

by researchers working of Canada, Switzerland, India, Sweden, and Poland. The first lecture, 'Crippling Trans Studies and Transing Crip Studies: Transness and Disability' was given by Alexandre Baril, who spoke about the experience of transness and disability from an intersectional perspective. The second keynote was 'Black Feminist Thoughts: From Intersectionality to the Engendering of Racial Capital' by Noémi Michel and it was dedicated to intersectional theory and other alternative concepts used by black feminists. Niharika Banerjee in her lecture 'Liveability as a Decolonial Option through Collaborative Research and Activisms' raised the question of liveability's decolonial potential for LGBTQ people from India and the UK.

The concluding keynote by Polish researchers Agnieszka Graff and Elżbieta Korolczuk, 'Ebola from Brussels: Anti-Genderism, Right-Wing Populism and the Future of Transnational Feminism', was particularly impressive and focused on the connections between anti-gender movements and right-wing populism, which are creating a difficult environment for feminism and gender studies. The lecture was followed by an enjoyably heated and inspiring discussion.

In addition to the official part of the conference, there was also a rich social programme with optional tours and events, such as movie nights, swimming for trans- and inter people, and a creative feminist collage workshop was also offered. As usual, the everyday exchange of opinions was intense not only during the official discussions, but also during the unofficial discussions and debates over lunch and in the evening.

Mobilita opravdu pro všechny?

Marie Pospíšilová

Dne 19. září 2018 se v prostorech Centra architektury a městského plánování v Praze konala konference *Budoucnost udržitelné městské mobility*,⁸⁵ jejímž pořadatelem byla pražská kancelář Heinrich-Böll-Stiftung ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) a Centrem pro dopravu a energetiku (CDE). Konference řešila tři základní témata, která byla shrnuta v následujících panelech – „Smart a udržitelná města“, „Ekologická a flexibilní města“ a „Dobrá mobilita pro všechny“. Třetí jmenovaný panel, kterého jsem se zúčastnila, se zabýval otázkami genderu, mobility ve veřejném prostoru, politikami mobility a dalšími tématy.

⁸⁵ Stránky konference: <https://cz.boell.org/cs/2018/08/27/budoucnost-udrzitelne-mestske-mobility-konference>.

Panel s názvem „Dobrá mobilita pro všechny“ se snažil upozorňovat na zájmy různých skupin obyvatel, které využívají městský prostor a určitým způsobem se po něm pohybují. Vystoupil zde Jaroslav Martínek, koordinátor projektu Dobrá města, Lenka Myšáková, koordinátorka projektu Do práce na kole z organizace Auto*Mat, a slovenská urbanistka Milota Sidorová. Přednášející se snažili odpovídat na tyto a další otázky: Které skupiny obyvatel mají specifické potřeby z hlediska městské mobility? Jaké potřeby to jsou? Jak bychom je měli zjišťovat a jak je implementovat do fungování městské mobility? Jak tyto skupiny zahrnovat do veřejného dialogu a podporovat jejich participaci? Jak se vyrovnat s různými zájmy různých skupin?

Jedním ze základních témat diskuse byla kritika současného stavu městské mobility. Byla vyzdvihována zejména podoba rozhodovacích politických orgánů. V nich zasedají především muži, proto nebývají při implementaci nových opatření týkajících se městské mobility brány v potaz potřeby žen a dalších skupin, například seniorů a seniorek či dětí. Muži (oproti ženám) využívají jiné druhy mobility, protože také během dne věnují čas jiným aktivitám. Ženy častěji chodí pěšky a jezdí městskou hromadnou dopravou, muži obvykleji jezdí autem. Jeto dáno zejména tím, že ženy spíše pečují o členy a členky rodiny (nejčastěji děti a seniory a seniorky), jejich mobilita je tudíž mnohem pestřejší. U mužů převažují cesty do práce a za koníčky, ženy objíždějí nákupy, školy a školky, lékaře apod. Přestože se může zdát, že tyto skutečnosti jsou očekávatelné a všeobecně známé, přednášející na konferenci uváděli řadu případů, kdy je (nejen) v České nebo Slovenské republice opomíjen význam jiných druhů mobility než automobilové dopravy.

