

Marta Loska

ORCID: 0009-0002-7882-8521

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie
(studentka)

University of Warmia and Mazury in Olsztyn
(student)

INKLUZYWNOŚĆ W PROJEKTOWANIU PRZESTRZENI MIEJSKIEJ: PERSPEKTYWA PŁCI JAKO WARUNEK RÓWNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA¹

Inclusivity in Urban Space Design: The Gender Perspective as a Prerequisite for Equality and Safety

Słowa kluczowe: projektowanie inkluzywne, przestrzeń miejska, perspektywa płci, bezpieczeństwo kobiet, wykluczenie, projektowanie urbanistyczne

Key words: inclusive design, urban space, gender perspective, women's safety, exclusion, urban design

Streszczenie

Artykuł podejmuje problematykę inkluzywności w projektowaniu przestrzeni miejskiej z perspektywy płci, wskazując, że sposób, w jaki miasta są planowane i użytkowane, w dużej mierze odzwierciedla społeczne relacje władzy. Celem opracowania jest ukazanie, jak uwzględnienie doświadczeń kobiet wpływa na równość, bezpieczeństwo i komfort korzystania z przestrzeni miejskiej. W pracy zastosowano analizę literatury, studia przypadków oraz interpretację przykładów wdrożonych rozwiązań w miastach takich jak Barcelona, Wiedeń czy Umeå. Zidentyfikowano kluczowe bariery wynikające z patriarchalnych wzorców urbanistyki oraz problemy takie jak brak oświetlenia, niska dostępność toalet czy zagrożenia

Abstract

The article explores the issue of inclusivity in urban space design from a gender perspective, emphasizing that the way cities are planned and used largely reflects existing social power relations. The aim of the study is to demonstrate how incorporating women's experiences into the design process influences equality, safety, and the overall comfort of using urban spaces. The analysis is based on a review of literature, case studies, and the interpretation of implemented solutions in cities such as Barcelona, Vienna, and Umeå. The study identifies key barriers rooted in patriarchal urban planning models, including inadequate lighting, limited access to public toilets, and safety risks in public transport. The paper argues that in-

¹ Niniejszy tekst jest pierwszą częścią dwuczęściowego artykułu; część druga *Inkluzywność przestrzeni miejskiej Olsztyna z perspektywy nastoletnich dziewcząt: studium przypadku* ukaże się w następnym numerze.

w transporcie publicznym. Teza pracy wskazuje, że projektowanie inkluzywne, oparte na perspektywie płci, stanowi klucz do tworzenia bezpiecznych, dostępnych i przyjaznych miast.

clusive design, grounded in the gender perspective, is essential for creating cities that are safe, accessible, and welcoming for all.

Wstęp

W ostatnich latach inkluzywność coraz częściej postrzegana jest jako jeden z kluczowych trendów społecznych. Jej znaczenie wykracza poza pojedyncze sektory i staje się jednym z fundamentów rozwoju społecznego, widocznym w refleksji naukowej, edukacji, biznesie, w działaniach instytucji publicznych oraz w codziennym życiu. Istotą inkluzywności jest tworzenie rozwiązań i praktyk odpowiadających na potrzeby zróżnicowanych grup, tak aby zapewnić równy dostęp i możliwość uczestnictwa w życiu społecznym. Rosnąca rola inkluzywności wiąże się więc z postępującą zmianą systemu wartości, w którym coraz większą wagę przypisuje się równości, różnorodności i poszanowaniu podmiotowości jednostki.

Znaczenie inkluzywności uwidacznia się również w obszarze projektowania przestrzeni miejskiej. Miasta (podstawowe środowisko życia większości społeczeństwa) stają się przestrzenią realizacji trendu inkluzywności w wymiarze praktycznym. Urbanistyka i planowanie przestrzenne, tradycyjnie ukierunkowane na funkcjonalność i estetykę, coraz częściej włączają perspektywę społeczną, dostrzegając, że pozornie neutralna przestrzeń miejska w rzeczywistości nie jest przestrzenią dla wszystkich, a w skrajnych przypadkach jest przestrzenią tylko dla wybranych.

Niniejszy artykuł stanowi pierwszą część szerszego opracowania poświęconego inkluzywności przestrzeni miejskiej. Jej celem jest ukazanie, w jaki sposób projektowanie uwzględniające perspektywę płci oddziałuje na poziom bezpieczeństwa, równości oraz komfortu korzystania z przestrzeni miejskiej, a także wskazanie zidentyfikowanych barier oraz przykładów dobrych praktyk i rozwiązań wdrażanych w innych ośrodkach urbanistycznych. Przyjęta teza zakłada, że projektowanie inkluzywne, oparte na perspektywie płci, stanowi konieczny warunek do budowania miast bezpiecznych, dostępnych i przyjaznych wszystkim mieszkańcom. Druga część opracowania, stanowiąca kontynuację niniejszego artykułu, zostanie poświęcona prezentacji wy-

ników badań empirycznych przeprowadzonych wśród użytkowników przestrzeni miejskiej. Badania te, oparte na obserwacjach terenowych, wywiadach fokusowych oraz przeprowadzonym warsztacie, mają na celu uchwycenie doświadczeń kobiet w korzystaniu z przestrzeni publicznej. Analiza przyjmie formę studium przypadku, koncentrując się na kwestii inkluzywności wybranej przestrzeni miejskiej, co pozwoli zidentyfikować zarówno istniejące bariery, jak i potencjalne kierunki działań sprzyjających tworzeniu bardziej dostępnego środowiska miejskiego. Pozwoli ona również na pogłębienie refleksji nad praktycznymi możliwościami wdrażania inkluzywnego podejścia w projektowaniu miejskim oraz na weryfikację postawionych w tej części założeń.

Analiza doświadczeń kobiet w przestrzeni miejskiej obejmuje trzy wzajemnie powiązane obszary problemowe:

1. Bezpieczeństwo i mobilność – obejmujące kwestie przemocy, molestowania oraz dostępności transportu publicznego.
2. Komfort i infrastruktura codzienności – w tym oświetlenie, toalety publiczne, place zabaw czy rozmieszczenie ławek.
3. Społeczne i kulturowe uwarunkowania uczestnictwa kobiet w przestrzeni publicznej – czyli wpływ stereotypów, ról społecznych i doświadczeń macierzyństwa na sposób korzystania z miasta.

