

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Příloha č. 2: Genderové aspekty v průzkumu Česko v pohybu

Datum zpracování: 30. 11. 2020

Obsah

Úvod.....	3
P2.1 Domácnosti.....	3
P2.1.1 Kategorizace domácností.....	3
P2.1.1.1 Podle typu domácnosti.....	3
P2.1.2 Počet automobilů v domácnostech.....	6
P2.1.2.1 Podle typu domácnosti.....	6
P2.2 OSOBY, 18+, dle pohlaví.....	7
P2.2.1 Dispozice dopravními prostředky.....	7
P2.2.1.1 Vlastnictví řidičského oprávnění (ŘO) typu B.....	7
P2.2.1.2 Dispozice osobním automobilem.....	8
P2.2.1.3 Dispozice předplatným na VHD.....	11
P2.2.2 Cestování.....	12
P2.2.2.1 Počty cest.....	12
P2.2.2.2 Triprate.....	14
P2.3 OSOBOCESTY, pro osoby 18+, dle pohlaví.....	15
P2.3.1 Časoprostorové charakteristiky.....	15
P2.3.1.1 Průměrné trvání cest.....	16
P2.3.1.2 Průměrná délka cest.....	18
P2.4 Atributy cest.....	21
P2.4.1 Účel cest.....	21
P2.4.2 Hlavní dopravní mód.....	25
Použitá literatura.....	29
Seznam grafů.....	30

Úvod

Zpráva pracuje s daty z celostátního průzkumu dopravního chování, jehož cílem bylo vytvoření báze dat o dopravním chování obyvatel České republiky v referenčních letech 2017 – 2019. Data z celostátního průzkumu dopravního chování, provedeného na výběrovém souboru 10 tisíc domácností, by měla tvořit důležitou oporu pro budoucí plánování dopravního rozvoje ČR a lze je použít pro vyhodnocení mobility na celostátní úrovni. Základní metodologie celostátního průzkumu dopravního chování vychází z certifikované Metodiky aktivně-cestovního průzkumu. Data z tohoto výzkumu nebyla sbírána s primárním úmyslem pochopit rozdílné dopravní chování žen a mužů, ale obsahuje údaje o základních sociodemografických vlastnostech členů dotazovaných domácností, tudíž je možné na základě těchto dat ukázat některé genderové nerovnosti v oblasti mobility. Porozumění mobilitním vzorcům chování je zásadní pro rozvoj evidencebased a genderově citlivých politik. Politiky musí být navrženy tak, aby mužům i ženám poskytovaly příznivé prostředí pro bezpečnou, dostupnou, spolehlivou, nediskriminační a udržitelnou mobilitu. Politiky na podporu genderové rovnosti v mobilitě musí být založeny na sociálně-ekonomickém výzkumu v oblasti rovnosti žen a mužů a na sdílení zkušeností a osvědčených postupů v politikách zohledňujících gender.

P2.1 Domácnosti

P2.1.1 Kategorizace domácností

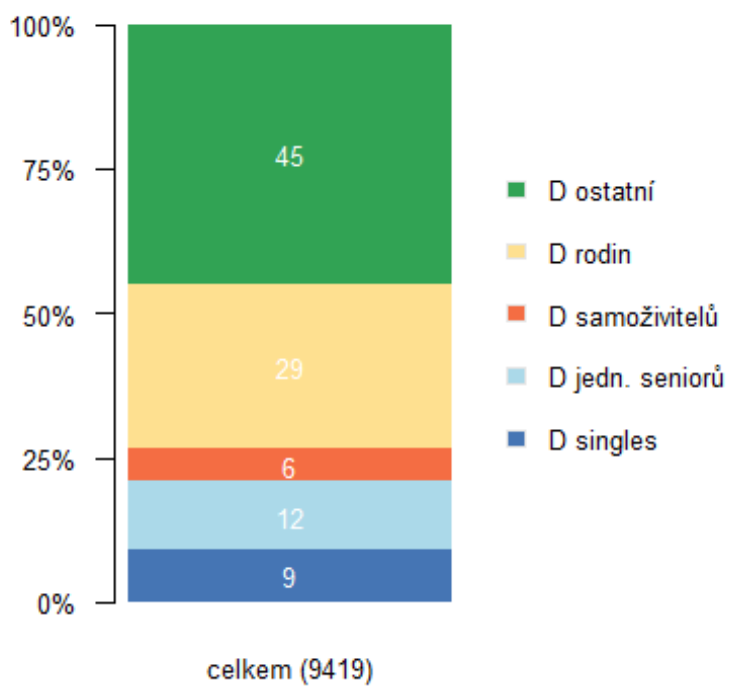
P2.1.1.1 Podle typu domácnosti

Pro lepší pochopení sociální reality a pro možnost srovnání dat se zjištěními ze zahraničních průzkumů rozdělujeme dotazované domácnosti do pěti různých kategorií na základě počtu a ekonomické aktivity jejich členů. Definujeme dvě kategorie jednočlenných domácností, a to domácnosti ekonomicky aktivních jednotlivců, které označujeme bez ohledu na jejich věk jako singles (9 % z celkového počtu domácností) a domácnosti ekonomicky neaktivních seniorů (12 %). Dále pracujeme se dvěma kategoriemi rodin, na jedné straně to jsou domácnosti samoživitelů (6 % z celkového počtu domácností – 73 % z nich tvoří samoživitelky, 27 % samoživitelé) a na druhé straně domácnosti rodin se dvěma a více ekonomicky aktivními osobami (29 %). Ostatní domácnosti (např. ekonomicky aktivní pár bez dětí) tvoří 45 % z celkového počtu dotazovaných domácností. Postup při kategorizaci domácností byl následovný:

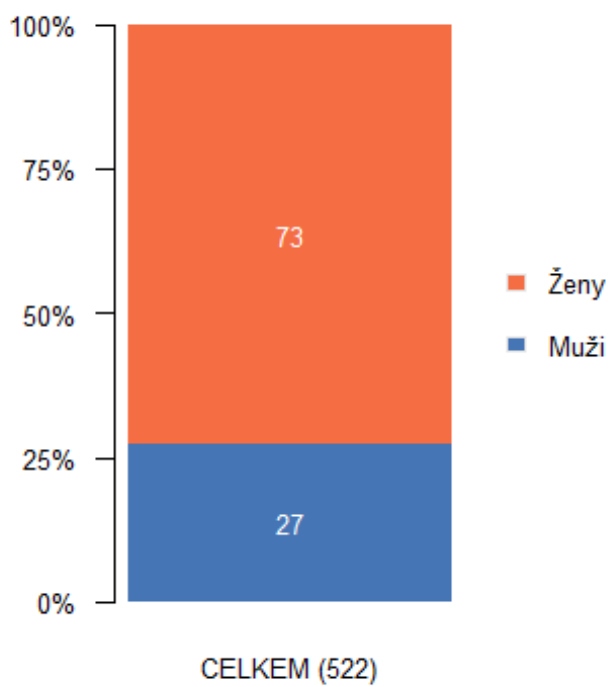
- Rozdělení do 5 kategorií na základě dvou proměnných:
 - Ekonomická aktivita (dle definice používané ČSÚ):
 - Ekonomicky aktivní (EA)

- Kategorie: „Zaměstnanec, zaměstnavatel, samostatně činný či pomáhající“, „Pracující SŠ student nebo učeň“, „Pracující VŠ student“, „Pracující důchodce“, „Žena na mateřské dovolené“, „Nezaměstnaný hledající první zaměstnání“, „Ostatní nezaměstnaní“, „Osoba s vlastním zdrojem obživy, na rodičovské dovolené“
- Ekonomicky neaktivní (NEA) – závislé osoby
 - Kategorie: „Žák ZŠ“, „Student SŠ“, „Student VŠ“, „Osoba v domácnosti, dítě předškolního věku, ostatní závislé osob“
- Ekonomicky neaktivní (NEA) – důchodci
 - Kategorie: „Nepracující důchodce“
- Neznámá/neuvedená ekonomická aktivita (NAEA)
- Počet osob v domácnosti
 - celkový počet osob v domácnosti
 - počet osob v domácnosti mladších 6 let – tyto osoby (děti) nefigurují v souboru osob, proto jsou přičteny k počtu závislých osob
- Kategorie domácností
 - Domácnost EA jednotlivce, označujeme v textu jako *singles* (v grafech *D singles*)
 - Domácnost NEA jednotlivce, označujeme v textu jako *domácnosti jednotlivých seniorů* (v grafech *D jedn. seniorů*)
 - Domácnosti EA jednotlivce s jednou nebo více závislými osobami, označujeme v textu jako *domácnosti samoživitelů* (v grafech *D samoživitelů*)
 - Domácnosti s dvěma a více EA jednotlivci a s jednou nebo více závislými osobami, v textu označujeme jako „domácnosti rodin“ (v grafech *D rodin*), do kategorie „a více“ mohou být započítány i osoby NAEA
 - Doplněk domácností k dříve vyjmenovaným typům domácností, v textu jako *ostatní typy domácností* (v grafech *D ostatní*)

Graf 1: Rozdělení domácností podle typu



Graf 2: Rozdělení domácností samoživitelů/lek podle jejich pohlaví



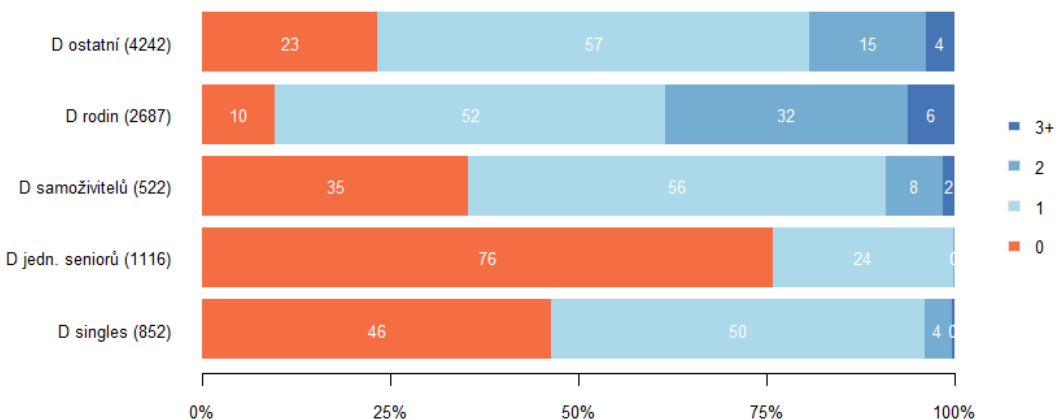
P2.1.2 Počet automobilů v domácnostech

P2.1.2.1 Podle typu domácnosti

Na základě dat z výzkumu Česko v pohybu (ČVP, 2019) můžeme říct, že průměrný počet automobilů na českou domácnost je 0,97. Necelých 30 % domácností nemá žádné auto, přes 51 % má jeden vůz, skoro 17 % má dvě auta a tři nebo více aut využívají necelá 4 % domácností. Vybavenost domácnosti automobilem je dána mnoha faktory. Ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 vychází, že s počtem členů domácnosti roste vybavenost bytu i vybavenost domácnosti automobilem, resp. dvěma a více automobily. Na rozsah vybavenosti domácnosti má rovněž vliv věk uživatele bytu. Úroveň vybavenosti se plynule zvyšuje do 49 roku věku uživatele bytu, pak postupně klesá a k prudkému snížení dochází zejména u domácností uživatelů nad 60 let. V bytech s uživatelem nad 60 let je vybavenost domácnosti automobilem 29,3 %, zatímco například v bytech s uživatelem do 29 let je to 50,8 % (ČSÚ, 2014).

Ekonomické bariéry jsou nejčastějším vysvětlením pro nevlastnění auta, a častěji je uvádějí ženy než muži. V domácnostech s jedním rodičem, kde je alespoň jedno nezaopatřené dítě, existuje ještě méně možností, jak si auto koupit nebo udržovat (EIGE, 2012). Tomu odpovídá zjištění, že 35 % domácností samoživitelů nevlastní žádné auto a pouze 56 % vlastní jedno auto. Domácnosti úplných rodin s dětmi nevlastní auto pouze v 10 %, jedno auto vlastní 52 % rodin a více než jedno auto 32 % rodin.

