

Genderová dimenze bezpečnosti a inkluzivity v dopravě

Ananké Nebeská

NKC – gender a věda

2024

Vytvořeno v rámci projektu sdílených činností CZERA financovaného MŠMT
(identifikační kód MS2103).



Obsah

Jak se projevuje genderová dimenze v oblasti dopravy?	1
Pojmy, se kterými případová studie pracuje	2
Genderová dimenze	2
Bezpečnost	3
Inkluzivita	3
Konkrétní případy genderové dimenze v oblasti bezpečné a inkluzivní dopravy	4
Genderová dimenze automobilové bezpečnosti	4
Bezpečnost automobilů	4
Důležitost genderově segregovaných dat	5
Užitečné nástroje pro zohlednění genderu a pohlaví	6
Genderová dimenze inkluzivity v dopravě	6
Gender a mobilita	7
Péče a mobilita	8
Inkluzivita ve veřejné dopravě	8
Klíčové oblasti inkluzivní dopravy	9
Jak na výzkumy zabývající se inkluzivitou v dopravě?	10
Jak implementovat genderovou dimenzi v oblasti dopravy?	11
Výzkumné otázky, které si můžete klást v jednotlivých fázích výzkumu	11
Zdroje	13
Doporučené zdroje	13
Seznam zdrojů použitých v této případové studii	14

Jak se projevuje genderová dimenze v oblasti dopravy?

Stejně jako v jiných oblastech výzkumu je i ve výzkumu dopravy, dopravní bezpečnosti, plánování dopravních infrastruktur, městského plánování i průmyslového designu klíčové zahrnutí genderové dimenze proto, aby byly výsledky výzkumů užitečné a bezpečné pro všechny. V případě výzkumu zaměřeného na bezpečnost v dopravě to platí obzvlášť, protože jde doslova o lidské životy. Kategorie genderu a pohlaví se promítají do různých aspektů spojených s dopravou. Důležité je neopomíjet také technologie používané v dopravě, protože i ty se ve výsledku vždy setkají s člověkem. Jakýkoliv výzkum či inovace musí zohledňovat společenskou různorodost, aby byl prospěšný pro všechny lidi, nejen pro část populace. Tím, že zohlednění genderové dimenze reflektuje existující společenskou diverzitu, zvyšuje kvalitu výzkumu. Jedna velikost proto nestačí, ani když jde o dopravu.

Máte před sebou případovou studii, která se zaměřuje na genderovou dimenzi dopravy. Doprava je neoddělitelně spojena s lidmi, kteří ji jednak sami používají, ale také ve veřejném prostoru interagují s dopravní infrastrukturou i v případech, kdy se jí přímo neúčastní. Proto je genderová dimenze v oblasti výzkumů týkajících se dopravy vždy relevantní. Zohlednění genderové dimenze je vyžadováno pro účast v programu Horizont Evropa a k jejímu začlenění se začínají přiklánět i národní grantové agentury (GA ČR, TA ČR). Kromě toho figuruje jako jedna z povinných sekcí také v některých vědeckých časopisech. Tato případová studie volně navazuje na výzvy Horizontu Evropa týkající se dopravy, kde je kladen důraz mimo jiné na témata bezpečnosti a udržitelnosti. Ačkoliv může být oblast dopravy chápána spíše jako technický obor, ve vztahu k genderové dimenzi je zásadní prolínání technických a společenských aspektů (tam, kde se nějakým způsobem týká lidí), a je proto podstatné brát v potaz i komplexitu této vzájemné provázanosti. Ve výzkumech týkajících se dopravy je důležitá také mezioborová spolupráce, často i proto, že výzkumy, které nezohledňují sociální faktory, mohou mít fatální dopady na lidské zdraví.

Smyslem implementování genderové dimenze do obsahu výzkumu v oblasti dopravy je zejména snaha o to, abychom v analýze nevynechávali* zásadní kategorie, jako je pohlaví nebo gender. V první řadě potřebujeme mít data o tom, jaký je současný stav a jak si jednotlivé skupiny stojí. Vzhledem k tomu, že sběr genderově segregovaných dat (či dat rozdělených podle pohlaví) ve výzkumech stále nebývá samozřejmostí, při rešerších vámi zkoumané oblasti je dobré začít právě hledáním genderově segregovaných dat.

Tato případová studie sleduje dvě tematické linky, které spolu přímo souvisí, ale zabývají se odlišnými aspekty dopravy – bezpečnost a inkluzivitu. Kapitola týkající se bezpečnosti se více zaměřuje na fyzické bezpečí a zejména bezpečnost

dopravních prostředků pro jejich uživatele*ky. Proto je zde relevantní zejména aspekt pohlaví, tedy například tělesné stavby a dalších fyzických aspektů. Oproti tomu se kapitola o inkluzivitě zaměřuje především na širší struktury, ve kterých doprava funguje, a analyzuje genderovanost mobility. V této kapitole je relevantní především gender, tedy kulturně stanovená očekávání týkající se chování a potřeb lidí.