Lenka Myšáková z organizace Auto*Mat popisovala na příkladu kampaně Do práce na kole, jak propagují alternativní způsoby mobility, v první řadě jízdu na kole, ale také chůzi, běh a další. Zároveň ale zdůraznila, že jejich kampaň naráží na nezájem ze strany místních samospráv. Cyklisté a cyklistky podle jejího názoru pro politiky a političky nepředstavují zajímavou skupinu, protože mají pocit, že je cyklistická doprava minoritní záležitostí. Lenka Myšáková ale upozorňovala na to, že menší počet cyklistů a cyklistek konkrétně v Praze je daný jakýmsi bludným kruhem – cyklistů a cyklistek je málo, protože je nedostatečná infrastruktura. Té je věnována pouze malá pozornost a není dále budována, protože je cyklistů a cyklistek málo. Příklad této kampaně ukazuje spíše neochotu politiků a političek brát v potaz potřeby skupiny, která není početně velká. To může značit obecně neochotu uzpůsobovat městskou mobilitu skupinám využívajícím alternativní způsoby mobility (jak bylo řečeno, jedná se zejména o ženy, lidi starší apod.), a nepřímo tak podporovat a dále posilovat dominantní způsoby mobility. Zároveň toto uvažování postrádá aspekty udržitelné mobility nejen z hlediska životního prostředí, ale rovněž z hlediska kapacity, kterou město má – známa jsou srovnání, kdy se 200 lidí vejde do 40 aut, čtyř autobusů a jedné tramvaje. Automobilová přeprava tedy zabírá nejvíce městského prostoru. Opomíjení různých

sociálních skupin v uvažování o mobilitě může být také problematické, protože reflektuje pouze současný stav. Vzhledem k demografickým trendům, především demografickému stárnutí a tomu, že se ženy průměrně dožívají vyššího věku, bude v budoucnu významná skupina (a tudíž i potřeby v oblasti mobility) starších žen.

Primární důraz, jenž je kladen na automobilovou dopravu, je vidět nejen v českých a slovenských ulicích dnes a denně. Milota Sidorová ve svém příspěvku představila na příkladu fotografií, s jakými problémy se musí potýkat ženy, které o někoho pečují. Fotografie znázorňovaly zejména to, jak je tato skupina žen opomíjena těmi, kdo mobilitu plánují (místními politiky – převažují muži), těmi, kdo realizují opatření s ní související (pracovníci technických služeb – převažují muži) a těmi, kdo se po městě pohybují (zvláště automobilisté – kde, jak jsme si ukázali, také mají převahu muži). Chybějící chodníky při rekonstrukcích, špatně zaparkovaná auta, bariéry v podobě schodišť a další znesnadňují nebo znemožňují pohyb především pečujícím – obvykle opět ženám.

Pro zlepšení situace osob z různých společenských skupin je potřeba zástupce nebo zástupkyně těchto skupin přizvat do plánování koncepce městské mobility. Jak ale uvedl koordinátor projektu Dobrá města Jaroslav Martínek, občas naráží na nezáměr lidí sdílet své potřeby a nápady, jak městskou mobilitu upravovat. Ze své zkušenosti ví, že když uspořádá debatu s občany a občankami, zájem je poměrně malý. Lenka Myšáková uvedla svou zkušenost z kampaně Do práce na kole. V rámci výzkumu mezi účastníky a účastnicemi se dotazovali na hlavní důvod participace na projektu. Před důvody jako udržování kondice a ochrana životního prostředí dominoval sociální aspekt, tj. že lidé se kampaně účastní kvůli kontaktu s kolegy a kolegyněmi, kvůli týmovému duchu. Participace tak může být podpořena nejen samotnou touhou něco změnit, ale také jinými faktory.

