

Всеукраїнське громадське об'єднання
«Національна Асамблея людей з інвалідністю України»

Доступність транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю



Звіт
за результатами
дослідження

2016 рік

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

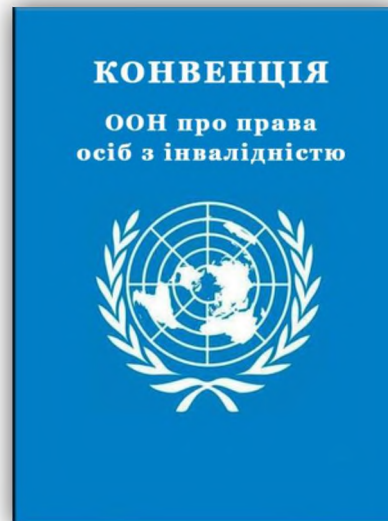
***Доступність транспорту та об'єктів
транспортної інфраструктури
для осіб з інвалідністю***

Звіт за результатами дослідження

Київ, 2016 рік

Загальна інформація

16 грудня 2009 року Верховна Рада України ратифікувала Конвенцію ООН про права осіб з інвалідністю (далі, Конвенція) та Факультативний протокол до неї, а 6 березня 2010 року 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 стандартів КПОІ.



19 - 20 серпня 2015 року в Женеві в Комітеті ООН з прав людей з інвалідністю відбувся звіт нашої держави про виконання Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю (далі, Конвенція). В межах підготовки звіту уряду Комітет заслуховував звіти та рекомендації громадських організації людей з інвалідністю. У вересні 2015 року наша держава отримала Заключні зауваження стосовно первинного звіту України. Рекомендації Комітету стосувались і виконання статті 9 Конвенції, яка є одним з важливих принципів для реалізації прав людей з інвалідністю у різних сферах життєдіяльності.

В своїх «Зауваженнях загального порядку» по статті 9 «Доступність» в 2014 році Комітет наголошував, що однією з причин «недоступності» об'єктів, транспорту, інформації у багатьох країн є відсутність належного механізму моніторингу та контролю для забезпечення практичного втілення стандартів доступності та відповідного законодавства.

Громадські організації людей з інвалідністю, через комітети доступності, намагаються здійснювати контроль за дотриманням ДБН, проводять аудити доступності об'єктів, аналізують доступність транспорту та інформації, послуг для громадян з інвалідністю та маломобільних груп населення.

В 2013 році вийшла державна доповідь «Безперешкодний доступ осіб з інвалідністю до об'єктів соціальної, транспортної інфраструктури та зв'язку», яка була підготовлена Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України за участі Національної Асамблеї інвалідів

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

України¹ (далі, НАІУ) та громадських організацій. Дана доповідь готувалась відповідно до статті 2 Указу Президента України від 18.12.2007 №1228 «Про додаткові невідкладні заходи щодо створення сприятливих умов для життєдіяльності осіб з обмеженими фізичними можливостями» та на виконання положень Конвенції.

Згідно даного Указу, в 2016 році Міністерство інфраструктури України готує державну доповідь щодо доступності транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення.

В свою чергу НАІУ планує підготувати інформацію щодо надання якісних послуг на транспорті особам з інвалідністю для того, щоб об'єктивно висвітлити ці питання.

Методологія



Стандартами для проведення аналізу було обрано положення Конвенції ООН з прав осіб з інвалідністю, державні нормативні акти з питань доступності транспорту та транспортної інфраструктури. Питання доступності розглядались комплексно та враховували інтереси людей, які мають фізичні, сенсорні, інтелектуальні та психічні порушення.

Вся інформація, яка надавалась експертами від громадських організацій, підтверджувалась документально (дата, місце (місто/село), вид транспорту, послуга, фото та ін.).

Під час збору та підготовки інформації для державної доповіді щодо доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю в Україні було здійснено відповідні заходи:

- ✓ розроблені анкети, обрані міста та області для проведення аналізу, проведено навчання представників громадських організацій осіб з інвалідністю, забезпечено відкритість процесу підготовки матеріалу через оприлюднення інформації на сайті



¹ Процес зміни назви організації на «Національна Асамблея людей з інвалідністю України» розпочався і пройде згідно існуючої процедури.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

НАІУ, проведено робочі зустрічі з місцевими органами влади, представлено результати аналізу для громадськості ;

- ✓ проведено фокус групи для користувачів в 7 містах України (Вінниця, Житомир, Київ, Львів, Полтава, Рівне, Чернігів);
- ✓ проведено анкетування користувачів та надавачів послуг (всі регіони України);
- ✓ проведено аналіз доступності послуг на транспорті в 10 містах України – міський транспорт (трамвай, тролейбус, автобус), залізничний транспорт, автомобільний, метрополітен, таксі, авіатransпорт;
- ✓ здійснено аналіз роботи служб супроводу на залізничному вокзалі, автовокзалі, метрополітені та міському транспорті;
- ✓ здійснено аналіз транспортної інфраструктури (зупинки, переходи, привокзальні площі, паркувальні місця та ін.);
- ✓ здійснено аналіз забезпечення інформаційної доступності на транспорті для різних груп користувачів з інвалідністю;
- ✓ зібрано інформацію існуючих позитивних практик в Україні щодо забезпечення доступності, використання принципів універсального дизайну, розумного пристосування на транспорті;
- ✓ здійснено аналіз публікацій та статей в ЗМІ щодо порушення прав осіб з інвалідністю на надання якісних послуг на транспорті.



Результати аналізу доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю подаються в наступних розділах.

Висловлюємо подяку організаціям та експертам, які брали участь в підготовці даного матеріалу:

- ✓ *Валяєвій Лесі, м. Черкаси*
- ✓ *Грибальському Ярославу, м. Львів*
- ✓ *Добрідіній Валентині, м. Чернівці*
- ✓ *Дроботуну Віталію, м. Київ*
- ✓ *Забарі Марині, Шумар Дмитру, Науменко Дмитру, м. Чернігів*
- ✓ *Ільїній Антоніні, м. Полтава*
- ✓ *Ковалюк Нелі, м. Житомир*
- ✓ *Панасюк Раїсі, м. Вінниця*

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

- ✓ *Поліщуку Петру, Асеевій Ніні, м. Рівне*
- ✓ *Твердохліб Ірині, м. Полтава*
- ✓ *Фурсовій Людмилі, м. Київ*
- ✓ *Ільїній Антоніні, м. Полтава*

- ✓ *Черкаській обласній громадській організації стомованих хворих «Життя без бар'єрів»*
- ✓ *Львівському обласному відділенню Українського фонду „Реабілітація інвалідів”*
- ✓ *Чернівецькій обласній громадській організації інвалідів-візочників «Лідер»*
- ✓ *Громадській організації «Правозахисна організація «Права людини»*
- ✓ *Громадській Організації МАРТ*
- ✓ *Житомирській обласній організації людей з інвалідністю "Молодь. Жінка. Сім'я.»*
- ✓ *Міському центру соціально-психологічної реабілітації дітей та молоді з функціональними обмеженнями «Гармонія»*
- ✓ *Відокремленому підрозділу Всеукраїнської громадської організації людей з інвалідністю по зору «Генерація успішної дії» у Рівненській області*
- ✓ *Фізкультурному клубу інвалідів „Віра“*

Доступність транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю. Звіт за результатами дослідження. Упорядники: Байда Л.Ю., Журбенко О.М.- К., 2016 р., 118 с.

Відтворення матеріалів доповіді має бути узгоджено з ВГО «Національна Асамблея інвалідів України».

Узагальненні результати проведення фокус-груп для користувачів



У фокус-групах брали участь люди з інвалідністю з різними функціональними порушеннями (фізичні, сенсорні, психічні), які пересуваються самостійно або з допомогою супроводжуючих, а також батьки дітей з інвалідністю, вагітні жінки, особи похилого віку. Фокус-групи проходили в містах: Вінниця, Житомир та Житомирська область, Київська область, Львів, Полтава, Рівне та Рівненська область, Чернігів.

Кількість учасників – 120 осіб. Всі відповіді респондентів використовуються «мовою оригіналу».

Розуміння поняття «доступний транспорт» користувачами послуг

За інформацією всіх респондентів доступний транспорт – це транспорт, яким може скористатись кожна особа з інвалідністю, незалежно від її порушень, мама з дитиною, людина похилого віку, всі громадяни. Відмічалось також, що доступний транспорт – це самостійність, безпека, культура персоналу, доступність зупинок, інформації та ін. Водночас учасники відмітили існуючу нині «недоступність» транспортних засобів (маршруток, тролейбусів, залізничних вагонів), нерідко відсутність культури персоналу, водіїв, недотримання умов паркування міського транспорту, відсутність орієнтирів та озвучування зупинок в транспорті для незрячих тощо. Говорячи про доступність транспорту, в більшості випадках, респонденти говорили про свою цільову групу і не розглядали питання комплексно.

«Я, наприклад, розумію доступність так, що кожна людина, з будь-якою хворобою, могла б зайти до цього транспорту. Могла б зайти, присісти, почувати себе комфортно. Багато інвалідів, в даному випадку і я, по зору, стоїмо на зупинці і когось потрібно запитувати, який це транспорт, куди він їде? Не всі люди відповідають, я маю сказати, не всі. Хтось подивиться, хтось просто так... Десь у Рівному, Києві на зупинках об'являють зупинку, наприклад, під'їжджає водій до зупинки і каже, що я їду по такому-то маршруту, номер такий-то. І вже людина, яка стоїть на зупинці чує це і не змушена комусь нав'язуватись чи щось питати».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Щоб можна було заїхати візком (без сходинок), щоб було озвучення. Щоб освічувалося табло. Щоб був автобус з підйомником і можна було доїхати з села в місто, щоб Укрзалізниця продавала нижні місця для людей з інвалідністю. Ніхто з пасажирів не хоче мінятись, а як ти залізеши на другу полицю з протезом».

«Залізниця і авіація щоб надавала незрячим навчений супровід. Щоб були засоби орієнтації на вокзалах і перонах».

«Я на останньому місяці вагітності. Зручно, коли транспорт низькополий, коли можна відкрито вікно, коли оголошують наступну зупинку і можна підготуватись».

«Коли задля безпеки пасажирів на інвалідному візку, існує можливість скористатися ременями безпеки; наявні пристрої зв'язку пасажирів з водієм або провідником; наявність інформаційного сповіщення (інформаційної стрічки для слабкочуючих або нечуючих); можливість скористатися туалетом у вагоні потяга».



«Доступність транспорту ще залежить не тільки від обладнання транспорту певними зручностями, але й можливість ними користуватись: тобто повинна бути людина, яка зможе відкривати пандус на зупинках».

«Крупні контрастні номери маршруту. Оголошення номера маршруту та обов'язкове оголошення зупинок.

Відповідність графіку руху. Правильне паркування на зупинці громадського транспорту щільно до борівки. Культура водія. Щоб був тільки низько полий транспорт».

«Я б ще хотіла, щоб було на рівні держави вирішено з пільгами для інвалідів за користування транспортом, тому що коли в нас економіка на рівні не високому, пільги то є, то нема, а ми хвилюємось. Пенсії то невеликі. У нас пільги були з 1 жовтня по 15 травня. І чому тільки на цей період, адже інвалідність на літо не закінчується? Я що, краще бачу влітку? Або наші діти починають ходити, а на зиму знову сідають до колясок?».

«У мене дитина на колясці і ми взагалі не користуємось громадським транспортом, тому що просто нереально ввійти до нього. Якщо куди-небудь нам потрібно поїхати, то це тільки таксі. Або своя машина. Навіть ті 2 нові тролейбуси, в які можна вїхати, ходять тільки по двом маршрутам в місті. Та і їх дуже важко піймати».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Чи знаєте Ви права та обов'язки пасажира?

В практичній діяльності громадські організації людей з інвалідністю нерідко зустрічаються з тим, що пасажирів з інвалідністю не знають своїх прав або говорять про «особливі права», що в подальшому ускладнює процедуру захисту їхніх прав. Як показали результати фокус-груп, своїх прав не знають і інші групи пасажирів. Деякі з учасників відмітили, що дізнались про свої права з оголошень в транспорті, через Інтернет, на семінарах громадських організацій. Частина респондентів пильги плутає з правами. Узагальнення інформації з цього питання дає можливість зробити висновок, що більшість людей, в тому числі з інвалідністю, не знають своїх прав та мають низьку правову культуру.

Національна Асамблея людей з інвалідністю України неодноразово наголошувала на тому, що держава має ухвалити негайні дієві заходи щодо обізнаності людей з інвалідністю з їхніх прав, що правова просвіта громадян, в тому числі з інвалідністю, не може «лягати на плечі» тільки громадських організацій. Доступність має бути забезпечена всім особам з інвалідністю, незалежно від наявних у них порушень, їх правового або соціального статусу, гендерної приналежності чи віку.

Стаття 9 Конвенції говорить про те, що доступність як попередню умову, що дає можливість особам з інвалідністю вести незалежний спосіб життя, всебічно і на рівних умовах брати участь в житті суспільства й здійснювати без будь-яких обмежень всі свої права людини і основні свободи нарівні з іншими.

«Права людей з інвалідністю не відрізняються від інших... Напевно, що не знаю.» Інформацію отримав в транспорті. Були вивішені права пасажира»

«Я маю сплатити за проїзд, а перевізник надати мені послугу... Існує безкоштовний проїзд для осіб з інвалідністю, а також безкоштовний проїзд для особи, яка супроводжує людину з інвалідністю».

«В більшості ніби знаю, через Інтернет. Права відрізняються, наприклад, право на супровід на вокзалах, право на пільговий проїзд особі з інвалідністю і супроводжуючому»

«Конкретно не знають. Хіба що те, що мали б звільнити місце в громадському транспорті» (опікуни людей з інвалідністю)

«Я не знаю якихось інформаційних джерел де б я могла це знайти, ці правила і пільги».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Скоріше ні. Наприклад, не знають, чи треба платити за дитячий візок? Відсутність про це інформації... Знаю, що мають право на якісне обслуговування, маю сплачувати за проїзд і що вагітній жінці мають звільнити сидяче місце... (молода мама, вагітні жінки).

«В аеропорту Бориспіль, на залізничних станціях в Києві «Північний», «Дарниця», «Південний» інформують постійно про наявність залів очікування для пасажирів з інвалідністю, для матері та дитини, для простих пасажирів. Трохи інформації є. Але ж, знову ж таки, це не в Чернігові».

«Я знаю деякі нюанси. В будь-якому транспорті, навіть приватних маршрутних таксі, біля сидінь стоять позначки «місця для інвалідів». І якщо там сидить звичайна людина і бачить, що заходить людина з інвалідністю, то вона має встати і поступитися місцем. Тобто заплатив ти за проїзд чи ні – це місце спеціалізоване і ти повинен поступитись. Це все по закону, але на практиці, на жаль, все навпаки».

Чи вважаєте Ви, що послуги, які надаються на транспорті (автомобільний, міський електротранспорт, залізничний, морський\річковий, авіаційний), є доступними/якісними для людей з інвалідністю?



Більшість респондентів відмітили, що послуги, які надаються на транспорті не є якісними. Критерії визначення якості послуг для різних осіб були різні. Багато нарікань на культуру обслуговування, грубість водіїв та кондукторів, відсутність служб супроводу, невміння персоналу надати допомогу. Особлива проблема для багатьох осіб з інвалідністю – купівля квитків, відсутність пільгового проїзду в літній період року, низько підлогового транспорту, не адаптованість вуличної інфраструктури, перонів, вокзалів тощо. Практично всі учасники відмітили, як позитивну практику, доступність послуг на поїздах «Інтерсіті+».

