

Міністерство освіти і науки України
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Географічний факультет
Кафедра економічної та соціальної географії

На правах рукопису

УДК 911.3

ПІШОХІДНІСТЬ У РОЗВИТКУ КОМФОРТНОГО МІСТА:
КЕЙС ВІННИЦІ

Галузь знань: **10 – Природничі науки**

Спеціальність: **106 – Географія**

Освітня програма: **Економічна та соціальна географія**

Магістерська робота
студентки II курсі ОКР «Магістр»
Пісоцької Катерини Сергіївни

Науковий керівник
кандидат географічних наук, доцент
Провотар Наталія Іванівна

Київ – 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ У КОМФОРТНИХ МІСТАХ	5
1.1 Сутність концепцій розвитку комфортних міст	5
1.2. Сутність і значення пішохідності у розвитку сучасних комфортних міст	11
1.3 Методика дослідження пішохідності у великому місті	18
РОЗДІЛ 2. УРБАНІСТИЧНИЙ ПОГЛЯД НА ПЕРЕМІЩЕННЯ У МІСТІ ВІННИЦЯ	22
2.1 Оцінка формування сучасного стану та проблем вуличної та транспортної мережі Вінниці	22
2.2. Піше пересування як невід’ємна складова Центру Міста	40
2.3. Оцінка комфортності пішого пересування у Центрі Вінниці	55
РОЗДІЛ 3. ОПТИМІЗАЦІЯ ПІШОХІДНОГО РУХУ У МІСТІ ВІННИЦЯ	71
3.1. Досвід пішоходизації у містах світу	71
3.2. Типізація вулиць Центру Вінниці за комфортністю пішоходизації	80
3.3. Власний проєкт тактичного урбанізму	98
ВИСНОВКИ	107
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	112
ДОДАТКИ	116

ВСТУП

Актуальність теми. Пристосованість міста для людей на сьогодні одна із центральних урбаністичних тем для всього світу. Новий урбанізм, який прийшов на заміну модерністським уявленням про ідеально-функціональне місто, декларує людиноорієнтованість у міському плануванні як одну із основних своїх ідей. «Міста для людей» – гасло, яке зберігає свою актуальність не одне десятиліття і продовжує набирати обертів.

Для людини природно ходити пішки, адже саме на цьому рівні ми отримуємо максимум інформації і зчитуємо простір навколо себе, коли ми у ньому перебуваємо безпосередньо фізично. Тому зараз повернення людей на вулиці міста є як ніколи актуальною темою для розвитку та дослідження міст.

Об’єктом дослідження магістерської роботи є район Центру Вінниці як система пішохідних просторів для мешканців міста. **Предметом** дослідження є просторові аспекти функціонування вулиць як пішохідних просторів у контексті розвитку комфортного міста для людей.

Мета роботи полягає у тому, щоб здійснити дослідження просторово-часових аспектів функціонування вулиць Центру Вінниці як пішохідних просторів у контексті пристосованості міста та розвитку комфортного міста для людей.

Для досягнення мети поставлено такі **завдання**:

- з’ясувати сутність сучасних концепцій розвитку комфортних міст;
- з’ясувати сутність понять пішохідності та пішоходизації;
- визначити методи для дослідження пішохідності у містах;
- проаналізувати історію та стан міської мобільності у Вінниці та визначити сучасні виклики;
- проаналізувати історичні аспекти формування та сучасний стан вулиць в районі Центру Вінниці;
- провести опитування громадськості Вінниці щодо оцінки комфортності пішохідного пересування в Центрі Вінниці;

- провести спостереження на вулицях у Центрі Вінниці;
- провести типізацію вулиць Центру Вінниці з погляду їх комфорту та особливостей для піших пересувань;
- проаналізувати досвід інших країн та міст світу у сфері повернення пішохідності містам;
- запропонувати захід тактичного урбанізму для покращення комфортності пішоходизації у Центрі Вінниці.

При написанні магістерської роботи використано наукові публікації, в яких розкриваються питання комфортності міського простору для людей, проблеми автомобілецентричності та пішоходизації у містах, зокрема, Й. Гейла, Р. Сеннетта, О. Еварда, К. Морено.

У дослідженні використано діалектичний і системно-структурний підходи та ряд методів: аналізу і синтезу, порівняльно-географічний, картографічний, анкетного опитування, медіаскрінінгу, спостереження.

Магістерська робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ У КОМФОРТНИХ МІСТАХ

1.1 Сутність концепцій розвитку комфортних міст

Важко переоцінити історико-культурне значення міст для розвитку людської цивілізації. Ще в давнину острівці багатства, науки та інновацій, зараз вони перестали бути чимось винятковим, а стали, радше, буденністю, до котрої звикла більшість з нас. Міста й досі центри науки та інновацій, багатства та можливостей, але тепер вони вирізняються лише ступенем вираженості тієї чи іншої характеристики з перелічених та несуть усталений спосіб життя.

Однак те, до чого ми звикли, пережило чимало видозмінень й досі є дуже неоднаковим у різних куточках світу. Те, що здається нам нормальним і звичним, не завжди було таким. Переважна більшість міст світу мають спільні риси, відповідно до архітектурних та планувальних віянь минулих століть. Найбільший вплив на сучасні міста залишило по собі ХХ століття – коли відбувся значний технологічний стрибок, який перевернув світ.

Транспорт – невід’ємна частина життя людини. За його допомогою ми швидко переміщаємось, наші потреби стали швидше задовольнятись, а послуги, як ніколи, доступні. Ми без проблем можемо жити з друзями у різних містах, чи навіть сусідніх країнах, а зустріч не стане для нас проблемою – щоденно десятки, сотні та тисячі рейсів автобусів, потягів та літаків курсують між містами та перетинають кордони. Винайдення авто, літаків, та, раніше за все, потяга, стали відправними точками для стирання кордонів та утворення нових зв’язків.

Разом з тим як еволюція транспорту полегшила нам життя та зробила багатшими, автомобіль назавжди змінив вигляд міст та наше життя. З початком ХХ ст. різко зросла популярність авто в США, у зв’язку із чим американські дорожні адміністрації почали надавати перевагу будівництву доріг, щоб зробити їх більш комфортними для такого руху [33]. Саме США, як країна світовий лідер, стала амбасадором автомобілів, просуваючи ідею авто як невід’ємної частини життєдіяльності для людей зі всього світу.

Разом з тим, американські міста почали відмовлятися від трамвайних систем у 1920-х роках, громадський транспорт став поступатись авто. Сама залежність від автомобіля сформувалася після Другої світової війни, коли міська інфраструктура почала будуватися виключно навколо цього [22]. Згодом, автомобіль перетворився з засобу пересування чи символу статусу на предмет зацікавленості та омріяний стиль життя багатьох людей у світі, завдяки маркетинговим компаніям виробників.

Весь навколишній міський простір став видозмінюватись: вулиці стали небезпечним простором для пішоходів, парковки стали заповняти собою вільний простір, а цінні природні зони стали трансформуватись у автомагістралі. Дизайн самих вулиць став перетворюватись на зручний для пересування автомобілями, натомість ускладнюючи функціонування всіх інших видів транспорту. Притаманний минулому людський масштаб міст почав змінюватись й населені пункти почали планувати таким чином, щоб вони краще сприймалися із автомобіля – все більш віддалені одне від одного будівлі, великі відстані та площі, широкі магістралі та крупні рекламні банери.

За Р. Сеннетом, класична міська архітектура була спроектована з *точки зору пішохода*, використовуючи візуальну перспективу, щоб провести його через аркади і площі, визначені фонтанами, до відкритих, ширших перспектив, визначених просторовими точками зникнення, створеними розумно розміщеними обелісками та куполами [24]. Тобто період класичного розвитку був націлений на людський масштаб планування, де головним користувачем простору була людина, котра пересувається пішки. Натомість модерністська архітектура прагнула до функціоналізму, зонування та акцентувала на важливості магістралей як “міських судин”, по яким, наче кров, мають легко та швидко переміщатись авто.

Новий підхід до планування міст, що виник у XX столітті в Нью-Йорку – функціональне зонування – є ще однією причиною зростання темпів автомобілізації [5]. У Постанові про зонування від 1916 року (*1916 Zoning Resolution*) зонування було створено як засіб організації певних видів

землекористування в місті, щоб уникнути потенційно шкідливого сусідства, наприклад, важкої промисловості та житлових районів, що було поширеним явищем у великих містах у XIX та на початку XX століть.

Хоча таке розмежування й має сенс, однак воно поширилось значно далі за винесення шкідливих та небезпечних підприємств за межі житлових кварталів. Такий підхід зумовив поширення повного територіального розмежування міста на окремі житлові, промислові/робочі, комерційні та рекреаційні зони. Відстані між домом та роботою, іншими функціями, збільшились, мотивуючи ще більше користуватись авто.

Автомобілізація також уможливила процес, відомий як розповзання міст (від англ. *urban sprawl*) – нескоординоване зростання, розширення громади/міста без урахування наслідків; незаплановане, інкрементальне зростання міст, яке часто вважається нестійким [3]. Іншими словами розповзання міст як екстенсивний тип розвитку, котрий веде до більшого поглинання території навколо. Чим щільніше місто – тим менша потреба в автомобілях, тобто розповзання веде до ще більшої автомобільної залежності.

Автомобілізація фрагментувала соціальні практики, що існували у спільних публічних просторах кожного міста [23]. Розділяючи житлові та ділові райони, автомобілізація знищує місцеві торгові точки, до яких можна було б ходити пішки або їздити на велосипеді, тим самим розмиваючи центри міст, неавтомобільні шляхи та публічні простори. Автомобілізація також розділяє житлові будинки і різні види місць для відпочинку, до яких часто можна дістатися лише на автотранспорті [25].

А. Лефевр висловлює схожу думку про негативний вплив автомобіля на міські публічні простори та високі соціальні витрати, пов'язані з передачею публічного простору приватним автомобілям: “Життя міста ледь помітно, але глибоко змінюється, приноситься у жертву тому абстрактному простору, де автомобілі циркулюють, як багато атомних частинок... Водій стурбований лише тим, щоб доїхати до місця призначення, і, дивлячись по сторонах, бачить лише те, що йому потрібно бачити для цієї мети; таким чином, він сприймає лише свій

маршрут, матеріалізований, механізований і технізований, і бачить його лише під одним кутом зору - з точки зору його функціональності: швидкість, читабельність, зручність” [14, 312-313]

Як наслідок, наприкінці ХХ століття виник новий підхід до планування та дизайну міст – Новий Урбанізм. Він виник у США на початку 1980-х років з метою вирішити проблеми, пов'язані з розростанням міст і забудовою передмість після Другої світової війни.

Хоча новий урбанізм як організований рух виникає пізніше, низка активістів і мислителів ще у 60-х роках ХХ століття почали критикувати модерністські методи планування, що впроваджувалися на практиці. Соціальний філософ та історик Л. Мамфорд критикував "антиурбаністичний" розвиток повоєнної Америки. Книга "Смерть і життя великих американських міст", написана Дж. Джейкобс на початку 1960-х років, закликала планувальників переглянути проєкти одноразового житла, великі залежні від автомобілів магістралі та відокремлені комерційні центри, які стали "нормою". Ідеї нового урбанізму почали формуватися у 1970-80-х роках завдяки урбаністичним візіям і теоретичним моделям реконструкції "європейського" міста, запропонованим архітектором Л. Крієром, а також теоріям паттернової мови К. Александера. Сам термін "новий урбанізм" почали використовувати в цьому контексті в середині 1980-х. [21].

Новий урбанізм – це рух практик і принципів, які сприяють створенню пішохідних, багатофункціональних, різноманітних і щільних районів. Метою нового урбаністичного дизайну є створення місць, де громада може зустрічатися і взаємодіяти в спільних просторах або на вулиці. Завдяки зменшенню використання автомобілів, піші та велосипедні прогулянки до місць призначення можуть сприяти взаємодії, зменшуючи при цьому негативний вплив на навколишнє середовище та дорожній рух [12]

На підґрунті нового підходу до організації та дизайну міського простору, дослідники почали формулювати свої візії ідеальних міст, керуючись основними принципами Нового Урбанізму. На підставі цього виникли поняття про

“комфортні”, “людиноорієнтовані”, “м’які” та “дружні” міста для людей.

Одним із найвідоміших авторів, котрий ще у першому десятилітті ХХІ століття сформулював і описав бачення міста, як комфортного для людей, є данський архітектор та консультант з міського дизайну Й. Гейл. У своїй книзі “Міста для людей” він описує свої спостереження та способи перетворення просторів міст на більш “придатні” для людей. Й. Гейл фокусує свою увагу на комфортній організації простору саме для людини у місті, як головного споживача його благ.

Головна ідея автора полягає у тому, що простір формує нашу поведінку та впливає на задоволеність життям, тому чим комфортніше, цікавіше та різноманітніше місто навколо нас, тим ми, його жителі, краще почуватимемося, житимемо щасливіше та будемо у гармонії із навколишнім оточенням. За Й. Гейлом, перетворення простору міста, зважаючи на людські чуття, вимір та масштаб (відстані, висота будівель, багатофункціональність тощо) – основний спосіб для формування щасливої та повноцінної громади, створення жвавого та цікавого міста.

К. Морено, дослідник, науковець і професор в Університеті Париж 1 Пантеон-Сорбонна, у 2016 році ввів поняття про “Місто 15 хвилин” – урбаністичну теорію та модель, сутність якої полягає у такій організації міста, за якої всі мешканці мають доступ до задоволення своїх щоденних потреб (робота, житло, їжа, охорона здоров’я, освіта, культура та дозвілля) на відстані 15 хвилин пішки або їзди на велосипеді [1].

Місто 15-хвилин, це модель, котра підтримує децентралізоване місто та відмову від приватного транспорту, що водночас зменшує використання викопного палива та підвищує якість життя громадян. Це виразно урбаністична теорія, яка проголошує міське життя з усіма його перевагами: жвавістю, креативністю, різноманітністю, інноваціями, активною громадянською позицією та технологіями, що використовуються для спільного блага [1]. 15-хвилинне місто долає панування автомобіля та дисфункціональні міські патерни, що з’явилися внаслідок десятиліть масштабного сучасного містобудування.

“Занадто довго люди мирилися з дисфункціями та приниженнями у сучасних містах і пристосовувалися до абсурдної організації та великих відстаней більшості сучасних міст”, – каже К. Морено у своєму виступі на TED [29].

Ще одна схожа концепція створення комфортного для людей міста належить іспанському архітектору та фахівцю з міського планування Девіду Браво – ідея міста дружнього для всіх. Дружнє місто, на думку автора, має бути зеленим, забезпечувати доступним житлом його жителів, бути насиченим якісними публічними просторами, обмежити використання авто та підтримувати розвиток громадського транспорту, пішохідності та велосипедної інфраструктури. Важливим тут є почуття єдності та спільності у громаді, котре може здобутись за рахунок організації простору навколо житла таким чином, що сусіди можуть комунікувати, пересікатись, мати простір для активної взаємодії та відпочинку.

Фахівець із міського планування, архітектор Д. Сім у книзі “М’яке місто” також піднімає тему важливості правильної організації простору міст для забезпечення щасливого та насиченого життя людей. Книга обґрунтовує необхідність щільного і різноманітного забудованого середовища в масштабі людини. М’яке місто повинно враховувати організацію та планування забудованого середовища для забезпечення більш вільного пересування та комфорту, різноманітність типів будівель та продуманий дизайн для гарантування сталого розвитку міського середовища та суспільства.

Підсумовуючи, сучасні концепції розвитку комфортних міст, у своїй сутності, закликають повернутися до людиноорієнтованого підходу до планування міст, перетворюючи їх у єдину та суцільну мережу просторів, будівель та зелених зон, на протидію модерністському баченню, коли місто – це сукупність окремих споруд поєднаних автомобільними шляхами. **Спільними рисами** всіх концепцій розвитку комфортних міст можна окреслити:

- багатофункціональність просторів;
- надання пріоритету пішоходам;
- розвиток велосипедної інфраструктури та громадського транспорту;

- врахування людського масштабу при будівництві (висота, розмір, конфігурація, положення тощо);
- публічні простори як основа для міста та життя громади;
- обмеження використання автомобілів;
- озеленення як важлива складова;
- підвищена щільність, компактність та деталізація забудови;
- мотивація людей до комунікації та інтеракції одне з одним як пріоритет.

Сучасні концепції розвитку комфортних міст мають спільний ідеал: жваве та щільне місто, жителі якого багато гуляють та пересуваються пішки, знають своїх сусідів, чим живе місто та із задоволенням проводять свій час на його вулицях та в просторах, маючи змогу задовольнити всі свої соціальні та рекреаційні потреби.

1.2. Сутність і значення пішохідності у розвитку сучасних комфортних міст

Щодня мільярди людей пересуваються пішки, ходити – наша базова властивість як людей. Саме наша біологічна будова тіла визначала (й досі визначає) дизайн та вигляд середовища, в якому ми проживаємо. Для людей важливо мати зручні шляхи, доріжки та маршрути, котрі допомагатимуть дістатись до бажаної локації, аби якомога швидше й безпечніше здійснити свою подорож.

Мабуть, до захоплення транспортом просторів у наших містах, особливої потреби у виділенні такого поняття як “пішохідність” і не виникало, адже пішохідність, нині, набуває значення, коли протиставляється саме транспорту. До масового поширення використання приватного автотранспорту, простір міст проєктувався, за замовчуванням, для ходіння пішки. Звичайно, існували інші види засобів пересування, як-от кінні повозки тощо, однак під них не дуже часто виділяли окремий простір, зазвичай міські дороги були змішаного використання (що не могло не призводити до травмувань).

Саме в результаті поширення авто та через розбудову транспортної інфраструктури, коли жителі міст помітили, що втрачають свій простір, а дороги та парковки витискають їх з вулиць, виникла потреба переосмислити архітектуру та планування минулих десятиліть, щоб зрозуміти, що змінилось. Однією із найважливіших змін стала втрата можливості комфортно пересуватись пішки.

Лише втрачаючи пішохідність, як спосіб пересування, дослідники та дослідниці змогли по справжньому досягнути всю глибину та важливість такої “форми пересування”. Пішохідність це не лише про фактичне переміщення від точки А до точки Б, це набагато більш складне поняття. Пішохідність у місті це про можливість жителів відчувати простір свого міста, стати його частиною, отримати ні з чим не порівнюваний досвід та унікальні враження. Як стверджує Й. Гел, життя в усіх його проявах доступне нам, коли ми йдемо пішки [37]. Тому пішохідність це не суто ходіння і ототожнення із пересуванням, це й про перебування, спілкування, контакт із навколишнім середовищем, єднання із людьми, дихання повітрям, розваги і т.д.,

Не існує одного узагальненого визначення пішохідності, але більшість описів цього поняття пояснюють це як “властивість”, “ступінь” чи “характеристику” простору.

- На думку Е. Тален, **пішохідність** це *ступінь*, до якого забудоване середовище підтримує пішохідну активність - шопінг, відвідування, прогулянки тощо [28]

- М. Саутворт, професор міського та регіонального планування в університеті Берклі, визначає **пішохідність**, як *ступінь*, до якого забудоване середовище підтримує і заохочує пішохідний рух, забезпечуючи комфорт і безпеку пішоходів, з'єднуючи людей з різними пунктами призначення за розумний час і зусилля, а також пропонуючи візуальний інтерес до подорожей по всій мережі [27].

- **Пішохідність** – це *концепція* планування, яка заохочує організацію багатофункціональних мікрорайонів з високою щільністю населення, де люди можуть отримати доступ до основних послуг і зручностей пішки; *концепція*

ґрунтується на ідеї, що вулиці мають бути не просто транспортними коридорами, призначеними для максимальної пропускної здатності транспортних засобів, а скоріше цілісними, придатними для життя просторами, які обслуговують різноманітність цілей, користувачів і видів транспорту та зменшують потребу в подорожах автомобілями [35].

- Г. Карбальо, іспанський ландшафтний архітектор, котрий є фахівцем із натуралізації публічних просторів в Барселоні, визначає **пішохідність** як *якість*, котра визначає можливість пересування пішки певним простором у спосіб, що забезпечує фізичну, перцептивну та психологічну безперервність і цілісність [10].

Отже, пішохідність це надзвичайно комплексне поняття, яке описує пристосованість міського середовища до пішого пересування його жителів, що досягається організацією простору міста в такий спосіб, який забезпечує містян безпечним, зручним та безперервним пішим доступом до об'єктів чи місць задоволення їхніх потреб, одночасно перетворюючи шляхи на багатофункціональні спільні простори.

Також, можна окремо виділити поняття про **пішоходизацію**, як процес, котрий зумовлює розвиток пішохідності; перетворення чогось не пішохідного у пішохідне; покращення умов простору для користування людьми, пішоходами.

Питання розвитку рівня пішохідності є як ніколи актуальним для більшості міст світу. Глобальна автомобілізація має широкий спектр проблематики, котрий включає:

- ❖ здоров'я населення (люди менше рухаються, що впливає на рівень ожиріння та поширення серцево-судинних хвороб, провокує хвороби дихальних шляхів через загазованість тощо);

- ❖ екологію (забруднення повітря, поверхневих вод, прискорення глобального потепління, руйнування екосистем тощо);

- ❖ економіку (пішоходи приносять більше грошей економіці міст, а обслуговування авто та доріг – вимагає більших витрат [4];

❖ рівність та справедливість (пересуватись пішки – безкоштовно та рівноцінно важливо для всіх)

американський урбаніст та міський планувальник Дж. Спек, у своїй книзі “101 правило пішохідного міста” описує на що потрібно звертати увагу та як можна робити міста більш комфортними для пішоходів. Зокрема, він описує переваги, котрі несе з собою пішохідність, одразу порівнюючи це із автомобілецентричністю.

Перш за все, пішохідність сприяє економічним перевагам. Нерухомість дорожчає, якщо межує з пішохідними просторами – вулицями, скверами, парками. У своїй книзі Дж. Спек наводить приклади американських міст: Денвера, де будинки в пішохідних районах продаються із надбавкою у 150% на противагу будинками у автомобілізованих районах [15], та Шарлотти, де кожний бал “Пішохідної шкали” додає вартості до нерухомості у 2 тисячі доларів [6]. Пішохідні райони розвивають туризм, а також сприяють поширенню та прибутковості для локального, малого бізнесу.

Ходіння пішки – це рух, що є кращою профілактикою багатьох сучасних захворювань, спричинених малорухливим способом життя. У книзі “Розповзання міст та громадське здоров’я” автори проголошують, що така висока частка американців, котрі страждають на хворобливість, порівняно з іншими країнами з подібним рівнем розвитку, спричинена, у тому числі, дизайном американських міст [11]. А як вже зазначалось у попередньому розділі, США є країною-промоутером автомобілецентричного способу життя, через що пішоходи були витіснені з міст інфраструктурою повністю орієнтованою на авто.

Пішохідні громади, як правило, мають менші витрати на охорону здоров’я, а також більший відсоток щасливих людей. Колишній головний хірург США Вівек Мурті у своїй книзі “Самотність. Сила людських стосунків” описує те, наскільки стрес та самотність, які зазвичай є невидимим і недооціненими, мають руйнівний вплив на життя та здоров’я людей. Пішохідні громади спонукають людей не тільки до більшої фізичної активності, а й до соціальної, котра є так само важливою в темі охорони здоров’я та продовжуваності життя.

Викиди CO₂, котрі продукують автомобілі в процесі своєї роботи, є одними із найпомітніших забрудників атмосферного повітря на планеті, особливо – у містах. Авто залишають не тільки вуглецевий слід в атмосфері: наслідки їхнього обслуговування можна знайти у вигляді забруднювачів у поверхневих водах, просоченого нафтою чи іншими рідинами ґрунту, зруйнованих екосистем внаслідок будівництва доріг тощо. Ще до того, як машина виїде на дорогу, її виробництво уже залишає значний вуглецевий слід, адже її виготовлення потребує використання величезної кількості матеріалів [30]. Пішохідність, натомість, не залишає після себе таких нищівних для навколишнього середовища наслідків, а навпаки – робить міста менш вразливими до змін клімату.

Пішохідність це також і про соціальну справедливість для людей. До прикладу, авто собі можуть дозволити далеко не всі, тобто вкладаючи величезні кошти лише в інфраструктуру для однієї групи населення, усі інші залишаються поза увагою. Зазвичай, чим менший дохід – тим частіше людина пересувається пішки та користується громадським транспортом, оскільки не може собі дозволити витрати на утримання авто та паливо.

Пішохідність дає дітям самостійність, а літнім людям – можливість активізувати своє життя. Безпечні та добре продумані пішохідні маршрути між школою та домом, між гуртком та майданчиком для ігор чи спорту дають дітям можливість вчитися пересуватись самостійно, беручи відповідальність за свою подорож та власні рішення щодо того прийти вчасно чи запізнитись, наприклад. Це розвиває в дітях самостійність та допомагає краще розвивати свої навички просторової орієнтації.

Для літніх людей життя а автомобілізованому середовищі з великими відстанями може стати справжнім викликом, змушуючи все більше закриватись всередині свого помешкання та від взаємодії із світом. Натомість пішохідні громади позитивно впливають на активність людей похилого віку, адже чим більше можливостей задовольнити свої потреби в межах 5-15 хв буде у таких

людей, тим довше вони зможуть бути автономними та мотивувати свою соціальну активність. А це продовжує життя.

Окремим пунктом про який говорить Дж. Спек, є важливість розвитку пішохідності для людей з інвалідністю. Люди з інвалідністю, наприклад з порушенням зору, стикаються з величезною купою труднощів при переміщенні містом. Часто єдиним зручним варіантом залишається пересування пішки, від якого вони залежать. Так само і для людей в кріслах колісних питання доступності та безбар'єрності пішого середовища є визначальними для можливості вести бажаний спосіб життя.

Важливість пішохідності можна досягнути через таку цитату Спек: "Тільки коли ми знаходимося поза транспортними засобами та у відносній безпеці від них, можуть формуватися зв'язки всередині громади". Тільки перебуваючи пішоходом ми можемо отримати унікальний досвід перебування в місті, відчути його та по-спражньому стати частиною його громади. Тільки в контакті з іншими людьми навколо нас ми визначаємо свою приналежність та знаходимо себе як частину спільноти. Саме тому пішохідність це одна із фундаментальних речей, коли мова йде про зміцнення громади та активізацію громадськості. Неможливо побудувати стійку спільноту містян, які переймаються долею свого населеного пункту та намагаються робити його кращим, якщо ці люди навіть не знають як саме цей простір виглядає та відчувається при контакті з ним.

У розвитку багатьох сучасних міст пішохідність пріоритетизується та перетворюється із просто візій чи важливих тем на цілі стратегічні планувальні напрямки та навіть закони. Так, Берлінський земельний парламент у 2021 році ухвалив "Закон про пішоходів", який містить амбітний перелік заходів для покращення пішохідної доступності в Берліні: довші фази зеленого світла для пішоходів, безпечніші шкільні маршрути для дітей, більше пішохідних переходів і лавок, нижчі бордюри для покращення доступності, підтримання безпечних умов навколо будівельних майданчиків для пішоходів і велосипедистів, а також посилення муніципального контролю за нелегальним паркуванням і небезпечним водінням у місті [9].

Також, можна помітити цікаву закономірність: найкомфортніші міста у світі часто характеризується високо розвинуеною пішохідністю. Так, згідно Глобального рейтингу комфортності проживання – щорічній оцінці, яку публікує Economist Intelligence Unit (EIU), найкомфортнішими містами у 2023 році стали Відень, Копенгаген, Мельбурн, Сідней, Ванкувер, Цюріх, Калгарі, Женева, Торонто, Осака та Оклед у Новій Зеландії.

Відень – місто з високим рівнем пішохідності, де майже 30% переміщень здійснюються пішки, а програма "Step2025" має на меті досягти 80% екологічної мобільності (пішки, на велосипеді та громадському транспорті) до 2025 року [32]. Мультиmodalність перебуває в центрі уваги планів майбутнього розвитку: протягом ХХІ століття було створено/модернізовано кілька відомих пішохідних вулиць, які звільнили від автомобілів [16].

У 2013 р. некомерційна організація Walk21 визнала Копенгаген найбільш пішохідним містом у світі. Дослідження показало, що люди витрачають більше часу на прогулянки щодня – близько 52 хвилин на день. Ці зміни розпочалися ще в 1960-х роках, коли в Копенгагені почали створювати зони, призначені виключно для пішоходів і велосипедистів, керуючись впливовими роботами данського архітектора Я. Гейла. Сьогодні місто славиться своїми велосипедними та пішохідними мережами, доповненими надзвичайно ефективною системою громадського транспорту [8; 19]. Навіть виник окремий індекс Copenhagenize Index (Індекс Копенгагенізації), який є найбільш повним і цілісним рейтингом міст, дружніх до велосипедистів, на планеті [7].

