



РОДНА РАВНОПРАВНОСТ У САОБРАЋАЈУ У СРБИЈИ



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Пројекат „**Родна равноправност у саобраћају у Србији**“ реализован је уз подршку Светске Банке, за потребе Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Координационог тела за родну равноправност. За имплементацију пројектних активности били су задужени Dornier Consulting International GmbH (Немачка) и Секонс група за развојну иницијативу (Србија).

Циљ пројекта је пружање подршке Влади Републике Србије у бољем разумевању родних аспеката у сектору саобраћаја у Србији, као и за успешније интегрисање принципа родне равноправности у Националну стратегију за развој саобраћаја.

Пројекат ће помоћи да се родна перспектива што боље инкорпорира у планирање развоја саобраћаја и помоћи ће Влади Републике Србије да се потребе жена и мушкараца на најбољи начин узму у обзир приликом креирања, планирања и имплементације политика и мера активности у сектору саобраћаја. Веома је важно да се жене активније укључе у наведене процесе, како би одговорили на сензитивне потребе жена у сектору саобраћаја.

Кључни циљ пројекта је побољшање квалитета живота жена у Србији, лакши приступ запошљавању, образовању, здравственим установама, као и повећање сигурности у саобраћају, који је један од важнијих услова за већу мобилност жена.

У овом извештају сажето су приказани налази пројекта „Родна равноправност у саобраћају у Србији“ (ГЕТС) са главним циљем да се пруже увиди у чињенично стање на основу ког се креирају политике за унапређивање родне равноправности у саобраћају. Саобраћај је један од кључних сектора који утиче на приступ ресурсима. Стога је решавање родно специфичних препрека за покретљивост од пресудне важности за учешће у привреди и допринос развоју, али и за лично благостање грађана/ки и квалитет њихових живота. Интегрисање родне перспективе у планирање саобраћајне политике представља новину у контексту практичних политика у Србији.

У оквиру пројекта спроведено је квантитативно и квалитативно истраживање. Уз преглед литературе, спроведено је 29 интервјуа са различитим актерима на локалном нивоу, 9 интервјуа са представницима превозника, 8 фокус групних дискусија (ФГД) са 75 учесника/ца који припадају различитим друштвеним групама и анкетно истраживање на национално репрезентативном узорку од 2400 испитаника/ца.

Дефинисан је и скуп кључних показатеља учинка (КПУ) на основу којих је спроведена процена стања различитих аспеката саобраћаја из родне перспективе. КПУ су дефинисани за четири димензије саобраћаја: доступност, приступачност, приуштивост и прихватљивост. Индикатори су дефинисани на основу доступности родно разврстаних података, уз консултације са стручњацима/кињама, и на основу налаза са ФГД-а и анкетног истраживања спроведеног на репрезентативном узорку у лето 2019. године.

Приликом анализе посебна пажња посвећена је проблемима социјалне укључености. Стање у саобраћају анализирано је у контексту приступа запослењу и раду, образовању, јавним административним и социјалним услугама, као и приступом активностима у слободном времену и куповини. Анализиране су родне разлике према подручју становања (руралном/урбаном) и економском статусу. Квалитативно истраживање било је усмерено и на проблеме социјалне укључености и приступа рањивих група саобраћају.

Истраживање је показало да су пешачење, вожња аутомобилом и јавни градски превоз најчешће коришћени видови превоза. Остали видови превоза као што су такси, бици-

кли, трамваји (који су ограничени на неколико градова), користе се знатно ређе. Минибусеви, регионални аутобуси и возови обично се не користе за свакодневно путовање до посла и назад, док су неки облици превоза веома ретко заступљени, попут услуга заједничког коришћења аутомобила, превоза бродом, трајектом, или превоза који организују послодавци.

Налази истраживања указују на следеће кључне родне разлике у саобраћају:

- ▶ жене користе јавни превоз много чешће од мушкараца (23% свих путовања жена обавља се јавним превозом у поређењу са 14% свих путовања мушкараца);
- ▶ мушкарци возе аутомобил или мотоцикл чешће него жене (вожња аутомобилом чини 40% свих путовања мушкараца а само 16% путовања жена);
- ▶ жене чешће него мушкарце аутомобилом возе друге особе (таква путовања чине 16% свих путовања жена а свега 6% свих путовања мушкараца);
- ▶ жене су склоније интер-модалном превозу, односно комбиновању различитих средстава превоза током једног путовања (док сличан проценат жена и мушкараца комбинује различита превозна средства током једног путовања сваког дана, то чини много више жена него мушкараца 4-5 пута недељно: 20% према 14%);
- ▶ мушкарци возе бицикл чешће од жена (8% према 6% свих путовања).

