

## V. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.3

DOI: <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2025.95.3>

Ярослав КОЦЮБА, асп.

ORCID ID:0009-0001-9430-8668

e-mail: kot.yar2023@gmail.com

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

Наталія ПРОВОТАР, канд. геогр. наук, доц.

ORCID ID: 0000-0003-2211-6509

e-mail: mezentseva@knu.ua

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### БЕЗПЕКА, ДОСТУПНІСТЬ, КОМФОРТНІСТЬ: ГЕНДЕРНИЙ АУДИТ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ КИЄВА

**Вступ.** Міста є простором інтенсивних соціально-економічних та політичних взаємодій, у яких просторові рішення та практики міського планування мають неоднакові наслідки для різних соціальних груп мешканців. Гендерний аудит у міському просторі розглядається як практична методика, що дає змогу систематично оцінити, яким чином політики, просторові практики та інфраструктура враховують чи ігнорують потреби людей різних статей. Він дає підстави для розробки коригувальних заходів та політик, що спрямовані на зниження гендерних бар'єрів у доступі до міського простору та міських благ.

**Методи.** У дослідженні використано метод спостережень, глибинних напівструктурованих інтерв'ю, метод семантичного диференціалу, аналіз і синтез, графічний метод.

**Результати.** Здійснено оцінку міського простору на предмет його безпеки, доступності та комфортності за гендерною ознакою на прикладі двох кейсів у місті Києві: житлових комплексів бізнес- та економкласу. Виявлено, що жінки вбачають комфорт у затишку, доглянутому просторі, освітленні й безпеці, тоді як чоловіки більше орієнтуються на практичність, функціональність та контроль доступу. Жінки у своїх оцінках більше орієнтовані на повсякденний комфорт, атмосферу безпеки та дитячо-сімейні потреби, а чоловіки демонструють раціональний підхід з узагальнено-позитивною оцінкою. Відповіді жінок і чоловіків створюють комплементарну картину: жінки акцентують увагу на "як почувася у просторі", чоловіки – "як це організувати технічно".

**Висновки.** Відсутність гендерного підходу у міському плануванні призводить до нерівностей у мобільності, збільшує вразливість певних груп та обмежує їхню участь у міському житті. Нині в Україні відсутні державні будівельні норми з гендерної урбаністики, тому зручні для всіх міста плануються з урахуванням таких вимог, як безпека, безбар'єрність, пішохідна доступність та комфортність.

**Ключові слова:** місто, гендерний аудит, міський простір, безпека, доступність, комфортність, Київ, Україна.

#### Вступ

Сучасні міста є простором інтенсивних соціальних, економічних та політичних взаємодій, у яких просторові рішення і практики міського планування мають неоднакові наслідки для різних соціальних груп мешканців. Питання гендерної нерівності у доступі до міських ресурсів, безпеки пересування, доступності послуг останніми десятиліттями привертають значну увагу міжнародних інституцій і дослідників. Гендерний мейнстрімінг як стратегія інтеграції гендерної перспективи у міське планування набуває все більшого значення в рамках глобальних ініціатив зі справедливого та інклюзивного урбанізму (Gender Equality Action Plan, 2020).

Гендерний аудит у міському просторі розглядається як практична методика, що дає змогу систематично оцінити, яким чином практики просторового планування та інфраструктура враховують або ігнорують потреби людей різної статі та гендеру. Він дає підстави для розробки коригувальних заходів та політик, що спрямовані на зниження гендерних бар'єрів у доступі до міських благ. Останні методичні напрацювання від міжнародних організацій пропонують стандартизовані підходи до проведення аудиту й інтеграції його результатів у процеси прийняття рішень (Fawcett, 2023). Отже, гендерний вимір є критично важливим аспектом трансформації міського простору, що впливає на те, як міста плануються, розвиваються та сприймаються їхніми мешканцями.

**Мета** статті полягає в оцінці міського простору на предмет його безпеки, доступності та комфортності за

гендерною ознакою на прикладі двох кейсів у місті Києві: житлового комплексу бізнес-класу "Сонячна брама" та житлового комплексу економкласу "Лікоград".

**Огляд літератури.** Для розуміння та оцінки гендерної рівності у міському просторі використовують гендерний аудит (Gender mainstreaming..., 2019). Під гендерним аудитом у містах розуміють якісні та кількісні інструменти оцінки ступеня інституціоналізації гендерної рівності у політиках, програмах, бюджетах, процесах та інфраструктурі території (Quinn, 2009). Мета гендерного аудиту полягає в тому, щоб виявити прогалини, нерівності і бар'єри для різних категорій мешканців за статтю, віком, фізичним станом та сформулювати конкретні рекомендації для забезпечення рівного доступу до послуг і міського простору (Gender in development..., 1997). Комплексний гендерний аудит дає змогу виявити архітектурні, інфраструктурні, інформаційні й комунікаційні бар'єри, що обмежують доступ жінок до послуг і призводять до їх прямої чи непрямой дискримінації, соціальної ізоляції та виключення з життя громади (Методика проведення комплексного гендерного аудиту..., 2020).

Гендерний аудит міського простору передбачає оцінку рівня безпеки, доступності та комфортності для всіх категорій мешканців з урахуванням гендерних аспектів (рис. 1).

Оцінка рівня безпеки досліджується через призму сприйняття простору його користувачами. Отже, почуття страху та небезпеки суттєво впливає на повсякденне життя містян, безпосередньо або опосередковано змінюючи

їхню поведінку у міському просторі, коли жінки частіше віддають перевагу закритим і захищеним місцям та уникають обезлюднених вулиць, захаращених парків, некомфортних площ, особливо у вечірній час. Вони почувуються небезпечно під час прогулянок, обмежують свободу пересування своїх дітей у місті та змушені вживати додаткових заходів обережності у публічних просторах через постійний стан тривоги, що обмежує особисту участь жінок у громадському житті міста (Tandogan, & Ilhan, 2016). Окрім цього, у різних міських просторах не всі почувуються бажаними, і на це може впливати не лише стать, а вік, етнічність тощо (Sandström, Ericsson, & Hedvall, 2024).