Koncepcja projektowania inkluzywnego

Różnorodne potrzeby społeczności miejskich stawiają przed architektami i urbanistami wyzwania dotyczące nie tylko tworzenia przestrzeni funkcjonalnych, ale również dostępnych dla wszystkich. Wymóg ten stał się fundamentem koncepcji projektowania uniwersalnego, a w dalszej kolejności – inkluzywnego, dążących do eliminacji barier architektonicznych i społecznych, umożliwiających każdemu swobodne korzystanie z miejskich zasobów. To sposoby projektowania, w których priorytetem stają się potrzeby i możliwości mieszkańców. Mimo że obie formy projektowania to podejścia, które koncentrują się na zwiększaniu dostępności dla jak największej liczby ludzi, istnieje między nimi pewna różnica. Projektowanie uniwersalne odnosi się do projektowania „produktów i otoczenia w taki sposób, aby były one użyteczne dla wszystkich ludzi w możliwie największym

stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania” (Persson i in. 2014: 510). To podejście pozwala tworzyć przestrzenie miejskie, które są intuicyjne i przyjazne dla wszystkich użytkowników, co sprzyja integracji oraz budowaniu silniejszych więzi społecznych. Z drugiej strony projektowanie inkluzywne uznaje, że pojedyncze rozwiązanie nie może trafić do wszystkich, tak więc skupia się na bardziej elastycznym podejściu i obejmuje różne możliwości i procesy dla różnych grup użytkowników.

Projektowanie inkluzywne wyrasta z koncepcji projektowania uniwersalnego. Jego celem jest tworzenie estetycznych i funkcjonalnych środowisk, z których mogą korzystać w równym stopniu wszyscy, bez względu np. na wiek, płeć czy niepełnosprawność. Wymaga ono ciągłego rozwijania, aby uwzględnić różnorodną grupę użytkowników, w miarę jak lepiej rozumiemy ich wymagania, pragnienia i oczekiwania (Persson i in. 2014: 510). Projektowanie inkluzywne odnosi się więc do rozwiązań znoszących segregację płciową, rasową, kulturową, religijną, związaną z zaburzeniami komunikacyjnymi. Projektowanie uniwersalne i projektowanie inkluzywne służą znoszeniu różnych barier i ograniczeń, z tym że drugie z nich dotyczy uwarunkowań społecznych, kulturowych. Obie koncepcje są kluczowe w tworzeniu bardziej dostępnych i przyjaznych przestrzeni, lecz projektowanie inkluzywne stawia dodatkowy nacisk na uczestnictwo i reprezentację w procesie projektowym.

Założenia projektowania inkluzywnego mają istotne znaczenie również w kontekście urbanistyki. Miasta, dzięki odpowiedniemu projektowaniu, mogą lepiej integrować różnorodne grupy społeczne, promować wzajemne zrozumienie i współpracę między mieszkańcami, zmniejszać segregację społeczną, wspierać tworzenie spójnej i zintegrowanej społeczności, a w konsekwencji – zyskać ludzki wymiar. Przestrzeń publiczna przez wiele dziesięcioleci w projektowaniu urbanistycznym była marginalizowana, co sprawiło, że miasto przestało być miejscem spotkań. Często to nie mieszkańcy unikają miasta, lecz samo miasto nie stwarza warunków do ich obecności – przestrzeń bywa zaprojektowana w sposób, który nie sprzyja zatrzymaniu się, spędzaniu czasu czy nawiązywaniu kontaktów. Jak wyraził to Jan Gehl: „wspólną cechą niemal wszystkich miast [...] jest to, że ich mieszkańcy, którzy wciąż licznie korzystają z przestrzeni publicznej, są coraz gorzej traktowani. Żyją w skandalicznych wręcz warunkach; w coraz bardziej

ograniczonej przestrzeni, w skażonym środowisku i hałasie, napotyka ją na liczne bariery architektoniczne, rosnące ryzyko wypadków itp.” (Gehl 2014: 3).

Miasto jest przestrzenią, w której spotykają się użytkownicy o różnych potrzebach, a ich podstawowym prawem jest równy dostęp do miejsc publicznych – ulic, parków, transportu miejskiego i innych wspólnych zasobów. W związku z tym projektowanie inkluzywne ma kluczowe znaczenie dla tworzenia miast, które nie tylko uwzględniają zróżnicowane potrzeby mieszkańców, ale również wspierają równość, dostępność oraz integrację społeczną.

Dlaczego miasta nie zawsze są dla wszystkich

Sposób, w jaki projektujemy miasta, nie jest neutralny – odzwierciedla wartości, priorytety i perspektywy osób, które o nim decydują. Historia urbanistyki pokazuje, że przez wieki dominował w niej jeden punkt widzenia, co ma bezpośredni wpływ na to, jak wyglądają i funkcjonują nasze przestrzenie. Od wieków miasta były projektowane głównie przez mężczyzn, to właśnie oni decydowali o kształcie przestrzeni miejskiej. Jak dobitnie wyraziła to Jane Darke: „każda osada stanowi zapis stosunków panujących w społeczeństwie, które ją stworzyło. [...] nasze miasta to patriarchat wyryty w kamieniu, cegle, szkłe i betonie” (cyt. za: Kern 2023: 17), z kolei Leslie Kern dodaje: „wszystkie koncepcje urbanistyczne czerpią z puli założeń na temat »typowego« mieszkańca miasta: tras jego codziennych podróży, jego potrzeb, pragnień i wyznawanych przez niego wartości. I jakżeby inaczej – mieszkaniem ten jest mężczyzną. Pracującym mężem i ojcem, pełnosprawnym, heteroseksualnym, białym i cispłciowym” (Kern 2023: 37).

Taki sposób myślenia o użytkowniku miasta kształtuje jego infrastrukturę, usługi i priorytety w planowaniu. W efekcie projektowanie, budowa i zarządzanie przestrzenią mogą znacząco ograniczać możliwości kobiet w swobodnym przemieszczaniu się, pracy czy korzystaniu z miasta na równych zasadach. Ograniczenia w tym zakresie nie tylko wpływają na jakość życia i samopoczucie, ale również zmniejszają potencjał kobiet do aktywnego uczestnictwa w tworzeniu i utrzymywaniu dobrze funkcjonujących, harmonijnych społeczności. W 2019 roku na Światowym Szczycie Transportu Publicznego UITP w Sztokhol-

mie Anvita Arora, dyrektorka programu ds. transportu i infrastruktury miejskiej w KAPSARC, przedstawiła różnicę między „neutralnością płciową” a „uwzględnianiem aspektu płci” w procesie planowania („Gender-neutral” vs. „Gender-mainstreaming”). Jak zauważyła, aspekt płciowy brany pod uwagę na każdym etapie procesu – od planowania i projektowania, przez wdrażanie, po monitoring i ocenę – znacznie zwiększa szanse na tworzenie bardziej inkluzywnych rozwiązań. Niestety, niska reprezentacja kobiet wśród decydentów w połączeniu z nieświadomymi uprzedzeniami sprawia, że podejście „neutralne płciowo” i idea „projektowania dla wszystkich” w praktyce częściej odpowiadają na potrzeby mężczyzn niż kobiet. W planowaniu dominują rozwiązania, które nie uwzględniają różnorodności doświadczeń, a w rezultacie nie spełniają swojej funkcji wobec znacznej części użytkowników (Arora 2018). Bariery, z którymi spotykają się kobiety w miastach, pojawiają się na tyle często, że stają się niemal niewidzialne – przyjmowane jako część codziennej rzeczywistości. To, w jaki sposób będą sobie radzić lub je ignorować, wynika z indywidualnych strategii, co nie zmienia faktu, że są one efektem wadliwego projektowania przestrzeni.

