Materiál byl zpracován v rámci projektu „Implementace Vládní strategie pro rovnost žen a mužů a související aktivity Ministerstva dopravy“, registrační číslo projektu: CZ.03.1.51/0.0/0.0/15_028/0006289, který byl financován z Operačního programu Zaměstnanost.

# ANALÝZA OPTIMALIZOVANÉHO SYSTÉMU INSTITUCIONÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ: ZHODNOCENÍ DOPADU NA ŽENY A MUŽE VE STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH MD PŘEDKLÁDANÝCH VLÁDĚ KE SCHVALOVÁNÍ (V OBDOBÍ 15. 1. 2018 – 30. 6. 2021)

Ing. Lenka Čermáková
Mgr. et Bc. Ilona Vlachová
Mgr. Vít Strobach, Ph.D.

Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Ministerstvo dopravy

## OBSAH


Úvod ... 1

Východiska ... 2

Uplatňování Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě České republiky (ÚVČR) ... 2

GIA (Gender impact assessment) ... 2

Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014 - 2020 ... 5

Strategie rovnosti žen a mužů na léta 2021 - 2030 ... 5

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti ... 6

Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal) – Udržitelná mobilita ... 8

SDG – Cíle udržitelného rozvoje OSN ... 9

Strategický rámec Česká republika 2030 ... 10

SUMP/Metodika pro zpracování strategických plánů udržitelné městské mobility ... 11

Evropská charta za rovnost žen a mužů na úrovni života ve městech a obcích: ... 14

Klíčové dokumenty Evropské komise k tématu gender a doprava ... 16

EIGE (Evropský institut pro rovnost žen a mužů – Gender IN TRANSPORT ... 17

OECD International Transport Forum – Gender in Transport ... 18

URBACT Gender equal cities ... 20

Platforma INCLUSION: Jak učinit inkluzivní mobilitu realitou ... 20

TUMI – Transformative Urban Mobility Initiative ... 21

Heinrich-Böll-Stiftung, Sociologický ústav AV ČR, v.v.i. Praha: Gender a energetika ... 21

WPS Prague, Heinrich-Böll-Stiftung Praha: Jak navrhnout férově sdílené město? ... 22

Realizace unikátních celostátních Průzkumů dopravního chování zaměřenÝch na genderové aspekty ... 22

Přehled strategických dokumentů v rezortu Doprava 2018 ... 23

Přehled aktivit agendy rovných příležitostí k naplnění indikátoru „Zhodnocení dopadu na ženy a muže ve strategických dokumentech MD předkládaných vládě ke schválení“ za rok 2018 ... 28

Přehled aktivit agendy rovných příležitostí k naplnění indikátoru „Zhodnocení dopadu na ženy a muže ve strategických dokumentech MD předkládaných vládě ke schválení“ za rok 2019 ... 30

Genderové plánování a specifické potřeby žen a můžů v dopravě ... 31

Mezinárodní hledisko – příklady dobré praxe ... 40

Evropské a světové metropole a udržitelné genderové plánování ... 42

Přehled materiálů nelegislativní povahy analyzovaných agendou rovných příležitostí za rok 2018 ... 46

Přehled materiálů nelegislativní povahy analyzovaných agendou rovných příležitostí za rok 2019 ... 47

Přehled materiálů nelegislativní povahy analyzovaných agendou rovných příležitostí za rok 2020 ... 58

Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 ... 58

Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030 ... 71

Strategický plán rozvoje inteligentních dopravníc systémů 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 ... 91

Strategie BESIP 2021 - 2030 ... 99

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030 ... 117

Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy ..... 122
Přehled materiálů nelegislativní povahy analyzovaných agendou rovných příležitostí za rok 2021 ..... 129
Dokument OPD 2021 – 2027: Zapracované připomínky týkající se rovných příležitostí v dopravě, resp. Činností na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace ..... 130
Shrnutí/závěr..... 145

# ÚVOD

Jedním z klíčových úkolů garantky KA1 v rámci projektu „Implementace Vládní strategie pro rovnost žen a mužů a související aktivity Ministerstva dopravy“ (registrační číslo projektu: CZ.03.1.51/0.0/0.0/15_028/0006289), který je financován z prostředků Evropského sociálního fondu prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost, bylo s pomocí garanta KA2 a rezortní koordinátorky zajistit implementaci a zohlednění hlediska rovných příležitostí žen a mužů různého věku jako uživatelů dopravy i jako zaměstnanců dopravního sektoru ve strategických dokumentech MD na další programové období.

Vládní politiky a právní předpisy jsou zpravidla považovány za neutrální co do dopadů na rovnost žen a mužů. Avšak praxe ukazuje, že tomu tak mnohdy ve skutečnosti není. Ze sociologického hlediska jsou v naší společnosti stále zakořeněny některé strukturální nerovnosti, které mají dopad na zranitelné skupiny (včetně žen). To je důvodem, proč tvorba neutrálních (resp. spíše nerovnosti žen a mužů nezohledňujících) opatření a regulací bez ohledu na specifika konkrétních zranitelných skupin obyvatel způsobuje zachování (někdy dokonce i posílení) stávajících nerovností mezi ženami a muži v ekonomické, politické i sociální oblasti.

Usnesením vlády ČR ze dne 12. listopadu 2014 č. 931 byla schválena Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v ČR na léta 2014 – 2020 (dále jako „Vládní strategie“ nebo „Vládní strategie 2014 – 2020“), která jako jeden z úkolů v oblasti Minimálního standardu rovnosti žen a mužů ve státní správě a každoročního plnění Aktualizovaných opatření Priorit a postupů vlády při prosazování rovnosti žen a mužů a návazného Akčního plánu pro rovnost žen a mužů na léta 2019 - 2020 uvádí i nutnost implementovat Metodiku hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů a v relevantní koncepční, rozhodovací a vyhodnocovací činnosti dovnitř i vně rezortu zahrnovat hledisko rovnosti žen a mužů. Vládní strategie 2014 - 2020 v tomto opatření reaguje na požadavek Legislativních pravidel vlády a Jednacího řádu vlády, aby předkládací a důvodové zprávy materiálů předkládaných na jednání vlády ČR, v případě, že se týkají fyzických osob, vždy obsahovaly zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k rovnosti mužů a žen.

Mezi specifické cíle Vládní strategie 2014 – 2020 týkající se udržitelné dopravy a mobility dále patří systematická analýza specifických potřeb žen a mužů a jejich zohledňování v tvorbě opatření v oblasti veřejné dopravy, posílení informovanosti a sdílení příkladů dobré praxe zejména na lokální úrovni.

Nejméně jednou ročně má Ministerstvo dopravy povinnost Úřadu vlády ČR předložit počet a výčet koncepčních, rozhodovacích a hodnoticích materiálů s rozpracováním hlediska rovnosti žen a mužů.

Z úvodní analýzy vybraných strategických dokumentů vyplynulo, že Ministerstvo dopravy do roku 2019 systematicky nezohledňovalo hledisko rovných příležitosti žen a mužů při přípravě a zpracování koncepcí, strategických dokumentů a vládních politik. Také většina materiálů legislativní i nelegislativní povahy nebyla hodnocena podle Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR. Hodnocení bylo v případě Ministerstva dopravy prováděno pouze formálně a v radě případů bylo uvedeno jednou větou, že daný materiál nemá dopad na rovnost žen a mužů - i když se fyzických osob přímo týkalo. (Nutno ovšem podotknout, že stejný problém řešila většina ministerstev, nikoliv pouze Ministerstvo dopravy.) Z řady zahraničních i českých průzkumů je přitom zřejmé, že muži a ženy mají při využívání dopravy či při plánování dopravy a infrastruktury rozdílné potřeby.

Díky realizaci projektu OPZ „Implementace Vládní strategie pro rovnost žen a mužů a související aktivity Ministerstva dopravy“ se garantům a rezortní koordinátorce rovných příležitostí podařilo v roce 2020 ve spolupráci s věcnými odbory a členy Pracovní skupiny pro rovné příležitosti žen a mužů v rezortu MD implementovat hledisko rovných příležitostí a zohlednění specifických potřeb různých skupin obyvatel včetně žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace do stěžejních strategických materiálů Ministerstva dopravy týkajících se fyzických osob.

Usnesením vlády ČR ze dne 8. března 2021 č. 269 byla schválena Strategie rovnosti žen a mužů na léta 2021 – 2030, ze které vyplývá Ministerstvu dopravy vedle uplatňování Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů řada úkolů, mj. úkoly a opatření týkajících se dopravy a genderu (více informací – viz analýza níže). Na základě nové strategie a dalších východisek byl v I. polovině roku 2021 v rámci projektu OP Z doplněn z hlediska rovných příležitostí a inkluze v dopravě také dokument OP Doprava 2021 – 2027.

## VÝCHODISKA

### UPLATŇOVÁNÍ METODIKY HODNOCENÍ DOPADŮ NA ROVNOST ŽEN A MUŽŮ PRO MATERIÁLY PŘEDKLÁDANÉ VLÁDĚ ČESKÉ REPUBLIKY (ÚVČR)

Rovnost žen a mužů je základním lidským právem a rovněž jedním ze základních kulturních a politických statků spojujících evropské společnosti. Rovnost je také základní hodnotou obsaženou v českém právním řádu. Listina základních práv a svobod v čl. 1 obsahuje ustanovení, podle kterého si jsou lidé svobodní a rovní v důstojnosti i v právech. Rovnost žen a mužů jako hodnota je také rozvedena zákonem č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon). Podpora rovnosti žen a mužů by proto měla být integrální součástí tvorby politik.

V roce 2015 si nechal Úřad vlády ČR, resp. Odbor rovnosti žen a mužů, zpracovat Metodiku hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě České republiky (dále jako „Metodika“).[1] K vypracování Metodiky bylo přistoupeno zejména z toho důvodu, že k hodnocení dopadů regulace na rovnost žen a mužů prováděnému dle příslušných ustanovení Legislativních pravidel vlády a Jednacího řádu vlády bylo ze strany většiny rezortů přistupováno formalisticky. Úroveň provedení hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů byla také často velmi odlišná. Metodika měla poskytnout jednotné vodítko pro provádění hodnocení dopadů regulace na rovnost žen a mužů tak, aby bylo možné vyhovět dikci LPV a JŘV.

Metodika je určena pro potřeby věcně příslušných útvarů či dalších subjektů, které vytváří konkrétní materiál, jehož dopady jsou následně hodnoceny z toho důvodu, aby již při vzniku materiálu byla dostatečně zohledňována otázka rovnosti žen a mužů. Dále má Metodika sloužit koordinátorkám a koordinátorům rovnosti žen a mužů na jednotlivých rezortech.

Usnesením vlády ČR ze dne 8. července 2015 č. 542 vzala vláda Metodiku na vědomí a doporučila její využívání ve všech koncepčních, rozhodovacích a vyhodnocovacích procesech, které mají dopad na fyzické osoby.

### GIA (GENDER IMPACT ASSESSMENT)

***Gender impact assessment*** (dále jako „GIA“) je anglický termín pro hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů. Jedná se o mezinárodně zavedený termín, který Evropská komise definuje jako odhadování různých vlivů (pozitivních, negativních nebo neutrálních) jakýchkoli politik nebo činností z hlediska rovnosti žen a mužů.[2] Evropský institut pro rovnost žen a mužů (dále jako „EIGE“) GIA definuje jako hodnocení, analýzu či posuzování zákona, politiky nebo programu, jež umožňuje preventivně určit pravděpodobnost negativních důsledků daného rozhodnutí na stav rovnosti žen a mužů.[3] Při provádění GIA je tedy nutné posuzovat jak současný stav s ohledem na rovnost žen a mužů v souvislosti

[1] Metodika hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě České republiky: <http://www.vlada.cz/assets/ppov/rovne-prilezitosti-zen-a-muzu/dokumenty/Metodika-PO-OPONENTURE.pdf>.

[2] Blíže viz zde: <http://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/toolkits/gender-impact-assessment/what-gender-impact-assessment>.

[3] Blíže viz příručka EIGE, která je ke stažení zde: <http://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/toolkits/gender-impact-assessment/what-gender-impact-assessment>.

s uvažovanou politikou, tak předpokládané dopady na ženy a muže po zavedení dané politiky. Podle EIGE je důležité, aby hodnocení bylo strukturované, tj. systematické, analytické a zdokumentované.[4]

EIGE považuje GIA za jednu z metod prosazování principu tzv. gender mainstreamingu[5], který je strategií pro dosahování rovnosti žen a mužů. Gender mainstreaming byl v rámci EU poprvé definován Evropskou komisí v roce 1996 jako přístup, kdy se již ve fázi plánování různých opatření berou aktivně a otevřeně v úvahu jejich možné účinky na příslušnou situaci žen a mužů v dané oblasti.[6] Podle definice OSN z roku 1997 je gender mainstreaming „proces posuzování důsledků pro ženy a muže všech plánovaných činností, včetně těch legislativních, politik nebo programů ve všech oblastech a na všech úrovních. Jedná se o strategii pro to, aby se zájmy a zkušenosti žen a mužů staly nedílnou součástí navrhování, provádění, sledování a hodnocení politik a programů ve všech politických, hospodářských a společenských sférách, aby z nich ženy a muži považovali stejného prospěchu, a nezachovávaly se nerovnosti. Konečným cílem je dosažení rovnosti žen a mužů“.[7]

GIA pomáhá brát v úvahu potřeby a zájmy různých skupin obyvatel. Životní zkušenosti žen a mužů se mohou v mnoha ohledech zásadně lišit, což má také vliv na jejich potřeby a (politická) očekávání. Důsledné hodnocení dopadů zamýšlených regulací na rovnost žen a mužů tak pomáhá k tvorbě efektivních veřejných politik citlivých k potřebám co nejširšího spektra populace.

V souvislosti s tvorbou politik ve vztahu k rovnosti žen a mužů je vhodné doplnit, že stav rovnosti žen a mužů v ČR není dlouhodobě uspokojivý.[8] Měřením dílčích indikátorů ve vztahu k rovnosti žen a mužů se zabývá několik indexů na evropské a mezinárodní úrovni. Jedním z nich je Index genderové rovnosti (Gender Equality Index)[9] vytvářený EIGE, dalším pak Globální index genderových nerovností[10] vytvářený Světovým ekonomickým fórem. V mezinárodním i evropském srovnání v oblasti rovnosti žen a mužů Česká republika dlouhodobě zaostává. V žebříčku Světového ekonomického fóra obsadila ČR v roce 2021 78. místo z celkem 156 zemí. Neuspokojivých hodnot dosahuje ČR také v Indexu genderové rovnosti, který komplexně hodnotí úroveň rovnosti žen a mužů v zemích EU za posledních 10 let. V tomto indexu obsadila ČR až 23. místo z 28 zemí.

Pro posilování rovnosti a demokracie je proto nezbytné se zabývat možnými dopady všech (nejen) politických rozhodnutí, regulací, opatření nebo programů na životy žen a mužů, tedy i dopadů na jejich rovnost. Právě GIA se pak stává prvním krokem pro úspěšnou eliminaci nezamýšlených negativních účinků.

**GIA tedy:**

- posiluje úroveň rovnosti žen a mužů;
- dopomáhá vytvářet kvalitnější veřejné politiky;
- dopomáhá kvalitnější správě;

---

[4] Blíže viz zde: <http://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/toolkits/gender-impact-assessment/what-gender-impact-assessment>.

[5] Blíže viz zde: <http://eige.europa.eu/rdc/eige-publications/gender-impact-assessment-gender-mainstreaming-toolkit>.

[6] Blíže viz zde Evropská komise, COMMUNICATION FROM THE COMMISSION "INCORPORATING EQUAL OPPORTUNITIES FOR WOMEN AND MEN INTO ALL COMMUNITY POLICIES AND ACTIVITIES": <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:51996DC0067>.

[7] Blíže viz UN WOMEN <http://www.un.org/womenwatch/osagi/intergovernmentalmandates.htm>.

[8] Blíže viz Zprávy o rovnosti žen a mužů a o plnění Vládní strategie pro rovnost žen a mužů. Dostupné na <http://www.vlada.cz/cz/-123732/>.

[9] Blíže viz Gender Equality Index <http://eige.europa.eu/gender-equality-index>.

[10] Blíže viz Světové ekonomické fórum, Globální index genderových nerovností 2021 <Global Gender Gap Report 2021 | World Economic Forum (weforum.org)>.

- je nástrojem pokroku – pomáhá pochopit strukturální nerovnosti mezi ženami a muži.[11]

## Ukotvení GIA v ČR

**Legislativní pravidla vlády**

V současné době dle čl. 9, odst. 2, písm. a) LPV obecná část důvodové zprávy obsahuje *zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen,* přičemž zhodnocení musí obsahovat vysvětlení příčin případných rozdílů, očekávaných dopadů nebo očekávaného vývoje, s využitím statistických a jiných údajů, jsou-li tyto údaje k dispozici. Podmínka zhodnocení dopadů na rovnost žen a mužů v tomto rozsahu se vztahuje na všechny typy legislativních materiálů, včetně věcných záměrů zákonů.

**Jednací řád vlády**

Rovněž JŘV obsahuje povinnost provádění GIA, a to konkrétně podle čl. 4, odst. 7, písm. c), kdy předkládací zpráva obsahuje vždy *zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen, týká-li se navrhované řešení postavení fyzických osob; zhodnocení musí obsahovat vysvětlení příčin případných rozdílů, očekávaných dopadů nebo očekávaného vývoje, s využitím statistických nebo jiných údajů členěných na muže a ženy, jsou-li tyto údaje k dispozici*. JŘV a LPV tedy obsahují shodné náležitosti kladené na řádné provedení hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů.

**Obecné zásady pro hodnocení dopadů regulace (dále jako „RIA“)**

RIA - Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů, kam se mají uvést očekávané dopady navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů. Zhodnocení musí obsahovat vysvětlení příčin případných rozdílů, očekávaných dopadů nebo očekávaného vývoje, s využitím statistických a jiných údajů, jsou-li tyto údaje k dispozici.[12]

Z výše uvedeného vyplývá, že všechny dokumenty týkající se fyzických osob, musí provádět GIA, a to nejen formální proklamací neutrality opatření, regulace či obecně předkládaného materiálu. Podle uvedených ustanovení je pro důsledné provedení GIA nutné vysvětlovat příčiny, očekávaný vývoj a využívat statistická data či jiné údaje z oblasti, na kterou se předkládaný materiál zaměřuje. I v případě, že předkladatel konstatuje, že materiál nemá dopad ve vztahu k rovnosti žen a mužů, je nezbytné toto tvrzení opřít o relevantní údaje a vysvětlení. Z materiálu musí být zřejmé, jak předkladatel uvažoval, a proč došel k danému závěru.

**Ministerstvo dopravy**

| **Celkový počet materiálů** | **6** | **100,00 %** |
|---|---|---|
| Materiálů týkajících se fyzických osob | 3 | 50,00 % |
| Materiálů netýkajících se fyzických osob | 3 | 50,00 % |
| Nelegislativních materiálů | 6 | 100,00 % |
| Návrhů vyhlášek | 0 | 0,00 % |
| Návrhů nařízení vlády | 0 | 0,00 % |
| Návrhů zákona | 0 | 0,00 % |
| Návrhů věcného záměru zákona | 0 | 0,00 % |
| | | |
| GIA provedeno | 1 | 33,33 % |
| GIA neprovedeno | 2 | 66,67 % |

[11] Informace o GIA čerpány z příručky EIGE, která je ke stažení zde: <http://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/toolkits/gender-impact-assessment/what-gender-impact-assessment>.

[12] Platný LPV, RIA blíže viz zde: <http://ria.vlada.cz/dokumenty/>, funkční odkaz na platný JŘV zde: <http://www.vlada.cz/assets/jednani-vlady/jednaci-rad-vlady/JEDNACI-RAD-VLADY_platny-od-1-2-2018.pdf>.

| | | |
|---|---|---|
| GIA formálně | 1 | 100,00 % |
| GIA v souladu s LPV a JŘV | 0 | 0,00 % |
| Materiály pracující s Metodikou | 2 | 33,33 % |

*Zdroj: Analýza uplatňování Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě České republiky, Úřad vlády ČR, květen 2018*

## VLÁDNÍ STRATEGIE PRO ROVNOST ŽEN A MUŽŮ V ČESKÉ REPUBLICE NA LÉTA 2014 - 2020

Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014 – 2020 zařadila do hlavních strategických oblastí do kapitoly „Všední život a životní styl“ mezi identifikované problémy:

- Prostor pro zohlednění specifických potřeb žen a mužů ve veřejné dopravě;
- Nezohledňování specifických zkušeností a potřeb žen a mužů v oblasti životního prostředí;
- Nedostatečné zohlednění genderových specifik veřejného a virtuálního prostoru.

Hlavním cílem v této oblasti je vyrovnaný podíl na rozhodování, vyrovnaná účast žen i mužů na rozhodování a uplatňování genderového mainstreamingu v oblastech média, životní prostředí, sport, veřejná doprava, kultura, veřejný a virtuální prostor.

Mezi specifické cíle týkající se udržitelné dopravy a mobility patří:

1. Systematická analýza specifických potřeb žen a mužů a jejich zohledňování v tvorbě opatření v oblasti veřejné dopravy, posílení informovanosti a sdílení příkladů dobré praxe zejména na lokální úrovni. Opatření zohledňující genderová specifika potřeb při využívání veřejného prostoru.
   **Indikátor:** Specifické potřeby žen a mužů v oblasti veřejné dopravy jsou systematicky analyzovány. Probíhá dostatečná informovanost o tomto tématu.
2. Zohledňování specifických zkušeností a potřeb žen i mužů v oblasti životního prostředí zejména systematickou informovaností, posílením spolupráce a sdílení příkladů dobré praxe mezi veřejnou správou, výzkumnými pracovišti a nestátními neziskovými organizacemi. Specifické potřeby žen i mužů v oblasti životního prostředí jsou zohledňovány, dochází k informovanosti a je nastavena spolupráce mezi relevantními aktéry.

## STRATEGIE ROVNOSTI ŽEN A MUŽŮ NA LÉTA 2021 - 2030

Usnesením vlády ČR ze dne 8. března 2021 č. 269 byla schválena **Strategie rovnosti žen a mužů na léta 2021 – 2030**. Cílem strategie je formulovat rámec pro opatření státní správy, který přispěje k dosažení rovnosti žen a mužů v ČR. Účelem těchto opatření je rozvinout pozitivní změny, jichž bylo dosaženo v některých oblastech rovnosti žen a mužů, a vyvracení negativních trendů tam, kde přetrvávají anebo se prohlubují. Strategie se člení na následujících 8 tematických kapitol, které pokrývají nerovnosti v hlavních společenských oblastech: Práce a péče, Rozhodování, Bezpečí, Zdraví, Poznání, Společnost, Vnější vztahy a Instituce. Textová část Strategie 2021+ identifikuje přetrvávající nerovnosti mezi ženami a muži v jednotlivých oblastech. Návrhy opatření, specifické cíle a strategické cíle jsou uvedeny v logických rámcích (úkolové části) v příloze č. 1 strategie. Přílohou č. 2 je shrnutí veřejné konzultace ke strategii.

Důvod předložení: Plnění usnesení vlády ČR ze dne 9. prosince 2019 č. 871, o Plánu nelegislativních prací vlády na rok 2020. Splnění základní podmínky pro příští období ESI fondů.

Ze Strategie rovnosti žen a mužů na léta 2021 – 2030, která je závazným vládním dokumentem pro všechny ústřední orgány státní správy a sekundárně i pro další veřejné instituce, vyplývá pro Ministerstvo dopravy vedle uplatňování Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů řada úkolů, mj. níže uvedené úkoly a opatření týkajících se dopravy a genderu.

Klíčový je cíl **5.1. Zajištění rovnosti žen a mužů v rámci přístupu k veřejnému prostoru a dopravní infrastruktuře.** Tento cíl je definován 3 opatřeními, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy:

- 5.1.1 Sbírat informace o specifických potřebách žen a mužů ve vztahu k dopravě. Provádět výzkumy veřejného mínění a další analýzy za účelem zjištění specifických potřeb žen a mužů v souvislosti s dopravou a identifikace stávajících genderových nerovností,
- 5.1.2 Při tvorbě a naplňování veřejné politiky v oblasti dopravy zohledňovat specifické potřeby žen a mužů a odstraňovat stávající genderové nerovnosti,
- 5.1.3 V rámci podpory rozvoje dopravní infrastruktury z OP Doprava zohledňovat rovnost žen a mužů jako průřezový princip.

Dalším specifickým cílem je cíl 5.4. **Začlenění hlediska rovnosti žen a mužů do agendy ochrany životního prostředí a dopravní politiky**. Opatření, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy, je definováno jako:

- 5.4.5. V programovém období 2021-2027 podporovat implementace genderového plánování měst a obcí, školení pro vedení a pracovníky orgánů samosprávy odpovědné za plány udržitelné městské mobility v oblasti genderového plánování měst a obcí a podpory udržitelné městské mobility s ohledem na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel.

## STRATEGIE PRO UDRŽITELNOU A INTELIGENTNÍ MOBILITU – NASMĚROVÁNÍ EVROPSKÉ DOPRAVY DO BUDOUCNOSTI

Evropská komise dne 9. 12. 2020 zveřejnila dlouho očekávanou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, která nahradí po schválení dosavadní Bílou knihu v dopravě a ukazuje směr, kterým se evropská politika bude v oblasti dopravy v příštích letech ubírat. Společně se strategií EK zveřejnila i akční plán obsahující seznam 82 konkrétních iniciativ, které mají být zveřejněny v letech 2021 – 2023. Významně tak ovlivní program a priority českého předsednictví v Radě EU v r. 2022 pro agendu dopravy. Na webových stránkách EK jsou uvedeny i konkrétní cíle[13], kterých má být postupně v letech 2030, 2035 a 2050 dosaženo.

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti obsahuje např. tyto aspekty genderového mainstreamingu a genderového plánování:

- Tento vývoj by neměl nikoho opomíjet: **je zásadní, aby mobilita byla dosažitelná a finančně dostupná pro všechny, aby venkovské a odlehlé regiony byly lépe propojené a přístupné pro osoby se sníženou pohyblivostí a osoby s postižením a aby toto odvětví nabízelo dobré sociální podmínky, příležitosti ke změně kvalifikace a poskytovalo atraktivní pracovní místa**. Evropský pilíř sociálních práv je evropským kompasem, který má zajistit, aby byla zelená a digitální transformace sociálně spravedlivá a řádná.
- Změny v tomto odvětví, zejména ty, které se týkají automatizace a digitalizace, přinášejí mnoho nových výzev. Pracovní místa v odvětví dopravy, především místa vyžadující nízkou a střední kvalifikaci, mohou být **kvůli automatizaci ohrožena a je nutné usilovat o jejich větší udržitelnost**. Probíhající digitální transformace zároveň přináší nové příležitosti, jako je lepší pracovní prostředí a kvalitní pracovní místa, která by se mohla stát atraktivnějšími pro **ženy** a mladé lidi. Pro **spravedlivou transformaci v případě pracovníků v dopravě** je proto nutná

[13] Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, blíže viz zde: <Mobility Strategy | Mobility and Transport (europa.eu)>.

věrohodná cesta. Komise vydá doporučení týkající se přechodu na automatizaci a digitalizaci a způsobů, jak zmírnit jejich dopad na pracovní sílu v dopravě.

Genderového mainstreamingu se však dotýká i celá řada dalších oblastí Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu i iniciativ návazného Akčního plánu, protože ženy více kladou důraz např. také na bezpečnost jako prioritu v oblasti dopravy a obecně více podporují také environmentální aspekty mobility.

**Akční plán Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**

***Udržitelná mobilita***

| Stěžejní iniciativa 3 – Zajištění udržitelnější a zdravější meziměstské a městské mobility | |
|---|---|
| Iniciativa EU pro železniční koridory na rok 2021 – Akční plán na podporu osobní železniční dopravy | 2021 |
| Zavést opatření pro lepší řízení a koordinaci mezinárodní železniční dopravy, případně i prostřednictvím revidovaných pravidel pro přidělování kapacity a zpoplatnění infrastruktury v železniční dopravě | 2022 |
| Revize balíčku městské mobility z roku 2013 | 2021 |
| Akční plán pro nulové znečištění ovzduší, vod a půdy; revize norem kvality ovzduší a snížení hlukové zátěže | 2021; 2022 |
| Vydat pokyny na podporu bezpečného používání zařízení mikromobility | 2021 |
| Posoudit potřebu opatření k zajištění rovných podmínek pro místní osobní dopravu na vyžádání a platformy „ride-hailing“ (jízdy na zavolání) | 2022 |

Zdroj: *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*

***Odolná mobilita***

| Stěžejní iniciativa 9 – Zajištění slušné a spravedlivé mobility pro všechny | |
|---|---|
| Přezkoumat pokyny pro výklad nařízení o závazcích veřejné služby v pozemní dopravě, revidovat pravidla o závazcích veřejné služby v letecké dopravě a poskytnout pokyny ohledně závazků veřejné služby v nákladní dopravě | 2021; 2022; 2023 |
| Přezkoumat regulační rámec v oblasti práv cestujících včetně zajištění odolnosti vůči rozsáhlým narušením dopravy a včetně možností týkajících se multimodálních přepravních dokladů | 2021–2022 |
| Posoudit možnosti a případně navrhnout přiměřený režim finanční ochrany, který by cestující chránil před rizikem krize likvidity nebo platební neschopnosti, pokud jde o vrácení peněz za přepravní doklady a v případě potřeby repatriaci. | 2021–2022 |
| Revize kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů | 2021–2022 |
| Posoudit potřebu návrhu vyžadujícího účinnou výměnu údajů z počítadel ujetých kilometrů v celé EU | 2021 |
| Revize směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím | 2022 |
| Zahájit iniciativy na zlepšení životních a pracovních podmínek námořníků (včetně revize Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků v IMO) | 2021 |
| Vydat doporučení pro přechod na automatizaci a digitalizaci a jejich dopad na pracovní sílu v dopravě | 2023 |
| Zahájit iniciativy ke zvýšení atraktivity odvětví dopravy | 2021–2023 |

Zdroj: *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*

## ZELENÁ DOHODA PRO EVROPU (EU GREEN DEAL) – UDRŽITELNÁ MOBILITA

Zelená dohoda pro Evropu přestavuje nový strategický plán Evropské komise, jak **zajistit udržitelnost hospodářství EU**. Cílem je transformace EU na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje a kde se do roku 2050 nebudou produkovat žádné čisté emise skleníkových plyn a kde bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Z hlediska sektoru dopravy lze za nejdůležitější cíl považovat snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 o 90 %. Dokument obsahuje též cíl převést do téhož roku 75% vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes v zemích EU zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty.

Evropa musí dále a rychleji snižovat emise z dopravy.

Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v Unii a tento podíl stále roste. Zelená dohoda usiluje o **90 %** snížení těchto emisí do roku **2050**.

**Digitalizace**
**Automatizovaná mobilita a inteligentní systémy řízení dopravy** zajistí účinnější a čistší dopravu.

• Budou vyvinuty **inteligentní aplikace** a řešení **pro mobilitu jako službu**.

**Využívání různých druhů dopravy**

Více nákladu by mělo být přepravováno po železnici nebo po vodě. V rámci **jednotného evropského nebe** by mělo dojít k výraznému snížení emisí z letecké dopravy s nulovými náklady pro spotřebitele a podniky.

**Ceny, které odrážejí dopad na životní prostředí**

Konec poskytování dotací na fosilní paliva
Rozšíření systému obchodování s emisemi na námořní odvětví
Efektivní zpoplatnění silnic v EU
Omezování bezplatných povolenek pro letecké společnosti při obchodování s emisemi

**Podpora dodávek udržitelných alternativních paliv v dopravě**

Do roku 2025 bude zapotřebí vybudovat přibližně 1 milion veřejných dobíjecích a plnicích stanic pro 13 milionů vozidel s nulovými a nízkými emisemi, která se podle očekávání budou pohybovat na evropských pozemních komunikacích.

*Zdroj*: Evropská alternativní paliva

**Snižování znečištění**

**Zelená dohoda se zaměří na emise, dopravní přetížení měst a zlepší veřejnou dopravu.**

K tomu jsou třeba:

- přísnější normy proti znečišťování ovzduší automobily,
- snížit znečištění v přístavech EU,
- zlepšit kvalitu ovzduší v blízkosti letišť.

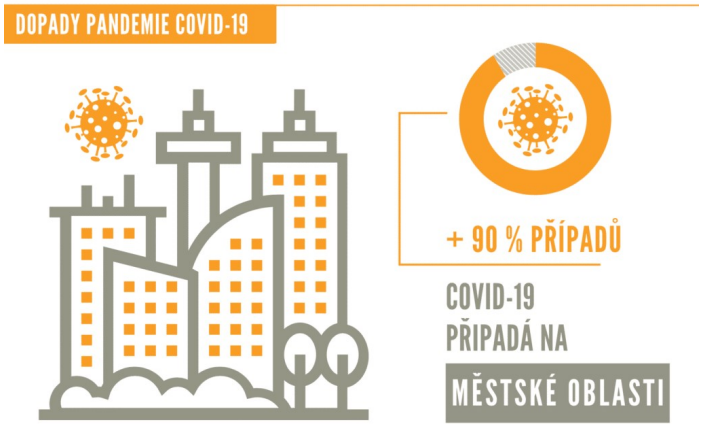
## SDG – CÍLE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE OSN

Základní rámec pro aktivity České republiky v oblasti rozvojové spolupráce a agendy udržitelného rozvoje vychází z Rozvojových cílů tisíciletí (Millennium Development Goals, dále jen „MDGs“), které představují osm ambiciózních rozvojových cílů stanovených na Summitu tisíciletí OSN tzv. *Deklarací tisíciletí*. V návaznosti na globální rozsah aktivit v rámci těchto cílů došlo k jejich rozšíření v roce 2015 na summitu OSN na 17 cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, dále jen „SDGs“) a přesunutí zodpovědnosti za jejich naplňování z pouze rozvojových zemí na všechny členské státy OSN. V rámci 17 cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, tzv. „SDGs“) je doprava zmíněna hned několikrát, z hlediska inkluze pak zejména u cíle 11[14]: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce, kde je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně

[14] SDG Cíl 11, blíže viz zde: <https://www.osn.cz/sdg-11-vytvorit-inkluzivni-bezpecna-odolna-a-udrzitelna-mesta-a-obce/>.

dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, osoby se zdravotním postižením nebo senioři. V rámci cíle 11 je třeba zmínit i dopad pandemie COVID-19.

***Dopady pandemie COVID-19: přes 90 % případů COVID-19 se vyskytuje ve městech, a nejvíce zasahuje zranitelné osoby***




Zdroj: *OSN, SDG*

## STRATEGICKÝ RÁMEC ČESKÁ REPUBLIKA 2030

Mezi východiska Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 patří „Strategický rámec Česká republika 2030“. Tento stěžejní strategický dokument České republiky reaguje na mezinárodní vývoj v oblasti udržitelného rozvoje a zohledňuje všech 17 cílů udržitelného rozvoje schválených na summitu OSN v New Yorku v září roku 2015. Vnímání světa v souvislostech a promítnutí 17 cílů do svých národních politik je odpovědností každého státu. Perspektiva udržitelného rozvoje se v posledních letech stala hlavním názorovým proudem politické debaty v Evropě i ve světě v souvislosti s nutností řešit výzvy současného světa, jimiž jsou změna klimatu, demografické změny, ztráta úrodné půdy či prohlubující se nerovnosti.

Strategický rámec Česká republika 2030 je výsledkem společného úsilí o udržitelný rozvoj Evropské unie a zároveň příspěvkem České republiky k naplňování všech 17 globálních cílů udržitelného rozvoje, které jsou aplikovány v kontextu podmínek České republiky, a to s ohledem na národní priority. Česká republika 2030 vychází ze dvou hlavních přístupů – kvality života a udržitelnosti. Pokrok ve společnosti nelze hodnotit pouze ekonomickými ukazateli, ale je nutné brát v potaz také jednotlivce, rodiny a společenství a různé aspekty jejich vzájemné interakce včetně specifických potřeb různých skupin obyvatelstva. Strategický rámec Česká republika 2030 formuluje své cíle celkem v šesti klíčových oblastech: Lidé a společnost, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj a Dobré vládnutí.

## SUMP/METODIKA PRO ZPRACOVÁNÍ STRATEGICKÝCH PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

V rámci Operačního programu Doprava jsou města podporována při zpracování strategických plánů udržitelné mobility (SUMP). SUMP je dokument (zatím) zpracovávaný jednotlivými městy nad přibližně 40 000 tis. obyvatel. Je zaměřen na řešení nejen problematiky dopravy, ale rovněž na ovlivňování a způsob uspokojování mobility. SUMP je taktéž součástí širšího projektu Smart City. Ministerstvo dopravy proto certifikovalo národní metodiku pro zpracování SUMP - Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, a to Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.. Národní metodika vychází rovněž z metodiky agentury Jaspers, která je zaměřena na města v kohezních státech. Pro financování městských projektů z OPD a IROP v období 2014-2020 je jednou z podmínek po roce 2018 mít zpracovaný buď plnohodnotný SUMP nebo jeho zjednodušenou verzi SUMF. SUMF tak může být první etapou pro zpracování SUMP. SUMF bude zaměřen zejména na problematiku veřejné dopravy ve městech. V Ministerstvu dopravy je ustavena Komise pro posuzování dokumentů městské mobility | Operační program Doprava (opd.cz).

**Akademie městské mobility**

Tento webový portál vznikl jako reakce na novinky v plánování udržitelné městské a aktivní mobility spojených s novou vládní Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 schválenou dne 11. 1. 2021 a dále s novou metodiku SUMP 2.0. (metodikou Plánu udržitelné městské mobility). Webový portál má pomoci vést odbornou diskusi o principech zpracování plánů udržitelné městské mobility. Odborná veřejnost má sice možnost si vyhledávat informace na řadě zahraničních webových portálech, např. na ELTIS (The Urban Mobility Observatory[15] ), ale v českém prostředí jsou informace doposud roztříštěné. Proto nová Koncepce přišla s návrhem, aby takový webový portál existoval i v českém jazyce. Hlavní důraz stránky je postaven na třech pilířích, na kterých stojí realizace a implementace SUMP 2.0., přičemž právě ony jsou v současné chvíli přehlížené, či podceňované. Jedná se o představení principů:

- strategického plánování;
- komunikačního plánu a participace;
- realizace konkrétních opatření v duchu SUMP 2.0.

Další informace spojené s plánováním udržitelné městské a aktivní mobility:

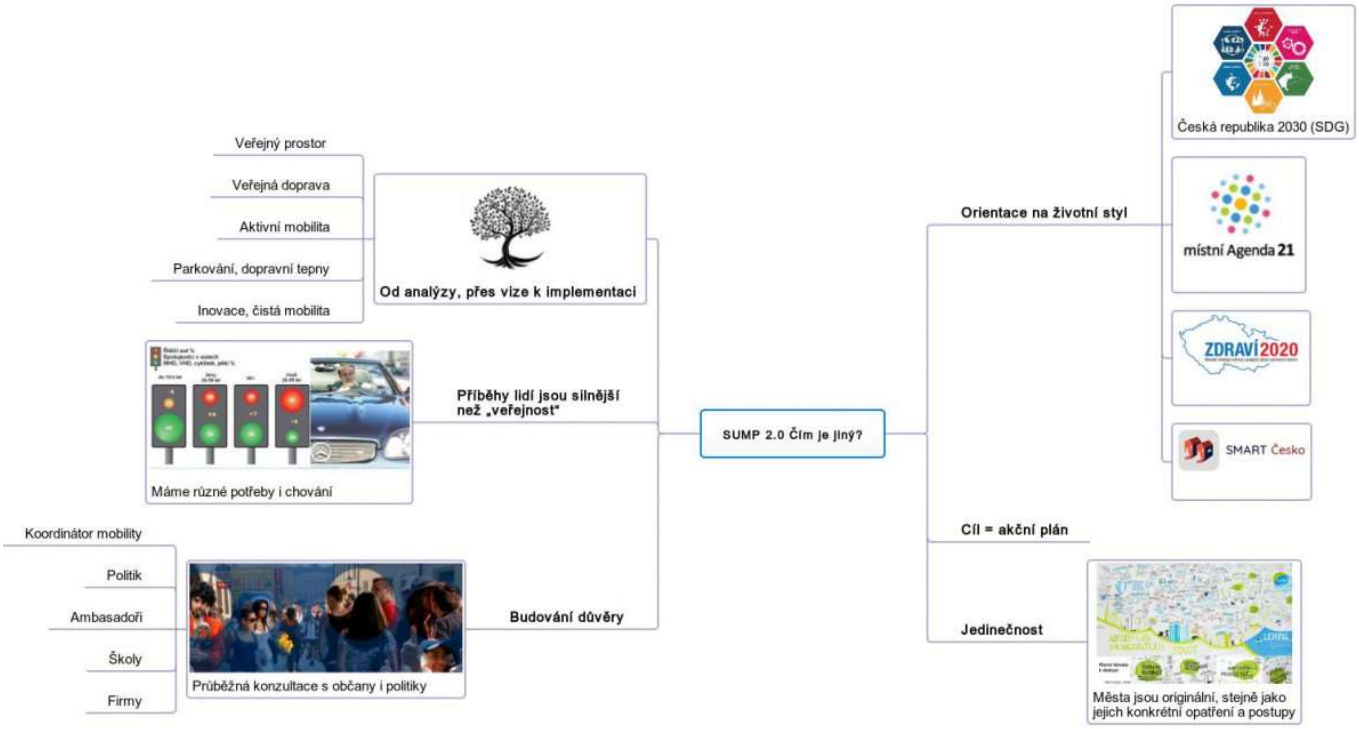
- dokumenty Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 [1],
- metodiku SUMP 2.0., včetně odkazu na její jednotlivé kroky, cíle a aktivity [2],
- fakta a čísla (zdraví, životní prostředí, bezpečnost, dopravní chování, veřejný prostor, ekonomika) [3],
- evropské a národní dokumenty a deklarace, které zdůvodňují nutnost řešení dopravy a mobility [4],
- společná databáze akcí [5] a novinek [6].

Na webovém portálu spolupracuje celá řada organizací: Česká silniční společnost, sekce SAMDI (Silniční a Městské Dopravní Inženýrství), spolek Partnerství pro městskou mobilitu, Česká komora architektů, FD ČVUT v Praze, Univerzita Pardubice, VŠE v Praze a celá řada dalších odborných organizací. Webový portál vznikl v roce 2020 v rámci projektu MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility za finanční podpory TAČR (TL02000400).

[15] The Urban Mobility Observatory. Dostupné z: <https://www.eltis.org/>

## Nová metodika SUMP 2.0

**Na jakých principech je postavena nová metodika SUMP 2.0.?**




Zdroj: *Akademie městské mobility*

Nová metodika prezentuje základní výsledek projektu MOBILMAN – Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility (TL02000400), který byl podpořen Technologickou agenturou České republiky. Metodiku zpracovalo konsorcium čtyř partnerů: FD ČVUT v Praze, VŠE v Praze, DFJP, Univerzita Pardubice a spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. V současnosti metodika čeká na certifikaci ze strany Ministerstva dopravy ČR.

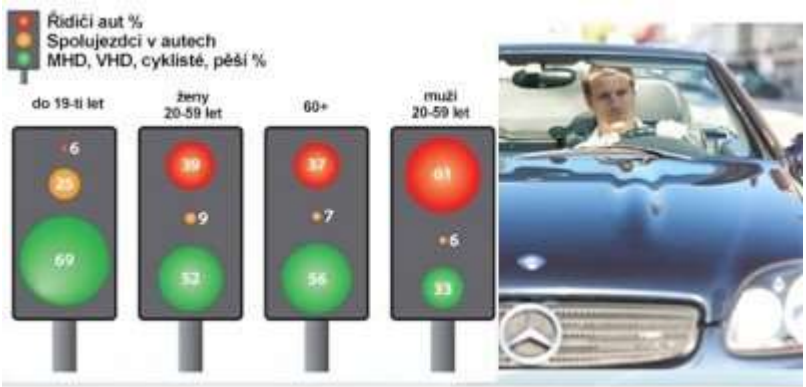
Nová metodika SUMP 2.0 je úzce propojena s Koncepcí městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (dále jen Koncepce), která byla schválena vládou ČR dne 11. ledna 2021. SUMP 2.0 řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise. Vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility, které již města v předcházejících letech zpracovala.

Nová metodika SUMP 2.0 vychází rovněž z podkladů Městské agendy pro EU[1], kterou ustanovil Amsterodamský pakt z května roku 2016[2]. Jedná se o novou pracovní metodu tematických partnerství, která se snaží optimalizovat využití růstového potenciálu měst a řešit sociální problémy. Toho chce dosáhnout zlepšením spolupráce mezi městy, regiony, členskými státy, Evropskou komisí a dalšími zainteresovanými stranami. Na základě dvanácti prioritních témat uvedených v Městské agendě pro EU bylo zřízeno dvanáct tematických partnerství, mezi něž patří i Partnerství pro městskou mobilitu (angl. Partnership for Urban Mobility, „PUM"). Partnerství pro městskou mobilitu se snaží podpořit společné úsilí o udržitelnější a účinnější městskou mobilitu, na níž se zaměřuje ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Aby bylo možné tuto ambici naplnit, identifikovalo Partnerství čtyři následující témata: správa a plánování, veřejná doprava a dostupnost, aktivní druhy dopravy a veřejný prostor, nové služby mobility a inovace. Strany Partnerství určily k realizaci devět opatření, jejichž finální výstupy jsou k dispozici od září 2020[3].

**Nové trendy v plánování udržitelné městské mobility**
**Výzvy pro města v 21. století**
Naše 21. století je ve znamení rozrůstajících se měst. Zatímco na začátku 19. století žil ve městě každý třicátý člověk, v roce 2007 už to byl každý druhý. Města jsou to, kde je bohatství, vzdělání, příležitosti. Očekává se, že kolem roku 2050 by mělo žít ve městech až 68 procent světové populace. V absolutních číslech to znamená až 2,5 miliardy nových obyvatel ve městech. Trend urbanizace pokračuje po celém světě. Věří za těchto okolností někdo tomu, že pohyb lidí i zboží po městech bude moci pokračovat v podobném duchu, jako v posledních 100 letech? Struktura měst a z něj plynoucí životní styl bude mít značný vliv na stav klimatu, energetické efektivnosti, životního prostředí a v důsledku i zdraví nás všech.

**Orientace na životní styl - jiný přístup ke vnímání metodiky SUMP 2.0**
Metodika SUMP 2.0. chce podpořit takové principy plánování, ze kterého musí být zřejmé, že se nejedná jen o dopravu a parkování, ale o náš životní styl, který se projevuje i naším pohybem. Chodíme pěšky, jezdíme na kole, využíváme veřejnou dopravu, jezdíme a parkujeme auty. Jiné jsou cesty do práce, jiné za nákupem, jiný za volným časem.

**Zcela jiné chování a potřeby má dítě, student, senior, žena nebo muž v produktivním věku**. Jenže právě poslední skupina má největší slovo při přípravě plánu, její příslušníci tak promítají své potřeby do tohoto plánu a možná skutečně zapomínají na své děti a na svá vnoučata. Nová metodika není jen technicko-inženýrský dokument, ale opírá se i o prvky společenských a humanitních věd.




Zdroj: Robert Pressl: Sustainable urban mobility plans 2.0: News, changes and implications for cities, Praha, 12. 11. 2019 (překlad *Partnerství pro městskou mobilitu*)

Zdroj: Smart Česko

Podle údajů Českého statistického úřadu bylo v roce 2018 v České republice celkem 6 258 obcí, z toho 88,7 % obcí do 2 000 obyvatel. Města nemůžeme chápat jako oddělené "ostrovy", ale jako centra, která jsou zdrojem i cílem cest. Pokud služby budou soustředěné ve velkých městech, vyvolá to velkou potřebu dojíždění.

Plány regionální mobility by tak měly vycházet z toho, zda jsou uspokojeny potřeby občanů, a to nejen ve městech, ale především v jejich zázemí. Vždyť problémy s dopravou často vznikají v okruhu 20-30 km za hranicemi města, kde nedostatečná nabídka veřejné dopravy vede k nutnosti používat automobil a pravidelně s ním jezdit (a parkovat) na území nejbližšího města. Cílem je vytvořit dobré podmínky pro život lidí jakéhokoli věku, vzdělání nebo postavení, kdekoli v Česku, ve velkých městech stejně jako v malých obcích.

## EVROPSKÁ CHARTA ZA ROVNOST ŽEN A MUŽŮ NA ÚROVNI ŽIVOTA VE MĚSTECH A OBCÍCH:

Rada Evropské charty místních samospráv z roku 1985, podepsaná a ratifikovaná velkou většinou evropských států, zdůrazňuje „právo a schopnost místních úřadů v rámci zákona upravovat a řídit podstatnou část veřejných záležitostí na základě svých vlastních pravomocí a v souladu se zájmy místního obyvatelstva“. V jádru této koncepce místní samosprávy musí stát uskutečňování a podporování práva na rovnost. Místní nebo regionální demokracie musí zajistit nejvhodnější volbu týkající se nejkonkrétnějších aspektů každodenního života, jako je bydlení, bezpečnost, veřejná doprava, svět práce nebo zdravotnictví.

**Evropská charta za rovnost žen a mužů na úrovni života ve městech a obcích**[16] vyzývá evropské místní a regionální samosprávy, aby se zavázaly používat své pravomoci a partnerství k dosažení větší rovnosti svých občanů a občanek. Chartu vypracovala a předložila Rada evropských samospráv a regionů spolu s mnoha dalšími partnery v rámci projektu realizovaného v období 2005 – 2006. Projekt byl podporován Evropskou komisí prostřednictvím jejího 5. akčního programu za rovnost mužů a žen. Oblast mobility a dopravy je zpracována zejména v rámci článku 26 v kapitole Plánování a udržitelný rozvoj.

PLÁNOVÁNÍ A UDRŽITELNÝ ROZVOJ

**Článek 24 – Udržitelný rozvoj**

1. Signatář uznává, že při plánování a rozvíjení strategií pro budoucnost území spadajícího pod jeho pravomoc je třeba plně respektovat principy udržitelného rozvoje, včetně vyváženého zahrnutí ekonomických, sociálních, environmentálních a kulturních rozměrů, a zejména potřeby prosazovat a dosahovat rovnosti žen a mužů.

2. Signatář se proto zavazuje brát v úvahu princip rovnosti žen a mužů jako základní dimenzi veškerého plánování nebo rozvíjení strategií pro udržitelný rozvoj v oblasti své působnosti.

**Článek 25 – Územní plánování měst a obcí**

1. Signatář uznává důležitost plánování a uskutečňování rozvoje prostor, dopravy, ekonomiky a výstavby při vytváření podmínek, za nichž je možné plně uplatňovat právo na rovnost žen a mužů v občanském životě.

2. Signatář se zavazuje zajistit, že při vypracovávání, přijímání a uskutečňování této politiky a těchto plánů

• bude brána v úvahu potřeba prosazovat skutečnou rovnost ve všech aspektech života v obci,

• budou brány v úvahu konkrétní potřeby žen a mužů pokud jde např. o zaměstnání, přístup ke službám a kulturnímu životu, vzdělání a rodinnou odpovědnost, založené na příslušných místních a dalších údajích, včetně signatářova vlastního hodnocení problémů vyvolaných pohlavím;

• budou přijata řešení, která budou brát v úvahu specifické potřeby žen a mužů.

**Článek 26 – Mobilita a doprava**

1. Signatář uznává, že mobilita a přístup k dopravním prostředkům jsou základními podmínkami toho, aby ženy a muži mohli uplatňovat mnohé ze svých práv, úkolů a činností, včetně přístupu k práci, vzdělání, kultuře a základním službám. Rovněž uznává, že udržitelnost a úspěch obce či regionu závisí do velké míry na rozvoji účinné, vysoce kvalitní dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.

2. Signatář dále uznává, že ženy a muži často mají v praxi rozdílné potřeby a způsoby užívání pokud jde o mobilitu a dopravu, založené na faktorech jako jsou příjem, povinnost pečovat o druhé nebo pracovní doba, a že tedy ženy často tvoří větší část uživatelů veřejné dopravy než muži.

3. Signatář se proto zavazuje:

a) brát v úvahu potřeby mobility a způsob používání dopravy v případě žen a mužů, včetně těch, kteří žijí v městech a na venkově;

b) zajistit, aby dopravní služby dostupné občanům a občankám v oblasti působnosti úřadu pomáhaly uspokojovat specifické i obecné potřeby žen a mužů a zajišťovat skutečnou rovnost žen a mužů na úrovni života v obcích.

[16] Blíže viz: https://aa.ecn.cz/img_upload/666f72756d35302d6669313030313139/charta_cj_1.pdf

4. Signatář se dále zavazuje prosazovat postupné zlepšování služeb veřejné dopravy v oblasti své působnosti, včetně intermodálních spojů, aby byly uspokojeny specifické a obecné potřeby žen a mužů pokud jde o pravidelnou, nenákladnou, bezpečnou a dostupnou dopravu, a přispívat k jejímu udržitelnému rozvoji.

**Článek 27 – Hospodářský rozvoj**

1. Signatář uznává, že dosažení vyváženého a udržitelného hospodářského rozvoje je životně důležitou složkou úspěchu obce nebo regionu a že jeho činnost a služby v této oblasti mohou významně přispět ke zlepšování rovnosti žen a mužů.

2. Signatář uznává potřebu zvýšit míru a kvalitu zaměstnanosti žen a dále uznává, že nebezpečí chudoby spojené s dlouhodobou nezaměstnaností a neplacenou prací je v případě žen vysoké.

3. Signatář se zavazuje, že v souvislosti se svou činností a službami v oblasti hospodářského rozvoje bude plně zohledňovat potřeby a zájmy žen a mužů a příležitosti ke zvyšování rovnosti mezi nimi a přijme příslušná opatření ke splnění tohoto cíle.

Tato opatření mohou zahrnovat:

• pomoc ženám podnikatelkám; • zajištění finanční a jiné podpory podnikům, aby prosazovaly rovnost pohlaví;

• vybízení účastnic kurzů, aby získaly dovednosti a dosáhly kvalifikace pro práci tradičně považovanou za „mužskou“ a naopak;

• vybízení zaměstnavatelských institucí, aby učnice a účastnice školení získávaly dovednosti a kvalifikaci a mohly se ucházet o místa tradičně považovaná za „mužská“, a naopak.

**Článek 28 – Životní prostředí**

1. Signatář uznává za svou povinnost zajišťovat vysokou úroveň ochrany a zlepšování kvality životního prostředí v oblasti své působnosti, včetně místní politiky pokud jde o odpady, hluk, kvalitu ovzduší, biodiverzitu a dopady změny klimatu. Uznává rovné právo žen a mužů mít prospěch z jeho služeb a politiky pokud jde o životní prostředí.

2. Signatář uznává, že v mnoha místech se životní styl žen a mužů liší a že ženy a muži mohou místní služby a veřejné a volné prostory používat jinak, nebo se potýkat s rozdílnými environmentálními problémy.

4. Signatář se tedy zavazuje vypracovat svou environmentální politiku a politiku poskytování služeb s vědomím specifických potřeb a specifického životního stylu žen a mužů a potřeby dodržovat princip solidarity mezi generacemi.

## KLÍČOVÉ DOKUMENTY EVROPSKÉ KOMISE K TÉMATU GENDER A DOPRAVA

**Evropská komise: Diversity management | European Commission (europa.eu)** [17]Platforma v ČR Diversity Charters.

**Evropská komise: Women in Transport – EU Platform for change | Mobility and Transport**[18]

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Ženy a doprava**[19]

**Evropská komise DG Move, CIVITAS: Women´s Issues in Transportation**[20]

---

[17] Evropská komise: Diversity management | European Commission (europa.eu), Platforma v ČR: <cz_diversitycharter_en.pdf (europa.eu)>

[18] Women in Transport – EU Platform for change | Mobility and Transport (europa.eu)

[19] Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Ženy a doprava – Platforma pro změnu (průzkumné stanovisko na žádost Komise) - Publications Office of the EU (europa.eu)

[20] Evropská komise, CIVITAS: <She moves. Women's Issues in Transportation | CIVITAS>

Politika EU v oblasti výzkumu upřednostňuje začlenění hlediska rovnosti žen a mužů do projektů financovaných a spolufinancovaných v rámci výzkumu Evropské komise.

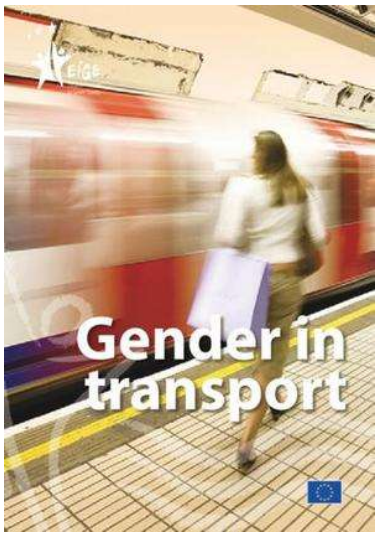
Je třeba prozkoumat metody, jak převést výsledky výzkumu z oblasti genderu a dopravy do strategických politik. Zohlednění specifických potřeb a sběr dat je třeba řešit také prostřednictvím mezinárodní spolupráce.

**European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans**

**Eltis** [21] The Urban Mobility Observatory/ Eltis facilitates the exchange of information, knowledge and experience in the field of sustainable urban mobility in Europe.

