

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Dopravní chování žen v datech

Datum zpracování: 30. 11. 2020

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- **Evidenční číslo projektu**

41 905, projektová karta č. 1

- **Název projektu**

Dopravní chování žen v datech

- **Poskytovatel dotace**

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

Odbor MD, který je gestor projektu: Odbor personální

Odborný garant: Mgr. Ilona Vlachová

- **Příjemce dotace**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

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

.....
podpis, datum

- **Odpovědný řešitel**

Mgr. Eva Adamovská



.....
podpis, datum

- **Řešitelský tým**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

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

- **Cíl projektu**

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

- **Celková doba řešení**

10. 1. 2020 – 30. 11. 2020

- **Financování projektu**

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

OBSAH

Úvod.....	6
1 Metodologická příprava dotazníkového průzkumu	9
1.1 Sociodemografické charakteristiky respondentů.....	9
1.2 Omezení daná metodou výběru zkoumaného vzorku a sběru dat	11
2 Vzorce dopravního chování jednotlivých skupin obyvatel	13
2.1 Využití jednotlivých dopravních módů	13
2.2 Význam jednotlivých aspektů dopravy	15
2.3 Mobilita dle účelů cest.....	16
2.4 Nerealizované mobilitní potřeby	21
2.5 Shrnutí.....	26
3 Dostupnost a využití motorizovaných dopravních prostředků	27
3.1 Osobní automobilová doprava	27
3.1.1 Vlastnictví řidičského oprávnění.....	28
3.1.2 Dostupnost automobilu	31
3.1.3 Důvody nevlastnění řidičského oprávnění a řidičské neaktivity	33
3.1.4 Spokojenost s odpočívadly	35
3.2 Veřejná hromadná doprava	36
3.2.1 Dostupnost a využívání veřejné hromadné dopravy	37
3.2.2 Důvody nevyužívání veřejné dopravy	39
3.2.3 Spokojenost s aspekty veřejné dopravy	41
3.2.1 Spokojenost se specializovanými oddíly vlakové dopravy.....	41
3.3 Shrnutí.....	45
4 Udržitelná mobilita – nemotorizované dopravní prostředky a postoje.....	46
4.1 Využití jízdního kola	46
4.1.1 Vlastnictví a frekvence využívání jízdního kola	47
4.1.2 Jízdní kolo jako prostředek k přepravě či rekreaci	47

4.1.3	Důvody častějšího nevyužívání jízdního kola	49
4.1.4	Postoj k cyklistice ve městě	50
4.2	Chůze jako dopravní mód	51
4.2.1	Čas strávený pěší chůzí	51
4.2.2	Hodnocení prvků zvyšujících bezpečí	52
4.3	Postoje k udržitelné mobilitě	54
4.4	Shrnutí	58
5	Vliv bezpečnosti na dopravní chování	59
5.1	Dopravní bezpečnost	59
5.1.1	Zkušenosti s dopravní nehodou	59
5.1.2	Postoje k pravidlům a sankcím	60
5.2	Pocit osobního bezpečí a jeho vliv na dopravní chování	61
5.2.1	Význam bezpečí v dopravě	62
5.2.2	Zkušenosti s ohrožujícími situacemi	64
5.2.3	Vnímaný pocit bezpečí	65
5.3	Shrnutí	69
6	Vliv mimořádných opatření v souvislosti s COVID na dopravní chování	71
6.1	Omezení či proměna mobility	71
6.2	Shrnutí	74
7	Kvalitativní sběr dat z diskusních skupin	76
7.1	Výběr účastníků skupinových diskusí a okruhy výzkumných otázek	76
7.1.1	Pocit bezpečí při cestování u žen v různých životních situacích	76
7.1.2	Dopravní možnosti a omezení v menších obcích	77
7.1.3	Cestování v těhotenství a s malými dětmi	79
7.2	Průběh a výsledky analýzy	80
7.2.1	Pocit bezpečí při cestování u žen v různých životních situacích	80
7.2.2	Dopravní možnosti a omezení v menších obcích	88
7.2.3	Cestování v těhotenství a s malými dětmi	98

7.3	Závěrečné shrnutí kvalitativní části	105
7.3.1	Pocit bezpečí při cestování u žen v různých životních situacích	106
7.3.2	Dopravní možnosti a omezení v menších obcích	107
7.3.3	Cestování v těhotenství a s malými dětmi	108
7.3.4	Doporučení pro zlepšení dopravy.....	108
7.3.5	Metodologická omezení.....	109
8	Závěr a doporučení.....	111
	Seznam použitých zkratk	115
	Seznam obrázků	116
	Seznam tabulek	117
	Seznam grafů.....	118
	Seznam příloh.....	121
	Seznam použité literatury	122

Úvod

Myšlenka získat genderově zaměřená data v oblasti dopravy vznikla v průběhu realizace projektu „Analýza naplňování horizontálních priorit“¹, řešeného pro Ministerstvo dopravy ČR v roce 2019. V rámci tohoto projektu byla realizována rozsáhlá rešerše domácí i zahraniční literatury s názvem *Ženy v dopravě*, pokrývající zásadní témata, kterými se problematika rovných příležitostí v dopravě zabývá. Současný stav vědění v této oblasti zdůrazňuje význam genderu jako proměnné, která do značné míry ovlivňuje dopravní chování, potřeby a preference jedinců, a měla by proto být vždy zohledněna. Požadavek systematického sledování genderových aspektů v dopravě a sběru genderově tříděných dat pro zohlednění potřeb různých skupin je zakotven v rámci strategie gender mainstreamingu² v dokumentech Evropské unie (např. EIGE 2016). V rámci domácího prostředí je zdůrazněn ve *Vládní strategii pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014-2020* a v usnesení vlády ČR č. 931 ze dne 12. listopadu 2014 *Zpráva o možnostech optimalizace sběru dat k hodnocení naplňování principů rovnosti žen a mužů*, v němž byla identifikována řada doporučení ke sběru genderových indikátorů. Mezi nimi taktéž data vztahující se k dopravě: muži/ženy s řidičským oprávněním, dostupnost automobilu, nejpoužívanější dopravní prostředek, účel cestování. Avšak ve srovnání s mnohými rozvinutými evropskými zeměmi je u nás gender mainstreaming v dopravě oblastí málo probádanou. Začleňování genderové problematiky do oblasti dopravy vzbuzuje stále u mnoha lidí z řad laiků i odborníků spíše jistý údiv či nevoli než uznání. Pokud ale mají být dopravní systémy a infrastruktura přístupné pro celou společnost a nabízet využití (pokud možno) pro všechny uživatele stejnou měrou, je nutné se zabývat potřebami jednotlivých skupin mužů a žen a definovat společné i odlišné rysy jejich dopravního chování.

Do roku 2019 chyběla základní genderově tříděná data, která by pomohla koncepčně analyzovat stav genderově rovných příležitostí v dopravě v českém prostředí. Existující materiály zaměřující se na gender mainstreaming, jako např. kapitola *Zaostřeno na muže a ženy* zpracovaná Českým statistickým úřadem (ČSÚ), se genderově tříděným datům v dopravě buď nevěnují, nebo pouze velmi okrajově³. Na základě tohoto zjištění z přehledové studie o genderově daných rozdílech mezi jednotlivými skupinami žen a mužů byl zadán podnět k průzkumu, který by se zaměřoval na tyto aspekty v dopravě a alespoň zčásti poskytl chybějící data. Proběhlo rozsáhlé dotazníkové

¹ Horizontální priority jsou oblasti definované Evropskou unií jako klíčové pro rozvoj společnosti, které jdou napříč všemi oblastmi a dotačními programy. V programovém období 2014–2020 byly jako priority stanoveny 1) podpora rovných příležitostí a nediskriminace a 2) podpora udržitelného rozvoje.

² Gender mainstreaming je globálně přijímaná strategie a nástroj politiky EU pro začleňování hlediska rovnosti žen a mužů. Jedná se o integraci perspektivy rovnosti pohlaví do každé etapy procesu politiky s cílem podporovat rovnost žen a mužů a bojovat proti diskriminaci (EIGE 2016).

³ ČSÚ v této zprávě zveřejnil v rámci dopravy pouze data týkající se zaměstnanosti v dopravě. Nicméně do tohoto zařazení spadají i statistiky zaměstnanosti na České poště, které do značné míry zkruslují podíly mužů a žen celkově zaměstnaných v dopravním sektoru.

šetření pro získání kvantitativních dat o dopravním chování, mobilních potřebách a preferencích české populace. Dotazníkový průzkum byl doplněn o sběr kvalitativních dat zaměřený na konkrétní skupiny jedinců, které se v průzkumu ukázaly z hlediska dopravního chování či potřeb jako specifické či z určitého hlediska jako znevýhodněné anebo málo viditelné. Průběhem a výsledky těchto dvou komplementárních průzkumů se zabývají následující kapitoly této zprávy.

Značná část výzkumu genderově rozdílných příležitostí v dopravě se zabývá potenciálními **rozdíly ve vzorcích dopravního chování mezi ženami a muži**, které do značné míry vyplývají z genderově tradičního rozdělení rolí v rámci domácnosti (data z českého prostředí např. Friedlanderová a kol., 2010; Sirovátka a Bartáková, 2008). Ačkoliv společenský vývoj směřuje v mnoha aspektech ke zvyšování rovnosti mezi pohlavími, odpovědnost za péči o děti a o domácnost připadá stále převážně ženám. Tato neplacená neformální práce, kterou ženy vykonávají ve výrazně větší míře než muži, ovlivňuje jejich mobilitu – typ, množství, délku či účel realizovaných cest a jejich rozdělení v rámci dne. Obecnějšími vzorci dopravního chování jednotlivých skupin mužů a žen se zabývá kapitola 2.

Jeden z nejvýraznějších genderových rozdílů s rozdílným dopadem na mobilitu žen a mužů se týká **dostupnosti a využití jednotlivých dopravních módů**, především automobilu. Přístup k osobní dopravě je považován za významný faktor ovlivňující naplnění mobilních potřeb, konkrétněji pak např. dostupnost služeb či možnost výběru vhodného zaměstnání. Různým aspektům spojeným s dostupností a používáním automobilové dopravy se věnuje kapitola 3.1, kapitola 3.2 pak zkoumá z podobného úhlu pohledu veřejnou dopravu. Využití nemotorových dopravních módů jako jsou chůze či jízdní kolo je zařazeno do kapitoly 4 týkající se zároveň také postojů k udržitelné dopravě.

Dalším významným tématem z hlediska gender mainstreamingu v dopravě je otázka **dopravní a osobní bezpečnosti**. Současné výzkumy se shodují, že ženy jsou vystaveny strachu o osobní bezpečí při cestování ve výrazně vyšší míře než muži, což nezanedbatelně ovlivňuje jejich mobilní strategie. I z hlediska bezpečnosti dopravní jsou gender a věk významnými faktory ovlivňující např. rozdílnou míru nehodovosti či počet zaznamenaných přestupků. Tímto tématem se souhrnně zabývá kapitola 5.

Gender mainstreaming v dopravě věnuje velkou pozornost tématu nerovného zastoupení žen a mužů v dopravním průmyslu. V EU tvoří podíl zaměstnaných žen v tomto sektoru pouze 22 %⁴. V České republice to v roce 2018 podle údajů ČSÚ bylo necelých 27 %. V těchto údajích jsou nicméně zahrnuty i nižší administrativní profese, jako např. poštovní doručovatel/ky, obsluha přepážkového prodeje apod., a v některých typech profesí či na vyšších rozhodovacích pozicích je toto číslo tudíž ještě daleko nižší. V této zprávě se zmíněnou problematikou nezabýváme, nikoliv proto, že bychom

⁴ Přičemž podíl všech pracujících žen celkově je 46 % (Evropská komise 2018).

to nepovažovali za významné téma, ale proto, že se zaměřujeme na genderové aspekty z pohledu uživatelů dopravy.

Vzhledem ke skutečnosti, že projekt a sběr dat probíhal (neplánovaně) v období karanténních opatření v důsledku epidemie COVID 19, zařadili jsme do dotazníku otázky zaměřující se na vliv mimořádných opatření nastolených v rámci stavu nouze na mobilitu lidí. Ukazujeme, kterých skupin obyvatel se mimořádná opatření z hlediska proměny mobility dotkla nejvíce. Výsledky se nabývá kapitola 6.

V rámci kvalitativního výzkumu, jehož cílem bylo hlubší doplnění vybraných dat z dotazníkového průzkumu, bylo realizováno celkem 6 diskusních skupin, z nichž se vždy 2 zaměřovaly na stejné tematické okruhy a stejné účastníky z hlediska sociodemografických charakteristik. Popis a výsledky sběru kvalitativních dat jsou obsahem kapitoly 7.

Paralelně s naším sběrem a analýzou dat byl dokončen první celostátní průzkum dopravního chování v ČR s názvem *Česko v pohybu*, realizovaný taktéž Centrem dopravního průzkumu. Pohled na data z tohoto průzkumu z hlediska genderu tvoří samostatnou přílohu této zprávy. Vzhledem k nedostatku podobných dat ji považujeme za významné doplnění stavu vědění o dopravním chování jednotlivých skupin žen a mužů v ČR.

1 Metodologická příprava dotazníkového průzkumu

Na základě rozsáhlé přehledové studie o genderově daných rozdílech v dopravním chování a potřebách jednotlivých skupin žen a mužů byl sestaven dotazník. Jeho zaměření se dotýkalo využití jednotlivých dopravních módů, účelů cest, reálné zkušenosti i vnímanému pocitu ohrožení osobního bezpečí ve veřejném prostoru i při cestování, důvodů pro nevyužívání některých dopravních prostředků či postojových otázek na udržitelnou mobilitu. Celkově dotazník po změnách, ke kterým došlo v důsledku vypuknutí epidemie COVID 19 a s ním spojených opatření omezující pohyb, obsahoval 42 otázek týkajících se chování a postojů v dopravě a 17 sociodemografických otázek. Od původního záměru zajistit sběr dat metodou CAPI, tedy osobním sběrem pomocí tazatelské sítě, jsme byli vzhledem k nenadálé celospolečenské situaci, kdy došlo k omezení pohybu a kontaktu mezi lidmi, nuceni ustoupit. Jako alternativní metoda realizovatelná ve stávajících podmínkách byla zvolena metoda sběru pomocí internetového dotazníku (CAWI) na on-line panelu respondentů doplněná o telefonické rozhovory s těžko dosažitelnou skupinou respondentů nejstarší věkové kategorie (CATI). Sběr dat provedla společnost ppm factum research s.r.o. ve spolupráci s online panelem Data Collect během druhé poloviny dubna a první poloviny května 2020. Data byla získána od souboru 8900 respondentů v ČR, kteří byli do dotazníkového šetření vybráni pomocí kvótního výběru. Ten zahrnoval vázané kvóty pro pohlaví a věk a nevázané kvóty pro velikost místa bydliště a vzdělání, aby vzorek v těchto parametrech odpovídal složení obecné populace ČR. Dále byl stanoven minimální počet domácností dle počtu dětí. Návratnost internetového dotazníku byla 30 % a průměrná délka vyplnění dotazníku trvala 22,7 minut. Průměrná délka telefonického rozhovoru byla 35,5 minut s 10% návratností. Sběr dat byl proveden v souladu s pravidly a standardy Sdružení agentur pro výzkum trhu a veřejného mínění SIMAR.

1.1 Sociodemografické charakteristiky respondentů

Cílovou populací kvantitativního šetření byla obecná populace České republiky starší 18 let. Výsledná struktura souboru z hlediska předem stanovených kvót je znázorněna v tabulce 1.

Tabulka 1: Výsledná struktura výběrového souboru dle zadaných kvót

	Kvóta	Výběrový soubor	Rozdíl
Pohlaví a věk			
Muž 18–29	8,2 %	8,2 %	0,0 %
Muž 30–49	19,1 %	19,1 %	0,0 %
Muž 50–60	8,4 %	8,4 %	0,0 %
Muž 61–70	7,5 %	7,6 %	-0,1 %
Muž 71 a více let	5,5 %	5,4 %	0,1 %

Žena 18–29	7,8 %	7,8 %	0,0 %
Žena 30–49	18 %	18,0 %	0,0 %
Žena 50–60	8,4 %	8,4 %	0,0 %
Žena 61–70	8,5 %	9,1 %	-0,6 %
Žena 71 a více let	8,6 %	7,9 %	0,7 %
Velikost místa bydliště			
Méně než 1 999	27,8 %	25,8 %	2,0 %
2 000 - 9 999	22,0 %	22,0 %	0,0 %
10 000 - 49 999	21,5 %	21,5 %	0,0 %
50 000 - 999 999	17,6 %	19,6 %	-2,0 %
Více než 1 000 000	11,1 %	11,1 %	0,0 %
Nejvyšší dosažené vzdělání			
ZŠ nebo bez maturity	46,8 %	45,0 %	1,8 %
S maturitou	33,9 %	35,7 %	-1,8 %
Vysokoškolské	19,3 %	19,3 %	0,0 %
Domácnost dle počtu dětí			
Žádné	min. 45,0 %	63,1 %	18,1 %
1	min. 15,0 %	16,6 %	1,6 %
2	min. 15,0 %	16,2 %	1,2 %
3 a více	min. 1,5 %	4,1 %	2,6 %
Domácnost s dětmi	min. 35,0 %	36,9 %	1,9 %

Následující tabulka 2 znázorňuje podíly v zastoupení respondentů dle socioekonomického statusu.

Tabulka 2: Socioekonomický status výběrového souboru (muži N = 4336, ženy N = 4564)

	Muž	Žena
Zaměstnanec	57,2 %	39,5 %
OSVČ, podnikatel	7,7 %	3,2 %
Nezaměstnaný	2,5 %	5,2 %
Pracující důchodce	6,1 %	6,3 %
Nepracující důchodce	20,7 %	29,7 %
Pracující student	2,9 %	2,1 %
Nepracující student	2,6 %	3,4 %
Mateřská či rodičovská dovolená	0,1 %	10,6 %

Charakteristika zkoumaného vzorku dle velikosti příjmu je podrobněji analyzovaná v příloze č. 1 *Příjem jako determinant mobilityních vzorců a možností*.

Zdravotní omezení (dočasné či trvalé omezení pohybu, zrakové či sluchové omezení) komplikující mobilitu uvedlo 22 % mužů (N = 945) a 24 % žen (N = 1077).

1.2 Omezení daná metodou výběru zkoumaného vzorku a sběru dat

Ačkoliv je podíl respondentů z hlediska vzdělanostní struktury reprezentativní vůči obecné české populaci (viz tabulka 1), zastoupení respondentů s pouze základním vzděláním je nižší. V ČR žije 13,8 % jedinců se základním vzděláním (ČSÚ, 2016), v našem vzorku bylo zastoupení této skupiny populace pouze 8,1 %. Problém dosahu jedinců s nejnižším dosaženým vzděláním je realitou všech výběrových metod, avšak právě u on-line panelu a internetového dotazování je tento problém výraznější, a to i přes zvyšující se podíl domácností vybavených připojením k internetu. Ze stejného důvodu je slabinou online sběru dat také reprezentativní zastoupení nejstarší věkové kategorie neuvyklé práci s počítači a využívající internet výrazně méně než zbytek populace.⁵ Toto úskalí jsme částečně vyřešili doplněním online dotazníku o telefonické dotazování zaměřené právě na tuto

⁵ Dle dat z roku 2018 mělo přístup k internetu 81 % českých domácností, vlastnictví počítače se týká podobného podílu domácností (78 %). Velké rozdíly v podílu připojení k internetu a jeho využívání jsou nicméně mezi domácnostmi dle výše příjmu, a především dle typu složení domácností – mladé bezdětné domácnosti či rodiny s dětmi mají přístup k internetu téměř všechny (98 %), zatímco u důchodových domácností je to pouze 37 % z nich (ČSÚ, 2018).

věkovou kategorii. I přes aktivně spravovaný panel s pravidelným ověřováním identity dotazovaných a kombinací metod rekrutace panelistů tak, aby byly v největší možné míře zastoupeny všechny skupiny populace (a tedy zajištěna maximální možná kvalita panelu), je proto třeba počítat s určitým vychýlením výběrového vzorku vzhledem k obecné populaci ČR. Jedinci bez internetu pocházejí ze specifických poměrů a jsou příznační v určitých sociodemografických parametrech ovlivňujících jejich životní styl, názory a postoje. Tyto skupiny obyvatel internetový sběr dat nemá možnost zachytit a je tedy nutné počítat s jistým zkreslením dat vůči obecné populaci ČR. Na druhou stranu je vhodné podotknout, že tato populace je obecně hůře dosažitelná jakoukoli metodou sběru dat. Prostý náhodný výběr založený na adresních bodech má sice teoreticky potenciál zasáhnout všechny skupiny obyvatel se stejnou pravděpodobností, s jejich známými i neznámými charakteristikami, v realitě se ale tazatelé potýkají s velmi nízkou návratností zejména u skupin nejvíce vychýlených vůči populačnímu průměru. Kvótní výběr se proto v poslední době volí stále častěji jako způsob, jak se s nízkou návratností některých skupin při prostém náhodném výběru vypořádat.

2 Vzorce dopravního chování jednotlivých skupin obyvatel

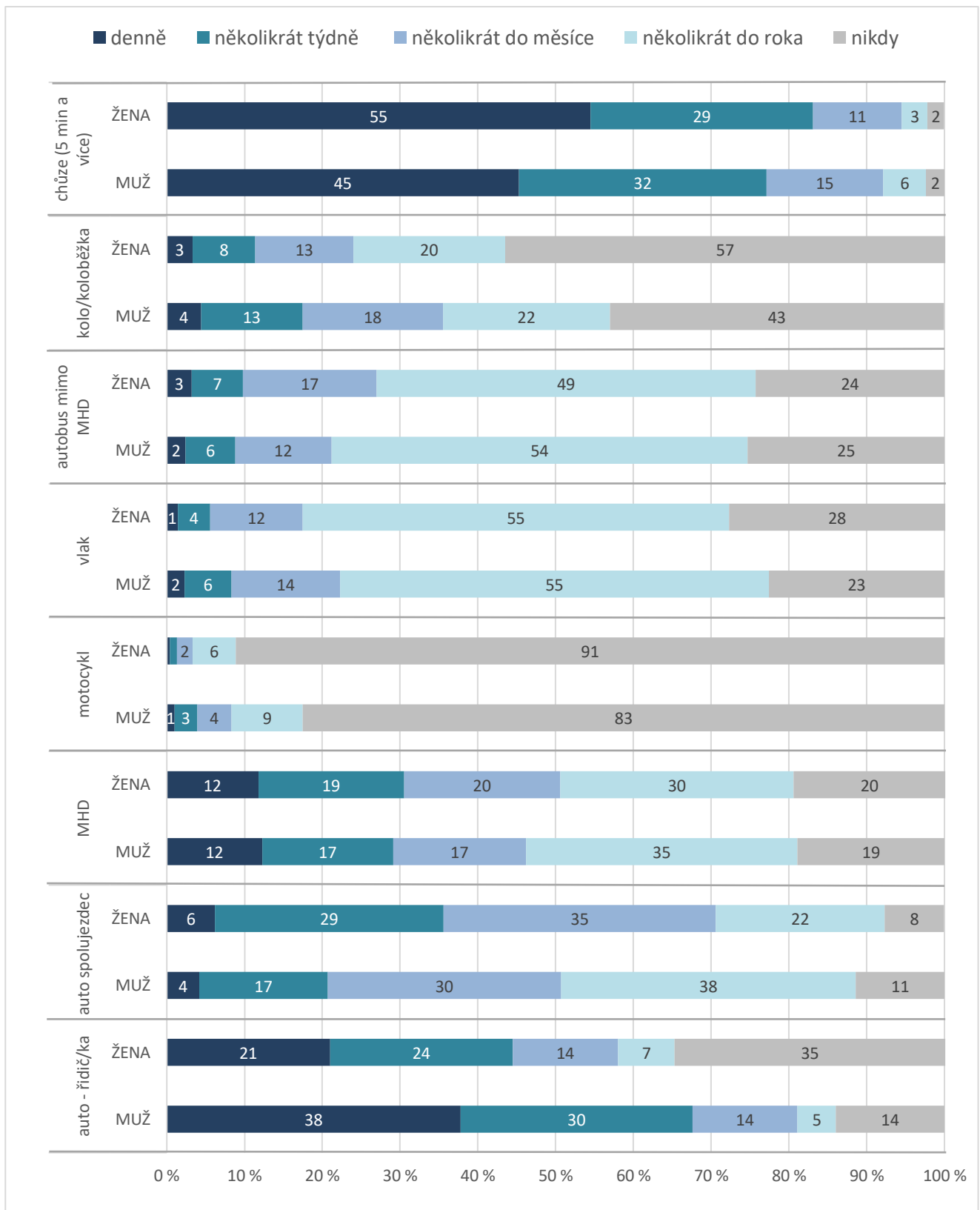
Na specifické vzorce dopravního chování a potřeb žen poukazuje mnoho odborných studií a výzkumů (např. Hamilton, 2001; McGuuckin a Murakami, 1999; McGuuckin a Nakamoto, 2004, Nobis a Lenz, 2004; Rosenbloom, 1993, 2004; Rosenbloom a Plessis-Fraissard, 2010). Ve srovnání s muži jsou cesty žen obecně kratší, nicméně komplexnější, s více zastávkami během jedné cesty. To souvisí s víceúčelovostí realizovaných cest vyplývající z větší zodpovědnosti za péči o děti a domácnost. Současný stav vědění týkající se genderových rozdílů ve využití jednotlivých dopravních módů poukazuje na odlišnosti ve využívání veřejné dopravy, automobilu, jízdního kola i pěší chůze. Obecně platí, že ženy stále řídí auto výrazně méně než muži. Pokud cestují autem, tak daleko častěji na sedadle spolujezdce. Zároveň dle zahraničních výzkumů tvoří větší podíl cestujících veřejnou hromadnou dopravou. Jízdní kolo jako dopravní prostředek využívají ve větší míře muži, a to zejména v zemích s celkově nižší tradicí a podporou cyklistiky (v zemích s vysokým podílem cyklistiky na přepravě jsou genderové rozdíly menší či žádné). Podrobněji se přehledu stavu vědění o genderových aspektech v dopravě věnuje v úvodu zmiňovaná přehledová rešerše *Ženy v dopravě* vytvořená pro MD v roce 2019.

2.1 Využití jednotlivých dopravních módů

Z hlediska celkového využití jednotlivých dopravních módů u respondentů z našeho průzkumu výsledky do velké míry potvrzují výše zmíněné trendy. Respondenti odpovídali na otázku, jak často využívají tyto typy dopravy: osobní auto jako řidič či jako spolujezdce, městskou hromadnou dopravu, motocykl, vlak, autobus (mimo MHD), kolo či koloběžku, chůzi delší než 5 minut.

Pro každodenní cestování je nejčastěji užívaným dopravním prostředkem osobní auto, přičemž je to zároveň dopravní prostředek, u kterého jsou genderové rozdíly nejzásadnější. Denně jej (aktivně jako řidič/ka) užívá 30 % z dotazovaných (N = 2597), 38 % mužů (N = 1638), ale pouze 21 % žen (N = 959). Naproti tomu vůbec auto nevyužívá čtvrtina z dotazovaných (25 %; N = 2195), avšak v rámci žen je to více než třetina (N = 1586), zatímco ze skupiny mužů je to pouze 14 % (N = 609). Ženy v našem průzkumu jezdí autem častěji jako spolujezdkyně: Denně či několikrát týdně tento způsob přepravy uvedlo 35 % z dotazovaných žen (N = 1629) a 21 % mužů (N = 897). **Výraznější rozdíly jsou patrné také u chůze**, kterou jako prostředek přemístění se mezi důležitými body uvádí polovina zkoumaného souboru (50 %; N = 4455), muži ji ale využívají méně (45 %; N = 1966) než ženy (55 %; N = 2489). **Jako genderově nejvyváženější se překvapivě a oproti očekávání pramenícím ze znalostí dostupné literatury (např. Namgung a Akar 2014) ukázalo být užívání městské hromadné dopravy.** Výsledky ke všem zkoumaným dopravním módům znázorňuje graf 1. Podrobněji se mobilitě spojené s konkrétními dopravními módy věnují další kapitoly.

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



Z hlediska charakteru cest respondenti vykonávají vyrovnaně jak cesty v rámci města, tak cesty meziměstské (41 %; N = 3601). U mužů je tento podíl větší než u žen – zatímco smíšené cesty realizuje 43 % mužů (N = 1869), u žen je to o 5 % méně (37,8 %; N = 1732). Pouze v rámci města cestuje 31 % respondentů (N = 2765) – konkrétně 29 % mužů (N = 1240) a 33 % žen (N = 1525). Pouze mezi městy se pohybuje 29 % respondentů (N = 2534), vyrovnaně jak muži (28 %; N = 1227), tak ženy (29 %; N = 1307).

2.2 Význam jednotlivých aspektů dopravy

Na základě dostupné literatury (např. Carver a Veitch, 2020) jsme předpokládali, že volba dopravních módů může být, mimo jiné, ovlivněna tím, co lidé na cestování oceňují a jaké faktory v rámci toho považují za důležité. V dotazníku respondenti hodnotili na Likertově škále⁶ důležitost těchto kritérií: pohodlí, rychlost, soukromí, finance, bezpečí, spolehlivost a dostupnost wifi. **Nejvýše hodnocené jsou spolehlivost (4,29) a bezpečí (4,28)**, dále následují pohodlí (3,83), rychlost (3,73), finance (3,64) a soukromí (3,51). Naopak nejnižší význam má dostupnost wifi (2,52). **Muži a ženy se nejvíce lišili v hodnocení kritéria bezpečí, kterému ženy přiřkládají větší důležitost**, dále v hodnocení důležitosti financí a spolehlivosti. Žádné rozdíly nebyly zaznamenány u kritéria rychlosti. **Kritérium bezpečnosti je nejvýrazněji genderově profilované**, ženy jej v průměru hodnotily jako důležitější o 6,2 % než muži. Krajiní kategorii „bezpečnost je pro mě naprosto důležitá“ zvolilo 64 % žen (N = 2896), ale pouze 45 % (N = 1928) mužů. Muži se častěji stavěli k neutrálnímu středu. Spolehlivost je také hodnocena jako naprosto důležitá spíše ženami (57 %; N = 2598) než muži (46 %; N = 2006). Podobně finanční stránka je naprosto důležitá pro 22 % (N = 1006) žen, ale pouze 15 % (N = 636) mužů (viz tabulka 3).

⁶ Likertova škála byla vytvořena v roce 1932 americkým psychologem Rensisem Likertem. Původně jde o techniku pro měření postojů v dotaznících. Je složena z výroků, na které respondent může odpovědět na škále, reprezentující míru souhlasu. Likertova škála umožňuje zjistit nejen obsah postoje, ale i jeho přibližnou sílu. Počet možných odpovědí, jejich konkrétní pojmenování nebo zařazení či nezařazení středové hodnoty se může lišit podle konkrétního použití. Pro účely tohoto výzkumu jsme pracovali s vzestupně orientovanou pětistupňovou škálou ve znění např. rozhodně nesouhlasím, spíše nesouhlasím, ani nesouhlas ani souhlas, spíše souhlasím, rozhodně souhlasím; nebo naprosto nedůležité, spíše nedůležité, ani nedůležité ani důležité, spíše důležité, rozhodně důležité.

Tabulka 3: Význam vybraných aspektů při cestování celkem a dle pohlaví (1 - naprosto nedůležité až 5 - naprosto důležité)

Aspekty dopravy	Průměr hodnocení	Muži	Ženy	Rozdíl průměrů (%) ⁷
Spolehlivost	4,29	4,21	4,37	3,2
Bezpečí	4,28	4,12	4,43	6,2
Pohodlí	3,83	3,76	3,90	2,8
Rychlost	3,73	3,73	3,73	0
Finance	3,64	3,55	3,73	4,4
Soukromí	3,51	3,46	3,56	2
Dostupnost wifi	2,52	2,51	2,52	0,2

2.3 Mobilita dle účelů cest

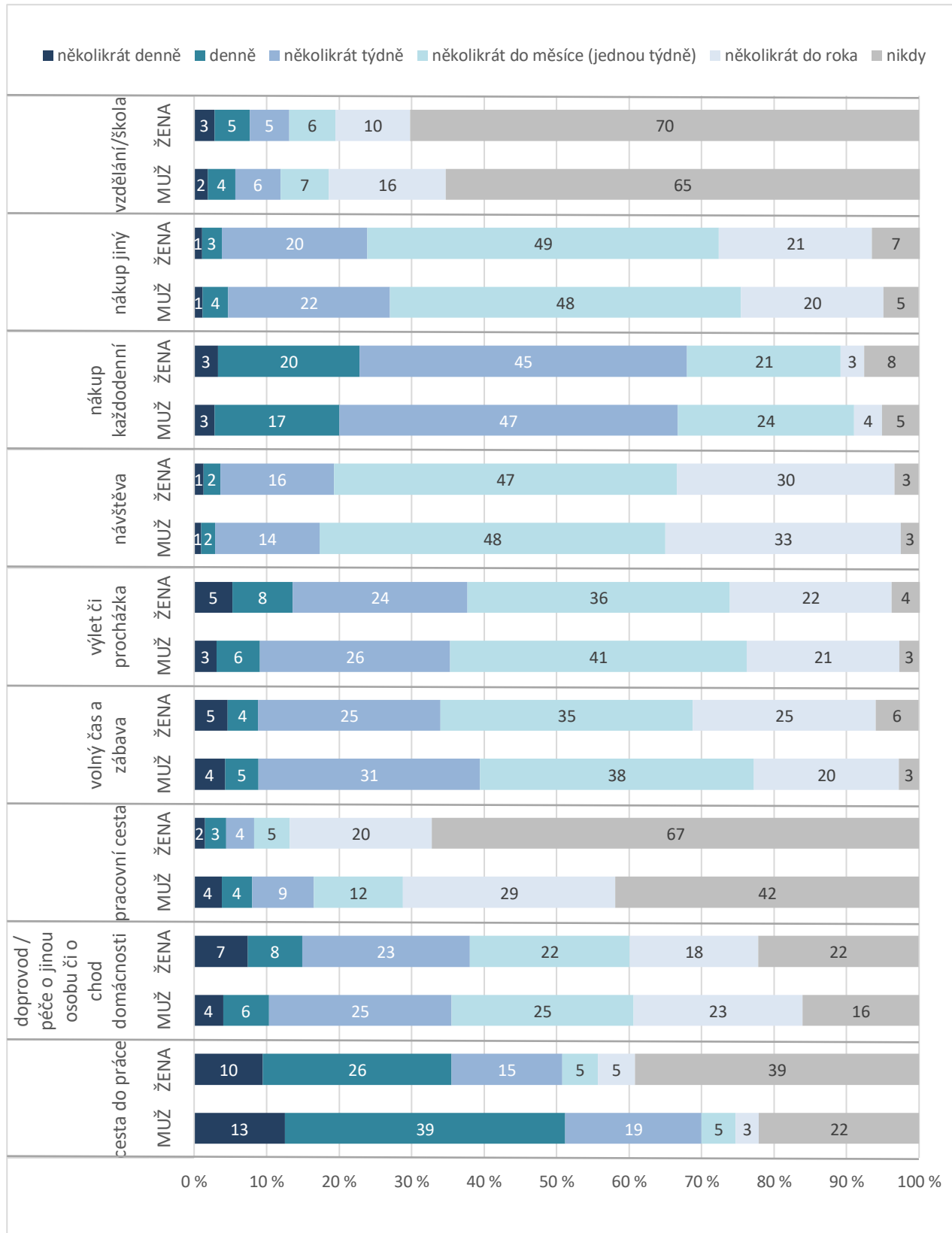
Vzhledem ke zjištění zahraničních výzkumů o genderově podmíněných rozdílech v účelovosti zkoumaných mobilit jsme se v průzkumu zajímali o účely cest, které respondenti realizují. Jelikož během období sběru dat většina populace omezila běžně realizované cesty, nebylo by relevantní zjišťovat účely cest pomocí zaznamenávání cest v rámci klasického cestovního deníku. Místo toho byli respondenti dotázáni, jak často obvykle cestují za vybranými účely. Výsledky odpovědí zobrazuje graf 2. V souladu se zjištěními zahraničních studií (např. Hanson a Johnson, 1985; Kimbrough 2016; Ng a Acker, 2018) **se největší genderové rozdíly projevily u cest do práce a u pracovních cest.** Několikrát denně anebo minimálně jednou denně cestuje do práce 51 % mužů (N = 2222) oproti 36 % žen (N = 1619). Nikdy za tímto účelem necestuje téměř dvojnásobný počet žen než mužů – 39 % (N = 1787) vs. 22 % (N = 2744). Tedy, zatímco u mužů je podíl cestujících denně za prací více než dvojnásobný proti těm, co za prací nikdy necestují, porovnáme-li stejným způsobem obvyklé cestování za prací u žen, podíl těch, co za prací necestují nikdy, mírně převyšuje podíl žen cestujících do práce denně. **Pracovní cesty jako účel mobility se netýkají více jak poloviny respondentů (N = 4883), čtvrtina respondentů je realizuje několikrát do roka (N = 2166).** Několikrát denně či jednou denně cestuje za účelem pracovní cesty 6 % (N = 550). **Genderové rozdíly jsou významné – mužů uvádějících účel pracovní cesty byl vždy výrazně vyšší podíl než žen, přičemž nikdy pracovní cestu nerealizuje 67 % žen (N = 3067) oproti 42 % mužů (N = 1816).**

⁷ Sloupec rozdíl průměrů (%) vyjadřuje rozdíl hodnocení daného kritéria muži a ženami, tento rozdíl je přepočítán na %. Např. Spolehlivost je na pětibodové škále hodnocena muži hodnotou 4,21, ženami 4,37. Bodový rozdíl tedy činí 0,16; procentní rozdíl 3,2 %.

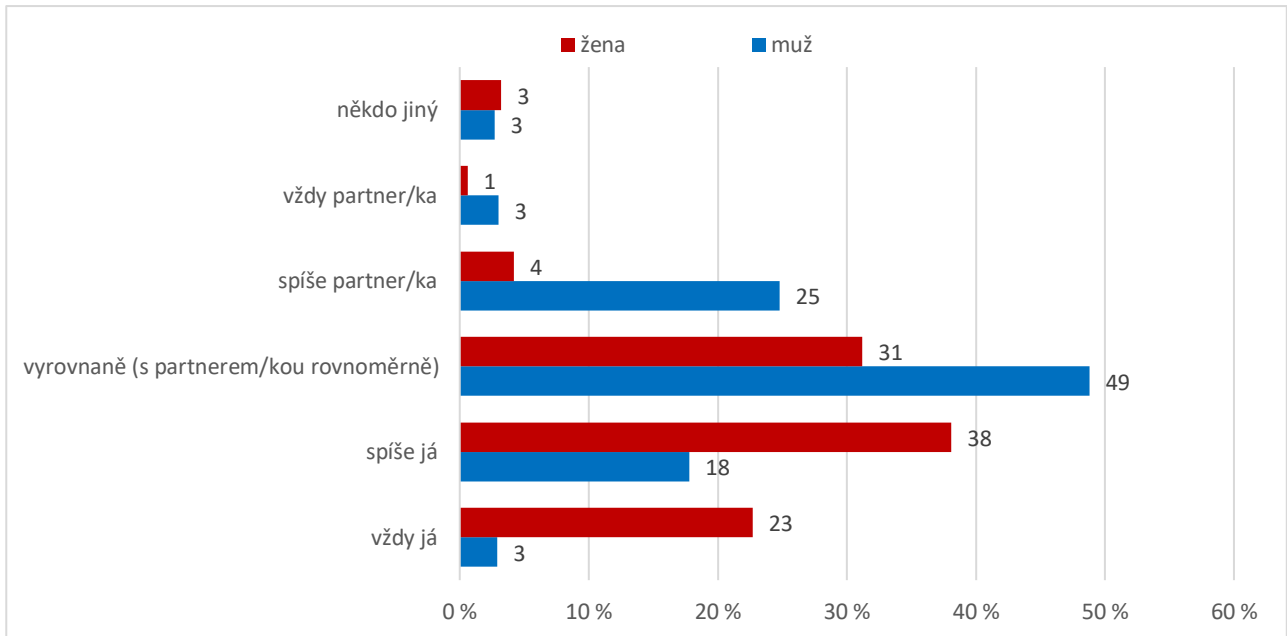
Za účelem doprovodu a péče cestuje několikrát denně či alespoň jednou za den celkem 13 % (N = 1129) respondentů, další čtvrtina pak za tímto účelem cestuje několikrát týdně (N = 2149). Naopak nikdy takový typ cest nevykonává téměř pětina respondentů (N = 1708). Překvapivé je zjištění, že obecně **rozdíly mezi ženami a muži nejsou tak výrazné**, jak bychom očekávali dle stále převažujícího genderového rozdělení rolí či dle výzkumu účelů cest využívajícího konceptu *mobility of care* – kde genderové rozdíly v populaci 30-45 letých v Madridu byly až čtyřnásobné (Sánchez de Madariaga a Zucchini, 2019). Největší rozdíl v našem průzkumu byl u frekvence několikrát či jednou denně, což se týkalo 10 % mužů (N = 448) a 15 % žen (N = 681). **Nicméně zaměříme-li se konkrétněji na ženy a muže ve věku 30-49 let z (dvoučlenných) domácností s dětmi, pak rozdíly významně vystoupí.** Zatímco u žen vždy zajišťuje doprovod dětí 23 % z nich (N = 215), u mužů to je pouze 3 % (N = 26). Odpověď „spíše já“ v této věci odpovědělo 18 % mužů (N = 158), ale 38 % žen (N = 360). Podrobnější výsledky znázorňuje graf 3.

Podobně také u frekvence **cestování za účelem zajištění běžných nákupů** genderové rozdíly nejsou obecně významné, avšak podíváme-li se opět na ženy a muže ve věku 30-49 let z (dvoučlenných) domácností s dětmi, (viz graf 4) zatímco vždy obstarává nákupy 6 % z mužů (N = 55), v případě žen je to 17 % (N = 219). „Spíše já“ odpovědělo 28 % mužů (N = 253) a 42 % žen (N = 396). Genderově významné rozdíly jsou patrné i ve dvoučlenných domácnostech bez dětí, kde vždy nákupy zajišťuje 14 % z mužů (N = 50 z 355) a 26 % žen (N = 67 z 256).

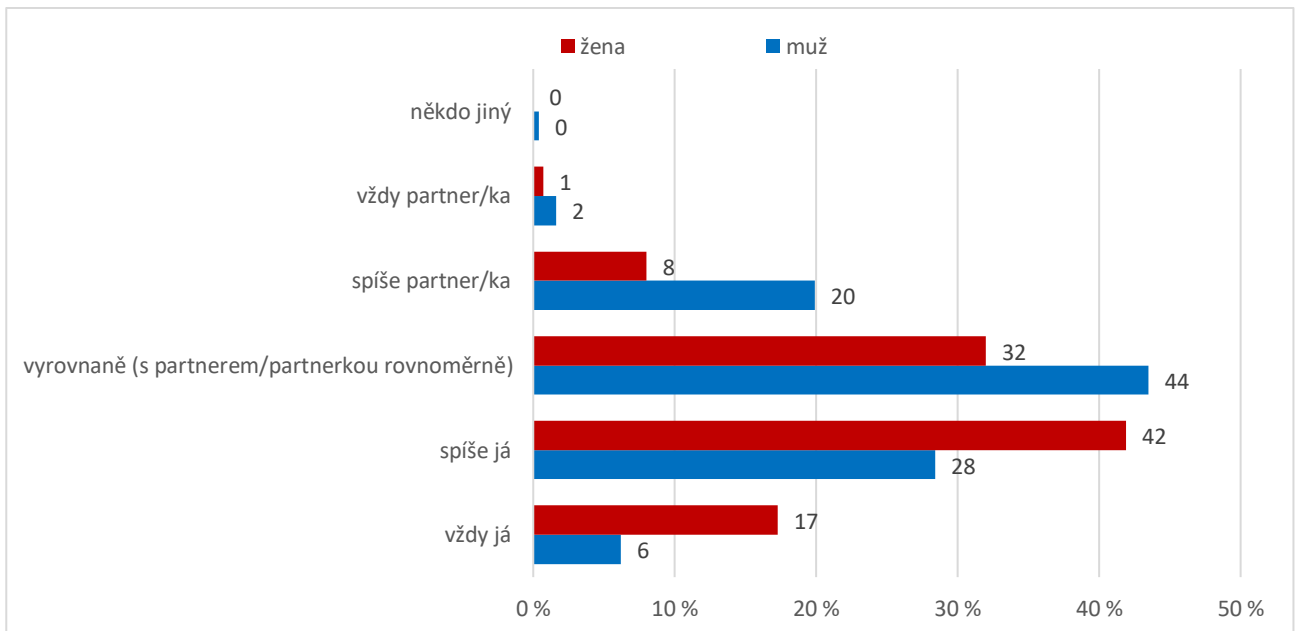
Graf 2: Frekvence cest dle účelu a pohlaví v %, (muži N = 4336, ženy N = 4564)



Graf 3: Vyzvedávání a doprovod dětí v rámci domácnosti u věkové kategorie 30-49 let dle pohlaví v % (ženy N = 946, muži N = 890)



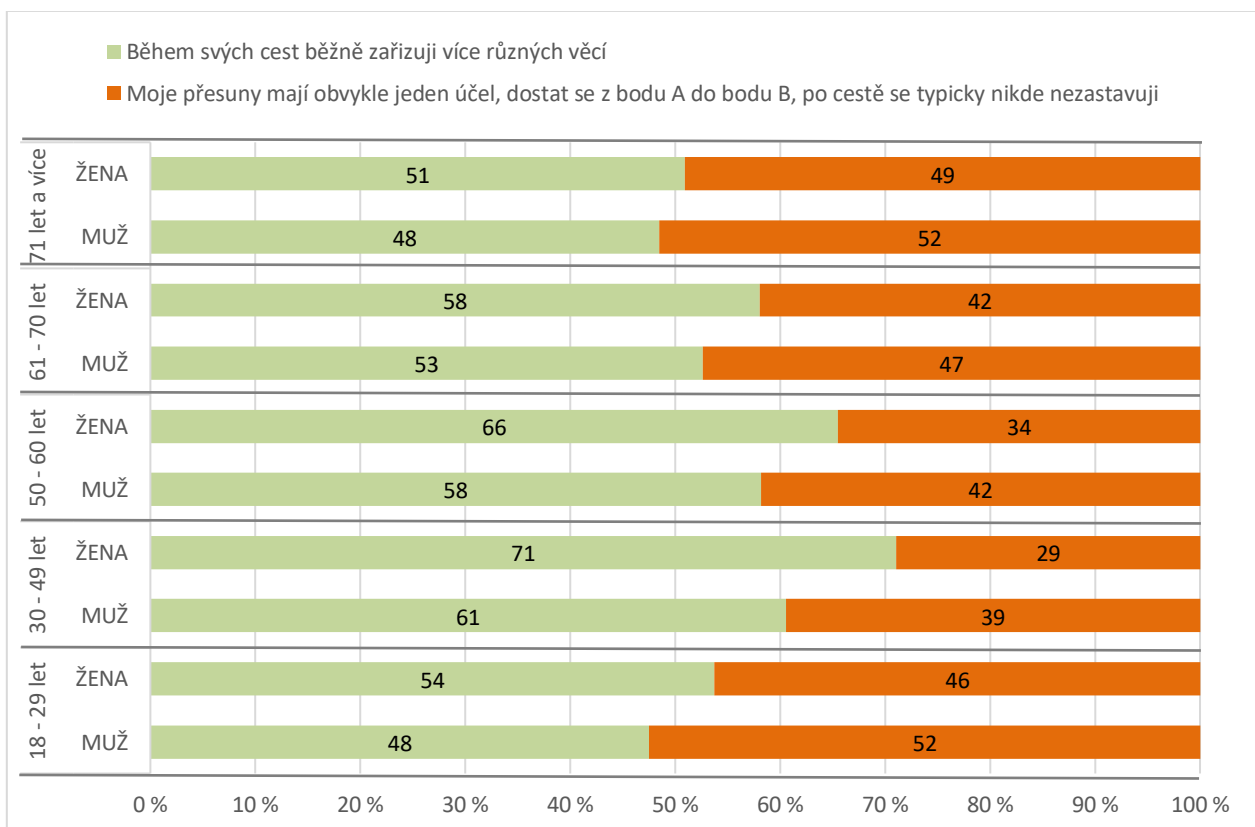
Graf 4: Zajišťování běžných nákupů v rámci domácnosti u věkové kategorie 30-49 let dle pohlaví v %, (ženy N = 946, muži N = 890)



Za volným časem a zábavou také cestují o něco častěji muži než ženy – jednu týdně a častěji je to 77 % mužů (N = 3350) a 69 % žen (N = 3142). Nikdy pouze 4 % (391) respondentů, ale v rámci toho je žen dvakrát více než mužů – 6 % (N = 271) vs. 3 % (N = 120). **Na výlet či procházku** vyráží minimálně jednou denně 14 % (N = 619) žen a 9 % (N = 394) mužů, v dalších kategoriích již genderové rozdíly nejsou. **V rámci cestování za účelem návštěvy, jiných než každodenních nákupů, vzděláním či školy nebyly zjištěny významné genderové rozdíly.** Podrobněji jednotlivé účely cest zobrazuje graf 2. K uzavřeným otázkám byla přidána otevřená otázka „jiné“, kam respondenti uváděli cesty nepatřící k žádné z předchozích kategorií. Jako významné se ukázaly zejména pravidelné cesty k lékaři, které uvedlo 11 % lidí (N = 260).