Najczęściej pojawiającym się problemem w miastach, który w większości przypadków dotyczy kobiet, jest bezpieczeństwo. W międzynarodowych badaniach przeprowadzonych na zlecenie marki L’Oréal Paris, przez firmę Ipsos w 2019 roku, aż 78% kobiet, z liczącej 15 500 osób grupy badawczej, doświadczyło molestowania w przestrzeni publicznej. Z bliźniaczych badań przeprowadzonych w 2021 roku w Polsce wynika, że w naszym kraju skala tego problemu jest jeszcze większa – 84% kobiet doświadczyło molestowania w miejscach publicznych (raz lub wielokrotnie). Wyniki te idą w parze z niską świadomością skutków, jakie niesie ze sobą molestowanie. Tego typu doświadczenie wpływa na poczucie własnej wartości, kobiety borykają się z depresją, lękami, wycofują się z kontaktów społecznych, a nawet zmieniają środek komunikacji, jakim podróżują do pracy (jeśli molestowanie miało w nim miejsce). Zdarza się, że zmuszone są zmienić miejsce pracy lub zamieszkania (CKP 2021). Mobilność i bezpieczeństwo kobiet są ze sobą nierozzerwalnie związane. W miastach na całym świecie wiele kobiet odczuwa brak bezpieczeństwa podczas przemieszczania się. Badanie przeprowadzone w 28 miastach na różnych kontynentach wykazało, że kobiety były o 10% bardziej narażone niż mężczyźni na odczuwanie braku bezpieczeństwa w metrze oraz o 6% bardziej na odczuwanie

niepokoju w autobusach (Candiracci, Power 2022: 32; BBC 2019). Napastowanie seksualne jest jednym z najczęstszych problemów, obejmującym zarówno zaczepki i pozornie niewinne „żarty”, jak i przypadki ekshibicjonizmu czy obmacywania.

Dla wielu kobiet podróżowanie komunikacją miejską w poczuciu zagrożenia oznacza konieczność inwestowania w droższe alternatywy. W Nowym Jorku dodatkowe koszty podróży wynoszą średnio od 26 do 50 USD miesięcznie. W przypadkach, gdy kobiety nie mogą sobie pozwolić na ich pokrycie, są zmuszone rezygnować z ofert pracy oddalonych od ich miejsca zamieszkania lub korzystać z tańszych, ale mniej bezpiecznych form transportu, aby dotrzeć do pracy. W Jordanii 47% badanych kobiet odrzuciło ofertę pracy, wskazując na brak dostępu do transportu publicznego i doświadczenie molestowania w nim jako główne powody. Z kolei w Tanzanii niemal co czwarta dziewczyna, która doświadczyła przemocy seksualnej, była nękana lub została zaatakowana w drodze do szkoły lub z powrotem. Takie doświadczenia mają negatywny wpływ na edukację i przyszłe możliwości oraz decyzje zawodowe dziewcząt (Candiracci, Power 2022: 32). Geografka Hille Koskela zauważa, że „codzienne doświadczenie molestowania seksualnego przypomina kobietom, że pewne miejsca nie są przeznaczone dla nich” (Koskela 1999: 111).

Doświadczenia związane z przemocą i molestowaniem w przestrzeni miejskiej wpływają na sposób, w jaki kobiety postrzegają i użytkują miasta. Nie tylko codzienne poczucie zagrożenia, ale również presja społeczna narzucająca odpowiedzialność za własne bezpieczeństwo, kształtują ich wybory dotyczące poruszania się, korzystania z miejskiej infrastruktury i uczestnictwa w życiu publicznym. Strach odgrywa społeczną rolę narzędzia kontroli nad kobietami. Ogranicza ich swobodę, utrudnia pełne korzystanie z przestrzeni publicznej, wpływa na wybory zawodowe i – co stanowi największy paradoks – sprawia, że stają się bardziej zależne od mężczyzn. Nieustanne poczucie zagrożenia oraz codzienne doświadczenia molestowania wpływają na życie kobiet w sposób, który nie zawsze sobie uświadamiają. To subtelne ograniczenia, głęboko zakorzenione w świadomości społecznej mity, na które wskazuje Kern w kontekście funkcjonowania kobiet w miejskim środowisku:

Są [one – M.L.] wpisane w mapę bezpiecznych i niebezpiecznych przestrzeni, którą każda kobieta nosi z tyłu głowy. „Co robiłaś w tamtej

okolicy? W tamtym barze? Dlaczego sama czekałaś na autobus? Dlaczego wracałaś sama po nocy? Czemu poszłaś skrótem?” Świadomość, że ktoś może zadawać nam takie pytania, kształtuje naszą mentalną mapę w tym samym stopniu, co prawdziwe, fizyczne zagrożenie. Te seksistowskie mity mają nam przypominać, że oczekuje się od nas, byśmy ograniczały własną wolność poruszania się, pracy, zabawy i zajmowania przestrzeni w mieście. Przekaz brzmi: miasto nie istnieje dla ciebie (Kern 2023: 14).

Różnice w korzystaniu z infrastruktury miejskiej między kobietami a mężczyznami dotyczą m.in. sposobu poruszania się po mieście. Aktywistki z Punt 6 zauważyły, że kobiety częściej przemierzają się pieszo lub korzystają z transportu publicznego. Również Caroline Criado Perez, badając cele podróży kobiet, stwierdziła, że mężczyźni zazwyczaj podróżują liniowo – z punktu A do B – podczas gdy kobiety, wykonując 75% nieodpłatnej pracy opiekuńczej, poruszają się bardziej złożonymi trasami. Ponieważ to kobiety częściej przemierzają się obciążone zakupami i dziecięcymi wózkami, a także pomagają starszym członkom rodziny w poruszaniu się po mieście, brak płynnych ciągów komunikacyjnych – nierówne chodniki i wysokie krawężniki – bardziej utrudniają im życie. Na przykład badanie przeprowadzone w 2015 roku w Londynie wykazało, że kobiety o wiele bardziej niż mężczyźni były niezadowolone ze stanu chodników i dróg (Criado-Perez 2020: 48). Odczuwalne niedogodności związane są również z kwestią odśnieżania. Najczęściej najpierw oczyszczane są główne ulice prowadzące do centrum, podczas gdy osiedlowe ulice, chodniki i okolice szkół często pozostają na końcu listy. To pokazuje, które aktywności uznaje się za najważniejsze w miejskiej przestrzeni (Kern 2023: 49).

