

GYAKORLATILAG

Böröndy Júlia

*Eötvös Loránd Tudományegyetem Szociológia Doktori Iskola
juliaborondy@gmail.com*

NŐKÉNT A VÁROSBAN: A NŐK FÉRFIAKTÓL ELTÉRŐ VÁROSHASZNÁLATI SZOKÁSAINAK – ÉS AZ AZOKRA VONATKOZÓ KUTATÁSOK – RÖVID ÁTTEKINTÉSE

10.56233/SZABADPIAC.2023.1.9

Bevezetés a genderszemponitú városkutatás rövid történetébe

Ahogy a város, úgy a társadalmi nemek fogalmát is a társadalom hozta létre. A hozzájuk tartozó szokásrendszert szintén a társadalom működteti, ezért rengeteget megtudhatunk a korszellemről fejlődésük és jelenlegi állapotuk elemzésével. A gender és város metszetének vizsgálata mindenekelőtt interdiszciplináris téma, egyszerre egyesíti magában a szociológia-, építészet-, földrajz-, történelem- és urbanisztikai tudományokat (Spain, 2014).

„Minden település az azt építő társadalom társadalmi viszonyainak térbeli átírata... Városaink patriarchátus, kőbe, téglába, üvegbe és betonba írva” – idézi kulcsmondatként Leslie Kern Jane Dark szavait a *Feminist City* előszavában (Kern, 2020, p. 13). Az idézet talán elsőre túlzásnak hathat, ugyanakkor rengeteg igazságot hordoz magában. Városainkat férfiak építették és tervezték, a saját városi életéről alkotott elképzeléseik mentén, ami mellett nemigen kapott helyet a nők terekkel kapcsolatos igényeinek feltérképezése, becsatornázása a tervezési folyamatba. Az erre irányuló mozgalmak csak a feminizmus második hullámával kezdtek el kibontakozni (Spain, 2014), ennek egyik úttörője az 1980-as években megalakult *Matrix Feminist Design Co-Operative*, és az általuk szerkesztett, kiadott könyv, a *Making Space – Women and the Man-Made Environment*, amely határozottan kritizálja az építészet, várostervezés és szakmagyakorlás során bevett, patriarchális mintázatokat, és sürgeti felülvizsgálatukat (Matrix, [1984] 2022).

Míg a századfordulón a férfi kísérő nélkül mutatkozó nőket gyakorta prostituálnak bélyegezték (Spain, 2014, Kern, 2020, p. 2), a nők megítélése a városi térben alig több mint egy évszázad alatt alaposan átvértékelődött: a 2000-es évekre a nők a városi élet aktív résztvevőivé váltak. A gender és város viszonyára irányzott kutatások elterjedésével az 1980-as évektől kezdve, néhány évtized alatt, látványos eredmények születtek a férfiak és nők városhasználatát jellemző adatszadadék felszámolásában. A fejlődés annyira látványos, hogy Marguerite van den Berg *Gender in the Post-Fordist Urban* című könyvében a Hollandiában tapasztalt kortárs tendenciák jellemzésére már bevezeti a *genderfikáció* fogalmát, amelyet a következőképp definiál: a genderfikáció a dzsentrifikáció egy olyan változata, ami a posztfordista várostervezés egy attribútumaként a nők, gyerekek igényeire épít, például kimondottan családokat célzó lakhatási alternatívákat kínálva (van den Berg, 2017). Fontos azonban tisztázni, hogy a legtöbb nagyvárossal összehasonlítva, a holland tendencia utópia benyomását kelti, különösen akkor, ha perifériás és félperifériás országok nagyvárosaival

GYAKORLATILAG

vetjük össze. Míg a témában létrejött, egyre terjedelmesebbé váló bibliográfia törzsét a fejlett, nyugati városokra és az ott mutatkozó jelenségekre koncentrálnak írások képezik, az előbbieket részletesebb vizsgálata még várat magára. A téma aktualitását és sürgősségét mindazonáltal alátámasztja a szakértői becslés, mely szerint 2030-ra a világ lakosságának több mint kétharmada városokban fog élni (ebbe beleszámítva a városok peremén kialakult, informális területeket is). Ez az előttünk lejátszódó folyamat több égető probléma sürgős megoldását követeli, legyen szó a klímaváltozás hatásaira reziliensen reagáló városok kialakításáról vagy a városlakók nemi egyenlőségének biztosításáról (UN-Habitat, 2012). Ennek vonatkozásában hangsúlyozandó, hogy fejlődő országokban még az olyan alapvetések sem teljesülnek, mint a szükséges vízellátás és megfelelő higiéniai körülmények, amelyeknek hiánya egészségügyi és fizikai veszélyt is jelent a városlakókra, és másképp hat ki a férfiak és nők mindennapjaira.

