

GENDEROVÁ CITLIVOST V PLÁNOVÁNÍ MĚSTSKÉ MOBILITY

GENDER SENSITIVITY IN URBAN MOBILITY PLANNING

Barbora Novotná Březovská

Zdeněk Dytrt

ABSTRAKT

V rámci života ve městech a obecně ve vazbě na mobilitu obyvatel existuje mnoho typů překážek, které ovlivňují zranitelné skupiny – ženy, seniory, děti, postižené obyvatele. Jejich dopravní chování má svá specifika, jejichž zohlednění ve vazbě na mobilitu je rozhodně žádoucí. Je třeba na základě těchto specifických požadavků zavádět opatření, která snižují nerovnosti v mobilitě. Náš příspěvek na příkladu tří evropských měst ukazuje, že naplňování parametru (sociální) udržitelnosti předpokládá zohledňování potřeb výše zmíněných zranitelných skupin a reflexi jejich potřeb. A to také v plánování dopravy a veřejného života obecně. Tvrdíme, že genderově citlivý přístup v praxi českého plánování mobility stále chybí, přestože praxe jiných evropských měst ukazuje, že potřeby zranitelných skupin lze zohlednit.

Klíčová slova: genderově citlivý, mobilita, udržitelnost, gender mainstreaming, PUMM

JEL klasifikace: Z13, Z18

ABSTRACT

There are many types of barriers in the urban transport system that affect vulnerable groups - the women, the elderly, children, and the disabled. Their travel behaviour has its specifics, and mobility planning should respect these specific needs and implement measures that reduce the inequalities in mobility. Our article shows, on the example of three European cities, that achieving (social) sustainability means taking vulnerable groups into account and reflecting their needs also in transport planning and public life in general. We argue that the gender sensitive approach is still missing in the practice of Czech mobility planning.

Keywords: gender sensitive, mobility, sustainability, gender mainstreaming, SUMP

JEL Classification: Z13, Z18

ÚVOD

Cílem našeho textu je analýza mobilitních potřeb žen a zranitelných skupin populace a míra jejich zohlednění při městském dopravním plánování. Jsme si vědomi faktu, že řazení žen vedle jiných ohrožených skupiny je přístup do jisté míry zjednodušující, pokládáme však tento přístup za ospravedlnitelný větším překryvem potřeb žen v oblasti dopravy s potřebami jiných zranitelných skupin, než je tomu u mužů (např. větší potřeba bezpečí, omezenější přístup k individuální automobilové dopravě, častější konfrontace s fyzickými bariérami v dopravě a veřejném prostoru a podobně). Typickým příkladem tohoto prolnutí je cestování s dětskými kočárky, které s sebou zejména v městském prostředí nevyhnutelně nese překonávání fyzických bariér a které je ve velké míře vykonáváno ženami. Za další ohrožené skupiny z hlediska mobilitních potřeb bývají v literatuře standardně označovány děti, senioři nebo osoby se zdravotním postižením. (Drágu-tescu a kol. 2020)

Vysvětlíme podstatu takzvaných Plánů udržitelné městské mobility, které se opírají o průzkumy dopravního chování. Na základě zkušenosti autorů coby realizátorů a zpracovatelů průzkumů dopravního chování, a také znalosti způsobu jejich zadávání a interpretace výstupů, tedy reálného promítnutí výsledků ze strany obcí (zadavatelů) do rozvoje dopravy a rozvoje či úprav dalších segmentů, které ovlivňují život obyvatel obce, bychom v podobě diskuze či přehledového příspěvku představili příklady tzv. dobré praxe, které by mohly být inspirací pro další rozvoj v oblasti mobility¹.

Domníváme se, že souvislost mezi zohledněním potřeb ohrožených skupin a udržitelností společnosti (kam nepochybně patří i problematika dopravy) je nepopíratelná. To by se dle našeho názoru mělo promítnout do všech oblastí spojených s mobilitou, tedy i do průzkumů dopravního chování. Metoda, kterou jsme pro zpracování příspěvku zvolili, je založena na záměrném výběru měst na základě stanovených charakteristik. Tou je genderově citlivý přístup k potřebám obyvatel v oblasti mobility, potažmo jejího plánování. Pojmem gender přitom rozumíme soubor sociálně a kulturně podmíněných očekávání a rolí, které jsou přisuzovány biologickým pohlavím.

¹ Mobilitou rozumíme fyzický pohyb v geografickém prostoru.

1 UDRŽITELNOST A KVALITA ŽIVOTA VE VAZBĚ NA PROBLEMATIKU GENDERU A ZRANITELNÝCH SKUPIN

Hodnota udržitelnosti (zahrnující interoperabilitu) vztažená na společnost ve všech jejích vrstvách a podobách se promítá zcela pochopitelně i do dopravy. Spojení transformace společnosti, včetně dynamických inovací v mnoha oblastech se odehrává současně s implementací požadavku na udržitelnost, která nemá „pouze“ environmentální, ale také sociální rozměr.

Příspěvek se pohybuje v intencích hodnot udržitelnosti, rovnosti a zohlednění specifických mobilitních potřeb takzvaných ohrožených skupin. Vyčerpávající rešerši odborné literatury na toto téma vytvořil v rámci projektu Horizon 2020 *Feminist Discourse on „Gender and Mobility“* Tobias Lehmann (2020). Cituje celou řadu studií podobně jako Caroline Criado Perez v knize *„Invisible Women: Exposing Data Bias in a World Designed for Men“* (2020), které dokazují, že ženy se v dopravě chovají jinak než muži, mají jiné nároky a používají v jiné míře jednotlivé druhy dopravních prostředků, což souvisí především s rolemi, které jednotlivá pohlaví většinou zastávají.