Рис. 1. Критерії гендерного аудиту міського простору

Заходи з підвищення безпеки у міському просторі можуть включати в себе освітлення пішохідних тротуарів і місцевостей, встановлення камер відеоспостереження, монтаж опуклих дзеркал та аварійних телефонів (Yadav, & Kumari, 2024; Women's safety audits..., 2019). Однак досить часто жінки використовують міський простір більш ризикоманітно та комплексно, ніж чоловіки, що призводить до потреби жінок самостійно справлятися з проблемами безпеки, які не враховані при плануванні міста (Yadav, & Kumari, 2024; Women's safety audits..., 2019). Тому для врахування потреб безпеки та створення просторів, що будуть безпечними для всіх, варто впроваджувати гендерно чутливе міське планування. Отже, його відсутність у процесі планування призводить до проблем із безпекою, що обмежує доступ жінок до важливих послуг і посилює соціальне і економічне виключення (Yadav, & Kumari, 2024).

*Фізична доступність* міського простору охоплює багато складових і суттєво впливає на якість життя. Нині помилки міського планування, що не враховує гендерні особливості життєдіяльності в міському просторі, ускладнюють доступ різних категорій мешканців до базових послуг, знижують можливості повноцінного культурного життя та проведення дозвілля, негативно впливають на здоров'я та добробут містян (Sandström, Ericsson & Hedvall, 2024). Отже, міське планування відіграє вирішальну роль у формуванні міського середовища, в якому мешканці стикаються з проблемами доступу до публічних просторів через незадовільну пішохідну інфраструктуру тощо (Yadav, & Kumari, 2024). Загалом до критеріїв фізичної доступності відносять зручність та наявність безбар'єрної інфраструктури (пандусів, ліфтів тощо), а також доступність до місць загального користування (Beebeejain, 2016).

Нехтування гендерними аспектами міського планування призводить до зниження *комфортності* міського простору. Тривалий час міські простори планувалися та проектувалися з урахуванням концепцій повсякденного життя, основаних на традиційних стереотипних ролях чоловіків і жінок. Проте фізична організація міських просторів не встигала за потребами, що виникали у різних користувачів (Pereira, & Rebelo, 2024). Зміни соціальних ролей у суспільстві привели до нових досвідів у міському житті та запитів на нове, комфортне для всіх середовище, відбулося переосмислення використання міського простору з врахуванням гендерних відмінностей повсякденного життя (Beebeejain, 2016). Нині досвід різних користувачів міського простору суттєво відрізняється в сенсі комфорту. Жінки, наприклад, частіше користуються громадським транспортом і тому мають нижчий рівень доступу до дому, роботи чи інших приватних просторів (Lewkowicz, & Gilliland, 2025). Особливо складовою комфортності міського простору є комфорт для людей з обмеженими можливостями переміщення, отже люди з інвалідністю стикаються з бар'єрами у більшості сфер життя (Gender accessibility audit..., 2019).

Серед індикаторів комфортності міського простору виділяють чітке маркування та наявність вказівників, видимість та достатній огляд, наявність багатофункціональних публічних просторів з урахуванням статі та віку, наявність лавок і зон відпочинку (Safe cities..., 2021). Комфортні міські простори мають бути всюди, включаючи публічні простори, такі як парки, площі, та навіть шкільні подвір'я, створюючи та обслуговуючи які одночасно можна поліпшувати їх безпековий аспект (Safe cities and safe public..., 2019).

Транспортні моделі пересування жінок громадським транспортом досить суттєво відрізняються від чоловічих: жінки часто здійснюють коротші поїздки. Однак планування громадського транспорту не завжди адекватно враховує ці особливості, що призводить до диспропорцій у наданні транспортних послуг. Це проявляється в тому, що жінки частіше стикаються з обмеженням користування громадським транспортом, що може призводити до перешкод отриманню освіти, доступу до послуг та працевлаштування для них (Gender best practices..., 2024). Окрім фізичних і часових незручностей, громадський транспорт може сприйматися як небезпечний. Отже, страх перед злочинністю та сексуальними домаганнями змушує жінок змінювати свою поведінку під час поїздок: наприклад, подорожувати із супроводом, не використовувати нічні маршрути або зовсім уникати громадського транспорту. Інші фактори, які відштовхують жінок від користування транспортом, включають стрес, обмежений доступ та переповненість. Проте багато жінок користуються громадським транспортом через обмежені фізичні або фінансові можливості використання інших видів транспорту, таких як приватні автомобілі, таксі, мотоцикли чи велосипеди (Yossa, Kim, Pojani, & Sipe, 2023). Обмежена доступність громадського транспорту також пов'язана з відсутністю безпечної пішохідної інфраструктури, що обмежує мобільність. Наприклад, жінки рідше ходять пішки або користуються велосипедами через проблеми безпеки та недостатню пішохідну інфраструктуру (Yadav, & Kumari, 2023).

Щоб уникнути цих проблем, важливою є залученість чоловіків до ознайомлення з гендерними особливостями використання міського простору (Guidelines to mainstream gender..., 2021). Перспективи створення гендерно справедливої міста передбачають залучення громади до

планування міського простору, особливо жінок і вразливих груп, інтеграцію гендерної перспективи на всіх етапах проектування, реалізації та моніторингу міських проєктів, а також проведення навчальних програм і тренінгів для представників місцевої влади та урбаністів щодо важливості врахування гендерних аспектів. Це дає змогу створювати безпечне, доступне та комфортне міське середовище, яке відповідає потребам різних груп населення і сприяє забезпеченню рівних прав і можливостей для всіх мешканців.

