



ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA NA KONCI PROJEKTU O PŘEHLEDU AGEND, V NICHŽ BYLA PŘI JEDNÁNÍCH V PRACOVNÍCH ORGÁNECH RADY EU A EVROPSKÉ KOMISE ZOHLEDNĚNA ROVNOST ŽEN A MUŽŮ JAKO PRŮŘEZOVÉ TÉMA

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.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Ministerstvo dopravy

Propozice:

Podle předběžných konzultací Úřady vlády ČR, Odboru rovnosti žen a mužů, budou prioritami předsednictví „trojky“ (Francie, ČR, Švédsko) v oblasti rovných práv dopady pandemické krize na ženy a bezpečnost. Draft návrhu priorit ČR Odboru rovnosti uvádí, že pandemie prohloubila stávající nerovnosti, chápe ovšem krizi i jako příležitost k novému nastartování ekonomik členských států EU. „Česká republika,“ uvádí pracovní dokument „(...) podporuje uplatňování průřezového principu rovnosti žen a mužů při realizaci nástrojů na oživení a zotavení ekonomiky na úrovni EU. Za účelem nalezení efektivních řešení pro překonání socioekonomických dopadů pandemie bude ČR také aktivně spolupracovat s Evropským institutem pro rovnost žen a mužů.“

V oblasti bezpečnosti se jako nejdůležitější téma v našem kontextu jeví genderově podmíněné násilí. Také tento jev nevznikl kvůli krizi, ale byl jí pouze akcelerován. Citujme ze stejného materiálu: „Pandemie onemocnění covid-19 zvýšila riziko výskytu genderově podmíněného násilí a znesnadnila jeho obětem vyhledání pomoci. Za účelem zajištění bezpečného prostoru pro všechny je proti násilí nezbytné bojovat všude, kde se vyskytuje, včetně domácností, pracovišť, veřejného prostoru a dopravy, online prostoru, sportu a komunitního života.“

Jako třetí nejdůležitější oblast, kterou draft zmiňuje, a která úzce souvisí s dopravní politikou resp. budováním dopravní infrastruktury, identifikujeme inovace, respektive oblast technologického vývoje. Inovace (robotizace) představuje šanci pro zvýšení výkonnosti ekonomik i potenciál pro zmírnění strukturálních nerovností. Jejich uplatnění, má-li být tento potenciál využit, musí zohlednit potřeby různých skupin společnosti a vyvarovat se některých chyb z minula, především „slepé skvrny“ inovativních technologií (designu jejich systému), které, byť nezáměrně, reprodukovaly i prohlubovaly stávající společenské nerovnosti.¹

Česká republika se deklarativně přihlásila k cíli vybudovat moderní, tj. plně automatizovaný a inovativní průmysl (Průmyslu 4.0). Ve své Inovační strategii České republiky 2019 – 2030 se hlásí k „chytrým způsobům přepravy osob i věcí“, alternativním pohonům a autonomní dopravě.² Koncepce počítá i s nutným ohledem vůči skupinám se specifickými potřebami (konkrétně osoby se sníženou pohyblivostí). Téma rovnosti žen a mužů zatím ve strategickém dokumentu chybí. I přes to má zvolený politický „brand“ vlády potenciál rozšířit citlivost k dalším tématům, resp. dalším skupinám, které jsou současnou strukturou průmyslu a ekonomiky jako takové znevýhodněny či marginalizovány. Toto stanovisko můžeme podpořit existencí jiných strategických materiálů, které téma rovnosti zahrnují a rozpracovávají (viz dále).

