Machine Translated by Google

Distrito piloto de transversalización de género Mariahilf

El nivel distrital es fundamental para la implementación de la perspectiva de género en el espacio público: la tarea de la administración de preparar y procesar decisiones se refleja en medidas concretas de planificación y construcción de proyectos a este nivel de escala. En 2001, se encargó al centro de control para la planificación y la construcción cotidianas y adaptadas a las mujeres el desarrollo del concepto de un "distrito modelo con incorporación de la perspectiva de género", en noviembre de 2002 se seleccionó el sexto distrito de Viena, Mariahilf, como distrito piloto para implementar sistemáticamente la incorporación de la perspectiva de género como un enfoque metódico en la planificación del tráfico sobre la base del programa de trabajo actual para probar un distrito.

Llave de datos:

• Tamaño del distrito: 1,48 km2 •
Ubicación en el área de la ciudad: al oeste del centro de la ciudad de Viena, zona densamente construida, en su mayoría de estilo guillermino • Población: 29.600 (2007)

• Período de procesamiento: 2002 a 2006 •
Departamentos participantes de la ciudad de Viena: administración del distrito 6 distrito, MA 19, MA 21A, MA 28, MA 29, MA 33, MA 46, MA 59 • Rol del centro de control: Iniciación y coordinación del proceso piloto, Dotación de básicos y apoyo a los departamentos • Recursos: MA 57 y MA 18 aportan fondos para estudios básicos, Moderación y apoyo a procesos así como para asesoramiento externo en contenidos y relaciones públicas

Con alrededor de 30.000 habitantes, el sexto distrito de Mariahilf es parte del área urbana densamente edificada. Se encuentra en el oeste del centro de la ciudad de Viena, entre el interior ("Ringstrasse") y el anillo exterior de la ciudad ("Gürtel"). Mariahilf se caracteriza por un denso desarrollo guillermino. El desarrollo residencial domina, solo alrededor del tres por ciento del espacio está estacionado o es verde. Mariahilf está excelentemente desarrollada para el transporte individual motorizado y el transporte público: bordeada por tres calles de alto rango y la calle comercial con mayor movimiento en Viena, Mariahilfer Straße, y bordeada por cuatro líneas de metro , el desarrollo interno del distrito se realiza a través de cinco líneas de autobús.

La situación en Mariahilf era diferente para los peatones en 2001: alrededor de una cuarta parte de las aceras tenían menos de dos metros de ancho y alrededor de la mitad de todos los cruces no tenían ayudas para cruzar. La calidad del desarrollo en el sexto distrito también está influenciada por la topografía. Hay 31 metros entre el punto más alto de Mariahilfer Belt y el punto más bajo de Wiental.

Machine Translated by Google

En total, hay alrededor de 50 escaleras y escalones en el espacio público de Mariahilf, en 2001 más de 30 de ellos no tenían rampa.

El proceso:

En noviembre de 2002, Mariahilf fue seleccionado como distrito piloto para probar la incorporación de la perspectiva de género como un enfoque metódico en la planificación del tráfico. El centro de control para la planificación y construcción cotidiana y amigable con las mujeres fue responsable del control del proceso. Las dos oficinas externas de planificación, Tilia y PlanSinn, brindaron asesoramiento y moderación, ambas con experiencia en la incorporación de la perspectiva de género. El proyecto estuvo acompañado de un consejo asesor de transversalización de género integrado por expertos internos y externos del área de género y planificación. Los recursos necesarios para dos estudios básicos, para el control de procesos y para el trabajo de relaciones públicas fueron sufragados por la administración central. Dado que la prueba de la incorporación de la perspectiva de género se basó en el programa de trabajo en curso de las medidas de planificación y construcción en el distrito, no hubo un "presupuesto de género" separado para que el distrito implementara las medidas. El distrito cambió las prioridades en sus enfoques presupuestarios para los espacios públicos.

Además de una decisión fundamental del consejo de distrito para la incorporación de la perspectiva de género, se instaló en el distrito la única comisión distrital de mujeres de Viena.
Además, se puso un enfoque especial en mejorar las condiciones para los peatones. Aunque el pequeño tamaño y la homogeneidad del distrito garantizaban un proceso manejable, los programas de trabajo de los departamentos municipales individuales solo cubrían una parte de la gama típica de tareas del departamento respectivo. Además, el margen de planificación para la maniobra en el área densamente edificada existente está severamente restringido.

Esto obligó a concentrarse en medidas a pequeña escala.

