

# MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

---

## Dopravní chování žen v datech

Datum zpracování: 30. 11. 2020

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- **Evidenční číslo projektu**

41 905, projektová karta č. 1

- **Název projektu**

Dopravní chování žen v datech

- **Poskytovatel dotace**

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

Odbor MD, který je gestor projektu: Odbor personální

Odborný garant: Mgr. Ilona Vlachová

- **Příjemce dotace**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

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

.....

podpis, datum

- **Odpovědný řešitel**

Mgr. Eva Adamovská

  
.....

podpis, datum

- **Řešitelský tým**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

- Mgr. Eva Adamovská – odpovědný řešitel
- Mgr. Lucie Vondráčková, PhD. – další řešitel
- Mgr. Martina Trepáčová – další řešitel
- Mgr. Petr Zámečník, PhD. – další řešitel
- Mgr. Jana Kočková – další řešitel
- Mgr. Petr Kouřil – další řešitel
- Mgr. Miroslava Horáková – další řešitel

- **Cíl projektu**

Cílem projektu je získat data reflektující možné odlišnosti v dopravním chování mužů a žen a dále získaná data zanalyzovat za účelem zhodnocení stavu rovných příležitostí žen a mužů v oblasti dopravy.

- **Celková doba řešení**

10. 1. 2020 – 30. 11. 2020

- **Financování projektu**

Projekt byl financován Ministerstvem dopravy účelovou neinvestiční dotací na podporu rozvoje činnosti veřejné výzkumné instituce v resortu dopravy – Centra dopravního výzkumu, v. v. i. na základě Rozhodnutí č. j. 199/2019-710-VV/1.

## 1 Úvod

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. 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.

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.<sup>1</sup>

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.

---

<sup>1</sup> <https://www.osn.cz/sdg-11-vytvorit-inkluzivni-bezpecna-odolna-a-udrzitelna-mesta-a-obce/>

## 2 Postup řešení

Pro získání kvantitativních dat o dopravním chování, mobility potřebách a preferencích české populace byla sesbírána genderově tříděná data od 8900 českých respondentů a respondentek starších 18 let (muži N = 4336, ženy N = 4564), kteří byli do dotazníkového šetření vybráni pomocí kvótního výběru. Ten zahrnoval vázané kvóty pohlaví a věk a nevázané kvóty velikost místa bydliště a vzdělání, aby vzorek v těchto parametrech odpovídal složení obecné populace ČR.

Ad hoc sestavený 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.

Dotazníkový průzkum byl doplněn o srpnový sběr kvalitativních dat zaměřený na konkrétní skupiny mužů a žen, které se v průzkumu ukázaly z hlediska dopravního chování či potřeb jako specifické či z určitého hlediska jako marginalizované. Celkem se jednalo o 6 fokusních skupin po 8 účastnících. Cenný zdroj informací poskytuje i příloha vypracovaná na základě dat z projektu Česko v pohybu. Tento výzkum nebyl sice realizován s primárním úmyslem pochopit dopravní chování žen a mužů, ale obsahuje údaje o základních sociodemografických vlastnostech členů dotazovaných domácností. Na základě těchto dat jsme schopni ukázat některé genderové nerovnosti v oblasti mobility. Řada klíčových zjištění byla potvrzena oběma průzkumy, jak podrobněji rozebírá příloha Genderové aspekty v průzkumu Česko v pohybu.

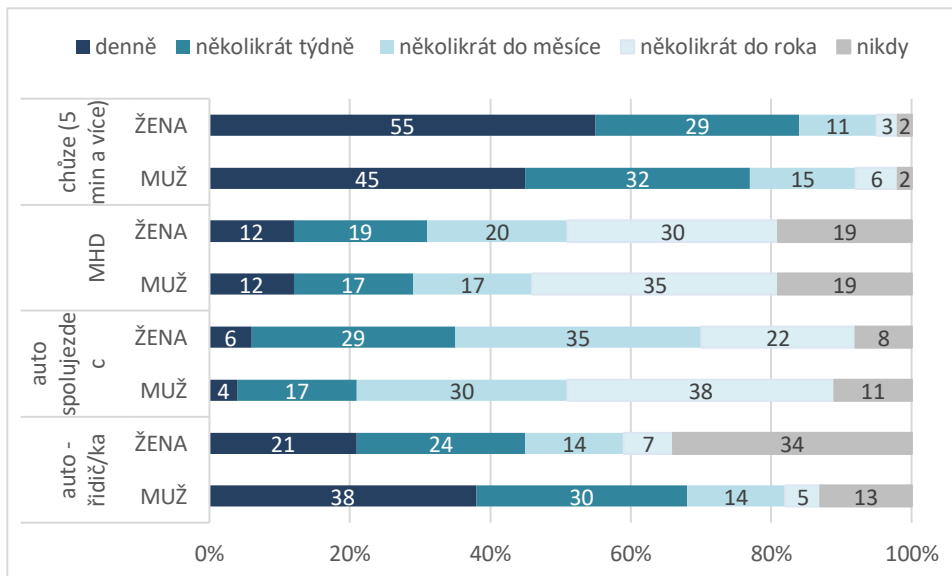
Značná část výzkumu genderově rozdílných příležitostí v dopravě se zabývá potenciálními rozdíly ve vzorcích dopravního chování mezi ženami a muži, které vyplývají z genderově tradičního rozdělení rolí v rámci domácnosti. Tato neplacená neformální práce, kterou ženy vykonávají ve výrazně větší míře než muži, ovlivňuje jejich mobilitu – typ, množství, délku či účel realizovaných cest či jejich rozdělení v rámci dne (Ženy v dopravě 2019, She moves 2014).

### 3 Hlavní zjištění dotazníkového průzkumu

#### 3.1 Dopravní mód

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 auto, je to zároveň dopravní prostředek, u kterého jsou genderové rozdíly nejzásadnější. Denně jej (aktivně jako řidič/ka) užívá 30 % z dotazovaných (N = 2597), 38 % mužů (N = 1638), ale pouze 21 % žen (N = 959). Ženy jezdí autem častěji jako spolujezdkyně: denně či několikrát týdně tento způsob přepravy uvedlo 35 % z dotazovaných žen (N= 1629) a 21 % mužů (N=897). Výraznější rozdíly jsou patrné také u chůze, kterou jako prostředek přemístění se mezi důležitými body uvádí polovina zkoumaného souboru (50 %; N = 4455), muži ji ale využívají méně (45 %; N = 1966) než ženy (55 %; N= 2489). Jako genderově nejvyváženější se ukázalo být užívání městské hromadné dopravy, kterou denně či několikrát týdně využívá 31 % žen (N = 1415) a 29 % mužů (N = 1257). Pro volbu dopravního prostředku je nejzásadnějším kritériem bezpečnost, kterou ženy oceňují o 6,2 % více než muži.