За останні 10 років Ванкувер зробив сильний акцент на розвитку, який підтримує пішохідну доступність. Хоча місто нещодавно було визнане найбільш перевантаженим містом Канади, новий рейтинг показує, що прибережне місто є досить комфортним для піших прогулянок. Згідно з новим рейтингом від Redfin, технологічного брокера нерухомості, Ванкувер є найбільш пішохідним містом Канади [26].

У Цюріху 34% поїздок здійснюються пішки або на велосипеді. Забезпечення ефективної, інтегрованої, мультиmodalної мобільності, яка

дозволяє людям дістатися майже будь-куди без автомобіля, стало одним із знакових досягнень міста. Плани щодо посилення активного транспорту розпочалися у 1996 році з так званого "Зобов'язання історії" (History Commitment). Документ встановлював, що в місті не можна будувати нові місця для паркування, якщо вони не замінять старі, обмежуючи використання автомобілів у міських районах. Відтоді паркінги будують переважно під землею, а наземний простір відводять для створення парків, громадських просторів та зон, призначених виключно для пішоходів [19].

Так, на прикладі 4 міст з 10, можна побачити, що пішохідність це один із ключових порівняльних аспектів, коли мова йде про комфортність. Найпросунутіші міста світу з кожним роком все більше вкладаються у розвиток своєї пішохідності, розуміючи довгострокові вигоди від такого рішення. Тому, прагнучи розвиватись та ставати кращими, українські міста можуть запозичувати найкращі практики з передових міст Європи та світу, серед яких однозначно буде пішоходизація просторів.

1.3 Методика дослідження пішохідності у великому місті

Пішохідність, як згадувалось раніше, це характеристика/властивість простору, що описує його пристосованість до пішого пересування, з точки зору урбаністики. Вона складається із великої сукупності показників, котрі, прямо чи опосередковано, впливають на кінцеву конфігурацію та відчуття простору для людини. З такої точки зору, це можна досліджувати певними вимірюваними способами, фіксуванням навколишнього середовища та сценаріїв його використання, рахуючи потоки людей чи моделюючи рух на цілих вулицях.

Водночас, часто пішохідність досліджують ще й як соціальне явище, що пов'язано із людською поведінкою, здоров'ям та стилем життя. Такий підхід передбачає використання інших методик дослідження, як-от соціологічні дослідження, медичні, біологічні, в тому числі когнітивно-поведінкові, тощо. Навіть політичні дослідження можуть бути дотичними до цього, адже вибір

ходити чи не ходити пішки може популяризуватись, а ставлення до нього змінюватись залежно від трендів сучасного світу чи впливу окремих персоналій.

Якщо досліджувати пішохідність як частину публічних просторів, то можна використовувати звичні для цього підходи [42] :

1. Вивчати людей – користувачів просторів: опитування, мепінг, фокус-групи, спостереження, прогулянки тощо;
2. Вивчати простір безпосередньо – оцінка рівня шуму, забудови, забруднення повітря, озеленення, різноманіття простору, його доступність, дизайн, зонінг тощо.

Маленькі, середні та великі міста мають різні масштаби, відповідно чим більше місто, тим складнішого набору методів для дослідження воно вимагатиме, задля отримання корисних результатів. У маленьких містах та інших видах населених пунктів, дослідження пішохідності може звужуватись до фіксації присутності чи відсутності відокремлених доріжок для людей і цього вже буде достатньо для формування висновку.

У дослідженні пішохідності в Центрі Вінниці застосовувались обидва підходи до дослідження: через думку й відчуття людей та через погляд на простір як такий. Для цього були використані наступні методи:

- *Спостереження*

Впродовж декількох місяців здійснювались часті прогулянки по вулицях досліджуваного району, де фіксувались усі цікаві аспекти та деталі, котрі могли вказувати на специфіку місця та відокремлювати від його від інших. Спостереження якнайкраще дають уявлення про об'єкт дослідження, який із теорії та роздумів на папері перетворюється у реальний простір, який живе за своїми правилами. Одночасно спостерігаючи за поведінкою людей, навколишнім ландшафтом та загальною атмосферою, можна відчути місце та побачити його цілісно аби зрозуміти проблемні точки чи переваги. Ніякий спосіб дистанційного дослідження не зможе так якісно сформувати уявлення про об'єкт дослідження, про різні сценарії поведінки людей там та провести причинно-наслідкові зв'язки.

- *Опитування*

Його сутність полягає у залученні людей та фіксації їхньої думки за допомогою швидкого способу питань-відповідей. Фіксуючи відповіді людей, ми можемо відслідковувати зв'язки та формулювати заключення, котрі відображатимуть погляд та ставлення людей до конкретної теми.

- *Картографічний*

Найбільш традиційний для географії метод створення карт та нанесення на них інформації. Картографування дає можливість побачити неочевидні взаємозв'язки, які візуалізуються тільки з погляду на територію із різних масштабів. Унікальна властивість мапи це поєднувати дані із простором/територією.

- *Історичний (історико-порівняльний)*

Цей метод, що передбачає занурення в історію та пошук передумов до виникнення сучасних викликів, дає можливість ретроспективно оцінити зміни та відслідкувати процеси, що призвели до них. Побачити те, що було втрачено, може стати найкращою мотивацією до дій, та привернення уваги до проблеми, наприклад, повсюдної автомобілізації.

- *Медіаскринінг*

Аналіз новин та сторінок у медіа, мабуть, певним чином також можна віднести до соціологічних методів дослідження. Статті, коментарі та скарги вінничан дають уявлення про актуальний стан речей, про те, наскільки сильно думки відрізняються й у чому різниця їхнього сприйняття. Розуміння цього дає можливість якісно провести, наприклад, опитування, знаючи на яких темах фокусуватись та що найбільше цікавить чи турбує містян. У соцмережах люди більш охочіше діляться своїм життям та чесними відгуками стосовно будь-яких тем. Тому аналіз та відслідковування громадської думки є критично важливим для розуміння рамок дослідження.

Отже, методи дослідження пішохідності у Центрі Вінниці включають у себе підходи, що відносно рівною мірою розглядають це поняття й як фізичну пристосованість/характеристику району чи простору, так і як суспільно важливу

тему комфортності міста та задоволеності його жителів життям тут, ставлення населення до теми та погляди стосовно цього. У дослідженні пішохідності важливим є виходити за рамки технічних характеристик тротуарів, як вичерпної характеристики стану пішохідності, та звертати увагу на більш динамічні та соціологічні методи, що наповнюватимуть дослідження життям та думками замість сухих показників рівня заасфальтованості. Якісні методи досліджень у даному випадку можуть давати кращі результати, на відміну від кількісних.

РОЗДІЛ 2. УРБАНІСТИЧНИЙ ПОГЛЯД НА ПЕРЕМІЩЕННЯ У МІСТІ ВІННИЦЯ

2.1 Оцінка формування сучасного стану та проблем вуличної та транспортної мережі Вінниці

У період XIV-XVI ст. закладається основа формування Вінниці як традиційного середньовічного міста, яке з появою польських родів на теренах Східного Поділля у XVI ст., отримало у 1640 р. Магдебурзьке право [41, с.7-17].

Центральним елементом міста починаючи з XVI і аж до кінця XIX ст. була, традиційно для того часу, ринкова площа міста, що розташовувалася на правому березі Південного Бугу. Від площі місто розходилося на захід у вигляді вуличок радіально-кільцевої форми. Наприкінці XVIII - початку XIX ст. в центральній частині міста формувалась відома регулярна забудова, що передбачала прямі вулиці, широкі площі з будівлями та культовими спорудами тощо [41, с.7-17]. Відомо, що залізниця з'явилась у Вінниці в другій половині XVIII ст., а саме у далекому 1870 р.



Рис. 2. 1. Просторова структура Вінниці та передмість у XVIII ст. [44]

З початком XX ст. Вінниця стає промисловою, відбувається модернізація економічного простору міста: відкриваються великі промислові підприємства, технічні бюро, місто оснащується трубопроводами, освітленням тощо. Тетяна

Кароєва у монографії “Історія має право сподіватися від міста Вінниці блискучого майбуття...” виокремлює окремим розділом під назвою “Благоустрій міського простору” процеси розбудови міста та впровадження різноманітних муніципальних проєктів в 1910-ті рр. [40].

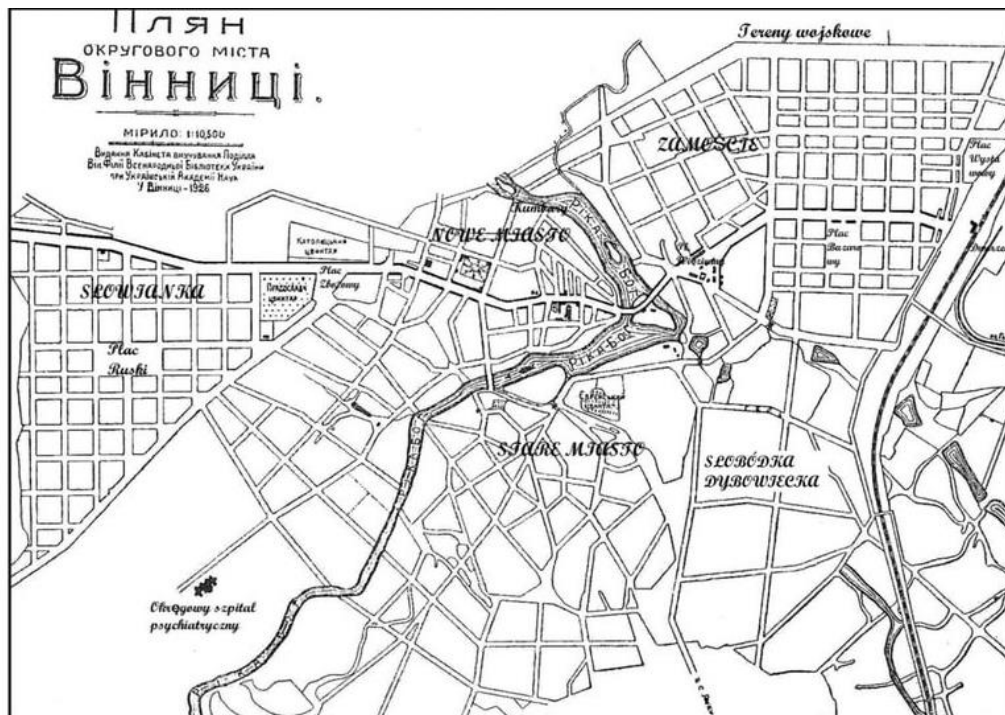


Рис. 2.2. План міста Вінниці 1926 року [36]

У XX ст. Вінниця розвивалась відповідно з тогочасними світовими тенденціями до індустріалізації та пов'язаної з цим підвищеної урбанізації. Масова урбанізація в Україні відбулася у 1950-ті – 1960-ті рр., за сприяння житлової реформи Хрущова. У цей час Вінниця розбудовувалася, зводилися житлові масиви, котрі формували нові спальні мікрорайони – Вишенька, Свердловський масив (сучасна вул. Князів Коріатовичів), по вул. Київській і т.д. [41]. Також у цей період активно розбудовуються автомобільні шляхи, особливо у нових мікрорайонах, а профіль вулиці стає дедалі більш розділеним на зони окремо для авто та пішоходів.

Поява громадського транспорту в Вінниці також сягає початку XX ст. Першим видом громадського транспорту, що запустили в місті, у 1913 р. став трамвай, мережа маршрутів якого існує й розвивається донині. На 50 років

пізніше запустили першу тролейбусну лінію – у 1953 році [46]. До слова, тролейбус і зараз є невід’ємною складовою міського життя.

Розглядаючи історичні фото міста, можна сформуванати уявлення як змінювався простір міста та виглядали вулиці у різні часові періоди. Так, проаналізувавши фото дописувачів спільнот присвячених старим фотографіям міста у соціальній мережі Facebook, вдалося привідкрити завісу минулого Вінниці, та порівняти із тим, що відбувається зараз.

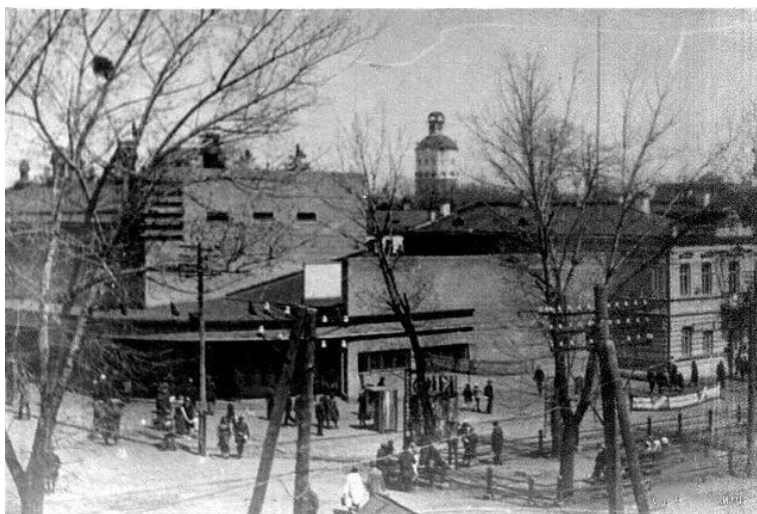


Рис. 2.3. Простір навколо кінотеатру ім. Михайла Коцюбинського до перебудови у 1960-х рр. [<https://suspilne.media/vinnytsia/272815-vinnica-istoricna-ta-sogodni-ak-zminilisa-arhitektura-mista/> ; відкриті джерела]

Наведені зображення кінотеатру зроблені між 1931 (кінотеатр побудовано) та 1960-ми рр. (кінотеатр перебудовано). Ми можемо бачити, що центральною вулицею міста (нині Соборна) вже були прокладені трамвайні колії, а жителі міста вільно пересувались вулицями та ледь відокремленою проїжджою частиною. Під час зйомки обох фото на вулиці перебувало чимало людей: хтось

їде на велосипеді вздовж колій, хтось обрав відпочинок на лавці перед кінотеатром посеред алеї.

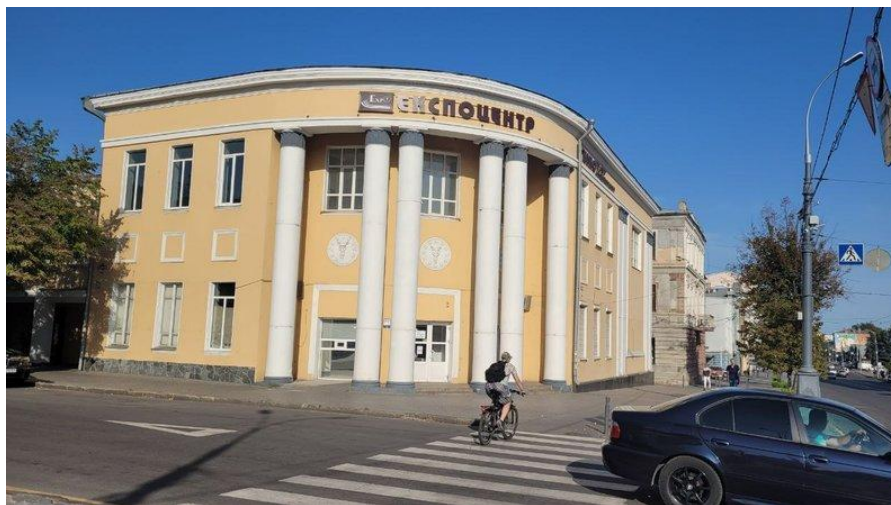


Рис. 2.4. Будівля кінотеатру ім. Михайла Коцюбинського (Експоцентр) у 2022 р. [<https://suspilne.media/vinnitsia/272815-vinnica-istoricna-ta-sogodni-ak-zminilisa-arhitektura-mista/>]

Оцінюючи як змінилась ситуація через щонайменше 80-90 рр., можна побачити суттєві зміни: наскільки стало менше дерев, людей та наскільки побільшало асфальту й проїжджої частини стало на тій самій ділянці міста. Алея з деревами на центральній вулиці міста зникла, тепер там колії, а проїжджа частина розширилась. Тепер уже закритий кінотеатр має зовсім не привітний фасад, котрий відштовхує своєю закритістю.



Рис. 2.5. Універсам "Вінниця" у другій пол. XX ст. та ТЦ "ПетроЦентр" у 20-х р. XXI ст. за адресою проспект Коцюбинського, 70 [відкриті джерела]

На *рис. 2.5* можна побачити ще один приклад автомобілізації міста на прикладі Замостянського району міста. Через десятиліття торговельний центр так і залишається на тому самому місці, але змінився його розмір та конфігурація, назва. Однак навколишнє середовище вулиці зазнало докорінних змін: зелений

клаптик зник як і місця для сидіння, вітрини втратили свою функцію, а весь простір, до якого прилягає комерція, став суцільною парковкою.



Рис. 2.6. Вид на Будинок офіцерів по вул. площа Перемоги , 1, 1969 рік
[відкриті джерела]

Ще один приклад із району Замостя – проспект Коцюбинського. На *рис. 2.6* можна розгледіти простір перед Будинком офіцерів 1969 р. із проспекту Коцюбинського після перехрестя із вул. Замостянською. Те, що нас цікавить на цьому фото найбільше, це ракурс фотографування. На жаль, цієї алеї вже давно немає, вона також, по аналогії із вищезгаданою у центрі Вінниці, поглинулась автомобільною дорогою та розширила її за рахунок свого знищення.

Яскравою ілюстрацією змін також може стати центральний Вінницький універмаг, що знаходиться за сучасною адресою площа Калічанська, 2. (*рис. 2.7*).

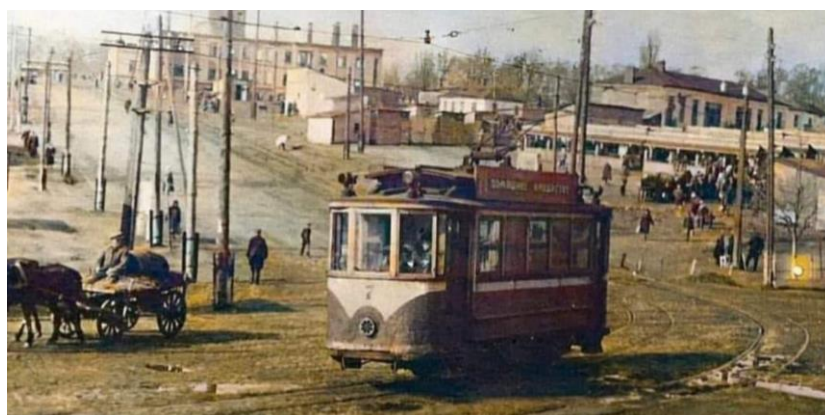




Рис. 2.7. Вінницький універмагу у різні часові проміжки: перше фото – Калічанський ринок початку XX ст., друге фото – площа та універмаг у 1960-х рр., третє фото – сучасний вигляд площі Калічанської та універмагу [відкриті джерела]

У середині XX ст. на місці Калічанського ринку виник відповідний для того часу комерційний об'єкт – універмаг. Сутність публічного простору змінилась від ринку, з його жвавістю, торгами, плітками, продуктами натурального господарства на комерційну площу з найманими працівниками, прилавками, вітринами, багатоповерховістю та із впорядкованою та розпланованою площею перед ним. Поведінка відвідувачів змінилась та й самі відвідувачі стали іншими. Тим не менш, простір до реконструкції на початку XXI ст. виглядає “людяним” та зручним для пішохода. Живучи у Вінниці, неодноразово можна почути як місцеві скаржаться на останній проєкт реконструкції універмагу та площі перед ним. Гранітна багатошарова площадка вибивається із навколишнього контексту та характеру забудови навкруги, а високі стіни розрізають міський простір, створюючи ускладнення пішоходам та

додаткові ментальні бар'єри. Площа Калічанська стала ширшою та є розв'язкою для трьох магістральних вулиць, тому через неї щодня проїжджає значний потік авто. Таким чином, пішоходів посунули далі, наповнивши і так не сильно зручний простір міста великою кількістю недоступних сходинок, також ущільнивши простір із середини ділянки та забудувавши його додатковою комерцією.

Однак, можна нарахувати до десяти виключних кейсів, котрі демонструють протилежну тенденцію до пішоходизації окремих просторів у місті Вінниця. Таким прикладом може стати реконструкція одного із входів у Центральний парк ім. Леонтовича, біля арки якого зусиллями КП “Агенція просторового розвитку” було створено затишний та комфортний для вінничан простір, де можна сидіти та споглядати на місто, а навесні насолоджуватись цвітом магнолій (рис. 2.8).

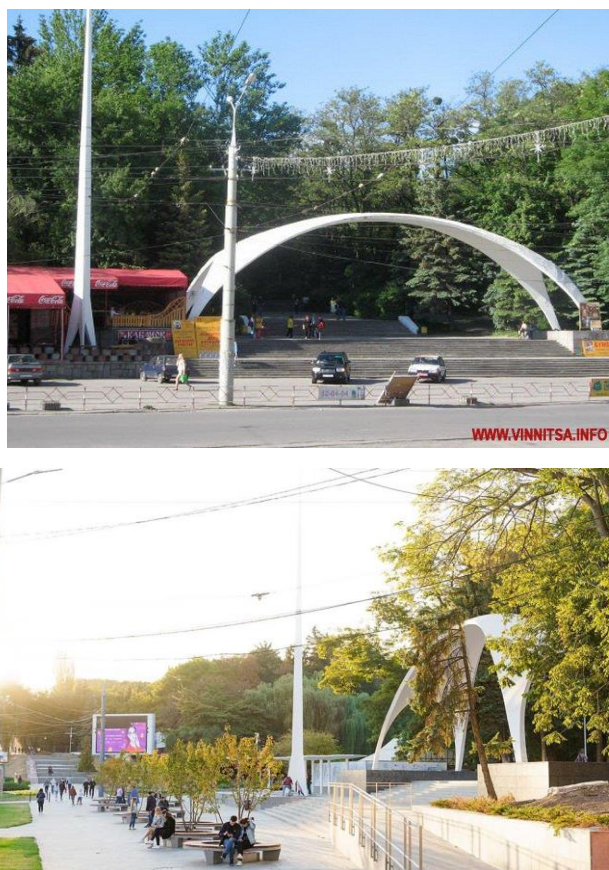


Рис. 2.8. Вигляд площі перед входом у Центральний парк у 2015 р. (верхнє фото) та після реконструкції у 2020 р. (нижнє фото)

[<https://vinnitsa.info/article/yak-zminilasya-vinnitska-arka-za-pivstolittya-fotofakt>; <https://misto.vn.ua/vmr/prospekt-kosmonavtiv-odin-iz-najpopulyarnishix-gromadskix-prostoriv-sered-turistiv/>]

Загалом, за останні 5-7 років кількість авто у Вінниці суттєво зросла. Чималу роль у цьому, в свій час, зіграла пандемія Covid-19, під час якої пересування в громадському транспорті отримало значні обмеження і велика кількість людей просто не могли скористатись ним аби здійснити свої щоденні подорожі. Це спричинило хвилю незадоволеності та значного дискомфорту, котра підштовхнула певну частину людей пересісти на авто. Повномасштабне вторгнення в 2022 р. спричинило нові безпекові виклики для населення і авто знову стало засобом, критично важливим для особистої безпеки людей та їхніх сімей. Міграція ВПО з областей, де тривають активні бойові дії – ще один фактор, за якого збільшилась не тільки кількість населення міста, а й навантаження на транспортну інфраструктуру.

Провівши медіаскринінг публікацій та коментарів фейсбук-спільноти під назвою “Urban – Про Місто” (2.1 тис. учасників), тематика якого присвячена темі мобільності, урбаністики та міського розвитку і ведеться вінницькими активістами та небайдужими містянами, за період вересень 2023 – лютий 2024 рр., було нараховано понад 50 коментарів з постами, котрі б були на тему пішохідності та міської мобільності. З обраних для розгляду коментарів, можна зробити наступні висновки (*Додаток А*):

- ***Розуміння та сприйняття проблематики***

Розвиток пішохідності, як самого явища, та проблеми пов'язані із пішохідним рухом не є частою темою для обговорень активних учасників сторінки. Тема пішохідності не має високо рівня обговорюваності, порівняно із іншими видами міської мобільності, як-от велосипедний рух та авто.

На прикладі комунікації активних дописувачів групи та її адміністраторів із підписниками, можна побачити, що аудиторія погано реагує на нічим не підкріплені заклики проти автомобілізації. Чим активніше просуваються анти-автомобілецентричні ідеї, тим менше люди з відмінною точкою зору мотивовані змінити свою думку – вони діють навпаки і агресивніше починають відстоювати важливість авто в місті.

Людам важко сприймати заклики до зменшення використання авто, коли інфраструктура міста для інших видів мобільності (велосипедної, пішохідної, громадського транспорту) у не найкращому стані. Нині, з автомобільною інфраструктурою міста жодна інша не може конкурувати в контексті комфортності, швидкості та охоплення площі міста.

Люди не готові масово залишати автівки у минулому. Учасники групи не так добре сприймають теоретичні засади ідеї важливості пішоходизації та велосипедизації міста, зменшення пріоритетності авто. Не спостерігаючи реальних результатів впливу таких ідей та бачень в міському просторі, люди не сприймають їх як щось реалістичне чи можливе, а скоріше як фантазії із розвинутих країн. Учасники групи демонстрували втомленість від риторики про “погані авто”, в той час як рішучих дій на зміну таких тенденцій у місті не спостерігається. Все з чим може стикнутись пересічний автовласник це безпідставне (з його точки зору) потурання його вибору їздити на авто.

Спостерігалась критика місцевої влади, котра нічого не робить задля розвитку пішохідності та комфортної велоінфраструктури, оскільки, здебільшого, під час нового будівництва чи благоустрою території автомобільна інфраструктура забезпечується по замовчуванню, натомість пішохідна ігнорується або реалізується за залишковим принципом.

● ***Велосипедний рух***

Учасники сторінки, коли мова заходить за роль і важливість велосипеда в місті, дуже часто скаржаться за поганий стан велоінфраструктури в Вінниці, який унеможлиблює їхнє сприйняття Вінниці як міста, де велосипед є альтернативою іншим видам мобільності. Сюди входять скарги на стан дорожнього покриття доріжок, їхню не відокремленість, незручність в різні пори року (зимою все в снігу). Також, наголошувалось про важливість з’єднання саме віддалених територій міста з центральними частинами велосипедними шляхами, як пріоритетна ідея.

● ***Громадський транспорт***

Коментатори сторінки, коли мова йшла про громадський транспорт, здебільшого скаржились про його зростаючий дискомфорт – занадто повільно їздить, часто переповнений, в віддалених районах значні інтервали тощо. Все це згадувалось в аспекті порівняння з авто, коли дописувачі намагались продемонструвати важливість та ефективність громадського транспорту у порівнянні із авто, що, однак, не знаходило відгуку серед всіх фоловерів сторінки.

- ***Доступність та безбар'єрність***

Учасники групи згадували про поганий стан пішохідної інфраструктури як в цілому, так і зокрема в контексті її доступності та комфортності для маломобільних верств населення, що є однозначною проблемою в місті.

- ***Паркування***

Коментатори сторінки не раз згадували про проблему хаотичного та неналежного паркування: на велодоріжках, на тротуарах, на зелених зонах. Ця тема завжди викликає найбільш емоційні реакції, зазвичай негативного характеру, оскільки одна група населення міста створює значний дискомфорт для іншої, екстенсивно захоплюючи простори та, подекуди, руйнуючи їх.

- ***Дощова каналізація***

Були й згадки про важливість ефективних систем водовідведення задля боротьби із затопленням міста під час злив, що сильно зменшує комфорт пішоходів.

- ***Просторова незв'язність***

Від коментаторів також лунали нарікання на загальну просторову незв'язність міста та його окремих районів, що ускладнює життя та унеможливорює збалансований загальноміський розвиток.

- ***Пішохідна вул. Соборна***

Неодноразово увага дописів та коментарів до них була зосереджена на центральній вулиці Соборній, засуджувались водії-порушники, пропонувались різні варіанти протидії ДТП, які періодично там трапляються. У коментарях під

4 дописами виникали пропозиції зробити вулицю повністю пішохідною. Такі думки висловлювали 6 коментаторів.

