

# Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji



Pristup zaposlenju, različitim socijalnim uslugama poput obrazovanja i zdravstvene zaštite, kao i važnim resursima poput novca u bankama, kulturnih sadržaja, rekreativnih objekata i zabavnih događaja - zavisi u velikoj meri od pristupa prevozu.

Način na koji se danas stanovništvo gradskih i ruralnih oblasti prevozi u nastojanju da pristupi ovim različitim uslugama i resursima i organizuje svoj svakodnevni život, rodno je specifičan. Žene i muškarci nemaju jednak pristup prevozu, koriste različita sredstva prevoza i imaju različite obrasce mobilnosti.

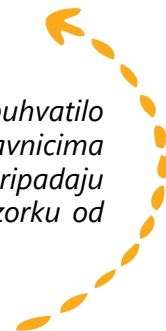
Razumevanje kako ti obrasci izgledaju može da doprinese da se bolje planira unapređivanje saobraćaja i to na način koji će omogućiti da se različita prevozna sredstva ravnopravno koriste, te da se otklone prepreke koje stoje na putu bolje socijalne uključenosti žena i muškaraca a koje imaju poreklo u obrascima dostupnosti i korišćenja prevoza.

Više detalja o ovoj temi koja je prvi put, na inicijativu Koordinacionog tela za rodnu ravnopravnost Vlade Republike Srbije i uz podršku Svetske banke, istražena na našim prostorima, možete pronaći u publikaciji "[Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji](#)".

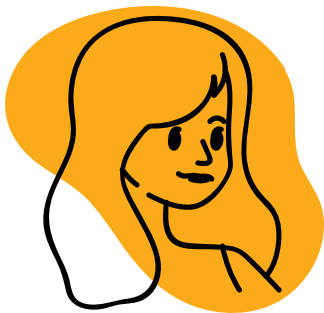
Za potrebe sprovođenja istraživanja na kome je zasnovana ova publikacija, razvijena je metodologija bazirana na četiri karakteristike transportnog putničkog servisa – dostupnosti, pristupačnosti, priuštivosti i prihvatljivosti.



*Do prikazanih rezultata došlo se istraživanjem koje je, osim desk analize, obuhvatilo 29 intervjua sa predstavnicima lokalnih samouprava, 9 intervjua sa predstavnicima pružalaca usluga prevoza, 8 fokus grupnih diskusija sa 75 učesnika/ca koji pripadaju različitim društvenim grupama, i anketno istraživanje na reprezentativnom uzorku od 2400 ispitanika/ca.*



## **KOJE SU GLAVNE RODNE RAZLIKE U SAOBRAĆAJU U SRBIJI?**



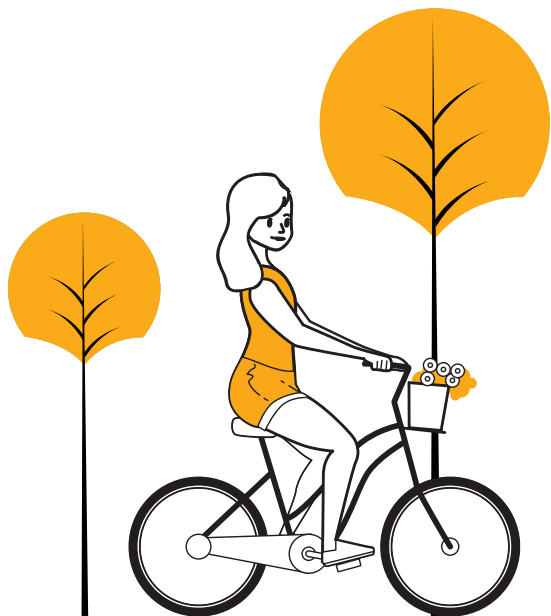
- Muškarci češće nego žene voze automobil, a žene češće koriste javni prevoz.
- Žene su značajno ređe vlasnici privatnih motornih vozila, ali i znatno manje njih ima vozačku dozvolu.
- Manje bezbednim u saobraćaju se osećaju žene, a one takođe i kao uzrok neprijatnosti češće navode seksualno uznemiravanje i diskriminaciju.
- Kako će dete ići u obdanište, zavisi od toga ko ga vodi - ako ga vodi mama ići će uglavnom pešice ili javnim prevozom, a ako ga vodi tata, uglavnom će se voziti automobilom.
- Zbog ograničene mobilnosti, žene se češće odriču korišćenja socijalnih i drugih usluga i obavljanja društvenih aktivnosti nego muškarci.



