



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ОСВІТНЬО-ІНФОРМАЦІЙНА  
КАМΠΑНІЯ «ДЕРЖАВА БЕЗ БАР'ЄРІВ»**

---

**ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР  
БЕЗБАР'ЄРНОСТІ  
(польовий аналіз проспекту Космонавтів  
м. Вінниця)**

---



кафедра політології та державного управління  
Донецький національний університет імені Василя Стуса

---

**Обґрунтування:** реконструкція проспекту Космонавтів розпочалася у 2016 р. За даними Укрінформ, вартість реконструкції склала понад 100 млн гривень, де «майже половина коштів – кошти місцевого бюджету, решта – гроші Державного Фонду Регіонального Розвитку» [2]. За проектом була замінена тротуарна плитка, змонтовані дитячий майданчик, зроблені велодоріжка, освітлення, поставлено лавочки, встановлено білу арку тощо [1]. Серед туристичних локацій проспект сьогодні посідає чільне місце, оскільки він трансформувався з типового радянського лінійного простору на багатофункціональну рекреаційну зону європейського зразка.

Внаслідок широмасштабної війни місто Вінниця постало перед демографічним та соціальним викликом, що пов'язано зі збільшенням внутрішньо переміщених осіб (ВПО) та стало центром реабілітації поранених. У цих умовах проспект Космонавтів, як один із популярних урбаністичних просторів, трансформується. Він перетворюється на локацію інклюзивної взаємодії, де забезпечення безбар'єрності стає не просто технічним завданням, а необхідною умовою для інтеграції та соціального відновлення всіх категорій містян.

**Проблемне питання:** чи забезпечує простір, спроектований у відносно мирний час, сталу інклюзивну взаємодію в умовах нових міських реалій, коли попит на безбар'єрність розширився від потреб окремих маломобільних груп до людей із досвідом воєнної травми?

**Мета дослідження:** визначити рівень фактичної безбар'єрності проспекту Космонавтів та оцінити його відповідність потребам маломобільних груп населення в контексті сучасних соціальних викликів.

**Локація дослідження:** м. Вінниця, проспект Космонавтів (пішохідна зона).

**Термін проведення дослідження:** 15.04.2026 – 01.05.2026.

**Методологія:**

1. *метод включеного спостереження:* до моніторингу було залучено здобувачів першого та другого курсів бакалаврського рівня навчання (першого рівня вищої освіти) спеціальності «Політологія». Учасники були розподілені на п'ять дослідницьких груп, кожна з яких отримала диференційовані завдання згідно з визначеними параметрами аудиту;
2. *метод інтерв'ю:* проведення опитування маломобільних груп населення (людей з маленькими дітьми із дитячими візками) для фіксації їхнього суб'єктивного відчуття безпеки та приналежності до простору;
3. *метод фотографування проблемних зон на проспекті.*

**Цільова група:**

дослідження орієнтоване на *маломобільні групи населення* та активних користувачів мікротранспорту:

1. суб'єкти з фізичними обмеженнями: люди на кріслах колісних, люди з порушеннями опорно-рухового апарату (використовують палиці, ходунки), люди з порушеннями зору та слуху;
2. тимчасово маломобільні: батьки з дитячими візками (зокрема подвійними), люди з важким багажем, люди похилого віку;
3. користувачі електросамокатів, моноколес та велосипедів (для аналізу конфліктних ситуацій).

## Результати аналізу:

### Група А: доступність та зв'язність

*Точки входу:* дослідження «швів» переходу як на сам проспект, так і в середині нього між локаціями.

*Що досліджувалося:* фокус на питанні автономії людини на кріслі колісному або з дитячим візком, яка хоче потрапити на проспект і пересуватися ним без сторонньої допомоги.

*Питання:* Чи є перепад висот? Чи може людина на кріслі колісному потрапити на оновлений проспект без сторонньої допомоги? Чи стає людина залежною від сторонньої допомоги ще до того, як потрапить на «ідеальну магістраль»? Чи зручно пересуватися самим проспектом?