Jedną z kluczowych kwestii mających wpływ na komfort poruszania się i bezpośrednio związanych z poczuciem bezpieczeństwa jest oświetlenie. Ciemne miejsca budzą niepokój, ale źle zaprojektowane oświetlenie może potęgować poczucie zagrożenia. Dzieje się tak, gdy intensywne światło przecina mrok, tworząc silne kontrasty (ARUP 2022). W kilku miastach w Stanach Zjednoczonych próby oszczędzania przez ograniczenie oświetlenia zbiegły się z większą liczbą przypadków nękania i przemocy wobec kobiet (Candiracci, Power 2022: 29). W Ugandzie obawy kobiet przed przemocą seksualną wzrastają po zmroku, gdy przestępcy wykorzystują „ciemne punkty” (Deed 2020: 1). Na problemy z oświetleniem w miastach wpływa wiele czynników. Wiele miast po

prostu nie może sobie pozwolić na odpowiednie oświetlenie przez cały rok. W innych przypadkach działania mające na celu poprawę oświetlenia spotykają się z krytyką ze względu na ich negatywny wpływ na przyrodę. Zanieczyszczenie światłem w miastach to problem wpływający na zdrowie ludzi i ekosystemy.

Na bezpieczeństwo kobiet wpływa również układ i kształt ulic. Szybko rozwijające się miasta często są projektowane z myślą o ruchu samochodowym, spychając pieszych na margines. Taka hierarchia transportowa, w której piesi są pomijani, negatywnie wpływa na bezpieczeństwo i komfort użytkowania przestrzeni miejskich przez kobiety. Badania pokazują, że bezpieczne chodniki, aktywność uliczna (Schertz i in. 2021: 2) oraz zieleń przyuliczna (Candiracci, Power 2022: 29) mogą obniżyć poziom przestępczości oraz zmniejszyć jej subiektywne odczucie w środowisku miejskim. Obecność innych ludzi na ulicach sprawia, że kobiety czują się bezpieczniej.

Życie w mieście, funkcjonowanie w fizycznej przestrzeni publicznej powinno gwarantować nie tylko optymalny poziom bezpieczeństwa, ale także odpowiedni komfort jej użytkowania. Z jakimi głównymi problemami w tej kwestii zmagają się kobiety? Pierwszym obszarem są toalety, tj. problem z długimi kolejkami do nich. Każda z kobiet niejednokrotnie zmagająca się z tą niedogodnością, gdy czas goni lub komfort jest szczególnie istotny. Jednak rzadko postrzegamy ten problem jako wynik projektowania przestrzeni miejskiej, które nie uwzględnia realnych potrzeb kobiet, mimo że przyczyny kolejek przed damskimi toaletami wydają się oczywiste (różnice fizjologiczne między kobietami a mężczyznami są jednym z kluczowych czynników – kobiety, z powodu krótszej niż u mężczyzn cewki moczowej, muszą korzystać z toalety częściej; potrzeby związane z cyklem menstruacyjnym – kobiety spędzają w toaletach więcej czasu, wykonując czynności takie jak zmiana środków higienicznych czy dbanie o higienę osobistą). Innym aspektem jest fakt, że kobiety częściej korzystają z toalet, gdy opiekują się dziećmi lub osobami starszymi, co również wydłuża ich pobyt w takich miejscach (BBC 2019). Niedostateczna liczba damskich toalet jest symbolicznym przykładem szerszego problemu, jakim jest marginalizacja kobiecych potrzeb w urbanistyce i planowaniu miast. Toalety publiczne, z którymi spotykamy się na co dzień w naszych miastach, zazwyczaj są zamknięte, wymagają pokonania stromych schodów, są brudne, niebezpieczne albo oddalone od głównych ulic czy centrum miasta (Kern 2023: 100).

Innymi obszarami, które wymagają uwagi, jest np. projektowanie placów zabaw, czy rozmieszczenie ławek w przestrzeni miejskiej. Dafne Saldaña, architektka z grupy Equal Saree, wskazuje, że place zabaw w jej mieście, projektowane jako duże otwarte przestrzenie otoczone ławkami, sprzyjają głównie grze w piłkę nożną. Aby stworzyć bardziej inkluzywne przestrzenie, Equal Saree, w konsultacji z mieszkańcami, podzieliły place na mniejsze strefy, w tym miejsca na huśtawki, zjeżdżalnie czy ściankę wspinaczkową. Dzięki temu plac zabaw stał się bardziej różnorodny i dostępny dla wszystkich dzieci, nie tylko chłopców (BBC 2019). Z pozoru błahy element, jakim jest ławka w przestrzeni miejskiej, okazuje się istotny, jeśli rozpatrujemy go w perspektywie funkcji, jakie spełnia: miejsc odpoczynku, rozmów i budowania relacji społecznych.

Na mniej oczywiste aspekty związane z funkcjonowaniem kobiet w mieście zwraca uwagę Kern. Miasto dla kobiet to nie tylko infrastruktura, która może ułatwiać albo utrudniać funkcjonowanie w mieście, to również zachowania i przekonania, które ludzie powielają od wieków. To, w jaki sposób odbierana jest obecność kobiet w mieście, skutkuje tym, jak się po nim poruszają, jak się zachowują i do których miejsc się udają.

Szczególnych różnic w poruszaniu się i funkcjonowaniu w mieście mogą doświadczyć przyszłe matki i matki małych dzieci. Bardzo często stan, w jakim znajduje się aktualnie kobieta, pozwala jej na zobaczenie miasta z całkiem innej perspektywy. Ciąża i macierzyństwo sprawiają, że kobiety zaczynają dostrzegać podziały płciowe w przestrzeni miejskiej. Stają się bardziej świadome wpływu fizyczności na swoje miejsce w społeczeństwie. Tego rodzaju doświadczenie sprawia, że zaczynają inaczej postrzegać miasto, a związek między ciałem a sposobem funkcjonowania w przestrzeni staje się dla nich bardziej odczuwalny (Kern 2023: 27). Miejsca, w których wcześniej czuły się komfortowo, stają się miejscami, w których czują się niechciane, obserwowane – tak jakby komuś przeszkadzały i zabierały przestrzeń.

W gościnnych dawniej miejscach czułam się jak outsiderka z mlekiem wyciekającym z piersi i rozwrzeszczanym, brzydko pachnącym niemowlakiem. Trudno grać rolę zdystansowanej obserwatorki, gdy twoje macierzyństwo jest wystawione na widok publiczny w swoim najbardziej cielesnym aspekcie [...]. Gdy Maddy przysypiała, wmawiałam sobie, że za moment wcale nie nastąpi kolejna mokra katastrofa. Gdy się budziła, głodna albo z brudną pieluchą, uciekałam do toalety, żeby

nikt nie musiał być świadkiem rodzicielstwa w jego naturalnej odsłonie (Kern 2023: 28).

Struktura i funkcjonalność miasta sprawiają, że codzienne życie staje się trudniejsze dla matek. Tak jakby miasto działało przeciwko kobietom z dziećmi i w ciąży. Przeszkody, których wcześniej nie dostrzegały, nagle pojawiają się na każdym kroku.