Průzkumy dopravního chování s tímto tématem byly v zahraničí realizovány poměrně hojně (ITF 2021), a jejich výsledky často slouží jako výchozí platforma pro odstraňování nerovností. Nejen OECD, které zaštiťuje citované Mezinárodní dopravní fórum (International Transport Forum), ale také Evropská unie spatřuje udržitelnost celé společnosti v rovnosti a v její podpoře. Posilování (genderové) rovnosti a její implementace do politik EU včetně tzv. gender mainstreamingu² je tak posláním například Evropského institutu pro genderovou rovnost (EIGE 2021).

Specifické nároky genderu, jejichž respektování přispívá k udržitelnosti společnosti, jsou náznakově zachyceny v mnoha metodických dokumentech, včetně v kontextu tohoto příspěvku relevantního dokumentu pro tvorbu Plánů udržitelné městské mobility (PUMM či anglicky SUMP³)⁴. Aktuální dokument *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (2019)

2 Podporuje zohlednění různých typů životních uspořádání a zájmů pohlaví na různých úrovních společnosti. I tento termín se zaměřuje především na odlišnost osob na základě pohlaví.

3 SUMP – SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

4 Dále v textu bude používána zkratka PUMM.

udržitelnost sice explicitně nedefinuje, ale zmiňuje se o její ekonomické, sociální a environmentální složce: „*Each individual measure is assessed in terms of economic, social and environmental sustainability*“⁵ (Ruprecht a kol. 2019, 128). Udržitelný dopravní systém by pak měl tyto tři komponenty navzájem vyvažovat: „*A sustainable transport system (...) meets the requirements of sustainability, balancing the need for economic viability, social equity, health and environmental quality*“⁶ (Ruprecht a kol. 2019, p. 11). PUMM má podle tohoto dokumentu vznikat za účasti občanů a různých zúčastněných stran (stakeholders). Dopravní plánování má být provázáno s politikami a aktivitami jiných institucí – vedle územního plánování, ochrany přírody nebo sociální inkluze je zmiňována i genderová rovnost.

Sociální a genderovou inkluzi dokument chápe jako zlepšování dostupnosti a podmínek pro mobilitu všech společenských skupin, nikoliv jen některé či některých na úkor jiných. Identifikace různých typů existující sociální a genderové exkluze v dopravních systémech má být důležitou součástí analytické fáze tvorby PUMM; při tvorbě vizí, strategií a indikátorů dokumentu má být přihlíženo k dopadům na sociální inkluzi a genderovou rovnost.

Obdobný přístup má i česká *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst* (2015). Autoři Jordová a kol. definují pojmy „udržitelná mobilita“ a „udržitelný rozvoj“ jako synergii ekonomického, sociálního a environmentálního pilíře. (2015, s. 103) I zde je zmíněna potřeba integrace dopravního plánování s jinými politikami a principy včetně sociální inkluze a genderové rovnosti: „*Integraci je potřebné zajistit ve více úrovních, i v propojení dopravy s územním plánováním, ochranou životního prostředí, sociální inkluzí, genderové rovnosti a ekonomickém rozvoji, bezpečnosti, zdraví, vzdělání a informačních technologiích.*“ (ibid., 136) Zkušenosti autorů tohoto příspěvku však dokazují, že *genderová sensitivita* a zjišťování potřeb zranitelných skupin populace nebývají při tvorbě PUMM ze strany zadavatelů (měst) zohledněny. Tím spíše při realizaci.

V dokumentu Generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu *She moves* (European Commission 2014), zabývajícím se otázkami mobility žen,

5 Překlad: „Každé jednotlivé měřítko je hodnoceno v ohledu ekonomické, sociální a environmentální udržitelnosti.“

6 Překlad: „Udržitelný dopravní systém (...) splňuje nároky udržitelnosti, vyvažuje potřeby ekonomické životaschopnosti, sociální rovnosti, zdraví a kvality životního prostředí.“

je udržitelnost definována jako schopnost systému přetrvávat v čase a být životaschopný, což lze vztáhnout především na společnost.

Autoři příspěvků ve sborníku *Integrating Gender into Transport Planning* (2019) navázali v tématu genderu a mobility mimo jiné na jeden z proudů feministické kritiky, která už od 50.let minulého století zaznívá na adresu nejrůznějších společenských procesů a sociálních vzorů obecně. V podobném duchu vznikl také náš příspěvek, v němž konstatujeme, že některé (původně feministicko-psychologické či sociologické) myšlenky se v praxi ukazují jako platné, a je potřebné je promítnout i do takové oblasti, kterou je mobilita, aby byla zajištěna větší míra sociální koheze ve městech.⁷

Jak bylo konstatováno výše, zahraniční výzkumy jsou v tomto tématu pokročilejší. Ostatně v *Journal of Research in Gender Studies* byl v roce 2017 zveřejněn výzkum (De Gregorio Hurtado 2017), který se zaměřil na udržitelný rozvoj měst z hlediska genderové perspektivy. Na základě provedené analýzy bylo konstatováno, že většina evropských měst nezohledňuje genderovou dimenzi.

2 PRŮZKUMY DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ JAKO NÁSTROJ ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR V MOBILITĚ

Podrobněji se využití optiky genderové rovnosti a postavení zranitelných skupin populace v oblasti dopravy věnuje celá řada dokumentů, mimo jiné dokument *Addressing gender equity and vulnerable groups in SUMP*s (Drăgutescu a kol. 2020). Jeho hlavní myšlenkou je, že plány udržitelné městské mobility by měly přispívat k budování inkluzivních dopravních systémů. Takové systémy by měly umožnit všem, bez ohledu na pohlaví, věk, rasu nebo zdravotní stav cestovat po městě bezpečně, snadno a bez velkých finančních nákladů. Má-li městské dopravní plánování přispět k řešení environmentálních problémů a vytváření udržitelných městských komunit, měla by tato inkluzivita být jedním z jeho hlavních cílů.