Problémy, se kterými se potýká Lenka Myšáková v kampani Do práce na kole, konkrétně s neochotou místních politiků a političek kampaň podporovat, ukazují na obtíž, kterou zdůraznil Jaroslav Martínek. Ten kladl velký důraz na způsob komunikace. Poukazoval na to, že způsoby mobility, které respektují potřeby různých sociálních skupin, je potřeba rovněž dobře propagovat, a to nejen politikům a političkám, ale také těm, jichž se týkají a kteří by měli mít možnost na rozhodování participovat. Část úspěchu v prosazení určitých opatření u politiků a političek tvoří právě způsob, kterým se o těchto opatřeních komunikuje.

Jedním ze základních problémů, z něhož vycházejí ostatní problémy týkající se udržitelné městské mobility, je podle vystupujících účastníků a účastnic samotná definice toho, co je mobilita. Mnohdy bývá mobilita definována jako transport, nejčastěji autem, případně veřejnou dopravou. Při uvažování o mobilitě a jejím plánování je ale třeba klást důraz na jakoukoliv mobilitu, tedy na všechno, co se odehrává, jakmile opouštíme náš domov – v tomto pohledu se proto klade důraz rovněž na chůzi, kterou – jak bylo již připomenuto – vykonávají spíše ženy.

V diskusní části panelu se debata stočila k příkladům dobré praxe a doporučením. Jaroslav Martínek kladl důraz na vzdělávání těch, kteří budou o mobilitě v budoucnu rozhodovat nebo budou součástí tvorby a implementace opatření souvisejících s mobilitou. Studium v oblasti dopravy, urbanismu, architektury a dalších by mělo zdůrazňovat nedostatky současné podoby městské mobility a upozorňovat na potřeby různých společenských skupin. Martínek doufá, že další generace těch, kteří o mobilitě rozhodují nebo ji realizují, bude genderově senzitivnější. Milota Sidorová uvedla, že příkladem dobré praxe může být kniha Inés Sánchez de Madariaga a Marion Roberts. Sidorová informovala na základě této knihy, jakým způsobem lze zlepšit situaci, a to ve třech oblastech. První je zvyšování znalosti daného problému. Konkrétně se jedná o vytváření detailních statistik, prohlubování výzkumu v dané oblasti, zvyšování povědomí o problematice, genderovou citlivost v rozhodování, gender impact assessment⁸⁶ a gender audit checklist⁸⁷. Druhou oblastí je zlepšování infrastruktury – zvyšování její bezpečnosti, zvyšování kvality pěších a cyklistických tras a zlepšování dostupnosti zastávek MHD. Poslední jsou opatření v oblasti služeb. Patří sem dostupné a flexibilní jízdné (například zvýhodňování více přestupů nebo delších časových úseků), adekvátní spoje i mimo dopravní špičku, propagace kvalitních služeb pro ženy a další znevýhodněné skupiny a zvyšování informovanosti o potřebách jednotlivých skupin v cestovních materiálech a přímo ve vozidlech.

Konference *Budoucnost udržitelné městské mobility* ukázala, že genderová citlivost v oblasti udržitelné městské mobility není novinkou a že na ni kladou důraz lidé z nejrůznějších prostředí – urbanismu, z oblasti městského plánování, neziskových organizací nebo z oblasti vzdělávání na technicky orientovaných školách. Můžeme proto doufat, že z měst budou postupně odstraňovány jak viditelné, tak méně viditelné překážky, které znesnadňují mobilitu různým sociálním skupinám. I když, jak bylo patrné z vystoupení expertů a expertek na konferenci, cesta k lepšímu stavu bude ještě dlouhá.

⁸⁶ Hodnocení dopadů do oblasti rovnosti žen a mužů, respektive do genderové oblasti.

⁸⁷ Skrze genderové audity se sbírají informace o genderové rovnosti s pomocí kvalitativních a kvantitativních metod. „Checklist“ (v překladu seznam) metoda využívá sbírání kvantitativních dat – například počtů participujících žen a mužů, procentuální zastoupení žen a mužů apod. Hodnocení jednotlivých parametrů je nejčastěji vykonáváno pomocí předem stanoveného seznamu.