Bariery, których na co dzień doświadczają kobiety, dotyczą również nastolatków. Choć potrzeby młodych dziewcząt są często pomijane, a przestrzeń dla młodzieży ogranicza się zwykle do skateparku i boiska przeznaczonych głównie dla chłopców, to młode kobiety same kreatywnie wykorzystują przestrzeń miejską. Geografka Mary Thomas bada, w jaki sposób dziewczęta jednocześnie podważają i odtwarzają normy płciowe, spędzając czas w miejscach komercyjnych. Ponieważ są pod większą kontrolą niż chłopcy, trudniej im znaleźć przestrzeń dla siebie. Wymyślają więc sposoby na unikanie nadzoru dorosłych i przekonanie ich, by pozwolili im eksplorować miasto – często argumentując to obecnością przyjaciółek. To właśnie możliwość odkrywania miasta z inną dziewczyną u swojego boku dodaje odwagi w pokonywaniu przeszkód stworzonych przez urbanistów i tworzy swojego rodzaju poczucie bezpieczeństwa w mieście. Tego rodzaju doświadczeniami dzieli się Karen w *Mieście dla kobiet*: „to było długo przed czasami komórek, obmyślałyśmy więc najróżniejsze sposoby, żeby żadna z nas nie musiała chodzić sama po ciemku. Na przykład, kiedy wracałam skądś metrem, dzwoniłam do Jill z budki na St. George Station, czekałam, aż razem z Kate po mnie przyjdą, po czym we trzy – czując się już całkiem bezpieczne – ruszałyśmy pieszo do akademika. Jeśli zapomniałam, dziewczyny się martwiły. Musiałam im obiecywać, że więcej tego nie zrobię” (Kern 2023: 67). Okazuje się, że projektowanie inkluzywne to nie tylko kwestia dostępnej fizycznej przestrzeni. To w pierwszym rzędzie głęboko zakorzenione przekonania i zachowania, które czynią ją wykluczającą.

Urbanistyka feministyczna jako odpowiedź na potrzeby użytkowników

Miasto jest przestrzenią kształtowaną przez człowieka, odzwierciedlającą jego wartości i sposób organizacji życia. W rezultacie nierów-

ności społeczne, podziały, sprzeczności oraz ograniczenia są wpisane w jego struktury społeczne, ekonomiczne i kulturowe, a ich ślad jest trwale widoczny w układzie urbanistycznym (Carrera, Castellaneta 2023). Urbanistyka feministyczna głosi ideę uwzględniania potrzeb kobiet przy budowie budynków i planowaniu przestrzeni publicznych poprzez kompleksowe podejście – zarówno fizycznie, jak i kulturowo. Krytykuje konwencjonalne podejścia do planowania urbanistycznego, które utrwalają nierówności płci. Kwestionuje tradycyjne skupienie się na wzroście gospodarczym i wydajności, argumentując, że te priorytety są często proklamowane i wysuwają się na pierwszy plan kosztem sprawiedliwości społecznej i równości (Palifrovska 2024). Urbanisci feministyczni opowiadają się za bardziej holistycznym podejściem do planowania urbanistycznego, tj. takim, które dostrzega różnorodne potrzeby wszystkich mieszkańców miast i dąży do tworzenia przestrzeni, które są dostępne, bezpieczne i inkluzywne dla wszystkich (Palifrovska 2024).

Urbanizm feministyczny wpisuje się w ideę tworzenia bardziej humanistycznych i sprawiedliwych miast. W ostatnich latach pojawiło się kilka szkół, które nawiązują do tej idei: urbanizm kulturowy, urbanizm pluralistyczny i urbanizm inkluzywny. Mimo że każda z nich kładzie nacisk na inne aspekty, wszystkie nawiązują do postulatów urbanizmu feministycznego. **Urbanistyka kulturowa** promuje i celebruje codzienne, tymczasowe, okazjonalne oraz ponadczasowe aspekty miasta, rzadko wpisując się w konwencjonalne podejścia do planowania urbanistycznego. Bada przestrzenną i społeczną strukturę miasta oraz dynamikę relacji kształtujących sposób użytkowania i zarządzania środowiskiem zurbanizowanym. Uwydatnia różnice i tworzy przestrzenie sprzyjające interakcjom społecznym. W ten sposób umożliwia głębsze zrozumienie tego, co sprawia, że nasze miasta są wyjątkowe i fascynujące, jednocześnie kładąc fundament pod budowanie autentycznych miejsc. Urbanistyka kulturowa pozwala mieszkańcom i użytkownikom miast aktywnie współtworzyć przestrzeń miejską. **Urbanistyka pluralistyczna** promuje różnorodność aktywności i procesów zachodzących w mieście oraz jego publicznych przestrzeni. Brent Ryan wyróżnia trzy kluczowe aspekty urbanistyki pluralistycznej istotne dla planistów i projektantów miast: nieustanną zmienność, nieuniknioną niekompletność oraz elastyczną wierność. Miasta są nieprzerwanie aktywne i podlegają ciągłym przemianom, a zatem zadaniem urbanisty

jest tworzenie form miejskich o walorach estetycznych, które przetrwają tę nieustającą dynamikę. Kluczowe jest, aby przestrzeń publiczna, mimo ciągłych przekształceń, pozostała otwartym i demokratycznym dobrem wspólnym. **Urbanistyka inkluzywna** czerpie z wieloletnich badań nad tym, w jaki sposób przestrzenie miejskie są wykorzystywane (lub nie) przez niektóre grupy, które, z tego czy innego powodu, czują się wykluczone. William Whyte, w duchu „urbanistyki obserwacyjnej”, badał szereg przestrzeni miejskich w Nowym Jorku i skomentował, dlaczego niektóre z nich odniosły sukces, a inne nie. Według Whyte’a życie społeczne w przestrzeni publicznej przyczynia się zasadniczo do jakości życia jednostek i społeczeństwa. Oznacza to, że projektanci ponoszą moralną odpowiedzialność za tworzenie fizycznych miejsc, które ułatwiają zaangażowanie obywatelskie i interakcję ze społecznością. Przestrzenie publiczne powinny więc być zaprojektowane od podstaw, tj. od dokładnego zrozumienia sposobu, w jaki ludzie korzystają i chcieliby z nich korzystać. Urbanistyka feministyczna, rzucając światło na doświadczenia osób, których codzienność jest kształtowana przez hierarchie płciowe oraz związane z tym wyzwania stojące przed środowiskiem miejskim i jego organizacją przestrzenną, łączy wymienione sposoby projektowania. Urbanistyka inkluzywna zazębia się z urbanistyką feministyczną, wzywając do tworzenia sprawiedliwych przestrzeni dla wszystkich płci, kładąc nacisk na bezpieczeństwo, dostępność i sprawiedliwą dystrybucję zasobów. W urbanistyce feministycznej urbanistyka kulturowa wzbogaca narrację, akcentując wkład kobiet w kulturę i historię miasta. Jeśli chodzi o urbanistykę pluralistyczną – w urbanistyce feministycznej zapewnia, że głosy i perspektywy kobiet są integralną częścią miejskiego dyskursu i procesu decyzyjnego, wzmacniając w ten sposób podejście pluralistyczne. Urbanistyka feministyczna nie tylko uzupełnia, ale także pogłębia zasady urbanistyki inkluzywnej, kulturowej i pluralistycznej, prowadząc do bardziej kompleksowego i wrażliwego na płeć podejścia do rozwoju miast (Haas, Mehaffy 2024: 31).

