



# **МІСТО ОЧИМА ЖІНОК**



***Результати моніторингу  
українських міст  
на дружність до жінок***



У цій публікації представлено отримані результати моніторингу п'яти українських міст – Вінниці, Житомира, Києва, Львова та Миколаєва – на дружність до жінок. Будемо раді, якщо ці дані стануть Вам у нагоді та будуть використані для подальших досліджень або практичної роботи з перетворення українських міст на дружні до жінок! Просимо при використанні матеріалів посилатися на ГО “Демократичний Альянс Жінок”.

*Видання здійснено/вироблено за підтримки Відділу преси, освіти та культури Посольства США в Україні. Точка зору, відображена у даному виданні, може не співпадати з офіційною позицією уряду США*

**Контактна інформація:**

ГО “Демократичний Альянс Жінок”

<http://women-da.org/>

[women@dem-alliance.org](mailto:women@dem-alliance.org)

0951509209

# ЗМІСТ

|                          |    |
|--------------------------|----|
| Вступ.....               | 4  |
| Методологія.....         | 6  |
| Загальні результати..... | 7  |
| Вінниця.....             | 8  |
| Житомир.....             | 15 |
| Київ.....                | 22 |
| Львів.....               | 33 |
| Миколаїв.....            | 39 |

# ВСТУП

69% українців та українок сьогодні мешкають у містах. Тут народжуються, навчаються, закохуються, одружуються, народжують дітей, старіють та помирають. Життя в місті відкриває безліч можливостей для розвитку та самореалізації, але разом з тим воно створює і чимало викликів. Сучасні жінки різного віку та життєвого досвіду, які прагнуть бути активними у роботі, громадській, благодійній, творчій чи іншій діяльності, зустрічаються з величезною кількістю перешкод. Доводиться йти неосвітленими вулицями, нести на руках дитячі візки у підземні пішохідні переходи та сходами будинків, стояти на зупинках поруч з місцями незаконної торгівлі алкоголем, довго очікувати в чергах у державних чи комунальних установах без можливості переповити чи погодувати дитину... Недостатньо місць для відпочинку (часто – звичайних лавочок), незручна та іноді небезпечна транспортна інфраструктура, безпритульні тварини... Це лише невелика частка тих проблем, які виявили учасниці проекту “Місто очима жінок”.

229 волонтерок у п’яти українських містах – Вінниці, Житомирі, Києві, Львові та Миколаєві – протягом семи днів описували враження від щоденного пересування вулицями своїх міст. Учасниці мали можливість не лише відповідати на поставлені питання, а й додавати свої коментарі, що дало змогу виявити ставлення до тих чи інших проблем міста.

## Команда проекту:



***Христина Голинська***

Координаторка проекту “Місто очима жінок”



***Ганна Заремба-Косович***

Соціологиня проекту “Місто очима жінок”, авторка методології дослідження та аналізу результатів



***Софія Войтів***

Соціологиня проекту “Місто очима жінок”



***Олена Данілова***

Координаторка проекту “Місто очима жінок” у м. Вінниця



***Тетяна Бачинська***

Координаторка проекту “Місто очима жінок” у м. Житомир



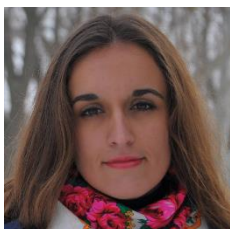
***Наталя Король***

Координаторка проекту “Місто очима жінок” у м. Київ



***Іванна Фединчук***

Координаторка проекту “Місто очима жінок” у м. Львів



***Юлія Гречка***

Координаторка проекту “Місто очима жінок” у м. Миколаїв

# МЕТОДОЛОГІЯ

Моніторинг охоплював п'ять міст України – Вінниця, Житомир, Київ, Львів, та Миколаїв. Кількість учасниць визначалась за двома критеріями: кількість районів у кожному міста та належність до однієї з визначених соціальних груп.

Класифікація учасниць дослідження була універсальною для кожного міста:

- Вагітна жінка;
- Жінка-мати дитини у візочку;
- Жінка-мати дитини дошкільного віку;
- Жінка-мати двох і більше дітей;
- Пенсіонерка;
- Жінка з інвалідністю;
- Жінка-користувачка громадського транспорту;
- Жінка, що пересувається пішки;
- Жінка-велосипедистка;
- Жінка-автомобілістка.

Координаторки проекту ставили собі за мету залучення представниці кожної з груп у кожному з районів міста. Дані категорії не були взаємовиключними і деякі учасниці могли відноситись до кількох з них. У таких випадках обирали ту характеристику, яка ще не була представлена.

Відповідно, загальна кількість учасниць визначалась за формулою:

$$\text{Кількість учасниць} = \text{кількість районів у місті} * 10 \\ (\text{кількість соціальних груп}).$$

Виходячи з цього, бажана кількість учасниць становила: у м. Вінниці – 30, у м. Житомирі – 20, у м. Києві – 100, у м. Львові – 60, у м. Миколаєві – 40, загалом – 250.

Для кожної окремої жінки, яка брала участь в проекті, моніторинг тривав протягом семи днів. Це дозволило дослідити типові щоденні маршрути жінок (на роботу, на навчання, в дошкільний чи шкільний навчальний заклад, на ринок, на курси тощо), а також врахувати специфіку маршрутів у будні та вихідні дні. Моніторинг розпочинався на наступний день після зустрічі-інструктажу з координаторками проекту у містах.

Об'єктами моніторингу були: ліфти, міська інфраструктура, вказівники/вивіски, ландшафти, транспортна інфраструктура, люди навколо, безпека. Інструментарієм моніторингу був бланк, у якому учасниці мали оцінювати усі вищезазначені об'єкти біля власного будинку та пунктів призначення під час моніторингу. Після усіх закритих питань учасницям надавалась можливість додати будь-які коментарі і переважна більшість респонденток цим активно користувалась. Також, було прохання робити якомога більше фотографій, де фіксувати дружні чи недружні елементи інфраструктури.

Відповіді на закриті питання анкети стали основою для проведення кількісного аналізу, відкриті питання, коментарі та фотографії – для якісного.

# ЗАГАЛЬНІ РЕЗУЛЬТАТИ

Моніторинг тривав близько п'яти місяців (з грудня 2014 р. до квітня 2015 р.). Кількість заповнених та зібраних анкет – 229 з 250 очікуваних (92%), по містах цей показник становив: 32 з 30 анкет у Вінниці (107%), 20 з 20 у Житомирі (100%), 94 зі 100 в Києві (94%), 50 з 60 у Львові (83%) та 33 з 40 в Миколаєві (83%).

За час проведення моніторингу учасницями було відвідано від 5 до 13 унікальних пунктів призначення. У разі відвідання тих пунктів призначення, про які згадувалось раніше, респонденток просили зазначати лише про помічені ними відмінності замість повторно описувати елементи інфраструктури. Найчастіше учасниці моніторингу мали 7 унікальних пунктів призначення (39,1%) або менше. Більше ніж 7 унікальних пунктів призначення за тиждень відвідали лише кілька учасниць.

У проекті взяли жінки віком від 17 до 75 років. Найбільша чисельна вікова категорія віком від 17 до 35 років, потім – 36 – 55 років. Найменш чисельна старша вікова група – 56 років і старші.

61,7% учасниць проекту – жінки, що працюють. 12,2% перебувають у відпустці за доглядом за дитиною. По 6,5% набрали варіанти відповідей “студентка”, “пенсіонерка” та “інше”. Серед іншого, зокрема, відзначили: навчання в аспірантурі, приватний бізнес, волонтерство, фріланстерство, інвалідність тощо.

Трішки більше половини учасниць мають дітей. Найбільше з них мають одну дитину – 27%, дві дитини – 16,5%, три дитини – 3,9%. Більше ніж 6 дітей (це випадок однієї учасниці) ніхто не має.

62,2% учасниць вказали, що володіють різними видами транспорту. Зокрема, 21,3% із них володіють велосипедами, 20,9% - автомобілями, 19,6% - іншими видами транспорту. Серед “іншого” були вказані: дитячий візок, інвалідний візок, мопед, лижі, санки, ковзани тощо.

Основний громадський транспорт – це маршрутка (кожного дня нею користується 29,6% учасниць та кілька разів на тиждень - 30,4%). Якщо сумувати відсотки частоти використання громадського транспорту, яким користуються кожен день та кілька разів на тиждень, то використання автомобіля, трамваю й тролейбусу становить близько 30% кожен. Найменш популярний транспортний засіб у використанні – велосипед. Окремо зазначимо, що 18,4% киянок користуються метро.

# ВІННИЦЯ

У моніторингу міста Вінниці у рамках проекту «Місто очима жінок» взяло участь 32 учасниці, віком від 21 до 62 років. Найбільш чисельною є вікова група 21-30 років, наступна – 31-45 рр., та найменш чисельна – від 46 і старші жінки. 71,9% учасниць мають дітей (найчастіше одну – 37,5% або двох – 25%).

65,6% учасниць проекту є працюючими, 25% – перебувають у відпустці по догляду за дітьми. Така кількість жінок у відпустці по догляду за дитиною пояснюється попередньо закладеними категоріями жінок моніторингу, де вагоме місце займали жінки із дітьми-немовлятами та дітьми дошкільного віку.

53,1% жінок володіють такими видами транспорту: 21,9% - велосипедами, 18,8% - автомобілями і 12,5% вказали інші види транспорту, серед яких дитячий візок, самокат, інвалідний візок тощо. Основними видами транспорту, які використовують жінки, є трамвай, тролейбус й маршрутка, якими користуються кілька разів на тиждень (62,5%, 59,4%, 43,8% відповідно).

Більшість учасниць проживає в цегляних будинках (62,5%), 21,9% - мають власні будинки, 9,4% - мешкають у панельних. В історичних будинках не живе жодна із учасниць. Враховуючи, що більшість живе у цегляних багатоповерхівках, наявність ліфтів, в тому числі і вантажних, є важливим показником зручності. Пасажирські ліфти присутні лише у будинках 37,5% респонденток, вантажні, де було б зручно поміститись з візком чи велосипедом – лише у будинках 6,3% учасниць. Зважаючи на те, що пасажирські ліфти вважають справними понад 25% учасниць, ними й користується основна більшість, що має їх в наявності у своїх місцях проживання. Середня місткість ліфту – 4 особи. Така категорія учасниць, як жінки із немовлятами чи дітьми дошкільного віку, а, також, жінки, які володіють велосипедами, вказують на те, що цей ліфтовий простір є недостатнім для них. Багато жінок описували несправність ліфтів, багато хто боїться у них їздити, адже в будь-який момент ліфт може зупинитись.

Оцінюючи елементи міської інфраструктури біля дому та пункту призначення, учасниць відзначали більшу задоволеність такою інфраструктурою біля дому. Часто на елементи міської інфраструктури у пунктах призначення не звертається увага через відсутність потреби ними користуватися. Найбільш поширеними елементами міської інфраструктури біля місць проживання вінничанок є продовольчі магазини (90,6%), лавочки (81,3%), аптеки (78,1%), зони для ігор (75%). Понад 50% учасниць вказали, що біля їхніх помешкань є навчальні заклади, смітники, зони для дозвілля (були вказані, в основному, дитячі майданчики), зони для спорту, різноманітні магазини, дитячі садочки, смітнички, зони відпочинку на природі (здебільшого тут були перелічені дитячі майданчики, стадіони, парки й набережна), медичні заклади. Найменш присутніми біля помешкань учасниць є пандуси (тільки 40,6% вказали на наявність) та ринки (34,4%).

Найбільш зручними елементами міської інфраструктури є ті, які найбільш поширені. Якщо сумувати відсоткові розподіли на варіанти відповідей «цілком зручний» та «скоріше зручний» на ці питання, з'ясовуємо, що найбільш зручними



біля помешкань вінничанок є продовольчі магазини (трішки більше як 84%), аптеки (78,1%). Більше ніж 50% «по задоволеності» отримали такі елементи міської інфраструктури як смітники, різноманітні магазини, лавки. Ринками, зонами для дозвілля й спорту, дитячими садками й навчальними закладами задоволена третина жінок. Найгірша ситуація простежується із зручністю пандусів та смітничків.