● *Авто проти пішоходів*

Протистояння авто/пішохід головний лейтмотив постів в групі: обговорення пішохідності завжди йде поряд зі скаргами на автомобілістів.

Отже, за результатами медіаскрінінгу, можна сформулювати уявлення про перелік проблемних питань стосовно пішохідності та міської мобільності, котрі хвилюють місцевих мешканців. Людей хвилює якість міської інфраструктури загалом, а особливо відсутність систематичного та комплексного вирішення проблемних питань в цій галузі.

Очевидно, учасники групи є лише певною вибіркою серед населення Вінниці, однак вони уособлюють загальну тенденцію, за якою більшість людей тут тяжіють до прийняття підвищення рівня автомобілізації міського простору, як оптимального сценарію розвитку. Учасники групи, котрі просувають ідеї пішоходизації та велосипедизації міста все ще мають активно захищати свої погляди та відстоювати їх, відбиваючись від упереджень про свою відірваність від реальності. Водночас, більшість не мають нічого проти розвитку піших просторів та підвищення комфортності громадського транспорту, але не приймають сценарії, за якими для цього доведеться “жертвувати” автомобільними просторами.

За період з серпня по жовтень 2023 р. дослідниками аналітичного центру Cedoss на замовлення Німецького товариства міжнародного співробітництва (GIZ) на запит Агенції просторового розвитку – комунального підприємства Вінницької міської ради, було проведено дослідження просторового розподілу робочих місць та пов’язаності їх з місцями проживання на території Вінниці. Сутністю дослідження було описати практики переміщення між домом і роботою вінничан, які працюють, дізнатися основні характеристики їхньої зайнятості й оцінити важливість чинників, пов’язаних із ком’юнінгом, при виборі місця роботи.

За результатами дослідження було представлений офіційний звіт, у якому можна знайти частину про переміщення між домом та роботою жителів Вінниці. В рамках роботи аналітиків було опитано близько 1000 містян, тому дослідження відображає реалістичну картинку із побуту людей.

На *рис. 2.9* зображена діаграма із дослідницького звіту, яка у відсотковому співвідношенні демонструє яким способом жителі Вінниці найчастіше добираються на роботу. Найчастіше люди пересуваються за допомогою громадського транспорту, на другому місці автомобілем як водій і на третьому місці – пішки.

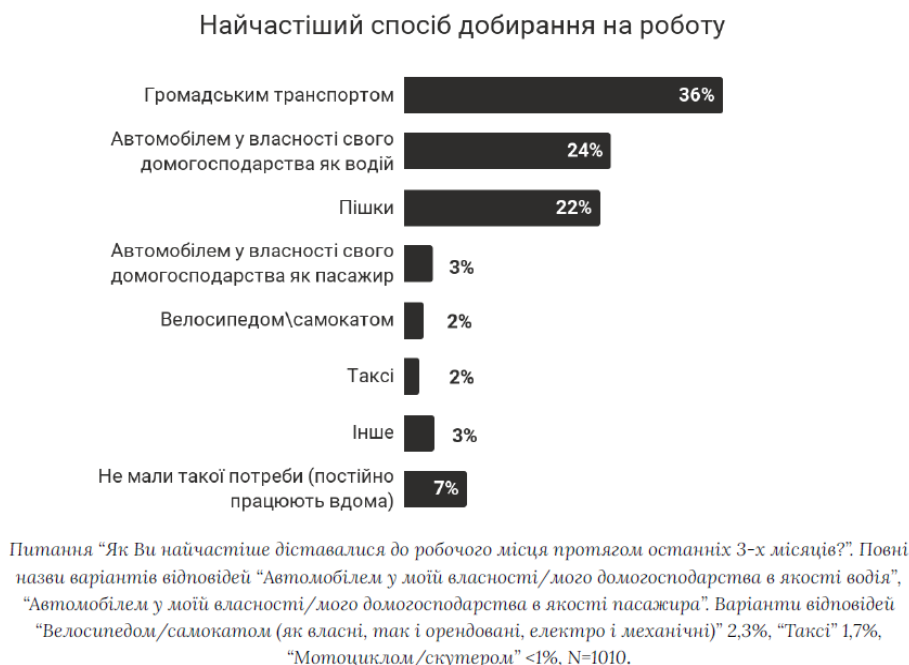


Рис. 2.9. Як найчастіше вінничани добираються на роботу у відсотковому співвідношенні [43]

На *рис. 2.10* зображена інша діаграма, на якій показані найчастіші причини незадоволення при використанні громадського транспорту як способу добирання на роботу і додому. Серед найбільших недоліків муніципального транспорту його користувачі вказували затори, необхідність пересадок, його переповненість, великі часові затрати на дорогу та незручний графік руху. Значна частина зазначених проблем із використання громадського транспорту пов'язана із

заповненістю доріг міста іншим транспортом та організацією дорожнього руху, ніж самими проблемами із рухомим складом або форматом роботи.

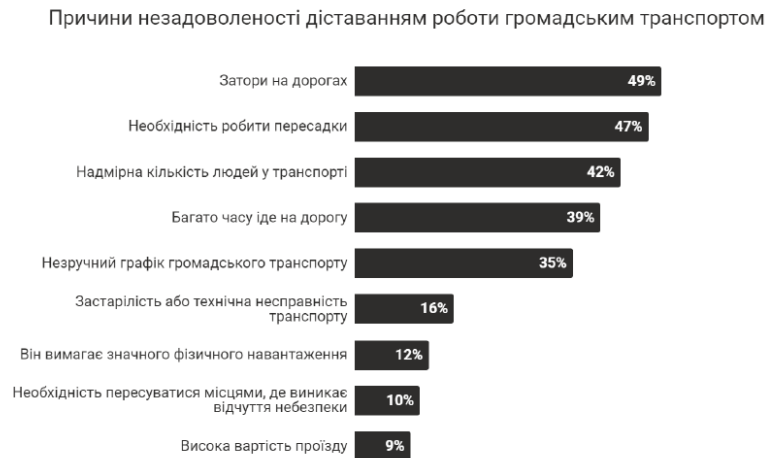


Рис. 2.10. Найпоширеніші причини незадоволеності вінничан пересуванням громадським транспортом до роботи [43]

Рис. 2.11 представляє діаграму, котра зображує частку задоволеності містян своїм способом пересування з трьох найпопулярніших варіантів. З діаграми ми бачимо, що найбільш задоволеними є ті вінничани, котрі дістаються своєї роботи пішки – повністю задоволені 87%. Найменш задоволені своїм способом пересування ті, хто користується громадським транспортом – повністю задоволені 46%. Якщо порівняти дві діаграми (рис. 2.10 та рис. 2.11) можна побачити залежність між рівнем задоволеності способом пересування та часом, затраченим на дорогу.



Рис. 2.11. Задоволеність різними способами пересування на роботу вінничан [43]

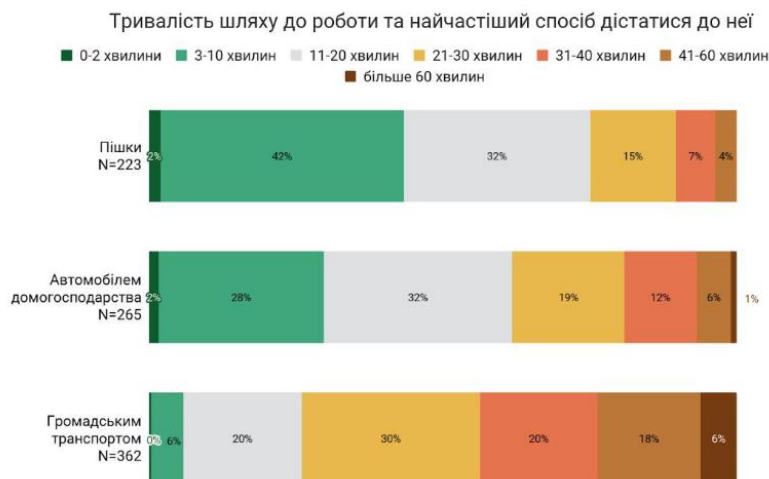


Рис. 2.12. Час, який вінничани витрачають на шлях до своєї роботи в залежності від способу пересування [43]

Найменше часу на пересування до роботи витрачають ті, хто йде пішки – в середньому 10-15 хв. (рис. 2.12). На авто дорога до роботи у вінничан займає в середньому від 10 до 30 хв. Найгірші показники часових затрат у користувачів громадського транспорту, де тривалість поїздки в середньому найдовша – від 20 до 45 хв.

З огляду на дослідження аналітичного центру Cedoss, можна побачити, що найменше часу витрачають ті, хто йдуть пішки, оскільки там відстані скоріше всього короткі. Але зі збільшенням відстані зручніше користуватись приватним автотранспортом, оскільки в такий спосіб час затрачений на шлях в середньому на 10-20 хв. менший. Це свідчить про те, що пристосованість міського простору під поїздки на авто значно краща, ніж під поїздки на громадському транспорті.

Ще один важливий аспект сучасного стану пішохідності у місті - це безпека таких пересувань. У листопаді 2023 р. за ініціативи ГС "ІМД "Відкрите суспільство" в рамках проєкту «1325: безпечна Вінниччина» та за співпраці із відділом урбаністики КП "Інститут розвитку міст" ВМР було проведено аудит безпеки громадських просторів з погляду загрози виникнення гендерно зумовленого насильства. Іншими словами - наскільки небезпечно жінкам та дівчатам було б пересуватись в темну пору перевіреними шляхами. Цікаво те, що жінки частіше є пішоходами у порівнянні із чоловіками, котрі, як правило, у більшості випадків є водіями авто, що, наприклад, підтвердило дослідження

Cedos про ком'ютинг: у звіті зазначено, що на роботу ходять пішки 29% жінок та лише 14% чоловіків серед усіх опитаних, хто обрав пішу ходьбу як спосіб добирання до роботи [43].

З метою проведення аудиту було складено два маршрути через район Замостя у Вінниці й до набережної Південного Бугу. За результатами пішохідного аудиту, коли члени команди на своєму шляху фіксували усі проблемні аспекти, було виявлено, що вони не відповідають більшості критеріїв безпеки та доступності й є потенційно небезпечними для користувачів, особливо жінок та дівчат.

Загалом, за двома маршрутами було сумарно нараховано:

- 44 можливих місця для нападу
- 20 можливих місць розпиття алкогольних напоїв
- 45 місць з обмеженою видимістю
- 50 ізолюваних і віддалених місць
- 26 погано освітлених місць

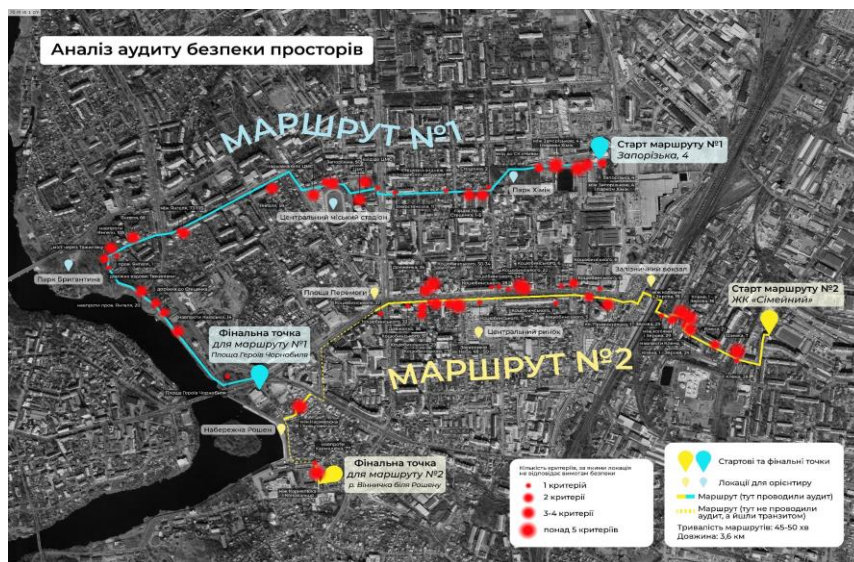


Рис. 2. 13. Мапа маршрутів аудиту безпеки з нанесеними проблемними місцями вздовж маршрутів [відділ урбаністики, КП «Інститут розвитку міст»]

Найпоширенішими проблемами при аналізі прогулянки виявились:

- ❖ велика кількість ізолюваних ділянок (просторово, за освітленням тощо), що створює умови для потенційних небезпек;

- ❖ чимала кількість парканів, які обмежують видимість, розділяють простір та створюють небезпечні тупики;
- ❖ недостатнє або відсутнє освітлення на окремих ділянках вулиць або в суміжних просторах;
- ❖ поганий стан тротуарів, що є перешкодою для комфортного і доступного руху: ями, вибоїни, нерівності, вибита плитка тощо.

З проведеного аудиту безпеки, випадковим чином обраними маршрутами, можна стверджувати про недостатній рівень безпеки для жителів та жительок Вінниці, особливо у темну пору доби. Безпека – складова комфорту та прямо впливає на нього, особливо гостро це відчують пішоходи, котрих не захищає салон транспорту.

Безпека пішоходів залежить не тільки від простору та інших людей навколо, одним із найбільших джерел небезпеки для тих, хто пересувається пішки є транспортні засоби. Так, за даними отриманими від депутата Вінницької міської ради та експерта з мобільності Віктора Перлова, Віталій Мельник, активний дописувач фейсбук-спільноти “Urban – Про Місто” розробив і опублікував свою мапу перехресть з найбільшою кількістю скоєних ДТП у 2023 р. на території міста (рис. 2.14).



Рис. 2.14. Мапа перехресть із найбільшою кількістю ДТП у Вінниці у 2023 р. [відділ урбаністики, КП “Інститут розвитку міст”]

Якщо порахувати усі ДТП, що представлені на мапі, можна отримати число 131 – кількість ДТП на перехрестях міста за рік. Це число неприємно вражає і є неповним, адже не враховує інші види ДТП, наприклад, на пішохідних переходах, що надає підстави вважати, що загальне число може бути, щонайменше, на четвертину вищим. Тож у Вінниці й справді питання безпеки пішоходів на вулицях міста є актуальним та таким, що вимагає перегляду всієї транспортної політики міста та організації дорожнього руху на магістральних вулицях.

Стосовно стратегічних документів, у Вінниці була офіційно затверджена у 2015 році Комплексна стратегія міського транспорту та просторового розвитку. На її основі планувалось написання Плану сталої міської мобільності, однак, через ряд причин це відклалось на невизначений термін і досі такого документу немає.

У головному стратегічному документі міста Концепції інтегрованого розвитку міста – 2030, пішоходи визначаються пріоритетним учасниками міського руху, а візії та стратегічні цілі, по цій темі, напружені на підвищення безпеки та комфортності піших пересувань по місту, перетворення міста на більш компактне, цілісне та просторово доступне.

У Концепції розвитку малих річок – 2035, малі річки визначаються як потенціал для розвитку пішохідної блакитно-зеленої мережі міста, акцентуючи увагу на річках як «зелених коридорах» для людей по всьому місту. У Стратегії розвитку Вінницької міської територіальної громади до 2030 декларується одним із пріоритетів трансформація публічних просторів та перетворення їх на комфортні місця для взаємодії громади.

У Європейському зеленому курсі Вінниці, піднімається питання зеленої та розумної мобільності для міста, що означає стримування зростання автомобільного транспорту, перетворення на місто коротких шляхів, де пріоритетом, знову таки, є пішохід.

Отже, серед стратегічних документів міста, та навіть громади, можна без складнощів знайти візії, цілі чи заходи пов'язані із розвитком пішохідності,

сталої або м'якої мобільності. На жаль, більшість із цих заходів та цілей залишились в рамках цих стратегій так і не вийшовши у міські простори, однак беззаперечним є те, що під ідеями розвитку пішохідності існує міцне підґрунтя й що на стратегічному рівні цей пріоритет існує, принаймні формально.

Аналізуючи всі отримані матеріали та проведені дослідження в контексті сучасного стану розвитку пішохідності у Вінниці, стає зрозумілим, що ця тема набуває більших обертів з огляду на все більше зростаючий дискомфорт від пересування на транспорті по місту. Споглядаючи історичні фото хочеться зауважити, що до пришвидшених темпів автомобілізації та й взагалі до розростання міста як обласного центру, Вінниця була куди більш затишною, зеленою та на рівні людини.

Безконтрольна комерціалізація просторів у першому десятилітті ХХІ ст. призвела до того, що МАФи, магазинчики та інші об'єкти торгівлі витісняли пішоходів та загромождали собою вільні простори та широкі проспекти (наприклад, в районі радянської масової забудови Вишенька), оскільки попередньо їхнього розміщення ніхто не планував. Станом на зараз відбуваються процеси демонтажу магазинів на зупинках, проте деякі з таких крамниць по всьому місту надовго укорінилися на своїй території і навряд чи будуть покидати її найближчі десятиліття, надовго спотворюючи простір навколо.

Останні роки автомобілізація набула шалених обертів, через що місто втрачає свій образ комфорту в очах вінничан, котрі все більше скаржаться на затори, довгий шлях на роботу та роздратованість від переповнених тролейбусів. Громадський транспорт втрачає свої позиції зручності, а люди з віддалених від Центру районів стають тільки більш розчарованими.

Місто потерпає від проблеми паркування, власники авто знаходять все більш креативні "паркомісця" там, де їм зручно. Деякі вулиці глухо заставлені машинами, що часто впливає на безпеку пішоходів, особливо поблизу переходів. Вінниця виявилась зовсім не готовою до транспортної кризи, з якою вже стикнулася, і поки не видно в роботі механізмів чи дій, котрі б активно змінювали ситуацію та реалізовували нові політики. Тому, на мою думку, розвивати сталу

мобільність варто вже починати, особливо важливо підкріплювати цей напрям конкретними перетвореннями та покращеннями, котрі зазвичай найкраще діють на зміну думки.

Разом з тим, у місті є осередки людей, котрі готові приймати участь в перетвореннях та ідейно розуміють й усвідомлюють усю важливість такого переходу до інших форм мобільності міста, їм лише бракує підтримки з боку місцевої влади, адже не всі рішення в цьому напрямку будуть популярними.

2.2. Піше пересування як невід’ємна складова Центру Міста

Центр це часто найбільш насичений історією та місцевим духом район для майже кожного міста, адже, як правило, саме з тієї місцини впродовж століть розвивались міста. Не завжди цей район є ядром бізнесу чи діловим осередком – для цього можуть існувати окремі субцентри, які називають даунтаунами. Не виключенням є й існування відокремлених креативних чи технологічних, промислових районів у містах. Але те, що якісно відрізняє центр, серцевину – це його просяклість історією у кожній будівлі, дереві чи назві вулиці.

Сучасний район Центру Вінниці розташований з правого берегу річки Південний Буг, має вигляд півострова та з’єднаний трьома мостами із лівим берегом міста. Офіційного адміністративного поділу міста на райони немає, однак можна приблизно зобразити межі та охоплені території Вінниці, котрі ментально та історично відносяться до Центру (*рис. 2.15*).



Рис. 2.15. Межі району Центр у місті Вінниці на тлі супутникового знімку Google, 2024 рік

Повертаючись до історії, за відомостями українського історика, бібліографа та краєзнавця, що жив у кінці XIX і до середини XX ст., Валентина Отамановського, правий берег Вінниці традиційно вважається центром, себто там починалось місто:

“... правобережні міські землі становлять стародавнє землеволодіння вінницької сільської громади, коріння якого сягають углиб колонізаційного періода XIII – початку XIV вв., тоді як ... освоєння лівобережних земель припадає на кінець XIV – початок XV вв. Усе наведене дає підстави вважати, що давня вінницька сільська громада була на правому березі Бугу, деє навпроти Старого Міста, а після збудування Вінницького замку як військового опертя на лівобережжі Вінницю перенесено було під захист замку на лівий берег... після перенесення Вінницького замку на правий берег Бугу 50-х рр. XVI в. з наказу господарського м. Вінницю знову було перенесено тоді на правий берег.”[44]

За описом В. Отамановського розуміємо, що сучасний центр міста розташований саме там, де історично формувалась Вінниця як поселення до того, як його перенесли разом із фортецею на лівий берег, і продовжувала розвиватись там же після повернення назад на правий берег.

Оглядаючи старі мапи міста, що були поширені на загальний доступ Музеєм Вінниці, можна побачити, що сучасний район Центру міста був активним осередком життя у XVIII-XIX ст. і ще з того часу там проглядається вулична мережа та щільна несадибна забудова (Додатки А, Б, В, Г).

На території, описуваній істориками як місцина, де починалось місто, й донині збереглися давні будови, або їх залишки, котрі є найстарішими у місті з-поміж архітектурних пам'яток: Єзуїтський монастир XVII-XVIII ст., Домініканський монастир XVII-XVIII ст., комплекс оборонних і монастирських споруд XVII ст. – Вінницькі Мури тощо. Також в районі, який можна вважати за Центр розміщенні 95 із 124 пам'яток архітектури та містобудування Вінниці [45],

адміністративні будівлі Вінницької міської ради та Вінницької обласної ради, 6 музеїв, 3 суди різногалузевих інстанцій, Вінницька обласна універсальна наукова бібліотека ім. К. А. Тімірязєва, Вінницький академічний музично-драматичний театр ім. Садовського, головний корпус Вінницького торговельно-економічного інституту ДТЕУ та багато інших закладів культурного, політичного, освітнього та громадського життя.

Повертаючись до згаданого у підрозділі 2.1 соціологічного дослідження Cedos від 2023 року, виділимо те, що 20% респондентів зазначили про своє працевлаштування в районі Центру [43]. Цей показник виводить даний район на 2 місце з-поміж усіх запропонованих варіантів відповіді, що позначає Центр як важливий діловий район Вінниці. Можна припустити, що в цьому районі працює така значна частка вінничан, оскільки він є простором, який дуже насичений закладами сфери послуг. Тут розміщений великий ТРЦ “SkyPark” на місці колишньої взуттєвої фабрики, безліч крамниць та магазинчиків із асортиментом на будь який смак, заклади сфери краси та здоров’я тощо. Центральний район має найбільшу в місті пропозицію закладів харчування, серед яких кафе та ресторани різних спрямувань та кухонь світу, а також інших закладів для проведення дозвілля.

Отже, орієнтуючись на історичні відомості, скупчення пам’яток архітектури та різноманітних установ державного, регіонального та локального рівня, щільність комерції, різноманітність пропозицій закладів для проведення часу та харчування, а також на візуальну складову у вигляді переважаючих архітектурних стилів, можна зробити висновки щодо вулиць, котрі точно відносяться до розуміння сучасного району Центр у Вінниці: Соборна, Театральна, Магістратська, Князів Коріатовичів, Оводова, Грушевського, Артинова, Єрусалимка, Монастирська, Мури, Сковороди, Петлюри, Визволення, Червонохрестівська, Кропивницького, Соловійова, Шолом-Алейхема.

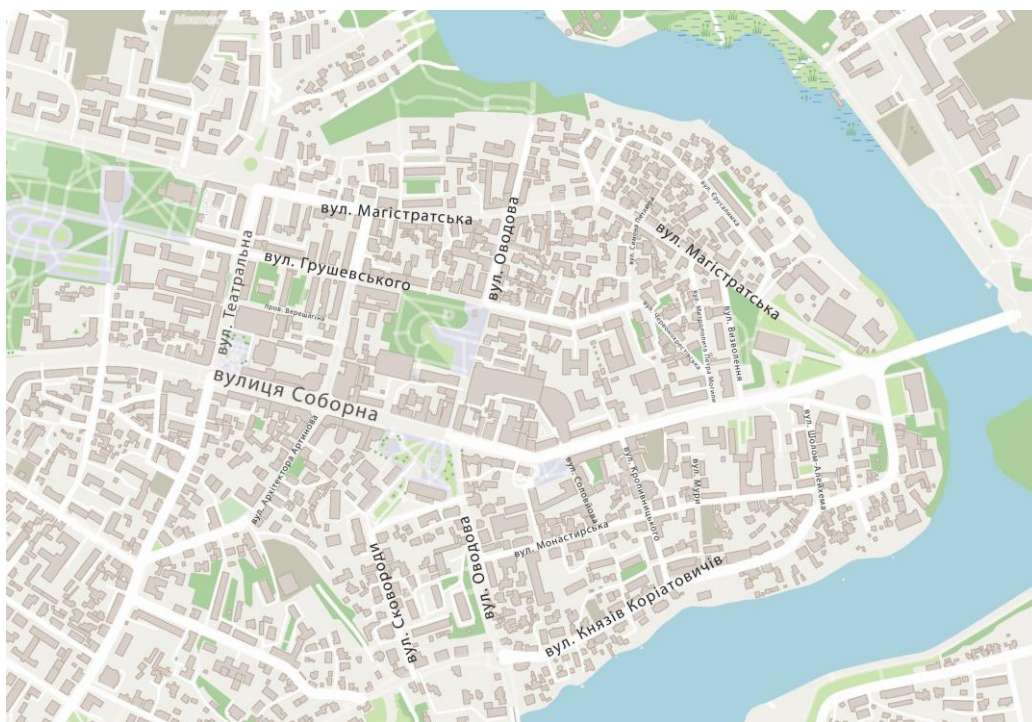


Рис. 2.16. Вулиці району Центр у Вінниці

Пішохідність є важливою характеристикою для просторів в рамках всього міста, однак особливого значення вона набуває у центральних районах. Перш за все, історично, пристосованість вулиць та просторів до пішохідності для європейських центрів міст є чимось природним. Самі розміри вулиць, архітектура, вулична система та конфігурація забудови тут відображають тенденції минулих століть, коли громадського транспорту ще не існувало, а дозволити власні засоби пересування (повозки з кіньми, карети тощо) могли далеко не всі і не завжди.

Збереження та підтримка пішохідності для просторів та вулиць у центральних районах міста символізує зв'язок поколінь, усвідомлення та прийняття своєї спадщини та підносить дух міста, не кажучи вже про економічні вигоди, такі як збільшення прибутків від торгівлі та підвищення туристичної привабливості для міста. Пішохідні центри створюють неповторне середовище для занурення місцевих мешканців, що дозволяє формуватись почуттю ідентичності та приналежності, адже тільки на рівні пішохода, у людському вимірі, ми можемо отримати неповторний досвід перебування в місті, що

залишитися з нами назавжди. Історичні центри накопичували історії та почуття людей століттями, їхня особлива енергетика має бути виділена та підкреслена можливістю відчуття її всіма доступними органами чуття, котрі концентруються лише навколо дорожнього руху, якщо ми рухаємось в авто.

Знову повертаючись до аналізу історичних фото з мережі, ми можемо порівняти як видозмінився простір Центру за десятиліття та століття, і як змінювалось ставлення до пішохода у даному районі.



Рис. 2.17 Вигляд на сучасну вулицю Кропивницького (в минулому - Монастирський провулок) у порівнянні із фото початку XX ст. [фото К. Пісоцької; <https://vinnytsia-museum.in.ua/gallery/vinnytsia-old/>]

На *рис. 2.17* представлено фото сторічної давнини, на якому ми можемо побачити вигляд на сучасну вул. Кропивницького з вул. Соборної. Очевидно, що вона була засаджена деревами, майоріла вивісками різних закладів, закладена бруківкою та простора. Фото 2024 року демонструє іншу картинку: від

озеленення не залишилось і сліду, вивіски замінилися рекламою та графіті, а й без того не надто широка вулиця, третину свого простору відвела під довжелезну парковку автомобілей.

На *рис. 2.18* зображено сучасний вінницький ліцей №2, який раніше був жіночою гімназією, саме тут колись була кінцева зупинка першого трамваю міста. За століття простір навколо привабливої будівлі сильно видозмінився: замість затишного подвір'я перед головним входом та зеленої алейки посередині сучасної вул. Соборної – сірий асфальт, паркани та парковка для авто.



Рис. 2.18 Вигляд на будівлю вінницького ліцею №2 (історично - жіночої гімназії) на поч. XX ст. та у 2024 році [<https://vinnytsia-museum.in.ua/gallery/vinnytsia-old>; фото К. Пісоцької]

Надзвичайно цікаво виглядала центральна вулиця Вінниці поблизу Костелу св. Діви Марії Ангельської. На *рис. 2.19* можна побачити фото Вінниці, коли ще не була прокладена трамвайна колія у 1913 році. Вулиця закладена бруківкою, люди вільно пересуваються усім доступним простором, крамниці

мають цікаві та інформативні вивіски, знову-таки, засилля дерев, що створюють затишок. На *рис. 2.20* нам відкривається вигляд вулиці та Костелу вже після появи трамвая і наочно демонструє як змінилась вулиця – озеленення стало менше, а дорожній простір став більше врегульованим та поділеним на дорогу і тротуар.