Przykłady dobrych praktyk

W ostatnich latach coraz więcej kobiet obejmuje stanowiska kierownicze w administracji miejskiej, co staje się siłą napędową zmian w spo-

sobie zarządzania przestrzenią publiczną (Haas, Mehaffy 2024: 33). W 2015 roku Ada Colau została zaprzysiężona jako pierwsza kobieta burmistrz Barcelony. Tego dnia wszystkie członkinie nowo powołanej rady Colau ogłosiły się feministkami. Od początku swojej kadencji Colau zapoczątkowała „feminizację polityki”, polegającą na „włączeniu perspektywy płci do każdej dziedziny polityki i społeczeństwa”. Oznacza to, że przy podejmowaniu wszystkich decyzji dotyczących budżetu miasta, planowania urbanistycznego i usług publicznych należy brać pod uwagę implikacje zarówno dla kobiet, jak i mężczyzn. Pod przewodnictwem Colau Barcelona uchwaliła przełomowe ustawodawstwo i wdrożyła postępowe inicjatywy urbanistyczne poprawiające doświadczenia kobiet w miastach. Janet Sanz, zastępczyni burmistrza Barcelony ds. urbanistyki, kieruje jednym z najbardziej ambitnych planów miasta, aby umożliwić pieszym odzyskanie miasta poprzez „superbloki” lub *superille*. Superblok powstaje poprzez połączenie dzielnicy bloków miejskich i zamknięcie ich dla większości ruchu (z wyjątkiem ruchu lokalnego, który jest ograniczony do 10 km na godzinę). Wszystkie zaparkowane samochody zjeżdżają pod ziemię, a w miejscu ruchliwych skrzyżowań powstały parki, zielona infrastruktura, miejsce do siedzenia i zabaw. Barcelona stworzyła swój pierwszy superblok w 2018 roku i teraz ma ich sześć. Ostatecznym celem jest zbudowanie ponad 500 superbloków (BBC 2019).

Wiele miast na całym świecie ma promieniste systemy transportu publicznego – oznacza to, że większość tras tranzytowych prowadzi do jednego centrum miasta. Systemów tranzytowych nie da się łatwo ulepszyć, jak wyjaśniła Sánchez de Madariaga, profesor urbanistyki na Politechnice w Madrycie, jednak: „można poprawić dostępność tych usług” – i Barcelona właśnie to zrobiła. W 2012 roku miasto rozpoczęło budowę ortogonalnej sieci autobusowej, która uzupełniała mapę metra przypominającą sieć pajęczą. Do tej pory zainstalowano co najmniej osiem nowych linii autobusowych, a 28 kolejnych jest w planach lub w trakcie realizacji. System ten ułatwia łączenia przejazdów, co jest szczególnie korzystne dla kobiet, których przemieszczanie się jest związane z pracami opiekuńczymi (Criado-Perez 2020: 50).

Innym przykładem działań wspierających inkluzywność kobiet w przestrzeni miejskiej było wprowadzenie w 2016 roku stoisk „Anti-Masclista” (antyseksistowskich). Początkowo pojawiały się one podczas festiwali muzycznych i w miejscach nocnego życia, a z czasem

zaczęto je ustawiać także w innych częściach miasta. Przy każdym stoisku pracowało dwóch specjalistów, którzy udzielali informacji na temat przemocy seksualnej, wyjaśniali, jakie usługi miejskie i publiczne są oferowane w mieście, a także zapewniali wsparcie w przypadku wystąpienia agresji seksualnej. Program obsługujący stoiska (NOésNO) stworzył również aplikację telefoniczną, która umożliwia anonimowe zgłaszanie molestowania seksualnego i napaści. Dane z aplikacji telefonicznej są ostatecznie udostępniane decydentom politycznym, aby pomóc w podejmowaniu decyzji (BBC 2019). Ponadto celem przeciwdziałania aktom molestowania seksualnego i przemocy w mieście Collective Point 6, kolektyw architektoniczny z Barcelony, opracowuje wytyczne projektowe mające na celu zwiększenie postrzeganego i rzeczywistego bezpieczeństwa kobiet. Wśród ich sugestii znalazły się konkretne zasady: roślinność nie powinna być wyższa niż metr, drzewa powinny być odpowiednio pielęgnowane, tak aby nie blokowały oświetlenia (Seitz 2020).

Jednak nie tylko Barcelona dąży do aktywnego wprowadzania urbanistyki feministycznej. Jednym z najlepszych przykładów jest Wiedeń – miasto, które rozpoznało i włączyło do planowania różnorodne potrzeby, także wynikające z uwarunkowań płciowych. Już w 1991 roku na potrzeby kobiet w mieście zwrócono uwagę wystawą *Czyja to przestrzeń publiczna? Codzienne życie kobiet w mieście* i założono pierwsze Biuro Kobiet (1992 r.). Sześć lat później w Wiedniu powstało pierwsze biuro ds. planowania i budownictwa przyjaznego kobietom, którego zadaniem było zintegrowanie potrzeb kobiet i dziewcząt z głównym nurtem planowania miejskiego zorientowanego na mężczyzn (Manual Gender Mainstreaming..., online). Wystawa z 1991 roku pokazała osiem codziennych tras kobiet i dziewcząt, ilustrując różnorodność codziennych zadań, a co za tym idzie różne potrzeby. Pokazano, że ulice są zdominowane przez mężczyzn, a kobiety często czują się niepewnie, poruszając się po nich w pojedynkę. Ukazano również różnice w zachowaniu mężczyzn i kobiet w mieście. Rozpoznano „przestrzenie lęku i komfortu”, czyli te, gdzie kobiety i dziewczęta czują się komfortowo, a gdzie niebezpiecznie. Wystawa pokazała, jak identyfikować takie przestrzenie i jakie mogą być możliwe przyczyny postrzegania ich w ten sposób. Po raz pierwszy zwrócono tak dużą uwagę na analizę przestrzeni miasta z punktu widzenia zróżnicowanych potrzeb (Drey, Christl 2022). Obserwacje i badania wskazały, że parki były zdominowane przez mło-

dzień męską, podczas gdy dziewczęta były w nich nieobecne. Stało się to impulsem do wprowadzenia projektu pilotażowego, w którym dziewczęta zostały zaproszone do udziału w procesie projektowania parku, aby zapewnić reprezentację ich interesów. Głównym wyzwaniem była diagnoza, czego dziewczęta i młode kobiety potrzebują, w jaki sposób chcą spędzać czas w parku i co jest dla nich ważne. Od 2009 roku obowiązują ogólne wytyczne dotyczące projektowania parków uwzględniające kwestie płci. Każdy nowy park jest projektowany zgodnie z tymi wytycznymi, aby zapewnić szerszemu gronu grup społecznych równie komfortowe i dostępne doświadczenie w parkach (Schechtner 2022).