Тематика дитячих майданчиків яскраво виділяється у коментарях учасниць. Вони є в наявності майже біля кожного двору або сусідніх дворів, проте багато елементів у аварійному стані, хоча трапляється і гарно обладнана дитяча територія. Великою проблемою, яка торкається майданчиків та відпочинку, є автомобілі та відсутність парковок. Водії вимушені паркуватись, де знайдуть клаптик, адже при забудові не врахували цю потребу. Багато респонденток жалілись, що автомобілі швидко їздять біля дитячих майданчиків, іноді паркуються на них, змушуючи батьків замість відпочивати та проводити час з дитиною, постійно перебувати в тривозі. Спортивних майданчиків значно менше, ніж дитячих. Дуже зрідка респондентки зазначали, що є спеціалізований майданчик, якщо й є, то це зазвичай територія навчального закладу.

*«Шкода, що старий дитячий майданчик не міняють. Дітей дуже багато і місця достатньо. Треба демонтувати старий і зробити новий».*

*«Гуляючи з дитиною, ніколи не можу розслабитись, всі дитячі майданчики оточені авто, які постійно кудись їздять, потрібно весь час ловити дітей, мені здається дитячий майданчик повинен бути огороженим, як це у Європі».*



Проте, прямої залежності між комфортністю й використанням елементів міської інфраструктури знайдено не було. Найчастіше (кожного дня чи кілька разів на тиждень) використовують елементи так званої щоденної необхідності – смітники й продовольчі магазини. Найбільше задоволені смітниками, продовольчими та іншими типами магазинів, аптеками. Було виявлено, що незважаючи на те, що у місті надзвичайно велике скупчення аптек, у віддалених районах може бути лише одна або й не бути зовсім. Антипатії відповідно до відсоткових розподілів здобули смітнички, пандуси, зони відпочинку на природі. Серед причин незадоволеності останніми є або їхня відсутність, або цілком невідповідний стан (забрудненість, недоглянутість тощо). Учасниці висловлювали побажання збільшити кількість клумб, квіткових, декоративних насаджень. Жінки часто ходять у паркові зони відпочивати і там зазвичай все добре та спокійно.

*«Гарно зробили, прикрасивши смітники квітковими наклейками. Квіти підвісили на ліхтарях, дуже роблять місто європейським»*



28,1% та 43,8%. учасниць моніторингу, відзначили, що біля їхніх будинків є відповідно вказівники й вивіски. Присутність вказівників з назвами вулиць та номерами будинків зазначили 84,4% та 87,5% респонденток. Зрозумілість вказівників з назвами вулиць та номерами будинків (за сумою відповідей «цілком зрозумілі» та «скоріше зрозумілі») – 71,9% та 75% відповідно. Відсотковий розподіл щодо вказівників й вивісок – 25% та 40,7%. Це пояснюється їхнім занедбаним станом, поганим місцем розташування, чи навіть відсутністю у потрібних місцях.



Вінничанки зазначали про переважну відсутність сміття та ознак вандалізму біля своїх помешкань. На присутність сміття біля свого будинку вказали 28,1%, а ознак вандалізму – 15,6%. Загалом, учасниці вважають місто чистим, сміття вивозять вчасно, але є проблеми з безпритульними собаками, які розтягують смітцеві пакети.

*«Не все так погано у нас як люблять про те говорити, наприклад, була приємно здивована, що сміття влітку вивозили двічі на день».*

Оцінюючи інтенсивність руху на дорозі, найбільша кількість респонденток-вінничанок вказала, що він є високим біля дому (37,5%). Присутність зупинок громадського транспорту біля дому відзначило 68,8% учасниць. Рівень задоволення зупинками громадського транспорту – 56,3%. Співвідношення «якості - неякості» поверхні тротуарів біля будинків, відповідно, становило 37,5% - 50%.



Учасниці моніторингу вказали на низьку розвиненість велоінфраструктури міста Вінниці. Про наявність велодоріжок та велопарковок зазначило по 6,3% респонденток, водночас про наявність автопарковок – 37,5%. Усі учасниці зазначили про незадоволеність велодоріжками та велопарковками або обрали варіант «важко відповісти».

Наявність пішохідної зони відзначають 46,9%, рівень задоволення пішохідними зонами – 25,1%. Дорожні знаки, які були виведені в окреме питання від вказівників та вивісок, присутні біля будинків 53,1% учасниць. 40,6% учасниць відзначили присутність світлофорів, 31,3% - нівелювання порогів, 37,5% - пішохідних переходів. Наявністю та якістю нівелювання порогів задоволені – 43,8%, дорожніми знаками та рівнем інтенсивності руху на дорозі – 40,7%, світлофорами – 37,1%, наземними переходами – 31,2%

68,8% респонденток вказали, що задоволені транспортним сполученням у місті. Це стосується й частоти руху громадського транспорту, 43,8% учасниць вказали, що транспорт очікують до 5 хвилин, а 34,4% - від 6 до 10 хвилин. І майже 70% із них вважають транспортну інфраструктуру безпечною.

Аспект транспортної інфраструктури також надзвичайно яскраво вирізняється у коментарях. З одного боку, більшість зазначає, що транспорт (завдяки транспортній реформі) став охайнішим, чистішим, комфортнішим, багато нових транспортних засобів, які ходять по розкладу. З іншого ж – велика кількість жінок зазначає, що надзвичайно не зручно доїхати до певних пунктів у час пік. І тут прослідковується проблема не стільки у кількості транспортних одиниць, скільки у відсутності комунікації між відповідним департаментом та мешканцями. Зазвичай найбільший інтервал транспорту 12 хв, але це не вирішує проблему переповненості.

*«Транспорту ніби -то багато, але доїхати кудись без пересадок – складно.  
Навіщо забрали маршрути».*

*«Транспорт їде часто, інша справа, що сісти у нього не реально».*



Однією з поширених рекомендацій було зробити якісне дорожнє покриття. При цьому, деякі жінки зазначали, що все більш-менш нормально, але більшість

жінок з маленькими дітьми, які користуються візком або велосипедом, а також жінки на візках, вважали, що покриття доріг в поганому стані, особливо важко переїжджати трамвайні колії. Пандуси досить поширені, але в основному все зосереджено в центрі, у віддалених районах міста їх все менше і менше.

84,4% учасниць вказали про наявність людей навколо них. 56,3% зазначили, що їм комфортно із цими людьми (а саме: з бабусями, дітьми, батьками з дітьми, сусідами, людьми, яких знають). 15,7% сказали, що їм некомфортно з людьми навколо – сусідами-пліткарками, чоловіками, що випивають, циганами.

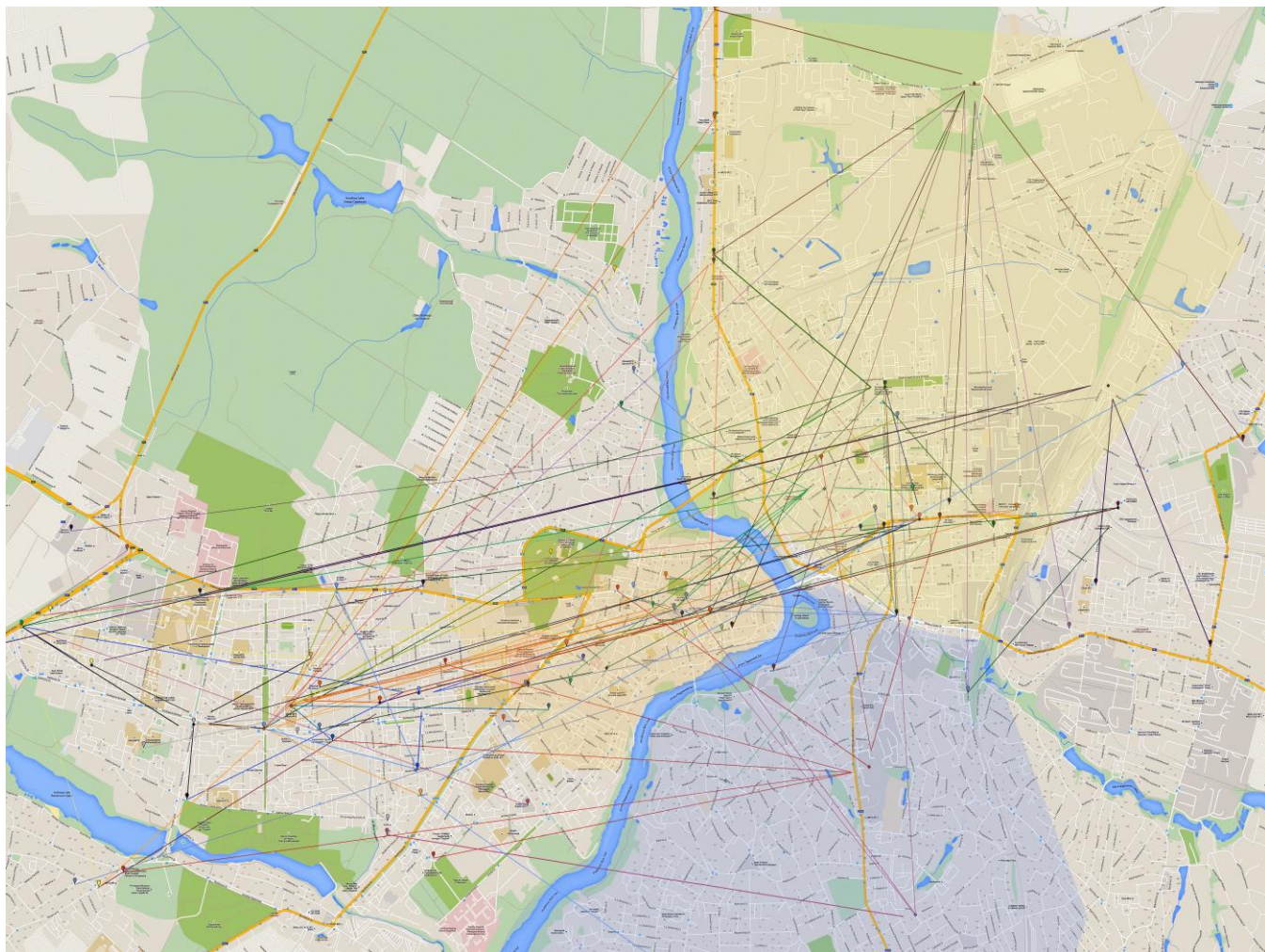
68,7% жінок почуваються безпечно із людьми навколо, а саме: дітьми та людьми, які живуть поблизу. 9,4% респонденток зазначили, що почуваються небезпечно з людьми навколо. Серед них було вказано сусідів, алкоголіків, людей, що поведуться неадекватно та ін.

Половина учасниць відзначили, що були свідками інцидентів, які потребували патруль (бійки, розпивання алкоголю, буйні компанії). Більш ніж третині учасниць важко оцінити роботу патрулів через їхню відсутність або ж «невидимість».

*«Патрулів жодного разу не бачила і ситуацій, де вони були б потрібні не спостерігала»*



## **Карта мобільності учасниць проекту «Місто очима жінок», м. Вінниця**



# ЖИТОМИР

Загалом у Житомирі було зібрано анкети від 20 учасниць. 50 % респонденток працюють, 15% перебувають у відпустці по догляду за дитиною, 10% - студентки, 5% - пенсіонерки. Вік учасниць ранжується від 20 до 58 років. 70% опитаних жінок мають дітей (з них 45% - одну дитину, 15% - 2, 5% - 3, і 5% - 6 дітей). Більшість цих жінок (45%) мешкають у панельних багатоповерхових будинках, 35% живуть у багатоповерхових цегляних будинках, і 15% - у власному будинку. Переміщуються жінки здебільшого на маршрутках (35% їздять кожного дня), найменше жінок використовує велосипед як засіб пересування (5%), на власному авто кожного дня пересувається лише 10% жінок.