Dále se ukazuje, že významná část respondentů realizuje cesty s více účely, kdy se během jedné cesty snaží zařídit více různých věcí – tuto skutečnost deklarovalo 59 % (N = 5233) respondentů. Častější je toto jednání pro ženy – víceúčelové cesty uvedlo 62 % žen (N = 2 833) a 55 % mužů (N = 2400). Podíváme-li se z tohoto ohledu na skupiny žen a mužů dle jednotlivých věkových kategorií (viz graf 5), není překvapením, že u obou pohlaví se nejvíce řetězení a víceúčelovost cest týká lidí ve věku 30-49. Z mužů, kteří uvedli, že během svých cest běžně zařizují více různých věcí, bylo 61 % ve věku 30-49 let (N = 1029), z žen bylo ve stejné věkové kategorii 71 % (N = 1138). Zároveň ve všech věkových kategoriích bylo více žen, které uvedly řetězový charakter cest, přičemž největší genderový rozdíl byl právě u věkové kategorie 30-49 let.

Graf 5: Řetězení cest dle pohlaví a věku v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



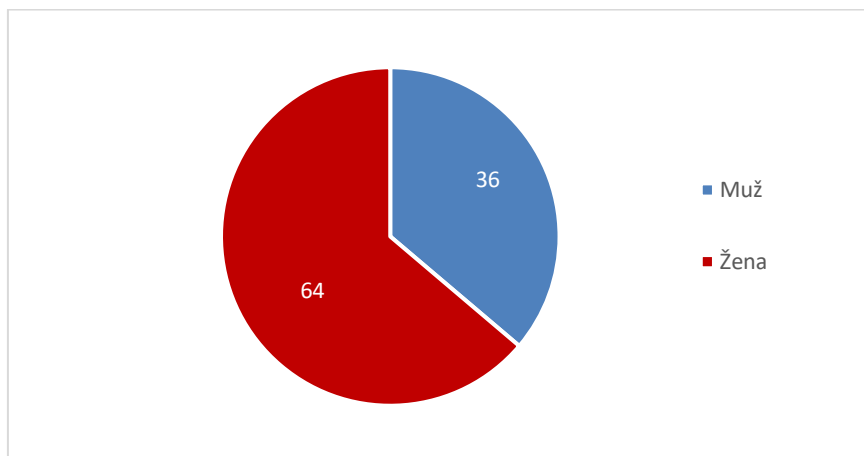
2.4 Nerealizované mobilitní potřeby

V souvislosti s mobilitními vzorci se v literatuře (zabývající se zejména mobilitou seniorské populace a dalších potenciálně dopravně znevýhodněných skupin, např. Haustein a Siren, 2014, Hjorthol, 2013) objevuje koncept nerealizovaných či nespokojených mobilitních potřeb (*unmet mobility needs*), kdy jedinec z různých důvodů nemůže vykonat všechny cesty, které by potřeboval anebo si přál vykonat.

Jednou z otázek v dotazníku zaměřenou na toto téma byl dotaz na spokojenost s možnostmi dopravit se kdykoli tam, kam dotazovaní potřebují. **Ze zkoumaného souboru je 26 % (N = 2286) maximálně spokojeno se svými možnostmi dopravit se kdykoli tam, kam potřebují⁸.** Naopak 1 % respondentů (N = 101) není spokojeno vůbec. 84 % dotazovaných (N = 7482) zvolilo minimálně hodnotu 6. Průměrná hodnota spokojenosti je 7,79. **Muži deklarují o něco vyšší spokojenost se svými mobilitními možnostmi (7,97) než ženy (7,61).**

Zaměříme-li se ale blíže na skupinu respondentů, kteří vyjádřili nízkou spokojenost s možnostmi dopravit se kdykoli tam, kam potřebují (skóre 1-5 na desetistupňové škále), **tvořenou 16 % respondentů (N = 1418), ženy představují z tohoto souboru téměř dvě třetiny (64 %, N = 905), viz graf 6.**

Graf 6: Jedinci nespokojení s celkovými možnostmi mobility (hodnocení 5 a méně) dle pohlaví v % (muži N = 513, ženy N = 905)

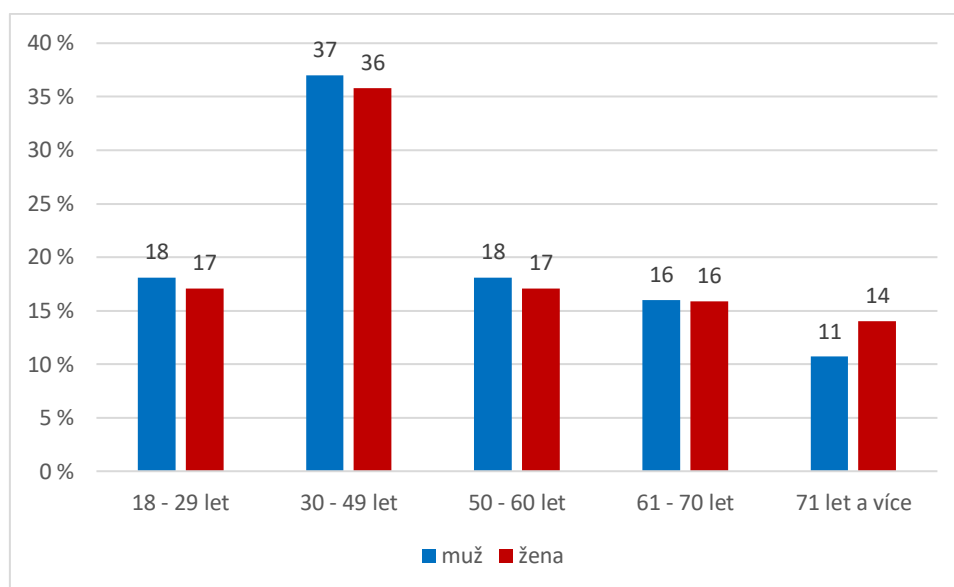


Z hlediska věkového složení mezi méně spokojenými či nespokojenými výrazně převažují jedinci ve věku 30-49 let, kterých je 36 % (N = 514). Věkové rozložení u mužů i u žen vykazuje stejný trend

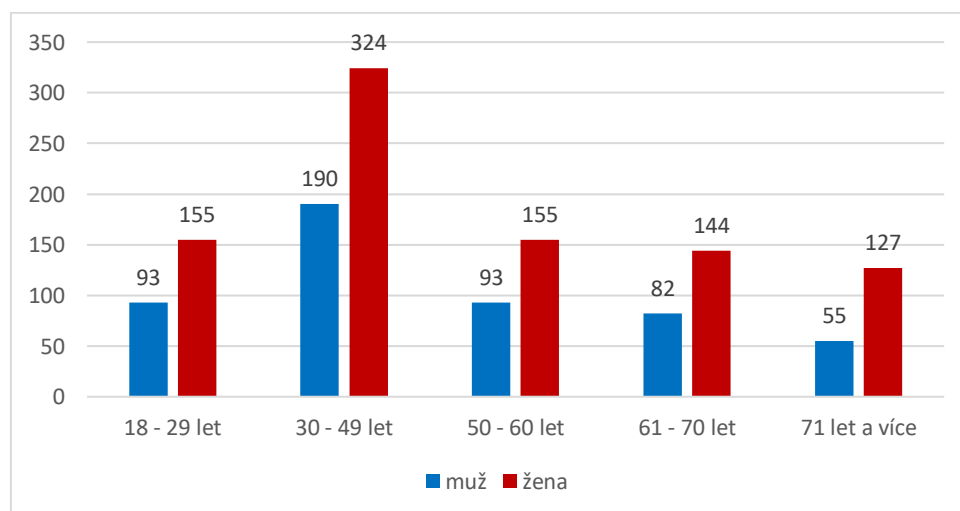
⁸ Zkoumanému souboru mužů a žen byla pro hodnocení celkové spokojenosti nabídnuta desetistupňová škála, kde stupeň 1 vyjadřoval nejnižší spokojenost a stupeň 10 spokojenost nejvyšší. Jako jedince „nespokojené s celkovými možnostmi mobility“ jsme považovali ty, kteří na této škále označili stupeň 5 a méně.

bez významných rozdílů (viz graf 7). Graf 8 zobrazuje absolutní počty respondentů, kde je viditelné výrazně vyšší zastoupení žen v každé věkové kategorii.

Graf 7: Věkové složení mužů a žen nespokojených s celkovými možnostmi mobility (hodnocení 5 a méně) v % (muži N = 513, ženy N = 905)



Graf 8: Jedinci nespokojení s celkovými možnostmi mobility dle věku a pohlaví v absolutních počtech (muži N = 513, ženy N = 905)

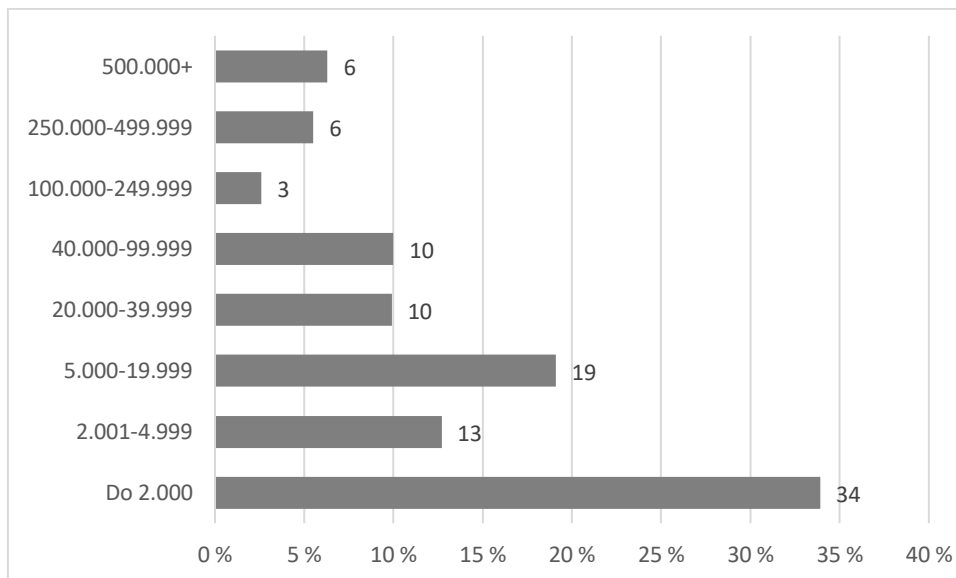


Více než dvě třetiny (77 %; N = 826) z těchto nespokojených žijí v domácnosti s partnerem či partnerkou. U všech typů domácnosti jsou to ve výrazně vyšší míře jedinci, na kterých leží zajištění běžných nákupů či zajištění doprovodu dětí v případě, že se jedná o domácnost s dětmi. Pokud mají jedinci z dvoučlenných domácností děti, čtyři pětiny z těchto z hlediska celkových možností mobility

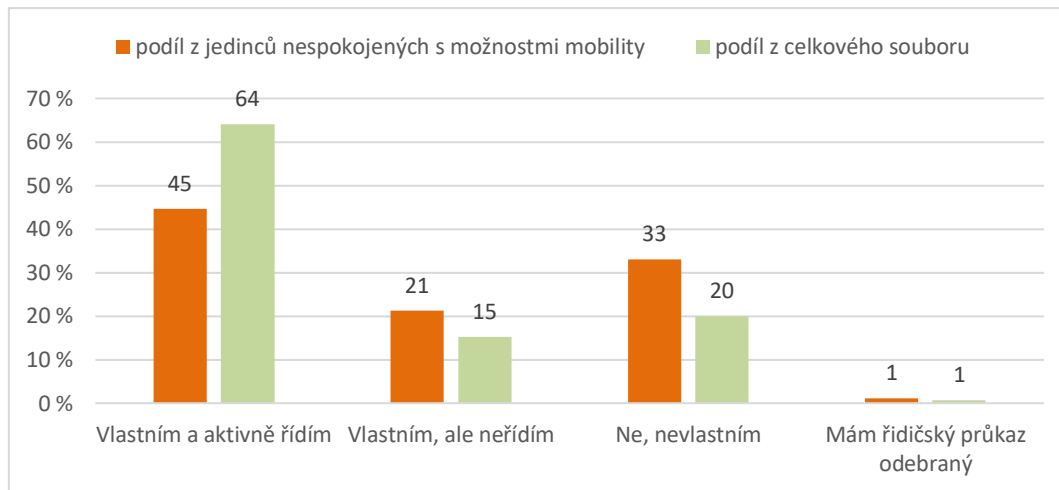
nespokojených respondentů zajišťuje dopravu dětí (14 % vždy oni; N = 47, 31 % spíše oni; N = 105) nebo se rovnoměrně střídají s partnerem či jinou osobou (37 %; N = 126). Také běžné nákupy zajišťují ve větší míře než partner (43 %; N = 149) či s partnerem rovnoměrně (41 %; N = 141). 43 % jedinců (N = 602) má status zaměstnance a 27 % (N = 378) jsou nepracující důchodci. Z hlediska zdravotního omezení má 30 % (N = 423) nějaké zdravotní omezení, ať se jedná o zrakové, sluchové či dočasné či trvalé omezení pohybu.

Faktor hrající významnou roli v celkové spokojenosti s možnostmi mobility je velikost místa bydliště. Nejvíce nespokojených respondentů, jak znázorňuje graf 9, žije v obcích s velikostí do 2 tisíc obyvatel (34 %; N = 480). Naopak nejméně jsou v této skupině zastoupení jedinci z měst se 100 až 250 tisíci obyvateli (6 %; N = 78). Ve srovnání se všemi respondenty z našeho průzkumu je mezi nespokojenými s možnostmi mobility zároveň vyšší zastoupení těch, kteří několikrát do měsíce a častěji řeší situaci, kdy by chtěli někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat, například z důvodu nedostatku vhodných prostředků, chybějícímu spoji či špatné dostupnosti (42 %; N = 596). Jsou to dále jedinci, kteří oproti celkovému průměru méně často využívají auto jako aktivní řidiči/řidičky (denně či několikrát týdně 40 %; N = 570 vs. 56 % v celkovém souboru; N = 4962), častěji nevlastní řidičský průkaz (33 %; N = 469 vs. 20 % z celkového souboru; N = 1774) či aktivně neřídí (21 %; N = 300 vs. 15 % z celkového souboru; N = 1366). Aktivních řidičů je mezi nimi téměř polovina (viz graf 10).

Graf 9: Jedinci nespokojení s možnostmi mobility dle velikosti místa bydliště v % (N = 1418)



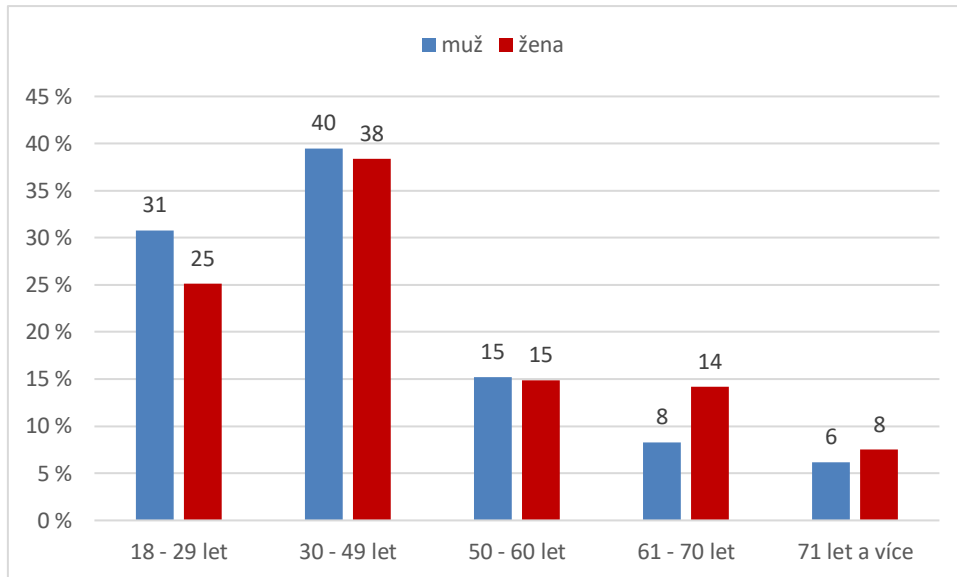
Graf 10: Srovnání podílů ne/řidičů ve skupině jedinců méně spokojených s možnostmi mobility vs. celý soubor v % (N = 8900)



V rámci další otázky týkající se problému nerealizované mobility měli jedinci zodpovědět, **jak často se potýkají se situací, kdy by chtěli někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat (např. kvůli nedostatku vhodných dopravních prostředků, chybějícímu spoji, špatné dostupnosti)**. Téměř polovina respondentů (48 %; N = 4254) se v takové situaci nikdy neocitá. Více než třetina respondentů (36 %; N = 3 167) se s takovou situací potýká několikrát ročně, desetina respondentů (11 %; N = 968) pak několikrát do měsíce. Každý dvacátý respondent (6 %; N = 511) není schopen svou cestu realizovat několikrát týdně. Kromě dostupnosti spoje či dopravního prostředku jsme se zaměřili i na finanční hledisko dotazem, zda někdy, případně jak často, jedinci **kvůli nedostatku peněz volí jiný dopravní prostředek, než by ideálně chtěli**. Více než desetina respondentů (12 %; N = 1072) minimálně jednou měsíčně přehodnocuje svoje cestování z důvodu nedostatku peněz. Čtvrtina respondentů (22 %; N = 1996) tuto situaci řeší několikrát do roka. Dvě třetiny respondentů (66 %; N = 5 832) neomezují svou mobilitu z důvodu nedostatku financí nikdy.

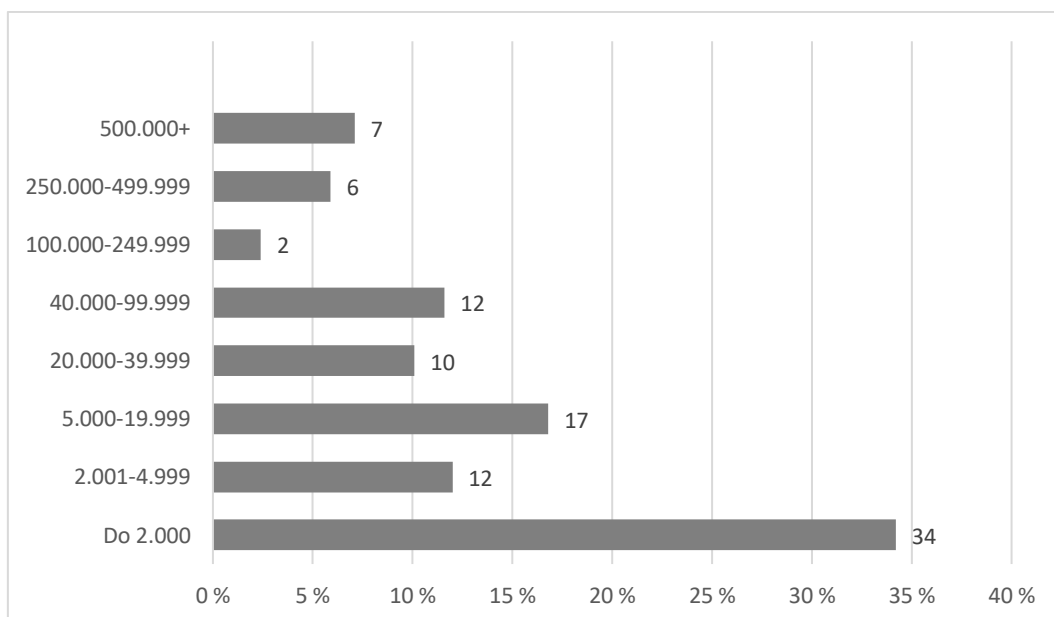
Zaměříme-li se na skupinu jedinců, kteří se minimálně několikrát do měsíce potýkají s tím, že by chtěli někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat, velikostně je srovnatelná se skupinou jedinců méně spokojených s celkovými možnostmi mobility. Celkově se jedná o 1479 respondentů, tedy 17 % z celkového souboru. Genderově je tato skupina spíše vyrovnaná, s mírnou převahou žen (53 % vs. 47 % mužů). **Věkově se tento problém opět týká nejčastěji respondentů ve věku 30-49 let, kteří tvoří 39 % (N = 575) z této skupiny** a také o něco méně věkové kategorie 18-29 let (28 %; N = 410). Jak je vidět z grafu 11, v rámci pohlaví je věkové rozložení těchto jedinců podobné až na nejmladší kategorii (větší podíl mužů, kteří se chtějí minimálně několikrát do měsíce někam dostat a nemají jak) a skupinu 61-70 let, kde je z genderového hlediska trend opačný a zastoupení žen je vyšší oproti mužům.

Graf 11: Věkové rozložení mužů a žen, kteří několikrát do měsíce a častěji chtějí někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat v % (N = 1479)



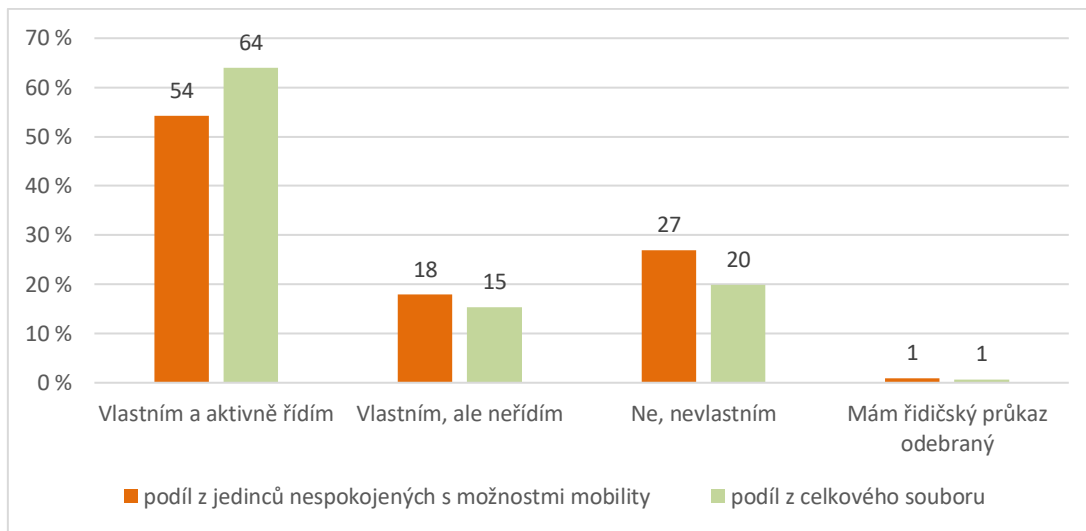
Opět nejvyšší podíl těchto částečně mobilitně deprivovaných jedinců, více než jedna čtvrtina, pochází z nejmenších obcí do 2000 obyvatel (viz graf 12), přičemž 75 % ze těchto jedinců žije v domácnosti s partnerem či partnerkou.

Graf 12: Jedinci, kteří min. několikrát do měsíce chtějí někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat dle velikosti bydliště v % (N = 1479)



Ačkoliv podíl aktivních řidičů je v rámci této skupiny nižší než podíl aktivních řidičů v celkovém souboru, zásadní rozdíly zde nejsou (viz graf 13).

Graf 13: Srovnání podílů ne/řidičů ve skupině jedinců, kteří min. několikrát do měsíce chtějí někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat (N = 1479) vs. celý soubor (N = 8900) v %



Z celkové zkoumané populace je 7 % (N = 596) jedinců jak nespokojených s celkovými možnostmi mobility (spokojenost s možnostmi dopravit se kdykoli tam, kam potřebují na stupni 5 a méně) a zároveň několikrát do měsíce a či častěji čelí situaci, že se nemají jak dostat tam, kam by se dostat chtěli či potřebovali.

2.5 Shrnutí

Genderové rozdíly ve využívání jednotlivých dopravních prostředků se v našich datech projevily, a to zejména u jízdy autem a pěší chůze. V charakteru cest dle účelů se muži a ženy také zčásti liší. Řetězení cest, které je v dostupné literatuře přisuzováno typicky více ženám, bylo i v našem průzkumu uváděno více ženami než muži, zejména pokud jsme se zaměřili na skupinu středního věku z domácností s dětmi. Při cestování je pro respondenty nejvýznamnějším hlediskem spolehlivost a bezpečí. Specifickým tématem v rámci této kapitoly byly nerealizované mobilitní potřeby a celková spokojenost s možnostmi dopravit se tam, kam lidé chtějí či potřebují. V zahraničních studiích je toto téma spojované zejména se staršími věkovými skupinami a omezeným přístupem k osobnímu automobilu, přičemž více postiženy v tomto směru jsou ženy (např. Luiu a kol., 2016). Data z průzkumu potvrzují, že mezi nespokojenými s celkovými dopravními možnostmi byly výrazně více zastoupeny ženy. Zároveň mezi takto „dopravně deprivovanými“ tvořili u obou pohlaví největší podíl skupiny mužů a žen ve středním věku (30-49 let) z malých obcí, na které jsme se rozhodli více zaměřit ve kvalitativní části výzkumu (viz kapitola 7).

3 Dostupnost a využití motorizovaných dopravních prostředků

Osobní automobilová a veřejná hromadná doprava jsou jako hlavní dopravní prostředky tématem této kapitoly. I přes relativně dobrou síť veřejné dopravy stále stoupá počet automobilů na českých silnicích.⁹ Znalost důvodů využívání osobního automobilu či postojů jednotlivých skupin populace k veřejné dopravě mají pro městského plánování a rozvoj dopravní infrastruktury značný význam. Na jednu stranu je automobil zdrojem mnoha negativních externalit, na druhou stranu je pro určité skupiny obyvatel nenahraditelným dopravním prostředkem umožňujícím přístup k zaměstnání, vzdělání a mnoha dalším pro život zásadním službám zejména v místech a situacích, kdy systém veřejné hromadné dopravy není dostupný a ani využití jiných dopravních módů není (např. z důvodu příliš velkých vzdáleností či povahy terénu) reálné. Tam, kde existuje k osobnímu automobilu alternativní a z hlediska udržitelné mobility příznivější dopravní prostředek, je důležité zjistit, jaké motivace by vedly dotyčné skupiny osob k jeho využití.

3.1 Osobní automobilová doprava

Z průzkumů a dostupných statistických dat zcela zřetelně vyplývá, že ačkoliv se užívání automobilů u žen v posledních desetiletích významně zvyšuje, stále platí, že automobilismus je hluboce genderová záležitost (např. Peters, 2013). Muži disponují řidičským oprávněním častěji než ženy, častěji než ženy automobily vlastní a řídí, několikanásobně více se také účastní nehod a v dopravních nehodách umírají. Například v roce 2016 byl v EU poměr fatálních dopravních nehod mužů a žen 3:1 (*Traffic Safety Basic Facts on Gender*, 2018). V České republice bylo k 31. 12. 2019 registrováno 6 834 695 držitelů řidičských oprávnění. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví tvoří 55 % mužů a 45 % žen. Z bodového hodnocení řidičů vyplývá, že poměr bodovaných mužů a žen je, na rozdíl od poměru všech řidičů, významně odlišný, tvoří jej 81 % mužů a 19 % žen. Rozdíly mezi poměry bodovaných mužů a žen v jednotlivých krajích jsou nevýznamné (poměr mužů je mezi 70 % a 83 %). Registrováno bylo 39 906 řidičů, kteří dosáhli 12 bodů, z nichž 92 % tvořili muži a 8 % ženy (Tecl, 2019). V roce 2019 bylo vinou řidičů motorových vozidel usmrceno 499 osob, z čehož vinou mužů bylo usmrceno 428 osob, tj. 86 %, vinou žen pak 71 osob, tj. 14 %. V období let 2009-2019 bylo vinou řidičů motorových vozidel (mužů) usmrceno 88 % osob, vinou řidiček pak 12 % osob. V roce 2019 bylo usmrceno 547 osob, z toho 424 mužů (78 %) a 123 žen (22 %). V období let 2009-2019 byl evidován podíl usmrcených mužů vs. žen 76:24 % (Tecl, 2019). Z uvedeného je zřejmé, že zaviněním ze strany žen byla usmrcena přibližně každá osmá osoba, zatímco z pohledu následků dopravních nehod byla přibližně každá čtvrtá usmrcená osoba žena.

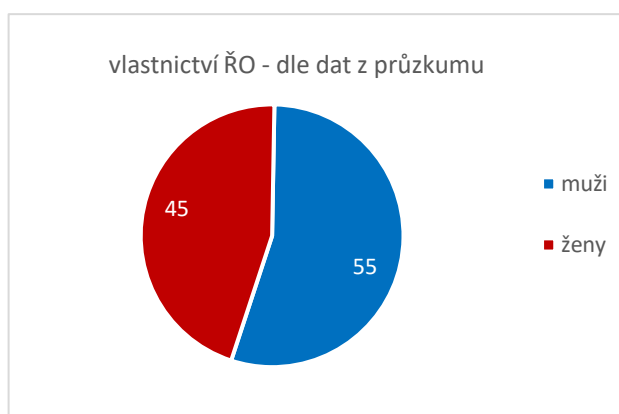
⁹ Dle dat Eurostatu stoupl mezi lety 2009 a 2018 počet osobních automobilů z 424 na 540 na 1000 obyvatel, tedy nárůst o více než čtvrtinu, viz https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_carhab&lang=en.

V průzkumu jsme se snažili zaměřit v co možná nejkomplexnější míře na vztah k osobnímu automobilu s ohledem na jednotlivé skupiny dotazovaných respondentů.

3.1.1 Vlastnictví řidičského oprávnění

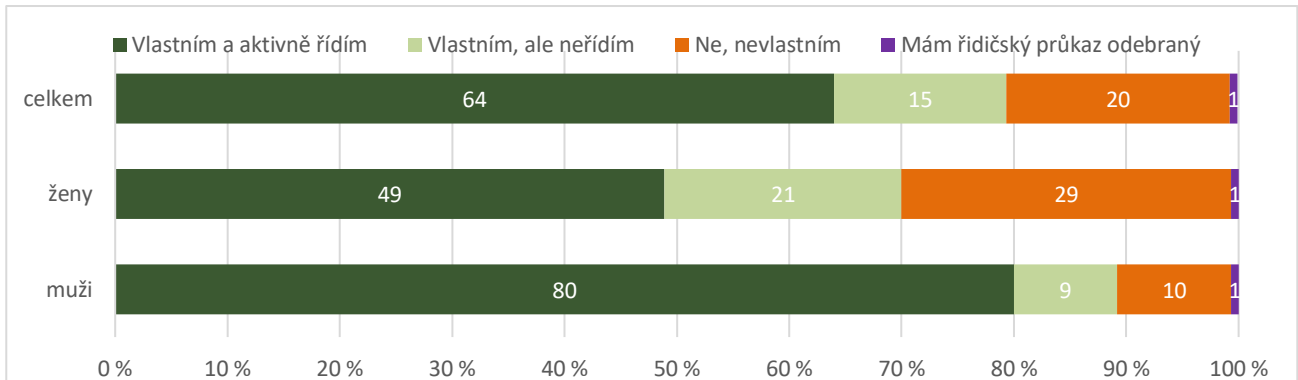
V České republice stejně jako v celé Evropě a vyspělých částech světa podíl žen vlastníků řidičské oprávnění (ŘO) stoupá. Z celkového počtu držitelů ŘO na osobní automobil v roce 2019 tvořili muži 55 % a ženy 45 %. Genderové rozložení dat z našeho vzorku je v tomto směru reprezentativní vůči obecné populaci ČR (viz graf 14).

Graf 14: Vlastníci ŘO dle pohlaví v %, (muži N = 3869, ženy N = 3195)



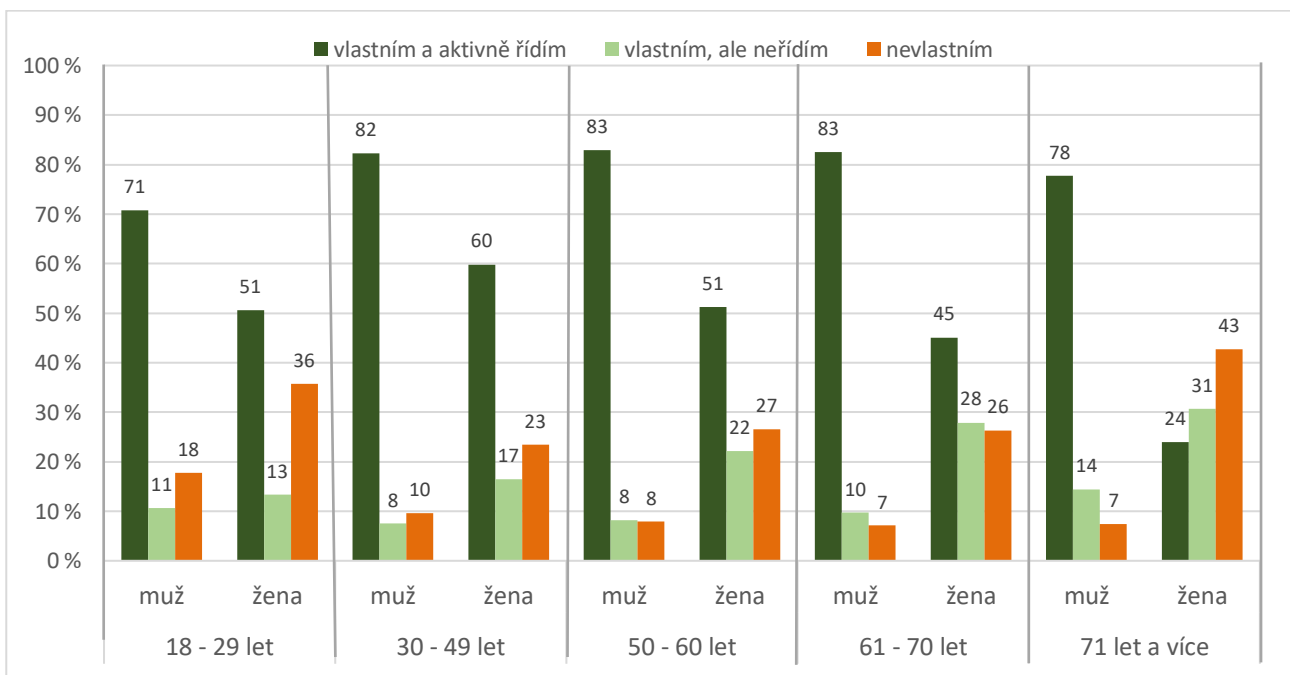
Avšak ne každý držitel řidičského oprávnění je zároveň aktivním řidičem či řidičkou. V reálném provozu mohou být proto podíly mužů a žen za volantem značně odlišné. Z tohoto důvodu jsme zavedli v otázce vlastnictví řidičského oprávnění také možnost odpovědi „vlastním, ale neřídím“. Už v nejmladších věkových kategoriích jsou patrné rozdíly v podílu aktivně řídících řidičů a řidiček a vlastníků řidičských průkazů. Tyto genderové rozdíly platí ve všech věkových kategoriích. Obecně lze říci, že **muži častěji vlastní řidičský průkaz a zároveň je mezi nimi výrazně větší podíl aktivních řidičů** (viz graf 15). Čtyři pětiny z celkového souboru vlastní řidičské oprávnění, část z nich ale aktivně neřídí, což se týká dvojnásobného podílu žen (N = 965) než mužů (N = 401). Aktivních řidičů je celkem 64 % (N = 5698). Z mužů aktivně řídí 80 % (N = 3468), mezi ženami je aktivních řidiček o poznání méně, a sice necelá polovina (49 %, N = 2230). Téměř trojnásobně vyšší počet žen (N = 1337) než mužů (N = 437) řidičský průkaz nevlastní.

Graf 15: Vlastnictví ŘO dle pohlaví v % (celkem N = 8900, muži N = 4336, ženy N = 4564)



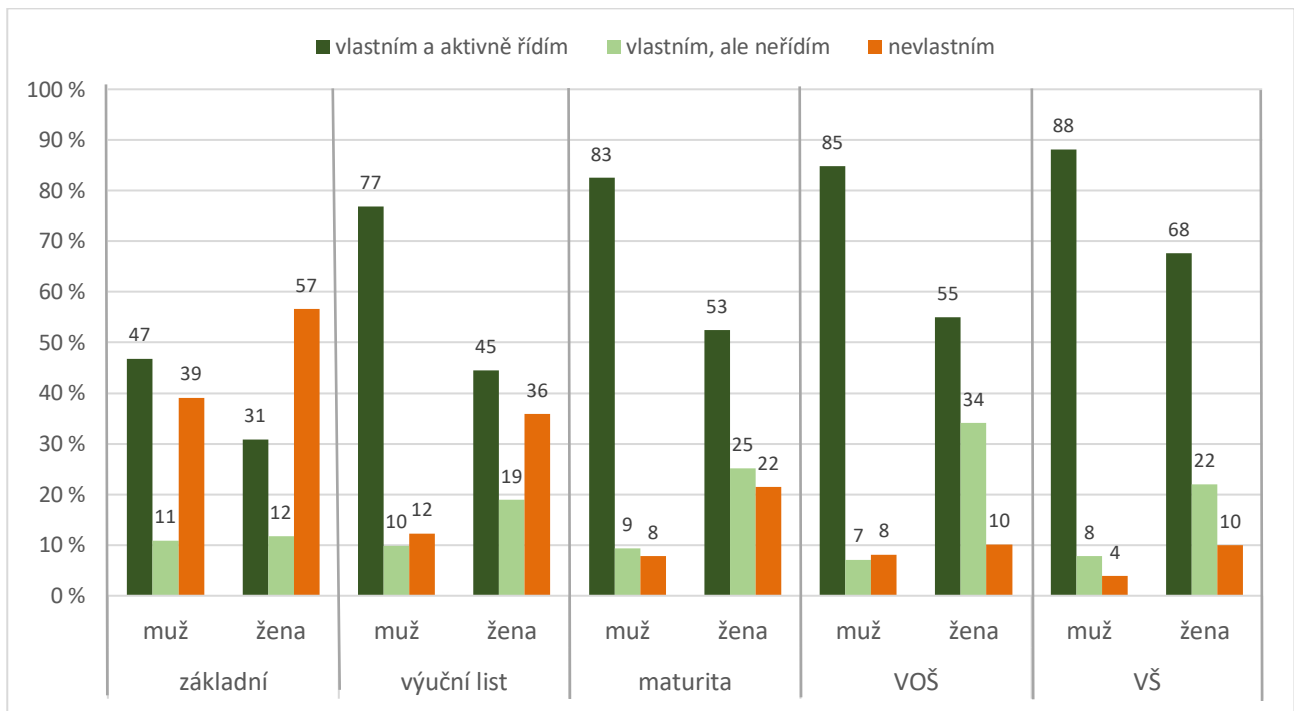
Jak jsme mohli předpokládat, **nejvýznamnější genderové rozdíly jsou v nejstarších věkových skupinách, kdy s přibývajícím věkem výrazněji ubývá aktivních řidiček.** Nejvíce aktivních řidiček je ve věkové skupině 30-49 let – 60 %; N = 958 (a 16,5 % neaktivních; N = 264). Ve stejném věku je 82 % mužů (N = 1399) aktivních řidičů (a 8 % neaktivních; N = 127). V nejstarší věkové skupině 71 + už je aktivních řidiček pouze 24 % (N = 170), kdežto mužů zůstává aktivních 78 %; N = 377 (a neaktivních 14 %; N = 70). Významné genderové rozdíly ve vlastnictví řidičského oprávnění a v aktivním řízení jsou však u všech věkových kategorií – podrobněji viz graf 16.

Graf 16: Vlastnictví ŘO dle pohlaví v jednotlivých věkových kategoriích v % (N muži = 4306, N ženy = 4532)



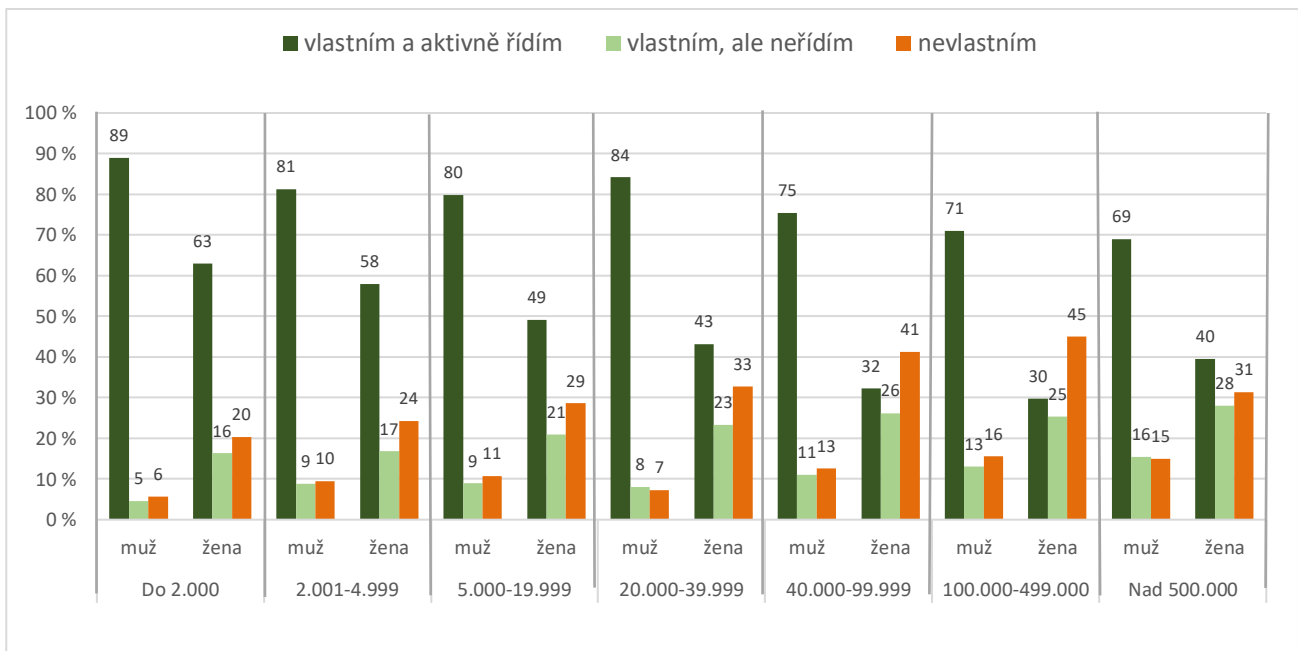
U obou pohlaví je patrný trend rostoucího podílu aktivních řidičů s narůstajícím nejvyšším dosaženým vzděláním. Genderové rozdíly jsou nejmenší u lidí se základním vzděláním, i tak ale činí 15 % v neprospěch žen (viz graf 17). U ostatních vzdělanostních kategorií jsou rozdíly mezi podíly aktivních řidičů a řidiček značné. Ženy v mnohem větší míře ŘO mají, ale neřídí.

Graf 17: Vlastnictví ŘO dle vzdělání a pohlaví v % (N muži = 4306, N ženy = 4532)



Genderové rozdíly přetrvávají i pokud se na statistiku podíváme z hlediska velikosti sídla – v tomto případě u obou pohlaví platí, že největší podíl aktivních řidičů a řidiček je logicky u nejmenších sídel do 2000 obyvatel. **Ve srovnání s muži je u žen s rostoucí velikostí obce (dle počtu obyvatel) – až na největší kategorii, do které spadá pouze Praha – patrný trend postupně se snižujícího podílu aktivních řidiček, a naopak zvyšující se podíl žen, které řidičské oprávnění nevlastní (viz graf 18).**

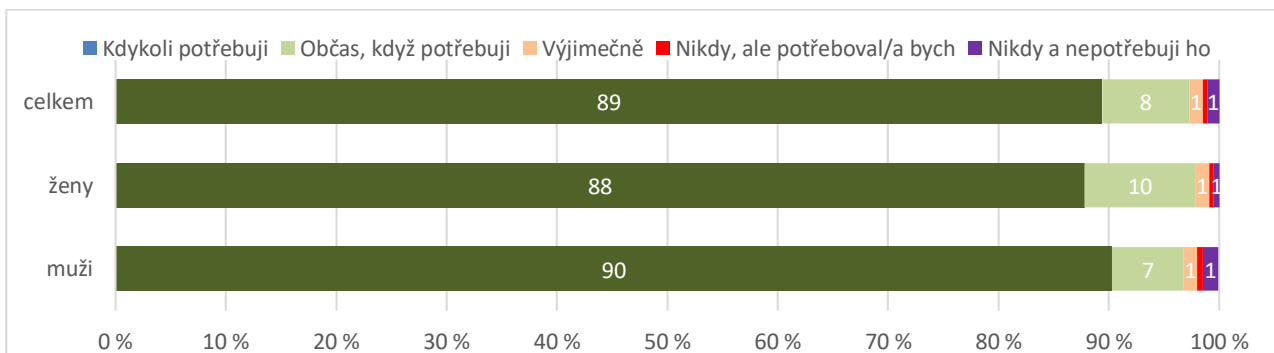
Graf 18: Vlastnictví ŘO dle pohlaví a velikosti bydliště v % (N muži = 4306, N ženy = 4532)



3.1.2 Dostupnost automobilu

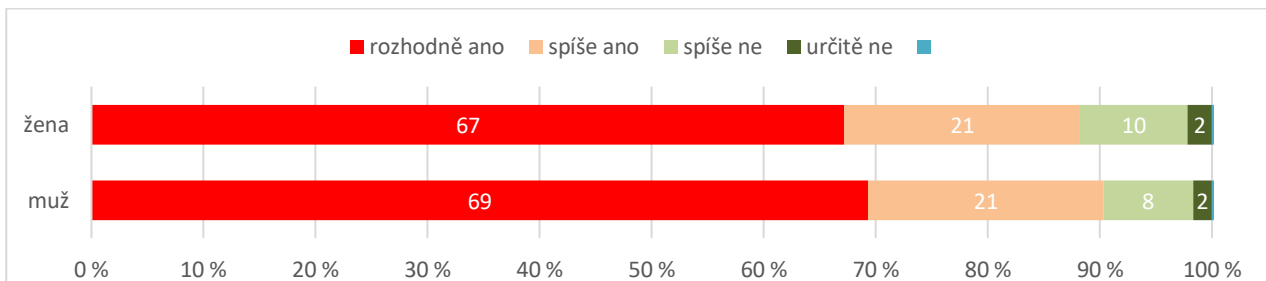
Pro české domácnosti je nejtypičtější vlastnit právě jeden automobil – ten dle odpovědí respondentů vlastní 52 % domácností (N = 4642). 23 % (N = 2071) vlastní 2 automobily, 19 % (N = 1632) pak žádný. Tři a více automobilů vlastní 6 % domácností (N = 555). Průměrně připadá na domácnost respondentů 1,19 automobilu. Kromě samotného vlastnictví automobilu v rámci domácnosti je také důležité, do jaké míry je automobil jednotlivým členům, kteří by jej mohli řídit (tzn. aktivní řidiči/řidičky), k dispozici. Tyto údaje přináší graf 19.