TInnGO European Observatory for **GENDER SMART TRANSPORT**[22]

EIGE (EVROPSKÝ INSTITUT PRO ROVNOST ŽEN A MUŽŮ – GENDER IN TRANSPORT



Zdroj: EIGE

[21] Eltis, The Urban Mobility Observatory: <European Platform | Eltis>

[22] TinnGo: <TInnGo Observatory – European observatory for gender smart transport innovation (transportgenderobservatory.eu) >

## OECD INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM – GENDER IN TRANSPORT

#LeaveNoOneBehind

Doprava hraje důležitou roli při zajišťování přístupu k příležitostem pro občany. Cílem dobrých politik v oblasti mobility je přiblížit vzdělání a zdravotní péči, pracovní místa a volnočasové aktivity co největšímu počtu lidí. Univerzální přístup je zásadní pro podporu společností, které nikoho nevynechávají a umožňují všem občanům stejnou možnost participace.

Ženy tvoří polovinu světové populace, přesto jsou ve využívání dopravy často omezovány politikami a službami, které nezohledňují jejich potřeby. Z řady výzkumů vyplývá, že gender je významným určujícím činitelem pro výběr druhů dopravy. Ženské cestovní vzorce jsou složitější než u mužů, s více, většinou krátkými cestami, využívajícími různé služby, v různé denní době, často zahrnující společnost dětí. Dopravní řešení, která vyhovují mužům - kteří mají tendenci podnikat ve srovnání s pečujícími ženami jen málo přímých cest ve stanovených časech a často sami - tedy nemusí nutně fungovat v dopravě pro ženy.

Bezpečnost a zabezpečení dopravy jsou rovněž genderově specifické problémy. Obavy o bezpečnost formují dopravní chování žen ve všech druzích dopravy více než muži. Bezpečnost je pro ženy nejvyšší prioritou jako podmínka používání veřejné dopravy. Průzkumy ukazují, že velká většina žen na celém světě se cítí ve veřejné dopravě nebezpečná a že mnoho z nich se stalo obětí fyzického nebo slovního obtěžování při jeho používání nebo pohybu na veřejných prostranstvích. Ženy proto z bezpečnostních důvodů často preferují řízení, je-li k dispozici, před chůzí, jízdou na kole nebo veřejnou dopravou. Při řízení je mnohem menší pravděpodobnost, že se ženy stanou oběťmi dopravních nehod, než ženy. V silničním provozu zemře třikrát tolik mužů než žen; v některých zemích je 80 % obětí mužského pohlaví. Jedná se o největší rozdíl mezi pohlavími v případě úmrtí způsobených neúmyslnými zraněními.

V pracovní síle v dopravě jsou ženy dramaticky nedostatečně zastoupeny. Pouze 22 % zaměstnanců v dopravě v Evropské unii tvoří ženy. V asijsko-pacifickém regionu mají ženy obvykle méně než 20 % všech pracovních míst v dopravě. Ženy jsou obzvláště vzácné ve vyšších pozicích v odvětví dopravy, logistiky a infrastruktury. Například ve Spojených státech je pouze 14 % těchto rolí obsazeno ženami. Výsledkem je, že při rozhodování je méně pravděpodobné, že budou zohledněny genderové perspektivy. Aby bylo možné vypořádat se s předpokládaným nedostatkem kvalifikovaného personálu a lépe reagovat na specifické potřeby žen jako uživatelů dopravy, bude muset odvětví dopravy přilákat, udržet a vyškolit ženy na všech úrovních.

Genderová dimenze dopravy je bohatým polem pro vědeckou činnost a zlepšování veřejných politik. Řešení otázek rovnosti žen a mužů v dopravě bude přínosem nejen pro ženy, ale pro všechny uživatele dopravy, a to podporou uživatelsky přívětivého přístupu, který zajistí vysokou úroveň dostupnosti dopravy. ITF se v této problematice významně angažuje a spolupracuje s partnery z vlád, mezinárodních organizací, akademické obce i soukromého sektoru. Více o aktivitách ITF: ITF work on Gender in Transport | ITF (itf-oecd.org).

**ITF Compendium**

2019 ITF Compendium – Twitter: https://twitter.com/ITF_Forum/status/1191363168741801986

Just out! 19 contributions in new compendium highlight how better #transport connections improve #access to opportunities for #women and girls. We explore solutions for inclusive and sustainable transport for all #LeaveNoOneBehind

V rámci tohoto indikátoru i dalších týkajících se dobré praxe v rámci EU se garantka projektu OPZ 27. 1. 2020 zúčastnila setkání odborníků zaměřeného na přípravu a konzultaci témat včetně genderu v dopravě „**2020 OECD International Transport Forum Summitu“** na téma **„Inovace v dopravě pro udržitelný rozvoj“**. Cílem účasti garantky na setkání byla možnost zapojit se do přípravy OECD ITF Summitu, získat informace a přehled o inovacích a trendech týkajících se udržitelného rozvoje v dopravě a mít možnost se jako Ministerstvo dopravy zapojit do aktivit a odborné diskuze o inovativní, udržitelné a inkluzivní dopravě budoucnosti na mezinárodní úrovni.

V roce 2019 taktéž garantka KA1 připravila článek do OECD **International Transport Forum Compendia (**Transport Connectivity: A Gender Perspective | ITF (itf-oecd.org)**),** který byl zaměřený na uplatňování hlediska rovných příležitostí v dopravní politice ČR, a to zejména na specifické potřeby žen, dětí, starších osob a osob se zdravotním postižením.
**2019 OECD International Transport Forum Compendium** obsahuje 19 příspěvků zástupců státního i soukromého sektoru, mezinárodních organizací i akademické obce z celého světa s cílem hledat řešení pro udržitelnou a inkluzivní dopravu. Více zde, článek na str.12.

V roce 2020 a 2021 garantka KA1 OPZ pokračovala v mezinárodní spolupráci s OECD International Transport Forum. Do **2021 OECD ITF Compendia “Transport Innovation for Sustainable Development: A Gender Perspective”** připravila příspěvek „Udržitelná mobilita: inkluzivní budoucnost“ (Transport Innovation for Sustainable Development: A Gender Perspective | (Transport Innovation for Sustainable Development: A Gender Perspective | ITF (itf-oecd.org)), více zde, článek na str. 27) a zúčastnila se série online setkání/ webinářů - vedle ITF Annual Consultation on Gender také webinářů k ITF k tématům “ITF work on gender and transport”, “Webinar on Reducing the Impact of Covid-19 on Gender Equality in Transport” a “Transport and Gender- Based Analysis Plus (GBA+)”.

## URBACT GENDER EQUAL CITIES

**URBACT Gender equal cities[23]**

Gesčním ministerstvem pro URBACT v České republice [24] je Ministerstvo pro místní rozvoj. V České republice, stejně tak jako v ostatních zemích, města představují dlouhodobě klíčový prvek rozvoje konkurenceschopnosti. Program URBACT je jedním z nástrojů, který je v ČR k rozvoji měst využíván.

## PLATFORMA INCLUSION: JAK UČINIT INKLUZIVNÍ MOBILITU REALITOU

Publikace platformy INCLUSION[25] „Jak učinit inkluzivní mobilitu realitou: 8 principů a nástrojů pro férovější dopravní systém“26 uvádí doporučení, jak učinit mobilitu inkluzivnější, přístupnější a spravedlivější. Dále hodnotí zkušenosti a dobrou praxi s cílem zlepšit sociální rozměr udržitelné dopravy.

[23] URBACT Gender equal cities: <https://urbact.eu/sites/default/files/urbact-genderequalcities-edition-pages-web.pdf>
[24] URBACT v České republice[24]: <https://urbact.eu/urbact-v-ceske-republice>
[25] Platfoma INCLUSION: <Inclusion: Home (h2020-inclusion.eu) >
[26] INCLUSION, Kristin Tovaas, Rupprecht Consult: How to make inclusive mobility a reality, 2020. Dostupné z: <inclusion D3 publication_final web.indd (h2020-inclusion.eu)>

## TUMI – TRANSFORMATIVE URBAN MOBILITY INITIATIVE

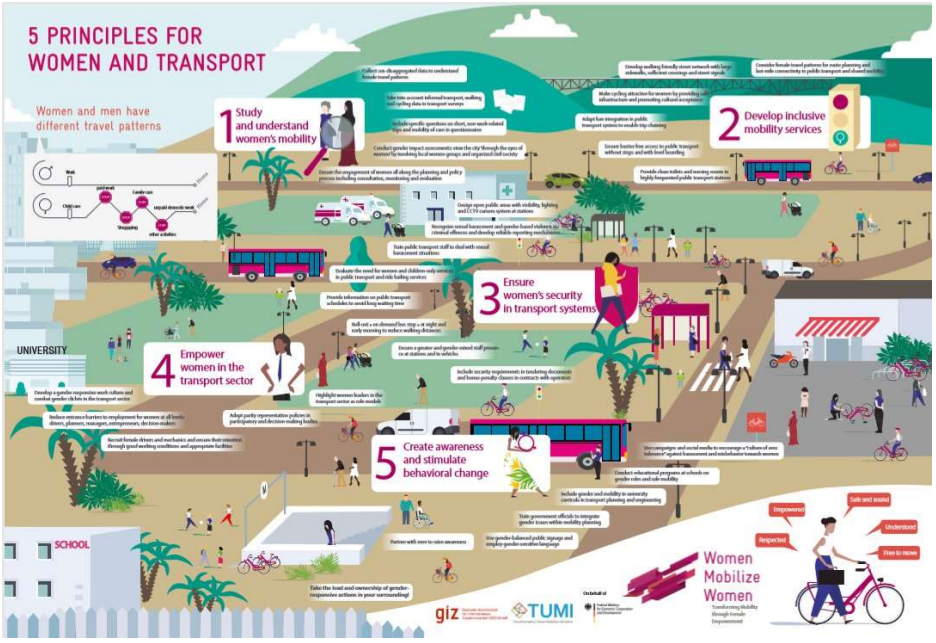
On behalf of Federal Ministry for Economic Cooperation and Development

Implemented by giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

TUMI Transformative Urban Mobility Initiative

Women Mobilize Women

Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) pod záštitou German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ), založená sdružením 11 partnerů, realizuje aktivity v oblasti udržitelné městské mobility. S TUMI Women Mobilize Women byla vytvořena síť, která silně ovlivňuje mezinárodní debatu o úloze a potenciálu žen v odvětví mobility.




Zdroj: TUMI's 5 Principles to Empower Women in Transport https://womenmobilize.org/publications

## HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG, SOCIOLOGICKÝ ÚSTAV AV ČR, V.V.I. PRAHA: GENDER A ENERGETIKA

Publikace Heinrich-Böll-Stiftung Praha: Gender a energetika[27] obsahuje mj. ucelenou kapitolu územní plánování a doprav z perspektivy genderové rovnosti.

Z této studie mj. vyplývá řada zajímavých poznatků z oblasti genderu a dopravy, viz např.: *„Doprava je jedním z témat, kde se, především na evropské úrovni, uplatňuje problematika genderové rovnosti. Výzkumy ukazují, že muži i ženy mají rozdílné potřeby s ohledem na využívání hromadné dopravy. Ženy používají hromadnou dopravu více, častěji cestují na kratší vzdálenosti a několik krát za sebou a také uvádějí větší strach z cestování hromadnou dopravou ve večerních hodinách.“*

[27] Blíže viz Marková Volejníčková, Pospíšilová, Křížková. 2016. Gender a energetika. Praha: Heinrich-Böll-Stiftung, Sociologický ústav AV ČR, v.v.i.,Praha 2016. ISBN: 978-80-7330-297-9. Dostupné z: <gender_energetika_online.pdf (boell.org)>

## WPS PRAGUE, HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG PRAHA: JAK NAVRHNOUT FÉROVĚ SDÍLENÉ MĚSTO?

Publikace „Jak navrhnout férově sdílené město“[28] byla vytvořena ve spolupráci s pražskou kanceláří Nadace Heinricha Bolla a je věnována architektům, urbanistům, politikům, antropologům a širší veřejnosti se zájmem o urbanismus. Jejím cílem je poskytnout hlubší pochopení vlivu designu v každodenním životě.

Co si představit pod pojmem férově sdíleného města? V České republice, architektonická praxe a urbanistické plánování obvykle dobře slouží zdravým a ekonomicky aktivním osobám. Ale když vezmeme v úvahu demografii, pracovně a ekonomicky aktivní lidé tvoří o trochu více než polovinu obyvatel města. Senioři, mladí pod 18 let tvoří zbytek. Trendy také ukazují, že naše populace stárne. A když k tomu přidáme ještě pohlaví a etnický původ, skupiny uživatelů se zásadním způsobem liší. Každý z nich má jiné potřeby.

Publikace „Jak navrhnout férově sdílené město?“ přináší 8 jednoduchých příběhů různých hrdinů, kteří představují jednotlivé skupiny uživatelů. Příběhy upozorňují na každodenní situace, ve kterých stávající design může být významnou překážkou. Zároveň nabízejí řešení, jak uvědomělý design významně přispívá ke kvalitě městského života.

## REALIZACE UNIKÁTNÍCH CELOSTÁTNÍCH PRŮZKUMŮ DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ ZAMĚŘENÝCH NA GENDEROVÉ ASPEKTY

### Ženy v dopravě (2019) – studie dobré praxe ze zahraničí

Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., jsme v roce 2019 zpracovali studii **Ženy v dopravě**, která poskytuje přehled o dopravním chování, potřebách a preferencích žen v dopravě. Cílem bylo shromáždit poznatky o rozdílném postavení a příležitostech mužů a žen v dopravě a vysvětlit, jak doprava ovlivňuje jejich každodenní život.

V řadě evropských zemí roste podpora inkluzivní a inovativní dopravy. Současné trendy vycházejí z principů **udržitelného rozvoje** a tzv. **genderového plánování** v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky. Genderové plánování tak přináší výhody pro všechny obyvatele. Zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, pečujících osob doprovázející dítě nebo jinou závislou osobu nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Zaměřuje se zejména na **bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost**. Studie hodnotí rovné příležitosti v dopravě z pohledu žen jako uživatelek dopravy i z hlediska zaměstnankyň dopravního sektoru. Na základě některých zjištění byla mimo jiné navržena metodika hodnocení dopadu železniční infrastruktury na rovné příležitosti mužů a žen a nediskriminaci a zhodnoceny vybrané strategické dokumenty vydané Ministerstvem dopravy ČR z hlediska jejich dopadu na rovné příležitosti žen a mužů.

### Dopravní chování žen – unikátní celostátní průzkum s genderovými aspekty a daty

Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. jsme iniciovali provedení průzkumu **Dopravní chování žen** o dopravním chování, **mobilitních potřebách a preferencích české společnosti** se zaměřením na rozdíly utvářené genderovými, sociálními, věkovými, vzdělanostními aj. rozdíly. Pro získání kvantitativních dat o dopravním chování, mobilitních potřebách a preferencích české populace

[28] Blíže viz: WPS Prague. Jak navrhnout férově sdílené město? Dostupné z <Jak navrhnout férově sdílené město? — WPS Prague>

byla sesbírána genderově tříděná data od **8900 českých respondentů starších 18 let.**

Dotazník se věnoval:

- využití jednotlivých dopravních módů,
- účelům cest,
- dostupnosti jednotlivých dopravních prostředků,
- důvodům pro nevyužívání některých dopravních prostředků,
- ne/vlastnění řidičského oprávnění,
- reálné zkušenosti i vnímanému pocitu ohrožení osobního bezpečí při pohybu ve veřejném prostoru spojeném s cestováním,
- postojovým otázkám na udržitelnou mobilitu.

Do roku 2019 chyběla v českém prostředí základní genderově tříděná data, která by pomohla koncepčně analyzovat stav genderově rovných příležitostí v dopravě. Projekt Dopravní chování žen v datech tento deficit odstraňuje a zdůrazňuje odborné postavení genderové statistiky. Výsledky průzkumu by měly být **implementovány do koncepčních materiálů rezortu dopravy**, zejména agendy plánování výstavby dopravní infrastruktury.

**Česko v pohybu – genderová perspektiva**

Zároveň se podařilo navázat spolupráci s autory celorepublikového výzkumu **Česko v pohybu**, jehož některé části byly na základě spolupráce genderově roztříděny o data o chování české populace s ohledem na mobilitu, včetně otázek bezpečnosti.

## PŘEHLED STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ V REZORTU DOPRAVA 2018

**Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050**
***Vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava***

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Vzhledem k šíři problematiky nemohou být řešení navržena do všech podrobností. To je úkolem navazujících strategických dokumentů k Dopravní politice (na bázi „akčních plánů“), které rozpracovávají jednotlivé oblasti řešené v Dopravní politice. Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření, způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního charakteru) je rovněž navrženo jen rámcově a je rozpracováno v návazných strategických dokumentech. Dopravní politika deklaruje to, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, životní prostředí, veřejné zdraví) a učinit může (finanční a prostorové aspekty). Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, jsou: harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, rozvoj transevropské dopravní sítě, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu, využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS), snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

V návaznosti na tento dokument jsou zpracovány sektorové dokumenty, jejichž úkolem je rozpracovat opatření z dokumentu Dopravní politika a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění.

**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál má dopad na rovnost mužů a žen. **Aktuální stav k 31. 12. 2018:** V rámci aktualizace Dopravní politiky probíhají od roku 2018 konzultace obsahu, tak aby byly ve strategickém dokumentu zohledněny rozdílné potřeby žen a mužů v oblasti dopravy. Původní termín pro aktualizaci Dopravní politiky byl k 31. prosinci 2018. Vzhledem k tomu, že Česká republika zahájila přípravu nového programovacího období Evropské unie pro období let 2021 – 2027 a aktualizace Dopravní politiky pro období let 2014 - 2020 by ve svém obsahu toto nové programovací období nezohlednila, požádal ministr dopravy o zrušení tohoto úkolu s tím, že nová aktualizace Dopravní politiky České republiky bude předložena v dubnu 2020.

**Návazné strategické dokumenty k realizaci cílů Dopravní politiky**

Podrobné rozpracování specifických cílů a opatření Dopravní politiky a jejich implementace je předmětem návazných strategických dokumentů:

**Dopravní sektorové strategie (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050)**

***Strategický dokument pro oblast dopravní infrastruktury a jejího financování***

Informace o strategii: www.dopravnistrategie.cz

Dopravní sektorové strategie jsou kondicionalitou, tzn. nezbytnou podmínkou, pro schválení operačního programu pro sektor doprava pro období let 2014 – 2020, jejich příprava je proto přímo monitorována Evropskou komisí. Hlavním cílem dopravních sektorových strategií je:

1. vytvořit databázi všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,
2. s využitím prognózy (pro roky 2020, 2035 a 2050) sestavené s využitím celostátního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací,
3. prognóza finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků pro potřeby oprav, údržby a provozování infrastruktury a po rozvojové záměry,
5. stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

Gestor: MD

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v roce 2018

**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** V předkládací zprávě k materiálu „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“ je uvedeno, že zpracovaný materiál nemá vliv na rovnost mužů a žen.

**Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030**

***Strategický dokument pro oblast dopravní obslužnosti***

Cílem dokumentu je stanovit základní strategii České republiky v oblasti veřejné dopravy pro další období. Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty.

Hlavní priority ve veřejné dopravě pro další období:
Priorita I.: HIERARCHICKÝ SYSTÉM DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
Priorita II.: ZKVALITNĚNÍ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
Priorita III.: UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH
Priorita IV.: INTEROPERABILITA SYSTÉMU
Priorita V.: OPTIMALIZOVANÝ VZTAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KOMERČNÍCH SLUŽEB
Priorita VI.: OPTIMALIZOVANÝ VZTAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB K INFRASTRUKTUŘE

Gestor: MD
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se týká fyzických osob. Měl by být aktualizován o informace týkající se specifických potřeb žen ve veřejné dopravě. Genderově tříděný sběr dat (ženy, muži) zde chybí. Námět pro konzultaci, aby byla data při aktualizaci doplněna.

Informace o strategii: Dle usnesení vlády ČR ze dne 15. června 2015 č. 467 o Bíle knize - Koncepci veřejné dopravy 2015 - 2020 s výhledem do roku 2030 by MD mělo do 31. prosince 2019 předložit vládě ČR vyhodnocení Koncepce.
https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Schvaleni-Bile-knihy-je-dulezitym-okamzikem-pro-da/MD_Bila_kniha.pdf.aspx

**Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020**
***Pro oblast bezpečnosti silničního provozu***
**Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020** si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných.
Termín dokončení strategie: schválený dokument
Gestor: MD
Monitoring: vyhodnocení účinnosti probíhá každoročně
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál má dopad na rovnost žen a mužů.
**Aktuální stav k 31. 12. 2018:** Materiál se týká fyzických osob. Přesto, že zahrnuje různá data – od dětí po seniory i rizikové věkové skupiny, genderově tříděný sběr dat (ženy, muži) zde chybí. Námět pro konzultaci se samostatným oddělením BESIP, aby byla data při aktualizaci doplněna.

**Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v ČR pro období 2014 – 2018**
**Implementační plán k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)**
***Pro oblast ITS a moderních technologií***
Pro oblast inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy je zpracován Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v ČR pro období 2014 – 2018 včetně jeho rozpracování v Implementačním plánu (stanovení časového harmonogramu navazujících kroků a způsob financování). Dokument bere v úvahu silniční dopravu, zabývá se také dopravou ve městech, veřejnou osobní dopravou a dopravou železniční.
Termín dokončení strategie: 2013
Gestor: MD ve spolupráci s kraji, statutárními městy, dopravní policií, záchrannými složkami, dopravními i logistickými společnostmi a příslušnými profesními organizacemi
**Monitoring:** vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Předkládací zpráva - hodnocení: Předkládaný materiál nemá vliv na rovné příležitosti mužů a žen. Toto hodnocení není relevantní neboť materiál vliv na rovné příležitosti mužů a žen má.
https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/ITS/Implemetacni-plan-k-Akcnimu-planu-rozvoje-intelige

https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/akcni-plan-rozvoje-inteligentnich-dopravnich-systemu-its-v-cr-do-roku-2020-s-vyhledem-do-roku-2050

**Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů**
***Pro oblast nákladní dopravy a logistiky***
Zásady podpory rozvoje logistiky a terminálů multimodální dopravy jsou řešeny v dokumentu Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů.
Termín dokončení strategie: schválený dokument (usnesení vlády č. 1571/2009)
Gestor: MD Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2015, aktualizace nejpozději v r. 2016

***Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit***
Dokument včetně termínů schválení a realizace bude navazovat na evropské procesy nastavené Bílou knihou Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému. Rovněž problematika dalšího fungování mýtného systému po konci smlouvy se současným provozovatelem mýtného systému bude řešena samostatným vládním materiálem.

**Koncepce letecké dopravy pro období 2014 - 2020**
***Pro oblast letecké dopravy***
Na rozdíl o jiných druhů dopravy letecká doprava neměla nikdy vlastní koncepci rozvoje. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o vytvoření návrhu Koncepce letecké dopravy pro období 2014 - 2020 v gesci Ministerstva dopravy. Infrastruktura letišť je dnes (s výjimkou letiště Praha) ve vlastnictví krajů nebo soukromých subjektů. Pokud má být letecká infrastruktura podpořena z evropských fondů, je nezbytné koncepci vypracovat. Koncepce letecké dopravy bude rovněž důležitým podkladem pro oblast územního plánování.
Termín dokončení strategie: rok 2014
Gestor: MD Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději vr. 2017, aktualizace nejpozději vr. 2018
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se týká fyzických osob, má dopad na rovnost žen a mužů. V EU se neustále posiluje právní regulace vztahu letecký dopravce a cestující. Oblast ochrany práv cestujících je regulována především: - nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů; - nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod; - nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel; - nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

**Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030**
***Pro oblast nákladní dopravy***
Termín dokončení: Koncepce veřejné dopravy: prosinec 2016
Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se netýká fyzických osob, nemá dopad na rovnost žen a mužů.

**Koncepce vodní dopravy**
***Pro oblast vodní dopravy***
Termín dokončení: 2016
Pro oblast vodní dopravy je zpracována samostatná koncepce z důvodu jejich specifik – vodní cesty plní funkci vedle funkcí dopravních rovněž řadu jiných funkcí a jedná se proto o oblast mezisektorovou.
Termín dokončení strategie: rok 2016

Gestor: MD ve spolupráci s MZe, MŽP, MPO a MMR Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se týká fyzických osob, má dopad na rovnost žen a mužů.

**Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020**
***Pro oblast cyklistické dopravy***
Dokument Národní strategie cyklistické dopravy je zaměřený na rozvoj nemotorové, zejména cyklistické dopravy, a to ve dvou segmentech – nemotorová doprava jako součást systému dopravní obslužnosti a nemotorová doprava jakou součást rekreačních aktivit.
Termín dokončení strategie: schválený dokument (usnesení vlády č. 678/2004)
Gestor: MD ve spolupráci s MMR, MŽP, MZd, MZe
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se týká fyzických osob. Genderově tříděný sběr dat (ženy, muži) zde chybí. Námět pro konzultaci, aby byla data při aktualizaci doplněna.

**Příprava výstavby tratí Rychlých spojení**
***Pro oblast přípravy výstavby tratí Rychlých spojení (RS)***
Cílem dokumentu Příprava výstavby tratí Rychlých spojení je stanovit harmonogram postupu přípravy výstavby tratí RS.
Součástí dokumentu je: 1. Studie příležitosti (termín: 30. 6. 2014),
2. Územně technické studie (termín: konec roku 2015),
3. Studie proveditelnosti (termín: konec roku 2016), a to pro směry: Praha - Brno - Ostrava st. hr. / Břeclav st. hr. Praha - Dresden st. hr. / Most Praha - München st. hr. Praha - Wroclaw st. hr.
Součástí dokumentu musí být rovněž koncipování napájecí soustavy ve vazbě na rozvoj přenosových a distribučních soustav
Gestor: MD ve spolupráci s MMR a MPO

**Národní kosmický plán**
***Pro oblast kosmických technologií v sektoru doprava***
Rozvoj českého kosmického sektoru je úzce svázán s Evropskou vesmírnou politikou a strategiemi Evropské kosmické agentury (ESA) a Evropské unie (EU). Dokument Národní kosmický plán je určen orgánům, které budou rozhodovat o dalším směřování ČR v oblasti kosmických aktivit. Dokument vymezuje souvislosti, pokud jde o kosmický sektor a kosmické aktivity a navrhuje způsoby a opatření vedoucí k maximalizaci návratnosti veřejných investic.
Termín dokončení strategie: schválený dokument
Gestor: MD Monitoring: aktualizace v r. 2016
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál má částečně dopad na rovnost žen a mužů.

**Národní akční plán čisté mobility**
***Pro oblast čisté mobility***
Cílem dokumentu Národní akční plán čisté mobility je vytvořit strategii České republiky v této oblasti, zhodnotit současný vývoj vozového parku v ČR (souhrn projektů či podpory využívání vozidel na alternativní pohon) a vliv dopravy na životní prostředí. Budou v ní stanoveny cíle v oblasti čisté mobility v České republice a opatření pro posílení podílu vozidel na alternativní pohon. Termín dokončení strategie: 31. 12. 2014
Gestor: MPO ve spolupráci s MD a MŽP Monitoring: aktualizace v r. 2017
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se částečně týká fyzických osob. Genderově tříděný sběr dat (ženy, muži) zde chybí. Námět pro konzultaci, aby byla data při aktualizaci doplněna.

**Vize rozvoje autonomní mobility ČR**

Strategický dokument identifikuje koncept autonomní mobility a zasazuje ho do existujícího dopravního systému. V úvodu současně prezentuje dílčí perspektivy, kterými lze na autonomní mobilitu nahlížet, a to především s ohledem na technologické a socioekonomické hledisko. Dokument obsahuje popis vozidlových technologií a systémů, testování autonomních vozidel, vč. projektu „C-ROADS Czech Republic“, v rámci kterého jsou ověřovány a pilotně nasazovány systémy C-ITS. Součástí dokumentu je také analýza přínosů a úskalí souvisejících se zaváděním autonomní dopravy. V dokumentu jsou rovněž predikovány vybrané požadavky, které autonomní doprava bude klást na fyzickou a digitální infrastrukturu. Pro ucelený úvod do problematiky autonomní dopravy obsahuje dokument základní přehled aktuální situace ve vybraných státech (Německo, Rakousko, Spojené státy americké) a na evropské a mezinárodní úrovni. Oblast autonomní dopravy patří k jedné z priorit EU a společný postup při řešení řady otázek je nezbytný pro úspěšné zavádění autonomních vozidel do provozu.
Termín dokončení strategie: schválený dokument usnesením vlády ČR ze dne 11. října 2017 č. 720
Informace o strategii:
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se týká fyzických osob. Má dopad na rovnost žen a mužů. V rámci analýzy CDV a MD „Autonomní vozidla a jejich rozvoj na téma obavy veřejnosti v souvislosti s implementací AV“ byl zohledněn genderově tříděný sběr dat. Informace o strategii:www.czechspaceportal.cz/files/files/ITS_new/Ostatní/Vize%20rozvoje%20autonomní%20mobility.pdf

**Koncepce**
**Odpočívky na českých dálnicích**
**Gestor: ŘSD**
Informace o strategii: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/8fd5918a-4027-4a1c-81e1-0da8583b2eb6/rsd-publikace-odpocivky-web.pdf?MOD=AJPERES
**Materiál má/nemá dopad na rovnost mužů a žen:** Materiál se částečně týká fyzických osob. U vize dálničních odpočívek jsou vhodně uvedena jako vybavení u malých, středních i velkých odpočívek dětská hřiště.

## PŘEHLED AKTIVIT AGENDY ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ K NAPLNĚNÍ INDIKÁTORU „ZHODNOCENÍ DOPADU NA ŽENY A MUŽE VE STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH MD PŘEDKLÁDANÝCH VLÁDĚ KE SCHVÁLENÍ“ ZA ROK 2018

Při naplňování Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014 – 2020, resp. Minimální standardu rovnosti žen a mužů ve státní správě a každoročního plnění Aktualizovaných opatření Priorit a postupů vlády při prosazování rovnosti žen a mužů je úkolem Ministerstva dopravy průběžně implementovat Metodiku hodnocení dopadů materiálů předkládaných vládě ČR do oblasti rovných příležitostí žen a mužů a v relevantní koncepční, rozhodovací a vyhodnocovací činnosti dovnitř i vně rezortu zahrnovat hledisko rovnosti žen a mužů. Nejméně jednou ročně, do 31. ledna, má Ministerstvo dopravy povinnost Úřadu vlády ČR předložit počet a výčet koncepčních, rozhodovacích a hodnoticích materiálů s rozpracováním hlediska rovnosti žen a mužů.

V rámci projektu OPZ „Implementace Vládní strategie pro rovnost žen a mužů a související aktivity Ministerstva dopravy“ bylo naplánováno úvodní setkání se zástupci Odboru Strategie v MD, kde bylo rezortní koordinátorkou rovnosti žen a mužů PaedDr. Olgou Marcalíkovou a garantkami projektu Ing. Lenkou Čermákovou a Mgr. Ilonou Vlachovou projednáno zahrnutí hlediska rovnosti žen a mužů při přípravě aktualizace vrcholového strategického dokumentu Vlády ČR pro sektor doprava „Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050“ a následně možnost spolupráce při aktualizaci dalších strategických dokumentů MD.

Na základě předchozí dohody byla navázána spolupráce s Úřadem vlády ČR a dne 13. listopadu 2018 proběhla konzultace zástupců Úřadu vlády ČR, Ministerstva dopravy a Otevřené společnosti, o.p.s. k

strategickému dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Konzultace se zúčastnili Lenka Grünbergová, vedoucí Oddělení průřezových agend Odboru rovnosti žen a mužů při Úřadu vlády ČR, Mgr. Lucia Zachariášová, expertka programu prosazování genderové rovnosti z Otevřené společnosti, o.p.s., za Ministerstvo dopravy zástupci Odboru strategie, garantky projektu Ing. Lenka Čermáková a Mgr. Ilona Vlachová a rezortní koordinátorka rovnosti žen a mužů PaedDr. Olga Marcalíková. Nová Dopravní politika bude zaslána do mezirezortního připomínkového řízení v červenci 2020.

V roce 2018 byl Odborem personálním předjednán projekt s Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., které provede Analýzu naplňování horizontálních priorit v rámci OPD1, OPD2 a zhodnocení dopadu na rovné příležitosti žen a mužů ve strategických dokumentech rezortu MD. Analýza proběhne v roce 2019 pod Odborem personálním (Agendou rovných příležitostí), ve spolupráci s Odborem fondů EU a Odborem strategie.

V rámci Operačního programu Doprava jsou města podporována při zpracování strategických plánů udržitelné mobility (SUMP). SUMP je dokument (zatím) zpracovávaný jednotlivými městy nad přibližně 40 000 tis. obyvatel. Je zaměřen na řešení nejen problematiky dopravy, ale rovněž na ovlivňování a způsob uspokojování mobility. SUMP je taktéž součástí širšího projektu Smart City. Ministerstvo dopravy proto certifikovalo národní metodiku pro zpracování SUMP - Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, a to Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. Národní metodika vychází rovněž z metodiky agentury Jaspers, která je zaměřena na města v kohezních státech. Pro financování městských projektů z OPD a IROP v období 2014-2020 je jednou z podmínek po roce 2018 mít zpracovaný buď plnohodnotný SUMP nebo jeho zjednodušenou verzi SUMF. SUMF tak může být první etapou pro zpracování SUMP. SUMF bude zaměřen zejména na problematiku veřejné dopravy ve městech.

V následujících letech 2019 a 2020 je v rámci plnění Vládní strategie pro rovnost žen a mužů na léta 2014 – 2020 a následně připravované Vládní strategie pro rovnost žen a mužů 2020+ třeba postupně ve spolupráci s příslušnými odbory, samostatným oddělením BESIP a podřízenými organizacemi při plánované aktualizaci či přípravě nových dokumentů vyhodnocovat, doplňovat a aktualizovat stávající i nově připravované celostátní koncepce a strategické dokumenty v rezortu dopravy z hlediska rovných příležitostí žen a mužů.

## PŘEHLED AKTIVIT AGENDY ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ K NAPLNĚNÍ INDIKÁTORU „ZHODNOCENÍ DOPADU NA ŽENY A MUŽE VE STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH MD PŘEDKLÁDANÝCH VLÁDĚ KE SCHVÁLENÍ“ ZA ROK 2019

Jednou z důležitých akcí roku 2019 v oblasti udržitelné mobility byla konference v Milevsku (15. – 17. října 2019), které se zúčastnilo několik zástupců Ministerstva dopravy včetně garantky projektu OPZ Implementace vládní strategie pro rovnost žen a mužů a související aktivity Ing. Lenky Čermákové a rezortní koordinátorky rovnosti žen a mužů Mgr. Ilony Vlachové, součástí jejichž agendy je mimo jiné zajišťování genderového mainstreamingu v rezortních dokumentech.

**Konference chytrých měst Milevsko**
15. - 17. 10. 2019

V úterý 15. 10. 2019 proběhl v Milevsku workshop **„Proměna ulic s důrazem na děti“**, který uspořádaly Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, ve spolupráci s FGM-AMOR a Loendersloot Groep.

Workshop byl provázán s „**Konferencí chytrých měst: Promýšlíme své město, svou obec“**, která se následně konala ve dnech 16. – 17. 10. 2019. Workshop i konference se zabývaly tématem udržitelné mobility a novou vládní koncepcí městské mobility, na níž spolupracuje také Ministerstvo dopravy.
Strategie Smart Cities, energetická koncepce, adaptace na změnu klimatu, plán udržitelné městské mobility. Kterou strategii má město realizovat dříve? V letech 2019–2020 chce Ministerstvo dopravy ČR připravit novou vládní strategii městské mobility. Na této konferenci byl zahájen sběr podnětů. Konference se zabývala tématem udržitelné mobility a novou vládní koncepcí městské mobility, kterou připravuje Ministerstvo dopravy.

Zástupci ministerstev, Jihočeského kraje, Partnerství pro městskou mobilitu, Národní sítě Místních akčních skupin, starostové a další hosté diskutovali témata týkající se Smart Cities a SUMP. Zástupce Ministerstva dopravy Ing. Vít Sedmidubský účastníky seznámil s přípravou nové vládní koncepce městské a aktivní mobility, náměstkyně ministra zdravotnictví Alena Šteflová se zaměřila na téma, jak se Češi hýbou a jak může městská mobilita přispět k aktivnějšímu a zdravějšímu životu. Zahraniční hosté hovořili na téma, jak přemoci předsudky a chyby. Souvisí s tím například pro česká města revoluční myšlenka, která na konferenci zazněla jako zahraniční zkušenost - okolí škol v době příjezdu na vyučování pro auta uzavřít. Děti pak mohou bezpečně přijíždět na kolech či přicházet pěšky, zatímco u nás je zatím zvykem spíš děti ke školám naopak přivážet auty.

Vládní koncepce městské mobility úzce souvisí s gender mainstreamingem a diverzitou. Důležité je zaměřit se na posílení veřejné dopravy a bezmotorové dopravy (cyklodoprava a pěší), a naopak omezení automobilové dopravy v centru. Nástroji, jež by mohly omezit automobilovou dopravu ve městě, jsou např. podmínky pro pohodlné užívání MHD, carsharing, ale i rekonstrukce ulic, které budou využitelné pro všechny druhy dopravy rovnoměrně, nikoliv pouze pro automobily.

## GENDEROVÉ PLÁNOVÁNÍ A SPECIFICKÉ POTŘEBY ŽEN A MŮŽŮ V DOPRAVĚ

**Genderové plánování**

**Vyhláška č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace**. Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále také „osoby s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace“).

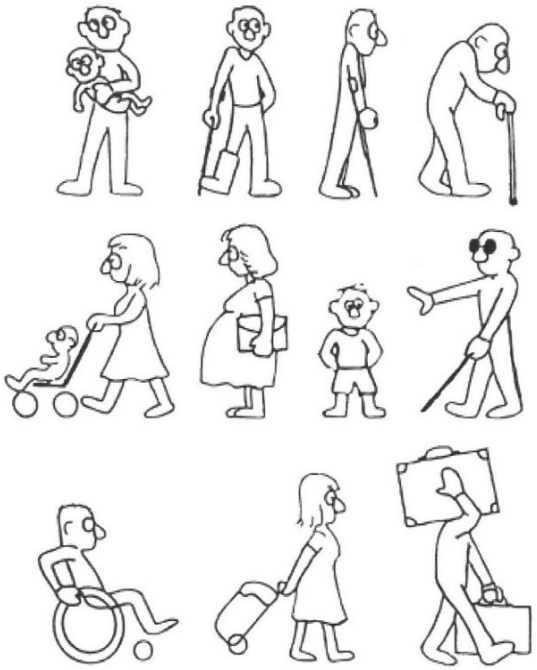
Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ, jehož cílem je zkvalitnění a usnadnění cestování osobám s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace. Zkvalitňuje se přístup společnosti k přepravě skupin cestujících se zvláštními potřebami, příkladem mohou být oprávněně zvyšující se požadavky na přepravu osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace (dále také„OOSPO“), anebo pravidla pro přepravu dětských kočárků, pečujících osob s dítětem do 3 let nebo cyklistů s jízdními koly, zachycené v připravovaných unijních předpisech. Konkrétně přepravě OOSPO je třeba věnovat zvýšenou pozornost, neboť tyto požadavky jsou objektivně specifické a přeprava hromadnou dopravou může přispět k lepšímu zapojení těchto osob do běžného života. Dosud jen část stanic je přístupná pro OOSPO a rovněž přístupnost vlakových souprav je na nižší úrovni než ve státech západní Evropy, i když česká legislativa již nastavila nové požadavky[29]. Podle statistického šetření provedeného Českým statistickým úřadem v roce 2018[30] je v České republice celkem 1151,9 tis. osob se zdravotním postižením, z toho u 508,0 tis. osob se jedná o subjektivní posouzení, u ostatních se jedná i o lékařské posouzení (invalidní důchod nebo příspěvek na péči nebo příspěvek na mobilitu nebo status osoby se zdravotním postižením nebo průkaz osoby se zdravotním postižením). Podíl uživatelů veřejné dopravy s nějakou formou omezení je však ještě vyšší – zahrnuje navíc starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. Podíl zdravotně

[29] Podle požadavků Zákona o veřejných službách u nových vozidel platí jasné požadavky. U železničních služeb v každém vlaku musí být řazeno přístupné vozidlo. Na městských dráhách musí být přístupná všechna vozidla. U autobusů objednávaných obcemi je to ½ vozidel u velkých smluv a 1/10 vozidel u malých smluv pod 70 000 km za rok. U autobusů objednávaných krajem to musí být alespoň 1/10 vozidel. Objednatelé mohou stanovit požadavky přísnější. Problém ovšem je, že u starých vozidel se tyto požadavky neuplatňují, dokud tato vozidla nebudou vyřazena z provozu.

[30] Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/vyberove-setreni-osob-se-zdravotnim-postizenim-2018>

znevýhodněných lidí v populaci bude podle současných trendů dále narůstat. Odstraňování bariér tak zůstane jednou z priorit plánování a budování dopravní infrastruktury.[31]

**Zobrazení osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace**



© CRID (Consorci de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal)

Zdroj: PID

Začleňování genderové problematiky do oblasti dopravy vzbuzuje v České republice stále u mnoha lidí z řad laiků i odborníků spíše jistý údiv či nevoli než uznání.
A netýká se jen podpory mužů, ale i žen: Jak říká ve svém slavném výroku Madeleine Albrightová, bývalá ministryně zahraničních věcí USA, historicky první žena v tomto úřadu: „V pekle existuje zvláštní místo pro ženy, které nepomáhají ostatním ženám."

Pokud ale mají být dopravní systémy a infrastruktura přístupné pro celou společnost a nabízet využití (pokud možno) pro všechny uživatele stejnou měrou, je nutné se zabývat potřebami jednotlivých skupin mužů a žen ve všech věkových kategoriích a definovat společné a odlišné rysy jejich dopravního chování.[32]

V řadě evropských zemí je přitom již inkluzivní doprava samozřejmostí. Současné trendy, které se prosazují v mnoha evropských městech a obcích (např. Vídeň, Berlín, Paříž, Barcelona, Londýn i řada menších měst a obcí), vycházejí z principů udržitelného rozvoje a tzv. genderového plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním plánování. Tímto férovým přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky. Genderové plánování tak přináší výhody pro všechny obyvatele. Zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Zaměřuje se zejména na bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost.

V rámci cílů udržitelného rozvoje (*sustainable development goals* - SDGs), programu rozvoje OSN na období 2015-2030, na jejichž formulaci se podílely všechny členské státy OSN včetně České republiky, je doprava explicitně zmíněna zejména ve spojení s cílem 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce. V rámci podkapitoly 11.2 je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby různých skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, pečující osoby, osoby se zdravotním postižením nebo senioři. [33]

Např. ve Vídni se genderovému plánování věnují již od devadesátých let, kdy se zaměřili na sběr genderově tříděných dat, který odhalil odlišnosti ve vzorcích dopravního chování různých skupin obyvatel včetně těch zranitelných. Od té doby byl gender mainstreaming ve Vídni zohledněn ve více než 60 pilotních projektech zaměřených na veřejný prostor a městské plánování.

Kategorii genderu je nutné chápat jako proměnnou, která do značné míry ovlivňuje dopravní chování potřeby a preference jedinců. Proto by měl být vždy zohledněn při sběru dat s přesahem do praktických aspektů dopravního plánování (Ženy v dopravě 2019).

Do roku 2019 chyběla v českém prostředí základní genderově tříděná data, která by pomohla koncepčně analyzovat stav genderově rovných příležitostí v dopravě. Projekt Dopravní chování žen v datech tento deficit odstraňuje a zdůrazňuje odborné postavení genderové statistiky.

Plánování městské a obecní výstavby - územní plánování bylo tradičně spjato s výstavbou oddělených zón průmyslu (obchodu, administrace) a zón obytných. Tzv. genderový mainstreaming (resp. genderové plánování) zohledňuje v souladu s principy udržitelného rozvoje situaci 21. století a vzájemné prolínání městských zón s důrazem na dříve "neviditelnou" neplacenou práci, resp. péči, jejíž význam stoupá i díky stárnutí obyvatel a růstu počtu závislých osob (senioři, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, děti). Současný trend územního plánování, který se prosazuje v mnoha evropských městech a obcích (např. Vídeň, Berlín, Paříž, Barcelona, Londýn i řada menších měst a obcí) z tohoto principu vychází a klade akcent na celkový design obytných zón, veřejných prostor a jejich bezbariérovost. Rozvoj města je plánován s ohledem na dostupnost služeb a

[32] Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Dopravní chování žen v datech, 30. 11. 2021. Dostupné z: < 41-905_Zaverecna-zprava.pdf.aspx (mdcr.cz)>

[33] Blíže viz: https://www.osn.cz/sdg-11-vytvorit-inkluzivni-bezpecna-odolna-a-udrzitelna-mesta-a-obce/

rozmístění základních obslužných funkcí města (tzv. short distance city) a také na jejich propojenost (bezbariérovou) dopravou i pěší a cyklistickou infrastrukturou.

Pro zajištění kvality života obyvatel je třeba zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků a specifických potřeb různých skupin obyvatel na veřejnou infrastrukturu a její dostupnost. Tzn. plánovat veřejný prostor na místech, kde se pohybují ve větší míře skupiny, které právě tuto podobu veřejného prostoru potřebují (ženy, děti, senioři, osoby s omezenou schopností komunikace, pohybu a orientace). V rámci měst například parky, odpočinková místa, dětská hřiště plánovat v blízkosti školských, sociálních a zdravotních zařízení a propojit je s dopravní infrastrukturou tak, aby byly dostupné pro pěší, veřejnou hromadnou dopravu i automobily. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností. Politika územního rozvoje (PÚR), Zásady územního rozvoje (ZÚR), územní plány, koncepce a další materiály by měly být vždy diskutovány se zástupci různých skupin obyvatelstva včetně seniorů, žen, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Sociální pilíř je třeba posuzovat z hlediska specifických potřeb různých skupin obyvatel daného kraje a zohlednit jejich sociální zájmy a dopady na jejich zdraví a kvalitu života v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Dostupnost veřejné infrastruktury hraje pro tyto skupiny důležitou roli a je třeba jí řešit i s ohledem na odliv obyvatel z periferních oblastí do větších aglomerací a negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech.

**Gender mainstreaming**

Oficiální strategií vlády ČR, EU i OSN při prosazování rovnosti žen a mužů je tzv. **genderový mainstreaming**, který označuje systematické **začleňování genderového hlediska do všech fází přípravy, provádění, sledování a hodnocení všech politik**, regulačních opatření a programů vynakládání prostředků z rozpočtu týkajících se fyzických osob, s cílem prosazovat rovnost žen a mužů a zamezovat diskriminaci.
Pro státní úředníky to v praxi znamená, že by se měli při své práci s koncepčními, strategickými a legislativními dokumenty snažit uplatňovat i hledisko rovnosti žen a mužů (viz podkapitola Metodika hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě České republiky).

**Genderové statistiky a rozdílné chování žen a mužů v dopravě**

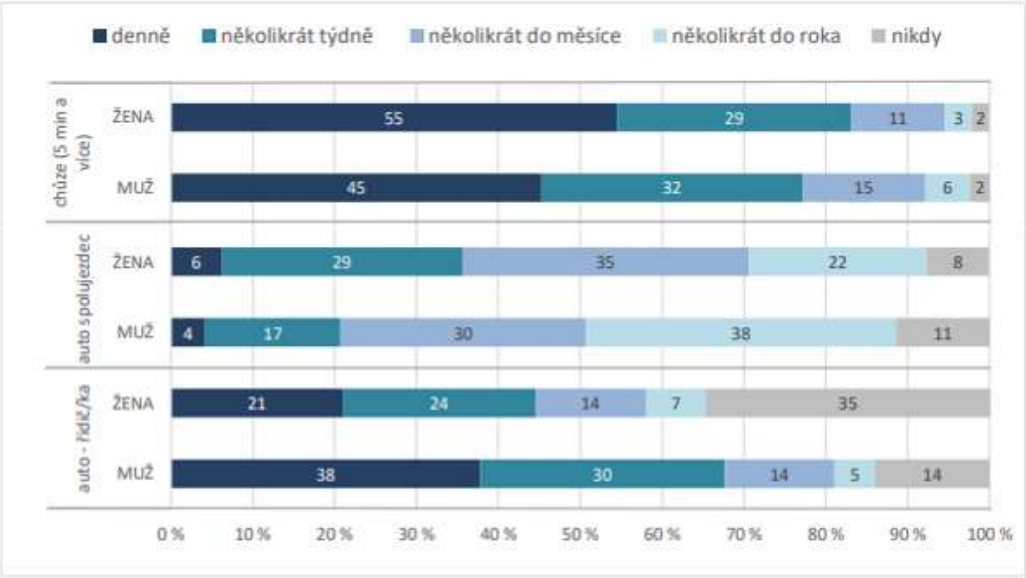
Genderové statistiky jsou velmi užitečným nástrojem, který lze využívat při aplikaci genderového mainstreamingu. V roce 2019 zadalo Ministerstvo dopravy zpracovat studii **Ženy v dopravě**[34], která poskytuje přehled o dopravním chování, potřebách a preferencích žen v dopravě. Cílem bylo shromáždit poznatky o rozdílném postavení a příležitostech mužů a žen v dopravě a vysvětlit, jak doprava ovlivňuje jejich každodenní život. V řadě evropských zemí roste podpora inkluzivní a inovativní dopravy a problematice genderového plánování se již systematicky věnují.
Na tuto studii navazoval v roce 2020 průzkum Dopravní chování žen o dopravním chování, mobilitních potřebách a preferencích české společnosti se zaměřením na rozdíly utvářené genderovými, sociálními, věkovými, vzdělanostními aj. rozdíly. Zároveň se podařilo navázat spolupráci s autory celorepublikového výzkumu Česko v pohybu (soubor 10 tisíc domácností 2017 - 2020), jehož některé části byly na základě spolupráce genderově roztříděny o data o chování české populace s ohledem na mobilitu, včetně otázek bezpečnosti.

[34] Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Ministerstvo dopravy: Ženy v dopravě. Dostupné z: <Zaverecna-zprava_Zeny-v-doprave.pdf.aspx (mdcr.cz)>

**Rozdílné dopravní chování žen a mužů**

Jeden z nejvýraznějších genderových rozdílů s rozdílným dopadem na mobilitu žen a mužů se týká dostupnosti a **využití jednotlivých dopravních módů**. Pro každodenní cestování je nejčastěji užívaným dopravním prostředkem osobní automobil. Ten je zároveň dopravním prostředkem, u kterého jsou genderové rozdíly nejzásadnější. Výraznější rozdíly jsou patrné také u chůze. Pro volbu dopravního prostředku je **nejzásadnějším kritériem bezpečnost**, kterou **ženy** oceňují ještě více než muži.

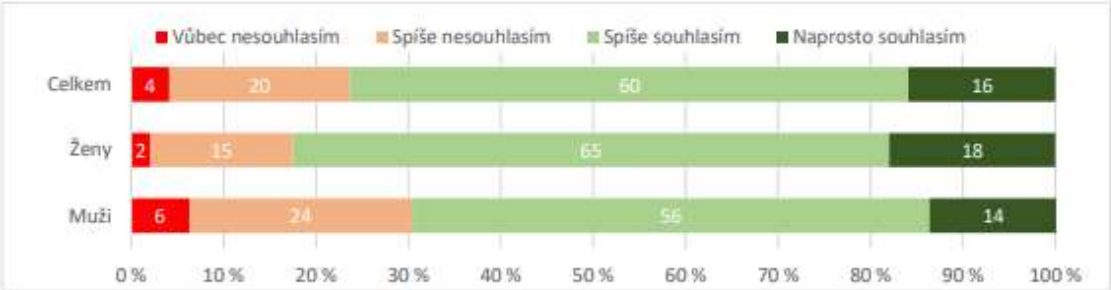
**Frekvence cest dle účelu a pohlaví v %.**




Zdroj: Dopravní chování žen v datech, Ministerstvo dopravy 2020.

Ačkoliv vlastnictví auta považují ženy za nedílnou součást života v moderní společnosti ve stejné míře jako muži, ve srovnání s nimi **ženy ve větší míře podporují aspekty udržitelné dopravy**, jako je budování veřejných prostranství bez aut, nutnost řešení negativních dopadů automobilismu na životní prostředí či myšlenku, že by lidé měli omezit jízdu autem. Ženy jsou empatičtější k alternativním a udržitelným způsobům mobility a uvědomují si ve větší míře dopady extenzivní automobilové dopravy na životní prostředí.

**Postoj k výroku „V zájmu ochrany životního prostředí by lidé měli omezit jízdu autem“ v %**

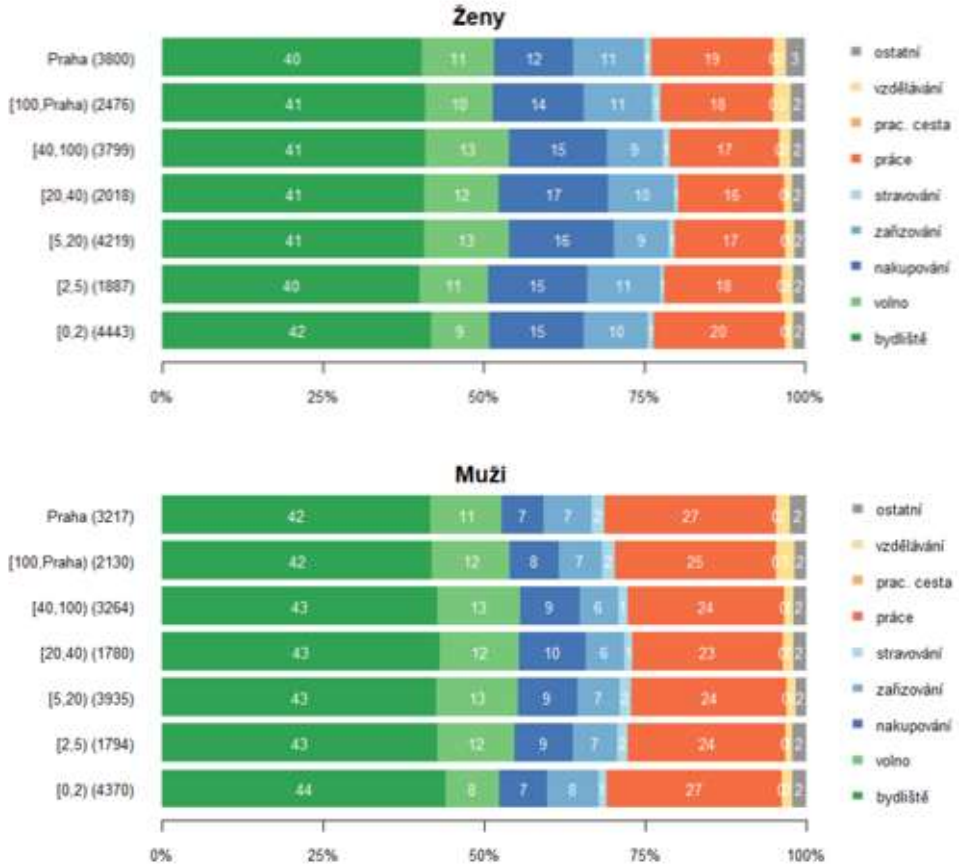



Zdroj: Dopravní chování žen v datech, Ministerstvo dopravy 2020.

Účel cesty často souvisí s tradičními genderovými rolemi. Největší rozdíly mezi ženami a muži existují u **cest do práce a u služebních cest, které dominantně realizují muži**. Zatímco **ženy** častěji **cestují za**

**účely souvisejícími s péčí o domácnost a nakupování**. Pro ženy je také typičtější princip multimodality a **tzv. řetězení cest**, kdy se během jedné cesty snaží zařídit více věcí.

**Účel cest, dle velikosti obce a pohlaví**




Zdroj: Genderové aspekty v průzkumu Česko v pohybu, 2020.

**Genderové plánování**

O statistiky se pak můžeme opřít při tzv. genderovém plánování, které se zaměřuje především na **opatření v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním a dopravním plánování, která pomáhají zvyšovat standard bezbariérovosti, dostupnosti a bezpečnosti**. Genderové plánování tak přináší výhody pro všechny obyvatele. Zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.

Současné trendy, které se prosazují v mnoha evropských městech a obcích (např. Vídeň, Berlín, Paříž, Barcelona, Londýn i řada menších měst a obcí), vycházejí z principů udržitelného rozvoje a tzv. genderového plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním plánování. Tímto férovým přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.

Jak navrhnout férově sdílené město? — WPS Prague

Jak navrhnout férově sdílené město? přináší 8 jednoduchých podmanivých příběhů různých hrdinů, kteří představují jednotlivé skupiny uživatelů. Tato publikace je věnována architektům, urbanistům, politikům, antropologům a širší veřejnosti se zájmem o plánování měst.

**Gender a doprava a udržitelná městská mobilita**

Průřezovým opatřením by při plánování udržitelné městské mobility mělo vždy být **zajištění dopravní dostupnosti pro všechny obyvatele včetně** osob s omezenou schopností pohybu, orientace a dalších zranitelných skupin – starší osoby se sníženou pohyblivostí, těhotné ženy, děti, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami, či osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu **na principu gender mainstreamingu** (přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatelstva). Podpora inkluzivní a inovativní dopravy vycházející z principů udržitelného rozvoje a tzv. genderového plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.

Plánování dopravní obslužnosti je úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.).

Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu je ve městech a obcích u dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace důležité zavádění různých druhů preferenčních opatření, např. řešení zastávkových forem příznivějších pro výměnu cestujících a zmenšování výškového rozdílu mezi nástupním prostorem vozidla a nástupní plochou (např. zastávky vídeňského typu), zavádění prvků ke zklidňování dopravy, opatření ke snížení rychlosti a další.

Ve městech a obcích je dále třeba zlepšovat podmínky pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvícení přechodů atd.)

Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního a šetrného osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích).

