DOI: [10.32702/2307-2156-2020.11.6](https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.11.6)

УДК 352:338:629

Н. В. Васильєва,
д. держ. упр., доцент, професор кафедри регіонального управління, місцевого
самоврядування та управління містом,
Національна академія державного управління при Президентові України
ORCID ID: 0000-0002-3128-7767
С. М. Приліпко,
д. держ. упр., доцент,
в.о. завідувача кафедри публічного управління та менеджменту інноваційної діяльності,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID ID: 0000-0002-6116-328X

ДОСТУПНІСТЬ ІНФРАСТРУКТУРИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ: АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ

N. Vasylieva
Doctor of Sciences in Public Administration, Associate Professor, Professor of the Department of
Regional Administration, Local Self-Government and Urban Management,
National Academy for Public Administration under the President of Ukraine
S. Prylipko
Doctor of Sciences in Public Administration, Associate Professor, Acting Head of the Department of
Public Administration and Innovation Management,
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

AVAILABILITY OF PUBLIC TRANSPORT INFRASTRUCTURE FOR LOW MOBILE GROUPS: ANALYSIS OF FOREIGN EXPERIENCE

Автором акцентовано увагу на проблемі доступності інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення. Політика органів публічної влади на рівні територіальних громад має бути спрямована на задоволення потреб усіх мешканців і гостей міста (села, селища) через відповідальне ставлення та максимальне врахування їх інтересів без жодних утисків або приниження. Доступність інфраструктури та створення безбар'єрного середовища є важливими показниками сталого розвитку, через що дана тематика є об'єктом дослідження багатьох учених і практиків у всьому світі. Для отримання інформації щодо якості надання публічних послуг, зокрема у сфері громадського транспорту, на рівні населених пунктів на постійній основі проводяться соціологічні опитування, анкетування та використовуються інші інструменти. Це дозволяє отримати змістовні емпіричні данні, які враховуються при розробці й прийнятті відповідних управлінських рішень. Аналіз, опис та узагальнення досвіду Австрії, Китаю, Німеччини, Швеції дозволили виявити корисні практики щодо забезпечення доступності інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення і в результаті сформулювати конкретні висновки та пропозиції. Концепція інклюзивного розвитку передбачає, що кожен суб'єкт є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має право на задоволення своїх потреб, і сприяє розширенню можливостей щодо доступу до основних

товарів і послуг. Повсякденна культура громадського транспорту потребує наявності системи цінностей, правил і домовленостей у межах яких відбувається взаємодія надавачів і споживачів даної послуги тощо. Виявлені головні бар'єри розвитку інклюзивного муніципального громадського транспорту в Україні. Концептуально обґрунтовано доцільність застосування програмно-цільового підходу, який найбільш повно дозволяє виявити й проаналізувати наявні проблеми та усунути загрози і ризики у процесі розроблення й реалізації стратегічних планів або програм розвитку територіальних громад. А також вказано на важливість запровадження інклюзивних інноваційних рішень у контексті соціальної відповідальності органів публічної влади, перевізників і забудовників.

The author focuses on the problem of accessibility of public transport infrastructure for less mobile groups. The policy of public authorities at the level of territorial communities should be aimed at meeting the needs of all residents and guests of the city (village, settlement) through a responsible attitude and maximum consideration of their interests without any harassment or humiliation. The availability of infrastructure and the creation of a barrier-free environment are important indicators of sustainable development. That's why this topic is the subject of research by many scientists and practitioners around the world. In order to obtain information on the quality of public services, in particular in the field of public transport, sociological surveys, questionnaires and other tools are conducted on a regular basis at the level of settlements. This allows get meaningful empirical data that is taken into account in the development and adoption of appropriate management decisions. Analysis, description and generalization of the experience of Austria, China, Germany, Sweden allowed to identify useful practices for ensuring the accessibility of public transport infrastructure for low mobility groups and as a result to formulate specific conclusions and proposals. The concept of inclusive development implies that each entity is important, unique, valuable to society and has the right to meet its needs, and promotes access to basic goods and services. Everyday culture of public transport requires a system of values, rules and agreements within which the interaction of providers and consumers of this service and so on. The main barriers to the development of inclusive municipal public transport in Ukraine have been identified. The expediency of application of the program-target approach, which allows revealing and analyzing the existing problems and eliminating threats and risks in the course of development and realization of strategic plans or programs of development of territorial communities is conceptually substantiated. It also points out the importance of implementing inclusive innovative solutions in the context of social responsibility of public authorities, carriers and developers.

