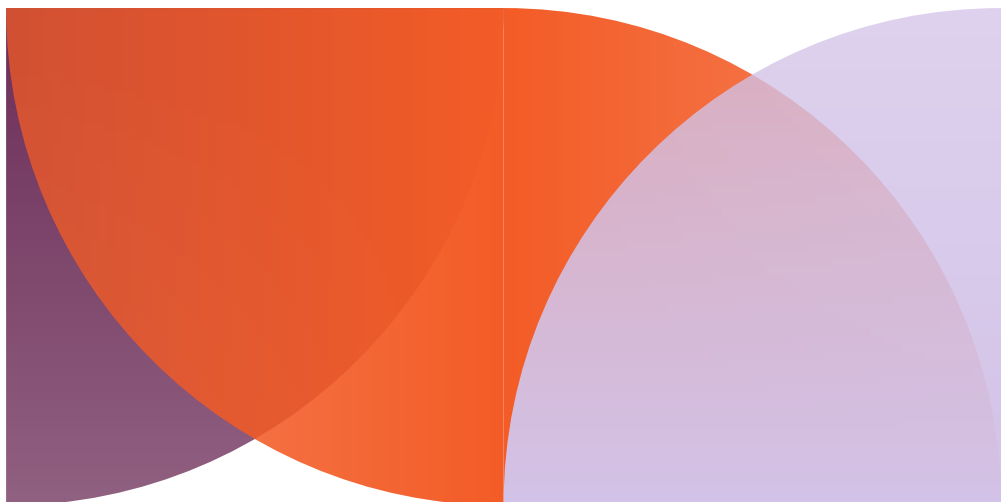


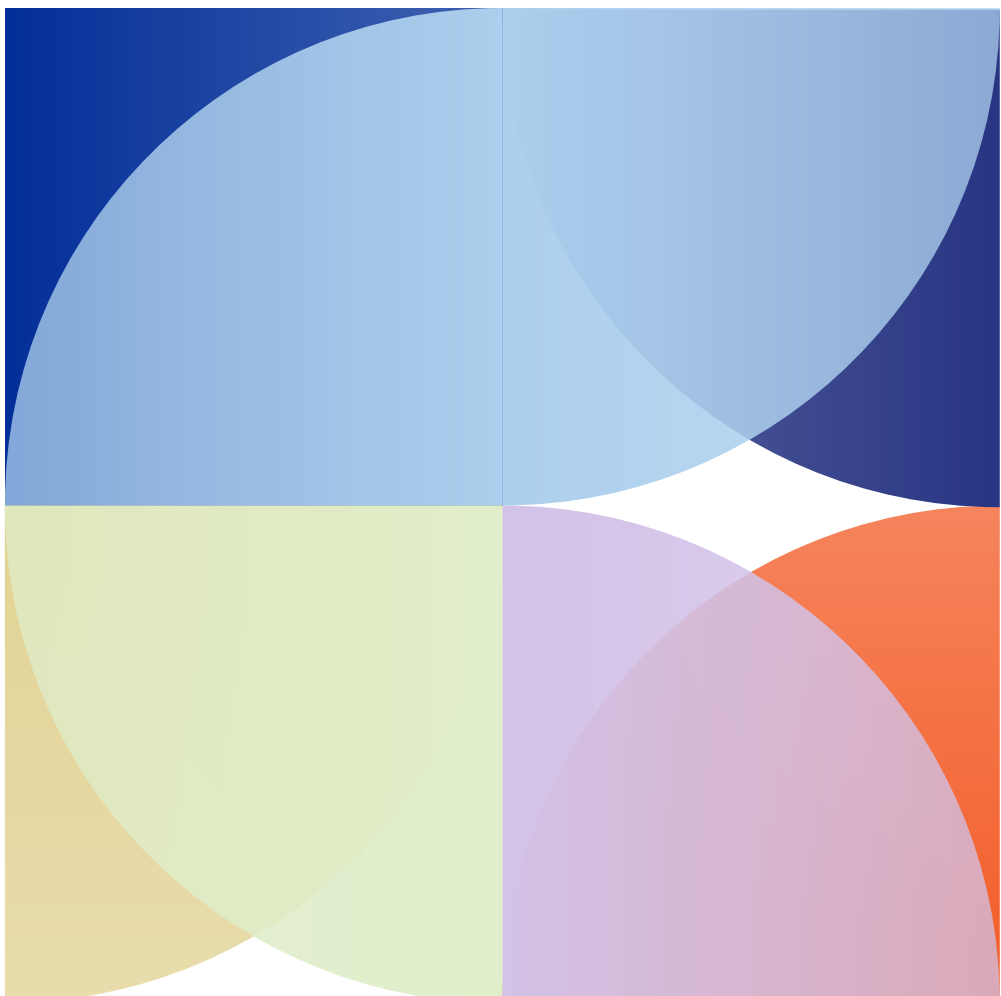


INCLUSIVE-ACCESS PROJECT
No. 2024-1-PL01-KA220-
HED-000249021



INCLUSIVITY & ACCESSIBILITY of Historic Public Spaces

Approach & Digital Tool





Co-funded by
the European Union

Output WP3: Academic Manual

Institution

Lviv Polytechnic National University

Authors

Mykola Bevz, D.Arch.

Mykhailo Khokhon, PhD (Arch.)

Maksym Yasinskyi, PhD (Arch.)

Nazar Ratushynskyi, PhD (Arch.)

Iryna Pohranychna, PhD (Arch.)

Anna Serbin, M.Arch.

Date

August 2025



POLITECHNIKA
LUBELSKA
LUBLIN UNIVERSITY
OF TECHNOLOGY



UNIVERSIDAD
DE GRANADA



Co-funded by
the European Union



Erasmus+ Programme

Action 2: KA220-HED - Cooperation partnerships in higher education

Project: INCLUSIVITY & ACCESSIBILITY OF HISTORIC PUBLIC SPACES - APPROACH & DIGITAL
TOOL

Contract No. 2024-1-PL01-KA220-HED-000249021

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the Erasmus+ National Agency. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them

Автори:

Микола Бевз, д. арх., Михайло Хохонь к. арх., Максим Ясінський к. арх., Назар Ратушинський к. арх., Ірина Погранична к. арх., Анна Сербін магістр арх.

Інклюзивність та доступність громадських просторів в історичних містах

Національного університету «Львівська політехніка»

Львів 2025

Зміст

I. ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ ІСТОРИЧНИХ МІСТ У КОНТЕКСТІ ІНКЛЮЗИВНОСТІ І ДОСТУПНОСТІ.....	3
1.1 Вступна характеристика громадських просторів історичних міст та їх функцій у міському середовищі	3
1.2 Поняття та терміни: інклюзивність, доступність та безбар'єрність	8
1.2.1 Інклюзивність та Design for All як філософія міського планування	8
1.2.2 Універсальний дизайн як міжнародний стандарт	8
1.2.3 Українська концепція «Безбар'єрність» як сучасна соціальна філософія	9
1.2.4 Доступність як технічна та нормативна вимога	10
Загальні висновки розділу 1	14
II. ДОСТУПНІСТЬ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ У ІСТОРИЧНИХ МІСТАХ.....	16
2.1 Сучасні вимоги до доступності громадських просторів	16
2.1.1 Міжнародні стандарти й підходи.....	16
2.1.2 Українські норми та стандарти.....	17
2.1.3 Технічні вимоги й параметри доступних громадських просторів	18
2.1.4 Принципи Універсального дизайну як основа нормування	40
Висновки до підрозділу 2.1	42
2.2 Типові бар'єри доступності в історичних громадських просторах	42
2.2.1 Бар'єри на пішохідних маршрутах та тротуарах	42
2.2.2 Бар'єри на сходах і перепадах висот.....	44
2.2.3 Бар'єри на входах та біля входів	45
2.2.4 Перешкоди у місцях відпочинку та навігації.....	46
2.2.5 Сенсорні та інформаційні бар'єри	47
2.2.6 Бар'єри на паркувальних місцях та зупинках громадського транспорту.....	47
Висновки до підрозділу 2.2	49
2.3 Методологія та належні практики забезпечення доступності громадських просторів ...	49
2.3.1 Системне планування та залучення громади	50
2.3.2 Accessibility Improvement Index (All) як інструмент моніторингу	52
2.3.3 Міжнародні приклади добрих практик у громадських просторах	55
2.3.4 Національна ініціатива «Безбар'єрність» і проєкт «Рух без бар'єрів»	66
Висновки до підрозділу 2.3	68
Загальні висновки другого розділу.....	69
III. ІНКЛЮЗИВНІСТЬ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ В ІСТОРИЧНИХ МІСТАХ	70

3.1 Сучасні вимоги до інклюзивності громадських просторів	71
3.1.1 Визначення інклюзивності та теоретичні засади	71
3.1.2 Різноманітні рішення для різноманітного населення	72
Висновки до підрозділу 3.1	74
3.2 Бар'єри, що обмежують інклюзивність громадських просторів в історичних містах	75
3.2.4 Когнітивні бар'єри	80
3.2.5 Психологічні, сенсорні, соціально-поведінкові та психосоціальні бар'єри	80
Висновки до підрозділу 3.2	84
3.3 Методологія та передовий досвід забезпечення інклюзивності громадських просторів в історичних містах	85
3.3.1 Методологія забезпечення інклюзивності в історичних містах	87
3.3.2 Міжнародні приклади добрих практик інклюзивності у громадських просторах	101
Висновки до підрозділу 3.3	110
Висновки третього розділу	111
Джерела	112
Видання	112
Інтернет-джерела	116
СПИСОК ТАБЛИЦЬ	119
СПИСОК РИСУНКІВ	120
ГЛОСАРІЙ ТЕРМІНІВ	123
СПИСОК СКОРОЧЕНЬ	127
Додаток 1. Чек-лист Доступності	129
Додаток 2. Чек-лист Інклюзивності	131

I. ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ ІСТОРИЧНИХ МІСТ У КОНТЕКСТІ ІНКЛЮЗИВНОСТІ І ДОСТУПНОСТІ

1.1 Вступна характеристика громадських просторів історичних міст та їх функцій у міському середовищі

Сучасне міське середовище зазнає глибоких демографічних, соціальних та просторових змін, що вимагає переосмислення традиційних підходів до планування й проєктування громадських просторів. У європейських містах зростає частка людей старшого віку, осіб з інвалідністю, мігрантів, внутрішньо переміщених осіб і тимчасових користувачів, для яких бар'єри в середовищі стають критичними. В Україні ці тенденції посилюються наслідками повномасштабної збройної агресії: масовим внутрішнім і зовнішнім переміщенням населення, руйнуванням житлової та транспортної інфраструктури, зростанням кількості людей з бойовими та цивільними травмами, які потребують безпечних та передбачуваних публічних просторів. У такому контексті інклюзивність постає не як допоміжна опція, а як один із ключових критеріїв якості міського розвитку та індикатор справедливого міста.

Громадські простори історичних міст — площі, вулиці, парки, набережні — є основними місцями щоденних контактів між людьми та важливими носіями образу міста. Їхня якість визначається не лише архітектурою, а й тим, наскільки вони доступні та безпечні для різних груп користувачів. Універсальний дизайн пропонує розглядати такі простори як спільний ресурс для всіх, орієнтуючись на комфорт, безпеку й повагу до різноманіття (Big City Lab, 2021).

Громадські простори виконують у місті низку взаємопов'язаних функцій: вони є майданчиками соціальної взаємодії та формування спільнот, просторами відпочинку й рекреації, а також основою для економічної активності й культурного обміну (Big City Lab, 2021). Саме тут найвідчутнішими стають просторові й соціальні нерівності, пов'язані з бар'єрами для різних груп користувачів, тому рівень інклюзивності громадських просторів є показником загальної чутливості міста до потреб своїх мешканців (LHAC, 2013).

Громадські простори можна класифікувати відповідно до статусу, способів управління та рівня відкритості для користувачів (Big City Lab, 2021). Ця класифікація критично важлива для розуміння вимог доступності в кожному випадку та визначення органів, відповідальних за забезпечення інклюзивності.

1. Відкриті простори — території з вільним доступом, без обмежень щодо кількості користувачів або тривалості перебування (Рис. 1.1). Вони, як правило, перебувають у комунальній чи

державній власності та управляються органами місцевого самоврядування (Big City Lab, 2021). До цієї категорії належать:

- Вулиці та шляхи руху (Рис. 1.2): вулиці, дороги, проспекти, провулки, узвози, пішохідні та велосипедні доріжки (ДБН В.2.2-40:2018);
- Репрезентативні та зелені території (Рис. 1.2, 1.3): майдани, площі, бульвари, парки, сади й сквери (ДБН В.2.2-40:2018);
- Об'єкти культурної спадщини: пам'ятки історії, культури, а також кладовища й пляжі, що належать до територій загального користування (ДБН В.2.2-40:2018).

Відкриті простори часто розглядаються як найбільш доступні для всіх категорій населення, але на практиці вони часто мають суттєві перешкоди для маломобільних груп.

2. Напіввідкриті простори — простори спільного користування, відкриті для різних груп населення за кількістю й часом перебування, однак не завжди доступні для всіх охочих (Big City Lab, 2021). Прикладом є прибудинкові території, дворики житлових комплексів, де доступ може бути обмежений або контрольований. Ці простори часто мають змішану власність та управління.

На основі потреб жителів, які необхідно задовольняти, виділяють такі функціональні типи громадських просторів (ДБН Б.2.2-12:2019):

1. Парки, сади, сквери для тихого відпочинку — спеціалізовані зелені зони, призначені для релаксації, спостереження природи, читання та спілкування у спокійній атмосфері;
2. Спортивні та дитячі майданчики для активного відпочинку — призначені для фізичної активності, ігор та розвитку дітей;
3. Вулиці, дороги, зупинки громадського транспорту — утворюють комунальну інфраструктуру, необхідну для пересування та доступу до послуг;
4. Майданчики для виходу собак, міські городи — задовольняють спеціальні потреби окремих груп населення.

Кожна з цих категорій має спеціальні вимоги доступності, які визначаються як у ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд», так і у ДБН Б.2.2-12:2019 «Благоустрій територій». Інтеграція цих функціональних типів у єдину систему громадських просторів створює багатофункціональне міське середовище, яке задовольняє потреби різних груп населення.

Історичні громадські простори мають особливе значення як носії колективної пам'яті та міської ідентичності, адже поєднують матеріальну спадщину, сформовану протягом століть, з живими міськими практиками (Рибчинський, 2016). Водночас саме у таких просторах найчастіше виявляється конфлікт між вимогами охорони спадщини та потребою забезпечити рівний доступ для всіх користувачів, що актуалізує пошук збалансованих рішень інклюзивного та безбар'єрного проектування.



Рис. 1.1 — Відкриті простори: площа Двірцева, Львів (Wikimedia Commons, 2020)



Рис. 1.2 — Вулиці та шляхи руху: алея перед Оперним театром на проспекті Свободи, Львів (Твоє місто, 2025)



Рис. 1.3 — Репрезентативні та зелені території: Стрийський парк, Львів (Mylviv.city, 2021)



Рис. 1.4 — Туристичний маршрут Стрийським парком, який буде доступний для людей на кріслах колісних, а також для осіб з порушенням зору та слуху (Твоє місто, 2025)

Інклюзивні історичні простори мають бути відкритими для всіх мешканців і гостей міста, незалежно від віку, стану здоров'я чи соціального статусу. Принципи універсального дизайну передбачають поєднання фізичної доступності, зрозумілої інформації та комфортних умов користування. У такому форматі історичні громадські простори зберігають роль місць політичної, економічної та культурної взаємодії, але стають справедливими й відкритими для різних груп. В українському контексті, попри окремі позитивні приклади, адаптація історичних центрів до потреб різних груп користувачів досі залишається фрагментарною і зосереджується переважно на окремих маршрутах або вузлових просторах.

Оновлення та реставрація історичних громадських просторів має відбуватися з урахуванням вимог інклюзивності та безбар'єрності. Це передбачає поєднання консерваційних підходів із сучасними нормами проєктування, широке залучення громадськості, прозорі процедури ухвалення рішень і врахування потреб маломобільних груп. У результаті історичне середовище

не тільки зберігає ідентичність, а й стає комфортним для щоденного користування. Узагальнюючи, громадські простори історичних міст варто розглядати як багатoshарові системи, де фізична форма поєднується з соціальними функціями та символічними значеннями. Далі у цьому підрозділі детальніше розглядаються історичні контексти таких просторів, а в підрозділі 1.2 — понятійний апарат, що задає рамки для планування їх інклюзивного розвитку.

У цьому посібнику питання доступності історичних громадських просторів розглядаються з позицій архітекторів-реставраторів. Це означає, що будь-які рекомендації щодо адаптації маршрутів, входів, покриттів та елементів обладнання інтерпретуються крізь призму збереження автентичної субстанції й образу місця. Базовими орієнтирами є принципи мінімального й оборотного втручання, поваги до оригінальної структури матеріалів, зчитуваності історичних нашарувань і недопущення псевдоісторичних стилізацій. Доступність у такому підході розуміється не як протизахорона спадщини, а як інструмент дбайливої модернізації, який дозволяє розширити коло користувачів без руйнування тих цінностей, заради яких об'єкт і середовище перебувають під охороною.

Історичні контексти та архітектурні особливості громадських просторів. Формування історичних міських структур. Як зазначалося вище, громадські простори історичних міст формують рамку щоденної взаємодії мешканців і гостей міста та є важливими носіями міської ідентичності. У цьому підрозділі детальніше розглядаються історичні контексти та архітектурні особливості таких просторів, які впливають на можливості забезпечення їх інклюзивності та доступності. Історичне середовище громадських просторів, як у Львові, Жовкві, Вінниці та інших історичних містах України, базується на сталих урбаністичних структурах, що формувалися з урахуванням рельєфу, оборонних функцій, торгівлі та адміністративних потреб. Ці структури розвивалися органічно протягом багатьох століть, формуючи унікальні урбаністичні ландшафти, які часто залишаються незмінними до сьогодні (Рибчинський, 2016). Матеріальна культура цих просторів вбирає в себе історичні епохи, архітектурні стилі та соціальні норми різних періодів розвитку урбаністичної форми.

Середньовічна мережа вулиць і провулків часто залишається незмінною. Вузькі проходи та входи, квартальна система розміщення будівель, організація площ навколо головних костелів чи ратуш — все це сформувало характерні ознаки історичних центрів, які забезпечили їх туристичну привабливість, але на практиці часто ускладнили для маломобільних груп пересування цими просторами.

В історичних центрах ці принципи набувають особливої ваги. Громадські простори мають бути інклюзивними, тобто придатними для користування різними групами людей — мешканцями, туристами, літніми людьми, батьками з дитячими візками, людьми з інвалідністю. Принципи Design for All та безбар'єрності, окреслені у підрозділі 1.2.1, у цьому контексті задають рамку для перетворення історичного середовища на безпечне й комфортне для всіх без втрати його культурної цінності.

Важливу роль у забезпеченні доступності історичних громадських просторів відіграють архітектурні елементи: бруківка, тесаний камінь або гравій, хоч і є складовою частиною історичного ландшафту, можуть створювати суттєві перешкоди для доступу людей з різними видами інвалідності (Historic England, 2015a). Круті сходи, які організують рухливість у вертикальному напрямку, історичні монументи та фасади будівель створюють складну архітектурну композицію, яка має виключну культурну вартість, та є предметом охорони, але часто невідповідна сучасним стандартам доступності.

Історичні центри часто розташовані на схилах, що формує круті алеї і вузькі пішохідні маршрути, як це, зокрема, фіксується у дослідженнях планувальної структури історичних площ і вулиць Львова, Жовкви, Вінниці та інших міст України (Рибчинський, 2016). Так, у середньовічному Віборзі (Данія), який є учасником проекту LHAC, такі характеристики вулиць потребували спеціального підходу до забезпечення доступності (LHAC, 2013). Ухил місцевості може досягати 40-50%, що становить серйозну перешкоду для людей на кріслах колісних та осіб з обмеженою мобільністю (LHAC, 2013). Навколо міста значна частина вулиці розташована вздовж морського узбережжя з крутими перепадами висот, що утворює унікальний але складний для навігації ландшафт.

Доступний маршрут має бути пішохідним шляхом з безперервною чистою шириною, вільною висотою і гладкою поверхнею без серйозних перешкод і крутих ухилів (LHAC, 2013). В історичному контексті досягнення цих стандартів часто вимагає креативного підходу та застосування адаптивних технологій (Historic England, 2015a).

У багатьох історичних містах саме туристичні маршрути формують найвидиміший каркас використання громадських просторів. Маршрути, що поєднують ключові об'єкти спадщини, площі, вулиці й набережні, задають основні потоки руху, визначають пріоритети благоустрою й стають першими зонами інвестицій у міське середовище. Якщо їх планувати з урахуванням потреб різних груп користувачів, туристичні маршрути можуть перетворюватися на «хребет» інклюзивних трансформацій, поступово розширюючи доступність прилеглих вулиць, дворів і громадських просторів. Якщо ж вони розробляються виключно з огляду на комерційні інтереси та «середнього туриста», такі маршрути, навпаки, здатні закріплювати бар'єри й ставати інгібітором розвитку інклюзивності та доступності.

Управлінські структури історичних центрів та органи місцевого самоврядування, які відповідають за організацію туристичних маршрутів, дедалі частіше розглядають їх як інструмент поєднання збереження спадщини й підвищення доступності послуг (LHAC, 2013). У межах європейських ініціатив, зокрема проекту LHAC, такі маршрути виступають випробувальним майданчиком для впровадження інклюзивних рішень: безбар'єрних входів до музеїв і храмів, адаптованих зупинок міського транспорту, зон відпочинку, доступних оглядових майданчиків. Інклюзивний туристичний маршрут не лише покращує досвід відвідувачів, а й створює видимий стандарт якості для інших частин міста та демонструє, як можна поєднати захист автентичності з потребами різних груп користувачів.

Ключовою складовою таких маршрутів є інклюзивне інформаційне забезпечення. Карти, навігаційні стели, вебсайти та мобільні застосунки мають надавати інформацію про складність рельєфу, наявність сходів, пандусів, ліфтів, тактильних смуг, місць відпочинку та доступних санітарних вузлів, а також пропонувати альтернативні, безпечніші траєкторії для різних груп користувачів. Інформація має дублюватися в зрозумілих текстових, графічних, аудіо- та тактильних форматах, зокрема шрифтом Брайля, через тактильні плани й моделі для людей з порушенням зору (LHAC, 2013). Формування таких маршрутів потребує залучення широкого кола зацікавлених сторін — муніципалітетів, організацій людей з інвалідністю, туристичних операторів, бізнесу й місцевих спільнот, — щоб рішення були не лише технічно коректними, але й соціально справедливими та відображали різні сценарії користування простором.

1.2 Поняття та терміни: інклюзивність, доступність та безбар'єрність

1.2.1 Інклюзивність та Design for All як філософія міського планування

Інклюзивність у європейській урбаністичній традиції розуміють як принцип, за яким усі групи населення — незалежно від віку, статі, інвалідності, етнічного походження, соціального статусу чи місця проживання — мають рівні можливості користуватися просторами міста та брати участь у суспільному житті. Це насамперед ціннісна й правова рамка, пов'язана з правами людини, соціальною справедливістю та недискримінацією, а не технічний стандарт (EIDD Stockholm Declaration, 2004).

Концепція Design for All (DfA) перекладає ці інклюзивні принципи на мову просторового й предметного проектування. Відповідно до Стокгольмської декларації EIDD (2004), Design for All вимагає, щоб середовище, продукти та послуги проектувались таким чином, аби ними могли користуватися якомога більше людей без додаткової адаптації або спеціальних рішень. Тобто інклюзивність задає загальну мету, а DfA виступає однією з ключових проєктних стратегій її досягнення у міському плануванні та дизайні.

1.2.2 Універсальний дизайн як міжнародний стандарт

Універсальний дизайн (УД) тісно пов'язаний із концепцією Design for All, але має прикладніший характер. Якщо Design for All орієнтується на інтеграцію принципів інклюзивності в усі політики та процеси, то УД зосереджується на розробленні конкретних продуктів, просторів і послуг, якими можуть користуватися якомога ширші групи людей без спеціальної адаптації або сегрегації (Connell et al., 1997; EIDD, 2004). Практика показує, що рішення, спроектовані за принципами УД, полегшують життя не лише людям з постійною інвалідністю, а й людям з тимчасовими обмеженнями, літнім людям, батькам з дітьми, тобто фактично всім користувачам.

Принципи УД включають (Big City Lab, 2021): рівноправне використання; гнучкість у використанні; просте і інтуїтивне використання; сприйнятлива інформація; допустимість помилок; низький рівень фізичного зусилля; розмір та простір для доступу й користування. Кожен з цих принципів має конкретне застосування у контексті історичних громадських просторів (Big City Lab, 2021). Детальний опис семи принципів універсального дизайну, із прикладами для історичних середовищ, наведено в підрозділі 2.1.4 «Принципи Універсального дизайну як основа нормування».

Наприклад, принцип рівноправного використання означає, що дизайн повинен позбавляти людей почуття стигматизації через механізм розроблення. Замість того щоб створювати спеціальні входи для людей з інвалідністю, УД рекомендує змінити основний вхід таким чином, щоб він був доступним для всіх. Принцип гнучкості означає, що просторове рішення повинно працювати різними способами, забезпечуючи можливість вибору для користувачів з різними потребами (Big City Lab, 2021).

1.2.3 Українська концепція «Безбар'єрність» як сучасна соціальна філософія

Українська Національна концепція «Безбар'єрність» — хоча дослівно й апелює до фізичного усунення бар'єрів — у державній політиці стосується значно ширшого кола питань. Вона описує суспільство, в якому люди з різними потребами можуть жити, пересуватися і працювати без дискримінації, а інституції враховують ці потреби у своїх рішеннях. У цьому сенсі «безбар'єрність» ближча до інклюзивності, ніж до суто технічних вимог доступності: це рамка, що поєднує просторову, соціальну, освітню, економічну та культурну складові (Big City Lab, 2021).

У цьому посібнику українська «Безбар'єрність» розглядається як стратегічна та комунікаційна рамка державної політики, яка об'єднує зусилля щодо забезпечення доступності та інклюзивності, а не як окреме концептуальне поле. Для аналізу історичних громадських просторів ми свідомо використовуємо насамперед мову інклюзивності (цінності, участь, сценарії користування) та доступності (нормативні вимоги, технічні рішення), тоді як «безбар'єрність» задає загальний напрямок і пріоритети державних змін. У Національній концепції вона конкретизується через шість напрямків (Рис. 1.5), які включають (Big City Lab, 2021):

- Фізична доступність простору, транспорту та будівель, що забезпечує можливість пересування та орієнтування;
- Інформаційна доступність у різних форматах (письмова, усна, тактильна, цифрова), що дозволяє людям отримувати необхідну інформацію;
- Цифрова доступність, яка не обмежує тих, хто може користуватися вебпростором та цифровими сервісами;
- Суспільне прийняття та повага до кожної людини, подолання стигматизації та дискримінації;
- Доступ до освіти на всіх рівнях та у всіх форматах;

- Економічна незалежність і гідні умови праці, що забезпечують фінансову самостійність та достоїнство.

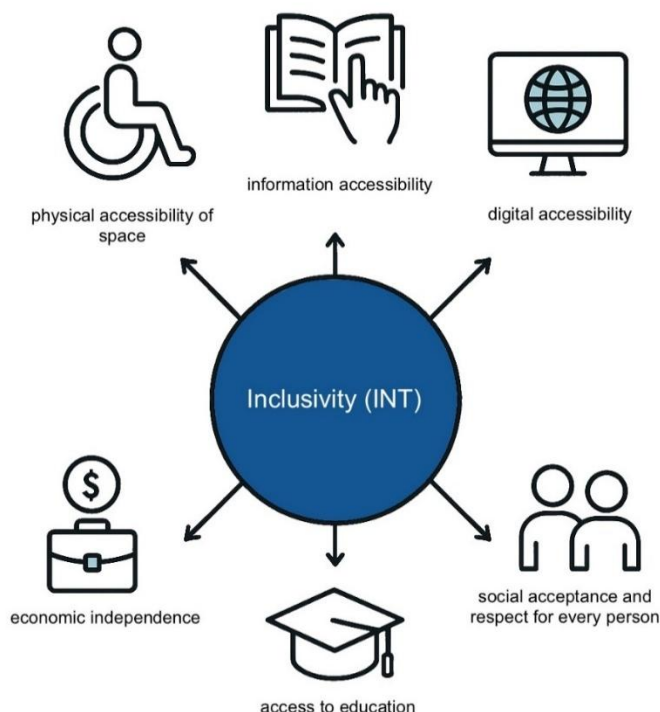


Рис. 1.5 — Шість напрямів безбар'єрності (Розробка авторів)

Ця увага до соціальної справедливості та людського різноманіття зближує українську філософію з європейською «Інклюзивністю» та її основоположними цінностями, які зосереджені на соціальній справедливості та правах людини (Big City Lab, 2021). Важливим є те, що концепція «Безбар'єрності» передбачає участь людей з інвалідністю та маломобільних груп у процесі розробки та впровадження рішень, що забезпечує їх активну роль у суспільстві, а не пасивну залежність від інших.

У контексті України особливе значення має розуміння того, що безбар'єрність — це не привілей, а право. Зростання кількості людей з інвалідністю внаслідок військової агресії, постійних потрясінь та важких умов життя робить цю тему ще актуальнішою та невідкладною (Big City Lab, 2021). Таким чином, інтеграція принципів безбар'єрності у міське планування стає не лише моральним, але й практичним та економічним завданням для українського суспільства.

1.2.4 Доступність як технічна та нормативна вимога

Доступність є вузьким поняттям у порівнянні з інклюзивністю. Міжнародний та європейський підхід, відомий як «barrier-free environment», закріплений, зокрема, у стандартах ISO 21542 та EN

17210, а також у низці національних норм (наприклад, DIN 18040 у Німеччині). Він стосується передусім функціонального та технічного усунення перешкод у середовищі. В українському контексті ці підходи адаптовано в державних будівельних нормах ДБН В.2.2-40:2018, які встановлюють вимоги до усунення фізичних, комунікаційних та організаційних бар'єрів, щоб люди з різними здібностями могли самостійно пересуватися, отримувати інформацію та користуватися послугами. Окремі мінімальні технічні параметри (наприклад, допустимі ухили, ширина проходів, характеристики тактильних елементів) у ДБН досі відрізняються від вимог міжнародних стандартів, що відображає етапність гармонізації українського нормативного поля з європейськими підходами та необхідність врахування існуючої забудови.

До МГН належать (ДБН В.2.2-40:2018): осіб з інвалідністю всіх типів; літніх людей; вагітних жінок; людей з тимчасовими порушеннями здоров'я; людей з дитячими візками; людей з багажем на колесах та інших допоміжних засобів. Це забезпечує значно ширший підхід, але він все ж базується на тих самих принципах доступності та безпеки (ДБН В.2.2-40:2018).

Визнання маломобільних груп населення як ключової категорії користувачів означає переорієнтацію проектування з «усередненого» мешканця на широкий спектр потреб. Доступність у цьому контексті розглядається як результат дотримання нормативних вимог та технічного усунення перешкод у середовищі, тоді як інклюзивність охоплює ширший спектр соціальних, культурних та комунікаційних аспектів участі. Таким чином, доступність є необхідною, але недостатньою умовою: без урахування різноманіття досвідів, мов, культурних ідентичностей та форм взаємодії неможливо досягти по-справжньому інклюзивного середовища. Для кращого розуміння та розрізнення цих ключових термінів у посібнику сформовано Таблицю 1.1.

Таблиця 1.1 — Порівняння ключових понять: інклюзивність, доступність, безбар'єрність, універсальний дизайн та Design for All

Поняття	Визначення / Сутність	Філософія та Мета	Сфера застосування / Напрямки	Зв'язок з іншими поняттями
Інклюзивність	Це підхід до проектування, який свідомо враховує різноманіття користувачів , їхній досвід та бар'єри й передбачає залучення представників різних груп до процесу прийняття рішень. Вона виходить за межі вузького	Широка соціальна філософія. Мета — забезпечити, щоб кожна особа мала реальну, практичну можливість повноцінно брати участь у суспільному житті без	Охоплює повноцінну участь у міському житті, культурі та економіці. Стосується всіх аспектів суспільства, включно з різноманітним користувачів (МГН, літні люди, ветерани, ВПО).	У європейській термінології часто охоплюється філософією Design for All (DfA) . <i>Доступність</i> є лише її складовою частиною.

розуміння «доступності».		відчуття виключення чи стигматизації.		
Доступність	Здатність середовища, простору, продукту чи послуги бути використаними людьми з різними особливостями руху, чуття, сприйняття та розуміння без дискримінації . Це міжнародний та європейський підхід, відомий як «Barrier- free».	Технічна та нормативна вимога . Мета — функціональне та технічне усунення перешкод, встановлення мінімального рівня проєктування.	Стосується фізичного, комунікаційного та організаційного середовища побудованого простору (маршрути, входи, зупинки, інформаційні системи тощо). Реалізується й конкретизується через міжнародні та національні нормативні документи: ISO 21542:2011, EN 17210:2020, а в українському контексті — ДБН В.2.2- 40:2018.	Це вужче поняття у порівнянні з інклюзивністю. Доступність сама по собі недостатня для досягнення справжньої інклюзивності.
Безбар'єрність	Українська Національна концепція, яка є широкою соціальною стратегією та філософією суспільства без обмежень , що забезпечує рівні права та можливості для всіх людей. Хоча дослівно	Забезпечення рівних прав та можливостей. Мета — інтеграція принципів безбар'єрності у міське планування як практичне, економічне та моральне завдання.	Охоплює шість напрямків : фізична, інформаційна, цифрова доступність, суспільне прийняття, доступ до освіти та економічна незалежність.	Має спільну сутність з Європейською «Інклюзивністю» (DfA), оскільки виходить за межі фізичної конструкції. Поєднує філософію <i>Інклюзивності</i> та вимоги <i>Доступності</i> .

перекладається як «no-barrier», має ширше трактування.				
Design for All (DfA)	Холістичний та інноваційний підхід. Філософія міського планування , орієнтована на людське різноманіття, соціальну інклюзію та рівність.	Мета — «дати змогу всім людям мати рівні можливості брати участь у кожному аспекті суспільства ». Також передбачає трансформацію соціальних норм та сприйняття.	Поширює концепцію інклюзивності з архітектури на організацію суспільних структур загалом.	У міському плануванні та архітектурі слугує рамковим підходом до формування політик і стратегій, що підтримують інклюзивність. У сфері побудованого середовища принципи Design for All частково втілюються через універсальний дизайн та інші інструменти забезпечення доступності.
Універсальний дизайн (УД)	Концепція проектування продуктів, середовища, програм та послуг, які можуть використовуватися всіма, наскільки це можливо, без необхідності адаптації чи спеціального проектування.	Міжнародний стандарт. Мета — створення простору, придатного для всіх користувачів, що приносить користь усім (включно з людьми з тимчасовими порушеннями, літніми людьми та батьками з дітьми візками).	Базується на Семи принципах (рівноправне використання, гнучкість, інтуїтивність, сприйнятлива інформація, допустимість помилок, низьке фізичне зусилля, розмір і простір).	Є однією з ключових концепцій, на яких ґрунтується нормування доступності побудованого середовища. Підтримує реалізацію інклюзивності в рамках ширших стратегій, зокрема Design for All.

Загальні висновки розділу 1

Громадські простори історичних міст постають як багатошарова система, у якій повсякденні маршрути мешканців, туристичні потоки, місця зустрічей і символічні локації спадщини переплітаються з вимогами безпеки, мобільності та участі громади. У воєнних та поствоєнних умовах саме ці простори стають тестом на здатність міста забезпечувати право на місто для людей з інвалідністю, літніх людей, внутрішньо переміщених осіб, ветеранів та інших уразливих груп: вони можуть або відтворювати нерівність, або ставати каркасом інклюзивності.

Типологія громадських просторів за статусом власності, режимом доступу та функціональним призначенням показує, що за інклюзивність історичного середовища відповідає не одна інституція, а ціла мережа суб'єктів — від комунальних служб і державних установ до приватних власників і громадських організацій. Така фрагментованість управління ускладнює створення єдиної «ідеальної» моделі, але одночасно підкреслює важливість чіткого розуміння функцій кожного типу простору, узгодження правил користування ними та налагодження міжсекторальної співпраці.

Поняття інклюзивності, доступності, універсального дизайну та Design for All утворюють концептуальний каркас посібника. Інклюзивність окреслює ціннісну рамку, що пов'язана з правами людини, недискримінацією та участю різних груп у спільному просторі. Доступність описує мінімальні технічні та нормативні вимоги, які роблять користування середовищем можливим для маломобільних груп. В українському політичному дискурсі ці аспекти часто позначають узагальненим терміном «безбар'єрність», однак у межах цього посібника він розглядається насамперед як комунікаційна рамка для просування доступності та інклюзивності, а не як окреме концептуальне поле. Універсальний дизайн і Design for All пропонують підходи до проектування, що від початку враховують різноманіття користувачів і зменшують потребу в спеціальних адаптаціях. Розрізнення цих рівнів дає змогу у наступних розділах послідовно переходити від аналізу норм і бар'єрів до ширших інклюзивних стратегій.

Історичні контексти, морфологія вулиць, перепади рельєфу, щільність забудови та регіональні традиції користування простором створюють як обмеження, так і можливості для трансформації історичних громадських просторів. Конфлікт між збереженням автентичної міської тканини та впровадженням рішень доступності не може вирішуватися лише шляхом буквального застосування норм; потрібні адаптивні, реверсивні й добре аргументовані втручання, що поважають спадщину і водночас розширюють коло людей, які можуть нею користуватися. У цьому сенсі спадщина розглядається не тільки як об'єкт охорони, а як ресурс для формування відчуття приналежності та спільної пам'яті різних груп містян.

У цьому посібнику історична спадщина послідовно трактується як спільне благо (commons) — мережа просторів, відповідальність за які поділяють міська влада, громада та професійна спільнота. Для архітектора-реставратора це означає не лише охорону матеріальної субстанції й

силуетів, а й пошук таких рішень, що відкривають доступ до цих місць для різних груп користувачів, не руйнуючи їхньої автентичності та історичної правдивості.

Розглянуті у першому розділі контексти, типології та поняттєвий апарат створюють підґрунтя для подальших кроків посібника. У другому розділі доступність буде проаналізовано як технічну й нормативну основу інклюзивності з акцентом на конкретних бар'єрах та інструментах їх подолання, а у третьому — інклюзивність розглядатиметься як ширший соціально-просторовий процес, що поєднує фізичні, сенсорні, психологічні та культурні виміри користування історичними громадськими просторами.

II. ДОСТУПНІСТЬ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ У ІСТОРИЧНИХ МІСТАХ

Громадські простори історичних міст — площі, вулиці, сквери, набережні — є місцями, де жителі й відвідувачі реалізують право на місто, зустрічаються, пересуваються та беруть участь у культурному житті. Якщо для частини людей ці простори залишаються фізично або сенсорно недосяжними, сама спадщина перетворюється з ресурсу на фактор виключення. Доступність у цьому контексті означає не лише виконання мінімальних будівельних вимог, а можливість різних груп користувачів безпечно входити до простору, рухатися ним і залишатися в ньому без необхідності просити допомоги.

Як показано в розділі 1, інклюзивність історичних громадських просторів неможлива без базового рівня доступності. Водночас забезпечення доступності в історичних містах відбувається в умовах напруги між охороною автентичної міської тканини та потребою адаптації середовища до сучасних норм і способів користування. Міжнародні документи та стандарти (ADA, 2010; EN 17210:2020; ISO 21542:2011 та ін.) розглядають доступність як складову прав людини й демократичного управління містами, підкреслюючи необхідність «розумних адаптацій» для історичних середовищ.

У контексті України ключову рамку задає ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення», доповнений національними стратегіями безбар'єрності та адаптацією європейських стандартів. Ці документи визначають мінімальні вимоги до маршрутів, входів, місць відпочинку, інформації та навігації, однак не дають вичерпних відповідей на питання, як саме інтегрувати ці вимоги в чутливу тканину історичних центрів. У цьому розділі ці вимоги інтерпретуються як інструменти реалізації права на місто та відповідального управління спільним благом — історичними громадськими просторами, а не лише як перелік формальних норм.

У цьому розділі доступність розглядається як технічна та нормативна основа інклюзивності громадських просторів історичних міст. Розділ ґрунтується на комплексному підході, що поєднує фізичні втручання, організаційні рішення та комунікаційні стратегії й адаптує їх до українських умов. У підрозділі 2.1 подано ключові вимоги та терміни для різних елементів громадського простору, у 2.2 проаналізовано типові бар'єри доступності в історичних просторах, а в 2.3 запропоновано методологію аудиту й кількісного оцінювання (індекс All, матриці, чек-листи), яка стане основою для подальшого розгляду інклюзивних підходів у розділі 3.

2.1 Сучасні вимоги до доступності громадських просторів

2.1.1 Міжнародні стандарти й підходи

Міжнародним правовим фундаментом є Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю, яка закріплює право на доступність середовища, інформації та послуг як одну з базових передумов

участі в житті суспільства. Вона зобов'язує держави, зокрема Україну, усувати бар'єри у фізичному середовищі, транспорті, інформаційно-комунікаційних технологіях та послугах, що напряму стосується організації громадських просторів в історичних містах.

У європейських країнах важливу роль відіграють національні акти, такі як британський Equality Act 2010, які вводять обов'язок «reasonable adjustments» (розумних адаптацій) для власників і операторів будівель та просторів. Цей підхід є ключовим для історичних міських центрів: замість формального «виконайте всі сучасні норми» закон вимагає шукати рішення, які одночасно є ефективними, пропорційними й поважають спадщину.

Технічні стандарти ISO 21542:2011 «Accessibility and usability of the built environment», EN 17210:2020, а також профільні стандарти щодо ліфтів (EN 81-70), тактильних елементів (ISO 23599), використання шрифту Брайля (ISO 17049) формують детальну базу параметрів для доступних маршрутів, перепадів висот, елементів навігації та інформаційних носіїв. Вони часто є детальнішими або ширшими за національні будівельні норми й слугують орієнтиром для їхнього оновлення.

Рекомендації ініціатив на кшталт LHAC (League of Historical and Accessible Cities), напрацювання Historic England, ICOMOS та інших інституцій демонструють, як забезпечувати доступність площ, вулиць, мурів, сакральних комплексів без руйнування автентичності. Центральним тут є принцип «розумної адаптації»: баланс між охороною спадщини й інклюзивністю досягається через альтернативні маршрути, тимчасові рішення, неінвазивну навігацію, роботу з сервісами та персоналом.

У Європейському Союзі діє низка директив щодо цифрової доступності та продуктової доступності, які впливають на подачу інформації в громадських просторах: навігаційні табло, веб-сайти пам'яток, мобільні застосунки, системи онлайн-бронювання мають бути доступними для людей з різними видами порушень. Це розширює розуміння доступності від «можливості фізично пройти» до комплексної взаємодії з простором і послугами.

У підсумку українські норми та міжнародні стандарти не протистоять одне одному, а утворюють спільну «карту норм»: національні ДБН забезпечують обов'язковий мінімум, а міжнародні документи й практики дають орієнтири для розвитку, особливо в складних умовах історичних міст.

2.1.2 Українські норми та стандарти

Основним документом, який визначає вимоги до інклюзивності середовища в Україні, є ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд». Він задає рамку доступності для широкого спектра об'єктів — від будівель громадського призначення до елементів зовнішнього простору, включно з маломобільними групами населення (МГН). Прийняття цього документа стало результатом впровадження принципів демократії, справедливості та поваги до людської гідності у просторову політику держави.

ДБН В.2.2-40:2018 встановлює мінімальні вимоги до ширини пішохідних маршрутів, параметрів пандусів, сходів, ліфтів, санітарних приміщень, навігації, освітлення, засобів інформації. Для громадських просторів він вимагає забезпечення безперервних безбар'єрних маршрутів, достатньої ширини тротуарів, контролю перепадів висот, доступних входів, місць відпочинку та сенсорної доступності (візуальної, слухової, тактильної).