Graf 3: Počet automobilů v domácnostech



P2.2 OSOBY, 18+, dle pohlaví

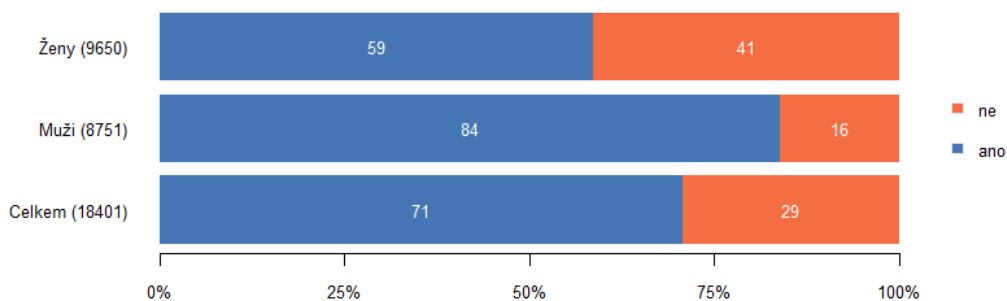
P2.2.1 Dispozice dopravními prostředky

P2.2.1.1 Vlastnictví řidičského oprávnění (ŘO) typu B

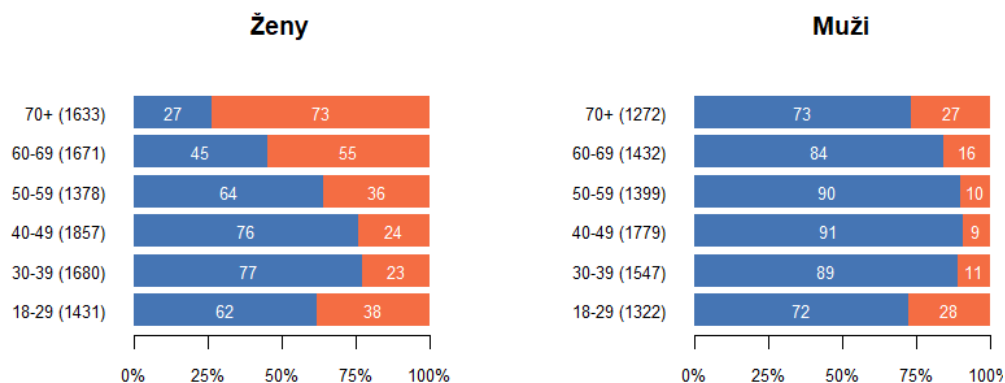
Dostupné statistiky ukazují, že genderové rozdíly z hlediska dopravy a mobility přetrvávají v čase, přesto můžeme pozorovat změnu v dopravním chování u mladších generací. Poměr řidiček v Evropě stále stoupá, což je často přisuzováno měnící se roli žen ve společnosti. Výsledky projektu Sartre 4 (2012), který se zaměřoval na řidičské chování a postoje k řízení v rámci zemí Evropské Unie, ukazují, že počet žen řidiček se v dekádě 2001–2010 zvýšil o 3,5 %. V České republice se podíl řidiček za stejnou dobu zvýšil o 6,8 %. Celkově v roce 2010 bylo řidičů necelých 58 % a řidiček 42 %. Nicméně ne každý držitel řidičského průkazu je aktivní řidič/ka a v reálném provozu můžou být podíly mužů a žen za volantem značně odlišné (Ženy v dopravě, 2019).

Generace mladých dospělých však rozbíjí zavedené mobilitní a cestovní zvyklosti. Mladí muži méně jezdí autem a získávají řidičský průkaz později, zatímco mladé ženy používají osobní auto více a řidičský průkaz získávají dříve než muži ve stejné věkové skupině. Mladí muži a ženy se ve svých vzorcích mobility přibližují (She moves, 2014). I když stále více žen ve věku 26–74 let nyní vlastní řidičský průkaz, pořád tvoří výrazně menší skupinu řidičů (EIGE, 2012). To je zřejmé i z dat Česka v pohybu, kde řidičský průkaz vlastní více mužů než žen, a to naprosto ve všech zkoumaných kategoriích. Na druhou stranu je vidět, že čím jsou ženy mladší, tím častěji mají řidičské oprávnění. V nejmladší věkové kategorii (18 – 29 let) je rozdíl mezi muži a ženami ve vlastnictví ŘO nejmenší. Na vlastnictví ŘO má vliv také nejvyšší dosažené vzdělání, kdy u mužů i u žen se zvyšuje pravděpodobnost vlastnictví ŘO se zvyšujícím se dosaženým vzděláním.

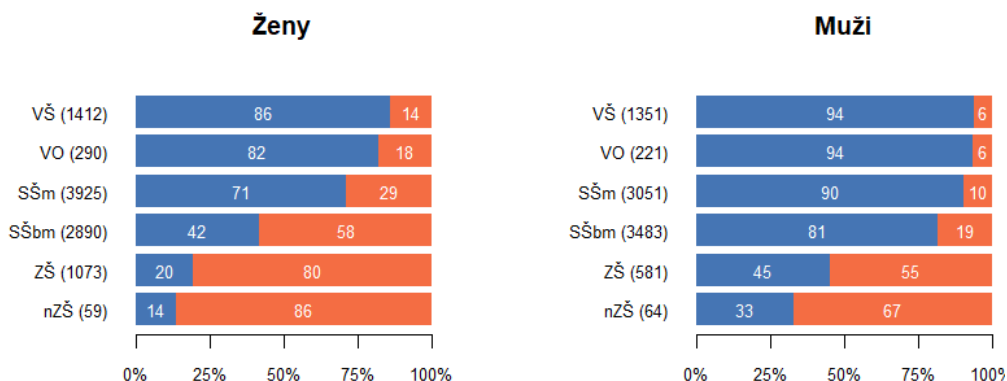
Graf 4: Vlastnictví řidičského oprávnění typu B, celkem



Graf 5: Vlastnictví řidičského oprávnění typu B, dle kategorií věku



Graf 6: Vlastnictví řidičského oprávnění typu B, dle vzdělání



P2.2.1.2 Dispozice osobním automobilem

Vlastnictví automobilu má zásadní vliv na dopravní chování. Gender se ukazuje jako významný faktor u vlastnictví automobilu, a to ve všech věkových kategoriích (Prskawetz a kol., 2002). Jako zásadní faktor se jeví také míra dosaženého vzdělání podobně jako u vlastnictví řidičského oprávnění. Statistiky založené na domácnosti jako jednotce analýzy neodkrývají míru genderové nerovnosti v přístupu k automobilům mezi ženami a muži. Celkově ale disponuje automobilem 60 % žen a 77 % mužů.

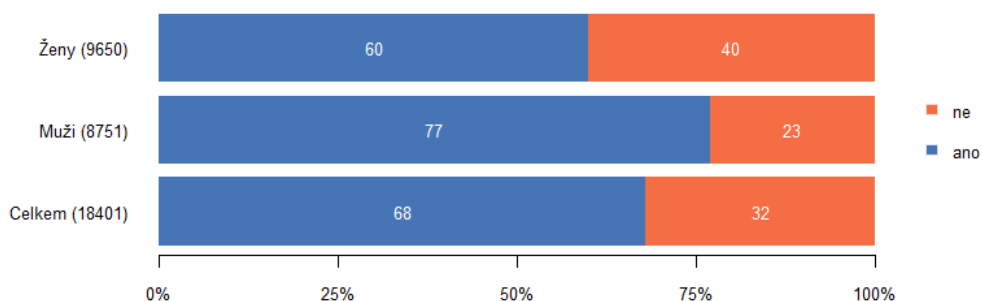
Při porovnání dispozicí automobilu podle velikosti obce vidíme, že nejčastěji disponují autem muži i ženy v obcích do 2 tisíc obyvatel. Nejvyrovnanější poměr v dispozici osobním automobilem mezi ženami a muži je v Praze. Pro dokreslení můžeme srovnat výstupy výzkumu

Petry Špačkové a kol. (2018) o dojížděcí do zaměstnání v Praze, které také ukazují, že s rostoucím vzděláním se u žen zvyšuje podíl využívání osobního automobilu. Ze souboru žen se základním vzděláním využívá automobil pouze 13 % (oproti 36 % mužů), z vysokoškolsky vzdělaných žen je to 25 % (oproti 42 % mužů). Mezi řídicími pracovníky nicméně automobil využívá 70 % mužů a pouze 40 % žen (Špačková a kol., 2018).

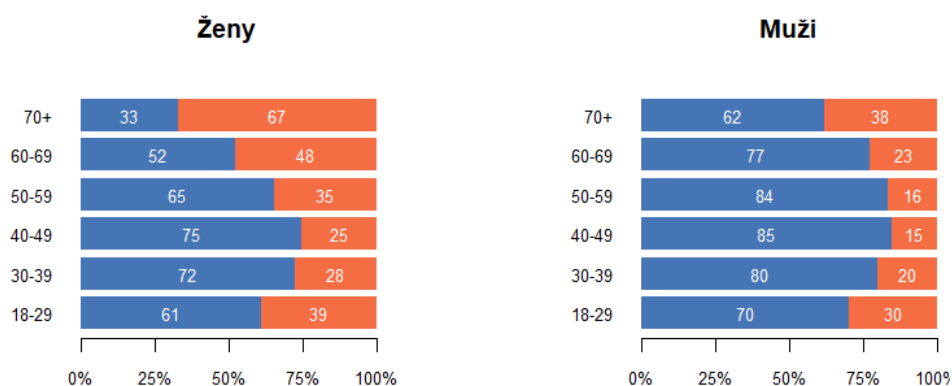
Z dostupných výzkumů je zřejmé, že pokud je v domácnosti pouze jedno osobní vozidlo a zároveň je jeden z členů domácnosti je muž, je to skoro vždy on, kdo v domácnosti toto auto využívá (Ženy v dopravě, 2019). V našem výzkumu disponuje autem 75 % žen a 86 % mužů z domácností úplných rodin. Tento údaj nám ale neprozrazuje, zda muži i ženy využívají této dispozice, nebo jsou spíše muži, kteří auto reálně používají.

Databáze Eurostat EU-SILC (2009) ukazuje, že ve všech členských státech EU vlastní auto více mužů (62,2 %) než žen (40 %) žijících v single domácnostech. V datech z Česka v pohybu disponuje autem 63 % mužů a 44 % žen z domácností singles.

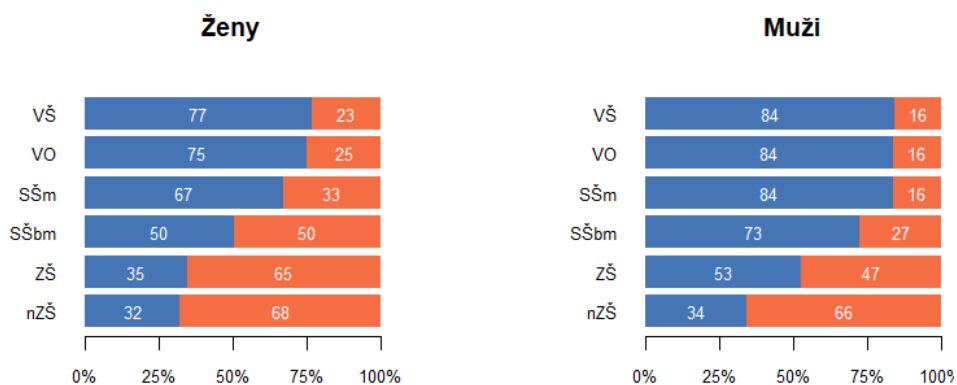
Graf 7: Dispozice osobním automobilem, celkem



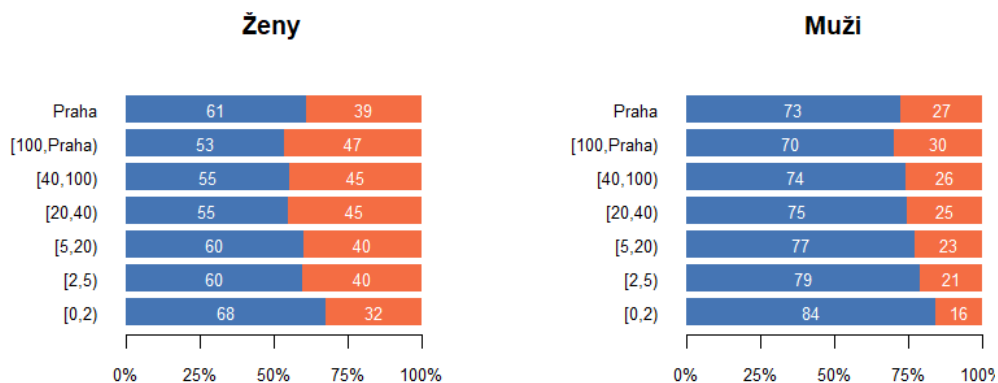
Graf 8: Dispozice osobním automobilem, dle kategorií věku



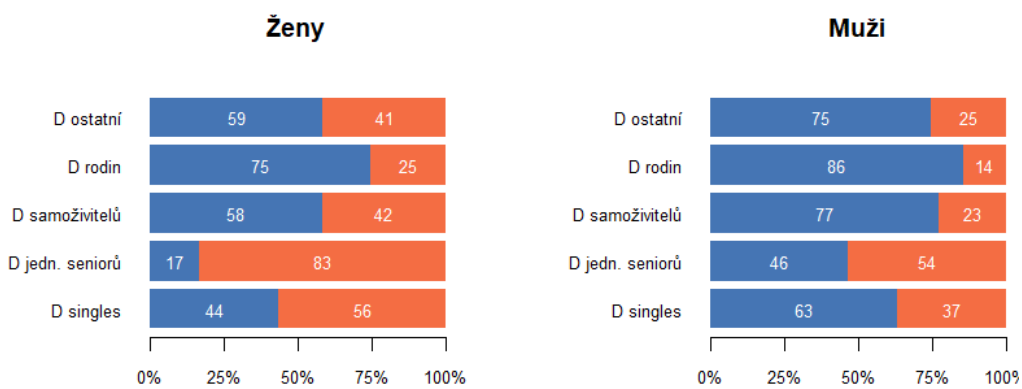
Graf 9: Dispozice osobním automobilem, dle vzdělání