A férfiak és nők eltérő városhasználatát vizsgáló feminista kutatások egyik célkitűzése a megelőző évszázadokra jellemző, kötelező érvényű dichotómiák kortárs megkérdőjelezése, felülvizsgálata. Az erről szóló diskurzus fő csapásvonala, hogy míg korábban a publikus, városi tereket szükségszerűen a férfiakhoz társították, a privát, külvárosi terek pedig nőiesnek minősültek, a valóság a jelenünkhöz közeledve egyre árnyaltabb. A korábban egymástól teljesen külön kezelt tértípusok között nemcsak hogy átjárás van (és kell, hogy legyen), hanem sokszor átfedés is (Saegert, 1980, Bondi, 1998, Spain, 2014). Ennek ellenére a mai napig akadnak olyan városi terek, amelyek célközönségük folytán egyik vagy másik nem túlréprezentáltságát vonják maguk után. A női többség megfigyelhető az olyan városi funkciók esetében, amik a tradicionálisan nőkhöz rendelt tulajdonságokkal vagy feladatokkal fonódnak össze: legyen szó háztartással kapcsolatos teendőkről, mint például a bevásárlás (lásd: piacok), vagy a gondoskodáshoz kapcsolódó tevékenységekről, mint a gyerekevelés (pl. játszóterek), esetleg a nőket inkább targetáló bevásárlóközpontok látogatottságáról.

Nőket érintő kulcsproblémák a nyugati városokban

Napjainkra a fejlett társadalmakban a nők a város teljes jogú polgáraivá váltak, de városhasználati szokásaikban továbbra is megmutatkoznak a nemi szerepekhez társított attitűdök, elvárások és az ezekhez való alkalmazkodások lenyomatai. A nők városi terek használatára irányuló stratégiája, közterületeken való mozgása, városi mindennapjaik megélése mérhető különbséget mutat a férfiakéhoz viszonyítva, ennek egyes aspektusait (városszerkezet, mobilitás, biztonságérzet, lakhatás és akadálymentesség) később jellemzem. A különbségeknek a háttérben túlnyomórészt társadalmi és/vagy gazdasági okok húzódnak. Ilyen társadalmi ok például, hogy ugyan a nemi szerepek közötti szakadék már korántsem akkora, mint néhány évtizede, a gondoskodással és háztartással kapcsolatos feladatok még mindig inkább a nőket terhelik; gazdasági okhoz pedig egyszerű példaként hozható fel, a megnőtt foglalkoztatás ellenére sem szűnő, nemek közötti fizetésbeli szakadék, amelynek eredményeként a nők a férfiakhoz viszonyítva átlagosan alacsonyabb fizetésből gazdálkodnak. A városhasználati szokásokat továbbá meghatározza a nemek között „leosztott” hatalmi dinamika is, negatívan befolyásolva a nők városi terekben tapasztalt biztonságérzetét.

Várostervezési kérdések

A XIX. századi városrobbanást követő szuburbanizációs hullám hatása kitörölhetetlen nyomot hagyott városaink szerkezetében. Az agglomerációk felduzzadása, a kül- és elővárosi élet elterjedése nemcsak a városok működésére, de a városlakók életére is változást gyakorolt. A XX. század második felére már több meghatározó jelentőségű írás foglalkozik a külvárosi élet nőszempontú elemzésével. Betty Friedan úttörőnek nevezhetjük a II. világháború utáni nőszerepek kritikájában. Az 1963-ban megjelent *Nőiesség Kultusza* című könyvében¹ a kertvárosi háziasszonyok életkörülményeit és a szerepnek megágyazó társadalmi-gazdasági rendszert vizsgálja és mutatja be. Szintén sokszor hivatkozott írás Susan Saegert *Masculine Cities and Feminine Suburbs: Polarized Ideas, Contradictory Realities* című, 1980-ban publikált értekezése, amely több szempontból mutat rá, milyen merőben eltérő megélésekkel rendelkeznek a városi és elővárosi nők a velük azonos csoportot alkotó férfiakkal való összehasonlításban.

Daphne Spain Amerika esetét ismertetve megállapítja a háború utáni modernizmus és a patriarchátus térnyerésének időbeli egybeesését (Spain, 2014). Ez az egybeesés valamelyest deklarálja, hogy az építészet területén ezúttal sem kerülhetett sor a speciálisan női igények megismerésére, ennek ellenére az ekkor kibontakozott modern építészeti eszmék lenyomata a mai napig tetten érhető városainkban. Le Corbusier, a modernizmus egyik atyja, mind építészeti, mind városépítészeti elveivel beírta magát az építészet történetébe. Sugárzó városa (Ville Radieuse, 1930) a városi funkciók szétválasztását szorgalmazta (oktatási, üzleti, szállítási, szállodai és követségi, lakó-, zöld-, könnyűipari, raktározási és teherfuvarozási, valamint nehézipari övezetek), ez az elgondolása pedig kiváló elméleti alapokat nyújtott a monofunkciós városi területek kialakításához (Frampton, [1980] 2009). Friedan és Saegert írásai feltárták, hogy az egyfunkciós területek létrejöttét – különös tekintettel a kizárólag lakóterületként funkcionálókra – elsősorban az idejük számottevő részét otthon töltő háziasszonyok sínylették meg. Ezeket a hátrányokat a nők munkaerőpiaci foglalkoztatottságának növekedése sem számolta fel teljesen, a mai napig kiható többek között a mindennapi utazások időbeli és távolsági méretére mindkét nem vonatkozásában.