Наявність міської інфраструктури показує високі результати (в середньому по всіх пунктах призначення 75% респонденток вказали наявність аптек, 85% - магазинів продуктів, 50% - наявність лавочок, 50% - дитячих садочків, 36% - пандусів, 40% - наявність розваг, 40% - ринків, 60% - смітничків, і 50% - великих смітників). Для кожного з цих пунктів призначення було визначено індекс задоволеності, який дозволив оцінити можливі кореляції задоволеності елементами інфраструктури та іншими чинниками, такими як безпека, вибір того чи іншого засобу пересування, працевлаштування, а також багато інших. За результатами, загальні індекси задоволеності міською інфраструктурою не корелюють з безпекою чи комфортом. Це свідчить насамперед про те, що жінки своє навколишнє середовище сприймають як належне, і не вважають його ані безпечним, ані небезпечним. На підставі показників індексів можна зробити висновок про загальну невдоволеність міською інфраструктурою у м. Житомирі.





Найбільшу увагу і автомобілістки, і користувачки громадського транспорту, і мами з візочками, і люди з інвалідністю звернули на неможливість комфортно рухатись вулицями через неякісну поверхню тротуарів, вкритих ямами, або подекуди й узагалі без асфальтного покриття. Особливо складно користуватись тротуарами і пішохідними зонами в дощову погоду через калюжі та бруд, які іноді складно подолати чи обійти.

Не менш важливою для різних груп жінок – автомобілісток, користувачок громадського транспорту, жінок, що пересуваються пішки – є і проблема парковок. Через їх відсутність біля житлових будинків, поліклінік та інших місць автомобілі залишають на тротуарах, в пішохідних зонах, у дворах під деревами, на дитячих майданчиках тощо. Причому, нерідко трапляються ситуації, коли машини займають увесь тротуар і їх доводиться обходити по проїжджій частині.

Пов'язаною з цією проблемою є і наступна – безпека пересування містом через неналежний стан пішохідних переходів. Велика кількість нерегульованих перехресть (які в тому числі з'являються і через непрацюючі світлофори), незручне розміщення пішохідних переходів та їх відсутність у потрібних місцях створюють загрози для мешканок міста. Єдиний в Житомирі підземний перехід знаходиться в жахливому стані та потребує капітального ремонту. Особливо учасниці підкреслювали те, що така ситуація з пішохідними переходами є небезпечною для дітей, які пересуваються містом самотійно, оскільки зазначені недоліки зустрічаються і, наприклад, на шляху до школи.

Окреме місце займає питання пандусів та нівелювання порогів. Ситуацію з пандусами в місті учасниці назвали критичною. У більшості випадків вони узагалі відсутні, а ті, що є, як правило, незручні для користування. Житлові будинки обладнані пандусами лише у тих випадках, коли це ініціюється мешканцями. Нівелювання порогів присутнє тільки у деяких місцях на центральних вулицях. У парках та зонах відпочинку ні пандусів, ні нівелювання порогів немає. Більш того, часто ніде залишити дитячий візок, щоб не піднімати його сходами, у магазинах, закладах відпочинку, навіть поліклініках. Візки лишаються без нагляду і можуть бути вкрадені. Громадський транспорт недоступний ні для мам з візочками, ні для людей з інвалідністю, без сторонньої допомоги їм не обійтись.



Загалом, мешканки центрального району міста відзначають, що задоволені транспортною інфраструктурою та не мають до неї претензій. Проте, в коментарях



підкреслено відсутність прямого сполучення з центром міста та іншими районами. Потрібно їхати з пересадками або ж наявний лише один вид громадського транспорту, який ходить рідко, переповнений та припиняє курсування у вечірній час. Таксі також неохоче їдуть у такі райони через жахливу поверхню доріг. Це унеможливорює подорожі до магазину, аптеки чи інших потрібних місць, «зачиняючи» мешканок на території цих районів. Дуже мало комфортних та належно облаштованих зупинок громадського транспорту – з накриттям від дощу, обладнаних лавочкою та смітничком. Найчастіше це просто місце на тротуарі, поруч з дорожнім знаком, що позначає зупинку. Розклад руху на зупинках відсутній.

У контексті пересування містом учасниці зазначали і про своє незадоволення вивісками та вказівниками, які часто є нечитабельними, розташованими лише з одного боку будинку або й відсутніми взагалі. Нумери приватних будинків вказують лише цифрами, назв вулиць немає. Учасниці зазначають, що вивіски з номерами будинків та назвами вулиць повинні бути однаковими, не писатися фарбою на будинку, і висіти з різних боків, щоб не доводилося обходити та витратити час на пошуки.

Регресійний аналіз також показав, що кількість дітей є обернено пропорційною до задоволеності міською інфраструктурою, тобто – якщо є діти, то більш вірогідно, що жінка буде менш задоволена міською інфраструктурою. Залежність між комунікацією з оточуючими людьми та задоволеністю інфраструктурою є прямо пропорційною – якщо жінка спілкується з сусідами або близькими біля дому, то більш вірогідно, що вона буде задоволена міською інфраструктурою, те саме стосується і безпеки – чим більше жінка задоволена інфраструктурою, тим більше вона почувається у безпеці серед людей біля її дому.

Одне з «найболючіших» питань для житомирянок – безпритульні собаки, які зграями безперешкодно пересуваються по місту, часто бувають агресивними, нападають на дорослих людей і дітей (близько 60% назвали це явище проблемним).



Тварини перебувають на дитячих майданчиках, ігрових зонах, біля шкіл, на території дитячих садків, створюючи справжню загрозу для жителів міста. Батьки бояться відпускати дітей самостійно гратися та йти до навчального закладу.

Усі жінки у своїх коментарях відзначили про погане і недостатнє освітлення прибудинкових територій, що, враховуючи інші вищезазначені небезпеки, не дає можливості комфортно пересуватись містом, особливо у пізній час (приблизно 25 % жінок вважають його недостатнім). Учасниці уникають виходу з дому ввечері і змушені використовувати кишенькові ліхтарики.

Відчуття небезпеки для житомирянок також створюють і люди без постійного місця проживання, які живуть в каналізаційних люках, просто неба біля будинків, у підвалах. Учасниці відзначають велику кількість людей у стані алкогольного сп'яніння на вулицях, розпивання спиртних напоїв в парках, скверах і навіть на дитячих майданчиках. Є коментарі і про зібрання людей, що вживають наркотики, наявність використаних шприців у під'їздах та дворі. При цьому, лише 5 учасниць із 20 пишуть про те, що час від часу бачать в місті патруль.

Лише 20% жінок почуваються повністю комфортно біля власного будинку, і лише 10% цих жінок почуваються в безпеці біля дому. На відчуття безпеки впливає наявність знайомих та спілкування біля дому: тим, хто спілкуються з сусідами (40%) легше сказати, що їм безпечно біля дому. На відчуття безпеки біля дому не впливають ані наявність чи відсутність патрулів, бездомних собак, ані глухих кутів чи низького освітлення, не впливає також, якщо була респондентка свідком випадків, що потребували патруля. В середньому по всіх пунктах призначення лише від 30 до 40 % жінок почуваються в безпеці біля пунктів призначення. І лише від 20 до 35 % жінок почуваються комфортно біля пунктів призначення. Знову ж таки, єдиними потенційно значимими факторами впливу на відчуття безпеки стала наявність спілкування біля пункту призначення, яка позитивно впливає на почуття безпеки та відчуття комфорту поряд з іншими людьми.

З проблем, що стосуються дому та двору, найчастіше зустрічались згадки про засміченість та ліфти. Проблема відсутності смітників та смітничків була відмічена кожною учасницею моніторингу. Останніх немає не лише у дворах багатоповерхівок та приватному секторі, їх катастрофічно мало по вулицях міста і вони в поганому стані. Сміття доводиться носити з собою або кидати посеред вулиці, що й робить велика кількість людей, забруднюючи місто. Сміттєві баки часто розташовані під самим під'їздом або надто близько до дитячого майданчика, до того ж необлаштовані спеціальні місця для них, тому вміст розлітається по двору. Сміття вивозиться невчасно і накопичується. У приватному секторі дуже мало смітників, хоча рахунок за їх обслуговування приходить регулярно. Жінки зазначають, що місто брудне навіть там, де комунальні служби працюють вправно, бо самі ж жителі

його забруднюють і залишають сміття біля лавочок, в парках та зонах відпочинку на природі.

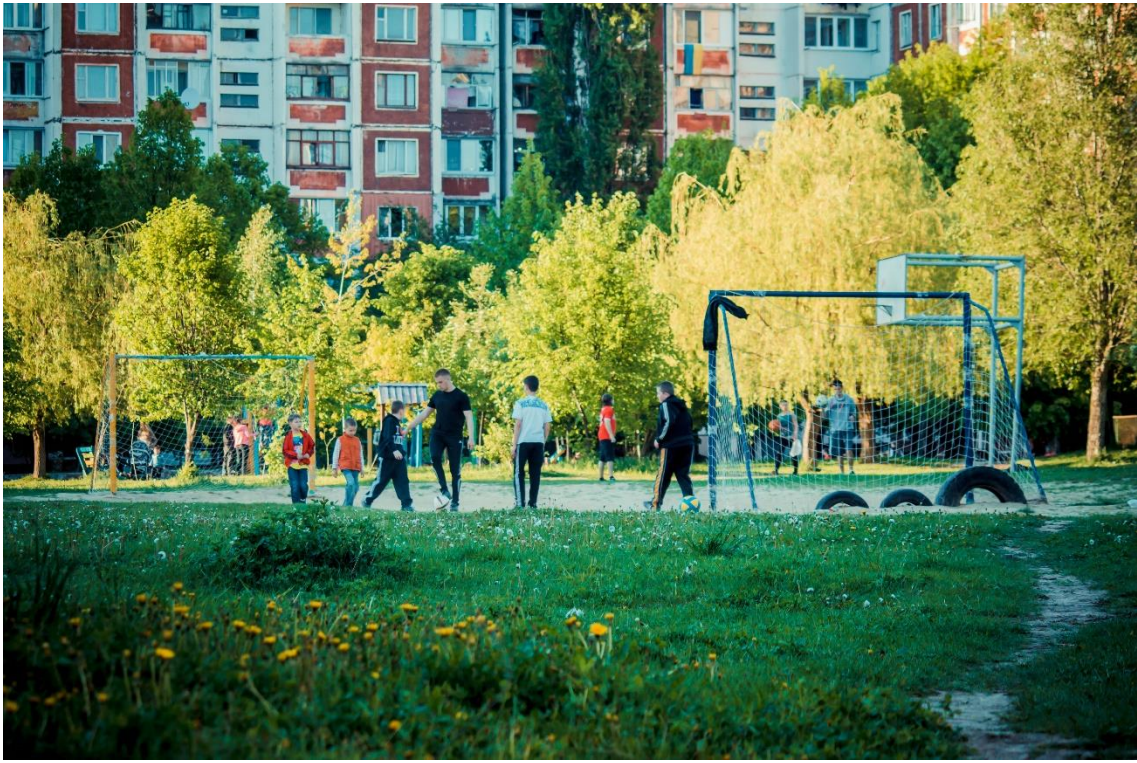


Не найкраща ситуація також і з ліфтами. Вони часто не працюють взагалі, учасниці розповідали й про випадки застрягання у ліфтах та тривале очікування майстрів, в тому числі і з дітьми. Ліфтів немає у деяких дитячих та дорослих поліклініках, а у житлових будинках їх місткість недостатня – не скрізь поміщається дитячий візок або велосипед.

Загалом, можна стверджувати про низький рівень комфорту та безпеки у Житомирі для більшості жінок. Недостатність певних елементів міської інфраструктури ускладнює пересування, а загальне відчуття небезпеки у різних районах сприяє низькій оцінці тих елементів, які навіть і є в наявності. Для жінок з дітьми незадовільність елементів інфраструктури створює додаткові незручності. Також окремо потрібно окреслити категорію жінок з особливими потребами, для яких пересування Житомиром викликає ще більші незручності, ніж для жінок з дітьми.