W Wiedniu powstało również kilka innych projektów. Jeden z nich obejmował budowę szerokich chodników, monitorowanie i regulację sygnalizacji świetlnej, poprawę bezpieczeństwa, zapewnienie dostępności, określenie bezpiecznych przestrzeni i dodanie oświetlenia w dzielnicy Mariahilf. Kolejnym projektem było *Women's Workshop City I* – kompleks mieszkaniowy przy Donaufelder Straße 95–97 w 21. dzielnicy Wiednia. Projekt miał na celu usprawnienie pracy domowej i rodzinnej, wspieranie więzi sąsiedzkich oraz zapewnienie mieszkańcom warunków do bezpiecznego poruszania się, także w godzinach nocnych. W ramach rozbudowy Wiednia był to największy w Europie projekt budowlany zaplanowany przez kobiety i spełniający standardy przyjaznego kobietom mieszkalnictwa oraz urbanistyki (Blümel 2023).

Kompleksowy rozwój dzielnicy Lake-City Aspern jest następnym przedsięwzięciem zrealizowanym w Wiedniu. Proces kształtowania przestrzeni *Lake-City Aspern* koncentrował się na uwzględnieniu perspektywy płci oraz specyficznych potrzeb kobiet. Szczególną uwagę poświęcono zagadnieniom takim jak bezpieczeństwo w przestrzeni publicznej oraz istotna rola kobiet w pracy opiekuńczej, stosując podejście skoncentrowane na użytkowniczkach i kładąc szczególny nacisk na rozwój wspólnoty. Podczas projektowania zarówno całej dzielnicy, jak i poszczególnych budynków uwzględniono potrzeby kobiet. Wzięto pod uwagę m.in. odpowiednie rozmieszczenie terenów zielonych, szerokość i dostępność chodników, wygodne miejsca do odpoczynku w przestrzeni publicznej, dobrze oświetlone ulice oraz wielofunkcyjny układ przestrzenny, w którym kluczowe obiekty użyteczności publicznej znajdują się w zasięgu piętnastominutowego spaceru. Ta wszechstronna dzielnica łączy funkcje mieszkaniowe – obejmujące budownictwo socjalne, prywatne oraz spółdzielcze – z infrastrukturą związaną z pracą, kul-

turą i życiem społecznym. Dzięki kompleksowemu podejściu do planowania urbanistycznego *Lake-City Aspern* oferuje bezpieczne i dostępne środowisko miejskie, umożliwiające kobietom swobodne przemieszczanie się o każdej porze dnia. Nawet przestrzenie, które często budzą obawy – jak parkingi podziemne – zostały zaprojektowane z myślą o maksymalnym poczuciu bezpieczeństwa (Wiedeń..., online).

Innym przykładem miasta stworzonego dla kobiet jest szwedzkie miasto Umeå. Kluczową rolę odgrywa tu głęboko zakorzeniona historia równości i aktywizmu społecznego. W Umeå powstała pierwsza katedra Gender Studies w Szwecji. Kurs studiów kobiecych po raz pierwszy pojawił się w programie nauczania uniwersytetu w 1976 roku. Dwa popularne feministyczne programy radiowe (Radio Ellen w latach 80. i Freja w latach 90.) oraz dwa największe szwedzkie feministyczne fanzyny (Amazon i Radarka pod koniec lat 90.) pochodziły z Umeå. Marie-Louise Rönnmark, która później została burmistrzem miasta, była jedną z pierwszych osób, które w latach 90. opowiadały się za ideą tego miejsca jako „gminy równouprawnionej pod względem płci”. W mieście znajduje się trasa specjalnie opracowanej wycieczki autobusowej „gendered landscape” – obejmuje ona najwspanialsze cuda architektury Umeå i więcej niż jedno przejście dla pieszych przedstawiające specjalnie wykonane znaki drogowe przedstawiające postać kobiety zamiast powszechnie przyjętej sylwetki męskiej. Pierwszym punktem na trasie jest prototypowy przystanek autobusowy uwzględniający płeć. Posiada drewniane kapsuły, które się obracają, dzięki czemu możesz albo odwrócić się od innych i zachować prywatność, albo odwrócić się i porozmawiać z bezpiecznego kokonu. Kapsuły nie schodzą bezpośrednio na ziemię, dzięki czemu można z daleka zobaczyć, czy na przystanku jest ktoś jeszcze. Umeå znane jest z inicjatyw wspierających kobiece społeczności, czego przykładem jest stadion piłkarski. Pod koniec lat 90. godziny treningów zaczęto przydzielać według szans drużyny – męskiej lub żeńskiej – na wygraną w lidze, zamiast automatycznie faworyzować mężczyzn. Efekt? Na początku lat 2000. żeńska drużyna z Umeå była najlepsza w Szwecji i dwukrotnie zdobyła Ligę Mistrzów UEFA Kobiet, stając się symbolem feministycznego podejścia miasta. Los kobiecej drużyny piłkarskiej ilustruje całą zasadę inżynierii społecznej opartej na równości, wyrównywaniu szans. Ta sama zasada obowiązuje przy następnym przystanku na trasie: instalacji tunelu Lev! (po szwedzku „Żyj!”) przy stacji kolejowej. To przejście podziemne dla pieszych i ro-

werzystów jest zalane światłem, a jego prosty, niezakrzywiony kształt pozwala na pełną widoczność od wejścia do wyjścia. Miejsce to stało się przestrzenią antyprzemocową, w której kobiety czują się bezpiecznie (Groskop 2024).