КИЇВ

«Таксі – дорого, але часто іншого вибору дістатись кудись немає... Іноді таксисти, як чують, що на колясці, не хочуть брати, або вимагають більшу ціну».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

«Маршрутки недоступні для людей на колясках, навіть не намагаюся потрапити...».

«Я іноді їду в Київ маршруткою, то місцеві водії знають і допомагають. В салоні пересідаю на сидіння, а коляску ставлять в кінець. А в Києві на метро. Так, важко, але жити потрібно...».

«У маршрутках стикаються з проблемою хамства: грублять водії. Існують і об'єктивні перепони: високі сходи, на які важко піднятися, переповнені маршрутки в які важко зайти і вийти».

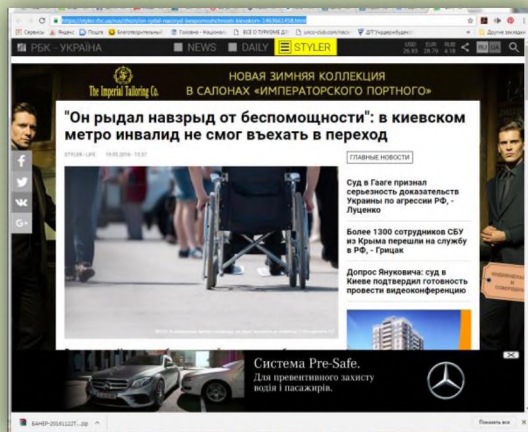


«Є низькопольні тролейбуси, але водії та кондуктори не допомагають. Можуть закрити двері і поїхати... Якщо на зупинці є чоловіки, то прошу щоб допомогли – підняли коляску. Я була закордоном, водії виходили і допомагали, чому у нас все по іншому... Закупили в Києві нові тролейбуси, а послуги немає...».

«При користування залізницею – немає туалетів для осіб з інвалідністю, або ж вони не працюють, перони не пристосовані для «колясочників». Стоять «вертушки» на вході на вокзал. Вокзали, станції метро захаращені торговими палатками, торгівцями, які заважають пересуватися».

«В столице Украины общественный транспорт абсолютно не приспособлен к тому, чтобы им пользовались люди с инвалидностью. В киевском метрополитене произошла печальная и безнадёжная ситуация: мужчина на коляске не смог въехать на ступеньки перехода, где нет специального пандуса. От беспомощности и обиды человек расплакался. Инцидент произошел между станцией метро "Майдан Незалежности" и "Крещатик". Об этом сообщил на своей странице в Facebook житель Киева Александр Панченко.

"Я сегодня у перехода с Крещатика на Майдан видел плачущего мужчину. Он рыдал навзрыд от беспомощности. Потому что он был на коляске, без ног и совершенно никак не мог въехать на ступеньки перехода. Там нет ничего, что дало бы ему такую возможность. Да, я и еще несколько мужчин предложили его понести его с коляской вручную. Но он отказался и уехал в слезах к эскалаторам на выход... Вот и все, что я хотел сказать о правах человека сегодня. Сделайте репост. Может кто-то из чиновников прочтет и поймет, что в переходе с Крещатика на Майдан нужен лифт или пандус, ну вдруг, чудеса же бывают?" - написал Александр².



² РБК-Украина // www.styler.rbc.ua/rus/zhizn/on-rydal-navzryd-bespomoshchnosti-kievskom-1463661458.html 19.05.2016 - 15:37

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Користуюсь метрополітемом. Пересуваюсь на колясці. Допомагають різні люди, персонал метрополітену. А на Хрещатику, як не працювали підйомники так і не працюють. Після подій на майдані, говорили що зроблять доступний вихід на майдан, алею «Небесної сотні»... Поговорили і знову все як є.»

«Київ - столиця. А транспорт та інфраструктура - недоступні.»

РІВНЕ

«Послуги недоступні та якість їх низька. Як мені добратись з села з дитиною з інвалідністю в лікарню, не кажу вже про школу... Спробуйте потягати дитину по тих непристосованих маршрутках. Водії кажуть місця немає. Тільки потрібно когось просити за машину і платити гроші. Я була на семінарі, кажуть інклюзивна освіта, діти мають вчитись в школах, а як ви мені скажіть практично це зробити...»

«Послуги є неякісними. Залізниця не є доступною, не видно номерів вагонів, незручні платформи, широко треба ступати до вагону, туалети (крім «Інтерсіті+») недоступні. На невеликих станціях потяг може зупинитись там, де вже закінчилась платформа і потрапити у вагон практично не можливо. Це знущання не тільки над пасажиром незрячим чи на візку, але і над людьми старшого віку, які просто не можуть «залізти» до того вагону. Кажуть, що має бути розумне пристосування. То нехай щось придумають...»

ПОЛТАВА

«За час моїх подорожей на деяких видах транспорту можу сказати, що проїздом на міському транспорті я частково задоволена: дехто з людей інколи допомагає та останнім часом автобуси стали зупинятися біля бордюрів на зупинках, що дає змогу інвалідному візку заїхати та виїхати з транспорту з меншими складнощами, але якщо поряд супроводжуючий. Що стосується квитків, то в мене його ніколи не просили придбати, так я інвалід I групи, їжджу за посвідченням. Коли заходиш до транспорту, то на обличчях кондукторів видно їхнє незадоволення. Проте, все одно міський транспорт не є повністю доступним: один раз за весь час подорожей на міському транспорті мені відкрили пандус по якому я з'їхала.»



«Залізничний транспорт взагалі не пристосований для подорожей людей з інвалідністю, крім «Інтерсіті»... Недостатня кількість міського

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

спеціалізованого транспорту.... Інформація для пасажирів незрячих, глухих на міському транспорті – практично відсутня».

«Я вважаю, що сьогодні, послуги на автомобільному та залізничному транспорті взагалі не можливо назвати доступними чи якісними. В автобусах немає відкидної платформи, підйомних пристроїв, пасків безпеки, пристроїв для зв'язку з водієм, інформації про зупинки. Водії автобусів зупиняються на великій відстані від бордюру, відмовляються допомагати потрапити до салону».

«Недоступне для незрячих електронне бронювання квитків та пристроїв для озвучування... Стоїш на зупинці, який номер прийшов не знаєш і тоді просиш когось весь час...».

ВІННИЦЯ

«Автомобільний транспорт в місті – частково доступний. В області – ні. На багатьох автостанціях нема туалетів, або закриті, а для людей з інвалідністю немає, й поготів»



«Не на всіх сучасних заправках є доступність та можливість скористатися туалетом... Я захотіла скористатись туалетом на одній заправці, а він такий вузький, що навіть здоровій людині ним не можна скористатись... Просто відкривали двері кабіно. Це що якісна послуга?»

«Міський електротранспорт та зупинки - частково доступний. Залізничний - частково доступний. Авіаційний – частково доступний. У Вінницькому аеропорту немає амбуліфта, але працівники навчені, як супроводжувати пасажирів з інвалідністю».

«Електронний варіант квитків не доступний, не можна вказати інвалідність та особу, що супроводжує. Не доступно для нечуючих послуги кас (працівники не знають жестової мови.) З послуги замовлення по телефону береться додаткова плата 25 грн. за квиток (з людини з інвалідністю вже не беруть, а з супроводжуючого беруть)».

ЧЕРНІГІВ

«Недоступні послуги і неякісні. Мене дещо мучить і ображає, про що б я хотіла б розповісти. Дуже часто користуюсь маршрутним таксі. І от так заходиш до маршрутки, питаєш в водія: «Чи вільне пільгове місце?». І він відвертає від тебе обличчя і з таким невдоволенням може сказати і збрехати, що місце зайняте, чи відрубати «Тролейбуса почекай!». Або з невдоволенням просто кивнути або тихо сказати, що є, про що просто людина не чує. Немає такої культури, щоб ввічливо сказати: «Проходьте, є місце». Це так принижує, що більше не хочеться користуватися цим транспортом. Мені від цього дуже важко. А нормальних водіїв одиниці».

«Від мера була вказівка начальнику транспортного відділу боротися з недобросовісними водіями. Я особисто була присутня на цьому засіданні і мер сказав, що в незалежності на те приватний транспорт або державний пільговику має бути надано місце. І якщо є якісь скарги зі сторони людей з інвалідністю, то з цим боротися».

«Якщо розглядати питання з точки зору саме автомобільного транспорту, то він не обладнаний для людей з інвалідністю. Наприклад, зайти, посадити людину з ДЦП або «спинальника» з інвалідним візочком неможливо. В будь-якому з маршрутних таксі або автобусів Чернігова. Вони на це не розраховані».

«У мене була ситуація і не одна. Мені доводилось користуватися 35-тим маршрутом автобусу. І одна з кондукторів на мене вїлась. Не вірять, що в мене інвалідність і все! Їй замало мого посвідчення, постійно пилить й пилить мене всю дорогу! Я вже звикла – доїду до ринку і виходжу. А якось так пиляла, коли я їхала з чоловіком (він у мене взагалі повністю сліпий)! То я їй кажу: «Як не вірите моєму посвідченню, то хоч сприймайте мене як супровід. Ми їхали провідати тітку в лікарні, а вона нас завезла аж на Масани (Примітка: околиця міста, що знаходиться зупинок на 10 далі від потрібної зупинки біля лікарні). Я тоді скаржилась нашому голові, це було пару років назад. А іншого разу один кондуктор з цього ж маршруту взагалі мене так пхнув на виході, що я аж впала! Потім я подзвонила своїй родичці і ми викликали міліцію. Ось так чинять з інвалідами! І дуже образливо, що тебе поливають брудом перед іншими людьми і всі дивляться на тебе, як на ворога народу».

«Смішно, але останнім часом мені вдається провезти свого чоловіка на візку у маршрутці завдяки тому, що деякі машини 30 маршруту мають поламані передні сидіння і є місце поставити візок. Але, це ще не вся проблема, адже немає якоїсь допомоги підняти людину з візком. Піднімай сам...»

«У нас в Чернігові є декілька тролейбусів з низькою посадкою. Та і їх дуже важко піймати. І буває водії не дотримуються правил подачі допоміжного

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

пристрою людині на візку або взагалі не опускають цю спеціальну підніжку. Щодо цих тролейбусів, то все одно під них не розрахована висота тротуару, водії ніколи не під'їжджають під саму бровку. Вони десь там далеко від тротуару зупиняться, а людина, вона ж не бачить».

«...Ми часто їздимо на тролейбусах, нас вже знають і, коли бачать нас з коляскою, навпаки, під'їжджають ближче. Буває навіть такий водій, що може опустити цю підніжку, якщо це ті нові тролейбуси. Якщо навпаки часто їздити, то водії будуть знати і навпаки допомагати».

«Транспортні засоби Чернігова змагаються за пасажирів, які їздять, сплачуючи за проїзд, і водіям немає коли і не вигідно дотримуватись якихось правил та звертати увагу на потреби людей з інвалідністю. Тролейбуси, маршрутки та автобуси порушують правила зупинки: переїжджають її або зупиняються, не доїхавши до неї».



«На вокзалі, платформа для швидкісних потягів обладнана незручним містком. Це створює проблеми доступу до транспорту. Також у Чернігові зовсім немає високих платформ для зручного підйому людини у візку. Бо, по-перше, зараз піднімаються незручно і високо. Коли робили ремонт на залізниці, ми намагались через соціальні мережі добитися зробити комфортабельний вокзал. Але нам відповіли, що у зв'язку з тим, що його треба нарощувати, добудувувати площу, це дуже дорого і неможливо».

«Про придбання квитків можу сказати лише приємні речі. В цьому році я їздила до Одеси. Мене дуже добре обслуговували. І в касі, а коли направили до завідувачої, то вона мене дуже добре прийняла».

«Проблематично також потрапити до літака, особливо коли посадка відбувається зовні по сходах. Я знаю, що є спеціальне пристосування для підйому у літак для людини у візку. Його треба замовляти. Та я ним не користувалась. Мене декілька разів піднімали на руках... Аеропорт «Бориспіль». Супровід був гарний, ніяких проблем».



ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Є зараз поїзди «Шкоди» та «Хюндаї», там зручно для інвалідів зроблено, але на них потрібно заздалегідь замовляти квиток і з Чернігова вони не ходять. А шкода, в Чернігові також є люди з інвалідністю... В цих поїздах людині зручно переміщуватись по вагонах, можна користуватися санвузлом, тільки незрячому важко знайти своє місце».

«Каса для придбання білетів знаходиться дуже високо для людини на візку. Не передбачено нічого, щоб така людина могла сама без сторонньої допомоги купити собі квиток».

ЖИТОМИР

«Послуги недоступні... транспорт міський недоступний. Доступність є, якщо спецавагон або Інтерсіті... Найкраще в Інтерсіті – доступний туалет, є пандус у вагон, провідники надають допомогу».

«Найдоступнішими і якісними є послуги авіації, я говорю за аеропорт «Бориспіль».

«Всі замовляють квиток на потяг через Інтернет, а ти маєш їхати в касу. Я пересуваюсь на колясці, мабуть мені найлегше це зробити?... Щоб купити квиток, я ще маю помучитись...».

«Самий надійний транспорт - власний автомобіль, найдоступніший...».

ЛЬВІВ

«Послуги на транспорті є недоступними. Транспорт міський, міжміський і приміський є недоступними. В осатаній час виручає Інтерсіті, бо без туалету важко подорожувати...».

«Пересуваюсь на колясці. Іноді користуюсь таксі. Ніяких проблем. Водії вже знають, як скласти візок і як допомогти...».

«Часто водій маршруткі «тікає» від пасажира з інвалідністю (незрячого тощо). Електрички є недоступними для усіх осіб з інвалідністю».

«Велике місце має людський фактор. Як буде поводити себе водій, касир, пасажири. Існує небезпека для дітей, небезпека для вагітних в недоступному транспорті».

«Їздить новий трамвай, так зупинки недоступні. То яка доступність, знову щось недоробили».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Чи звертались ви до інституцій, якщо ваші права на надання якісних послуг на транспорті порушувались?

Не всі респонденти звертались до відповідних інституцій, коли їх права порушувались. Типові причини: не знають куди потрібно звертатись, не знають як це зробити, не хочуть витратити даремно свої зусилля, бо вважають що нічого не зміниться. Учасники відмітили й низьку активність серед людей з інвалідністю по відстоюванні своїх прав.

«Зверталися в міську раду у минулому році (2015) зі скаргою на водія маршрутки, який грубив та не хотів брати безкоштовно осіб з інвалідністю. Результат: його зняли з даного маршруту..»

«Скаржилися керівництву перевізника, коли водій відмовився перевозити безкоштовно супроводжуючого особи з інвалідністю. Результат: питання було вирішено...»

«Скаржилися місцевому депутату. Результат – відсутній.»

«Не звертався. Не знав куди. Потім вирішив, що тільки час втрачу. Мене не захотів взяти водій. Маю першу групу по зору».

«Звертався в міське управління транспорту».

«Звертались. Колективний лист від ВГО «Асоціація інвалідів – спинальників України» до Міністерства транспорту та зв'язку».

