



МЕТОДОЛОГІЯ ОЦІНКИ БЕЗПЕКИ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ

В рамках ініціативи «Врахування гендерних аспектів у сфері безпеки в Івано-Франківську»



Вступ

Дана методологія розроблена в рамках впровадження ініціативи «Врахування гендерних аспектів у сфері безпеки в Івано-Франківську», що отримала фінансову підтримку в рамках стипендіальної програми проекту ЄС «Регіональний механізм підтримки громадянського суспільства країн Східного партнерства» (www.eapcivilsociety.eu).

Ключовим моментом дослідження є вивчення та аналіз суб'єктивного відчуття безпеки в публічному просторі.

Суб'єктивне відчуття безпеки залежить від різних факторів, і проект буде досліджувати це питання з гендерного аспекту та підходу участі шляхом оцінки громадських просторів та будівель в Івано-Франківську, використовуючи кращі практики Віденського управління містобудування.

Мета: заохотити інтеграцію гендерних питань у службу громадської безпеки міста Івано-Франківська через моніторинг та оцінку безпеки громадських просторів у місті.

Автор: Уляна Сидор, проєктна менеджерака, координаторка проєктів / менеджерка із зв'язків з громадськістю в КНП «Центральна міська клінічна лікарня Івано-Франківської міської ради», фахівчиня навчально-наукового Центру соціологічних досліджень Прикарпатського регіону Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника.

Залучені експертки:

Олена Чернишова

Ірина Боднарєнко

Лада Маланій

Дана публікація підготовлена за фінансової підтримки Європейського Союзу. Зміст методології є виключно відповідальністю Уляни Сидор і не обов'язково відображає погляди Європейського Союзу.

ЗМІСТ

Розділ 1 Суб'єктивне відчуття безпеки в громадських просторах.....	3
Терміни та взаємозв'язок.....	3
Світові дослідження щодо гендерних аспектів в сфері безпеки у публічних заходах	10
Розділ 2 Врахування гендерних аспектів щодо безпеки в громадських просторах	13
2.1 Вулиці.....	14
2.2 Сквери /парки	16
2.3 Набережні / береги річок.....	17
2.4 Туристичні центри (площі, вулиці, музеї)	18
Розділ 3 Врахування гендерних аспектів щодо безпеки в організації громадського руху та в транспортній інфраструктурі.....	20
3.1 Громадський транспорт	20
3.2 Таксі.....	21
3.3 Зупинки	22
3.4 Підземні переходи і тунелі.....	23
3.5 Велодоріжки та велосмуги.....	24
Розділ 4 Врахування гендерних аспектів щодо безпеки в житлово-комунальній сфері.....	25
4.1 Громадські будівлі	25
4.2 Двори	25
4.3 Дитячі майданчики	26
4.4 Входи в будинки та коридор.....	26
Розділ 5. Стратегії і методи підвищення безпеки	27
Розділ 6 Спрощена методологія оцінки для мешканців щодо врахування гендерних аспектів щодо безпеки	35
Висновки та рекомендації:.....	37

Розділ 1 Суб'єктивне відчуття безпеки в громадських просторах

Терміни та взаємозв'язок

Для розуміння потреби врахування гендерного аспекту в сфері безпеки, варто зрозуміти термінологію та взаємозв'язок між поняттями гендеру, міського планування, безпеки.

Гендер, гендер¹ (англ. gender — «стать», від лат. genus — «рід») — соціально-біологічна характеристика, через яку визначаються поняття «чоловічності» і «жіночності», психосоціальні, соціокультурні ролі чоловіка і жінки як особистостей, а також психо-біологічні особливості, на які впливає біологічна стать, цілісна психічна репрезентація статі, сповнена неповторним динамічним глибинним, когнітивним та поведінковим поняттям жіночого та чоловічого, здобута індивідом у результаті набуття індивідуального гендерного досвіду.

Гендер, гендер² (англ. gender — «стать», від лат. genus — «рід») — набір характеристик, що описують чоловічість і жіночість (маскулінність і фемінність). Залежно від контексту, ці характеристики можуть включати біологічну стать, основані на статі соціальні структури (наприклад, гендерні ролі) та гендерну ідентичність.

Міське планування: Містобудування³ — комплексна діяльність суспільства, що спрямована на створення матеріально-просторового і соціально-культурного середовища життєдіяльності людини в поселеннях та районах розселення.

Безпека людини⁴ — такий стан людини, коли дія зовнішніх та внутрішніх факторів не призводить до смерті, погіршення функціонування та розвитку організму, свідомості, психіки та людини в цілому і не перешкоджає досягненню певних, бажаних для людини цілей.

Отож, із визначень чітко видно, що спільним для них є сама людина. Тепер спробуємо об'єднати та пов'язати згадані термінології. Дослідження питання гендеру та міського планування сформувало новий термін гендерно-чутливого планування.

Гендерно-чутливе планування⁵ - це процес планування, під час якого враховуються безпекові, соціальні, культурні та інші потреби людей залежно від гендеру. Цінність такого планування можна розглянути на наступних принципах:

- Забезпечення якості в процесах планування

Гендерно-чутливе планування враховує потреби осіб, які часто ігноруються. Таким чином, інтереси та вплив, що стосуються статі, віку та/або певної групи, систематично вивчаються у зв'язку з кожним новим завданням та етапом планування. Мета полягає у задоволенні поточних потреб у просторі окремими групами, створенні гнучких та пристосованих просторів

¹ <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D1%80>

² <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D1%80>

³

<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%B1%D1%83%D0%B4%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F>

⁴ <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B0>

⁵ Згідно з Керівництвом з впровадження гендерних підходів в області міського планування і міського розвитку, розробленого містом Відень

для задоволення різних потреб та генерування нових потенціалів використання простору мешканцями.

- Цільове використання ресурсів

Гендерно-чутливе планування включає справедливий розподіл простору та часу. Корисність та функціональність міста вимірюється, зокрема, і його корисністю для людей, які через свою індивідуальну життєву фазу можуть проводити багато часу в безпосередній близькості від свого будинку. У поєднанні з гендерним бюджетуванням можна оцінити та прозоро контролювати ефект розподілу вкладених ресурсів.

- Поінформованість та врахування потреб людей на різних етапах життя

Містопланування з гендерно-чутливої точки зору підтримує такий підхід до планування, що поінформований про повсякденні потреби людей та розвиває більшу обізнаність про потреби жінок та чоловіків відносно життєвих фаз, життєвих реалій, культурного та соціального фону.

- Методологічні інновації та обмін досвідом

Сенсибілізація до гендерних питань у контексті систематичного обміну досвідом між різними дисциплінами підтримує еволюцію ноу-хау міждисциплінарного планування. Нові питання планування і підходи часто виділяють «сліпі плями», а отже, закликають до нових методів.

Гендерно-чутлива перспектива протікає через весь процес планування від аналізу завдань планування та формулювання цілей до впровадження та оцінки вжитих заходів.

Реалізація гендерного підходу базується на концепції прав людини, втіленні рівності та рівних можливостей для жінок і чоловіків у всіх видах діяльності та сферах життя. Повага до повсякденного життя жінок та чоловіків, молоді та літніх людей є основою культури гендерно-чутливого планування.⁶

Групи, які, як правило, недостатньо представлені в процесах містобудування, мають бути все більш підтримані у повсякденному житті.

З цієї причини, містобудівні заходи мають цілеспрямовано враховувати різні потреби та інтереси окремих груп користувачів та розрізнятися за життєвими реаліями, фазами життя, соціальними та культурними обставинами. В контексті врахування гендерних питань цілі та заходи планування оцінюються шляхом систематичного вивчення їх впливу на різні групи користувачів.

⁶ Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, Urban Development Vienna, Municipal Department 18 (MA 18) – сторінка 12

На додаток до різних потреб жінок та чоловіків щодо послуг та зручностей, пропонуваніх містом, у громадському просторі чи житловому середовищі беруться до уваги, де це можливо, такі показники як вік, соціокультурне походження, релігія, фізичні або психологічні здібності.

Врахування гендерних питань в міському плануванні не зупиняється тільки на вивченні потреб жінок та чоловіків, а включає аналіз користувачів та формування їх основних профілів.

Наукові дослідження говорять про гендер як найбільш важливий фактор сприйняття людиною безпеки середовища⁷. У тому самому середовищі чоловіки почуваються безпечніше, ніж жінки⁸, що, за умови планування міст чоловіками без урахування гендерних потреб різних людей, може створювати простір, у якому жінки почуваються небезпечно. Наприклад, при плануванні міського парку чоловіки схильні обирати різні типи ландшафтного дизайну, включно з кущами і темними коридорами дерев, не відчуваючи небезпеки у такому плануванні, у той час як жінки почуваються небезпечно у такому середовищі, воліючи обирати відкритий простір без кущів, що добре проглядається⁹.

Користувачі та профілі користувачів¹⁰

Інтенсивність взаємозв'язків між людьми та їх місцевим оточенням змінюється залежно від життєвих фаз. Висока якість житлового оточення та невеликі відстані, які необхідно подолати в повсякденних поїздках, мають велике значення, особливо для цільових груп, переважно орієнтованих на місцеві поїздки. Люди похилого віку, насамперед віком від 75 років, орієнтовані переважно на місцеве значення, оскільки погіршення здоров'я постійно обмежує сферу руху та активності. Те саме стосується дітей до 12 років, які так само сильно вкорінені в своєму місцевому середовищі. Особи, які працюють та займаються сімейними справами, однаково приділяють велике значення життєвому середовищу, яке відповідає їх повсякденним потребам. Врахування гендерних та вікових аспектів зосереджується на плануванні міст для різних життєвих фаз та реальних життєвих ситуацій у зв'язку з різними потребами груп користувачів у високоякісному комплексі побудованих конструкцій, відкритих просторів та варіантів мобільності навколо будинку.

Описи різних груп дозволяють отримувати профілі користувачів для процесів планування та розробки проєктів, що, в свою чергу, дозволяє систематично оцінювати роботу з планування відповідно до різних вимог.

Діти віком від 6 років

⁷ Starkweather, Sarah. Gender, Perceptions of Safety and Strategic Responses among Ohio University Students, 05 Jun 2007,

⁸ Mackie A M, Urban Safety Project, Overall Evaluation, Transport and Road Research Laboratory; Heather A Ward, Transport Studies Group University College London; R T Walker, Transport Operations Research Group University of Newcastle upon Tyne, 1990.

⁹ Jorgensen, Anna, J. Hitchmough, T. Calvert, Woodland spaces and edges: their impact on perception of safety and preference, Department of Landscape, University of Sheffield, 2002.

