

# MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

---

## Ženy v dopravě

Datum zpracování: 30. 11. 2019

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- **Evidenční číslo projektu**

41 905, projektová karta č. 40

- **Název projektu**

Analýza naplňování horizontálních priorit v rámci OPD1, OPD2 a zhodnocení dopadu na rovné příležitosti žen a mužů ve strategických dokumentech rezortu MD

- **Poskytovatel dotace**

Ministerstvo dopravy - nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha

Odbor MD, který je gestor projektu: Odbor personální

Odborný garant: Mgr. Bc. Ilona Vlachová

Ing. Lenka Čermáková

- **Příjemce dotace**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

zastoupené: Ing. Jindřichem Fričem, Ph.D., ředitelem

.....  
podpis, datum

- **Odpovědný řešitel**

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

.....  
podpis, datum

- **Řešitelský tým**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

- Mgr. et Mgr. Petr Zámečník – odpovědný řešitel
- Mgr. Eva Adamovská – další řešitel
- Mgr. Miroslava Horáková – další řešitel
- Mgr. Martina Trepáčová – další řešitel
- Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D. – další řešitel
- Mgr. Veronika Kurečková – další řešitel
- Mgr. Darina Havlíčková – další řešitel
- Sára Klečková – další řešitel

- **Cíl projektu**

Projekt a jeho cíle je možno rozdělit do 3 částí. Prvním cílem je přinést komplexní přehled o dopravním chování, potřebách a preferencích žen v dopravě formou rozsáhlé přehledové studie zaměřující se na existující data a poznatky o genderových rozdílech v této oblasti. Druhým cílem je na základě těchto znalostí zhodnotit vybrané strategické dokumenty vydané Ministerstvem dopravy z hlediska jejich dopadu na rovné příležitosti žen a mužů. Třetím cílem projektu je navrhnout metodiku, která by usnadnila analýzu naplňování horizontálních priorit v rámci projektů OPD1, OPD2.

- **Celková doba řešení**

28. 1. 2019 – 30. 11. 2019

- **Financování projektu**

Projekt byl financován Ministerstvem dopravy účelovou neinvestiční dotací na podporu rozvoje činnosti veřejné výzkumné instituce v resortu dopravy – Centra dopravního výzkumu, v. v. i. na základě Rozhodnutí č. j. 118/2018-710-VV/1.

## 1 Úvod

Tento projekt se zaměřuje na oblast rovných příležitostí a nediskriminaci v dopravě, ve které relevance genderové tematiky nemusí být na první pohled patrná. Mnohé odborné výzkumy a studie nicméně dokazují, že **gender představuje významný faktor, který ovlivňuje dopravní chování** v mnoha směrech a působí významněji než faktor věku, vnějšího prostředí či existujících dopravních služeb. Doprava není genderově neutrální a určité komplikace v dopravních systémech či infrastruktuře dopadají na muže a ženy v rozdílné míře. Mezi skupiny obyvatel, které jsou vystaveny zvýšenému riziku znevýhodnění v mobilitě patří osoby se sníženou pohyblivostí či jiným zdravotním omezením, starší jedinci, osoby ohrožení materiální chudobou a pečující o děti či jiné závislé členy rodiny. Větší podíl v rámci těchto skupin tvoří ženy. (Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb patří mezi osoby s omezenou schopností pohybu a orientace těhotné ženy, ženy se sníženou pohyblivostí či jiným zdravotním omezením, ženy seniorky, ženy doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let.)

## 2 Postup řešení

V rámci projektu byla zpracována rozsáhlá přehledová studie, která se pomocí dostupných genderově tříděných statistik a převážně zahraničních výzkumů snažila přinést komplexní obraz o stavu rovných příležitostí v dopravě a upozornit na význam tzv. gender mainstreamingu i v této oblasti<sup>1</sup>. Nejvýznamnější genderové rozdíly pramenily z **odlišných vzorců dopravního chování** odrážejících jinou **míru zodpovědnosti za péči o děti, seniory a domácnost**, dále z odlišného vnímání **osobní a dopravní bezpečnosti** a z rozdílné míry **zastoupení mužů a žen v dopravním průmyslu**.