«Звертались на гарячу лінію міністерства. В департамент транспорту, енергетики та зв'язку Вінницької міської ради, в Департамент житлово-комунального господарства, енергетики та інфраструктури Вінницької облдержадміністрації в міністерство транспорту, до керівництва відповідних структур та підприємств. Мета звернень, створити доступ до транспортних послуг людям з інвалідністю».

«Дуже важко захистити свої права, якщо ти нічого не бачиш! Я не можу ні на кого поскаржитись. Але одного разу в мене трапилась ось така ситуація: в мене був УТОСівський білет, він тоді надавав право безкоштовного проїзду, і кондуктор відібрала його в мене і кинула до кабіни. Вони подумали, що я його надрукувала чи щось і ще. І цей випадок допоміг мені дізнатися що це була за машина, бо в ній знайшли мій білет. І в кінці-кінців тролейбусний парк мені через суд виплатив компенсацію, а як з нею там вчинили я не знаю».

«Мене водій маршрутного таксі змусив вийти на зупинці, тільки для того, щоб я пересіла на інший автобус. Я запам'ятала час, зупинку і знала номер

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

маршруту. Звернулася в управління. Відреагували швидко. Просили пробачення. Сказали, що покарають цього водія. Це було 3 роки тому».

«Не звертався... Не знав як. Я потім «відійшов» від того, що трапилось (зачинили двері перед самим обличчям і я залишився на зупинці) і чесно «махнув на все.»

ПРОТИ ШЕРСТІ

«Люди з інвалідністю не можуть скористатися пристосованими для їхнього перевезення автобусами і тролейбусами, бо не знають коли і куди вони їздять.

Недавно у Івано-Франківську у повен голос заговорили про проблеми людей з інвалідністю...

Після того, як міський голова сів сам і посадив підлеглих чиновників, які відповідають за так звану доступність, у інвалідні візки, щоб відчути, як Івано-

Франківськ пристосований до такого пересування, комунальний департамент розробив програму для пристосування міста до потреб людей з інвалідністю..

Можливо, хоч це дещо полегшить пересування містом людям у інвалідних візках, бо громадський транспорт для них і надалі залишається малодоступним. Хоча рухомий склад, пристосований для перевезення осіб з інвалідністю, на івано-франківських маршрутах є.

Перевізники купляли такі автобуси, щоб мати більші шанси виграти конкурс на перевезення, адже наявність таких машин автоматично додавала їм кількість балів.

Як нещодавно повідомив на офіційній сторінці управління транспорту і зв'язку міськвиконкому спеціаліст диспетчерської служби Максим Сич, на міських маршрутах працює 22 автобуси і п'ять тролейбусів, пристосованих для перевезення людей, які, на жаль, змушені пересуватися на візках.

Зокрема, це десять автобусів на маршруті №22, чотири автобуси на маршруті №40, по два автобуси на маршрутах №30 та №44 і по одному автобусу на маршрутах №21, 37, 38 та № 45.

Щоправда, переобладнані автобуси «Богдан» А-092 на маршрутах № 37 та 38 насправді можна лише умовно назвати пристосованими для перевезення людей у візках, автобус на маршруті №45 й справді переобладнаний за заводським стандартом. І лише на маршрутах № 21, 30, 40 та 44 працюють дійсно нові автобуси БАЗ та ЧА «Атаман» модифікацій, пристосованих для перевезення осіб з особливими потребами. Ну а маршрути №№22 та 40 ще також обслуговують вживані автобуси великого класу з низькою підлогою.

В управлінні транспорту і зв'язку визнають, що цього, звичайно, недостатньо для цілком комфортної поїздки містом. Такі автобуси, як мінімум, повинні бути на кожному маршруті та ще й пандуси у них мають бути справними, з чим теж іноді виникають проблеми. Але насправді це все теорія. А на практиці ви хоча б раз бачили, щоб шофер автобуса чи тролейбуса опускав пандус, щоб люди на візках могли скористатися громадським транспортом? Ні? Кажете, люди у інвалідних візках на громадський транспорт на зупинках не чекають? Певно, що не чекають. Звідки ж їм знати, скільки доведеться чекати, поки до зупинки під'їде потрібний їм автобус чи тролейбус? На зупинках взагалі не розміщено інформації про інтервали чи розклади руху громадського транспорту. Не кажучи вже про окремий розклад руху транспорту, пристосованого для перевезення таких людей, як це є у цивілізованих країнах і навіть у інших містах України.

Чи планується щось подібне зробити на зупинках у Івано-Франківську, з'ясувати не вдалося. Річ у тім, новий начальник управління транспорту і зв'язку міськвиконкому за три тижні так і не знайшов часу перемовити...»



³ Хвалимир Владів. Проти шерсті. Портал «Західний кур'єр» // www.kuryer-iv.info/malodostupni-dlya-malomobilnix/

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

«...Мої права не порушували, але звертався до транспортного відділу міської ради з приводу наявності низькопідлогового тролейбуса на маршруті».

«Писала колективного листа декілька років тому, бо служба супроводу на ж/д вокзалі були п'яні, а другий раз відмовились допомагати»

«Один незрячий звертався до начальника управління транспорту міста з приводу табличок на транспортних засобах. Начальник не реагує».

«Зверталися до диспетчере таксі з приводу відмови таксиста брати пасажирів з візком (бо мав дорогі акустичні колонки)...».

«Телефонували на «гарячу лінію». Питання вирішувалися. (мами з дітьми, вагітні).

«Звертався кілька разів і письмово, і телефоном. Недавно звертався до АТП-1 зі скаргою на водія, що не під'їжджає ближче до бордюра на вул. Патона. (Львів) Реагування: відбулася зустріч керівництва та водіїв, звернено увагу. Тепер, як мене зауважать, то стараються під'їжджати. А як мене не зауважують, то ні».

«Зверталась до чергового по вокзалу (усно) про незадовільне обслуговування при супроводі... Звернення в управління ОДА із запитом щодо доступності приміського транспорту... В Управління Львівської Залізниці зі скаргою про неякісне обслуговування при замовленні спецвагону».

У Дніпрі люди з інвалідністю під міськрадою вимагали доступності інфраструктури

« Під будівлею міської ради зібралось кілька десятків людей з порушеннями опорно-рухового апарату, щоб вимагати від міської влади доступної міської інфраструктури. Люди приїхали під мерію на інвалідних візках, прийшли на милицях, дехто привіз з собою навіть домашніх тварин з інвалідністю.

Щоб привернути увагу до проблем пересування містом й доступності закладів, люди з інвалідністю запропонували здоровим людям побути на їхньому місці.

Організатори ініціювали для сміливців своєрідний квест: проїхатись центром міста в інвалідному візку й виконати одне із завдань – випити кави в кафе, зробити зачіску в перукарні, проїхати з візком у громадському транспорті. Це допоможе здоровим людям на власному досвіді переконатись, наскільки місто є доступним для людей з інвалідністю...

На «експеримент» погодились одиниці: священник, демобілізований боєць, волонтерка, – проте не було жодного чиновника...»⁴



⁴ Радіо Свобода. 23 листопада 2016, 11:19. //www.radiosvoboda.org/a/news/27898202.html

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Що ви вважаєте перешкодами (бар'єрами) для запровадження якісних послуг на транспорті?

Респонденти серед головних причин відсутності якісних послуг на транспорті відмітили: безвідповідальне використання бюджетних коштів, нерозуміння питань інвалідності, відсутність чіткого планування, незнання обов'язків персоналом, тотальна бар'єрність середовища та відсутність контролю за виконанням чинного законодавства, корупція.

«Відсутність механізмів швидкої зміни в галузі. Недостатнє фінансування через неправильний розподіл ресурсів. Нераціональне, безвідповідальне використання бюджетних коштів. Відсутність стратегічного розвитку галузі. Відсутність штрафних санкцій. Недосконалість законодавства...»

«Хамське ставлення водіїв, провідників, персоналу... Відсутність культури і розуміння того, що люди з інвалідністю нічим не відрізняються від інших».

«Перешкодою є незнання своїх обов'язків та ставлення персоналу/фахівців до людей з інвалідністю. А також недоступне середовище».

«Тотальна бар'єрність середовища... Невикористання технічних сучасних засобі для незрячих - озвучення, інформування, супровід, надання інформації...»

«Невиконання законів. Кожний як хоче, так і робить... Хочу зупиню тролейбус, маршрутку там де хочу, а не там де потрібно. Хочу візьму ветерана АТО, або незрячого, а хочу не візьму...»

«Відсутність контролю за тим, що робиться. Кажуть відсутні кошти. Ми тільки і читаємо про виділенні кошти на реконструкцію вулиць, доріг, закупівлю нового транспорту, а толку немає... Реконструкція вулиці, а пониження не роблять, купують нові тролейбуси, трамваї, а вони непристосовані...»

«Відсутність чіткого планування створення доступної транспортної інфраструктури та якісних послуг. Є доступний транспортний засіб, то відсутній навчений персонал... Обов'язково щось недоробили, не долатали...»

«На мою думку, основною перешкодою на транспорті, що до надання якісних послуг, є факт нерозуміння зазначеної проблематики і як наслідок, відсутність стимулу до їх поліпшення. Це стосується як керівництва, так і рядового персоналу...».

«Бездіяльність влади, всім все однакового, байдужість».

«Відсутність чіткого формування політики і процедур надання послуг з перевезення пасажирів з інвалідністю та МГН».

«Відсутність відповідальності перевізника перед клієнтом».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

«Послуги не відповідають їх ціні. Якщо я, людина на колясці, купую квиток , я хочу отримувати послуги як і всі. А мене, перепрошую, тягають по сходах, «впихують» в маршрутки, можуть забути на полиці у вагоні , бо продали квиток на другу полицю, всі пасажери вийшли, а я самотійно не можу злізти і клику провідницю... Якщо квитки в такій ціні то і послуги мають бути якісні...».

«Корупція. Бо корупція в першу чергу це неправильно прийняте рішення чиновником...»

«Інертність адміністрації. Бюрократія. Нерозуміння інвалідності. Наприклад, до Євро 2012 у Львові було більше автобусів з низькою підлогою, тепер їх «познімали» з маршрутів... Чому?»

«Пасивність людей з інвалідністю щось змінювати, відстоювати... Ми чекаємо, що нам покращать транспорт і добробут... Зараз такий час, що потрібно проявляти свою громадську позицію і відстоювати свої права. Нічого тоді , окрім тебе самого, ніхто не зробить...»

Щоб ви зробили для вдосконалення якості надання послуг?

Респонденти відмітили, що для забезпечення якісних послуг в першу чергу потрібно: виконувати законодавство, заборонити експлуатацію недоступних і небезпечних транспортних засобів, не закуповувати непристосований транспорт, відремонтувати дороги, провести навчання персоналу та фахівців, щодо супроводу маломобільних груп населення, ввести електронний квиток, забезпечити доступність туалетів, запрошувати консультантів від громадських організацій людей з інвалідністю для забезпечення доступності послуг.

«Виконувати законодавство. Жорсткі вимоги при видачі ліцензій, штраф за невиконання... Переглянути чинні національні стандарти, технічні умови (транспорт, інфраструктура, надання послуг) щодо врахування потреб користувачів з інвалідністю/маломобільних груп населення. Розробити єдину стратегію створення доступного транспорту...»

«Заборонила експлуатацію недоступних і небезпечних транспортних засобів на маршрутах».

«Пустити на маршрут хоча б по 1-му пристосованому автобусу (доступному), для того щоб людина з інвалідністю знала коли точно буде рейс».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Запровадити якісний супровід для людей з інвалідністю на залізничних вокзалах та аеропортах до місця посадки».

«Проведення навчальних семінарів для персоналу, фахівців та керівників транспортної інфраструктури».

«Обладнати зупинки згідно ДБН, закупити новий транспорт доступний для людей з інвалідністю, поставити звукові маячки на автовокзалах та залізничних вокзалах, зробити доступні туалети, контрастні та великі номери вагонів, якісний супровід».

«Ввести відповідальність перевізника за технічний стан транспорту».

«Виховання культури в пасажирів..»

«Зняття пільг і впровадження адресної допомоги...»

«Таємний» пасажир чи контролер – для перевірки якості транспортних перевезень».

«Відремонтувати дороги. Збільшити фінансування».

«Ввести електронний квиток. Графік руху доступного міського транспорту викласти в Інтернет».

Наведіть приклади з вашого життя щодо надання якісних послуг на транспорті пасажиром з інвалідністю у вашому місті

ПОЛТАВА

«Провідник в поїзді допомогла помінятися місцями з верхнього на нижнє місце».

«Водій допомагав зайти або вийти з маршрутки».

«На деяких маршрутах водії та кондуктори толерантно ставляться до людей з інвалідністю по зору».

«Один раз за весь час подорожей на міському транспорті мені відкрили пандус по якому я з'їхала».

«Останнім часом автобуси стали зупинятися біля бордюрів на зупинках, що дає змогу інвалідному візку заїхати та виїхати з транспорту з меншими складнощами (але якщо поряд супроводжуючий)».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

«В тролейбусі перед моєю зупинкою я натиснув кнопку, яка дає сигнал водію про те, що мені треба вийти на даній зупинці. При зупинці тролейбуса на табло і по радіо об'явили назву зупинки. Після чого водій вийшов з кабіни тролейбуса, зайшов в салон, відкинув пандус і допоміг виїхати з транспорту».

ВІННИЦЯ

«Троє пасажирів (на візках) щодня їздять на роботу громадським транспортом. Графік руху низькопідлогового транспорту розміщено на сайті (є мобільна версія).

«В місті Вінниця наявний низькопідлоговий громадський транспорт та вміння водіїв надавати допомогу пасажирам з інвалідністю».

«На зупинках викладається тактильна плитка, визначено місце посадки пасажирів з інвалідністю...»

ЧЕРНІГІВ

«Коли я телефоную до диспетчерської служби, щоб дізнатись коли приїде тролейбус з низькою підлогою, мені завжди чемно відповідають».

«Якось я їхала на автобусі 27 маршруту, кондуктор взяла мене за руку, посадила на місце, спитала яка потрібна мені зупинка, ще дивувалася, що я їду сама без супроводу. Я була приємно шокована».

«З'явилося декілька тролейбусів, більш містких по кількості пасажирів, більших за габаритами низькою посадкою».

ЖИТОМИР

«Пропонували, у низькопольному тролейбусі, підняти і опустити пандус, водій ставав ближче до бордюру, коли я заходив в транспорт»

«На автовокзалі допомагали у посадці в автобус на міжнародний рейс, коли звернувся до чергової».

«На залізничному вокзалі допомагають, коли звертаюсь за допомогою».

ЛЬВІВ

«На 33-му маршруті з 10 автобусів курсувало 2 автобуси з низьким рівнем підлоги, то водії були дуже ввічливі і уважні, подали №№ своїх телефонів і пропонували контактувати з ними при плануванні поїздки».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Служба супроводу на залізничному вокзалі завжди надає допомогу».

«В новому трамваї, який почав курсувати у Львові, враховані всі потреби маломобільних груп населення».

Щоб ви ще хотіли додати?

«Щоб осіб з інвалідністю не прирівнювали до пенсіонерів і вони гарантовано мали хоча б одне безкоштовне місце в маршрутці».

«Щоб на літній час не забирали пільги на проїзд в поїздах. Адже інвалідність літом нікуди не дівається».

«Поважати людей з інвалідністю, бо всі ходимо під Богом».

«Хотілося б, щоб життя стало кращим, щоб всі транспортні маршрути були обладнані для проїзду людей з інвалідністю».