Graf 1: Frekvence využití jednotlivých dopravních módů v % – muži (N = 4336), ženy (N = 4584)



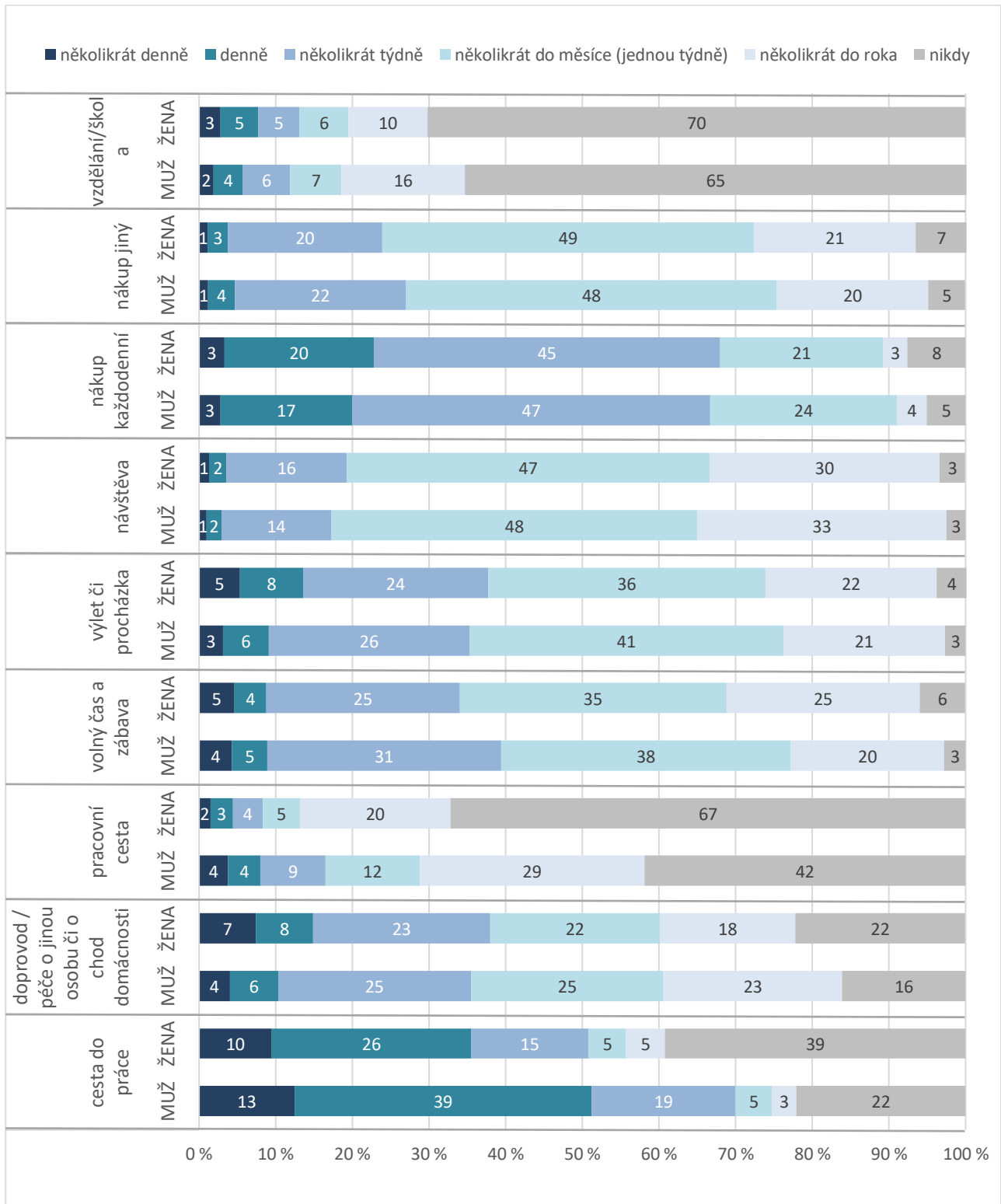
#### 3.2 Účel cesty a dopravní plánování

Z hlediska účelu cest se jasně potvrzuje vliv tradičního genderového rozdělení rolí. Největší genderové rozdíly se ukázaly u cest do práce a u služebních cest, které dominantně realizují muži. Několikrát denně či nebo minimálně jednou denně cestuje do práce 51 % mužů (N=2222) oproti 36 % žen (N=1619). Výrazně věkově a genderově specifické jsou cesty za účelem doprovodu a péče a také cestování za účelem zajištění běžných nákupů, které dominantně připadají na ženy věkové

kategorie 30-49 let. Zatímco u žen vždy zajišťuje doprovod dětí 23 % z nich (N = 215), u mužů to je pouze 3 % (N = 26). Dále se ukazuje, že významná část respondentů a respondentek realizuje cesty s více účely, kdy se během jedné cesty snaží zařídit více různých věcí. Častější je toto jednání právě pro ženy.

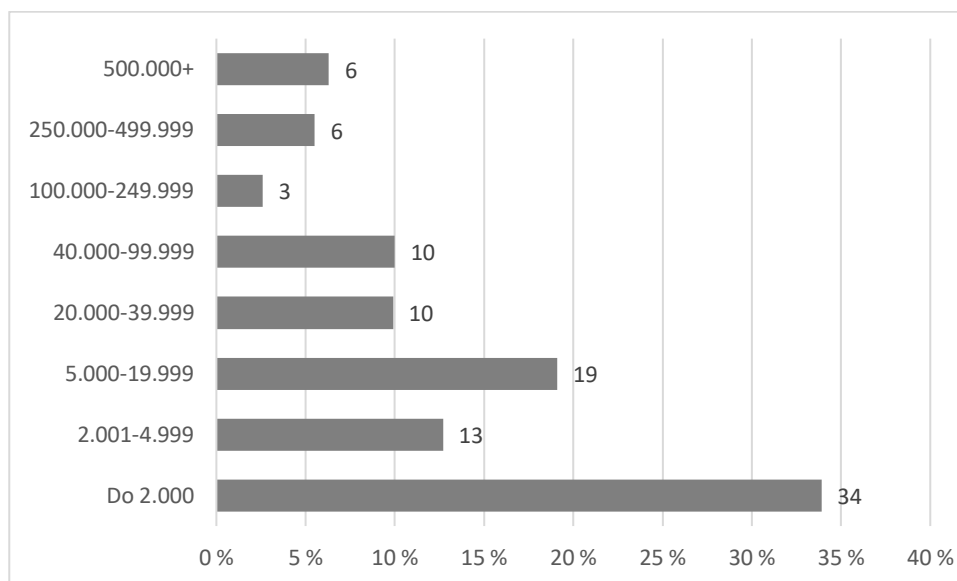
Fakt, že dopravní plánování často nezohledňuje specifické potřeby žen, je patrný ze zjištění, že ve skupině respondentů a respondentek, kteří vyjádřili nízkou spokojenost s možnostmi dopravit se kdykoli tam, kam potřebují (těch je celkově 16 %), představují ženy téměř dvě třetiny (64 %). Faktorem hrajícím významnou roli v celkové spokojenosti s možnostmi mobility je velikost místa bydliště, se zvyšující se velikostí sídla ubývá dopravně deprivovaných obyvatel. Nespokojenost také souvisí s omezenými možnostmi mobility z důvodu nedostatku vhodných prostředků, chybějícímu spoji či špatné dostupnosti. Nespokojení jsou dále ti/ty, kteří oproti celkovému průměru méně často využívají auto jako aktivní řidiči/řidičky, nevlastní řidičský průkaz či aktivně neřídí.

