



C/2024/1179

23.2.2024

P9_TA(2023)0339

Prilagojenost evropskega prometa potrebam žensk

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 3. oktobra 2023 o prilagojenosti evropskega prometa potrebam žensk (2022/2140(INI))

(C/2024/1179)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju členov 2 in 3 Pogodbe o Evropski uniji,
- ob upoštevanju členov 4, 8, 10, 19, 91, 153 in 157 Pogodbe o delovanju Evropske unije,
- ob upoštevanju členov 21 in 23 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah,
- ob upoštevanju agende OZN za trajnostni razvoj do leta 2030 in ciljev trajnostnega razvoja, zlasti cilja 5 ter njegovih podciljev in kazalnikov,
- ob upoštevanju Konvencije OZN o odpravi vseh oblik diskriminacije žensk z dne 18. decembra 1979,
- ob upoštevanju direktiv EU o različnih vidikih enakega obravnavanja žensk in moških, sprejetih od leta 1975 dalje, vključno z Direktivo Sveta 79/7/EGS z dne 19. decembra 1978 o postopnem izvrševanju načela enakega obravnavanja moških in žensk v zadevah socialne varnosti ⁽¹⁾, Direktivo Sveta 92/85/EGS z dne 19. oktobra 1992 o uvedbi ukrepov za spodbujanje izboljšav na področju varnosti in zdravja pri delu nosečih delavk in delavk, ki so pred kratkim rodile ali dojijo ⁽²⁾, Direktivo 2004/113/ES z dne 13. decembra 2004 o izvajanju načela enakega obravnavanja moških in žensk pri dostopu do blaga in storitev ter oskrbi z njimi ⁽³⁾, Direktivo 2006/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o uresničevanju načela enakih možnosti ter enakega obravnavanja moških in žensk pri zaposlovanju in poklicnem delu ⁽⁴⁾, Direktivo (EU) 2019/1158 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o usklajevanju poklicnega in zasebnega življenja staršev in oskrbovalcev ter razveljavitvi Direktive Sveta 2010/18/EU ⁽⁵⁾, Direktivo 2010/41/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o uporabi načela enakega obravnavanja moških in žensk, ki opravljajo samostojno dejavnost, in o razveljavitvi Direktive Sveta 86/613/EGS ⁽⁶⁾ ter Direktivo (EU) 2023/970 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o krepitvi uporabe načela enakega plačila za enako delo ali delo enake vrednosti za moške in ženske s preglednostjo plačil in mehanizmi za izvrševanje ⁽⁷⁾ (direktiva o preglednosti plač),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 17. junija 2009 z naslovom Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu (COM(2009)0279),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 5. marca 2020 z naslovom Unija enakosti: strategija za enakost spolov za obdobje 2020–2025 (COM(2020)0152),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020)0789),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. julija 2021 z naslovom „Pripravljeni na 55“: uresničevanje podnebne cilja EU za leto 2030 na poti do podnebne nevtralnosti (COM(2021)0550),

⁽¹⁾ UL L 6, 10.1.1979, str. 24.

⁽²⁾ UL L 348, 28.11.1992, str. 1.

⁽³⁾ UL L 373, 21.12.2004, str. 37.

⁽⁴⁾ UL L 204, 26.7.2006, str. 23.

⁽⁵⁾ UL L 188, 12.7.2019, str. 79.

⁽⁶⁾ UL L 180, 15.7.2010, str. 1.

⁽⁷⁾ UL L 132, 17.5.2023, str. 21.

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. decembra 2021 z naslovom Novi okvir EU za mobilnost v mestih (COM(2021)0811),
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi ⁽⁸⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 11. septembra 2012 o vlogi žensk v zelenem gospodarstvu ⁽⁹⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 29. novembra 2018 o položaju invalidk ⁽¹⁰⁾,
- ob upoštevanju strategije EU o pravicah invalidov za obdobje 2021–2030,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 21. januarja 2021 o vidiku enakosti spolov v obdobju krize zaradi COVID-19 in obdobju po krizi ⁽¹¹⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 21. januarja 2021 o strategiji EU za enakost spolov ⁽¹²⁾,
- ob upoštevanju delovnega dokumenta št. 298 Mednarodne organizacije dela (MOD) iz leta 2013 z naslovom Promoting the employment of women in the transport sector – Obstacles and policy options (Spodbujanje zaposlovanja žensk v prometnem sektorju – Ovire in možne politike),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. oktobra 2021 z naslovom Okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – priporočila za naslednje korake v smeri „vizije nič“ ⁽¹³⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 16. februarja 2023 o razvoju strategije EU za kolesarjenje ⁽¹⁴⁾,
- ob upoštevanju strategije Sveta Evrope za enakost spolov za obdobje 2018–2023,
- ob upoštevanju indeksa enakosti spolov Evropskega inštituta za enakost spolov (EIGE) za leto 2022,
- ob upoštevanju študije Tematskega sektorja za pravice državljanov in ustavne zadeve v generalnem direktoratu Parlamenta za notranjo politiko z dne 16. decembra 2021 o ženskah in prometu (Women and transport),
- ob upoštevanju študije Komisije z dne 14. septembra 2022 o socialni razsežnosti prihodnjega prometnega sistema EU, kar zadeva uporabnike in potnike – končno poročilo,
- ob upoštevanju člena 54 Poslovnika,
- ob upoštevanju mnenja Odbora za promet in turizem,
- ob upoštevanju poročila Odbora za pravice žensk in enakost spolov (A9-0239/2023),

A. ker bi morala enakost spolov biti in dejansko tudi je temeljna vrednota EU; ker je bistvena za uspešen evropski način življenja ter za združevanje vseh državljanov v njihovi raznolikosti; ker bi bilo treba v vse politike EU vključiti vidik spola, in sicer z vključevanjem načela enakosti spolov in pripravo proračuna, ki upošteva vidik spola; ker Evropski inštitut za enakost spolov izrecno poudarja, da bi moralo biti načelo enakosti spolov vključeno v pripravo vseh politik in programov ter ustreznih odhodkov, na primer za infrastrukturo, pri čemer ugotavlja, da bi moral cilj spodbujanja enakosti spolov in boja proti diskriminaciji veljati tudi za prometni sektor;

⁽⁸⁾ UL L 249, 31.7.2020, str. 1.

⁽⁹⁾ UL C 353 E, 3.12.2013, str. 38.

⁽¹⁰⁾ UL C 363, 28.10.2020, str. 164.

⁽¹¹⁾ UL C 456, 10.11.2021, str. 191.

⁽¹²⁾ UL C 456, 10.11.2021, str. 208.

⁽¹³⁾ UL C 132, 24.3.2022, str. 45.

⁽¹⁴⁾ Sprejeta besedila, P9_TA(2023)0058.