¹⁰ Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, Urban Development Vienna, Municipal Department 18 (MA 18) – сторінки 19-23

Мобільність та використання простору маленькими дітьми сильно пов'язані з вихователем/опікуном. Навіть якщо вони розташовані поблизу будинку, відкриті простори можуть самостійно використовувати маленькі діти лише за певних умов. Таким чином, діти завжди повинні бути в полі зору і в прямому доступі до квартири, а також на території чіткого розмежування між приватними та громадськими відкритими просторами. Окрім того, дитячі заклади та дитячі садки з просторими відкритими просторами є визначальними для забезпечення високої повсякденної якості життя дітей.

Гендерні відмінності у використанні простору стають очевидними з дитячого садка, почасти в результаті освіти та стереотипних ролей, що спонукають до певних моделей поведінки.

Якщо в районі будинку або в дитячих закладах не вистачає приватних або напіввідкритих просторів, тоді вихователі потребують більше часу, щоб забезпечити можливість маленьким дітям залишатися та грати на свіжому повітрі. Таким чином, безпечні вулиці та дитячі майданчики біля будинку значно покращують якість житла для дітей та вихователів.

Для організації дорожнього руху та простору вулиць важливо враховувати, що діти до 7 років мають дуже погані навички в ідентифікації небезпечних перехресть, а також не хочуть обходити небезпечні ділянки, якщо вони трапляються на їхньому шляху. Чим старшою є дитина, то кращають її навички ідентифікації та реагування на небезпеку, але щонайменше до 11 років діти потребують особливо безпечного простору. При цьому стать дитини не впливає на ідентифікацію небезпеки та прийняття рішень¹¹.

Діти віком від 6 до 12 років

Старші діти шкільного віку здебільшого самостійно пересуваються в повсякденному житті (до школи та з школи, на прогулянки тощо), якщо відстані не надто довгі. Виявлення та вивчення свого мікрорайону та самого міста вважається цікавим та здійснюється самостійно чи разом із іншими. Через шкільні уроки, діти здебільшого вільні ввечері та у вихідні дні. Транспортні засоби стають все більш різноманітними для цієї вікової групи: піші прогулянки, громадський транспорт, скутер, велосипед тощо. При цьому колізія в чинних Правилах дорожнього руху забороняє їм їздити як по дорозі, так і по тротуару в цьому віці, що також слід врахувати (наприклад, наявність велоінфраструктури). Громадські відкриті та зелені простори набувають все більшого значення, а також часто діти відвідують їх самостійно або часто разом із молодшими братами та сестрами.

Ця фаза часто характеризується посиленням гендерно-специфічних відмінностей та моделей поведінки під впливом рольових стереотипів, що також знаходить своє вираження в уподобаннях до різних форм гри та руху. Оформлення громадських просторів та будівель (шкіл) та їх відкритих / зелених насаджень повинно відповідно забезпечувати гендерно-чутливе користування простором. Відмінності у поведінці щодо рухливості в багатьох випадках пов'язані з правилами, накладеними батьками: багатьом дівчатам дозволяється вільно пересуватися лише в старшому віці, на короткий термін і рідше, ніж хлопчикам.

¹¹ Kwame Ampofo-Boateng and James A. Thornson, Children's perception of safety and danger on the road, 1991, British Journal of Psychology (1991). 82, 487-505.

Соціальний та / або етнічний фон часто впливає і на гендерні відмінності, наприклад, дівчатам можуть призначатися побутові завдання або догляд молодших братів і сестер.

Молодь у віці від 13 до 17 років

Радіус активності підлітків широкий і виходить за межі житлового мікрорайону. Вільний час скорочується школою або робочим часом і значною мірою обмежується перервами на обід, пізнім полуднем, вечорами та вихідними. Хлопці-підлітки в більш ранньому віці починають користуватися моторизованими засобами пересування і частіше стають жертвами дорожньо-транспортних пригод. Громадські парки та сквери, а також соціальні установи в мікрорайоні (молодіжні центри тощо) є важливими місцями зустрічей та спілкування. Крім того, молодим людям потрібні місця безперешкодного дозвілля, які також дозволяють їм бути галасливими.

На присутність підлітків у публічному просторі дуже сильно впливає фізіологічний розвиток, етнічні та соціальні групи. Хлопчики часто користуються значно ширшим радіусом діяльності, ніж дівчатка; крім того, батьки більше бояться того, щоб дівчатка зазнавали цькування чи нападів у публічному просторі, що впливає на обмеження пересування дівчат¹². Стресові ситуації утисків у публічному просторі або відсутність відкритих просторів, якими можуть безпечно користуватися дівчата, можуть призвести до виходу цієї підгрупи з публічного простору. Слід зазначити, що статистичні дані¹³ показують, що жінки частіше піддаються насильству в публічному просторі.. Сексуальне насильство, яке зачіпає жінок набагато більше, ніж чоловіків, відбувається вдома значно частіше і в основному вчиняється знайомими або родичами жертви.

Жінки та чоловіки працездатного віку

Група осіб працездатного віку дуже неоднорідна і може здебільшого диференціюватися за типом занять, життєвими реаліями, складом сім'ї, сімейними справами та економічною відповідальністю членів сім'ї. У зв'язку з повсякденними завданнями, це призводить до різноманітних запитів щодо відкритих просторів та міської транспортної мережі.

Передусім діти (або інші залежні родичі), які живуть в одному домогосподарстві, потребують значної зміни в поведінці вихователів та міському обігу. Доглядачі жінки та чоловіки повинні справлятися із завданнями по догляду за дітьми чи слабкими дорослими, домашніми справами, оплачуваною роботою та всіма пов'язаними поїздками. Складні ланцюги мобільності характерні для цього способу життя: збільшуються зусилля, вкладені для вирішення завдань по догляду та поїздок; крім того, дітей також слід супроводжувати у багатьох поїздках. Внаслідок асиметричного розподілу догляду та сімейних справ, кількість покупок, які здійснюють жінки, більші, ніж у чоловіків. Частка часу роботи, торгові точки, відкриті простори або догляд за дітьми в безпосередній близькості сприяють організації повсякденного життя. Принцип "міста на невеликій відстані" підтримує складні вимоги, що висуваються на цій життєвій фазі, яка часто характеризується сімейними справами та оплачуваною роботою.

¹² Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, Urban Development Vienna, Municipal Department 18 (MA 18) – сторінка 20

¹³ <http://www.volynpost.com/news/94671-zlochynci-perevazhno-choloviky-zhertyv--zhinky-statystyka-policii>

Таким чином, якісне житлове середовище має особливе значення для осіб, які поєднують сімейні завдання та оплачувану роботу, оскільки їх життєві реалії, як правило, прив'язують їх до конкретного місця. Багатодітні сім'ї часто входять до груп із низьким рівнем доходу, що перешкоджає переїзду цих сімей до більш дорогих великих квартир із приватними зеленими або відкритими просторами¹⁴. Тому комунальні та громадські відкриті простори є важливими для цих осіб.

Жінки та чоловіки похилого або дуже старшого віку

Коли трудовий термін людини закінчується, як правило, мобільність поступово знижується залежно від віку та індивідуальних фізичних обставин. Повсякденне життя людей похилого віку вирізняється декількома специфічними факторами. Чи приймає людина все більше навантаження за неоплачені соціальні завдання (турбота про хворого партнера чи онуків, участь в асоціаціях, громадській роботі тощо)? Чи продовжує людина свою (само-) роботу? Це визначає витрати часу, які зазвичай збільшуються порівняно з особами працездатного віку. Яким чином змінюється стан здоров'я людини? Часто помітна цензура виникає приблизно у віці понад 70 років. Це також впливає на вимоги щодо житла (наприклад, квартири без бар'єрів, квартири з окремим приміщенням для опікунів/доглядачів), відкриті простори біля будинку, діапазон мобільності людини та засоби транспорту. Частка жінок у групі літніх людей значно більша, ніж чоловіків¹⁵.

Залежно від віку та рухових навичок можна приблизно виділити три групи, які, однак, можуть мати величезні індивідуальні відмінності:

Починаючи з 60/65 років: люди похилого віку, які, однак, зазвичай ментально та фізично активні,

Починаючи з 75 років: люди похилого віку, які все частіше характеризуються фізичними та психологічними обмеженнями,

Починаючи з 85 років: люди у віці з дуже обмеженим діапазоном незалежних видів діяльності, які зазвичай залежать від догляду.

Найвні також статеві відмінності: згідно з дослідженням Університету Каліфорнії у Лос-Анджелесі, жінки старшого віку частіше потребують простору, у якому вони не впадуть, наприклад, завдяки достатній тривалості зеленої фази на пішохідному світлофорі, розташуванню лавок і зупинок достатньо далеко від дороги, занижені бордюри на переходах¹⁶.

Жінки та чоловіки з інвалідністю

Хоча ця група не потрапляє до якоїсь конкретної вікової категорії, вона відіграє важливу роль для архітектурного дизайну будівель і відкритих просторів. Вимоги, яким повинен відповідати

¹⁴ Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, Urban Development Vienna, Municipal Department 18 (MA 18) – сторінка 22

¹⁵ Державна служба статистики, статистичний збірник “Соціальний захист населення України”, 2019.

¹⁶ Anastasia Loukaitou-Sideris, Fear and safety in transit environments from the women's perspective, UCLA Department of Urban Planning, 2014.

мікрорайон, тісно пов'язані з умовами мобільності цих осіб: чи вони використовують інвалідний візок, ходять на милицях або з рамкою Циммера? Чи погіршує їх інвалідність зір, слух та / або рухливість (також тимчасово, наприклад, через травму)? Усі заходи, що підтримують незалежність жінок та чоловіків з інвалідністю, полегшують їх повсякденне життя та робочі рутини, а також повсякденне життя їх опікунів/доглядачів. Безбар'єрне проєктування квартир, житлового середовища, відкритих та зелених насаджень біля будинку та мікрорайону, транспортної інфраструктури є важливою умовою досягнення цієї мети.

Отож, як видно кожна група користувачів має свої власні потреби, які міське планування має враховувати. Зрозуміло, що вагомою умовою користування міськими просторами є безпека. В стандартному розумінні безпека розуміється як відсутність об'єктивної небезпеки - об'єктивний стан захищеності життєво важливих та інших істотних інтересів особи, суспільства й держави від злочинних посягань і загрози таких посягань, породжуваних різного роду криміногенними факторами (явищами й процесами), а також як усвідомлення людьми такої своєї захищеності. Аспекти кримінологічної безпеки на рівні міського середовища збігаються з поняттям так званої «міської безпеки» (англ. urban safety), що використовується закордонними науковцями. Вони стверджують, що дана безпека, окрім захисту жителів від злочинних посягань, повинна відноситися і до великого числа факторів, що роблять середовище криміногенним, тобто в якому житель може і не бути у реальній загрозі, але відчувати страх і занепокоєння. До чотирьох головних компонентів даного поняття безпеки відносяться¹⁷

- реальна загроза стати жертвою залякування, агресії чи інших актів насилля;
- антисоціальна поведінка через втрату традиційних норм соціальної поведінки;
- відсутність контролю й підтримки території: догляд за парками й громадськими просторами, прибирання території, присутність поліції на вулицях, догляд і ремонт вуличного обладнання;
- відчуття незахищеності з усіма супутніми факторами: страх може бути суб'єктивним, тобто без існування реальної загрози здоров'ю особи, проте бути пов'язаним із ширшими факторами, що знаходяться далеко за межами її перебування.