*Результат:*

- 1) локація «Літак» (початок проспекту) має перепади висоти бар'єрів, що ускладнює доступ маломобільних груп;
- 2) виявлено логістичний конфлікт між паркуванням та безпечним проходом до проспекту. Автомобілі, що припарковані, часто перекривають пониження бордюрів, що робить заїзд із візком або кріслом колісним неможливим без виїзду на проїжджу частину (фото 1);

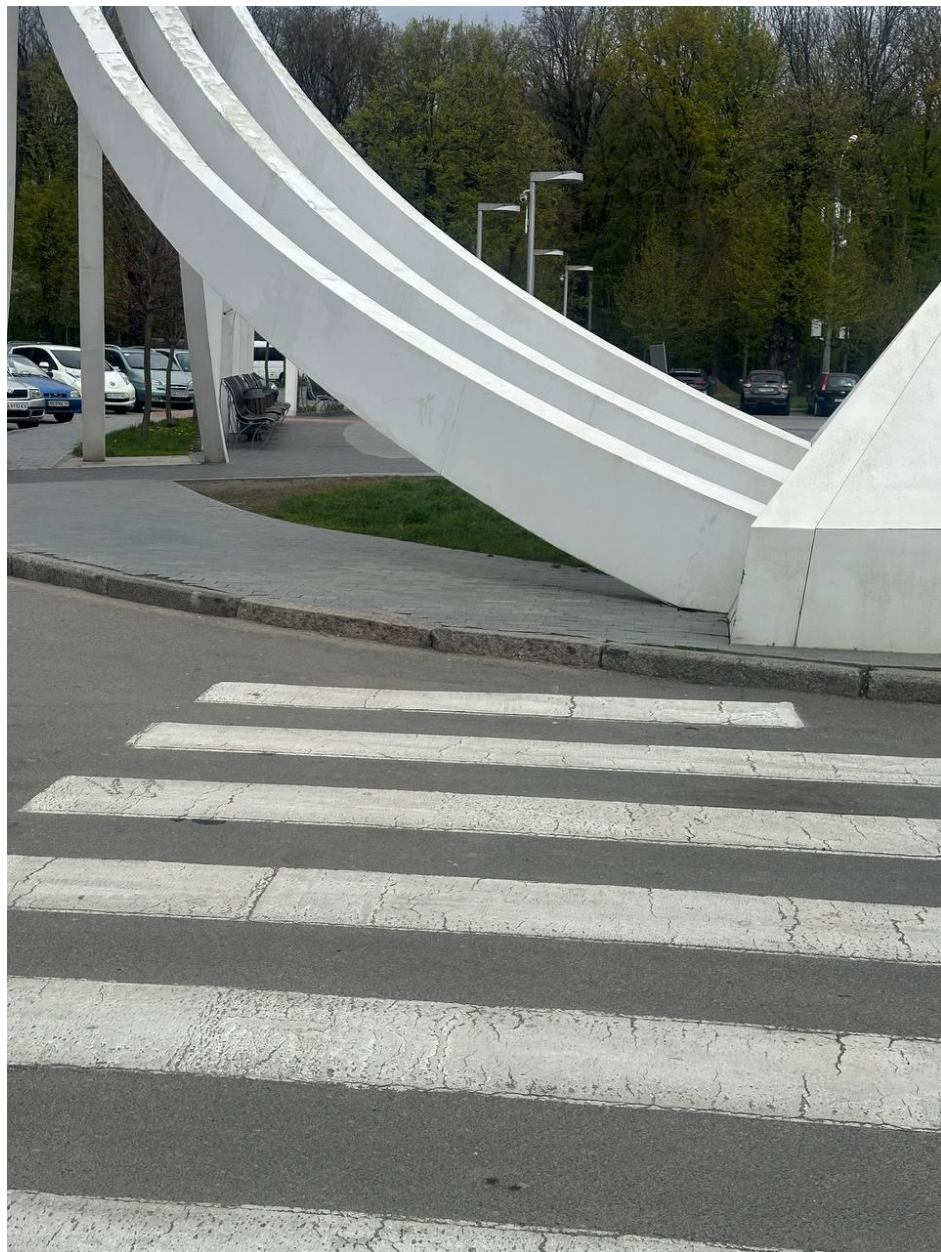


Фото 1.

- 3) вхід на сам проспект суттєво відмінний: ситуація на перетині з вулицею Келецькою є задовільною порівняно з перетином із вулицею Андрія Первозванного. Зокрема, на останній локації повністю відсутня тактильна плитка, що робить перехід небезпечним для осіб із порушеннями зору (фото 2, фото 3);



Фото 2.



Фото 3.