Pojmy, se kterými případová studie pracuje

V této kapitole najdete vysvětlení pojmů, se kterými tato případová studie pracuje a objevují se ve všech jejích částech – genderová dimenze, bezpečnost a inkluzivita v dopravě.

Genderová dimenze

Genderová dimenze znamená zahrnutí analýzy genderu a pohlaví do obsahu výzkumu v rámci všech jeho fází¹, přičemž se genderová dimenze používá jako zastřešující pojem jak pro zahrnutí genderových aspektů, tak zohlednění aspektů souvisejících s pohlavím. Genderová dimenze se zaměřuje na dopady výsledků výzkumu na muže, ženy a v ideálním případě také na osoby dalších genderů. Pokud dojde k zohlednění intersekcionality², zaměřuje se také na dopady výzkumu na další marginalizované skupiny a jejich průniky s genderem.

Genderová dimenze je relevantní vždy, když se výzkum nějakým způsobem týká lidí nebo pokud mají výsledky na jejich život dopad. Analýzu pohlaví je třeba brát v potaz, pokud jsou pro výzkum relevantní jakékoli biologické faktory, jako je například tělesná stavba, odlišné míry, váhy či proporce závislé na pohlaví, nebo pokud pracuje se zvířaty či jejich tkáněmi a výsledky výzkumu se poté budou aplikovat na lidi (například při vývoji léků).

Výzkumy často ukazují, že kvůli tomu, že věda byla v minulosti tvořena muži, v ní stále přetrvávají předsudky a nastavení, ze kterých pak muži (obecně bílí, privilegovaní, západní muži) benefitují více než další skupiny lidí. Věda a její produkce tak často systematicky ignoruje polovinu populace (a někdy i mnohem více než polovinu). Za tímto opomenutím mnohdy stojí představa o „univerzálním člověku“, pro kterého jsou výsledky vědeckého bádání (například technologie a produkty) designovány, kdy se opomíjí nejen rozdíly mezi lidmi různých pohlaví

¹ Pokud se chcete o genderové dimenzi jako takové dozvědět více, nabízíme e-learningový modul, který se jí zabývá. Přihlásit se můžete [zde](#).

² Intersekcionalní přístup (z anglického „intersection“ = křižovatka) znamená zohledňovat vedle kategorie genderu a pohlaví také další kategorie, jako je věk, rasa a etnicita, socioekonomický status atd., které mohou být pro výzkum stejně tak relevantní. Intersekcionalita zkoumá, jakým způsobem tyto další faktory mohou interagovat s kategorií genderu.

a genderů, ale také odlišnosti uvnitř těchto skupin. Výsledky pak nejsou relevantní pro celou populaci, ale pouze pro její menší část.

Úspěšné zohlednění genderové dimenze má různé podoby a v případě dopravy je zásadní ji do výzkumu zahrnout. Na jedné straně může mít zohlednění genderové dimenze (a zahrnutí analýzy pohlaví) podobu zohlednění ženských těl realistických proporcí v crash testech aut nebo designu bezpečnostních prvků tak, aby byly bezpečné pro různé typy těl. Na druhé straně se může týkat například šířky chodníků, které jsou navrženy tak, aby se na ně vešly dva kočárky nebo invalidní vozíky vedle sebe, šířky a oddělení cyklopruhů nebo doby, po kterou na přechodu svítí zelená. Zároveň je relevantní také pro různé vzorce mobility, které mohou být nejen genderované, ale prolínat se i s dalšími kategoriemi. Konkrétní příklady zohlednění genderové dimenze naleznete v následujících kapitolách.

V jiných oborech se může jednat například o zohlednění odlišného fungování lidského těla ve vývoji a testování léků tak, aby jejich dávkování odpovídalo tomu, že ženy a muži mohou léčebné látky vstřebávat různým způsobem, a bylo tak bezpečné opravdu pro všechny. Dalším příkladem může být zajištění inkluzivního obsahu datasetů při práci s umělou inteligencí tak, aby měla reprezentativní vzorek dat, se kterými může dále pracovat, a nedocházelo k další reprodukci a upevňování existujících nerovností v důsledku užívání stereotypních genderových reprezentací.

Bezpečnost

Pro účely této studie používáme označení bezpečnost zejména ve vztahu k fyzickému bezpečí osob, které se v dopravním provozu pohybují. Bezpečnost se proto vztahuje zejména k figurínám používaným při nárazových zkouškách, designu aut a dalších dopravních prostředků, ale také dalším souvisejícím tématům, která se prolínají s inkluzivitou, jako je například šířka chodníků, oddělení cyklopruhů nebo délka, po kterou na semaforech svítí zelená. Vzhledem k důrazu na fyzické aspekty je zde relevantní zejména pohlaví, ale gender vstupuje do hry v momentech, kdy nabývají významu konkrétní společenské role, očekávání a stereotypy, například předpoklad, že za volantem bývá častěji muž.

