



Завршни извештај –
кључни налази

Родна равноправност у саобраћају у Србији



Број пројекта: P108005

Ревидирану верзију доставили
Секонс група за развојну иницијативу и
Dornier Consulting International GmbH
2019. године

Назив пројекта:	Родна равноправност у саобраћају у Србији
Локација:	Република Србија
Пројекат реализовали:	Dornier Consulting International Секонс група за развојну иницијативу
Период реализације пројекта:	Од априла до септембра 2019. године
Наручиоци пројекта:	Координационо тело за родну равноправност Министарство грађевине, саобраћаја и инфраструктуре
Пројекат подржала:	Светска банка

Списак скраћеница

КТРП	Координационо тело за родну равноправност
CER	Заједница европских железничких и инфраструктурних компанија (The Community of European Railway and Infrastructure Companies)
DCI	Dornier Consulting International
EIGE	Европски институт за родну равноправност (European Institute for Gender Equality)
ЕУ	Европска унија
РР	Родна равноправност
GETS	Родна равноправност у саобраћају у Србији (Gender Equality in Transport in Serbia)
ГСП	Градско саобраћајно предузеће „Београд“
ИКТ	Информационо-комуникационе технологије
МОР	Међународна организација рада
АРС	Анкета о радној снази
МГСИ	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
ПИО фонд	Фонд за пензијско и инвалидско осигурање
РГА	Методологија партиципативне родне процене (Participatory Gender Audit)
ЈКП	Јавно комунално предузеће
РС	Република Србија
РСД	Српски динар
РЗС	Републички завод за статистику Републике Србије
ПЗ	Пројектни задатак
УН	Уједињене нације

Садржај

САЖЕТАК	5
1. УВОД.....	8
2. ПРИСТУП, МЕТОДОЛОГИЈА И КОНТЕКСТ ЗА РАЗУМЕВАЊЕ РОДНИХ АСПЕКТА САОБРАЋАЈА	10
2.1 ПРИСТУП И МЕТОДОЛОГИЈА	10
2.1.1 Приступ студији родних аспеката саобраћаја.....	10
2.1.2 Методологија истраживања.....	11
2.2 КОНТЕКСТ ПОЛА И САОБРАЋАЈА У СРБИЈИ.....	13
2.2.1 Систем саобраћаја у Србији	13
2.2.2 Родна равноправност у Србији	14
3. РОДНИ АСПЕКТИ ОБРАЗАЦА МОБИЛНОСТИ У СРБИЈИ	17
3.1 РОДНИ АСПЕКТИ МОБИЛНОСТИ У СРБИЈИ.....	17
3.2 ДОСТУПНОСТ, ПРИСТУПАЧНОСТ, ПРИУШТИВОСТ И ПРИХВАТАЊЕ ПРЕВОЗА: РОДНО СПЕЦИФИЧНЕ СИТУАЦИЈЕ, ПЕРЦЕПЦИЈЕ И ИСКУСТВА.....	19
3.2.1 Доступност	19
3.2.2 Приступачност	26
3.2.3 Приуштивост.....	31
3.2.4 Прихватање.....	35
3.3 ОБРАСЦИ МОБИЛНОСТИ И СОЦИЈАЛНА УКЉУЧЕНОСТ	40
3.3.1 Обрасци мобилности у вези са запослености	40
3.3.2 Обрасци мобилности у вези са образовањем.....	44
3.3.3 Обрасци мобилности у вези са приступом јавним и социјалним услугама.....	46
3.3.4 Обрасци мобилности у вези са активностима у слободно време и куповини	48
4. СЕКТОР САОБРАЋАЈА КАО ПОСЛОДАВАЦ: РОДНИ АСПЕКТИ ЗАПОСЛЕНОСТИ И РАДНЕ СНАГЕ.....	52
4.1 РОДНО СПЕЦИФИЧНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ЗАПОСЛЕНОСТИ У СЕКТОРУ САОБРАЋАЈА.....	52
4.2 СТУДИЈЕ СЛУЧАЈА ЈАВНИХ САОБРАЋАЈНИХ ПРЕДУЗЕЋА	54
5. ЗАКЉУЧЦИ	57
6. ПРЕПОРУКЕ.....	61
7. ЛИСТА РЕФЕРЕНЦИ.....	68

САЖЕТАК

У овом извештају сажето су приказани налази пројекта „Родна равноправност у саобраћају у Србији“ (*Gender Equality in Transport in Serbia - GETS*) са главним циљем да се пруже увиди у чињенично стање на основу којег се израђују политике за унапређење родне равноправности у саобраћају. Саобраћај је један од кључних сектора који утиче на приступ ресурсима. Стога је решавање родно специфичних препрека мобилности од веома важно за укључивање у привредни и друштвени живот и допринос развоју, али и за лично благостање грађана/ки и квалитет њихових живота. Интегрисање родне перспективе у планирање саобраћајних политика представља новину у Србији.

У овом истраживању примењена је сложена методологија која је обухватила деск, квантитативно и квалитативно истраживање. Уз деск истраживање, спроведено је 29 интервјуа са општинским актерима, 9 интервјуа са представницима пружалаца услуга превоза, 8 фокус групних дискусија (ФГД) са 75 учесника/ца који припадају различитим друштвеним групама и анкетно истраживање на репрезентативном узорку од 2400 испитаника/ца.

Дефинисан је и скуп кључних показатеља учинка (КПУ) за процену стања саобраћаја из родне перспективе. КПУ су дефинисани за четири димензије: доступност, приступачност, приуштивост и прихватање. Показатељи су дефинисани на основу доступности родно разврстаних и саобраћајних статистичких података, уз консултације са стручњацима/кињама, и на основу налаза са ФГД и анкетног истраживања спроведеног у лето 2019. године.

Ови КПУ коришћени су да се за процене родне разлике у социјалној партиципацији које настају као последица различитих начина коришћења превоза. Нека од бројних питања која су анализирана су: стање у саобраћају у контексту запошљавања и рада, образовања, приступа јавним административним и социјалним услугама, као и приступа активностима у слободном времену и куповини. Такође су испитане родне разлике у коришћењу превоза у контексту социјалне укључености.

Анализа је генерално показала да постоје значајне родне разлике у саобраћају. У наставку текста налази су представљени према кључним димензијама.

Анализа је показала да су најчешће коришћени видови превоза: пешачење, вожња аутомобилом и локалним аутобусима. Остали видови превоза као што су такси, бицикли, трамваји (који постоје само у 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 дељења приватног путничког аутомобила, превоза бродом, или превоза који организују послодавци (под учесталашћу се подразумева број путовања на седмичном или месечном нивоу одређеним превозним средством).

Налази истраживања указују на следеће кључне родне разлике у саобраћају:

- Мушкарци чешће од жена воze аутомобил или мотоцикл (нпр. вожња аутомобилом чини 40% свих путовања мушкараца, а само 16% путовања жена);
- Жене чешће него мушкарце аутомобилом воze друге особе (таква путовања чине 16% свих путовања жена, а свега 6% свих путовања мушкараца);
- Жене много чешће од мушкараца користе јавни превоз и такси превоз;
- Жене су склоније интермодалном превозу, односно комбиновању различитих средстава превоза током једног путовања (нпр. 20% жена и 14% мушкараца комбинује различита превозна средства током једног путовања 4-5 пута седмично);
- Мушкарци воze бицикл чешће од жена.

Постоје разлике у доступности различитих видова превоза. Пешачка и бицикличка инфраструктура недовољно су развијене, што ограничава доступност пешачења. Квантитативни подаци о доступности тротоара недостају, али подаци из квалитативног истраживања указују на то да је инфраструктура

ниског квалитета, рецимо, зато што су тротоари руинирани и често су блокирани паркираним аутомобилима. Доступност јавног превоза перцепира се као умерена и најнижа је у Београду у поређењу са другим регионима. Остали видови превоза, попут такси превоза и дељења превозних средстава, умерено су доступне, али се ретко користе. 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).

Постоји изразита неравнотежа између жена и мушкараца у мобилности и приступачности ИМП. Возачка дозвола је предуслов за коришћење аутомобила и мотоцикла и њу поседује више мушкараца него жена : 71% одраслих мушкараца насупрот само 35% одраслих жена поседује возачку дозволу за аутомобил. Неједнако поседовање возачке дозволе и разлике у поседовању аутомобила између мушкараца и жена, као и преовлађујући културолошки обрасци, имају две последице: 1) родна неравнотежа у мобилности услед већих ограничења с којима се суочавају жене и 2) обрасци мобилности који су пре последица ограничења него личног избора. Штавише, приступачност саобраћајне инфраструктуре зависи од специфичног локалног контекста. Пошто жене имају ограничен приступ аутомобилимаи више зависе од јавног превоза, мобилност жена у Србији је посебно ограничена у градовим са недовољно развијеном мрежом јавног превоза. Густина мреже јавног превоза знатно се разликује од места до места. Стога приступачност различитим местима интересовања (објектима) веома зависи од контекста.

У перцепцији приуштивости ИМП има родних разлика, док и мушкарци и жене јавни превоз углавном перципирају као јефтин. Нема родних разлика у перцепцији приуштивости јавног превоза. 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 најизраженији је у домаћинствима високог економског статуса у којима мушкарци троше много више од жена. Економски статус значајно утиче на приуштивост ИМП и на родни јаз. Жене које свој економски статус перципирају као нижи ређе возе аутомобиле.

Прихватање и перцепција безбедности јавног превоза су ниске. ИМП и пешачење се оцењују као флексибилни и удобни видови превоза. С друге стране, јавни превоз је ниско оцењен. И мушкарци и жене изјављују да се осећају непријатно када се возе аутобусима јавног градског превоза и у том погледу међу њима нема значајних разлика. Најчешћи узорци су неисправна возила, оштећена седишта, недостатак светла и понашање возача аутобуса. Жене доживљавају јавни градски превоз мање безбедним од мушкараца. Оне су такође чешће жртве сексуалног узнемиравања и дискриминације. Упркос томе што званична статиска говори супротно, испитаници/е превоз аутомобилом оцењују као најбезбеднији вид превоза (било да се возе као путници или да су возачи аутомобила).

Обрасци мобилности у вези с послом значајно се разликују. Жене пешаче до посла или користе јавни превоз, док мушкарци користе аутомобил за путовање до посла и назад. Становници/е сеоских подручја више зависе од аутомобила или мотоцикла, било у својству возача или путника. Међутим, истраживање показује да превоз није препрека да се пронађе посао.

Обрасци мобилности у вези са образовањем 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. Ако су у пратњи мајке, деца чешће иду пешице у школу, а ако су у пратњи оца, чешће иду аутомобилом. Како одрастају, деца преузимају родне обрасце мобилности одраслих.

Обрасци мобилности мушкараца и жена у вези са јавним и социјалним услугама такође су разликују, јер су последица разлика у доступности превоза. По правилу, и одражавајући опште родне обрасце мобилности, мушкарци чешће од жене посећују јавне и социјалне службе возећи аутомобил, док жене чешће пешаче, траже од других да их возе или користе јавни градски превоз. Због ограничене мобилности, жене се чешће одричу коришћења услуга и обављања друштвених

активности него мушкарци. Слична је ситуација и са активностима у слободно време и куповином јер се и овде виде исти општи обрасци: мушкарци користе аутомобил за обављање друштвених активности чешће него жене.

У сектору саобраћаја изразиту већину запослених чине мушкарци (80% свих запослених у сектору). Међу мушкарцима запосленим у овом сектору већи је удео оних који су у статусу предузетника или 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. Међутим, заступљеност жена међу руководиоцима и стручњацима много је нижа него заступљеност мушкараца (на пример, 72% свих руководилаца и 66% свих инжењера и техничара у овом сектору су мушкарци). Жене запослене у сектору саобраћаја у просеку имају виши ниво образовања од мушкараца.

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 услуга превоза (укључујући дељење превозних средстава).
- **Приликом унапређења јавног превоза неопходно је обратити пажњу на жене**, које представљају већину корисника, на више начина (на пример, смањењем кашњења, бољим усклађивањем редова вожње и побољшањем безбедности) али и олакшавањем интермодалне мобилности што ће имати за последицу и смањење времена, али и стреса.
- **Унапређење јавног превоза и услуга дељења превозних средстава требало би да привуче мушкарце да више користе ове видове превоза и мање возе аутомобиле**, а тиме допринесу и смањењу саобраћајних гужви у великим градовима, повећању безбедности, али и унапређењу заштите животне средине.
- **Планирање мера саобраћајне политике и управљање системом саобраћаја 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.

Предложен је и скуп мера које се односе на отклањање родне сегрегације у образовању и занимањима 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 прати и отклони родни јаз 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.

1. УВОД

У овом извештају сажето су приказани налази пројекта „Родна равноправност у саобраћају у Србији“ (Gender Equality in Transport in Serbia - GETS) који су у периоду од априла до септембра 2019. године реализовали Dornier Consulting International GmbH (Немачка) и Секонс група за развојну иницијативу за потребе Координационог тела за родну равноправност (КТПР) и Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, уз подршку Светске банке.

Контекст и сврха

Главни циљ ове студије је да пружи увиде у чињенично стање на основу ког се израђују мере за унапређивање родне равноправности у саобраћају. Саобраћај је један од кључних сектора који утиче на приступ ресурсима. Стога је решавање родно специфичних препрека у транспорту од пресудне важности за учешће у привредном и друштвеном животу и допринос развоју, али и за лично благостање грађана/ки и квалитет њихових живота.

Слобода кретања је кључна за учешће у привредном и друштвеном животу. Слобода кретања, утврђена као једно од основних права човека (Универзална декларација о људским правима из 1948. године, члан 13) представља предуслов за економску партиципацију жена и мушкараца, али и за развој друштвених веза и учешћа у друштву. Родне неједнакости у саобраћају могу створити и продубити остале родне неједнакости, попут приступа запослењу, тржишту, услугама, културним ресурсима и општој социјалној инклузији. Као један од 17 циљева одрживог развоја, УН су дефинисале родну равноправност као централни стуб одрживог развоја (УН 2015).

Координационо тело за родну равноправност је кључни национални механизам у Србији за унапређење родне равноправности у различитим секторима. Висока политичка посвећеност постизању равноправности између мушкараца и жена огледа се у чињеници да је на челу Координационог тела за родну равноправност потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Истраживање родне равноправности у саобраћају је, дакле, доследан корак у истраживању ове теме у сектору у којем широм света доминирају мушкарци као доносиоци одлука, од државних органа до истраживачких и академских институција. Као почетна тачка за израду дугорочних стратегија, Координационо тело за родну равноправност у Србији и Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре одлучили су да процене стање родне равноправности у систему саобраћаја Србије уз подршку Светске банке.

Циљеви

Главни циљ студије GETS је пружање увида у родно специфичне аспекте саобраћаја у Србији. У студији, посебна пажња је посвећена неколиким кључним аспектима:

- родно специфични обрасци мобилности;
- родне разлике и неједнакости у доступности, приступачности, приуштивости и прихватању;
- родне разлике у приступу различитим јавним и социјалним услугама услед разлика у приступу превозу;
- родно специфични ризици, обрасци дискриминације и изложеност насиљу;
- родни аспекти запошљавања и рада у сектору саобраћаја.

Обим студије

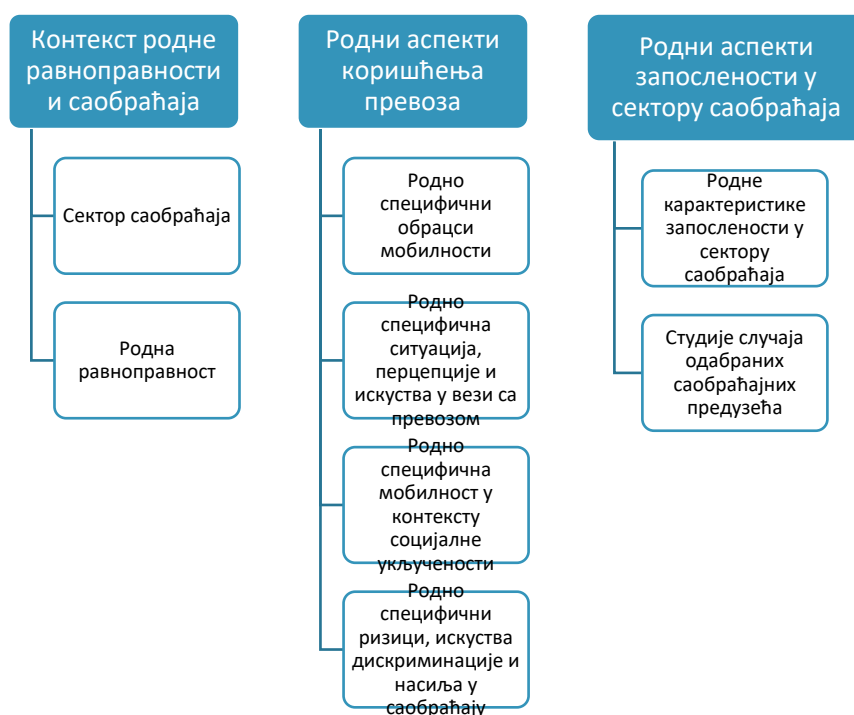
Студија је вишеслојна. Заснива се на сложеном истраживању у којем су примењене комбиноване методе истраживања: квантитативно и квалитативно истраживање, подаци добијени оригиналним истраживањем осмишљеним за потребе ове студије, као и званичним административним подацима. Ситуација је анализира на нивоу Републике Србије, а кључни налази приказани су на нивоу државе.

Подаци квалитативног истраживања коришћени су за решавање локалних специфичности саобраћаја и пола, како би се указало на обрасце понашања и илустровали квантитативни подаци.

Садржај студије

Студија се састоји из три дела. Поред кратког поглавља у коме је објашњена методологија истраживања, студија GETS обухвата три главна дела: (1) опис релевантног контекста у Србији са фокусом на сектор саобраћаја и родну равноправност, (2) родни аспекти коришћења превоза и (3) родне карактеристике сектора саобраћаја у погледу запослености.

Слика 1: Структура извештаја



Главни део анализе посвећен је родним аспектима коришћења превоза, који пре истраживања GETS никада нису били предмет неке студије. Овај део студије обухвата три поглавља. У првом поглављу приказани су родно специфични обрасци мобилности и дати одговара на питања: које врсте превоза више користе мушкарци, а које жене, и који су могући разлози за разлике у коришћењу превоза? Друго поглавље описује ситуацију, али и перцепције и искуства као субјективне аспекте коришћења превоза у четири кључне димензије: доступности, приступачности, приуштивости и прихватања. Треће поглавље описује мобилност у контексту социјалне укључености и покушава да одговори на питање какав је приступ мушкараца и жена различите старости запослењу и различитим јавним и социјалним услугама (нпр. образовању, социјалној заштити, трговинским објектима или културним догађајима) који су важни како за социјалну и економску инклузију, тако и за сам квалитет живота.

У трећем делу студије анализира се сектор саобраћаја из перспективе запошљавања и запослености.

Прво поглавље посвећено је специфичним обрасцима родне сегрегације према занимањима и могућности запошљавања на позицијама доносилаца одлука. У другом поглављу су сажето приказани налази студија случаја које су спроведене и објављене у посебном извештају и дају приказ стања у четири саобраћајна предузећа.

Закључци и препоруке на основу налаза приказани су у завршном поглављу.

2. ПРИСТУП, МЕТОДОЛОГИЈА И КОНТЕКСТ ЗА РАЗУМЕВАЊЕ РОДНИХ АСПЕКТА САОБРАЋАЈА

2.1 ПРИСТУП И МЕТОДОЛОГИЈА

2.1.1 Приступ студији родних аспеката саобраћаја

Главни приступ студије јесте родна анализа коришћења видова превоза и њихове перцепције. Родна анализа омогућава идентификацију родних разлика и неједнакости у коришћењу различитих видова превоза, као и родно диференцирана искуства и перцепције кроз које жене и мушкарци процењују различите начине превоза и обликују своја понашања везано за мобилност.

Стуб анализе представљају четири димензије – доступност, приступачност, приуштивост и прихватање саобраћаја. У анализи се даје објективни приказ система саобраћаја основу званичних података о инфраструктури, али и субјективна перспектива корисника, мушкараца и жена, која се фокусира на то како они перципирају, користе и оцењују систем саобраћаја.

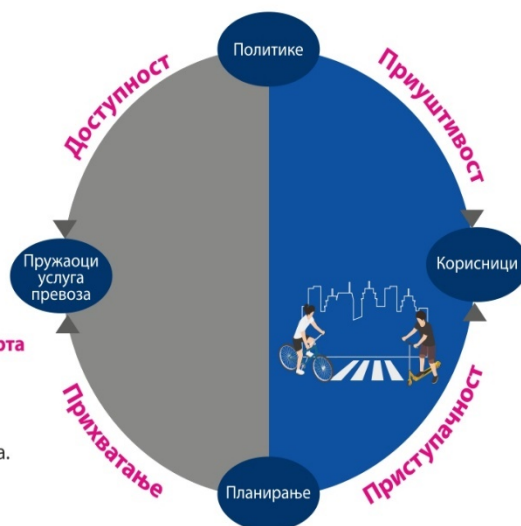
Доступност, приступачност, приуштивост и прихватање су димензије на основу којих се оцењује функционисање система јавног превоза. Оне су се такође показале, као одговарајућа полазна тачка за оцену родне равноправности у саобраћају.¹ Свака од ове четири димензије бави се кључним актерима који значајно доприносе унапређењу родне равноправности у саобраћају (Слика 2).

Ове четири димензије су међусобно повезане и делују међусобно тако да повећавају или смањују дејство једна другој. Индивидуални обрасци мобилности, на пример, зависе од доступности локалне саобраћајне инфраструктуре и могућности превоза. С друге стране, индивидуални социо-економски положај, свакодневне активности (рутине) и преференције одређују то колико ће аутомобил бити приуштив или колико ће јавни превоз бити прихватљив.

Слика 2: GETS димензије за оцену родне равноправности у саобраћају

Транспортне политике
дефинишу локалне услове пружаоца услуга превоза, подржавајући одрживе и иновативне транспортне могућности.

Стручњаци у области транспорта
и урбанистичког планирања дефинишу локалне услове за транспортне услуге у мастер и имплементационим плановима.



Радне и социјалне политике утичу на организацију пословног живота и самог домаћинства, као и на приходе, који се одражавају на мобилност сваког од чланова домаћинства.

Стручњаци у области транспорта дефинишу квалитет саобраћајне инфраструктуре и мрежа које утичу на прихватљивост јавног превоза и других активних видова транспорта (вожња бицикла, електричног тротинета, пешачење и слично), од стране корисника.

Извор: Сопствена архива

¹ Ове димензије су користили разни аутори у контексту оцене система мобилности, посебно у погледу одрживог развоја (нпр. Caruthers et al. 2014).

Ове четири димензије дефинисане су тако да могу да се прилагоде специфичном контексту пројекта. Да би се обезбедио поуздан инструмент за праћење родне равноправности у саобраћају у Србији, све четири димензије су прилагођене контексту пројекта. Такође су дефинисани посебни спискови кључних показатеља учинка (КПУ), који се баве најважнијим аспектима сваке димензије (видети Сliku 3).

Слика 3: КПУ за димензију родне равноправности у саобраћају

Доступност:

- Могућност пешачења
- Могућност коришћења бицикла
- Доступан јавни превоз
- Доступне услуге превоза
- Одговарајућа инфраструктура за ИМП



Приуштивост:

- Ресурси домаћинства / појединаца за превоз
- Приуштивост јавног и приватног превоза

Приступачност:

- Приступ индивидуалном и јавном превозу
- Приступ инфраструктури
- Приступ личним местима интересовања

Прихватање:

- Безбедност и сигурност у јавном и приватном превозу
- Привлачност јавног превоза
- Привлачност услуга превоза

Извор: Сопствена архива

Четири димензије коришћене су за процену родних разлика у могућностима за социјалну партиципацију и социјалну укљученост услед разлика у коришћењу превоза. Систем саобраћаја се посматра као фактор који утиче на приступ социјалним услугама важним за социјалну укљученост, као што су запослење, образовање, социјална заштита, јавне услуге попут услуга које пружају локалне самоуправе, полиција, услуге везане за потрошњу или културу и рекреацију. Испитане су и родне разлике у коришћењу превоза у контексту социјалне укључености.

2.1.2 Методологија истраживања

Примењена је сложена методологија која је обухватила деск, квалитативно и квантитативно истраживање. Уз деск истраживање, спроведено је 29 интервјуа са општинским актерима, 9 интервјуа са представницима превозника, 8 фокус групних дискусија (ФГД) са 75 учесника/ца који припадају различитим друштвеним групама и репрезентативно анкетно истраживање о мобилности на узорку од 2400 испитаника/ца.

Измерени су КПУ за Србију. Кључни показатељу учинка не се заснивају на универзално прихваћеним међународним стандардима, јер је ово још увек нова област. Они су креирани на основу процене стручњака. У том процесу, водило се рачуна о међународном и специфичном националном контексту, као и о доступности података.

Деск истраживање је пружило увид у друштвени контекст у погледу родних аспеката саобраћаја, како на глобалном тако и на локалном нивоу. Ово истраживање је обухватило преглед литературе, анализу кључних међународних и националних докумената, званичну статистику и анализу различитих националних и локалних актера и њиховог рада.

На основу почетног деск истраживања, пројектни тим је спровео низ дубинских интервјуа. Испитаници/е су били запослени у локалним самоуправама задужени за планирање локалног превоза, пружаоци услуга превоза, социјалне установе и небладине организације које се баве мобилношћу или родним питањима. Поред тога, организовано је и осам фокус групних дискусија (ФГД) са локалним актерима и корисницима услуга превоза. Циљ је био да се стекне увид у перспективу корисника и пружалаца услуга у смислу родно релевантних аспеката саобраћаја.

Слика 4: Базе података за студију GETS



Извор: Сопствена архива

Квантитативни подаци о праксама у саобраћају и ставовима корисника/ца прикупљени су теренским истраживањем. Пројектни тим је спровео анкетно истраживање на репрезентативном узорку о обрасцима мобилности у Србији. До краја августа 2019. године, спроведени су интервјуи са 3096 особа било лично (CAPI - Computer Aided Personal Interview) или путем веб интерфејса (CAWI - Computer Aided Web Interview). На крају је 2400 испитаника/ца одабрано за репрезентативни узорак који је главни извор информација о родним апсектима образаца мобилности у Србији.

Анализа је спроведена на неколико нивоа. Подаци и информације прикупљени путем деск истраживања, анкетног истраживања и квалитативног истраживања анализирани су првенствено на националном нивоу и приказани у овој студији. Поред тога, спроведена су и квалитативна истраживања на тему саобраћаја у одабраним градовима Србије са циљем да се добију увиди у специфичне локалне карактеристике и нијансе у погледу саобраћаја. Ово истраживање је обухватило Београд, Ниш (Јужна и Источна Србија), Крушевац (Западна Србија и Шумадија), Нови Сад и Суботицу (Војводина). Налази су коришћени само повремено, као илустрација. Поред тога, извршена је анализа четири предузећа која пружају услуге превоза (Србија Воз, Уговорна такси привредна комора Србије, ЈКП Градско саобраћајно предузеће Београд и саобраћајно предузеће Ластва). Налази из ових студија случаја објављени су у посебном извештају, чији је сажетак приказан овде, у поглављу које се односи на запосленост у сектору саобраћаја.

Методолошка ограничења

Студија GETS је имала два главна ограничења. Имајући у виду да су тек недавно израђене методологије за истраживање рода и саобраћаја и да још увек не постоји стандардизована методологија која се може применити на међународном нивоу, важно је идентификовати методолошка ограничења са којима се сучио овај пројекат.

- **Не постоје званични статистички подаци, нарочито родно разврстани.** Званични подаци о родним питањима у саобраћају су веома оскудни (CIVITAS 2014). Најпоузданији статистички родно разврстани подаци односе се на саобраћајне незгоде. Подаци о регистрацији аутомобила односе се на власништво над аутомобилом, али не и на то ко у стварности вози аутомобил. Исто се односи и на податке о возачким дозволама - они показују ко је добио возачку дозволу, али не и ко *de facto* вози ауто. На крају, квалитет података зависи од тога када и како се ажурирају и до које мере се повезују статистички подаци из различитих институција, као што су подаци саобраћајне полиције и подаци из централног регистра становништва.
- **Подаци омогућавају закључивање на националном нивоу.** Узорак омогућава доношење поузданих закључака на нивоу Србије. Међутим, узорци за градове нису довољно велики за

доношење закључака на нивоу градова. Сходно томе, подаци на нивоу града радије се користе за квалитативно указивање на тенденције и специфичне карактеристике, него што дају поуздан опис локалних система превоза.