Національну нормативну базу доповнює ДБН Б.2.2-12:2019 «Благоустрій територій», який регламентує організацію зовнішніх просторів: тротуарів, площ, скверів, парків, елементів благоустрою. Він визначає вимоги до типів покриття, мінімальних ширин пішохідних зон і проходів, розміщення вуличного меблювання, зелених насаджень, малих архітектурних форм, інженерної інфраструктури з урахуванням потреб людей з інвалідністю та інших МГН. Важливо, що цей документ допускає контекстуальні рішення для історичних середовищ, дозволяючи поєднати доступність з охороною культурної спадщини.

На локальному рівні вимоги реалізуються через правила благоустрою, детальні плани територій, програми розвитку громадських просторів, концепції збереження історичних ареалів. Саме тут загальнодержавні норми «приземляються» до конкретних площ, вулиць, скверів та кварталів: визначаються безбар'єрні маршрути, вузли доступу, місця розташування пандусів, підйомників, навігаційних стел.

Українські норми прямо згадують різні категорії користувачів: людей на кріслах колісних, осіб із порушеннями зору та слуху, людей із когнітивними порушеннями, літніх людей, батьків із візочками, тимчасово маломобільних осіб. Розуміння специфічних потреб кожної категорії МГН критично важливе для інтерпретації технічних вимог: одні й ті самі параметри (наприклад, ширина тротуару або висота бордюру) по-різному впливають на людину на кріслі, на батьків з дитячою колискою чи на людину з порушенням рівноваги.

2.1.3 Технічні вимоги й параметри доступних громадських просторів

2.1.3.1 Пішохідні маршрути та тротуари: вимоги та застосування в історичному контексті

Вимоги до пішохідних шляхів є основою для забезпечення безпечного та комфортного пересування в історичних центрах. Міжнародні дослідження маршрутів в історичних центрах міст Світової спадщини (зокрема в Авілі, Толедо та Сантьяго-де-Компостела) показують, що саме безперервність мережі пішохідних шляхів, можливість вибору альтернативних маршрутів і якість стикування з громадським транспортом є ключовими індикаторами доступності історичного середовища (Jiménez Martín, Ramírez Saiz & Ajuriaguerra Escudero, 2022).

Тротуар поділяється на функціональні зони, включно з транзитною зоною, яка забезпечує безперервний, прямолінійний і безпечний рух пішоходів (ДБН В.2.2-40:2018). Ширина транзитної зони рекомендована не менше 1,8 м, біля будівельних майданчиків — не менше 1,2 м без

сходинок і перепон (ДБН В.2.2-40:2018). Ця мінімальна ширина забезпечує можливість розминання двох осіб, включно з людиною на кріслі колісному та іншим пішоходом (Рис. 2.1).

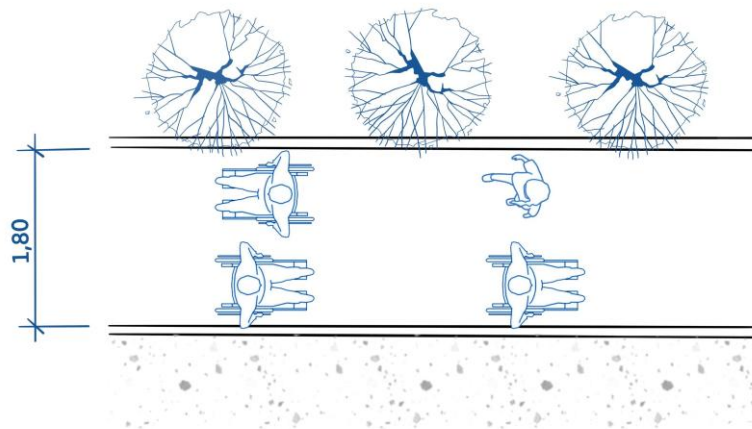


Рис. 2.1 — Ширина тротуару повинна бути не менше 1,50 м, а оптимально 1,80 м — це забезпечує можливість розминутися людині на кріслі колісному з пішоходом, або ж розвернути крісло колісне. Розробка авторів за: Cabinet of Ministers of Ukraine (2018)

Важливо розуміти логіку встановлення цих мінімальних ширин. Ширина крісла колісного складає приблизно 0,65 м. Якщо додати простір для маніпуляцій (повороти, навігація навколо перешкод), необхідний простір становить близько 0,95-1,0 м. Два такі простори мають бути достатніми для розминання, що дає загальну рекомендовану ширину основного маршруту близько 1,8 м (Big City Lab, 2021).

Поперечний ухил тротуару має бути 1-2% у напрямку проїзної частини, поздовжній — не більше 5% (ДБН В.2.2-40:2018). Це дозволяє людям на кріслах колісних та людям з обмеженою мобільністю пересуватися самостійно без надмірного зусилля. На пішохідних шляхах заборонено встановлювати будь-які перешкоди (ДБН В.2.2-40:2018). Це означає, що кіоски, вивіски, горщики з квітами та інші об'єкти, які часто встановлюються на тротуарах, повинні розміщуватися поза основною зоною руху. Узагальнені принципи універсального дизайну подано у п. 1.2 та табл. 1.1.

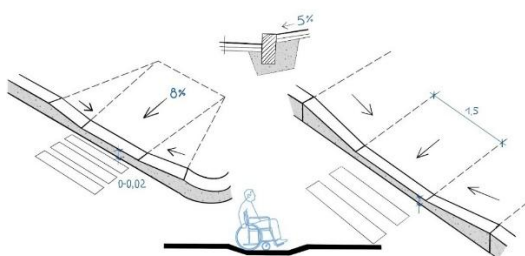


Рис. 2.2 — Обладнання наземного пішохідного переходу (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2018)

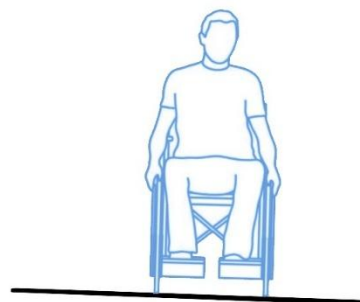


Рис. 2.3 — Поперечний укіс шляху руху 1-2%. ДБН В.2.2-40:2018

Важливим елементом структури пішохідного маршруту є бордюр (бортовий камінь), який розмежовує тротуар від проїзної частини, газону або інших зон публічного простору. Відповідно до ДБН В.2.2-40:2018 бордюр, що використовується як засіб безпеки та орієнтування, повинен мати висоту не менше 0,02 м та колір, який контрастує з покриттям пішохідного шляху (поєднання «світлий/темний»). У місцях закінчення бордюру, де необхідно забезпечити продовження напрямку руху, рекомендовано застосовувати комбіновані покриття або спеціальні тактильні смуги (додаток Ж ДБН В.2.2-40:2018). При влаштуванні пішохідних переходів бордюр має понижуватися до рівня, зручного для користувачів крісел колісних і людей з дитячими візками; повздовжній похил бордюрних пандусів визначають згідно з табл. 5.1 цих ДБН, забезпечуючи безперервність маршруту без різких перепадів висот.

Покриття має бути твердим, рівним, неслизьким у вологу погоду (ДБН В.2.2-40:2018). Твердість забезпечує можливість легкого руху крісел колісних та ходунків. Рівність критична для людей з порушеннями рівноваги та осіб літнього віку. Неслизкість забезпечує безпеку під час вологої погоди та зимового льоду.

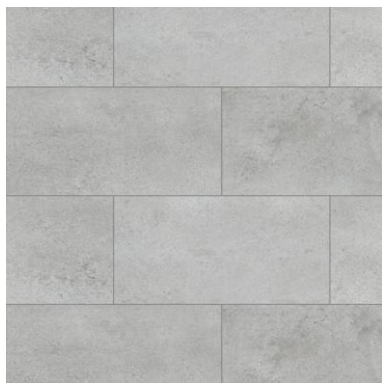


Рис. 2.4 — Плитка тротуарна з бетону (Big City Lab, 2021)



Рис. 2.5 — Фігурні елементи мощення (Big City Lab, 2021)



Рис. 2.6 — Плитка тротуарна з натурального каменю (Big City Lab, 2021)

При використанні старої бруківки чи її дублікатів в історичних зонах міста — каміння має бути рівним, а шви — не ширшими за 15 мм (Альбом безбар'єрності, 2021)

Товщина швів між елементами не повинна перевищувати 5 мм (ДБН В.2.2-40:2018). Міжнародні стандарти встановлюють цю максимальну величину щілин між елементами покриття саме на рівні 5 мм (Рис. 2.4, Рис. 2.5, Рис. 2.6), оскільки це критична точка, при якій маленькі колеса крісел колісних не застрягають (Big City Lab, 2021). При перевищенні цієї величини люди на кріслах колісних зазнають різких поштовхів, що може спричинити втрату рівноваги та травми.

Історичні центри часто мають бруківку або інші традиційні матеріали, які за своєю природою мають більші щілини. Наприклад, класична бруківка з цегли або каменю часто має щілини в 10-20 мм. Це створює серйозну дилему: як зберегти історичний характер простору, одночасно забезпечуючи доступність? Рішення включають (Historic England, 2015a):



Рис. 2.7 — Стесана історична бруківка біля міської ради в Львові (Світлина автора)



Рис. 2.8 — Частина покриття перекрита сучасним шаром (асфальт) для створення гладких маршрутів (Stone Curators, 2025)



Рис. 2.9 — Локальні вставки гладкої плитки або смуги, які роблять ключові точки (підходи до входів, зупинки, переходи) доступнішими, не змінюючи всю площу. Вулиця в Таллін, Естонія (WheelchairTravel.org, 2023)



Рис. 2.10 — Прихована дренажна система на площі Пласа-дель-Пілар у Сарагосі, Іспанія, (ULMA Architectural Solutions, 2025)

- 1) Перекладення бруківки з тіснішими швами, використовуючи сучасні матеріали (пісок, спеціальні розчини), що дозволяють зменшити щілини до 5 мм.
- 2) Верхній шар сучасного матеріалу поверх історичної бруківки, який забезпечує необхідну гладкість, при цьому зберігаючи історичний матеріал під ним (Рис. 2.8);
- 3) Селективне вирішення конкретних перешкод у місцях масового скупчення людей (Рис. 2.9);
- 4) Дренаж та запобігання застою води (Рис. 2.10).
- 5) Шліфування існуючої бруківки з приведенням її до норм (Рис. 2.7).

Важливим аспектом, часто забутим у дизайні громадських просторів, є надлишок води під час дощу або танення снігу. Тротуари повинні мати достатній дренаж, щоб запобігти утворенню калюж та мокрих ділянок. Люди на кріслах колісних та люди з обмеженою мобільністю можуть мати труднощі при пересуванні через воду, оскільки це не лише створює фізичну перешкоду, а й робить неможливою орієнтацію для осіб з порушеннями зору (які часто використовують тактильні смуги, які не видно під водою).

Дренаж тротуарів повинен бути забезпечений як за допомогою легкого ухилу, так і за допомогою дренажних решіток або перфорованих люків. Однак ці решітки та люки самі можуть становити перешкоду, якщо вони не спроектовані правильно. ДСТУ встановлює максимальну величину щілин у дренажних решітках, щоб запобігти застряганню коліс крісел колісних (ДБН В.2.2-40:2018). Завдяки дотриманню цих вимог люди на кріслах колісних, батьки з візочками та літні люди можуть користуватися тротуарами й пішохідними маршрутами без постійного ризику втратити рівновагу чи застрягти у пошкодженому покритті.

Для архітектора-реставратора ключовим є те, що поліпшення доступності пішохідних маршрутів не повинно призводити до необґрунтованої втрати історичних матеріалів. Перевага надається рішенням, які зберігають автентичне мощення і бордюри: використанню вставок з сумісних, але виразно сучасних матеріалів, локальному вирівнюванню у вузлових точках, влаштуванню безперервних смуг доступного покриття вздовж збережених фрагментів бруківки. Такі втручання мають бути максимально оборотними, щоб у разі зміни вимог або підходів до реставрації їх можна було видалити без руйнування первісної тканини простору.

2.1.3.2 Сходи, перепади висот та пандуси: вирішення складних рельєфів

Сходи є однією з найбільших перешкод для людей на кріслах колісних, людей з маломобільністю та осіб літнього віку. Найчастіше люди з інвалідністю виключаються з участі у публічному житті саме через наявність сходів, які перешкоджають доступу. У Львові, наприклад, центр міста характеризується складним рельєфом із численними сходами, що з'єднують різні рівні міської тканини. Вирішення цієї проблеми часто вимагає створення паралельних пандусів, що може істотно змінити архітектурний вигляд історичного простору.

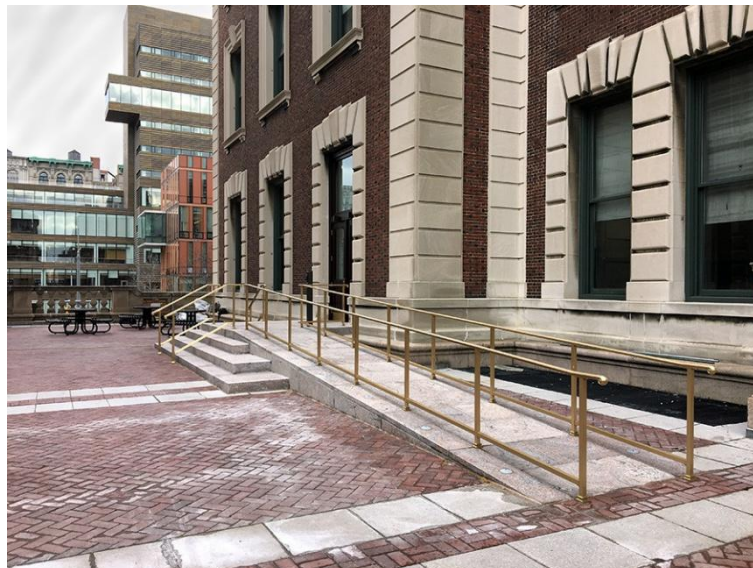


Рис. 2.11 — Приклад виконання пандуса, який веде до входу кампусу Morningside Колумбійського університету (Columbia News, 2019)

Сходи можуть служити як архітектурним елементом, що визначає композицію площі чи подвір'я, так і функціональним елементом, який організує пересування між різними рівнями. У випадках, коли сходи є невід'ємною частиною історичного дизайну простору, їх повне видалення може спричинити втрату культурної цінності місця. Однак це не означає, що люди з інвалідністю повинні бути виключені з доступу. Замість цього необхідні адаптивні рішення, які забезпечуватимуть доступ без руйнування історичної цілісності (Рис. 2.11).

Мінімальна довжина пандусу встановлюється розрахунком на основі ухилу. Максимальна величина ухилу пандусу встановлена на рівні 1:12 (що еквівалентно приблизно 8,3%), хоча в ідеальному випадку рекомендується максимум 1:20 (5%) для тривалих дистанцій (ДБН В.2.2-40:2018). Рис. 2.12.

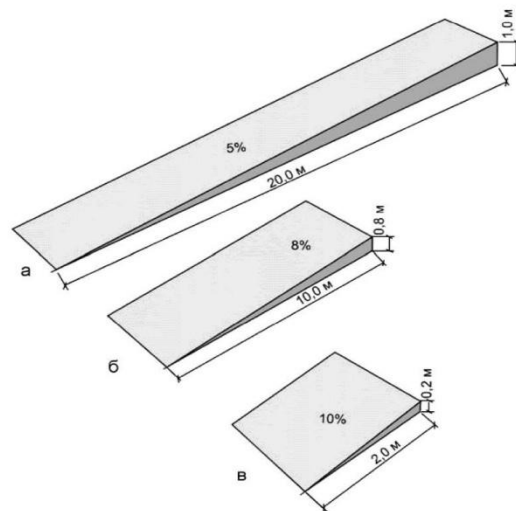


Рис. 2.12 — Схема ухилів зовнішніх пандусів а — безпечний уклон, що не потребує додаткових облаштувань; б — безпечний уклон в разі перепаду висот більше ніж 0,45 м, необхідно встановлення бортиків уздовж крайки горизонтальних поверхонь або поручнів; в — допускається при перепаді висот поверхонь на шляхах руху до 0,2 м і менше (ДБН В.2.2-40:2018)

Відповідно до ДБН В.2.2-40:2018 відкриті пандуси на пішохідних шляхах у просвіті мають мати ширину не менше 1,2 м. Під час реконструкції історичних будівель у виняткових випадках допускається зменшення ширини до 1,0 м, а для тимчасових пандусів – до 0,9 м. Висота одного підйому пандуса не повинна перевищувати 0,8 м, між підйомами необхідно влаштовувати горизонтальні площадки глибиною не менше 1,5 м (ДБН В.2.2-40:2018).

Міжнародні дослідження показують, що понад 60% людей на кріслах колісних не можуть самотійно подолати ухил більше 5-6%, що становить серйозну перешкоду в історичних центрах (Historic England, 2015a). Тому, хоча нормативна максимальна величина становить 8,3%, на практиці часто потрібен пологіший ухил, щоб забезпечити справжню доступність для максимально широкого кола користувачів (Рис. 2.13, Рис. 2.14).

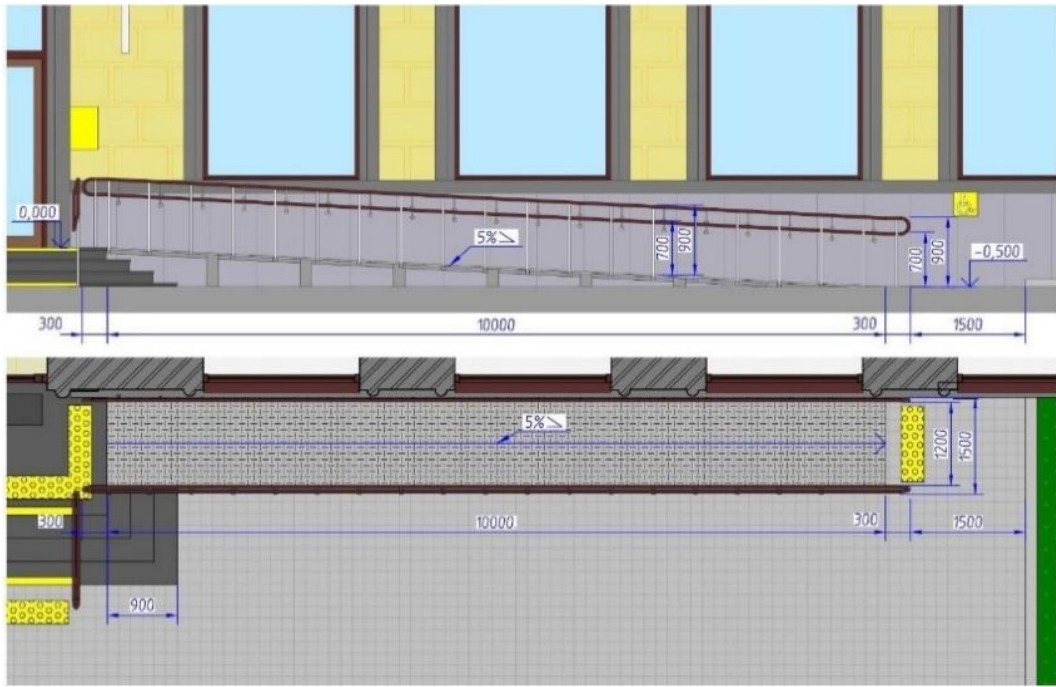


Рис. 2.13 — Схема організації одномаршового пандуса (МВ.expert, 2025)

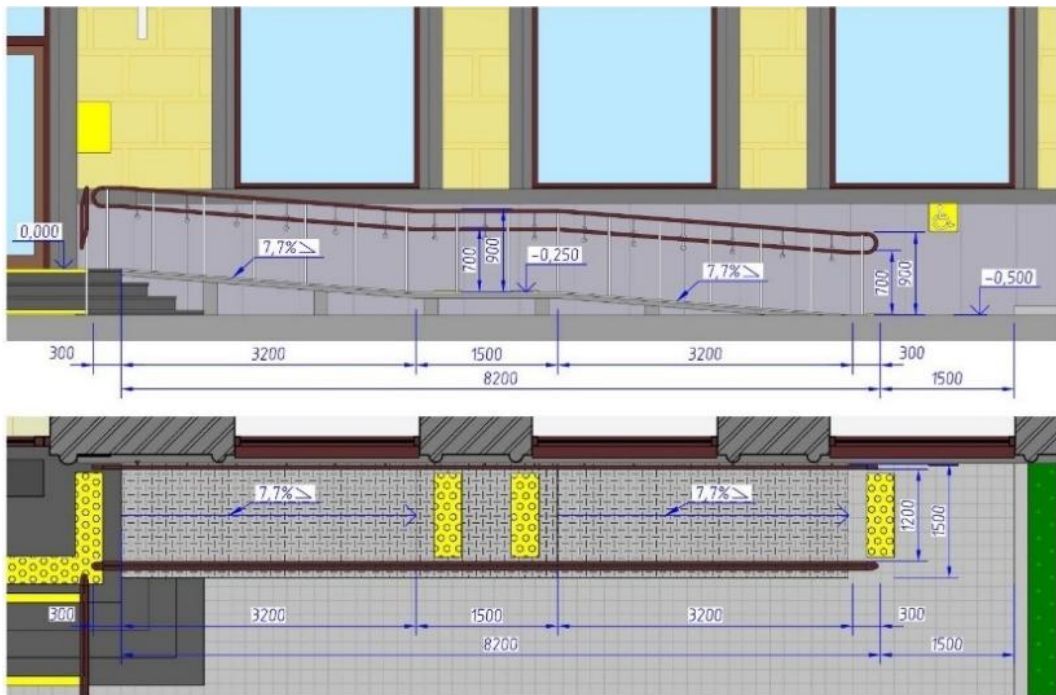


Рис. 2.14 — Схема організації двомаршового прямого пандуса (МВ.expert, 2025)

Зовнішні пандуси повинні мати двобічну огорожу з поручнями (Рис. 2.15). Пандуси заввишки 3,0 м і більше допускається замінювати підйомними пристроями.

Поверхня пандуса повинна бути шорсткою, чітко маркована кольором або фактурою, контрастною відносно суміжних горизонтальних поверхонь (ДБН В.2.2-40:2018). Проте в історичному середовищі необхідно уникати кричущих ознакувань.

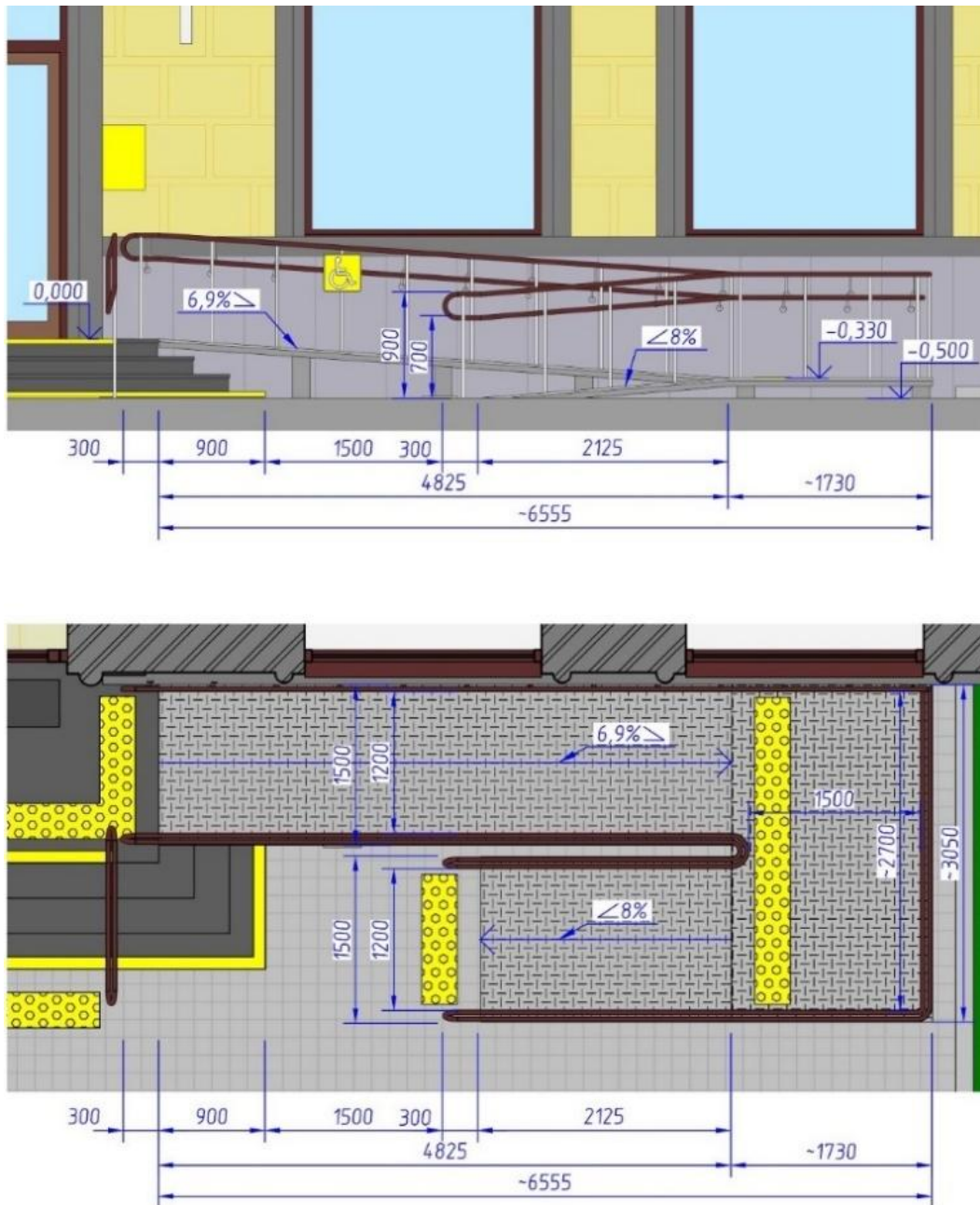


Рис. 2.15 — Схема організації двомаршового поворотного пандуса (MB.expert, 2025)

Проектування пандусів в історичному контексті вимагає креативності. Часто пандуси розглядаються як тимчасові конструкції, які встановлюються лише за необхідності. Мобільні пандуси можуть встановлюватися та вилучатися залежно від потреби, що дозволяє зберегти історичний зовнішній вигляд простору в його звичайному стані.

Інші рішення включають (Historic England, 2015a):

1. Приховані пандуси під рівнем землі, які стають видимими лише при активації;
2. Спіральні пандуси в місцях, де пряма довжина неможлива через брак простору;
3. Пандуси, інтегровані до ліфтів, які спускаються у місцях із суттєвими перепадами висот (Рис. 2.18);

4. Альтернативні маршрути через сусідні вулиці, які мають менший ухил;
5. Підйомні пристрої у місцях, де інші рішення технічно неможливі (Рис. 2.17).
6. Рельєф та схили в історичних містах (Рис. 2.17)



Рис. 2.16 — Підйомний пристрій в підземному переході на площі Митній у Львові (Роман Балук)



Рис. 2.17 — Пандус на об'єкті культурної спадщини, Імперські форуми в Римі, Італія (Світлина автора)

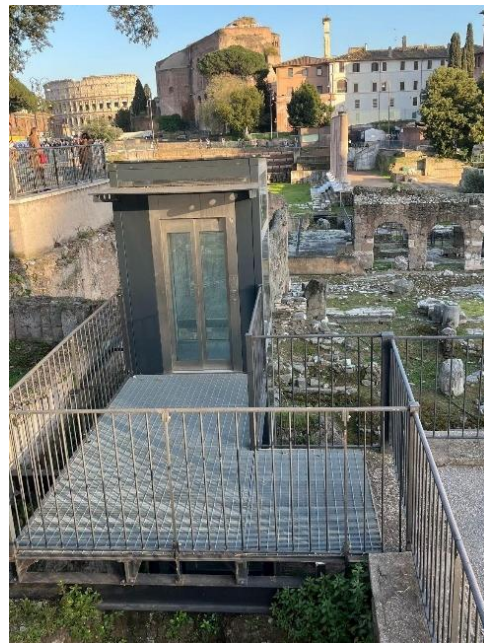


Рис. 2.18 — Ліфт на об'єкті культурної спадщини, Імперські форуми в Римі, Італія (Світлина автора)

Історичні центри часто розташовані на схилах, що формує круті алеї і вузькі пішохідні маршрути. Ухил місцевості може досягати 40-50%, що становить серйозну перешкоду для людей на кріслах колісних та осіб з обмеженою мобільністю (Ambrose et al., 2016). Наприклад, у Віборзі (Данія), який є учасником проєкту LНАС, місто розташоване на крутому схилі, й історичне ядро містить численні сходи, які організують пересування на схилі.

В таких умовах доступність не може бути досягнута лише через локальні адаптації на рівні окремих площ чи вулиць. Замість цього необхідна системна стратегія, яку детальніше розглянуто в методології цього розділу (Ambrose et al., 2016).

Усі рішення щодо подолання перепадів висот в історичному середовищі мають оцінюватися з точки зору впливу на автентичну субстанцію. Стаціонарні пандуси, які потребують зрізання історичних сходів, підмурків або порталних елементів, повинні розглядатися як крайній варіант після аналізу можливостей використання підйомних платформ, оборотних металевих рам, альтернативних маршрутів чи внутрішніх ліфтів. Завдання архітектора-реставратора полягає в тому, щоб мінімізувати незворотні втрати й обирати такі рішення, які зчитуються як сучасний шар і не імітують історичні форми.

2.1.3.3 Входи, двері та поручні: забезпечення безпеки та доступності

Історичні будівлі мають невідповідні входи з ганками, сходами та високими порогами, які формують критичні бар'єри для користувачів маломобільних груп. Відповідно до ДБН В.2.2-40:2018 світловий просвіт дверей доступного входу в нових та реконструйованих будівлях повинен становити не менше 0,9 м (у виняткових випадках під час реконструкції – не менше 0,8 м), а висота порога — не перевищувати 0,02 м; при застосуванні окремих елементів порога висота кожного з них не має бути більшою за 0,015 м з улаштуванням скісних бортів (ДБН В.2.2-40:2018). Більшість історичних дверних прорізів не відповідають цим вимогам і потребують адаптації або застосування розумних пристосувань.

Питання висоти порога заслуговує особливої уваги. Навіть незначний перепад між рівнем підлоги та вуличного покриття створює суттєву перешкоду для людей з порушеннями опорно-рухового апарату, користувачів крісел колісних, людей з низьким зростом або батьків з дитячими візками. Люди на кріслах колісних зазвичай змушені використовувати передні колеса, щоб подолати такий поріг, що потребує додаткової сили, допомоги супровідника та створює ризик втрати рівноваги. Навіть поріг заввишки 5 см є серйозною перешкодою для багатьох користувачів крісел колісних (Big City Lab, 2021).



Рис. 2.19 — Піднімальна платформа на вході в Гарнізонний храм, Львів (Lviv City Council, 2025)

Рішення для історичних входів із сходами включають (Historic England, 2015a):

1. Мобільні пандуси з гумовою основою, які встановлюються за потреби та вилучаються для зберігання;
2. Піднімальні платформи або механічні ліфти, які підіймають людину на рівень входу (Рис. 2.21);
3. Альтернативні входи на тому ж рівні, що й тротуар, якщо основний історичний вхід піднесений;
4. Часткове видалення порога з заміною його на плавний ухил (максимум 1:12).

Важкі двері та двері з високим порогом становлять перешкоду для маломобільних груп населення (ДБН В.2.2-40:2018). Дверні отвори часто вузьчі за нормовану ширину (0,9 м), що ускладнює проходження користувачам крісел колісних чи візків (ДБН В.2.2-40:2018).

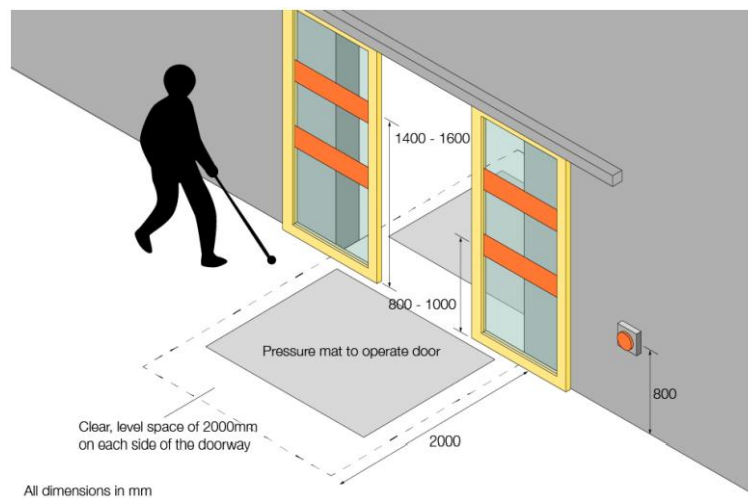


Рис. 2.20 — Автоматичні розсувні двері (Inclusive Mobility, 2021)

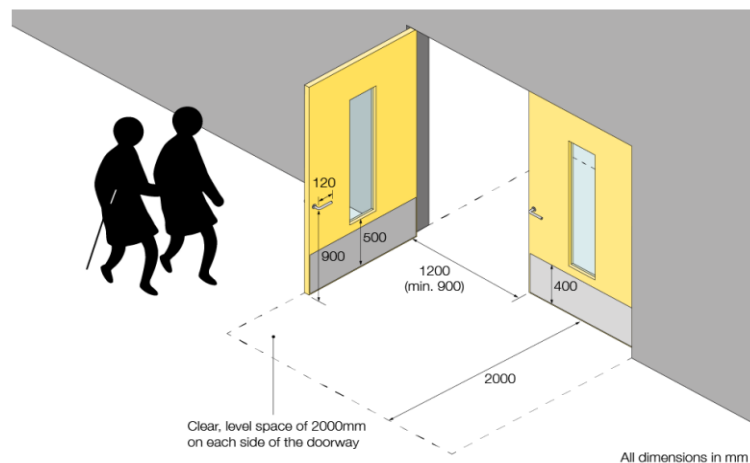


Рис. 2.21 — Двері з ручним відкриванням (Inclusive Mobility, 2021)

Механізми відкриття дверей мають бути простими у використанні. Автоматичні двері з датчиком руху є найбільш доступним варіантом (Рис. 2.20), але вони часто коштують дорого. Альтернативні варіанти включають дверні затискачі з налаштованим опором, щоб двері закривались не занадто

швидко (Рис. 2.21), або ручні дверні відкривачі (ручка у формі П-подібної скоби замість традиційної кулі), які легше витискаються людьми з обмеженою силою рук.

Поручні є критичним елементом доступності, особливо на сходах та пандусах. Висота поручнів має становити 0,75-0,9 м від поверхні сходів, вони мають бути безперервними і мати діаметр 30-50 мм (ДБН В.2.2-40:2018). Це забезпечує можливість міцно охопити поручень рукою людям різних розмірів.

У пандусів поручні повинні бути розташовані з обох боків та мати довжину, яка перевищує довжину пандусу на 30-40 см з кожної сторони (ДБН В.2.2-40:2018). Це забезпечує можливість захопити поручень до входження на пандус та після виходження з нього, що критично важливо для людей з порушеннями рівноваги (Рис. 2.22).

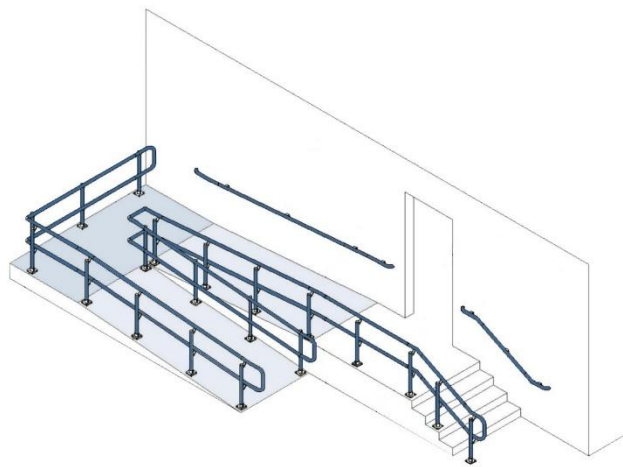


Рис. 2.22 — Виконання поручнів згідно з ДБН В.2.2-40:2018 (ArchDaily, 2024)



Рис. 2.23 — Поручні, що виконані з матеріалу, комфортного для використання в холодну пору (Rapid Ramp, 2019)

Матеріал поручнів повинен бути таким, що не стає холодним взимку (ДБН В.2.2-40:2018). Метал зимою може бути занадто холодним для утримання голими руками, тому рекомендується покриття з теплого матеріалу, такого як ПВХ або деревина (Рис. 2.23). Якісно спроектовані входи, двері й поручні дають можливість людям із порушеннями рівноваги, силових можливостей чи зору безпечно заходити до будівель і виходити з них без додаткового супроводу, а для багатьох взагалі роблять візит до історичних об'єктів можливим.

У роботі з історичними входами важливо не лише досягти нормативних параметрів, а й зберегти характерні пропорції, деталі та матеріали portalу. Там, де це можливо, пріоритет мають рішення, що не змінюють конфігурацію автентичних сходів і порогів: використання невидимих з вулиці підйомних платформ, організація доступу через другорядні, але історично нейтральні входи, або влаштування плавних ухилів у межах уже пізніших нашарувань. Будь-які втручання в оригінальну кам'яну, цегляну чи дерев'яну субстанцію мають бути мінімальними й ретельно обґрунтованими в проєкті реставрації.

2.1.3.4 Сенсорне та інформаційне забезпечення

Принципи навігації та орієнтування у просторі, розглянуті в попередньому підпункті, реалізуються через цілісну систему сенсорного та інформаційного забезпечення. У громадських просторах історичних міст йдеться насамперед про зовнішні пішохідні маршрути, площі, вулиці, парки, прибудинкові території та зони перед входами до будівель. Саме в цих просторах користувачам потрібно не лише «бачити» маршрут, а й своєчасно розуміти, де вони перебувають, куди рухаються і які дії є безпечними та доцільними (ДБН В.2.2-40:2018; Historic England, 2015a; Inclusive Mobility, 2021).

Вимоги до сенсорного та інформаційного забезпечення доступного середовища є комплексними й охоплюють як фізичні (візуальні, тактильні, звукові) елементи, що інтегровані у простір, так і комунікаційні та організаційні процеси. У контексті відкритих громадських просторів ця система розглядається як безперервний ланцюг – від зупинок громадського транспорту, місць висадки та паркування до входів на історичні площі, у парки, двори, внутрішні подвір'я кварталів і до головних входів у громадські будівлі, які межують із цими просторами. Основна мета полягає у забезпеченні безперервності інформації, своєчасного орієнтування та однозначної ідентифікації об'єктів і зон ризику. Це особливо важливо для людей із порушеннями зору, слуху, моторики та когнітивними особливостями, які використовують різні сенсорні канали – зір, дотик, слух – для орієнтування у зовнішньому середовищі (ДБН В.2.2-40:2018).

У візуальному шарі ключовими є вимоги до читабельності, контрастності та відсутності оптичних пасток на відкритих маршрутах. Нормативні документи наголошують, що небезпечні перепади висот, пороги, сходи, пандуси, бордюри та інші потенційно травмонебезпечні елементи на вулицях і площах мають бути чітко виділені візуально: краї сходиночок і крайні елементи маршів маркуються контрастними смугами завширшки не менше 100 мм, а ребро сходинки виконують із заокругленням невеликого радіуса, щоб зменшити ризик спотикання. У місцях, де пішохідний маршрут переходить у проїжджу частину, використовуються пониження бордюра, контрастне

маркування краю переходу та чітко виділені островці безпеки. Склопрозорі елементи у відкритому середовищі (наприклад, засклені павільйони зупинок, прозорі огороження, сучасні входні портали) повинні бути візуально відокремлені від фону, а прозорі поверхні – марковані контрастними смугами або піктограмами на рівні зорового сприйняття. Вся інформація, що розміщується на вуличних стелах, вказівниках, табличках, має бути виконана збільшеним, добре читабельним шрифтом без зарубок, у чітко контрастному співвідношенні кольорів, з лаконічними та однозначними написами (Historic England, 2015a; Inclusive Mobility, 2021).

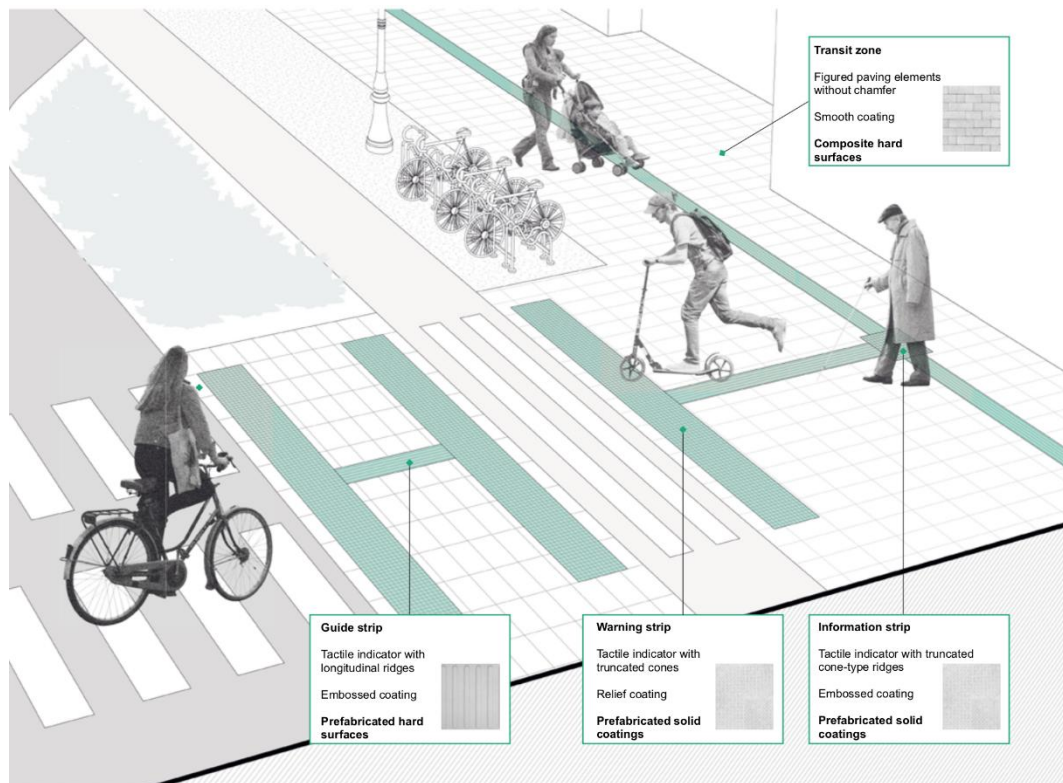


Рис. 2.24 — Облаштування переходу спеціальною тактильною навігацією (Big City Lab, 2021)

Тактильний шар системи орієнтування в громадських просторах формують тактильні елементи доступності – передусім тактильні смуги та тактильні інформаційні покажчики. На відкритих пішохідних маршрутах тактильні смуги повинні тактильно й візуально відрізнятися від основного покриття: їх рельєф має добре відчуватися тростиною та підшвою взуття, а колір – контрастувати з фоновою поверхнею. Попереджувальні тактильні смуги використовуються для сигналізації про небезпеку: перед виходами на проїжджу частину, перед сходами, перед зонами різкого звуження проходу, перед краєм платформи трамвайної або автобусної зупинки. Їх розміщують на відстані, достатній для безпечної зупинки – орієнтовно 0,2–0,8 м до небезпечної зони – і по всій ширині маршруту. Направляючі тактильні смуги застосовуються у великих, складних просторах, де відсутні виразні природні орієнтири: на відкритих площах перед вокзалами, у транспортних вузлах, на розгалужених пішохідних зонах історичного центру. Вони допомагають користувачу знайти основну вісь руху до тактильно й візуально позначених вузлових точок – входів, зупинок, інформаційних стел.

Орієнтування та навігація у громадських просторах критично важливі для автономної мобільності користувачів (Рис. 2.24). Система навігації повинна враховувати потреби людей з порушеннями зору, слуху, мобільності та когнітивними порушеннями (Big City Lab, 2021). Згідно з HEAG011 (Historic England, 2015a), успішне орієнтування залежить від послідовності вказівників, надмірності інформації та простоти виконання.

