

Pomen vključevanja vidika spolov v prometnem načrtovanju

Lea Rikato Ružič, univ. dipl. geog., MSc Transport Planning
PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.

Povzetek

Namen prispevka je izpostaviti problematiko načrtovanja prometa in prometne infrastrukture z vidika spola, ki po mnogih raziskavah prepogosto spregleda ženske ter njihove potovalne navade in potrebe po mobilnosti. Prispevek ugotavlja, da so ženske bolj izpostavljene prevoznim revščini, še posebej v kombinaciji z drugimi dejavniki, kot so revščina, starost, invalidnost. Analiza statističnih podatkov o razlikah med potovalnimi navadami v Sloveniji potrjuje ugotovitve raziskav, da ženske opravljajo krajše poti, večkrat kombinirajo različne namene poti, manj potujejo na delo in več za namene nakupov in peljanja/iskanja nekoga, da več hodijo in uporabljajo javni prevoz, manj pa vozijo avto in kolesarijo. Prispevek osvetli tudi razlike v objektivni in subjektivni prometni varnosti žensk in moških. Na podlagi ugotovitev so v razpravi obravnavane posledice tovrstnih razlik v praksi in razlogi, ki so privedli do neenakosti v načrtovanju prometa, kot so dominantni delež moških v prometnem sektorju in med odločevalci, pomanjkljivo vključevanje javnosti v načrtovanje in zbiranje in evalvacija podatkov. Našteti so možni ukrepi za prometno načrtovanje, ki bolje upoštevata potrebe in navade žensk, združeni v sklope krepitev kadrov, razumevanje problematike, bolj celostno načrtovanje prometa in izboljšanje dostopnosti. Bistvena ugotovitev je, da bi imela postavitev žensk v središče procesa načrtovanja, izboljšanje javnega prevoza, hodljivosti lokalnega okolja ter pogojev za uporabo koles za dnevno mobilnost multiplikativne učinke za celotno družbo, saj bi s tem obenem zagotovili tudi bolj enakopravno obravnavo otrok, starejših, gibalno oviranih, depriviligiranih in revnih ne glede na spol ter lažje dosegali podnebne in okoljske cilje.

Significance of inclusion of gender dimension in transport planning

Abstract

The purpose of the paper is to highlight the issue of transport planning and transport infrastructure from a gender perspective, which, according to many studies, too often overlooks women and their travel habits and mobility needs. The paper finds that women are more exposed to transport poverty, especially in combination with other factors, such as poverty, age, disability. The analysis of statistical data on the differences between travel habits in Slovenia confirms the research findings that women make shorter journeys, often combine different travel purposes, travel less to work and more for the purpose of shopping and driving/finding someone, that they walk and use public transport more than men whilst they drive cars and ride bicycle cycle less than men. The contribution also sheds light on the differences in the objective and subjective traffic safety of women and men. Based on the findings, the discussion discusses the consequences of such gaps in practice and the reasons that led to inequality in transport planning, such as the dominant share of men in the transport sector and among decision-makers, the lack of public involvement in planning and the collection and evaluation of data. Possible measures for transport planning that better take into account the needs and habits of women are listed, grouped into the sections of strengthening resources, understanding the problem, more integrated transport planning and improving accessibility and infrastructure. The essential finding is that placing women at the centre of the planning process, improving public transport, the walkability of the local environment and the conditions for cycling as daily mobility would have multiplicative effects for the entire society, as this would also ensure more equal treatment of children, the elderly, the disabled, the underprivileged and the poor, regardless of gender, and more easily achieve climate and environmental goals.

1 Uvod

Na videz se zdi, da vsaj v Evropi in vsaj v kontekstu prometa živimo v obdobju enakosti spolov. Daleč so časi, ko je bilo ženskam prepovedano voziti kolo, ko niso smele voliti in vplivati na družbeni (in s tem prometni in prostorski) razvoj, medtem ko še nedavno v nekaterih arabskih državah niso smele voziti avtomobila. Danes je vsaj na papirju zagotovljena enaka obravnava, vendar pa podatki in raziskave kažejo, da je javni prostor in prometni sistem še vedno oblikovan bolj po meri moških, pogosto pa so spregledane potrebe žensk in šibkejših družbenih skupin na sploh – gibalno oviranih, revnih, starejših, priseljencev itd. Poznavanje razlik v mobilnosti in navadah teh skupin pomaga odpravljati neenakosti v dostopnosti in prometu, s tem pa povečuje kakovost življenja vseh ljudi. Navsezadnje je enakost spolov eden od globalnih trajnostnih ciljev (ZN, 2024), cilj 11.2 na primer predvideva dostop do varnega, cenovno in fizično dostopnega in trajnostnega prometnega sistema, s posebnim poudarkom na zagotavljanju javnega prometa in boljše prometne varnosti zlasti za ranljive skupine: ženske, otroci, funkcionalno ovirane osebe in starejši.