A nőszempontú városkutatás egyik hiányossága, hogy a problémafelvetés alapját általában termékenykorú, dolgozó (vagy gyermekeiket főállásban nevelő) nők tapasztalatai és városhasználati szokásai adják, miközben ritkán tér ki az idősödő nőket érintő sajátosságokra. Holott ez a kérdés elöregedő társadalmunkban egyre nagyobb aktualitással bír, amelynek csak még nagyobb hangsúlyt ad a nőkre jellemző magasabb várható élettartam. (Bálint, 2011). Az idős nők városhasználati szokásairól tehát kevés derül ki a téma szakirodalmát olvasva, azonban annyi megállapítható, hogy az életkorral előre haladva egyre csökkenő mobilitás kisebb terhet ró azokra az idősekre, akik többfunkciós városrészekben laknak (Panahi et al., 2022).

¹ A könyv 2022-ben magyar nyelven is megjelent a Noran Libro Kiadó gondozásában.

Mobilitás

Városi mobilitás alatt többnyire az egyén városon belüli mozgását, közlekedését értjük; tárgyköre magába foglalja az utazási módokat (és az egyes közlekedési eszközökhöz való hozzáférést), utazások célpontjait, okát, távolságát, időpontját, időbeni méretét. A nemek közötti mobilitási szakadék (gender mobility gap) vizsgálata egy fontos aspektusa a nők városhasználatára irányuló kutatásoknak (Boys, 1984, Perez, 2019, Kern, 2020), mérése mégis kihívást jelent, hiszen a téma összetettségéből és az elmúlt évtizedekben a nemi szerepekben végbemenő változásokból adódóan nehezen mérhető.

Ma már tudjuk, hogy a mobilitási egyenlőtlenségek felszámolása elengedhetetlen a szegregáció csökkentéséhez (Gauvin et al., 2020). A városhasználók mobilitására számos tényező kihat, amelyek közül a leghangsúlyosabbak az életkor, a jövedelem és a társadalmi nem. A nemek utazási mintázatai között észlelhető eltérések szerteágazó gyökerekkel rendelkeznek: részben összefonódnak a munkaerőpiaci hátrányokkal, részben pedig a hagyományos nemi szerepekkel járó kiegyensúlyozatlan feladatmegosztással, gondoskodási és háztartási feladatokkal (Ng & Acker, 2018). Meglévő kutatási eredményeket felidézve egyértelműen azonosítható, hogy a dolgozó nők több, rövidebb utat tesznek meg átlagos napjaik során, mint a férfiak, valamint munkahelyük jellemzően közelebb helyezkedik el az otthonukhoz. A nők közlekedési mintáit nagyobb arányban jellemzi az utazási fűzér (trip chaining), vagyis több, rövidebb utazás összekötése, melynek során mindennapi ügyeket, gyerekneveléssel (pl. gyerekek elfuvarozása iskolába, szakkörre) vagy háztartással kapcsolatos teendőket (pl. bevásárlás) végeznek el (Ng & Acker, 2018, McGuckin & Nakamoto, 2004). Ehhez kapcsolódóan fontos megjegyezni, hogy a városi funkciók övezeti felosztása kimondottan előnytelen az utazási fűzér ismeretében. Egy amerikai egyesült államokbeli kutatás 1995. és 2001. között felvett adatok alapján megállapítja, hogy fokozatosan emelkedik az utazási fűzerekben utazó férfiak száma is, elsősorban a gyerekesek körében. Ezzel egyidejűleg egy különbségre is felhívja a figyelmet: a férfiak jellemzően inkább kávézni vagy ételt vásárolni térnek be munkába menet, és bár az ilyen jellegű megállók száma nők körében is emelkedést mutat, esetükben kisebb arányban figyelhető meg. Az említett jelenséget „Starbucks effectnek” nevezték el. Ugyanez a kutatás továbbra is kétszeres valószínűséggel számol azt illetően, hogy inkább a nők viszik gyerekeiket iskolába és hozzák őket onnan haza – emiatt az ő indulási és hazaérkezési időpontjuk jóval kötöttebb a férfiakénál, ugyanis ezeket össze kell hangolni az iskolai időbeosztással és a gyerekek délutáni elfoglaltságaival (McGuckin & Nakamoto, 2004).