Рис. 2.19 Вигляд на Костел св. Діви Марії Ангельської з центральної вулиці Вінниці до появи трамваю у 1913 році

[<https://www.facebook.com/groups/539964003506806/permalink/1606013950235134>; <https://vinnytsia-museum.in.ua/gallery/vinnytsia-old>]



Рис. 2. 20 Вигляд на Костел св. Діви Марії Ангельської з центральної вулиці Вінниці, після появи трамваю у 1913 році

[<https://www.facebook.com/groups/539964003506806/permalink/1604891750347354>]

На фото (рис. 2.21) вулиці Соборної та Костелу 2024 року бачимо, як наразі мало місця займає територія храму та наскільки розширилась транспортна частина вулиці. Рух по стороні вулиці, звідки робилось фото, ускладнений будівництвом, котре призупинилось вже більше 5 років (однак критий перехід досі стоїть), а також шириною тротуару, завузькою для комфортного переміщення 2-3 людей в ряд. Цю частину вулиці просто хочеться чим швидше проскочити або ж перейти на іншу сторону, при тому що тут знаходяться пам'ятки архітектури та історичні визначні місця міста.

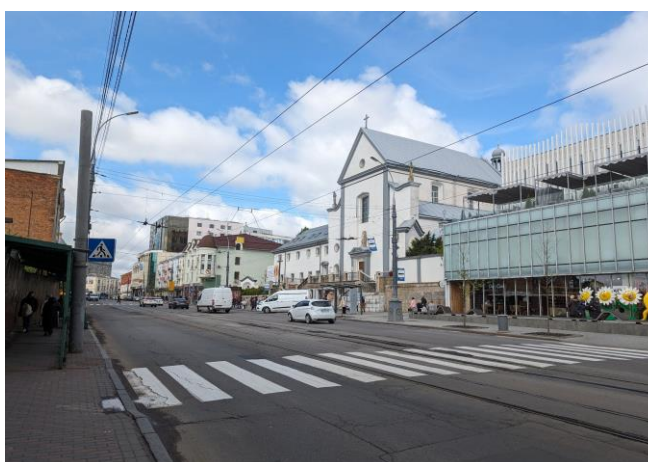


Рис. 2.21 Сучасний вигляд вул. Соборної поблизу Костелу, 2024 рік [фото К. Пісоцької]

Сама по собі центральна вулиця Соборна неспізнанно змінилися за останнє століття. На *рис. 2.22* ми бачимо, як виглядала вулиця на початку ХХ ст., коли посеред неї тільки-но висадили алею з дерев, не було видно розмежування на тротуари та проїжджу частини, люди вільно рухались всім доступним навкруги простором, а перші поверхи будинків були активними з великими вітринами та активно вливались у масштаб вулиці.



Рис. 2.22. Центральна вулиця Вінниці на початку ХХ ст. [<https://vinnytsia-museum.in.ua/gallery/vinnytsia-old>]

Рис. 2.23 вже зображує пізніший період, знову таки знакове для міста прокладання трамвайних рейок. Зелена алея ще залишилась, трамвайні вагони романтично вписались в її зелень, а справа на фото можна побачити вже збудований готель “Савой”, котрий досі слугує окрасою центра міста. Тут уже

вулиця набуває впізнаваних рис, з регульованими пішохідними тротуарами та її розділенням на відповідні зони.



Рис. 2.23 Центральна вулиця Вінниці після 1913 року [<https://vinnytsia-museum.in.ua/gallery/vinnytsia-old>]

Свої сучасні обриси вулиця набула у середині XX ст. На *рис. 2.24* вона зафіксована у 1960-1970 рр., коли у місті вже курсували тролейбуси. Пішоходів вже повноцінно сепарували від транспорту, а алейка посередині зникла. Натомість, по обидва боки вулиці все ще залишалось багато дорослих дерев з пишними кронами, що створювало затишок.



Рис. 2.24 Вигляд на вулицю Соборну у 1960-1970 рр.
[<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=800639505430921&set=a.285967780231432&type=3>]

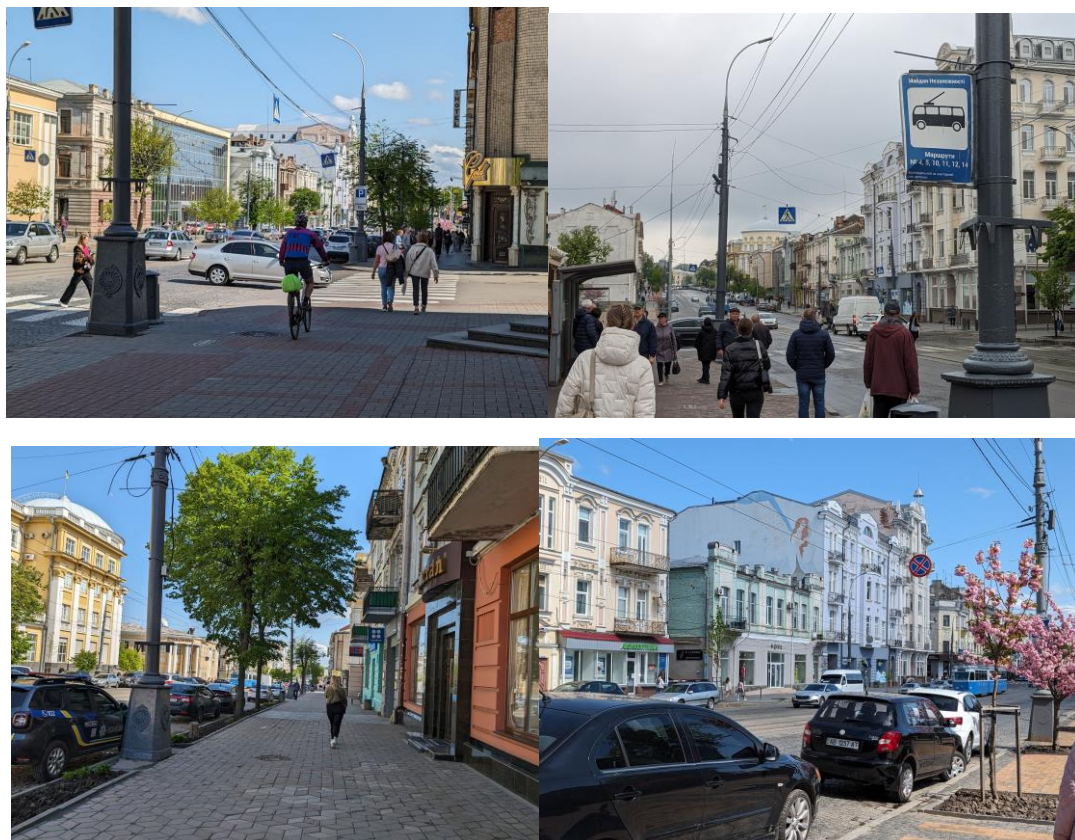


Рис. 2.25 Сучасний вигляд центральної вулиці Вінниці, 2024 рік
[фото К. Пісоцької]

Сучасний пейзаж вул. Соборної (рис. 2.25) не може обійтись без запаркованих на узбіччях авто, котрі ніби і не заважають руху пішоходів, однак псують вигляд вулиці, зменшуючи її естетичну привабливість. Єдине, що рятує дану ситуацію, це достатньо широкі тротуари від перехрестя із вул. Театральною до перехрестя із вул. Олександра Соловйова, через що пішоходи не так сильно відчують тиск із боку авто.

Іншою проблемою загальноміського характеру можна визначити систему ліній електропередач, корі як павутиння нависають в повітрі. Здається, що це просто косметичний недолік, однак саме це інженерне рішення заважає деревам комфортно рости та в певний момент змушує комунальні служби зрізати їх, аби не пошкодити інфраструктуру. Результат – спекотні та залиті сонцем вулиці, де обмаль тіні.

У Вінниці, однак, існують й приклади пішоходизації. Частини двох вулиць, сучасної Оводова та Грушевського, були одного разу закриті для авто та перетворились на пішохідні. З перекритої частини вулиць утворився новий

простір, котрий зараз носить назву Європейська площа (рис. 2.26). Це єдиний приклад пішоходизації вулиць не тільки для району Центру, а й для всього міста.



Рис. 2.26. Частини вулиць Грушевського та Оводова, які були пішоходизовані



Рис. 2.27. Вигляд вулиці Оводова до того, як її частина була перекрита
[\[https://www.facebook.com/groups/539964003506806/permalink/1566212477548615/\]](https://www.facebook.com/groups/539964003506806/permalink/1566212477548615/)

Як пояснив співробітник Музею Вінниці історик Микола Геркалюк, частину вул. Оводова поблизу Вінницької вежі (знаменитої туристичної

атракції), скоріше всього, було перекрито від авто в 1980-х роках, під час відкриття у 1985 році відверто пропагандистської музейної експозиції Меморіалу революційної та бойової слави всередині вежі, яку передали на баланс Обласному краєзнавчому музею. Очевидно, така пішоходизація мала на меті спростити доступ відвідувачів до вежі та експозиції там і відбулась в рамках поширення пропагандистських наративів Радянського Союзу.



Рис. 2.28. Вулиця Оводова після того, як її частина біля вежі була перекрита, 1980-ті рр. [Музей Вінниці, фото надано М. Геркалюком]

Інша частина відрізка вулиці Оводова була перекрита значно пізніше, орієнтовно у 2006 році. Допоки взуттєву фабрику не перетворили на торговельний центр, та частина проїжджої частини, що залишилась, слугувала в'їздом на територію заводу. Після того, як фабрика була викуплена і стала Магіцентром (сьогодні – ТРЦ SkyPark), той шматок вулиці закрили від авто і облаштували декілька входів та виходів із ТРЦ одразу на площу, що утворилась.



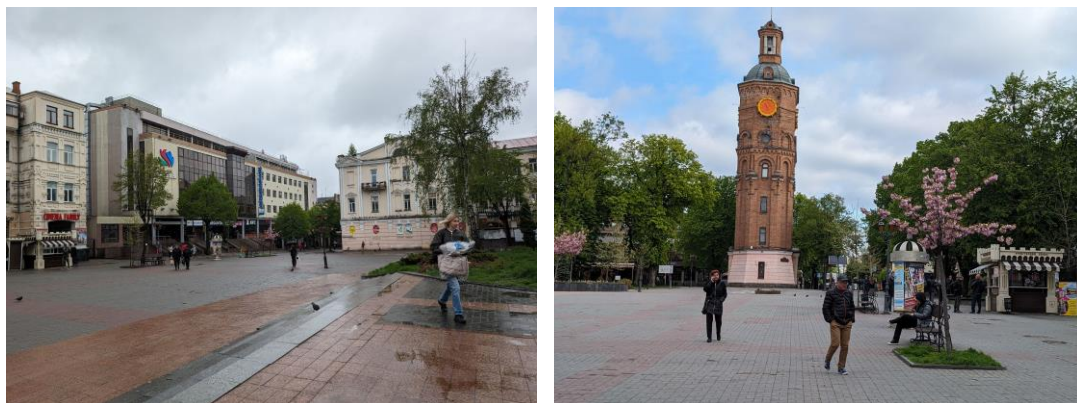


Рис. 2.29. Сучасний вигляд пішоходизованої ділянки вул. Оводова та Європейської площі, 2024 рік [фото К. Пісоцької]

Інша вулиця, частина якої стала пішохідною – Грушевського, ділянка від Вінницького міського суду до Вежі (рис.2.30, рис.2.31). Вулиця також одночасно у середині ХХ ст. перетворилась на пішохідну. Чи то пов'язано із облаштуванням музею у Вежі, чи для зручності відвідувачів суду – даних обмаль. Однак пішоходизація цієї частини вулиці Грушевського завершила формування пішохідного кварталу в Центрі Вінниці. Наразі Європейську площу та прилеглий до неї простір важко уявити інакшим – з проїжджою частиною, автомобілями та транспортним шумом.



Рис. 2.30 Вигляд на будівлю сучасного Вінницького міського суду та прилеглу до неї вулицю Грушевського, початок ХХ ст.

[<https://www.facebook.com/groups/altfotovinnica/permalink/1604650550364512/>]

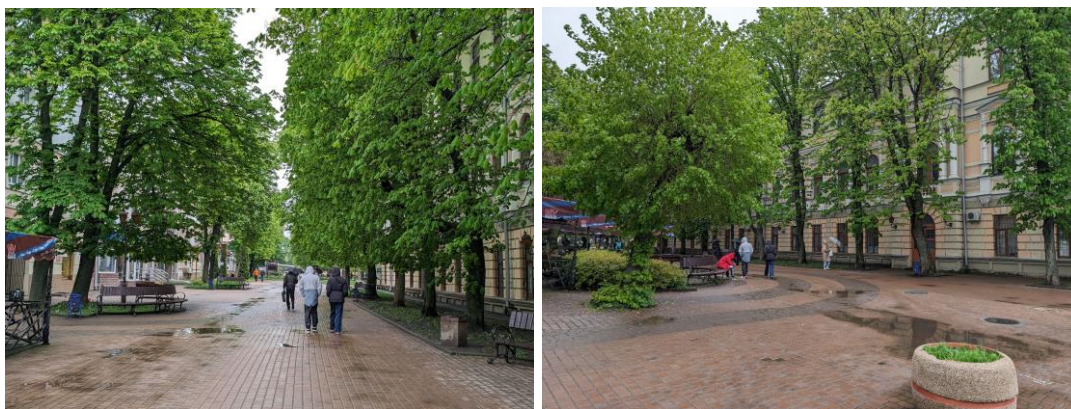


Рис. 2.31 Вигляд на пішохідний простір біля будівлі Вінницького міського суду, 2024 рік [фото К. Пісоцької]

Отже, як ми можемо бачити із історичних фото, пішохідність для вулиць центру була невід’ємною характеристикою, що відповідало тогочасному рівню розвитку міста. Так само чітко з часом простежуються і незворотній процес витіснення приватним автотранспортом людей з історичних вулиць Вінниці, який прогресує й донині, хоча цей район міста точно не був запланований витримувати такий потік та об’єм транспорту.

Не тільки автомобілізація вплинула на вигляд центральних вулиць міста: Світові війни, зміни політичних устроїв та суспільних цінностей, комерціалізація, глобалізація та інші часто неусвідомлені та невидимі процеси щодня видозмінюють цей простір. Центр – це район, право на який ніби мають усі мешканці міста одночасно, зважаючи на його культурну та історичну цінність. Тому він є надзвичайно динамічним та мінливим, всмоктуючи в себе нові ідеї та погляди містян найпершим, видозмінюючись переважно за змістом, однак залишаючи свою колишню оболонку. Саме тому, якщо Центр міста демонструє певну тенденцію чи процеси, вони сприймаються відображенням настроїв всього міста. Часто так і є. Якщо навіть Центр автомобілецентричний, чому жителі периферійних районів мають переглядати свої підходи і думати про пішохідність? На жаль, станом на зараз, пішоходи Центру Вінниці лише втрачають свої території, а з ними і можливість жити в місті для людей.

2.3. Оцінка комфортності пішого пересування у Центрі Вінниці

Історичний аналіз трансформацій району Центру в Вінниці дав змогу побачити у ретроспективі, що відбувалось із вулицями тут впродовж останніх 150 років. Найкращий спосіб зрозуміти, що зараз відбувається з пішохідністю у Центрі, це запитати у самих пішоходів. Комфортність пішого пересування - це про зручність для людей, користувачів цих місць, які ходять тротуарами та отримують певний досвід пішохода. Саме дослідження цього досвіду може стати ключовим для розуміння проблем та переваг вулиць Центру Вінниці з погляду пішоходів, чий голос точно має значення.

З метою дослідження думки вінничан про комфортність пересування пішки Центром, було складено онлайн опитувальник із 28 запитань, котрі так чи інакше, стосувались аспектів комфорту для пішоходів під час переміщення. У анкеті було сформульовано 5 запитань відкритого типу, та 23 – з варіантами відповіді. Перші 4 запитання про стать, вік, наявність авто у домоволодінні та найчастіший спосіб пересування містом складають узагальнений демографічний блок для розуміння аудиторії та окремих респондентів.

Загалом, за тиждень опитування пройшли 131 житель Вінниці, з яких більшу половину, а саме 55%, становили жінки, відповідно чоловіки склали частку у 45%.

Анкета була створена за допомогою сервісу Гугл Форми і поширювалась через соціальні мережі Facebook та Instagram. Шляхом публікації оголошення та покликання на власній сторінці, групах присвячених місту та його розвитку (Urban – Про Місто, Вінниця – безпечне і комфортне місто, Інститут розвитку міст), а також завдяки поширенням друзів у власних стрічках.

Найбільше виявили свою зацікавленість проблематикою люди віком від 26 до 44 років (*рис. 2.32*), що сумарно склали 59% усіх опитаних. Найменше представлені вікові групи до 18 років, а також люди віком від 55 до 70 і більше. Скоріше всього, підлітків не цікавить проведення часу на сторінках про місто та його розвиток, особливо у соцмережі Facebook. Люди старшого віку, в

середньому, рідше користуються соціальними мережами, однак мабуть оголошення про опитування не потрапило у їхній інформаційний простір або ж сама тема для них виявилась мало цікавою.

Вкажіть Ваш вік:

131 відповідь

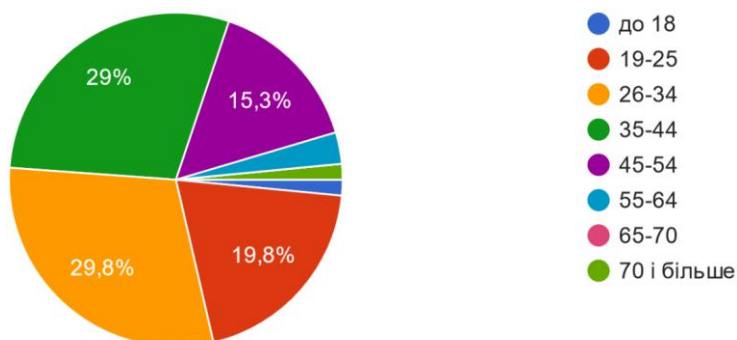


Рис. 2.32. Розподіл респондентів за віком

Близько 48% респондентів вказали, що не мають жодного авто на ходу у своєму домогосподарстві та майже 52% вказали, що мають одне або більше (рис. 2.33). Це підтверджує поширеність автомобілів серед мешканців Вінниці. Однак, у питанні не розкривається тема частоти їхнього використання, тому не можна стверджувати, що серед більш ніж ста опитаних вінничан більша частина щоденно користуються авто. Також, зважаючи на віковий розподіл респондентів, найчастіше авто мають люди віком від 26 до 44 років. Серед інших вікових категорій наявність машини вказували рідше.

Чи маєте Ви принаймні одне авто на ходу в своєму домогосподарстві (сім'ї)?

131 відповідь

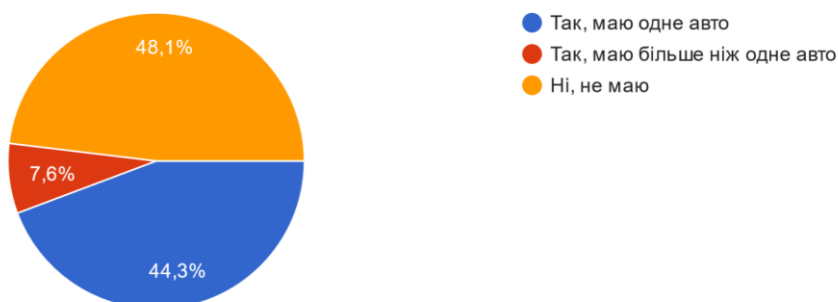


Рис. 2.33. Розподіл відповідей респондентів
на запитання про володіння авто

На запитання, яким способом опитані найчастіше пересуваються містом, майже половина обрали варіант громадського транспорту – 41% (рис. 2.34). Другим за популярністю способом виявився варіант пішки, на третьому місці – авто у якості водія. Із 31 особи, що вказали варіант пішки, 17 - це жінки, відповідно 14 – чоловіки. Натомість автомобілем у якості водія значно частіше пересуваються чоловіки: 18 чоловіків проти 8 жінок із 26 відповідей. Це підтверджує припущення про те, що значно частіше чоловіки є головними споживачами автомобільної індустрії, існує гендерна диспропорція і суспільні стереотипи у цьому питанні.

Яким способом Ви, частіше за інші, пересуваєтесь містом?
131 відповідь

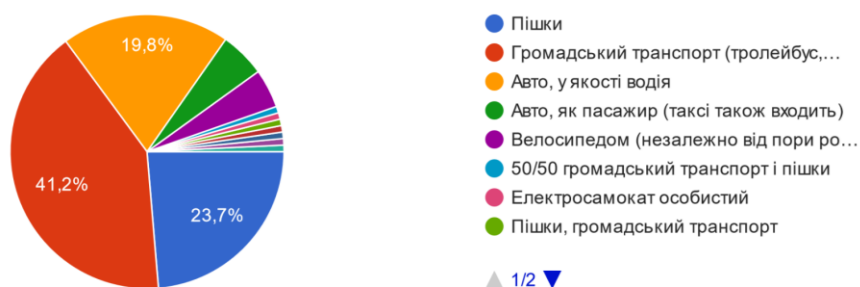


Рис. 2.34. Розподіл відповідей респондентів щодо способів
переміщення містом

Майже всі опитувані ствердно чи скоріше ствердно погодились із твердженням, що Центр - це важливий район, який зберігає історію та пам'ять міста, а також передає його атмосферу та самобутність. Лише незначний відсоток людей (2%) не погодились із цим. Двоє із тих респондентів, що не погодились із цим твердженням, вказували, також, що їм не цікаві прогулянки Центром в цілому, і збільшення кількості пішохідних просторів їх не цікавить також. Можна зробити висновок, що це в загальному не зацікавлені в досліджуваній темі жителі міста.

З опитування також виявилось, що більша частина людей (61%) відвідує Центральний район міста незалежно від днів тижня. З-поміж варіантів “частіше на вихідних” та “частіше в будні” вінничани все ж таки обирали, що бувають тут регулярніше саме у вихідні дні.

Порівну розподілились свідчення учасників опитування стосовно періодичності їхнього відвідування Центру – по 28% отримали варіанти відповіді про періодичність у декілька разів на тиждень та декілька разів на місяць. Отже, жителі міста, котрі не працюють та не навчаються у цьому районі (тобто відвідують щоденно), користуються його послугами та просторами доволі часто, що свідчить про його високу відвідуваність.

Як часто ви відвідуєте район Центру?

131 відповідь

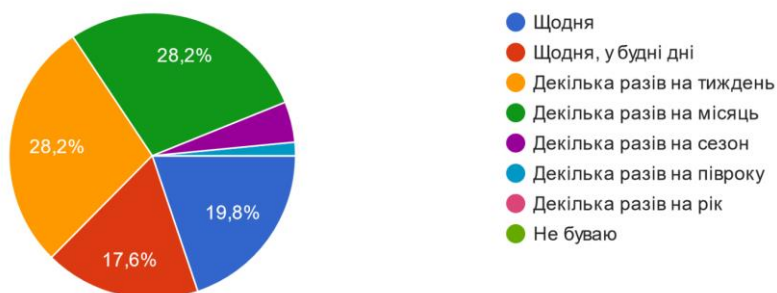


Рис. 2.35. Розподіл відповідей респондентів щодо частоти відвідування району Центр

Серед найчастіших причин відвідування Центру жителі міста зазначали, що приїзджать/приходять сюди щоб погуляти, відвідати кафе чи ресторани, а також з метою шопінгу. Доволі частими відповідями було прагнення відвідати тут заклади культури (театр, виставки тощо) і задля отримання певних послуг. Серед іншого, 35% опитаних людей вказали, що працюють у цьому районі, що знову підтверджує його ділову насиченість.

Одним із цікавих моментів стала спроба зрозуміти, чи частіше люди ходять пішки, коли перебувають в Центрі, порівняно з іншими районами та частинами міста. Найбільше люди обирали відповідь, що ходять пішки всюди однаково багато – понад 39%. Однак, це викликає сумніви, адже пішохідний варіант

пересування містом був не найпопулярнішою відповіддю на питання про це. Можливо, запропоновані відповіді не врахували людей, котрі просто хотіли висловити думку, що в Центрі вони ходять не більше чи не менше звичайного, найближчий варіант відповіді до цього виявився “Ходжу пішки всюди однаково багато” (рис. 2.36). Загалом, інша значна частина респондентів - більше 38% - підтвердили припущення про те, що в Центрі вони ходять пішки частіше і на довші відстані.

Чи можете Ви сказати, що частіше і на довші відстані ходите пішки в Центрі, ніж в інших районах міста?

131 відповідь

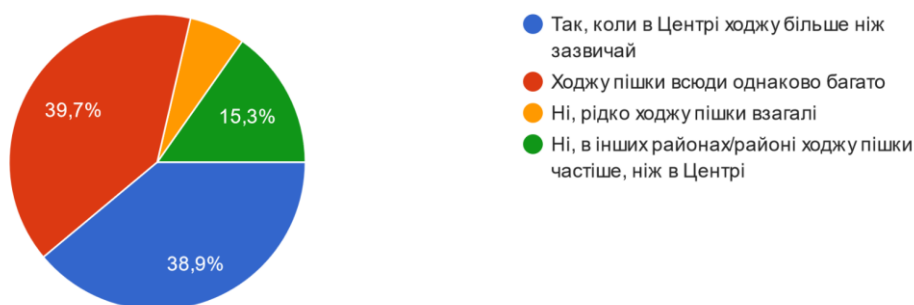
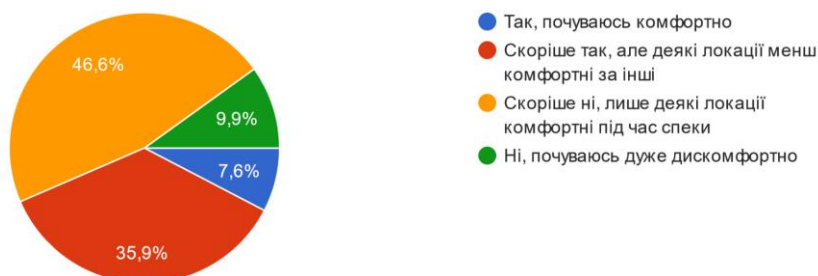


Рис. 2.36. Розподіл відповідей респондентів щодо тривалості ходіння пішки в Центрі, порівняно з іншими територіями міста

Наступні питання анкети вже більше стосувались облаштування вулиць і просторів Центру, що прямо впливає на їхню комфортність для людей. Запитання про комфортність перебування в районі під час складних погодних умов, як-от спека чи злива, показали, що переважно вінничани отримують певний дискомфорт щодо цього. Жителі міста тяжіють стверджувати, що скоріше не почувуються комфортно під час спеки та зливи, перебуваючи як пішоходи в районі Центру. Натомість, стосовно питання про сильний дощ, респонденти продемонструвати вищий рівень заявлення про однозначний дискомфорт, частіше обираючи відповідь “ні”, порівняно із варіантом “скоріше ні” (рис. 2.37). Можливо, це пов’язано із нещодавнім квітневим сезоном дощів і люди добре про це пам’ятають. Адже спека ще не встигла дошкулити так, як

холод і великі калюжі. Потенційно, проведення опитування в кінці літнього сезону може дати інший результат.

Чи відчуваєтеся Ви комфортно на вулицях Центру під час спеки, як пішохід?
131 відповідь



Чи відчуваєтеся Ви комфортно на вулицях Центру під час зливи, як пішохід?
131 відповідь



Рис. 2.37. Розподіл відповідей респондентів щодо оцінки комфортності перебування в Центрі під час складних погодних умов

Відзначали свій дискомфорт опитувані й у питанні задоволеності в контексті забезпечення просторів центрального району місцями для сидіння і відпочинку. Більша частина опитуваних обрала варіанти “скоріше ні” та “скоріше так”, тим не менш, підтверджуючи припущення про те, що місце для сидіння в Центрі недостатньо, оскільки обидва варіанти відповіді визначали потребу шукати собі таке місце (рис. 2.38). Різниця в тому, що “скоріше так” означає, що віднайти таке місце було нескладно або було відоме місце, де потрібно шукати. Варіант “скоріше ні” означав, що пошук місця де присісти займає багато часу, чим істотно впливає на комфорт. Тільки 11% вказали, що завжди є можливість присісти.