З позитивного варто відзначити, що всі учасниці вважають Житомир зеленим містом з великою кількістю парків, скверів, клумб, фонтанів, зон відпочинку на природі, виходів до водойм, дерев на прибудинкових територіях. Лише дві учасниці говорять про наявність старих, недоглянутих дерев, які можуть становити небезпеку. Проте, в зонах відпочинку недостатня кількість лавочок, ігрових зон для дітей, відсутні спортивні майданчики та місця, де можуть проводити час діти-підлітки. Спортивний майданчик найчастіше представлений у формі невеликої заасфальтованої території, обгородженої сіткою. У дощову погоду дитячі майданчики перетворюються на суцільне болото і в осінньо-весняний період ними неможливо користуватись.



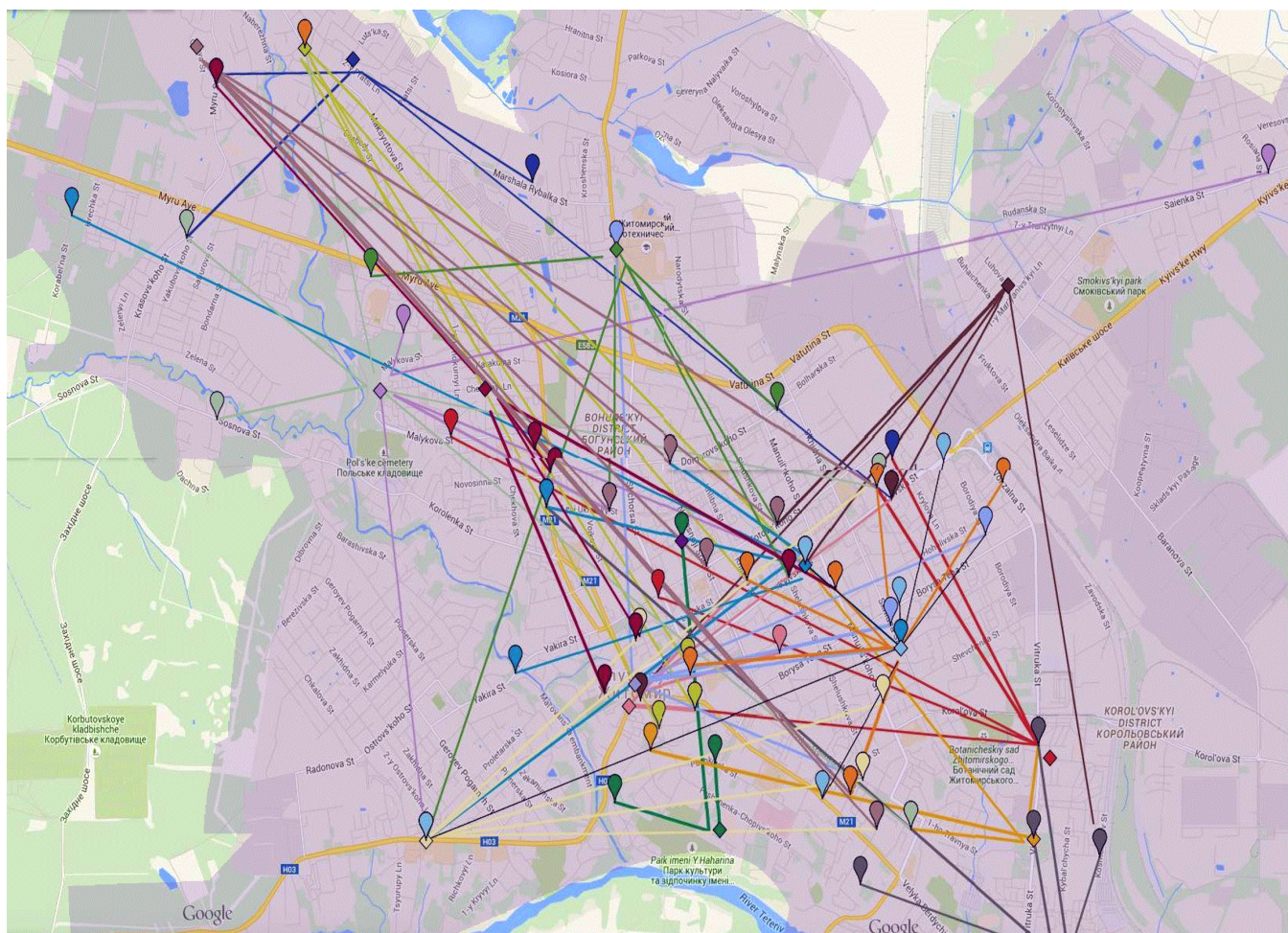


Учасниці зазначають в коментарях, що вдячні за можливість побачити своє місто з іншої сторони, адже, незважаючи на те, що в місті багато проблем, немає таких, які не можна вирішити. Усе залежить від бажання самих житомирян та небайдужості міської влади до жителів міста:

*“Дякую організаторам! Взагалі, проект досить цікавий, я спостерігала за своїм містом і побачила його із зовсім іншого боку... Є місця де мені дуже подобається, є такі куди зовсім не хочеться їхати, але мусиш, тому що це твоя робота. Маю сказати, що ми – жителі свого міста давно могли б привести свій Житомир в кращий вигляд. Ми повинні мати господаря в своєму місті, і кожен має дбати про чистоту навколо своєї оселі. Не важливо це парадний чи прибудинкова територія чи це «за забором»”*



# Карта мобільності учасниць проекту «Місто очима жінок», м. Житомир



# КИЇВ

У м. Києві учасницями моніторингу проекту «Місто очима жінок» стали 94 жінки, віком від 19 до 74 років. Як й в інших містах, найбільш чисельною є молодша вікова група віком 19-30 років (63,9%), далі середня вікова група віком 31-55 років (30,9%) та старша вікова група – 56-74 років (5,2%).

42,6% учасниць мають дітей (варто зазначити, що тільки у Києві та Львові частка тих жінок, що не мають дітей, переважає над часткою тих, хто їх має). Із тих жінок, що мають дітей, переважають ті, у яких одна дитина (20,2%). Загалом, найбільша кількість дітей, яка була зазначена учасницями – троє, і таких жінок найменше (5,3%).

64,9% учасниць проекту – працюючі, пенсіонерками й жінками, що перебувають у відпустці по догляду за дитиною є по 7,4% учасниць відповідно, 6,4% є студентками. Також, одна учасниця зазначила, що вона є безробітною, а інша – домогосподинею. Серед інших видів зайнятості (8,5%) були зазначені: навчання в аспірантурі, фрілансерство, робота на дому, інвалідність та ін.

Учасниці проекту «рухалися» між своїм помешканням та повсякденними пунктами призначення (робота, навчальні заклади, магазини, ринки, зони дозвілля тощо). Киянки протягом часу моніторингу відвідали від 1 до 11 пунктів призначення. Як й в інших містах, найбільше учасниць описали 7 пунктів призначення (28,7%), 4 – 19,1%, 6 – 17%, 3 – 11,7%. Інша кількість пунктів призначення набрала менше 10%.

Трохи більше 60% учасниць зазначили, що володіють певним видом транспорту. Серед таких переважають власниці велосипедів (більше 25%), 18,1% є власницями автомобілів. Серед інших видів транспорту, зазвичай, зазначили володіння і велосипедом, і автомобілем. Також згадували дитячий візок.

Аналізуючи частоту використання різних видів транспорту, ми сумували відсотки відповідей до варіантів «кожного дня» та «кілька разів на тиждень». Таким чином, найпопулярнішим видом транспорту серед учасниць моніторингу є маршрутки (56,4%). Проте, не відстає особливий для Києва вид транспорту – метро (трішки більше 50%). Щодо інших видів транспорту, то тролейбусами користується 31,9%, автомобілями – 26,6%. Найменш популярним по частоті використання є трамваї та велосипеди (10,7% та 10,6% відповідно). Цікаве явище спостерігається із велосипедами, коли значне поширення володіння ними не означає їхнє використання. Причинами цього може бути сезон проведення моніторингу, нерозвиненість велосипедної інфраструктури тощо.

Більшість учасниць проживає в панельних будинках (51,1%), 36,2% - у цегляних будинках, 2,1% - у власних будинках та 1,1% - в історичному будинку. Також, 3,2% жінок зазначили, що мешкають у будинках інших типів.

Київ «б'є рекорди» по наявності вантажних ліфтів у будинках проживання учасниць проекту (34%) – такі результати ми не отримали в жодному іншому місті. 68,1% - вказали про наявність пасажирських ліфтів у своїх будинках. 31,9% жінок із

тих, які мають вантажні ліфти у будинках, і 56,4% із тих, хто має пасажирські ліфти у домах, використовують їх. Варто зауважити, що за оцінками учасниць проекту пасажирські ліфти є більш справними, ніж вантажні (58,5% та 27,6% відповідно). Середня місткість вантажних ліфтів – 10 осіб, а пасажирських – 4 особи. Освітлення у пасажирських ліфтів як «добре» оцінюють 38,3% учасниць, а освітлення у вантажних ліфтах – 21,2%. Приліфтову територію вважають безпечною 66% жінок.

Учасниці моніторингу відзначили наявність таких елементів міської інфраструктури: смітники (94,7%), продуктові магазини (92,6%), аптеки (84%), лавки (83%), навчальні заклади (80,9%), інші магазини (75,5%), зони для ігор (72,3%), зони дозвілля (дитячі майданчики, сквери, парки, кафе, торгові центри) та дитячі садки (по 71,3%), смітнички (68,1%), ринки та медичні заклади (по 61,7%), зони для спорту (60,6%), зони відпочинку на природі (55,3%), пандуси (41,5%).

Найбільш зручними, на думку учасниць у Києві, є аптеки (83%), продуктові магазини (79,8%), смітники (77,6%), навчальні заклади (68,1%), лавки (61,7%), смітнички (58,6%), дитячі садки (58,5%), інші магазини (57,4%), зони для ігор (53,2%), медичні заклади (51,1%). Менше ніж 50% по ранжуванню задоволеності набрали такі елементи міської інфраструктури: зони для спорту (48,9%), ринки (47,8%), зони для дозвілля (43,6%), зони відпочинку на природі (42,6%), пандуси (34%).

Для того щоб визначити частоту використання елементів транспортної інфраструктури, ми сумували відсотки на варіанти відповідей «кожного дня» та «кілька разів на тиждень». Таким чином, найчастіше використовують смітники (85,1%), продуктові магазини (82,9%), смітнички (52,1%). Менш популярні за використанням інші магазини (20,2%), лавки (19,1%), навчальні заклади (18,1%), ринки (16,3%), пандуси (14,9%), зони для дозвілля та дитячі садки (по 13,8%), зони відпочинку на природі (10,6%), зони для ігор (8,5%), зони для спорту (7,4%), аптеки (6,4%). Медичними закладами жінки користуються рідше, ніж кілька разів на тиждень.

Найбільш задоволеними учасниці проекту аптеками (78,7%), продуктовими магазинами (66,2%), смітниками (66%), лавками (54,3%), іншими магазинами (52,1%), смітничками (51,1%). Менше ніж 50% по рівню задоволеності отримали ринки (40,4%), навчальні заклади (39,3%), медичні заклади (36,2%), дитячі садки (36,1%), зони для дозвілля (32,9%), зони для ігор (31,9%), зони відпочинку на природі (30,9%), зони для спорту (30,8%), пандуси (29,8%).

53,2% учасниць вказали на наявність біля своїх помешкань вказівників, 54,3% - вивісок, 79,8% - вивісок із назвами вулиць, 88,3% - вивісок із номерами будинків. Зрозумілими вказівники вважає 45,7% жінок, вивіски – 43,6%, вивіски із назвами вулиць - 73,9%, вивіски із номерами будинків - 72,9%.

41,5% учасниць вказали про наявність сміття біля своїх будинків та 33% - ознак вандалізму.

Визначаючи рівень інтенсивності руху на дорогах біля своїх будинків, 35,1% учасниць зазначили, що він є високим, 42,6% - середнім, 20,2% - низьким. 80,9% респонденток сказали, що поблизу їхніх місць проживання є зупинки громадського



транспорту (вказані усі види громадського транспорту, але переважають маршрутки та автобуси). Серед інших елементів транспортної інфраструктури відзначили поверхню тротуарів – 63,8% учасниць вважає її неякісною проти 26,6%, що впевнені, що вона є якісною. Лише 8,5% вказали про наявність велодоріжок та 6,4% - велопарковок. 48,9% респонденток відповіли ствердно щодо наявності автопарковок. 55,3% учасниць відзначили присутність пішохідної зони, 59,6% - дорожніх знаків, 61,7% - світлофорів, 26,6% - нівелювання порогів, 60,6% - наявність наземних пішохідних переходів та 29,8% - підземних переходів.