Graf 10: Dispozice osobním automobilem, dle velikosti obce



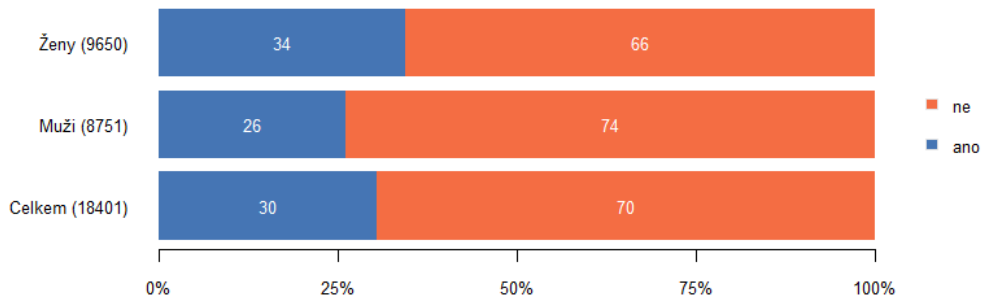
Graf 11: Dispozice osobním automobilem, dle typu domácnosti



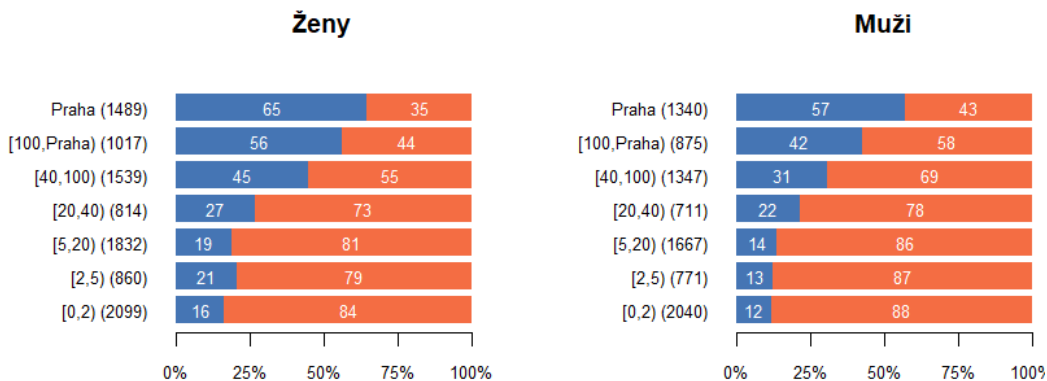
P2.2.1.3 Dispozice předplatným na VHD

Celkově více žen než mužů disponuje předplatnou jízdenkou na hromadnou dopravu, ale tento rozdíl není tak markantní jako v případě dispozice osobním automobilem. Data potvrzují zjištění z evropského výzkumu, podle kterého svobodné ženy a muži využívají veřejnou dopravu více než lidé žijící v páru (Gender Equality Index, 2019). Z dat ČVP ovšem vyplývá, že největší rozdíl mezi muži a ženami, kteří obvykle používají veřejnou dopravu, nebyl mezi samoživiteli, jak uvádí Gender Equality Index (2019), ale mezi single domácnostmi, kde ženy disponují předplatným MHD častěji než muži. Největší poměr vlastníků předplatného najdeme v Praze, a naopak nejméně v obcích do 2 tisíc obyvatel, a to jak u žen, tak i u mužů.

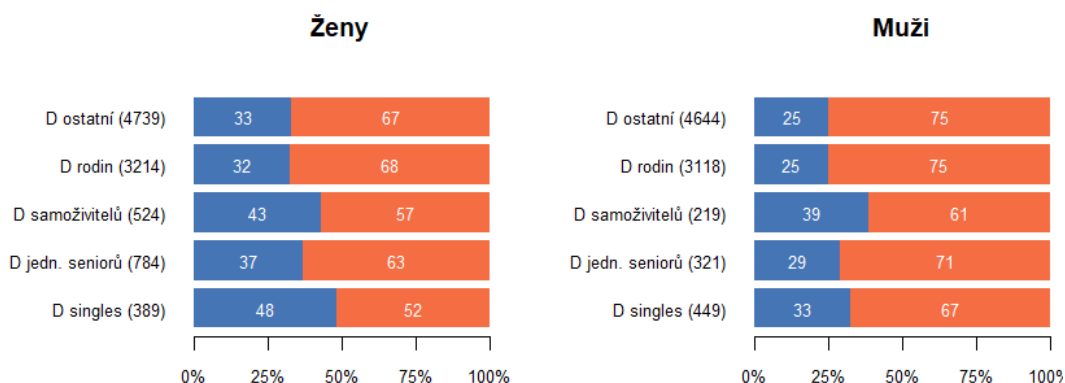
Graf 12: Dispozice předplatným na VHD, celkem



Graf 13: Dispozice předplatným na VHD, dle velikosti obce



Graf 14: Dispozice předplatným na VHD, dle typu domácnosti

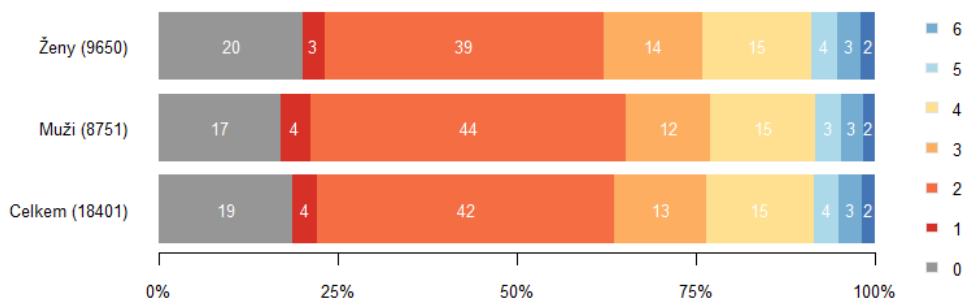


P2.2.2 Cestování

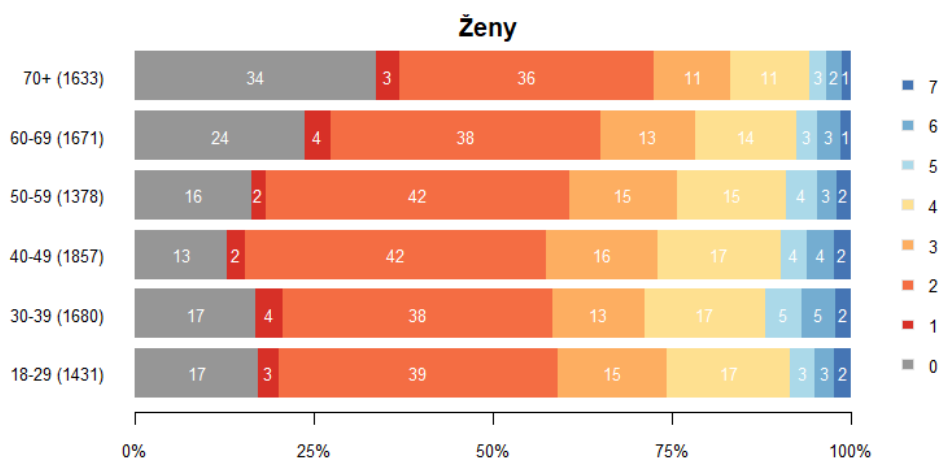
Srovnání počtu cest během dne u různých domácností ukazuje, že lidé z jednočlenných domácností ekonomicky neaktivních seniorů nejčastěji nepodnikli žádnou cestu během zkoumaného dne, a to ve stejné míře u mužů i u žen. V průměru nejvíce cest zaznamenali samoživitelé – pokud se podíváme na údaje o třech a více cestách za den, jasně vidíme, že domácnosti samoživitelů mají nejrozmanitější mobilitní vzorce co do počtu cest. Domácnosti singles a samoživitelů také nejméně často ve srovnání s ostatními typy domácností vykazují nula cest ve zkoumaném dni. Muži i ženy z domácností rodin v průměru udělají 2,5 cesty denně. Když se ovšem zaměříme na podrobně rozepsané poměry počtů cest za den, vidíme, že se liší. Muži, méně často než ženy, zaznamenali nula cest, ale častěji vykazují pouze dvě cesty. Ženy, které během zkoumaného dne nějakou cestu podnikly, pak zvyšují průměr počtu cest za den, protože častěji vykazují tři a více cest. To si lze vysvětlit genderovým rozdělením rolí, kdy domácí povinnosti a povinnosti spojené s péčí ovlivňují mobilitu žen (She moves, 2014). Průměrný počet cest se zvyšuje s přibývajícím věkem u mužů i u žen až do hranice padesáti let, kdy začíná pomalu klesat.

P2.2.2.1 Počty cest

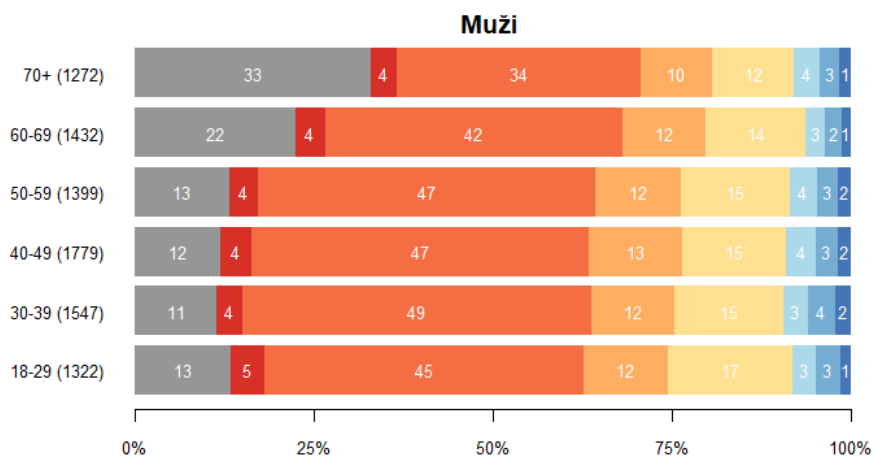
Graf 15: Počty cest, celkem



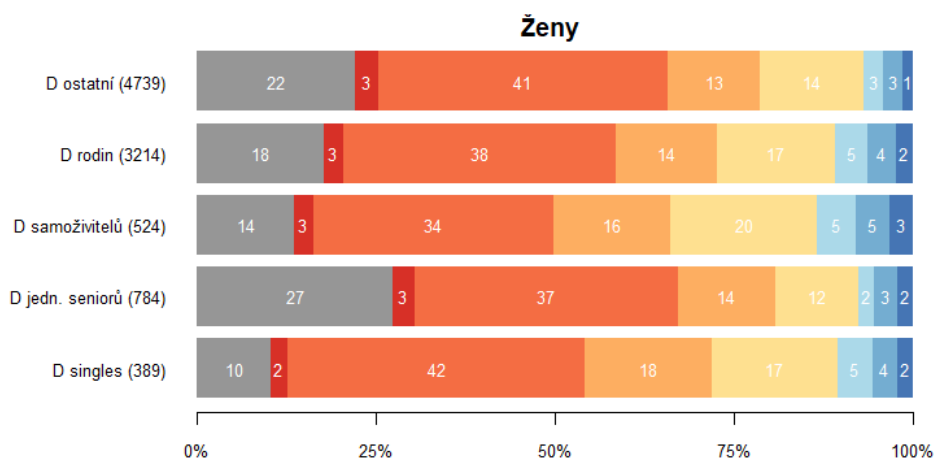
Graf 16: Počty cest, dle kategorií věku, ženy



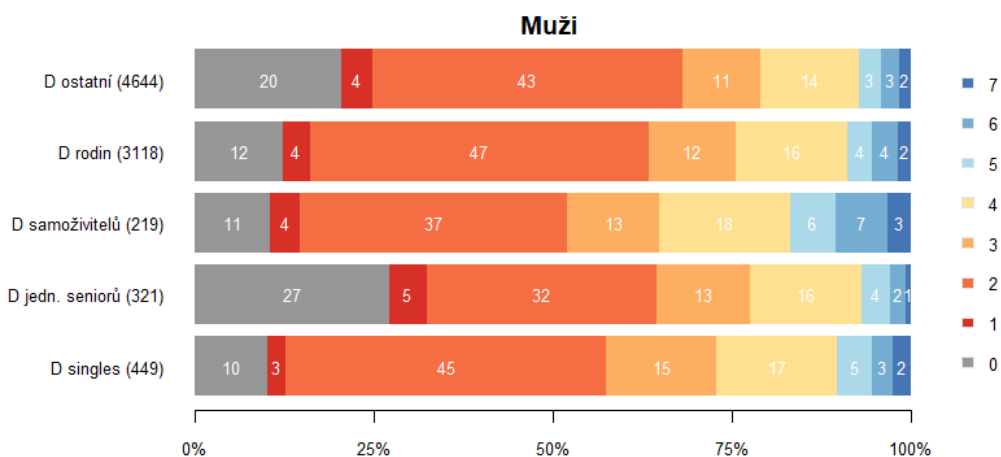
Graf 17: Počty cest, dle kategorií věku, muži



Graf 18: Počty cest, dle typu domácnosti, ženy



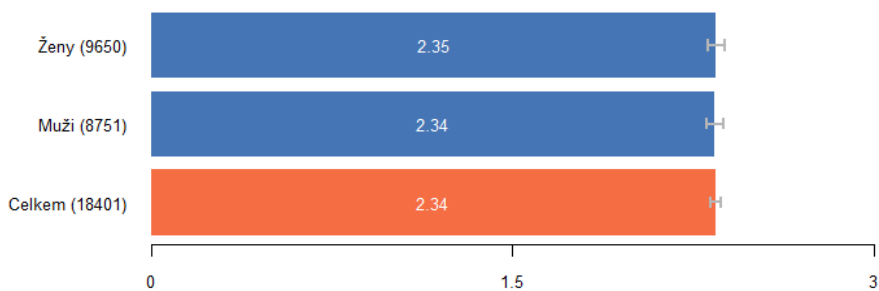
Graf 19: Počty cest, dle typu domácnosti, muži



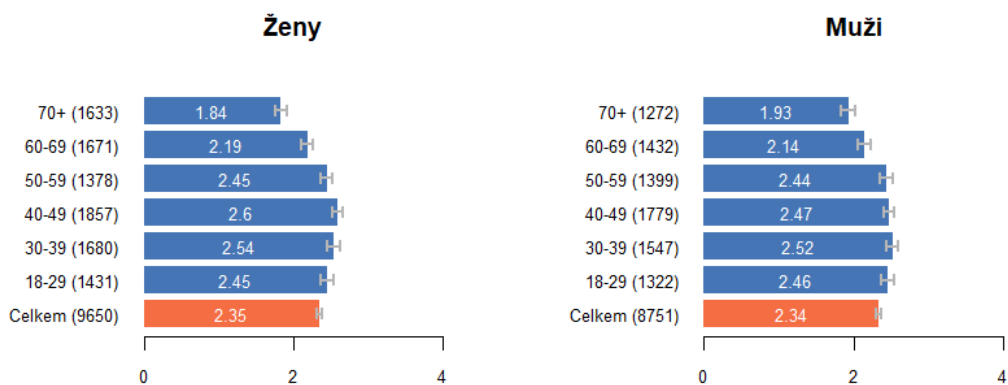
P2.2.2.2 Triprate

Triprate označuje průměrný počet cest za jeden den. Průměr se vypočítává ze všech osob, i těch, které v sledovaný den necestovaly.