V souladu s aktuálními trendy se počítá také s postupným zaváděním inovativních technologií a opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné účastníky dopravního provozu. Při zvyšování bezpečnosti dopravního provozu je např. významná role ITS, které napomáhají zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu i účastníků bezmotorové dopravy (zejména pěší dopravy). Optimalizace městského silničního provozu prostřednictvím ITS umožňuje lépe zohledňovat preferenci pěšího provozu, např. podpořit pěší dopravu skrze „chytré semafory“, delší interval zelené na semaforech, což je klíčové zejména pro seniory, osoby s kočárky a osoby pečující o děti do 3 let věku či pro osoby se zdravotním omezením. Rozšiřuje se akustická signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce a systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků na veřejně přístupných místech. Akustická signalizace pro nevidomé se stala povinnou součástí světelného signalizačního zařízení na nově zřizovaných nebo rekonstruovaných přechodech pro chodce a na železničních přejezdech. I nadále se zavádí hlasové informování pro snazší

orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic.

Svoboda pohybu jednotlivce není dána pouze stavebními úpravami, které by fyzicky bránily volnému pohybu, ale je také úzce spojena se snadnou orientací v rámci dopravní infrastruktury a doprovodné infrastruktury. Zajištění svobodného pohybu k výkonu zaměstnání, péče o rodinu služeb pro běžný život lidí (např. zdravotní zařízení, pošta, obchod, kulturní zařízení, dopravní služby, rozvoj veřejných prostor atd.) spočívá v maximální možné míře přístupnosti budov úřadů i jiných institucí.

Ve vztahu k dopravní soustavě se jedná zejména o oblast přístupnosti dopravních staveb a technologií s nimi souvisejících. Přístupností se v obecné rovině rozumí zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.

Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů, např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.

**<u>Klíčové dokumenty</u>**

**Prováděcí plán TSI PRM v České republice 2017 – 2027**

**Přístupnost vlakové přepravy pro lidi používající vozík : Výzkum veřejného ochránce práv 2019: Přístupnost vlakové přepravy pro lidi používající vozík[35]:**

Klíčová zjištění
1. Pouze **24 % z celkového počtu nástupišť** v železničních stanicích/zastávkách je pro lidi používající vozík **alespoň částečně fyzicky přístupných** (k 15. 4. 2019).

2. Pouze **23 %** z celkového počtu **budov** v železničních stanicích/zastávkách je pro lidi používající vozík **alespoň částečně bezbariérových** (k 15. 4. 2019).

3. **Poskytovatelé železniční přepravy na území České republiky ve většině případů umožňují uzpůsobením vozů přepravu lidí používajících elektrický vozík** (Leo Express Global, a. s., – 100 % vozů, České dráhy, a. s., – přibližně 70 % vozů, částečně ARRIVA vlaky, s. r. o., a GW Train Regio, a. s.). **Pouze společnost RegioJet, a. s., neumožňuje přepravu lidí používajících elektrický vozík, jelikož šířka dveří jejich motorových jednotek je max. 60 cm, namísto potřebných 80 cm**.

4. Do dnešní doby **chybí právní nástroj**, který by umožnil **účinné vynucení zpřístupnění vozů** registrovaných a schválených před 1. červencem 2008 (nařízení TSI PRM).

- Doprava je jedním z odvětví, kde se na evropské úrovni, uplatňuje problematika genderové rovnosti. Ženy mají při využívání dopravy rozdílné potřeby než muži, které však bohužel v České republice nejsou zatím zpravidla v koncepcích dopravy a územního plánování reflektovány.

[35] Výzkum veřejného ochránce práv 2019: Přístupnost vlakové přepravy pro lidi používající vozík: <https://www.ochrance.cz/fileadmin/user_upload/CRPD/Vyzkumy/Vyzkum-vlaky-2019.pdf>

- V České republice v současnosti chybí veřejně dostupná genderově senzitivní data nebo statistiky v oblasti dopravy (genderově tříděný sběr dat), z kterých lze vysledovat odlišné potřeby žen a mužů v oblasti dopravy.

- Gender mainstreaming – Přístupnost prostředí pro všechny skupiny obyvatel se specifickými potřebami. Zajištění přístupnosti dopravy ve stejné kvalitě pro všechny uživatele dopravy, a to s ohledem na specifické potřeby žen – sběr genderově tříděných dat – dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se jedná o těhotné ženy, osoby doprovázející dítě/děti (např. dvojčata) v kočárku nebo dítě do tří let, osoby pokročilého věku a osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením.

- S pojmem doprava úzce souvisí pojem mobilita, který je chápán jako schopnost přemísťovat osoby nebo věci bez větších zábran, s potřebnou úrovní bezpečnosti a spolehlivosti, a to nejen z hlediska dopravních technologií, ale i ze sociálního hlediska (např. přístupnost k dopravním službám pro ženy – jejich prioritními potřebami ve vztahu k dopravě jsou bezbariérovost, bezpečnost a v souvislosti s veřejnou dopravou také častější cestování během dne v přepravně méně vytížených relacích a cestování mimo špičkové období. Např. aplikace pro poskytování informací o dopravním spojení IDOS podporuje využívání dopravy mimo špičkové období a informuje o bezbariérovosti. Využití ICT, ITS a GNSS pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace a pro zranitelné účastníky silničního provozu, mezi které řadíme i uživatelky dopravy jako osoby se specifickými potřebami.

- Ženy využívají veřejnou dopravu častěji než muži. Muži a ženy ji také využívají za různými účely – ženy častěji z důvodu návštěvy a přepravy blízkých, muži častěji z důvodu dojíždění za prací (což souvisí s jejich vyšší mírou ekonomické aktivity). Mají také do značné míry rozdílné potřeby ve vztahu k přepravě (ženy mají častěji specifické potřeby ve vztahu k zajištění bezpečnosti při přepravě či ve vztahu k zajištění dostatečného prostoru pro přepravu malých dětí).

  Bezpečnost – ženy
  - Poloha zastávek veřejné dopravy
  - Dostatečné množství zastávek veřejné dopravy
  - Přehlednost terénu zastávek MHD (Bezpečný veřejný prostor, parkování aut u přechodů, vhodně upravená zeleň, protiskluzový povrch)
  - Veřejné osvětlení
  - Zastávky na požádání

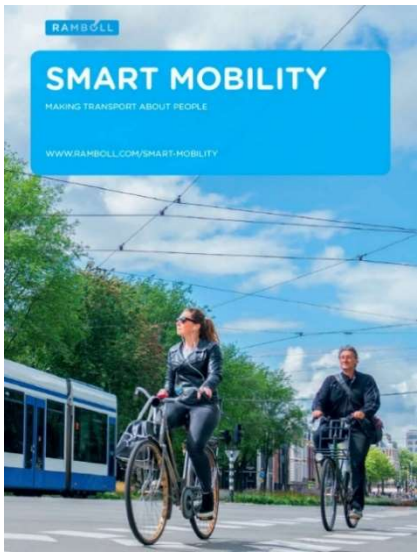
  Bezbariérovost - ženy
- Územní plánování – zastoupení jedinců se specifickými potřebami
- Projekty dopravní infrastruktury (samospráva) - matky, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (OSSPO)
- Problematika výtahů – evakuačních výtahů i s ohledem na rodiče s kočárky (dvojčata), elektrické vozíky….
- Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením
  - Metodické vedení Drážní úřad a Úřad civilního letectví - bezbariérové užívání dopravních staveb (technické předpisy MD)
  - Technické normy a technické předpisy v oblasti bezbariérového užívání dopravních staveb

- Konzultační a poradenská činnost v oblasti bezbariérového užívání dopravních staveb a prostředků
- Upozorňovat na bezpečnost osob se sníženou schopností pohybu a orientace (OSSPO) – kampaně BESIP
- ITS - podporovat vývojové aktivity pro podporu samostatného a bezpečného pohybu OSSPO
- Identifikovaný problém: Projektant – nedostatečně proškolování v oblasti bezbariérovosti staveb dopravní infrastruktury. Opatření prověřit vznik profesní organizace v gesci MMR

- Technologická diskriminace – rychlost vývoje technologií, lidé ve vyšším věku nestačí těmto pokrokům.
- ITS – aplikace
- Snadno srozumitelná forma informací – MV připravuje metodiku
- Komunitní plánování – SUMP, SMART CITY
  Dopravní politika
  Propojení mobility a kvality života
  Dostupnost

Ministerstvo dopravy je aktivně zapojeno do Národní akčního plánu podporujícího pozitivní stárnutí pro období 2013 až 2017, kde je řada styčných bodů, které se prolínají také s potřebami žen. Inspiraci a prostor pro součinnost v rámci uplatňování rovných příležitostí je proto možné hledat například ve Zprávě o plnění Národního akčního plánu podporujícího pozitivní stárnutí pro období let 2013 až 2017 za rok 2017.

## MEZINÁRODNÍ HLEDISKO – PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE



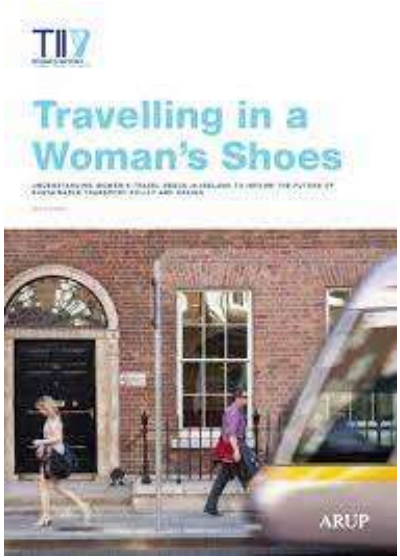

V řadě evropských zemí roste podpora inkluzivní a inovativní dopravy. Současné trendy vycházejí z principů **udržitelného rozvoje** a tzv. **genderového plánování** v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky. Genderové plánování tak přináší výhody pro všechny obyvatele. Zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Zaměřuje se zejména na **bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost**.

*Zdroj: Ramboll, Smart mobility: Making transport about people*

**IRSKO**

**Průzkum dopravního chování žen a mužů**

Travelling in a Womans Shoes Report, Transport Infrastructure Ireland: TII-Travelling-in-a-Womans-Shoes-Report_Issue.pdf




**Rakousko**

Plánování dopravy a dopravní infrastruktury – gender mainstreaming Vídeň

https://www.wien.gv.at/english/administration/gendermainstreaming/examples/

https://apolitical.co/solution_article/vienna-designed-city-women/

**Velká Británie**

GENDER AUDITING CHECKLIST (UK) - The Department for Transport ve Velké Británie zveřejnil svůj první Pokyn a kontrolní seznam pro genderový audit veřejné dopravy v roce 2002. Tento kontrolní seznam (checklist) má inspirovat a poskytovat podporu poskytovatelům veřejné dopravy při provádění genderového auditu v jejich společnosti a jejich službách. V roce 2006 odbor také implementoval Akční plán systému rovnosti žen a mužů na období 2007–2010 s cílem zavázat všechny veřejné orgány k vytvoření systému rovnosti žen a mužů s úmyslem eliminovat diskriminaci na základě pohlaví a sexuálního obtěžování a v konečném důsledku podporovat rovnost žen a mužů.

**Diversity and Inclusion Publications:**

Diversity and inclusion publications - Transport for London (tfl.gov.uk)

https://wbg.org.uk/wp-content/uploads/2018/10/Transport-October-2018-w-cover.pdf

TEGT2 Promoting gender equality in transport UK 2005.pdf (ssatp.org)

**Kanada**

Transport Canada používá Gender-Based Analysis Plus (GBA +)[36] jako analytický nástroj pro všechny fáze jejich práce při krizovém řízení a reakci na pandemii COVID-19. GBA + je analytický proces prováděný při vývoji nové nebo upravené politiky, legislativy, nařízení nebo jiné iniciativy. Cílem nástroje je posoudit, zda by navrhovaná iniciativa měla jiný dopad na ženy a muže a jak. Výsledky hodnocení se používají jako základ pro zajištění spravedlivého zacházení a příležitostí pro všechny.

[36] Gender-Based Analysis Plus (GBA+): <https://www.canada.ca/en/immigration-refugees-citizenship/corporate/publications-manuals/departmental-plan-2020-2021/gender-based-analysis-plus.html>

**Švédsko**

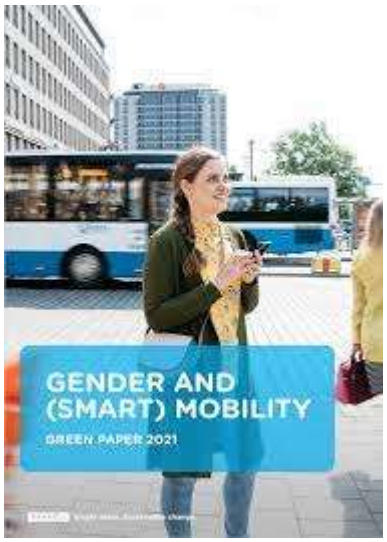
Ve Švédsku je rovnost žen a mužů principem, který je již tradičně součástí politického rozhodování. V plánování a rozhodování na úrovni měst a obcí poskytuje podporu Švédský svaz měst a regionů. Svým členům v rámci programu pro udržitelnou rovnost nabízí tzv. „startovací sadu“, která na konkrétních případech vysvětluje principy gender mainstreamingu.

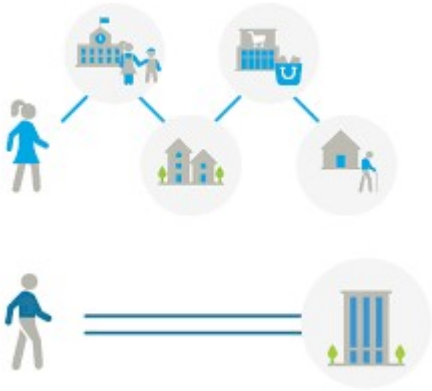
**Španělsko**

Španělské společnosti autobusové dopravy mají z hlediska pohlaví mnohem diverzifikovanější pracovní sílu a řadí se na přední místo mezi společnostmi osobní dopravy na evropské úrovni. Španělsko je první zemí v EU, pokud jde o průměrné procento řidiček zaměstnaných ve společnostech osobní silniční dopravy.

Vigo je španělské město s méně než 300 tisíci obyvateli, ale přesto je již příkladem pro celou zemi, a to z jednoho důvodu: zajistit noční přepravu ve městě bezpečnou pro ženy[37]. Jak? Od února 2018 bylo uvedeno do praxe poskytování hromadné dopravní služby, která spočívá v tom, že od 10:30 v noci mohou uživatelky na všech městských tratích říci řidiči, kde chtějí v rámci trasy vystoupit. Kromě toho musí sestoupit předními dveřmi, aby řidič zajistil, že budou mimo nebezpečí silničního provozu nebo jiných agresí.

## EVROPSKÉ A SVĚTOVÉ METROPOLE A UDRŽITELNÉ GENDEROVÉ PLÁNOVÁNÍ



Zdroj: *Gender and (Smart) Mobility Green Paper 2021 Ramboll (Stockholm, Helsinki, Oslo, Kodaň, Dillí, Singapur): gender-and-mobility_report.pdf (ramboll.com)*

Evropské metropole v současnosti ustupují od tradičního územního plánování, kde je většina oblastí plánována genderově neutrálně (tj. bez rozdílného dopadu na jejich obyvatele, jejich věk, pohlaví a specifické potřeby). S cílem vytvořit více inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce a zvýšit kvalitu života jejich obyvatel postupně upřednostňují územní plánování s genderovou perspektivou. Genderové plánování se více soustřeďuje na každodenní život obyvatel, tak aby veřejné prostory vyhovovaly potřebám celé populace včetně zranitelnějších skupin, jako jsou senioři, ženy, malé děti a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Jedním ze základních trendů je tzv. humanizace uličního prostoru a přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život.

[37] Esta ciudad española está dando transporte público seguro a sus ciudadanas - Noticias (culturacolectiva.com)

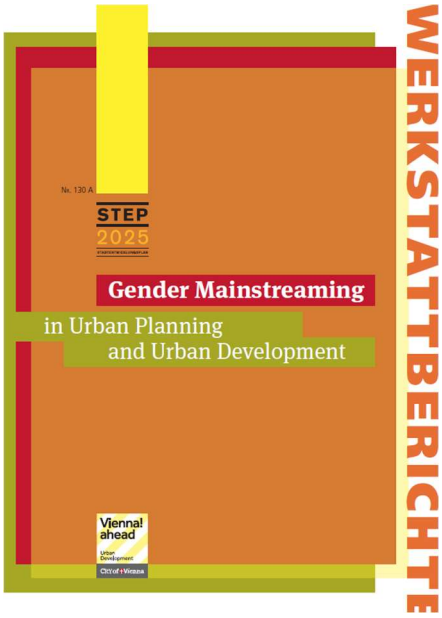
Řada evropských měst od 90. let minulého století do svých politik územního (městského) plánování zahrnuje tzv. gender mainstreaming jako jednu z priorit. Kromě jiného za účelem dosažení bezpečnějšího urbánního prostoru. Vzhledem k akcentu na zdravotní stav společnosti a efektivitu veřejného zdravotnictví a díky mnoha studiím, které v minulých letech proběhly na toto téma, bylo zjištěno, že plánování zahrnující genderové aspekty, resp. odlišné potřeby žen a mužů, starších obyvatel, dětí, aj. do provozu města, mají jednoznačně pozitivní vliv na bezpečí jeho obyvatel (plánování bezpečných cyklostezek, parkování, budování parků, sportovišť aj.) i na účelnost využití veřejných zdrojů. Jednou ze současných výzev je i boj se sexuálním násilím ve veřejném prostoru a dopravě. Ukazuje se, že k zajištění bezpečí je nezbytné alokovat prostředky do takových opatření, které respektují specifické potřeby žen, jako obvyklých obětí sexuálního násilí, v prostorovém uspořádání i specifické infrastruktuře města (vhodně zvolený městský mobiliář, zvláštní „zelené zóny“ bezpečí, umístění a vybavení veřejných toalet, zvl. opatření ke zvýšení bezpečí – osvětlení, usnadnění orientace, zacílenost/adresnost policejních kontrol, aj.).

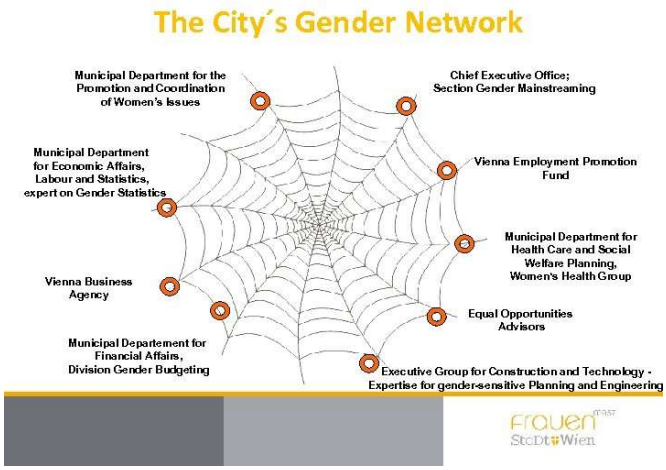
Průkopníky genderového plánování jsou zastupitelé Vídně, kde od roku 1991 začali na základě vzorců využití veřejného prostoru definovat přesněji potřeby a zájmy obyvatel, kteří jej využívali a následně je promítli do územních a regulačních plánů, urbanistických koncepcí, včetně plánování občanského vybavení a veřejných prostranství. Začali (stejně jako dnes již řada evropských měst) rozvíjet živý městský parter jako jeden ze základních atributů města a atraktor pro přítomnost lidí ve veřejném prostoru, na významných veřejných prostranstvích uplatňovat v rámci územních studií, regulačních plánů a v územním rozhodování požadavek na veřejně přístupný parter a maximální délku průčelí jedné obchodní jednotky, podporovat zachování a rozvoj malých provozoven v centrální části města, na městských třídách a hlavních ulicích, v místních centrech pečovat o kvalitní veřejný prostor v těchto lokalitách a v obytných územích vytvářet podmínky pro humanizaci uličního prostoru (dopravně zklidněné ulice a obytné zóny, struktura zástavby), členěním prostranství na prostorově vymezené části veřejné / poloveřejné / polosoukromé / případně soukromé umožňující různé způsoby využívání prostranství různými skupinami obyvatel[38]. Podpora rozvoje veřejného prostoru a rozvoje občanského vybavení dle potřeb obyvatel měst významně přispívá k lepšímu životu pečujících osob, seniorů a v konečném důsledku všech obyvatel.

**Eva Kail (urbanistka, gendrová expertka, Město Vídeň)**

Eva Kail je přední evropskou expertkou v oblasti genderového plánování. Vystudovala územní plánování a v roce 1991 se stala první ředitelkou koordinačního úřadu žen ve Vídni. V roce 1998 se stala ředitelkou Koordinačního úřadu pro plánování a výstavbu s ohledem na požadavky každodenního života a specifické potřeby žen a od roku 2010 je odbornicí na rovnost problematiku ve skupině územní plánování a technologie. Koordinovala přibližně 60 pilotních projektů v oblasti bydlení, dopravy, veřejného prostoru, rozvoje měst a sociální infrastruktury.

[38] STEP 2025 – Urban Mobility Plan Vienna. Dostupné z: <STEP 2025 - Urban Mobility Plan Vienna - Werkstattbericht 155 (wien.gv.at)>




*Zdroj: Vídeň: Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf*

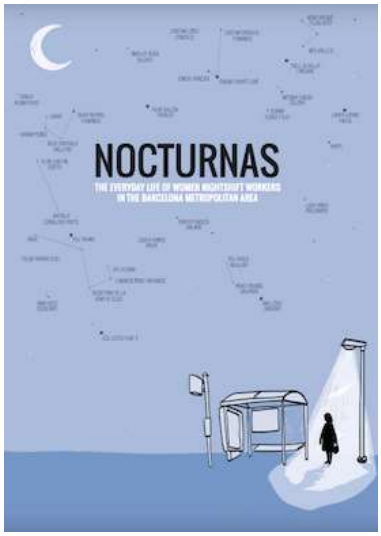
V **Barceloně** je jedním z hlavních cílů programu tzv. superbloků (Superilles) a dalších opatření (viz odkaz níže) zlepšit ukazatele spojené s genderovou perspektivou ve veřejném prostoru a tak pomoci vybudovat lepší město s vyšší kvalitou života pro všechny jeho obyvatele. Tato opatření podporují zklidnění města a humanizaci uličního prostoru, které v konečném důsledku mají pozitivní dopad na zdraví a každodenní život všech obyvatel města.

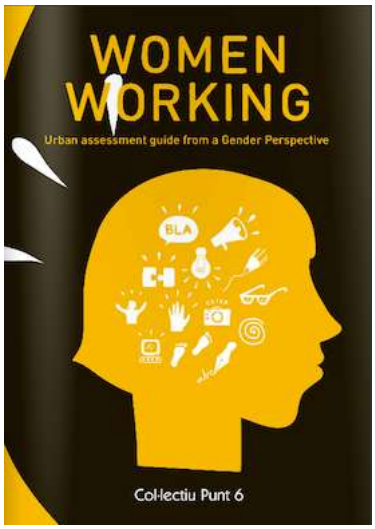
Více informací:

Barcelona: Urban planning where gender, equality and safety in public spaces all count:

https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/urban-planning-and-infrastructures/urban-planning-where-gender-equality-and-safety-in-public-spaces-all-count_771943.html

https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou




*Zdroj: Barcelona, Collective Point 6 (a cooperative of architects, sociologists and urban planners of different origins): http://www.punt6.org/en/own-guides-col%c2%b7lectiu-punt-6/*

V **Berlíně** při výstavbě nových zastávek veřejné dopravy využívají míst, která jsou v blízkosti osvětlených budov či vchodů do komerčních budov (jež jsou zajištěny kamerami), kvůli lepší sociální kontrole v nočních hodinách.

*Zdroj: Berlin, Gender Mainstreaming in Urban Development: https://stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_englisch.pdf*

**Plán genderové rovnosti, Transport of London**

Londýnský dopravní podnik Transport of London (TfL) zajišťující dopravní služby pro více než 10 milionů lidí, se již několik let zabývá specifiky situací žen v systému londýnské dopravy a vydává publikace mapující rovnost a inkluzi. Příkladem takové publikace je Gender Equality Scheme 2007- 2010[39]. V rámci něho pobíhal výzkum zaměřený na vzorce dopravního chování žen a na překážky, kterým ženy při své mobilitě čelí. Mimo to byly zaslány konzultační dotazníky více než 140 jedincům a organizacím, byly pořádány akce pro 150 stakeholderů (ženské organizace, lokální autority, neziskový sektor apod.), rozhovory s klíčovými osobami a místními autoritami či 2 skupinové rozhovory se zaměstnankyněmi TfL. Na základě zjištěných poznatků byla identifikována hlavní témata pro sestavení aktivit plánu genderové rovnosti: přístupnost, dopravní a osobní bezpečnost, cenová dostupnost, informace a zaměstnanost. Každé téma je v plánu podrobně rozpracováno. Plán genderové rovnosti TfL tak komplexně postihuje postavení žen a mužů v oblasti veřejné dopravy, analyzuje a popisuje výchozí stav a navrhuje konkrétní opatření, která vedou ke zlepšení rovných příležitostí žen a mužů v londýnské veřejné dopravě jak z hlediska cestujících, tak z hlediska lidí zaměstnaných pro TfL.

V Evropské chartě za rovnost žen a mužů na úrovni života ve městech a obcích, strategickém dokumentu prosazování rovnosti žen a mužů na komunální úrovni, který podepsalo již více než 1495 obcí a měst ve 32 zemích včetně Paříže, Bruselu, Helsinek, Madridu, 40 německých měst (Drážďany, Norimberk, Lipsko nebo Hamburg) či 20 rakouských měst včetně Vídně, je taktéž obsažen článek 25 o územním plánování měst a obcí.

V Praze již řadu let efektivně jako prostředník mezi občany a veřejnou správou funguje portál Chodci sobě provozovaný organizací Pěšky městem (dříve Pražské matky), která již mnoho let usiluje o zlepšení stavu životního prostředí, zajištění bezpečnosti dopravního provozu, podporu udržitelné mobility a zvýšení zájmu a zodpovědnějšího přístupu občanů i veřejné správy v této problematice.

**Lyon**[40] využívá genderové rozpočtování při plánování městské mobility

[39] http://content.tfl.gov.uk/gender-equality-scheme-2007-2010.pdf

[40] Lyon adopts gender sensitive budgeting, 7. 6. 2021: <Lyon adopts gender sensitive budgeting | Eltis>

**Paříž**

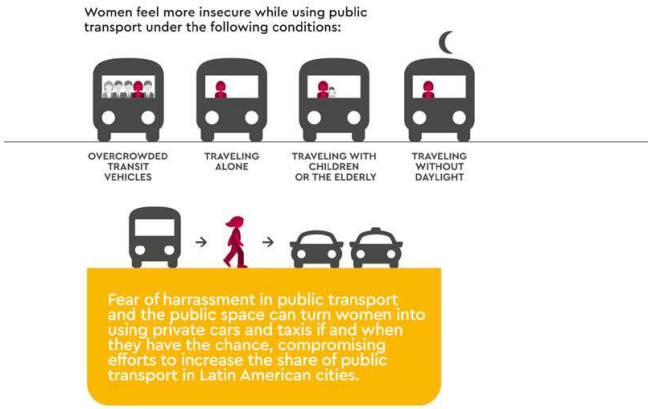
**Koncept patnáctiminutové Paříže – Chůze je nejlepší způsob dopravy na krátkou vzdálenost.**

Profesor Carlos Moreno je zvláštním vyslancem pro Smart Cities u starostky města Paříže a vědeckým ředitelem Ekonomické fakulty Univerzity Paříž 1 Panthéon-Sorbonne. Je známý díky svému konceptu „Smart Cities“ a je průkopníkem tzv. „patnáctiminutového města“, jež ovlivnilo přeměnu měst na celém světě. Moreno v roce 2019 obdržel Medaili za prozíravost od Francouzské akademie architektury. Carlos Moreno si získal uznání jako vědec s inovativním myšlením, průkopnickým dílem a unikátním přístupem k problémům měst. Působí též jako vědecký poradce národních a mezinárodních osobností na nejvyšší úrovni. Svou výzkumnou činností se podílí na řešení stěžejních témat mezinárodního významu, přináší inovativní pohled na město a nabízí řešení problémů, s nimiž se města, metropole i rozsáhlejší území ve 21. století potýkají.

**Paříž - Île-de-France** – Public transport anti-harassment campaign

http://www.charter-equality.eu/exemple-de-bonnes-pratiques/ile-de-france-public-transport-anti-harassment-campaign.html

**Infografika – Latinská Amerika**




*Zdroj: Fear of harrassment in public transport in Latin American Cities*

## PŘEHLED MATERIÁLŮ NELEGISLATIVNÍ POVAHY ANALYZOVANÝCH AGENDOU ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ ZA ROK 2018

Přehled materiálů MD nelegislativní povahy za rok 2018 vyhodnocené jako ty s předpokládaným dopadem ve vztahu k rovnosti žen a mužů:

**1. Příprava Systému národního tarifu**
Doporučení:
Smyslem tarifní integrace je dosažení možnosti cestovat na jeden jízdní doklad mezi dvěma libovolnými body určité dopravní sítě, například železniční sítě České republiky, bez ohledu na použité dopravce či dopravní služby.
Přestože z různých průzkumů vyplývá, že ženy využívají veřejnou dopravu častěji než muži, tento materiál zhodnotil dopad na rovné příležitosti žen a mužů neutrálně. Muži a ženy využívají veřejnou dopravu za různými účely – ženy častěji z důvodu péče o blízké, muži častěji z důvodu dojíždění za prací (což souvisí s jejich vyšší mírou ekonomické aktivity). Mají také do značné míry rozdílné potřeby ve vztahu k přepravě (ženy mají častěji specifické potřeby ve vztahu k zajištění bezpečnosti při přepravě či ve vztahu k zajištění dostatečného prostoru pro přepravu malých dětí). Systém národního tarifu usnadňuje cestujícím řešení problematiky tarifní integrace v oblasti osobní železniční dopravy, tedy především ženám umožňuje plynulejší cestování.

**Předkládací zpráva**
Materiál nemá dopad na rovnost mužů a žen a není v rozporu s předpisy EU

**2. Program na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy DOPRAVA 2020+**

**Předkládací zpráva**
Předkládaný Program adresuje široké spektrum témat souvisejících s udržitelným rozvojem, včetně genderové rovnosti a diverzity v těchto sektorech, a reflektuje potřeby a priority v oblasti dopravy. Dále se zaměřuje na zkvalitnění a dostupnost městské hromadné dopravy v kombinaci s cyklistickou a pěší dopravou a humanizaci uličního prostoru. Specifické cíle 1, 2, 3 zahrnují problematiku různých potřeb žen a mužů ve vztahu k dopravě. Předkládaný materiál má pozitivní dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Předkládaný materiál nemá vliv na životní prostředí.
Ze 68 materiálů nelegislativní povahy jsme v rámci analýzy vyhodnotili 2 jako ty, které mají předpokládaný dopad ve vztahu k rovnosti žen a mužů. Pouze Program na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy - DOPRAVA 2020+ obsahuje pozitivní dopad na rovné příležitosti žen a mužů. Tento materiál byl v rámci vnitrorezortního připomínkového řízení analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Ilonou Vlachovou.

## PŘEHLED MATERIÁLŮ NELEGISLATIVNÍ POVAHY ANALYZOVANÝCH AGENDOU ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ ZA ROK 2019

**Přehled materiálů MD nelegislativní povahy za rok 2019**
Přehled materiálů MD nelegislativní povahy za rok 2019 vyhodnocené jako ty s předpokládaným dopadem ve vztahu k rovnosti žen a mužů:

**Opravy a investice železničních stanic**
Předkládací zpráva
Předkládaný materiál má pozitivní dopad na rovnost žen a mužů. Investice budou směřovány mj. do sociálních zařízení a stavebních úprav, které, jakkoliv nejsou apriori určeny pro ženy, přinesou právě této skupině populace významnější zlepšení v otázce bezpečnosti a mobility. Jde zejména o budování podchodů, zpevněných ploch či nájezdů a bezbariérových vstupů (Praha-Vysočany, Moravské Bránice, Kájov, Bílina, aj.). V otázce bezpečí jde mj. o nová osvětlení a nové uspořádání budov, které zvyšuje bezpečnost a atraktivitu (Liberec, Strakonice,aj.). Ženy, ve větší míře než muži, obvykle oceňují výstavbu klidových prostor a míst odpočinku (např. České Budějovice).

Tento materiál byl v rámci vnitrorezortního připomínkového řízení analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Vítem Strobachem, Ph.D.

**Národní kosmický plán 2020-2025**
Předkládací zpráva
Předkládaný materiál nemá vliv na rovné příležitosti mužů a žen, ani na životní prostředí.
Doporučení:
Předkládaný materiál má vliv na fyzické osoby a jednoznačně rovněž na rovné příležitosti mužů a žen i na životní prostředí.
V prvé řadě je nutné podotknout, že vývoj a inovace, jaké jsou v dokumentu popisovány, jsou úzce spjaty se sociální sférou, vycházejí z určité společenské situace a mají na ní zároveň i zpětný vliv. V samotném vývoji technologií je od počátku zapotřebí zdůrazňovat různé možnosti a dopady na různé skupiny obyvatel. Aby byl pro společnost jako celek využitelný progresivní potenciál technologií, musí být zohledněny různorodé zájmy jednotlivých sociálních skupin a je zapotřebí, aby se již na jejich vývoji podílely heterogenní expertní/vědecké týmy. V opačném případě se dle již historických zkušeností mohou stát inovativní technologie prodlouženo rukou nerovností, které jsou v makroekonomických a makrosociálních ukazatelích současného systému prokazatelně generovány.
Materiál tento apriorní přístup nezahrnuje a s možnými negativními dopady technologií na společnost se nezabývá. Tento problém se zdaleka netýká pouze žen, ale i různých věkových skupin, lidí s fyzickými a psychickými handicapy a dalších sociálně či ekonomicky marginalizovaných skupin, jejichž životní zkušenosti, potřeby a názory nejsou ve vývoji technologií reflektovány. S inovacemi se budou dané skupiny, jako uživatelé, setkávat a vyrovnávat, resp. budou nuceny překonávat bariéry, které, byť i nezáměrně z pohledu tvůrců, nové technologie způsobí. Zohlednění tohoto principu a etických problémů, na které narážíme, jde v souladu se současnými trendy, které jsou prosazovány ve výzkumu a vývoji inovací ve státech Evropské unie a USA.
Pro inspiraci je možné sáhnout k pravidlům udílení grantů TAČR v některých programech agentury: „Vycházeje z již prokázaných přístupů ve vyspělých zemích EU, kdy antidiskriminační principy zvyšují konkurenceschopnost příslušných zemí, a to když umějí rozvíjet, přilákat a udržet nejlepší talenty bez ohledu na věk, pohlaví, náboženské vyznání, sexuální orientaci nebo původ, 1. Rovnost =lidská práva. TA ČR vnímá rovný přístup a rovné šance a nediskriminační principy jako součást lidských práv a správnou cestu dnešní společnosti, 2. Diverzita týmu = konkurenční výhoda. TA ČR považuje diverzitu ve výzkumných týmech za konkurenční výhodu a vnímá svou odpovědnost za podporu genderové rovnosti a diverzity v oblasti výzkumu, vývoje a inovací v ČR, 3. Rovné šance pro využití znalostí. TA ČR bude usilovat o to, aby nejlepší znalosti a zkušenosti mužů a žen byly využívány k rozvoji procesů ve výzkumu, vývoji a inovacích, 4. Rovnoměrné rozložení vlivu a povinností. TA ČR také podpoří úsilí, aby mezi ženami a muži ve výzkumu, vývoji a inovacích byla rovnoměrně rozložena moc a vliv, šance, práva i povinnosti.“ (https://www.tacr.cz/o-nas/poslani-a-priority/gender/). Tyto priority a cíle je zapotřebí převzít v rámci celého vědního a výzkumného komplexu v ČR, včetně Národního kosmického plánu 2020-2025. Je nutné upozornit také na specifické potřeby vzdělávání. Pokud je deklarovaná potřeba většího veřejného zájmu o oblast kosmonautiky myšlena vážně, musí být představena s ohledem na dosavadní problémy ve vzdělávání. Zvláště technickým oborům se doposud nedaří zaujmout ženskou část populace. Veřejné a osvětové kampaně, které mají přitáhnout pozornost veřejnosti, je tedy nutné vést s ohledem na stereotypy o technických vědách jako „tvrdých“, mužských oborech a profesích, kde nemají ženy místo. Podle posledních výzkumů se sice ženy ve větším počtu než dříve na technické obory hlásí a také je absolvují, ale obvykle nenalézají adekvátní uplatnění; výzkum proporčnosti vědeckých týmů a výstupů je dokonce v tomto ohledu spíše regresivní. I v materiálu, jakým je NKP, je tedy zapotřebí zdůrazňovat právě tuto problematickou stránku a nutnost alokace (státních i soukromých) zdrojů do veřejných kampaní, výukových a studijních plánů a programů.
V neposlední řadě je zde nutné jmenovat i environmentální stránku NKP, kterou materiál explicitně nezmiňuje (resp. neguje, neboť dle předkladatelů materiál nemá vliv na životní prostředí). Vzhledem k

typu technologií, mj. naváděcích – družicových systémů a jejich možností aplikace v dopravě (např. autonomní řízení, efektivnější využívání dopravy a úspory energie), je zřejmé, že zde k nezanedbatelnému dopadu na životní prostředí dochází a dále docházet bude – je jen otázka, jestli bude tento dopad pozitivní či negativní (ať už přímo negativní, nebo „pouze“ nevědomě reprodukující negativní dopady, ke kterým dochází již v současnosti). Investice do daných technologií, při zvolení správné perspektivy, může mít jednoznačně kladný vliv na životní prostředí, potažmo může se stát součástí strategie udržitelného rozvoje. I v tomto kontextu je vhodné sledovat moderní názory na etiku a principy vývoje technologií a výzkumy, podle nichž je úzce svázána svrchu zmíněná problematika sociálních bariér výzkumu a ekologie. Řečeno ve zkratce, vědecké - vývojové týmy zohledňující princip různorodosti týmů, resp. životních drah a zkušeností, mají větší úspěšnost v řešení environmentálních témat a v navrhování přístupů ohleduplnějších k životnímu prostředí. Žádáme o zohlednění zmíněných bodů a postupů, které vycházejí jak z normativních dokumentů EU, tak doporučení a metodických podkladů Úřadu vlády ČR (viz Metodika hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR). Nabízíme v tomto směru odborné zázemí a součinnost při další práci.
Tento materiál byl v rámci vnitrorezortního připomínkového řízení analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Ilonou Vlachovou.

**Akční plán autonomního řízení**
Předkládací zpráva
Materiál nemá vliv na rovné příležitosti mužů a žen.
Doporučení:
Materiál ve své předkládací zprávě uvádí, že „(d)opady na ekonomiku, mobilitu a společnost jako celek budou dalekosáhlé. Zmíněný trend v sobě obsahuje mnohem více rovin než jen dopravní, a sice rovinu výzkumu, vývoje a inovací, rovinu digitalizace, rozvoje podnikání, právně legislativní, vzdělávací, dopadů na trh práce aj. Jak již bylo uvedeno, automobilový průmysl je jedním z klíčových průmyslových odvětví a motorem inovací. Příchod autonomních vozidel tento průmysl významně ovlivní a podstatně změní i fungování společnosti jako takové.“ Už vzhledem ke konstatování o dalekosáhlém dopadu vývoje autonomního řízení na společnost by bylo paradoxní tvrdit, že materiál týkající se široké oblasti dopravy, inovací a technologie nemá vliv na rovné příležitosti mužů a žen. Toto tvrzení by neodpovídalo ani cílům tzv. Amsterodamské deklarace (Declaration of Amsterdam - Cooperation in the field of connected and automated driving), která už ve svém úvodu zmiňuje roli autonomních vozidel v oblasti sociální inkluze. Dopad na rovnost mužů a žen je zapotřebí rozdělit přinejmenším do tří oblastí:
a) nerovnost v přístupu k individuální a hromadné – veřejné dopravě
b) nerovnost ve výzkumu a vývoji
c) nerovnost v přístupu ke vzdělání a zaměstnání
Ad a) v současné době zaznamenáváme několik typů sociálních bariér, které se dotýkají dopravy.
Z pohledu žen je to zejména samotný přístup k dopravě. Ženy mají dle výzkumů odlišné dopravní chování vyplývající z jejich společenské role i ekonomického a sociálního statusu, např. více než muži využívají hromadnou dopravu, méně naopak dopravu individuální, jezdí na kratší vzdálenosti atd. Ženy také například častěji trpí tzv. energetickou chudobou, zejména ve vyšším věku (vlivem délky dožití žen a většího stupně ekonomické marginalizace zejména starších žen), a z ní vyplývajícími omezenými možnostmi mobility. Při vývoji autonomních vozidel je nezbytné zohledňovat specifické potřeby žen a využít potenciál, který nová technologie může přinést. Akční plán autonomního řízení zmiňuje, že „rozvoj autonomní mobility umožní větší mobilitu skupin obyvatelstva, které v současnosti nemohou např. z důvodu zdravotních či jiných omezení řídit vozidlo. Autonomní mobilita by tak v dlouhodobé perspektivě představovala možnost plnohodnotného zapojení všech skupin obyvatelstva do života a zvýšení sociální rovnosti. Zpřístupnění služeb prostřednictvím automatizace, a to i do odlehlejších či hůře dostupných oblastí, je dalším z cílů, kterých lze dosáhnout. Očekávaným pozitivním dopadem je rovněž snížení finančních nákladů, které přinese nárůst sektoru sdílené ekonomiky, a efektivnější využití času.“ I z této citace je zřejmé, že si autoři Akčního plánu uvědomují potřebu řešit dopad rozvoje autonomních vozidel spolu se současnými sociálními otázkami; aspekt rovnosti mužů a žen by přitom

rozhodně neměl být pominut. V navrhované agendě Pracovní skupiny 2 „Společenské a etické otázky“ zatím daná tématika chybí, je zapotřebí jí do budoucna rozvinout a aplikovat hledisko rovnosti v celé komplexní problematice autonomní dopravy.
Ad b) vzhledem k sociálním, ekonomickým a etickým otázkám využití autonomního řízení je nezbytné, aby se do vývoje technologií častěji zapojovaly ženy a další dosud marginalizované skupiny společnosti (např. handicapovaní, senioři, aj.). Pokud tomu tak nebude, bude docházet k opakování historických chyb (jako příklad z mnoha uveďme ještě nedávnou neschopnost přizpůsobit bezpečnostní aj. technologie automobilové dopravy ženské fyziognomii, aj.) pouze v nových kulisách datových technologií. Jinými slovy, je zapotřebí vycházet z axiomu společenské diverzity; společnost se skládá z různorodých skupin, které mají různorodé potřeby. Z mnoha současných výzkumů politiky vědy a inovací vyplývá, že větších úspěchů dosahují právě diverzifikované vědecké týmy, které různorodost potřeb snáze reflektují a zohledňují ve výzkumu a inovacích. Za příklad lze uvést politiku Technologické agentury ČR a její podporu genderově vyvážených týmů (https://www.tacr.cz/onas/poslani-a-priority/gender/).
Je zapotřebí, aby se vývoj autonomního řízení jako celek podřídil výše zmíněnému pravidlu, resp. aby stát garantoval vývoj a inovace zohledňující sociální diverzitu budoucích uživatelů autonomních vozidel a využil nové technologie k eliminaci společenských nerovností. Předkládaný materiál zcela správně podotýká, že „je potřeba mít neustále na paměti, že technologie musí sloužit lidem, a že je proto nutné rozvíjet diskusi jak nad etickými otázkami, tak i nad společenskými dopady.“
Ad c) Česká republika se v současnosti potýká s nedostatkem pracovních sil. Je přitom známým a statisticky doložitelným faktem, že jsou to právě ženy (zejména starší ženy, ženy po rodičovské atd.), které mají ztížený přístup na trh práce, resp. déle a méně úspěšně hledají práci, zejména v některých i vysoce kvalifikovaných oborech. Nabízí se možnost rekvalifikace a restrukturalizace technického vzdělávání, které by usnadnilo přístup žen k profesím, které byly dosud chápány jako mužské, ale u nichž schází objektivní překážka k tomu, aby je ženy vykonávaly. K tomu je rovněž zapotřebí vyvinout osvětovou činnost, bořit zažité stereotypy a dalšími způsoby ulehčovat přístup žen ke vzdělávání v technických oborech. Akční plán autonomie řízení předpokládá výzkumy postojů obyvatelstva k autonomním vozidlům. Tento výzkum musí od počátku sbírat mj. genderově strukturovaná data, neboť už z dosavadních výzkumů vyplývá, že obeznámenost s dopravní problematikou a postoje (případně obavy, např. vnímání bezpečnostních rizik), které z ní vyplývají, jsou u žen a u mužů velmi rozdílné. Pokud chce stát garantovat rovné příležitosti žen a mužů v dopravě a vyvíjet osvětovou činnost kvůli využití „lidského kapitálu“, zpřístupnění a adekvátnímu vývoji autonomního řízení, je nezbytné přizpůsobit těmto faktům také osvětu a vzdělávání. Ministerstvo dopravy v tomto ohledu může využít vysoce kvalifikované pracovníky a pracovnice Centra dopravního výzkumu, které se již do podobných výzkumů zapojují.
Shrňme: Autonomní řízení jako nová technologie v sobě obsahuje obrovský potenciál, který se týká obecně sociální otázek a lidských práv, včetně rovnosti mužů a žen. Tento potenciál může, ale také nemusí být využit k odstraňování společenských nerovností. Soukromí aktéři – firmy, vzhledem ke svým ekonomickým zájmům, v tomto směru nemusí plnit inovativní roli, kterou by měl garantovat stát jako arbitr základních pravidel a rámcové politiky (mj.) vývoje a inovací, jejich sociálních a etických dopadů.
Tento materiál byl v rámci vnitrorezortního připomínkového řízení analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Ilonou Vlachovou, Ing. Lenkou Čermákovou a Mgr. Vítem Strobachem.

**Aktualizace č. 3 Implementačního plánu k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v České republice do roku 2020 (s výhledem do roku 2050).**
Předkládací zpráva
Předkládaný materiál nemá vliv na rovné příležitosti mužů a žen.
CDV:
Systémy ITS jsou integrální součástí dopravního a přepravního procesu, jsou zapojeny do vlastního řízení dopravního provozu a kromě toho umožňují analyzovat minulý stav a předvídat budoucí vývoj

dopravního provozu. ITS slouží k zvýšení bezpečnosti, efektivnosti, spolehlivosti a efektivitě nákladů v rámci existujících dopravních systémů. Tyto inteligentní dopravní systémy (někdy také nazývané dopravně-telematické systémy) jsou kombinací inteligentního vozidla, inteligentní infrastruktury a služeb. ITS jsou využívány ve všech druzích dopravy (letecké, vnitrozemské, námořní, železniční, silniční a veřejné dopravě), přičemž každý druh dopravy využívá na základě vlastních potřeb a požadavků různé komponenty pro realizaci ITS. V praxi tyto systémy např. sledují meteorologické podmínky v místě provozu a následně informují účastníky o blížícím se nebezpečí; informují uživatele o hustotě dopravy, dopravních kongescích nebo nehodách apod. V rámci veřejné dopravy systémy ITS sledují např. skutečnou polohu vozidla, a tak informují cestující o příjezdech spojů; operátorům umožňují efektivně koordinovat dopravní prostředky apod.

Doprava není genderově neutrální, ženy a muži využívají v různé míře různé druhy dopravy a také jejich dopravní vzorce se liší (př. Acker a Ng, 2018; Rosenbloom, 2004; Miralles-Guasch et al. 2015). Ženy častěji jezdí na kratší vzdálenosti, využívají ve vyšší míře veřejnou dopravu, přepravují více zavazadel a při svých cestách ve větší míře doprovázejí jiné rodinné příslušníky. Lze předpokládat, že mezi muži a ženami jsou rozdíly i v tom, jak využívají nové technologie a jak na ně reagují, což souvisí s jejich specifickými potřebami. Mezi hlavní potřeby žen v dopravě patří bezpečnost, bezbariérovost, spolehlivost, dostupnost, komfortnost a provázanost dopravních systémů. Plánování moderní dopravy a souvisejících ITS by mělo zohledňovat specifické potřeby žen a jejich specifické dopravní chování. Zároveň je nutné poukázat na prospěšnost systémů ITS, jelikož mohou pomoci tyto potřeby uspokojit. Genderová analýzu potřeb žen a mužů v souvislosti s veřejnou dopravou (Farzad, Postorino, Dupont-Kieffer, Gegov, & Arabikhan, 2016) v italském regionu Calabria ukázala, že ženy mají oproti mužům vyšší nároky na veřejnou dopravu, zejména co se týče její bezpečnosti, spolehlivosti, vybavenosti, pohodlí, dostupnosti nebo vybavenosti ITS. V rámci možností ITS uvádějí např. vizuální panely v dopravních prostředcích informujících o zastávkách, změnách a příjezdech; informační panely na zastávkách/stanicích o dopravních spojeních během dalších hodin; získání informací pro plánování jízdy pomocí mobilu/webových stránek; elektronické jízdenky použitelné v různých dopravních prostředcích; informace od různých dopravců na jednom panelu apod. Jako příklad dobré praxe lze uvést aplikaci genderového přístupu v čínských městech Wuhan a Urumqi (Yang, 2017), kde vycházejí z předpokladu, že veřejnou dopravu využívají ve větší míře ženy než muži, proto ITS s ní související by měly odpovídat jejich potřebám. Jedná se např. o zavedení kamerového systému pro vyšší bezpečnost, e-policii, informační systém pro veřejnou dopravu, parkovací asistenci apod. Věnují např. pozornost využívání elektronických karet pro platbu jízdného s cílem zvýšení komfortu při jejich využívání – poukazují na to, že ženy s sebou oproti mužům častěji nosí jedno či více zavazadel a lokalizace karty v kabelce zpomaluje proces nastupování vedoucí k vytvoření fronty. Navrhují tedy zavedení elektronických bezkontaktních čipových karet pro platbu jízdného, které je možné využít i bez jejich přímého kontaktu s čtečkou (tzv. IC e-card).

Mezi muži a ženami existují i rozdíly v tom, jak reagují na nové technologie v dopravě a jak jsou ochotni je využívat. Pro příklad můžeme uvést oblast autonomní mobility a její rozdílné vnímání skupinou žen a mužů - např. studie Schoettle a Sivaka (2014), která zkoumala postoje lidí k autonomním vozidlům v USA, Velké Británii a Austrálii, potvrdila, že ženy projevovaly v porovnání s muži vyšší míru obav z autonomních vozidel a také byly opatrnější ve svých očekávání ohledně výhod plynoucích z jejich používání; dále pak Payre, Cestac & Delhomme (2014) zkoumali ochotu používat autonomní vozidla a potvrdili, že muži ve srovnání se ženami budou chtít častěji používat autonomní vozidla. Lze shrnout, že ženy a muži se liší v ochotě používat autonomní vozidla (Hohenberger, Spörrle & Welpe, 2016), přičemž rozdíly mezi muži a ženami v reakci na nové technologie se snižuje s jejich vzrůstající informovaností. Je patrné, že je žádoucí zjišťovat postoje a reakce žen, mužů a dalších skupin osob (např. seniorů, zdravotně znevýhodněných osob) na moderní technologie včetně ITS, přizpůsobovat je jejich potřebám a také věnovat dostatečnou pozornost informovanosti a osvětě v této oblasti. Ženy v menší míře, než by byla žádoucí, participují na výzkumu, vzdělávání a zaměstnáních souvisejících s ITS. Proto jsou nutná opatření na zvyšování podílu žen v této sféře, která by byla vytvořena na základě

analýz současného stavu, přičemž inspiraci mohou přinést i kazuistiky uplatnění úspěšných inženýrek v této oblasti (Trivedi & Trivedi, 2011).

**Koncepce vodní dopravy do roku 2023**
Předkládací zpráva
Materiál nemá vliv na rovnost mužů a žen.
Doporučení:
Koncepce lodní dopravy zahrnuje osobní přepravu a svou specifickou povahou má vliv i na rovnost mužů a žen. Materiál se kriticky vyjadřuje mj. k absenci systematické sítě veřejných přístavišť a potřebě budovat její infrastrukturu i s ohledem na bezpečný přístup do lodí, včetně zpevněných přístupů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V přístavech je dle analýzy deficit sociálního zázemí včetně hygienického zařízení. Tyto body souvisejí s problematikou rovného přístupu zejména s ohledem na možnost rodičů s dětmi, těhotných žen a handicapovaných osob lodní dopravu intenzivněji využívat. Právě v tomto směru je důležité poukázat na možnosti zlepšení současného (nerovného) přístupu k veřejné lodní dopravě. Zvláště, ovšem nejen ve vztahu k proklamovanému většímu zapojení lodní dopravy do veřejné dopravy ve velkých aglomeracích (zatím Praha, Brno), je zapotřebí více zohledňovat specifické potřeby některých skupin obyvatel. V neposlední řadě zmiňme rovněž kladný vliv lodní dopravy na životní prostředí, její větší využívání je ve veřejném zájmu a hraje roli v dosahování cílů redukce uhlíkových emisí z dopravy. Větší integrace lodní dopravy do veřejné dopravy má potenciál zlepšit současný stav rovných příležitostí, neboť bude posilovat právě tu dopravní infrastrukturu, která je v současnosti více využívána ženami, tedy prozatím obecně (sociálně, ekonomicky, ale rovněž dopravně/energeticky) znevýhodněnou skupinou. Budování zázemí, včetně bezpečného přístupu do lodí, bezpečného a bezbariérového pohybu na lodích, hygienického vybavení přístavů a lodí veřejné dopravy pomůže využívat lodní dopravu znevýhodněným skupinám a může mít i pozitivní dopad na rovnost mužů a žen.
Tento materiál byl analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Vítem Strobachem, Ph.D.

**Vyhodnocení Koncepce veřejné dopravy**
Předkládací zpráva
Materiál nemá dopad na rovnost mužů a žen a není v rozporu s předpisy EU.
Doporučení
Materiál obsahuje opatření, která se váží k nastavení kvalitativního standardu veřejné dopravy, zajištění její integrace a dostupnosti (zvl. opatření II/2.1; II/2.2; II/2.3). Vzhledem k obecně prosazované normě otevírání veřejné dopravy trhu (i vzhledem k závazkům EU), je zapotřebí nastavit takové standardy služeb, které zajistí progresivní proces zpřístupnění dopravy všem skupinám společnosti, včetně zdravotně handicapovaných, seniorů a pečujících rodičů. Soukromí dopravci často podmiňují antidiskriminační opatření ziskovostí, což je v přímém rozporu k závazným legislativním opatřením a mezinárodním úmluvám, jejichž je ČR signatářem. Smluvní standardy se zajišťovateli veřejných služeb v dopravě proto musí obsahovat příslušné klauzule, které (zvl.) soukromé dopravce k těmto opatřením zavazují. Stát se nesmí zříkat role arbitra ani ve vztahu k zadavatelům veřejných služeb jako jsou kraje. Opak by mohl ohrozit proces zlepšování úrovně rovných příležitostí. Integrace a dostupnost veřejné dopravy jsou vzhledem k sociální praxi důležitými ukazateli aplikace rovných příležitostí v dopravě a horizontálních principů (včetně udržitelného rozvoje).
Ženy, dožívající se vyššího věku a trpící relativně vyšší mírou (nejen) energetické chudoby, jsou častěji odkázány na prostředky veřejné dopravy. Deficity veřejné dopravy zvyšují míru ohrožení (zvláště nízkopříjmových skupin) žen a prohlubují nerovnosti příležitostí a naopak, progres integrace a dostupnosti může představovat jeden z nástrojů zlepšení stávající situace, resp. rovných příležitostí i integrace ekonomicky a sociálně marginalizovaných skupin. Podpora veřejné dopravy, na úkor dopravy individuální, je současnou strategií rezortu dopravy a způsobem, jak dlouhodobě snižovat produkci emisí z dopravy. Doporučujeme tedy, aby byla veřejná doprava, její dostupnost, sociální i

environmentální role, více akcentována v koncepcích a politikách rezortu dopravy.
V rámci VPŘ byla k materiálu uplatňována následující připomínka, která nebyla akceptována z toho důvodu, že se jedná o vyhodnocení a ne materiál Koncepce veřejné dopravy.
„V předkládací zprávě je uvedeno, že materiál nemá dopad na rovnost mužů a žen. S tímto tvrzením nelze souhlasit. Materiál Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030 má, jako aktuálně nejdůležitější připravovaný koncepční materiál veřejné dopravy v ČR, závažné dopady na oblast rovných příležitostí mužů a žen. Dle Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR se koncepce týká přepravy fyzických osob a vzhledem k tomu, že muži a ženy vykazují jiné vzorce mobility a mají různé potřeby a preference ve využívání různých druhů dopravy, je třeba specifičnost skupin využívajících veřejnou dopravu zohlednit a posoudit, nakolik koncepce přispívá k naplňování horizontálních principů rovných příležitostí, nediskriminace a udržitelného rozvoje spolu s rozvojem ekonomického potenciálu české společnosti jako celku.
EU u provádění Evropských strukturálních a investičních fondů v ČR klade na tyto horizontální principy důraz a veřejná doprava ze své podstaty přispívá k dosahování rovnováhy mezi ekonomickou, sociální a environmentální oblastí.
Materiál obsahuje řadu bodů, resp. opatření, která mají potenciál zlepšit současný stav v dané oblasti. Opatření II/2.4 explicitně zmiňuje ambici řešit i rovný přístup mužů a žen k veřejné dopravě, přičemž chce „Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a pro rovný přístup mužů a žen k veřejné dopravě.“ Materiál ovšem neřeší, jakým způsobem by tohoto cíle mělo být dosaženo konkrétně, za jediné kritérium naplňování zmíněného opatření vnímá navyšování bezbariérových autobusových a vlakových spojů. Existuje ovšem celý komplex dalších problémů, které se k veřejné dopravě a rovnému přístupu (příležitostem) váží, a také nástrojů, jimiž mohou být tyto problémy řešeny. V současnosti se jimi zabývá celá řada expertů v zahraničí a některé země EU úspěšně zavádějí opatření, která nerovnosti v dopravě odstraňují.
Analýza statistik využívání jednotlivých druhů veřejné dopravy muži/ženami umožňuje lépe porozumět potřebám a dopravnímu chování žen a mužů, proto začlenění genderově tříděných dat podporuje rovnost žen a mužů a mělo by být zohledněno (nejen) v koncepčních materiálech. Ženy a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace by měly mít více příležitostí zapojit se do plánování dopravní infrastruktury a pracovat v této oblasti na různých úrovních státní správy a samosprávy. Je proto zapotřebí pokračovat v započatých osvětových a vzdělávacích kampaních, které pomohou jednak odstranit nežádoucí stereotypy, zpřístupní ženám technická vzdělání a profese v dopravní infrastruktuře a jednak by měly napomoci zvýšit právě i počet žen v rozhodujících grémiích veřejné správy, resp. plánování veřejné dopravy.
Prioritami pro ženy v rámci veřejné dopravy jsou bezpečnost, která zahrnuje dostupnost služeb, spolehlivé jízdní řády, pravidelné a bezpečné spoje, návaznost spojů (i mezi regiony) a bezpečné zastávky a nádraží. Další důležitou podmínkou je bezbariérovost staveb a dopravních prostředků pro osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let, těhotné ženy, osoby pokročilého věku a osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením. Zatímco u nízkopodlažních vozidel MHD se situace zlepšuje, u drážní dopravy je stále nedostatek bezbariérově přístupných vozidel a bezbariérovým přístupem je zatím vybaveno pouze 54 % nádraží na důležitých mezinárodních tratích.
Plánování místní veřejné dopravy a infrastruktury by mělo např. zahrnovat dostatečně široké chodníky pro rodiče s dětmi; bezpečné a dobře osvětlené dopravní stanice; zastávky s dostatečně velkým nástupním prostorem; veřejné toalety (s přebalovacími pulty v místech přístupných pro ženy i muže) v blízkosti zastávek; integraci různých způsobů dopravy. Jako možnost, jak zvýšit pocit bezpečí u žen ve veřejné dopravě, se uvádí i jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky), která umožní vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality.“
Tento materiál byl v rámci vnitrorezortního připomínkového řízení analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Vítem Strobachem, Ph.D. a Ing. Lenkou Čermákovou.