⁷ Aktuálně jsou i českém prostředí řešeny projekty s tématem genderové citlivosti, které jistě přinesou odpovídající výstupy. Tyto však neřeší vazbu genderu na mobilitu, ale například na vzdělávání (projekt RIV/00216224:14410/18:00106578).

V minulosti byly kromě toho řešeny projekty zaměřující se převážně na dopravní chování žen - v roce 2019 byl ve spolupráci CDV a Ministerstva Dopravy realizován projekt *Ženy v dopravě* (CDV 2019) a v roce 2020 podobný navazující projekt *Dopravní chování žen v datech* (CDV/MD 2020).

Požadavek na odstraňování bariér v přístupu k dopravě není samoúčelný. Má především umožnit naplnění práva na svobodný pohyb po městě a samostatné vykonávání širokého spektra každodenních činností i jiných aktivit pro co nejvíce lidí bez ohledu na jejich osobní situaci. Je zajímavé zmínit skutečnost, že dokument v této souvislosti cituje myšlenku „práva na město“ francouzského filozofa Henriho Lefebvra (Lefebvre 1968). Usnadnění mobility má i praktické celospolečensky příznivé dopady. Širší možnosti bezpečného cestování žen například umožní jejich větší ekonomickou participaci a realizaci jejich potenciálu. Výsledky genderově citlivě provedeného průzkumu dopravního chování, který by mohl ovlivnit PUMM, by totiž nepochybně prokázal⁸, jakým překážkám musí v oblasti mobility čelit ženy. Jsou například výrazně častěji vystaveny nebezpečí verbálních či fyzických útoků nebo hrozeb (CRIADO PEREZ, C. 2020). Méně často než muži mají řidičský průkaz a možnost používat auto, v rámci domácnosti mají k autu omezenější přístup než jejich partneři⁹.

Existenci popsáných genderových rozdílů v dopravním chování české populace lze empiricky doložit například pomocí dat z projektu *Dopravní chování žen v datech* (CDV 2020)¹⁰. Průměrný počet cest mužů a žen se sice výrazněji neliší, ženy ovšem konají kratší cesty. Rozdíl je výraznější z hlediska délky cest než optikou procestovaného času, což napovídá, že ženy využívají pomalejší způsoby dopravy. Výzkum skutečně identifikoval velké rozdíly mezi muži a ženami z hlediska hlavního využívaného dopravního modu. Ženy častěji než muži konaly své cesty pěšky (39 % cest žen oproti 24 % u mužů), hromadnou dopravou (16 %/10 %) nebo autem jako spolujezdkyně (12 %/5 %). Muži nadpoloviční většinu cest absolvovali autem v roli řidičů (51 % ve srovnání s 22 % cest žen).

Vedle genderově podmíněných rozdílů ve využívání dopravních módů výzkum¹¹ potvrdil i nestejnou dostupnost dopravních prostředků, zejména osobního automobilu: řidičský průkaz skupiny B vlastní 58 % dospělých žen, u mužů je to 86 %.

8 Z podobných průzkumů vycházejí námi dále uváděné příklady.

9 Výsledky výzkumu realizovaného na toto téma vizte dále v textu.

10 Výzkum zjišťoval názory 8900 respondentů ve věku 18 a více let vybraných metodou kvótního výběru, data byla sbírána pomocí standardizovaných dotazníků.

11 Výzkum se z pohledu širšího pojetí genderově znevýhodněných skupin zaměřil pouze na hledisko pohlaví.

60 % žen uvádí, že má k dispozici automobil, u mužů je to 78 %. Vlastnictví předplaceného dokladu na hromadnou dopravu je naopak typičtější pro ženy (32 % z nich) než pro muže (23 %). Rozdíly mezi pohlavími výzkum identifikoval i z hlediska účelu cest. Ženy častěji než muži cestují kvůli uspokojování potřeb domácnosti – 16 % jejich cest je konáno kvůli nákupům (u mužů 9 %), 10 % kvůli různému zařizování (u mužů 7 %). Mobilita mužů je silněji ovlivněna prací – 30 % cest tvoří cesty do práce nebo v rámci práce, u žen je tento podíl o 10 % nižší.

Domníváme se, že vhodným výchozím bodem pro návrhy dalšího postupu je cílená rešerše dopravního plánování ve městech, která jsou tzv. gender sensitive. Taková města nalezneme například ve Španělsku, Rumunsku, Itálii, Polsku, Rakousku, Belgii, Švýcarsku, Švédsku, Francii nebo ve Velké Británii (Urbact 2019). Genderový pohled je totiž všude kolem nás, uvnitř i vně našich životů. Ženy a muži „používají“ město a jeho služby odlišně¹².

Ve vazbě na realizaci genderově citlivého dopravního průzkum by tak měla být zohledněna nejen dichotomická kvantitativní data, ale i data kvalitativní, která umožní poznat bližší kontexty různých situací. Vhodné je i využití souvisejících mimodopravních dat – podíl domácností s jedním rodičem, zastoupení a typ pracovních míst s převahou mužů či žen a podobně. V rámci přetrvávající genderové dělby rolí konají ženy výrazně více cest spojených s chodem domácnosti a péčí o děti či staré rodiče. Je-li frekvence spojů hromadné dopravy nedostatečná, znamená velkou to časovou náročnost, nevhodně nastavený tarifní systém zase vede k vysokým cestovním nákladům.

Celý proces tvorby a implementace plánů udržitelné městské mobility by proto měl probíhat se zřetelem k zájmům a potřebám různých skupin populace. Nedílnou součástí plánování musí být seznámení s jejich výchozí situací a získání dostatečného množství relevantních dat. Do plánování má být zapojeno široké spektrum zúčastněných stran, reprezentujících různé mobilně znevýhodněné skupiny. Pro jednotlivé stanovené cíle by měly být definovány indikátory, které ukážou, nakolik jsou cíle inkluzivní z hlediska genderu a zranitelných skupin.