1 Slovy Christine Maroti: „... bias in algorithms can lead to discrimination in hiring processes, loan applications, and even in the criminal justice system. This is not a feature, it's a bug. And as our awareness grows, we must realize our role in creating technology that works for the many, not the few.“ Viz Gender Bias in AI: Building Fairer Algorithms (unbabel.com)

2 Viz Mobilita a stavební prostředí - The Country For The Future | Vytvořme naši budoucnost (countryforfuture.com)



Kontext

Motto: „Začleňování genderového hlediska zajistí, aby politiky a programy maximalizovaly potenciál všech – žen i mužů a dívek i chlapců v celé jejich diverzitě. Cílem je přerozdělit moc, vliv a zdroje spravedlivým a genderově rovným způsobem, bojovat proti nerovnosti, podporovat spravedlnost a vytvářet příležitosti.“ (Evropská komise, 2021)³

Dopady krize a genderově podmíněné násilí – EU

Ústřední politická a ekonomická grémia EU se v posledních dvaceti letech stále více soustředí na rovnost mužů a žen. Z roviny deklaratorní se jednotlivé země Unie postupně, jak upozorňuje i nová Strategie pro rovnost žen a mužů na období 2020 – 2025, dostávají k implementaci adekvátních politik a opatření jen pomalu a nedostatečně. Dle souborných údajů European Institute for Gender Equality (EIGE) jsou mezi zeměmi EU natolik velké rozdíly v přístupu centrálních úřadů, v genderové struktuře pracovního trhu, vzdělávání či politické participaci natolik velké rozdíly, že lze o jednotném regionu hovořit jen ztěžka.⁴ Česká republika se dlouhodobě drží na spodních příčkách žebříčku hned několika ukazatelů a patří ke státům, u nichž hovoříme o strukturální genderové nerovnosti.⁵

Mezi důležitá témata v souvislosti s dopravou a rovností žen a mužů patří přechod na udržitelnou, inteligentní, odolnou a sociálně spravedlivou mobilitu. Evropská komise proto chce zajistit, „... aby byly možnosti v rámci mechanismu spravedlivého přechodu důkladně prozkoumány, aby tato nová mobilita byla dosažitelná a finančně dostupná ve všech regionech a pro všechny cestující (...). Komise bude i nadále v méně rozvinutých členských státech a regionech pomáhat poskytováním podpory z Fondu soudržnosti a EFRR. (...) 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. (...) Souběžná zelená a digitální transformace by měla odvětví přetvořit, nově koncipovat konektivitu a dát ekonomice energii.“⁶

Bez ohledu na dosavadní agendu EU v dopravním odvětví se tématem číslo jedna staly dopady pandemie Covid 19. Odborné instituce upozorňují již od minulého roku, že jednou ze skupin obyvatel, na které Covid doléhá zvýšenou měrou, jsou ženy, zvláště ženy pečující, samoživitelky, migrantky, ženy etnických menšin a nižších sociálních tříd.⁷ Průzkumy ukazují na stagnující tzv. gender pay gap (GPG), tj. rozdíly v odměňování žen a mužů, rostoucí nevyváženost zátěže na pracovní a soukromý život žen i nerovnost pracovních podmínek a rostoucí nezaměstnanost žen v některých odvětvích hospodářství členských zemí.⁸ Ze srovnatelných ukazatelů ekonomického vývoje přitom vyplývá, že ty země, které byly již

3 Viz Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, evropské hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. Unie rovnosti: strategie pro rovnost žen a mužů na období 2020–2025, COM/2020/152 final, s. 17

4 Srv. Compare countries | Index | Bar chart | 2020 | Gender Equality Index | European Institute for Gender Equality (europa.eu).

5 Viz Czechia | 2020 | Gender Equality Index | European Institute for Gender Equality (europa.eu).

6 Viz Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, evropské hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, COM/2020/789 final, s. 20 – 24.

7 Srv. např. The effects of Covid-19 measures on the mobility of men and women - Mobycon

8 Srv. Could COVID-19 unravel years of progress on gender equality in employment? | Eurofound (europa.eu)



v minulosti schopné přistupovat aktivně a důsledně k rovnosti mužů a žen, mají v krizovém období větší potenciál se s krizí vyrovnat.⁹