- 4) додатковим фактором ризику є відсутність світлофора (бажано з дублюванням звуковим сигналом) на ключових вузлах. Враховуючи, що проспект є транзитом до рекреаційної зони (парку з озерами), відсутність безпечного регульованого переходу створює «розрив» інклюзивного маршруту та підвищує рівень тривожності у маломобільних груп населення.

### **Група Б: соціальна комунікація**

*Конфігурація лавок:* аналіз «кишень» для відпочинку.

*Що досліджувалося:*

- наявність місць для крісел колісних *всередині* групи (можливість сидіти в колі друзів);
- наявність спинок та підлокітників як опорних елементів для літніх людей;
- низькі пісочниці, адаптовані гойдалки для дітей з інвалідністю.

*Питання:* Чи є місця для крісел колісних *всередині* груп лавок, чи вони змушені стояти «збоку» на проходах? Чи є спинки та підлокітники на лавках (важливо для літніх людей та людей із порушеннями опорно-рухового апарату)? Чи є елементи на дитячих майданчиках, що дозволяють дітям з інвалідністю гратися *разом* з іншими, а не поруч?

*Результат:*

- 1) у межах окремих груп лавок передбачено спеціальні зони для розміщення осіб на кріслах колісних *всередині* кола. Це забезпечує можливість повноцінної соціальної інтеграції та спілкування «рівний-рівному»;
- 2) у деяких локаціях архітектурне рішення дозволяє людині на кріслі колісному знаходитись *лише перед лавкою* (фото 4);



Фото 4.

- 3) зафіксовано зони, де конфігурація лавок (їхнє розташування поряд або навпроти одна одної) не передбачає достатньої площі для маневрування та зручного розміщення колісного крісла (фото5, фото 6);

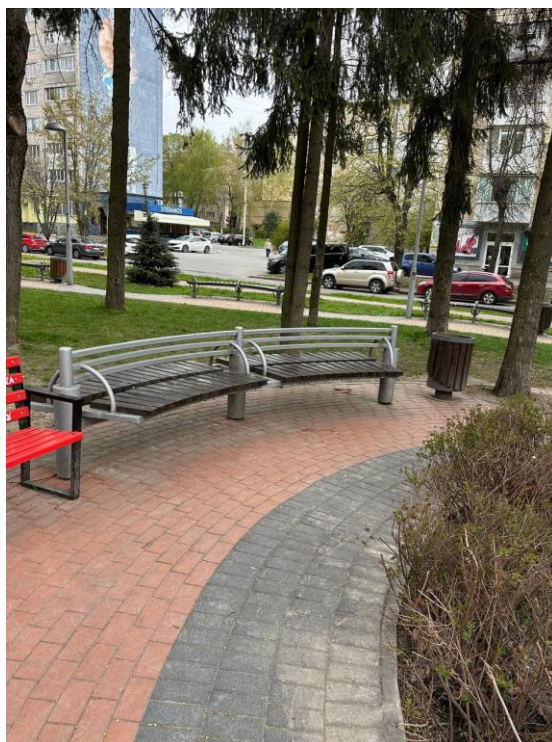


Фото 5.

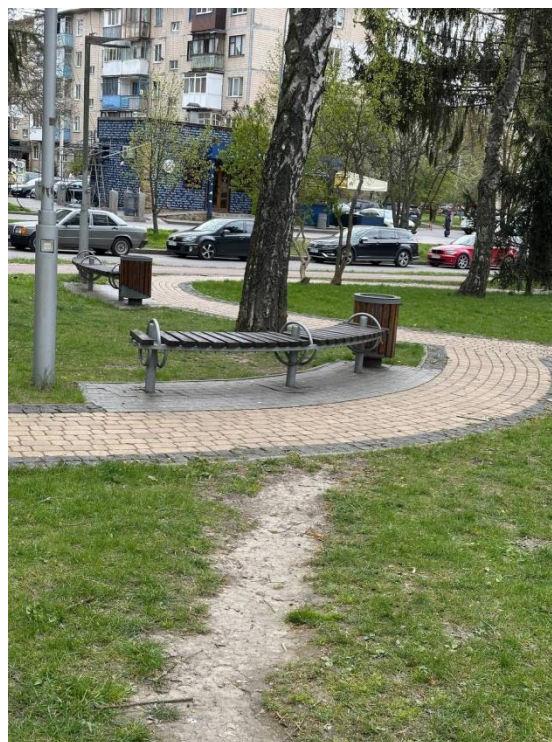


Фото 6.

