

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Ženy v dopravě

Datum zpracování: 30. 11. 2019

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- **Evidenční číslo projektu**

41 905, projektová karta č. 40

- **Název projektu**

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

- **Poskytovatel dotace**

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

Odbor MD, který je gestor projektu: Odbor personální

Odborný garant: Mgr. Bc. Ilona Vlachová

Ing. Lenka Čermáková

- **Příjemce dotace**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

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

.....

podpis, datum

- **Odpovědný řešitel**

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

.....

podpis, datum

- **Řešitelský tým**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

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

- **Cíl projektu**

Cíle projektu je možno rozdělit do 3 částí: Prvním cílem je přinést komplexní přehled o dopravním chování, potřebách a preferencích žen v dopravě formou rozsáhlé rešerše existujících dat a poznatků o genderových rozdílech v této oblasti. Dále za druhé na základě těchto znalostí a dle Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů vydané Úřadem vlády ČR zhodnotit vybrané strategické dokumenty vydané Ministerstvem dopravy z hlediska jejich dopadu na rovné příležitosti žen a mužů. Třetím cílem projektu je zanalyzovat naplňování horizontálních priorit v rámci OPD1, OPD2.

- **Celková doba řešení**

28. 1. 2019 – 30. 11. 2019

- **Financování projektu**

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

OBSAH

Úvod	6
Slovníček pojmů	7
1 Gender mainstreaming v dopravě	10
1.1 Genderově ovlivněné vzorce dopravního chování	15
1.2 Gender a bezpečnost	18
1.2.1 Dopravní bezpečnost	18
1.2.2 Osobní bezpečnost	21
1.3 Zastoupení žen v dopravním sektoru	26
1.3.1 Vzdělávání žen v dopravních oborech	32
2 Gender a udržitelný rozvoj	38
3 Gender a nemotorová doprava	43
3.1 Cyklistika	43
3.1.1 Genderové aspekty cyklistiky v ČR a zahraničí	43
3.1.2 Genderově rozdílné vnímání dopravního rizika při jízdě na kole	45
3.1.3 Fyzické aspekty ovlivňující genderově rozdílné využívání kola	46
3.1.4 Socio-kulturní důvody spojené s rozdílným využíváním kola u mužů a žen	47
3.1.5 Možná opatření pro zlepšení genderově rovných příležitostí v cyklistice	48
3.2 Chůze	49
4 Gender a motorová doprava	55
4.1 Automobilová doprava	55
4.1.1 Počet řidičů a řidiček v populaci	55
4.1.2 Přístup k automobilu a vzorce mobility u žen a mužů	56
4.1.3 Genderové rozdíly v řízení a v nehodovosti	57
4.2 Veřejná hromadná doprava	61
4.2.1 Genderové rozdíly ve využívání hromadné dopravy	61
4.2.2 Vnímaná bezpečnost hromadné dopravy	62
4.2.3 Genderově senzitivní hromadná doprava	63

5	Závěr a doporučení.....	65
	Seznam použitých zkratk	69
	Seznam obrázků	70
	Seznam tabulek.....	71
	Seznam grafů	72
	Seznam použité literatury.....	73
	Přílohy	88

Úvod

V českém prostředí je stav rovnosti mužů a žen v oblasti dopravy málo prostudovaným tématem, ačkoliv na evropské i světové úrovni vzniklo již mnoho studií dokládajících význam a potřebu zohledňovat kategorii genderu také v dopravě, jako jedné z mnoha společenských oblastí. Cílem této studie je přinést lepší vhled do této problematiky a z dostupných zdrojů a informací zmapovat a posoudit situaci a postavení žen a mužů v dopravě v České republice. Možnost podat ucelenou zprávu komplikoval nedostatek výzkumů a genderově tříděných dat z českého prostředí. V mnohých oblastech tématu jsme jako zdroj informací proto využily data celoevropská či příklady a trendy z jiných států EU, Austrálie či USA, kde jsou vědecké aktivity spojené s oblastí genderové rovnosti v dopravě mnohem rozvinutější, než je tomu u nás. Zvýšení zajmu a úsilí získávat genderově tříděná data považujeme za první a nutný krok, bez něhož je zlepšení situace v oblasti rovnosti mužů a žen obtížně realizovatelná. Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v ČR na léta 2014-2020 vydaná Úřadem vlády, se v jedné z 8 stanovených hlavních strategických oblastí „Všední život a životní styl“ věnuje dopravě a potřebě zohlednit zkušenosti, potřeby a preference žen, tedy realizovat tzv. gender mainstreaming. Naše stanovisko vychází z vědomí, že gender představuje sociální kategorii, která je součástí všech oblastí našeho života, tyto oblasti ovlivňuje a zároveň je jimi ovlivňována. Mnoho snah a hledání řešení společenských problémů není bez zohlednění genderového aspektu kompletní. Jedním z cílů této práce je legitimizace potřeby zabývat se problematikou genderu v dopravě jako samostatným a plnohodnotným tématem dopravního výzkumu i na národní úrovni.

Dokument je rozdělen do několika částí. První kapitola se zaměřuje na vysvětlení a východiska procesu gender mainstreamingu, v rámci čehož podává přehled o současném stavu vědění týkajícího se genderových aspektů mobility a původu genderových odlišností v dopravě. Popisujeme, jak doprava ovlivňuje každodenní život mužů a žen, čím jsou jejich přístupy, potřeby a preference ve vztahu k jednotlivým dopravním módům rozdílné a jak jsou tyto postoje ovlivněny společenskými a kulturními normami. Druhá kapitola se věnuje chování a postojům žen a mužů, které se vztahuje ke konceptu udržitelnosti v dopravě. Další dvě kapitoly se zabývají postavením žen a mužů z hlediska rovných příležitostí v rámci konkrétních dopravních módů. Závěrečná kapitola shrnuje předešlé informace a navrhuje konkrétní doporučení vyplývající z dosaženého poznání, která mohou sloužit při rozhodování o dopravních politikách a strategiích.

Slovníček pojmů

Dopravní chudoba – Z anglického *transport poverty*. Jde o označení vyjadřující omezení možností cestovat (dopravovat se) z důvodu omezeného přístupu k dostupné dopravě. Zahrnuje aspekt finanční nedostupnosti dopravního prostředku, neexistence dostatečné dopravní infrastruktury, nedostupnosti klíčových aktivit a služeb v dostupné vzdálenosti, problému s mobilitou či samotným pohybem či nerovnoměrné vystavení určitých skupin negativním dopadům dopravy. Je spojena s mnoha dalšími koncepty, jako např. kvalita života či sociální exkluze.

Feminismus – Je název pro komplex filosofii, sociálních teorií, politických hnutí a ideologií, jejichž cílem je výzkum a potírání jevů, které jsou feministy a feministkami považovány za projevy, příčiny a součást utlačování ženského pohlaví.

Gender – Někdy také nazýváno jako sociální pohlaví. Na rozdíl od pojmu pohlaví, který je chápán výhradně v biologickém smyslu, označuje pojem gender kulturní charakteristiky a modely přiřazované mužskému nebo ženskému biologickému pohlaví a odkazuje na sociální rozdíly mezi ženami a muži. Tyto role se mění s časem a významně se liší podle kultury národa a dané historické etapy vývoje společnosti.

Gender budgeting – Rozpočtování z hlediska rovnosti žen a mužů, které je uplatněním genderového mainstreamingu v rozpočtovacích procesech. Jedná se o hodnocení rozpočtů z hlediska genderu, při němž se na všech stupních rozpočtového procesu sleduje a vyhodnocuje dopad na jednotlivá pohlaví s cílem dopady vyrovnávat, a tedy prosazovat rovnost žen a mužů. Jde o spravedlivější přerozdělování finančních prostředků z hlediska rovného přístupu k čerpání finančních zdrojů s ohledem na zabezpečování potřeb a zájmů jak žen, tak mužů.

Gender impact assessment (tzv. GIA) – Podrobná analýza toho, jaký dopad bude mít dané opatření na ženy a muže. Centrální otázkou GIA je: Má toto zákonné, politické nebo programové opatření vliv na současné genderové nerovnosti mezi muži a ženami? (Zmírňuje, udržuje nebo zhoršuje současný stav?)

Gender mainstreaming – Metoda uplatňování hlediska rovnosti žen a mužů směřující k odstraňování nerovností mezi pohlavími. Spočívá v začlenění hlediska obou pohlaví do každodenních otázek, na všech úrovních rozhodování a ve všech oblastech politiky. Všechny návrhy (ve stádiu plánování, realizace a hodnocení) jsou zvažovány z hlediska situace a příležitostí žen a mužů s cílem dosáhnout rovnosti.

Genderová analýza – Analýza zaměřená na zjišťování rozdílů mezi ženami a muži v podmínkách, potřebách, úrovni participace, přístupu ke zdrojům, kontrole majetku atd. v kontextu jim určených genderových rolích. Analýza zkoumá tyto rozdíly v jejich širších společenských, ekonomických a politických souvislostech. Předpokladem genderové analýzy je sběr údajů dělených podle pohlaví a také genderově senzitivní informace o analyzované populaci.

Genderová perspektiva – Vyjadřuje reflexi genderových rozdílů a pozornost jim věnovanou v jakékoli oblasti sledování či činnosti. Oproti tomu termín genderová slepota poukazuje na ignorování či neschopnost vzít v úvahu otázky genderové nerovnosti.

Genderová segregace horizontální/segregace trhu práce horizontální – Rozdělení pracovního trhu na sektory/typy zaměstnání v nichž dochází ke koncentraci žen nebo mužů. Tato segregace je často doprovázena odlišným finančním ohodnocením jednotlivých zaměstnání a sektorů.

Genderová segregace vertikální/segregace trhu práce vertikální – Koncentrace žen a mužů na odlišných stupních hierarchie v zaměstnání ve smyslu úrovně odpovědnosti, pozice a platového ohodnocení.

Genderově neutrální opatření – Opatření, která nevedou ke zvýhodnění nebo ke znevýhodnění žen nebo mužů při jakékoliv činnosti, ve vztazích nebo příležitostech anebo nemají žádný vliv na rovné příležitosti žen a mužů.

Genderově podmíněné násilí – Zahrnuje veškeré akty fyzického, sexuálního, psychického ekonomického či dalších forem násilí, které jsou cíleny na ženy z důvodu, že jsou ženami nebo na muže z důvodu, že jsou muži, anebo akty tohoto násilí, které nepřiměřeně dopadají na ženy či na muže. Jde o násilí, které vychází nebo je legitimizováno sociálními stereotypy spojenými s genderovými předsudky a rolemi.

Genderové role – Soubor zjevných i skrytých pravidel (většinou nepsaných a neformálních, určených danou společností), který definuje, jaké chování, myšlení, cítění, oblečení apod. jsou vhodné, případně nevhodné pro příslušníky jednoho nebo druhého pohlaví. Genderové role se vytvářejí a utvrzují zejména v oblasti rodiny, vzdělávacího systému, zaměstnání a celospolečenských norem a hodnot.

Genderové stereotypy – Zjednodušující a zaujaté předpoklady týkající se vlastností, názorů a rolí žen a mužů ve společnosti, v zaměstnání a rodině. Zevšeobecňování mužských a ženských vlastností může často vést k diskriminaci těch, kdo svým chováním vybočují z daného stereotypu (např. tlak na chlapce a muže, kteří mají zájem o tzv. ženské aktivity či péči o dítě a naopak).

Genderový audit – Analýza a hodnocení politik, programů a institucí z pohledu toho, zda zohledňují rozdílné dopady svého působení na ženy a muže. Genderový audit zahrnuje jednak zmapování stavu a dále případné navržení dalších opatření a postupů.

Pohlaví – Biologicky podmíněné rozdíly mezi ženami a muži, které jsou univerzální. Jsou to biologické vlastnosti, které odlišují lidské bytosti jako ženy a muže, zejména odlišnosti týkající se pohlavních orgánů a reprodukčních dispozic.

Pozitivní opatření – Opatření, jejichž cílem je předejít nebo vyrovnat nevýhody vyplývající z příslušnosti určité osoby ke skupině znevýhodňovaných osob a zajistit jí rovné zacházení a rovné příležitosti. Pozitivní opatření zpravidla slouží k odstranění důsledků předchozích diskriminačních praktik.

Rovné příležitosti žen a mužů – Neexistence překážek pro rovnocennou účast na ekonomickém, politickém, sociálním a rodinném životě obou pohlaví. Princip rovných příležitostí patří mezi základní horizontální priority EU a znamená potírání diskriminace na základě pohlaví, rasy, etnického původu, náboženského vyznání, víry, zdravotního postižení, věku či sexuální orientace.

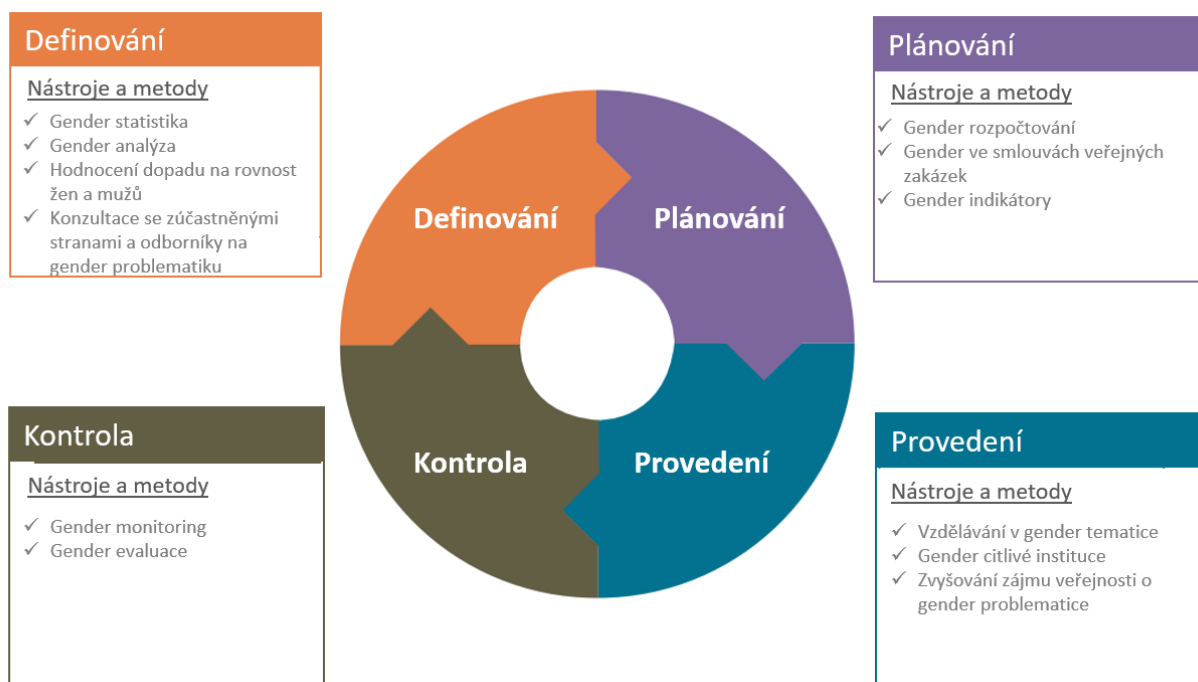
Sociální menšina – Označuje dobře vymezenou skupinu osob, jež se odlišuje od okolní "většinové" společnosti a obvykle se i sama jako skupina chápe.

1 Gender mainstreaming v dopravě

V naší společnosti existují oblasti, kde gender hraje evidentně zásadní roli, v jiných oblastech jeho relevance na první pohled již tak zřejmá není. V takovém případě jsou jedinci, kterých se program či strategie týkají, vnímáni jako homogenní masa a dochází tak při plánování určité strategie k častému opomenutí specifických pohledů či potřeb různých skupin žen a mužů. Stejně tak to může vést ke špatnému vyhodnocení rozdílných dopadů na tyto konkrétní skupiny. Navzdory skutečnosti, že dopravní projekty a strategie jsou často posuzovány jako stejně prospěšné pro muže i ženy, mnohé výzkumy a odborné studie ukazují, že oblast dopravy není genderově neutrální. Naopak se gender jeví jako významný faktor v posuzování rozdílů v mobilitě a dopravním chování. Mobilita je vnímána muži a ženami odlišně, dopravní módy používají rozdílně, pro rozdílné účely a rozdílnými způsoby. Existující dopravní systémy nejsou zaměřené na specifické potřeby žen, a naopak akcentují ty mužské. Je proto třeba mít na paměti, že gender představuje i v oblasti dopravy strukturální odlišnost, která ovlivňuje celou populaci. Politická rozhodnutí, která vypadají jako genderově neutrální, mohou mít na ženy a muže různý, často nezamýšlený dopad.

Požadavek na **rovnost žen a mužů** je zakotven ve stěžejních mezinárodních dokumentech, mezi něž patří Úmluva OSN o odstranění všech forem diskriminace žen (CEDAW), Evropská Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod, Všeobecná deklarace lidských práv, Rámcová strategie Evropského společenství pro prosazování genderové rovnosti 2000-2005, Plán pro dosažení rovného postavení žen a mužů 2006-2010 (Komise ES, 2000, 2006) či Pekingská deklarace a Pekingská akční platforma (více viz Vládní strategie 2014 či Pavlík 2007). Zlepšit postavení žen prosazováním genderové rovnosti v souladu s politikou Evropské unie je jednou z priorit České republiky. Hlavním národním strategickým dokumentem jsou Priority a postupy vlády při prosazování rovnosti mužů a žen z roku 1998. Širší rámec tomuto dokumentu tvoří Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014-2020, která vytváří konkrétní podklad pro systematickou podporu dosahování rovnosti žen a mužů a je základem pro zavádění nezbytně důležitého genderového mainstreamingu, který představuje mezinárodně přijímanou strategii směřující k nastolování genderové rovnosti.¹

¹ Hlavním propagátorem gender mainstreamingu na evropské úrovni je Evropský institut pro rovnost žen a mužů (EIGE), který je nezávislou institucí Evropské unie zřízenou s cílem přispívat k prosazování rovnosti žen a mužů a posilovat ji, včetně začleňování hlediska rovnosti žen a mužů do všech politik EU a do vnitrostátních politik, jež z nich vycházejí, bojovat proti diskriminaci na základě pohlaví a zvyšovat informovanost občanů EU o rovnosti žen a mužů. Cílem institutu EIGE je stát se centrem znalostí o rovnosti žen a mužů, průkopníkem ve vypracovávání spolehlivých důkazů, shromažďování poznatků a sdílení užitečných zkušeností a odborných znalostí. Podrobné informace viz <https://eige.europa.eu/>.



Obrázek 1: Proces Gender mainstreamingu (Zdroj: Gender Mainstreaming Platform)

Pojem **gender mainstreaming** se na mezinárodní úrovni poprvé objevil na 3. Světové konferenci o ženách v Nairobi pořádané OSN v roce 1985 jako prostředek integrace ženských hodnot do rozvojové činnosti. Na 4. Světové konferenci o ženách v Pekingu byl koncept doplněn o požadavek analyzovat před každým rozhodnutím dopad na ženy a muže (tzv. gender impact assesment). Na této konferenci byl tento koncept zakotven do schválené Akční platformy a představuje tak výchozí bod pro současné strategie gender mainstreamingu (Červinková 2001). Evropská rada posílila v březnu 2006 svůj závazek ohledně gender mainstreamingu přijetím Evropského paktu pro rovnost žen a mužů. Tento pakt zdůrazňuje potřebu přispět k naplnění ambicí EU v oblasti rovnosti žen a mužů, jak je uvedeno ve Smlouvě o založení ES, odstranit rozdíly mezi ženami a muži v oblasti zaměstnávání a sociální ochrany a přispět ke zvládnutí demografických problémů. Gender mainstreaming představuje integraci perspektivy rovnosti pohlaví do každé etapy procesu politiky (příprav návrhu a formulace, realizace a implementace, monitoringu a vyhodnocování, regulačních opatření či výdajů) s cílem podporovat rovnost žen a mužů a bojovat proti diskriminaci.² Koncept se nezabývá pouze ženami, ale řeší vztah mezi ženami a muži ku prospěchu obou stran. Genderová perspektiva by pak už neměla být zvláštním tématem, ale měla by být pojímána jako elementární součást veškeré politiky. Pro zjištění genderové relevance konkrétní politiky je třeba vědět, zda bude ovlivňovat každodenní život části (částí) populace a zda v dotyčné specifické oblasti existují nějaké rozdíly v situaci žen a mužů. K tomu je nezbytné mít k dispozici genderově tříděná statistická data,

² Pro více informací viz <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/what-is-gender-mainstreaming>.

kteřá můžeme podrobit analýze s cílem určit genderové rozdíly a tendence. Pokud je daná politika genderově relevantní, mělo by dojít k posouzení vlivu rozhodnutí na ženy a muže. Jeho cílem je ještě před realizací politiky určit její potenciální dopad na situaci žen, respektive mužů, aby se zajistilo, že přispěje k vytváření rovnosti a k odstranění nerovností (viz obr. 1). Této první fázi gender mainstreamingu, tedy definování současného stavu, se v oblasti dopravy věnuje i tato práce.

Mnohé výzkumy poukazují na existenci rozdílů mezi muži a ženami, které se týkají podob cestování, přístupu a postojů k jednotlivým dopravním módům, vliv zodpovědnosti za péči, a tedy i mobilitu závislých členů rodiny či obav o osobní i dopravní bezpečnost. Gender představuje významný faktor ovlivňující volbu dopravního módu a dopravní chování obecně. Projevuje se významněji než faktor vnějšího prostředí, existujících dopravních služeb či věku (př. Hamilton 2001, Rosenbloom 2004, Miralles-Guasch a kol. 2015, Acker a Ng 2018). Životní role žen a mužů se do značné míry liší a tomu odpovídají i odlišné mobilitní vzorce a potřeby. Nicméně i za vytvořených stejných podmínek či ve stejných situacích, se stejným důvodem k cestě, volí muži a ženy různá řešení, a to i v různých věkových skupinách. Ve skupinových rozhovorech ženské skupiny typicky navrhnou velmi odlišné sady dopravních priorit než ty mužské (Peters 2013). Mezi přetrvávající genderové nerovnosti v dopravě patří kromě rozdílů fyzických (různé důsledky při nehodách u žen a mužů) především rozdíly společensky konstruované, jako je přístup k dopravní infrastruktuře a službám, horizontální i vertikální genderová segregace pracovního trhu v sektoru dopravy, nízká reprezentace žen v rozhodovacích procesech, genderově zaměřené obtěžování či násilí, které z velké většiny postihuje ženy (EIGE 2016). Ve všech evropských zemích např. jezdí soukromým vozidlem méně žen než mužů, a naopak většina těch, kdo používají veřejnou dopravu, jsou ženy (viz tabulka 1).

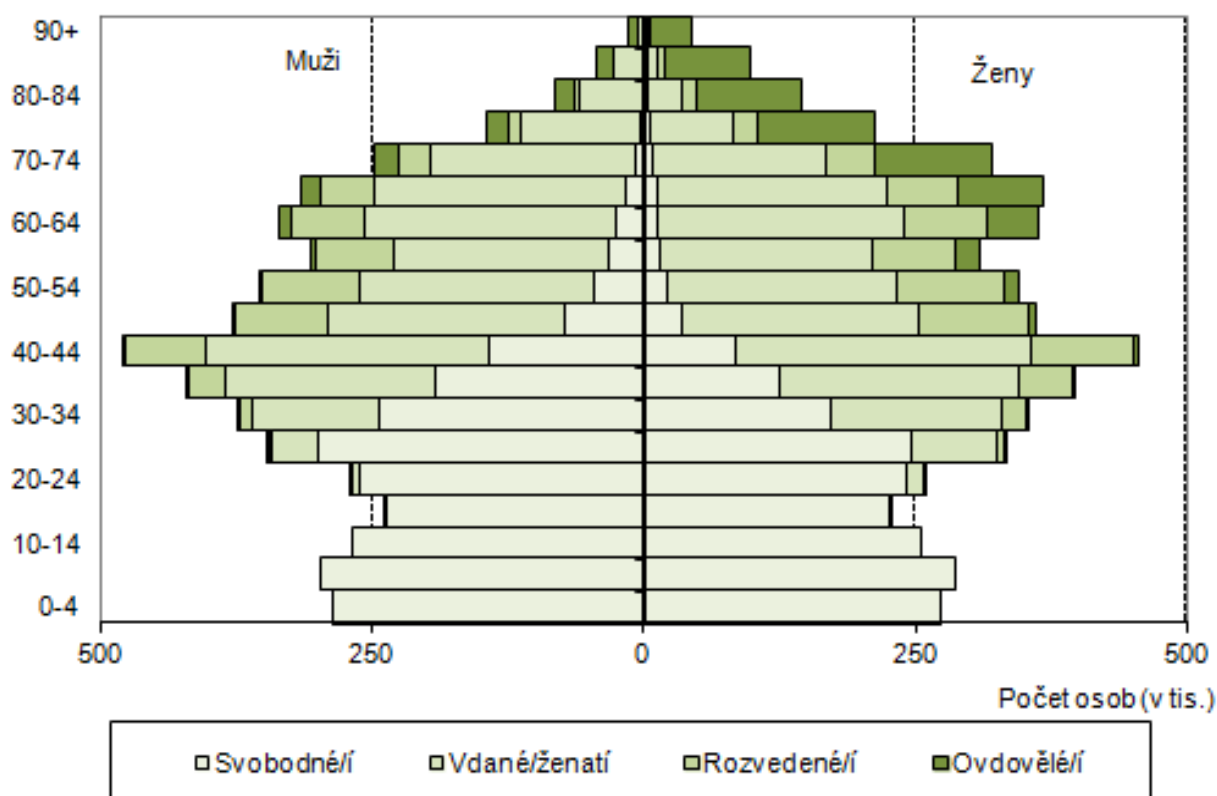
Tabulka 1: Volba dopravního módu dle pohlaví v rámci EU

	Auta	Veřejná doprava	Chůze	Cyklisté	Motocyklisté	Ostatní
EU 27	51,4	20,6	14,7	8,7	1,8	2,7
Muži	57,5	18,0	10,2	8,3	3,3	2,7
Ženy	45,8	23,1	18,8	9,1	0,5	2,7

Zdroj: Eurobarometer (2007)

Nerovné postavení mají ženy i v souvislosti s trendem demografického stárnutí, jehož důsledky budeme v blízké budoucnosti stále více pociťovat. Jak uvádí např. Arber and Cooper (1999), starší seniorky jsou oproti mužům stejné věkové kategorie znevýhodněné jak vyšší mírou vážnějších zdravotních postižení, tak i způsobem bydlení, což dopadá i na znevýhodnění v oblasti mobility. Starší muži potýkající se se zdravotním postižením mají většinou po boku partnerky, které jim v případě potřeby poskytnou péči, není tedy nutné se spoléhat na pomoc druhých či se přesunout do pečovatelských zařízení. Naproti tomu 60 % seniorek s větším i menším zdravotním postižením žije sama a je závislá na pomoci rodiny, přátel, sousedů či státem poskytovaných službách. Ženy také napříč různými zeměmi vykazují vyšší míru zdravotního postižení. Ženy průměrně přecházejí muže o

několik let. Ačkoli se naděje na dožití prodloužila pro obě pohlaví, ženy tráví větší podíl těchto prodloužených let se zdravotním omezením, než je tomu u mužů (více např. Crimmins a kol. 2016, Wheaton a Crimmins 2015). Např. v USA představují starší ženy (65+) více než 80 % ze skupiny takto starých jedinců, kteří zároveň žijí sami a pod hranicí chudoby, nemají řidičský průkaz a ani možnost využít řidiče v rámci své domácnosti (Rosenbloom 2004).



Graf 1: Obyvatelstvo ČR podle pohlaví, věku a rodinného stavu k 31. 12. 2017 (Zdroj: ČSÚ)

I v České republice vzhledem ke skutečnosti, že dochází k celkovému stárnutí společnosti a že ženy mají významně vyšší naději dožití oproti mužům, bude čím dál více žen vyššího věku žít sama, často s obtížným přístupem ke službám a s komplikovanou mobilitou či s mobilitou nedobrovolně omezenou. Více než polovina žen v ČR žije v manželství do svých 69 let, poté podíl klesá. Pro muže je tato věková hranice, kdy podíl ženatých u mužů klesne pod 50 %, až 90-94 let (viz graf 1). V budoucnosti bude také narůstat poměr starších řidičů a zejména řidiček nad 75 let, ale také osob závislých na pomoci a péči druhých. Tato neformální péče o vlastní stárnoucí rodiče či rodiče partnera je zajišťována převážně ženami, pro které (zvláště pokud pracují či mají ještě nedospělé děti) taková životní situace představuje obrovskou zátěž a ovlivňuje také jejich dopravní chování a možnosti. V neposlední řadě je doprava, jako odvětví průmyslu, oblastí dominovanou muži (Hasson, Polevoy 2011).

Všechny tyto skutečnosti ospravedlňují potřebu důsledného uplatňování gender mainstreamingu ve všech oblastech dopravy. Zohlednění zejména odlišností ve **vzorcích dopravního chování** mezi muži a ženami, reálných i vnímaných rozdílů **v oblasti dopravní i osobní bezpečnosti** či zásadních nerovností v **zastoupení zaměstnanců a zaměstnankyň v dopravním sektoru**, nepředstavuje přínos pouze pro ženy, ale pro všechny účastníky dopravního provozu. Osvojení si přístupu zaměřeného na uživatele a snaha dosáhnout co nejvyšší míry přístupnosti všech módů dopravy pro různé skupiny žen a mužů prokáže službu celé společnosti.