A látható és mérhető különbségek mellett fontos tendencia, hogy a nemek közötti mobilitás konvergálni látszik, ezzel a szakadék fokozatosan csökken. A közeledés hátterében több tényező áll: egyfelől a nők munkaerőpiacra való kiáramlása, másfelől a modern háztartásokban megjelenő kiegyensúlyozottabb feladatmegosztás. Az elmúlt évtizedekben a családok szerkezetében és a háztartások összetételében is változások mentek végbe, nő az egyszülős családok száma, és növekszik azoknak a családoknak a száma is, ahol a szülők azonos neműek. Egyszülős családokban, a szülő nemétől függetlenül, hasonló mobilitási minták figyelhetők meg (Rosenbloom, 2006).

GYAKORLATILAG

Néhány faktor azonban nem követi a fent említett változásokat. Továbbra is fennáll a nemek közötti fizetésbeli szakadék (gender pay gap), mely kihat a mobilitásra; nemzetközi viszonylatban a részmunkaidős foglalkoztatottságuk jelentős része még mindig nő, ami időben más közlekedést és más típusú ingázást von maga után (Rosenbloom, 2006). Egy korábbi kutatásban megállapítást nyert az is, hogy a nők által betöltött munkakörök kisebb arányban részesülnek az utazási támogatásokból (pl. szolgálati gépjármű) (Gauvin et al., 2020). Ezekon felül fontos azt is rögzíteni, hogy az idős hozzátartozókról való gondoskodás még mindig elsősorban a nőkre hárul, annak ellenére is, hogy a gyerekekkel kapcsolatos feladatok megosztása kiegyensúlyozottabbá vált (Rosenbloom, 2006).

Az említett változások az autóhasználatra is befolyással vannak; a nők gazdasági függetlenedése a gépjárműhöz való hozzáférésben is ugrást eredményezett. Az autóhasználati szokásokra a gyereknevelés jelentős hatást gyakorol mindkét nem esetében. Sőt, egy német kutatás megállapítja, hogy a diszparitás a gyerekneveléssel csak tovább csökken a nemek között – ennek hátterében valószínűsíthetően az áll, hogy a gyerekek „fuvarozása” a szumma autóhasználatban növekményként jelenik meg (Vance, Buchheim & Brockfeld, 2004). Az idősebb korosztályt vizsgálva a nők autóhasználati elmarad a férfiaké mögött, ennek egyik feltételezett oka, hogy a nők hamarabb hagynak fel a vezetéssel, amikor már koruknál fogva bizonytalanok érzik magukat (Panahi et al., 2022).

Biztonságérzet

„Az a várostervezési gyakorlat, amely nem képes garantálni a nők szexuális erőszakkal szembeni védelmét, nyilvánvalóan megsérti a nők egyenlő jogát a közterek használatához” – jelenti ki Caroline Criado Perez Láthatatlan nők című könyvében (Perez, 2019, p. 69). A témában készült kutatások alapján megállapítható, hogy a nők a férfiakhoz képest inkább élnek meg félelmet a városi terekben (számszerűen kétszer nagyobb eséllyel [Perez, 2019, p. 69]), és ennek a félelemnek gyakran kifejezetten a férfiak által a nők ellen elkövetett erőszaknak való kitettség a kiváltója (Spain, 2014, Molnár, 2012). Az etnikai kisebbségekhez tartozó nők félelme még ennél is gyakoribb, hiszen ők nemcsak szexista, hanem rasszista támadásoktól is tarthatnak (Perez, 2019, p. 69).

A félelem egyik lábát a nők által megtapasztalt utcai zaklatás adja. Az idegenek által elkövetett utcai zaklatást (melynek egyik jellemző fajtája a catcalling, vagyis *„az idegen férfiak által nyilvános helyeken, rendszerint nőket érő, verbális és nem verbális, a megjelenésre vonatkozó, tárgyiasító célzások”* [Fedor, Snakóczki & Kengyel, 2020]) számos faktor befolyásolja, ezeknek egy része demográfiai (nem, életkor), más része teljesen szubjektív (pl. mennyire találja a zaklató vonzónak az áldozatát). Empirikus kutatások bebizonyították, hogy életük során a nők 85%-a tapasztalja meg az utcai zaklatás valamely formáját, ami számottevően befolyásolja biztonságérzetüket a publikus terekben. Noha a zaklató célja sok esetben nem több mint a nő figyelmének felhívása, maga a zaklatás, mint nem konszenzuális, tárgyiasító interakció, negatív érzéseket hagy maga után, és könnyen internalizálhatja a megalázottság, jogfosztottság érzését (Farmer and Smock, 2017), és vetheti el az állandó félelemérzet

GYAKORLATILAG

magvait. A krónikus félelem másik, fontos pillére a nemi erőszaktól való rettegetés, amely szorosan összefügg az erőszakot keretező társadalmi felfogással. A széles körökben uralkodó áldozathibáztató magatartás hajlamos a felelősséget teljes mértékben az áldozatra hárítani, miközben a férfiakat – kizárólag a szexuális vágyaik által vezérelt – ösztönlényeknek állítja be. Ez a megközelítése a problémakörnek például az olyan nemi erőszak kapcsán felmerülő, kételkedő kérdésekben érhető tetten, mint hogy mit viselt az áldozat, vagy egyébként is mi dolga volt azon a környéken sötétedés után.

