

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України
Національний університет біоресурсів і
природокористування України
Механіко-технологічний факультет
НДІ техніки та 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



90 річниці механіко-технологічного факультету
НУБіП України присвячується

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



AutoTransport and Infrastructure

11-13 квітня 2019 року
м. Київ

УДК 656.025.2

ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ ІНВАЛІДІВ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

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

Ступінь цивілізованості країни оцінюється по її відношенню до інвалідів, тому в розвинених в економічному відношенні країнах світу проблема транспортної доступності інвалідів є найважливішим елементом соціальної політики держави. Основною умовою повноцінної інтеграції людей з інвалідністю до суспільного життя виступає забезпечення для них доступності не лише оточуючого середовища, але й всіх видів транспорту та транспортної інфраструктури. З цих позицій транспортна доступність – це насамперед наявність транспорту та відповідної транспортної інфраструктури, завдяки яким кожна особа з інвалідністю може скористатись своїм правом на мобільність, незалежно від характеру її порушень [2, с. 8].

Так, зразком організації транспортної доступності інвалідів у великому місті є Дрезден (ФРН) [4]. Безперешкодність пересувань по вулично-дорожньої мережі міста для інвалідів здійснюється за рахунок вертикального планування шляхів пересування. На перехрестях місця сполучення тротуарів з проїзною частиною вирівняні за відмітками і розділені на пішохідні та велосипедні зони. Для людей з вадами зору край проїзної частини і місця зміни напрямку руху виділені за допомогою тактильних поверхонь, позначені кольором асфальту або бруківки. Світлофори викличного типу зі звуковим дублюванням і цифровою індикацією. У місті гарне інформаційне забезпечення: доріжки позначені

розміткою та знаками. Пішохідні містки крім сходин мають пологі пандуси. Пересадочні пункти, зупинки обладнані туалетами для інвалідів-візочників. Доступ в такі місця організований з допомогою електронних карт членів інвалідних товариств.

Ретельно організована маршрутна мережа, майданчики зупинки громадського транспорту, пішохідні переходи, зони тяжіння і тротуари доступні для інвалідів та інших осіб обмежених у пересуванні. Посадочні майданчики трамваїв – основного виду транспорту – підняті до рівня підлоги салону, куди можна в'їхати на візку. Зупинки обладнані електронними табло, що інформують про час прибуття кожного маршруту. При такій організації міського пасажирського транспорту спеціальний транспорт, обладнаний підйомниками, стає вже доповненням.

На активізацію процесу формування безбар'єрного середовища в нашій країні великий вплив робить світове співтовариство. Вимоги щодо формування безбар'єрного середовища закріплені нормами міжнародного права і вітчизняного законодавства, тому цей процес наскільки ж складний, настільки і незворотний.

Серед існуючих документів ООН, присвячених правам людини, слід особливо відзначити Універсальну декларацію прав людини ООН, прийняту в 1948 році [6]. У цьому документі визнавалося, що всі люди мають рівні права незалежно від існуючих між ними розходжень. У 2006 році прийнята Конвенція ООН про права інвалідів, яку до початку 2012 року підписали 153 країн, 110 з них її ратифікували [3]. Ухвалення Конвенції складається з чотирьох етапів: необхідно спочатку підписати Конвенцію і Протокол до неї, а потім їх ратифікувати. 16. 12. 2009 р. Верховна Рада України ратифікувала Конвенцію ООН про права осіб з інвалідністю та Факультативний протокол до неї, а 6.03.2010 р. вона вступила в силу на території України. Ратифікувавши цей міжнародний документ, наша держава взяла на себе юридичні зобов'язання щодо виконання даної Конвенції, а громадські організації продовжили свою роботу, спрямовану на моніторинг дотримання Україною своїх зобов'язань щодо забезпечення реалізації прав людей з інвалідністю згідно визначених стандартів.

Разом з тим слід відмітити, що ціна ратифікації дуже висока: необхідно привести законодавство у відповідність з їх принципами і нормами. Крім того, практична реалізація цих законів потребує чималих фінансових витрат. На сьогоднішній день немає методики, що дозволяє оцінити їх обсяг і ефективність. З одного боку, забезпечення доступності – це вимога щодо захисту прав людей з інвалідністю, з іншого – це конкурентна перевага. Для споживачів доступність підвищує життєвий рівень, для виробників доступність підвищує відвідуваність і прибутковість їх бізнесу. Між бідністю і інвалідністю існує прямий двосторонній зв'язок. Бідність може спричинити за собою інвалідність через недоїдання, погане медичне обслуговування і небезпечні умови життя. Тематичні дослідження в країнах, що розвиваються показують, що «вищі показники інвалідності пов'язані з низькими показниками освіченості,

недостатнім харчуванням, більш низьким рівнем імунізації, меншою вагою новонароджених, більш високими показниками безробіття і неповної зайнятості, а також більш низькою професійною мобільністю» [5]. Інвалідність може стати причиною зuboжіння, оскільки «ускладнює всебічну участь інвалідів в економічному і соціальному житті суспільства» [1].

Наразі на сьогодні не існує офіційно визначеного і прийнятого визначення актуалізації проблематики інвалідності. Однак світовий і вітчизняний досвід, пов'язаний з визначенням актуалізації гендерної проблематики, допомагає зрозуміти, як слід підходити до визначення актуалізації проблематики інвалідності.

Література

1. Всемирный банк [Электронный ресурс] / Веб-сайт с информацией и статистическими данными об инвалидности. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org/disability>
2. Доступність транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю // Всеукраїнське громадське об'єднання «Національна Асамблея людей з інвалідністю України» К., 2016 – 186 с., с. 8
3. Подписание и ратификация Конвенции и Протокола / Сайт ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.un.org/russian/disabilities/countries.asp?navid=17&pid=612>
4. Сафронов, Э.А. Особенности транспортного обслуживания инвалидов в крупных городах / Э.А. Сафронов К.Э. Сафронов, // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния : материалы XII Международной науч.-практ. конф. – Екатеринбург : АМБ, 2006. – С.121-125
5. Key Indicators of the Labour Market [Электронный ресурс] / Підбірка публікацій про доповідь Міжнародної організації праці. – Режим доступу : http://www.ilo.ru/press/docs/KILM_Clips.pdf
6. UN Standard Rules for the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.independentliving.org/standardrules/StandardRules.pdf>