2 Pomen enake obravnave spola

»Razumevanje mobilnosti v javnih prostorih iz perspektive spola se nanaša na družbene razlike med moškimi in ženskami. Mobilnost je določena z vlogami, aktivnostmi in obnašanjem, ki so družbeno pripisane moškim ali ženskam, zato je kulturno specifična in se spreminja v prostoru in času. Razumevanje načinov mobilnosti po spolu lahko pomaga pri prostorskem načrtovanju, ki do nedavnega ni veliko upoštevalo, da javne prostore uporabljajo različne skupine ljudi« (Ramšak, 2010). Podatki raziskav potrjujejo, da ovire, ki vplivajo na mobilnost ljudi – dostopnost, razpoložljivost, cenovna dostopnost, sprejemljivost, varnost – nesorazmerno vplivajo na ženske (World Bank, 2024). Kakovost dostopa do urbanih javnih prostorov seveda ni odvisna zgolj od spola, je pa slednji pomemben dejavnik v kombinaciji drugimi dejavniki, ki vplivajo na možnosti dostopnosti oziroma mobilnosti. Kot je razvidno iz preglednice 1, so ženske v povprečju manj delovno aktivne, bolj izpostavljene revščini, živijo dlje in s tem predstavljajo večji del starejših (v luči staranja prebivalstva se bo problem mobilnosti starejših še poglobljajal) in tudi večji del invalidov.

Preglednica 1: Izbrani socio-ekonomski podatki po spolu

	Ženske	Moški
Povprečna življenjska doba v Sloveniji (SURS, 2023b)	82,5 let	74,9 let
Delež starejših nad 65 let v Sloveniji (SURS, 2024)	56 %	44 %
Delež ljudi z invalidnostjo v populaciji v EU (Eurostat, 2023)	29,2 %	24,3 %
Delež delovno aktivnih v Sloveniji (SURS, 2024)	52,2 %	61,7 %
Stopnja tveganja revščine v Sloveniji (SURS, 2023a)	13 %	12 %

Študije potrjujejo, da se ženske soočajo z dvojnimi tveganji: že tako so bolj izpostavljene revščini in socialni izključenosti, dodatno pa tudi prevoznim revščini (Sansonetti, Devern, 2021). Z vidika prevozne revščine Gabrovec in dr. (2024) izpostavljajo primer ekonomske, starostne in spolne ranljivosti v Sloveniji, to je skupina starejših žensk z nizkimi dohodki, ki živijo na ruralnih območjih. Omenjen je slabši položaj žensk, ker pogosteje nimajo vozniškega izpita ali niso lastnice avtomobila. Ker imajo na splošno nižje dohodke in v večji meri skrbijo za družine in gospodinjstva, je cenovna dostopnost prevoza zanje še posebej pomembna. Pomembno je tudi, da prevozna revščina ni nujno problem gospodinjstva kot takega, lahko je problem samo določenih članov. En član (navadno moški) uporablja avto, ženska in otroci pa se zanašajo na javni promet (Benčina, 2023).

Ključni skupni imenovalac je torej dostop do kakovostnega javnega prevoza. Slednji pa ni pomemben zgolj v luči enakosti spola, temveč tudi z vidika okolja in dekarbonizacije. Evropska komisija (2021) v Strategiji za enakost spolov za obdobje poudarja, da ima obravnavanje razsežnosti spola lahko ključno vlogo pri izkoriščanju celotnega potenciala politike evropskega zelenega dogovora in prilagajanja podnebnim spremembam. Ženske imajo v povprečju drugačen odnos do okolja in globalnega segrevanja, ta razlika pa je še posebej večja v vidikih, ki so povezane s prometom, moški so v splošnem manj motivirani za spremembo potovanja.

valnih navad. Švedska raziskava je pokazala, da bi se emisije zmanjšale za 18 %, če bi moški začeli potovati tako kot ženske (Vinnova, 2020). Prav tako so ženske bolj odprte za učinkovite alternative avtu kot moški ter za znižanje omejitve hitrosti, izboljšanje javnega prometa, mestne zgoščevalne takse itd. (EIGE, 2016, Civitas, 2014, Ortega in dr., 2019). Avtomobilski proizvajalec KIA je v raziskavi (Innofact, 2022) ugotovil, da skoraj vsak peti moški meni, da so izpusti CO2 avtomobila »nepomembni«, medtem ko tako meni le ena od desetih žensk. Po drugi strani so manj odprte za nove tehnologije (npr. električna vozila, avtonomna vozila), pri katerih so moški tistih, ki v povprečju prej »posvojijo« novosti, zato se odpira tudi vprašanje, ali zeleni prehod upošteva te razlike med spoloma (Ortega in dr., 2019).