Lze uvést příklady řady konkrétních plánovacích cílů, které mají přízni-

¹² Zahraniční výzkumy, které tato tvrzení potvrzují, shrnul (kromě jiného) Randi Hjortholl v příspěvku Daily Mobility of Men and Women – A Barometer of Gender Equality? (ve sborníku Gendered Mobilities 2008, 193–210).

vý dopad jak na ženy, tak i na zástupce znevýhodněných skupin. Jedním z nich je koncept „města krátkých vzdáleností“ (MAIER, 2012), kdy lze díky smíšenému využívání městského prostoru dosáhnout blízké dostupnosti obchodů, škol či služeb pro co největší část obyvatel. Může to být i budování a udržování pohodlné a bezpečné sítě pěších cest, budování bezbariérového prostředí ve městě i ve vozidlech hromadné dopravy nebo optimalizace linek a zastávek hromadné dopravy pro jejich dobrou dostupnost z rezidenčních oblastí. Dopravní podniky v některých kanadských městech (Montreal) umožňují ženám v noci požádat řidiče autobusu o zastavení poblíž jejich bydliště i mimo pravidelné zastávky (*She moves* 2014, p. 17).

3 ZAHRANIČNÍ PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE PODPORY UDRŽITELNOSTI A ROZVOJE SPOLEČNOSTI

Auтори prováděli rešerši evropských měst. Pro výběr zkoumaného vzorku zvolili jednoznačný znak, kterým byla existence „policies“ ve vazbě na gender kritéria. Na základě této rešerše lze konstatovat, že v současné době již existují příklady dobré praxe, které dokládají, že tématu se nevěnuje pouze odborná literatura či politické organizace, ale také konkrétní municipality. Tyto se snaží přenést pojem přístupné a interoperabilní dopravy s ohledem na genderové bariéry do reality. Blíže jsme se zaměřili na přístupy Vídně, Londýna a Berlína (s vědomím, že inspirativních příkladů by bylo v různých světových městech možno nalézt více). U rakouské metropole nás zaujalo promítnutí genderové citlivosti do plánování různých aspektů života ve městě a do práce s daty, které město shromažďuje a analyzuje. V případě Londýna to zase byla praktická opatření směřující k bezpečnosti a přístupnosti dopravních služeb pro všechny skupiny populace. Berlín je pak inspirující svým ohledem na potřeby různých skupin populace při rozvoji města a zásadách do veřejného prostoru.

Náš příspěvek má na základě představení stěžejních dokumentů těchto tří měst podpořit tvrzení, že v otázce vzájemného vztahu mezi genderově citlivými průzkumy dopravního chování a následným rozvojem veřejného prostoru včetně dopravního plánování má Česká republika rezervy.

3.1. GENDER-FIT VÍDEŇ

Akcent genderové problematiky rezonuje komunální politikou Vídně velmi silně.

Město deklaruje, že je gender-fit již více než 15 let, a to i ve smyslu zohlednění této problematiky v plánování rozpočtu. Je pochopitelné, že se gender-fit týká celé řady oblastí.

Idea města Vídeň vychází z pěti základních pravidel, která její přístup formovala:

- rovnost pohlaví je považována za důležitý prostředek k prosazování spravedlivého přístupu (například pozornost, která je věnování problematice Pay Gap nebo skutečnosti, že většina domácích prací či pečovatelských činností je vykonávána ženami, vizte výše),
- veřejná správa je povinná zajistit stejné (fair) životní podmínky pro všechny (od roku 1996 je součástí stanov města Vídně zákon o vzájemné rovnosti),
- systematické sledování a měření pozitivních dopadů postupů zajišťování rovnosti – například zavedení bezplatných školek,
- zdůrazňování faktu, že se nejedná o strategii “proti mužům”, ale proti nefunkčním historickým vzorcům (patriarchální archetypy) - zdůraznění toho, že není nutné být vždy “silný a neukazovat slabosti”,
- snaha o aktivní implementaci tohoto přístupu nejen na všech úrovních správy města, ale na všech úrovních života ve městě (kurzy, osvětová kampaň, vzdělávání), a to i na úrovni plánování rozvoje města v oblasti dopravy a poskytování služeb.

Rakousko obecně se v oblasti rovnosti a udržitelnosti nachází evidentně v jiné fázi podpory udržitelnosti společnosti než Česká republika. Kromě jiného používá preciznější terminologii, má například zpracovanou metodiku i na korektní (*genderově nediskriminující*) vytváření tiskopisů. Vídeňská samospráva velmi vhodně akcentuje problematiku *genderu* i v dalších oblastech. V zásadě jde ovšem o zohlednění jednoduché otázky – kdo je cílová skupina (našich služeb)? Z odpovědi je zřejmé, že je nutné vzít v potaz potřeby všech znevýhodněných skupin. A to i v takové oblasti, kterou je dopravní plánování. Gender-fit strategie Vídně konstatuje (a doporučuje), že “*jakákoliv data je třeba shromažďovat a vyhodnocovat s ohledem na pohlaví*” (*Statistik Journal Wien* 2014, S. 17), protože gender determinuje podobu a četnost odlišných životních situací. Doporučení (a aplikovaná praxe) pro nejrůznější sociologické průzkumy nebo následné výzkumy zdů-

razňují, že kromě sledovaných atributů jako je místo, čas, roční období, je důležité zohlednit i pohlaví respondentů. Komplex těchto znaků je schopen poskytnout přesný obraz respondenta a jeho potřeb, případně možných bariér (právě v kontextu dopravního plánování). Pokud je zajištěna anonymita respondenta, pak je právního pohledu údaj o pohlaví r/evidovatelný.

