

Tisková zpráva

Brno, 10. 11. 2020

Jak se ženy chovají v dopravě?

Absolvují více kratších cest a citlivěji vnímají všechna rizika.

Mnohé odborné výzkumy a studie dokazují, že gender významně ovlivňuje chování lidí v dopravním provozu a také, že určité komplikace v dopravních systémech dopadají na muže a ženy v rozdílné míře. Genderem rozumíme rozdíly mezi muži a ženami. V českém prostředí se v posledních letech dostává problematika genderových rozdílů v dopravě do popředí výzkumného zájmu.

Mezi skupiny obyvatel, které jsou vystaveny zvýšenému riziku znevýhodnění v dopravě, patří osoby se sníženou pohyblivostí nebo jiným zdravotním omezením, starší jedinci, osoby ohrožené materiální chudobou a pečující o děti či jiné závislé členy rodiny. Větší podíl v rámci těchto skupin tvoří ženy.

Jezdí na kratší vzdálenosti a méně využívají auta

Přestože se obecně v Evropě rozdíly mezi pohlavími postupně snižují, stále jsou to ženy, které činnostmi spojenými s péčí o rodinu a domácnost stráví výrazně více času než muži. Nejedná se pouze o starost s malými dětmi, ale také o péči poskytovanou starším osobám závislým na pomoci druhých, kterých v důsledku demografických změn přibývá. Ženy musí během dne skloubit povinnosti spojené se zaměstnáním i s chodem domácnosti. Často se proto nacházejí v časové tísní. Mají přitom v rodinách méně snadný přístup k autům (viz Tabulka 1)

I v českém prostředí se o děti a domácnost starají převážně ženy, kdežto muži jsou stále převážně hlavními živiteli rodin. „Absolvují denně více cest, ale na kratší vzdálenosti. Kromě svých povinností doprovázejí děti i starší členy rodiny. Nevyužívají automobil v takové míře jako muži a místo toho více jezdí veřejnou dopravou či chodí pěšky“, vysvětluje Petr Zámečník, dopravní psycholog z Centra dopravního výzkumu.

Volba dopravního módu dle pohlaví v rámci Evropské unie

	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)



Ženy se v dopravě chovají bezpečněji a citlivěji vnímají rizika

Významné rozdíly mezi oběma pohlavími existují jak ve vnímání dopravních rizik, tak i v oblasti osobního bezpečí.

Ženy se účastní nehod výrazně méně. V rámci zemí Evropské unie v dopravních nehodách zemře 3,5 krát více mužů než žen. Muži jezdí autem více než ženy, najezdí více kilometrů a jsou tedy vystaveni riziku nehody častěji. „Na druhou stranu je dokázáno, že ženy v dopravě méně riskují, dopravní regulace vnímají pozitivněji než muži a také je více dodržují“, dodává Pavel Řezáč, ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru Centra dopravního výzkumu. „Nicméně, pokud se ženy účastní dopravní nehody, mají vyšší pravděpodobnost vážného zranění“.

Kromě dopravní bezpečnosti má na ženy velký vliv jejich osobní bezpečnost, a to jak reálná, tak ta vnímaná. Má významnější dopad na jejich dopravní chování než u mužů. Více jak polovina žen v Evropské unii se alespoň občas vyhýbá některým situacím nebo rizikovým místům. Jedná se kupříkladu o podchody a zastávky v nočních hodinách. Mají strach z fyzického nebo sexuálního útoku.

I v českém prostředí má podoba urbánního prostoru významný vliv na vnímané i reálné riziko nebezpečí. Z regionálních šetření obav z kriminality, které byly často vázány na konkrétní lokality, vyplývá zřetelný rozdíl ve vnímání strachu na ulici či v jiném veřejném prostoru mezi muži a ženami. Obavy žen jsou přitom výrazně vyšší.

Zastoupení v dopravním sektoru

Další oblastí genderových rozdílů v dopravě se týká zastoupení žen v dopravním sektoru. Ačkoliv byl v roce 2018 podíl všech pracujících žen v Evropské unii 46 %, v dopravním sektoru a logistice jich pracuje pouze 22 %.