#### Методи

Для здійснення гендерного виміру міського простору в місті Києві було обрано два типи кейсів за ознаками класу житла та періоду будівництва. Для оцінки міського простору на предмет його безпеки, доступності та комфортності за гендерною ознакою було проведено напівструктуровані інтерв'ю з мешканцями кожного житлового комплексу, зокрема сім інтерв'ю з мешканцями ЖК "Сонячна Брама" та сім інтерв'ю з мешканцями ЖК "Лікоград". Інтерв'ю проводились із респондентами різної статі, віку, сімейного стану. Шість інтерв'ю у ЖК "Сонячна Брама" було взято у сімейних пар.

Напівструктуровані глибинні інтерв'ю з мешканцями обраних ЖК включали такі питання за тематичними блоками:

**Блок безпека:** Ви б хотіли, щоб ЖК був закритим і вхід на територію був лише за пропусками (поясніть чому так чи ні)? Якщо по території ЖК встановлені відеореєстратори повсюдно – це вас дратуватиме чи ні і чому? Яким має бути освітлення на території ЖК? Наскільки безпечно ви почуваетесь у своєму ЖК у темну пору доби?

**Блок фізична доступність послуг:** У ЖК в достатньо закладів, що надають базові освітні та медичні послуги і чи достатньо таких закладів у радіусі 15 хв пішохідної доступності від вашого місця проживання? Чи наявні в достатній кількості в ЖК заклади для проведення дозвілля і чи достатньо таких закладів в радіусі 15 хв пішохідної доступності від вашого місця проживання? Скільки часу ви витрачаєте щодня на шлях до і від закладів з отримання різних видів послуг? Як часто ви користуєтесь публічними просторами у своєму ЖК чи поруч і чому? Чи враховують публічні простори у ЖК потреби різних груп людей?

**Блок комфортність:** Чи є простір ЖК комфортним для пішоходів різної статі, віку і чому? Чи дратують вас наявність сходів, погані тротуари, недолугі вхідні групи в під'їзди? Чи достатньо в ЖК вуличних меблів і чи відповідають вони потребам різних груп мешканців?

**Блок громадський транспорт:** Як часто ви користуєтесь громадським транспортом і чому? Чи користуєтесь для поїздок по місту власним авто і чому?

**Блок перспективи:** Що б ви хотіли змінити у просторі ЖК, щоб він став більш комфортним для всіх мешканців?

Для оцінки сприйняття комфортності проживання у житлових комплексах було використано метод семантичного диференціалу, зокрема, респондентам було запропоновано здійснити оцінку в балах за парами антонімів: безпечний – небезпечний, комфортний – незручний, зрозумілий для орієнтування в просторі – складний для орієнтування в просторі, дружній для всіх – ворожий для всіх, привабливий – не привабливий.

#### Результати

##### Кейс ЖК "Сонячна Брама"

Будівництво житлового комплексу компанією "ТММ" здійснювалося у 2007–2017 рр., хоча один будинок залишився недобудованим. Комплекс складається з 14 житлових будинків та двох офісних споруд, поверховість яких варіюється від 10 до 19 поверхів, у яких житло позиціонується як бізнес-класу. Концепція комплексу реалізована за принципом "місто в місті", що передбачає наявність усіх необхідних сервісів безпосередньо на території ЖК. Тут працюють приватний дитячий садок, школа іноземних мов, супермаркет, продуктової магазину, аптеки, медичні клініки, салони краси, кафе, ресторан, відділення банку, хімчистки тощо. Для відпочинку та активного дозвілля передбачено ландшафтний парк з сонячним годинником, дитячі та спортивні майданчики. Комплекс також має підземний паркінг, який в умовах війни використовується як укриття, цілодобову охорону та відеоспостереження. Тобто перевагою концепції ЖК "місто в місті" є автономність, доступність усіх необхідних послуг, безпека та комфорт для мешканців. Серед недоліків можна відзначити перевантаження території через велику кількість мешканців та обмеженість простору для подальшого розвитку, а також значну автомобільну завантаженість як самого ЖК, так і транзитну завантаженість вулиці Юлії Здановської, де він розташований.

Розташування житлового комплексу "Сонячна Брама" в поєднанні з близькістю метро (до станції метро "Виставковий центр" можна дійти пішки приблизно за 10 хв) та транспортних магістралей забезпечує гарну транспортну доступність і зручність для щоденних поїздок містом для мешканців. Комплекс розташований поруч із ВДНГ та студентським містечком Київського національного університету імені Тараса Шевченка, що забезпечує доступ до рекреаційних та освітніх зон у межах пішої доступності (рис. 2). До станції метро "Виставковий центр" можна дійти пішки приблизно за 10 хв, поруч проходить маршрут автобусу, що робить транспортну доступність доволі зручною.



Рис. 2. Забудова та сусідське розташування ЖК "Сонячна Брама" (фото Н. Провотар)

Мешканці ЖК "Сонячна Брама" загалом оцінили свій комплекс позитивно, що вказує на його гарні архітектурні якості та благоустрій (табл. 1). Усі респонденти оцінили безпеку та комфортність в ЖК високими позитивними балами, однак у відповідях щодо зрозумілості для орієнту-

вання у просторі є розбіжності: одні респонденти вважають його зрозумілим для орієнтування, інші виставили негативні бали, засвідчивши складність орієнтування у просторі в ЖК. Усі респонденти сприймають ЖК "Сонячна Брама" у розділі імідж дружнім для всіх та привабливим.

Таблиця 1

Оцінка мешканцями комфортності проживання у ЖК "Сонячна Брама" методом семантичного диференціалу

Характеристики	Оцінка в балах						Характеристики
	позитивна			негативна			
	3	2	1	-1	-2	-3	
<b>БЕЗПЕКА</b>							
безпечний	+	++					небезпечний
<b>КОМФОРТНІСТЬ</b>							
комфортний	++	++					незручний
зрозумілий для орієнтування в просторі	+	+	++	+	++		складний для орієнтування в просторі
<b>ІМІДЖ</b>							
дружній для всіх	+	++	++				ворожий для всіх
привабливий	++	++					непривабливий

Аналіз проведених напівструктурованих інтерв'ю з мешканцями ЖК "Сонячна Брама" було здійснено за тематичними блоками.