У наставку текста налази су представљени према кључним димензијама:

Постоје разлике у доступности различитих врста превоза. Пешачка и бициклистичка инфраструктура недовољно су развијене, што представља сметњу за коришћење ове две опције. Прецизни подаци о доступности тротоара недостају, али подаци из квалитативног истраживања указују да је инфраструктура за пешачење ниског квалитета. Тротоари су често блокирани паркираним аутомобилима. Доступност јавног превоза перципира се као умерена, а најнижа је у Београду у поређењу са другим регионима (Војводином, Шумадијом и Западном Србијом и Јужном и Источном Србијом). Такси услуге су релативно доступне у свим регионима и жене их више користе него мушкарци, али увођење услуга заједничке употребе превозних средстава (попут изнајмљивања бицикла, ауто-

мобила, електричних скутера) тек је на почетку и ове услуге још увек нису доступне за ширу употребу. Чини се да је индивидуални моторизовани превоз (ИМП) доступнији, али су разлике између жена и мушкараца израженије него код других видова превоза. Мушкарци оцењују доступност аутомобила вишом оценом него жене (5,0 према 4,4 од укупно 6), што је у складу са чињеницом да већи број мушкараца него жена поседује аутомобил и возачку дозволу.

Постоји изразита неравнотежа између жена и мушкараца у приступачности ИМП-а. Док 71% мушкараца поседује возачку дозволу, исту поседује само 35% жена. Родне неједнакости у поседовању аутомобила и возачке дозволе утемељене су у нормама које женама и мушкарцима приписују различите улоге, укључујући и „примерене“ обрасце мобилности и власништва над имовином. Ове норме не подстичу жене да поседују и возе аутомобиле, нарочито ако коришћење аутомобила треба да усклађују са мушкарцима у домаћинству. Последица тога су ограничене могућности жена за избор превозних средстава у поређењу са мушкарцима. Мобилност жена у Србији је посебно ограничена у градовима са неоговарајућом мрежом јавног превоза, управо због недостатка алтернативних облика превоза. То има за резултат и да жене проводе више времена у превозу и чекању на превоз.

Домаћинства у Србији издвајају око 10% прихода на трошкове превоза. У перцепцији приуштивости ИМП-а има родних разлика, док и мушкарци и жене јавни превоз углавном перципирају као јефтин. И мушкарци и жене наводе да је јавни превоз јефтин (65% жена и 67% мушкараца). Постоје родне разлике у месечним издацима за различите видове превоза: мушкарци више троше на аутомобиле, а жене на јавни превоз. Родни јаз у потрошњи на аутомобиле мали је у домаћинствима нижег економског статуса, а најистакнутији је у домаћинствима високог економског статуса у којима мушкарци троше много више од жена. Жене које свој економски статус перципирају као нижи ређе возе аутомобиле.

Прихватљивост јавног превоза за мушкарце и жене је ниска, док ИМП и пешачење оцењују као најприхватљивије видове превоза (због флексибилности, безбедности и удобности). Јавни превоз ниже је оцењен у погледу удобности (жене су га оцениле са 3,3 а мушкарци са 3,4 од 6), у поређењу са пешачењем (4,5 оцена жена и 4,4 мушкараца) и

вожњом аутомобила (5,2 оцена жена и 5,5 мушкараца). Непријатност повезана са вожњом аутобусима јавног градског превоза присутна је и код мушкараца и код жена (без значајних разлика), а узрокована је најчешће неисправним возилима, оштећеним седиштима, недостатком светала и понашањем возача аутобуса. Жене доживљавају јавни градски превоз мање безбедним од мушкараца (његову безбедност оцењују са 4,0 у односу на 4,2 од 6 како га оцењују мушкарци). Оне су такође чешће жртве сексуалног узнемиравања (4,6% жена и 1,3% мушкараца) и дискриминације (11,6% жена и 7,6% мушкараца). Супротно чињеничном стању које указује на високу стопу ризика од саобраћајних несрећа са смртним исходом или повредама у случају аутомобилског превоза, испитаници/е превоз аутомобилом оцењују као најбезбеднији вид превоза.

Обрасци мобилности повезани са запосленошћу значајно се разликују између жена и мушкараца. Жене најчешће на посао иду пешице или користе јавни превоз, док мушкарци на посао одлазе углавном аутомобилом. Становници/е руралних подручја су зависнији/е од аутомобила или мотоцикла због слабије доступности јавног превоза. Ипак, изразита већина испитаника/ца, без обзира на то да ли су запослени или траже запослење, тврди да превоз није препрека проналажењу посла или запослености.