1. Візуальні вказівники розташовуються на висоті 1400-1600 мм з контрастною кольоровою гамою Шрифт 16-22 пункту, контрастність 3: 1 (рекомендується 5: 1). Символічні позначення зрозумілі широкому колу користувачів, включно з людьми з навчальними труднощами (Inclusive Mobility, 2021).
2. Тактильні смуги для людей з порушеннями зору. Тактильні пілони висотою 5,5 мм розташовуються уздовж маршруту. Мозаїчні смуги на перехідних точках мають контрастну колірну розбіжність (мінімум 2,5: 1 за світлістю) від прилеглих поверхонь (Inclusive Mobility, 2021).
3. Аудіо-сигнали сповіщають про безпечні переходи. Гучність регулюється (60-80 дБ) для людей з порушеннями слуху. Напрявлені звукові анотації через мобільні додатки забезпечують індивідуальне орієнтування (Inclusive Mobility, 2021).
4. Інформаційні табло розташовуються на висоті 1400-1500 мм (стоячі) та 900-1100 мм (візки). Шрифт 22-28 пункту, матова поверхня без блиску, простий мовний вислів без скорочень.
5. QR-коди на висоті 900-1200 мм дозволяють завантажити детальну інформацію про маршрути. Аудіо-гіди, цифрові карти з функцією читання вголос, вебсайти WCAG 2.1 (Burton & Mitchell, 2006) підвищують якість.

Тактильні інформаційні покажчики та мнемосхеми в зовнішньому середовищі доповнюють систему візуальних табличок. Це можуть бути рельєфно-тактильні таблички з Брайлем на опорах вуличних стел, при входах на площі або в парк, біля основних сходів чи пандусів, а також тактильні плани (мнемосхеми), що подають зменшену схему історичної площі, меморіального комплексу, парку чи кварталу. Такі елементи розміщують у доступних точках – біля головних входів, на перехрестях пішохідних маршрутів, поруч із місцями зустрічей – щоб користувач міг заздалегідь скласти уявлення про структуру простору, основні маршрути й об'єкти.

Слуховий шар системи орієнтації у відкритих громадських просторах формують аудіопокажчики та системи громадського оповіщення. Аудіомаячки доцільно розташовувати при регульованих пішохідних переходах, у зонах зміни напрямку руху, біля входів до важливих громадських будівель, вокзалів або транспортних вузлів, а також на платформах зупинок, де звук може допомогти знайти правильний напрямок. Звукові сигнали повинні бути достатньо гучними, щоб бути чутними на фоні міського шуму, але не створювати надмірного акустичного навантаження на користувачів і довкілля. У місцях, де використовується система громадського оповіщення (наприклад, на великих площах під час заходів, у відкритих транспортних вузлах), важливо забезпечувати дублювання звукової інформації візуальними каналами – табло, електронними покажчиками, піктограмами та текстовими повідомленнями. Такий підхід є критичним для людей

з порушеннями слуху, а також у ситуаціях, коли звукове оголошення може бути частково не чутним через шумовий фон (Inclusive Mobility, 2021).



Рис. 2.25 — Інформаційна карта міста (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2021)

Освітлення відкритих громадських просторів є невід’ємною частиною сенсорного та інформаційного забезпечення. Освітленість пішохідних маршрутів, сходів, платформ, переходів і зон зміни рівня повинна бути достатньою для безпечного пересування та зчитування інформації на табличках і стелах. При цьому необхідно уникати різких тіней, засліплюючих відблисків і значних перепадів яскравості між сусідніми ділянками, оскільки це ускладнює розпізнавання сходинок, бордюрів і тактильних смуг, особливо в дощову погоду або при низькому положенні сонця. У місцях з інтенсивним рухом пішоходів (площі перед вокзалами, перехрестя, зупинки громадського транспорту) доцільно передбачати підвищені рівні освітлення, що покращують видимість і сприйняття елементів навігації.

Організаційні заходи доповнюють фізичні елементи сенсорного та інформаційного забезпечення. Вони включають підтримання читабельності та справності вуличних табличок і стел, своєчасне відновлення контрастного маркування сходів, пандусів, бордюрів і тактильних смуг, а також навчання персоналу муніципальних служб, гідів, волонтерів, охорони щодо взаємодії з маломобільними користувачами в історичних громадських просторах. У практиці європейських міст поширеним є також надання додаткових засобів – портативних аудіогідів, тактильних карт, мобільних застосунків для навігації – які допомагають компенсувати ті бар’єри, що не можуть бути повністю усунуті через обмеження, пов’язані з охороною культурної спадщини. У випадках історичних площ, вулиць і парків важливо, щоб усі рішення в сфері сенсорного та інформаційного

забезпечення одночасно відповідали вимогам безпеки та доступності й не порушували автентичну структуру та візуальний образ історичного середовища (Historic England, 2015b).

Система повинна поєднувати всі компоненти: послідовність вказівників, надмірність інформації (візуальна + аудіо + тактильна), простота виконання. Успішні приклади у європейських аеропортах демонструють, як поєднання різних типів вказівників забезпечує орієнтування для всіх. Якісна навігація збільшує автономію, зменшує невизначеність, роблячи простори справді доступними (Альбом безбар'єрності, 2021; Historic England, 2015a; Inclusive Mobility, 2021).

Для історичних громадських просторів особливо важливо, щоб сенсорні й інформаційні елементи не перекривали цінні фрагменти фасадів, вітрин, різьблених порталів чи історичної бруківки. Кронштейни, стійки навігаційних стел, тактильні мнемосхеми та тактильні смуги слід розташовувати в зонах меншої чутливості, використовуючи способи кріплення у шви, стики або в конструкції сучасних нашарувань. Такий підхід дозволяє забезпечити читабельність маршруту й одночасно зберегти візуальну цілісність та матеріальну автентичність історичного середовища.

2.1.3.5 Місця для відпочинку. Технічні аспекти

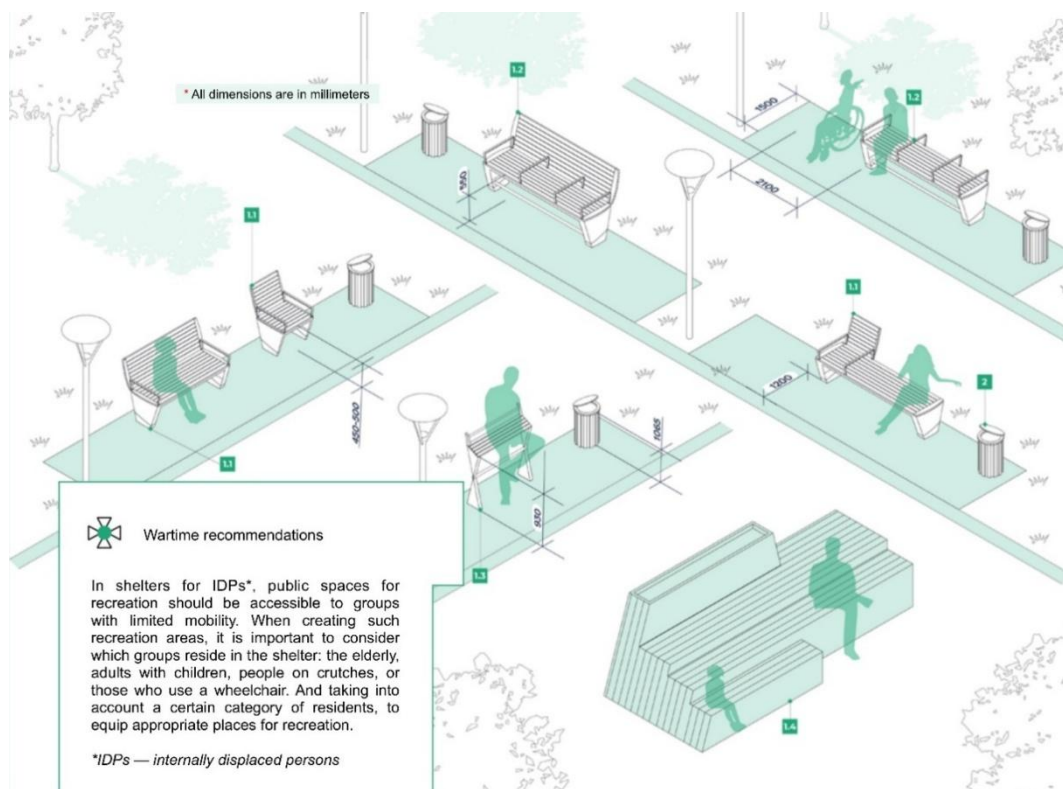


Рис. 2.26 — Місця для сидіння на транзитних шляхах руху (Big City Lab, 2021)

Для створення комфортного середовища вздовж пішохідних маршрутів передбачають місця для сидіння через регулярні проміжки. ДБН В.2.2-40:2018 (п. 5.1.12) рекомендує влаштовувати майданчики для відпочинку для людей з порушеннями мобільності з інтервалом орієнтовно 30–100 м, із покриттям, що відрізняється за кольором або фактурою від основної доріжки. Практичні рекомендації Ambrose et al. (2016) та «Альбому безбар'єрності» (Альбом безбар'єрності, 2021)

уточнюють, що на маршрутах із великою часткою людей похилого віку, осіб із хронічними захворюваннями чи після травм доцільно наближатися до нижньої межі цього діапазону (близько 30–50 м).

Пояснення до рис. 2.26 (Альбом безбар'єрності, 2021):

1. Місця для сидіння

Місця для сидіння слід передбачати як на транзитних шляхах руху, так і в місцях групового чи індивідуального відпочинку. Лавки мають бути різноманітними за антропометричними характеристиками, тобто враховувати розміри різних користувачів, і можуть проєктуватися як одномісні, так і багатомісні. Якщо лавка розташована на транзитних шляхах, мінімальна відстань углиб від смуги руху має становити 1,2 м, щоб забезпечити вільний простір для ніг. Поруч із лавками потрібно врахувати вільний простір габаритами приблизно 2,1 м завширшки та 1,5 м завглибшки для людини на кріслі колісному, дитячого візка чи з багажем. Рекомендований кут спинки становить близько 76°, а підлокітники розміщують на висоті близько 200 мм від рівня сидіння.

У ДБН В.2.2-40:2018 також зазначено, що майданчики для відпочинку мають прилягати до пішохідних шляхів таким чином, щоб відстань від зовнішнього краю сидіння лави до краю доріжки становила не менше 0,6 м. Поруч із лавою слід передбачати вільну ділянку шириною не менше 1,2 м, яка забезпечує під'їзд і маневрування крісла колісного, а також зручний доступ для супроводжуваних осіб (ДБН В.2.2-40:2018).

1.1 Стандартне місце для сидіння

Стандартне місце для сидіння розміщують на висоті 450-500 мм від рівня покриття, зі спинкою або без неї, орієнтуючись на зручність більшості дорослих користувачів.

1.2 Місце для сидіння для людей похилого віку

Місце для сидіння на висоті близько 550 мм є зручнішим для людей похилого віку, виконується з підлокітниками та може мати спинку або бути без неї; додатково передбачається планка для ніг, щоб на неї можна було спиратися під час сидіння та вставання.

1.3 Підвищене місце для сидіння (напівстояче)

Місце для сидіння на висоті близько 930 мм призначене для людей, яким складно повністю сідати, дає змогу «перепочити» в напівстоячому положенні, виконується зі спинкою та планкою для ніг, що забезпечує додаткову опору.

1.4 Місце для сидіння для дітей

Місце для сидіння на висоті 310-380 мм враховує доступну висоту для дітей молодшого віку й може розміщуватися біля дитячих майданчиків або в зонах сумісного користування різновіковими групами.

2. Смітники

Смітники рекомендується розміщувати окремо від місць для сидіння, але недалеко від зон очікування та відпочинку, бажано з кришкою від атмосферних опадів і відкритим отвором для викидання сміття. Висота отвору для сміття має становити близько 1065 мм, щоб ним було зручно користуватися людям різного зросту, зокрема користувачам крісел колісних. Смітник не повинен стояти на транзитних шляхах руху; його варто розташовувати в буферних або технічних частинах тротуару, не звужуючи корисну ширину пішохідного маршруту.

Захист від погоди також критично важливий. Місця для сидіння повинні мати дах або частковий захист від дощу та сонця (Big City Lab, 2021; див. рис. 2.27). В історичних центрах це часто досягається розміщенням лав під кронами великих дерев або у портиках історичних будівель (Historic England, 2015a).

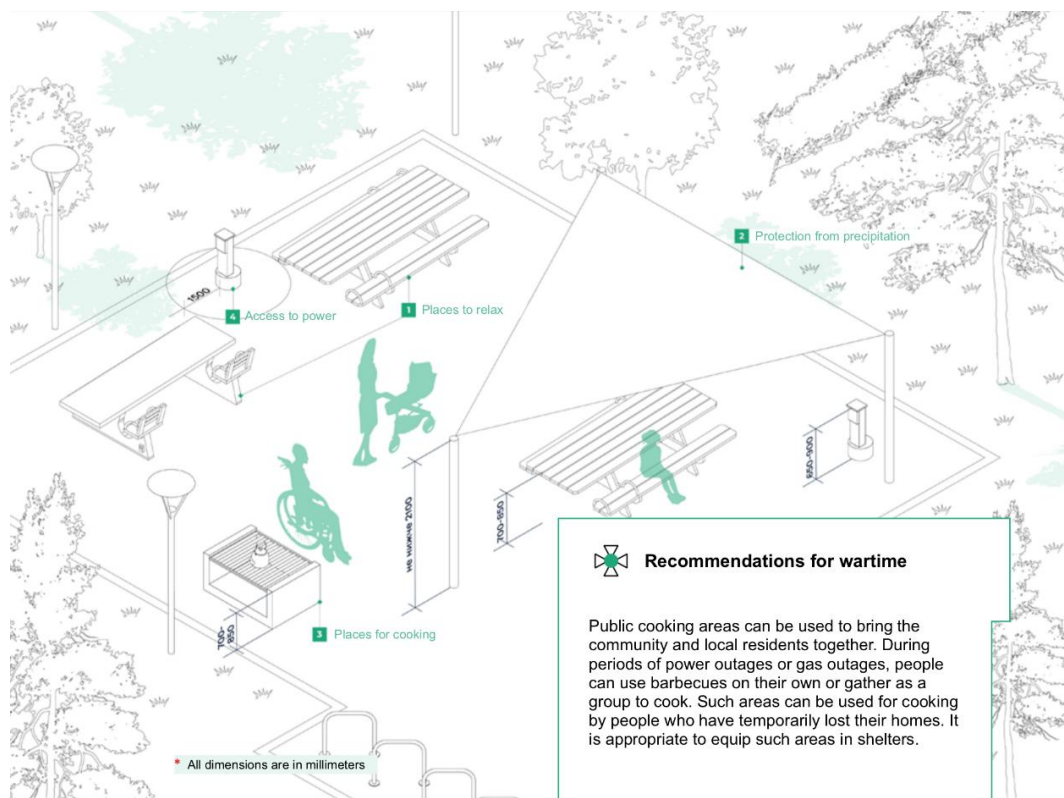


Рис. 2.27 — Облаштування доступного місця тихого відпочинку (Big City Lab, 2021)

Пояснення до рисунку 2.27 (Альбом безбар'єрності, 2021):

1. Місця для відпочинку

Поверхня столу для пікніка має бути на висоті 700-850 мм. Опори краще розміщувати однією в центрі або чотирма по краях, щоб простір під стільницею був доступний для крісла колісного. Сидіння варто робити у варіантах зі спинками й підлокітниками та без них; частина лав може бути мобільною і легко переставлятися без значних фізичних зусиль.

2. Захист від атмосферних опадів

Місця для пікніка бажано розташовувати в тіні або під навісом, який захищає від сонця й дощу. Рекомендована висота нижнього краю навісу — не менше 2,1 м.

3. Місця для приготування їжі

У публічних просторах слід облаштовувати спеціальні, безпечні для довкілля місця для приготування їжі: мангали спільного користування або індивідуальні. Незалежно від конструкції, висота робочої поверхні не має перевищувати 700-850 мм від рівня землі.

4. Доступ до живлення

Для підзарядки гаджетів і електронних крісел колісних потрібні розетки з контрастним позначенням і вільним підходом не менше 1,5 м. Їх доцільно розміщувати біля столів на висоті 650-900 мм, із захисною кришкою та вологозахищеним виконанням для безпечного користування.

У підсумку місця для відпочинку в історичних громадських просторах слід розглядати не як «декоративні» лави, а як ключові вузли безперервного безбар'єрного маршруту. Їхня організація має забезпечувати регулярність розташування, зручний підхід для користувачів крісел колісних, комфорт і безпеку зупинки, водночас делікатно інтегруючись у просторову структуру та візуальний образ історичного середовища.

З погляду архітектора-реставратора нові елементи для сидіння, навіси та малі архітектурні форми повинні сприйматися як чесний сучасний шар, що делікатно вмонтовується у наявну структуру. Бажано уникати псевдоісторичних стилізацій, які розмивають межу між автентичними й новими об'єктами, натомість застосовуючи стриману сучасну мову форм і матеріалів із максимально оборотними способами встановлення.

2.1.3.6 Паркувальні місця та зупинки громадського транспорту

Паркувальні місця та зупинки громадського транспорту є критичними ланками безперервного безбар'єрного маршруту в історичних громадських просторах. Саме тут відбувається перехід від транспортного засобу до пішохідного середовища – площ, вулиць, подвір'їв, входів до будівель – тому вимоги до їхньої організації безпосередньо впливають на можливість самостійного й безпечного пересування маломобільних користувачів.

Відповідно до ДБН В.2.2-40:2018 на відкритих індивідуальних автостоянках біля закладів обслуговування слід виділяти не менше ніж 10 % місць (але не менше одного) для транспорту осіб з інвалідністю. Такі місця позначаються дорожніми знаками й горизонтальною розміткою з використанням міжнародного символу доступності та розташовуються якомога ближче до входів у громадські будівлі, зазвичай не далі ніж 50 м доступним маршрутом. Ширина зони для паркування автомобіля особи з інвалідністю має становити не менше 3,5 м, що дозволяє розгорнути крісло колісне, відчинити двері на повний кут і використати пандус чи підйомний пристрій. Для місць паркування, розташованих паралельно бордюру, потрібно забезпечити доступ до задньої частини автомобіля та безперешкодний вихід на тротуар, уникаючи конфігурацій, де бордюр або елементи благоустрою блокують зону маневрування (ДБН В.2.2-40:2018, п. 5.4).

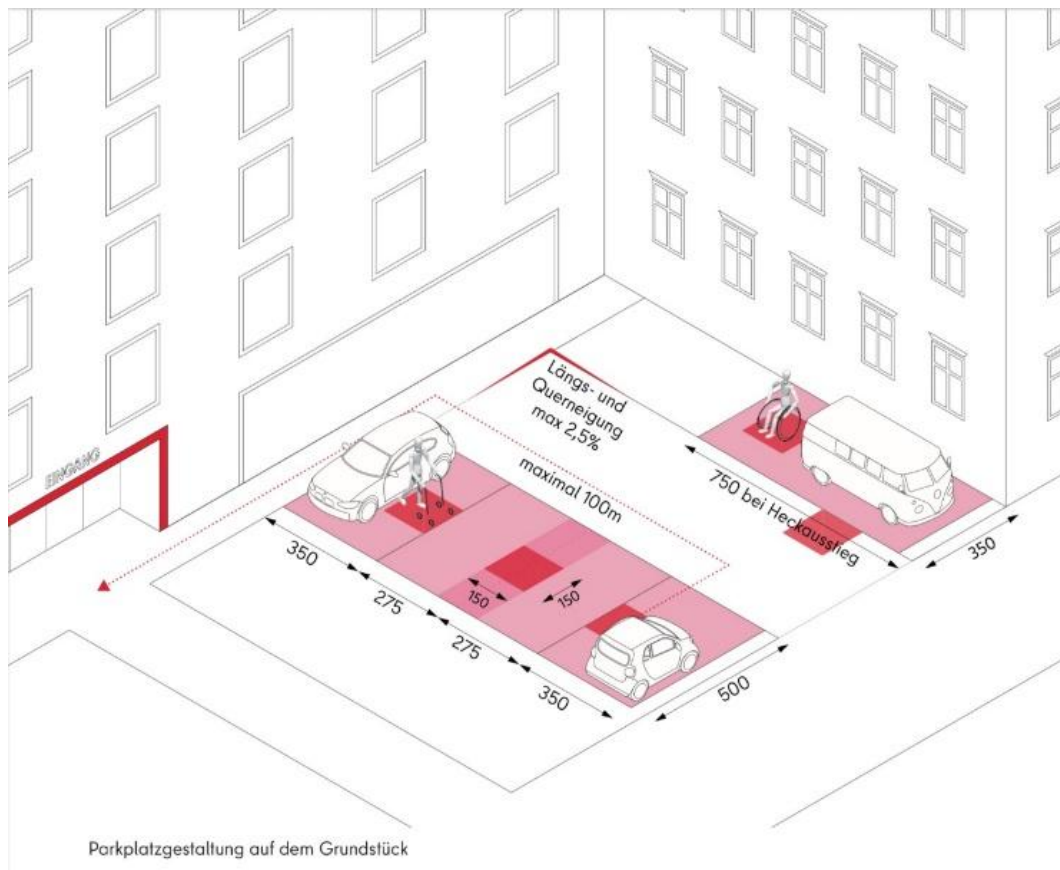


Рис. 2.28 — Схема влаштування паркувальних місць (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2021)

Окремим типом інфраструктури є майданчики для посадки й висадки пасажирів – так звані «drop-off» зони. Для транспорту, який перевозить осіб з інвалідністю, ДБН рекомендує передбачати такі майданчики на відстані не більш ніж 30 м від входів до громадських будівель і споруд, пов'язаних із громадськими просторами. Поверхня майданчика має бути рівною, неслизькою, без бордюрних перепадів або з пониженим бордюром та плавним пандусом, щоб користувач на кріслі колісному міг безпосередньо потрапити на пішохідний маршрут. У контексті історичних площ це означає необхідність делікатної інтеграції таких майданчиків у структуру існуючих вулиць: із мінімальним втручанням у бруківку чи історичні матеріали, але з чітким виділенням зони зупинки, зрозумілим для водія і пішохода.

Зупинки громадського транспорту – автобусні, трамвайні, тролейбусні – мають забезпечувати не лише фізичний доступ до транспортного засобу, а й зрозумілу сенсорну орієнтацію. ДБН вимагає облаштовувати посадкові майданчики зупинок спеціальними тактильними смугами: попереджувальною смугою вздовж краю платформи та інформаційними тактильними полями, які позначають початок і кінець посадкової зони, а також місце посадки в транспортний засіб. Ширина попереджувальної смуги зазвичай становить близько 0,3 м (у деяких випадках до 0,6 м), а прямокутне поле, що позначає двері посадки, має розмір орієнтовно від 0,9 до 1,5 м по стороні (ДБН В.2.2-40:2018, п. 8.2.5; додаток Ж). Таке рішення дозволяє незрячим та слабозорим людям

за допомогою тростини чітко відчутти край платформи й точку, де зупиняється дверний отвір транспортного засобу.



Рис. 2.29 — Приклад можливого застосування спеціальних ТС на зупинках громадського транспорту

1 — попереджувальна ТС; 2 — інформаційна ТС; 3 — інформаційна ТС, що вказує місце посадки в маршрутний транспорт (ДБН В.2.2-40:2018)

Посадкові майданчики зупинок мають бути безбар'єрно пов'язані з основними пішохідними маршрутами: без різких перепадів висот, із пониженими бордюрами в місцях переходів та достатньою шириною проходу для крісел колісних. У разі розміщення зупинок у межах історичних вулиць із вузькими тротуарами це може вимагати локального розширення пішохідної частини, зміни організації руху автомобілів або часткового винесення зупинки на острівця безпеки, з'єднаний з тротуаром доступним переходом. При цьому матеріали покриття, конструкція навісів, лавок та інформаційних стел повинні поєднувати вимоги доступності (контрастність, відсутність гострих елементів у зоні проходу, достатня висота вільного простору) з вимогами до охорони культурної спадщини та візуальної цілісності історичного середовища.

У підсумку паркувальні місця та зупинки громадського транспорту в історичних громадських просторах слід розглядати не як технічні «додатки» до руху транспорту, а як повноцінні елементи безперервного безбар'єрного маршруту. Їхня організація має забезпечувати мінімальну відстань до входів, достатній простір для маневрування, зрозумілу сенсорну структуру та делікатну інтеграцію в історичну тканину міста.

У всіх випадках проєктування паркування й зупинок у зонах охорони спадщини передбачає окрему реставраційну експертизу: аналіз історичних планувальних осей, меж цінних мощень, огорож і зелені, зон візуального сприйняття фасадів. Це дозволяє уникати рішень, що перетворюють площу перед пам'яткою на стоянку з декораціями, і натомість формувати

доступне, але врівноважене просторове рішення, де транспортна інфраструктура не домінує над історичним середовищем.

2.1.4 Принципи Універсального дизайну як основа нормування

Міжнародною основою сучасного просторового проектування є концепція Універсального дизайну (УД), офіційно затвердженої у Стокгольмській декларації EIDD (EIDD Stockholm Declaration, 2004). Мета УД — створення середовища, придатного для використання всіма людьми без спеціальної адаптації, але з можливістю застосування допоміжних засобів, якщо це необхідно (EIDD Stockholm Declaration, 2004). Базові визначення інклюзивності, доступності, безбар'єрності, універсального дизайну та Design for All узагальнено в табл. 1.1.

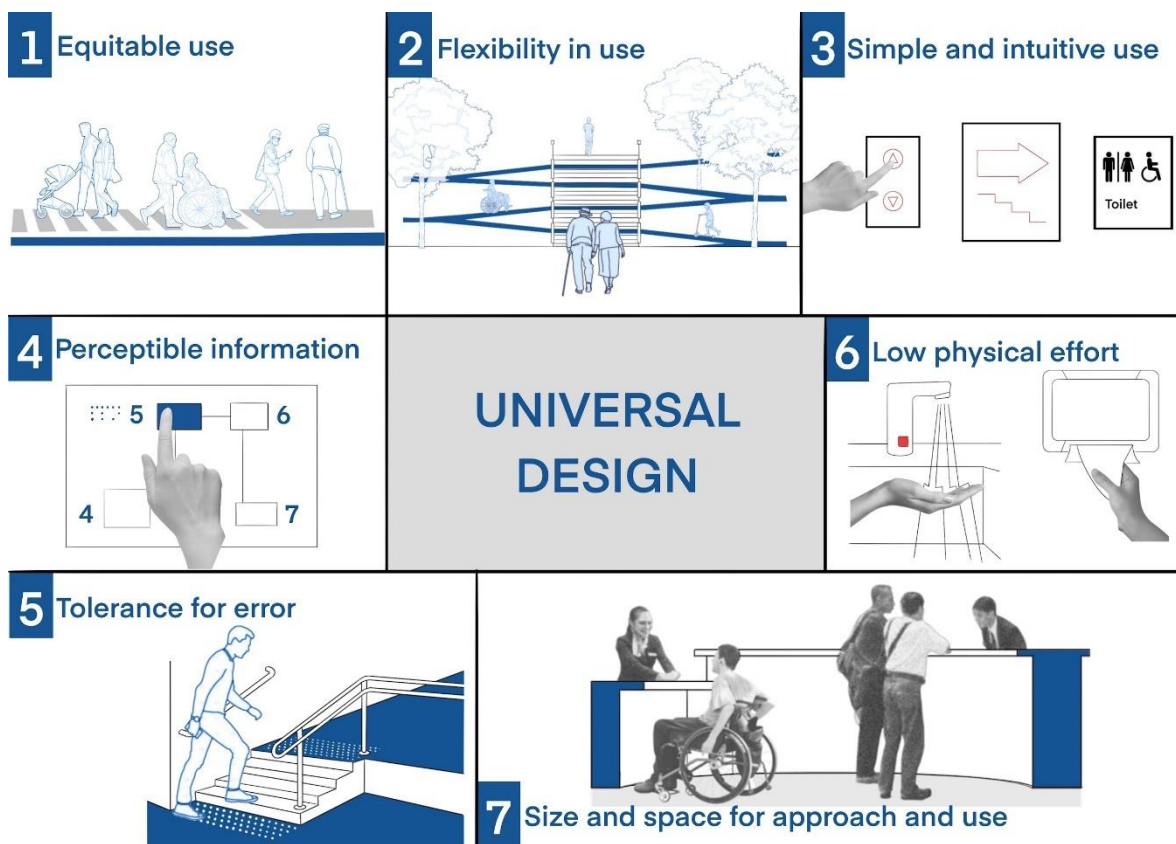


Рис. 2.30 — Сім принципів універсального дизайну (Big City Lab, 2021)

Серед основних принципів УД вирізняють (Big City Lab, 2021):

1. Рівноправне використання — просторові рішення повинні бути зручними для всіх, незалежно від наявності рухових, сенсорних або когнітивних обмежень. Прикладом є лавки з підлокітниками, які можуть використовуватися як людьми без обмежень мобільності, так і людьми на кріслах колісних, або магазини з товарами на різних висотах (Big City Lab, 2021).

Принцип рівноправного використання вимагає, щоб проєктувальники уникали створення спеціальних входів, туалетів або інших закладів специфічно для людей з інвалідністю. Замість

цього рекомендується модифікація основної конструкції таким чином, щоб вона була доступною для всіх. Це не лише справедливіше, але й економічніше, оскільки уникаються витрати на дублювання об'єктів.

2. Гнучкість у використанні передбачає, що просторове рішення повинно працювати різними способами. Наприклад, дублювання сходів пандусами дозволяє людям на кріслах колісних та людям з маломобільністю вибрати зручний для них маршрут (Big City Lab, 2021). Гнучкість означає, що один об'єкт або простір може задовольнити потреби різних користувачів без необхідності переробки.

3. Просте й інтуїтивне використання — означає, що дизайн має бути зрозумілим для осіб із різним рівнем освіти та мовою (Big City Lab, 2021). Наприклад, система навігації повинна використовувати універсальні символи, зрозумілі всім, незалежно від рідної мови. Значки на туалетах, навігаційні стрілки та попереджувальні табло повинні бути очевидними без додаткового пояснення.

4. Сприйнятлива інформація — передбачає, що інформація повинна надаватися у кількох форматах (письмо, Брайль, аудіо), щоб охопити осіб з різними видами порушень сенсорних функцій (Big City Lab, 2021). Це означає, що текстові табло повинні дублюватися аудіоголошеннями, а важливі інформаційні матеріали повинні бути доступні у форматі Брайля.

5. Допустимість помилок — дизайн повинен містити елементи, які запобігають або зменшують шкоду від помилок користувача (Big City Lab, 2021). Наприклад, край сходів або платформи повинен мати видиму смугу, яка попереджує про небезпеку. Двері на балконах повинні мати запобіжні пристрої, щоб запобігти випаданню.

6. Низький рівень фізичного зусилля — дизайн повинен бути таким, щоб люди з обмеженою фізичною силою могли його використовувати без особливого зусилля (Big City Lab, 2021). Прикладом є автоматичні двері замість механічних, або кнопки управління на рівні груди замість над головою.

7. Розмір та простір для доступу й користування — означає, що виміри простору та об'єктів повинні бути такими, щоб люди різного зросту та комплекції могли їх використовувати (Big City Lab, 2021). Це включає висоту лавок, ширину дверей, розмір значків та інші розміри.

Застосування принципів УД у контексті громадських просторів

Застосування семи принципів УД у громадських просторах історичних міст вимагає креативного підходу та глибокого розуміння контексту. Наприклад, принцип простого й інтуїтивного використання у контексті історичного центру означає необхідність використання символів та позначень, які не відвертають увагу від історичної архітектури, але при цьому забезпечують чітку навігацію. Це може включати використання ненав'язливих матеріалів та кольорів для маркування, розміщення табло у місцях, де вони не затушуються історичною забудовою.

Принцип гнучкості у використанні у контексті історичних просторів означає припущення множини маршрутів та способів навігації. Якщо один маршрут є неприступним через історичні сходи,

повинен існувати альтернативний маршрут, що обходить перешкоду. Це часто вимагає творчого планування та адаптивного використання існуючої архітектури.

Висновки до підрозділу 2.1

Сучасні вимоги до доступності громадських просторів формують багаторівневу рамку, у якій на рівні прав і політик діють Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю, національне законодавство та стратегічні документи (зокрема Національна стратегія безбар'єрності).

На нормативно-технічному рівні ДБН В.2.2-40:2018, ДБН Б.2.2-12:2019, профільні ДСТУ та міжнародні стандарти (ISO 21542, EN 17210, EN 81-70, ISO 23599, ISO 17049 тощо) задають конкретні параметри ширин, ухилів, висот, освітленості, розміщення елементів.

На концептуальному рівні принципи універсального дизайну забезпечують цілісне бачення користувача й дозволяють адаптувати норми до чутливої тканини історичних міст, не зводячи доступність до формального виконання мінімальних вимог.

У сукупності це зміщує акцент із «точкових рішень для людей з інвалідністю» до системного підходу, де доступність розглядається як базова умова гідної участі всіх груп у житті міста. Саме від цієї рамки відштовхуватиметься аналіз типових бар'єрів в історичних громадських просторах у підрозділі 2.2.

2.2 Типові бар'єри доступності в історичних громадських просторах

Як показав аналіз нормативних вимог у підрозділі 2.1, навіть за наявності розвиненої правової бази та технічних стандартів реальна доступність історичних громадських просторів часто залишається обмеженою. В історичних містах архітектурна цінність і складна просторова структура поєднуються з численними фізичними, сенсорними, інформаційними та організаційними бар'єрами, які значною мірою зумовлені історичним походженням і способом формування таких просторів. Далі розглядаються основні групи таких перешкод та особливості їх подолання.

Міжнародні дослідження підкреслюють, що вуличний простір і громадські місця стають «бар'єроутворювальними» не стільки через фізичні обмеження людей, скільки через те, як організоване середовище: вузькі тротуари, складні переходи, відсутність місць відпочинку, небезпечні перепади висот і нечітка інформація змушують людей з інвалідністю та літніх людей фактично відмовлятися від користування історичними центрами (Burton & Mitchell, 2006; Historic England, 2015b). У цьому підрозділі бар'єри розглядаються як системна властивість середовища, а не як «особиста проблема» окремого користувача, що відповідає соціальній моделі інвалідності та сучасним принципам інклюзивного урбан-дизайну.

2.2.1 Бар'єри на пішохідних маршрутах та тротуарах

Тротуари та пішохідні маршрути в історичних центрах часто не відповідають сучасним вимогам доступності. Основні бар'єри включають:

Вузькість маршрутів. Середньовічна система вулиць часто формується вузькими проходами, які історично розраховувалися на піший прохід та проїзд упряжі з кіньми, але не на сучасні потоки людей, транспорту та потреби МГН. Вулиці шириною менше 1,8 м не дозволяють розминатися людині на кріслі колісному та іншому пішоходу. Це змушує людей на кріслах чекати, відступати або просити допомоги, що створює відчуття дискримінації та втрати автономії.

Крутий поздовжний ухил. Історичні центри часто розташовані на схилах, що формує круті алеї і вузькі пішохідні маршрути. Ухил місцевості може досягати 40-50%, що становить серйозну перешкоду для людей на кріслах колісних та осіб з обмеженою мобільністю. Для порівняння, вимога ДБН становить не більше 5% для безпечного руху, а 8% — як максимум на короткій дистанції. Коли ухил досягає 10-15%, людина на кріслі колісному вже не може самостійно підтримувати контроль.

Нерівна поверхня та великі щілини в бруківці. Історична бруківка або інші традиційні матеріали (цегла, камінь) часто мають щілини розміром 10-20 мм, що значно перевищує допустимий стандарт 5 мм. При проїзді крісла колісного через такі щілини виникають раптові підштовхування, які можуть спричинити втрату рівноваги та травми.



Рис. 2.31 — Літній майданчик кафе, який звужує пішохідний простір і створює перешкоду для людей з обмеженою мобільністю (Розробка авторів)



Рис. 2.32 — Клумби, є типовим бар'єром для МГН, зокрема для користувачів крісел колісних та людей з порушенням зору (Розробка авторів)



Рис. 2.33 — Клумби, антипаркувальні стовпчики та інші бетонні елементи звужують прохід, ускладнюючи пересування людей на кріслі колісному (Розробка авторів)

Бар'єри, що обмежують доступність на вулицях Львова (світлина автора)

Недостатня висота над головою та дерева, що звисають. На європейських вулицях із піддервною посадкою часто встановлено низькі вивіски, навісні гілки дерев та інші елементи, що

обмежують вільну висоту. Це створює небезпеку для людей з порушеннями зору та утруднює орієнтацію.

Невпорядкованість: паркування, торговельні ряди, вуличне меблювання. Паркування автомобілів на тротуарах, хаотичне розміщення вивісок і складування товарів торговельниками часто перетворюють тротуар на непридатне для маломобільних користувачів місце. Люди змушені обходити перешкоди, виходячи на проїжджу частину.

Відсутність альтернативних маршрутів. Якщо головний маршрут непрохідний для людини на кріслі чи з порушенням зору, часто немає альтернативи. Навколишні вулиці можуть мати ще більші перепади висот або гірше покриття.

У багатьох європейських дослідженнях саме така комбінація факторів — недостатня ширина проходів, складний рельєф, погана якість покриття, відсутність місць відпочинку та хаотичне використання тротуарів для паркування чи торгівлі — визначається як головна причина відмови людей з інвалідністю, літніх людей і батьків з дітьми від відвідування історичних центрів (Burton & Mitchell, 2006; LHAC, 2013). Вона перетворює короткі на карті відстані на небезпечні або виснажливі «маршрути виживання», що потребують сторонньої допомоги й позбавляють



Рис. 2.34 — Бруківка в історичному середовищі Львова, яка створює труднощі для людей з інвалідністю (Світлина автора)

користувачів відчуття автономії.

2.2.2 Бар'єри на сходах і перепадах висот

Крутизна та кількість сходинок. Сходи в історичних центрах часто мають висоту 0,16-0,20 м, що перевищує норму 0,15 м й утруднює піднімання для людей з порушенням ходи та осіб літнього віку.

Відсутність або недостатність поручнів. Багато історичних сходів не мають поручнів взагалі або мають їх тільки з одного боку. Бувають поручні, які розривають та не проходять вздовж усього маршруту.



Рис. 2.35 — Сходи, що ведуть до храму св. Архистратига Михаїла і створюють перешкоду для МГН, м. Львів (Твоє місто, 2023)

Відсутність пандусів як альтернативи. Якщо до будівлі чи простору можна дійти лише сходами, люди на кріслах колісних, з дитячими візками, люди похилого віку та інші МГН просто не можуть туди потрапити.

Невідповідність між різними рівнями простору. Площі та понижені вулиці часто мають різні рівні, з перепадом висот 0,5-1,0 м, без плавного переходу.

Практичні посібники з доступу до історичних ландшафтів показують, що найбільш проблемними є саме поєднання крутих ухилів із великою протяжністю маршруту та відсутністю проміжних місць відпочинку (Historic England, 2015a). Для людей із серцево-судинними захворюваннями, порушеннями дихання чи балансу надто довгий підйом фактично дорівнює закритому простору. Тому в історичних громадських просторах доцільно передбачати вибір маршрутів — коротший, але крутіший, і довший із меншим ухилом — а також забезпечувати місця відпочинку на тривалих підйомах.

2.2.3 Бар'єри на входах та біля входів

Сходи при вході. Більшість старих будівель мають вхід зі сходами. Для людини на кріслі колісному це означає, що вона не може самостійно увійти.

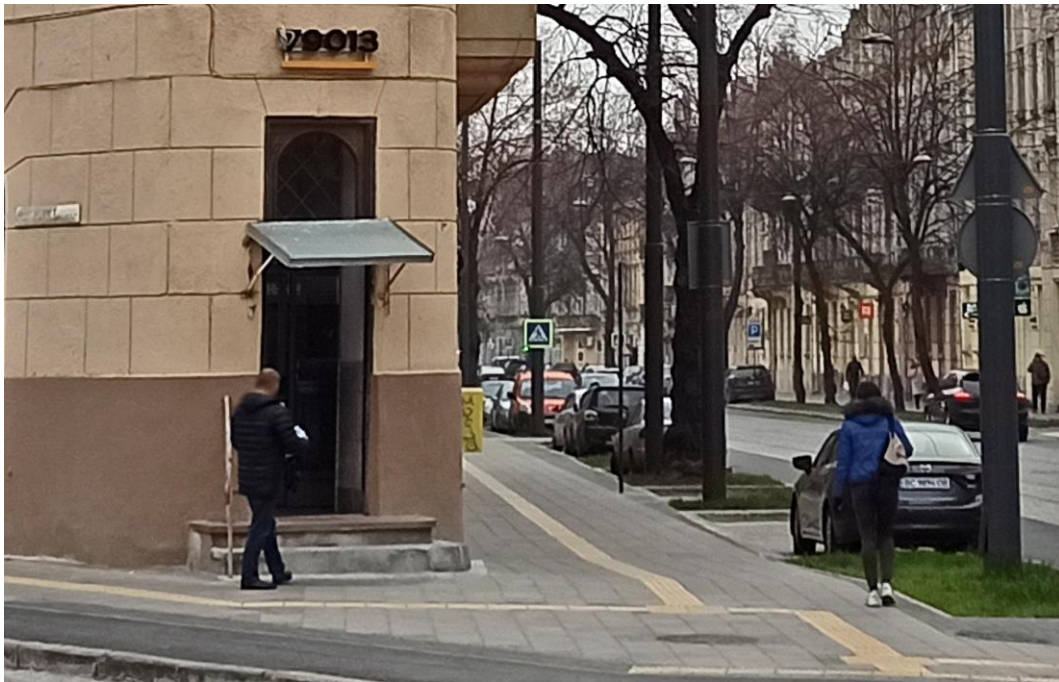


Рис. 2.36 — Сходи перед входом до будинку на вул. С. Бандери у Львові як бар'єр (світлина автора)

Вузькі дверні отвори. Двері чисельних історичних будівель мають ширину менше 0,80-0,90 м, що не дозволяє проїзду крісла колісного.

Важкі двері з недостатнім часом для закривання. Несправність механізмів закривання дверей означає, що люди з обмеженою мобільністю не можуть встигнути пройти.

Відсутність доступної інформації на вході. Немає ясної інформації про альтернативні входи (якщо вони існують), про наявність ліфтів або інших пристроїв підйому.

При цьому доступність входу має й виразний символічний вимір: для багатьох відвідувачів саме поріг будівлі є «тестом», чи вітає їх простір, чи, навпаки, демонструє небажання змінюватися (Historic England, 2015b). Досвід історичних музеїв і громадських будівель показує, що навіть за складних вихідних умов можна знайти рішення, які поєднують збереження автентичної матерії з чіткою індикацією доступного входу, зрозумілою для всіх користувачів.

2.2.4 Перешкоди у місцях відпочинку та навігації

Відсутність місць для сидіння. На довгих пішохідних маршрутах часто немає лавок для відпочинку, що особливо критично для осіб літнього віку, людей з порушенням ходи та осіб з дихальними захворюваннями.

Невідповідність місць відпочинку потребам МГН. Лавки часто стоять в місцях, перейнятих перетягами, або біля проїжджої частини з великим шумом. Люди з сенсорними чутливостями не можуть там відпочивати.

Відсутність туалетів та доступу до води. Навіть якщо туалети є, вони часто недоступні для людей на кріслах колісних.

У багатьох рекомендаціях щодо проєктування вулиць та парків підкреслюється, що наявність зручних місць відпочинку, укриття від негоди, доступних туалетів і питних фонтанчиків є ключовою умовою того, чи люди старшого віку, батьки з дітьми, вагітні жінки або люди з хронічними захворюваннями взагалі зможуть користуватися громадським простором (Burton & Mitchell, 2006). Їх відсутність перетворює історичні центри на території «коротких візитів», де вразливі групи можуть перебувати лише обмежений час і змушені планувати маршрут з огляду на власні фізичні можливості, а не на привабливість місця.

Складна орієнтація та відсутність інформації. Навігаційних табло немає, маршрути не позначені, немає інформації про характер рельєфу та складність маршруту. Люди мають «сліпо» входити в простір без попередження про сходи, круті ухили чи інші перешкоди.

Відсутність інформації у різних форматах. Навіть якщо інформація є, вона часто лише на паперовій таблиці з малим шрифтом. Людям з порушенням зору, людям, які не говорять місцевою мовою, невідповідна такого формату інформація.