- B. ker je bilo 1. januarja 2021 v Evropski uniji 229 milijonov žensk in 219 milijonov moških ⁽¹⁵⁾, kar bi se moralo odražati v prilagojenih ukrepih politike na področju prometa in odločanju o prometu v vseh državah članicah; ker je pri ocenjevanju oblikovanja, izvajanja, spremljanja in vrednotenja prometnih politik in programov na vseh političnih, gospodarskih in družbenih področjih treba razumeti vprašanja, povezana s spolom, kot so potrebe in izkušnje žensk, da bodo ženske, družine in gospodinjstva v vsej njihovi raznolikosti ter starejši, mladi, invalidi, osebe LGBTIQ+, temnopolti in druge ranljive skupine imeli enake koristi in se ne bo ohranjala neenakost;
- C. ker Evropski inštitut za enakost spolov izrecno poudarja, da bi morale biti načelo enakosti spolov vključeno v pripravo vseh politik in programov ter ustrezne odhodke, na primer za infrastrukturo, pri čemer ugotavlja, da bi moral cilj spodbujanja enakosti spolov in boja proti diskriminaciji veljati tudi za prometni sektor;
- D. ker mesta po vsem svetu izvajajo politike za zmanjšanje uporabe avtomobilov in dajanje prednosti javnemu prevozu kot sredstvu za boj proti zastojem, onesnaževanju zraka in emisijam toplogrednih plinov; ker čas potovanja, varnost in grajeno okolje veljajo za najpomembnejše dejavnike, ko uporabniki izbirajo načine potovanja; ker je čas potovanja pri uporabi javnega prevoza vseeno približno trikrat daljši kot pri uporabi osebne avtomobila, kar je pogosto posledica dolgih čakalnih dob za avtobuse ali gneče na postajah podzemne železnice ob vkrcanju ob konicah ⁽¹⁶⁾;
- E. ker so ljudje med pandemijo covid-19 in z njo povezanimi zaporami spoznali, kako pomembne so bistvene storitve, ki so pravično in z minimalnimi ovirami dostopne na lokalni ravni, za dobro počutje in zdravje celotne skupnosti, tudi za ženske, ranljive skupine, družine v vsej njihovi raznolikosti, mlajšo generacijo in starejše;
- F. ker je raziskava, opravljena po vseh državah članicah, pokazala, da je nasilje zaradi spola v javnih prostorih in kolektivnih prevoznih sredstvih vse večji problem, varnostni ukrepi in podpora žrtvam pa so še vedno nezadostni; ker je po podatkih Agencije Evropske unije za temeljne pravice (FRA) do 55 % žensk v Evropski uniji doživelo spolno nadlegovanje v javnem prevozu ⁽¹⁷⁾; ker se veliko poroča o spolnih zlorabah pri različnih načinih prevoza, ki jih izvajajo vozniki platform za naročanje prevoza in taksijev; ker lahko to negativno vpliva na izbiro prevoza, zaposlitev, izobraževanje ter družbene in poklicne priložnosti žensk v vsej njihovi raznolikosti;
- G. ker so ponudniki storitev prevoza in ponudniki prevoza prek platform odgovorni za varnost ljudi ter morajo izboljšati varnost z vidika spola; ker lahko tehnologija skupaj z delom varnostnih inženirjev, med drugim inženirk, ki so razvili nove inovativne varnostne funkcije, prinese večjo varnost potovanj za ženske in dekleta;
- H. ker lahko slabo zasnovane prometne politike poglobijo obstoječo revščino in povečajo socialno izključenost; ker je še vedno na voljo premalo podatkov, razčlenjenih po biološkem in družbenem spolu ter po drugih družbeno-ekonomskih dejavnikih, kot so dohodek, življenjske okoliščine in zaposlitveni status; ker je premalo tudi analiz glede na spol na področju prometa in mobilnosti v EU ter podatkov, razčlenjenih po drugih dejavnikih, kot je starost; ker to pomanjkanje razčlenjenih podatkov ovira izvajanje dobro ciljno usmerjenih in vključujočih prometnih politik za posameznike, družine in gospodinjstva v vsej njihovi raznolikosti; ker bi podatki, razčlenjeni po spolu, dragoceno prispevali k razvoju prometne politike, ki bo ustrezno obravnavala razlike med spoloma; ker trenutno razpoložljivi podatki niso vedno primerljivi in standardizirani ter jih ni mogoče učinkovito uporabiti; ker so potrebne nadaljnje poglobljene raziskave o psiholoških in socialnih dejavnikih, ki določajo posebne potrebe in želje žensk pri uporabi prevoznih sredstev; ker je potrebnih več podatkov, da bi lahko jasno ločili ovire in pomanjkanje priložnosti, ki ženskam preprečujejo vstop v prometni sektor, ter dejavnike, ki vplivajo na njihovo odločitev, da bodo zapustile sektor ali v njem ostale;
- I. ker v prometnem sektorju na ravni EU v povprečju dela 22 % žensk, pri čemer se te vrednosti med prometnimi podsektorji (kopenski, zračni, pomorski) in državami članicami precej razlikujejo; ker so ženske v prometu pogostejše žrtve nadlegovanja in spolnega nasilja kot moški, kar je verjetno eden od razlogov za omejeno zastopanost žensk v prometu;

⁽¹⁵⁾ Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/demography_2022/bloc-1b.html

⁽¹⁶⁾ <https://www.nature.com/articles/s41598-020-61077-0>

⁽¹⁷⁾ Women Mobilize Women, *Safe commuting for all – how cities can tackle sexual harassment on public transport* (Varna vožnja na delo za vse – kako se lahko mesta spopadejo s spolnim nadlegovanjem v javnem prevozu), 2022.

- J. ker je za izboljšanje kakovosti življenja žensk v vsej njihovi raznolikosti ključno, da se pri urbanističnem načrtovanju in izvajanju analize glede na spol za prevozne storitve sprejme pristop, ki upošteva vidik spola; ker ima poleg tega ta pristop preobrazbeni potencial za vse uporabnike, tudi družine in gospodinjstva v vsej njihovi raznolikosti, ki bodo lahko izkoristili priložnosti, ki jih ponujajo mesta in najbolj oddaljene regije, hkrati pa se bodo ustvarjale širše družbene, gospodarske in okoljske koristi; ker z bolj uravnoteženo zastopanostjo spolov ter večjo raznolikostjo in vključenostjo delovna okolja postanejo bolj raznolika, zaradi česar bi bila delovna mesta v prometu privlačnejša, prometni sektor kot celota pa bolj konkurenčen;
- K. ker se osteoporoza pri ženskah zaradi onesnaženosti zraka precej hitreje razvija; ker so ženske z zmanjšano kostno maso in zgodnjim pojavom osteoporoze še posebej izpostavljene tveganju poškodb v javnem prevozu ⁽¹⁸⁾;
- L. ker se uporaba prevoza razlikuje glede na spol in druge dejavnike, kot so kompleksnost, trajnostnost, pogostost, način, trajanje, namen, stroški, zaščita, dostopnost in varnost; ker imajo različni spoli zato različne potrebe in zahteve po prevozu, pogosto zaradi vztrajnih spolnih stereotipov in neenakosti, javni prevoz in avtomobile pa uporabljajo na različne načine; ker je za ženske bolj verjetno, da bodo njihovi potovalni vzorci zapleteni, da bodo uporabljale javni prevoz, da se bodo večkrat ustavile na poti in da bodo potovale ob urah, ko ni prometnih konic, zlasti zaradi obveznosti oskrbe; ker se moški v primerjavi z ženskami pogosteje odločajo za uporabo avtomobilskega prevoza in je njihova dnevna pot večkrat brez postankov, pri čemer javni prevoz uporablja 31 % žensk v primerjavi s 24 % moških ⁽¹⁹⁾;
- M. ker ženske običajno živijo dlje, kar načeloma pomeni manjšo mobilnost in s tem večje težave pri uporabi prevoznih storitev;
- N. ker se potrebam žensk pri javnem prevozu ali načrtovanju infrastrukture nameni premalo pozornosti; ker je razumevanje prometnih vzorcev in mobilnosti žensk v vsej njihovi raznolikosti bistveno za razvoj prometnih politik, ki upoštevajo vidik spola in ki bi morale ženskam zagotoviti ugodno okolje za varne, dostopne, zanesljive, trajnostne in nediskriminirajoče načine prevoza; ker so ženske premalo zastopane kot strokovnjakinje in nosilke odločanja v prometnem sektorju in pri načrtovanju mobilnosti v mestih;
- O. ker delavkam v prometu ni vedno zagotovljen varen prevoz na delo, zlasti kadar začenejo delo zgodaj zjutraj oziroma ga zaključijo pozno zvečer; ker spolno nadlegovanje in nasilje zaradi spola v prometu vplivata na potovalne navade žensk; ker strah pred nadlegovanjem v javnem prostoru ni omejen samo na ženske in dekleta, ampak je razširjen tudi med pripadniki skupnosti LGBTQI+, kar omejuje njihovo družbeno in gospodarsko vključevanje;
- P. ker več žensk kot moških pogosteje uporablja kolektivne in trajnostne načine prevoza, kot je javni prevoz, hoja ali kolesarjenje, ter verižna potovanja, s čimer pospešujejo spremembe v okviru zelenega prehoda; ker lahko več hoje v okolju s čistim zrakom pozitivno vpliva na zdravje žensk in deklet, saj zmanjšuje tveganja za bolezni srca in ožilja ter prispeva k mehanski kakovosti krvnih žil;
- Q. ker je cilj misije Komisije za podnebno nevtralna in pametna mesta, da bi 100 mest EU do leta 2030 postalo podnebno nevtralnih z različnimi ukrepi, kot so mestna središča brez avtomobilov, da bi se izboljšal dostop ljudi do javnega prevoza, aktivne mobilnosti in prometnih rešitev z nizkimi emisijami; ker bi bilo treba pri doseganju ciljev trajnostnega razvoja glede enakosti spolov upoštevati vznemirljivo vlogo, ki bi jo ženske lahko imele pri pospeševanju razogljičenja prometnega sektorja; ker je izkoreninjenje mobilnostne revščine bistven del cilja zelenega dogovora EU, da se zagotovi pravičen prehod, pri katerem nihče ne bo zapostavljen; ker je za ženske verjetneje, da jih bo prizadela mobilnostna revščina, zlasti za matere samohranilke, ki predstavljajo 85 % enostarševskih družin, ženske iz manjšinskih skupin, ženske z nizkimi dohodki ter samske ženske, invalidke in starejše ženske;
- R. ker bi bilo treba pri sprejetju novih tehnologij vozil in avtomatizacije upoštevati posebne potrebe žensk ter povečati varnost in trajnostnost, ne pa izključevati državljanov s slabo informacijsko pismenostjo in omejenim dostopom do interneta;

⁽¹⁸⁾ The Guardian, *Air pollution „speeds up osteoporosis“ in postmenopausal women* (Onesnaženost zraka pospešuje osteoporozo pri ženskah po menopavzi), 10. marec 2023.

⁽¹⁹⁾ Eurobarometer, *Mobility and transport* (Mobilnost in promet), julij 2020.