**Безпека та контроль доступу.** Респонденти висловилися про потребу в закритості ЖК для безпеки і комфорту проживання, однак була висловлена думка і щодо потреби його відкритості: *"територія є транзитною, на сьогодні тут немає небезпеки для мешканців"* (СБ02, чоловік). У сімейних парах усі загалом також висловилися на користь закритої території ЖК. При цьому жінки акцентували на безпеці дітей та чистоті подвір'я, тоді як чоловіки наголошували на контролі та раціональності:

*"Коли територія закрита, то безпечніше, менше сміття, і діти можуть вільніше гуляти"* (СБ01, жінка).

*"Закрита територія забезпечує порядок і комфорт, мешканці платять чималі кошти, тому мають право на контрольований простір"* (СБ03а, чоловік).

Усі респонденти висловилися про те, що відеонагляди не дратують, а лише сприяють безпеці. Щодо власне ЖК "Сонячна Брама", то *"здається, що їх ще мало"* (СБ04, жінка).

Всі респонденти зійшлися на думці, що вся територія ЖК має бути добре освітленою. Однак жінки більше підкреслювали аспект безпеки, а чоловіки звертали увагу на технічні та економічні рішення:

*"Освітлення повинне бути енергоощадним, із датчиками руху"* (СБ01а, чоловік), *"вночі воно може бути вибірково і менш яскравим"* (СБ04а, чоловік).

Відчуття безпеки в темну пору доби в межах ЖК жінки описують, акцентуючи увагу на певний неспокій, тоді як чоловіки висловлюють упевненість у безпеці завдяки охороні й камерам:

*"У темну пору доби почувуюся дещо неспокійно, адже територія не закрита, а освітлення залишає бажати кращого"* (СБ04, жінка).

*"Абсолютно безпечно, працює охорона"* (СБ03а, чоловік).

**Фізична доступність послуг.** При оцінці фізичної доступності послуг респонденти зауважили, що у межах 15-хвилинної доступності достатньо закладів медичного

обслуговування та проведення дозвілля. Однак окремо вони виділили доступність комунальних закладів та відсутність необхідних освітніх закладів:

*"Обмежена кількість, відсутність поруч комунальних закладів"* (СБ02, чоловік).

*"Медичних закладів в самому ЖК і поруч достатньо, що не скажеш про освітні"* (СБ03, жінка).

Публічними просторами у своєму ЖК користуються всі респонденти, але з різною частотою (не виключено, що причиною цього може бути різне розуміння публічних просторів):

*"Щодня. ... для вечірніх та ранкових прогулянок як самі, так і з собакою"* (СБ01а, чоловік).

*"Не дуже часто, ... у вихідні зазвичай проводжу там близько години"* (СБ01, жінка).

У питанні витрат часу до закладів отримання послуг респонденти назвали різні цифри, отже жінки витрачають більше часу (близько 30 хв), а чоловіки 10–15 хв.

Окремі респонденти вважають, що публічні простори у ЖК враховують потреби різних груп населення, однак *"здебільшого орієнтовані на дітей різного віку"* (СБ01, жінка). Більшість же респондентів вважає, що публічні простори у "Сонячній Брамі" не враховують потреби всіх груп населення:

*"Не враховують... лише для відпочинку дітей та матерів з візочками, а для іншої вікової категорії людей таких просторів мало, щоб відпочити у тиші з книгою в руках"* (СБ04а, чоловік).

Які відмінності були у відповідях жінок і чоловіків? Жінки відзначали проблеми з освітніми закладами, а чоловіки більше схильні вважати наявні сервіси достатніми. Жінки наголошували на нестачі публічних просторів для дітей і тихого відпочинку, водночас чоловіки підкреслювали їх різноманітність:

*"Замало дитячих майданчиків, підлітки вимушені гратися біля кав'ярень чи аптек"* (СБ04, жінка).

*"Є спортивні й дитячі майданчики, кафе, сквери – загалом достатньо"* (СБ03а, чоловік).

**Комфортність простору.** Щодо питання комфорту простору ЖК усі респонденти зійшлися на думці,

що простір житлового комплексу створений таким чином, щоб бути максимально комфортним і безпечним для пішоходів будь-якої статі та віку. Жінки були чутливіші до деталей повсякденного користування, а чоловіки більшою мірою давали загальну позитивну оцінку:

*"Тротуари зайняті автівками, меблів замало, сходи незручні для літніх людей"* (СБ01, жінка).

*"Простір комфортний, усе влаштовує, потрібен лише догляд"* (СБ04а, чоловік).

Думки респондентів розділились і в питанні про вуличні меблі: *"їх кількість недостатня, вони не повністю відповідають потребам різних груп мешканців"* (СБ01, жінка), *"вуличні меблі виставляють посезонно власники кав'ярень, але їх мало, вони не зручні для відпочинку"* (СБ04, жінка), вони *"є в достатній кількості"* (СБ01а, чоловік).

**Транспорт.** Незважаючи на те, що в кожній сім'ї є автомобіль, респонденти користуються метро як громадським транспортом через його зручність та швидкість:

*"Майже щодня користуюсь метро – зручно, без заторів"* (СБ04а, чоловік).

Автомобілем респонденти переважно використовують на вихідних, для далеких поїздок. Однак є й ті, хто користується автомобілем постійно, бо це не прив'язує до графіку громадського транспорту, *"власним авто зручніше і дешевше"* (СБ04а, чоловік), *"але проблемою є затори й відсутність місць для паркування"* (СБ03, жінка).