Graf 1: Frekvence cest dle účelu a pohlaví v %, (celkem N=8900, muži N=4336, ženy=4564)





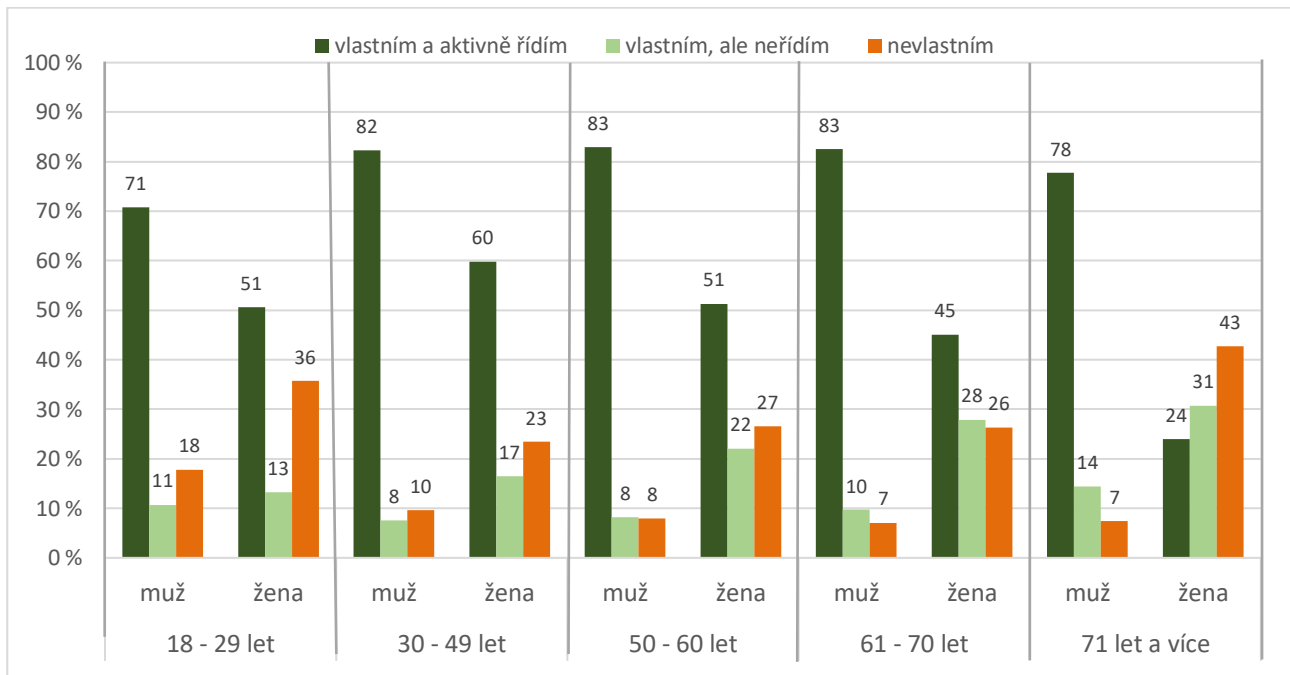
Graf 3 Jedinci nespokojení s možnostmi mobility dle velikosti místa bydliště v % (N=1418)



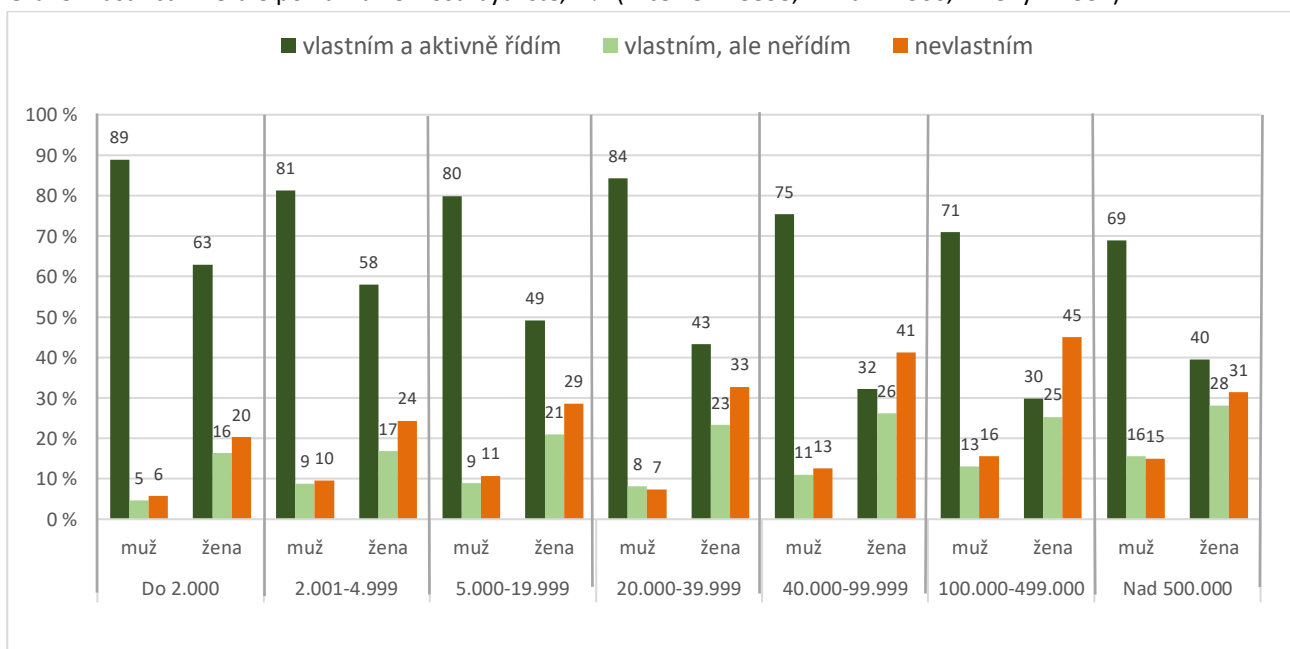
### 3.3 Řidičské oprávnění, osobní automobilová doprava