2.2.5 Сенсорні та інформаційні бар'єри

Недостатнє освітлення. Невелика кількість розповсюджувального світла на тротуарах та в переходах робить простори небезпечними для людей з порушеннями зору. Вночі багато вулиць історичних центрів залишаються повністю неосвітленими.

Низька контрастність між поверхнями та об'єктами. Темні сходи на темному фоні будівель роблять їх майже невидимими для людей з порушеннями зору.

Відсутність тактильних вказівників та смуг Брайля. Люди з порушенням зору не можуть орієнтуватися, якщо немає тактильних смуг перед сходами, перешкодами або змінами маршруту.

Шум та акустичні проблеми. Інтенсивний дорожній шум створює перешкоду для людей з порушенням слуху та посилює стрес для людей з сенсорною чутливістю.

Відсутність звукових сигналів та аудіо інформації. Люди з порушеннями зору мають бути в змозі отримати інформацію через аудіо-сигнали на переходах через дорогу та через аудіогіди по маршрутах.

Згідно з принципами універсального дизайну, інформація про простір має бути подана у кількох взаємодоповнювальних форматах — візуальному, звуковому та тактильному — із урахуванням різних сенсорних профілів користувачів (Mace, 1998; Universal Design Handbook, 2012). У практиці доступних історичних міст це означає, що чіткі піктограми, контрастні позначення, тактильні схеми та продумане використання звукових сигналів розглядаються як єдина система, яка дозволяє безпечно орієнтуватися людям із порушеннями зору, слуху або когнітивними труднощами.

2.2.6 Бар'єри на паркувальних місцях та зупинках громадського транспорту

Незважаючи на те, що сучасні вимоги доступності передбачають розміщення доступних паркувальних місць та зупинок громадського транспорту як ключових ланок безперервного маршруту (див. підпункт про паркувальні місця та зупинки громадського транспорту), в історичних центрах ці елементи часто самі стають джерелами бар'єрів. Типові проблеми пов'язані не лише з браком необхідної інфраструктури, а й з її невдалим розташуванням та конфліктом із наявною забудовою.

Фрагментарний зв'язок зупинок і паркування з пішохідними маршрутами. Навіть за наявності окремих доступних елементів — понижених бордюрів, майданчиків для відпочинку, тактильних смуг — вони часто залишаються ізольованими «острівцями» без логічного зв'язку з основними маршрутами, площами та входами до будівель. У таких випадках користувач отримує формально доступне паркувальне місце або зупинку, але не може безпечно та передбачувано продовжити рух далі історичним простором.

Недоступні посадкові майданчики зупинок. Багато зупинок в історичних районах не мають підвищених платформ, понижених бордюрів чи тактильних смуг, які б орієнтували незрячих і слабоворих людей. Посадка й висадка відбувається з проїзної частини, часто на поворотах або ухилах, де складно контролювати рух транспорту і дотримуватися безпечної дистанції. Відсутність чітких меж посадкової зони, лавок та захисту від погодних умов додатково обмежує користування зупинками людьми літнього віку та іншими маломобільними групами.

Таким чином, проблеми з розташуванням, геометрією та оснащенням паркувальних місць і зупинок громадського транспорту слід розглядати не як другорядне транспортне питання, а як один із ключових бар'єрів безперервного маршруту (Inclusive Mobility, 2021; ЛНАС, 2013). Якщо людина не може безпечно та гідно вийти з автомобіля або громадського транспорту та дістатися найближчої історичної площі, для неї весь громадський простір фактично залишається недоступним, незалежно від якості внутрішнього середовища.

Конфлікт між зупинками громадського транспорту та паркуванням. У ряді історичних вулиць паркувальні місця розташовані безпосередньо в межах посадкової зони зупинки. Автомобілі перекривають підхід до дверей транспортного засобу, змушуючи людей обходити машини по проїжджій частині або виходити на проїзну смугу поза межами пішохідного переходу. Це особливо небезпечно для користувачів крісел колісних, людей із дитячими візками та людей з порушеннями зору.

Небезпечні зони посадки та висадки. Навіть якщо ширина місця є достатньою, поруч може не бути пониженого бордюру, рівної твердої поверхні чи вільного простору для розгортання крісла колісного. Паркування вздовж вузьких історичних вулиць часто означає, що пасажир змушений виходити безпосередньо на проїжджу частину, обмежену припаркованими автомобілями, стовпчиками, вуличним меблюванням або сходами будівель.

Надто велика відстань від паркувальних місць до входів у громадські будівлі та історичні простори. Через обмеження історичної забудови місця для паркування транспорту людей з інвалідністю нерідко влаштовують на периферії або на сусідніх вулицях. У результаті шлях від

автомобіля до входу включає круті ухили, перетини з проїжджою частиною, ділянки з бруківкою чи вузькими тротуарами, що нівелює переваги наявності такого місця.

Відсутність або формальність виділених місць паркування для людей з інвалідністю. У багатьох історичних центрах спеціально марковані місця або взагалі не передбачаються, або розміщені формально – без достатньої ширини, без зручного простору для маневрування крісла колісного, без понижених бордюрів і без прямого виходу на доступний тротуар. Часто місця з піктограмою доступності фактично не відрізняються від інших паркувальних кишень і не забезпечують тих базових умов, які закладені в нормативних вимогах.

Висновки до підрозділу 2.2

Узагальнення свідчить, що в історичних громадських просторах бар'єри доступності мають системний характер і виникають у всіх ключових ланках маршруту: на пішохідних шляхах і тротуарах, сходах і перепадах висот, на входах до будівель, у місцях для відпочинку та орієнтування, на паркувальних місцях і зупинках громадського транспорту. Більшість описаних перешкод є наслідком невідповідності існуючої забудови тим технічним вимогам і параметрам, які розглянуто в підпункті 2.1.3, а також відсутності цілісного бачення безбар'єрного маршруту в межах історичного середовища. У підсумку такі бар'єри не лише ускладнюють повсякденну мобільність, а й звужують можливості різних груп мешканців і відвідувачів користуватися історичними просторами як спільним благом і повноцінно реалізовувати своє право на місто.

Для користувачів це означає не лише окремі локальні незручності, а фрагментованість і непередбачуваність пересування містом: безперервний маршрут розривається сходами без альтернативи, високими порогами, вузькими проходами, небезпечними переходами або нечитабельною навігацією. У наступному підрозділі розглядаються методологія та інструменти, що дозволяють системно оцінювати такі бар'єри й планувати пріоритетні заходи з покращення доступності історичних громадських просторів.

2.3 Методологія та належні практики забезпечення доступності громадських просторів

Розроблення методології забезпечення доступності історичних громадських просторів вимагає інтеграції правових норм, принципів універсального дизайну та практичних рішень. На відміну від новозбудованих районів, історичні частини міст мають жорсткі обмеження, пов'язані з охороною архітектурної спадщини, складним рельєфом і старою вуличною мережею. Тому методологія повинна враховувати як технічні, так і правові та організаційні аспекти, пропонуючи гнучкі, реверсивні втручання, що мінімізують вплив на автентичність середовища (Рис. 2.37).

Методологічний підхід до забезпечення доступності в історичних містах спирається на досвід міжнародних програм, зокрема LHAC (League of Historical and Accessible Cities), і базується на

балансуванні між збереженням спадщини та усуненням бар'єрів (LHAC, 2013). Він поєднує технічні рішення, комплексне просторове планування та залучення різних стейкхолдерів — від архітекторів-консерваторів до громадськості — і передбачає, що успіх залежить не лише від якості нормативної бази, а й від послідовного застосування принципів універсального дизайну на всіх етапах планування й реалізації змін.

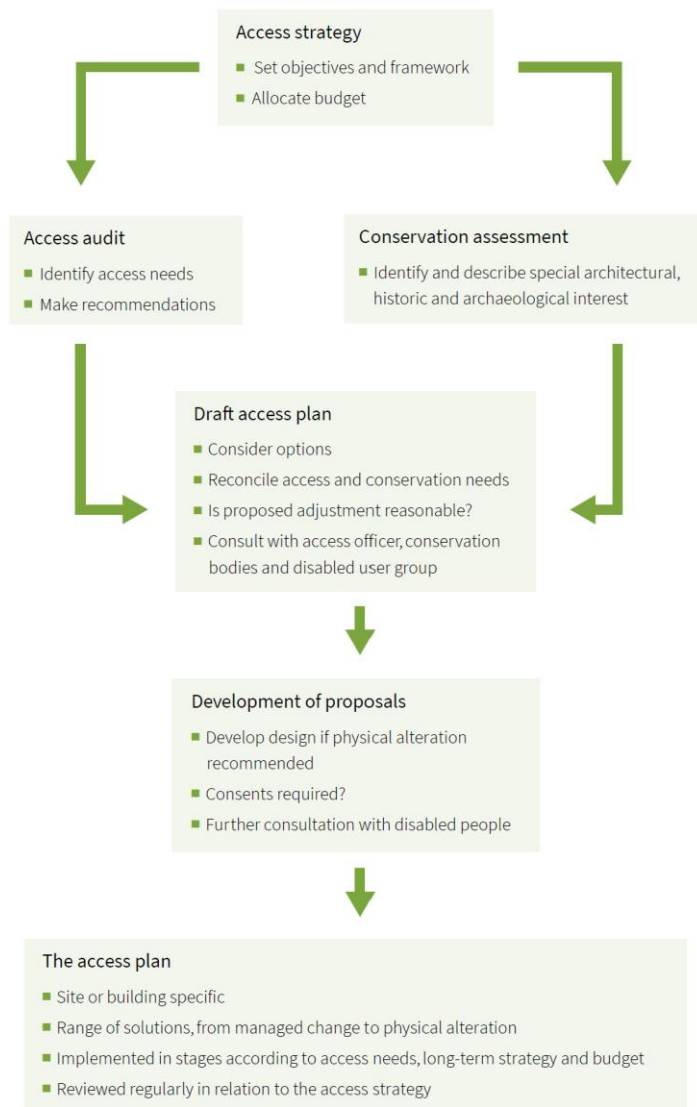
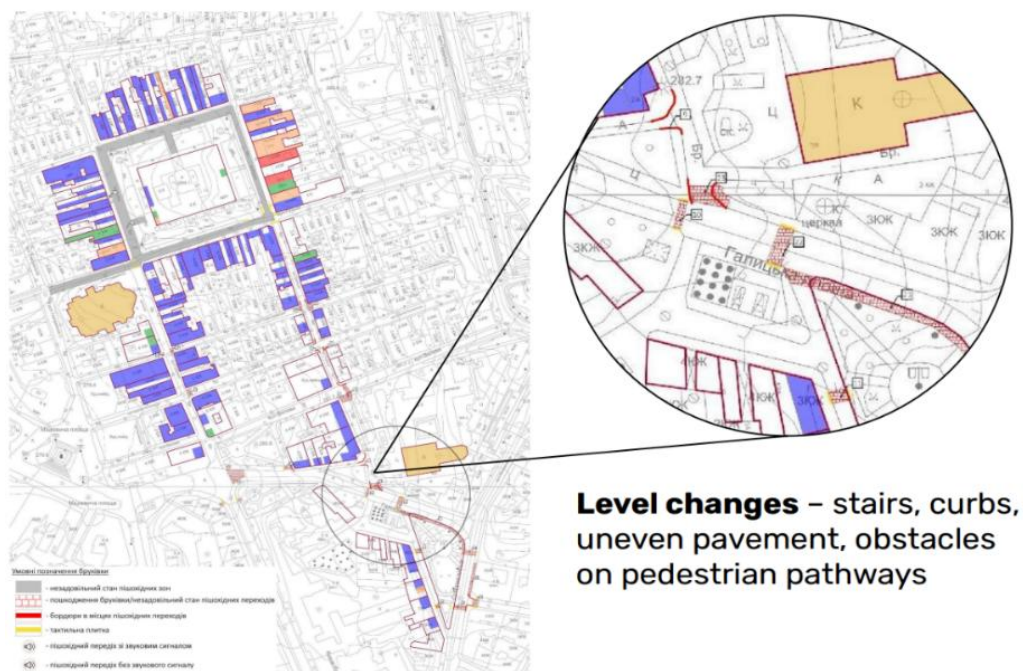


Рис. 2.37 — Процес розроблення та впровадження стратегії доступності (Historic England, 2015b)

2.3.1 Системне планування та залучення громади

Процес розроблення стратегії доступності складається з п'яти послідовних етапів (рис. 2.37). Відповідно до рекомендацій Historic England (2015, с. 20), перший етап передбачає визначення цілей та розподіл бюджету. Паралельно проводяться аудит доступності та оцінка консервації, результати яких узгоджуються у проекті плану доступності. На основі консультацій зі

Аудит доступності є першим обов'язковим кроком планування. Процес включає: (а) фізичне картування всіх перешкод (вимірювання укосів, ширини проходів, висоти порогів); (б) фотодокументування критичних точок; (в) інтерв'ю з представниками зацікавлених сторін; (г) супровідні прогулянки з особами з інвалідністю (accompanied walks). Рекомендація HEAG011: залучити мінімум трьох осіб з різними типами інвалідності для кожної супровідної прогулянки. Результатом має бути детальна карта бар'єрів з визначенням критичних точок та потенційних рішень (Рис. 2.38).



Консультаційний процес має включати: управління культурною спадщиною (музеї, архіви), місцеву громаду (особливо осіб з інвалідністю), органи влади, туристичних операторів та бізнес. На етапі планування критичною є розробка документа «Access Statement» — публічної заяви про те, які елементи доступні, як можна отримати доступ, які альтернативи доступні. Цей документ має бути поширений у кількох форматах: друкований, електронний, аудіо, Брайль, укрупнений шрифт.

Залучення громади впродовж усього процесу планування суттєво підвищує якість рішень (LHAS, 2013; Ambrose et al., 2016). Рекомендується проведення мінімум трьох раундів консультацій: (1)

на етапі визначення проблем; (2) на етапі розгляду запропонованих рішень; (3) на етапі оцінки результатів впровадження. Людям з інвалідністю мають компенсуватися витрати на участь (гонорари за консультації, компенсація опікунів, покриття витрат на доставку).

2.3.2 Accessibility Improvement Index (All) як інструмент моніторингу

Забезпечення доступності громадських просторів є процесом, а не одноразовим проєктом. Розділи 2.3.1–2.3.2 розглянули діагностику бар'єрів, проєктування рішень та організацію впровадження, однак для обґрунтування бюджетних рішень і прозорого звітування потрібен кількісний показник прогресу. Accessibility Improvement Index (All) пропонує простий спосіб виміряти рух від наявного стану до потенційно досяжного рівня доступності (Marín-Nicolás et al., 2023).

Методика All передбачає поділ простору на аналітичні зони (входи, маршрути, місця для сидіння, навігація тощо) і аналіз потреб кількох груп користувачів — людей на кріслах колісних, з порушеннями зору, слуху та когнітивними особливостями. Для кожної зони визначають: поточний рівень доступності, перелік бар'єрів, що можуть бути усунені без шкоди для спадщини, та потенційний рівень доступності після втручань. Доступність оцінюється за шкалою 0-3 бали: 0 — непридатно для самостійного користування, 1 — доступно лише з допомогою персоналу, 2 — з частковими адаптаціями, 3 — повністю самостійно й безпечно (Ambrose et al., 2016; Marín-Nicolás et al., 2023).

Індекс All обчислюється як відсоткове співвідношення між середньою поточною оцінкою та потенційною оцінкою для всіх зон і груп користувачів: $All = (\text{поточна середня оцінка} / \text{потенційна оцінка}) \times 100\%$. Чим ближче показник до 100%, тим повніше реалізовано потенціал усунення бар'єрів у конкретному просторі (Marín-Nicolás et al., 2023).

Наприклад, для площі в історичному центрі отримано середню поточну оцінку 1,6 бала за кількома групами користувачів, тоді як потенційна оцінка після реалізації всіх допустимих втручань становить 3,0 бала. У такому разі $All = (1,6 / 3,0) \times 100\% \approx 53\%$, що вказує на помірний рівень реалізованого потенціалу. Після встановлення мобільних пандусів, розширення проходів і додавання місць для відпочинку з поручнями середня оцінка може зрости до 2,4 бала, а All — до $\approx 80\%$. Такі зміни легко комунікувати органам влади та громаді як конкретний вимір прогресу.

У практиці багатьох міст кількісні індикатори доступності інтегруються у щорічні плани й звіти про стан доступного середовища. Міста Вінніпег та Region of Waterloo, наприклад, використовують системи показників для моніторингу виконання Accessibility Plan та Accessibility Status Report, поєднуючи просторові дані, опитування користувачів і оцінку ефективності заходів (City of Winnipeg, 2024; Region of Waterloo, 2024). All може бути адаптований як агрегований індикатор для таких систем, зокрема для оцінювання громадських просторів історичних центрів.

Для муніципалітетів доцільно поєднувати All з матрицею пріоритизації, яка враховує: рівень All кожної зони, добову інтенсивність користування, критичність бар'єру для безпеки та орієнтації, а також орієнтовну вартість втручань. Зони з найнижчим All та найбільшими щоденними потоками

користувачів мають отримувати першість при плануванні інвестицій. Результати аналізу доцільно публікувати у відкритих «звітах про доступність» (Access Statements), де коротко описуються вихідний стан, цільові значення AII на 3-5 років і перелік запланованих заходів.

Нижче у посібнику (див. Табл. 2.3.2) запропонована матриця для загальної оцінки доступності. Матриця 5 Accessibility Improvement Index узагальнює результати оцінювання громадського простору за методикою Accessibility Improvement Index, описаною у підрозділі 2.3.2, з фокусом на різні групи користувачів (люди на кріслах колісних, з порушеннями зору, слуху, з когнітивними особливостями). Вона побудована на принципах функціональних вимог до доступного середовища, сформульованих у міжнародних стандартах EN 17210 та ISO 21542, а також на підходах до покрокової оцінки «поточний стан → потенційно досяжний рівень» у роботах Ambrose et al. (2016) та Marín-Nicolás et al. (2023). Заповнення матриці дозволяє перетворити якісні спостереження з чек-листа доступності (табл. A1) на кількісні показники AII для окремих зон і простору в цілому, що полегшує моніторинг прогресу та обґрунтування пріоритетів втручань.

У практичній роботі з громадськими просторами ця методика застосовується послідовно. Спершу для обраної площі, маршруту чи іншої аналітичної зони розраховують індекс AII, щоб побачити поточний і потенційно досяжний рівень доступності. Далі команда проходить чек-лист доступності (Додаток 1), уточнюючи конкретні технічні рішення і пріоритети втручань. На наступному етапі, вже після базового аудиту доступності, використовують чек-лист інклюзивності (Додаток 2), щоб оцінити, наскільки простір справді «запрошує» різні групи користувачів і підтримує їхню участь у міському житті.

Наприклад, для центральної площі історичного міста спершу виділяють зони входів, основних маршрутів, місць відпочинку та навігації й оцінюють їх за шкалою AII. Якщо виявляється, що потенціал доступності високий, але фактичні оцінки низькі, через чек-лист доступності визначають ключові бар'єри (надто круті ухили, відсутність пандусів, незручні лавки тощо) і пропонують технічні рішення. Після цього, застосовуючи чек-лист інклюзивності, аналізують, чи враховано потреби різних груп користувачів у сценаріях використання площі, програмуванні подій та інформаційній комунікації.

На першому етапі для кожної аналітичної зони (входи, основні маршрути, місця відпочинку, навігація, санітарні приміщення тощо) та для кожної групи користувачів (люди на кріслах колісних, з порушеннями зору, слуху, когнітивними особливостями) визначають дві оцінки за шкалою 0-3: — поточну оцінку — фактичний стан на момент обстеження; — потенційну оцінку — максимально досяжний рівень доступності за умов реалістичних втручань без шкоди для об'єкта спадщини.

Далі для кожного рядка матриці обчислюють частковий індекс доступності зони: $AII_{зони} = (поточна\ оцінка / потенційна\ оцінка) \times 100\%$, що відображає ступінь реалізації потенціалу доступності конкретної зони для відповідної групи користувачів.

У підсумковій колонці стисло фіксуються ключові бар'єри, які можуть бути усунені без шкоди для автентичності середовища та які найбільше знижують поточну оцінку порівняно з потенційною.

Таблиця 2.3.2 — Матриця Accessibility Improvement Index

Простір / маршрут: _____ Дата: _____

№	Аналітична зона	Група користувачів	Поточ на оц. (0–3)	Потен ційна оц. (0–3)	АІІ зони, %	Ключові бар'єри (без шкоди для спадщини)
1	Доступ до транспорту та прибуття	Люди з порушеннями мобільності				
		Люди із сенсорними порушеннями				
		Люди з когнітивними або психосоціальними особливостями				
		Люди з дитячими візками, супроводом або тимчасовими обмеженнями				
2	Входи та доступ до будівлі	Люди з порушеннями мобільності				
		Люди із сенсорними порушеннями				
		Люди з когнітивними або психосоціальними особливостями				
		Люди з дитячими візками, супроводом або тимчасовими обмеженнями				
3	Маршрути, покриття та перепади рівнів	Люди з порушеннями мобільності				
		Люди із сенсорними порушеннями				
		Люди з когнітивними або психосоціальними особливостями				
		Люди з дитячими візками, супроводом або тимчасовими обмеженнями				
4	Навігація, інформація та комунікація	Люди з порушеннями мобільності				
		Люди із сенсорними порушеннями				
		Люди з когнітивними або психосоціальними особливостями				
		Люди з дитячими візками, супроводом або тимчасовими обмеженнями				
5	Безпека, сенсорний комфорт та інклюзія	Люди з порушеннями мобільності				
		Люди із сенсорними порушеннями				

		Люди з когнітивними або психосоціальними особливостями				
		Люди з дитячими візками, супроводом або тимчасовими обмеженнями				
6	Умови перебування та підтримка	Люди з порушеннями мобільності				
		Люди із сенсорними порушеннями				
		Люди з когнітивними або психосоціальними особливостями				
		Люди з дитячими візками, супроводом або тимчасовими обмеженнями				
7	Інше					

Середній бал All_I: _____

Ключові бар'єри інклюзивності (1-3 тези): _____

Методика роботи з матрицею All

На заключному етапі розраховують середню поточну та середню потенційну оцінки (за всіма зонами та групами користувачів) і визначають загальний індекс All для простору, виражений у відсотках. Отримані результати доповнюються коротким аналітичним висновком із зазначенням зон і груп користувачів, де спостерігається найбільший дефіцит доступності та які мають пріоритет при плануванні втручань.

На наступному, детальнішому етапі доцільно поглиблювати результати такого скринінгу за допомогою чек-листів: насамперед чек-листа доступності (див. Додаток 1 — «Чек-лист доступності»), а також, за потреби, окремого чек-листа інклюзивності (див. Додаток 2 — «Чек-лист інклюзивності»), які дозволяють перевести узагальнені бали у конкретні просторові, організаційні та комунікаційні рішення для подальшого планування втручань.

2.3.3 Міжнародні приклади добрих практик у громадських просторах

Проект LHAC (League of Historical and Accessible Cities), спеціально розроблений для історичних міст у Європі, продемонстрував кілька успішних підходів до підвищення доступності громадських просторів. До проекту було залучено 15 міст, зокрема Віборг (Данія), Авілу (Іспанія), Авіньйон (Франція) та інші (Ambrose et al., 2016).

У Віборзі одним із ключових завдань було забезпечення комфортного доступу до історичного центру на складному рельєфі. Було створено сезонні тимчасові пандуси, організовано регулярні місця для відпочинку вздовж пішохідних маршрутів, удосконалено навігацію та позначено

безпечні переходи. Окрему увагу приділено маршрутам для людей старшого віку та родин з дітьми, а також доступному зв'язку між міськими мурами, музеями та центром міста (Ambrose et al., 2016).



Рис. 2.39 — Площа Нюторв до оновлення (Wikimedia Commons, 2011)



Рис. 2.40 — Оновлена площа Нюторв в рамках проекту забезпечення доступності (Realdania, 2016)

На площі Нюторв було реалізовано заходи з підвищення доступності у межах проекту «Accessibility in an historical city centre». Його метою було розробити рішення, які поважають історичну структуру площі, поєднують мінімально інвазивні фізичні зміни з інформаційними та цифровими сервісами й базуються на активній участі людей з інвалідністю в обговореннях і тестуванні (Access City. Examples of best practice in making EU cities more accessible).

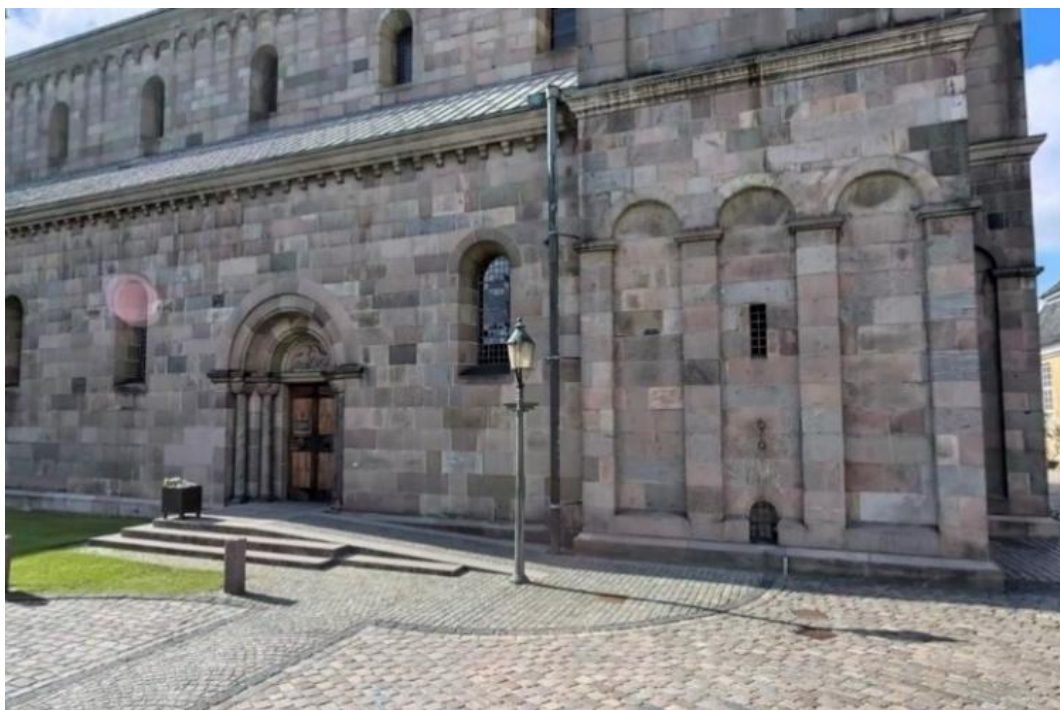


Рис. 2.41 — Інтеграція пандусу на вході в Собор Богоматері у Віборзі, Данія (Apple Maps, n.d.)

Нюторв було перетворено з автомобільного простору на публічну площу з рівним, безбар'єрним покриттям (Рис. 2.39, Рис. 2.40). Замість численних бордюрів і сходинок передбачили вирівняні

тротуари й вбудовані пандуси (Рис. 2.41), що забезпечують безперервність маршруту. Для збереження характеру історичного середовища використовували матеріали й деталі, узгоджені з архітектурною тканиною площі (Access City. Examples of best practice in making EU cities more accessible).

- Серед реалізованих заходів на площі було локальне перекладення найбільш проблемних ділянок тротуарів із зменшенням щілин між елементами покриття, встановлення мобільних пандусів на головних сходах, поява кількох груп місць для сидіння вздовж основних маршрутів, удосконалена система навігації з табло та тактильними вказівниками, а також підготовка інформаційних матеріалів у різних форматах (друковані карти, аудіогіди, мобільний додаток).
- За результатами оцінювання, реалізація проєкту сприяла зростанню туристичної активності, зокрема серед людей літнього віку та родин з дітьми, а також покращила загальну якість перебування на площі (Ambrose et al., 2016).



Рис. 2.42 — Виконання інклюзивного входу до Plaza de la Santa, Авіла, Іспанія (Apple Maps, n.d.)

У місті Авіла (Іспанія) проблему різнорівневого історичного середовища вирішували шляхом поєднання альтернативних маршрутів та реверсивних втручань (Рис. 2.42). Уздовж міських мурів сформували безперервний маршрут з ділянками рівного покриття та місцями відпочинку; у найскладніших точках застосували мобільні піднімальні платформи й організували супровід гідів. Для осіб з порушеннями зору розробили тактильні карти мурів і аудіоописи, а на ключових точках встановили інформативні стенди (Рис. 2.43, Рис. 2.44) (Ambrose et al., 2016).



Рис. 2.43 — Облаштування переходу в історичному центрі Авіли, Іспанія (Apple Maps, n.d.)



Рис. 2.44 — Пандус та інформаційні стенди для людей з інвалідністю на вході в Basilica de San Vicente в Авілі, Іспанія (Apple Maps, n.d.)

Львів: проєкт «Рух без бар'єрів» (2018–2023) реалізує поступове облаштування основного туристичного маршруту від залізничного вокзалу (Рис. 2.45, Рис. 2.46) до Ратуші та музеїв. Маршрут довжиною близько 2 км проходить через площу Ринок, де виконано комплексні роботи з підвищення доступності історичного покриття, входів до будівель і громадських просторів. Важливою особливістю стало системне залучення представників громади з інвалідністю до аналізу бар'єрів, проєктування рішень і їх тестування.



Рис. 2.45 — Площа Двірцева ДО реконструкції, Львів (Михайло Верхогляд)



Рис. 2.46 — Площа Двірцева ПІСЛЯ реконструкції, Львів (Андрій Білий)

У межах цього маршруту було реалізовано низку конкретних заходів, серед яких:

- Встановлення мобільних пандусів на критичних точках (Рис. 2.47);
- Розміщення місць для сидіння з інтервалом 100 м;
- Покращення якості тротуарного покриття з мінімізацією щілин (Рис. 2.48);
- Встановлення контрастного маркування критичних точок;
- Розширення транзитної зони тротуарів шляхом переорієнтування припаркованих автомобілів;
- Встановлення ясної навігаційної системи.



Рис. 2.47 — Пандус на головному вході залізничного вокзалу у Львові — приклад тимчасової/модульної конструкції, що робить історичну будівлю доступнішою без суттєвого втручання у сам фасад (Твоє місто, 2025)



Рис. 2.48 — Покращене тротуарне покриття та встановлені тактильні смуги на площі Ринок у Львові (Роман Балук)

Ключовою особливістю проекту є залучення представників маломобільних груп до процесу планування та тестування маршрутів. Люди з інвалідністю активно брали участь у розробці рішень, що забезпечило, що проєкт відповідає реальним потребам користувачів.

Відень: проєкт реконструкції бульварів (2012–2018) демонструє успішне поєднання модерного дизайну з історичною тканиною міста. На вулиці Burggring встановили модульні лави, що не потребують анкерування до землі (збереження архітектурної цілісності), розширили тротуари, запровадили чітку систему освітлення та організували зручні пішохідні переходи. Особливо важливим став комбінований підхід: збереження середньовічних вулиць «як є» за одночасного забезпечення доступних альтернативних маршрутів поблизу, що підвищило комфорт щоденного користування простором для мешканців і відвідувачів.

У Відні впроваджено системні заходи з підвищення зручності пересування у громадських просторах (Рис. 2.49). На сходах встановлено пандуси, які полегшують пересування людям із дитячими візками та користувачам крісел колісних (Ambrose et al., 2016). Редизайн бульварів, спрямований на запобігання джентрифікації, створив простір для щоденної неформальної активності жителів різного віку, доходу й культури (Ambrose et al., 2016).

У межах проєкту Суперредизайну бульварів у Відні були встановлені модульні лави (Рис. 2.50), що не потребували постійної інфраструктури, дозволяючи гнучко реагувати на потреби мешканців. Цей підхід став популярним у інших європейських містах та стає дедалі актуальнішим для українських міст (Big City Lab, 2021).

Серед технологічних рішень, апробованих у європейських містах, важливу роль відіграють мобільні додатки для навігації з можливістю вибору «найдоступнішого маршруту», застосування доповненої реальності (AR) для надання інформації про об'єкти, які залишаються фізично недоступними (Барселона), а також платформи для фіксації й оперативного реагування на повідомлення громади про проблеми доступності (Амстердам). Львів розробляє першу українську версію такої платформи, що демонструє потенціал адаптації міжнародної практики до місцевих умов із активним залученням громадськості.



Рис. 2.49 — Площа всередині імперського палацу Хофбурґ у Відні, Австрія. Використання прихованого водовідведення а також тротуарного покриття для забезпечення зручного пересування на кріслі колісному (Apple Maps, n.d.)

Збереження архітектурної спадщини та монументальність можуть розглядатися як суперечливі цілями щодо забезпечення доступу. Часто вони розглядаються як несумісні, хоч більшість сучасних практик демонструють можливість гармонійного поєднання (Historic England, 2015b).



Рис. 2.50 — Мобільні лави біля Museumplatz у Відні, Австрія (vienna.info, n.d.)

У контексті українських міст ця дилема особливо гостра. Львів, Кам'янець-Подільський та інші історичні центри часто розглядаються як музеї під відкритим небом, де будь-яке втручання вважається порушенням автентичності. Однак такий підхід фактично перетворює ці місця у недоступні простори для людей з інвалідністю, літніх осіб та осіб з тимчасовою маломобільністю.

Міжнародна практика показує, що якісно спроектовані адаптивні рішення, які беруть до уваги історичний контекст, можуть поліпшити доступність без порушення спадщини. Наприклад, мобільні пандуси, що встановлюються тільки тоді, коли це необхідно, або приховані пандуси під рівнем землі, дозволяють зберегти історичний вигляд місця при одночасному забезпеченні доступу (Historic England, 2015a).

Економічні обмеження та витрати на впровадження інклюзивних рішень залишаються одним із ключових бар'єрів для органів місцевого самоврядування. Дослідження муніципальних програм у Великій Британії показують, що успішні проекти поєднують бюджетні інвестиції з моделями державно-приватного партнерства, цільовими фондами та участю громади, що дозволяє зменшити короткостроковий тиск на бюджети та водночас підсилити справедливість доступу (CABE Space, 2006; Design Council, 2022).

Впровадження інклюзивних рішень часто розглядається як додаткові видатки, що відволікають ресурси від інших потреб. Недостатнє фінансування проєктів розвитку громадських просторів призводить до того, що інклюзивність розглядається як факультативна компонента, а не обов'язковий елемент (Мезенцев і Мезенцева, 2017).

Однак дослідження економічних наслідків впровадження інклюзивних рішень показують, що такі витрати є виправданими. Розширення доступу до історичних центрів означає (Ambrose et al., 2016; Pienaar, 2015):

1. Збільшення туристичних потоків, особливо серед туристів літнього віку та родин з дітьми;
2. Розширення бази споживачів для місцевих торговців та послуг;
3. Збільшення частки постійних мешканців, які залишаються у місті на довший період;

Європейські дослідження культурного туризму в межах проєктів IMPACTOUR, SMARTDEST та TExTOUR підтверджують, що інвестиції в доступну інфраструктуру історичних центрів збільшують тривалість перебування відвідувачів, середні витрати та диверсифікують туристичні потоки, зменшуючи сезонність і перевантаження окремих локацій. Інклюзивний дизайн громадських просторів у цих програмах розглядається не лише як соціальна вимога, а й як інструмент управління ризиками надмірного туризму та збереження культурної спадщини (IMPACTOUR Consortium, 2024; SMARTDEST Consortium, 2024; TExTOUR Consortium, 2024).

4. Покращення якості життя місцевого населення.

Проєкт LHAC продемонстрував, що міста, які впроваджували системні заходи з підвищення доступності, показували зростання туристичної активності на 15-25%, особливо серед туристів літнього віку та родин з дітьми (Ambrose et al., 2016).

Фрагментованість відповідальності та координаційні проблеми

Часто немає чіткого розподілу відповідальності між різними органами влади та установами щодо забезпечення інклюзивності громадських просторів. Це призводить до того, що проблеми залишаються нерозв'язаними через розмивання відповідальності (Мезенцев і Мезенцева, 2017).

У Львові, наприклад, шляхи в історичному центрі можуть перебувати під управлінням кількох структур: комунальних служб, муніципалітету, приватних власників будівель та туристичної ради. Коли один орган розробляє план покращення доступності, інший може не мати для цього коштів чи компетенції, що призводить до фрагментованого результату, де деякі частини громадського простору доступні, а інші залишаються недоступними.

Вирішення вимагає створення єдиного координаційного органу, відповідального за планування та моніторинг інклюзивності на рівні міста в цілому. У проекті LHAC кожне місто призначило одного координатора, відповідального за скоординування роботи всіх структур (Ambrose et al., 2016).

Планування маршруту з урахуванням потреб маломобільних груп

Організація безбар'єрного маршруту реалізується через комплекс архітектурно-планувальних, інженерно-технічних, ергономічних, конструкційних і організаційних заходів, які забезпечують три основні умови (ДБН В.2.2-40:2018):

1. Фізичну доступність і зручність потрапляння на об'єкт та безперешкодність руху у громадському просторі;
2. Фізичну безпеку шляхів руху, включно з евакуаційними;
3. Можливість вільного отримання інформації про об'єкт і послуги.

При новому будівництві чи редизайні громадських просторів пріоритетним є застосування принципів Універсального дизайну. Планування маршруту має базуватися на принципах доступності, безпеки, зручності, інформативності та сталості (Big City Lab, 2021).

Процес планування починається з аудиту існуючої інфраструктури. Фахівці повинні вивчити всі існуючі шляхи пересування у громадському просторі, визначити критичні точки, де доступ обмежений, та розробити пріоритизовані рішення. Поетапне впровадження дозволяє місцевим органам влади забезпечити безперервне поліпшення без однієї великої інвестиції (Big City Lab, 2021).

Системне планування на рівні міста

Ефективна система доступних маршрутів у громадському просторі повинна охоплювати (Альбом безбар'єрності, 2021; Ambrose et al., 2016):

1. Основні туристичні та функціональні вузли — музеї, парки, торгові центри, громадські радниці;
2. Громадський транспорт — забезпечення безпечного та доступного входу на платформи і через переходи;
3. Вулично-тротуарну мережу — завдовжки щонайменше 1 км на основному туристичному маршруті;
4. Місця для відпочинку — сидіння, захист від погоди, доступ до туалетів;

5. Інформаційну підтримку — табло, карти, аудіо-гіди у різних форматах.

При плануванні доступного маршруту слід враховувати різні типи інвалідності та потреби. Маршрут, зручний для людини на кріслі колісному, може бути незручним для особи з порушеннями зору або осіб літнього віку з обмеженою витривалістю. Тому кінцевий проєкт повинен бути результатом компромісу, що задовольняє потреби якнайбільшої частини користувачів.

Мобільні та тимчасові пристрої для подолання перепадів висот

Одне з найпрактичніших рішень для історичних міст — використання мобільних пандусів та піднімальних пристроїв, які можуть встановлюватися та вилучатися залежно від потреби. Це особливо корисно у місцях, де постійні конструкції могли б негативно вплинути на історичний вигляд простору (Historic England, 2015a).

Мобільні пандуси виготовляються з легких матеріалів (алюміній, полімерні композити) та мають гумову основу, яка запобігає ковзанню та захищає історичну поверхню. Типовий мобільний пандус складається з декількох модульних секцій, які легко з'єднуються та розбираються. Ухил такого пандусу можна легко регулювати залежно від висоти перепаду (Historic England, 2015a).

У Віборзі (Данія) мобільні пандуси встановлюються під час туристичного сезону та на період проведення великих подій, а знімаються у інші періоди. Такий підхід дозволяє місту зберегти історичний зовнішній вигляд, одночасно забезпечуючи доступ у критичні моменти (Ambrose et al., 2016).



Рис. 2.51 — Львів перейняв від кількох європейських міст цікаве рішення для облаштування доступності брукованих вулиць і площ — доріжки доступності. Бруківку демонтують і шліфують до гладкого рівня без вигину. Товщина бруківки залишається тією самою, в середньому 17 сантиметрів, але її поверхня стає рівною: так людям на колісних кріслах і дитячим візкам зручніше проїхати (Lviv City Council, 2025).

Піднімальні платформи є дорожчим, але постійним рішенням. Вони встановлюються у місцях із суттєвими перепадами висот (більше 1 м) і використовуються людьми на кріслах колісних та осіб з тяжкими порушеннями мобільності для подолання сходів та крутих схилів. Такі пристрої часто мають автоматичне управління та безпечні конструкції з поручнями (Ambrose et al., 2016).

Покращення якості тротуарних покриттів

Ремонт та модернізація тротуарів — один з найскладніших, але найбільш видимих заходів для підвищення доступності (Рис. 2.51). Можливі підходи включають (Historic England, 2015a; Альбом безбар'єрності, 2021):

1. Перекладення бруківки з мінімізацією щілин. Це вимагає професійних робітників, які розуміють історичне значення матеріалу, та часто більшої вартості роботи;
2. Встановлення верхнього шару гладкого матеріалу (асфальт високої якості, спеціальний полімерний композит) поверх історичної бруківки. Це забезпечує гладку поверхню для руху крісел колісних, але змінює візуальний вигляд простору;
3. Вибіркова обробка — замість ремонту всього тротуару, ремонтуються лише найбільш критичні ділянки, де скупчуються люди (біля магазинів, ресторанів, туристичних об'єктів).

У низці європейських міст, включно з Відень та Берлін, втілено проекти розширення пішохідних зон за рахунок видалення парковок з центральних районів. Це не лише поліпшило доступність, але й сприяло відновленню активності на вулицях та розвитку місцевого бізнесу (Big City Lab, 2021).

Регулювання розміщення тимчасових об'єктів

Кіоски, кафе, вивіски та інші тимчасові об'єкти, які часто розташовуються на тротуарах, можуть значно звужувати вільний простір. Рішення включають (Big City Lab, 2021):

1. Встановлення стандартів для розміщення тимчасових об'єктів, які гарантують збереження мінімальної ширини 1,8 м для основного маршруту;
2. Виділення спеціальних зон для кіосків та кафе, позначених ясною розміткою;
3. Регулярні інспекції для забезпечення дотримання стандартів.

Для справжньої інклюзивності більшість зусиль має зосереджуватися на активному залученні осіб з інвалідністю та представників маломобільних груп до процесу планування, проєктування та впровадження (Рис. 2.52). Важливо організовувати консультації, відкриті розвідки та тестування маршрутів представниками цих груп (Big City Lab, 2021).

Процес залучення громади повинен починатися з ранніх етапів планування, а не лише з презентацією готових рішень. Це передбачає проведення фокус-груп, інтерв'ю з людьми з різними типами інвалідності, спостереження за тим, як вони пересуваються у просторі, та фіксування їхніх пропозицій (Big City Lab, 2021).

Залучення мало вплинути й на само розуміння доступності. Часто органи влади та архітектори розглядають доступність через призму професійних нормативних актів, але люди з інвалідністю

часто виявляють проблеми, які не охоплені нормативами, але реально перешкоджають їх пересуванню (Big City Lab, 2021).



Рис. 2.52 — Терапевтичний сад на ВДНГ. Проект до якого долучали різні групи громади: психологи, волонтери, громадські діячі, працівники шпиталів, ботаніки, ландшафтні архітектори (Big City Lab, 2021).

Установлення показників успіху та моніторингу

Необхідно встановити системи моніторингу та оцінки дотримання вимог інклюзивності. Регулярні аудити, проведені як силами фахівців, так і силами людей з інвалідністю, дозволяють виявляти проблеми та вносити необхідні коригування (Big City Lab, 2021).

Системи моніторингу можуть включати (Альбом безбар'єрності, 2021; Ambrose et al., 2016):

- Кількісні показники — кількість доступних входів, відсоток покритого тротуару до стандартів, кількість місць для відпочинку, наявність тактильної навігації;
- Якісні показники — задоволеність користувачів, рівень соціальної інтеграції, почуття безпеки;
- Економічні показники — витрати на впровадження проєктів, економічна користь від збільшення туристичної активності.

2.3.4 Національна ініціатива «Безбар'єрність» і проєкт «Рух без бар'єрів»

Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 року №366-р, визначає безбар'єрність як державний пріоритет і міжсекторальну політику, що охоплює фізичну, інформаційну, цифрову, освітню, економічну та соціальну сфери (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2021). Ініціатива першої леді України «Без бар'єрів» виступає суспільною комунікаційною рамкою цієї політики, популяризує принцип «безбар'єрність — це коли можеш» у державних програмах,

урбаністичних проєктах і просвітницьких кампаніях (NGO Bezbariarnist, 2025). Як уже було показано в підрозділі 1.1, історичний міський ландшафт створює специфічний контекст для таких інтервенцій.