Graf 19: Dispozice automobilu pro soukromé účely u aktivních řidičů/řidiček v % (celkem N = 5698, muži N = 3468, ženy N = 2230)



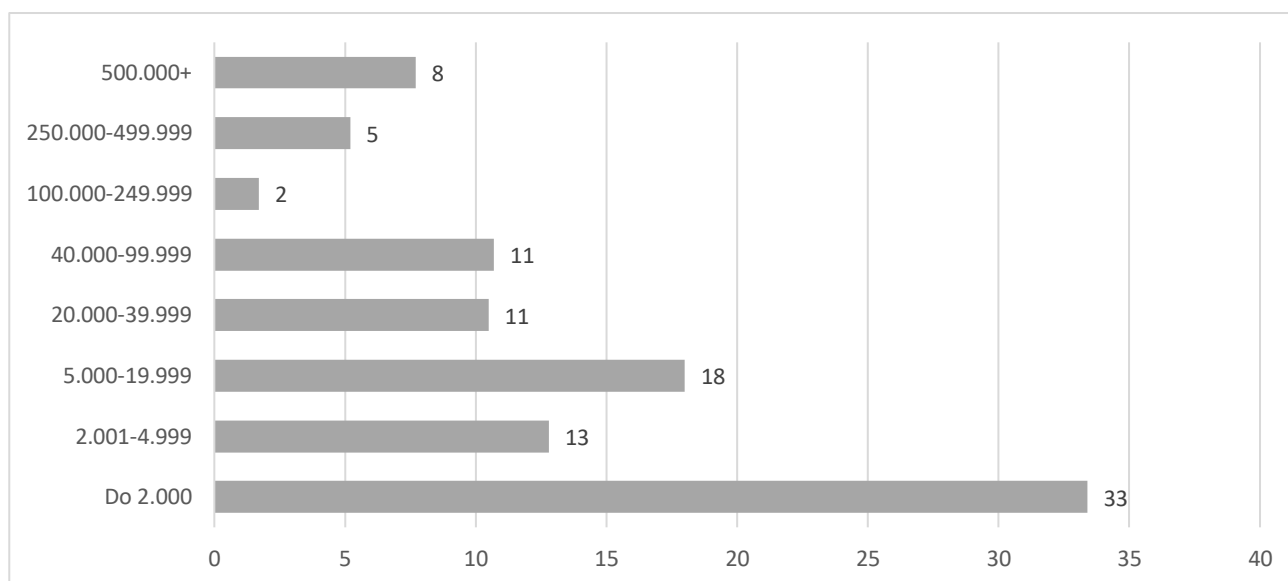
Předchozí graf ukázal, že **naprostá většina lidí vlastnicích řidičské oprávnění a aktivně řídících automobil pro soukromé účely k dispozici mají**. Z toho ale logicky plyne určitá závislost na automobilu a lze předpokládat, že náhlá ztráta možnosti automobil používat by výrazně zhoršila mobilitní možnosti respondentů. Tento předpoklad potvrzují data, **kdy 69 % aktivně řídících (N = 3903) uvedlo, že dlouhodobá ztráta řidičského průkazu by rozhodně ovlivnila jejich aktuální životní styl. Muži se v tomto ohledu nijak neliší od žen** (muži 69 %; N = 2 405 a ženy 67 %; N = 1498). U další pětiny respondentů (21 % bez rozdílu pohlaví; N = 1197) by pak ztráta řidičského oprávnění spíše ovlivnila jejich životní styl. Pouhých 2 % (N = 107) by rozhodně žádnou změnu nepocítila a 9 % by spíše změnu nepocítila (N = 491), viz graf 20.

Graf 20: Vliv ztráty řidičského oprávnění na životní styl aktivně řídících dle pohlaví v % (muži N = 3468, ženy N = 2230)



Podíváme-li se na skupinu, jejichž životní styl je nejvíce závislý na automobilu (respondenti odpovídající „rozhodně ano“), z hlediska věku výrazně převažuje skupina 30-49 letých, a to 43 % (N = 1661). Nejméně jsou pak mezi nimi zastoupeni jedinci starší 71 let (9 %; N = 355) a dále ti nejmladší ve věku 18-29 let (14 %; N = 525). Naprosto převažují respondenti žijící ve společné domácnosti s partnerem (87 %; N = 2853) a v případě úplných domácností s dětmi dále ti, kteří zajišťují doprovod dětí buď ve větší míře než partner či vyrovnaně (68 %; N = 935). Podobný vzorec u této skupiny platí i v případě zajišťování běžných nákupů, kdy vyrovnaně s partnerem či více než partner nákupy zajišťuje 76 % (N = 1053). 56 % z těchto závislých na automobilu je zaměstnaných (N = 2197), druhou největší skupinou jsou nepracující důchodci (18 %; N = 698). Jak se dalo předpokládat, **z hlediska velikosti bydliště jde nejčastěji o jedince žijící v obcích do 2000 obyvatel, kteří tvoří přesně třetinu (N = 1303), viz graf 21.** Více jak polovina řídí auto denně (54 %; N = 2123) a 90 % (N = 3520) min. několikrát týdně. V domácnosti mají nejčastěji 1 auto (55 %; N = 2130), ale přes třetinu respondentů má auta 2 (35 %; N = 1364) a 9 % (N = 362) 3 a více aut.

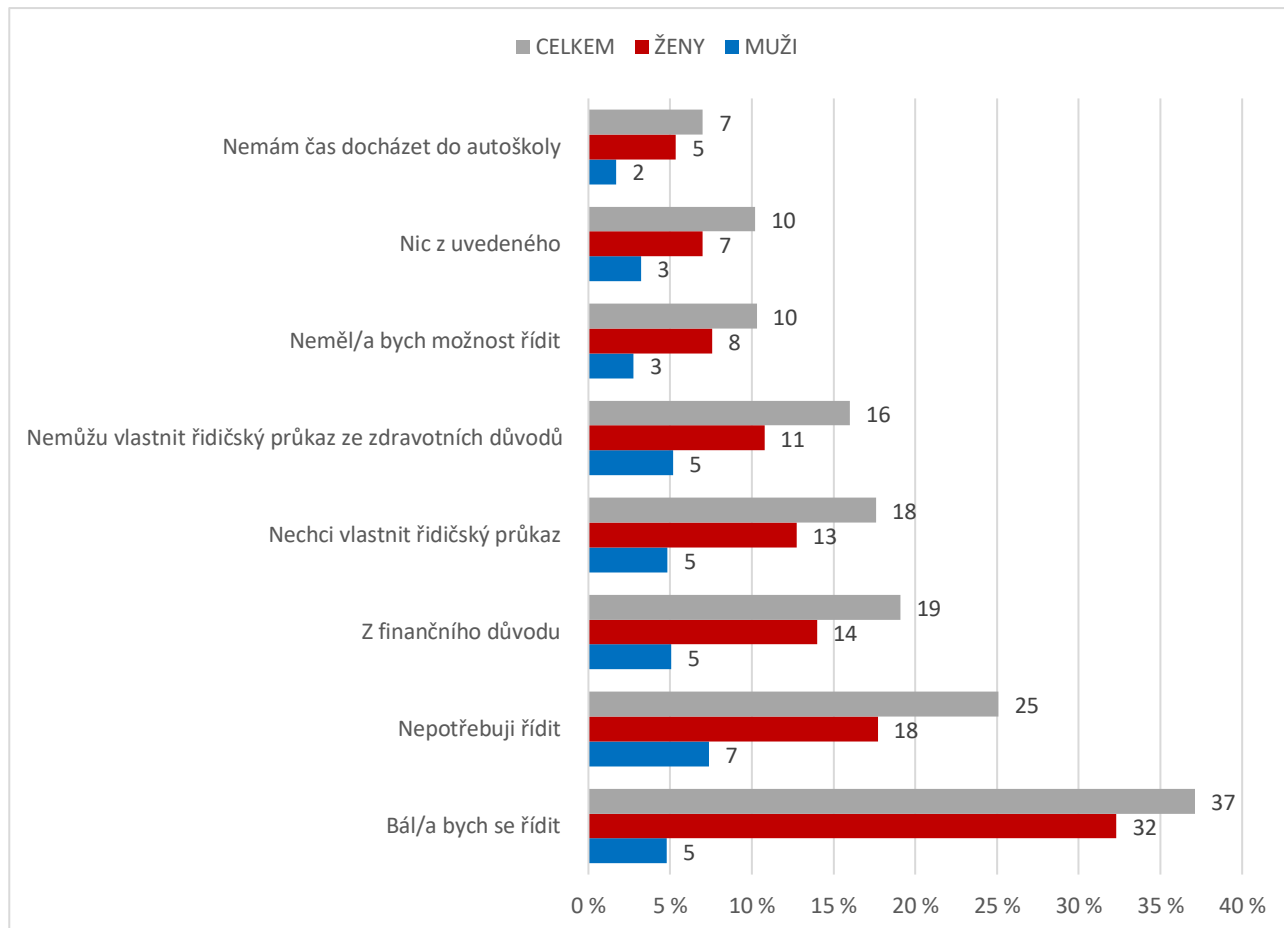
Graf 21: Jedinci, jejichž životní styl je nejvíce závislý na automobilu dle velikosti bydliště v % (N = 3903)



3.1.3 Důvody nevlastnění řidičského oprávnění a řidičské neaktivity

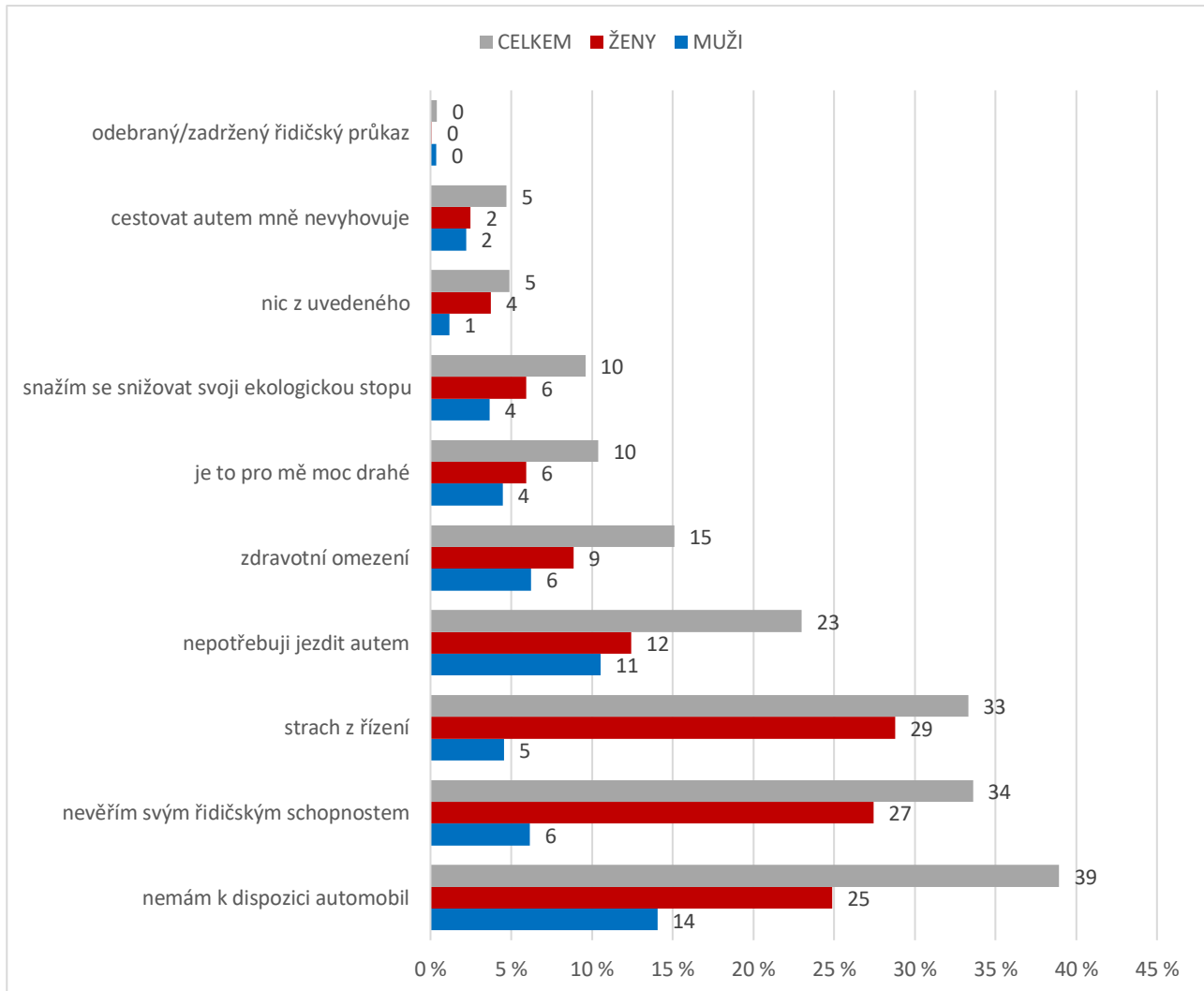
Respondenti, kteří uvedli, že nemají řidičské oprávnění (20 %; N = 1774), byli dotázáni na důvody, proč toto oprávnění nevlastní. Jak je vidět z grafu 22, **důvody, proč muži a ženy nemají řidičský průkaz, se dle pohlaví značně liší. U mužů žádný důvod z možností výběru výrazně nepřevyšuje ostatní** a mezi nejčastěji uváděným důvodem (nepotřebuji řídit) a nejméně označovaným důvodem (nemám čas docházet do autoškoly) je rozdíl v jednotkách procent. **Oproti tomu u žen jako důvod nevlastnění řidičského průkazu jednoznačně „vítězí“ strach z řízení**, který uvedlo 32 % (N = 573). Až s odstupem následovaly další důvody.

Graf 22: Důvody nevlastnění řidičského oprávnění dle pohlaví a celkem v % četnosti (pozn. respondenti mohli vybrat více možností)



Podobně byly u neaktivních řidičů (N = 1366) zjišťovány důvody, proč (už) neřídí. Tyto důvody shrnuje graf 23. **Z deseti nabízených možností důvodů řidičské neaktivity bylo celkově nejčastěji uváděno „nemám k dispozici automobil“ (39 %; N = 532), dále „nevěřím svým řidičským schopnostem“ (34 %; N = 459) a jako třetí nejčastěji uváděný byl strach z řízení (33 %; N = 455). Opět jsou významné rozdíly mezi muži a ženami, kdy u mužů bylo nejčastějším důvodem nedisponování automobilem (14 %; N = 192) a dále nepotřeba jezdit autem (11 %; N = 144), u žen významně převažoval strach z řízení (29 %; N = 393), nedůvěra ve své řidičské schopnosti (27 %; N = 375) a až jako třetí důvod nedisponování automobilem (25 %; N = 340).**

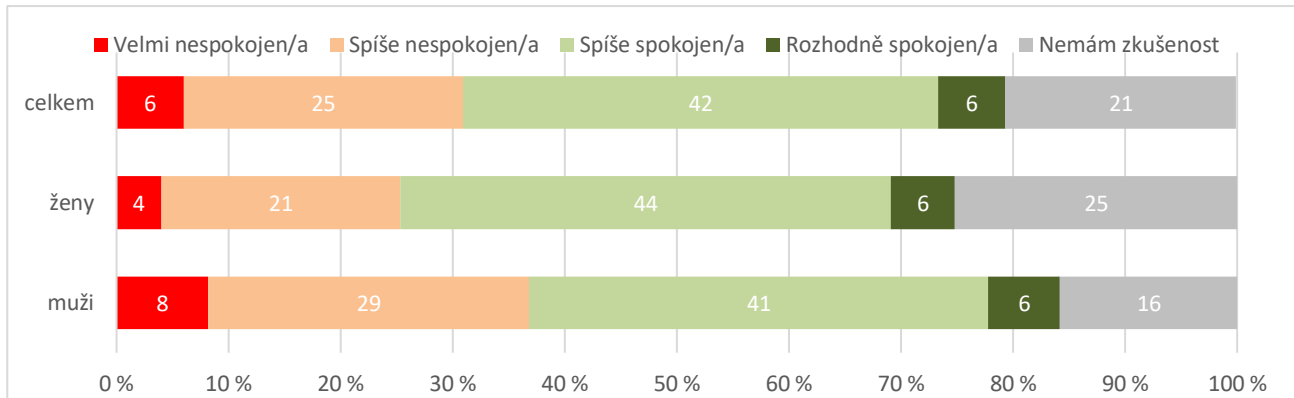
Graf 23: Důvody „neřízení“ u jedinců vlastnících řidičské oprávnění dle pohlaví a celkem v % četnosti (pozn. respondenti mohli vybrat více možností)



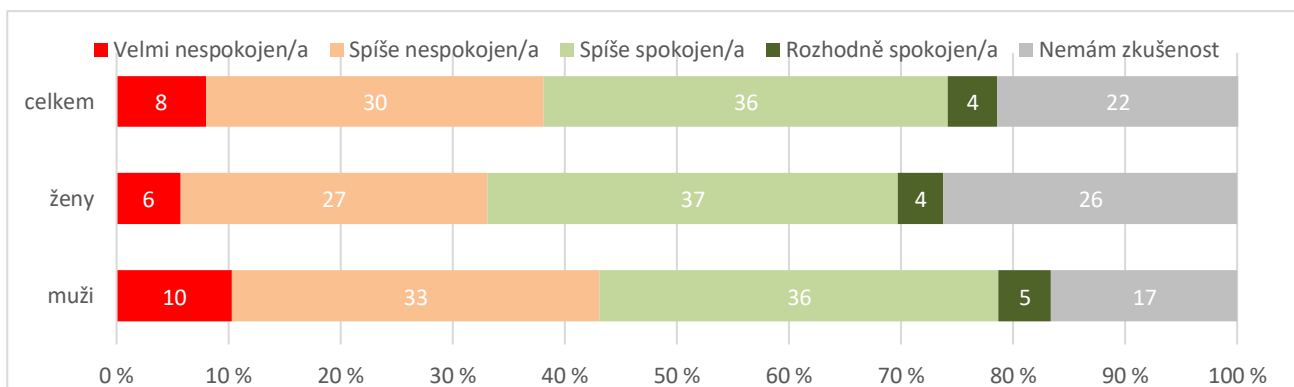
3.1.4 Spokojenost s odpočívadly

Jedinců, kteří jezdí autem (N = 8631), ať už jako aktivní řidiči nebo spolujezdci, jsme se ptali na jejich spokojenost s dostupností odpočívadel na českých dálnicích a rychlostních komunikacích a také na spokojenost s jejich vybaveností. V obou případech se dotázaní nejčastěji klonili k variantě „spíše spokojen(a)“. Jak je patrné z grafů 24 a 25, ženy častěji než muži uvedly, že s dostupností odpočívadel či jejich vybaveností nemají zkušenost (což je v souladu s menším podílem žen aktivně osobní automobil užívajících) a muži častěji než ženy uvedli, že jsou velmi či spíše nespokojeni jak s dostupností (37 % vs. 25 %), tak s vybaveností odpočívadel (43 % vs. 33 %).

Graf 24: Spokojenost s dostupností odpočívadel na českých dálnicích a rychlostních komunikacích v % (celkem N = 8631, muži N = 4246, ženy N = 4385)



Graf 25: Spokojenost s vybaveností odpočívadel na českých dálnicích a rychlostních komunikacích v % (celkem N = 8631, muži N = 4246, ženy N = 4385)



3.2 Veřejná hromadná doprava

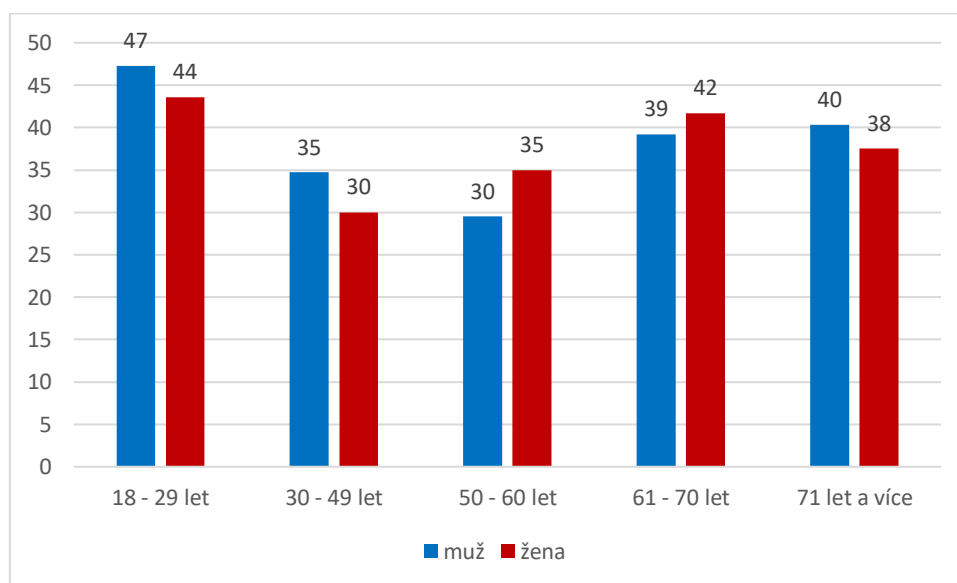
Veřejná doprava mnohým lidem zpřístupňuje základní služby a aktivity a jako je placená práce, vzdělání, zajišťování chodu domácnosti či možnosti socializace a společenského vyžití. Zvláště důležitá je pro ty, kteří z různých důvodů nemohou či nechtějí využívat osobní automobil. Zejména ve městech je z hlediska udržitelné dopravy žádoucí systém veřejné hromadné dopravy (VHD) podporovat a zkvalitňovat. Literatura zabývající se genderovými aspekty veřejné dopravy zdůrazňuje rozdíly ve využívání mezi muži a ženami. Určité skupiny žen, obzvláště ty s nízkými příjmy, nemají přístup k automobilu nebo nevlastní řidičské oprávnění a v důsledku toho využívají více veřejnou dopravu (např. Kien, 2018). Na druhou stranu existuje i studie (Carver a Veitch, 2020) ukazující pravý opak, tedy vyšší podíl mužů využívajících VHD. Výsledky analýzy dat ze *Sčítání lidí, domů a bytů* (2011) týkající se dojížděky za prací v Praze ukazují, že ženy jezdí častěji veřejnou dopravou (69 % žen vs. 49 % mužů) (Špačková, 2017). V našem výzkumu nás proto zajímala nejen

dostupnost a míra využití veřejné dopravy jednotlivými skupinami, ale také spokojenost s její podobou či důvody jejího většího nevyužívání.

3.2.1 Dostupnost a využívání veřejné hromadné dopravy

Jistým indikátorem využívání veřejné hromadné dopravy je vlastnictví nějakého druhu předplacené jízdenky. Více než třetina respondentů (37 %; N = 2986) vlastní nějaký druh předplacené jízdenky na veřejnou dopravu, podíl mezi muži (37 %; N = 1479) a ženami (36 %; N = 1507) se významně neliší. Výsledky se mírně promění při třídění mužů a žen dle věkových skupin. U věkové skupiny 30-49 let vlastní předplacenou jízdenku 35 % mužů (N = 546) a 30 % žen (N = 438), u kategorie 50-60 let je situace opačná, jízdenku vlastní 30 % mužů (N = 195) a 35 % žen (N = 238). Podrobněji viz graf 26.

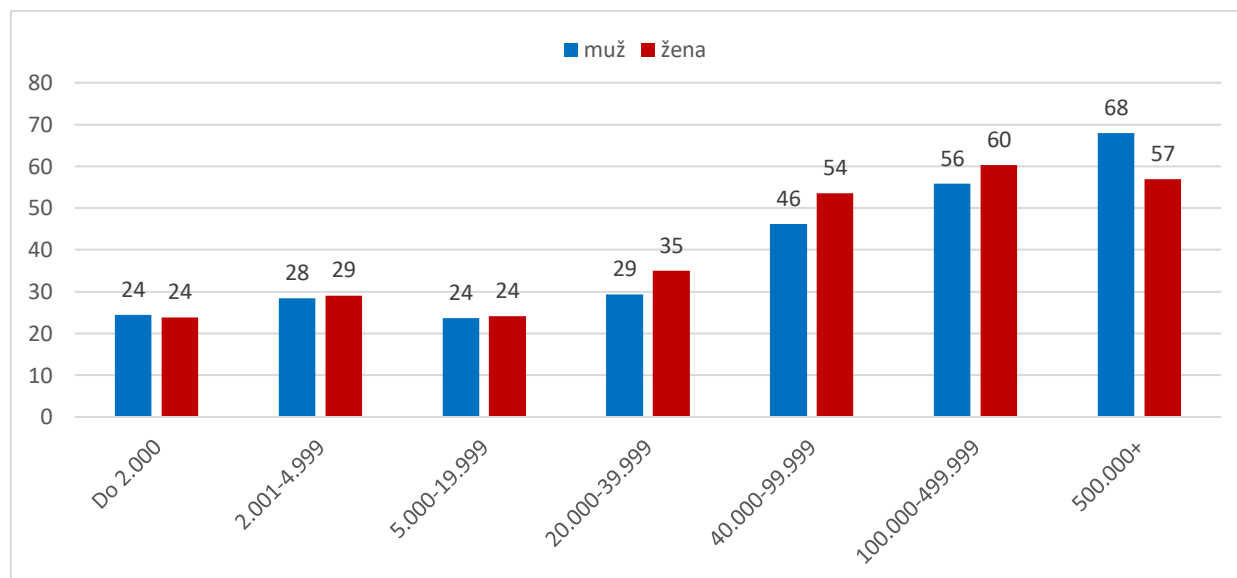
Graf 26: Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu dle pohlaví a věku v %, (muži N = 1479, ženy N = 1507)



Se zvětšující se velikostí obce dle počtu obyvatel se zvyšuje podíl jedinců vlastnících předplacenou jízdenku na veřejnou dopravu. Zatímco v obcích do 5 tisíc obyvatel nějakou takovou jízdenku vlastní vždy přibližně čtvrtina z dotázaných bez ohledu na pohlaví, u měst nad 100 tisíc obyvatel je to již 56 % mužů (N = 244) a 60 % žen (N = 207), v Praze pak 68 % mužů (N = 335) a 57 % žen (N = 273).

Zaměříme-li se na rozdíly mezi muži a ženami, z grafu 27 je patrné, že rozdíly existují u některých kategoriích měst, ale nejsou lineární, (neplatí, že by se rozdíly např. přímo zvětšovaly s rostoucí velikostí sídla), ani konzistentní (neplatí, že by lidé jednoho genderu vlastnili vždy častěji předplacenou jízdenku).

Graf 27: Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu dle pohlaví a velikosti bydliště v % (muži N = 1479, ženy N = 1507)



Využívání veřejné hromadné dopravy souvisí s její dostupností, která se hodnotí například podle vzdálenosti zastávky nejbližšího spoje. Nejdostupnějším dopravním prostředkem je autobus, ke kterému má přístup 98 % respondentů (N = 8 711). Genderové rozdíly nebyly identifikovány, v tabulce 4 jsou proto prezentovány údaje za obě pohlaví celkově.

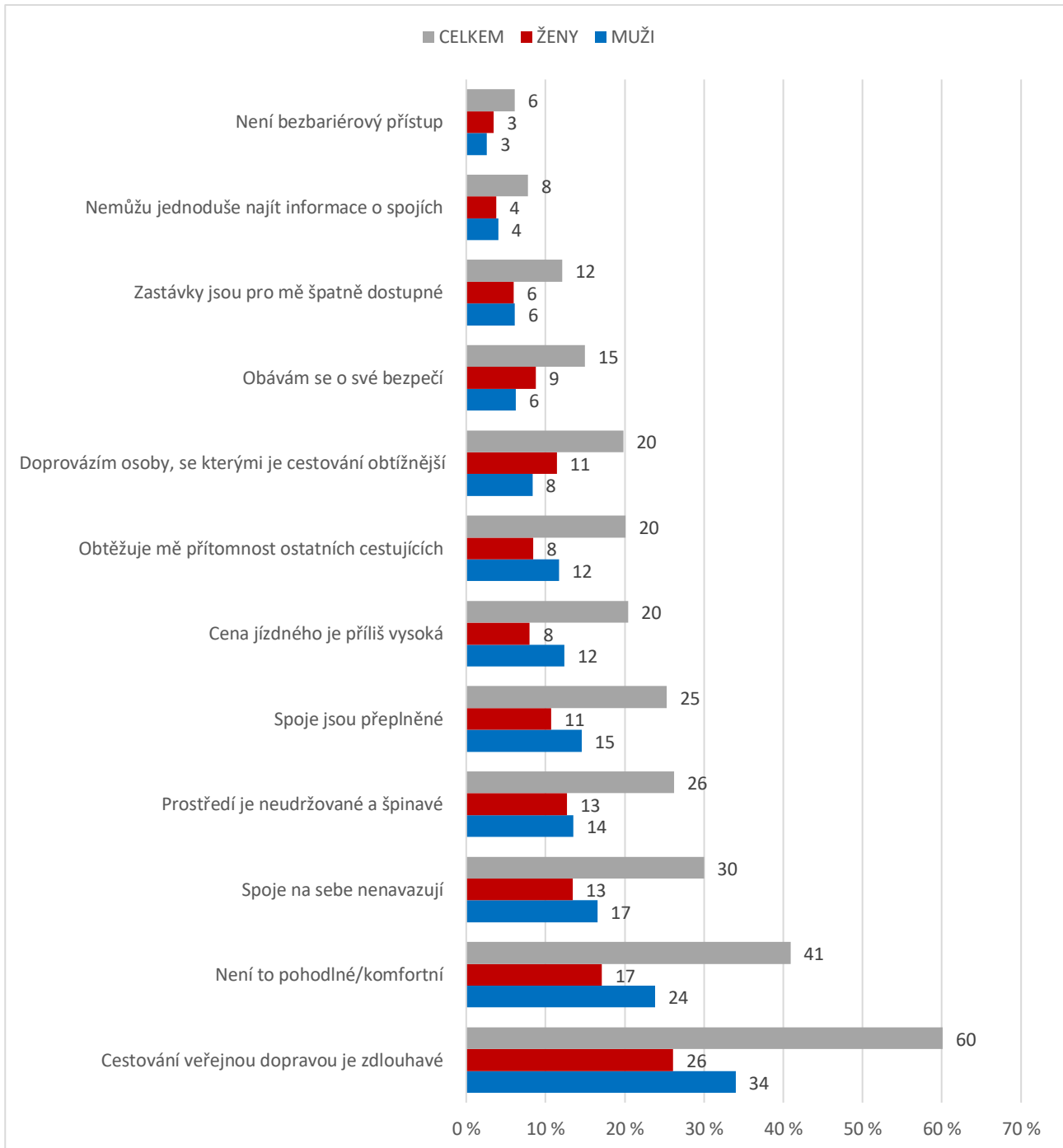
Tabulka 4: Dostupnost zastávky jednotlivých typů veřejné dopravy v % (N = 8900)

	Autobus	Trolejbus	Tramvaj	Vlak	Metro
méně než 5 min	54	8	9	7	2
6-15 min	35	5	9	28	5
16-30 min	7	3	4	31	2
31-60 min	2	3	4	19	1
prostředek není dostupný	1	77	72	13	87
nevím	1	4	3	3	3

3.2.2 Důvody nevyužívání veřejné dopravy

Vedle aspektu využívání veřejné dopravy je zásadní zkoumat případné bariéry, které od využití veřejné dopravy odrazují anebo její využití přímo znemožňují. Kromě nedostupnosti dopravního prostředku to může být i příliš vysoká cena jízdného či nenavazující spoje. U respondentů, kteří u všech typů veřejné hromadné dopravy uvedli užívání pouze několikrát do roka či nikdy (N = 3952), jsme zjišťovali důvody, proč častěji veřejnou dopravou necestují. Pro třetinu z nich (N = 1318) je důvodem nedostupnost veřejné dopravy. Jedinci, kteří neuvedli nedostupnost veřejné dopravy jako důvod jejího nevyužívání (N = 2634), pak z nabízených možností nejčastěji uváděli, že cestování veřejnou dopravou je zdlouhavé (60 %; N = 1583), není to pohodlné (41 %; N = 1078) či že spoje na sebe nenavazují (30 %; N = 790). Naopak nejméně uváděným důvodem bylo složitější vyhledávání informací o spojích (8 %; N = 205) a bariéry v přístupu k veřejné hromadné dopravě (6 %; N = 160). Podíváme-li se na výsledky odpovědí tříděné dle pohlaví, až na důvod zdlouhavosti a nepohodlí, které byly uváděny častěji muži než ženami, výraznější genderové rozdíly v odpovědích nejsou. Podrobněji četnost jednotlivých důvodů mimo chybějící dostupnosti spojů veřejné dopravy uvádí graf 28.

Graf 28: Důvody nevyužívání veřejné hromadné dopravy dle pohlaví a celkem v % četnosti (pozn. respondenti mohli vybrat více možností)



3.2.3 Spokojenost s aspekty veřejné dopravy

Dále jsme u uživatelů VHD zkoumali spokojenost s jejími různými aspekty, které měli možnost ohodnotit na pětibodové vzestupně orientované Likertově škále. Jednoznačně nejhůře bylo hodnoceno zázemí pro cestující v zastávkách, kterému respondenti přidělili v průměru 3,19 bodů. Nejlépe, a to hodnotou 4,14, byla hodnocena bezbariérovost. Podrobně hodnocení ukazuje tabulka 5. **V žádném ze zkoumaných aspektů nebyly nalezeny věcně významné rozdíly v průměrném hodnocení spokojenosti mezi muži a ženami.**

Tabulka 5: Spokojenost s jednotlivými aspekty veřejné dopravy (N = 8900)

Aspekty kvality VHD	Průměr hodnocení	Muži	Ženy	Rozdíl průměrů (%) ¹⁰
Zázemí pro cestující v zastávkách	3,19	3,17	3,20	0,6
Pohodlí a komfort	3,55	3,53	3,56	0,6
Finanční náklady (cena jízdného)	3,56	3,52	3,60	1,6
Snadnost kombinovat spoje (ná vaznost spojů)	3,57	3,56	3,57	0,2
Frekvence spojů	3,58	3,59	3,57	0,4
Čistota a pořádek ve vozech	3,64	3,63	3,65	0,4
Dodržování jízdního řádu	3,67	3,66	3,69	0,6
Celková bezpečnost	3,81	3,84	3,78	1,2
Dostupnost informací o spojích	4,01	3,99	4,02	0,6
Jednoduchý systém koupě jízdenek	4,02	3,95	4,09	2,8
Bezbariérovost	4,07	4,14	4,00	2,8

3.2.1 Spokojenost se specializovanými oddíly vlakové dopravy

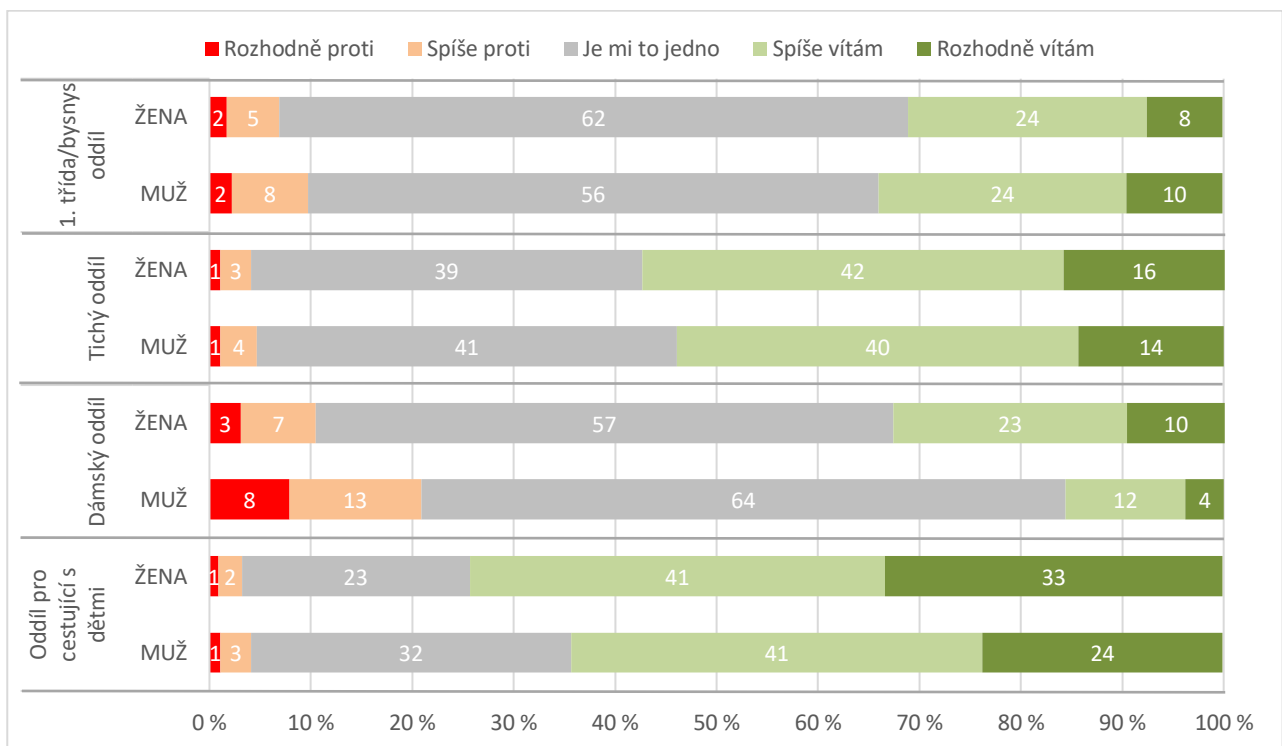
Lunke (2020) tvrdí, že ze všech uživatelů veřejné hromadné dopravy jsou nejspokojenější vlakoví cestující. Oproti jiným dopravním módům mají vlaky specializovaná kupé, která by měla komfort cestujících dále zvyšovat. Zaměřili jsme se tedy na to, jak cestující vnímají vlaková specializovaná kupé. **Ukazuje se, že některá z nich jsou vítaná – průměrně má nejvyšší podporu oddíl pro cestující s dětmi (muži = 3,83; ženy = 4,03), a tichý oddíl (3,65 bez významného genderové rozdílu).**

Oddíl pro cestující s dětmi rozhodně vítá 29 % (N = 1894) uživatelů hromadné dopravy (mužů 24 %; N = 796 a žen 33 %; N = 1098). Specializovaný dámský oddíl má naopak poměrně nízkou podporu – rozhodně jej vítá pouze 7 % (N = 442) lidí (mužů 4 %; N = 127 a žen 10 %; N = 315). Na druhou stranu

¹⁰ Sloupec rozdíl průměrů (%) vyjadřuje rozdíl hodnocení daného kritéria muži a ženami, tento rozdíl je přepočítán na %. Např. Spolehlivost je na pětibodové škále hodnocena muži hodnotou 3,20, ženami 3,17. Bodový rozdíl tedy činí 0,03, procentní rozdíl 0,6 %.

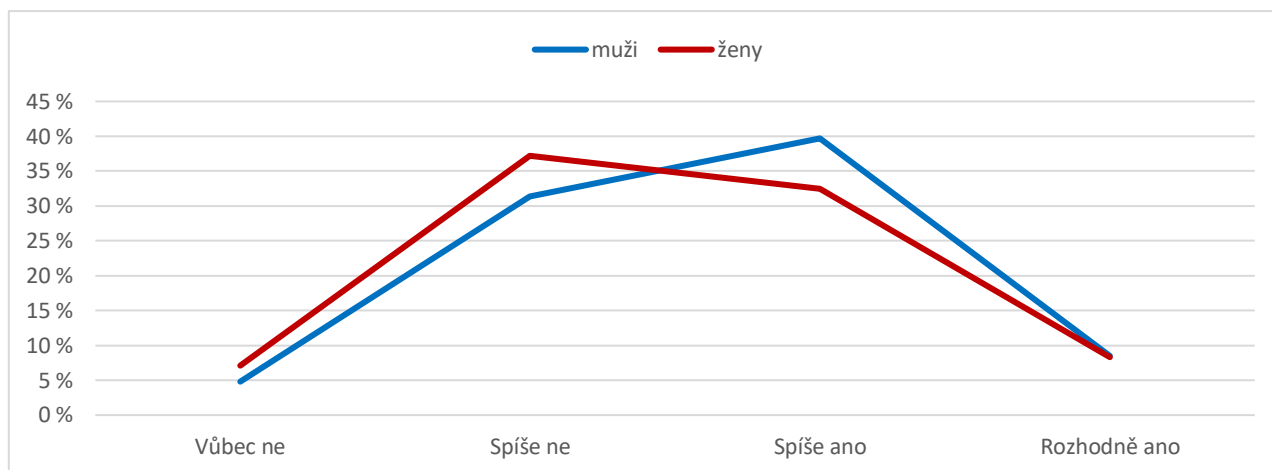
ale dámský oddíl nemá ani výrazný podíl vyhraněných odpůrců – rozhodně proti němu je 6 % (N = 367) respondentů (mužů 8 %; N = 266 a žen 3 %; N = 101). Největší část – 60 % (N = 4 006) je nevyhraněná a zvolila možnost „je mi to jedno“. U tichého oddílu převažuje mírná podpora, byznys třída je spíše tolerována jako možnost, podíly výrazných zastánců i odpůrců jsou nízké (viz graf 29).

Graf 29: Spokojenost se specializovanými oddíly vlakové dopravy v % (muži N = 3354, ženy N = 3296)



Z výše popsaných odpovědí je zřejmé, že cestování veřejnou dopravou s dětmi je specifické. Zajímalo nás, do jaké míry mají obecně respondenti pocit, že veřejná doprava poskytuje dostatek prostoru určeného pro osoby cestující s dětmi do tří let včetně místa pro kočárek. Obecně nejsou názory nijak jednoznačné – rozložení odpovědi sleduje křivku normálního rozložení s nejvyšší koncentrací kolem neutrálních středových odpovědí. **V případě mužů se hodnocení mírně přesouvá k názoru, že dostatek místa spíše je, u žen naopak mírně převažuje odpověď, že dostatek prostoru spíše není** (viz graf 30).

Graf 30: Dostatek prostoru pro osoby cestující s dětmi do 3 let ve veřejné dopravě dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)

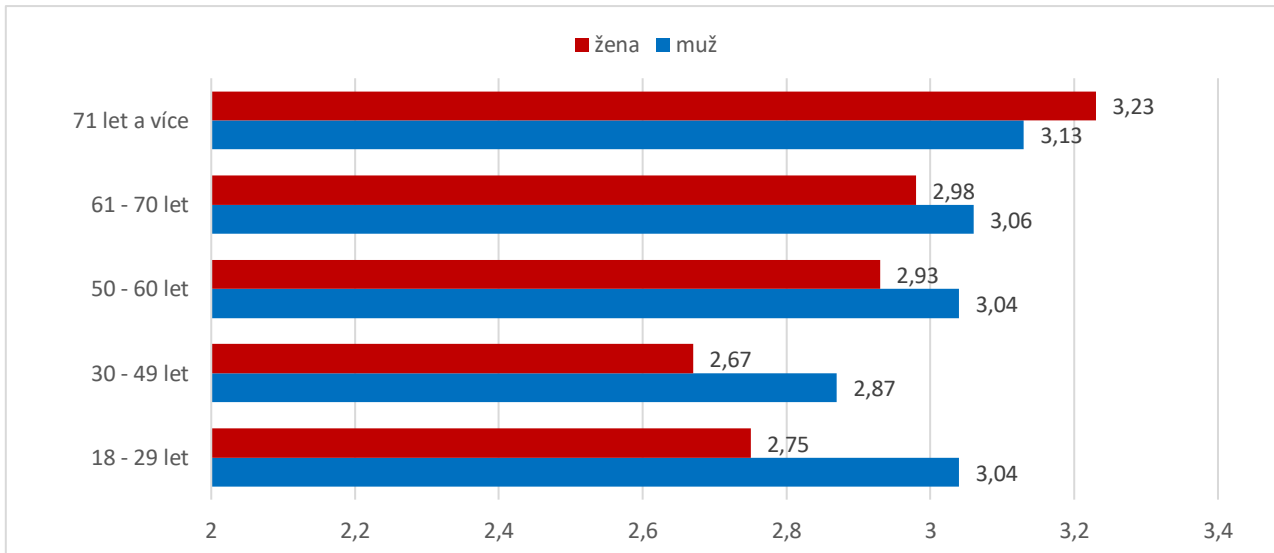


Bez ohledu na proměnnou gender v tomto směru hraje velkou roli osobní zkušenost. Z grafu 31 je patrné, že **věková skupina 30-49 let, které se přepravování dětí do tří let a dětí v kočárku týká nejvíce, vyjadřuje v průměru nejnižší míru spokojenosti s dostatkem místa ve veřejné dopravě.** Pokud se podíváme na frekvenci odpovědí, u této věkové kategorie si 40 % mužů (N = 686) a 52 % žen (N = 828) myslí, že místa dostatek není (viz graf 32).¹¹ Největší genderové rozdíly jsou z obou grafů evidentní u nejmladších respondentů (18-29 let). Nabízí se vysvětlení, že zatímco ženy v této věkové skupině již mají osobní zkušenosti s cestováním s dětmi či jsou v tomto ohledu vnímavější, pro stejně staré muže to vzhledem k průměrně pozdějšímu věku zakládání rodiny v porovnání s ženami není ještě natolik aktuálním tématem.¹²

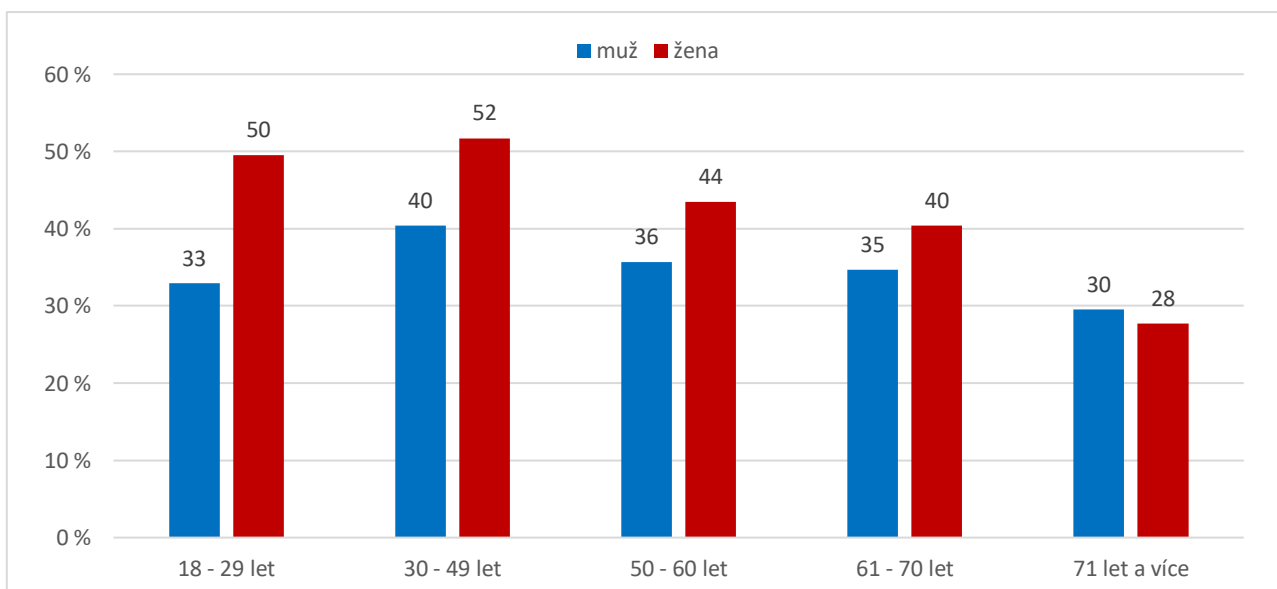
¹¹ Kategorie vznikla sloučením kategorií „rozhodně ne“ a „spíše ne“ u původní proměnné.

¹² Např. v Jihomoravském kraji byl v roce 2018 průměrný věk otců 34,3 let, zatímco u žen 31,1 let (ČSÚ, 2018).