- 4) хоча частина лавок на проспекті обладнана спинками, їх наявність є фрагментарною і

не підпорядковується єдиній логіці доступності (особливо біля дитячого майданчика – фото 7).



Фото 7.



Фото 8.

- 5) лавки з підлокітниками, що виконують функцію опори для людей із порушеннями опорно-рухового апарату та осіб літнього віку, зафіксовані лише на незначній частині об'єктів у межах проспекту;
- 6) на дитячих гойдалках відсутні фіксуючі елементи (паски або бампери), що обмежує їх використання дітьми з інвалідністю та дітьми молодшого віку. Також зафіксовано зношеність та механічні пошкодження конструкцій окремих гойдалок (фото 9).



Фото 9.

## Група В: сенсорний ландшафт

*Акустичне зонування:* дослідження співвідношення «білого шуму» (фонтани, музика) та інформаційних сигналів.

*Що досліджувалося:*

- рівень ковзання тактильної плитки при взаємодії з вологою поверхнею в зоні гідротехнічних споруд;
- рівень чутності звукових сигналів світлофорів для осіб із порушеннями зору в умовах міського галасу та шуму працюючих фонтанів..

*Питання:* Чи тактильна плитка допомагає орієнтуватися в зоні фонтанів, чи вона стає перешкодою? Як тактильна плитка взаємодіє з вологим покриттям (питання ковзання)? Чи чутно звук світлофора для людини з порушенням зору на фоні міського галасу?

*Результат:*

- 1) тактильна плитка повністю відсутня в зонах обох фонтанів (локації поблизу лісопарку та ЖК «Прем'єр Таун»). Зафіксовано, що наявне покриття не має високого рівня ковзання, проте воно не виконує навігаційну функцію для орієнтування (фото 10);
- 2) звуковий сигнал світлофора на момент дослідження був чутним (оскільки на момент польового аналізу фонтан не працював), проте характеризується низькою інтенсивністю. За умови непрацюючих фонтанів сигнал розпізнається, однак існує ризик повного перекриття звуку шумом води під час їхньої експлуатації.



Фото 10.

## Група Г: швидкість vs безпека

*Наявність / відсутність конфлікту пересування:* дослідження спрямоване на встановлення того, чи сприяють архітектурно-планувальні рішення проспекту безперешкодному перетину мікротранспортом пішохідних зон.

*Що досліджувалося:* ефективність архітектурно-планувальних рішень у запобіганні конфліктним ситуаціям між пішоходами та велосипедистами.

*Питання:* Чи є межа між пішохідною зоною та велодоріжкою достатньо вираженою, щоб мінімізувати випадковий вихід пішоходів на шлях руху транспорту? Чи запобігає поточне планування вторгненню велосипедистів та користувачів самокатів у пішохідний простір?

*Результат:*

- 1) велосипедні та пішохідні доріжки розділені газонним покриттям, що слугує природним бар'єром і перешкоджає випадковому вторгненню велосипедистів у зону для пішоходів. Для забезпечення безпечного перетину транспортного потоку облаштовані спеціалізовані переходи;
- 2) наявність на газонах протоптаних ділянок («бажаних ліній»), створених користувачами велотранспорту, свідчить про розбіжність між запроєктованими маршрутами та реальними потребами користувачів у швидкості та зручності;
- 3) попри наявність газонів як перешкод для велосипедів, вони не виконують загороджувальну функцію для користувачів електросамокатів. Зафіксовано інтенсивний рух самокатів безпосередньо у пішохідній зоні;
- 4) на окремих ділянках проспекту зафіксовано порушення цілісності твердого покриття, зокрема вибиту плитку та просідання ґрунту (фото 11, фото 12).



Фото 11.



Фото 12.

### **Група Д: транспортна доступність**

*Доступність та безпека транспортної інфраструктури:* дослідження переходу з транспорту у простір проспекту Космонавтів.

*Що досліджувалося:* технічна можливість самостійної посадки та висадки відвідувачів проспекту

*Питання:* Чи забезпечує рухомий склад громадського транспорту можливість автономного користування для маломобільних груп? Наскільки інклюзивним є фізичне середовище зупинок (наявність понижених бордюрів, тактильної плитки)? Чи відповідає розміщення інформаційних стендів людям на кріслах колісних?