**Пропозиції щодо поліпшення.** У питанні поліпшення комфортності проживання у ЖК думки респондентів розділились, і вони висловились з різних поглядів: збільшити кількість вуличних меблів, забезпечити закритий доступ на територію, а також поліпшити якість освітлення; облаштувати недобудову, яка виходить до вулиці Юлії Здановської, організувати нормальну роботу обслуговуючої компанії; вчасно проводити ремонтні роботи і головне – зробити ЖК закритим; проводити більше заходів для гуртування мешканців, зменшити велику

кількість автомобілів у дворі. Водночас жінки акцентували більше уваги на благоустрої території, а чоловіки – на технічних і практичних рішеннях:

*"Хотілося б більше зелених зон, меблів, облаштувати дитячі й спортивні майданчики, закрити територію"* (СБ03, жінка).

*"Закритий двір, більше паркувальних місць, облаштувати недобудови, щоб не псували вигляд комплексу"* (СБ04а, чоловік).

Загалом відповіді жінок різного віку і сімейного статусу більшою мірою відображали емоційно-чутливе ставлення до території проживання. Житловий комплекс вони сприймають через призму щоденного користування: наскільки комфортно гуляти з дітьми, чи добре освітлена територія, чи відчувається безпека у вечірній час. Чоловіки розглядали простір ЖК через призму ефективності, функціональності та впорядкованості. Для них безпека означає не атмосферу, а систему контролю: охорона, шлагбаум, відеорежими, паркування.

#### Кейс ЖК "Ліко-Град"

Забудова житлового комплексу "Ліко-Град" компанією "Ліко-Холдінг" розпочалася наприкінці 1990-х років і триває сьогодні. Загалом комплекс складається з 27 багатопверхових будівель різної поверховості (від 5 до 16 поверхів), а нова черга "LIKO-GRAD Perfect Town" включає п'ять будинків по 23 поверхи. Житловий комплекс представлений різними класами житла: основний масив ЖК "Ліко-Град" та ЖК "Ліко-Град 3" належать до економкласу, тоді як нова черга "LIKO-GRAD Perfect Town" класифікується як комфорт-клас.

Комплекс реалізовано за концепцією "місто в місті", що передбачає наявність інфраструктури: на території розташовані магазини, кав'ярні, кафе, ресторани, відділення банків, спортивні заклади, спортивні майданчики, різноманітні медичні заклади, аптеки, центри розвитку дітей, дитячі садки, центри творчості, театр "Особистості", школи вивчення іноземних мов, приватні школи тощо (рис. 3).



Рис. 3. Простори повсякденних практик в ЖК "Ліко-Град" (фото Н. Проватар)

Для відпочинку та активного дозвілля тут є власний парк, поряд з яким розміщені два озера, вело- та бігові доріжки, кілька соборів. Концепція "місто в місті" дає змогу мешканцям отримувати більшість необхідних послуг на території комплексу, зменшуючи потребу у тривалих поїздах та підвищуючи загальний комфорт проживання.

Житловий комплекс має високий рівень транспортної доступності, зокрема, за рахунок того, що поруч розташовані три станції метро ("Васильківська", "Площа" та "Виставковий центр").

Мешканці оцінюють ЖК "Ліко-Град" позитивно, що свідчить про його зручність та комфортність (табл. 2). Отже, усі респонденти оцінили безпеку та комфортність ЖК позитивно з перевагою +2 балів. Однак оцінка зрозумілості простору для орієнтування різна: від +3 бали до -1 бал, що вказує на різні потреби та сприйняття мешканців. Також усі респонденти сприймають ЖК "Ліко-Град" у номінації *імідж* дружнім для всіх та привабливим.

Таблиця 2

Оцінка мешканцями комфортності проживання у ЖК "Ліко-Град" методом семантичного диференціалу

Характеристики	Оцінка в балах						Характеристики
	позитивна			негативна			
	3	2	1	-1	-2	-3	
<b>БЕЗПЕКА</b>							
безпечний	++	++	+				небезпечний
<b>КОМФОРТНІСТЬ</b>							
комфортний	++	++	++				незручний
зрозумілий для орієнтування в просторі	++	+	+	+			складний для орієнтування в просторі
<b>ІМІДЖ</b>							
дружній для всіх	++	++	++				ворожий для всіх
привабливий	++	++	+				непривабливий

За результатами проведених напівструктурованих інтерв'ю з мешканцями ЖК "Ліко-Град" зроблено ряд висновків за тематичними блоками.

**Безпека та контроль доступу.** Щодо закритості ЖК думки респондентів розділились. Переважна частина респондентів вважають, що ЖК має бути відкритим або закритим лише в нічний час доби.

"Закритість і відгородженість від інших мешканців міста не сприяє створенню атмосфери добросусідства, не об'єднує мешканців" (Л01, жінка).

"... триває війна, а на території є підземний паркінг, куди має бути вільний доступ постійно для всіх" (Л06, жінка).

У той же час частина респондентів вважають закритість ЖК необхідною, тому що це підвищує безпеку мешканців, унеможливує потрапляння на територію ЖК сторонніх людей та машин із сусідніх будинків.

Щодо наявності відеокамер, то всі респонденти до цього поставилися позитивно, адже вони "допомагають контролювати паркування машин і запобігати дрібним крадіжкам" (Л04а, чоловік). Однак частина вказала на те, що це "буде створювати умови, за яких виникатиме відчуття постійного стеження" (Л02, чоловік). Щодо освітлення респонденти висловилися про те, що в ЖК є потреба кращого освітлення.

Варто зауважити, що жінки підкреслювали значення відеоспостереження для захисту дітей, а чоловіки робили акцент на практичному аспекті – контролі автомобілів:

"Відеокамери додають відчуття безпеки: видно, хто заходить на територію, хто гуляє на дитячих майданчиках, і загалом це дисциплінує людей" (Л04, жінка).

"Закритий двір ... зробив би паркування більш зручним для нас" (Л04а, чоловік).

Думки респондентів щодо безпеки у своєму ЖК у темну пору доби розділилися. Були висловлені різні думки:

"Почуваюсь доволі безпечно, але хотілось би більше освітлення" (Л04а, чоловік).

"Доволі безпечно, але є ділянки, які не освітлюються і там небезпечно з погляду нерівних тротуарів з "дірками", перепадів висоти, бар'єрів" (Л01, жінка).