Inkluzivita

Termín inkluzivita zde používáme zejména ve vztahu k mobilitě, dopravní infrastruktuře, městskému plánování a přístupnosti dopravy lidem s různými potřebami. Proto se inkluzivita vztahuje zejména k genderovým aspektům, tedy například ke společenským očekáváním, stereotypům nebo již zmíněným potřebám.

Konkrétní případy genderové dimenze v oblasti bezpečné a inkluzivní dopravy

Pohlaví a gender jsou významné faktory v podstatě ve všech oblastech, které se týkají dopravy, protože ta se přímo dotýká lidí a může na ně mít zásadní dopady – jak v pozitivním, tak v negativním smyslu. I proto je důležité ve výzkumech nikdy neopomíjet jednak fyziognomické rozdíly mezi pohlavími, tak také sociální aspekty a souvislosti, i když se někdy může zdát, že pro výzkumy na první pohled genderová dimenze či dimenze pohlaví relevantní nejsou. V této kapitole naleznete dva konkrétní příklady oblastí, kde se genderová dimenze v minulosti opomíjela, a tipy na to, jak ji do výzkumů zahrnout – genderovou dimenzi automobilové bezpečnosti a genderovou dimenzi inkluzivity v dopravě.

Genderová dimenze automobilové bezpečnosti³

Podle Světové zdravotnické organizace na silnicích přijde ročně o život 1,19 milionu lidí a zraněno je 20–50 milionů osob, z nichž pro některé je následkem trvalá invalidita⁴. Výzkumy dopadů autonehod ukazují, že u žen hrozí o přibližně 47 % vyšší pravděpodobnost, že utrpí závažnější zranění oproti mužům stejné výšky, hmotnosti a věku, kteří jsou účastníky identické nehody⁵.

Bezpečnost automobilů

Údaje o zraněních ukazují, že automobily poskytují ženám a mužům v případě nehody rozdílnou úroveň ochrany⁶. Největší rozdíl byl prokázán u poranění měkkých tkání krku, tzv. whiplash, což jsou zranění, která mohou způsobit celoživotní invaliditu, přičemž u žen je riziko vzniku těchto zranění přibližně dvojnásobné ve srovnání s muži⁷. Při posuzování bezpečnosti cestujících ve vozidle je však normou průměrný muž a stále není požadováno, aby se při nárazových zkouškách používala figurína průměrné ženy ani není k dispozici od žádného výrobce figurín⁸. Evropské zákony, konkrétně primární Evropské právo, sice vyžadují, aby se ženám a mužům věnovala stejná pozornost, ale celosvětový předpis (UNECE⁹), který se v Evropě používá, vyžaduje, aby se při všech testech používal model průměrného muže jako řidiče¹⁰. První figurína průměrného muže pro nárazové testy, jak ji s některými aktualizacemi známe dnes, byla navržena už

³ Na tomto místě bychom rády poděkovaly profesorce Astrid Linder, jejíž webinář organizovaný NKC – gender a věda v listopadu 2023 byl inspirací pro obsah této kapitoly.

⁴ [World Health Organisation \(2023\)](#)

⁵ [Gendered innovations \(n.d.\)](#)

⁶ [Kullgren \(2020\)](#)

⁷ [Carstensen et al. \(2012\)](#)

⁸ [Linder & Svensson \(2019\)](#)

⁹ [UNECE \(2017\)](#)

¹⁰ [Linder & Svedberg \(2019\)](#)

před více než 50 lety, ale teprve nedávno byl vyvinut model představující průměrnou ženu¹¹.

Důležitost genderově segregovaných dat

Ve výzkumech týkajících se automobilových dopravních nehod jsou data rozdělená podle pohlaví a genderu zásadní. Většina specializovaných studií nějakým způsobem sbírá základní demografické údaje rozdělené podle pohlaví¹², mnohem méně z nich však uvádí výsledné údaje a analýzy explicitně rozdělené podle pohlaví nebo provádí analýzu rozdělenou na základě pohlaví a genderu¹³. Muži a ženy jsou vystaveni také různým typům nebezpečí podle toho, jakou mají tělesnou stavbu a v jaké se při nehodě nachází situaci (například na jakém sedadle sedí či o jaký typ nárazu se jedná). Co se týče pohlaví, tedy odlišné stavby těla, svalové hmoty, výšky, tělesné hmotnosti a dalších fyzických rozdílů, narážíme jednak na problém neodpovídajících či chybějících testovacích figurín. Kromě toho má pohlaví vliv také na typy zranění v případě nárazu, ty se u žen a mužů liší. Tato informace je důležitá i při vývoji inovací v automobilové bezpečnosti, protože některé ochranné prvky, jako je například reaktivní opěrka hlavy, která má snížit trvalé následky nehody, funguje lépe u mužů, ale u žen zdravotní dopady autonehod naopak zhoršuje¹⁴. Abychom podobným negativním vlivům předcházeli, je třeba v první řadě sbírat data, která budou rozdělena podle pohlaví a genderu – a případně také podle věku a dalších relevantních faktorů – a takto s nimi pracovat také během analýzy.