I přes poměrně hustou síť veřejné dopravy je tedy možné identifikovat faktory ukazující na automobilovou závislost, která u žen s vyšší pravděpodobností ústí v dopravní deprivaci. Muži častěji vlastní řidičský průkaz a zároveň je mezi nimi výrazně větší podíl aktivních řidičů. Nejvýznamnější genderové rozdíly jsou v nejstarších věkových skupinách, kdy s přibývajícím věkem výrazněji ubývá aktivních řidiček. Nejvíce aktivních řidiček je ve věkové skupině 30-49 let – 60 %; N = 958 (a 16,5 % neaktivních; N = 264), ve stejném věku je 82 % mužů (N = 1399) aktivních řidičů (a 8 % neaktivních; N = 127). V nejstarší věkové skupině 71 + už je aktivních řidiček pouze 24 % (N = 170), kdežto mužů zůstává aktivních 78 %; N = 377 (a neaktivních 14 %; N = 70). Pro české domácnosti je nejtypičtější vlastnit právě jeden automobil – ten vlastní 52 % domácností. 69 % aktivně řídících uvedlo, že dlouhodobá ztráta řidičského průkazu by rozhodně ovlivnila jejich aktuální životní styl. Muži se v tomto ohledu nijak neliší od žen.

Graf 4 Vlastnictví ŘO dle pohlaví v jednotlivých věkových kategoriích v % (N celkem=8838, N muži=4306, N ženy = 4532)



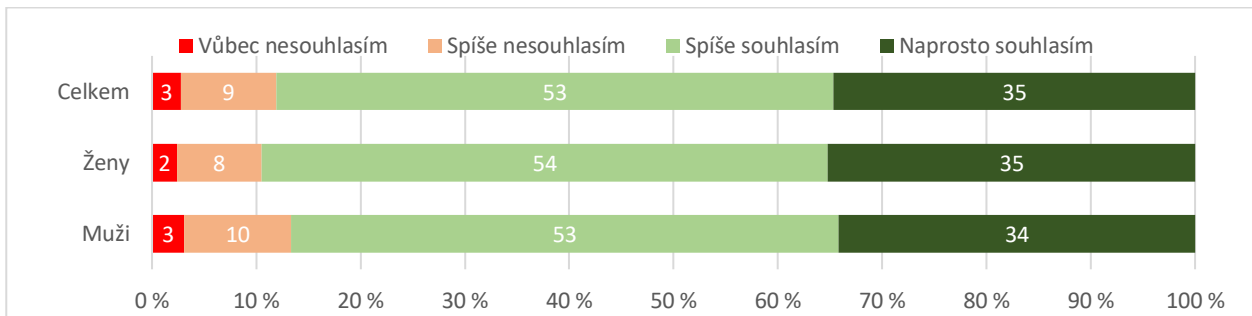
Graf 5 Vlastnictví ŘO dle pohlaví a velikosti bydliště, v % (N celkem=8838, N muži=4306, N ženy = 4532)



Respondenti, kteří uvedli, že nemají řidičské oprávnění (20 %, N = 1774), byli dotázáni na důvody, proč toto oprávnění nevlastní. Jak je vidět z grafu 5, důvody, proč muži a ženy nemají řidičský průkaz, se dle pohlaví značně liší. U mužů žádný důvod z možností výběru výrazně nepřevyšuje ostatní a mezi nejčastěji uváděným důvodem (nepotřebuji řídit) a nejméně označovaným důvodem (nemám čas docházet do autoškoly) je rozdíl v jednotkách procent. Oproti tomu u žen jako důvod nevlastnění řidičského průkazu jednoznačně převažuje strach z řízení, který uvedlo 32 % (N = 573).

Ačkoliv vlastnictví auta považují ženy za nedílnou součást života v moderní společnosti ve stejné míře jako muži (viz graf 6), ve srovnání s nimi ženy ve větší míře podporují aspekty udržitelné mobility jako je budování veřejných prostranství bez aut, uznání negativních dopadů automobilismu na životní prostředí či myšlenku, že by lidé měli omezit jízdu autem.

Graf 6 Postoj k výroku „Vlastnictví automobilu je nedílnou součástí života v moderní společnosti“, v % (N= 8900)