Ключові слова: публічне управління; інфраструктура; громадський транспорт; маломобільні групи населення; програмно-цільовий підхід; зарубіжні практики.

Key words: public administration; infrastructure; public transport; low mobility groups; program-targeted approach; foreign practices.

Постановка проблеми. Головною проблемою сьогодення на рівні територіальних громад є розробка і впровадження органами місцевого самоврядування інклюзивних рішень, що передбачає відповідальне ставлення та максимальне врахування інтересів усіх громадян, без жодних утисків чи приниження. Саме інклюзія, за допомогою конкретних інструментів і технологій, дає можливість всім мешканцям, особливо тим, що мають труднощі у фізичному чи розумовому розвитку бути залученими у процеси, що відбуваються у суспільстві. При цьому в суспільстві на постійній основі має відбуватись вільний діалог і співпраця з дотриманням основних демократичних принципів.

Задоволеність населення є категорією, яку можна виміряти, відчути, проаналізувати й порівняти, враховуючи зміни, що відбуваються в оточуючому середовищі щоденно. Для створення комфортних умов і налагодження якісного доступу до публічних послуг мешканцям територіальної громади, особливо представниками маломобільних груп населення органи місцевої влади мають запровадити на постійній основі моніторинг, що дозволить їм вчасно виявити відхилення від відповідності бажаному результату, здійснити відповідні кроки щодо їх усунення або запобігання у майбутньому тощо. Моніторинг є обов'язковим елементом публічного управління, тому є джерелом постійного покращення процесів прийняття й реалізації управлінських рішень, що забезпечить високу якість і доступність публічних послуг для кінцевого споживача.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Доступність інфраструктури та створення безбар'єрного середовища є важливими показниками сталого розвитку. Для проведення нашого дослідження цікавими є

напрацювання В.Стернборг, де вчена дослідила проблеми, з якими зіштовхуються маломобільні користувачі громадського транспорту у Швеції; Г.Ембергер, Р.Крпата, І.Кьоніг, В.Роллінгер і М.Грюнднер, які вивчили практику функціонування громадського транспорту для людей з обмеженими можливостями в м. Відні. М.Кірс і Т.Совець акцентували свою увагу на проєкті “Ways4all”, який спрямований забезпечити навігацію в приміщенні для людей із вадами зору та сліпих та інші.

Формулювання мети статті. Проаналізувати досвід зарубіжних країн щодо забезпечення доступності інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення та запропонувати інструменти покращення існуючої ситуації в цій сфері на рівні територіальних громад.

Виклад основного матеріалу. Збалансований розвиток територій дозволяє органам публічної влади вирішувати нагальні соціально-економічні завдання, проблеми збереження навколишнього середовища та природно-ресурсного потенціалу з метою повноцінного задоволення потреб нинішнього і майбутніх поколінь. Для подолання негативних тенденцій необхідно чітко усвідомити кожну конкретну проблему та запроваджувати ефективні заходи з розроблення і виконання дієвих стратегій і цільових програм розвитку територій. Ефективність публічного управління залежить від взаєморозуміння органів публічної влади та їх бажання співпрацювати з громадськістю у процесі вирішення актуальних проблем сталого, у т.ч. інклюзивного, розвитку територіальних громад [4, с. 13-14].

Концепція інклюзивного розвитку передбачає, що кожен суб'єкт є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має право на задоволення своїх потреб, і сприяє розширенню можливостей щодо доступу до основних товарів і послуг. До маломобільних груп населення відносяться особи, які відчують труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні у просторі, зокрема особи з інвалідністю, з тимчасовим порушенням здоров'я, з дитячими візками, вагітні жінки, громадяни похилого віку [2]. Повсякденна культура громадського транспорту потребує наявності системи цінностей, правил і домовленостей у межах яких відбувається взаємодія надавачів і споживачів даної послуги тощо. На муніципальний громадський транспорт покладено перевезення різних соціальних груп населення, у т.ч. з низьким рівнем доходів [11, с. 51]. Проте наскільки він та його інфраструктура є доступними для мешканців у багатьох територіальних громадах ця тема досі залишається під питанням.