Graf 31: Dostatečný prostor pro kočárky ve veřejné dopravě (1 – vůbec ne, 4 – rozhodně ano), průměr dle věku a pohlaví



Graf 32: Jedinci nespokojení (spojení kategorií „vůbec ne“ a „spíše ne“) s množstvím prostoru pro cestující s dětmi do 3 let ve veřejné dopravě dle věku a pohlaví v % (muži N = 1569, ženy N = 2021)



3.3 Shrnutí

Závěry z našich dat týkající se osobní automobilové dopravy s ohledem na její genderové aspekty potvrzují dostupné znalosti z odborné literatury. Jako významný přínos našich dat považujeme rozlišení držitelů řidičského oprávnění na aktivní řidiče a na ty, co sice ŘO vlastní, ale neřídí. Postupně se snižující, avšak stále přetrvávající rozdíly ve vlastnictví ŘO mezi muži a ženami se přisuzují efektu nejstarších věkových skupin, kdy podíly žen s ŘO byly výrazně nižší, než je tomu u pozdějších generací. Nicméně podíváme-li se na aktivní řidiče, je mezi ženami významný podíl těch, které ŘO sice mají, ale neřídí. Genderové rozdíly mezi aktivně řídícími potom významně vystoupí a v různé míře přetrvávají nejen při kontrole věku (netýká se to tedy pouze nejstarších generací žen), ale i vzdělání či velikosti sídla. Výsledky našeho průzkumu dále potvrzují poznatky ze zahraničních studií, které uvádějí, že ženy mají ve srovnání s muži obecně větší strach z řízení a menší důvěru ve své řidičské schopnosti, což se například u starších generací projevuje tím, že se ženy vzdávají řidičského průkazu v mladším věku a ve srovnání s muži častěji dobrovolně a obecně v lepším zdravotním stavu (Hakamies-Blomqvist a Wahlström, 1998; Sirén, Hakamies-Blomqvist a Lindeman, 2004). U našich respondentek byl narozdíl od mužů strach z řízení uváděn jako nejčastější důvod nevlastnění ŘO. Z hlediska závislosti na automobilu jsou nejvíce postiženi ženy i muži středního věku z nejmenších obcí.

Data z našeho průzkumu týkající se využívání veřejné hromadné dopravy (VHD) narozdíl od mnohých jiných studií překvapivě nevykazují genderové rozdíly z hlediska frekvence využívání VHD či vlastnictví předplacené jízdenky tak, jak jsme očekávali. Možným vysvětlením jsou specifika respondentů on-line panelu nezahrnující v dostatečné míře právě skupiny s nejnižším vzděláním či příjmem (viz kapitola 1.1.1) či skupiny bydlící ve velmi špatně dopravně obsluhovaných oblastech (např. mimo integrované systémy dopravy vázané na větší města), kteří VHD používají, ale nevlastní předplacené jízdenky. Dalším možným vysvětlením je dobře rozvinutý systém a infrastruktura VHD v České republice, zejména železniční dopravy a městské veřejné dopravy ve větších městech kombinovaný s často problematickým parkováním (důvody pro volbu veřejné dopravy pro cestu do práce v diskusních skupinách, viz kapitola 7.1.2). Rozdíly ve vyšším využívání automobilu u mužů pak je v našich datech spíše kompenzován vyššími podíly žen dopravujícími se buď osobním automobilem jako spolujezdkyně či pěší chůzí.

4 Udržitelná mobilita – nemotorizované dopravní prostředky a postoje

V rámci plánování zejména městského prostoru panuje v současnosti trend podporující udržitelnou mobilitu a zlepšení uživatelnosti veřejného prostoru pro jeho obyvatele s důrazem na nemotorovou dopravu. Každodenní realitě mnoha měst přesto dominuje přebujelá automobilová doprava negativně dopadající na kvalitu života mnoha obyvatel, a to zejména z důvodu znečištění ovzduší¹³, hlukové zátěže či zabránění prostoru snižujícího zásadně možnosti aktivního pohybu a využití veřejného prostoru nemotorovými účastníky dopravy. Kromě veřejné hromadné dopravy je proto v rámci každodenní dopravy čím dál více zdůrazňován význam chůze či jízdního kola. Jejich využití a postoje k nim jsou součástí této kapitoly, která mimo to dále zkoumá obecné postoje k udržitelné mobilitě.

4.1 Využití jízdního kola

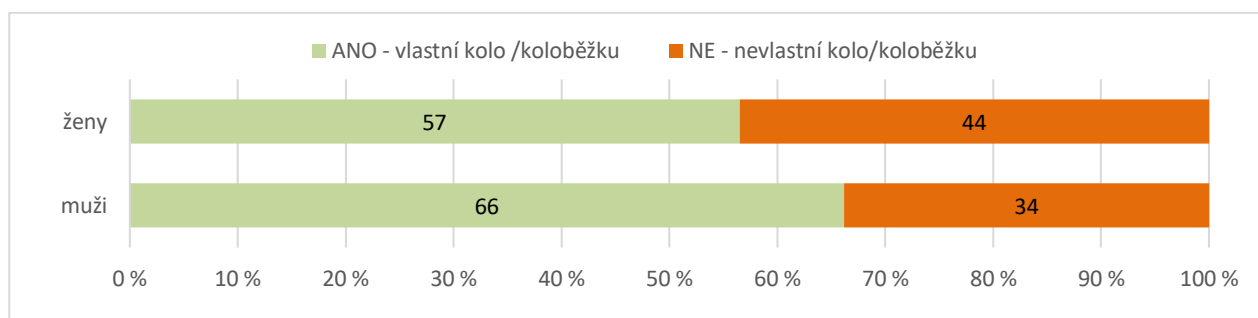
Ačkoliv se v České republice cykloturistika těší velké oblibě, stále chybí větší podpora jízdního kola jako každodenního dopravního prostředku (Šucha 2017). Přitom z hlediska koncepce udržitelného rozvoje je zásadní právě jízda na kole jako součást systému dopravní obslužnosti a prostředek každodenního dojíždění. Zahraniční výzkumy navíc ukazují pozitivní vztah mezi každodenním dojížděním na kole za prací či jinými aktivitami a dobrým psychickým i fyzickým stavem (Synek a Koenigstorfer, 2020; Wild a Woodward, 2019). Dle dostupných dat v rámci celé Evropské unie využívá kolo pro dopravu 9 % žen a 8 % mužů (CIVITAS, 2020). Dle *Národní cyklostrategie* je v českých domácnostech na 4 milióny jízdních kol a jejich podíl na přepravních výkonech je 7 % celorepublikového průměru. Mnohé zahraniční výzkumy ukazují, že chování a postoje k cyklistické dopravě se liší natolik, že je legitimní požadovat při sběru dat a jejich analýze důsledné genderové třídění. 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 je cyklistika jako způsob dopravy využívána relativně málo, jsou genderové rozdíly významné a poměr cyklistů výrazně převyšuje poměr cyklistek (Emond a kol., 2009; Grudgings a kol., 2018; Pucher a Buehler, 2007; Shaw a kol., 2020). V našem průzkumu jsme se zaměřili jak na vlastnictví kola a frekvenci využívání kola pro běžnou dopravu a pro rekreaci, tak i na důvody, proč jedinci kolo nevyužívají ve větší míře. Vzhledem k rostoucí popularitě koloběžek jsme část otázek zaměřili na oba tyto dopravní prostředky.

¹³ Ačkoliv se emise znečišťujících látek z dopravy v České republice za posledních 20 let významně snížily, emise skleníkových plynů neustále rostou. Více jak polovinu emisí CO₂ v ČR pochází z individuální automobilové dopravy. Veřejná doprava, která se na celkovém přepravním výkonu podílí jednou třetinou, produkuje pouze přibližně 10 % emisí CO₂ (Čermáková a kol., 2017).

4.1.1 Vlastnictví a frekvence využívání jízdního kola

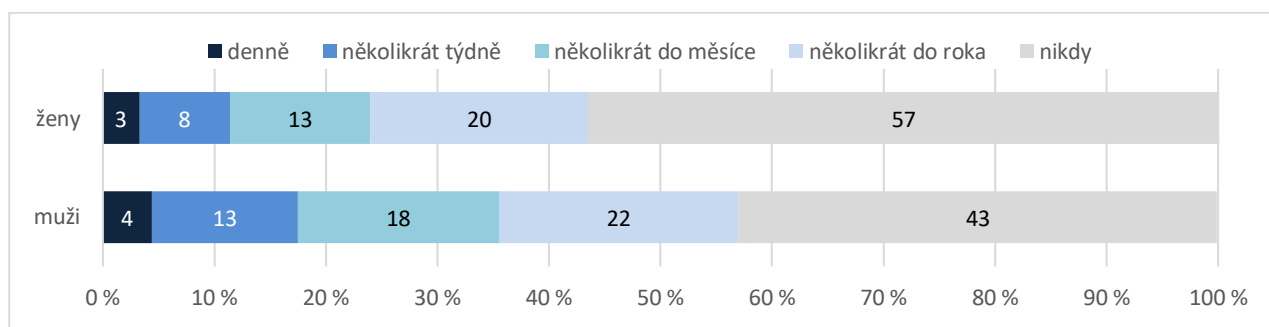
Z celkového dotazovaného souboru vlastní kolo či koloběžku 61 % jedinců (N = 5451), z toho o něco více mužů (66 %, N = 2872) než žen (57 % žen, N = 2579), viz graf 33.

Graf 33: Vlastnictví kola / koloběžky dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



Z hlediska frekvence využívání jízdního kola jezdí muži na kole obecně o něco častěji než ženy. Denně či několikrát týdně kolo využívá 11 % žen (N = 518) a 17 % mužů (N = 762). Naopak nikdy kolo nevyužívá 57 % žen (N = 2585) a 43 % mužů (N = 1861), viz graf 34.

Graf 34: Frekvence využití kola/koloběžky dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)

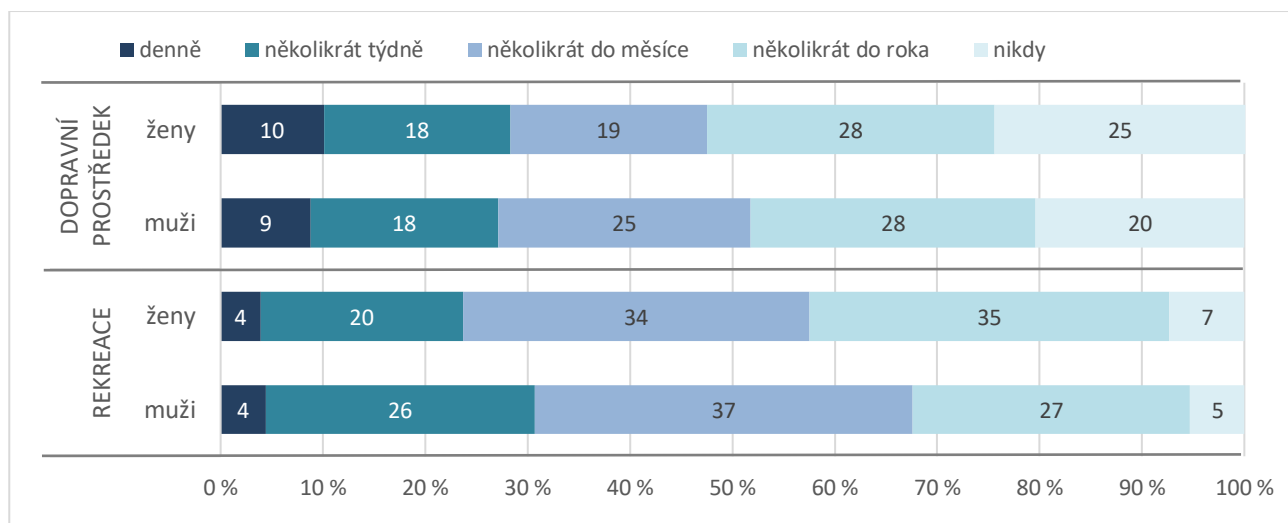


4.1.2 Jízdní kolo jako prostředek k přepravě či rekreaci

Respondenti, kteří alespoň občas využívají kolo (kterých byla přesně polovina z našeho souboru), měli určit, jak často jej využívají k rekreačním účelům a jak často jako dopravní prostředek. **Denně či několikrát týdně se na kole přepravuje více než čtvrtina jedinců (N = 1231), téměř stejný podíl (N = 1245) takto využije kolo pouze několikrát do roka.** Jako dopravní prostředek kolo nikdy nevyužije 22 % (N = 988) z dotázaných. Výsledky rozdělené dle pohlaví zobrazuje graf 35. **Z respondentů alespoň někdy kolo využívajících se muži a ženy v účelu výrazněji neliší.** 25 % žen (N = 484) a 20 % mužů (N = 504) uvedlo, že kolo nikdy jako dopravní prostředek nevyužívají. Oproti

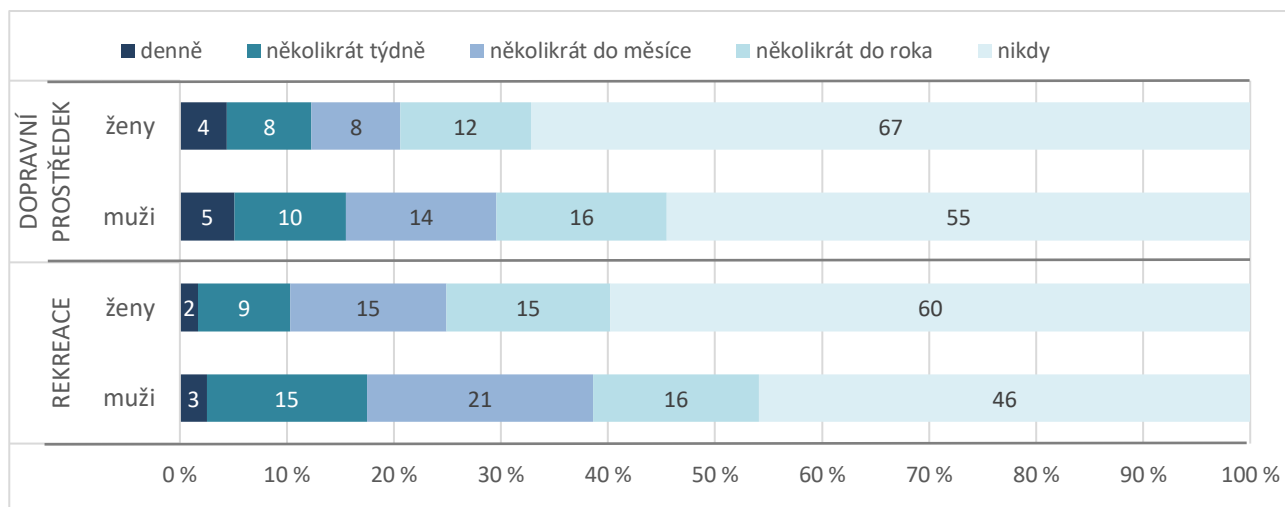
tomu pouze 7 % žen (N = 145) a 5 % mužů (N = 131) uvedli, že kolo nikdy nevyužívají k rekreačnímu využití. **Zatímco častější využívání kola jako prostředku k transportu je genderově spíše vyrovnané, u rekreačního využití kola je z grafu 35 patrné, že o něco častěji rekreačně jezdí muži (několikrát do měsíce a častěji 67 % mužů (N = 1658) oproti 58 % žen (N = 1148)).**

Graf 35: Frekvence využití kola dle účelu u jedinců kolo alespoň někdy používajících v % (muži N = 2475, ženy N = 1979)



Pokud vztáhneme výsledky na celkový soubor dotazovaných respondentů (N = 8900), pak denně využívá kolo 5 % (N = 418) a několikrát týdně 9 % (N = 813) respondentů. Naopak vůbec na kole za účelem přepravy (např. do práce, na poštu, na nákup, návštěvu apod.) nejezdí 61 % (N = 5434) ze všech dotázaných. **Genderově tříděná data vztážená na celkový zkoumaný soubor respondentů znázorňuje graf 36, ze kterého vystupují výraznější genderové rozdíly, a to jak ve využití kola pro dopravu (několikrát do měsíce a častěji 29 % mužů; N = 1283 vs. 20 % žen; N = 938), tak pro rekreaci (několikrát do měsíce a častěji 39 % mužů; N = 1674 vs. 26 % žen; N = 1137).**

Graf 36: Frekvence využití kola dle účelu z celkového souboru v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)

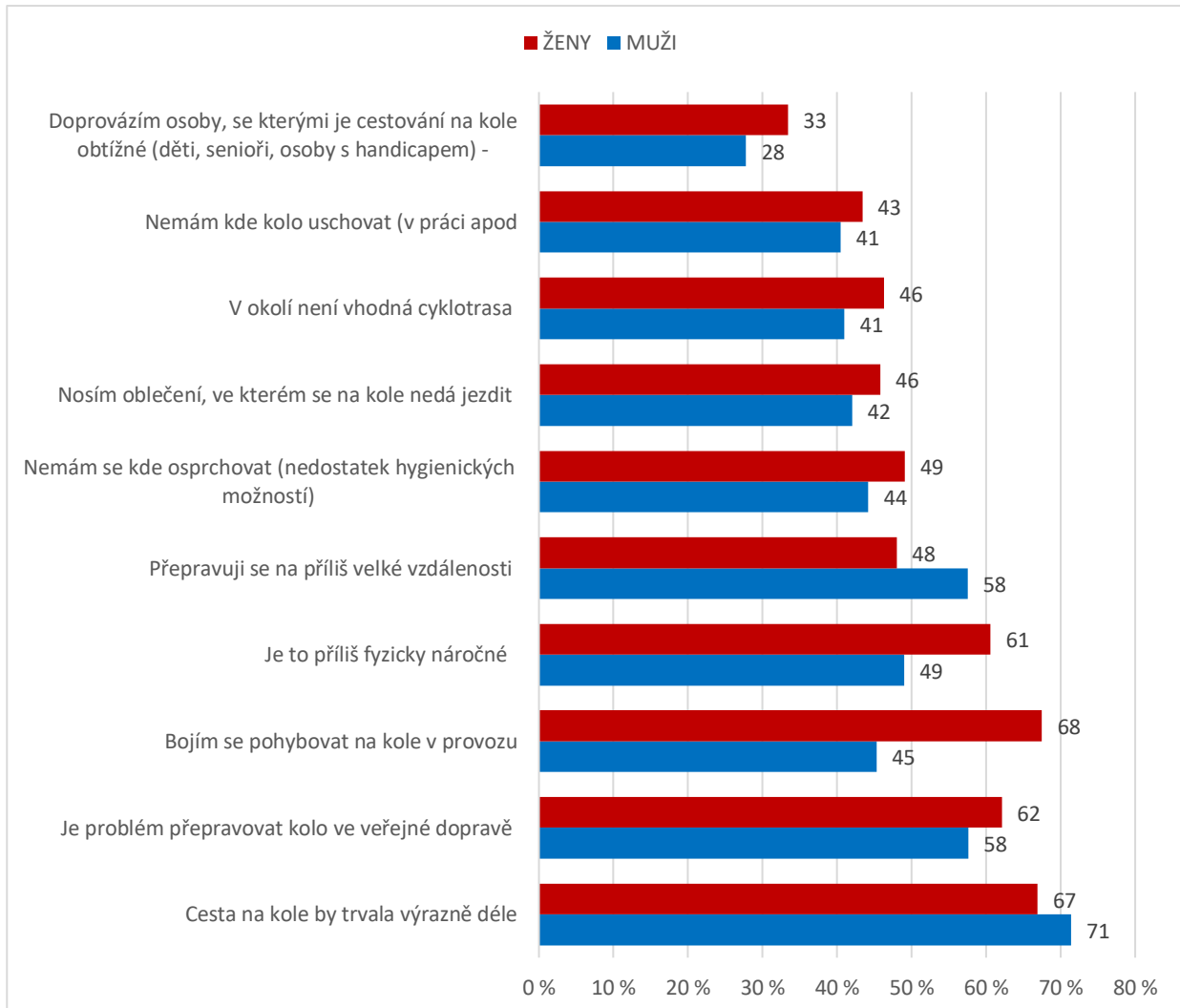


4.1.3 Důvody častějšího nevyužívání jízdního kola

Jako nejčastěji uváděné překážky využívání kola pro dopravu jsou v literatuře uváděny bezpečnost, vzdálenost do cílového místa, čas, infrastruktura a vybavenost v cílové stanici, míra potřebné organizace, nutnost s sebou dopravit těžší náklady (Bonham a Wilson, 2012; Porter a kol., 2020). Jako faktory ovlivňující genderové rozdíly v cyklistice jsou nejčastěji zmiňovány obavy o bezpečnost, domácí povinnosti a do menší míry sociální a environmentální aspekty. Další příčiny jsou spojovány s kulturně-sociálními a fyzickými rozdíly mezi ženami a muži (Emond a kol., 2009).

V našem průzkumu respondenti, kteří kolo nevyužívají vůbec nebo méně často než několikrát do měsíce (N = 7620), uváděli z nabízených možností **nejčastěji jako překážku to, že cesta na kole by jim zabrala výrazně více času**. Tento důvod uvedlo celkem 69 % (N = 5259) respondentů. **Druhým nejčastěji uváděným důvodem byl problém s přepravou kola ve veřejné dopravě** (celkem 60 %; N = 4570) **následovaný strachem z pohybu na kole v provozu** (celkem 57 %; N = 4351). Více jak polovina respondentů také uvedla jako důvod přílišnou fyzickou náročnost a přepravu na velké vzdálenosti. **Naopak nejméně uváděným (celkem 31 %; N = 2346) byl důvod doprovodu osob, se kterými je cestování na kole obtížné**. Graf 37 znázorňuje odpovědi tříděné dle pohlaví. **Nejvýraznější genderový rozdíl se projevil u strachu z pohybu na kole v provozu**, který uvedlo 68 % žen (N = 2732) a 45 % mužů (N = 1619), dále u přílišné fyzické náročnosti (49 % mužů; N = 1751 vs. 61 % žen; N = 2451) a přepravy na příliš velké vzdálenosti (58 % mužů; N = 2056 vs. 48 % žen; N = 1941).

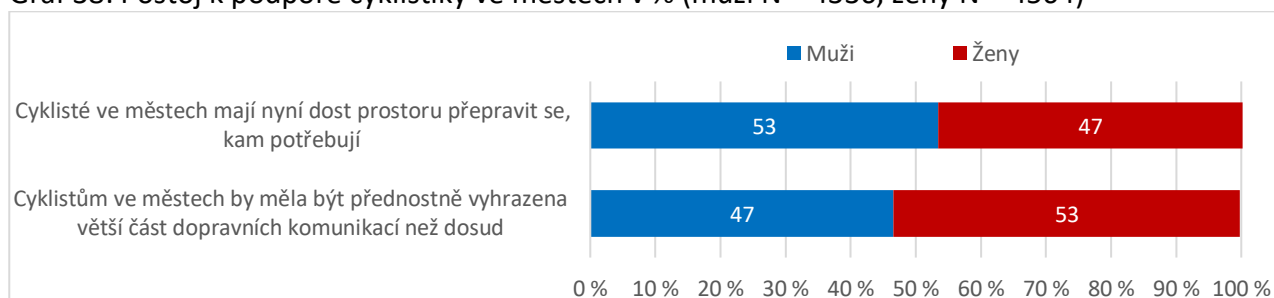
Graf 37: Důvody nevyužívání kola dle pohlaví v % četnosti (pozn. respondenti mohli vybrat více možností)



4.1.4 Postoj k cyklistice ve městě

Z hlediska městské cyklistiky je důležité zlepšovat cyklo infrastrukturu, která je v mnohých městech a obcích nedostatečná. Zvýšení podílu cyklistiky na každodenní přepravě nelze docílit bez zaměření se na budování lepších podmínek pro jízdu na kole v dopravní infrastruktuře měst a obcí. **V otázce zvětšení prostoru pro jízdu na kole na stávajících komunikacích jsou respondenti rozděleny na dva stejně velké tábory, přičemž jeden se kloní k názoru, že ve městech je nyní dostatek prostoru pro přepravu na kole a druhý se naopak přiklání k názoru, že cyklistům ve městech by měla být přednostně vyhrazena větší část dopravních komunikací než dosud.** Z genderového hlediska by vyšší podíl žen než mužů vyhradil cyklistům větší část dopravních komunikací než dosud, nicméně rozdíl není zásadně velký (viz graf 38).

Graf 38: Postoj k podpoře cyklistiky ve městech v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



4.2 Chůze jako dopravní mód

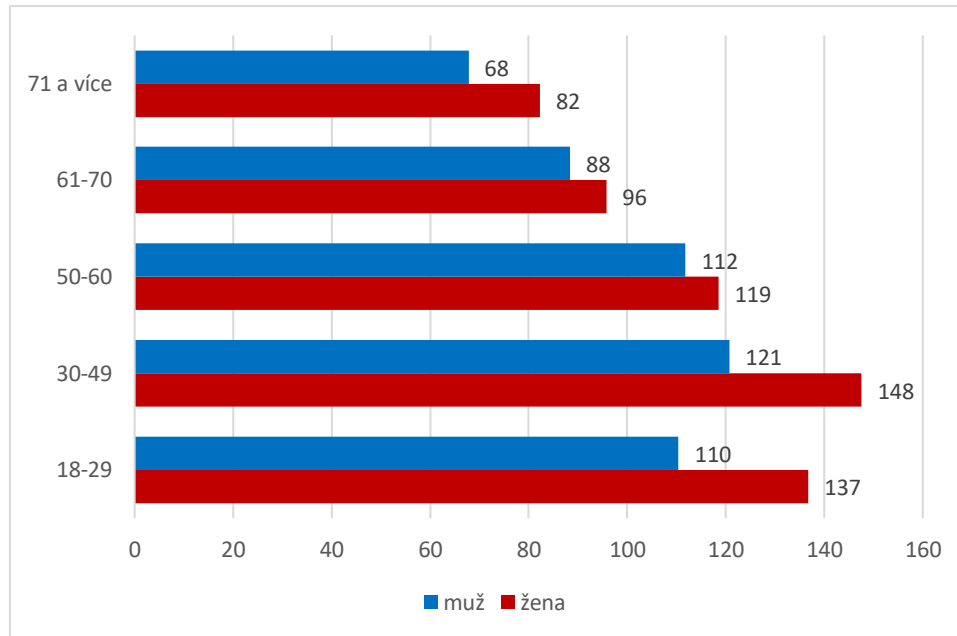
S rostoucím důrazem na přínosy aktivního pohybu pro zdraví¹⁴ a pro udržitelnou mobilitu ve městech nabývá pěší chůze na významu. Z dostupných studií je parné, že různé skupiny mužů a žen využívají chůzi v odlišné míře. Zahraniční výzkumy (Kavanagh a Bentley 2008; Pollard a Wagnild, 2017) naznačují, že ženy chodí o něco více než muži, avšak zohledníme-li věk, pak s přibývajícím věkem se tyto rozdíly snižují, přičemž u nejstarších věkových kategorií se trend obrací a muži využívají chůzi více než ženy.

4.2.1 Čas strávený pěší chůzí

Naše data vycházejí z odhadu celkově nachozeného času v běžný pracovní den. **Ženy uváděly v průměru 131 minut chůze denně, zatímco muži 113 minut, (průměr za obě pohlaví potom činí 122 minut strávených denně pěší chůzí).** Z hlediska frekvence 55 % (N = 389) oslovených žen chodí pěšky denně (déle než 5 minut) oproti 45 % (N = 218) oslovených mužů (viz graf 1 v kapitole 2.1). Podíváme-li se na využití pěší chůze z hlediska věku (viz graf 39), **ženy ve všech věkových kategoriích uvedly vyšší odhad denně nachozeného času než muži.** Největší genderové rozdíly jsou mezi 18-29 letými a 30-49 letými, ve vyšším věku se sice rozdíly snižují, nicméně se nestírají úplně, ani nedochází k opačnému trendu. Skutečnost, že **ženy ve věku 30-49 let dle odhadu nachodí o 27 minut více než muži** s největší pravděpodobností souvisí s jejich větší zodpovědností za zajištění doprovodu dětí a běžných nákupů, jenž tvoří každodenní realitu velké části žen v tomto věku.

¹⁴ Systematickou přehledovou studii o přínosech chůze jako aktivního dopravního módu pro zdravotní stav přinesli např. Lorenzo a kol., 2020.

Graf 39: Průměrný čas strávený pěší chůzí v pracovní den dle pohlaví a věku v minutách (muži N = 4336, ženy N = 4564)



4.2.2 Hodnocení prvků zvyšujících bezpečí

Z hlediska dopravního provozu patří chodci mezi nejzranitelnější účastníky, proto je v souvislosti s pěší chůzí zdůrazňováno téma dopravní bezpečnosti. O poznání méně pozornosti v souvislosti s dopravním chováním je věnováno problematice bezpečnosti osobní. Právě aspekt osobní bezpečí a vnímaný pocit ohrožení z kriminality ve veřejném prostoru ovlivňuje dopravní chování zejména v případě žen. Z dostupných zahraničních zdrojů vyplývá, že ženy jsou k podobě veřejného prostoru vnímavější než muži a mají citlivější práh vůči prvkům, které zvyšují pocit nekomfortu či strachu z pohybu v určitých lokalitách (např. Clifton a Livi, 2005; Loukaitou-Sideris, 2004; Pooley a kol., 2013). Podobný trend se týká i vnímaného pocitu bezpečí z okolní dopravy (např. Holland a Hill, 2007). Vliv strachu a obav o osobní bezpečí na mobilitu je zásadním tématem gender mainstreamingu v dopravě a podrobněji se mu věnuje následující kapitola 5.

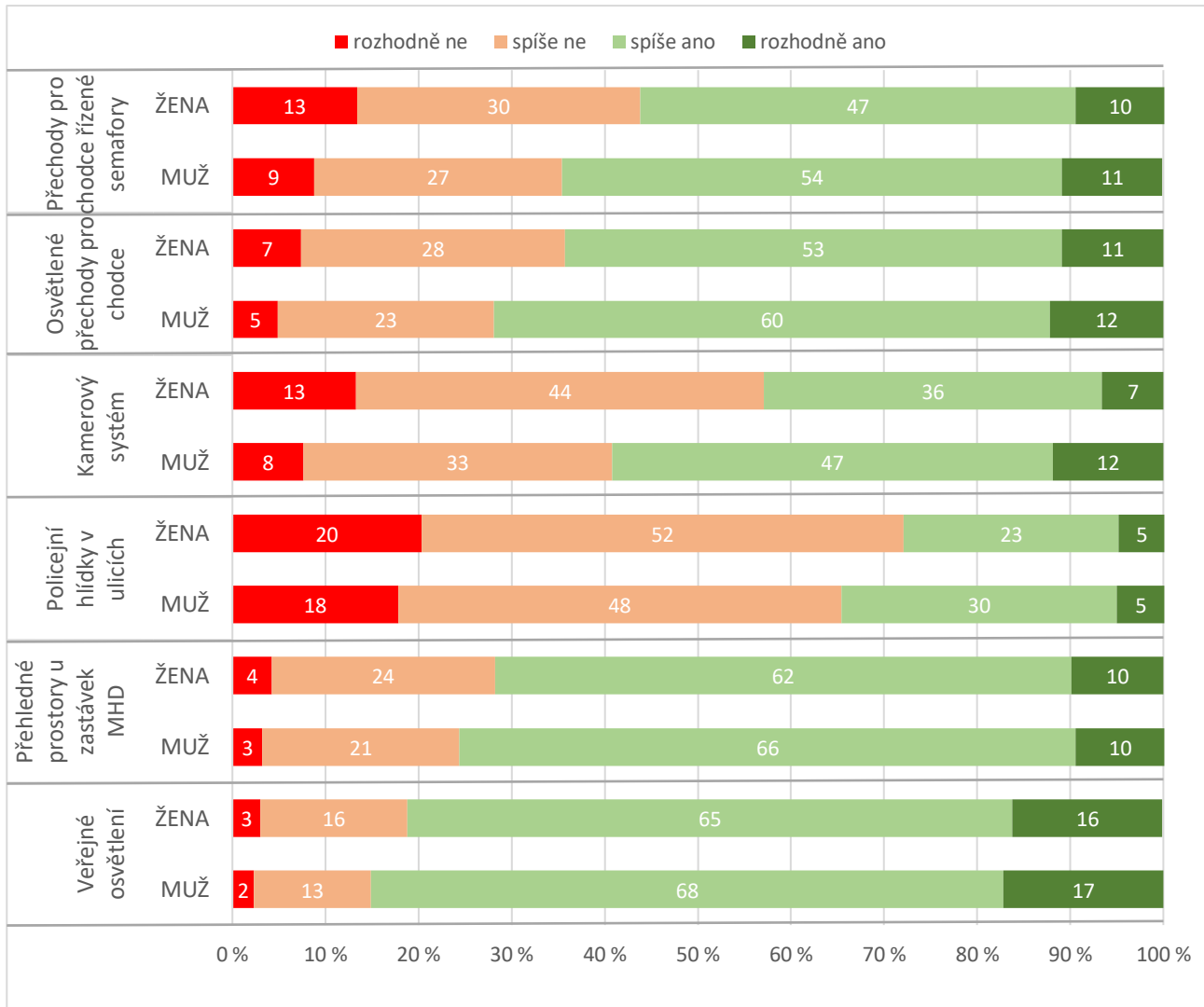
Pěší pohyb chodců ve veřejném prostoru, zejména po setmění, usnadňují podpůrné prvky jako veřejné osvětlení či vhodně umístěné přechody pro chodce. Všem respondentům byla proto položena otázka, zda se domnívají, že je na jejich běžných trasách dostatečně a) veřejného osvětlení b) přehledných prostor u zastávek MHD c) policejních hlídek v ulicích d) kamerového systému e) osvětlených přechodů pro chodce f) přechodů pro chodce řízených semaforem.

Nejlépe bylo hodnocené veřejné osvětlení, u kterého se 83 % (N = 7392) respondentů vyjádřilo, že ho je v jejich okolí (rozhodně či spíše) dostatečně. Dále 74 % dotazovaných (N = 6555) se domnívá, že je na jejich běžných trasách dostatečně přehledných prostor u zastávek MHD. Co se

týče přechodů pro chodce, podle 69 % respondentů (N = 6056) je dostatečně osvětlených přechodů a podle 60 % respondentů (N = 5368) je dostatečně přechodů pro chodce řízených semaforey. Menší spokojenost panuje u kamerového systému, kdy se polovina respondentů domnívá, že je okolí jejich běžných tras vybaveno kamerovým systémem dostatečně (51 %; N = 4524). **Nejmenší spokojenost panuje ohledně dostatečné přítomnosti policejních hlídek, kdy za rozhodně či spíše dostatečnou ji považuje pouze 31 % (N = 2779) jedinců**, přičemž téměř pětina ze všech dotázaných (19 %; N = 1696) ji považuje za rozhodně nedostatečnou.

Ženy ve srovnání s muži uváděly u všech možností větší nespokojenost (častěji odpovídaly, že daného bezpečnostního prvku je rozhodně či spíše nedostatečně). Největší genderový rozdíl v odpovědích se týkal přítomnosti kamerového systému, kterého je nedostatečně podle 57 % žen (N = 2608) a 41 % mužů (N = 1768). Podrobně odpovědi rozlišené dle pohlaví znázorňuje graf 40.

Graf 40: Hodnocení dostatečnosti bezpečnostních prvků v okolí („Je podle vás na vašich běžných trasách dostatečně...“) dle pohlaví v % (N muži = 4336, N ženy = 4564)



4.3 Postoje k udržitelné mobilitě

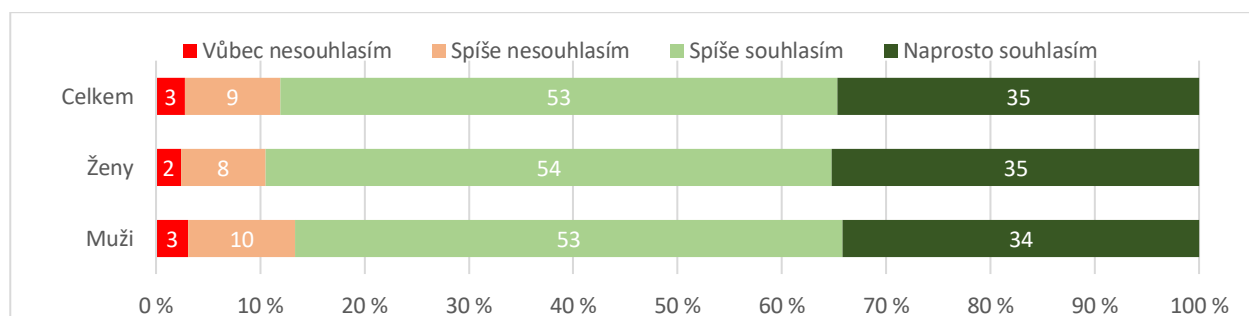
Z dostupných studií se postoje žen ve srovnání s postoji mužů zdají být více „pro udržitelné“, ať už se týkají ochrany životního prostředí přímo či vyšší ochoty přizpůsobit vzorce svého chování v dopravě i v jiných oblastech života v souvislosti se zlepšením životního prostředí (Johnsson-Latham, 2007; Raty a Carlsson-Kanyama, 2009). Ženy obecně projevují vyšší obavy z klimatických změn, vnímají větší potřebu proti nim bojovat a jsou více ochotné změnit v tomto ohledu svoje chování. Navrhují například snížení používání automobilů ve větší míře než muži (EIGE, 2012).

V našem výzkumu jsme otázku udržitelné dopravy operacionalizovali do několika výroků týkajících se automobilové dopravy, ke kterým respondenti vyjadřovali míru souhlasu či nesouhlasu

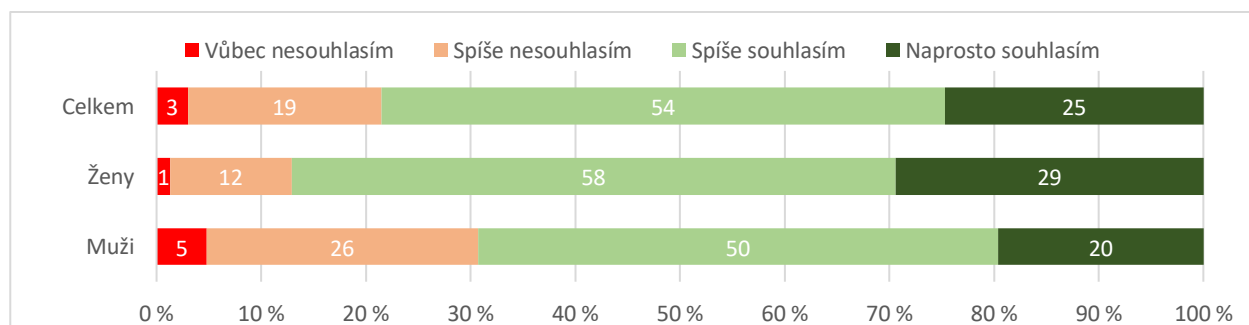
anebo měli označit výrok, který lépe vystihoval jejich názor. Prvním byla baterie následujících čtyř výroků: 1) *Vlastnictví automobilu je nedílnou součástí života v moderní společnosti.* 2) *Automobilová doprava významně přispívá ke zhoršování životního prostředí.* 3) *Budování nových silnic a dálnic je důležité.* 4) *V zájmu ochrany životního prostředí by lidé měli omezit jízdu autem.*

Převážná většina dotázaných (88 %; N = 7846) souhlasí s tím, že vlastnictví automobilu je nedílnou součástí života v moderní společnosti, přičemž významné rozdíly mezi ženami a muži nejsou (viz graf 41). **S dalším výrokem o přispívání automobilové dopravy ke zhoršování životního prostředí souhlasí 79 % respondentů (N = 6984).** Genderový rozdíl je zde zřetelný – zatímco u žen souhlas vyjádřilo 87 % (N = 3977), u mužů to bylo o 17 % méně (N = 3007), viz graf 42. **Budování nových silnic a dálnic je důležité podle 85 % dotázaných (N = 7635),** přičemž genderové rozdíly nejsou významné (viz graf 43). **S názorem, že v zájmu ochrany životního prostředí by lidé měli omezit jízdu autem, souhlasí 76 % respondentů (N = 6788).** Nesouhlas s tímto výrokem přitom vyjádřilo 30 % mužů (N = 1314), ale jen 17 % žen (N = 798), viz graf 44. Z odpovědí je patrné, že většina lidí význam a potřebnost automobilu a automobilové infrastruktury uznává, nicméně zároveň jsou si vědomi jejich negativních dopadů na životní prostředí. Tyto **negativní dopady a potřebu snížení podílu automobilové dopravy pro ochranu životního prostředí ženy reflektují ve větší míře než muži.**

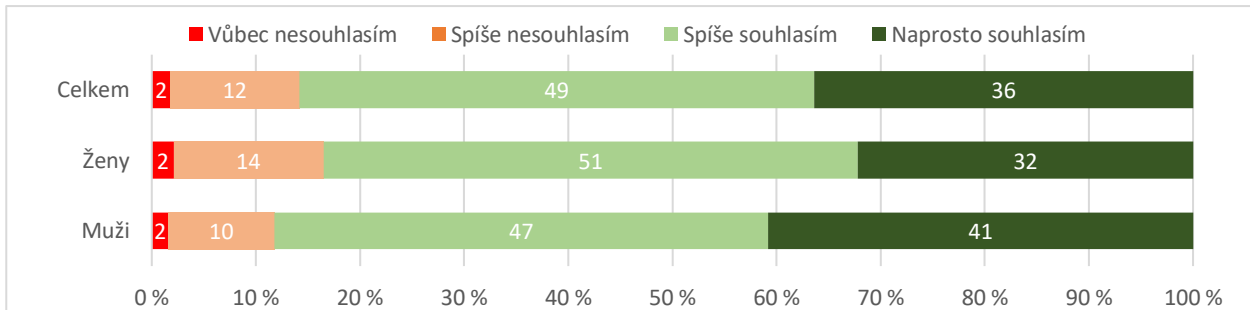
Graf 41: Postoj k výroku „Vlastnictví automobilu je nedílnou součástí života v moderní společnosti“, v % (N = 8900, muži N = 4336, ženy N = 4564)



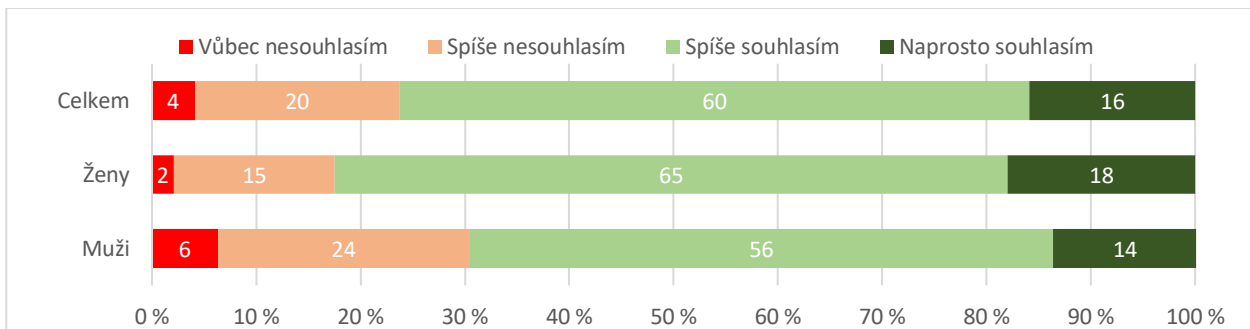
Graf 42: Postoj k výroku „Automobilová doprava významně přispívá ke zhoršování životního prostředí“ v % (N = 8900, muži N = 4336, ženy N = 4564)



Graf 43: Postoj k výroku „Budování nových silnic a dálnic je důležité“ v % (N = 8900, muži N = 4336, ženy N = 4564)

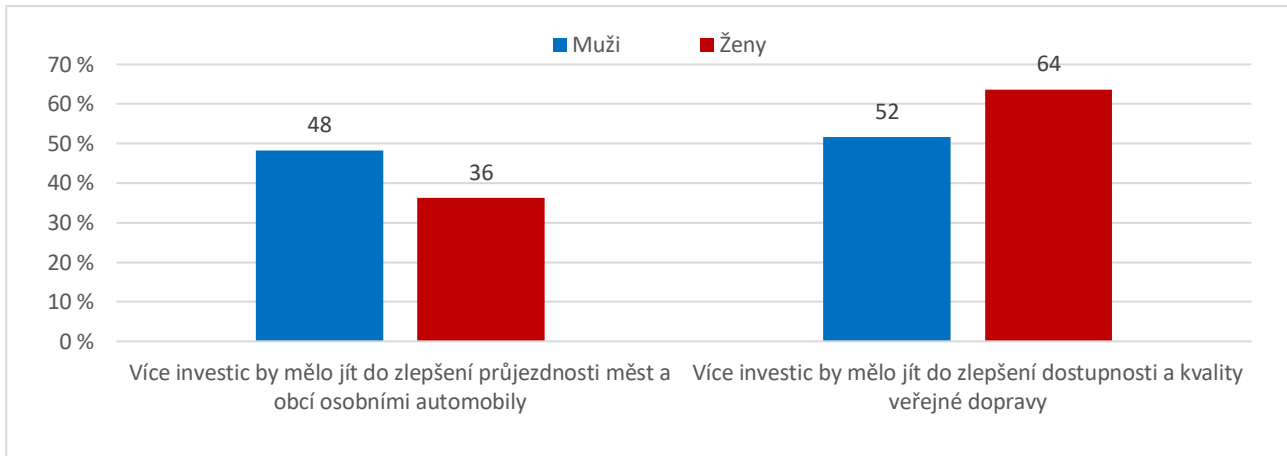


Graf 44: Postoj k výroku „V zájmu ochrany životního prostředí by lidé měli omezit jízdu autem“ v % (N = 8900, muži N = 4336, ženy N = 4564)



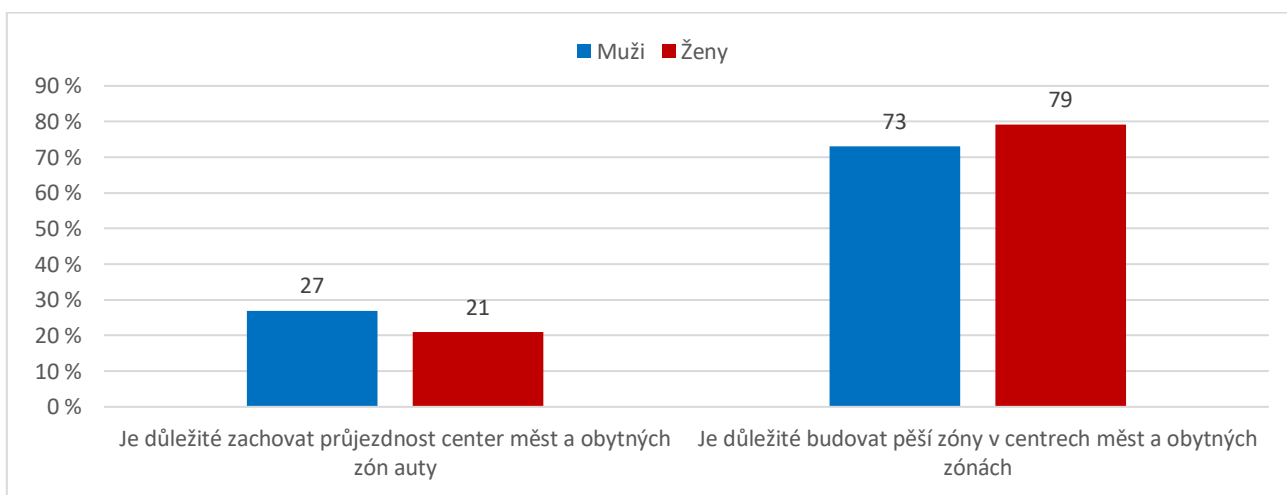
Na automobilismus ve městech byla zaměřena dvojice výroků, z nichž si respondenti měli vybrat ten, který vystihuje lépe jejich názor. V prvním případě se **42 % respondentů kloní k názoru, že „více investic by mělo jít do zlepšení průjezdnosti měst a obcí osobními automobily“**, zatímco **58 % se domnívá, že „více investic by mělo jít do zlepšení dostupnosti a kvality veřejné dopravy“**. U žen, jak znázorňuje graf 45, je vyšší podíl zastánkyň investic do veřejné dopravy, než je tomu u mužů.