Hlavním rozdílem mezi Vídní a většinou českých měst je skutečnost, že gender mainstreaming je implementován přímo ve *Strategickém plánu pro Vídeň, Plánu rozvoje města* a v sektorových programech, územních plánech a urbanistických koncepcích i v konkrétních projektech. Vídeň tak implementovala do svých klíčových materiálů politická doporučení pro plánování městské mobility formulovaná iniciativou Civitas (Civitas 2020), která zahrnují mimo jiné podporu účasti žen v rozhodování a činnostech místních samospráv právě v otázkách bezpečnosti a plánování veřejné i jiných forem dopravy.

3.2. PŘÍSTUPNOST A BEZPEČÍ V LONDÝNĚ

Strategický dopravní dokument vydaný londýnským starostou pod názvem *Mayor's Transport Strategy*, který se zabývá budoucností dopravy ve městě, se sice genderové tematice ve větší míře nevěnuje, z hlediska našeho tématu je ovšem zajímavý velkým důrazem na rozvoj udržitelných dopravních módů (hromadné dopravy, cyklo dopravy), jejichž uživatelkami jsou, jak jsme výše uvedli, častěji ženy: „Londýn se musí stát městem, kde se chůze, jízda na kole a ekologická veřejná doprava stanou nejatraktivnější a nejpraktičtější volbou pro mnohem více cest.“ (Mayor of London, 2018, p. 6). Není překvapující, že v *Mayor's Transport Strategy* najdeme důraz na potřebu zajistit bezpečné cestování po městě pro všechny včetně zranitelných skupin populace, bez sexuálního obtěžování a nenávislných projevů (ibid 70). Dokument připomíná, že v rámci širší městské kampaně *A Safer City for Women and Girls* byla přijata výzva *Women's Night Safety Charter*, která má napomoci bezpečnému pohybu žen po londýnských ulicích a veřejných prostranstvích v období mezi 18. a 6. hodinou. (*Women's Night Safety Charter* 2018)

Vedle obecných deklamací je možné se seznámit i s praktickým přístupem ke genderové rovnosti v londýnské dopravě v rovině konkrétních opatření. Představeny jsou například v dokumentu *Action on Equality: TfL's commitments to 2020*, vydaném londýnským správním orgánem zodpovědným za dopravu v

britské metropoli Transport for London (TfL). TfL podléhá londýnskému starostovi, který jmenuje členy jeho správní rady a předsedá jí. TfL se ve výše uvedeném dokumentu zabývá problematikou rovného přístupu různých segmentů populace k dopravním službám, velkou pozornost přitom věnuje situaci žen v dopravě. (*Action on Equality* 2016) Genderová perspektiva v dopravě zde má dvě klíčová témata – přístupnost a bezpečí. Obě dimenze se týkají širokého spektra zranitelných skupin, ženy mezi nimi ovšem mají významné postavení. Přístupnost dopravy se neomezuje na usnadnění nástupu do vozidel a bezbariérových úprav zastávek, nádraží a přístupových tras. Týká se i usnadnění chůze po ulicích a veřejných prostranstvích a možnosti jejich plnějšiho využívání lokálními komunitami. Bezpečí v dopravě je tématem, které se žen bezprostředně týká. TfL zdůrazňuje nutnost zajistit bezpečí pro cestující, speciálně se přitom zaměřuje na boj se sexuálně motivovaným obtěžováním a útoky. Představuje v této souvislosti celou řadu praktických kroků – lepší spolupráci dopravců s policií, zdokonalení kamerových systémů, vzdělávání ve školách a osvětové kampaně, motivace obětí sexuálního násilí k ohlašování těchto činů, školení personálu dopravců a další.

TfL také deklaruje ambici stát se zaměstnavatelem, jenž strukturou své pracovní síly reflektuje diverzitu londýnské populace. Sledován je tak podíl žen, etnických skupin a zdravotně postižených jak mezi zaměstnanci celkově, tak i odděleně pro provozní a manažerské pozice. TfL si v této oblasti stanovuje konkrétní měřitelné cíle a uvádí cesty k jejich dosažení. Těmi jsou například spolupráce se školami, férová výběrová řízení, audit rovnoprávnosti při odměňování, podpora vzestupné mobility mezi zaměstnankyněmi a maximalizace jejich potenciálu. Opakovaně je připomínána kampaň *100 years of women in transport*, která odkazuje na masivní nástup žen na pracovní místa v dopravě v období 1. světové války, kdy musely nahradit muže bojující ve válce.

Podpora genderové rovnosti má v dokumentu *Action on Equality: TfL's commitments to 2020* i svou vizuální prezentaci – na doprovodných fotografiích jsou zobrazovány ženy vykonávající pracovní činnosti, které bývají tradičně asociované s muži.

3.3. GENDER MAINSTREAMING V BERLÍNĚ

Město Berlín v roce 2011 prohlásilo, že již deset let implementuje koncept povědomí a zohlednění sociálních nerovností mezi lidmi různého pohlaví do všech oblastí a všech kroků plánovacího a rozhodovacího procesu (*Gender Mainstreaming in Urban Development – Berlin Handbook* 2011, S. 6). Pro tento proces používají terminologii Evropské unie, tedy již zmiňovaný gender mainstreaming¹³. Takový přístup zohledňuje různé typy životních stylů a zájmů pohlaví v různých úrovních a oblastech společnosti. Město na základě tohoto přístupu zahájilo činnost Poradního výboru senátního odboru městského rozvoje složeného výhradně z žen.