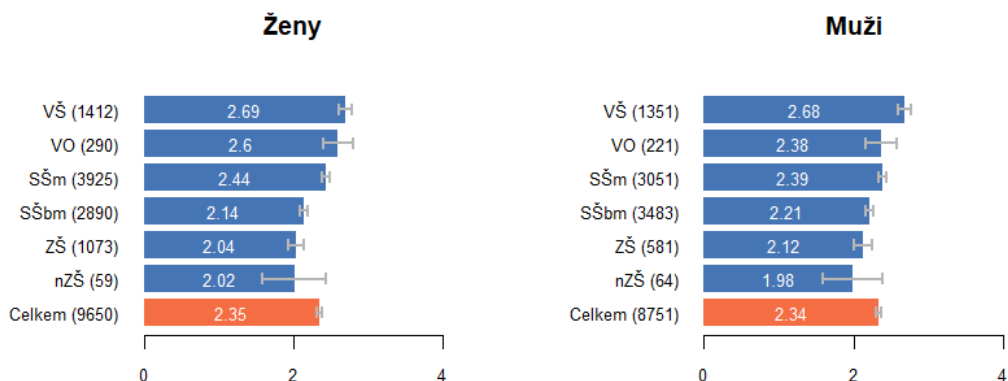
Graf 20: Triprate, celkem



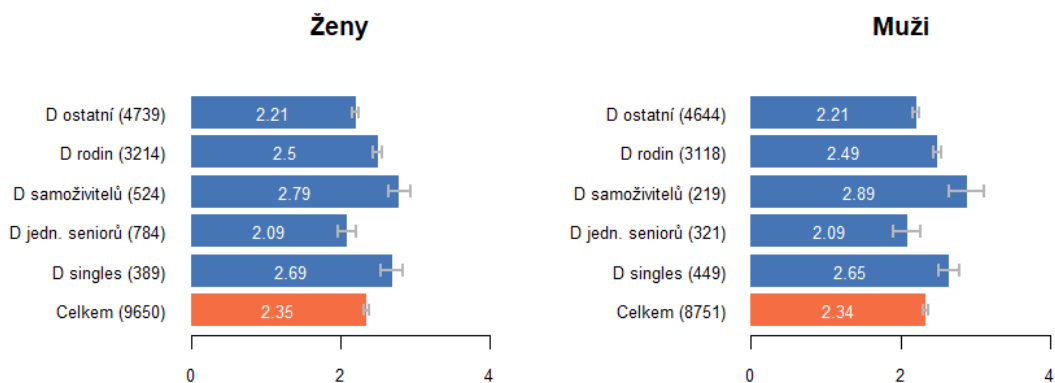
Graf 21: Triprate, dle kategorií věku



Graf 22: Triprate, dle vzdělání



Graf 23: Triprate, dle typu domácnosti



P2.3 OSOBOCESTY, pro osoby 18+, dle pohlaví

P2.3.1 Časoprostorové charakteristiky

Cesty mužů trvají v průměru o 2,68 minut déle než cesty žen. Nejdelší průměrné trvání cest u mužů i u žen najdeme v hlavním městě, nejkratší průměrnou dobu trvání cesty žen ve městech od 20 tisíc až 40 tisíc obyvatel, u mužů je to v obcích od 5 tisíc do 20 tisíc obyvatel. Při srovnání průměrného trvání cest u žen a mužů ve stejných typech domácností vidíme, že největší podobnost mají domácnosti seniorů. Naopak velký rozdíl vidíme mezi ženami a muži v domácnostech rodin a single domácnostech, kdy cesty mužů jsou v obou případech v průměru časově delší.

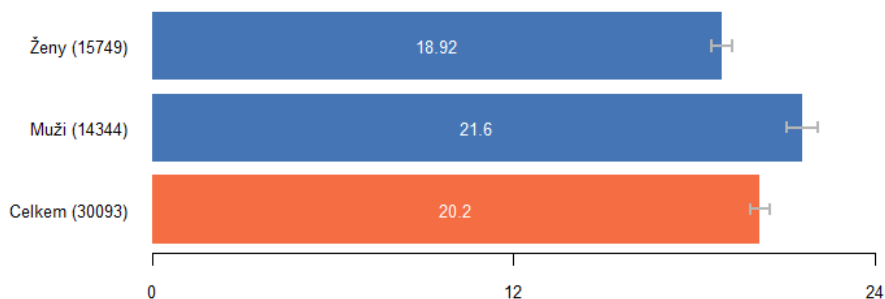
Průměrná délka cest (v km) je ve všech typech domácností u mužů vyšší než u žen, což opět odkazuje na větší dispozici autem, které nabízí rychlejší přepravu na delší vzdálenosti. Celková průměrná délka cest žen je o 4,34 km kratší než průměrná délka cest mužů, což napovídá, že muži celkově cestují na delší vzdálenosti, a to úplně ve všech věkových kategoriích. Ženy cestují na kratší vzdálenosti než muži a vykonávají komplexnější cesty. U mužů se s vyšším dosaženým vzděláním zvyšuje i průměrná vzdálenost cest, u žen vztah vzdělání a průměrné délky cest není lineární, nejdelší cesty mají v průměru absolventky vyšších odborných škol a nejkratší absolventky středních škol bez maturity. Na nejdelší vzdálenost v průměru cestují lidé v nejmenších obcích (0–5 tisíc obyvatel). S ohledem na typ domácnosti je největší rozdíl mezi ženami a muži v domácnostech rodin, kde ženy cestují průměrně o 5,58 km méně.

Čas strávený cestováním do a z práce činil u žen v EU v roce 2015 průměrně 39 minut a u mužů 44 minut. V souladu s další literaturou uvedený čas dojíždění neodráží cestovní vzdálenosti nebo způsoby cestování. Přibližně stejná doba dojíždění může znamenat zároveň velké rozdíly v délce cesty, rychlosti a nákladech spojených s různými způsoby dopravy používanými k dosažení pracovišť. Podle zjištění Špačkové a kol. (2018) využívají pro dopravu do zaměstnání v Praze automobil téměř 2x častěji muži než ženy (53 % mužů a 27 % žen), přičemž pouze 15 % žen vozidlo do práce řídí (oproti 36 % mužům). V našich datech průměrně trvá ženám cesta do práce 19,16 minut (8,11 km) a mužům 21,85 minut (12,73 km), což zhruba odpovídá evropskému průměru. V menších obcích do 20 tisíc obyvatel cestují ženy za prací 18,08 minut – 9,2 km a muži v průměru 21,57 minut – 14,47 km. Z tohoto nepoměru je znát, že muži v menších obcích cestují za prací v průměru dál než ženy, ale jejich cesta do práce je rychlejší stejně jako v celorepublikovém průměru.

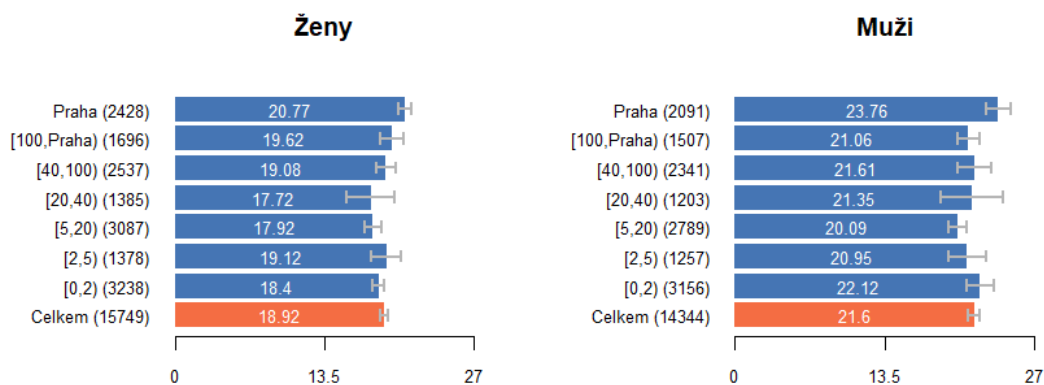
P2.3.1.1 Průměrné trvání cest

Trvání cest je uváděno v minutách. Jedná se o čas uvedený respondentem v cestovním deníku (rozdíl mezi koncem a začátkem cesty).

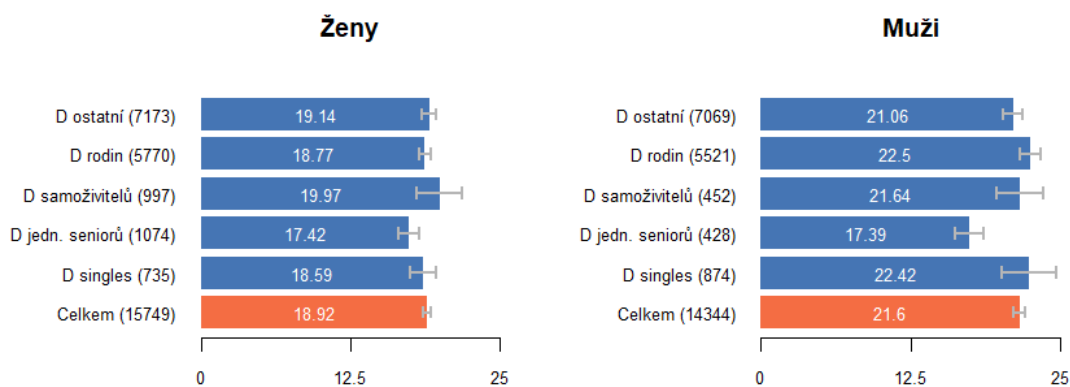
Graf 24: Průměrné trvání cest (v minutách), celkem



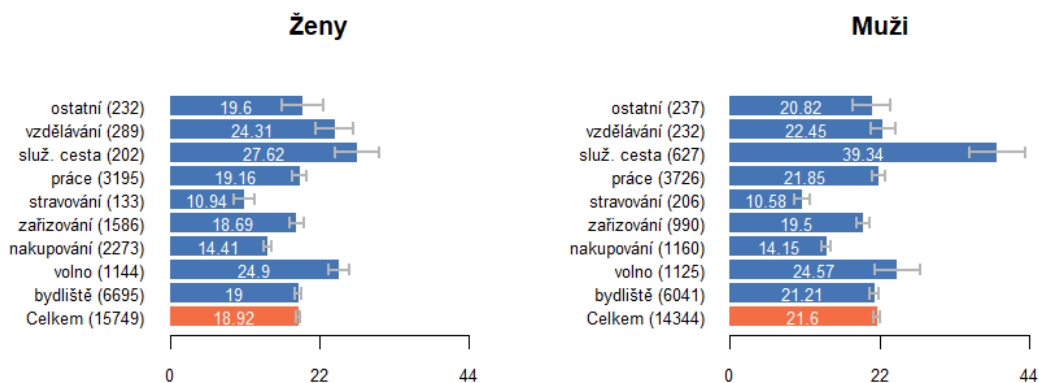
Graf 25: Průměrné trvání cest (v minutách), dle velikosti obce



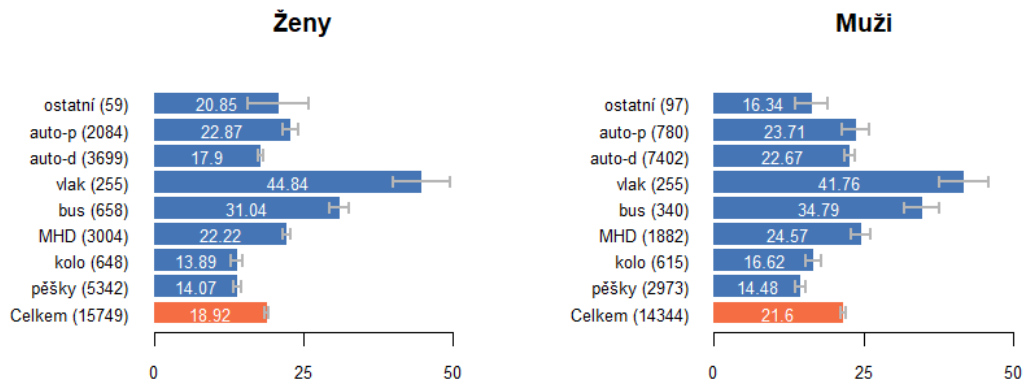
Graf 26: Průměrné trvání cest (v minutách), dle typu domácnosti