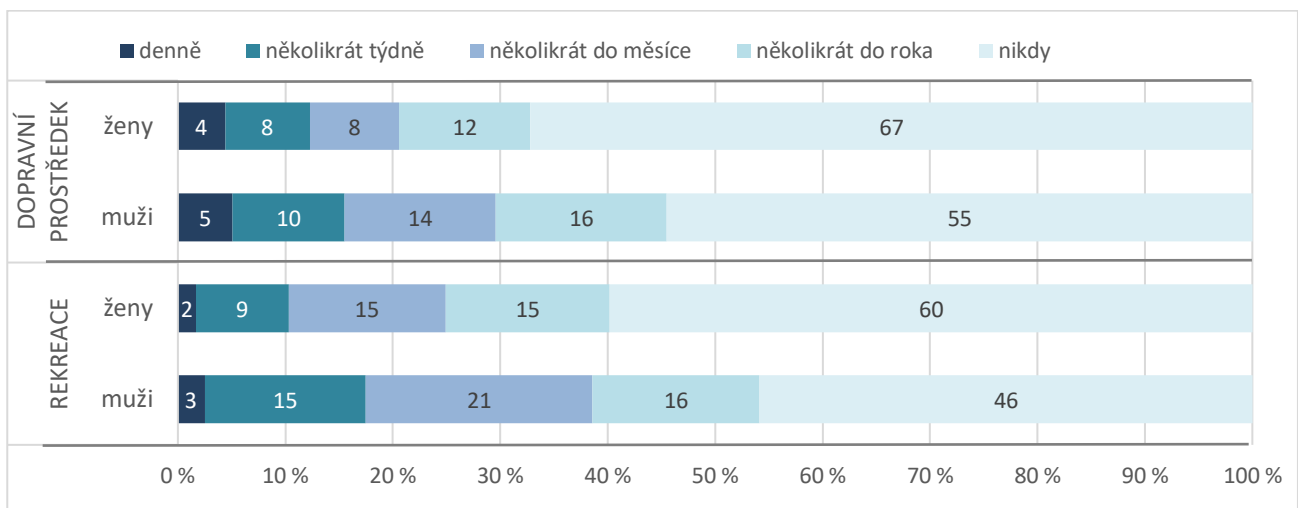
### 3.4 Veřejná hromadná doprava

Vedle osobního automobilu je významným způsobem přepravy veřejná hromadná doprava. Indikátorem pravidelného využívání veřejné hromadné dopravy je vlastnictví nějakého druhu předplacené jízdenky – tu vlastní více než třetina respondentů a respondentek (37 %, N = 2986) a podíl se zvyšuje s rostoucí velikostí sídla. Využívání veřejné dopravy souvisí s její dostupností. Nejdostupnějším dopravním prostředkem je autobus, ke kterému má přístup 98 % respondentů a respondentek (N = 8 711). Genderové rozdíly v četnosti využívání veřejné hromadné dopravy nebyly, v rozporu s výsledky zahraničních studií, u žádného prostředku identifikovány. Možným vysvětlením jsou specifika členů a členek on-line panelu nezahrnující v dostatečné míře právě skupiny s nejnižším vzděláním či příjmem či skupiny bydlící ve velmi špatně dopravně obsluhovaných oblastech (např. mimo integrované systémy dopravy vázané na větší města), kteří VHD používají, ale nevládní předplacené jízdenky. Dalším možným vysvětlením je dobře rozvinutý systém a infrastruktura VHD v České republice, zejména železniční dopravy a městské veřejné dopravy ve větších městech kombinovaný s často problematickým parkováním, které od cest autem spíše odrazuje. Důvody neužívání hromadné dopravy se vztahují k zdlouhavosti takového cestování, vnímanému nepohodlí, nebo nenavazujícím spojům. Z hlediska spokojenosti uživatelů a uživatelek s různými aspekty MHD bylo nejhůře hodnoceno zázemí pro cestující v zastávkách. Nejlépe byla hodnocena bezbariérovost, i když následné diskusní skupiny odhalily, že pro řadu cestujících se specifickými nároky bezbariérovost zdaleka dostatečná není. V žádném ze zkoumaných aspektů nebyly nalezeny významné rozdíly v průměrném hodnocení spokojenosti mezi muži a ženami.

### 3.5 Udržitelná mobilita – nemotorizované dopravní prostředky a postoje

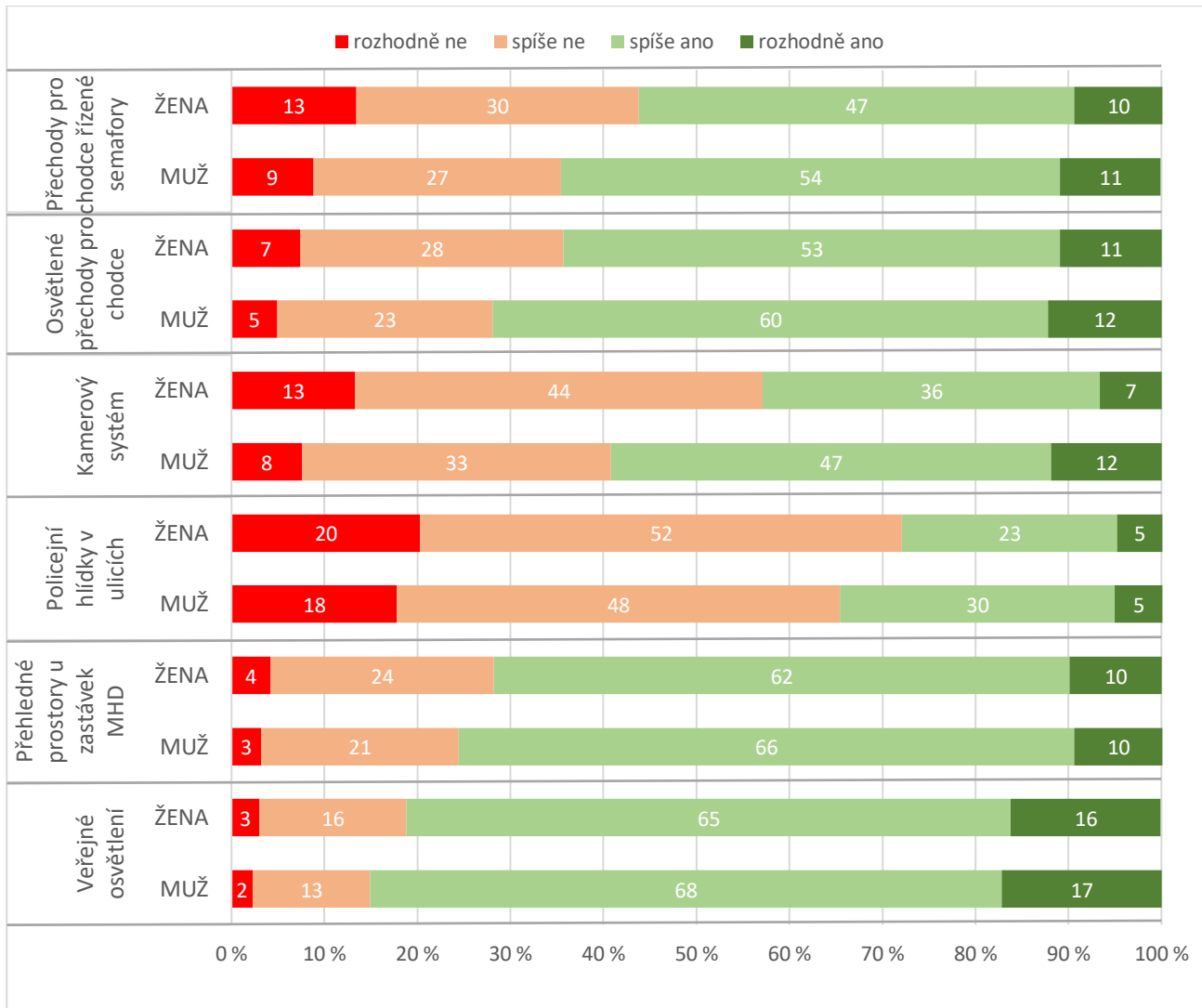
Přestože je v českém prostředí vlastnictví kola poměrně rozšířené – z celkového dotazovaného souboru vlastní kolo či koloběžku 61 % jedinců, každodenní či pravidelné využívání kola jako dopravního prostředku pro cesty do práce je výjimečné. Zatímco častější využívání kola jako prostředku k transportu je genderově spíše vyrovnané, u rekreačního využití kola je patrné, že o něco častěji rekreačně jezdí muži. Respondenti a respondentky, kteří/které kolo nevyužívají vůbec nebo velmi zřídka, uváděli jako překážky to, že cesta na kole by jim zabrala výrazně více času, byl by problém s přepravou kola ve veřejné dopravě, případně se bojí pohybovat na kole v provozu. Posledně jmenovaný důvod je zároveň nejvíce genderovaný, týká se zejména žen.