Co se týče genderových aspektů, mohou i v oblasti automobilové bezpečnosti hrát roli společenská očekávání a stereotypy. Projevují se například v předpokladech toho, kdo zasedne za volant a komu má být tím pádem sedadlo řidiče uzpůsobeno. V případech automobilové nehody se pak gender může propsat do toho, jak se kdo v dané situaci chová, jak rychle vyhledá pomoc, a často také v tom, jaká rizika v autě podstupuje. Muži jezdí obecně více, rychleji a rizikověji než ženy, což je jeden z důvodů, proč je u nich vyšší prevalence nehodovosti¹⁵, to má za následek také vyšší počet zranění i fatálních následků. Oproti tomu mezi staršími řidiči*kami je vyšší podíl žen¹⁶, což se také může propsat do výsledných statistik. Podle některých autorů*ek je auto spojováno se silou a maskulinitou a muži za volantem také častěji vystavují nebezpečí ostatní účastníky*ice silničního provozu¹⁷. Další aspekty, jako je například socioekonomický status nebo věk se mohou projevit v tom, zda má daný člověk přístup k novějšímu či staršímu, tedy

¹¹ Model [SET 50E](#) byl představen v roce 2023 a vznikl pod vedením Astrid Linder a Matse Svenssona.

¹² Například [Policie ČR](#) však neodděluje data týkající se dopravních nehod na základě pohlaví/genderu, tím pádem je neodděluje ani [ČSÚ](#).

¹³ [Nutbeam et al. \(2022\)](#)

¹⁴ [Kullgren et al. \(2013\)](#)

¹⁵ [Al-Balbissi \(2003\)](#)

¹⁶ [Department for Transport \(2020\)](#)

¹⁷ [Korsvik & Rustad \(2018\)](#)

více či méně vybavenému automobilu, s čímž se může pojít také odlišná míra ochrany a kvalita bezpečnostních prvků.

Častá chyba ve výzkumech a výzkumných metodologiích je zaměňování kategorie genderu a pohlaví. Oproti angličtině, kde se používají odlišná slova pro pohlaví (male/female) a gender (man/woman), v češtině je situace komplikovanější, protože nemáme různá označení pro pohlaví a gender – u obou kategorií mluvíme o mužích a o ženách. O to důležitější jsou explicitní popisy toho, s jakou kategorií ve výzkumu pracujete. Při rešerších proto doporučujeme věnovat zvýšenou pozornost kategoriím pohlaví (tedy male/female, případně intersex) a genderu (man/woman/other) a rozdílům či překryvům mezi nimi. Pokud hledáte více informací, v anglicky psaných textech se místo označení genderové dimenze často používá označení SGBA, tedy sex- and gender-based analysis. U analýzy dat buďte transparentní v tom, jaká data máte k dispozici, jak s nimi pracujete, zda pracujete s kategorií genderu a/nebo pohlaví a potažmo jakým způsobem.

Užitečné nástroje pro zohlednění genderu a pohlaví

Pokud hledáte konkrétní nástroje, které se týkají automobilové bezpečnosti, doporučujeme například realistický model lidského těla, který vyvinula University of Michigan a je dostupný na webové stránce humanshape.org. Užitečné pro Vás mohou být také webové stránky projectvirtual.eu a ovto.org, kde najdete open access nástroje týkající se bezpečnosti silničního provozu. [Na webu NKC – gender a věda](#) naleznete také bližší informace k genderové dimenzi nárazových zkoušek. Pokud hledáte inspiraci týkající se metodologie a obecného přístupu k výzkumu, velmi doporučujeme text [Nutbeama et al. \(2022\)](#).

Genderová dimenze inkluзивity v dopravě

Využívání dopravy je silně genderované. Vzhledem k tomu, že se gender vztahuje k sociálním očekáváním, rolím a zodpovědnostem, propisuje se také do toho, jak osoby různých genderů využívají dopravu. Ženy a muži nepoužívají stejné dopravní prostředky stejným způsobem¹⁸ a můžeme u nich pozorovat odlišné vzorce mobility. U mužů jsou častější jednodušší vzorce, převážně se jedná o dojíždění do práce a z práce během dopravní špičky, ženy oproti tomu mají komplikovanější vzorce mobility s častějšími zastávkami a cestami rozprostřenými během dne, protože častěji zastávají pečující povinnosti¹⁹. Kromě toho se liší i volba konkrétního dopravního prostředku, která je rovněž závislá na genderu a dalších proměnných, jako je například věk nebo geografická poloha. Obecně muži cestují častěji autem (a na motorce), zatímco ženy více chodí pěšky, využívají veřejnou dopravu a jízdní kola²⁰. Zároveň může do způsobu využívání různých

¹⁸ [Gendered innovations \(n.d.\)](#)

¹⁹ [CIVITAS \(2014\)](#)

²⁰ [CIVITAS \(2014\)](#)

dopravních módů vstupovat i geografická lokace, tedy například vzdálenost od metropole, či lokálně preferované dopravní prostředky, ale také úroveň dopravní infrastruktury, která s volbou dopravního prostředku často souvisí.