Přestože se obecně v Evropě genderové rozdíly postupně snižují, stále jsou to ženy, které činnostmi spojenými s péčí o rodinu a domácnost stráví výrazně více času. Nejedná se zde pouze o péči o malé děti, ale také o neformální péči poskytovanou starším osobám závislým na pomoci a péči druhých, kterých v důsledku demografických změn přibývá. Ženy musí během dne skloubit povinnosti spojené se zaměstnáním s dalšími povinnosti okolo zajištění domácnosti, často v časové tísní a s horším přístupem k dopravním prostředkům. V dopravním chování se to projevuje realizací více cest denně, ale na kratší vzdálenost oproti mužům či častějším cestováním jako doprovodná osoba (dětí i starších členů rodiny). Výzkumy dopravního chování by se měly také **zaměřit více na mobilitu spojenou s péčí**, kterou dosavadní průzkumy účelu dojížděky nezohledňují. Ženy dále nevládní řidičské oprávnění a nevyužívají automobil v takové míře jako muži, jezdí více veřejnou dopravou či chodí pěšky. Ženy také cestují více mimo dopravní špičku, kdy spoje veřejné dopravy často nejezdí s potřebnou frekvencí (př. Hamilton 2001, Nobis a Lenz, 2004, Duchene 2011, She moves 2014).

---

<sup>1</sup> Více o gender mainstreamingu dostupné z: <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/policy-areas/transport>

V oblasti bezpečnosti lze identifikovat významné rozdíly ve vnímání jak dopravních rizik, tak i v oblasti osobního bezpečí. Ženy se účastní výrazně méně nehod - v rámci celé EU v dopravních nehodách zemře 3,5krát více mužů než žen (CARE 2017). Muži jezdí autem více než ženy, najezdí více kilometrů a jsou vystaveni riziku nehody tedy častěji. Na druhou stranu vliv má také skutečnost, že ženy v dopravě méně riskují, dopravní regulace vnímají pozitivněji než muži a také je více dodržují. Nicméně, pokud se ženy dostanou do dopravní nehody, mají vyšší pravděpodobnost vážného zranění (Bose a kol., 2011). Kromě dopravní bezpečnosti má na vzorce mobility žen velký vliv osobní bezpečnost, a to jak reálná, tak ta vnímaná a má významnější dopad na dopravní chování žen než mužů. Více jak polovina žen v EU se alespoň občas vyhýbá některým situacím nebo místům (např. podchody a zastávky v nočních hodinách) ze strachu z fyzického nebo sexuálního útoku (FRA 2014). Obavy žen jsou výrazně vyšší než obavy mužů a mají větší dopad na jejich dopravní chování než je tomu u mužů. Vezmeme-li také v úvahu, že ženy obecně využívají více hromadnou dopravu a chodí pěšky častěji než muži, navržení městské a dopravní infrastruktury tak, aby zahrnovalo **prvky zvyšující reálný i vnímaný pocit dopravního i osobního bezpečí**, může ovlivnit, zda se v konkrétních lokalitách budou pohybovat, či ne.

Další oblastí genderových rozdílů v dopravě se týká zastoupení žen v dopravním sektoru. Ačkoli je podíl všech pracujících žen v EU 46 %, v dopravním sektoru a logistice jich pracuje pouze 22 % (Evropská komise). V České republice bylo v odvětví doprava a skladování zaměstnáno 26,5 % žen vs. 73,5 % mužů (ČSÚ 2018). Takto nízký podíl žen snižuje možnost uplatnit genderovou perspektivu. Je proto důležité se i v dopravním sektoru zaměřit na eliminaci genderové diskriminace, a to jak horizontální (specifické oblasti pracovního trhu jsou obsazeny převážně jedním pohlavím), tak vertikální (kariérní postup je pro konkrétní pohlaví limitovaný). Příčiny nízkého zastoupení žen v dopravním sektoru do značné míry souvisí s již nastavenými pracovními podmínkami a genderovými stereotypy. Velký význam proto mají **kampaně a iniciativy zaměřené na vzdělávání a přilákání dívek a žen do pracovních pozic v oblasti dopravy** a zároveň je potřeba vytvořit takové podmínky, které by ženy motivovaly v těchto pozicích zůstat.