«Необхідно проводити більше заходів з набуття громадськими активістами знань з питань доступності та проводити атестацію серед, щоб ми могли проводити якісно контроль за наданням послуг».

«Треба проаналізувати хоча б те, що не вимагає вкладення коштів, наприклад стабільний розклад руху низькопідлогових тролейбусів і запровадити».

«Потрібно владі перестати говорити і обіцяти, а потрібно діяти. Спланувати і поступово вирішувати всі питання, які стосуються доступності транспорту...».

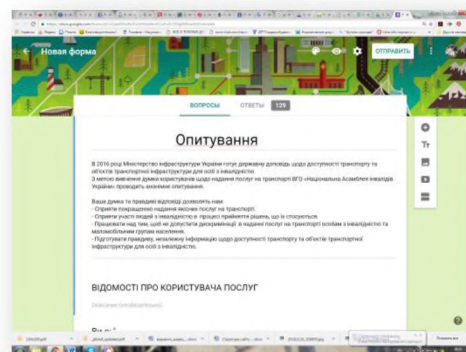


Результати опитування користувачів щодо надання послуг на транспорті

З метою вивчення думки пасажирів з інвалідністю, підготовки правдивої, незалежної інформації щодо доступності транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури, якості надання послуг НАІУ з 1 червня по 1 вересня 2016 року проводила анонімне опитування/анкетування на офіційному сайті організації www.naiu.org.ua.

Респонденти заповнювали форму за наступним посиланням:

https://docs.google.com/forms/d/1cQecE03w9vITvQVAA-A6lv811zFuSO2DgEKRrwrkVOMk/viewform?c=0&w=1&sp=mail_form_link



Загальні статистичні дані респондентів

Всього в опитуванні взяло участь **205 осіб** з різних регіонів України. З них **175 осіб (85,3%)** - зацікавлені особи або безпосередньо користувачі послуг, **11,6 % (24 особи)** - члени родини та **6 учасників** – супроводжуючі особи, що допомагали заповнити анкету.

Основні соціально-демографічні характеристики, які були представлені в анкеті респондентів, що взяли участь в опитуванні:

- ✓ вік;
- ✓ інвалідність;
- ✓ тип населеного пункту.

Що стосується **вікового розподілу**, то переважну більшість (**87%**) складають респонденти у віці від 18 до 44 років. Середній вік – 39 років. При цьому наймолодшим респондентам – 8 років, а найстаршому – 78 років.

Категорія «Інвалідність»: **69,8 %** респондентів (**143 особи**) мають **1 групу**; **13,2% - 2 групу**; **2,3%** мають **3 групу** і **14,7%** респондентів вказали, що не мають інвалідності (члени родини або особи, що допомагали заповнити анкети).

Місце проживання: **64,6 %** опитуваних (**132 особи**) проживають у місті, **13,4% (27 осіб)** - в обласному центрі, решта **22 %** респондентів (**46 осіб**) мешкають в сільській місцевості.

Узагальнені результати опитування

Наведені цитати подаються мовою, якою висловлювались учасники опитування, із збереженням відповідних стильових особливостей.

На запитання «Які допоміжні засоби Ви використовуєте?» більшість респондентів (59,7%) відповіли, що користуються інвалідним візком (крісло колісне), 10,9 % - використовують милиці, 13,2% - тростину, решта (16,2 %) застосовують протези, слухові апарати та інші технічні засоби реабілітації.

За результатами опитування 83,7% респондентів (171 особа) користуються громадським транспортом, з них більш половини (56,4%) - кожен день, 11,7% - двічі на місяць, 6% - тричі на місяць. Значна група респондентів (25,9% - 53 особи) користуються громадським транспортом за потреби або не користуються зовсім. За їх словами: «бо не має пристосованого», «дуже рідко, бо транспорт абсолютно не доступний», «в мій населений пункт не їздить низькопідлоговий транспорт», «користуюсь тільки коли їду в санаторій».

Щодо видів громадського транспорту, то більшість з опитуваних, 146 осіб (71,2%), віддають перевагу автобусам та тролейбусам, 28,8% - трамваям або метро. Більшість з опитуваних (87,6%) вказали, що користуються одразу кількома видами транспорту.

Водночас щодо транспорту міжміського сполучення (залізниця, авіа, річковий), то тут переважає залізничний транспорт - 69,7%, авіасполученням користувались 13,4% опитуваних і тільки 34 особи (16,9%) мали можливість скористатись річковим транспортом.

Переважна більшість респондентів (93,8%) відмітили, що постійно відчувають труднощі при користуванні транспортом. На запитання «Які саме труднощі?» більшість респондентів указали на недоступність об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема непристосованість міських зупинок громадського транспорту, а також підземних пішохідних переходів (69,6%) для людей, що користуються інвалідним візком. Також вказували на бар'єрність прилеглої території (місця паркування приватного транспорту, пішохідні шляхи, перони) та споруд вокзалу/станції (вхід, туалет, каси).

За результатами опитування 86,2% респондентів вважають одним із основних чинників – недоступний транспортний засіб.

Одночасно 83,7% учасників опитування вказують на недостатню підготовку персоналу, що надають послуги.

На прохання акцентувати увагу «В чому полягає бар'єрність об'єктів транспортної інфраструктури або транспортних засобів саме для Вас?» значна кількість респондентів вказала на:

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

✓ Відсутність зупинок громадського транспорту, адаптованих для людей з інвалідністю, що пересуваються на інвалідних колясках; відсутність на багатьох громадських зупинках місць для сидіння, навісу від дощу; неправомірні дії водія під час паркування на зупинках, а також їхня байдужість та повне ігнорування людей на візках (*«Немає спеціально облаштованих зупинок, водії тролейбусів, автобусів не зупиняються впритул до бордюрів і якщо автобус низькополий, то заїхати в нього неможливо»* , *«На деяких міських зупинках відсутні лавки. Не має можливості присісти, коли очікуєш свого транспорту»*, *«Многие водители видя, что человек на коляске ждет на остановке, останавливаются далеко от бровки или даже не подъезжают близко к остановке. Следующего нужно ждать очень долго. Один раз я вообще 1,5 часа простоял на останок, но так и не мог зайти ни в один тролейбус»*).

✓ Недоступність самого транспорту, тобто відсутність низькопідлогового громадського транспорту (*«Транспорт не пристосований для перевезення осіб з інвалідністю, відсутні місця для таких людей»*, *«Недоступні транспортні засоби міського користування та байдужість водіїв»*, *«Великих автобусів не має, тролейбуси без пандусів, трамваї не пристосовані, пристосованих маршрутних таксі не має»*. *«Вагонов для колясочников очень мало со спецкупе. Маршрудчики не хотят везти и требуют плату не только за инвалида, но и за коляску»*.)

✓ Непристосована прилегла територія для людей з інвалідністю (неможливість скористатися підземними пішохідними переходами, відсутність ліфтів, пандусів, звукового супроводження, високі бордюри, відсутність пристосованих місць паркування для авто людей з інвалідністю, неможливість без сторонньої допомоги потрапити у салон тролейбуса, автобуса; в приміщення станції або вокзалу; перейти вулицю або скористатись наземним пішохідним переходом чи ненормативним пандусом) (*«..Сходинки в переходах, неналежні пандуси»*, *«Відсутність тактильних направляючих, звукового оповіщення номерів маршрутів і зупинок»*, *«Сходи, бордюри, відсутність поручнів та огорож, необладнані або відсутні туалети, відсутність місць для сидіння, відсутність ліфтів, відсутність місць для висадки та посадки, далеко розташована зупинка»*).

✓ Бар'єрність самих споруд (приміщення вокзалів, станцій, низькі перони, відсутність пристосованих туалетних кімнат, високі віконця кас продажу квитків, відсутність на більшості станцій метро та на вокзалах тактильної плитки та написів шрифтом Брайля, відсутність зон відпочинку для пасажирів з інвалідністю, неможливість без сторонньої допомоги потрапити на перон, у вагон) (*«..Недоступність туалетів. Дуже високо розташовані каси для придбання квитків»*, *«Вокзалы не оборудованы нормальными лифтами и съездами»*,

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«Занизькі перони, високі бордюри на пішохідних переходах, вихід на перон (автостанції), зовсім недоступні туалети на автостанції».

✓ Відсутність у вагонах та автобусах приміського сполучення спеціальних салонних візків.

✓ Проблема доступу користувачів з інвалідністю до інформації: недоступність веб-сайтів, неможливість людям з інвалідністю (в т.ч. з порушеннями зору) купувати квитки он-лайн або замовляти спец. вагон).

✓ Недоступна інформації для людей з порушеннями зору: відсутність озвучення зупинок, інформації про зупинки або некоректно подана інформація (малий шрифт), взагалі відсутність інформаційних табло; відсутність мап для користувачів з порушеннями зору. *«Не має обмежувальних смуг, направляючих, заважають торговельні споруди. Не озвучують зупинки у тролейбусах, трамваях, маршрутках. Неможливо зрозуміти номер транспортного засобу, який під'їхав», «Немає озвучення зупинок і на деяких зупинках важко сісти на потрібну маршрутку, бо зупинка велика, маршрутка себе не озвучує а бувають моменти, коли маршрутка зупиняється не там, де треба (трохи далі) а людей поруч немає, щоб допомогти», «Отсутствие, недостаточное количество или непонятные информационные и навигационные материалы (табло, стенды, вывески); отсутствие информационных табло в транспорте, на которых бы высвечивались названия текущих и следующих остановок; отсутствие дублирования голосовой информации текстовой на экранах в зданиях вокзалов и в вагонах поездов».*

Крім того, **73,8%** респондентів (**151 особа**) вважають, що їхні права на якісні послуги на транспорті порушувались. Зокрема, на прохання навести приклади «Коли та на якому виді транспорту респонденти отримали негативний досвід?» більшість учасників вказала на негативне ставлення з боку надавачів послуг. Зокрема, відмова продажу квитка, небажання водія брати людину на візку в салон, відсутність допомоги при посадці/висадці, небажання відкинути пандус в автобусі, паркування далеко від бордюру, і навіть, в деяких випадках, респонденти вказували на брутальну поведінку з боку груп супроводу на вокзалах та метрополітені.

Наводимо відповіді респондентів:

«Влітку, 2015 року, я спробувала дочекатися та поїхати на міському тролейбусі. Тролейбуса з пандусом я чекала дуже довго, потім його парковка на зупинці виявилася невдалою і все одно мені прийшлося долати перешкоду у вигляді бордюра. Місце для інвалідної коляски в тролейбусі не знайшлося – тролейбус був переповнений людьми».

«Незнання або недосконалість роботи охорони метрополітену Харкова, декілька разів почувала дискримінацію».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

«Одного разу мене мало не викинули з візка погрузчики, які садили мене в потяг. Все це відбувалось на Львівському залізничному вокзалі».

«Негативний опыт связан с автобусами межгородского значения, водитель не хотел брать меня, так как, по его словам, моя коляска не поместится в багажник. А в другой раз не взял - так как не было кому помочь подняться в автобус».

«В Киеве , при посадке на маршрутку Киев - Житомир (станция метро «Житомирская» не дают билеты по льготам для инвалидов с 01.10 по 15.05. Отправляют на автостанцию «Дачная». Очень неудобно для инвалидов, особенно на колясках».

«Автовокзал Житомира - уехать по льготным проездным документам сложно. Предлагают билет на час или полтора часа позже, мотивирую что уже раскуплены билеты для льготников. Человеку срочно нужно уехать он и покупает билет за полную стоимость».

«На конечной маршрутного такси предъявила удостоверение, водитель в ведомость записал номер (для отчета что он провез нас бесплатно), а в итоге потребовал деньги за проезд или освободить маршрутку».

«Я на жаль не маю змоги навіть спробувати, адже реально дивлюся на речі, найближче місто Херсон, до якого я не можу добратися. Маршрутка, яка приїздить до мого селища не пристосована для перевозу людей на візках. На щастя маю батьків, які допомагають на власному авто, та відчувати себе повноцінно все ж складно».

«Харківський метрополітен, охорона на деяких станціях буває у нетверезому стані та відмовлялась допомагати у пересування; а також відсутність пандусів на поверхні та у самому метрополітені».

«В потяг не пускали без супроводжуючого, та на станції Львів не прийшли зняти з потяга (але заявку подавали)».

«У листопаді 2015 року на вокзалі станції «Харків-Південний» провідник потягу Лисичанськ - Київ не надав допомогу при посадці, дозволив собі некоректні висловлювання в мою адресу».

«На автостанції приходилось шукати людей, які б допомогли здійснити посадку та висадку з автобуса. Водії відмовлялися допомагати, працівники автостанції говорили, що то не входить в їх обов'язки».

«При переміщенні на тролейбусі водій відмовився відкривати більш доступні широкі двері (запускає тільки через передні)».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

«При зверненні у чергову частину за допомогою для посадки у вагон в м. Харкові персонал для допомоги був у нетверезому стані. І такі випадки були систематичні».

Також опитувані навели приклади позитивного досвіду отримання послуг на транспорті: знання жестової мови касирами Центрального залізничного вокзалу м. Києва, толерантне ставлення до людей з інвалідністю в Київському метрополітені (зокрема використання в гучномовцях фрази «пасажир з інвалідністю» та гарну працю групи супроводу; роботу муніципального транспорту м. Вінниця, низькопідлоговий громадський транспорт Києва та Львова, служби супроводу Укрзалізниці, кваліфікований і чемний персонал Швидкісної кампанії «Інтерсіті+» та їхні доступні вагони для маломобільних пасажирів.

Наводимо цікаві цитати з опитування:

«В метро почали використовувати правильну фразу "пасажир з інвалідністю"».

«На Киевском центральном ж/д вокзале одна из кассиров немного знает жестовый язык, что немного облегчило взаимопонимание».

«Робота служби супроводу Укрзалізниці при посадці на поїзд».

«Міські маршрутки у Львові є більш доступні, водії інколи можуть навіть допомогти, зупиняються в необхідних місцях».

«Під час поїздки залізничники ст. Черкаси, ім. Т.Шевченка і Львова дуже добре помагали сідати у вагон і виходити з нього. Всього у нас вийшло 6 погрузок-вигрузок за поїздку. Ми їм дуже дякували»

«Вообще, если не происходит вышеперечисленного, неплохо передвигаться на автобусах и троллейбусах г. Киева».

«Їхала в потязі «Інтерсіті плюс» - дуже сподобалось: приємна провідниця підходила і питала "Чим допомогти?"».

«Потяги: Луганськ - Київ, Харків - Дніпро, Харків - Львів, Київ - Харків - дуже привітні провідники. У всіх містах, крім Харкова, персонал для допомоги був ввічливим і турботливим».

«В метро в Києві на кожній зупинці мене зустрічала група супроводу, навіть провели на вулицю, хоча я була з чоловіком і сином».

Натомість, **84,7%** респондентів (**173 особи**) ніколи не оскаржували порушення своїх прав. І тільки **32 особи** з усіх опитуваних (**15,3%**) звертались зі скаргою до інституцій (надавачів послуг) або пред'являли претензії начальнику вокзалу чи автостанції.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

При тому, що **76,7%** учасників опитування ознайомлені з правами та обов'язками пасажирів, інформацію про які отримали: **33,3%** на тренінгах та семінарах, **17,5%** на сайті перевізника, на сайті громадської організації (**14,4%**) і тільки **7,2%** від працівників служби супроводу.