Окреслюючи рівень задоволеності транспортною інфраструктурою, ми визначили, що учасниці проекту найбільш задоволені зупинками громадського транспорту (60,6%), дорожніми знаками (59,6%) та світлофорами (55,3%). Менше 50% отримали: рівень інтенсивності руху транспорту – 45,7%, наземні пішохідні переходи – 44,7%, пішохідна зона – 37,3%, підземні переходи – 22,8%, поверхня тротуарів та автопарковки – по 20,2%, велодоріжки – 5,4%, велопарковки – 4,2%.

Транспортним сполученням задоволені 77,7% учасниць проекту. Проте, більшість учасниць нарікають на технічний стан парків громадського транспорту, неякісну поверхню доріг, віддаленість зупинок громадського транспорту, відсутність цілодобових маршрутів тощо. 34% респонденток зазначили, що частота руху громадського транспорту до 5 хв., 24,5% - 6-10 хв., 14,9% - 11-15 хв., 7,4% - 15-20 хв. та 5,3% - більше ніж 20 хв. 71,3% жінок вважають транспортну інфраструктуру безпечною проти 13,8%, що оцінили її як небезпечну.

62,8% учасницям проекту комфортно із людьми біля їхніх місць проживання. Цими людьми є сусіди, діти, мами з візочками, пенсіонери, консьєрж, міліція та ін. 16% - некомфортно із людьми навколо (це алкоголіки, бомжі, молодики у спортивних костюмах, працівники Міністерства оборони, шумні компанії, власники собак та ін.). 20,2% - важко сказати, чи їм комфортно з людьми навколо (до таких вони відносять бомжі, продавці біля метро, «бабки на лавці», потік людей, сусіди та ін.).

62,8% жінок почуваються безпечно із людьми навколо: сусіди, молоді люди, водії, пішоходи, консьєрж та ін. 10,7% - почуваються небезпечно із людьми навколо (алкоголіки, бомжі, молодики у спортивних костюмах, працівники Міністерства оборони, люди, що просять милостиню та ін.).

24,5% учасниць проекту зазначили наявність патрулів біля своїх будинків, 56,4% - безпритульних тварин, 81,9% - освітлення та 35,1% - глухих кутів. 30,9% жінок були свідками інцидентів, які потребували патруль (бійки, крадіжки, галас тощо). Оцінку «відмінно» роботі патрулів не поставила жодна учасниця, 9,6% - «добре», 10,6% - «задовільно», 17% - «незадовільно». 40,4% жінок – важко відповісти. Такі оцінки пояснюються тим, що більшість учасниць навіть не бачили патрулів.

У коментарях учасниці-киянки головну увагу звертали на зручність пересування від одного пункту призначення до іншого. Незважаючи на те, що серед респонденток були представлені і жінки, які щоденно або часто користуються автомобілем чи велосипедом, ними також було підкреслено важливість пішохідної



інфраструктури, яка б дозволила зручно та легко пересуватись на невеликі відстані – до магазину, аптеки, дитячого садка, школи, зупинки громадського транспорту тощо. Було виявлено маршрути, які не передбачали пішохідного руху взагалі (відсутні тротуари, пішохідні зони), але які фактично використовуються для пересування пішки. У тих місцях, де тротуари є, перешкоди для руху, особливо з дитячим візком або на візку, можуть створювати припарковані автомобілі, сміттєві баки, МАФи та торгівля з землі. Вони не лише займають частину відведеного для пішоходів місця, а й можуть розміщуватись на пандусах, місцях нівелювання порогів, закривати огляд, підвищуючи рівень небезпеки.



Більшість учасниць також відзначали низьку якість покриття тротуарів та пішохідних зон. Це створює дискомфорт, збільшуючи тривалість подорожі через необхідність обходу цих перешкод, особливо з дитячим візком чи на візку. У дощову погоду ями на тротуарах наповнюються водою, яка залишається там довгий час. Якщо ж кількість таких “водойм” надто велика, доводиться виходити на проїжджу частину.

*«Біля будинку на Раїси Окіпної 7а є ями, вони небезпечні для дитини. Була свідком, як дитина вступила в невелику ямку, спіткнулась, упала лбом і розбила собі лице».*

*«Нівелювання тротуарів виконане таким чином, що біля нього завжди калюжі, тому користуватись ним неможливо у мокру погоду».*

*«Тротуари нерівні, зроблені під нахилом, ще й вузькі та вкриті слизькою плиткою. Йти по них просто неможливо. До того ж, всюди попередження про падаючі бурулі. На половині тротуарі стоять авто. Йти можна ледве-ледве по проїжджій частині з бруківки».*

*«Тротуари повністю заставлені МАФами, розкладушками, столиками, ящиками, кульочками і корзинками тощо. Іноді важко між ними пройти».*



Другий елемент, на який часто звертають увагу, це можливість зручно та безпечно перейти дорогу, особливо з дитиною. Практично усі учасники відзначили відсутність комфортних пішохідних переходів. Навіть за наявності достатньої кількості «зебр» у потрібних місцях, інтенсивність руху іноді заважає спокійно перейти дорогу – автомобілі рухаються з великою швидкістю і можуть не зупинитись.

*«Наземний перехід незручний, впирається у забор. Перетинається з велосипедною доріжкою. У підземному переході пандус впирається в торговий кіоск».*

*«Проблема із світлофором на перехресті бульвару Шевченка – вул. Пушкінська. Іноді я встигаю пройти лише перший проміжок шляху (на перехресті), світлофор вмикає червоний колір і решту часу я пробігаю на червоний, а для мене це великий стрес».*

*«Світлофори на наземних переходах синхронізовані під потреби автотранспорту, а не пішоходів – доводиться чекати між світлофорами у некомфортному місці – під мостом».*

*«Щоб потрапити з нашого будинку на зупинку громадського транспорту, потрібно невиправдано довго кружляти переходами».*

*«Розмітка «зебра» на переході від магазину до будинку розміщена нелогічно – вона веде просто у бруд, а не на асфальтований тротуар».*

*«Є зебра для переходу, яка веде в паркан, відсутній дорожній знак переходу, тому авто не зупиняються або дуже рідко тормозять перед пішоходами».*

Водночас, учасниці підкреслюють, що підземні переходи не можуть розглядатися як альтернатива. Перебувати у більшості з проаналізованих переходів страшно та неприємно. Освітлення недостатнє або зовсім відсутнє, на стінах та сходах багато ознак вандалізму та сміття, неприємний запах. У вечірній час багато учасниць уникають таких переходів взагалі, що змушує їх перебігати дорогу, ризикуючи здоров'ям. Крім того, дуже мало підземних переходів доступні для маломобільних людей. Пандуси, якщо й є, то не відповідають вимогам, користуватись ними небезпечно. Учасниці також зазначали, що пандуси часто використовуються як додаткові місця для торгівлі, вони заставлені кіосками та торгівлею з землі. Загалом, торгівля в пішохідних переходах сприймається учасницями надзвичайно негативно. Кіоски та розкладки не лише заважають проходу пішоходів (комфортний прохід з дитячим візком або велосипедом часто взагалі неможливий. доводиться очікувати, поки хтось пропустить з зустрічного потоку пасажирів), генерують бруд, сміття, а й в нічний час є джерелом додаткової небезпеки, оскільки створюють велику кількість неосвітлених глухих кутів.

*«Підземні переходи заставлені кіосками. Через те часто відбуваються зіткнення з іншими пішоходами. Я проти кіосків в підземних переходах».*

*«Якщо я пішохід ввечері, то у мене щоразу при проходженні цього переходу додається сива волосина. Він схожий на фільм жахів – темний, довгий, з закутками, щось капає, розмальований графіті, а біля входу часто стоять молодики і бухають, бо поряд Сільпо. Там просто необхідно зробити наземний перехід з двох боків. Так, це буде незручно машинам, зате велосипедистам, мамам з візочками і дівчатам ввечері значно полегшить життя. Бо іноді я відчуваю себе в пастці, коли змушена спускатись у цей перехід.... Інколи я чекаю, поки йтиме хтось нормальний і іду в перехід з ними, а інколи – біжу через чотири полоси дороги з пакетами, бо в переході ще страшніше».*

*«Велика незручність – вихід з метро Лісова. Незаконна торгівля в метро і біля нього спричиняє бруд і перешкодження виходу людям».*

*«Підземний перехід через проспект Бажана не зручний і повністю перетворений на базар. Пандуси зайняті торгівцями».*

*«У підземному переході сходи у аварійному стані, багато точок спонтанної торгівлі, пройти переходом досить важко, особливо, коли поспішаєш».*

*«Підземні переходи недостатньо освітлені, ще й поблизу мосту й метро – коли темніє, там одній ходити страшно».*





Окремо слід підкреслити проблему освітлення вулиць. Більшість учасниць відзначали його як незадовільне або й взагалі відсутнє. Як правило, освітленими є невеликі островки біля торгових центрів, магазинів, центрів дозвілля, в той час як в дворах, під'їздах, шляху від зупинки громадського транспорту або автомобіля освітлення не належне. Враховуючи, що маршрут цими місцями часто супроводжується проходженням через місця, де розливають алкоголь, хаотичні зелені насадження, це створює додаткову небезпеку.

*«Чесно кажучи, переваги тільки для людей з особистим авто, бо біля будинку – зручна парковка. Для мене це мінус, бо парковка завжди темна і увечері повертатись додому трохи лячно».*

*«Основна проблема – це освітлення біля садочка, особливо неприємно залишати автомобіль в темному місці, а потім повертатись до нього з дитиною».*

*«Цілком зручно, тільки у вечірні години важко виїхати, доводиться йти через приватний сектор до метро, а там немає освітлення, розмиті дороги, насипи сміття і будматеріалів, і так звана гопота, що віджимає телефони і т.д.»*

*«Додому від зупинки доводиться йти через погано освітлену промзону поганими дорогами через нічну «наливайку».*



Важливим для учасниць є і можливість зручно та швидко доїхати до бажаного пункту призначення з використанням громадського транспорту. Навіть для тих учасниць, для яких основним видом транспорту є автомобіль чи велосипед, наявність альтернативи у вигляді громадського транспорту має суттєве значення. Учасниці відзначали недружність громадського транспорту – наявні маршрути не завжди відповідають потребам, іноді доводиться робити надто багато пересадок, що особливо незручно для людей на візках або з дитячими візками. Низькопідлогові та адаптовані для потреб маломобільних людей тролейбуси, автобуси та трамваї або взагалі відсутні, або їздять дуже рідко. Некомфортним є і очікування транспорту. Велика кількість зупинок необладнані взагалі – відсутнє накриття, лавочки, смітнички. Доводиться стояти та тримати речі в руках, сховатись від дощу ніде, немає розкладу руху. Часто зупинки супроводжуються МАФами або торгівлею з землі, що створює додатковий дискомфорт, особливо у вечірній час, коли відвідувачі таких «закладів» вживають алкоголь та палять прямо на зупинках або одразу біля них.