3 Razlike v mobilnosti žensk in moških

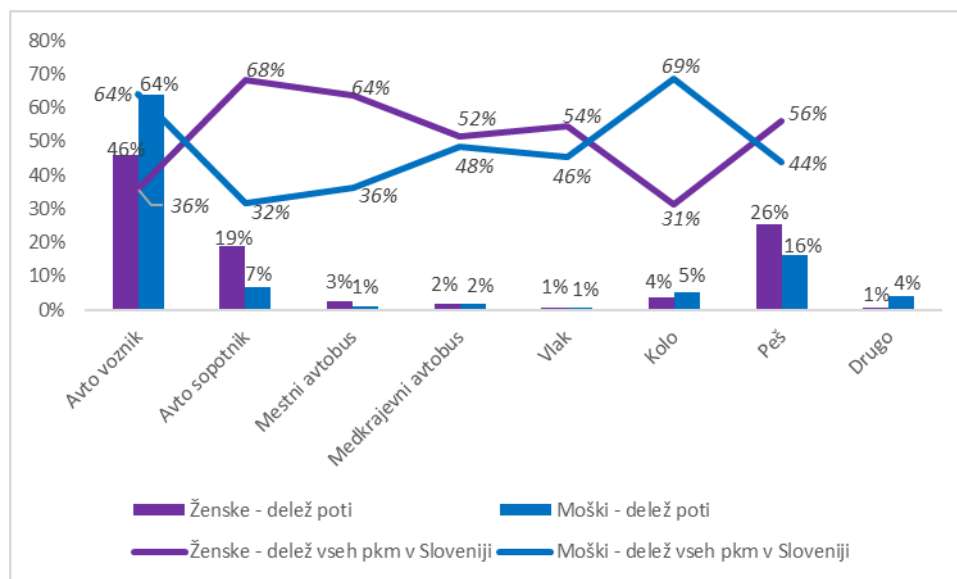
V literaturi je moč najti veliko raziskav, ki dokazujejo različne potovalne navade med ženskami in moškimi. Povzeti jih je mogoče v naslednje točke, ki jih podpirajo tudi zbrani podatki za Slovenijo iz Dnevne mobilnosti potnikov za l. 2017 (preglednica 2 in slika 1).

- **Ženske opravljajo krajše poti kot moški:** moški opravijo 33 % več potniških kilometrov (pkm) na leto kot ženske.
- **Ženske bolj pogosto kombinirajo različne namene poti:** »veriženje poti« je pojav, ko se več poti zapored zgodi za različen namen. Ženske imajo glede na opravljene raziskave bolj kompleksne potovalne navade, moški pa v povprečju bolj preproste potovalne navade, npr. na delo in nazaj. V anketi po gospodinjstvih v Sloveniji (PNZ, 2022) je bilo na primer ugotovljeno, da ženske naredijo več poti na dan (2,7 v primerjavi z 2,6), a so te krajše. Večji del žensk kot moških ne uporablja javnega prometa zaradi združevanja opravkov.
- **Ženske bolj pogosto potujejo izven konic in opravljajo več poti, ki niso povezane z delom:** Gender Equality Index (EIGE, 2023) kaže, da v Sloveniji 26 % žensk in 24 % moških skrbi za druge osebe, gospodinjstva pa kar 69 % žensk in le 29 % moških. S povečano skrbjo za gospodinjstvo in ostale ljudi se povečajo tudi potrebe po poteh za namen nakupov, peljanja/iskanja itd., večja stopnja delovne aktivnosti moških pa pripomore k večjemu deležu poti na delo in poslovnih poti.
- **Ženske bolj pogosto pešajo in uporabljajo javni prevoz (še posebej mestni avtobus).**
- **Ženske manj pogosto kolesarijo in vozijo avto.**
- **Ženske so bolj pogosto sopotnice v avtu:** to velja le za sopotništvo s člani gospodinjstva.
- **Ženske so manj pogosto lastnice osebnih avtomobilov.**
- **Ženske porabijo več časa za mobilnost:** čeprav moški opravijo 33 % več potniških kilometrov kot ženske, porabijo le 7 % več časa za mobilnost, kar pomeni, da ženske porabijo neporacionalno več časa. To je povezano z večjo uporabo javnega prevoza in pešačenja, kar pomeni daljši potovalni čas.
- **Ženske drugače uporabljajo javni prostor:** l. 2008 so v Gradcu ugotovili, da se v središču mesta gibljejo pretežno ženske, njihove poti so pestre in kompleksnejše kot pri moških, saj so njihovi cilji pogosto šole, vrtci, prodajalne in nakupovalna središča. Vpadnice, ceste v industrijskih conah, bencinske črpalke, pa tudi restavracije, teniška igrišča in kopališča so se izkazali za območja, v katerih prevladujejo moški. Na »moške cilje« je pogosto mogoče priti samo z avtom (Ramšak, 2010).

Preglednica 2: Izbrani podatki o potovalnih navadah po spolu (vir: SURS, 2017)

	Ženske	Moški
Udeležba v mobilnosti	83 %	85 %
Delež opravljenih poti po spolu	50 %	50 %
Delež potniških kilometrov (pkm) na leto po spolu	43 %	57 %
Letno št. pkm (mio)	5.244	6.950
Letno porabljen čas za poti (mio ur)	179,3	191,3
Delež poti za namen dela in poslovnih poti	23,1 %	30,2 %
Delež poti za namen nakupovanja in peljanja/iskanja nekoga	28,5 %	21,5 %
Delež ljudi, ki dnevno uporabljajo JPP	60,2 %	39,8 %

	Ženske	Moški
Delež oseb, ki ne uporabljajo JPP zaradi združevanja opravkov	9,8 %	8,5 %
Delež oseb, ki uporabljajo sopotništvo (z ljudmi izven svojega gospodinjstva)	45,7 %	54,3 %
Delež voznikov z brezplačnim parkirnim mestom pri delovnem mestu	72,8 %	85 %
Delež voznikov, ki plačuje parkirno mesto pri delovnem mestu	6,7 %	2,6 %
Gospodinjska, vzdrževalna opravila kot vzrok za neudeležbo v mobilnosti	22,3 %	12,5 %
Bolezen oziroma skrb za bolnega kot vzrok za neudeležbo v mobilnosti	24,6 %	21,3 %
Skrb za otroka ali drugo osebo kot vzrok za neudeležbo v mobilnosti	4,7 %	1,7 %
Lastništvo vseh avtomobilov po spolu (SURS, 2015)	39 %	61 %