На наш погляд, саме максимізація задоволеності населення визначає привабливість конкретного перевізника і надає бонуси на виборах для посадовців. З цього боку маломобільних груп населення найінформативнішими показниками є доступність і комфортність. Розуміння потреби у створенні доступного (безбар'єрного) середовища для всіх громадян є всесвітньою проблемою. Бар'єри, у першу чергу, долаються в архітектурі й містобудуванні. З кінця 1950-х років уряди у країнах Західної Європи та Північної Америки почали застосовувати заходи зі створення доступного для всіх середовища, а на початку 1970-х років розроблялися правові норми щодо забезпечення доступності до об'єктів інфраструктури [10, с. 2]. За кордоном поширеною практикою є запровадження публічно-приватного партнерства (у формі концесії), що дозволяє реалізовувати вартісні комерційні та соціальні інфраструктурні проєкти на державному і місцевому рівнях. Для України корисним буде запровадження окремих елементів комерційної, соціальної та змішаної моделей такої співпраці між органами публічної влади та приватними партнерами у сферах функціонування транспорту, створення публічних просторів і забезпечення благоустрою територіальних громад [3].

Встановлено, що у Швеції незважаючи на те, що законодавство, яке стосується доступного громадського транспорту для людей з обмеженими можливостями, приймається з кінця 1970-х років, проте проведені у 2018 р. емпіричні дослідження виявили наявність широких бар'єрів у системі громадського транспорту та великих відмінностей між різними частинами країни. Так, у Стокгольмі у 2018 р. проживало біля 962000 мешканців. Місцева транзитна компанія Великого Стокгольма (SL) є головним суб'єктом громадського транспорту в регіоні, відповідальним за метро, автобуси, приміські поїзди й катери та за публічний тендер на громадський транспорт. За даними SL щоденна кількість поїздок на громадському транспорті в окрузі становить близько 900000 поїздок. Емпіричні матеріали складені зі зібраних 384 скарг щодо доступності інфраструктури й громадського транспорту, поданих мандрівниками, які SL отримала з січня по жовтень 2018 р. Скарги містили інформацію про пункти відправлення й призначення, дату та час, номер маршруту, через який канал SL отримав скаргу (соціальні мережі, по телефону або електронною поштою), короткий опис (власні слова мандрівника). В інших випадках описи складалися з вторинних даних, узагальнених працівником служби обслуговування клієнтів SL, який отримав телефонний дзвінок. Скарги поділяються на такі категорії: люб'язність водія транспортного засобу; близькість до бордюру; наявність пандуса, ескалатора/ліфта; послуги супроводу; розклади руху та інші.

Більшість скарг стосувалося людського фактору, наприклад, зловживання або не використання водіями спеціального обладнання, ігнорування або демонстрація образливої поведінки (грубе ставлення, знущання, використання нецензурних висловлювань) до маломобільних груп населення. Зокрема, коли споживачі послуг громадського транспорту потрапляють у незручні ситуації коли просять водія допомоги з пандусом, нахилити підлогу транспортного засобу тощо [15]. Отже, проведені дослідження свідчать, що використання такого інструменту як скарги дозволяє органам публічної влади, перевізникам (тобто надавачам публічних послуг) отримувати від споживачів послуг інформацію щодо якості їх надання. Зокрема, виявляти існуючі бар'єри в громадському транспорті для маломобільних груп населення, з'ясувати чому вони сприймаються пасажирями як бар'єри та застосовувати відповідні заходи з їх усунення.

У Відні (Австрія) проживає приблизно 1,7 млн мешканців. У місті оцінювання якості життя відбувається шляхом проведення опитування, анкетування щодо. З'ясовано, що система громадського транспорту “Віденські лінії” (Wiener Linien – WL) складається з електропоїздів, метро, трамваїв і автобусів, та є

однією з найкращих у світі через свою безпечність, надійність, охайність, пунктуальність, бюджетність і доступність для всіх. Усі станції метро оснащені ліфтами для забезпечення доступу людей з обмеженими можливостями, зупинки наземного громадського транспорту обладнані тактильними системами наведення для забезпечення доступу для незрячих і людей із вадами зору. У випадку надзвичайних ситуацій або інцидентів користувачі отримують необхідні повідомлення через якісно налагоджену аудіо-інформаційну систему. Встановлено, що у 2011 р. 37% усіх поїздок у столиці відбувалося на громадському транспорті; в середньому близько 2,4 млн пасажирів використовували річні квитки. Щодня транспортні засоби WL долають відстань 180 000 км. І щороку питома вага використання приватних автомобілів у місті зменшується, а користування громадським транспортом збільшується [12].