1.1 Genderově ovlivněné vzorce dopravního chování

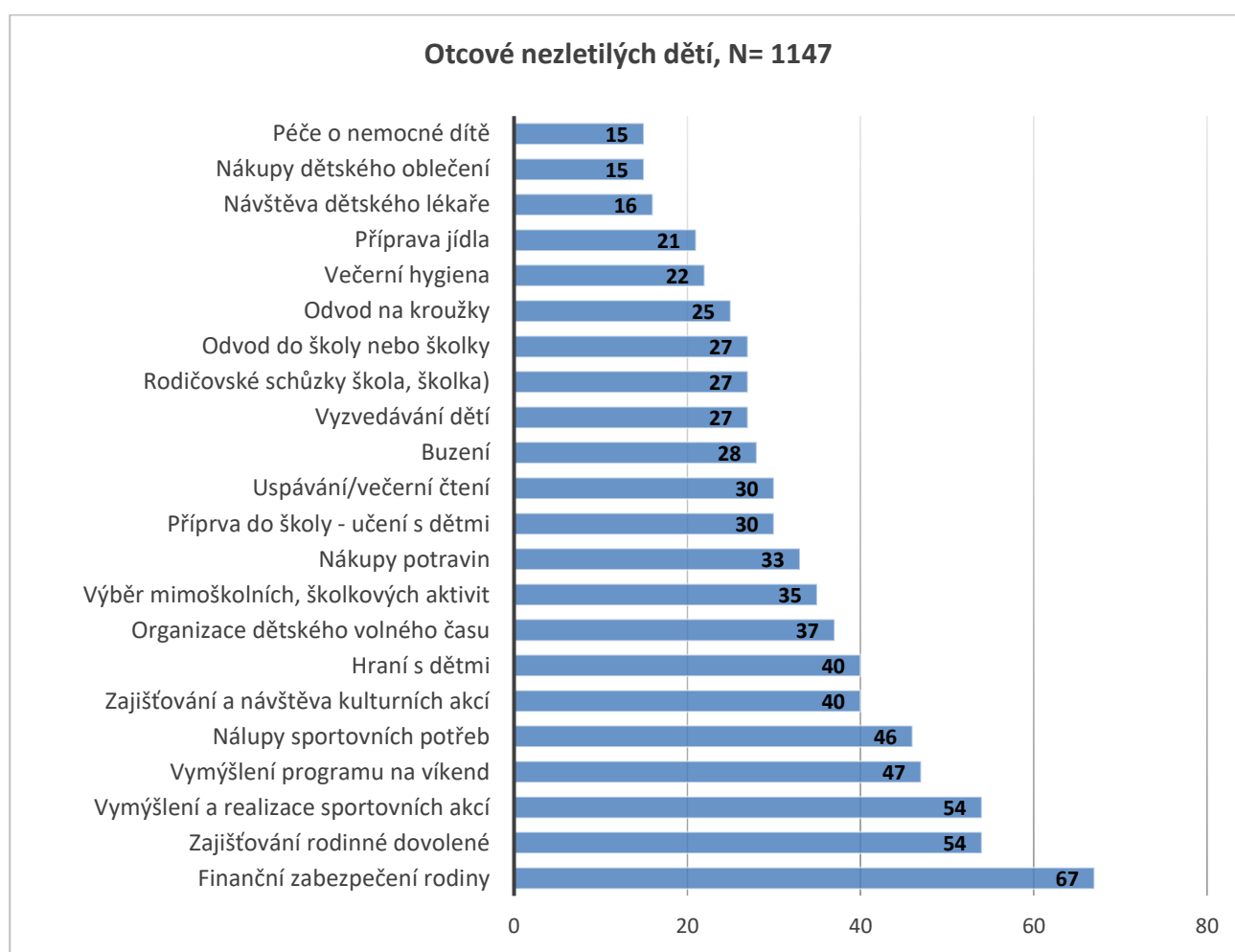
Na specifické vzorce dopravního chování a potřeb u žen poukazuje mnoho odborných studií a výzkumů (e.g. Rosenbloom 1993, 2004, McGuckin a Murakami 1999, McGuckin a Nakamoto 2004, Nobis a Lenz 2004, Rosenbloom a Plessis-Fraissard 2010). Velká většina genderových rozdílů v dopravním chování a potřebách pramení ze skutečnosti, že ženy jsou primárně zodpovědné za péči o děti a domácnost. Přestože poměr žen zapojených do pracovního trhu od 60. let minulého století značně vzrostl, genderové rozdělení práce v rámci domácnosti přetrvávalo. Výsledkem je, že spíše než docílení větší genderové rovnosti, došlo k rozšíření rolí, které ženám připadly (Hamilton 2001). Nepoměr mezi muži a ženami v zajišťování chodu domácnosti a výchově dětí se velmi liší v rozvojových zemích a zemích průmyslově vyspělých, nicméně skutečnost, že ženy nesou v této oblasti větší zodpovědnost, platí globálně. Přestože se v Evropě genderové rozdíly v zodpovědnosti o péči (*caring tasks*) postupně snižují, stále jsou to ženy, které činnostmi spojenými s péčí o rodinu a domácnost stráví více času.³ Tento genderový rozdíl se odráží v dopravním chování, které se u mužů a žen liší i v těch nejvíce vyspělých a genderově rovnostářských společnostech (Peters 2013). Vzorce mobility se u žen a mužů liší i v závislosti na rodinném stavu, životním stylu nebo typu pracovního úvazku. Nobis a Lenz (2004) zjistili, že dopravní chování u mužů je stabilní napříč různými typy životních stylů (práce na plný/zkrácený úvazek, muž v domácnosti apod.). Oproti tomu u žen představuje životní styl důležitý faktor indikující způsob dopravního chování. Odlišnosti v dopravním chování mezi muži a ženami jsou nejmenší, pokud obě pohlaví žijí sama v jednočlenné domácnosti. Rozdíly se zvýrazňují v případech, že muži a ženy žijí ve společné domácnosti bez dětí a největší rozdíly jsou přítomny v rodinách s dětmi.

Ženy jsou ve větší míře zodpovědné za mobilitu ostatních členů rodiny a jejich cesty proto vyžadují komplexnější časoprostorovou organizaci se specifickými dopravními požadavky (She moves 2014).⁴ Většina studií ukazuje, že ženy uskutečňují více cest denně, ale celkově cestují méně kilometrů (cestují tedy na kratší vzdálenosti než muži), nevlastní řidičský průkaz v takové míře jako muži, častěji cestují jako doprovodná osoba (např. dětí do škol a kroužků či starší členy širší rodiny k lékaři apod.). V důsledku tohoto často během jedné cesty vyřizují několik potřeb a cestují mimo dopravní špičku. Law (1999) proto navrhuje pro lepší a adekvátnější uchopení vzorců dopravního chování nahradit termín dopravy termínem „denní mobilita“ (*daily mobility*). Při analýzách mobility se dále doporučuje zaměřovat pozornost na genderově specifické řetězení cest (*trip chaining*), kdy během jedné cesty dochází u žen mnohem častěji k několika dílčím účelovým zastávkám. Sánchez de Madariaga (2009, 2010, 2013a,b) přichází s konceptem mobility spojené s péčí „*mobility of care*“,

³ Každodenní příprava jídla či práce související s péčí o domácnost se týká pouze každého třetího muže žijícího v EU, zatímco u žen je to 79 %. Muži mají také více času na volnočasové aktivity ve srovnání s ženami (EIGE, Gender Equality Index).

⁴ V důsledku demografického stárnutí přibývá starších osob závislých na pomoci a péči druhých. Tuto péči téměř vždy zajišťují v rámci rodiny ženy (Hamilton 2001).

který zahrnuje dopravování dětí do škol a všech vzdělávacích a sportovních kroužků, nutné nákupy, zařizování a pochůzky po úřadech, návštěva a doprovod nemocných či nemohoucích členů rodiny apod. Pokud při sběru dat mezi účely cest hromadnou dopravou zařadíme položku péče (*caring work*), potom tento typ cest může u žen obsáhnout až čtvrtinu realizovaných cest a blížit se tak četností cestám do zaměstnání, které pokrývají podle jejich dat 30 % mobility veřejnou hromadnou dopravou. U žen ve věku 30-45 let může podíl cest spojených s péčí dosahovat až 40 % ze všech cest (Sánchez de Madariaga a Zucchini 2019).



Graf 2: Podíl otců na péči o domácnost a děti, % z celku (Zdroj: Friedlanderová a kol., 2010)

Koncept „časové chudoby“ (*time poverty*) vyjadřuje omezený čas, který ženy mají ke splnění všech genderově daných povinností a potřeb. Ženy se složitěji pohybují po městě, přičemž jsou jejich cesty komplexnější a celkově náročnější, zároveň se však často odehrávají v časové tísní (Asian Development Bank 2013, Peters 2013). Nedostatek času ovlivňuje do značné míry to, jaký dopravní mód si ženy zvolí a kolik času na dopravu mají. Ukazuje se však také, že mnoho žen možnost volby

dopravního módu nemá. V důsledku toho jsou ženy často nuceny omezit hledání zaměstnání na okruh v blízkosti bydliště a akceptovat méně zajímavou či hůře placenou práci, tak aby mohly pracovní povinnosti skloubit s péčí o domácnost a rodinu. Ženy tak ve srovnání s muži pracují blíže k domovu, i když se jedná o stejný typ zaměstnání.

I v českém prostředí se o děti a domácnost starají převážně ženy, kdežto muži jsou stále převážně hlavními živiteli rodin. Podle výzkumu Friedlanderové a kol. (2010) podíl mužů-otců nezletilých dětí na zabezpečení domácnosti nedosahuje ani jedné třetiny (běžné nákupy pouze 32% podíl, každodenní péče o děti 27% podíl a domácí práce 25% podíl). Podrobněji k tomuto viz obrázek 3. Podobně i Sirovátka a Bartáková (2008) uvádějí, že muži věnují péči o dítě i o domácnost průměrně přibližně třetinu času co žena, v případě hraní si s dětmi asi polovinu času, přičemž na tomto uspořádání se jen velmi málo projevuje vliv vzdělání ženy či jejího partnera. Pokud je v rodině dítě mladší 3 let a jeden z partnerů je na rodičovské dovolené (až na výjimky žena), pak je rozdíl v počtu hodin věnovaných ženami dětem proti mužům až trojnásobný. Ženy také významně častěji zajišťují neformální péči, tedy péči neplacenou vykonávanou mimo pracovní poměr, poskytovanou osobám se sníženou soběstačností mimo sociální a zdravotnická zařízení. V České republice bylo na základě šetření z roku 2009 zjištěno celkem 230,6 tis. neformálních poskytovatelů péče, přičemž zhruba 162 tis., tedy více než 70 % představovaly ženy, nejčastěji ve věkové skupině 55-64 let (Hrkal a kol. 2011).

Další genderově specifickým fenoménem jsou matky samoživitelky. Podle údajů ČSÚ žijí v České republice téměř v pětině rodinných domácností závislé děti jen s jedním rodičem, přičemž v drtivé většině je v čele neúplné domácnosti matka. Neúplných domácností s dítětem do 15 let je celkem 15,1 % ze všech domácností a v rámci těchto neúplných domácností stojí v čele žena téměř v 93 % případech (ČSÚ 2013). Novější data z roku 2017 uvádějí, že z celkového počtu dospělých osob žijících v neúplných rodinách stojí v čele domácnosti 70 % žen a pouze 30 % mužů (ČSÚ 2018).

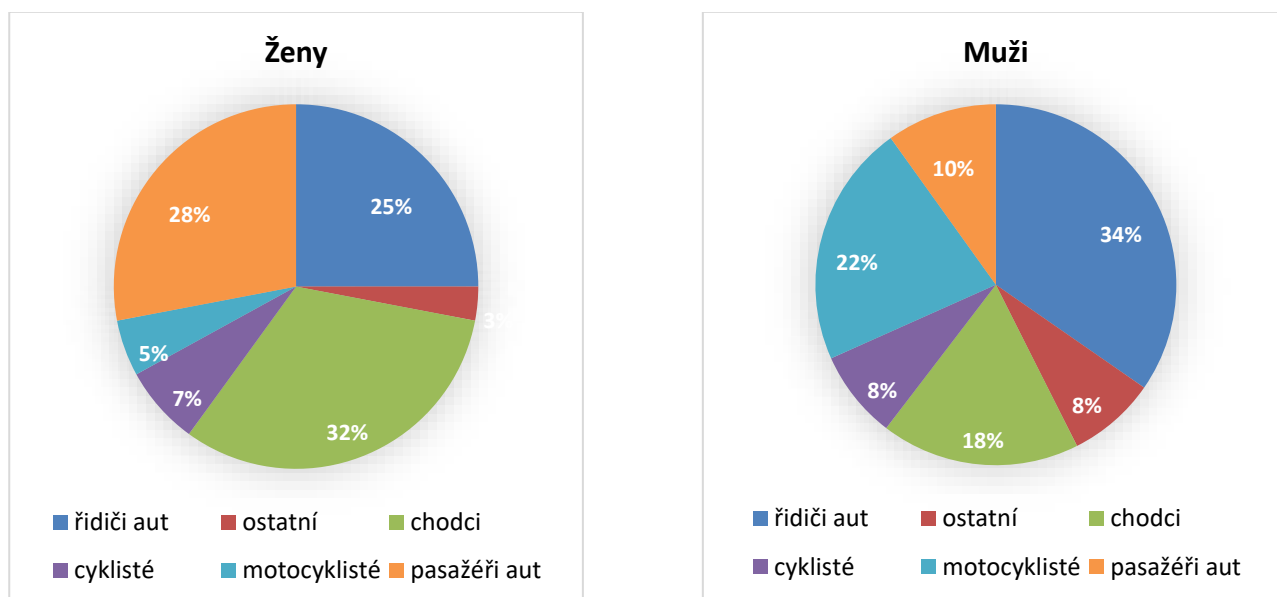
Všechny zmíněné skutečnosti mohou být zdrojem rozdílných vzorců dopravního chování u mužů a žen, v některých případech omezovat mobilitu žen a v důsledku toho přispívat k dalším nerovnostem, např. na pracovním trhu. V evropském prostředí, kde je situace lépe zmapovaná, je dojezdová vzdálenost přijatelná pro ženy kratší než v případě mužů. Příčinou je jak volený dopravní mód, kdy ženy mají menší přístup k automobilu, častěji jezdí městskou hromadnou dopravou či chodí pěšky, tak komplex činností spojených s „dvojitou pracovní směnou“ (práce v zaměstnání a práce spojená se zajištěním domácnosti a dětí) (Duchene 2011).

1.2 Gender a bezpečnost

Při posuzování rovných příležitostí v dopravě z genderového hlediska má velký význam bezpečnost, a to jak osobní, tak dopravní. Obecně mají ženy o svoji bezpečnost větší obavy než muži (Hamilton 2001). Rozdíly v tělesné konstituci a fyzické síle zvyšují u žen zranitelnost při dopravních nehodách i pocit ohrožení útoky či obtěžování ze stran mužů při cestování hromadnou dopravou.

1.2.1 Dopravní bezpečnost

Výsledky projektu SARTRE 4 (stejně jako výsledky jiných studií) dokládají, že ženy řidičky mají pozitivnější postoj k dopravním regulacím a dopravní bezpečnosti, způsobují méně dopravních přestupků a účastní se méně dopravních nehod než muži (She moves 2014). Výsledky také ukazují, že poměr mužů pokutovaných za překročení povolené rychlosti byl o 10 % vyšší než poměr žen.⁵ Co se týče dopravních přestupků a trestných činů, ženy v ČR mají na svědomí pouze pětinu z celkového počtu evidovaných jednání (MD 2017). Více k rozdílům v dopravních přestupcích a trestných činech viz kapitola 4.1.3.



Graf 3: Rozdělení smrtelných nehod u žen a mužů podle typu účastníka silničního provozu, EU, 2015 (Zdroj: Databáze CARE – EUROSTAT 2017)

Data nehodovosti se významně liší dle pohlaví a věku. Při dopravních nehodách celkově v Evropské unii ročně zemře 3,5krát více mužů než žen, resp. 78 úmrtí mužů na milión oproti 23 úmrtí žen. Rozdíl je také v typu dopravního módu při dopravních nehodách. Smrtelné nehody se ženám stávají

⁵ Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/gender-transport>

více při jízdě autem jako spolujezdkyním (28 %), nebo při pěší chůzi (32 %), méně pak při řízení vozidla (25 %) či motocyklu (5 %) (viz graf 3). Na druhou stranu mužů-spolujezdců, kteří zemřeli při dopravní nehodě, bylo 10 %, chodců 18 %, motocyklistů 22 % a fatální dopravní nehodu za volantem mělo 34 % mužů. V roce 2015 se dopravní nehody podílely na všech úmrtích u mužů ze 0,78 %, zatímco u žen to bylo pouze 0,24 %. Data evropské databáze CARE ukazují (viz graf 4), že v České republice je podíl dopravních nehod na všech úmrtích vyšší než průměr EU, a to 1 % u mužů oproti necelým 0,3 % u žen. Počet žen, které v ČR zemřely vinou dopravní nehody v roce 2015 byl 154, oproti mužům, kterých bylo 561, tedy 3,6krát více (CARE 2017). Z grafu č. 4 o vývoji počtu smrtelných nehod dle pohlaví v rámci EU v letech 2006-2015 je patrné, že podíl žen a mužů zůstává stejný. Zajímavé by bylo sledovat vývoj počtu smrtelných nehod u nás, nicméně v této oblasti chybí zveřejněná genderově tříděná data.

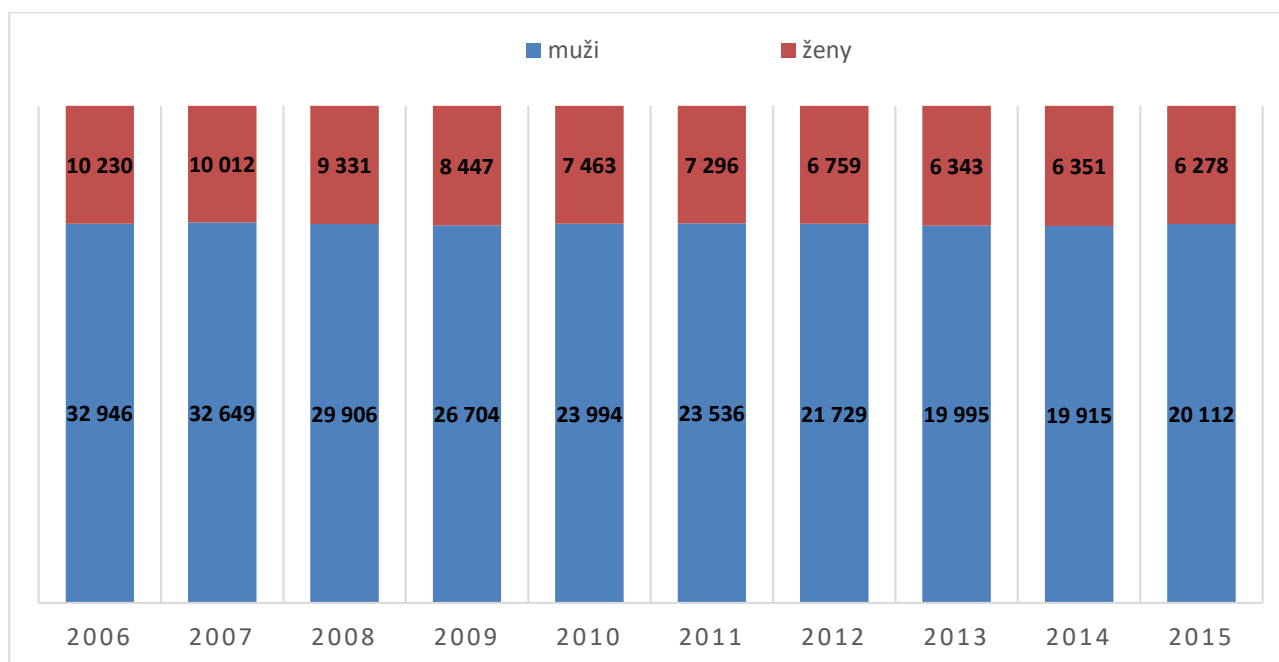
Bodování řidičů – Genderově tříděné statistiky, Ministerstvo dopravy

Analýzu současného stavu rovných příležitostí mužů a žen v oblasti dopravy v ČR do značné míry znemožňuje absence genderově tříděných dat. Jednou z mála výjimek je dokument vydaný Ministerstvem dopravy v roce 2018 *Informace o stavu bodového systému v České republice Bodování řidičů*, který podává všechny informace (počet bodovaných řidičů celkem a podle věku, počty bodů, rok udělení řidičského oprávnění apod.) tříděná i dle pohlaví. Z dat vyplývá, že ženy se při řízení vozidla chovají ukázněněji vzhledem ke skutečnosti, že podíl bodovaných žen - řidiček je jen 18,8 % (mezi bodovanými) a podíl 12bodových pouhých 7,6 % (mezi 12bodovými). Informace ze zprávy *Bodování řidičů* jsou dále uvedeny v kapitole 4.1 a v grafech 16 a 17.

Podíl usmrcených osob při dopravních nehodách se značně liší i dle věku. Dopravní nehody ve věkové skupině 15-24 let mají na svědomí pětinu z celkových úmrtí v této věkové kategorii. Až do cca devíti let věku je poměr úmrtí vinou dopravní nehody genderově vyvážený, poté ale jejich podíl u mužů oproti ženám výrazně stoupá a rozdíl se pro obě pohlaví vyrovnává až kolem šedesátého roku a výše.

Hlavní strategický dokument v oblasti silniční bezpečnosti Národní strategie silniční bezpečnosti či zpráva o jejím plnění v roce 2018⁶ nezohledňuje zvláště muže a ženy, neposkytuje tak žádné informace a statistiky o rozdílech v dopravním chování mužů a žen v této oblasti.

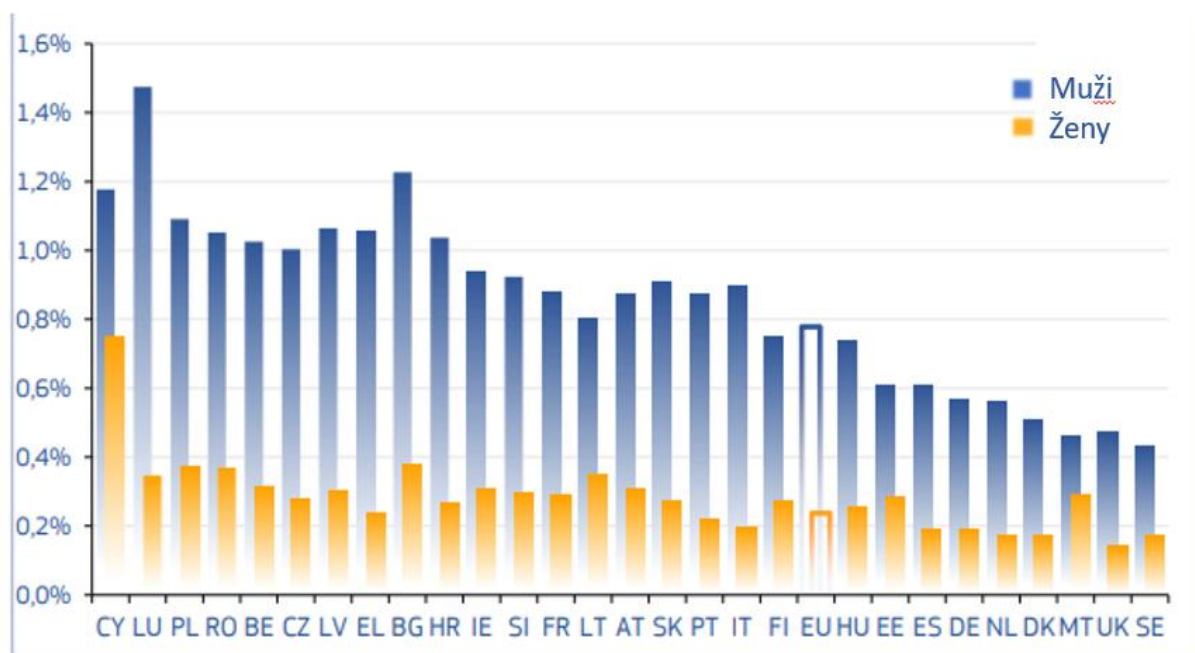
⁶ Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/NSBSP-2018-Informace-o-plneni.pdf>.



Graf 4: Vývoj počtu smrtelných nehod v EU za 2006-2015 dle pohlaví (Zdroj: databáze CARE – EUROSTAT, 2017)

V budoucnosti zvětšující se skupinou budou řidičky seniorky. Tyto trendy způsobují zvýšenou expozici žen rizikům dopravní nehody než v minulosti. Zvyšující se míra nehodovosti u žen je již zaznamenána (více viz např. Mazhew a kol. 2003, Tsai a kol. 2008. Romano a kol. 2008) a pozornost začíná být směřována na bezpečnostní prvky v automobilu a jejich funkčnost nejen pro muže, ale stejnou mírou i pro ženy. Standardní bezpečnostní systém pro dospělé osoby v automobilu byl navržen a hodnocen se zaměřením na uživatele typově odpovídající mužské populaci. Figuríny pro nárazové testy vozidel, které se stále ve velké většině používají a ovlivňují bezpečnostní design vozidel, jsou navrženy podle mužské postavy.⁷ Bose a kol. (2011) zjistili, že pravděpodobnost vážného zranění při stejné nehodě je u připoutaných řidiček o 47 % vyšší než u řidičů mužů a u mírných zranění dokonce 71 %. Vzhledem ke skutečnosti, že počet řidiček stále stoupá, zvyšuje se dostupnost automobilů pro ženy a množství ujetých kilometrů za rok, je toto zjištění alarmující a v budoucnu by se měl výzkum zaměřit na to, jak zlepšit tuto situaci a snížit znevýhodnění žen v této oblasti.

⁷ První ženská testovací figurína zohledňující specifika ženské postavy byla vytvořena až v roce 2011 ve Švédsku. Do té doby měla figurína pro simulaci ženy sedící v autě pouze zmenšené mužské proporce, tedy figuríny měly stejný tvar, pouze jiné velikosti pro simulaci ženské či dětské postavy.



Graf 5: Podíl smrtelných dopravních nehod dle pohlaví za jednotlivé státy EU, 2015 (Zdroj: databáze CARE (EUROSTAT), 2017)

1.2.2 Osobní bezpečnost

Kromě rozdílů v dopravní bezpečnosti má na vzorce mobility velký vliv vnímaná i reálná osobní bezpečnost. Ukazuje se, že nejvíce strachu v podzemní dráze či na autobusových zastávkách zažívají ženy, děti, starší lidé a fyzicky hendikepovaní jedinci. Obavy, které tyto skupiny obyvatelstva mají z pohybu v určitých veřejných prostorech, je vedou ke strategiím a preventivním opatřením v jejich mobilitě. Může jít o volbu specifických tras, vyhýbání se určitým lokalitám a preferenci alternativní trasy, omezení aktivit či pohybu večer po setmění apod. Např. podle amerického průzkumu (US Department of Justice 2000) měla více než polovina (52 %) respondentek strach vyjít ven v noci v blízkosti svého domu oproti dotazovaným mužům (23 %). Jiné výzkumy ze zahraničí ukazují, že ženy často jedou raději autem či taxi službou, než aby šly pěšky či využily hromadnou dopravu právě ze strachu o vlastní bezpečí. Výrazně nižší přítomnost žen oproti mužům z důvodu strachu o osobní bezpečnost byla prokázána i v parcích a v otevřených zelených plochách (Loukaitou-Sideris 2004).

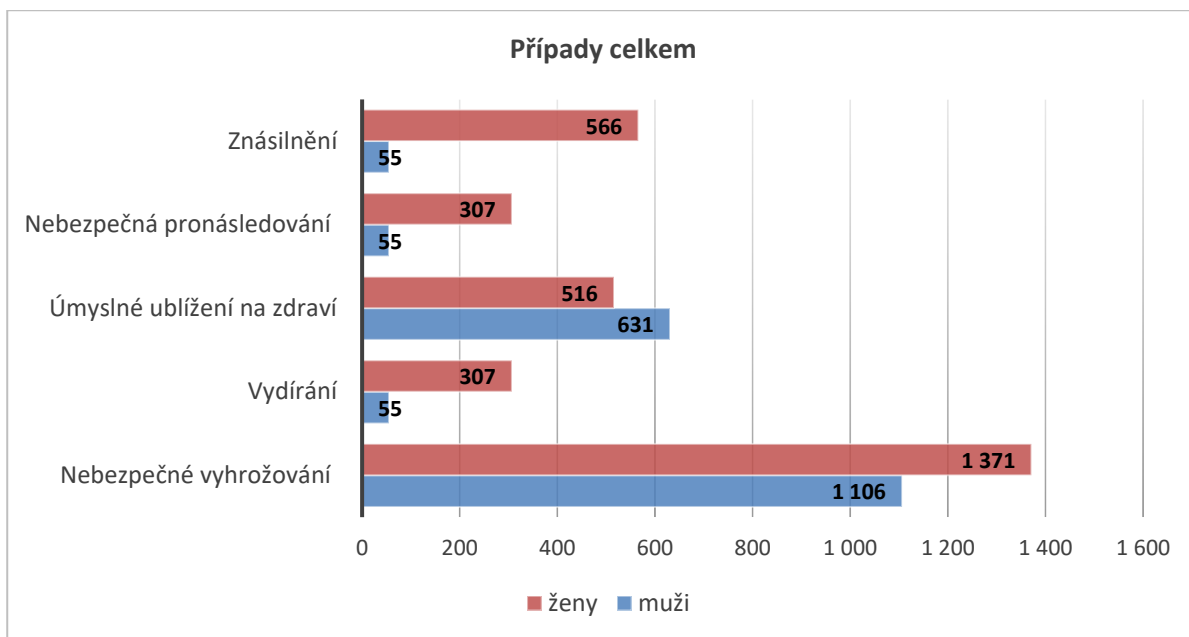
Podle rozsáhlého celoevropského průzkumu Násilí na ženách: průzkum prováděný napříč EU⁸ (FRA 2014) se polovina všech žen v EU (53 %) alespoň občas vyhýbá některým situacím nebo místům, protože mají strach z fyzického nebo sexuálního útoku. 40 % žen se vyhýbá veřejným prostorům, pokud v nich nejsou přítomni další lidé a 37 % žen se záměrně vyhýbá určitým ulicím či oblastem ze strachu z fyzického či sexuálního napadení. Ze stejného důvodu neopouští bez doprovodu domov 14 % žen. Mladší ženy mají v tomto směru větší obavy než starší ženy a více se bojí napadení

⁸ Výsledná zpráva průzkumu je založena na rozhovorech s 42 000 ženami z 28 členských států Evropské unie (EU).