Součástí projektu bylo hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů osmi vybraných strategických dokumentů Ministerstva dopravy:

- Dopravní politika ČR pro období 2014-2020
- Bílá kniha - koncepce veřejné dopravy
- Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst ČR
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020
- Koncepce nákladní dopravy – navazující koncepce odpočívek ŘSD
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020
- Víze rozvoje autonomní mobility ČR – Akční plán
- Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)

Pro hodnocení dokumentů byla použita *Metodika hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR* vytvořená Odborem lidských práv a ochrany menšin vlády ČR v roce 2015 v návaznosti na *Vládní strategii pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014-2020*. Z osmi analyzovaných dokumentů byly **2 zhodnoceny jako pozitivně dopadající na rovné příležitosti mužů** a žen a 6 dokumentů bylo zhodnoceno jako neutrálně dopadající, resp. pomáhající zachovávat nežádoucí stav tím, že stávající nerovnosti nijak neřeší. Ve všech dokumentech **chyběla data tříděná dle pohlaví a genderové statistiky**. Ve všech dokumentech chybělo genderově vyvážené vyjadřování. S výjimkou *Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst* zcela **chybělo explicitní vyjádření jakýchkoli genderových aspektů** (požadavek gender mainstreamingu, rovné příležitosti žen a mužů, nerovné postavení žen v daném sektoru apod.).

Další aktivita projektu se týkala analýzy naplňování horizontálních priorit v rámci Operačního programu Doprava 1 a 2. Byl vytvořen návrh metodiky hodnocení dopadu projektů OPD na rovné příležitosti a nediskriminaci. V rámci toho došlo k posouzení dvou projektů týkajících se staveb železniční infrastruktury: projekt *Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v železniční stanici Poříčany* a projekt *Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště ŽST Karlovy Vary*.

### 3 Závěr

V rámci projektu se podařilo shromáždit mnohé obecné poznatky o genderově podmíněných rozdílech v dopravním chování, potřebách a preferencích. Zároveň projekt při této snaze narazil na problém neexistence genderově tříděných dat v oblasti dopravy v českém prostředí, která výrazně limituje identifikaci odlišností jednotlivých skupin mužů a žen ve využívání dopravní infrastruktury u nás. Proto **doporučujeme věnovat více pozornosti zajištění genderových statistik** a zlepšit možnosti dalšího výzkumu v této oblasti. Česká republika by pak přístupem k tématu rovných příležitostí mužů a žen a nediskriminace lépe naplňovala požadavky stanovené ve *Vládní strategii pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014-2020* a byla schopna v tomto směru konkurovat jiným vyspělým evropským státům, kde je gender mainstreaming v přístupu k dopravním systémům a infrastruktuře lépe teoreticky ukotven i prakticky implementován.

---

## Seznam použité literatury

Bose, D., Segui-Gomez, M., & Crandall, J.R. (2011). Vulnerability of female drivers involved in motor vehicle crashes: An analysis of US population at risk. *American Journal of Public Health*, 101(12), 2368-2373.

European Commission. (n. d.). *Women in transport-EU platform for change*. Dostupné z [https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en)

Civitas 2020. (2014). *She Moves. Women's Issues in Transportation*. Dostupné z <https://civitas.eu/content/she-moves-womens-issues-transportation>

Český statistický úřad. (2018). *Zaostřeno na ženy a muže 2018*. Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/4-prace-a-mzdy-yg9hjbi860>

Duchene, C. (2011). *Gender and Transport*, Discussion Paper. The international transport forum on Transport for Society. Dostupné z <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5kg9mq47w59w-en.pdf?expires=1572945287&id=id&accname=guest&checksum=473DDD05963EFD6592D588D235B80249>

European commission. (2017). *CARE Database 2017*. European Commission. Dostupné z [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/cadas\\_glossary\\_v\\_3\\_6.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/cadas_glossary_v_3_6.pdf)

European Union Agency for fundamental rights. FRA. (2014). *Violence against women: an EU-wide survey*. Main results. Luxemburg: Publications Office of the European Union.

Hamilton, K. (2002). *Gender and transport in developed countries*. Background Paper for the Expert Workshop "Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision- Making". Uned Forum, London: Earthsummit.

Nobis, C., & Lenz, B. (2004). Gender differences in travel patterns. Role of employment status and household wtructure. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s.114-126). Washington: Transportation research board.

Úřad vlády České republiky. (2015). *Metodika hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR*. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/rovne-prilezitosti-zen-a-muzu/dokumenty/Metodika-PO-OPONENTURE.pdf>

Úřad vlády České republiky. (2014). *Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014-2020*. Dostupné z [https://www.vlada.cz/assets/ppov/rovne-prilezitosti-zen-a-muzu/Projekt\\_Optimalizace/Strategie-pro-rovnost-zen-a-muzu-v-CR-na-leta-2014-2020.pdf](https://www.vlada.cz/assets/ppov/rovne-prilezitosti-zen-a-muzu/Projekt_Optimalizace/Strategie-pro-rovnost-zen-a-muzu-v-CR-na-leta-2014-2020.pdf)