Для всіх видів транспорту в межах міста передбачені однакові квитки. Будь-які квитки на транспорт і проїзні, окрім річних і пільгових, можна придбати в спеціальних автоматах, які, як правило, розташовуються на станціях метро та в кіосках продажу тютюну. Квиток можна придбати й у водія транспортного засобу, але тоді він вийде дещо дорожче. WL має великий досвід інвестування у “мобільність для всіх”. Оператор громадського транспорту Відня, придбав транспортні засоби з безступінчастим доступом і змінив свої зупинки, щоб люди з обмеженими фізичними можливостями могли користуватися громадським транспортом самостійно.

У м. Дрездені (Німеччина) трамваї, автобуси та муніципальна залізниця обов’язково дотримуються вимог щодо безбар’єрного доступу. Місцева транспортна компанія “АТ «Дрезденські транспортні послуги»” (DVB AG) 100% використовує сучасні низькопідлогові трамваї та автобуси з аудіовізуальними інформаційними системами, комунальні залізничні вагони також є безбар’єрними. Транспортні засоби оснащуються відкидними (мобільними) пандусами. Висота трамваїв становить +28 см над поверхнею колії, а довжина пандусів становить 1,40 м, утворюючи максимальний поздовжній градієнт 18%. Розгортання пандуса в середньому займає 1 хв. часу водіння, оскільки водій повинен керувати ним і надавати допомогу. Трамваї можуть перевозити інвалідні візки, загальна вага яких не перевищує 250 кг, а розмір – не більше 130 см довжини і 90 см ширини. На безбар’єрних зупинках, які мають систему наведення для сліпих, користувачі інвалідних візків можуть самостійно сідати й виходити з низькопідлогових трамваїв та автобусів без сторонньої допомоги. Вимоги щодо безбар’єрного доступу зведені у внутрішній звіт (про стандартні трамвайні зупинки) для всіх планувальників і будівельних компаній, що працюють у DVB AG. У м. Дрездені у межах програми будівництва й розвитку трамваїв постійно проводиться робота з адаптації їх зупинок, які ще не є безбар’єрними. На трамвайних зупинках, які ще не є безбар’єрними, водій самостійно на прохання інвалідів-візочників розгортає пандус, дозволяючи їм потрапити в салон або вийти з нього. DVB AG опублікувала мережеву карту (атлас) розташування зупинок для людей, які користуються інвалідними візками, ідентифікуючи кожне місце зупинок з бар’єрами або без (наявність пандусів) [14].

З 2008 р. в Австрії діє проєкт “Ways4all”, який фінансується Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Австрії (BMVIT) та Австрійським агентством з просування досліджень (FFG). Його учасниками стали “Віденські лінії”, “Австрійські федеральні залізниці”, “ТОВ «Транселектронні вимірювальні прилади»”, “Товариство допомоги сліпим і слабозорим в Австрії”, “Австрійська асоціація сліпих і людей із вадами зору”, “Австрійський добробут сліпих” та “Австрійська робоча група з реабілітації”. Проєкт “Ways4all” використовує пасивні RFID-мітки для позначення внутрішніх маршрутів, бар’єрів і засобів громадського транспорту для людей із вадами зору та сліпих. Зазначене дозволяє таким особам за допомогою відповідної навігаційної системи знайти собі дорогу користуючись інфраструктурою громадського транспорту. Тактильна система наведення допомагає знайти вірний напрям на підставі отриманої інформації про наявне місцезнаходження та пункт кінцевого сполучення. Тобто, перед від’їздом користувач повинен ввести своє місце призначення на смартфоні, за допомогою якого сервер (Gerwei-Method – це програмне забезпечення навігаційної маршрутизації) розрахує оптимальний маршрут на основі місцезнаходження, напрямку руху та профілю користувача [13].