Флагманський проєкт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Рух без бар'єрів» реалізується в межах ініціативи «Без бар'єрів» і Національної стратегії до 2030 року (Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine, 2025a). Його мета — створення системи безбар'єрних маршрутів у містах, які безперешкодно поєднують житлові квартали, громадський транспорт, медичні, освітні, культурні та адміністративні об'єкти, а також рекреаційні та реабілітаційні простори.

Станом на 2025 рік проєкт охоплює щонайменше п'ятнадцять пілотних громад: Київ, Одесу, Дніпро, Житомир, Тернопіль, Львів, Рівне, Чернівці, Полтаву, Вінницю, Славутич, Кропивницький, Бучу, а також селища Опішня і Бородянка (Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine, 2025a). У кожній громаді безбар'єрні маршрути формуються як мережа гілок, що охоплюють ключові вулиці й публічні простори; їх розроблення та узгодження відбувається відповідно до затверджених урядом методичних документів (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2021).

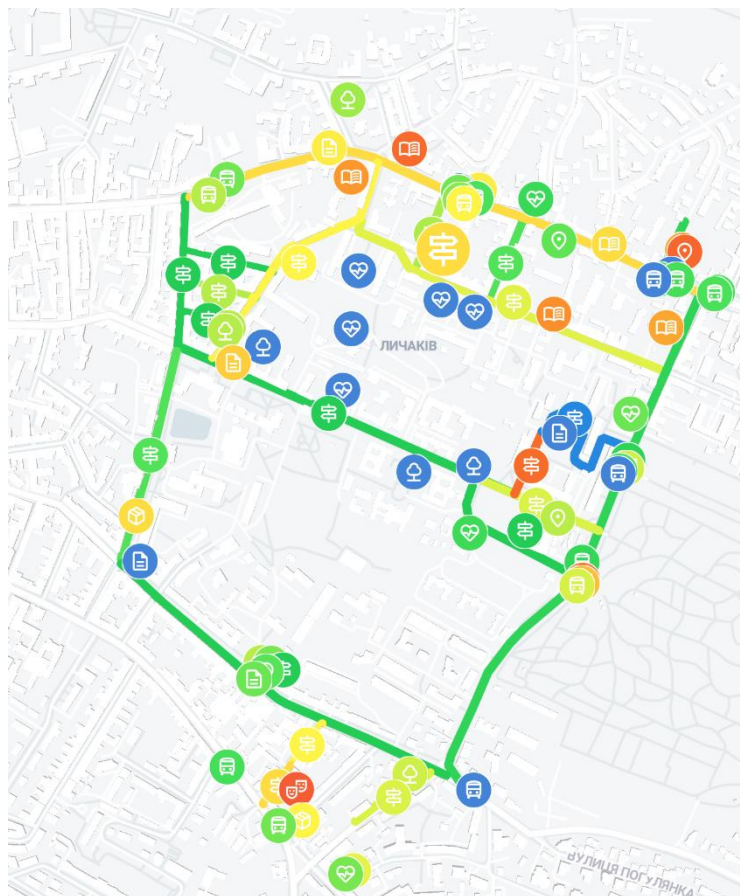


Рис. 2.53 — Інтерактивна мапа безбар'єрності у Львові (LUN Місто, 2025)

Для моніторингу реалізації Національної стратегії та проєкту «Рух без бар'єрів» створено інтерактивну Мапу безбар'єрності — спільний цифровий інструмент Міністерства та

технологічного партнера LUN Місто (Рис. 2.53). На мапі відображаються тисячі об'єктів по всій Україні — навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, культурні, спортивні, соціальні й транспортні об'єкти — з позначенням рівня доступності: «безбар'єрний», «частково безбар'єрний» або «бар'єрний» (LUN Місто, 2025; Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine, 2025b).

Специфіка Мапи безбар'єрності полягає у поєднанні експертної та громадської оцінки. Для внесення нових локацій або оновлення інформації користувачі заповнюють стандартизований онлайн-чек-лист критеріїв безбар'єрності, розроблений LUN Місто у співпраці з Міністерством (LUN Місто, 2025). Це дозволяє одночасно отримувати агреговані дані для міського планування й підсилювати участь громади через інструменти краудсорсингу.

У контексті цього посібника національна ініціатива «Безбар'єрність» і проєкт «Рух без бар'єрів» виконують роль методологічної рамки, в межах якої фізична доступність (*dostupnist*) та інклюзивність (*inkliuzyvnist*) публічних просторів історичних міст розглядаються як взаємопов'язані, але аналітично відмінні виміри міської політики.

Висновки до підрозділу 2.3

Методологія оцінювання доступності через АІІ, чек-листи та залучення користувачів дає змогу систематично аналізувати громадські простори, виявляти критичні бар'єри й визначати пріоритетні втручання. Практичні рішення — від мобільних пандусів до цифрових систем навігації — дозволяють покращувати доступність без радикальної зміни історичної тканини міста та водночас підвищують зручність для туристів, літніх людей, батьків з дітьми й інших груп користувачів.

Систематичний аналіз методологій та належних практик забезпечення доступності показав, що ефективні програми в історичних містах поєднують діагностику, проєктні рішення та управління впровадженням у єдину циклічну модель. По-перше, діагностика має виходити за межі формальної перевірки норм і включати польові обстеження, досвід користувачів та участь місцевих спільнот, що дозволяє виявляти реальні маршрути й критичні точки (Ambrose et al., 2016; Big City Lab, 2021). По-друге, проєктні рішення повинні спиратися на принципи універсального дизайну й реверсивних втручань, поєднуючи фізичні зміни з інформаційними та сервісними інтервенціями, щоб забезпечити доступ без втрати автентичності (Historic England, 2015b). По-третє, сталість результатів залежить від управління й комунікації: наявності відповідальних структур, прозорих процедур, навчання персоналу та відкритого діалогу з користувачами, що дозволяє адаптувати рішення до змін контексту.

Рекомендації проєкту LHAS щодо виділення 15–25 % часу та бюджету на залучення й зворотний зв'язок, а також досвід міст на кшталт Единбурга й Парижа підтверджують, що доступність в історичних містах є не статичним станом, а динамічним процесом постійного вдосконалення.

Загальні висновки другого розділу

Доступність громадських просторів історичних міст — це не технічна «проблема», яку можна вирішити одним нормативним рішенням, а багатовимірне завдання. Вона вимагає одночасного врахування стандартів і правил, просторової структури, режимів користування, історичної цінності середовища та досвіду різних груп користувачів.

Нормативні документи України (ДБН В.2.2-40:2018, ДБН Б.2.2-12:2019) разом із міжнародними рамками (CRPD, ISO 21542, EN 17210 тощо) задають мінімальні параметри доступності: ширину проходів, допустимі ухили, перепади рівнів, вимоги до покриттів, освітлення та навігації. У щільній історичній забудові ці вимоги часто вступають у напруження з режимами охорони спадщини, що потребує гнучких підходів та «розумної адаптації».

Виокремлення п'яти категорій бар'єрів — фізичних, сенсорних, інформаційних, когнітивних та управлінських — показує, що проблема доступності має системний характер. Організація руху, тимчасова забудова, хаотичне паркування, відсутність зрозумілих правил користування простором та узгодженого управління нерідко створюють не менші перешкоди, ніж сам історичний рельєф і забудова.

Методологія оцінювання через Accessibility Improvement Index, маршрутні обстеження та чек-листи переводить абстрактні принципи в конкретні пріоритети втручань. Вона допомагає виявляти критичні ланки маршрутів, порівнювати сценарії розвитку, аргументувати необхідність змін для людей з інвалідністю, літніх людей, батьків із дітьми, туристів та інших груп користувачів.

Міжнародний та український досвід свідчить, що інвестиції в доступність історичних громадських просторів приносять поєднані соціальні й економічні результати: зростає локальна активність, посилюється відчуття безпеки й приналежності, розширюються туристичні потоки та можливості місцевого бізнесу. Подальший аналіз інклюзивності у третьому розділі розширює цей фокус від фізичних параметрів до сенсорних, когнітивних, психологічних та соціальних аспектів користування історичними просторами.

III. ІНКЛЮЗИВНІСТЬ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ В ІСТОРИЧНИХ МІСТАХ

Громадські простори історичних міст поєднують високу культурну цінність із повсякденним використанням і формують образ міста в уявленні мешканців і відвідувачів. Вони мають одночасно зберігати автентичність та бути придатними для безпечного, зручного користування людьми з різними фізичними, сенсорними й когнітивними особливостями.

Історичні міста з їхньою багатовіковою забудовою, складним рельєфом і насиченою культурною символікою мають значно більше викликів при впровадженні принципів інклюзивності, ніж нові райони. Проте ця складність не може бути підставою для відмови від змін: навпаки, вона вимагає більшої творчості, науково обґрунтованих рішень і довгострокової відданості принципам соціальної справедливості та рівного доступу (Pienaar, 2015; Ambrose et al., 2016).

Міжнародна практика демонструє, що інклюзивність розглядається як базова умова сталого розвитку міст. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю, ратифікована більшістю європейських держав, вимагає забезпечити рівний доступ до фізичного середовища, включно з громадськими просторами та культурними об'єктами (United Nations, 2006). Європейські декларації Design for All та Стокгольмська декларація EIDD наголошують, що інклюзивне середовище є складовою моделі «живих і справедливих» міст майбутнього (EIDD, 2004).

У цьому посібнику інклюзивність історичних громадських просторів розглядається у трьох взаємопов'язаних вимірах: як фізична та сенсорна доступність; як реалізація права різних груп на місто та участь у спільному житті; як повага до автентичної міської тканини й тих культурних смислів, які вона несе. Такий підхід дозволяє поєднувати технічні рішення з етичними та культурними аргументами, що традиційно є сферою професійної відповідальності архітекторів-реставраторів.

В Україні нормативна база для забезпечення доступності та інклюзивності громадських просторів закріплена у кількох ключових законодавчих актах. Закон України «Про основні засади соціальної політики щодо осіб з інвалідністю» та дерегуляційні будівельні норми ДБН В.2.2-40:2018 встановлюють чіткі й обов'язкові вимоги до архітектурних рішень та проектування доступних середовищ. Однак застосування цих нормативів на практиці, особливо в історичних центрах міст, залишається складним викликом, що вимагає постійної уваги та координації багатьох аспектів міського управління (ДБН В.2.2-40:2018; ADA, 2010; Department for Transport, 2021). В умовах повномасштабної війни це завдання набуває додаткового виміру, оскільки різко зростає частка ветеранів, людей з інвалідністю внаслідок поранень та внутрішньо переміщених осіб, для яких бар'єрність історичного середовища безпосередньо впливає на можливість реабілітації, повернення до праці та участі в житті громади (Global Disability Fund, 2025; Machlouzarides & Uretici, 2023).

Розділ присвячено аналізу сучасних підходів до забезпечення доступності та інклюзивності в історичних громадських просторах. Розглядаються міжнародні й національні вимоги, типові перешкоди, а також методи, які дозволяють поєднувати збереження історичного середовища з безпечним і комфортним доступом для різних груп користувачів. Окрема увага приділяється українському контексту, зростанню ролі людей з інвалідністю, ветеранів та внутрішньо переміщених осіб, для яких якісна, психологічно комфортна громадська інфраструктура є базовою умовою участі в суспільному житті. Особлива увага приділяється потребам ветеранів та внутрішньо переміщених осіб як окремих груп користувачів, для яких інклюзивні громадські простори стають інструментом психосоціальної підтримки та відновлення відчуття «дому» у місті.

3.1 Сучасні вимоги до інклюзивності громадських просторів

Формування сучасних вимог до інклюзивності громадських просторів є результатом довгої еволюції соціальних поглядів, активізму людей з інвалідністю та десятиліть наукових досліджень у сфері універсального дизайну, міської археології та архітектури. Ці вимоги віддзеркалюють не лише технічні стандарти, але й глибокі принципи соціальної справедливості та поваги до людської гідності.

3.1.1 Визначення інклюзивності та теоретичні засади

Інклюзивність у контексті громадських просторів та архітектурної спадщини означає, що кожна людина, незалежно від своїх фізичних, сенсорних, когнітивних чи психічних особливостей, має реальну можливість користуватися простором на рівних умовах. Це виходить за межі вузького розуміння «доступності» як мінімального виконання технічних норм і охоплює повноцінну участь у міському житті, культурі та економіці, без відчуття виключення чи стигматизації (Oliver, 1996; Imrie & Hall, 2001). Порівняння ключових понять інклюзивності, доступності, безбар'єрності, універсального дизайну та Design for All наведено в табл.

Теоретична основа інклюзивного підходу спирається на перехід від медичної до соціальної моделі інвалідності. Якщо медична модель трактує інвалідність як індивідуальний «дефект», то соціальна модель розглядає її як наслідок взаємодії людини з бар'єрним середовищем (Oliver, 1996). Відповідно завдання полягає не у «виправленні» людини, а у трансформації простору, інфраструктури, норм і практик так, щоб вони не створювали інвалідність як соціальне явище (United Nations, 2006).

У 1990-х роках Центр універсального дизайну Університету Північної Кароліни сформулював сім базових принципів універсального дизайну, що описують якість середовища для широкого кола користувачів: рівність, гнучкість у використанні, простота й інтуїтивність, сприйнятливість інформації, толерантність до помилок, низькі фізичні зусилля та достатній розмір і простір (Connell et al., 1997). Ці принципи не є жорсткою «інструкцією», але слугують професійним орієнтиром для архітекторів, урбаністів та управлінців.

Універсальний дизайн та інклюзивність підтримуються ключовими міжнародними документами, зокрема Конвенцією ООН про права осіб з інвалідністю та деклараціями Європейського інституту «Дизайн для всіх» (EIDD, 2004; United Nations, 2006). Вони поєднують технічні рішення з принципами соціальної справедливості й поваги до людської гідності, перетворюючи інклюзивність на критерій якості конкретних рішень у міському просторі, а не лише на абстрактну цінність.

Протягом життя більшість людей тимчасово або постійно стикається з обмеженнями мобільності, зору, слуху, уваги чи енергії. Інклюзивні рішення, побудовані на соціальній моделі інвалідності та принципах універсального дизайну, покращують досвід користування містом для всіх, а не лише для окремих «цільових груп». Наступний підрозділ зосереджується саме на розмаїтті населення історичних міст і тих типах користувачів, для яких проєктуються інклюзивні простори.

3.1.2 Різноманітні рішення для різноманітного населення

Фундаментальною передумовою та необхідною основою розроблення справді інклюзивних та справедливих громадських просторів є глибоке розуміння того простого, але часто упущуваного факту, що населення міст складається з надзвичайно різноманітних, гетерогенних груп людей, кожна з яких має свої специфічні, часто унікальні потреби та невід'ємні права (Рис. 3.1). Це різноманіття не слід розглядати як проблему, яку потрібно вирішити, а радше як багатство і реальність, яку архітектура та міський дизайн мають шанувати та враховувати.



Рис. 3.1 — Людське різноманіття.

На фото (ліворуч) «Вітрувіанська людина» Леонардо да Вінчі, бл. 1490 р., вписане ідеальне людське тіло в квадрат і коло; (у центрі) архітектурські дані Ернста Нойферта 1936 року використовують геометричні фігури, накладені на висоту фігури;

(праворуч) — шестифутовий чоловік, розділений золотим перерізом авторства Ле Корбюзьє. Відношення загального зросту чоловіка до висоти його пупка дорівнює 1,61, як і золотий перетин (Big City Lab, 2021).

Статистичні дані, зібрані у розвинених європейських країнах та США, демонструють, що приблизно одна з п'яти осіб має якусь форму інвалідності різного ступеня вираженості, обраховуючи як видимі, так і невидимі форми. Крім того, значно більша кількість людей – від вагітних жінок до людей похилого віку – тимчасово або постійно потребує адаптованого та інклюзивного середовища. Якщо розглядати це з перспективи права людини та справедливості, можна констатувати, що забезпечення інклюзивності – це не спеціальне окреме завдання, а базова вимога якісної архітектури та міського планування.

У громадських просторах історичних міст, особливо в Україні, де суспільство проходить крізь період значних змін та викликів, необхідно враховувати потреби численних груп населення. Кожна з цих груп має унікальні особливості та потребує спеціального розгляду:

Особи з інвалідністю становлять надзвичайно різноманітну групу з широким спектром фізичних, сенсорних та когнітивних особливостей. Люди з порушеннями опорно-рухового апарату користуються кріслами колісними, милицями, ходунками або іншими допоміжними засобами й потребують безперервних маршрутів без сходів, перепадів і вузьких проходів. Людям із порушеннями зору необхідні контраст, тактильні елементи та чітка просторова структура, а людям із порушеннями слуху — візуальні канали комунікації та мінімізація надлишкового шуму.

Люди літнього віку часто переживають зниження зору, слуху, сили та швидкості реакції, навіть якщо формально не мають інвалідності. Для них критичними стають достатня ширина проходів, можливість частого відпочинку, помірні ухили, відсутність різких перепадів і слизьких поверхонь, а також хороше освітлення. Похилий вік збільшує ризик падінь на нерівних чи крутих маршрутах, тому безпечне, логічно організоване середовище є важливою умовою їхньої участі в міському житті.

Вагітні жінки. Вагітність тимчасово, але суттєво впливає на мобільність жінки, баланс тіла та здатність нахилитися або скласти тіло. Зростаючий живіт змінює центр ваги та вимагає розширення траєкторії руху.

Люди з тимчасовими порушеннями здоров'я — після травм, операцій, тяжких захворювань — часто потребують таких самих просторових і сервісних адаптацій, як і люди з постійною інвалідністю. Їм потрібні безпечні, короткі маршрути без перешкод, можливість сісти або спертися, зрозуміла навігація й доступ до допомоги. Такий досвід наочно показує, що інклюзивний дизайн приносить користь не лише «окремим категоріям», а фактично кожній людині в певні періоди життя.

Люди з дитячими візками. Батьки та опікуни дітей, які використовують дитячі візки, мають потреби, які дуже подібні до потреб користувачів крісел колісних з точки зору навігації в просторі. Їм потрібні рівні, безпечні поверхні без перешкод, достатня ширина проходів та шляхів (мінімум 1,5 метра), легкий доступ до закладів, таких як туалети та кафе, та наявність зручних місць для сидіння для відпочинку, оскільки навіть короткий, на перший погляд, перехід з коліскою може бути фізично вимогливим.

Люди з нестандартними розмірами тіла. Як люди з надзвичайно малим зростанням (люди низького зросту), так і люди з надмірною вагою часто відчують численні труднощі з доступом до об'єктів та матеріалів, розташованих занадто високо або занадто низько, або з використанням меблів та простору, розрахованих на фіксовану, так звану «середню» фігуру. Меблі без підтримки ніг, вузькі крісла, лавки з певною висотою – все це становить перешкоду.

Ветерани та внутрішньо переміщені особи в українському контексті становлять особливо вразливу групу з поєднанням фізичних, сенсорних і психосоціальних наслідків війни. Поряд із травмами та втратою здоров'я, поширеними є посттравматичний стресовий розлад, тривога та депресія, що посилюються в середовищах, які не є безпечними або зрозумілими. Інклюзивні громадські простори мають забезпечувати не лише фізичний доступ, а й психологічний комфорт, можливість отримати підтримку та відчуття себе повноправними членами спільноти.

Туристи та іноземні студенти. Люди, які не знайомі з мовою, культурою та навіть архітектурним стилем місцевості, часто мають істотні труднощі з орієнтацією в просторі та розумінням інформації, поданої мовою, яку вони не розуміють. Їм потрібна ясна, легко опізнана, багатомовна інформація та використання стандартизованих символів, яких розуміють люди по всьому світу.

Кожна з цих груп має не лише специфічні потреби, які часто не збігаються і навіть суперечать одна одній, але й власне, унікальне бачення того, як має бути організований громадський простір. Справжня інклюзивність полягає в розробленні та впровадженні комплексних, наукових та творчих рішень, які послугуватимуть якомога більшій кількості людей без необхідності спеціальної адаптації чи фізичних змін. Це підтримуються принципом універсального дизайну – що є добре для однієї групи, зазвичай є сприятливим для всіх.

Однак реалістично розглядаючи ситуацію, необхідно визнати, що в деяких специфічних випадках можуть бути розроблені спеціальні рішення і пристосування для забезпечення повноцінного доступу осіб з певними, особливо серйозними обмеженнями. Такі спеціальні рішення слід розглядати не як відмову від універсального дизайну, а як його логічне доповнення і розширення, яке допомагає забезпечити доступність для максимально широкого кола людей.

Інклюзивний дизайн у цьому контексті повинен працювати з конкретними потребами різних груп, а не з абстрактними уявленнями про «людину взагалі». Щоб зрозуміти, що саме заважає цим групам користуватися простором, у розділі 3.2 аналізуються основні типи бар'єрів в історичних середовищах, а підрозділ 3.3.1 пропонує методологію їх виявлення та подолання на основі принципів, описаних вище.

Висновки до підрозділу 3.1

Інклюзивність громадських просторів в історичних містах ґрунтується на розрізненні та узгодженні кількох ключових понять: доступності, безбар'єрності та інклюзивності. Інклюзивний простір розуміється не лише як технічно «прохідний», а як такий, що забезпечує гідну присутність, безпеку

та можливість участі для різних груп мешканців і відвідувачів у контексті живого історичного ландшафту.

У центрі уваги опиняється не «середній» користувач, а множинність життєвих ситуацій: людей з різними видами інвалідності, дітей і літніх людей, батьків із дитячими візками, ветеранів, внутрішньо переміщених осіб, туристів, осіб із травматичним досвідом чи різними культурними й мовними кодами. Це розмаїття вимагає поєднання рішень, які є зручними для широкого кола користувачів, із можливістю точково реагувати на специфічні потреби.

Універсальний та інклюзивний дизайн у такій рамці виступають не набором окремих технічних засобів, а способом мислення про простір як спільний ресурс. Саме з цієї позиції надалі аналізуються бар'єри в історичних середовищах та підходи до їх виявлення й подолання.

3.2 Бар'єри, що обмежують інклюзивність громадських просторів в історичних містах

Якщо в підрозділі 2.2 розглядалися насамперед фізичні бар'єри доступності — рельєф, сходи, перепади висот, характеристики покриттів та елементів благоустрою, — то в цьому підрозділі йдеться про менш очевидні перешкоди інклюзивності: мовні, культурні, соціальні, сенсорні та психосоціальні. Попри наявність законодавчих вимог та зростання уваги до інклюзивності, ці бар'єри часто залишаються «невидимими», оскільки їх важче зафіксувати у класичних нормах і стандартах. Вони проявляються у тому, хто фактично відчувається «запрошеним» у публічний простір, а хто — ні, і які групи залишаються на периферії міського життя. Для ветеранів, людей з інвалідністю, внутрішньо переміщених осіб та інших вразливих груп невирішені інклюзивні бар'єри підсилюють ризики ізоляції та повторної травматизації (Global Disability Fund, 2025; International Renaissance Foundation, 2025).



Рис. 3.2 — Інфографіка бар'єрів для інклюзивної спадщини (Розробка авторів)

3.2.1 Лінгвістичні бар'єри

Лінгвістичні бар'єри, тобто бар'єри мовного походження, виникають і існують в ситуаціях, коли інформація про історичні місця, культурну спадщину, послуги та можливості, що надаються в громадських просторах, представлена способом і мовою, яка доступна не для всіх категорій потенційних користувачів. Ці мовні перешкоди, часто недооцінювані, мають глибокі та масштабні наслідки для включення людей у суспільне життя. Вони включають кілька взаємопов'язаних аспектів:

Мовні бар'єри проявляються там, де інформація про історичні об'єкти подається лише однією мовою або у складній, перевантаженій формі. Це ускладнює сприйняття як для іноземних відвідувачів, так і для частини місцевих мешканців, особливо дітей та людей з невисокою мовною або читацькою компетентністю. Неповні чи неточні переклади, а також припущення, що всі відвідувачі «і так зрозуміють», фактично звужують коло тих, хто може повноцінно долучатися до культурного життя міста.

Надмірне використання спеціалізованої термінології в описах архітектури, мистецтва чи історії створює бар'єри для відвідувачів без професійної підготовки. Складні терміни й посилання на вузькоспеціальні концепції можуть робити експозиції «закритими» для широкої аудиторії. Інклюзивна інтерпретація передбачає пояснення ключових понять простою мовою, використання прикладів і візуальної підтримки, а спеціалізовані терміни — лише там, де це справді необхідно



Рис. 3.3 — Кольорові лінії для орієнтування (Le Parisien, 2017)



Рис. 3.4 — Вказівники з простими позначеннями, які будуть зрозумілі для носіїв різних мов (Clase BCN, 2025)

Відсутність вибору мови та інклюзивного мовного планування. Крім простої мовної недостатності, інформація часто навмисно або через невдачу не передбачається для людей, які розмовляють мовами, відмінними від державної. Це особливо актуально в Україні, де живе значна кількість іноземних студентів, робітників-мігрантів та туристів з десятків країн. Навіть в межах однієї мови

можуть існувати значні діалектні різниці та варіанти, які впливають на розуміння та сприйняття інформації.

У багатьох історичних містах важливу роль відіграють усні традиції та локальні історії, які передаються через екскурсії, розповіді мешканців чи неформальні практики. Для людей, які не виростили в цьому контексті, а також для осіб з порушеннями слуху такі форми комунікації можуть бути малодоступними. Забезпечення субтитрів, перекладу жестовою мовою, записів аудіо та текстових транскриптів дозволяє зробити усну культурну спадщину доступною ширшому колу відвідувачів.

Подолання лінгвістичних бар'єрів вимагає глибокого, системного та тривалого переформатування підходів до інформаційної стратегії. Це включає розроблення якісних багатомовних інформаційних матеріалів, поступове спрощення та адаптацію технічної термінології для широкої публіки, забезпечення доступних, якісних послуг перекладу та невід'ємно важливо, надання альтернативних форм комунікації і презентації інформації, включно з візуальними матеріалами, схемами, фотографіями та якісними тактильними описами для людей з порушеннями зору (див. рис. 3.3, 3.4; Department for Transport, 2021).

3.2.2 Культурні бар'єри

Культурні бар'єри розвиваються та зміцнюються в тих ситуаціях, коли різні групи населення мають суттєво відмінні інтерпретації, розуміння та емоційне сприйняття культурної спадщини, або коли представлення, інтерпретація та позиціонування цієї спадщини в публічному просторі не адекватно враховує потреби та особливу чутливість всіх груп суспільства. Ці культурні перешкоди формуються з кількох джерел та мають складний, глибокий соціальний характер. Вони включають (Historic England, 2015b; Ambrose et al., 2016):

Одностороння, монологічна інтерпретація історії, зосереджена на досвіді домінуючої групи, призводить до виключення меншин та маргіналізованих спільнот. Якщо історія подається лише з позиції політичних лідерів, військових перемог чи заможних еліт, у публічному просторі не лишається місця для голосів жінок, етнічних та релігійних меншин, людей з інвалідністю чи біженців. Така інтерпретація відтворює символічну нерівність і може розглядатися як форма культурної дискримінації.

Репрезентація, упередженість та аналіз дискурсу. Способи та форми, якими представлена історична спадщина в інформаційних матеріалах, часто віддзеркалюють культурні, гендерні, расові упередження епохи, в яку були створені ці матеріали, або упередження конкретних осіб, які розпорядилися та формували змістовне наповнення інформації. Якщо описи, характеристики або зображення містять явну або прихову упередженість стосовно расових, етнічних, релігійних, гендерних груп або інших меншин, це може справедливо розцінюватися як образливе для членів цих груп та сприяти їх маргіналізації. Попередні приклади фізичних, сенсорних та когнітивних бар'єрів подано у попередніх підпунктах, присвячених інституційним, лінгвістичним, сенсорним та когнітивним бар'єрам (див. розділ 3.2).

Стереотипізація та негативні образи. Іноді культурна спадщина представляється способом та у контексті, який активно підтримує та поглиблює стереотипи, архаїчні уявлення або негативні образи певних груп населення. Це особливо проблематично в історичних місцях, які мають складну і часом болісну історію дискримінації, насильства, рабства чи геноциду. Такий контекст потребує особливої чутливості та повноти в представленні.

Соціально-економічні бар'єри проявляються тоді, коли формально доступні простори залишаються фактично недосяжними через високу вартість відвідування, додаткові витрати на транспорт чи послуги гідів. Люди з низькими доходами, родини з дітьми або літні люди часто відмовляються від участі у культурних подіях саме через фінансові обмеження. Інклюзивність передбачає запровадження пільгових чи безкоштовних форматів, прозорих правил знижок і продуманої локації об'єктів у зв'язку з громадським транспортом.

Для ветеранів та внутрішньо переміщених осіб історичні простори, пов'язані з війною та насильством, можуть викликати флешбеки, тривогу та інші травматичні реакції. Відсутність попередження про травматичний контент, надмірно натуралістичні експозиції або агресивні візуальні образи можуть поглиблювати психологічні травми. Водночас невизнання досвіду війни й вимушеного переселення підсилює відчуття невидимості. Інклюзивна інтерпретація має враховувати ці аспекти, пропонувати різні рівні занурення в тему й створювати безпечні умови для проживання складної пам'яті.

Подолання культурних бар'єрів вимагає не стільки технічних рішень, скільки роботи з наративами та символічним змістом. Потрібно критично переглянути, які групи й досвіди представлені в експозиціях і публічних просторах, а які залишаються «невидимими», та поступово інтегрувати голоси жінок, меншин, людей з інвалідністю, нових мешканців. Доповнення офіційної історії альтернативними поглядами, освітні програми й формати діалогу дозволяють бачити спадщину крізь різні культурні «лінзи» та зменшують ризик символічного виключення.

3.2.3 Інформаційні бар'єри

Інформаційні бар'єри виникають та зберігаються у тих численних ситуаціях, коли інформація про громадські простори, історичну спадщину, послуги і можливості не є адекватно доступною, незрозумілою для широкого кола людей, або надається невідповідним, неефективним способом для певних груп користувачів з особливими потребами. Ці інформаційні перешкоди, проте часто недооцінювані, мають реальні й серйозні наслідки для інклюзивності та доступу до культури та інформації. Вони включають численні взаємопов'язані аспекти:

Відсутність контексту та контекстуалізація артефактів. Часто артефакти, музейні експонати та архітектурні елементи представлені без достатнього контексту про їх справжнє історичне значення, глибину культурного значення, метод їхнього створення та виготовлення, соціальний контекст часу створення. Без адекватного розширеного контексту відвідувачі, особливо туристи та діти, можуть не розуміти справжню, глибоку важливість того, що вони бачать, та не отримують

розумної, задовільної культурної цінності та просвітницького багатства з візиту. Інформація часто представляється як факти без наративу, ізольовані від історичного процесу.

Недостатня організаційна та практична інформація. Інформація про те, як дістатися до місця громадським або приватним транспортом, які послуги доступні для людей з інвалідністю, графік та періодичність проведення подій та програм, умови й режим роботи, контактна інформація та інші практичні питання організаційного характеру часто залишаються недостатньою, нечіткою, розкиданою по різних джерелах або відсутньою взагалі. Це особливо проблематично для людей з когнітивними порушеннями, дітей, людей похилого віку та людей, які не знайомі з районом.

Інформаційне перевантаження та когнітивна втома. З іншого боку, іноді надається занадто велика кількість інформації одночасно, особливо якщо вона представлена у формі довгих, щільних текстів без наочних матеріалів, ілюстрацій та перерв. Люди з когнітивними порушеннями, дислексією, СДРШ та навіть люди без них можуть швидко відчувати себе переважені, перевтомлені та втратити концентрацію уваги та цікавість. Дизайн інформації, який враховує когнітивні потреби, передбачає короткі, лаконічні текстові блоки, частіше використання графіки та просторів для візуального відпочинку.

Низька якість, читаність та доступність інформаційних матеріалів. Інформація часто представляється з низькою якістю, нечітко, з мініатюрним шрифтом, низьким контрастом між текстом та фоном (наприклад, світлий текст на світлому фоні), що робить читання для людей з порушеннями зору, а також для всіх інших, практично неможливим. Навіть для людей без порушень зору, низька якість інформаційних матеріалів демонструє недостатню повагу до часу, зусиль та досвіду відвідувача.



Рис. 3.5 — Інформаційний стенд навігації слугує ефективним інструментом подолання інформаційного бар'єру (Behance, 2025)

Недоступність форматів та альтернативних способів подання. Інформація часто не доступна у альтернативних, адаптованих форматах, таких як великий шрифт, текст на брайлі, аудіоформати

та аудіодескрипції, адаптована проста мова або з використанням символів підтримуваної комунікації. Люди з порушеннями зору, люди з порушеннями слуху та люди з когнітивними порушеннями часто виключаються з доступу до критичної інформації через недостатні, половинчасті намагання установ зробити інформацію справді доступною для всіх.

Подолання інформаційних бар'єрів потребує багатоканальної комунікації та адаптації матеріалів до різних груп. Важливо поєднувати текст, схеми, піктограми, аудіо- та відеоматеріали, забезпечувати зрозумілу структуру інформації й чіткий контекст для артефактів і подій. Доступні формати включають великий шрифт, аудіоописи, тексти шрифтом Брайля, тактильні моделі, а також інклюзивні цифрові ресурси, якими можна користуватися з різним рівнем цифрової компетентності (Рис. 3.5).

Перешкоди для досягнення справжньої, комплексної інклюзивної спадщини та громадських просторів мають різноманітне походження – лінгвістичне, культурне та інформаційне. Лінгвістичні бар'єри виникають через виключне використання однієї мови, неправильне перекладання, використання надмірно технічної термінології та недостатню кількість альтернативних форм комунікації, адаптованих для людей з порушеннями слуху. Культурні бар'єри впливають з систематичного, часом упередженого та одностороннього представлення спадщини, яке може виключати та маргіналізувати певні групи суспільства.

3.2.4 Когнітивні бар'єри

Когнітивні бар'єри виникають тоді, коли простір висуває надмірні вимоги до орієнтації, концентрації чи робочої пам'яті користувача. Історичні морфології часто характеризуються нерегулярною геометрією, відсутністю чіткої ієрархії маршрутів, звивистими вулицями та складною системою пасажів і внутрішніх дворів. За К. Лінчем, такі простори мають знижену «читабельність» (legibility) та «образність» (imageability), що ускладнює побудову ментальної карти й підвищує когнітивне навантаження.

Для людей з аутизмом, деменцією, когнітивними порушеннями, розладами уваги або після травматичного досвіду складність навігації перетворюється на системний бар'єр. У ветеранів з ПТСР непередбачуваність структури простору та відсутність простих лінійних маршрутів можуть провокувати відчуття втрати контролю, тривожність та уникання певних ділянок міста.

Когнітивні бар'єри напряму пов'язані з методами cognitive mapping, візуального структурування простору та створення повторюваних, легко розпізнаваних орієнтирів.

3.2.5 Психологічні, сенсорні, соціально-поведінкові та психосоціальні бар'єри

Психологічні, сенсорні, соціально-поведінкові та психосоціальні бар'єри показують, що інклюзивність історичних громадських просторів залежить не лише від галузевих норм чи геометрії елементів, а й від того, як людина суб'єктивно сприймає середовище, як у ньому

поводяться інші користувачі та які соціальні й травматичні контексти включені в повсякденний досвід. Дослідження урбаністики, екологічної психології та географії інвалідності наголошують, що простір може провокувати тривогу, відчуття небезпеки чи небажаності присутності не тільки через фізичні перепони, а й через сенсорне перевантаження, соціальні сценарії використання та досвід травми (Kitchin, 2000; Gehl, 2010; WHO, 2021; URBACT, 2023). В українському контексті ці чинники додатково посилюються наслідками повномасштабної війни, зростанням кількості людей з тривожними розладами, підвищеною сенсорною чутливістю, ПТСР та вимушеним переселенням (Machlouzarides & Uretici, 2023; Global Disability Fund, 2025; Cabinet of Ministers of Ukraine, 2024).

3.2.6.1 Психологічні та сенсорні бар'єри

Психологічні та сенсорні бар'єри пов'язані з тим, як людина емоційно реагує на простір у відповідь на структуру середовища та сенсорну стимуляцію. Сенсорні бар'єри виникають у відповідь на надмірну, хаотичну або неконтрольовану сенсорну дію: історичні центри міст часто генерують високий рівень «сенсорного шуму» — нерівномірні акустичні коридори, відлуння в аркадах, щільні людські потоки, контрастне освітлення, змішані запахи вуличної їжі та транспорту. Міжнародні дослідження показують, що сенсорне перевантаження є ключовим чинником уникання публічних просторів людьми з сенсорною гіперчутливістю (WHO, 2021; Gehl, 2010). В українському контексті це посилюється специфікою груп, які пережили травматичний досвід війни: різкі звуки, неочікувані акустичні вибухи та гул натовпу можуть виступати тригерами, провокуючи сильні реакції уникання.

Психологічні бар'єри пов'язані з емоційною реакцією користувача на простір. Вони проявляються у середовищах із низькою оглядовістю, темними аркадами, непередбачуваними звуками, тісними переходами чи хаотичними потоками людей, де користувач відчуває втрату контролю, небезпеку або «чужість» простору. Після повномасштабного вторгнення кількість людей з тривожними розладами, підвищеною сенсорною чутливістю та симптомами ПТСР суттєво зростає; для таких груп історичні підземні переходи, вузькі коридори або замкнені дворики можуть провокувати панічні стани та стале уникання середовища (WHO, 2021; Machlouzarides & Uretici, 2023).

Психологічні та сенсорні бар'єри безпосередньо пов'язуються з *psycho-environmental analysis* та методами сенсорного картування (*sensory mapping*), які дозволяють виявляти зони перевантаження, «вузли тривоги» й проєктувати «тихі маршрути» з передбачуваними, оглядовими, добре освітленими ділянками й можливістю зробити паузу без стигматизації (Kitchin, 2000; WHO, 2021).

3.2.6.2 Соціально-поведінкові бар'єри

Соціально-поведінкові бар'єри стосуються того, як простір використовується різними групами і які негласні правила та норми поведінки в ньому закріплюються. Нові кількісні дослідження міської

інфраструктури показують, що транспортні коридори, естакади та швидкісні магістралі можуть не лише розривати тканину міста фізично, а й посилювати просторову й соціальну сегрегацію між районами (Aiello et al., 2025). У публічних просторах соціально-поведінкові бар'єри виникають там, де різні стилі користування, темпи руху та «правила гри» конфліктують між собою: коли маршрути туристичних груп, транзитних потоків і людей з мобільними чи сенсорними обмеженнями не узгоджені, а простір підсвідомо сигналізує, що певні користувачі є «зайвими» або небажаними (Burton & Mitchell, 2006).

Темп руху, тип активності, норми поведінки й щільність людей формують поведінкові «вузли напруги», у яких інклюзивність істотно знижується. Для України це посилюється змішанням культурних моделей поведінки внаслідок масових переміщень населення та різного досвіду війни в різних групах (URBACT, 2023; Global Disability Fund, 2025). Навіть добре спроектований з точки зору фізичної доступності простір може залишатися ексклюзивним, якщо в ньому домінують агресивні сценарії використання, надмірне споживання алкоголю, конфліктна поведінка або, навпаки, постійні мікроагресії та небажаний «нагляд» щодо людей з інвалідністю, ветеранів, ВПО, батьків з дітьми.

Соціально-поведінкові бар'єри напряду пов'язані з методами аналізу потоків, просторової сегментації та проектування зон розведення: формування альтернативних маршрутів для різних темпів руху, виділення «тихих кишень» для відпочинку, зменшення конфліктів між туристичними й повсякденними сценаріями користування (Aiello et al., 2025; URBACT, 2023). Важливу роль відіграють також освітні й комунікаційні програми, що нормалізують присутність різних груп у публічному просторі та знижують рівень стигми.

3.2.6.3 Психосоціальні та травматичні бар'єри для ветеранів та внутрішньо переміщених осіб

Психосоціальні та травматичні бар'єри для ветеранів та внутрішньо переміщених осіб є одним із найчутливіших індикаторів інклюзивності історичних просторів у країні, що переживає війну. Повномасштабна війна докорінно змінила структуру користувачів таких просторів: до традиційних груп маломобільних користувачів додалися десятки тисяч ветеранів з пораненнями, людей з посттравматичним стресовим розладом та внутрішньо переміщених осіб, для яких міський простір часто асоціюється з небезпекою, втратою житла й вимушеним переїздом. Ситуаційні огляди фіксують зростання частки людей з довготривалими порушеннями здоров'я та посилення бар'єрів доступу до послуг, особливо у приймаючих громадах (Global Disability Fund, 2025).

Травматичні бар'єри проявляються як надмірна чутливість до звуку, світла, натовпу та різких змін ситуації. Для людей з ПТСР тригером можуть бути гучні звукові сигнали, щільний потік людей на площах, відсутність зрозумілих маршрутів евакуації, агресивна візуальна реклама чи вулична торгівля. Травма-інформований підхід вимагає забезпечення «оточуючої безпеки»: передбачуваних маршрутів, можливості швидко відійти в тиху зону, мінімізації сенсорного перевантаження та чіткої, ненав'язливої навігації (Trauma-Informed Design Society, 2024; American Psychological Association, 2023). Психосоціальні аспекти середовища взаємодіють із фізичними бар'єрами доступності, що описані у Розділі 2, посилюючи або послаблюючи відчуття контролю над ситуацією.

Соціальні та інституційні бар'єри пов'язані з нерівним доступом до житла, транспорту й сервісів: ветерани й ВПО часто проживають у тимчасових або перенаселених умовах, далеко від зручних громадських просторів, мають обмежені ресурси на проїзд і стикаються з бюрократичними процедурами, які ускладнюють користування міською інфраструктурою (Displaced International, 2025; Cherkasy Human Rights Centre, 2024). Віддаленість від якісних публічних просторів, брак місць для спілкування та відпочинку й відсутність адаптованих маршрутів підсилюють відчуття ізоляції та «чужості» міста.

Вони проявляються у тому, як люди сприймають міський простір, почуваються в ньому та чи можуть безпечно ним користуватися. Інтеграція принципів травма-інформованого дизайну, безбар'єрності та участі громад у плануванні є однією з ключових умов виконання державних стратегій інтеграції ветеранів і людей з інвалідністю та програм післявоєнної відбудови, що фінансуються міжнародними партнерами (Machlouzarides & Uretici, 2023; Cabinet of Ministers of Ukraine, 2024; Global Disability Fund, 2025). У цьому сенсі історичні громадські простори стають не лише об'єктами охорони спадщини, а й просторами відновлення, реінтеграції та відчуття приналежності для найбільш уразливих груп.

Сенсорні бар'єри безпосередньо пов'язані з методами сенсорного картування (sensory mapping) та проектування «тихих маршрутів».

Таблиця 3.1 — Типові бар'єри в історичних громадських просторах та базові стратегії їх подолання

№	Тип бар'єру (розділ 3.2)	Коротка характеристика та базові стратегії подолання
1	Лінгвістичні бар'єри	Одномовні або складні для розуміння написи, жаргон, бюрократичні формулювання. → Багатомовні та прості написи, версії «легкою мовою», використання піктограм, дублювання усної й письмової інформації.
2	Культурні бар'єри	Простір репрезентує лише «домінантну» групу, інші культури й досвіди невидимі або маргіналізовані. → Спільне проектування з різними спільнотами, репрезентація різних культур у назвах, програмах і візуальній мові простору, гнучкі правила використання публічних місць.
3	Інформаційні бар'єри	Відсутність читабельної навігації, планів, карт укриттів, розкладів, доступної цифрової інформації. → Єдина система орієнтації, фізичні й цифрові карти, тактильні схеми, аудіогіди, адаптація сайтів та застосунків до стандартів на кшталт WCAG 2.1.
4	Когнітивні бар'єри	Заплутана структура маршрутів, перевантажені стенди, інструкції, що вимагають високого рівня грамотності чи концентрації. → Спрощення інформації, послідовні «кроки»

		маршруту, повторювані орієнтири, версії простими словами та у форматі «легко читати».
5	Психологічні та сенсорні бар'єри	Надмірний шум, різкі звукові ефекти, яскраве або миготливе світло, тісний натовп, відсутність місць для перепочинку, що провокують тривогу, відчуття небезпеки чи небажаності присутності. → Сенсорне «налаштування» середовища (помірний рівень шуму, передбачуване освітлення, можливість вибору тихих маршрутів), виділення зон тиші й відпочинку, травма-інформований підхід до програм подій.
6	Соціально-поведінкові бар'єри	Дискримінаційні реакції персоналу й відвідувачів, мікроагресії, ігнорування, небажання адаптувати правила чи надати розумне пристосування. → Навчання персоналу, стандарти інклюзивної комунікації, політика нульової толерантності до дискримінації, участь людей з інвалідністю, ветеранів і ВПО у спільному управлінні просторами.
7	Психосоціальні та травматичні бар'єри для ветеранів і ВПО	Тригери, пов'язані з війною (гучні звуки, натовпи, певні локації), гіперпильність, уникання подій і центрів міста, відчуття чужості у приймаючій громаді. → Створення безпечних і передбачуваних маршрутів, тихих зон, адаптованих програм подій, участь ветеранів та ВПО в плануванні, розвитку мережі підтримки й сервісів, дружніх до травма-інформованого підходу.
8	Бар'єри взаємодії «людина — історичне середовище»	Вузькі проходи, круті сходи, нерівна бруківка, обмеження режиму охорони спадщини, що блокують доступ для різних груп. → Делікатні фізичні втручання (гладкі смуги руху, реверсивні пандуси й платформи), гнучкі режими використання історичних елементів, поєднання фізичних, сервісних та організаційних рішень у межах вимог охорони спадщини.