*«Окремі маршрути просто зникли, їх бракує... Бракує прямого сполучення з Севастопольською, Космонавтів, Солом'янською площею».*

*«До роботи я дістаюсь трьома маршрутками. Для мене це забагато... Дорого і незручно».*

*«Автобус № 32 – чекала вдень біля 13.00 більше години. Зима, холод, люди замерзли. Тролейбус № 5 частіше чекаю більше 20 хвилин. Жах!!!»*

*«Мій житловий масив знаходиться на горі, транспорт відсутній, тому для більшості мам з маленькими дітьми та пенсіонерів величезна проблема навіть спуститись вниз за ліками, наприклад».*

*«Погане транспортне сполучення між Теремками I і Теремками II. Тролейбус 2 ходить тільки у будні в час пік, а так або пішки, або з пересадкою».*

*«Зупинка громадського транспорту по вулиці Овруцька навпроти ТЦ Променада зовсім не облаштована. Люди просто стоять біля дороги, а одразу за спиною в них будинок (зимою звідти постійно падають бурулі, які можуть поранити людей)».*

*«Громадський транспорт рухається досить сумбурно. Інколи тролейбуси і маршрутки ідуть один за одним, а часом доводиться чекати до 20 хвилин, причому це часто буває в години пік і багато людей просто не можуть поміститись в транспорт».*

*«Маршрутки ходять нормально, але щоб дійти до зупинки від студії, я маю пройти через купу МАФів біля ст. м. «Дарниця», біля яких інколи темно та трапляються особи підозрілої зовнішності»*

*«Найближча зупинка громадського транспорту знаходиться на відстані близько 20 хвилин».*

*«Один мінус – важко доїхати. Потрібно їхати на тролейбусі і метро, і ще йти пішки з дитиною на руках. Це незручно, візочком на м. Палац Україна просто не виїдеш».*

Серед інших проблем, відзначених учасницями – недостатня кількість зелених дон та зелених насаджень. Зони для відпочинку на природі необладнані та дуже засмічені. Через такі зони буває страшно йти не лише ввечері, а й удень. Двори будинків також перетворюються на автопарковки. Автомобілі паркують на газонах, тротуарах, в пішохідних зонах, біля під'їздів, блокують проїзд технічного транспорту. Рух транспорту у дворах буває надто інтенсивним для безпечної прогулянки,

Дитячі майданчики низької якості, поламані та часто використовуються для вигулу собак. Зони для спорту практично відсутні, єдине, на що звертали увагу – поблизу шкіл є стадіони, переважно в





занедбаному стані, але ними користуються для гри у футбол, волейбол, бігу тощо. Практично усі учасниці вказали на незадоволення вказівниками, особливо з назвами вулиць та номерами будинків. Їх недостатньо, для того щоб орієнтуватись у незнайомій місцевості, часто вказівники завантажені або й закриті рекламою, вони виконані в різному стилі, не підсвічуються, що ускладнює їх пошук та використання. Ліфти та під'їзди практично не привернули уваги учасниць. Хоча й була низка коментарів щодо поганої роботи ліфтів чи їх відсутності (зокрема, одна з учасниць на інвалідному візку кілька днів не могла розпочати моніторинг через те, що ліфт не працював і вона була змушена залишатись вдома), значно більший дискомфорт учасниці відчують, переступивши поріг свого під'їзду або вийшовши з власного двору.

*«У нас біля дому одна грандіозна парковка. Через це дуже погане повітря (незважаючи на Пуцу-Водицю з іншого боку). Чомусь у нас паркуються усі маршрутки, та ще й вантажівки. Негарно, брудно, незатишно».*

*«Майданчик новий, у парку немає гойдалок, мало смітників та лавочок. Брудно! Вигулюють собак біля дитячих майданчиків. Собаки без намордників».*

*«Озеро найбільше в районі не має жодної лавочки, жодного смітника чи смітнички та спуска, що перетворило його на суцільну смітникову зону».*

*«Лавочки над проїжджою частиною – це так «романтично».*

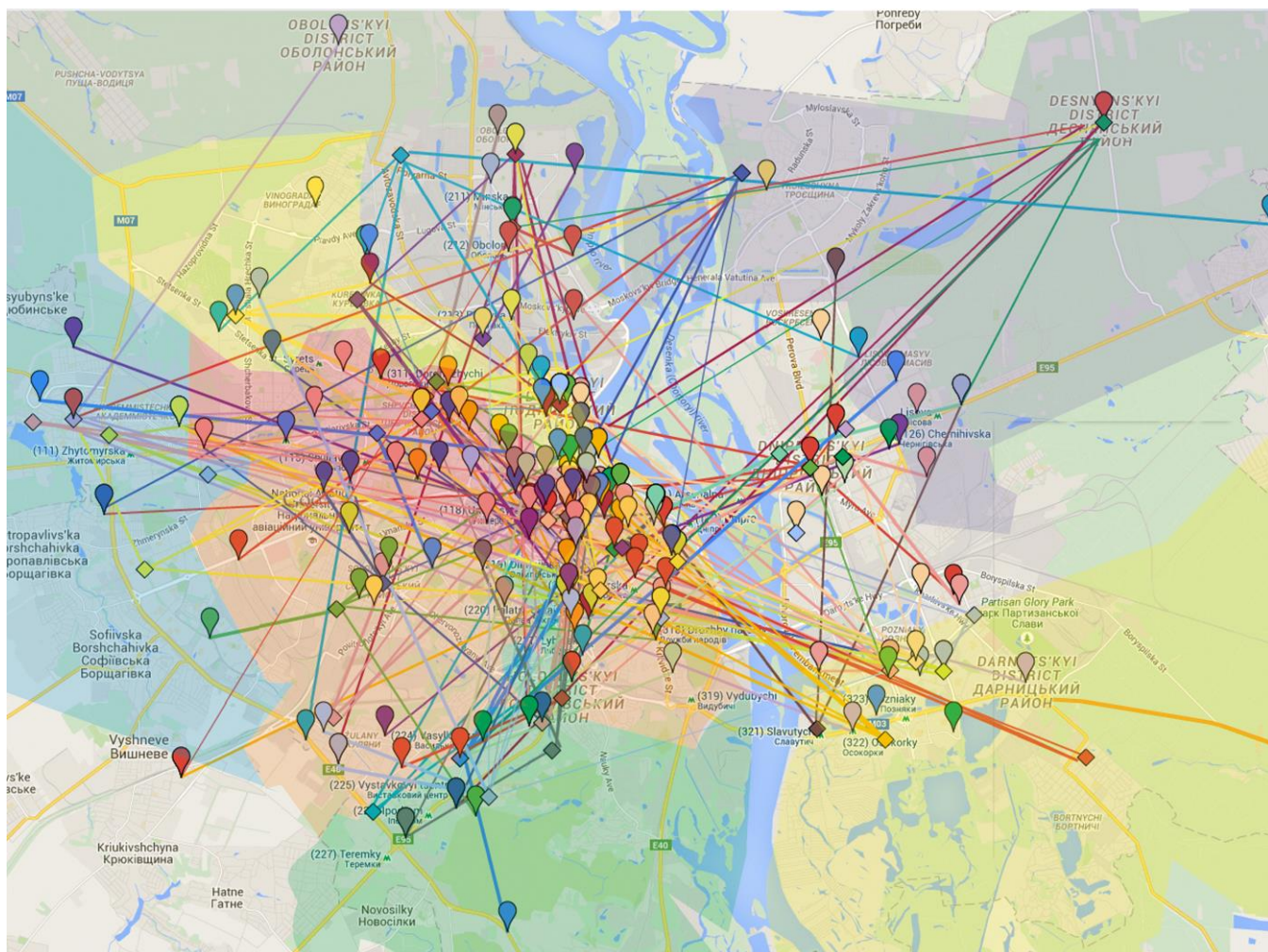
*«Незручно без ліфта на 5 поверх. Виходжу з дому тільки за нагальної потреби».*

*«Дитячий візок не завжди вміщається, ширина дверей ліфту 60 см. Вимушені були міняти візок, щоб використовувати ліфт».*

*«Лифт очень маленький, ширина раскрытых дверей не более 60 см. Двери приходится раздвигать руками, чтобы ввезти коляску. И быстро закрывается, приходится держать двери, чтобы не прищемило ребенка».*

Загалом, слід наголосити, що перед учасницями не ставилось завдання описати суто негативні враження від пересування містом, а неодноразово підкреслювалось, що дослідження покликано виявити як проблеми оточуючого середовища і мобільності, так і зручності і позитивні аспекти. Однак незважаючи на це, переважна більшість коментарів, все ж, стосувалась проблем та недоліків інфраструктури. Серед причин цього може бути і той факт, що близько двох третин учасниць зізнавались, що до проведення моніторингу вони сприймали вказані ними незручності як належне та навчилися не звертати увагу і адаптуватись до них. Водночас, майже третина учасниць уже має досвід звернення до органів влади або місцевих депутатів з скаргами, у частині випадків проблеми було успішно усунуто.

## Карта мобільності учасниць проекту «Місто очима жінок», м. Київ



# ЛЬВІВ

Учасницями проекту у м. Львові були жінки віком від 21 до 75 років. Загальна кількість учасниць – 50. Найбільш чисельною була наймолодша вікова група віком 21-30 рр., тоді як середня (31-50 рр.) та старша (51 р. та старші) вікові групи представлені майже пропорційно.

Якщо в інших містах-учасниках проекту переважали учасниці, які мали дітей, то у Львові таких третина – 34%. У них від 1 до 4 дітей. Специфікою Львова є, також, те, що основна маса жінок-учасниць є працюючими – 68%, 12% - студентки, 6% - зазначили іншу зайнятість (приватний бізнес, фріланстерство, вагітність), інші види діяльності представлені мало.

У Львові учасниці моніторингу відвідали від 1 до 12 пунктів призначення. Як й в інших містах, найбільше із них промоніторили 7 пунктів призначення – 46%. Далі – 4 та 6 пунктів призначення – по 12%.

Ще одна особливість дослідження у Львові виявилася завдяки питанню щодо володіння різними видами транспорту. У всіх містах серед учасниць, які володіють будь-якими видами транспорту, переважають власниці автомобілів, а у випадку Львова із 68% власниць будь-яких видів транспорту, третина – володіють велосипедами, а 18% - автомобілями. Незважаючи на це, велосипедом користуються найменш часто в порівнянні з іншими видами транспорту (6% - кожного дня, 8% - кілька разів на тиждень). Можливим поясненням є період проведення моніторингу – зима – початок весни, не найвдаліший період для використання велосипеда.

Найпопулярнішим видом транспорту є маршрутки. Кожного дня ними користується 36% учасниць, а кілька разів на тиждень – 22%. Трамваями користуються кожного дня – 14%, а кілька разів на тиждень – 28%. Автомобілями – 12% - кожного дня, кілька разів на тиждень – 20%. Тролейбусами кожного дня користуються 4% учасниць, а 18% - кілька разів на тиждень. Серед інших видів транспорту, якими користуються, були названі електричка, таксі, ходіння пішки.

По 30% учасниць проекту мешкають у панельних та цегляних будинках. 24% - в історичних будинках. 10% - в інших типах будинків, 4% - у власних будинках.

34% учасниць зазначили, що в будинках, де вони мешкають, є пасажирські ліфти, тоді як 2% (одна учасниця) вказали про наявність вантажного ліфта. З тих учасниць, які мають пасажирські ліфти в будинках, 26% використовують ліфт. Єдина учасниця, яка має вантажний ліфт, його використовує. 30% жінок оцінюють пасажирські ліфти як справні. Вантажний ліфт розрахований на 6 осіб, а пасажирські, в середньому, на 4 особи. Тільки третина учасниць, які мають пасажирські ліфти оцінили освітлення у них, з них половина – як «скоріше погане». Усі учасниці, в будинках котрих є ліфти, оцінили приліфтову територію як безпечну.

98% респонденток відзначили біля своїх помешкань наявність продовольчих магазинів, 92% - навчальних закладів, 82% - інших магазинів, 76% - смітників, 74% - аптек, 68% - зон для ігор, 64% - ринків та зон для спорту, 62% - зон дозвілля (дитячі майданчики, парки, сквери, спортивні майданчики, басейни, фітнес зали та ін.), 60%



- дитячих садків, 58% - лавок та медичних закладів, 56% - зон відпочинку на природі, 26% - смітничків, 12% - пандусів.

Говорячи про зручність елементів міської інфраструктури, ми сумували відсотки на відповіді «цілком задоволена» та «скоріше задоволена». Таким чином, найзручнішими є продовольчі магазини (88%), інші магазини (72%), навчальні заклади (68%), смітники (66%), аптеки (64%), ринки (62%), зони для ігор (54%), медичні заклади (52%). Менше ніж 50% отримали зони дозвілля й дитячі садки (рівно 50%), лавки й зони для спорту (по 48%), зони відпочинку на природі (48%), смітнички й пандуси (по 28%).