У Китаї значну увагу приділяють розвитку сфери транспортних послуг для людей похилого віку та інвалідів, тому розробляють і впроваджують управлінські послуги зі створення безбар’єрної транспортної інфраструктури та пов’язаних з нею об’єктів до 2020 року. Дослідженнями доведено, що у містах люди зазнають інвалідність, стикаються з проблемами та дискримінацією щодо рівної участі у використанні міських громадських просторів чи інфраструктур громадського транспорту. Людям з обмеженими можливостями важко проникнути в метро, залізничні вокзали чи подібні споруди, оскільки вони часто не обладнані відповідними зручностями, такими як ліфти, пандуси чи вивіски для глухих та приглушених людей. З’ясовано, що в країні проживає біля 230 млн людей похилого віку у віці старше 60 років і понад 85 млн людей з обмеженими можливостями. Тому забезпечення зручностей для подорожей, подальше зміцнення та вдосконалення туристичних послуг для людей похилого віку й інвалідів є головним завданням дотримання соціальних норм поваги та допомоги людям похилого віку.

До 2035 р. планується добудувати добре розвинену безбар’єрну транспортну систему, а також вдосконалити комплексне та безпечне середовище для безперешкодних туристичних послуг. Щоб задовольнити основні потреби та вимоги людей похилого віку й інвалідів рівень доступності має бути значно підвищеним. Ці вимоги викладені у “Положенні про будівництво доступного середовища” та стандартах “Доступного проєктного кодексу” й “Специфікації доступного проєктування залізничних пасажирських станцій”, які потрібно дотримуватись при будівництві, реконструкції й розширенні залізничних пасажирських терміналів, автобусних терміналів другого й вищого класів, пасажирських причалів, цивільних транспортних аеропортів, зон обслуговування шосейних доріг, міських залізничних транзитних станцій, а також міських центрів

громадського транспорту. Це стосується і без бар'єрних засобів та інформаційних знаків без бар'єрних споруд. Інфраструктура громадського транспорту має бути забезпечена системою голосового й іншого електронного сповіщення, знаки Брайля, системи зв'язку для пасажирів-інвалідів і навігації сліпих повинні бути побудовані відповідно до відповідних стандартів і вимог.

Для вдосконалення стандартів обслуговування людей літнього віку та маломобільних груп населення проводяться тренінги з підвищення кваліфікації. Місцеві асоціації інвалідів та комітети людей літнього віку співпрацюють з транспортними департаментами для формування команди волонтерів, організації сервісних тренінгів, рекламних заходів і супроводу таких груп населення під час попередньо заброньованих подорожей від дверей до дверей. Продумане, пріоритетне обслуговування й соціальна підтримка заохочуються до надання різноманітного професійного безбар'єрного доступу для безпеки та зручності пасажирів з обмеженою рухливістю [16]. Отже, безпека безбар'єрних об'єктів підвищується за рахунок експлуатаційного обслуговування, вдосконалення управління інформацією, оцифрування, надання відповідних вказівок щодо використання таких засобів, створення систем моніторингу безпеки для забезпечення безвідмовних і надійних безбар'єрних послуг.

Проте, в Україні на рівні окремих територіальних громад, особливо великих, головним бар'єром розвитку інклюзивного муніципального громадського транспорту є відсутність концептуального стратегічного бачення у керівництва міста та надавачів відповідних послуг щодо створення доступної інфраструктури. Така відсутність або недосконалість є результатом нерационального й безвідповідального витрачання бюджетних коштів, а також відсутності належного контролю і жорстких штрафних санкцій. Моніторинги, які, переважно, проводяться громадськими організаціями, свідчать про численні порушення з боку забудовників і осіб, що відповідають за благоустрій населених пунктів щодо забезпечення "безбар'єрного" простору: зупинки, доріжки, переходи й сходи (підземні, наземні) тощо. Пасажирські потоки позначаються на культурі повсякденності та формують структуру ринку (затребувані і споживані послуги перевезень), колективного досвіду зі своїми правилами і нормами регулювання, а також узгоджують поведінку людей, як представників різних міських соціальних груп. Простір руху залежно від призначення умовно поділений на "пішохідний" і "транспортний". Останній визначається як шлях переміщення технічних засобів і пасажирських мас. Транспорт характеризується як комерційна практика, що містить елементи соціальної політики, завдяки яким держава має можливість надавати блага для конкретних груп городян. Одна з центральних позицій, на яку націлені заходи соціальної політики, – безпека.