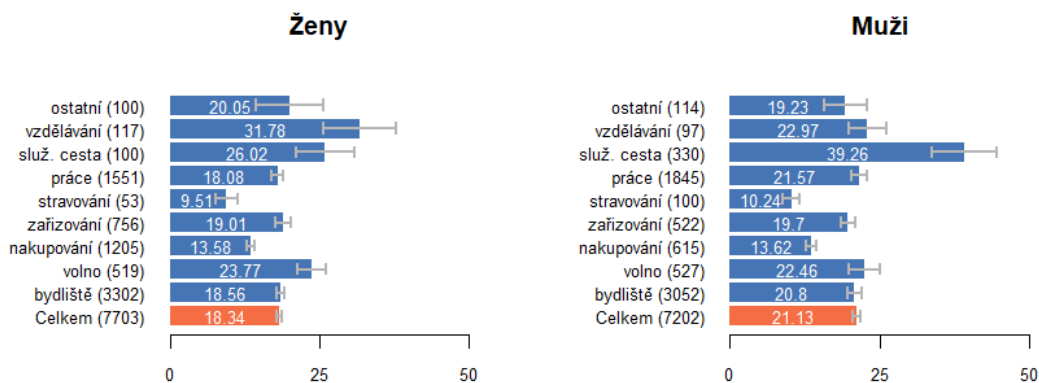
Graf 27: Průměrné trvání cest (v minutách), dle účelu cesty



Graf 28: Průměrné trvání cest (v minutách), dle hlavního dopravního prostředku



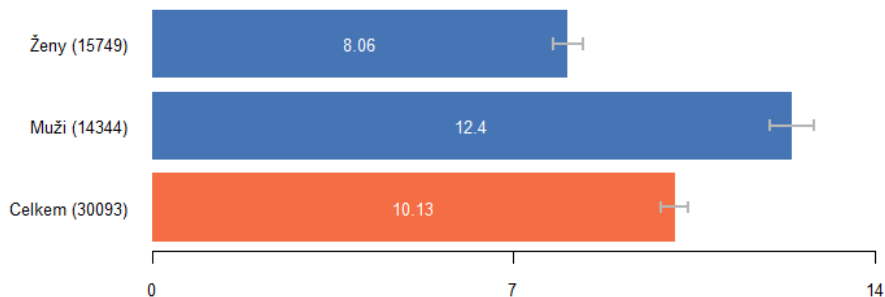
Graf 29: Průměrné trvání cest (v minutách) v obcích do 20 tisíc obyvatel



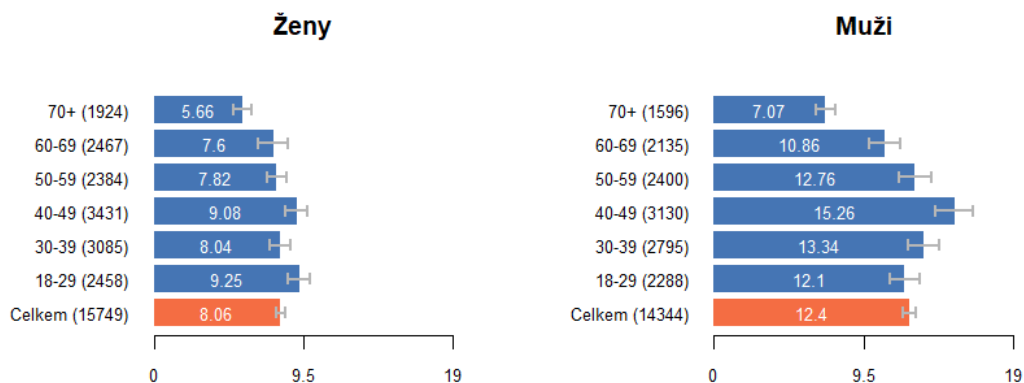
P2.3.1.2 Průměrná délka cest

Délka cest je uváděna v kilometrech. Jedná se o vypočtenou vzdálenost po síti (nikoliv vzdálenost odhadnutou respondentem, podrobněji ve [Zprávě z průzkumu](#)).

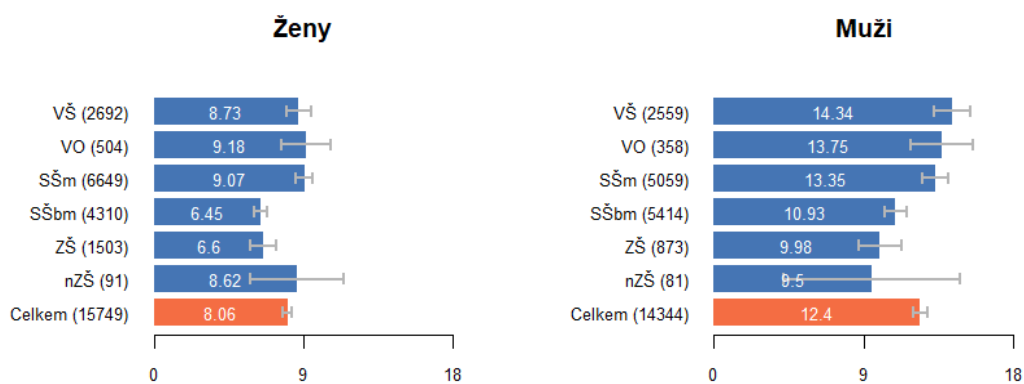
Graf 30: Průměrná délka cest (v km), celkem



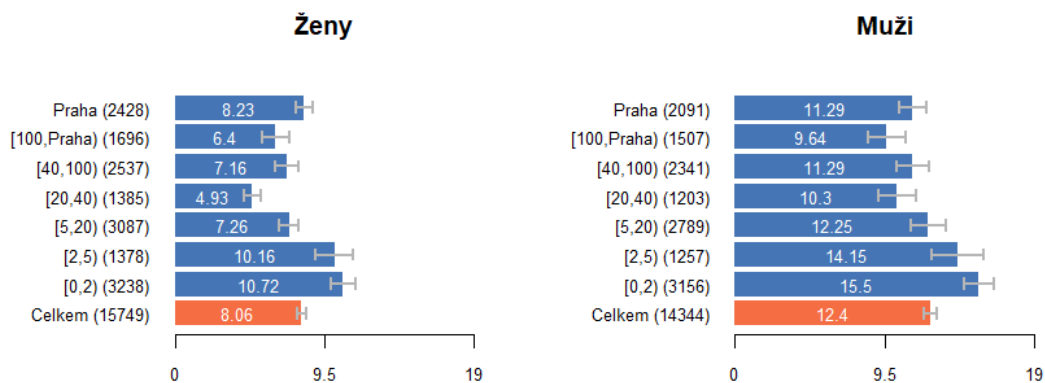
Graf 31: Průměrná délka cest (v km), dle kategorií věku



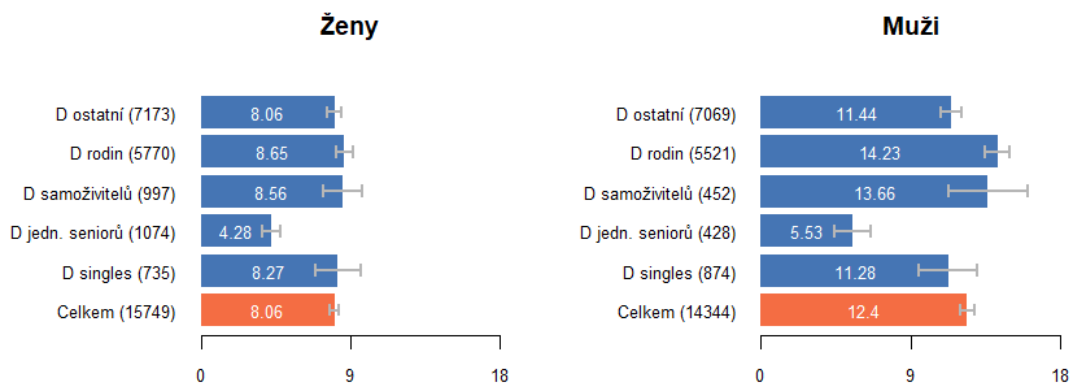
Graf 32: Průměrná délka cest (v km), dle vzdělání



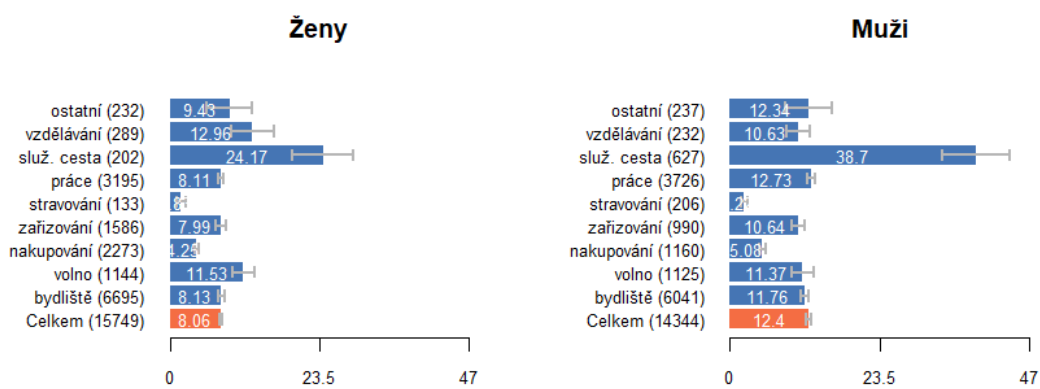
Graf 33: Průměrná délka cest (v km), dle velikosti obce



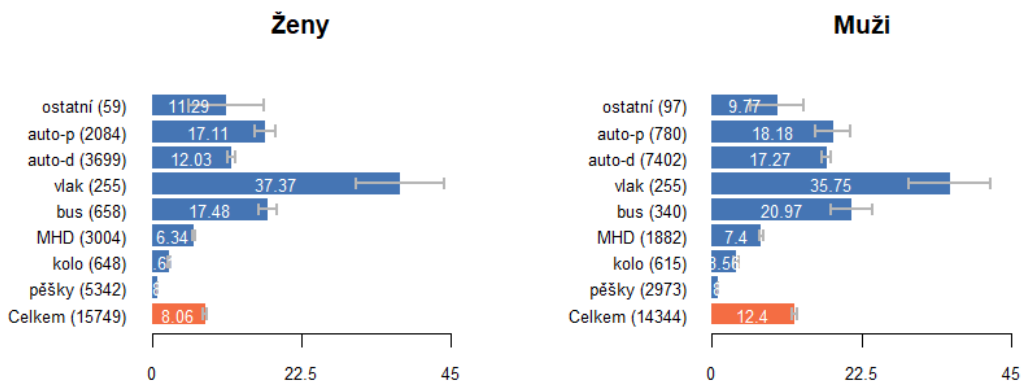
Graf 34: Průměrná délka cest (v km), dle typu domácnosti



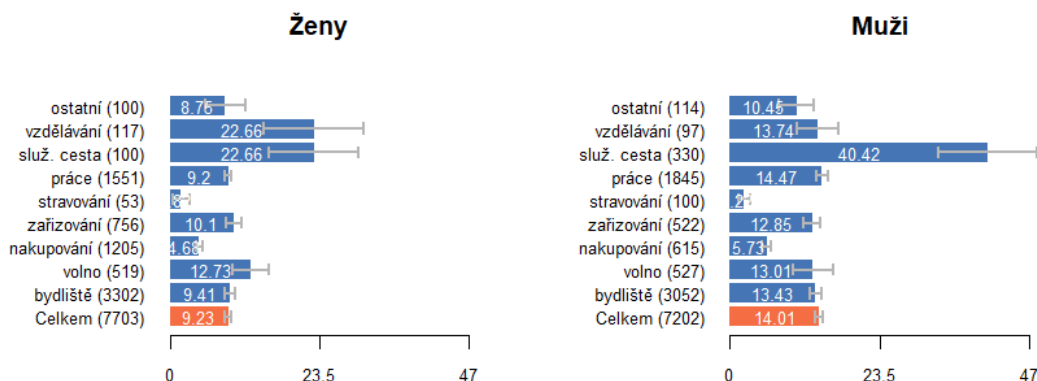
Graf 35: Průměrná délka cest (v km), dle účelu cesty



