

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

НДІ техніки і технологій

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



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



AutoTransport and Infrastructure

23-25 квітня 2020 року
м. Київ

УДК 336:656

ТРАНСПОРТНА ІНКЛЮЗІЯ ЯК СКЛАДОВА СОЦІАЛЬНОЇ ІНКЛЮЗІЇ

Жулин Ольга Володимирівна, к.е.н., доц.
Національний транспортний університет
olgazhulyn@gmail.com

Громадський транспорт знаходиться на переломному етапі свого розвитку, бо повинен знайти шлях до переходу від традиційного сервісу, який визначається і формується для більшості людей, до послуги, що пропонує індивідуальні рішення. Клієнти очікують безпечних, доступних, вигідних та персоналізованих транспортних послуг. Вирішення проблем мобільності, з якими стикаються клієнти, незалежно від географічних, фізичних чи соціальних умов, є одним із основних напрямків діяльності громадських транспортних компаній та урядів, оскільки мобільність є ключовим фактором економічного та соціального розвитку та інтеграції.

Транспортна інклюзія передбачає доступність транспортних послуг для споживача, бо саме відсутність прийнятних варіантів громадського транспорту означає менший доступ до товарів, послуг, ринків праці, освіти та рекреаційних заходів, які мають сильний вплив на добробут особистості та соціальну згуртованість. Вразливі категорії користувачів, такі як: люди з обмеженою фізичною мобільністю та люди похилого віку, молодь, люди з низькими доходами та безробітні, неграмотне населення, вагітні і користувачі послуг з дітьми, соціально виключені або слабо інтегровані громади та мігранти, сільське населення; можуть бути автоматично виключені з соціально-економічного життя країни, якщо транспортні послуги є недоступними. Саме транспортна інклюзія є

одним з найважливіших інструментів включення людини в соціально-економічне життя країни, за рахунок можливості вільно пересуватись.

Наприклад, близько 15% населення світу страждає від інвалідності, очікується, що кількість таких людей зростатиме, особливо серед тих, хто у віці. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про права людей з інвалідністю зобов'язує зробити транспорт доступним для людей з обмеженими можливостями, щоб вони могли брати участь у суспільстві "на рівні з іншими".

Для того, щоб забезпечити споживачам з обмеженими можливостями транспортних послуг доступність та інклюзивність, а іншим групам користувачів дозволити бути більш мобільними з найбільшим комфортом, засоби громадського транспорту повинні, перш за все, запропонувати дизайн, який:

- 1) пристосований до людей з різними потребами;
- 2) буде зрозумілим для користувача незалежно від досвіду, знань чи мовних навичок та інших особливостей;
- 3) ефективно передаватиме необхідну інформацію незалежно від сенсорних здібностей користувача;
- 4) можна буде використовувати ефективно, комфортно та мінімальною втомою;
- 5) забезпечує необхідний розмір і простір для підходу, входу, маніпуляцій;
- 6) безпечний з точки зору санітарно-епідеміологічних умов.

Один із прикладів належної практики транспортної інклюзії і доступності є "Aubin": додаток, призначений для покращення поїздок на залізниці для людей з аутизмом, який враховує особливості, пов'язані зі стресом, а час та витрати, щоб допомогти користувачеві саме досягти місця призначення.

Використання смартфонів є потужним інструментом нововведень: цифровий доступ є не лише аксесуаром, але важливим компонентом доступності до публічного простору. Однак сьогодні багато мобільних послуг пропонуються клієнтам через цифрові канали, залишаючи декого, буквально, узбіч дороги. Це критичний момент для людей похилого віку, часто дезорієнтованих в процесі цифровізації суспільства, а також для людей, які не мають фінансових коштів, щоб придбати смартфон. Мобільність для людей похилого віку може реалізовуватись не лише через цифрове навчання, а й завдяки удосконаленню дизайну сидінь, встановленню більшої кількості опор, уточнення вивісок також можуть покращити їхній досвід пересування.

Важливим напрямом забезпечення доступності та інклюзії транспортних послуг є розроблення вивісок і знаків, які будуть пристосовані до неграмотності. 14% світового населення (750 мільйонів людей) не вміють читати чи писати або мають труднощі з обома видами діяльності. Для вирішення цього питання застосовуються різні підходи. Наприклад, у Мельбурнському метро станції були пронумеровані та перейменовані словом, пов'язаним із видимим міським середовищем (конкретна пам'ятка, яку впізнають всі). Карта стає більш конкретною та зрозумілою для всіх аудиторій. У Празі 100% інформації, пов'язаної з транспортом, доступна через декілька сенсорних каналів, доступна навіть для людей із вадами зору. Всі метро, трамваї, автобуси та станції оснащені інструментами візуальної навігації та

аудіо повідомленнями. Ці та багато інших ініціатив доводять, що доступність та інклюзивність є важливими завданнями, які сьогодні мають бути вирішені у сфері мобільності людей.

Підсумовуючи вище сказане, можна зробити висновки, що забезпечення інклюзії громадського транспорту вимагає реалізації нижче наведених кроків:

1) Розуміння і формулювання основних проблем щодо забезпечення населення прийнятними, а головне доступними, безпечними та якісними, транспортними послугами у різних галузях транспорту.

2) Розроблення відповідних заходів та технологій, що сприятимуть мобільності громадян, включаючи вразливих споживачів.

3) Впровадження новітніх бізнес моделей і технологій у громадському транспорті.

Література

1. Janet Stanley, John Stanley. The Importance of Transport for Social Inclusion. Social Inclusion. 2017. Volume 5. Issue 4. Pages 108 – 115.

2. Press Release Public Transport Trends Report 2019: A Global View On A Redefined Sector Brussels, 18 April 2019. Access mode: https://www.uitp.org/sites/default/files/PTTrends2019_pressrelease.pdf.

3. The Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People. Department for Transport Great Minster House. London. 2018. Access mode: <https://www.gov.uk/government/publications/inclusive-transport-strategy>