Відповідаючи на запитання «*Чи ознайомлені Ви з правами та обов'язками працівників транспорту (водіїв, контролерів, стюардів, провідників, працівників вокзалів і станцій тощо)?*» більша половина респондентів (**59,7%**) виявилась неозадоволеною про права та обов'язки зазначеної категорії працівників.

Водночас спитавши учасників щодо «якості надання послуг працівниками служб супроводу маломобільних пасажирів на вокзалах/станціях, стюардів, провідників» отримали таку оцінку:

Групи супроводу на «залізничних станціях» отримали оцінку «добре» від **96 осіб (46,8%)**, оцінку «посередньо» - **85 осіб (41,4%)**, решта користувачів (**11,8%**) – оцінку «незадовільно».

Персонал пасажирських потягів: «добре» - **73 особи (35,6%)**, «посередньо» - **109 осіб (51,7%)** та повністю невдоволені роботою – **12,7%** респондентів.

Група супроводу автостанцій отримала: «добре» тільки від **20** респондентів, решта **185** учасників опитування (**90,2%**) вказали на «незадовільну» та «посередню» роботу персоналу автостанцій.

Також **94,1%** користувачів (**193 особи**) повністю невдоволені якістю послуг водіїв та стюардів міжміського сполучення.

«Посередньо» оцінили роботу авіатранспорту – **51,3%** респондентів, оцінку «добре» вказали **36,5%** і «незадоволені» - **12,2%** опитуваних.

Щодо якості послуг річкового транспорту, то тільки **10,2%** учасників опитування оцінили як «добре», решта опитуваних (**89,8%**) повністю невдоволені якістю послуг («посередньо» - **61,2%** та «незадовільно» - **28,6%**).

Узагальнюючи відповіді отримані на запитання «*Що, на Вашу думку, необхідно зробити, щоб послуги, які надаються на транспорті були якісними?*» більшість респондентів вважають за необхідність: монетизувати пільговий проїзд для людей з інвалідністю, провести реконструкцію будівель вокзалів/споруд, прилеглої території відповідно ДБН, переобладнати або придбати транспортні засоби повністю доступні для маломобільних громадян; підняти рівень обслуговування людей з інвалідністю шляхом проведення навчання персоналу, груп супроводу щодо толерантного ставлення та супроводу людей з різними

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

формами інвалідності; розміщувати доступну інформацію про послуги та в доступних форматах для людей з різними функціональними порушеннями, зробити можливість придбання пільгових квитків он-лайн та на доступних сайтах (зокрема і пасажиром з порушенням зору); запровадити на всіх видах громадського транспорту візуальне та звукове інформування оголошення зупинок, контролювати та притягати до строгої відповідальності порушників прав людей з інвалідністю, а також більш інформування користувачів послуг про їхні права та обов'язки.

Нижче наводимо приклади відповідей:

«Забезпечити доступними для МГН тролейбусами, автобусами та ж/д вагонами. Постійно проводити інструктаж для працівників транспорту. Забезпечити доступність залізничних вокзалів, автовокзалів, тролейбусні зупинки».

«Поширювати більше інформації про те, які права мають на транспорті користувачі з інвалідністю».

«Більше інформації про рух транспорту. Табло про назви зупинки. Необхідно встановити ліфти в метро (там де відсутні) для зручного переміщення інвалідів».

«Провести семінари-тренінги разом з перевізниками, навчити водіїв , дати інформацію головам організацій і керівникам автопідприємствам, підготувати буклети, рекламні ролики якісної послуги перевезення інвалідів».

«Наявність тактильних та звукових покажчиків. Звукове інформування у транспорті. Можливість придбати пільговий квиток он-лайн».

«Навчити персонал навикам супроводу людей з різними формами інвалідності».

«Сісти в крісло колісне і пожити у ньому хоча б тиждень звичайним життям. Зав'язати очі і просто вийти з дому і добратися до магазину/роботи. Почати чути людей з інвалідністю і захотіти зробити їх життя безбар'єрним».

«Бороться за права. Знать свої права. Больше пользоваться транспортом - показать что мы существуем».

«Монетизувати пільговий проїзд для людей з інвалідністю, щоб людина могла сама за себе заплатити , а не привертати на себе увагу інших пасажирів».

«Контролювати та притягати до строгої відповідальності порушників прав людей з інвалідністю».

«Змінити ментальність людей стосовно підходу до людей з інвалідністю».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Підсумки опитування

Основні бар'єри, з якими стикаються пасажирів з інвалідністю: (погляд користувачів послуг)

✓ недоступність об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів, зокрема, міських зупинок громадського транспорту підземних/наземних/надземних пішохідних переходів, прилеглої території, а також місць паркування приватного транспорту, пішохідних шляхів, перонів), а також споруд вокзалу/станції (вхід, туалет, каси, перони);

✓ низька якість надання послуг працівниками служб супроводу на вокзалах/станціях, провідниками, водіями тролейбусів, маршруток, касирами, контролерами;

✓ необізнаність надавачів послуг, зокрема персоналу в питаннях інвалідності;

✓ недоступність інформації для користувачів з інвалідністю.

Що необхідно зробити, щоб змінити ситуацію на краще: (погляд користувачів послуг)

✓ провести реконструкцію вокзалів, станцій, зупинок громадського транспорту і т.д. для забезпечення доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення згідно ДБН;

✓ переобладнати або придбати транспортні засоби для перевезення пасажирів з інвалідністю;

✓ запровадити тренінги для обслуговуючого персоналу (груп супроводу, робітників залізничних вокзалів, станцій, автостанцій, аеровокзалів, стюардів, касирів і т.д.) щодо надання послуг та супроводу пасажирів з інвалідністю;

✓ підвищити рівень контролю за перевізниками; вживати реальні санкції за порушення законодавства щодо незабезпечення доступності та нецільове використання коштів за створення антидоступності;

✓ розміщувати інформацію про послуги в доступних форматах на веб-сайтах компаній та організацій. Зробити можливість придбати пільговий квиток он-лайн;

✓ забезпечити титрування або переклад на жестову мову інформаційних повідомлень;

✓ забезпечити доступність інформація для різних користувачів;

✓ забезпечити інформування користувачів послуг про їхні права та обов'язки.

Аналіз доступності транспортної інфраструктури та послуг для незрячих та слабозорих пасажирів

Загальні умови імплементації законодавства

Не дивлячись на набуття чинності змін до статті 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» щодо необхідності забезпечення громадського транспорту інформуванням зупинок та зовнішнім інформуванням номеру маршруту, а також виробництва та ввезення на територію України лише пристосованого транспорту, за три роки не розроблено механізму їх кого забезпечення.

Більше того, наявні випадки ігнорування виробником транспортного засобу норм Закону. В Києві за результатами торгів було придбано трамвай українського виробництва «Електрон», у якому відсутня система оповіщення номеру маршруту⁵, передбачена вимогами конкурсних торгів⁶. До речі, в технічних вимогах, до оголошення про конкурсні торги, за грудень 2015 більш детально прописані вимоги до оголошення зупинок та назв маршруту, зокрема наявність зовнішнього пристрою⁷.

Не дивлячись на те, що Департамент транспортної інфраструктури КМДА⁸ та комунальне підприємство «Київпаstrans»⁹ у своїх відповідях повідомили громадських активістів про функціонування системи внутрішнього та зовнішнього оповіщення в трамваї «Електрон», представники ВГО «Генерація успішної дії» розмістили в мережі Facebook відео, на якому чітко видно, що оповіщення назви маршруту відбувається лише всередині під час руху трамваю¹⁰.

⁵ Лист ВГО людей з інвалідністю по зору «Генерація успішної дії» № 07 від 11.02.2016 р. Голові Київської міської державної адміністрації щодо відсутності технічної можливості озвучення зупинок та назви номеру маршруту у придбаному трамваї «Електрон».

⁶ Пунктом 35 Технічних вимог до предмета закупівлі Документації конкурсних торгів передбачена аудіо система – з електронним мовним інформатором, з можливістю інформування пасажирів, що знаходяться в салоні та на зупинках. // <http://kpt.kiev.ua/procurement/details/48>

⁷ Пункт 40 Технічних вимог до предмету закупівлі передбачає Аудіо систему – з електронним мовним інформатором, з можливістю інформування пасажирів, що знаходяться в салоні та зовнішнім пристроєм для інформування пасажирів, що заходяться на зупинкових майданчиках // <http://kpt.kiev.ua/procurement/details/>.

⁸ Лист Департаменту транспортної інфраструктури № 053-13.39 від 25.02.2016 р. – відповідь на звернення ВГО «Генерація успішної дії» щодо трамваю «Електрон».

⁹ Лист комунального підприємства «Київпаstrans» № 01к/421 від 07.06.2016 р. – відповідь на звернення ВГО «Генерація успішної дії» щодо трамваю «Електрон».

¹⁰ www.facebook.com/OrganizationGUD/videos/vb.163556217012334/1194544467246832/?type=2&theater

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Місцевий громадський автомобільний транспорт

Норми частини 4 та 5 статті 28 Закону не знайшли відображення в «Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування»¹¹.

В нормативному акті використовується узагальнене визначення – «транспортний засіб пристосований для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями», що не передбачає конкретних елементів доступності для різних категорій людей з інвалідністю. На врахування цих недоліків спрямовано Пункт 108.1 Плану дій з реалізації Національної стратегії у сфері прав людини, яким передбачено розроблення пропозицій внесення змін до вищезазначеного Порядку щодо обов'язкового врахування під час конкурсу особливих потреб людей, зокрема з ураженням органів зору.

Оскільки відповідно до ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» та ст. 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» органи місцевого самоврядування визначають та реалізують політику у сфері пасажирських перевезень загального користування в місті та затверджують додаткові вимоги до пасажирських перевезень, проведено вибіркового аналізу до вимог конкурсів з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах в різних регіонах. Так, в Івано-Франківську¹², Кривому розі¹³, Харкові¹⁴, Черкасах¹⁵ відсутні вимоги оголошення зупинок та зовнішнього інформування.

У Запоріжжі лише в одному оголошенні наявні відповідні вимоги: «Забезпечити під час роботи на маршруті оголошення зупинок та інформування пасажирів щодо можливих пересадок на інші маршрути громадського транспорту»¹⁶. Найбільш прогресивним в цьому напрямку виглядає Хмельницький, де ще із 2012 року вимогами до конкурсу з перевезення

¹¹ Постанова КМУ від 3 грудня 2008 р. N 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування»// zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF

¹² Оголошення про проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Івано-Франківськ // www.mvk.if.ua/news/38311

¹³ Оголошення про проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування // kr.gov.ua/ua/news/pg/110615905979613_n/

¹⁴ Департамент транспорту Харківської міської ради оголошує конкурс з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Харкові // www.city.kharkov.ua/uk/document/departament-transportu-kharkivskoi-miskoi-radi-ogoloshue-konkurs-z-perevezennya-pasazhiriv-na-miskikh-avtobusnikh-marshrutakh-zagalnogo-koristuvannya-u-m-kharkovi-45495.html

¹⁵ Виконавчий комітет Черкаської міської ради оголошує конкурс з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування в м. Черкаси. // www.rada.cherkasy.ua/ua/noticeread.php?s=1&s1=94&view=955

¹⁶ Пункт 2.2.10 оголошення про внесення змін до Умов конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування №65 «Забезпечити під час роботи на маршруті оголошення зупинок та інформування пасажирів щодо можливих пересадок на інші маршрути громадського транспорту» <http://meriazp.gov.ua/test/?id=18>

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

перевізників зобов'язано: «облаштувати автобуси засобами візуального та звукового інформування про найменування зупинки, зокрема наступної, маршруту»¹⁷.

Складається наступна ситуація, коли відсутність вимог в договорі на перевезення фактично унеможливорює створення належних умов для осіб з порушеннями зору як мінімум до періоду закінчення договору на перевезення.

Важко погодитись з тим аргументом, що системи інформування пасажирів можуть бути занадто витратними. Аналіз конкурсних вимог в регіонах засвідчує, що фактично в усіх випадках перевізник за власний рахунок має забезпечити підключення до системи GPS-моніторингу, до якої можна прив'язати й систему інформування пасажирів, придбавши лише внутрішній та зовнішній динаміки.

Спеціальний одяг для водіїв, електронні квитки та безкоштовний WI-FI в місцевих автобусах¹⁸ безперечно є важливими, однак забезпечення доступності для різних категорій населення напевне повинно стати не менш значущим пріоритетом для міської влади.

Не втішною є практика оголошення зупинок у громадському транспорті міст. Журналісти міста Луцьк, спираючись на дані міської влади щодо того, що з 261 одиниці міського транспорту на 19 не встановлено системи озвучення зупинок, вирішили перевірити цю статистику. Журналісту вдалось відшукати лише один автобус, в якому система озвучення працює задовільно. В інших або взагалі відсутні пристрої, або оголошення зовсім не чути, або «працює з перебоями»¹⁹ (за словами водіїв).

Під час підвищення цін на проїзд у 2014 році мешканці Полтави серед вимог покращення обслуговування на транспорті звернули увагу і на проблему стосовно нечастого та нерегулярного оголошення зупинок²⁰.

Не менш важливим є забезпечення транспорту інформаційними табличками, які доступні для осіб, що мають залишковий зір. Тим більше схожа

¹⁷ пункт 3.1.18 РІШЕННЯ від 26.01.2012 року № 71 Про затвердження Порядку організації та проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в м. Хмельницькому та встановлення Умов конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування // www.khmelnytsky.com/index.php?option=com_content&view=article&id=10107%3A-26012012---71-q-----&catid=356%3A---26012012&Itemid=251

¹⁸ Оголошення про проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Івано-Франківська // www.mvk.if.ua/news/38311

¹⁹ Як насправді працює розхвалена система озвучення зупинок // lutsk.ravon.in.ua/news/676-iaк-u-lutsku-naspravdi-pratsiue-rozhvalena-sistema-ozvuchennia-zupinok

²⁰ Полтавці у відповідь на подорожчання проїзду вимагають покращити якість транспорту //

bastion.tv/news/poltavci-u-vidpovid-na-podorozhchannya-provizdu-vimagavut-pokrashiti-yakist-transportu/

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

вимога передбачена порядком КМУ²¹. Умови щодо забезпечення інформаційними трафаретами знайшли відображення у конкурсних вимогах в Мелітополі²². В Івано-Франківську наявна вимога щодо обладнання за власні кошти всіх автобусів інформаційними трафаретами визначеного Управлінням взірця²³.

Доступність метрополітену

Ситуація із доступністю в метрополітені Харкова та Києва фактично не відрізняється, що робить самостійне орієнтування незрячих осіб вкрай ускладненим. Жовті лінії перед сходами та платформами є поширеними в метрополітенах двох міст, однак лише кілька нещодавно відкритих станцій Києва («Голосіївська», «Васильківська», «Іподром» тощо) мають рельєфну плитку, яка дозволяє зорієнтуватись не лише слабозорим, а й незрячим особам. У Харкові, тактильна плитка є лише на станціях «Олексіївська», «Перемоги», «Героїв праці» (3 станції з 30)²⁴. Разом з тим немає підстав стверджувати, що така плитка викладена відповідно до стандартів на всіх проміжках для руху пасажирів.

Слід віддати належне, в Києві всі станції метрополітену обладнані звуковими орієнтирами над входом до вестибюлю метро, завдяки яким можна самостійно відшукати вхід на станцію. З іншого боку, вхід до підземного переходу більшості станцій метро відшукати досить складно, оскільки відсутні такі звукові орієнтири з вулиці. Звукові орієнтири розташовані з вулиці лише на кількох станціях, де одразу є вхід до вестибюлю («Хрещатик», «Університет», «Політехнічний інститут» тощо).