Встановлено, що застосування програмно-цільового підходу забезпечує єдність дій, спрямованих на узгодження задач різних рівнів публічного управління та часових періодів різної тривалості, комплексність і безперервність соціально-економічних процесів при досягненні поставлених цілей суспільного розвитку на основі використання наявних ресурсів і врахування інтересів всіх суб'єктів. У перспективі потрібно приділяти увагу дослідженню виробничого потенціалу та інноваційного розвитку міського наземного громадського електричного транспорту, як пріоритету політики органів місцевого самоврядування столичного міста [9, с. 117-118].

Поліпшення транспортної ситуації в м. Києві є стратегічним завданням місцевої влади. З 2015 р. на вулицях міста почали виокремлювати смугу для руху громадського транспорту. Введено в дію проект "Пасажирський контроль", який передбачає виділену лінію для звернень громадян щодо якості транспортного обслуговування. Створено спеціалізовану станцію технічного обслуговування автобусів, відновлено Центр технічного обслуговування тролейбусів, концептуально оновлено Київський фунікулер. За останні роки кількість смертей від наїздів на зупинках громадського транспорту значно зросла. З 01.09.2019 р. в дію вступила нова норма щодо обов'язкового проектування захисних огорожень на зупинках громадського транспорту – встановлення металевих стовпчиків (ДБН "Вулиці і дороги населених пунктів") [8, с. 321].

З'ясовано, що в м. Києві відсутня системна міська політика щодо доступності міського середовища, низька якість реалізації без бар'єрних норм і нормативів, недостатній стан пристосованості транспортних засобів і транспортної інфраструктури до потреб маломобільних груп населення тощо. На формування в місті механізмів толерантності, забезпечення рівних прав і можливостей, підвищення рівня доступності всіх елементів міської інфраструктури для маломобільних груп населення. Програма спрямована на долання довколишніх фізичних і ментальних бар'єрів дозволяє посилити функціонал кожної людини [2]. Реалізація з повним фінансуванням Програми дозволить створити Київ дружнім і без бар'єрним для всіх категорій містян. Це передбачає отримання можливостей: формування доступної інфраструктури та міського середовища; обладнання існуючих об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, вулично-дорожньої мережі, непристосованих для осіб з обмеженими можливостями та інших маломобільних груп населення, спеціальними та допоміжними засобами, зокрема наочно-інформаційними, а також пішохідних переходів – пониженими бордюрами; збільшення на маршрутах загального користування кількості транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з обмеженими можливостями та інших маломобільних груп [6]. Для підвищення ефективності інклюзивних інновацій у контексті соціальної відповідальності необхідно активізувати розвиток системи державно-приватного партнерства щодо реалізації соціальних інновацій; створення стимулів для інвестування бізнесом соціальних інновацій; створення умов, необхідних для прояву приватних ініціатив у соціальній сфері, розвитку соціального підприємництва; формування інститутів розроблення, впровадження та масштабування успішної практики соціальних інновацій [7].

Висновки. Отже, для отримання інформації щодо якості надання публічних послуг на рівні територіальних громад, зокрема у сфері громадського транспорту, на постійній основі варто застосовувати соціологічні опитування, анкетування та інші інструменти, які дозволяють оцінити рівень задоволеності

користувачів. Це дозволяє дослідникам і практикам отримати змістовні емпіричні данні та розробити й прийняти відповідні управлінські рішення для вирішення проблем і покращення наявної ситуації. З метою виявлення цікавих і корисних для українських громад зарубіжних практик щодо забезпечення доступності інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення нами використовувались методи аналізу й синтезу, опису й узагальнення, які дозволили прийти до конкретних висновків і пропозицій.