**Změny ve složení členů Řídícího výboru společnosti České dráhy, a. s.**
Doporučení:
Řídící výbor společnosti České dráhy, a.s. se skládá ze 7 členů, a to pouze mužů. Povinnost aktivně prosazovat vyrovnané zastoupení žen a mužů v rozhodovacích pozicích plyne z mezinárodních úmluv, jimiž je ČR vázána. Interpretaci těchto závazků a návrh konkrétních opatření pak obsahuje řada doporučení mezinárodních organizací a jejich orgánů, kterých je ČR členkou. Paritní účast žen a mužů na rozhodování o věcech veřejných přináší nepřehlédnutelná pozitiva, významná pro celou společnost. Kromě otázky spravedlnosti a lidských práv souvisí totiž podpora genderové vyváženosti rozhodovacích pozic také se sociálním i ekonomickým vývojem společnosti.
Doporučujeme, aby do všech komisí, rad, poradních orgánu, které zřizuje ministerstvo dopravy, byly nominovány taktéž ženy. Dle Strategie 1+ (usnesení vlády ČR ze dne 23. května 2016 č. 466) by se ve státní správě mělo podporovat a vytvářet vhodné podmínky pro vyrovnanější zastoupení mužů a žen v rozhodovacích pozicích.

Předkládací zpráva
Předkládaný materiál nemá dopady na výdaje státního rozpočtu, rovnost žen a mužů
Tento materiál byl v rámci vnitrorezortního připomínkového řízení analyzován ve vztahu k rovným příležitostem Mgr. Ilonou Vlachovou.

**Odpočívky na českých dálnicích**

Tento materiál byl analyzován ve vztahu k rovným příležitostem zástupci agendy rovných příležitostí a CDV.

**Tabulka hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů**

| **Název a jednací číslo materiálu** | |
|---|---|
| ***Odpočívky na českých dálnicích*** | |
| **Stručný popis materiálu** | |
| Předložený dokument "Odpočívky na českých dálnicích" volně navazuje na již v roce 1985 vydanou publikaci, která se věnovala tématu odpočívek a popisovala dosavadní koncepci, jež dělila odpočívky na malé a velké. Od této koncepce bylo upuštěno po změně režimu, a jak uvádí předkládaný dokument, následovalo období bez realizování jednotné koncepce odpočívek (a došlo k přesunutí zodpovědnosti za výstavbu odpočívek na soukromé subjekty), které se negativně podepsalo na jejich současné podobě (nedostatečné množství, vybavení a nejasná struktura zodpovědnosti). Nyní je snaha vytvořit takovou koncepci odpočívek, která by byla jednotná a odpovídala moderním trendům.<br><br>Dokument předkládá proto novou koncepci odpočívek, jež by měla zlepšit jejich neuspokojivý stav. Dokument definuje tři typy odpočívek – malé, střední a velké. Každá velikost je definovaná rozsahem počtu parkovacích míst, předpokládaným vybavením a dispozičním řešením. Dokument se v zásadě skládá ze tří hlavních části: 1. část popisuje novou koncepci dálničních odpočívek (str. 6-13), 2. část obsahuje seznam plánovaných odpočívek (str. 14-15) a 3. část uvádí přehled odpočívek v provozu na jednotlivých dálnicích, jejich umístění, vybavení a plány na jejich doplnění (str. 16-65).<br><br>V materiálu je podrobně rozpracována technická stránka odpočívek v podobě stavebních plánů a umístění odpočívek na mapách, součástí dokumentu je bohatá obrazová dokumentace. Jsou zde uvedeny zejména technické kvantitativní parametry (počty odpočívek, jejich umístění na kilometrech dálnice, počty parkovacích míst pro jednotlivé typy uživatelů apod.), dále pak poskytované služby na odpočívkách (např. čerpací stanice, restaurace, WC apod.)<br><br>Cílem tohoto dokumentu je vytvořit novou koncepci odpočívek, která by přispěla k vylepšení komfortu služeb a zvýšení bezpečnosti na českých dálnicích. Snaha je přizpůsobit se evropskému standardu a většinu odpočívek buď zcela předělat dle nových standardů, nebo je alespoň pomocí dílčích úprav těmto přiblížit. | |
| **1. Týká se materiál postavení fyzických osob?** | |
| □ **ANO** | □ **NE** |

| | Hodnocení |
|---|---|
| Materiál se týká fyzických osob a má dopad na rovnost žen a mužů | |

**Popis a odůvodnění dopadu na fyzické osoby**
Dokument upravuje uspořádání a vybavení odpočívek, které jsou určeny pro různé skupiny řidičů a další uživatele vozidel, a proto opatření z něj vyplývající mají dopad na fyzické osoby.

**2. Je postavení žen a mužů v oblasti, které se materiál dotýká, rovné?**

| | |
|---|---|
| □ **ANO** → 3a | □ **NE** → 3b |

**Analýza a popis výchozího stavu**

*Shrnutí výchozího stavu, kterého se předkládaný materiál týká s ohledem na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Existující dopravní systémy nejsou zaměřené na specifické potřeby žen, jelikož nezohledňují rozdílnost žen a mužů a z ní vyplývající odlišné potřeby a vzorce mobility. Na specifické vzorce dopravního chování a potřeb u žen poukazuje mnoho odborných studií a výzkumů (např. Rosenbloom, 1993; McGuckin & Murakami, 1999; Nobis & Lenz, 2004; EIGE, Gender and Transport, 2016). Velká většina genderových rozdílů v dopravním chování a potřebách pramení ze skutečnosti, že ženy jsou primárně zodpovědné za péči o děti a další členy domácnosti.

Při hodnocení koncepce odpočívek v souvislosti s tématem genderové rovnosti (a rovnosti dalších zranitelných účastníků provozu) je potřeba zaměřit pozornost na jejich umístění, uspořádání a vybavení službami. Ženy (event. i pečující muži, tedy všechny pečující osoby) mají specifické potřeby týkající se např. bezpečnosti odpočívek a jejich vybavenosti službami, které souvisí s péčí o děti nebo další závislé osoby (např. přebalovací pulty dobře dostupné pro obě pohlaví, dětská hřiště, čisté a dobře dostupné sociální zařízení, místa vyhrazená pro stravování a odpočinek během cesty apod.). Pro ženy, seniory, osoby se sníženou pohyblivostí a další osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace je dále klíčové téma bezbariérovosti odpočívek a vyhrazená parkovací místa dostatečné velikosti.

Bezpečnost odpočívek lze posuzovat z hlediska dopravní bezpečnosti (dobře značené a přehledné dopravní prostředí, které snižuje riziko vzniku dopravní nehody zejména v podobě střetu chodce s osobním nebo nákladním automobilem), ale i z hlediska prevence kriminálního činu (kamerový systém, stálý dohled např. v podobě obsluhy čerpací stanice, pravidelné policejní hlídky, kultivované a čisté prostředí minimalizující sdružování rizikových skupin obyvatel, zákaz požívání alkoholu na veřejnosti apod.). Ženy uvádějí vyšší míru strachu na veřejných dopravních místech. Téma obav a pocitu bezpečí patří mezi základní faktory, které ve zvýšené míře ovlivňují ženy během dopravy v různých dopravních prostředích (Loukaitou-Sideris, 2016; Peters, 2013), a tudíž i na odpočívkách.

Při návrhu koncepcí odpočívek je v rámci bezpečnosti důležité věnovat pozornost chodcům, zejména dětem, seniorům a pečujícím rodičům, pro které je třeba dbát na dobře značené a přehledné dopravní prostředí. Pro podpoření tohoto faktu lze uvést některé statistiky, které potvrzují, že chodci patří mezi ohrožené skupiny osob - např. v ČR bylo v roce 2016 usmrceno 33 % žen jako spolujezdců v automobilech, 31 % jako řidičů automobilů a 30 % jako chodců; ve skupině mužů to bylo 41 % jako řidičů automobilů, 17 % jako chodců a 12 % jako spolujezdců (Besip, 2017). Pro skupinu dětí lze uvést údaje EU, v jejímž rámci patří 40 % smrtelných nehod dětí do kategorie pasažérů aut, 30 % nehod do kategorie chodců a 15 % do skupiny cyklistů (Children in road traffic, 2012). Dle údajů Observatoře silničního provozu (2019) bylo v roce 2018 v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích usmrceno 19 dětí, dalších 150 dětí pak bylo těžce zraněno. Jako spolujezdců v automobilu bylo přitom ve stejném roce usmrceno 11 dětí, 42 bylo těžce a 1 183 lehce zraněno.

Z technického hlediska jsou odpočívky projektovány dle normy ČSN 73 6101 "Projektování silnic a dálnic" a jejích dalších revizích. Klíčovou příručkou pro navrhování odpočívek je materiál, který pro ŘSD zpracovala firma Valbek (Ředitelství silnic a dálnic, 2015). Při nahlédnutí do tohoto dokumentu je třeba kladně ohodnotit, že je velmi podrobně zpracován a obsahuje velkou řadu opatření, které přispívají k odpočinku a bezpečnosti řidičů (např. v podobě klidových zón pro řidiče osobních automobilů, vybavenosti odpočívek hřišti, restauračními zařízeními nebo v oddělení zón pro nákladní a osobní automobily). Genderová perspektiva v něm však není explicitně obsažena, což z velké míry souvisí s tím, že toto téma není zohledňováno nadřazenými strategickými dokumenty a nepatří mezi priority zadavatelských institucí.

Samotnou správou odpočívek se v současnosti zabývá specializované oddělení v rámci ŘSD, jak z hlediska smluvně-právního, tak z hlediska provozního a koncepčního.

| 3a. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti rovné, přináší materiál zhoršení výchozího stavu? | | | 3b. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti nerovné, přináší materiál zlepšení výchozího stavu? | | |
|---|---|---|---|---|---|
| □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** | □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** |
| Materiál přináší zhoršení. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zhoršení. |
| **Hodnocení** | | | | | |
| Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů, neřeší však stávající nerovnosti a tím přispívá k zachování nežádoucího stavu. | Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** |

**Analýza a popis případných změn materiálu**

*Shrnutí toho, co materiál přináší a dopadů na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Dokument se zaměřuje na vylepšení stávajícího stavu odpočívek na českých dálnicích. Ačkoli jsou v něm obsaženy některé prvky, které podporují princip rovných příležitostí pro různé skupiny osob (ženy, děti, senioři apod.), jsou tyto prvky spíš ojedinělé a princip genderového mainstreamingu v dokumentu není primárně uplatněn.

Důležitým tématem z hlediska rovnosti žen a mužů jsou opatření týkající se zajištění péče o děti. V rámci dokumentu lze v této souvislosti jako pozitivní spatřovat opatření zaměřená na začlenění dětských hřišť, event. míst s cvičebními prvky, zajištění možnosti občerstvení formou automatů, restauračních zařízení nebo míst pro konzumaci vlastního občerstvení (zejména str. 10-13). V této souvislosti je potřeba zdůraznit význam přebalovacích koutků (event. místnosti pro kojení/krmení dětí) dostupných ženám i mužům; samostatných míst pro odpočinek rodin a dětí (především i na odpočívkách, kde je restaurační zařízení), které mohou rodiny využívat ke konzumaci vlastního jídla a k volnému pohybu.

V úvodu je v rámci jednoho odstavce zmíněno, že na velkých/středních odpočívkách se mohou rodiče těšit na přebalovací pulty či dětská hřiště, která umožni zabavit ratolesti po dobu odpočinku
řidiče a umožni dětem uvolnit energii nabitou cestou. V nové koncepci odpočívek by měla být tato opatření včetně opatření pro všechny osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace dále rozpracována v samostatné kapitole věnované uživatelům odpočívek. Zároveň by měla být dostupnost těchto služeb explicitně uvedena u každé odpočívky.

Téma bezpečnosti z hlediska prevence kriminalitu je v rámci dokumentu zmíněno (str. 6) - jedná se o požadavek, aby všechny typy odpočívek byly vybaveny osvětlením a kamerovým systémem, event. policejním dohledem, což lze hodnotit pozitivní v rámci naplňování rovných příležitostí. Do dokumentu doporučujeme doplnit i další opatření na podporu prevence kriminality, zejména pro samostatně cestující ženy. Mezi ně patří např. pravidelné policejní hlídky, stálý dohled nad odpočívkou (např. v podobě obsluhy čerpací stanice), dostatečně přehledné prostředí a v noci osvětlené prostory (bez temných zákoutí, hustých křovin apod.), event. volně přístupné telefonní přístroje. V souvislosti s bezpečností (a i s ohledem na další genderově podmíněné rozdíly mezi muži a ženami) existuje v evropských zemích obecně přijímané doporučení, nechat návrh konkrétního místa posoudit "ze ženského pohledu" (tzn. vyjádření od skupiny žen, nakolik se v daném místě cítí bezpečně a co na něm postrádají). Stejný postup platí u osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Kladně lze z hlediska dopravní bezpečnosti s dopadem na všechny skupiny řidičů hodnotit to, že dokument cílí na zavedení různých typů odpočívek (malé, střední a velké) a jejich dostatečné množství a rozmístění na dálnici. Možnost častého zastavení na odpočívkách s dostatečným vybavením ovlivní komfort cestování, jak pro profesionální řidiče, tak pro cestující rodiny s dětmi nebo seniory, kteří mají zpravidla vyšší nároky na uspokojování různých potřeb během cesty (jídlo, pohyb a protažení těla, čerstvý vzduch, využit hygienických opatření apod.).

Důležitým tématem při navrhování odpočívek je dopravní bezpečnost. Protože jsou odpočívky navrženy jak pro nákladní automobily, tak i automobily osobní, vzniká zde zvýšené riziko střetu s chodcem. V této souvislosti jsou žádoucí následující opatření: oddělení parkovacích a odpočinkových míst pro osobní automobily a automobily nákladní (např. tak, aby chodci nemuseli přecházet místa, kterými projíždí kamiony), explicitní a jasné označení míst vyhrazených pro osobní automobily, klidové zóny v dostatečné vzdálenosti od dálnice, dobře značené a vhodně umístěné přechody, zpomalovací pruhy a značky upravující nejvyšší povolenou rychlost a

upozorňující na pohyb chodců, dostatečně přehledné dopravní prostředí, v němž se chodci dobře orientují. Tato opatření nejsou v dokumentu explicitně zmíněna a doporučujeme jejich začlenění, alespoň v obecné rovině.

V souvislosti s parkováním lze v dokumentu z hlediska rovných příležitostí pozitivně hodnotit vyhrazená parkovací místa pro ZTP (str. 7–12). V této souvislosti doporučujeme vyhradit samostatná parkovací místa pro pečující osoby a pro těhotné ženy, u kterých by bylo více zohledněno hledisko bezpečnosti a dostupnosti. V souvislosti s osobami se zdravotním znevýhodněním, ženy/muže s kočárky event. pro některé seniory je důležité téma bezbariérovosti, které není v dokumentu explicitně zmíněno. Předpokládáme však, že při výstavbě nových odpočívek se s bezbariérovostí počítá a stávající odpočívky budou v tomto duchu upraveny. Doporučujeme proto do dokumentu téma bezbariérovost zmínit a prakticky stanovit i způsob její realizace.

V rámci koncepce lze jako velmi pozitivní hodnotit snahu o centrální správu odpočívek státem, při níž lze předpokládat, že bude přispívat ke kvalitním, vyváženým službám zohledňujícím všechny skupiny řidičů a jejich specifické potřeby. Cílem soukromých firem je na prvním místě zisk, a v důsledku toho nelze u většiny z nich předpokládat snahu o dodržování horizontálních principů (resp. principu rovných příležitostí) a snahu o podporu různých skupin obyvatel, jejich bezpečnost a naplňování jejich specifický potřeb a požadavků.

Celkově lze shrnout, že v dokumentu chybí podrobnější popis zohlednění potřeb jednotlivých skupin uživatelů odpočívek a uplatnění genderové perspektivy, která nebyla explicitně při návrhu dokumentu zohledněna. Při vytváření návrhů jednotlivých odpočívek doporučujeme začlenit některá opatření na podporu rovnosti žen a mužů a dalších skupin (dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu a orientace) vyplývajících z jejich specifických potřeb a požadavků. Při návrhu konkrétních dopravních staveb (mezi které odpočívky patří) existuje doporučení, nechat stavbu vždy posoudit odborníkem na genderovou problematiku a také samotnými ženami (např. z místních komunitních center, ženských iniciativ a sdružení) a osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Vhodné je také inspirovat se při navrhování moderních odpočívek příklady dobré praxe ze západních zemí.

**Další poznámky a připomínky**

*Uvést případně další poznámky týkající se předkládaného materiálu, které nemusí souviset s hodnocením dopadů na rovnost žen a mužů*

**Použitá literatura:**


Besip – Ministerstvo dopravy (2017). *Muži a ženy.* https://www.ibesip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2016/Muzi-a-zeny

Český statistický úřad (2014). *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu.* Dostupné z https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414a.pdf/57d484eb-1939-47ad-8fef-f38d6dd2c19e?version=1.0

EIGE 2016. *Gender in transport.* European Institute for Gender Equality.

European comission (2012). *Children in road traffic.* Dostupné z https://ec.europa.eu/transport

Loukaitou-Sideris, A. (2016). A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. TOWN PLANNING REVIEW, 87(5), 547–565.

McGuckin, N., & Murakami, E. (1999). Examining trip chaining behavior: comparasion of travel by men and women. *Transportation Research Record*, 1693(1), 79-85.

Nobis, C., & Lenz, B. (2004). Gender Differences in Travel Patterns: Role of Employment Status and Household Structure**.** In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 114 - 123). Washington: Transportation research board.

Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Pětinu dětí usmrtili v loňském roce řidiči pod vlivem alkoholu!* Dostupné z https://www.czrso.cz/clanek/petinu-deti-usmrtili-v-lonskem-roce-ridici-pod-vlivem-alkoholu/?id=1720

Peters, D. (2013). *Gender and Sustainable Urban Mobility.* Dostupné z https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf

Rosenbloom, S. (1993). Women's travel pattern at various stages of their lives. In Katz, C., & Monk, J. (Eds.). *Full circles: Geographies of women over the life course* (s. 208 – 242). London and New York: Routledge.

Ředitelství silnic a dálnich (2015). T*ypový návrh odpočívek na dálnicích.* Zpracovatel firma Valbek s. r. o. Dostupné z http://www.mestysvrchotovyjanovice.cz/files/files/files_11026445.pdf

## PŘEHLED MATERIÁLŮ NELEGISLATIVNÍ POVAHY ANALYZOVANÝCH AGENDOU ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ ZA ROK 2020

V tomto období (rok 2020) probíhala příprava a finalizace řady klíčových strategických materiálů na další programové období. Implementaci zohlednění hlediska rovných příležitostí žen a mužů různého věku jako uživatelů dopravy i jako zaměstnanců dopravního sektoru ve strategických dokumentech MD na další programové období byl jedním z hlavních úkolů garantky KA1 v rámci projektu OPZ „Implementace Vládní strategie pro rovnost žen a mužů a související aktivity Ministerstva dopravy“ (registrační číslo projektu: CZ.03.1.51/0.0/0.0/15_028/0006289), která zpracovala návrhy dílčích kapitol k rovným příležitostem do vybraných strategických dokumentů a společně s kolegy z agendy rovných příležitostí garanta KA2 a rezortní koordinátorkou doplnili další dílčí průřezová opatření a doplnění do jednotlivých materiálů.

### DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY PRO OBDOBÍ 2021 – 2027 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050

Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 je vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a **sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň)** a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., jsme v roce 2019 zpracovali studii „Ženy v dopravě“, jejíž součástí bylo zhodnocení vybraných strategických dokumentů Ministerstva dopravy včetně **Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050** z hlediska jejich dopadu na rovné příležitosti žen a mužů.

Hodnocení strategického dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 z hlediska zohlednění rovných příležitostí bylo následující.

**Tabulka hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů**

| **Název a jednací číslo materiálu** | |
|---|---|
| ***Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050*** | |
| **Stručný popis materiálu** | |
| Dopravní politika pro období 2014-2020 (dále jen Dopravní politika) je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, za jehož implementaci je zodpovědné Ministerstvo dopravy. Hlavním cílem Dopravní politiky je *„vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví" (s. 10).* Dokument stanovuje těchto 9 priorit: 1) Uživatelé 2) Provoz a bezpečnost dopravy 3) Zdroje pro dopravu 4) Dopravní infrastruktura 5) Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie 6) Snižování dopadu na zdraví a životní prostředí 7) Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání a kvalifikace 8) Další dlouhodobá vize 9) Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní. Tyto jednotlivé priority Dopravní politika rozpracovává a v rámci nich definuje jednotlivá opatření. V implementační části se dokument zabývá dalšími aspekty, které se týkají plnění uvedených priorit.<br>Základními tématy, kterými se Dopravní politika zabývá, jsou:<br>• harmonizace podmínek na přepravním trhu<br>• modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy<br>• zlepšení kvality silniční dopravy<br>• omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví<br>• provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému<br>• rozvoj transevropské dopravní sítě<br>• zvýšení bezpečnosti dopravy<br>• výkonové zpoplatnění dopravy<br>• práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb<br>• podpora multimodálních přepravních systémů<br>• rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS<br>• zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu<br>• využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS)<br>• snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech<br><br>V další části dokument popisuje finanční i legislativní nástroje, strukturu návazných strategických dokumentů k realizaci cílů jednotlivých oblastí Dopravní politiky a monitoring s návrhy indikátorů pro sledování účinnosti opatření. | |
| **1. Týká se materiál postavení fyzických osob?** | |
| □ **ANO** | □ **NE** |
| | Hodnocení |
| Materiál se týká postavení fyzických osob a má dopad na rovnost žen a mužů. | |
| **Popis a odůvodnění dopadu na fyzické osoby**<br>Problematika sektoru dopravy, kterého se dokument Dopravní politika týká, ovlivňuje téměř všechny oblasti veřejného i soukromého života obyvatel. Podoba dopravy – obslužnost, infrastruktura, cenová dostupnost, vliv na prostředí atd. má na kvalitu života fyzických osob významný dopad. | |
| **2. Je postavení žen a mužů v oblasti, které se materiál dotýká, rovné?** | |
| □ **ANO** → 3a | □ **NE** → 3b |
| **Analýza a popis výchozího stavu** | |
| *Shrnutí výchozího stavu, kterého se předkládaný materiál týká s ohledem na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*<br><br>Oblast dopravy není genderově neutrální. Dosavadní výzkumy a studie zaměřující se na genderové hledisko v dopravě dokládají mnohé rozdíly mezi muži a ženami v přístupu k jednotlivým módům dopravy a jejich využívání, v rozdílných vzorcích dopravního chování, upozorňují na odlišné dopravní potřeby či nestejné vnímání dopravní bezpečnosti. Přítomnost rozdílů mezi muži a ženami týkají se přístupu k soukromé osobní dopravě, podob dojíždění do zaměstnání, zodpovědnosti za péči vč. mobility závislých členů rodiny, základních pohledů na soukromou a veřejnou dopravu, obav o bezpečnost apod. je zejména v zahraniční odborníky již dobře zmapována (př.Hamilton 2002, Rosenbloom 2004, Miralles-Guasch a kol. 2015, CIVITAS 2020 2014, EIGE 2016, Acker a Ng 2018, International Transport Forum 2019 apod.). Životní role žen a mužů se do značné míry liší a tomu odpovídají i odlišné vzorce | |

dopravního chování i potřeby spojené s mobilitou. Nicméně i za vytvořených stejných podmínek či ve stejných situacích, se stejným důvodem k cestě, muži a ženy volí různá řešení, a to i v různých věkových skupinách. (Peters 2013).

Shrneme-li nejčastěji uváděné genderové odlišnosti v dopravním chování, ženy vnímají intenzivněji rizika spojená s osobní a dopravní bezpečností, dopouštějí se několikanásobně méně dopravních přestupků a trestných činů, méně využívají pro svoji dopravu automobil a více hromadnou dopravu či pěší chůzi. Oproti mužům cestují častěji na kratší vzdálenosti, ale s více zastávkami (více účelů dojížďky v rámci jedné cesty), častěji i mimo dopravní špičku než muži a také daleko více za účelem doprovodu dalších rodinných příslušníků (děti, senioři). Existující dopravní systémy nejsou často na tyto specifické potřeby žen dostatečně zaměřené. Např. často dochází k redukci či rušení linek veřejné dopravy, které obsluhují okrajové části či v časech mimo dopravní špičku, což dopadá více na ženy než na muže.

Značně nerovné postavení panuje i na pracovním trhu v sektoru dopravy. V Evropské unii (EU) je celkově v dopravním sektoru zaměstnáno pouze 22 % žen, přičemž podíl všech pracujících žen celkově v EU je 46 % (Evropská komise 2018). V České republice v roce 2017 bylo v odvětví doprava a skladování zaměstnáno 26,5 % žen oproti 73,5 % mužů (ČSÚ 2018). Takto nízký podíl žen snižuje možnost uplatnit genderovou perspektivu v rozhodovacích procesech.

| **3a. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti rovné, přináší materiál zhoršení výchozího stavu?** | | | **3b. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti nerovné, přináší materiál zlepšení výchozího stavu?** | | |
|---|---|---|---|---|---|
| □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** | □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** |
| Materiál přináší zhoršení. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. * | Materiál přináší zhoršení. |
| **Hodnocení** | | | | | |
| Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů, neřeší však stávající nerovnosti a tím přispívá k zachování nežádoucího stavu. | Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** |

**Analýza a popis případných změn materiálu**

*Shrnutí toho, co materiál přináší a dopadů na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Dopravní politika (DP) se snaží postihnout problematiku sektoru dopravy komplexně s tím, že podrobné rozpracování specifických cílů a opatření zmíněných v dokumentu je předmětem návazných strategií. Celkově v Dopravní politice není žádné genderové hledisko explicitně uvedeno. I s přihlédnutím k tomu, že se tento dokument vyznačuje obecnou povahou a jednotlivými aspekty dopravy se podrobněji zabývají návazné strategické dokumenty, až na udržitelný rozvoj dokument výrazně postrádá zohlednění horizontálních priorit. Z uvedených východisek Dopravní politiky jsou pro zlepšení rovných příležitostí pozitivní zejména tyto (s. 10):

- *„Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.“*
- *„Stávající dopravní infrastruktura není v požadovaném technickém stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže. Řada významných tahů v silniční dopravě stále prochází intravilány obcí, železniční síť (zejména regionální) málo odpovídá potřebám dopravní obslužnosti (…).“*

Navrhujeme v těchto bodech zmínit, že pro všechny skupiny obyvatel, zejména ty zranitelné a jakkoliv znevýhodněné (např. senioři a seniorky, kterých bude přibývat, ženy, děti apod.) mají tyto body obzvlášť velký význam, jelikož méně využívají osobní automobilovou dopravu a více pěší chůzi či síť veřejné dopravy. Z jednotlivých hlavních cílů, kterými se dokument zabývá, by se problematika rovných příležitostí měla promítnout zejména do těchto priorit: 1) Uživatel 2) Provoz a bezpečnost dopravy 7) Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání a kvalifikace a v menší míře také v 4) Dopravní infrastruktura.

**1) Uživatelé:**
Ačkoli Dopravní politika zmiňuje, že v centru její pozornosti je *„konečný uživatel – ať už konkrétní zákazník dopravy, tak celá společnost na úrovni státu nebo regionů“*, z dokumentu je to jen málo patrné. Hlavní pozornost je zaměřena na konkurenceschopnost

ČR a atraktivitu pro investory, soudržnost regionů, logistiku a obsluhu podniků, či na rozvoj cestovního ruchu jako důležitého odvětví národního hospodářství.

Význam kvalitní dostupnosti v osobní dopravě je zde zmíněn v rámci mobility pracovní síly a veřejných služeb, příp. cestovního ruchu (s. 12). Dobré dopravní napojení na ekonomická centra je opět hodnoceno pouze z hlediska mobility pracovní síly, rozvoje podnikání a růst konkurenceschopnosti a rozvoje ekonomických aktivit či dostupnosti jednotlivých krajů. V podkapitole týkající se veřejné služby v přepravě cestujících (4.1.4) je z genderového hlediska pozitivní zdůraznění potřeby *„vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou. Mezi všemi významnými aglomeracemi v ČR musí být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou a kvalitou disponibilní infrastruktury, zajištěna rychlá, pravidelná a konkurenceschopná intervalová veřejná doprava vhodně provázaná s nižšími přepravními segmenty.“(s. 16).*

Vzhledem k tomu, že ženy jsou ve větší míře než muži závislé na veřejné dopravě či pěší chůzi, v rámci navržených opatření jsou z hlediska rovných příležitostí příznivá zejména ta týkající se zajištění *„veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení)*“ (s. 17). Dále lze vnímat pozitivně zajištění *„aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní“*, tedy podpora mobility i mimo nejběžnější časy dojížďky do práce a z práce. To je důležité pro jedince pracující na částečné úvazky (z větší části ženy), doprovázející rodinné příslušníky k lékaři či do škol a školek (z větší části ženy), či seniory a seniorky, kteří mají také jiné vzorce mobility a potřeby než pracující člověk.

Explicitní zmínka o potřebách občanů je v této kapitole pouze na s. 17 v souvislosti s opatřením zajištění horizontálního i vertikálního prolínání obslužnosti jednotlivých krajů. Vzhledem k tomu, že se tato kapitola Dopravní politiky zabývá dopravou z hlediska uživatelů, považujeme za velmi nedostatečné, že uživatelé dopravy, tedy lidé a jednotlivé cílové skupiny obyvatel zde nejsou až na tento případ zmíněni (většinou vyřešeno označeními jako *„přeprava cestujících“ či „pracovní síla“ či „účastníci jednání“, „podnikatelské subjekty“*), stejně jako není žádná zmínka o potřebách znevýhodněných skupin občanů či sociálních menšin. Pro zohlednění horizontálních priorit je přitom třeba zdůraznit, že kvalitní a dostupná doprava je potřeba pro všechny obyvatele, nejen ekonomicky aktivní jedince dojíždějící za prací, ale i pro další skupiny (osoby pečující o malé děti či jiné rodinné příslušníky, seniory a seniorky, děti, závislé osoby a jejich doprovod apod.). Vzhledem k tomu, že žádná další prioritní oblast celého dokumentu se již na uživatele jako jednotlivce či skupiny obyvatel s konkrétními dopravními potřebami neorientuje a zabývá se jinou problematikou dopravní politiky, doporučujeme prioritu Uživatele v tomto směru doplnit.

Dále v podkapitole 4.1.5 Zajištění práv cestujících navrhujeme zmínit právo na nediskriminaci v přístupu k dopravě a právo na přístup k mobilitě a pomoci pro cestující se zdravotním postižením a cestující se sníženou pohyblivostí bez jakýchkoliv dodatečných nákladů.

**2) Provoz a bezpečnost dopravy**

Provoz a bezpečnost dopravy je zde řešena z úhlu pohledu dopravců a poskytovatelů služeb. Pokud je zmíněna nepravidelnost provozu a kongesce jako negativní jev, je to z důvodu dopadu na ekonomiku státu a regionů, příp. životního prostředí. Přesto se v rámci této priority objevuje nejvíce pozitivních opatření z hlediska rovných příležitostí z celé Dopravní politiky.

Ve funkčnosti systému osobní dopravy (4.2.4) se řeší systém z hlediska jeho funkčnosti, propojenosti, konkurenceschopnosti, financování, míry zapojení a zodpovědnosti státu a jednotlivých dopravců atd.
Pozitivní je uvedení povinnosti veřejného sektoru *„zajistit objednávku ve všech zásadních relacích a v čase sedlových i špičkových“* (s. 28). Dále z genderového hlediska pozitivní zejména opatření *postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému* (s. 29). Jako důležitou považujeme poznámku zajistit i přestupovou strategii pro optimalizaci přestupů, garance vazeb a minimalizace docházkové vzdálenosti při přestupu i zmínku o problému s obslužností určité oblasti jedním dopravcem s tendencí omezovat provoz *„v okrajových obdobích dne nebo týdne, nebo kdy naopak ve špičkovém období nenabízí dostatečnou kapacitu*“(s 29).
Obecně by mělo v dokumentu zaznít, že přístup k jednotlivým dopravním módům není stejný či rovný a že by se mělo v tomto směru usilovat o zlepšení situace. Například zrušení určitých autobusových spojů má ve větší míře negativní dopad na ženy než na muže, protože ženy využívají městskou hromadnou dopravu častěji (Hasson a Polevoy 2011). Ruší se většinou méně vytížené spoje mimo dopravní špičku, kdy cestují ženy více. Ke zlepšení situace rovných příležitostí v dopravě přispívá opatření *„vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace“* (s. 30) či opatření *„zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území (autobus na zavolání apod.)“* (s. 31). Méně osídlená území nejsou pro dopravce z hlediska obsluhy atraktivní, nicméně omezení dostupnosti veřejné dopravy v takových oblastech je vážný problém ro jejich obyvatele. Hledání alternativních systémů obsluhy je důležitým opatřením zejména pro jedince bez přístupu k osobnímu automobilu, což jsou ve zvýšené míře starší lidé či ženy. Dokument také vhodně v rámci opatření obsluhy malých obcí autobusovou dopravou zmiňuje potřebu dostupnosti autobusů pro osoby se sníženou mobilitou (s. 33).

Dopravní politika dále přináší pozitivum v podobě důrazu na větší používání nemotorové dopravy na vytvoření podmínek, které k tomu povedou, např. *„zvyšování bezpečnosti dopravy budováním cyklistických stezek a uplatněním dalších opatření na silniční infrastruktuře. K většímu využívání zejména cyklistické dopravy je ale nutné rovněž vytvářet podmínky pro dopravu v klidu*“ (s. 33) nebo vytvoření systému bezpečného parkování kol.

V kapitole 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech (s. 34-36) je vzhledem k charakteru potřeb mobility a vzorců dopravního chování žen a mužů (popsány výše ve *Shrnutí výchozího stavu)* i z hlediska konceptu udržitelnosti nejvíce přínosných opatření. Především v centrech měst dokument vytyčuje opatření omezení individuální motorové dopravy, podporu MHD a nemotorové dopravy. Pozitivem je zavádění *„atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciace dle kapacitních potřeb“* (s. 35). Zmíněno je také usměrňování těžké nákladní dopravy, zklidnění center měst vytvořením zón s omezeným přístupem či omezenou rychlostí automobilové dopravy, přizpůsobení městských komunikací pro pěší chůzi, rozvoj cyklostezek apod. (s. 35) či zlepšení obslužnosti MHD a dosažení intervalu na úrovni *„nepřetržité obsluhy“* ve městech střední velikosti (s. 36).

Dalšími přínosnými opatřeními z hlediska zlepšení rovných příležitostí je *„vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost)“(*s. 36). Opatření bychom rozšířili o zmínku osob nejen tělesně postižených, ale jakkoli jinak v dopravě znevýhodněných, např: přidáním opatření: *Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním potřeb a požadavků pro ženy, děti a seniory (bezpečnost, bezbariérovost).*

Přínosné opatření *„rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy“* (s. 35) bychom doplnili o propojení cest i do obchodů a center služeb. Zvláštní důraz by měl být na bezpečnost dopravy pro všechny skupiny obyvatel, zvlášť pro více zranitelné účastníky jako jsou starší lidé a lidé s omezením, děti a ženy.

Opatření týkající se plánování cyklistické dopravy a přehodnocení využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a vymezení prostoru pro cyklistickou dopravu v intravilánech na úrovni vozovky (s. 35) představuje z hlediska posouzení rovných příležitostí pro muže a ženy jisté úskalí. Z mnoha výzkumů víme, že pro podporu cyklistiky u žen a dalších více zranitelných skupin (rodiče s dětmi, starší lidé, jedinci se zhoršenou fyzickou kondicí), není účinné slučovat prostor pro pohyb jízdních kol s vozovkami, ale vhodnější pro pocit bezpečné jízdy (který je pro tyto skupiny obyvatel stěžejní) jsou oddělené cyklopruhy či cyklostezky.[41] V tomto smyslu je proto velmi pozitivní opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic, podle kterého je potřeba *„v extravilánech v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky), upravit legislativu pro využívání sdružených stezek dotčenými účastníky provozu na pozemních komunikacích“* (s. 39). V kapitole 4.2.6 o zvyšování osobní bezpečnosti je pozitivní zmínění potřeby posílení *bezpečnosti ve veřejné (zejména osobní) dopravě, zaměřená především proti krádežím a ostatní trestné činnosti* (s. 37).[42] Kromě rozdílů v dopravní bezpečnosti má na vzorce mobility velký vliv vnímaná i reálná osobní bezpečnost. Z dostupných průzkumů vyplývá, že nejvíce strachu v podzemní dráze či na autobusových zastávkách zažívají ženy, děti, starší lidé a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Mezi místa, která jsou vnímána jako riziková, bývají uváděny autobusové zastávky na špatně osvětlených a vzdálených místech, železniční stanice, tunely a podchody. Na specifické potřeby žen by se mělo myslet také při navrhování pakovacích ploch. Opatření proto doporučujeme rozšířit např. následujícím způsobem: *Vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti ve veřejné (zejména osobní) dopravě zaměřené především proti krádežím a ostatní trestné činnosti, věnovat pozornost posílení bezpečnosti žen, dětí, starších lidí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, (zejména v pozdních hodinách).*

**4) Dopravní infrastruktura**

Dopravní infrastruktura je zde řešena z hlediska investičních potřeb, náročnosti procesů přípravy a realizace staveb. Ve specifikách infrastruktur nemotorové dopravy představuje pozitivní opatření již výše uvedená *„segregace cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech“*(s. 54) a snaha většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti. Nejde jen o snahu snížit počet nehod s cyklisty, ale také o zkvalitnění života ve městech a obcích a udržitelnost dalšího rozvoje. S tím souvisí i pozitivní opatření směřující ke zklidňování dopravy či rozvoj pěší dopravy. Příznivé pro rozvoj rovných příležitostí je pak opatření *„zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností orientace a pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu“* (s.55).

V kapitole 4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace ke zlepšení rovných příležitostí přispívá část opatření týkající se bezbariérovosti, konkrétně zavádění *„moderní technologie v kolejové dopravě (např. racionalizaci řízení tratí, moderní bezbariérová vozidla, rychlé a bezbariérové odbavení ve stanicích a zastávkách“* (s. 61).

V kapitole Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí (4.6) Dopravní politika uvádí: *„Opatření na regionální a lokální úrovni zahrnují zejména budování městských okruhů, rozvoj integrovaných dopravních systémů, parkovací politiku, omezení provozu v centrech měst, podporu veřejné a nemotorizované dopravy, omezení vjezdu do některých částí měst, zavedení zón snížené rychlosti ve městech, placené vjezdy do vybraných částí měst, podporu a zlepšování kvality MHD, vypracování regulačního řádu při řešení smogových situací, podporu systémů „Park and ride“, „Kiss and ride“ a „Bike and ride*“. (s. 64-65) Obecně platí, že opatření pro udržitelný rozvoj v dopravě jsou často v souladu s opatřeními na zlepšení rovných příležitostí v dopravě, což lze doložit např. i na tomto příkladu.

[41] Podrobněji se tomuto a dalším tématům věnuje dokument Národní cyklostrategie, který byl též analyzován z hlediska rovných příležitostí

[42] Podrobněji se dopravní bezpečnosti věnuje dokument Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, který byl též analyzován z hlediska rovných příležitostí.

**7) Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání a kvalifikace**

Dopravní politika zdůrazňuje kvalitu pracovní síly a dostupnost dopravy všem sociálním vrstvám, zlepšení odborné přípravy a vzdělávání pracovníků a problém nedostatku kvalifikovaných pracovních sil ve vybraných oblastech dopravního sektoru. Chybí zde jakékoliv zohlednění či zmínka o problému vysoce nerovných příležitostí pro muže a ženy v této oblasti. Přitom právě dopravní sektor je na tom z hlediska genderově vyrovnaného zastoupení zaměstnaných jedinců nejhůře. V Evropské unii je celkově v dopravním sektoru zaměstnáno pouze 22 % žen, přičemž podíl všech pracujících žen celkově v EU je 46 % (Evropská komise 2018, iniciativa „Women and Transport – Platform for Change /Ženy v dopravě – EU Platforma pro změnu" pod záštitou eurokomisařky pro dopravu Violety Bulc podporuje zvýšení zaměstnanosti žen a zajištění rovných příležitostí v dopravním odvětví.) Je proto důležité se i v dopravním sektoru v České republice zaměřit na eliminaci genderové diskriminace, a to jak horizontální (specifické oblasti pracovního trhu jsou obsazeny převážně jedním pohlavím), tak i vertikální (kariérní postup je pro konkrétní pohlaví limitovaný), a také na aktivní snahu přilákat, udržet a vzdělávat ženy na všech úrovních. Tyto nerovnosti na pracovním trhu v dopravním průmyslu začínají již ve vzdělávacím procesu, kde je v oborech spojených s dopravou převaha chlapců. Vytváření a rozvoj vhodných vzdělávacích programů na středních, vyšších odborných a vysokých školách by se proto nemělo obejít o kampaně a strategie, jak tyto programy více zatraktivnit i pro dívky a odbourávat genderově stereotypní představy, které v této oblasti panují.

Proto by měl být dokument v kapitole 4. 7 doplněn o opatření ke zlepšení poměru mužů a žen zaměstnaných v dopravě, např. následujícím způsobem: *V rámci řešení problému nedostatku kvalifikovaných pracovních sil posílit diverzitu v sektoru dopravy zapojením více žen, identifikovat bariéry způsobující nižší zájem dívek a žen o dopravní vzdělání a některé obory v dopravě, vytvořit podmínky pro odstranění těchto bariér a následně podpořit vzdělávání a zajistit další rozvoj těchto cílových skupin v sektoru dopravy.*

***Shrnutí:**

Přestože některá opatření Dopravní politiky jsou přínosná a mají potenciál zlepšit rovnost postavení žen a mužů v oblasti dopravy, nevyskytují se v takové míře, aby měl materiál celkově pozitivní dopad na rovnost žen a mužů. V dokumentu chybí explicitní uvedení, pro koho jsou daná opatření navržena a alespoň v kapitole Uživatelé by se měl dokument zabývat blíže jednotlivými skupinami obyvatel a jejich potřebami v oblasti dopravy či alespoň tuto existenci různých potřeb mobility zmínit. Kromě dvou zmínek o osobách se sníženou schopností pohybu či orientace se v celém dokumentu žádné další zranitelnější či marginalizované skupiny v dopravě neobjevují. Pokud ano, přednost a jasnou prioritu potřeb zde má pracovní síla, tedy homogenizovaný ekonomicky aktivní jedinec. Dalším významným nedostatkem dokumentu je naprosté opomenutí problému nevyrovnaného zastoupení žen a mužů na pracovním trhu v sektoru dopravy a ve vzdělávacích programech vedoucích k uplatnění v dopravním odvětví a snahy tuto situaci jakkoliv zlepšit. Z těchto důvodů se přikláníme ke stanovisku, že strategický dokument celkově neřeší stávající nerovnosti a tím přispívá k zachování nežádoucího stavu.

**Další poznámky a připomínky**

*Uvést případně další poznámky týkající se předkládaného materiálu, které nemusí souviset s hodnocením dopadů na rovnost žen a mužů*

**Citovaná literatura:**


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

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

Evropská komise (2018) Business case to increase female employment in transport. Final Report. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-business-case-to-increase-female-employment-in-transport-final-report.pdf

EIGE (2016). *Gender in transport.* European Institute for Gender Equality.

International Transport Forum (2019). Dostupné z: https://www.itf-oecd.org/gender-transport https://www.itf-oecd.org/womens-safety-security

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".

Hasson Y., & Polevoy M. (2011). *Gender equality initiatives in transportation policy, a review of the literature.* Dostupné z https://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf

Miralles-Guasch, C., Melo, M. M., & Marquet, O. (2016). Gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place and Culture,* 23(3), 398-417.

Ng, W.S., Acker, A. (2018). *Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies.* Paris: International Transport Forum.

Peters, D. (2013). *Gender and Sustainable Urban Mobility*. *Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013.* Dostupné z https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf

Rosenbloom, S. (2004). Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 7–27). Washington: Transportation research board.

Women and Transport – Platform for Change /Ženy v dopravě – EU Platforma pro změnu: Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en

V roce 2019 a 2020 proběhlo několik setkání mezi zástupci agendy rovných příležitostí (garanti KA1, KA2 a rezortní koordinátorka rovných příležitostí) a Odborem strategie, kdy bylo hledisko rovných příležitostí zapracováno do návrhové i analytické části Dopravní politiky ČR pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050 v podobě samostatných kapitol i průřezových opatření či doplnění v rámci celé Strategie.

**Předkládací zpráva**
Předkládaný materiál má pozitivní sociální dopad a pozitivní dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Jednou z priorit dopravní politiky jsou lidé – jako uživatelé, ale i zaměstnanci dopravního sektoru. Podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování, ale i práva zaměstnanců, patří mezi současné hlavní trendy principů udržitelného rozvoje. Tímto přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.

Návrhová část:
Samostatná kapitola 2.8 Specifický cíl: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě (str. 57)
2. 9 Specifický cíl: Zajištění kvalifikované síly v dopravě (str. 58)

Analytická část:
Samostatná kapitola 2.2. 9 Inkluze v dopravě (str. 55)

Znění kapitol

**2.8 Specifický cíl: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě**

*Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD*

*Rozpracování v návazné strategii: zohledněno ve všech na Dopravní politiku navazujících procesech*

V řadě evropských měst je samozřejmostí trend vycházející z principů udržitelného rozvoje, tzv. genderové plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním a dopravním plánování. Např. Vídeň se genderovému plánování věnuje již od devadesátých let, kdy se zaměřila na sběr genderově tříděných dat, který odhalil odlišnosti ve vzorcích dopravního chování. Od té doby byl gender mainstreaming ve Vídni zohledněn ve více než 60 pilotních projektech zaměřených na veřejný prostor a městské plánování. Díky takto zaměřenému plánování lze odstranit bariéry diskriminující celé skupiny obyvatel a v důsledku toho zlepšit dopravní obslužnost, zvýšit ekonomickou aktivitu obyvatel, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky města.

Roste důležitost využívání různých způsobů dopravy a jejího propojování (tzv. multimodalita a intermodalita), jako např. zvyšování provázanosti železniční, autobusové a městské dopravy, budování

multimodálních dopravních uzlů pro cestující s dobrou návazností spojů nebo propojování individuální a hromadné dopravy formou výstavby systémů parkovišť u stanic veřejné dopravy. Princip multimodality lze hodnotit jako přínosný pro ženy, protože právě ženy častěji využívají veřejnou dopravu a během dne absolvují mnohočetné, kratší cesty, při nichž mnohdy kombinují různé druhy dopravy. Stejně tak pro děti a seniory častěji využívající veřejnou dopravu je tento princip přínosný. Na druhou stranu je rovněž důležité motivovat muže k většímu využívání alternativních způsobů dopravy místo dopravy individuální, což je velmi důležité z hlediska plnění cílů v oblasti energetických úspor a snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek.

Politika rovných podmínek a příležitostí jako průřezový princip dopravní politiky je podporován nastavením stejných podmínek, příležitostí a přístupnosti a svobodného pohybu pro všechny skupiny obyvatelstva. Cílem je zajistit přístup zaměřený na všechny skupiny uživatelů dopravy tak, aby bylo dosaženo co nejvyšší míry dostupnosti všech módů dopravy.

Svoboda pohybu jednotlivce není dána pouze stavebními úpravami, které by fyzicky bránily volnému pohybu, ale je také úzce spojena se snadnou orientací v rámci dopravní infrastruktury a doprovodné infrastruktury. Zajištění svobodného pohybu k výkonu zaměstnání, péče o rodinu služeb pro běžný život lidí (např. zdravotní zařízení, pošta, obchod, kulturní zařízení, dopravní služby, rozvoj veřejných prostor atd.) spočívá v maximální možné míře přístupnosti budov úřadů i jiných institucí.

Ve vtahu k dopravní soustavě se jedná zejména o oblast přístupnosti dopravních staveb a s technologií s nimi souvisejících. Přístupností se v obecné rovině rozumí zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.

Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů, např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.

Povinnosti z hlediska přístupnosti dopravní infrastruktury přístupné všem skupinám obyvatelstva jsou pro jednotnost navázány ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj na vyhlášku 398/2009 Sb., čímž je zajištěna jednotnost úprav napříč jednotlivými sektory. Stavební zákon a prováděcí vyhláška jsou doplněny technickými normami, které dále zajišťují technické parametry (Například ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek).

**Opatření:**

- Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014.

- Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními.

- Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.

- Zpřístupňovat budovy zajišťující dopravní služby.
- Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.
- Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat.

**Specifický cíl: Zajištění kvalifikované síly v dopravě**

Z prognóz vývoje společnosti, z vyšší míry využívání moderních technologií, robotů a autonomních systémů, ale i v souvislosti s novými výzvami v sociální oblasti, jako je udržitelný rozvoj, jednoznačně vyplývá, že vzdělávání se v průběhu celého života stává nevyhnutelným požadavkem na jednotlivce v rámci společnosti, a tento trend bude ještě nabývat na významu. Na tyto požadavky reaguje MŠMT, které s končící účinností Strategie vzdělávací politiky ČR do roku 2020 připravuje nový kontinuálně navazující dokument, který bude definovat priority, cíle a opatření vzdělávací politiky a vzdělávacího systému v dalším období. České hospodářství je výrobně orientované a bude tedy významně zasaženo technologickými změnami. Technologie proměňují všechna hospodářská odvětví. Vytvářejí se nové kategorie zaměstnání, které mění či zcela nahrazují ty tradiční. Mění se i soubory dovedností, které jsou pro tradiční i nová povolání potřeba. I když technologický vývoj způsobí větší automatizaci a předpokládáme, že sníží počet zaměstnanců nebo zpomalí růst jejich poptávky v některých oblastech, tento vývoj bude současně vytvářet mnoho nových pracovních příležitostí. Potenciál nových pracovních příležitostí bude zejména v oborech strojírenství, materiálového výzkumu, elektroniky a elektrotechniky, dopravy a energie. Ignorování potenciálu žen v těchto oborech se může stát brzdou konkurenceschopnosti naší země v globálním měřítku. Moderní společnosti si jsou vědomy, že přítomnost lidí z různých sociálních skupin umožňuje využívat jejich odlišných zkušeností, perspektiv a nápadů. Mezi příčiny odlišné volby povolání mužů a žen, ale i práce na odlišných pracovních pozicích, patří kromě kulturních a sociálních faktorů i vzdělávací systém, který reprodukuje a posiluje nerovnost mezi muži a ženami.

Klíčová bude pro pracovníky možnost se těmto změnám přizpůsobit formou zvyšování své kvalifikace, především v oblasti digitálních dovedností, nebo její změnou. Vzdělávací systém tento vývoj musí reflektovat tím, že bude podporovat rozvoj technického myšlení a hledat takové nástroje, které propojí studijní obory s potřebami ekonomiky. Jako účinné se jeví spolupráce vzdělávacích institucí se zaměstnavateli, výzkumnými institucemi nebo neziskovými organizacemi. V zemích, kde je uplatňována a podporována spolupráce mezi školami, podniky a sociálními partnery, mohou školy vyučovat teoretické předměty podle potřeb jednotlivých zaměstnavatelů (tzv. duální systém).

Vzdělávání se ale nemůže stát pouhým zrcadlovým odrazem krátkodobých potřeb trhu a zájmů jeho jednotlivých, vzájemně si konkurujících aktérů. Koncept inovativního průmyslu musí být podpořen strategickým a dlouhodobým plánováním, spojeným s využitím kvalitního vzdělání a jeho kritického potenciálu pro progresivní vývoj společnosti jako celku, resp. všech jejích rozmanitých částí. Úspěch „společnosti 4.0“ závisí nejen na technologickém pokroku, ale i na schopnosti využití potenciálu sociální rozmanitosti, specifických dovedností a zkušeností různých sociálních skupin, které se zpětně odrazí i v úspěchu celé ekonomiky schopné zajišťovat a obsluhovat jejich rozmanité potřeby. Proto je třeba usilovat o dosažení co nejotevřenějšího vzdělávacího systému, odstraňujícího bariéry na základě sociální třídy, věku, pohlaví, etnika, zdraví, sexuální orientace, aj.

Kromě spolupráce na rozvoji nabídky dalšího vzdělávání je výzvou i to, aby se instituce formálního vzdělávání stávaly čím dál více i poskytovateli neformálního vzdělávání. Ať již formou modulárního vzdělávání, odbornými kurzy či akreditovanými rekvalifikacemi. Vzdělávací systém by měl být schopen nabídnout dostatek příležitostí, tj. vzdělávacích programů zaměřených na hlubší rozvoj dovedností

potřebných v občanském, profesním i osobním životě i dospělým lidem, kteří jsou už mimo počáteční vzdělávání.

Sektor dopravy se potýká dlouhodobě s nedostatkem pracovních sil, zejména pak oborů řidič, strojvedoucí, vůdce plavidla a člen posádky lodí. Z analytické části vyplývá, že problém se týká i budoucnosti, neboť vedle poklesu počtu aktivních lidí v ekonomice stoupá i podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva, a proto pracovní síly pro profese se středoškolským vzděláním budou stále více nedostatkové. Zásadní je také implementace pozitivních změn již na školách, a to zejména ve způsobu vzdělávání (nejen sekundárního, terciárního školství, ale i v profesních akreditacích) a v kariérním poradenství. Dalším předpokladem pro zlepšení zastoupení pracovní síly v dopravním průmyslu je propagace pracovních nabídek a náborové kampaně, v neposlední řadě přizpůsobení pracovních podmínek i ženám.

Spolupráce s MŠMT na reorganizaci učňovského, středního odborného a vysokého technického školství:

- Zapojení soukromých podniků ze sdružení ACRI, železničních dopravců, soukromých rejdařů a dalších subjektů podnikajících v odpovídajících dopravních oborech do systému vzdělávání formou učňovské praxe, případně vznikem vlastních učňovských oborů a středních škol.

- Vznik nebo případná úprava jednotlivých vzdělávacích/učebních plánů zaměřených na jednotlivé profese dopravy a dopravního průmyslu a zatraktivňování těchto studijních oborů pro ženy.

- Revize RVP ZV a RVP G (a dalších relevantních RVP) a vytvořit samostatnou vzdělávací oblast Člověk a technika.

- Rozšířit akreditovaný studijní program Technika a praktické činnosti se zaměřením na vzdělávání (Bc.) a Učitelství techniky pro střední školy a praktických činností pro 2. st ZŠ (Mgr.).

- Podpora moderních vzdělávacích center – simulátory strojvedoucího, řízení provozu, plavby, apod., které zohlední pravidlo rovných příležitostí mužů a žen a výhody sociálně diverzifikovaných týmů.

- V souladu s návrhem znění Dlouhodobého záměru vzdělávací politiky na období 2019 – 2023 iniciovat systémové zapojení věcně příslušných resortů do podpory příslušně zaměřených škol nebo oborů a zapojit zaměstnavatelské svazy do přímé a nepřímé podpory škol.

- Více propagovat Národní soustavu kvalifikací (NSK), registr profesních kvalifikací existujících na pracovním trhu v ČR. NSK umožňuje zájemcům získat celostátně uznávané osvědčení o jejich profesní kvalifikaci i na základě uznání výsledků neformálního vzdělávání a informálního učení.

- Dokončit implementaci Strategie digitálního vzdělávání na roky 2014 - 2020 a nastavit nové strategické cíle v oblasti digitálního vzdělávání.