Визначаючи ті елементи міської інфраструктури, які найчастіше використовують учасники проекту, ми сумували відповіді «кожного дня» та «кілька разів на тиждень»: продовольчі магазини (90%), смітники (84%), ринки (38%), інші магазини (36%), смітнички (32%), аптеки, дитячі садки, зони для ігор та зони дозвілля (по 14%), зони для спорту (12%), аптеки та зони відпочинку на природі (по 10%), навчальні заклади (8%), пандуси (4%), медичні заклади (2%).

Якщо попереднє питання щодо використання елементів міської інфраструктури залежить не тільки від вподобань, але й вимушеності, то наступне питання вкаже на рівень задоволеності цими елементами (задля цього ми сумували відповіді «цілком задоволена» та «скоріше задоволена»): продовольчі магазини (90%), аптеки (72%), ринки та інші магазини (70%), смітники (58%), медичні заклади (54%), навчальні заклади (52%), зони для ігор (50%), зони відпочинку на природі (46%), зони дозвілля (44%), дитячі садки (38%), лавки й зони для спорту (36%), смітнички (28%), пандуси (20%).



Наявність вказівників (58%), вивісок (64%), вивісок з назвою вулиць (90%) та номерами будинків (96%) вказують на відсутність проблемності у цій сфері, що й

підтверджують питання щодо їх зрозумілості. 56% учасниць вважають вказівники у місті зрозумілими, 64% зазначають зрозумілість вивісок, 84% - вказівники з назвою вулиць, 86% - вказівники із номерами будинків.

40% жінок вказали про наявність сміття біля їхніх будинків та 34% - про наявність ознак вандалізму.



Ще одним «завданням» учасниць був моніторинг транспортної інфраструктури міста, зокрема наявність певних її елементів: 80% жінок вказали про наявність зупинок громадського транспорту (маршрутні таксі, автобуси, трамваї, тролейбуси); 48% - про високу інтенсивність руху, 42% - середню інтенсивність руху, 8% - низьку інтенсивність руху; 64% - неякісну поверхню тротуарів, 32% - якісну поверхню тротуарів; 18% - велодоріжок, 12% - велопарковок (це ще одне пояснення тому, що велосипедами володіють, проте не так часто користуються); 72% - дорожніх знаків, 62% - пішохідної зони, 50% - світлофорів, 42% - наземних переходів, 22% - автопарковок, 20% - нівелювання порогів, 12% - підземних переходів.

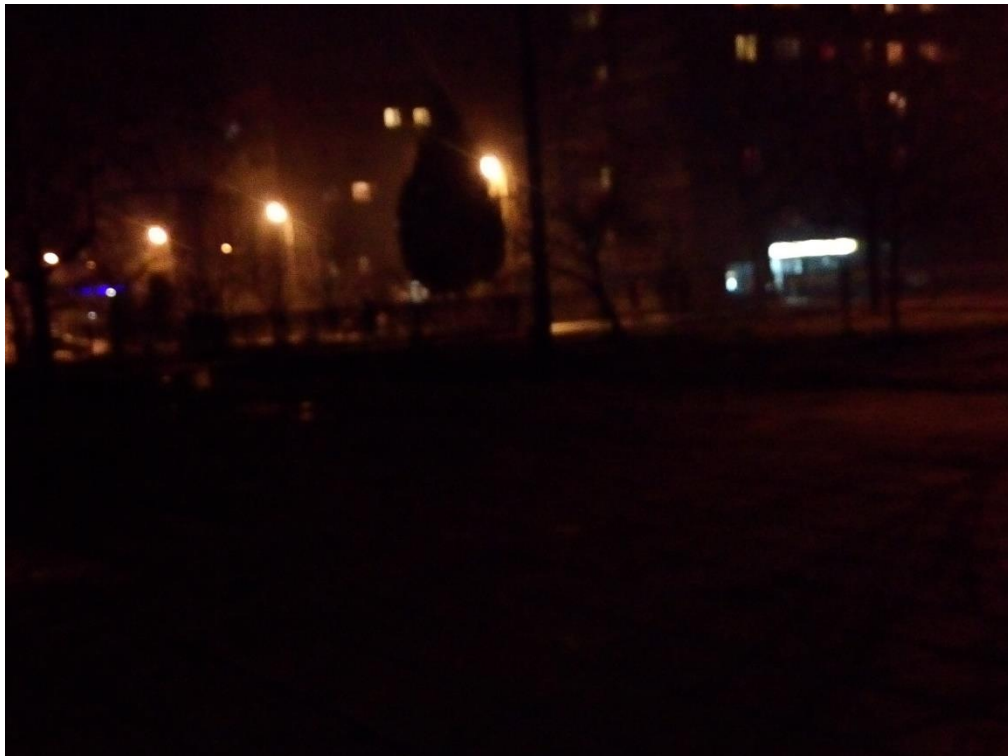
Задля визначення рівня задоволеності транспортною інфраструктурою ми сумували відповіді «цілком задоволена» та «скоріше задоволена», отримавши такі результати: 78% учасниць моніторингу задоволені зупинками громадського транспорту, 62% - рівнем інтенсивності транспортного руху, 56% - світлофорами, 52% - пішохідною зоною, 46% - дорожніми знаками, 38% - якістю тротуарів, 30% - наземними переходами, 20% - велодоріжками, 18% - нівелюванням порогів, 12% - автопарковками, 10% - підземними переходами, 8% - велопарковками. 78% учасниць задоволені транспортним сполученням. 24% відзначили, що інтервал руху громадського транспорту до 5 хв., 42% - 6-10 хв., 14% - 11-15 хв., 4% - 15-20 хв., 2%



- більше ніж 20 хв. Безпечною транспортну інфраструктуру вважають 74% учасниць. Про небезпечність вказали лише 6%.



56% учасниць зазначили, що їм комфортно у разі наявності біля їх помешкань друзів з будинку, сусідів, двірників, знайомих та ін. 22% респонденток вказали на те, що їм некомфортно з людьми навколо – деякими сусідами, незнайомими людьми, неприємними людьми, алкоголіками та ін. 10% учасниць було важко сказати, чи їм



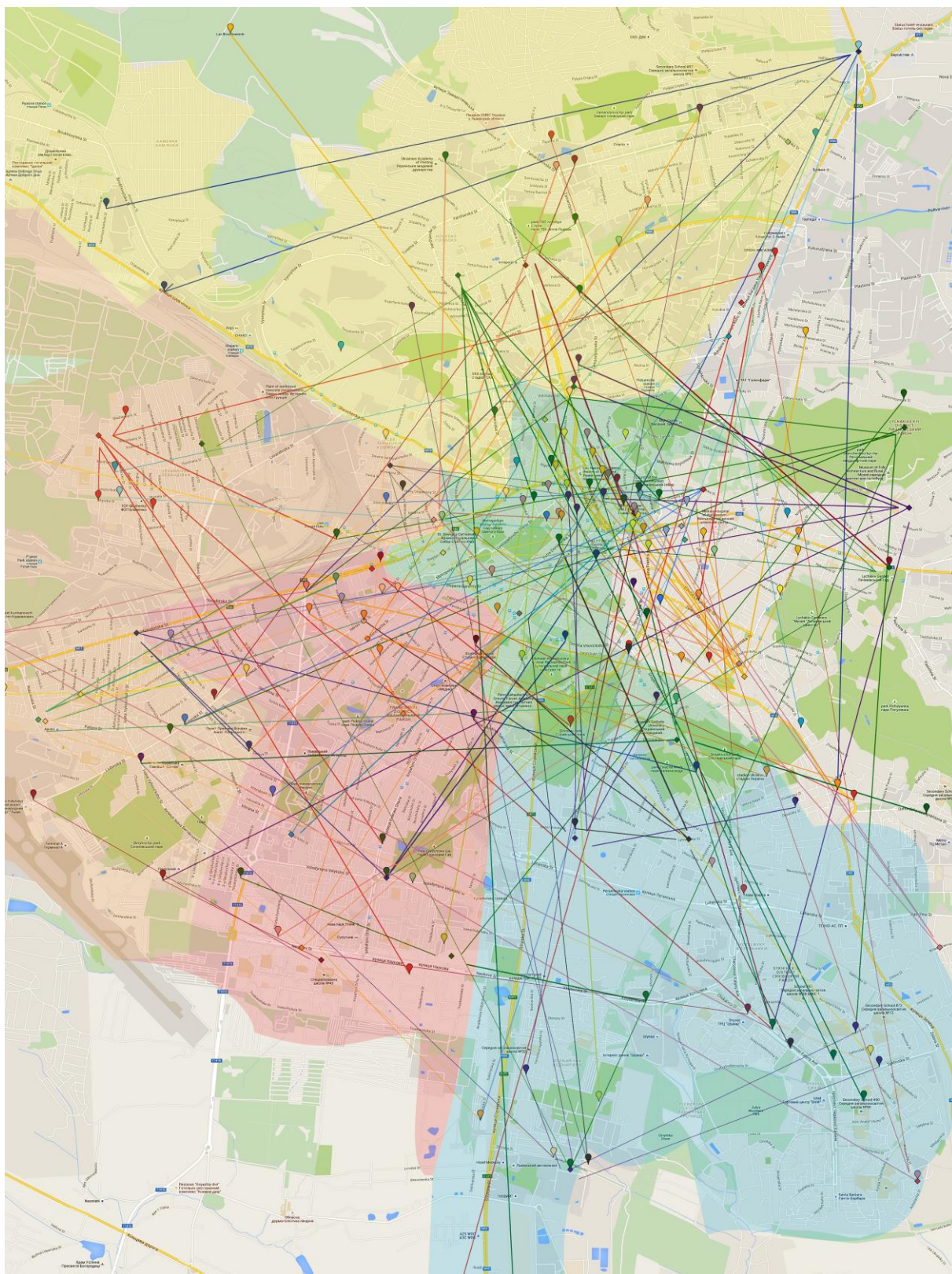


комфортно з сусідами по кімнаті, молодими людьми, туристами, вуличними співаками.

54% учасниць почуваються безпечно із людьми навколо (друзі, сусіди, знайомі, двірники, туристи та ін.). 14% - почуваються небезпечно із безпритульними людьми, п'яними людьми, «тимчасово проживаючими» та ін. 16% учасниць було важко сказати, чи безпечно їм з людьми навколо (сусідами, неадекватними сусідами, двірниками, поштарями, людьми в стані алкогольного сп'яніння).

28% учасниць зазначили про наявність патрулів біля їхнього дому; 60% - присутність безпритульних тварин; 90% - освітлення; та 42% - глухих кутів. 34% жінок були свідками інцидентів, які потребували патрулів. Серед яких сварки, шум, бійки, пограбування, зґвалтування, вбивство, неосвітленість Стрийського парку, часті ДТП тощо. 2% учасниць оцінили роботу патрулів на «відмінно», 16% - «добре», 10% - «задовільно», 18% - «незадовільно» та 38% - важко відповісти (здебільшого тому, що їх взагалі не бачили або ж довго очікували).

## Карта мобільності учасниць проекту «Місто очима жінок», м. Львів



# МИКОЛАЇВ

У м. Миколаєві у проєкті «Місто очима жінок» взяло участь 33 учасниці із чотирьох районів міста. Найбільше жінок мешкають у Ленінському й Заводському районах. За час проведення моніторингу найчастіше (39,4%) жінки описували 7 пунктів призначення. Проте, загалом, були зазначені від 1 до 13 пунктів призначення.

Вік учасниць – від 17 до 63 років. Як й в інших містах, найбільш чисельною є наймолодша вікова група 17-30 рр. Далі – середня вікова група, й найменш чисельна – 50 років і старші. 66,7% учасниць моніторингу мають дітей. Із них 42,4% мають одну дитину, 21,2% - двоє дітей, 3% - троє дітей.

48,5% респонденток – працюючі жінки. 24,2% перебувають у відпустці по догляду за дитиною; 12,1% - на пенсії; 9,1% - домогосподарки. Серед іншої зайнятості було вказано, що учасниці займаються приватним підприємництвом, навчаються в аспірантурі, волонтерять, займаються спортом, є вагітними тощо.

57,6% жінок зазначили, що володіють певними видами транспорту. Із них 27,3% - автомобілями, 21,2% - велосипедами й 9,1% - іншими видами транспорту (більшість зазначили дитячі візки).

