

УДК 656

ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ «УНІВЕРСАЛЬНОГО ДИЗАЙНУ» В ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Загурська Світлана Миколаївна, к. філос. наук
КНЗ КОР «Київський обласний інститут
післядипломної освіти педагогічних кадрів»
e-mail: zagurskasm@ukr.net

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) в даний час у світі більше одного мільярда людей з інвалідністю, що становить близько 15% населення світу [1]. З цього числа приблизно від 110 до 190 мільйонів дорослих відчувають серйозні труднощі в реалізації своїх прав, у тому числі і тих, що стосуються можливостей безперешкодного пересування та транспортної доступності [2].

Зараз ми є свідками того, як змінилося саме поняття «люди з інвалідністю». Воно еволюціонує: від «людей з проблемами здоров'я» до «громадян з особливими потребами». Акценти зміщуються щодо реалізації прав людей з інвалідністю в міському середовищі [3]. Так однією з найвиразніших характеристик сприйняття міського простору індивідами з інвалідністю є його поділ на дві складові: місто, як простір реабілітації та місто, як соціальний простір (для освітньої, професійної, культурно-дозвіллевої та іншої діяльності).

У першому випадку місто «згортається» до показників доступності реабілітаційних установ. Територіальна близькість реабілітаційних послуг і можливість отримати всі їх види стає особливістю великого міста. Тому

віддаленість реабілітаційних закладів від місця проживання і «розпорошеність» по місту стає значною перешкодою.

У другому випадку місто стає простором не лише для самовираження та особистої активності осіб з інвалідністю, а й для їх взаємодії з іншими соціальними групами, які потенційно можуть призвести до конфлікту інтересів і, отже, до необхідності інтеграції для їх вирішення. Тобто відбувається зсув у нашому розумінні від принципу «доступного середовища» до принципу «універсального дизайну», коли життєвий простір людей організовано так, щоб усе було зручно.

Концепція «універсального дизайну» була розроблена американським архітектором та адвокатом Рональдом Мейсом. Сім сформульованих ним принципів універсального дизайну проклали шлях до місць і просторів, які будуть фізично доступні незалежно від потреб і можливостей.

1. Справедливе використання: дизайн корисний та затребуваний людьми з різними здібностями.

2. Гнучкість у використанні: конструкція враховує широкий спектр індивідуальних переваг та можливостей.

3. Просте та інтуїтивно зрозуміле використання: використання дизайну легко зрозуміти, незалежно від досвіду користувача, його знань, мовних навичок чи поточного рівня концентрації.

4. Інформація, що сприймається: дизайн ефективно доносить необхідну інформацію до користувача, незалежно від умов навколишнього середовища або сенсорних здібностей користувача.

5. Стійкість до помилок: конструкція зводить до мінімуму небезпеки та несприятливі наслідки випадкових чи ненавмисних дій.

6. Низькі фізичні зусилля: конструкція дозволяє ефективно та комфортно використовувати її з мінімальною втомою.

7. Розмір та простір для підходу та використання: передбачені відповідні розмір та простір для підходу, досяжності, маніпуляції та використання незалежно від розміру тіла користувача, його пози чи рухливості [4].

При взаємодії в просторі, який однаково доступний для всіх, незалежно від їх фізичних можливостей, особи з особливими потребами є рівноправними суб'єктами формування міського середовища. «Прийнятний простір» більш чітко сформульований серед людей з обмеженими можливостями порівняно з тими, які фізично не обмежені. Стосовно до громадського транспорту його можна описати як об'єктивний простір матеріальних об'єктів транспортних засобів з якими вони взаємодіють у повсякденному житті (рис 1.)

Слід зазначити, що окрім технічних умов є низка економічних чинників, що впливають на безбар'єрність у міському просторі для людей з особливими потребами. І Хоча це не обов'язково є фізичною перешкодою для доступу, вартість проїзду у громадському транспорті може стати суттєвою перешкодою для використання доступного транспорту, особливо для осіб та сімей з низьким доходом. Високі тарифи можуть зробити регулярне використання послуг громадського транспорту недозволеним, змушуючи людей обмежувати свої поїздки, залишатися вдома або використовувати альтернативні види транспорту [5].



а



б



в



г

Рис 1 «Прийнятний простір» громадського транспорту для особи з особливими потребами

а – низькопідлоговий автобус; б – багатофункціональна кнопка; в – місце для візка з дитиною; г – низька підлога по всій довжині транспортного засобу.

Це створює циклічну проблему, оскільки ті, хто користується громадським транспортом для доступу до основних послуг, таких як охорона здоров'я, освіта або робота, можуть мати труднощі з доступом до цих послуг через вартість, і тому їх можливості економічної мобільності обмежені. Крім того, відсутність доступних транспортних можливостей може призвести до соціальної ізоляції, оскільки люди можуть бути не в змозі відвідувати сім'ю та друзів або брати участь у громадських заходах.

Отже, люди з інвалідністю є одними із соціальних груп, чий інтереси та запити на безбар'єрність у міському просторі ущемлені. У сучасних містах, це питання стає одним із найважливіших при прийнятті рішень про проектування міст та навколишнього середовища. Це сприяє реалізації права особам з обмеженими можливостями на проживання у місті поряд із іншими членами суспільства, забезпечує рівні права, сприяє інтеграції в суспільне життя, розвитку соціальної взаємодії та підвищенню доступності інфраструктури.

Література

1. Інвалідність та здоров'я. ВОЗ. URL. <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>
2. Загурський О. М. Оцінка ринку транспортних послуг України. Техніка та енергетика. 2019 – Т. 10. – № 1. – С. 41-46.
3. Конвенція про права осіб з інвалідністю URL. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text

4. Mace R. Universal Design: Barrier Free Environments for Everyone. Designers West, 1985, 147–152.

5. Zagurskiy O., Savchenko L., Makhmudov I., Matsiuk V. Assessment of socio-ecological efficiency of transport and logistics activity. Proceedings of 21st International Scientific Conference Engineering for Rural Development 25-27.05.2022 Jelgava, LATVIA. 543-550.

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.