*Результат:*

- 1) рівень автономності користувачів крісел колісних є критично низьким. У тролейбусах самостійна посадка/висадка неможлива, у трамвайній мережі вона повністю виключена через наявність сходиночок у застарілих конструкціях вагонів. Останній фактор також створює непереборні перешкоди для батьків із дитячими візками (фото 13);



Фото 13.



Фото 14.

- 2) відсутність понижених бордюрів у місцях стику зупинки та транспорту. Це створює вертикальний бар'єр, який нівелює переваги низькопідлогового транспорту (там, де він наявний);
- 3) візуальна інформація інформаційних стендів є чіткою та добре зчитуваною, проте зафіксовано надмірну висоту розміщення стендів, що ускладнює сприйняття для осіб у кріслах колісних;
- 4) наявність тактильної навігації та облаштованих зон очікування транспорту оцінюється позитивно, проте їхня ефективність нівелюється експлуатацією застарілих моделей транспорту (фото 14). Особливості тролейбусів та трамваїв, що зупиняються біля проспекту Космонавтів, не передбачають інклюзивного використання, що призводить до фактичного виключення людей з інвалідністю та батьків із дитячими візками з активного міського простору.

## Результати та загальні рекомендації

Метод включеного спостереження продемонстрував, що проспект Космонавтів має фрагментарну інклюзивність. Виявилось, що проектні рішення, які були визнані як передові та сучасні у 2016 р. не повною мірою відповідають зростанню запиту на безбар'єрність у сучасних умовах. Дослідження показало, що у просторі більший акцент зроблений на візуальному дизайні, а не на зручності перебування в одному просторі різних груп населення. Фрагментарне використання тактильної плитки, наявність бордюрів під час переходу з однієї зони проспекту в іншу, незручне розташування автомобілів, труднощі самостійної посадки та висадки у транспорт, неконтрольований рух самокатів у пішохідній зоні тощо. Все це свідчить, що проектування простору здебільшого орієнтувалося на мобільну людину без фізичних чи сенсорних порушень, яка не потребує спеціальних засобів для пересування.

Створення середовища, максимально зручного для кожного користувача, незалежно від віку, стану здоров'я чи соціальної ролі залишається незавершеним завданням, що не

відповідає сучасним викликам інклюзії та запитам сучасного суспільства.

Для подолання виявлених бар'єрів та переходу до реальної безбар'єрності пропонуються наступні кроки:

1) Для забезпечення безперервності маршруту бажано ліквідувати висотні перепади на вхідних групах та уніфікувати наявність тактильної навігації на всіх перетинах проспекту. Одним з варіантів може бути встановлення попереджувальної тактильної плитки жовтого кольору по периметру фонтанів та на підходах до них. Це створить необхідний візуальний контраст на фоні сірого покриття та дозволить людям із порушеннями зору вчасно ідентифікувати зміну рельєфу. Крім того, необхідно провести невідкладний ремонт покриття, ліквідувати провали та замінити зруйновану плитку, забезпечивши ідеально рівну поверхню для комфортного руху як колісних засобів, так і пішоходів.

2) З метою посилення безпеки є потреба обладнати ключові переходи світлофорами зі звуковим дублюванням, інтенсивність якого регулюватиметься залежно від рівня навколишнього шуму. Також для усунення логістичних конфліктів варто встановити фізичні обмежувачі паркування в місцях пониження бордюрів, що запобігатиме вимушеному виїзду людей на кріслах колісних на проїжджу частину.

3) Необхідно врегулювати рух самокатів: впровадити додаткові інформаційні вказівники щодо пріоритетності пішоходів, посилити муніципальний контроль.

4) Бажано провести заміну лавок без спинок на ергономічні моделі з підлокітниками, що є життєво необхідним для літніх людей та осіб із порушеннями опорно-рухового апарату. А також забезпечити достатній радіус для маневрування крісла колісного.

5) Модернізація дитячих майданчиків має включати дообладнання гойдалок пасками безпеки або захисними бамперами для дітей з інвалідністю, а також регулярний технічний аудит конструкцій для усунення пошкоджень.

6) На зупинках пропонується змінити висоту монтажу інформаційних схем до рівня 90–120 см від поверхні.