Висновки до підрозділу 3.2

Перешкоди для інклюзивної спадщини мають комплексний, багаторівневий характер і виходять за межі суто фізичної недоступності. Лінгвістичні, культурні та інформаційні бар'єри формують нерівний доступ до знань про спадщину й участі в її інтерпретації. Когнітивні, сенсорні та психологічні бар'єри зумовлюють перевантаження, дезорієнтацію та відчуття небезпеки в історичних просторах, особливо для людей з підвищеною чутливістю або травматичним

досвідом. Для ветеранів і внутрішньо переміщених осіб, які одночасно переживають втрату здоров'я, житла та соціальних зв'язків, ці бар'єри стають критичним тестом на реальність задекларованої інклюзивної політики міста та спроможність громад створювати середовище, що підтримує відновлення, а не поглиблює травму (Machlouzarides & Uretici, 2023; Global Disability Fund, 2025).

3.3 Методологія та передовий досвід забезпечення інклюзивності громадських просторів в історичних містах

Розділи 3.1 та 3.2 окреслили нормативні засади інклюзивності, різноманіття груп користувачів та типологію бар'єрів, характерних для історичних міських середовищ. Наступним логічним кроком є перехід від опису проблем до розроблення цілісної методології, яка дозволяє планувати зміни в просторі послідовно, узгоджено та з повагою як до культурної спадщини, так і до різних груп мешканців і відвідувачів. Інклюзивність у цьому контексті розглядається не як сукупність розрізнених технічних заходів (окремі пандуси, ліфти чи тактильні таблички), а як спосіб мислення й управління історичним містом, у якому кожне рішення оцінюється з точки зору його впливу на справедливий доступ. В українському контексті повномасштабна війна зробила цю методологію критично важливою для урбаністичної політики, оскільки інклюзивні втручання стають не лише інструментом модернізації історичних просторів, а й частиною ширшої стратегії відновлення довіри та соціальної згуртованості громад (European Union, 2019; Cabinet of Ministers of Ukraine, 2024).

Методологія забезпечення інклюзивності має поєднувати вимоги охорони культурної спадщини з принципами універсального дизайну та досвідом українських і міжнародних програм, зокрема у контексті повоєнної відбудови й зростання кількості людей з інвалідністю (Big City Lab, 2021; Ambrose et al., 2016). Вона передбачає послідовний аналіз бар'єрів, вибір сценаріїв втручання, узгодження рішень з охоронними режимами та активне залучення користувачів до співтворення проєктів. Класифікація бар'єрів, подана в підрозділі 3.2, виступає вихідною рамкою для формування інструментів цієї методології. Коротке порівняння таких підходів наведено в Табл. 3.2.

Таблиця 3.2 — Порівняння методик роботи з доступністю та інклюзивністю.

Критерій	Методика роботи з доступністю	Методика роботи з інклюзивністю
1. Головна мета	Забезпечити можливість потрапити, пересуватися й користуватися простором людьми з інвалідністю та маломобільними групами населення; виконати нормативні вимоги.	Забезпечити повноцінну участь максимально широкого кола людей у житті простору (бути, орієнтуватися, взаємодіяти, відчувати приналежність).

2. Цільові групи	Переважно люди з інвалідністю та маломобільні групи населення.	Люди з інвалідністю, маломобільні групи, діти, літні люди, туристи, різні культурні, мовні, соціальні групи, люди з когнітивними й сенсорними особливостями.
3. Типи бар'єрів	Фізичні й сенсорні бар'єри, а також базові інформаційні та когнітивні аспекти (формати подачі інформації, читабельність, контрастність, навігація), що впливають на можливість орієнтування та одержання інформації.	Усі типи бар'єрів, розглянуті глибше: фізичні, сенсорні, інформаційні, когнітивні, мовні, культурні, соціально-поведінкові, психологічні, організаційні, бар'єри «людина — історичне середовище» — з акцентом на змісті, наративах та сценаріях використання простору.
4. Фокус аналізу	Об'єкт або маршрут як технічна система: безперервність доступного маршруту, відповідність параметрам, можливість самостійного пересування й базового орієнтування.	Сценарії використання простору: хто, як і коли ним користується; де виникають ситуації виключення; як простір сприймається різними групами з погляду безпеки, комфортності та відчуття приналежності.
5. Основні інструменти	Аудити доступності (зокрема інформаційної), заміри, звірка з ДБН та міжнародними стандартами, розробка просторово-технічних рішень.	Усе зазначене, а також партисипативні методи (спільні прогулянки, воркшопи, фокус-групи), психоекологічний аналіз, картування досвіду, аналіз змісту й мови комунікацій, прототипування та тестування рішень із реальними користувачами.
6. Тип рішень	Переважно просторово-технічні: пандуси, підйомники, ліфти, тактильні та контрастні елементи, корекція маршрутів, удосконалення навігації.	Комплексний пакет: фізичні зміни разом із навігацією та візуальною комунікацією, організацією руху й сервісів, регламентом користування, подіями та програмами, освітніми й комунікаційними заходами.
7. Планування та управління	«План доступу» для окремої будівлі чи маршруту; акцент на досягненні відповідності вимогам на певний момент часу.	«Інклюзивний план» або «інклюзивна програма» простору чи мережі просторів: етапність, бюджет, відповідальні, механізми участі

	користувачів, система моніторингу та регулярного перегляду рішень.		
8. Взаємодія зі спадщиною	Мінімізувати втручання в автентичну тканину: розміщення засобів доступу без пошкодження пам'ятки.	в	Баланс між охороною та включенням: не лише фізичні втручання, а й інтерпретація, програмування та комунікація спадщини, щоб різні групи могли себе з нею ідентифікувати.

У структурі цього посібника інформаційні та когнітивні аспекти середовища частково розглядаються вже в межах методики доступності (розділ 2) як складова технічних вимог до навігації та подачі інформації.

Водночас у третьому розділі вони отримують ширше трактування — як окремі групи бар'єрів, пов'язаних зі змістом, мовою, культурними кодами та сценаріями використання історичних просторів.

3.3.1 Методологія забезпечення інклюзивності в історичних містах

Методологія забезпечення інклюзивності в історичних містах має поєднувати повагу до культурної спадщини з необхідністю адаптації простору до потреб усіх користувачів. Йдеться не про випадкові локальні втручання, а про послідовний процес, який охоплює аналіз існуючої ситуації, виявлення бар'єрів, вироблення альтернативних сценаріїв, тестування рішень та їх поетапне впровадження. Особливо актуально це для українських історичних міст, які одночасно переживають наслідки воєнних руйнувань, внутрішньої міграції, економічної турбулентності та посиленого суспільного запиту на справедливий доступ до простору. Окремим фокусом є розроблення рішень для ветеранів та внутрішньо переміщених осіб, чиї потреби поєднують фізичні, сенсорні та психосоціальні аспекти, що вимагає поєднання травма-інформованого підходу з принципами універсального дизайну (Trauma-Informed Design Society, 2024; POAH Resilient Communities, 2022).

У цьому посібнику поняття комплексної безбар'єрності використовується насамперед для опису державної рамки, у якій поєднуються вимоги доступності та інклюзивні підходи до різних сфер життя. Ця рамка закріплена в Національній стратегії зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року та флагманському проєкті «Рух без бар'єрів» (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2021; Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine, 2025a). На рівні міського простору комплексна безбар'єрність означає, що технічні параметри доступності — пандуси, пониження бордюрів, ліфти, тактильні орієнтири, доступні санітарні вузли тощо — поєднуються з інклюзивними сценаріями користування простором та участю різних груп користувачів у плануванні і моніторингу змін (ветерани, внутрішньо переміщені особи, люди з інвалідністю, літні люди, батьки з дітьми тощо). Посібник не дублює Стратегію, а деталізує її просторовий вимір на рівні конкретних історичних міст і маршрутів.

У цьому підпункті узагальнюються ключові підходи до дослідження та проєктування інклюзивних рішень в історичному середовищі. Вони спираються на принципи універсального дизайну, партисипативні методи, міждисциплінарні дослідження та інструменти просторового, поведінкового й психоекологічного аналізу. Запропонована методологія покликана не лише дати перелік прийомів, а й запропонувати логіку мислення, у якій інклюзивність розглядається як невід’ємна характеристика якісного історичного міста, а не як «додаткова опція» до базового проєктного рішення.

3.3.1.1 Мета та завдання методології

Інклюзивність в історичних громадських просторах потребує не епізодичних рішень, а цілісної, прозорої та відтворюваної методології, яку можуть застосовувати різні міста та фахівці. Її мета — надати інструментарій, що дозволяє системно виявляти бар’єри, оцінювати їхній вплив на різні групи користувачів, розробляти збалансовані сценарії втручання і погоджувати їх із вимогами охорони культурної спадщини.

Основними завданнями методології є:

- формування узгодженої процедури збору даних про простір, користувачів та бар’єри;
- запровадження інклюзивних критеріїв оцінки якості громадських просторів в історичних містах;
- забезпечення механізмів залучення користувачів на різних етапах — від попереднього аналізу до тестування рішень;
- розроблення алгоритму переходу від виявлених проблем до конкретних, реалізованих інтервенцій;
- створення основи для моніторингу та поетапного удосконалення рішень з урахуванням змін у міському середовищі.

Вона має допомагати не лише «виправляти недоліки», а й переосмислювати історичний простір як середовище, у якому різні люди можуть безпечно, гідно й повноцінно брати участь у суспільному житті.

У цьому сенсі запропонована методологія свідомо виходить з професійної оптики архітекторів-реставраторів: вона поєднує вимоги інклюзивності з пріоритетом збереження автентичної субстанції та образу місця. На кожному етапі — від попереднього аналізу до реалізації рішень — акцент робиться насамперед на адаптації наявної просторової структури, матеріалів і маршрутів, а не на їхній радикальній заміні, що дозволяє одночасно підвищувати доступність і повагу до історичної цінності об’єкта.

3.3.1.2 Принципи інклюзивного проєктування в історичних містах

Як було розглянуто раніше в розділі 3.1, сім принципів універсального дизайну, розроблених Центром універсального дизайну Північнокаролінського державного університету, служать як

теоретичною основою, так і практичною матрицею для розроблення справді інклюзивних просторів. Однак теорія без практики залишається абстрактною. Розглянемо, як кожен із принципів може бути втілений в реальних умовах історичних міст (Connell et al., 1997; Imrie & Hall, 2001).

Принцип 1 — рівність використання — вимагає, щоб історичні громадські простори були корисними та привабливими для якомога ширшого кола людей, незалежно від віку, статі, інвалідності чи культурного походження. У практиці це означає уникнення окремих «спеціальних» входів чи маршрутів, які стигматизують користувачів, та інтеграцію рішень, що роблять спільний простір доступним для всіх, зберігаючи при цьому його історичні цінності (Connell et al., 1997; EIDD, 2004).

Принцип 2 — гнучкість у використанні — передбачає можливість різних сценаріїв користування простором і послугами. В історичних центрах це може означати альтернативні маршрути з різною тривалістю та складністю, варіативні формати екскурсій, можливість скористатися як цифровими, так і аналоговими носіями інформації. Гнучкість дає змогу поєднати збереження автентичних елементів з адаптацією доступу для людей з різними потребами та ресурсами.

Принцип 3 — простота та інтуїтивність. Цей принцип вимагає, щоб дизайн громадських просторів та способи подачі інформації були простими, зрозумілими, передбачуваними та інтуїтивними для більшості користувачів. Складні навігаційні системи з множинними розв'язками, мовчазні припущення про фонові знання користувача про місцеву культуру та історію, складні системи й процедури придбання квитків – все це активно ускладнює та затруднює доступ. Добрий дизайн чітко спілкується з користувачами без необхідності інструкцій. Наприклад, унаслідок простоти, дверні проходи повинні ясно позначати напрям відкриття, маршрути мають бути позначені зрозумілими символами й знаками, довідки мають бути дібрані доступно й логічно організовані.

Принцип 4 — сприйнятлива інформація. Цей принцип передбачає й вимагає, щоб критично важлива інформація передавалася через кілька каналів одночасно – візуальні, слухові та тактильні. Це забезпечує, що інформація досягає всіх користувачів незалежно від їхніх сенсорних здібностей. Крім написаної інформації, необхідні якісні аудіо-гіди для людей з порушеннями зору, добре спроектовані тактильні плани для навігації, висококонтрастні знаки з великим шрифтом, детальні аудіо-описи творів мистецтва та архітектурних особливостей для людей з порушеннями зору. Жестова мова та закриті субтитри необхідні для людей з порушеннями слуху.

Принцип 5 — толерантність до помилок. Цей принцип вимагає, щоб дизайн був розроблений з розрахунком на мінімізацію небезпеки та негативних наслідків помилок користувача, його дезорієнтування або ненавмисних дій. Це означає, що навіть якщо користувач неправильно розуміє вказівки, неправильно їх інтерпретує або обирає хибний маршрут, він мусить мати можливість легко, без затруднень повернутися в правильний напрямок без серйозних небезпек. Наприклад, закінчення коридору не повинно різко переходити в проїжджу частину без переходу; також напрямки слід ясно позначати в ключових пунктах розгалуження.

Принцип 6 — низькі фізичні затрати. Цей принцип передбачає й вимагає, щоб дизайн мінімізував необхідність напружених, складних, прецизійних рухів, м'язової сили та фізичної витривалості. Складно керовані двері, вузькі проходи без місця для розвороту, нерівні та вибиті поверхні – все це створює значні бар'єри для людей з обмеженою мобільністю, людей похилого віку, вагітних жінок та людей з невидимою інвалідністю, такою як артрит або серцеві захворювання. Дизайн повинен враховувати, що люди мають різні рівні фізичної сили й витривалості.

Принцип 7 — розмір та простір для доступу — вимагає достатнього місця для маневрування, очікування та взаємодії людей з різними антропометричними параметрами й допоміжними засобами. В історичних просторах, де геометрія часто обмежена, це означає принаймні локальне розширення критичних точок маршруту, забезпечення місць для розвороту крісел колісних, безпечного розміщення сидінь та ручок, а також доступності елементів керування в зручному діапазоні висот (ISO 21542:2011; EN 17210:2020). Методологічні засади комплексної оцінки доступності викладено у п. 2.3.

Впровадження семи принципів універсального дизайну в історичних містах потребує адаптації до локальних просторових та охоронних обмежень. Не завжди можливо фізично розширити проходи чи змінити геометрію будівель, тому часто застосовують альтернативні маршрути, тимчасові чи мобільні рішення, а також цифрові сервіси, які компенсують неможливість повної перебудови середовища (Connell et al., 1997; ISO 21542:2011, 2011; EN 17210:2020).

Реставраційний підхід у цій методології виступає поперечним принципом, який проходить крізь усі сім засад універсального дизайну: мінімальне й оборотне втручання, уникнення псевдоісторичних стилізацій, чітке розрізнення автентичних і нових елементів. Навіть формально «правильні» з погляду норм заходи з доступності пропонується оцінювати додатково щодо їхнього впливу на цілісність об'єкта, читання історичних нашарувань і можливість майбутніх реставраційних втручань.

3.3.1.3 Учасники процесу та стратегічні підходи

Забезпечення справжньої, комплексної інклюзивності громадських просторів не може бути, й ніколи не може бути, роботою одного фахівця, однієї установи або однієї організації. Це вимагає залучення численних, різноманітних учасників, кожен з яких має специфічну роль, компетенцію та важливу відповідальність в більшому процесі. Різні внески цих груп повинні бути координовані та інтегровані для досягнення успіху. Коло потенційних учасників включає (Simonsen & Robertson, 2012; Ehn, 1989; Brown, 2008):

Архітектори та урбаністи. Фахівці, які розробляють детальні креслення, 3D моделі та концепції змін до історичних місцевостей. Вони повинні мати глибоке розуміння принципів універсального дизайну і мати здатність застосовувати їх творчо, гнучко й інновативно, враховуючи об'єктивні обмеження й специфіку історичної спадщини. Їхня роль – трансформувати принципи на практичні, виконавчі рішення.

Фахівці з охорони культурної спадщини та консерватори. Фахівці і професіонали, які забезпечують, що будь-які запропоновані та реалізовані зміни не пошкоджують, не видаляють і не змінюють важливих архітектурних або історичних елементів, цінних матеріалів чи декоративних деталей. Вони повинні розуміти й застосовувати методологію, як можливо впровадити інклюзивність й доступність без нанесення шкоди спадщині. Їхня роль – знаходити справедливий баланс між консервацією та модернізацією.

Представники органів влади та органи публічного управління. Посадовці, політики та адміністративні особи, які приймають офіційні рішення про розподіл обмежених коштів, пріоритизацію проєктів та вирівнювання ресурсів на різні ініціативи. Вони повинні розуміти соціальне значення, важливість і довгостроковий економічний вигода інклюзивності та відповідно виділяти адекватні ресурси на покращення й реалізацію проєктів. Їхня роль – забезпечити політичну волю та ресурси.

Представники громадськості, зокрема люди з інвалідністю, люди похилого віку, батьки з дітьми, є ключовими учасниками процесу формування інклюзивних рішень. Вони щодня користуються простором і найкраще знають, де зосереджені бар'єри та які сценарії є проблемними. Залучення цих груп до обстежень, воркшопів і спільного проєктування дозволяє уникнути суто формальних рішень і підвищує якість простору для всіх.

Гіди, інтерпретатори та служба обслуговування персоналу. Люди, які щодня взаємодіють з відвідувачами, спілкуються з ними, надають послуги й мають першорядні спостереження про те, які проблеми й бар'єри виникають у практиці, що не завжди видно з теоретичних планів. Вони можуть надати цінну, практичну інформацію про те, як люди з інвалідністю насправді переміщуються в просторі, з якими труднощами вони зустрічаються й як їх найкраще й найпрактичніше вирішити. Їхня перспектива – з землі, невід'ємна.

Вчені, дослідники та академічна спільнота. Фахівці, які вивчають та досліджують, як люди з різними здібностями фактично взаємодіють з простором, як отримує інформацію, як ухвалюють рішення про навігацію. Вони можуть надати науково обґрунтовані, підтримані дослідженнями рекомендації й інсайти для проєктування. Їхня роль – надати наукову базу й основу для вирішень.

Стратегії для ефективного дизайну й впровадження інклюзивних просторів повинні бути систематичні, тривалі й орієнтовані на довгостроковий успіх. Ключові стратегії включають (Simonsen & Robertson, 2012; Skapetze, 2015):

1. Участь користувачів на ранніх етапах проєктування. Замість того, щоб попросити людей з інвалідністю вибачити й миритися з дизайном, розробленим без їхньої участі, набагато краще та ефективніше залучити їх як партнерів з самого початку процесу проєктування. Їхній справжній досвід, розуміння того, як вони практично керують просторами, ідеї й креативність — усе це є неоціненним для розроблення ефективних, функціональних рішень, які насправді розв'язують проблеми (Simonsen & Robertson, 2012; Brown, 2008).
2. Ітеративний, циклічний процес проєктування. Дизайн не має творитися як єдиний завершений твір в одномоментному акті. Натомість, він повинен розроблятися через серію

циклічних ітерацій, кожна з яких випробовується, аналізується, вивчається з участю користувачів та вдосконалюється на основі отриманого практичного досвіду, критики й рекомендацій. Цей циклічний процес дозволяє виявити проблеми рано й виправити їх до завершення.

3. Гнучкість та адаптивність дизайнерських рішень. Дизайн повинен бути достатньо гнучким, модульним й адаптивним, щоб адаптуватися до змінюючихся потреб користувачів і тимчасових змін фізичних умов. Це означає розроблення рішень, які можна легко модифікувати, оновити чи переналаштувати без необхідності капітального, дорогого ремонту. Мобільні елементи, модульний дизайн, тимчасові установки – все це допомагає утримувати гнучкість.

4. Універсальний дизайн як основа всіх рішень. Замість розгляду інклюзивності як додаткової, факультативної функції або прикраси, яка додається в кінці, вона повинна бути органічно вбудована й інтегрована в основний дизайн і процес планування від самого початку. Це змінює мислення: не прагнення зробити щось доступним пізніше, а пряме проектування таким чином, щоб воно було доступним для всіх з першого дня.

5. Встановлення ясних, вимірюваних цілей й показників успіху. Організації повинні ясно встановити, сформулювати і задокументувати цілі щодо того, яких рівнів інклюзивності вони намагаються досягти, й встановити чіткі, вимірювальні показники та індикатори для оцінки й моніторингу прогресу. Без ясних цілей важко відслідкувати прогрес і оцінити ефективність зусиль.

6. Безперервне навчання персоналу та підвищення кваліфікації. Персонал, який працює в історичних місцевостях, музеях, в органах комунальної влади, повинен систематично обучатися й розвивати розуміння й компетенцію щодо потреб людей з інвалідністю, вмінь розпізнавати бар'єри й розвивати практичні навички забезпечення якісного, поважливого обслуговування й середовища. Регулярні тренінги, семінари й обмін досвідом допомагають розвивати цю культуру.

7. Активне запозичення й адаптація кращих практик. Організації повинні активно й систематично вивчати, документувати й запозичати кращі практики з інших визнаних, успішних історичних місцевостей, міст та країн по всьому світу, адаптуючи ці іноземні рішення до місцевого контексту, культури й специфічних обмежень. Вивчення чужого досвіду допомагає уникнути помилок й прискорити прогрес.

8. Розроблення комплексних, систематичних планів доступності. Замість розглядання окремих питань доступності ізольовано одне від одного, організації повинні розробити комплексні, інтегровані плани дій, які розглядають всі взаємопов'язані аспекти доступності – фізичну доступність архітектури, інформаційну та комунікаційну доступність, програмну доступність і психосоціальну доступність.

Досвід Фландрії та низки інших європейських регіонів демонструє ефективність програм, що поєднують навчання посадовців, залучення громадськості та обов'язкову перевірку проєктів на відповідність принципам доступності (LHAC, 2013). Такі програми дозволяють не лише реалізувати окремі «показові» об'єкти, а й поступово підвищувати загальний рівень доступності історичних ландшафтів, що виявляється у зростанні відвідуваності й задоволеності користувачів.

Без політичної волі, участі громад та системного навчання спеціалістів навіть найкращі проєктні напрацювання залишаються фрагментарними й не змінюють повсякденний досвід людей.

У такій рамці архітектор-реставратор розглядається не як вузький експерт, що лише «погоджує» втручання, а як співведучий усього процесу. Саме він допомагає сформувати межі допустимих змін, інтерпретувати результати нормативних аудитів та маршрутних досліджень, оцінити ризики для автентичної субстанції. Його ключова роль полягає в пошуку рішень, які одночасно підсилюють доступність і зберігають ідентичність місця, знижуючи як ризики надмірної консервації, так і небезпеку руйнівної модернізації.

3.3.1.4 Методи виявлення бар'єрів, маршрутні дослідження та алгоритм застосування методології

Після визначення учасників процесу та стратегічних підходів (див. підпункт про учасників процесу та стратегічні підходи) постає практичне запитання: як саме виявляти бар'єри в історичних громадських просторах і перетворювати абстрактні принципи інклюзивності на конкретні рішення. Для цього застосовується комбінація взаємодоповнювальних методів, які узгоджуються з попередніми розділами посібника: нормативно-просторового аудиту, польових маршрутних досліджень, залучення користувачів (walk-along / go-along), а також поетапного алгоритму аналізу й трансформації простору (Ambrose et al., 2016; Burton & Mitchell, 2006; Simonsen & Robertson, 2012). Усі ці методи спираються на типологію бар'єрів, розроблену в розділі 3.2 та інструменти кількісної й якісної оцінки, зокрема матрицю Accessibility Improvement Index (AII) з підрозділу 2.3.5 і чек-листи для аудиту доступності та інклюзивності, подані в додатках.

Перший блок методів — нормативно-просторовий аудит і первинне картографування бар'єрів — реалізує принцип «аналізу від столу». Він спирається на креслення, схеми руху, планувальну структуру історичного осередку, чинні нормативні документи з доступності (ДБН В.2.2-40:2018; ДБН В.2.2-12:2019; EN 17210:2020) та базується на поділі простору на аналітичні зони: входи, основні маршрути, перехрестя, місця відпочинку, санітарні вузли, зони сервісу тощо. Такий поділ має бути узгоджений із аналітичними зонами, які використовуються для подальшого заповнення матриці AII та чек-листів у додатках, аби уникнути розриву між аналітикою «на папері» та польовими спостереженнями.

Для кожної зони в межах такого аудиту оцінюється відповідність мінімальним вимогам фізичної доступності: ширина проходів, ухили й ступені, наявність пандусів і тактильних напрямних, контрастність і читабельність навігації, можливість безбар'єрного доступу до ключових функцій. На цьому етапі доцільно застосовувати матрицю Accessibility Improvement Index (AII), описану в підрозділі 2.3.5, яка порівнює поточний та потенційний стан доступності для різних груп користувачів на основі шкали 0-3 (Marín-Nicolás et al., 2023). AII використовується саме як кількісний індикатор фізичної доступності в ширшому інклюзивному аналізі, тоді як інші виміри інклюзивності (сенсорні, інформаційні, психосоціальні) фіксуються за допомогою спеціальних чек-листів та якісних методів (див. додатки до посібника). Результатом цього етапу стає первинна карта бар'єрів, на якій позначаються проблемні зони маршруту чи площі й формується гіпотеза щодо того, де саме потрібні детальні польові дослідження та залучення користувачів.

Другий блок методів — польові маршрутні дослідження та участь користувачів (walk-through і walk-along) — переводить аналіз із площини креслень у реальний простір і безпосередньо пов'язує попередні кількісні оцінки з досвідом користування простором. Маршрутні дослідження будуються навколо ключових шляхів, якими користуються мешканці та відвідувачі: від зупинок громадського транспорту до площі, від вокзалу до історичного центру, від паркування до культурних об'єктів. Обрані маршрути мають відповідати тим же зонам і сценаріям, що враховувалися при розрахунку All та заповненні чек-листів, щоб результати були порівнянними й взаємодоповнювальними.

У межах таких досліджень зазвичай застосовують два взаємопов'язані формати. Мета цього формату — перевірити відповідність реальної ситуації даним нормативного аудиту, зафіксувати бар'єри, що не потрапили на плани, і уточнити структуру аналітичних зон (Historic England, 2015b). Спостереження, отримані під час walk-through, надалі конкретизуються й деталізуються через відповідні пункти чек-листів доступності та інклюзивності, що дозволяє перейти від загальних вражень до систематизованих записів.

Під час руху в межах walk-along фіксуються коментарі «по ходу», відчуття безпеки, комфортності, сенсорних перевантажень, зрозумілості навігації. Зазначені спостереження можуть безпосередньо переноситися у відповідні розділи чек-листів, слугуючи живим доповненням до кількісної оцінки за All та забезпечуючи зв'язок між досвідом користувачів і формальними критеріями.

В українському контексті, з огляду на повномасштабну війну й травматичний досвід значної частини населення, особливого значення набувають маршрутні дослідження з ветеранами, людьми з ПТСР та внутрішньо переміщеними особами. Такі проходження допомагають виявити точки, які можуть провокувати відчуття безвиході, небезпеки, втрати контролю (глухі тупики, темні або надто людні проходи, ділянки без можливості швидко знайти укриття), та завчасно врахувати ці чинники в подальших проєктних рішеннях. У чек-листах доцільно передбачати окремі позиції, пов'язані саме з психосоціальною безпекою та травматичними тригерами, щоб результати таких маршрутів були порівнюваними між різними об'єктами.

Щоб маршрутні дослідження не перетворювалися на хаотичні прогулянки з враженнями, зібрані спостереження структуруються через кілька аналітичних модулів, які можна комбінувати залежно від завдань. Перший з них — модуль аудиту доступності, зрозумілості та безпеки — перевіряє, наскільки маршрут є фізично доступним, логічним і безпечним. Аналізуються наявність безбар'єрних обходів сходів, конфлікти з транспортом, можливість обійти тимчасові перешкоди, читабельність навігаційних знаків, освітленість у темний час. Окремо оцінюється психологічна безпека: можливість швидко знайти укриття, уникнути замкнених або неконтрольованих просторів, наявність «місць перепочинку» для людей з підвищеною тривожністю. Результати цього модуля можуть узагальнюватися як через бал All для відповідних зон, так і через окремі блоки чек-листів, що фіксують критичні недоліки.

Другий модуль — аналіз когнітивної навігації — зосереджується на тому, як люди «читають» маршрут: де виникають точки вибору, як позначені повороти, чи є впізнавані орієнтири, чи не

втрачається відчуття напрямку (Lynch, 1960; Marín-Nicolás et al., 2023). Маршрут позначають на плані як послідовність «кадрів», фіксують місця дезорієнтації, потребу в додаткових візуальних, тактильних або звукових «якорях». Виявлені проблеми надалі відображаються в розділах чек-листів, пов'язаних із навігацією та інформуванням, і можуть слугувати підставою для корекції інформаційного дизайну, описаного в інших підрозділах посібника.

Третій модуль — психоекологічний аналіз — досліджує, як простір впливає на емоційний стан користувачів: рівень шуму, щільність натовпу, наявність зелені, ступінь експозиції (відкриті / закриті простори), контраст між тихими та надто стимулюючими ділянками (Karlan & Karlan, 1989). Для ветеранів і людей з травматичним досвідом такі ділянки можуть стати критичним чинником відмови від відвідування простору. Відповідні спостереження доцільно відображати в розділах чек-листів, що стосуються комфортності, безпеки та психосоціальних бар'єрів, сформульованих у п. 3.2.

Четвертий модуль — аналіз соціально-поведінкової динаміки — розглядає, як різні групи користувачів (мешканці, туристи, діти, люди з інвалідністю, вуличні торговці, працівники сервісу) фактично користуються простором і як їхні маршрути перетинаються. Фіксуються конфлікти між потоками (наприклад, велосипедисти й пішоходи), зони надмірного скупчення людей, «приватизовані» кути, де певні групи витісняють інших (Gehl, 2010). Такі спостереження дозволяють поєднувати інклюзивність із безпекою й комфортом для всіх користувачів простору та можуть трансформуватися у конкретні пункти чек-листів, пов'язані з організацією руху, доступністю місць відпочинку та використанням простору різними групами.

Окремий блок становлять методи роботи з різними видами бар'єрів. Комплексна методологія інклюзивності спирається на типологію бар'єрів, подану в п. 3.2, і на етапі маршрутних досліджень та подальшого опрацювання даних для кожного типу бар'єрів застосовує свій набір прийомів. Лінгвістичні та інформаційні бар'єри аналізуються через мовний аудит вивісок і навігації, оцінювання доступності інформації «простою мовою», перевірку наявності дублювання жестовою мовою, тактильних схем та аудіосупроводу. При цьому з'ясовується, чи немає «сліпих зон», де користувач залишається без зрозумілої інформації; виявлені недоліки можуть одразу фіксуватися в інформаційних блоках чек-листів.

Когнітивні бар'єри виявляються шляхом аналізу складності маршрутів, кількості й якості точок вибору, повторюваності орієнтирів, узгодженості піктограм і кольорів. Особлива увага приділяється користувачам із когнітивними особливостями та людям, які рідко бувають у цьому місті й не мають сформованих ментальних карт. Сенсорні бар'єри досліджуються за допомогою сенсорного картування: на плані фіксуються джерела інтенсивного шуму, різких запахів, осліплюючого світла, вібрацій, а також «сенсорні пустелі», де бракує тактильних і візуальних підказок (Park Inclusive Design Index, 2023). Такий підхід дозволяє планувати як заходи зі зменшення перевантажень, так і додавання «добрих» сенсорних стимулів; обидва типи рішень можуть відображатися у відповідних розділах чек-листів, що стосуються сенсорного комфорту.

Психологічні, психосоціальні та травматичні бар'єри оцінюються через поєднання психоекологічного аналізу та інтерв'ю з користувачами. Виявляються місця, які асоціюються з

небезпекою, пригніченістю, соціальною стигмою або небажаними спогадами (Schroeder et al., 2021). Для таких ділянок пропонуються сценарії «розрядки» — нові точки привабливості, покращене освітлення, посилення соціального нагляду, переформатування функцій. 3.2 стає своєрідною «матрицею», крізь яку проходять результати маршрутних досліджень, а чек-листи в додатках — інструментом фіксації й порівняння цих результатів для різних об'єктів.

Щоб розглянуті методи не залишалися набором розрізнених інструментів, вони об'єднуються в узагальнений алгоритм, який можна масштабувати від одного маршруту до цілої мережі громадських просторів історичного міста. Перший етап цього алгоритму є підготовчим: визначаються цілі й критерії оцінювання (що саме вважається інклюзивним успіхом), межі аналізованої ділянки, ключові маршрути та вузли. На цьому ж кроці формується міждисциплінарна команда учасників згідно з підпунктом про учасників процесу та стратегічні підходи та відбираються представники цільових груп користувачів для участі в маршрутних дослідженнях. Доцільно заздалегідь скористатися чек-листами як «чернеткою» майбутнього аудиту, щоб команда мала спільне розуміння критеріїв оцінювання.

Другий етап — нормативно-просторовий аудит і первинний розрахунок AII. На основі креслень і нормативної бази проводиться аудит фізичної доступності з поділом простору на аналітичні зони. Для кожної зони розраховується AII як показник реалізованого потенціалу доступності, а також формується попередня карта бар'єрів, що слугує основою для польових досліджень. Отримані значення AII надалі співвідносяться з результатами заповнення чек-листів, дозволяючи відслідковувати, як змінюються як кількісні, так і якісні показники інклюзивності простору.

Окремим етапом алгоритму, який є обов'язковим при роботі з історичними громадськими просторами, виступає оцінка впливу запланованих змін на автентичну субстанцію та образ місця. На цьому кроці архітектори-реставратори разом з іншими фахівцями уточнюють перелік цінних елементів (історичне мощення, фасади, огорожі, зелені насадження, візуальні коридори), окреслюють зони, у яких втручання є небажаними або мають бути мінімальними, та визначають допустимі типи й масштаби адаптацій. Результати цього аналізу стають фільтром для подальшого генерування рішень: відсіюються варіанти, що потребують необґрунтованого демонтажу чи маскування автентичної тканини, а пріоритет отримують оборотні рішення, які читаються як сучасний шар і доповнюють, а не витісняють спадщину.

Третій етап — польові маршрутні дослідження (walk-through та walk-along), у межах яких експертна команда та користувачі проходять обрані маршрути, застосовуючи модулі аудиту доступності, когнітивної навігації, психоекологічного та соціально-поведінкового аналізу. Усі спостереження, коментарі й вимірювання наносяться на карту й прив'язуються до типології бар'єрів із п. 3.2, а також послідовно фіксуються в чек-листах відповідно до аналітичних зон.

Четвертий етап передбачає синтез результатів та пріоритезацію втручань. Дані нормативного аудиту, AII та маршрутних досліджень інтегруються в єдину систему: визначаються «гарячі точки» з найнижчими значеннями доступності й найбільшою концентрацією бар'єрів, оцінюється реалізований і нереалізований потенціал простору. На основі цього формуються пріоритетні пакети втручань з урахуванням охоронних обмежень, можливостей реверсивних рішень,

бюджетних рамок та очікувань користувачів. На цьому етапі чек-листи та матриця AII виконують роль інструментів порівняння різних сценаріїв змін і обґрунтування черговості реалізації заходів.

П'ятий етап — прототипування, тестування та ітерації — передбачає, що запропоновані втручання спершу реалізуються у вигляді тимчасових або малих рішень (пілотні маршрути, тимчасова навігація, мобільні елементи благоустрою) й тестуються через повторні маршрутні дослідження за участі користувачів. За результатами тестування коригуються як окремі рішення, так і вихідні припущення щодо простору. На цьому етапі доцільно повторно заповнювати ключові розділи чек-листів і за можливості оновлювати значення AII, що дозволяє відстежувати динаміку змін та оцінювати ефективність втручань. Цей етап має циклічний характер і забезпечує стійкий зв'язок між стратегічними підходами інклюзивного дизайну, описаними в підпункті про учасників процесу, та інструментами оцінювання — матрицею AII й чек-листами з додатків та повсякденною експлуатацією простору.

Такий алгоритм дозволяє перейти від декларативних вимог до відтворюваної практики аналізу й трансформації історичних громадських просторів, де показники фізичної доступності (через AII) інтегруються з ширшими вимірами інклюзивності — сенсорною, інформаційною, психосоціальною та соціально-поведінковою — і підтримуються практичними інструментами у вигляді чек-листів, карт бар'єрів та маршрутних протоколів.

Наведені вище принципи, інструменти й підходи можуть бути узагальнені в поетапний алгоритм застосування методології для історичних громадських просторів (табл. 3.2).

Таб. 3.2. Алгоритм застосування методології

Крок	Назва етапу	Короткий зміст та основні інструменти
1	Підготовка рамки та команди	Визначення об'єкта (історичне місто, квартал, маршрут), аналітичних зон і ключових груп користувачів; формування міждисциплінарної команди (архітектори, урбаністи, фахівці з доступності, управлінці спадщиною, представники людей з інвалідністю, ветеранів, ВПО). Узгодження цілей, критеріїв інклюзивності та набору методів (аудит, маршрутні дослідження, AII, чек-листи).
2	Нормативно-просторовий аудит	Аналіз планувальної структури, режимів охорони спадщини, чинних ДБН, стандартів (ISO, EN, CRPD) та місцевих документів. Первинне зонування території й оцінка відповідності базовим параметрам доступності (маршрути, входи, місця відпочинку, інформація). Формування «карти ризиків» та гіпотез щодо типових бар'єрів.
3	Маршрутні польові	Проведення walk-through та walk-along / go-along досліджень за обраними маршрутами з участю людей з інвалідністю, ветеранів,

	дослідження з участю користувачів	ВПО, літніх людей, батьків із дітьми. Детальна фіксація бар'єрів за типологією розділу 3.2 (фізичні, когнітивні, сенсорні, психологічні, соціально-поведінкові) у маршрутних протоколах і чек-листах.
4	Аналітичний синтез та матриця All	Об'єднання результатів аудиту й польових досліджень: узгодження оцінок для аналітичних зон і груп користувачів, обчислення Accessibility Improvement Index (All) для кожної зони, заповнення матриці «зони × групи». Виявлення ділянок із найбільшим «запасом покращення» та фіксація пріоритетних бар'єрів для втручання.
5	Співтворення рішень і пріоритизація	Розроблення сценаріїв змін під час спільних сесій з користувачами та зацікавленими сторонами: добір реверсивних, малоневтручальних рішень для історичного середовища, узгодження балансу між охороною спадщини та інклюзивністю. Формування пакета заходів з поділом на «швидкі перемоги» й довгострокові втручання.
6	Прототипування, пілотування та інтеграція	Реалізація пілотних рішень (тимчасові елементи, тестові ділянки покриття, навігаційні системи, тимчасові пандуси, зони тиші) та їх випробування за участю користувачів. Уточнення рішень за результатами тестування й інтеграція перевірених підходів у проектну документацію, програми модернізації й локальні політики.
7	Моніторинг, зворотний зв'язок і масштабування	Повторне застосування All, маршрутних протоколів і чек-листів для оцінки змін після втручань; збір відгуків користувачів у різних форматах (онлайн, офлайн, опитування, фокус-групи). Коригування рішень і поширення напрацьованої методології на інші маршрути й простори історичного міста; включення результатів у стратегічні документи громади.

3.3.1.5 Цифрові технології та інклюзивна навігація у громадських просторах історичних міст

Забезпечення інклюзивності в історичних частинах міст стосується не лише фізичних рішень, а й доступності інформації та навігації. Цифрові технології дозволяють компенсувати обмеження забудови, надаючи користувачам альтернативні способи орієнтування, пояснення контексту й планування маршруту без радикального втручання в історичну тканину міста (Dix & Jones, 2024).

QR-коди стали базовим інструментом зв'язку між фізичним простором та цифровим контентом. Розміщені на стійках навігації, біля входів до будівель чи об'єктів спадщини, вони ведуть до сторінок із багатомовними описами, аудіогідами та адаптованими версіями тексту для людей з порушеннями зору чи слуху. У низці європейських історичних міст цифрові міські гіді поєднують QR-коди з картами, голосовим супроводом та GPS-навігацією, забезпечуючи самостійніше користування простором (contagt GmbH, 2024; Guide-ID, 2025; Nubart, 2025).

Технології доповненої реальності (AR) дозволяють «додати» до історичного середовища інформаційний шар, не втручаючись у його матеріальну структуру. AR-додатки можуть показувати тривимірні реконструкції втрачених об'єктів, маршрути доступного пересування та попередження про складні ділянки. Досвід пілотних проєктів свідчить, що AR є доступнішим рішенням, ніж VR: достатньо смартфона, а контент інтегрується у реальний простір (Dix & Jones, 2024).

Окремий напрямок — системи персоналізованої доступності на основі штучного інтелекту. Дослідження показують, що аналіз фотографій та планів може автоматично генерувати звіти про доступність і підказувати користувачеві маршрути з урахуванням конкретних обмежень рухливості, зору чи слуху. Такі інструменти доповнюють, але не замінюють класичні аудити, дозволяючи містам швидше оновлювати дані про стан громадських просторів (Huang et al., 2025).

Для глухих та слабкочуючих користувачів перспективними є інтерактивні гіді з сурдоперекладом. Проєкти на кшталт SignGuide демонструють можливість використання мобільних додатків, які надають інформацію у форматі жестової мови та субтитрів, з урахуванням специфіки граматики жестових мов і потреб користувачів у чіткому візуальному контрасті та зручному темпі подачі інформації (Kosmopoulos et al., 2025).

В Україні цифрова доступність поступово закріплюється як обов'язкова вимога для публічних сервісів. Проєкти на кшталт DIA Support сприяють приведенню державних та муніципальних платформ до стандартів WCAG 2.1 і створенню єдиних підходів до доступної навігації для вразливих груп (Popov, 2021; DIA Support Project, 2024). Для історичних громадських просторів це означає потребу поєднувати фізичні рішення з цифровими картами доступності, функцією повідомлення про бар'єри та регулярним тестуванням сервісів за участю людей з інвалідністю.

При інтеграції цифрових технологій важливо забезпечити резервні механізми: частина користувачів не має смартфонів або доступу до інтернету. Тому QR-коди й мобільні додатки мають доповнюватися фізичними схемами, тактильними картами, персоналом, здатним надати допомогу, та стабільним покриттям основних маршрутів навігаційними носіями різних форматів. Цифровий шар повинен посилювати, а не замінювати інклюзивну архітектуру.

Водночас цифрова інклюзивність не може розглядатися ізольовано від питання цифрового розриву. Частина користувачів історичних громадських просторів не має доступу до смартфона, мобільного інтернету чи достатнього рівня цифрової грамотності, тож критично важлива інформація не може існувати лише в онлайн-форматі. Усі цифрові сервіси мають мати фізичні та аналогові альтернативи у просторі — зрозумілі вивіски, друковані схеми, доступні стійки

інформації — і саме в такій зв'язці їх доцільно враховувати під час аудиту та оцінювання інклюзивності окремих зон і маршрутів.