2.2 КОНТЕКСТ ПОЛА И САОБРАЋАЈА У СРБИЈИ

2.2.1 Систем саобраћаја у Србији

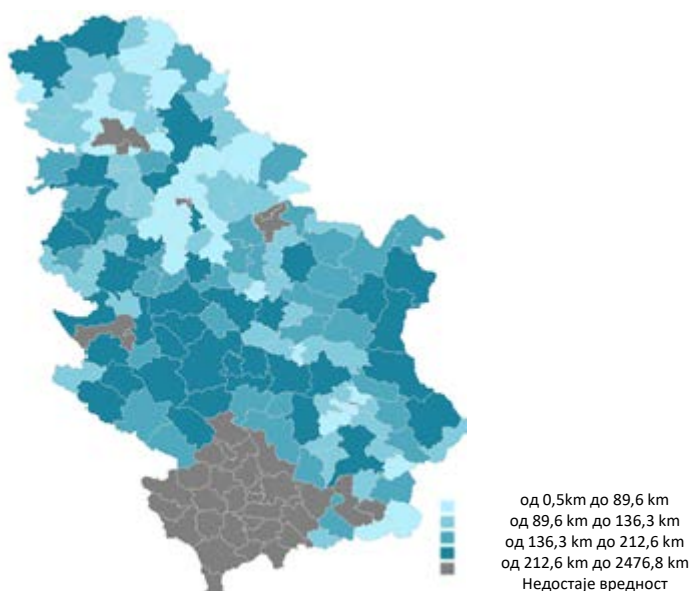
Главни аутопутеви у Србији налазе се дуж коридора север-југ, док железничка мрежа повезује готово све регионе у Србији. Недавна улагања у друмску и железничку инфраструктуру на Коридору X имају за циљ да побољшају приступачности широм земље (Светска банка, 2019).

Слика 5: Железничке и путне мреже у Србији



Извор: Сопствена архива

Слика 6: Дужина модерних путева по општини у км (аутопутеви нису обухваћени)



Извор: База података DevInfo

Густина путне мреже није иста широм земље. Укупна дужина мреже државних путева Републике Србије износила је 44 239 км у новембру 2017. године. Државни путеви I реда обухватају 4852 км (IA: 963 км, IB: 3890 км) док дужина државних путева II реда износи 10 040 км (IIA: 7044 км, IIB: 2995 км). Остатак мреже су општински путеви (29 346 км) за које су одговорне локалне самоуправе. Структура путне мреже такође значајно варира (Слика 6).

Категоризација државних путева врши се на основу примарних и секундарних критеријума. Ова подкатегија обухвата државне путеве IA реда, познате као ауто-путеви. Укупна дужина ауто-путева у Србији износи 1166 км, од чега је тренутно у употреби 876 км. Примарни критеријуми за државне путеве II реда (IIA, IIB) између осталог, су повезивање регионалних и најважнијих саобраћајних тежишта и да ли су повезани са путевима у суседним државама који одговарају истој категорији (IIA). Секундарни критеријуми су интензитет саобраћаја и значај за територију и становништво које опслужују.

Физички обим саобраћајних услуга расте. То се односи на све врсте саобраћаја осим железничког саобраћаја, саобраћаја унутрашњим пловним путевима и поштанског саобраћаја (Табела 1). Највећи раст је забележен у друмском саобраћају, који је и најважнији за унутрашњи саобраћај. За њим следи

железнички саобраћај, који стагнира у обиму, и саобраћај унутрашњим пловним путевима. чији је удео готово незнатан.

Табела 1: Индекси физичког обима услуга саобраћаја и телекомуникација, 2014-2018, 2018=100

	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Железнички саобраћај	97	106	100	104	100
Друмски саобраћај	60	63	74	80	100
Градски саобраћај	85	85	84	100	100
Саобраћај унутрашњим пловним путевима	131	148	160	125	100
Ваздушни саобраћај	81	87	100	107	100

Извор: РЗС, 2019: 326

Улога аутобуског путничког саобраћаја непрестано расте. Расте у погледу броја аутобуса (од 2054 у 2014. години до 2585 у 2019. години), пређених километара (160 милиона у 2014. години до 170 милиона у 2018. години) и просечне дужине пута по путнику (69,2 км у 2014. до 88,4 км у 2018. години). Међутим, број путника смањен је са 61 на 56 милиона (РЗС, 2019: 333).

Градски превоз расте, а доминантан вид је аутобуски превоз. Обим градског јавног превоза је стабилан од 2017. године, са око 260 милиона путника², то јест, 259,8 милиона путника у Q2/2017, 261,1 у Q2/2018. и 258,4 у Q2/2019. Друмски превоз је био најдоминантнији у градском јавном превозу (стабилних 99% путника од Q2/2017), а аутобуси су доминантно средство (86% у Q2/2019) (РЗС, 2019б: 63).

Смањује се обим и значај железничког саобраћаја. Укупна дужина пруга смањена је са 3819 км у 2014. години на 3752 у 2019. години, а број превезених путника са 6,3 милиона у 2014. години на 4,8 милиона у 2018. години. Саобраћај унутрашњим пловним путевима је скоро незнатан, и чине га 2 путничка пловила чији је капацитет 100 путника (РЗС, 2019: 329-330).

Трендови у сектору саобраћаја одражавају се и у броју запослених. Тако се број запослених у железничком саобраћају смањено са 17078 у 2014. години на 10 207 у 2018. години, док се у друмском саобраћају повећао са 12 542 на 20 648. Занимљиво је да је ситуација у градском превозу другачија: број запослених се смањено са 12 000 у 2014. години на 11 516 у 2018. години.

Централни положај у Европи и статус државе кандидата за приступање ЕУ подстичу сарадњу са ЕУ у сектору саобраћаја. Србија, на пример, сарађује са организацијом за регионалну сарадњу ЕУ „Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу“ (SEETO) у циљу усклађивања саобраћајних политика и техничких стандарда Србије са стандардима ЕУ (потпредседник Владе 2018).

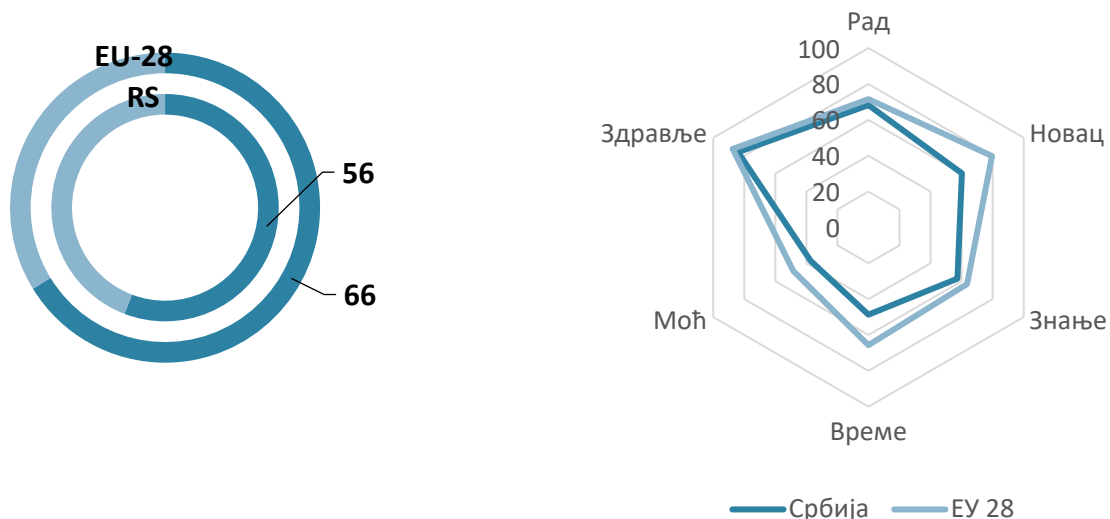
2.2.2 Родна равноправност у Србији

Родне неједнакости су изражене у Србији. Мерено индексом родне равноправности³ који је развио Европски институт за родну равноправност (EIIGE), према подацима за 2016. годину, вредност овог индекса за Србију је била 56, што је значајан заостатак за просеком ЕУ-28 који износи 66. Најизраженије разлике су у доменима новца, времена и моћи, што указује на нижи економски стандард жена, које обављају већи део неплаћеног посла у домаћинству и воде бригу о члановима породице, и недовољно учешће на позицијама политичке, економске и социјалне моћи.

Слика 7: Индекс родне равноправности, Република Србија 2016. и ЕУ-28 2015.

² Због промењене методологије, није могуће поређење са ранијим подацима (РЗС, 2019: 336).

³ Индекс родне равноправности је композитан показатељ постигнућа и родних јазова у 6 домена родне равноправности, који су истовремено кључне области политика: рад, новац, знање, време, моћ, здравље и два под-домена - унакрсна неједнакост и насиље над женама. Индекс родне равноправности се мери на скали од 1 до 100, где је 100 пуна равноправност.



Извор: СИПРУ, Индекс родне равноправности за Србију 2018.

Учешће жена на тржишту рада много је ниже него мушкараца, на шта указују стопе активности, запослености, незапослености и неактивности (Табела 2). Постоји и истакнута родна сегрегација на тржишту рада, с тим да се жене више концентришу у секторима повезаним са социјалним услугама, а мушкарци у секторима производње, грађевинарства и ИКТ. Сектор саобраћаја је један од сектора са снажном родном сегрегацијом, што ће бити детаљније описано у поглављу посвећеном запошљавању.

Табела 2: Основни показатељи тржишта рада према полу, радно способно становништво (15-64), 2018, у %

Показатељи тржишта рада	Ж	М
Стопа активности	61	75
Стопа запослености	52	66
Стопа незапослености	14	13
Стопа неактивности	40	25

Извор: Републички завод за статистику Републике Србије, Анкета о радној снази, 2018. године

Запошљавање и услови рада у предузећима која се баве превозом уређени су сложеним законским оквиром. Међу бројним законима који регулишу различите области запошљавања и рада у сектору саобраћаја, постоји неколико кључних закона који дефинишу услове, права и обавезе кључних актера у процесу запошљавања у вези са социјалним правима која проистичу из радног односа, као и у вези са безбедношћу и здрављем на радном месту. Основни оквир за запошљавање у сектору саобраћаја уређен је Законом о раду,⁶ Законом о запошљавању и осигурању за случај незапослености,⁷ Законом о обавезном социјалном осигурању⁸, Законом о безбедности и заштити на радном месту,⁹ док су неке бенефиције у вези са родитељством и породицом дефинисане Законом о финансијској подршци породицама са децом.¹⁰

Када је у питању **оквир политика, и њега обликује неколико** кључних политика попут опште политике родне равноправности, политике запошљавања и образовања, као и посебне политике које се односе на развој и могућности запошљавања у сектору саобраћаја.

Механизми и политике родне равноправности развијају се последњих десетак година, а Координационо тело за родну равноправност (КТРП) има најважнију улогу у увођење родне перспективе у политике и мере у Србији. Ово тело је основала Влада Републике Србије како би координирало рад органа државне управе у вези са родном равноправношћу у Србији.¹¹ КТРП ради и на јачању мреже представника свих министарстава (особе за контакт), које министри именују да се баве питањима родне равноправности. У оквиру Министарства за рад, запошљавање, борачка и социјална питања постоји сектор за антидискриминациону политику и унапређење родне равноправности¹², а на нивоу локалних заједница постоје локални механизми родне равноправности

чији је задатак увођење родне перспективе у локалне политике и спровођење политика и мера родне равноправности.

3. РОДНИ АСПЕКТИ ОБРАЗАЦА МОБИЛНОСТИ У СРБИЈИ

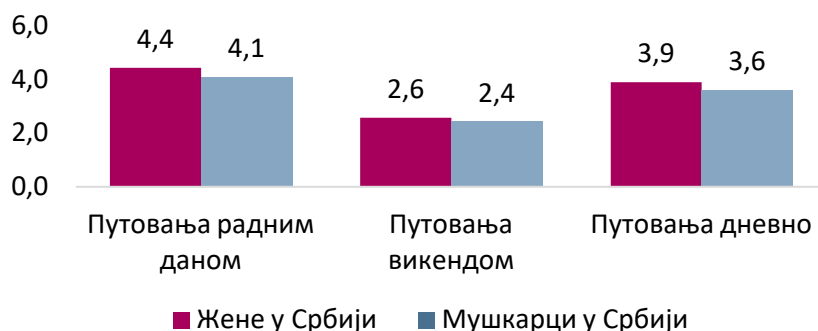
3.1 РОДНИ АСПЕКТИ МОБИЛНОСТИ У СРБИЈИ

Кључни налази:

- Постоје изражене родне разлике у обрасцима мобилности, јер жене више зависе од других (особа или пружалаца услуга), а мушкарци су самосталнији.
- Жене се више ослањају на јавни превоз, док се мушкарци више ослањају на приватне аутомобиле.
- Жене чешће од мушкараца користе локалне аутобусе, трамваје, тролејбусе, такси превоз, регионалне аутобусе, аутомобиле у својству путника и чешће пешаче.
- Поред приватних аутомобила, мушкарци чешће возе мотоцикле и бицикле.
- Жене су чешће од мушкараца приморане да комбинују различита превозна средства током једног путовања.

Србију одликује велики број путовања жена и мушкараца, како радним данима, тако и викендом. У Србији је просечан број путовања 3,8 дневно, 3,6 путовања за мушкарце и 3,9 путовања за жене (подаци из анкетног истраживања GETS). И мушкарци и жене много чешће путују радним данима него викендом. Иако та разлика није велика, број путовања радним данима и викендом већи је код жена него мушкараца.

Слика 8: Број дневних путовања у Србији према полу



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Пешачење, вожња аутомобила и локални аутобуси представљају најчешће коришћене видове превоза. И мушкарци и жене у Србији најчешће пешаче, користе приватне аутомобиле било као возачи или путници, и локалне аутобусе (учесталост овде значи број путовања током недеље или месеца одређеним превозним средством). Остали видови превоза као што су такси, бицикли, трамваји који постоје у само неколико градова, користе се знатно ређе. Регионални аутобуси и возови обично се не користе за свакодневно путовање до посла и назад, док су неки облици превоза веома ретко заступљени, попут дељења приватног путничког аутомобила, превоза бродом, или превоза који организују послодавци.

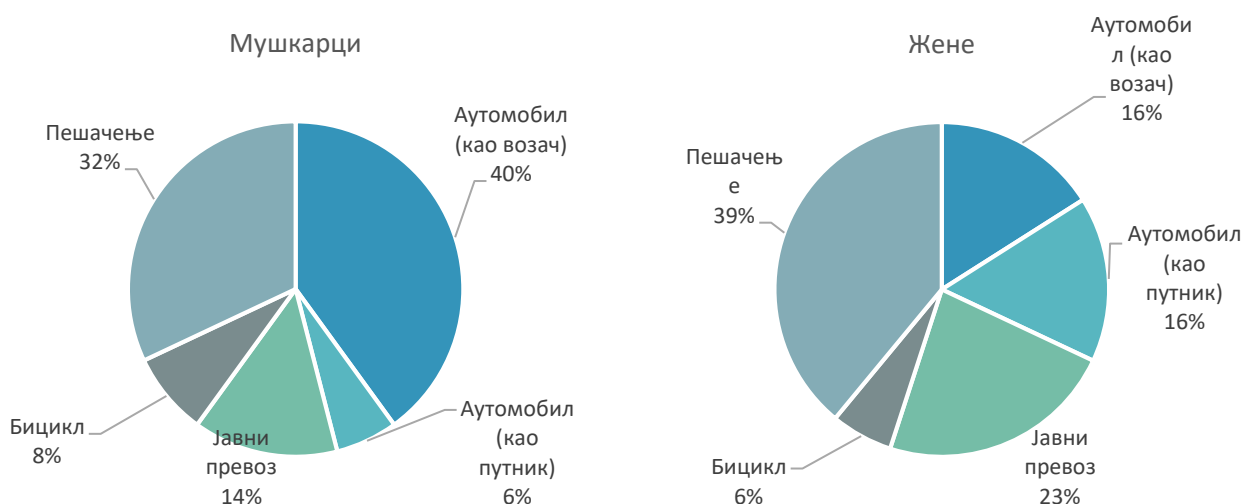
У оквиру овог заједничког оквира превоза, **постоје родне разлике у учесталости коришћења различитих превозних средстава.** Оне указују на следеће:

- Мушкарци чешће од жена возе аутомобил или мотоцикл;
- Жене много чешће од мушкараца користе различите облике јавног превоза, укључујући локалне аутобусе, трамваје, минибусеве;
- Жене се чешће од мушкараца возе аутомобилом као путнице (односно, возе их друге особе);
- Мушкарци возе бицикл много чешће од жена;

- Жене користе такси превоз много чешће од мушкараца.

Жене се мање ослањају на приватне аутомобиле него мушкарци, а више на јавни превоз и пешачење. Док мушкарци возе аутомобил у 40% својих путовања, жене то раде само у 16% својих путовања. Поред тога, жене чешће него мушкараце приватним аутомобилом возе друге особе - таква путовања чине 16% свих путовања жена, а свега 6% свих путовања мушкараца (Слика 9). У укупној мобилности жена, пешачење има већи удео него код мушкараца (39% према 32%), као и јавни превоз (23% према 14%). Бицикл је најмање коришћен вид превоза, али нешто чешће међу мушкарцима него женама (8% према 6%).

Слика 9: Модална расподела према полу у Србији (удео путовања различитим видовима превоза у укупном броју путовања)



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Нису примећене родне разлике у погледу пешачења и међуградског саобраћаја. Иако жене пешаче више него мушкарци (скоро сваки дан), и током викенда, разлика није статистички значајна. Такође нема значајне разлике у употреби међуградског превоза, као што су возови и међуградски аутобуси.

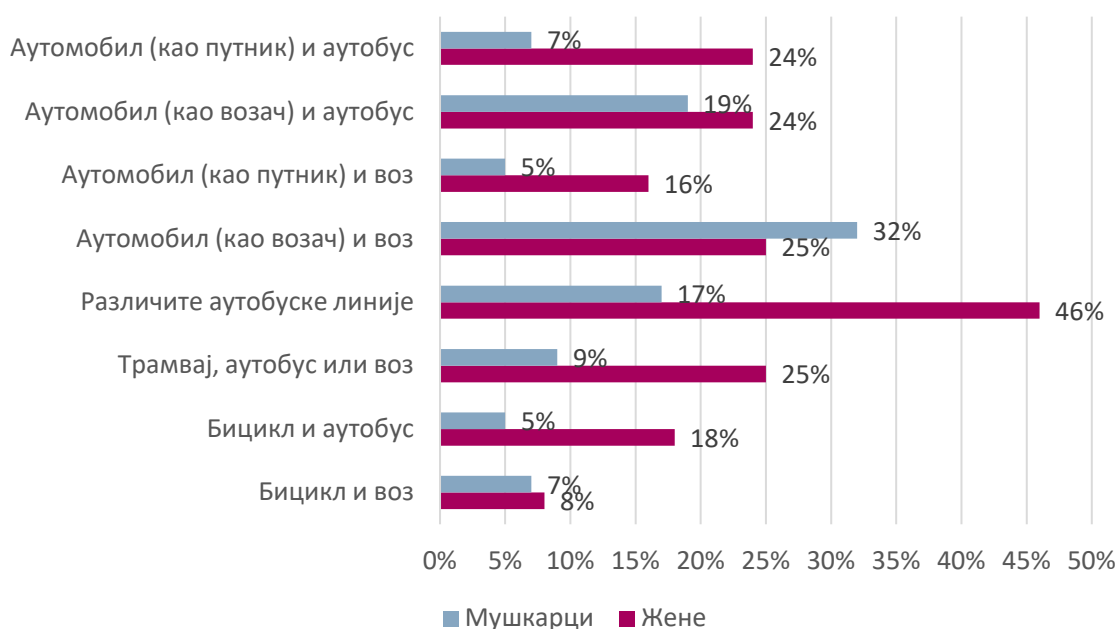
Табела 3: Родне разлике у погледу коришћења различитих видова превоза у току дана (до 18 сати), у %

Превозно средство	Скоро свакодневно		4-5 дана седмично		1-3 дана седмично		1-3 дана месечно		Мање од једанпут месечно		(Скоро) никад	
	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж
Аутомобил или мотоцикл као возач	44	20	14	9	14	11	5	7	4	6	19	48
Бицикл	13	12	10	7	18	11	11	8	12	12	36	51
Такси	1	1	2	2	5	9	16	21	33	35	43	32
Минибус	0	1	1	2	2	4	5	6	14	17	78	70
Аутомобил као путник (возач је члан породице)	5	11	5	15	15	24	21	19	21	15	34	16
Трамвај	2	3	2	4	6	5	8	9	13	14	70	65
Локални аутобус	9	16	9	12	12	14	15	17	21	18	34	24

Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Жене су склоније интермодалној мобилности односно коришћењу више начина превоза у току једног путовања. Више од једне петине жена и мушкараца обухваћених узорком (23% жена и 22% мушкараца) комбинује више превозних средстава у току једног путовања сваки дан, а 20% жена и 14% мушкараца ради то 4-5 пута седмично. Коришћење различитих превозних средстава у једном путовању може бити узрок стреса. Разлози су бројни: због тежег организовања путовања и његовог дужег трајања када редови вожње различитих превозних средстава и линија нису добро усклађени, због поремећаја у редовима вожње и других разлога. Будући да жене чешће користе интермодални превоз, оне су и више изложене тим утицајима.

Слика 10: Процент мушкараца и жена који комбинују два или више превозних средстава у једном путовању сваки дан



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=545

3.2 ДОСТУПНОСТ, ПРИСТУПАЧНОСТ, ПРИУШТИВОСТ И ПРИХВАТАЊЕ ПРЕВОЗА: РОДНО СПЕЦИФИЧНЕ СИТУАЦИЈЕ, ПЕРЦЕПЦИЈЕ И ИСКУСТВА

Као што је објашњено у поглављу о приступу и методологији, утицај система саобраћаја мери се на основу четири кључне димензије: доступност, приступачност, приуштивост и прихватање. У овом поглављу стање у саобраћају у Србији приказано је из објективне перспективе (чињенично стање) и субјективне перспективе (перцепције и искуства учесника у саобраћају). Свака димензија се операционализује помоћу низа подпоказатеља приказаних у табелама.

3.2.1 Доступност

Кључни налази:

- Највећи родни јаз у доступности видова превоза је у односу на приватне аутомобиле. Жене много ређе него мушкарци поседују аутомобиле, ређе имају возачке дозволе за аутомобиле и мотоцикле, и сходно томе, њихова оцена доступности аутомобила као возача је много нижа.
- Родне неједнакости у доступности аутомобила су додатно изражене у сеоским подручјима и сиромашним домаћинствима.

- Родне разлике се такође присутне у погледу коришћења бицикла, јер жене ређе поседују и ређе вози бицикл од мушкараца.
- Не постоје изражене родне разлике у погледу доступности инфраструктуре за пешачење.
- Доступност јавног превоза је ограничена, што више погађа жене него мушкарце, пошто оне чешће користе јавни превоз. Родне неједнакости у мобилности су израженије у сеоским срединама и мање развијеним регионима због мање доступности јавног превоза.

Димензија доступности односи се на то колико су одређене могућности превоза доступне на некој локацији. GETS студија је применила свеобухватан приступ, те су у анализу, поред јавног превоза, укључене и друге опције, попут минибуса, такси превоза, као и индивидуалног моторизованог превоза (ИМП).⁴

Доступност услуга јавног и приватног превоза директно одређује слободу у избору видова превоза (слободу модалног избора). Што је више могућности за превоз, то је већа могућност проналаска најадекватнијег вида превоза за свако појединачно путовање. Доступност аутомобила и разноврсност видова превоза повећава шансу да свако изабере онај вид превоза који најбоље задовољава његове или њене потребе за свако појединачно путовање. За сваку особу која нема возачку дозволу или приватни аутомобил, од доступности других видова превоза зависи да ли ће лако моћи да дође до неког одредишта. Доступност аутомобила зависи од личних фактора, као што су поседовање возачке дозволе или аутомобила. Ови фактори зависе од културних образаца у друштву које одликују изражене родне неједнакости и патријархални родни режим. Доступност услуга јавног превоза, као и одговарајућа пешачка и бициклистичка инфраструктура, у основи су једнаки за мушкарце и жене који живе на истој локацији. Међутим, различите обавезе и дневне рутине које су родно дефинисане (нпр. одвођење деце у образовне установе или одлазак у куповину) могле би довести до различитих исхода ако превоз није подједнако прилагођен овим свакодневним радњама и специфичним потребама.

Димензија доступности операционализована је кроз неколико скупова КПУ:

- **Могућност пешачења** у граду или другом насељу може се проценити анализом пешачке инфраструктуре, као и њеном употребом у смислу удела путовања пешачењем.
- **Могућност коришћења бицикла** у граду или подручју одређује одговарајућа бициклистичка инфраструктура од које зависи удео путовања бициклом.
- **Доступност јавног превоза** може се проценити на основу доступности трамваја, аутобуса и возова, а такође се одражава и у уделу путовања јавним превозом.
- **Доступност услуга превоза** означава учесталост употребе минибуса, такси превоза, возова или међуградских аутобуса, као и доступност услуга дељења бицикала и аутомобила и сличних услуга.
- **Доступност инфраструктуре за ИМП** оцењује се различитим показатељима квалитета путне мреже, али и доступношћу возила и поседовањем возачких дозвола.

Неки подаци који се односе на доступност недостају у званичним статистичким изворима, па се користе увиди добијени квалитативним истраживањем. Пошто већина институција у Србији које прикупљају податке о саобраћају примењује стратегију отворених података, подаци о квалитету путева, нпр. о односу између „модерних“ асфалтираних и неасфалтираних путева, као и подаци о јавном превозу, као што су дужине аутобуских или возних линија, јавно су доступни. Ипак, статистички и историјски подаци о пешачкој и бициклистичкој инфраструктури, као што су места за паркирање

⁴ Ово проширује приступ који је дефинисао Carruthers et al (2015), према којем се димензија „доступности“ односи на трасе, време и учесталост услуга превоза. Пошто се ова дефиниција фокусира на јавни превоз, а преклапа се са географском дефиницијом приступачности, која се углавном заснива на јавном превозу, густини путне мреже и учесталости услуга као главним факторима који одређују лакоћу доласка до одредишта, студија GETS укључује додатне опције превоза.

бицикала, пешачки прелази или квалитет тротоара, оскудни су, јер само неколико општина детаљно прати уличну инфраструктуру. Штавише, да би се знао тачан број пружалаца услуга превоза и такси предузећа, неопходне је да се редовно прати или аналира тржиште. Због тога, подаци из анкетног истраживања су важни извори информација за процену доступности опција превоза. Осим тога, недостају подаци о локалним модалним расподелама, јер анкете о мобилности захтевају значајне финансијске ресурсе. Последица тога је да су у Србији модалне расподеле тачно испитане само у појединим случајевима, као што су студије SmartPlans за Београд и Крушевац. Стога су за анализу димензије доступности, такође узети у обзир подаци анкетног истраживања GETS о модалним расподелама, као и личним оценама доступности превоза.

Могућност пешачења

Табела 4: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије доступности – могућност пешачења

Показатељ	Србија	Критеријуми учинка		
		Низак	Средњи	Висок
Могућност пешачења				
Удео пешачења у укупном броју путовања (%)	Укупно: 36% Жене: 39% Мушкарци: 31%	< 35	35 – 40	> 40
Родне разлике у погледу пешачења (у % поенима) (жене минус мушкарци)	8%	> 6	4 – 6	< 4
Стопа смртности пешака на 100.000 становника ²	2,2 (укупно 151)	0	2 – 0	> 2
Удео мушкараца и жена међу пешацима погинулим у саобраћајним незгодама ²	Жене: 38% Мушкарци: 62%			
Стопа повреда пешака на 100.000 становника ²	40 (укупно 2806)	> 50	50 – 30	< 30
Удео мушкараца и жена међу пешацима повређеним у саобраћајним незгодама ²	Жене: 44% Мушкарци: 56%			

Извори: Анкетно истраживање GETS

² АБС (2019. година)

Родне разлике у просечном модалном уделу пешачења за Србију мање су него код осталих видова превоза. Анкетно истраживање GETS забележило је просечно учешће од 31% пешачких путовања међу мушкарцима и 39% пешачких путовања међу женама, што чини разлику од 8 процентних поена. Те родне разлике су мање од европског просека који износи 15 процентних поена (CIVITAS 2014).

Не постоје квантитативни подаци о доступности тротоара, али подаци из квалитативног истраживања указују на њихов низак квалитет. Према налазима квалитативног истраживања GETS, доступност пешачења је испод задовољавајућег нивоа, пре свега због неадекватне и небезбедне пешачке инфраструктуре (нпр. неодговарајући тротоари). Тротоари су понекад врло уски, што успорава и отежава кретање пешака. Стручњаци/киње који су интервјуисани тврде да постоји много насеља са запуштеним тротоарима чак и у Београду. Према ФГД спроведеним у Београду, нема довољно пешачких зона и пешачење одузима превише времена. У другим градовима као што је Суботица, ФГД су показале да недостају места за паркирање аутомобила, услед чега се тротоари користе у ту сврху. То је случај и у другим градовима, посебно у деловима града који су ближе центру. У тим ситуацијама, жене ходају улицом, што угрожава њихову безбедност. С друге стране, квалитативни подаци указују да се посебан нагласак ставља на безбедност деце у саобраћају у, па су у многим општинама постављени тротоари са заштитним оградама поред школа. Међутим, због неадекватне саобраћајне културе и спровођења закона, возачи често возе брзо у насељима, па чак и у близини школа.