- S. ker se lahko s programskimi rešitvami modelirajo, simulirajo, analizirajo in optimizirajo ekosistemi mobilnosti, zato bi bilo treba pri njihovem razvoju upoštevati s spolom povezane potrebe;
- T. ker mora trajnostni promet, kot je javni prevoz, zlasti lokalni vlaki in kolesa, omogočati enak dostop do storitev mobilnosti z ukrepi za cenovno dostopnost in večjo mobilnost za vse, tudi starejše in invalide, ter enako kakovost storitev na mestnih in podeželskih območjih;
- U. ker sta nezadostna varnost in nepraktičnost pomembna dejavnika, ki ženske in dekleta odvrata od kolesarjenja; ker je večja verjetnost, da bodo uporabljale otroške vozičke ali tovorna kolesa za obveznosti oskrbe; ker je večja verjetnost, da bodo ženske pri izbiri prevoznega sredstva bolj upoštevale trajnostnost in varnost; ker se ženske pogosteje odločijo za kolesarjenje tam, kjer so na voljo varne in neprekinjene kolesarske poti in pasovi; ker kolesarjem prijazna infrastruktura, kolesarski pasovi in ločene kolesarske steze povečujejo dejansko in zaznano varnost ter tako spodbujajo več prebivalstva, zlasti žensk, h kolesarjenju; ker razvoj enostavnih aplikacij za souporabo koles ponuja nove vznemirljive možnosti potovanja, tudi za ljudi, ki živijo na podeželju;
- V. ker ceste na splošno niso načrtovane tako, da bi bile ljudem prijazne, saj se o pešcih razmišlja naknadno, površine za pešce pa so pogosto nezadostne;
- W. ker so razlike v telesni strukturi med moškimi in ženskami glavni in odločilni dejavnik za ranljivost v prometnih nesrečah; ker je verjetnost udeležенosti v prometni nesreči na splošno večja za moške, vendar je pri ženskah, udeleženih v prometnih nesrečah, verjetnost hudih poškodb 47 % večja, verjetnost zmernih poškodb 71 % večja ⁽²⁰⁾, verjetnost smrti pa 17 % večja kot pri moških ⁽²¹⁾; ker poleg tega v vozilu, udeleženem v prometni nesreči, ženske ostanejo ujetе dvakrat pogosteje kot moški ⁽²²⁾; ker zasnova vozil in vagonov, vključno z varnostnimi elementi, kot so avtomobilski sedeži in varnostni pasovi, pogosto upošteva večjo, stereotipno moško fizično obliko, kar zmanjšuje učinkovitost in enostavnost uporabe ter vodi v veliko večja tveganja resnih poškodb in višje stopnje smrtnosti v nesrečah za osebe nizke rasti, vključno z ženskami in dekleti; ker so avtomobili, varnostni pasovi, avtomobilski sedeži in zračne blazine večinoma zasnovani na podlagi preizkusov trka z biološko verodostojnimi lutkami, ki so oblikovane po zgledu moškega telesa; ker standardi za preizkuse trka, ki upoštevajo vidik spola, še niso zakonsko obvezni;
- X. ker prometna infrastruktura z dobro načrtovano in varno okolico na tranzitnih točkah (vključno z vozlišči in drugimi prometnimi središči) pozitivno vpliva na dejansko in zaznano varnost ⁽²³⁾;
- Y. ker se ženske ter drugi starši in skrbniki, ki potujejo sami z dojenčki ali malčki, soočajo z dodatnimi logističnimi izzivi med varnostnimi pregledi na letališčih in drugih mednarodnih terminalih, na letalu, ko uporabljajo sanitarne prostore, ali pri izkrcanju; ker je potovanje z javnim prevozom oteženo, če sta dostop in prostor za otroke v otroških vozičkih omejena; ker je za ženske verjetneje, da jih bo prizadela prometna revščina, zlasti za matere samohranilke, ženske iz manjšinskih skupin, ženske z nizkimi dohodki ter samske ženske, invalidke ali starejše ženske;
- Z. ker so zaposlitev, dostop do storitev in socialna vključenost tesno povezani z dostopom do prevoza in mobilnosti; ker ovire za mobilnost otežujejo dostop žensk do zaposlitve in ključnih storitev, kot sta zdravstvo in izobraževanje, kar vpliva na akumulacijo človeškega kapitala tako njih samih kot njihovih vzdrževanih družinskih članov;
- AA. ker je z večjo zaposlitvijo žensk v javnem prometu javni prevoz za delavke in potnice varnejši ⁽²⁴⁾;

⁽²⁰⁾ Washington Post, *Female dummy makes her mark on male-dominated crash tests* (Ženska lutka je pustila svoj pečat v preizkusih trka, kjer prevladujejo moški), 25. marec 2012.

⁽²¹⁾ Nacionalna uprava ZDA za varnost v avtocestnem prometu, *Injury Vulnerability and Effectiveness of Occupant Protection Technologies for Older Occupants and Women* (Dovzetnost za poškodbe in učinkovitost tehnologij za zaščito oseb v vozilu v primeru starejših in žensk), Washington DC, 2013.

⁽²²⁾ The Guardian, *Women almost twice as likely to be trapped in crashed vehicle, study finds* (Študija: v prometnih nesrečah ženske skoraj dvakrat pogosteje kot moški ostanejo ujetе v vozilu), 2022.

⁽²³⁾ Mednarodni prometni forum, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority* (Varnost in zaščita žensk: prednostna naloga v javnem prevozu), OECD Publishing, 2018.

⁽²⁴⁾ https://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/shemoves_wiit_web_2.pdf

- AB. ker se je glede na raziskavo Evropske federacije delavcev v prometu iz leta 2017 63 % vprašanih soočilo z nasiljem, od tega 49 % s strani strank, 22 % s strani sodelavcev in 17 % s strani vodij/nadzornikov; ker 80 % žensk, ki so prijavile incident, meni, da njihova pritožba ni imela negativnih posledic za storilca oziroma da njihovo delovno mesto ni postalo varnejše ⁽²⁵⁾;
- AC. ker bi morale imeti ženske možnost, da same svobodno izberejo vrsto dela glede na svoje potrebe, tako da bi lahko izkoristile svoj polni potencial, ne da bi bile omejene s stereotipi o spolu ali drugimi zunanjimi ovirami; ker so ženske, ki se srečujejo z ovirami, zaradi katerih je prometni sektor zanje manj privlačen, kot so agresivna kultura, spolni stereotipi, diskriminacija in neenaka obravnava, pomanjkanje možnosti za usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, pomanjkanje zdravstvenih in varnostnih ukrepov, vključno z dostopom do primernih sanitarnih prostorov, ter visoke stopnje nasilja in nadlegovanja, premalo zastopane v prometu na vseh ravneh, saj v povprečju predstavljajo približno 16 % vseh zaposlenih ⁽²⁶⁾, še posebej pa so redke v vodstvenih vlogah; ker mora sektor sprejeti ukrepe za odpravo premajhne zastopanosti žensk v operacijah ter pri odločanju, načrtovanju in raziskavah; ker bi si bilo treba bolj prizadevati za pridobitev prispevka žensk o prometnih zadevah na splošno; ker bi večja zastopanost žensk v sektorju pripomogla k boljšemu upoštevanju njihovih potreb v zvezi s prevozom; ker bi obravnava teh vprašanj prispevala k oblikovanju izdelkov, sistemov in politik, ki bodo upoštevale potrebe večinskega dela družbe, tj. žensk, ranljivih skupin, družin v vsej njihovi raznolikosti ter mladih in starejših; ker bo večja privlačnost prometnega sektorja za ženske koristila vsem delavcem v tem sektorju, izboljšali pa se bosta tudi odpornost in trajnostnost sektorja kot celote;
- AD. ker je pomorska industrija okolje, v katerem prevladujejo moški, ženske pa po ocenah predstavljajo le 2 % svetovne pomorske delovne sile, vključno s posadko, ki dela v gostinstvu na križarkah, in le 1 % pomorščakov ⁽²⁷⁾; ker glede na poročilo BIMCO/ICS za leto 2021 ženske trenutno predstavljajo le 1,2 % svetovne delovne sile pomorščakov; ker se je položaj žensk v pomorski skupnosti v zadnjih letih izboljšal, a se izboljšuje prepočasi, moški pa v tradicionalnih sektorjih, kot je promet, gradbeništvo ali ribištvo, še vedno prevladujejo;
- AE. ker zaposlene ženske predstavljajo 40 % celotne delovne sile v zračnem prometu v Evropi; ker večina žensk, zaposlenih v letalstvu, dela v službi za stranke in administraciji, pri čemer so kljub napredku v zadnjih letih še vedno premalo zastopane na odgovornih položajih; ker ženske predstavljajo samo 3 % prometnih pilotov po vsem svetu ⁽²⁸⁾, medtem ko je v raziskavi organizacije Women in Aviation International iz leta 2018 71 % anketiranih žensk izjavilo, da so bile žrtve nadlegovanja na delovnem mestu;
- AF. ker je delež žensk, ki vozijo tovornjake, v večini evropskih regij manjši od 3 %, delež voznikov avtobusov pa manjši od 12 % ⁽²⁹⁾; ker sta bila po podatkih Mednarodne zveze za cestni promet (IRU) leta 2019 samo 2 % voznikov v Evropi žensk, medtem ko je pomanjkanje voznikov čedalje večje, kmalu pa bo nezapolnjenih 40 % potreb; ker so slabi delovni pogoji glavni razlog za to stanje; ker so glede na študijo IRU po mnenju 87 % voznikov, starejših od 55 let, in 73 % voznikov, mlajših od 24 let, daljša obdobja odsotnosti od doma glavni razlog za majhno število prošenj za zaposlitev v tem sektorju;
- AG. ker bi moral prometni sektor upoštevati posebne potrebe žensk, da se zagotovi njihovo zdravje in varnost tako pri delu kot med potovanjem; ker v številnih sektorjih in državah po svetu še vedno velja, da ženske v prometuasedajo predvsem slabše plačana delovna mesta s sorazmerno malo priložnostmi za napredovanje v karieri; ker Mednarodna organizacija dela meni, da so nasilje, diskriminacija, psihično in spolno nadlegovanje ter nadlegovanje na delovnem mestu, ustrahovanje in pomanjkanje osnovnih zmogljivosti, ki prizadenejo delavce v prometu, glavni dejavniki, zaradi katerih so delovna mesta v tem sektorju manj privlačna za ženske in je ljudi, ki delajo v tem sektorju, težje zadržati, kar vodi do neugodnih razmer v nekaterih sektorjih; ker sta avtomatizacija in digitalizacija, ki sta spremenili naravo prej napornih delovnih mest, izziv in lahko povečata privlačnost sektorja za ženske; ker so ženske med strojevodjami, zlasti med strojevodjami tovornih vlakov, v manjšini; ker je to stanje posledica težkih delovnih pogojev, zlasti za