Gender a mobilita

Mobilita a genderová dimenze se prolínají na několika úrovních. V infografice níže najdete základní přehled toho, kdy a jak gender vstupuje do oblasti mobility.

Gender a mobilita

Genderové rozdíly ve způsobu dopravy

- Ženy chodí pěšky více než muži.
- Ženy více využívají veřejnou dopravu.
- Ženy jezdí na kole méně než muži, pokud je nedostačující cyklistická infrastruktura.
- Muži jezdí autem častěji než ženy. Ženy jsou často spolujezdkyněmi.
- Muži využívají nových služeb v oblasti dopravy více než ženy.



Genderové rozdíly v cestách

- Ženy urazí během jedné cesty kratší vzdálenost než muži.
- U žen je typický tzv. řetězový vzorec mobility (cestují s více zastávkami), muži se převážně pohybují mezi body A a B.
- Ženy častěji doprovází děti a další členy*ky rodiny a/nebo cestují s taškami a nákupy.



Genderové rozdíly ve zkušenostech

- Ženy se ve větší míře než muži obávají, že budou obtěžovány.
- Ženy více než muži přemýšlí nad trasou a časem, který si pro cestu zvolí.

Péče a mobilita

Jedním z poměrně přímočarých vysvětlení toho, proč se mobilita žen liší od mužů, je zodpovědnost za péči. Celosvětově ženy zodpovídají za 75 % neplacené péče²¹. Proto tráví více času nejen zajištěním přímých pečujících povinností, ale také aktivit souvisejících s péčí. Zohlednění aspektu péče je tedy prvním krokem k inkluzivitě v dopravě, zejména v případě veřejné dopravy. Mnoho forem péče je současně přímo závislých na veřejné dopravě – ta má výhodu, že umožňuje naplnit potřeby komplikovaných vzorců mobility například díky tomu, že se daná osoba nemusí vracet na stejné místo jako v případě použití auta²². V případě veřejné dopravy a jejího využití ze strany pečujících osob nám často chybí dostatečná data, protože informace o zajištění pečujících povinností se v designech výzkumů mohou rozmělnit do jiných kategorií. Proto Sánchez de Madariaga²³ přichází s konceptem mobility péče (mobility of care), který pečující povinnosti zohledňuje jako samostatnou kategorii. Ze španělských dat vyplývá, že 25 % cest vykonávaných v hromadné veřejné dopravě je za účelem péče²⁴. Doprava je zásadní také, co se týče dostupnosti služeb. Je na ní přímo závislá dostupnost práce, péče a vzdělávání, ale také přístup ke zdravotním a sociálním službám.

Inkluzivita ve veřejné dopravě

Městské plánování v minulosti upřednostňovalo silnice a infrastrukturu designovanou pro auta před ostatními druhy dopravy. Inovace v městské dopravě však poukazují na to, že inkluzivní městské plánování, které dává větší prostor jiným druhům dopravy, jako jsou vlaky, autobusy, tramvaje, chůze nebo cyklistika, znamená, že se doprava stává bezpečnější, přístupnější a cenově dostupnější nejen pro ženy a dívky, ale také pro osoby s omezenou schopností pohybu²⁵. Kromě toho hraje roli ve volbě dopravního prostředku u žen také udržitelnost. Ženy preferují způsoby dopravy, které jsou šetrnější vůči životnímu prostředí²⁶. To může být zásadní informace pro výzkumy, které se zabývají udržitelností v dopravě. Data z EU týkající se zkušeností s dopravním systémem ukazují, že ženy nebenefitují z dopravního systému EU tolik jako muži a nemají s ním stejné zkušenosti²⁷. Rozdílná míra využívání udržitelných způsobů dopravy vede také k tomu, že ženy přispívají k emisím jiným podílem než muži²⁸. Na ženy bude mít klimatická změna pravděpodobně jiný dopad než na muže mimo jiné i kvůli jejich odlišným vzorcům mobility, což je také jedna z oblastí, která stojí za hlubší

²¹ [Ramboll \(2021\)](#)

²² [Ramboll \(2021\)](#)

²³ [Sánchez de Madariaga \(2013\)](#)

²⁴ [Gendered innovations \(n.d.\)](#)

²⁵ [URBACT \(2022\)](#)

²⁶ [Ramboll \(2021\)](#)

²⁷ [Sánchez de Madariaga & Neuman \(2020\)](#)

²⁸ [EIGE \(2023\)](#)

prozkoumání. Zohlednění genderové dimenze je proto zásadní také při spravedlivé tranzici v oblasti dopravy tak, aby byly udržitelné formy dopravy dostupné pro co nejširší množství lidí.