Званична статистика о стопи смртности и повреда у саобраћају је амбивалентна. У Србији је током 2019. године страдао 151 пешак. Стопа смртности пешака од 2,2 на 100.000 становника висока је у поређењу са просеком ЕУ где је 1,1, мада неке земље такође имају веће стопе, на пример, 2,6 у Румунији и 2 у Летонији (ERSO, 2018). Исте године повређено је 2806 пешака или 40 на 100 000 становника. Иако GETS истраживања показује да жене више пешаче, стопе повреда и смртних исхода нису веће међу женама. У Србији, пешаци чине четвртину свих погинулих у саобраћајним незгодама и 14% укупног броја повређених учесника у саобраћају (подаци за период 2014-2018). Већина погинулих или повређених пешака су старости између 46 и 64 године (АБС, 2019ц).

Могућност коришћења бицикла

Табела 5: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије доступности – могућност коришћења бицикла

Показатељ	Србија	Критеријум учинка		
		Низак	Средњи	Висок
Могућност коришћења бицикла				
Поседовање бицикла (у %)	Укупно: 58% Мушкарци: 63% Жене: 53%	< 60	60 – 84	> 84
Удео путовања бициклом у укупном броју путовања (модални удео коришћења бицикла) (у %)	Укупно: 7% Жене: 6% Мушкарци: 8%	< 5	5 – 25	> 25
Родне разлике у погледу коришћења бицикла (процентуалних поена) (мушкарци – жене)	2%	> 10	3 – 10	< 3
Оцена доступности коришћења бицикла као локалног вида превоза (1- уопште није доступан; 6- веома доступан)	Укупно: 4,9 Жене: 4,8 Мушкарци: 4,9	<3	3-4	> 4
Стопа смртности бициклиста на 100.000 становника	0,5 (укупно 38)	> 4	4 – 0	0
Удео мушкараца и жена бициклиста погинулих у саобраћајним незгодама, у % ²	Жене: 11% Мушкарци: 89%			
Стопа смртности бициклиста на 100.000 становника	20,6 (укупно 1432)	> 40	40 – 10	< 10
Удео мушкараца и жена међу бициклистима повређеним у саобраћајним незгодама, у % ²	Жене: 37% Мушкарци: 63%			

Извор: Анкетно истраживање GETS

² АБС (2019. година)

Мушкарци чешће од жена поседују и возе бицикл. Од укупног броја испитаника, њих 58% има бицикл, са значајном родном разликом од 10 процентних поена. Та разлика је најнижа у равничарској Војводини у којој је развијена бициклистичка култура и инфраструктура и у којој је највећи удео лица која поседују бицикл у поређењу са другим регионима (видети Табелу 6).

Табела 6: Поседовање бицикла према региону и полу, у %

Регион	Мушкарци	Жене
Београд	49	41
Јужна и Источна Србија	64	51
Шумадија и Западна Србија	58	46
Војводина	79	72

Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Чини се да је коришћење бицикла у Србији умерено популарно. Путовања бициклом чине 6% укупних путовања жена и 8% укупних путовања мушкараца. Ово је близу просека на пример Немачке, где се 11% свих путовања обави бициклом, али је много ниже у поређењу са одређеним европским градовима који су нарочито погодни за вожњу бициклом попут Минстера (Немачка), Лајдена (Холандија) или Копенхагена (Данска), где модални удео коришћења бицикла прелази 30% (ЕРОММ 2019).

Оцена доступности коришћења бицикла као локалног вида превоза је релативно висока (4,9 од 6), са родним разликама које нису значајне. Међутим, налази квалитативног истраживања указују на **низак квалитет бициклистичке инфраструктуре** због непостојања бициклистичких стаза, осим у неколико места, попут Суботице и Новог Сада. На пример, у Крушевцу постоје само две бициклистичке стазе на супротним крајевима града и оне нису повезане. Интервјуи показују да би бициклистичка инфраструктура могла омогућити становницима који живе у насељима дуж државних путева бољи приступ центру града. Бициклистички саобраћај је недовољно развијен делимично због непостојања свести доносилаца одлука и планера о потребама бициклиста (интервју).

Званична статистика показује умерен до висок степен безбедности за бициклисте, са укупно 38 погинулих бициклиста у саобраћајним незгодама (0,5 на 100 000 становника) и 1432 повређена бициклиста (20,6 на 100 000 становника). Већина погинулих и скоро две трећине повређених бициклиста су мушкарци. Стопа смртности бициклиста расте како расте модални удео, који је мали у Србији у поређењу са другим земљама ЕУ (нпр. 0,7 у Мађарској, 0,6 у Белгији; ERSO, 20186).

Доступне опције јавног превоза и услуге превоза

Табела 7: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије доступности – јавни превоз и услуге превоза

Показатељ	Србија	Критеријум учинка		
		Низак	Средњи	Висок
Доступне опције јавног превоза				
Удео коришћења јавног превоза у укупном броју путовања (у %)	Укупно: 19% Жене: 23% Мушкарци: 14%	< 60	70 - 80	> 80
Родне разлике у погледу коришћења јавног превоза (у % поенима) (жене минус мушкарци) ¹	9%	> 6	4 - 6	< 4
Оцена доступности јавног превоза (1- уопште није доступан; 6- веома доступан)	Укупно: 3,8 Жене: 3,8 Мушкарци: 3,8	<3	3-4	> 4
Доступне услуге превоза				
Услуге дељења превозних средстава	Не постоје услуге дељења превозних средстава	Дељење бицикала	Дељење бицикала и путничких аутомобила	Додатне услуге дељења превозних средстава

Извор: Анкетно истраживање GETS

Удео јавног превоза у укупном броју путовања је низак, а постоје и значајне родне разлике(9 процентних поена) пошто жене много чешће користе јавни превоз него мушкарци (23% према 14% у укупном броју путовања).

Доступност јавног превоза није задовољавајућа. Отприлике свака трећа особа изјављује да је јавни превоз доступан, без значајних родних разлика. Међутим, **постоје значајне регионалне разлике: становници Војводине најчешће тврде да јавни превоз није доступан, док становници Београда**

најчешће тврде да јесте. Перципирана доступност јавног превоза је умерена, са оценом 3.8 од 6 и у овом погледу не постоје родне разлике.

Услуге такси превоза су такође умерено доступне и чешће их користе жене него мушкарци. Скоро две трећине обухваћених испитаника (63%) изјавило је да су оне доступне, и у том погледу нема родних разлика. Доступност је најнижа у Београду (53%) у поређењу са 65% у Јужној и Источној Србији, 68% у Шумадији и Западној Србији и 64% у Војводини. С друге стране, услуге такси превоза су мање доступне у сеоским подручјима (56%) него у градским (67%). Услуге такси превоза се ретко користе, али их чешће користе жене него мушкарци. Док 8% мушкараца и 13% жена користи ове услуге једном седмично или чешће, 16% мушкараца и 21% жена их користи неколико пута месечно.

Доступност услуга дељења превозних средстава је веома ограничена и нису примећене родне разлике у том смислу. Осим изнајмљивања аутомобила или бицикла, услуге дељења превозних средстава још увек су слабо присутне у Србији. Око 90% и мушкараца и жена уопште не користи услуге дељења приватног путничког аутомобила или изнајмљивања аутомобила, док их 4% жена и 5% мушкараца користи мање од једном месечно. Осим једног сервиса у Београду (Car:Go), професионалне услуге дељења аутомобила или скутера још увек нису присутне. Једина услуга дељења превозних средстава која је доступна у неколико градова је изнајмљивање бицикла, са 15 станица у Београду, једном станицом у Нишу, десет станица у Новом Саду и пет станица у Суботици (подаци из интервјуа). Али, ова инфраструктура углавном се налази у близини подручја за рекреацију.

Одговарајућа инфраструктура за ИМП

Табела 8: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије доступности – ИМП

Показатељ	Србија	Критеријум учинка		
		Низак	Средњи	Висок
Одговарајућа инфраструктура за ИМП (индивидуални моторизовани превоз)				
Учешће модерних асфалтираних путева у укупној дужини путне мреже (у %) ²	66%	< 60	60 - 85	85-100
Процент домаћинстава који имају најмање један аутомобил ¹	69%			
Процент домаћинстава који имају најмање један аутомобил регистрован на жену ¹	32%	<30%	30-40%	41-50%
Процент домаћинстава који имају најмање један мотоцикл ¹	9%			
Оцена доступности аутомобила као возача (1- уопште није доступан; 6- веома доступан) ¹	Укупно: 4,7 Жене: 4,4 Мушкарци: 5,0	<3	3-4	> 4
Стопа смртности возача аутомобила на 100.000 становника, 2018. ³	3,4 Укупно 239	> 2	0 - 2	0
Удео мушкараца и жена међу возачима аутомобила погинулих у саобраћајним незгодама 2018. ³	Мушкарци: 93% Жене: 7%			
Стопа повреде возача аутомобила на 100.000 становника ³	184,9 (укупно 12879)	> 100	30 - 100	< 30
Удео мушкараца и жена возача аутомобила погинулих у саобраћајним незгодама 2018, у % ³	Мушкарци: 79% Жене: 21%			
Стопа смртности путника у аутомобилу на 100.000 становника, 2018. ³	1,6 Укупно: 108	> 2	1- 2	< 1

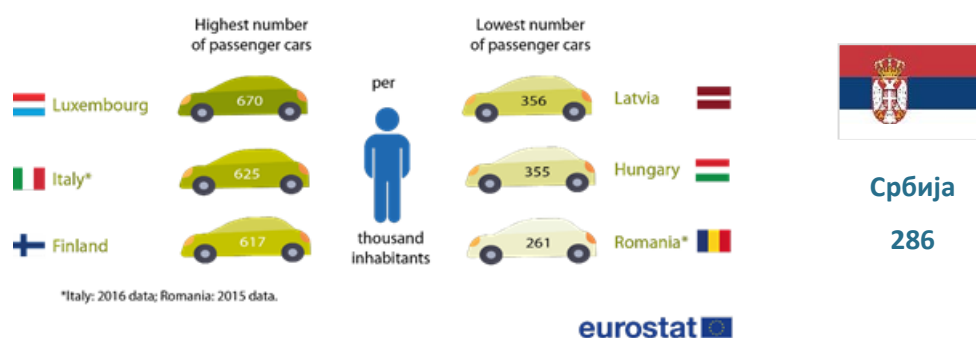
Удео мушкараца и жена међу путницима у аутомобилу који су погинули у саобраћајним незгодама 2018, у % ³	Мушкарци: 58% Жене: 42%			
Стопа повреде путника у аутомобилу на 100.000 становника у 2018. ³	7,235	> 50	20 - 50	< 20
Удео мушкараца и жена путника погинулих у саобраћајним незгодама 2018, у % ³	Мушкарци: 44% Жене: 56%	> 80	10 - 80	< 10

Извори:

¹ Анкетно истраживање GETS ² Републички завод за статистику Републике Србије ³ АБС, 2019.

У Србији мање људи поседује аутомобил у односу на ЕУ, а у том погледу постоји и значајан родни јаз. У Србији је 1000 људи у просеку поседовало 286 аутомобила у 2017. години (РЗС, 2019а)⁵, што је знатно мање него у већини земаља ЕУ (видети Сliku 11). Главни разлог зашто домаћинства или појединци не поседују ауто су ограничена финансијска средства: половина испитаника (48%) тврди да једноставно не могу приуштити аутомобил. Међу домаћинствима која су учествовала у истраживању 69% поседује најмање један аутомобил. Но, у само 32% случајева аутомобил је регистрован на женино име. Жене су нешто чешће власнице аутомобила у градским него у сеоским подручјима (34% наспрам 28%), Београду (39%), затим Војводини (31%), Западној Србији и Шумадији (31%), а најмање у Јужној и Источној Србији (26%). Родна разлика је такође већа у сеоским подручјима, где је само у 28% домаћинстава са најмање једним аутомобилом, тај аутомобил у власништву жене. Жене такође оцењују доступност аутомобила као возача много ниже од мушкараца, што је у складу са њиховим нижим стопама власништва над аутомобилима (4,4 према 5,0 од 6,0).

Слика 11: Србија и државе чланице ЕУ са највећим и најмањим бројем путничких аутомобила на 1000 становника, 2017.



Извор: Еуростат 2019а, подаци РЗС

Богатија домаћинства чешће поседују аутомобил, а код њих је и родни јаз нижи него када су у питању домаћинства са нижим приходима. Такође, домаћинства која су високо рангирана према субјективном економском статусу чешће поседују аутомобил него домаћинства са најнижим економским статусом (77% према 54%). У исто време, разлика између мушкараца и жена у погледу поседовања аутомобила најнижа је међу домаћинствима са највишим економским статусом, пошто у 45% случајева жена је власник барем једног аутомобила, док у случају домаћинстава са најнижим економским статусом, тај проценат износи 34%.

⁵ Постоје значајне регионалне разлике када је у питању поседовање аутомобила. Стопе су веће у развијенијим деловима земље. Међутим, број аутомобила расте у мање развијеним подручјима. У поређењу са 2011. годином, индекс поседовања путничких аутомобила порастао је у Јужној и Источној Србији (138 у 2018) више него у Шумадији и Западној Србији (117), Војводини (117) и Београду (119) (РЗС, 2019; сопствени прорачун). Веће стопе раста вероватно су последица нижих почетних вредности. Међутим, оне ипак указују на равноправнији приступ ИМП.

Безбедност возача која се мери бројем погинулих и повређених у саобраћајним незгодама је ниска.

У поређењу са пешацима и бициклистима, возачи и путници у возилу се налазе у много већем ризику када су у саобраћају. У 2018. години, 239 возача аутомобила је погинуло у саобраћајним незгодама, што је 3,4 погинула на 100.000 становника. Посматрано уопштено, ризик да погинете у саобраћајној незгоди, изражен у вероватноћи на 1.000.000 становника много је већи него у ЕУ-28 (82 према 50 у 2018. години) (АБС, 2019: 10). У саобраћајним незгодама страда више мушкараца него жена, било као возачи или путници у возилу, док је већи број жена у укупном броју повређених путника у возилу (Табела 8).

3.2.2 Приступачност**Кључни налази:**

- Жене имају мање приступа коришћењу аутомобила и мотоцикла првенствено због чињенице да ређе поседују возачку дозволу.
- Удео жена међу власницима возачких дозвола значајно је мањи у поређењу са развијеним земљама ЕУ.
- Због ниже доступности (ређе су власнице) и ниже приступачности (ређе имају возачку дозволу), жене се више ослањају на друге да их превозе, на јавни превоз и на пешачење.
- Због ограниченог приступа аутомобилу, мобилност жена у Србији је посебно ограничена у градовима са недовољно развијеним јавним превозом. То доводи до дужег времена путовања и чекања.
- Приступачност кључним местима интересовања је задовољавајућа пре свега захваљујући чињеници да се за већину становништва кључне образовне, здравствене и друге установе налазе на удаљености до 3 км.
- Родне разлике у погледу приступачности најизраженије су у погледу културних и рекреативних активности – већи број жена него мушкараца изјавио је да одустају од ових активности због непостојања превоза. Овај налаз није изненађујући имајући у виду претходно запажену зависност од других или од јавног превоза.

Димензија приступачности обухвата три главне компоненте: приступ индивидуалном и јавном превозу, приступ саобраћајној инфраструктури и и приступ личним местима интересовања. Процена приступа индивидуалном и јавном превозу и саобраћајној инфраструктури врши се географском и просторном анализом. Међутим, лична места интересовања зависе од појединачних избора и склоности у погледу здравствене заштите, бриге о деци, образовања, запослености и куповине, активности у слободно време или друштвених мрежа породице и пријатеља. Саобраћајна инфраструктура у смислу путне мреже и мреже јавног превоза, као и услуге јавног и приватног превоза, имају функцију повезивања ових места интересовања у одређеном времену, на одређеној удаљености и са одређеним трошковима (ESPON et al. 2013).

Приступачност такође значи и приступ могућностима. Приступачност се овде не узима само у ужем смислу као приступ инфраструктури и видовима превоза, већ и у ширем смислу као приступ могућностима, попут приступа послу, здравственој заштити, образовању или другим активностима. То је делимично описано у поглављу о местима интересовања, али је више детаља дато у поглављу о социјалној укључености.

Место са „високом приступачношћу“ дефинисано је као одредиште до кога се лако може доћи уз адекватне ресурсе времена, напора и трошкова. С друге стране, „ниска приступачност“ подразумева да је теже или скупље доћи до ових одређишта (Salif et al. 2018). Поред објективних фактора приступачности који су дефинисани географским и инфраструктурним карактеристикама, важно је узети у обзир и перципирану приступачност која обухвата субјективне аспекте, попут ставова према различитим видовима превоза или личне удобности у погледу доступних начина превоза (Lättmann 2018).

Приступачност је важна када је у питању родна перспектива јер утиче на економски положај и организацију свакодневног живота. У областима у којима не постоји систем јавног превоза, приступ моторизованом возилу је једини начин за долазак до радног места или других места интересовања. Живот у подручјима која карактерише ниска приступачност може стога знатно утицати на свакодневан живот појединаца и група које немају приступ приватном аутомобилу. Међународна истраживања показују да је код жена које воде бригу о другим члановима и обављају послове у домаћинству често сложенија организација свакодневног живота него код мушкараца, што подразумева и већи број дневних путовања као и „ланаца путовања“. Уопштено, ограничен приступ послу, здравственим, образовним и трговачким објектима доводи до смањења слободног времена. Различите међународне студије о мобилности откриле су да се приступачност може побољшати тиме што ће се унапредити могући начини превоза на „последњем километру“ путовања (*last mile*) увођењем услуга дељења аутомобила или бицикла односно улагањем у безбедну инфраструктуру за активне начине превоза (e.g. DLR et al. 2016, Baptista et al. 2014). Поред тога, ограничена приступачност значајно утиче на привредни раст града или региона. Стога, омогућавање да се разним начинима превоза лако дође до места интересовања представља важан елемент за постизање родне равноправности у сектору саобраћаја.

Мерење приступачност врши се комбиновањем објективних инфраструктурних и субјективних индивидуалних показатеља. Објективни показатељи обухватају инфраструктурне (нпр. број станица јавног превоза) и карактеристике услуга (нпр. учесталост аутобуса или воза) са социјалним факторима као што су удаљеност често посећених, важних личних одредишта (нпр. радно место, активности у слободно време). Да би се оценила приступачност система превоза, дефинисана су три кључна показатеља учинка (КПУ) и подпоказатеља за потребе студије GETS:

- **Приступ индивидуалном моторизованом и јавном превозу:** Иако поседовање аутомобила и мотоцикла указује на доступност ових могућности превоза, поседовање возачке дозволе је предуслов приступачности. Слично томе, претплата за јавни превоз показатељ је индивидуалног приступа јавном превозу.
- **Густина саобраћајне мреже:** Густина путне мреже и мреже јавног превоза важан је показатељ колико се лако стиже до одређеног одредишта. У том смислу, удаљеност до следећег стајалишта јавног превоза и учесталост полазака одређују објективну приступачност одредишта јавним превозом. Услуге попут информација у реалном времену о кашњењима и поремећају реда вожње имају утицај на перцепирану приступачност јавног превоза.
- **Приступ личним местима интересовања:** Лична места интересовања, као и учесталост њиховог посећивања, зависе од свакодневних радњи појединца. Када је у питању свакодневна мобилност, радно место представља важно одредиште, али и друга места попут здравствених установа, вртића или школа веома су важна за задовољавање дневних потреба. Приступачност овим местима може се мерити удаљеностима и временом путовања до ових одредишта.

Неки подаци не постоје. Као и многим другим земљама, подаци о возачким дозволама нису системски усклађени са подацима из регистра становништва на локалном нивоу. Стога би званична статистика могла бити погрешна у погледу укупног броја. Као алтернатива, однос мушкараца и жена међу власницима возачких дозвола може навестити локалне родне неједнакости на одређеној локацији.

Приступ индивидуалном и јавном превозу

Табела 9: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије приступачности – индивидуални и јавни превоз

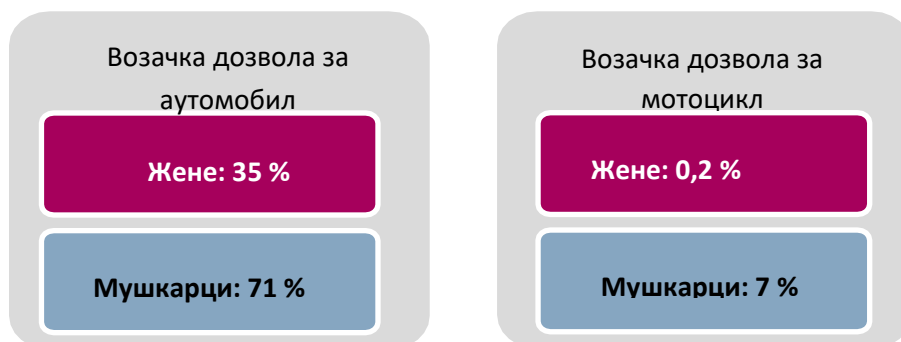
Показатељ	Подаци за Србију	Учинак		
Приступ индивидуалном и јавном превозу		Низак	Средњи	Висок
Поседовање возачке дозволе за аутомобил (%) ²	Мушкарци: 71% Жене: 35%	< 55	55 - 75	> 75

Родна разлика у поседовању возачке дозволе за аутомобил (у процентним поенима)	36%	> 20	10 - 20	< 10
Поседовање возачке дозволе за мотоцикл у % ²	Мушкарци: 6,6% Жене: 0,2%	< 55	55 - 75	> 75
Родна разлика у поседовању возачким дозволама за мотоцикл (у процентним поенима) ²	6,4%	> 20	10 - 20	< 10
Удаљеност до следеће станице ЈП (м) ¹	Укупно: 831 Сеоско: 910 Градско: 780	> 500	500 - 300	< 300

Извор: ¹ Анкетно истраживање GETS ² Управа саобраћајне полиције

Више мушкараца него жена има возачку дозволу за аутомобил и мотоцикл. Возачка дозвола је предуслов за коришћење аутомобила и мотоцикала. Према званичној статистици, 71% одраслих мушкараца и само 35% одраслих жена у Србији има возачку дозволу (Управа саобраћајне полиције 2019). Удео жена међу власницима возачке дозволе у Србији значајно је нижи у поређењу са другим земљама, попут Немачке (76%, BMVI 2019) или Уједињеног Краљевства (67%, DfT 2019). Исто тако, број жена мотоциклиста такође је много нижи од броја мушкараца мотоциклиста (видети Сliku 12). Међу лицима која поседују возачку дозволу за мотоцикл, 97% су мушкарци, а само 3% жене (Управа саобраћајне полиције 2019). Квалитативно истраживање показује културолошки образац у везо са возачким дозволама и поседовањем аутомобила. Учесници кажу да се „од малих ногу понашамо као да су дечаци предодређени за вожњу аутомобилом“ (мушкарци купују аутомобиле) и да се тај став касније потврђује, јер је то наш менталитет. Учесници су такође изјавили да се „према девојкама понашамо као да аутомобил није за њих, одвраћамо их, док дечак подржавамо“.

Слика 12: Поседовање возачке дозволе за аутомобил или мотоцикл према полу



Извор: Управа саобраћајне полиције, 2019. година

Када је у питању ИМП, постоји изражена родна неравнотежа у погледу мобилности. Структура власништва над аутомобилима и возачким дозволама, као и преовладавајући културолошки обрасци, имају две последице (1) **родна неравнотежа у мобилности због ограничене мобилности жена** и 2) **обрасци мобилности који су пре последица ограничења него личног избора.**

Жене се суочавају са потешкоћама у коришћењу ИМП због ређег поседовања аутомобила и возачке дозволе. Један учесник ФГД лепо је приказао ситуацију: „На територији Крушевца, велики број жена има возачку дозволу, али у већини случајева, оне је само чувају у својим ташнама. Породични аутомобил обично вози супруг док оне пешаче или користе јавни превоз. Жене које су запослене и

немају исто радно време као њихови мужеви, користе јавни превоз или пешаче до посла, док муж користи породични аутомобил“.

Вожња аутомобилом значи и суочавање са бројним спољним препрекама. Квалитативно истраживање показује да се чак и они који возе аутомобил сусрећу са потешкоћама у свакодневном саобраћају. Њихов највећи извор стреса је недостатак места за паркирање. Испитаници наводе да је „немогућа мисија“ пронаћи место за паркирање у центру града, чак и на периферним деловима. Поред тога, када се нађе место за паркирање, временско ограничење паркирања је 60 минута, а понекад то није довољно. Квалитативно истраживање такође показује да постоје предрасуде да су жене лоши возачи. Са друге стране, учесници/е сматрају да су жене много пажљивије и савесније од мушкараца возача и више поштују правила. Мушкарци су углавном ти који чине саобраћајне прекршаје.

Не постоје родне разлике у погледу удаљености до најближе аутобуске или железничке станице, али постоје одређене разлике у односу на тип насеља. Просечна удаљеност најближе железничке станице у сеоским подручјима је 5,3 км, док је у градским подручјима та удаљеност дупло мања - 2,6 км. Разлике су знатно мање у односу на удаљеност најближег аутобуског стајалишта. У сеоским подручјима просечна удаљеност најближе аутобуске станице је 0,9 км, док је у градским подручјима аутобуско стајалиште удаљено у просеку 0,8 км. Иако је удаљеност иста за мушкарце и жене који живе на истој локацији, за потпуну слику о удаљености стајалишта јавног превоза треба узети у обзир следеће: (1) јавни превоз је много значајнији за жене (2) жене комбинују више различитих превозних средстава током једног путовања и (3) жене више зависе од других који их довозе до стајалишта јавног превоза. Стога би **субјективна тежина мушкараца и жена за исту удаљеност могла да се разликује.**

Густина саобраћајних мрежа

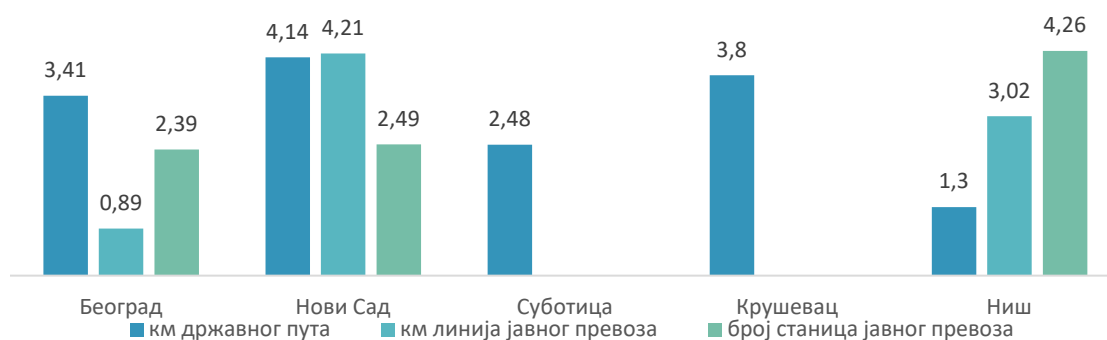
Табела 10: Почетне и референтне вредности КПУ димензије приступачности – густина саобраћајних мрежа

Показатељ	Подаци за Србију	Учинак		
		Низак	Средњи	Висок
Густина саобраћајне мреже				
Дужина пута на 100 становника (km)	Модерни путеви: 29 681km или 0,4 км на 100 становника	< 2,5	2,5 - 4	> 4

Извор: Републички завод за статистику Републике Србије

Густина мреже јавног превоза знатно се разликује од места до места. Густина се мери дужином линија јавног превоза. Свеукупно гледано, Нови Сад је најбоље рангиран у погледу односа државних путева и линија јавног превоза по становнику, док је број станица по глави становника највећи у Нишу (видети Сliku 13). Као што је типично за градове у унутрашњости, саобраћајна инфраструктура у Суботици и Крушевцу претежно обухвата државне путеве, док је локални јавни превоз слабо доступан, а учесталост аутобуских услуга ниска, што су показали и интервјуи са стручњацима/кињама током квалитативног анкетног истраживања GETS и анализе података OSM.

Слика 13: Дужина државних путева, линија јавног превоза и број стајалишта јавног превоза на 1000 становника по граду



Извор: Интервјуи и РСЗ 2019. година

Због ограниченог приступа аутомобилу, мобилност жена у Србији је посебно ограничена у градовима са недовољно развијеним јавним превозом. У Суботици или Крушевцу, на пример, учесници/е ФГД потврдили су да недовољно развијен систем јавног превоза значајно утиче на њихову свакодневну организацију пошто време чекања на аутобуским стајалиштима износи 1,5 сати, а непоуздани редови возње и нередовне услуге доводе до значајног смањења слободног времена. Наравно, ограничења због неодговарајућег превоза зависе и од удаљености личних одредишта као што су радно место или здравствене услуге.

Приступ личним местима интересовања

Овом аспекту је посвећено више пажње у поглављу о социјалној укључености. У овом поглављу, важно је напоменути да превоз утиче на могућности за запошљавање и социјалну партиципацију и мери се приступачношћу местима интересовања.