## **Інсайти з глибинних інтерв'ю маломобільних груп населення**

Під час дослідження було проведено серію інтерв'ю, щоб зрозуміти суб'єктивне сприйняття доступності проспекту різними користувачами. Отримані результати підсвічують проблеми, які не завжди помітні при візуальному огляді:

**Літня жінка:** «Я не чую той світлофор... стою і дивлюсь на інших людей, коли вони йдуть – тоді і я йду».

**Літній чоловік:** «Я не встигаю перейти за той час, що дає світлофор, доводиться або поспішати, або чекати ще раз».

**Людина на кріслі колісному:** «Немає чіткого розмежування – всі рухаються як хочуть, і ти постійно мусиш підлаштовуватись».

**Молодий хлопець (пішохід):** «Часто бачу, як люди перебігають на червоне, бо реально довго чекати або незручно переходити».

**Перша жінка з дитячим візком:** «Самокати літають прямо біля нас, іноді навіть не встигасш зреагувати – це небезпечно».

**Друга жінка з дитячим візком:**

З якою метою ви зазвичай сюди приходите?

- Відпочити, погуляти з дітьми.

Чи зручно вам загалом пересуватись тут?

- Так, все зручно.
- Чи виникають труднощі вже на вході (бордюри, сходи, перепади)?
- Ні, але в деяких місцях не вистачає зручного заїзду для візка.
- Чи можете ви потрапити сюди самостійно, без допомоги?
- Так, у більшій частині заходів на проспект є зручні заїзди для візків.
- Чи комфортно вам рухатись проспектом?
- Так, оновлений проспект є дуже зручним для пересування, навіть з візком.
- Чи користуєтесь ви лавками на проспекті?
- Так, лавки на проспекті є дуже зручними, завдяки спинкам, та підлокітникам.
- Чи зручно вам до них під'їхати/підійти?
- Так, всі лавочки є доступними для того щоб до них підійти, або під'їхати з візком.
- Чи є тут майданчики, де діти з інвалідністю можуть грати разом з іншими? Та чи є на них адаптовані елементи (гойдалки, пісочниці, панелі)?
- В принципі так, але не всі елементи є адаптованими.
- Що на проспекті зроблено добре для вас?
- В принципі усе чудово, особливо подобається те, що на проспект легко заїхати з візком, на проспекті є багато зручних лавок та поряд багато різних кафе.
- Чи порадили б ви це місце іншим людям з подібними потребами?
- Звісно так.

## Резюме

Дослідження показало, що проспект Космонавтів є прикладом сучасного міського простору, де візуальна естетика поки що переважає над реальною інклюзивністю. Головна проблема – наявність «критичних розривів» у безбар'єрності: від повної недоступності трамвайного сполучення до відсутності тактильної навігації в зонах відпочинку. Конфлікт безпеки з мікротранспортом та сенсорні бар'єри підтверджують, що простір потребує системної адаптації, а не лише поправних рішень. Простір потребує не просто косметичних виправлень, а розширення доступу для різних категорій людей, що мають певні обмеження. Це дозволить створити рівне середовище, засноване на повазі до людської гідності та визнанні різноманіття потреб, де філософія проспекту Космонавтів зможе забезпечити безумовну підтримку, фізичну безпеку та автономію кожного жителя та гостя міста Вінниця.

### Список джерел:

1. Архітектори показали, як виглядатиме проспект Космонавтів після реконструкції. My Vin. 26 травня 2017. <https://www.myvin.com.ua/ua/news/events/49322.html>
2. Президент познайомився з реконструкцією проспекту Космонавтів у Вінниці. *Укрінформ*. <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/2280239-prezident-oznajomivsa-z-rekonstrukcieu-prospektu-kosmonavtiv-u-vinnici.html>
3. Проспект Космонавтів після реконструкції виглядатиме дуже затишно (фото). *20 хвилин*. 8 липня 2016. <https://vn.20minut.ua/Podii/prospekt-kosmonavtiv-pislya-rekonstruktsiyi-viglyadatime-duzhe-zatishn-10522475.html>
4. Стало відомо, як виглядатиме проспект Космонавтів після третьої черги реконструкції. Проект (Фото). *VinBazar*. 25 травня 2017. <https://vinbazar.com/news/suspilstvo/stalo-vidomo-yak-viglyadatime-prospekt-kosmonavtiv-pislya-tretoy-chergi-rekonstrukt>