²¹ пунктом 27 передбачено: «у разі здійснення міських та приміських перевезень на передньому трафареті - номер маршруту і найменування початкового та кінцевого пунктів; на боковому трафареті - найменування основних, де здійснюються проміжні зупинки; на задньому трафареті - номер маршруту... Розміри та освітлення інформаційних написів повинні бути такими, щоб їх можна було прочитати у світлу і темну пору доби: в салоні автобуса - з відстані не менш як 1 метр; на передньому та задньому трафаретах - з відстані не менш як 15 метрів, на боковому - не менш як 3 метри»

Постанова КМУ від 26 вересня 2007 р. №1184 «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» // zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1184-2007-%D0%BF

²² 2.2.6. Забезпечує розміщення на передньому трафареті – номеру маршруту і найменування початкового і кінцевого пунктів; на боковому трафареті – номеру маршруту і найменування основних і проміжних зупинок; на задньому трафареті – номер маршруту; номер маршруту повинен світитися в темний час доби; розмір та освітлення інформаційних написів повинні бути такими, щоб їх можна було прочитати у світлу і темну пору доби. // Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування у м. Мелітополі та втрату чинності рішення виконавчого комітету Мелітопольської міської ради від 26.03.2009 № 74/3 //

www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0ahUKEwirvPCUkrLPAhVHCSwKHSf_CSIOFghMMAg&url=http%3A%2F%2Fmlt.gov.ua%2Fdoc%2F2096.doc&usq=AFOiCNHgxKCX9SvKKu4FRDdtko-jMhTv0A&cad=rja

²³ Оголошення про проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Івано-Франківська // www.mvk.if.ua/news/38311

²⁴ Експеримент в Харьковском метро чуть не закончился трагедией // vecherniv.kharkov.ua/news/124145/

Ускладненим залишається й орієнтування всередині метрополітену, що пов'язано із відсутністю доступної інформації – пошук турнікету, працюючого ескалатора, потрібного виходу, переходу на іншу станцію. До речі, в Києві на станції «Політехнічний університет» поруч з працюючим ескалатором горить зелене світло, що значно спрощує орієнтування слабозорої людини.



На відміну від Харківського метрополітену, у пасажирів з інвалідністю Києва фактично не виникає нарікань на супровід, який надається досить швидко та професійно. Водночас, зауваження може стосуватись випадків, коли особу можуть не пропускати, наполягаючи на

наданні допомоги.

Багато нарікань до послуги супроводу виникало у Харків'ян, оскільки така послуга фактично й не існувала, а її реалізація була можлива лише за умови звернення особи заздалегідь за телефоном. З другої половини вересня, після проведення відповідного навчання працівників підземки, така послуга має запрацювати й у Харкові на постійній основі²⁵.

[Послуга таксі](#)

Найбільшою проблемою в користуванні послугами таксі є пошук самої машини, адже знайти машину за її номером, маркою чи кольором для незрячої людини неможливо, особливо якщо замовлення робиться десь в місті, коли складно пояснити водієві місцезнаходження пасажира.

[Доступність інфраструктури. Залізничні вокзали](#)

Доводиться констатувати той факт, що залізничні вокзали залишаються недоступними, а інколи навіть небезпечними. Здебільшого доступність для незрячих обмежується встановленням звукових орієнтирів на вході, маркуванням сходинок в жовтий колір, встановленням табличок шрифтом Брайля, що лише в комплексі з іншими заходами зможе забезпечити самостійне користування вокзалами. Наприклад, звітуючи про пристосування для людей з інвалідністю станції Житомир, в публікації на сайті Міністерства інфраструктури України,

²⁵ Метро для незрячих людей залишається найнебезпечнішим місцем — журналіст // hromadskieradio.org/programs/rankova-hvylva/metro-dlya-nezrvachyh-lyudev-zalyshayetsya-navnebezpechnishym-miscem-zhurnalist

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

серед елементів доступності для людей з порушеннями зору згадані лише жовті лінії на першій та останній сходинці²⁶. Інформуючи про досягнення в сфері забезпечення доступності в газеті «Магістраль» стосовно осіб з порушеннями зору, згадується обладнання центрального входу звуковими маячками вокзалів Одеської залізниці²⁷.

За словами Ігоря Шрамка – експерта Харківської організації незрячих юристів: «...Готовність до співпраці в питаннях доступності є характерною рисою керівництва залізничного вокзалу станції «Харків-Пасажирський». Робота служби супроводу, за словами експерта, працює безперебійно. Додатково відмічено, що супроводжуючі вокзалу можуть провести особу до метрополітену, зупинки таксі та громадського транспорту. Серед елементів доступності харківського вокзалу Ігор Шрамко відмітив інформаційні маячки, що встановлені при виходах на платформи, котрі повідомляють її номер.

Не дивлячись на наявність відповідних будівельних норм та стандартів, їх використання під час реконструкції та/або капітального ремонту залишається частковим. Підтвердження цьому знаходимо під час капітальної реконструкції залізничного вокзалу та привокзальної площі станції Луцьк.

Зокрема, на привокзальній площі опори дорожніх знаків знаходяться посередині пішохідного шляху, одразу ж після понижень бордюру. Один з дорожніх знаків, що розташовано на тротуарі знаходиться на висоті 170см., при нормі не нижче 210 см. Таке невдале розташування дорожніх знаків може призвести до травм людей з інвалідністю. Сходи до вокзалу не обладнано поручнями. Рельєфна обмежувальна плитка наявна вздовж колії першої платформи, що є попередженням про небезпеку для незрячих людей. В місцях переходів через колії ширина обмежувальної лінії збільшена вдвічі. Наявність направляючої та попереджувальної лінії перед входом буде дезорієнтувати особу, адже ці лінії не відрізняються між собою, їх нанесено лише перед сходами в одному місці.²⁸

²⁶ Південно-Західна залізниця пристосувала станцію Житомир для потреб маломобільних пасажирів. // mtu.gov.ua/news/21131.html

²⁷ Люди з інвалідністю стали частіше подорожувати залізничним транспортом. // magistral-uz.com.ua/news/liudi-z-invalidnistju-stali-chastishe-podorozhuvati-zaliznichnim-transportom.html

²⁸ Спільно творимо можливості. Результати аудиту доступності адміністративних та соціальних будівель м. Горохова, М. Каменя-Каширського, смт. Любешів, смт. Маневичі, смт. Ратне. Луцьк (б.в.), 2013. – 42 с. С. 12-13.

Чинні державні будівельні норми містять неоднакові вимоги щодо пішохідних переходів^{29,30}, а спроби створити умови для незрячих, на жаль, є мало результативними.

Наприклад, у Рівному в 2015 році нанесли жовте маркування на тротуарах перед переходами, однак за словами громадськості в деяких місцях це маркування не відповідало вимогам, а за 2 місяці в центрі міста маркування зовсім стерлось³¹. Відкриття нових пішохідних переходів в Луцьку, на яких не дотримано вимоги ДБН, також не залишилися поза увагою громадських організацій³².

Встановлення додаткового освітлення на зебрах Києва, яким до кінця року заплановано забезпечити близько 265 пішохідних переходів, в першу чергу спрямовано на безпеку пішоходів, однак такий захід сприятиме слабозорим особам орієнтуватись у просторі та переходити дороги в темний час доби у визначених місцях³³.

Доступність світлофорів для незрячих через відсутність стандартизації звукового сигналу світлофора породжує чимало проблем, які умовно можна об'єднати:

1. Встановлення світлофорів визначається органами місцевого самоврядування із певними, на їх погляд, місцями, де часто перебувають особи з порушеннями зору: підприємства та організації Українського товариства сліпих, будинки чи гуртожитки компактного проживання незрячих, центральній частині міста. Останнє, на жаль, якраз обмежує можливість осіб з інвалідністю по зору користуватись міськими переходами. При встановленні нових світлофорів або заміни діючих, потреби осіб з порушеннями зору часто ігноруються.

²⁹ Пункти 3.17 – 3.27 ДБН В.2.3-5:2001, що стосуються пішохідних переходів в одному та різних рівнях не містять вимог щодо врахування потреб осіб з порушеннями зору.

³⁰ ДБН Б.2.2-5:2011. пункт 5.6.2 Обов'язковий перелік елементів благоустрою на території вулиць та доріг має включати: тверді види покриття дорожнього полотна і тротуарів, ... огороження небезпечних місць, освітлювальне обладнання, носії інформації дорожнього руху (дорожні знаки, розмітка, світлофорні пристрої, обладнані звуковим сигналом і стрічкою з візуальною інформацією), ... Пункт 5.6.12 Покриття пішохідного переходу треба виконувати контрастним та рельєфним з метою створення умов для переходу як інвалідів, які користуються візками, так і інвалідів з вадами зору. Пункт 4.1.1. На території населеного пункту всі перешкоди (уступи, ступені, пандуси, дерева, освітлювальне, інформаційне і вуличне технічне обладнання, а також край тротуару в зонах зупинок громадського транспорту і переходів через вулицю) треба виділяти смугами уніфікованого тактильного та контрастного по краю покриття. Тактильне покриття повинне починатися на відстані не менше ніж за 0,8 м до перешкоди, краю вулиці, початку небезпечної ділянки, зміни напрямку руху тощо. Якщо на тактильному покритті є подовжні борозенки шириною більше ніж 0,015 м і завглибшки більше ніж 0,006 м, їх не можна розташовувати уздовж напрямку руху.

³¹ Сюжет на РТБ // www.youtube.com/watch?v=rVbLrgBJRn4

³² У Луцьку обурені недолугими пішохідними переходами (ФОТО) // 4vlada.com/rivne/39479

³³ У Києві запрацюють зебри з під світлою. // znaj.ua/news/society/51327/u-kivevi-zapracuvuvut-zebri-z-pidsvitkovu.html

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

2. Відсутній уніфікований сигнал світлофора. Його різноманітність, що призводить до дезорієнтації, шкодить використанню світлофора. Спів пташок, класична музика, мовні оголошення, які можуть супроводжуватись музикою або сигналом як під час руху пішоходів, так і під час руху автомобілів, - далеко не повний перелік смакових вподобань посадовців чи розробників пристроїв.

3. Із вищеописаного випливає й проблема неоднакового сигналу попередження про завершення переходу, зміну темпу звукового сигналу.

4. Тенденцією залишається нерегульованість звукових сигналів на складних перехрестях та дорогах із чотирма полосами. Сигнал світлофора може розташовуватись лише з однієї сторони переходу або не регулюватись під час руху на складних перехрестях. Більше того, мовний вивід не завжди вказує на те, через яку вулицю перехід дозволено, що на перехресті призводить до додаткових перешкод.

5. Зрештою, у нічний час сигнал світлофора або не працює, або працює настільки голосно, що заважає мешканцям навколишніх будинків.

На жаль, діючий Державний стандарт не містить норм, які б дозволяли вирішити зазначені проблеми. За інформацією «Генерації успішної дії» розробка нового стандарту фактично зупинилась через реорганізацію Центру безпеки руху та автоматизованих систем Міністерства внутрішніх справ. Залишається нез'ясованим, хто доопрацюватиме відповідний стандарт.

Міська інфраструктура. Зупинки громадського транспорту

Вимоги до облаштування зупинок громадського транспорту передбачені ДБН В.2.3-5:200134 та ДБН Б.2.2-5:201135, які не в повній мірі враховують потреби осіб з порушеннями зору. Не дивлячись на те, що ДБН Б.2.2-5:2011 начебто і передбачає різні види інформації необхідні для осіб з порушеннями зору, на сьогоднішній день зупинки міського транспорту залишаються

³⁴ Пункти 2.33 – 2.47 ДБН В.2.3-5:2001, що стосуються вимог до зупинок громадського транспорту не містять жодних вимог, які б забезпечували доступність зупинок для осіб з порушеннями зору.

³⁵ ДБН Б.2.2-5:2011. Пункт 5.6.4 Зупинкові, посадкові майданчики та автопавільйони треба проектувати згідно з ДБН В.2.3-5 і ДБН В.2.3-4. Обов'язковий перелік елементів благоустрою зупинок громадського транспорту має включати: навіс, лави для сидіння, освітлювальні пристрої, інформаційні засоби для маломобільних груп населення: засоби для озвучення інформації та рельєфна плоско друкована інформація, інші спеціальні види інформації, необхідні для інвалідів з вадами зору і слуху. Пункт 4.1.1. На території населеного пункту всі перешкоди (... а також край тротуару в зонах зупинок громадського транспорту і переходів через вулицю) треба виділяти смугами уніфікованого тактильного та контрастного по краю покриття. Тактильне покриття повинне починатися на відстані не менше ніж за 0,8 м до перешкоди, краю вулиці, початку небезпечної ділянки, зміни напрямку руху тощо. Якщо на тактильному покритті є подовжні борозенки шириною більше ніж 0,015 м і завглибшки більше ніж 0,006 м, їх не можна розташовувати уздовж напрямку руху.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

недоступними. Додатковою проблемою є недотримання водіями правил, що відображається у зупинці автобусів за межами зупинки, або транспортний засіб може взагалі не зупинитись, особливо коли на зупинці перебуває особа з інвалідністю.

Ще однією проблемою для орієнтування осіб з порушеннями зору може стати новація останніх років у містах західної України – гучномовці, що встановлюються на стовпах поруч із зупинками громадського транспорту, з яких лунає реклама³⁶. Начебто таке звучання реклами можна сприймати як орієнтир для пошуку зупинки, але постійний шум заважає орієнтуватись на слух, зокрема під час прибуття автобусу та оголошення його номеру.

Висновок

На жаль, вищезазначені фрагментарні заходи не дозволяють особам з порушеннями зору самостійно користуватись транспортною інфраструктурою наших міст. Позитивні приклади стосуються переважно великих міст та обласних центрів, а рівень забезпечення доступності транспортної інфраструктури в маленьких містах та селах фактично не зазнає змін. Запорукою безпеки та самостійності на транспорті може стати лише послідовне поступове облаштування усього транспорту. Людина не може годинами чекати того єдиного доступного тролейбусу чи автобусу, щоб ним скористатись, а отже й надалі людина з порушеннями зору залишається залежною від оточуючих. Віддаючи належне існуючим службам супроводу в метрополітенах та залізничних вокзалах окремих міст, необхідно наголосити на необхідності створення умов для самостійного пересування.

Історії успіху

Позитивні зрушення у сфері доступності транспортної інфраструктури здебільшого пов'язані з активною позицією громадськості. Зокрема, за ініціативи організації «Генерація успішної дії» у Рівному з міського бюджету ще у 2013 році виділено 40 тис грн. на які придбано обладнання для зовнішнього озвучення номеру маршруту та напрямку слідування для 65 тролейбусів. Особливістю цих пристроїв є їх спрацьовування на відкриття дверей, що унеможлиблює вплив людського фактору. Вартість такого пристрою складає лише 700 гривень, що значно дешевше, ніж підключення до систем навігації³⁷.

Інша ситуація є яскравим прикладом залучення додаткових коштів на покращення транспортної інфраструктури. У конкурсі кращих громадських ініціатив, що відбувався в Луцьку в 2015 році, де переможців визначали шляхом

³⁶ Особи з порушеннями зору повідомляють, що такі гучномовці є в Тернополі, Івано-Франківську, Луцьку, Чернівцях.