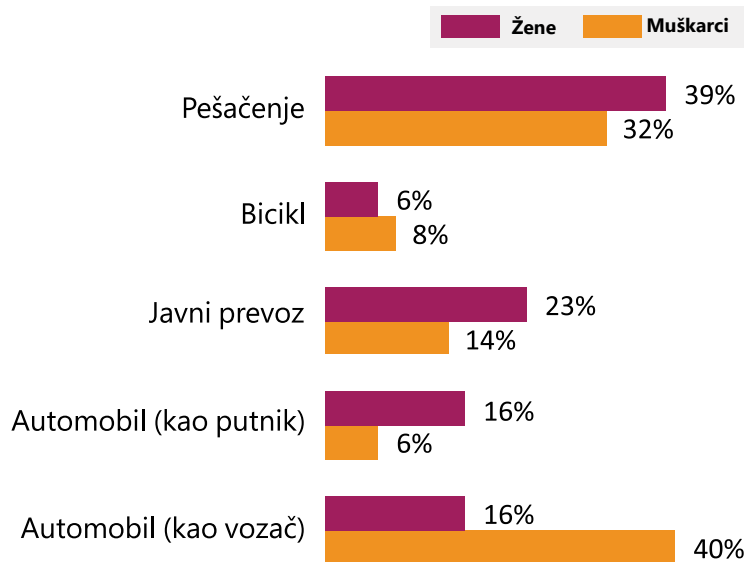
## DOSTUPNOST: KO SE ČIME VOZI, I KOLIKO?

Muškarci češće voze automobil, motocikl i bicikl, a žene češće idu pešice, koriste javni prevoz i taksi, i češće ih drugi voze nego što je to slučaj sa muškarcima.

Žene su sklonije da kombinuju različita prevozna sredstva tokom jednog putovanja: 20% žena i 14% muškaraca kombinuje različita prevozna sredstva tokom jednog putovanja 4-5 puta sedmično.



### UDEO PUTOVANJA RAZLIČITIM VIDOVIMA PREVOZA U UKUPNOM BROJU PUTOVANJA



Izvor: Publikacija "Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji", 2019.

## PRISTUPAČNOST: MUŠKARCIMA I ŽENAMA NISU JEDNAKO PRISTUPAČNE SVE VRSTE PREVOZA



U samo 32% domaćinstava postoji automobil registrovan na ženu.

I bicikl je dostupniji muškarcima nego ženama – njega poseduje 53% žena naspram 63% muškaraca. Na dostupnost biciklističkog prevoza utiče i nedovoljno razvijena biciklistička infrastruktura.

Dostupnost javnog prevoza, iako podjednako ocenjena od oba pola, značajnija je za žene nego za muškarce jer one češće koriste javni prevoz. Rodna nejednakost izraženija je u seoskim sredinama i manje razvijenim regionima gde je manja i gustina mreže javnog prevoza.

Posebno je izražen rodni jaz po pitanju pristupačnosti individualnih motornih prevoznih sredstava – automobila i motocikla. Prema zvaničnoj statistici, svega 35% odraslih žena u Srbiji ima vozačku dozvolu – naspram 71% muškaraca. Primera radi, u Nemačkoj 76% žena ima vozačku dozvolu, a u Ujedinjenom Kraljevstvu 67%.

I broj žena motociklista znatno je niži u odnosu na muškarce: u ukupnom broju osoba koje imaju vozačku dozvolu za motocikl čak 97% su muškarci a svega 3% žene. Na to utiče i kulturološki obrazac ali i generalno veća osvešćenost žena kad se radi o bezbednosti u saobraćaju.

**Vozačka dozvola za  
automobil**

Žene: **35%**

Muškarci **71%**

**Vozačka dozvola za  
motocikl**

Žene: **0,2%**

Muškarci **7%**

Izvor: Uprava saobraćajne policije, 2019. godina

## **PRIUŠTIVOST: PRIUŠTIVOST PREVOZA I EKONOMSKI STATUS**

I muškarci i žene navode da je javni prevoz jeftin (65% žena i 67% muškaraca).

Rodne razlike postoje kad je reč o mesečnim izdacima za različite vidove prevoza: muškarci više troše na automobile, a žene na javni prevoz.