# ДОДАТКИ

## ГРУПА А — ДОСТУПНІСТЬ ТА ЗВ'ЯЗНІСТЬ

- ✘ Локація «Літак»**  
Перепади висоти бар'єрів ускладнюють доступ маломобільних груп

- ✘ Паркування**  
Автомобілі перекривають пониження бордюрів — заїзд неможливий без виїзду на проїжджу частину

- ⚠ Нерівномірний вхід**  
Перетин з вул. Келецькою — задовільно; вул. Первозванного — повністю відсутня тактильна плитка

- ✘ Відсутність світлофора**  
Немає звукового сигналу на ключових вузлах; розрив інклюзивного маршруту до парку

Фото 1. Локація «Літак» — перекриття бордюрів

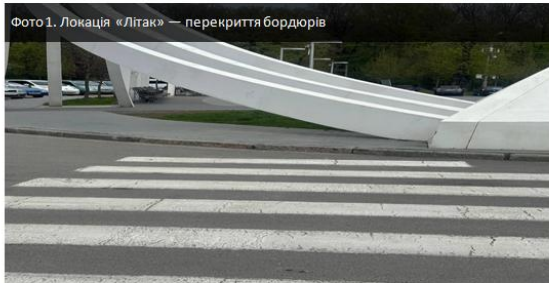
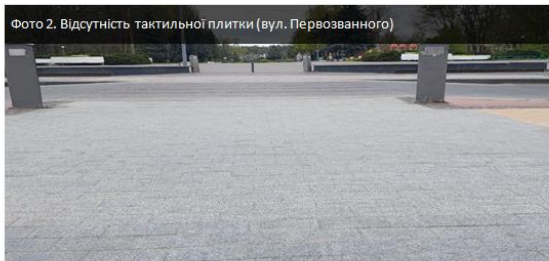


Фото 2. Відсутність тактильної плитки (вул. Первозванного)



## ГРУПИ Б та В — СОЦІАЛЬНА КОМУНІКАЦІЯ / СЕНСОРНИЙ ЛАНДШАФТ

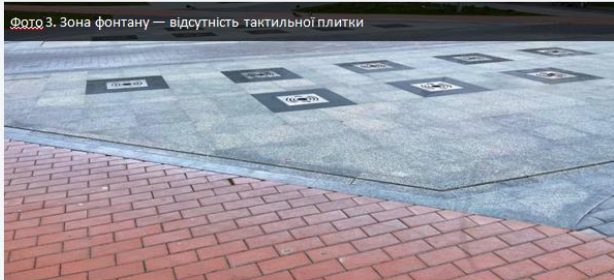
### Б — Лавки та дитячий майданчик

- ✓** Частина лавок має зони для крісел колісних всередині групи
- ✘** В деяких локаціях — крісло може бути лише перед лавкою, не в колі
- ✘** Лавки з підлокітниками — лише на незначній частині об'єктів
- ✘** Відсутні фіксуючі елементи (паски, бампери) на гойдалках для дітей з інвалідністю
- ⚠** Зношеність та механічні пошкодження окремих конструкцій

### В — Сенсорний ландшафт

- ✘** Тактильна плитка відсутня в зонах обох фонтанів — навігаційна функція не виконується
- ⚠** Звуковий сигнал світлофора тихий — за роботи фонтанів може бути повністю заглушений

Фото 3. Зона фонтану — відсутність тактильної плитки



### Г — Конфлікт руху (самокати/велосипеди)

- ✓ Велодоріжка та пішохідна зона розділені газоном — природний бар'єр для велосипедів
- ✗ Газон не зупиняє електросамокати — інтенсивний рух самокатів у пішохідній зоні
- ⚠ Вибита плитка та просідання ґрунту на окремих ділянках

Фото 4. Порушення цілісності покриття



### Д — Транспортна доступність

- ✗ Тролейбус: самостійна посадка неможлива; трамвай: повністю виключений через сходинки
- ✗ Відсутність понижених бордюрів нівелює переваги низькопідлогового транспорту
- ⚠ Інформаційні стенди занадто високо для осіб у кріслах колісних (потрібно 90–120 см)
- ✓ Тактильна навігація та зони очікування — позитивно, але нівелюються застарілим транспортом

Фото 5. Трамвай зі сходинками — непереборний бар'єр