Табела 11: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије приступачности – приступ личним местима интересовања

Показатељ	Подаци за Србију	Учинак		
		Низак	Средњи	Висок
Приступ местима интересовања¹				
Удео становништва којима се предшколска установа налази на удаљености 0 - 3 км (у %) ⁶	81	< 65	65 - 85	> 85
Удео становништва којима се школа налази на удаљености 0 – 3 км (у %) ⁶	81	< 65	65 - 85	> 85
Удео становништва којима се факултет налази на удаљености 0 – 3 км (у %) ⁶	Укупно: 81 Жене: 26 Мушкарци: 32	< 65	65 - 85	> 85
Удео становништва којима се радно место налази на удаљености 0 – 3 км (у %) ⁶	Укупно: 40 Жене: 38 Мушкарци: 41	< 65	65 - 85	> 85
Удео становништва којима се здравствена установа налази на удаљености 0 – 3 км (у %) ⁶	Укупно: 64 Жене: 63 Мушкарци: 65	< 50	50 - 75	> 75

⁶ Подаци нису родно приказани пошто су испитаници/е били старији од 18 година. Подаци о полу лица која воде децу у вртић или школу приказани су у поглављу о коришћењу превоза у контексту приступа социјалним услугама.

Удео становништва које одустаје од културних и рекреативних догађаја због непостојања превоза, у %	Укупно: 52 Жене: 55 Мушкарци: 46			
--	--	--	--	--

Извори: ¹ Анкетно истраживање GETS ² Управа саобраћајне полиције ³ Републички завод за статистику Републике Србије

Људи обично одаберу предшколску установу, као и основну и средњу школу, које се налазе у непосредној близини њихових домова. Већина испитаника (преко 80%) навела је да се предшколске и школске установе налазе на удаљености до 3 км. За ове индексе нису приказане родне разлике, јер инструмент истраживања није дозвољавао прикупљање података да ли свако дете у домаћинству похађа вртић/школу и на којој удаљености се они налазе, а које би било могуће родно разврстати.⁷

Родне разлике су уочљиве када је у питању приступ факултету, јер је међу студенткињама удео оних који похађају факултет који се налази на удаљености до 3 км мањи него код мушкараца. Родне разлике нису уочљиве у погледу приступа услугама здравствене заштите.

Родне разлике постоје у погледу приступа превозу до радног места. Жене чешће пешаче до посла или користе јавни превоз, док мушкарци најчешће иду аутомобилом до посла. С друге стране, просечна удаљеност за жене и мушкарце од куће до посла износи 8,5 км у једном правцу.

Због непостојања превоза, жене чешће од мушкараца одустају од посете културних догађаја и рекреативних активности. Иако нема значајних родних разлика у одустајању од активности или приступу местима интересовања због непостојања превоза, у погледу образовања, куповине, здравствене заштите, разлика постоји када су у питању културни догађаји и рекреативне активности. Са скоро десет процентних поена разлике, жене тврде да чешће од мушкараца одустају од посете културних догађаја и рекреативних активности због непостојања превоза.

3.2.3 Приуштивост

Кључни налази:

- Генерално посматрано, не постоје значајне разлике у перцепцији приуштивности јавног превоза и аутомобила између мушкараца и жена.
- Родна разлика у перцепцији приуштивности највећа је код лица која живе у домаћинствима са најнижим дохотком.
- Родне разлике у месечним издацима на превоз повећавају се са растом дохотка домаћинства. У домаћинствима са најнижим дохотком, родне неједнакости су занемарљиве, док су у домаћинствима са највишим дохотком оне најизраженије, при чему мушкарци у просеку троше много више од жена.
- Јавни превоз се генерално сматра приуштивим, мада је та оцена нижа како се смањује социо-економски статус. Социо-економски статус такође утиче на приуштивост аутомобила.
- Постоји изражена неједнакост у ресурсима који су доступни мушкарцима и женама услед ниже стопе запослености жена и родног јаза у зарадама.

Приуштивост се односи на финансијске трошкове путовања и потенцијална ограничења у погледу мобилности због ових трошкова. Caruthers et al. (2005) дефинише „приуштивост“ као „у којој мери финансијски трошкови путовања стављају појединачно домаћинство у положај да се морају жртвовати да би путовали или у којој мери могу да приуште путовање онда када то желе“ (Caruthers 2005). Дакле, приуштивост је однос између финансијских ресурса појединца и његових/њених трошкова за јавни или приватни вид превоза, што може довести до ограничења у личној мобилности у погледу избора

⁷ Питање је било да ли било које дете у домаћинству присутно.

времена и начина путовања. У том смислу, дефиниција је уско повезана са концептом „транспортног сиромаштва“ (*transport poverty*) што се такође односи на ограничене „интеракције са (читавим низом) могућности које друштво нуди“ због ограничених финансијских ресурса (Bauman 2000, Titheridge et al. 2014).

Економски капитал појединца и домаћинства у великој мери утиче на одабир начина превоза. Различити финансијски ресурси мушкараца и жена одређују буџет путовања појединца. Већи приход подразумева да лице може себи приуштити аутомобил који је најфлексибилније, најудобније и најрасположивије превозно средство, док мањи приходи ограничавају мобилност, у случају сиромаштва, на пешачење или коришћење бицикла.

Кључни показатељи учинка димензије приуштивости родне равноправности у саобраћају су:

- **Ресурси за превоз:** Издаци за путовања приватним моторним возилима, јавним превозом, такси превозом или минибусом месечно у односу на доходак домаћинства или појединца показују како ови издаци утичу на буџет сваког домаћинства или лица. Штавише, стопа незапослености према полу пружа увид у разлике у погледу организације живота и личних финансијских буџета.
- **Приуштивост превоза.** Годишње или месечне претплате за јавни превоз указују на то да лице има редован приступ јавном превозу и осим тога штеди редовном претплатом. Родне разлике у зарадама одражавају се на могућност куповине и поседовања аутомобила и последично утичу на доступност овог вида превоза за жене и мушкараце.

Ресурси за превоз

Табела 12: Почетне и референтне вредности за КПУ димензије приуштивости – ресурси за превоз

Показатељ	Подаци за Србију	Учинак		
		Нитак	Средњи	Висок
Ресурси за превоз				
Родне разлике у стопи запослености, становништво старости 15 и више година, у % ¹	Укупно: 48 Жене: 40 Мушкарци: 55 Родна разлика: 15	> 10	10-5	< 5
Индекс родне месечне зараде (мушкарци=100) ²	Укупно: 66,251 Жене: 62,792 Мушкарци: 69,120 Жене=91	<85	85-95	>95
Месечни издаци за превоз као удео у укупним расходима домаћинства у % ³	9.3			

Извори:

¹ РЗС, Анкета о радној снази, 2018. година

² РЗС, 2018б, 2018: 2, септембар 2018. година, у РСД

³ РЗС, 2018ц: 37

Званична статистика показује да скоро једна десетина прихода домаћинства иде на трошкове превоза. Статистичке податке о потрошњи, укључујући издатке за превоз, редовно прикупља Републички завод за статистику Републике Србије путем Анкете о потрошњи домаћинства. Међутим, подаци се прикупљају и приказују на нивоу домаћинства, тако да подаци о личним приходима и потрошњи, родно разврстани, нису доступни. Према овим подацима, скоро једна десетина прихода домаћинства иде на трошкове превоза. Регионалне разлике нису изражене (РЗС, АПД 2018: 37).

Индиректни показатељи, међутим, указују на одређене родне разлике. Да би се стекао увид у родне разлике у економским ресурсима, коришћена су два прокси показатеља: стопа запослености и месечна зарада. Оба су добијена из званичних статистичких података. Подаци указују на значајне родне разлике у запослености, са преко 15 процентних поена разлике у корист мушкараца и родном разликом у месечној заради међу запосленима при чему жена заради 91% зараде мушкараца. **Ово**

указује на нижа финансијска средства која су на располагању женама на основу запослености која би се могла користити за трошкове превоза.

Приуштивост видова превоза

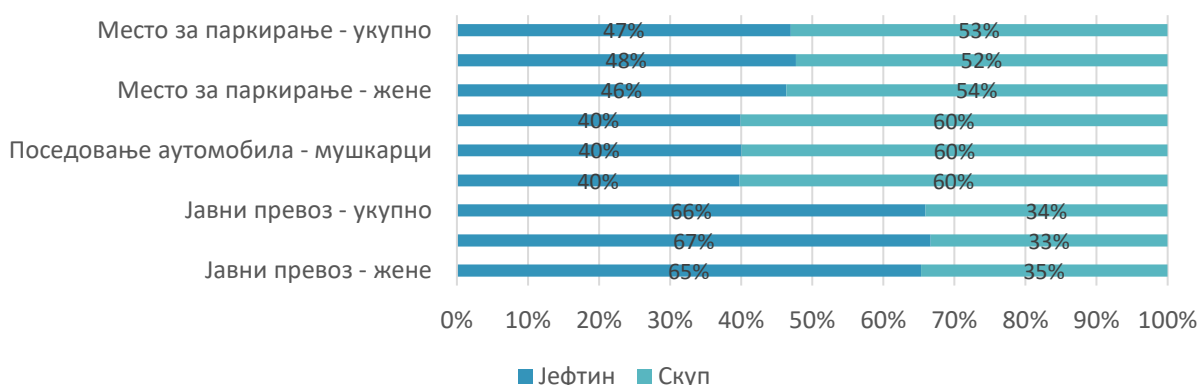
Табела 13: Почетне и референтне вредности КПУ димензије приуштивности – ресурси за превоз

Показатељи	Подаци за Србију	Учинак		
Приуштивост видова превоза				
Процент људи који превоз аутомобилом сматрају скупим	Укупно: 34% Жене: 35% Мушкарци: 34%			
Процент људи који јавни превоз сматрају скупим	Укупно: 41% Жене: 41% Мушкарци: 40%			
Процент људи који место за паркирање сматрају скупим	Укупно: 53% Жене: 54% Мушкарци: 52%			
Месечна или годишња претплата за ЈП (%)	Укупно: 29% Жене: 35% Мушкарци: 22%	> 15	15-5	< 5

Извор: Анкетно истраживање GETS

Не постоје родне разлике у перцепцији приуштивности јавног превоза. И мушкарци и жене наводе да је јавни превоз јефтин (65% жена и 67% мушкараца). С друге стране, и мушкарци и жене сматрају да су аутомобили и паркирање скупи (видети Сliku 14). Социо-професионални статус не утиче на перцепцију приуштивности, осим за незапослена лица, где већина незапослених жена поседовање аутомобила сматра веома скупим (жене 47%, мушкарци 37%).

Слика 14: Перцепција приуштивности јавног превоза и аутомобила као скупим, према полу, у %

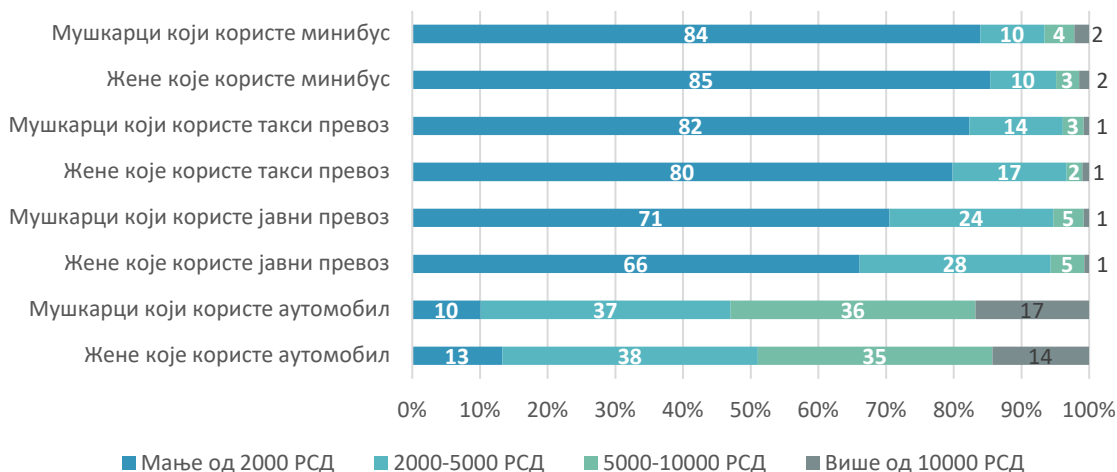


Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Родне разлике су изражене у месечној потрошњи на различите видове превоза. Већина жена и мушкараца троши мање 2000 динара месечно на јавни превоз, минибус и такси превоз. Међутим, постоје неке разлике. Међу онима који троше мање од 2000 динара на јавни превоз, већи је удео жена него мушкараца (34% према 30%), као и међу онима који троше више од 2000 динара на услуге такси превоза (20% према 18%). У исто време, мушкарци чешће од жена троше више од 2000 динара на аутомобил (90% према 87%). Родни јаз у потрошњи на аутомобил је мали у домаћинствима са нижим

економским статусом⁸, док је наизраженији у домаћинству са високим економским статусом где мушкарци троше много више од жена. Ове тенденције су у складу са општим обрасцима мобилности мушкараца и жена.

Слика 15: Месечна потрошња на различите видове превоза, према полу, у %



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Табела 14: Перцепција јавног превоза као скупог према полу и економском статусу (у %)

Субјективни економски статус	Скуп и веома скуп јавни превоз		Скупо и веома скупо поседовање аутомобила	
	Жене	Мушкарци	Жене	Мушкарци
Једва састављамо крај с крајем и често немамо новца	34%	28%	52%	38%
Зарађујемо само за основне ствари, живимо веома скромно	29%	28%	40%	43%
Зарађујемо више од основног дохотка, али не живимо у луксузу	26%	28%	33%	37%
Имамо довољно и можемо чак да приуштимо неке луксузне ствари (скупе одморе, уређаје, личне ствари)	29%	18%	44%	27%

Економски статус значајно утиче на приуштивост ИМП и утиче на родне разлике. Жене које свој економски статус перцепирају као нижи ређе возе. Аутомобил се најмање вози су у домаћинствима која свој економски статус оцењују као низак. Међу њима, 33% жена вози аутомобил најмање једном недељно, док то чини 56% мушкараца. Како расте перципирани економски статус, тако расте и удео жена које возе најмање једном недељно. Највеће родне разлике у возњи су међу лицима средњег економског статуса, са разликом од 34 процентна поена између жена и мушкараца који возе аутомобил најмање једном недељно.

⁸ Економски статус је мерен субјективном перцепцијом. Испитаници су могли да идентификују економску ситуацију свог домаћинства помоћу једне од четири опције које одговарају нижем, нижем средњем, вишем средњем и високом економском статусу.

Слика 16: Удео испитаника који вози аутомобил или мотоцикл најмање једном недељно према полу и перципираном економском статусу домаћинства



Извор: Анкетно истраживање GETS, n = 2400

Будући да јавни превоз користе више од мушкараца, жене чешће од мушкараца имају месечне карте. Месечну карту за јавни превоз поседују 35% жена и 22% мушкараца. Постоје разлике између жена различитог статуса активности. Стопа поседовања највиша је код запослених жена (39%), нешто мања међу неактивним женама (34%) и знатно мања међу незапосленим женама (26%). Родне разлике присутне су и у градским и у сеоским подручјима. Док међу женама из сеоских подручја, њих 24% има месечну карту, међу мушкарцима тај удео износи 15%. У градским подручјима, 42% жена и 27% мушкараца има месечну карту.

Квалитативно истраживање показује скривене трошкове који често утичу на мобилност. Учесници који користе приградске линије за одлазак до града углавном су се жалили на високе цене карата за излазак на перонски простор. Приградски аутобуси у центру града имају посебне пероне на главној аутобуској станици, и они често морају платити додатних 190 динара за перонску карту само да би ушли на станицу. Карта јавног градског превоза не покрива трошкове перонских карата, које онда постају значајни месечни издаци, с обзиром на то да ове жене већ плаћају месечну карту за јавни превоз.

3.2.4 Прихватање

Кључни налази:

- И за мушкарце и за жене најудобнији и најпривлачнији видови превоза су пешачење и возња аутомобилом, било као путник или као возач.
- ИМП је најпривлачније превозно средство и за жене и за мушкарце (у смислу флексибилности и удобности).
- Информације у реалном времену о кашњењима и поремећају реда возње представљају најважнији аспект у привлачности услуга јавног превоза, и за мушкарце и за жене, без обзира на активност, занимање, ниво образовања, старости и подручја у којем живе.
- И док и мушкарци и жене осећаје нелагодности и непријатности повезују са лошом инфраструктуром, неисправним возилима, лошом услугом, жене чешће наводе разлоге попут понашања других особа које представљају претње по њих (цепарење и узнемиравање).
- Жене су чешће изложене сексуалном узнемиравању и дискриминацији у саобраћају.
- Жене генерално перцепирају све видове превоза мање безбедним него мушкарци.
- Супротно чињеничном стању које указује да је коришћење аутомобила најмање безбедан вид превоза, и мушкарци и жене оцењују коришћење аутомобила, било као возач или као путник, као најбезбеднији вид превоза после пешачења.

Прихватање је димензија која се заснива на личним искуствима и ставовима према мобилности и саобраћају обликованим на објективним карактеристикама саобраћаја. Прихватање је димензија која још увек може одредити избор превоза када су доступни, приступачни и приуштиви различити

видови превоза. Поред атрактивности различитих видова превоза, сигурност и безбедност су кључни фактори који одређују избор, посебно за жене и посебно рањиве групе (Carruthers et al 2015).

Стога, КПУ за мерење прихватања обухвата објективне и субјективне показатеље кроз три кључне димензије:

- **Безбедност и сигурност у саобраћају:** Осећај безбедности зависи од објективне ситуације у вези са распрострањеношћу и учесталосту саобраћајних незгода у различитим видовима превоза, мера безбедности као што су особље на станицама или камере, али и од личних искустава са насиљем и субјективних осећања нелагодности у одређеним ситуацијама (нпр. ноћу).
- **Атрактивност јавног превоза и услуга превоза** зависи од његових карактеристика као што су тачност, удобност и флексибилност, које су важне за ефикасно обављање свакодневних радњи јер могу уштедети време проведено у превозу, али и побољшати општи квалитет живота.

Подаци о овој димензији не прикупљају се системски, а неки су обухваћени анкетним истраживањем GETS. Као и за остале димензије, недостају нарочито подаци из квантитативног истраживања, нпр. о узнемиравању или сигурносним мерама на станицама. Стога су ови подаци обрађени анкетним истраживањем GETS, али и кроз интервјуе.

Безбедност и сигурност у саобраћају

Табела 15: Почетне и референтне вредности КПУ димензије прихватања – безбедност и сигурност

Показатељ	Подаци за Србију	Учинак		
		Низак	Средњи	Висок
Безбедност и сигурност у саобраћају				
Просечна оцена безбедности превоза аутомобилом као возач (1-уопште није безбедно; 6- веома безбедно)	Укупно: 4,5 Жене: 4,3 Мушкарци: 4,6	<3	3-4	> 4
Просечна оцена безбедности локалног јавног превоза (1- уопште није безбедно; 6- веома безбедно)	Укупно: 4,1 Жене: 4,0 Мушкарци: 4,2	<3	3-4	> 4
Просечна оцена безбедности коришћења бицикла (1- уопште није безбедно; 6- веома безбедно)	Укупно: 4,1 Жене: 4,0 Мушкарци: 4,1	<3	3-4	> 4
Просечна оцена безбедности пешачења (1- уопште није безбедно; 6- веома безбедно)	Укупно: 4,8 Жене: 4,7 Мушкарци: 4,9	<3	3-4	> 4
Лица која су доживела сексуално узнемиравање на 100 становника – сви видови превоза (у %)	Укупно: 3,0 Жене: 4,6% Мушкарци: 1,3%	> 14	2 - 14	< 2 циљ = 0
Лица која су доживела дискриминацију на 100 становника – сви видови превоза (у %)	Укупно: 9,7% Жене: 11,6% Мушкарци: 7,6%	> 14	2 – 14	< 2 циљ = 0

Извор: Анкетно истраживање GETS

Објективни показатељи о сигурносној инфраструктури не постоје. То се односи на показатеље о камерама, механизмима за подношење приговора или осветљењу објеката и пролаза. Међутим, ФГД јасно указују на недостатак ових инфраструктурних предуслова за сигуран и безбедан јавни превоз. Као што ће бити објашњено у наредним пасусима, ово се не односи само на перцепцију и осећај безбедности међу испитаницама/путницама, већ и на искуство сексуалног узнемиравања и родно заснованог насиља у јавном превозу.

Постоје конзистентне родне разлике у перцепцији безбедности превоза: жене перципирају саобраћај као мање безбедан од мушкараца. Оцене мушкараца и жена значајно се разликују. Мушкарци додељују веће вредности безбедности готово свим видовима превоза (аутомобилу, пешачењу, бициклу, локалном превозу, возовима, међуградском превозу), осим у категорији превоза

аутомобилом у својству путника, који жене оцењују као безбеднији. Најмлађе жене су међуградски превоз оцилиле далеко безбеднијим од жена из других старосних група, док су најстарије испитанице локални превоз и такси превоз оцилиле безбеднијим у односу на остале старосне групе жена. Поред тога, жене из домаћинства које не могу приуштити основне потребе такође оцењују превоз аутомобилом, локални превоз и пешачење несигурним у поређењу са женама вишег економског статуса. Жене са највишим економским статусом додељују највећу безбедносну вредност пешачењу (5,5). Што се тиче типа насеља, мушкарци и жене из сеоских подручја оцењују аутомобил и бицикл безбеднијим него мушкарци и жене у градским подручјима, што се може објаснити чињеницом да је учесталост саобраћаја у сеоским подручјима нижа, те се становници/е осећају безбеднији у саобраћају.

Супротно чињеничном стању, испитаници/е вођњу аутомобилом (и као возач и као путник) оцењују као најбезбедније средство превоза. Пешачење је оцењено као најбезбеднији вид превоза од стране и мушкараца и жена (4,8), затим следи безбедност вођње аутомобилом (као возач) (4,5), као и коришћења аутомобила као путник (4.5). Најниже су оцењени вођња бициклом (4,1) и локални превоз (4,1).

Табела 16: Средње вредности безбедности различитих видова превоза

1 = уопште није безбедно 6 = веома безбедно	Безбедност	
	Мушкарци	Жене
Аутомобил као возач	4,6	4,3
Аутомобил као путник	4,4	4,5
Такси	4,2	4,2
Минибусеви	4,1	4,0
Пешачење	4,9	4,7
Коришћење бицикла	4,1	4,0
Локални јавни превоз (аутобуси, трамваји)	4,2	4,0
Возови	4,3	4,1
Регионални, међуградски аутобуси	4,2	4,0

Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Жене не само да доживљавају саобраћај као мање безбедан од мушкараца, него су оне и чешће жртве сексуалног узнемиравања и дискриминације. Искуства сексуалног узнемиравања у превозу навело је 5% жена и 1% мушкараца.⁹ Распрострањеност дискриминације у јавном превозу и возача приватних возила значајно је већа од распрострањености сексуалног узнемиравања: 12% жена и 8% мушкараца испитаника изјавило је да је доживело дискриминацију од стране возача или кондуктера у јавном превозу, као и од стране возача приватних возила.¹⁰ То су углавном жене из градских подручја (66%), различите старости и углавном запослене (74%).

Подаци квалитативног истраживања додатно осветљују искуства дискриминације и сексуалног узнемиравања. Налази засновани на ФГД са младим запосленим женама потврдили су да се жене осећају небезбедно у јавном превозу. Већина жена је лично доживела или познаје некога ко је доживео неки облик сексуалног узнемиравања, попут непристојног додиривања, додиривања по телу или коси, непотребног приближавања или коментара пијаних путника. Оне су изјавиле да су се у овим ситуацијама осећале врло нелагодно и понекад уплашено. Поред тога, готово сви испитаници/е имали су непријатно искуство са таксистима. Ово превозно средство су иначе оцилиле као средство у којем се осећају као најмање безбедно. Жене много чешће обраћају пажњу на безбедност возила и окружење у коме путују. Квалитативно истраживање додатно открива случајеве дискриминације, као што су избацавање из аутобуса или детаљније проверавање аутобуске карте него код мушкараца.

⁹ Распрострањеност сексуалног узнемиравања заснива се на изјавама испитаника/ца који су доживели најмање једном сексуално узнемиравање од стране таксисте, возача приватног возила, возача или кондуктера аутобуса.

¹⁰ Распрострањеност дискриминације заснива се на изјавама испитаника/ца који су доживели најмање једном дискриминацију од стране таксисте, возача приватног возила, возача или кондуктера аутобуса.

Осећај нелагодности у јавном превозу прилично је уобичајен за отприлике једну од три жене. То се посебно односи на коришћење локалних аутобуса и минибуса, преседања на јавним станицама превоза, коришћење трамваја или пешачење улицама. Жене се осећају мање нелагодно/небезбедно када се возе таксијем, када возе бицикл и када се возе у приватном аутомобилу. Понекад осећај безбедности обликује њихово понашање. На пример, већина жена у сеоским подручјима годинама користи услуге истог таксисте, па га добро познају и уз њега се осећају безбедно.

Слика 17: Родне разлике у погледу осећаја нелагодности у саобраћају



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Жене се чешће од мушкараца осећају нелагодно док пешаче. То је због (1) слабо развијене уличне инфраструктуре, као што је лоше јавно осветљење, мрачни углови (76% према 71%), (2) небезбедног понашања других људи, попут џепарења, пијаних људи (59% према 46%) и (3) уских стаза и непостојање пешачких прелаза (54% према 51%) што умањује безбедност пешака.

Исти осећај нелагодности важи и када је у питању возња бицикла. И мушкарци и жене (без значајних родних разлика) осећају се нелагодно у возњи бициклом због недовољно развијене бицикличке инфраструктуре (без додатне траке, лоших услова на путу), као и због понашања осталих учесника у саобраћају (аутомобила и таксиста). Квалитативно истраживање показује да се понашање људи у саобраћају често доживљава агресивно, несмотрено, небезбедно и да многи људи крше саобраћајне прописе. Често се наводи да је саобраћајна култура у Србији лоша, недовољно развијена и самодеструктивна - пре свега због лошег надзора полиције која је задужена за то.

Јавни аутобуси су неугодни и за жене и за мушкарце, иако жене више реагују на понашање других. Непријатност повезана са коришћењем јавних аутобуса присутна је и код мушкараца и код жена (без значајних разлика), а узрокована је неисправним возилима, оштећеним седиштима, недостатком светала, и понашањем возача аутобуса. Међутим, родна разлика се појављује у односу на понашање других путника (џепароши, пијани људи), што чешће изазива нелагоду код жена него код мушкараца (66% према 54%). Налази засновани на фокус групним дискусијама са младим запосленим женама потврдили су да се жене осећају небезбедно у јавном превозу, јер је одређени проценат њих имао непријатна искуства у јавном превозу или на аутобуским стајалиштима (сексуално узнемиравање, избацивање из јавног превоза). И за минибусе и за регионалне возове важи исто правило – сви корисници исказују највећи степен незадовољства ограниченим бројем возила (мушкарци нешто више када је реч о минибусима), али у случају регионалних аутобуса, жене изражавају осећај нелагодности узрокованим понашањем возача аутобуса, као и понашањем осталих путника (50% према 38% за мушкарце). Родне разлике нису значајне када су у питању мушкарци и жене возачи, мада је за

испитанике/це оба пола понашање других возача главни фактор који изазива осећај нелагодности (чак 80%).

Привлачан јавни превоз и услуге превоза

Табела 17: Основне и референтне вредности КПУ димензије прихватања – безбедност и сигурност

Показатељ	Подаци за Србију	Учинак		
		Низак	Средњи	Висок
Привлачан јавни превоз				
Оцена удобности јавног превоза (1-потпуно неудобан; 6- веома удобан)	Укупно: 3,4; Жене: 3,3 Мушкарци: 3,4	<3	3-4	> 4
Оцена флексибилности јавног превоза (1-потпуно нефлексибилан; 6- веома флексибилан)	Укупно: 3,6; Жене: 3,6 Мушкарци: 3,6	<3	3-4	> 4
Привлачне услуге превоза				
Оцена удобности такси превоза (1-потпуно неудобан; 6- веома удобан)	Укупно: 5,0; Жене: 5,0 Мушкарци: 4,9	<3	3-4	> 4
Оцена удобности минибуса (1-потпуно неудобан; 6- веома удобан)	Укупно: 3,9; Жене: 3,9 Мушкарци: 3,8	< 60%	60 - 90%	> 90 %
Оцена удобности међуградских аутобуса (1-потпуно неудобан; 6- веома удобан)	Укупно: 3,7; Жене: 3,6 Мушкарци: 3,8	< 60%	60 - 90%	> 90 %

Извор: Анкетно истраживање GETS

Испитаници/е обухваћене анкетним истраживањем GETS не осећају се удобно у јавном превозу (аутобуси, трамваји). Само 22% испитаника осећа се удобно док користи ове видове превоза. Чак 49% је неодлучно, док их 30% не сматра удобним. На питање о специфичним видовима превоза, испитаници/е су мање критични: 33% се осећа удобно када су у питању минибуси, 28% у возовима, а 30% у међуградским/ регионалним аутобусима.