Таким чином, цифрові інструменти стають важливою частиною комплексної інклюзивної стратегії, але їх ефективність залежить від якості просторових рішень, доступності фізичної інфраструктури та безперервного діалогу з користувачами.

3.3.1.6 Специфіка дизайну для ветеранів, людей із травматичним досвідом та внутрішньо переміщених осіб

Як показано в підрозділі 3.2.5, для ветеранів, людей із бойовими й цивільними травмами та внутрішньо переміщених осіб психологічні, сенсорні, соціально-поведінкові та психосоціальні бар'єри накладаються один на один. До обмежень мобільності додаються підвищена чутливість до шуму й натовпу, недовіра до незнайомого оточення, досвід втрати житла й спільноти. Дослідження reSCORE Ukraine фіксують типові сценарії, у яких користувачі одночасно потребують фізично доступних маршрутів, передбачуваності, відчуття контролю над середовищем і можливості швидко залишити потенційно загрозливу ситуацію (Machlouzarides & Uretici, 2023). В українських умовах публічні простори, громадські центри та історичні площі стають ключовими площадками реінтеграції, а отже — об'єктами пріоритетної адаптації, що відображено в стратегічних документах ветеранської політики (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2024).

Травма-інформований дизайн дає рамку для перекладу цих потреб на мову просторових рішень. Він поєднує принципи комплексної безбар'єрності та універсального дизайну з принципами травма-інформованого підходу — безпекою, передбачуваністю, відчуттям контролю, підтримкою зв'язків і надією (Trauma-Informed Design Society, 2024). Дослідження «травма-інформованих районів» показують, що рішення, які мінімізують сенсорні тригери, забезпечують зрозумілі шляхи евакуації й дають змогу обирати між відкритішими та усамітненішими зонами, знижують рівень тривоги та покращують психічне благополуччя користувачів (Schroeder et al., 2021; POAH Resilient Communities, 2024).

На рівні планувальних рішень специфіка травма-інформованого дизайну в історичних районах виявляється в кількох блоках.

Перший блок стосується маршрутів. Вони мають проєктуватися як передбачувані й «прозорі» з точки зору користувача: без тупикових «пасток без виходу», із можливістю обирати вужчі або ширші траєкторії руху, з чітко окресленими місцями уповільнення й очікування, а також зрозумілими, добре позначеними та дубльованими шляхами до укриттів і виходів.

Другий блок пов'язаний із «тихими» зонами перепочинку. Тут поєднуються сенсорні аспекти, описані у розділі про психологічні та сенсорні бар'єри, та принципи універсального дизайну з методологічного підpunkту про базові принципи інклюзивного проєктування. Необхідні місця для сидіння з контрольованим звуковим фоном, м'яким, неосліплюючим освітленням і можливістю сидіти спиною до стіни, що зменшує відчуття вразливості для людей із ПТСР.

Третій блок стосується комунікацій і контенту. Візуальні й звукові повідомлення мають попереджати про потенційно травматичний контент — меморіали, інсталяції, звукові ефекти, реконструкції бойових дій — і пропонувати альтернативні маршрути або «обхідні» сценарії огляду. Тут можуть використовуватися цифрові інструменти, описані в методологічному підпункті про цифрові технології та інклюзивну навігацію (QR-коди, мобільні застосунки, AR-шари), які дозволяють користувачу самостійно обирати рівень занурення в наратив.

Четвертий блок — розміщення сервісів підтримки. Поблизу ключових публічних просторів доцільно розміщувати центри підтримки ветеранів та ВПО, інтегровані в історичне середовище, але з чітко позначеною, легко досяжною інфраструктурою й безбар'єрними підходами.

З боку методології варто спиратися на базові інструменти, описані в методологічному розділі: маршрутні дослідження з участю користувачів, сенсорне картування, сценарне тестування та інші форми спільного аналізу. Вони дозволяють виявити просторові конфігурації, що провокують відчуття небезпеки, і перевірити, як конкретні рішення — зміна структури маршруту, додаткові місця відпочинку, корекція освітлення чи навігації — впливають на відчуття безпеки, контролю та можливості швидко змінити маршрут.

Оцінювання рішень для ветеранів та ВПО спирається на ті самі інструменти, що й загальна методологія комплексної безбар'єрності. Матриця Accessibility Improvement Index (AII, див. підрозділ 2.3.5) дає кількісну оцінку реалізованого потенціалу доступності для окремих зон, тоді як чек-листи Доступності й Інклюзивності (Додатки 1-2) використовуються для фіксації сенсорних, психосоціальних та соціально-поведінкових аспектів, важливих для травмованих груп. Доцільно передбачати в чек-листа окремі позначки тригерних факторів і «зон підтримки», щоб результати аналізу можна було порівнювати між різними об'єктами та відстежувати зміни після втручань.

На рівні процесу участі важливо, щоб ветерани й внутрішньо переміщені особи не залишалися лише «респондентами». У продовження партисипативних підходів, описаних у підпункті про учасників процесу та стратегічні підходи, вони залучаються як спів-дизайнери та експерти власного досвіду: беруть участь у спільному картуванні «небезпечних» і «підтримуючих» місць, формують критерії комфортності, тестують пілотні рішення й оцінюють їхній вплив на відчуття безпеки та приналежності (Schroeder et al., 2021; IRF, 2025). За такого підходу травма-інформований дизайн перестає бути «нішевою темою» і стає поперечною вимогою до всіх інтервенцій у громадських просторах історичних міст, логічно продовжуючи методологію, викладену в методологічному блоці про інклюзивне проектування історичних міст.

3.3.2 Міжнародні приклади добрих практик інклюзивності у громадських просторах

У попередніх підрозділах було показано, що інклюзивність історичних громадських просторів є результатом послідовної роботи з комплексом бар'єрів — фізичних, інформаційних, когнітивних, сенсорних, психологічних, соціально-поведінкових та інституційно-просторових. Методологія, що базується на принципах універсального дизайну, маршрутному підході, сенсорному й

когнітивному картуванні. Також участі користувачів, передбачає, що кожен тип бар'єру має бути адресований через відповідні просторові, технічні та організаційні рішення.

Міжнародні та українські приклади демонструють, як ця методологія реалізується на практиці в історичних містах різного масштабу. У подальшому тексті розглядаються кілька кейсів, які ілюструють конкретні прийоми планування й реконструкції громадських просторів, спрямовані на забезпечення інклюзивності, із зазначенням того, які саме бар'єри долаються і яким чином.

3.3.2.1. Авіла (Іспанія): доступний маршрут уздовж середньовічних мурів

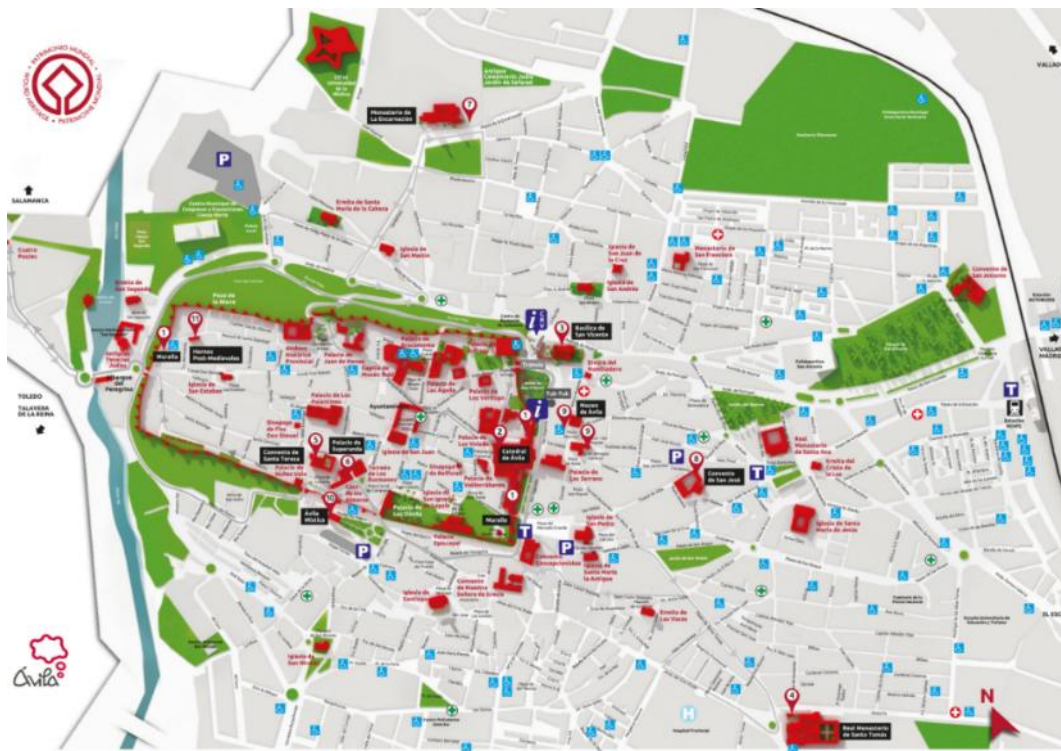


Рис. 3.6 — Схема доступного маршруту уздовж середньовічних мурів Авіла (Іспанія) (Avilaturismo, 2025)

Авіла є невеликим іспанським містом із майже повністю збереженими середньовічними мурами, включеним до Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Місто стало одним із ключових прикладів у проєкті League of Historical and Accessible Cities (LHAC) і отримало першу премію Access City Award за системну роботу з доступністю в історичному середовищі (LHAC, 2013).

Першим етапом роботи в Авілі став комплексний аудит доступності. Було проаналізовано всі входи в історичний центр, ділянки мурів, вежі, оглядові майданчики й внутрішні вулиці з точки зору ухилів, ширини проходів, стану покриття, наявності сходів, бордюрів, освітлення та інших факторів, що формують фізичні й когнітивні бар'єри (LHAC, 2013). На основі цього аналізу було сформовано кілька пріоритетних безбар'єрних маршрутів, які пов'язали між собою брами, головні площі, собор, органи місцевого самоврядування, туристично-інформаційні пункти, доступні громадські туалети та інші ключові об'єкти (Рис. 3.6).

Другим етапом стало впровадження ряду реверсивних просторових інтервенцій. У місцях, де природний рельєф дозволяв, були влаштовані пологі пандуси вздовж існуючих насипів та підходів до брам. Покриття в межах цих пандусів виконано з гладшого каменю дрібнішого модуля, проте із збереженням колористики та загального рисунка мощення (Рис. 3.7). Завдяки цьому забезпечено комфортне пересування людей з порушеннями мобільності без порушення автентичного образу міста.

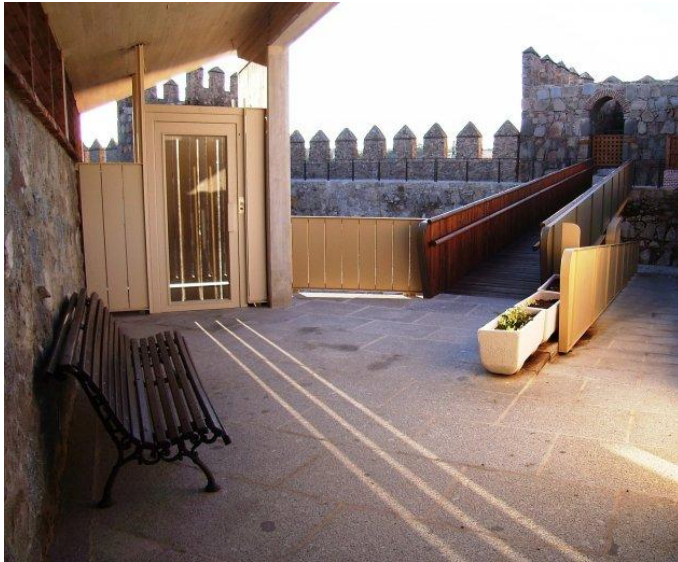


Рис. 3.7 — Впровадження пандусів та ліфтів, що роблять доступним мури Авіли (Muralla de Ávila, n.d.)

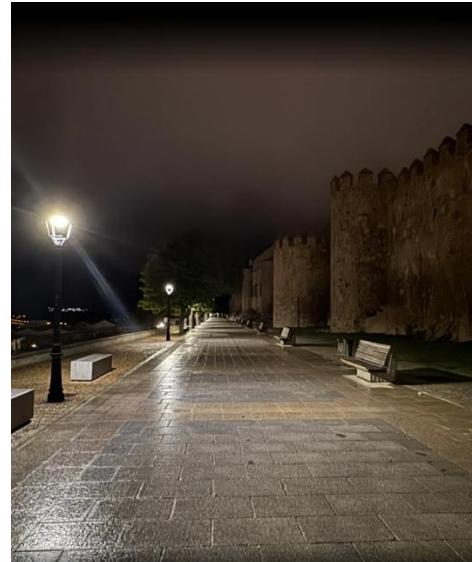


Рис. 3.8 — Організація рівномірного й контрастного освітлення маршрутів уздовж мурів (AllTrails, n.d.)

У випадках, коли вертикальні перепади висот були значними, застосовано підйомні платформи та ліфти, розміщені в "другорядних" з точки зору охорони спадщини фрагментах конструкцій — у пізніших добудовах чи технічних зонах. Така стратегія мінімального втручання дозволила забезпечити доступ до бойових галерей і оглядових майданчиків, не змінюючи ключових історичних елементів мурів (LHAC, 2013). У цьому кейсі баланс між доступністю та автентичністю досягається за рахунок чіткого розмежування зон втручання: сучасні елементи концентруються в менш цінних фрагментах, тоді як історична субстанція мурів зберігається максимально недоторканою.

Важливим компонентом стало також інформаційне та сенсорне забезпечення інклюзивності в Авілі: уздовж маршрутів біля мурів організовано рівномірне й контрастне освітлення (Рис. 3.8), а у туристично-інформаційних центрах та музеях встановлені тактильні макети фрагментів мурів і плану старого міста та впроваджено багатомовні аудіогіди з адаптованою структурою подачі матеріалу. У Авілі було прийнято рішення розмішувати тактильні макети в приміщеннях задля їх збереження та зручної експлуатації (Рис. 3.9). Натомість приклади великих тактильних макетів історичних центрів, розташованих безпосередньо в громадському просторі, можна побачити, зокрема, у Стокгольмі (Рис. 3.10).



Рис. 3.9 — Встановлення тактильних макетів фрагментів мурів і плану старого міста (Muralla de Ávila, n.d.)



Рис. 3.10 — Тактильний макет у Стокгольмі. Фото Анна Сербін, 2025. (Світлина автора)

3.3.2.2. Відень (Австрія): гендерно-чутливий дизайн історичних парків

Відень є одним із піонерів упровадження гендерного мейнстримінгу в міському плануванні (Рис. 3.11), що розглядається як складова ширшої парадигми інклюзивного та справедливого міста (Stadt Wien — MA 18, 2013; Damyanovic, Reinwald & Weikmann, 2013). Історичні та напівісторичні парки. Зокрема Ейнзідлерпарк, Бруно-Крайскі-парк, Одеонпарк, Драшепарк, були використані як полігони для апробації підходів до зменшення соціально-поведінкових та психологічних бар'єрів.



Рис. 3.11 — Парк Рудольфа Беднара спроектований за принципами гендерно-чутливого планування: простір поділений на зони з різною інтенсивністю використання, враховано вікові й гендерні потреби відвідувачів. Поеднання активних і тихих ділянок, чіткі візуальні зв'язки між зонами, комфортне освітлення та логічні маршрути руху, що формують безпечні межі й гармонійний розподіл користувачів парку (Uniola, 2025)

Перед здійсненням просторових змін було проведено детальні дослідження реального використання парків: картування присутності різних груп за часом і простором, спостереження за конфліктами використання, фокус-групи з дівчатами підліткового віку. Дослідження показали, що великі однофункціональні спортивні майданчики, наприклад футбольні поля, фактично монополізуються хлопцями, тоді як дівчата та інші групи витісняються на периферію або взагалі уникають простору (Damyanovic, Reinwald & Weikmann, 2013).

У відповідь були застосовані такі просторові прийоми:

- поділ одного великого майданчика на кілька менших зон із різними видами активності, що дає змогу розподілити простір між різними групами користувачів;
- створення декількох входів та виходів до парку замість одного вузького проходу, що зменшує відчуття контролю й небезпеки, особливо для дівчат і жінок;
- розміщення лав і місць сидіння таким чином, щоб користувачі з різними сценаріями поведінки (споглядання, спілкування, догляд за дітьми) могли перебувати в безпосередній близькості до активних зон, а не лише на периферії;
- рівномірне, неосліплююче освітлення з особливим акцентом на входах, переходах і потенційно небезпечних місцях (Stadt Wien — MA 18, 2013).

Таким чином, кейс Відня показує, як соціально-поведінкові та психологічні бар'єри можуть бути подолані через поєднання просторових рішень і участі користувачів, зокрема жінок і дівчат, у процесі аналізу та планування. Водночас більшість змін реалізовано через роботу з озелененням, освітленням, розміщенням входів та міських меблів, тобто в шарах, які можна адаптувати без радикального втручання в історичну структуру парків, що дозволяє підтримувати баланс між доступністю та повагою до їхнього автентичного характеру.

3.3.2.3. Прага (Чехія): безпечні маршрути дітей в історичних районах

У Празі, зокрема в міському районі Прага 6, питання інклюзивності історичних районів розглядається у тісному зв'язку з безпекою пересування дітей. Проєкти, пов'язані з програмою Safe Routes to School та пілотом «Children's Road Safety in Prague» в межах ініціативи RAPTOR, спрямовані на те, щоб забезпечити безпечні й передбачувані маршрути від житла до шкіл у складній вуличній структурі історичних кварталів (Pěšky městem, 2025; EIT Urban Mobility, n.d.). Важливо, що основний акцент робиться на організації руху, розмітці та облаштуванні вуличного простору, що дозволяє підвищувати безпеку й доступність маршрутів для дітей без радикальної зміни історичної забудови, підтримуючи баланс між інклюзивністю та автентичним характером кварталів.

Перший етап включав аналіз реальних «коротких шляхів», якими користуються діти, а не лише формально рекомендованих маршрутів. Було виявлено місця, де діти перебігають дорогу в недозволених локаціях, скорочують шлях через двори, парковки чи вузькі проходи, а також ділянки з найбільшою концентрацією конфліктів між пішоходами та транспортом (Pěšky městem, n.d.).



Рис. 3.12 — Кольоровий асфальт-арт перед школою ZŠ Grafická у Празі: заспокоює трафік та захищає дітей (Pěšky městem, 2025)

На основі цього аналізу реалізовано такі заходи:

- упровадження інженерних засобів заспокоєння руху (зниження дозволеної швидкості, звуження смуг руху, підвищені пішохідні переходи, «лежачі поліцейські»)
- розширення тротуарів і створення захищених переходів із островцями безпеки в особливо конфліктних місцях (Рис. 3.12);
- впровадження системи візуального маркування «шкільних маршрутів» — піктограм, кольорового мощення, інформаційних стендів для дітей та батьків;

- використання цифрових інструментів моніторингу, які дають можливість супроводжувати дорослим відстежувати місцеперебування групи дітей і отримувати попередження про потенційно небезпечні ситуації, а також формують анонімізовані дані для подальшого планування транспортної інфраструктури (EIT Urban Mobility, n.d.).

Цей приклад показує, як когнітивні, сенсорні та психологічні бар'єри для дітей у складному історичному середовищі можуть бути подолані за рахунок комплексного поєднання просторових, регуляторних та цифрових рішень.

3.3.2.4. Львів (Україна): бар'єрні маршрути та реверсивні рішення в історичному центрі

На відміну від міст, розглянутих вище (Авіла, Відень, Прага), де інклюзивні рішення пройшли повний цикл «від концепції до реалізації», Львів наразі демонструє радше процес формування безбар'єрності та інклюзивності, ніж завершений результат. Це історичне місто з об'єктами всесвітньої спадщини, яке одночасно є гуманітарним хабом у війні, містом для внутрішньо переміщених осіб, людей з інвалідністю та ветеранів (UNBROKEN, 2025; RebuildUkraine, 2025). У такому контексті просторові зміни неминуче фрагментарні, суперечливі й залежать від дуже обмежених ресурсів.

Як показано в розділі 2, Львів долучається до загальнонаціональних ініціатив зі створення безбар'єрного середовища: для міста визначені бар'єрні та пріоритетні маршрути, а також сформовано локальні карти безбар'єрності у співпраці з державними інституціями та громадськими організаціями (Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine, 2025a; LUN Місто, 2025; Lviv City Council, 2024). Ці інструменти дають базову картину того, де фізична доступність уже частково забезпечена, а де залишаються критичні розриви на рівні вулиць, площ, зупинок і підходів до громадських просторів. Частина такої роботи зосереджена на «гілках» пріоритетних маршрутів у районах медичних кластерів, зокрема на вулицях Мазепи та Пекарській, де поетапно облаштовується перший безбар'єрний маршрут протяжністю близько 15 км: понижуються бордюри, впорядковуються тротуари, організовуються безпечніші пішохідні переходи й підходи до зупинок громадського транспорту в зонах концентрації лікарень, реабілітаційних центрів та соціальної інфраструктури (Lviv City Council, 2025). У термінах цього посібника це відповідає першому етапу — роботі з фізичною безбар'єрністю (розділ 2), коли фіксується стан середовища за аналітичними зонами й групами користувачів та усуваються найочевидніші перешкоди.

Водночас, якщо порівнювати з Авілою чи Віднем, реалізована інклюзивність у Львові поки що обмежена. Більшість втручань зосереджені на окремих ділянках (перехрестя, зупинки, поодинокі вулиці) і не утворюють повноцінної мережі інклюзивних маршрутів в історичному середовищі. Навіть гілки доступності біля медичних кластерів залишаються радше локальними фрагментами, ніж завершеними коридорами, які забезпечують безперервний, зрозумілий і комфортний рух різних груп користувачів. Карти безбар'єрності та доступні туристичні сервіси («Accessible City

Мар», «Мапа безбар'єрності») демонструють не стільки «успіх», скільки масштаб проблеми: значна частина громадських просторів залишається недоступною або доступною лише частково, а рішення реалізуються нерівномірно в різних районах міста (LUN Місто, 2025; VisitUkraine, 2024). На рівні інтерпретації спадщини й сенсорного комфорту більшість об'єктів і маршрутів усе ще працюють за «традиційною» моделлю, без системного урахування когнітивних, психосоціальних та інформаційних бар'єрів.

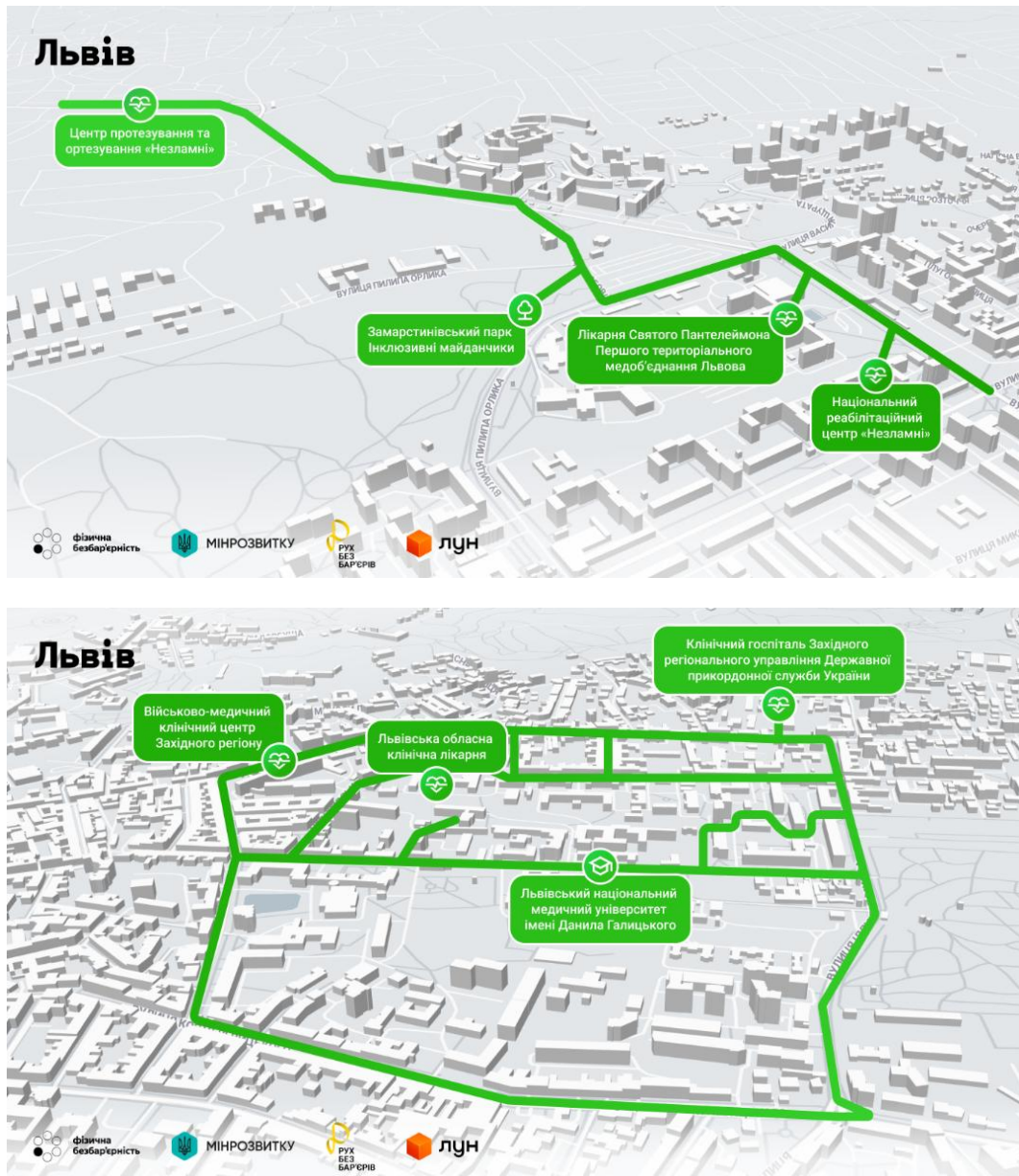


Рис. 3.13 — Загальні схеми безбар'єрного маршруту Львова, що поєднує Шевченківський та Личаківський райони (Mindev, 2025)

Саме тому львівський кейс у цьому розділі розглядається не як «готовий хороший приклад», а як прецедент, що оголює структурні перепони на шляху до інклюзивності в українських історичних містах. Серед таких перепон — конкуренція між потребами охорони спадщини та терміновими воєнними викликами, нестача ресурсів, фрагментарність реалізації державних політик на

місцевому рівні, обмежена участь користувачів (ветеранів, людей з інвалідністю, ВПО) у прийнятті рішень та проєктуванні маршрутів (Lviv City Council, 2024; Tvoe Misto, 2024).

З погляду методології, описаної в підпункті 3.3.1, Львів можна розглядати як «живу лабораторію» середнього етапу: інструменти першого рівня (бар'єрні маршрути, карти, окремі елементи моніторингу, гілки доступності біля лікарень) уже частково існують, але ще не конвертовані в повноцінні інклюзивні маршрути й сценарії використання історичних громадських просторів. Наступний крок, який логічно випливає з цього посібника, — перейти від фіксації фізичних бар'єрів до системного застосування інструментів оцінки (матриці All, детальні чек-листи, «walk-along»/«go-along» дослідження, сенсорне картування) та роботи з наративами й інтерпретацією спадщини.

У цьому контексті комплексна стратегія для Львова (як і для інших українських історичних міст із подібними умовами) могла б складатися з кількох взаємопов'язаних блоків.

По-перше, необхідне чітке політичне рішення про інклюзивність історичного міста як окремих напрям, який виходить за межі «ремонт вулиць» і поєднує політику безбар'єрності з охороною спадщини, підтримкою ветеранів, людей з інвалідністю та ВПО (Lviv City Council, 2024). Така рамка має закріпити, що бар'єрні маршрути, карти безбар'єрності та гілки доступності біля ключових об'єктів (зокрема медичних кластерів) є першим етапом ширшої інклюзивної програми, а не кінцевою метою. Важливо, щоб така стратегія не обмежувалася суто технічними заходами, а передбачала дбайливе ставлення до автентичної міської тканини: нові маршрути, навігація та місця відпочинку мають інтегруватися в історичні простори так, щоб посилювати їхню читаємість та життєздатність, а не руйнувати унікальний характер львівського центру.

По-друге, дані, зібрані на рівні карт та маршрутів, доцільно перевести у формат інструментів оцінки, запропонованих у цьому посібнику. Для ключових коридорів історичного міста можуть бути сформовані матриці All та проведені детальні аудити за чек-листами з урахуванням різних груп користувачів; це дозволить не лише бачити «де немає пандуса», а й виявляти зони когнітивного перевантаження, сенсорного дискомфорту чи психосоціальної вразливості (наприклад, для ветеранів із травматичним досвідом). На основі таких оцінок можна визначати пріоритетні ділянки для втручання та формувати поетапні плани їх реалізації.

По-третє, замість розпорошення ресурсів по всьому місту, стратегія може передбачати кілька пілотних інклюзивних маршрутів в історичному середовищі, обраних за критерієм щоденного користування (доступ до лікарень і реабілітаційних центрів, базових сервісів, шкіл, публічних просторів). Для них варто застосовувати повний набір методів, описаних у підпункті 3.3.1: маршрутні дослідження з участю реальних користувачів, сенсорне картування, сценарне тестування, залучення ветеранських та інклюзивних спільнот до співпроєктування рішень. Результати таких пілотів можуть стати основою для формування міських стандартів інклюзивного дизайну в історичних громадських просторах.

По-четверте, інклюзивність у Львові потребує виходу за межі суто просторових рішень і включення інклюзивної інтерпретації спадщини: перегляду текстів, навігації та комунікаційних

практик у бік читабельних, мультиформатних і чутливих до травматичного досвіду користувачів. Це стосується як туристичних продуктів, так і повсякденних маршрутів мешканців — особливо в місцях пам'яті та зонах, пов'язаних із війною (UNBROKEN, 2025; Lviv City Council, 2025). Участь ветеранів, людей з інвалідністю та ВПО у формуванні таких наративів є ключовою умовою їх інклюзивності.

Зрештою, комплексна стратегія передбачає довгостроковий цикл моніторингу та корекції: повторні вимірювання АІІ на пілотних маршрутах, оновлення карт безбар'єрності, відкриті звіти для мешканців і стейкхолдерів, а також поступове масштабування успішних рішень (зокрема відпрацьованих гілок доступності біля лікарень) на інші частини міста. У цьому сенсі Львів може стати не прикладом «готової моделі», а прецедентом поступового перетворення базової безбар'єрності на справжню інклюзивність історичного міського простору, що особливо важливо для українських міст у воєнних і повоєнних умовах.

Висновки до підрозділу 3.3

Розглянута методологія дозволяє працювати з інклюзивністю історичних громадських просторів не абстрактно, а через конкретні інструменти: бар'єрне та сенсорне картування, виділення маршрутів, реверсивні втручання в критичних точках і поетапне планування змін. Такий підхід поєднує вимоги нормативної бази та принципи універсального дизайну з реставраційним баченням, у якому всі нові елементи розглядаються як оборотні й мінімально інвазивні щодо автентичної тканини міста.

Розглянуті кейси Авілі, Відня, Праги та Львова демонструють, як ці інструменти можуть застосовуватися в різних контекстах: від подолання різнорівневості та роботи з фортифікаціями до гендерно-чутливого перепроєктування парків і безпечних дитячих маршрутів в історичних районах. Спільним для них є маршрутний підхід, увага до когнітивних, сенсорних і соціально-поведінкових бар'єрів та використання рішень, що читаються як сучасний шар, не руйнуючи автентичності.

Таким чином, запропонована методологія задає практичну рамку для міст, архітекторів, урбаністів та фахівців з охорони спадщини, які прагнуть переходити від разових втручань до послідовних програм інклюзивної адаптації історичних просторів, спираючись на дані картування, участь користувачів і принципи оборотності втручань.

Висновки третього розділу

Інклюзивна трансформація громадських просторів історичних міст спирається на розуміння того, що бар'єри мають не лише фізичний, а й соціальний, інформаційний, когнітивний, сенсорний та психологічний виміри. Вона виходить за межі вузького трактування доступності як сукупності технічних параметрів і охоплює роботу з мовою, культурними кодами, правилами користування простором та щоденними практиками різних груп мешканців і відвідувачів.

Аналіз показав, що інклюзивний підхід спирається на визнання різноманіття користувачів, залучення людей з інвалідністю, маломобільних груп, ветеранів, внутрішньо переміщених осіб та інших спільнот як партнерів у плануванні та оцінці рішень, а не як пасивних «отримувачів послуг».

Методологічний блок окреслив інструменти виявлення та картування бар'єрів, польові дослідження, спільне проектування, реверсивні втручання й системний моніторинг, що дозволяє перетворювати інклюзивність із абстрактного принципу на керований процес змін.

Міжнародні й українські приклади доводять, що інклюзивна трансформація історичних міст можлива: послідовне поєднання просторових, регуляторних, інформаційних та освітніх заходів створює середовище, у якому культурна спадщина зберігається, а різні групи користувачів відчують безпеку, повагу й належність до міста. У післявоєнному відновленні українських міст саме інклюзивний дизайн громадських просторів для ветеранів, ВПО та інших вразливих груп може стати практичною відповіддю на виклики війни, перетворюючи відбудову на шанс зробити історичні міста справедливішими й безпечнішими для всіх їхніх мешканців.

Український досвід демонструє, що навіть за обмежених ресурсів можливо поступово впроваджувати інклюзивні принципи в історичні середовища, якщо поєднувати просторові рішення, зміни правил користування просторами та освітні ініціативи для фахівців і громадян. Пілотні проєкти у середніх містах, співпраця з громадськими організаціями та міжнародними програмами створюють підґрунтя для масштабування інклюзивних практик і формування нового стандарту якості історичних громадських просторів.

Джерела

Видання

1. ADA (1990). Americans with Disabilities Act of 1990. U. S. Department of Justice.
2. ADA (2010). 2010 ADA Standards for Accessible Design. Washington, DC: U. S. Department of Justice. Retrieved from <https://archive.ada.gov/regs2010/2010ADASTandards/2010ADASTandards.pdf>
3. Aiello, L. M., Vybornova, A., Juhász, S., Szell, M. & Bokányi, E. (2025). Urban highways are barriers to social ties. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 122(10), e2408937122. Retrieved from <https://doi.org/10.1073/pnas.2408937122>
4. Ambrose, I., Balmas, S., Barragán Iturriaga, A., Medina Higuera, M. & Orejas, M. (2013). *Accessible Routes in Historical Cities: A Best Practice Guide for the Planning, Design, Implementation and Marketing of Accessible Routes in Historical Urban Environments*. Brussels: European Foundation Centre (League of Historical and Accessible Cities — LHAC).
5. Ambrose, I., Birks, D., Liebrecht, C., Nochta, Z. & de Vos, R. (2016). *Making Historic Cities Accessible: Case Studies from the LHAC Network*. Brussels: European Foundation Centre (League of Historical and Accessible Cities — LHAC).
6. American Psychological Association (2023). *Stress in America 2023: A nation recovering from collective trauma*. Washington, DC: American Psychological Association.
7. Big City Lab (2021). Альбом безбар'єрних рішень: практичний посібник для архітекторів та проєктувальників публічних просторів. Київ: Big City Lab. Retrieved from https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2023/01/big_city_lab_album_war_chapt_1-4-1.pdf
8. Brown, T. (2008). Design thinking. *Harvard Business Review*, 86(6).
9. Burton, E. & Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design: Streets for Life*. Oxford: Architectural Press.
10. CABE Space (2006). *Paying for Parks: Eight Models for Funding Urban Green Spaces*. London: Commission for Architecture and the Built Environment.
11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018). *Порадник щодо створення доступного середовища для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення*. Kyiv: Cabinet of Ministers of Ukraine. Accessed on 26 August 2025. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/17-presentation-2018/poradnuk.pdf>
12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021). On approval of the National Strategy for Creating a Barrier-Free Space in Ukraine for the period up to 2030: Order No. 366-r, 14 April 2021. Kyiv: Cabinet of Ministers of Ukraine.
13. Cabinet of Ministers of Ukraine (2024). On approval of the Veterans Policy Strategy for the period up to 2030 and approval of the operational plan of measures for its implementation in 2024-2027. Kyiv: Cabinet of Ministers of Ukraine.
14. Cherkasy Human Rights Centre (2024). *Report: Consequences of the Russian Federation's war crimes in the Smila community*. Cherkasy: Cherkasy Human Rights Centre.
15. City of Winnipeg (2024). *2024 Accessibility Plan*. Winnipeg: City of Winnipeg.

16. Connell, B. R., Jones, M., Mace, R., Mueller, J., Mullick, A., Ostroff, E., Sanford, J., Steinfeld, E., Story, M. & Vanderheiden, G. (1997). *The Principles of Universal Design*. Raleigh, NC: Center for Universal Design, North Carolina State University.
17. Damyanovic, D., Reinwald, F. & Weikmann, A. (2013). *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*. Vienna: Urban Development Vienna / MA 18.
18. Department for Transport (2021). *Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure*. London: UK Government.
19. Design Council (2022). *Design Economy: People, Places and Economic Value*. London: Design Council. Retrieved from https://www.designcouncil.org.uk/fileadmin/uploads/dc/Documents/Design_Economy_2022_Full_Report.pdf
20. DIA Support Project (2024). *Support to Digitalization of Public Services in Ukraine*. Kyiv: United Nations Development Programme (UNDP Ukraine).
21. DIN 18040 (2020). *Accessibility of the Built Environment: Requirements and Testing Procedures*. Berlin: Deutsches Institut für Normung e. V.
22. Displaced International (2025). *Internally Displaced Persons in Ukraine: Housing Challenges and the Need for Long-Term Solutions*. London: Displaced International.
23. Dix, A. & Jones, E. (2024). A flexible QR-code infrastructure for heritage. In: 2024 Workshop on Advanced Visual Interfaces and Interactions in Cultural Heritage (AVICH 2024). CEUR Workshop Proceedings, 3798. Retrieved from <https://ceur-ws.org/Vol-3798/paper1.pdf>
24. Ehn, P. (1989). *Work-Oriented Design of Computer Artifacts*. Stockholm: Arbetslivscentrum.
25. EIDD (2004). *About Design for All*. Stockholm: European Institute for Design and Disability.
26. EN 17210:2020 (2020). *Accessibility and usability of the built environment — Functional requirements*. Brussels: European Committee for Standardization.
27. Equality Act (2010). *Equality Act 2010*. London: HMSO.
28. European Union (2019). Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services. *Official Journal of the European Union*, L 151, 7 June, 70–115. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019L0882> (Accessed: August 2025).
29. Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.
30. Global Disability Fund (2025). *Situational Analysis on the Rights of Persons with Disabilities in Ukraine: Country Report*. London: Global Disability Fund.
31. Historic England (2015a). *Easy Access to Historic Buildings*. London: Historic England.
32. Historic England (2015b). *Heritage and Accessibility: Guidance for Historic Environment Organizations*. London: Historic England.
33. Huang, W., Su, X., Froehlich, J. E. & Zhang, Y. (2025). *Accessibility Scout: Personalized Accessibility Scans of Built Environments*. arXiv preprint arXiv:2507.23190. Retrieved from <https://doi.org/10.48550/arXiv.2507.23190>
34. ICOMOS (2017). *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties*. Paris: ICOMOS.

35. IMPACTOUR Consortium (2024). IMPACTOUR — Improving Sustainable Development Policies and Practices to Assess, Diversify and Foster Cultural Tourism in European Regions and Areas. Brussels: European Commission, CORDIS Project 870747.
36. Imrie, R. & Hall, P. (2001). *Inclusive Design: Designing and Developing Accessible Environments*. London: Spon Press.
37. International Renaissance Foundation (2025). *Housing crisis in Ukraine: how to provide IDPs with housing in 2025?* Kyiv: International Renaissance Foundation.
38. ISO 17049 (2013). *Guidelines for accessible systems design*. Geneva: International Organization for Standardization.
39. ISO 21542:2011 (2011). *Building construction — Accessibility and usability of the built environment*. Geneva: International Organization for Standardization.
40. ISO 23599:2017 (2017). *Assistive products for blind and vision-impaired persons — Tactile walking surface indicators*. Geneva: International Organization for Standardization.
41. Jiménez Martín, D., Ramírez Saiz, A. & Ajuriaguerra Escudero, M. A. (2022). *Urban Accessibility in World Heritage Cities: Accessibility Considerations in Pedestrian Routes in Historic City Centres*. In: Garofolo, I. et al. (eds) *Transforming our World Through Universal Design for Human Development*. Amsterdam: IOS Press.
42. Kaplan, R. & Kaplan, S. (1989). *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
43. Kitchin, R. (2000). *Disability, Space and Society*. Aldershot: Ashgate.
44. Kitchin, R. (2000). The Researched Opinions on Research: Disabled People and Disability Research. *Disability & Society*, 15(1), 25–47.
45. Kosmopoulos, D. I., Papadopoulou, E. & Argyros, A. A. (2025). *Towards more Inclusive Museums Using AI: Guidance in Sign Language*. *ERCIM News*, 141
46. LHAC (2013). *Accessible Routes in Historical Cities: Toolkit for Local Authorities*. Brussels: League of Historical and Accessible Cities (LHAC) / European Foundation Centre.
47. Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.
48. Mace, R. (1998). Universal Design in Housing. *Assistive Technology*, 10(1), 21–28.
49. Machlouzarides, M. & Uretici, S. (2023). *A Resilient Picture: Experiences of Persons with Disabilities in Ukraine*. Centre for Sustainable Peace and Democratic Development (SeeD). Retrieved from <https://www.undp.org/ukraine/publications/resilient-picture-experiences-persons-disabilities-ukraine>
50. Marín-Nicolás, J., Sáez-Pérez, M. P., Tajani, F. & Sica, F. (2023). Analysis of the Accessibility Improvement Index in Urban Areas through Heritage Buildings used as Museums: Case Studies in the Region of Murcia, Spain. *Sustainability*, 15(18), 13517. Retrieved from <https://doi.org/10.3390/su151813517>
51. Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine (2025a). *Pilot project "Movement without barriers": concept note and implementation framework*. Kyiv: Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine.
52. Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine (2025b). *Monitoring report on the implementation of the National Strategy for Creating a Barrier-Free Space in Ukraine*. Kyiv: Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine.

53. NGO Bezbariarnist (2025). Communication campaigns and educational materials of the "Bezbariarnist" initiative. Kyiv: NGO Bezbariarnist.
54. Nubart (2025). Accessible Digital Audio Guides for Museums. Barcelona: Nubart.
55. Oliver, M. (1996). Understanding Disability: From Theory to Practice. London: Palgrave Macmillan.
56. Pienaar, S. (2015). Universal Design in Historic Cities: Lessons from International Practice. Cape Town: University of Cape Town Press.
57. POAH Resilient Communities (2022). Trauma-Informed Design Principles in Affordable Housing Communities. Boston: Preservation of Affordable Housing, Inc.
58. POAH Resilient Communities (2024). Trauma-Informed Design in Practice: Evaluation of Pilot Affordable Housing Projects. Boston: Preservation of Affordable Housing, Inc.
59. Popov, D. (2021). International Practices on the Accessibility of Mobile Applications of Public Authorities. Kyiv: Resource Centre «Barrier-Free Ukraine», UNDP.
60. Preiser, W. F. E. & Ostroff, E. (Eds.) (2001). Universal Design Handbook (2nd ed., 2012). New York: McGraw-Hill. [Cited as Universal Design Handbook, 2012]
61. Region of Waterloo (2024). 2024 Accessibility Status Report. Waterloo: Regional Municipality of Waterloo.
62. Schroeder, K., Sheats, K. J., Caldwell, C. H. & Zimmerman, M. A. (2021). Trauma-informed neighbourhoods: making the built environment more supportive and healing. Preventive Medicine Reports, 23, 101501. Retrieved from <https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2021.101501>
63. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2021). Berlin – Design for all: Öffentlich zugängliche Gebäude. 3rd ed. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Accessed on 26 August 2025. Retrieved from https://www.berlin.de/sen/bauen/_assets/baurecht-und-bauplanung/barrierefreies-bauen/berlin-design-for-all-oeffentlich-zugaengliche-gebaeude.pdf
64. Shi, W., Mahdzar, S. S. S. & Li, W. (2023). Park Inclusive Design Index as a Systematic Evaluation Framework to Improve Inclusive Urban Park Uses: The Case of Hangzhou Urban Parks. Applied Sciences, 13(23), 12954. Available at: <https://doi.org/10.3390/app132312954> [Cited as Park Inclusive Design Index, 2023].
65. Simonsen, J. & Robertson, T. (eds) (2012). Routledge International Handbook of Participatory Design. London: Routledge.
66. Skapetze, T. (2015). Learning from design failures: an analysis of unsuccessful accessibility projects. Design Studies, 38
67. SMARTDEST Consortium (2024). Designing Sustainable Tourism Mobilities for Resilient Cities (SMARTDEST Social Innovation Toolkit and Final Outputs). Brussels: European Commission, H2020 Project 870753.
68. Stadt Wien — MA 18 (2013). Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Wien: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18.
69. Stockholm Declaration (2004). EIDD Stockholm Declaration on Inclusive Design. Stockholm: European Institute for Design and Disability.

