

## **ХАРКІВ – МІСТО БЕЗ ПЕРЕШКОД: РЕАЛІЗАЦІЯ ГЕНДЕРНОЇ ПОЛІТИКИ У МІСЬКОМУ СЕРЕДОВИЩІ**

**Нейман М. О.**

Науковий керівник: **Лепетюк Я. О.**

*Харківський державний автомобільно-дорожній коледж*

Загально відомо, що сучасні гендерні трансформації стосуються, зокрема, питань подолання домодерних стереотипів в уявленні про гендерні ролі у міському середовищі.

Усе ще стійкі, наприклад, стереотипи, що керувати транспортним засобом має чоловік, бо жінка розглядається як не кмітлива та не впевнена в собі особа, яка може спричинити ДТП (дорожньо-транспортну пригоду) [1, с.276].

Водночас обговорюється й проблема рівності між водієм та пішоходом. Історично склалося, що «пішохід завжди правий». Автор цього вислову невідомий, але люди ним активно користуються, а саме: переходять дорогу де заманеться, вибігають на проїзну частину тощо. Наслідки цих порушень, зазвичай бере на себе водій. З іншого боку, спостерігаємо відсутність належної інфраструктури в містах, у т.ч. відсутність тротуарів. Через це можемо зазначити існуючу ситуацію як небезпечну, місто ніби «виштовхує» пішоходів на проїзду частину. Також важливим фактором міського середовища є наявність/або відсутність штучного освітлення транспортної інфраструктури, а також створення велоінфраструктури (велодоріжок, велопарковок). Зазначимо, що у Харкові поки існує недостатня кількість спеціально обладнаних паркувальних місць, переважно вони розташовані біля супермаркетів та інших приватних закладів. Водночас примітно, що у Харкові з'явилися велодоріжки у міських парках: Саржин Яр, Парк ім. Горького, Лісопарк [2].

Тому актуальною є зміна ставлення до цієї проблеми, як з боку мешканців, так і з боку міської адміністрації. Мова йде передусім про необхідність забезпечити можливості для вільного користування міським простором всіх членів нашого суспільства незалежно від їхнього фізичного

становища. В нашій країні дуже сильно страждають люди із вадами здоров'я порівняно із іншими шарами населення. Тому в першу чергу саме для них потрібно створити усі необхідні умови для вільного пересування. Для цього потрібно міркувати безперешкодним міським середовищем. Безперешкодне міське середовище є важливим проявом принципу універсального дизайну, загальноприйнятого у розвинених країнах. Також при створенні такого середовища користуються стандартами і стратегіями ООН, ВООЗ та ЮНІСЕФ, які забезпечують доступність продуктів, просторів і послуг для всіх без виключення користувачів та суспільної інтеграції. Існують базові елементи, без яких безперешкодне міське середовище неможливе, а саме:

- *ліфти*. Широкі ліфти для візків потрібні на кожній станції метро. А іноді і по декілька ліфтів на станцію, якщо є підземний перехід. На жаль зараз ми це можемо спостерігати тільки на станції метро «Перемога» (Олексіївської лінії). Бо якщо батьки з коляскою ще можуть спуститись за допомогою рампи, за умови що її коліщата підходять до ширини рейок, то на інвалідному візку без сторонньої допомоги це зробити неможливо. Також ліфти у багатоквартирних будинках, як правило, не пристосовані для в'їзду візків по ширині дверей.

- *пандуси* мають бути під невеликим кутом нахилу та з поручнями з обох боків – щоб, наприклад, людина на інвалідному візку могла триматись за них, спускаючись та піднімаючись. Така інфраструктура має бути зроблена в будинках, де живуть люди з обмеженою мобільністю, державних установах, банках, торговельних центрах та супермаркетах – скрізь, куди може знадобитись поїхати по справах.

- *пішохідні зони і переходи*. Бордюри на переходах мають бути одного рівня з проїжджою частиною. Як варіант, самі переходи можуть бути підвищені до одного рівня з бордюром – це буде зменшувати швидкість автівок, які проїжджатимуть цією вулицею. Такі заходи дозволяють без перешкод долати проїжджу частину усім учасникам дорожнього руху, які користуються тротуаром.