A kéretlen, szexuális felütésű közeledés előfordulásának gyakorisága az életkor előrehaladtával egy ponton csökkenni kezd, ennek oka az idősebb nőket általánosan deszexualizáló társadalmi felfogás. A sztereotípiák ugyan sok esetben károsak, Janet Wolff megjegyzi: „Maga a „feltérképezetlenség” a szabályoktól való mentességet is magával hozza, és lehet, hogy az idősebb nők inkább profitálnak, mint szenvednek a társadalmi perifériára szorulásból.” (Wolff, 2010) Ugyanebben az írásában részletesen kifejti, hogyan válnak az idős nők kvázi láthatatlanná a publikus terekben, míg a fiatalabb korosztályba tartozó nőknek rendszeresen meg kell küzdenie a nemkívánatos figyelemmel és tekintetekkel.

Az erőszaktól való rettegetés nemcsak a közérzetet befolyásolja, de a városhasználati módokat is. Rosszul megvilágított köztereken közlekedni, sötét parkokon átvágni, sőt, akár este egyedül hazamenni is kockázatosnak tűnhet női szemmel nézve. Az erőszak elkerülése ebből kifolyólag a nők utazási szokásait is befolyásolja: nagyobb valószínűséggel választanak költségesebb utazási módokat, ha azokat biztonságosabbnak ítélik meg (Macedo et al., 2022). Ez korrelációt mutat azzal a jelenséggel, hogy ugyan a taxis utazások száma a városokban átlag hétköznapokon viszonylag alacsony, jellemzően nagyobb arányban veszik igénybe nők a szolgáltatást (Gauvin et al., 2020, Ng & Acker, 2018).

Az utcai erőszak komolyságát nem csorbítva, de ezen a ponton fontos megjegyezni: amíg a nők elővigyázatosan, a legrövidebb utat választva, kulcsaikkal a kezükben és megszorított léptekkel sietnek haza – sötétedés után – egy esetleges támadástól rettegetve, statisztikailag sokkal nagyobb az esélye annak, hogy az erőszak otthon éri őket a négy fal között, vagy olyan személy követi el, akit egyébként jól ismernek (Kern, 2020, p. 145; Spain, 2014).

A hozzáférés és kizárás természete

A fenti szempontokon túl további faktorok feltárása is érdekes különbségekre mutathat rá. Legyen szó akár arról, hogy a nem megfelelően akadálymentesített városi terek hogyan hatnak ki a babakocsival vagy gyerekekkel közlekedőkre (mely a gondoskodási munkák egyenlőtlen felosztásából fakadóan, még mindig inkább a nők életét befolyásolja), valamint a mozgásukban korlátozott idősekre; vagy egy nagyobb léptékű elemzéskor tárgyalhatjuk az akkor már megkerülhetetlenné váló kérdést, a nőket érintő nagyobb arányú lakhatási szegénységet is, amely a nemek közötti jövedelembeli különbség egyik velejárója.

Leslie Kern *Feminist Cities* című könyvében négy csoportba sorolja a nőket érő hátrányokat: fizikai, társadalmi, gazdasági és szimbolikus akadályokat különböztet meg (Kern, 2020, p. 5). Én ettől eltérően elsősorban a látható/megfogható/fizikai és a láthatatlan/megfoghatatlan/

GYAKORLATILAG

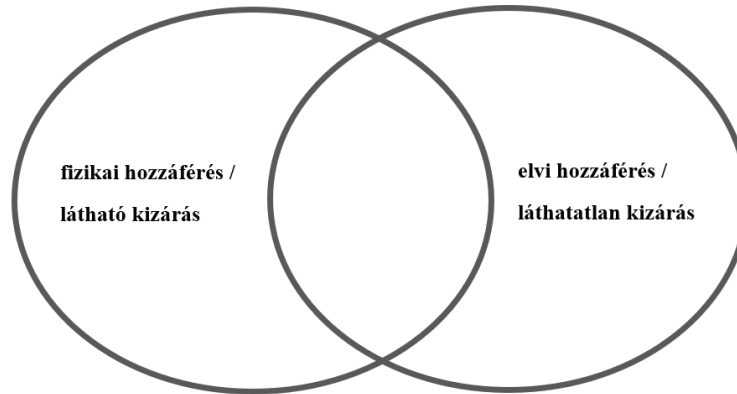
elvi vonalon csoportosítom őket. A gazdasági és szimbolikus kizárások vagy akadályok közös, társadalmi gyökerű problémák, amelyek a hosszú ideje fennálló patriarchális megrögzöttségből eredeztethetők. Ennek okán ezeket egy kategóriába foglalva közelítem meg.