Podle International Transport Forum (ITF), nejvýznamnější mezinárodní instituci svého druhu, bude zotavení z pandemické krize záležet i na schopnosti budovat udržitelnou, odolnou a inkluzivní dopravu, která bude schopna reagovat na zájmy mužů i žen. Z dosavadních výzkumů vyplývá, že ženy nemají stejný přístup k dopravě, jsou mnohem více závislé na veřejné dopravě, která není plánována tak, aby zohlednila jejich specifické mobilitní potřeby (spojené mj. s péčí o děti a rodiče ve starším věku). Platí to pro bohaté země Západu, i – ještě ve větší míře – rozvojové regiony. Na bedrech žen je většina neplacené práce v domácnosti. Navíc jsou soustředěny v těch odvětvích ekonomiky, které trpí dopady protipandemických opatření nejvíce (velká část feminizovaných odvětví služeb, od pohostinství a turismus, po administrativní práce). Dlouhodobě jsou ženy zaměstnány v nejméně placených profesích na pracovním trhu a mají nižší mzdy než muži na stejných pracovních pozicích.¹⁰ Jejich ekonomická situace je v důsledku toho obecně horší a dopady Covidu 19, i pokud se týkají využívání dopravy, vystavení se riziku nákazy, ale i její finanční dostupnosti, nesou ženy větší měrou než muži.¹¹

Další z nepominutelných důsledků krize je růst genderově podmíněného násilí a to jak v domácnostech, tak ve veřejném prostoru, včetně veřejné dopravy. Na genderově podmíněné násilí upozorňuje vědecká obec, vládní i nevládní aktéři, včetně Mezinárodní organizace práce, jejíž Úmluvu č. 190 a Doporučení č. 206 o násilí a obtěžování se zavázaly prosazovat špičky EU i lídři mnoha evropských zemí, ČR nevyjímaje.¹² Doprava je někdy označována jako sektor s převládající „macho kulturou“. Ženy, zaměstnané v dopravě, se dle průzkumů cítí být velmi často sexuálními objekty a stávají se oběťmi násilí.¹³ I v samotné struktuře zaměstnanosti v dopravním sektoru vidíme ženy v profesích, které jsou exponované ve vztahu k interpersonálním kontaktům a kontaktům s veřejností mnohem více, než muži. Proto jsou také v současnosti více vystaveny nebezpečí nákazy Covid 19.

Jedním z prvořadých témat v tomto rámci je existence sexuálního obtěžování ve veřejné dopravě, s nímž se vypořádávají zejména velké evropské metropole. International Transport Forum, ve svém kompendiu věnovaném dopadům pandemické krize, uvádí nerovnost mezi muži ženami v dopravě jako jednu z příčin většího ohrožení žen v dopravě jak z pohledu uživatelů tak pracovníků dopravního sektoru. Díky mobilitním zvykům žen a nemožnosti volit mezi alternativními druhy dopravy, jsou zdravotně ohroženější skupinou. Některé země uvádějí, že s protipandemickými nařízeními, které se týkají mj. odstupu mezi

9 COVID-19 and gender equality: Countering the regressive effects | McKinsey

10 Srv. Dugarove, E. (2020), Unpaid care work in times of the COVID-19 crisis: Gendered impacts, emerging evidence and promising policy responses, Paper prepared for the UN Expert Group Meeting “Families in development: Assessing progress, challenges and emerging issues. Focus on modalities for IYF+30”, https://www.un.org/development/desa/family/wpcontent/uploads/sites/23/2020/09/Dugarova.Paper_.pdf.

11 Srv. Covid-19 and Transport: A Compendium, OECD Publishing, Paris, 2021, s 51 – 56 a 138 – 155. Dostupné: Covid-19 and Transport: A Compendium (itf-oecd.org). Nerovnosti na evropském pracovním trhu ovlivňují dopady Covidu. Dříve zmenšující se platová nerovnost poslední rok stagnuje, ženy jsou obecně zranitelnější na pracovním trhu než muži, jsou zaměstnané v sektorech s fyzickým kontaktem s klienty, přicházejí více o práci. Covid může ohrozit i už to, čeho bylo v rámci agendy rovnosti dosaženo. Přitom EU se zmíněné nerovnosti nevyplatí jak v kontextu sociální koheze, tak na úrovni ekonomiky. Viz Women and labour market equality: Has COVID-19 rolled back recent gains? (europa.eu)

12 Úmluva č. 190 a Doporučení č. 206 o násilí a obtěžování viz Convention C190 - Violence and Harassment Convention, 2019 (No. 190) (ilo.org)