V České republice bylo ve stejné době v oblasti dopravy a skladování zaměstnáno 26,5 % žen oproti 73,5 % mužů. Takto nízký podíl žen snižuje možnost perspektivy jejich profesního uplatnění. Je proto důležité se i v dopravním sektoru zaměřit na eliminaci genderového znevýhodnění. To znamená přibírat více žen a umožnit jim kariérní postup. Příčiny jejich nízkého zastoupení v dopravním sektoru do značné míry souvisí s již nastavenými pracovními podmínkami a různými genderovými stereotypy. Velký význam proto mají kampaně a iniciativy zaměřené na vzdělávání a přilákání dívek a žen do pracovních pozic v dopravním sektoru. Ruku v ruce s tím je potřeba vytvořit takové podmínky, které by ženy motivovaly v těchto pozicích zůstat.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Kontakty:

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D., ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru

pavel.rezac@cdv.cz

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, Ph.D., vedoucí Oblasti dopravní psychologie

petr.zamecnik@cdv.cz

Kontakt pro novináře:

Šárka Želinská, vedoucí Úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz



Dále k tématu

O projektu

Obsah tiskové zprávy vychází z poznatků projektu Analýza naplňování horizontálních priorit v rámci OPD1, OPD2 a zhodnocení dopadu na rovné příležitosti žen a mužů ve strategických dokumentech resortu MD vypracovaného Centrem dopravního výzkumu ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

Díky této výzkumné činnosti se podařilo shromáždit mnohé obecné poznatky o genderově podmíněných rozdílech v dopravním chování, potřebách a preferencích zejména ze zahraniční literatury. Z prostudovaných zdrojů literatury vystoupily tři oblasti, které jsou z hlediska existujících genderových rozdílů nejčastěji zmiňovány: odlišné vzorce dopravního chování v důsledku přetrvávajících rozdílů v rolích a dělbě práce mužů a žen ve společnosti, téma vnímané a reálné bezpečnosti a zastoupení žen v dopravním sektoru.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., svým výzkumným zaměřením pokrývá klíčové potřeby rozvoje dopravy v České republice, a to na celostátní, regionální i místní úrovni.

Zabývá se jednak klasickými obory, jako jsou bezpečnost silničního provozu, technologie výstavby, údržby, oprav a rekonstrukcí dopravní infrastruktury včetně geotechnických aspektů a diagnostiky dopravních staveb, dopady dopravy a její infrastruktury na životní prostředí, ale také ekonomikou dopravy, multimodální dopravou, dopravní psychologií, vzděláváním v dopravě, modelováním dopravní poptávky, systémy hospodaření, geografickými informačními systémy, odbavovacími a parkovacími systémy, telematickými řídicími systémy atp.

V Centru dopravního výzkumu, veřejné výzkumné instituci, která je převážně technicky orientovaná, pracuje přibližně 43 % počet žen. Jsou významně zastoupeny také ve vedení instituce i středním managementu.

Seznam použité literatury

Bose, D., Seguí-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.

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

Český statistický úřad. (2018). *Zaostřeno na ženy a muže 2018*. Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/4-prace-a-mzdy-yg9hjb1860>

Duchene, C. (2011). *Gender and Transport*, Discussion Paper. The international transport forum on Transport for Society. Dostupné z https://www.oecd-ilibrary.org/transport/gender-and-transport_5kg9mq47w59w-en

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

Fafejta et al. (2014). *Sociální podmínky otcovství v České republice Zpráva Pracovní skupiny muži a rovnost žen a mužů*.

Dostupné na: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/rovne-prilezitosti-zen-a-muzu/pracovni-skupina-muzi-a-rovnosti-zen-a-muzu/Zprava-o-socialnich-podminkach-otcovstvi.pdf>



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: Earth Summit.

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.

Nobis, C., & Lenz, B. (2005). Gender differences in travel patterns. *Research on Women's Issues in Transportation*, 2, 114-123. Dostupné z <http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/conf/CP35v2.pdf#page=124>

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

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