⁽²⁵⁾ https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf

⁽²⁶⁾ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729293/EPRS_ATA_\(2022\)729293_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729293/EPRS_ATA_(2022)729293_EN.pdf)

⁽²⁷⁾ Economist Impact, *Empowering women in the maritime industry* (Krepitev vloge žensk v pomorski industriji), september 2019.

⁽²⁸⁾ Eurostat, 2017.

⁽²⁹⁾ Mednarodna zveza za cestni prevoz, *Ob mednarodnem dnevu žena:komercialni cestni prevoz*, marec 2023.

ženske; ker so pomanjkanje stranišč in toaletnega papirja ter drugi slabi, nehigienski pogoji na tovornih in potniških vlakih velika ovira za povečanje števila žensk, ki bi delale v tem sektorju; ker razdeljevanje menstrualnega spodnjega perila ni dovolj za izboljšanje izkušenj žensk in deklet pri uporabi toaletnih prostorov; ker je izboljšave mogoče doseči le z namestitvijo ustreznih stranišč, ki zagotavljajo pozitivne in sproščujoče odmore za stranišče med potovanji in na njih;

AH. ker se prevozna podjetja pri skoraj vseh načinih prevoza soočajo s precejšnjimi težavami pri zaposlovanju, med drugim zaradi delovnih pogojev, ki niso združljivi z dobrim usklajevanjem poklicnega in zasebnega življenja ter obveznostmi oskrbe, in zaradi nizkih plač, zlasti za mobilno osebje; ker bi pomanjkanje osebja v prometnem sektorju lahko odpravili z zaposlitvijo več žensk, kar bi lahko dosegli s povečanjem konkurenčnosti in privlačnosti sektorja zanje, na primer z izboljšanjem delovnih pogojev ⁽³⁰⁾;

AI. ker lahko mala in srednja podjetja prispevajo k oživitvi prometnega sektorja in spodbujanju enakosti spolov;

AJ. ker je pomembno spodbujati in ohraniti učinkovito, trajnostno in cenovno dostopno mobilnost na podežlju in v najbolj oddaljenih regijah; ker sta spodbujanje in ohranjanje učinkovitih in cenovno dostopnih možnosti mobilnosti, ki omogočajo boljšo povezljivost in dostopnost, ključna za boljše gospodarske in socialne priložnosti v teh predelih; ker povezljivost na podežlju ni ustrezno razvita zaradi pogosto slabe prometne infrastrukture in nerednih povezav, ki povzročajo neenak dostop do zdravstvenih storitev; ker razvoj enostavnih aplikacij za souporabo koles ali za souporabo avtomobilov ponuja obetajoče nove možnosti potovanja in mobilnosti, tudi za ljudi, ki živijo na podežlju; ker je za ženske na podežlju manj verjetno, da bodo imele vozniško dovoljenje ali dostop do avtomobila, kot za moške, vendar zaradi nalog oskrbe, ki jih opravljajo, tudi potujejo več kot moški;

AK. ker se ženske, dekleta in druge ranljive skupine, ki živijo na podežlju, srečujejo z ovirami pri prejemanju podpore, vključno z zdravstvenimi storitvami, ko so žrtve nasilja zaradi spola, zaradi vztrajnega pomanjkanja razvite prometne infrastrukture; ker te ovire vključujejo cenovno nedostopnost in pomanjkanje dostopa do prevoza ali sredstev za stik s prevoznimi službami in službami oskrbe na podežlju;

AL. ker lahko nezadosten kolektivni prevoz močno ovira zmožnost žensk, deklet in drugih ranljivih oseb, da dobijo rešilna zdravila, postekspozicijsko profilakso (PEP) in nujno kontracepcijo;

1. ponovno potrjuje, da je EU zavezana doseganju enakosti spolov v prometu, hkrati pa priznava že doseženi napredek; poudarja, da so potrebni konkretni ukrepi za izboljšanje varnosti, razpoložljivosti, dostopnosti in cenovne ugodnosti prevoznih storitev ter zaposlitvenih možnosti in delovnih pogojev za ženske v vsej njihovi raznolikosti;

2. z zaskrbljenostjo se seznanja z demografskimi spremembami v nekaterih regijah Unije; meni, da bi bilo treba to upoštevati pri krepitevi javne politike pri reševanju problema staranja delovne sile in njenega pomanjkanja, raz je povezano s tem, kar bi lahko spodbudilo nadarjene ženske, da bi zapolnile to pomanjkanje;

3. poudarja, da bi morale ženske sodelovati tako pri fizični zasnovi kot pri zagotavljanju prevoznih storitev, če želimo v tem sektorju doseči enakost spolov;

4. poudarja, da ima vključevanje vidika spola v promet pozitivne učinke na vseh področjih, tudi na socialno vključenost in zaposlitvene možnosti; poudarja, kako pomembno je vključevanje vidika spola v promet za doseganje zelenega in digitalnega prehoda; v zvezi s tem ponovno poziva Komisijo, države članice in lokalne organe, naj izvajajo večplastno vključevanje načela enakosti spolov v promet in načrtovanje mobilnosti v mestih ter naj se posvetujejo in v postopke odločanja vključijo ženske in dekleta v vsej njihovi raznolikosti, vključno z invalidkami, da bi zagotovili, da promet in načrtovanje mest učinkovito izpolnjujeta potrebe žensk;

⁽³⁰⁾ Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* (Dobre prakse pri določanju urnikov in razporejanju osebja v prometnem sektorju – končno poročilo), Urad za publikacije EU, Luxembourg, 2021.

5. poudarja, da sta spremljanje ukrepov, uvedenih na področju prometa v EU, in poročanje o njih bistvena za njihov nadaljnji razvoj v skladu s spreminjajočimi se vzorci mobilnosti žensk in moških ter starajočo se družbo; v zvezi s tem poudarja, da sta izmenjava primerov dobre prakse in posvetovanje z lokalnimi deležniki, vključno z združenji žensk in LGBTQI+ oseb, ključna za optimizacijo ukrepov prometne politike; priznava, da mora trajnostna mobilnost zagotavljati dostojanstvo posameznika in biti v skladu s strategijo EU za enakost spolov in strategijo EU za LGBTQI+ osebe; poudarja tudi, da je sodelovanje deležnikov ključno za boljše razumevanje in izpolnjevanje najrazličnejših potreb uporabnikov prevoza, zlasti posebnih potreb žensk v vsej njihovi raznolikosti, ter za zagotovitev podpore deležnikov ⁽³¹⁾;

6. opozarja, da spolni stereotipi, predsodki in diskriminacija ženske izključujejo iz gospodarskih, političnih in družbenih dejavnosti, kar vodi v neučinkovitost, povečano zapravljanje človeških virov, pomanjkanje dohodka in ekonomske neodvisnosti žensk ter ovira politično udeležbo žensk; poudarja, da morajo biti ženske dejavne in enakopravno vključene na vseh ravneh in področjih prometnega sektorja, tudi v postopkih odločanja; ugotavlja, da so potrebna sredstva za zagotovitev, da bodo ženske zastopane v raziskavah in pri odločanju o prometnih zadevah;