³⁷ У Рівному заговорили тролейбуси. // charivne.info/rivne-news/U-Rivnomu-zahovorili-trolevbusi-foto--video: Рівненські тролейбуси почали «розмовляти» для незрячих // takeinfo.net/blogs/view/10201

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Інтернет - голосування, одним з переможців став проект «Зробимо Луцьк доступним». За кошти проекту придбано пристрої зовнішнього озвучування для 43 тролейбусів міста³⁸. Прикметно, що ще у 2011 році за кошти проекту цієї ж організації встановлені звукові орієнтири на входах до двох автостанцій Луцька та залізничного вокзалу відповідної станції.

За ініціативою «Генерації успішної дії» в Києві в 2014 році у вестибюлях на 6 пересадочних станціях встановлені рельєфно-графічні карти метрополітену³⁹.

Рекомендації:

1. Міністерству інфраструктури України внести зміни до «Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування»:

1.1. заборонити участь в конкурсі перевізникам-претендентам, що не мають жодного транспортного засобу доступного для осіб з інвалідністю.

1.2. передбачити, що: «до конкурсу з перевезення не допускаються перевізники-претенденти, які використовують непристосовані для користування інвалідами з вадами зору, слуху та з ураженнями опорно-рухового апарату транспортні засоби, що були виготовлені в Україні або ввезені на митну територію України після 1 січня 2013 року».

1.3. передбачити, що характеристики пристосованого для осіб з інвалідністю транспорту повинні відповідати вимогам статті 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні».

2. Внести зміни до Постанови КМУ від 23.12.2004 № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом».

2.1. пункт 25 доповнити частиною 3 такого змісту: «електротранспорт з метою врахування потреб осіб з інвалідністю забезпечується зовнішніми звуковими інформаторами номера і кінцевих зупинок маршруту, текстовими та звуковими системами у салоні для обов'язкового оголошення зупинок.

³⁸ Майже півсотні луцьких тролейбусів обладнали для незрячих пасажирів. // gud.org.ua/majzhe-pivsotni-luckix-troleibusiv-obladnali-dlva-nezrvachix-pasazhiriv/

³⁹ Как это выглядит: в метро появились схемы метрополитена для незрячих // kiev.vgorode.ua/news/transport_v_infrastruktura/234736-kak-eto-vyhliadyt-v-metro-poiavylys-skhemy-metropolytenu-dlia-nezriachykh

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

3. Міністерству регіонального розвитку, Міністерству інфраструктури передбачити врахування потреб людей з інвалідністю у Державних будівельних нормах та державних стандартах, якими регламентовано міську та транспортну інфраструктури:

3.1. уніфікувати вимоги державних будівельних норм в частині елементів доступності для осіб з порушеннями зору щоб в різних нормах, які є чинними, вимоги були однаковими та враховували різні аспекти доступності.

3.2. пункт 2.43 ДБН В.2.3-5:2001 доповнити вимогою щодо необхідності облаштування межі посадочних площадок рельєфною та контрастною плиткою.

3.3 в пункті 5.6.4. ДБН Б.2.2-5:2011 серед обов'язкових елементів благоустрою необхідно передбачити рельєфну та контрастну плитку.

4. Міністерству інфраструктури спільно із зацікавленими сторонами, в тому числі організаціями, що працюють в інтересах людей з інвалідністю по зору розробити та затвердити стандарт озвучення назв зупинок та зовнішнього озвучення номеру маршруту у місцевому громадському транспорті.

5. Продовжити розробку та затвердити новий стандарт до світлофорів.

6. Міністерству інфраструктури розробити та затвердити стандарт інформаційних трафаретів на громадському транспорті.

Київський метрополітен. Аудит доступності станцій

Протягом листопада 2015 – січня 2016 року ВГО НАІУ спільно із КП «Київський метрополітен» (далі – метрополітен) провели аудит доступності станцій метрополітену. Для забезпечення проведення аудиту була сформована робоча група, до складу якої увійшли експерти з питань доступності від НАІУ та представники метрополітену. Згідно із домовленостями було обстежено 26 станцій із загальної кількості 51.

Проведення аудиту доступності метрополітену було здійснено відповідно до вимог ДБН В.2.2-17:2006 «Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення», ДБН В.2.3-7-2010 «Споруди транспорту. Метрополітени» та ДСТУ-Н Б В.2.2-



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

31:2011 «Настанова з облаштування будинків і споруд цивільного призначення елементами доступності для осіб з вадами зору та слуху». В якості інструментарія аудиту доступності метрополітену була використана анкета, яку розробили експерти НАІУ.

Опрацювавши анкети аудиту доступності станцій метрополітену робоча група визначила проблеми, які притаманні станціям метрополітену щодо забезпечення доступності для маломобільних пасажирів:

- ✓ на ст. «Хрещатик» (2 входи/виходи), ст. «Лук'янівська», ст. «Арсенальна», ст. «Університет», ст. «Шулявська» відсутнє доступне сполучення між входами/виходами/переходами, які належать метрополітену та входами/виходами/переходами іншого громадського транспорту (автобуси, тролейбуси, трамваї тощо) для осіб, які пересуваються на кріслах колісних;
- ✓ на станції «Вокзальна» пандуси не відповідають вимогам ДБН;
- ✓ на ст. «Майдан Незалежності» недоступні входи/виходи до підземного пішохідного переходу, а також недоступні всі міжстанційні пішохідні підземні переходи;
- ✓ станції «Академмістечко», «Площа Льва Толстого», «Либідська», «Героїв Дніпра» мають недоступне приміщення станції;
- ✓ для більшості станцій метрополітену відсутнє комплексне вирішення доступності для маломобільних груп пасажирів, тобто безбар'єрне сполучення між входами/виходами/переходами, які належать метрополітену, та входами/виходами/переходами іншого громадського транспорту міста Києва (автобуси, тролейбуси, трамваї тощо). Така ситуація є наслідком будівництва станцій метрополітену за типовим проектом.

Із загальної кількості (**51 станція** - прим.) **11 станцій** цілком пристосовані для пересування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Станції обладнані ліфтами та спеціальними підйомниками, які знаходяться в робочому стані та готові для щоденного використання: ст. «Вирлиця» – 4 ліфта, 3 спеціальних підйомника; ст. «Бориспільська» – 2 ліфта, 2 спеціальних підйомника; ст. «Червоний хутір» – 9 ліфтів; ст. «Деміївська» – 2 ліфта, 2 спеціальних підйомника; ст. «Голосіївська» – 3 ліфта; ст. «Васильківська» – 4 ліфта, 2 спеціальних підйомника; ст. «Виставковий центр» – 2 ліфта та ескалатор; ст. «Іподром» – 5 ліфтів; ст. «Теремки» – 4 ліфта; ст. «Дарниця» другий вихід – 1 спеціальний підйомник; ст. «Лісова» другий вихід – 2 спеціальних підйомника.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Вестибюлі шести пересадочних станцій метрополітену (ст. «Театральна», «Хрещатик», «Майдан Незалежності», «Площа Льва Толстого», «Золоті Ворота» та «Палац спорту») обладнані рельєфно-графічними картами-схемами для користування пасажирами з порушенням зору та тотально незрячими особами. Рельєфно-графічні карти-схеми виготовлено відповідно до міжнародних стандартів доступності для осіб з інвалідністю, а також з урахуванням принципів універсального дизайну. Всі карти-схеми знаходяться на рівні обличчя людини середнього зросту: на станціях «Майдан Незалежності» та «Хрещатик» (вхід з вулиці Хрещатик) схеми розміщено на стіні праворуч перед контрольно-пропускним пунктом; на станціях «Площа Льва Толстого» та «Театральна» – на стіні ліворуч одразу за контрольно-пропускним пунктом; на станції «Палац спорту» карта знаходиться на стіні ліворуч перед контрольно-пропускним пунктом; на станції «Золоті ворота» (вхід з Золотоворітського проїзду) карта розміщена на стіні ліворуч від входу до касового залу. Над виготовленням рельєфно-графічних карт-схем метрополітену працювали фахівці та експерти із досвідом роботи у сфері забезпечення доступності та інтеграції осіб з інвалідністю по зору в сучасне суспільство (виконавці проекту щодо виготовлення карт-схем: ВГО «Генерація успішної дії» та Фонд прав людей з інвалідністю). Призначення рельєфно-графічних карт-схем: допомогти пасажирам з порушенням зору скласти уяву про географічне розміщення районів міста, напрямки ліній метрополітену, розташування пересадочних вузлів і окремих станцій відносно річки Дніпро та інших об'єктів. Таким чином, незрячі люди мають змогу самостійно скласти оптимальний маршрут свого пересування, розрахувати його тривалість, а отже, зробити проїзд містом максимально комфортним та зручним.



За участі Київського інвестиційного агентства, КП «Київський метрополітен», Місії Агентства США з міжнародного розвитку (USAID) в Україні і громадської організації «Права людини» створено програмний продукт для мобільного зв'язку «Метро для всіх». Програма призначена для широкого кола користувачів та пасажирів метрополітену. Особлива увага у програмі приділена маломобільним групам населення: людям з інвалідністю, особам похилого віку та батькам з дитячими колясками. Завдяки використанню мобільного додатку кожен користувач при введенні початкової і кінцевої станції метро за допомогою зазначеної програми визначає маршрут та наявність на визначному маршруті: сходів, пандусів, ескалаторів, дверей, ліфтів та турнікетів. Проект «Метро для всіх» забезпечує зручну навігацію в метро для всіх груп і верств населення.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Ознайомитись з програмою та завантажити її на мобільний телефон можливо за наступним посиланням: www.metro4all.org/uk/kiev/

Рекомендації робочої групи

1. Прийняти ДБН «Підземні пішохідні переходи (ППП)» із наступною розробкою документації з реконструкції існуючих підземно пішохідних переходів, що збільшить кількість доступних станцій метрополітену. ДБН «Підземні пішохідні переходи (ППП)» не прийнятий досі, хоча більшість станцій метрополітену починаються з архітектурно недоступних ППП.

2. КП «Київський метрополітен» забезпечити інформування маломобільних пасажирів (розміщення інформаційних листівок/стендів, оголошення через звукову трансляцію тощо) щодо користування метрополітеном.

3. Підготувати та провести інструктивні заняття та тренінги з працівниками служб супроводу метрополітену щодо обслуговування маломобільних груп населення, зокрема осіб з порушенням зору та осіб, які пересуваються на кріслах колісних.

4. Доопрацювати, затвердити та організувати вивчення Інструкції про порядок супроводу осіб, що пересуваються на кріслах колісних.

5. Провести опитування (періодичні) маломобільних пасажирів, які користуються послугами метрополітену, щодо визначення рівня їх обслуговування.

6. Проводити спільні наради-консультації та за їх підсумками розробити план дій щодо забезпечення безбар'єрності у сполученні між входами/виходами/переходами, які належать метрополітену та входами/виходами/переходами іншого громадського транспорту міста (автобуси, тролейбуси, трамваї тощо) для осіб, які пересуваються у кріслах колісних. До участі залучити фахівців метрополітену та представництв іншого громадського транспорту міста Києва.

7. Передбачити в бюджеті метрополітену додаткові витрати/інвестиції для забезпечення пандусами станції «Вокзальна», які відповідають вимогам ДБН.

8. Розробити типовий проект комплексної реконструкції станцій метрополітену (стосується переважної більшості станцій).

Комплексна реконструкція станцій метрополітену - забезпечення безбар'єрності станції для маломобільних груп пасажирів, а також безбар'єрності сполучення між входами/виходами/переходами, які належать метрополітену та входами/виходами/переходами іншого громадського транспорту міста Києва (автобуси, тролейбуси, трамваї тощо).

Інформація щодо стану доступності транспорту та транспортних послуг для пасажирів з інвалідністю та маломобільних груп населення

м. Львів⁴⁰

Міський громадський транспорт

Трамвай

У м. Львів функціонує десять трамвайних маршрутів. В основному це трамваї «Татра», котрим вже понад 30 років.



Трамвай зі сходами, чотирма вхідними дверима, але лише на останніх дверях (на сходах) немає розділового поруччя. Саме через ці двері можна потрапити в салон з великими валізами, дитячим чи інвалідним візком. По цій причині ззовні цей вхід позначений відповідними символами людини у візку і дитячого візка.



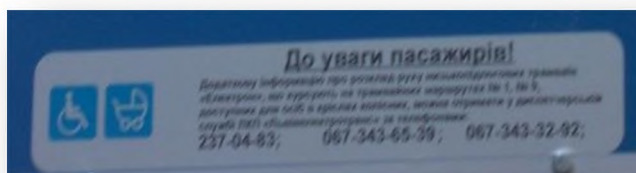
⁴⁰ Інформацію підготовлено Львівським обласним відділенням Українського фонду «Реабілітація інвалідів».

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

У 2014-2015 рр. місто придбало сучасні трамваї ЕЛЕКТРОН зі 100% низьким рівнем підлоги. Трамвай зроблений за принципами універсального дизайну. Якщо висота трамвайної зупинки на рівні підлоги трамваю і відстань до вагону невелика, то візком до нього можна потрапити через всі двері будь-якої їх секцій. Потрапивши у вагон можна без проблем пересуватися по усіх секціях трамваю. Окрім цього, на 2-х дверях пристосоване місце для людини, яка користується інвалідним візком, а також перекидна рампа (пандус) для випадку, якщо трамвайна зупинка не є в рівень з підлогою трамваю і відстань від нього велика. Трамвай обладнаний електронним інформаційним табло, що є важливим для людей з порушенням слуху.

На сьогодні у Львові є лише два подібні трамваї. Вони курсують на маршруті №1 та №9.



Щоб довідатися про час прибуття цих трамваїв на зупинки, додатково розміщена інформація з номером телефону диспетчера ЛКП Електротранс: (032) 237 04 83, 067 343 65 39, 067 343 32 92.

На завершенні побудова трамвайної лінії в мікрорайон Сихів. На цю лінію вже придбано 7 трамваїв ЕЛЕКТРОН з низькою підлогою.

Інфраструктура

У Львові 112 трамвайних зупинок, котрі були збудовані в різний період. На жаль, є тільки чотири зупинки, котрі відповідають сучасним нормативним вимогам, де рівень підлоги трамваю співпадає з рівнем платформи зупинки. Однак при будівництві й реконструкції трамвайних ліній в 2017 році таких зупинок повинно стати вісімнадцять.



Тролейбус

У Львові 10 троллейбусних маршрутів. Робочих троллейбусів приблизно 60 одиниць. В більшості – це старі троллейбуси «Шкода», яким вже понад 30 років. Але є вісімнадцять одиниць сучасних троллейбусів (ЛАЗ, Богдан, ЕЛЕКТРОН) з низьким рівнем підлоги, відкидним пандусом і електронним інформаційним табло. У 2016 році на лінію виїхав перший в Україні електробус ЕЛЕКТРОН. За інформацією «ЛКП Електротранс» на кожному маршруті курсує по одному доступному транспортному засобу.



Маршрутне таксі

Станом на вересень 2016 р. у Львові є 57 автобусних маршрутів, з них два маршрути не діють. Ці маршрути обслуговують п'ять перевізників. Одне АТП-1 комунальне і чотири приватних: ТОВ «Міра і К», АТП 14630, Фіакр. На жаль, не на усіх маршрутах курсують доступні для маломобільних груп населення автобуси. Також поки що відсутня система й інформація, на яких же маршрутах є доступні автобуси і графік їх руху. І це при тому, що більшість автобусів обладнані GPS системою. До кінця 2016 року місто планує придбати за кошти міського бюджету

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

55 автобусів ЕЛЕКТРОН, а дві приватні фірми планують придбати 23 сучасних автобуси «Богдан», які є доступними для маломобільних груп населення.