Slika 1: Izbira prevoznega sredstva po spolu po deležu poti in po deležu vseh pkm, opravljenih v Sloveniji

4 Spol in vidik varnosti v prometu

Varnost je, posebej za ženske, ključen faktor v izbiri potovalnega načina, spol pa vpliva tudi na samo prometno (objektivno, statistično) ter subjektivno (občuteno) varnost. Razlike lahko povzamemo v štirih točkah.

Ženske so varnejše voznice in udeleženke v prometu na sploh: Čeprav ženske opravijo 43 % vseh potniških kilometrov, so ženske v obdobju 2013–2022 povzročile zgolj 14,2 % smrtnih prometnih nesreč v Sloveniji (RENPVCP23-30, 2023). Tudi z vidika vožnje avtomobila, pri katerem ženske predstavljajo 36 % vseh pkm, ženske povzročijo neproporcionalno manj, tj. 4-krat manj smrtnih prometnih nesreč kot moških. Obratno, čeprav pešačijo precej več kot moški, povzročijo kot peške trikrat manj smrtnih nesreč kot moški. V Evropi je večina smrti med moškimi kot vozniki in motoristi, več žensk pa umre kot peške in sopotnice (ETSC, 2013).

Varnostni ukrepi so pogosto oblikovani po meri moških: Čeprav so varnejše voznice, pa je raziskava v ZDA pokazala, da ima ženska v enakih pogojih prometne nesreče z avtom v primerjavi z moškimi 47 % večjo verjetnost, da utрпи hude poškodbe in 17 % večjo verjetnost smrti (Bose in dr., 2011). To je posledica oblikovanja vozil po meri moških. Do nedavnega so bile vse lutke, uporabljene za varnostne teste pri trkih avtomobilov, oblikovane glede na povprečno moško velikost in težo, zato dolgo niso upoštevali manjših, ženskih teles (Criado Perez, 2022).

Ženske se počutijo manj varne v javnem prometu, peš in na kolesu: Ženske se bolj izpostavljene slabši varnosti (spolno nadlegovanje, nasilje) v javnem prometu kot moški (Samsonett, Davern, 2021). V državah članicah OECD se 82 % moških in le 66 % žensk počuti varne med hojo po ulicah ponoči (OECD, 2020). Slovenija je s tega vidika manj problematična, saj se uvršča na visoko 2. mesto po občutku varnosti ponoči na uli-

cah (povprečno se varno počuti 91 % ljudi v primerjavi s 74 % v OECD državah), najverjetneje pa je tudi v Sloveniji občutek varnosti slabši pri ženskah kot pri moških. Študija, opravljena v več evropskih državah, je pokazala, da se večji delež žensk kot moških ne počuti varno kolesariti v mešanem prometu in da imajo večji strah pred nesrečami (vendar imajo tudi manjše tveganje za nesrečo) (Prati in dr., 2019). Varnost je glavni razlog za manjšo udeležbo žensk v kolesarjenju v državah, nasprotno pa v kolesarjem prijaznih državah, kot sta Danska in Nizozemska, kolesari več žensk kot moških, kar strokovnjaki smatrajo za kazalnik varnega kolesarjenja in javnega prostora na sploh (ECF, 2022). V anketi Kolesarska klima so ženske ocenile varnost kolesarjenja v Ljubljani slabše kot moški (LKM, 2018).

Ženske imajo drugačen odnos do prioritarnih ukrepov za večjo prometno varnost: V raziskavi AVP (2014a) so ugotovili, da so med tistimi, ki so ocenili, da so ceste v preteklih 10 letih postale varnejše, podpovprečno zastopane ženske in da večji delež žensk kot moških podpira ukrep splošne omejitve hitrosti v naseljih na 30 km/h (AVP, 2014b). Ženske kot najbolj problematične izzive vidijo vožnjo pod vplivom alkohola in nespoštovanje prometnih predpisov, moški pa vzdrževanje infrastrukture (Sansonetti, Davern, 2021).

5 Posledice razlik v mobilnosti med spoloma v praksi

Omenjene razlike v življenjskih slogih, potovalnih navadah in varnosti vplivajo na vsakodnevno mobilnost žensk. Poti, ki imajo več namenov, je težje opravljati z javnim prometom, saj to podaljšuje potovalni čas pa tudi strošek voženj. To zlasti velja za mesta, kjer je javni promet urejen radialno (od obrobja proti centru), medtem ko veliko poti, ki jih opravljajo ženske, poteka na lokalnem nivoju sosek. Še večji problem je v ruralnem delu Slovenije, kjer kakovost javnega prometa sploh ni ustrezna.