Graf 45: Postoj k investicím do průjezdnosti měst vs. zlepšení veřejné dopravy dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



Následný graf 46 znázorňuje podíl mužů a žen příklánějících se buď k výroku o důležitosti „zachovat průjezdnost center měst a obytných zón auty“, nebo naopak k výroku, že „je důležité budovat pěší zóny v centrech měst a obytných zónách“. Celkově u více než tří čtvrtin dotázaných převažuje názor, že je důležité budovat pěší zóny v centrech měst a obytných zónách (76 %; N = 6775). Ačkoliv genderové rozdíly nejsou tak výrazné jako v předešlém případě, opět je větší podíl žen, které dávají přednost pěším zónám před zachováním průjezdnosti automobily.

Graf 46: Postoj k průjezdnosti center auty vs. budování pěších zón dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



4.4 Shrnutí

Výsledky využívání nemotorových dopravních módů z našeho průzkumu potvrzují závěry z dostupné literatury. Z námi zkoumaného vzorku respondentů kolo (koloběžku) vlastní a využívá obecně více mužů než žen, a to jak pro dopravu, tak pro rekreaci. Současně se potvrdilo, že kolo je populárnější spíše jako prostředek k rekreaci než jako účelový prostředek k přepravě. Nicméně vezmeme-li v úvahu pouze ty, co na kole jezdí, pak v podílech rekreačních a dopravních cyklistů a cyklistek nejsou z genderového hlediska významné rozdíly. Překážky bránící častějšímu využívání kola se nejčastěji týkaly vyšší časové náročnosti, ale také problému přepravy kola veřejnou dopravou nebo strachu z pohybu na kole v provozu. Zatímco první překážka lze těžko systémově vyřešit, přizpůsobit veřejnou dopravu lépe k přepravě kol lze. Podobně je také vhodné myslet na oddělené cyklo pruhy, které kromě vyššího pocitu bezpečí také snižují vystavení cyklistů emisím motorové dopravy (Engström a Forsberg, 2019). Zahraniční studie obecně ukazují vyšší využívání kola ve městech cyklistice nakloněným či přizpůsobeným (Grabow a kol., 2019). Strach jako překážka většího využívání kola je opět více charakteristický pro ženy – je to nejvíce uváděný důvod a vystupují zde nejvíce genderové rozdíly. Lze se domnívat, že tato skutečnost souvisí také se skutečností, že o něco více žen než mužů by vyhradilo cyklistům více prostoru v provozu než dosud. Pěší chůzi naopak využívají ve větší míře ženy oproti mužům. V tomto ohledu naše výsledky potvrzují zjištění zahraničních výzkumů o vyšším podílu žen pohybujících se v dopravě pěší chůzí, avšak u našich respondentů se s věkem tento trend neobrací, rozdíly se pouze zmenšují. Z vybraných prvků zvyšující dopravní i osobní bezpečnost při pěším pohybu ve veřejném prostoru a na využívaných trasách ženy uváděly vyšší míru nespokojenosti než muži.

Výsledky průzkumu dále naznačují, že ve srovnání s muži ženy ve větší míře podporují aspekty udržitelné mobility, konkrétně budování veřejných prostranství bez aut, uznání negativních dopadů automobilismu na životní prostředí či myšlenku, že by lidé měli omezit jízdu autem. Na druhou stranu vlastnictví auta považují za nedílnou součást života v moderní společnosti ve stejné míře jako muži. Obecněji tedy lze říci, že naše data potvrzují závěry dalších studií zabývajících se vlivem genderu na postoje spojené se spotřebou a udržitelným rozvojem, ve kterých ženy ve srovnání s muži vystupovaly více uvědoměle a do větší míry jako podporovatelky ochrany životního prostředí (EIGE, 2012).

5 Vliv bezpečnosti na dopravní chování

Dopravní bezpečnost, zejména pak pocit osobního bezpečí, je v gender mainstreamingu klíčovým tématem. Je to oblast, kde jsou genderové rozdíly natolik výrazné, že neuvádění genderově tříděných dat způsobuje neúplný popis reality, ne-li její zkreslení. Rozdíly v tělesné konstituci a fyzické síle zvyšují u žen zranitelnost i pocit ohrožení útoky či obtěžováním ze stran mužů. Tyto pocity se projevují i při cestování hromadnou dopravou či při pohybu ve veřejném prostoru. S rozdílnou fyzickou konstitucí souvisí i větší riziko vážnějšího zranění v případě dopravní nehody. Na druhou stranu účast v dopravních nehodách bez ohledu na příčinu či typ nehody se týká výrazně více mužů než žen.

5.1 Dopravní bezpečnost

Zvyšování bezpečnosti provozu je jedním z primárních cílů národních dopravních politik a tedy oblastí, v níž sběr dat pravidelně probíhá. Ve srovnání s jinými oblastmi v dopravě jsou výsledky dobře dostupné a také tříděné dle pohlaví, věku a dalších parametrů (např. *Informace o stavu bodového systému v České republice, bodování řidiči* či *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupky a trestné činy* vydané Ministerstvem dopravy v roce 2019). Vývoj nehodovosti či počtu dopravních přestupků nejen u nás, ale i jinde v zahraničí ukazuje na výrazné rozdíly dané zejména pohlavím a věkem. Muži se dopravních nehod účastní výrazně častěji než ženy a celkově v rámci nich umírají 3,5krát více než ženy (CARE, 2017). Chování za volantem se u mužů a žen významně liší v postojích souvisejících s dopravními riziky a bezpečností (např. SATRE 4, 2012).

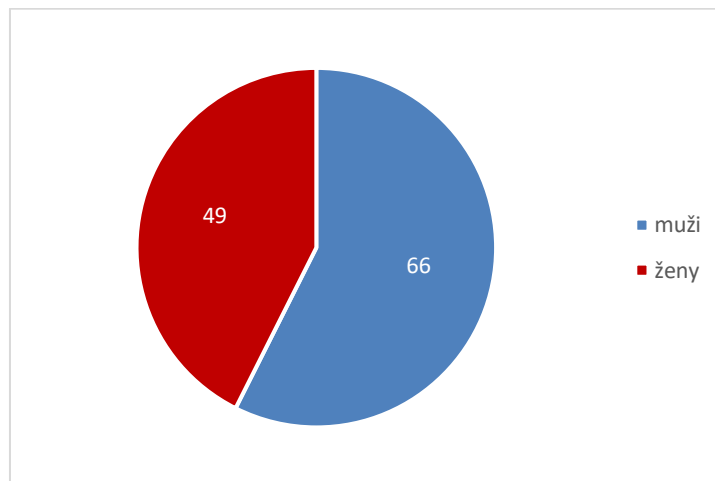
5.1.1 Zkušenosti s dopravní nehodou

V roce 2019 bylo zaznamenáno 107 572 dopravních nehod, což představovalo mírný vzestup oproti předchozímu roku. Oproti roku 2018 ale došlo k poklesu počtu osob usmrcených i osob lehce či těžce zraněných. 93 % nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, 5 % řidičem nemotorového vozidla a 2 % nehod zavinili chodci (Straka a Pelešková 2020).

Z našeho souboru zažilo (jakoukoliv) dopravní nehodu 57 % respondentů (N = 5 081), 66 % mužů (N = 2852) a 49 % žen (N = 2229), viz graf 47. Značná část účastníků nehod se potýká s jejich následky. V návaznosti na dopravní nehodu pociťovala necelá třetina respondentů nějaký druh psychických obtíží jako je úzkost, deprese nebo strach z dopravy. Tyto potíže dvakrát častěji uvádějí ženy (43 %; N = 962) než muži (21 %; N = 597). Fyzické obtíže přímo nesouvisející se zraněním, například bolesti hlavy, nespavost či nechutenství, uvedla pětina respondentů, přičemž ženy (26 %; N = 578) opět výrazně častěji než muži (17 %; N = 489). Dopravní nehoda může mít i sociální dopady na život účastníka, mezi které patří omezení kontaktu s přáteli či rodinou nebo omezení

volnočasových aktivit. Tyto dopady uvedlo 16 % respondentů (N = 790), muži a ženy se nijak nelišili. Dopravní nehoda může negativně ovlivnit také pracovní život člověka. Dopady v zaměstnání, zejména obtíže spojené s absencí v zaměstnání, uvedlo 14 % respondentů (N = 703), muži (15 %; N = 436) oproti ženám (12 %; N = 267) mírně častěji.

Graf 47: Účast v dopravní nehodě dle pohlaví v % (muži N = 2852, ženy N = 2229)



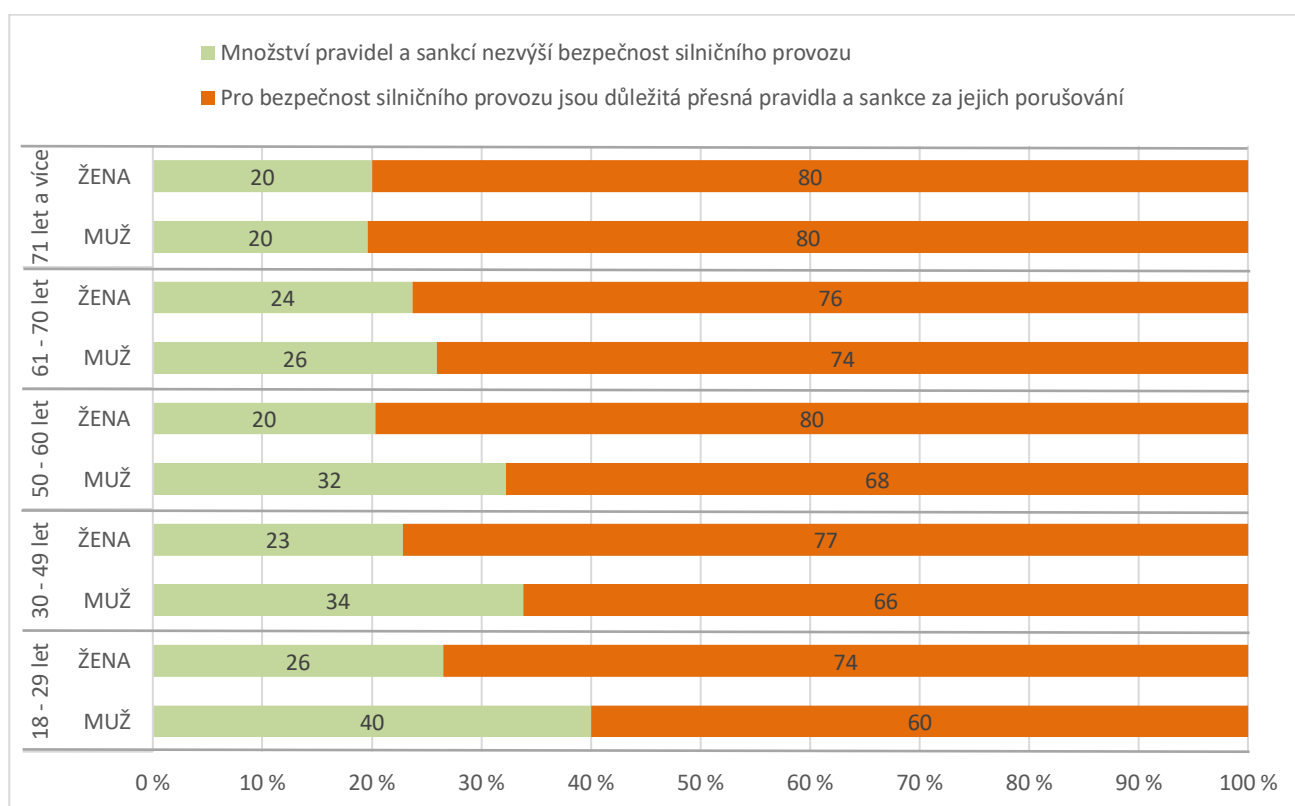
Více než dvě třetiny účastníků nehody (68 %; N = 3445) vyhledali v souvislosti s navazujícími problémy nějakou formu pomoci. Muži a ženy se v této obecné rovině nijak neliší. Genderové rozdíly jsou však patrné u konkrétních obtíží a způsobu jejich řešení. Pro řešení fyzických obtíží vyhledalo odbornou pomoc 15 % respondentů (N = 768), 12 % mužů (N = 353) a 19 % žen (N = 415). Výrazně častěji (46 %; N = 2339) hledali respondenti pomoc u rodinných příslušníků nebo přátel, muži (42 %; N = 1 209) o něco méně než ženy (51 %; N = 1130). Odbornou psychologickou pomoc vyhledalo 8 % respondentů (N = 386), 6 % mužů (N = 177) a 9 % žen (N = 209). Pomoc v lékařském zařízení či u praktického lékaře hledala asi čtvrtina respondentů (N = 1408), 26 % mužů (N = 743) a 30 % žen (N = 665).

5.1.2 Postoje k pravidlům a sankcím

O postoji k dopravní bezpečnosti také vypovídá, zda se člověk (v našem případě aktivní řidiči) spíše přiklání na stranu regulací dopravy, či v silničním provozu více upřednostňuje volnost a vlastní úsudek. **Z našeho vzorku respondentů téměř tři čtvrtiny souhlasí s výrokem, že pro bezpečnost silničního provozu jsou důležitá přesná pravidla a sankce za jejich porušování. Naopak čtvrtina respondentů se kloní k názoru, že množství pravidel a sankcí nezvýší bezpečnost silničního provozu. Z genderového hlediska jsou ženy více nakloněny pravidlům a sankcím za jejich porušování (77 %; N = 1719) oproti mužům (68 %; N = 2370).** Z grafu 48 lze vyzorovat, že zatímco

u žen se podíly s věkem významněji nemění, u mužů je patrná linearita, kdy s rostoucím věkem přibývá těch, kteří se více kloní k potřebnosti pravidel a sankcí pro bezpečnost provozu. Zatímco v nejmladší věkové kategorii tento názor uvedlo 60 % mužů (N = 310) oproti 74 % ženám (N = 258), mezi staršími 71 let to již bylo 80 % mužů (N = 303), což je stejný podíl jako u žen (N = 136). Tento výsledek odpovídá dosavadnímu vědění označující právě mladé muže za nejvíce rizikovou skupinu (Rhodes & Pivik 2011).

Graf 48: Postoj k pravidlům a sankcím ve vztahu k bezpečnosti provozu u aktivních řidičů dle věku a pohlaví v % (muži N = 3468, ženy N = 2230)



5.2 Pocit osobního bezpečí a jeho vliv na dopravní chování

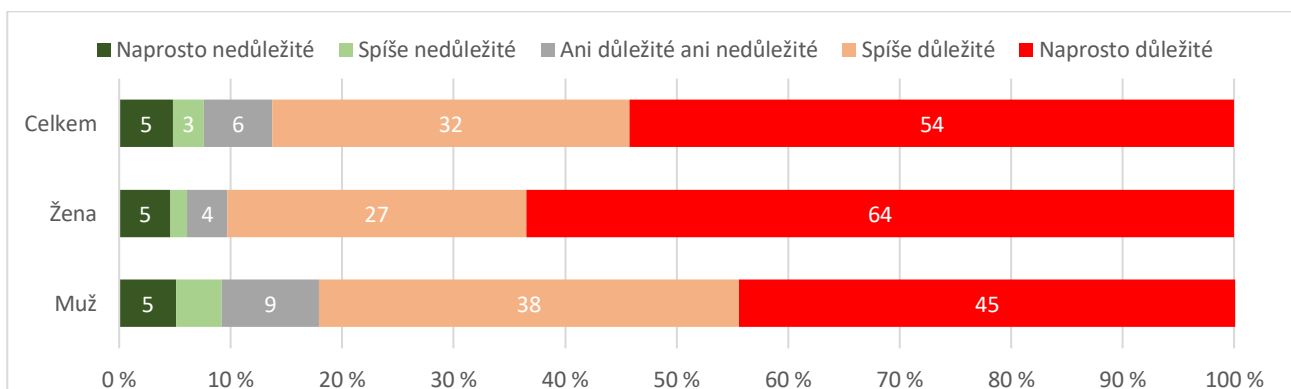
Strach o osobní bezpečí ovlivňuje dopravní chování a možnosti mobility žen jednoznačně více než je tomu u mužů. Tyto obavy z pohybu v určitých veřejných prostorách či při určitých situacích vedou ke strategiím a preventivním opatřením v jejich mobilitě. Může jít o volbu specifických tras, vyhýbání se určitým lokalitám, upřednostnění alternativní trasy či omezení pohybu a aktivit večer po setmění (např. Loukaitou-Sideris 2004). Získat data z českého prostředí jsme proto považovali za obzvláště důležité a zaměřili na toto téma významnou část dotazníkového průzkumu.

5.2.1 Význam bezpečí v dopravě

Pocit osobního bezpečí souvisí s vystavením se riziku jako objektivní a vyčíslitelné hrozbě. Na druhou stranu je také odrazem vnímání tohoto rizika. Z tohoto vztahu následně plyne určitá reakce v podobě chování v situacích s různou mírou vnímaného rizika (Wang a kol. 2020). Číselně totožné riziko může být různými osobami vnímáno velmi odlišně, a to v závislosti na celé řadě faktorů jako jsou například individuální zkušenosti, psychologické charakteristiky osobnosti a další. Vnímání bezpečí v různých dopravních situacích se ukazuje jako jedna z nejvíce genderově diferencovaných oblastí z celého dotazníku.

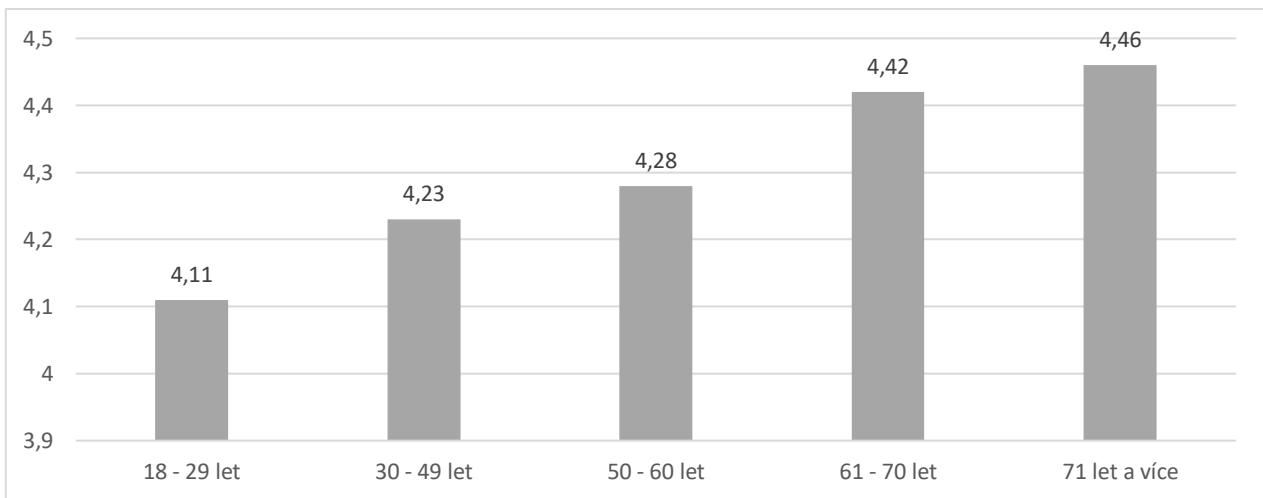
Jak je zmíněno již v kapitole 2.1, spolehlivost a bezpečí jsou z nabízených aspektů dopravy pro respondenty nejdůležitější. **Z grafu 49 je patrné, že ženy kladou na bezpečí při cestování o něco větší důraz než muži.**

Graf 49: Význam bezpečí při cestování dle pohlaví v % (celkem N = 8900, muži N = 4336, ženy N = 4564)

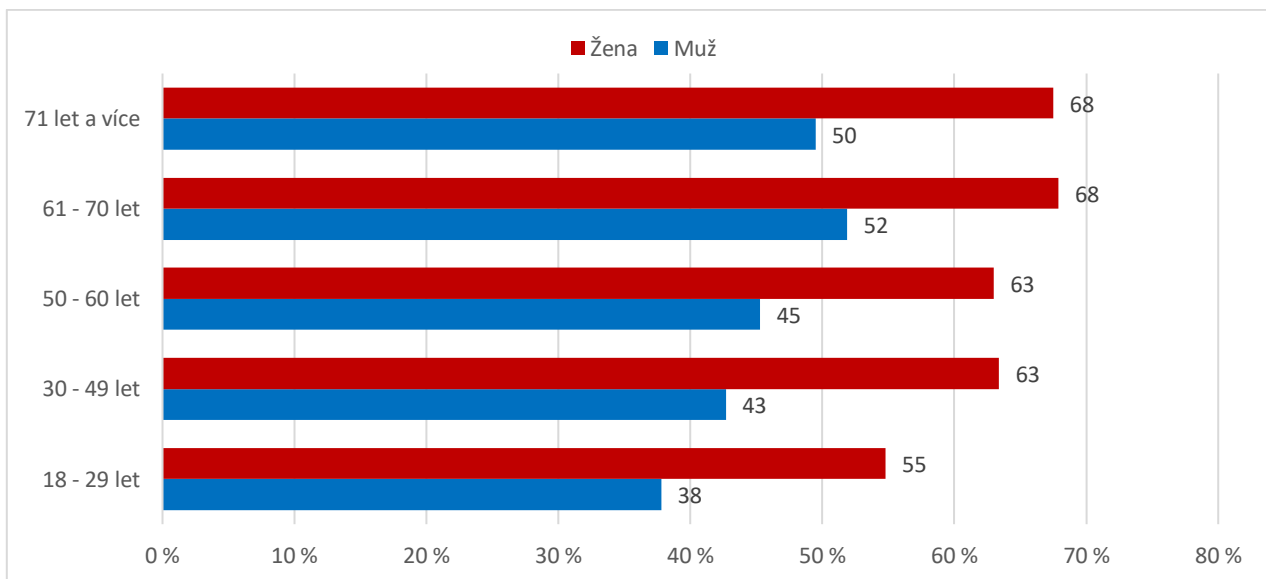


Význam bezpečí při cestování se také obecně zvyšuje s rostoucím věkem, viz graf 50. Tento trend platí shodně pro obě pohlaví. Podíl žen, které přisuzují bezpečí naprostou důležitost, je nicméně v každé věkové skupině výrazně vyšší než podíl mužů. Jak je vidět z grafu 51, tento genderový rozdíl se v závislosti na věku nemění. Z hlediska vlastnictví řidičského oprávnění rozdíly mezi aktivními řidiči a neřidiči v tomto směru nejsou patrné.

Graf 50: Význam bezpečí při cestování dle věku (průměr 1-5; N = 8900)



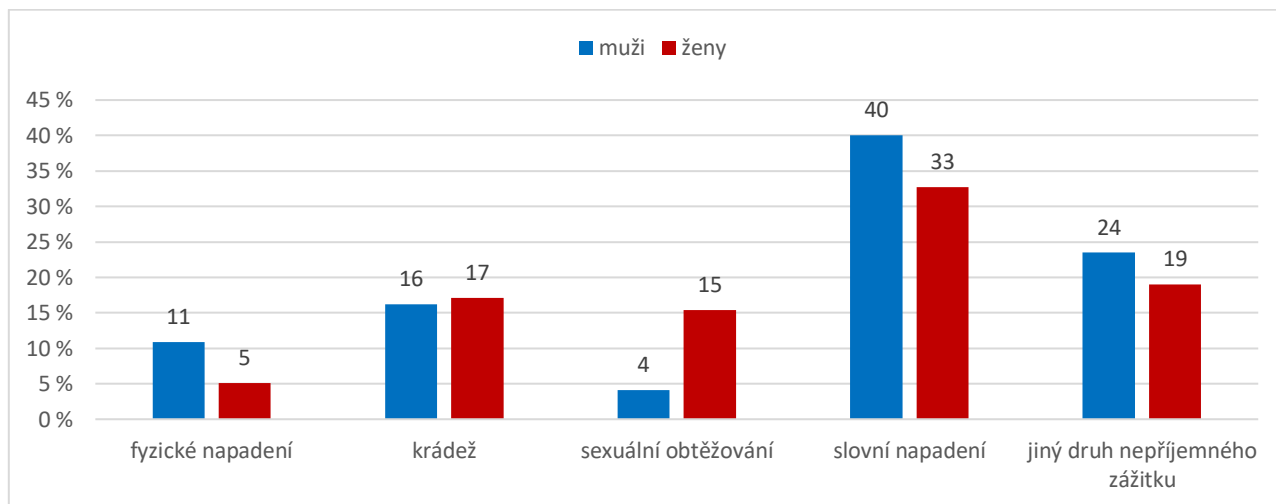
Graf 51: Respondenti, pro které je bezpečí „naprosto důležité“ dle pohlaví v rámci jednotlivých věkových skupin v % (muži N = 1928, ženy N = 2896)



5.2.2 Zkušenosti s ohrožujícími situacemi

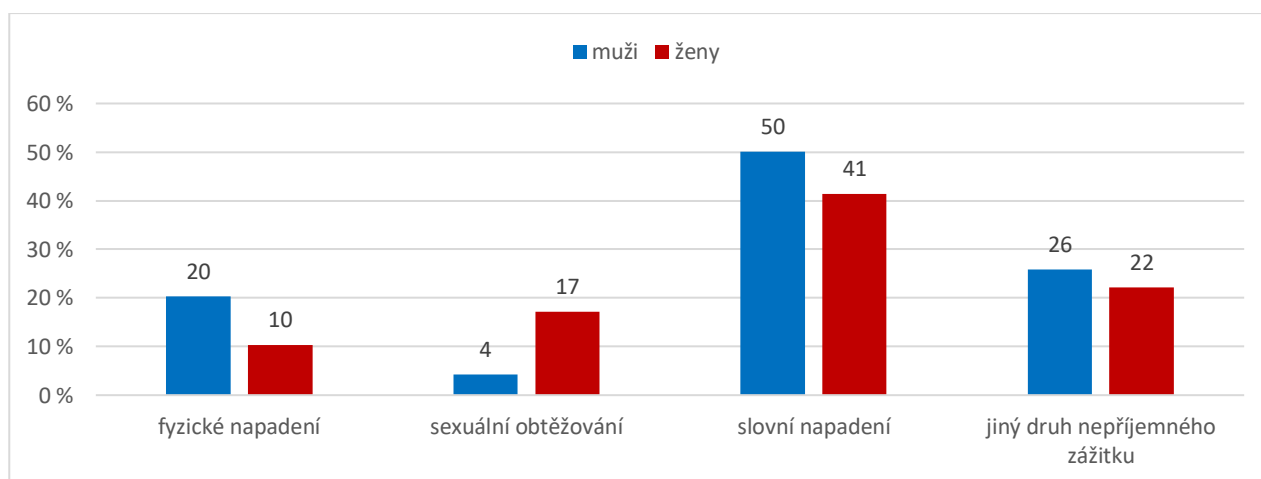
Pocit bezpečí může souviset s reálnými zkušenostmi s různými nepříjemnými incidenty. **Ukazuje se, že incidenty jsou genderované – fyzické napadení častěji zažívají muži, sexuální obtěžování naopak výrazně více ženy, krádež není genderově specifickou zkušeností (viz graf 52). Slovní napadení je nejrozšířenějším incidentem, zažilo jej 40 % mužů (N = 1583) a 33 % žen (N = 1362).**

Graf 52: Incidenty ve veřejné dopravě dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



Genderově podobný vzorec mají i incidenty ve veřejném prostoru, viz graf 53. Dvojnásobně více mužů než žen zažilo fyzické napadení (20 %; N = 882 vs. 10 %; N = 471). U zkušenosti se sexuálním obtěžováním je genderový rozdíl více než čtyřnásobný – 17 % žen (N = 783) vs. 4 % mužů (N = 183). Každý 5. muž zažil fyzické napadení a téměř každá 5. žena zažila sexuální obtěžování ve veřejném prostoru. Polovina mužů a o něco méně žen (41 %) zažila slovní napadení, čtvrtina mužů a 22 % žen má zkušenosti s jiným druhem nepříjemného zážitku.

Graf 53: Incidenty ve veřejném prostoru dle pohlaví v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)

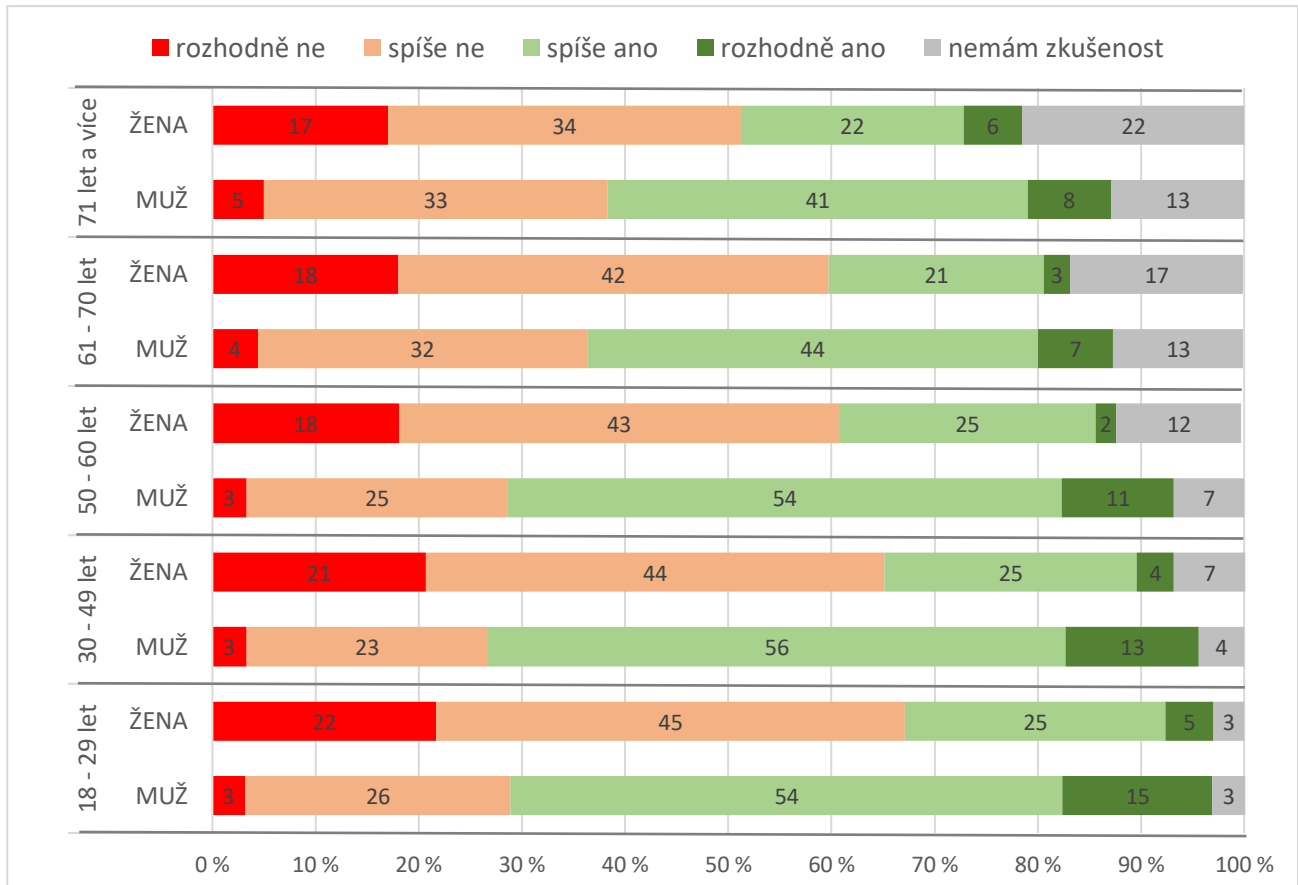


5.2.3 Vnímaný pocit bezpečí

Jak již bylo zmíněno, pro mobilní strategie je významný vnímaný pocit bezpečí, který může, ale také nemusí souviset s reálnou zkušeností s ohrožením či narušením osobního bezpečí. V průzkumu jsme se zaměřili na vnímaný pocit bezpečí při různých situacích – při parkování automobilu, v hromadné veřejné dopravě, při pohybu ve veřejném prostoru. Zároveň jsme se zaměřili především na pohyb po setmění či v noci, jelikož z dostupných studií o pohybu v těchto situacích vyplývají výrazné genderové rozdíly (př. Bomar, 2004; Carver a Veitch, 2020). Noční čekání na zastávkách veřejné dopravy i následné cestování veřejnou dopravou bývá spojováno se zvýšenými obavami o vlastní bezpečí.

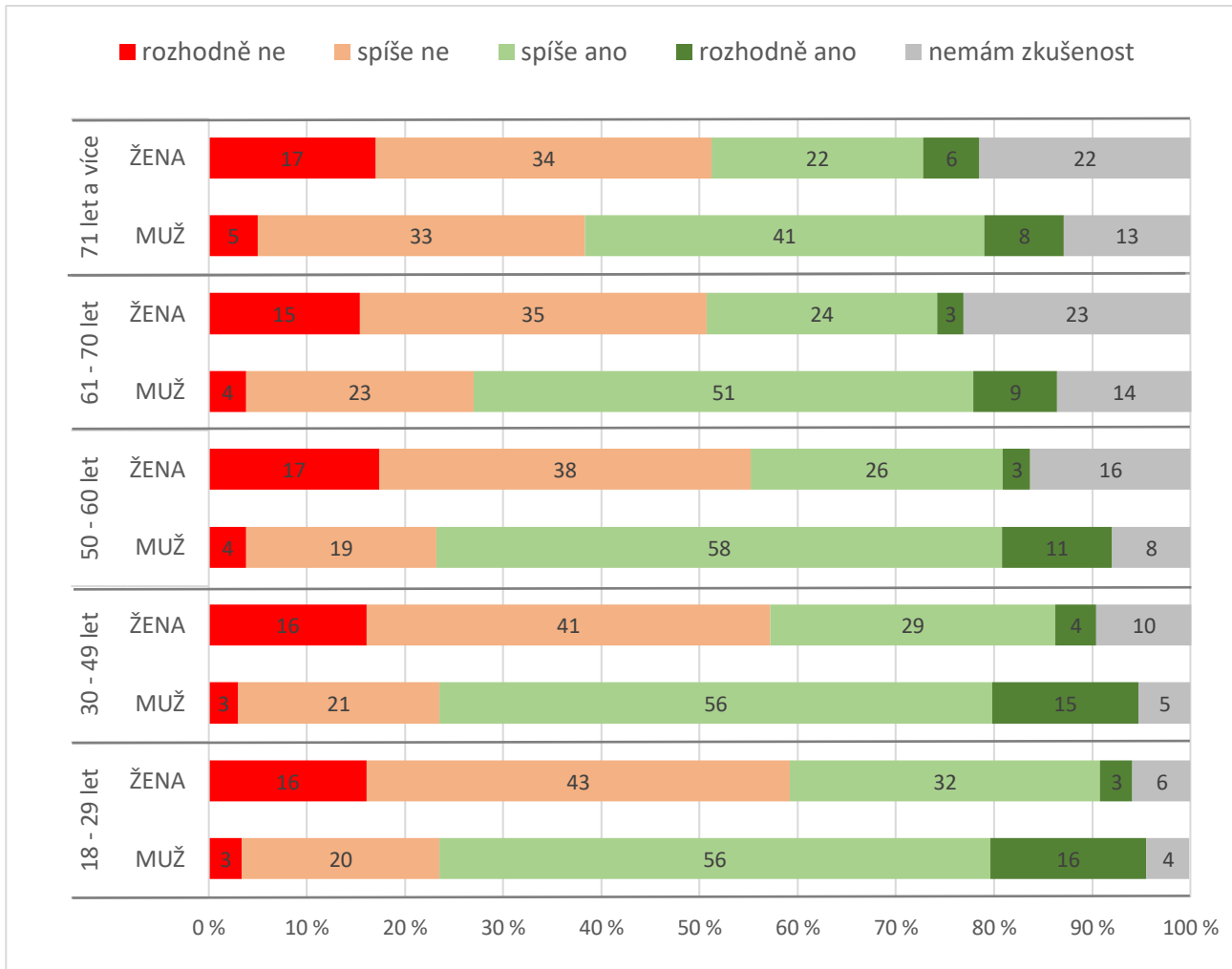
Při čekání na spoj po setmění se rozhodně necítí bezpečně 4 % mužů (N = 144) a 19 % žen (N = 808). Rozhodně bezpečně se naopak cítí 12 % mužů (N = 455) a 4 % žen (N = 146). Žádné zkušenosti s touto situací nemá 11 % žen (N = 462) a 7 % mužů (N = 268). Dalo by se tedy říci, že ženy se takovým situacím častěji než muži vůbec nevystavují. Z grafu 54 je patrné, že **genderové rozdíly platí v každém věku a příliš se nemění. Nejméně bezpečně se cítí ženy ve věkové kategorii 18-29 let, naopak stejně staří muži zažívají vzhledem k ostatním věkovým skupinám nejmenší pocit ohrožení.** Dále platí, že s rostoucím věkem lineárně stoupá podíl respondentů, kteří zkušenost s čekáním na veřejnou dopravu po setmění zkušenost nemají, podíl žen bez takové zkušenosti je vždy o něco vyšší.

Graf 54: Pocit bezpečí při čekání na veřejnou dopravu po setmění dle věku a pohlaví v % (muži N = 3960, ženy N = 4167)



Dále jsme zjišťovali pocity při cestování veřejnou dopravou v noci bez doprovodu. I zde, jak se dalo předpokládat, se v odpovědích projevily značné genderové rozdíly. Zatímco rozhodně bezpečně se necítí 4 % mužů (N = 141), u žen je to 16 % (N = 654). Spíše bezpečně se cítí přes polovina mužů, ale jen čtvrtina dotázaných žen a rozhodně bezpečně se cítí 13 % mužů (N = 507) a pouze 4 % žen (N = 146). Zároveň se mezi jedinci, co s takovou situací nemají zkušenost, vyskytuje dvojnásobný počet žen (17 %; N = 691 vs. 8 %; N = 316). Podrobnější rozložení odpovědí dle pohlaví a věkových kategorií znázorňuje graf 55, ze kterého vystupují shodné trendy jako z předešlého grafu 54.

Graf 55: Pocit bezpečí při cestování veřejnou dopravu v noci dle věku a pohlaví v % (muži N = 3960, ženy N = 4167)

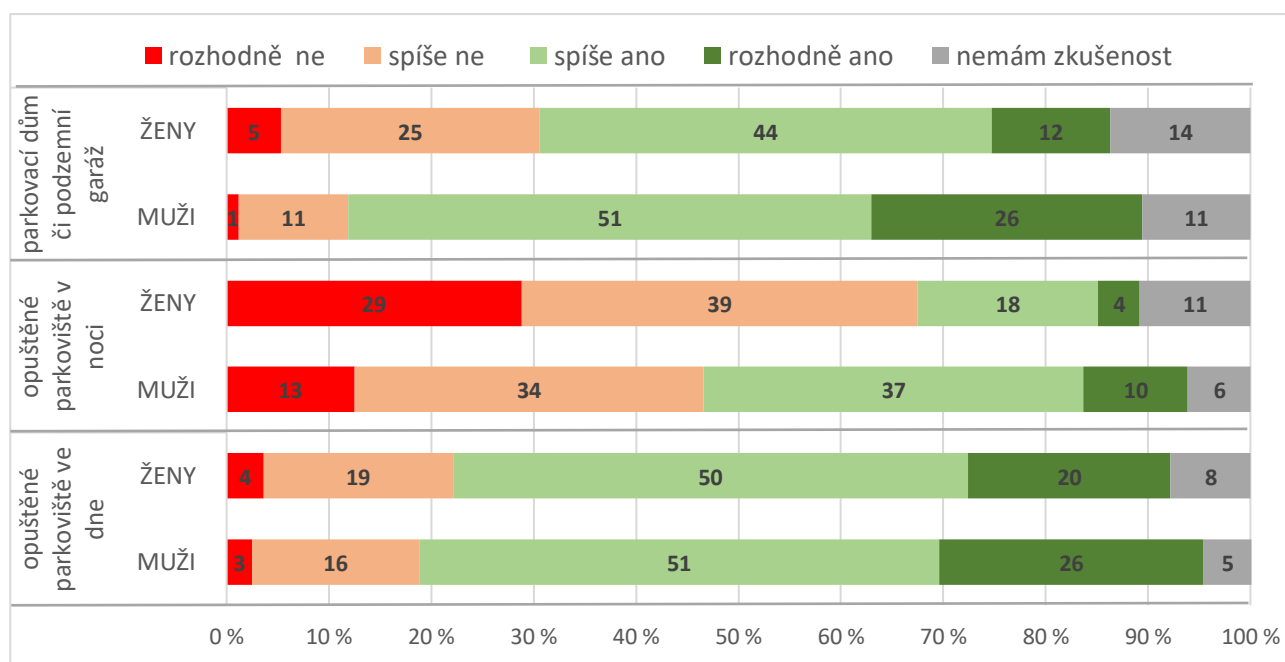


Je patrné, že cestování veřejnou dopravou včetně čekání na spoj po setmění či v noci je z hlediska možného ohrožení osobního bezpečí vnímáno jako rizikové, a to především ženami. V kontrastu toho se jeví kladné hodnocení celkové bezpečnosti veřejné dopravy při zamyšlení se nad spokojeností s vybranými aspekty veřejné dopravy (viz kapitola 3.2.3. a tabulka 3). Ze všech dotazovaných nejkladněji celkovou bezpečnost VHD hodnotily ženy v nejstarší věkové skupině – plných 5 bodů znamenající naprostou spokojenost dalo 35 % z nich (N = 214). Tento rozdíl je pravděpodobně dán tím, že část starších žen po setmění vůbec necestuje a dále pak tím, že v otázce celkového hodnocení veřejné dopravy byla bezpečnost jedním z několika hodnocených aspektů kvality veřejné dopravy bez jasného vymezení, zda jde o osobní či dopravní bezpečnost a bez konkretizace určité dopravní situace.

Dotazník se také zaměřoval na **pocit bezpečí při parkování v konkrétních situacích**. Graf 56 ukazuje, že zatímco ve dne se při parkování cítí muži i ženy z hlediska bezpečnosti podobně, v noci se v tomto směru objevují významné rozdíly. Při parkování na liduprázdném parkovišti ve dne se 26 % mužů (N = 895) cítí rozhodně bezpečně. Rozhodně ne bezpečně se cítí pouze 3 % mužů (N = 85). U žen se rozhodně bezpečně cítí 20 % (N = 442) a rozhodně ne bezpečně 4 % (N = 80). Při parkování na liduprázdném parkovišti v noci se rozhodně bezpečně cítí 10 % mužů (N = 354), ale jen 4 % žen (N = 92). Zajímavé je prohlášení „necítím se vůbec bezpečně“ v uvedené situaci. Jak u mužů (13 %; N = 435), tak u žen (29 %; N = 642) převyšují podíly těchto respondentů podíly těch, kteří se bezpečně cítí. Zároveň je parkování v noci na opuštěném parkovišti vnímáno ze všech zmíněných situací jako nejvíce rizikové, resp. nejméně bezpečné – muži mu průměrně přidělili hodnotu 2,63; ženy 2,30. Znamená to, že muži se přiklánějí spíše k souhlasnému pólu (spíše se cítím bezpečně), ženy k nesouhlasnému (spíše se bezpečně necítím).

Při parkování v parkovacím domě či podzemní garáži se čtvrtina mužů (26 %; N = 915) a desetina žen (12 %; N = 259) cítí rozhodně bezpečně. Naopak rozhodně ne bezpečně se cítí 1 % mužů (N = 42) a 5 % žen (N = 119).

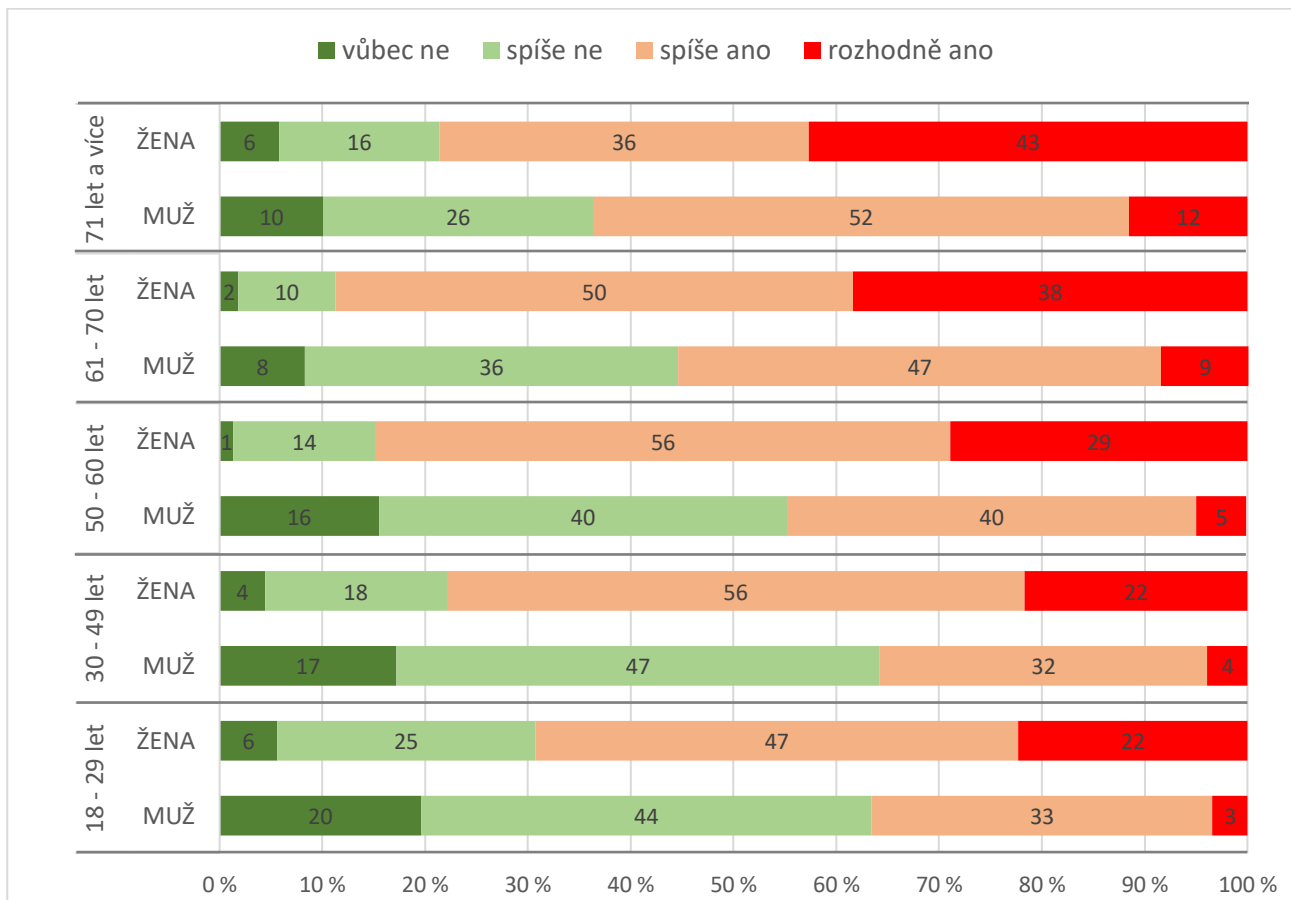
Graf 56: Pocit bezpečí při parkování dle pohlaví v % (muži N= 3468, ženy N=2230)



U všech respondentů bylo dále zjišťováno, do jaké míry se **pohybu ve veřejném prostoru za tmy případně vyhýbají**. Pohybu venku po setmění se rozhodně nevyhýbá 9 % jedinců (N = 832), přičemž 15 % mužů (N = 656) a 4 % žen (N = 176). **Rozhodně se této situaci vyhýbá 6 % mužů (N = 242) a 29 % žen (N = 1332), genderový rozdíl je tedy značný.** Graf 57 zobrazuje odpovědi

tříděné dle pohlaví a věku. **Podíl žen, které, pokud je to možné, se vyhýbají pohybu venku za tmy je ve všech věkových kategoriích výrazně větší než podíl mužů. S přibývajícím věkem tyto podíly rostou u obou pohlaví,** u žen je linearita trendu patrnější. Zatímco mezi 71letými a staršími ženami odpovědělo „rozhodně ano“ 43 % (N = 302), u nejmladší věkové skupiny 18-29 let to bylo 22 % (N = 155).