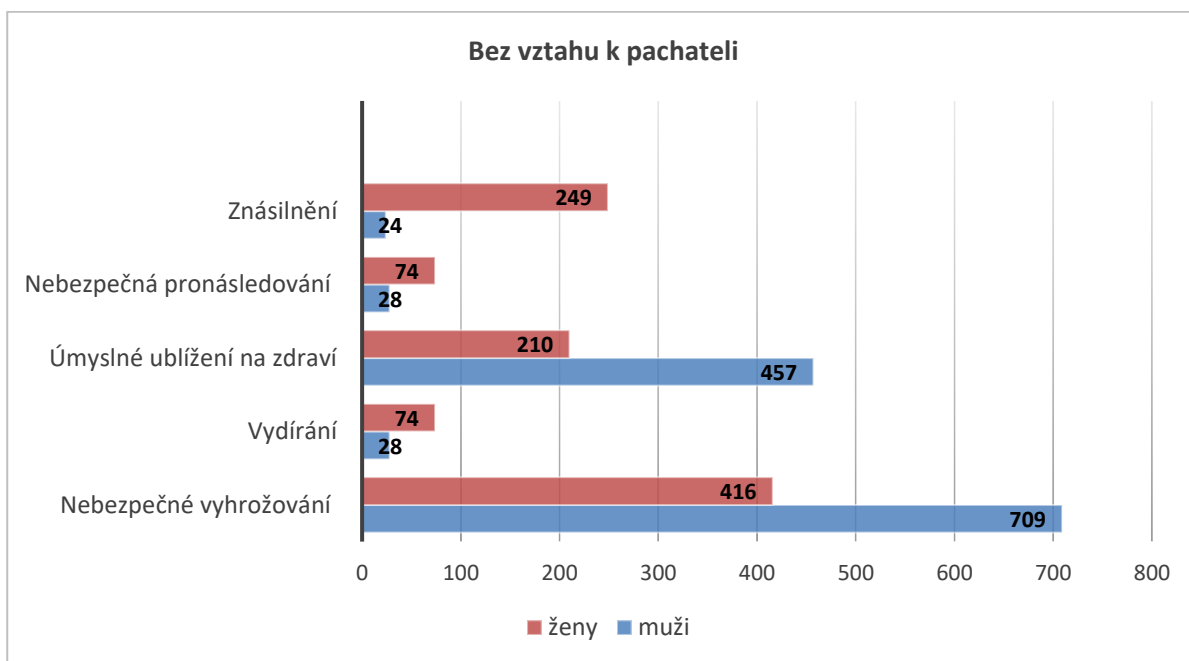
neznámým člověkem. Stávající průzkumy viktimizace a strachu z trestné činnosti uvádějí, že muži svůj pohyb tímto způsobem omezují daleko méně. Ženy se nejvíce obávají možného útoku ze strany neznámého člověka. Tyto obavy mělo alespoň někdy během posledních 12 měsíců 15 % žen. Bohužel srovnatelná data pro muže v rámci této studie nejsou k dispozici. Fyzické násilí způsobené jinou osobou než partnerem, se z 25 % odehrálo na veřejném prostoru (20 % na ulici, náměstí, parkovišti apod., 1 % v parku či lese a 4 % jinde venku). Sexuální násilí se také přibližně ve čtvrtině případů odehrálo venku (26 %), méně v zastavěných veřejných prostorech (12 %) a více v parcích a lese (6 %) či jinde venku (8 %). Ve veřejné dopravě proběhlo 4 % z fyzických útoků (podrobněji viz tabulka 2).

Loukaitou-Sideris a kol. (1999, 2001) poukazuje na vliv umístění a podoby autobusových zastávek na míru kriminality⁹. Ta se ukázala být vyšší na místech s užšími uličkami, průchody mezi budovami, na místech s nežádoucími podniky jako např. prodejny alkoholu, směnárny šeků (tzv. *check cashing establishments*), bary, zchátralé motely či zastavárny. Dalšími kriminalitu přitahujícími prvky byly opuštěné či zanedbané budovy, přítomnost graffiti a odpadků. Naopak pozitivními prvky byly dobrá viditelnost a přítomnost přístřešků v rámci autobusové zastávky. Zredukování prvků, které usnadňují či přitahují kriminální chování, pečlivé navržení podoby (např. osvětlení, přístřešek neblokující výhled) a umístění zastávky může ztížit situaci potenciálnímu útočníkovi, a tedy představovat velmi efektivní strategii prevence zločinu. Umístění zastávek před parkovací plochy, prázdné budovy či jiná vylidněná místa bez známek lidské aktivity izoluje jedince čekající na dopravní spoj. Na specifické potřeby žen by se mělo myslet také při navrhování parkovacích ploch, jelikož ačkoliv je osobní automobil ženami vnímán jako nejbezpečnější dopravní prostředek, jeho parkování ve vylidněných parkovacích objektech a plochách bývá zdrojem nezanedbatelného stresu a strachu. (Loukaitou-Sideris 2004). K podobným závěrům o větším pocitu nebezpečí u žen v noci, na parkovištích, zastávkách, při chůzi od dopravních zastávek a při čekání na dopravní prostředky dochází i další výzkumy (př. Bomar 2004).

⁹ Analýza zastávek na křižovatkách v Los Angeles, USA.



Graf 6: Oběti vybraných trestných činů na území České republiky roce 2017 celkem (Zdroj: ČSÚ, 2017)



Graf 7: Oběti vybraných trestných činů na území České republiky roce 2017 bez vztahu k pachateli (Zdroj: ČSÚ, 2017)

Tabulka 2: Místa, kde se odehrávají násilné činy na ženách jinými osobami než partnery v %

	Fyzické násilí	Sexuální násilí	Celkem
--	----------------	-----------------	--------

Domov	30	19	27
Jiný dům či byt	9	29	14
Jinde v obytné budově	2	3	2
Ve škole či na pracovišti	20	6	16
V kavárně, restauraci, hospodě, klubu, na diskotéce	10	4	8
V obchodě	1	(1)	1
V autě	1	11	4
Ve veřejných dopravních prostředcích	4	(2)	2
Jinde ve vnitřním prostředí	3	7	2
Na ulici, na náměstí, na parkovišti či jiném veřejném prostoru	20	12	18
V parku, v lese	1	6	3
Jinde venku	4	8	5
Celkem počet	4,237	1,847	6,084

Pozn. Výsledky založené na malém počtu odpovědí (méně než 30) jsou uvedeny v závorkách.

Zdroj: FRA gender-based violence against women survey dataset, 2012

V českém prostředí přetrvává trend páchání pouličních loupežných přepadení, kdy se pachatelé zaměřují na osamělé chodce, především ženy a seniory, nad kterými mají fyzickou nebo početní převahu (Diblíková a kol. 2017). Z realizovaných regionálních šetření obav z kriminality, které byly často vázané na konkrétní lokality (např. Toušek a Kalvas 2008, Jíchová a Temelová 2012a, 2012b, Toušek a Ganický 2014), také vyplývá zřetelný rozdíl ve vnímání strachu na ulici či jiném veřejném prostoru mezi muži a ženami, přičemž obavy žen byly výrazně vyšší. I v českém prostředí má tedy podoba urbánního prostoru významný vliv na vnímané i reálné riziko nebezpečí. Mezi místa, které jsou vnímána jako riziková, bývají uváděny parky, železniční stanice, opuštěná a zanedbaná místa, tunely a podchody, špatně osvětlená místa, okolí zastávek, ulice s nočními podniky, hernami a non-stopy apod. (Jíchová a Temelová 2012a). Reálné genderové rozdíly ve stupni obav z kriminality uvádí i celostátní průzkum veřejného mínění provedený v roce 2007 Institutem pro kriminologii a sociální prevenci, ve kterém ženy vyjádřily vyšší obavy ze všech trestných činů kromě krádeže auta a organizovaného zločinu. Nejvýznamnější rozdíly jsou u obav ze znásilnění, kterého se bojí ženy bez rozdílu typu bydliště či vzdělání, mladé ženy výrazně nejvíce. „Velmi ohroženo“ se cítí být 27 % žen, jak nejmladších do 21 let, tak skupiny 22–40 let. Ženy se také bojí prokazatelně více vražd, kapesních krádeží, loupežného přepadení, ublížení na zdraví či pomluvy. Obětí majetkové kriminality se v průběhu posledních 12 měsíců stalo 20,2 % mužů a 18,3 % žen a kriminality násilné 3,4 % mužů a 2,1 % žen, tedy i zde se potvrzuje obecně známý trend, že muži jsou oběťmi kriminality obecně více

než ženy¹⁰. Nicméně v otázce na pravděpodobnost, že by se dotazovaní mohli stát v následujících 12 měsících obětí majetkové či násilné kriminality větší obavy opět vyjádřily ženy.¹¹ U žen mají tyto obavy větší dopad na dopravní chování, než je tomu u mužů. Vezmeme-li také v úvahu, že obecně ženy využívají více hromadnou dopravu a chodí pěšky častěji než muži, navržení městské a dopravní infrastruktury tak, aby zahrnovaly prvky zvyšující reálný i vnímaný pocit osobní dopravního i osobního bezpečí může ovlivnit, zda se v konkrétních lokalitách budou pohybovat, či ne (více také kapitola 3.2 Ženy a chůze).

¹⁰ O skutečnosti, že ženy mají vyšší obavy, že se stanou obětí zločinu, ačkoliv se reálně ukazuje, že častějšími oběťmi jsou muži, se mluví jako o viktimizačnímu paradoxu (více např. Pain 2001).

¹¹ Někteří kriminologové ke skutečnosti, že muži obecně obvykle deklarují nižší hodnoty strachu z kriminality než ženy, však namítají, že se jedná o metodologické zkreslení, jehož příčinou je jistá obecně přijímaná představa o mužské nezranitelnosti (Koskela 2000). V duchu této představy se mnoho mužů respondentů při dotazování zdráhá uvést takovou odpověď, která by je mohla prezentovat jako slabé. Existují také některé kvalitativní studie, ve kterých byla u některých mužů zjištěna stejná míra strachu jako u žen (Stanko, Hobdell 1993; Gilchrist et al. 1998).

1.3 Zastoupení žen v dopravním sektoru

Zlepšení rovných příležitostí žen a mužů v dopravě nelze realizovat bez většího zapojení žen v dopravním průmyslu. To zahrnuje vyšší počty žen v dopravně plánovacích procesech, v řidičských a logistických profesích, ale také vrcholných rozhodovacích pozicích, ať v soukromé či státní sféře. Tohoto lze těžko dosáhnout bez vytvoření pro ženy adekvátních a vstřícných podmínek, ale především bez zvýšení počtu dívek a žen studujících v oborech, kterým dodnes dominují chlapci a muži.

V Evropské unii (EU) je celkově v dopravním sektoru zaměstnáno pouze 22 % žen, přičemž podíl všech pracujících žen celkově je 46 % (Evropská komise 2018). Dle informací Mezinárodního dopravního fóra je v USA pouze 14 % seniorských pozic v dopravě, logistice a infrastruktúře obsazeno ženami.¹² Zaměříme-li se na zastoupení žen zaměstnaných v dopravě v českém prostředí, v roce 2017 bylo v odvětví doprava a skladování (kategorizováno dle CZ-NACE) zaměstnáno 87,1 tisíc žen a 241,3 tisíc mužů, tedy 26,5 % žen vs. 73,5 % mužů (ČSÚ 2018). Je tedy patrné, že podíl zaměstnaných žen v tomto sektoru je oproti mužům výrazně nižší.¹³ Takto nízký podíl žen snižuje možnost uplatnit genderovou perspektivu. Je proto důležité se i v dopravním sektoru zaměřit na eliminaci genderové diskriminace, a to jak horizontální (specifické oblasti pracovního trhu jsou obsazeny převážně jedním pohlavím), tak vertikální (kariérní postup je pro konkrétní pohlaví limitovaný), a také na aktivní snahu přilákat, udržet a vzdělávat ženy na všech úrovních.

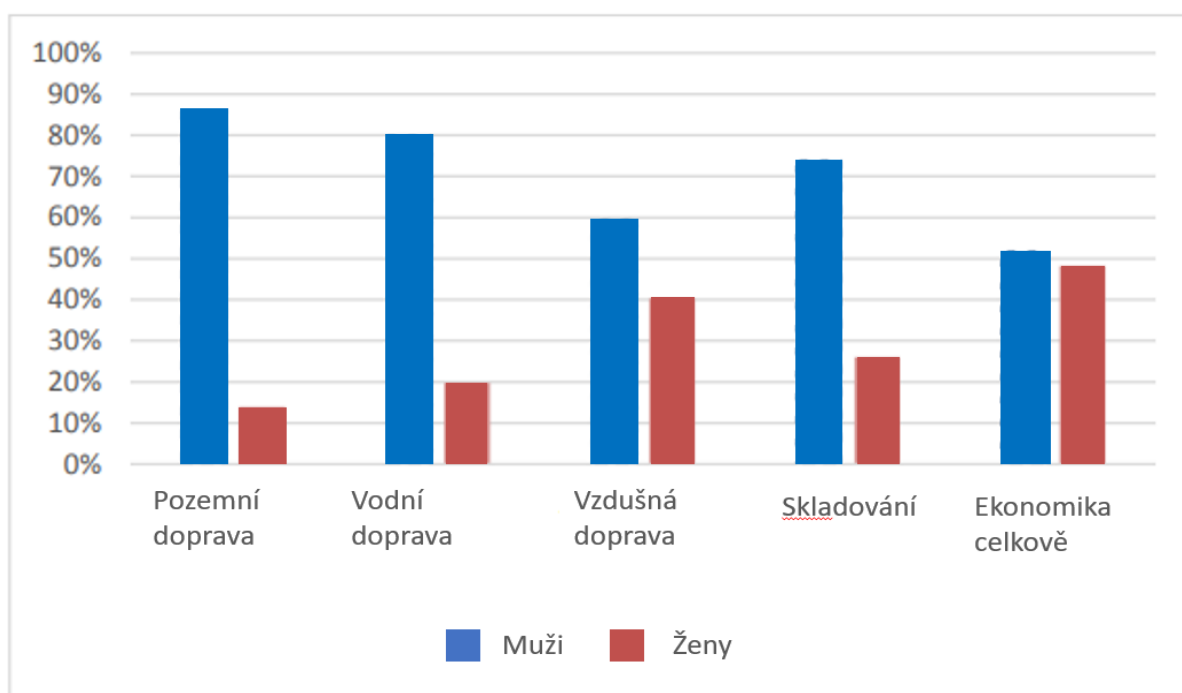
Podle zprávy vydané Mezinárodní organizací práce – ILO (Turnbull 2013) lze primární příčiny nízkého zastoupení žen v dopravním sektoru shrnout do dvou faktorů: nastavené pracovní podmínky a genderové stereotypy.¹⁴ Pro ženy nepříznivé pracovní podmínky jsou umocněny genderovými stereotypy a předsudky o tom, jaký typ zaměstnání můžou dělat ženy a jaký muži. Ženy v prostředí, kde převažují muži, musí často podávat lepší výkony než opačné pohlaví, aby zapadly a byly v mužském kolektivu akceptovány. Ještě ve větší míře toto platí, pokud chtějí kariérně postupovat. Muži také často předpokládají, že ženy byly na pozici přijaty jednoduše pro plnění genderových kvót nastolených politikou rovných příležitostí, ne pro zásluhy a schopnosti. Na druhou stranu je dobře známo, že pokud se podíl žen na daném pracovišti zvýší, zlepšuje se i hodnocení jejich výkonu, resp. odráží více realitu. Globálně platí, že při přechodu ze vzdělávacích institucí do praxe skončí v dopravním odvětví velmi málo dívek také proto, že nejsou aktivně povzbuzovány, aby zvážily takové možnosti. Kulturně dané genderové stereotypy přitom hrají větší roli než fyziologické rozdíly mezi pohlavími, jelikož ty lze dnes často kompenzovat pomocí nových technologií či vhodnějšího

¹² Informace dle Mezinárodního dopravního fóra. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/gender-transport>.

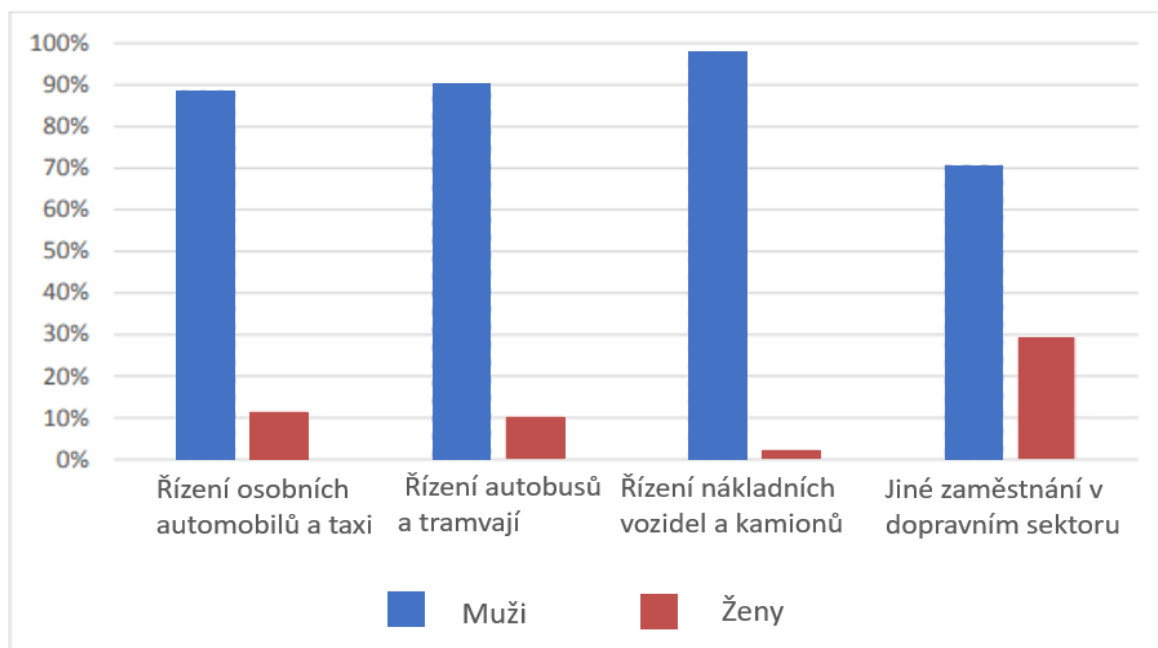
¹³ Pro ilustraci opačného trendu v zaměstnanosti žen a mužů lze jako příklad uvést odvětví vzdělávání, kde v roce 2017 pracovalo 77 % žen oproti 23 % mužů. Ještě více genderově nevyrovnané je odvětví zdravotní a sociální péče s 80,3 % žen a 19,7 % mužů. Vyrovnaný počet žen a mužů byl v roce 2017 např. v odvětvích administrativní a podpůrné činnosti, ve veřejné správě a obraně, v profesních, vědeckých a technických činnostech a dalších.

¹⁴ K podobným závěrům dochází i další studie zaměřené na bariéry v zaměstnávání žen v dopravním sektoru, např. zpráva Evropské komise (2018) či projekt WISE (2012).

designu pracovních nástrojů a fyzická síla tedy již nemusí být nezbytným požadavkem. Pracovní pozice v dopravním sektoru byly vytvořeny primárně pro muže a jsou tedy pro ženy ne příliš atraktivní. Běžné obavy žen pracujících v dopravním sektoru zahrnují sexuální diskriminaci, sexuální obtěžování, šikanu a násilí, absenci základního vybavení jako jsou oddělené toalety či šatny, bezpečnost (při práci v noci či na odlehlějších lokalitách), rozdíly v platu a nerovnoměrné odměňování, nebezpečné pracovní podmínky (př. chybějící ochranné pracovní vybavení přizpůsobené ženám). Povaha práce v některých typech zaměstnání dopravního sektoru zahrnuje výkon práce daleko od domova, dlouhou pracovní dobu či práci na směny, což ženy odrazuje a většinou přímo znemožňuje skloubit zaměstnání s povinnostmi a odpovědnostmi, které ženy mají v rámci své produktivní role (Turnbull 2013). Pokud jsou ženy zaměstnány v dopravním sektoru, je to většinou v administrativě či v oblasti služeb (zákaznický servis), zatímco muži jsou nejvíce zaměstnání na technických a operačních pozicích (EIGE 2012, WISE 2012).



Graf 8: Struktura pracovního trhu v oblasti dopravy v EU dle pohlaví v %, 2016 (Zdroj: Evropská komise 2018, data Eurostat)



Graf 9: Zaměstnanost ve vybraných profesích v dopravním sektoru dle pohlaví, v %, 2010 (Zdroj: Evropská komise 2018, data Eurostat)

Zaměříme-li se na poměr žen a mužů v ČR ve vrcholných pozicích státní správy v oblasti dopravy, je na první pohled patrné, že muži převažují. Poměr mužů a žen ve vedoucích pozicích (ředitelé odborů a vedoucí oddělení) v rámci Ministerstva dopravy je 75 % mužů a 25 % žen.¹⁵ Post ministra dopravy i všechny pozice náměstků ministra jsou obsazeny muži.¹⁶ Podobný je i podíl zastoupení mužů a žen na vedoucích pozicích odborů dopravy krajských úřadů. 72 % mužů a 28 % žen zastává pozici vedoucí odboru či vedoucí oddělení dopravně správních agend, silničního hospodářství, územní samosprávy a státní správy v dopravě, veřejné dopravy, obslužnosti kraje apod.¹⁷

¹⁵ Z 23 obsazených ředitelských pozic byly ženy na 5 z nich, a to u 1) Odboru personálního, 2) Odboru právního, 3) Odboru financí a ekonomiky, 4) Odboru interního auditu a kontroly a 5) Odboru vnitřní správy. Zdroj webové stránky Ministerstva dopravy ze dne 16. 7. 2019.

¹⁶ V historii České republiky nebyl nikdy ministerský post obsazen ženou. Toto platí již jen pro Ministerstvo vnitra a Ministerstvo zahraničních věcí.

¹⁷ Zdroj webové stránky jednotlivých krajských úřadů ze dne 16. 7. 2019.

Náborová kampaň zaměřená na řidičky kamionové dopravy, CS Cargo

Společnost CS CARGO se pro nedostatek zaměstnanců řidičů zaměřila na možnost přilákat pro toto povolání více žen a v roce 2015 spustila on-line kampaň kombinovanou s rozhlasovými spoty. Z průzkumu, který si k tomu nechala zpracovat, vyplývá, že ženy od případného zaměstnání řidičky očekávají pracovní a finanční jistotu, pravidelné vzdělávání a moderní vozidla. Společnost v rámci této kampaně natočila videospot „V rukách nemám jen volant, ale i svůj život“ ženy-řidičky, který ukazuje povahu zaměstnání a boří stereotypní pohled a předsudky o nevhodnosti žen pro toto povolání (např. představa fyzické náročnosti neodpovídá skutečnosti, kdy díky elektronice a novým technologiím fyzická síla není potřeba, představa nemožnosti proniknout do mužsky dominantního prostředí neodpovídá reálné zkušenosti řidičky apod.). Zároveň společnost ženám nabízí na míru ušité podmínky a benefity, např. pracovní oděv ženského střihu, možnost flexibilních směn a zdůrazňují pomoc a podporu se zaučením a získáním potřebných zkušeností. Kampaň získala několik ocenění a podařilo se jí zvýšit zájem žen o tuto profesi. Počet řidiček se podle marketingového ředitele ztrojnásobil a v současnosti společnost zaměstnává více než 40 řidiček.

<https://www.cscargo.cz/cs/novavyzva/>

V českém prostředí se trh práce již několik let potýká se stálým nedostatkem řidičů jak městské či regionální hromadné dopravy, tak i řidičů nákladní přepravy. Zejména z tohoto důvodu se některé dopravní společnosti zaměřily s nábořem přímo na ženy jako na potenciální skupinu zaměstnanců, což způsobuje mírný trend zvyšujícího se počtu žen v řidičské profesi, která byla ještě před nedávnou dobou výsadně mužskou záležitostí. Existenci trendu zvyšujícího se zastoupení žen v dopravě potvrzuje i Martin Felix, tiskový mluvčí ČESMAD BOHEMIA (Sdružení dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní dopravě v České republice). Podle něho je to způsobeno jak nedostatkem řidičů, tak i tím, že práce za volantem v moderních nákladních vozech a autobusech dnes již nevyžaduje specifické fyzické dispozice, naopak je velmi pohodlná a užitková vozidla jsou mnohdy vybavena lépe než ta osobní. Jako hlavní problém především v mezinárodní dopravě vidí otázku skloubení pracovního času s rodinou, který ve vnitrostátní dopravě a hromadné dopravě lze lépe řešit. Společnost mezinárodní kamionové dopravy CS Cargo si pro nedostatek řidičů nechala v roce 2015 zpracovat studii „*Motivace žen k výkonu povolání profesionální řidičky*“ mezi stávajícími řidičkami společnosti a potenciálními zájemkyněmi s předpoklady pro výkon povolání profesionální řidičky. Výsledek ukázal, že pětina dotázaných českých žen si umí sama sebe představit jako řidičku kamionu a tři čtvrtiny současných řidiček by práci neměnily.¹⁸ Na základě této studie se společnost rozhodla spustit náborovou kampaň zaměřenou na ženy a přilákat více řidiček.

¹⁸ Dostupné z: <https://www.cscargo.cz/cs/article/detail/69>

Tabulka 3: Přehled držitelů řidičských průkazů typu C a D dle pohlaví

	ŘP – typ C (nákladní vozidlo)		ŘP – typ D (autobus)	
	muži	ženy	muži	ženy
2005	1 343 042 (98,5 %)	20 348 (1,5 %)	154 753 (99,4 %)	868 (0,6 %)
2010	1 339 692 (98,5 %)	20 594 (1,5 %)	157 815 (99,2 %)	1 317 (0,8 %)
2015	1 304 282 (98,5 %)	20 482 (1,5 %)	155 214 (98,9 %)	1 735 (1,1 %)
2018	1 274 538 (98,4 %)	20 682 (1,6 %)	152 772 (98,5 %)	2 274 (1,5 %)

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

S nedostatečným zastoupením žen se nepotýká pouze oblast dálkové dopravy, ale i městská hromadná doprava, kde nevystává tolik problém špatně slučitelné pracovní doby s rodinným životem. Podíl žen zaměstnaných ve společnostech zajišťujících městskou hromadnou dopravu, se podle zprávy evropského projektu WISE (*Women Employment in Urban Public Transport Sector*) pohybuje v rámci EU v průměru kolem 17,5 %, přičemž v rámci jednotlivých dopravních společností v různých zemích EU variuje od méně než 10 % až po více jak 30 % z celkového počtu zaměstnanců. Z údajů o počtu držitelů a držitelek řidičských průkazů na nákladní vozidlo či autobus (viz tabulka 3) vidíme, že počet žen s řidičským oprávněním na nákladní vozidlo za sledované období 2005-2018 skutečně spíše mírně stoupá, zatímco u mužů klesá. Výraznější změny jsou vidět u počtu žen s řidičským průkazem typu D, který opravňuje k řízení autobusů, kdy se počet žen od roku 2005 téměř ztrojnásobil. Je potřeba si uvědomit, že v těchto číslech nejsou zahrnuty řidičky tramvají, které v městských dopravních podnicích převažují nad řidičkami autobusů. Například v Praze se na pozici řidiček tramvají hlásí pětikrát více žen než na pozici řidiček autobusů. V polovině roku 2019 Dopravní podnik hl. města Prahy zaměstnával 285 řidiček, přičemž řidičky tramvají převyšovaly řidičky autobusů více než čtyřnásobně. I v Brně podíl řidiček tramvají tvoří 80 % z celkového počtu řidiček. Trend převažujících řidiček tramvají u nás odpovídá obecnému faktu, že dopravní společnosti měst se sítí tramvajových linek zaměstnávají více žen, než je tomu u měst, ve kterých dopravu zajišťují pouze autobusy (Turnbull 2013).

Podle údajů zprávy Dopravního podniku hl. města Prahy bylo ke konci roku 2018 evidováno 10 986 zaměstnanců, z toho 9 375 mužů a 1 611 žen. Podíl žen na celkovém počtu zaměstnanců je tedy 15 %. K 31. 5. 2019 zaměstnával Dopravní podnik města Ostravy (DPO) 200 řidiček z celkového počtu 1 062 řidičů, tedy téměř 19 %.¹⁹ V DPO byl na konci roku 2018 podíl žen o něco vyšší, a to 23 % z celkového počtu 1 506 zaměstnanců tvořily ženy (viz tabulka 4).