Klíčové oblasti inkluzivní dopravy

Inkluzivita souvisí s aspekty, jako je pocit bezpečí ve veřejném prostoru, přístupnost různých forem dopravy a cenová dostupnost dopravy. Ty můžeme považovat za pilíře inkluzivity v dopravě.

a) Bezpečí

Do oblasti bezpečí můžeme zařadit pocit bezpečí z hlediska designu veřejných prostranství, jako jsou například ulice nebo osvětlení, bezpečí při cestování za tmy, nebo infrastrukturu přívětivou pro cyklistiku (například existenci oddělených cyklistických koridorů). Kromě toho se můžeme zaměřit také na načasování semaforů, které by mělo být dostatečné na to, aby mohla přejít pečující osoba s dětmi nebo aby silnici stihly přejít také starší osoby. Pocit bezpečí hraje pro ženy důležitou roli – podle dat z Irska by například 55 % žen nevyužilo veřejnou dopravu v noci²⁹.

b) Přístupnost

Pod přístupnost můžeme zařadit zejména design veřejného prostoru a dopravní infrastruktury, ale také plánování dopravních systémů a design dopravních prostředků jako takových. Zaměřit se můžeme například na to, jak široké jsou chodníky a zda se na nich vyhnou dvě osoby s kočárky, zda jsou mezi chodníky přechody, jak vysoké jsou schody do dopravních prostředků nebo jestli je možné používat dopravní infrastrukturu například se 4 dětmi (ať už jde o veřejnou dopravu, cyklistiku, nebo chůzi). Dalším aspektem je také přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, jako je například zrakové nebo sluchové znevýhodnění, či přístupnost pro seniory*ky³⁰.

c) Cenová dostupnost

Ženy jsou častěji než muži ohroženy chudobou³¹, v České republice navíc tvoří 75 % výhradně pečujících osob ženy³². Společně s informací, že ženy častěji využívají veřejnou dopravu je pak zásadní otázkou právě její cenová dostupnost. Cenová dostupnost veřejné dopravy má navíc potenciál pozitivně dopadnout na další marginalizované skupiny a může motivovat k jejímu použití také osoby, které by si ji typicky nezvolily.

²⁹ [Transport Infrastructure Ireland \(2020\)](#)

³⁰ Pokud chcete vědět více, doporučujeme projekt [Přístupnost MHD pro osoby se smyslovým znevýhodněním](#) a výstup v podobě [Specializované veřejné databáze bariérových situací pro osoby se smyslovým znevýhodněním v MHD](#), kde najdete konkrétní příklady překážek, kterým dané osoby čelí.

³¹ [Malgesini et al. \(2017\)](#)

³² [Dudová & Vohlídalová \(2018\)](#)

Jak na výzkumy zabývající se inkluzivitou v dopravě?

Pokud se výzkumně zabýváte dopravou, plánováním dopravních infrastruktur nebo vzorci mobility, je sběr dat (či přístup k datům), která jsou rozdělena podle pohlaví a genderu, zásadním východiskem. Při navrhování dopravní infrastruktury je důležité zohlednit různé uživatele*ky dopravy a jejich různorodost – mezi jednotlivými skupinami i v rámci nich³³. Pro hlubší pochopení potřeb žen doporučujeme například publikaci [Travelling in a Woman's Shoes](#)³⁴. Bližší informace k tématu bezpečí ve veřejném prostoru najdete [na webu NKC – gender a věda](#). Pokud je to možné, využívejte také participativních metod, které vám umožní lépe pochopit potřeby lidí, kteří budou výsledky výzkumu či inovací používat. Více informací k participativnímu výzkumu v oblasti dopravy najdete na webu [Gendered Innovations](#). K tématu přístupnosti a odstraňování bariér (zejména ve městech) doporučujeme webové stránky [Geografie znevýhodnění](#). V rámci Evropské unie v posledních letech vzniká poměrně velké množství publikací, které se nějakým způsobem vztahují k prolínání genderu a dopravy. To se týká i témat, jako je spravedlivá tranzice nebo udržitelné městské plánování. Doporučujeme například studii [Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMPs](#)³⁵.

³³ Pokud se věnujete přímo navrhování dopravní infrastruktury nebo máte možnost do plánování zasahovat například v rámci obce, můžete ke zhodnocení inkluzivity v dopravě využít sebehodnotící nástroj [Toolkit4Fairness](#).

³⁴ [Transport Infrastructure Ireland \(2020\)](#)

³⁵ [Drăguțescu \(2020\)](#)

Jak implementovat genderovou dimenzi v oblasti dopravy?

V dopravě jsou gender nebo pohlaví relevantní téměř ve všech případech. Většina témat a výzkumných oblastí spojených s dopravou se nějakým způsobem týká lidí, proto je potřeba zde zohlednit genderovou dimenzi. Níže představujeme otázky, které si můžete při designování výzkumu pokládat.