Graf 36: Průměrná délka cest (v km), dle hlavního dopravního prostředku



Graf 37: Průměrná délka cest (v km) v obcích do 20 tisíc obyvatel, podle pohlaví



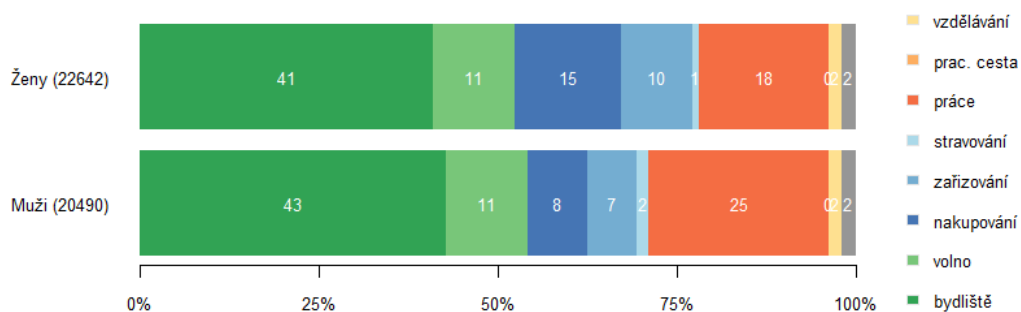
P2.4 Atributy cest

P2.4.1 Účel cest

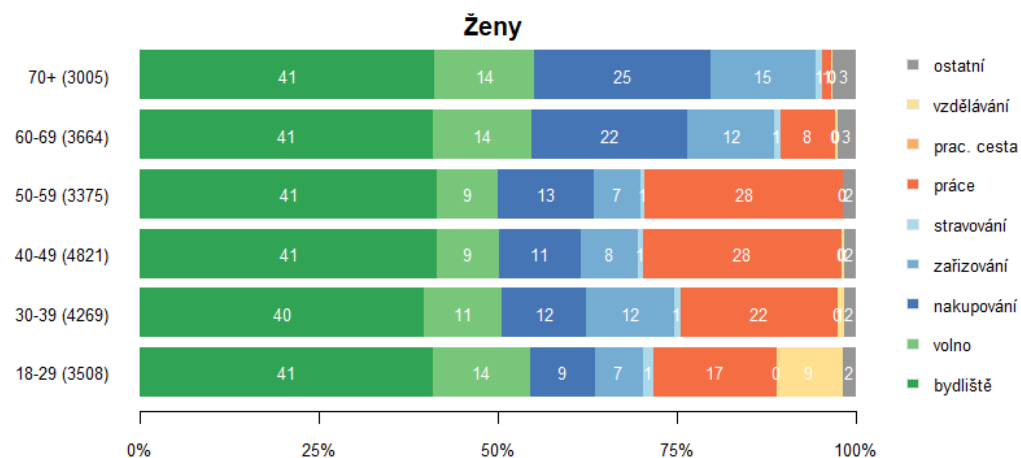
Účel cesty často souvisí s tradičními genderovými rolemi. Zejména mnohem větší podíl cest mužů je spojen se studiem nebo prací, zatímco ženy častěji cestují za účely souvisejícími s péčí o domácnost. V celkovém přehledu účelů cest se potvrzuje, že muži častěji cestují za prací, zatímco ženy častěji cestují za nakupováním a zařizováním. Toto platí, i když se podíváme na rozložení podle věku, dosaženého vzdělání nebo velikosti obce. Mobilitní vzorce s ohledem na účely cest jsou u mužů ve věku od třiceti do šedesáti let téměř stabilní, naopak u žen vidíme větší variabilitu. Obdobně můžeme vidět velkou podobnost v rozložení účelů cest mezi ženami, které uvedly jako nejvyšší dosažené vzdělání vyšší odbornou školu nebo vyšší vzdělání a stejně tak se příliš nemění rozložení účelů cest ani u mužů, kteří mají VOŠ nebo vyšší vzdělání.

(Pracovní cesta je v našem výzkumu synonymem pro služební cesty, tedy cesty za prací na jiné než obvyklé pracoviště.)

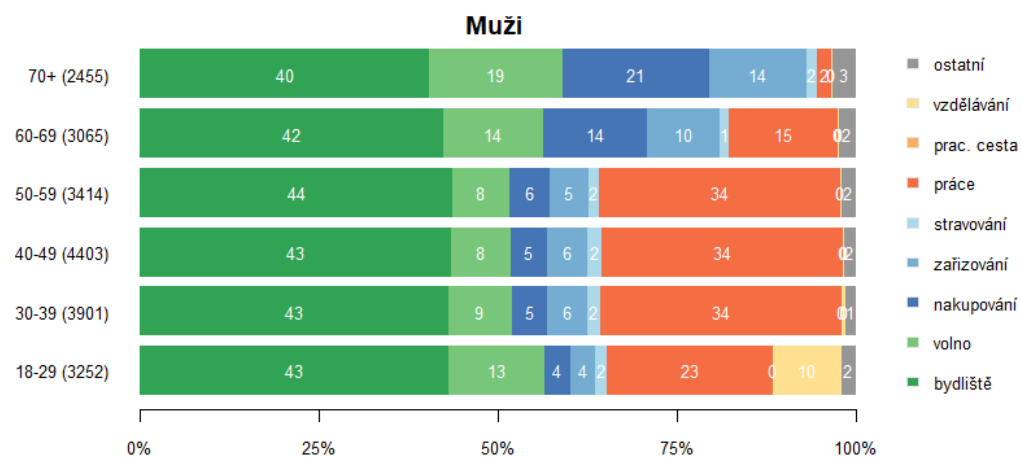
Graf 38: Účel cest, celkem



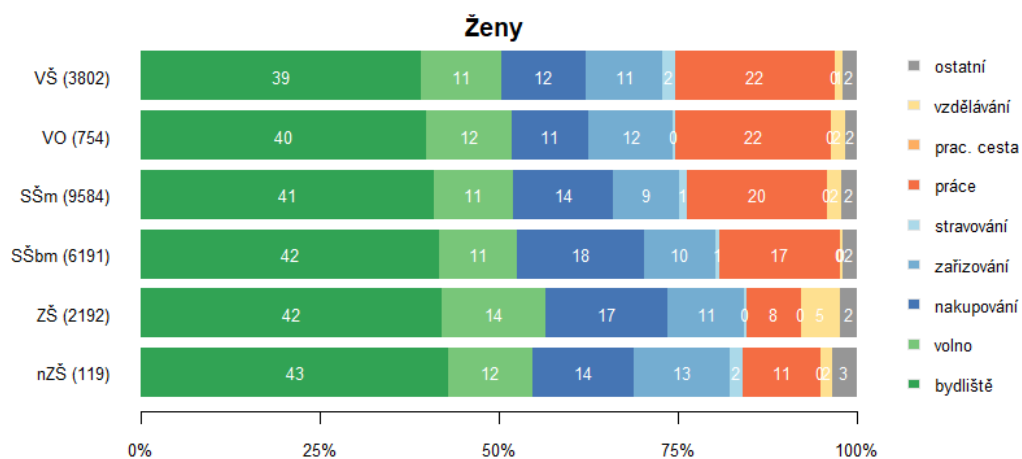
Graf 39: Účel cest, dle kategorií věku, ženy



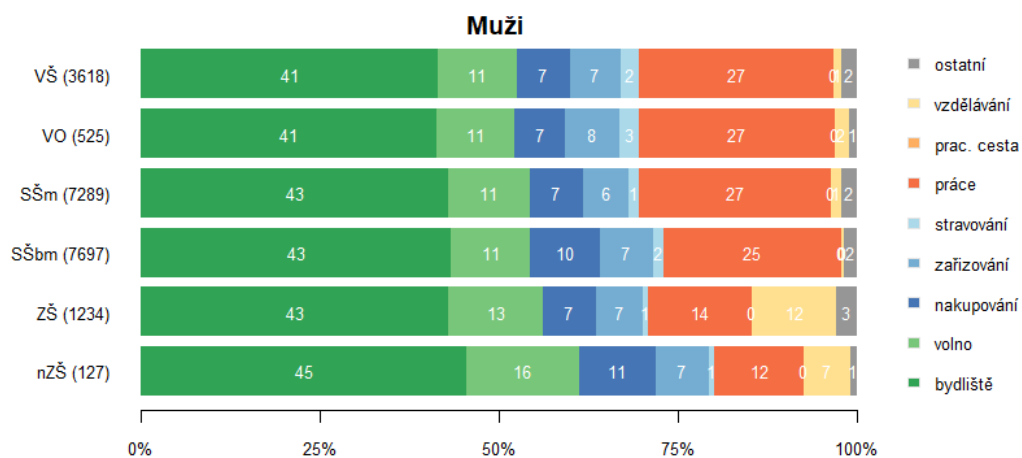
Graf 40: Účel cest, dle kategorií věku, muži



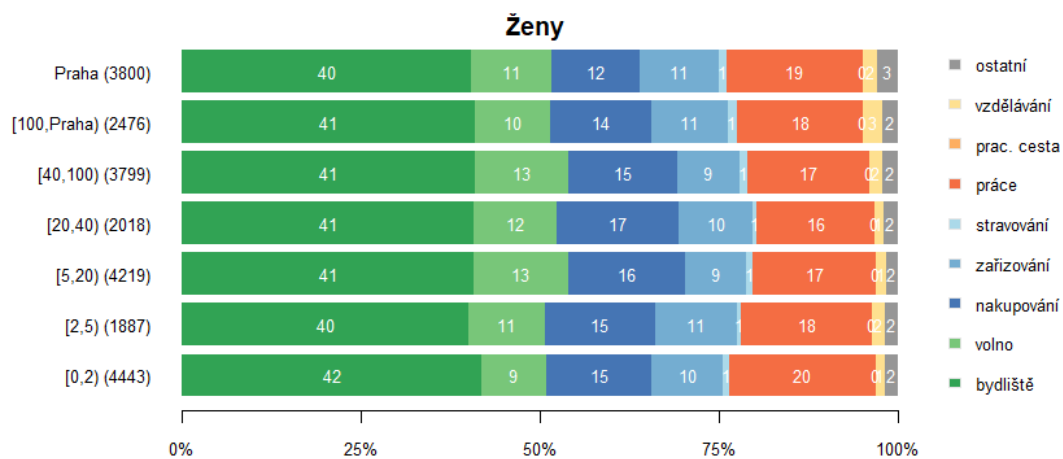
Graf 41: Účel cest, dle vzdělání, ženy



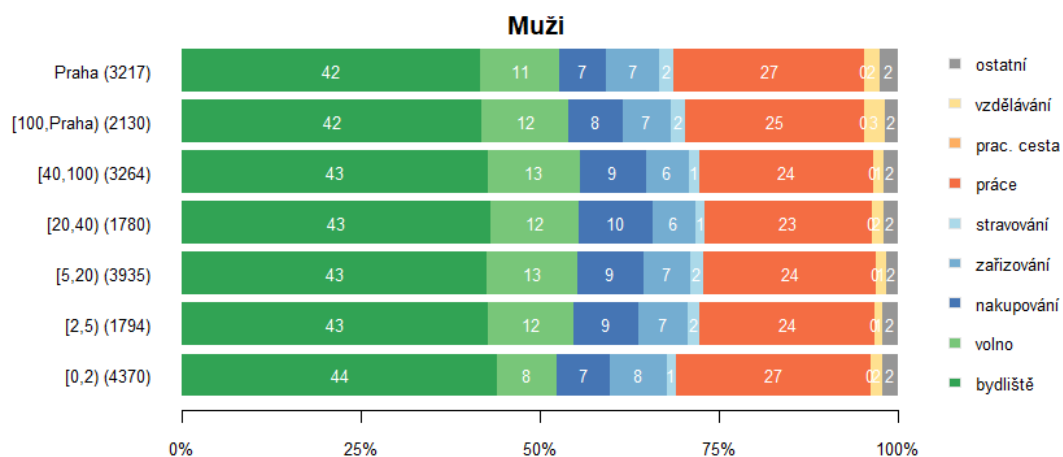
Graf 42: Účel cest, dle vzdělání, muži



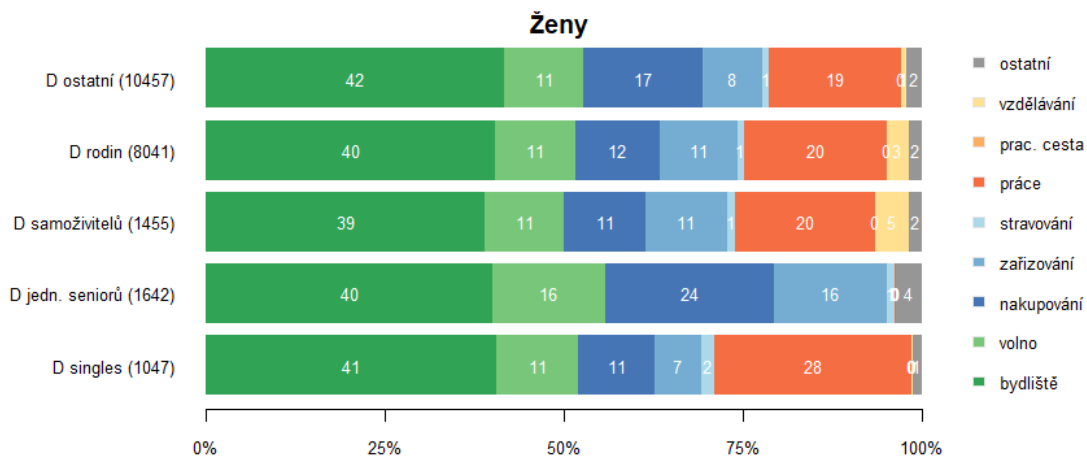
Graf 43: Účel cest, dle velikosti obce, ženy