70. TExTOUR Consortium (2024). Social Innovation and Technologies for Sustainable Growth through Participative Cultural Tourism (TExTOUR Final Results). Brussels: European Commission, H2020 Project 101004687.
71. Trauma-Informed Design Society (2024). Trauma-Informed Design Guidelines for Public Space and Housing. Trauma-Informed Design Society.
72. UNDP Ukraine (2025). Digital, Inclusive, Accessible: Support to Digitalisation of Public Services in Ukraine (DIA Support). Kyiv: United Nations Development Programme in Ukraine.
73. United Nations (2006). Convention on the Rights of Persons with Disabilities. New York: United Nations General Assembly.
74. URBACT (2023). Accessible and Inclusive Public Spaces: Foundations for Thriving Communities. Paris: URBACT Secretariat. Retrieved from <https://urbact.eu/accessible-and-inclusive-public-spaces-foundations-thriving-communities>
75. WHO (2021). Age-friendly Environments in Europe. Copenhagen: World Health Organization Regional Office for Europe.
76. Альбом безбар'єрності (2021). Альбом безбар'єрності / Big City Lab. Київ: Міністерство розвитку громад та територій України. [Те саме видання, що й Big City Lab (2021), позиція 6 цього списку.] Retrieved from https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2023/01/big_city_lab_album_war_chapt_1-4-1.pdf
77. ДБН Б.2.2-12:2019 (2019). Планування та забудова територій. Київ: Міністерство розвитку громад та територій України.
78. ДБН В.2.2-40:2018 (2018). Інклюзивність будівель і споруд. Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України.
79. Мезенцев, К. В. & Мезенцева, Н. І. (2017). Соціально-географічні дослідження: методологія, методи, методики. Київ: Прінт-Сервіс.
80. Рибчинський, О. В. (2016). Ринкові площі історичних міст України: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора архітектури. Львів: Національний університет "Львівська політехніка".

Інтернет-джерела

1. AllTrails (n.d.). Best city walk trails in Ávila. Available at: <https://www.alltrails.com/spain/avila/avila/city-walk> (Accessed: August 2025).
2. Apple Maps (n.d.). Apple Maps. Available at: <https://maps.apple.com> (Accessed: August 2025).
3. ArchDaily (2024). Handrails and Accessibility 101: Ensuring Safe Usage in Architectural Projects. Available at: <https://www.archdaily.com/1010525/handrails-and-accessibility-101-ensuring-safe-usage-in-architectural-projects> (Accessed: August 2025).
4. Avilaturismo (2025). Ávila is everyone: accessible monuments. Available at: <https://www.avilaturismo.com/en/organize-your-visit/avila-is-everyone/accessible-monuments> (Accessed: August 2025).

5. Behance (2025). Kielce Pedestrian Wayfinding System. Available at: <https://www.behance.net/gallery/27212903/Kielce-Pedestrian-Wayfinding-System> (Accessed: August 2025).
6. Big City Lab (2023). Therapeutic garden at VDNG. Available at: <https://bcl.com.ua/en/projects/terapevtichnyi-sad-na-vdng> (Accessed: August 2025).
7. Clase BCN (2025). Works. Available at: <https://clasebcn.com/works/> (Accessed: August 2025).
8. Columbia News (2019). Disability access is improving across Morningside campus. Columbia University. Available at: <https://news.columbia.edu/news/disability-access-improving-across-morningside-campus> (Accessed: August 2025).
9. EIT Urban Mobility (n.d.). Children's road safety in Prague. Available at: <https://www.eiturbanmobility.eu/projects/childrens-road-safety-in-prague/> (Accessed: August 2025).
10. Guide-ID (2025). Audio Guides for All Exhibitions. Available at: <https://www.guide-id.com/museum-audio-guide> (Accessed: August 2025).
11. LUN Місто (2025). Мапа безбар'єрності. Available at: <https://lun.ua/misto> (Accessed: August 2025).
12. Le Parisien (2017). Saint-Denis: et si vous vous laissez guider? Available at: <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/aubervilliers-93300/gare-de-saint-denis-et-si-vous-vous-laissez-guider-02-01-2017-6516858.php> (Accessed: August 2025).
13. Lviv City Council (2024). Звіт за 2024 рік про реалізацію заходів Програми сприяння створенню безбар'єрного простору у Львівській міській територіальній громаді на 2024–2025 роки. Available at: <https://city-adm.lviv.ua/lmr/lmrdownloads/ZVIT%20za%202024%20do%20Program%202024-2025%20%28%D0%BE%D1%81%D1%82%29.pdf> (Accessed: August 2025).
14. Lviv City Council (2025). Лікарні, парки, школи та бізнес без перешкод: у Львові облаштують безбар'єрний маршрут протяжністю 14,6 км. Available at: <https://city-adm.lviv.ua/news/society/social-sphere/likarni-parky-shkoly-ta-biznes-bez-pereshkod-u-lvovi-oblashtuiut-bezbariernyi-marshrut-protiazhnistiu-14-6-km/> (Accessed: August 2025).
15. MB.expert (2025). Пандус для людей з інвалідністю та маломобільних груп: норми та вимоги. Available at: <https://mb.expert.ua/ramps> (Accessed: August 2025).
16. Mindev (2025). Львів: рух без бар'єрів. Available at: <https://mindev.gov.ua/diialnist/bezbarierni-marshruty/lviv-ruk-bez-barieriv> (Accessed: August 2025).
17. Muralla de Ávila (n.d.). Una Muralla para todos. Available at: <https://muralladeavila.com/es/planificatu-visita/una-muralla-para-todos> (Accessed: August 2025).
18. Mylviv.city (2021). Стрийський парк, Львів [фотографія]. Available at: <https://mylviv.city> (Accessed: August 2025).
19. Pěšky městem (2025). Před ZŠ Grafická vznikl barevný asfalt art. Zklidní dopravu a ochrání děti. Available at: <https://peskymestem.cz/pred-zs-graficka-vznikl-barevny-asfalt-art-zklidni-dopravu-a-ochrani-deti/> (Accessed: August 2025).
20. Rapid Ramp (2019). Why Do We Talk About 'Warm-to-Touch' Handrails? Available at: <https://www.rapidramp.co.uk/product-news/why-do-we-talk-about-warm-to-touch-handrails> (Accessed: August 2025).

21. Realdania (2016). Bedre adgang til Viborgs 1000-årige historie. Available at: https://realdania.dk/projekter/tilgaengelighed-historiske-bykerner/nyheder/indvielse_150916 (Accessed: August 2025).
22. Rebuild Ukraine (2025). Lviv city territorial community. Available at: <https://rebuildukraine.in.ua/en/lviv-community-2025> (Accessed: August 2025).
23. Stone Curators (2025). Covering historic cobblestones for accessibility [фотопрафія]. Available at: <https://stonecurators.com> (Accessed: August 2025).
24. Tvoe Misto (2024). Barrier-Free Lviv: Community Reports on Accessibility. Available at: <https://tvoemisto.tv> (Accessed: August 2025).
25. ULMA Architectural Solutions (2025). Plaza del Pilar, Zaragoza — drainage system [фотопрафія]. Available at: <https://www.ulma-architectural-solutions.com> (Accessed: August 2025).
26. UNBROKEN (n.d.). UNBROKEN | НЕЗЛАМНИ. Available at: <https://unbroken.org.ua/> (Accessed: August 2025).
27. Uniola (2025). Rudolf-Bednar-Park, Wien. Available at: https://www.uniola.com/de/project/rudolf-bednar-park_wien/ (Accessed: August 2025).
28. VisitUkraine (2024). Accessible City: Lviv has created a map with barrier-free institutions and places. Available at: <https://visitukraine.today/blog/3574/accessible-city-lviv-has-created-a-map-with-barrier-free-institutions-and-places> (Accessed: August 2025).
29. WheelchairTravel.org (2023). Accessible cobblestone street, Tallinn, Estonia [фотопрафія]. Available at: <https://wheelchairtravel.org> (Accessed: August 2025).
30. Wikimedia Commons (2011). File: Nytorv, Copenhagen 2011.jpg. Available at: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nytorv,_Copenhagen_2011.jpg (Accessed: August 2025).
31. Wikimedia Commons (2020). File: Lviv railway station2.png. Available at: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lviv_railway_station2.png (Accessed: August 2025).
32. contagt GmbH (2024). Digital City Guides: The Future of Urban Exploration. Available at: <https://contagt.com/en/2024/01/digital-city-guides-the-future-of-urban-exploration/> (Accessed: August 2025).
33. vienna.info (n.d.). The famous MQ seating. Available at: <https://www.wien.info/en/art-culture/museums-exhibitions/top-museums/mq/mq-furniture-352568> (Accessed: August 2025).
34. Твоє місто (2023). Матеріали про бар'єри доступності у Львові [онлайн-репортаж]. Available at: <https://tvoemisto.tv> (Accessed: August 2025).
35. Твоє місто (2025). На головному вході залізничного вокзалу у Львові встановили пандус. Міський портал «Твоє місто». Available at: https://tvoemisto.tv/news/na_golovnomu_vhodi_zaliznychnogo_vokzalu_u_lvovi_vstanovyly_pandus_172963.html (Accessed: August 2025).
36. Твоє місто (2025). Фотографія алеї перед Оперним театром у Львові (онлайн-галерея). Available at: https://tvoemisto.tv/media/gallery/full/1/6/165018901_10224968441736638_2370529878619120485_n.jpg (Accessed: August 2025).

СПИСОК ТАБЛИЦЬ

Таблиця 1.1 — Порівняння ключових понять: інклюзивність, доступність, безбар'єрність, універсальний дизайн та Design for All	11
Таблиця 2.3.2 — Матриця Accessibility Improvement Index	54
Таблиця 3.1 — Типові бар'єри в історичних громадських просторах та базові стратегії їх подолання ..	83
Таблиця 3.2 — Порівняння методик роботи з доступністю та інклюзивністю	85

СПИСОК РИСУНКІВ

<i>Рис. 1.1 — Відкриті простори: площа Двірцева, Львів (Wikimedia Commons, 2020)</i>	5
<i>Рис. 1.2 — Вулиці та шляхи руху: алея перед Оперним театром на проспекті Свободи, Львів (Твоє місто, 2025)</i>	5
<i>Рис. 1.3 — Репрезентативні та зелені території: Стрийський парк, Львів (Mylviv.city, 2021)</i>	5
<i>Рис. 1.4 — Туристичний маршрут Стрийським парком, який буде доступний для людей на кріслах колісних, а також для осіб з порушенням зору та слуху (Твоє місто, 2025)</i>	5
<i>Рис. 1.5 — Шість напрямів безбар'єрності (Розробка авторів)</i>	10
<i>Рис. 2.1 — Ширина тротуару повинна бути не менше 1,50 м, а оптимально 1,80 м — це забезпечує можливість розминутися людині на кріслі колісному з пішоходом, або ж розвернути крісло колісне. Розробка авторів за: Cabinet of Ministers of Ukraine (2018)</i>	19
<i>Рис. 2.2 — Обладнання наземного пішохідного переходу (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2018)</i>	19
<i>Рис. 2.3 — Поперечний укіс шляху руху 1-2%. Розробка авторів за ДБН В.2.2-40:2018</i>	19
<i>Рис. 2.4 — Плитка тротуарна з бетону (Big City Lab, 2021)</i>	20
<i>Рис. 2.5 — Фігурні елементи мощення (Big City Lab, 2021)</i>	20
<i>Рис. 2.6 — Плитка тротуарна з натурального каменю (Big City Lab, 2021)</i>	20
<i>Рис. 2.7 — Стесана історична бруківка біля міської ради в Львові (Світлина автора)</i>	21
<i>Рис. 2.8 — Частина покриття перекрита сучасним шаром (асфальт) для створення гладких маршрутів (Stone Curators, 2025)</i>	21
<i>Рис. 2.9 — Локальні вставки гладкої плитки або смуги, які роблять ключові точки (підходи до входів, зупинки, переходи) доступнішими, не змінюючи всю площу. Вулиця в Таллін, Естонія (WheelchairTravel.org, 2023)</i>	21
<i>Рис. 2.10 — Прихована дренажна система на площі Пласа-дель-Пілар у Сарагосі, Іспанія, (ULMA Architectural Solutions, 2025)</i>	21
<i>Рис. 2.11 — Приклад виконання пандуса, який веде до входу кампусу Morningside Колумбійського університету (Columbia News, 2019)</i>	22
<i>Рис. 2.12 — Схема ухилів зовнішніх пандусів а — безпечний уклон, що не потребує додаткових облаштувань; б — безпечний уклон в разі перепаду висот більше ніж 0,45 м, необхідно встановлення бортиків уздовж крайки горизонтальних поверхонь або поручнів; в — допускається при перепаді висот поверхонь на шляхах руху до 0,2 м і менше (ДБН В.2.2-40:2018)</i>	23
<i>Рис. 2.13 — Схема організації одномаршового пандуса (MB.expert, 2025)</i>	24
<i>Рис. 2.14 — Схема організації двомаршового прямого пандуса (MB.expert, 2025)</i>	24
<i>Рис. 2.15 — Схема організації двомаршового поворотного пандуса (MB.expert, 2025)</i>	25
<i>Рис. 2.16 — Підйомний пристрій в підземному переході на площі Митній у Львові (Роман Балук)</i>	26
<i>Рис. 2.17 — Пандус на об'єкті культурної спадщини, Імперські форуми в Римі, Італія (Світлина автора)</i>	26
<i>Рис. 2.18 — Ліфт на об'єкті культурної спадщини, Імперські форуми в Римі, Італія (Світлина автора)</i>	26
<i>Рис. 2.19 — Піднімальна платформа на вході в Гарнізонний храм, Львів (Lviv City Council, 2025)</i>	28
<i>Рис. 2.20 — Автоматичні розсувні двері (Inclusive Mobility, 2021)</i>	28
<i>Рис. 2.21 — Двері з ручним відкриванням (Inclusive Mobility, 2021)</i>	28
<i>Рис. 2.22 — Виконання поручнів згідно з ДБН В.2.2-40:2018 (ArchDaily, 2024)</i>	29

Рис. 2.23 — Поручні, що виконані з матеріалу, комфортного для використання в холодну пору (<i>Rapid Ramp</i> , 2019)	30
Рис. 2.24 — Облаштування переходу спеціальною тактильною навігацією (<i>Big City Lab</i> , 2021).....	31
Рис. 2.25 — Інформаційна карта міста (<i>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen</i> , 2021) 33	
Рис. 2.26 — Місця для сидіння на транзитних шляхах руху (<i>Big City Lab</i> , 2021)	34
Рис. 2.27 — Облаштування доступного місця тихого відпочинку (<i>Big City Lab</i> , 2021).....	36
Рис. 2.28 — Схема влаштування паркувальних місць (<i>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen</i> , 2021).....	38
Рис. 2.29 — Приклад можливого застосування спеціальних ТС на зупинках громадського транспорту .	39
Рис. 2.30 — Сім принципів універсального дизайну (<i>Big City Lab</i> , 2021)	40
Рис. 2.31 — Літній майданчик кафе, який звужує пішохідний простір і створює перешкоду для людей з обмеженою мобільністю (Розробка авторів).....	43
Рис. 2.32 — Клумби, є типовим бар'єром для МГН, зокрема для користувачів крісел колісних та людей з порушенням зору (Розробка авторів).....	43
Рис. 2.33 — Клумби, антипаркувальні стовпчики та інші бетонні елементи звужують прохід, ускладнюючи пересування людей на кріслі колісному (Розробка авторів)	43
Рис. 2.34 — Бруківка в історичному середовищі Львова, яка створює труднощі для людей з інвалідністю (Світлина автора).....	44
Рис. 2.35 — Сходи, що ведуть до храму св. Архистратига Михаїла і створюють перешкоду для МГН, м. Львів (Твоє місто, 2023)	45
Рис. 2.36 — Сходи перед входом до будинку на вул. С. Бандери у Львові як бар'єр (світлина автора)	46
Рис. 2.37 — Процес розроблення та впровадження стратегії доступності (<i>Historic England</i> , 2015b).....	50
Рис. 2.38 — Аналіз бар'єрів центральної частини міста Львова (Розробка авторів)	51
Рис. 2.39 — Площа Нюторв до оновлення (<i>Wikimedia Commons</i> , 2011)	56
Рис. 2.40 — Оновлена площа Нюторв в рамках проекту забезпечення доступності (<i>Realdania</i> , 2016) ...	56
Рис. 2.41 — Інтеграція пандусу на вході в Собор Богоматері у Віборзі, Данія (<i>Apple Maps</i> , n.d.)	56
Рис. 2.42 — Виконання інклюзивного входу до Plaza de la Santa, Авіла, Іспанія (<i>Apple Maps</i> , n.d.)	57
Рис. 2.43 — Облаштування переходу в історичному центрі Авіли, Іспанія (<i>Apple Maps</i> , n.d.).....	58
Рис. 2.44 — Пандус та інформаційні стенди для людей з інвалідністю на вході в Basilica de San Vicente в Авілі, Іспанія (<i>Apple Maps</i> , n.d.).....	58
Рис. 2.45 — Площа Двірцева ДО реконструкції, Львів (Михайло Верхогляд).....	59
Рис. 2.46 — Площа Двірцева ПІСЛЯ реконструкції, Львів (Андрій Білий)	59
Рис. 2.47 — Пандус на головному вході залізничного вокзалу у Львові — приклад тимчасової/модульної конструкції, що робить історичну будівлю доступнішою без суттєвого втручання у сам фасад (Твоє місто, 2025).....	59
Рис. 2.48 — Покращене тротуарне покриття та встановлені тактильні смуги на площі Ринок у Львові (Роман Балук)	60
Рис. 2.49 — Площа всередині імперського палацу Хофбург у Відні, Австрія. Використання прихованого водовідведення а також тротуарного покриття для забезпечення зручного пересування на кріслі колісному (<i>Apple Maps</i> , n.d.)	61
Рис. 2.50 — Мобільні лави біля Museumplatz у Відні, Австрія (<i>vienna.info</i> , n.d.)	61
Рис. 2.51 — Львів перейняв від кількох європейських міст цікаве рішення для облаштування доступності брукованих вулиць і площ — доріжки доступності. Бруківку демонтують і шліфують до гладкого рівня	

без вигину. Товщина бруківки залишається тією самою, в середньому 17 сантиметрів, але її поверхня стає рівною: так людям на колісних кріслах і дитячим візкам зручніше проїхати (Lviv City Council, 2025).	64
Рис. 2.52 — Терапевтичний сад на ВДНГ. Проєкт до якого долучали різні групи громади: психологи, волонтери, громадські діячі, працівники шпиталів, ботаніки, ландшафтні архітектори (Big City Lab, 2021).	66
Рис. 2.53 — Інтерактивна мапа безбар'єрності у Львові (LUN Місто, 2025).	67
Рис. 3.1 — Людське різноманіття. На фото (ліворуч) «Вітрувіанська людина» Леонардо да Вінчі, бл. 1490 р., вписане ідеальне людське тіло в квадрат і коло; (у центрі) архітекторські дані Ернста Нойферта 1936 року використовують геометричні фігури, накладені на висоту фігури; (праворуч) — шестифутовий чоловік, розділений золотим перерізом авторства Ле Корбузье. Відношення загального зросту чоловіка до висоти його пупка дорівнює 1,61, як і золотий перетин (Big City Lab, 2021).	72
Рис. 3.2 — Інфографіка бар'єрів для інклюзивної спадщини (Розробка авторів).	75
Рис. 3.3 — Кольорові лінії для орієнтування (Le Parisien, 2017).	76
Рис. 3.4 — Вказівники з простими позначеннями, які будуть зрозумілі для носіїв різних мов (Clase BCN, 2025).	76
Рис. 3.5 — Інформаційний стенд навігації слугує ефективним інструментом подолання інформаційного бар'єру (Behance, 2025).	79
Рис. 3.6 — Схема доступного маршруту уздовж середньовічних мурів Авіла (Іспанія) (Avilaturismo, 2025).	102
Рис. 3.7 — Впровадження пандусів та ліфтів, що роблять доступним мур Авіли (Muralla de Ávila, n.d.).	103
Рис. 3.8 — Організація рівномірного й контрастного освітлення маршрутів уздовж мурів (AllTrails, n.d.).	103
Рис. 3.9 — Встановлення тактильних макетів фрагментів мурів і плану старого міста (Muralla de Ávila, n.d.).	104
Рис. 3.10 — Тактильний макет у Стокгольмі. Фото Анна Сербін, 2025. (Світлина автора).	104
Рис. 3.11 — Парк Рудольфа Беднара спроектований за принципами гендерно-чутливого планування: простір поділений на зони з різною інтенсивністю використання, враховано вікові й гендерні потреби відвідувачів. Поєднання активних і тихих ділянок, чіткі візуальні зв'язки між зонами, комфортне освітлення та логічні маршрути руху, що формують безпечні межі й гармонійний розподіл користувачів парку (Uniola, 2025).	105
Рис. 3.12 — Кольоровий асфальт-арт перед школою ZŠ Grafická у Празі: заспокоює трафік та захищає дітей (Pěšky městem, 2025).	106
Рис. 3.13 — Загальні схеми безбар'єрного маршруту Львова, що поєднує Шевченківський та Личаківський райони (Mindev, 2025).	108

ГЛОСАРІЙ ТЕРМІНІВ

Асистивні технології — пристрої, програмне забезпечення, технічні та цифрові засоби, які компенсують або зменшують обмеження функцій організму та дають змогу людям з інвалідністю ефективно користуватися простором, інформацією та послугами. Відповідають поняттю *assistive technologies*.

Аудит доступності — систематичне обстеження середовища, маршрутів, будівель і послуг з метою виявлення бар'єрів та оцінки рівня доступності для різних груп користувачів. Може включати чек-листи, маршрутні обстеження, спостереження та залучення людей з інвалідністю. Відповідає практиці *accessibility audit*.

Бар'єр — перешкода в середовищі, організації, комунікації чи ставленнях, яка ускладнює або унеможлиблює доступ, пересування, сприйняття інформації чи користування послугами для певних груп людей. У цьому посібнику бар'єром вважаються не особливості людини, а умови й рішення, що створюють обмеження для людей з інвалідністю та інших МГН. Бар'єри можуть бути фізичними, сенсорними, інформаційно-комунікаційними, соціальними, культурними, організаційними, економічними або цифровими.

Безбар'єрне середовище — стан середовища, за якого фізичні, сенсорні, інформаційні та організаційні бар'єри усунені або мінімізовані настільки, щоб люди з інвалідністю та інші маломобільні групи могли вільно пересуватися та брати участь у житті спільноти. У міжнародній практиці близьке до поняття *barrier-free environment*.

Безбар'єрність — суспільна та політична концепція, що передбачає системне усунення фізичних, сенсорних, інформаційних, цифрових, інституційних та соціальних бар'єрів, які обмежують участь людей у житті спільноти. Охоплює не лише стан середовища, а й зміни в політиках, управлінні, комунікації та культурі взаємодії й слугує рамковим принципом для стратегій та проєктів у різних сферах.

Гендерний мейнстримінг — стратегія, за якої гендерна рівність інтегрується в усі етапи розроблення, реалізації та оцінювання політик і проєктів, а не розглядається як окремий додаток. У міському плануванні означає системне врахування гендерних аспектів у транспорті, громадських просторах, послугах та управлінні.

Гендерно-чутливий дизайн — підхід до планування та проєктування середовища, який враховує різні потреби, способи пересування та досвід жінок, чоловіків і небінарних людей, зокрема питання безпеки, догляду, доступу до послуг і розподілу часу в місті.

Дизайн для всіх (*Design for All*) — європейська концепція, що розглядає доступність та інклюзивність не лише як властивість окремих об'єктів чи послуг, а як принцип, який має пронизувати політики, стандарти, планування й управління. Наголошує на участі різних груп користувачів у прийнятті рішень, усуненні дискримінаційних бар'єрів і створенні середовища, придатного для якомога ширшого кола людей упродовж життєвого циклу. Концептуально

пов'язаний з універсальним дизайном, але акцентує не стільки на технічних рішеннях, скільки на стратегічному та інституційному рівні впровадження інклюзивності.

Доступність — здатність середовища, простору, продукту чи послуги бути використаними людьми з різними особливостями руху, чуття, сприйняття та розуміння без дискримінації. Поняття відповідає терміну *accessibility* у міжнародних документах.

Заяви про доступність (*Access Statements*) — короткі публічні описи умов доступності будівлі, маршруту, події чи послуги, які в зрозумілій формі інформують відвідувачів про наявні можливості, обмеження та заплановані покращення. Дають змогу людям заздалегідь оцінити, чи підходить їм конкретне місце. В англomовній практиці використовується термін *Access Statements*.

Інклюзивна спадщина — підхід до охорони та використання культурної спадщини, який забезпечує доступність, представлення та залучення різних груп населення, зокрема людей з інвалідністю, внутрішньо переміщених осіб (ВПО), дітей, літніх людей та меншин, розглядаючи спадщину як спільне благо і ресурс для реалізації права на місто. У міжнародній літературі відповідає поняттю *inclusive heritage*.

Інклюзивний громадський простір — громадський простір, у якому за допомогою просторових, організаційних та комунікаційних рішень створені умови, що дозволяють різним групам користувачів безпечно, гідно та повноцінно користуватися середовищем і брати участь у житті спільноти.

Інклюзивний дизайн (ІД) — підхід до проектування, який свідомо враховує різноманіття користувачів, їхній досвід та бар'єри й передбачає залучення представників різних груп до процесу прийняття рішень. У міжнародних джерелах відповідає терміну *inclusive design*.

Інклюзивність — інтегральна характеристика соціальної системи, за якої інституції, норми та матеріальне й цифрове середовище організовані так, щоб усі люди, незалежно від їхніх фізичних, сенсорних, когнітивних, соціально-економічних чи культурних особливостей, мали рівні й дієві можливості участі в житті спільноти.

Історичний міський ландшафт — концепція ЮНЕСКО, що розглядає історичне місто як цілісний живий ландшафт, у якому поєднуються матеріальна спадщина, просторова структура, природне середовище та повсякденні практики мешканців. Відповідає підходу *Historic Urban Landscape* (HUL).

Когнітивне картування — набір методів, що дають змогу з'ясувати, як люди уявляють, запам'ятовують і описують простір, зокрема через ментальні карти, схеми, малюнки та вербальні описи маршрутів. Відповідає поняттю *cognitive mapping*.

Крісло колісне — індивідуальний засіб пересування з сидінням на рамі з колесами, який дає змогу людині з порушеннями мобільності самостійно або з допомогою супроводу пересуватися в просторі. Може бути механічним (ручним) або з електроприводом. У посібнику вжито термін «крісло колісне» як нейтральнішу й поважнішу альтернативу виразу «інвалідний візок».

Людина з інвалідністю — людина, яка має стійкі порушення здоров'я (фізичні, сенсорні, інтелектуальні чи психічні), що у взаємодії з бар'єрами середовища можуть обмежувати її участь у житті спільноти. У посібнику використовується саме формулювання «людина з інвалідністю» відповідно до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю та підходу, що ставить у центрі особу, а не її порушення.

Маломобільні групи населення (МГН) — узагальнювальний термін для позначення людей, яким важко пересуватися або користуватися стандартним середовищем без додаткових умов: людей з інвалідністю, літніх людей, вагітних жінок, батьків із дитячими візками, людей із тимчасовими травмами тощо.

Маршрутне супровідне дослідження — метод польового дослідження простору, за якого дослідник, фахівець або представник влади проходить маршрут разом із користувачем, фіксуючи його досвід, труднощі та коментарі в реальному часі. У міжнародній літературі цей підхід описують як *walk-along*, *go-along* або *accompanied walks*.

Орієнтація та навігація в просторі — система просторових і інформаційних рішень (структура маршруту, орієнтири, вказівники, графіка, тактильні та цифрові засоби), яка допомагає людині зрозуміти, де вона перебуває, куди йти та як безпечно дістатися мети. У міжнародних документах часто використовується термін *wayfinding*.

Партисипативне планування — підхід до планування та розроблення рішень, за якого мешканці, користувачі та зацікавлені сторони беруть реальну участь у формуванні бачення, пріоритетів та конкретних проєктів, а не лише інформуються про вже ухвалені рішення. Відповідає підходу *participatory planning*.

Плейсмейкінг — комплекс дій, спрямованих на перетворення «абстрактного» простору на впізнаване, зручне й соціально активне місце з власною ідентичністю. Це може включати спільне з мешканцями планування, тимчасові й постійні просторові зміни (меблювання, озеленення, освітлення, елементи тактичного урбанізму), організацію подій та налагодження догляду за простором. Термін походить від англ. *placemaking* — «роблення місця», тобто створення не лише фізичної форми, а й сенсів і сценаріїв використання. На відміну від традиційного благоустрою, що зазвичай обмежується разовим «ремонтom», плейсмейкінг зосереджується на тривалому процесі співтворення й спільного управління простором, де важливі й соціальні взаємодії, і зв'язок спільноти з місцем.

Психоекологічний аналіз — підхід до оцінки якості середовища, який поєднує просторові, соціальні та психологічні характеристики, зокрема вплив простору на відчуття безпеки, контролю, стресу та добробуту користувачів.

Реверсивні втручання — просторові та технічні рішення, які можна демонтувати або змінити без незворотного пошкодження історичної тканини, зберігаючи автентичність об'єкта культурної спадщини.

Сенсорне картування — метод дослідження простору, що фіксує, як люди сприймають його через звуки, запахи, світло, тактильні відчуття та інші сенсорні характеристики. Дає змогу виявляти зони

перевантаження, «вузли тривоги» й проєктувати «тихі маршрути» та місця для пауз. Відповідає поняттю sensory mapping.

Спільні блага (commons) — ресурси, які належать не окремій приватній чи державній структурі, а спільноті в широкому розумінні (простори, ландшафти, культурна спадщина) й потребують колективного управління та захисту від привласнення. У посібнику культурна спадщина розглядається саме як commons.

Універсальний дизайн (УД) — концепція проєктування середовища, продуктів і послуг, які є максимально придатними для використання якомога ширшим колом людей без потреби у спеціальній адаптації або сегрегації. У європейському контексті тісно пов'язаний із концепцією Design for All, яка переносить принципи інклюзивності на рівень політик та стратегій.

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

All — Accessibility Improvement Index — індекс покращення доступності (методика оцінювання та моніторингу доступності громадських просторів).

ADA — Americans with Disabilities Act — Закон США про громадян з інвалідністю.

AR — Augmented Reality — доповнена реальність.

CEUR — CEUR Workshop Proceedings — серія збірників матеріалів наукових воркшопів з відкритим доступом (CEUR-WS.org).

CORDIS — Community Research and Development Information Service — інформаційна служба Європейського Союзу щодо дослідницьких та інноваційних проєктів.

DIN — Deutsches Institut für Normung — Німецький інститут стандартизації (скорочення також використовується в позначенні національних стандартів).

EIDD — European Institute for Design and Disability (Design for All Europe).

EN — European Norm — європейський стандарт, затверджений Європейським комітетом зі стандартизації (CEN).

ENAT — European Network for Accessible Tourism — Європейська мережа доступного туризму.

ERCIM — European Research Consortium for Informatics and Mathematics — Європейський дослідницький консорціум з інформатики та математики.

EU — European Union — Європейський Союз.

GPS — Global Positioning System — глобальна система супутникового позиціонування.

HUL — Historic Urban Landscape — концепція історичного міського ландшафту ЮНЕСКО.

ICOMOS — International Council on Monuments and Sites — Міжнародна рада з питань пам'яток і визначних місць.

IMPACTOUR — акронім назви проєкту «IMproving Sustainable Development Policies and PrActices to assess, diversify and foster Cultural TOURism in European regions and areas» (проєкт H2020 щодо культурного туризму).

ISO — International Organization for Standardization — Міжнародна організація зі стандартизації.

LHAC — League of Historical and Accessible Cities — європейський проєкт, присвячений доступності історичних міст.

POAH — Preservation of Affordable Housing — некомерційна організація, що працює з доступним житлом.

QR — Quick Response code — двовимірний штрихкод для швидкого доступу до цифрової інформації.

SMARTDEST — акронім проєкту «Cities as mobility hubs: tackling social exclusion through “smart” citizen engagement» (дослідницький проєкт про мобільність і туризм).

UKCIP — UK Climate Impacts Programme — програма оцінки наслідків зміни клімату у Великій Британії.

UNCRPD (CRPD) — United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities — Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю.

UNDP — United Nations Development Programme — Програма розвитку ООН.

URBACT — європейська програма міжміської співпраці з питань сталого міського розвитку (URBACT).

VR — Virtual Reality — віртуальна реальність.

WCAG — Web Content Accessibility Guidelines — рекомендації щодо доступності вебвмісту.

WHO — World Health Organization — Всесвітня організація охорони здоров'я.

ВДНГ / VDNG — Виставка досягнень народного господарства (історична назва виставкового комплексу в Києві; VDNG — латинізована форма, уживана в джерелах).

ВПО — внутрішньо переміщені особи.

ГП — громадський простір (громадські простори).

ДБН / DBN — Державні будівельні норми України (Ukrainian state building norms; DBN — англomовне скорочення, уживане в джерелах).

ДСТУ — Державний стандарт України.

МГН — маломобільні групи населення.

НУО (NGO) — неурядова організація (non-governmental organization).

ООН (UN) — Організація Об'єднаних Націй (United Nations).

ПТСР — посттравматичний стресовий розлад.

США — Сполучені Штати Америки.

УД — універсальний дизайн (universal design).

ІД — інклюзивний дизайн (inclusive design).

ЮНЕСКО (UNESCO) — Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization).

Додаток 1. Чек-лист Доступності

Цей додаток застосовується на другому етапі оцінювання, після попереднього скринінгу за матрицею АІІ, і слугує інструментом детального аудиту доступності конкретного простору або маршруту.

Простір / маршрут: _____ Дата оцінки: _____ Оцінювач: _____

№	Параметр / зона	Контрольне запитання	Оцінка (так / частково / ні)	Бал (0-4)	Коментар
1	Ширина основного маршруту	Чи забезпечено мінімум ~1,8 м для розминання двох людей / візка та пішохода?			
2	Поперечні та поздовжні ухили	Чи ухили не перевищують нормативні значення та не створюють ризиків падіння?			
3	Рівність покриття	Чи покриття рівне, неслизьке, без ям, вибитої бруківки, люків у проході?			
4	Перешкоди на маршруті	Чи відсутні стійкі/тимчасові перешкоди в коридорі руху, або лишено $\geq 1,8$ м чистого проходу?			
5	Перепади висот	Чи всі перепади мають доступні рішення (пандус/платформа/ліфт), немає «сліпих» сходів?			
6	Пандуси	Чи відповідають ухил, ширина, бортики, поручні, покриття вимогам ДБН/стандартів?			
7	Сходи	Чи сходи мають рівні проступи, контрастну позначку краю, поручні з обох боків?			
8	Пониження бордюрів	Чи понижено бордюри в зонах переходів, без «ступенів» > 2 см?			

9	Пішохідні переходи	Чи є розмітка, тактильне позначення, безпечний час сигналу, добра видимість?			
10	Тактильне покриття	Чи тактильні елементи логічні, стандартизовані, без декоративних «фейкових» вставок?			
11	Входи до будівель/об'єктів	Чи принаймні один вхід є доступним (без порогів/зі зрозумілим пандусом/дверима)?			
12	Зупинки громадського транспорту	Чи зупинка доступна (підходи, платформа, можливість посадки/висадки людей на кріслі колісному)?			
13	Паркування для МГН	Чи є виділені місця, достатня ширина, безпечний шлях від паркування до простору?			
14	Місця відпочинку	Чи є лавки/сидіння з різною висотою, поручні, місце для крісла колісного поруч?			
15	Туалети (за наявності)	Чи є доступний туалет/кімната гігієни з достатнім простором, поручнями, обладнанням?			
16	Освітлення	Чи достатнє та рівномірне освітлення маршрутів, переходів, входів, сходів?			
17	Аварійна безпека	Чи існують доступні шляхи евакуації, засоби виклику допомоги для МГН?			
18	Безперервність маршруту	Чи весь заявлений маршрут прохідний без бар'єрів для людини на кріслі колісному?			

Інструкція: послідовно проходьте всі параметри, для кожного обирайте відповідь «так», «частково» або «ні», заносьте відповідний бал від 0 до 4 (0 — вимога зовсім не виконується, 4 — повна відповідність), а в колонці «Коментар» фіксуйте ключові спостереження та пропозиції; на основі отриманих балів і коментарів сформулюйте підсумковий висновок щодо рівня доступності простору або маршруту.

Підсумковий висновок за чек-листом Доступності: _____

Додаток 2. Чек-лист Інклюзивності

Цей додаток використовується після базової оцінки доступності (матриця АІІ та чек-лист доступності, Додаток 1) і дає змогу деталізувати інклюзивні аспекти користування простором для різних груп користувачів.

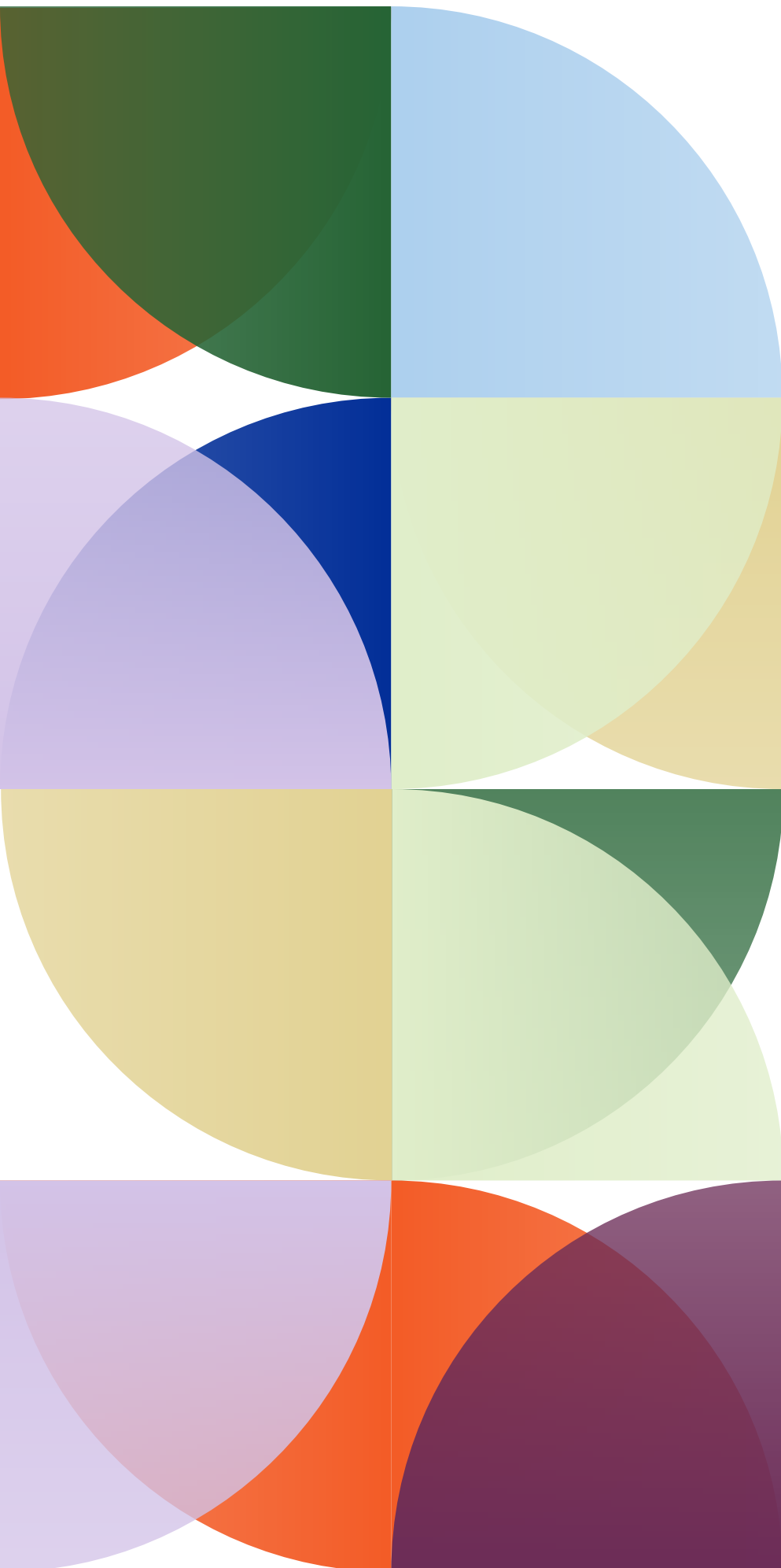
Простір / маршрут: _____ Дата оцінки: _____ Оцінювач: _____

№	Вимір / тема	Контрольне запитання	Оцінка (так / частково / ні)	Бал (0-4)	Коментар
1	Альтернативні маршрути	Чи є декілька маршрутів з різними ухилами, довжиною, рівнем шуму?			
2	Гнучкість простору	Чи простір допускає зміни (мобільні сидіння, модульні елементи, тимчасові рішення)?			
3	Мультисенсорна навігація	Чи дублюється інформація (візуально, тактильно, звуково — де доречно)?			
4	Зони сенсорного відпочинку	Чи є тихі / менш стимулюючі зони для людей із сенсорними труднощами?			
5	Контроль візуального хаосу	Чи немає надлишку реклами, миготіння, агресивних візуальних стимулів?			
6	Мікроклімат (тепло/холод, вітер)	Чи є захист від спеки, вітру, опадів (навіс, тінь, укриття)?			
7	Зрозуміла структура простору	Чи легко зрозуміти, де що розташовано (логічні зони, очевидні напрямки)?			
8	Мова та символи	Чи використано просту мову, зрозумілі піктограми, достатній шрифт/контраст?			

9	Передбачуваність	Чи немає «раптом» змін рівня, небезпечних місць без попередження?			
10	Різноманітність користувачів	Чи простір реально використовують різні групи (діти, літні, люди з інвалідністю тощо)?			
11	Відчуття безпеки	Чи люди (зокрема жінки, підлітки, МГН) відчувають себе тут відносно безпечно?			
12	Недискримінаційність	Чи немає «анти-безхатченкового» дизайну, бар'єрів для малозабезпечених чи мігрантів?			
13	Економічна доступність	Чи можливе користування простором без витрат, чи є безкоштовні активності/опції?			
14	Участь користувачів	Чи залучались люди з інвалідністю та інші групи до планування/оцінки простору?			
15	Зворотний зв'язок	Чи є простий спосіб залишити скаргу/пропозицію й чи є реакція на ці повідомлення?			
16	Операційна підтримка	Чи підтримується стан простору (прибирання, ремонт, зимове утримання) з урахуванням МГН?			
17	Тимчасові заходи / події	Чи під час подій не блокуються маршрути МГН, передбачені альтернативи та інформування?			

Інструкція: заповнюйте чек-лист за тим самим принципом, що й для доступності, але з акцентом на різні групи користувачів; для кожного виміру відзначаєте «так», «частково» або «ні», виставляєте бал 0-4 та коротко описуєте у колонці «Коментар», яких груп стосується виявлене обмеження або можливість; наприкінці на основі відповідей сформуєте узагальнений висновок про рівень інклюзивності простору й пріоритетні напрями покращення.

Підсумковий висновок за чек-листом Інклюзивності: _____



Co-funded by
the European Union