Graf 7 Frekvence využití kola dle účelu z celkového souboru v % (N=8900, N muži = 4336, N ženy = 4564)



Nejrozšířenějším individuálním přepravním módem tak zůstává chůze, kterou ženy tráví průměrně 131 minut denně, zatímco muži 113 minut. 55 % oslovených žen chodí pěšky denně (déle než 5 minut) oproti 45 % oslovených mužů. Pěší pohyb ve veřejném prostoru, zejména po setmění, usnadňují podpůrné prvky jako veřejné osvětlení, vhodně umístěné přechody pro chodce, semaforey u přechodů pro chodce, kamerový systém či přehledná prostranství zastávek MHD. Ve vnímání jejich dostatečnosti pro zajištění bezpečí jsou vždy ženy kritičtější než muži.

Graf 8 Hodnocení dostatečnosti bezpečnostních prvků v okolí („Je podle vás na vašich běžných trasách dostatečně...“) dle pohlaví v % (N=8900, N muži = 4336, N ženy = 4564)

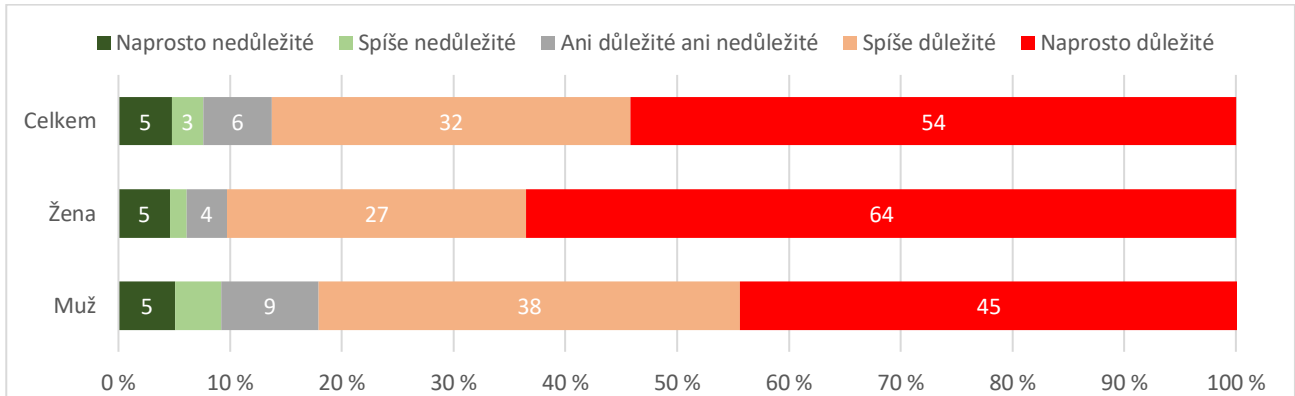


### 3.6 Vliv bezpečnosti na dopravní chování

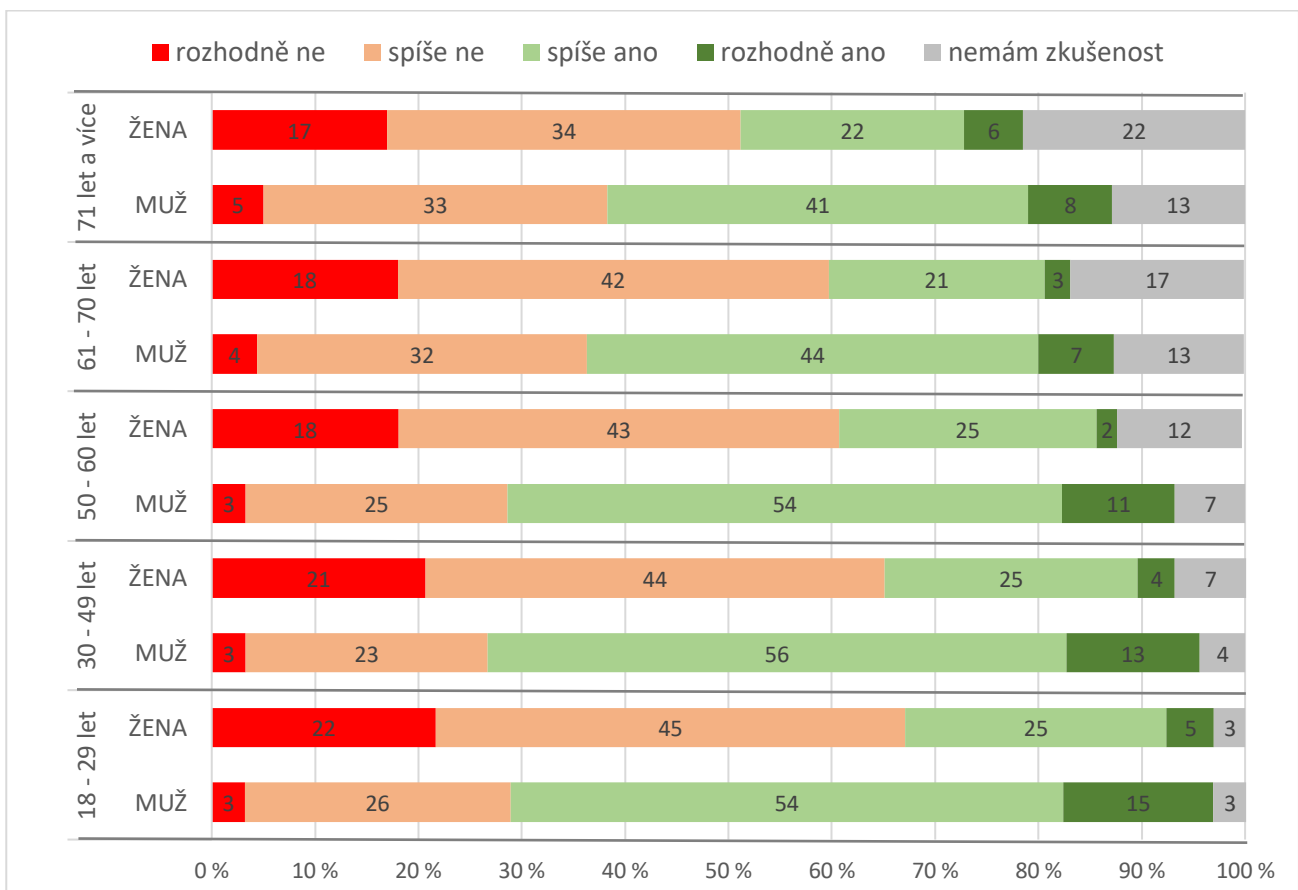
Dopravní bezpečnost, zejména pak pocit osobního bezpečí je v gender mainstreamingu klíčovým tématem. Pocit osobního bezpečí souvisí s vystavením se riziku jako objektivní a vyčíslitelné hrozbě. Na druhou stranu je také odrazem vnímání tohoto rizika. Ženy kladou na bezpečí při cestování větší důraz než muži. Význam bezpečí při cestování se také u obou pohlaví zvyšuje s rostoucím věkem. Podíl žen, které přisuzují bezpečí naprostou důležitost, je nicméně v každé věkové skupině výrazně vyšší než podíl mužů. Pocit bezpečí může souviset s reálnými zkušenostmi různých nepříjemných incidentů. Incidenty jsou genderované – fyzické napadení častěji zažívají muži, sexuální obtěžování

naopak výrazně více (mladší) ženy, krádež není genderově specifickou zkušeností. Slovní napadení je nejrozšířenějším incidentem, který zažívají obě pohlaví.