Табела 18: Средње вредности оцена флексибилности и удобности различитих видова превоза

1 = уопште није добро 6 = веома добро	Флексибилност		Удобност	
	Мушкарци	Жене	Мушкарци	Жене
Аутомобил као возач	5,1	4,8	5,5	5,2
Аутомобил као путник	4,5	4,7	5,3	5,5
Такси превоз	4,5	4,6	4,9	5,0
Минибусеви	3,4	3,4	3,8	3,9
Пешачење	4,9	4,9	4,4	4,5
Коришћење бицикла	4,6	4,4	4,1	4,0
Локални јавни превоз (аутобуси, трамваји)	3,6	3,6	3,4	3,3
Возови	3,0	3,1	3,7	3,5
Регионални/међуградски аутобуси	3,5	3,5	3,8	3,6

Извор: Анкетно истраживање GETS

Информације у реалном времену о кашњењима и поремећају реда вожње представљају најважнији аспект у привлачности услуга јавног превоза. И жене и мушкарци наглашавају важност овог аспекта јавног превоза. То се посебно односи на најмлађу групу (18 до 29 година). Међу њима 83% жена и 75% мушкараца наводе да би информације у реалном времену била услуга која би јавни превоз учинила привлачнијим. Родне разлике су такође изражене у односу на посебне понуде у случају кашњења или поремећаја реда вожње, што чешће наводе жене.

Табела 19: Услуге које би јавни превоз учиниле привлачнијим, према полу (у %)

	Удео сагласности међу мушкарцима	Удео сагласности међу женама
Информације у реалном времену о кашњењима и поремећају реда вожње	70	70
Планирање трасе	43	40
Информације о другим алтернативама путовања	42	41
Посебне понуде у случају кашњења или поремећаја (нпр. ваучери за такси превоз)	41	47

ИМП и пешачење се перципирају као најфлексибилнији видови превоза. И мушкарци и жене оцењују флексибилност вожње аутомобила (средња вредност 5,0, 1=ниска флексибилност, 6=висока флексибилност) и пешачења (4,9) веома високо. Оцене коришћења бицикла и аутомобила као путник су такође релативно високе. Најнижа флексибилност додељена је возовима (3,0) и међуградским аутобусима (3,5).

ИМП се перцепира као удобан начин превоза. И жене и мушкарци наводе да су вожња аутомобила (посебно мушкарци) и вожња аутомобилом као путник (посебно жене) најудобније превозно средства.

Мушкарци чешће од жена сматрају да су бицикл и аутомобил (као возач) флексибилнији вид превоза, док жене приписују већу флексибилност путовањима аутомобилом као путник. Што се тиче економског статуса, припадници оба пола из домаћинства који могу себи приуштити нешто више од основних потреба, процењују флексибилност аутомобила као већу него што то чине најсиромашнији испитаници/е. Жене из оба типа насеља сматрају да су локални превоз, возови и аутомобили флексибилнији него што то сматрају мушкарци. То је у складу са налазом да жене чешће од мушкараца користе ове начине превоза. Припадници најстарије групе оба пола оценили су локални превоз, возове и регионалне аутобусе као флексибилније него млађи испитаници/е, а као најмање флексибилне оценили су аутомобиле.

3.3 ОБРАСЦИ МОБИЛНОСТИ И СОЦИЈАЛНА УКЉУЧЕНОСТ

3.3.1 Обрасци мобилности у вези са запослености

Кључни налази:

- Обрасци мобилности у вези са послом изузетно су родно сегрегирани, при чему мушкарци много чешће од жена користе аутомобил за одлазак на посао, док жене углавном пешаче или користе јавни превоз.
- Због непостојања јавног превоза и мањег приступа приватним аутомобилима, жене из сеоских подручја много чешће у односу на жене из градских подручја зависе од мобилности других, много чешће их неко други превози.
- Пошто жене чешће користе јавни превоз за одлазак на посао, оне се и чешће жале на дужину путовања, кашњења и поремећаје реда вожње.
- Чини се да ни мушкарци ни жене, ни из градских ни сеоских подручја, превоз не перципирају као препреку проналажењу посла.

Мобилност жена је важна за привредни развој. Поред аргумента као основног људских права, већа мобилност и бољи приступ кључни су за отварање ширег избора радних места за жене и за остваривање привредног раста на локалном и регионалном нивоу. На пример, истраживање

Међународне организације рада показало је да у привредама у настајању лош превоз смањује вероватноћу за 6% да жене које траже било какав посао, посао и пронађу. Негативни утицај био је још већи за земље у развоју са смањењем од 17% (МОП 2017). Истовремено, у извештају Међународног монетарног фонда закључено је да, када женама буде омогућено да развију свој пуни потенцијал на тржишту рада, може доћи до значајних макроекономских бенефита (ММФ 2013).

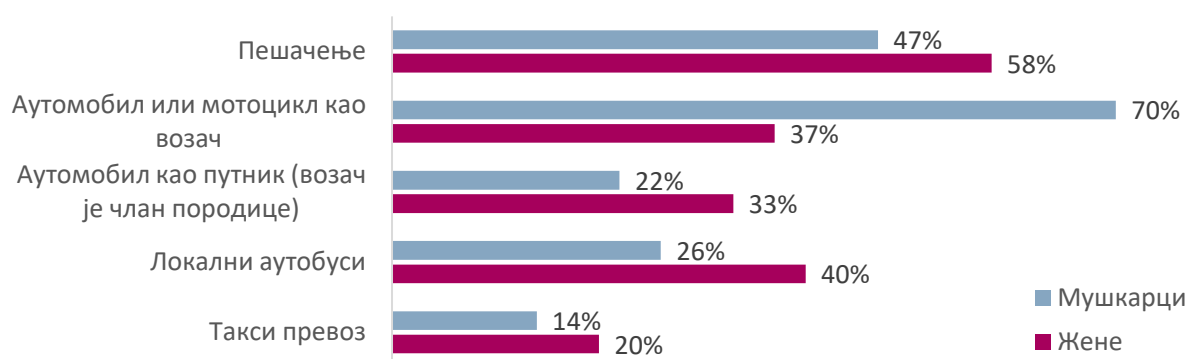
Обрасци мобилности и избори начина превоза могу обликовати различите аспекте појединачног и друштвеног живота, укључујући и оне повезане са социјалном укљученошћу. Обликују их културолошки обрасци, финансијска средства и одлике саобраћајног система. У следећем случају, обрасци мобилности и модални избори пресудни су за слободу избора посла, рекреативне активности, активности у слободне време и стварање и одржавање друштвених мрежа. Ово поглавље управо је усмерено на обрасце мобилности и модалне изборе у вези са различитим аспектима социјалне укључености. Први део се бави обрасцима мобилности у вези са запослености, други део се бави образовањем, трећи је усмерен на приступ јавним и социјалним услугама, док се последњи односи на обрасце мобилности и модалне изборе када су у питању активности у слободно време и куповине.

Не постоји значајна разлика међу мушкарцима и женама у просечној удаљености радног места од куће. Просечна удаљеност износи око 8,5 км у једном правцу. Међутим, приметне су разлике између становника сеоских и градских подручја. Испитаници/е који живе у сеоским подручјима путују у просеку око 10,7 км (у једном смеру) од куће до посла, док људи који живе у градским подручјима прелазе мање раздаљине (7,4 км).

Осим мање или више сличне удаљеносте до посла, родне разлике постоје у погледу одредишта, односно где се посао налази. Скоро половина жена (47%), у поређењу са мање од трећине мушкараца (31%), ради у централном делу града у коме живи. Додатних 22% жена ради у предграђу свог града. Насупрот томе, више мушкараца (29%) него жена (20%) ради у другом граду или селу. Може се закључити да жене због посла путују у центар града или предграђе, док већи број мушкараца путује у друга места.

Жене пешаче до посла или користе јавни превоз, док мушкарци одлазе на посао аутомобилом. Већина међународних студија открива да жене чешће пешаче до посла или користе јавни превоз, док мушкарци иду аутомобилом на посао (нпр. Duchène 2011, Hanson 2010). Уопштено посматрано, ове тенденције могу се приметити и у Србији (Слика 18).

Слика 18: Начин путовања до посла и назад запослених мушкараца и жена



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=1324

Становници сеоских подручја више се ослањају на аутомобил или мотоцикл, било као возач или као путник. Због слабо развијеног јавног превоза, много више људи из сеоских подручја него из градских редовно на посао вози неко од чланова породице (36%) или друга особа, као што су комшије (28%) (Табела 20).

Родне разлике у одласку на посао имају исте обрасце у сеоским и градским подручјима, са неким изузецима. Док су у градским подручјима родне разлике значајне у свим видовима превоза

наведеним у Табели 20, у сеоским подручјима разлике у погледу вожње бицикла и коришћења такси превоза за одлазак на посао нису значајне. И жене и мушкарци у градским подручјима чешће иду пешице на посао него њихове колеге из сеоских подручја, али је приметна родна разлика у оба подручја - жене чешће од мушкараца пешаче до посла. Мушкарци у градским подручјима знатно чешће од жена иду на посао бициклом. Родна разлика је највећа у коришћењу аутомобила као возача у градским и сеоским подручјима у корист мушкараца (разлика у сеоским подручјима је 32%, а у градским 31%). Постоји јасан образац када се аутомобил користи у својству путника, јер жене и у градским и у сеоским подручјима, други чланови породице возе чешће него мушкарце, док мушкарце чешће од жена возе особе које нису чланови породице. Локалне аутобусе много чешће користе жене него мушкарци у обе подручја. Када је пажња усмерена више на само подручје, а не на родне разлике, подаци показују различите обрасце мобилности жена које живе у градским и сеоским подручјима у вези са одласком на посао.

Табела 20: Модални избор за одлазак на посао у сеоским и градским подручјима (више избора), у %

Вид превоза	Сеоска подручја		Градска подручја	
	Жене	Мушкарци	Жене	Мушкарци
Пешачење	46	37	63	56
Бицикл	21*	18*	16	27
Аутомобил или мотоцикл као возач	45	77	33	64
Такси превоз	13*	10*	23	17
Аутомобил као путник (возач је члан породице)	41	31	29	15
Аутомобил као путник (возач није члан породице, него је нпр. комшија)	16	36	14	20
Локални аутобуси	35	17	41	30

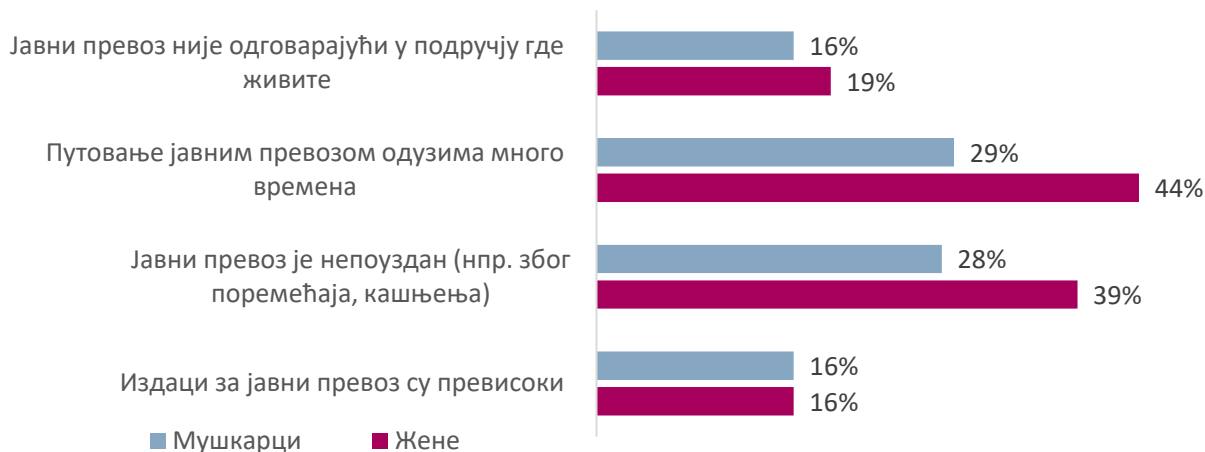
Извор: Анкетно истраживање GETS, n=1324 * разлике нису статистички значајне.

Запослене жене из сеоских подручја више зависе од других за превоз него жене из градских подручја. Због слабо развијеног јавног превоза и нижег приступа приватним аутомобилима, жене које живе у сеоским подручјима чешће вози неко други него жене у градским подручјима. Жене које живе у сеоским и градским подручјима много чешће превозе чланови породице (42% и 22%) него мушкарце (31% и 16%).

Испитаници/е се жале на доступност јавног превоза, лоше саобраћајне везе и дуго време путовања.

Постоје значајне разлике у вези са препрекама у превозу до посла испитаника који живе у сеоским и градским подручјима. Запослени испитаници/е из сеоских подручја наводе да у подручју у ком живе јавни превоз није одговарајући. Налази ФГД показују да то представља главни проблем када је у питању одлазак на посао. Штавише, више од четвртине сеоског становништва (26%) у поређењу са само 13% градског становништва, указује на лоше везе јавног превоза као још један значајан проблем путовања до посла. Препрека је и то што путовање јавним превозом одузима превише времена, што представља већи проблем за испитанике/це из градских подручја (39%) у поређењу са испитаницима/цама из сеоских подручја (31%). Исто се односи и на изјаву да јавни превоз није довољно поуздан због кашњења и поремећаја реда вожње (сагласно је 28% испитаника/ца из сеоских подручја и 36% испитаника/ца из градских подручја).

Слика 19: Препреке у превозу према полу



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=1324

Не само да жене чешће користе јавни превоз, већ се више жале на дужину путовања и поузданост јавног превоза. Што се тиче препрека за одлазак на посао јавним превозом, мушкарци и жене деле исто мишљење у погледу трошкова и доступности јавног превоза, док се много више жена жали да путовање јавним превозом одузима превише времена и непоуздано је (види Сliku 19). Један од разлога зашто жене наводе више проблема у погледу јавног превоза је вероватно због чињенице да жене знатно чешће користе јавни превоз од мушкараца. Такође, на основу података добијених путем фокус групних дискусија (ФГД), жене изјављују да често комбинују различите аутобуске линије на путовању до посла и назад, тако да кашњење једног аутобуса има утицај на цео ланац путовања. Поред тога, смањени број аутобуса током лета такође представља додатни проблем за испитанике који користе овај вид превоза до посла.

Превоз не представља препреку проналажењу посла. Резултати истраживања показују да нема родних разлика у вези са утицајем превоза на проналажење посла - и мушкарци и жене наводе да превоз није препрека. Ово се односи на све испитанике/це из свих подручја и свих образовних група.

Коришћење аутомобила у својству возача је најпожељнији вид превоза за жене и мушкарце до посла. Ово се посебно односи на испитанике/це из сеоских подручја. Занимљив је налаз да и мушкарци и жене цене активне видове (пешачење и возња бициклом) за путовање до посла. У ствари, коришћење бицикла и пешачење до радног места чешће бирају испитаници из градских подручја (41% и 55%), него из сеоских (35% и 41%). Превоз приватним или јавним возилом (као путник) на посао популарнији је код жена него мушкараца.

Табела 21: Пожељни видови превоза за путовање до посла према полу, у %

Који вид превоза бисте волели да користите за одлазак на посао и назад?	Жене	Мушкарци
Аутомобил или мотоцикл као возач	59	76
Пешачење	53	48
Бицикл	36	41
Аутомобил као путник	35	26
Превоз у организацији предузећа	28	26
Такси превоз	27	17
Локални аутобуси	26	19

Извор: Анкетно истраживање GETS, n=1324

Најочитији јаз између стварног и пожељног начина путовање до посла може се приметити код жена које не иду аутомобилом или бициклом до посла иако би то желеле. Неодговарајући јавни превоз могао би бити разлог зашто би већина жена у градским и сеоским подручјима волела да користи аутомобил за одлазак на посао - упркос чињеници да само 35% њих уопште има возачку дозволу.

3.3.2 Обрасци мобилности у вези са образовањем

Кључни налази:

- Обрасци мобилности у вези са образовањем такође су родно и старосно специфични. Они зависе од тога да ли децу прате родитељи или иду сама.
- Децу предшколског узраста и ону у нижим разредима основне школе чешће прате родитељи, тако да обрасци њихове мобилности зависе од образаца мобилности родитеља. Ако су у пратњи мајке, деца чешће иду пешице у школу, а ако су пратњи оца, чешће иду аутомобилом.
- Ђаци старијих разреда основне школе и средњих школа показују родне разлике у погледу мобилности, при чему дечаки углавном пешаче, а девојчице најчешће иду аутобусом у школу, на ваннаставне активности и активности у слободно време.
- Студенти/киње већ показују исте обрасце као одрасли. Жене чешће пешаче и користе јавни превоз, док мушкарци најчешће иду аутомобилом.

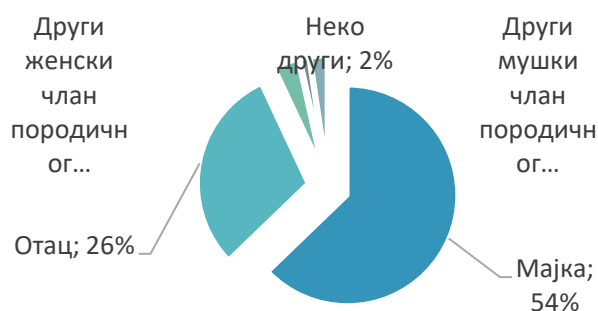
Пружање подршке деци током образовања представља важан аспект бриге о породици који није равноправно распоређен између мушкараца и жена. Као што показују многе студије и Извештај о индексу родне равноправности (Бабовић, 2010; Благојевић, 2018; СИПРУ, 2018) жене преузимају већи део одговорности у вези са бригом о деци и образовању. Различите родне улоге у породици у комбинацији са родним разликама у мобилности родитеља утичу на различите обрасце мобилности девојчица и дечака. Децу (предшколског узраста и ону у нижим разредима основне школе) чешће прате родитељи, тако да њихови обрасци мобилности зависе од образаца мобилности родитеља. Како одрастају и самостално иду у школу, обрасци мобилности се такође мењају, што одсликава могућности и склоности локалних култура мобилности које су под утицајем норми или преовладавајуће перцепције о томе шта је сигурније или боље за дечаке и девојчице.¹¹ Међународне студије су такође бавиле проблемом да на системе превоза утичу родне и културне норме у друштву (на пример, видети; Levy, 2013; Rosenbloom, 2010; Loukaitou-Siders, 2016).

Децу предшколског узраста чешће прате мајке него очеви. У већини домаћинстава, предшколску децу одрасли прате у вртић. У већини случајева, мајка је та која прати дете у вртић (видети Сliku 20).

Обрасци мобилности деце предшколског узраста родно су осетљиви. Вид превоза веома зависи од тога ко децу води у вртић. Док мајке претежно пешаче с децом до вртића, очеви иду аутомобилом. Мајке се више од очева ослањају на јавни превоз (видети Сliku 21).

¹¹ Како су само одрасли учествовали у анкетном истраживању GETS, сваку информацију о мобилности деце навели су други чланови домаћинства. Дакле, величина подузорака различитих старосних група деце није била довољно велика да би омогућила детаљну анализу и истраживање различитих фактора који могу утицати на обрасце мобилности (тј. економску ситуацију или образовање родитеља). Ипак, резултати овог истраживања ипак дају основне налазе о обрасцима мобилности деце и младих у Србији, који ће бити представљени у наредном поглављу.

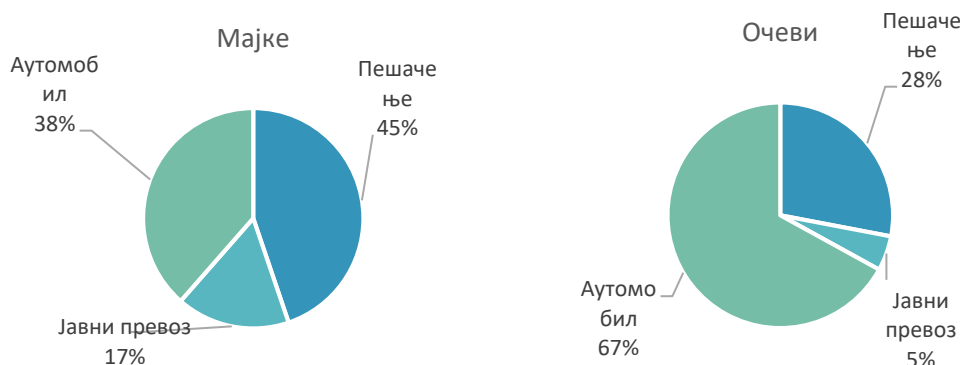
Слика 20: Чланови домаћинства који прате децу у вртић



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=153

Када је реч о праћењу деце предшколског узраста на активности у слободно време, дужности су равномерније подељене између мајки и очева. Међу малим узорком предшколске деце која похађају неке активности у слободно време (n=64), у 38% случајева их прати мајка, отац у 31% отац, а у 19% случајева ова одговорност је једнако подељена између мушких и женских чланова породице, док 8% деце предшколског узраста иде само. Због малог подузорака, разврставање података према виду превоза није статистички валидно. Чини се да је тенденција слична путовањима деце школског узраста, са мајкама које пешаче и очевима који возе децу аутомобилом на активности у слободно време. Коначно, чини се да **неодговарајући превоз не представљају проблем за похађање ваннаставних активности, већ су недостатак интересовања и скупе накнаде/чланарине наведени као разлог за непохађање неке активности.**

Слика 21: Вид превоза који се користи за праћење деце у вртић



Извор: Анкетно истраживање GETS, n = 123

Деца у основној школи одражавају обрасце мобилности својих родитеља који су родно специфични. Иако већина деце овог узраста иде сама у школу, 39% деце прате одрасли, и то чешће мајке него очеви (17% према 10%). Ако су у пратњи мајке, деца иду пешице у школу у 51% случајева, колима у 41% и јавним превозом у 5% случајева. Ако су у пратњи оца, деца иду аутомобилом у 73%, пешаче у 18% и користе бицикл у 9% случајева, али не користе јавни превоз. Опет не постоје значајне родне разлике у коришћењу различитих начина превоза у зависности од удаљености школе и типа насеља. Једина значајна разлика односи се на оне који прате децу у школу.

Деца која иду у школу сама најчешће пешаче. Укупно 69% девојчица и 72% дечака пешачи, а јавни превоз користи 28% девојчица и 26% дечака, при чему родне разлике нису значајне.

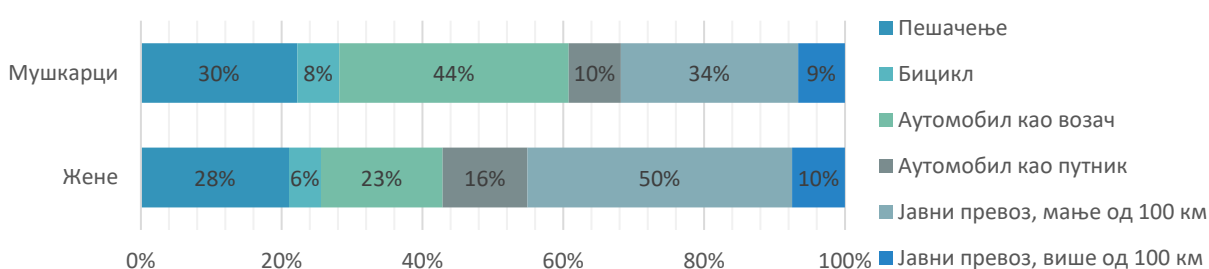
Родни обрасци су очигледни када је у питање путовање до ваннаставних активности. Када иду сами, дечаци више воле да пешаче (83% оних који иду сами), док девојчице једнако бирају пешачење (52%) и јавни превоз (48%). Само истраживање не даје основу за закључак зашто долази до ових разлика.

Међутим, може се претпоставити да је коришћење јавног превоза повезано са бригом за безбедност девојчица. Пешачење, посебно у вечерњим сатима, када се већина ових активности одвија, може се сматрати ризичнијим.

Са поласком у средње школе, а нарочито на факултет, родни обрасци мобилности преузимају облик опште слике међу одраслима. Већина девојчица која иде у средњу школу пешачи до школе (52%), док остатак њих иде јавним превозом (48%). Међу дечацима који иду у средњу школу, већина користи јавни превоз (69%), док остатак пешачи (31%).

Студенти/киње већ показују исте обрасце као одрасли. У овој фази, појављују се стабилни обрасци који личе на обрасце одраслих. Мушкарци чешће користе аутомобил, док жене чешће користе јавни превоз (видети Сliku 22).

Слика 22: Обрасци мобилности у контексту високог образовања према полу, у %



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=580

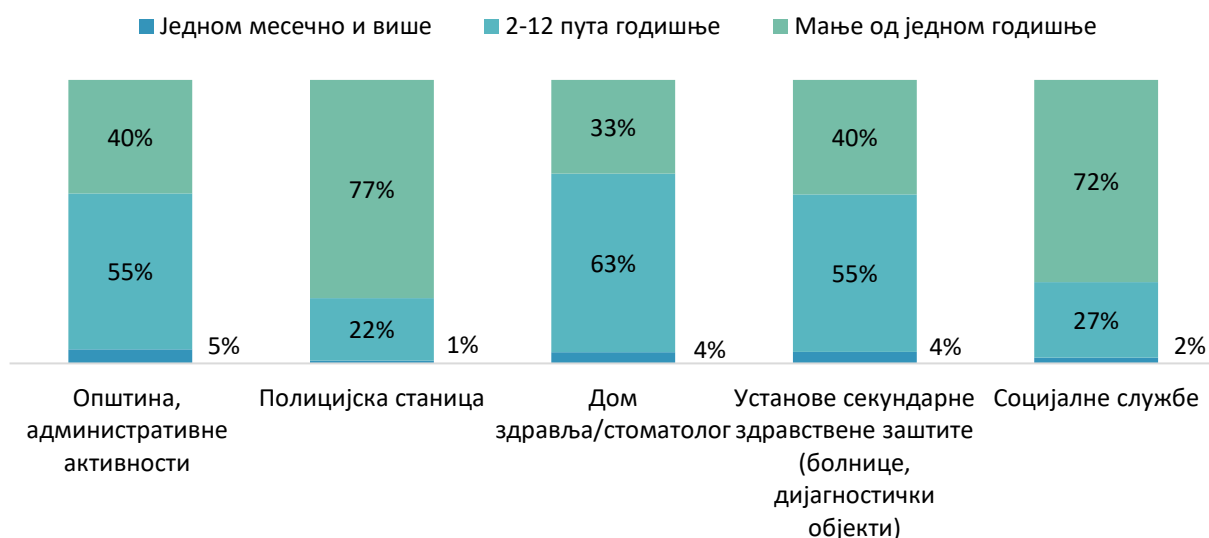
3.3.3 Обрасци мобилности у вези са приступом јавним и социјалним услугама

Кључни налази:

- Жене чешће посећују установе примарне и секундарне здравствене заштите, док мушкарци чешће иду у општину и полицијску станицу. То је пре свега последица поделе одговорности (нпр. жене воде рачуна о здрављу деце, док мушкарци обављају регистрацију аутомобила или слично), али на то утичу и други фактори, попут тип насеља, економски статус, ниво образовања и други.
- У приступу јавним и социјалним услугама, мушкарци и жене пресликавају опште обрасце мобилности. Жене углавном пешаче, возе их други или користе јавни превоз, а мушкарци обично иду аутомобилом.
- Због ограничене мобилности, жене чешће од мушкараца одустају од коришћења услуга.

Јавне и социјалне установе ређе се посећују у односу на радна места или школе. Већина ових установа посећује се само неколико пута годишње. **Најчешће су то административне услуге, услуге примарне (нпр. породични лекари, стоматолози) и секундарне здравствене заштите (нпр. болнице), док око три четвртине испитаника/ца GETS истраживања посећује полицијску станицу и социјалне службе мање од једном годишње (видети Сliku 23).**

Слика 23: Учесталост посета социјалних служби



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

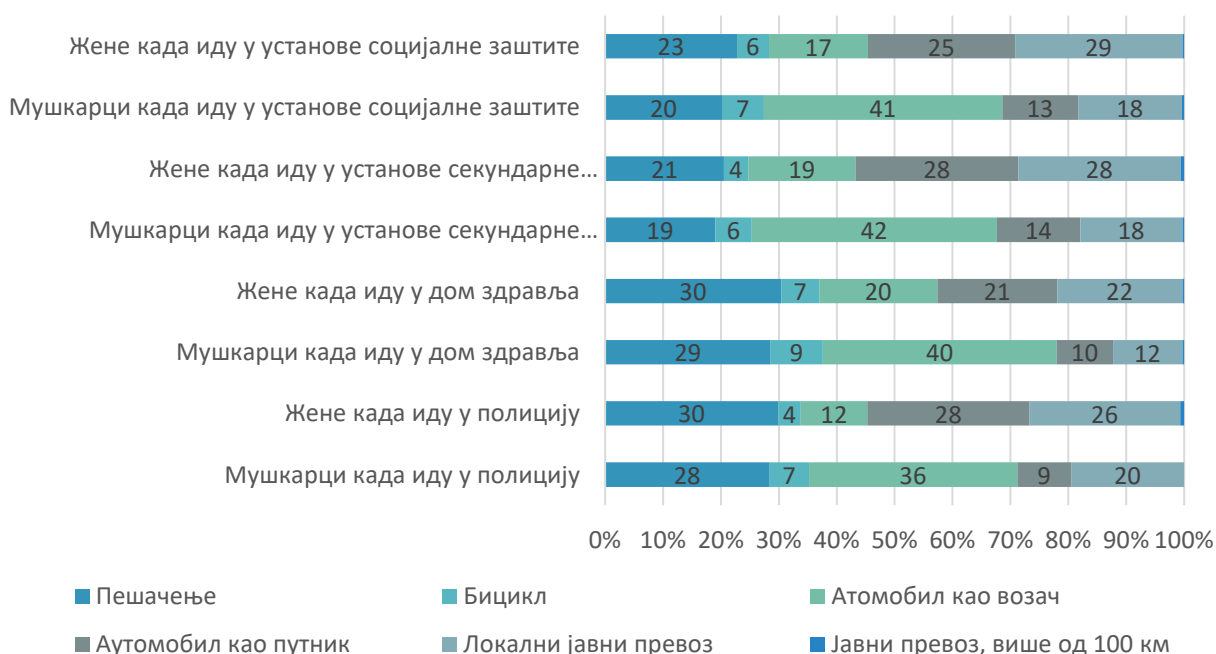
Док су родне разлике у приступу и коришћењу услуга здравствене заштите изражене, нема значајних родних разлика у коришћењу услуга државне управе и социјалне заштите. Жене посећују дом здравља чешће од мушкараца, што је делом повезано са њиховом главном улогом, тј. о бризи о деци. Ово потврђује налаз да домове здравља чешће посећују испитаници/е са децом школског узраста (73%), него они без деце (61%).