Graf 57: Vyhýbání se pohybu ve veřejném prostoru po setmění v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



5.3 Shrnutí

Data týkající se dopravní bezpečnosti potvrzují závěry dostupných zahraničních výzkumů a literatury. Dopravních nehod se účastní více muži než ženy. Nicméně s psychickými následky nehody se potýká výrazně více žen než mužů. Také k potřebnosti pravidel a sankcí za jejich porušování se kloní ženy více než muži, zejména v mladších věkových skupinách. Z tohoto lze odvodit větší opatrnost žen a větší citlivost na dopravní bezpečnost v provozu, která se projevuje i v zahraničních výzkumech.

Jak jsme předpokládali, také pocit osobního bezpečí v našich datech vychází jako zásadnější faktor pro ženy oproti mužům. Velký rozdíl představuje pro ženy cestování ve dne versus cestování v noci. Při cestování v noci vystoupí nerovné postavení žen a mužů z hlediska příležitostí v dopravě a mobilitě. Obecně můžeme říci, že ženy mají oproti mužům výrazně citlivější práh či menší toleranci vůči prostoru pocitově snižujícímu osobní bezpečí. V městském a dopravním plánování by s tímto faktem mělo být pracováno na všech úrovních.

6 Vliv mimořádných opatření v souvislosti s COVID na dopravní chování

Epidemie COVID-19 a na ni navázaná vládní opatření v době mimořádného stavu ovlivnila všechny aspekty běžného života. Základní doporučení o dodržování sociální distance a vyhýbání se kontaktům s lidmi zejména v uzavřených prostorech narušila a proměnila každodenní rutinu, dopravní chování i mobilitní možnosti. Zahraniční literatura (např. Carteni a kol., 2020) identifikuje dva hlavní vlivy epidemie na proměnu mobilitních vzorců – jednak jde o redukci cestování jako takového, což plyne z celkového omezení sociálních kontaktů a přechodu některých odvětví na práci z domu, a jednak jde o odliv cestujících z hromadné přepravy v důsledku obav ze šíření nákazy v prostředí, kde je zvýšená koncentrace lidí bez možnosti dodržovat doporučené rozestupy. V této souvislosti Yuksel a kol. (2020) podotýkají, že nemusí nutně jít o omezení celkového počtu cest, které jednotliví cestující realizují v určitém období, ale jde především o volbu dopravních módů považovaných za méně rizikové z hlediska potenciální nákazy. Stále ale existuje nezanedbatelný podíl profesí, v rámci kterých lidé pracovat z domu nemohou a zároveň nemají alternativu VHD (Baker, 2020). I při minimálním počtu cestujících je proto nutné zachovat provoz veřejné dopravy v dostatečné frekvenci.

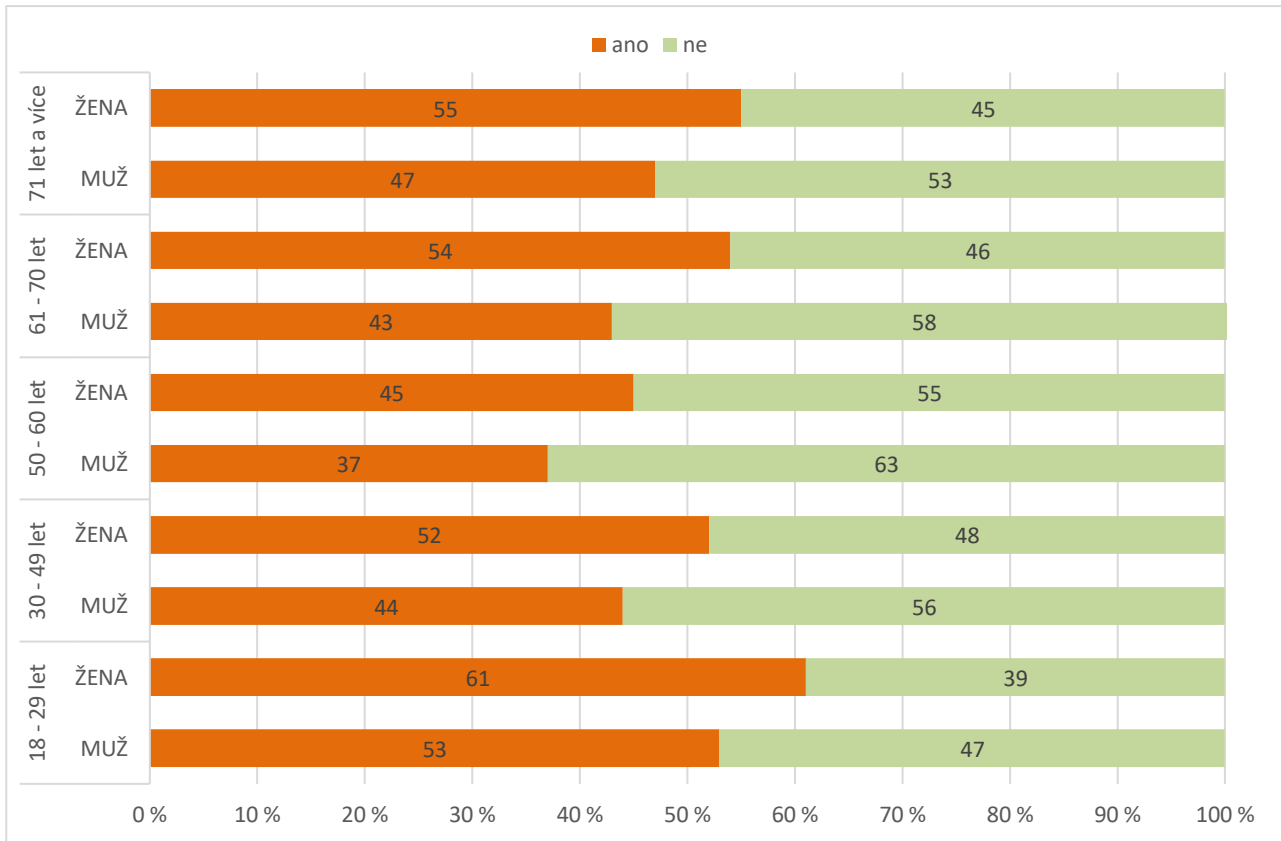
Data byla sbírána v průběhu dubna a května 2020, tedy v době platnosti nejpřísnějších omezení volného pohybu, uzavření škol a všeobecného doporučení zůstat doma a pokud možno, z domu také pracovat.

6.1 Omezení či proměna mobility

Na obecné úrovni karanténa ovlivnila z hlediska dopravního chování asi polovinu našeho souboru. Z dalšího pohledu je ale patrné, že situace nepůsobila na všechny skupiny obyvatel stejně – některé byly ovlivněny výrazně více než jiné.

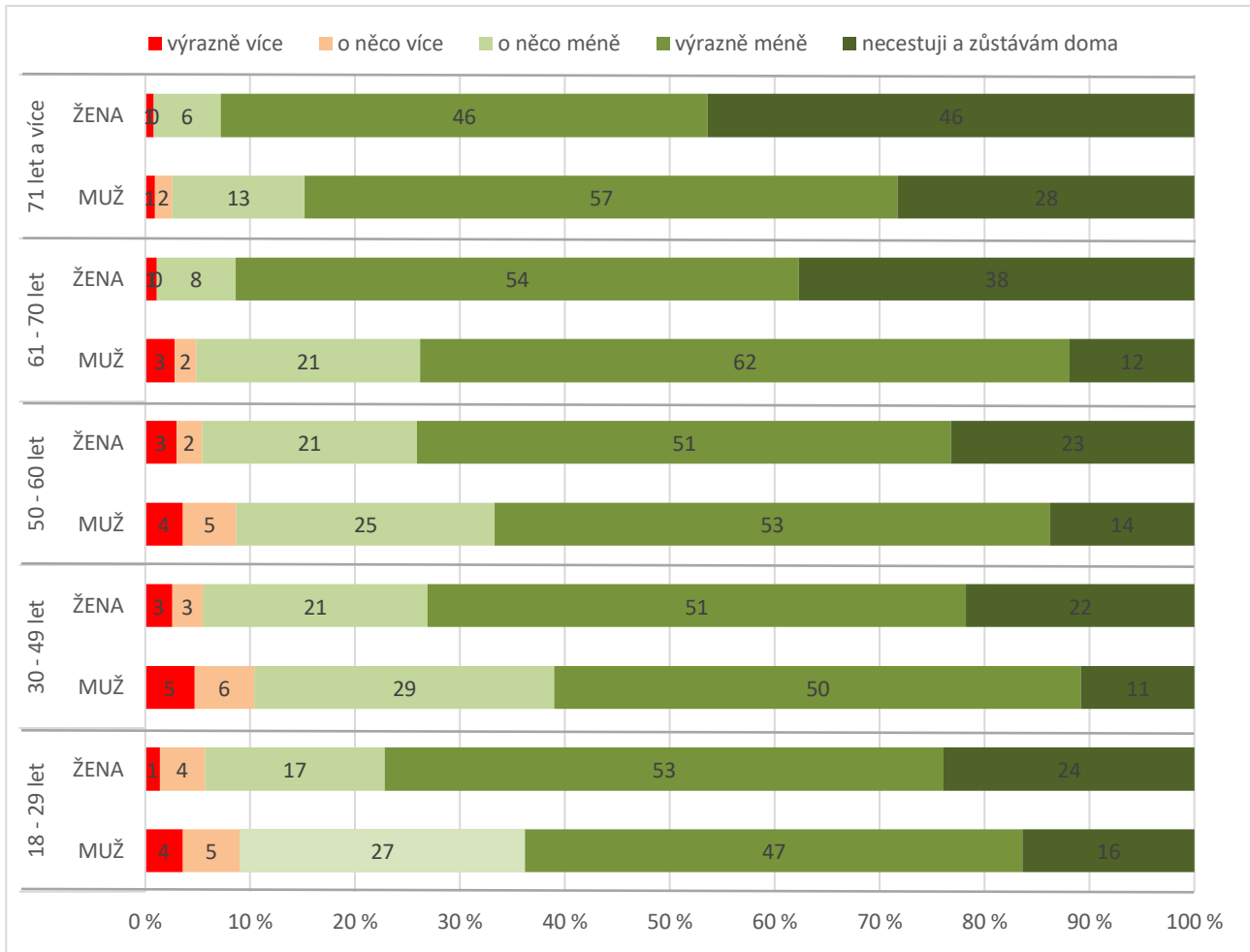
Ženy byly oproti mužům ovlivněny více – 53,1 % (N = 2423) ovlivněno bylo, u mužů pouze 44,3 % (N = 1923). Co se týká věkových kategorií, vliv je patrný zejména u skupin 18-29 let, 50-60 let a mírně také 71 a více let. Působení se ale ve svých důsledcích liší. Zatímco u nejmladší a nejstarší z uvedených kategorií byl patrný vliv karantény na dopravní chování, u věkové skupiny 50-60 výrazně častěji vliv nebyl. Pokud se podíváme ještě na kategorii genderu v rámci věkových skupin, ve všech skupinách jsou ženy oproti mužům karanténou ovlivněny více, ve všech skupinách je tento vliv významný, viz graf 58.

Graf 58: Vliv opatření v důsledku COVID-19 na dopravní chování dle pohlaví a věku v % (muži N = 4336, ženy N = 4564)



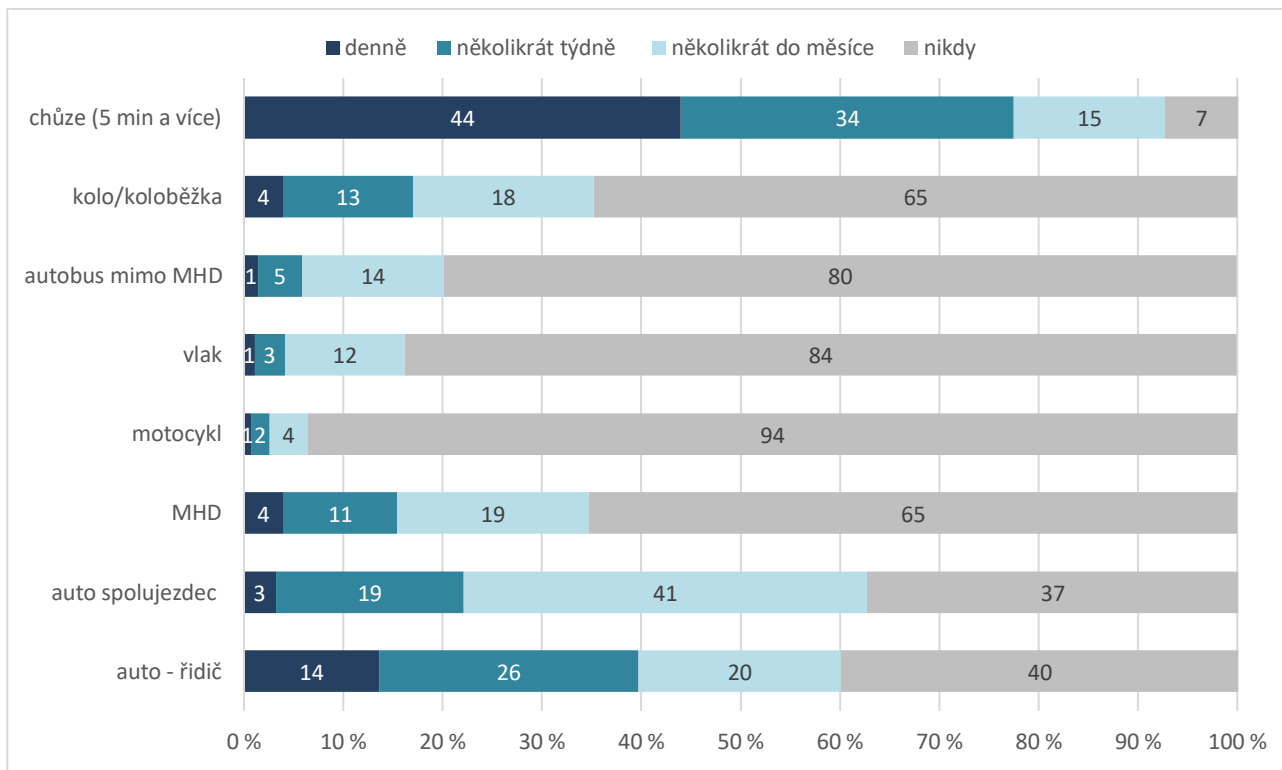
Pro vliv karantény na dopravní chování není obecně důležité, zda lidé dominantně cestují v rámci města, mezi městy, nebo realizují oba typy těchto cest přibližně vyrovnaně. Když se ale podíváme na jednotlivé typy cest odděleně z hlediska genderu, u každého z nich vychází vliv karantény na dopravní chování žen významněji než je tomu u mužů.

Graf 59: Směr změny v dopravním chování v důsledku COVID-19 dle pohlaví a věku v % (muži N = 1923, ženy N = 2423)



Frekvence využívání jednotlivých dopravních módů je podrobněji rozebrána dále. Tyto statistiky se týkají pouze lidí, kteří uvedli nějakou změnu oproti běžné situaci. Obecně je patrná celková redukce vycházení z domu – u všech sledovaných dopravních módů, včetně chůze, je oproti běžnému stavu nižší podíl lidí cestujících denně. Tyto cesty se přesouvají do nižší frekvence – narůstají četnosti několikrát do týdne či měsíce.

Graf 60: Frekvence využití jednotlivých dopravních módů v % (N = 4346)



6.2 Shrnutí

Potvrdil se dříve známý fakt, že i při poměrně malém počtu nakažených v důsledku pandemie se mobilitní vzorce v závislosti na přijatých opatřeních zásadně promění (Blendon a kol., 2004). Na obecné úrovni z hlediska dopravního chování karanténa ovlivnila asi polovinu našeho souboru. Situace ale nepůsobila na všechny skupiny obyvatel stejně – některé byly ovlivněny výrazně více než jiné, přičemž do skupin ovlivněných patří typičtěji ženy jako pečovatelky, které pravděpodobně převzaly roli zajištění domácího vzdělávání dětí při uzavření škol. Nápadný vliv je také u nejmladší věkové kategorie do 30 let, které se rovněž týkalo uzavření škol a s ním související výpadek cestování. V souladu se zahraničními výzkumy (Beutels a kol., 2009; Cui a kol., 2020) je tedy pravděpodobné, že se jedná o dočasnou proměnu mobilitních vzorců, která souvisí s dočasným omezením pohybu, omezováním sociálních kontaktů a preferencí práce z domu. O změnu trvalejšího charakteru by šlo, pokud by zkušenost pandemie trvale proměnila důvěru cestujících v bezpečnost hromadné dopravy, nebo pokud by došlo ve větší míře k přeorientování klíčových zaměstnavatelů na práci z domu.

Identifikované vzorce jsou v souladu s doporučeními omezit sociální kontakty a návštěvu míst se zvýšenou koncentrací osob. Cesty se tak redukuje na nezbytné minimum k zajištění základních potřeb. Obecně je patrná celková redukce vycházení z domu – u všech sledovaných dopravních

módů, včetně chůze, je oproti běžnému stavu nižší podíl lidí cestujících denně, tyto cesty se přesouvají do nižší frekvence – narůstají četnosti cest několikrát do týdne či měsíce.

7 Kvalitativní sběr dat z diskusních skupin

Dalším důležitým záměrem projektu bylo zaměřit se na nejzásadnější zjištění o dopravním chování a strategiích mobility z analýzy výsledků sběru kvantitativních dat a ta následně podrobit hlubšímu zkoumání a obohatit je o kvalitativní kontext. Pro tento účel byla zvolena metoda skupinových diskusí – *focus group discussions* (dále FGD) se specifickými účastníky dopravy dle zvolených parametrů. Jde tedy o druhou, doplňkovou část smíšeného výzkumu s důrazem na explanaci výsledků z jeho kvantitativní části (*mixed-methods sequential explanatory design*).

Z kvantitativní analýzy dat byly vybrány 3 oblasti, na které jsme se dále zaměřili v kvalitativním výzkumu:

- 1) Pocit osobního bezpečí při cestování jako genderově nejvyhraněnější téma (podrobněji viz kapitola 5. Vliv bezpečnosti na dopravní chování).
- 2) Výrazné zastoupení žen a mužů středního věku z malých obcí ve skupině osob nespokojených s celkovými mobilitními možnostmi (podrobněji viz podkapitola 2.4 Nerealizované mobilitní potřeby).
- 3) Specifické nároky cestování s malými dětmi či ve vyšším stupni těhotenství s důrazem na veřejnou dopravu, které implicitně vychází z podkapitoly 2.4 Nerealizované mobilitní potřeby a kapitoly 3.2 Veřejná hromadná doprava

7.1 Výběr účastníků skupinových diskusí a okruhy výzkumných otázek

Z hlediska charakteristik účastníků skupinových diskusí byly dle výše uvedených 3 tematických oblastí navrženy vždy 2 kvótně stejné FDG. Celkem se jednalo o 6 FGD po 8 účastnících.

7.1.1 Pocit bezpečí při cestování u žen v různých životních situacích

První typ diskusní skupiny (FGD 1 a FGD 2) se zaměřoval zejména na aspekty cestování a obav o osobní bezpečí, které jsou u žen na základě dat z dotazníkového šetření několikanásobně vyšší než u mužů. Skrze reálné dopravní chování, osobní zkušenosti a postoje účastnic FGD jsme chtěli hlouběji porozumět, jak tyto obavy formují či ovlivňují jejich každodenní mobilitní strategie.

Hlavní výzkumnou otázkou tedy je: **Jakým způsobem ovlivňují strach a obavy o osobní bezpečí mobilitu (dopravní chování) žen?** Rozvineme-li ji dále, zahrnuje následující podotázky, kolem kterých byl vystaven scénář průběhu FGD:

- Jak (ve kterých situacích) se projevují (promítají) strach a obavy o osobní bezpečí do dopravního chování žen?
- Je míra strachu a obav o osobní bezpečí závislá na reálné zkušenosti s nějakým incidentem?

- Je míra strachu a obav o osobní bezpečí závislá na věku žen? Liší se vnímání rizik v závislosti na věku žen?
- Jaké jsou aspekty zvyšující obavy, a naopak jaké jsou aspekty dopravního systému a infrastruktury zvyšující pocit bezpečí při pohybu/dopravě?
- Jakou podobu by mělo mít podle žen prostředí dopravních systémů a infrastruktury, aby zvyšovalo jejich dopravní komfort a pocit bezpečí, z genderového hlediska tedy zlepšovalo rovné příležitosti v mobilitě?

Do diskusních skupin bylo vybráno 8 žen s bydlištěm v Praze či v její širší aglomeraci (FGD 1) a v Brně či v oblasti Brno-venkov (FGD 2). Věkové složení, typ domácnosti a socioekonomický status byly navrženy záměrně rozmanitě (viz tabulka 6).

Tabulka 6: Parametry pro výběr účastnic FGD 1 a FGD 2

Parametr	FGD 1	FGD 2
Počet	8	8
Pohlaví	ženy	ženy
Vzdělání	2x základní/střední bez maturity, 3x střední s maturitou, 3x VŠ	2x základní/střední bez maturity, 3x střední s maturitou, 3x VŠ
Místo bydliště	Brno-město / Brno-venkov	Praha /pražská aglomerace
Věk	2x 18-25 let, 2x 30-49 let, 2x 50-60 let, 2x 65-75 let	2x 18-25 let, 2x 30-49 let, 2x 50-60 let, 2x 65-75 let
Socioekonomie	alespoň: 1x studující na střední či vysoké škole, 2x nepracující ve starobním důchodu, 2x pracující z čehož alespoň 1x pracující na směny	alespoň: 1x studující na střední či vysoké škole, 2x nepracující ve starobním důchodu, 2x pracující z čehož alespoň 1x pracující na směny
Typ domácnosti	alespoň: 2x bezdětná, 2x s dětmi do 15 let	alespoň: 2x bezdětná, 2x s dětmi do 15 let

7.1.2 Dopravní možnosti a omezení v menších obcích

Další tematickou oblastí, na kterou se zaměřily FDG 3 a FGD 4, byly mobilitní strategie pracujících žen a mužů středního věku z malých obcí, kteří byli výrazně nejvíce zastoupeni mezi respondenty

nespokojenými či méně spokojenými s možnostmi dopravy. Zároveň se tato skupina ukázala jako značně závislá na osobní automobilové dopravě.

Hlavní výzkumná otázka byla formulována takto: **Do jaké míry je přítomen problém nenaplněných mobilních potřeb u skupiny mužů a žen středního věku z malých obcí?** Scénář pro tyto dvě FGD byl vypracován okolo následujících podotázek:

- Jaké jsou mobilní strategie skupiny obyvatel s omezenými možnostmi mobility?
- Jaká je míra závislosti na osobní automobilové dopravě?
- Do jaké míry jsou obyvatelé bez přístupu k automobilu mobilně deprivováni?
- Jakým způsobem by měl být nastaven systém dopravní služby, aby lépe vyhovoval mobilním potřebám obyvatel a kompenzoval omezený přístup k osobní automobilové dopravě?

Vzhledem ke skutečnosti, že z výsledků kvantitativní analýzy vycházeli ve zvýšené nespokojenosti s dopravními možnostmi muži i ženy z malých obcí podobně, v případě těchto dvou FGD byly zvoleny genderově smíšené skupiny. Specifické demografické parametry pro výběr účastníků těchto dvou FGD upřesňuje tabulka 7.

Tabulka 7: Parametry pro výběr účastnic FGD 3 a FGD 4

Parametr	FGD 3	FGD 4
Počet	8	8
Pohlaví	4 x žena, 4 x muž	4 x žena, 4 x muž
Vzdělání	2x základní/střední bez maturity, 3x střední s maturitou, 3x VŠ	2x základní/střední bez maturity, 3x střední s maturitou, 3x VŠ
Místo bydliště	Obce do 5 tis. obyvatel, Jihomoravský kraj	Obce 5-20 tis. obyvatel, Jihomoravský kraj
Věk	30-49 let	30-49 let
Socioekonomie	pracující v zaměstnaneckém poměru či OSVČ (OSVČ max. 3 osoby)	pracující v zaměstnaneckém poměru či OSVČ (OSVČ max. 3 osoby)
Typ domácnosti	alespoň: 2x bezdětní, 2x s dětmi do 15 let	alespoň: 2x bezdětní, 2x s dětmi do 15 let
Vztah k automobilu	alespoň 4x aktivní řidiči, z toho alespoň jedna žena	alespoň 4x aktivní řidiči, z toho alespoň jedna žena

7.1.3 Cestování v těhotenství a s malými dětmi

Třetí typ FDG se orientoval na zkušenosti s využíváním veřejné hromadné dopravy u skupiny žen, které cestují s malými dětmi či jsou ve vyšším stupni těhotenství, a tedy je u nich mobilita ve veřejné dopravě spojena s vyššími či specifickými nároky na prostor, bezbariérovost a přístupnost obecně, včetně přístupnosti samotných zastávek hromadné dopravy.

Hlavní výzkumná otázka zněla: **Zohledňuje současná podoba systému veřejné dopravy a infrastruktury dostatečně specifické potřeby těhotných a pečujících o malé děti?** K této výzkumné otázce byly formulovány následující 2 doplňující otázky, ze kterých vycházelo konkrétní zaměření scénáře průběhu diskuse:

- Do jaké míry má cestování s malými dětmi vliv na volbu dopravního prostředku?
- Do jaké míry jsou těhotné a ženy pečující o malé děti spokojené se současnou podobou veřejné hromadné dopravy?

Tabulka 8: Parametry pro výběr účastnic FGD 5 a FGD 6

Parametr	FGD 5	FGD 6
Počet	8	8
Pohlaví	ženy	ženy
Vzdělání	2x základní/střední bez maturity, 3x střední s maturitou, 3x VŠ	2x základní/střední bez maturity, 3x střední s maturitou, 3x VŠ
Místo bydliště	Brno	Praha
Socioekonomie	alespoň 4x mateřská/rodičovská dovolená z čehož alespoň 2 ženy mající zároveň ještě další dítě do 12 let (mimo to, na které čerpá mateřskou/rodičovskou dovolenou), 2x pracující mimo domov s 1 či více dětmi, přičemž nejmladší ve věku do 7 let, 2x těhotná žena ve vyšším stupni těhotenství (po 25. týdnu)	alespoň 4x mateřská/rodičovská dovolená z čehož alespoň 2 ženy mající zároveň ještě další dítě do 12 let (mimo to, na které čerpá mateřskou/rodičovskou dovolenou), 2x pracující mimo domov s 1 či více dětmi, přičemž nejmladší ve věku do 7 let, 2x těhotná žena ve vyšším stupni těhotenství (po 25. týdnu)
Vztah k veřejné dopravě	pravidelné uživatelky veřejné dopravy (minimálně 1x týdně a častěji)	pravidelné uživatelky veřejné dopravy (minimálně 1x týdně a častěji)

7.2 Průběh a výsledky analýzy

Přepisy doslovného znění všech 6 diskusních skupin byly dále zpracovány pomocí metody tematické analýzy.

7.2.1 Pocit bezpečí při cestování u žen v různých životních situacích

Obecná kritéria pro účastnice fokusních skupin shrnuje kapitola 7.1.1. Konkrétněji složení fokusních skupin zobrazuje tabulka 9.

Tabulka 9: Složení fokusních skupin FGD 1 a FGD 2

Jméno	Věk	Povolání	Rodinná situace	ŘP	Město	Dominantní dopravní prostředek dojížděky
Eva	58	účetní	vdaná, dospělé děti, vnoučata	ano	Praha, okraj, RD	auto, MHD, tramvaj
Anna	35	administrativa	vdaná, 3 malé děti	ano	Praha, centrum, byt	skútr, MHD
Katarína	-	operátorka výroby	bez partnera, syn 17 let	ano	Praha, sídliště, byt	autobus, chůze
Kateřina	22	studentka	-	ano, ale neřídí	Praha, okraj	kolo
Naďa	41	bankovní úřednice	bez partnera, syn 6 let	ano, ale neřídí	Praha, Barrandov, byt	autobus, metro
Dana	69	důchodkyně	vdaná, dospělý syn	ano, ale neřídí	Praha, byt	MHD
Adriana	19	studentka	u rodičů	ano	Praha, byt	auto
Marie	69	právnička, v důchodu	vdaná, dospělé děti, vnoučata	ano, ale neřídí	Praha, byt	autobus
Jitka	52	sociální pracovnice	vdaná, 4 děti	ano, ale neřídí	Brno	tramvaj, trolejbus
Markéta	22	studentka	svobodná, u rodičů	ano	Brno, Žabovřesky	chůze, auto

Zdenka	70	důchodkyně	vdaná, dospělé děti, vnoučata, pravnoučata	ano, řídila v mládí	Brno, Řečkovice	tramvaj, trolejbus
Jitka	72	důchodkyně	žije s dcerou a vnoučetem	ano	Brno	trolejbus, chůze
Veronika	34	obchodní zástupce	vdaná, 2 děti	ano	Brno	auto
Hanka	-	asistentka	vdaná, 3 děti	ne	Brno	auto – spolujezdec, MHD, chůze
Aneta	23	studentka	svobodná, u rodičů	ne	Brno, Královo pole	MHD
Radmila	51	asistentka	vdaná, 2 děti	ano	Brno	auto, MHD

Dopravní chování žen dle dostupnosti dopravních prostředků

Vzhledem k tomu, že tématem dostupnosti jednotlivých dopravních módů a kritérii pro výběr se podrobně zabývá kapitola 7.1.2 Dopravní možnosti a omezení v menších obcích, půjde na tomto místě o stručné nastínění základních souvislostí s tématem bezpečnosti, které je rozebráno dále.

Kromě jedné ženy z pražské diskusní skupiny, která žije v rodinném domě na periferii, všechny ostatní účastnice bydlí v dobře dopravně obsluhovaných částech měst, v centrech či na sídlištích. Nabízí se jim tedy **více alternativ dopravních prostředků** – v rámci městské hromadné dopravy autobusy, trolejbusy, tramvaje či metro. Na cesty mimo město autobusy nebo vlaky. Některé ženy využívají kromě osobního auta i alternativní módy individuální osobní dopravy – kolo nebo skútr. S každým zmíněným dopravním prostředkem se pojí jak výhody, tak nevýhody, přičemž se nedá říct, že by představy o konkrétním módu a z nich plynoucí preference, byly univerzálně sdíleny.

O využití jednotlivých módů rozhoduje účel cesty (škola či zaměstnání, nákup, výlet s rodinou) a situace v cíli (dostupnost parkování, profil cesty ze zastávky MHD, vzdálenosti). Dvě účastnice – studentka Markéta a pracující Radmila – popsaly ve svých výrocích konkrétní příklady vlastních rozhodovacích kritérií. Markéta preferuje hromadnou dopravu, díky které se nemusí starat o parkování:

Markéta: „Tak já třeba přes semestr jezdím do školy šalinou, protože to mám kousek, ale je to stejně nejrychlejší, protože je to pár zastávek, staví to i kousek od školy, mohla bych si někdy i půjčit auto od mamky, ale pořád než tam dojedu, protože u školy stojí dalších spousta studentů, takže tam není ani kde zaparkovat, tak je jednodušší jet tou šalinou, když není rozkopaná tady Veveří, tak jezdím

z domu do města šalinou, tak to radši chodím pěšky, protože na to nemám nervy tím autobusem, jak to objíždí, ale nejčastěji asi tou šalinou.“

Radmila si s každým dopravním prostředkem spojuje jiné výhody a dopravní prostředek volí tedy dle příležitosti:

„Já jezdím do práce autem, ne že bych nechtěla MHD, protože by to bylo skvělé, protože nám přímo před domem staví trolejbus, což je naprosto geniální záležitost, ale mám to do strašného kopce v práci, ale hlavně v rámci úspory, úspory času, protože z práce jezdím nakupovat a tyhle ty věci, takže abych to nemusela vláčet. Jinak na různé aktivity jezdíváme do centra, to jezdíváme většinou trolejbusem, nebo občas tramvají, protože tím, že nám ten trolejbus stojí před domem i autobus, jezdíváme vším možným.“

Specifickou skupinu zastupuje Anna, která si zvolila skútr: *„Abych mohla jezdit sama a v klidu“.*

Strach a obavy o vlastní bezpečí a jejich vliv na mobilitní strategie žen je v diskusích zasazen do kontextu těchto mobilitních možností žen - jaké možnosti cestování se jim vůbec, s ohledem na jejich potřeby, nabízejí. Ženy se potom z hlediska pocítovaných obav o svou bezpečnost ocitají ve dvou situacích:

- dokážou se situacím vyhodnoceným jako rizikové **zcela vyhnout** – zvolí jiný dopravní prostředek podle míry předpokládaného rizika (v extrémním případě naprosto omezí cestování), což je v souladu se zjištěními celoevropského průzkumu FRA (2014), který tvrdí, že se ženy alespoň občas vyhýbají některým situacím nebo místům, protože mají strach z fyzického nebo sexuálního útoku

nebo

- nepřehodnocují svoje dopravní chování, ale v rámci stávajícího dopravního chování přidávají určité **strategie**, o kterých se domnívají, že vedou k **eliminaci rizika** (zvýšená obezřetnost, fiktivní telefonáty během nočních cest)

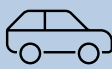
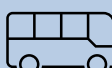



Přitom platí, že omezování cestování se týká spíše starších žen a zejména cest, které nejsou nezbytně nutné. Jako nutné jsou zmiňovány cesty spojené se zaměstnáním či vzděláním, ale také cesty na události, které se ve dne nekonají (např. občasná návštěvy divadelních představení). Po setmění není naopak nutné vycházet např. na nákupy.

Druhy pocítovaných obav o osobní bezpečí





V průběhu diskusí zazněla celá paleta různorodých obav, které se vázaly jak ke konkrétním dopravním prostředkům a ke konkrétním situacím v rámci dopravy a přepravy, tak také ke specifickým denním či nočním dobám. Nelze přitom říct, že by byl některý dopravní prostředek univerzálně vnímán jako bezpečný, nebo cestování v některých (nočních) hodinách univerzálně bráno jako nebezpečné. Do vnímání vstupují osobnosti žen (rozdílné vnímání rizika), jejich životní fáze (ženy s dětmi či starší ženy se bojí více), nebo jejich zkušenosti (negativní zážitky spojené s konkrétními dopravními prostředky či linkami).

Bezpečnost znamená nejen absenci (fyzického) ohrožení (ať už je tím myšleno riziko dopravní nehody, nebo napadení během čekání na spoj či přímo ve voze), ale v širším slova smyslu je tím myšlena pohoda a komfort (cestovat příjemně a bez stresu) nebo jistota, že se člověk dostane v čas tam, kam si naplánoval (riziko zpoždění). Ke každému dopravnímu prostředku se tak pojí rizika i výhody zobrazené v tabulce 10.

Tabulka 10: Výhody a rizika spojená s konkrétními dopravními prostředky¹⁵

 auto	+	odvoz nákupů	dojezd až do cíle			
	-	parkování	hustý provoz	přítomnost chodců		
 autobus	+	dostupnost	nízkopodlažní			
	-	zastávky na znamení	málo prostoru			
 chůze	+	rychlost na krátké úseky	nezávislost na jízdním řádu	volba trasy		
	-	riziko napadení	obavy z tmavých zákoutí	nevhodná na delší vzdálenosti	silnice bez přechodů pro chodce	
 kolo	+	relax	sport			
	-	terén	počasí	volně pobíhající psi		
 metro	+	rychlé	spolehlivé	navazující spoje	kamery	
	-	horší pro orientaci	uzavřený prostor	přelidněnost	dlouhé eskalátory	málo označené nebo

¹⁵ Výčet možností plyne ze skupinových diskusí. Konkrétní položky jsou přiřazeny dopravním módům, v souvislosti se kterými zazněly.

						nefunkční výtahy
 skútr/ motorka	+	nezávislost	nízká cena pořízení	snadné parkování	„protáhne“ se provozem	
	-					
 taxi	+	pro výjimečné příležitosti	cestování v malé skupině/dvojici			
	-	cena	nedůvěra v řidiče			
 tramvaj	+	klimatizace	pozorování okolí	vlastní pruh – plynulá jízda	nízkopodlažní	kamery
	-	zápach	špína	staré vozy	nebezpečné nástupní ostrůvky	v zimě nefungující topení
 vlak	+	možnost pracovat	prostor pro děti	kupé pro ženy	wifi	
	-	obtížné otevírání dveří	vysoké schody	uzavřené kupé (v noci)		

Jako nejbezpečnější tak může být hodnocena tramvaj:

Anna: „Kdybych si z toho všeho měla vybrat, tak asi tramvaj, protože je na povrchu, únikové cesty vždycky jsou, jezdí po kolejích, což vnímám jako vyhraněný prostor, v poslední době jsou tam kamery, kterých já si všímám.“

Jiná diskutující ale tramvaj označila jako nebezpečnou z jednoho konkrétního důvodu:

Aneta: „U nás v Králově Poli, když zastavuje jednička směrem do města, tam je chodník, silnice a pak je zastávka jako ostrůvek a na ten ostrůvek nevede žádný přechod nic, takže člověk musí proběhnout mezi těma autama.“

Zatímco první citace paní Anny ukazuje preferenci dopravního módu spíše na základě subjektivního vnímání, citace Anety upozorňuje na konkrétní problém nebezpečných dopravních situací, které pravidelně v daném místě vznikají. Jiná objektivní nebezpečí se pojí k podobě vozů – vysoké schody

znemožňují zvláště starým lidem bezpečný nástup a výstup do tramvají, autobusů či vlaků. V souvislosti s vlakem bylo také několika ženami zmíněno obtížné otevírání dveří „na klikku“, které bylo v dříve hojně nasazovaných vozech. Naopak přítomnost kamerového systému je ženami univerzálně ve všech dopravních prostředcích hodnocena jako prvek subjektivně zvyšující pocit bezpečnosti. Kamera má přitom preventivní účinek, tedy odradí potenciálního útočníka či kapsáře a zároveň je zárukou, že v případě incidentu existují důkazy a dojde k dopadení pachatele.

Také osobní automobil má své zastánce:

Veronika: „Já se cítím bezpečně v autě, kdybych se necítila bezpečně, tak bych nemohla jezdit. Já si nepřipouštím, že by se mohlo něco stát. Nemůžu s tím asi sednout do auta.“

V citaci paní Veroniky je patrné přijetí osobní odpovědnosti za svoji bezpečnost. Podobně se vyjádřila i paní Naďa v odpovědi na otázku, ve kterém dopravním prostředku se cítí nejbezpečněji a proč:

„Asi jako chodec. Můžu to ovlivnit tu bezpečnost sama, kudy jdu, jak rychle jdu, jestli se rozhlídnu. Důvěra ve své reflexi, jak na to zareaguju.“

Prvek osobní odpovědnosti za svoje bezpečí naopak chybí v cestování hromadnou dopravou, což několik diskutujících také reflektovalo a označilo jako zásadní: *„Důvěra v řidiče, že bude řídit dobře, správně, že dojede.“* Z tohoto pohledu jsou jako bezpečnější hodnocena kolejová vozidla, která mají svou jasně vytyčenou trasu, kterou řidič následuje. Naproti tomu autobus se musí proplétat hustým městským provozem s řadou nepředvídatelných situací, které cestující hodnotí jako nebezpečné – jde hlavně o prudké brždění, nebo vyhýbání.

Podobně je ale i v souvislosti s osobním automobilem zmiňována nejistota pramenící z reakce ostatních účastníků dopravy. *Adriana: „Okolní řidiči vůbec nedávají přednost, neznají předpisy, je to hrozný, to parkování, kde zaparkuji, aby mi nerozbili, neodřeli auto.“*

Obavy o bezpečí se mohou také vztahovat k obavám z násilného jednání spolucestujících nebo lidí vyskytujících se v blízkosti například zastávek MHD či nádraží. Jde zejména o strach z útoku konkrétních skupin žijících na okraji společnosti, jejichž přítomnost je na některých místech předem očekávána: *Anna: „Park hlavní nádraží, tam nechci jít ani ve dne, ten mám na trase do práce a ne.“* K různým formám obtěžování dochází i v dopravních prostředcích: *Moderátorka: „A takový ti, co se otřou, sem a tam mají nějaké narážky?“ Radmila: „Mně se to stalo, když jsem byla malá. Já jsem si to ani nějak neuvědomila, co to vlastně bylo, ani mně to nedošlo, až potom doma když jsem se zmínila mezi řečí, tak mámu málem omejvali. Já jsem si to ani neuvědomovala, měla jsem pocit, že tam je hodně lidí, že se na mě tlačí, až posléze jsem si uvědomila, že tam těch lidí vlastně ani tolik nebylo.“*

Obtěžování a obavy o vlastní bezpečnost se týkají i obecně nepříjemných situací jako je pohyb „různých bláznů“ v blízkosti zastávek nebo přímo uvnitř spojů. V diskusi zaznělo několik konkrétních případů, přičemž byla identifikovatelná genderová linie agresivního či obtěžujícího chování. S muži

jako agresory se pojí fyzické napadení či sexuální obtěžováním ať už v podobně slovních narážek nebo fyzického kontaktu. S ženami v roli obtěžujících osob se pojí spíše různé druhy podivínského chování (zmatené pobíhání, pokřikování či mluvení si pro sebe). Drobné krádeže a kapsářství bylo ve výpovědích diskutujících žen vázané spíše na konkrétní etnické skupiny než na gender. Specifickou roli mají také narkomani a opilci, kteří vystupují ve vyprávěních jako potenciálně nebezpeční a nepředvídatelní bez ohledu na gender.

Specifika cestování v noci

V obou skupinách se sedm z osmi přítomných žen shodlo, že cestování v noci je jiné. Cestování v noci je oproti cestování ve dne specifické ze tří důvodů:

- jezdí méně spojů
- jezdí méně lidí
- složení spolucestujících je jiné

Ohledně dostupnosti spojů se hojně diskutovalo především v brněnské fokusní skupině, kde na jednu stranu zaznívaly výhody nočních rozjezdů. Termín rozjezd vysvětlila Veronika jako: *„Noční spoj, po celém Brně se rozjedou z jednoho místa autobusy.“* A doplnila ji Radmila: *„To je brněnská specialita, že v jednu chvíli vyjíždějí z jednoho místa, z hlavního nádraží, takže když víte, že někam potřebujete, tak víte, že v každou celou a teď je to jinak, nevím jak přes víkend, ale o půl taky, takže je to v celou a o půl se všichni rozjíždějí z toho centra.“* Nespornou výhodou tohoto systému je předvídatelnost – spoje vyjíždí v danou hodinu z daného místa. Zmíněny byly i nevýhody, především nižší počet obsluhovaných zastávek. *Radmila: „Ono je to vlastně o tom, že ten rozjezd nestojí na těch standardních trasách, které jsou, protože na spoustě těch míst oni nestojí, ty autobusy, takže některý ty ulice nejsou jakoby obsluhovaný a je to kus dál, takže musíte dojít větší kus z toho nočního rozjezdu než standardně.“* Právě nutnost delších nočních přesunů ze zastávek byla hodnocena negativně, při nutných nočních cestách zmiňovaly ženy jako důležité zvolit co nejkratší trasu pohybu.

Noční dobu vnímaly diskutující jako různě ohraničenou. Zatímco pro Veroniku tyto hranice představují konkrétní časy *„od půlnoci do čtyř do rána“*, pro Evu začíná noc *„po 22 h“*. Adriana se cítí bezpečně *„dokud je světlo nebo jezdí lidé“*.

Největší omezení v souvislosti s noční dobou vyjadřovaly nejstarší diskutující, které cestovat přestaly. Mladší diskutující se sice v noci cítily oproti denní době více ohrožené, ale spíše volily strategie, jak riziko snížit. *Markéta: „Když jdu pěšky, když jdu sama, tak chodím kratší kousky, když jdu s někým, tak klidně půjdu z města pěšky a neřeším to.“* Podobně popsala svoje strategie Jitka. *„Bud' telefonuju, nebo dělám, že jako telefonuju, abych si dodávala odvahu a třeba to může někoho odradit. Dcera, když se vracela v půl jedné, tak jsme si volaly. A chodím prostředkem silnice a co nejvíce pod světly.“*

Z hlediska nočního cestování autem se vyskytly dva protikladné pohledy na pociťovaný pocit bezpečí. Markéta se jíždám po městě spíše vyhýbá z obavy o bezpečí nejen vlastní, ale i ostatních

účastníků dopravy: *„Je to nepříjemné, když jsem jela kolikrát v zimě, jak mají všichni černé, bundy, kabáty, tak nejsou vidět. Občas jde někdo na silnici mimo přechod a fakt nejsou vidět, takže to je jako jediný.“* Oproti ní Eva tvrdí, že *„V noci se jezdí líp“*.

V prostředcích hromadné dopravy zaznívaly největší obavy v souvislosti s přítomností osob pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek a osob agresivních. *Eva: „Když večer jedu, něco jsme třeba slavili, tak mám strach, když tam jsou namazaní chlapi taková ta hospoda, nebo jak to mám říct, sednu si dál, ale bojím se, aby nenapadlo ze srandy do mě nebo něco, nemám ráda, když jsou hluční a opilí v té dopravě.“* Mezi zmíněné strategie jak tyto situace eliminovat patřilo odsednout si od takových cestujících co nejdále, ale na dobře viditelné místo s dobrými možnostmi úniku. Řidič je vnímán jako garance bezpečí - *Kateřina: „Když si sednu blíž k řidiči, tak si tam přijdu bezpečněji.“* Zajímavý je rozpor ve vnímané přítomnosti ostatních „*slušných*“ spolucestujících. Na jednu stranu je všechny ženy označily jako záruku, že se nepříjemné situace nevyhrotí, že se nestane nic zlého. Na druhou stranu ale přiznávají, že samy by v takových situacích nezasáhly a vlastně ani nepředpokládají, že by jim samotným v případě problému někdo aktivně pomohl. Podobně ambivalentně je hodnocena přítomnost policejních hlídek. Na jednu stranu představují záruku klidu a bezpečí, na druhou stranu je přílišná viditelnost strážníků v ulicích znepokojivá.

Prostor pro zlepšení dopravních systémů a infrastruktury

Diskutující ženy zmínily řadu opatření, která jejich pocit bezpečí zvyšují. Obavy zvyšují nepřehledné situace a nepřehledná místa – to se dá univerzálně aplikovat na všechny dopravní módy. Pro auto to jsou např. složité křižovatky, absence dopravního značení, u vlaku či jiné hromadné dopravy nehlášené zastávky (zejména v noci) či zastávky na znamení, při pěší chůzi tmavá zákoutí, páchnoucí podchody, opuštěná a vylidněná místa, kde má člověk pocit, že by se velmi obtížně dovolal pomoci. Tato zjištění jsou v souladu se zjištěními Jíchové a Temelové (2012).

Co se týká prostranství a zázemí zastávek MHD, podchodů či nadchodů, pocit bezpečí zvyšuje **osvětlení, přehlednost prostranství, na pohled udržovanost a čistota, přítomnost kamer, přítomnost policejních hlídek**. Jako další možnost vylepšení zmínily ženy nějaký druh **signalizačního zařízení**, který by v případě nebezpečí po nahlášení přivolal pomoc například městské policie. Takové zařízení by bylo užitečné zejména na zastávkách s nižší frekvencí cestujících či v podchodech.

Pro starší cestující, pro matky s kočárky nebo dětmi a pro lidi s trvalým či dočasným omezením pohybu hrají velkou roli **nízkopodlažní spoje** a bezbariérové přístupy k zastávkám či nástupním ostrůvkům. Diskutující se shodly, že situace se sice zlepšila, ale spojů stále není dostatek. Jako prospěšnou uvedly možnost předem takový spoj vyhledat v jízdním řádu. Podobný význam má také zlepšení přístupnosti zastávek hromadné dopravy, zejména budování nástupních a výstupních ostrůvků s vyznačenými přechody pro chodce k jejich snadné dostupnosti.

Význam přehledných přechodů pro chodce zmiňovaly jak jejich aktivní uživatelky (ženy preferující chůzi či pohyb po městě prostřednictvím MHD), tak řidičky, pro které vyznačený přechod automaticky znamená možnou přítomnost chodců a nutnost zvýšené ostražitosti.