13 Gender+perceptions+and+experiences+working+in+transport_FINAL+v2.pdf (squarespace.com)



osobami, vzrostlo – zdánlivě paradoxně - násilí na ženách a bylo zapotřebí dalších opatření, která vzrůst tohoto jevu regulovala. Autoři a autorky kompendia docházejí k jasnému závěru. Bez změn v současném dopravním systému a zahrnutí priorit mužů i žen se nebude doprava schopna z krize zotavit a docílit udržitelnější, odolnější a inkluzivnější podoby.¹⁴

Expertní i politická grémia EU se shodují, že k překonání krize je zapotřebí větší důraz při prosazování rovnosti žen a mužů a to jak ve smyslu překonávání ekonomických bariér, tak účasti žen v rozhodovacích pozicích. Před dopravou, coby samostatným sektorem ekonomiky, je také úkol zrovnoprávnit ženy – zaměstnankyně, důsledně prosazovat princip nediskriminace, odmítnout genderově podmíněné násilí a ztraktivnit pro ženy, mj. díky technologickým inovacím, obor doprava jako takový. Tímto způsobem lze nejen zmenšit strukturální nerovnosti mezi ženami a muži v dopravě, ale přispět k pozitivním dopadům na ekonomiku jednotlivých států, EU i globální ekonomiky.¹⁵

Dopady krize a genderově podmíněné násilí - ČR:

Výzkumy, které proběhly v ČR, potvrzují závěry zahraničních expertíz. Česká republika, jak bylo řečeno, se v některých ukazatelích rovnosti žen a mužů dlouhodobě drží na spodních příčkách žebříčku zemí EU. K hlavním důvodům patří poměrně vysoký rozdíl v ohodnocování mužské a ženské práce (tzv. gender pay gap), nízké zastoupení žen v politických či ekonomických grémiích (soukromého i veřejného sektoru), ale i vysoká tolerance genderově podmíněného násilí, resp. sexuálního obtěžování.¹⁶ Z publikovaných analýz víme, že ženy v ČR nemají stejné možnosti ve výběru – alternativách při uspokojování mobilitních potřeb (častěji používají veřejnou dopravu, naopak je pro ně typicky menší dostupnost individuální – automobilové dopravy, mají odlišné vzorce mobility zvl. vzhledem k nerovnoměrné pečovatelské roli v rodině).

V ČR, stejně jako v mnoha jiných státech EU a světa, sexuální obtěžování ve veřejné dopravě a strach o vlastní bezpečí tím, co vytváří bariéru v dostupnosti dopravy pro ženy. Trend, o němž hovoříme v globálních rozměrech, tedy větší ohrožení žen pandemií, nárůstů tzv. energetické chudoby žen i zvýšení pocitu nebezpečí, dochází i u nás. 15% žen, oproti 4% mužů zažilo dle aktuálních dat sexuální obtěžování ve veřejné dopravě. Pocit bezpečí je to, co u žen, ve větší míře než u mužů, rozhoduje o mobilitním chování. Potvrdil se také fakt známý ze zahraničních výzkumů, že ženy kvůli pandemii mění své mobilitní návyky více než muži. Dochází k tomu v souvislosti s dalším prohlubováním rozdílů v genderových rolích, kdy ženy přebírají pečovatelské funkce v rodinách.¹⁷

14 Srv Covid-19 and Transport: A Compendium, s 51 – 56. „Without changes in existing transport measures, and without addressing the priorities of both women and men, the sector will not be able to recover nor will it achieve a more sustainable, resilient and inclusive future. Hence, Covid-19 policy responses must include women’s priorities and reduce the risk to women transport users, including on public transport, ride sharing and taxi use.“ Viz tamtéž, s. 65

15 Ekonomické analýzy a predikce upozorňují, že kdyby ženy měly rovný podíl na pracovním trhu jako muži, vydělá ekonomika a ušetří se veřejné finance vkládané do sociálních výdajů (jen pro rok 2018 je odhadnuta ztráta 320 mld. EU, tj. 2,4% HDP, viz Viz Women and labour market equality: Has COVID-19 rolled back recent gains? (europa.eu).