¹⁹ Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2842862-v-praze-pribyva-ridicek-mhd-dopravni-podnik-jich-zamestnava-pres-280>

Tabulka 4: Počet mužů a žen zaměstnaných v dopravních podnicích Prahy, Brna a Ostravě *Údaje Z DPP a DPO k 31.12.2018, údaje z DPMB k 30.6.2019.*

		Muži	Ženy	Celkem
DPP Praha*	N	9 375	1 611	10 986
	%	85,3 %	14,7 %	100 %
DPMB Brno*	N	2 302	485	2 787
	%	82,6 %	17,4 %	100 %
DOP Ostrava *	N	1 506	450	1 956
	%	77 %	23 %	100 %

Zdroj: DPP, DPO a DPMB

Dopravní podnik města Brna zaměstnává celkem 2 787 zaměstnanců, z nichž 17,4 % žen a 82,6 % mužů. Z celkových 485 zaměstnaných žen pracuje 208 na pozici řidičky městské hromadné dopravy, přičemž z této skupiny pracuje 80 % jako řidičky tramvají.²⁰ V posledních dvou letech dochází k mírnému nárůstu počtu zaměstnankyň, nicméně spíše v řádu jednotek (viz tabulka 5). V Praze počet řidiček podle údajů DPP stoupá výrazněji, a to o 42 během roku 2017 a o 39 od ledna 2018 do poloviny roku 2019. Nicméně podíl řidiček je i po takovém nárůstu v porovnání se zbylými 2 městy nejnižší.

Ženy jsou obzvláště nedostatečně zastoupeny ve vysokých vedoucích pozicích a v technických profesích (př. řízení vozidla) a naopak rovnoměrně či dokonce více než muži zastoupeny na administrativních pozicích (marketing, komunikace, personalistika, obchod) a v pozicích s nízkou kvalifikací (prodej jízdenek, úklid apod.). Zastoupení žen zaměstnaných v městské dopravě je obecně vyšší ve východní Evropě ve srovnání se západní částí Evropy.

U železničních dopravců se podíly pohybují od méně než 10 % až po téměř 40 %. Největší podíl žen v evropských železničních společnostech je ve Švédsku, Litvě, Polsku, České republice a Estonsku, nejnižší v Itálii, Španělsku a Rakousku (WISE 2012).

Tabulka 5: Počet řidičů a řidiček zaměstnaných v Městském dopravním podniku Brno k 30.6.2019

Rok	Muži		Ženy	
2014	1270	88,2 %	170	11,8 %
2015	1291	87,6 %	183	12,4 %
2016	1287	87 %	193	13 %

²⁰ Data platná k 30.6.2019 poskytnutá DPMB.

2017	1273	86,7 %	195	13,3 %
2018	1292	86,4 %	204	13,6 %

Zdroj: DPMB

Hospodářský a sociální výbor EU ve spolupráci s Evropskou komisí uspořádal konferenci Ženy v dopravě EU, v rámci které byla ustanovena EU Platforma pro změnu žen v dopravě (*Women in Transport – EU Platform for Change*). Obecné cíle, jež si Platforma stanovila, jsou posílení zaměstnanosti žen, gender mainstreamingu v dopravním sektoru a podpora více genderově vyváženého prostředí podporující rozmanitost, které bude mít v důsledku pozitivní dopad pro obě pohlaví. Mezi specifické cíle Platformy patří zvýšení obecného povědomí o tématu, sbírání genderově tříděných dat, zlepšení příležitostí pro zaměstnané z řad žen, ženami vlastněné společnosti a pro ženy v manažerských pozicích. Dále také zvýšení počtu žen v rozhodovacích pozicích a zlepšení pracovních podmínek s cílem přilákat více žen do dopravního sektoru konkrétními kroky jako např. zajištěním transparentního přijímacího řízení, rovných platových podmínek a kariérních příležitostí, podporou sladování pracovního a soukromého života, rozvojem znalostí a dovedností, vhodným fyzickým pracovním prostředím (ergonomie, hygienické zázemí, vhodné uniformy apod.). Nezbytné je také vyloučení jakékoli formy diskriminace, sexuálně zabarveného obtěžování či násilí a v neposlední řadě pak změna celkové kultury pro eliminaci genderových stereotypů s cílem vytvořit prostředí, které by bylo pro ženy přitažlivé²¹ (*Women in transport-EU platform for change charter 2019*). Mezi signatáři charty Deklarace o rovných příležitostech mužů a žen v dopravním sektoru jsou za ČR i České dráhy, které se snaží o genderovou personální vyváženost.

V rámci zvyšování zastoupení žen v dopravním sektoru je potřeba se soustředit především na způsob propagace pracovních nabídek a náborových kampaních veřejnosti, přizpůsobení pracovních podmínek ženám tak, aby mohly sladit pracovní a osobní/rodinný život (z čehož budou ve výsledku těžit obě pohlaví) a na genderové vyrovnání finančního ohodnocení a příležitostí ke kariérnímu růstu. Zásadní je také implementace pozitivních změn již na školách, a to zejména ve způsobu vzdělávání a v kariérním poradenství.

1.3.1 Vzdělávání žen v dopravních oborech

Předpokladem pro zlepšení nerovnoměrného zastoupení žen v dopravním průmyslu je jejich dostatečný počet v odpovídajících oborech jak sekundárního, tak terciálního stupně vzdělávání. Tato oblast je zatížena genderovými stereotypy a profese v dopravě často nejsou dívkám nabízeny jako možnost kariéry čistě proto, že nejsou pokládány za něco, co by dívky mohlo zajímat. Ženy také

²¹ Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en

v důsledku tohoto volí méně než muži studium technických, přírodních, inženýrských a matematických oborů a zaměřují se na omezený okruh oblastí studia. Projekty a studie zaměřené na podporu technického vzdělávání dívek²² identifikovaly několik příčin nízkého zastoupení dívek v technických oborech. Jedním z nich jsou přetrvávající genderové stereotypy o vhodnosti typu vzdělání pro chlapce a dívky (přítomné v rodině, na školách, v médiích a na všech úrovních společnosti), které dívky ve studiu technických oborů nepovzbuzují a často vedou k nízkému sebevědomí a podhodnocování schopností v dané oblasti studia. Významným faktorem jsou také nedostatečné informace o kariérních možnostech v rámci poradenství a mentoringu na samotných školách, ale i v médiích obecně, např. absencí vědkyň a inženýrek, které by mohly působit jako vzor pro ostatní. Je také důležité zmínit vliv mnohdy zastaralého způsobu výuky.

Zvyšování podílu žen zaměstnaných ve společnosti a jejich podpora, České dráhy

České dráhy v roce 2016 podepsaly deklaraci Evropské komise „Ženy v dopravě – platforma EU pro změnu“ (*Women in Transport – EU Platform for Change*) a aktivně se snaží podporovat větší zapojení žen. Na konci roku 2018 bylo v Českých drahách zaměstnáno 4 520 žen a 10 180 mužů. Podíl žen v rámci celkového počtu zaměstnanců tvořil tedy necelých 31 %, což je v tomto sektoru nadprůměrná hodnota.¹ Nejvíce žen je na pozicích osobní pokladní, vlakvedoucí a průvodčí, nicméně ženy jsou i na tradičně mužských pozicích, např. jako strojvedoucí. Ve vedoucích pozicích od managementu po železniční stanice a depa jsou ženy zastoupeny ze 40 %. České dráhy se snaží uplatňovat aktivní genderovou politiku také zapojením do projektu Britské obchodní komory „Equilibrium“, jehož cílem je zvýšení počtu žen ve vyšším managementu a v představenstvech společností a podpora v rámci jejich dalšího pracovního rozvoje. Umožňuje pravidelná setkávání, mentoring a výměnu zkušeností, konzultace s řešením pracovních i jiných problémů.

V ČR se připravují pracovníci dopravního sektoru zejména na středních průmyslových a vyšších odborných školách dopravních, fakultách vysokých škol s dopravním zaměřením (např. Dopravní fakulta ČVUT, Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice), na některých oborech technických či ekonomických vysokých škol, event. na některých oborech středních odborných škol a odborných učilišť. Tento typ studia patří do technických oborů, v nichž je tradičně podíl dívek oproti chlapcům výrazně nižší. V závislosti na typu školy a konkrétním oboru na jednu dívku připadá 2-5 chlapců.

Tabulka 6: Počet žáků odborných středních škol v oborech s maturitní zkouškou (2017/2018) ve vybraných technických oborech

²² Např. projekt IFAC (*Information for a Choice — Empowering Young Women through Learning for Technical Professions and Science Careers*); projektu ROSE (*The Relevance of Science Education*), dostupné z: https://roseproject.no/?page_id=39; zpráva OECD (2005).

Skupina oborů	Dívky		Chlapci	
	N	%	N	%
Strojírenství a strojírenská výroba	659	3,5	18 010	96,5
Doprava a spoje	1 458	40,6	2 128	59,4
Elektrotechnika, komunikační a výpočetní technika	239	1,8	13 401	98,2
Speciální a interdisciplinární technické obory ²³	280	6,5	4 004	93,5

Zdroj: ČSÚ 2018

Tabulka 7: Podíl dívek vybraných technických středních škol a VOŠ s dopravním zaměřením

Název školy	Podíl dívek v %
VOŠ a SPŠ strojí, stavební a dopravní, Děčín, oboru „provoz a ekonomika dopravy“	30
Střední škola technická a dopravní, Ostrava-Vítkovice	6,6
VOŠ a SPŠ dopravní, Praha 1	10
Střední škola strojí, stavební a dopravní, Liberec, obor „provoz a ekonomika dopravy“	36,2
Střední průmyslová škola dopravní, Praha – Motol, dopravní obory (např. logistika v dopravě, autotronik, ekonomika městské dopravy apod.)	4,5
Střední odborná škola, Nové město na Moravě (obor železničář, logistika v dopravě a železniční provoz)	24

Zdroj: ČSÚ 2018

Podle dat MŠMT v roce 2017/2018 na školách v oborech bez maturitní zkoušky ve skupině oborů „doprava a spoje“²⁴ studovalo celkem 253 jedinců, z toho bylo překvapivě 54 % dívek a 46 % chlapců (ČSÚ 2018). Převažující počet dívek se tedy vymyká obecnému trendu. Na odborných středních školách se stejným zaměřením, ale s maturitní zkouškou, je již podíl dívek ve srovnání s chlapci nižší, a to kolem 40 % oproti 60 % chlapců. V dalších technických oborech, které zčásti souvisejí s dopravním průmyslem, je podíl dívek minimální (viz tabulka 6). Zastoupení studentek ve vybraných středních školách ukazuje tabulka 7.

Tabulka 8: Vývoj počtu absolventek VŠ daného oboru za období 2001-2017

²³ Součástí je i obor autotronik, tzn. pracovník pro diagnostiku stavu a opravy motorových vozidel.

²⁴ Do skupiny oborů „doprava a spoje“ patří obory Manipulant poštovního provozu a přepravy, Železničář, Operátor prov., ekonom dopravy, Dopravní provoz, Poštovní provoz, Logistické a finanční služby, Provoz a ekonomika dopravy.

Sledované období	Inženýrství a strojírenství		Přepravní služby a spoje	
	N	% z celkového počtu všech absolvujících	N	% z celkového počtu všech absolvujících
2001	563	18,4	49	16,1
2002	613	20,2	87	23,9
2003	6662	20,2	88	25,1
2004	680	19,2	88	20,4
2005	630	18,2	113	18,8
2006	812	18,7	100	16,4
2007	1146	20,8	182	19,6
2008	1203	20,7	243	23,3
2009	1203	20,5	274	24,7
2010	1103	20	307	27,7
2011	1091	19,2	525	35,2
2012	984	17,6	533	36,8
2013	1004	18,2	581	37,8
2014	1010	18,7	498	35,8
2015	1195	21,8	534	37,4
2016	1107	21,1	531	39
2017	1198	22,6	477	36,6

Zdroj: ČSÚ 2018

V České republice trvale roste zastoupení žen na všech úrovních vysokoškolského studia. V roce 2017 tvořily ženy 56 % z celkového počtu studujících na vysokých školách. Ve srovnání s touto hodnotou jsou poměry dívek studujících VŠ technických oborů výrazně nižší, a to sice 32 %, přičemž tento podíl se liší dle konkrétních oborů a typů škol. Za období 2001–2017 absolvovalo obor „inženýrství a strojírenství“ ve vysokoškolském studiu 81 649 jedinců, z nichž bylo necelých 20 % studentek. V oboru „přepravní služby a spoje“ to za stejné období bylo necelých 31 % absolventek z celkového počtu 16 812 absolvujících, přičemž od roku 2006 jejich podíl systematicky stoupal až na téměř dvojnásobek v roce 2017 (viz tabulka 8)²⁵ (ČSÚ 2017). Tento trend zvyšujícího se počtu absolventek v této oblasti by bylo žádoucí podrobit bližšímu zkoumání. Přehled počtu studentů a

²⁵ Dle kategorizace oborů (ISCED-F-2013).

studentek nejvýznamnějších fakult a vysokých škol se zaměřením souvisejícím s dopravním průmyslem uvádí tabulka 9.

Kampaň za více žen pilotek – Amy Johnson Flying Initiative, Easy Jet

Letecká společnost Easy Jet v říjnu 2015 spustila iniciativu pojmenovanou po průkopnici ženského letectví Amy Johnson s cílem řešit genderové nerovnosti v letectví a zvýšit podíl žen pilotek. Celkový podíl žen na pozicích pilotek komerčních letů se obecně pohybuje okolo pouhých 5 %.¹ Kampaň měla velkou odezvu, společnost přijala 33 žen na pozici pilotek a původního cíle zvýšit podíl žen z 6 % na 12 % během dvou let bylo dosaženo již po roce. Společnost je odhodlaná tento podíl dál zvyšovat, a to do roku 2020 na 20 %.¹ V loňském roce bylo přijato dalších 49 žen na pozici pilotky komerčních letů. Easy Jet spolupracuje s Britskou asociací pilotek (*British Women Pilots' Association*) na propagaci iniciativy a nabízí půjčku na výdaje spojené s výcvikem až pro 6 žen až do výše 100 tisíc liber.

V roce 2018 Easy Jet rozepsala služby tak, aby 8.3. u příležitosti Mezinárodního dne žen v jeden den vylétlo více než 100 pilotek z 24 základen a měly pod kontrolou okolo 300 letů o celkovém počtu 45 tisíc pasažérů.¹ Kromě povzbuzování žen při náboru zaměstnanců se dále společnost snaží ovlivnit mladou generaci a pilotky tak navštěvují kolem 100 škol ročně. Další iniciativou pro zvýšení zájmu mladých dívek o letectví je spolupráce s organizací *Brownies* věnující se vedení a rozvoji mladých dívek ve věku 7-10 let (verze skautingu), např. vytvořením leteckého odznaku jako součástí kampaně za více pilotek v leteckém průmyslu. Dále podporuje organizace, které podporují zájem dívek o technické obory (STEM – věda, technologie, inženýrství a matematika). V současné době podle údajů Easy Jet společnost zaměstnává více než 200 pilotek letadel.

<https://careers.easyjet.com/pilots/amy-johnson-initiative/>

Tabulka 9: Počet studujících podle pohlaví na vybraných technických VŠ s dopravním zaměřením k 13.12.2017

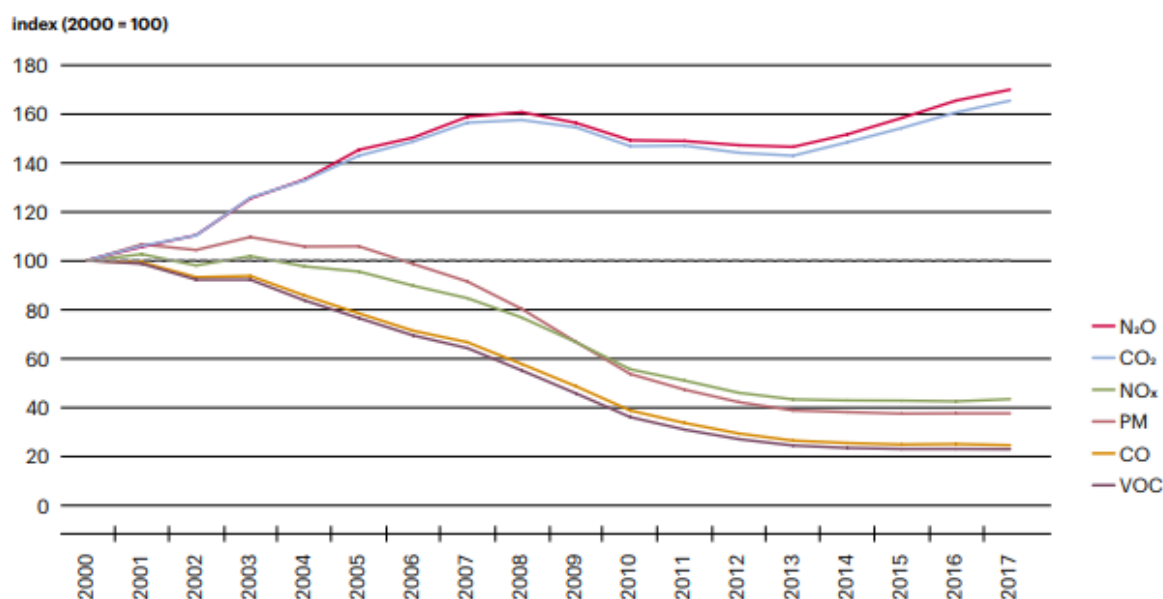
Název školy/fakulty	Studentky		Studenti	
	N	%	N	%
Fakulta dopravní ČVUT	355	28,2	904	71,8
Dopravní fakulta Jana Pernera UP	318	22,5	1093	77,5
Fakulta strojního inženýrství VUT	522	13	3501	87
Fakulta strojní TU Ostrava	173	9,6	1635	90,4
Vysoká škola logistiky o.p.s.	278	37,6	461	62,4
VŠ technická a ekonomická v Českých Budějovicích	1570	43,4	2045	56,6

Zdroj: ČSÚ 2018



2 Gender a udržitelný rozvoj

Vliv dopravy na životní prostředí stoupá a pomineme-li zde její přínosy pro společnost, doprava negativně ovlivňuje životní prostředí spotřebou neobnovitelných zdrojů energie, produkcí množství škodlivých látek do ovzduší (emise znečišťujících látek a skleníkových plynů) či zábořem půdy a narušením krajiny výstavbou dopravní infrastruktury. Podle Zprávy o životním prostředí v ČR v roce 2017 negativní vliv růstu dopravy převažuje nad pozitivy inovačního vývoje orientovaného na využívání moderních, energeticky efektivních a k životnímu prostředí šetrnějších technologií (Čermáková a spol. 2017). Spotřeba energie v dopravě narostla od roku 2000 o 63,3 % a mezi 2016 a 2017 o 3 %, přičemž z celkové spotřeby energie v dopravě tvořila silniční doprava majoritní 93,3% podíl. V České republice v rámci silniční dopravy tvoří podíl individuální automobilové dopravy 56,2 % a podíl nákladní silniční dopravy 27,1 % (data za rok 2017).



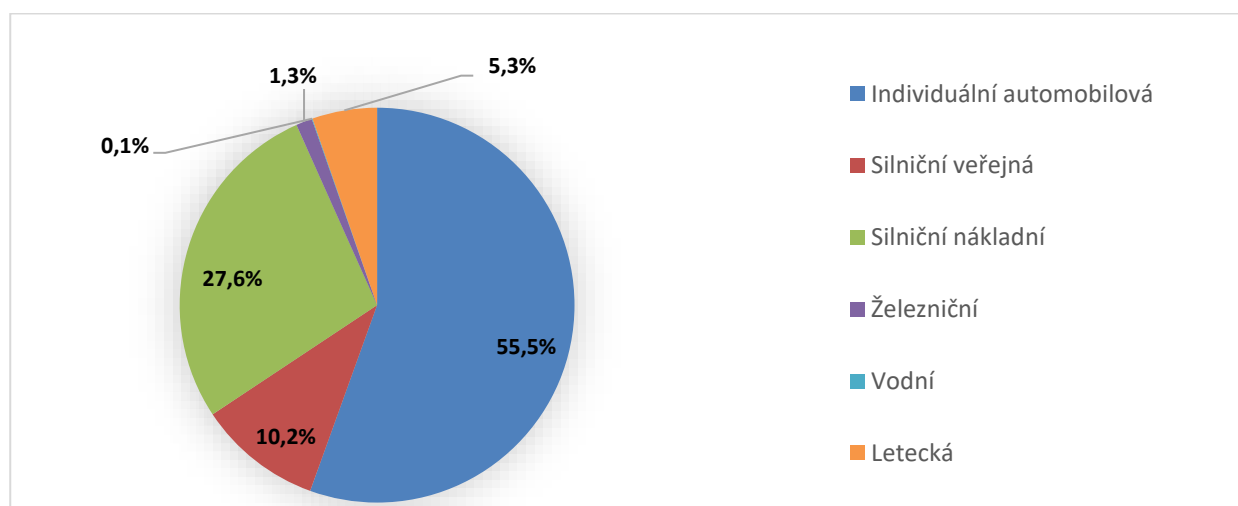
Graf 10: Vývoj emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy v ČR, 2000-2017 (Zdroj: CDV)

Jedním z klíčových témat, kterým se koncept udržitelného rozvoje²⁶ zabývá, je negativní vliv dopravy na globální změny klimatu produkcí skleníkových plynů, z nichž nejvýznamnější podíl tvoří oxid uhličitý (CO₂). V rámci zemí EU je podíl dopravy na celkové produkci skleníkových plynů přibližně pětinný, v ČR se pohybuje okolo 13 % (tento nižší podíl pro ČR ve srovnání s EU je způsoben vyšší

²⁶ Udržitelný rozvoj byl v roce 1987 definován ve zprávě Naše společná budoucnost jako takový rozvoj, který „naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své.“ Podle § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí je udržitelný rozvoj „takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů“.

produkcí skleníkových plynů z průmyslu a energetiky v ČR ve srovnání s EU). Ačkoliv se emise znečišťujících látek z dopravy v České republice v období 2000-2017 významně snížily²⁷, emise skleníkových plynů neustále rostou (viz graf 9). V období 2000-2017 emise CO₂ z dopravy vzrostly o 65,2 % a emise N₂O o 69,7 % (Čermáková a spol. 2017).

Více jak poloviční podíl emisí CO₂ má v ČR na svědomí individuální automobilová doprava (viz graf 10). Veřejná doprava, která má v rámci ČR na celkovém přepravním výkonu třetinový podíl, produkuje pouze 10,2 % emisí CO₂. (Čermáková a spol. 2017). Vzhledem k tomu, že ženy dle dostupných dat využívají ve větší míře hromadnou dopravu a méně individuální automobilovou dopravu, existují studie upozorňující jak na nižší dopad mobility žen na životní prostředí oproti mužům, tak i na genderové rozdíly v postojích k životnímu prostředí a vyšší ochotu žen přizpůsobit svoje vzorce chování v dopravě i jiných oblastech života²⁸ za účelem ochrany životního prostředí (Johnsson-Latham 2007, Raty a Carlsson-Kanyama 2009).



Graf 11: Struktura emisí CO₂ v dopravě v ČR v roce 2017 v % (Zdroj: CDV)

²⁷ Trend snižování emisí znečišťujících látek v poslední cca třetině sledovaného období nicméně stagnoval a omezené technologické možnosti dalšího vývoje u konvenčních motorů, okrajové používání alternativních paliv a pohonů a převaha emisně nejnáročnější silniční dopravy nenaznačují další významné snižování.

²⁸ Ukazuje se, že ženy projevují obecně větší ochotu ke změně svého spotřebního chování ve prospěch životního prostředí. Například spotřební chování žen je do větší míry než u mužů založeno na etice a spravedlnosti (*fairness*). Ženy také pociťují silněji potřebu dodržovat společenské normy a přísněji kontrolovat svoje stravovací návyky, zatímco muži jsou schopni následovat svoje chutě a osobní preference bez ohledu na společností konstruovaný obraz ideálních tělesných proporcí. V průzkumu ve Švédsku více žen než mužů uvádělo, že se cítí provinile za svoji ekologickou stopu (61 % žen vs. 43 % mužů) a jsou více ochotné snížit svoje emise a nakupovat produkty od společností a výrobců, kteří podporují aktivity týkající se změn klimatu a či nabízejí organické výrobky. Ženy jsou také ochotnější akceptovat vyšší ceny těchto výrobků. K podobným poznatkům došli i v průzkumu v Dánsku (EIGE 2012).

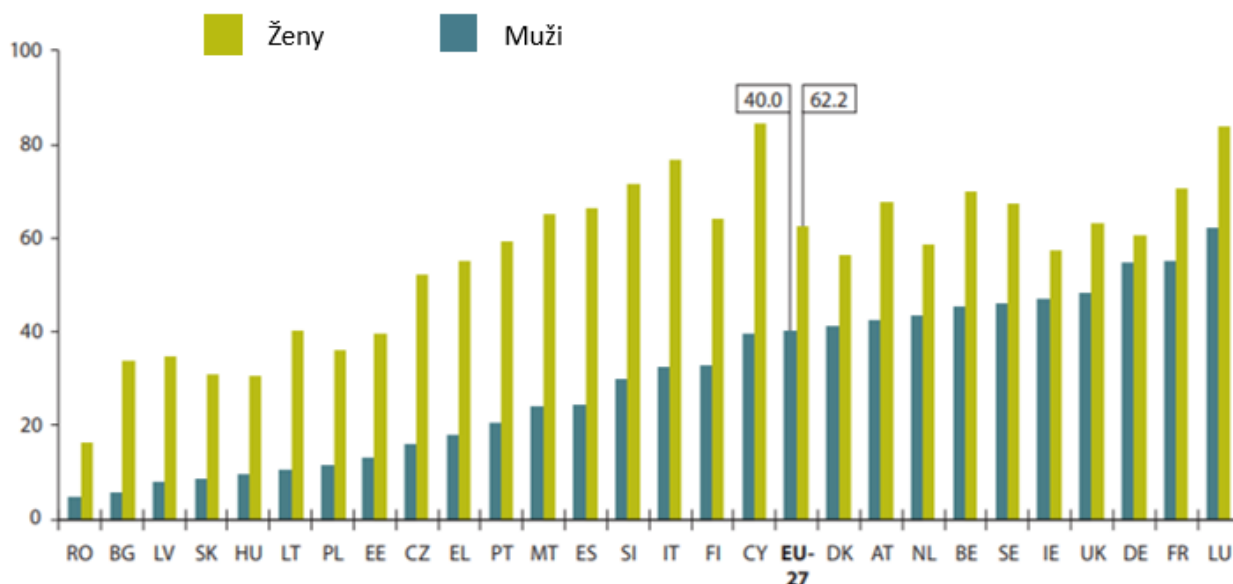
Na obecné rovině se ukazuje, že muži a ženy vnímají rizika odlišně, a to včetně rizika environmentálního či hrozeb spojených se změnou klimatu. Ženy v průměru vykazují větší obavy z klimatických změn, cítí větší potřebu proti změnám klimatu bojovat a jsou více ochotné změnit v tomto směru svoje chování. Muži obecně více věří v technologická řešení. Ženy jsou více než muži nakloněny politickým opatřením, které navrhuje snížení používání automobilů (EIGE 2012). Ženy vykazují ve větší míře environmentálně zaměřené hodnoty, pozitivněji vnímají rychlostní limity, poplatky za vjezd do přetížených center („congestion fees“) a další opatření a přístupy podporující více udržitelný systém dopravy (CIVITAS 2020). Je typičtější pro ženy než muže domnívat se, že typy aut a jejich používání mají významný vliv na naše bezprostřední okolí a prostředí (Eurobarometer 2007).

Švédská studie (Raty a Carlsson-Kanyama 2009) poukazuje na výrazně vyšší spotřebu energie v dopravě u mužů. Ve čtyřech sledovaných evropských státech (Německo, Řecko, Dánsko a Švédsko) se podíl spotřeby energie na dopravu na celkové spotřebě energie pohyboval mezi 22 % a 31 % u mužů a mezi 7 % a 18 % u žen. Procentuální rozdíl v absolutních číslech byl ještě výraznější: Muži v Německu a Norsku spotřebovali o 70-80 % více energie na dopravu, o 100 % více ve Švédsku a o 350 % více v Řecku. Tyto genderové rozdíly byly ze značné části dány tím, že průměrný svobodný muž žijící v jednočlenné domácnosti spotřebuje mnohem více peněz na koupi automobilu a jeho provoz (náklady na provoz včetně pohonných hmot, oprav, náhradních součástek apod.) než průměrná žena ve stejné životní situaci. V rámci sledovaných skupin nejvíce energie na dopravu spotřebovali muži ve středním věku s vyššími příjmy, zatímco starší ženy spotřebovaly nejméně (Carlsson-Kanyama a Lindén 1999). Podle EU-SILC databáze Eurostatu (2009) vlastní svůj automobil v rámci EU 62,2 % mužů a pouze 40 % žen žijících v jednočlenné, tedy *single* domácnosti (viz graf 12). Nejčastěji udávanou překážkou pro nevlastnění auta byly ekonomické důvody, nicméně více žen než mužů napříč všemi státy uvedlo také „jiné důvody“, proč nevlastní automobil. Kronsell a kol. (2016) ve švédské studii zjistili, že emise CO₂ z dopravy u žen jsou na úrovni 70 % emisí CO₂, které vyprodukuje muži, jinak řečeno, jsou o necelou třetinu nižší.