Shrnutí

Přestože byla v diskusních skupinách patrná různorodost zúčastněných žen, která se projevila v široké paletě preferovaných dopravních módů i vnímání pocitu bezpečí při cestování, je možné identifikovat několik obecných závěrů a doporučení pro zvýšení bezpečnosti a bezpečí. Během cestování ve dne se jedná o **dostatečnou frekvenci nízkopodlažních spojů**, které zjednodušují cestování jak starším uživatelkám, tak matkám s dětmi nebo ženám zajišťujícím každodenní nákupy. Důležitá je také **čistota veřejné dopravy i jejího okolí**, zejména přístupových cest. Subjektivní pocit ohrožení zvyšují tmavá zákoutí, nepřehledné, špatně osvětlené nebo páchnoucí podchody a také místa s nízkou frekvencí dalších cestujících. Na takových místech je vhodné instalovat **kamerový systém**, případně nějaký druh **signalizačního zařízení** s napojením například na městskou policii. Jak ženy v diskusích zdůrazňovaly, potřebují mít pocit, že je v případě ohrožení dostupná pomoc. Cestování v noci je pro řadu žen specifické a vnímané jako nebezpečnější, oproti cestování ve dne. Jako bezpečnější jsou vnímané menší vozy veřejné dopravy, které poskytují možnost posadit se blízko řidiče jako důvěryhodné osoby. **Veřejná prostranství** by měla být **dobře osvětlená a přehledná**. Pohyb po městě jak chodcům, tak řidičům dále usnadňují **dobře vyznačené přechody pro chodce**, které pěším poskytují jistotu bezpečného překonání vozovky, řidiče zase jasně na přítomnost chodců upozorní.

7.2.2 Dopravní možnosti a omezení v menších obcích

Účastníky z genderově smíšených diskusních skupin na téma dopravní možnosti a omezení v menších obcích charakterizuje **pestrost** ve volbě dopravních strategií, které volí či mají zvnitřněné. Jako významný určující faktor se zde projevuje místo bydliště, resp. jeho dopravní obslužnost. Z odpovědí je patrné, že ačkoliv všichni bydlí z hlediska velikosti ve srovnatelných obcích, mají značně rozdílné možnosti volby dostupných dopravních prostředků, což logicky ovlivňuje jejich vzorce mobility. Z výpovědí 16 účastníků z obou FGD jsme identifikovali 3 zastřešující a vzájemně se prolínající témata. **Efektivně a pohodlně různými dopravními prostředky** se týká mobilních strategií, preferencí volby dopravních prostředků a jejich hodnocení. **Život bez auta je představitelný, ale ne pro každého** se vztahuje k míře závislosti na osobní automobilové dopravě v malých obcích a k tomu, co by pro jednotlivce potenciální absence automobilu představovala. Poslední část se týká **prostoru pro zlepšení dopravních systémů a infrastruktury**. Přehled charakteristik jednotlivých účastníků obou diskusních skupin uvádí tabulka 11.

Tabulka 11: Charakteristiky účastníků diskusí z malých obcí

Jméno	Věk	Bydliště	Povolání	Typ domácnosti	Dominantní dopravní prostředek dojížděky
Ondra	33	Čebín	skladník	1 členná d	vlak
Martin	-	Bukovina	státní zaměstnanec	5 členná, 2 děti (2. stupeň ZŠ)	vlak
Jiří	30	Zbíšov	manažer v IT	2 členná, přítelkyně	autobus
Martina	49	Rozdrojovice /Brno-Bystrc	kuchařka	1 členná	autobus
David	33	Svitávka	obchod a marketing	5členná, 3 děti (1, 4, 7 let)	vlak
Terezie	36	Bílovice nad Svitavou	lektorka v autoškole	5 členná, 3 děti (2, 5 a 7 let)	auto
Jana	33	Vážany u Vyškova	inženýrka kvality	4 členná, 2 děti (3 a 5 let)	auto
Jiří	34	Židlochovice	vedoucí pracovník fin.úřadu	2 členná, přítelkyně	vlak
Petra	37	Šlapanice u Brna	OSVČ	2 členná, 1 dítě (5 let)	trolejbus / auto
Václav	34	Oslavany u Brna	technik	1 členná	auto
Petr	41	Tišnov	pracovník ve velkoobchodě	1 členná	vlak
Honza	-	Tišnov	pracovník v IT	2 členná	vlak
Romana	30	Modřice	sekretářka	2 členná, partner	auto
Sabina	-	Nedvědice	v zemědělství	3 členná, 2 děti (4 a 6 let)	vlak
Renata	43	Kuřim	asistentka prodeje	5 členná, 3 děti (20, 11 a 11 let)	vlak

Petr	42	Rosice u Brna	účetní	1 členná	auto
------	----	---------------	--------	----------	------

Efektivně a pohodlně různými dopravními prostředky

Každodenní dojíždění z bydliště do práce či za dalšími účely je realitou většiny lidí žijících v malých obcích a všech našich účastníků diskusních skupin. Velká část z nich využívá pro pravidelnou dojíždku do práce veřejnou dopravu, nejčastěji vlak. Pokud je vlak jako dopravní prostředek v místě bydliště dostupný, je to nejkladněji hodnocený dopravní prostředek. O něco menší část využívá osobní automobil. Autobusem jezdí výrazně méně účastníků, často neaktivní řidiči, kteří zároveň nemají možnost využití vlaku.¹⁶ Kolo jako dopravní prostředek nebylo nikým využíváno. Nejčastěji uváděným časem stráveným denně v dopravě byly 1,5 až 2,5 hodiny denně. Za akceptovatelnou hraniční dobu strávenou v dopravě dojíždkou do práce byly nejčastěji uváděny 2 hodiny denně, resp. hodina strávenou jednou cestou. Pro většinu z našich účastníků je rozhodující nejen množství času stráveného v dopravě, ale také jeho „kvalita“. Značný vliv na akceptaci poměrně dlouhého času v dopravě má možnost čas při cestě strávit smysluplným způsobem. Z tohoto hlediska vychází nejlépe cestování vlakem, kde má člověk nejvíce možností využít čas dle vlastní potřeby, jak to výstižně komentuje Jiří a Martin:

Jiří: „Pro mě ta hrana je tak hodina na té jedné cestě, ty dvě hodiny se dá. Tím, že jezdím vlakem, já teda ráno jezdím ještě s partnerkou, takže mi ten čas trávíme spolu a třeba se maluje ještě u toho, takže v tom vlaku je hodně pohodlí, já třeba si čtu nějaké metodiky, judikaturu, že ten čas na té cestě v tom vlaku efektivně využiji, že mě to nějak neubírá na tom volném času.“

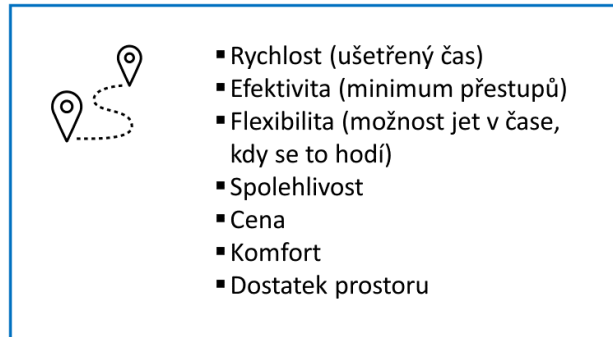
Martin: „Já to mám jak kolega, já se ten čas taky snažím využít, že třeba buď jako pracovně si něco přečtu nebo vůbec co se děje v politice, nebo si přečtu noviny, když doma na to čas nemám, tak většinou ten čas využiju v tom dopravním prostředku. Nebo se setkám s přáteli, když někoho potkám, tak se pobavíme.“

Tyto i další komentáře účastníků diskuse potvrzují význam spíše vnímaného času při cestě než reálně uběhlé doby v dopravě. Když jsme ponořeni do zážitku, nemusí být delší čas strávený dopravou problémem, pokud jej vnímáme jako čas produktivní spíše než promarněný (Lyons a kol., 2013).

Účastníci často popisovali, co je pro ně při cestování důležité v souvislosti s konkrétním využívaným dopravním prostředkem. Nejčastěji uváděné faktory ovlivňující volbu dopravního prostředku při dojíždění shrnuje obrázek 1.

¹⁶ Hodnocení veřejné dopravy v celé kapitole 7.2.2 se více týká mimoměstské hromadné dopravy.

Obrázek 1: Aspekty důležité při každodenním cestování



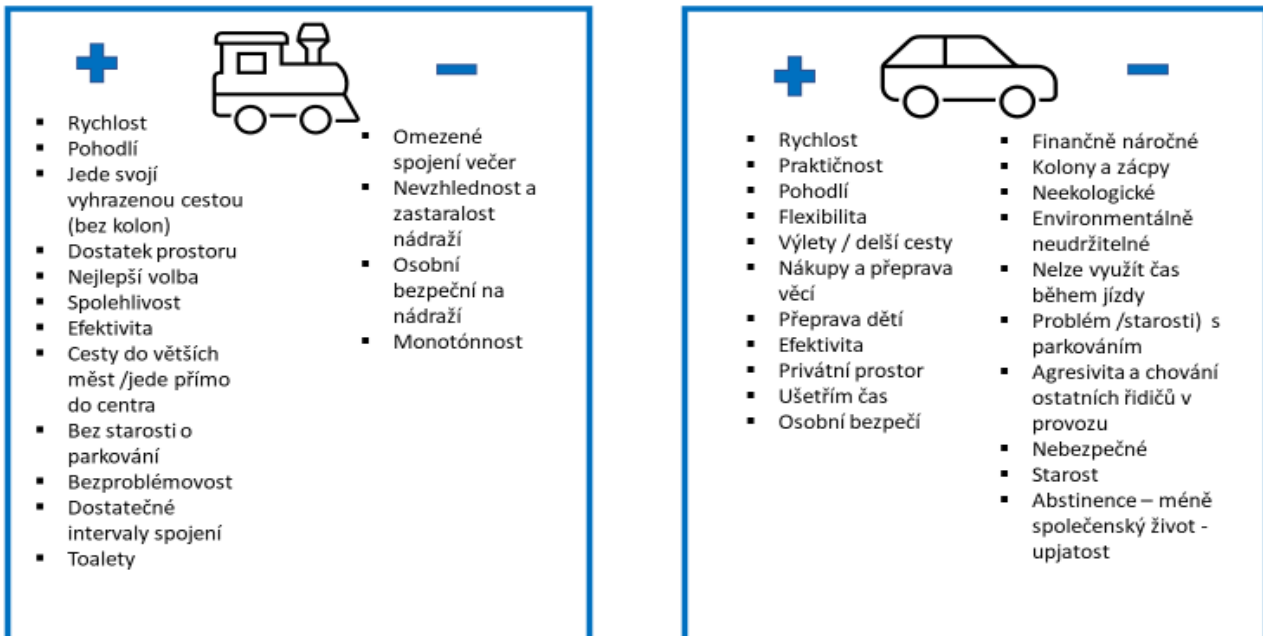
U flexibility, spolehlivosti či komfortu přitom platí, že stejný aspekt splňují různé dopravní prostředky. Typicky docházelo ke kontrastnímu přirovnání pozitiv či negativ vlaku oproti osobnímu automobilu. Zatímco pro část účastníků je nejkomfortnější cestování vlakem, pro jiné je to naopak auto. Přehled zmiňovaných pozitiv a negativ znázorňuje obrázek 2. Stejně jako u rychlosti či komfortu, také flexibilitu a pocit uvolněnosti mají někteří spojené s cestováním vlakem, resp. veřejnou dopravou, jiní s využíváním auta. Tuto skutečnost vystihují komentáře Martina a Petry. Oba mluví o podobném pocitu uvolnění a svobody během cestování ve volném čase, nicméně Martin tyto pocity vztahuje k cestě autem, zatímco Petra naopak popisuje podobný stav při využití veřejné dopravy:

Martin: „Já si to třeba užívám tak, když nejsem vázaný na čas a jedeme někam na výlet, že opravdu si to můžeme třeba užít, můžeme se zdržet, jak dlouho chceme a nejsem nějak vázanej a nemusím přemýšlet, teď už musím jít, tak asi tohle.“

Petra: „Koukám se, můžu si dát nějaké pivo a nemusím být furt upjatá, tam máme zaparkovaný auto a musím se vrátit k tomu autu a můžu si dělat, co chci.“

Auto je tedy na jednu stranu dopravní prostředek představující svobodu a flexibilitu, na druhou stranu je do jisté míry svazující a v jistých ohledech omezující. Na cestování autem je nejvíce ceněna rychlost a flexibilita – „*jsem sama svým pánem*“. Nevýhody oproti vlaku představují nemožnost dělat cokoliv jiného krom řízení a sledování provozu, ranní zácpy, a především finanční náročnost.

Obrázek 2: Srovnání pozitiv a negativ dopravy vlakem a osobním automobilem



Významným aspektem ve volbě dopravního prostředku je také cílové místo obvyklé dojížděky. Zatímco část účastníků dojíždí autem, nejčastěji proto, aby ušetřili čas, pro dojíždějící do širšího centra Brna představuje větší časovou úsporu jízda vlakem (pokud mají tuto možnost). Kromě výše zmíněné možnosti využít čas k činnostem dle potřeby je nespornou výhodou vlaku dojezd přímo do centra města. Motivace využít hromadnou dopravu pro dojížděku do oblastí, kde jsou časté zácpy, nepřehledný provoz či problém s parkováním, byla patrná u naprosté většiny. Také ti, co v současné době využívají téměř výlučně osobní automobil, by při představě dojíždění do centra města raději volili alternativní dopravní prostředek.

Honza: „Pro mě tím, že pracuju úplně v centru, mám to u hlavního nádraží, tak tím autem je to dost kolikrát o nervy, protože než se probuju přes ty zácpy tady, tak to je o nervy, to se prostě nedá.“

Renata: „Jo, je to tak, kdyby člověk pracoval v centru, tak autem nejzdí.“

Václav: „Jo to bylo hrozný dneska, ono to tak je asi furt, já su rád, že jezdím do Modřic, jezdit sem, tak jsme na tom stejně, taky jezdím vlakem.“

Při srovnání veřejné dopravy jsou další pozitiva vlaku oproti autobusu jako vyzdvihovány častější frekvence spojů, více prostoru, méně lidí a skutečnost, že se vlaku díky kolejím netýkají zácpy a kolony, ve kterých autobusy stejně jako osobní automobily často uvíznou.

Jiří: „Určitě je to pohodlnější v autobuse se nedá tak dobře číst aspoň pro mě, jak v tom vlaku, přece jenom to je stabilní, netřepe se to na těch českých silnicích.“

Petr: „Mně je blbě v autobuse, tam nemůžu dělat vůbec nic. Ve vlaku se můžu koukat z okýnka a vejdou se mi tam nohy, takže tam je to příjemný způsob víceméně. ... Vlak mám rád, kdyby tam byl autobus, jakože příměstský jako ten ČSAD, to by mi nevyhovovalo, protože to je pro mě nejhorší způsob cestování, vlak mi přijde pohodlný a většinou není úplně plný.“

U části odpovědí se také projevuje zvyk jako významný faktor ovlivňující dopravní strategie jedince. Prostředek obvyklý pro dojíždění mají diskutující již zavedený a jsou na něj navyklí. Pokud se nevyskytne zásadní překážka či vnější impuls, tak navyklý způsob není důvod měnit. Tyto postoje odpovídají konceptu habituálního chování v dopravě, který považuje zvyk za klíčový faktor ovlivňující volbu dopravního prostředku a individuálních strategií mobility (viz např. Havlíčková a Zámečník, 2020).

Zajímavou výjimkou je David, který bez zásadnějších vnějších událostí či zásahů našel motivaci dobrovolně změnit zavedený stereotyp ježdění osobním automobilem směrem k více udržitelným dopravním módům – „čím méně aut, tím lépe“. Projevuje se také jako nejvíce environmentálně uvědomělý ze všech účastníků. Jeho postoj vystihuje následující komentář:

David: „Tak já bych osobně omezoval auta, přijde mi to neadekvátní to, co se na těch silnicích děje, já mám za sebou víc jak půl milionu km najetejch, i když na ně nevypadám po těch 12 letech, co mám řidičák, bylo třeba ten hlavní důvod, proč jsem to omezil, omezovat auta a víc lidi motivovat jezdit MHD. (...) Podle mě, kdyby se lidi motivovali k tomu, aby si to vyzkoušeli a porovnali si to, samozřejmě s tím ruku v ruce ty investice, popř. nějaká podpora ekonomická do toho, tak by to prostě hodně pomohlo a bylo by to přínosem pro všechny.“

Davidův názor reflektuje vědomí, že sám měl v minulosti k veřejné dopravě výhrady nezaložené na reálných zkušenostech, ale spíše na předsudcích. „Já jsem jezdil od 18 autem a považoval jsem MHD za podřadnou dopravu, takhle jsem to měl nastavený ... pro mě bylo motivací to Dánsko, když jsem viděl, že ti lidi jsou k tomu mnohem víc otevřenější a pokornější než jsem to měl já nastavený.“ Právě problém negativního vnímání veřejné dopravy založeném na předsudcích a stereotypních představách je často důvodem jejího nevyužívání (viz např. Bhattacharya, 2014; Cowdhury a kol., 2016).

Život bez auta je představitelný, ale ne pro každého

Jak již bylo řečeno, zajímala nás míra závislosti na osobní automobilové dopravě. Ta se v našich diskusních skupinách velmi různila s ohledem na dopravní možnosti v místě bydliště i na osobních postojích jedince. Špatné dopravní spojení často znamená nepřítomnost vlaku. Ten, jak již bylo zmíněno v předchozím tématu, je obecně hodnocený jako nejpohodlnější a nejefektivnější dopravní prostředek zejména pro každodenní dojíždění do většího města (zde Brna). U jedinců z obcí bez vlakového spojení byla patrná větší závislost na automobilu. Tato skutečnost platí i přesto, že v bydliště jezdí autobus, jelikož intervaly autobusové obslužnosti jsou často příliš nízké anebo s nevyhovující návazností.

Jana: „Já jezdím jenom autem, protože autobus jede několikrát za den, to se mi vůbec nehodí a vlak k nám vůbec nezajíždí. Tím bych jezdila ráda, jezdila jsem s ním vždycky do školy.“

Václav: „Já mám možnost autobusu, kdybych chtěl, ale to je tak složitý, že to ani nechci vědět.“

Větší část účastníků, která využívá pro každodenní cestování vlakovou, popřípadě autobusovou dopravu, automobil nepotřebuje. Absence auta v jejich životě pro ně není komplikací.

Pro ty, co využívají automobil, je jízda autem především otázkou praktičnosti či nutnosti, pouze z ojedinelého komentáře vyplynul pocit zábavy a potěšení. Domácnosti s dětmi nejčastěji vlastní jedno auto, které je buď využíváno příležitostně dle potřeby, nebo s ním pravidelně dojíždí jeden dospělý člen domácnosti, přičemž partner/ka využívá veřejnou dopravu, nebo si auto bez větších problémů střídají dle domluvy. Pokud jsou v domácnosti děti, mladší chodí zpravidla samy do školy v místě bydliště, starší už samy dojíždějí. Z hlediska organizace dopravy a dne tedy doprava dětí nepředstavuje pro rodiče významný problém. Děti předškolního věku je pak výhodné, praktické a pohodlné vozit autem. To platí i pro zajištění dopravy dětí do kroužků, kde hraje auto významnou roli, je praktické a šetří čas v hektickém každodenním tempu. Menší děti jsou tak často zvyklé v rámci dopravy pouze na auto a jízda jiným dopravním prostředkem je pro ně zážitek. Zároveň je převážení autem ochuzuje o přirozený pohyb – pěší chůzi.

David: „My to máme do školy a do školky poměrně daleko, je to kilometr do školy a 1,5 km do školky, takže ta školka je dál, což je menší dítě, takže musí jít ještě dál, což není úplně praktický, ale zjistil jsem jednu věc, že když jsme je vozili, tak oni byli hrozně lenošní a nechtěli nikam chodit pěšky (...). A teď, když jsme to utli, tak to prostě skončilo, chodí, žádné kecy, že nedojdou domů a je to úplně v pohodě.“

Značné rozdíly panují ve volbě dopravního prostředku během pracovního týdne a v případě víkendu. Z výpovědí vychází, že ti, co během pracovního týdne na autě závislí nejsou a auto vlastní, nejčastěji ho využívají právě pro víkendové aktivity a výlety, případně v pracovním týdnu pro volnočasové aktivity, které spadají do večerních hodin, ve kterých je nižší, proto již nevyhovující frekvence vlakových spojů. Naopak ti, pro něž je realitou každodenní dojíždění autem, jsou více motivováni o víkendu využít jiný dopravní prostředek.

Z výše uvedeného logicky vyplývá i rozdílné vnímání dopadů potenciální ztráty možnosti využívat automobil. Pro větší část diskutujících by nutnost obejít se bez auta znamenala občasné komplikace týkající se zejména víkendových výletů, volnočasových aktivit či večerního společenského života. Veřejnou dopravu jsou zvyklí běžně používat a mají pocit, že je v jejich bydlišti dostatečně uspokojivý systém veřejné dopravy, který by využívali i nadále. Účastníci FGD jezdící častěji autem vnímají ztrátu možnosti auto využít jako významnější problém. Větší podíl těchto aktivních řidičů, kteří pro svoji dopravu zčásti či plně využívají osobní automobil, by se dokázala přizpůsobit bez nutnosti zásadních změn životního stylu. Nevýhodu by představovalo složitější plánování dopravy, omezení dětských kroužků a volnočasových aktivit či nutnost dělat menší a častější nákupy. Pro menšinu z této skupiny by nicméně dlouhodobá absence automobilu znamenala zásadní životní komplikaci. Rozmanitost

odpovědí u lidí vlastnicích a využívajících automobil vystihují komentáře Jiřího, Martina, Terezie a Jany:

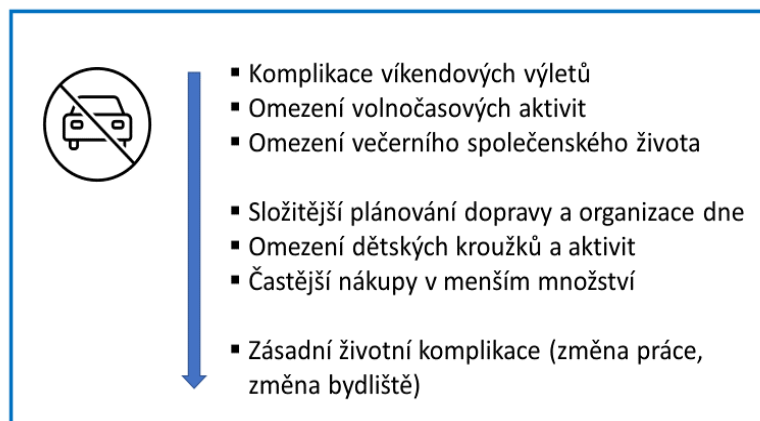
Jiří/30: „U mě je to o té pohodlnosti, že vyloženě jako bez auta bych asi přežil, třeba ta nákupy se dají řešit tím Tescem nebo Rohlíkem, čímkoliv. Sedl bych na to MHD, zas takový problém jako s tím nemám, tak asi bych se dopravil tak.“

Martin: „U nás by to asi bylo tak, že bysme častěji dělali menší nákupy, bych to tak viděl, že bysme nakupovali 1x za 14 dní velký nákup, to není možný, tak to si umím představit. Do čeho ještě by to nejmíc vstoupilo, nemít auto? ... O víkendech by musel člověk víc plánovat ty návaznosti těch spojů.“

Terezie: „Je to náročnější, já jsem byla tři týdny bez auta a to bylo náročný, vozit všechny tři děti, popřípadě ještě od kamarádky přes celý Brno na plavání s nima, tak to bylo takový a pak zase zpátky a v zimě, když jsou třeba ještě rozmočený z toho bazénu, tak to bylo takový náročný.“

Jana: „Tak my bysme úplně museli zásadně změnit životní styl, nejspíš bysme se museli minimálně přestěhovat.“

Obrázek 3: Uváděné negativní dopady potenciální ztráty možnosti využívat automobil



Bez automobilu si svůj běžný život nedokázal představit ani Václav, který žije v jednočlenné domácnosti, nemusí tedy logisticky řešit chod větší domácnosti a zajištění dětí. Komplikovaně by se ale dostával do zaměstnání a v případě, že by nemohl jezdit autem jako řidič či spolujezdec, uvažoval by o změně zaměstnání blíže svému bydlišti.

Václav: „Tak já třeba jediný, co bych musel řešit, tak že bych se musel k někomu přifařit, kolega, co jezdí autem, tak bych jezdil s ním, kdybych ten měsíc neměl auto, jinak si to nedokážu představit. Tak asi by se to taky dalo, ale to už bylo zmiňovaný čas pryč, plánovat kudy kam, kde, co, asi by se to dalo natrénovat, jednou jsem to zkoušel, ten den si pamatuju jako hroznej den.“

Největší míru závislosti na autě a nespokojenosti s dopravními možnostmi ze všech účastníků vyjádřila Jana, která bydlí v obci, kde se bez auta lze jen těžko někam dopravit. Také jako jediná

ze všech účastníků obou diskusních skupin uvedla, že mají v domácnosti dvě auta, protože jsou na nich dopravně závislí: *„Určitě nutná volba, bylo to nezbytné, abysme zvládli zajistit tu domácnost.“* Ačkoliv se necítí být zdatnou řidičkou, v provozu má strach a alternativní dopravní prostředek by uvítala, omezená dopravní obslužnost v místě jejího bydliště ji nedává jinou možnost. Přiznává, že při rozhodování o lokalitě podcenili hledisko či význam dopravního napojení. Její pocity z řízení vozidla vystihuje tento komentář:

Jana: *„Já se třeba trochu bojím pořádku, když jedu někam, kde to neznám, tak se vždycky aspoň 3x ztratím, zdá se mi, že oproti tomu, když jsem začínala řídit, tak lidi řídí hodně agresivně, často si říkám, jak může počítat s tím, že já to vyřeším, když mi tam z ničeho nic najede, mám docela dlouhé vedení, ještě když mi řvou děcka vzadu, takže není to úplně komfortní pro mě, ale není zbylí.“*

Jana tak nejvíce reprezentuje skupinu dopravně deprivovaných jedinců žijících v menších obcích.

V kontrastu nejen s dopravními možnostmi a postoji Jany, ale také s dominantními představami o postojích žen k automobilové dopravě, stojí přístup Terezie. Ta také jako Jana využívá výhradně osobní automobil, ale narozdíl od ní „dobrovolně“ a navzdory nadprůměrně dobré dopravní obslužnosti své obce. *„My máme taky možnost vlak, vlak a autobus tam je u nás, ale pro mě je prostě flexibilnější a lepší to auto. ... to už je v podstatě stav nouze, když jedu šalinou.“* Je na místě také uvést, že Terezie je profesí lektorka v autoškole, k autu má tudíž asi nejpozitivější vztah ze všech. V domácnosti se třemi dětmi vlastní jedno auto, které využívá výhradně ona, přičemž její partner preferuje cestování veřejnou dopravou. Dopravní strategie Terezie domácnosti tak jdou proti většinovému modelu popsaném v mnohých studiích zabývajících se genderovými aspekty volby dopravního módu či přístupu k osobnímu automobilu (např. Hamilton, 2001). Nicméně narozdíl od Jany by Terezie v případě ztráty možnosti řídit nemusela díky dobrému napojení svého místa bydliště na systém veřejné dopravy řešit závažnější změnu životního stylu (pomineme-li povahu jejího zaměstnání).

Prostor pro zlepšení dopravních systémů a infrastruktury

Při úvahách nad tím, jakým způsobem by měl být nastaven systém dopravní obsluhy, aby lépe vyhovoval obyvatelům menších obcí závislých na každodenním dojíždění za prací i za dalšími aktivitami do větších měst, se jako nejpálčivější problém ukázala být návaznost spojů veřejné dopravy. V případě špatné návaznosti lidé raději volí osobní automobil i přesto, že je to finančně nejnáročnější. Nejen pro běžné uživatele vlaku jsou důležité častější intervaly. Ačkoliv jsou vlaky z hlediska frekvence obslužnosti hodnoceny výrazně lépe než autobusová doprava, přesto jsou prodlužující se intervaly mezi jednotlivými spoji ve večerních hodinách důvodem zvolit opět osobní automobil. V diskusi také často zazněl požadavek zvýšit investice do železniční infrastruktury a modernizace vlakových souprav. Zejména některá nádraží jsou vnímána jako ošklivá a snižující pocit osobního bezpečí:

Václav: *„Já bych třeba ještě k vlaku dodal, že ta úroveň celkově toho vlakového systému, teď nemyslím, že by nebyly spoje tím směrem nebo tak, ale ta rychlost toho posunu, to je za opicemi.“*

Honza: „Pár těch nových vlaků tam je, ale je to strašně málo, myslím, že 90 % jsou tady ty starý. Takže zvýšení podílu modernějších vlakových souprav. ... Jsem si vzpomněl, jak je Královo Pole a tam se čeká na vlak, to je obrovská hala, kde je zima a celkově je to prostě...“

Honza: „Tam člověk nechce čekat hodinu v noci.“

Petra: „Takový nebezpečný je to tam.“

Zazněl také návrh na zlepšení celkového image veřejné dopravy a větší motivaci veřejnosti ke snížení využívání automobilů ve prospěch udržitelnějších dopravních prostředků. Autobusové linky by kromě větší frekvence spojů a lepší návaznosti měly mít vyhrazené přednostní pruhy, aby nebyly vystaveny kolonám, a tedy měly výhodu oproti osobní automobilové dopravě. Z hlediska pocitu osobního bezpečí byla také zmíněna nevyhovující podoba či umístění autobusových zastávek:

Martin: „U nás máme přestupní stanici v lese a moje paní, když je večerní, tak má strach tam jít, protože tam nesvítí světla, já kdybych chtěl někoho zneužít, tak opravdu lepší místo bych si nenašel, protože vím, že tam stoprocentně oběť bych našel. To mě na bezpečnost nepřijde.“

Mezi dalšími uváděnými návrhy na zlepšení, které souvisí s modernizací veřejné dopravy patří bezbariérovost, možnost platby kartou v autobusech a celkové zvýšení komfortu a pohodlí.

Jana: „To jsem teď chtěla říct, že se mně kolikrát stalo, že přijel autobus bez plošiny, přesto že byl napsaný s plošinou a řidič mi arogantně sdělil, že se přeci nemůžu řídit jenom jízdním řádem. A ještě jsem neřekla, že u nás to o víkendu nejezdí vůbec. O víkendu to nejezdí vůbec, a v momentě, kdy jede kočárek nebo ještě i v jiných situacích je fajn mít co nejvíc bezbariérový spoj, může být někdo zdravotně nebo jakkoliv hendikepovaný.“

David: „Vůči těm malým dětem, když mají lízt do toho vlaku, tak je to nebezpečný, obzvláště některý ty nástupiště u nás jsou, ten vlak staví docela daleko a mám obavu, aby nezapadla mezi to stupátko a koleje, takže není to úplně jako bezpečný.“

Větší míra finančního zvýhodnění veřejné dopravy nebyla až na ojedinělou výjimku zmiňována, nicméně i tato jediná zmínka byla rozporována názorem, že by si lidé veřejné pak dopravy nevážili a cena by se výrazně snižovat neměla. Naopak typicky byla porovnávána finanční náročnost auta s dostupnější veřejnou dopravou.

Shrnutí

Data z kvantitativního průzkumu naznačují obecně vyšší závislost na individuální automobilové dopravě a vyšší míru nespokojenosti s celkovými dopravními možnostmi u skupiny obyvatel středního věku z menších obcí. Očekávali jsme, že se tato skutečnost projeví i v diskusních skupinách, ze kterých se budeme moci dozvědět hlubší informace o dopravním chování, postojích a strategiích této skupiny lidí. Toto očekávání se naplnilo pouze zčásti. Účastníky diskuse charakterizovala pestrost každodenních dopravních strategií a postojů k dopravním prostředkům. Automobil jako primární dopravní prostředek volila pouze část diskutujících, další část preferovala

vlak, menšina autobus. Někteří automobil vůbec nevlastnili, jiní na něm byli do značné míry závislí. Ačkoliv všichni diskutující mají připomínky k současné podobě veřejné dopravy, uvědomují si její nedostatky a vnímají prostor ke zlepšení a zjednodušení cestování, vyloženě nespokojení s celkovými dopravními možnostmi nejsou. Značná nespokojenost se projevila pouze u Jany, která bydlí v obci se špatnou dopravní obslužností a v domácnosti jsou tedy závislí na 2 automobilech. Lze předpokládat, že ve stejné obci či vesnicích s podobně špatnou obslužností bychom našli muže a zejména ženy v podobné situaci jako je Jana. Nicméně ostatní diskutující pocházeli z obcí, kde je více možností dopravy, přičemž jako významné pozitivum se ukázal zejména vlak, který může do velké míry snižovat závislost na automobilu. Delší doba dojíždění je brána jako daň za bydlení v klidném prostředí blíže přírodě. Většina diskutujících si našla způsob, jak čas cesty smysluplně využít, aby nebyl považovaný za „ztracený“.

7.2.3 Cestování v těhotenství a s malými dětmi

Třetího typu FDG se účastnily skupiny žen, které cestují s malými dětmi či jsou ve vyšším stupni těhotenství, v Brně a v Praze (viz tabulka 12). Zkušenosti a hodnocení jednotlivých dopravních prostředků byly zpravidla totožné, nicméně v pražské skupině bylo navíc hodnoceno metro. Během diskusí vyvstalo několik témat, která budou níže popsána.

Tabulka 12: Charakteristiky účastnic diskusí žen v těhotenství a s malými dětmi

Jméno	Věk	Povolání	Rodinná situace	ŘP	Město	Dominantní dopravní prostředek dojížděky
Lenka	-	RD (Česká pojišťovna)	manžel, 2 děti (1,5 roku a 5 let)	ano	Praha, Čakovice	autobus
Eva	-	RD (reality)	manžel, 2 děti (1 rok, chlapec; 4 roky, dívka)	ano	Praha, Uhřetěves	autobus, metro
Lucie	31	RD	manžel, 3 děti (11, 5 let a 2 roky)	ne	Praha, Dejvice	doprava v centru
Věra	42	Doplňování zboží	manžel, 4 děti (23, 9, 6 let a 4 roky)	ne	Praha, Ládví	-
Ivana	-	Úřednice	manžel, v očekávání jednoho potomka	ano	Praha, Černý most	-

Lucka	-	RD, zároveň provoz vinárny	manžel, 2 děti (15 let a 1,5 roku), v očekávání jednoho potomka	ano	Praha, Královské Vinohrady, Měchenice	MHD, příměstská doprava
Andrea	45	Stavební firma	3 děti (28, 25 a 5 let)	ne	Praha, Ládví	metro
Katka	45	Pohostinství	matka, přítel, 1 dítě (10 let)	ne	Praha	-
Zuzka	39	RD	partner, 1 dítě (2,5 roku)	ano	Brno	tramvaj, trolejbus
Tereza	32	RD	2 děti (7 let a 4 roky)	ano	Brno, Žebětín	autobus
Eliška	25	RD	přítel, 1 dítě (3 roky)	ne	Brno	-
Petra	30	RD (vedoucí v Lidlu)	manžel, 1 dítě (3 roky), v očekávání jednoho potomka	ne	Brno	-
Eva	37	-	2 děti (12 a 5 let)	ne	Brno	tramvaj, trolejbus
Dáša	-	-	1 dítě (6 let)	ano, když musí	Brno	-
Lucka	-	RD	manžel, 2 děti (3 a 1 rok)	ano	Brno, Žabovřesky	-
Kristýna	-	RD (herečka v divadle)	manžel, v očekávání jednoho potomka	ne	Brno	-

Faktory ovlivňující výběr dopravních prostředků

Kromě jedné diskutující, která k dopravě využívala výhradně auto, nebyl ve skupinách preferován jeden specifický způsob dopravy, Mezi nejčastější způsoby přepravy patřila hromadná doprava. Když už diskutující využívaly kolo, nebo odrážecí koloběžku, tak k rekreačním účelům nebo do doby než otěhotněly. Téma cyklistiky bylo zmiňováno pouze okrajově a spíše v negativních konotacích (Kristýna: „*Já bych zakázala kolařům, aby jezdili vůbec hromadnou dopravou.*“).

Petra: „*Mně se nelíbí na přehradě, že cyklostezka je vedena tam, kde se chodí, takže já třeba s malým nemůžu jít, protože on je takový telátko, kolo, kolo a stojí a kouká, a to kolo zvoní, a ještě mně nadává do krav, že to dítě nepoklidím na bok, protože ne vždycky je přímo u mě, abych ho chytla, takže to mi přijde takový nepraktický, že okolo Prýglu je cyklostezka vedena tam, kde chodí lidi.*“

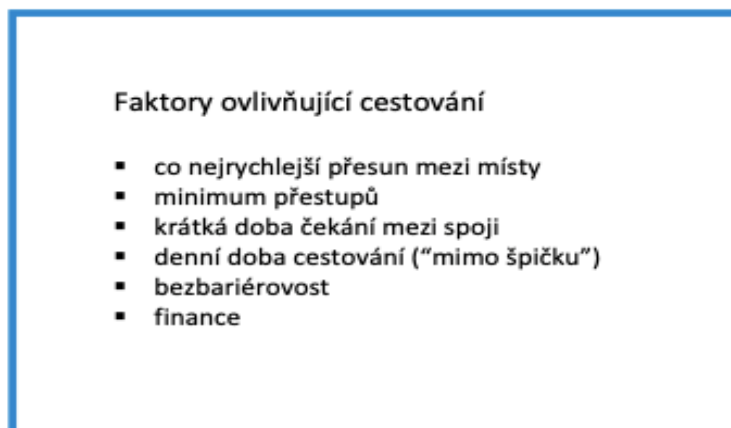
Do procesu rozhodování vstupovaly faktory jiného charakteru než typ dopravního prostředku. Přestože se s narůstajícím věkem dítěte podíl společných cest snižuje, rozhodně nezůstává nulový. Proto při plánování cest diskutující uplatňují určité vzorce chování, které využívají při cestování s dětmi napříč jejich věkem.

Důraz byl kladen na **co nejrychlejší přesun** mezi místy. Z toho důvodu občas nemají finance vynaložené na cestování vyšší důležitost (*Tereza: „Já spíš řeším, kolik času mi to zabere. Jsou různé vzdálenosti, autem tam budu za hodinu, vlakem bych jela 3 h.“*). Konkrétní délka cestování nebyla účastnicemi diskusí příliš reflektována, důležitějším faktorem byla zvolená doba pro cestování. V případě, kdy jsou ženy těhotné nebo nemají větší děti, snaží se **vyhýbat časům dopravní špičky** (*Zuzka: „Vyhýbám se těm stresovým dobám, což je ráno, kdy jedou lidi do práce.“*). Diskutující, které doprovází děti do školky nebo do školy, s nimi absolvují minimálně 30 % svých veškerých cest, a to zpravidla ráno a odpoledne. Kromě cest do školy nebo školky se mezi obvyklé trasy řadí cesty do obchodů, na hřiště, návštěvy kamarádek nebo příbuzných, případně za zábavou nebo na výlet.

U meziměstské, ale i v rámci městské hromadné dopravy se jedná převážně o vyhledávání takové trasy, která vyžaduje **minimum přestupů** nebo alespoň **krátkou dobu čekání mezi spoji**.

Diskutující se snaží plánovat cestu takovým způsobem, aby ji zvládly bez pomoci okolí. Z toho důvodu si dohledávají informace na internetu nebo v mobilních aplikacích o **nízkopodlažních spojích**, v případě metra dostupné informace o eskalátorech a umístění výtahů. Nicméně tato oblast se neobchází bez komplikací, protože i když jsou k dispozici bezbariérové přístupy, ne vždy je jednoduché je najít (*Petra: „Třeba hlavní nádraží je docela zajímavé s kočárkem, protože tam jsou všechny podchody vlastně, jeden jediný podchod, kterým musíte obejít celé nádraží, abyste se dostala do bezbariérového podchodu a všude je tuna lidí, takže docela zajímavý.“*), nebo naplno využít (*Eva: „To je fakt, že i když je nízkopodlažní ten autobus a blbě zastaví, tak to stojí za to.“*). I z toho důvodu se diskutující občas při cestování neobejdou bez pomoci lidí okolo. Věnují jim proto zvýšenou pozornost za účelem vytipovat někoho pro pomoc s přesunem kočárku (*Lucka/Brno: „Já víc koukám po lidech, protože potřebuju někoho, kdo mně pomůže s tím kočárkem.“*).

Obrázek 4: Souhrn nejdůležitějších faktorů ovlivňujících dopravní chování



Postoje k dopravním prostředkům

Pražské skupině diskutujících nejvíce vyhovovalo **metro**. Mezi výhodami uváděly rychlost (*nejrychlejší, ušetřím kolikrát čas, nestojí v zácpách*), velký prostor, klimatizaci a komfort oproti ostatním prostředkům MHD. Důležitá byla i bezpečnost jízdy.

U **vlaků** (meziměstských i příměstských) diskutující oceňují, když jsou nízkopodlažní, mají klimatizaci a wi-fi. Nicméně se shodly, že takových vlaků není příliš mnoho a tím pádem jim cestování vlakem komplikuje situace nastupování a vystupování s kočárkem (*Petra: „Tam je obrovský problém dostat se s kočárkem, cestovali jsme do Žďáru rychlíkem. Kam si mám dát kočárek? Průvodčí – tady do těch dveří se vám nevejde, dobře, tak kam si ho mám dát, běžte tam, jak jsou kola. Dojdu k těm kolům a druhý průvodčí – je plno, prostě si to dejte někam do uličky, to byl ještě hlubokej, to byl ještě malej úplně malej.“*). Další nevýhodou jsou častá zpoždění i špatná dostupnost některých míst (*Katka: „Do Strakonice vlak nejede, to bych tam jela 4 h, takhle tam jede autobus 1 h, i když je to strašný, ale je tam člověk rychlejš.“*). Vlaky mají pro diskutující tu výhodu, že jsou oproti MHD pohodlnější. Shodují se, že je tam větší prostor pro děti a mohou se v něm projít.

I když je provoz finančně nákladný, tak pro diskutující představuje automobil možnost pohodlného cestování. Charakteristiky automobilu kompenzují nedostatky, s nimiž se setkávají v hromadné dopravě. Diskutující uváděly, že během těhotenství se jim v autě dobře cestovalo, když mohly využít klimatizaci. Naopak nevýhodou je, resp. byl bezpečnostní pás, který tlačil na břicho. Jedna z účastnic například jezdí pouze autem, protože si cestování v MHD s dětmi nedokáže představit (*Lucka/Praha: „Já s dětma cestuju jedinež autem, MHD to nedám psychicky. (...) Určitě. Je to sice pomalejší, ale je to komfortní, je to prostě o pohodě. (...) S dětma, já nejedu MHD s dětma, to nedám.“*). Automobil často využívají v případech velkých nákupů, nebo na delší trasy mezi městy. Jednou z dalších výhod je možnost přizpůsobit cestu autem individuálním potřebám dětí, ať už se jedná o jídlo, zábavu, nebo spánek.

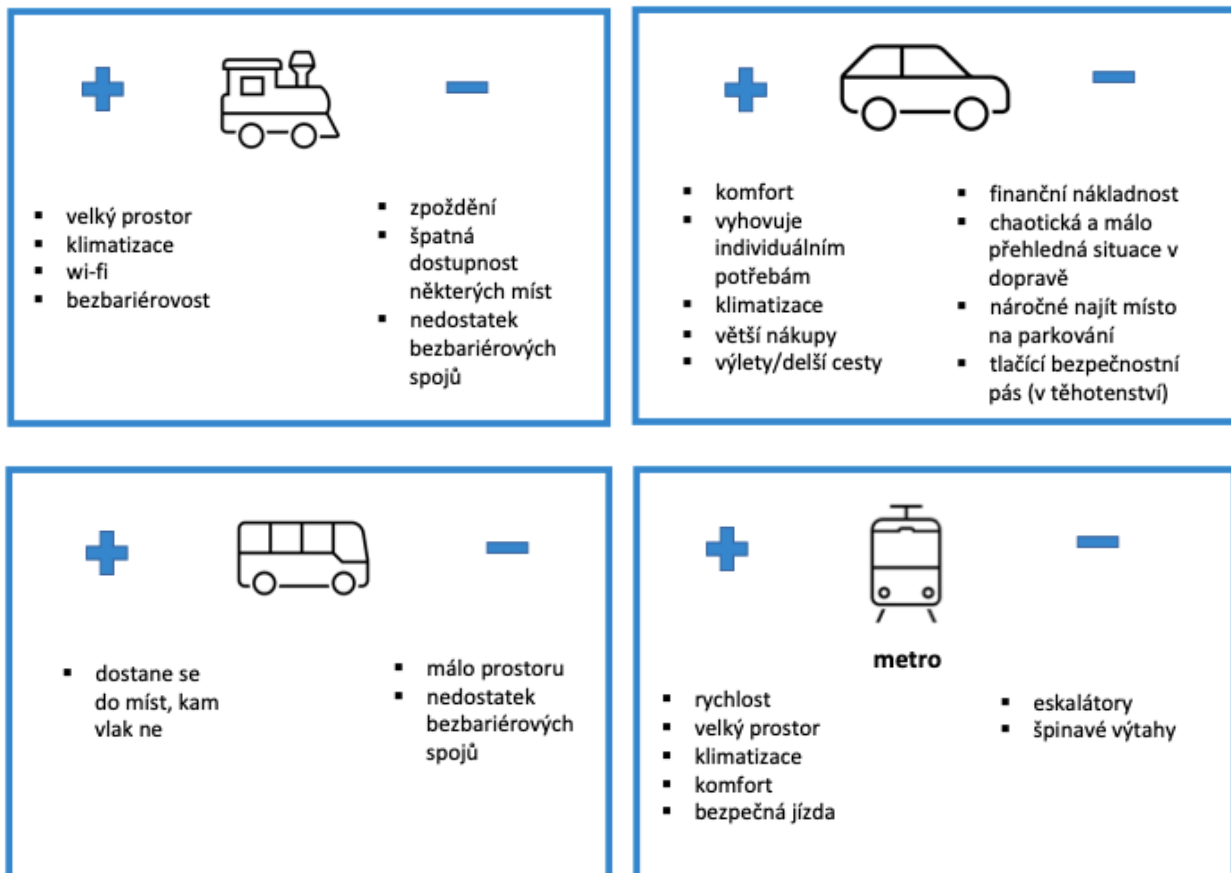
Lucka/Brno: „Když byly děti malé, tak se jezdilo tak, aby to vyšlo na spaní, takže spaly v autě a naše děti potřebují jídlo a hračky a pak jedou.“

Petra: „U nás je to dobrý, my jsme si pořídili držák na tablet a jede krteček a je prostě v sedačce, teď už dosáhne aj na tablet, tak si ho aj přepíná.“

Přestože převážná část diskutujících má řidičské oprávnění a shodují se na určitých přednostech automobilu, nevyžívají ho tak často. Důvodem bývá chaotická a málo přehledná situace v dopravě (jak v Brně, tak v Praze) a ztížené podmínky pro parkování. Když už dotazované řídí auto, konstatují, že věnují zvýšenou pozornost dopravní situaci (*Lucka/Brno: „Víc si hlídám kolony, radši pojedou v jinou denní dobu než je návrat lidí z práce.“*) i samotnému řízení, což je v souladu s výsledky projektu SARTRE 4, v němž ženy řidičky mají pozitivnější postoj k dopravním regulacím a dopravní bezpečnosti obecně (She moves, 2014).

Tereza: „Musím jezdit bezpečně. Určitě jsem opatrnější, nebudu dělat myšky prostě za každou cenu, беру to, no tak přijedu pozdě, tak co, беру to s dětma, že nemusím tolik spěchat.“

Obrázek 5: Shrnutí výhod a nevýhod vybraných dopravních prostředků



Prožívané emoce během cestování

K tématu cestování diskutující zprvu uváděly negativní asociace (např. trauma, stres, špína, vedro, smrad, uzavírky nebo objížďky, bezdomovci, čekání), následně ale i ty pozitivní (např. výlet, dovolená, levnější varianta než auto, odpočinek od cestování autem), jenž mohou být spojovány s cestováním na obecnější úrovni.