16 Srv. Compare countries | Index | Bar chart | 2020 | Gender Equality Index | European Institute for Gender Equality (europa.eu)

17 Srv. Dopravní chování žen v datech, CDV – MD ČR, 2021, s. 61 – 74



Prosazování priorit českého předsednictví EU v oblasti rovnosti žen a mužů v dopravě může vycházet ze strategických dokumentů dopravní politiky. „Genderové plánování,“ uvádí strategický dokument v oblasti politiky Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027, „... 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.“¹⁸ Další zásadní dokument v dané oblasti rozvádí dostupnost veřejné dopravy, rovnosti a udržitelnosti. „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.“¹⁹

Stát, jeho ústřední orgán dopravní politiky (MD), si je tedy vědom nutnosti zohlednit specifické potřeby a zájmy znevýhodněných skupin společnosti (žen, ale i dalších skupin). O tato stanoviska je možné se při prosazování priorit předsednictví v oblasti rovnosti žen a mužů v dopravě opřít a prosazovat implementaci adekvátních politik a konkrétních opatření na rovině institucí EU. Očekává se, že Francie a zejména Švédsko budou prosazovat progresivní politiky rovnosti žen a mužů, v oblasti genderově podmíněného násilí i odstraňování nerovnoměrných dopadů pandemie na ženy. Současná situace, jak bylo zmíněno, stále jasněji vyjevuje naléhavost starších, dlouho neřešených problémů strukturální nerovnosti a rostoucího napětí ve společnosti.

Inovace:

Zkušenost s epidemií Covid 19 poukázala i na zásadní roli technologicky vyspělých - inovativních způsobů veřejné správy, koordinace jejich jednotlivých aktérů a to nejen ve smyslu efektivního zajištění veřejného zdravotnictví a integrovaného záchranného systému, ale rovněž provozu dopravní sítě. Z hlediska úkolů veřejné správy jde mj. o podporu aplikované vědy, podobu technických - dopravních škol či integrovanou, z hlediska informací plně pokrytou a dostupnou veřejnou dopravu, která musí být schopna bezpečného provozu a přitom bude odstraňovat překážky racionálních potřeb mobility, včetně mobility sociálně či

18 Viz Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, Příloha č. 2: Analytická část, s. 61; dostupné: Ministerstvo dopravy ČR - Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (mdcr.cz)

19 Viz Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030, s. 38; dostupné: Ministerstvo dopravy ČR - Koncepce veřejné dopravy (mdcr.cz)



zdravotně znevýhodněných skupin. Lze tím předejít i lidským (zdravotním) a materiálním ztrátám, které vznikají zvláště během krizí v důsledku nerovnoměrné distribuce systému dopravní obslužnosti, zejména periferních oblastí jednotlivých zemí / regionů. 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 přitom pomůže zajistit udržitelný, tj. energeticky úsporný a environmentálně šetrný rozvoj.

V současnosti patří k nejdiskutovanějším tématům, které se týkají inovací a dopravy jako celku, využití umělé inteligence. Autonomní vozidla, resp. etické, sociální a právní důsledky jejich provozu, budou stále více předmětem veřejné debaty i politických sporů. Dle Akčního plánu autonomního řízení je dlouhodobou vizí ČR „... být znalostní společností, jejíž klíčovou hodnotou je vědění a jejíž hospodářství je založeno na znalostech. Naplnění této vize je možné pouze v případě, že se ČR soustředí na rozvoj a posílení odvětví založených na znalostech, tj. na vývoj nových technologií (high-tech) a moderních služeb s vysokou přidanou hodnotou. Výzkumné, vývojové a výrobní činnosti spojené s autonomní mobilitou významnou měrou přispějí k výše uvedenému dlouhodobému cíli“.²⁰ Již Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014 – 2020 jasně identifikovala problém v oblasti vzdělávání a výzkumu: „Nízké zastoupení žen a nízká možnost jejich profesního uplatnění ve vědě, výzkumu a inovacích. Nedostatečné zahrnutí genderové perspektivy do tvorby vědecké znalosti a inovací.“²¹

Nedostatečné zastoupení žen ve vědě a výzkumu je jednou ze závažných překážek zlepšování rovného postavení žen a mužů v sektoru dopravy a to jak v ČR, tak v mnoha dalších členských zemích EU. Je zřejmé, že úspěch a rozvoj ITS závisí nejen na technologickém pokroku, ale i na schopnosti využít 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.