У питанні відчуття безпеки в темний час доби чоловіки в основному фокусувалися на фактах, жінки – на відчутті суб'єктивної безпеки.

**Фізична доступність послуг.** При оцінці фізичної доступності різних видів послуг респонденти зауважили, що в межах 15-хвилинної доступності достатньо закладів медичного обслуговування та проведення дозвілля. Однак освітніх закладів недостатньо, тому "багато дітей ходять до шкіл, які розташовані не близько і не сполучені транспортом з ЖК, тому доводиться дітей щодня возити власними автомобілями" (Л01, жінка). Водночас респонденти зауважили, що "приватних закладів надлишок як освітніх, так і медичних" (Л02, чоловік) і "ними користуються лише окремі мешканці ЖК через високі ціни на послуги" (Л01, жінка).

Публічними просторами у своєму ЖК всі респонденти користуються щодня. Прозвучала думка і про те, що "хотілося б мати біля дому невеликий затишний парк, де можна спокійно прогулятися з родиною, поруч є озеро, але там брудно та присутній неприємний запах" (Л04, жінка). Частина респондентів вважають, що публічні простори у ЖК такі, що там є "чим зайнятися і дітям і людям старшого віку" (Л06, жінка). Більшість респондентів як молодого, так і старшого віку висловились про те, що вони орієнтовані на дітей:

"Вони для дітей, зовсім немає пропозиції для підлітків, складно назвати і місця, які будуть зручними для людей літнього віку" (Л01, жінка).

"... дозвілля чоловіків (25–60) ніколи і ніде не враховувалися, для людей пенсійного віку в кращому випадку лавка біля під'їзду" (Л02, чоловік).

Щодо витрат часу до закладів отримання послуг, то жінки витрачають 15–30 хв, а чоловіки "зовсім небагато часу" (Л04а, чоловік).

**Комфортність простору.** Згідно з думкою респондентів, ЖК загалом є комфортним для пішоходів різної статі та віку, однак наявні проблеми, насамперед для людей з інвалідністю. Частина респондентів відзначили, що *"дратують недоліки тротуарів та недолугі вхідні групи в під'їзди"* (Л04а, чоловік), *"тротуари і під'їзні дороги до будинків з "дірками", є непотрібні сходи, які можна прибрати, вхідні групи про безбар'єрність і не чули"* (Л01, жінка).

Вуличні меблі задовольняють потреби респондентів, однак вони обмежені різноманіттям, здебільшого це лавки та столи.

Жінки оцінюють комфортність простору більшою мірою через призму функціональності (наприклад, зручність із дитиною), чоловіки – через загальне враження:

*"Коли донька була маленька, нам було дуже зручно, що в під'їздах немає сходів – можна легко заїхати з коляскою"* (Л04, жінка).

*"Ніхто ніколи не жалівся, що щось не так. Ні, мені все подобається"* (Л04а, чоловік).

**Транспорт.** Респонденти використовують як громадський транспорт, так і власне авто для переміщення по місту. Однак громадським транспортом, окрім метро, користуються не часто, тому що *"довго чекати, повільно їхати, багато людей"* (Л03, чоловік). Сімейні пари з малими дітьми більше використовують власне авто, тому що це *"дозволяє швидко дістатися необхідних місць"* (Л04, жінка). Інші респонденти власним авто користуються переважно для поїздок за місто. Молоді люди також користуються велосипедами.

**Пропозиції щодо поліпшення.** Щодо поліпшення комфорту у ЖК, то думки респондентів розділилися. Молоді люди, які мають малих дітей, висловлюють багато побажань, окремі респонденти як молодого, так і старшого віку вважають, що нічого змінювати не треба. Основними пропозиціями щодо поліпшення було названо такі:

*"Прибрати припарковані авто від під'їзді, з яких іноді вранці не можна вийти через припарковані автомобілі, додати б дерев з широкою кроною, лучного озеленення, бажані публічні простори для людей старшого віку, більше прогулянкових доріжок, різноманітні вуличні меблі"* (Л01, жінка).

#### Дискусія і висновки

Загалом гендерний зріз безпеки, доступності та комфорту у житлових комплексах бізнес- та економкласу продемонстрував різницю у сприйнятті міського простору чоловіками та жінками, що зумовлена як особистими потребами, стереотипами, так і їх гендерними ролями у сім'ї. Жінки вбачають комфорт у затишку, доглянутому просторі, освітленні й безпеці, тоді як чоловіки більше орієнтуються на практичність, функціональність та контроль доступу. Такі відмінності не протиставляються, а взаємно доповнюють одна одну у сенсі цілісного бачення комфорту у житлових комплексах.

Жінки у своїх оцінках більше орієнтовані на повсякденний комфорт, атмосферу безпеки та дитячо-сімейні потреби. Вони деталізують проблеми й пропозиції, що свідчить про практичне занурення в повсякденне життя жилового комплексу. Чоловіки ж демонструють раціональний і технічний підхід: для них важливі авто, контроль доступу, паркування. Їхня оцінка середовища часто узагальнено-позитивна. Відповіді жінок і чоловіків створюють комплексну картину: жінки акцентують на "як почуваєшся у просторі", чоловіки – "як це організувати технічно".

Жінки підкреслюють потребу в естетичному та доглянутому просторі, де важливе не лише функціонування,

а й настроїв, який створює середовище. Вони часто звертають увагу на озеленення, стан доріжок і благоустрій дворів і прибудинкових територій. Тобто для жінок важливо, щоб територія ЖК сприяла взаємодії між мешканцями, а не була лише технічно впорядкованим простором. Комфортність для чоловіків – це злагоджена система, де все працює чітко, а не просто "приємно перебувати". Вони схильні менше критикувати середовище, часто констатуючи задоволення поточним станом. При цьому чітких розбіжностей у твердженнях мешканців житлових комплексів як бізнес- так і економкласу виявлено не було.