Ekonomski status značajno utiče na priuštivost individualnog motornog prevoza: žene koje svoj ekonomski status percipiraju kao niži – ređe voze automobile, ali se i inače u domaćinstvima koja svoj ekonomski status percipiraju kao nizak manje vozi automobil. Kako raste percipirani ekonomski status, tako raste i udeo žena koje voze najmanje jednom nedeljno. Najveće rodne razlike su među licima srednjeg ekonomskog statusa - čak 34 procentna poena u korist muškaraca.

Treba imati u vidu da žene inače imaju u proseku manju zaradu, pa je srazmerno tome i njihov trošak na prevoz veći.

### **UDEO ISPITANIKA KOJI VOZE AUTOMOBIL ILI MOTOCIKL NAJMANJE JEDNOM NEDELJNO, PREMA POLU I PERCIPIRANOM EKONOMSKOM STATUSU DOMAĆINSTVA**

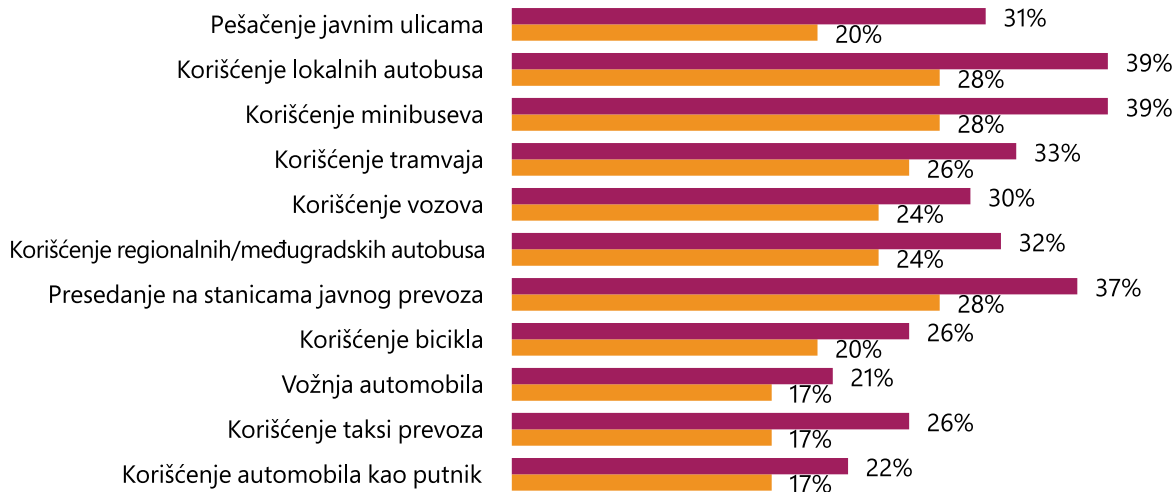


<b>NIZAK ekonomski status</b>	<b>SREDNJI ekonomski status</b>	<b>VISOK ekonomski status</b>
<b>Žene 33%</b>	<b>Žene 39%</b>	<b>Žene 51%</b>
<b>Muškarci 56%</b>	<b>Muškarci 73%</b>	<b>Muškarci 78%</b>

Izvor: Publikacija "Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji", 2019.

## PRIHVATLJIVOST: OSEĆAJ BEZBEDNOSTI U SAOBRAĆAJU

### KO SE OSEĆA NELAGODNIJE U SAOBRAĆAJU?



Žene percipiraju sve vidove prevoza manje bezbednim nego muškarci, ali je i za jedne i za druge najudobnije i najbezbednije pešačenje i vožnja automobilom, bilo u ulozi vozača ili putnika. Nelagodnost i neprijatnost i jedni i drugi povezuju sa lošom infrastrukturom, neispravnim vozilima, lošom uslugom.

Žene su češće nego muškarci žrtve seksualnog uznemiravanja u saobraćaju: od ukupnog broja osoba koje su doživele seksualno uznemiravanje 80% je žena a 20% muškaraca. To se odnosi na nepristojno dodirivanje, dodirivanje po telu ili kosi, nepotrebno približavanje ili komentare pijanih putnika.

I diskriminaciju žene češće doživljavaju nego muškarci: među osobama koje su doživele diskriminaciju od strane vozača ili konduktera u javnom, ili od vozača u privatnom prevozu ima 63% žena i 37% muškaraca. Žene su uglavnom iz gradskih područja (66%), različite starosti i uglavnom zaposlene (74%).