Poleg tega ženske opravljajo več potovanj izven konic, saj manj pogosto potujejo na delo in več za ostale namene kot moški. Javni prevoz v Sloveniji je izven konic posebej neustrezno zasnovan in tako pripomore k slabši dostopnosti. Ženske zato v povprečju porabijo več časa za mobilnost na enaki razdalji kot moški. Sprememba vlog žensk v družbi, ki pogosto vključuje tako zaposlitev kot tudi še vedno večjo obremenjenost v gospodinjstvu v primerjavi z moškimi, nakazuje, da ostaja ženskam v povprečju na voljo manj časa za prosti čas kot moškim. Ob nižjih prihodkih žensk kot moških pa se poraja tudi vprašanje finančne dostopnosti mobilnosti. Med tistimi gospodinjstvi, ki si ne morejo privoščiti avta, je več gospodinjstev z eno žensko (8 %) kot z enim moškim (4 %), medtem ko je slovensko povprečje 2 % (EUS, 2020).

Ranljivi uporabniki so tisti, ki nosijo največje breme nizke ravni dostopnosti in varnosti v prometnem sistemu. In vendar so uporabniki, katerih potrebe so bile doslej zanemarjene (ženske, starejši in otroci), ravno tisti, ki opravijo največji delež potovanja s počasnimi načini. Hodljivost okolja je torej izredno pomembna za ženske, saj poleg tega, da pešačijo več, pogosteje spremljajo tudi otroke, starejše ali gibalno ovirane. Razmere za pešačenje so v Sloveniji prepogosto neustrezne, še posebej izven glavnih urbanih območij. Na eni strani je slaba dostopnost javnega prometa v Sloveniji za funkcionalno ovirane osebe, ki vpliva tudi na zdravje ženske, ki imajo npr. otroški voziček ali nakupovalno torbo ali spremljajo gibalno ovirano osebo. Sendi in Kerbler (2009) ugotavljata, da sta z vidika grajenih ovir v Sloveniji najbolj problematična medkrajevni avtobusni promet in železniški promet, kar velja tako za dostopnost postaj in postajališč kot tudi za sama vozila. Na drugi strani so površine za pešce, ki so pogosto preozke, imajo številne ovire (robniki, urbano pohištvo, stopnice ...) ali neustrezno javno razsvetljavo, pomanjkanje sence, klopi itd. V ruralnih območjih pa so razmere za hojo še slabše, saj pogosto hodnikov za pešce sploh ni.

Kolesarjenje je odlična alternativa za kratke, večnamenske poti (bolj praktično kot javni prevoz, hitrejše kot hoja), vendar se razmere za varno kolesarjenje šele počasi vzpostavljajo, zato je kolesark manj kot kolesarjev. Zaradi neustreznih širin in ovir na kolesarskih površinah so zlasti neustrezni pogoji za uporabo tovornih koles, priljubljenih za nakupovanje, prevoz otrok in blaga v kolesarsko razvitejših državah. To pomeni tudi, da imajo ženske manj priložnosti za izkoriščanje pozitivnih zdravstvenih učinkov kolesarjenja.

Ker ženske bolj pogosto uporabljajo javni prevoz in pešačijo, so dodatno spregledane tudi pri zastopanju interesov uporabnikov teh skupin. Če obstajajo kolesarske organizacije, ki zagovarjajo interese kolesarjev,

so uporabniki javnega prevoza in pešci v Sloveniji bolj zapostavljeni v smislu vključevanja v načrtovalske procese in zbiranja mnenj uporabnikov.

6 Dejavniki, ki prispevajo k neuravnoteženosti prometnega načrtovanja

Poudariti je treba, da so razlogi za neravnovesje v pogojih za dostopnost in mobilnost večplastni, prepleteni in imajo dolgo zgodovino. Prav tako ni mogoče trditi, da je do neravnovesja prišlo namenoma. Eden od možnih dejavnikov je nizek delež zaposlenih žensk na tem področju. V prometnem sektorju je na ravni EU zaposlenih le 18,6 % žensk, v Sloveniji 17,9 %. Za primerjavo, skupno v vseh sektorjih je v Sloveniji zaposlenih 45,8 % žensk, kar pomeni, da je v prometu delež izrazito nizek. V tem sektorju zasedejo večinoma slabše plačana delovna mesta v administraciji in prodaji, manj pa kot inženirke, voznice in menedžerke (Sansonet- ti, Davern, 2021). Med gradbenimi inženirji, ki je najbolj pogost profil prometnih inženirjev in načrtovalcev, prevladujejo moški. Že med študenti gradbeništva je okoli dve tretjini moških, delež zaposlenih žensk v gradbeni industriji pa je zgolj 12 % (Bizovičar, 2023). V Sloveniji je nizek tudi delež odločevalcev, ki posredno in neposredno vplivajo na razvoj prostora in prometa. Delež žensk med ministricami je 37 %, med poslanci 31 %, v občinskih svetih 32 % (EIGE, 2023), župan pa je zgolj 14 % (STA, 2022). V svetu je nasprotno opazen trend, da je med najbolj trajnostno naravnanimi mesti večji delež župan (Buck, 2022).