Dalším dopravním módem, který značně zatěžuje životní prostředí (a zároveň patří mezi nejrychleji rostoucí), je letecká doprava. Muži létají letadly ve větší míře než ženy, a tvoří většinu pasažérů business třídy, což představuje větší spotřebu energie uvažíme-li, že v letecké business třídě je pro každého pasažéra vyhrazeno více prostoru Johnsson-Lathama (2007). Marketingová data ukazují, že ženy představují v letadlech přibližně pětinu pasažérů využívajících business třídu (EIGE 2012).

Kronsell a kol. (2016) poukazují na to, že dopravní chování žen a jejich vnímání dopadu dopravních rozhodnutí na klima, může pomoci nastínit budoucí dopravní strategie zvyšující udržitelnost a snižující produkci emisí CO₂. Dopravní politika postavená více na standardu dle žen představuje vhodnější model pro dosažení cílů v oblasti udržitelnosti a klimatických změn. I ve skandinávských zemích, které jdou ostatním evropským zemím v genderové rovnosti příkladem, zjistili, že ženy mají menší možnosti a pravomoc ovlivnit rozhodnutí ohledně dopravní infrastruktury. Pro nastolení lepší rovnováhy genderových vztahů, je potřeba zvýšit zastoupení žen v sektoru dopravy, ale stejně

důležité je zpochybnit relevanci mužských norem dominujících dopravnímu odvětví (více viz kapitola Zastoupení žen v dopravě).



Graf 12: Jednočlenné domácnosti vlastníci automobil pro osobní účely dle pohlaví v EU27, 2009 (Zdroj: Eurostat, EU-SILC (EIGE))

Na druhou stranu výzkumy také ukazují, že dopravní chování žen se za posledních 30 let významně změnilo, čím dál více žen využívá k přepravě osobní automobil, častěji jej také řídí a jezdí na větší vzdálenosti (CIVITAS 2020). Na jedné straně je žádoucí, aby ženy měly stejnou možnost volby dopravního módu jako muži, tedy i stejný přístup k osobnímu automobilu, což představuje pozitivum z hlediska možnosti volby z větší a rozmanitější nabídky zaměstnání díky snadnější dojezdnosti. V tomto směru jsou ženy i další skupiny obyvatel bez možnosti využití osobního vozidla pro dopravu do práce a na další potřebná místa značně znevýhodněné (více viz kapitola 4 Gender a motorová doprava). Ovšem skutečnost, že ženy stále více využívají veřejnou hromadnou dopravu a mnoho z nich dává přednost jiným dopravním módům před jízdou osobním automobilem, je pro udržitelný rozvoj dobrou zprávou. V tomto smyslu může být zohledňování genderové rovnosti v kontrastu či v rozporu s konceptem ekologické dopravy, který se snaží omezit užívání osobních automobilů. To může pro ženy dopravující nákupy, děti či starší rodinné příslušníky, představovat značný problém. Na druhou stranu dle výzkumů jsou to více ženy než muži, které se více kloní k chůzi, kolu či MHD, a to i právě z environmentálních důvodů. Je úkolem dopravních politik nastavit podmínky tak, aby využití jiných dopravních módů než individuální motorové dopravy, neznevýhodňovalo jejich uživatele z hlediska času, logistiky, komfortu cestování apod. Na státech s propracovaným a funkčním systémem veřejné dopravy a s kvalitní cyklistickou infrastrukturou jako je Holandsko či Dánsko můžeme vidět, že i přes genderově rozdělené role v zajišťování domácnosti

a rodiny se lze do velké míry obejít bez automobilu (více viz kapitola 3 Gender a nemotorová doprava).

3 Gender a nemotorová doprava

3.1 Cyklistika

Jízdu na kole lze chápat ve dvou rovinách – jako cykloturistiku, tedy využití kola k rekreačním účelům a jako typ dopravního prostředku sloužícího k přepravě, např. z bydliště do práce. Ačkoli cykloturistika, která se v České republice těší poměrně velké oblibě, prospívá zdravotnímu stavu osob či rozvoji turistického ruchu a její popularizace je jistě žádoucí, z hlediska udržitelného rozvoje, zkvalitnění života (zejména ve městech) je zásadní jízda na kole jako prostředek každodenního dojíždění a součást systému dopravní obslužnosti. V tomto textu proto pod pojmem cyklistika či cyklodoprava máme na mysli především využití kola tímto způsobem, tedy ke každodennímu transportu.

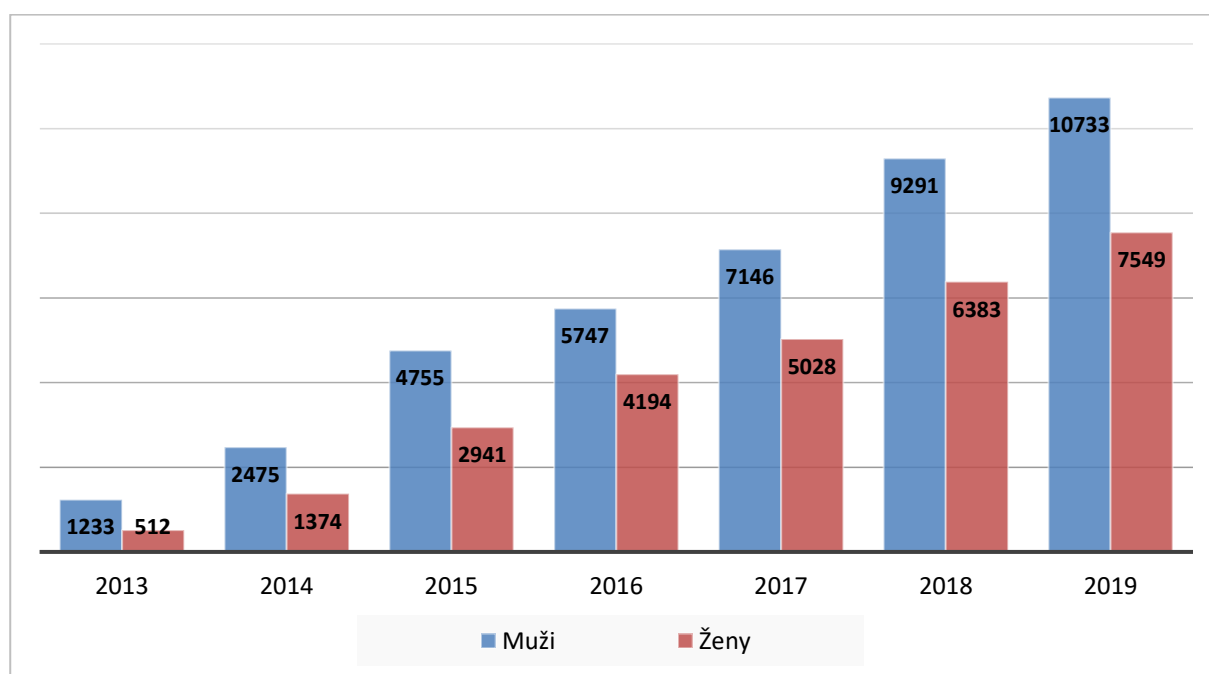
Zvýšit podíl populace cyklistů a cyklistek je celosvětově strategickým cílem většiny měst, která již delší dobu trpí nadměrnou automobilovou dopravou. Zvýšení popularity kola jako dopravního prostředku se v tomto ohledu jeví jako možnost, jak tento stav zlepšit a ulevit městům, která jsou návaly osobních automobilů špatně průjezdná, hlučná, znečištěná a pro život méně příjemná. Podpora cyklistiky je (spolu s chůzí a veřejnou dopravou) vnímána jako společensky odpovědný a environmentálně udržitelný přístup. I v České republice se státní i nevládní iniciativy snaží o zvýšení zájmu české populace o jízdu na kole. Příkladem je vydaná Národní strategie cyklistické dopravy, jejímž jedním z cílů je „Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu“ (specifický cíl 3.2) Doprovodný dokument pro aktualizaci Cyklostrategie 2012 „Do práce na kole“ uvádí: *„Jízdní kolo je třeba považovat za funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu pohybu po městě a jako nedílnou součást životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva.“* (Do práce na kole, rok? s. 3)

Zásadní pro zefektivnění propagace cyklistické dopravy je stanovení cílových skupin a shromáždění informací o jejich motivacích k cyklojízdě stejně jako o faktorech, které je od jízdy na kole odrazují. Dle mnoha zahraničních výzkumů se vzorce dopravního chování žen a mužů, včetně chování týkající se cyklistické dopravy, liší natolik, že je legitimní požadovat při sběru dat a jejich analýze důsledné genderové třídění. To v českém prostředí významně chybí. Celonárodní průzkumy cyklistického chování, analýzy nehodovosti či podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (cesty do zaměstnání) genderové rozdíly nezohledňují.

3.1.1 Genderové aspekty cyklistiky v ČR a zahraničí

V České republice je kolo především symbolem rekreace a sportu, ale chybí jeho větší podpora ve smyslu každodenního dopravního prostředku (Šucha 2017). Dle Národní cyklostrategie je v českých domácnostech na 4 milióny jízdních kol a jejich podíl na přepravních výkonech je 7 % celorepublikového průměru. Podle Prvního národního cyklo a inline průzkumu (2011) 53 % české populace v posledních šesti měsících jela na kole, přičemž poměr mužů a žen byl vyrovnaný.

Nicméně v kategorii aktivní cykloturistiky (jezdí na kole v hlavní sezóně alespoň 1x za 2 týdny a ujedou více než 500 km ročně) je již pouze 30 % žen oproti 70 % mužům. V dalších otázkách na chování a potřeby osob aktivně provozujících cykloturistiku (preferenci druhu a délky cesty, co by na dovolené uvítali za služby spojené s cykloturistikou, volba navigačního nástroje apod.) již genderově tříděná data nejsou. Zmíněný průzkum se také zaměřuje pouze na rekreační využití kola, není tedy patrné, jaký poměr žen a mužů využívá kolo jako dopravní prostředek. V tomto směru se průzkum omezuje pouze na konstatování, že především do zaměstnání či školy vyjíždí na kole 12 % české populace, ale výsledky průzkumu již neukazují genderové rozložení. Ani jiné zdroje dat z českého prostředí neuvádí genderově tříděná data, např. Výzkum cyklistické dopravy v Praze (2017).²⁹



Graf 13: Aktivně zapojení účastníci programu Do práce na kole dle pohlaví (Zdroj: AUTOMAT)

Mnohé výzkumy ukazují, že zatímco v zemích s vysokým podílem jízdního kola na přepravě, jako je například Německo, Holandsko či Dánsko, je poměr cyklistů a cyklistek vyrovnaný, ve státech, kde kolo pro svoji přepravu využívá relativně málo obyvatel, jsou genderové rozdíly významné a poměr cyklistů výrazně převyšuje poměr cyklistek (Grudgings a kol. 2018; Emond a kol. 2009; Pucher a Buehler 2007, Bonham Wilson 2012). Ve Velké Británii tak například jezdí na kole dvakrát více mužů než žen a podíl cyklistů starších 35 let klesá (Aldred, Woodcock, Goodman 2016). V Austrálii je to pouze 1 z 5 žen, v USA je poměr mužů a žen využívající kolo nejméně 2:1 (Emond a kol. 2009). Naproti

²⁹ Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2018/05/cyklopruzkum-2017-kam-kraci-praha/>

tomu v zemích jako je Holandsko, Dánsko či Německo je poměr mužů a žen jezdících na kole poměrně vyrovnaný, ženy někdy i mírně převažují (45 % v Dánsku, 49 % v Německu a 55 % v Holandsku). V těchto státech se také jezdí na kole napříč všemi věkovými i společenskými skupinami (Pucher, Buehler 2007). Dle dostupných dat v rámci celé Evropské unie využívá kolo v rámci dopravy 9 % žen a 8 % mužů. (CIVITAS 2020). Data z České republiky neexistují či nejsou dostupná.

Odborníci z anglofonních zemí jako je Austrálie, Kanada, USA či Velká Británie se zabývali tím, proč je v těchto zemích genderový rozdíl ve využívání kola tak významný, resp. proč je tak málo cyklistek. Ačkoli podpora cyklistiky jako dopravního módu stoupá, nezvyšuje se úměrně tomu diverzita jedinců kolo využívajících (Prati 2017). Např. zvýšení počtu lidí využívajících kolo v anglických městech jako je Londýn či Cambridge, nebylo podle zjištění Aldred a kol. (2016) doprovázeno zvýšením počtů žen v rámci této skupiny. Stejně se také nedaří pro cyklistiku zaujmout starší osoby či etnické menšiny (Xie, Spinney 2018).

Obecně jsou jako možné překážky využívání kola pro dopravu uváděny bezpečnost, vzdálenost do cílového místa, čas, infrastruktura a vybavenost v cílové stanici, míra potřebné organizace, nutnost s sebou dopravit těžší náklady (Bonham, Wilson 2012). Ženy bývají těmito překážkami ovlivněny více než muži. Emond a kol. (2009) zjišťovali, jak gender ovlivňuje rozhodnutí použít kolo jako dopravní prostředek v 6 amerických městech s nadprůměrnou cyklistickou kulturou a infrastrukturou. Jako hlavní proměnné, které mají vliv na genderový rozdíl ve využívání kola, uvádějí nejvíce individuální faktory, jako jsou obavy o bezpečnost a domácí povinnosti a do menší míry sociální a environmentální faktory. Ve společnostech s celkovou nízkou mírou a výrazným genderovým rozdílem ve využívání kol, a naopak vysokou mírou využívání automobilů jsou obava o bezpečí a strach z rizikových dopravních situací považovány za klíčový faktor odrazující od jízdy na kole zejména ženy, starší osoby či děti. Další příčiny souvisí s kulturně-sociálními a fyzickými rozdíly mezi ženami a muži. Nicméně všechny níže uvedené aspekty jsou navzájem provázané a umocňují celkový trend nízkého zastoupení žen v cyklistice.

3.1.2 Genderově rozdílné vnímání dopravního rizika při jízdě na kole

Většina výzkumů ukazuje na rozdílné vnímání rizika u mužů a žen. Ženy, ale také starší jedinci, se zdají být zvláště citliví k nebezpečí, která pramení z mnohých dopravních situací. Ze stejného důvodu také mnozí rodiče nedovolí jezdit na kole svým dětem. Intenzivnější vnímání dopravního rizika tyto skupiny odrazuje od cyklistiky více než mladší, fyzicky zdatné muže (Dill and Gliebe 2008, Emond a kol. 2009). Ženy nerady riskují a ve větší míře vnímají negativní důsledky sdílení silnice s motorovou dopravou (Emond a kol. 2009, Heesch a kol. 2012). Toto rozdílné vnímání bezpečnosti se u žen projevuje bez ohledu na úroveň cyklistických schopností. (Krzek, Johnson a Tilahun 2004; Garrard, Crawford a Hakman 2006). Muži jsou naopak ochotní více riskovat, např. si vyberou nejrychlejší cestu, zatímco ženy dají větší přednost cestám mimo vozovky s cyklostezkami či přechody se semaforem (Bernhoft a Carstensen 2008). I v Holandsku muži více než ženy inklinují k riskantnějšímu stylu jízdy a jezdí bez osvětlení (Cobey a kol. 2013). Ačkoli zástupci obou pohlaví uvádějí, že preferují

při jízdě na kole oddělené cesty od ostatního provozu, ženy tomuto přikládají větší význam a nepřehledná dopravní situace se smíšeným provozem je odrazuje od jízdy na kole více než muže, a spíše než muži použijí pro cestu trasu s cyklopruhy či nižší hustotou provozu (Beecham a Woods 2014; Aldred, Woodcock, Goodman 2016).

Mimo dopravní bezpečnost ženy také v mnohem větší míře vnímají společenské nebezpečí, kterému jsou více vystaveny než muži. Výzkum, který Xiu a Spinney (2018) provedli, potvrzuje, že osvětlení, umístění, poloha vůči silnici a míra lidské aktivity mají vliv na obavy žen z útoku či přepadení. Živost, hluk, přítomnost dalších lidí přispívá k pocitu bezpečí, a tedy i větší tendenci jak mužů, tak žen využít v takovém prostředí kolo. Nicméně míra vlivu těchto faktorů na cyklistiku je velmi odlišná – zatímco u mužů je odlehlost a neosvětlenost cyklostezky vnímána mírně, u žen to představuje silný odrazující faktor. Tuto skutečnost potvrzuje i Bonham a Wilson (2012) ve svém výzkumu: Ženy, jejichž pracovní doba se prodloužila do večerních hodin, obvykle přestaly pro cestu do práce a z práce využívat kolo úplně, nebo změnilly trasu jízdy tak, aby vedla po dobře osvětlených cestách. S vyšší obavou o své bezpečí jak z hlediska expozice dopravním rizikům, tak rizikům útoku a různým formám obtěžování souvisí i fyzické rozdíly mezi muži a ženami, které mohou v důsledku ženy od kola odrazovat více než muže.

3.1.3 Fyzické aspekty ovlivňující genderově rozdílné využívání kola

Ženy dávají přednost rovinatým cyklostezkám ve větší míře než muži (Dill and Gliebe 2008) a více než muži se vyhýbají kopcům (Hood et al. 2011, Sener et al. 2009). Ženy jezdí na kole kratší vzdálenosti než muži (Larsen et al. 2010). Obecně nižší fyzická kondice žen oproti mužům souvisí i s nižší rychlostí jízdy, která může vyvolávat strach či nepříjemný pocit z brždění dopravního toku. Tento problém se opět netýká pouze žen, ale je také významným faktorem odrazujícím od jízdy na kole starší osoby. Kulturně vykonstruovaný obraz cyklisty v zemích s nízkým procentem populace využívající k přepravě kolo klade důraz na zdatnost, sílu a rychlost. Jedinec je vnímán více jako atletický a sportovní typ do stejné či větší míry než jako cestující, což může od jízdy na kole odrazovat ty, kteří se za atlety nepovažují a jako sportovci necítí (např. Aldred 2013; Daley and Rissel 2011; Pooley et al., 2013). Z průzkumu z anglického prostředí ženy jako jeden z nejčastějších faktorů uvedly také nedostatečnou fyzickou kondici.³⁰ Aldred a Crosweller (2015) se zabývali tzv. „near miss“ incidenty, tedy situacemi, kdy téměř došlo ke kolizi či dopravní nehodě cyklistů a cyklistek s motorovými vozidly. Ženy uváděly, že byly takové situace vystaveny průměrně za 1 ujetou míli o 50 % více oproti mužům. Ti jedinci ve sledovaném vzorku, kteří nebyli schopni držet tempo s motorovou dopravou, byli vystaveni takovým incidentům podstatně častěji, což byly ve větší míře ženy. Tato zjištění byla v nesouladu s obrazem, který často převažuje, a to tak, že řidiči se chovají k cyklistkám lépe než k cyklistům, zřejmě také z předpokladu, že jsou méně zkušené a při předjíždění jim také

³⁰ Dostupné z: <https://www.sustrans.org.uk/blog/why-dont-more-women-cycle>

nechávají větší prostor (Walker 2007). Možné vysvětlení je také, že ženy jsou vůči prostoru, který jim při předjíždění vozidla nechávají, citlivější než muži.

3.1.4 Socio-kulturní důvody spojené s rozdílným využíváním kola u mužů a žen

Významný faktor, který přispívá k rozdílnému využívání kola muži a ženami, pramení z přetrvávajících genderových rozdílů v dělbě práce ve společnosti. Je zřejmé, že rozdělení rolí na pracovním trhu i v rodině ovlivňuje pracovní podmínky žen, výši jejich příjmu, mobilitní potřeby a má za důsledek genderové rozdíly v dopravním chování. Nejvýraznější je v tomto nerovnoměrné rozdělení času, který muži a ženy stráví aktivitami spojenými s péčí o domácnost a děti. Tyto činnosti a s nimi spojené mnohé víceúčelové cesty s pochůzkami, přepravou nákupů a doprovázením dětí, ale i starších osob, zastávají ženy více než muži, což snižuje potenciál žen k cyklojízdě a zvyšuje pravděpodobnost použití jiného dopravního módu, často osobního automobilu (př. Dickinson et al. 2003, Emond et al. 2009, Heinen et al. 2010, Prati 2017, Aldred et al. 2016; Vance et al., 2004). Ženy spíše než muži uvádějí, že nemají možnost volby dopravního prostředku. Ve výzkumu provedeném Bonham, Wilson (2012) všechny respondentky uvedly, že měly problém s jízdou na kole s dětmi kvůli motoristům a jejich chování, nebo protože kola nebyla vybavená pro jízdu s dětmi a dětským vybavením či pro přepravu nákupu, který po cestě dělají. Jako další překážku uvedly respondentky žijící na předměstí nedostatek času při každodenní rutině kombinující práci, péči o děti a domácnost. Podle studie McGuckin a kol. (2004) v domácnosti s oběma pracujícími rodiči ženy cestují v pracovních dnech dvakrát více než muži za účelem doprovodu dětí mladších 14 let. Narození dítěte je spojeno s výraznějším poklesem využití kola, který se u žen projevuje více než u mužů, zvláště pokud se jedná o narození druhého či dalšího dítěte (Scheiner, 2014). Ačkoli ženy ve srovnání s muži nacházejí práci ve větší blízkosti vzhledem k místu bydliště a cestují tedy na kratší vzdálenost, což vytváří příznivé podmínky pro využití kola, jejich komplexní dopravní chování s řetěžením více kratších cest na různá místa v často omezeném časovém úseku naopak od cyklojízdy odrazuje.

Prati (2007) zkoumala souvislost mezi genderovou rovností (dle Indexu genderové rovnosti³¹) a ženskou účastí v cyklistice napříč evropskými zeměmi. Dle výsledků došla k závěru, že čím více se zvýšilo skóre Indexu genderové rovnosti, tím více se naopak snížilo procento žen, které uvedly, že nikdy na kole nejely, a zároveň tím více se rozdíl mezi procentem mužů a žen, které nikdy nejely na kole, blížil nule. Takový výsledek byl např. ve skandinávských zemích či v Holandsku, zatímco v jižní či východní Evropě byla míra genderové rovnosti nižší stejně jako nižší míra žen, které jezdí na kole oproti mužům.

³¹ Index genderové rovnosti je měřicí nástroj vytvořený Evropským institutem pro genderovou rovnost (EIGE) za účelem posuzování stavu monitorování vývoje genderové rovnosti v čase v rámci celé Evropské Unie. Sleduje situaci v šesti hlavních oblastech práce, peněz, času, znalostí, zdraví, moci a dvou vedlejších oblastech – nerovnosti a násilí. Více informací dostupné z: <https://eige.europa.eu>

Někteří autoři jako další překážku ve využívání kola u žen vidí problém s převažujícím maskulinním obrazem cyklistiky, který ve společnosti panuje. Společenské normy ohledně vzhledu hrají roli v neprospěch žen. Požadavky na upravený vzhled v zaměstnání a na pracovních schůzkách, tzv. dress code, často znamená oblečení těžko slučitelné s jízdou na kole (Garrard a kol. 2006). Často na pracovištích chybí zázemí se sprchou či šatnou na převlečení. Faktory odrazující od jízdy na kole týkající se vzhledu potvrdil i průzkum nevládní organizace Sustrans.³²

3.1.5 Možná opatření pro zlepšení genderově rovných příležitostí v cyklistice

Výše zmíněné faktory negativně působící na rovné příležitosti v cyklistice jsou relevantní v zemích s nízkým procentem jedinců využívajících kolo jako dopravní prostředek. Země jako je Holandsko, Dánsko či Německo ukazují, že i přes výše zmíněné genderové rozdíly ve vnímání dopravních rizik, fyzických možnostech i povaze cest dané společenskou rolí, lze dosáhnout rovného zastoupení mužů a žen v cyklodopravě. Jako nejvýznamnější faktor vyššího zastoupení žen, dětí a starších lidí v cyklodopravě se jeví to, že je jízda na kole v těchto zemích mnohem bezpečnější. V Holandsku je jízda na kole více než třikrát bezpečnější než v Anglii a pětkrát bezpečnější než v USA (Pucher a Buehler 2007). Poměrně velký rozdíl v poměru mužů a žen využívajících kolo v Anglii a Walesu vysvětluje Grudgings a kol. (2018) celkovou nízkou atraktivitou cyklistického prostředí, které je sice důležitým faktorem pro obě pohlaví, ale protože ženy mají práh atraktivity prostředí nastavený výš než muži, mají mnohem menší sklon použít kolo jako dopravní prostředek v prostředí, které není cyklisticky přitažlivé. Připouštějí, že individuální faktory jako požadavky na způsob oblékání, povinnosti spojené s péčí o domácnost či genderové vnímání cyklistiky jako více mužské záležitosti mohou ženy od kola také odrazovat, nicméně jako hlavní důvod menšího počtu žen na kole považují právě nízkou kvalitu cyklistického prostředí. V nejméně atraktivním prostředí z pohledu cyklistiky je poměr cyklistů vůči cyklistkám až pětinasobný oproti cyklisticky přitažlivým prostředím, kde jsou poměry z hlediska genderu více méně vyrovnané. Takové zjištění může být důležité pro městské plánování. Rozmělnění investic na cykloinfrastrukturu do více lokalit, které dosud nejsou cyklisticky do žádné míry atraktivní, nezvýší podíl žen (a tedy podíl z celé populace) do takové míry, jako když stejně objemná investice směřuje do oblastí, které již z hlediska cyklistiky přitažlivé nějakým způsobem jsou. Cykloinfrastruktura by měla být plánovaná s větším ohledem na potřeby cyklistek, přičemž pro další skupiny populace včetně mužů to bude mít také pozitivní přínos. Nutnost více zohledňovat cyklistické potřeby a preference méně zastoupených skupin v dopravní politice a plánování zdůrazňují i další studie a také upozorňují na efekt genderově rozdílného práhu vnímání. I přes jinak rovné nastavení ostatních podmínek potřebují ženy či starší osoby více podporující prostředí než muži k tomu, aby začaly využívat kolo (Aldred, Woodcock, Goodman 2016). Ve srovnání s muži budou mít ženy větší prospěch ze systému dopravy, který bude umožňovat přístupnou a bezpečnou jízdu na kole. Pokud nastavené podmínky budou podporovat samostatnou

³² Dostupné z: <https://www.sustrans.org.uk/blog/why-dont-more-women-cycle>

dopravu (včetně té na kole) dětí či starších osob, ženy potom budou mít možnost zvolit kolo jako dopravní prostředek i přes přetrvávající genderovou nerovnost v péči o domácnost a děti. Klíčem k dosažení vysokého stupně využívání kola se zdá být existence cyklopruhů oddělených od rušných silnic a na křižovatkách spolu se zklidněním dopravy v rezidenčních oblastech. Dalšími aspekty podporujícími jízdu na kole v holandských, dánských a německých městech jsou zřízení vhodného parkování pro kola, integrace cyklodopravy do systému městské veřejné dopravy, cyklodopravní vzdělávání jak pro cyklisty a cyklistky od dětského věku, tak i pro motoristy a různé propagační kampaně pro zvýšení zájmu o cyklistiku u široké veřejnosti spolu s dopravními zákony ochraňujícími cyklisty (Pucher a Buehler 2007)

„Jedna z miliónu“ – podpora žen k cyklistice, Velká Británie

Velká Británie se potýká s nízkým podílem cyklistické dopravy obecně (v roce 2017 pouze 2 % z přepravních módů tvoří cyklistická doprava). Poměr mužů, kteří využívají kolo je dvoutřetinový. V průzkumu z roku 2018 se 64 % žen vyjádřilo, že se na cestách při jízdě na kole necítí jistě. Mužů se takto vyjádřilo pouze 38 %. Britská cyklistická organizace *British Cycling* proto v roce 2013 vytvořila strategii, kdy zaměřila sérii podpůrných kampaní na ženy s cílem přilákat k cyklistice více dívek a žen, přesněji do roku 2020 zvýšit počet žen pravidelně využívající kolo z 525 tisíc na jeden milión. V klipu kampaně „*One in a Million*“ (Jedna z milionu) vystupují ženy, kterým cyklistika v různých ohledech zlepšuje kvalitu života, sebevědomí a ukazují tak vzory pro ostatní. Současně fungují webové stránky orientované na cyklistky, kde ženy sdílí navzájem novinky, rady, inspiraci a zkušenosti (*Women's Cycling Hub*) Organizování speciálních cyklojízdy pouze pro ženy (*HSBC UK Breeze ride*) po celé zemi se snaží podpořit ženy bez ohledu na jejich dosavadní zkušenost s cyklistikou a mohou přilákat i ty, které by se jinak mezi muži z jakéhokoli důvodu cítily nesvé.¹ Snaží se ukázat, že jízda na kole je bezpečná i pro ty ženy, které se necítí nadprůměrně fyzicky zdatné a pro jízdu na kole vybavené. Podle informací v roce 2019 počet pravidelných cyklistek přesáhl 800 tisíc, tzn. že ve srovnání s rokem 2013 jde o více než 50% nárůst). Přístup ve Velké Británii tak slouží jako příklad dokladující, že i měkká opatření na podporu snížení genderové nevyrovnané situace v cyklistice mají svoji sílu a význam.