Окрім проведення моніторингу стосовно оцінювання представниками маломобільних груп населення рівня доступності інфраструктури громадського транспорту, органи публічної влади мають розробляти якісні програми з вирішення цього питання. Тому доцільно до формування й реалізації муніципальної політики застосовувати програмно-цільовий підхід, який дозволяє більш повно виявити і проаналізувати наявні проблеми та усунути загрози й ризики у процесі розроблення і реалізації стратегічних планів чи програм розвитку територіальних громад [1, с. 66]. Проте, важливо, щоб такі програми були пріоритетними та фінансувались у повному обсязі. Крім того, у містах люди, які зазнають інвалідності, часто стикаються з проблемами та дискримінацією щодо рівної участі у використанні міських громадських просторів чи інфраструктур. На владному рівні мають заохочуватись розробка та впровадження інклюзивних інновацій, залучення соціально орієнтованих інвестицій з боку бізнесу та інших осіб. Представників маломобільних груп населення необхідно активно залучати до розробки й реалізації стратегій розвитку територіальних громад, цільових бюджетних програм, інвестиційних проєктів, проведення відповідних заходів (інклюзивних інноваційних рішень) в якості контролюючого фактору за отриманими результатами, цільовим використанням бюджетних та інших коштів, ефективності функціонування інфраструктури громадського транспорту тощо.

Список літератури.

1. Васильєва Н. В. Особливості програмно-цільового планування видатків місцевого бюджету. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 14. С. 65-67.
2. Міська комплексна цільова програма “Київ без бар’єрів” на 2018-2021 роки. *Офіційний сайт Київської міської ради*. URL : <https://kmr.gov.ua/sites/default/files/460-6511.pdf>
3. Приліпко С. М. Міжнародний досвід публічного управління інфраструктурними проєктами на державному і місцевому рівнях на основі укладення концесійних договорів. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2019. № 12. URL : <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1534>
4. Приліпко С. М., Васильєва Н. В., Васильєва О. І. Публічне управління сталим розвитком територій. *АГОС*. 2020. № 2. С. 12-14. <https://doi.org/10.36074/24.04.2020.v2.03>
5. Про внесення змін до Закону України “Про регулювання містобудівної діяльності” щодо посилення захисту осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення при здійсненні містобудівної діяльності : Закон України від 16.01.2020 р. № 473-IX. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/473-20>
6. Про зняття з контролю петиції № 517 “Зробити Київ дружнім та без бар’єрним для всіх категорій громадян” : лист Київської міської ради від 30.07.2019 р. № 007-1661. *Оперативні матеріали Київської міської державної адміністрації*.
7. Продіус О. І. Інклюзивні інновації в контексті соціальної відповідальності підприємства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 14, ч. 2. С. 84-88.
8. Шатірішвілі Д. А. Забезпечення безпеки пасажирів у міському наземному громадському транспорті. *Безпека в сучасному світі* : матер. Міжнар. наук. конф. (Дніпро, 27-28.09.2019) / Наук. ред. О. Ю. Висоцький. Дніпро: СПД “Охотнік”. 2019. С. 321-322.
9. Шатірішвілі Д. А. Програмно-цільовий підхід при прийнятті управлінських рішень (на прикладі функціонування міського наземного електротранспорту). *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 24. С. 115-118.
10. Шевко Е., Дроздовский С. Доступная среда для инвалидов : иллюстрированное справочное пособие. 2010. 36 с.
11. Ятвецька Г. В. Громадський транспорт в просторі соціокультурних взаємодій. *Вісник ОНУ ім. І.І. Мечникова. Серія : Соціологія і політичні науки*. 2015. Т. 20. Вип. 2(23). С. 51-56.
12. Emberger G., Krpata R., König I., Rollinger W., Grundner M. Public transport for (disabled) people – the Vienna experience. *13th World Conference on Transport Research (WCTR): conference Proceedings (Rio de Janeiro/BR, 15-18.07.2013)*. 2013. № 2913. Pp. 1-25.
13. Kiers M., Sovet T. Ways4all: Indoor navigation for visually impaired and blind people. *Real Corp 2010: Cities for everyone. Liveable, Healthy, Prosperous* (Vienna, 18-20.05.2010). 2010. Pp. 1353-1358.
14. Steinert W. Mobility planning and good solutions in the field of barrier-free access for people with disabilities in Dresden – barrier-free city for all. *POLIS: conference* (Dresden, 25-26.11.2010). 2010. Pp. 1-38.
15. Stjernborg V. Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension - A Case Study of Stockholm. *Sustainability*. 2019. Vol. 11(18). Pp. 1-16, September. <https://doi.org/10.3390/su11184902>
16. Suggestions on Further Strengthening and Improving the Travel Services for Elderly People & Disabled / issued by Ministry of Transport, MoHURD, National Railway Administration, Civil Aviation Administration, State Post Bureau, China Disabled People’s Federation as well as National Working Committee Office for Aging People Service. 2018, January 8. 8 p.