Останній компонент досліджений у кількох наукових статтях у США, Великобританії, Європи. ***Середовище/простір, що здається безпечним для однієї категорії користувачів, може розцінюватися та сприйматися як небезпечний представниками іншої категорії***¹⁸. Одним із висновків є те, що тривалість проживання, знайомство з районом, наявність знайомих у районів позитивно впливає на відчуття суб'єктивної безпеки¹⁹.

¹⁷ https://radaarch.kname.edu.ua/images/sampledData/Hlavatskiy/Dis_Hlavatskiy_1-62.pdf сторінки 31-32

¹⁸ Joseph A. Schafer, Beth M. Huebner, Timothy S. Bynum Fear of crime and criminal victimization: Gender-based contrasts Center for the Study of Crime, Southern Illinois University, 2006.

¹⁹ Segun Okunola* and Dolapo Amoleb, Perception of Safety, Social Participation and Vulnerability in an Urban Neighbourhood, Asia Pacific International Conference on Environment-Behaviour Studies, 2011.

Світові дослідження щодо гендерних аспектів в сфері безпеки у публічних заходах

Хоча дана методологія в основному базується на напрацюваннях міста Відня (Австрія), експертами проаналізовані напрацювання інших країн, зокрема Сполучених штатів Америки, Канади, Іспанії та міжнародні звіти.

Дослідження²⁰ «Безпечні громадські простори для жінок та дівчат», в якому розглядають планування та проєктування безпечних громадських просторів для жінок та дівчат як аналіз різних напрямків громадських просторів, **хто їх використовує, коли та як довго**. Цей вид планування та дизайну також зосереджений на тому, **хто не використовує певний публічний простір, коли і чому**. Коли певні групи, такі як жінки чи дівчата, не використовують простір, зазвичай це є свідченням того, що простір почувається небезпечним для членів цієї групи.

У ініціативі безпечних міст для жінок та дівчат необхідно враховувати потреби планування та проєктування безпеки жінок та дівчат. **Досвід країн ЄС показує, що коли простір займають жінки та дівчата, його також займають загалом більше людей²¹**. Вулиці, парки, зупинки, спортивні майданчики, сквери, парковки тощо, які були заплановані та спроєктовані відповідно до конкретних потреб жінок та дівчат у безпеці, мають такі характеристики²²:

- Легкий і помітний доступ до місця розташування та з нього
- Легкий і зрозумілий рух у межах локації
- Хороше освітлення, щоб користувачі могли бачити і бути побаченими
- Легкі для читання знаки, щоб допомогти користувачам знайти свій шлях
- Помітні, зрозумілі, доглянуті шляхи, на яких користувачі можуть легко бачити один одного
- Загальна видимість всього простору, без сховок
- Змішане використання простору - багато місць для проведення зустрічей, прогулянок, гри, їжі, фізичних вправ тощо для різних груп користувачів у різний час дня
- Прихистки для різних сезонів (тінь у спекотну погоду та захист у холодну погоду)
- Доступність для дітей молодшого віку та людей похилого віку (адже жінки часто доглядають), наприклад в міських районах це може означати низькі, широкі тротуари для колясок, інвалідних візків і пішоходів, а також райони з повільним рухом
- Доступ до чистих, безпечних, легко доступних туалетних приміщень з простором для зміни дитячих підгузків

Найкращий спосіб забезпечити участь жінок та дівчат - це консультації з жінками та дівчатами, які є користувачами простору²³. Однак жінкам і дівчатам може бути важко брати участь у громадських обговореннях планування та дизайну з різних причин. Наступний перелік

²⁰ <http://www.endvawnow.org/en/articles/251-conception-et-amenagement-despaces-publics-surs-pour-les-femmes-et-les-filles.html>

²¹ <https://www.ericsson.com/en/blog/2020/3/public-space-design-girls>

²² Aarti Grover, Gender Perception of Safety in Urban Public Spaces: Case of New Delhi, School of Planning & Architecture, 2017.

²³ Anastasia Loukaitou-Sideris, Fear and safety in transit environments from the women's perspective, 2014.

повинна розглянути будь-яка особа чи організація, яка бажає залучити жінок та дівчат до планування та оформлення громадських просторів.

Жінки можуть не відвідувати обговорення громадського планування щодо безпечніших громад, оскільки:

- ❖ Їм важко дістатись до місця обговорення або з нього
- ❖ Вони не знають про можливість обговорити проблеми безпеки жінок, оскільки про них мало публічних чи медіа-дискусій
- ❖ За деяких умов інтерналізовані / прийняті гендерні форми насильства (наприклад, сексуальні домагання) сприймаються як нормальні, тому жінки можуть не вважати їх проблемою
- ❖ У них виникають труднощі з ознайомленням матеріалів для обговорення через брак часу
- ❖ Вони не можуть дозволити собі догляд за дитиною протягом часу, необхідного для участі в дискусіях
- ❖ Вони не встигають брати участь у дискусіях через зобов'язання щодо роботи / сім'ї / волонтерства
- ❖ Вони не можуть відвідувати дискусійні засідання, які проводяться в незручний час
- ❖ Їх культура може не підтримувати подібну діяльність
- ❖ Вони не мають підтримки подружжя чи друзів
- ❖ Вони бояться виступати на публіці
- ❖ Вони бідні і відчують себе так, ніби не належать до процесу обговорення
- ❖ У них немає комп'ютера для доступу до інформації про дискусії
- ❖ Вони не говорять мовою, якою ведеться дискусія
- ❖ Вони не відчують себе в безпеці в тому місці, де проводиться дискусія
- ❖ Вони повинні доглядати за літніми членами своєї родини і не мають часу
- ❖ Вони не вірять, що вони досить розумні, щоб взяти участь у дискусії
- ❖ У минулому вони брали участь у громадських зборах і мали поганий досвід
- ❖ Вони відчують себе заляканими великими групами та / або державними службовцями
- ❖ Вони не почувають себе впевнено говорити перед чоловіками
- ❖ Вони вважають, що їхній вік робить їхні проблеми неважливими (будь то старі чи молоді)

Інше дослідження «Безпека та громадський простір: картографування столичної гендерної політики», підготовлене Всесвітньою асоціацією великих мегаполісів та ГО «Жінки в містах світу»²⁴ проливає світло на залучення мегаполісів до того, щоб жінки та дівчата мали право на столичне місто, картографуючи політику, стратегії та інструменти, які сприяють безпечнішим та доступнішим вулицям, площам, паркам, мікрорайонам та врешті-решт цілістю столичної громадськості пробіли.

²⁴ https://www.metropolis.org/sites/default/files/resources/Mapping_metropolitan_gender_policies_0.pdf

Хоча визнання мегаполісів про те, що жінки мають різний досвід міста, може розглядатися як позитивний крок вперед, але, звичайно, все ж виникають деякі проблеми, які виникають при розробці політики щодо безпеки жінок як мети.

Насильство над жінками та дівчатами, включаючи сексуальне насильство та домагання, є повсякденним явищем у громадських просторах, таких як вулиці, парки, ринки, громадський транспорт та інші громадські місця в мегаполісах по всьому світу, що призводить до гендерного виключення столичних громадських просторів. Загроза насильства над жінками та дівчатами обмежує рух жінок, роботу, здоров'я, освіту та дозвілля жінок та дівчат, а також їхню можливість користуватися можливостями, які пропонують міста - по суті, їхнє право на місто та їхнє право бути рівними громадянами. Інші фактори, такі як раса, інвалідність, вік, релігія, сексуальна орієнтація та гендерна ідентичність, надалі формують те, як жінки та дівчата відчують громадський простір та піддають їх ризику насильства. Коли ці фактори перетинаються, жінки можуть зіткнутися з додатковою дискримінацією, домаганнями та утисками. Часто відчуження відчуття жінок та дівчат пов'язане з відсутністю безпеки та страху. Вони можуть вирішити не входити до певних просторів, боячись цькування чи нападу. Для того, щоб взяти на себе відповідальність за власну безпеку в громадському міському просторі, вони часто використовують набори стратегій безпеки.

Досвід міста Барселона (Іспанія)²⁵, показує, що урбаністичне планування з гендерною перспективою зосереджується на повсякденному житті та просуває інклюзивну модель побудованого середовища, яка враховує стать, вік та походження для побудови більш рівноправного міста, безпечнішого та без бар'єрів. "Посібник з містобудівного планування на повсякденне життя" визначає критерії, методологію та інструменти для команд з містобудування.

Гендерна перспектива в містобудуванні ставить повсякденне життя в центр політики, реагуючи на вимоги міста в цілому за допомогою інклюзивного бачення. Мета цього нового бачення - публічні простори для задоволення потреб усього населення, особливо більш вразливих груп, таких як жінки, літні та маленькі діти, та включає нові підходи, раніше віддалені від традиційного містобудування.

Наскрізний гендерний підхід у муніципальній політиці почав застосовуватись до містобудівного планування для розробки заходів щодо управління громадським простором, мобільністю та екологією міста. Деякі дослідницькі прогулянки були організовані для виявлення конкретних потреб кожного мікрорайону, зокрема місцеві мешканці та жінки відігравали активну роль у аналізі місцевих проблем та пропонували удосконалень, особливо з точки зору сприйняття безпеки. У всіх прогулянках брали участь 173 учасники та проводилися в одинадцяти міських мікрорайонах, деякі з яких є частиною плану сусідства.

²⁵ https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/news-and-documents/news/urban-planning-where-gender-equality-and-safety-in-public-spaces-all-count_771943

Розділ 2 Врахування гендерних аспектів щодо безпеки в громадських просторах

Врахування гендерних питань щодо створення гендерно-чутливих громадських просторів повинне включати такі фактори як відкриті громадські простори, багатофункціональні підзони, дизайн меж, гарна видимість та ефективне освітлення, наявність місць для сидіння, громадських вбиральень, можливості для дозвілля літніх людей (в т.ч. лавки в місцях, де є тінь тощо), максимально відкриті та багатофункціональні майданчики для ігор, привабливі, якісні та доступні вуличні меблі, простори для дівчат, у т.ч. різних релігій.

Можливість жінок та чоловіків, молоді та літніх людей вільно пересуватися по місцевості в будь-який час дня та ночі - це невід'ємна частина якості життя. Адекватне освітлення, уникнення зон, що створюють занепокоєння, чіткі вивіски або вулична орієнтація житлових районів можуть істотно сприяти підвищенню як об'єктивного, так і суб'єктивно відчуття рівня безпеки.