Příloha č. 2 Analytická část

**2.2.9 Inkluze v dopravě**

Princip rovnosti, nediskriminace a diverzity je uplatňován průřezově všemi agendami v rezortu Ministerstva dopravy a podporován realizací projektů financovaných z fondů EU. Opatření jsou přijímána tak, aby byl dle Listiny základních práv EU naplňován princip rovnosti v širším pojetí a nedocházelo k diskriminaci na základě pohlaví, rasy, barvy pleti, etnického nebo sociálního původu,

genetických rysů, jazyka, náboženského vyznání nebo přesvědčení, politických názorů či jakýchkoli jiných názorů, příslušnosti k národnostní menšině, majetku, narození, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace.

V rámci 17 cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, tzv. „SDGs“) je doprava zmíněna hned několikrát, z hlediska inkluze pak zejména u cíle 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce, kde je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, osoby se zdravotním postižením nebo senioři.

V obecné rovině platí, že v rámci vytváření podmínek pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace je v České republice veřejná doprava systematicky rozvíjena s ohledem na princip gender mainstreamingu, tedy dochází k podpoře systematického zpřístupňování prostředí pro všechny skupiny obyvatelstva se specifickými potřebami, tzn. podporuje jak specifické potřeby žen, pečujících osob, rodičů s kočárky a dětmi, ale také seniory a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.

Genderové plánování, které vychází z principů udržitelného rozvoje a z nárůstu zájmu o humanizaci uličního prostoru a budování měst z hlediska rovných příležitostí pro všechny obyvatele, se zaměřuje především na opatření v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním a dopravním plánování, která pomáhají zvyšovat standard bezbariérovosti, dostupnosti a bezpečnosti. Díky takto zaměřenému plánování lze odstranit bariéry diskriminující celé skupiny obyvatel a v důsledku toho zlepšit dopravní obslužnost, zvýšit ekonomickou aktivitu obyvatel, racionálně – ekonomicky distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky. V souladu s aktuálními trendy se počítá také s postupným zaváděním inovativních technologií a opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné účastníky dopravního provozu.

Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ, jehož cílem je zkvalitnění a usnadnění cestování osobám s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace. V České republice žije více než 1 151,9 tis. osob se zdravotním postižením[43]. Podíl uživatelů veřejné dopravy s nějakou formou omezení je však daleko vyšší – zahrnuje navíc starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. Problémy s orientací mohou mít i cestující s nižším stupněm nedoslýchavosti nebo nosící brýle. Podíl zdravotně handicapovaných lidí v populaci bude podle současných trendů dále narůstat. Odstraňování bariér zůstane jednou z priorit plánování a budování dopravní infrastruktury.

**Přístupnost veřejné dopravy**

V rámci vozidel veřejné dopravy dochází k postupné obnově vozidlového parku právě s ohledem na skupiny obyvatelstva se specifickými potřebami. Pro nově schvalované dopravní prostředky jak v železniční, tak v silniční dopravě je situace pokryta požadavky mezinárodní legislativy v kombinaci s technickými předpisy. Problematické bývá vnímání plnění požadavků na přístupnost u vozidel vyrobených dříve, které splňují požadavky na přístupnost podle předpisů platných v době jejich schválení do provozu, nicméně tyto požadavky byly volnější než aktuálně platné. Například všechny požadavky Nařízení Komise EU č. 1300/2014 se použily u železničních vozidel vyrobených po 1. 1. 2015. Současně je nutné podotknout, že na národní úrovni existuje celá řada technických norem, které upravují podmínky přístupnosti vozidel (například ČSN EN 16584 – 1 Železniční aplikace – Konstrukční

[43] https://www.czso.cz/csu/czso/vyberove-setreni-osob-se-zdravotnim-postizenim-2018) je v České republice celkem 1151,9 tis. osob se zdravotním postižením, z toho u 508,0 tis. osob se jedná o subjektivní posouzení, u ostatních se jedná i o lékařské posouzení (invalidní důchod nebo příspěvek na péči nebo příspěvek na mobilitu nebo status osoby se zdravotním postižením nebo průkaz osoby se zdravotním postižením

úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace – Obecné požadavky – část 1: Kontrast; ČSN EN 16585 – 1 Železniční aplikace – Konstrukční úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace – Vybavení a komponenty v kolejových vozidlech – Část 2: Prvky pro sezení, stání a pohyb).

V oblasti železniční i silniční dopravy došlo ke schválení mezinárodně platných standardů, které zpřísnily požadavky na přístupnost nově vyráběných vozidel. Gestor vydal v roce 2018 metodickou pomůcku – *Metodická pomůcka pro objednatele veřejné dopravy* shrnující požadavky na zajištění přístupné veřejné dopravy.

Stavební zákon a prováděcí vyhláška je doplněn technickými normami, které dále zajišťují technické parametry (Například ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek). Povinnosti z hlediska přístupnosti dopravní infrastruktury přístupné veřejnosti jsou pro jednotnost navázány ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj na vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, čímž je zajištěna jednotnost úprav napříč jednotlivými sektory.

**Přístupnost dopravních staveb**

SŽDC vydala po konzultaci organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením směrnici SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, ve které stanovuje podmínky přístupnosti železničních budov a nástupišť včetně jejich označení. Podmínky pro zřizování výstražného zařízení pro přechod kolejí byly upraveny v roce 2018 technickou specifikací systémů zařízení a výrobků SŽDC TS 1/2018 Výstražné zařízení pro přechod kolejí.

Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov se budou rozšiřovat počty stanic vybavené orientačním systémem podle směrnice SŽDC č. 118 *Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách* a přístupné podle nařízení Komise (EU) č. 1300/2014. V případě příchodu na nástupiště přes centrální přechod ve stanici SŽDC plánuje zřizovat výstražné zařízení pro přechod kolejí, kterým zajistí přístupnost těchto přechodů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Informace ke stavebním požadavkům z oblasti přístupnosti dopravy je možné nalézt na stránkách Ministerstva dopravy[44]:

**Poskytování informací**

Poskytování informací o cestě a přepravních podmínkách pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace řeší příslušné Evropské předpisy. V souvislosti s liberalizací trhu s železniční osobní dopravou vyvstává problematika jednotného místa s informacemi o přístupnosti železničních stanic, to by do budoucna měly řešit nové internetové stránky SŽDC, které by měly obsahovat informace o přístupnosti jednotlivých železničních stanic a zastávek ve vlastnictví SŽDC. Bezbariérové spoje jsou označovány v jízdních řádech.

Problematikou přístupnosti služeb veřejné osobní dopravy pro osoby se specifickými potřebami je také řešena v rámci Akčního plánu ITS a v této souvislosti navrhuje postupné rozšiřování a zavádění aplikací, které se týkají podpory samostatného a bezpečného pohybu pro pohybově a zrakově znevýhodněné osoby na ulici a v dopravě.

Informační systémy jak vozidel městské hromadné dopravy, tak i vozidel integrovaného dopravního systému jsou doplněny o komunikační systém s cestujícími s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, tzv. „povelovou soupravou pro nevidomé“. Rozšiřuje se akustická signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce a systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků na veřejně přístupných místech. Akustická signalizace pro nevidomé se stala

[44] https://www.mdcr.cz/Uzitecne-odkazy/Bezbarierovost

povinnou součástí světelného signalizačního zařízení na nově zřizovaných nebo rekonstruovaných přechodech pro chodce a na železničních přejezdech. I nadále se zavádí hlasové informování pro snazší orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic.

Vyhledávání dopravního spojení mezi různými druhy veřejné hromadné dopravy včetně jejich kombinací a poskytování informací o bezbariérové dopravě umožňuje v ČR nejvyužívanější informační systém o jízdních řádech IDOS.

Aplikace pro poskytování informací o dopravním spojení provozovaná na internetové adrese www.jizdnirady.cz je upravena tak, aby mohla být využívána nevidomými občany (www.jizdnirady.cz/blind). Úpravy byly realizovány v souladu s projektem občanského sdružení Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých České republiky (SONS) – „Blind Friendly Web“.

**Humanizace uličního prostoru, bezmotorová doprava**

Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu je u osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace důležité i zavádění různých druhů preferenčních opatření, např. řešení zastávkových forem příznivějších pro výměnu cestujících a zmenšování výškového rozdílu mezi nástupním prostorem vozidla a nástupní plochou (např. zastávky vídeňského typu), zavádění prvků ke zklidňování dopravy, opatření ke snížení rychlosti a další.

**3.3 Vývoj bezpečnosti provozu**

**ŘSD** Pod gescí Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), státní příspěvkové organizace zřízené Ministerstvem dopravy ČR je plánováno postupné zlepšování stavu a bezpečnost odpočívek pro řidiče kamionové i osobní dopravy, při návrhu koncepcí odpočívek je v rámci bezpečnosti důležité věnovat pozornost také chodcům, zejména dětem, seniorům a pečujícím rodičům. Bezpečnost odpočívek je třeba posuzovat z hlediska dopravní bezpečnosti (dobře značené a přehledné dopravní prostředí, které snižuje riziko vzniku dopravní nehody zejména v podobě střetu chodce s osobním nebo nákladním automobilem), ale i z hlediska prevence kriminálního činu.

**SFDI Pravidla pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy pro rok 2020**[45]

Je třeba zajišťovat také osobní bezpečnost cestujících v dopravních prostředcích a ve veřejném prostoru. Z výzkumů vyplývá, že nejvíce strachu zažívají ve veřejné dopravě ženy, děti, senioři a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, a to zejména v nočních hodinách. Jedná se o bezpečí cestujících ve vlacích či jiné veřejné dopravě, ale i ve veřejném prostoru (instalace kvalitního osvětlení na železničních stanicích, autobusových zastávkách, v podchodech apod.).

**Bezpečnost bezmotorové dopravy**

V souvislosti s rozvojem infrastruktury a změnami v životním stylu se chování obyvatel v oblasti mobility v posledních letech významně mění. Narůstá mimo jiné zájem o humanizaci uličního prostoru, využívání inovativních technologií, sdílení aut a jízdních kol (tzv. carsharing a tzv. bikesharing) a jiné bezmotorové dopravy atd. S nastupující digitalizací se počítá s vyvinutím dalších inteligentních aplikací a řešení pro mobilitu jako službu a s tím, že automatizovaná mobilita a inteligentní systémy řízení dopravy zajistí bezpečnější, účinnější a čistší dopravu.

V rámci cílů udržitelného rozvoje a podpory aktivní mobility je ale třeba významně podpořit také zavádění opatření pro bezpečnost pěšího provozu s ohledem na specifické potřeby chodců, jako jsou

[45] https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/zvysovani-bezpecnosti

rodiče s kočárky a dětmi či senioři a v nočních hodinách také s ohledem na bezpečí obyvatel ve veřejném prostoru (instalace kvalitního osvětlení – ulice, zastávky, podchody).

## KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2020-2025 S VÝHLEDEM DO ROKU 2030

Garantka KA1 provedla ve spolupráci s garantem KA2, rezortní koordinátorkou a CDV zhodnocení dokumentu „Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030“, na který navazuje nový strategický dokument „Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 s výhledem do roku 2030.“

V rámci spolupráce s členem Pracovní skupiny pro rovné příležitosti žen a mužů v rezortu Ministerstva dopravy JUDr. Ondřejem Michalčíkem a kolegy z Odboru veřejné dopravy uplatnili zástupci agendy rovných příležitostí ve vnitřním připomínkovém řízení níže uvedené připomínky. Garantka KA1 Ing. Lenka Čermáková zpracovala znění podkapitoly 2.5.1. Rovné příležitosti různých skupin obyvatel.

### Tabulka hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů

| **Název a jednací číslo materiálu** | |
|---|---|
| ***Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030*** | |
| **Stručný popis materiálu** | |
| Strategický dokument "Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy 2015-2050 s výhledem do roku 2030" navazuje na materiál vydaný Ministerstvem dopravy v březnu 2014 nazvaný "Zelená kniha – Koncepce veřejné dopravy", který obsahoval podrobný popis problematiky šesti základních témat zásadních pro další strategii České republiky v oblasti veřejné (hromadné) dopravy a jehož součástí bylo 31 věcných otázek adresovaných odborné veřejnosti.<br><br>Dokument "Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy 2015-2050 s výhledem do roku 2030" " ve svém obsahu vychází z evropského dokumentu "Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje" vydaného Evropskou komisí v březnu 2011, dále pak z národního dokumentu "Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050" a z dalších evropských a vnitrostátních právních předpisů a dokumentů.<br><br>Ve svém úvodu dokument shrnuje proces přípravy koncepce veřejné dopravy a názory odborné veřejnosti, dále pak obsahuje návrhovou a implementační části. V návrhové části jsou definována východiska koncepce veřejné doprav a stanoveny hlavní priority a s nimi související cíle. Hlavním cílem dokumentu *"je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty"* (str. 27). Hlavními prioritami veřejné dopravy jsou: 1. hierarchický systém dopravní obslužnosti, 2. zkvalitnění plánování dopravní obslužnosti, 3. uzavírání smluv o veřejných službách, 4. Interoperabilita systému, 5. Optimalizovaný vztah veřejných a komerčních služeb, 6. Optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře. V implementační části jsou popsány nástroje k dosažení cílů, které jsou informační, finanční a právní povahy; dále pak je definován způsob monitoringu realizace priorit, cílů a opatření a popsána riziková analýza plnění cílů. | |
| **1. Týká se materiál postavení fyzických osob?** | |
| □ **ANO** | □ **NE** |
| | Hodnocení |
| Materiál se týká postavení fyzických osob a má dopad na rovnost žen a mužů. | |
| **Popis a odůvodnění dopadu na fyzické osoby**<br>Tento dokument je zaměřený na navržení strategie koncepce veřejné dopravy v ČR sloužící pro přepravu fyzických osob. Protože ženy a muži vykazují jiné vzorce mobility, mají různé potřeby a preference ve využívání různých druhů dopravy, je potřeba specifičnost obou skupin zohlednit a posoudit, nakolik strategie přispívá k vytváření rovných příležitostí. | |

| **2. Je postavení žen a mužů v oblasti, které se materiál dotýká, rovné?** | |
|---|---|
| □ **ANO** → 3a | □ **NE** → 3b |

**Analýza a popis výchozího stavu**

*Shrnutí výchozího stavu, kterého se předkládaný materiál týká s ohledem na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Ačkoli procento žen využívající pro svoji dopravu auto stoupá, stále jsou ženy významnou skupinou využívající hromadnou dopravu. Cestování veřejnou dopravou je genderově ovlivněné – ženy a muži využívají různé možnost veřejné dopravy nestejnou měrou. Výsledky projektu Sartre 4 ukazují, že mezi muži a ženami lze nalézt významné rozdíly, a to zejména ve větší ochotě žen používat pěší chůzi nebo veřejnou dopravu (Cestac & Delhomme, 2012). Výsledky výzkumu týkajícího se dojížďky za prací v Praze např. ukazují, že muži a ženy se při volbě způsobu dopravy odlišují – muži dvakrát častěji využívají pro cestu do práce automobil (44 % mužů vs. pouze 22 % žen) a ženy jezdí častěji veřejnou dopravou (69 % žen vs. 49 % mužů), anebo chodí do práce pěšky (Špačková, Pospíšilová, & Netrdová, 2017-2018). Preference veřejné dopravy souvisí např. i s dostupností automobilů pro ženy – Longworth (2016) např. uvádí, že 30 % žen v UK nemá přístup k autu během pracovního dne, protože si ho nemůže dovolit nebo protože je využíváno jejich partnery pro práci.

Ženy se v dopravě chovají odlišně a vykazují ve srovnání s muži jiné vzorce mobility, které vyplývají z jejich zodpovědností týkajících se péče o druhé, což vyžaduje absolvovat krátké, mnohočetné cesty v průběhu dne (např. vyzvednout děti ze školy, navštívit stárnoucí rodiče a nakoupit pro ně, v případě potřeby je doprovodit k lékaři, na úřady apod.) a často mimo dopravní špičku. To vytváří rozdílné požadavky na podobu veřejné dopravy ve srovnání s jinými skupinami osob (které např. požadují přímou dopravu ráno do centra velkých měst a večer zpět do přilehlých oblastí) (Public transport and gender, 2018). Komplikované vzorce dopravy žen jsou časově náročné a hůře slučitelné s hromadnou dopravou, která často neodpovídá dopravnímu chování žen a jejich potřebám.

Veřejná doprava často neodpovídá svou kvalitou a bezpečností specifickým požadavkům různých skupin jako jsou ženy, lidé se zdravotním omezením, stárnoucí obyvatelstvo a děti. Ženy jsou častěji vystavené genderově podmíněnému násilí při používání různých forem dopravy (She moves, 2014). Publikace „She moves“ dále shrnuje, že vzhledem k tomu, že v EU jsou dvě třetiny uživatelů veřejné dopravy ženy, je potřeba porozumět tomu, jakým způsobem používají veřejnou dopravu a jaké mají očekávání a potřeby v rámci svojí mobility. Tématem je i vnímaná osobní bezpečnost, přičemž z výzkumů vyplývá, že nejvíce strachu zažívají ve veřejné dopravě (např. v podzemní dráze, na autobusových zastávkách) ženy, děti, senioři a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Výzkumy výsledku Sartre 4 shrnují, že co se týče plánování veřejné dopravy, ukazuje se jako zásadní požadavek zohlednit aktivity související s péčí o druhé a podpořit ženy, aby mohly plně využívat systém veřejné dopravy. S tím souvisí např. zjistit množství jízd, které ženy vykonávají a jejich účel a v této souvislosti vytvořit pružný a spravedlivý dopravní systém, který by byl genderově neutrální. Je potřeba se věnovat specifickému dopravnímu chování žen a analyzovat, jestli hromadná doprava tyto potřeby naplňuje.

Prioritami pro ženy v rámci veřejné dopravy je bezpečnost, která zahrnuje dostupnost služeb, spolehlivé jízdní řády, pravidelné a bezpečné spoje, návaznost spojů (i mezi regiony). Další důležitou podmínkou je bezbariérovost staveb a dopravních prostředků pro osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let, těhotné ženy, osoby pokročilého věku a osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením.

Genderově senzitivní plánování místní veřejné dopravy musí zahrnovat dostatečně široké chodníky pro rodiče s dětmi; bezpečné a dobře osvětlené dopravní stanice; zastávky s dostatečně velkým nástupním prostorem; veřejné toalety (s přebalovacími pulty v místech přístupných pro ženy i muže) v blízkosti zastávek; integraci různých způsobů dopravy (Kien, 2018). Jako možnost, jak zvýšit pocit bezpečí u žen ve veřejné dopravě, se uvádí jednoduchá technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky), která umožní vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality; dále pak se doporučuje dbát na kvalitní personální obsazení veřejné dopravy (Bomar, 2004). Veřejná doprava musí být plánovaná tak, aby odpovídala specifickým potřebám žen, co se týče tras, které využívají; časů, kdy jsou závislé na hromadné dopravě; a míst, kde čekají na dopravní spojení a kde z dopravních prostředků vystupují. Dostupnost veřejné dopravy v časech dopravní špičky i mimo ni, místní a finanční dostupnost dopravy pro ženy, které se často starají o děti nebo postižené osoby, patří spolu s podmínkou bezpečnosti mezi hlavní aspekty, které je potřeba brát v úvahu při navrhování dopravních systémů, které podporují specifické nároky a potřeby žen (Smart choice for cities, n. d.)

| **3a. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti rovné, přináší materiál zhoršení výchozího stavu?** | **3b. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti nerovné, přináší materiál zlepšení výchozího stavu?** |
|---|---|

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** | □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** |
| Materiál přináší zhoršení. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zhoršení. |
| **Hodnocení** | | | | | |
| Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů, neřeší však stávající nerovnosti a tím přispívá k zachování nežádoucího stavu. | Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** |

**Analýza a popis případných změn materiálu**

*Shrnutí toho, co materiál přináší a dopadů na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Princip rovných příležitostí je v dokumentu několikrát zmíněn a zohledněn, což lze hodnotit v rámci naplňování horizontálních principů jako pozitivní. V návrhové části je tento princip uveden jako jedna z iniciativ EU *"Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře"* (str. 22). Tento princip je také definován zejména v rámci "Opatření II/2.4": *"Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a pro rovný přístup mužů a žen k dopravě"* (str. 40).

V návrhové části dokumentu je zmíněna důležitost využívání různých způsobů dopravy a jejího propojování (tzv. multimodalita a intermodalita), jako např. zvyšování provázanosti železniční, autobusové a městské dopravy, budování multimodálních dopravních uzlů pro cestující s dobrou návazností spojů nebo propojování individuální a hromadné dopravy formou výstavby systémů parkovišť u stanic veřejné dopravy. Princip multimodality lze hodnotit jako přínosný pro ženy, protože podporuje dopravní chování žen, které častěji využívají veřejnou dopravu a během dne absolvují mnohočetné, kratší cesty, při nichž mnohdy kombinují různé druhy dopravy. Stejně tak pro seniory častěji využívající veřejnou dopravu je tento princip přínosný. Tento fakt je v dokumentu zmíněn následovně: *"Důležitost kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb v nadcházejících letech ještě vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální integrace jsou hlavními rysy kvality služeb."* (str. 22). Princip multimodality a intermodality je dále zmíněn např. v "Prioritě I" (hierarchický dopravní systém), "Prioritě IV" (interoperabilita systému) a v "Prioritě VI" (optimalizovaný vztah veřejných služeb k infrastruktuře). Propojování různých systémů dopravy přispívá k úspoře času, flexibilitě a také bezpečnosti cestujících. Multimodální cestování může být usnadněno informačními on-line systémy a elektronickými platebními systémy.

Dle výzkumů je dopravní chování žen (zejména těch pečujících o druhé lidi) odlišné od dopravního chování mužů. Jedna z jeho charakteristik je, že ženy častěji využívají veřejnou dopravu mimo dopravní špičku. Analogicky je odlišné dopravní chování seniorů od pracující populace. Proto zohlednění tohoto faktu v rámci dokumentu v podobě zdůraznění dostatečného pokrytí spoji mimo dopravní špičku (např. str. 24) lze vnímat jako příspěvek k naplňování principu rovných příležitostí. Toto téma by však mělo být podrobněji rozpracováno i v oblasti specifikace jednotlivých priorit.

Princip udržitelnosti, který patří mezi důležité horizontální principy, je v dokumentu uveden několikrát (např. str. 27, 39). Veřejná doprava ze své podstaty přispívá k dosahování rovnováhy mezi ekonomickou, sociální a environmentální oblastí. Proto opatření, které přispívají k tomu, že je veřejná doprava zkvalitňovaná a více využívaná veřejností, podporuje princip udržitelnosti. V dokumentu se uvádí, že je potřebné *"Cíleným zvyšováním kvality veřejné dopravy motivovat obyvatelstvo k její preferenci před individuální automobilovou dopravou, být zároveň partnerem individuální a nemotorové dopravy."* (str. 27).

Přestože, jak bylo výše uvedeno, dokument obsahuje několik podnětů a prvků, které vedou k podpoře rovného postaveni žen a mužů, není zde zcela naplněn princip genderového mainstreamingu. Klíčová v této souvislosti je "Priorita II" (str. 34) a již uvedené "Opatření II/2.4", které je však jen stručně popsáno, není ale podrobně rozpracováno. V této souvislosti doporučujeme do "Priority II", která podrobně popisuje proces plánování, začlenit hledisko rovných příležitostí (s ohledem na ženy/seniory/handicapované) a např. zohlednit, kolik žen/mužů (event. seniorů a handicapovaných) v daném regionu používá určitý druh dopravy, v jakých časech, jaká je poptávka a aktuální nabídka spojů. Monitorovací ukazatel opatření II/2.4 je uveden jen jeden, a to *"počet nízkopodlažních autobus/ nízkopodlažních drážních vozidel"* (str. 60), přičemž by bylo vhodné sledovat další ukazatele související s naplňováním rovných principů - např. bezpečnost pro ženy (uspořádání odlehlých zastávek, zastávky na znamení jakožto možnost obsluhy málo frekventovaných míst, vozy pro ženy a děti, bezpečné a čisté čekárny, kriminalita v souvislosti s danou přepravní službou a její prevence apod.); bezbariérovost a s ní související např. i velikost a uspořádání nástupních ploch; uspokojování potřeb cestujících v daném regionu v oblasti mobility (průzkumy spokojenosti,

požadavků a potřeb v souvislosti s podporou rovnosti žen, mužů a dalších skupin - seniorů, handicapovaných apod.), přičemž tyto monitorovací ukazatele mohou být uvedeny i v rámci dalších opatření dokumentu.

V souvislosti s tématem plánování dopravy (např. "Priorita II") je třeba zdůraznit téma přizpůsobení veřejné dopravy specifickým potřebám a požadavkům mužů. Dle některých statistik muži využívají tuto formu dopravy v menší míře než ženy. Z hlediska rovného přístupu by bylo vhodné implementovat opatření na podporu zvýšení preference veřejné dopravy muži – tzn. analyzovat, proč muži využívají/nevyužívají veřejnou dopravu, jestli jim vyhovuje konkrétní dopravní spojení nebo model a zohlednit v plánování jejich návrhy, které by vedly k jejich vyššímu využívání veřejné dopravy.

Jak uvádí odborná literatura, v rámci veřejné dopravy je potřeba posuzovat místa, kde ženy (event. senioři a děti) čekají na dopravní spoj (zastávky, haly) i z hlediska jejich bezpečnosti a prevence kriminality. Uspořádání zastávek a nádraží je v rámci dokumentu zmíněno (str. 55), ovšem jen z hlediska provozovatelů/zřizovatelů a jejich využívání. Kriminalita ve veřejné dopravě nesouvisí jen se zastávkami, nýbrž i dopravními prostředky. Téma bezpečnosti ve smyslu prevence kriminálního činu pro ženy, seniory a děti v dokumentu není zmíněno, proto by bylo vhodné ho doplnit. Doporučujeme doplnit opatření, která by vytvořila podmínky pro posílení bezpečnosti ve veřejné dopravě zaměřené především proti krádežím a ostatní trestné činnosti, dále pak věnovat pozornost posílení bezpečnosti žen, dětí, starších lidí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace (zejména v pozdních hodinách).

Dalším důležitým principem pro skupinu žen, seniorů a handicapovaných osob je bezbariérovost. Bezbariérovost se týká jak vozidel (nízkopodlažní), tak uspořádání nástupních míst, čekáren a stanic. Téma bezbariérovosti je v dokumentu zmíněno zejména v souvislosti s výběrem dopravce *"při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku"* (str. 46) a dále pak zejména jako monitorovací ukazatel opatření II/4 "*počet nízkopodlažních autobusů/nízkopodlažních drážních vozidel…*" (str 60), přičemž by bylo vhodné ho začlenit i do dalších částí dokumentu. V případě předchozí formulace *"poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele…",* která by mohla kladně přispívat k naplňování rovných příležitostí, by bylo vhodné definovat, jak je stanovena kvalita a o jaké uživatele se jedná.

Jak vyplývá z výzkumů a některých, zejména zahraničních statistik, ženy používají veřejnou dopravu ve větší míře než muži. Z toho důvodu je potřeba uvádět genderově tříděný sběr dat. Ten však v rámci dokumentu zcela chybí. Doporučení tedy je ho doplnit – zejména co se týče počtu přepravených žen a mužů a odlišné míry, ve které využívají jednotlivé způsoby hromadné dopravy (viz statistiky uvedené na str. 35 a 46). Analýza statistik využívání jednotlivých druhů hromadné dopravy ženami/muži umožňuje porozumět potřebám a dopravnímu chování žen a mužů, proto začlenění genderově tříděných dat podporuje rovnost žen a mužů.

Pro zlepšení rovného postavení žen a mužů v sektoru dopravy je důležité, aby se ženy účastnily plánovacích a rozhodovacích procesů. Jedná se tedy o potřebu genderové vyváženosti, která by měla být zohledňována. V rámci dokumentu není patrné, jestli se na plánování podílejí i ženy. Např. v úvodu je uvedeno "shrnutí názorů odborné veřejnosti" (str. 5), se kterými se pracuje i v návrhové části při definici jednotlivých priorit, a v této souvislosti se nabízí otázka, jestli je mezi odbornou veřejností zastoupeno dostatečné množství žen nebo jestli jsou při plánování dopravy brány v potaz specifické potřeby a požadavky žen. Jak je z dokumentu patrno, důležitým tématem při poskytování veřejné dopravy je výběr dopravce pro přepravu cestujících. Zde je potřeba poukázat na to, že jedním, byť vedlejším kritériem výběru, by do budoucna mělo být, nakolik dopravce zohledňuje otázku rovných příležitostí. Stejně tak by se genderové hledisko mělo více používat i u národních dopravců.

**Shrnutí**

Celkově lze shrnout, že dokument obsahuje několik prvků, které přispívají k naplnění principů rovných příležitostí. Téma rovnosti žen a mužů je však v rámci celého dokumentu zmíněno jen okrajově, je proto potřeba ho více v rámci strategie rozpracovat a prohloubit. Důležité doporučení je také začlenit do dokumentu statistiky s genderově tříděným sběrem dat, zahrnout ženy do plánovacích/rozhodovacích procesů (event. názorů odborné veřejnosti), stejně tak do průzkumů požadavků a potřeb cestujících, zejména s ohledem na specifické potřeby žen a jejich dopravní chování, a konečně věnovat pozornost tématu bezpečnost pro ženy, děti a seniory ve smyslu prevence kriminálního činu a zajištění dopravní bezpečnost pro tyto skupiny (s tím souvisí bezbariérovost dopravního prostředí).

**Další poznámky a připomínky**

*Uvést případně další poznámky týkající se předkládaného materiálu, které nemusí souviset s hodnocením dopadů na rovnost žen a mužů*

**Citovaná literatura:**

Bomar, M. A. (2004). Technology as a strategy for addressing personal security concerns of women on public transit. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 101). Washington: Transportation research board.

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

Civitas 2020. *Smart choice for cities. Gender equality and mobility: mind the gap!* (n.d.). Dostupné z https://civitas.eu/content/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-gap

European Commission (2012). Cestac, J. & Delhomme, P. (Eds.). *European road users´risk perception and mobility. The Sartre 4 survey.* Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/sartre4_final_report.pdf

Kien, J. (2018). *Public traffic is not gender neutral*. Dostupné z https://blogs.timesofisrael.com/public-transportation-is-not-gender-neutral/

Longworth, J. (2016). *How to eliminate the gender pay gap?* Dostupné z https://www2.uwe.ac.uk/faculties/BBS/BUS/Research/CESR/March_2016_Longworth.pdf

Špačková, P., Pospíšilová, L., & Netrdová, P. (2017–2018). Každodenní mobilita v Praze: Jak muži a ženy dojíždějí do zaměstnání. *Geografické rozhledy,* 27(2), 4-7.

Women's Budget Group (2018). *Public transport and gender.* Dostupné z https://wbg.org.uk/wp-content/uploads/2018/10/Transport-October-2018-w-cover.pdf

## Vyhodnocení výsledků vnitřního připomínkového řízení

Vyhodnocení připomínkového řízení k materiálu *„Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2035“* je uvedeno v následující tabulce. Zásadní připomínky jsou označeny žlutým podbarvením.

| ÚTVAR | UPLATNĚNÉ PŘIPOMÍNKY | VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK |
|---|---|---|
| **010**<br><br>**Agenda rovných příležitostí** | str. 3 - a) hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich zdravotnímu stavu, věku a sociální situaci zaměnit za *„hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím ke specifickým potřebám různých skupin obyvatel jako jsou senioři, pečující osoby, rodiny či osoby s nízkým příjmem nebo osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, ženy, děti a to zejména v oblastech dopravní obslužnosti, infrastruktury a v územně-dopravním plánování.“*<br><br>**Odůvodnění:**<br><br>Jednou z priorit veřejné dopravy jsou lidé (jako uživatelé, ale i jako zaměstnanci dopravního sektoru). V řadě evropských zemí roste podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné dopravy. Plánování dopravní obslužnosti a infrastruktury je zde úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Podpora inkluzivní veřejné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, pečujících osob, žen, dětí nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování, patří mezi současné hlavní trendy principů udržitelného rozvoje. Tímto | **Neakceptováno**, uvedený obsah Koncepce veřejné dopravy je stanoven na základě § 4b odst. 2 písm. a) zákona č. 194/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Text zákona vymezuje obsah koncepce veřejné dopravy a stanoví, že koncepce veřejné dopravy obsahuje *„hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci.“*<br><br>Předkladatel se domnívá, že je vhodné, aby věcné vymezení obsahu materiálu bylo v souladu s vymezením jeho obsahu stanoveným zákonem. |

| | | |
|---|---|---|
| | přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.<br><br>Navíc veřejná doprava v České republice již v praxi často se specifickými potřebami různých skupin obyvatel (zaměřenými zejména na dopravní obslužnost, bezbariérovost a bezpečnost) dlouhodobě počítá a zohledňuje je. V řadě případů je však stále co zlepšovat – i tím, jak se vyvíjí a mění požadavky na veřejnou dopravu v čase.<br><br>Specifické potřeby různých skupin obyvatel, tedy rovné příležitosti a inkluze v dopravě, jsou zohledněny i v hlavním strategickém dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. | |
| | str. 5 doplnit do (2) Růst zájmu cestujících o veřejnou dopravu větu za „(…) Obtížně měřitelným faktem je, že cestování veřejnou dopravou se u části společnosti stává trendem, a lze vyjádřit i názor, že tento trend pozorujeme právě u mladé generace, což by bylo nesmírně důležité. <u>Veřejnou dopravou cestují také více ženy, děti a senioři.</u><br><br>str. 6 (…) Rovněž řada krajů ~~nabídka~~ překlep nabídka - má býti nabídla. | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 8 (…) anebo pravidla pro přepravu kočárků s dítětem nebo jízdních kol zaměnit za anebo pravidla pro přepravu <u>pečujících osob s kočárkem nebo s dítětem do 3 let nebo cyklistů s jízdními koly.</u><br><br>str. 8 doplnit odstavec za text (…) Dosud jen část stanic je přístupná pro OOSPO a rovněž přístupnost vlakových souprav je na nižší úrovni než ve státech západní Evropy, i když česká legislativa již nastavila nové požadavky[26]. <u>Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ, jehož cílem je zkvalitnění a usnadnění cestování osobám s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. V České republice žije více než 1 078 000 osob se zdravotním postižením. Podíl uživatelů veřejné dopravy s nějakou formou omezení je však daleko vyšší – zahrnuje navíc starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. Podíl zdravotně handicapovaných lidí v populaci bude podle současných trendů dále narůstat. Odstraňování bariér tak zůstane jednou z priorit plánování a budování dopravní infrastruktury.</u><br><br>**Odůvodnění:** Základní informace o OOSPO je vhodné podrobněji vysvětlit. Široká (a často ani odborná) veřejnost nemá úplný přehled, o jak širokou skupinu se jedná – představí si často „pouze“ osoby se zdravotním znevýhodněním, kterých je ale také 1 078 000, což není v rámci počtu obyvatel ČR zanedbatelné číslo. Do této skupiny ale patří také starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. | **Částečně akceptováno**, překladatel navrhuje upravit text takto: *„anebo pravidla pro přepravu dětských kočárků, pečujících osob s dítětem do 3 let nebo cyklistů s jízdními koly.“*<br><br>Další připomínku je předkladatel připraven akceptovat pouze v případě uvedení zdroje – pokud připomínkové místo uvádí, že v České republice žije více než 1 078 000 osob se zdravotním postižením, pak je nezbytné citovat zdroj, ze kterého připomínkové místo tuto (vysokou) hodnotu čerpá, případně by v dané souvislosti bylo účelné i prověřit, jak je v souvislosti s touto hodnotou vymezen pojem „osoba se zdravotním postižením“.<br><br><u>Posouzení připomínkového místa:</u><br><br>Navrhujeme text uvést takto:<br><br>*Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ, jehož cílem je zkvalitnění a usnadnění cestování osobám s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.*<br><br>*Podle statistického šetření provedeného Českým statistickým úřadem v roce 2018* (Zdroj:https://www.czso.cz/csu/czso/vyberove-setreni-osob-se-zdravotnim-postizenim-2018)<br><br>*žije v České republice cca **1 152 000** osob se zdravotním postižením, což je 13 % populace. Jedná se o osoby, které jsou kvůli svým zdravotním problémům dlouhodobě omezeny v běžných činnostech, případně jejich zdravotní stav jako dlouhodobě nepříznivý posoudil lékař při rozhodnutí o přiznání nějaké sociální podpory (invalidní důchod, příspěvek na péči apod.). Jde tedy o významnou skupinu občanů. Podíl uživatelů* |

| | | |
|---|---|---|
| | Je i v zájmu veřejné dopravy o velikosti a rozsahu této skupiny obyvatel-cestujících veřejnost více informovat, neboť do opatření týkajících se OOSPO jsou ve veřejné dopravě investovány nemalé finanční prostředky, a pokud budou v rámci osvěty tato opatření a investice do nich dobře komunikovány, může to přispět k tomu, že její služby ocení a bude využívat vyšší počet cestujících. Investice do opatření pro OOSPO jsou navíc pozitivně vnímány i velkou skupinou zástupců mladší generace, která podporuje principy udržitelného rozvoje. Podpora rovných příležitostí a nediskriminace je také jedním z pilířů politiky EU. | *veřejné dopravy s nějakou formou omezení je však ještě vyšší – zahrnuje navíc starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. Podíl zdravotně znevýhodněných lidí v populaci bude podle současných trendů dále narůstat. Odstraňování bariér tak zůstane jednou z priorit plánování a budování dopravní infrastruktury."*<br><br><u>Doplňující poznámka pro předkladatele:</u> Původně uvedená hodnota **1 078 000** osob vychází z předchozího Výběrového šetření zdravotně postižených osob Českého statistického úřadu v roce 2013:<br><br>https://www.czso.cz/documents/10180/20543019/k3_260006-14_1.pdf/4384f318-fcae-4a20-941c-33f10d5a6324?version=1.0<br><br>Zatím byla provedena tři šetření: VŠPO 2007, 2013, 2018. Je tedy vhodné uvést hodnotu z nejaktuálnějšího šetření v roce 2018 - 1 151,9 resp. 1 152 000 osob.<br><br><u>Stanovisko předkladatele:</u><br><br>**Částečně akceptováno,** předkladatel je připraven doplnit text následujícího znění: *„Podle statistického šetření provedeného Českým statistickým úřadem v roce 2018 (pozn) je v České republice celkem 1151,9 tis. osob se zdravotním postižením, z toho u 508,0 tis. osob se jedná o subjektivní posouzení, u ostatních se jedná i o lékařské posouzení (invalidní důchod nebo příspěvek na péči nebo příspěvek na mobilitu nebo status osoby se zdravotním postižením nebo průkaz osoby se zdravotním postižením) Podíl uživatelů veřejné dopravy s nějakou formou omezení je však ještě vyšší – zahrnuje navíc starší osoby se sníženou pohyblivostí, osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, těhotné ženy, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. Podíl zdravotně znevýhodněných lidí v populaci bude podle současných trendů dále narůstat. Odstraňování bariér tak zůstane jednou z priorit plánování a budování dopravní infrastruktury (Pozn.2)."*<br><br>*(Pozn) Zdroj: https://www.czso.cz/csu/czso/vyberove-setreni-osob-se-zdravotnim-postizenim-2018*<br><br>*(Pozn2) Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ, jehož cílem je zkvalitnění a usnadnění cestování OOSPO.*<br><br><u>Stanovisko 010</u><br><br><u>Akceptováno</u> |
| | str. 9 - zaměnit *"aby doprava nezatěžovala nadproporčně životní prostředí"* za *"aby doprava zatěžovala životní prostředí v co nejmenší míře"* | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 10 - kapitola 2. zaměnit (…) ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci za „ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím <u>ke specifickým potřebám různých skupin obyvatel jako</u> | Viz vypořádání zásadní připomínky ke str. 3. |

| | | |
|---|---|---|
| | jsou senioři, pečující osoby, rodiny či osoby s nízkým příjmem nebo osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, ženy a děti.<br><br>**Odůvodnění:**<br><br>Viz zásadní připomínka str. 3 | |
| | str. 11 V. Městská hromadná doprava - doplnit (…) dostupnost, ale zároveň příliš malá pro intenzivní městskou dopravu mající jiný než sociální rozměr (typicky města kolem 20 tis. obyvatel). Nedostatečná dopravní obslužnost má také největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Špatná dostupnost veřejné hromadné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku přispívá k odlivu obyvatel do větších aglomerací a má významný negativní dopad na demografický vývoj ve venkovských či periferních oblastech.<br><br>**Odůvodnění:**<br><br>Problém nedostatečné dopravní obslužnosti v některých oblastech ČR je fenomén, který není jednoduché vyřešit. Přináší s sebou i významný negativní sociální dopad a dopad na rovné příležitosti obyvatel ČR, který je třeba v dopravních strategických dokumentech zmínit. Neopomíjí ho ani hlavní strategický dokument Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. | **Částečně akceptováno**, předkladatel s jádrem připomínky souhlasí, ale upozorňuje, že městská hromadná doprava se neposkytuje zpravidla ve venkovských či periferních oblastech. Navrhujeme tedy doplnit takto:<br><br>*„Nedostatečná dopravní obslužnost má také největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Nedostatečná dostupnost veřejné hromadné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku může přispět k odlivu obyvatel do větších aglomerací.“* |
| | str. 21 (…) Je proto logické, že u brutto smluv chce mít ~~obejdnatel~~ překlep - má býti objednatel. | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 27 kapitola 2.5<br><br>Navrhujeme doplnit a přejmenovat kapitolu 2.5 Přeprava osob se zvláštními potřebami na 2.5. Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě a začlenit do kapitoly nejen podkapitolu o rovných příležitostech OOSPO (s původním názvem „Přeprava osob se zvláštními potřebami“), ale za první odstavec textu kapitoly i podkapitolu o rovných příležitostech různých skupin obyvatel, u kterých je třeba zohledňovat jejich specifické potřeby ve veřejné dopravě.<br><br>+ návrh znění podkapitoly (viz níže)<br><br>**Odůvodnění:**<br><br>Materiál Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030 má, jako aktuálně nejdůležitější připravovaný koncepční materiál veřejné dopravy v ČR, velký sociální dopad a také zásadní dopad na oblast rovných příležitostí mužů a žen.<br><br>K doplnění kapitoly by bylo vhodné přistoupit i z toho důvodu, že obdobné členění má rovněž kapitola věnovaná rovným příležitostem a inkluzi v dopravě v hlavním strategickém dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050.<br><br>Jednou z priorit veřejné dopravy jsou lidé – jako uživatelé, ale i zaměstnanci dopravního sektoru. V řadě | **Částečně akceptováno.**<br><br>V souladu s připomínkou nazveme kapitolu 2.5 Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě. Akceptujeme podkapitolu „Rovné příležitosti různých skupin obyvatel“ a to v tomto znění:<br><br>*„V současnosti patří mezi hlavní trendy principů udržitelného rozvoje podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné veřejné dopravy, která zohledňuje zvláštní potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.*<br><br>*Je třeba si uvědomit, že opatření přijatá primárně pro osoby se zdravotním postižením, zaměřená zejména na bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost, mohou pomoci zjednodušit a zlepšit komfort cestování nejen osobám se zdravotním postižením, ale i široké veřejnosti, proto by se na ně při objednávce nemělo zapomínat, a tato opatření by měla být dále rozvíjena.* |

| | | |
|---|---|---|
| | evropských zemí roste podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné dopravy. Plánování dopravní obslužnosti a infrastruktury je zde úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Podpora inkluzivní veřejné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, pečujících osob, žen, dětí nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování, ale i práva zaměstnanců, patří mezi současné hlavní trendy principů udržitelného rozvoje. Tímto přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.<br><br>Princip rovnosti, nediskriminace a diverzity je uplatňován průřezově všemi agendami v rezortu Ministerstva dopravy a podporován realizací projektů financovaných z fondů EU. Opatření jsou přijímána tak, aby byl dle Listiny základních práv EU naplňován princip rovnosti v širším pojetí a nedocházelo k diskriminaci na základě pohlaví, rasy, barvy pleti, etnického nebo sociálního původu, genetických rysů, jazyka, náboženského vyznání nebo přesvědčení, politických názorů či jakýchkoli jiných názorů, příslušnosti k národnostní menšině, majetku, narození, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace.<br><br>V rámci 17 cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, tzv. „SDGs“) je doprava zmíněna hned několikrát, z hlediska inkluze pak zejména u cíle 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce, kde je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, osoby se zdravotním postižením nebo senioři.<br><br>Ze strategického dokumentu „Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014 – 2020“ a navazující Strategie 2021 – 2027 rovněž MD a samosprávám vyplývá plnění specifických cílů a opatření týkajících se rovných příležitostí v dopravě, např. při tvorbě a naplňování veřejné politiky v oblasti dopravy zohledňovat specifické potřeby žen a mužů a odstraňovat stávající nerovnosti, zohledňovat specifické potřeby žen a mužů při tvorbě opatření v oblasti veřejné dopravy či zajistit rovnost žen a mužů v rámci přístupu k veřejnému prostoru a dopravní infrastruktuře.<br><br>Návrh znění podkapitoly (za první odstavec):<br><br>(…) alespoň ne v některých směrech, například z Prahy směrem na východ doplnit<br><br><u>V současnosti patří mezi hlavní trendy principů udržitelného rozvoje podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné veřejné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, dětí,</u> | *Plánování dopravní obslužnosti je dále úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.*<br><br>*Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích). Inovace, včetně chytrých zastávek a ITS v dopravě, taktéž významně přispívají ke zvýšení komfortu a zkvalitnění služeb pro cestující.“* |

| | | |
|---|---|---|
| | žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem, tzv. genderovým plánováním, lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.<br><br>Je třeba si uvědomit, že opatření přijatá primárně pro osoby se zdravotním postižením, zaměřená zejména na bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost, pomáhají zjednodušit a zlepšit komfort cestování nejen osobám se zdravotním postižením, ale i široké veřejnosti, proto by se na ně při objednávce nemělo zapomínat, a tato opatření by měla být dále rozvíjena.<br><br>Plánování dopravní obslužnosti je dále úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference MHD a VHD a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů VHD, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na specifické potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť linkových spojů a MHD, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.<br><br>Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích). Inovace, včetně chytrých zastávek a ITS v dopravě, taktéž významně přispívají ke zvýšení komfortu a zkvalitnění služeb pro cestující.<br><br>následuje podkapitola o rovných příležitostech OOSPO „Přeprava osob se zvláštními potřebami“ | |
| | str. 30 - str. 30, zaměnit *„Současný typický cestující již není s ohledem na vývoj stupně motorizace vůbec závislý na veřejné dopravě. Existují sice specifické skupiny cestujících, které jinou volbu veřejné dopravy nemají a pro které je důležitá doprava čistě jako veřejná služba, avšak úspěch veřejné dopravy je závislý naopak na tržním hlasu cestujících, kteří volbu mezi způsobem dopravy mají. Jak už bylo popsáno výše, úspěšná veřejná doprava je taková, která dokáže přesvědčit cestujícího majícího volbu, aby ji v určitém* | **Částečně akceptováno.** V této části textu předkladatel nezastírá, že chtěl opravdu vyjádřit opačný, možná poněkud kontroverzní, ale obhajitelný názor. Předkladatel nezpochybňuje, že přepravní potřeby musí být zajištěny pro všechny, a že je na místě i zvýšená pozornost pro osoby se zvláštními potřebami. Je však třeba si uvědomit, a subjekty zajišťující veřejnou dopravu si to bohužel uvědomují málo, že teprve když cestující, který má možnost použít auto nasedne do prostředku veřejné dopravy, bude veřejná doprava |

| | | |
|---|---|---|
| | *úseku přepravního řetězce využil."* za: *„Úspěch veřejné dopravy je do jisté míry závislý na tržním hlasu cestujících, kteří mají volbu mezi způsobem dopravy. V tomto kontextu je úspěšná veřejná doprava taková, která dokáže přesvědčit cestujícího majícího volbu, aby ji v určitém úseku přepravního řetězce využil. Její úspěch, ale závisí i na tom, jak budou odstraňovány stávající bariéry ve veřejné dopravě a do jaké míry se bude schopna přizpůsobit zájmům a způsobům dopravního chování velkých sociálních skupin jako jsou senioři, pečující (zvláště rodiny s více dětmi), ženy, cestující se zdravotním znevýhodněním, aj. Pro nezanedbatelnou část české populace zůstane podstatným kritériem volby mezi různými druhy dopravy cenová dostupnost. Vzhledem ke koncepci udržitelné ekonomiky, ohleduplné k životnímu prostředí, bude nezbytné dále usilovat o to, by byla veřejná doprava, oproti dopravě individuální, cenově výhodnou."*<br><br>**Odůvodnění:** Uvedená část textu se neopírá o současná sociologická zjištění. Není zřejmé, o jakých „specifických skupinách" je řeč. Pro nezanedbatelnou část lidí, kteří mohou použít osobní automobil, zůstává důležitým kritériem nejen osobní pohodlí, ale rovněž finanční náročnost ve srovnání s veřejnou dopravou. Pokud se veřejná doprava dostatečně zkvalitní a bude finančně dostupnější ve větší míře, než je tomu nyní (alespoň vzhledem k reálným příjmům), „cena pohodlí" individuální dopravy bude pro tuto část společnosti příliš velká a – jak je možné potvrdit i ze zahraniční zkušenosti a studií – přesedlají na dopravu veřejnou. Navíc již v tuto chvíli se výrazně mění vzorce dopravního chování; pro nezanedbatelnou část populace přestává být osobní automobil statusovým symbolem a jsou ochotni využívat veřejnou dopravu v mnohem větší míře. V neposlední řadě část populace, zvl. obyvatelé velkých měst, uvažují o veřejné dopravě v kontextu ekologické krize jako o vhodnější/ohleduplnější variantě. I tuto část populace je nicméně zapotřebí dále motivovat kvalitou, finanční dostupností a frekvencí (časovou dostupností) veřejné dopravy. Obecně se v dokumentu vytrácí důraz na cenovou dostupnost veřejné dopravy, která je ovšem pro další vývoj celé koncepce udržitelné ekonomiky v dopravním sektoru klíčová. | plnit svou dorpavně-politickou úlohu. Taková doprava musí být zejména spolehlivá, častá a rychlá. Předkladatel se nebrání na jiných částech materiálu zdůrazňovat i zvláštní přístup k těm osobám, které mají zvláštní potřeby, ale zároveň je třeba myslet na cestující, kteří mají volbu. Tuto myšlenku předkladatel nechce setřít textem, který by byl velmi vyvážený, ale v hlavním sdělení velmi špatně srozumitelný.<br><br>Navrhuje proto pouze mírnou úpravu: *„Vedle požadavků na zohlednění zvláštních skupin cestujících je třeba vzít v úvahu, že drtivá většina cestujících již není s ohledem na vývoj stupně motorizace vůbec závislá na veřejné dopravě. Existují sice zvláštní skupiny cestujících, které jinou volbu veřejné dopravy nemají a pro které je důležitá doprava čistě jako veřejná služba, avšak úspěch veřejné dopravy je závislý naopak na tržním hlasu cestujících, kteří volbu mezi způsobem dopravy mají. Jak už bylo popsáno výše, úspěšná veřejná doprava je primárně taková, která dokáže nejen odstraňovat bariéry či pomáhat zvláštním skupinám cestujících, ale také dokáže přesvědčit cestujícího majícího volbu, aby ji v určitém úseku přepravního řetězce využil."*<br><br>Stanovisko připomínkového místa:<br><br>Motivaci textu rozumíme a kontroverzi považujeme za produktivní do další diskuze. Formulace "drtivá většina" motorizované populace ovšem neodpovídá tomu, že je podle aktuálního výzkumu cca 30 % rodin a / resp. 35 % osob zcela bez automobilu. Viz výzkum CDV:<br><br>https://www.ceskovpohybu.cz/#ve Z těch, kteří automobil vlastní, je dále značný podíl těch, kteří mají jen teoretickou možnost volby, neboť je vede nutnost úspory a budou používat ten typ dopravy, který bude v daný moment nejlacinější. Tj. nejde jen o spolehlivost, frekvenci a rychlost, jakkoliv jsou to zásadní kritéria, ale i cenovou dostupnost (v relaci s AID). To je bohužel něco, co si zejména ČD a jiní veřejní dopravci neuvědomují a i díky tomu není využívána VHD tak, jak by být mohla a vzhledem ke koncepci tzv. udržitelnosti měla. (K porovnání uvádíme, že např. cena nejlacinějšího jízdného (ČD) pro 4člennou rodinu (2 dospělé, 2 děti) z Prahy do Brna stojí cca 700 Kč oproti cca 400 Kč za průměrnou cenu benzínu – přičemž i při započítání amortizace vozu a všech příslušných poplatků a pojištění se zdaleka ceně jízdného ve vlaku nepřiblíží.) Cena (dotované) MHD v českých městech je v mezinárodním srovnání laciná i poměrně kvalitní - nejen města, ale i některé státy EU jdou ovšem dále, začínají plošně zavádět - či přinejmenším zvažují zavedení - zcela bezplatné VHD v reakci na mezinárodní úmluvy o snižování emisí, resp. zvyšující se AID a nutnost snižování produkce CO2.<br><br>Stát, řečeno zjednodušeně, by zde neměl nastavovat jen normy kvality/kvantity, ale také dostupnosti, tj. účelně a efektivně balancovat nerovnosti v přístupu různých sociálních skupin a vrstev k veřejné dopravě a rovnoměrně distribuovat veřejné zdroje (z pohledu státu i vzhledem k zachování veřejné dopravy jako veřejné služby (dle výše citovaného zákona: § 4b odst. 2 písm. a) zákona č. 194/2010 Sb.,) jsou taková |

| | | |
|---|---|---|
| | | nivelizační, resp. inkluzivní opatření ekonomicky racionální; po započítání všech externalit, tj. zejména výdaje na veřejné zdravotnictví a sanaci poškození životního prostředí způsobenou AID, se investice a dotace VHD násobně vrací; stát, který chce respektovat mezinárodní úmluvy (Paříž), ke kterým se zavázal, by navíc měl VHD podporovat i z tohoto úhlu pohledu).<br><br>To, co uvádíme, není nijak v rozporu s tím, že je zapotřebí udržovat pokud možno vysoký standard VHD a přesvědčovat kvalitními službami (případně nadstandardem) lidi, kteří neřeší primárně cenu dopravy. Souhlasíme, že je zapotřebí oslovit i ty, kteří mají možnost volby, což platí zejména pro chování střední třídy. Podle sociologických výzkumů posledních let je ovšem zjevné, že právě střední třída je velmi nestabilní (viz nyní např. dopad mimořádné situace COVID-19) a vzhledem k rostoucím rizikům na pracovním (aj.) trhu se rozhoduje stále více podle finančních nákladů a naopak méně dle „statusové“ logiky a životního standardu, potažmo pohodlí (odkazy na zdroje můžeme podle zájmu doplnit). Zaměření se pouze (či primárně) na tuto sociální třídu jako klientelu VHD tedy není ani z čistě ekonomického pohledu veřejných dopravců taktické a perspektivní. (Případových studií řidičských preferencí je prozatím málo, problému se dotýká např. diplomová práce o VHD ve Frýdku Místku, která mj. konstatuje ekonomickou pragmatičnost řidičů osobních aut ve výběru dopravního prostředku, z toho vyplývá, že cenovou dostupnost je při „lákání“ řidičů z aut zapotřebí řešit v prvé řadě, byť to samozřejmě nemůže zůstat bez dalších opatření; viz výše: https://is.cuni.cz/webapps/zzp/download/120326442)<br><br><u>Stanovisko předkladatele:</u><br><br>Uvedený průzkum, z něhož vyplývá, že údajně 30 % domácností nevlastní automobil, dává překvapivé výsledky, jejichž reprezentativnost však, řečeno velmi otevřeně, odpovídá vzorku, na kterém byl průzkum realizován. Nechceme tvrdit, že to tak není, nicméně přesto: posuďme, že cílový výběrový soubor tohoto průzkumu mělo představovat 10 000 domácností (což sám o sobě není přehnaně reprezentativní vzorek), ale například v průvodní zprávě se uvádí, že *„v roce 2017 byl projektový rok ukončen nedosažením stanoveného počtu 5 000 domácností. S vynaložením maximálního úsilí byly získány údaje od 1 392 domácností (…), tj. 28 % původního plánu.“* Pro perspektivu uvádíme, že podle SDLB je v Česku<br>4 270 717 domácností, průzkum byl tedy v roce 2017 proveden v 0,03 % domácností. Výsledky jsou poněkud překvapivé, ale s ohledem na výběrovost průzkumu mohou být od reality vzdálené, teoreticky oběma směry.<br><br>V této souvislosti je ale vhodné připomenout, že v ČR bylo v roce 2018 registrováno podle ročenky dopravy 5 747 913 automobilů, což představuje vysoký stupeň automobilizace, tj. na jeden osobní automobil registrovaný v Česku připadá 1,83 obyvatele ČR. Samozřejmě chápeme právě ošidnost průměrného čísla, ale i tak je osobní automobil dosti běžnou věcí. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Představa, že stupeň automobilizace se sníží, je dosti iluzorní – snad by mohla zafungovat sdílená doprava, ale rozhodně ne hromadná doprava sama o sobě, i když si dnes vede docela dobře.<br><br>Předkladatel není zcela ztotožněn s tvrzením, že cenová konkurenceschopnost je něco, *„co si zejména ČD a jiní veřejní dopravci neuvědomují a i díky tomu není využívána VHD tak, jak by být mohla a vzhledem ke koncepci tzv. udržitelnosti měla“*. Naopak, dnes dosahuje průměrný výnos na osobový kilometr jen asi 0,7-0,8 Kč, což je velmi málo i ve srovnání s okolními státy. Do některých destinací se prodávají jízdenky ještě levněji. Stát nabízí velkorysé státní slevy (75 % pro široké skupiny cestujících - žáky, studenty, seniory atd.). Dopravní služby jezdí na řadě relací ve špičkových časech přeplněné, i když se kmenové soupravy posilují téměř stejně velkými posilami. Předkladatel rozhodně nevidí problém veřejné dopravy v její cenové náročnosti, což potvrzují mimo jiné i narůstající přepravní výkony.<br><br>Lze souhlasit, že oba směry vývoje veřejné dopravy jsou důležité, otevřeně řečeno, jsou však do jisté míry kontradiktorní, protože veřejné rozpočty nejsou neomezené, a tedy buďto můžeme dát více důraz na cenu, nebo více na kvalitu. Předkladatel je přesvědčen, že od té kvality bychom neměli ustoupit, při plném vědomí významu sociální inkluze. Chtěli bychom však zdůraznit, že to absolutně necílí na ty, kteří „cenu neřeší“. Takoví klienti „neexistují“, resp. je jich tak zanedbatelně, že nemají žádný podstatný tržní hlas.<br><br>V této souvislosti je vhodné posoudit i výsledky studie Evropské komise, DG MOVE *„Study on the prices and quality of rail passenger services“* kde jsou přehledy cen jízdného v jednotlivých státech EU a ČR si v tomto srovnání vede velmi dobře, neboť při nízké ceně jízdného dosahuje (s nemalými veřejnými kompenzacemi, které ale platí i jiné státy) vysokých výsledků. ČR si absolutně nestojí špatně.<br>V regionální dopravě jízdné přímo nastavují převážně příslušné místní orgány (v rámci integrace) a v dálkové dopravě existuje konkurenční tlak (včetně varianty IAD) a koneckonců určitou regulaci od prosince 2020 nastaví i Systém jednotného tarifu, platný téměř všude; nad jeho úrovně nebude účelné jít.<br><br>https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/rail/studies/doc/2016-04-price-quality-rail-pax-services-final-report.pdf<br><br>Proto se předkladatel domnívá, že hodnocení je již po částečné akceptaci a úpravě textu vyvážené a nenavrhuje další textové úpravy.<br><br>Stanovisko 010<br><br>**Částečně akceptováno**<br><br>Domníváme se přitom, že s předkladatelem nejsme v zásadním rozporu. Výzkum Česko v pohybu zjistil, že na každou českou domácnost připadá 0,97 automobilu, z |