Výzkumné otázky, které si můžete klást v jednotlivých fázích výzkumu

- Stav poznání
 - Existuje gender data gap v oblasti, kterou zkoumáte?
 - Pracuje se v oblasti vašeho výzkumu běžně s genderově segregovanými daty / jsou tato data běžně k dispozici?
 - Byla provedena rešerše relevantní literatury s ohledem na pojmy gender a pohlaví (nebo případně i věk, socioekonomický status a další relevantní pojmy)?
 - Jakým způsobem může váš výzkum přispět k zaplnění gender data gapu?
- Počáteční fáze výzkumu a sběr dat
 - Jakou roli ve výzkumu hrají rozdílné genderové identity, stereotypy, role, normy a vztahy?
 - Jakým způsobem se do výzkumu propisuje pohlaví a jakým gender? Kde jsou podobnosti a kde se naopak liší?
 - Jsou ve výzkumu relevantní fyzické odlišnosti mezi muži a ženami?
 - Jsou relevantní nějaké další fyzické aspekty?
 - Jaké jsou dopady genderové dělby práce v rámci dopravy na zkoumaném vzorku?
 - Jaká je naše vlastní pozicionalita a vlastní představy o genderu, které by mohly mít na design výzkumu vliv?
 - Došlo k přezkoumání analytických konceptů, kategorií a teoretických modelů tak, aby neobsahovaly chybné či vyvrácené domněnky nebo stereotypy?
 - Nedochozí ke stereotypizaci nebo vyloučení relevantních skupin?
 - Mohou hrát roli nějaké další faktory, jako je například věk, zdravotní způsobilost, socioekonomický status, geografická poloha atd.?
 - Bylo zohledněno, jak může pohlaví nebo gender výzkumníka či výzkumnice ovlivnit výsledky výzkumu a jak mohou genderové vztahy mezi výzkumníky a výzkumnicemi a participanty

a participantkami ovlivnit sběr dat, kvalitu sebraných dat a výsledky výzkumu?

- Analýza dat
 - Pracujete při analýze dat s genderově segregovanými daty nebo daty rozdělenými podle pohlaví?
 - Je analyzována souvislost pohlaví nebo genderu s jinými relevantními proměnnými (jako např. věk, sociální původ, socioekonomický status, geografická poloha, etnicita)?
 - Byl při použití existujících dat zohledněn kulturní nebo institucionální kontext, v němž byla data získána, s ohledem na možné genderové předsudky?
 - Došlo k prozkoumání existující podobnosti mezi skupinami (muži, ženy, osoby s odlišnou genderovou identitou) a odlišnosti uvnitř těchto skupin?
 - Jsou reportovány i nulové rozdíly?

- Diseminace výsledků výzkumu
 - Jsou součástí prezentace i relevantní statistiky, tabulky nebo grafy rozlišující výsledky dle pohlaví a/nebo genderu?
 - Je součástí prezentace výsledků výzkumu komunikováno také, jakým způsobem byly získány údaje o pohlaví a genderové identitě?
 - Přichází v úvahu použití [publikačních guidelines „SAGER”](#)?

Pro více oblastí a otázek, na které se můžete zaměřit, doporučujeme následující publikace:

- [Gendered Innovations 2: How Inclusive Analysis Contributes to Research and Innovation](#) (European Commission)
- [Toolkit Gender in EU-funded research](#) (Yellow Window)

Zdroje

V NKC – gender a věda pracujeme na komplexní tabulce se zdroji k genderové dimenzi, kterou můžete využívat pro vlastní účely. Ke stažení je k dispozici [zde](#). Na prvním listu najdete přehled obecných zdrojů týkajících se genderové dimenze, další listy jsou rozděleny podle oblastí. Oblast dopravy najdete převážně na listu číslo 5. Tam si můžete vyfiltrovat zdroje podle témat, která jsou pro vás relevantní a pomohou vám v integrování genderové dimenze do vašeho výzkumu.

Doporučené zdroje

- NKC – gender a věda: [E-learningový kurz Genderová rovnost v instituci I. a II.](#)
 - Kurz II., Modul 5: [Tematické oblasti plánu genderové rovnosti: genderová dimenze v obsahu výzkumu](#) (odkaz funguje pouze po přihlášení do kurzu)
- NKC – gender a věda: [Tabulka se zdroji ke genderové dimenzi](#)
- NKC – gender a věda: [Jak na změnu: Genderová rovnost ve výzkumné instituci](#)
- TA ČR: [Genderová dimenze v obsahu výzkumu: Kdy a jak ji zohledňovat](#)
- European Commission: [Gendered Innovations 2: How Inclusive Analysis Contributes to Research and Innovation](#)
- Yellow Window: [Toolkit Gender in EU-funded research](#)
- Kilden: [What is the Gender Dimension in Research? Cases Studies in Interdisciplinary Research](#)
- European Union: [Toolkit – Gender in EU-funded Research](#)
- EASE Gender Policy Committee: [The SAGER guidelines](#)

Videa

- Gender Equality Academy EU: [Learn what is the gender dimension in research](#)
- Gender Equality Academy EU: [Learn useful methods on how to include the gender dimension in research](#)
- Canadian Institutes of Health Research: [Online Training Modules: Integrating Sex & Gender in Health Research](#)

Knihy

- Caroline Criado Perez: Neviditelné ženy
- Angela Saini: Od přírody podřadné
- Angela Saini: Superior

Seznam zdrojů použitých v této případové studii

Al-Balbissi, A. H. (2003) [Role of Gender in Road Accidents](#). *Traffic Injury Prevention*, 4(1), pp 64-73.