Для тих, хто щодня пересувається містом пішки, велосипедом чи регулярно користується громадським транспортом, очевидно, що безперешкодне фізичне середовище у Харкові ще не створене. Для людей з обмеженою мобільністю (до них відносяться, не лише люди з вадами зору,

слуху чи опорно-рухового апарату, але й громадяни з тимчасовою втратою мобільності внаслідок травм, люди похилого віку, діти, вагітні жінки, молоді батьки з дітьми на руках чи у візочках, люди з важким багажем та інші) місто розділене на багато шматків, між якими часто існують перешкоди різної складності – сходи, бордюри, підземні чи надземні переходи, непристосований транспорт, вузькі двері та тротуари, відсутність пішохідних доріжок, навігації і т.ін.

За даними багатьох громадських організацій, які відстоюють права вразливих груп населення, в Україні поки дуже рано говорити навіть про початок застосування принципів універсального дизайну на рівні державної політики в усіх сферах; ці принципи реалізуються точково в окремих показових для міжнародної спільноти об'єктах (наприклад аеропорт «Харків», центр міста, окремі заклади та установи). Різноманітні потреби громадян (як базові, такі як транспорт, медицина, громадське харчування, банки та юридичні установи, сфера послуг та торгівля, так і освіта, культура, спорт і дозвілля) щодня виявляються важкодоступними чи навіть недоступними.

Найбільш показовими і видимими прикладами у Харкові є непристосованість транспортної інфраструктури та погана доступність міського публічного простору для людей з обмеженою мобільністю, молодих батьків з дітьми, людей з вадами зору і слуху. Це і відсутність ліфтів/ескалаторів та зручних входів до станцій метрополітен. Абсолютно всі входи на станції метро обладнані важкими скляними дверима, відкрити та утримати які важко або неможливо для дітей чи людей похилого віку, людям з дитячим візком. Такий базовий елемент універсального дизайну простору і транспортної інфраструктури, як тактильна плитка для людей з вадами зору, фактично відсутня в метрополітені і повністю – в міському просторі; звукова сигналізація для незрячих спостерігається тільки у центральних районах міста. Деякі покращення спостерігаються з навігацією на станціях (інформаційні стенди на платформах), але прочитати її може лише людина зі здоровим зором; в переходах метро навігація часто відсутня або неналежної якості, тактильної плитки немає. Входи на станції з поверхні не обладнані піктограмами для незрячих; та й зрячим іноді важко знайти вхід до метро у лабіринті з кіосків.

У Харкові вся мережа наземного громадського транспорту, що є більш зручною для користувача, несамоїйна і «прив'язана» до метро. Погана доступність або навіть недоступність останнього для ряду категорій користувачів є серйозною перешкодою для прокладання щоденних маршрутів і поєднання місць роботи, навчання, дозвілля тощо. Власне, наземний транспорт у Харкові попри закупівлю сучасних низькопідлогових тролейбусів в жодному разі не можна називати пристосованим і доступним для всіх. Для того, щоб людина на інвалідному візку, наприклад, могла заїхати в тролейбус зупинкова платформа має бути піднята на висоту підлоги салону, сам же транспорт мусить зупинятися дуже щільно до останньої. Для цього транспорту бажано було, звісно, рухатися виділеною смугою руху.

В Харкові через хаотичне незаконне паркування громадський транспорт часто взагалі не може під'їхати до зупинки, зупиняючись у другій смузі. Це звичайне явище для вузлових зупинок. Доступність і безперешкодність міського простору суттєво знижується через інші харківські проблеми – нерегульовану вуличну торгівлю і постійні порушення правил паркування: зупинки, захарашені кіосками, які в свою чергу притягують покупців на авто та постійну доставку товарів, тут же влаштовують стоянки таксистів і т. ін. Трамвайна система не має низькопідлогових вагонів взагалі.