7. obžaluje, da primanjkuje standardiziranih podatkov o prometu, ločenih po biološkem in družbenem spolu, ter analiz glede na spol, zbranih v skladu s splošno uredbo o varstvu podatkov za vse načine prevoza, kot je bilo ugotovljeno v študiji Ženske in promet; zato poziva Komisijo, naj oceni, ali bi bilo treba v skupni evropski podatkovni prostor vključiti izmenjavo podatkov o spolu med udeleženci v prometu, da bi obravnavali vrzeli v podatkih na področju prometa in podatke upoštevali pri oblikovanju politik; ugotavlja, da je potrebnih več posvetovanj in podatkov, na podlagi katerih bi opredelili navade in potrebe žensk v prometnem sektorju; v zvezi s tem pozdravlja, da sta energija in promet tematski poudarek indeksa enakosti spolov EIGE za leto 2023, ki bo prispeval k razumevanju na podlagi verjetnih učinkov prehoda na nizkoogljično družbo z vidika spola in s presečnega vidika; ugotavlja, da bo vključeval podatke iz raziskave o okolju prijaznem vedenju v zvezi s prevozom in morebitnimi vplivi na čas, porabljen za neplačano oskrbo;

8. meni, da bi morali Komisija, države članice ter regionalni in lokalni organi opredeliti vzroke za premajhno zastopanost žensk v prometnem sektorju, zbrati nadaljnje podatke in določiti ključne kazalnike, kot so statistični podatki, pri katerih se upošteva vidik spola, podatki o socialno-ekonomskih dejavnikih in po spolu razčlenjeni podatki o mobilnosti, in sicer uporabi in zahtevah posameznega načina prevoza ter izpostavljenosti tveganju, pa tudi podatki, povezani s starostjo in invalidnostjo, da bi odkrili in odstranili ovire za ženske v prometu, izboljšali varnost v cestnem prometu, razumeli potovalne vzorce in optimizirali mobilnost ob upoštevanju potreb žensk, hkrati pa prispevali k zasnovi javnega prevoza in pobudam politike v zvezi z uporabniki in delavci v prometu; meni, da bi morali biti zbrani podatki na voljo vsem deležnikom; opozarja, da bi bilo treba politike EU na področju prometa oblikovati na podlagi zanesljivih, dostopnih in podrobnih podatkov ter ocen učinka, s čimer bi prispevali k vključevanju pristopa, pri katerem se upošteva vidik spola, v vse ustrezne politike EU, da bi učinkoviteje obravnavali potrebe žensk;

9. poziva prevozna podjetja v državah članicah, naj spodbujajo zbiranje razčlenjenih podatkov, ki bi tvorili boljšo bazo dokazov za načrtovanje, ki upošteva vidik spola, kar bi omogočilo določitev trdnih izhodišč in prepoznavanje trendov ter povečalo konkurenčnost, saj bi promet bolje odražal potrebe nenehno spreminjajoče se in dinamične družbe in gospodarstva;

10. je seznanjen, da lahko umetna inteligenca združi anonimizirane nabore podatkov o uporabi javnega prevoza in razvije intermodalne storitve ali vključujoče prometne aplikacije, tudi z izpolnjevanjem zahtev glede spola; priznava, da lahko to izboljša promet, zlasti za ženske, saj lahko pomaga pri prilagajanju posebnim zahtevam žensk in deklet v vsej njihovi raznolikosti;

11. pozdravlja začetek izvajanja nove pobude Komisije o ambasadorskih raznolikosti v prometnem omrežju, ki si bodo prizadevali za spodbujanje raznolikosti, enakosti in vključenosti v prometnem sektorju EU ter ozaveščali, razvijali in izvajali različne pobude tako z vidika delavcev v prometu kot uporabnikov prometa;

⁽³¹⁾ Evropska komisija, *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers: final report* (Študija o socialni razsežnosti prihodnjega prometnega sistema EU, kar zadeva uporabnike in potnike: končno poročilo), 2022.

12. poziva, naj varnostni preskusi in preskusi trčenja vključujejo standarde, ki upoštevajo vidik spol, in biološko verodostojne ženske lutke; se zaveda, da lahko s pomočjo umetne inteligence izboljšamo razumevanje različnih posledic nesreč glede na raznoliko človeško telesno zgradbo; poudarja, da je treba pri odločanju uporabiti podatke o spolu; poziva Komisijo in države članice, naj odpravijo varnostno vrzel med spoloma z zagotavljanjem, da nacionalni organi za standarde in organizacije za razvoj standardov v svoj akcijski načrt za enakost spolov vključijo načrt za standarde in razvoj standardov, ki upoštevajo vidik spola, v skladu z ukrepi, opisanimi v deklaraciji o standardih, ki upoštevajo vidik spola; pozdravlja dejstvo, da se razlike v stopnjah smrtnosti med moškimi in ženskami pri novejših modelih avtomobilov zmanjšujejo ⁽³²⁾;

Razumevanje mobilnosti žensk in pravičnosti v prometu

13. poudarja, da imajo ženske kot uporabnice prevoza drugačna pričakovanja, potovalne vzorce, potrebe in izkušnje; poziva k ustrezni zakonodaji in upoštevanju vidika spola na področju prometa, da bi v celoti vključili vidike žensk, saj trenutno še vedno opravljajo več dolžnosti oskrbe v družbi, da bi povečali trajnostnost in učinkovitost ter se bolje odzvali na potrebe družbe, vključno s potrebami invalidk in žensk iz marginaliziranih skupin;

14. obžaluje, da mikromobilnost še ne deluje ustrezno za ženske, saj sta njeno načrtovanje in izvajanje v rokah moških; poziva ponudnike mikromobilnosti, naj upoštevajo potrebe žensk v vsej njihovi raznolikosti, da bi bolje zagotovili vidik enakosti spolov v trajnostnih mestih;

15. poziva države članice, naj pri odločanju o rabi zemljišč uporabijo dovolj podatkov; poudarja, da je treba mestna in podeželska območja oblikovati tako, da upoštevajo prometne navade vseh spolov;

Storitve vključujejo mobilnosti in ustrezna infrastruktura

16. poziva k ukrepom za zagotovitev razpoložljivosti in cenovne dostopnosti trajnostnih načinov prevoza, vključno s kolesi, da bi zadovoljili potrebe žensk in zagotovili, da bodo udobna, varna in nestresna multimodalna potovanja postala resničnost;

17. ugotavlja, da bi koncept „mesta 15 minut“, kar pomeni imeti vse bistvene ugodnosti v kratkem sprehodu, vožnji s kolesom ali z javnim prevozom od doma, pozitivno vplival na kakovost življenja žensk in deklet;

18. poudarja, da se invalidke srečujejo s posebnimi ovirami in diskriminacijo v prometu, tudi kot delavke v prometu, ki pogosto ostanejo nevidne in neobravnavane; priznava pomembno vlogo službenih živali, kot so psi vodniki, ki zagotavljajo varnost slepih in gluhih žensk ter drugih ranljivih oseb; poziva države članice in Komisijo, naj ustrezno upoštevajo vključevanje dostopnosti v svoje politike in zakonodajo; poleg tega spodbuja države članice, naj razvijejo politike javnega prevoza in prometno infrastrukturo, kot so strukture avtobusov, s katerimi se bo olajšala mobilnost invalidk, ter spodbujajo usposabljanje strokovnjakov za javni prevoz na področju dostopnosti;

19. obžaluje, da so kartice ali ovratni trakovi za pomoč pri potovanju in drugi znaki manj učinkoviti pri čezmejnih potovanjih in da to povzroča dodatno breme za invalidne ženske in dekleta pri potovanju po Uniji; v zvezi s tem poziva Komisijo, naj razvije vseevropsko kodo QR, ki bo služila kot evropska kartica za pomoč pri potovanju, olajšala čezmejna potovanja in pomagala premagati jezikovne in druge logistične ovire za ženske v vsej njihovi raznolikosti;

20. poudarja, da je pravočasno izstopanje z majhnimi otroki ali otroškim vozičkom v podzemni železnici zelo zahtevno;

21. poziva podjetja za kolektivni prevoz, naj razmislijo o celostni zasnovi, ki bo vključevala vidik spola, kot so na primer držala na avtobusih, ki so trenutno težko dosegljiva mnogim ženskam, saj jih pogosto oblikujejo moški in so prilagojena povprečno višjemu moškemu telesu;

⁽³²⁾ <https://www.nhtsa.gov/press-releases/nhtsa-report-newer-cars-appear-significantly-reduce-gender-disparities-crash>

22. poziva države članice ter regionalne in lokalne organe, naj zagotovijo, da bo prometna infrastruktura, zlasti ob posodabljanju, v celoti upoštevala kontinuiteto, dostopnost in varnost trajnostne infrastrukture za pešce in kolesarje in druge trajnostne povezave, ter naj iščejo sinergije s temi povezavami, da bi spodbujali aktivne načine prevoza;

23. ugotavlja, da je vkrcavanje lahko naporen izziv za ženske, vključno z ženskami z dojenčki ali drugimi majhnimi otroki v vozičkih in invalidi, zaradi velikih rež med ploščadjo in transportnimi vagoni ter stopnic v nekaterih starejših različicah tirnih vozil in avtobusov;