Graf 9 Význam bezpečí při cestování dle pohlaví v % (N=8900, N muži = 4336, N ženy = 4564)



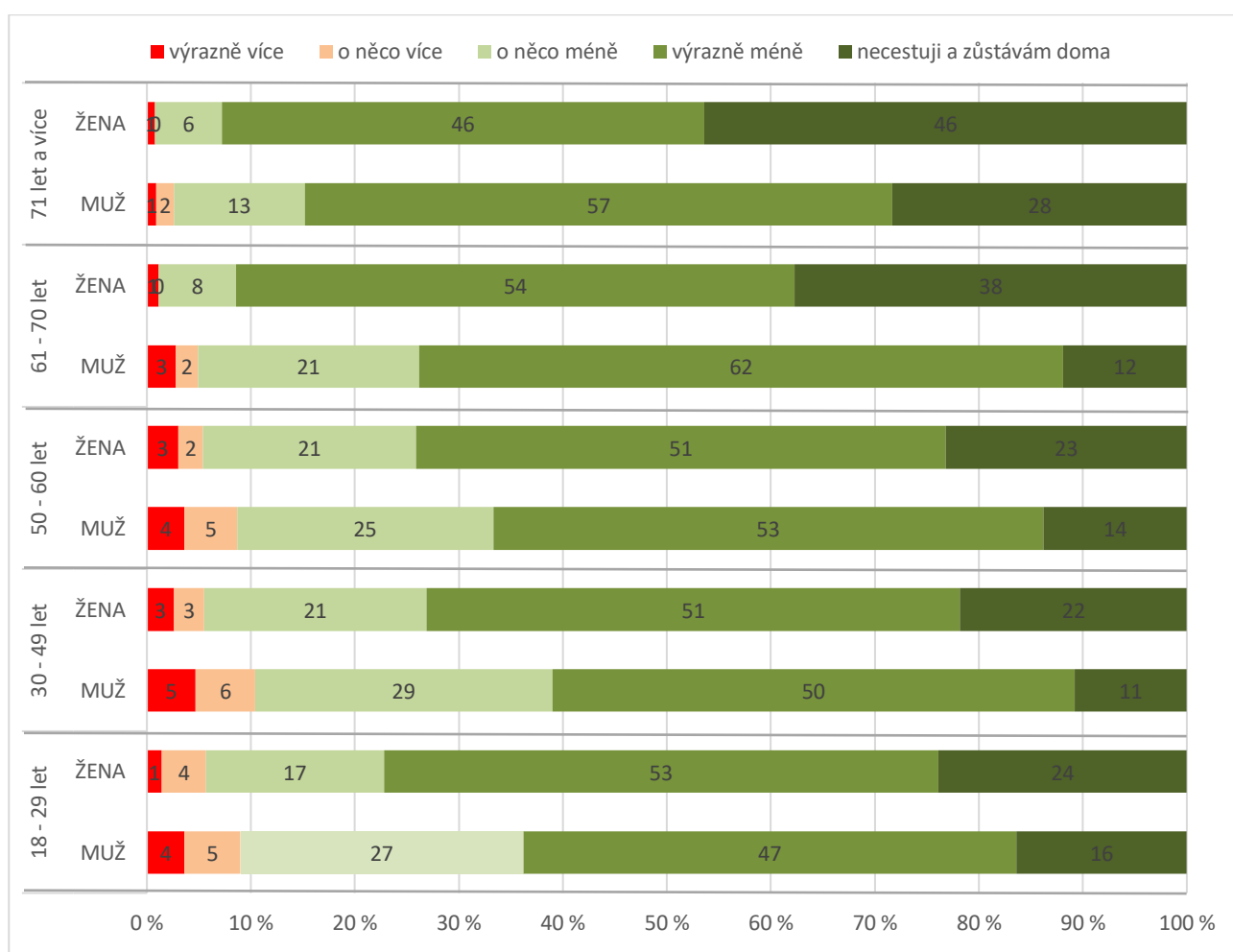
Graf 10 Pocit bezpečí při čekání na veřejnou dopravu po setmění dle věku a pohlaví v % (N=8127, muži N = 3960, ženy N = 4167)



### 3.7 Vliv mimořádných opatření v souvislosti s COVID na dopravní chování

V době sběru dat se Česká republika nacházela v netypické situaci probíhající 1. vlny epidemie onemocnění COVID-19, ke které se vztahovala celostátní omezení veřejného i soukromého života. Na obecné úrovni karanténa ovlivnila z hlediska dopravního chování asi polovinu výběrového souboru. Situace ale nepůsobila na všechny skupiny obyvatel stejně, do skupin ovlivněných patří typičtěji ženy jako pečovatelky, které pravděpodobně převzaly roli zajištění domácího vzdělávání dětí při uzavření škol.

Graf 11 Směr změny v dopravním chování v důsledku COVID-19 dle pohlaví a věku v %, (N=4346, muži N=1923, ženy N=2423)



Ženy byly oproti mužům ovlivněny více – 53 % ovlivněno bylo, u mužů se jedná o 44 %. Co se týká věkových kategorií, vliv je patrný zejména u skupin 18-29 let, 50-60 let a mírně také 71 a více let. Působení se ale ve svých důsledcích liší. Zatímco u nejmladší a nejstarší z uvedených kategorií byl patrný vliv karantény na dopravní chování, u věkové skupiny 50-60 výrazně častěji vliv nebyl. Pokud se podíváme ještě na kategorii genderu v rámci věkových skupin, ve všech skupinách jsou ženy oproti mužům karanténou ovlivněny více, ve všech skupinách je tento vliv významný.