Чи вистачає Вам місць для сидіння та перепочинку в районі Центру?
131 відповідь



Рис. 2.38. Розподіл відповідей респондентів щодо рівня задоволеності пропозиціями місць для відпочинку в Центрі

Більше половини респондентів стверджують, що їм скоріше цікаво гуляти Центром, хоча відвідувати деякі місця звісно набридло. Це позитивний сигнал, котрий свідчить про потенціал Центру та необхідність лише деяких перетворень аби знову повернути людям зацікавленість до цього міського простору. Кожен четвертий повністю задоволений проведенням часу у Центрі міста та каже про те, що тут завжди цікаво. Менше чверті опитаних більш песимістичні і відчують, що нудьгують тут більше, ніж отримують задоволення. Це свідчить про недостатню різноманітність варіантів проведення дозвілля і кількість пропозицій для активностей, що охоплювали б ті верстви, котрі почуваться нудно. Найчастіше респондентами, котрим вже не цікаво в Центрі, були ті, хто живуть чи працюють у цьому районі.

Більше половини опитаних зазначили, що ніколи не стикались із фізичними труднощами під час пересування Центром як пішоходи. Близько чверті вказували, що мали труднощі, коли везли/несли важкі сумки чи чемодани, майже 20% написали, що відчували складнощі маючи фізичні травми, а 16% людей почувались дискомфортно пересуваючись Центром із дитячими візочками. У відкритому варіанті відповіді, вінничани часто згадували, що саме нерівне дорожнє покриття спричинило для них труднощі у пересуванні. Також вагомими бар'єрами респонденти визначали відсутність або вузькість тротуарів на окремих вулицях, антипаркувальні стовпці, напівсфери та клумби, що створюють перешкоди тощо. Дві людини з інвалідністю висловились щодо наявних

труднощів для них, а одна респондентка описала власний дискомфорт тим, що не може ходити на підборах. Очевидно, постір вулиць Центру неможливо назвати безбар'єрним.

Близько 75% респондентів стверджують, що у них не виникають проблеми із орієнтацією чи навігацією у просторі досліджуваного району, 25% стверджують, що час від часу дезорієнтовані. Найчастіше, причиною виникнення труднощів із навігацією називали запропоновані варіанти, як-от нестача табличок із назвами вулиць, наявність тупиків та непрохідних місць, паркани та нестачу вказівників. Цікавим коментарем стало зауваження, що однією із проблем є подібність деяких вулиць між собою та відсутність вздовж них явних маршрутів чи об'єктів інтересу.

Для переважної більшості опитаних паркування становить проблему на центральних вулицях міста. Майже 20% респондентів вказало, що не вважають проблемою запаркованість Центру. Серед цих 20%, а це 26 відповідей, 21 учасник вказали, що мають принаймні одне авто в домогосподарстві (з яких 5 зазначили, що мають більше ніж одне авто) і 13 найчастіше пересуваються містом на авто у якості водія. З цього можна зробити висновок, що частіше серед тих людей, котрі не вважають запаркованість проблемою, є ті, хто часто користується автівками. Мабуть, з погляду водія, у них є потреба залишати десь своє авто, тому питання запаркованості для них є зрозумілим та прийнятним.

Найбільше забитість вулиць припаркованими авто спричиняє для респондентів такі труднощі, як: заважає проходу (65% вказали цю відповідь), займає забагато простору (63%), обмежує видимість (59%) та псує вигляд вулиць (57%). Додатково, мешканці міста зазначали, що дратує запаркованість саме зелених зон та тротуарів, забруднення повітря від машин, створення незатишної атмосфери, заважання руху громадського транспорту, створення небезпеки.

Чи вважаєте Ви, як пішохід, проблемою запаркованість автомобілями центральних вулиць міста?

131 відповідь

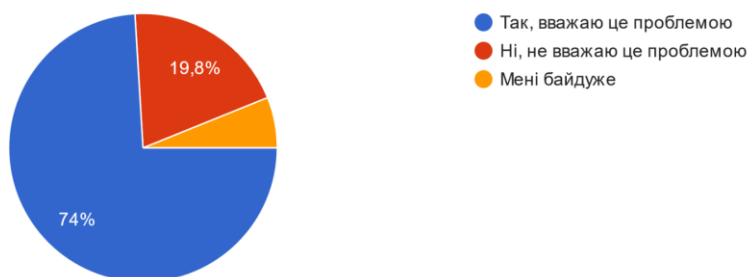


Рис. 2.39. Розподіл відповідей респондентів щодо ставлення до запаркованості вулиць Центру як проблеми

Жителі Вінниці не дуже задоволені якістю озеленення у Центрі. Так, 40% опитаних вказали, що скоріше задоволені ним, але хотілося б більше, а 33% - що скоріше не задоволені, бо з часом його стає все менше (рис. 2.40). Люди бачать, що озеленення стає біднішим з роками (що ми могли бачити у попередніх розділах із порівнянням історичних фото) і ця тенденція переважній більшості не до вподоби. Однак це ще залежить від сприйняття району опитуваними – хтось можливо буває тільки у скверах із деревами, однак ніколи не ходить у сусідні вулички. Тому й сприйняття центру такими респондентами буде як зеленого острівця. Повністю задоволеними є 11% респондентів.

Чи задоволені Ви озелененням в Центрі Вінниці?

131 відповідь

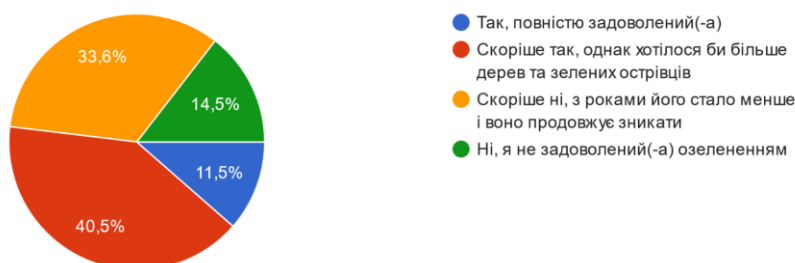


Рис. 2.40. Розподіл відповідей респондентів щодо озелененням в Центрі

Стосовно естетичного задоволення від вигляду вулиць Центру, 46% опитаних містян зазначили, що їм подобаються лише окремі локації чи об'єкти,

а загальна картина не дуже (рис. 2.41). Майже 30% мають протилежну думку – лише окремі об’єкти їм не подобаються, натомість у загальному вони знаходять вигляд досліджуваного району привабливим. Усе подобається 23% учасників опитування, а за варіант “нічого не подобається” – жодного голосу. Отже, в певній мірі Центр Вінниці задовольняє естетичні потреби містян і має для цього свій ресурс, однак чимало місць та вулиць потребують догляду аби рівень загальної задоволеності зріс.

Чи приносить Вам естетичне задоволення вигляд вулиць району Центру?
131 відповідь

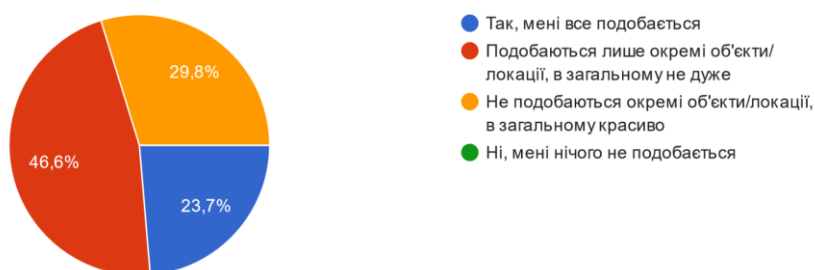


Рис. 2.41. Розподіл відповідей респондентів щодо зовнішнього вигляду району Центру

Більше ніж 42% мешканців міста стверджують, що почуваються безпечно гуляючи вулицями Центру (рис. 2.42). Більше половини, а саме 51% респондентів, зазначили, що скоріше почуваються безпечно, однак деякі місця викликають у них занепокоєння. Загальна частка тих, хто скоріше не почувається безпечно і точно не почувається безпечно становить 6%. Серед цього відсотка

більшою була кількість жінок і лише декілька чоловіків.

Чи відчуваєте Ви безпечно гуляючи вулицями Центру Вінниці?

131 відповідь



Рис. 2.42. Розподіл відповідей респондентів щодо безпеки прогулянок Центром

На відкрите запитання в яких саме місцях учасники опитування не відчуваються безпечно, відповідали дуже по різному. Загалом, усі отримані відповіді можна розділити на дві категорії: місця/локації та фактори небезпек. Серед того, що викликає у опитаних занепокоєння, вони вказували:

- вузькі вулички, особливо там де активний рух транспорту;
- тупикові проїзди/проходи;
- відсутність освітлення;
- місця з господарськими нежитловими спорудами (“сараї, халабуди”);
- безлюдні провулки (безлюдність);
- зношене та напівзруйноване облаштування просторів;
- активний рух транспорту в місцях перетину з пішохідним рухом.

Помітним серед усіх відповідей є те, що говорячи про небезпеки, респонденти помітно скаржились саме на небезпеку, що походить від транспорту на вулицях. У місцях перехресть, нерегульованих пішохідних переходів, та тих вулицях, де вузькі тротуари поблизу активного трафіку – про це писали найчастіше на запитання про небезпеки.

Якщо говорити в розрізі конкретно згаданих місць, а не факторів небезпеки загалом, то писали і згадували про парк Кумбари, Європейську площу (на подив), коло для кругового руху перед Староміським мостом, нерегульовані пішохідні

переходи на Соборній як і саму вулицю, вулиці Князів Коріатовичів та Магістратську, територію поблизу ЖК “Artynov Hall” (тупик) (рис. 2.43).

Парк Кумбари розташований на схилах правого берегу Південного Бугу. Розташований він біля початку вул. Оводова, де також розміщена пам’ятка архітектури початку ХХ ст. маєток купця на прізвище Кумбарі, що проживав там. Цей рекреаційний простір, з якого раніше відкривалась панорама на річку, заріс, майже всі лавки там розтрощені, а східці, які допомагали переміщуватись складним рельєфом, не мають всіх сходинок (рис. 2.44). Освітлення в темну пору там також відсутнє, що робить цей простір дуже небезпечним безпідставно.

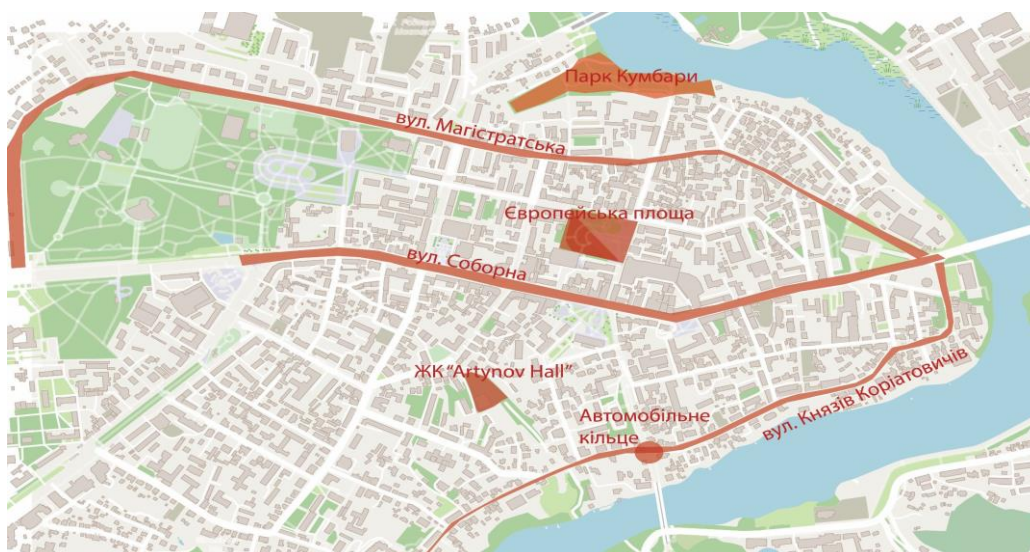


Рис. 2.43. Небезпечні місця у Центрі, які згадували респонденти



Рис. 2.44 Сучасний стан парку Кумбари, 2018 рік

[<https://vinnitsa.info/article/vinnitski-kumbari-gori-smittya-zruynovani-shodi-i-peyzazhi-z-kamyanih-shiliv-fotoreportazh>]

Більше половини опитаних висловили своє бажання бачити більше суто пішохідних місць в Центрі – 51%. Вільних від авто вулиць, тобто таких, де дуже обмежений чи взагалі відсутній доступ приватних автомобілів, але дозволений інших видів транспорту, хочуть бачити більше у досліджуваному районі 59% опитаних. В цілому, респонденти більше підтримали ідею про вільні від авто вулиці, аніж про суто пішохідні. Більше 16% жителів міста відповіли, що суто пішохідних місць більше вони бачити не хочуть, адже їх достатньо. У той же час, лише 7% опитаних відповіли, що не хотіли б бачити більше вільних від авто вулиць. Тобто, ідея вільних від авто, але не від усього транспорту вулиць, сприймається позитивніше.

Цікавим було з'ясувати, де найчастіше мешканці міста гуляють, коли перебувають у Центрі. Результати виявились доволі очевидними, адже у сприйнятті більшості людей цей район - це стандартний набір вулиць та декількох просторів, котрі не змінюються (рис. 2.45).

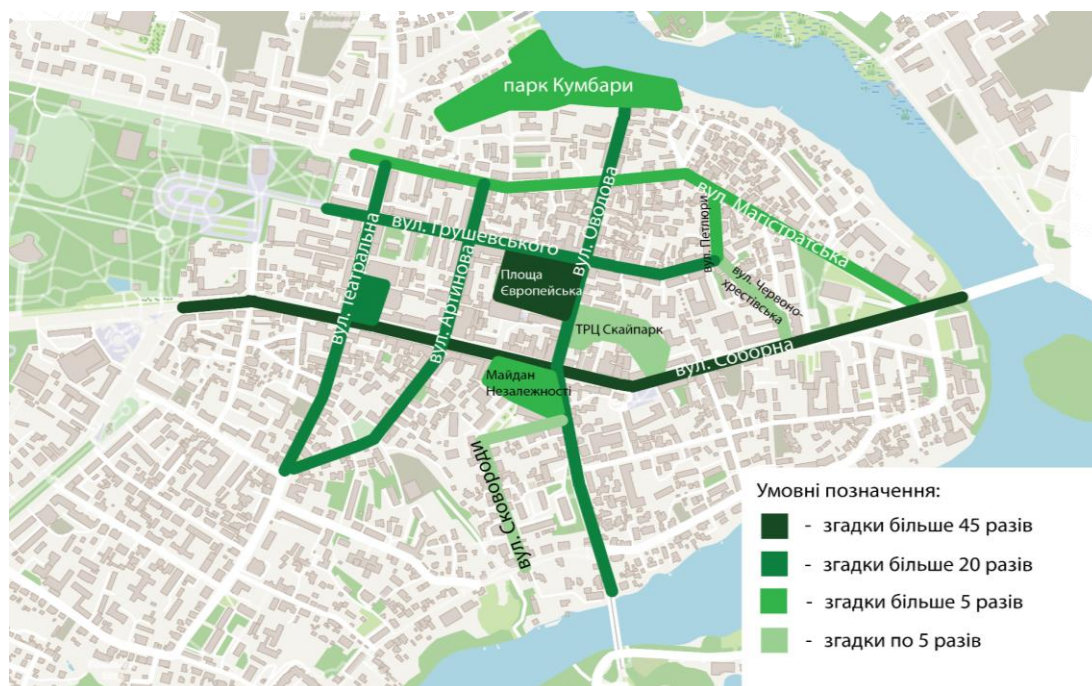


Рис. 2.45. Названі респондентами
найчастіше відвідувані місця для прогулянок

Не змінюються переваги людей у місцях для гуляння ще й тому, що інші місцевості та вулиці Центру не виглядають привітними, а маршрути через них не проходять. Тому переважна більшість містян, котрі не живуть в цьому районі,

бувають у лише найпопулярніших його місцях, разом зі скупченням там закладів сфери послуг. Найбільш відвідуваними місцями є вулиця Соборна, Європейська площа, вулиця Грушевського, а також Оводова, Артинова та Театральна.

Коли учасники опитування писали про місця, яких вони уникають в Центрі Вінниці, то чимало із них збігаються із мапою небезпечних локацій. Найчастіше в негативному контексті люди згадують вулицю Князів Коріатовичів, адже тротуари там просто жахливі й іноді доводиться йти по проїжджій частині, оскільки дуже мало місця. Водночас, там активний трафік, в години пік виникають затори, а загазованість повітря буває дуже високою. Також часто згадували вулицю Магістратську через ті ж самі проблеми, її перехрестя із Театральною - через активність авто.

Частина людей намагаються уникати дуже людних місць, адже все таки Центр доволі відвідуваний район, куди з'їжджаються всі. Респонденти писали, що стараються менше перебувати на Майдані Небесної Сотні (Театральна) та деяких частинах Соборної площі через пекуче сонце і відсутність дерев. Шум, пил, відсутність озеленення, скупчення авто та сміття, погано або не облаштовані тротуари – ось опис тих місць, яких найбільше намагаються уникати опитані. На жаль, все це можна знайти в Центрі Вінниці.

Серед проблем Центру з погляду пішохода, опитані зазначали такі:

- поганий стан дорожнього покриття;
- недостатню кількість якісного озеленення, особливо дерев, що створюють затінок;
- відсутність або замала ширину тротуарів на деяких вулицях;
- бар'єрність середовища;
- недостатня кількість місць для перепочинку;
- запаркованість вулиць;
- висока інтенсивність трафіку вулицями Центру;
- недбале ставлення до архітектурної спадщини, пам'ятки у дуже поганому стані;
- невпорядкованість фасадів;

- непередбачуваний дорожній рух та небезпечні пішохідні переходи;
- затоплення під час злив та не продумана дощова каналізація;
- відсутність можливості комфортного перебування у спеку.

Не можна не відмітити, що багато із запропонованих варіантів проблем, на думку респондентів, відображають попередні питання в анкеті, які можливо послугували приводом для роздумів учасникам. Однак, було запитання й про те, що найбільше подобається жителям міста під час прогулянок у Центрі. Те, що найбільше цінується опитаними, можна узагальнити так:

- люди довкола;
- атмосфера міста;
- архітектура;
- історичні місця та будівлі;
- місця з тінню та достатньою шириною проходу;
- компактність;
- тихі вулички;
- заклади, щоб поїсти чи придбати щось;
- Південний Буг поруч;
- чистота;
- дерева;
- жвавість.

Отже, аналізуючи опитування думки мешканців Вінниці шляхом інтернет-анкетування, можна дійти висновку, що Центр навряд чи у повній мірі можна назвати комфортним середовищем для пішоходів. Людям не вистачає затишку, місця та на можливостей для проведення тут свого дозвілля. Більшість із них ходять одними й тими самими потураними маршрутами, котрі набридають, а ходіння новими не виглядає заманливо, адже там виникатиме ще більше труднощів.

Можна виокремити три найпроблемніші вулиці – Соборна, Коріатовичів та Магістратська. Усі ці вулиці із найактивнішим рухом авто, завжди завантажені. Дві з них взагалі перебувають на межі переносимості пішоходами, а саме

Коріатовичів та Магістратська, де банально часто не вистачає місця для проходу вздовж. Соборна частіше згадувалась у контексті безпеки пішоходів – тут часто відбуваються ДТП, усі переходи нерегульовані та часто доволі довгі, завдяки широкій проїжджій частині.

Центр Вінниці мало відповідає сучасним вимогам однозначно комфортного для людей району. Позитивним є збереження того потенціалу, який здатний розкрити цей район для вінничан, як-от архітектура та історія. Містяни з теплотою відносяться до Центру, що зчитується з відповідей, адже не дивлячись на проблеми та негатив прагнення там перебувати зберігається.

Суттєва автомобілізація далась взнаки та знизила рівень оцінки мешканцями міста Центру. Навіть головна вулиця міста викликає дуже багато неоднозначних думок, хоча має бути відображенням кращих практик у плануванні та дизайні міста. Зникнення значної площі озеленення дає ще один очевидний зворотній ефект, коли півроку, на певних відтинках вулиць, створюються пательні, які важко переносяться більшістю.

Вінничани відчують як їхній простір крадуть авто, а разом із озелененням знищується затишок цих вулиць. Їхнє бажання долучитися до проходження опитування вже свідчить про потребу висловити свою думку з цієї проблематики, спробувати озвучити проблеми, з якими містяни стикаються щоразу на вулицях Центру. На думку мешканців Вінниці, Центр міста наразі не можна назвати комфортним для пішоходів.

РОЗДІЛ 3. ОПТИМІЗАЦІЯ ПІШОХІДНОГО РУХУ У МІСТІ ВІННИЦЯ

3.1. Досвід пішоходизації у містах світу

Пішоходизація – наразі популярний у світі процес повернення жителям міста права на комфортне перебування та зручне використання міських просторів. Як зазначалось раніше, цей процес є відповіддю на події минулих століть, коли зростаюча автомобілізація стрімко видозмінювала навколишній світ і призвела до витіснення людей з вулиць та зростаючу невдоволеність рівнем життя.

Процеси повернення пішоходів назад у міста відбуваються дуже комплексно – це можуть бути тактичні чи точкові міні-проекти, перетворення та реорганізація руху для цілих вулиць та районів або ж створення стратегічно-планувального підґрунтя для таких реновацій. Іноді достатнім є пропагування активного способу життя та стимулювання містян більше ходити пішки, іноді – відкрити нову комерцію та освіжити дизайн вулиці.

Не рідкістю буває різний контекст перетворень, адже не всі проекти з пішоходизації це саме про повернення втрачених раніше можливостей. Існує безліч прикладів, коли такі кейси ставали інноваційними для країни чи міста, адже піша інфраструктура створювалась з нуля на тих місцях, де її ніколи не існувало. Часто таке можна зустріти в азійських чи американських містах.

Найвідомішим у світі прикладом перетворення міста на дружнє до пішоходів та велосипедистів є Копенгаген. Історія його пішоходизації почалась ще у 1962 році, коли головну вулицю міста зробили пішохідною у якості експерименту [13]. Перетворення цієї вулиці, на той час, було дуже новаторським рішенням, що понесло за собою публічні дискусії чи це можливо і має сенс, а бізнеси казали що це позбавить їх клієнтів, адже тим ніде буде паркуватись. Однак, далі історія показала що це стало історією успіху і бізнеси почали заробляти ще більше за відсутності авто (*рис. 3.1*).



Рис. 3.1. Головна вулиця Копенгагену Строгет до та після її пішоходизації [Gehl Architects]

Пішоходизації Копенгагена почалась із його центральної вулиці, що має сенс. Саме історичні центри, принаймні в європейських містах, піддалися найбільш помітним трансформаціям із приходом авто. Тому процес перетворення таких вулиць на пішохідні є найпростішим з точки зору планування та адаптації навколишнього міського ландшафту, котрий адаптується швидко. Проблемою завжди є люди, котрим потрібен час на те, щоб звикнути та змінити свої щоденні практики. Цей процес ментальних змін зазвичай може викликати багато спротиву та часу на прийняття.

Починати перетворення міст з його центральних районів - це ще й найпростіший шлях, тому що, окрім підґрунтя у вигляді навколишнього простору, який не потребує значних втручань, це найпростіше пояснити жителям міста та власникам авто. Існує чимало аргументів про важливість і потребу пішоходизації центрів міст: це і про економічні вигоди, і про збереження історико-культурної спадщини, і про повернення місту його автентичного вигляду тощо.

Надихаючим прикладом та успішною історією стала трансформація столиці Словенії міста Любляна. У 2006-2007 роках різке зростання моторизованого руху призвело до того, що на вулицях міста, навіть у самому серці Любляни, на знаменитому Потрійному мості та площі Прешерна, ставало все більше і більше автомобілів. У відповідь на це у 2007 році місто прийняло «Бачення 2025» з метою стати сталим і приємним для життя містом. Частково це

бачення передбачало перетворення центру міста з місця, де домінує автомобільний рух, на пішохідну зону, яка б приваблювала як мешканців, так і гостей міста [20].

З 2007 року зміни почалися з реконструкції вулиці Вольфової та площі Прешерна. Ці зміни вийшли за рамки звичайних заходів з покращення умов для пішоходів, заборонивши доступ моторизованого транспорту до цих двох ділянок (рис. 3.2). Вперше рух моторизованого транспорту було обмежено за єдиним винятком – для доставки, яка вимагала дозволу на обслуговування, дійсного з 6-ї до 10-ї ранку [20].



Рис. 3.2. Потрійний міст та площа Прешерна до та після трансформації
[<https://ecf.com/news-and-events/news/how-bicycle-transformed-ljubljana-more-liveable-city>]

Ще один важливий крок був зроблений у 2011 році з перетворенням ринку Конгресні на пішохідну зону (рис. 3.3). При переплануванні площі було враховано історичне оточення району та дотримано вимог Словенського інституту охорони культурної спадщини. Видалення автомобілів з площі, включаючи місця для паркування, призвело до необхідності пошуку інших рішень щодо паркування для мешканців та відвідувачів. Це було вирішено шляхом заміни вуличних парковок на новий підземний паркінг безпосередньо під ринком Kongresni [20].



Рис. 3.3. Вигляд ринку Конгресні до та після пішоходизації
[<https://ecf.com/news-and-events/news/how-bicycle-transformed-ljubljana-more-liveable-city>]

Починаючи з 2013 року, місто реконструювало головну транспортну артерію, що веде до центру міста, - Словенський бульвар. Того року вперше було тимчасово переплановано 400-метрову ділянку дороги, яка була передана пішоходам, велосипедистам та міським автобусам [20]. Після терміново необхідних каналізаційних робіт ця частина Словенського бульвару була остаточно перетворена на спільний простір для активної мобільності та громадського транспорту (рис. 3.4.).





Рис. 3.4. Словенський бульвар в Любляні до та після трансформації
<https://eurocities.eu/stories/the-new-life-of-ljubljana-main-street/> ; <https://ecf.com/news-and-events/news/how-bicycle-transformed-ljubljana-more-liveable-city>

Найбільш значні зміни помітні безпосередньо в центрі міста – пішохідна зона, закрита для моторизованого транспорту, збільшилася на 620% з 2007 року і тепер охоплює приблизно 10 гектарів, а ще 3 гектари стали пішохідними, але все ще доступними для місцевого транспорту [20]. Центр Любляни тепер пропонує більше якісних публічних просторів для проведення різних культурних і спортивних заходів, розвитку бізнесу або просто для спілкування і проведення часу.

Любляна застосувала поетапний підхід до закриття вулиць і площ для моторизованого руху, в результаті чого сьогодні центр міста перетворився на пульсуючий осередок активностей, що заповнений людьми. Публічний простір був перетворений на пішохідний і велосипедний, щоб створити придатний для життя внутрішньоміський район. Зв'язок між обома берегами річки, що протікає через центр міста, було покращено завдяки будівництву або реконструкції мостів. Дані зміни були дуже позитивно сприйняті місцевими мешканцями.

Не усі перетворення просторів із елементами пішоходизації та підвищення комфорту для людей мають бути такими масштабними та об'ємними, як приклад Любляни. Парклети – це тимчасове або постійне перетворення вуличних, придорожніх паркувальних місць на нові жвавi та доступні публічні простори. Також відомі як вуличні сидіння, кишенькові парки, мобільні парки або місця

для сидіння на узбіччях, вони часто є результатом партнерства між містом і місцевим бізнесом, мешканцями або асоціаціями сусідів [13]. Парклети часто встановлюють уздовж тротуарів, які є занадто вузькими або перевантаженими, щоб дозволити розміщення терас кафе чи вуличних меблів.

Після успіху першого проєкту парклетів на вулиці Руа Падре Жоао Мануель у 2014 році, парклети стали частиною загальноміського генерального плану Сан-Паулу, щоб заохотити створення додаткових публічних просторів у рамках вуличного дизайну (рис. 3.5.). Спеціальна політика тепер регулює створення та утримання парклетів по всьому місту. Ці парклети складаються зі стаціонарних місць для сидіння, саджанців та велосипедних парковок, а місцеві рекомендації щодо дизайну допомагають впорядкувати цей процес. Станом на травень 2016 року в Сан-Паулу приватними ініціативами було встановлено 42 парклети, а муніципалітет погодився на встановлення ще 32 парклетів (по одному для кожного району), щоб поширити програму на інші частини міста [13].