Нема значајних родних разлика када су у питању посете општини и обављање административних активности. Што се тиче посета општини, налази показују да испитаници/е са високим образовањем чешће обављају административне послове него они са нижим образовањем (62% испитаника/ца са високим образовањем обавља ове послове неколико пута годишње, у поређењу са 39% оних са завршеном или незавршеном основном школом). Подаци такође показују да испитаници/е са малолетном децом (68%) чешће посећују ове установе, у поређењу са онима који немају малу децу (52%).

Родне разлике нису забележене ни у погледу посета службама социјалне заштите. Међутим, подаци показују да од свих испитаника/ца, услуге социјалне заштите најчешће користе жене из сеоских подручја, јер трећина њих (33%) посећује социјалне службе неколико пута годишње. Ово је повезано са вишим стопама ризика од сиромаштва забележеним у сеоским подручјима и већим уделом самачких и старијих домаћинстава којима је потребна подршка служби социјалне заштите (РЗС, 2018).

Мушкарци и жене користе различите видове превоза да би дошли до услуга. По правилу, и пресликавајући опште родне обрасце мобилности, мушкарци чешће од жена иду у јавне и социјалне службе возећи аутомобил, док жене чешће пешаче, возе их друге особе, или користе локални јавни превоз (видети Сliku 24).

Слика 24: Начини превоза до јавних и социјалних служби према полу, у %



Анкетно истраживање GETS, n=2400

Због ограничених начина превоза, жене у Србији чешће одустају од услуга у односу на мушкарце.

Мушкарци у већој мери одустају од административних активности (21%) него што то чине жене (15%). С изузетком административних активности, више испитаних жена него мушкараца тврди да одустаје од одређених активности услед неадекватног превоза. У случају здравствених и социјалних услуга, то је био случај код 13% жена и 7% мушкараца. Испитаници/е веома ниског социо-економског статуса и најнижег нивоа образовања (незавршена или завршена основна школа), чешће одустају од коришћења здравствених и социјалних услуга.

Недовољно развијен јавни превоз ствара препреке за коришћење разних социјалних услуга. Као што је показало квалитативно истраживање, социјалне услуге (у овом случају активне мере тржишта рада) често не покривају циљне групе попут жена са села, због њихове немогућности да путују. То је забележено у Крушевцу и приписује се непостојању одговарајућег јавног превоза.

3.3.4 Обрасци мобилности у вези са активностима у слободно време и куповини

Кључни налази:

- Жене више посећују места за куповину и културне догађаје, док мушкарци обављају друштвене активности попут одласка у ресторан или кафић, посета пријатељима и рекреација.
- На учесталост коришћења услуга утичу и други фактори, као што су тип насеља, социо-економски статус, ниво образовања и родно специфичне одговорности (нпр. брига о деци).
- Значајно више жена него мушкараца одустаје од коришћења различитих услуга и друштвених активности због непостојања превоза.

Садржаји за слободно време много се чешће користе у поређењу са социјалним и јавним услугама.

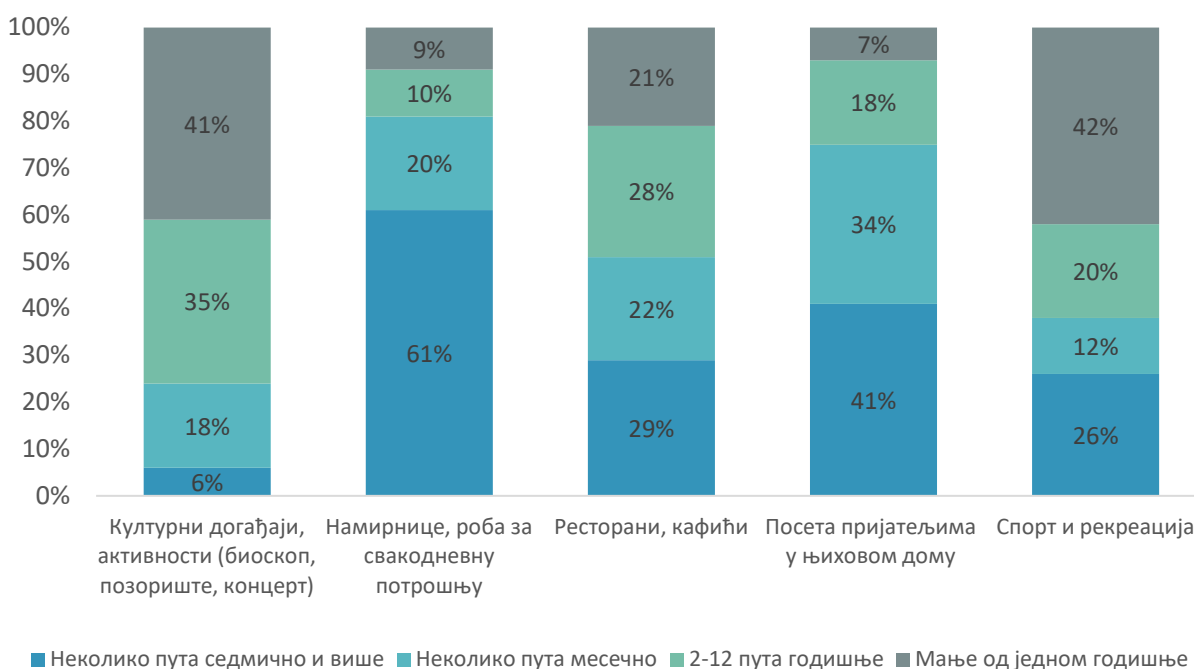
На врху листе налазе се набавка намирница и посета пријатељима: 81% испитаника иде у набавку намирница, а три четвртине посећује пријатеље најмање неколико пута месечно, док се културни догађаји, ресторани и спортски објекти ређе посећују (видети Сliku 25).

Место становања значајно утиче на учесталост посета културних, рекреативних и друштвених догађаја јер 40% жена из градских подручја посећује културне догађаје неколико пута годишње, док

је проценат жена из сеоских подручја знатно нижи (29%). То исто чини 40% мушкараца из градских подручја, што је знатно чешће у односу на мушкарце из сеоских подручја (27%). Када је у питању социоекономски статус, испитаници/е који свој социоекономски статус перципирају као низак, најмање посећују културне активности - више од половине ових испитаника/ца (53%) присуствује таквим активностима ређе од једном годишње.

Породице у сеоским подручјима суочавају се са додатним препрекама и осећају се дискриминисано. Квалитативно истраживање показује да се највећи део буџета домаћинства одваја за гориво. Други трошак који треба додати је накнада за регистрацију која се сматра превисоком. Ови трошкови ограничавају кретање породица. Они се често организују и алтернативним начинима воде своју децу на различите догађаје, али понекад ипак одустану због високих трошкова. Такође се осећају дискриминисано јер постоје активности које су бесплатне за децу и студенте, али не и за оне који живе у сеоским подручјима, јер им она не могу присуствовати због високих трошкова превоза.

Слика 25: Учесталост друштвених активности и активности у слободно време



Извор: Анкетно истраживање GETS, n=2400

Жене чешће од мушкараца иду у куповину намирница. Свакодневну куповину неколико пута седмично чешће обављају жене (67%) него мушкарци (55%). Разлика је већа када се посматрају испитаници/е старости између 30 и 45 година (71% жена и 53% мушкараца исте старосне групе), а мања у старосној групи 65+ (62% према 57%).

Младе жене често иду у куповину одеће и козметике. У старосној групи од 18 до 29 година, 32% њих купује одећу или козметику неколико пута недељно у поређењу са само 8% мушкараца исте старосне групе. Учесталост одласка у куповину одеће или козметике опада са годинама, али расте са социоекономским статусом. Такође постоје разлике међу женама из градских и сеоских подручја: 23% жена из градских подручја неколико пута недељно купује одећу или козметику у поређењу са 15% жена из сеоских подручја.

Млађи испитаници/е чешће посећују кафиће и ресторане него старији. Преко половине (56%) млађих (18 до 29 година) испитаника/ца посећује ресторане и кафиће неколико пута недељно, у поређењу са 22% испитаника/ца средњих година (46 до 64 године). Постоји мала родна разлика јер више младих мушкараца наводи да посећује кафиће и ресторане неколико пута недељно (60%) него што то чине жене (52%). Родне разлике су највише уочљиве код испитаника/ца из сеоских подручја јер 29%

мушкараца из сеоских подручја посећује ресторане и кафиће неколико пута недељно, у поређењу са само 1% жена из сеоских подручја. Ово је одраз начина живота мушкараца и жена, јер жене имају мање слободног времена због веће одговорности за домаћинство и породицу - у просеку проводе 4,1 сати дневно у пословима везаним за домаћинство (РЗС, Анкета о коришћењу времена 2015). Други фактор су норме и вредности које регулишу коришћење времена код мушкараца и жена, што је у сеоским подручјима више усклађено са патријархалном културом, где су различито дефинисане активности у слободно време за мушкарце и жене. Док жене у сеоским подручјима проводе више слободног времена са породицом, комшијама, гледајући телевизију, мушкарци посећују јавне забавне и рекреативне садржаје (нарочито ресторане) (Бабовић, Вуковић, 2008).

Мушкарци свих старосних група чешће од жена посећују пријатеље. Међутим, учесталост посета пријатеља смањује се како се повећава старост испитаника/ца, а највећа је међу млађим испитаницима/ама. Такође је евидентно да испитаници/е из сеоских подручја посећују пријатеље чешће него испитаници/е из градских подручја. Може се претпоставити да разлика у начину живота у сеоским и градским подручјима утиче на интензитет и учесталост друштвених контаката, укључујући дружење са пријатељима. Разноликост културних, рекреативних и друштвених садржаја много је мања у сеоским подручјима, ако таквих садржаја уопште има (Цвејић и др., 2009). Такође је могуће да темпо живота у градском подручју оставља мање слободног времена за дружење са пријатељима него у сеоском подручју, где се људи више ослањају једни на друге. Занимљив налаз је да су посете пријатељима знатно чешће код жена које социо-економски статус свог домаћинства перципирају ниским (41%), у поређењу са мушкарцима истог социјално-економског статуса (30%).

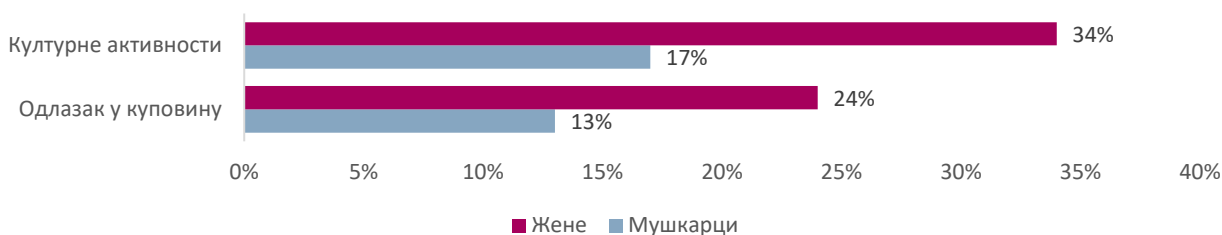
Мушкарци се такође чешће од жена баве спортом и рекреацијом. Родни јаз може се илустровати подацима за старосну групу од 18 до 29 година: 54% мушкараца и само 37% жена бави се спортским активностима неколико пута недељно. Штавише, сеоско становништво је много неактивније у односу на градско становништво.

Мушкарци чешће од жена користе аутомобил за друштвене активности. У случају скоро свих друштвених активности, више од половине испитаника мушког пола користи аутомобил као главно превозно средство, док жене користе јавни превоз или аутомобил као путник. Мушкарци су склонији од жена да користе аутомобил чак и за раздаљине мање од пола километра. Када посећују пријатеље удаљене мање од 500 метара, чак 38% мушкараца ће отићи аутомобилом, у поређењу са 14% жена.

Млађи испитаници/е често пешаче, док се старији ослањају на јавни превоз. Старост испитаника/а има значајан утицај на избор начина превоза када се користе разне услуге или учествује у друштвеним активностима. Најмлађи испитаници/е (18-29) углавном пешаче, док је за већину најстаријих испитаника/ца (65 година и више) јавни превоз основни вид превоза који користе до различитих услуга.

Због ограничене мобилности, жене у Србији чешће од мушкараца одустају од друштвених активности. Ово је посебно видљиво када су у питању културни догађаји (Слика 26). Родне разлике су посебно изражене у посети културних догађаја (17%) и куповини (9%). На пример, чак 65% жена старости између 46 и 64 године одустале су од посете културног догађаја због непостојања одговарајућег превоза у поређењу са 47% мушкараца.

Слика 26: Одустајање од активности због непостојања одговарајућег превоза



Анкетно истраживање GETS, n=2400

Различите социо-економске и демографске групе користе различите стратегије како би надокнадиле активности и услуге које нису у могућности да обаве и користе због непостојања одговарајућег превоза. У том контексту, испитаници/е у млађој старосној категорији главни су корисници услуга комерцијалне доставе (32%), док старији испитаници/е (65 и више) радије замоле приватна лица да им изврше испоруку (61%). Како се побољшава социо-економски статус, тако се повећава и проценат испитаника/ца који проналазе алтернативне активности како би надокнадили оне којих су се одрекли.

4. СЕКТОР САОБРАЋАЈА КАО ПОСЛОДАВАЦ: РОДНИ АСПЕКТИ ЗАПОСЛЕНОСТИ И РАДНЕ СНАГЕ

4.1 РОДНО СПЕЦИФИЧНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ЗАПОСЛЕНОСТИ У СЕКТОРУ САОБРАЋАЈА

Кључни налази:

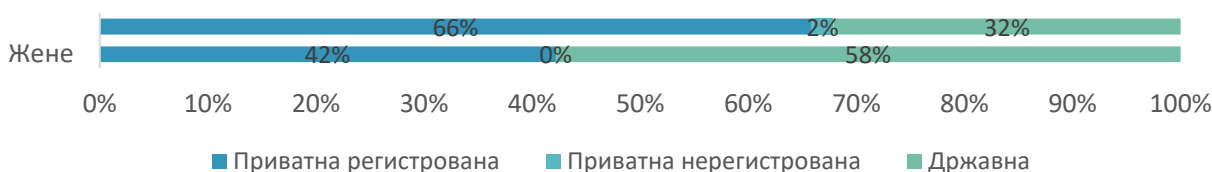
- У сектору саобраћаја претежно раде мушкарци, који чине 80% свих запослених у сектору.
- Постоји јасна родна сегрегација према занимању, јер су жене које раде у сектору саобраћаја углавном запослене као административне службенице и стручњакиње, док су мушкарци претежно радници и возачи.
- Већина жена запослених у сектору саобраћаја ради у саобраћајним предузећима у државном власништву, док већина мушкараца ради у приватним предузећима.
- Изузетно је мали број жена предузетница у сектору саобраћаја, мада и мушкарци и жене у овом сектору углавном раде као запослени радници.
- Присутност неформалне запослености и недостатак социјалних права која проистичу из радног односа (пензијско и инвалидско осигурање, здравствено осигурање) испод просека су када се посматра целокупно тржиште рада, а категорије углавном изложене овом прекарном раду су возачи и техничари.
- Када се посматрају нето плате за све запослене, жене су у просеку мање плаћене од мушкараца, али ако се посматрају бруто плате само формално запослених, онда жене у просеку зарађују више од мушкараца.

Анализа радне снаге у сектору саобраћаја у Србији представљена у овом поглављу спроведена је на основу података из Анкете о радној снази (АРС) за 2018. годину Републичког завода за статистику, као и прикупљене статистике о зарадама.

У сектору саобраћаја у Србији претежно раде мушкарци (80% свих запослених у сектору). Учешће запослених у сектору саобраћаја у укупном броју запослених износи 7% мушкараца и 2% жена. Од свих запослених у сектору саобраћаја, 80% су мушкарци, а само 20% жене. Ове бројке указују на општу недовољну заступљеност жена у овој индустрији. То се подудара и са ситуацијом у ЕУ-28 у којој мушкарци чине 78% запослених у сектору саобраћаја, а жене 22% (Еуростат/Анкета о радној снази 2018). Запослени у сектору саобраћаја чине 8% укупно запослених мушкараца и 3% укупног броја запослених жена у ЕУ-28, слично као у Србији.

Иако већина мушкараца и жена раде као запослени радници, ипак постоје значајне родне разлике. Мушкарци имају значајно већи удео међу предузетницима и samozапосленима у поређењу са женама. Најчешћи статус у сектору саобраћаја је запослени радник/ца - 85% (удео запослених радника у свим секторима је 72%). Жене у сектору саобраћаја имају већу вероватноћу да буду у овом статусу него мушкарци (96% према 82%), док мушкарци имају већу вероватноћу да буду предузетници или партнери у предузећима - 14% у поређењу са 2% жена. У сектору саобраћаја има скоро двоструко више предузетника, у односу на све секторе укупно (12% према 6%). То је вероватно последица великог броја такси превозника који су регистровани као предузетници, и који су скоро сви мушкарци.

Слика 27: Запослени у сектору саобраћаја према власничкој структури предузећа и полу



Извор: РЗС, АРС 2018.

Мушкарци доминирају у приватним саобраћајним предузећима, док су жене заступљеније у јавним саобраћајним предузећима. Већина запослених у сектору саобраћаја запослена је у приватним предузећима (61%). Међутим, постоје велике родне разлике - мушкарци имају већу вероватноћу да буду запослени у приватним предузећима (66% мушкараца запослених у сектору саобраћаја ради у приватним предузећима, док истовремено 42% жена запослених у овом сектору ради у приватним предузећима (видети Сliku 27).

Постоји изразита родна сегрегација према занимањима у сектору саобраћаја. Жене запослене у овом сектору најчешће су запослене као административне службенице или као стручњакиње, док су мушкарци најчешће запослени као возачи и други радници. Међутим, учешће жена међу руководиоцима и стручњацима је далеко мање од мушкараца - 72% од укупног броја руководиоца и 66% од укупног броја инжењера и техничара у овом сектору су мушкарци (Табела 22).

Жене запослене у сектору саобраћаја у просеку имају већи ниво образовања од мушкараца. Разлог је тај што су оне присутније у занимањима која захтевају виши ниво образовања, као што су разна радна места стручњака или административних службеника. На пример, 58% мушкараца запослених у сектору саобраћаја су руководиоци машинама и постројењима, монтажери и возачи, док је 50% жена запослених у овом сектору административне службенице. Осим тога, док 18% жена запослених у сектору саобраћаја припада категорији инжењера, стручних сарадника или техничара, свега 9% мушкараца запослених у овом сектору припада овој категорији занимања (види Табела 22). Међутим, подаци из АРС показују да 2% жена и 8% мушкараца има основно образовање са незавршеном или завршеном основном школом, 53% жена има средње образовање према 76% мушкараца, док је 45% жена високо образовано у поређењу са 16% мушкараца.

Табела 22: Структура запослених у сектору саобраћаја према занимању и полу, у %, 2018

Занимање	Удео мушкараца и жена у сваком занимању			Структура запослених жена и мушкараца према занимању		
	Мушкарци	Жене	Укупно	Мушкарци	Жене	Укупно
Руководиоци	72	28	100	4	6	4
Стручњаци и уметници	46	54	100	2	9	4
Инжењери, стручни сарадници и техничари	66	34	100	9	18	11
Административни службеници	54	46	100	15	50	22
Услужна и трговачка занимања	65	36	100	4	8	5
Занатлије и сродни	98	3	100	5	1	4
Руководиоци машинама и постројењима, монтери и возачи	99	2	100	58	3	47
Једноставна занимања	78	22	100	4	5	4
Укупно				100	100	100

Извор: РЗС 2019ц

Већина запослених у сектору саобраћаја ради на основу формалног уговора о раду. Њихов удео износи 96%, што је већи проценат него код запослених у свим осталим секторима (93%). Нешто већи проценат жена запослених у сектору саобраћаја има формалне уговоре – 99%, у односу на 96% мушкараца. Неформална запосленост је присутна код радних места на којима су углавном запослени мушкарци, као што су руковоаци машинама и возачи. Осим тога, мушкарци су ређе запослени на основу уговора на неодређено време (79% према 82%). По уговору на одређено време ради 19% мушкараца и само 16% жена, а око 1% запослених у сектору саобраћаја ради повремене или сезонске послове.

Запослени у сектору саобраћаја имају висок степен заштите социјалних права. Када су у питању услови и права на радном месту (као што су право на пензијско и инвалидско осигурање, здравствено осигурање, плаћено боловање и плаћени годишњи одмор), запослени у сектору саобраћаја су у нешто бољем положају од запослених из других сектора. Већина запослених има пензијско осигурање (95% у сектору саобраћаја, у поређењу са 76% запослених из свих осталих сектора). Ово право се у одређеној

мери чешће ускраћује мушкарцима који су запослени у овом сектору него женама (94% мушкараца има пензијско осигурање, у односу на 97% жена). Најчешће су возачи и руковаоци машина ускраћени за ово право, и често се дешава да послодавац не жели да плаћа доприносе за пензијско осигурање.

Запослени у овом сектору раде више радних сати него што је просек у привреди Србије, и то више мушкарци него жене. У сектору саобраћаја у просеку се проведе 41 сат седмично на послу у поређењу са просечним радним временом у привреди од 35 сати, и то више мушкарци (42 сата) него жене (36 сати у просеку). Око 40% запослених у сектору саобраћаја раде и дневне и ноћне смене, што је много више него у другим секторима, у којима 18% запослених ради ноћу. Осим тога, мушкарци запослени у сектору саобраћаја чешће раде ноћне смене (46%) него жене (16%). У сектору саобраћаја, запослени такође често раде суботом (73%) и недељом (50%). Јако су изражене родне разлике када се посматра рад викендом – мушкарци знатно чешће раде викендом (79% суботом и 55% недељом) него жене (48% суботом и 27% недељом).

Присутан је родни јаз у зарадама у сектору саобраћаја – уопштено, жене су мање плаћене од мушкараца, али формално запослене жене зарађују више од мушкараца. Према подацима из Анкете о радној снази за 2018. годину, која обухвата и формалну и неформалну незапосленост, просечна нето зарада запослених у сектору саобраћаја износила је 39.900,00 динара, док је просечна зарада у свим секторима износила 37.290,00 динара. Мушкарци у просеку зарађују 40.280,00 динара, док жене имају просечну зараду од 38.800,00 динара. Ипак, према подацима о зарадама које је прикупио Републички завод за статистику, а који се односе искључиво на формално запослене раднике и њихове бруто зараде – жене зарађују више од мушкараца. Просечна бруто зарада мушкараца је 55.803,00 динара, док за жене износи 59.860,00 динара. Може се претпоставити да та одступања одражавају разлике у структури запослених према занимању: с обзиром на то да жене имају боље квалификације, њихово запослење се чешће регулише формалним уговором о раду.

4.2 СТУДИЈЕ СЛУЧАЈА ЈАВНИХ САОБРАЋАЈНИХ ПРЕДУЗЕЋА

Спроведене су родне процене четири одабране компаније/организације у сектору саобраћаја како би се добили увиди у родне аспекте запослености и пружања услуга. Методологија је заснована на контроли родне перспективе („gender audit“) коју је развила Међународна организација рада (МОП) и комбинована је са методом студије случаја како би се добила свеобухватна и објективна слика о ситуацији путем триангулације података. Четири пружаоца услуга превоза одабрана су као јединице анализе: *Србија Воз* као државно железничко предузеће, *Уговорна привредна такси комора, ЈКП Градско саобраћајно предузеће Београд*, и *Ласта*, као предузеће које пружа услуге међуградског превоза. У наставку ће бити сажето приказани главни налази за свако од ових предузећа, а детаљна анализа је приказана у Извештају MS3.

Србија Воз

У Србија Возу су претежно запослени мушкарци. Само 26% запослених су жене. Заступљеност жена на руководећим позицијама сразмерна је њиховом учешћу у укупном броју запослених (28%). Родна сегрегација је присутна у структури занимања при чему је већи број жена запослено као административне службенице, а мушкараца као возачи. Тренутно не постоје подстицаји за повећање женске радне снаге у секторима у којима је традиционално већина запослених мушкарци. На основу информација које је доставио „Србија Воз“, **не постоји разлика у зарадама** између мушкараца и жена на истим радним позицијама и истим задацима.

Интегрисање родне перспективе у кључне политике и прописе предузећа није у потпуности спроведено. Питањима родне равноправности тренутно се бави Повереница за етику. Израђен је

Етички кодекс који се бави питањима родне равноправности. Кодекс једнаких могућности је у процесу израде. Предузеће је спровело анкету о положају жена у предузећу. Не постоје родно разврстани подаци. Не постоје посебне мере за усклађивање породичног и пословног живота. Не постоје одвојени објекти, попут тоалета, свлачионица и тушева за жене и мушкарце запослене.

Праћење пружања услуга није осетљиво на родне разлике. Предузеће редовно спроводи анкету о задовољству корисника, али резултати овог истраживања нису разврстани према полу.

Привредна такси комора Србије

Постоји родна неравнотежа у пружању услуга такси превоза. Само 0,4% београдских таксиста су жене. Важни мотиви за одабир посла такси превозника за жене су независност, аутономија, флексибилно радно време. Питање безбедности је једно од главних изазова: не постоје безбедносни алати као што су камере и тастери за аларм. Жене се осећају мање безбедним током рада ноћу. Сходно томе, оне не раде у периоду дана када је већа зарада. Жене, али и мушкарци такси превозници, навели су да су доживели сексуално узнемиравање. За жене таксисте посебан проблем представља то што не постоје мобилни тоалети.

Родна перспектива није уведена у политике предузећа. Интерне евиденције нису родно сензитивне, не постоје родно разврстани подаци. Родна равноправност није интегрисана у Статут организације. Права и обавезе чланова уређени су Правилником понашања Такси удружења који не препознаје родну равноправност.

Постоје такође значајне родни јазови у погледу пружања услуга. Такси комора и такси удружења не воде евиденцију о броју притужби од стране корисника према полу. Перцепција је да се жене кориснице услуга такси превоза осећају мање безбедним од мушкараца. Такси возила немају седишта за децу што умањује безбедност деце и изазива посебну забриност жена које најчешће воде рачуна о малој деци. Такси возила нису прилагођена особама са инвалидитетом, али их закон на то ни не обавезује што умањује безбедност и удобност и мушкараца и жена са инвалидитетом.

Градско саобраћајно предузеће Београд - ГСП

Већина запослених у ГСП су мушкарци, са само 84 жене које раде као возачи (3% од укупног броја возача). Већи је удео жена међу руководиоцима (31%) него у укупној радној снази предузећа (11%). ГСП се суочава са сталним недостатком радне снаге за возаче Д категорије због емиграције. Само 1% жена у Србији има возачку дозволу „Д“ категорије.

Увођење родне перспективе у политике спроводи се у ограниченом обиму. Не постоје родно разврстани подаци који би омогућили увид у разлике у зарадама, приступ ресурсима, развоју каријере и друге аспекте запослености. Обука о комуникацији са корисницима редовно се одржава за возаче. Постоји особа задужена за притужбе радника, али није довољно промовисана и није специјализована за родна питања и узнемиравања на радном месту. На нивоу предузећа, мере безбедности за возаче примењују се у већини возила (тастери за аларм, камере и могућност закључавања кабине). Ове мере безбедности су од посебног значаја за жене које раде као возачи.

Системски родни приступ није део ни корисничких политика нити кадровских политика. Не врши се континуирано праћење потреба корисника услуга јавног превоза. Сходно томе, нису познати ни основни ни родни аспекти усклађености саобраћаја са потребама, квалитетом и задовољством корисника. Предузеће нема увид у евиденцију о плаћању аутобуских карата. Нека возила у власништву предузећа имају простор намењен трудницама, као и простор за дечија колица.