Безпека громадського простору - це головне питання гендерно-справедливого планування. Ключовим моментом відходу всіх пов'язаних зусиль є суб'єктивне відчуття безпеки в публічному просторі. Принцип "бачити і бути побаченим" має на меті сприяти соціальному контролю, забезпечити ефективне керівництво мікрорайону та забезпечити видимість без сліпих кутів та ефективного освітлення вулиць та тротуарів.

Суб'єктивне відчуття того, що не є справді безпечним у публічному просторі, призведе до того, що постраждала людина перестане користуватися цими просторами або навіть відмовиться від мобільності. Адекватне проектування громадських просторів та прибудинкових будівель може зменшити це почуття тривоги. Відчуття безпеки в публічному просторі визначається фізичними (наприклад, видимість, чітка просторова організація), соціальними (наприклад, наявність різних груп користувачів) та особистими факторами (наприклад, особистий досвід).

Превентивна конструкція безпечних громадських просторів полягає у стримуванні ризиків. У цьому контексті Джейн Джейкобс (1961) перераховує три основні якості безпечних вулиць: повинно бути чітке розмежування між громадським та приватним простором; вулиці повинні бути живими та заселеними (використання приміщень на першому поверсі); будівлі та вікна повинні бути орієнтовані на вулицю («очі вулиць»).

У темний час доби жінки почуваються більш небезпечно, ніж удень, що дає підстави приділяти особливу увагу безпеці у темний час. Це також стосується чоловіків, але меншою мірою²⁶. Примітно, що біле світло вуличного освітлення сприймається більш безпечним, ніж жовте, хоча жовте сприймається більш приємним та бажаним²⁷.

²⁶ Anastasia Loukaitou-Sideris, Camille Fink, Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings, A Survey of U.S. Transit Agencies, University of California, Los Angeles, 2008.

²⁷ A. Peña-García, A. Hurtado, M.C. Aguilar-Luzón, Impact of public lighting on pedestrians' perception of safety and well-being, 2015.

2.1 Вулиці

В даному контексті розглядаємо «вулиці» як тротуари, пішохідні зони, пішохідні переходи, дороги, що характеризуються постійним рухом різних користувачів. Тут різні категорії населення можуть зустрітися з наступними небезпеками:

1) Вузькі тротуари або їх відсутність.

Для усіх категорій дана небезпека полягає в можливості зіштовхнутися з кимось, не розминутися при вузьких тротуарах. При відсутності тротуарів – небезпека з проїжджої частини, страх бути непоміченим/-ною водіями. Для батьків з дітьми – тривога за дітей, щоб ті не вибігли раптово тощо. Літні люди також відчують підвищену тривогу, адже не можуть швидко зреагувати на потенційну автозагрозу.

2) Припарковані машини на тротуарах.

Дана небезпека також особливо гостра для дітей та літніх людей через загрозу машин, що паркуються чи виїжджають і можуть не помітити пішоходів. Також можливий страх зачепити машину (під час гри тощо) та тим самим попасти під гнівний настрій автовласника.

3) Відсутність або нечітка просторова організація (вказівники, назви вулиць, номери будинків тощо).

Дана небезпека може призвести до розгубленості та втрати орієнтування на місцевості. Діти та літні люди часто не можуть зорієнтуватися гамірними вулицями міста. Зараз в трендах туристичного розвитку – жіночі соло тури, і все більше жінок прагнуть подорожувати наодинці, самостійно прогулюючись вулицями. Для таких випадків необхідно передбачити організацію простору таким чином, щоб було зрозуміло, де знаходишся зараз і куди рухатися.

4) Невпорядковані майданчики для збору сміття.

Окрім неестетичності та неприємного запаху, невпорядковані майданчики для збору сміття можуть привабити безпритульних тварин, щурів. Такі зустрічі стануть причиною тривоги для усіх категорій, проте особливо для дітей, жінок та літніх осіб.

5) Скупчення осіб, поведінка яких може бути непередбачуваною.

Дана небезпека часто зустрічається біля кафе/ресторанів/магазинів, в яких продаються та розпиваються алкогольні напої. Поведінка осіб в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння може бути непередбачуваною і агресивною, що може спричиняти відчуття загрози у жінок, літніх людей, дітей.

б) Освітлення.

Відсутність освітлення або недостатнє освітлення є основною небезпекою для громадських просторів у вечірній та нічний час. Темрява викликає тривогу та страх, адже зникає можливість бачити та бути побаченим. У темряві не видно ям, бар'єрів та інших потенційних загроз для безпеки.

7) Безпритульні собаки.

Для певних осіб сам вигляд собак уже лякаючий фактор, особливо їх скупчення. Безпритульні собаки можуть бути агресивними та вороже налаштованими до людей чи до певної категорії осіб. Для усіх категорій дана небезпека є об'єктивно та суб'єктивно характерною, проте особи з кращою фізичною підготовкою можуть відчувати, що їм легше з нею впоратися.

8) Відсутні переходи, «зебри» чи світлофори або ж погана організація пішохідного руху. Якщо автомобілі рухаються з високою швидкістю, це спричиняє відчуття небезпеки поряд із дорогою, і це відчуття є об'єктивно обгрунтованим. Усі в небезпеці при відсутності переходів, «зебри» чи світлофорів або ж поганої організації пішохідного руху. Якщо говорити про суб'єктивне відчуття небезпеки, то діти, жінки та літні відчують її частіше.

9) Будівельні майданчики, не зачинені неналежним чином.

Перехожі можуть відчувати певну тривогу проходячи мимо. Особливо переживати можуть батьки за дітей, які обирають такі будівельні території як місце гри, а тоді вже з'являється об'єктивна небезпека. Дана небезпека може бути суб'єктивною, адже будівельні закриті майданчики і не видно, що відбувається в середині, тобто втрачається соціальний та візуальний контроль.

10) Відсутність чіткого розмежування між приватною та публічною власністю.

Якщо не має такого розмежування, небезпека може приховуватися у ставленні власників, до перебування на їх території (злі собаки, охорона тощо).

11) Аварійні будинки без належного контролю / маркування чи обгородження.

Об'єктивно небезпечно, коли з аварійного будинку може відпасти якась його частина та травмувати перехожого. Під загрозою може опинитися будь-який користувач міським простором. Окремо можна також відзначити неналежне або несвоєчасне прибирання снігу з дахів узимку, що призводить до небезпеки падіння глиби снігу чи буруль на перехожих.

12) Високий рівень шуму.

Джерелом небезпеки у даному випадку є сам шум – як фізична загроза здоров'ю (особливо небезпечно для маленьких дітей та літніх осіб) та як відволікаючий фактор (через шум не чути автомобілі, або попередження про небезпеку).

13) Забруднення повітря.

Забруднене повітря, окрім впливу на фізичний стан людей (усіх категорій), впливає на погану видимість територій, дезорієнтацію руху та неможливість провести час комфортно на міському просторі.

14) Бар'єри і перешкоди для руху.

Такими бар'єрами можуть бути високі бордюри, зовнішня реклама та інші перешкоди, що можуть нести фізичну загрозу для перехожих, незалежно від віку та статі. Особливі труднощі для осіб з інвалідністю, батьків з візками, які можуть тривожитись від лімітованої мобільності на таких ділянках.

15) Наявність сміття, графіті, бруду на вулицях.

Жінки частіше відчують небезпеку через наявність сміття, графіті, забитих вікон на вулицях²⁸. Водночас, наявність комерційної активності на вулиці (магазини) позитивно впливають на відчуття безпеки²⁹.

16) Відсутність людей на вулицях

Відсутність людей на вулицях або ж присутність лише чоловіків впливає на відчуття безпеки у жінок²⁴.

2.2 Сквери /парки

Згідно з дослідженнями, чоловіки почуваються безпечніше, ніж жінки, у тому самому середовищі, а також прагнуть більше різноманітного ландшафту, ніж жінки. Найбільш безпечні опції для жінок - не закритий простір, що проглядається в усі боки, відсутність квітів і кущів під деревами, де могли би сховатися злочинці³⁰. Гарна видимість і оглядовість, розвинені паркові елементи, доступ до вулиць і будинків, відсутність графіті сприяють відчуттю безпеки³¹. Це важливо враховувати при розбивці і благоустрою парків та зелених зон.

Підсумуємо потенційні небезпеки для користувачів у парках та зелених зонах:

- 1) Відсутність освітлення або тьмяне, непостійне освітлення.
- 2) Глухі кути чи закутки.
- 3) Невпорядковані кущі чи зарості

Ці небезпеки характеризуються порушенням принципу «бачити та бути побаченим». Перехожі можуть тривожитися, бо не видно чи є в сквері певна загроза чи ні, чи не ховається хтось в закутку чи кущі.

- 4) Можлива загрозна поведінка деяких користувачів
- 5) Дозвіл вживання алкоголю чи наркотичних речовин, що може призводити до агресивної поведінки користувачів
- 6) Вигол собак без поводка та/або намордника
- 7) Наявність безпритульних собак
- 8) Історія кримінальних випадків, що колись відбулись на території

Випадки 4-8 характеризуються загрозою непередбачуваної поведінки, суб'єктивної тривоги через випадки, які траплялись в новинах, історіях чи подіях (бійки, домогання,

²⁸ Anastasia Loukaitou-Sideris, Fear and safety in transit environments from the women's perspective, 2014. Anastasia Loukaitou-Sideris, Camille Fink, Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings, 2008.

²⁹ Segun Okunolaa, Dolapo Amoleb, Perception of Safety, Social Participation and Vulnerability in an Urban Neighbourhood, 2012.

³⁰ A M Mackie, Urban Safety Project. Overall Evaluation of Area Wide Schemes, and Heather A Ward, Transport Studies Group University College London.

³¹ Herbert W. Schroeder & L. M. Anderson, Perception of Personal Safety in Urban Recreation Sites, Journal of Leisure Research, 1984.

агресія, напад собак). Кожна категорія користувачів може відчувати небезпеку по-різному в залежності від особистої історії, страхів, фізичної підготовки тощо.

9) Специфічна флора й фауна

Об'єктивно небезпечними можуть бути певні рослини (борщівник) або ж тварини (кліщі, змії, шури). Також люди з алергіями можуть тривожитися від специфіки захворювання при прогулянці в парку (укуси бджіл, цвітіння амброзії тощо). Часто діти полюбляють гратися з невідомими їм рослинами (можуть скуштувати) чи тваринами, що може непокоїти батьків.

10) Засмічення території

Засмічена територія, окрім естетики, турбує батьків, які гуляють в парках/скверах дітками. Діти без дозволу можуть підняти будь-яку річ та гратися нею (а це може бути використаний шприц, скло чи інше сміття з біологічними залишками попередніх користувачів). Засмічення території турбує також власників собак, які можуть з'їсти щось отруйне.