| | | |
|---|---|---|
| | | tohoto pohledu má opravdu každá domácnost svůj automobil. To se ale nedá interpretovat tak, že každá reálná domácnost má nějaký automobil. Některé mají více, některé (zmiňovaných 30 %) žádný. ČVP samozřejmě nelze srovnávat se SLDB, to ale není výběrové šetření, nýbrž cenzus. Výzkum ČVP odvozuje velikost vzorku od předem stanovené přípustné chyby měření, stanovené pro vybrané indikátory. Díky pravděpodobnostnímu výběru vzorku jsme schopni tuto chybu vypočíst a dále s ní pracovat. Je samozřejmě pravda, že čím větší je vzorek, tím lépe. Ještě zásadnější je však schopnost vzorku reprezentovat populaci (její zjevné a neznáme parametry), tzn. zajistit, že zjištění na vzorku lze zobecnit i na celou populaci. Konstrukce vzorku ČVP vychází z nejlepší zahraniční praxe (Rakousko, Německo), pravděpodobnostní (náhodný) výběr, využitý v ČVP, je nejlepším způsobem, jak reprezentativitu zajistit. Čím větší (pravděpodobnostní) vzorek, tím nižší je výběrová chyba. Nereprezentativní vzorek může být velký, jak chce, výběrová chyba se z něj zjistit nedá v žádném případě. Základní info o samplingu např. zde https://en.wikipedia.org/wiki/Survey_sampling<br><br>**Navrhujeme toto znění:**<br>„Je třeba vzít v úvahu, že podle aktuálních výzkumů 70% domácností v ČR není s ohledem na vývoj stupně motorizace primárně závislá na veřejné dopravě. Existují ovšem velké skupiny cestujících, pro které je důležitá doprava jako veřejná služba, protože vzhledem ke své sociální a ekonomické situaci jinou volbu dopravy nemají. Úspěch veřejné dopravy je tedy závislý nejen na tržním hlasu cestujících, kteří mohou mezi jednotlivými způsoby/mody dopravy volit, ale také na tom, jak budou odstraňovány stávající bariéry ve veřejné dopravě a do jaké míry se bude schopna přizpůsobit zájmům a způsobům dopravního chování všech skupin cestujících. Vzhledem ke koncepci udržitelné ekonomiky, ohleduplné k životnímu prostředí, bude nezbytné dále usilovat o to, aby byla veřejná doprava natolik atraktivní, aby zajišťovala jak všestrannou dostupnost hromadné dopravy jako veřejné služby, tak aby svou kvalitou dokázala přesvědčit, že je vhodnou alternativou vůči osobní automobilové dopravě.“ |
| | str. 30 zaměnit: „je nezbytná funkční, bezpečná, spolehlivá a kvalitní doprava osob a věcí v udržitelné podobě.“<br><br>za: „<u>hodnot je nezbytná funkční, cenově dostupná, bezpečná, spolehlivá a kvalitní doprava osob a věcí v udržitelné podobě.</u> | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |

| | | |
|---|---|---|
| | str. 30, zaměnit překlep „bezmotorová sdílná doprava.“ za „bezmotorová sdílená doprava.“ | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 30, zaměnit „Soutěžení s individuálními způsoby přemístění je také zcela v rozporu s tím, co běžný občan od veřejné dopravy očekává. Spíše lze v budoucnosti očekávat, že část individuální dopravy se též v jistém smyslu může stát veřejnou.“ za „V budoucnosti lze očekávat, že část individuální dopravy se též v jistém smyslu může stát veřejnou.“<br><br>**Odůvodnění:** Domníváme se, že „očekávání běžného občana“ je příliš intuitivní kategorií, která zde není opřena o výzkum, osobní zkušenost/názor pisatelů ohledně očekávání občanů bude v takovém případě působit ledabyle a arbitrárně. Následující pasáž ohledně propojení různých modů dopravy je zpracována kvalitně a adekvátně, ale není třeba je uvozovat domnělým zobecněním očekávání. Domníváme se, a existují pro to opět příklady z ČR i zahraniční, že očekávání od veřejné dopravy jsou především velmi různé dle sociálního statusu, kulturního habitu, zvyklostí aj. skupin, o nichž je řeč. | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 31 zaměnit „e) bude postupně přístupná pro všechny cestující“ za „e) bude přístupnější pro všechny cestující, mimo jiné i pro seniory, pečující osoby, rodiny či osoby s nízkým příjmem nebo osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, ženy, děti aj.<br><br>**Odůvodnění:** Vyplývá z výše navržených úprav; cestující, kteří mají dnes (reálně, vzhledem ke svým ekonomickým možnostem) na výběr mezi různými volbami dopravy nelze upřednostnit a chápat jako hlavní uživatele veřejné dopravy. Sociální realita v ČR a vyplývající možnosti dopravního chování různých skupin společnosti k této tezi nezavdávají příčiny. Text se v žádné své části, v tomto kontextu, neopírá o odborné studie či adekvátní příklady ze zahraničí. Přestože je text v mnohém inovativní, v daných souvislostech nevychází ze sociologických dat, zvl. existence nezanedbatelné části populace, která zcela zřejmě preferuje individuální dopravu jen kvůli nedostupnosti dopravy veřejné (finanční náročnost pro nízkopříjmové rodiny, zvl. s více dětmi, špatná návaznost spojů, nekvalitní či zvláštním potřebám nepřizpůsobený vozový park, malá nebo neadekvátně strukturovaná časová frekvence spojů – případně různé kombinace daných kritérií). | **Částečně akceptováno.** Domníváme se, že zejména osoby s nízkým příjmem do uvedeného výčtu nepatří. Předkladateli není známa analýza, ze které by vyplývalo, že veřejná doprava je drahá a tedy pro nízkopříjmové skupiny nedostupná. Naopak, některé analýzy poukazuje na extrémně nízké ceny veřejné dopravy v České republice ve srovnání s okolními státy.<br><br>*„e) bude přístupnější pro všechny cestující, mimo jiné i pro seniory, děti, pečující osoby, nebo osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace,“*<br><br>Stanovisko připomínkového místa:<br><br>Ve výčtu pod písmenem e) je vhodné uvést rovněž ženy, protože např. těhotné ženy potřebují speciální přístup.<br><br>*„e) bude přístupnější pro všechny cestující, mimo jiné i pro seniory, děti, ženy, pečující osoby, nebo osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace aj.“*<br><br>Vzhledem k (úzce souvisejícímu) komentáři na předchozí stránce ještě jednou navrhujeme zvážit doplnění i **osob / rodin s nízkými příjmy**. Nejde zde o mezinárodní srovnání ceny MHD, ale o ambici státu posílit VHD jako, mimo jiné, opatření k redukci produkce CO2; v tomto směru jsme na tom naopak v mezinárodním srovnáním velmi špatně a je to jeden z dosažitelných nástrojů, jak naplňovat závazky plynoucí z mezinárodních úmluv o redukci skleníkových plynů. Pokud se bude nadále rodinám finančně vyplácet používat AID ve srovnání s VHD (zvláště v meziměstských / mezinárodních spojích), není velká šance VHD posílit.<br><br>Stanovisko předkladatele:<br><br>**Částečně akceptováno**, text písm. e) bude doplněn o *„těhotné ženy“*. Pokud se týče rodin s nízkými příjmy, |

| | | |
|---|---|---|
| | | ve v světle důvodů uvedených výše jejich doplnění neakceptujeme.<br><br>Stanovisko 010<br><br>Akceptováno |
| | str. 31 – doplnit odstavec za text (…) Navíc již dnes je možné se ve velkých městech České republiky se s platformami na sdílení osobních automobilů setkat. Řada cestujících dnes již veřejnou dopravu využívá také díky svému pozitivnímu přístupu k udržitelnému rozvoji – z hlediska environmentálního i sociálního a dopadu na zdraví obyvatel (eliminace emisí, hluku atd.). Důležité je nadále pokračovat a rozvíjet výchovu a osvětu ke zlepšení vnímání veřejné dopravy a k udržitelné mobilitě a bezpečnosti ze strany veřejnosti (např. formou informačních a osvětových kampaní).<br><br>**Odůvodnění:** Z prognóz vývoje společnosti, z vyšší míry využívání moderních technologií, autonomních systémů, ale i v souvislosti s novými výzvami v sociální oblasti, jako je udržitelný rozvoj, jednoznačně vyplývá, že vzdělávání se v průběhu celého života stává nevyhnutelným požadavkem na jednotlivce v rámci společnosti. Ve srovnání s řadou evropských zemí (zejména alpské, severské či přímořské hospodářsky rozvinuté státy) má ČR v oblasti vzdělání a osvěty značný potenciál ke zlepšení. Na tento problém upozorňuje i Dopravní politika pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050. V Koncepci veřejné dopravy by měla být rozhodně zmíněna také osvěta a výchova široké i odborné veřejnosti, která je klíčová ke zlepšení vnímání veřejné dopravy, udržitelné mobility a bezpečnosti.<br><br>doplňující připomínka<br><br>str. 31, vynechat „f) bude atraktivní ~~především~~ také pro ty cestující“ | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 35 - doplnit nadpis obrázku | **Akceptováno,** text bude upraven v souladu s připomínkou. |
| | str. 37 - opatření č. 8 - zaměnit Revize standardů dopravní obslužnosti pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace za „Zlepšování přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru dle specifických potřeb různých skupin obyvatel včetně seniorů, pečujících osob, rodin či osob s nízkým příjmem nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, žen, a dětí.“<br><br>**Odůvodnění**<br><br>Viz komentář str. 3 | **Neakceptováno,** předkladatel je přesvědčen, že opatření č. 8, jak je navrženo, je srozumitelné a konkrétně uchopitelné. Naproti tomu „zlepšování přístupnosti“ je velmi obecné a dotýká se ne zcela ohraničeným způsobem řady oblastí. I když předkladatel se samotným zlepšováním přístupnosti souhlasí, je top otázka infrastrukturních koncepcí (statorové strategie) a také koncepce veřejné dopravy primárně právě z hlediska požadovaných standardů dopravní obslužnosti. |
| | zásadní připomínka<br><br>Předkládací zpráva - požadujeme změnit znění písmene a)<br><br>hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb | **Neakceptováno**, viz odůvodnění připomínky na str. 3. |

| | | |
|---|---|---|
| | obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci na<br><br>a) hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím ke specifickým potřebám různých skupin obyvatel jako jsou senioři, pečující osoby, rodiny či osoby s nízkým příjmem nebo osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, ženy, děti a to zejména v oblastech dopravní obslužnosti, infrastruktury a v územně-dopravním plánování<br><br>Požadujeme změnit znění v Předkládací zprávě:<br><br>Materiál nemá dopad na rovnost mužů a žen na „Předkládaný materiál má pozitivní dopad na rovnost mužů a žen, neboť vytváří rovné podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné dopravy cestujícím různých specifických skupin. Materiál obsahuje opatření, která mají potenciál zlepšit současný stav v ekonomické, sociální a environmentální oblasti.“<br><br>**Odůvodnění:** Dle Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR se koncepce týká přepravy fyzických osob a vzhledem k tomu, že muži a ženy (různého věku) vykazují jiné vzorce mobility a mají různé potřeby a preference ve využívání různých druhů dopravy, je třeba specifičnost skupin využívajících veřejnou dopravu zohlednit a posoudit, nakolik koncepce přispívá k naplňování horizontálních principů rovných příležitostí, nediskriminace a udržitelného rozvoje.<br><br>Prioritami žen v rámci veřejné dopravy jsou bezpečnost, která zahrnuje dostupnost služeb, spolehlivé jízdní řády, pravidelné a bezpečné spoje, návaznost spojů (i mezi regiony) a bezpečné zastávky a nádraží. Další důležitou podmínkou je bezbariérovost staveb a dopravních prostředků pro osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let, těhotné ženy, osoby pokročilého věku a osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením. | **Akceptováno,** text bude upraven podle připomínky. |

**Předkládací zpráva**

Předkládaný materiál má pozitivní dopad na rovnost mužů a žen, neboť vytváří rovné podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné dopravy cestujícím různých specifických skupin. Materiál obsahuje opatření, která mají potenciál zlepšit současný stav v ekonomické, sociální a environmentální oblasti a nemá přímé rozpočtové dopady.

Znění textu kapitoly o rovných příležitostech

**2.5. Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě**

2.5.1 Rovné příležitosti různých skupin obyvatel

V současnosti patří mezi hlavní trendy principů udržitelného rozvoje podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné veřejné dopravy, která zohledňuje zvláštní potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) v

dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze i v oblastech, které nemusí na první pohled evokovat diskriminaci, odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky. Je třeba si uvědomit, že opatření přijatá primárně pro osoby se zdravotním postižením, zaměřená zejména na bezpečnost, bezbariérovost a kvalitní dopravní obslužnost, mohou pomoci zjednodušit a zlepšit komfort cestování nejen osobám se zdravotním postižením, ale i široké veřejnosti, proto by se na ně při objednávce nemělo zapomínat, a tato opatření by měla být dále rozvíjena. Plánování dopravní obslužnosti je dále úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod. Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního a šetrného osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích). Inovace, včetně chytrých zastávek a ITS v dopravě, taktéž významně přispívají ke zvýšení komfortu a zkvalitnění služeb pro cestující.

### 2.5.2 Přeprava osob se zvláštními potřebami

V minulosti byla veřejná doprava primárně koncipována pro většinovou společnost. Osoby se zvláštními či nestandardními potřebami měly při přepravě obtíže. Vysokopodlažní vlaky na některých stanicích bez modernizovaných nástupišť komplikovaly nástup a výstup i zdravému cestujícímu, a byly velmi obtížně překonatelnou překážkou pro osoby s jakýmkoliv pohybovým omezením, například kvůli věku, chronické nemoci, snížené schopnosti pohybu, orientace nebo komunikace, obtíže měly i ženy v těhotenství a samozřejmě rodiče s malými dětmi. O trochu lepší situace byla při přepravě autobusy, které ale ani tehdy netvořily páteř veřejné dopravy na delší vzdálenosti, alespoň ne v některých směrech, například z Prahy směrem na východ.

Přístupnost dopravy všem skupinám obyvatel je dnes jedním ze základních požadavků pro vytvoření rovných příležitostí pro svobodný pohyb OOSPO v rámci celospolečenského života. Ministerstvo dopravy se proto účastní jednání Vládního výboru pro zdravotně postižené občany, Odborné skupiny pro přístupnost veřejné správy a veřejných služeb, konají se pravidelné schůzky se zástupci Národní rady osob se zdravotním postižením České republiky (dále jen „**NRZP**“). Koordinovaná spolupráce Správy železnic, všech dopravců a NRZP byla zahájena dne 5. dubna 2019, kdy se na základě požadavku ministra dopravy uskutečnilo první jednání Platformy pro bezbariérovost. Ministerstvo dopravy se aktivně podílelo na veletrhu, nazvaném REHAPROTEX, který se uskutečnil na brněnském výstavišti dne 29. října 2019. Zajištění dopravní obslužnosti je veřejnou službou, proto by takové služby měly být přístupné všem skupinám obyvatelstva, včetně OOSPO.

Právní předpisy dnes stanoví minimální standardy pro veřejné služby v přepravě cestujících, pokud se týče přepravy OOSPO [46]. Unijní právo v předpisech, upravujících práva a povinnosti

[46] Příloha k Zákonu o veřejných službách, viz kapitola 1 tohoto materiálu.

cestujících[47], stanoví přesnější pravidla pro cestování těchto osob. Ministerstvo dopravy jako objednatel také postupně zpřísňuje požadavky kladené ve smlouvách o veřejných službách na zajištění přístupné dopravy pro OOSPO. Dopravci, kteří provozují služby na základě nově uzavřených smluv o veřejných službách, mají umožnit přepravu cestujících na vozíku a zajistit i další podmínky pro přepravu zdravotně postižených. Jednotlivé podmínky zahrnuté do smluv byly konzultovány s NRZP. Otázkou přístupnosti se zabývají i další projekty. Přístupnost služeb inteligentních dopravních systémů osobám se sníženou schopností pohybu nebo orientace řeší „Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)“ schválený usnesením vlády ze dne 15. dubna 2015 č. 268. V roce 2019 byl v rámci programu Beta2 realizován projekt s názvem *„Využití mapových podkladů ZABAGED pro návrh přesných navigačních aplikací pro cestující se zrakovým postižením nebo jiným omezením ve veřejné dopravě“.*

Přestože se mnohé změnilo, stále můžeme nalézt příklady, kdy přepravě osob se zvláštními potřebami není věnována odpovídající pozornost.

- Prvním příkladem je, že požadované standardy vozidel nejsou reálně plněny, respektive jsou plněny negativním způsobem, protože jsou vozidla tak stará, že se na ně uplatní výjimka pro vozidla uvedená do provozu před účinností Zákona o veřejných službách, případně návazných prováděcích předpisů. Standardy se ne vždy vztahují na vozidla uvedená do provozu před rokem 2010, kdy tyto standardy byly vydány, tato vozidla vždy ani není možné vybavit odpovídajícím zařízením pro přepravu cestujících se zvláštními potřebami, jako jsou osoby se sníženou schopností pohybu, nebo osoby nevidomé, popřípadě slabozraké. Tato doba postupně končí v případě veřejné linkové dopravy, při účetní odpisové době železničních vozidel v době trvání 30 let může ještě pokračovat v oblasti železniční dopravy; lze však očekávat, že postupně se vozidlový park obmění s náběhem dlouhodobých smluv spojených s liberalizací veřejné dopravy, tedy v letech 2023-2033. Uvedený problém je tedy dočasný a postupný vývoj vede k jeho řešení.
- Druhým příkladem je, že požadované standardy neodpovídají současným potřebám. V této oblasti je však třeba uvést i to, že v některých případech může být vhodnější nastavit pravidla podle místních podmínek a nikoliv plošně pro celé území státu bez zřetele na způsob obsluhy území. Do budoucna však bude přesto nutné vést diskusi o přehodnocení některých standardů. Například, současná povinnost přepravit v autobuse objednávané linkové dopravy dětský kočárek s dítětem by se mohla jevit jako poněkud překonanou v případě objednávky meziregionální veřejné linkové dopravy, jak bylo uvedeno v kapitole 2.1. Stejně tak i povinné kvóty počtu vozidel umožňujících přepravu osob s omezenou schopností pohybu by měl být v dalším období podrobeny diskusi. Je důležité, aby byla zajištěna přístupnost informací, především provozních mimořádností také s ohledem na osoby se zdravotním/sluchovým postižením, je-li to možné, rovněž písemným sdělením na informačních tabulích.
- Třetím příkladem je rozhraní jednotlivých odpovědných osob za zajištění přepravy OOSPO a osob potřebujících pomoc. V oblasti železniční dopravy byla vedena rozsáhlá diskuse, jejímž výsledkem je, že dopravce je odpovědný za přepravu cestujícího od okamžiku zahájení nástupu cestujícího do vozidla ve výchozí železniční stanici do okamžiku výstupu z vozidla na nástupištní hraně cílové stanice. Pro pohyb cestujícího po železniční stanici stanoví ustanovení unijního práva[48], že *„poskytuje provozovatel stanice při odjezdu zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace z obsazené železniční stanice, při průjezdu touto stanicí nebo po příjezdu do ní bezplatnou pomoc takovým způsobem, aby daná osoba byla schopna nastoupit do odjíždějícího dopravního spoje, přestoupit na přípoj nebo vystoupit z přijíždějícího dopravního spoje, na který si zakoupila přepravní doklad (…) provozovatelé stanic*

[47] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004; nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

[48] Článek 22 nařízení č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

*v neobsazených stanicích (vynaloží) náležité úsilí, aby zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly přístup k cestování vlakem".* Protože je provozovatelem většiny stanic v České republice Správa železnic, směřuje tato povinnost zpravidla (s výjimkou několika málo stanic) za tímto subjektem. Odpovědnost není sejmuta prostým označením stanice za neobsazenou. Je však velmi důležité, aby docházelo k intenzivní komunikaci s jednotlivými dopravci. V případě přestupních cest je možné využít pomoci státního podniku CENDIS, který zřídil výše uvedenou *službu OneTicket Assistance*. V důsledku těchto skutečností a na základě zkušeností z prvních dvou měsíců poskytování služby OneTicket Assistance lze navrhnout následující postupy, které by mohly vést k nápravě výše popisovaných obtíží:

- zkvalitnění vztahů mezi Správou železnic a dopravci, kteří mají ve stanici stabilní provozní místo (např. pokladna, informační kancelář, dispečerské pracoviště) a jsou schopni pomoc poskytovat například na základě smluvního vztahu se Správou železnic jako provozovatelem stanice,
- vhodnější vymezení obsazených stanic na síti české železnice, přičemž i v neobsazených stanicích má provozovatel stanice vůči cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace (byť mírněji vymezené) právní povinnosti a
- vymezení procesu pro ad hoc zajištění asistence v případě, je stanice neobsazená a neexistuje ani smluvní vazba na přítomné zastoupení dopravce.

Stejně tak i v autobusových terminálech jsou unijním právem stanovena pravidla týkající se rozhraní odpovědnosti za přepravu OOSPO nebo osob potřebujících poskytnutí pomoci.

— Za čtvrté, je důležité, aby se zvyšoval počet stanic a zastávek, které jsou přístupné všem skupinám obyvatelstva, a to optimálně bez poskytnutí pomoci. S tím souvisí i pokračování odklonu od zdvihacích plošin k výtahům na nástupiště – což už dnes je v rámci nových staveb s odpovídající frekvencí cestujících plněno. S tímto bodem však souvisí i poskytování srozumitelné a přístupné informace, které tarifní body české sítě veřejné dopravy jsou přístupné a za jakých podmínek. To je u zastávek veřejné linkové dopravy úkol do budoucího období, souvisejících s atributy zastávek popsaných výše v textu tohoto materiálu.

— Za páté, přístupnost vozidel je poněkud široký pojem, který je třeba vnímat v jeho plném významu. Existují vozidla regionální, která mohou být snadno nízkopodlažní; dají se nasadit i na zastávkovém rychlíku druhého přepravního segmentu. Naopak dálkové vlaky a případně dálkové autobusy bývají vysokopodlažní a přepravu osob s omezením pohybu v nich je třeba řešit plošinou. Často se OOSPO vnímají jako osoby na vozíku, ale předmětem zájmu by měly být i osoby slabozraké/nevidomé a osoby neslyšící.

**Cílem koncepce v této oblasti je přispět k zajištění přístupné veřejné dopravy pro všechny skupiny cestujících tím, že jednotlivé subsystémy postupně umožní přepravu OOSPO a přispějí k zajištění rovných příležitostí pro všechny. Všechny uvedené body kladou nové povinnosti na objednatele veřejné dopravy, dopravce, provozovatele stanic, provozovatele autobusových terminálů a další odpovědné osoby, pouze jejich společným úsilím lze zajistit řetězec služeb vedoucí ke zlepšení přepravy OOSPO na síti české veřejné dopravy.**

## STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍC SYSTÉMŮ 2021 – 2027 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050

Zástupci agendy rovných příležitostí nejprve v roce 2019 zhodnotili s CDV strategický dokument „Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) a následně v roce 2020 uplatnili ve spolupráci se členem Pracovní skupiny pro rovné příležitosti žen a mužů v rezortu Ministerstva dopravy Ing. Martinem Pichlem, Ph.D., ve dvoukolovém vnitřním připomínkovém řízení řadu připomínek – viz vypořádání VPŘ níže.

**Tabulka hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů**

| **Název a jednací číslo materiálu** | |
|---|---|
| ***Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)*** | |
| **Stručný popis materiálu** | |
| Dokument "Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)" je *"strategickým dokumentem resortu dopravy pro oblast využití nejmodernějších detekčních, diagnostických, informačních, řídících a bezpečnostních technologií na bázi inteligentních dopravních systémů, globálních navigačních a družicových systémů a systémů pozorování Země" (str. 3).*<br><br>Tento dokument byl vytvořen v návaznosti na dokument "Dopravní politika ČR pro období let 2014-2020", který se mimo jiné zabývá tématy využití nejmodernějších dostupných informačních a komunikačních technologií (ICT), inteligentních dopravních systémů (ITS) a globálních navigačních družicových systémů (GNSS).<br><br>Dokument se skládá z dvanácti kapitol, v nichž je popsána situace týkající se inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR, jejich přínosů a možností jejich rozvoje a financování. Mezi zásadní kapitoly patří:<br><br>3. část "Východiska", která popisuje stav rozvoje ITS v ČR v rámci jednotlivých typů dopravy.<br>4. část "Návaznost AP ITS na související strategické a právní dokumenty", jež popisuje návazné, související a implementované legislativní nebo koncepční dokumenty národní i evropské úrovně.<br>7. část "SWOT analýza", která identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby v oblasti ITS v ČR.<br>8. část "Globální cíl, strategické a specifické cíle AP ITS" popisující vizi ideálního výsledného stavu ITS a jednotlivé cíle (globální i strategické a specifické).<br>10. část "Financování ITS", která popisuje finanční náročnost rozvoje ITS, veřejné finanční prostředky pro financování rozvoje ITS a veřejné prostředky pro podporu výzkumu a vývoje v oblasti ITS.<br><br>Dokument je podrobně rozpracován a pokrývá problematiku ITS v celé jejich šíři a komplexnosti. Poskytuje tak dostatečnou základnu pro rozvoj této oblasti. | |
| **1. Týká se materiál postavení fyzických osob?** | |
| □ **ANO** | □ **NE** |
| | Hodnocení |
| Materiál se týká postavení fyzických osob a má dopad na rovnost žen a mužů | |
| **Popis a odůvodnění dopadu na fyzické osoby**<br>Tento dokument je zaměřený na rozvoj inteligentních dopravních systémů v ČR. Tyto systémy jsou využívány v dopravních prostředcích a provozu, jejichž uživateli jsou fyzické osoby. Jejich zavádění má proto přímý dopad na ženy/ muže, event. další specifické skupiny obyvatel (děti, senioři, osoby zdravotně znevýhodněné). Je proto opodstatněné posuzovat dopad tohoto strategického dokumentu na fyzické osoby. | |
| **2. Je postavení žen a mužů v oblasti, které se materiál dotýká, rovné?** | |
| □ **ANO** → 3a | □ **NE** → 3b |

**Analýza a popis výchozího stavu**

*Shrnutí výchozího stavu, kterého se předkládaný materiál týká s ohledem na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Systémy ITS jsou integrální součástí dopravního a přepravního procesu, jsou zapojeny do vlastního řízení dopravního provozu a kromě toho umožňují analyzovat minulý stav a předvídat budoucí vývoj dopravního provozu. ITS slouží k zvýšení bezpečnosti, efektivnosti, spolehlivosti a efektivitě nákladů v rámci existujících dopravních systémů. Tyto inteligentní dopravní systémy (někdy také nazývané dopravně-telematické systémy) jsou kombinací inteligentního vozidla, inteligentní infrastruktury a služeb. ITS jsou využívány ve všech druzích dopravy (letecké, vnitrozemské, námořní, železniční, silniční a veřejné dopravě), přičemž každý druh dopravy využívá na základě vlastních potřeb a požadavků různé komponenty pro realizaci ITS. V praxi tyto systémy např. sledují meteorologické podmínky v místě provozu a následně informují účastníky o blížícím se nebezpečí; informují uživatele o hustotě dopravy, dopravních kongescích nebo nehodách apod. V rámci veřejné dopravy systémy ITS sledují např. skutečnou polohu vozidla, a tak informují cestující o příjezdech spojů; operátorům umožňují efektivně koordinovat dopravní prostředky apod.

Doprava není genderově neutrální, ženy a muži využívají v různé míře různé druhy dopravy a také jejich dopravní vzorce se liší (př. Acker a Ng, 2018; Rosenbloom, 2004; Miralles-Guasch et al. 2015). Ženy častěji jezdí na kratší vzdálenosti, využívají ve vyšší míře veřejnou dopravu, přepravují více zavazadel a při svých cestách ve větší míře doprovázejí jiné rodinné příslušníky. Lze předpokládat, že mezi muži a ženami jsou rozdíly i v tom, jak využívají nové technologie a jak na ně reagují, což souvisí s jejich specifickými potřebami. Mezi hlavní potřeby žen v dopravě patří bezpečnost, bezbariérovost, spolehlivost, dostupnost, komfortnost a provázanost dopravních systémů. Plánování moderní dopravy a souvisejících ITS by mělo zohledňovat specifické potřeby žen a jejich specifické dopravní chování. Zároveň je nutné poukázat na prospěšnost systémů ITS, jelikož mohou pomoci tyto potřeby uspokojit.

Genderová analýzu potřeb žen a mužů v souvislosti s veřejnou dopravou (Farzad, Postorino, Dupont-Kieffer, Gegov, & Arabikhan, 2016) v italském regionu Calabria ukázala, že ženy mají oproti mužům vyšší nároky na veřejnou dopravu, zejména co se týče její bezpečnosti, spolehlivosti, vybavenosti, pohodlí, dostupnosti nebo vybavenosti ITS. V rámci možností ITS uvádějí např. vizuální panely v dopravních prostředcích informujících o zastávkách, změnách a příjezdech; informační panely na zastávkách/stanicích o dopravních spojeních během dalších hodin; získání informací pro plánování jízdy pomocí mobilu/webových stránek; elektronické jízdenky použitelné v různých dopravních prostředcích; informace od různých dopravců na jednom panelu apod. Jako příklad dobré praxe lze uvést aplikaci genderového přístupu v čínských městech Wuhan a Urumqi (Yang, 2017), kde vycházejí z předpokladu, že veřejnou dopravu využívají ve větší míře ženy než muži, proto ITS s ní související by měly odpovídat jejich potřebám. Jedná se např. o zavedení kamerového systému pro vyšší bezpečnost, e-policii, informační systém pro veřejnou dopravu, parkovací asistenci apod. Věnují např. pozornost využívání elektronických karet pro platbu jízdného s cílem zvýšení komfortu při jejich využívání – poukazují na to, že ženy s sebou oproti mužům častěji nosí jedno či více zavazadel a lokalizace karty v kabelce zpomaluje proces nastupování vedoucí k vytvoření fronty. Navrhují tedy zavedení elektronických bezkontaktních čipových karet pro platbu jízdného, které je možné využít i bez jejich přímého kontaktu s čtečkou (tzv. IC e-card).

Mezi muži a ženami existují i rozdíly v tom, jak reagují na nové technologie v dopravě a jak jsou ochotni je využívat. Pro příklad můžeme uvést oblast autonomní mobility a její rozdílné vnímání skupinou žen a mužů - např. studie Schoettle a Sivaka (2014), která zkoumala postoje lidí k autonomním vozidlům v USA, Velké Británii a Austrálii, potvrdila, že ženy projevovaly v porovnání s muži vyšší míru obav z autonomních vozidel a také byly opatrnější ve svých očekávání ohledně výhod plynoucích z jejich používání; dále pak Payre, Cestac & Delhomme (2014) zkoumali ochotu používat autonomní vozidla a potvrdili, že muži ve srovnání se ženami budou chtít častěji používat autonomní vozidla. Lze shrnout, že ženy a muži se liší v ochotě používat autonomní vozidla (Hohenberger, Spörrle & Welpe, 2016), přičemž rozdíly mezi muži a ženami v reakci na nové technologie se snižuje s jejich vzrůstající informovaností. Je patrné, že je žádoucí zjišťovat postoje a reakce žen, mužů a dalších skupin osob (např. seniorů, zdravotně znevýhodněných osob) na moderní technologie včetně ITS, přizpůsobovat je jejich potřebám a také věnovat dostatečnou pozornost informovanosti a osvětě v této oblasti.

Ženy v menší míře, než by byla žádoucí, participují na výzkumu, vzdělávání a zaměstnáních souvisejících s ITS. Proto jsou nutná opatření na zvyšování podílu žen v této sféře, která by byla vytvořena na základě analýz současného stavu, přičemž inspiraci mohou přinést i kazuistiky uplatnění úspěšných inženýrek v této oblasti (Trivedi & Trivedi, 2011).

| **3a. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti rovné, přináší materiál zhoršení výchozího stavu?** | | | **3b. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti nerovné, přináší materiál zlepšení výchozího stavu?** | | |
|---|---|---|---|---|---|
| □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** | □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Materiál přináší zhoršení. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zhoršení. |
| **Hodnocení** | | | | | |
| Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů, neřeší však stávající nerovnosti a tím přispívá k zachování nežádoucího stavu. | Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** |

**Analýza a popis případných změn materiálu**

*Shrnutí toho, co materiál přináší a dopadů na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Dokument obsahuje popis aktuálního stavu ITS v České republice a podrobně popisuje rozvoj této oblasti. Ačkoli v dokumentu není komplexně uplatněn princip genderového mainstreamingu, lze v něm najít velké množství jednotlivých prvků podporujících horizontální principy a princip rovných příležitostí. Tyto prvky spolu s dalšími doporučeními pro změny v dokumentu uvádíme níže. Jako klíčovou z hlediska genderové analýzy hodnotíme kapitolu 3 (východiska – stav rozvoje v ČR) a kapitolu 8 (globální cíl, strategické a specifické cíle AP ITS), ostatní kapitoly jsou zaměřené spíše na finanční a organizační stránku rozvoje ITS.

Jako pozitivní z hlediska rovných příležitostí lze hodnotit to, že popisované ITS systémy mají za cíl zvýšit bezpečnost, dostupnost a komfortnost různých druhů dopravy. Tyto charakteristiky jsou velmi důležité nejen pro muže, ale i pro ženy, které mají dle výzkumů v této oblasti vyšší požadavky. Aplikace systémů ITS zvyšujících bezpečnost dopravní i bezpečnost před protiprávními činy jak v silniční, tak hromadné dopravě, odpovídá specifickým potřebám žen na zvýšenou bezpečnost. Jako příklad lze uvést např. kamerový systém sloužící jako preventivní opatření proti porušování veřejného pořádku nebo trestné činnosti a také jako důkazní prostředek ve správním, ale i v trestním řízení. Dalším příkladem je možnost získat snadno informace o příjezdu spojů prostřednictvím informačního systému a minimalizovat tak čekací dobu na zastávkách. Důraz na bezpečnost a její zvýšení se v dokumentu objevuje několikrát a je uvedena řada technologických možností zvyšujících bezpečnost.

V rámci veřejné dopravy existují v ČR systémy, které umožňují zvýšit kvalitu informování cestující veřejnosti a fungují také jako podpora dispečerského řízení: *"Tyto systémy sledují v reálném čase provoz MHD, regionálních autobusů, vlaků a v případě odchylek od jízdního řádu jsou nástrojem k jejich rychlému odstranění" (str. 23)* - všechna tato opatření zvyšují plynulost a bezpečnost dopravy. *"Na vybraných zastávkách MHD…., ale také v okolí velkých měst, jsou instalovány informační tabule, které ukazují přesný čas do příjezdu konkrétní linky…" (str. 24)* - informování cestujících žen přispívá k rovným příležitostem. Ženy častěji používají MHD, více přestupují a mají-li dostatečné informace o aktuálních spojích, mohou snáze a efektivněji volit trasu. To snižuje čas strávený jízdou, zvyšuje komfort a v neposlední řadě zvyšuje jejich bezpečnost (např. minimalizace času stráveného čekáním na odlehlých nebo jinak potenciálně nebezpečných zastávkách). ITS systémy v rámci veřejné osobní dopravy např. "*umožňují řídit operativně provoz vozidel regionální a osobní dopravy takovým způsobem, aby byly garantovány návaznosti spojů v přestupních uzlech (např. autobus-autobus, autobus-vlak)"* (str. 24). Tato funkce ITS přispívá k vyššímu komfortu a zvýšení bezpečnosti pro všechny skupiny osob a je pozitivní zejména pro ženy. Lze shrnout, že zavádění ITS v rámci veřejné dopravy může zvyšovat komfortnost a bezpečnost pro všechny a přispívá k podpoře rovných příležitostí v rámci dopravy. ITS systémy podporují osoby, které tento způsob dopravy aktuálně využívají a zároveň mohou pomoci přitáhnout nové skupiny uživatelů. Využívání veřejné dopravy větším množstvím uživatelů umožňuje naplňovat princip udržitelnosti, který patří mezi jeden z horizontálních principů. Princip udržitelnosti je v rámci dokumentu zmíněn i v podobě specifického cíle č. 5: "Rozvoj ITS v souvislosti s rozvojem čisté mobility" (str. 81).

Jako pozitivní z hlediska rovných příležitostí lze zmínit zaměření na osoby se specifickými potřebami (str. 25, 26, 57). Nevidomé a neslyšící osoby mohou využívat informační systémy, které jim zprostředkují informace pro ně přijatelnou formou (např. akustické signály, digitální informační tabule, "povelová souprava pro nevidomé"). Další skupinou osob jsou lidé s omezenou schopností pohybu, kteří mohou využít informační službu *"vyhledávající bezbariérové spojení včetně informace, zda je nízkopodlažní vozidlo skutečně nasazeno na daný spoj, bezbariérové přestupy (včetně upraveného času na přestup) a dále o přístupnosti zastávek a stanic pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace" (str. 25)*. Prosíme tuto větu odstranit, protože využívání srovnatelným způsobem je a bude ještě dlouho nereálné.
Princip bezbariérovosti je důležitý nejen pro skupinu zdravotně znevýhodněných osob, ale je klíčový i pro ženy/muže cestující s kočárky a také pro seniory, kteří mohou mít omezenou schopnost pohybu (nástup do dopravního prostředku po schodech). Tento princip je v dokumentu několikrát zmíněn, a to zejména v souvislosti s informováním cestujících o bezbariérovosti konkrétního spoje (str. 24, 25). Dalším důležitým pojmem v rámci dopravy je interoperabilita a lze zhodnotit, že ITS k jejímu naplňování přispívají. Princip interoperability je v dokumentu zohledněn několikrát (např. str. 19, 24), což lze hodnotit jako pozitivní.

V dokumentu jsou popsány potřeby zdravotně znevýhodněných obyvatel, chybí zde však větší důraz na další uživatele. Osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace jsou např. starší osoby se sníženou pohyblivostí, kterých bude vzhledem k demografickému vývoji přibývat, těhotné ženy, cestující s malými dětmi (nejen rodiče s kočárky), osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu atd.). Právě tato absence "lidí" nahrává tomu, že v dokumentu není jasně zaznamenáno, jaký mají ITS dopad na různé skupiny osob, mezi něž patří i ženy, děti nebo senioři, a jak z nich budou profitovat (event. jak by měly být poskytované služby pro ně upraveny). Lze např. předpokládat, že pro mnohé seniory je potřeba např. na informačních tabulích ve veřejné dopravě použít dostatečně velké písmo, dbát důraz na srozumitelnost a stručnost informací; stejně tak to platí pro skupinu dětí. Je zde také otázka, jaký vliv mají informační tabule na řidiče v silniční dopravě a je potřeba při jejich zavádění zohlednit možnou distrakci pozornosti. Vliv informačních technologií na řidiče či jiného účastníka silničního provozu by měl být proto v rámci dokumentu zohledněn a mělo by být i posouzeno, jak dané technologie přizpůsobit různým skupinám osob s cílem, aby žádná z nich nebyla znevýhodněná nebo dokonce poškozená. Doporučujeme proto do dokumentu začlenit kapitolu "Uživatelé ITS" (např. do kapitoly "Východiska") a v ní popsat, jaké nejdůležitější systémy se využívají, kdo s nimi pracuje nebo komu jsou informace z nich poskytovány. Následně pak uvést opatření, která by zamezila znevýhodnění některé skupiny uživatelů. Při konkrétních zapojeních nových technologií do běžného provozu, např. v případě tzv. "inteligentních zastávek" (str. 24), doporučujeme daná místa posoudit z pohledu ženy, event. seniora nebo dítěte (např. z místních ženských spolků, organizací, center pro seniory apod.).

Z důvodu důsledného aplikování genderového mainstreamingu doporučujeme, aby byla do kapitoly "Globální cíl, strategické a specifické cíle AP ITS" začleněna podkapitola zaměřená na naplňování horizontálních priorit a rovných příležitostí (např. jako strategický cíl: "Podpora rovných příležitostí v souvislosti s ITS"). Do této podkapitoly je možné využít pasáže z úvodní části tohoto hodnocení a dále vložit následující odstavec: "Při zavádění ITS do dopravních systémů je potřeba zohlednit rozdílné životní situace žen, mužů a seniorů a v návaznosti na to jejich odlišné potřeby ve vztahu k mobilitě. Inteligentní dopravní systémy by měly být vždy posuzovány s ohledem na to, jaký mají dopad na konkrétní uživatele. Ženy jsou např. více závislé na veřejné dopravě než muži, proto je potřeba zhodnotit, nakolik jsou pro ně přínosné systémy související s tímto typem dopravy nebo jaká mají v této oblasti požadavky a potřeby. Stejně tak skupina seniorů má v souvislosti s ITS speciální potřeby, které souvisí např. s úrovní jejich mentálních funkcí. V této souvislosti je potřeba poukázat na důležitost genderově tříděných statistických údajů, které by ukázaly, jaké skupiny osob využívají určité systémy a jaký dopad na ně mají. Tato genderově tříděná data nejsou zatím k dispozici, výhledově však bude v rámci ČR tato oblast zmapována. Je potřeba zmínit i důležitost průzkumů věnujících se tomu, jak jednotlivé skupiny uživatelů přijímají jednotlivé ITS, reagují na ně a jaká mají očekávání".

Celkově lze shrnout, že dokument obsahuje řadu doporučení, která mají pozitivní vliv na podporu horizontálních principů a principu rovných příležitostí. Do dokumentu by bylo vhodné doplnit kapitoly, které by explicitně zdůraznily princip rovných příležitostí a které by popsaly, jaký vliv mají jednotlivé ITS na konkrétní skupiny uživatelů. Dokument je velmi kvalitně a podrobně zpracován, z našeho úhlu pohledu v něm však chybí zdůraznění lidského faktoru jako uživatele ITS systémů a doporučujeme tam toto téma začlenit v různých, výše zmíněných formách.

**Další poznámky a připomínky**

*Uvést případně další poznámky týkající se předkládaného materiálu, které nemusí souviset s hodnocením dopadů na rovnost žen a mužů*

Citovaná literatura:

Arabikhan, F., Postorino, M. D., Dupont-Kieffer, A., & Gegov, A. (2016). Gender-based analysis of Zones of Tolerance for transit service quality considering intelligent transportation system. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board of the National Academies,* 2451(3), 73-80.

Acker, A., Ng, W.S., (2018). *Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies.* Paris: International Transport Forum. Dostupné z https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf

Hohenberger, Ch., Spörrle, M., & Welpe , I.M. (2016). How and why do men and women differ in their willingness to use automated cars? The influence of emotions across different age groups. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94(issue C), 374-385.

Miralles-Guasch, C., Melo, M. M., & Marquet, O. (2016). Gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place and Culture,* 23(3), 398-417.

Payre, W., Cestac, J., Delhomme, P. (2014). Intention to use a fully automated car: Attitudes and a priori acceptability. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour,* 27(Part B), 252-263.

Rosenbloom, S. (2004). Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 7 – 27). Washington: Transportation research board.

Schoettle, B., Sivak, M. (2014). *A survey of public opinion about autonomous and self-driving vehicles in the U.S., the U.K., and Australia.* University of Michigan, Transportation research intitute. Dostupné z https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/108384/103024.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Trivedi, A. M., Trivedi, A. M. (2011). Gender [Im]Balance: Perspectives, Issues, and Opportunities. *IEEE Intelligent Transportation Systems Magazine, 3(1), 31- 36.*

Yang, L. (2017). *Building gender equality into intelligent transport systems in China.* Dostupné z https://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/building-gender-equality-into-intelligent-transport-systems-in-china

**Předkládací zpráva**

Předkládaný materiál má příznivý dopad na rovné příležitosti mužů a žen, neboť systémy ITS a kooperativní systémy ITS (C-ITS) mají významnou roli při zvyšování bezpečnosti dopravního provozu všech jeho účastníků, vč. zranitelných účastníků, dále při podpoře samostatného a bezpečného pohybu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace, jakož i při bezbariérovém využívání veřejné osobní dopravy a veřejně přístupného prostoru.

Uplatněné připomínky ve vnitřním připomínkovém řízení ze strany agendy rovných příležitostí k materiálu „Strategický plán rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ jsou uvedeny v následující tabulce:

| **Útvar** | **Připomínka:**<br>**- Zásadní**<br>**- Doporučující** | **Uplatněné připomínky** | **Vypořádání připomínek** |
|---|---|---|---|
| **010 Agenda rovných příležitostí** | Zásadní | Na str. 8 doplnit výčet zranitelných účastníků dopravního systému. Strategický dokument by měl být srozumitelný i nezainteresovaným subjektům a uživatelům, kteří přesně nevědí, kteří účastníci do skupiny zranitelných účastníků patří. Tzn. za „pro zranitelné účastníky dopravního systému“ doplnit ***„tj. chodce, cyklisty, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace včetně seniorů se sníženou pohyblivostí, dětí, žen, rodičů s kočárky, pečujících osob s dětmi nebo jinými závislými osobami či osob s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu.)“*** | **Připomínka přijata**<br>Navržený text zapracován. |
| | Zásadní | Na str. 11 u socioekonomických přínosů by bylo vzhledem k současným trendům udržitelného rozvoje vhodné více zdůraznit socioekonomický přínos ITS pro bezmotorovou dopravu (zejména pěší dopravu), tzn. doplnit za “potřebu záboru další půdy pro dopravu;” dva další podbody:<br>• ***ITS napomáhají zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu;***<br>• ***prostřednictvím optimalizace fungování systému ITS v městském provozu je možné lépe zohledňovat preferenci pěšího provozu, např. podpořit pěší dopravu skrze chytré semafory, delší interval zelené na semaforech, což je klíčové zejména pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let či pro osoby se zdravotním omezením;***<br><br>Účastníci bezmotorové dopravy patří dle direktivy EU mezi zranitelné účastníky | **Připomínka vysvětlena a částečně přijata**<br>Navržený text, který je relevantní pro odborné zaměření Strategického plánu, do textu zapracován. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | (https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_and_vulnerable_road_users_en), měla by jim být věnována větší pozornost. Vzhledem k odlišnostem ve vnímání termínu "zranitelných účastníků dopravního systému" by měla být tato skupina ve strategickém dokumentu podrobněji popsána (ideálně v samostatné podkapitole nebo alespoň v odstavci). | |
| | Zásadní | Na str. 11 doplnit u socioekonomických přínosů do posledního bodu "komerční aplikace ITS mají další přínos, třeba v městských aglomeracích prostřednictvím služeb chytrého parkování, **chytrých zastávek s cílem zlepšit komunikaci města s občany, chytrých přechodů,** sdílené mobility a zásobování zbožím v konceptech city logistiky." doplnit za "chytrého parkování" text "***chytrých zastávek s cílem zlepšit komunikaci města s občany, chytrých přechodů***". | **Připomínka vysvětlena a částečně přijata**<br>Navržený text, který je relevantní pro odborné zaměření Strategického plánu, do textu zapracován. Část připomínky se týká konceptů eGovernment a Smart Cities, na které se Strategický plán odvolává, ale detailně je neřeší, neboť by se jednalo o duplicitní rozpracování problematiky upravené v jiných koncepčních dokumentech. Strategický plán má za cíl se s těmito koncepty doplňovat, nikoli je překrývat. |
| | Zásadní | Na str. 11 u podtitulku "Koncový uživatel" doplnit... za "... Je proto důležité, aby byly maximálně reflektovány jejich potřeby a zájmy." tento text akcentující přínos ITS: ***"Ze získaných dat a informací v rámci ITS je možné tyto specifické potřeby různých skupin obyvatel dále vyhodnotit a zohlednit je v dalších inovacích a rozvoji ITS."*** | **Připomínka vysvětlena**<br>V oblasti aplikací a služeb ITS je uplatňována zásada minimalizace sběru osobních údajů a je podporována jejich anonymizace, a to s ohledem na ochranu osobních údajů a soukromí. |
| | Zásadní | Na str. 13 v kapitole Veřejná správa navrhujeme doplnit větu „Hlavními cíli veřejné správy je zajištění plynulé, bezpečné a především udržitelné mobility osob a věcí." tímto způsobem: ***„Hlavními cíli veřejné správy je zajištění plynulé, bezpečné a především udržitelné mobility osob a věcí, která zohledňuje potřeby a zájmy všech členů společnosti."***<br>Danou pasáž by bylo vhodné aktualizovat i v kontextu posledního dění (pandemie) a poukázat na to, jakým způsobem je zapotřebí, aby se veřejná správa krizí poučila, navrhujeme na konec kapitoly doplnit: ***„Zkušenost s epidemií Covid 19 znovu poukázala na zásadní roli technologicky vyspělých způsobů veřejné správy, koordinace jejích jednotlivých aktérů a to nejen ve smyslu efektivního zajištění veřejného zdravotnictví a integrovaného záchranného systému, ale rovněž provozu celé dopravní sítě. Z hlediska úkolů veřejné správy jde mj. o integrovanou, z hlediska informací plně pokrytou a dostupnou veřejnou dopravu, která musí být schopna bezpečně obsloužit české obce a přitom odstraňovat překážky racionálních potřeb mobility české společnosti, včetně jejích sociálně či zdravotně znevýhodněných skupin. Lze tím předejít i lidským (zdravotním) a materiálním ztrátám, které vznikají zvláště během krizí v důsledku nerovnoměrné distribuce systému dopravní obslužnosti na území ČR, zejména v jejích periferních oblastech. Efektivní plánování výstavby dopravní infrastruktury i obslužnosti bude záviset na schopnosti využít inovace a propojení elektronických - datových systémů řízení dopravy, což umožní zohlednit různorodé potřeby společnosti jako celku a a přitom pomůže zajistit udržitelný, tj. energeticky úsporný a enviromentálně šetrný rozvoj."*** | **Připomínka vysvětlena**<br>V připomínce nastíněná problematika má mít univerzální charakter - nejen ve vztahu k onemocnění COVID-19 - a má řešit urgentní situace tak, aby stát jako institucionální komplex neselhal, a to mimo jiné v oblasti zajištění základního fungování dopravy nezbytné pro chod státu a také zajištění fungování kritické infrastruktury spadající pod rezort dopravy.<br><br>Tvrzení ve vznesené připomínce je pravdivé, ale svým charakterem cílí na jiné koncepční dokumenty, než je odborné zaměření Strategického plánu. |
| | Zásadní | Na str. 17 v kapitole 2.2. Aktuální trendy v ITS, Vzdělávání, zaměstnanost v souvislosti se společností 4.0 navrhujeme pod 1. odstavec doplnit text" *ale která vytváří i tlak na flexibilitu na trhu práce.* ***V moderní společnosti je třeba*** | **Připomínka vysvětlena a částečně přijata**<br>Navržený text je jen z části relevantní z hlediska odborného zaměření Strategického plánu. K různým uživatelským potřebám je žádoucí požadovat pro tyto |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | ***začít využívat potenciálu žen (nejen jakožto pracovní síly, ale soustředit se na ně i z pohledu uživatelek moderních technologií), neboť jeho ignorování se může stát brzdou konkurenceschopnosti naší země v globálním měřítku. Úspěch a rozvoj ITS závisí nejen na technologickém pokroku, ale i na schopnosti využití potenciálu sociální rozmanitosti, specifických dovedností a zkušeností různých sociálních skupin, které se zpětně odrazí i v úspěchu celé ekonomiky schopné zajišťovat a obsluhovat jejich rozmanité potřeby.*** | potřeby řešení „ušitá na míru“. Právě tento cíl Strategický plán sleduje a jedno z jeho východisek je předpoklad, že různorodost je žádoucí a tento prvek je ve Strategickém plánu řešen vyváženým způsobem. Není možné v dokumentu vyzdvihovat pouze jednu společenskou skupinu z celého rozmanitého spektra společnosti na úkor skupin jiných, přičemž tato skupina není v rámci oboru ITS nijak diskriminována, a také nikdy diskriminována nebyla. |
| | Doporučující | Na str. 17. V kapitole Vzdělávání, zaměstnanost v souvislosti se společností 4.0 kapitola se příliš netýká zaměstnanosti, a je otázkou, zda termín z názvu kapitoly nevyhodit, případně kapitolu dále tímto směrem nerozvést. Navrhujeme nazvat kapitolu: „**Vzdělanost, osvěta a etika ve společnosti 4.0.“** a kapitolu v etické oblasti rozšířit o následující odstavec (lze jej celkem koherentně vložit mezi dva stávající odstavce textu): ***„Zásadní otázkou, která se vyjímá možnostem čistě technologických řešení, je etika automatizovaného provozu, zejména provozu autonomních vozidel. Ruku v ruce s technickými inovacemi v této oblasti proto musí jít akademická i veřejná diskuze o etických principech mj. v oblasti fungování autonomních vozidel. Jedná se zejména o dopady krizových situací, předem nepředvídatelných situací a nehod. Řešení etických otázek předpokládá obecný společenský konsenzus (princip zodpovědnosti, správné rozhodování v eticky ambivalentních situacích aj.) a legislativní rámec, který plně automatizovanou dopravu upraví. S vědomím základních norem výkonnosti a zisku, na níž stojí současný soukromý výrobní sektor, musí být stát, resp. veřejný sektor připraven na zavedení takových opatření, které upraví – regulují provoz autonomních vozidel z hlediska veřejného zájmu, tj. uplatnění principů, které zajišťují zdraví a vůči všem heterogenním částem společnosti ohleduplný rozvoj.*** | **Připomínka přijata**<br>Navržený text, který je v souladu s odborným zaměřením Strategického plánu, byl do předkládaného materiálu zapracován. |
| | Zásadní | Na str. 21 v pododstavci Big data za “umožní dosažení cílů klíčových subjektů (včetně politických) a uspokojí očekávání uživatelů” doplnit “***včetně zranitelných skupin***”. | **Připomínka přijata**<br>Navržený text zapracován. |
| | Zásadní | Na str. 30 v kapitole 2.2 Globální cíl stanovený do roku 2027 žádáme ve větě o zranitelných účastnících doplnit výčet osob – osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace jsou často vnímány jen jako cestující se zdravotním znevýhodněním, ale jedná se o výrazně širší skupinu populace, proto prosíme o rozepsání:<br>Zranitelní účastníci silničního provozu, jako jsou pěší, cyklisté nebo osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace ***“včetně seniorů, dětí, žen a rodičů s kočárky, pečujících osob s dětmi nebo jinými závislými osobami a osob se zdravotním znevýhodněním”*** budou více chráněni. | **Připomínka přijata**<br>Navržený text zapracován. |
| | Zásadní | Na str. 35 u udržitelné mobility je jedním z klíčových trendů zohledňování specifických potřeb různých skupin obyvatel včetně zranitelných skupin. Žádáme akcentovat skupinu zranitelných účastníků: “Je bezpečná, přístupná a spolehlivá; lidsky přívětivá a komfortní, respektuje potřeby všech skupin cestujících ***“včetně zranitelných*** | **Připomínka přijata**<br>Navržený text zapracován. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | ***účastníků dopravního systému"***; pružně poskytuje adekvátní informace a nabízí přepravní alternativy; je ekologicky šetrná a cenově dostupná, nákladově efektivní. " | |
| | Zásadní | Na str. 37 podobně jako u předchozího bodu - u udržitelné mobility je jedním z klíčových trendů zohledňování specifických potřeb různých skupin obyvatel včetně zranitelných skupin. V definovaných skupinách opatření SP ITS jsou uvedena opatření jako A05 ITS jako součást vytváření vhodných podmínek pro budování a provoz nových inovativních řešení udržitelné mobility, B08 ITS jako nástroj pro řešení smart mobility a logistiky včetně mikromobility a city logistiky či D12 Dostatečné informace o dopravě a mobilitě pro rychlé a správné rozhodování, opatření A04 – Využití poznatků výzkumu a vývoje a aplikace technických standardů v součinnosti s praxí jako východisko budování ITS. V návaznosti na tato opatření žádáme doplnit socioekonomické hledisko.<br><br>Doplnit text:<br>I zde má čistá a autonomní mobilita svůj potenciál, zároveň je ale nutné zohlednit, že autonomní a čistá vozidla budou vyžadovat inteligentní infrastrukturu a s ní spojené významné investice, například do datových přenosových sítí, infrastruktury pro dobíjení elektromobilů nebo plnění vozidel alternativními palivy, digitálních map s vysokým rozlišením či vybavení dopravních cest systémy C-ITS. Za tento text doplnit: ***"Je také důležité nepodceňovat/zohledňovat socioekonomický efekt, pokračovat v osvětě a vzdělávání veřejnosti o přínosech využití systémů ITS a C-ITS v reálném životě a systematicky odbourávat psychologické bariéry při používání nových technologií. Např. jedním z dlouhodobých cílů autonomní mobility je dosáhnout mobility neřidičů nebo osob s obtížným přístupem k mobilitě: pro starší osoby, ženy, děti nebo jiné skupiny osob, které nejsou schopny řídit motorové vozidlo. Z průzkumů CDV však vyplývá, že respondenti v těchto subpopulacích se zdráhali používat připojená a automatizovaná vozidla (CAV). Tento rozpor je paradox; neboť jednou z hlavních výhod autonomní mobility je její využití skupinami, které ji v současnosti nejvíce odmítají.***<br>***V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu je třeba dle trendů udržitelného rozvoje zohledňovat taktéž preferenci pěšího provozu a zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu. Díky zdokonalování mobilních aplikací a instalování dalších technologií je možné také významně přispět ke zvýšení bezpečnosti žen, seniorů a dětí, ale i ostatních obyvatel v dopravních prostředcích a veřejném prostoru nebo při využívání sdílené ekonomiky a služeb."*** | **Připomínka vysvětlena a částečně přijata**<br>Navržený text je jen z části relevantní z hlediska odborného zaměření Strategického plánu. Z tohoto důvodu byl upraven text jen v rámci opatření „A05 ITS jako součást vytváření vhodných podmínek pro budování a provoz nových inovativních řešení udržitelné mobility". |
| | Zásadní | Na str. 39 u Opatření B07 – Aktivní organizování a řízení dopravních proudů pro zvýšení jejich plynulosti a bezpečnosti ***doplnit za větu "***Dopravní obslužnost patří ve vyspělých zemích k základním službám, které zajišťuje veřejný sektor", ***"Podpora dopravní obslužnosti je klíčová zejména pro znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou více závislí na veřejné dopravě. Situaci je třeba řešit i s ohledem na odliv obyvatel z periferních*** | **Připomínka přijata**<br>Navržený text zapracován. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | ***oblastí do větších aglomerací a negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech."*** Navazuje "Dopravní obslužnost není **však** pouze zajištěním efektivní mobility osob, se kterou je dopravní obslužnost terminologicky primárně spojována." | |

## STRATEGIE BESIP 2021 - 2030

Zástupci agendy rovných příležitostí nejprve v roce 2019 ve spolupráci s CDV zhodnotili předchozí strategický dokument „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 s platností od roku 2017" a následně v roce 2020 uplatnili ve dvoukolovém vnitřním připomínkovém řízení řadu připomínek – viz vypořádání VPŘ níže.