Саобраћајно предузеће Ласта

Запослени у Ласти су претежно мушкарци. Од 2014. године, након смањења броја запослених на добровољној основи, укинута је сектор за људске ресурсе у предузећу. Постоји Медијатор према Закону о забрани дискриминације, који не подноси посебан извештај о притужбама. У највишем руководству (директори сектора, руководиоци сектора и директори пословних организација) једна трећина су жене, односно, 6 од укупно 19 запослених. Током прошле године, у предузећу је било запослено скоро девет пута више мушкараца него жена. У последње две године, 37 жена и 1 мушкарац користили су породилско одсуство. Предузеће нема развијену праксу спровођења анкета међу запосленима о задовољству послом.

Увођење родне перспективе недостаје у интерним и екстерним активностима. Предузеће нема развијену праксу спровођења анкета корисника услуга превоза о задовољству пруженим услугама. Предузеће не препознаје улогу и потребе своје највеће групе корисника, жена. Не постоји родно сензитивна евиденција о систему карата. Опремљеност одређених возила није задовољавајућа.

Заједнички изазови долазе из ширег окружења, од институционалних структура, оквира за доношење политика, друштвених структура и културе на којима почивају родне неједнакости у сектору саобраћаја.

Изазови повезани са ширим структурним факторима:

- Жене не похађају школе за занимања која су карактеристична за сектор саобраћаја тако да су већ у раним фазама шансе да се запосле у сектору мање.
- У недостатку јаче родне равноправности, организационе политике предузећа копирају опште карактеристике родне сегрегације на тржишту рада, запошљавајући претежно мушкарце, док су жене у мањини и концентрисане на административне или помоћне послове.
- Разни родни стереотипи спречавају жене да траже посао у сектору саобраћаја: нпр. став да жене нису добри возачи као мушкарци или да не могу заштити себе.
- Недостатак политика које се баве проблемом сегрегације у образовању и на тржишту рада и мера за подстицање образовања и запошљавања жена у нетрадиционалним областима и занимањима.
- Неспровођење Закона о равноправности полова („Службени гласник РС“ бр.104/2009), посебно у погледу родно разврстаних података (члан 12).

Изазови унутар предузећа:

- Изузев предузећа „Србија Воз“, саобраћајна предузећа углавном немају свест о потреби да се баве проблемом родних неједнакости и да улажу напор у системско промовисање родне равноправности.
- Безбедност жена је заједнички проблем на пословима где се пружају услуге корисницима. Недостатак инструмената за безбедност додатно спречава жене да се запосле на таквим пословима.
- Недостају подаци разврстани према полу који би омогућили темељну родну процену.
- У предузећима не постоје политике родне равноправности, али ни механизми заштите од родне дискриминације и насиља.
- Подаци о развоју каријере и приступу ресурсима су врло ограничени или недостају, као и средства за објективно истраживање родног јаза у зарадама.

Изазови повезани са пружањем родно осетљивих услуга:

- Недостају знања и потребни инструменти и процедуре за редовну проверу адекватности услуга у погледу родно специфичних потреба превоза.
- Инфраструктура је често недовољно развијена, не одговара родно специфичним потребама, и није доступна особама са инвалидитетом.
- Често не постоји чак ни свест о потреби планирања и креирања услуга у складу са родно специфичним потребама корисника/ца.

5. ЗАКЉУЧЦИ

Родни апспекти мобилности у Србији

- Постоје изражене **родне разлике у обрасцима мобилности**. Они су повезани са коришћењем ИМП, јавног превоза и интермодалном мобилношћу.
- Мушкарци у Србији много чешће од жена возе аутомобил и мотоцикл. Они такође возе бицикл чешће од жена. Генерално, мушкарци су флексибилнији у одабиру времена и трасе својих путовања, јер користе **индивидуалне облике превоза** (аутомобил, мотоцикл, бицикл).
- Жене чешће од мушкараца користе јавни превоз (локални аутобуси, трамваји, тролејбуси, такси превоз и регионални аутобуси). Чешће их возе у аутомобилу него мушкарце. Дакле, **жене су више зависне од услуга јавног превоза и инфраструктуре и много су мање самосталне у превозу него мушкарци**.
- У поређењу са другим земљама (нпр. Немачком), мушкарци и жене у Србији свакога дана пређу више путовања. Жене у Србији **имају више путовања од мушкараца** и радним данима и викендом. Жене су чешће од мушкараца приморане да **комбинују различите видове превоза** у једном путовању (интермодална мобилност). Ово захтева више времена и ствара додатни стрес јер је планирање дневних активности отежано је јавни превоз фрагментиран и неусклађен, а чести су и поремећаји у реду вожње.

Доступност: Више могућности да се дође од тачке А до тачке Б!

- Највећи родни јаз забележен је у **поседовању и коришћењу приватних аутомобила**. Много мање жена поседује аутомобил или возачку дозволу. Сходно томе, мање жена сматра да је аутомобил доступан у односу на мушкарце. Постоје значајне структурне разлике, при чему су градска, добростојећа и домаћинства из развојених региона у повољнијем положају.
- Чини се да постоји **културолошки образац** иза родних разлика у поседовању аутомобила, који је забележен и у другим европским земљама. Родне разлике у доступности аутомобила додатно су израженије у сеоским подручјима и међу сиромашним домаћинствима.
- Родне разлике се такође примећују код коришћења бицикла, јер жене ређе поседују и возе бицикл од мушкараца. **Бициклистичка инфраструктура је недовољно развијена**, чак и у градовима. Бициклистичке стазе нису повезане и у многим местима саобраћајна култура је таква да се не обраћа довољно пажње на бициклисте.
- У Србији, мушкарци пешаче скоро једнако често као и жене, а модални удео пешачења је сличан. Оцене за **могућност пешачења** и учесталост повреда пешака знатно се разликују међу градовима, док се **пешачка инфраструктура** често перципира као **неадекватна** (запуштени тротоари, недостатак тротоара у мање развијеним подручјима, тротоари заузети паркираним аутомобилима итд.).
- **Доступност јавног превоза је ограничена**. Јавни превоз карактеришу застарела возила, кварови и слаба покривеност одређених подручја линијама. Пошто жене користе јавни превоз више него мушкарци, оне су више погођене овим недостацима. Родне разлике у мобилности веће су у сеоским подручјима и мање развијеним регионима због мање доступности јавног превоза.
- **Доступност услуга такси превоза и услуга дељења превозних средстава** је ограничена. Такси услуге се доживљавају као недоступне и ретко се користе, мада их жене користе више него мушкарци. Услуге дељења превозних средстава су недовољно развијене осим изнајмљивања бицикала. Бицикли за изнајмљивање доступни су у само неколико градова и углавном се користе у рекреативне сврхе, а не за одлазак на посао.

Доступност: Већа мобилност уз мање саобраћаја!

- Жене имају мање приступа аутомобилу и мотоциклу због чињенице да **мањи број жена поседује возачку дозволу**. Удео жена у укупном броју власника возачких дозвола је значајно мањи у поређењу са већином земљама ЕУ. Међутим, подаци из квалитативног истраживања показују да

чак и када поседују возачку дозволу, жене мање користе аутомобил од мушкараца. Због мање доступности, ниже стопе власништва, и мање приступачности, жене **више зависе од јавног превоза, пешачења или** чланова породице или других људи **који их превозе аутомобилом**. Оне су мање самосталне у превозу, посебно у сеоским подручјима, и **више зависе од породице или суседа**.

- Возачи аутомобила суочавају се са другим препрекама, нпр. **недовољним бројем места за паркирање**. Због тога су аутомобили мање приступачни. Поред тога, жене возачи суочавају се са предрасудама других учесника у саобраћају.
- **Приступачност кључним местима интересовања није лоша** пре свега захваљујући чињеници да су кључне образовне, здравствене и друге установе за већину становништва удаљене до 3 км.

Приуштивост: Циљане субвенције за главне кориснике јавног превоза!

- **Јавни превоз се генерално сматра приуштивим**, мада групе са ниским приходима чешће перципирају јавним превоз скупим.
- Између мушкараца и жена изражена је неједнакост у ресурсима . То је последица ниже стопе запослености жена и родног јаза у зарадама.
- **Родне разлике у месечним издацима на превоз повећавају се са повећањем прихода домаћинства**. У домаћинствима са најнижим приходима, родне неједнакости су занемарљиве, док су у домаћинствима са највишим приходима оне најизраженије, при чему мушкарци у просеку троше много више од жена. У домаћинствима са високим социо-економским статусом, већи удео мушкараца троши више на аутомобиле.
- Подаци квалитативног истраживања откривају неке **скривене трошкове**, посебно за лица која живе у сеоским и приградским подручјима (нпр. карта за излазак на перонски простор на већим аутобуским станицама).

Прихватање: Повећање осећаја безбедности, сигурности, флексибилности и удобности у јавном превозу

- Мушкарци и жене изјављују да су најудобнији и најпривлачнији видови превоза **пешачење и вожња аутомобилом**, било као путник или као возач.
- ИМП је најпривлачније **превозно средство за све кориснике (најпривлачније у смислу флексибилности и удобности)**. То што жене чешће користе јавни превоз последица је ограниченог приступа приватним аутомобилима, а не личног избора.
- Супротно чињеничном стању које указује да је коришћење аутомобила најмање безбедан вид превоза, и мушкарци и жене оцењују коришћење аутомобила, било као возач или као путник, као најбезбеднији вид превоза после пешачења. Жене генерално перцепирају веће безбедносне ризике у свим видовима превоза него мушкарци.
- Испитаници **нису задовољни јавним превозом**. И док и мушкарци и жене осећаје нелагодности и непријатности повезују са лошом инфраструктуром, неисправним возилима, лошом услугом, жене чешће наводе разлоге попут понашања других особа које представљају претње по њих (цепарење, узнемиравање, итд.). **Информације у реалном времену о кашњењима и поремећају реда вожње** представљају најважнији аспект у привлачности услуга јавног превоза, и за мушкарце и за жене, без обзира на активност, занимање, ниво образовања, старости или подручја на којем живе.
- Жене су чешће изложене **сексуалном узнемиравању и дискриминацији** у саобраћају. То подразумева непристојно додиривање, додиривање по телу или коси, непотребно приближавање или коментаре пијаних путника. Квалитативно истраживање додатно открива случајеве дискриминације, као што су избацивање из аутобуса или детаљније проверавање аутобуске карте него код мушкараца. Као последица, жене се осећају мање безбедно у јавном превозу него мушкарци.

Обрасци мобилности у контексту социјалне укључености

- **Обрасци мобилности у вези с послом изразито су родно сегрегирани**, где мушкарци користе аутомобил за путовање до посла и назад, док жене углавном пешаче до посла или користе јавни превоз.
- Жене и мушкарци који су учествовали у истраживању нису указали на превоз **као фактор који их спречава у проналажењу посла или одласка на посао**. Међутим, жене које се више ослањају на јавни превоз, посебно интермодална путовања, и на друге (када их неко вози), изложене су већим потешкоћама и стресу у путовању на посао.
- **Обрасци мобилности у вези са образовањем такође су родно и старосно специфични**. Они зависе од тога да ли децу прате родитељи или иду сама. Децу предшколског узраста и ону у нижим разредима основне школе чешће прате мајке него очеви. Деца ће усвајати родно специфичне обрасце мобилности својих родитеља. Ако су у пратњи мајке, деца ће пешачити до школе, а ако су пратњи оца, углавном ће ићи аутомобилом.
- Ђаци из старијих разреда основне школе и средњих школа показују родне разлике у погледу мобилности. Дечаки углавном пешаче, а девојчице најчешће иду аутобусом у школу, на ваннаставне активности и активности у слободно време. Ово можда одражава родно специфичне перцепције безбедности, посебно у вечерњим сатима. **Студенти/киње** већ показују исте обрасце као одрасли. Жене чешће пешаче и користе јавни превоз, док мушкарци најчешће иду аутомобилом.
- Постоје значајне родне разлике у погледу коришћења различитих **јавних и социјалних услуга**, које се морају узети у обзир приликом планирања траса јавног превоза. Мушкарци и жене при приступу јавним и социјалним услугама копирају опште обрасце мобилности. Жене углавном пешаче, возе их други или **користе јавни превоз, а мушкарци углавном возе аутомобил**. Због ограничених могућности мобилности, **жене чешће од мушкараца одустају од коришћења здравствених или социјалних услуга**. То се не односи на административне активности које мушкарци чешће избегавају него жене.
- Знатно **више жена** у односу на мушкарце **одустаје од посете културним догађајима и рекреативних активности или обављања друштвених активности** због ограничених могућности превоза.

Родно специфичне карактеристике запослености у сектору саобраћаја

- **У сектору саобраћаја претежно раде мушкарци**, који чине 80% свих запослених у сектору. Постоји јасна родна сегрегација према занимању, јер су жене које раде у сектору саобраћаја углавном запослене као административне службенице и стручњакиње, док су мушкарци претежно радници и возачи.
- Већина жена запослених у сектору саобраћаја ради у **јавним државним саобраћајним предузећима**, док већина мушкараца запослених у овом сектору ради у предузећима у приватном власништву.
- И мушкарци и жене запослени у овом сектору углавном раде као запослени радници. Изузетно је мали број жена предузетница у саобраћају (пошто су то углавном мушкарци такси превозници).
- Неформална запосленост и недостатак социјалних права на основу запослености (пензијско и инвалидско осигурање, здравствено осигурање) присутни су **испод просека** за целокупно тржиште рада, а категорије углавном изложене овом прекарном раду су возачи и техничари.
- Родна анализа, али и интервјуи са стручњацима/кињама, показали су да не **постоје родно разврстани подаци**, али и подаци о постојећој саобраћајној инфраструктури који су неопходни за родну анализу и ефикасно праћење учинка родне равноправности у систему саобраћаја.

Хоризонтална питања

- Доступни су подаци о квалитету путева, нпр. о уделу „модерно“ асфалтираних и неасфалтираних путева, као и подаци о јавном превозу, нпр. о дужини аутобуске или железничке линије. Супротно

томе, оскудни су подаци о пешачкој и бициклическој инфраструктури, попут објеката за паркирање бицикала, пешачким прелазима, или квалитету тротоара, пошто само неколико општина детаљно прати инфраструктуру. Стога би се подаци из квалитативног истраживања, из интервјуа и ФГД такође требало сматрати додатним извором за описивање КПУ који се односе на инфраструктуру.

- Тачан број пружаоца услуга превоза и такси предузећа захтева редовно праћење, нпр. од стране трговачких регистарских институција или спровођењем редовних анкета.
- Доследна истраживања модалне расподеле захтевају значајна лична и финансијска средства. Подаци о модалној расподели прецизно се истражују у контексту одређених студија као што су SmartPlans за Београд и Крушевац, а не редовно.

6. ПРЕПОРУКЕ

Родни аспекти образаца мобилности у Србији

- **Интегрисање родне перспективе у планирање политика и мера и у управљање системом саобраћаја:**
 - Интегрисање родне перспективе у **управљање** системом саобраћаја у Србији. Предуслов за то је успостављање инклузивних и партиципативних структура управљања које омогућавају учешће жена у планирању саобраћајне мреже и одлучивању о њој. То се може постићи пре свега применом приступа планирању који је усмерен на корисника, са посебним акцентом на потребе жена, пошто су оне ређе возачи аутомобила, нарочито на пример, организовањем радионица током процеса планирања.
 - Пажљиво планирање свих **интервенција у погледу политика** усмерених ка родним разликама помоћу одговарајуће родне анализе како би се допринело уклањању постојећих родних неједнакости.
 - **Систематска примена родног буџетирања** у сектору саобраћаја како би се пружила подршка планирању саобраћајне инфраструктуре и пружању услуга превоза који су усмерени на кориснике/це.
- **Примена следећих начела приликом креирања политика и мера за планирање саобраћаја како би биле родно равноправне и допринеле општој родној равноправности:**
 - Подизање свести и унапређења родно равноправног коришћења и поседовања приватних аутомобила. Повезивање ових мера и политика усмерених ка равноправнијем приступу ресурсима и одговорностима у домаћинству и породици.
 - Планирање јавног превоза у складу са родно специфичним обрасцима и потребама жена и мушкараца како би се боље задовољиле потребе жена које тренутно више користе јавни превоз, али и привукло више мушкараца да користе јавни превоз уместо приватних аутомобила, а тиме допринело квалитету живота у градовима и заштите животне средине
- **Обезбеђивање додатних начина превоза пружањем подршке активної мобилности** (пешачењу и коришћењу бицикла) и услугама дељења превозних средстава (електричних скутера, кик-скутера, бицикала и аутомобила), што је посебно усмерено ка женама, али би могло привући и више мушкараца који тренутно чешће користе аутомобиле.

Доступност: више могућности да се дође од тачке А до тачке Б!

- **Унапређење родне равноправности у погледу индивидуалног моторизованог превоза (ИМП):**
 - **Промовисање равноправније расподеле власништва над аутомобилима и њиховог коришћења** (у својству возача) у оквиру равноправнијег приступа ресурсима у приватним домаћинствима;
 - **Субвенционисање полагања возачког испита код жена** у оквиру стратегија родне равноправности и саобраћаја.
 - Доношење прописа о аутомобилима у складу са **еколошким стандардима** (чистије технологије, увођење електричних аутомобила) на начелима родне равноправности, водећи рачуна да се не уводе нове технологије које су првенствено у власништву мушкараца које они користе, док се истовремено на жене преносе застареле технологије.
 - **Подизање нивоа свести учесника у саобраћају** (возача моторних возила) у погледу безбедности бициклиста и пешака на путу. У склопу обуке за возаче, посебну пажњу обратити на безбедност других учесника у саобраћају (бициклиста и пешака).
 - Промовисање **увођења електричних аутомобила**

- **Побољшање бициклическе инфраструктуре и промовисање коришћења бицикла:**
 - **Значајно побољшати бициклическу инфраструктуру**, нарочито у градовима, изградњом бициклических стаза и њиховим бољем повезивањем.
 - **Едуковање бициклиста о безбедном учествовању у саобраћају** и релевантним законским одредбама
 - **Промовисање коришћења бицикла међу женама и девојчицама**, ако је могуће већ у раном узрасту, кроз часове физичког васпитања у вртићима и школама.
 - Увођење **услуга дељења бицикала**, укључујући електричне бицикле који су погоднији за градове у брдовитим пределима.
 - **Изградити паркиралишта за бицикле** на најпосећенијим местима у градовима, у близини школа, факултета, пословних зона, итд.
 - **Пружање подршке бициклическим иницијативама** и невладиним организацијама.
- **Подршка активним начинима превоза:**
 - **Подизање свести о активним начинима превоза** (коришћење бицикла, пешачење), нпр. кампање којима се објашњавају економске, еколошке и здравствене предности активних начина превоза.
 - **Циљана улагања у пешачку инфраструктуру**: плочнике, расвету, уклањање паркираних возила, итд.
 - **Подршка иницијативама за промовисање пешачења** и невладиним организацијама.
- **Побољшање квалитета услуга јавног превоза**, што ће нарочито имати утицај на мобилност жена, али би могло привући и више мушкараца да користе јавни превоз уместо приватних аутомобила, и тиме допринети квалитету живота у градовима и заштити животне средине. То се може постићи:
 - **Реконструкцијом или изменом мреже аутобуских линија** у циљу смањења загушења и времена путовања, као и њиховом прилагођавању нарочито потребама корисница.
 - Обезбеђивање **одговарајуће учесталости** различитих средстава јавног превоза.
 - **Боље управљање и усклађивање јавног превоза** што би требало да доведе до смањења кашњења, боље синхронизације линија. То нарочито утиче на жене које користе више начина превоза у току једног путовања (интермодални превоз).
 - Правовремено **информисање** интермодалних путника/ца (што подразумева, на пример, апликације са трасама у реалном времену, пешачку навигацију, итд.)
- **Промовисање услуга дељења превозних средстава („дељена мобилност“):**
 - Подстицање **предузетништва у области услуга дељења превозних средстава** и увођење више услуга превоза које се заснивају на начелима дељења (као што су скутери, бицикли, аутомобили) које нису скупе, нарочито у великим градовима.
 - Анализа потражње и разматрање успостављања сарадње са **пружаоцима услуга дељеног коришћења превозних средстава**.
 - **Промовисање коришћења услуга дељења превозних средстава** и међу мушкарцима и међу женама. Повећање броја нарочито жена које имају возачку дозволу, затим броја жена које возе бицикле, скутере, итд. Повећање њихове мотивације да користе ове услуге дељења превозних средстава будући да ће се тиме повећати њихова самосталност у кретању, као и учешће у привредном и друштвеном животу.

Приступачност: већа мобилност уз мање саобраћаја!

- **Континуирано праћење и анализирање приступа индивидуалном моторизованом превозу (ИМП):**
 - **Континуирано праћење и анализирање приступа жена индивидуалном моторизованом превозу** системским прикупљањем и анализом родно разврстаних података о возачким дозволама, власништву над аутомобилима и приступу аутомобилима.

- **Даље истраживање разлога за мањи број возачких дозвола за аутомобиле и мотоцикле међу женама** у циљу планирања одговарајућих мера за повећање броја жена које поседују возачку дозволу. Да ли су разлози превелики трошкови обуке за возаче, културне норме које приписују женама мање мотивације или самопоуздања да науче да возе, или последица мањих економских ресурса и власништва над аутомобилима? Сваки од ових фактора треба циљати одговарајућим мерама, имајући на уму да циљ није већи број аутомобила у саобраћају, већ родно равноправнија расподела овог начина превоза. Обраћање нарочите пажње на жене у сеоским подручјима. Укупан број аутомобила и њихов допринос загушењу и загађењу могу се контролисати и другим мерама.
- **Системско планирање места за паркирање:**
 - **Обезбеђивање одговарајућег броја места за паркирање** у близини вртића, школа, пијаца и сл. Овим ће се олакшати приступ жена овим објектима, с обзиром на то да оне најчешће обављају породичне активности које захтевају одласке на ова места. На овај начин се и мушкарци подстичу да се више укључе у ове активности (при чему они најчешће користе аутомобил када иду до ових објеката/установа).
 - Планирање места за паркирање тако да се **ослобађају пешачке зоне и повећавају могућности за пешачење.**
 - **Промовисање пешачења и коришћење бицикла до личних места интересовања**, као што су вртићи, школе, рекреативни и културни центри и **изградња потребне инфраструктуре.**

Приуштивост: циљање субвенције за главне кориснике јавног превоза!

- Увођење **дневних карата** у свим градовима Србије у којима тренутно та услуга не постоји.
- **Увођење промена у систему карата** (посебно наплате) узимајући у обзир групе корисника/ца које редовно користе јавни превоз.
- Промена цена уз подршку локалних послодаваца (нпр. карата за запослене) у циљу смањења трошкова женама које користе јавни превоз за одлазак и повратак са посла.
- Увођење попушта и повлашћених цена за нпр. родитеље са малом децом.

Прихватање: повећање осећаја безбедности, сигурности, флексибилности и удобности у јавном превозу

- **Промовисање безбедних видова превоза:**
 - Обавештавање грађана **о безбедносним ризицима** код различитих видова превоза.
 - **Повећање свести о већој безбедности јавног превоза него аутомобила** промовисањем већег коришћења јавног превоза у и између градова/сеоских подручја.
- **Побољшање безбедности у јавном превозу:**
 - **Унапређење безбедносних и сигурносних прописа** за возаче аутобуса, таксија и минибусева као и за кондуктере, нпр. увођењем идентификационог документа са фотографијом за возаче и кондуктере или безбедносних провера за возаче.
 - Увођење **правила понашања за возаче таксија који су родно осетљиви** и која би била израђена уз учешће жена и женских организација.
- **Веће прихватање јавног превоза као поузданог превозног средства:**
 - Поред дугорочних стратегија за опште повећање поузданости јавног превоза, **информациони канали, попут апликација за паметне телефоне**, или саобраћајни знакови са изменљивим садржајем порука у реалном времену могу допринети бољем прихватању јавног превоза.
 - Прилагођавање возила јавног превоза како би се омогућио превоз **мајки са децом у колицима и особа са инвалидитетом.**

- Улагање у **чистоћу** возила и станица, системе извештавања (повратне информације о чистоћи, смећу, итд.) и редовне контроле.
- **Боље уређење аутобуских стајалишта** (одговарајућа расвета, клупе и надстрешнице) допринеће бољем прихватању јавног превоза.
- Континуирано **испитивање корисника превоза и родно осетљива анализа** резултата на којој би се заснивале препоруке за унапређење.
- **Постављање дисплеја** на већини аутобуских стајалишта **са приказом информација о доласцима возила јавног превоза, и развијање апликације са информацијама о реду вожње**, времену доласка и трасама линија. Ове информације су посебно важне за жене пошто оне више користе јавни превоз и више воде рачуна о деци и другим члановим апородице, а планирање времена им је отежано услед недостатка ових информација.
- **Прикупљање повратних информација** помоћу редовних анкета о задовољству корисника и механизма за притужбе. Редовно објављивање родно разврстаних података прикупљених из ових анкета у извештајима и онлајн медијима.
- **Сузбијање родно заснованог насиља у саобраћају**
 - **Родно осетљиво планирање безбедносних и сигурносних мера** на станицама, при преседању и у возилима (нпр. камере, расвета и тастер за ванредне случајеве). Ово обухвата планирање саобраћајне инфраструктуре узимајући у обзир родну перспективу (нпр. примена безбедносних мера на најпосећенијим местима за одређене групе и и дужем зеленом светлу на семафорима на пешачким прелазима).
 - Подизање **свести** и спровођење кампања усмерених ка сузбијању родних стереотипа и дискриминације уопште, а нарочито над женама из вишеструко дискриминисаних група (нпр. Ромкињама) и у контексту саобраћаја.
 - Промовисање **нулте толеранције** према родно заснованом насиљу са акцентом на јавни простор и сектор саобраћаја.
 - Увођење **ефикасног система за пријаву узнемиравања** укључујући израду и спровођење низа стандардних оперативних поступака (СОП) за решавање инцидента сексуалног узнемиравања и правила о одговорности (нпр. у погледу поштовања приватности подносиоца притужбе).
 - Промовисање коришћења постојећих јавних канала за повратне информације и обавештавање јавности о њима.

Обрасци мобилности у вези са социјалном укључености

- Претходне препоруке доприносе бољој доступности, приступачности, приуштивности и прихватању услуга превоза што је предуслов за бољу социјалну укљученост. Све препоруке одражавају и утичу на родну равноправност. Међутим, постоје одређене посебне интервенције које су посебно осмишљене ради повећања социјалне укључености кроз бољи приступ одређеним ресурсима и услугама.
- **Планирање траса и реда вожње јавног превоза** према захтевима и одредиштима корисника/ца, а нарочито:
 - Линије јавног превоза у близини вртића, школа, здравствених установа, зграда општина, полицијских станица и факултета.
 - Увођење линија школских аутобуса за децу у слабо насељеним подручјима.
 - Планирање места за паркирање у близини тржних центара и пијаца.
 - Организовање посебних услуга превоза, као што су „здравствени аутобуси“ или линије које су доступне током одређених сати када становништво одлази на културне или рекреативне догађаје из удаљених делова града или насеља (тј. вечерњи аутобуси са редом вожње до биоскопа, позоришта, ресторана викендом између сеоских и градских подручја).

- Унапређење и промовисање е-управе како би грађани имали мању потребу да иду у општину или полицију ради докумената, дозвола и сл.

Родно специфичне карактеристике запослености у сектору саобраћаја

- Планирање мера у области образовања и родне равноправности које **смањују и у идеалном случају уклањају родну сегрегацију у образовању**, укључујући школе за занимања у систему саобраћаја. Ово би могло да обухвати:
 - Промовисање нетрадиционалних занимања међу дечацима и девојчицама;
 - Организовање информативних сесија за девојнице и њихово упознавање са радом у саобраћајним предузећима;
 - Промовисање занимања у сектору саобраћаја.
- Планирање и делотворно спровођење мера у области запошљавања и родне равноправности које за циљ имају **отклањање родне сегрегације приликом запошљавања**, укључујући:
 - Подстицање запошљавања жена у мушким занимањима (попут возача), уз потенцијалну примену мера позитивне дискриминације.
 - Узимање у обзир потребе сектора саобраћаја и недостатка радне снаге при изради активних мера тржишта рада и мотивисање жена да се преквалификују за ова занимања, нпр. возача Д категорије.
 - Повезивање факултета и техничких струковних школа ради координисања запошљавања.
 - Увођење „Дана отворених врата“ када би потенцијални кандидати (нарочито жене и млади) били позвани да посете радно место и попричају са запосленима који би могли допринети расветљавању или демистификацији каријера у сектору саобраћаја.
 - Промовисања женског предузетништва у сектору саобраћаја и израда мера подршке предузетништву које више одговарају женама таксистима, власницама превозних предузећа или женама запосленим у сектору саобраћаја које су потенцијалне предузетнице.
 - Повећање безбедности запослених у сектору саобраћаја у занимањима и на пословима са повећаним безбедносним ризиком (укључујући изложеност родно заснованом насиљу и дискриминацији).
 - Испитивање родног јаза у зарадама у сектору саобраћаја и израда мера у складу са узроцима и размером родног јаза у зарадама.
 - Увођење породично оријентисаних корпоративних политика да би се стимулисала равноправнија подела породичних одговорности међу запосленим женама и мушкарцима.
 - Успостављање прикупљања родно разврстаних података ради дугорочног праћења родне равноправности и утицаја мера у сектору саобраћаја.
 - Разматрање и унапређење мера у саобраћајним предузећима ради боље усклађености рада и бриге о породици уз стимулисање мушкараца да се више укључе у бригу о деци. Неке могуће мере су флексибилно радно време, као и рад од куће, бар одређен број дана у недељи или месецу за одређене професије.
 - Успостављање форума који би окупао представнике саобраћајних предузећа у циљу размене примера најбоље праксе за повећање броја запослених жена, израде студија, извештаја, видљивости на друштвеним мрежама и спровођење обука за повећање свести.
- Увођење **прикупљања родно разврстаних података ради дугорочног праћења стања родне равноправности** и утицаја мера у сектору саобраћаја.
 - Континуирано прикупљање података који се односе на проценат жена запослених на руководећим позицијама, родне специфичне стимулације, дневница, службених путовања и образовних активности.