Podatki torej kažejo, da je domena prometa praviloma v rokah moških, ki so (hote ali nehote) oblikovali prostor in prometni sistem po svoji meri. V zadnjem obdobju se sicer zdi, da se v Sloveniji povečuje število žensk vsaj na odločevalski ravni, prav tako vpeljan koncept celostnega prometnega načrtovanja stremi k multidisciplinarnosti in večjemu vključevanju javnosti, toda to ni dovolj za spremembo navad in ustaljenih vzorcev načrtovanja prometa v zadnjih desetletjih. Pri tem je bil, tako kot povsod po svetu, v veljavi inženirski, matematični pristop, ki sledi zagotavljanju pretočnosti (avtomobilskega) prometa oz. vozil, ne pa tudi različnim potrebam različnih skupin ljudi. Pri tem se pogosto spregleda potrebe in lastnosti žensk in drugih ranljivih skupin, ki so v povprečju drugačne od potreb odraslih moških. K temu je treba dodati še pomanjkljivo zbiranje podatkov, ki pogloblja slabo poznavanje teh potreb. Z zbiranjem podatkov Dnevna mobilnost potnikov (SURS) se je sicer močno izboljšalo vedenje o razlikah v potovalnih navadah glede na spol, vseeno pa še vedno primanjkuje podatkov zlasti na lokalni ravni ter po posameznih potovalnih načinih. Tudi ko so podatki razpoložljivi podatki, se jih redko uporablja za namene načrtovanja in evalvacije uspešnosti ukrepov.

7 Ukrepi za bolj vključujoče načrtovanje prometa

Na področju prometnega in prostorskega načrtovanja je treba stremeti k boljši vključenosti žensk ter razumevanju njihovih potreb in specifik. To se doseže z upoštevanjem načinov, na katere ženske največ potujejo, ter optimizacijo in izboljšavo infrastrukture, ki jo uporabljajo ali so ji izpostavljene. Usmeritve za integracijo vprašanja spola v prometno načrtovanje so razdeljene v sklope, pri čemer je treba poudariti, da gre za dolgoročne in prepletene procese, v katerih en sam ukrep ne more prispevati k bistvenim spremembam, zato je treba izvajati različne ukrepe na vseh ravneh – tako na strani odločevalcev kot na strani načrtovalcev.

Krepitev kadrov

- Bolj stimulatивно okolje za zaposlovanje ženske v prometu, kar bi dokazano imelo pozitivne učinke za vse (EK, 2019).
- Podpora vključevanju žensk v odločevalske procese.
- Izobraževanje in ozaveščanje deležnikov o pomenu enakopravnosti spolov v načrtovanju prometa.
- Vključitev organizacij v EU platformo Ženske v prometu (EK, 2024).

Razumevanje problematike

- Izboljšanje priprave, zbiranja, obdelave in objave podatkov (o navadah, potrebah, odnosih, strukturah) z agregacijo po spolu (ter drugih ranljivih skupinah), kar bi izboljšalo vpogled v razlike v navadah in potrebah in boljše naslavljanje skozi ukrepe.
- Podpora vključevanju žensk v posvetovanje z javnostmi v vseh fazah načrtovanja – fokusne skupine, intervjuji, terenski ogledi ipd. z ženskami in drugimi ranljivimi skupinami.
- Vključevanje nevladnih organizacij, ki zastopajo interese ranljivih skupin.

Bolj celostno načrtovanje prometa

- Večja politična podpora za razvoj trajnostne mobilnosti – splošni razvoj v smer, ki spodbuja uporabo trajnostnih potovalnih načinov in odgovornejšo rabo avtomobila.
- Interdisciplinarne ekipe: načrtovanje prometa mora vključevati tudi druge stroke poleg gradbenega inženirstva, kot so arhitektura, urbanizem, sociologija, geografija, zdravstvo itd. Poleg koristi, ki jih prinaša tovrstno načrtovanje, ki upošteva družbene, prostorske in okoljske vidike, je v teh vedah tudi večja prisotnost žensk.
- Vključevanje problematike spola na strateškem nivoju, npr. v celostne prometne strategije.
- Opredeljevanje ciljev, ki so vezani na dostopnosti in mobilnost ljudi, ne pretočnosti vozil.
- Naslavljanje prevozne revščine v skladu z usmeritvami Evropske komisije.
- Načrtovanje prostora v skladu z načeli mest kratkih poti.

Izboljšanje dostopnosti

- Univerzalna graditev javnega prostora in objektov.
- Izboljšanje razmer za javni prevoz (varnejši in osvetljeni dostopi do postaj in postajališč, dostopna vozila brez ovir, izboljšanje frekvenc odhodov tudi izven konic, napovedi prihodov v realnem času za skrajševanje časa čakanja, cenovna dostopnost vozovnic ...)
- Razvoj prevoza na klic v ruralnih območjih.
- Izboljšanje hodljivosti v lokalnem okolju.
- Osvetlitev javnega prostora in parkirišč.
- Razvoj varnega kolesarskega omrežja, saj je kratke poti z več nameni lažje opravljati s kolesom kot z javnim prometom in hitreje kot peš.
- Umirjanje prometa (znižanje omejitve hitrosti, ukrepi za umirjanje prometa).
- Redno in zimsko vzdrževanje infrastrukture s prednostno obravnavo pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega prevoza.