Berlín je před českými městy díky tomu, že německá spolková vláda uznala GM jako základní vůdčí princip pro všechny své aktivity. Od roku 2004 je gender mainstreaming zakotven v zákoně § 1 odst. 6 věta 3 BauGB (ibid., S. 9). Jak již bylo řečeno, GM podtrhuje různé sociální konstrukce pohlaví – role, chování, názory. „*Ženy a muži žijí v různých každodenních světech a vzájemných vztazích. (...) Přestože přidělování rolí podle pohlaví má i nadále dvojnásobný účinek, životní vzorce pozorované v každodenním městském životě nejsou ovlivněny pouze pohlavím, ale také souhrou demografických, sociálních a kulturních podmínek.*“ (ibid., S. 10) Město Berlín definovalo v jednotlivých oblastech tzv. genderová kritéria¹⁴. Jsou to rozmanitost a flexibilita prostoru, možnosti společenského využití, vytváření a rozšiřování prostoru pro komunikaci a interakci, podpora sladování profesní a rodinné práce, jistota, udržitelnost a ochrana přírodních zdrojů, participace. (ibid., 14)

Berlínská příručka zdůrazňuje význam a nutnost realizací genderově citlivých průzkumu (= které jsou schopny zachytit či zohlednit genderově citlivě) chování a názoru obyvatel jako nástroje pro definování a zdůraznění specifických problémů a cílů dotčených skupin. Kromě toho příručka zmiňuje, že diverzita zapojených skupin de facto dokládá pravdivost tvrzení, že nastoupená cesta je cílem.

Vídeň i Berlín kladou důraz na genderové povědomí ve výběrových řízeních a porotách, obecně ve veřejné správě – mimo jiné genderově citlivý jazyk v písemných oznámeních či tiskopisech (veřejné zakázky, výběrová řízení), zohlednění genderově specifických otázek, rovné zastoupení žen a mužů v nejrůznějších komisích a tak podobně.

¹³ Dále používáno jako GM

¹⁴ Autoři by rádi poukázali na podobnost s výše uvedenými termíny a koncepty evropských organizací.

V oblasti městského rozvoje musí genderově citlivé plánování zohledňovat mnohostrannou funkčnost a charakteristiky prostoru, kde odpovídající analýza městských oblastí a jejich obyvatel podpoří kvalitu jejich života. Hovoříme zde i o takových aspektech, kterými jsou odpovídající podpora podnikání (nabídka zboží a služeb s ohledem na specifika městské oblasti a potřeb obyvatel), ale také podpora péče o děti či seniory, nebo podpora zaměstnanosti (*Gender Mainstreaming in Urban Development – Berlin Handbook 2011*, S. 3, S. 39). Tato mnohonásobná funkčnost je důležitá s ohledem na diverzitu společnosti, ve smyslu stratifikace dle věku, pohlaví, mobility, socioekonomického prostředí.

Inspirativní v rámci udržitelnosti společnosti je závěrečná rada citovaného dokumentu „*do práce na kole, nakupujte za rohem, starejte se o to, co se děje blízko Vašeho bydliště*“.

Berlín používá termíny „kompaktní město“ nebo „domov na celý život“, což zahrnuje i hledisko genderové citlivosti (v souvislosti s Vídní zmiňovaný termín *gender-fit*). Konkrétně to znamená zohlednění odlišností částí města, které je dáno sociodemografickým složením obyvatel. To je právě možné zjistit vhodným průzkumem. Jedině tak si uvědomíme, jaká omezení nebo výhody jednotlivé části města mají, tudíž jaká opatření případně přijmout. Podporu rozvoje každé z částí města vnímá Berlín v přijetí různosti, nepodporování monofunkčnosti městských destinací (typicky nákupní nebo administrativní části města), pře/stavbě komunikací usnadňující orientaci a podporujících bezpečnost zranitelných skupin a předcházení potenciálním problémům v důsledku znečištění ovzduší. Toto vše se snaží Berlín implementovat do plánování rozvoje města (*ibid 2011*, S. 51). Nedílnou součástí takového kompaktního města jsou krátké dojezdové vzdálenosti, dobrý a bezpečný přístup k síti veřejné dopravy, pohodlný přístup k bezpečným autobusovým a železničním zastávkám, které jsou viditelné a poskytují také ochranu, například při nepřízní počasí. *Příručka* nevynechává ani další venkovní prostor nebo prostředí. Kritéria pro tuto oblast jsou např. začleňování prvků a materiálů do veřejného prostoru (typickým příkladem jsou dětská hřiště), které mohou být využity různým způsobem, nejsou omezeny ročními obdobími. Pochopitelně tato oblast zahrnuje bezpečnostní prvky spojené se silničním provozem, osvětlení, cyklostezky s dostatečnými parametry, budování protihlukových stěn. Toto vše zvyšuje bezpečnost všech obyvatel, ale především zranitelných osob (*ibid*, S. 60–66).

Berlínská strategie do roku 2030 výslovně nezahrnuje termíny jako gender sensitivity nebo gender-fit, ale pracuje se souvisejícím termínem diverzita¹⁵. Terminologický posun není však z hlediska podpory udržitelnosti v Berlíně podstatný.

Berlínská samospráva dokázala v oblasti společenské udržitelnosti formulovat (a plánuje implementovat) politická doporučení pro plánování městské mobility v souladu s celou řadou doporučení již zmíněné iniciativy Civitas, která přístupnost dopravy s ohledem na jednotlivé zranitelné skupiny jasně vnímá (CIVITAS 2021).

4 SITUACE V ČR

Tyto tři příklady dokládají, že zohlednění genderu je možné nejen v oblasti dopravy. Lépe řečeno – zohlednění genderu je běžné, a to i v oblasti dopravy. Takto by k této problematice měly přistupovat i obce v České republice. To se bohužel evidentně nedaří. Celá problematika je v českém prostředí o to složitější, že nesouvisí pouze s nepružností úřednického aparátu. Metodiky existují, existují příklady dobré praxe (asi bychom je našli i v českých městech), ale v prvé řadě je potřebné zapojení pojmů udržitelnost a genderová citlivost do běžného diskursu. Je to tedy i otázka hodnotová, obecně kulturní. Genderová citlivost by tedy neměla být vnímána jako „povinný“ příklon k určité ideologii či společenskému trendu, ale jako přístup, z něž mohou těžit všichni členové společnosti (i muži se ocitají v rolích seniorů, fyzicky handicapovaných nebo cestujících s kočárky).