A *fizikai hozzáférés – látható kizárás* skáláján az épített környezetből és az azt megelőző szaktervezői munkából közvetlenül származó előnyöket és hátrányokat helyezem el. Ezek azok a tényezők a városi térhasználatban, amelyeket építészek, várostervezők, közlekedéstervezők, stb. tervei alapján hoznak létre. Bár ezeknek a kérdéseknek is van egy erőteljes társadalmi vonulata (Miért nem veszik figyelembe a speciálisan női igényeket a tervezés során? Hol vannak a szakmából a női tervezők, akik akár saját tapasztalataikra támaszkodva ezeket a szempontokat implikálni tudnák a tervezési folyamatba?), fizikai és anyagi természetükből adódóan áttervezéssel, módosítással, kiegészítéssel kiegyenlíthetők. Ide sorolható többek között a fent referált, elégtelenül akadálymentesített köztér (pl. az autóforgalomnak alárendelt városi utakról szinte kiszorultak a gyalogosok, akik gyakran az úttesten átkelni is csak aluljárók igénybevételével tudnak. Gondoljunk arra, milyen hosszú ideig nem lehetett a csomóponti szerepű Blaha Lujza téren akadálymentesen, a felszínen átjutni az út túloldalára!), a szintén korábban tárgyalt, nem megfelelően kialakított közlekedési infrastruktúra (pl. túl ritka villamosmegállók) vagy területi funkcionális összetétel is (pl. kizárólag lakófunkciós, alvóvárosként működő területek).

Az *elvi hozzáférést és láthatatlan kizárást* társadalmi, gazdasági, szimbolikus tényezők hozzák létre. Ehhez a halmazhoz tartoznak a társadalmi vagy patriarchális szokásrendből eredő kizárások, amelyek fizikailag nem gördítenek akadályt a nők elé, ugyanakkor ők élethelyzetükből adódóan gyakran helytelenítéssel, rosszallással, veszéllyel találkozhatnak, ha átlépik a küszöböt (pl. idézzük csak fel, mennyi intézményben nem látják szívesen a kisgyerekeket).

A két halmaz létrehoz egy közös metszetet, amely az egyszerre fizikális és elvi szinten jelenlévő korlátokat foglalja magába: itt található meg azok az esetek, mikor a tervezői ignorancia eredményeképp létrejövő térre vagy térelemre egy újabb, gyakran alá-fölé rendeltségi viszonyból származó, társadalmi forrású réteg rakódik. Ehhez egy hétköznapi precedens, ha a megfelelő közvilágítás hiányában a nők bizonyos utcákat elkerülnek félelemből, vagy ha a köztérkialakítás végeredményben periodikusan vagy állandó jelleggel nem komfortos az ő számukra (pl. az árnyékolás hiánya iszlám kultúrájú városokban, ahol a nők nyári hőségben is több réteg ruhát viselnek [Al Dajani, 2022]).

GYAKORLATILAG



1. ábra: hozzáférés és kizárás típusai

Összegzés

A városi mindennapokat számtalanképp élhetjük meg életkorunktól, társadalmi-gazdasági helyzetunktől, bőrszínunktől és egyéb, sok esetben szubjektív faktoroktól függően. Hasonlóan fontos szerepet tölt be a várossal kapcsolatos tapasztalatainkban a társadalmi nemünk, hiszen jelentősen befolyásolja, milyen lehetőségeket kínál számunkra a város, hogyan férünk hozzá egyes funkcióihoz és hogyan közelít hozzánk a többi városi polgár. Jelen esszé fókuszja a különböző megélések genderszemontú, nőkre koncentráló vizsgálata volt, főképp a mindennapi városhasználati szokásokra, városi terekkel kapcsolatos igényekre vonatkozó elméletek, kutatások és azok eddigi eredményeiknek rövid áttekintésével.

A téma kutatása a feminizmus második hullámával egyidejűleg bontakozott ki, azonban hazánkban máig nem elterjedt a tervezési elv. Mégis fontos szerepe van a várostervezésben, hiszen a korábban bejáratott „one size fits all” megközelítés nem teszi lehetővé valóban inkluzív városi terek létrehozását. A megoldás körvonalazódni látszik egyrészt a női szempontok kutatásával és a feltárt eredmények integrálásával a tervezésbe, másrészt a közösség bevonásán alapuló tervezéssel, ugyanis ezáltal a potenciális használói réteg javaslatai is beépülhetnek a koncepcióba, tervbe, részletek kidolgozásába.