Mimo że przestrzenie publiczne wciąż są projektowane z uwzględnieniem patriarchalnych wzorców, urbanistyka feministyczna stawia temu wyzwanie, promując bardziej inkluzyjne podejście do planowania miast. Jej celem jest uwzględnienie różnorodnych doświadczeń wszystkich użytkowników przestrzeni miejskiej, z naciskiem na równość płci. Feministyczne spojrzenie na urbanistykę zachęca do krytycznej analizy tradycyjnych metod planowania, jednocześnie dążąc do tworzenia bardziej sprawiedliwych i zrównoważonych środowisk miejskich, które lepiej odpowiadają na potrzeby różnych grup społecznych (Palifrovska 2024). Stworzenie miasta przyjaznego kobietom w pierwszym rządzie wymaga poznania ich doświadczeń, potrzeb i wyzwań, z jakimi się zmagają. Równocześnie niezbędna jest ich reprezentacja w organach decyzyjnych na poziomie lokalnym, która umożliwi im realny wpływ na kształtowanie przestrzeni miejskiej. Bez aktywnego uczestnictwa kobiet w zarządzaniu miastem i codziennym życiu społecznym (poprzez wzmacnianie kultury partycypacyjnej np. w ramach paneli obywatelskich) ich perspektywa będzie nadal marginalizowana. Miasta wciąż wymagają wielu zmian, by stały się bardziej inkluzywne, by każda kobieta mogła swobodnie wybierać sposoby przemieszczania się oraz czuć się bezpiecznie w przestrzeni publicznej. Przedstawione przykłady miast dowodzą, że te dążenia nie muszą pozostawać jedynie abstrakcyjnymi ideami, że możemy realnie wpływać na tworzenie przestrzeni, które przeciwdziałają niesprawiedliwości społecznej i segregacji, zapewniając bardziej inkluzywne i dostępne środowisko miejskie.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza wskazuje, że perspektywa płci jest kluczowym narzędziem w dążeniu do projektowania miast bezpiecznych, dostępnych i odpowiadających na potrzeby różnych grup użytkowników. Ukazanie barier oraz przykładów dobrych praktyk potwierdza, że inkluzywność w urbanistyce nie jest jedynie postulatem teoretycznym, ale realnym kierunkiem zmian. Refleksja teoretyczna stanowiła wstępny etap

analizy, w dalszym kroku, pogłębionej o badania użytkowniczek przestrzeni miejskiej i przedstawione w drugiej części artykułu, poświęconej studium przypadku Olsztyna. Badania miały charakter jakościowy i zostały przeprowadzone z zastosowaniem triangulacji metodologicznej, obejmującej obserwacje, wywiady fokusowe oraz warsztat oparty na metodyce design thinking. Ich celem było uchwycenie realnych doświadczeń i percepcji młodych użytkowniczek miasta oraz wskazanie, w jaki sposób ich perspektywa może inspirować nowe rozwiązania projektowe. Dzięki temu możliwe było nie tylko potwierdzenie postawionych w tej części założeń, ale również wypracowanie praktycznych rekomendacji służących tworzeniu bardziej inkluzywnej przestrzeni miejskiej.

Bibliografia

- Arora A. (2018), *Mainstreaming Gender in Urban Planning*, Presentation at Panel Discussion: Gender and Mobility, Velo-City, "Access to Life" Rio de Janeiro, Brazil.
- ARUP (2022), *Lighting the Way for Women and Girls: a New Narrative for Lighting Design in Cities*, URL=<https://www.arup.com/projects/perceptions-of-night-time-safety-women-and-girls/> [dostęp z dnia 15.08.2025].
- BBC (2019), *Are we living in a man's world?*, URL=<https://tinyurl.com/4764p5f3> [dostęp z dnia 14.08.2025].
- BBC News (2019), *What would a city designed by women be like?*, URL=<https://www.bbc.com/news/av/world-50269778> [dostęp z dnia 15.08.2025].
- Blümel S. (2023), *How Vienna focused on gender in urban planning*, URL=<https://feministeerium.ee/en/vienna-urban-planning/> [dostęp z dnia 14.08.2025].
- Candiracci S., Power K. (2022), *Cities Alive: Designing cities that work for women*, ARUP, <https://www.arup.com/insights/cities-alive-designing-cities-that-work-for-women/> [dostęp z dnia 14.08.2025].
- Clarkson J., Coleman R., Keates S., Lebbon Ch. (2003), *Inclusive Design. Design for the Whole Population*, Springer, London.
- CPK (2021), *Stand Up. Sprzeciw się molestowaniu w miejscach publicznych*. Międzynarodowe badania na temat molestowania seksualnego w miejscach publicznych przeprowadzone przez firmę Ipsos dla L'Oréal Polska. N=2000, URL=<https://cpk.org.pl/wp-content/uploads/2022/11/stand-up-magazine-loreal-paris.pdf> [dostęp z dnia 14.08.2024].
- Criado-Perez C. (2020), *Niewidzialne kobiety. Jak dane tworzą świat skrojony pod mężczyzn*, przeł. A. Sak, Wydawnictwo Krakter, Kraków.
- Deed S. (2020), *Public Lighting, Gender and Safety in Emergencies*, URL=<https://oxfamlibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/621101/gd-lighting-gender-safety-emergencies-public-171120-en.pdf?sequence=1>

- [dostęp z dnia 13.08.2025].
- Drey Ch. (2022), *Eine Stadt für alle... wirklich alle!* URL=<https://www.youtube.com/watch?v=t2W49RY5m40> [dostęp z dnia 14.08.2025].
- Gehl J. (2014), *Miasta dla ludzi*, przeł. S. Nogalski, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Groskop V. (2024), *The world's most feminist city: how Umeå in Sweden became an idyll for women*, URL=<https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2024/oct/30/the-worlds-most-feminist-city-how-umea-in-sweden-became-an-idyll-for-women> [dostęp z dnia 13.08.2025].
- Haas T., Mehaffy M. (2024), *Achieving Humanist Cities: Learning From Urban Feminism and Feminist Planning*, "Global Journal of Cultural Studies" 3: 29–41.
- Kern L. (2023), *Miasto dla kobiet*, przeł. M. Tomczak, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec.
- Koskela H. (1999), *Gendered Exclusions. Women's Fear of Violence and Changing Relations to Space*, „Geografiska Annaler. Series B. Human Geography” 81 (2): 111–124.
- Manual Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, URL=<https://www.digital.wienbibliothek.at/download/pdf/4170529.pdf> [dostęp z dnia 15.08.2025].
- Palifrovska B. (2024), *Feminist Urbanism: An Approach to Urban Planning*, URL=<https://urbandesignlab.in/feminist-urbanism-approach-to-urban-planning/> [dostęp z dnia 13.08.2025].
- Persson H., Åhman H., Yngling A.A., Gulliksen J. (2014), *Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects*, "Universal Access in the Information Society" 14 (4): 505–526.
- Schechtner K. (2022), *Frauen Bauen Stadt – The City Through a Female Lens*, URL=<https://www.iba-wien.at/en/projekte/projekt-detail/project/the-city-through-a-female-lens> [dostęp z dnia 15.08.2025].
- Schertz K., Saxon J., Cardenas-Iniguez C., Bettencourt L.M.A., Ding Y., Hoffmann H., Berman M.G. (2021), *Neighborhood street activity and greenspace usage uniquely contribute to predicting crime*, "npj Urban Sustainability" 19: 1–40.
- Seitz A. (2020), *Designing Cities for Women: Lessons from Barcelona's 'Feminist City'*, URL=<https://streets.mn/2020/05/22/how-can-cities-be-designed-for-women/> [dostęp z dnia 13.08.2025].
- Wiedeń: *planowanie przestrzeni miejskiej dla kobiet i z kobietami*, URL=<https://culture.ec.europa.eu/pl/cultural-and-creative-sectors/architecture/living-spaces/catalogue/vienna> [dostęp z dnia 15.08.2025].