Existuje celá řada dokumentů založených na konkrétních datech (Eurostat 2021), ale evidentně je prozatím obtížné převést jejich poznatky v praxi. Ekonomická, environmentální a sociální udržitelnost jsou komplementární, ale jako základní premisu vyžadují pochopení a solidaritu (nejen pro gender či další zranitelné skupiny obyvatelstva).

Přesto jsou některá opatření ve vazbě na udržitelnost v českém prostředí implementována díky programu Evropského regionálního rozvojového fondu EU URBACT, prostřednictvím kterého má být poskytnuta podpora pro integrovaný udržitelný rozvoj měst. Program ve spolupráci s členskými státy Evropské unie, Norskem a Švýcarskem, formuluje celou řadu doporučení, ale především monitoruje „příklady dobré praxe“, které mohou být začleněny do národních (a tím

¹⁵ Rozmanitost

pádem i komunálních) politik. Kromě tří pilířů – ekonomiky, životního prostředí a veřejné správy, se činnost programu zaměřuje i na čtvrtý pilíř – inkluzi. Ta je řešena například ve vztahu na stárnutí populace, vzdělávání, migraci, minority, a také genderovou rovnost. Klíčový dokument programu velmi přehledným způsobem konstatuje (a kvantifikuje!) skutečnosti, které dokládají potřebnost analýzy situace v českých městech, resp. vytvoření ucelené metodiky, která může být městům nabízena jako součást jejich plánování. Tyto ukazatele je nutné sledovat a implementovat do veřejného života, pokud se budeme pokoušet o hodnocení, v lepším případě o budování obcí gender equal¹⁶ nebo gender fit. Mezi ukazatele patří: zastoupení a participace žen v reprezentacích obcí (v Evropě je mezi hlavními představiteli měst pouze 15% žen; v případě Rumunska nebo Řecka se jedná pouze o 2-4%), podíl obou pohlaví na řízení obcí v podobné míře, aby mohly být zohledněny jejich potřeby, ekonomická rovnost (klasický příklad *pay gap*, tzn. rozdíly v platech mužů a žen na obdobných pozicích), férové veřejné služby (relevantní hledisko pro dopravní plánování – z tvrdých dat vyplývá, že muži cestují častěji jednorázově automobilem, ženy používají veřejnou dopravu nebo používají automobil k více cestám, protože musí více kombinovat pracovní a rodinné povinnosti), odpovídající plánování veřejného prostoru (autoři, ale také experti Urbactu, vycházejí z objektivních faktů, že ženy a muži, děti, hendikepovaní či senioři se ve veřejném prostoru chovají jinak; veřejný prostor tak musí být plánován s genderovou perspektivou a s perspektivou zranitelných skupin) a integrace migrantů (migranti muži čelí problémům s nalezením adekvátního zaměstnání, ženy čelí problému sociální integrace v jiném kontextu, často spojeném s celkovou integrací rodiny).

Srovnáme-li tyto ukazatele s citovanými zprávami United Nations nebo Eurostat, ukazatele se shodují případně doplňují. Sustainable Development Goals¹⁷ (SDGs) ve všech dokumentech vychází z konkrétních údajů, které dokládají, že gender equality není napříč desítkami států běžnou realitou. „*Pouze 19 % (z 69) zemí mají ucelený systém ke sledování rozdělování rozpočtu s ohledem na genderovou rovnost.*“ (United Nations 2019, p. 48).

¹⁶ Překlad: genderově vyrovnané

¹⁷ Cíle udržitelného rozvoje

ZÁVĚR

Dopravní plánování a analýza mobility ve městech ukazuje, že gender a s ním spojené charakteristiky jsou úměrné potenciální zranitelnosti lidí.

Porovnání konkrétních klíčových dokumentů Vídně, Londýna a Berlína, potažmo příklady jednotlivých opatření těchto měst, ukazují, že proces podpory udržitelnosti a zvyšování sociálního komfortu obyvatel s ohledem na jejich pohlaví a další specifické charakteristiky logicky souvisí i se sběrem dat. „Sběr dat“ se skládá ze tří vrstev – investování do dat, sběr dat a využití dat. Pokud státní orgány jednají s ohledem na udržitelnost coby relevantní rozměr moderní společnosti, pak musí hodnotný průzkum a výzkum vzít v úvahu i všechny aspekty rovnosti pohlaví a potřeby dalších citlivých/zranitelných skupin.

Cílem tohoto příspěvku bylo představit oblast, ve které jsou výše zmíněné termíny také relevantní – mobilitu (a plánování veřejného prostoru ve vazbě na mobilitní specifika), a dále vybudovat základ a rámec pro další výzkum, který by měl představovat základ pro vhodný sběr dat a pro jejich využití. Právě ve vazbě na sběr a následné využití dat můžeme s jistotou říct, že majorita českých obcí, které vytvářejí své PUMM nevyužívají dostatečně pro zvyšování udržitelnosti společnosti ty správné nástroje.

Z pohledu českého prostředí by bylo nejlepším výchozím bodem přijetí tvrzení, že genderová nerovnováha vycházející ze současných vzorců a trendů v mobilitě a dopravě je ovlivněna několika aspekty – neznalostí genderové problematiky, nedostatkem údajů a statistik o genderové mobilitě. Zároveň současná situace nereaguje na potřebu plánovat genderově přizpůsobené služby mobility a na potřebu lépe využívat synergie mezi plánováním měst obecně a mobilitou ve městě (Civitas 2020, p. 6). Dostupné aktuální dopravní statistiky jsou navrženy neadekvátně ke stavu dopravní poptávky. Je proto složité koncipovat a plánovat genderově citlivou mobilitu (Civitas 2020, p. 23). Evidentně existuje skupina konkrétních příkladů, které toto hledisko obsahují, a na základě těchto je možné formulovat doporučení pro realizaci PUMM, která budou genderově citlivá. Podpora implementace hodnot udržitelnosti, genderově citlivého přístupu a zohlednění potřeb dalších zranitelných skupin nejen v plánování mobility by mělo být dalším krokem.