Рис. 3.5. Вид зверху на парклети на вулиці Руа Падре Жоао Мануель, Сан-Паулу, Бразилія [Global Designing Cities Initiative, & National Association of City Transportation Officials. (2016). Global street design guide. Island Press]

Перший паркет у Лімі (Пер був задуманий у лютому 2015 року в результаті воркшопу «Кишенькові урбаністичні інтервенції». Оскільки муніципальна влада була скептично налаштована щодо тривалості використання та якості простору,

він був побудований за кошти та зусиллями студентів і викладачів місцевого навчального закладу. Проєкт, був позитивно сприйнятий засобами масової інформації та місцевою громадою, став частиною нової програми під назвою «Нові зелені зони», ініційованої Управлінням з питань охорони навколишнього середовища муніципалітету Сан-Борха (рис. 3.6). Наразі планується продовжити будівництво парклетів в інших частинах міста [13].



Рис. 3.6. Парклет у місті Ліма, Перу [Global Designing Cities Initiative, & National Association of City Transportation Officials. (2016). Global street design guide. Island Press].

В Україні парклеті не є поширеним явищем. Вважається, що перший був встановлений у місті Івано-Франківськ у 2015 році. Він складається з двох модулів – для сидіння та велопаркування, і був виготовлений із дерева. Встановлено його було навпроти місцевої обласної держадміністрації [39].

Отже парклеті це не тільки швидко, дешево і ефективно, а ще й дуже соціально. Як бачимо з прикладів, задля встановлення парклетів часто об'єднуються різні стейкхолдери і співпрацюють для спільної мети. Мета встановити парклет є доволі вимірюваною та реалістичною, тому такі рішення часто стають успішними та розвивають культуру перебування на вулиці (рис. 3.7.).



Рис. 3.7. Парклет у Івано-Франківську, 2015 рік
[\[https://hmarochos.kiev.ua/2015/06/15/u-ivano-frankivsku-vstanovili-parklet/\]](https://hmarochos.kiev.ua/2015/06/15/u-ivano-frankivsku-vstanovili-parklet/)

Цікавим кейсом є проєкт пішоходизації 300 вулиць до 2026 року у Парижі з метою забезпечити дітям безпечні шляхи до школи, одночасно борючись із забрудненням повітря. Міська ініціатива “Вулиця до школи” полягає у підвищенні пішохідної доступності доріг поблизу дитячих садків та початкових шкіл. Станом на листопад 2023 року була впорядкована 201 вулиця [17].

Там, де вулиці не перекривають спеціальними бар'єрами через необхідність збереження можливості для руху спеціального транспорту, пріоритет все одно залишається за пішоходами. Знімні бар'єри встановлюються вздовж доріжок там, де це можливо. Вони дозволяють проїзд аварійних машин і служб (збір побутових відходів тощо), але забороняють проїзд автотранспорту. Якщо доступ до прилеглих автостоянок або великі потреби в доставці не дозволяють закрити смугу, доріжки стають пішохідними без встановлення бар'єрів. У цьому випадку тільки певні транспортні засоби можуть рухатися дуже повільно [17].

Деякі «шкільні вулиці» отримали вигоду від спеціальної програми розвитку через створення освітлених пішохідних маршрутів і, де це технічно можливо, великих наземних рослинних зон з деревними насадженнями (рис. 3.8, рис. 3.9, рис. 3.10). Ці заходи також сприяють зменшенню нічних островів тепла.



Рис. 3.8. Вулиця Rue de la Brèche-aux-Loups у 12 окрузі Парижу до та після трансформації [Christophe Belin / Ville de Paris]



Рис. 3.9. Вулиця Providence у 13 окрузі Парижу до та після трансформації [Christophe Belin / Ville de Paris]



Рис. 3.10. Вулиця Rue Pierre Foncin у 20 окрузі Парижу до та після трансформації [Christophe Belin / Ville de Paris]

Як видно із наведених вище прикладів пішоходизації вулиць та просторів міста, цей процес характерний для абсолютно різних країн та міст світу. Сутність проєкту залежить від проблеми, яку планується вирішити: безпека дітей, боротьба із автомобілізацією, підвищення рівня життя та комфорту людей,

переосмислення історичного центру, створення певної атмосфери на вулиці чи поблизу закладу, пропагування здорового способу життя чи боротьба із забрудненням середовища. Деякі з таких рішень можуть вирішувати одразу декілька проблем, окремі можуть бути націлені лише на одну мету, однак досвід міст світу демонструє позитивний вплив від створення пішохідних просторів, де пріоритетом стає людина.

На жаль, в Україні цей позитивний досвід не є поширеним, можна вести мову лише про поодинокі випадки пішоходизації центральних вулиць або принаймні збереження цієї властивості. Зрозуміло, що такі інфраструктурні проєкти наразі поза зоною актуальності для українського суспільства з огляду на продовження активних військових дій на території країни, та все ж це питання періодично виникає в контексті створення доступних просторів, потреба в яких стає актуальнішою з кожним днем.

Аналізуючи кейси та досвід міст світу, можна говорити, що такі радикальні перетворення як прибирання авто повністю, спочатку завжди викликають спротив у певної частини мешканців міста та побоювання, що це принесе місту збитки. Однак практика показує, що якісні проєкти не тільки згодом приймаються місцевими мешканцями, а ще й змінюють їхнє ставлення до теми пішохідності та створюють нові ментальні уявлення про своє місто. Одного разу спробувавши мати пішохідну вулицю, чи район, чи простір, мешканці міста швидко звикають та усвідомлюють усю зручність та цікавість такого формату, відмовляючись повертатись до попереднього стану міського простору.

3.2. Типізація вулиць Центру Вінниці за комфортністю пішоходизації

Вулиці є окремим видом публічних просторів, котрий відіграє ключову роль у формуванні міського стилю життя, стаючи майданчиком для взаємодії населення міста. Найцінніша властивість вулиць — це їхня багатофункціональність, котра може одночасно задовольнити дуже різні потреби людей. Вуличний рух передає пульсацію міста та створює його динаміку,

задаючи темп всьому навколо. У години пік вулиці – це жваві організми, що рухаються з великою швидкістю, рано вранці – знелюднені та просторі, вони потопають у тиші.

Однак, вулиці дуже неоднорідні та мають абсолютно різні специфічні властивості. В залежності від сукупності таких факторів, як інтенсивність руху в різну пору доби, пристосованості для різних користувачів та видів транспорту, виду озеленення, функціоналу будівель вздовж, району розміщення, ширини та довжини тощо.

До прикладу, якщо переважаюча функція вулиці це ділова, то після закінчення стандартного 8-ми годинного робочого дня там не залишиться майже нікого. Якщо це торгова вулиця з багатьма крамницями, ринками тощо, то на вихідних там буде у декілька разів більше відвідувачів, порівняно із будніми днями. Вулиці поблизу університетських кампусів чи навчальних закладів обезлюднюються у періоди канікул. А вулиці на яких проходять популярні маршрути громадського транспорту, будуть раніше заповнюватись людьми зранку і набагато пізніше ставатимуть порожніми, допоки не поїде останній, наприклад, трамвай.

Існують й інші класифікації вулиць, наприклад за ДБН 360-92** “Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень”, що діяла в Україні до 2018 року, вулиці та дороги йшли об’єднаним поняттям і класифікувались за принципом територіальної приналежності та охоплення: магістральні дороги, магістральні вулиці загальноміського значення, магістральні вулиці районного значення, вулиці та дороги місцевого значення (табл. 3.1).

Таблиця 3.1. Класифікації міських вулиць та доріг ДБН 360-92**
 “Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень”
[\[https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92#Text\]](https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92#Text)

Категорія доріг і вулиць	Основне призначення доріг і вулиць
Магістральні дороги	
Безперервного руху	Швидкісний транспортний зв'язок поза житловою забудовою між віддаленими промисловими і сільськими районами в найважливіших і значних містах; виходи на зовнішні автомобільні дороги, до аеропортів, великих зон масового відпочинку і поселенням у системі розселення. Пересікання з магістральними вулицями і дорогами в різних рівнях
Регульованого руху	Транспортний зв'язок між районами на окремих напрямках і ділянках переважно вантажного руху, що здійснюється поза житловою забудовою, виходи на зовнішні автомобільні дороги. Пересікання з вулицями і дорогами, як правило, в одному рівні
Магістральні вулиці загальноміського значення	
Безперервного руху	Транспортний зв'язок між житловими, промисловими районами і громадськими центрами в найважливіших, значних і великих містах, а також з іншими магістральними вулицями, міськими і зовнішніми автомобільними дорогами. Забезпечення руху транспорту по основних напрямках у різних рівнях
Регульованого руху	Транспортний зв'язок між житловими, промисловими районами і центром міста, центрами планувальних районів; виходи на магістральні вулиці та дороги і зовнішні автомобільні дороги. Пересікання з магістральними вулицями і дорогами, як правило, в одному рівні
Категорія доріг і вулиць	Основне призначення доріг і вулиць
Магістральні вулиці районного значення	
Транспортно-пішохідні	Транспортний зв'язок між житловими районами, а також житловими і промисловими районами, громадськими центрами, виходи на інші магістральні вулиці
Вулиці та дороги місцевого значення	
Житлові	Транспортний (без пропуску вантажного і громадського транспорту) і пішохідний зв'язок на території житлових районів (мікрорайонів), виходи на магістральні вулиці й дороги регульованого руху
Промислово-складські	Транспортний зв'язок переважно легкового й вантажного транспорту в межах зон (районів), виходи на магістральні міські дороги. Пересікання з вулицями й дорогами влаштовуються в одному рівні
Пішохідні вулиці й дороги	Пішохідний зв'язок з місцями прикладання праці, закладами і підприємствами обслуговування, в тому числі в межах громадських центрів, місцями відпочинку і зупинками громадського транспорту
Проїзди	Під'їзд транспортних засобів до житлових і громадських будівель, закладів, підприємств та інших об'єктів міської забудови у межах районів, житлових кварталів
Велосипедні доріжки	Проїзд на велосипедах по вільних від інших видів транспортного руху трасах до місць відпочинку, громадських центрів, а в найважливіших і значних містах зв'язок у межах планувальних районів

За версією Глобальної ініціативи з дизайну міст (Global Designing City Initiative), яка у 2022 році стала незалежним проєктом Rockefeller Philanthropy Advisors (неприбуткової організації, що спеціалізується на підтримці високоефективних глобальних проєктів та стратегічних благодійних ініціатив), типізація вулиць виглядає зовсім інакше. У своєму Глобальному посібнику з вуличного дизайну (Global Street Design Guide), команда проєкту пропонує таку типізацію вулиць, базуючись на визначеннях з аналітики профільних органів управління різних міст світу (табл. 3.2.):

Таблиця 3.2. Типізація вулиць за версією Глобальної ініціативи з дизайну міст

Тип вулиці	Опис
1. <i>Вулиці тільки для пішоходів</i>	Вулиці, призначені лише для пішоходів, ставлять на перше місце людей і, як правило, є найбільш доречними в місцях з комерційною діяльністю по обидва боки вулиці. Це стратегічно обрані вулиці з високою інтенсивністю пішохідного руху та обмеженим рухом автотранспорту. Ці вулиці пропонують можливості для різноманітних видів діяльності, таких як шопінг або відпочинок, обід або байдкування, прогулянки або вистави. [18]
2. <i>Провулки</i>	Провулки – це вузькі вулиці, які додають різноманітності загальній мережі публічного простору, підтримуючи структуру міста. Часто переобладнані зі старих службових доріжок, комерційні провулки надають можливість створити нові входні двері до забутих просторів, надати пріоритет пішоходам і додати живого простору в район. Провулки можуть працювати як мережа навігації містом для пішоходів і формувати загальну ідентичність центру міста [2].
3. <i>Пішохідні площі</i>	Публічні площі перетворюють недостатньо використовувані ділянки вулиць на жвавий соціальний простір для мешканців та бізнесу, що їх оточують. Площі заряджають енергією навколишні вулиці та громадські простори, створюючи пішохідний трафік, який може стимулювати бізнес і поживляти вуличне життя [18]
4. <i>Комерційні вулиці загального користування</i>	Комерційні вулиці загального користування призначені для полегшення завантаження та розвантаження товарами для транспортних засобів у визначені години. Вони спроектовані таким чином, щоб уповільнити швидкість руху за допомогою пішоходів, дизайну та інших засобів.
5. <i>Житлові вулиці спільного користування</i>	Житлові вулиці з низькою інтенсивністю руху, особливо в старих містах, можуть мати вузькі тротуари або взагалі не мати тротуарів. Багато з них де-факто функціонують як спільний простір, де граються діти, ходять пішки і їздять на велосипедах, розділяючи проїжджу частину з водіями.
6. <i>Вулиці житлових районів</i>	Хоча щільність і розміри вулиць у житлових кварталах різняться, вони часто недостатньо використовуються як місця для ігор і дозвілля. Ці вулиці повинні забезпечувати безпечні та привабливі місця для прогулянок, а також доступ до місцевих магазинів і шкіл.
7. <i>Головні вулиці мікрорайону</i>	Головні вулиці мікрорайону лежать в основі повсякденного життя, пропонуючи пішохідні пункти призначення, такі як ресторани, магазини, послуги та зупинки транспорту. Пішохідні потоки повинні бути забезпечені добре спроектованими тротуарами. Швидкість руху повинна бути обмежена, а ключові транзитні маршрути та велодоріжки мають бути пріоритетними.
8. <i>Центральні вулиці з одностороннім рухом</i>	Протягом минулого століття багато міст перетворили центральні вулиці з двостороннім рухом на односторонні, намагаючись впорядкувати транспортний потік і зменшити кількість транспортних конфліктів. Широкі вулиці з одностороннім рухом дають можливість реконфігурувати широке дорожнє полотно у велодоріжки та транзитні смуги або розглянути можливість переобладнання на двосторонній рух для покращення доступності, сполучення та безпеки.

9. <i>Центральні вулиці з двостороннім рухом</i>	Центральні вулиці з двостороннім рухом дають можливість для трансформації, яка дозволяє збільшити пропускну спроможність вулиці для багатьох користувачів. Звуження смуг руху, виділення простору для велосипедистів і громадського транспорту, а також поліпшення пішохідного середовища покращують характеристики вулиці. Включення публічного простору та додавання зеленої інфраструктури, як-от дерев, водонепроникної бруківки та паркетів, може ще більше сприяти пожевопоборженню руху.
10. <i>Транзитні вулиці</i>	Транзитні вулиці, які часто проходять вздовж комерційних коридорів, мають пріоритет для пішоходів і громадського транспорту. Автомобілістам заборонено в'їжджати на вулицю, крім випадків обмеженої доставки та епізодичного дозволу на в'їзд. У деяких випадках для транспорту, такого як автобуси, трамваї тощо, відведено спеціальні місця між тротуарами.
11. <i>Великі транзитні вулиці</i>	Великі вулиці з транзитним сполученням допомагають з'єднати райони між собою. Вони забезпечують доступ до ключових місць призначення та міських послуг за допомогою громадського транспорту, такого як автобус, швидкісний трамвай, легка залізниця або трамвай. Хоча ці вулиці в першу чергу забезпечують мобільність, їхній дизайн повинен враховувати інтереси всіх користувачів. Будучи важливими транзитними коридорами, вони також підтримують велику кількість пішоходів.
12. <i>Великі вулиці</i>	Найширші міські вулиці часто мають регіональне значення, але не є локально інтегрованими. Небезпечно швидкі, але схильні до заторів, ці вулиці обслуговують наскрізний рух за рахунок інших видів використання і створюють бар'єри для пішоходів і перехресного руху. Багато вулиць були спроектовані на основі припущення, що більша ширина - це єдиний спосіб збільшити пропускну спроможність для руху людей. Однак ширші вулиці за своєю суттю є менш ефективними в розрахунку на одну смугу руху.
13. <i>Покращення естакадної конструкції</i>	Естакадні споруди існують у багатьох містах світу. Століття будівництва шосе, автострад і спеціальних транзитних коридорів над існуючими вулицями розділило багато районів. Покращення простору під цими спорудами та навколо них може перетворити занедбані простори на особливі місця, відродити райони та об'єднати громади.
14. <i>Демонтовані естакадні конструкції</i>	Міста можуть вирішити демонтувати естакадні споруди або не відновлювати ті, що були пошкоджені чи структурно застаріли. Такі трансформації створюють можливості для покращення громадського простору, більш сталого довкілля, підвищення економічної активності та відновлення міської структури.
15. <i>Від вулиць до струмків</i>	Висвітлення струмків і річок дозволяє містам виявити поховані водні шляхи, щоб покращити якість води, управління водними ресурсами та біорізноманіття. Перетворення занедбаного дорожнього полотна на струмки дає можливість створити нові публічні простори та напрямки в місті.
16. <i>Тимчасове перекриття вулиці</i>	Тимчасове перекриття вулиць для проведення вуличних ярмарків, ринків, вуличних вечірок, ігрових вулиць та відкритих вулиць дає можливість переосмислити простір, дозволяючи людям відчувати себе учасниками різноманітних заходів. Такі перекриття відкривають простір для людей, активізують вулиці та знайомлять бізнес і громади.

<i>17. Постіндустріальна ревіталізація</i>	По мірі того, як міста по всьому світу переходять від економіки, заснованої на промисловості та виробництві, до економіки послуг, великі, колись промислові райони трансформуються для розміщення інших видів діяльності. Характеризуючись широкими вулицями, вздовж яких розташовані порожні склади і фабрики, ці райони пропонують можливість проектувати вулиці, які зберігають історичну спадщину району, водночас заохочуючи і пристосовуючи їх до різних видів використання.
<i>18. Набережні та паркові вулиці</i>	Набережні та парки є ключовими місцями відпочинку в багатьох містах. Проектування вулиць, прилеглих до цих зон, може допомогти розширити громадський простір на прилеглі райони і запросити до нього різних користувачів.
<i>19. Історичні вулиці</i>	Історичні центри багатьох міст були забудовані задовго до автомобільної ери і мають вузькі вулиці та провулки, які сплітаються серед багатого розмаїття будівель. Закриття цих ділянок для автомобільного руху, обмеження навантаження та перетворення їх на пішохідні простори може значно покращити якість району та загальноміської мережі.
<i>20. Вулиці в неформальних районах</i>	Неформальні міські райони становлять значну частину забудови багатьох міст світу. Вони часто виникають у відповідь на міграцію населення та нездатність міст прийняти приріст населення або забезпечити доступне житло та адекватні послуги в межах запланованої міської структури.

Кожна країна має свою типізацію вулиць, визначену її офіційними нормативно-правовими актами чи планувальною документацією кожного окремого міста. Підходів до типізації вулиць існує багато, часто вона базується на суто технічних характеристиках ширини, пропускної здатності, зв'язків тощо. Якщо розглядати з точки зору людиноцентричного підходу, то вулиці це, передусім, тип публічного простору, а простори, зазвичай, поділяють за їхніми функціями, конфігурацією, насиченістю послугами тощо. Більшість офіційних міських архітектурно-планувальних документів в Україні типізують вулиці лише з погляду руху транспорту та технічних характеристик, адже планування з орієнтацією на людину важко врегульовувати, це потребує значних змін в системі управління.

У даному дослідженні Центру Вінниці, вулиці розглядаються з точки зору людини, як їхнього користувача. Про сприйняття вулиць не як артерій для пересування транспорту, а як просторів поєднаних між собою та іншими просторами, котрі утворюють мережу та наповнені можливостями для задоволення численних потреб містян. З цього випливає, що опис вулиць буде

здійснюватись з аспектів, важливих для пішохода, котрі впливають на людину та її стан, як-от безпека, цікавість, пристосованість до прогулянок тощо.

Серед вулиць Центру Вінниці, перш за все, можна виділити чотири магістральні із найінтенсивнішим рухом транспорту – Соборна, Магістратська, Князів Коріатовичів та Театральна. Перелічені вулиці є найбільш завантаженими та шумними і насиченими впродовж дня. Ці вулиці обрамлюють район Центру з усіх сторін: Магістратська з північної частини, Князів Коріатовичів із південного боку, Театральна із західної частини, а Соборна розділяє посередині. Названі вулиці слугують певними бар'єрами, котрі, через свій інтенсивний рух, розділяють простір (рис. 3.11).

На жаль, змінити інтенсивність руху на цих вулицях майже неможливо, оскільки через них проходять маршрути з одного берега міста на інший всіма трьома мостами Вінниці: Староміському (через вул. Князів Коріатовичів), Центральному (через вул. Соборну, Магістратську та Князів Коріатовичів) та Київському (через вул. Театральну та Магістратську). Нестача мостів для міста є викликом, через який розвиток деяких територій та пішоходизація Центру повністю залишається далекою перспективою.



Рис. 3.11. Інтенсивність трафіку вулицями Центру Вінниці

На вулицях з таким інтенсивним трафіком, загазованістю та шумом пішоходам навряд чи буде комфортно. Не дарма ці вулиці є серед тих, яких згідно з опитуванням уникають вінничани перебуваючи в досліджуваному районі. Для цих вулиць актуальними є також питання безпеки. На вул. Князів Коріатовичів місцями настільки завузький тротуар, що навіть одній людині важко балансувати аби не йти по проїжджій частині (рис. 3.12). А кількість авто, які щоденно проїжджають тут, не співставна із розміром вулиці, що створює чимало конфліктів як між водіями, так і для пішоходів.



Рис. 3.12 Вулиця Князів Коріатовичів та її небезпечно вузькі “тротуари”

[Фото Катерини Пісоцької]

По вулиці Соборній чимало респондентів скаржилися на дискомфорт щодо наземних нерегульованих пішохідних переходів. У значної кількості людей вони викликають тривогу, адже пішоходи не впевнено почуваються переходячи там дорогу, відчуваючи небезпеку та тиск з боку водіїв. Деякі респонденти навіть писали, що намагаються уникати переходів тут. Рішенням для таких не поодиноких ситуацій могли б стати острівці безпеки.

Острівці безпеки – це невелика ділянка тротуару або узбіччя, оточена асфальтом або іншими дорожніми матеріалами, де пішоходи можуть зупинитися перед завершенням переходу дороги. Зазвичай вони використовуються на дуже широких вулицях, оскільки пішохідний перехід може бути занадто довгим для деяких людей, щоб перетнути його за один цикл світлофора. Острівці безпеки можуть також використовуватися, за відсутності світлофорів, коли пішоходи

потребують безпечної гавані після того, як вони подолали один напрямок руху і перейшли в наступний. Це значно покращує зручність для пішоходів, які намагаються перетнути жваву вулицю, оскільки вони з більшою ймовірністю знайдуть два невеликих розриви в русі, ніж одну ситуацію, коли розриви для обох напрямків збігаються.

Для Вінниці островці безпеки не новина, адже у минулі роки їхнє встановлення успішно практикувалось. Навіть на вулиці Магістратській ще у 2018 році встановили два – поблизу входів у Центральний парк ім. Леонтовича з вулиці (рис. 3.13). Здебільшого, такі островці у місті облаштовували поблизу зупинок громадського транспорту на переходах.

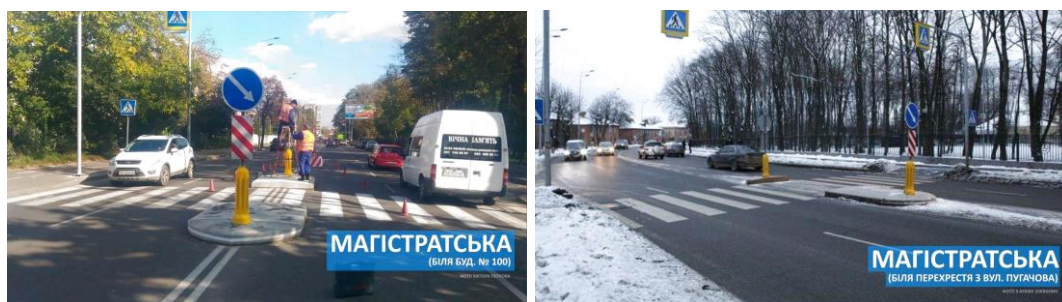


Рис. 3.13. Острівці безпеки по вул. Магістратській у Вінниці
[Віктор Перлов; 20хвилин - новини Вінниці]

Встановлювали острівці й після реконструкції перехрестя по вул. Князів Коріатовичів із Оводова, перед в'їздом на Староміський міст, а також ще один далі по вулиці (рис. 3.14). По вул. Соборній немає жодного такого рішення, що ускладнюється ще й проляганням трамвайних колій посеред дороги.



Рис. 3.14. Острівці безпеки по вул. Князів Коріатовичів у Вінниці [Вежа]

Однак, варто розглядати й інші варіанти підвищення рівня безпеки котрі можуть бути на рівнях перепланування потоків дорожнього руху, зупинок транспорту та конфігурації вулиць.

Інший показник безпеки чи небезпеки вулиці, зокрема й для пішоходів, це частота виникнення ДТП на їхніх певних ділянках, що висвітлює проблемність певних точок. За допомогою онлайн-сервісу Гео-портал м. Вінниці (Мапа звернень громадян) можна переглянути статистику виникнення ДТП на різних вулицях за період з грудня 2020 року по лютий 2022 (рис. 3.15). Як ми бачимо з рисунку, велика кількість ДТП зконцентрована на перехрестях, особливо по вул. Соборній. Проблемною точкою є перехрестя Магістратської із Театральною, а також перехрестя вулиць Князів Коріатовичів та Оводова.

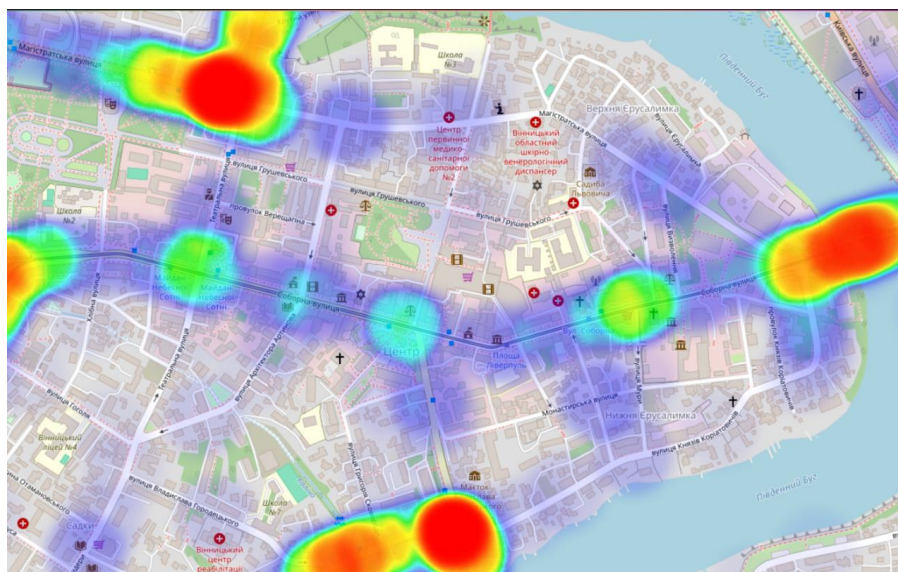


Рис. 3.15. Частота виникнення ДТП у Центрі Вінниці у грудні 2020 - лютому 2022 року [Геопортал м. Вінниці <https://map.vmr.gov.ua/>]

Пішохідні переходи, які так турбують місцевих, розташовані на Соборній саме на перехрестях, котрі підсвічені на мапі ДТП. Отже, дані вулиці можна віднести до таких, котрі потребують **модернізацій з погляду безпеки**. Поки що, пішоходи не почуваються там цілковито в безпеці.

Іншу категорію вулиць, котру можна виділити у Центрі – **вулиці-парковки**. На жаль, у центральній частині Вінниці паркування безкоштовне,

крім декількох винятків. Існують зони, де паркування заборонене й інспектори із паркування регулярно виписують штрафи за це. Однак, здебільшого, автомобілі почуваються вільно на більшості вулиць. Якщо подивитись на мапу Гео-порталу м. Вінниці, то можна побачити кількість дозволених місць для паркування, яка не є втішною (рис. 3.16.).