Найчастіше мешканки Миколаєва користуються маршрутками (36,4% - кожного дня та 27,3% - кілька разів на тиждень) та автомобілями (12,1% - кожного дня, 24,2% - кілька разів на тиждень). Частота використання таких видів транспорту як велосипед, трамвай та тролейбус перебуває майже на одному рівні – близько 10% жінок використовують їх кожного дня або кілька разів на тиждень.

45,5% учасниць моніторингу проживають у цегляних будинках, 36,4% - у панельних будинках. Частка тих, хто мешкає в історичних чи власних будинках, незначна.

54,5% учасниць відповіли на питання про наявність пасажирського ліфту у домі, із них вказали, що такий є – 39,4%. На запитання щодо наявності вантажних ліфтів у будинку відповіло 45,5% жінок. Із них тільки 3% зазначили, що такий є у їхньому місці проживання. Третина із тих, хто має пасажирський ліфт у будинку, користуються ним. Хоча майже 25% із цих учасниць вказали, що ці ліфти справні.

Найбільш поширеними елементами міської інфраструктури є продуктові магазини (97%), смітники (87,9%), лавки й дитячі садки (по 81,8%), навчальні заклади (78,8%), зони для ігор (75,8%), інші магазини й аптеки (по 72,7%), ринки (69,7%), зони дозвілля й медичні заклади (63,6%, серед них названі дитячі майданчики й парки), зони для спорту (57,6%). Менш поширеними є такі елементи як зони відпочинку на природі (39,4%), смітнички (24,2%) та пандуси (15,2%).

Найбільш зручними із зазначених елементів міської інфраструктури є продуктові магазини (87,9%), дитячі садки (78,8%), аптеки (75,7%), смітники (72,7%), навчальні заклади (69,7%), інші магазини (63,6%), медичні заклади й зони для ігор (по 60,6%), ринки (51,5%). Лавки вважають зручними – 48,5% жінок, зони



дозвілля – 42,7%, зони для спорту – 42,4%, зони відпочинку на природі – 30,3%, смітнички 15,1%, пандуси – 12,2%.

Найчастіше учасниці користуються продовольчими магазинами (90,9%), смітниками (84,8%). Інші елементи міської інфраструктури набрали менш ніж 50%: ринками й іншими магазинами користуються по 48,5%, зонами для ігор – 30,4%, зонами для дозвілля – 24,3%, смітничками – 21,3%, зонами відпочинку на природі – 21,2%, лавками – 21,2%, аптеками й зонами для спорту – по 15,2%, дитячими садками – 12,1%, пандусами й навчальними закладами – по 6%.

Сумуючи відсоткові дані варіантів відповідей «цілком задоволена» та «скоріше задоволена», ми визначили, що учасниці проекту найбільш задоволені продовольчими магазинами (81,9%), аптеками (60,6%), іншими магазинами (54,6%), смітниками (54,5%). Менше як 50% сумованих відповідей отримали такі елементи як ринки (42,4%), лавки й дитячі садки (по 39,4%), навчальні заклади та зони для ігор (по 33,3%). Менше як третина учасниць задоволені такими елементами інфраструктури як медичні заклади (30,4%), зони для спорту (27,3%), смітнички (18,2%), зони відпочинку на природі (15,2%), зони дозвілля (15,1%), пандуси (3%).

Присутність номерів будинків й назви вулиць відзначили 81,8% учасниць. Цікавим є те, що майже половина із респонденток зазначили про відсутність будь-яких вказівників біля їхніх помешкань, а от вивіски не є рідкістю (45,5% відзначили про присутність таких). Проблем із зрозумілістю вказівників й вивісок скоріше немає: вказівники є зрозумілими для 45,4% жінок, вивіски – для 33,3%, вивіски із назвами вулиць – 63,7%, вивіски із номерами будинків – 69,7%.

Більше 50% учасниць моніторингу вказали на присутність сміття біля їхніх будинків, і майже 40% відзначили наявність ознак вандалізму.

54,5% учасниць вказали на середній рівень інтенсивності руху на дорогах, третина – високий рівень інтенсивності. 72,7% жінок говорять про наявність зупинок громадського транспорту біля їхніх помешкань (найбільш розгалужена мережа маршрутних таксі). Проблемною «точкою» є тротуари, майже 70% жінок зазначили, що їх поверхня є неякісною.

Велоінфраструктура (велодоріжки та велопарковки), за словами учасниць проекту, взагалі відсутня. Хоча як було вказано вище, володіння велосипедом не є рідкістю, але одиниці із респонденток ним користуються, бо умови для цього просто не існують.

За кількісними показниками пішохідна зона є досить розвиненою (60,6% вказали на її присутність). Третина жінок відзначили наявність автопарковок. Лише третина учасниць вказали на присутність наземних переходів і 3% - підземних переходів. Про наявність дорожніх знаків зазначили 60,6% респонденток, світлофори – 42,4%. Нівелювання порогів є рідкістю, про наявність цього зазначили 9,1%.

Загалом, елементами транспортної інфраструктури задоволені менше половини учасниць. Умовну ієрархію задоволеності посідають зупинки громадського транспорту, світлофори й дорожні знаки (по 42,4%), рівень інтенсивності руху на дорогах (39,4%), підземні переходи (30,3%). Менше ніж 30%

отримали пішохідна зона (27,2%), нівелювання порогів та наземні пішохідні переходи (по 24,3%), поверхні тротуарів (18,2%), автопарковки (12,1%). Про рівень задоволеності велодоріжками й велопарковками взагалі не йшлося.

57,6% учасниць проекту задоволені транспортним сполученням, що підтверджує вищевказане твердження про розгалуженість транспортної мережі у місті. Частота руху громадського транспорту залежить від району міста та часу доби, проте 21,2% зазначили, що очікують транспорт до 5 хв., від 6 до 10 хв. та від 11 до 15 хв. – по 33,3%. І лише 3% - від 15 до 20 хв. 51,5% вважають, що транспортна інфраструктура є безпечною.

87,9% учасниць проекту вказали на присутність людей навколо них. 45,5% із них почуваються комфортно із цими людьми, в основному – це сусіди, «доброзичливі сусіди». 30,3% зазначили, що їм некомфортно із людьми навколо. Серед таких були вказані алкоголіки, шумні та п'яні компанії, люди, які вигулюють домашніх тварин, неадекватні сусіди та ін. Є частка тих (27,3%), яким важко відповісти, чи комфортно їм з людьми навколо них (серед таких людей вони вказали пенсіонерів, алкоголіків, бідних людей, мам із дітьми, загалом великого скупчення людей).

48,5% учасниць почуваються безпечно із людьми навколо (а саме: з сусідами та знайомими). 24,3% зазначили, що їм небезпечно з людьми навколо них (це люди, що випивають, із собаками, люди з «сепаратистськими поглядами», наркомани, безпритульні, «компанії на лавочках»). Як і в попередньому питанні, є частина учасниць, яким важко визначитися, чи безпечно їм із людьми навколо них (24,2%). Така невизначеність, як правило, стосується сусідів, які не відповідають уявленням про «нормальне» життя – алкоголіки, наркомани тощо.

Основною проблемою в контексті безпечності міста є наявність безпритульних тварин (на що вказали 93,9%) і відсутність патрулів (81,8%). На наявність освітлення вказали 69,7% учасниць, глухих кутів – 33,3%. 42,4% учасниць моніторингу відповіли, що були свідками інцидентів, які потребували патруля. Серед таких, до прикладу, бійки, сварки, напади й пограбування, безпритульні собаки та ін. Роботу патрулів жінки оцінюють тільки як задовільно (15,2%) чи незадовільно (30,3%). Але третині учасниць взагалі важко оцінити роботу патрулів через їхню відсутність, принаймні, у щоденному полі зору.

Якісний аналіз анкет учасниць проекту з Миколаєва дозволив побачити місто очима різних груп жінок. Наприклад, вагітні жінки звертали найбільшу увагу на доступність потрібних їм медичних закладів, які погано розчищені від снігу, необладнані пандусами та ліфтами. Мама з дітьми описували Миколаїв як місто безлічі безпритульних собак, які складають загрозу життю і здоров'ю дітей.

Жінки-велосипедистки у своїх коментарях називали Миколаїв містом без велоінфраструктури. На це вказали представниці усіх чотирьох районів міста: велопарковок майже немає, тротуари зруйновані, а бордюри занадто високі для

пересування велосипедом. Пересуватися ж дорогами небезпечно для життя і одна з причин цього – відсутність культури ставлення до людей на велосипедах.



Місто очима жінок-автомобілісток – це місто без належної розмітки на автошляхах та парковок, де можна було б зручно і безпечно залишити машину. Миколаїв очима жінок-користувачок громадським транспортом – це місто поганих доріг, маршруток з порваними сидіннями і водіїв-хамів. Миколаївський транспорт є абсолютно непридатним для пересування з дитячим візком чи велосипедом, тому виїжджати в місто з маленькою дитиною дуже незручно.

Місто очима жінок з обмеженими можливостями – це квартири. Було дуже складно знайти жінок цієї групи для участі у моніторингу, оскільки вони змушені знаходитись переважно вдома, без можливості вийти на вулицю через практично повну недоступність вулиць та закладів міста.

На основі частоти згадок та важливості для усіх учасниць моніторингу було складено рейтинг проблем міста Миколаєва:

#### 1. Безпритульні тварини

Майже усі учасниці зазначали про це, фотографій місцевих безпритульних собак вистачило б на окрему фотовиставку. Учасниці наголошували на відчутті небезпеки через загрозу від цих тварин. Декілька жінок описали випадки нападу на членів їхньої сім'ї чи знайомих:

*“Тварини в парку кинулися на мою дитину”*



## 2. Сміття.

Ця проблема також є спільною для всіх категорій. У коментарях і фотографіях учасниць Миколаїв виглядає дуже брудним містом, з проблемами вивезення сміття і недостатньої кількості смітничків.



## 3. Заниження бордюрів і відсутність пандусів.

Ця проблема є спільною для жінок, що пересуваються пішки, велосипедисток, мам з дітьми у візочках, пенсіонерок і жінок з інвалідністю. Високі бордюри в місцях пішохідних переходів створюють справжні перепони для цих груп жінок, а відсутність пандусів часто змушує залишатися на вулиці або у себе в квартирі людям, які без них пересуватися не можуть.

Серед інших важливих проблем учасниці також відмітили, що Миколаїв також вирізняється великою кількістю МАФів. Кіоски і будки заповнили зупинки, ринки, пішохідні тротуари. Вказівники та вивіски учасниці проекту також оцінили незадовільно. Часто вони просто відсутні або нанесені фарбами прямо на фасаді будинку. Освітленість номерів будинків і назв вулиць в місті відсутня повністю.

Однією з важливих особливостей моніторингу саме в Миколаєві був сніговий колапс, який припав якраз на час дослідження – 29, 30, 31 грудня. Це дало чудову можливість зрозуміти, наскільки міська влада і місто в цілому готове до таких ситуацій. Більшість наших учасниць намагалися в ці дні не виходити з дому, особливо жінки з дітьми і пенсіонерки. Ті ж, хто таки виходив по справах у місто, одноголосно зазначали абсолютну нерозчищеність вулиць (пішохідної і автомобільної частин) та складнощі у пересування громадським транспортом – транспорт рухався дуже повільно, дороги були слизькими і небезпечними.



Водночас, учасниці проекту достатньо позитивно охарактеризували інфраструктуру міста, а саме – зручне розташування таких потрібних її елементів як аптеки, магазини, ринки, дитячі майданчики, місця відпочинку, місця спортивного дозвілля та ін. Аналіз показав, що практично в кожному спальному районі Миколаєва усі необхідні елементи інфраструктури розташовані недалеко від місць проживання більшості учасниць. Також, до позитивно оцінених сторін нашого міста можна віднести транспортну розв'язку. Значна кількість учасниць зазначили, що майже з будь-якої зупинки можна доїхати до усіх районів міста (винятком є лише Корабельний район).



## Карта мобільності учасниць проекту «Місто очима жінок», м. Миколаїв

