



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistu - informační list o zlepšeních

Sociální inkluze



Základní informace

Jízdní kolo by se mohlo stát zásadním prvkem v boji proti sociální nerovnosti, protože představuje cenově dostupný způsob dopravy, nabízí další příležitosti pro sociální interakci, přispívá k dosažení genderové rovnosti, a i ke vzniku dalších pracovních míst. (1)

Pozitivní účinky

Roční náklady na vlastnictví, užívání a údržbu jízdního kola představují pouze 5 až 10 % (v případě elektrokola) nákladů na vlastnictví a užívání osobního auta. Jízda na kole je skutečně levným způsobem, jak se někam dopravit, proto může přispívat ke vzniku nových pracovních míst nebo usnadnit socializaci i lidem ze znevýhodněných skupin. Domácnosti s nejnižšími příjmy, žijící v USA, tedy ty, které ročně vydělají méně než 20 tisíc dolarů, jsou pro účely dopravy do práce víc než dvakrát závislejší na jízdním kole než zbytek populace [2, 4, 5].

Jak ukazují průzkumy, větší prospěch z možnosti jezdit na kole mají ženy, například proto, že to jsou stále ony, kdo se většinou stará o dopravu dětí a starších členů rodiny. Pro ženy je tedy časově výhodné, pokud děti a senioři mají možnost a jsou schopni dojet někam na kole sami a nepotřebují odvoz autem. Větší počty cyklistů a chodců v ulicích zvyšují míru sociální kontroly, což může odradit potenciální pachatele trestných činů a vytvořit prostředí, kde se lidé subjektivně cítí bezpečněji [2, 6].




Jak uvádí (3), jízda na kole přináší následující sociální výhody:

- » Jízda na kole představuje cenově dostupnou možnost, jak se někam samostatně dopravit, i pro ty, kdo jinak mají omezené možnosti cestování.
- » Jízdní kolo nabízí lepší možnost, jak být mobilní, mnoha skupinám obyvatel s menším podílem vlastních aut, tedy např. domácnostem s nízkými příjmy, nezaměstnaným lidem, seniorům a osobám mladším 18let.


- » Budováním sdílené infrastruktury pro cyklisty a chodce vznikají další stezky a kvalitní křižovatky a přechody, což je přínosné i pro skupinu chodců a osob s tělesným postižením.
- » Větší množství cyklistů a chodců v ulicích nabízí další příležitost k interakci, což výrazně zvyšuje pocit komunity a propojení ve společnosti a zlepšuje celkovou životní pohodu.

Cyklistika je také způsob, jak redukovat ekonomické rozdíly mezi jednotlivými částmi města, protože mj. umožňuje být mobilní i těm, kdo jsou v oblasti dopravy znevýhodněni. Jízdní kolo nabízí osobám, které nemohou chodit pěšky nebo využít jiný způsob dopravy, možnost pohybovat se po vlastní obci a v místě bydliště se podílet na ekonomickém rozvoji. Ať už jako zákazníci, nebo zaměstnanci, tito lidé mohou lépe stimulovat peněžní toky, což v důsledku může vést k ekonomické spravedlnosti i v širším měřítku[7].

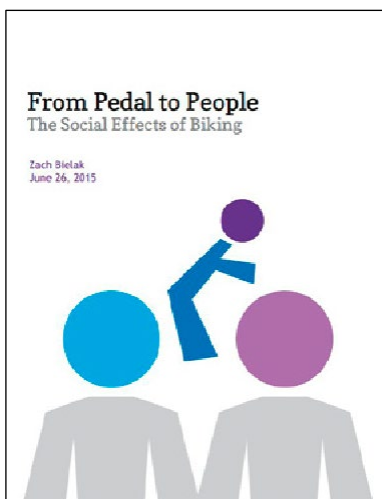
Přínosy

	<p>Nižší náklady pro ty, kdo jízdu autem vymění za jízdu na kole</p>
	<p>Větší genderová rovnost a přínosy pro zdraví člověka</p>
	<p>Větší pocit bezpečí na ulicích</p>

Problémy

	<p>Opatření, jejichž cílem je řešit sociální otázky, nebývají dobře přenositelná do jiných míst a jejich realizace obvykle závisí na konkrétních faktorech jednotlivých případů.</p>
--	--

Příklady:



Autoři publikace Od pedálu k lidem – sociální dopady cyklistiky (7) dochází k závěru, že jízda na kole má největší vliv na stav společnosti v okamžiku, kdy se lidé nepovažují za cyklisty, ale prostě jen za lidi, kteří se snaží dostat z bodu A do bodu B a náhodou k tomu použijí jízdní kolo. Do tohoto stavu se dostalo jen pár společenských skupin na zemi, velká část dalších se tomu však přibližuje [7].

Reference a odkazy

1. Harms, L. & Kansen, M. (2018). *Cycling Facts*. Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. KiM. Ministry of Infrastructure and Water Management. In: <https://english.kimnet.nl/binaries/kimnet-english/documents/publications/2018/04/06/cycling-facts/Cycling+facts.pdf>
2. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>
3. <https://www.qld.gov.au/transport/public/bicycle-riding/benefits-of-riding>
4. *Intelligent Energy Europe/Together on the move project (2012). Costs of owning and driving a car.*
5. Andersen, M. (2015). *Assumption Busters: 12 Facts About Race, Ethnicity, Income & Bicycling*. In: <https://brokensidewalk.com/2015/facts-about-race-ethnicity-income-and-bicycling/>
6. Garrard, J., Handy, S., Dill, J. (2012). *Women and Cycling*. In: Pucher, J. & R. Buehler (Eds). *City Cycling*. pp. 211-234.
7. Bielak, Z. (2015). *From Pedal to People - The Social Effects of Biking*. In: https://www.researchgate.net/profile/Zach-Bielak/publication/308794595_From_Pedal_to_People_The_Social_Effects_of_Biking/links/57f2752808ae8da3ce51a695/From-Pedal-to-People-The-Social-Effects-of-Biking.pdf

Publisher & Media Owner: SABRINA Project Partners

Contact: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, European Institute of Road Assessment – EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Graphic Design: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Image credits: iStock, SABRINA Project Partners



**SABRINA: No fears
about safety on
two wheels.**

Copyright ©2022

The SABRINA Project has been co-funded by European Union Funds (ERDF, ENI).
The information and views set out in this document are those of the SABRINA Project Partners and do not necessarily reflect the official opinion of the European Union/Danube Transnational Programme.



#safetyon2wheels