24. poziva države članice in lokalne organe, naj spodbujajo vse družbene sektorje, ki si posebej prizadevajo povečati vključitev žensk, ranljivih skupin, družin v vsej njihovi raznolikosti, mladih generacij in starejših oseb ter oseb z omejeno mobilnostjo, kjer je to mogoče, k uporabi nizkoogljčnih in brezemisijских prevoznih možnosti, kot sta kolesarjenje in hoja, z zagotavljanjem dobro oblikovanih, dovolj širokih pločnikov in kolesarskih stez za otroške vozičke in tovorna kolesa, obsežne in povezane mreže visokokakovostnih ločenih kolesarskih stez ter varnih in dostopnih parkirnih mest za kolesa, tudi za tovorna kolesa, zlasti v bližini prometne infrastrukture, kot so železniške in avtobusne postaje; poudarja, da ločene in široke kolesarske steze ne povečujejo le splošnega števila uporabnikov, ampak tudi spodbujajo odpravo razlik med spoloma pri kolesarjenju;

25. ugotavlja, da je vse večja priljubljenost električnih koles in drugih podobnih možnosti, skupaj z lokalnimi ali nacionalnimi finančnimi spodbudami, povečala dejansko in zaznano učinkovitost kolesarjenja kot pozitivne izbire prevoza; pozdravlja programe več držav članic za spodbujanje mladih ali netipičnih kolesarjev, da začnejo kolesariti, kar lahko posledično spodbudi prehod na druge oblike prevoza; poziva k varnim parkirnim mestom in prostorom za shranjevanje koles ter k izpolnitvi najnujnejših sanitarnih potreb z zagotavljanjem čistih in kakovostnih sanitarnih prostorov v pisarnah in javnih zgradbah, ki bi morale ustrezati tudi potrebam kolesark; poziva države članice in lokalne organe, naj zagotovijo možnost prevoza koles na vlakih in avtobusih z namenom razvoja intermodalnosti; pozdravlja smernice Komisije o kolesarskih projektih v EU, s katerimi je obstoječe nasvete združila v enoten, skladen in univerzalen spletni vir smernic, kjer lahko uporabniki najdejo informacije, ki so najprimernejše za njihove razmere; poziva Parlament in Svet, naj se v razumnem roku dogovorita o kolesarski infrastrukturi, pri čemer naj upoštevata potrebe podeželskih skupnosti, zagotovita infrastrukturo vzdolž javnega cestnega omrežja, ki ga pokrivajo pametni prometni sistemi, in spremenita Direktivo 2010/40/EU ⁽³³⁾;

26. poudarja, da lahko boljša zasnova infrastrukture, kot so avtobusne postaje v neposredni bližini, večja pogostost v času izven prometnih konic, večja razpoložljivost storitev za ženske, ki živijo na podeželju, in otroškim vozičkom prijazna infrastruktura povečajo uporabnost za ženske in spodbudijo ženske k uporabi javnega prevoza;

27. poziva države članice, naj preučijo, kako različne proračunske rešitve koristijo različnim skupinam, in uvedejo pripravo proračuna, ki upošteva vidik spola;

28. opozarja, da je državam članicam na voljo širok nabor instrumentov financiranja EU za vlaganje v potrebe žensk po mobilnosti in zaposlovanje žensk v prometnem sektorju ter za obravnavo mobilnostne revščine, vključno z Evropskim skladom za regionalni razvoj, mehanizmom za okrevanje in odpornost, Evropskim socialnim skladom+, Socialnim skladom za podnebje in Kohezijskim skladom; poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo, da ukrepi in naložbe, ki jih podpirajo ti skladi, spoštujejo načelo enakosti spolov in da se posebna pozornost nameni zagotavljanju, da imajo ženske koristi od izvajanja teh instrumentov financiranja;

29. poudarja, da bi moralo vzdrževanje cestnega omrežja, vključno s sezonskimi ukrepi, kot sta čiščenje snega in pluženje, dati prednost aktivnemu, trajnostnemu ali javnemu prevozu, pa tudi dostopu do vrtcev in drugim potrebnim površinam;

30. obžaluje, da je približno ena tretjina sklada za okrevanje in odpornost v okviru stebra zelenega prehoda namenjena trajnostni mobilnosti, kljub temu pa ni dovolj sredstev, namenjenih spodbujanju enakosti spolov v prometnem sektorju; poziva Komisijo in države članice, naj predlagajo in izvajajo projekte za enakost spolov v prometnem sektorju v okviru sklada za okrevanje in odpornost;

⁽³³⁾ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

31. poziva, naj bodo nova letala opremljena s stranišči z dovolj prostora, da se lahko invalidni potnik ali odrasla oseba, ki pomaga otroku, enostavno približa stranišču letala, vstopi vanj in se premika v njem ter da lahko v njem preobleče otroka ali mu pomaga pri njegovi uporabi, saj bo to bolje okrepilo enakost spolov; ugotavlja, da je pomembno določiti posebna in varna območja, kjer se bo lahko pustilo otroke, tako da bodo med zahtevanimi varnostnimi pregledi staršem vedno vidni;

32. poziva države članice, lokalne organe in deležnike, naj zagotovijo, da bodo na najbolj obremenjenih poteh vozila posebej zasnovana nizkopodna vozila in da bodo tranzitna postajališča konfigurirana tako, da bodo izboljšala dostopnost vozil in omogočila neoviran dostop do postaj podzemne železnice in železniških postaj, da bi izboljšali izkušnje žensk v prometu;

33. poudarja, da so lokalni organi zaradi vloge, ki jo imajo pri zagotavljanju storitev javnega prevoza za državljane, in obsega, v katerem so seznanjeni s potrebami svojih skupnosti, pogosto blizu uporabnicam; opozarja, kako pomembno je podpirati lokalne organe pri zagotavljanju prevoznih storitev, ki bi ustrezale potrebam žensk, ranljivih skupin, starejših, invalidov ter tistih, ki živijo na podeželju in v najbolj oddaljenih regijah; v zvezi s tem poziva države članice, naj ne omejujejo financiranja lokalnih oblasti;

Zagotavljanje varnosti in zaščite žensk v prometnem okolju

34. poziva, naj bo večji poudarek na varnosti in zaščiti v javnem prometu ter pri načrtovanju urbane mobilnosti, kar je treba doseči s sredstvi, kot so ustrezna in trajnostna ulična razsvetljava ter dobro osvetljena postajališča javnega prevoza, da bi se izognili situacijam, v katerih bi morale ženske med potjo na delo potovati skozi temne, srhljive predele; poleg tega poziva, naj zasnove integriranega prometa upoštevajo „zadnji del poti“, zlasti v času izven prometnih konic, ter povezave do vseh območij in z njih, vključno z gospodarsko prikrašanimi območji in nujnimi objekti;

35. poudarja, kako pomembno je sodelovanje delodajalcev in javnih organov pri zagotavljanju varnega javnega prevoza za uslužbenke na delo in z dela, vključno z možnostjo delodajalcev, da pri načrtovanju prevoza izvedejo oceno tveganja, pri kateri upoštevajo vidik spola, in tako zagotovijo varne načine prevoza za delavce, ki potujejo ponoči po pozni izmeni ali kjer javni prevoz ni na voljo; poudarja, da se lahko s preventivnimi ukrepi, kot so avtobusna postajališča na dobro vidnih mestih, boljša razsvetljava, gumbi za klic v sili, osebje na avtobusih in izkrcanje na želeni lokaciji ponoči, poveča varnost; poziva podjetja za kolektivni prevoz, naj zagotovijo, da lahko uporabniki uporabljajo elektronska plačilna sredstva, da se ženske in dekleta brez ustreznega drobiža ne bi znašle v neprijetni ali celo nevarni situaciji in se zato ne mogle varno vrniti domov s kolektivnim prevozom; opozarja, da so podjetja za kolektivni prevoz dolžna zagotoviti, da imajo potniki na voljo komunikacijske linije za nujne primere, tako da lahko žrtve hitro dobijo pomoč, zlasti če so vagoni prazni; poziva ponudnike prevozov, naj izvajajo prilagojene tečaje usposabljanja za vse svoje osebe o prepoznavanju nasilja zaradi spola in boju proti njemu ter ustrezni podpori žrtvam; poziva države članice, naj ozaveščajo, tudi z informacijskimi kampanjami, o ukrepih za preprečevanje in boj proti nadlegovanju in nasilju na podlagi spola v omrežju javnega prevoza in v javni sferi; poziva organe kazenskega pregona, naj poskrbijo, da je ob konicah prisotnega več policijskega osebja, vključno s policistkami, kar bi odvracalo storilce in pomirjalo ranljive osebe;

36. spodbuja države članice, naj sprejmejo ukrepe za zmanjšanje motornega prometa okoli šol in vrtcev ter razvijejo varne poti do šol;