Bezbariérové Brno (n.d.). [Specializovaná veřejná databáze bariérových situací pro osoby se smyslovým znevýhodněním v MHD](#). Bezbariérové Brno.

Carstensen, T. B., Frostholm, L., Oernboel, E., Kongsted, A., Kasch, H., Jensen, T.S., Fink, P. (2012). [Are There Gender Differences in Coping with Neck Pain Following Acute Whiplash Trauma? A 12-month Follow-up Study](#). *European Journal of Pain* 16(1), pp. 49–60.

CIVITAS (2014). [Gender equality and mobility: mind the gap](#). CIVITAS.

Český statistický úřad (n.d.). [Nehody v dopravě – časové řady](#). ČSÚ.

Department for Transport (2020). [Reported road casualties in Great Britain: provisional results 2019](#). Department for Transport.

Drăguțescu, A., ICLEI ES, Land, P., Meskovic, E. (2020). [Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMP](#)s. ICLEI European Secretariat.

Dudová, R., Vohlídalová, M. (2018). [Muži a ženy pečující o seniory v rodině](#). *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 54(2): 219 - 251.

EIGE (2023). [Gender Equality Index 2023: Towards a green transition in transport and energy](#).

Gendered Innovations (n.d.). [Human Thorax Model: Rethinking Standards and Reference Models](#). Gendered Innovations.

Gendered Innovations (n.d.). [Public Transportation: Rethinking Concepts and Theories](#). Gendered Innovations.

Gendered Innovations (n.d.). [Smart Mobility: Co-Creation and Participatory Research](#). Gendered Innovations.

Geografie znevýhodnění (n.d.). [Úvodní stránka](#). Geografie znevýhodnění.

HumanShape™ (n.d.). [Home](#). HumanShape.

Korsvik, T. R., Rustad, L. M. (2018). [What is the gender dimension in research? Case studies in interdisciplinary research](#). Kilden genderresearch.no.

Kullgren, A., Axelsson, A., Stigson, H., Ydenius, A. (2020). [Developments in car crash safety and comparisons between results from Euro NCAP tests and real-world crashes](#).

Kullgren, A., Stigson, H., Krafft, M. (2013). [Development of Whiplash Associated Disorders for Male and Female Car Occupants in Cars Launched Since the 80s in Different Impact Directions](#). ICROBI Conference.

Linder, A. (2023, 21. 11.). *Vehicle occupant crash safety: Injury data, crash testing and the world's first crash test dummy of an average female* [Webinar]. NKC – gender a věda.

Linder, A., Svensson, M. Y. (2019). [Road safety: the average male as a norm in vehicle occupant crash safety assessment](#). *Interdisciplinary Science Reviews* 44(2), pp. 140-153.

Linder, A., Svedberg, W. (2019). [Review of average sized male and female occupant models in European regulatory safety assessment tests and European laws: Gaps and bridging suggestions](#). *Accident Analysis & Prevention* 127, pp. 156-162.

Malgesini, G., Cesarini-Sforza, L., Babović, M., Leemkuil, S., Sverrisdóttir, M., Mareková, S. (2017). [Gender and Poverty in Europe](#). European Anti-Poverty Network.

NKC – gender a věda (n.d.). [Případová studie: Nárazové zkoušky](#). Gender a věda.

NKC – gender a věda (n.d.). [Případová studie: Doprava a urbanismus](#). Gender a věda.

Nutbeam, T., Weekes, L., Heidari, S., Fenwick, R., Bouamra, O., Smith, J., & Stassen, W. (2022). [Sex-disaggregated analysis of the injury patterns, outcome data and trapped status of major trauma patients injured in motor vehicle collisions: a prespecified analysis of the UK trauma registry \(TARN\)](#). *BMJ open*, 12(5).

OpenVT Organisation. (n.d.). [Welcome to OVTO.org](#). OVTO.

Ramboll (2021). [Gender and \(smart\) mobility](#). Ramboll.

Sánchez de Madariaga, I., and Neuman, M. (2020). [Engendering cities: designing sustainable urban spaces for all](#). New York, NY: Routledge.

Sánchez de Madariaga, I. (2013). [The Mobility of Care: A new Concept in Urban Transportation](#). In Sánchez de Madariaga, I., & Roberts, M. (Eds.), *Fair Share Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. London: Ashgate.

Transport Infrastructure Ireland (2020). [Travelling in a Woman's Shoes: Understanding Women's Travel Needs in Ireland to Inform the Future of Sustainable Transport Policy and Design](#). Transport Infrastructure Ireland.

UNECE (2017). [Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts](#). United Nations.

URBACT (2022). [Gender equal cities](#). URBACT.

VIRTUAL (n.d.). [Open access virtual testing protocols for enhanced road user safety](#). VIRTUAL.

VIRTUAL (2023, 25. 5.). [Press briefing at VTI: SET 50F and SET 50M](#). VIRTUAL.

World Health Organisation (2023, 13. 12.). [Road traffic injuries](#). WHO.