## 4 Kvalitativní sběr dat z diskusních skupin

Dalším důležitým záměrem projektu bylo zaměřit se na nejzásadnější zjištění o dopravním chování a strategiích mobility dle kvantitativního průzkumu a ta následně podrobit hlubšímu zkoumání a obohatit je o kvalitativní kontext. Pro tento účel byla zvolena metoda skupinových diskusí – *focus group discussions* (dále FGD) se specifickými účastníky dopravy dle zvolených parametrů. Šlo o význam bezpečí a různé aspekty spojené s bezpečností, dále dopravní chování obyvatel malých obcí a cestování v těhotenství a s malými dětmi.

Ve všech 3 tématech jsou patrné individuální preference dopravních módů a jejich užívání. Nicméně ve všech diskusích vystupují důležitá témata jako rychlost cestování, návaznost spojů, čistota a pořádek v hromadné dopravě i zázemí s ní související. Ve všech diskusních skupinách jasně zaznívalo téma důležitosti dostupnosti informací o bezbariérových spojích, bezbariérovost městského prostoru i přístupu k dopravě. Přestože kvantitativní šetření na obecné úrovni ukázalo spokojenost se stavem bezbariérovosti i zázemí pro cestující, právě přesun ke specifickým skupinám ukazuje, že situace zdaleka uspokojivá není. Zejména rodiče s dětmi, těhotné ženy a starší osoby vyjadřovali obtíže s nastupováním do hromadné dopravy i přístupem k dopravním prostředkům. Rozšiřování bezbariérového vozového parku i budování infrastruktury nejen v hlavních dopravních uzlech by tak mělo být prioritou.





 auto	+	odvoz nákupů	dojezd až do cíle			
	-	parkování	hustý provoz	přítomnost chodců		
 autobus	+	dostupnost	nízkopodlažní			
	-	zastávky na znamení	málo prostoru			
 chůze	+	rychlost na krátké úseky	nezávislost na jízdním řádu	volba trasy		
	-	riziko napadení	obavy z tmavých zákoutí	nevhodná na delší vzdálenosti	silnice bez přechodů pro chodce	
	+	relax	sport			



 kolo	-	terén	počasí	volně pobíhající psi		
 metro	+	rychlé	spolehlivé	navazující spoje	kamery	
	-	horší pro orientaci	uzavřený prostor	přelidněnost	dlouhé eskalátory	málo označené nebo nefunkční výtahy
 skútr/ motorka	+	nezávislost	nízká cena pořízení	snadné parkování	„protáhne“ se provozem	
	-					
 taxi	+	pro výjimečné příležitosti	cestování v malé skupině/dvojici			
	-	cena	nedůvěra v řidiče			
 tramvaj	+	klimatizace	pozorování okolí	vlastní pruh – plynulá jízda	nízkopodlažní	kamery
	-	zápach	špína	staré vozy	nebezpečné nástupní ostrůvky	v zimě nefungující topení
 vlak	+	možnost pracovat	prostor pro děti	kupé pro ženy	wifi	
	-	obtížné otevírání dveří	vysoké schody	uzavřené kupé (v noci)		

## Prostor pro zlepšení dopravních systémů a infrastruktury

Napříč diskusními skupinami byly identifikovány tyto požadavky na ideální podobu dopravy:

<b>Ideální podoba dopravy</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bezbariérová infrastruktura i vozy VHD</li> <li>▪ Dostupné zastávky VHD i v menších obcích</li> <li>▪ Navazující spoje během dne i v noci</li> <li>▪ Klimatizace zajišťující celoročně optimální teplotu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Čistota a pořádek ve vozech i v zázemí pro cestující</li> <li>▪ Modernizace vozů VHD i zázemí</li> <li>▪ Rodinné vozy nebo spoje pouze pro rodiny s dětmi</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Platba kartou ve všech vozech VHD</li> <li>▪ Kamerový systém ve vozech i zázemí</li> <li>▪ Signalizace pro případ nebezpečí ve vozech i zázemí</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ve městě vyhrazené pruhy pro VHD – plynulejší provoz</li> <li>▪ Občerstvení ve vozech VHD</li> <li>▪ V noci dostatečné osvětlení vozů i zázemí</li> <li>▪ Dobře označené a osvětlené přechody pro chodce</li> </ul>

## 5 Závěr

Díky ojedinělému výzkumu, který byl v letošním roce realizován, byla identifikována celá řada genderově specifických vzorců dopravního chování. Pokud chceme další rozvoj dopravní infrastruktury nadále cílit k odstraňování strukturálních nerovností, bude zapotřebí reflektovat tato specifika a z nich plynoucí potřeby lidí různých genderových, ale také věkových a různých sociálních skupin. Výzkum poukázal na nutnost sbírat genderově tříděná data, která umožní nejen porozumět vývoji mobility v její celkovější a rozmanitější podobě, ale rovněž aplikovat tyto znalosti v dopravním plánování.

Z klíčových zjištění nakonec znovu uvedme alespoň některé: Přetrvávají nerovnosti ve vlastnictví osobních automobilů a držení řidičských průkazů. Muži jsou nejen jeho častějšími držiteli, ale mají více možností aktivně řídit. Dosud dominantní model genderových rolí ovlivňuje i četnost a účel cest. Ženy se díky péči o děti a další blízké osoby pohybují jinak, jejich cesty z bodu A do bodu B jsou kratší a čtenější a vztahují se k zaopatřování rodiny. Muži dominují v pracovních cestách i cestách do práce. Ženy jsou empatičtější k alternativním a udržitelným způsobům mobility a uvědomují si ve větší míře dopady extenzivní automobilové dopravy na životní prostředí. Dopravní bezpečnost, zejména pak pocit osobního bezpečí, je klíčovým tématem pro ženy v celkovém pohledu na dopravu. Ženy kladou na bezpečí při cestování větší důraz než muži, jsou také mnohem více vystaveny strachu o osobní bezpečí při cestování, což ovlivňuje jejich mobilitní strategie. Jeden, ovšem poměrně zásadní faktor je obava žen ze sexuálního násilí. Díky výzkumu jsme identifikovali rozdílné způsoby chování žen v cyklistické, hromadné i individuální dopravě, které jsou s tématem osobního bezpečí úzce spojené. Bezpečí a pocit bezpečí je nutné brát jako sociální statek svého druhu, který má stát pomoci spravedlivě distribuovat, tj. vyvíjet takové nástroje, které pomohou identifikované nerovnosti odstranit. Díky projektu nyní disponujeme vědomostmi, které je zapotřebí uvést v praxi dopravního plánování, aby bylo možné uvést dopravu v soulad s principy rovnosti a nediskriminace.

## Seznam použité literatury

Informační centrum OSN v Praze <https://www.osn.cz/sdg-11-vytvorit-inkluzivni-bezpecna-odolna-a-udrzitelna-mesta-a-obce/>

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (2019). *Ženy v dopravě*. Dostupné z: [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](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).

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