Vědecká komunita upozorňuje na další možné negativní dopady vývoje inovací, které mohou přímo ohrozit demokratické zásady (nejen) členských zemí EU. „Auta jsou designována na výšku a váhu průměrného muže, figuríny využívané na crash testy mají mužskou stavbu těla. Ženy mají při řízení v důsledku toho špatnou polohu, pásy jim nesedí, významně se tak zvyšuje riziko i závažnost zranění při nehodách. (...) Technologie hlasového ovládání často nejsou schopny reagovat na polohu hlasu žen. Aplikace na rozpoznání obličejů fungují lépe u mužů než u žen. Vyhledávače Google zobrazují různá pracovní místa mužům a ženám, přičemž vysoce placená pracovní místa jsou neúměrně více zobrazována mužům. Strojové učení a umělá inteligence budou – bez vědomé snahy o změnu přístupu – reprodukovat negativní předsudky vůči ženám.“ Česko, rozvádí dále citovaný text, má za cíl stát se lídrem v inovacích, ale na rozdíl od etablovaných evropských inovačních lídrů nevykazuje pokrok v oblasti rovnosti žen a mužů. Propojit inovace s rovností žen a mužů znamená zvýšit jejich kvalitu, snížit ekonomická, společenská i zdravotní rizika, která plynou z často jednostranných a třeba i nedostatečných řešení. Inovace jsou často vyvíjeny muži – experty (obvykle nezáměrně) pro muže – koncové uživatele, tím pádem jsou přínosem především pro mužskou část společnosti. „Výsledkem jsou zbytečné ztráty, nedostatečná řešení a opomíjení významných problémů.“²²

20 Akční plán autonomního řízení, s. 14.

21 Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014 – 2020, s. 19.

22 Viz Inovujeme inovace, NKC – gender a věda, 2019, Inovujeme inovace - Vědavýzkum.cz (vedavyzkum.cz).



Akční plán autonomního řízení do roku 2023 s výhledem do roku 2030 si je již vědom nutnosti zahrnout princip rovnosti: „Autonomní mobilita by (...) 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.²³ Prioritou, kterou by vzhledem k vlastní prezentaci v zahraničí i ve strategických / koncepčních materiálech mělo ČR prosazovat v rámci oblasti rovnosti a dopravy, by měl být etický a sociálně reflexivní přístup k inovacím. Předpokladem je úzká spolupráce expertních grémíí v oblasti dopravy, sociálních vědců a vědkyň a správních orgánů ČR a EU, veřejného a soukromého sektoru.

Téma inovací, vědy a rovnosti mezi muži a ženami se ve „starších“ zemích EU diskutuje delší dobu,²⁴ bylo by jej tedy záhodno (zvl. díky spolupráci ČR s Francií a Švédskem v rámci tzv. trojky) pozvednout na další úroveň a docílit závazného legislativního, koncepčního a regulatorního rámce, planého pro celou EU.

Priority dopravní politiky ČR v oblasti rovnosti žen a mužů:

- 1) **Genderové tříděné statistiky**, výzkum dopadu COVID-19 na ženy a zranitelné skupiny v dopravě. „Je důležité“, uvádějí autorky ojedinělé publikace Gender a energetika, „... aby státní orgány s rozhodovací pravomocí v oboru infrastruktury a dopravy měly k dispozici data o uživatelích a uživatelkách, o různých způsobech dopravy či o potřebách mužů a žen ve vztahu k dopravě a infrastruktuře. Jedině tak budou schopni efektivně reagovat na různorodé potřeby cestujících.“²⁵ Nedostatek dat, které by bylo možno využít pro genderově senzitivní opatření v dopravě, je klíčovým problémem, který se podařilo v minulých dvou letech jen částečně zacelit nedávnými výzkumy Centra dopravního výzkumu a MD ČR.²⁶
- 2) **Rovné podmínky a příležitosti v dostupnosti** dopravy pro ženy a zranitelné skupiny (inkluzivní doprava, intermodalita, inovace, aj.).
- 3) **Bezpečnost žen a zranitelných skupin v dopravě** - prevence sexuálního obtěžování a jiných forem násilí; odstraňování sexuálního násilí v dopravě (uživatelé/ky i zaměstnankyně/ci).