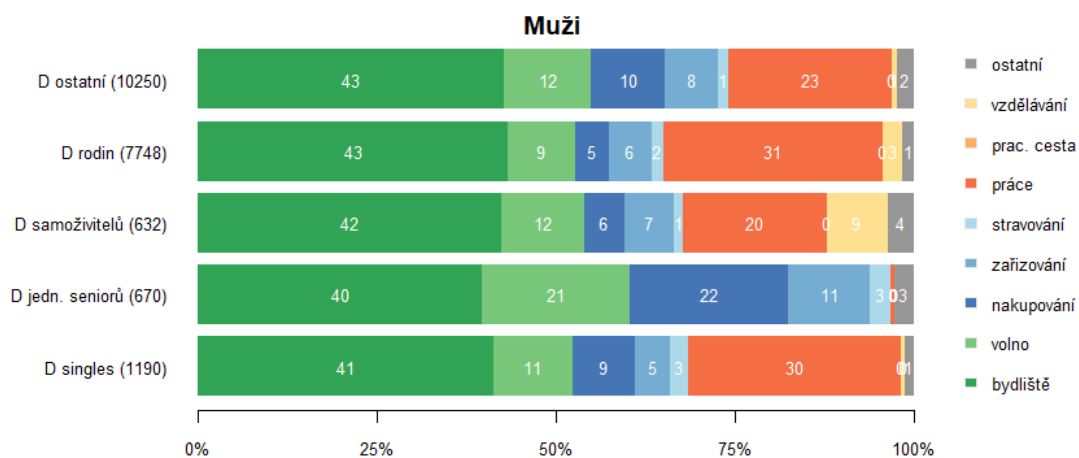
Graf 44: Účel cest, dle velikosti obce, muži



Graf 45: Účel cest, dle typu domácnosti, ženy



Graf 46: Účel cest, dle typu domácnosti, muži



P2.4.2 Hlavní dopravní mód

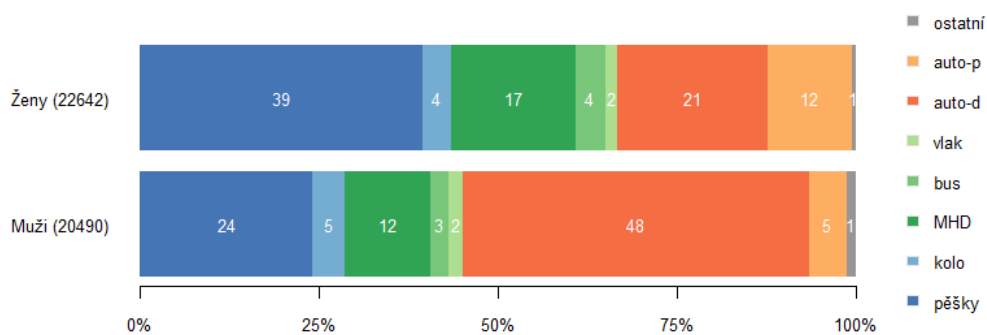
Ženy častěji než muži využívají udržitelné způsoby dopravy jako je chůze a MHD. Naopak auto v pozici řidiče využívají častěji muži. Na pozici spolujezdce usedají častěji ženy, ale i přesto v úhrnu využívají auto méně často než muži. Muži ve věku od 30 do 69 let využívají auto pro víc jak polovinu svých cest. Nemotorizovaná doprava, tedy jízda na kole či chůze, je podle evropské zprávy Eurobarometru (2007) více populární mezi ženami, nejstarší generací, mezi jedinci s nejnižším dosaženým stupněm vzdělání, lidmi z města nebo mezi těmi, kteří v rámci domácnosti nejsou hlavními řidiči. Všechna tato tvrzení můžeme podpořit našimi zjištěními týkajícími se chůze.

Zřetelně je vidět vliv velikosti obce na volbu dopravního prostředku – čím větší je obec, tím více lidé využívají prostředky hromadné dopravy na úkor auta. Zároveň se ukazuje, že chůzi využívají častěji jak muži (30 %), tak ženy (48,5 %) v obcích o velikosti 5 tisíc až 40 tisíc obyvatel, které zřejmě nabízí služby, pracovní příležitosti nebo vzdělání v docházkové vzdálenosti. Hlavní město Praha vykazuje nejvyšší podíl cest MHD ve srovnání s dalšími módy i ve srovnání s jinými obcemi. MHD jako hlavní dopravní mód volí mezi ženami nejčastěji vysokoškolačky (což může souviset s nabídkou pracovních pozic spíše ve větších městech s dostupnou MHD), ale naopak mezi muži si MHD volí nejčastěji jedinci se základním (nebo nedokončeným základním) vzděláním.

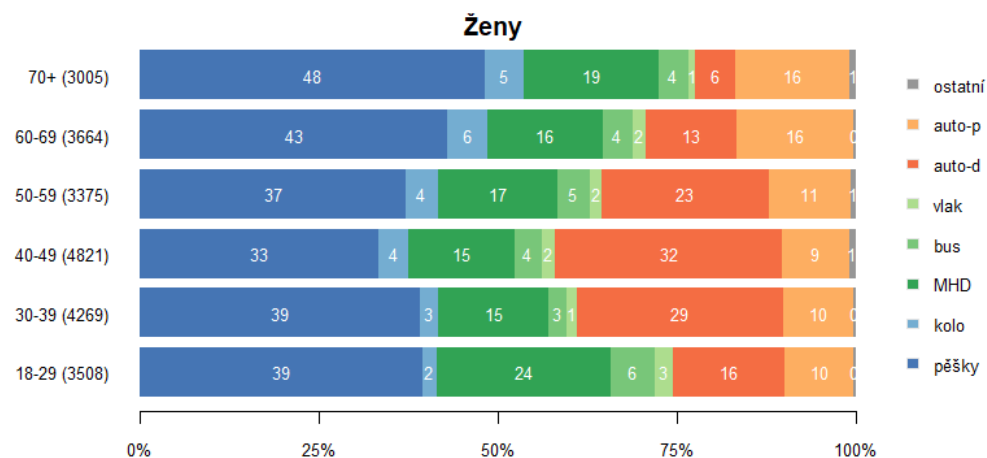
V Praze a v obcích do 5 tisíc obyvatel je volba kola jako dopravního prostředku u mužů i u žen vyrovnaná, v ostatních kategoriích obcí najdeme více cest vykonaných na kole u mužů. Tento rozdíl ale není dramatický, především proto, že celkově tvoří cesty na kole pouze do 5 % všech cest.

S ohledem na účel cesty volí ženy chůzi nejčastěji za stravováním a nakupováním, veřejnou dopravu (MHD, vlak a autobus) za vzděláním a auto na služební cestu. Do práce se ženy dopravují z 27 % pěšky, ve 4 % na kole, ve 30 % veřejnou dopravou a ve 38 % autem (buď jako řidičky nebo spolujezdkyně). Muži stejně jako ženy volí veřejnou dopravu, když cestují za vzděláním, chůzi, když jde o stravování (i když v menší míře než ženy) a stejně jako ženy volí na služební cesty převážně auto. Pro cesty do práce volí muži chůzi pouze ve 14 %, cesty na kole tvoří 5 %, veřejná doprava 19 % a 62 % jsou cesty autem. Významný rozdíl mezi hlavním dopravním prostředkem vidíme i u nakupování, které ženy obstarávají spíše pěšky nebo veřejnou dopravou, zatímco muži jezdí víc nakupovat autem.

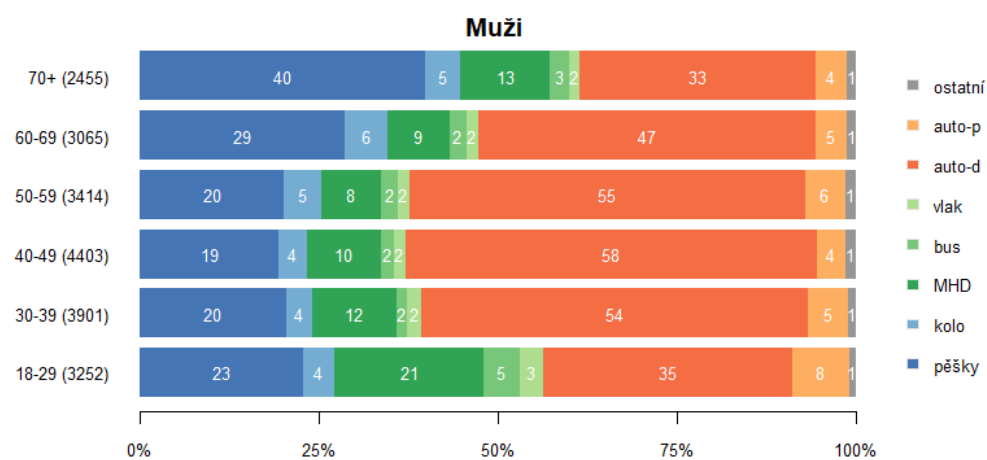
Graf 47: Hlavní dopravní mód, celkem



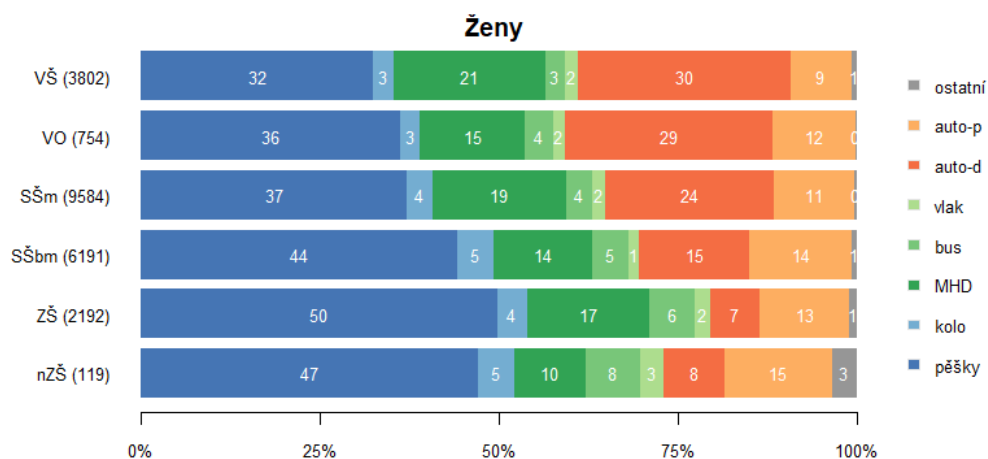
Graf 48: Hlavní dopravní mód, dle kategorií věku, ženy



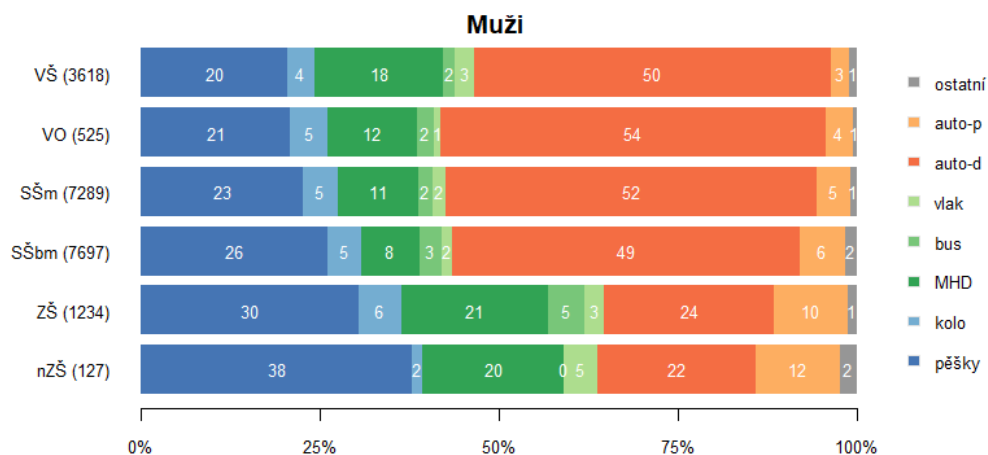
Graf 49: Hlavní dopravní mód, dle kategorií věku, muži



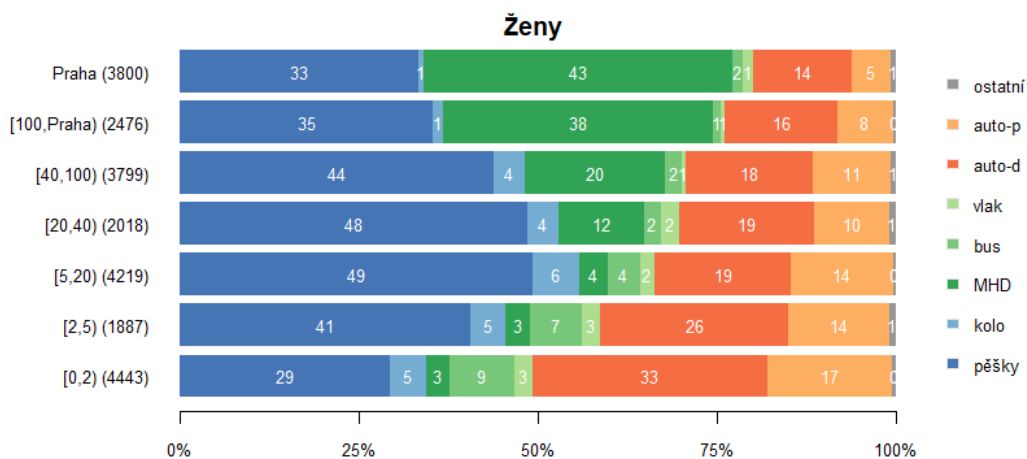
Graf 50: Hlavní dopravní mód, dle vzdělání, ženy