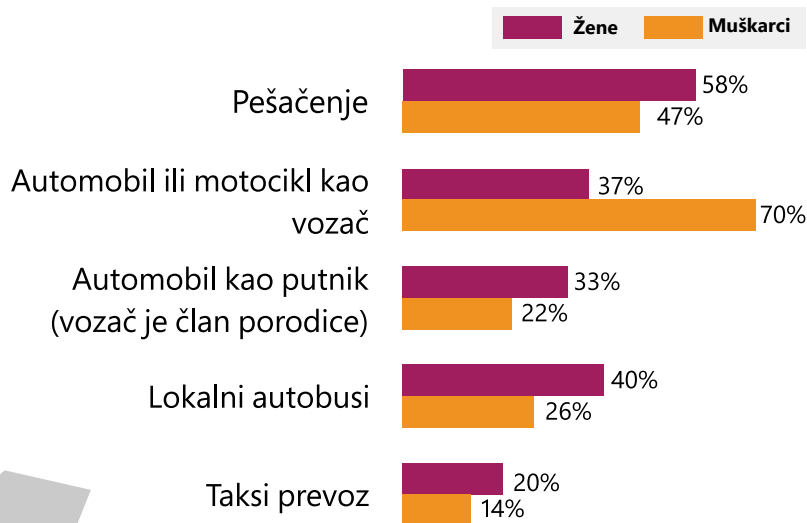
## MOBILNOST U VEZI SA POSLOM

Žene više pešače ili koriste javni prevoz za odlazak na posao, dok muškarci više koriste automobile. Zbog nepostojanja javnog prevoza i manjeg pristupa privatnim automobilima, žene iz seoskih područja više zavise od drugih koji ih voze, nego žene iz gradskih područja i muškarci iz seoskih područja.

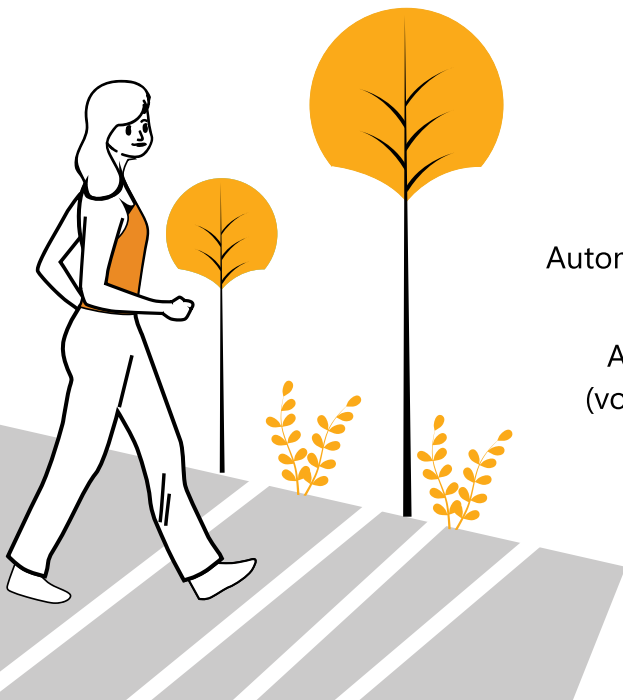
Upravo zbog većeg korišćenja javnog prevoza, žene se češće žale na dužinu putovanja, kašnjenja i poremećaj reda vožnje.

Ipak, ni muškarci ni žene - ni iz gradskih ni iz seoskih područja – ne prepoznaju prevoz kao glavnu prepreku u pronalaženju posla.

### NAČIN PUTOVANJA DO POSLA I NAZAD ZAPOSLENIH MUŠKARACA I ŽENA



Izvor: Publikacija "Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji", 2019.





## MOBILNOST I OBRAZOVANJE

Pružanje podrške deci tokom obrazovanja važan je aspekt brige o porodici, koji nije ravnomerno raspoređen između muškaraca i žena: žene preuzimaju veći deo odgovornosti, a različite rodne uloge u porodici u kombinaciji sa rodnim razlikama u mobilnosti roditelja utiču na različite obrasce mobilnosti dečaka i devojčica.