Esszémben három szempontot jártam körbe mélyebben, ahol mérhető különbségeket lehet felmutatni a férfiak és nők városi terekhez fűződő kapcsolatában. Egyes eltérések már a városszerkezet és a városi életmód összefüggésében is megmutatkoznak: a huszadik században egyre terjedő szuburbanizáció és zónás funkcióelosztás másképp érintette a férfiak és nők életvitelét. Míg a férfiak számára egy kényelmes opciót jelentett a munka és magánélet egyértelmű, térbeli elkülönítése, a háziasszonyok számára egy éles vágás volt, amely elszakította őket a városi kulturális és közösségi lehetőségektől, esetleges munkavállalástól. Az övezetes felosztás később, a nők nagyobb arányú munkavállalásával

GYAKORLATILAG

sem mutatta meg előnyös oldalát. A háztartások és gondoskodási feladatok jelentős hányada továbbra is a nők kezében összpontosul, mindez pedig olyan időmegtakarító városhasználati mintákhoz vezet, mint az utazási láncok. Utazási láncokat zónás területfelosztásban nem lehetséges praktikusán, minimális kitérőkkel megszervezni – ezeknek inkább a többfunkciós területek kedveznek, ahol akár munkából hazafelé el lehet menni a gyerekekért az óvodába, és ezzel egy körben elvégezhető a bevásárlás, vagy akár hivatalos ügyek intézése is.

A szuburbanizáció és zónás városok olvasatában különösen fontossá válik az egyéni mobilitás kérdése. A nemek közötti mobilitási szakadék a nők munkavállalásával csökkenni látszik, azonban a férfi és női szerepekből adódó különbségek továbbra is átgyűrűznek a városhasználati szokásokra, és velük együtt a mobilitásra is. Ahogy az utazási fűzerek mutatják, a nők fizetetlen munkája – a gondoskodás és háztartás menedzselése – még mindig befolyással van az utazási mintázatokra, továbbá a biztonságérzet és annak esetleges hiánya is beavatkozhat az útvonaltervezésbe, akár kerülőutak beiktatásával vagy más közlekedési eszközök választásával. Hiszen a biztonságérzet és a biztonság szintén egy olyan problémakör, amelyben szintén más tapasztalatokkal rendelkeznek a férfiak és nők. A nők gyakrabban élnek meg félelmet a városi terekben, amelyet validálhat vagy elmélyíthet a társadalom megítélése által szürke zónába eső utcai zaklatás. Ezen túl komoly félelmet idéz elő a nőkben a nemi erőszak eshetőségének gondolata, még akkor is, ha azt nagyobb valószínűséggel követi el valaki közeli hozzátartozójuk vagy ismerősük privát terekben.

A tárgyalt problémák és a további, felmerülő korlátok többféleképp csoportosíthatók. Leslie Kern fizikai, társadalmi, gazdasági és szimbolikus akadályokat említ, én a fizikai és elvi hozzáférés szerint rendszerezem őket. Míg a fizikai hozzáférés és a látható akadályok elsősorban valamilyen tervezési folyamat térben leképzett eredményei, ezért szükségszerűen ezeknek a térbeli elemeknek a módosításával felülírhatók, az elvi akadályoknak sokkal mélyebb, társadalmi gyökerei vannak, ennél fogva lassabban és nehezebben alakítható keretek között működnek. A fizikai és elvi akadályoknak megjelenhet egyfajta kombinációja vagy kölcsönhatása is, amely egy kedvezőtlen kialakítású térbeli elemhez társuló, negatív tudattársítás vagy valós veszély.

Napjainkban a fejlett országokban már létrejött a férfiak és nők közötti jogegyenlőség, ám a hagyományos nemi szerepekkel kapcsolatos elképzelések még nem teljesen koptak ki társadalmunkból. Magyarországon továbbra is uralkodó a freudi nézet, miszerint a férfi az aktív, erős fél, a család feje, míg a nők inkább passzív szerepet töltenek be, és elsődleges feladataik a reprodukció és otthonteremtés körül csoportosulnak. Hipotézisem, hogy túlnyomó részt ez a szerepfelfogás képződik le a hazai köztértermelésben és a magyar társadalom városhasználatában is. Ugyancsak azonos tendencia figyelhető meg hazai építészeti szférában: a látványos, nagy volumenű és presztízsű megbízásokat általában férfiak által vezetett építész irodák nyerik el, míg az építésznőket inkább belsőépítészeti, kisebb léptékű feladatokra szerződtetik (mondván, ahol nőként egyébként is otthonosabban mozognak). Márpedig a nők szakmán belüli szegregációjával fontos tapasztalati szempontok maradnak távol a tervezőasztaltól, amelyek hiánya visszaveti a befogadóbb városi terek létrehozását.