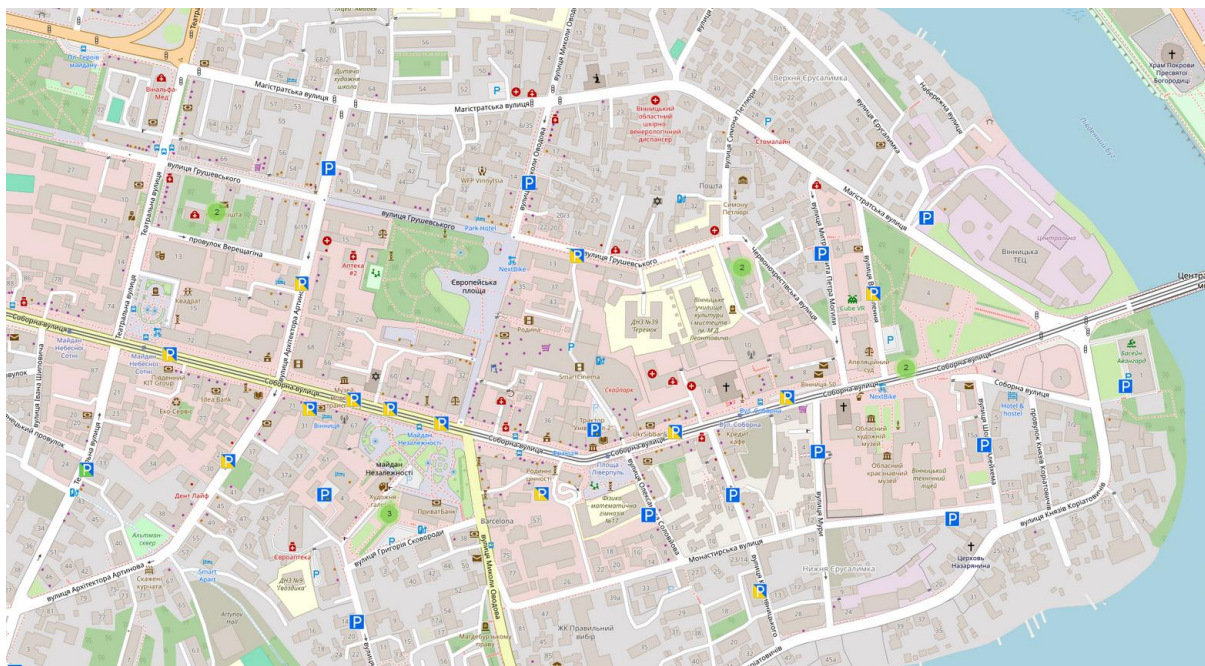


Рис. 3.16. Офіційно визначені муніципалітетом паркомісця у Центрі Вінниці: сині квадрати з літерою Р - парковки, синьо-жовті квадрати з літерою Р - парковки, де є місця для людей з інвалідністю

[Геопортал м. Вінниці <https://map.vmr.gov.ua/>]

Отже, у Центрі міста є 585 безкоштовних та доступних паркувальних місць, враховуючи місця для людей з інвалідністю (рис. 3.17). Загальна кількість, враховуючи платні парковки та з обмеженим доступом, буде ще вищою, якщо враховувати порушників ПДР, котрі паркуються у невстановлених місцях (рис. 3.19, 3.20), а також авто мешканців району, що стоять у внутрішніх дворах. Найбільша кількість парковок знаходиться на таких вулицях (рис. 3.18): Архітектора Артинова – 120 місць; Грушевського – 88 місць; Григорія Сковороди – 78 місць; Соборна – 64 місця; Визволення – 61 місце.

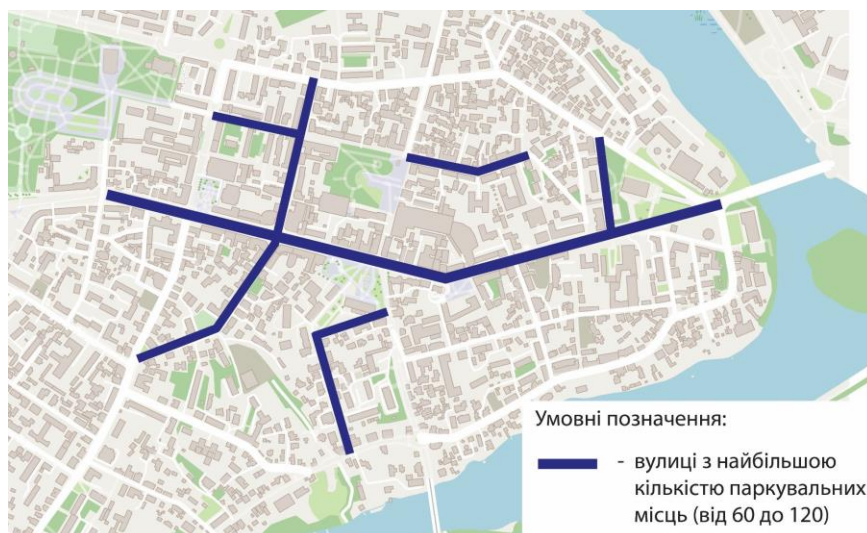


Рис. 3.17. Вулиці Центру Вінниці з найбільшою кількістю парковок

Рекомендаціями для таких вулиць може бути прибирання якомога більшої кількості дозволених паркомісць, натомість перетворюючи вивільнений простір за зелені зони поблизу тротуарів, там, де цього немає. Також, найбільш реалістичним варіантом може стати впровадження плати за паркування, що буде м'якшим заходом, порівняно з їхньою ліквідацією. Так місто зможе отримувати прибутки за використання свого простору. Парклети – ще один приклад, як на такі вулиці можна додати життя та комфорту для людей.



Рис. 3.18. Запаркованість вулиці Грушевського у різних її частинах

[Фото Катерини Пісоцької]



Рис. 3.19. Паркування у непризначених для цього місцях – площадка перед входом у колишній Кінотеатр ім. Коцюбинського (нині - гуманітарний хаб) [Фото Катерини Пісоцької]



Рис. 3.20. Хаотичне паркування вздовж вулиці Магістратської [Фото Катерини Пісоцької]

Місце з переважно **житловими, тихими вуличками** також є у Центрі. Це ті вулиці, на котрих сфера послуг особливо не розвинена, атракцій для людей небагато і там в основному розташовані житлові будинки, прибудинкові території, двори. Такими вулицями є Єрусалимка, Петра Могили, Симона Петлюри, Червонохрестівська, Шолом-Алейхема, Монастирська, частково Григорія Сковороди, частина Оводова та Грушевського (рис. 3.21). Вся вулиця Князів Коріатовичів також здебільшого житлова, однак вона вся в парканах і тупиках, доступною залишаються лише тротуари поблизу проїжджої частини.

На Магістратській вулиці розташовано багато житла, однак навряд чи це можна назвати спокійною вуличкою.

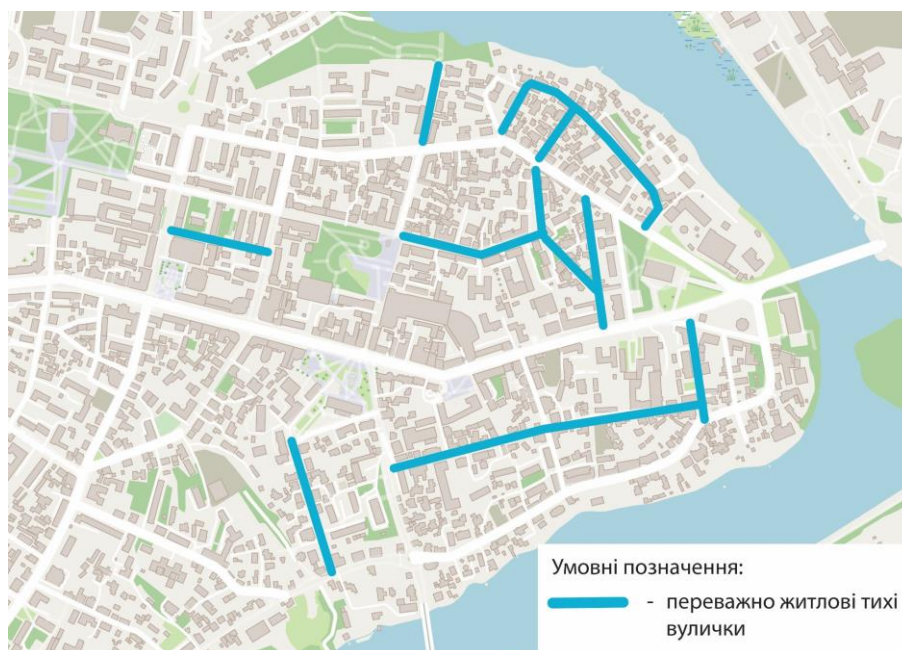


Рис. 3.21. Житлові тихі вулички Центру Вінниці

Вказані вулиці не надто популярні для прогулянок, там частіше бувають люди, яким потрібно прийти з конкретною метою. Випадкові перехожі не часто туди заходять (рис. 3.22), адже їхні маршрути переважно складаються навколо найпопулярніших просторів, які продемонстровані на мапах до опитування. На вулицях, які насичені житловою функцією, подекуди зустрічаються різні офіційні установи, заклади сфери послуг, однак активної комерції та потоку людей там немає (рис. 3.23). На таких вулицях є багато тупиків та парканів, що створює додаткові перешкоди та небезпеки. Однак, в цілому, це спокійні вулиці, що передають атмосферу історичного Центру Вінниці.



Рис. 3.22. Суто житлова вул. Єрусалимка [Фото Катерини Пісоцької]



Рис. 3.23. Безлюдна та тиха вулиця Монастирська [Фото Катерини Пісоцької]

На жаль, у досліджуваному районі загалом не вистачає місць для сидіння та перебування на вулицях, особливо це відчувається коли зайти на тихі житлові вулички, внутрішні двори. Усі лавки та вуличні меблі, що є в Центрі, знаходяться переважно у публічних локаціях, що належать муніципалітету. Водночас, мешканці району надзвичайно стурбовані можливістю розміщення таких меблів у своїх дворах з міркувань безпеки та приватності. Ця тенденція надзвичайно поширена, усі хто живуть у Центрі намагаються якомога більше відгородити від чужаків парканами та прибрати всі можливості для затримки прибульців там. Через такі процеси, значна частина району втратила свої можливості приваблювати людей, затримувати їх у просторі та перетворювати його, натомість перетворивши більшість відвідувачів на транзитних перехожих.

Рішенням для таких вулиць та їхніх провулків може стати відкриття їх та інтеграція у навколишній простір, де це можливо. Звичайно, мешканці мають право на свою приватність, однак можна знайти рішення як зберегти їхню приватність із тим, щоб дати можливість іншим мешканцям міста досягнути історичний район за межами найпопулярніших вулиць. Це можуть стати прозорі паркани для багатоквартирних будинків, відкриття закритих раніше проходів “козячими стежками” замість вулиць, облаштування якихось місць для сидіння та перебування.

Іншою важливою характеристикою, що об'єднує ряд вулиць є їхня насиченість послугами та торгівлею. Ці вулиці зазвичай є найвідвідуванішими, адже інакше комерції там би не було. Такими вулицями для Вінниці та її Центру є Соборна, Грушевського, Оводова, Артинова та Театральна (рис. 3. 24).

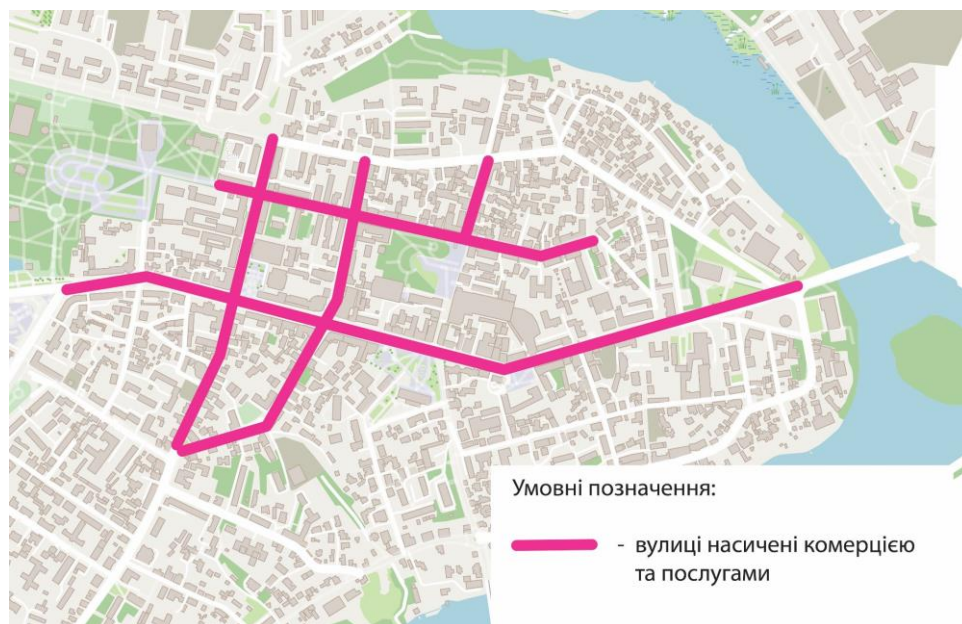


Рис. 3.24. Вулиці Центру Вінниці насичені торговельними закладами

Для цих вулиць необхідно забезпечити доступ для якнайширшої аудиторії мешканців та гостей міста. Вони мають бути просторими, цікавими, насиченими пропозиціями та ідеями. В ідеалі – пішохідними, щоб бути ще більш прибутковими. В реальності, це, на жаль, не зовсім можливо. Деякі з цих вулиць мають дуже інтенсивний рух (Театральна, Соборна), але такі як Грушевського цілком можуть стати пішохідними без багатьох зусиль. Грушевського та Артинова є найбільш запаркованими, що також не сприяє сприйняттю їх як цікавих чи таких, де часто хочеться гуляти.

Вітрини є дуже важливим фактором, що привертає увагу. Чудово цим користується магазин кондитерських виробів, що розташований по вул. Соборній і щороку змінює свої декорації, приваблюючи багато дітей та дорослих (рис. 3.25.). Ці інсталяції запам'ятовуються та формують ментальні мапи. Деякі магазини по вул. Соборній також мають вітрини й навіть не дивлячись на

відсутність творчості там чи їхню банальність, вони привертають увагу та змушують поглянути, що несвідомо робить шлях цікавішим. Великі прозорі вікна у закладах харчування та кав'ярнях змінюють атмосферу вулиці, роблячи її затишнішою та приємнішою.



Рис. 3.25. Вітрина кондитерського магазину на вул. Соборній у Вінниці у 2017 році [<https://lorashen.ua/portfolio-letnie-dekoratsii-dlya-roshen-v-g-vinnitse-2017/>]

Дизайн є ще одним важливим аспектом. Маючи єдиний дизайн-код, комерція Центру міста могла би виглядати значно приємніше та солідніше, приваблюючи людей не тільки своїм асортиментом, а ще й естетикою. Отже, основними рішеннями для **торговельних вулиць** має бути просторість, цікавість, дизайн.

Транзитні вулиці – невід’ємна частина будь якого району міста. У Центрі Вінниці транзитність вулиці визначається наявністю там зупинок громадського транспорту. Саме на цих вулицях та поблизу зупинок мігрують потоки людей, особливо помітно у години пік. Театральна, Соборна, Князів Коріатовичів та частина Оводова – єдині вулиці Центру, якими курсує громадський транспорт (рис. 3.26.).

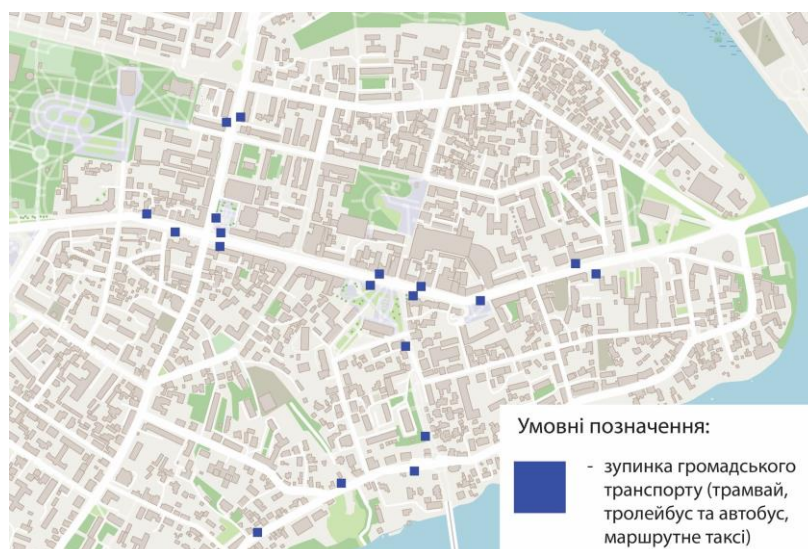


Рис. 3.26. Зупинки громадського транспорту в Центрі Вінниці

Ці вулиці мають бути доступними, мати зрозумілу навігацію, бути озелененими забезпечуючи додатковий комфорт людям, що очікують транспорт. Саме на цих вулицях та поблизу зупинок можна розташовувати дошки оголошень та спілкуватись із мешканцями: проводити опитування, запитувати думку, комунікувати та поширювати потрібні месенджи. Саме ці шляхи та вулиці формують уявлення про даний район для більшості вінничан.

Отже, за комфортністю пішоходизації можна виділити наступні типи вулиць в Центрі Вінниці:

1) **Вулиці з інтенсивним транспортним рухом** – найбільш заповнені транспортом вулиці, котрі відлякують людей шумом, пилюкою, швидкістю та спекою. Важливі транспортні артерії, часто погано облаштовані для людей та поєднують важливі точки притягання.

2) **Вулиці, що потребують модернізації в сенсі безпеки** – часто пов'язані з інтенсивним рухом транспорту та відсутністю облаштувань для безпечного перетину вулиці для пішоходів. Також, небезпека може створюватись за рахунок відсутності освітлення чи непристосованості тротуарів для ходіння.

3) **Вулиці-парковки** – заповнені автомобілями, що звужують простір доступний людям та руйнують навколишній ландшафт. Перетворюються з

історичних місць на гарні паркувальні майданчики, що вбиває інтерес пішоходів до їх відвідування.

4) **Вулиці з переважальною житловою функцією** – зазвичай тихі та спокійні, однак не пропонують можливостей для затримки там. Мешканці цих вулиць в Центрі прагнуть якомога сильніше відгородитись від відвідувачів, встановлюючи паркани та прибираючи місця для перебування (лавки тощо).

5) **Торговельні вулиці** – насичені послугами та комерцією, завжди приваблюють людей та видозмінюють середовище навколо себе. Зазвичай є найвідвідуванішими та найцікавішими для широкої публіки.

6) **Транзитні вулиці** – ті, на яких розміщені зупинки громадського транспорту, котрі забезпечують великі потоки людей щодня. Вони формують уявлення про Центр для більшості мешканців міста.

3.3. Власний проєкт тактичного урбанізму

Тактичний урбанізм – підхід до зміни просторів, який полягає у перетворенні за допомогою дешевих, короткострокових рішень, які, натомість, на виході часто мають довгостроковий ефект. Відомий також як урбанізм «зроби сам», планування за допомогою дій, урбаністична акупунктура чи урбаністичне прототипування – тактичний урбанізм означає підхід до розбудови району на рівні міста, організації та/або громадянина з використанням короткострокових, недорогих і масштабованих інтервенцій, що каталізують довгострокові зміни [31].

На думку глобальної платформи “Urban Design Lab”, тактичний урбанізм побудований на таких *принципах* [34]:

1. **Залучення та співпраця з громадою.**

Активне залучення мешканців, власників бізнесу, організацій та інших зацікавлених сторін гарантує, що проєкти відповідатимуть потребам і прагненням громади. Беручи активну участь у процесі прийняття рішень, ці

люди надають цінні ідеї та створюють перспективи, які допомагають формувати проекти таким чином, щоб вони приносили користь усім.

2. Поступові зміни.

На відміну від традиційного міського розвитку, який часто передбачає масштабні проекти, тактичний урбанізм виступає за поступові зміни. Ці зміни швидко впроваджуються, дозволяючи експериментувати та адаптуватися на основі зворотного зв'язку в реальному часі.

3. Недорогі та тимчасові втручання.

Тактичний урбанізм набув популярності завдяки своїй доступності. Цей підхід фокусується на недорогих тимчасових втручаннях, спрямованих на покращення функціональності та придатності для життя в міських просторах. Використовуючи недорогі матеріали та креативні рішення, тактичний урбанізм пропонує економічно ефективну альтернативу традиційним проектам міського розвитку.

4. Тестування ідей.

Ця концепція слугує динамічним випробувальним майданчиком для свіжих ідей та креативних рішень міських проблем. Завдяки тактичному урбанізму міста можуть експериментувати з тимчасовими втручаннями, які можуть мати довготривалий вплив на місто. Такий підхід дозволяє ретельно оцінити доцільність і потенційний вплив великих ініціатив, перш ніж виділяти значні ресурси.

Застосування підходів тактичного урбанізму має й свій ряд *переваг*: залучення громади, швидкі експерименти, ітеративний (багаторазовий, повторюваний) дизайн, безпечний простір для інновацій, зміна політик та сприйняття [34].

Отже, тактичний урбанізм це інструмент, масштаб якого може бути доступним усім охочим змінити своє місто. Це про щось невелике, локальне, контрольоване та ефективне, що створить якийсь мікро-простір та змінить атмосферу чи сенси.

Саме такі проєкти можуть стати м'яким стартом до перетворення Центру Вінниці на більш комфортне та цікаве для пішоходів місце. Так як тема пішохідності та транспорту доволі гостро та неоднозначно сприймається громадою міста, тимчасові проєкти з невеликим масштабом однозначно будуть викликати менше негативу та суперечок.

Починати створювати комфортне середовище для пішоходів Вінниці можна шляхом облаштування більшої кількості зручних та багатофункціональних місць для сидіння. За результатами проведеного опитування, респонденти вказали, що в цілому хотіли би бачити більше таких можливостей у районі Центру. Також, завдяки спостереженню стало помітно, що на деяких із доволі популярних для прогулянок вулиць немає можливості присісти та поринути в навколишню атмосферу міста. Беручи до уваги, натомість, динамічний процес заповнення простору району автомобілями та цілі вулиці-парковки, формулюється усвідомлення логічного ланцюжка дій.

Одним із класичних прикладів застосування підходу тактичного урбанізму є облаштування парклетів. Як вже згадувалось раніше, парклет – це особливий вид мікро-публічного простору, що, частіше за все, розташовується вздовж тротуарів та має вигляд багатофункціональних сидінь, столиків для сидіння оточених клумбою з велопарковкою тощо (*рис. 3.27*). Парклети можуть бути будь-якої конфігурації, кольору, довжини, форми та висоти – їхній вигляд залежить від бажання творця та навколишнього середовища.

Дуже часто такі об'єкти розташовані вздовж тротуарів трансформуючи парковочні місця (*рис. 3.28*). Вони можуть прилягати до кав'ярень, закладів харчування, магазинів, кінотеатрів і т.д. Вони слугують своєрідним продовженням тротуару та додають людям простору, який часто є дефіцитним, особливо у дуже автомобілізованих спільнотах. Водночас, парклети дуже лагідно зменшують кількість авто, адже втрата одного, двох чи трьох паркомісць це той масштаб видозмінень, котрий може минути навіть будучи не дуже поміченим.



Рис. 3.27. Схема видозмінення вулиці за допомогою парклету [13]

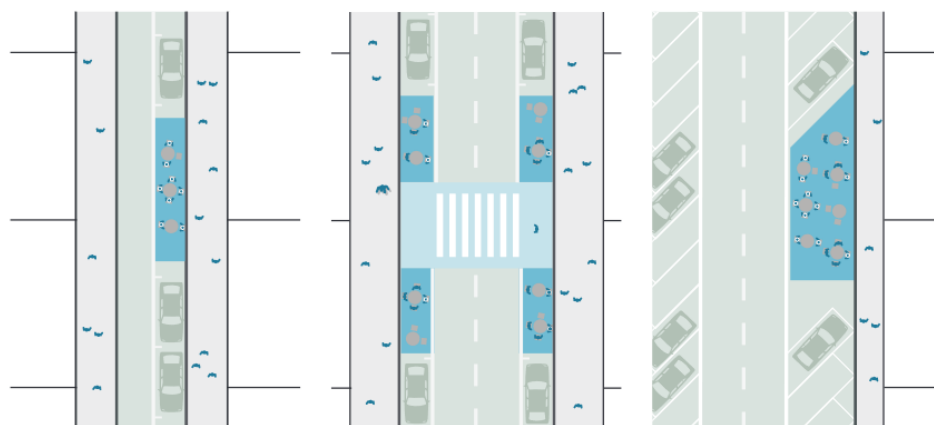


Рис. 3.28. Схема розміщення парклетів відносно вулиці [13]

Отже, встановлення декількох парклетів на найбільш актуальних локаціях та вулицях-парковках може стати тим тендітним першим кроком до повернення просторів Центру Вінниці пішоходам. Ідея проєкту – встановлення трьох парклетів: на вул. Театральній поблизу Вінницького академічно музично-драматичний театр ім. Садовського (рис. 29, 30), на вулиці Грушевського поблизу активної торговельної зони (рис. 31, 32) та по вул. Архітектора Артинова, поблизу кав'ярень та закладу харчування (рис. 33, 34).

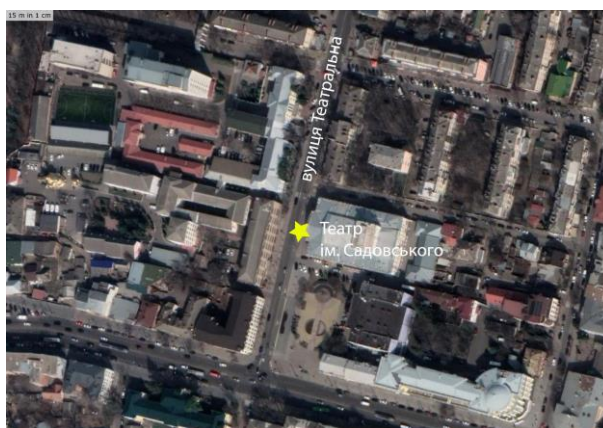


Рис. 3.29. Пропозиція щодо розміщення парклету по вул. Театральній



Рис. 3.30. Фото локації для розміщення парклету по вул. Театральній перед Театром ім. Садовського [Фото Катерини Пісоцької]

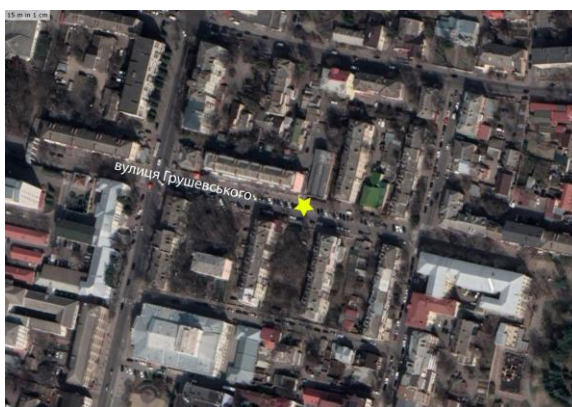


Рис. 3.31. Пропозиція щодо розміщення парклету по вул. Грушевського



Рис. 3.32. Фото локації для розміщення парклету на місці парковок по вул. Грушевського [Фото Катерини Пісоцької]



Рис. 3.33. Пропозиція щодо розміщення парклету по вул. Архітектора Артінова



Рис. 3.34. Фото локації для розміщення парклету на місці парковок по вул. Архітектора Артінова [Фото Катерини Пісоцької]

Ідея локації перед театром ім. Садовського виникла також на основі власних спостережень. Щодня там проходять різноманітні вистави, репертуар

регулярно змінюється, театр – популярна серед вінничан розвага. Проходячи повз його головний вхід ввечері перед виставою можна помітити групки людей в очікуванні початку дійства. Відвідувачам театру не завадило б місце, де можна комфортно очікувати свою виставу, виходити під час антракту та просто чекати там своїх друзів. Нинішня пуста площа, що закладена плиткою, не надихає на відвідування театру. Натомість парклет, що міг би бути поєднаний із мистецькими інсталяціями до різних вистав, зміг би стати окрасою цього місця та привертати увагу перехожих, змушуючи подумати над відвідуванням закладу культури.

Парклет на вулиці Грушевського може стати зручним доповненням для людей, що хочуть присісти випити каву чи з'їсти випічку, в паузі між шопінгом. Також зменшивши присутність авто, це значно покращить вигляд вулиці та додасть атмосфери затишку та спокою, на протизагу швидким і тривожним потокам людей транзитом.