Uno de los desafíos particulares del proceso piloto de incorporación de la perspectiva de género fue sensibilizar al personal administrativo técnico sobre los efectos específicos de las medidas de construcción en el grupo destinatario. La implementación de nuevas cualidades y perspectivas en los procesos de planificación y planificación de proyectos, que también muestran déficits anteriores y, por lo tanto, tareas adicionales potenciales, pero al menos en muchos casos sugieren un cambio de enfoque, a menudo tiene que contar con una resistencia "sistémica" considerable. El proceso se benefició del hecho de que la mayoría de los responsables de asuntos de tráfico no tenían una orientación muy pronunciada hacia el tráfico individual motorizado y estaban más abiertos que el promedio a las preocupaciones del tráfico peatonal. Con el trabajo sobre medidas de planificación concretas, las preocupaciones de igualdad de oportunidades y las preocupaciones sociales de la planificación del tráfico podrían aclararse mucho más que transmitiendo el concepto teórico. Esto creó una motivación positiva de que la gran mayoría de

Machine Translated by Google

Involucró a los empleados para que fueran innovadores y activos por encima del promedio para las nuevas medidas en el sentido de la integración de la perspectiva de género.

El proceso piloto real fue precedido por una fase preparatoria intensiva. Además de una investigación de mejores prácticas en toda Europa sobre la integración de la perspectiva de género en la planificación, el centro de control para la planificación y la construcción cotidianas y respetuosas con las mujeres encargó un estudio sobre la transferencia de los requisitos de calidad del tráfico del plan maestro al distrito piloto de integración de la perspectiva de género. de Mariahilf. En 2003, la oficina de Trafico-Käfer llevó a cabo un inventario exhaustivo de toda la red vial de Mariahilfer de 27 km sobre la situación del tráfico peatonal. El estudio muestra el potencial de mejoras en toda la zona a favor de los peatones y sirvió como base para la toma de decisiones. elaboración y acción para un diseño peatonal del espacio público en el distrito 6. Distrito. Cuando los recursos presupuestarios son limitados, es particularmente importante considerar dónde se debe implementar la mejora de las condiciones para caminar.

En función de las frecuencias, las instalaciones importantes y los objetivos de la vida diaria y el conocimiento de la situación local, la red de senderos de Mariahilfer se dividió en senderos de barrio, senderos principales y senderos principales de nivel superior según su importancia. Esta jerarquía formó la base para una priorización orientada a los peatones de las medidas en el distrito 6.

En el evento de lanzamiento en junio de 2004, se pidió a todos los departamentos municipales involucrados que seleccionaran de forma independiente los principales proyectos y procesos de sus programas de trabajo en el distrito para mostrar qué necesidades diferentes de los distintos grupos objetivo se ven afectadas.
Los funcionarios externos y el centro de control brindaron asesoramiento sobre esto en 24 sesiones de capacitación específicas del departamento. Los métodos apropiados se desarrollaron juntos. El intercambio de experiencias entre los departamentos municipales se realizó en “talleres de género”.

Los departamentos municipales 28, 33 y 46, que se ocupan de la construcción de carreteras, la iluminación y la organización del tráfico, fueron seleccionados como "departamentos centrales" en 2005 debido a su importancia para el espacio público a nivel de distrito.
Se acordó con ellos la aplicación integral de la perspectiva de género en los contratos (acuerdo de desempeño anual entre departamentos municipales, administración municipal y concejales responsables). En esta fase del proyecto, también se refinaron los instrumentos utilizados para demostrar la consideración sistemática de la transversalización de género: se utilizó una matriz antes de cada medida de planificación del proyecto para determinar el beneficio específico o

Desventaja para el respectivo tipo de transporte mostrado. Con el fin de aumentar la sensibilidad social en la planificación del tráfico, los grupos de usuarios que se esperan (escolares, personas mayores, niños pequeños y acompañantes, etc.) en el entorno de la medida prevista y sus rutas, así como el impacto en zonas sensibles. usuarios con mayores requisitos de calidad (en movilidad

Machine Translated by Google

discapacitados, niños que viajan solos, etc.). Se desarrollaron lineamientos para la aprobación de proyectos de cafés al aire libre, obras de construcción, despacho de mercancías y sistema de semáforos, con los cuales se debían justificar las desviaciones de los estándares mínimos del plan maestro.

Medidas implementadas:

Un enfoque sistemático contribuye a una mayor sensibilidad a los requisitos de calidad. En el distrito sexto, se sensibilizó a los regidores distritales sobre las condiciones y requisitos en el lugar con inspecciones, se realizaron inspecciones de salas de miedo o inspecciones de accesibilidad.
En el sector del transporte en particular, la aceptación pública es crucial para el éxito sostenible. Esto se garantizó sobre todo en los "proyectos win-win", que a menudo resultan en una mejora de la accesibilidad a pie, pero pocas desventajas para otros tipos de transporte. Ejemplos de esto son las ampliaciones y pasajes de acera, que evitan el estacionamiento ilegal en el área de la intersección pero no restringen los espacios regulares de estacionamiento, o la ampliación de la acera, que se hizo posible debido al ligero estrechamiento de los carriles. Trasladar las plazas de aparcamiento de la acera a la calzada también supone mejoras para los peatones.