<https://www.britishcycling.org.uk/womenscycling>

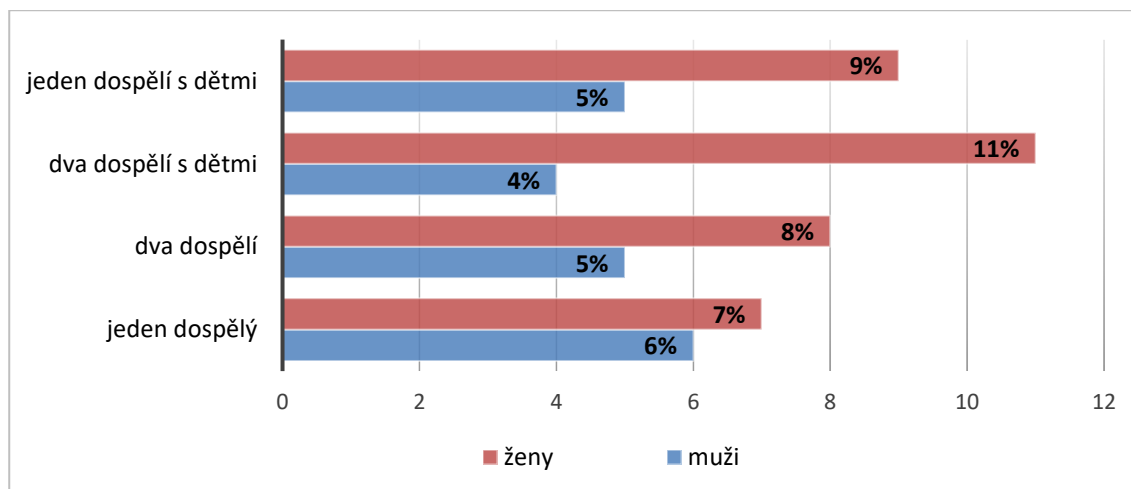
3.2 Chůze

Tématem pěší chůze se v posledních letech zejména v souvislosti se zdravotními přínosy tohoto způsobu dopravy a v souvislosti s udržitelným rozvojem věnovalo několik studií, z nichž se některé zabývaly i faktorem pohlaví či věku a jeho vlivem na intenzitu chůze, délku ušlé trasy, účelu či míry preference chůze ve srovnání s ostatními módy každodenní mobility. Máme-li z dostupných

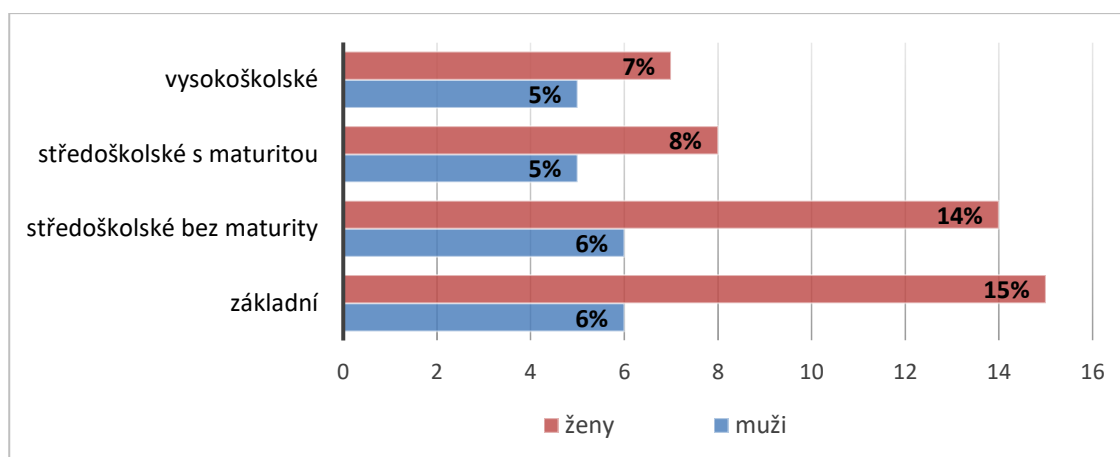
poznatků nalézt nějaký obecný trend, zahraniční výzkumy (Pollard a Wagnild, 2017, Kavanagh a Bentley 2008) ukazují, že ženy chodí více než muži, nicméně zohledníme-li věk, s přibývajícím věkem se tyto rozdíly snižují a u nejstarších věkových kategorií se trend obrací a muži chodí pěšky více než ženy. Nicméně jiné výzkumy naopak ukázaly, že muži chodí více než ženy (např. Olabarria a kol. 2013, Woodcock 2014, Gao a kol. 2017). Rozdíly v rámci jednotlivých genderových kategorií z hlediska věku, rodinného statusu, socioekonomického statusu, vzdělání apod. jsou významné a znesnadňují popis obecného trendu chování mezi muži a ženami. 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. V ČR v rámci každodenních aktivit využívá chůzi celkem 14,6 % jedinců, genderově tříděná data za ČR zde nejsou k dispozici. Pro každodenní mobilitu do zaměstnání v Praze podle studie Špačkové a kol. (2017-18) uvedlo 8 % žen a 5 % mužů chůzi jako dopravní mód, přičemž faktor vzdělání a složení domácnosti měl na způsob přepravy do zaměstnání značný vliv: V domácnosti s dvěma dospělými dětmi byly genderové rozdíly nejvýznamnější - chůzi využívalo 11 % žen, ale pouze 4 % mužů (vs. 6 % mužů a 7 % žen u jednočlenné domácnosti), stejně tak faktor vzdělání, přičemž největší rozdíl se projevil mezi muži a ženami se základním vzděláním (6 % mužů a 15 % žen se dopravuje pěšky) a nejmenší rozdíl u vysokoškolsky vzdělaných (5 % mužů vs. 7 % žen) (viz grafy 13 a 14). Tyto výsledky nicméně sledují pouze dopravu do zaměstnání, jelikož autoři vycházeli z dat ze Sčítání lidí, domů a bytů 2011, kde se v tomto směru sleduje pouze dojíždka do zaměstnání.

Z výzkumu z českého prostředí³³ (Fromel, Mitas, Kerr 2009) vyplývá, že muži ve větší míře než ženy, splňují normu pro intenzivní (40 % mužů vs. 26 % žen) i mírnou (51 % mužů vs. 39 % žen) fyzickou aktivitu, nicméně pěší chůzi využívá více žen než mužů, resp. 73 % žen stráví chůzí alespoň 150 min týdně oproti 64,4 % mužů. Muži spíše využívali chůzi, pokud žili v rodině s dětmi a měli vyšší socioekonomický status. Obě pohlaví jsou v tomto směru aktivnější, pokud žijí v městech s méně než 100 000 obyvateli.

³³ Výzkumný vzorek představoval 9950 dospělých.



Graf 14: Pěší doprava do zaměstnání v Praze podle pohlaví a složení domácnosti (Zdroj: Špačková 2017, Sčítání LDB 2011)



Graf 15: Pěší doprava do zaměstnání v Praze podle pohlaví a vzdělání (Zdroj: Špačková 2017, Sčítání LDB 2011)

Důvody, proč ženy chodí více než muži, jsou nejčastěji přisuzovány rozdílným genderovým rolím, zejména v péči o děti a v zodpovědnosti za domácnost, kterou primárně nesou ženy (viz kapitola 1.1 Dopravní vzorce chování). U starších věkových kategorií je trend opačný a muži stráví chůzí více času. Jeden z důvodů může být, že obecně ženy trpí ve větší míře než muži muskuloskeletálními problémy (Arber and Cooper 1999). Nicméně genderové rozdíly v postojích a vnímání či další subjektivní faktory mohou hrát také důležitou roli.

Hlavním tématem v oblasti genderových rozdílů v dopravě je vnímaná bezpečnost (více viz kapitola 1.2 Ženy a osobní a dopravní bezpečnost). Ženy uvádějí výrazně častěji než muži, že se vyhýbají určitým ulicím a veřejným prostorům ze strachu o svoji bezpečnost či že ze stejného důvodu omezují chůzi. V australském průzkumu (Kavanagh a Bentley 2008) ženy více uváděly, že jim někdo v rámci

jejich domácnosti znesnadňoval pěší chůzi, a naopak méně často uváděly, že okolí jejich bydliště je bezpečné pro chození pěšky (77 % žen vs. 84 % mužů). Bezpečnost je důležitá pro obě pohlaví, nicméně ženy na ni kladou větší důraz a ve větší míře než muži se některým ulicím či veřejným prostorům vyhýbají nebo omezují chůzi ve večerních hodinách či po setmění. Stejný závěr o vlivu obav z viktimizace a kriminality na mobilitu žen ve veřejném prostoru lze nalézt i u dalších autorů (např. Clifton a Livi 2005, Loukaitou-Sideris 2004, Pooley a kol. 2013). Mimo osobní bezpečnost kladou ženy více důraz také na dopravní bezpečnost a jsou vnímavější k rychlosti jedoucích aut.

Z hlediska nehodovosti u pěších existují také významné genderové rozdíly. Téměř ve všech evropských zemích umírá při dopravních nehodách pěších chodců a chodkyň více mužů než žen. Data Evropské observatoře pro bezpečnost silničního provozu z roku 2016 uvádějí, že z celkového počtu smrtelných obětí při střetu chodce s dopravou bylo 64 % pěších mužů a 36 % pěších žen. Ještě větší rozdíl v tomto ohledu panuje v USA, kde umírá při dopravní nehodách 2,3krát více chodců než chodkyň (Zhu a kol. 2013). Z celkového počtu usmrčených žen v dopravních nehodách byl podíl úmrtí při pěší chůzi u žen 32 %, tedy téměř třetina. U mužů se na celkovém počtu obětí dopravních nehod chodci podílí 18 %, tedy necelou pětinou (viz graf 4 v kapitole 1.2).

Gorrie a kol. (2007) uvádějí, že starší chodkyně vnímají rizika spojená s dopravou více než muži stejné věkové kategorie a věnují jim větší pozornost. Také uvedly ve větší míře než muži problémy s přecházením silnice. Ženy všech věkových kategorií jsou při přecházení opatrnější než muži, jejich vnímání rizika je vyšší a v dopravně nebezpečných situacích mají menší tendenci přecházet silnici (Holland a Hill 2007). Některé studie naznačují, že genderové rozdíly se projevují již v dětství. Chlapci si hrají více na chodníku než dívky, dívky zase chodí častěji bok po boku s jinou osobou než chlapci. Se zvyšujícím se věkem se dívky při pěší chůzi chovají bezpečněji oproti chlapcům (Wang et al 2018). Gender je také faktor ovlivňující to, jak rodiče vnímají a dohlíží na své děti v dopravních situacích při přecházení (více viz Waylen & McKenna (2002), Morrongiello and Barton (2009).

Jensen a kol. (2017) zkoumali ve studii z amerického prostředí, kdo má největší prospěch z veřejného prostoru, který byl upraven do podoby přitažlivé pro pěší. Bez ohledu na konkrétní ulici, výzkumníci potkávali spíše muže než ženy. Na ulicích ne příliš atraktivních pro pěší chůzi (*low-walkable street*) bylo o 426 % více mužů než žen v pracovních dnech a o 376 % více mužů o víkendech. Oproti tomu na ulicích uzpůsobených či přitažlivých pro pěší chůzi (*high-walkable street*) bylo pouze o 150 % více mužů než žen v pracovní dny a o 138 % více o víkendech. Na ulicích, po kterých se dobře chodí (*high-walkable*) se ženy vyskytovaly téměř dvojnásobně. Není jasné, zda ženy přitahuje design ulice, který více pobízí k chůzi, větší počet chodců či oboje. Autoři upozorňují na význam sledování genderového složení lidí ve veřejných prostorech. Vyšší výskyt žen na ulici může být indikátorem její kvality pro chodce, a naopak malý počet či poměr žen na ulici může upozornit městské architekty a plánovače na potřebu zlepšit a zatraktivnit daný prostor. Podobné závěry o tom, že vstřícné prostředí k pěší aktivitě má silnější efekt na chůzi žen lze nalézt i u dalších autorů (např. Spence a kol. 2006, Van Dyck a kol. 2012). Je ovšem třeba zmínit, že ne všechny existující studie potvrzují tento trend.

V českém prostředí se na vliv prostředí na fyzickou aktivitu jedince a případné rozdíly mezi muži a ženami zaměřila studie Pelclové a kol. (2014), přičemž sledovala populaci starší 50 let.³⁴ 67,3 % žen oproti 60,7 % mužů splnilo doporučených 30 min chůze denně 5 dní z týdne. Rozdíly byly také zjištěny při pěší aktivitě jako dopravního módu (tedy vyloučeny byly rekreační procházky apod.), kdy tuto doporučenou míru aktivity splňovalo 51,8 % žen oproti 40 % mužů. Co se týče chůze jako rekreačního vyžití, rozdíly mezi muži a ženami nebyly zaznamenány (21,2 % vs. 22,3 %). Vliv genderu na souvislost mezi vnímaným prostředím podněcujícím k chůzi a plněním doporučené týdenní pěší aktivity (alespoň 30 minut 5 dní v týdnu) byl zjištěn především u chůze jako módu přepravy. U mužů mělo na chůzi vliv dobré uliční napojení, větší míra dopravní i osobní bezpečnosti a u žen byla pravděpodobnost splnění doporučené míry týdenní pěší aktivity spojená s bydlením ve čtvrti, odkud je blízko do okolních destinací a kde má prostředí vysokou estetickou kvalitu. Genderové rozdíly u vlivu prostředí na chůzi pro rekreaci zjištěny nebyly.

Obecně se více žen dopravuje pěšky za účelem vyřízení různých pochůzek a nákupů, než je tomu u mužů. Clifton a Livi (2004) v průzkumu z amerického prostředí zaměřeném na typ pěší aktivity či cílové destinace zjistili, že cílem pěší chůze pro ženy byla výrazně více nákupní centra (31 % vs. 19 % muži) a pěší stezky (16 % vs. 11 % muži). Na druhou stranu ženy méně chodily v rámci svého zaměstnání. V porovnání s muži výrazně menší podíl žen uvedl jiný druh fyzické aktivity jako důvod, proč tolik nechodí pěšky. Muži tedy podle toho častěji dávají přednost jiné fyzické aktivitě před chůzí. Složení domácnosti na míru chůze podle Kavanagh a Bentley (2008) nemá vliv, přítomnost dětí v domácnosti tedy nezvyšovala či nesnižovala možnost žen zvolit pěší mód mobility.

Jak je z výše uvedených příkladů patrné, výzkum na genderové rozdíly v míře pěší aktivity a faktory, které ji ovlivňují, nepřichází vždy s jednoznačně konsistentními výsledky. Přesto lze při hledání možných opatření pro zvýšení podílu pěší aktivity konstatovat, že vytvořením bezpečnějšího prostředí či prostředí, které pocit bezpečí navozuje, vytvořením vhodných cílových bodů pro chůzi v podobě různých obchodů a středisek služeb může zvýšit počet pěších, přičemž pro ženy tato opatření mohou být prospěšnější vzhledem k tomu, že právě ony zajišťují častěji různé pochůzky a nákupy spojené s péčí o domácnost (Kwan 2000). Zlepšení osvětlení, chodníků a zvýšení počtu obchodů a přítomných „očí“ na ulici může zvýšit pocit bezpečí, a tedy i počet pěších žen na ulicích. Naopak vyšší míra kriminality a vyšší objem a rychlost dopravy (jak reálné, tak vnímané) či špatně řešené přechody můžou mít negativní vliv ve větší míře na chůzi žen než na chůzi mužů. Zde považujeme za důležité upozornit, že v blízké budoucnosti bude výrazně přibývat starších seniorů, u nichž je chůze nejčastějším způsobem mobility. Vzhledem k výrazně vyššímu počtu žen v této skupině populace znamená pro chůzi vhodné, bezpečné a přitažlivé prostředí velký vliv na kvalitu života starších seniorek a jejich samostatnost a nezávislost, stejně jako bezesporu přínos pro celou společnost.

³⁴ Výzkumný vzorek pro analýzu se skládal z 1417 mužů a 1422 žen dotázaných na fyzickou aktivitu během 7 předešlých dní. Výzkum probíhal v období 2006-2011, vždy během jara či podzimu.

4 Gender a motorová doprava

4.1 Automobilová doprava

Dlouhá léta platilo a do značné míry stále platí, že automobilismus je hluboce genderová záležitost (Peters 2013). Změna ve společenských rolích žen v posledních několika desetiletích, zejména širší přístup k zaměstnání, ovlivnily vzorce dopravního chování žen směrem k vyššímu využívání osobního automobilu (She moves 2014). Nicméně pro většinu žen představuje automobil stále především dopravní prostředek, zatímco pro muže jde často o symbol a demonstrace společenského statusu, životního přístupu, bohatství, kuráže, vkusu apod., za který jsou schopni utratit velkou část rodinného rozpočtu (Polk 2001). Podle Mohammadian (2004) při výběru automobilu ženy preferují praktičnost před výkonem, vyšší bezpečnost a větší úložný prostor. Muži se oproti tomu rozhodují často podle výkonu automobilu.

4.1.1 Počet řidičů a řidiček v populaci

Poměr řidiček v Evropě stále stoupá, což je často přisuzováno měnící se roli žen ve společnosti. Výsledky projektu Sartre 4 (2012), který se zaměřoval na řidičské chování a postoje k řízení v rámci zemí Evropské Unie, ukazují, že počet žen řidiček se v dekádě 2001–2010 zvýšil o 3,5 %. V České republice se podíl řidiček za stejnou dobu zvýšilo o 6,8 %. Celkově v roce 2010 bylo řidičů necelých 58 % a řidiček 42 %. Mezi jedinci využívající motocykl bylo v ČR žen pouze 17 %. Vývoj počtu držitelů a držitelek řidičského průkazu, který stále jeví mírně sbíhavý trend, znázorňuje tabulka 10. Nicméně ne každý držitel řidičského průkazu je aktivní řidič/ka a v reálném provozu můžou být podíly mužů a žen za volantem značně odlišné.

Tabulka 10: Vlastníci řidičského oprávnění typu B dle pohlaví

Období	ŘP – typ B (osobní automobil)	
	muži	ženy
2005	3 527 145 (59,2 %)	2 435 594 (40,8 %)
2010	3 697 524 (57,7 %)	2 713 845 (42,3 %)
2015	3 772 870 (56,3 %)	2 923 248 (43,7 %)
2018	3 789 150 (55,6 %)	3 019 904 (44,4 %)

Zdroj: Ministerstvo dopravy

Podle zjištění Špačková a kol. (2018) využívají pro dopravu do zaměstnání v Praze automobil téměř 2x častěji muži než ženy (53 % mužů a 27 % žen), přičemž pouze 15 % žen vozidlo do práce řídí (oproti 36 % mužům). S rostoucím vzděláním se u žen zvyšuje podíl využívání osobního automobilu. Z žen se základním vzděláním využívá automobil pouze 13 % (oproti 36 % mužům), z vysokoškolsky vzdělaných je to 25 % (versus 42 % mužů). Mezi řídícími pracovníky nicméně automobil využívá 70 % mužů a pouze 40 % žen.

Přeprava osobními automobily se u žen v posledních desetiletích významně zvyšuje – mladé ženy vlastní řidičské oprávnění stejně tak často jako muži a zvyšuje se u nich dostupnost auta a ujeté množství kilometrů za rok. Velké množství žen kombinuje práci a rodinu, což zvyšuje jejich nároky na kvalitu mobility. Ačkoli ženy stále často používají častěji veřejnou dopravu, začínají se v používání osobních automobilů přibližovat mužům.

4.1.2 Přístup k automobilu a vzorce mobility u žen a mužů

Vlastnictví automobilu má zásadní vliv na dopravní chování. Gender se ukazuje jako významný faktor vzhledem k vlastnictví automobilu, a to ve všech věkových kategoriích (Prskawetz et al. 2002). Rozhodnutí o koupi automobilu je jedno z nejdůležitějších rozhodnutí v domácnosti a ovlivňuje dostupnost služeb či volbu zaměstnání. Přístup k osobní dopravě je považován za klíčový faktor utvářející mobilitu žen a ovlivňující ekonomickou inkluzi (Dobbs 2005). Dostupná data ukazují nižší pravděpodobnost využívání osobního automobilu u žen oproti mužům, přestože ženy mají komplikovanější vzorce dopravního chování a v souvislosti s péčí další členy rodiny využívají automobil častěji. Na nerovné příležitosti v přístupu k automobilům mezi ženami a muži a na častější využívání veřejné dopravy nebo pěší chůze ženami upozorňuje mnoho starších i novějších studií (př. McGuckin, Murakami 1999; Rosenbloom 1989, Hanson and Johnston 1985). Statistiky založené na domácnosti jako jednotce analýzy neodkrývají v tomto směru míru genderové nerovnosti. Ale z výzkumů je zřejmé, že pokud je v domácnosti pouze jedno osobní vozidlo a zároveň jeden z členů domácnosti je muž, je to téměř jednoznačně on, který auto využívá (Hamilton 2001). Skutečnost, že ženy jezdí méně autem a více využívají jiné formy dopravy, potvrzují i výsledky projektu Sartre 4. Podle výsledků tohoto výzkumu byly mezi muži a ženami nalezeny rozdíly zejména ve větší ochotě žen používat pěší chůzi, cyklistiku nebo veřejnou dopravu, a to z důvodu environmentálního, zlepšení fyzické kondice nebo z důvodu strachu z řízení. Menší počet mužů preferoval jiný způsob dopravy (pěší, cyklistickou nebo veřejnou), a pokud ano, pak zejména z důvodů finančních.

Jako důležitý faktor pro zvýšení používání automobilů ženami se ukazuje přítomnost dětí a péče o domácnost. Čím více je v rodině dětí, tím se míra pravděpodobnosti použití auta u žen a mužů přibližuje a rozdíly zmenšují. Ženy používají automobil ve větší míře pro obsluhu a v souvislosti s péčí o děti (Vance a kol., 2004, Heine a kol. 2001).

S demografickým stárnutím se stává čím dál více společensky významnějším tématem řízení ve vyšším věku a moment vzdání se řidičského průkazu. Zanechání řízení je pro každého jedince zásadním životním rozhodnutím často s širokým dopadem na jeho každodenní mobilitu. Jsou to ženy, které se vzdávají řidičského průkazu v mladším věku než muži a ve srovnání s nimi i častěji dobrovolně a obecně v lepším zdravotním stavu. Většinou jsou také v době, kdy se řidičského průkazu vzdávají, stále ještě fyzicky fit a způsobilé řídit (Hakamies-Blomqvist & Wahlström, 1998, Sirén, Hakamies-Blomqvist & Lindeman, 2004). Lze očekávat, že se tento trend bude měnit s tím, jak do starší generace bude vstupovat kohorta žen, která nebyla již tolik ovlivněna konzervativními

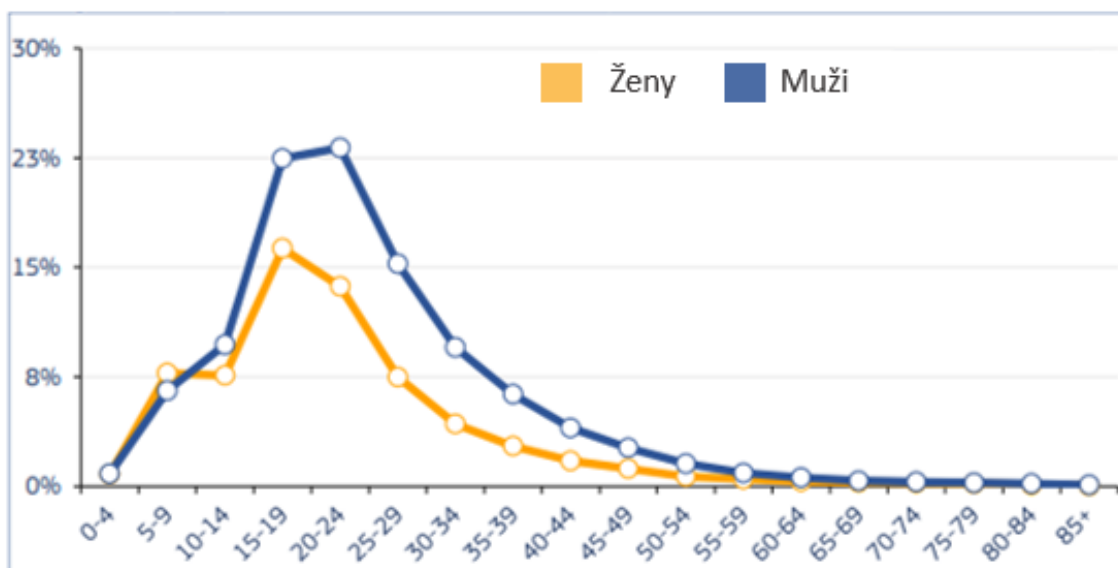
názory na role žen ve společnosti, ženy, které byly a jsou zvyklé řídit a jejichž řidičské schopnosti se blíží mužům.

Zcela novým fenoménem v oblasti mobility je tzv. „Y“ generace mladých dospělých – tento trend se začal projevovat ve vyspělých zemích (UK, USA, Francie, Japonsko, Německo, Kanada, Dánsko). Pro generaci „Y“ je typické, že mladí muži řídí méně a svůj řidičský průkaz dostávají později, zatímco mladé ženy používají osobní automobil mnohem více a získávají svůj řidičský průkaz dříve než muži ve stejné věkové skupině. Mezi příčiny tohoto trendu patří životní styl generace Y, kdy mladí lidé zůstávají déle v procesu vzdělávání a žijí s rodiči, později vstupují na pracovní trh, odkládají rodičovství a většina z nich (speciálně ženy) žije ve velkých městech. Zároveň veřejná doprava zvyšuje svůj komfort, rychlost (př. vysokorychlostní vlaky) a redukuje cestovní náklady (She moves 2014).

4.1.3 Genderové rozdíly v řízení a v nehodovosti

Souvislost mezi kategorií pohlaví a riskantním způsobem řízení či pravděpodobností účasti na nehodě je potvrzena dostupnými daty z mnoha výzkumů a studií. Statistiky ukazují odlišné trendy v množství dopravních nehod mezi muži a ženami, a to s menším množstvím žen ve skupině nehod s fatálními následky (viz kapitola 1.2.1). V České republice v roce 2016 zahynulo v důsledku fatálních nehod 451 mužů oproti 146 ženám, přičemž tento rozdíl lze vysledovat ve všech zemích EU – celkem bylo v roce 2016 v zemích Evropské unie 5931 fatálních nehod žen a 18 508 fatálních nehod mužů, což představuje poměr 1:3 (Traffic Safety Basic Facts on Gender 2018).

Výsledky projektu Sartre ukazují, že ženy řidičky mají pozitivní postoj k dopravním předpisům a bezpečnosti, spáchaly méně dopravních přestupů a účastnily se menšího množství dopravních nehod než muži. Ukazuje se, že riskantní způsoby řízení a účast na nehodách souvisí s věkem a pohlavím. Mladí řidiči a muži řidiči mají sklon k riskantnímu řízení oproti starším řidičům a ženám řidičkám, zároveň platí, že se zvyšujícím se věkem se rozdíly mezi muži a ženami v míře nehodovosti stírají (viz obr. 15) (např. Rhodes a Pivik, 2011). Chování za volantem se u mužů a žen významně liší zejména ve vnímání rizika a dopravní bezpečnosti, překračování rychlostních limitů, postojích či sebehodnocení řidičských schopností (Glendon et al., 1996; Gustafson, 1998; Cordellieri et al., 2016). Muži se například pokládají za spolehlivější řidiče, ale zároveň uvádějí při jízdě více rozptylujícího a rizikového chování (Barr et al., 2015) a za volantem častěji riskují. Příčiny zmíněných rozdílů někteří vidí v biologických rozdílech (jako je úroveň testosteronu u mužů) či ve společensky vytvořených genderově specifických přístupech k ženám a mužům, např. v tradičních vzdělávacích modelech, které akceptují riskantní chování u chlapců a dívky jsou naopak více chráněny a obkloповány bezpečným prostředím (She moves 2014). Některé výzkumy upozorňují na to, že rozdíly v míře nehodovosti mezi ženami a muži jednoduše odrážejí míru, v jaké jsou muži versus ženy vystaveni riziku nehody (v důsledku najetých kilometrů a frekvenci řízení) spíše než schopnost řízení nebo rozdílné dopravní chování.