OZNÁMENÍ

Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

LITERATURA

- BARRETO TORRES L.D., G.F. ASMUS, S.R. da CAL SEIXAS (2019). Quality of Life and Sustainable Development. In: LEAL FILHO W. (eds) *Encyclopedia of Sustainability in Higher Education*. Springer, Cham. ISBN: 978-3-030-11351-3.
- CARME Miralles-Guasch, M. M. MONTSERRAT & MARQUE, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. In *Gender, Place & Culture*, 23:3, 398-417, ISSN 1360-0524.
- Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (2020). *Dopravní chování žen v datech*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Pruzkum-ukazal-rozdily-v-dopravnim-chovani-muzu-a/41-905_Manazerske-shrnuti.pdf.aspx
- CIVITAS (2020). *Gender equality and mobility: mind the gap!* [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://civitas.eu/content/civitas-policy-note-gender-equality-and-mobility-mind-gap>
- CIVITAS (2021). *Neighbourhood and SUMP Mobility Solutions Stories of success and results from CIVITAS Research and Innovation projects*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: https://civitas.eu/resources/Results_publication_ELEVATE
- DE GREGORIO HURTADO, S. (2017). A Critical Approach to EU Urban Policy from the Viewpoint of Gender, *Journal of Research in Gender Studies* 7(1): 200-217. ISSN 2164-0262.
- DRÁGUTESCU, A., LAND, P., & MESKOVIC, E. (2020). *Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMPs*. Topic Guide.
- EUROPEAN COMMISSION (2007). *Attitudes on issues related to EU Transport Policy*. Analytical report. Flash Eurobarometer 206 b. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: The Gallup Organization. https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl_206b_en.pdf.
- EUROPEAN COMMISSION (2014). *She moves - Women's Issues in Transportation*. ISBN: 978-92-79-36773-1.

EUROPEAN INSTIUTE FOR GENDER EQUALITY. *About EIGE*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://eige.europa.eu/about>

EUROPEAN UNION (2012). *Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A12012M%2FTXT> (přístup 2021-11-01)

EUROSTAT (2021). *Sustainable development in the European Union Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

FOLTÝNOVÁ, H., MARTÍNEK, J. (2015). *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/file/metodika-pro-pripravu-planu-udrzitelne-mobility-mest-ceske-republiky/>

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (2021). *Transport Innovation for Sustainable Development*, OECD. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-innovation-sustainable-development-gender.pdf>

JORDOVÁ, R., SPERAT, Z., BRŮHOVÁ

KNEESHAW, S., NORMAN, J. (2019). *Gender Equal Cities. Report of URBACT Knowledge Hub*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://urbact.eu/sites/default/files/urbact-genderequalcities-edition-pages-web.pdf>

LEFEBRVE, H. (1968). *Le Droit á la ville*. Paris: Anthropos.

LEHMANN, T. (2020). *Literature Review: Gender and Mobility*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: http://www.geecco-project.eu/fileadmin/t/geecco/Literatur/Literature_Review_Gender_and_Mobility.pdf

MAIER, K. (2012). *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada ISBN 978-80-247-4198-7

MAYOR OF LONDON (2018). *Mayor's Transport Strategy*. London. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/mayors-transport-strategy-2018.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (2019). *Analyza naplňování horizontálních priorit v rámci OPD1, OPD2 a zhodnocení dopadu na rovné příležitosti žen a mužů ve strategických dokumentech rezortu M D*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.opd.cz/UploadFiles/Manazer>

ske_shrnuti_40_Zeny_v_doprave.pdf

PEREZ CRIADO C. (2020). *Invisible Women. Exposing Data Bias in a World Designed for Men*. Vintage Publishing.

RUPRECHT S., BRAND L., BÖHLER-BAEDEKER S, BRUNNER L. M. (2019). *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Rupprecht Consult, GmbH.

SCHOLTEN Ch., LINDKVIST-JOELSSON T. (eds) (2019). *Integrating Gender into Transport Planning. From One to Many Tracks*. Switzerland: Palgrave Macmillan. ISBN 978-3-030-05041-2

STATISTIK JOURNAL WIEN (2014). [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/genderstatistics-english.pdf>

TRANSPORT FOR LONDON, ACTION ON EQUALITY (2016). [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <http://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>

UNITED NATIONS (2019). *Progress on the Sustainable Development Goals. The Gender Snapshot 2019* (2019) [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2019/progress-on-the-sdgs-the-gender-snapshot-2019-two-page-spreads-en.pdf?la=en&vs=5814> (přístup 2021-08-16)

URBACT (2022). *Gender Equal Cities*. Dostupné z: <https://urbact.eu/gender-equal-cities>

UTENG P.T. – CRESSWELL T. (eds.) (2008). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate. ISBN 978-0-7546-7105-3

ÚŘAD VLÁDY ČR (2017). *Strategický rámec Česká republika 2030*. [cit. 2022-06-03]. Dostupné z: <https://www.cr2030.cz/strategie/>

WOMEN'S ADVISORY COMMITTEE OF THE SENATE DEPARTMENT FOR URBAN DEVELOPMENT (2011). *Gender Mainstreaming in Urban Development*. Berlin Handbook. Kulturbuch-Verlag GmbH, Berlin, ISBN 978-3-88961-324-0

Barbora Novotná Březovská

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Zdeněk Dytrt

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
Líšeňská 33a, 636 00 Brno