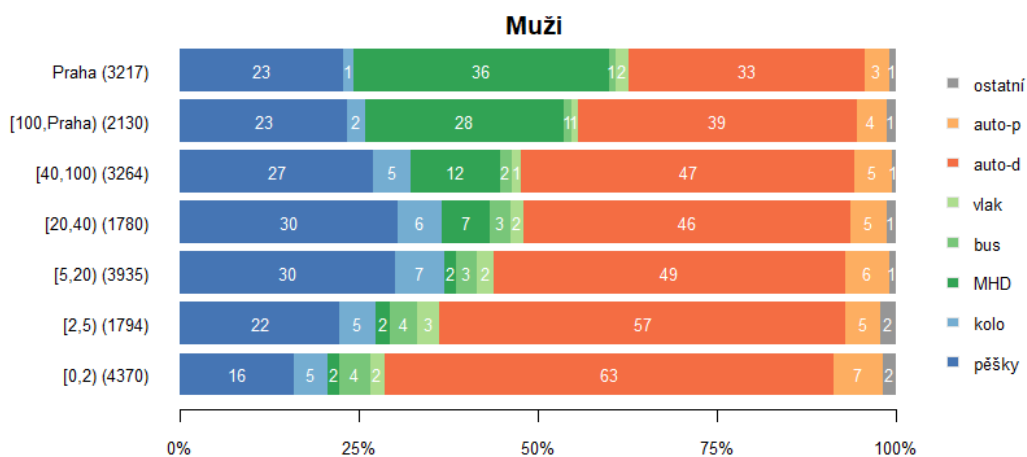
Graf 51: Hlavní dopravní mód, dle vzdělání, muži



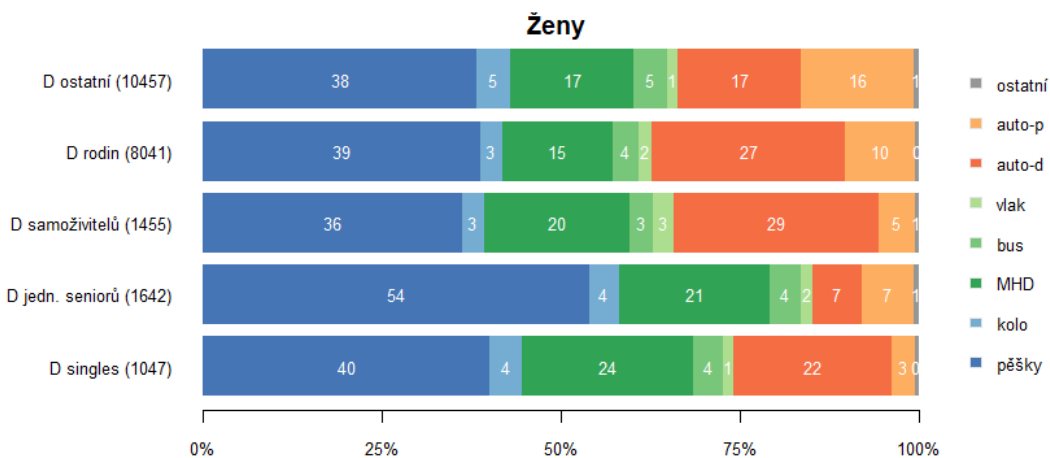
Graf 52: Hlavní dopravní mód, dle velikosti obce, ženy



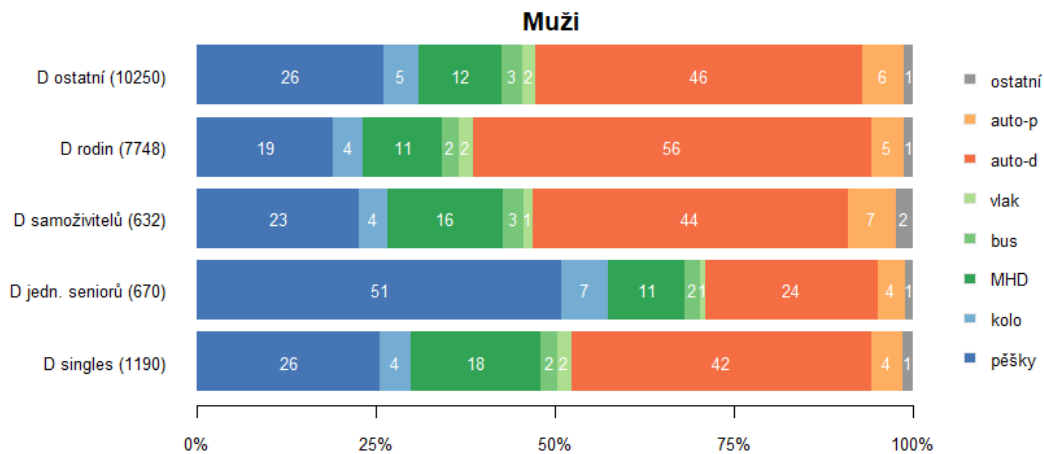
Graf 53: Hlavní dopravní mód, dle velikosti obce, muži



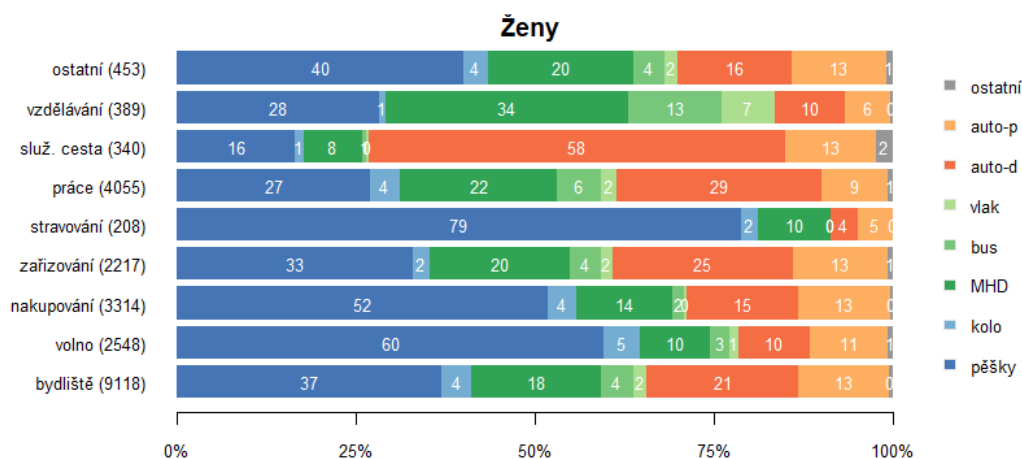
Graf 54: Hlavní dopravní mód, dle typu domácnosti, ženy



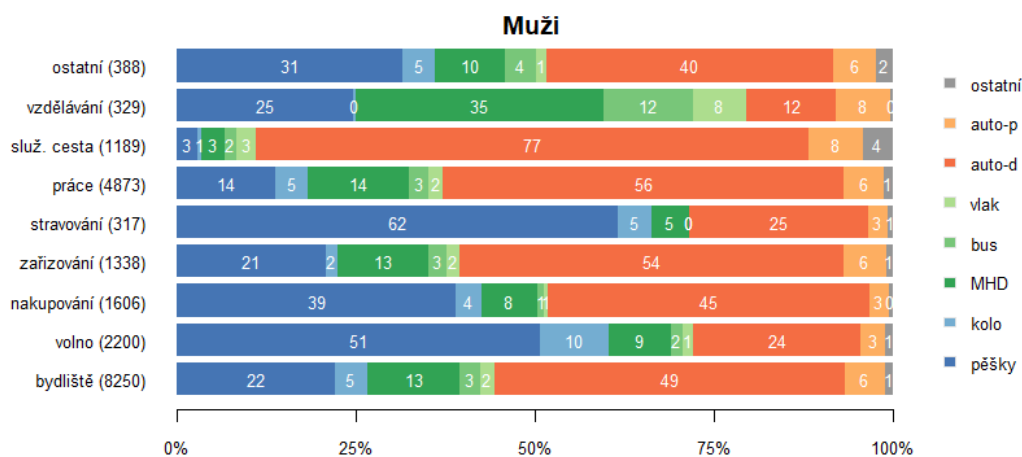
Graf 55: Hlavní dopravní mód, dle typu domácnosti, muži



Graf 56: Hlavní dopravní mód, dle účelu cesty, ženy



Graf 57: Hlavní dopravní mód, dle účelu cesty, muži



Použitá literatura

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (2019). *Ženy v dopravě*. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Rovne-prilezitosti/Rovne-prilezitosti-na-Ministerstvu-dopravy-%E2%80%93-aktua/Zaverecna-zprava_Zeny-v-doprave.pdf.aspx?lang=cs-CZ.

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

Český statistický úřad. (2014). *Vývoj počtu a struktury domácností*. Dostupné z https://www.czso.cz/csu/czso/13-6228-03-2001-3__domacnosti.

EIGE – European Institute for Gender Equality. (2012). *Review of the Implementation in the EU of area K of the Beijing Platform for Action: Women and the Environment Gender Equality and Climate Change*. Dostupné z <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9ef701cd-3c76-48a7-8739-eb1fc126ffa7/language-en/format-PDF>.

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

European Commission (2012). Cestac, J. & Delhomme, P. (Eds.). *European road users' risk perception and mobility. The Sartre 4 survey*. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/sartre_4_final_report.pdf.

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

Špačková, P., Pospíšilová, L., & Netrdová, P. (2017–2018). Každodenní mobilita v Praze: Jak muži a ženy dojíždějí do zaměstnání. *Geografické rozhledy*, 27(2), 4–7.

Seznam grafů

Graf 1: Rozdělení domácností podle typu.....	5
Graf 2: Rozdělení domácností samoživitelů/lek podle jejich pohlaví	5
Graf 3: Počet automobilů v domácnostech.....	6
Graf 4: Vlastnictví řidičského oprávnění typu B, celkem	7
Graf 5: Vlastnictví řidičského oprávnění typu B, dle kategorií věku	8
Graf 6: Vlastnictví řidičského oprávnění typu B, dle vzdělání.....	8
Graf 7: Dispozice osobním automobilem, celkem	9
Graf 8: Dispozice osobním automobilem, dle kategorií věku	9
Graf 9: Dispozice osobním automobilem, dle vzdělání.....	10
Graf 10: Dispozice osobním automobilem, dle velikosti obce.....	10
Graf 11: Dispozice osobním automobilem, dle typu domácnosti.....	10
Graf 12: Dispozice předplatným na VHD, celkem	11
Graf 13: Dispozice předplatným na VHD, dle velikosti obce.....	11
Graf 14: Dispozice předplatným na VHD, dle typu domácnosti.....	12
Graf 15: Počty cest, celkem	12
Graf 16: Počty cest, dle kategorií věku, ženy	13
Graf 17: Počty cest, dle kategorií věku, muži	13
Graf 18: Počty cest, dle typu domácnosti, ženy	13

Graf 19: Počty cest, dle typu domácnosti, muži.....	14
Graf 20: Triprate, celkem	14
Graf 21: Triprate, dle kategorií věku	14
Graf 22: Triprate, dle vzdělání.....	15
Graf 23: Triprate, dle typu domácnosti.....	15
Graf 24: Průměrné trvání cest (v minutách), celkem	16
Graf 25: Průměrné trvání cest (v minutách), dle velikosti obce	17
Graf 26: Průměrné trvání cest (v minutách), dle typu domácnosti	17
Graf 27: Průměrné trvání cest (v minutách), dle účelu cesty	17
Graf 28: Průměrné trvání cest (v minutách), dle hlavního dopravního prostředku	18
Graf 29: Průměrné trvání cest (v minutách) v obcích do 20 tisíc obyvatel	18
Graf 30: Průměrná délka cest (v km), celkem	18
Graf 31: Průměrná délka cest (v km), dle kategorií věku.....	19
Graf 32: Průměrná délka cest (v km), dle vzdělání	19
Graf 33: Průměrná délka cest (v km), dle velikosti obce.....	19
Graf 34: Průměrná délka cest (v km), dle typu domácnosti	20
Graf 35: Průměrná délka cest (v km), dle účelu cesty.....	20
Graf 36: Průměrná délka cest (v km), dle hlavního dopravního prostředku	20
Graf 37: Průměrná délka cest (v km) v obcích do 20 tisíc obyvatel, podle pohlaví	21
Graf 38: Účel cest, celkem.....	22
Graf 39: Účel cest, dle kategorií věku, ženy	22
Graf 40: Účel cest, dle kategorií věku, muži.....	22
Graf 41: Účel cest, dle vzdělání, ženy.....	23
Graf 42: Účel cest, dle vzdělání, muži	23
Graf 43: Účel cest, dle velikosti obce, ženy.....	23
Graf 44: Účel cest, dle velikosti obce, muži.....	24
Graf 45: Účel cest, dle typu domácnosti, ženy.....	24
Graf 46: Účel cest, dle typu domácnosti, muži	24
Graf 47: Hlavní dopravní mód, celkem.....	26
Graf 48: Hlavní dopravní mód, dle kategorií věku, ženy	26
Graf 49: Hlavní dopravní mód, dle kategorií věku, muži.....	26
Graf 50: Hlavní dopravní mód, dle vzdělání, ženy.....	27
Graf 51: Hlavní dopravní mód, dle vzdělání, muži	27
Graf 52: Hlavní dopravní mód, dle velikosti obce, ženy.....	27
Graf 53: Hlavní dopravní mód, dle velikosti obce, muži	28
Graf 54: Hlavní dopravní mód, dle typu domácnosti, ženy.....	28
Graf 55: Hlavní dopravní mód, dle typu domácnosti, muži	28
Graf 56: Hlavní dopravní mód, dle účelu cesty, ženy.....	29
Graf 57: Hlavní dopravní mód, dle účelu cesty, muži.....	29