Харківські вулиці, площі, парки, набережні, інші публічні місця також важко назвати загальнодоступними. Навіть такий простий та обов'язковий елемент безперешкодного простору, як заниження бордюру на пішохідному переході є не всюди, навіть у центральній частині міста. З пішохідними переходами у Харкові ситуація мало не критична – нерегульовані переходи не мають відповідного освітлення вночі та контрастної розмітки; встановлення звукових сигналів для незрячих носить вибірковий характер в залежності від фінансування і бажання тих, хто має їх встановлювати. Тактильна розмітка, як зазначалося раніше, відсутня у Харкові. Цікава ситуація – іноді бригади, що ремонтують переходи, занижують бордюри символічно, недостатньо для того, щоб по них могла заїхати людина на візку, мотивуючи це тим, що перепад потрібен для незрячих. Але ж цю проблему має вирішувати тактильна плитка і звукове оповіщення. Фізична доступність є однією зі складових комфорту публічних просторів. Це, звісно, має бути не тільки рівна поверхня, по якій

можна зайти чи заїхати, а й зручне, у пішохідній відстані, розташування зупинок громадського транспорту, рівномірна освітленість у темну пору доби, достатня кількість лавок та інших вуличних меблів, відсутність парковки в пішохідних зонах, захищеність від вуличного руху і шуму.

Створювати безперешкодне середовище у місті мають чи не всі структурні підрозділи Харківської міської адміністрації, відповідно до рішення Кабінету Міністрів України від 29 липня 2009 року [№ 784. Київ 2009-2015 рр], яка затверджувала план заходів «Безбар'єрна Україна». Згідно з цим планом, в українських містах мали впроваджуватися принципи універсального дизайну, зокрема у транспортній інфраструктурі, а також об'єктах громадського призначення; відповідні зміни мали бути внесені у будівельні норми і ряд нормативних актів. В Харкові, завдяки цій програмі, розпочалася закупівля нового рухомого складу громадського транспорту, обладнання вулиць і тротуарів елементами безперешкодного простору, обладнання пішохідних переходів звуковими сигналами, облаштування державних установ і закладів обслуговування пандусами, кнопками виклику персоналу тощо. Але в той же час єдина міська програма впровадження принципів універсального дизайну у створенні міського простору відсутня; діяльність у цій сфері буквально скінчилася на понижених бордюрах, а контроль за виконанням приватними девелоперами та інвесторами затверджених норм часто відсутній.

У підсумку зазначимо, що окреслені аспекти гендерноорієнтованих практик редевелопменту міських територій Харкова потребують спеціального гендерного аналізу з урахуванням сучасних досліджень [3-6]. Важливо також фокусувати увагу на виробленні науково-практичних рішень оптимального способу імплементації принципів гендерної рівності в усі інфраструктурні програми та проекти Харкова.

#### **Література:**

1. Шведова Н. А. Гендерный поход как фактор политической культуры. *Гендерный калейдоскоп* : курс лекций. Москва, 2002. С. 271–290.
2. Наші проблеми інфраструктури в регіонах. URL: [http://fes.kiev.ua/n/cms/25/?tx\\_news\\_pi1%5Bnews%5D=322&tx\\_news\\_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx\\_news\\_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=bf96dde58eb08655d0949aac72fdd5d](http://fes.kiev.ua/n/cms/25/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=322&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=bf96dde58eb08655d0949aac72fdd5d).

3. Fesenko T. G. Gender mainstreaming as a knowledge component of urban project management. Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Збірник наукових праць. Серія : Стратегічне управління, управління портфелями, програмами та проектами. Харків. 2017. № 3 (1225). С. 21–29. doi: 10.20998 / 2413-3000.2017.123-25.4.

4. Fesenko T., Fesenko G., Bibik N. The safe city: developing of GIS tools for gender-oriented monitoring (on the example Kharkiv city, Ukraine). Eastern-European Journal of Interiorise Technologies. 2017. № 3/2(87). P. 25–33. doi: 10.15587/1729-4061.2017.103054.

5. Фесенко Т. Г. Фесенко Г. Г., Мінаєв Д. М., Якунін А. В. Моделювання змісту проектів архітектурно-просторової доступності вокзальних комплексів. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Збірник наукових праць. Серія: Стратегічне управління, управління портфелями, програмами та проектами.* Харків. 2018. № 2 (1278). С. 59–68. doi: 10.20998/2413-3000.2018.1278.9.

6. Бібик Н. В., Фесенко Г. Г., Фесенко Т. Г. «Гендерні окуляри» для урбаністів. Гендер. Екологія. Здоров'я: матеріали IV Міжн. наук.-практ. конф., присвяченої 210-річчю Харківського національного медичного університету (Харків, 21-22 квітня 2015 р.). Харків, 2015. С. 41–42.