37. spodbuja države članice, naj še naprej uvajajo digitalizacijo in nove prometne modele, ki lahko zagotovijo boljše, varnejše, dostopnejše in cenovno ugodnejše storitve za ženske;

38. poziva, naj aplikacije za naročanje prevozov vključujejo nabor varnostnih orodij, s katerimi bi bile vse ključne varnostne informacije in funkcije za kolesarje in voznike zbrane na enem mestu v aplikaciji; poleg tega poudarja, da je treba vključiti gumb za klic v sili, zaupanja vredne stike, anonimizirano zgodovino naslovov ter opozorila o kolesarskih stezah in za pešce v aplikaciji;

39. ugotavlja, da bi bilo lahko koristno dovoliti voznikom avtobusov, da se ustavijo in omogočijo potnikom, da se izkrcajo med avtobusnimi postajami znotraj že določene poti, da bi ženskam in dekletom omogočili, da se ponoči pripeljejo bližje svojega namembnega kraja;

40. ugotavlja, da imajo ženske pomembno vlogo pri oblikovanju izbir mobilnosti v gospodinjstvih in da jih lahko negativne izkušnje, kot so negotovost, neučinkovitost in cenovna nedostopnost, pri uporabi nekaterih kolektivnih in trajnostnih načinov prevoza, vključno z javnim prevozom, hojo in kolesarjenjem, pa tudi novejših možnosti, kot so električni skuterji, odvrtačo ter lahko razumljivo povzročijo veliko tesnobe in strahu, zaradi česar lahko vztrajajo pri neučinkovitih potovanjih; priznava, da visokokakovosten javni in kolektivni prevoz, ki je običajno cenovno dostopen, prispeva k opolnomočenju žensk; v zvezi s tem poziva države članice, naj sprejmejo ukrepe za zagotovitev varnejših objektov za kolesarje in pešce, vključno z ukrepi za umirjanje prometa in naložbami v nadgradnjo infrastrukture, da bi ustrezno zaščitili ranljive udeležence v prometu;

41. poudarja, da mora javni prevoz ženskam omogočiti varno uporabo prevoza, brez groženj, neprijetnih situacij ali tveganja nasilja; ugotavlja, da je pomembno organizirati redne tečaje usposabljanja za voznike, prevoznike in osebje, ki dela v tranzitnih vozliščih, o upoštevanju različnosti spolov ter o tem, kako prijaviti in posredovati primere nasilja in nadlegovanja na podlagi spola; v zvezi s tem poudarja, kako pomembno je vključiti prevoznike in deležnike v usposabljanja in ozaveščanje;

42. je seznanjen z izzivi, s katerimi se srečujejo ženske, za katere je v primerjavi z moškimi trenutno še vedno sorazmerno večja verjetnost, da bodo oskrbovalke, zlasti ob upoštevanju posebnih razmer na podeželju, kjer je javni prevoz običajno še vedno premalo razvit; poudarja, da politike, katerih cilj je spodbujanje trajnostnega prometa, ne smejo izključevati žensk, družin v vsej njihovi raznolikosti, posameznih oseb LGBTQI+, starejših, mladih in drugih ranljivih skupin ter oseb, ki živijo na podeželju; poziva države članice, naj zagotovijo trajnostne in cenovno dostopne možnosti mobilnosti na podeželju, vključno s povečano pogostostjo, cenovno dostopnostjo in rednostjo storitev; ugotavlja, da je storitev mobilnosti na zahtevo priljubljena rešitev za območja z nizkim povpraševanjem, podeželska območja in najbolj oddaljene regije, kjer je na voljo, in da bi z njo lahko izpolnili nekatere potrebe, ki zaradi vse slabše kakovosti javnega prevoza na teh območjih niso izpolnjene;

43. poziva nacionalne in lokalne organe, naj zagotovijo, da se električni skiroji in kolesa v skupni rabi ne puščajo na pločnikih in neprimernih mestih, kar povzroča ovire za pešce, kot so ženske z vozički, in splošne nevarnosti, saj bi se lahko ob njih spotaknile slepe in slabovidne osebe ter starejši in invalidke; v zvezi s tem poziva deležnike, naj v aplikacije vključijo funkcijo, ki uporabnike poziva, naj svoje skiroje parkirajo vzporedno z robnikom, pri čemer naj upoštevajo druge uporabnike pločnikov, vključno z ženskami z otroškimi vozički, osebami na invalidskih vozičkih in slabovidnimi;

44. ugotavlja, da lahko podhodi in nadhodi predstavljajo velika varnostna tveganja in izzive glede dostopnosti za dnevne migrante, vključno z aktivnimi dnevnimi migranti, ženskami z otroškimi vozički, starejšimi in invalidi; poziva nacionalne in lokalne oblasti, naj združijo vse deležnike v procesu urbanega razvoja, da bi razvili novo (ali po potrebi prilagodili že obstoječo) infrastrukturo podhodov in nadhodov, da bodo ti čisti, varni, vključujoči, dobro označeni in vizualno privlačnejši ter dostopni vsem uporabnikom; v zvezi s tem nadalje poziva k spodbujanju vključevanja več žensk v proces oblikovanja in načrtovanja, da bodo ta grajena okolja zasnovana tako, da bodo pešcem prijaznejša in bodo upoštevala vidik spola;

45. poziva lokalne oblasti, naj zagotovijo, da bodo načrti trajnostne mobilnosti v mestih zadovoljili potrebe ljudi po mobilnosti, s posebnim poudarkom na ženskah in vsesplošni potrebi po boljši kakovosti življenja vseh državljanov;

Ženske in zaposlovanje v prometnem sektorju

46. poudarja, da se lahko ženske v prometu na vseh ravneh soočajo z ovirami, kot so pristranskost in stereotipi glede spola, večplastna diskriminacija in nezadostno usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, ki nesorazmerno prizadenejo ženske z odgovornostmi, nižje plačilo od plačila moških za enako delo ali delo enake vrednosti ter pomanjkanje ali neprilagojenost prostorov, ki omogočajo nadlegovanje in nasilje; ugotavlja, da imajo ženske tudi malo vzornikov ali poslovnih mentorjev v prometnem sektorju, zaradi česar je jih težko pritegniti in zadržati na delovnih mestih v prometu; v zvezi s tem poziva izvajalce kolektivnega prevoza, naj priznajo, da so začetne izkušnje žensk, kako so sprejete in obravnavane ter ali jih podpirajo in spodbujajo, ključnega pomena za njihovo pripravljenost, da ostanejo v sektorju; poziva države članice, naj čim prej začnejo izvajati direktivo o zastopanosti žensk v upravnih odborih in direktivo o preglednosti plač;

47. je seznanjen z ugotovitvijo Eurostata iz leta 2018, da stopnja zaposlenosti žensk, starih od 20 do 64 let, v EU znaša 67 %, v evropskem prometnem sektorju pa je ta delež še manjši (22 %); v zvezi s tem ugotavlja, da je s krajšim delovnim časom delala približno tretjina (30 %) zaposlenih žensk v EU, kar je skoraj štirikrat več kot pri moških (8 %); zato poziva države članice, naj spodbujajo in podpirajo zaposlovanje žensk za polni in krajši delovni čas, po možnosti s političnimi pobudami, kot je podpiranje dostopa do otroškega varstva;

48. poudarja, da je treba odpraviti vse oblike diskriminacije, nadlegovanja, ustrahovanja, trpinčenja in nasilja na delovnem mestu; zato poziva Komisijo, naj poveča prizadevanja, da bi v skladu s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost ter strategijo za enakost spolov v svojo ustrezno zakonodajo vključila določbe, povezane s spolom, da bi obravnavala diskriminacijo in neenakosti na podlagi spola ter zagotovila pravično, varno in varovano delovno okolje za ženske v vseh načinih prevoza, pa tudi izvajala morebitne potrebne preventivne in odvrtilne ukrepe (npr. varna in varovana parkirišča);

49. poziva Komisijo in države članice, naj se borijo proti diskriminaciji, zagotovijo izvajanje politik in obstoječe zakonodaje za odpravo plačne vrzeli med spoloma in izboljšanje delovnih pogojev za vse v prometnem sektorju, vključno z ukrepi ali pobudami, ki lahko izboljšajo usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, spodbujajo ocene tveganj glede na spol in uravnotežen pristop k zdravju in varnosti glede na spol, spodbujajo ukrepe za zagotavljanje varnih in zaščitenih delovnih mest, kot so tečaji usposabljanja za preprečevanje nadlegovanja za zaposlene in vse ravni vodstva, protokoli z jasnimi pravnimi postopki in ukrepi za ustrezno podporo žrtve, kar bi koristilo vsem delavcem v prometu;