GYAKORLATILAG

Irodalom

- Al Dajani, R. (2022). *Arab Women and the Metropolitan: How do we navigate in the city?* Lazy Women. <https://lazywomen.com/desk/arab-women-and-the-metropolitan-how-do-we-navigate-the-city/> (letöltés: 2022.01.15.)
- Bálint, L. (2011). A születéskor várható élettartam nemek szerinti térbeli különbségei. *Területi Statisztika*, 14 (4): 386-404.
- Bondi, L. (1998). Gender, class and urban space: public and private space in contemporary urban landscapes. *Urban Geography*, 19(2), 160–185. doi:10.2747/0272-3638.19.2.160
- Boys, J. (2022). Women and public space. In. *Making Space, Women and The Man-Made Environment*. (pp.37-54) Verso
- Farmer, O., & Smock Jordan, S. (2017). *Experiences of Women Coping With Catcalling Experiences in New York City: A Pilot Study*. *Journal of Feminist Family Therapy*, 29(4), 205–225. doi:10.1080/08952833.2017.1373577
- Fedor, Zs., Snakóczki, R., & Kengyel, G. (2020). A catcalling megítélése és arra adott reakciók összefüggése egyes pszichológiai tényezőkkel. *Társadalmi Nemek Tudománya Interdiszciplináris eFolyóirat*. 10. 88-113. 10.14232/tntef.2020.1.88-113.
- Fenster, T. (2005). 'The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life'. *Journal of Gender Studies*, 14 (3): 217-231.
- Frampton, K. (2009). Le Corbusier és a Ville Radieuse 1928.1946. In. *A modern építészet kritikai története*. (pp. 235-245.) TERC.
- Friedan, B. (2021). *A nőiesség kultusza*. Budapest, Noran Libro Kiadó
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese S., Young, A., Adler, N., & Cattuto, C. (2020). Gender gaps in urban mobility. *Humanities and Social Sciences Communications* volume 7, 11. <https://doi.org/10.1057/s41599-020-0500-x>
- Kern, L. (2020). *Feminist City: Claiming Space in a Man-made World*. Verso.
- Macedo M., Lotero L., Cardillo A., & Barbosa H. (2022). Differences in the spatial landscape of urban mobility: Gender and socioeconomic perspectives. *PLoS ONE* 17(3): e0260874. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0260874>
- Matrix. (2022). *Making Space, Women and The Man-Made Environment*. Verso
- McGuckin N., Nakamoto, Y. (2004). Differences in Trip Chaining by Men and Women. *Research on Women's Issues in Transportation Report of a Conference*. Chicago, Illinois.
- Molnár, A. (2012). A maszkulin és heteroszexuális köztér termelése. Elméleti háttér a társadalmi tértermelésnek a bűncselekményektől való félelem kontextusában történő kutatásához. *Tér és Társadalom*, 26 (1).
- Ng, WS., Acker, A. (2018). Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies. *01. International Transport Forum*. Paris, France
- Panahi, N., PourJafar, M.H., Soltani, A., & Ranjbar, E. (2022). A Systematic Review of the Factors Affecting Elderly Mobility in Urban Spaces. *Int. J. Architect. Eng. Urban Plan*, 33(4): 1-11, <https://doi.org/10.22068/ijaup.676>
- Perez, C. C. (2019). *Láthatatlan nők*. Budapest, Gabo Könyvkiadó.

GYAKORLATILAG

- Rosenbloom, S. (2006). Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge. *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers*. Washington, DC: The National Academies Press. <https://doi.org/10.17226/23274>.
- Saegart, S. (1981). Masculine Cities and Feminine Suburbs: Polarised Ideas, Contradictory Realities, In: Stimpson, C.R., Dixler, E., Nelson, M.J., & Yatrakis, K.B. (eds.) *Women in the American City*, Chicago, University of Chicago,
- Spain, D. (2014). Gender and Urban Space. *Annual Review of Sociology*, 40(1), 581-598. doi:10.1146/annurev-soc-071913-043446
- United Nations Human Settlements Programme (2012). *Gender and Urban Planning: Issues and Trends*. Nairobi.
- Vance, C., Buchheim S., Brockfeld, E. (2004). Gender as a Determinant of Car Use: Evidence from Germany. *Research on Women's Issues in Transportation Report of a Conference*. Chicago, Illinois.
- Van den Berg, M. (2017). Introduction: Gender in the Post-Fordist Urban. In. *Gender in the post-Fordist Urban*. (pp.1-12) Palgrave-Macmillan.
- Wekerle, G. (2006). A Woman's Place is in the City. *Antipode*. 16. 11-19.
- Wolff, J. (2010). Keynote: unmapped spaces – gender, generation and the city. *Feminist Review* 2010 (96): 6-19.