2.3 Набережні / береги річок

Аналогічно до небезпек, що можуть відчуватися у зелених зонах, набережні та береги річок можуть виглядати небезпечними через:

- 1) Відсутність освітлення або тьмяне, непостійне освітлення.
- 2) Глухі кути чи закутки.
- 3) Невпорядковані кущі чи зарослі.
- 4) Можлива загрозлива поведінка деяких користувачів.
- 5) Дозвіл вживання алкоголю чи наркотичних речовин, що може призводити до агресивної поведінки користувачів.
- 6) Історія кримінальних випадків, що колись відбулись на території.
- 7) Специфічна флора й фауна.

Також відчуття загрози можуть нести:

- 8) Екстремальний відпочинок на воді (стрибки, пірнання, ігри на глибині, що можуть призвести до летальних випадків).
- 9) Природні фактори: течія, каміння, нестійкий рельєф на горбах.
- 10) Сезонні фактори (взимку – лід, розтікання річки, поводки, зміна русла річки тощо, літо – дія сонця тощо).

Чоловіки, як дещо більш схильні до активних видів відпочинку, мають більше загроз безпеки від стрибків та пірнання. Жінки часто відчують тривогу за дітей під час відпочинку біля водних об'єктів. Літні люди можуть зіткнутися із небезпекою для здоров'я через фізичний стан (сонячний або тепловий удари, раптовий біль в суглобах тощо).

11) Розпалювання вогнища.

Вогонь може бути ризикованим для користувачів, тварин та для навколишнього середовища загалом. Особливим джерелом небезпеки вогонь є для дітей, які до кінця не розуміють потенційних наслідків.

12) Засмічення території

Джерелом небезпеки є саме сміття, що може бути різного походження та різного ступеня загрози. Проте при відпочинку біля водних об'єктів користувачі є більш вразливими через зменшення кількості одягу та ходіння босоніж. Сміття може знаходитися на дні річки / озера та сприяти обмеженню руху у воді.

13) Конфлікти між користувачами (прогулянки на велодоріжці, заїзд машинами на відпочинковому зоні тощо).

Користувачі водних зон можуть по-різному відпочивати та взаємодіяти. За відсутності адекватного планування виникає загроза конфліктів: літні люди прагнуть спокійнішого відпочинку, підлітки – галасливого та активного, батьки з дітьми – можливості погратися на природі тощо.

2.4 Туристичні центри (площі, вулиці, музеї)

Певні небезпеки повторюють аналогічно до зазначених вище:

- 1) Відсутність освітлення або тьмяне, непостійне освітлення.
- 2) Глухі кути чи закутки.
- 3) Невпорядковані кущі чи зарослі.

Також для центрів масового скупчення людей певну небезпеку можуть нести:

- 4) Надмірні скупчення людей.
- 5) Неорганізований потік натовпу.
- 6) Крадіжки чи бійки.

Пункти 4-6 тісно пов'язані та перетинаються. Масові скупчення людей можуть сприяти появі тривоги через порушення зони особистого простору, штовханину, дотики, страх за особисті речі (крадіжки, можливість загубити щось чи зламати). За умови відсутності помітних і зрозумілих шляхів відступу скупчення та потік людей можуть призводити до задухи і травм. При неорганізованому потоку натовпу можуть траплятися випадки травмування, від'єднання дітей від батьків та інші неприємні ситуації.

- 7) Брак охорони території.

Відсутність належної охорони в туристично привабливих місцях викликає суб'єктивне відчуття небезпеки та мотивує користувачів не відвідувати територію та уникати її, тим самим жертвувати можливостями, що пропонує міський простір.

8) Можливе недотримання технік безпеки при запуску феєрверків, петард.

За умови неналежної якості піротехнічних виробів або недотримання правил безпеки можуть траплятися випадки фізичних ушкоджень у результаті їхнього запуску, що впливає на відчуття безпеки у публічному просторі. Ветерани війни та антитерористичної операції можуть бути чутливими до будь-яких вистрілів. Малі діти та літні особи лякаються їх також.

9) Засмічення території.

Аналогічно до попередніх пунктів, джерелом небезпеки може бути саме сміттязрізного походження та різного ступеню загрози.

10) Просторова навігація відсутня або належним чином не організована.

Дана небезпека може призвести до розгубленості та втрати орієнтування на місцевості. Діти та літні люди часто втрачають орієнтири на вулицях міст, тож важливо надавати можливість людям швидко зрозуміти, де вони знаходяться, та куди їм іти.

11) Ліфти та сходи, що обмежують видимість і створюють потребу перебування у замкненому просторі.

12) Бар'єри і фізичні перешкоди для руху.

Бар'єрами можуть бути високі стрімкі сходи, бордюри, зовнішня реклама та інші перешкоди, що можуть нести фізичну загрозу перечепитися і впасти, незалежно від віку та статі. Особливі труднощі перешкоди становлять для осіб з інвалідністю, батьків з візками, які можуть тривожитись від лімітованої мобільності в таких місцях. Для батьків з візками це також тривога з приводу неможливості зайти у певний заклад та через потребу залишати коляски/інше власне майно у дворі, де його можуть вкрасти або пошкодити.

13) Відсутність джерела води та тіні

Унаслідок змін клімату, в Україні все частіше будуть спостерігатися теплові хвилі у містах (тривала надмірна спека), що буде призводити до збільшення випадків сонячних і теплових ударів, зневоднення, серцевих нападів та інших проблем зі здоров'ям, пов'язаних зі спекою. Наявність тіні та джерел води є критичним у плануванні міст для наступних десятиліть.

14) Погане функціонування дощової каналізації

Внаслідок змін клімату очікується, що в Україні почастишають сильні дощі, повені та інші екстремальні погодні умови, що можуть призводити до створення пасток для людей і травм. Вулиці, дороги, стежки у парках, двори, а особливо пішохідні переходи, мають бути обладнані функціональною дощовою каналізацією, що швидко відводитиме воду.

Розділ 3 Врахування гендерних аспектів щодо безпеки в організації громадського руху та в транспортній інфраструктурі

Створення гендерно-чутливих умов в транспортній системі неможливе без наявності вуличного простору, орієнтованого на потреби пішоходів, безпечних зон перед дитячими садками, школами та іншими громадськими установами, стимулювання до безпечного руху автомобілів, промоція велосипедного руху, безпечного, якісного та доступного громадського транспорту, налагодженого транспортного зв'язку.

3.1 Громадський транспорт

Оскільки жінки та літні особи є основними користувачами громадського транспорту, найбільше небезпек можна перерахувати саме для даної категорії:

1) Домагання³² — поведінка, яка заподіює незручність або шкоду, що порушує недоторканність приватного життя особи. Така поведінка може полягати у прямих або непрямих словесних образах або погрозах, недобррозичливих зауваженнях, брутальних жартах, небажаних листах і дзвінках, у показі образливих або принизливих фотографій, залякуванні, хтивих жестах, небажаних дотиках, поплескуваннях, у поцілунках, щипках, ударах, фізичному нападі або в інших подібних діях. Прикладом домагання можуть бути також небажані пропозиції, натяки, жести, погляди, слова, повідомлення чи жарти сексуального характеру, що порушують приватні межі людини. При цьому слід зауважити, що під терміном «домагання» розуміється не тільки сексуальне домагання, але і будь-яке інше домагання.

У багатьох країнах закон обмежує можливість такого тиску, юридичні трактування таких дій розрізняються в різних культурах. Але загалом у деяких пострадянських державах ставлення до домагань все ще вважається «на межі норми».

2) Штовханина та різка їзда.

Фізична шкода може бути завдана при різкому гальмуванні транспортного засобу. При цьому найбільше потерпати можуть літні люди та діти.

3) Загрозлива поведінка працівників транспорту або бездіяльність.

Суб'єктивна небезпека може ховатися також і в поведінці або бездіяльності водія, контролерів, кондуктора. В Івано-Франківську були випадки, коли водій з'їжджав з маршруту та висаджував пасажирів не на запланованій зупинці, відмовлявся підвозити дітей, або висаджував дітей чи літніх осіб. Окремо можна виділити ставлення деяких водіїв маршруток до пенсіонерів, які мають право на пільговий проїзд - воно буває не лише грубим, а і фізично небезпечним. Деякі водії не вчиняють жодних дій при повідомленнях про можливі крадіжки чи домагання або іншу неадекватну поведінку пасажирів, що може бути зумовлене відсутністю розуміння та інструкцій, як діяти у таких ситуаціях.

4) Несправності транспортного засобу.

³² <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F>

Об'єктивними небезпеками є механічні пошкодження (двері не закриваються, крісла не прикріплені, тріснуте скло тощо). Через це в користувачів може з'являтися страх користування громадським транспортом, що обмежує їхні можливості на пересування, зокрема, для літніх людей та дітей, які уже/ще не можуть самостійно водити машину.

5) Перешкода видимості у громадському транспорті.

Реклама у громадському транспорті, що робить вікна непрозорими, та затоновані вікна створюють не лише дискомфорт для пасажирів, а і загрозу для літніх людей та жінок, оскільки з вулиці не видно, що відбувається всередині салону. Це призводить до умов, за яких жінки та літні люди почуваються у небезпеці через можливі домагання та спроби крадіжок.

3.2 Таксі

Аналогічно до загроз, які можуть спостерігати люди у громадському транспорті, у таксі відчуття небезпеки можуть викликати наступні фактори:

1) Несправний автомобіль

Особливо небезпечним для жінок та літніх людей може виглядати відсутність можливості пристебнутися в автомобілі. У разі, якщо пристебнутися можна лише на передньому сидінні, що спонукає людей сідати ближче до водія, це створює додаткову загрозу можливих домагань.

2) Неадекватна поведінка водія, домагання

Користувачами таксі найчастіше є жінки та чоловіки в вечірній чи нічний час. Навіть маючи у власності автомобіль, люди можуть користуватися послугами таксі у разі сп'яніння, а сп'яніння може призводити до дещо більш загрозованої поведінки. Водії таксі мають бути особливо уважними та тактовними у таких випадках, що може бути результатом спеціальних інструкцій, як діяти при перевезенні сп'янілих пасажирів. Інші ризики, пов'язані з подорожуванням на таксі – домагання до жінок, конфлікти з чоловіками.

3) Відсутність контролю за діяльністю служб таксі

Сідаючи в таксі, жінки та літні люди погоджуються довіряти водієві, часто чоловічої статі, та його навичкам водіння і поваги до пасажирів. На відміну від водіїв громадського транспорту, водії таксі часто не підзвітні жодним структурам, а механізми регулювання і обмеження їхньої діяльності у результаті неадекватної поведінки відсутні. Це створює загрозу для пасажирів, оскільки вони можуть почуватися у владі водія, що веде машину, та відчувають необхідність погоджуватися з тим, що він робить чи пропонує.

4) Затоновані вікна.

Аналогічно до непрозорих вікон у громадському транспорті, затоновані вікна авто створюють загрозу домагання для жінок та літніх людей і відчуття, що ніхто ззовні це не помітить і не зможе завадити.