50. obsoja vse oblike seksističnega, diskriminatornega ali ponižujočega vedenja do delavcev v prometu; nedvoumno poudarja, da je do takšnega vedenja treba imeti ničelno toleranco; poziva podjetja za kolektivni prevoz, naj zagotovijo, da se v vsej komunikaciji uporablja spolno vključujoč jezik; poudarja, da so dejavniki, kot so delovni pogoji, plačilo, delovno okolje, usposabljanje ter usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, ključni za privabljanje več žensk v prometni sektor; priznava, da bo le z izboljšanjem delovnih pogojev v različnih delih prometnega sektorja mogoče zaposliti in zadržati več žensk v tem sektorju; meni, da bi z več ženskami v tem sektorju lahko dosegli resnično enakost spolov na delovnem mestu in da bi le tako lahko odpravili pomanjkanje strokovnjakinj v sektorju;

51. poziva države članice, naj se borijo proti poklicni segregaciji po spolu, ki jo podpira in krepi mit, da ženske niso sposobne ali fizično zmožne opravljati določenih dolžnosti, nalog ali vlog;

52. pozdravlja relativen uspeh ter potencial nekaterih malih in srednjih podjetij pri vzpostavljanju dobrih mrež z drugimi podjetji, strankami in lokalnimi oblastmi, da najdejo potencialne delavke, pa tudi pri sodelovanju z agencijami za zaposlovanje, da bi našli nadarjene, kvalificirane in navdušene kandidatke;

53. poziva vse države članice, naj izvajajo Konvencijo C190 Mednarodne organizacije dela o odpravi nasilja in nadlegovanja v svetu dela, ki velja tudi za prevoz na delo in z dela (člen 3(f)) ter tako poudarja pravno odgovornost delodajalcev v zvezi s tem;

54. poudarja, da lahko neuravnotežena zastopanost spolov in v nekaterih primerih „moška kultura“ v prometnem sektorju vodita v nadlegovanje in nasilje zaradi spola; poudarja tudi, da je nasilje na delovnem mestu v različnih delih prometnega sektorja bistveno vprašanje, ki ga je treba upoštevati, če želimo razumeti, zakaj v tem sektorju primanjkuje žensk; izpostavlja, da je takšno nasilje lahko posledica seksističnih ali celo mizoginih praks ali pa je povezano z zunanjimi dejavniki, kot so napadi s strani potnikov (v javnem prevozu) in/ali organiziranih tolp v tovrstnem prometu; poziva EU in njene države članice, naj bo boj proti nasilju na delovnem mestu njihova prednostna naloga, pri tem pa poziva k zbiranju več podatkov o tem vprašanju, da bi bolje razumeli in analizirali tovrstne napade na človekove pravice ter se borili proti njim;

55. poziva Komisijo, naj spodbuja enake možnosti usposabljanja za moške in ženske; poudarja, da je usposabljanje eden od temeljev poklicnega in osebnega razvoja ter ohranja enakovredne ravni spretnosti za moške in ženske;

Opolnomočenje žensk v prometnem sektorju

56. poudarja, da je treba pomanjkanje žensk v prometnem sektorju razumeti kot izziv, ki ga je treba obravnavati; poziva k izvajanju politik za boj proti oviram pri zaposlovanju žensk in za spodbujanje večje ozaveščenosti o teh ovirah; poziva Komisijo, države članice, deležnike in socialne partnerje, naj odpravijo te ovire in sprejmejo proaktivne ukrepe, s katerimi bi povečali privlačnost tega sektorja za ženske; poziva, naj se ne spreminja tisto, kar na nacionalni ravni dobro deluje, temveč naj se obstoječi nacionalni sistemi okrepijo, pri čemer naj bo velik poudarek na socialnem dialogu in kolektivnih pogajanjih, med drugim tudi na zavezujoči naravi slednjih; poudarja, da je plačna vrzel med spoloma v prometnem sektorju v veliki meri posledica tega, da ženske za enako delo ali delo enake vrednosti zaslužijo manj; poziva, naj se izvede obsežna študija za določitev in analizo plačne vrzeli med spoloma v tem sektorju;

Ozaveščanje in spodbujanje sprememb vedenja

57. ugotavlja, da so ženske tradicionalno premalo zastopane v tehničnem izobraževanju in na strokovnih področjih, kot so naravoslovje, tehnologija, inženirstvo in matematika, ki so ključni za razvoj mobilnosti in prometnega sektorja; poziva države članice, naj se borijo proti segmentaciji trga dela v prometu ter v poklicih na področju znanosti, tehnologije, inženirstva in matematike; ugotavlja, da bi lahko s spodbujanjem podjetništva med dekleti že v zgodnjem otroštvu zmanjšali obstoječe izobraževalne stereotipe in zagotovili, da bi več žensk vstopilo v logistični, inženirski in prometni sektor; zato poziva Komisijo, naj spodbuja in podpira projekte, pri katerih se upošteva vidik spola, ter opredeli vzornice;

58. pozdravlja vzpostavitev platforme Ženske v prometu – platforme EU za spremembe, na kateri se lahko evropski deležniki učijo drug od drugega in izmenjujejo primere dobre prakse; poziva, naj se izvaja več pobud za dajanje prednosti zaposljivosti žensk, kot je platforma WEgate ali prireditve Aviation 4 Girls, da bi lahko ženske kar najboljše premagale ovire za vstop v prometni sektor in za delo v njem, da bi jih spodbudili k uspešni karieri v naravoslovju, tehnologiji, inženirstvu ali matematiki ter jim omogočili, da se srečajo z uspešnimi in ambicioznimi delavkami in imetnicami tveganega kapitala v prometnem sektorju in se učijo od njih;

59. opozarja na morebitna neravnovesja med zaposlenimi v prometnem sektorju zaradi politik zaposlovanja in izbire kandidatov; poziva države članice, naj podpirajo ciljno usmerjene oglaševalske kampanje, ki spodbujajo ženske, naj se prijavijo za delo v prometnem sektorju, ter spodbujajo upravljanje podjetij in politike človeških virov, pri katerih se upošteva vidik spola, kot so politike enakih plač, otroško varstvo na kraju dela, prilagodljivi urniki dela in možnosti krajšega delovnega časa, ter ustrezno zasnovo delovnega okolja, pa tudi osebne varovalne opreme in oblačil, voznikovskih kabin, zadostnih in varnih garderob ter sanitarnih prostorov itd.;

60. ugotavlja, da so potrebne kampanje in ukrepi v družbenih medijih za zagotovitev kulture ničelne tolerance do nadlegovanja in nevarnih delovnih okolij ter izobraževalni programi v šolah o varni mobilnosti in vlogah spolov, da bi povečali varnost v kolektivnem prevozu;

61. poziva države članice, naj uvedejo programe ozaveščanja, s katerimi bodo izboljšale razumevanje in bodo državljani lahko prepoznali, kdaj je ženski, dekletu ali drugi ranljivi osebi neprijetno, jo je strah ali ji grozi nasilje in/ali nadlegovanje;

62. ugotavlja, da imajo digitalizacija in novi prometni modeli potencial za boljše, varnejše in dostopnejše delovno okolje za ženske;

63. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bosta zeleni in digitalni prehod usmerjena v ovire za zaposlovanje žensk v prometu ter jih bosta odpravljala; poudarja, da lahko sedanji programi in instrumenti financiranja, kot sta novi zeleni dogovor ali Evropski socialni sklad+, v zvezi s tem prineseta konkretne spremembe; poudarja, da bi ukrepi, s katerimi se dodatno spodbuja prehod na javni prevoz in aktivno mobilnost, hkrati pa se ohranjajo vse možnosti mobilnosti, ki ženskam omogočajo, da lahko vedno same izberejo možnost mobilnosti zase, saj najboljše poznajo svoj položaj, pa naj gre za zasebno mobilnost, mikromobilnost ali aktivno mobilnost, ne le prispevali k doseganju cilja podnebne nevtralnosti, ampak bi tudi ustrezno odgovarjali na potrebe žensk; poudarja, da dajanje prednosti potrebam žensk v prometu pomeni podporo zelenemu prehodu;

64. poziva podjetja za kolektivni prevoz, naj povečajo prikazovanje oglasov, ki ljudi seznanjajo s spektrom zlorab in s trenutno veljavno zakonodajo; opozarja, da bo večja ozaveščenost ženske opogumila, da poiščejo pomoč, mimoidoče pa spodbudila, da posredujejo; v ta namen ponovno poudarja, da so potrebne jasne, vidne in delujoče službe za pomoč, ki lahko ljudem nudijo takojšnjo pomoč;
65. poziva deležnike letalske industrije, naj razmislijo o sprejetju celostnega pristopa k enakosti spolov na vseh ravneh ter naj priznajo, da obstajajo razlike v številu žensk na različnih položajih v industriji;
66. poudarja, da se lahko z vključevanjem žensk na vodilne položaje v upravljanju kolektivnega prevoza izboljšajo postopki odločanja, kar bi prineslo koristi in družbene prednosti trajnostnosti v podjetjih in naložbe;
67. poziva države članice, naj zagotovijo zgodnje vključevanje šol, univerz, mrež in poslovnih združenj za ozaveščanje deklet in žensk že v zgodnjem otroštvu ter za večjo privlačnost tehničnih predmetov zanje, kar bi lahko vodilo do uspešne kariere v prometu;

o

o o

68. naroči svoji predsednici, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
-