- Доношење Кодекса равноправности као и именовање лица која ће се бавити питањима родне равноправности или посебне организационе јединице, која ће бити надлежне за ову област, у оквиру предузећа.
- Спровођење ПР активности како би се превазишли родни стереотипи у сектору саобраћаја, израда промотивног материјала који се поставља у радном окружењу предузећа.

Хоризонтална питања

- **Подизање свести о значају родне равноправности** код релевантних актера, посебно оних који су директно укључени планирање јавног превоза, као и опште јавности, а на основу података добијених спровођењем студије GETS.
- **Интегрисање политика родне равноправности са секторском политиком у области саобраћаја** (посебно на локалном нивоу, како би се сагледале потребе жена у саобраћају на локалном нивоу, кроз све аспекте који су дати у препорукама)
- **Успостављање сарадње** са различитим актерима на локалном нивоу, који би могли да упознају локалне механизме родне равноправности са облашћу саобраћаја и активно их укључе у родно одговорно планирање саобраћаја у локалној заједници.
- **Јачање капацитета и организовање обука** за релевантне актере из сектора саобраћаја, који долазе како из приватног тако и из јавног сектора, о интегрисању родне перспективе у креирање политика и пружање родно одговорних услуга превоза, укључујући механизме подстицаја за пружаоце услуга превоза.
- Кроз политике родне равноправности, **заговарати интегрисање родне перспективе у креирање политика** у сектору саобраћаја. Спровођење родних анализа (како на локалном, тако и на националном нивоу) и укрштање података у циљу размена најбољих примера праксе и препорука за унапређење тамо где подаци покажу да има проблема.
- Следећи **подаци** би били обавезни за редовно праћење доступности, приуштивости и прихватања:
 - **Доступност:** Паркинг места за бицикле, дужина бициклистичких трака и стаза, број пешачких прелаза, квалитет тротоара и пешачке инфраструктуре, број пружалаца услуга превоза и такси предузећа, стање инфраструктуре за пешачење (улична расвета, зелене површине, пешачке зоне), стање бициклистичких стаза (издвојене траке, издвојене стазе, итд.),
 - **Приступачност:** моделна подела, просечна брзина путовања (јавни превоз/аутомобил), дужина задржавања због саобраћајних гужви, број аутобуских/трамвајских станица, број путничких километара у јавном превозу, раздаљина између стајалишта, удео бициклистичких трака или стаза/издвојених од аутомобилских трака у односу на дужину пута.
 - **Приуштивост:** Подаци са пописа о издацима домаћинства за превоз, број аутобуских/возних/трамвајских линија на 100.000 становника, стајалишта јавног превоза по км², учешће електричних железничких/аутобуских линија у односу на дужину мреже, удео градског становништва по учесталости аутобуса (сваких 10/30/60 минута),
 - **Прихватање:** Подаци нпр. о узнемиравању или безбедносним мерама на станицама, учешће станица опремљених тастерима за ванредне случајеве у укупном броју станица, удео станица опремљених алармним системима за путнике у укупном броју станица, удео станица опремљених надзорним камерама у укупном броју станица, удео посебних места за паркирање за жене возаче у укупном броју станица, број радних сати особља обезбеђења по станици недељно, политике нулте толеранције – сексуално узнемиравање/дискриминација по јавном саобраћајном предузећу, број приговора корисница, удео станица опремљених корисничком службом, постојање механизма за повратне информације о приговорима у јавном превозу/такси предузећима.

- Повећање броја жена на руководећим позицијама у саобраћајним предузећима и дефинисање законског минимума од 40% жена запослених у овом сектору.

7. ЛИСТА РЕФЕРЕНЦИ

- ADB (2013): Tool Kit on Gender Equality Results and Indicators [Алатница за резултате и показатеље родне равноправности], Manila: Asian Bank Development
- АБС (2019). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2018. години. Београд: Агенција за безбедност саобраћаја
- Alberts, A., Pfeffer, K., Baud, I. (2016): Rebuilding women's livelihoods strategies at the city fringe: Agency, spatial practices, and access to transport from Semmencherry, Chennai [Обнова стратегија за обезбеђивање средстава за живот жена на ободу града: Агенција, просторне праксе и приступ превозу из Семенчерија, Ченај]. Journal of Transport Geography, 55, pp. 142- 151.
- André, C., Bourrousse, H (2017): Fighting Gender Inequality in Sweden [Борба против родне неједнакости у Шведској], OECD Economics Department Working Papers No. 1395, OECD, <https://dx.doi.org/10.1787/37b4d789-en> [26.06.2019].
- Бабовић, М. (2010) Родне економске неједнакости у компаративној перспективи: Србија и ЕУ, ИСИФФ, Секонс, Београд
- Бабовић, М. (2018): Индекс родне равноправности у Републици Србији, Тим за социјално укључивање и смањење сиромаштва, Београд. Узето са https://www.rodnaravnopravnost.gov.rs/sites/default/files/2018-12/Indeks%20rodne%20ravnopravnosti%202018_SRP.PDF
- Бабовић, М. И Вуковић, О. (2008). Жене на селу као помажући чланови пољопривредног домаћинства: положај, улоге и социјална права. Београд: Секонс и UNDP
- Baptista, P., Melo, S., Rolim, C., (2014): Energy, environmental and mobility impacts of car-sharing systems. Empirical results from Lisbon, Portugal [Утицај система дељења аутомобила на енергетику, животну средину и мобилност. Емпиријски резултати из Лисабона, Португал]. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 111, pp. 28-37.
- Bauman, Z. (2000): Liquid Modernity [Течна модерност], Cambridge Policy Press, Cambridge.
- Београдчвор – (2019): http://www.beogradcvor.rs/files/beograd_gradski_prevoz_detaljna_mapa.pdf Предузеће за изградњу железничког чвора Београд
- Blache, C., Lapalud, P. (2013): Dans la rue Mème pas peur, Libération 7.3.2013. Узето са https://www.liberation.fr/societe/2013/03/07/dans-la-rue-meme-pas-peur_887012
- Благојевић, М. (2012) Родни барометар у Србији: Развој и свакодневни живот, UN Women, Београд;
- BMVI (2019): MiD 2017, Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Breitenbach, E., Galligan, Y. (2004): Gender Equality Indicators for Northern Ireland [Показатељи родне равноправности у Северној Ирској], Discussion Document, Белфаст.
- Bruglieri, M Bruschi, F. Colornia, A., Luè, A., Nocerino, R., Rana (2015): A Real-time Information System for Public Transport in Case of Delays and Service Disruptions [Информациони систем у реалном времену за јавни превоз у случају кашњења и прекида у услугама], Transport Research Procedia 10 (2015), p. 493 – 502,.
- Buckingham-Hatfield, S. (2002): Gender Equality: A Prerequisite for Sustainable Development [Родна равноправност: предуслов за одрживи развој], Geography, Vol. 87, No. 3 (July 2002), pp. 227-233.
- Buiten, D. (2007): Gender, transport and the feminist agenda: Feminist insights towards engendering transport research [Пол, саобраћај и феминистичка агенда: Феминистички увиди према подстицању истраживања саобраћаја], Transport and Communication Bulletin for Asia and the Pacific No. 76, New York: United Nations ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific).
- BVG (2018): Frauenförderplan 2016-2022, 2. Auflage, Berlin
- Carruthers, R., Dick, M., Aurkar, A. (2005): Affordability of Public Transport in Developing Countries [Приуштивост јавног превоза у земљама у развоју], The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington.
- CBS (2019): 80 percent of adults have a driving licence, <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2019/09/80-percent-of-adults-have-a-driving-licence> . Central Bureau voor de Statistics
- Chen, N., Akar, G. (2017): How do socio-demographics and built environment affect individual accessibility based on activity space? Evidence from greater Cleveland, Ohio[Како социо-демографија и изграђено

окужење утичу на индивидуалну приступачност на основу простора активности? Подаци метрополитанског подручја Кливленда, Охајо]. J. Transp. Land Use 2017, 10, p. 477–503.

Град Крушевац (2017): SUMP – План одрживе урбане мобилности, 2017-2030, Крушевац.

Град Ниш (2019): Студија јавног градског и приградског превоза путника на територији града Ниша, Ниш.

Град Нови Сад (2018): SmartPlan, Нови Сад.

CIVITAS (2014): Smart choices for cities, Gender equality and mobility: mind the gap! [Паметни избори за градове, родна равноправност и мобилност: водити рачуна о јазу] Brussels, https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf

Цвејић С. и др. (2009). Социјална искљученост у руралним областима Србије. Београд: UNDP Dadashpoor, H., Rostami, F. (2017): Measuring spatial proportionality between service availability, accessibility and mobility: Empirical evidence using spatial equity approach in Iran, [Мерење просторне пропорционалности између доступности, приступачности и мобилности услуга: Емпиријски подаци који користе приступ просторне једнакости у Ирану] Journal of Transport Geography, 2017, vol. 65, issue C, p. 44-55

Потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (2018): Приказ реализованих, тренутних и планираних инфраструктурних пројеката у саобраћају и грађевинарству, Београд, септембар 2018.

DfT – Department for Transport (2019): National Travel Survey: England 2018 [Национална анкета о путовању: Енглеска 2018] Statistical Release 31 July 2019, London.

DLR, BMW, DB Rent, Landeshauptstadt München, Universität der Bundeswehr, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2016): Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil), Final report of the WiMobil project, https://www.erneuerbar-mobil.de/sites/default/files/2016-10/Abschlussbericht_WiMobil.pdf

Duchène, C. (2011): Gender in Transport [Пол у саобраћају]. International Transport Forum. Discussion Paper No. 2011- 11

ЕБРД – Европска банка за реконструкцију и развој (2017): Мастер план за јавни превоз за град Београд (SmartPlan)

ЕБРД - Европска банка за реконструкцију и развој (2017): Мастер план за јавни превоз (SmartPlan), Извештај бр.170524, завршни извештај, Београд.

ЕС - European Commission (2017): Making the EU transport sector attractive to future generations [Како учинити сектор саобраћаја привлачним будућим генерацијама], final report, 22. June 2017, Brussels.

ЕС - European Commission (2018 c): 2018 Report on equality between women and men in the EU [Извештај о равноправности између жена и мушкараца у ЕУ], Brussels.

ЕС - European Commission (2018a): [Основне чињенице о безбедности саобраћаја: Пол], European Commission, Directorate General for Transport, June 2017, Brussels.

ЕС - European Commission (2018b): Transport in the European Union Current Trends and Issues [Саобраћај у Европској унији: Тренутна кретања и питања]. Directorate General Mobility and Transport. Узето са https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-04-25-transport-european-union-current-trends-and-issues_en

EIGE - European Institute for Gender Equality(2019a): Austria, <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/countries/austria> [02.07.2019].

EIGE - European Institute for Gender Equality(2019b): Promoting Full-time Employment [Промовисање пуног радног времена] <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/good-practices/sweden/promoting-full-time-employment> [02.07.2019].

EIGE - European Institute for Gender Equality (2013): Mainstreaming gender into the policies and the programmes of the institutions of the European Union and EU Member States: Good practices in gender mainstreaming [Увођење родне перспективе у политике и програме институција Европске уније и државе чланице ЕУ]. Узето са: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5638ae7a-35f2-4033-9cde-3d9cad6fc032>

- ЕРОММ (2019): TEMS - The ЕРОММ Modal Split Tool [Алат за модлану расподелу], <http://epomm.eu/tems/>
- ЕРСО (2018): Traffic Safety Basic Facts 2018: Pedestrians [Основне чињенице о безбедности саобраћаја 2018: Пешаци]. European Road Safety Observatory, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs20xx_pedestrians.pdf
- ЕРСО (2018b): Traffic Safety Basic Facts 2018: Cyclist [Основне чињенице о безбедности саобраћаја 2018: Бициклисти]. European Road Safety Observatory, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs20xx_cyclists.pdf
- ESPON, Spiekermann & Wegener (2013): TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe [Пристапачност саобраћају на регионалном/локалном нивоу и обрасци у Европи] Applied Research 2013/1/10, Final Report, Version 06/02/2015, Volume 2, TRACC Scientific Report, Luxemburg.
- Eurostat (2019): Passenger cars in the EU [Путнички аутомобили у ЕУ] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU
- Eurostat (2019a): Passenger cars in the EU [Путнички аутомобили у ЕУ] data extracted in April 2019, Brussels, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU.
- Eurostat (2019b): Transport statistics at regional level [Статистика о саобраћају на регионалном нивоу], Statistics Explained, 12/09/2019, data extracted in March 2019, Brussels, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level&oldid=243496.
- Farber, S., Fu, L. (2017): Dynamic public transit accessibility using travel time cubes: Comparing the effects of infrastructure (dis)investments over time [Динамичка пристапачност јавног превоза користећи коцке времена путовања], Computers, Environment and Urban Systems. 62: 30–40
- Fia Foundation (2017): Ella se mueve segura-She moves safely. A study on women's personal security and public transport in three Latin American cities [Студија о личној безбедности жена и јавном превозу у три града Латинске Америке]. Узето са <https://www.fiafoundation.org/>
- Friedemann, M. L., Buckwalter, K. C. (2014): Family caregiver role and burden related to gender and family relationships [Улога и терет неге чланова породице у вези са родним и породичним односима]. Journal of Family Nursing, 20, 313-336.
- Geschwinder, K., Hinz, R., Janssen, S. Otto, E., Striffler, K. (2008): Response by Region Hannover to the EU Commission Green Paper "Towards a New Culture for Urban Mobility" [На путу ка новој култури урбане мобилности], Region Hannover Directorate General, Department IV – Security, Economics and Transport.
- Geurs, K.T., van Wee, B. (2004): Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions [Евалуација пристапачности стратегија коришћења земљишта и саобраћаја: Преглед и правци истраживања], Journal of Transport Geography, 12/2004, pp. 127-140.
- Government Offices of Sweden (2019): A Feminist Government [Феминистичка влада] <https://www.government.se/government-policy/a-feminist-government/> [02.07.2019].
- Grotenhuis, J.W., Wiegmans, B.W., Rietveld P. (2007): The desired quality of integrated multimodal travel information in public transport: Customer needs for time and effort savings [Жељени квалитет интегрисаних информација о мултимодалним путовањима: Потребне корисника у погледу уштеде времена и напора]. Transport Policy, 14 (1) (2007), pp. 27- 38.
- Gudmundsson, H. (2001): Indicators and Performance Measures for Transport, Environment and Sustainability in North America [Показатељи и мере учинка за саобраћај, животне средине и одрживост у Северној Америци], National Environmental Research Institute, Roskilde, www.dmu.dk/1_viden/2_Publikationer/3_arbrapporter/default.asp
- Gudmundsson, H. (2003): Making Concepts Matter: Sustainable Mobility And Indicator Systems In Transport Policy [Учинити концепте битни: одржива мобилност и системи показатеља у политици саобраћаја], International Social Science Journal, Vol. 55, No. 2, Issue 176, June 2003, pp. 199-217.
- Hanson, S. (2010): Gender and mobility: new approaches for informing sustainability [Пол и мобилност: нови приступ за податке о одрживости]. Gender, Place and Culture. Vol. 17, No. 1, February 2010, 5–23.

- Horelli, L. (2017): Engendering urban planning in different contexts - successes, constraints and consequences [Подстицање урбаног планирања у различитим контекстима – успеси, ограничења и последице]. European Planning Studies, 25(10), pp. 1779-1796.
- IJ3 (2014): Резултати истраживања здравља становништва Србије, 2013. године. Институт за јавно здравље Србије „Др Милан Јовановић Батут“
- ILO – International Labour Organisation (2017): World Employment and Social Outlook: Trends for women 2017 [Светска перспектива запослености и социјална перспектива: Трендови за жене 2017]. Geneva, <https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/trends-for-women2017/lang--en/index.htm>
- IMF - International Monetary Fund (2013): Women, Work and the Economy' Macroeconomic Gains from Gender Equity [Жене, рад и привреда: Макроекономске добити од родне равноправности], <https://www.imf.org/external/pubs/ft/sdn/2013/sdn1310.pdf>
- ITF – International Transport Forum (2018): Women's Safety and Security: A Public Transport Priority [Безбедност и сигурност жена], OECD Publishing, Paris.
- ITF – International Transport Forum (2019): Road Safety in European Cities - Performance Indicators and Governance Solutions [Безбедност на путевима европских градова – показатељи учинка и решења управљања], OECD Publishing, Paris.
- Kearl, H. (2016): The UK's First National Street Harassment Study [Прва национална студија УК о узнемиравању на улици]. Узето са <http://www.stopstreetharassment.org/2016/03/uknationshstudy/>
- Kodukula, S., Rudolph, F., Jansen, U., Amon, E. (2018): Living. Moving. Breathing [Живети. Кретати се. Дисати]. Wuppertal: Wuppertal Institute.
- Lättman, K., Olsson, M. Friman, L.E. (2018): A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel [Нови приступ приступачности – Испитивање перципиране приступачности насупрот објективно измерене приступачности у свакодневном путовању] Research in Transport Economics Volume 69, September 2018, pp. 505.
- Levy, C. (2013): Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport [Реформулисан избор путовања: „дубока расподела“ и пол у урбаном саобраћају], Environment and Urbanization, 25(1), pp. 47-63.
- Loukaitou-Sideris, A. (2014): Fear and safety in transit environments from the women's perspective [Страх и безбедност у окружењима превоза из перспективе жена] 27(2), pp. 242- 256.
- Loukaitou-Sideris, A. (2016): A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions [Родни поглед на мобилност и саобраћај: Наредни кораци и будући правци] Town Planning Review, 87(5), p. 547-565.
- Masood, A. (2018): Negotiating mobility in gendered spaces: Case of Pakistani women doctors [Преговарање о мобилности у родним просторима: Случај жена лекара у Пакистану]. Gender, Place & Culture, 25(2), pp. 188-206
- Miralles-Guasch, C.; Melo, M. M.; Marquet, O. (2015): A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability [Родна анализа мобилности у урбаним и руралним подручјима: од изазова до одрживости]. Gender, Place Cult. 2016, 23, 398–417
- Morris, J.M., Dumble, P.L., Wigan, M.R. (1979): Accessibility indicators for transport planning [Показатељи приступачности за планирање саобраћаја] Transport Research Part A: General, 13 (2) 1979, pp. 91-109
- ОЕБС (2018): Годишњи извештај о безбедности саобраћаја - Србија
- Parker, K. (2015): Women more than men adjust their careers for family life [Жене чешће од мушкараца прилагођавају своје каријере породичном животу] <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2015/10/01/women-more-than-men-adjust-their-careers-for-family-life/>
- Peters, D. (2013): Gender and Sustainable Urban Mobility [Пол и одржива урбана мобилност], Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013,
- Poelman, H. Dijkstra, L. (2015): Measuring access to public transport in European cities [Мерење приступа јавном превозу у европским градовима], Working Papers A series of short papers on regional research and indicators produced by the Directorate-General for Regional and Urban Policy WP 01/2015, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2015_01_publ_transp.pdf

- Polk, M. (2003): Gender equality and transport policy in Sweden [*Родна равноправност и политика саобраћаја у Шведској*], World Transport Policy & Practice. Volume 9, Number 4, Stockholm, <http://www.eco-logica.co.uk/pdf/WTPP09.4.pdf>
- Република Србија (2007): Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодланог транспорта у Републици Србији за период 2008–2015, Београд, http://www.putevi-srbije.rs/images/pdf/strategija/Strategijatransport_eng.pdf
- Rosenbloom, S. (2006): Understanding women and men's travel pattern: The research challenge [*Разумевање образаца путовања жена и мушкарца: изазов истраживања*]. Paper presented at the Research on Women's Issues in Transport: Report of a Conference; Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers, Washington, D.C.
- Rosenbloom, S. (2010): Women's travel in developed and developing countries: Two versions of the same story? [*Путовање жена у развијеним земљама и земљама у развоју: Две верзије исте приче*], Paper presented at the Women's issues in transport: Summary of the 4th international conference - volume 1, Irvine, California.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2015): Сажетак, јун 2015, <http://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20171219091146-struktura-poginulih-lica-u-saobračajnim- nezgodama.pdf>
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2017): Статистички извештај о стању безбедности у саобраћају у Републици Србији за 2016. годину, Београд.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2018): Смртни случајеви и повреде у саобраћајним незгодама по месецима, Београд.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2019а): Алкохол и вожња, Београд.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2019б): Извештај о главним показатељима безбедности саобраћаја, Београд.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2019ц): Безбедност пешака у саобраћају, Београд.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2019д): Безбедност бициклиста у саобраћају, Београд.
- АБС – Агенција за безбедност саобраћаја (2019е): Безбедност младих у саобраћају (15-30 година), Београд.
- АБС (2019): Статистички извештај о стању безбедности у саобраћају у Републици Србији у 2018. години, Београд, Агенција за безбедност саобраћаја
- РЗС (2018): Статистички годишњак Републике Србије. Београд, Републички завод за статистику
- РЗС (2019): Статистички годишњак. Београд: Републички завод за статистику
- РЗС (2019б): Месечни статистички билтен 08/2019. Београд: Републички завод за статистику
- Seaforth, W. (2008): Gender Mainstreaming in Local Authorities: Best Practices [*Увођење родне перспективе код локалних органа: Најбоље праксе*]. United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT), Kenya.
- Shaheen, S., Finson, R., Bhattacharyya, A., Jaffee, M. (2016): Moving Toward a Sustainable California: Exploring Livability, Accessibility & Prosperity [*На путу ка одрживој Калифорнији: Испитивање погодности, приступачности и напретка*], UC Berkeley Transport Sustainability Research Center for the California Department of Transport, <http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/Caltrans-Scores-White-Paper-Final.pdf>
- Sharma N., Charkabarti B., Grover S. (2016): Gender differences in caregiving among family – caregivers of people with mental illness [*Родне разлике у пружање неге и бриге о члановима у породицама – брига о особама са менталним здрављем*]. World Journal of Psychiatry, 6(1): 7-17.
- СИПРУ (2018) Индекс родне равноправности у Републици Србији 2016, СИПРУ, Београд. http://socijalnoukljucivanje.gov.rs/wp-content/uploads/2018/12/Indeks_rodne_ravnopravnosti_u_Republici_Srbiji_2018_eng.pdf
- СИПРУ (2018) Индекс родне равноправности за Републику Србију: Мерење родне равноправности у Републици Србији 2016. године, http://socijalnoukljucivanje.gov.rs/wp-content/uploads/2018/12/Indeks_rodne_ravnopravnosti_u_Republici_Srbiji_2018_eng.pdf

- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2011а): Попис становништва, домаћинства и станова у Републици Србији, Национална припадност, Подаци по општинама и градовима, Београд 2012; <http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenePublikacije/Popis2011/Nacionalna%20pripadnost-Ethnicity.pdf>
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2011б): Пописни атлас 2011, Попис становништва, домаћинства и станова у Републици Србији, Национална припадност, Београд 2012.
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2018): Статистички годишњак Србије, Београд.
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2019а): Статистички календар Републике Србије, Београд.
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2018б): Статистика зарада. Републички завод за статистику Републике Србије, <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20191094.pdf>
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2018ц): Анкета о потрошњи домаћинства. Републички завод за статистику Републике Србије, <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20195652.pdf>
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2019б): Приходи у новцу и у природи и лична потрошња домаћинства, први квартал 2019, Београд.
- РЗС – Републички завод за статистику Републике Србије (2019ц): Базаподатака Анкете о радној снази за 2018, Београд.
- Србија Воз (2019): Програм пословања акционарског друштва за железнички превоз путника „Србија Воз“ за 2019. годину, Београд.
- Stadtentwicklung Wien (2013): Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung, Werkstattbericht Nr. 130, Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008290.pdf>
- Stark, J., Meschik, M. (2018): Women's everyday mobility: Frightening situations and their impacts on travel behavior [Свакодневна мобилност жена: Застрашујуће ситуације и њихов утицај на понашање у погледу мобилности]. Transport Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 58, pp. 311-323.
- Sur, P. (2014): Safety in the urban outdoors: Women negotiating fear of crime in the city of Kolkata. Journal of International Women's Studies, 15(2), 212-226.
- Thynell, M. (2016): The quest for gender-sensitive and inclusive transport policies in growing Asian cities [Потрага за родно сензитивним и инклузивним политикама саобраћаја у растућим градовима Азије]. Soc. Incl. 2016, 4, p. 72–82.
- Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Hernández, D. O., Ye, R. (2014): Transport and Poverty, A review of the evidence [Саобраћај и сиромаштво, преглед података] UCL, London.
- Titheridge, H., Mackett, R., Achuthan, K. (2010): A comparison of accessibility as measured by planners and accessibility as experienced by older people and those with disabilities [Поређење приступачности како је мере планери и приступачности према искуствима старијих људи и оних са инвалидитетом], TRANSED 2010.
- Управа саобраћајне полиције (2018): Скуп података о возачким дозволама и власништву над аутомобилима за 2016. and 2017, директан приступ подацима о возачким дозволама према полу који је доставила Управа саобраћајне полиције, Министарство унутрашњих послова Републике Србије на дан 3. јула 2019. године.
- Turdaliev, S., & Edling, C. (2017): Women's mobility and 'transport-related social exclusion in Bishkek [Мобилност жена и социјална искљученост повезана са саобраћајем у Бишкеку]. Mobilities, 1-16.
- UITP- International Association of Public Transport (2012): Metro, light rail and tram systems in Europe [Метро, лаки шински и трамвајски системи у Европи] Brussels.
- UN - Habitat. (2008): The global assessment on women's safety [Глобална процена о безбедности жена]. UN-Habitat; https://www.preventionweb.net/files/13380_7380832AssesmentFinal1.pdf
- UN – United Nations (1948): The Universal Declaration of Human Rights [Универзална декларација о људским правима], Paris, <https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/>
- UN – United Nations (2015): Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development [Трансформишимо наш свет: Агенда 2030 за одрживи развој] resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015, <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

UNECE - United Nations Economic Commission for Europe (2015): Sustainable Urban Mobility and Public Transport in UNECE Capitals [*Одржива урбана мобилност и јавни превоз у престоницама UNECE*], New York.

USEPA - U.S. Environmental Protection Agency (2008): Indicator Development for Estuaries Manual [*Развој показатеља за естуаре - приручник*], www.epa.gov/owow/estuaries/indicators/pdf/indicators_manual.pdf

UTIP (2016): Women's Employment and Gender Policy in Urban Public Transport Companies in Europe [*Запосленост жена и рона политика у урбаним јавним саобраћајним предузећима у Европи*] –WISE II. Vulevic, Ana, Macura, D., Djordjevic, D., Castanho, R. A. (2018): Assessing Accessibility and Transport Infrastructure Inequities in Administrative Units in Serbia's Danube Corridor Based on Multi-Criteria Analysis and GIS Mapping Tools [*Процена неједнакости у приступачности и саобраћајној инфраструктури у административним јединицама на Дунавском коридору у Србији на основу мултикритеријумске анализе и GIS алата за мапирање*]. Transylvanian Review of Administrative Sciences, Feb. 2018, p. 123-143.

WHO - World Health Organization (2002): Gender and Road Traffic Injuries [*Пол и повреде у друмском саобраћају*] Geneva, 2002, <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/68887/a85576.pdf?sequence=1>

WHO - World Health Organization (2011): Global status report on alcohol and health [*Глобални извештај о стању: Алкохол и здравље*] Geneva, https://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/msbgsruprofiles.pdf

WHO - World Health Organization (2013): Zahl der Verkehrstoten um 25% gefallen Gesamtzahl für die Europäische Region der WHO dennoch 92 000 pro Jahr, WHO-Regionalbüro für Europa, Kopenhagen, 2013, <http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2013/03/road-traffic-deaths-down-by-25-but-92-000-still-die-each-year-in-the-who-european-region>

WHO - World Health Organization (2018): Global Status Report on road Safety, Road traffic injuries [*Глобални извештај о стању: Безбедност на путевима, повреде у друмском саобраћају*] Geneva, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

World Bank (2019): The World Bank Implementation Status & Results Report, CORRIDOR X HIGHWAY PROJECT [*Извештај Светске банке о резултатима и напретку реализације, ПРОЈЕКАТ АУТОПУТ КОРИДОР X*] (P108005), <http://documents.worldbank.org/curated/en/296521559659905383/pdf/Disclosable-Version-of-the-ISR-CORRIDOR-X-HIGHWAY-PROJECT-P108005-Sequence-No-20.pdf>

World Bank Group (2010): Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff [*Увођење родне перспективе у друмски саобраћај: Оперативни водич за особље Светске банке*], Transport Papers, TP-28, March 2010, Washington D.C.