3.3 Зупинки

Гарна, функціональна освітлена зупинка створює комфортні умови перебування користувачів громадського транспорту (лавка, накриття, навігація). Відсутність зупинок або зупинки закритого типу – джерело небезпеки (порушення принципу «бачити та бути побаченим»). Водночас, повністю відкриті і прозорі зупинки не створюють тіні у спеку, що може спричинити тепловий і сонячний удари, зневоднення у разі тривалого очікування на транспорт.

Можна виділити наступні проблеми:

1) Недостатньо часто розташовані зупинки

Згідно з дослідженнями, жінки та літні люди відчувають небезпеку на шляху до зупинки, особливо у темний час доби. Розташування зупинок достатньо часто, щоб не зумовлювати довгі подорожі темними алеями, і гарна видимість на підходах до зупинок - необхідна умова для підтримки безпеки.

2) Закриті зупинки або зупинки, що розташовані у непомітних кутках, з недостатньою видимістю навколо.

3) Відсутність розкладу руху громадського транспорту і неможливість передбачити час прибуття автобуса

Тривале перебування на зупинці громадського транспорту небезпечне як у нічний час (ймовірність домагання, крадіжки), так і в денний час (можливість отримати сонячний чи тепловий удар, зневоднення). Щоб мінімізувати час перебування людей на зупинках громадського транспорту, рішенням є розміщення розкладів громадського транспорту на зупинках та поширення розкладів серед пасажирів в інший спосіб (друковані, онлайн). Транспорт має ходити відповідно до розкладу з допустимим відхиленням у кілька хвилин. Таким чином можливо зменшити час перебування на зупинках і загрозу для користувачів.

4) Відсутнє або тьмяне, непостійне освітлення

Важливо зазначити, що камери спостереження на зупинках громадського транспорту та у підземних переходах/тунелях були визначені неефективними для підвищення безпеки користувачів. Пасажири та пішоходи, особливо жінки та літні люди, зазначали, що наявність камери не підвищує їхнє відчуття безпеки, оскільки багато загроз неможливо відслідкувати через камеру (наприклад, словесні домагання чи загрозливі крики від інших), а також тому, що охорона чи поліція не мають можливості швидко відреагувати на загрозу (наприклад, швидка крадіжка чи бійка і втеча)³³.

5) Відсутність туалетів

³³ Anastasia Loukaitou-Sideris, Camille Fink, Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings, A Survey of U.S. Transit Agencies, 2008.
Natalie Gardner, Jianqiang Cui & Eddo Coiactto, Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour, 2017.

б) Відсутність джерела води

Унаслідок змін клімату, в Україні все частіше будуть спостерігатися теплові хвилі у містах (тривала надмірна спека), що означає

3.4. Підземні переходи і тунелі

Підземні пішохідні переходи та тунелі - у списку найбільш небезпечних місць для пішоходів усіх статей і віку. Навіть покращивши освітлення та умови перебування у тунелях та підземних переходах, неможливо мінімізувати ризики перебування у них саме через те, що тунелі і переходи є закритими просторами, що не проглядаються. Тому головною рекомендацією тут є заміна підземних переходів і тунелів на наземні переходи.

1) Закритий простір, який не проглядається.

Щоб не повторювати те, що було сказано вище про небезпеку закритого простору, додамо лише, що відеоспостереження було виявлено неефективним для підвищення безпеки тунелів і підземних переходів.

2) Захаращеність підземних переходів і тунелів

Захаращеність тунелів та переходів може бути як за рахунок сміття, графіті на стінах, так і за рахунок розташування торговельних точок, що перешкоджають руху і створюють закутки, де можуть ховатися грабіжники. Звуження проходів за рахунок яток суттєво обмежує можливість проглядати простір та втекти у разі потреби, а також створює ймовірність штовхнанини та задухи, що може навіть призводити до летальних випадків, у випадку великої кількості людей, що користуються цим переходом. Недостатні вентиляція і доступ повітря до цих просторів може спричинити напади і задуху у літніх людей та осіб з хворобами дихання і серцево-судинної системи.

3) Сходи

Сходи є бар'єром для людей похилого віку та з інвалідністю, хворобами опорно-рухового апарату, переломами, батьків з дітьми та з дитячими візками. У зимовий період сходи можуть покриватися кригою і створювати об'єктивну небезпеку падіння та травмування перехожих. Альтернатива сходам, похилі рампи та пандуси, можуть вирішити лише частину цих проблем, але їхня неможливість забезпечити безпечний перехід у зимовий час спонукають все більше людей обирати наземний перехід, навіть якщо він не передбачений організацією дорожнього руху - а це створює небезпеку і для водіїв, які не встигають реагувати на неочікуваний перехід пішоходів по дорозі.

4) Відсутнє освітлення або тьмяне, непостійне освітлення.

5) Відсутнє або погане функціонування дощової каналізації

Внаслідок змін клімату очікується, що в Україні почастишають сильні дощі, повені та інші екстремальні погодні умови, що можуть призводити до створення пасток для людей і травм.

Підземні переходи і тунелі мають бути обладнані функціональною дощовою каналізацією, що швидко відводитиме воду і не створюватиме небезпечних пасток для людей.

3.5 Велодоріжки та велосмуги

Об'єктивна небезпека – при відсутності вело доріжок, руху автотранспорту по велосмузі чи доріжці, конфлікти з іншими користувачами. Особливо небезпечними є перехрестя і організація переїзду через перехрестя, переходи.

Суб'єктивна – страх зіткнення, невпевнена їзда...

Розділ 4 Врахування гендерних аспектів щодо безпеки в житлово-комунальній сфері

4.1 Громадські будівлі

Забезпечення гендерної збалансованості в бюджетних установах передбачає доступне, безпечне та безбар'єрне розміщення таких будівель; комфортні та адаптовані до різних потреб зони пересування (коридори, сходи, ліфти, входи); наявність адаптованих комунальних залів (конференц-зали, санітарно-гігієнічні кімнати, приміщення для персоналу); робочі місця у відповідності до індивідуальних потреб.

Джерелами небезпеки в громадських будівель можуть бути:

- Конфліктні відвідувачі чи працівники
- Аварійний стан будівель
- Недотримання протипожежних та санітарних умов
- Ліфти та сходи
- Тьмяне, непостійне або відстуне освітлення

4.2 Двори

Врахування питань гендерної рівності та відповідності до повсякденних потреб у житлових проектах є неодмінно один із найважливіших аспектів покращення якості життя людей. Особи, що доглядають за дітьми, ведуть домашнє господарство, літні люди (статистично переважно більшість жінок) – значну частку часу проводять у будинках, в межах свого мікрорайону. Тому слід враховувати їх потреби та створювати житлові масиви у відповідності до їх майбутніх мешканців, удосконалювати уже існуючі двори.

Серед важливих критеріїв створення безпечних, доступних та комфортних умов для задоволення повсякденних потреб є безбар'єрні входи в будинки; добре освітлені коридори, сходи та ліфти; хороша видимість входів в будинку (відсутні закриті темні кути); передбачені зони для спілкування мешканців; достатньо розмірні та зручно розташовані приміщення для зберігання велосипедів та колясок; зручно розташовані смітєві контейнери; обладнані дитячі майданчики для малюків, які починають ходити, та дітей; зони для ігор та відпочинку для молоді, підлітків.

Джерелами небезпеки в громадських будівель можуть бути:

- Конфліктні сусіди
- Аварійний стан дворів
- Необлаштовані зони відходів
- Хаотичне паркування
- Крадіжки чи напади
- Гаражі

4.3 Дитячі майданчики

Дитячі майданчики несуть об'єктивну небезпеку при помилках в плануванні, монтуванні, розміщенні. Оскільки дані простори найчастіше використовують діти під наглядом матерів або бабусь, то комфортність умов перебування слід забезпечити для усіх. Матері або бабусі мають мати простір для сидіння, схованку від сонця в літній період, місце для розміщення колясок тощо. Суб'єктивно – діти можуть тривожитися від спільного перебування з іншими дітьми, наприклад старшими; матері/бабусі завжди переживають, щоб дитина не впала, не поранилась чи не вибігла за межі майданчики. А часто майданчики знаходяться біля проїжджих частин.

4.4 Входи в будинки та коридор

Темні, неосвітлені та вузькі входи в будинки та коридори несуть відчуття небезпеки, адже не дають повної інформації та видимості, що відбувається за дверима або в кінці коридору.

Розділ 5. Стратегії і методи підвищення безпеки

У цьому розділі описані загальні стратегії підвищення безпеки перебування у громадських просторах, які можна застосувати до кожного окремого випадку у різний спосіб.

1) Гарна видимість і проглядаємість на достатню відстань

Це головна вимога для підвищення безпеки. Для парків вона означає відсутність кущів, сміттєзвалищ, темних кутів. Для зупинок громадського транспорту - видимість на достатню відстань, прозорі стіни (але не дах, оскільки дах дає прихисток від сонця і спеки, тому має бути виконаний з темних матеріалів). Для громадського транспорту і таксі - прозорі вікна без реклами, не затоновані. Бажано уникати будівництва підземних переходів та тунелів і замінити їх на наземні під час реконструкції. Рекомендованим є відміна “зеленої стрілки” для повороту праворуч на червоне світло світлофорів на перехрестях - особливо у місцях, де ходять діти (біля шкіл, дитячих садків) та літні люди (ринки, парки, туристичні центри).

2) Відсутність замкнених вузьких просторів.

Вузькі проходи несуть небезпеку створення натовпу, штовханини, домагань, як наслідок - задухи і травм. Для зелених зон, вулиць, підземних переходів і тунелів це означає відсутність торговельних яток, що звужують прохід.

3) Освітлення, що дозволяє бачити далеко і що працює постійно у темний час.

Стосується усіх вулиць, переходів, зелених зон, дворів, під'їздів тощо.

4) Наявність охорони

Місця скупчення людей повинні мати нагляд. Згідно з дослідженнями, камери спостереження є недостатньо ефективними для швидкого реагування та ідентифікації певних видів небезпеки, тож у місцях скупчення людей доцільно забезпечити охорону з боку працівників.

5) Прибирання території, належний стан будівель та відсутність сміття, графіті.

Сміття, графіті, розбиті та заколочені вікна не лише створюють суб'єктивне відчуття загрози, а й створюють об'єктивну небезпеку через щурів, можливість падіння і травм³⁴.

6) Відсутність бар'єрів і перешкод для руху

Шляхи мають бути безпечними і достатньо широкими для швидкої втечі від загрози та для безперешкодного руху людей з обмеженою мобільністю. Для пішохідних переходів це означає заниження бордюрів в нуль, відсутність сходинок та бордюрів у місцях масового скупчення людей. На регульованих пішохідних переходах зелена фаза світлофора має бути достатньою для переходу людей з обмеженою мобільністю - зокрема, розрахованою на швидкість руху 2-2,5 км/год.

³⁴ Anastasia Loukaitou-Sideris, Camille Fink, Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings, 2008.

7) Наявність тіні і джерел води.