Primer dobre prakse: Švedska

V mestu Malmo so l. 2011 začeli sistematično vključevati vprašanje spola v trajnostno prometno politiko. Začeli so z ozaveščanjem znotraj občinske uprave. Po intenzivnem vključevanju različnih deležnikov in identifikaciji izzivov so sprejeli vrsto ukrepov, kot so izboljšanje osvetljenosti in vidljivosti v okolici postajališč, fleksibilno odlaganje potnic na nočnih linijah itd. V primeru projekta izboljšanja javnega prostora za mlade so se zavedli, da nehotе oblikujejo prostor po meri mladih fantov, ne pa tudi punc, zato so jih povabili k sodelovanju in razširili vsebino projekta (Civitas, 2014). V švedskem mestu Karlskoga pa so ugotovili, da je celo čiščenje snega organizirano po meri moških. Ker so najprej očistili ceste, šele nazadnje pa peš in kolesarske površine, so – ker slednje uporabljajo v večji meri ženske – nehotе v povprečju imeli več koristi moški kot ženske. 69 % poškodb pešcev zaradi zimskih razmer so predstavljale ženske, česar strošek so ocenjevali na 3,4 mio EUR. Nato so obrnili prioritete in očistili najprej pločnike. Število poškodb se je zmanjšalo za polovico, s čimer so dosegli velik prihranek v javnem zdravstvu (Criado Perez, 2022).

8 Zaključek

Slovenija spada med države z enim najnižjih deležev prebivalcev, ki menijo, da je neenakopravnost spolov pogosta (41 % v primerjavi z 62 % na evropski ravni). To je vsekakor pozitivno, a na področju prometa bi

lahko trdili, da je slika manj pozitivna. Slovenija je namreč država z enim najmanjših deležev uporabe javnega prevoza (Fiorello in dr., 2016) ter najvišjim deležem izdatkov gospodinjstev za mobilnost (17 % v primerjavi z evropskim povprečjem 12 %) (Eurostat, 2022), kar nesorazmerno prizadene prav ženske. Kljub napredku na področju zbiranja podatkov, večje prisotnosti žensk med odločevalci ter nekaterim ugodnim trendom (npr. glede varnosti v javnem prostoru), je v Sloveniji še mnogo potenciala za bolj vključujoče načrtovanje prometa.

Postavitev žensk v središče procesa načrtovanja lahko privede do situacije, v kateri zmagajo vsi: boljši sistemi javnega prevoza za vse potnike, večja udeležba delovne sile ter maksimiranje okoljskih koristi z zmanjšanjem uporabe osebnih vozil (Prattala in dr., 2022). Rešitev ni v tem, da ženske posvojijo moške potovalne navade in več vozijo, ampak da vsi vozijo manj. Izboljšanje javnega prevoza, hodljivosti lokalnega okolja ter pogojev za uporabo koles za dnevno mobilnost bi imelo multiplikativne učinke ne samo za ženske, temveč celotno družbo, saj bi s tem obenem zagotovili tudi bolj enakopravno obravnavo otrok, starejših, gibalno oviranih, socialno depriviligiranih in revnih ne glede na spol. Na ta način bi poskrbeli za enakopravno in pravično dostopnost do storitev, delovnih mest in izobraževanja, ki ne sloni primarno na individualni avtomobilnosti. Poleg tega bi pomembno prispevali k ciljem na področju dekarbonizacije, kakovosti zraka in zmanjšanja hrupa. Največji izziv bo sprememba globoko zakoreninjenih navad odločevalcev (ne glede na spol), ki vplivajo tako na njihove osebne kot na strokovne odločitve v prometu in ki prepogosto ne upoštevajo, da obstajajo drugačne potrebe in navade od njihovih. Ključni izziv bo torej na področju, kjer v večji meri še vedno odločajo moški, doseči, da slednji razumejo pomen problematike in začnejo to razumevanje uporabljati za bolj vključujoče načrtovanje, hkrati pa začnejo tudi sami potovati bolj trajnostno.

9 Viri in literatura

- AVP, 2014a. Raziskava o prometni varnosti (anketiranje in analiza izvedena v okviru projekta ROSEE). URL: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2013/05/Poro%C4%8Dilo_o_raziskavi_Analiza_prej_in_potem.pdf
- AVP, 2014b. Raziskava javnega mnenja o problematiki varnosti cestnega prometa v Sloveniji. URL: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2014/12/Varnost_CP-porocilo.pdf
- Benčina, M., 2023. Mobility poverty - mobility poverty overview in Central and Eastern Europe, Slovenia. URL: https://focus.si/wp-content/uploads/2023/03/Slovenia_en.pdf
- Bizovičar, M., 2023. V gradbeništvu veliko izzivov tudi za ženske. URL: <https://www.delo.si/delov-poslovni-center/gradbenistvo/v-gradbenistvu-veliko-izzivov-tudi-za-zenske>
- Bose in dr., 2011. Vulnerability of Female Drivers Involved in Motor Vehicle Crashes: An Analysis of US Population at Risk. American Journal of Public Health, št. 101(12): str. 2368–2373. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3222446/>
- Buck, N., 2022. Women lead the world's most sustainable cities. URL: <https://www.corporateknights.com/rankings/sustainable-cities-rankings/2022-sustainable-cities-index/most-sustainable-cities-led-female-mayors/#:~:text=The%20mayors%20of%20the%20top,distinguishing%20themselves%20as%20climate%20leaders.>
- Civitas, 2014. Gender equality and mobility: mind the gap! URL: https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf
- Criado Perez, C., 2022. Nevidne: Kako vrzeli v podatkih in raziskavah oblikujejo svet po moški meri. Založba UMco.
- ECF, 2022. Towards an inclusive women-friendly cycling environment. URL: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FEMM%20committee%20Women%20in%20Cycling%20report%202022_Final.docx
- EIGE, 2016. Gender in Transport. URL: https://eige.europa.eu/publications-resources/publications/gender-transport?language_content_entity=en
- EIGE, 2023. Gender Equality Index, Slovenia. URL: <https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2023/country/SI>
- ETSC, 2013. Risk on the roads: a male problem? The role of gender in road safety. URL: https://archive.etsc.eu/documents/Flash25_Gender.pdf
- EUS, 2022. Persons who cannot afford a personal car - EU-SILC survey. URL: https://now.allthatstats.com/data/ilc_mddu05-persons-who-cannot-afford-a-personal-car-eu-silc-survey
- Eurostat, 2022. Transport, % of total expenditure. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Last_Transport_Member_States_2022_.png