### KO PRATI DECU U VRTIĆ?

Majka 54%

Otac 26%

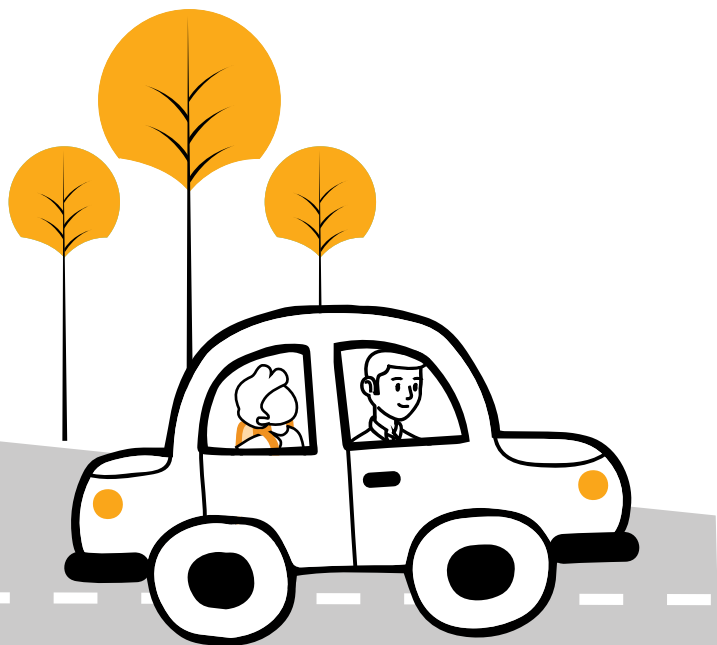
Neko drugi 20%

## MOBILNOST I OBRAZOVANJE

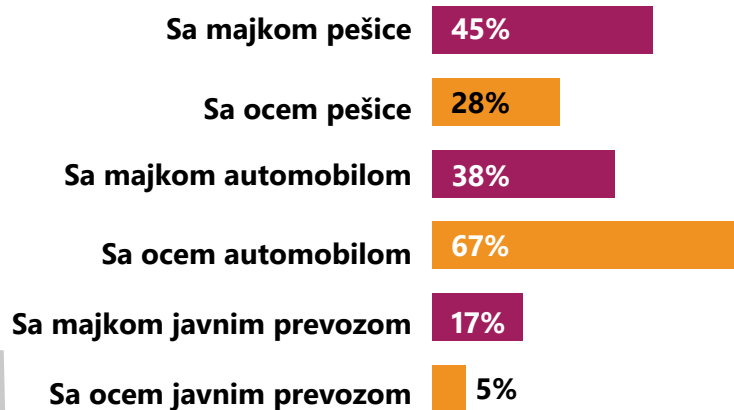
Ako decu u vrtić ili školu prati otac ona češće idu automobilom, a ako ih prati majka – češće idu pešice.

Đaci starijih razreda osnovne škole, i srednjoškolci pokazuju rodne razlike u pogledu mobilnosti: dečaci uglavnom pešače, a devojčice češće idu autobusom.

Studenti i studentkinje pokazuju iste obrasce kao odrasli: devojke češće pešače i koriste javni prevoz, a muškarci najčešće idu automobilom.



### PREVOZ KOJI SE KORISTI ZA PRAĆENJE DECE U VRTIĆ



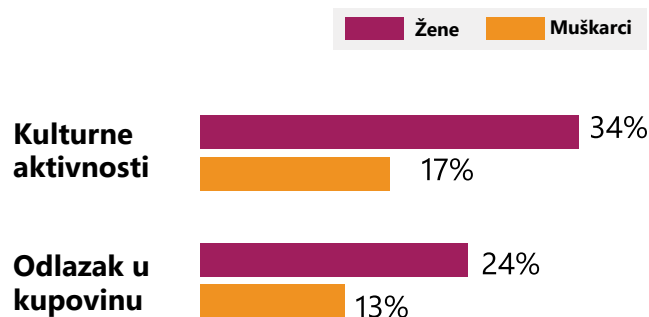
Izvor: Publikacija "Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji", 2019.

## MOBILNOST I DRUŠTVENE AKTIVNOSTI

Zbog ograničene mobilnosti, žene se češće odriču korišćenja usluga i obavljanja društvenih aktivnosti nego muškarci. Slična je situacija i sa aktivnostima u slobodno vreme i kupovinom jer se i ovde vide isti opšti obrasci: muškarci koriste automobil za obavljanje društvenih aktivnosti češće nego žene.