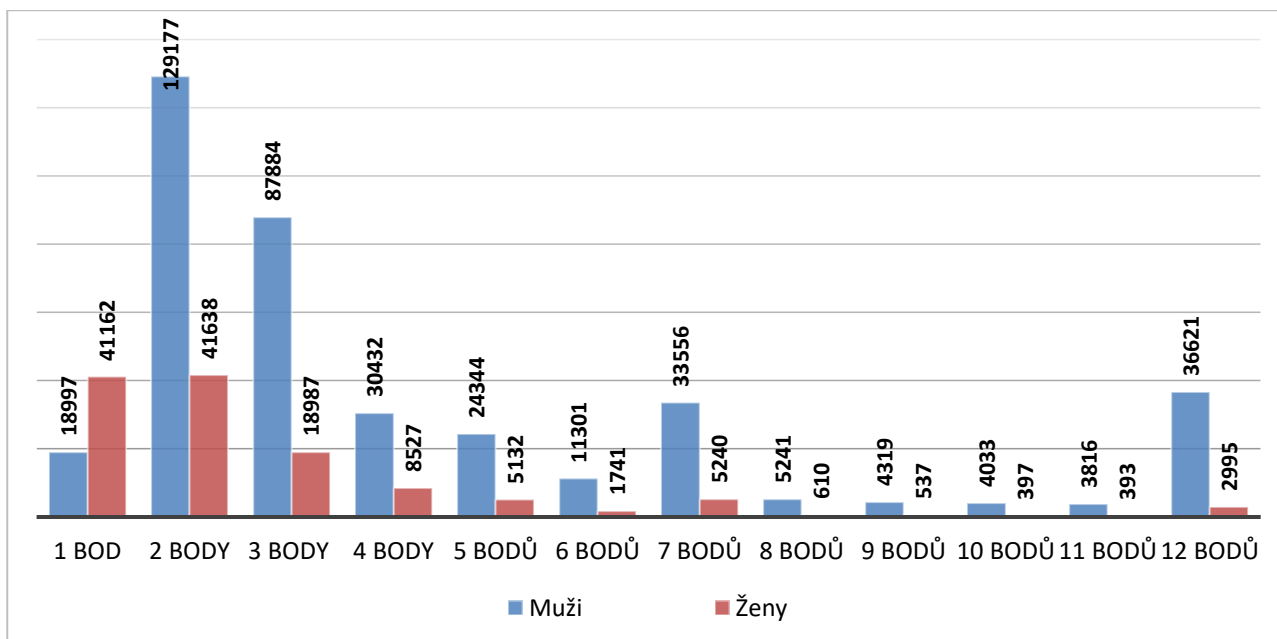


Graf 16: Podíl smrtelných dopravních nehod na celkovém počtu úmrtí dle pohlaví a věku, EU 2015 (Zdroj: Databáze CARE (Eurostat))

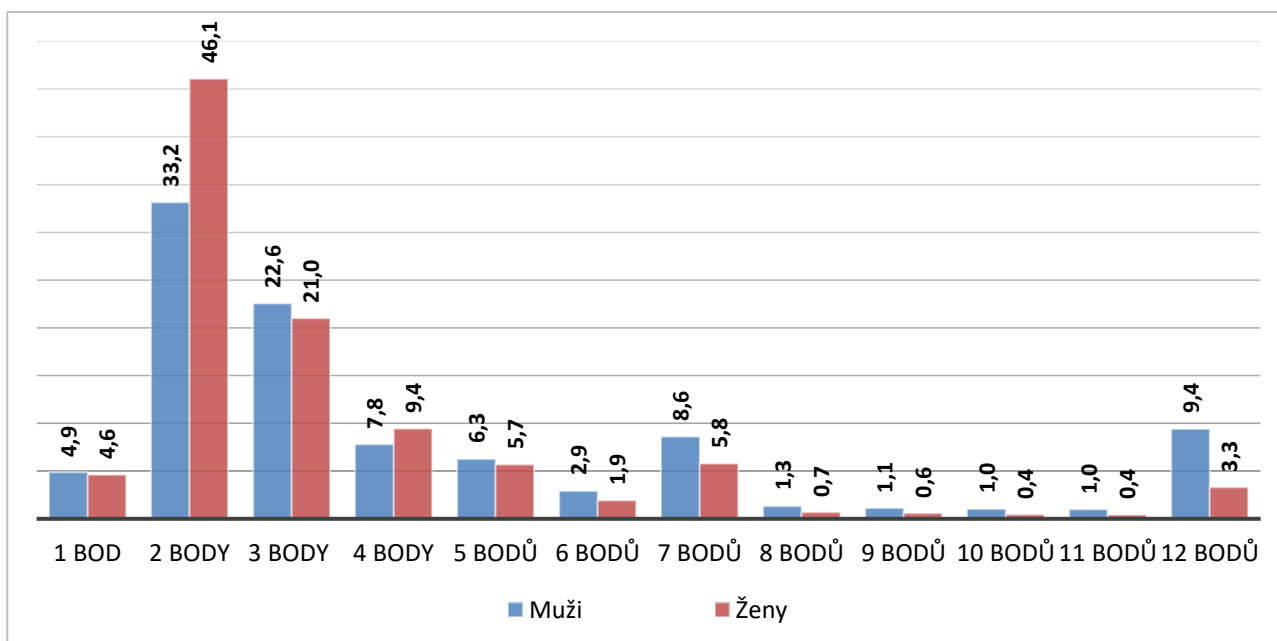
I v českém prostředí muži obecně vykazují přibližně 2x vyšší míru nehodovosti (na jeden tisíc řidičů) a svou první nehodu absolvují v mladším věku než ženy. Příčinou bývá především rychlejší jízda a menší respekt k pravidlům silničního provozu. O zodpovědnějším chování žen v silničním provozu svědčí mimo jiné také výsledky průzkumu o využívání bezpečnostních pásů, z něhož vyplývá, že z 91 % mají s používáním bezpečnostních pásů problém muži a jen z 9 % ženy.³⁵

Za rok 2017 bylo v ČR evidováno 380 017 dopravních přestupků a trestných činů, z nichž bylo pouze 20,2 % spácháno ženami. Rozdíly mezi jednotlivými kraji v poměru žen a mužů, kterým jsou evidována bodovaná jednání, jsou nepatrné a žádný z krajů se od republikového poměru výrazně nevymyká. V roce 2018 byl tento podíl ještě nižší, a to sice jen 18,8 % (mezi bodovanými), přičemž podíl 12bodových byl pouhých 7,6 % ze všech 12bodových řidičů a řidiček (MD 2018). Tyto výsledky mohou být nicméně do určité míry dány tím, že ačkoliv dle vlastnění řidičského oprávnění byl podíl žen (řidiček) na celkové řidičské populaci v roce 2018 necelých 45 % (MD 2018), víme, že obecně ženy jezdí a řídí auto méně často než muži i přesto, že vlastní řidičské oprávnění. Do jaké míry toto platí pro ČR nelze vzhledem k nedostatku dat určit a bylo by vhodné tímto směrem zaměřit další výzkum.

³⁵ Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/bezpecnostni-pasy>.



Graf 17: Počet bodovaných řidičů dle počtu bodů a pohlaví (Zdroj: MD 2018)



Graf 18: Počet bodovaných řidičů – relativní vyjádření vzhledem k celkovému počtu řidičů daného pohlaví (Zdroj: MD 2018)

Dle publikace BESIP „Ženy v bezpečí“ lze shrnout psychologické rozdíly mezi muži a ženami v řízení vozidla tak, že ženy jsou při řízení opatrnější, mají tendenci více dodržovat dopravní předpisy, disponují horší orientací v prostoru, pomaleji se rozhodují a při řízení se nechávají více rozptylovat emocemi, komunikací a vlastními myšlenkami. To vede k tomu, že ženy mají obecně nižší řidičské

sebevědomí a méně proto řídí (vyhýbají se náročným dopravním situacím). Mohou dělat chyby z nedostatku zkušeností nebo z přílišného strachu a opatrnosti, což se promítá do oblasti bezpečnosti a mobility žen. Ženy mají častěji z řízení strach, a z toho důvodu méně využívají osobní automobil. To potvrzují i výsledky projektu Sartre 4 – podle výsledků výzkumu bylo množství žen se strachem dvakrát tak větší než u mužů (18 % versus 7 %).

V posledních letech se upozorňuje na zvyšující se míru nehodovosti u žen. Tento nárůst počtu žen účastnících se dopravních nehod je spojován s celkovým nárůstem počtu žen řidiček. Romano et al. (2008) ve svém výzkumu zjistili, že zvyšující se míra fatálních nehod u žen souvisí s tím, že ženy častěji řídí, nicméně některé skupiny žen-řidiček (zejména mladé řidičky) jsou k riskantním způsobům řízení náchylnější.

Přestože se ženy páchají méně dopravních přestupků a účastní méně dopravních nehod, jsou častěji oproti mužům v těchto nehodách vážně/smrtelně zraněny. To je dáno zvýšenou zranitelností žen oproti mužům související se stavbou těla – ženy mají např. 1,2 – 3,1krát vyšší riziko poranění krční páteře oproti mužům (She moves 2014). Specifickým obdobím, které ovlivňuje ženy i v oblasti řízení, je období těhotenství, které přináší celou řadu symptomů a fyzických změn. V souvislosti s řízením automobilu v tomto období se vyskytuje téma používání bezpečnostních pásů a ochrany ženy a plodu. Rozdíly ve stavbě těla a biologii žen a mužů je klíčovým tématem s ohledem na zranitelnost při dopravních nehodách. Design aut týkající se bezpečnosti by měl být modifikován s cílem přizpůsobit ergonomii rozdílům mezi pohlavími, což se týká zejména automobilového průmyslu (viz také kapitola Ženy a dopravní bezpečnost).

E.V.A. - Bezpečnostní prvky v automobilech, Volvo

Švédská automobilová společnost Volvo upozorňuje na nerovné postavení žen a mužů v oblasti bezpečnostních prvků v automobilu, kdy do současnosti většina výrobců stále vyrábí automobily na základě dat z crash testů pouze s mužskou figurínou a neberou v potaz specifika ženské postavy. Důsledkem toho jsou ženy vystaveny výrazně většímu riziku zranění při autonehodě než muži. Výzkumný tým dopravních nehod společnosti Volvo od roku 1970 sbírá a veřejně poskytuje všem zájemcům genderově tříděná data pro identifikaci typu zranění u mužů, žen a dětí, které pomáhají navrhnout lépe bezpečnostní prvky v automobilech. V rámci iniciativy E.V.A. (*Equal Vehicles for All*) také vytvořili první počítačový model figuríny těhotné ženy, pro výzkum vlivu bezpečnostního pásu a air-bagu na ženu a nenarozený plod.

<https://www.volvocars.com/intl/why-volvo/human-innovation/future-of-driving/safety/cars-safe-for-all>

4.2 Veřejná hromadná doprava

Cenově dostupná a spolehlivá veřejná doprava přináší lidem přístup k základním aktivitám jako je placená práce, vzdělání, zajišťování chodu domácnosti, ale také možnost socializace a společenského vyžití. Naopak nedostatečný přístup k dopravě, včetně veřejné dopravy, je neoddelitelně spojen se sociálním znevýhodněním či vyloučením. Ve veřejné dopravě hraje gender významnou roli – ženy a muži využívají možnosti veřejné dopravy nestejnou měrou. Například lokální, flexibilní spoje v čase mimo dopravní špičku jsou pro ženy důležitější (stejně tak jako pro mladé a stárnoucí obyvatele) než pro muže, a proto socioekonomické dopady toho, když tyto služby nejsou poskytovány na adekvátní úrovni, vytvářejí genderově nerovné podmínky (Hasson & Polevoy 2011, Peters 2013). Ruší se většinou méně vytížené spoje mimo dopravní špičku, kdy cestují ženy více. Řada odborných publikací upozorňuje na skutečnost, že veřejná doprava není genderově neutrální, stejně jako ostatní druhy dopravy, byla navržena muži a nezohlednila dostatečně odlišné potřeby mobility mezi muži a ženami.

4.2.1 Genderové rozdíly ve využívání hromadné dopravy

Mnoho žen, obzvláště těch s nízkými příjmy, nemá přístup k automobilu nebo nevlastní řidičské oprávnění, a v důsledku toho využívají více veřejnou dopravu. Tato skutečnost platí napříč různými zeměmi – v Izraeli vlastní řidičské oprávnění 43 % žen, z celkového počtu cestujících veřejnou dopravou je 60 % žen. V Kalifornii používají ženy s nízkým příjmy pětikrát více veřejnou dopravu ve srovnání s ženami celkově a šestkrát více než muži. I v zemích s dobře rozvinutou a zavedenou veřejnou dopravou jako je např. Malmö ve Švédsku, využívá osobní automobily 48 % mužů a 34 % žen (Kien 2018).

Výsledky výzkumu dojížděky za prací v Praze (Špačková 2017) ukazují, že muži a ženy se ve volbě způsobu dopravy liší. Muži dvakrát častěji využívají pro cestu do práce automobil (alespoň částečně

44 % mužů vs. pouze 22 % žen) a ženy jezdí častěji veřejnou dopravou (69 % žen vs. 49 % mužů), anebo chodí do práce pěšky. Při analýze rozdílů mezi muži a ženami ve využívání veřejné dopravy se ukazuje jistá pravidelnost. Zatímco podíl žen využívajících veřejnou dopravu se podle vzdělání téměř nemění (pohybuje se okolo 70 %), u mužů jsou rozdíly patrné. Nejméně veřejnou dopravu využívají středoškolsky vzdělaní muži (bez i s maturitou), kteří se do práce dopravují častěji automobilem.

Ženy často zajišťují péči o druhé lidi, což je spojené s absolvováním více krátkých cest v rámci jednoho dne (např. vyzvednout děti ze školy, navštívit stárnoucí rodiče, nakoupit apod.) (Rosebloom 2006). To vytváří rozdílné požadavky na veřejnou dopravu ve srovnání s jinými skupinami osob v produktivním věku, kteří např. požadují přímou dopravu ráno do centra velkých měst a večer zpět do přilehlých oblastí (Public transport and gender, 2018).

Dle Longworth (2016) veřejná doprava nenaplnuje potřeby žen. Komplikovanější vzorce mobility žen jsou časově náročnější a hůře slučitelné s hromadnou dopravou, která do velké míry neodpovídá potřebám žen skloubit placenou práci s péčí o rodinu a domácnost. V důsledku toho volí hůře placenou či méně kvalifikovanou práci v blízkosti svého bydliště (EIGE 2016). 30 % žen nemá přístup k autu během pracovního dne, protože si ho nemůžou dovolit nebo protože je využíváno jejich partnery pro dopravu do práce. Existující dopravní systémy nejsou adekvátně nastaveny s ohledem na potřeby žen a většina dopravních systémů je nastavena spíše ve prospěch uživatelů-mužů. Aby ženy mohly uplatnit právo na svobodný pohyb ve městech, musí systém dopravy definovat existující bariéry v mobilitě ve vztahu k potřebám žen Peters (1999).

4.2.2 Vnímaná bezpečnost hromadné dopravy

Studie týkající se strachu z kriminality uvádí, že ženy se bojí více než muži (př. Day 2001). Tato skutečnost má význam při posuzování podob systému veřejné hromadné dopravy a jejího využití. Ta často neodpovídá kvalitou a bezpečností specifickým požadavkům různých skupin jako jsou ženy, postižení lidé, stárnoucí obyvatelstvo. Téma obav a pocitu bezpečí patří mezi základní faktory, které ve zvýšené míře ovlivňují ženy během dopravy (Loukaitou-Sideris 2016; Peters 2013; UN Women 2017). Genderové nerovnosti ovlivňují plnohodnotné využívání autobusů, tramvají a metra – strach z kriminality je u žen vyšší než u mužů a ovlivňuje jejich využívání veřejné dopravy v časech a na trasách, které jsou vnímány jako méně bezpečné. To dle mnoha studií omezuje mobilitu žen a jejich nezávislé využívání veřejné dopravy.

Ženy jsou častěji vystavené genderově podmíněnému násilí při používání různých forem dopravy (Civitas 2014). Případy sexuálního obtěžování a jiné formy sexuálního násilí na ženách v dopravních prostředcích jsou celosvětově nedostatečně ohlašovány a toto podhodnocení vytváří obtíže při vyrovnávání se s tímto problémem (Ceccato 2017). Strach z viktimizace a kriminality v souvislosti s dopravou jsou důležitými tématy pro ženy ve městech. Ženy obvykle uvádějí oproti mužům vyšší míru strachu. Tento strach je částečně způsoben specifickými podmínkami a nastavením dopravního prostředí (Loukaitou-Sideris 2004). Ženy v souvislosti s veřejnou dopravou častěji uvádějí strach z kriminálního činu. Tento strach vzrůstá, když v minulosti zažili násilí nebo kriminální čin.

Francouzská studie (Vanier 2017) zjistila, že se polovina uživatelů veřejné dopravy necítí bezpečně a že se ženy ve srovnání s muži cítí méně bezpečně. Výsledky ukázaly, že pocit nebezpečí závisí na profilu uživatele dopravy: lidé, kteří každý den chodí do práce, se cítí méně bezpečně ráno a během víkendů, zatímco mladé ženy se cítí méně bezpečně v noci. Méně aktivní ženy mají tendenci se cítit méně bezpečně v přeplněných vozech, zatímco příležitostní cestující (uživatelé) zažívají tyto zkušenosti v méně komfortních a prázdných vozech.

4.2.3 Genderově senzitivní hromadná doprava

Publikace „She moves 2014“ shrnuje, že vzhledem k tomu, že jsou dvě třetiny uživatelů veřejné dopravy ženy, je důležité porozumět, jakým způsobem veřejnou dopravu používají, jaká od ní mají očekávání a jaké jsou jejich potřeby spojené s mobilitou. Proto by ženy měly být více začleněné do navrhovacích a rozhodovacích procesů v oblasti hromadné dopravy, být více obsazovány do manažerských pozic a účastnit se v této oblasti důležitých rozhodnutí. Potřebu zaměřit se na specifické dopravní chování a potřeby žen a analyzovat, zda hromadná doprava tyto potřeby naplňuje, zdůrazňují i výsledky výzkumu Sartre 4 (2012). Zásadní význam při navrhování veřejné dopravy představuje zohlednění aktivit souvisejících s péčí o druhé a podpora žen v možnosti využít při těchto pečovatelských aktivitách systém veřejné dopravy. S tím souvisí např. zjistit množství jízd, které ženy vykonávají a jejich účel a v této souvislosti vytvořit pružný, spravedlivý a genderově neutrální dopravní systém.

Prioritami pro ženy v rámci veřejné dopravy jsou lepší dostupnost služeb, spolehlivé jízdní řády či pravidelné a bezpečné spoje. 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 pro ženy i muže) v blízkosti zastávek a integraci různých způsobů dopravy (Kien, 2018). Možnosti, jak zvýšit pocit bezpečí u žen mohou být i jednoduchá technologická řešení, např. dobře umístěné a osvětlené zastávky, které umožní vytvořit prostředí, jež snižuje pravděpodobnost kriminality. Důležité je také kvalitní personální obsazení veřejné dopravy (Bomar 2004).

Mezi opatření orientovaná na zvýšení bezpečnosti dívek a žen ve městech patří dobře udržované chodníky, pěší ulice, cyklostezky, uzamykatelné skříňky, programy pro sdílení kol a stejně tak požadavek vytvářet města více „přátelská k životu“. V souvislosti s tím musí být veřejná doprava plánovaná tak, aby trasy a frekvence veřejných linek odpovídaly specifickým potřebám žen, stejně jako místa, kde čekají na dopravní spojení a kde z dopravních prostředků vystupují. Dostupnost veřejné dopravy v časech dopravní špičky, 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 2013).

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*. 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.

<http://content.tfl.gov.uk/gender-equality-scheme-2007-2010.pdf>

5 Závěr a doporučení

Cílem této přehledové studie je shromáždit poznatky o rozdílném postavení mužů a žen v oblasti dopravy a poukázat tak na význam gender mainstreamingu v dopravě. Dostupná data, zejména ze zahraničí, dokládají rozdílná postavení, resp. znevýhodnění některých skupin jedinců, mezi které patří i velká skupina žen. Jedinci s omezením pohybu nemusí být pouze lidé s hendikepem ve smyslu držitelů průkazu pro osoby se zdravotním postižením. Jsou to lidé s těžkými nákupy, lidé staří, kteří již trpí do nějaké míry pohybovým či kognitivním omezením, mohou to být pečující o malé děti, které je nutno nosit či vozit v kočárku, pomáhat jim s chůzí, ale také jedinci, kteří jsou sami zdravotně fit, ale jejich mobilita je ovlivněna tím, že pomáhají s chůzí a přepravou jiným osobám, kteří tuto pomoc sami k mobilitě potřebují. Všechny skupiny, které jsme zde zmínili, jsou tvořeny ve výrazně větší míře ženami. I mezi starými lidmi, na které by se společnost měla vzhledem k probíhajícím demografickým změnám více zaměřit, ženy převažují nad muži úměrně s rostoucím věkem. Finanční dostupnost dopravy je důležité téma zejména v kontextu skupin ohrožených příjmovou chudobou a materiální deprivací. V České republice mezi ně patří nejčastěji domácnosti žen samoživitelek a osob starších 65 let samostatně hospodařících, z nichž ženy tvoří přes 76 %. Výzkumy konzistentně upozorňují, že ženy se cítí zranitelně a strach o vlastní bezpečí je do určité míry omezuje v cestování, a to jak prostorově, tak časově. Z těchto důvodů považujeme ženy obecně za jednu ze skupin uživatelů a účastníků dopravy, na kterou je legitimní se zaměřit z hlediska sběru kvantitativních i kvalitativních dat o dopravním chování, potřebách a preferencích v mobilitě.

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 podporoval rovné příležitosti v přístupu k dopravě a sloužil opravdu všem stejně. Genderovou rovnost, na kterou se tento dokument v oblasti dopravy zaměřuje, nepokládáme za rovnost ve smyslu stejnosti, tedy přisouzení ženám stejného statusu jako mají muži a zajištění stejného zacházení pro obě pohlaví. Právě aplikování stejného pravidla pro muže a ženy, resp. pro celou populaci, bez zohlednění relevantních rozdílů, může být v důsledku projevem diskriminace. Doprava je oblastí, kde byly a do velké míry jsou podmínky nastaveny muži dle mužských norem. To, že ženy docílí rovnosti tím, že se těmito 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 (více viz např. Rees 2005, Moser 2005, Walby 2005). Vytvářet pozitivní opatření pro znevýhodněné skupiny v dopravě je legitimní požadavek. Možností, jak směřovat ke genderově citlivějším dopravním systémům, je mnoho, a ne všechny vyžadují vysoké finanční investice.

Iniciativa *Women Mobilize Women* definovala 5 principů, které je třeba zohlednit, aby současná doprava dostatečně zahrnovala také potřeby žen. Tyto principy lze použít jako shrnutí a doporučení v rámci tohoto dokumentu. Z konkrétních opatření uvádíme ta, která jsou relevantní pro české prostředí a doplňujeme je o další:

1. Studium a porozumění ženské mobility

- Realizovat genderově tříděný sběr dat - pro navržení takových opatření, která mají smysl a jsou účinná, je předně potřeba kvalitní sběr genderově tříděných dat a tam, kde je to možné dále data dělená dle dalších relevantních sociodemografických charakteristik jako je věk, výše příjmu, velikost domácnosti, účelu cesty, vlastnictví auta apod.; taková data nepřinesou obraz homogenizovaného účastníka dopravy, ale podrobnější informace o specifických potřebách rozličných skupin lidí, jež mohou sloužit jako podklad pro dopravní politiky a strategie.
- Vztít v úvahu neformální dopravu, chůzi a jízdu na kole.
- Zahrnout do dotazníkových šetření otázky na mobilitu spojenou s péčí a na kratší cesty nesouvisející s prací.
- Provádět hodnocení dopadu na rovnost žen a mužů (dívat se na město „očima žen“ zapojením ženských skupin a organizované občanské společnosti).
- Zajistit zapojení žen po celou dobu plánování a procesů tvorby a realizace politik (konzultace, monitorování, hodnocení).

2. Vytvoření inkluzivních dopravních služeb

- Vytvořit pro pěší chůzi příjemnou uliční síť s širokými chodníky a kvalitním povrchem, vhodně rozmístěnými lavičkami a s dostatečným množstvím přechodů a semaforů s intervaly přechodu uzpůsobenými pomalejším jedincům (rodičům s malými dětmi, strašim jedincům).
- Zatraktivnit jízdu na kole pro ženy poskytnutím bezpečné cyklistické infrastruktury.
- Uzpůsobit jízdní tarify ve veřejné dopravě pro řetězení cest (*trip chaining*) a zajistit dostatečnou dopravní obslužnost po celý den tak, aby byly pokryty dopravní potřeby nepracujících či pracujících na částečný úvazek.
- Bezbariérovost ve veřejné dopravě – zajistit snadný nástup a výstup z vozidel stejně jako přístup na zastávku hromadné dopravy; nabízet přepravu v takové kvalitě a komfortu, aby nebyl narušen osobní prostor cestujícího a těch, kteří to potřebují a měli možnost si sednout (starší lidé, rodiče s malými dětmi, těhotné ženy, lidé s omezenou pohyblivostí či jiným hendikepem). Vozidla veřejné hromadné dopravy by měla mít dostatek vymezených míst pro cestující s kočárky, taškami s nákupy, invalidními vozíky či jinými kompenzačními pomůckami.
- Poskytnout čisté toalety a bezplatné prostory pro přebalení či nakrmení malých dětí ve frekventovaných stanicích.

3. Zajištění bezpečnosti v dopravě s ohledem na ženy

- Navrhovat otevřené veřejné prostory s dobrou viditelností, osvětlením a kamerovým systémem; podoba zastávek a jejich bezprostředního okolí dbá na prostor bez tmavých zákoutí, křoví či jiných fyzických překážek omezující přehlednost prostoru; minimalizování budování podchodů; v prostoru podzemního metra nainstalovat systém zrcadel pro eliminaci tmavých zákoutí a „slepých“ bodů.
- Uznat sexuální obtěžování a genderově podmíněné násilí jako trestné činy a vyvinout spolehlivý systém oznamování takových incidentů.
- Vycvičit personál veřejné dopravy ve správném postupu při řešení situací sexuálního obtěžování.
- Poskytnout aktuální informace o dopravních spojkách pro zamezení dlouhého čekání; zavést autobusy na zavolání v nočních a ranních časech či zastavení na požádání.
- Zajistit genderovou vyváženost a vyšší počet personálu ve stanicích a dopravních prostředích.
- Zahrnout požadavky na prvky zvyšující bezpečnost do zadávacích dokumentací projektů a doložky o bonusech či pokutách ve smlouvách s provozovateli.
- Zajištění parkovacích míst nejen pro invalidy, ale i pro pečující o malé děti i ženy v blízkosti vchodů/východů do budov většího areálu.
- Zajistit zvýšenou bezpečnost v okolí škol a školek, zklidnění a řízení dopravy v časech zvýšeného výskytu dětí.

4. Posílit pozici žen v dopravním sektoru

- Rozvíjet genderově citlivou pracovní kulturu a bojovat proti genderovým stereotypům v odvětví dopravy.
- Redukovat bariéry pro vstup žen do dopravních profesí na všech úrovních (řidičské, manažerské, rozhodovací, plánovací).
- Přijímat do zaměstnání řidičky a mechaničky a zajistit jim vhodné pracovní podmínky a prostředí.
- Zviditelňovat ženy ve vedoucích pozicích dopravního sektoru, aby mohly působit jako možné vzory pro ostatní.
- Přijmout politiku rovného zastoupení obou pohlaví v participativních a rozhodovacích orgánech.

5. Vytvářet povědomí a stimulovat změnu v chování společnosti

- Využít kampaně a sociální média k podpoře „kultury nulové tolerance“ vůči sexuálnímu obtěžování.
- Realizovat vzdělávací programy na školách na téma genderových rolí či bezpečné mobility.

- Začlenit aspekt genderu v dopravě do vysokoškolských osnov programu dopravního plánování a dopravního inženýrství.
- Školit státní úředníky v integraci témat rovnosti pohlaví do plánování mobility.
- Používat genderově vyvážené veřejné značení a genderově senzitivní jazyk.
- Spolupracovat s muži na zvýšení povědomí veřejnosti o (ne)rovných příležitostech mužů a žen v oblasti dopravy.