**Tabulka hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů**

| **Název a jednací číslo materiálu** | |
|---|---|
| ***Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 s platností od roku 2017*** | |
| **Stručný popis materiálu** | |
| *Popsat o čem dokument je, co obsahuje a co je jeho cílem.*<br><br>První Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (dále jen NSBSP 2010) byla schválena vládou České republiky v roce 2004. V návaznosti na zhodnocení výsledků a zkušeností získaných při návrhu a realizaci NSBSP 2010, s využitím zahraničních zkušeností a v souladu s Programovým prohlášením vlády České republiky byla vypracována **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 (dále jen NSBSP 2020)**. Tento dokument vytváří závazný rámec, který by měl zajišťovat její plnění.<br><br>**NSBSP 2020** si klade za cíl do roku 2020 snížit v porovnání s rokem 2009 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí (tj. o 60 %) a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných. Dokument obsahuje analytickou část, v níž je popsán dlouhodobý vývoj nehodovosti, porovnání nehodovosti s různými ukazateli, plnění NSBSP a jejích dílčích cílů. Ve strategické části jsou rozpracovány strategické a dílčí cíle, dále pak je uvedena zodpovědnost za jejich plnění. Třetí důležitou částí dokumentu je akční plán, který je podrobným rozpracováním strategické části a popisuje jednotlivé aktivity, jejichž realizace směřuje k naplnění základních strategických cílů i podpůrných dílčích cílů.<br><br>Z hlediska požadavku genderové rovnosti je relevantní daný dokument analyzovat. | |
| **1. Týká se materiál postavení fyzických osob?** | |
| □ **ANO** | □ **NE** |
| | Hodnocení |
| Materiál se týká postavení fyzických osob a má dopad na rovnost žen a mužů | |
| **Popis a odůvodnění dopadu na fyzické osoby**<br><br>Dokument NSBSP se týká analýzy a snížení míry nehodovosti fyzických osob. Tím, že pracuje se statistikami nehodovosti a obsahuje návrhy na její snížení, má dopad na fyzické osoby, které zahrnují různé skupiny osob (muži, ženy, děti, chodci, cyklisti apod.) | |
| **2. Je postavení žen a mužů v oblasti, které se materiál dotýká, rovné?** | |
| □ **ANO** → 3a | □ **NE** → 3b |
| **Analýza a popis výchozího stavu** | |

*Shrnutí výchozího stavu, kterého se předkládaný materiál týká s ohledem na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Změny v sociálních rolích žen v posledních několika desetiletích, zejména jejich větší zaměstnanost, ovlivnily jejich dopravní chování projevující se zvyšující se mírou řízení a využívání osobních automobilů. Dopravní chování žen a jejich potřeby v oblasti mobility jsou různé a dle řady výzkumů se liší od mužů.

Ženy řidičky mají pozitivnější postoj k dopravním regulacím a dopravní bezpečnosti, způsobují méně dopravních přestupků a nehod a jsou účastny v menším množství dopravních nehod než muži. Statistiky také ukazují, že ženy jsou oproti mužům v menší míře účastníky fatálních dopravních nehod. V České republice v roce 2016 zahynulo v důsledku fatálních nehod 451 mužů versus 146 žen, přičemž tento rozdíl lze vysledovat ve všech zemích EU – celkem bylo v roce 2016 v zemích Evropské unie 5931 fatálních nehod ve skupině žen a 18 508 fatálních nehod ve skupině mužů (Traffic safety on basic facts on gender, 2018). V období let 1993–2016 zavinili v ČR muži 81,7 % dopravních nehod, zatímco ženy 18,3 %. V roce 2016 zavinili v ČR muži 52 155 dopravních nehod, ženy 15 942, přičemž drtivou většinu smrtelných nehod zavinili v tomto roce řidiči motorových vozidel (375 mužů, 121 žen) (Besip, 2017). Dle různých studií existuje souvislost mezi riskantním způsobem řízení a účastí na nehodách, která je více typická pro skupinu mužů než žen (She moves, 2014). Tato zjištění jsou v rozporu s názory některých odborníků uvádějících, že ženy, které řídí, přebírají "mužský způsob řízení". Rozdíly mezi muži a ženami mohou být vysvětlený pomocí rozdílů v postojích týkajících se riskování, biologickými rozdíly (např. hladiny testosteronu u mladých mužů). Mezi další příčiny patří vliv tradiční výchovy, která více přijímá riskantní chování u chlapců než u dívek, které jsou naopak více chráněny a obklopovány bezpečným prostředím.

Ženy vzhledem ke svým biologickým charakteristikám a rolím, které zastávají (mateřství), patří v některých životních obdobích (např. těhotenství) do skupiny zranitelných účastníků dopravního provozu. Vzhledem k biologickým charakteristikám (např. stavba těla) jsou následky nehod pro ně fatálnější, než je tomu u skupiny mužů. Statistiky v EU v roce 2016 ukazují, že ženy jsou oproti mužům ve zvýšené míře obětmi fatálních nehod jako chodci (32 % žen versus 18 % mužů), stejně tak ve skupině spolujezdců v automobilech (28 % ženy versus 10 % mužů) (Traffic safety basic facts on gender, 2018). V ČR bylo v roce 2016 usmrceno 33 % žen jako spolujezdců v automobilech, 31 % jako řidičů automobilů a 30 % jako chodců; ve skupině mužů to bylo 41 % jako řidičů automobilů, 17 % jako chodců a 12 % jako spolujezdců (Besip, 2017). Strategie, které by měly zajišťovat zvýšení bezpečnosti pro skupinu žen a mužů by měly vzít v úvahu jejich odlišné dopravní chování a potřeby a tyto pak zohlednit v navrhovaných opatřeních - např. opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravních komunikací (např. přehlednost), pro zvyšování bezpečnosti dopravních prostředků, až k působení na jednotlivce směrem k bezpečnému dopravnímu chování (např. ve formě edukace, osvěty – používání pásů, dodržování pravidel apod.). Ženy více využívají jako způsob přepravy chůzi a hromadnou dopravu. Proto pro zvyšování jejich bezpečnosti jsou žádoucí opatření, která přispívají ke zklidňování dopravy a podpoře pěší chůze a cyklistiky.

Vzhledem k tomu, že mezi účastníky silničního provozu patří skupiny osob s různými charakteristikami (ženy, děti, stárnoucí populace apod.), je žádoucí vytvářet takový systém dopravy a strategie dopravní bezpečnosti, které reflektují jejich specifické potřeby. Kromě skupiny žen, která má potřeby a dopravní chování odlišné od mužů, zde existují i další skupiny, které lze vnímat jako zranitelné účastníky silničního provozu. Mezi ně patří např. chodci, děti nebo stárnoucí populace, kteří patří mezi ohrožené skupiny v rámci silničního provozu, přičemž strategie (NSBSP) uvádí, že vývoj nehodovosti je u těchto skupin nepříznivý.

Děti patří mezi zranitelné účastníky dopravního provozu, zejména kvůli svojí zvýšené mobilitě a stavbě svého těla. Míra nehod u dětí v průběhu let klesá (klesá však i počet dětí v populaci). Např. v rámci EU bylo více než 40 % smrtelných nehod dětí v rámci kategorie pasažérů aut, 30 % nehod v rámci kategorie chodci a 15 % ve skupině cyklistů (Children in road traffic, 2012). Počty fatálních nehod v jednotlivých skupinách účastníků provozu se u dětí různí podle věku a pohlaví a odráží volbu dopravního módu dívek a chlapců měnící v průběhu dospívání, obecně lze však shrnout, že chlapci jsou častěji účastni dopravních nehod než dívky. Další ohroženou skupinou účastníků dopravního provozu jsou senioři. Stárnoucí populace (věk více než 65 let) tvoří 18 % evropské populace a nárůst má zvyšující se trend. Kvůli tomu se zvyšuje množství seniorů v dopravě a s tím souvisí nárůst nehod, jejichž účastníky jsou senioři, ať už jako řidiči nebo chodci. Podle CARE database tvořili senioři nad 65 let v roce 2013 až 25 % z celkového množství smrtelných nehod; 2/3 smrtelných nehod mezi lety 2011-2013 bylo ve skupině mladých mužů a mužů-seniorů, muži také měli dvakrát vyšší úmrtnost oproti ženám (ElderSafe, 2015).

Dokument je zaměřen na zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Přispívá tak svým zaměřením k zvýšení bezpečnost, ať už na úrovni úpravy dopravních komunikací, dopravních prostředků a nebo jednotlivých účastníků provozu. V reálu se však nedaří míru nehodovosti uspokojivě snižovat. V dokumentu se uvádí: "*Počet usmrcených na 1 mil. obyvatel je ve vyspělých zemích EU méně než poloviční ve srovnání s ČR. Přitom pokles je v těchto zemích prakticky stálý a rovnoměrný, zatímco v zemích bývalého východního bloku se tempo poklesu od roku 2011 zpomaluje. V ČR je toto zpomalení nejzávažnější, vede k jejímu zaostávání a postupně ji posouvá mezi nejzaostalejší evropské státy." (str. 11)* Tento znepokojivý trend je v rozporu s tím, co společnost očekává a požaduje.

Všechny výše zmíněné aspekty by měl dokument Národní strategie bezpečnosti silničního provozu zohlednit.

| 3a. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti rovné, přináší materiál zhoršení výchozího stavu? | | | 3b. Je-li postavení žen a mužů v dané oblasti nerovné, přináší materiál zlepšení výchozího stavu? | | |
|---|---|---|---|---|---|
| □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** | □ **ANO** | □ **NE** | □ **NE** |
| Materiál přináší zhoršení. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zlepšení. | Postavení žen a mužů se nemění. | Materiál přináší zhoršení. |
| **Hodnocení** | | | | | |
| Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **pozitivní** dopad na rovnost žen a mužů**.** | Materiál má **neutrální** dopad na rovnost žen a mužů, neřeší však stávající nerovnosti a tím přispívá k zachování nežádoucího stavu. | Materiál má **negativní** dopad na rovnost žen a mužů**.** |

**Analýza a popis případných změn materiálu**

*Shrnutí toho, co materiál přináší a dopadů na rovnost žen a mužů, pokud není v materiálu dostatečné, navrhuje se jeho doplnění.*

Ačkoli dokument neuplatňuje princip genderového mainstreamingu a hledisko zlepšení rovnosti žen a mužů zde není explicitně uvedeno, některá doporučení dokumentu mají ze své podstaty na rovnost žen a mužů pozitivní vliv. Dokument je zaměřen na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a z širšího úhlu pohledu lze shrnout, že přispívá k vytváření rovných příležitostí pro různé zranitelné skupiny osob (děti, stárnoucí populace, ženy – zejména v určitých životních obdobích) v rámci dopravy - tzn. bezpečnost pro všechny s ohledem na jejich specifické potřeby. V strategii je uvedeno: "*Základní motto původního dokumentu má svou neměnnou platnost i v aktualizované NSBSP: Bezpečnost na silnicích – právo a odpovědnost každého z nás". (str. 6)*

V dokumentu chybí genderově tříděný sběr dat (ženy, muži). Neposkytuje tedy informace o tom, v jaké míře se na nehodovosti podílejí ženy a muži. Chybějící statistiky z hlediska pohlaví přinášejí problém při vytváření strategií pro snižování nehodovosti. Je tedy žádoucí zavést genderově tříděný sběr dat a do analýz nehodovosti ho uvádět. Minimálně doporučujeme uvádět genderově tříděný sběr dat u celkových statistik nehodovosti a všech sledovaných skupin a kategorií (např. mladí řidiči, stárnoucí populace apod.), kterých se nehodovost týká. Optimální by bylo genderové hledisko (rozdělení statistik na muži/ženy) použít u všech statistik, které popisují vývoj nehodovosti. Vhodné by bylo také uvádět, v jakém počtu se na nehodách podílejí ženy/muži jako viníci versus jako oběti (postižení). Dále pak na základě statistik nehodovosti navrhnout rozdílná opatření pro snižování nehodovosti a zvyšování bezpečnosti silničního provozu se zacílením na skupinu žen a mužů, které jsou postiženy vyšší mírou nehodovosti.

V analytické části je identifikováno 9 nejvíce kritických skupin z hlediska typu účastníka silničního provozu a rizikových faktorů chování v silničním provozu. Několik z nich (zejména děti a stárnoucí populace) patří do znevýhodněných skupin a jejich zahrnutí do analýzy lze hodnotit jako pozitivní z hlediska dopadů na rovné příležitosti (potírání diskriminace na základě věku).
V dokumentu se např. uvádí, že "*nejohroženější skupinou chodců jsou chodci senioři, kteří tvoří zhruba třetinu všech vážných následků". (str. 25).* V strategické části dokumentu je pak vymezen strategický cíl "*snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných*" *(str. 40)* a dále pak 11 dílčích cílů pro specifické problémové oblasti, které z velké části odpovídají kritickým skupinám vymezeným v části analytické (např. chodci, děti, senioři).

V návaznosti na výše uvedené jsou v části "akční program" rozpracovány konkrétní opatření pro realizaci cílů strategie, z nichž řada jejich aktivit je rámcově zacílena na tyto specifické skupiny (děti, stárnoucí populace), což lze taktéž hodnotit jako pozitivní z hlediska dopadů na rovné příležitosti. Bylo by vhodné některá vybraná opatření rozšířit o aktivity, které by podpořily zejména stárnoucí populaci a skupinu žen např. v tématu těhotenství, mateřství tak, aby v rámci dokumentu byly aktivity zacílené na tyto skupiny ještě více zastoupeny - např. rozšíření preventivně informačních aktivit se zaměřením na tyto skupiny (zejména opatření Ú2, str. 70), úpravy dopravního prostoru zaměřené na zranitelné účastníky silničního provozu (zejména opatření K4, str. 58). Mezi další doporučení patří přehodnotit, jestli v rámci opatření (zejména v části "K") jsou dostatečně zastoupena opatření vedoucí ke zklidňování dopravy (podpora cyklistiky, pěší chůze, bezpečné dopravní okolí škol), jelikož tyto aktivity přispívají k podpoře specifických potřeb žen týkajících se bezpečnosti v období péče o děti a bezpečný pohyb dětí samotných.

**Shrnutí:**

| |
|---|
| Z hlediska analýzy genderové rovnosti lze shrnout, že mezi klíčová doporučení patří do statistik uvádět genderově tříděný sběr dat, dále pak v rámci jednotlivých částí dokumentu NSBSP zohlednit skupinu žen a zrevidovat, jestli navržené cíle a strategie zohledňují potřeby žen s ohledem na jejich bezpečnost. Dále pak v rámci dokumentu zrevidovat opatření pro podporu dětí a stárnoucí populace a event. opatření rozšířit o další odpovídající aktivity. |
| **Další poznámky a připomínky** |
| *Uvést případně další poznámky týkající se předkládaného materiálu, které nemusí souviset s hodnocením dopadů na rovnost žen a mužů*<br><br>**Použitá literatura:**<br><br>Besip – Ministerstvo dopravy (2017). *Muži a ženy.* https://www.ibesip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2016/Muzi-a-zeny<br>Civitas 2020. *She moves. Women´s issues in transportation* (2014). Dostupné z https://civitas.eu/content/she-moves-womens-issues-transportation<br>European comission (2012). *Children in road traffic*. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/erso/pdf/safety_issues/age_group/01-child_traffic_safety_en.pdf<br>European comission (2015). *ElderSafe. Risks and countermeasures for road traffic of elderly in Europe*. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf<br><br>European Commission (2018). *Traffic safety basic facts on gender 2018.* Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_gender.pdf |

Předkládací zpráva

Materiál má pozitivní sociální dopad a dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Právě ženy, děti, senioři, pečující osoby i osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace se oproti ostatním častěji pohybují v provozu jako zranitelní účastníci (především chodci a cyklisté) a jsou rovněž častěji obětmi či poškozenými v důsledku dopravních nehod, než viníky těchto nehod. Materiál rozšiřuje možnosti sběru genderových dat v oblasti bezpečnosti v dopravě a může tak napomoci k cílenějším, konkrétnějším a měřitelným aktivitám, které budou mít oporu ve statistických genderových ukazatelích. Materiál navrhuje konkrétní opatření ke snížení následků závažných nehod (úmrtí, těžké zranění) a akcentuje ochranu zranitelných účastníků provozu.

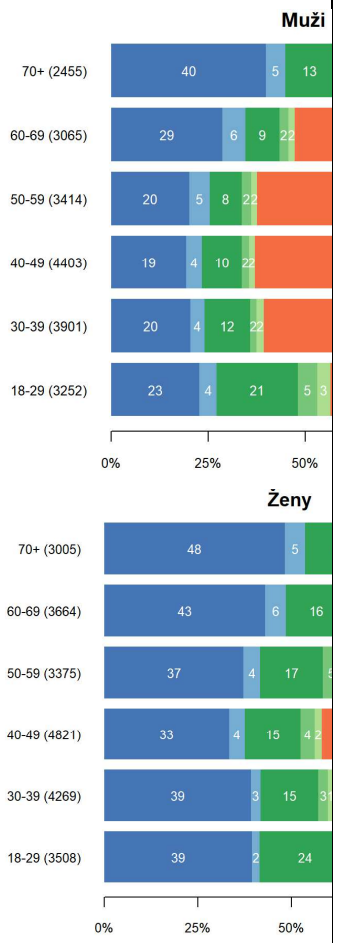
Vypořádání připomínek

| | **Odbor personální** | **BESIP** | **Vypořádání 2. kolo Odbor personální** | **Vypořádání z 2. kola BESIP** |
|---|---|---|---|---|
| O 010<br>Agenda rovných příležitostí | **Zásadní připomínka:**<br>Str. 16 Požadujeme pozměnit/doplnit následující větu: "Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního | **Připomínka neakceptována**<br>SO BESIP nemá k dispozici podklady potvrzující tvrzení – „stigmatizují ženy jako špatné řidičky a posilují, resp. ospravedlňují agresivní styl jízdy mužů." a dopad | **Neakceptováno**<br>SO BESIP má k dispozici podklady, jenom jim nebyla věnována náležitá pozornost. Bez podkladů bychom si ostatně nedovolili uvádět jakoukoliv připomínku. Pozitivně hodnotíme akceptování některých připomínek, tato ovšem vypovídá o nepochopení tématu, který řešíme (a důvod, proč pro nás popřípadě nebude | **Připomínka akceptována**<br>Do textu bude doplněno: „Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů.” Do následující podoby: “Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a odbourávání špatných stereotypů, které mj. stigmatizují ženy jako špatné řidičky a posilují, resp. ospravedlňují agresivní styl jízdy mužů. Klíčovou oblastí je též vnímavost veřejnosti vůči těm nejzranitelnějším – chodcům a cyklistům.”<br><br>Je zřejmé, že stereotypy o ženách a mužích za volantem mají dopady na chování a bezpečí všech účastníků provozu. Ženy, protože jsou “přirozeně” špatné řidičky, mají např. méně příležitostí aktivně jezdit a získávat potřebné zkušenosti (stereotyp tedy napomáhá konzervovat – reprodukovat určitou praxi). Naopak muži, aby splnili očekávání svého sociálního okolí, jsou díky stereotypům tlačeni k (“chlapské”) agresivní jízdě. Oboje má následky pro všechny, což lze vyčíst i ze statistik o množství a typu nehod u mužů (dominují ve vážných nehodách s následkem zranění a úmrtí) a žen (spíše lehčí, byť poměrně časté nehody následkem menší pohotovosti, nezvládnutí řízení v běžných situacích a jiných “začátečnických chyb”). | těchto stereotypů na chování účastníků silničního provozu. Celkově je cílem Strategie postihnout hlavní příčiny nehod s fatálními následky a těžkými zraněními. Strategie je cílena na konkrétní a měřitelné aktivity, které budou odstraňovat tyto hlavní příčiny nehod. Zároveň je nezbytné, aby navrhovaná řešení měla oporu ve statistických ukazatelích a validních výzkumech. | akceptovatelné uvádět, že má materiál pozitivní dopady<br><br>na rovnost mužů a žen, viz dole). Obecně: odmítáme perspektivu tz v. falešného<br><br>univerzalismu, tj. pohled na společnost a každého jedince v takové abstrakci, že se ztrácí skutečná sociální realita, odlišné zájmy a potřeby jednotlivých tříd, skupin, jednotlivců. Tento problém není teoretický, implikuje takové politiky, které v důsledku znevýhodňují a marginalizují část populace. Upozorňujeme na to kolegy a kolegyně i z jiných odborů a musíme říci, že poslední dobou často s úspěchem.<br><br>Zde se tedy musíme zaměřit na bezpečnost silničního provozu z pohledu různých skupin společnosti. V mnoha zemích “Západu” se desítky let sbírají mj. genderově tříděná data a realizují výzkumy, které prokazují odlišné chování žen a mužů v dopravě, ať už se jedná o automobilovou, veřejnou, cyklistickou či pěší dopravu (i) v kontextu bezp. silničního provozu. Z těchto závěru je zapotřebí vycházet. Závěrečná zpráva výzkumu, který jsme realizovali s CDV, a která je vám známa (https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Rovne-prilezitosti/Rovne-prilezitosti-na-Ministerstvu-dopravy-%E2%80%93-aktua/Zaverecna-zprava_Zeny-v-doprave.pdf.aspx?lang=cs-CZ) formuluje jasné výsledky analýz, statistiky (i) v kontextu bezpečí a odlišného chování českých žen a mužů, problém stereotypů a jejich dopadů např. na řízení je zde také jasně popsán Doporučujeme k pozornosti zejména s. 21 ann: vnímání bezpečí, s. 60 ann: rozdílné chování řidičů a řidiček, s. 45 ann: cyklodoprava, dále chůze zvl. s. 51-53, VHD zvl. S. 63, plus závěry celé studie na s. 65-68. Citujeme ze závěrečné zprávy:<br><br>*“Častým argumentem je, že doprava by měla být stejná pro všechny. Zaměřením se specificky na ženy či jiné skupiny opomíjíme a diskriminujeme muže a ostatní, na které se v tu chvíli nezaměřujeme. Jde nám přeci o všechny. Nicméně pokud nedojde k definování, kdo množinu „všech uživatelů dopravy“ konkrétně tvoří, co mají společného, ale v čem se také liší a jaký mají tyto odlišnosti dopad na mobilitu, nemůžeme naplánovat systém dopravy tak, aby* | silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů. Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Z hlediska posilování rovnosti žen a mužů, je důležité odbourávat stereotypy, které mj. stigmatizují ženy jako špatné řidičky a posilují, resp. ospravedlňují agresivní styl jízdy mužů.“ |

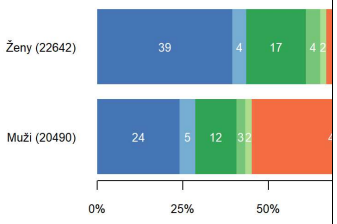
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | *podporoval rovné příležitosti v přístupu k dopravě a sloužil opravdu všem stejně* …. Doprava je oblastí, kde byly a do velké míry jsou podmínky nastaveny muži dle mužských norem. To, že ženy docílí rovnosti tím, že se těmto normám přizpůsobí a budou plnit standardy mužů bez ohledu na odlišné potřeby, je nedostatečné pojetí genderové rovnosti, které zachovává status quo a nepomáhá změnit nerovnou strukturu genderových vztahů" s. 65. Tato poznámka se týká i následující připomínky. Při ochraně zdraví a životů je právě zcela nezbytné vycházet z různého chování, představ, možností a potřeb různých skupin společnosti. | |
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br><br>Str. 16 Doplnění do kapitoly „Účastníci provozu"<br>Vzhledem k odlišnostem ve vnímání termínu "zranitelných účastníků dopravního systému" by měla být tato skupina ve strategickém dokumentu podrobněji popsána, a to i s ohledem na to, že BESIP identifikuje a následně řeší specifické problémy jednotlivých skupin obyvatel i v praxi.<br><br>Za text „Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů." doplnit ***„Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace".*** | **Připomínka neakceptována**<br><br>Zranitelný účastník je termín, který v bezpečnosti silničního provozu znamená, že se jedná o méně chráněné osoby pohybující se v provozu. Z hlediska ochrany jejich životů a zdraví je irelevantní jejich věk nebo gender. | **Neakceptováno**<br><br>Dle SO BESIPu jsou nejzranitelnější účastníci silničního provozu - chodci a cyklisté. Právě ženy, děti, senioři i osoby s omezenou schopností pohybu se oproti ostatním častěji pohybují v provozu jako zranitelní účastníci (především chodci a cyklisté) a jsou rovněž častěji ohroženi na životě a zdraví. Toto potvrzuje i celorepublikový výzkum Česko v pohybu, z něhož je patrné, že právě ženy častěji než muži využívají udržitelné způsoby dopravy jako je chůze a MHD. Naopak auto v pozici řidiče využívají častěji muži. Nemotorizovaná doprava, tedy jízda na kole či chůze, je podle evropské zprávy Eurobarometru (2007) více populární mezi ženami, nejstarší generací, mezi jedinci s nejnižším stupněm vzdělání, lidmi z města nebo mezi těmi, kteří v rámci domácnosti nejsou hlavními řidiči. Všechny tyto tvrzení můžeme podpořit našimi zjištěními týkajících se chůze. Zřetelně je vidět vliv velikosti obce na volbu dopravního prostředku – čím větší je obec, tím více lidé využívají prostředky hromadné dopravy na úkor auta. Zároveň se ukazuje, že chůzi využívají častěji jak muži (30 %) tak ženy (48,5 %) v obcích o velikosti 5 tisíc až 40 tisíc obyvatel, které zřejmě nabízí služby, pracovní příležitosti nebo vzdělání v docházkové vzdálenosti. Hlavní město Praha na vykazuje nejvyšší podíl cest MHD ve srovnání s dalšími módy i ve srovnání s jinými obcemi. Viz grafy:<br><br>OC.221 Hlavní dopravní mod, celkem | **Připomínka akceptována**<br><br>Do textu bude doplněno: „Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů. Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. |

OC.222 Hlavní dopravní mod, dle




kategorií věku

Ke statistickým údajům a průzkumům v oblasti pěší mobility se vztahuje i




Závěrečná zpráva ženy v dopravě str. 50:¨

Nemotorizovaná doprava, tedy jízda na kole či chůze, je podle evropské zprávy Eurobarometru (2007) více populární mezi ženami, nejstarší generací, mezi jedinci s nejnižším stupněm vzdělání, lidmi z města či bez auta anebo mezi těmi, kteří v rámci domácnosti nejsou hlavními řidiči. Naopak muži ve věku 25-39, jedinci s nejvyšším stupněm vzdělání, lidé žijící na venkově či primární uživatelé

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | auta volí jízdu na kole či chůzi s menší pravděpodobností. Průměrně v zemích EU volí pěší chůzi jako dopravní mód 18,8 % žen a 10,2 % mužů.<br>Dopravní politika České republiky pro období 2021–<br>2027 s výhledem do roku 2050 obsahuje několik opatření, která se zabývají specifickými potřebami těch občanů, již jsou v silničním provozu vnímáni jako zranitelní účastníci.<br>BESIP by v souladu s tímto strategickým dokumentem měl plnit opatření:<br>**Bezpečnost provozu**<br>*Rozpracování v návazné strategii: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a Národní implementační plán ERTMS*<br>*Opatření 1.3.5.7- V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců (dobře značené a přehledné dopravní prostředí) – zejména pro nejvíce ohrožené skupiny obyvatel, kterými jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.*<br>v němž je právě specifikována skupina nejvíce ohrožených obyvatel mezi chodci, jako jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.<br>V souladu s celorepublikovým výzkumem a Dopravní politikou ČR pro období 2021 -2027<br>Navrhujeme tedy toto znění a požadujeme jej promítnout do celého dokumentu.<br>**„Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších. Právě ženy, děti, senioři i osoby s omezenou schopností pohybu se oproti ostatním častěji pohybují v provozu jako zranitelní účastníci (především chodci a cyklisté) a jsou rovněž častěji ohroženi na životě a zdraví.** | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br>Str. 16 Doplnění do kapitoly „Účastníci provozu“ …Do textu níže, resp. do závorky je vhodné doplnit vozítka pro osoby s omezenou schopností pohybu.<br>„Akcent na tuto skupinu účastníků silničního provozu je nutné klást také z důvodu předpokládaného rozvoje mikromobility (pozn. skladnější a bezemisní vozidla např. jízdní kola, koloběžky, vč. jejich elektrických variant, ***vozítka pro osoby s omezenou schopností pohybu*** atp.)“ | **Připomínka neakceptována**<br>Vozítka pro osoby s omezenou schopností pohybu nespadají dle zákona č. 361/2000 Sb., mezi jízdní kola. Osoby je využívající jsou chodci a mohou se pohybovat po chodnících. Technické provedení stavební infrastruktury musí odpovídat požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb. | **akceptováno** | |
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br>Str. 20 Mezi současné trendy udržitelného rozvoje patří bezpečná, inkluzivní a inovativní doprava. Je třeba ve větším detailu vysvětlit přístup BESIP k bezpečnosti v rámci udržitelné mobility. V evropských městech již Plány městské mobility (SUMP) hrají zásadní roli, ale i v ČR se situace postupně zlepšuje a byla by škoda se u udržitelné mobility omezit pouze na stručný výčet jiných metodik a koncepcí a uvést pouze jeden odstavec (a pouze jednu větu „Výstavba cyklistické infrastruktury, širší chodníky a dohled nad dodržováním rychlostních limitů je základem zvyšování bezpečnosti provozu ve městech.“), když už i v ČR tento koncept, ve kterém bezpečnost hraje jednu z klíčových rolí, začíná fungovat (+ do roku 2030 už bude zcela běžný) a podílí se na něm i BESIP. Viz jeden z mnoha konkrétních příkladů (vytvoření | **Připomínka akceptována částečně**<br>Strategie bude doplněna o stěžejní opatření a doporučené přístupy dle Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 a dle doporučení EK.<br>V kapitole 4.2 Infrastruktura je již uvedeno následující – „**Rozvoj pozemních komunikací v zastavěném území je nutné zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu dle zásad udržitelného rozvoje** uvedených v evropské Metodice pro plány udržitelné mobility [17], Metodice pro přípravu plánů udržitelné městské mobility měst ČR schválené MD, či připravovaného dokumentu Koncepce městské | **akceptováno** | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | bezpečného prostoru před školou, omezení nebezpečného chování řidičů, přesměrování automobilové dopravy na nedaleká parkoviště, která jsou většinou volná, eliminace tranzitní dopravy v obytném území): Návrh na stavební úpravu křižovatky Na Slovance x Na Dílcích schválen pracovní skupinou BESIP při MHMP k přípravě podrobné projektové dokumentace v květnu 2020: **https://www.prazskematky.cz/projekty/bezpecne-cesty-do-skoly/databaze-realizovanych-projektu/zs-na-slovance/ulice-na-slovance-prostor-pred-skolou-a-krizeni-s-ulici-na-dilcich/?fbclid=IwAR3fCrjlXBoV_3kpw-rTJqALS3JneGKKDIvi1PCb3bMae8UfmEuHZgLaHLk**<br><br>Požadavek na doplnění souvisí taktéž s kapitolou Závěrečná shrnutí **8.1 Kritické podmínky pro dosažení strategických cílů** 8.1.2 Podpora veřejnosti: „Opatření vedoucí k bezpečnosti musí naplňovat další potřeby obyvatel, zejména ve městech, kde je rozvoj bezpečnosti silničního provozu úzce spjat s preferencí nemotorové dopravy na úkor dopravy automobilové. Vytváří se tak nejen bezpečnější, ale také hodnotnější prostor pro obyvatele.“<br><br>Je třeba popsat podrobněji, co BESIP v souvislosti s udržitelnou mobilitou dělá (či na čem spolupracuje) pro zranitelné účastníky dopravy jako jsou ženy, děti, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace nebo senioři.<br><br>Požadujeme za text: „Dle evropské Metodiky pro | a aktivní mobility (pozn. navazuje na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020, tzn. metodická pomůcka pro zpracování plánů udržitelné městské mobility do podmínek jednotlivých samospráv).“<br><br>Výčet detailních opatření nepatří do strategického dokumentu, ale je obsažen v technických předpisech. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | plány udržitelné mobility je zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy kritickou výzvou pro zajištění změn v dopravním chování. Výstavba cyklistické infrastruktury, širší chodníky a dohled nad dodržováním rychlostních limitů je základem zvyšování bezpečnosti provozu ve městech.“ doplnit další informace:<br><br>*„V rámci 17 cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, tzv. „SDGs“) je doprava zmíněna hned několikrát, z hlediska bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy pak zejména u cíle 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce, kde je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby různých skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace nebo senioři.*<br><br>*Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu je ve městech a obcích u dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace důležité zavádění různých druhů preferenčních opatření, např. řešení zastávkových forem příznivějších pro výměnu cestujících a zmenšování výškového rozdílu mezi nástupním prostorem vozidla a nástupní plochou (např. zastávky vídeňského typu), zavádění prvků ke* | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *zklidňování dopravy, opatření ke snížení rychlosti a další.*<br><br>*Ve městech a obcích je dále třeba zlepšovat podmínky pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvícení přechodů atd.)*<br><br>*V souladu s aktuálními trendy se počítá také s postupným zaváděním inovativních technologií a opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné účastníky dopravního provozu. Při zvyšování bezpečnosti dopravního provozu je např. významná role ITS, které napomáhají zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu i účastníků bezmotorové dopravy (zejména pěší dopravy). Optimalizace městského silničního provozu prostřednictvím ITS umožňuje lépe zohledňovat preferenci pěšího provozu, např. podpořit pěší dopravu skrze „chytré semafory“, delší interval zelené na semaforech, což je klíčové zejména pro seniory, osoby s kočárky a osoby pečující o děti do 3 let věku či pro osoby se zdravotním omezením. Rozšiřuje se akustická signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce a systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků na veřejně přístupných místech. Akustická signalizace pro nevidomé se stala povinnou součástí světelného signalizačního zařízení na nově* | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *zřizovaných nebo rekonstruovaných přechodech pro chodce a na železničních přejezdech. I nadále se zavádí hlasové informování pro snazší orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic.“* | | | |
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br>Str. 20 Požadujeme doplnit do kapitoly 4.2 taktéž větu: ***“V následujícím období, tak jako v jiných zemích EU, by se měla stát standardní součástí plánování cyklistické infrastruktury spolupráce s neziskovým sektorem, který umožňuje bezprostřední kontakt s veřejností a reflektování jejích zájmů."***<br>Spolupráce státu s neziskovým sektorem je v ČR - oproti starým i některým novým členům EU - spíše na úbytě: přitom jde již z taktického hlediska o zásadní nedostatek - lepší komunikace s neziskovým sektorem lze chápat nejen jako princip podpory občanské autonomie, ale i šetření veřejných zdrojů (relevantní neziskový sektor disponuje expertním zázemím, umožňuje komunikovat problémy i úspěchy budování infrastruktury směrem k veřejnosti atd.)<br>Spolupráce s | **Připomínka akceptována**<br>Navržená věta bude doplněna do kapitoly 4.2 | **akceptováno** | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | neziskovým sektorem je sice v textu zmíněna, ale zcela na okraj a v jednom jediném případě (str. 38). | | | |
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br>Str. 38 Do kapitoly 7.2 Operativní doplnit mezi „Následky dle věkových kategorií (děti, stárnoucí populace) a Bezpečnostní pásy **„Následky dle pohlaví“.**<br><br>Viz komentář ÚVČR: Statistiky jsou důležité pro činění informovaných politických rozhodnutí. Dle Mezinárodního dopravního fóra (OECD ITF) celosvětově mají řidičky vyšší pravděpodobnost, že budou obětí dopravní nehody než muži. Pro zlepšení situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu je tudíž nezbytné brát v potaz jednak rozdílné vzorce dopravního chování u mužů a u žen, jednak prostřednictvím sledování statistik rozdělených dle pohlaví sledovat, zda v některých aspektech silničního provozu nedochází k významným rozdílům a případnému udržování či vytváření nerovností. Na tato zjištění mohou pak navazovat informovaná rozhodnutí, který posílí bezpečnost všech zúčastněných. | **Připomínka akceptována**<br>V kapitole 5.2 Česká republika je již uvedeno: „Strategické cíle vč. jednotlivých ukazatelů budou sledovány také dle genderu, v souladu se závěry projektu „Ženy v dopravě“. [16]“. Doplníme rovněž do kapitoly 7.2. dle návrhu. | **akceptováno** | |
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br>**Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům** | **Připomínka akceptována**<br>V kapitole 5.2 Česká republika je již uvedeno – | **akceptováno** | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Akcentujeme pozitivně, že je součástí této přílohy kapitola 2. Genderového srovnání, která byla přidána na podnět Zmocněnkyně vlády pro lidská práva již do materiálu „Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za rok 2019".<br><br>Nicméně je nasnadě, aby byly v nové strategii, platné do roku 2030, tříděny veškeré statistiky dle pohlaví, tedy i v kapitolách 3. Příčiny<br><br>a viníci a 4. Poškození. Souběžně s tím požadujeme doplnění krátkého odstavce vyhodnocujícího rozdíly mezi muži a ženami v rámci sledovaných kapitol 3. Příčiny a viníci a 4. Poškození.<br><br>Sběr genderových dat v oblasti bezpečnosti v dopravě taktéž v poslední době považuje za zásadní Český statistický úřad spolu s Úřadem vlády ČR, jejichž zástupci iniciovali schůzku ohledně sběru dat ke kapitole Doprava do ročenky Zaostřeno na ženy a muže, kterou každoročně vydává Český statistický úřad ve spolupráci s Úřadem vlády. Sběr genderových dat navíc pomůže efektivněji směřovat edukační a osvětové aktivity na konkrétní účastníky silničního provozu. Jak je patrné, muže a ženy ovlivňují rozdílné faktory podílejících se na vzniku nehod řidičů, viz https://www.facebook.com/ibesip/photos/a.1215995978789 56/3419106208128262/; https://www.facebook.com/ibesip/photos/a.1215995978789 56/3318259038212980/), z tohoto důvodu považujeme za zásadní, aby se v celém dokumentu tříděná data stala nedílnou | „Strategické cíle vč. jednotlivých ukazatelů budou sledovány také dle genderu, v souladu se závěry projektu „Ženy v dopravě". [16]". Pro měsíční a roční vyhodnocování Strategie a jejích ukazatelů bude využívána Aplikace Dopravni nehody v ČR, která umožní nastavení filtru dle genderu. V textových komentářích ke klíčovým statistickým ukazatelům nebude ženám vyčleňována zvláštní kapitola. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | součástí Strategie BESIP 2020-2030.<br><br>V rámci kapitoly 2. Genderové srovnání jsou sledovány pouze statistiky srovnání poměru registrovaných řidičů, výstupy z bodového hodnocení řidičů, srovnání vývoje závažných následků nehod jak z pohledu viníků, tak jejich následků. Pro zlepšení situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu je nezbytné brát v potaz jednak rozdílné vzorce dopravního chování u mužů a u žen, jednak prostřednictvím sledování statistik rozdělených dle pohlaví sledovat, zda v některých aspektech silničního provozu nedochází k významným rozdílům a případnému udržování či vytváření nerovností. Nicméně není vhodné ženám vyčleňovat samostatnou kapitolu, dochází tím, byť zřejmě nevědomky, k určitému sociálnímu stigmatu, k vědomému odlišování od řidičů mužského pohlaví. I pro jistou přehlednost by bylo vhodnější rozdílnost pohlaví zanášet do souhrnných tabulek rozdělených na muže a ženy a nevyčleňovat ženám samostatnou kapitolu. | | | |
| O 010 | **Zásadní připomínka:**<br>**Předkládací zpráva**<br>V předkládací zprávě by měl být zpracován také dopad na životní prostředí (tzv. směrnice EIA), hospodářský a finanční dosah na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní | **Připomínka akceptována částečně**<br>Do předkládací zprávy bude doplněn text v následujícím znění:<br>„Materiál má pozitivní sociální dopad a dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Právě ženy, děti senioři i osoby s omezenou schopností pohybu | **Akceptováno částečně**<br><br>Pokud bude akceptována připomínka na str. 16 „zranitelní účastníci“, pak je zcela logické, aby byl v předkládací zprávě zachován tento text doplněn o informaci o sběru genderových dat:<br><br>„Materiál má pozitivní sociální dopad a dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Právě ženy, děti, senioři, **pečující osoby** i osoby s omezenou schopností pohybu, **orientace a komunikace** se oproti ostatním častěji pohybují v provozu jako zranitelní účastníci (především chodci a cyklisté) a jsou rovněž častěji ohroženi na životě a | **Připomínka akceptována**<br>Do předkládací zprávy bude doplněn text v následujícím znění:<br>„Materiál má pozitivní sociální dopad a dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Právě ženy, děti, senioři, **pečující osoby** i osoby s omezenou schopností pohybu, **orientace a komunikace** se oproti ostatním častěji pohybují v provozu |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | menšiny.<br><br>Dle Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR se Strategie BESIP 2021-2030 týká fyzických osob a vzhledem k tomu, že muži a ženy (různého věku) vykazují jiné vzorce mobility a mají různé potřeby a preference ve využívání různých druhů dopravy včetně bezpečnosti, je třeba specifičnost těchto skupin zohlednit a posoudit, nakolik Strategie přispívá k naplňování rovných příležitostí, nediskriminace a udržitelného rozvoje.<br><br>BESIP provádí preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to zejména v souvislosti s působením na lidského činitele, např. formou celostátních kampaní, dopravní výchovy dětí a mládeže a další osvětou celorepublikově, v krajích, městech i obcích. Jedná se o široké spektrum činností, které mají pozitivní dopad na lidského činitele – od statistik a analýz klíčových ukazatelů a dopravní výchovy, přes osvětové kampaně pro mladé řidiče, seniory či názorné programy pro ženy a další pečující osoby – např. praktický manuál „Ženy v bezpečí“, poutání dětí v autosedačkách a další trendy bezpečnosti dětí v automobilech.<br><br>Pokud budou ve větší míře akceptovány naše připomínky, navrhujeme doplnit do Předkládací zprávy: ***„Předkládaný materiál má pozitivní sociální dopad a dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.*** | se oproti ostatním častěji pohybují v provozu jako zranitelní účastníci (především chodci a cyklisté) a jsou rovněž častěji ohroženi na životě a zdraví. Materiál navrhuje konkrétní opatření ke snížení následků závažných nehod (úmrtí, těžké zranění) a akcentuje ochranu zranitelných účastníků provozu“. | zdraví. **Materiál rozšiřuje možnosti sběru genderových dat v oblasti bezpečnosti v dopravě a může tak napomoci k cílenějším, konkrétnějším a měřitelným aktivitám, které budou mít oporu ve statistických genderových ukazatelích.** Materiál navrhuje konkrétní opatření ke snížení následků závažných nehod (úmrtí, těžké zranění) a akcentuje ochranu zranitelných účastníků provozu“.<br><br>BESIP uznává výjimečné postavení žen, dětí, seniorů, pečujících osob (to jsou rodiče s dětmi, pečující o seniory, osoby s omezenou schopností…, tyto účastníky provozu nelze opomíjet, zvláště pokud samotná Dopravní politika s tímto výčtem specifických potřeb skupin operuje a věnuje jim kapitolu **Specifický cíl: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě**<br><br>a opatření:<br><br>2.1.8.3.Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.<br><br>2.1.8.5. Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.<br><br>Termín osoba s omezenou schopností pohybu je již zastaralý, oficiální termín zní: osoba s omezením pohybu, komunikace a orientace.<br><br>Pokud tato připomínka i po našem následném vypořádání nebude akceptována, navrhujeme do Předkládací zprávy doplnit:<br><br>„Materiál má neutrální dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Nerozlišuje zranitelného účastníka silničního z hlediska ochrany jejich životů a zdraví dle věku či genderu, rozšiřuje ale možnosti sběru genderových dat v oblasti bezpečnosti v dopravě a může tak napomoci k cílenějším, konkrétnějším a měřitelným | jako zranitelní účastníci (především chodci a cyklisté) a jsou rovněž častěji obětmi či poškozenými v důsledku dopravních nehod, než viníky těchto nehod. **Materiál rozšiřuje možnosti sběru genderových dat v oblasti bezpečnosti v dopravě a může tak napomoci k cílenějším, konkrétnějším a měřitelným aktivitám, které budou mít oporu ve statistických genderových ukazatelích.** Materiál navrhuje konkrétní opatření ke snížení následků závažných nehod (úmrtí, těžké zranění) a akcentuje ochranu zranitelných účastníků provozu“. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ***BESIP je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR a expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele, ve své činnosti se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a další osvětou. Podpora bezpečné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) patří mezi současné hlavní trendy principů udržitelného rozvoje. Materiál obsahuje opatření, která mají potenciál zlepšit současný stav v ekonomické, sociální a environmentální oblasti***." Pokud připomínkám nebude ve větší míře vyhověno, požadujeme doplnit: ***„Předkládaný materiál má neutrální dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Nikterak nezlepšuje, ale ani nezhoršuje podmínky pro specifické potřeby obyvatel (včetně žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace), nerozšiřuje možnosti sběru genderových dat v oblasti bezpečnosti v dopravě. Materiál obsahuje některá opatření, která by mohla mít potenciál zlepšit současný stav v ekonomické, sociální a environmentální oblasti."*** | | aktivitám, které budou mít oporu ve statistických genderových ukazatelích. | |

## KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY PRO OBDOBÍ 2021 - 2030

V roce 2020 byla v Ministerstvu dopravy zpracována a v závěru roku 2020 odsouhlasena vládou první národní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Průřezově byla doplněna návrhová i analytická část zástupci agendy rovných příležitostí – viz vnitřní připomínkové řízení níže.

Předkládací zpráva
Předkládaný materiál má pozitivní sociální dopad a pozitivní dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace. Jednou z hlavních priorit jsou především lidé a jejich kvalita života. Podpora bezpečné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) patří mezi současné hlavní trendy principů udržitelného rozvoje. Materiál obsahuje metodické návrhy, které mají prostřednictvím plánů udržitelné městské mobility jednotlivých měst potenciál zlepšit současný stav v sociální a environmentální oblasti.

Garantka KA1 Ing. Lenka Čermáková zpracovala znění kapitoly 2.1.3.6. Průřezová opatření do Návrhové části Koncepce. Znění – viz níže.

### 2.1.3 Uspokojování potřeb po mobilitě jednotlivými dopravními módy

### 2.1.3.6. Průřezová opatření

Průřezovým opatřením všech výše uvedených cílů je **zajištění dopravní dostupnosti pro seniory a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace na principu gender mainstreamingu** (přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatelstva). Podpora inkluzivní a inovativní dopravy vycházející z principů udržitelného rozvoje a tzv. genderového plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.

Plánování dopravní obslužnosti je úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.).

Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu je ve městech a obcích u dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace důležité zavádění různých druhů preferenčních opatření, např. řešení zastávkových forem příznivějších pro výměnu cestujících a zmenšování výškového rozdílu mezi nástupním prostorem vozidla a nástupní plochou (např. zastávky vídeňského typu), zavádění prvků ke zklidňování dopravy, opatření ke snížení rychlosti a další.

Ve městech a obcích je dále třeba zlepšovat podmínky pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvícení přechodů atd.)

Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního a šetrného osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné

dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích).

V souladu s aktuálními trendy se počítá také s postupným zaváděním inovativních technologií a opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné účastníky dopravního provozu. Při zvyšování bezpečnosti dopravního provozu je např. významná role ITS, které napomáhají zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu i účastníků bezmotorové dopravy (zejména pěší dopravy). Optimalizace městského silničního provozu prostřednictvím ITS umožňuje lépe zohledňovat preferenci pěšího provozu, např. podpořit pěší dopravu skrze „chytré semafory“, delší interval zelené na semaforech, což je klíčové zejména pro seniory, osoby s kočárky a osoby pečující o děti do 3 let věku či pro osoby se zdravotním omezením. Rozšiřuje se akustická signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce a systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků na veřejně přístupných místech. Akustická signalizace pro nevidomé se stala povinnou součástí světelného signalizačního zařízení na nově zřizovaných nebo rekonstruovaných přechodech pro chodce a na železničních přejezdech. I nadále se zavádí hlasové informování pro snazší orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic.

Svoboda pohybu jednotlivce není dána pouze stavebními úpravami, které by fyzicky bránily volnému pohybu, ale je také úzce spojena se snadnou orientací v rámci dopravní infrastruktury a doprovodné infrastruktury. Zajištění svobodného pohybu k výkonu zaměstnání, péče o rodinu služeb pro běžný život lidí (např. zdravotní zařízení, pošta, obchod, kulturní zařízení, dopravní služby, rozvoj veřejných prostor atd.) spočívá v maximální možné míře přístupnosti budov úřadů i jiných institucí.

Ve vztahu k dopravní soustavě se jedná zejména o oblast přístupnosti dopravních staveb a technologií s nimi souvisejících. Přístupností se v obecné rovině rozumí zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.

Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů, např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.