Парклет по вулиці Артинова, поблизу популярних кав'ярень, розширить простір для молоді з метою комунікації та взаємодії. Хоча там і є тераси поблизу кав'ярень, ці заклади могли б розширитись й на парковку, сигналізуючи про свою популярність та показуючи свою спрямованість на клієнтів. На цій вулиці парклет утворив би затишний простір серед дерев та зелені у теплу пору, приваблюючи всіх хіпстерів довкола до себе. На частині вулиці Артинова до перехрестя із Соборною знаходиться дитяча музична школа, гуманітарний хаб, а ще неочікувано велика концентрація салонів краси.

Ось декілька прикладів парклетів, котрі могли б пасувати до кожної із вулиць:



Рис. 3.35. Референс парклету,
що пасував би ситуації на вулиці
Грушевського

[<https://www.shiftspacedesign.com/portfolio/parklet/>]



Рис. 3.36. Референс парклету
незвичної та творчої форми з
озелененням, що міг би цікаво
виглядати по вул. Театральній,
перед театром

[<https://www.dezeen.com/2015/11/28/portable-parklet-wmb-studio-greenery-bench-london-park/>]





Рис. 3.37. Референс парклету,
що міг би вписатись до вул.
Артинова, поблизу популярних
серед молоді кав'ярень
[<https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>]

Встановлення нових для Вінниці парклетів у Центрі міста могло б справити позитивне враження на містян та задовольнити потребу у модернізації простору, що, однак, має обмежені рамки під час війни у країні. Прибирання декількох паркувальних місць заради такої функціонально насиченої конструкції, особливо в місцях, де цього не вистачає, було б реальним прикладом того, як можна знаходити компромісні рішення та повертати хоч клаптики просторів пішоходам.

Хоча ця проєктна ідея не вирішить глобальні проблеми доступності, безпеки чи пристосованості району до різних погодних умов, вона створить прецедент, успішний кейс, що ментально закарбується в уявленнях про місто. Такі невеликі приємні місця сильно впливають на загальний настрій на емоційну атмосферу, адже саме з таких непомітних деталей формується загальна картина простору, вулиці, району.

ВИСНОВКИ

Сучасні концепції розвитку комфортних міст, у своїй сутності, закликають повернутися до людиноорієнтованого підходу до планування міст, перетворюючи їх у єдину та суцільну мережу просторів, будівель та зелених зон, на протилежність модерністському баченню, коли місто – це сукупність окремих споруд поєднаних автомобільними шляхами.

Сучасні концепції розвитку комфортних міст мають спільний ідеал: живе та щільне місто, жителі якого багато гуляють та пересуваються пішки, знають своїх сусідів, чим живе місто та із задоволенням проводять свій час на його вулицях та в просторах, маючи змогу задовольнити всі свої соціальні та рекреаційні потреби.

Пішохідність це надзвичайно комплексне поняття, яке описує пристосованість міського середовища до пішого пересування його жителів, що досягається організацією простору міста в такий спосіб, який забезпечує містян безпечним, зручним та безперервним пішим доступом до об'єктів чи місць задоволення їхніх потреб, одночасно перетворюючи шляхи на багатофункціональні спільні простори. Також, можна окремо виділити поняття про *пішоходизацію*, як процес, котрий зумовлює розвиток пішохідності; перетворення чогось не пішохідного у пішохідне; покращення умов простору для користування людьми, пішоходами.

У розвитку багатьох сучасних міст пішохідність пріоритетизується та перетворюється із просто візій чи важливих тем на цілі стратегічні планувальні напрямки та навіть закони. Пішохідність це один із ключових порівняльних аспектів, коли мова йде про комфортність. Найпросунутіші міста світу з кожним роком все більше вкладаються у розвиток своєї пішохідності, розуміючи довгострокові вигоди від такого рішення.

Методи дослідження пішохідності включають у себе підходи, що відносно рівною мірою розглядають це поняття й як фізичну пристосованість/характеристику району чи простору, так і як суспільно важливу

тему комфортності міста для його мешканців. Таким методами можуть бути: спостереження, опитування, картографування, історичний, медіаскринінг тощо.

Серед стратегічних документів міста Вінниці, та навіть громади, можна без складнощів знайти візії, цілі чи заходи пов'язані із розвитком пішохідності, сталої або м'якої мобільності. На жаль, більшість із цих заходів та цілей залишились в рамках цих стратегій так і не вийшовши у міські простори, однак беззаперечним є те, що під ідеями розвитку пішохідності існує міцне підґрунтя й що на стратегічному рівні цей пріоритет існує, принаймні формально.

Аналізуючи всі отримані матеріали та проведені дослідження в контексті сучасного стану розвитку пішохідності у Вінниці, стає зрозумілим, що ця тема набуває більших обертів з огляду на все більше зростаючий дискомфорт від пересування на транспорті по місту. Споглядаючи історичні фото хочеться зауважити, що до пришвидшених темпів автомобілізації та й взагалі до розростання міста як обласного центру, Вінниця була куди більш затишною, зеленою та на рівні людини.

Безконтрольна комерціалізація просторів у першому десятилітті ХХІ ст. призвела до того, що МАФи, магазинчики та інші об'єкти торгівлі витісняли пішоходів та загромождали собою вільні простори та широкі проспекти (наприклад, в районі радянської масової забудови Вишенька), оскільки попередньо їхнього розміщення ніхто не планував. Станом на зараз відбуваються процеси демонтажу магазинів на зупинках, проте деякі з таких крамниць по всьому місту надовго укорінилися на своїй території і навряд чи будуть покидати її найближчі десятиліття, надовго спотворюючи простір навколо.

Останні роки автомобілізація набула шалених обертів, через що місто втрачає свій образ комфорту в очах вінничан, котрі все більше скаржаться на затори, довгий шлях на роботу та роздратованість від переповнених тролейбусів. Громадський транспорт втрачає свої позиції зручності, а люди з віддалених від Центру районів стають тільки більш розчарованими.

Місто потерпає від проблеми паркування, власники авто знаходять все більш креативні "паркомісця" там, де їм зручно. Деякі вулиці глухо заставлені

машинами, що часто впливає на безпеку пішоходів, особливо поблизу переходів. Вінниця виявилась зовсім не готовою до транспортної кризи, з якою вже стикнулася.

Аналізуючи історичні фото, можна сказати, що пішохідність для вулиць центру була невід'ємною характеристикою, що відповідало тогочасному рівню розвитку міста. Так само чітко з часом простежуються і незворотній процес витіснення приватним автотранспортом людей з історичних вулиць Вінниці, який прогресує й донині, хоча цей район міста точно не був запланований витримувати такий потік та об'єм транспорту.

Не тільки автомобілізація вплинула на вигляд центральних вулиць міста: Світові війни, зміни політичних устроїв та суспільних цінностей, комерціалізація, глобалізація та інші часто неусвідомлені та невидимі процеси щодня видозмінюють цей простір. Центр – це район, право на який ніби мають усі мешканці міста одночасно, зважаючи на його культурну та історичну цінність. Тому він є надзвичайно динамічним та мінливим, всмоктуючи в себе нові ідеї та погляди містян найпершим, видозмінюючись переважно за змістом, однак залишаючи свою колишню оболонку. Саме тому, якщо Центр міста демонструє певну тенденцію чи процеси, вони сприймаються відображенням настроїв всього міста. Часто так і є. Якщо навіть Центр автомобілецентричний, чому жителі периферійних районів мають переглядати свої підходи і думати про пішохідність? На жаль, станом на зараз, пішоходи Центру Вінниці лише втрачають свої території, а з ними і можливість жити в місті для людей.

Аналізуючи опитування думки мешканців Вінниці шляхом інтернет-анкетування, можна дійти висновку, що Центр навряд чи у повній мірі можна назвати комфортним середовищем для пішоходів. Людям не вистачає затишку, місця та на можливостей для проведення тут свого дозвілля. Більшість із них ходять одними й тими самими потураними маршрутами, котрі набридають, а ходіння новими не виглядає заманливо, адже там виникатиме ще більше труднощів.

Можна виокремити три найпроблемніші вулиці – Соборна, Коріатовичів та Магістратська. Усі ці вулиці із найактивнішим рухом авто, завжди завантажені. Дві з них взагалі перебувають на межі переносимості пішоходами, а саме Коріатовичів та Магістратська, де банально часто не вистачає місця для проходу вздовж. Соборна частіше згадувалась у контексті безпеки пішоходів – тут часто відбуваються ДТП, усі переходи нерегульовані та часто доволі довгі, завдяки широкій проїжджій частині.

Центр Вінниці мало відповідає сучасним вимогам однозначно комфортного для людей району. Позитивним є збереження того потенціалу, який здатний розкрити цей район для вінничан, як-от архітектура та історія. Містяни з теплотою відносяться до Центру, що зчитується з відповідей, адже не дивлячись на проблеми та негатив прагнення там перебувати зберігається.

Процеси пішоходизації просторів міст світу є надзвичайно популярними. Розглядаючи кейси та досвід міст світу, можна говорити, що такі радикальні перетворення як прибирання авто повністю, спочатку завжди викликають спротив у певної частини мешканців міста та побоювання, що це принесе місту збитки. Однак практика показує, що якісні проєкти не тільки згодом приймаються місцевими мешканцями, а ще й змінюють їхнє ставлення до теми пішохідності та створюють нові ментальні уявлення про своє місто. Одного разу спробувавши мати пішохідну вулицю, чи район, чи простір, мешканці міста швидко звикають та усвідомлюють усю зручність та цікавість такого формату, відмовляючись повертатись до попереднього стану міського простору.

За комфортністю пішоходизації можна виділити наступні типи вулиць в Центрі Вінниці:

7) ***Вулиці з інтенсивним транспортним рухом*** – найбільш заповнені транспортом вулиці, котрі відлякують людей шумом, пилюкою, швидкістю та спекою. Важливі транспортні артерії, часто погано облаштовані для людей та поєднують важливі точки притягання.

8) ***Вулиці, що потребують модернізації в сенсі безпеки*** – часто пов'язані з інтенсивним рухом транспорту та відсутністю облаштувань для

безпечного перетину вулиці для пішоходів. Також, небезпека може створюватись за рахунок відсутності освітлення чи непристосованості тротуарів для ходіння.

9) **Вулиці-парковки** – заповнені автомобілями, що звужують простір доступний людям та руйнують навколишній ландшафт. Перетворюються з історичних місць на гарні паркувальні майданчики, що вбиває інтерес пішоходів до їх відвідування.

10) **Вулиці з переважальною житловою функцією** – зазвичай тихі та спокійні, однак не пропонують можливостей для затримки там. Мешканці цих вулиць в Центрі прагнуть якомога сильніше відгородитись від відвідувачів, встановлюючи паркани та прибираючи місця для перебування (лавки тощо).

11) **Торговельні вулиці** – насичені послугами та комерцією, завжди приваблюють людей та видозмінюють середовище навколо себе. Зазвичай є найвідвідуванішими та найцікавішими для широкої публіки.

12) **Транзитні вулиці** – ті, на яких розміщені зупинки громадського транспорту, котрі забезпечують великі потоки людей щодня. Вони формують уявлення про Центр для більшості мешканців міста.

Встановлення нових для Вінниці паркетів у Центрі міста могло б справити позитивне враження на містян та задовольнити потребу у модернізації простору, що, однак, має обмежені рамки під час війни у країні. Прибирання декількох паркувальних місць заради такої функціонально насиченої конструкції, особливо в місцях, де цього не вистачає, було б реальним прикладом того, як можна знаходити компромісні рішення та повертати хоч клаптики просторів пішоходам.

Хоча ця проєктна ідея не вирішить глобальні проблеми доступності, безпеки чи пристосованості району до різних погодних умов, вона створить прецедент, успішний кейс, що ментально закарбується в уявленнях про місто. Такі невеликі приємні місця сильно впливають на загальний настрій на емоційну атмосферу, адже саме з таких непомітних деталей формується загальна картина простору, вулиці, району.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Award, O., Moreno, C. (2021). Definition of the 15-minute city: What is the 15-minute city?
2. Bate, W. (1994) Essential but unplanned: the story of Melbourne's lanes. City of Melbourne and State Library of Victoria.
3. Batty, M., Besussi, E., Chin, N. (2003). Traffic, Urban Growth and Suburban Sprawl. UCL Centre for Advanced Spatial Analysis Working Papers Series.
4. Blue, E. (2016). The Free Rider Myth - Who Really Pays for the Roads? Momentum Mag. URL: <https://momentummag.com/free-rider-myth/> (дата звернення 20.03. 2024)
5. Car dependency. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Car_dependency#cite_note-:1-2 (дата звернення 20.03. 2024)
6. Cortright, J. (2009). Walking the Walk: How Walkability Raises Home Values in U.S. Cities, CEOs for cities.
7. Copenhagenize index. URL: <https://copenhagenizeindex.eu/> (дата звернення 21.03. 2024)
8. Davis, A. (2018). Health and Walkability: Case Study of Copenhagen. LinkedIn. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/health-walkability-case-study-copenhagen-aaron-davis> (дата звернення 25.03. 2024)
9. Encouraging walking, Vienna, Austria - 2013. (2021). World Health Organization (WHO). URL: <https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/encouraging-walking-vienna-austria---2013> (дата звернення 25.03. 2024)
10. Exploring Perceptions & Definitions of Walkability. Pedestrian Space. URL: <https://pedestrianspace.org/exploring-perceptions-definitions-of-walkability/> (дата звернення 25.03. 2024)

11. Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. (2004). Urban Sprawl and Urban Health: Designing, Planning and Building for Healthy Communities, Washington, DC: Island Press.
12. Fulton, W. (1996). The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities? Lincoln Institute of Land Policy.
13. Global Designing Cities Initiative, & National Association of City Transportation Officials. (2016). Global street design guide. Island Press.
14. Lefebvre, H. (1991) The production of space. Blackwell, Oxford and Cambridge, MA.: 312-13.
15. Leinbergen, C. (2007) The Option of Urbanism. Washington, DC: Island Press, 98.
16. McGhee, C., & Missn, G. (2023). Assessing the walkability of three major pedestrian areas in Vienna, Austria.
17. More than 200 “streets to schools” in Paris. (2023. Paris. URL: <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197> (дата звернення 25.03. 2024)
18. New York City Department of Transportation. (2012). Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets. NYC DOT.
19. Pacheco, P. (2015). Five Cities Show the Future of Walkability. TheCityFix. URL: <https://thecityfix.com/blog/five-cities-show-future-walkability-active-transport-priscila-pacheco/> (дата звернення 20.03. 2024)
20. Pedestrianisation of Ljubljana city centre. (2020, 2 січня). European Commission. URL: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre_en (дата звернення 17.03. 2024)
21. Reid, B. (1985). The New Urbanism as a Way of Life: The Relationship Between Inner City Revitalization in Canada and the Rise of the New Middle Class. Thesis (M.C.P.) University of Manitoba.
22. Robinson, G. (2021). The History Behind Car (In)Dependence in the US vs World. URL:

<https://storymaps.arcgis.com/stories/474673a6a347456d81c309203f0236e9> (дата звернення 20.03. 2024)

23. SceneSusTech (1998). Car-systems in the city. Report 1. Department of Sociology, Trinity College, Dublin.

24. Sennett, R. (1991). The conscience of the eye: the design and social life of cities. Faber and Faber, London.

25. Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. International journal of urban and regional research, 24(4), 737-757.

26. Shepert, E. (2020). Vancouver ranked most walkable city in Canada. Vancouver is awesome. URL: <https://www.vancouverisawesome.com/courier-archive/living/vancouver-ranked-most-walkable-city-in-canada-3117101> (дата звернення 17.03.2024).

27. Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. Journal of urban planning and development, 131(4), 246-257.

28. Talen, E. (2013). Prospects for Walkable, Mixed-income Neighborhoods: Insights from U.S. Developers. Journal of Housing and the Built Environment 28 (1): 79–94.

29. The 15-minute city | Carlos Moreno [Відео]. YouTube. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=TQ2f4sJVXAI> (дата звернення 17.03.2024).

30. The environmental impacts of cars explained. (2019). National Geographic. URL: <https://www.nationalgeographic.com/environment/article/environmental-impact> (дата звернення 17.03.2024).

31. The Street Plans Collaborative. (2013). Tactical urbanist's guide to materials and design.

32. Vienna City Administration. (2015). Urban mobility plan Vienna.

33. Wells, Ch. (2014). Car country : an environmental history. University of Washington Press, Seattle.

34. What is Tactical Urbanism? (2023. Urban Design Lab. URL: <https://urbandesignlab.in/what-is-tactical-urbanism/> (дата звернення 17.03.2024).

35. What Is Walkability? Planetizen. URL: <https://www.planetizen.com/definition/walkability> (дата звернення 10.03.2024).
36. Wiraszka M. (2008) Rozwój przestrzenny i zabudowa miast guberni Podolskiej w chasach imperium Rosyjskiego. Warszawa : Wydawnictwo Neriton.
37. Гейл Й. Міста для людей. Київ, Основи. 2018.
38. Кайдан Т. У Івано-Франківську встановили парклет. Хмарочос. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2015/06/15/u-ivano-frankivsku-vstanovili-parklet/> (дата звернення 17.03.2024).
40. Кароєва, Т. Історія має право сподіватися від міста Вінниці блискучого майбуття...: монографія. Вінниця:ТОВ «Нілан-ЛТД». 2018.
41. Культурний ландшафт Вінниці: від минулого до майбутнього. 2017. С. 7-17.
42. Кушніренко О., Петренко-Лисак А., & Шуток О. Як досліджувати публічні простори в Україні: напрями і методи. Практичний посібник. 2020.
43. Мілосердов В., Поліщук О. Дослідження просторового розподілу робочих місць та пов'язаності їх з місцями проживання на території Вінниці. Cedoss. 2023.
44. Отамановський В. Вінниця в XIV–XVII століттях. Історичне дослідження. Вінниця: Континент-прим. 1993. С. 173-174.
45. Перелік пам'яток архітектури і містобудування Вінниці. URL: <https://bit.ly/4dCaHCR> (дата звернення 12.03.2024).
46. Старжинський, В. (б. д.). Історія Вінницького тролейбусу. Вінницький трамвай: транспортний сайт міста Вінниці. URL: <https://depo.vn.ua/content/istoriya-vinnitskogo-trolleibusa> (дата звернення 13.03.2024).

ДОДАТКИ

Таблиця А. 1. Медіа-скринінг фейсбук-сторінки “Urban - Про місто” на предмет виявлення проблем, пов’язаних з пішохідністю, автомобільним, велосипедним, самокатним рухом

(Аналіз проведений за період з 1 вересня по 13 грудня 2023 року)

*під цитатою мається на увазі або пряме цитування, або перефразування задля лаконічності (виділене курсивом)

№	Цитата*	Суть проблеми	Коментатор	Дата	Посилання на допис
1	<i>Постійні порушення ПДР водіями зокрема на Соборній, що постійно спричиняє небезпеку в першу чергу для пішоходів; пропозиція зробити Соборну пішохідною</i>	автомобільна, пішохідна	Григорій Мельничук	24.11	https://www.facebook.com/groups/149102772431629/posts/1256743645000864/
2	<i>Складно переконувати людей змінювати звички [користування велосипедом], коли немає велоінфраструктури</i>	велосипедна	Віталій Мельник	21.11	https://www.facebook.com/groups/149102772431629/posts/1255439055131323/
	<i>У віддалених районах велоінфраструктура могла б бути доречною як альтернатива гром. транспорту, з яким там погано</i>				
	<i>Велосипед як мобільний транспорт, можна не прив'язувати до звичайних доріг; він ефективний, щоб зрізати шляхи і таким чином бути швидшим. Пропозиція пропрацювати “зрізні” велошляхи</i>				
3	<i>Паркан будівельного майданчика перекрив тротуар. Паркан не забирають попри припис Муніципальної варті. Це створює незручності та небезпеку для пішоходів</i>	пішохідна	Володимир Белов	17.11	https://www.facebook.com/groups/149102772431629/posts/1253300628678499/
4	<i>Бажання пішоходизації Соборної і Грушевського</i>	пішохідна	Віталій Гомов, Володимир Белов	12.11	https://www.facebook.com/groups/149102772431629/posts/1250865345588694/
5	<i>Велосипед чи самокат не може повноцінно замінити авто на всі випадки життя. “На самокаті дітей в садочок чи в школу не відвезти. Посилки з пошти не забрати”</i>	велосипедна, самокатна, автомобільна	Руслан Кривдюк	11.11	https://www.facebook.com/groups/149102772431629/posts/1250608372281058/

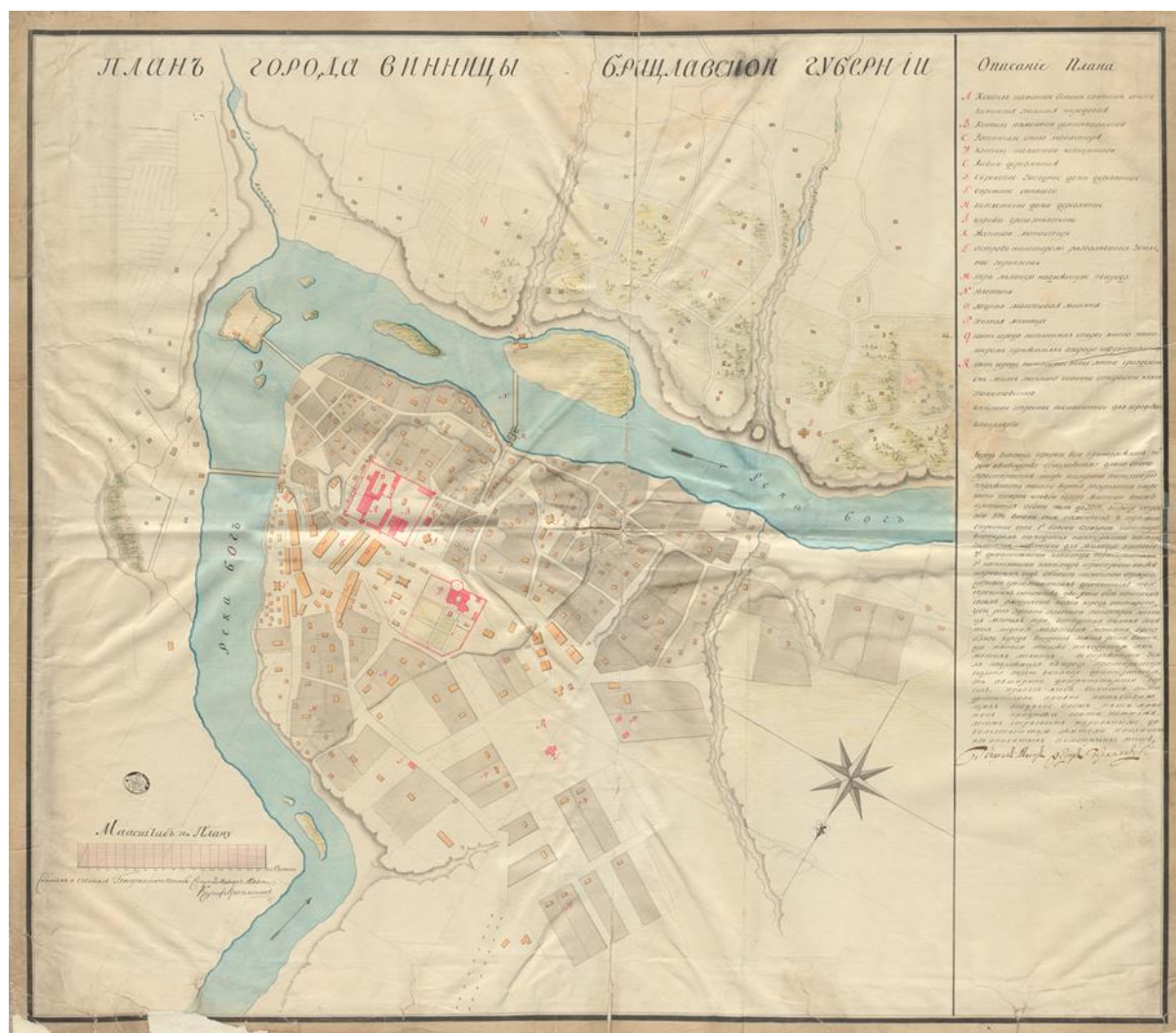


Рис. Б.1. План міста Вінниці Брацлавської губернії, створений 1796 року

[Музей Вінниці,

<https://www.facebook.com/MuseumOfVinnytsia/posts/pfbid046fujcC2F28i41Kxv5WzNbXDwSVe9fqvcSkUSchfwL6eidarQBc9Vz7CE7gNWkql>



Рис. Г.1. Мапа Вінниці та околиць 1840 року [Музей Вінниці,

<https://www.facebook.com/groups/historyofvinnytsia/posts/3032536403549160/>

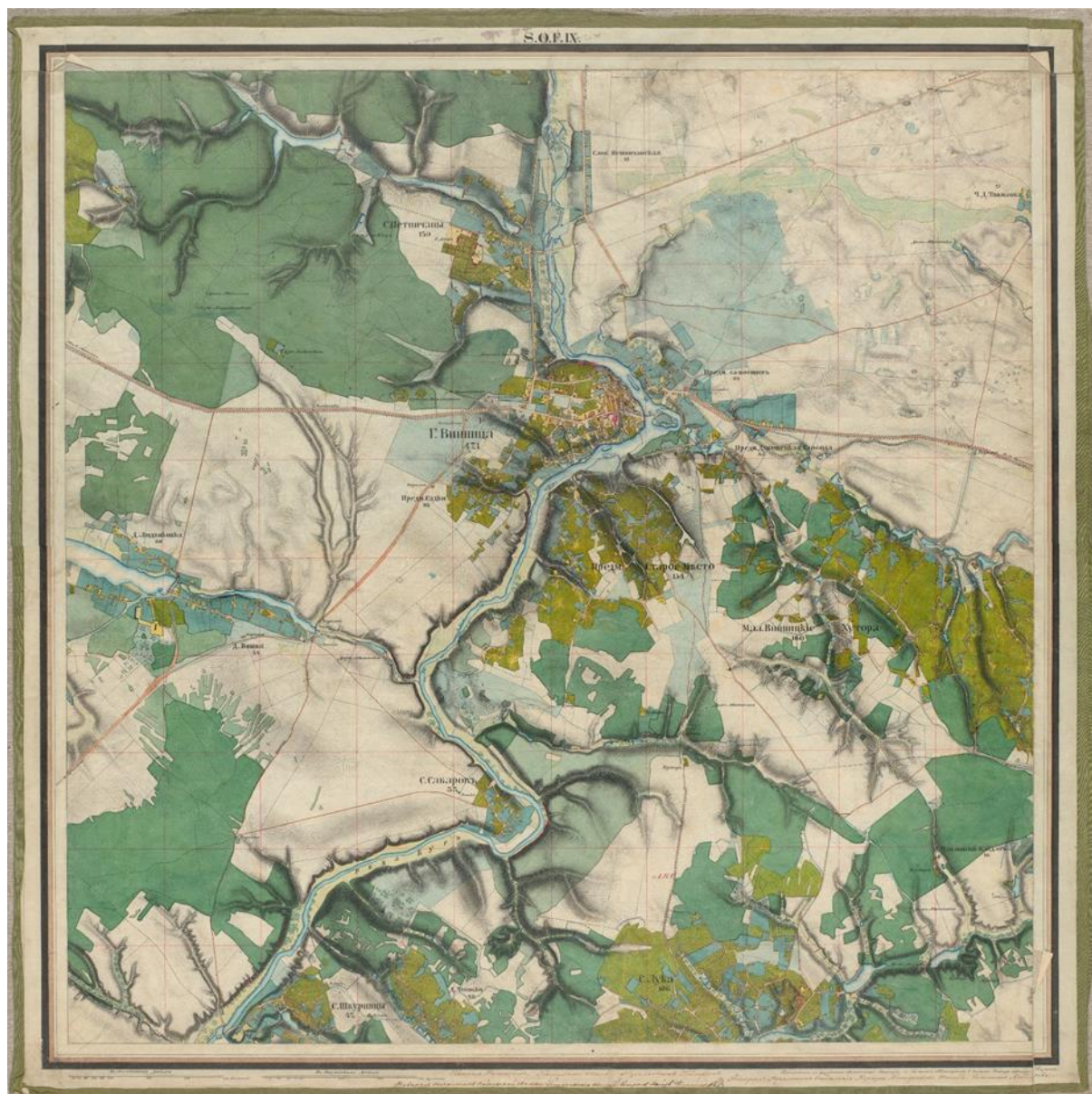


Рис. Г.1. План Вінниці та околиць 1840-х років [Музей Вінниці,
<https://www.facebook.com/profile/100064351976528/search?q=%D0%BC%D0%B0%D0%BF%D0%B0>]