Seznam použitých zkratek

CDV – Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

DPMB – Dopravní podnik města Brna

DPO – Dopravní podnik města Ostrava

DPP – Dopravní podnik hlavního města Prahy

EIGE – Evropský institut pro rovnost žen a mužů

EU – Evropská unie

MD – Ministerstvo dopravy

OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

OSN – Organizace spojených národů

Seznam obrázků

Obrázek 1: Proces Gender mainstreamingu (Zdroj: Gender Mainstreaming Platform).....	11
---	----

Seznam tabulek

Tabulka 1: Volba dopravního módu dle pohlaví v rámci EU	12
Tabulka 2: Místa, kde se odehrávají násilné činy na ženách jinými osobami než partnery v %	23
Tabulka 3: Přehled držitelů řidičských průkazů typu C a D dle pohlaví	30
Tabulka 4: Počet mužů a žen zaměstnaných v dopravních podnicích Prahy, Brna a Ostravě <i>Údaje z DPP a DPO k 31.12.2018, údaje z DPMB k 30.6.2019.</i>	31
Tabulka 5: Počet řidičů a řidiček zaměstnaných v Městském dopravním podniku Brno k 30.6.2019	31
Tabulka 6: Počet žáků odborných středních škol v oborech s maturitní zkouškou (2017/2018) ve vybraných technických oborech	33
Tabulka 7: Podíl dívek vybraných technických středních škol a VOŠ s dopravním zaměřením	34
Tabulka 8: Vývoj počtu absolventek VŠ daného oboru za období 2001-2017	34
Tabulka 9: Počet studujících podle pohlaví na vybraných technických VŠ s dopravním zaměřením k 13.12.2017	36
Tabulka 10: Vlastníci řidičského oprávnění typu B dle pohlaví	55

Seznam grafů

Graf 1: Obyvatelstvo ČR podle pohlaví, věku a rodinného stavu k 31. 12. 2017 (Zdroj: ČSÚ)	13
Graf 2: Podíl otců na péči o domácnost a děti, % z celku (Zdroj: Friedlanderová a kol., 2010)	16
Graf 3: Rozdělení smrtelných nehod u žen a mužů podle typu účastníka silničního provozu, EU, 2015 (Zdroj: Databáze CARE, 2017)	18
Graf 4: Vývoj počtu smrtelných nehod v EU za 2006-2015 dle pohlaví (Zdroj: databáze CARE (EUROSTAT), 2017).....	20
Graf 5: Podíl smrtelných dopravních nehod dle pohlaví za jednotlivé státy EU, 2015 (Zdroj: databáze CARE (EUROSTAT), 2017)	21
Graf 6: Oběti vybraných trestných činů na území České republiky roce 2017 celkem (Zdroj: ČSÚ, 2017)	23
Graf 7: Oběti vybraných trestných činů na území České republiky roce 2017 bez vztahu k pachateli (Zdroj: ČSÚ, 2017)	23
Graf 8: Struktura pracovního trhu v oblasti dopravy v EU dle pohlaví v %, 2016 (Zdroj: Evropská komise 2018, data Eurostat)	27
Graf 9: Zaměstnanost ve vybraných profesích v dopravním sektoru dle pohlaví, v %, 2010 (Zdroj: Evropská komise 2018, data Eurostat)	28
Graf 10: Vývoj emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy v ČR, 2000-2017 (Zdroj: CDV).....	38
Graf 11: Struktura emisí CO ₂ v dopravě v ČR v roce 2017 v % (Zdroj: CDV)	39
Graf 12: Jednočlenné domácnosti vlastníci automobil pro osobní účely dle pohlaví v EU27, 2009 (Zdroj: Eurostat, EU-SILC (EIGE)	41
Graf 13: Aktivně zapojení účastníci programu Do práce na kole dle pohlaví (Zdroj: AUTOMAT)	44
Graf 14: Pěší doprava do zaměstnání v Praze podle pohlaví a složení domácnosti (Zdroj: Špačková 2017, Sčítání LDB 2011)	51
Graf 15: Pěší doprava do zaměstnání v Praze podle pohlaví a vzdělání (Zdroj: Špačková 2017, Sčítání LDB 2011)	51
Graf 16: Podíl smrtelných dopravních nehod na celkovém počtu úmrtí dle pohlaví a věku, EU 2015 (Zdroj: Databáze CARE (Eurostat)	58
Graf 17: Počet bodovaných řidičů dle počtu bodů a pohlaví (Zdroj: MD 2018)	59
Graf 18: Počet bodovaných řidičů - relativní vyjádření vzhledem k celkovému počtu řidičů daného pohlaví (Zdroj: MD 2018)	59

Seznam použité literatury

- Aldred, R., & Crosweller, S. (2015). Investigating the rates and impacts of near misses and related incidents among UK cyclists. *Journal of Transport & Health*, 2(3), 379–393.
- Aldred, R., Woodcock, J., & Goodman, A. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? *Transport reviews*, 36(1), 28–44.
- Amanda, R., Schintler, L. & Button, K. (2000). Women, travel and the idea of 'sustainable transport'. *Transport Reviews: A Transational Transdisciplinary Journal*, 20(3), 369-383.
- Arber S., & Cooper S. (1999). Gender differences in later life: the new paradox. *Soc Sci Med.*, 48(1), 61–76.
- Asian development bank (2013). *Gender tool kit: Transport. Maximizing the benefits of improved mobility for all*. Dostupné z <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>
- Beecham, R., & Wood, J. (2014). Exploring gendered cycling behaviours within a large-scale behavioural data-set. *Transportation Planning and Technology*, 37(1), 83-97.
- Bernhoft, I. M., & Carstensen, G. (2008). Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 11(2), 83–95.
- 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>
- Besip – Ministerstvo dopravy. *Ženy v bezpečí. Praktický manuál pro ženy řidičky, cyklistky a chodkyně*. Dostupné z https://www.ibesip.cz/getattachment/1ba2fc99-97cc-4c55-94b2-cb7caff29c9f/Zeny_v_bezpeci_brozura.pdf
- 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.
- Bonham, J., & Wilson, A. (2012). Bicycling and the Life Course: The start-stop-start experiences of women cycling. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4), 195-213.
- Bose, D., Segui-Gomez, M., & Crandall, J.R. (2011). Vulnerability of female drivers involved in motor vehicle crashes: An analysis of US population at risk. *American Journal of Public Health*, 101(12), 2368-2373.

Carlsson-Kanyama, A., & Lindén, A. L. (1999). Travel Patterns and environmental effects now and in the future: implications of differences in energy consumption among socio-economic groups. *Ecological Economics*, 30(3), 405-417.

Ceccato, V. (2017). Women's transit safety: Making connections and defining future directions in research and practice. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3-4), 276-287.

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

Civitas 2020.(2013). *Smart choice for cities. Gender equality and mobility: mind the gap!* Dostupné z <https://civitas.eu/content/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-gap>

Clifton, K. J., & Livy, A. (2005). Gender Differences in Walking Behavior, Attitudes About Walking, and Perceptions of the Environment in Three Maryland Communities (s. 79-88). In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference*. Chicago, Illinois: Transportation research board.

Clifton, K.J., & Dill, J. (2005). Women's travel behavior and land use: Will new styles of neighborhoods lead to more women walking? (s. 89-99). In *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference, Volume 2: Technical Papers*. Chicago, Illinois: Transportation research board.

Cobey, K.D., Laan, F., Stulp, G., Buunk, A.P., & Pollet, T.V. (2013). Sex differences in risk taking behavior among Dutch cyclists. *Evol. Psychol.*, 11 (2), 350-364.

Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Piccardi, L., & Sgalla, R. (2016). Gender effects in young users on road safety attitudes, behaviors and risk perception. *Frontiers Psychology*, 7, 1412.

Crimmins, E. M., Zhang, Y., & Saito, Y. (2016). *Trends over 4 decades in disability-free life expectancy in the United States*. American Journal of Public Health, 106(7), 1287-1293.

Čermáková E., Kochová, T., Mertl, J., Myšková, T., Pokorný, J., Rollerová, M., & Vlčková, V. (2017). *Zpráva o životním prostředí České republiky*. Dostupné z http://www.hybrid.cz/pdf/ZpravaZPCR2017_181119.pdf

Červinková, A. (2003). Gender mainstreaming/mainstreaming gender? *Časopis pro gender a vědu*, 1(2), 8-16. Dostupné z https://is.muni.cz/el/1423/jaro2012/GEN508/um/Cervinkova_Gender_Mainstreaming.pdf

Český statistický úřad. (2001). *Dojíždka za prací a do škol v hl. m. Praze (na základě výsledků SLDB)*. Dostupné z https://www.czso.cz/csu/czso/13-1127-04-sldb_2001-4__dojizdka_za_praci

- Český statistický úřad. (2013). *Téměř v pětině rodinných domácností žijí závislé děti jen s jedním rodičem*. Dostupné z <https://www.czso.cz/documents/10180/20568791/czam020113analyza.pdf/b8a85309-30f2-4bb0-8c82-b8ccbcdd548?version=1.0>
- Český statistický úřad. (2017). *Obyvatelstvo podle pohlaví, věku a rodinného stavu k 31. 12. 2017*. Dostupné z <https://www.czso.cz>
- Český statistický úřad. (2017). *Terciární vzdělávání: Studenti a absolventi vyššího a vyššího odborného vzdělávání – 2017*. Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/b-absolventi-vysokoskolskeho-vzdelani-v-cr-dle-urovne-a-oboru-vzdelani-2017>
- Český statistický úřad. (2018). *Zaostřeno na ženy a muže 2018*. Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/4-prace-a-mzdy-yg9hjb860>
- Český statistický úřad. (n. d.). *Gender – základní pojmy*. Dostupné z https://www.czso.cz/csu/gender/gender_pojmy
- Český statistický úřad. (n. d.). *Základní pojmy z oblasti „Genderu“*. Dostupné z <https://www.czso.cz/documents/10180/20541835/30000414gp.pdf/7d155d87-23e7-4132-858f-9b867b7c07e8?version=1.1>
- Daley, M., & Rissel, C. (2011). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling. *Transport Policy*, 18(1), 211–216.
- Day, K. (2001). Constructing masculinity and women's fear in public space in Irvine, California. *Gender, Place, and Culture*, 8(2), 109–127.
- Diblíková, S., Hulmáková, J., Večerka, K., Scheinost, M., Karban, M. & Martinková, M. (2017). *Analýza trendů kriminality v České republice v roce 2016*. Institut pro kriminologii a sociální prevenci. Dostupné z <http://www.ok.cz/iksp/docs/445.pdf>
- Dickinson, J. E., Kingham, S., Copsey, S., & Pearlman, D. J. (2003). Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 8(1), 53-67.
- Dill, J., & Gliebe, J. (2008). *Understanding and measuring bicycling behavior: a focus on travel time and route choice, Final report OTREC*. Dostupné z https://pdxscholar.library.pdx.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1027&context=usp_fac
- Dobbs, L. (2005). Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport. *Transport Policy*, 12(3), 266-278.

Dopravní podnik Ostrava (n. d.). *Výroční zpráva 2018*. Dostupné z <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vyrocnizpravy.html>

Dopravní podnik hlavního města Prahy (n. d.). *Výroční zprávy*. Dostupné z <https://www.dpp.cz/vyrocnizpravy/>

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

Emond, C.R., Tang, W., & Handy, S. L. (2009). Explaining Gender Differences in Bicycling Behavior. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 8(1), 53-67.

Eurobarometer (2007). *Attitudes on issues related to EU Transport Policy*. Analytical report. Dostupné z https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl_206b_en.pdf

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

European commission. (2017). *Annual accident report 2017*. European Commission. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/asr2017.pdf

European commission. (2017). *CARE Database 2017*. European Commission. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/cadas_glossary_v_3_6.pdf

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

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

European Commission. (2018). *Traffic Safety Basic Facts on Pedestrians*. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs20xx_pedestrians.pdf

EIGE - European Institute for Gender Equality. (2012). *Review of the Implementation in the EU of area K of the Beijing Platform for Action: Women and the Environment Gender Equality and*

Climate Change. Dostupné z

https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/mh3212425enc_002.pdf

EIGE - European Institute for Gender Equality. (2016). *Gender in Transport*. Dostupné z <https://eige.europa.eu/publications/gender-transport>

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

Friedlanderová, H. (2010). *Podoby otcovství v ČR – sociologický výzkum*. Dostupné z <http://www.tatanaplnyuvazek.cz/wp-content/uploads/2013/05/zaverecna-zprava-podoby-otcovstvi.pdf>

Frömel, K., Mitáš, J., & Kerr, J. (2009) The associations between active lifestyle, the size of a community and SES of the adult population in the Czech Republic. *Health Place*, 15(2), 447-454.

Gao, J., Helbich, M., Dijst, M., & Kamphuis, C.B.M. (2017). Socioeconomic and demographic differences in walking and cycling in the Netherlands: How do these translate into differences in health benefits? *Journal of Transport & Health*, 6, 358-365.

Garrard J., Crawford S., & Hakman N. (2006). *Revolutions for women: increasing women's participation in cycling for recreation and transport*. Melbourne: Deakin University.

Garrard, J., Rose, G., & Kai, S. (2008). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46, 55–59.

Giannelos, I., Smit, G., Lakamp, R., Martinez, A.R.G., Dorantes, L.M., Doll, C., Tanis, J., Vroonhof, P., & Perciaccante, F. (2018). *Business case to increase female employment in transport*. Dostupné z <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-business-case-to-increase-female-employment-in-transport-final-report.pdf>

Gilchrist, E., J. Bannister, Ditton, J., & S. Farrall, J. (1998). Women and the 'fear of crime': Challenging the accepted stereotype. *British Journal of Criminology*, 38(2), 283–298.

Glendon, I., Davies, Dorn, L. R., & Matthews, G. (1996). Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Risk Analysis*, 16(6), 755-762.

Gorrie, C.A., Larsen, L.G., & Waite, P.M.E. (2007). Age and gender differences in perceptions of traffic risk and safety for older pedestrians in metropolitan Sydney. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 24(4), 28-37.

Grudgings, N., Hagen-zanker, A., Hughes, S., Gatersleben, B., Woodall, M., & Bryans, W. (2018). Why don't more women cycle? An analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales. *Journal of Transport & Health*, 10, 272–283.

Gustafson, P. (1998). Gender differences in risk perception: theoretical and methodological perspectives. *Risk Anal.*, 18(6), 805-811.

Hakamies-Blomqvist, & Wahlström, B. (1998). Why do older drivers give up driving? *Accident Analysis Prevention*, 30(3), 305-312.

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

Hanson, S., & Johnston, I. (1985). Gender differences in work-trip length: Explanations and implications. *Urban Geography*, 6(3), 193–219.

Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New Approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5-23.

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

Heesch, K. C., Sahlqvist, S., & Garrard, J. (2012). Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9, 106-118.

Heine, H., Mautz, R., & Rosenbaum, W. (2001). *Mobilität im Alltag: Warum wir nicht vom Auto lassen*. Frankfurt–New York: Campus Verlag.

Holland, C., & Hill, R. (2007) The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations. *Accid Anal Prev.*, 39(2), 224-37.

Hood, J., Sall, E., & Charlton, B. (2011). A GPS-based bicycle route choice model for San Francisco, California. *Transportation Letters The International Journal of Transportation Research*, 3(1), 63–75.

Hrkal, J., Bareš, P., Daňková, Š., Malečková, R., Roubal, T., & Prošková, E. (2011) *Analýza kapacit a sítě poskytovatelů dlouhodobé péče*. Dostupné z http://podporaprocesu.cz/wp-content/uploads/2013/01/Analýza_kapacit.pdf

Jensen, W.A., Stump, T.K., Brown, B.B., Werner, C.M., & Smith K.R. (2017) Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most? *Health & Place* 48 (2017) 80–89.

Jíchová, J., & Temelová, J. (2012a): Kriminalita a její percepce ve vnitřním městě: případová studie pražského Žižkova a Jarova. *Geografie*, 117(3), 329–348.

Jíchová, J., & Temelová, J. (2012b): Kriminalita a riziková místa centrálního a vnitřního města: sonda do názorů obyvatel vybraných pražských čtvrtí. In J. Temelová, L. Pospíšilová, M. Ouředníček (Eds.), *Nové sociálně prostorové nerovnosti, lokální rozvoj a kvalita života* (46-76). Plzeň: Aleš Čeněk.

Johnsson-Latham, G. (2007). *A Study on Gender Equality as a Prerequisite for Sustainable Development (What we know about the extent to which women globally live in a more sustainable way than men, leave a smaller ecological footprint and cause less climate change)*. Stockholm: Environment Advisory Council.

Kavanagh, A. M., & Bentley R. (2008). Walking: A Gender Issue? *Australian Journal of Social Issues*, 43(1), 45-64.

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

Koskela, H., & Pain, R. (2000). Revisiting Fear and Place: Women's Fear of Attack and the Built Environment. *Geoforum*, 31(2), 269–280.

Krizek K. J, Johnson P. J, & Tilahun, N. (2004). Gender differences in bicycling behavior and facility preferences. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 31–40). Washington: Transportation research board.

Kronsell, A., Smidfelt Rosquist, I., & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International journal of Sustainable Transportation*, 10(8), 703-711.

Kwan, M.P (2000). Gender differences in space-time constraints. *Area*, 32, 145–156.

Larsen, J., El-Geneidy, A., & Yasmin, F. (2010). Beyond the quarter mile: Re-examining travel distances by active transportation. *Canadian Journal of Urban Research: Canadian Planning and Policy (supplement)*, 19(1), 70-88.

Law, R. (1999). Beyond 'Women and Transport': Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567–588.

Lefebvre, H. (1996). *Writings on Cities*. Oxford: Blackwell Publishers.

Levy, C. (2009). Gender justice in a diversity approach to development? The challenges for development planning. *International Development Planning Review*, 31(4).

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

Loukaitou-Sideris, A. (2004). Is It safe to walk here? Design and policy responses to women's fear of victimization in public places. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 102-112). Washington: Transportation research board.

Loukaitou-Sideris, A. (2016). A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. *Town Planning Review*, 87(5), 547–565.

Loukaitou-Sideris, A. (1999). *Hot spots of bus stop crime: The importance of environmental attributes*. Journal of the American Planning association, 65(4), 395-411.

Loukaitou-Sideris, A., Liggett, R. & Iseki, H. (2001). *Measuring the effects of built environment on bus stop crime*. Environment and Planning B: Planning and Design 28(2), 255–280.

Mayhew, D. R., Ferguson, S. A., Desmond, K. J., & Simpson, H. M. (2003). *Trends in fatal crashes involving female drivers, 1975–1998*. Accident Analysis & Prevention, 35(3), 407-415.

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

McGuckin, N., & Nakamoto, Y. (2004). Differences in Trip Chaining by Men and Women. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 49–56). Washington: Transportation research board.

Ministerstvo práce a sociálních věcí. (2007). *Manuál pro gender mainstreaming politik sociálního začleňování a sociální ochrany* (2007). Evropská komise EU. Dostupné z https://www.mpsv.cz/files/clanky/5204/manual_gender_CZ.pdf

Ministerstvo práce a sociálních věcí. (2015). *Národní strategie rozvoje sociálních služeb na období 2016–2025*. Dostupné z <https://www.mpsv.cz/files/clanky/29624/NSRSS.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.

- Mohammadian, A. (2004) Gender differences in automobile choice behavior. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 41-48). Washington: Transportation research board.
- Morrongiolo, B.A., & Barton, B.K. (2009). Child pedestrian safety: parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. *Accid. Anal. Prev.*, 41(5), 1040-1046.
- Moser, C. (2005). 'Has Gender Mainstreaming Failed?'. *International Feminist Journal of Politics*, 7(4), 575-590.
- Nakole.cz. (2011). *První národní cyklo a inline průzkum*. Dostupné z <https://www.nakole.cz/images/clanky/aa/851-zprava.pdf>
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2006. *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers*. Washington, DC: The National Academies Press.
- Nesehnutí. (n. d.). *Gender a genderové stereotypy*. Dostupné z <http://zenskaprava.cz/files/genderov%C3%A9-stereotypy.pdf>
- Ng, W.S., & Acker, A. (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>
- Organisation for Economic Co-operation and Development Global Science Forum. (2006). *Evolution of student interest in science and technology studies: Policy report*. Dostupné z <http://www.oecd.org/science/inno/36645825.pdf>
- Olabarria, M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Novoa, A. M., & Racioppi, F. (2013). Health impact of motorised trips that could be replaced by walking. *Eur. J Public Health* 23, 217–222.
- Pain, R. (2001). Gender, race, age and fear in the city. *Urban studies*, 38(5-6), 899-913.
- Pavlík, P. (2007). *Metodika genderového auditu krajského úřadu*. Praha: Nadace Open Society Fund. Dostupné z <http://www.otevrenaspolecnost.cz/knihovna/otevrenka/prosazovani-genderove-rovnosti/metodika-genderoveho-audit-u-krajsky-urad1.pdf>
- Pelclová, J., Frömel, K., & Cuberek, R. (2013). *Gender-Specific Associations between Perceived Neighbourhood Walkability and Meeting Walking Recommendations When Walking for Transport and Recreation for Czech Inhabitants over 50 Years of Age*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 11(1), 527–536.
- Peters, D. (1999). *Gender Issues in Transportation: A Short Introduction*. New York: ITDP. Dostupné z <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/DEALSGEN.pdf>

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>

Polk, M., (2001). Gender equality and sustainable development: The need for debate in transportation policy in Sweden. *Transportpolitik i Fokus*, 1, 52.

Pollard, T.M., & Wagnild J.M. (2017). Gender differences in walking (for leisure, transport and in total) across adult life: a systematic review *BMC Public Health*, 17, 341.

Pooley, C.G., Horton, D., Scheldeman, G., Mullen, C., Jones, T., Tight, M., Jopson, A., & Chisholm, A., (2013). Policies for promoting walking and cycling in England: a view from the street. *Transport Policy*, 27, 66–72.

Prahounakole.cz. (2017). *Cykloprůzkum 2017: kam kráčí Praha?* Dostupné z <https://prahounakole.cz/2018/05/cyklopruzkum-2017-kam-kraci-praha/>

Prati, G. (2017). Gender equality and women' s participation in transport cycling. *Journal of Transport Geography*, 66, 369–375.

Project WISE. (2012). *Women Employment in Urban Public Transport Sector*. Cologgne: VDV-Akademie e. V.

Prskawetz, A., Leiwen, J., & O'Neill, B. C. (2002). Demographic composition and projections of car use in Austria. *Vienna Yearbook of Population Research*, 2, 175-201.

Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.

Raty, R., & Carlsson-Kanyama, A. (2009). *Comparing energy use by gender, age and income in some European countries*. Swedish Energy Agency, Stockholm.

Rees, T. (2005). "Reflections on the Uneven Development of Gender Mainstreaming". *International Feminist Journal of Politics*, 7(4), 555-574

Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923-931.

Romano, E., Kelley-Baker, T., & Voas, R. B. (2008). Female involvement in fatal crashes: increasingly riskier or increasingly exposed? *Accident analysis and prevention*, 40(5), 1781–1788.

Rosenbloom, S. (1989). Trip Chaining Behaviour: A comparative and cross cultural analysis of the travel patterns of working mothers. In M. Greico, L. Pickup, & R. Whipp (Eds.), *Gender, Transport and Employment* (s. 75-87). Brookfield: Avebury Press.

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

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.

Rosenbloom, S. (2006). Understanding women's and men's travel patterns. In *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers* (s. 7–26). Washington: The National Academies Press.

Rosenbloom, S., & Plessis-Fraissard, M. (2010). Women's travel in developed and developing countries: Two versions of the same story? In *Transportation research board conference proceedings*, Vol. 1 (s. 63-77). Washington DC: National Research Council.

Sánchez de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2019). Measuring Mobilities of Care, a Challenge for transport Agendas. In C. L. Scholten, T. Joelsson (Eds.), *Integrating Gender into Transport*. Cham: Palgrave, Macmillan.

Sánchez de Madariaga, I. (2009). *Transporte metropolitano y grupos sociales: propuestas para una mejor planificación*. Madrid: Ministry of Infrastructure.

Sánchez de Madariaga, I. (2010). *Housing, mobility and planning for equality in diversity: Cities, gender and dependence*. In VVAA social housing and city (pp. 177–197). Madrid: Ministerio de Vivienda.

Sánchez de Madariaga, I. (2013a). From women in transport to gender in transport: Challenging conceptual frameworks for improved policy making. *Journal of International Affairs*, 67, 43–66.

Sánchez de Madariaga, I. (2013b). The mobility of care: Introducing new concepts in urban transportation. In I. Sánchez de Madariaga & M. Roberts (Eds.), *Fair shared cities: The impact of gender planning in Europe*. Aldershot: Ashgate.

Sánchez de Madariaga, I., & Neuman, M. (2016). Mainstreaming gender in the city. *Town Planning Review*, 87(5), 493–504.

- Sener, I.N., Eluru, N., & Bhat, C.R. (2009). An analysis of bicycle route choice preferences in Texas, US. *Transportation*, 36(5), 511–539.
- Scheiner, J. (2014). Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. *Journal of Transport Geography*, 37, 47–60.
- Siren, A., Hakamies-Blomqvist, & Lindeman, M. (2004). Driving cessation and health in older women. *Journal of Applied Gerontology*, 23(1), 58–69.
- Sirovátka, T., & Bartáková, H. (2008). Harmonizace rodiny a zaměstnání v České republice a role sociální politiky (s. 63–97). In T. Sirovátka, O. Hora (Eds.), *Rodina, děti a zaměstnání v české společnosti*. Brno: František Šalé.
- Skálová, H. (n. d.). *Genderové stereotypy jsou v české společnosti všudypřítomné*. Media planet. Dostupné z <http://www.kvalitni-zivot.cz/kariera/helena-skalova-genderove-stereotypy-jsou-v-ceske-spolecnosti-vsudypritomne>
- Sourcebook of Criminal Justice Statistics. *U.S. Department of Justice*. (n.d.). Dostupné z www.albany.edu/sourcebook.
- Spence, J.C., Plotnikoff, R.C., Rovniak, L.S., Ginis, K.M., Rodgers, W., Lear, S.A. (2006). Perceived neighbourhood correlates of walking among participants visiting the Canada on the Move website. *Canadian Journal of Public Health*, 97, 39–44.
- Stanko, E., & Hobdell, K. (1993). Assault on men: masculinity and male victimization. *British Journal of Criminology*, 33(3), 400–415.
- 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.
- Šucha, M. (2017). Bicycle traffic in the Czech Republic: The ways of influencing the behaviour of people involved in it. *Transactions on Transport Sciences*, 8(1), 31–37.
- Taylor, B. D., Ralph, K., & Smart, M. (2015). What explains the gender gap in schlepping? Testing various explanations for gender differences in household-serving travel. *Soc Sci Quarterly*, 96(5), 1493–1510.
- Tecl, J. (2018). *Informace o stavu bodového systému v České republice, bodování řidiči*. Dostupné z [https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx)

Tecl, J. (2018). *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy*. Dostupné z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx)

To je rovnost! (n. d.). *Učíme se stejně?* Dostupné z <https://www.tojerovnost.cz/cs/vzdelavani-a-veda/ucimese-stejne>

Toušek, L., & Kalvas F. (2008). *Analýza postojů veřejnosti ke kriminalitě*. Dílčí závěrečná zpráva z výzkumného projektu „Analýza kriminálního jednání a pocitu bezpečí v Plzeňském kraji“ 2008. Dostupné z www.mvcr.cz/soubor/3-postoje-verejnosti-pdf.aspx

Toušek, L., & Ganický, B. (2014). *Analýza strachu z kriminality ve Velkých Hamrech*. Centrum aplikované antropologie a terénního výzkumu (CAAT) při Katedře antropologie Fakulty filozofické Západočeské univerzity v Plzni. Dostupné z http://www.antropologie.org/sites/default/files/files/downloads/reports/report_hamry_fin_1.pdf

Tsai, V. W., Anderson, C. L., & Vaca, F. E. (2008). *Young female drivers in fatal crashes: recent trends, 1995–2004*. *Traffic injury prevention*, 9(1), 65–69.

Turnbull, P. (2013). *Promoting the employment of women in the transport sector—Obstacles and policy options*. International Labour Office Geneva.

United Nations World Commission on Environment and Development – WCED. (1987). *Naše společná budoucnost (Our common future)*. Dostupné z <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

UN Women. (2010). *Virtual knowledge centre to end violence against women and girls. Safe public transit for women and girls*. Dostupné z <http://www.endvawnow.org/en/articles/252-safe-public-transit-for-women-and-girls-.html>

UN Women. (2017). *Safe cities and safe public spaces. Global results report*. Dostupné z <http://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2017/10/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report#view>

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

Vance, C., Buchheim, S., & Brockfeld, E. (2004). Gender as a Determinant of Car Use: Evidence from Germany. In *Research on women's issues in transportation. Report of a conference, vol. 2, technical papers* (s. 59–67). Washington: Transportation research board.

Van Dyck, D., Cerin, E., Conway, T.L., de Bourdeaudhuij, I., Owen, N., Kerr, J., ... Sallis, J.F. (2012). Perceived neighborhood environmental attributes associated with adults transport-related walking and cycling: Findings from the USA, Australia, and Belgium. *Int. J. Behav. Nutr. Phys. Act.*, 9(70).

Vanier, C., & Jubainville, H. D. (2017). Feeling unsafe in public transportation: A profile analysis of female users in the parisian region. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3-4), 251-263.

Večerka, K., Holas, J., Tomášek, J., Přesličková, H., & Blatníková, Š. (2007). *Občané o kriminalitě a prevenci. Závěrečná zpráva z výzkumu veřejného mínění*. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci.

Wachs, M. 1997. The Gender Gap: How men and women developed different travel patterns. *ITS Review*, 20(2), 1–2.

Walby, S. (2005). 'Gender Mainstreaming: Productive Tensions in Theory and Practice'. *Social Politics*, 12(3), 321–343.

Walker, I. (2007). Drivers overtaking bicyclists: objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type, and apparent gender. *Accident Analysis and Prevention*, 39(2), 417–425.

Wang, H., Schwebel, D.C., Dingliang, T., Shi, L., & Miao, L. (2018) Gender differences in children's pedestrian behaviors: Developmental effects. *Journal of Safety Research*.

Waylen, A., & McKenna, F. (2002) Cradle Attitudes – Grave Consequences. The development of gender differences in risky attitudes and behaviour in road use. UK, Basingstoke: AA Foundation for Road Safety.

Wheaton, F.V., & Crimmins, E. M. (2016). Female disability disadvantage: a global perspective on sex differences in physical function and disability. *Ageing Soc.*, 36(6), 1136–1156.

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>

Women Mobilize Women. *5 Principles for women in transport*. Dostupné z <https://womenmobilize.org/publications/>

Woodcock, J., Tainio, M., Cheshire, J., O'Brien, O., & Goodman, A., 2014. Health effects of the London bicycle sharing system: health impact modelling study. *Br. Med. J.* 348. <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.g425>.

Xie, L., & Spinney, J. (2018). “ I won’ t cycle on a route like this; I don’ t think I fully understood what isolation meant ”: A critical evaluation of the safety principles in Cycling Level of Service (CLOs) tools from a gender perspective. *Travel Behaviour and Society*, 13, 197–213.

Zhu, M., Zhao, S., Coben, J. H., & Smith, G. S. (2012). *Why more male pedestrians die in vehicle-pedestrian collisions than female pedestrians: a compositional analysis*. *Injury Prevention*, 19(4), 227–231.

Přílohy

1. Úvod k hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů ve vybraných strategických dokumentech Ministerstva dopravy
2. Dopravní politika ČR pro období 2014–2020
3. Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy
4. Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst ČR
5. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020
6. Koncepce nákladní dopravy – navazující koncepce odpočívek ŘSD
7. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020
8. Vize rozvoje autonomní mobility ČR, Akční plán autonomního řízení
9. Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)
10. Návrh metodiky hodnocení dopadů projektů železniční infrastruktury OPD na rovné příležitosti a nediskriminaci
11. Případová studie Poříčany – zhodnocení dle skutečného provedení
12. Případová studie Karlovy Vary – zhodnocení dle skutečného provedení