References.

1. Vasylyeva, N. (2018), “Features of program-target planning of expenditures of local budgets”,

Investytsiyi: praktyka ta dosvid, vol. 14, pp. 65–67.

2. Official site of Kyiv City Council (2018), “City complex target program “Kyiv without barriers” for 2018-2021”, available at: <https://kmr.gov.ua/sites/default/files/460-6511.pdf> (Accessed 14 Oct 2020).

3. Prylipko, S. (2019), “International experience of public administration of infrastructure projects at the state and local levels on the basis of concession agreements”, *Derzhavne upravlinnya: udoskonalennya ta rozvytok*, [Online], vol. 12, available at: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1534> (Accessed 14 Oct 2020). DOI: 10.32702/2307-2156-2019.12.2

4. Vasyliieva, O. I. Vasilieva, N. V. and Prilipko, S. M. (2020), “Public management of sustainable development of territories”, *ΑΙΓΙΟΣ*, vol. 2, pp. 12-14. <https://doi.org/10.36074/24.04.2020.v2.03>

5. Verkhovna Rada of Ukraine (2020), Law of Ukraine “On Amendments to the Law of Ukraine “On Regulation of Urban Development” to Strengthen the Protection of Persons with Disabilities and Other Low-Mobility Groups in Urban Development”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/473-20> (Accessed 14 Oct 2020).

6. Kyiv City State Administration (2019), [On removing the petition from control No 517 “Make Kyiv friendly and barrier-free for all categories of citizens”, Kyiv City Council, Kyiv, Ukraine.

7. Prodius, O. I. (2017), “Inclusive innovations in the context of social responsibility of the enterprise”, *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu*, Vol. 14, Issue 2, pp. 84-88.

8. Shatirishvili, D. (2019), “Ensuring the safety of passengers in urban land public transport”, [*Security in the modern world: International scientific conference*], SPD “Okhotnik”, Dnipro, 27-28.09.2019, pp. 321-322.

9. Shatirishvili, D. A. (2018), “Program-targeted approach to management decisions (on the example of the functioning of urban land electric transport”, *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, vol. 24, pp. 115-118.

10. Shevko, Ye. and Drozdovskiy, S. (2010), [Accessible environment for people with disabilities: an illustrated reference guide], Moscow, Russia.

11. Yatvetska, H. V. (2015), “Public transport in the space of socio-cultural interactions”, *Visnyk ONU I.I. Mechnykova. Seriya : Sotsiologiya i politychni nauky*, Vol. 20, Issue 2(23), pp.51-56.

12. Emberger, G. Krpata, R. König, I. Rollinger, W. and Grundner, M. (2013), “Public transport for (disabled) people – the Vienna experience”, *13th World Conference on Transport Research (WCTR): conference Proceedings*, Rio de Janeiro, BR, 15-18.07.2013, Vol. 2913, pp.1-25.

13. Kiers, M. and Sovec, T. (), “Ways4all: Indoor navigation for visually impaired and blind people”, *Real Corp 2010: Cities for everyone. Liveable, Healthy, Prosperous*, Vienna, 18-20.05.2010, pp. 1353-1358.

14. Steinert, W. (2010), “Mobility planning and good solutions in the field of barrier-free access for people with disabilities in Dresden – barrier-free city for all”, *POLIS: conference*, Dresden, 25-26.11.2010, pp. 1-38.

15. Stjernborg, V. (2019), “Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension - A Case Study of Stockholm”, *Sustainability*, Vol. 11(18), pp. 1-16. <https://doi.org/10.3390/su11184902>

16. Ministry of Transport, (2018), “Suggestions on Further Strengthening and Improving the Travel Services for Elderly People & Disabled”, Issued by Ministry of Transport, MoHURD, National Railway Administration, Civil Aviation Administration, State Post Bureau, China Disabled People’s Federation as well as National Working Committee Office for Aging People Service.

Стаття надійшла до редакції 20.11.2020 р.