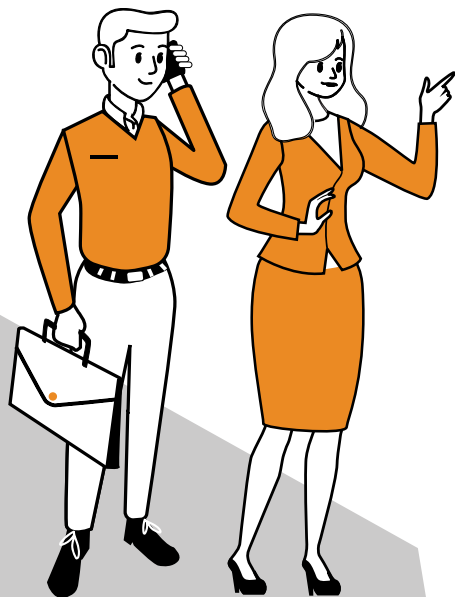
Ovo je posebno izraženo među populacijom starosti od 46 do 64 godine, gde je čak 65% žena odustalo od posete kulturnom događaju zbog nepostojanja odgovarajućeg prevoza, u poređenju sa 47% muškaraca.

### KOLIKO KO ODUSTAJE OD AKTIVNOSTI JER NEMA ODGOVARAJUĆI PREVOZ?



Izvor: Publikacija "Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji", 2019.

## RODNA STRUKTURA ZAPOSLENIH U SAOBRAĆAJU



Srbija je uporediva sa EU28 prosekom kad je reč o zastupljenosti žena u transportnom sektoru: 80% svih zaposlenih u tom sektoru su muškarci (prosek EU28 je 79%), a 2% žene (prosek EU28 je 3%). Trend u Srbiji je ipak negativan, pa je neophodno doneti politike koje bi taj trend zaustavile.

S obzirom na to da su žene malobrojnije među zaposlenima, a posebno na rukovodećim pozicijama u sektoru saobraćaja, one imaju i manje mogućnosti da utiču na definisanje i kvalitet usluga u saobraćaju na rodno ravnopravan način.

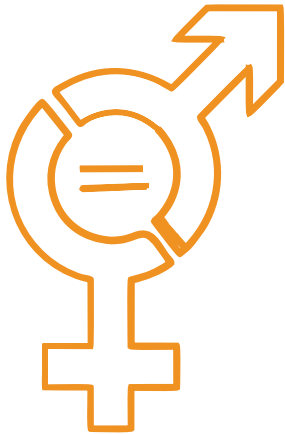
Na rukovodećim pozicijama muškaraca je gotovo dva i po puta više nego žena, a dvostruko je više muškaraca inženjera, stručnih saradnika i tehničara nego žena.

Od ukupnog broja žena zaposlenih u sektoru saobraćaja, čak polovina su administrativne službenice.

Žene zaposlene u sektoru saobraćaja u proseku imaju viši nivo obrazovanja od muškaraca: od ukupnog broja žena njih 45% su visokoobrazovane, dok je takvih među muškarcima svega 16%.

### STRUKTURA ZAPOSLENIH U SEKTORU SAOBRAĆAJA PREMA ZANIMANJU I POLU U 2018.

Rukovodioci	Inženjeri, stručni saradnici i tehničari	Administrativni službenici	Rukovaoci mašinama i postrojenjima, monter i vozači
Žene 28%	Žene 34%	Žene 46%	Žene 1%
Muškarci 72%	Muškarci 66%	Muškarci 54%	Muškarci 99%



Više detalja o ovoj temi koja je prvi put obrađivana na našim prostorima, možete pronaći u publikaciji **“Rodna ravnopravnost u saobraćaju u Srbiji”**.

**SeConS**  
grupa za razvojnu Inicijativu

SeConS grupa za razvojnu  
inicijativu

+ 381 11 45 05 831  
office@secons.net

*SeConS grupa za razvojnu inicijativu je osnovana 2005. godine sa ciljem da doprinese dugoročnom socio-ekonomskom razvoju i poboljšanju životnih uslova pojedinaca i društvenih grupa u Srbiji i regionu.*

*Bavi se empirijskim istraživanjima, analiziranjem politika i procesa, gradeći pouzdanu bazu za dalju izradu metodologija, preporuka i mera koje doprinose razvoju i implementaciji nacionalnih, regionalnih i lokalnih politika.*