Las medidas para peatones fueron fundamentadas y aplicadas por el distrito en caso de pérdida de plaza de aparcamiento por razones de accesibilidad, seguridad vial o comodidad al caminar. En el proceso de participación de Schmalzhofgasse, se construyeron aceras más anchas y ayudas para cruces adicionales, que benefician principalmente a los residentes de un hogar de ancianos cercano, a expensas de ocho espacios de estacionamiento.
Para el rediseño de Hofmühlgasse, los cruces deseados (principalmente por escolares) también se determinaron lejos de los cruces.

En general, se implementaron numerosas mejoras para el tránsito de peatones como parte del proceso piloto entre finales de 2002 y finales de 2005. Se ampliaron alrededor de 1.000 metros de acera y se construyeron 40 nuevas ayudas de cruce (33 ampliaciones de acera, siete pasos de acera).

- En las inmediaciones de una escuela primaria, se programó un semáforo de botonera para peatones en verde inmediato y se les avisó con anticipación en tres intersecciones para reducir los conflictos con los automovilistas que giran al mismo tiempo. En cinco casos se eliminaron escalones de la zona de acera y se instaló en cada caso una rampa para cochecitos y un ascensor.

Machine Translated by Google

- Se ha mejorado la iluminación en 23 plazas para peatones, se han rediseñado tres plazas y se han añadido varios asientos adicionales.

- También se prestó especial atención a la "calidad en los detalles". Un ejemplo es la ampliación de los pasamanos de las grandes escaleras del barrio. El aseguramiento de la calidad para los peatones en medidas temporales como cafés en las aceras, limpieza de mercancías y obras de construcción también fue un tema importante.

El conocimiento exacto de los procesos internos en los departamentos municipales fue particularmente importante para establecer el tema de la incorporación de la perspectiva de género: el alcance para la toma de decisiones generalmente no es evidente a primera vista y solo puede reconocerse a través de la participación activa en el trabajo administrativo basado en medidas de planificación concretas. Con este trabajo presencial, las preocupaciones por la igualdad de oportunidades podrían quedar mucho más claras que transmitiendo el concepto teórico. De este modo, aumentó la aceptación de la incorporación de la perspectiva de género y se redujo el "miedo al contacto" entre los empleados. Los requisitos de calidad del plan maestro de tráfico fueron "desglosados" por el centro de control para la planificación y construcción cotidianas y favorables a las mujeres para la rutina administrativa de los planificadores de proyectos y capataces de los departamentos de tráfico en forma de directrices. La Matriz de Transversalización de Género se transformó en una lista de verificación, que ahora también se usa en otros distritos. En términos de un enfoque de arriba hacia abajo, el interés político por parte del ayuntamiento por la planificación y el transporte, así como el apoyo al proceso por parte de una autoridad superior, fueron factores importantes de éxito. La presentación pública de los resultados fue importante para la ampliación de la el proceso. Las medidas tomadas por el centro de control para la planificación y la construcción cotidianas y amigables con las mujeres se presentaron en un folleto titulado "Compartir la ciudad de manera justa" para los políticos del distrito, el personal administrativo y las oficinas de planificación.
El folleto también suscitó un amplio interés en el extranjero. A los hogares en Mariahilf recibió una carpeta sobre el proceso piloto.

Resumen:

La política de pequeños pasos logró resultados considerables en el contexto de medidas selectivas, ya que la suma de estas medidas de pequeña escala superó la eficacia selectiva y se notó en general como calidad de la red. El administrador del distrito informó sobre un residente mayor del distrito que le dijo: "Ahora realmente se nota, las aceras más anchas". Algo ha mejorado para los ancianos y las personas con movilidad restringida y para los niños.

Machine Translated by Google

En general, el distrito piloto de incorporación de la perspectiva de género de Mariahilf ha logrado dar a los intereses de los peatones una mayor prioridad en la conciencia tanto de los planificadores como de los responsables políticos, y también ha logrado despertar el interés en la nueva estrategia de planificación de la incorporación de la perspectiva de género fuera del sexto distrito. . Por lo tanto, se demostró que la consideración sistemática de los intereses específicos del grupo objetivo es un requisito previo para mejorar el espacio público.