Отримані внаслідок дослідження результати підтверджують необхідність включення гендерної перспективи в міське планування, що дасть змогу визначити пріоритети та планувати різні аспекти повсякденного життя мешканців міста. Успішні проекти врахування гендерної рівності при плануванні міст, публічних просторів показують, що забезпечення потреб різних соціальних груп не лише підвищує комфорт міського середовища, але й сприяє соціальній інтеграції мешканців (Provotar, Kotsiuba, 2024). Досвід цілого ряду міст демонструє ефективність та потребу у якісних змінах міст в аспекті гендерної рівності та використання гендерно-орієнтованих підходів у міському плануванні. Однак практика інтеграції гендерних досліджень у містобудування, дизайн та архітектуру все ще є новою та застосовується точково, але потенціал поєднання цих дисциплін демонструє значну синергію, яку міждисциплінарний підхід може мати на суспільство в цілому для справжнього інклюзивного і сталого соціального та економічного розвитку міст (Podestà, 2023). Нині в Україні відсутні державні будівельні норми з гендерної урбаністики, тому зручні для всіх міста плануються з урахуванням таких вимог, як безпека, безбар'єрність, пішохідна доступність послуг повсякденного попиту, комфортність (Provotar, Kotsiuba, 2024).

**Внесок авторів:** Наталія Провотар – концептуалізація; методологія; збір емпіричних даних та їх валідація; Ярослав Коцюба – аналіз джерел, підготування теоретичних засад дослідження; збір емпіричних даних та їх валідація; емпіричне дослідження.

**Джерела фінансування.** Це дослідження не отримало жодного гранту від фінансової установи в державному, комерційному або некомерційному секторах. Фінансування здійснюється за власні кошти авторів.

#### Список використаних джерел

- Методика проведення комплексного гендерного аудиту міського простору. (2020). <https://www.genderculturecentre.org/wp-content/uploads/2020/11/METHODS-OF-CONDUCTING-A-COMPREHENSIVE-GENDER-AUDIT-SPACE.pdf>
- Провотар Н., & Коцюба Я. (2024). Планування міст на засадах гендерної рівності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, 3–4 (90–91), 7–13. <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2024.90-91.1>
- Beebeejau, Y. (2016). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323–334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1255526>
- Fawcett, G. (2023). *Gender Audit Guide*. New York: United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women.
- Gender accessibility audit toolkit. (2019). [https://eca.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20ECA/Attachments/Publications/2019/gender-accessibility-audit-ENG\\_compressed.pdf](https://eca.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20ECA/Attachments/Publications/2019/gender-accessibility-audit-ENG_compressed.pdf)
- Gender best practices in public transport. (2024). <https://www.eib.org/attachments/documents/explore-gender-best-practices-in-public-transport.pdf>
- Gender Equality Action Plan 2020–2023. (2020). <https://www.eie.org/en/item/25125:gender-equality-action-plan-2020-2023>
- Gender in development organisations. (1997). <https://policy-practice.oxfam.org/resources/gender-in-development-organisations-121450>
- Gender Mainstreaming: Gender audit. (2019). [https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/mh0218737enn\\_002\\_0.pdf](https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/mh0218737enn_002_0.pdf)

Gough, A. (2016). The gendered city. In R. Horne, B. Fien, A. Beza, J. Nelson (Eds.), *Sustainability citizenship in cities: Theory and Practice*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315678405>

Guidelines to mainstream gender in transport projects. (2021). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/815b1aba-db23-5172-8b47-0210c3a08a9c/download>

Lewkowicz, S., & Gilliland, J. (2025). A feminist critical analysis of public toilets and gender: A systematic review. *Urban Affairs Review*, 61(1), 282–309. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/10780874241233529>

Pereira, A., & Rebelo, E. M. (2024). Women in public spaces: perceptions and initiatives to promote gender equality. *Cities*, 154, 105346. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105346>

Podestà, L. (2023). *Gender equality in urban planning. A crucial factor for real inclusive development*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1764964/FULLTEXT02>

Safe cities and safe public spaces for women and girls global flagship initiative: International compendium of practices. (2019). <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2019/Safe-cities-and-safe-public-spaces-Compendium-of-practices-en.pdf>

Safe cities and safe public spaces global results report 2017–2020. (2021). <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2021/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-global-results-report-2017-2020-en.pdf>

Sandström, I., Ericsson, S., & Hedvall, P.-O. (2024). Gendered sustainability: Are public spaces designed for girls good for everyone? Examining female participation as a strategy for inclusive public space. *Cities*, 149, 104906. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104906>

Tandogan O., & Ilhan B. (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. *Procedia Engineering*, 161, 2011–2018. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.08.795>

Women's safety audits: What works and where? (2013). [https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/1404462831wpdm\\_Women%27s%20Safety%20Audit.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/1404462831wpdm_Women%27s%20Safety%20Audit.pdf)

Yadav, A., & Kumari, R. (2023). Towards gender-inclusive cities: Prioritizing safety parameters for sustainable urban development through multi-criteria decision analysis. *International Journal of Sustainable Building Technology and Urban Development*, 14(3), 361–374. <https://doi.org/10.22712/subs.20230027>

Yadav, A., & Kumari, R. (2024). Gender safety perspective in urban planning: The case of pedestrian mobility in Kanpur city. *Cities*, 147, 104845. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104845>

Yossa N., Kim, Ch., Pojani, D., & Sipe, N. (2023). Is public transit meeting the needs of women? A gender audit of two Asian metro systems. *Journal of Urban Design*, 29(4), 318–341. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13574809.2023.2240247>

## References

Beebejau, Y. (2016). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323–334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1255526>

Fawcett, G. (2023). *Gender Audit Guide*. New York: United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women.