23 Akční plán autonomního řízení do roku 2023 s výhledem do roku 2030, s. 15.

24 Srv. Swggri Erac, Standing Working Group on Gender in Research and Innovation 2019. Innovating innovation: Policy brief on gender and innovation, dostupné: [SWGGRI_Policy-brief-on-gender-and-innovation.pdf](https://www.genderaction.eu/sites/default/files/SWGGRI_Policy-brief-on-gender-and-innovation.pdf) (genderaction.eu).

25 Viz Romana Marková Volejníčková, Marie Pospíšilová, Alena Křížková, Gender a energetika. Heinrich Böll Stiftung – SOÚ AV ČR, 2016, s. 62, Dostupné: https://cz.boell.org/sites/default/files/gender_energetika_online.pdf

26 Dopravní chování žen v datech, viz výše. Výzkum Česko v pohybu, realizovaný CDV v roce 2017-2019, přináší řadu důležitých údajů mobilitních vzorců mužů a žen, dostupné: Česko v pohybu (ceskovpohybu.cz);



- 4) **Podpora inovací** – podpora aplikovaného výzkumu (potřeba rozvinout úzkou spolupráci s výzkumnými ústavy veřejné i soukromé sféry; nabízí se např. spolupráce s Technologickou agenturou ČR, která preferuje mj. spolupráci výzkumných ústavů a orgánů státní správy a samosprávy. TAČR se při rozhodování o uznání projektů vhodných k financování rozhoduje i na základě kritéria rovných šancí a nediskriminace, upřednostňuje diverzitu výzkumných týmů. Tento přístup by bylo dobré rozvinout a nadále podporovat i v grantových agenturách EU a stane se východiskem politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací i v oblasti dopravy).²⁷
- 5) **Podpora zapojení žen do dopravního sektoru** - využití vzdělávání, inovací a digitalizace k větší diverzitě a novým pracovním příležitostem pro ženy; zavádění opatření pro rovné podmínky a příležitosti, větší ochrany pracovníků z hlediska genderově podmíněného násilí; narovnání rozdílů v platovém ohodnocení mužů a žen.

Témata českého předsednictví:

- 1) **Bezpečnost** – genderově podmíněné násilí ve veřejné dopravě a v průmyslovém sektoru dopravy (preventivní opatření, monitoring, osvětové akce, zlepšení postavení žen – pracovníků v dopravě), aj.
- 2) Sociální a ekonomické **dopady Covidu** na rovnost mužů a žen – podpora platové transparentnosti v kontextu nerovného odměňování žen a mužů v dopravě; podpora vyššího zastoupení žen v rozhodovacích grémiích dopravních společností veřejného i soukromého sektoru; podpora přijetí opatření a směrnic o prevenci genderově podmíněného násilí a ochraně obětí genderově podmíněného násilí v dopravě, aj.
- 3) **technologie / inovace a udržitelná doprava** - nové příležitosti restartu ekonomiky; inkluzivní přístup k vývoji a vědě; zahrnutí genderově senzitivních přístupů / principů environmentální, technologické a sociální agendy orgánů veřejné správy; etická pravidla a principy sociální inkluze v regulační praxi soukromých vývojových - technologických center, aj.

27 Dle genderové politiky TAČRu je nahlížení na inovace na základě pohlaví a genderu a znevýhodněných skupin obyvatel relevantní všude tam, kde se výzkum a inovace dotýkají lidí, tj. lidé jsou přímo zkoumáni nebo výsledky výzkumu, vývoje a inovací budou mít dopad na lidi nebo budou lidmi využívány. Premisou je, že pokud mají být nové technologie přístupné a ohleduplné vůči různým potřebám společnosti, je zapotřebí, aby se na jejich vývoji podíleli i reprezentanti znevýhodněných skupin. Viz Prolamování bariér - Technologická agentura ČR (tacr.cz)