Обрасци мобилности повезани са приступом образовању такође су родно специфични. Децу (предшколског узраста и у нижим разредима основне школе) чешће прате родитељи, тако да су обрасци њихове мобилности зависни од образаца мобилности родитеља. Деца у основној школи одражавају обрасце мобилности својих родитеља који су родно специфични. Ако су у пратњи мајке, деца чешће иду пешице у школу, а ако су пратњи оца, чешће иду аутомобилом. Како одрастају, деца преузимају родне обрасце мобилности одраслих.

Обрасци мобилности мушкараца и жена везани за приступ јавним и социјалним услугама такође су различити, јер су последица разлика у доступности и приступачности различитих опција превоза. По правилу, и одражавајући опште родне обрасце мобилности, мушкарци чешће него жене посећују јавне и социјалне службе возећи аутомобил, док жене чешће пешаче, моле друге да их возе или користе јавни градски превоз. Због ограничених опција мобилности, жене имају тенденцију да се чешће одричу коришћења услуга и обављања друштвених

активности него мушкарци. Обрасци мобилности повезани са приступом слободном времену и куповини одражавају опште обрасце. Мушкарци користе аутомобиле за обављање друштвених активности чешће него жене.

У сектору саобраћаја изразиту већину запослених чине мушкарци (80% свих запослених), што је слично ситуацији у ЕУ. Међу мушкарцима запосленим у овом сектору већи је удео оних који су у статусу предузетника или регистрованих samozапослених лица него међу женама. Жене су чешће него мушкарци запослене у јавним предузећима. Поред тога, оне су најчешће запослене као административне службенице или као стручњакиње, док су мушкарци најчешће запослени као возачи и други радници, што одражава родну сегрегацију према занимању. Међутим, учешће жена међу руководиоцима и стручњацима и техничарима инжењерских профила много је ниже него учешће мушкараца (на пример, 72% свих руководилаца и 66% свих инжењера и техничара у овом сектору су мушкарци).

Кључним препорукама предложене су мере за интегрисање родне перспективе у политике саобраћаја, као и у управљање и руковођење системом саобраћаја, а предложени су и посебни скупови препорука са циљем да се унапреде родна равноправност и могућности жена и мушкараца да имају више доступних, приступачних, приуштивих и прихватљивих услуга превоза. Препоруке су засноване на следећим кључним принципима:

- ▶ **Могућности жена да самосталније организују превоз треба повећати равноправнијим приступом превозним средствима у домаћинству** (као што су аутомобили и мотоцикли), као и разноврснијом понудом јавног превоза и превозних услуга (укључујући услуге заједничког коришћења превозних средстава). Мере за подстицање жена да уче вожњу, стекну возачку дозволу и остваре власништво над аутомобилом те имају једнак приступ да користе аутомобил у улози возача као и мушкарци требало би да буду део политика и мера усмерених на постизање правичнијих родних односа у приватној сфери домаћинства и породице.
- ▶ **Приликом унапређења јавног превоза неопходно је обратити пажњу на жене,** које представљају већину корисника, на више начина, на пример, смањењем

кашњења, бољом синхронизацијом редова вожње и побољшањем безбедности, али и олакшавањем интермодалне мобилности што ће имати за последицу и смањење времена али и стреса због саобраћаја.

- ▶ **Унапређење јавног превоза и услуга заједничког коришћења превозних средстава требало би да привуче мушкарце** како би више користили ове опције превоза и мање возили аутомобиле, а тиме допринели и смањењу саобраћајних гужви у великим градовима, смањењу безбедносних ризика, али и унапређењу заштите животне средине.
- ▶ **Пројектовање мера саобраћајне политике и управљање системом превоза требало би да буду засновани на чињеницама о родно специфичним потребама становништва** у локалним заједницама, промовишући социјалну укљученост кроз добро прилагођене видове превоза у складу са потребама за приступом социјалним ресурсима, услугама и коришћењем времена.
- ▶ **Одговарајућим политикама и мерама треба унапредити инфраструктуре како би се подстакла активна мобилност.** Изградња тротоара где је то потребно и побољшање безбедности постојећих, осигурање безбедне инфраструктуре за бицикле и друга средства активне мобилности и промовисање активне мобилности, по потреби.
- ▶ **Безбедност јавног превоза треба унапредити побољшањем безбедносних прописа** за возаче аутобуса, таксија и минибуса, на пример, увођењем легитимација за возаче, или безбедносних провера возача, и увођењем родно осетљивог кодекса понашања за таксисте.

Предложен је и скуп мера које се односе на отклањање родне сегрегације у образовању и запошљавању у сектору саобраћаја. Циљ ових мера је да се женама омогући приступ занимањима и радним местима у којима доминирају мушкарци, да се осигурају једнаке могућности запошљавања, да се прате и отклоне родне разлике у зарадама, повећа женско предузетништво у сектору саобраћаја и унапреде праксе корпоративне друштвене одговорности које промовишу једнаку одговорност за породицу међу запосленим женама и мушкарцима.