Garantka KA1 Ing. Lenka Čermáková, garant KA2 Mgr. Vít Strobach a rezortní koordinátorka Mgr. Ilona Vlachová dále ve vnitřním připomínkovém řízení zpracovali následující připomínky:

**Vyhodnocení výsledků připomínkového řízení k materiálu Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030**

| | | | **2. kolo O 010** |
|---|---|---|---|
| O 010 Odbor personální Agenda rovných příležitostí | Jak je uvedeno v úvodu návrhové části, Koncepce městské a aktivní mobility (dále také „Koncepce“) by měla být v souladu s cílem SDG 11: „Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce. V rámci podkapitoly 11.2 je dílčím cílem poskytnout do roku 2030 všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy, a to vše se zvláštním důrazem na specifické potřeby různých skupin obyvatelstva jako jsou ženy, děti, pečující osoby, | Vysvětlení: navržený text s výjimkou zmínky o městě krátkých vzdáleností nepatří do části 2.1.1, ale do části 2.1.4. Tam tyto principy jsou zohledněny. | **AKCEPTOVÁNO** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | osoby se zdravotním postižením nebo senioři.“ Specifickým potřebám jednotlivých skupin obyvatel včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace se Koncepce z pohledu agendy rovných příležitostí věnuje nedostatečně, zmiňuje je pouze obecně a bylo by vhodné text ještě doplnit – viz řada uvedených zásadních i doporučujících připomínek níže.<br><br>Na str. 7 do podkapitoly 2.1.1. Předcházení vzniku potřeb po mobilitě požadujeme doplnit odstavec:<br><br>***„Pro zajištění kvality života obyvatel je třeba zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků a specifických potřeb různých skupin obyvatel na veřejnou infrastrukturu a její dostupnost. Tzn. plánovat veřejný prostor na místech, kde se pohybují ve větší míře skupiny, které právě tuto podobu veřejného prostoru potřebují (ženy, děti, senioři, osoby s omezenou schopností komunikace, pohybu a orientace, pečující osoby). Snahy řady evropských metropolí o přerozdělování veřejného prostoru férovějším způsobem vycházejí z principu tzv. genderového plánování, které zohledňuje v souladu s principy udržitelného rozvoje situaci 21. století a vzájemné prolínání městských zón s důrazem na dříve "neviditelnou" neplacenou práci, resp. péči, jejíž význam stoupá i díky stárnutí obyvatel a růstu počtu závislých osob. Současný trend územního plánování, který se prosazuje v mnoha evropských městech a obcích (např. Vídeň, Berlín, Paříž, Barcelona, Londýn i řada menších měst a obcí – viz např. https://urbact.eu/cities-through-gender-lens) z tohoto principu vychází a klade akcent na celkový design obytných zón, veřejných prostor a jejich bezbariérovost. Rozvoj města je plánován s ohledem na dostupnost služeb a rozmístění základních obslužných funkcí města (tzv. město krátkých vzdáleností) a také na jejich propojenost bezbariérovou dopravou i pěší a cyklistickou infrastrukturou.“***<br><br>**Zásadní** | | |
| | Na str. 8 do Cíle 2.1.1.1: Snížení poptávky po mobilitě ve městě doplnit do typových opatření SUMP za zavádění e-Governmentu: ***„Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti.“***<br><br>**Zásadní** | Akceptováno | |
| | s. 8. Vzhledem k možným konotacím paternalismu doporučujeme nahradit text *„výhodné ponechat uspokojování přepravních potřeb osobními vozidly čistě na občanech“* textem ***„ponechat uspokojování přepravních potřeb pouze v soukromých rukou”.***<br><br>**Doporučující** | | |
| | Požadujeme upravit a doplnit text u průřezového opatření **2.1.3.6** (V Koncepci městské a aktivní mobility by mělo být zohlednění specifických potřeb obyvatel popsáno pro města a obce podrobněji než v rámci jednoho odstavce):<br><br>*„Průřezovým opatřením všech výše uvedených cílů je zajištění dopravní dostupnosti pro sociálně či zdravotně znevýhodněné skupiny obyvatel, včetně dětí, žen, pečujících osob, seniorů a osob se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.* | Akceptováno | Pozn. Oprava překlepu - v předposledním odstavci je třeba doplnit z - *Ve vztahu k dopravní soustavě....*<br><br>Stejný překlep zůstává taktéž na str. 57 v DP 2021- 2027 s výhledem |

| | | |
|---|---|---|
| *V současnosti patří mezi hlavní trendy principů udržitelného rozvoje podpora inkluzivní, inovativní a bezpečné dopravy vycházející z principů udržitelného rozvoje a tzv. genderového plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územně-dopravním plánování. Tímto přístupem lze odstranit bariéry omezující celé skupiny obyvatel, zvýšit jejich ekonomickou aktivitu, racionálně a spravedlivě distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky.*<br><br>*Plánování dopravní obslužnosti je úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace (např. bezbariérové úpravy nástupišť, bezbariérové toalety včetně přebalovacích pultů v blízkosti zastávek, rekonstrukce a budování zastávkových forem příznivěji pro výměnu cestujících a pro seniory, těhotné ženy, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace apod.).*<br><br>*Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu je ve městech a obcích u dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace důležité zavádění různých druhů preferenčních opatření, např. řešení zastávkových forem příznivějších pro výměnu cestujících a zmenšování výškového rozdílu mezi nástupním prostorem vozidla a nástupní plochou (např. zastávky vídeňského typu), zavádění prvků ke zklidňování dopravy, opatření ke snížení rychlosti a další.*<br><br>*Ve městech a obcích je dále třeba zlepšovat podmínky pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvícení přechodů atd.)*<br><br>*Významný vliv na využívání veřejné dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního a šetrného osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách. Jako možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen a seniorů ve veřejné dopravě a vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality, lze využít jednoduchá a finančně nenáročná technologická řešení (např. dobře umístěné a osvětlené zastávky) či podporu personálu dopravců pro zvýšení pocitu bezpečí cestujících (zejména ve vlacích).*<br><br>*V souladu s aktuálními trendy se počítá také s postupným zaváděním inovativních technologií a opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné účastníky dopravního provozu. Při zvyšování bezpečnosti dopravního provozu je např. významná role ITS, které napomáhají zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu i účastníků bezmotorové dopravy (zejména pěší dopravy). Optimalizace městského silničního provozu prostřednictvím ITS umožňuje lépe zohledňovat preferenci pěšího provozu, např. podpořit pěší dopravu skrze „chytré semafory“, delší interval zelené na semaforech, což je klíčové zejména pro seniory, osoby s kočárky a osoby pečující o děti do 3 let věku či pro osoby se zdravotním omezením. Rozšiřuje se* | | do roku 2050 (podkapitola Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě) - prosím opravit i tam.<br><br>Akceptováno |

| | | |
|---|---|---|
| *akustická signalizace pro nevidomé na přechodech pro chodce a systém dálkově ovládaných akustických orientačních a informačních majáků na veřejně přístupných místech. Akustická signalizace pro nevidomé se stala povinnou součástí světelného signalizačního zařízení na nově zřizovaných nebo rekonstruovaných přechodech pro chodce a na železničních přejezdech. I nadále se zavádí hlasové informování pro snazší orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic."*<br><br>*Svoboda pohybu jednotlivce není dána pouze stavebními úpravami, které by fyzicky bránily volnému pohybu, ale je také úzce spojena se snadnou orientací v rámci dopravní infrastruktury a doprovodné infrastruktury. Zajištění svobodného pohybu k výkonu zaměstnání, péče o rodinu služeb pro běžný život lidí (např. zdravotní zařízení, pošta, obchod, kulturní zařízení, dopravní služby, rozvoj veřejných prostor atd.) spočívá v maximální možné míře přístupnosti budov úřadů i jiných institucí.*<br><br>*Ve vztahu k dopravní soustavě se jedná zejména o oblast přístupnosti dopravních staveb a technologií s nimi souvisejících. Přístupností se v obecné rovině rozumí zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.*<br><br>*Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů, např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem."* | | |
| s. 11 za bod *„Snižovat případně neurčovat předepisovaný počet parkovacích míst na bytovou jednotku při bytové výstavbě."* doplnit nový bod<br><br>***„V rámci urbanistických plánů nových zástaveb požadovat dostupnost komplexních služeb pro rezidenty (obchody, školská a zdravotnická zařízení, aj.)"***<br><br>**Zásadní** | Akceptováno | |
| Koncepce městské a aktivní mobility až příliš akcentuje cyklistickou dopravu, a to i na úkor pěší dopravy, přestože vzhledem k počtu chodců a cyklistů ve městech a obcích by to mělo být naopak. Požadujeme do Cíle 2.1.2.3 Zvýšení významu aktivní mobility za odstavec o cyklodopravě doplnit část nebo alespoň odstavec o pěší dopravě – viz např. Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050:<br><br>***„Pěší „doprava" vždy zaujímala významné místo, jedná se o základní způsob pohybu. Bohužel rozvoj IAD právě tuto dopravu značně omezil, což má mimo jiné i velmi negativní důsledky pro zdraví a kondici obyvatelstva. Projevuje se to zejména v menších městech a obcích. Mnohdy je to způsobeno právě tím, že IAD způsobuje pěším značný diskomfort, ať už způsobovaným hlukem, exhalacemi či dopadem na bezpečnost, tak i často zdržením či prodlužováním cesty (nutnost obcházet křižovatky až na nejbližší přechod, řízené*** | Akceptováno | |

| | | |
|---|---|---|
| ***křižovatky jsou primárně seřizovány s ohledem na průjezd aut atp.). Přitom města by primárně měla patřit chodcům a nikoliv IAD. Má to význam jak pro zdraví lidí, tak i pro hospodářský rozvoj měst (prosperita podnikatelských aktivit v ulicích). Ze statistických dat Ročenek dopravy vyplývá, že v případě počtu vykonaných cest po hlavním městě IAD i pěší mají shodný podíl 29 % (při odlišné průměrné vzdálenosti). Do výpočtu ekonomického hodnocení infrastrukturních staveb pro IAD je proto nutné započítávat i ztráty z mezioborových externalit, tzn. časové ztráty, které IAD způsobuje pěším a uživatelům MHD.“***<br>Pěší doprava by měla být však v rámci Koncepce více podrobně popsána, když ne dle generelů pěší či bezmotorové dopravy, tak alespoň dle hlavních principů – viz např.<br><br>Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy<br>**1.** Operativně odstraňovat závady a nedostatky na stávajících komunikacích pro chodce<br>**2.** Zvyšovat bezpečnost a ochranu chodců v provozu na pozemních komunikacích a posilovat subjektivní pocit bezpečí chodců<br>**3.** Respektovat potřeby osob se omezenou schopností pohybu a orientace, seniorů, rodičů s malými dětmi a mládeže<br>**4.** Systémově řešit pěší provoz ve městě<br>**5.** Zohledňovat potřeby chodců v koordinovaném územním a dopravním plánování<br>**6.** Revitalizovat centrum města a městských částí<br>**7.** Páteřní pěší trasy řešit bez oklik a bariér<br>**8.** Zvyšovat atraktivitu pěších tras<br><br>Zdroj:https://www.databaze-strategie.cz/cz/pha/strategie/zasady-rozvoje-pesi-dopravy-na-uzemi-hl-m-prahy?typ=tab<br>Dále požadujeme na str. 13 do opatření pro státní správu u Cíle 2.1.2.3 Zvýšení významu aktivní mobility doplnit tato opatření:<br>1)Zapracovat pěší dopravu do generelů dopravy měst a obcí<br><br>2) V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.<br><br>3) Ve městech a obcích je dále třeba zlepšovat podmínky pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, dobře značené a přehledné dopravní prostředí, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvícení přechodů atd.)<br><br>4) Zvyšovat bezpečí cestujících, v nočních hodinách také s ohledem na bezpečí cestujících ve vlacích (např. personál dopravců) a ve veřejném prostoru (instalace kvalitního osvětlení na železničních stanicích, v podchodech apod.).<br>**Zásadní** | Zahrnuto jako zobecněné typové opatření pro města.<br><br>Generely pro pěší jsou uvedeny v 2.1.2.3, není to úkol pro státní správu<br><br>Akceptováno, ale jako typové opatření měst<br><br>Akceptováno, ale jako typové opatření měst | |

| | | |
|---|---|---|
| | Nepatří do kompetence měst, ani do podpory státu městům, ale spíše do Koncepce veřejné dopravy | |
| Str. 13 Do opatření pro státní správu u Cíle 2.1.2.3 Zvýšení významu aktivní mobility doporučujeme doplnit opatření:<br>3) Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu<br>**Doporučující** | Vysvětlení: opatření je předmětem Strategie rozvoje ITS. | Toto opatření je nicméně přesně v tomto znění uvedeno taktéž v DP 2021-2027 s výhledem do roku 2050 u Bezmotorové dopravy, resp. cyklodopravy, tudíž dává smysl ho uvést i v rámci Koncepce městské a aktivní mobility, kde by bezpečnost zranitelných skupin (cyklisté, chodci) neměla být opomíjena. |
| Str. 13 V opatření pro státní správu i u Cíle 2.1.2.3 Zvýšení významu aktivní mobility chybí alespoň zmínka o vozítkách pro osoby s omezenou schopností pohybu – požadujeme doplnit.<br>**Zásadní** | Je obsaženo ve 2.3.1 | **AKCEPTOVÁNO** |
| s. 17; kapitola 2.1.3.2. doplnit první opatření a za něj nové dva body, tj. do následující podoby:<br>*- Propracovaná tarifní politika ve veřejné hromadné dopravě (VHD musí být oproti IAD ekonomicky významně výhodnější, aby tento faktor vyvážil pocity většího bezpečí a soukromí vnímané u IAD)*<br>*- Obslužnost veřejnou hromadnou dopravou ve městech i suburbiích s ohledem na potřeby pečujících osob, ale i na rostoucí podíl lidí pracujících z domova na home office*<br>*- Vysoké standardy kvality včetně bezbariérovosti stále většího podílu vozů VHD*<br>Vzhledem k duplicitě pak vyškrtnout bod:<br>*„Kvalitní vozidla (z hlediska kvalitativních standardů je nutné, aby nová nebo modernizovaná vozidla byla alespoň částečně nízkopodlažní)“*<br>**Zásadní** | Neakceptováno – řeší se v Koncepci veřejné dopravy a je to složitější, souvisí to s ekonomikou a kvalitou služeb Home office patří do části 2.1.1, tady by to znamenalo omezení služeb. Pečující osoby jsou v KVeD řešeny. Řešeno v KVeD v rámci zajištění výběrových řízení a financování, původní znění to z tohoto pohledu zohledňuje lépe. | **AKCEPTOVÁNO** |
| s. 18; kap. doplnit pátý bod do podoby: ***„Zavádění jízdních pruhů pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu na vjezdech do velkých měst a tam, kde to umožňuje šířka komunikací i na jejich vysocefrekventovaných úsecích uvnitř měst.“***<br>**Doporučující** | Neakceptováno – jízdní pruhy ve městech se zavádějí, to města řeší i bez tohoto opatření. Příjezdy do města se ale neřeší, snaha je pouze podpora PaR a nikoliv toto opatření. | **AKCEPTOVÁNO** |
| s. 22, kap. 2.1.4. Za bod (kritéria) „fyzický komfort obyvatel v okolí …“ doplnit bod: *„- **bezpečnost (zejména) žen na*** | Akceptováno | **AKCEPTOVÁNO** |

| | | |
|---|---|---|
| ***veřejných prostranstvích, parcích, v zastávkách VHD aj. (osvětlení, architektura veřejné infrastruktury, aj. zohledňující zvýšenou potřebu ochrany a pocitu bezpečí zvláště ve večerních a nočních hodinách)“***<br>**Doporučující** | | |
| Str. 23 V souladu s cílem SDG 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná a udržitelná města a obce požadujeme doplnit zranitelné skupiny obyvatel do 2.1.4.1 Cíl: Přeměna veřejného prostoru na místo pro veřejný život, typové opatření SUMP: Zklidňování uličního prostoru, jeho architektonické řešení a zajištění jeho polyfunkčnosti na principu přístupnosti prostředí pro všechny skupiny obyvatel ***„s důrazem na zranitelné skupiny jako jsou děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace”*** ve vazbě na celkový koncept města.<br>**Zásadní** | V pojmu všechny skupiny obyvatelstva je obsažen i požadovaný doplněk. Navíc výčet nemusí být úplný. | **Neakceptováno.**<br>Je třeba rozlišovat taxativní a demonstrativní výčet. Demonstrativní výčet představuje neúplný výčet jistých pojmů nebo znaků, jejichž účelem je jít **jako příklad.** Tento výčet obsahuje několik typických prvků. Bývá uvozen výrazy jako „například“ nebo „zejména“.<br>Navrhujeme tedy znění: s důrazem na zranitelné skupiny, jako jsou **zejména** děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace”.<br>Akceptováno |
| Str. 33 Na základě rovného principu a důležitosti pěší dopravy v rámci Koncepce požadujeme do opatření v rámci 2.3.5 Koordinace aktivní mobility – doplnit „pěší dopravu“, tedy: *„Na základě odborné diskuse definovat kompetence a institucionální zajištění krajského a celostátního koordinátora cyklodopravy /**pěší dopravy** / aktivní mobility / alternativní mobility.“*<br>**Zásadní** | Vysvětlení: dnes existují funkce cyklokoordinátorů. Tímto opatřením to rozšiřujeme na aktivní mobilitu, tzn. právě včetně pěší. | **AKCEPTOVÁNO** |
| Požadujeme doplnit do 3 Implementační část Kapitoly 3.3 Financování také podporu pěší dopravy, bezpečnosti nebo bezbariérovosti (související např. s veřejnou dopravou (metro, bus, vlak), humanizací uličního prostoru atd.) – neuvádět pouze financování cyklistické dopravy<br>Např. OP D, IROP nebo SFDI „**Pravidla pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace pro rok 2020“**<br>https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/zvysovani-bezpecnosti/<br>**Zásadní** | Akceptováno v části SFDI | Pozn. Oprava překlepů: str. 35 “Op**a**erační program doprava pro období 2021 – 2027 bude v oblasti městské mobility zaměřen na podporu dvou oblastí:…"<br>a<br>“nových **tatí** metra”<br>Akceptováno |
| Příloha 3 Analytická část – stejně jako v návrhové části je kladen příliš velký důraz na cyklistiku a chybí alespoň stručné info ke generelům pěší (či alespoň obecněji bezmotorové dopravy). Požadujeme doplnit informace napříč celým materiálem. S rostoucím důrazem na přínosy aktivního pohybu pro zdraví a pro udržitelnou mobilitu ve městech nabývá pěší chůze z hlediska dopravního módu na významu a měl by jí být dán v materiálu značně větší prostor. (I z navržených podílů dělby přepravní práce po uplatnění SUMP vyplývá, že podíl pěší dopravy u všech kategorií měst má být vyšší než u cyklistické dopravy. Koncepce tak působí nevyváženě.) | Vysvětlení: Cyklistika je zastoupena ve větší míře z následujících důvodů:<br>1) Městská mobilita je řešena formou metodiky pro města, která to v konečném důsledku budou řešit. Cyklistická část ale zároveň zahrnuje současnou národní cyklostrategii, v rámci | **AKCEPTOVÁNO** |

| | | |
|---|---|---|
| **Zásadní** | které, byť i zde jsou významné části v kompetenci samosprávy, je nutné řešit řadu věcí z pozice kompetence státu (provozní pravidla, legislativa atd. oblast MHD je k tomu řešena i v souběžné KVeD.<br>2) Zatímco v případě MHD patří česká města k evropské špičce (i když i toto se musí dále zlepšovat, je to ale hlavně problém financování, v oblasti pěší vykazují naše města obdobné výsledky jako západní města (byť i tady je hodně neduhů, obzvláště k různým skupinám uživatelů, v cyklodopravy) za západními městy zaostáváme výrazně a je v tom velký potenciál. Infrastruktura je navíc (na rozdíl od pěší a MHD) značně fragmentovaná. | |
| Příloha 3 Analytická část, str. 4, kapitola 1.2 Podpora veřejnosti upřesňujeme info o vývoji podpory udržitelné mobility v Madridu + by zde neměl chybět příklad Vídně jako vzoru pro ostatní, resp. stručný popis politiky města Vídně a její dobré praxe v oblasti městské udržitelné mobility.<br><br>Za text: *„Podobně ve španělském Madridu uzavřeli v předvánočním čase roku 2018 jednu z hlavních dopravních tepen pro veškerou motorovou dopravu a obrat zdejších obchodů vzrostl o 9,5 % (ve srovnání se stejným obdobím v roce 2017). V krátkodobém horizontu může na základě takových opatření dojít ke snížení obratu, což může vzbudit nevoli, většinou to ale netrvá víc než rok a zisky se zřetelně projeví.“* Doplňujeme: ***„Např. v Madridu se podpora udržitelného rozvoje města osvědčila a od léta 2020 je hlavní madridské náměstí upraveno pro pěší již permanentně*** (viz: https://www.web24.news/u/2020/08/the-puerta-del-sol-will-be-completely-pedestrianized.html)“<br><br>Za tento text dále doplnit:<br><br>„Stejně tak uzavření ulice Mariahilfer Straße ve Vídni pro auta a její přeměna v pěší zónu s bohatým městským mobiliářem z ní učinilo nejen oblíbené místo pro trávení volného času i setkávání, ale vzrostl zde i obrat zdejších obchodů. *„Město Vídeň se zavázalo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, protože tyto způsoby dopravy jsou nejohleduplnější k životnímu prostředí. Vídeň ztělesňuje politiku městské mobility, která je orientovaná na budoucnost a která není jen ekologická, ale i společensky a ekonomicky akceptovatelná, a tedy udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená* | Akceptováno, doplněno, jen upozorňujeme na to, že příklady z konkrétních ulic v centru města (Vídeň, Madrid, Lublaň, Trenčín atd.) nejsou úplně tím, co je v rámci SUMP potřeba primárně řešit (byť pochopitelně i to). Úprava vybraných ulic v centrech měst je sice důležitá (i z pohledu památkové péče), ale každodenní život občanů to příliš nezmění. Proto je nutné zlepšit podmínky plošně ve všech obytných oblastech, a to by mělo být primárním cílem. Proto v návrhu máme dva kroky: stanovení funkcí uliční sítě z celoměstského nadhledu a následně úprava uličního prostoru v obytných zónách. | Souhlasíme, že primárním cílem je zlepšit podmínky pro každodenní život občanů ve všech obytných oblastech (to je taktéž primárním cílem férového genderového plánování). |

| | | |
|---|---|---|
| *na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i obyvatele. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů Smart City Vídeň."* Citace ze STEP 2025 (odkaz např.: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2019/2019-04/auup-sbornik-brno-2019-04.pdf)<br><br>*„Vídeň je průkopníkem férového plánování (tzv. genderové plánování) vycházejícího z principů udržitelného rozvoje v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním a dopravním plánování. Genderovému plánování se ve Vídni věnují již od devadesátých let, kdy se zaměřili na sběr genderově tříděných dat, který odhalil odlišnosti ve vzorcích dopravního chování různých skupin obyvatel včetně těch zranitelných. Od té doby byl gender mainstreaming ve Vídni zohledněn ve více než 60 pilotních projektech zaměřených na veřejný prostor a městské plánování. Díky takto zaměřenému plánování lze odstranit bariéry diskriminující celé skupiny obyvatel a v důsledku toho zlepšit dopravní obslužnost, zvýšit ekonomickou aktivitu obyvatel, spravedlivě distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky města.*<br><br>**Zásadní** | | |
| Příloha 3 Analytická část, 1.2 Podpora veřejnosti požadujeme rozepsat detailněji zranitelné skupiny obyvatel, tedy:<br>Dále platí, že zranitelné skupiny obyvatel, ***tedy sociálně, ekonomicky či zdravotně znevýhodněné skupiny obyvatel, včetně dětí, žen, pečujících osob, seniorů a osob se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace,*** mají mnohem větší šanci najít práci tam, kde byly odstraněny bariéry v dopravě. Z toho vyplývá, že kvalitní mobilita posiluje sociální spravedlnost, protože zvyšuje standard pro všechny, a nejen pro jednu skupinu na úkor ostatních.<br><br>**Zásadní** | Neakceptováno, původní text mluví o všech skupinách obyvatel, jakékoliv konkrétní výčty mají nevýhodu v tom, že se na nějakou skupinu může zapomenut, čímž by vznikl problém. | **Neakceptováno:**<br><br>Je třeba rozlišovat taxativní a demonstrativní výčet. Demonstrativní výčet představuje neúplný výčet jistých pojmů nebo znaků, jejichž účelem je jít **jako příklad.** Tento výčet obsahuje několik typických prvků. Bývá uvozen výrazy jako „například" nebo „zejména". Navrhujeme tedy znění: Dále platí, že zranitelné skupiny obyvatel, ***zejména*** sociálně, ekonomicky či zdravotně znevýhodněné skupiny obyvatel, včetně dětí, žen, pečujících osob, seniorů a osob se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace**,** mají…<br><br>Předpokládám, že si uvědomujeme, že tento neúplný výčet je ale skupinou obyvatel, která je nejzranitelnější v provozu. Viz Strategie bezpečnosti provozu 2021 -2030: *„Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti* |

| | | |
|---|---|---|
| | | *tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů. Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.“*<br><br>Akceptováno, upraveno |
| Příloha 3 - Analytická část Oblast 1. Lidé a společnost (aneb pozornost je zaměřena na člověka) **opatření:** Podporovat participaci seniorů na veřejném životě, prohlubovat mezigenerační spolupráci a posílit zapojení starších osob do dobrovolnických aktivit (participace ve vztahu k dopravě a mobilitě) požadujeme zaměnit za: ***“Podporovat participaci zranitelných skupin, jako jsou děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace na veřejném životě, prohlubovat spolupráci jednotlivých sociálních skupin i mezigenerační spolupráci a posílit zapojení těchto osob do dobrovolnických aktivit (participace ve vztahu k dopravě a mobilitě).”***<br><br>**Zásadní** | Neakceptováno, tady jde o popis toho, co je uvedeno ve schválené SRUR ČR 2030, proto tam nelze nic doplňovat. | **Neakceptováno:**<br><br>v SRUR ČR iv. *„Podporovat participaci seniorů na veřejném životě, prohlubovat mezigenerační spolupráci a posílit zapojení starších osob do dobrovolnických aktivit.“*<br>Doplnění ve vztahu k dopravě a mobilitě zde není uvedeno viz Implementační plán schválený vládou říjen 2018 SC, str. 7, SC 1.1<br>Stejně tak u opatření: *„Zajistit a všestranně podporovat a rozvíjet základní spolupráci rodiny a školy a větší participaci rodičů na vzdělávání svých dětí (zřizovatelé škol)“* je přidána u opatření informace o programu CityChangers., Implementační plán schválený vládou říjen 2018 SC, str. 6<br><br>Z výše uvedeného mi není zřejmé, kdy lze schválené opatření SRUR ČR 2030 doplnit a kdy ne. Prosíme o vysvětlení.<br>Upraveno – zanecháno znění textu materiálu, ze kterého se vycházelo. |
| Příloha 3 - Analytická část, 3.1. Strategický rámec České republiky 2030, Oblast 4. Obce a regiony požadujeme za text „Zároveň bude propojena s ostatními druhy dopravy systémy jako Bike and Ride, Park and Ride a Kiss and Ride.“ doplnit odstavec: ***„Plánování dopravní obslužnosti, infrastruktury a územně-dopravní plánování je úzce provázáno s procesy plánování udržitelné městské mobility. Další rozvoj preference*** | Neakceptováno, tady jde o popis toho, co je uvedeno ve schválené SRUR ČR 2030, proto tam nelze nic doplňovat.<br>**AKCEPTOVÁNO** | **AKCEPTOVÁNO** |

| | | |
|---|---|---|
| ***veřejné dopravy a postupné zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů) by měly probíhat s ohledem na zvláštní potřeby různých skupiny obyvatel a stárnutí populace.“***<br><br>**Zásadní** | | |
| Příloha 3 - Analytická část, 3.1. Strategický rámec České republiky 2030, Oblast 4. Obce a regiony požadujeme doplnit následující opatření: Podporovat sběr **genderových** dat a tvorbu indikátorů k prostupnosti sídelního prostor u (např. bezbariérovost veřejných budov, silničních přechodů, dostupnosti zastávek MHD ve městech atp.) o genderovou perspektivu sběru dat. Pokud mají být dopravní systémy a infrastruktury přístupné pro celou společnost a nabízet využití (pokud možno) pro všechny uživatele stejnou měrou, je potřeba se zabývat potřebami jednotlivých skupin mužů a žen a definovat společné a odlišné rysy jejich dopravního chování.<br>**Zásadní** | Neakceptováno, tady jde o popis toho, co je uvedeno ve schválené SRUR ČR 2030, proto tam nelze nic doplňovat. | **Neakceptováno:**<br><br>Opatření: „Podporovat sběr dat a tvorbu indi kátorů k prostupnosti s ídelního prostoru (např. bezbariérovost veřejných budov, silničních přechodů, dostupnosti zastávek MHD ve městech atp.)“ v SRUR ČR 2030 nenalezeno. Prosím o uvedení, v jakém dokumentu a jaké části jej lze najít. Pokud nelze, trváme na doplnění o slovo **genderových**. Upraveno – zanecháno znění textu materiálu, ze kterého se vycházelo. |
| Příloha 3 - Analytická část, 3.1. Strategický rámec České republiky 2030, Oblast 4. Obce a regiony požadujeme doplnit následující opatření o „taxi pro ženy“: „Vazba na venkovské a periferní oblasti - formou inovativních přístupů a příklady dobré praxe podporovat alternativy srovnatelné s kvalitou života ve městech, např. koordinace zajišťování služeb pro občany (vysokorychlostní internet, soutěže na energie a mobilní tarify pro občany, inovativní postupy pro vlastní energetické zdroje obce i pro občany, taxi pro seniory, **ženy** i pro mladé rodiny).“<br>**Zásadní** | Neakceptováno, tady jde o popis toho, co je uvedeno ve schválené SRUR ČR 2030, proto tam nelze nic doplňovat. | **AKCEPTOVÁNO** |
| Příloha 3 - Analytická část, 3.2. Národní metodika pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility, str. 20,<br>o veřejná doprava, včetně nových možností služeb veřejné dopravy (dopravní dostupnost pro seniory a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, integrace dopravy)<br><br>požaduje doplnit takto:<br>o veřejná doprava, včetně nových možností služeb veřejné dopravy (dopravní dostupnost pro seniory, ***ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace***, integrace dopravy)<br><br>**Zásadní** | Vysvětlení: připomínku bude nutné uplatnit při projednávání Národní metodiky (samostatný proces), zde jde jen o její popis. | **AKCEPTOVÁNO** |
| Předkládací zpráva:<br>Pokud budou ve větší míře akceptovány naše připomínky týkající se pěší dopravy, bezbariérovosti, zranitelných skupin, navrhujeme doplnit do Předkládací zprávy: ***„Předkládaný materiál má pozitivní sociální dopad a dopad na rovné*** | Akceptováno v upravené podobě (potenciál je nutné uplatnit až prostřednictvím jednotlivých SUMP). | |

| | | |
|---|---|---|
| ***příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Podpora bezpečné dopravy, která zohledňuje specifické potřeby různých skupin obyvatel (včetně žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) patří mezi současné hlavní trendy principů udržitelného rozvoje. Materiál obsahuje opatření, která mají potenciál zlepšit současný stav v sociální a environmentální oblasti.***" Pokud připomínkám nebude ve větší míře vyhověno, požadujeme doplnit: ***„Předkládaný materiál má neutrální dopad na rovné příležitosti mužů a žen a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Materiál obsahuje některá opatření, která by mohla mít potenciál zlepšit současný stav v sociální a environmentální oblasti."***<br>**Zásadní** | | |
| Příloha 1 Kategorie měst - požadujeme promítnout relevantní navržené připomínky i do této přílohy.<br>Např.<br>U všech měst u Cíle Snížení poptávky po mobilitě ve městě doplnit do typových opatření SUMP za : ***„Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti."***<br>**Typová opatření:**<br>**Předcházení potřebám po mobilitě**<br>Cíl: **Snížení poptávky po mobilitě ve městě**<br>o Úzké propojení sektorového a územního plánování iteračním způsobem (oba druhy plánování jsou rovnocenné a musí se jednat o trvalý stále se opakující plánovací cyklus).<br>o Územní plánování rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru.<br>o ***„Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti."***<br>**Zásadní** | Akceptováno | |

## PŘEHLED MATERIÁLŮ NELEGISLATIVNÍ POVAHY ANALYZOVANÝCH AGENDOU ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ ZA ROK 2021

### OPD3 2021 – 2027

V březnu 2021 byl garantkou KA1 zpracován návrh doplnění hlediska rovných příležitostí do klíčového dokumentu OP Doprava "OPD3 2021 – 2027" a zaslán Odboru fondů EU. V květnu 2021 byla po několika jednáních většina připomínek z návrhu doplnění hlediska rovných příležitostí Odborem fondů EU do dokumentu doplněna. V červnu 2021 proběhlo II. kolo vnitřního připomínkového řízení k dokumentu, kdy byly připomínky vznesené agendou rovných příležitostí akceptovány.

Dne 26. března 2021 proběhla na 5. jednání Pracovní skupiny pro rovné příležitosti žen a mužů v rezortu MD diskuze ohledně implementace hlediska rovných příležitostí do klíčového dokumentu OP Doprava "OPD3 2021 – 2027". Operační programy by měly přispívat k rovnosti žen a mužů jako horizontálního principu. Řídící orgán by měl aktivně hledat cesty, jakým způsobem jednotlivé intervence přispívají k rovnosti.

Do klíčového strategického dokumentu OPD 2021 – 2027 byla zapracována také opatření Strategie rovnosti žen a mužů na léta 2021 – 2030, tj.:

- Definovat rovnost žen a mužů jako průřezový princip OP Doprava a zajistit jeho účinné naplňování;
- podporovat implementace genderového plánování měst a obcí s ohledem na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel;
- V rámci projektů podpořených na základě výzev z OP Doprava budou podporována opatření zaměřená na zvýšení pocitu bezpečí a odstranění genderově podmíněného násilí ve veřejné dopravě a související infrastruktuře (stanicích, zastávkách, přístupových cestách, výpravních budovách apod.), která budou rovněž zahrnuta do informací pro veřejnost o přínosech projektů.

## DOKUMENT OPD 2021 – 2027: ZAPRACOVANÉ PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ V DOPRAVĚ, RESP. ČINNOSTÍ NA OCHRANU ROVNOSTI, INKLUZE A NEDISKRIMINACE

1 Strategie programu: hlavní problémy související s rozvojem a politické reakce[49]

Str. 10

Dopravní infrastruktura by však měla mít ideálně takové parametry a technologické vybavení, které bude poskytovat co nejkvalitnější služby s co nejmenšími dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Současně musí zajistit maximální míru bezpečnosti dopravy a všech jejich účastníků včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a zranitelných skupin – starší osoby se sníženou pohyblivostí, těhotné ženy, děti, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami, či osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu. Proto je potřebné kromě dopravní infrastruktury samotné řešit další oblasti – systém dopravní obslužnosti v osobní dopravě s možnostmi přesahů hranic ČR i krajských hranic, uplatnění principu komodality v nákladní dopravě, dopravní problémy v hustě osídlených oblastech s důrazem na městské aglomerace, efektivní systém bezpečnosti a plynulosti dopravy zavádění moderních technologií a alternativních energií pro dopravu. Je proto nezbytné soustředit více pozornosti na možnosti, které představují nové technologie a umožnit tak sektoru dopravy co nejhladší reálnou aplikaci výsledků výzkumu a vývoje, což například předpokládá nutnost více propojovat výstavbu dopravní infrastruktury s prvky inteligentních dopravních systémů (ITS) i kooperativních systémů ITS (C-ITS), a to i s ohledem na postupné nasazování vozidel s vyššími stupni automatizace, včetně systémů k informování a usměrnění účastníků silničního provozu, a dále též zajišťovat sběr, uchovávání a vyhodnocování dopravních dat, a rozvoj datové základny prostorových informací.

Str. 11

V případě překryvů mezi OPD3 a CEF bude řídicí orgán (který plní zároveň roli národního koordinátora CEF) předkládání projektů do OPD3 nebo CEF koordinovat ve spolupráci s příjemci s cílem optimálně využít dostupné zdroje financování. Ve Zprávě o ČR jsou z pohledu EK nastíněny potřeby za účelem **vytvoření udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální transevropské dopravní sítě odolné vůči**

[49] U programů omezených na podporu specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+ se popis programové strategie nemusí týkat výzev uvedených v čl. 22 odst. 3 písm. a) bodech i), ii) a vi) nařízení o společných ustanoveních.

**změně klimatu**, **a dostupné pro všechny skupiny obyvatelstva včetně osob se specifickými potřebami,** k jejichž naplnění by měly vést zejména tyto úkoly:

- vybudovat a modernizovat hlavní železniční tratě transevropské dopravní sítě, zejména nedokončené/plánované úseky na čtyřech hlavních tranzitních koridorech, včetně interoperability, evropského systému řízení železničního provozu a modernizace standardů technické specifikace pro interoperabilitu včetně zařízení zajišťující přepravu v rámci první a poslední míle (door to door);
- ve spolupráci s ostatními zeměmi vybudovat chybějící části hlavní a globální silniční transevropské dopravní sítě a odstranit regionální rozdíly v přístupnosti transevropské dopravní sítě, zejména v jižní a severovýchodní části ČR;
- dobudovat další prvky sítě TEN-T v souladu s nařízením (multimodální terminály, letiště, vnitrozemské vodní cesty).

Str. 16

Opatření v rámci OPD3 by proto měla sledovat taktéž přizpůsobení osobních nádraží aktuálním potřebám a jejich návaznostem na ostatní druhy dopravy. To znamená osobní nádraží zmodernizovat do technického, provozního, přístupného i estetického stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy a poskytuje cestujícím včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace potřebný komfort a služby a současně snižuje energetickou náročnost.

Podpora efektivní infrastruktury pro příměstskou železniční dopravu je rovněž návaznou aktivitou na rozvoj dalších prvků městské mobility, které budou podporovány na základě plánů udržitelné městské mobility

**Udržitelná mobilita je jednou ze základních podmínek pro udržitelný rozvoj měst**, (v souladu s Koncepcí městské a aktivní mobility) v němž je nezbytné sladit zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel s požadavky na kvalitu životního prostředí, veřejného prostoru a celkovou kvalitu života v městech a aglomeracích.

Pro rozvoj městské drážní dopravy (tramvaje, metro, trolejbusy), která je díky své kapacitě základem systému veřejné dopravy ve velkých městech, je vedle zkvalitňování vozového parku základní podmínkou řešení náročných potřeb co do rozsahu a kvality potřebné infrastruktury tratí včetně vybavenosti zastávek a stanic a také efektivity využití přepravních kapacit.

Podpora městské drážní dopravy v ČR, která zahrnuje 7 tramvajových provozů a 14 provozovaných trolejbusových systémů a systém pražského metra, musí adekvátně reflektovat úkoly, které tato doprava musí aktuálně plnit:

- snižování škodlivých emisí a emisí skleníkových plynů z dopravy;
- zabezpečení rychlé, dostupné a komfortní dopravy včetně osob se specifickými potřebami v rámci celého města v návaznosti na omezování automobilového provozu či zřizování nízkoemisních zón v centrech měst;
- podchycení dopravních proudů z rozvíjející se nové obytné a obchodní zástavby na krajích a v okolí měst.

Str. 19

Co se týká implementace OPD3, chce řídicí orgán v maximální míře navázat na pozitivní zkušenosti z OPD2. Ve všech specifických cílech se tedy předpokládá využití zprostředkujícího subjektu (Státní fond dopravní infrastruktury).

Program naplňuje horizontální základní podmínku „Účinná aplikace a implementace Listiny základních práv EU.“ Všechny navržené priority a specifické cíle programu respektují práva, dodržují zásady a podporují jejich uplatňování v souladu s čl. 51 Listiny. Tento soulad byl ověřen kontrolou textu celého programu odborníky na otázky lidských práv. Navržené priority naopak přispívají k lepší ochraně a naplňování základních práv. Konkrétně projekty zaměřené na modernizaci železniční infrastruktury přispívají k lepšímu začleňování znevýhodněných osob do společnosti vytvářením podmínek pro lepší dostupnost veřejné hromadné dopravy. Celý systém řízení programu pak umožňuje řídícím orgánům sledovat soulad s Listinou na úrovni konkrétních výzev a projektů a kontrolovat, zda nedochází k porušování Listiny. Případné problémy jsou pak hlášeny monitorovacímu výboru. Realizátoři projektů a další dotčené osoby pak mohou plně chránit svá práva před soudy a správními orgány v souladu s čl. 47 Listiny a českými procesními předpisy.

Str. 20

*Pro cíl Investice pro zaměstnanost a růst:*

Tabulka 1

| **Cíl politiky nebo specifický cíl FST** | **Specifický cíl nebo priorita*** | **Odůvodnění (shrnutí)** |
|---|---|---|
| **CÍL POLITIKY 2: ZELENĚJŠÍ, NÍZKOUHLÍKOVÁ EVROPA DÍKY PODPOŘE PŘECHODU NA ČISTOU A SPRAVEDLIVOU ENERGII, ZELENÝCH A MODRÝCH INVESTIC, OBĚHOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ, PŘIZPŮSOBENÍ SE ZMĚNÁM KLIMATU A PREVENCE ŘÍZENÍ RIZIK** | (b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství | [2 000 na specifický cíl nebo prioritu ESF+ nebo specifický cíl FST]<br><br>Specifický cíl bude zahrnovat intervence v oblasti udržitelné městské mobility s důrazem na infrastrukturu městské drážní dopravy (železnice, tramvajové a trolejbusové tratě) a infrastrukturu pro využívání alternativních paliv.<br><br>Hlavními důvody jsou:<br>• nedostatečná kapacita na městských a příměstských železničních tratích;<br>• nevyhovující stav infrastruktury městské drážní dopravy ve většině českých měst, který je překážkou pro plnění úkolů městské drážní dopravy;<br>• nízká kvalita ovzduší ve městech;<br>• dopravní kongesce a nevyřešená doprava v klidu;<br>• nedostatečná bezpečnost dopravy (zejména chodců a cyklistů, včetně obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, seniorů, dětí, těhotných žen, pečujících osob);<br>• negativní dopady na ŽP;<br>• nedostatečná dostupnost infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv;<br>• nedostatečná kooperace individuální a hromadné dopravy, především u integrované městské mobility v rámci tzv. první a poslední míle cesty.<br><br>Odůvodnění je podrobně specifikováno v Dopravní politice ČR (konkrétně v kapitole 2.3), a současně v návazné Koncepci městské a aktivní mobility, která konkrétní důvody specifikuje takto: „ |

| | | |
|---|---|---|
| | | Problémy ve městech spojené s dopravou vznikají z důvodu velké koncentrace lidí a ekonomických aktivit, což následně vyvolává vysokou poptávku po mobilitě. Proto je nutné tuto poptávku ovlivňovat ve smyslu předcházení potřebám po mobilitě, tak aby došlo ke snižování nadbytečných přepravních a dopravních výkonů. Dopravní systém musí uspokojit přepravní potřeby, aby nebyl brzdou hospodářského rozvoje a současně měl co nejmenší dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a na globální změnu klimatu. Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti respektive omezené kapacity veřejného prostoru. Nárůst individuální automobilové dopravy má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Silné přepravní proudy lze efektivně nahradit jednotlivými dopravními módy, které uspokojí potřebu po mobilitě alternativními způsoby dopravy, a to především veřejnou hromadnou dopravou, dále pak pěší a cyklistickou dopravou.“ |

Str. 22

| | |
|---|---|
| (c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobilitty | [2 000 na specifický cíl nebo prioritu]<br><br>**Důvodem výběru tohoto specifického cíle jsou:**<br>• **nedostatečné parametry silnic a železnic mimo TEN-T z hlediska kapacity a / nebo rychlosti;**<br>• **nedostatečná bezpečnost dopravy;**<br>• nevhodné parametry infrastruktury (přejezdy, vedení silnic skrz zastavěné území, úrovňové křižovatky, silnice se směrově neoddělenými jízdními pásy), změny v blízkém okolí dopravní infrastruktury, které dopravní infrastrukturu mohou ohrozit;<br>• **nedostatečné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě** pro zranitelné skupiny obyvatel a nedostatečná opatření zaměřená na zvýšení pocitu bezpečí cestujících a odstranění genderově podmíněného násilí ve veřejné dopravě a související infrastruktuře (stanicích, zastávkách, přístupových cestách, výpravních budovách apod.);<br>• **negativní dopady na životní prostředí;**<br>• vysoká energetická náročnost, zejména ve spotřebě fosilních paliv;<br>• emise (hluk, znečišťující zdraví škodlivé látky, skleníkové plyny).<br><br>**<u>Obecné zdůvodnění:</u>**<br>• nedokončené napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť;<br>• nedostatečná kapacita silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy na síti mimo TEN-T;<br>• špatný technický stav komunikací v důsledku intenzity jejich využívání neodpovídající jejich stávajícícm parametrům;<br>• nevyhovující stav železniční infrastruktury včetně osobních nádraží.<br><br>V souvislém textu: |

| | |
|---|---|
| | Hlavním nedostatkem se jeví nedokončené napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť.<br>Dalším problémem je kvalita sítě silnic mimo TEN-T. Většina úseků silniční infrastruktury vyžaduje investice do rekonstrukcí nebo do modernizací (tento poměr se liší dle úrovně sítí, přičemž obecně platí, že převaha rekonstrukcí nad modernizací roste úměrně s poklesem hierarchické úrovně sítě). Z pohledu zlepšení plynulosti dopravy a zmírnění negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví je zcela zásadní výstavba obchvatů sídel a rozšíření jednotlivých kategorií komunikací na příslušné vyhovující normové parametry.<br>V oblasti inteligentních dopravních systémů se jeví potřeba umožnit v době technologické revoluce postupné nasazování digitálních technologií. Problematika ITS a C-ITS má široký záběr a rezonuje jak ve spektru nabízených služeb, tak i v možnostech využití těchto systémů. Obecně lze říci, že největší požadavky jsou na komunikacích s vysokými intenzitami a v koordinaci propojení různých dopravních systémů (vč. služeb a pro cestující veřejné hromadné dopravy) a v oblasti samořiditelných vozidel.<br>Úplně nový způsob organizace a fungování dopravního provozu představuje automatizované řízení. Jedná se o nesmírně komplexní a složitý sytém, který v sobě obsahuje mnohem více rovin než jen dopravní, a sice rovinu výzkumu, vývoje a inovací, rovinu digitalizace, rozvoje podnikání, právně legislativní, vzdělávací, dopadů na trh práce aj. V každém případě se jedná o nastolený trend silně dynamicky se vyvíjející.<br><br>Železnice mimo TEN-T mají velmi často potenciál tvořit významnou část dopravního systému a to zejména v případech, kdy přímo navazují na hlavní tratě TEN-T. Železnice představuje spolehlivou, vysoce výkonnou, kapacitní a ekologicky šetrnou formu dopravy, ale jejímu většímu využití brání nevyhovující stav infrastruktury, který často tvoří hlavní příčinu snížené konkurenceschopnosti, což má citelný dopad zejména na nákladní dopravu. Nevyhovující stav se týká i osobních nádraží, která jsou ovšem pro osobní železniční dopravu klíčová a to zejména ve významných železničních uzlech a velkých městech.<br><br>Další rozvoj preference osobní železniční dopravy je závislý na postupném zlepšování přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktuře i plánování veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů), tedy podpoře inkluzivní dopravy, která zohledňuje zvláštní potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace). Integrace a dostupnost veřejné i železniční dopravy jsou důležitými ukazateli aplikace rovných příležitostí v dopravě a udržitelného rozvoje. |

**2 Priority**

Str. 27

<u>Železnice</u>

Předmětem podpory budou aktivity směřující ke zvýšení traťové rychlosti a kapacity tratí, zvýšení bezpečnosti a efektivity provozu. Rovněž budou podpořeny projekty zaměřené na revitalizaci prostor železničních stanic, zvýšení jejich vybavenosti a obslužných kapacit (vč. bezpečnostních) a zlepšení

přístupu cestujících na nástupiště, včetně zpřístupnění pro skupiny obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné skupiny.

Str. 28 – 29

*Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních*

Textové pole [2 000]

Železniční projekty budou podporovat modernizaci a rekonstrukci železniční infrastruktury na hlavní i globální síti TEN-T a zavádění nových technologií pro řízení železničního provozu a zajišťování jeho bezpečnosti Významná část projektů bude zaměřena na revitalizaci prostor železničních stanic a zastávek, zvýšení jejich vybavenosti a obslužných kapacit a zlepšení přístupu cestujících na nástupiště, včetně zpřístupnění pro všechny cestující, včetně obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, seniorů, dětí, těhotných žen, osob s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami. Je třeba se zaměřit na systematické odstraňování bariér u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Je třeba zajišťovat také osobní bezpečnost cestujících v dopravních prostředcích a ve veřejném prostoru. Z výzkumů vyplývá, že nejvíce strachu zažívají ve veřejné dopravě ženy, děti, senioři a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, a to zejména v nočních hodinách. Jedná se o bezpečí cestujících ve vlacích či jiné veřejné dopravě, ale i ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, autobusových zastávkách, v podchodech apod.).

V rámci projektů podpořených na základě výzev z OP Doprava budou podporována opatření zaměřená na zvýšení pocitu bezpečí a odstranění genderově podmíněného násilí ve veřejné dopravě a související infrastruktuře (stanicích, zastávkách, přístupových cestách, výpravních budovách apod.), která budou rovněž zahrnuta do informací pro veřejnost o přínosech projektů.

Silniční projekty budou zaměřeny zejména na dobudování páteřní silniční sítě, která je součástí TEN-T a dále také na zvýšení kapacity nejvýznamnějších tahů, což přinese zvýšení dopravní dostupnosti regionů a mobility obyvatel. Výstavba zohlední opatření zaměřená na zmírnění negativních dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví a na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v souvislosti s podporou a rozvojem ITS a digitalizací silniční infrastruktury.

Podpora projektů z tohoto specifického cíle povede k postupnému zvyšování standardu dopravní infrastruktury a svobodnému, samostatnému a bezpečnému pohybu všech skupin obyvatel. Automatizované řízení dopravních prostředků bude reálně přispívat ke zvýšení bezpečnosti provozu na silniční i železniční síti. Zranitelní účastníci silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté nebo osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace včetně seniorů, dětí, žen a rodičů s kočárky, osoby pečující o děti do 3 let věku nebo osoby závislé na pomoci jiné fyzické osoby a osob se zdravotním znevýhodněním budou více chráněni. Zavádění technologií a řešení ITS a C-ITS má velký potenciál pro podporu bezpečného pohybu zranitelných účastníků silničního provozu.

Podpora železniční infrastruktury je obecně v souladu s principem nediskriminace, neboť právě železniční osobní doprava je způsob, který umožňuje v rámci systému integrované veřejné dopravy denní/týdenní i méně častou mobilitu osobám určitým způsobem handicapovaným či diskriminovaným např. genderově, zdravotně, sociálně či demograficky nebo spíše častěji určitou jejich kombinací.

Roste důležitost využívání různých způsobů dopravy a jejího propojování (tzv. multimodalita a intermodalita), jako např. zvyšování provázanosti železniční, autobusové a městské dopravy, budování

multimodálních dopravních uzlů pro cestující s dobrou návazností spojů nebo propojování individuální a hromadné dopravy. Princip multimodality lze hodnotit jako přínosný pro ženy, protože právě ženy častěji využívají veřejnou dopravu a během dne absolvují mnohočetné, kratší cesty, při nichž mnohdy kombinují různé druhy dopravy. Stejně tak pro děti a seniory častěji využívající veřejnou dopravu. Rovněž je důležité motivovat muže k většímu využívání alternativních způsobů dopravy místo dopravy individuální, z hlediska plnění cílů v oblasti energetických úspor a snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek.

Str. 36

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

| Číslo priority | Fond | Kategorie regionu | Specifický cíl | Kód | Částka (v EUR) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

Str. 37

V oblasti ITS a prostorových dat se počítá s podporou:

- rozvoje systémů a služeb ITS, infrastruktur prostorových dat, sítí a služeb elektronických komunikací pro poskytování informací o dopravním provozu a pro dynamické řízení dopravy (např. dopravní ústředny ve městech pro koordinaci signálních plánů křižovatek);
- kompatibility systémů a kontinuity služeb ITS mezi jednotlivými systémy na místní a regionální úrovni;
- implementace dopravních detektorů, kamerových systémů pro ITS systémy a prostorových dat, včetně řešení přenosu dat;
- pořizování a instalace technických zařízení sloužících k získávání statických a dynamických dat o dopravě včetně přenosu těchto dat směrem ke koncovým uživatelům;

ostatních výše nespecifikovaných prvků a aplikací ITS a C-ITS.

Str. 38 – 39

*Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních*

Textové pole [2 000]

Podpora aktivit ke zlepšení kvality železniční infrastruktury ohledně plynulosti, kapacity, bezpečnosti a lepší návaznosti dopravy z regionálních tratí navazující až k síti TEN-T. Podpora bude směřována do železniční sítě mimo TEN-T a to zejména do páteře efektivní a udržitelné regionální, příměstské i městské dopravy. Současně budou podporovány aktivity na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva. Dále budou podporovány modernizace stanic, zastávek, s ohledem na vytváření podmínek pro fyzickou přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva.

Podpořením projektů dojde ke zvýšení mobility osob z obtížně dopravně dostupných oblastí. Zlepšení regionální dostupnosti projektem dotčeného území prostřednictvím výstavby páteřní komunikace nadregionálního významu představuje, jako jedno z doprovodných opatření k vlastní náplni projektu, opatření přispívající k podpoře rovných příležitostí, a to v těch oblastech, které jsou z pohledu

obyvatelstva zlepšenou dostupností dotčeny (přístup na pracovní trh, podnikání, dojížďka za vzděláním, dostupnost zdravotní péče aj.).

Nedostatečná dopravní obslužnost má při tom největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Špatná dostupnost veřejné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku přispívá k odlivu obyvatel z periferních oblastí do větších aglomerací a má významný negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech.

Rozvoj městské, příměstské a regionální dopravy zvýší rovné příležitosti mužů a žen a zároveň podpoří skupiny obyvatel se sníženou schopností pohybu,orientace a komunikace.

Podpora rozvoje systémů a služeb ITS, které využívají informačních a komunikačních technologií pro lepší a bezpečnější řízení dopravního provozu a pro efektivnější podporu procesu přepravy osob nebo věcí, včetně aplikací a signalizací na podporu samostatného a bezpečného pohybu pro osoby se sníženou schopností pohybu,orientace a komunikace.

Takto podpořené projekty přispějí k podpoře rovných příležitostí, neboť umožní získat potřebné informace všem bez výjimky a současně zvýšením plynulosti dopravy bude z pohledu obyvatelstva dosaženo zlepšení dostupnosti dotčených oblastí a dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Str. 41

Ukazatele

| Priorita | Specifický cíl (cíl zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF) | Fond | Kategorie regionu | Identifikátor [5] | Ukazatel [255] | Jednotka měření |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | (c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility | FS | Nepoužije se | RCO 53 | Nové nebo modernizované železniční stanice a zastávky | stanice a zastávky |

Str. 45

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

| Číslo priority | Fond | Kategorie regionu | Specifický cíl | Kód | Částka (v EUR) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

Str. 49

*Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních*

| Textové pole [2 000] |
|---|
| Výstavbou kapacitních komunikací v nových trasách dojde k odvedení transitní dopravy z obydlených území. Odvedení dopravy, zvýšení plynulosti silničního provozu a zlepšení stavebně-technického stavu vozovky na dálnicích a silnicích I. třídy mimo síť TEN-T přispěje k minimalizaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, tj. snížení hluku a exhalací od projíždějících vozidel v okolí stávající silniční komunikace. Jedná se o podporu projektů, které svým charakterem působí preventivně proti zhoršování emisních situací v centru měst a obcí v budoucnu. |

Podpořené projekty budou po uvedení do provozu přístupny všem uživatelům bez ohledu na pohlaví, rasu nebo etnický původ, náboženské vyznání nebo světový názor, zdravotní postižení, věk nebo sexuální orientaci. Podpora projektů z tohoto specifického cíle povede k postupnému zvyšování standardu dopravní infrastruktury a svobodnému, samostatnému a bezpečnému pohybu všech skupin obyvatel.

*Str. 59*

*Hlavní cílové skupiny – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iii) nařízení o společných ustanoveních:*

| Textové pole [1 000] |
|---|
| Hlavní cílovou skupinou budou uživatelé drážní dopravy ve městech a v příměstských oblastech, tedy cestující a provozovatelé příslušných dobíjecích a plnících stanic |

*Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních*

| Textové pole [2 000] |
|---|
| Podpora projektů ke zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy v elektrické trakci a projektů zaměřených na výstavbu nových tramvajových a trolejbusových tratí s důrazem na propojení dosud nenapojených částí měst s jejich centry. Podpora rozvoje infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva.<br><br>Rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS zvýší rovné příležitosti a zároveň podpoří skupiny obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace. Realizací projektů se zvýší mobilita zdravotně postižených osob z obtížně dopravně dostupných oblastí.<br><br>Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.<br><br>Projekty na podporu udržitelné multimodální městské mobility povedou ke zvýšení dopadu na rovné příležitosti, neboť jejich realizací dojde k odstraňování nerovností, např. modernizací tramvajových či |

železničních tratí včetně úpravy tramvajových či železničních zastávek s elektronickým označníkem přispívá ke zlepšení komfortu a kvality cestování veřejné hromadné dopravy v rámci IDS.

Podpora městské hromadné dopravy ve větších městech v elektrické trakci s cílem řešit nejen znečištění ovzduší v hustě osídlených oblastech (pomocí snížení využívání automobilů), ale rovněž řešit problém nedostatečného prostoru ve městech pro dopravu a umožnit „humanizaci“ uličního prostoru a zohlednění specifických potřeb zranitelných skupin obyvatelstva včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.

*Str. 65*

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

| Číslo priority | Fond | Kategorie regionu | Specifický cíl | Kód | Částka (v EUR) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

*Str. 70*

Tabulka 3: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

| Číslo priority | Fond | Kategorie regionu | Kód | Částka (v EUR) |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

*Str. 106*

*4 Základní podmínky pro všechny fondy a všechny specifické cíle*

| Základní podmínky | Splnění základní podmínky | Kritéria | Plnění kritérií | Odkaz na příslušné dokumenty | Odůvodnění |
|---|---|---|---|---|---|
| **(3) Účinné provádění a uplatňování Listiny základní** | ANO | Jsou zavedeny účinné mechanismy k zajištění souladu s Listinou | ANO | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ch práv EU** | | základních práv EU, které zahrnují: | | | |
| | | 1. Opatření k zajištění souladu programů podporovaných z fondů a jejich implementace s relevantními ustanoveními Listiny. | ANO | https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0723(01)&from=SL | Podmínka je plněna předběžnou kontrolou programů z hlediska souladu s Listinou základních práv EU, která je prováděna příslušnými řídícími orgány (ŘO) ve spolupráci s odborníky z Odboru pro lidská práva a ochranu menšin Úřadu vlády, hlavního vládního odborného a koordinačního orgánu pro otázky základních práv. Ti se podílí na tvorbě programových dokumentů a poskytují poradenství a podporu při stanovení cílů programu, a řešení případných problémů. Jsou začleněni do |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | monitorovací ch výborů dle potřeby. Pracovníci ŘO připravující jednotlivé výzvy jsou školeni v relevantníc h lidskoprávníc h otázkách na obecné úrovni i ve vztahu k tématům fondů EU. Je rovněž zřízena pracovní skupina z kontaktních bodů v rámci ŘO, která se pravidelně schází a předává si informace, diskutuje otázky implementac e fondů a řeší problémy a sporné otázky. |
| | | 2. Opatření k oznamová ní případů nesouladu operací podporova ných z fondů s Listinou a stížností týkajících se Listiny předložený | ANO | Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.<br>Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní | Stížnosti žadatele, nebo třetí osoby týkající se procesu přidělení dotace, případně stížnosti na proces administrace projektu ze strany ŘO se |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ch v souladu s opatřeními zavedenými na základě článku 63(6) nařízení o společných ustanoveních monitorovacímu výboru. | | | řeší dostupnými prostředky ve správním řízení dle správního řádu (viz odkaz). Proti rozhodnutí lze následně podat žalobu ve správním soudnictví.<br><br>Otázka stížností týkajících se nastavení výzev k předkládání projektů, je z tohoto pohledu ošetřena existencí monitorovacích výborů a dalších platforem, kde jsou zastoupeni všichni relevantní partneři. Na monitorovacích výborech se mohou mj. řešit jakékoliv podněty třetích stran.<br><br>Nastavení pravidel výběru projektů, jednání Monitorovacího výboru (MV) je ošetřeno metodickou |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | dokumentací Národního orgánu pro koordinaci (NOK) a ŘO a samotným statutem a jednacím řádem MV jednotlivých programů.<br>Odborníci z Odboru pro lidská práva a ochranu menšin Úřadu vlády řídícím orgánům poskytují podporu a poradenství při nastavování vnitřních mechanismů naplňování programů a řešení případných problémů. |
| **(4) Provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením v** | NE | Je zaveden vnitrostátní rámec k zajištění provádění Úmluvy o právech osob se zdravotním postižením, který zahrnuje: | NE | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES** | | 1. Měřitelné cíle, mechanismy sběru údajů a monitorování. | NE | Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015 – 2020 (NP OZP) | Kritérium plněno do r. 2020 s předpokladem, že po roce 2020 vznikne nový národní plán (NP OZP).<br>Tak, jak tomu bylo dosud (od r. 1992), předpokládáme přijetí dalšího Národního plánu podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením (NPPRP) s opatřeními platnými pro období od r. 2021 dále. Stávající NPPRP pokrývá období 2015 – 2020.<br>• 10. leden 2019 - pracovní skupina pro přípravu NPPRP byla zřízena |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Vládním výborem pro zdravotně postižené občany (VVZPO).<br>• únor až prosinec 2019 - příprava NPPRP<br>• pol. 2020 - schvalovací proces NPPRP |

## SHRNUTÍ/ZÁVĚR

V roce 2020 byla finalizována řada strategických dokumentů na další programové období. Garantka KA 1 ve spolupráci s kolegy pro agendu rovných příležitostí zpracovali doplnění hlediska rovných příležitostí žen a mužů jako uživatelů/lek dopravy a účastníků/nic dopravního provozu (včetně zohlednění specifických potřeb různých skupin obyvatel: žen, dětí, seniorů, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) do stěžejních strategických materiálů týkajících se fyzických osob, a to do:

- *návrhové i analytické části Dopravní politiky ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050;*
- *návrhové i analytické části Koncepce městské a aktivní mobility 2021 -2030;*
- *Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025, s výhledem do 2030;*
- *Strategického plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050;*

- *Národní inovační platforma/Tematická oblast 3: Doprava pro 21. století.*

V roce 2021 bylo hledisko rovných příležitostí konzultováno s Odborem fondů EU na jednání Pracovní skupiny pro rovné příležitosti žen a mužů v rezortu MD a dle návrhu zpracovaného garantkou KA1 a rezortní koordinátorkou doplněno ve spolupráci s Odborem fondů EU do *klíčového dokumentu OP Doprava "OPD3 2021 – 2027"*.