Gender accessibility audit toolkit. (2019). [https://eca.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20ECA/Attachments/Publications/2019/gender-accessibility-audit-ENG\\_compressed.pdf](https://eca.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20ECA/Attachments/Publications/2019/gender-accessibility-audit-ENG_compressed.pdf)

Gender best practices in public transport. (2024). <https://www.eib.org/attachments/documents/explore-gender-best-practices-in-public-transport.pdf>

Gender Equality Action Plan 2020–2023. (2020). <https://www.ei-ie.org/en/item/25125:gender-equality-action-plan-2020-2023>

Gender in development organisations. (1997). <https://policy-practice.oxfam.org/resources/gender-in-development-organisations-121450>

Gender Mainstreaming: Gender audit. (2019). [https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/mh0218737enn\\_002\\_0.pdf](https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/mh0218737enn_002_0.pdf)

Gough, A. (2016). The gendered city. In R. Horne, B. Fien, A. Beza, J. Nelson (Eds.), *Sustainability citizenship in cities: Theory and Practice*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315678405>

Guidelines to mainstream gender in transport projects. (2021). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/815b1aba-db23-5172-8b47-0210c3a08a9c/download>

Lewkowicz, S., & Gilliland, J. (2025). A feminist critical analysis of public toilets and gender: A systematic review. *Urban Affairs Review*, 61(1), 282–309. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/10780874241233529>

Methodology for conducting a comprehensive gender audit of urban space. (2020) [in Ukrainian]. <https://www.genderculturecentre.org/wp-content/uploads/2020/11/METHODS-OF-CONDUCTING-A-COMPREHENSIVE-GENDER-AUDIT-SPACE.pdf>

Pereira, A., & Rebelo, E. M. (2024). Women in public spaces: perceptions and initiatives to promote gender equality. *Cities*, 154, 105346. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105346>

Podestà, L. (2023). *Gender equality in urban planning. A crucial factor for real inclusive development*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1764964/FULLTEXT02>

Provotar, N., & Kotsiuba, Y. (2024). Lanning cities based on gender equality principles: approaches and experiences. Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography, 3–4 (90–91), 7–13 [in Ukrainian]. <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2024.90-91.1>

Safe cities and safe public spaces for women and girls global flagship initiative: International compendium of practices. (2019). <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2019/Safe-cities-and-safe-public-spaces-Compendium-of-practices-en.pdf>

Safe cities and safe public spaces global results report 2017–2020. (2021). <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2021/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-global-results-report-2017-2020-en.pdf>

Sandström, I., Ericsson, S., & Hedvall, P.-O. (2024). Gendered sustainability: Are public spaces designed for girls good for everyone? Examining female participation as a strategy for inclusive public space. *Cities*, 149, 104906. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104906>

Tandogan O., & Ilhan B. (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. *Procedia Engineering*, 161, 2011–2018. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.08.795>

Women's safety audits: What works and where? (2013). [https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/1404462831wpdm\\_Women%27s%20Safety%20Audit.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/1404462831wpdm_Women%27s%20Safety%20Audit.pdf)

Yadav, A., & Kumari, R. (2023). Towards gender-inclusive cities: Prioritizing safety parameters for sustainable urban development through multi-criteria decision analysis. *International Journal of Sustainable Building Technology and Urban Development*, 14(3), 361–374. <https://doi.org/10.22712/subs.20230027>

Yadav, A., & Kumari, R. (2024). Gender safety perspective in urban planning: The case of pedestrian mobility in Kanpur city. *Cities*, 147, 104845. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104845>

Yossa N., Kim, Ch., Pojani, D., & Sipe, N. (2023). Is public transit meeting the needs of women? A gender audit of two Asian metro systems. *Journal of Urban Design*, 29(4), 318–341. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13574809.2023.2240247>

Отримано редакцією журналу / Received: 15.10.25

Прорецензовано / Revised: 11.11.25

Схвалено до друку / Accepted: 27.11.25

Yaroslav KOTSIUBA, PhD Student

ORCID ID: 0009-0001-9430-8668

e-mail: kot.yar2023@gmail.com

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

Nataliia PROVOTAR, PhD in Geography, Assis. Prof.

ORCID ID: 0000-0003-2211-6509

e-mail: mezentseva@knu.ua

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

## SAFETY, ACCESSIBILITY, COMFORT: GENDER AUDIT OF URBAN SPACE IN KYIV

**Background.** *Cities are spaces of intensive social, economic, and political interactions, where spatial decisions and urban planning practices have unequal consequences for different social groups of residents. A gender audit in urban space is considered a practical methodology that allows for the systematic assessment of how policies, spatial practices, and infrastructure take into account or ignore the needs of people of different genders. It provides a basis for developing corrective measures and policies aimed at reducing gender barriers in access to urban spaces and urban resources.*

**Methods.** *The study employs the methods of observation, in-depth semi-structured interviews, the semantic differential method, analysis and synthesis, and the graphical method.*

**Results.** *The article presents an assessment of urban space in terms of its safety, accessibility, and comfort from a gender perspective, using two case studies in the city of Kyiv – residential complexes of business and economy class. The findings show that women associate comfort with coziness, well-maintained spaces, lighting, and safety, while men tend to focus more on practicality, functionality, and access control. Women's evaluations are more oriented toward everyday comfort, a sense of safety, and child- and family-related needs, whereas men demonstrate a rational approach with a generally positive overall assessment. The responses of women and men create a complementary picture: women emphasize "how one feels in a space," while men focus on "how it can be organized technically."*

**Conclusions.** *The absence of a gender-sensitive approach in urban planning leads to inequalities in mobility, increases the vulnerability of certain groups, and limits their participation in urban life. Currently, Ukraine lacks national building standards for gender-sensitive urbanism; therefore, cities that are convenient for everyone are planned with consideration of such requirements as safety, accessibility, walkability, and comfort.*

**Keywords:** *city, gender audit, urban space, safety, accessibility, comfort, Kyiv, Ukraine.*

Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів. Спонсори не брали участі в розробленні дослідження; у зборі, аналізі чи інтерпретації даних; у написанні рукопису; в рішенні про публікацію результатів.

The authors declare no conflicts of interest. The funders had no role in the design of the study; in the collection, analyses, or interpretation of data; in the writing of the manuscript; or in the decision to publish the results.