Через зміни клімату наявність достатньої кількості затінених ділянок та джерел питної води є критичною. Бювети, питні фонтанчики, прихистки від дощу, снігу, тіні є обов'язковим елементом у міському плануванні для наступних десятиліть.

8) Наявність достатньої кількості функціональних туалетів, що зачиняються, вчасно прибираються, і надають можливість подбати про малих дітей (пеленальні столики)³⁵.

9) Функціональна дощова каналізація.

Зважаючи на підвищення небезпеки повеней і злив, дощова каналізація має бути в ідеальному стані. На додачу до традиційної дощової каналізації, доцільним є підвищення водопроникних площ у місті (газони, що вбирають воду, водопроникне покриття плиткою без бетонної подушки під нею - замість асфальтового покриття).

10) Відомі, чітко визначені, помітні шляхи для евакуації.

У разі екстремальних погодних умов (повеней, снігових завалів, спеки) мають бути визначені шляхи евакуації, які мають бути видимими і відомими усім користувачам. Так, можна встановлювати спеціальні дорожні таблички, що позначають шлях евакуації і ведуть людей до прихистку, а також розміщувати інформаційні плакати з картами евакуації та позначеними прихистками на різні випадки екстремальних ситуацій. Місця безпечного перебування, де є охорона (магазини, бібліотеки) мають бути чітко позначені і помітні у критичних ситуаціях, наприклад, табличками "Це безпечне місце для перебування"³⁶.

11) Освіта й інформування.

Усі працівники громадського простору і громадського транспорту мають бути проінструктовані на випадок небезпечних ситуацій, у тому числі у випадку помічених крадіжок і домагань. Мають бути чіткі інструкції та навчання для них, як ідентифікувати домагання, крадіжку, небажану поведінку, та що робити у разі цих ситуацій у салоні транспорту, громадських будівлях. Помічними можуть бути плакати з інформуванням для усіх людей, як діяти у випадках створення натовпів, помічених крадіжок і домагань, екстремальної зміни погоди (зливи, повені, спека) тощо.

12) Інші політики.

З метою зробити більш безпечним пересування вразливих категорій людей, можливо запроваджувати спеціальні політики для них, наприклад, програми супроводу пасажирів у ранній ранковий або пізній вечірній час; дозволяти жінкам-пасажирам виходити з автобуса там, де вони хочуть вночі, а не лише на зупинках; надавати надійну інформацію про розклад руху автобусів для мінімізації очікування на зупинках; ваучери на таксі, доступні жінкам та

³⁵ Aarti Grover, GENDER PERCEPTION OF SAFETY IN URBAN PUBLIC SPACES: CASE OF NEW DELHI, 2017.

³⁶ Anastasia Loukaitou-Sideris, Fear and safety in transit environments from the women's perspective, 2014.

літнім людям з низьким рівнем доходу для використання в надзвичайних ситуаціях; сервіси таксі, які водять жінки³⁷ - для жінок, батьків з дітьми, літніх людей; демонстраційні проекти або приклади кращих практик, щоб міста та транзитні агенції навчалися одне від одного;

13) Партисипативне планування і залучення жінок, літніх людей, інших вразливих груп у процес планування транспорту та громадських просторів³⁸.

³⁷ Aarti Grover, GENDER PERCEPTION OF SAFETY IN URBAN PUBLIC SPACES: CASE OF NEW DELHI, 2017.

³⁸ Anastasia Loukaitou-Sideris, Fear and safety in transit environments from the women's perspective, 2014.

Таблиця 1 - Оціночна таблиця щодо врахування гендерних аспектів щодо безпеки для органів місцевого самоврядування

Критерій потенційної небезпеки	Пояснення	Оцінка 0 – критерій відповідає стану в громадському просторі; 1- критерій частково відповідає; 2 – критерій повністю не відповідає
Критерій потенційної небезпеки	Пояснення	
вузькі тротуари або їх відсутність	Для усіх категорій дана небезпека полягає в можливості зіштовхнутися з кимось, не розминутися при вузьких тротуарах. При відсутності тротуарів – небезпека з проїжджою частиною, страх бути непоміченим/-ною водіями. Для батьків з дітьми – тривога за дітей, щоб ті не вибігли раптово на дорогу тощо. Літні люди також відчують підвищену тривогу, адже не можуть швидко зреагувати на потенційну загрозу.	
припарковані машини на тротуарах	Дана небезпека також особливо гостра для дітей та літніх людей через загрозу машин, що паркуються чи виїжджають і також можуть не помітити пішоходів. У темний час доби припарковані авто перешкоджають вільному огляду території, що особливо важливо для жінок. Також можливий страх зачепити машину (під час гри або пересування тощо).	
відсутність або не чітка просторова організація (вказівники, назви вулиць, номера будинків тощо)	Дана небезпека може призвести до розгубленості та втрати орієнтування на місцевості. Діти та літні люди часто губляться на гамірних вулицях міста.	
непорядковані майданчики для збору сміття	Окрім неестетичності та неприємного запаху непорядковані майданчики для збору ТПВ можуть привабити безпритульних тварин, щурів. Такі зустрічі стануть причиною тривоги для усіх категорій, проте особливо для дітей, жінок та літніх осіб.	
скупчення осіб, поведінка яких може бути непередбачуваною	Дана небезпека часто зустрічається біля кафе/ресторанів/магазинів, в яких продаються та розпиваються алкогольні напої. Поведінка осіб в стані сп'яніння може бути непередбачуваною, агресивною тощо, тож бажано забезпечити нагляд за територією.	
освітлення	Відсутність освітлення або недостатнє освітлення є основною небезпекою для громадських просторів в вечірній та нічний час. Темнота викликає тривогу та страх, адже виконується принцип «бачити та бути побаченим». В темноті не видно ям, бар'єрів та інших потенційних загроз для безпеки.	
безпритульні собаки	Для певних осіб сам вигляд собак уже лякаючий фактор, особливо їх скупчення. Безпритульні собаки є різні, в тому числі агресивні та вороже налаштовані на людей чи певну категорію осіб. Для усіх категорій дана небезпека є об'єктивно та суб'єктивно характерною, проте особи з кращою фізичною підготовкою можуть легше з нею впоратися.	
відсутні переходи, «зебри» чи світлофори або ж погана організація пішохідного руху	Зрозуміло, перед автомобілями на швидкості жодна категорія користувачів не зможе протистояти. Усі в небезпеці при відсутності переходів, «зебри» чи	

	<p>світлофорів або ж поганої організації пішохідного руху. Якщо говорити про відчуття суб'єктивної небезпеки – то діти, жінки та літні люди відчувають її частіше.</p> <p>Опції «допомоги щодо перетину дороги, вулиці» (наприклад, проєкційні або опущені тротуари, підвищені проїзні шляхи та перехрестя з зебрами, світлофори) враховують бажаний шлях (створений людьми в зручних для них місцях).</p>	
будівельні майданчики неналежним чином закриті	Перехожі можуть відчувати певну тривогу проходячи мимо. Особливо переживати можуть батьки за дітей, які обирають такі будівельні території як місце гри, а тоді вже з'являється об'єктивна небезпека. Небезпека є від неналежного упорядкування цих майданчиків, коли щось може впасти на голову	
відсутність чіткого розмежування між приватною та публічною власністю	Якщо не має такого розмежування, небезпека може приховуватися у ставленні власників, до перебування на їх території (злі собаки, охорона тощо).	
аварійні будинки без належного контролю / маркування чи обгородження, падіння снігу з дахів	Об'єктивно небезпечно, коли з аварійного будинку може відпасти якась його частина та травмувати перехожого. Під загрозою може опинитися будь-який користувач міським простором.	
високий рівень шуму	Джерелом небезпеки у даному випадку є сам шум – як фізична загроза здоров'ю (особливо небезпечно для маленьких дітей та літніх осіб) та як відволікаючий фактор (через шум не чути автомобілі, або попередження про небезпеку).	
забруднення повітря	Забруднене повітря окрім впливу на фізичний стан людей (усіх категорій) впливає на погану видимість територій, дезорієнтацію руху та неможливість провести час комфортно у міському просторі.	
бар'єри для руху	Такими бар'єрами можуть бути високі бордюри, зовнішня реклама та інші перешкоди, що можуть нести загрозу фізичну для неуважних/розсіяних перехожих, не залежно від віку та статі. Особливі труднощі для осіб з інвалідністю, батьків з колясками, які можуть тривожитись від лімітованої мобільності в таких містах.	
«глухі» кути чи закутки	<p>Для батьків з колясками – тривога з приводу неможливості заїхати в певний заклад та змушення залишати коляски/інше власне майно на дворі. Безпечний та без бар'єрний доступ для осіб з обмеженою рухливістю або з сенсорними порушеннями; можливість паркування коляски та велосипедів (також із замками, якщо потрібно)</p> <p>Дані небезпеки характеризуються порушенням принципу «бачити та бути побаченим». Перехожі можуть тривожитися, бо не видно чи є в сквері певна загроза чи ні, чи не ховається хтось в закутку чи кущах.</p>	

невпорядковані кущі чи зарослі	Випадки характеризуються загрозою непередбачуваної поведінки, суб'єктивної тривоги через випадки, які траплялись в новинах, історіях чи подіях (бійки, приставання, агресія, напад собак (навіть при їх власниках тощо). Кожна категорія користувачів може відчувати небезпеку по-різному в залежності від особистих історії, страхів, фізичної підготовки тощо.	
кримінальні випадки, що колись відбулись на території	Випадки характеризуються загрозою непередбачуваної поведінки, суб'єктивної тривоги через випадки, які траплялися в новинах, історіях чи подіях (бійки, приставання, агресія, напад собак (навіть при їх власниках тощо). Кожна категорія користувачів може відчувати небезпеку по-різному в залежності від особистих історії, страхів, фізичної підготовки тощо.	
специфічна флора й фауна	Об'єктивно небезпечними можуть бути певні рослини (борщівник) або ж тварини (кліщі, змії). Також люди з алергіями можуть тривожитися від специфіки захворювання при прогулянці в парку (укуси бджіл, цвітіння тощо). Часто діти люблять гратися з невідомими їм рослинами (можуть скуштувати) чи тваринами, що сильно може занепокоїти батьків	
засмічення території	Засмічена територія окрім естетики, турбує батьків, які гуляють в парках/скверах з дітками. Діти без дозволу можуть підняти будь-яку річ та гратися нею (а це може бути використаний шприц, скло чи інше сміття з біологічними залишками попередніх користувачів).	
екстремальний відпочинок на воді		
природні фактори (течія, каміння, нестійкий рельєф на горбах...)	Чоловіки, як дещо більш схильні до активних видів відпочинку, мають більше загроз небезпеки від стрибків та пірнання. Жінки часто відчують тривогу за дітей під час відпочинку біля водних об'єктів. Літні люди можуть зіткнутися із небезпекою для здоров'я через фізичний стан (сонячний або тепловий удари, раптовий біль в суглобах тощо).	
сезонні фактори (взимку – лід, розтікання річки, поводки, зміна руслу річки тощо, літо – дія сонця тощо)	Вогонь може становити ризик (опіки, загоряння, швидке розповсюдження) для користувачів, тварин та для навколишнього середовища. Особливим джерелом небезпеки вогонь є для дітей, які до кінця не розуміють потенційних наслідків.	
розпалювання вогнища	Вогонь може становити ризик (опіки, загоряння, швидке розповсюдження) для користувачів, тварин та для навколишнього середовища. Особливим джерелом небезпеки вогонь є для дітей, які до кінця не розуміють потенційних наслідків.	
конфлікти між користувачами (прогулянки на вело доріжці, заїзд машинами на відпочинковому зону тощо)	Усі користувачі по-різному відпочивають та взаємодіють. Завжди при відсутності адекватного планування будуть конфлікти: літні люди прагнуть спокійнішого відпочинку, підлітки – галасливого та активного, батьки з дітьми – можливості грати на природі.	
масові скупчення людей	Критерії тісно пов'язані та перетинаються. Адже масові скупчення людей сприяють появі тривоги через порушення зони особистого простору, можлива штовханина, неприємні контакти, страх за особисті речі (крадіжки, можливість загубити щось чи зламати). При неорганізованому потоку натовпу траплялись випадки травмування, від'єднання дітей від батьків та інші неприємні ситуації.	
неорганізований потік натовпу		