- Eurostat, 2023. Level of disability (activity limitation) by sex, age and income quintile. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hlth_silc_12_custom_12199738/default/table?lang=en
- EK, 2019. Business case to increase female employment in transport. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/6f833428-54f9-11e9-a8ed-01aa75ed71a1>
- EK, 2020. Unija enakosti: strategija za enakost spolov za obdobje 2020–2025. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0152>
- EK, 2024. Women in Transport – EU Platform for change. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en
- Fiorello in dr., 2016. Mobility data across the EU 28 member states: results from an extensive CAWI survey. 6th Transport Research Arena April 18-21, 2016. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516301831>
- Gabrovec in dr., 2024. URL: Prevozna revščina v Republiki Sloveniji. Poročilo ciljnega raziskovalnega projekta V6-2251. URL: <https://www.sptm.si/application/files/8117/1715/6373/Porocilo-CRP-MR-koncno.pdf>
- Innofact, 2022. Kia Studie: Frauen legen Wert auf nNachhaltigkeit. URL: <https://innofact-marktforschung.de/kia-studie-frauen-legen-wert-auf-nachhaltigkeit/>
- LKM, 2018. Kolesarska klima v Ljubljani, poročilo.
- OECD, 2020. OCED Better Life Index. URL: <https://www.oecdbetterlifeindex.org/topics/safety/>
- Ortega in dr., 2019. Women in European transport with a focus on Research and Innovation. An overview of women's issues in transport based on the Transport Research and Innovation Monitoring and Information System (TRIMIS). URL: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC117687>
- PNZ, 2022. Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih pavadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije.
- Prattala, N. in dr., 2022. EIB Climate Survey: The case for making transport solutions work for women. URL: <https://www.eib.org/en/stories/women-transport-climate>
- Prati in dr., 2019. Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists. Journal of Transport Geography, št. 78, junij 2019, str. 1–7.
- Ramšak, M., 2010. Razumevanje mobilnosti po spolu. Revija Vita. URL: https://www.revija-vita.com/vita/73/Razumevanje_mobilnosti_po_spolu#gsc.tab=0
- RENVP23-30, 2023. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030. URL: <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=RESO151>
- Sansonetti, S., Davern, E., 2021. Women and transport. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf)
- Sendi, R., Kerbler, B., 2009. Invalidi in dostopnost: Kako uspešni smo v Sloveniji pri odstranjevanju in preprečevanju grajenih in komunikacijskih ovir? Urbani izziv, januar 2009. URL: <https://www.jstor.org/stable/24920446>
- STA, 2022. Županje bodo vodile le 29 občin. URL: <https://www.mladina.si/221115/zupanje-bodo-vodile-le-29-obcin/>
- SURS, 2015. Naš mali avto. Avtomobilska industrija. URL: https://www.stat.si/statweb/File/DocSysFile/9417/avtomobilska_industrija.pdf
- SURS, 2017. Dnevna mobilnost potnikov. URL: <https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/48/transport>
- SURS, 2022. Prebivalstvo po velikih in petletnih starostnih skupinah in spolu. <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C4004S.px>
- SURS, 2023a. Stopnja tveganja revščine po starosti in spolu. <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/0867206S.px/>
- SURS, 2023b. Lani umrlo manj prebivalcev. <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/11183#:~:text=Povpre%C4%8Dna%20starost%20umrlih%20je%20lani,%C5%BEensk%20pa%2082%2C5%20leta.>
- SURS, 2024. Delovno sposobni glede na aktivnost in mere aktivnosti po starostnih skupinah, spolu. URL: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/0762003S.px/table/tableViewLayout2/>
- Vinnova, 2020. Reduced emissions if everyone would travel like women do. <https://www.vinnova.se/en/news/2020/02/reduced-emissions-if-everyone-travels-as-women/>
- World Bank, 2024. Closing Gender Gaps in Transport. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/closing-gender-gaps-in-transport>
- ZN, 2024. Sustainable Development Goals. URL: <https://sdgs.un.org/goals>