Jedním z hlavních diskomfortů během těhotenství byla zažívaná **slabost** nebo **nevolnost**, která často bývá vyvolána **nepříjemnými pachy či vůněmi**, dále **nepohodlí** či **úzkost z velkého množství lidí**. Účastnice taktéž uváděly, že během těhotenství jim obzvláště vadila přeplněnost MHD a s tím spojený vydýchaný vzduch a pocity horka. Diskutující v té době ocenily, když je někdo **pustil sednout**, nebo když byla **MHD klimatizovaná** (Dáša: „*Když jsem byla těhotná, tak mi to bylo asi jedno, hlavně, že jsem si sedla.*“).

Během těhotenství vystávaly takové pocity jako *znechucení, rozmrzelost, děs, strach a obava, jak se k sobě lidé chovají*. Zároveň ale byly zastoupeny i neutrální či pozitivní emoce (Lucka/Brno: „*Za mě klid, mně to bylo všechno jedno. Já jsem byla na hormonální vlně.*“).

Velmi často byla zmiňovaná **ostražitost**, která se pojila k osobní bezpečnosti při cestování během těhotenství a v následujících letech i vzhledem k bezpečnosti dětí během celé doby přepravy.

Dáša: „*Ať už jsem byla těhotná nebo třeba teďka, když jedu se synem, dívám se, kam si malej sedá.*“

Eliška: „*Kolikrát ty lidi se hrnou dovnitř a ven a když to malé dítě má člověk za ruku, oni by ho klidně srazili, protože si ho nevšimnou, takže člověk tady z toho má fakt obavy a musí si dávat pozor na to.*“

Katka: „*No tak ostražitost, jak tady říkala paní, aby vás někdo nestrčil. ... Záleží, jestli máte jedno dítě nebo tři. Když vystupujete, jedno zvládáte, ale tři děti, když se vám rozutečou, tak je problém.*“

Diskutující sdílely i obavy z přepadení, okradení, nebo, že bude v sedačce zapíchnutá stříkačka, nicméně ani jedna z nich podobný incident nezažila. Více spíš zažívaly negativní reakce od spolucestujících (např. když potřebovaly zastavit autobus kvůli nevolnosti, nebo když dítě brečelo v kočárku), nebo i od samotných řidičů (např. řidič ujel těsně před nastoupením).

Zuzka: „*Asi spíš já mám pocit, že ty lidi sami mají nějaký problém a mají potřebu se někde ventilovat, takže ta matka s tím kočárkem je docela dobrý terč a to neovlivníte.*“

Z proběhnutých diskusí se nedá zobecnit zážitek cestování s dětmi, protože pro některé je to poměrně stresová situace (*trapas, ostuda, psycho, katastrofa, řev*), zatímco pro druhé je to pohoda (Lucie/Praha: „*Koukání z okýnka.*“; Lucka/Praha: „*Ty děti no, ty děti to baví.*“). Stresové zkušenosti nicméně jsou vykompenzovány i pozitivními zkušenostmi (pomoc s kočárkem, ochotný řidič MHD). Ivana: „*Řekla bych i podivění, občas mě tam ty lidi rozesmějí, co tam potkám v metru, nebo celkově jako.*“ Přesto lze konstatovat, že velká část negativních i pozitivních zážitků se odvíjí od přístupu řidičů a spolucestujících.

Prostor pro zlepšení dopravních systémů a infrastruktury

Všechny diskutující se shodly, že jedním z nejdůležitějších prvků pohodlného cestování je **bezbariérovost**, která by měla být zajištěna napříč všemi dopravními prostředky. To se týká celého průběhu přesunu z bodu A do bodu B. Jedná se o nástupní ostrůvky zastávek nebo nádraží (šikmé plochy, dostatek výtahů), stejně jako přístup do prostředků hromadné dopravy (MHD, meziměstské autobusy, vlaky).

Kromě zajištění bezbariérového přístupu byl kladen důraz na možnost naplno využít již stávající bezbariérové spoje bez problémů, při kterých se promítaly dříve zmiňované obavy při nastupování a vystupování. Přestože mnoho autobusů nebo trolejbusů je v současnosti nízkopodlažních, neznamena to vždy jistotu bezproblémového nastupování. Proto by diskutující ocenily, kdyby řidiči nízkopodlažních vozů přijížděli do zastávek tak, aby byl umožněn hladký nástup a výstup (Tereza: „Aby natrénovali najíždění do zastávky. Jsou nízkopodlažní a nízkopodlažní zastávka, ale zastaví tak daleko, že stejně to pak nemá vůbec smysl. 60 % nereaguje na to, že mávám.“).

Dalším diskutovaným bodem bylo **přizpůsobení potřebám cestování s kočárkem nebo dětmi**. Jedna z účastnic zmiňovala prostor na zastávkách v kombinaci s nepřízní počasí: Petra: „Co je nešikovné jsou zastávky jako takové, ty kukaňky, protože když prší, tak se tam schováte a když jsou ty dveře daleko, tak pak běžíte s tím kočárkem, mezi tím lidí, kteří potřebují jít dřív než ten kočárek, jít do té šaliny. Takže těch kukání bych udělala víc než jednu na té zastávce.“ Další diskutující by ocenily možnost zabavení pozornosti dítěte při čekání na spoj v podobě hřišť (Zuzka: „Mně by se na těch zastávkách líbily nějaké prolézačky, teď to postavili na Běloruské, nebo nevím, jak se jmenuje ta u šestky a je to tam fajn, je to sice malé ale je to přímo na té zastávce. ... Tam byl pro to dobrý prostor, takže je tam jenom skluzavka a houpačka. Je to příjemný, člověk čeká na spoj, může to dítě chvíli zabavit.“). Nicméně v tomto ohledu nepanovala jasná shoda (Dáša: „To mně se zas nelíbí, kdykoliv ti může vběhnout děcko do silnice.“). Naopak shoda panovala v případě samotného cestování. Inspirací pro „rodinné vozy“ v MHD byly diskutujícím dětské vagóny nebo dětská kupé ve vlacích, kde je prostor vymezen pouze pro cestující s dětmi (Zuzka: „Zabavit dítě, to se mi líbí v těch velkých vlacích, nebo Student Agency nebo tak, kde na to mají vyhrazený prostor, tam jsou přímo dětská kupéčka, jsou tam opravdu skupiny dětí, takže se tam spolu i zabavěj, takže je to zážitek pro ty děti.“). Kromě speciálně vyhrazených vozů nebo prostoru v rámci obvyklých spojů byly navrženy specifické spoje pouze pro cestující s dětmi, které by jezdily jednou za určitou dobu (Tereza: „Vyloženě by ty spoje mohly být značené, k nám třeba jezdí školní autobus v čase, kdy se blíží škola a rozváží do okolních škol, druhý stupeň u nás není. Je to značené jako školní autobus, tak by bylo značené jako rodinný autobus a bylo by to na to uzpůsobené třeba jeden za hodinu, myslím si, že by to matky hodně uvítaly, protože by měly klid.“).

Pro zajištění většího komfortu těhotných byla velmi často zmiňována přítomnost **klimatizace** ve všech dopravních prostředcích (Kristýna: „Hlavně ta klimatizace pro mě.“; Lenka: „Klimatizace všude.“), možnosti **občerstvení** (voda, nebo drobné jídlo) a **finanční zvýhodnění** jízdného (Zuzana:

„Mně by se líbilo, kdyby tam bylo nějaké to zvýhodnění, něco jako prorodinná politika, ne jenom to, že si cení, když už to dítě máte, ale že vůbec jste těhotní, že by byla nějaká sleva nebo něco pro těhotný.“).

Důraz byl kladen na zajištění **bezpečných podmínek pro cestování**, které jsou v souladu s výsledky výzkumu SARTRE 4 (2012), který se zaměřoval na specifické dopravní chování a potřeby žen.

Větší pocit bezpečí se odráží například v pravidelné údržbě prostorů zastávek a nástupišť (Zuzka: „Hlavně aby to byly čisté prostory, protože většinou je to tak, že řeknu Tomášovi, teď chvílku nedýchej, zahrajeme si na potápěče, protože někdy ty výtahy jsou v příšerném stavu, to je jako fakt nechutný. V Brně, když jedete výtahem na jedničce, tak to je hnus, se mi chce vždycky zvracet.“), nebo vozů (Lucka/Brno: „Třeba i ta obava, protože nevím, kdo se té tyče držel před tím mým dítětem, které za chvíli strčí do pusy rohlík, nebo kdo seděl na tom sedadle, když to člověk vidí, kdo tam jezdí, tak tam zrovna nemusí moje dvouletý dítě.“), poskytnutí prvků pasivní bezpečnosti (Věra: „Všimla jsem si, že v metru nebo v autobuse mají bezpečnostní pásy, i vepředu, u invalidů i vzadu, moje děti se rádi připínají. Kdyby náhodou narazila tramvaj do chodce, nebo vykolejila nebo cokoliv se stalo, tak ten bezpečnostní pás by je mohl ochránit.“).

Často se tam promítala i obava o vlastní bezpečí a bezpečí dětí, které by mohlo být kompenzované vyšší kontrolou rizikových míst jako jsou budovy nádraží, výtahy nebo podchody (Lenka: „Když si vezmu ve Vysočanech, do jakého místa člověk jde, aby se dostal k výtahu, kolikrát člověk má pocit, jestli mě tam někdo nepřepadne s těma dětma. Asi víc zakamerovat tyhle ty místa. Nebo tam dát i nouzové tlačítko nejenom kameru. Některé ty výtahy jsou hnusný, na hnusných místech, takové schované.“).

Shrnutí

Během diskuse kladly účastnice velký důraz na rychlost a pohodlnost přepravy. Tyto dvě podmínky ovlivňovaly strategii cestování během těhotenství i s malými dětmi. V důsledku toho nelze říct, že by byl upřednostňován některý z hromadných dopravních prostředků. Důležitou roli hrají takové prvky jako je bezbariérovost, minimum přestupů, nebo alespoň dobrá návaznost spojů, případně i přítomnost klimatizace ve voze. Napříč diskusí se projevovala i potřeba bezpečí po celou dobu přepravy od nástupních ostrůvků či budov nádraží přes bezpečnou jízdu řidičů až po ohleduplné chování cestujících k těhotným či ženám s kočárky a malými dětmi.

7.3 Závěrečné shrnutí kvalitativní části

Následující text je rozdělen do několika částí, které shrnují závěry ze všech tří typů proběhnutých fokusních skupin. Následuje souhrn doporučení pro zlepšení dopravy tak, jak jej napříč diskusemi formulovali jejich účastníci. Jelikož se žádný sběr dat a interpretace výsledků neobejde

bez metodologických úskalí, jsou v závěru popsána specifická omezení, která s sebou diskuse přinesly.

7.3.1 Pocit bezpečí při cestování u žen v různých životních situacích

Odpověď na hlavní výzkumnou otázku, **Jakým způsobem ovlivňují strach a obavy o osobní bezpečí mobilitu (dopravní chování) žen?** lze na základě proběhlých diskusí shrnout do konstatování, že ženy volí různé strategie jak snížit pociťované obavy související s cestováním. Do těchto strategií se promítají jejich mobilitní možnosti, jejich individuální charakteristiky a účely cest. Hlavní zjištění jsou dále shrnuta okolo výzkumných podotázek.

První z nich zněla: **Jak (ve kterých situacích) se projevují (promítají) strach a obavy o osobní bezpečí do dopravního chování žen?** Byly identifikovány dvě skupiny žen: 1) Ženy, které se dokážou situacím vyhodnoceným jako rizikové zcela vyhnout. Tyto ženy typicky zvolí jiný dopravní prostředek podle míry předpokládaného rizika nebo v extrémním případě naprosto omezí cestování. 2) Ženy, které nepřehodnocují svoje dopravní chování, ale v rámci stávajícího dopravního chování přidávají určité strategie, o kterých se domnívají, že vedou k eliminaci rizika. Těmito strategiemi jsou zvýšená obezřetnost, fiktivní telefonáty během nočních cest, doprovod blízké či důvěryhodné osoby, v dopravním prostředku usazení se do blízkosti řidiče.

Další otázka se zabývala tím, zda **je míra strachu a obav o osobní bezpečí závislá na reálné zkušenosti s nějakým incidentem**. Konkrétní incidenty, ať už v dopravním prostředku nebo při čekání na zastávce, zažily všechny ženy, tyto zkušenosti ústily v opatrnější chování v konkrétních situacích a odhad potenciálně nebezpečných situací. Proměna dopravního chování ve smyslu vyhýbání se konkrétnímu dopravnímu prostředku v této souvislosti v diskusích jasně nezazněla. Zazněla ale typická místa, kterým je lepší se při cestování vyhnout i za cenu toho, že alternativní trasa zabere delší dobu. Společnými charakteristikami takových míst jsou horší přehlednost ve smyslu tmavých zákoutí, špatné osvětlení, celkový pocit opuštěnosti a zanedbanosti, zápach.

Jedno ze zkoumaných podtémat se věnovalo souvislosti věku a vnímání rizik (**Je míra strachu a obav o osobní bezpečí závislá na věku žen?**). Ženy se shodly, že s věkem vzrostlo jejich vnímání rizika, mají větší strach o sebe i celou rodinu. Jako významný zlomový bod bylo uváděno narození dětí – strach o děti, aby se jim během cestování něco nestalo. Na druhou stranu u mladších žen zaznívaly větší obavy ze sexuálně motivovaných útoků. Starší se vlivem věku cítily před tímto druhem trestné činnosti chráněné. Starší ženy se ale cítily zranitelnější ve smyslu pohybového omezení a nemožnosti se fyzicky bránit či utíkat.

Předposlední otázka zněla: **Jaké jsou aspekty zvyšující obavy, a naopak jaké jsou aspekty dopravního systému a infrastruktury zvyšující pocit bezpečí při pohybu/dopravě?** Obavy zvyšují nepřehledné situace a nepřehledná místa – to se dá univerzálně aplikovat na všechny dopravní

módy. Pro auto to jsou např. složité křižovatky, absence dopravního značení, u vlaku či jiné hromadné dopravy nehlášení zastávek (zejména v noci), pro pěší chůzi tmavá zákoutí, páchnoucí podchody, opuštěná a vylidněná místa, kde má člověk pocit, že by se velmi obtížně dovolal pomoci. Pocit bezpečí zvyšuje osvětlení, přehlednost prostranství, na pohled udržovanost a čistota, přítomnost kamer, přítomnost policejních hlídek.

V **představách ideálního prostředí pro cestování** jako největší bariéra zazníval pocit zranitelnosti a ohrožení. Řešením by byla např. nouzová tlačítka pro přivolání pomoci. Muži vystupovali ve vyprávěních žen ve dvou rolích – neznámí muži jako potenciální ohrožení, známí muži naopak jako záruka ochrany. V situacích, kdy musí ženy cestovat samy, zazníval požadavek na garanci bezpečného prostoru – kupé nebo oddíly pro ženy.

7.3.2 Dopravní možnosti a omezení v menších obcích

Hlavní výzkumná otázka pátrala po **míře nenaplněných mobilitních potřeb u skupin mužů a žen středního věku z malých obcí**. Až na ojedinělý případ se problém nenaplněných mobilitních potřeb v diskusích neprojevil. Obecně lze říci, že lidé jsou s dopravními podmínkami a horší dostupností služeb či zaměstnání srovnání a situaci se přizpůsobili.

Jedna z výzkumných podotázek se týkala **mobilitních strategií**. Jak bylo zmíněno, strategie byly poměrně pestré a diskutující využívali hromadné (vlak, autobus) i individuální formy dopravy.

Překvapivě se ukázalo, že velká část účastníků využívá pro každodenní dojíždku veřejnou dopravu. V takovém případě se snaží co nejvíce využít čas strávený na cestě ve svůj prospěch. Dotazovaní osobní automobil často nevlastní, což jim vůbec nevádí. Z toho vyplývá, že **absence automobilu nemusí nutně vést k větší mobilitní deprivaci**.

Pouze někteří z diskutujících vlastníci automobil jej používali ke každodenní dojíždce. Jen **ojediněle by ztráta možnosti řídit znamenala nutnost razantně změnit dosavadní životní styl**.

Poslední z podotázek se věnovala představám **nastavení systému dopravní obsluhy, aby lépe vyhovoval mobilitním potřebám obyvatel a kompenzoval omezený přístup k osobní automobilové dopravě**. Nejvýraznějším požadavkem bylo lepší nastavení návaznosti jednotlivých spojů veřejné dopravy. Dalším výrazným faktorem bylo zvýšení četnosti spojů ve večerních hodinách. Diskutující se vyjadřovali i ve prospěch propagace veřejné dopravy jako udržitelného módu přepravy. Taktéž zazněly návrhy na modernizaci nejen dopravních prostředků, ale i celé infrastruktury.

Rozmanitost přístupů a dopravních podmínek je dána různými místy bydliště. Přestože dopravní dostupnost není ideální, tak z mnohých komentářů zaznívalo, že zhoršená dopravní dostupnost a větší izolace, kterou přináší život v malých obcích, je vyvážená klidným bydlením blíže přírodě. Většina našich účastníků tak vnímá situaci podobně jako Martin: „*Když bydlíte na té vesnici, tak*

ta časová náročnost je tam vyšší, asi to prostředí, to okolí, ta zdravá příroda, to je jako nenahraditelný.“

7.3.3 Cestování v těhotenství a s malými dětmi

Hlavní výzkumná otázka zněla: **Zohledňuje současná podoba systému veřejné dopravy a infrastruktury dostatečně specifické potřeby těhotných a pečujících o malé děti?** Je otázkou, nakolik je možné vyhovět požadavkům zmiňovaných v představách o ideální podobě dopravy jako je zajištění občerstvení pro těhotné ženy nebo speciálně vyhrazené vozy pro cestující s dětmi. Nicméně mnoho představ se pojilo k prvkům, které jsou v dopravě v určité míře již zastoupeny (bezbariérové spoje, klimatizace, kamerové systémy v blízkosti zastávek, nástupišť). Lze proto konstatovat, že současná podoba systému veřejné dopravy zohledňuje určité aspekty specifických potřeb, i když ne v tak plném rozsahu, jak by si diskutující představovaly.

První doplňující otázka se ptala, **do jaké míry má cestování s malými dětmi vliv na volbu dopravního prostředku.** Rozhovory ukázaly, že diskutující užívají takové dopravní prostředky, které jim umožní dostat se do cíle co nejrychleji a nejpohodlněji. To znamená, že cestování vyžaduje minimum přestupování, využívané prostředky MHD jsou bezbariérové a pokud možno na sebe co nejrychleji navazují.

Druhá doplňující otázka zjišťovala **do jaké míry jsou těhotné a ženy pečující o malé děti spokojené se současnou podobou veřejné hromadné dopravy.** Napříč skupinami se diskutující shodovaly, že zážitky v hromadné dopravě jsou různého charakteru. I když uváděly mnoho nevýhod, tak zároveň uznaly, že situace v oblasti cestování se postupně zlepšuje. Zároveň zmiňovaly, že důležitou roli hraje i lidský prvek.

Dáša: „Myslím si, že je to lepší a lepší, teďka v šalinách se udělali speciální sedadla s osobním prostorem, je to určený pro ty lidi, kteří mají problém s kontaktem, třeba autisti, že už to jde čím dál víc napřed.“

Zuzka: „Mně přijde, že ty horší i ty dobré zážitky závisí na těch lidech, co s váma jedou.“





Lucie: „Radost. ... Že někam dojedu. Že někam dojedu. Můj malej rád jezdí vlakem a tramvají a má radost z toho, že vidí ven.“

7.3.4 Doporučení pro zlepšení dopravy

Obrázek 6 shrnuje doporučení formulovaná napříč realizovanými fokusními skupinami.

Obrázek 6: Ideální podoba dopravy

Ideální podoba dopravy

- Bezbariérová infrastruktura i vozy VHD
- Dostupné zastávky VHD i v menších obcích
- Navazující spoje během dne i v noci
- Klimatizace zajišťující celoročně optimální teplotu
- Čistota a pořádek ve vozech i v zázemí pro cestující
- Modernizace vozů VHD i zázemí
- Rodinné vozy nebo spoje pouze pro rodiny s dětmi
- Platba kartou ve všech vozech VHD
- Kamerový systém ve vozech i zázemí
- Signalizace pro případ nebezpečí ve vozech i zázemí
- Ve městě vyhrazené pruhy pro VHD – plynulejší provoz
- Občerstvení ve vozech VHD
- V noci dostatečné osvětlení vozů i zázemí
- Dobře označené a osvětlené přechody pro chodce

7.3.5 Metodologická omezení

Fokusní skupiny se řadí ke kvalitativnímu sběru dat, jehož cílem není generovat zjištění zobecnitelná na populaci. Jde především o pochopení vytipované problematiky v její šíři i hloubce. V interpretacích se proto neklade důraz na kvantifikaci prezentovaných závěrů (Flynn a kol., 2018).

Úskalí proběhnutých skupinových diskusí se projevilo u každého tématu specifickým směrem. První téma se věnovalo **pocitu bezpečí při cestování v různých životních situacích**. Přestože diskuse v rámci fokusních skupin usilovala o zapojení všech žen s vytipovanými charakteristikami, při analýze výpovědí se ukázala absence nejstarších žen. I na přímou výzvu moderátorky tyto ženy odpovídaly spíše stručně, svoji mobilitní deprivaci či obavy marginalizovaly s odkazem na svůj věk:

Zdenka: „*V tomhle věku jsem ráda, že se vůbec někam přesunu, že vůbec nastoupím, korigovat své pohyby a už ani nemám sílu myslet na nějaké nebezpečí, zaměřím se na to, abych byla schopná se někam dosunout.*“

Druhé téma se zaměřovalo na **dopravní možnosti a omezení v menších obcích**. Ve výstupech z kvantitativních dat se ukazovalo, že pracující dospělí středního věku z malých obcí jsou výrazně zastoupení mezi respondenty, kteří byli nespokojení či méně spokojení s možnostmi dopravy, přičemž se tato skupina ukázala jako značně závislá na osobní automobilové dopravě. Tato

skutečnost se v diskusních skupinách projevila jen omezeně. Diskutující projeví kompenzační strategie v dopravním chování, které nebyly v datech zachyceny.

V diskusních skupinách věnující se **cestování s malými dětmi** bylo mírně nevyvážené hodnocení prostředků městské hromadné dopravy. Diskutující z pražské skupiny z určitých důvodů upřednostňovaly metro, v důsledku čehož nezůstal takový prostor pro zhodnocení výhod a nevýhod ostatních prostředků hromadné dopravy. V brněnské skupině v důsledku nepřítomnosti metra byly porovnávány jednotlivé formy hromadné dopravy (tramvaj, autobus, trolejbus) ve větší míře. Absence metra v Brně pochopitelně neumožnila plnohodnotné porovnání zkušeností obou skupin.

I přes tato omezení byly diskusní skupiny informačně bohaté a poskytly příležitost podrobněji prozkoumat témata, která nebyla možná zachytit kvantitativním dotazníkem. Zároveň se ukazuje, že genderové třídění není jediné nutné kritérium pro sběr dat – skupina žen (a samozřejmě i mužů) je dále velmi různorodá. Je proto vhodné se zaměřovat také na proměnné související se životními drahami a rolemi jedinců (pracující, pečující, důchodci, těhotné) a sledovat specifické potřeby různých skupin (dočasná či trvalá omezení pohybu, zrakové či sluchové postižení a další).

8 Závěr a doporučení

Kategorii genderu je nutné chápat jako proměnnou, která do značné míry ovlivňuje dopravní chování, potřeby i preference jedinců a měl by proto být vždy zohledněn při sběru dat s přesahem do praktických aspektů dopravního plánování. Do roku 2019 chyběla základní genderově tříděná data, která by pomohla koncepčně analyzovat stav genderově rovných příležitostí v dopravě v českém prostředí. Projekt *Dopravní chování žen v datech* tento deficit odstraňuje.

Pro získání kvantitativních dat o dopravním chování, mobilitních potřebách a preferencích české populace byla sesbírána genderově tříděná data od 8900 českých respondentů starších 18 let. Ad hoc sestavený dotazník se věnoval využití jednotlivých dopravních módů, účelům cest, reálné zkušenosti i vnímanému pocitu ohrožení osobního bezpečí při pohybu ve veřejném prostoru spojeném s cestováním, důvodům pro nevyužívání některých dopravních prostředků či postojovým otázkám na udržitelnou mobilitu. Dotazníkový průzkum byl doplněn o srpnový sběr kvalitativních dat zaměřený na konkrétní skupiny jedinců, které se v průzkumu ukázaly z hlediska dopravního chování či potřeb jako specifické či z určitého hlediska jako marginalizované.

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

Z hlediska účelu cest se se jasně potvrzuje vliv tradičního genderového rozdělení rolí. Největší genderové rozdíly se ukázaly u cest do práce a u pracovních cest, které dominantně realizují muži. Výrazně věkově a genderově specifické jsou cesty za účelem doprovodu a péče a také cestování za účelem zajištění běžných nákupů, které dominantně připadají na ženy věkové kategorie 30-49 let. Dále se ukazuje, že významná část respondentů realizuje cesty s více účely, kdy se během jedné cesty snaží zařídit více různých věcí. Častější je toto jednání právě pro ženy.

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

I přes poměrně hustou síť veřejné dopravy je tedy možné identifikovat faktory ukazující na automobilovou závislost, která u žen s vyšší pravděpodobností ústí v dopravní deprivaci. Muži častěji vlastní řidičský průkaz a zároveň je mezi nimi výrazně větší podíl aktivních řidičů. Nejvýznamnější genderové rozdíly jsou v nejstarších věkových skupinách, kdy s přibývajícím věkem výrazněji ubývá aktivních řidiček. Nejvíce aktivních řidiček je ve věkové skupině 30-49 let – 60 % (a 17 % neaktivních), ve stejném věku je 82 % mužů aktivních řidičů (a 8 % neaktivních). Pro české domácnosti je nejtýpější vlastnit právě jeden automobil – ten vlastní 52 % domácností. 69 % aktivně řídicích uvedlo, že dlouhodobá ztráta řidičského průkazu by rozhodně ovlivnila jejich aktuální životní styl. Muži se v tomto ohledu nijak neliší od žen.

Ačkoliv vlastnictví auta považují ženy za nedílnou součást života v moderní společnosti ve stejné míře jako muži, ve srovnání s nimi ženy ve větší míře podporují aspekty udržitelné mobility jako je budování veřejných prostranství bez aut, uznání negativních dopadů automobilismu na životní prostředí či myšlenku, že by lidé měli omezit jízdu autem. Tyto skutečnosti je vhodné zohlednit zejména při komunikaci strategií udržitelné mobility směrem k veřejnosti.

Vedle osobního automobilu je významným způsobem přepravy veřejná hromadná doprava. Indikátorem pravidelného využívání veřejné hromadné dopravy je vlastnictví nějakého druhu předplacené jízdenky – tu vlastní více než třetina respondentů (37 %; N = 2986) a podíl se zvyšuje s rostoucí velikostí sídla. Využívání veřejné dopravy souvisí s její dostupností. Nejdostupnějším dopravním prostředkem je autobus, ke kterému má přístup 98 % respondentů (N = 8711). Důvody neuvádění hromadné dopravy se vztahují k zdoluhavosti takového cestování, vnímanému nepohodlí nebo nenavazujícím spojům. Z hlediska spokojenosti uživatelů s různými aspekty VHD bylo nejhůře hodnoceno zázemí pro cestující v zastávkách. Nejlépe byla hodnocena bezbariérovost. Konkrétně u bezbariérovosti ale navazující kvalitativní výzkum ukázal, že situace zdaleka není uspokojivá a aktuální situace nevyhovuje skupinám se specifickými nároky, jako jsou lidé se sníženou schopností pohybu a orientace nebo lidé starší. Z hlediska zvýšení atraktivnosti VHD pro cestující jasně plyne zachování návaznosti a plynulosti spojů, dostatečně hustá síť obsluhovaných zastávek a zlepšení prostředí zastávek i zázemí pro cestující. Z hlediska bezbariérovosti by bylo vhodné se zaměřit na vyšší frekvenci nízkopodlažních spojů a funkční výtahy či plošiny v zastávkách a nádražích.

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

jak podíly aktivních cyklistů zvýšit. Jde o budování jasně vymezených cyklostezek oddělených od hlavního dopravního proudu.

Nejrozšířenějším individuálním přepravním módem tak zůstává chůze, kterou ženy tráví průměrně 131 minut denně, zatímco muži 113 minut. 55 % oslovených žen chodí pěšky denně (déle než 5 minut) oproti 45 % oslovených mužů. Pěší pohyb chodců ve veřejném prostoru, zejména po setmění, usnadňují podpůrné prvky jako veřejné osvětlení, vhodně umístěné přechody pro chodce, semaforey u přechodů pro chodce, kamerový systém či přehledná prostranství zastávek VHD. Ve vnímání jejich dostatečnosti pro zajištění bezpečí jsou vždy ženy kritičtější než muži. Tyto skutečnosti je nutné zohledňovat při úpravách tras hromadné dopravy a zázemí pro cestující. Důraz musí být kladen na dostatečné osvětlení, přehlednost samotného prostoru i přilehlého okolí bez tmavých zákoutí, vhodné umístění přechodů pro chodce.

Dopravní bezpečnost, zejména pak pocit osobního bezpečí je v gender mainstreamingu klíčovým tématem. Pocit osobního bezpečí souvisí s vystavením se riziku jako objektivní a vyčíslitelné hrozbě. Na druhou stranu je také odrazem vnímání tohoto rizika. Ženy kladou na bezpečí při cestování větší důraz než muži. Význam bezpečí při cestování se také u obou pohlaví zvyšuje s rostoucím věkem. Podíl žen, které přisuzují bezpečí naprostou důležitost, je nicméně v každé věkové skupině výrazně vyšší než podíl mužů. Pocit bezpečí může souviset s reálnými zkušenostmi různých nepříjemných incidentů. Incidenty jsou genderované – fyzické napadení častěji zažívají muži, sexuální obtěžování naopak výrazně více (mladší) ženy, krádež není genderově specifickou zkušeností. Slovní napadení je nejrozšířenějším incidentem, který zažívají obě pohlaví. Pocit bezpečí a jakousi záruku ochrany před těmito nežádoucími incidenty poskytují kamery nebo přítomnost policejních hlídek v ulicích.

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

V kvalitativním sběru dat pomocí diskusních skupin jsme se blíže zaměřili na identifikované skupiny a témata, která se v kvantitativní části ukázala jako významná a genderovaná. Šlo o význam bezpečí a různých aspektů spojené s bezpečností, dále dopravní chování obyvatel malých obcí a cestování v těhotenství a s malými dětmi. Ve všech tématech jsou patrné individuální preference dopravních módů a jejich užívání. Nicméně ve všech diskusích vystupují důležitá témata jako rychlost cestování, návaznost spojů, důležitost dostupnosti informací o bezbariérových spojích, bezbariérovost městského prostoru a přístupu k dopravě, čistota a pořádek v hromadné dopravě i zázemí s ní související.

Realizovaný průzkum identifikoval řadu genderově specifických vzorců dopravního chování a poukázal tak na nutnost pořizovat pravidelně genderově tříděná data, která umožní nejen pochopení problematiky gender mainstreamingu v dopravě, ale především povedou k praktické

aplikaci gender mainstreamingu v dopravním plánování. Zároveň se ukazuje, že genderové třídění není jediné nutné kritérium pro sběr dat – skupina žen (ale samozřejmě i mužů) je dále velmi různorodá. Proto je vhodné se zaměřovat také na proměnné související se životními drahami a rolemi jedinců (pracující, pečující, důchodci, těhotné) a sledovat specifické potřeby různých skupin (dočasná či trvalá omezení pohybu, zrakové či sluchové postižení a další).

Seznam použitých zkratk

CATI – sběr dat pomocí telefonických rozhovorů

CAWI – sběr dat pomocí internetového dotazníku

ČSÚ – Český statistický úřad

FGD – focus group discussions – výzkumná metoda skupinových diskusí

MD – Ministerstvo dopravy

MHD – městská hromadná doprava

ŘO – řidičské oprávnění

VHD – veřejná hromadná doprava

Seznam obrázků

Obrázek 1: Aspekty důležité při každodenním cestování	91
Obrázek 2: Srovnání pozitiv a negativ dopravy vlakem a osobním automobilem	92
Obrázek 3: Uváděné negativní dopady potenciální ztráty možnosti využívat automobil	95
Obrázek 4: Souhrn nejdůležitějších faktorů ovlivňujících dopravní chování	101
Obrázek 5: Shrnutí výhod a nevýhod vybraných dopravních prostředků	102

Seznam tabulek

Tabulka 1: Výsledná struktura výběrového souboru dle zadaných kvót	9
Tabulka 2: Socioekonomický status výběrového souboru).....	11
Tabulka 3: Význam vybraných aspektů při cestování celkem a dle pohlaví	16
Tabulka 4: Dostupnost zastávky jednotlivých typů veřejné dopravy v %	38
Tabulka 5: Spokojenost s jednotlivými aspekty veřejné dopravy	41
Tabulka 6: Parametry pro výběr účastnic FGD 1 a FGD 2	77
Tabulka 7: Parametry pro výběr účastnic FGD 3 a FGD 4	78
Tabulka 8: Parametry pro výběr účastnic FGD 5 a FGD 6	79
Tabulka 9: Složení fokusních skupin FGD 1 a FGD 2	80
Tabulka 10: Výhody a rizika spojená s konkrétními dopravními prostředky	83
Tabulka 11: Charakteristiky účastníků diskusí z malých obcí	89
Tabulka 12: Charakteristiky účastnic diskusí žen v těhotenství a s malými dětmi	98

Seznam grafů

Graf 1: Frekvence využití jednotlivých dopravních módů.....	14
Graf 2: Frekvence cest dle účelu a pohlaví	18
Graf 3: Vyzvedávání a doprovod dětí v rámci domácnosti u věkové kategorie 30-49 let dle pohlaví	19
Graf 4: Zajišťování běžných nákupů v rámci domácnosti u věkové kategorie 30-49 let dle pohlaví	19
Graf 5: Řetězení cest dle pohlaví a věku	20
Graf 6: Jedinci nespokojení s celkovými možnostmi mobility dle pohlaví.....	21
Graf 7: Věkové složení mužů a žen nespokojených s celkovými možnostmi mobility	22
Graf 8: Jedinci nespokojení s celkovými možnostmi mobility dle věku a pohlaví.....	22
Graf 9: Jedinci nespokojení s možnostmi mobility dle velikosti místa bydliště	23
Graf 10: Srovnání podílů ne/řidičů ve skupině jedinců méně spokojených s možnostmi mobility vs. celý soubor	24
Graf 11: Věkové rozložení mužů a žen, kteří několikrát do měsíce a častěji chtějí někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat	25
Graf 12: Jedinci, kteří min. několikrát do měsíce chtějí někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat dle velikosti bydliště.....	25
Graf 13: Srovnání podílů ne/řidičů ve skupině jedinců, kteří min. několikrát do měsíce chtějí někam jet a nemají se tam (či zpět) jak dostat vs. celý soubor	26
Graf 14: Vlastníci ŘO dle pohlaví	28
Graf 15: Vlastnictví ŘO dle pohlaví	29
Graf 16: Vlastnictví ŘO dle pohlaví v jednotlivých věkových kategoriích	29
Graf 17: Vlastnictví ŘO dle vzdělání a pohlaví v % (N muži = 4306, N ženy = 4532)	30
Graf 18: Vlastnictví ŘO dle pohlaví a velikosti bydliště.....	31
Graf 19: Dispozice automobilu pro soukromé účely u aktivních řidičů/řidiček	31
Graf 20: Vliv ztráty řidičského oprávnění na životní styl aktivně řídících dle pohlaví	32
Graf 21: Jedinci, jejich životní styl je nejvíce závislý na automobilu dle velikosti bydliště	33
Graf 22: Důvody nevlastnění řidičského oprávnění dle pohlaví a celkem	34
Graf 23: Důvody „neřízení“ u jedinců vlastních řidičské oprávnění dle pohlaví a celkem	35
Graf 24: Spokojenost s dostupností odpočívadel na českých dálnicích a rychlostních komunikacích	36
Graf 25: Spokojenost s vybaveností odpočívadel na českých dálnicích a rychlostních komunikacích	36
Graf 26: Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu dle pohlaví a věku	37

Graf 27: Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu dle pohlaví a velikosti bydlíště	38
Graf 28: Důvody nevyužívání veřejné hromadné dopravy dle pohlaví a celkem	40
Graf 29: Spokojenost se specializovanými oddíly vlakové dopravy	42
Graf 30: Dostatek prostoru pro osoby cestující s dětmi do 3 let ve veřejné dopravě dle pohlaví ..	43
Graf 31: Dostatečný prostor pro kočárky ve veřejné dopravě	44
Graf 32: Jedinci nespokojení (spojení kategorií „vůbec ne“ a „spíše ne“) s množstvím prostoru pro cestující s dětmi do 3 let ve veřejné dopravě dle věku a pohlaví	44
Graf 33: Vlastnictví kola / koloběžky dle pohlaví.....	47
Graf 34: Frekvence využití kola/koloběžky dle pohlaví	47
Graf 35: Frekvence využití kola dle účelu u jedinců kolo alespoň někdy používajících.....	48
Graf 36: Frekvence využití kola dle účelu z celkového souboru.....	49
Graf 37: Důvody nevyužívání kola dle pohlaví	50
Graf 38: Postoj k podpoře cyklistiky ve městech	51
Graf 39: Průměrný čas strávený pěší chůzí v pracovní den dle pohlaví a věku v minutách	52
Graf 40: Hodnocení dostatečnosti bezpečnostních prvků v okolí („ <i>Je podle vás na vašich běžných trasách dostatečně...</i> “) dle pohlaví	54
Graf 41: Postoj k výroku „ <i>Vlastnictví automobilu je nedílnou součástí života v moderní společnosti</i> “,	55
Graf 42: Postoj k výroku „ <i>Automobilová doprava významně přispívá ke zhoršování životního prostředí</i> “	55
Graf 43: Postoj k výroku „ <i>Budování nových silnic a dálnic je důležité</i> “	56
Graf 44: Postoj k výroku „ <i>V zájmu ochrany životního prostředí by lidé měli omezit jízdu autem</i> “ ...	56
Graf 45: Postoj k investicím do průjezdnosti měst vs. zlepšení veřejné dopravy dle pohlaví	57
Graf 46: Postoj k průjezdnosti center auty vs. budování pěších zón dle pohlaví.....	57
Graf 47: Účast v dopravní nehodě dle pohlaví	60
Graf 48: Postoj k pravidlům a sankcím ve vztahu k bezpečnosti provozu u aktivních řidičů dle věku a pohlaví	61
Graf 49: Význam bezpečí při cestování dle pohlaví	62
Graf 50: Význam bezpečí při cestování dle věku.....	63
Graf 51: Respondenti, pro které je bezpečí „naprosto důležité“ dle pohlaví v rámci jednotlivých věkových skupin.....	63
Graf 52: Incidenty ve veřejné dopravě dle pohlaví.....	64

Graf 53: Incidenty ve veřejném prostoru dle pohlaví	64
Graf 54: Pocit bezpečí při čekání na veřejnou dopravu po setmění dle věku a pohlaví.....	66
Graf 55: Pocit bezpečí při cestování veřejnou dopravu v noci dle věku a pohlaví.....	67
Graf 56: Pocit bezpečí při parkování dle pohlaví	68
Graf 57: Vyhýbání se pohybu ve veřejném prostoru po setmění	69
Graf 58: Vliv opatření v důsledku COVID-19 na dopravní chování dle pohlaví a věku	72
Graf 59: Směr změny v dopravním chování v důsledku COVID-19 dle pohlaví a věku.....	73
Graf 60: Frekvence využití jednotlivých dopravních módů.....	74

Seznam příloh

Přílohy jsou samostatnými dokumenty

Příloha č. 1. Příjem jako determinant mobilityních vzorců a možností

Příloha č. 2. Genderové aspekty průzkumu Česko v pohybu

Seznam použité literatury

- Baker, M. (2020). Characterizing occupations that cannot work from home: a means to identify susceptible worker groups during the COVID-19 pandemic. *American journal of public health*, 110, 1126-1132.
- Beutels, P., Jia, N., Zhou, Q., Smith, R., Cao, W., & de Vlas, S., J. (2009). The economic impact of SARS in Beijing, China. *Tropical Medicine & International Health*, 14(1), 85-91.
- Blendon, R., J., Benson, J., M., DesRoches, C., M., Raleigh, E., & Taylor-Clark, K. (2004). The Public's Response to Severe Acute Respiratory Syndrome in Toronto and the United States. *Clinical Infectious Diseases*, 38, 925-931.
- 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.
- CARE Database. (2017). Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/cadas_glossary_v_3_6.pdf
- Carteni, A., Di Francesco, L., & Martino, M. (2020). How mobility habits influenced the spread of the COVID-19 pandemic: Results from the Italian case study. *Science of the Total Environment*, 741.
- Carver, A. & Veitch, J. (2020). Perceptions and patronage of public transport – are women different from men? *Journal of Transport & Health*, 19.
- Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.). (2012). *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
- Clifton K. J., & Livi, 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.
- Cui, Z., Zhu, M., Wang, S., Wang, P., Zhou, Y., Cao, Q., Kopca, C. & Wang, Y. (2020 in press). Traffic performance score for measuring the impact of covid-19 on urban mobility. Dostupné z <https://arxiv.org/abs/2007.00648>
- 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

Český statistický úřad. (2016). *Vzdělanostní struktura populace ČR*. Dostupné z <https://www.czso.cz/documents/10180/46239573/2501321702.pdf/75252d98-5e16-448d-8c03-076eaadeb0bd?version=1.0>

Český statistický úřad. (2018). *Využívání informačních a komunikačních technologií v domácnostech a mezi jednotlivci za období 2018*. Dostupné z <https://www.czso.cz/documents/10180/61508128/06200418.pdf/1f14bc58-44b0-4f82-96b9-fd712374ffd5?version=1.1>

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

Český statistický úřad. (2018). *Věk rodičů v Jihomoravském kraji v roce 2017*. Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/xb/vek-rodicu-v-jihomoravskem-kraji-v-roce-2018>

Engström, E., & Forsberg, B. (2019). Health impacts of active commuters' exposure to traffic-related air pollution in Stockholm, Sweden. *Journal of Transport & Health*, 14.

Flynn, R., Albrecht, L., & Scott, S., D. (2018). Two approaches to focus group data collection or qualitative research: Maximizing resources and data quality. *International Journal of Qualitative Methods*, 17: 1-9.

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>

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

Grabow, M. L., Bernardinello, M., Bersch, A. J., Engelman, C. D., Martinez-Donate, A., Patz, J. A., Peppard, P. E., & Malecki, K. M. C. (2019). What moves us: Subjective and objective predictors of active transportation. *Journal of Transport & Health*, 15.

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., & Johnson, I. (1985). Gender differences in work-trip length: Explanations and Implications. *Urban Geography* 6(3): 193-219.

Hustain, S., & Siren, A. (2014). Seniors' unmet mobility needs – how important is a driving licence? *Journal of Transport Geography*, 41, 45-52.

- Havlíčková, D., & Zámečník, P. (2020) Considering Habit in Research on Travel Mode Choice: A Literature Review with a Two-Level Methodology. *Transaction on Transport Sciences*, 11(1), 18-32.
- Hjorthol, R. (2013). Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age. *Ageing & Society*, 23(7), 1190-1211.
- Holland, C., & Hill, R. (2007). The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations. *Accident Analysis and Prevention*, 39(2), 224-37.
- Chowdhury, S., Kasey, Z., & Khan, A. (2016). The Effects of Access and Accessibility on Public Transport Users' Attitudes. *Journal of Public Transportation*, 19(1), 97-113.
- Jíchová, J., & Temelová, J. (2012). Kriminalita a její percepce ve vnitřním městě: případová studie pražského Žižkova a Jarova. *Geografie*, 117(3), 329–348.
- Kavanagh, A. M., & Bentley R. (2008). Walking: A Gender Issue? *Australian Journal of Social Issues*, 43(1), 45-64.
- Kimbrough, G. (2016). What drives gender differences in commuting? Evidence from American time use survey. Dostupné z <https://ideas.repec.org/jmp/2016/pki275.pdf>.
- Lorenzo, E., & Lee, E. R. (2020). Relationship between walking for active transportation and cardiometabolic health among adults: A systematic review. *Journal of Transport & Health*, 19.
- 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.
- Luiu, C., Tight, M., & Burrow, M. (2016). The unmet travel needs of the older population: A review of the literature. *Transport Reviews*, 37(4), 488-506.
- Lunke, E. B. (2020). Commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport & Health*, 16.
- Lyons, G., Jain, J., Susilo, Y., & Atkins, S. (2013). Comparing rail passengers' travel time use in Great Britain between 2004 and 2010. *Mobilities*, 8, 560–79.
- 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.

- Namgung, M., & Akar, G. (2014). Role of gender attitudes on public transportation use. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2415(1), 136-144.
- Nobis, C., & Lenz, B., (2004). Gender differences in travel patterns: the role of employment status and household structure. In: *Conference on Research on Women's Issues in Transportation*, Chicago, 2004.
- Ng, W-S., Acker, A. (2018). Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies. International Transport Forum, Discussion Paper No. 2018-01. Dostupné z <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf>
- Passenger cars per 1000 inhabitants.* (2020). Eurostat. Dostupné z https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_carhab&lang=en
- Peters, D. (2013). *Gender and Sustainable Urban Mobility. Official Thematic Study for the 2013 UN Habitat Global Report on Human Settlements.* Dostupné z <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf>
- 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.
- Porter, A. K., Kontou, E., McDonald, N. C., & Evenson, K. R. (2020). Perceived barriers to commuter and exercise bicycling in U.S. adults: The 2017 National Household Travel Survey. *Journal of Transport & Health*, 16.
- 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.* (2012). European Institute for Gender Equality (EIGE). Dostupné z https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/mh3212425enc_002.pdf
- 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.
- 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., & 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.

Shaw, C., Russell, M., Keall, M., MacBride-Stewart, S., Wild, K., Reeves, D., Bentley, R., & Woodward, A., (2020). Beyond the bicycle: Seeing the context of the gender gap in cycling. *Journal of Transport & Health*, 18.

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

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.

Straka, J. & Pelešková, J. (2020). Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Synek, S. & Koenigstorfer, J. (2020). Health effects from bicycle commuting to work: Insights from participants of the German company-bicycle leasing program. *Journal of Transport & Health*, 15.

Tecl, J. (2019). *Informace o stavu bodového systému v České republice, bodování řidiči*. 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-2019.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-2019.pdf.aspx)

Tecl, J. (2019). *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-2019.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-2019.pdf.aspx)

Torsha, B., Brown, J., Jaroszynski, M., & Batuhan, T. (2014). The effects of perception vs. "reality" on travel behavior after a major transit service change: The case of Tallahassee, Florida. *Journal of Public Transportation* 17, 1–26.

Traffic Safety Basic Facts 2018 - Gender. (2018). European Road Safety Observatory, European Commission. Dostupné

z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_gender.pdf

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

Vládní strategie pro rovnost žen a mužů v České republice na léta 2014-2020. (2014). Úřad vlády České republiky. 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

Wang, X., Yuen, K. F., Shi, W., & Ma, F. (2020). The determinants of passengers' safety behaviour on public transport. *Journal of Transport & Health*, 18.

Wild, K., & Woodward, A. (2019) Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike. *Journal of Transport & Health*, 14.

Yuksel, M., Aydede, Y., & Begolli, F. (2020). *Dynamics of Social Mobility during the COVID-19 Pandemic in Canada*. IZA Institute for Labour Economics, IZA DP No. 13376. Dostupné z <https://www.iza.org/publications/dp/13376/dynamics-of-social-mobility-during-the-covid-19-pandemic-in-canada>

Zpráva za rok 2018 o rovnosti žen a mužů. (2019). Úřad vlády České republiky. Dostupné z https://www.vlada.cz/assets/ppov/rovne-prilezitosti-zen-a-muzu/dokumenty/Material---Zprava-za-rok-2018-o-rovnosti_FINAL.pdf

Zpráva o možnostech optimalizace sběru dat k hodnocení naplňování principů rovnosti žen a mužů (2014). Úřad vlády České republiky. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Rovne-prilezitosti/Rovne-prilezitosti-na-Ministerstvu-dopravy-%E2%80%93-aktua/Zprava-o-moznostech-optimalizace-sberu-dat-k-hodnoceni-naplnovani-principu-rovnosti-zen-a-muzu.pdf.aspx>