крадіжки чи бійки	Відсутність належної охорони в туристично привабливих місцях викликає суб'єктивне відчуття небезпеки та мотивує користувачів не відвідувати територію та уникати її, тим самим жертвувати можливостями, що пропонує міський простір.	
брак охорони території	Відсутність належної охорони в туристично привабливих місцях викликає суб'єктивне відчуття небезпеки та мотивує користувачів не відвідувати територію та уникати її, тим самим жертвувати можливостями, що пропонує міський простір.	
недотримання технік безпеки (фесрверки, петарди ...)	Видовища – атракція безумовно, але й інколи небезпека. Порушення щодо використання чи технічні неполадки можуть спричинити травмування. Ветерани АТО чутливі до будь - яких вистрілів. Малі діти та літні особи лякаються також.	
відсутність зупинок або зупинки закритого типу	Гарна, функціональна освітлена зупинка створює комфортні умови перебування користувачів громадського транспорту (лавка, накриття, навігація, скляна конструкція). Але відсутність зупинок або зупинки закритого типу – джерело небезпеки (порушення принципу «бачити та бути побаченим»).	
відсутність велодоріжок чи велосмуг	Об'єктивна небезпека – при відсутності вело доріжок, руху автотранспорту по велосмузі чи доріжці, конфлікти з іншими користувачами. Суб'єктивна – страх зіткнення, невпевнена їзда.	
небезпечні дитячі майданчики	Дитячі майданчики несуть об'єктивну небезпеку при помилках в плануванні, монтуванні, розміщенні. Оскільки дані простори найчастіше використовують діти під наглядом матерів або бабусь, то комфортність умов перебування слід забезпечити для усіх. Батьки мають мати простір для сидіння, схованку від сонця в літній період, місце для розміщення колясок тощо. Суб'єктивно – діти можуть тривожитися від спільного перебування з іншими дітьми, наприклад старшими; батьки часто переживають, щоб дитина не впала, не поранилась чи не вибігла за межі майданчики. А часто майданчики знаходяться біля проїжджих частин.	
темні, неосвітлені та вузькі входи в будинки та коридори	Темні, неосвітлені та вузькі входи в будинки та коридори несуть відчуття небезпеки, адже не дають повної інформації та видимості, що відбувається за дверима або в кінці коридору. Природне освітлення; прозорість і хороша видимість вхідних зон, сходів, коридорів та ліфтів, а також на автостоянці; детектори руху для штучного освітлення	
відсутні або необлаштовані санітарно-гігієнічні приміщення	Ефективні вивіски; еквівалентний розмір та місце розташування санітарних приміщень для жінок і чоловіків; зручні туалети для людей з обмеженими фізичними можливостями та дитячі роздягальні (для зміни підгузків тощо); висота дзеркал, полиць та тримачів для одягу повинна бути адаптована до потреб жінок, чоловіків та осіб з обмеженою рухливістю	
небезпечні зони перед садками, школами та	Перед дитсадками, школами та іншими громадськими установами передбачені зони зменшення швидкості	

іншими громадськими установами	(острівці безпеки, підняті переходи, камери або більш широкі тротуари (з мін. довжиною 3,5 м).	
джерела питної води відсутні	Через зміни клімату наявність достатньої кількості затінених ділянок та джерел питної води є критичною. Бювети, питні фонтанчики, прихистки від дощу, снігу, тіні є обов'язковими елементами у міському плануванні для наступних десятиліть	
прихистки від сонця, дощу відсутні	Зважаючи на підвищення небезпеки повеней і злив, дощова каналізація має бути в ідеальному стані. На додачу до традиційної дощової каналізації, доцільним є підвищення водопроникних площ у місті (газони, що вбирають воду, водопроникне покриття плиткою без бетонної подушки під нею - замість асфальтового покриття).	
дощова каналізація відсутні	Зважаючи на підвищення небезпеки повеней і злив, дощова каналізація має бути в ідеальному стані. На додачу до традиційної дощової каналізації, доцільним є підвищення водопроникних площ у місті (газони, що вбирають воду, водопроникне покриття плиткою без бетонної подушки під нею - замість асфальтового покриття).	
шляхи евакуації відсутні	У разі екстремальних погодних умов (повеней, снігових завалів, спеки) мають бути визначені шляхи евакуації, які мають бути видимими і відомими усім користувачам. Так, можна встановлювати спеціальні дорожні таблички, що позначають шлях евакуації і ведуть людей до прихистку, а також розмішувати інформаційні плакати з картами евакуації та позначеними прихистками на різні випадки екстремальних ситуацій. Місця безпечного перебування, де є охорона (магазини, бібліотеки) мають бути чітко позначені і помітні у критичних ситуаціях, наприклад, табличками "Це безпечне місце для перебування".	
інструкції для працівників громадського простору, як діяти у разі небезпеки та помічених домагань до користувачів відсутні	Усі працівники громадського простору і громадського транспорту мають бути проінструктовані на випадок небезпечних ситуацій, у тому числі у випадку помічених крадіжок і домагань. Мають бути чіткі інструкції та навчання для них, як ідентифікувати домагання, крадіжку, небажану поведінку, та що робити у разі цих ситуацій у салоні транспорту, громадських будівлях.	

Результати оцінки:

Від 0 до 30 балів – громадський простір є небезпечним для користувачів

31 – 50 – потребує удосконалення за певними критеріями

51 – 82 - громадський простір є безпечним для користувачів

Розділ 6 Спрощена методологія оцінки для мешканців щодо врахування гендерних аспектів щодо безпеки

Для мешканців розробляється спеціальний веб-розділ на веб-сайті «Доступний Івано-Франківськ» <http://dostup.mvk.if.ua/>. На карті кожен відвідувач зможе позначити місце в місті, де він /вона відчуває тривогу, небезпеку або навпаки, які громадські простори та будівлі є безпечними. За основу взято досвід використання віртуального інструменту містом Едмонтом (Канада) <https://safecityedmonton.crowdspotmap.com>

Алгоритм дій наступний:

1. Візит на сайт <http://dostup.mvk.if.ua/>
2. Пошук місця на карті
3. Відмітка місця
4. Вибір із двох функцій – Чи це місце безпечне чи ні? На карті відповідним кольором замальовується мітка (зелений – безпечне, жовтий з чорним - небезпечне).
5. Якщо людина обирає мітку – небезпечне місце, то з'являється перелік можливих причин:
 - Малолюдно або безлюдно
 - Скриті зони
 - Візуальні перешкоди
 - Велике скупчення людей
 - Переслідування
 - Простір не впорядкований
 - Погана навігація
 - Освітлення погане
 - Є тільки один вихід/вхід
 - Стежки необлаштовані
 - Домагання
 - Агресивна поведінка користувачів
 - Крадіжки
 - Насильство
 - Відсутність джерел питної води
 - Відсутність прихистків від сонця, дощу
 - Погана дощова каналізація
 - Відсутні шляхи евакуації
 - Відсутні інструкції / інформаційні табличок щодо дії у випадках створення натовпів, помічених крадіжок і домагань, екстремальної зміни погоди (зливи, повені, спека) тощо.
 - Інше (дайте свою відповідь)
6. Тоді користувач вказує на час, коли це місце було небезпечне, свій вік та стать.
7. Якщо людина обирає мітку – безпечне місце, то з'являється перелік можливих причин:
 - Люди довкола
 - Відсутні скриті зони

- Візуальних перешкод не має
 - Скупчення людей не має
 - Простір впорядкований та чистий
 - Корисна навігація є
 - Освітлення хороше
 - Є декілька виходів/входів
 - Стежки облаштовані
 - Кримінальних вчинків не відбувалось
 - Інше
8. Мітка проходить адміністрування і тоді з'являється на карті. Інші користувачі можуть переглянути мітки та причини відчуття небезпеки або безпеки.

Висновки та рекомендації:

Основною метою даної методології є поінформувати про те, що середовище/простір, що здається безпечним для однієї категорії користувачів, може розцінюватися та сприйматися як небезпечний представниками іншої категорії. Гендерно-чутливе планування враховує потреби осіб, які часто ігноруються. Таким чином, інтереси та вплив, що стосуються статі, віку та/або певної групи, систематично вивчаються у зв'язку з кожним новим завданням та етапом планування.

Рекомендовано використовувати при плануванні міських просторів стратегії підвищення безпеки перебування у громадських просторах:

- 1) Гарна видимість і проглядаємість на достатню відстань
- 2) Відсутність замкнених вузьких просторів.
- 3) Освітлення, що дозволяє бачити далеко і що працює постійно у темний час.
- 4) Наявність охорони
- 5) Прибирання території, належний стан будівель та відсутність сміття, графіті.
- 6) Відсутність бар'єрів і перешкод для руху
- 7) Наявність тіні і джерел води.
- 8) Наявність достатньої кількості функціональних туалетів, що зачиняються, вчасно прибираються, і надають можливість подбати про малих дітей (пеленальні столики)
- 9) Функціональна дощова каналізація.
- 10) Відомі, чітко визначені, помітні шляхи для евакуації.
- 11) Освіта й інформування.
- 12) Інші політики.
- 13) Партисипативне планування і залучення жінок, літніх людей, інших вразливих груп у процес планування транспорту та громадських просторів

Оцінку громадських просторів слід проводити періодично та здійснювати моніторинг змін (покращення чи погіршення стану) як органам місцевого самоврядування (таблиця 1), так і залучати мешканців через спрощену методологію оцінки для мешканців щодо врахування гендерних аспектів щодо безпеки.