Через те, що водії зупиняють автобус на далекій відстані від посадкової платформи, це ускладнює доступ маломобільних пасажирів до салону і не забезпечує якість надання послуг.

Приміський транспорт

Автобус

У Львівській області відсутня система, яка б надавала можливість людям з інвалідністю користуватися приміським автобусним транспортом. Можливо на деяких маршрутах і є доступні автобуси, але інформація про це відсутня. Автостанції, які були збудовані нещодавно, є доступними.

Інфраструктура. Залізничний транспорт

Залізничний вокзал

Вокзалу станції «Львів» понад 150 років, він є пам'яткою архітектури. До будівлі вокзалу є три входи:

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

1. Вхід центральний:

З елементів доступності є лише поруччя і маркування ребер сходинок.

Звуковий інформатор «Метро». Пандус відсутній



2. Вхід до "приміської" зали:

Зліва при сходах існує пандус, розділові поруччя, маркування ребер сходинок, відсутність порогів в дверях.



3. Вхід до зали офіційних делегацій (депутатська):

Є п'ять сходинок, без поруччя; пандус відсутній.



Для орієнтування пасажирів щодо доступних на вокзалі місць існує інформаційне табло, де зазначено піктограмами наявний для заїзду в будинок пандус, місцезнаходження туалетної кімнати, доступний телефон тощо.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Зала очікування. В платному залі виділені місця для відпочинку пасажирів з інвалідністю (безкоштовно). Неподалік від зали (не далі 50 м) є туалетне приміщення з універсальною кабіною. Також поруч із цією залом знаходиться ресторан, де досить дешеві комплексні обіди. В ресторані є доступний (але спеціально не пристосований) санвузол.

Туалетні кімнати. В чоловічому та жіночому туалетах (тунелі №1, №2) існують санітарно-гігієнічні приміщення: унітаз, на підлозі стік для води (трап), відкидне крісло, душ з довгим шлангом, спеціалізовані поручні, кнопка виклику персоналу в разі необхідності надання допомоги.

Яким чином дістатися на перон для посадки у вагон.

- ✓ сходові марші виходів на перони з тунелів, а також на перший перон із західної та східної сторони промарковано яскравим кольором, позначивши першу та останню сходинки, сходинки початку та закінчення горизонтальної площадки маршів;
- ✓ працює ліфт для підйому на 1-й перон. Він знаходиться зліва будівлі вокзалу, біля медпункту. Біля кнопки виклику знаходиться переговорний пристрій «домофон», яким необхідно скористатися, щоб включили ліфт;
- ✓ щоб дістатися на інші перони (з 2-го по 5-й) потрібно дістатися в кінець станції (зліва чи з права), де є облаштовані плавні переходи через колії;
- ✓ в кінці пасажирських перонів на опорах світильників розташовані вказівники з їх нумерацією. Також продубльовано напис на площині перону.

Закуплено підйомну платформу (перону) для посадки осіб в кріслах колісних у вагон. Однак конструкція не досконала і нею практично не користуються.

Медпункт доступний. В медпункті є візки для переміщення по території вокзалу, а також тут знаходиться салонний візок.

Каси. В центральній залі будівлі вокзалу знаходиться каса №1, в якій можна придбати квитки на місця для пасажирів з інвалідністю та оформити замовлення на спецвагон. В цій же залі знаходиться приміщення чергового по вокзалу.

Для отримання послуги із супроводу і переміщення при посадці/висадці у/з вагон поїзда необхідно звернутися до чергового по вокзалу особисто, по телефону: (032) 226-20-56 або безпосередньо до віконечка. Послуги із супроводу надаються носіями, які здобули певні навички на семінарах, що проводили громадські організації ГО ЛОВУФ «Реабілітація інвалідів», ЛООАРНО «Стимул», УТОС. При цьому можуть бути застосовані допоміжні засоби: крісло-колісне для переміщення по території вокзалу; крісло салонне для підняття у вагон і переміщення по вагону до необхідного купе і місця; мобільний піднімальний пристрій. (Однак, пристрій є недолугий, незручний і складний в експлуатації. Зрозуміло, що ним користуються мало. Прим. Я. Г.).

На сьогоднішній день ситуація виглядає так:

- ✓ Пасажир, який приїхав своїм автомобілем, повинен його припаркувати на визначеній для транспорту осіб з інвалідністю стоянці, котра знаходиться зліва від вокзалу біля медпункту.
- ✓ Щоб потрапити у приміщення вокзалу, пасажир, у кріслі-візку, повинен виїхати на тротуар пандусом на західній частині тротуару, відтак проїхати вздовж будинку до 3-го під'їзду (100 - 150м) для того, щоб пандусом заїхати у 3-й під'їзд будинку.
- ✓ Щоб дістатися до кас для придбання квитка чи до адміністратора вокзалу для підняття по сходах і посадки у вагон - необхідно проїхати через дві зали.

Таксофони, банкомати, інші автомати послуг

На території вокзалу існує 2 таксофони, доступні для людей, що пересуваються на інвалідних візках.



З права, при вході до "приміської" зали



На 1-му пероні

Місця розташування таксофонів означені.



Банкомат у залі делегацій доступний для людей у візках, але інформація про місце його розташування (піктограма) відсутня на території вокзального комплексу.

Неподалік вокзалу знаходиться стоянка тривалого паркування (на кілька діб). На стоянці відмічені місця для

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

паркування транспорту осіб з інвалідністю. При в'їзді перед шлагбаумом знаходиться термінал, з якого водій отримує талончик. Відповідно до ст. 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» особи з інвалідністю за паркування платити не повинні. При виїзді перед шлагбаумом потрібно пред'явити операторові разом із талончиком пенсійне посвідчення. Оператор, зробивши певні відмітки у своїй системі, видає талончик, котрий потрібно знову пропустити через термінал, щоб відкрився шлагбаум. Можливо, що замість вас це зробить оператор.

Повітряний транспорт

Аеровокзал

В 2012 році до Євро 2012 було збудовано аеропорт за вимогами універсального дизайну, котрий отримав ім'я короля Данила Галицького.

Приміщення будівлі є доступними для маломобільних груп населення. Туалетні приміщення з універсальними кабінами знаходяться у всіх зонах будівлі: загального залу прильоту і відльоту, в зоні митного і прикордонного контролю, в залах відльоту. В центральній залі також є кімнатка зі столиком для пеленання маленьких дітей.



Працівники відповідних служб пройшли навчання з питань інвалідності та мають навички спілкування, переміщення й супроводу пасажирів з інвалідністю та маломобільних груп населення. Навчання проводили висококваліфіковані консультанти з ВГО «Національна Асамблея інвалідів України» та ВГО «Група активної реабілітації». Служби супроводу забезпечені технічними засобами: крісла-візки для переміщення по території, крісло салонне для переміщення по салону літака.



ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

У випадку, коли борт літака знаходиться не під телетрапом, служби застосовують наявний в аеропорту амбуліфт. Знявши з борта літака пасажирів доправлять до загальної зали прильоту.

В'їзд на територію аеровокзалу регулюється в'їзним шлагбаумом. При в'їзді водій отримує з терміналу талончик (перші 15 хвилин є безкоштовними). На території існує загальна стоянка автомобілів з виділеними місцями для паркування транспорту осіб з інвалідністю. Відповідно до ст. 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» особи з інвалідністю за паркування платити не повинні. При виїзді перед шлагбаумом потрібно пред'явити разом із талончиком пенсійне посвідчення. Контролер, зробивши певні відмітки у своїй системі, видає талончик, котрий потрібно знову перепустити через термінал, щоб відкрився шлагбаум.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

м. Чернівці⁴¹

Інфраструктура. Вокзали

Центральний автовокзал № 1

ТОВ «ЧЕРНІВЦІАВТОТРАНС»

Центральний автовокзал в даний час знаходиться в стадії реконструкції та ремонту (дані за вересень, 2016 р.), де планують передбачити всі вимоги для маломобільних громадян, згідно ДБН.

Прилегла територія автовокзалу архітектурно доступна. Відсутнє спеціально відведене місце для паркування автомобіля особами з інвалідністю. На організованих пішохідних переходах, які розташовані на відстані 50 метрів від вокзалу, похилі площини не відповідають будівельним нормам. Світлофори не озвучені.

Вхід в автовокзал обладнаний пандусом який не відповідає ДБН, але по ньому можна піднятися, скористувавшись допомогою сторонньої особи.

Сходи не обладнані поручнями та незахищені від атмосферних опадів.

Двері входу в будівлю вокзалу широкі, порогу немає. Звуковий маячок для незрячих при вході в будівлю відсутній.

Приміщення вестибюлю архітектурно доступне, освітлення достатньо. Є інформація про місця для відпочинку людей з інвалідністю. В залі очікування виділені місця для пасажирів з інвалідністю.



Інформаційне табло знаходиться на висоті 120 см. Висота вікна до каси, що має інформацію та кнопку виклику для пасажирів з інвалідністю знаходиться на висоті 120 см.

З будівлі є вихід на перон обладнаний пандусом. Пандус не відповідає ДБН. По ньому можна піднятися тільки з допомогою сторонньої особи.

Посадкові площадки позначені інформаційною табличкою. Висота посадкової площадки 20 см.

⁴¹ Інформацію підготовлено Чернівецькою обласною громадською організацією інвалідів-візочників «Лідер».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Туалетне приміщення знаходиться на вулиці, на території автовокзалу. Туалет має пандус, але немає спеціально відведеної кабінки для маломобільних громадян.

12 червня 2013 року в рамках семінару «Участь ГОІ у здійсненні державного архітектурно-будівельного контролю за дотриманням вимог щодо забезпечення безперешкодного доступу людей з обмеженими фізичними можливостями до об'єктів житлового та громадського призначення» що проводився Національною Асамблеєю інвалідів України (НАІУ) та Чернівецькою обласною громадською організацією інвалідів-візочників «Лідер» (ЧОГОІВ «ЛІДЕР») в м. Чернівці учасниками семінару був проведений аудит визначення доступності центрального автовокзалу. За результатами аудиту начальнику вокзалу Гошуку О.С. були надані пропозиції та рекомендації щодо покращення архітектурної доступності на вокзалі.

В 2015 році на даному автовокзалі було проведено інспекцію на предмет архітектурної доступності за участю інспектора «УКРТРАНСБЕЗПЕКИ» Управління в Чернівецькій області та представника НАІУ в Чернівецькій області Добридіної В.П. Обстеження проводилось згідно листа Виконавчого Комітету Чернівецької міської ради від 09.07.2015р. № 01/02-05/1784 відповідно до вимог порядку регулювання діяльності автостанцій затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010р. № 700.

В лютому 2016 р. представником НАІУ в Чернівецькій області Добридіною В.П. та представниками ЧОГОІВ «ЛІДЕР» за запрошенням заст. генерального директора ТОВ «Чернівціавтотранс» Онуфріїв І.М. були проведені лекції для працівників центрального вокзалу м. Чернівці та автостанцій Чернівецької області ТОВ «Чернівціавтотранс» з питань інвалідності, доступності, супроводу мало мобільних груп населення

АС-2 м. Чернівці

вул. Фастівська, 33 – Б. (ТОВ «Чернівціавтотранс»)

За рекомендацією ЧОГОІВ «Лідер» ТОВ «Чернівціавтотранс» придбано 17 візків салонного типу «Стюард», 6 біотуалетів зручних для користування МГН на центральний автовокзал та автостанції м. Чернівці та Чернівецької області.

В 2016 році на автостанції ТОВ «Чернівціавторанс» були придбані 4 зручні біотуалети, 16 камер зберігання для



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

користування ними пасажирів з інвалідністю.

Планується закупити ще два біотуалети, а на 10 автостанціях переобладнати внутрішні приміщення де буде окрема обладнана туалетна кімната.

Автостанції м. Чернівці та області, які після цьогорічної реконструкції обладнані посадковими платформами і заїздами до них, згідно ДБН.

При реконструкції автостанції м. Сторожинець Чернівецької області враховано усі пропозиції щодо покращення архітектурної доступності маломобільних громадян. Прилегла територія автостанції є архітектурно доступною. Перон облаштований посадковими площадками.

Автовокзал «ВЕСТ - БУКОВИНА»

вул. Руська, 248, «У»

Автовокзал відкрився в 2015 році, тому потреби маломобільних груп населення враховані максимум. Біля вокзалу є автобусна зупинка. Пішохідний перетин відповідає ДБН. Тротуар з пониженнями згідно ДБН.

Прилегла територія вокзалу є архітектурно доступною. В зоні паркування автомобілів визначено два місця для паркування автомобіля особи з інвалідністю згідно.

Бордюр від стоянки обладнаний внутрішнім заїздом для людей на колясках до автовокзалу.

Двері в автовокзал широкі, без сходів та порогів. При вході є кнопка виклику персоналу для супроводу осіб з інвалідністю (з інформацією про це).

Вестибюль безперешкодний, світлий, великий.

В приміщенні автовокзалу є спеціально обладнана туалетна кімната (універсальна кабінка) для людей з інвалідністю.

Є спеціально відведена каса для обслуговування людей з інвалідністю з віконцем на потрібній висоті.

В зоні де знаходяться місця для очікування є виділені місця для МГН.

В приміщенні автовокзалу є доступна кімната для матері та дитини та медпункт.

В вестибюлі знаходиться кафе, але з високим прилавком.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

В вестибюлі знаходиться табло з інформацією на доступній висоті.

Звуковий маячок для незрячих пасажирів при вході в будівлю відсутній.



Каса для осіб з інвалідністю заблокована холодильною камерою.

Представниками ЧОГОІВ «ЛІДЕР» в 2015 році був проведено обстеження ще не зданого в експлуатацію автовокзалу.

Були надані рекомендації та пропозиції.

Домовились щодо проведення інструктажу для працівників автовокзалу та рекомендували придбати салонний візок.

Автостанція - 4 «Добробут»

вул. Калинівська, 13, «В»

Автостанція знаходиться на ринку «Добробут». Перед автовокзалом існує високий бордюр, що заважає безперешкодному пересуванню мало мобільних груп населення.

Біля автостанції виділено два місця для паркування автомобіля пасажирів з інвалідністю.

Вхід в будівлю автостанції обладнано пандусом, який не відповідає ДБН. По ньому можна піднятися, скориставшись допомогою сторонньої особи.

Сходи мають маркування контрастною жовтою лінією.

Двері широкі. Поріг високий – 8 см.

В вестибюлі є дві каси. Висота до вікна 110 см. Каси з пониженням вікна - немає.

Місця для людей з інвалідністю в зоні очікування не визначені. В приміщенні є одна туалетна кімната. Окремої універсальної кабінки для МГН немає.

Залізничний вокзал станції Чернівці

Місця для паркування автомобіля особи з інвалідністю розташовані на іншому боці вулиці, де знаходиться зона паркування автомобілів. Відмічені тільки

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

розміткою на асфальті. Місце для паркування авто найближчих до входу в будівлю немає, але тротуар біля входу обладнаний похилою площиною де планують виділити місця для паркування автомобіля особи з інвалідністю.

Вхідні двері складаються з двох частин, вони постійно відкриті. Звукового маячка для полегшення орієнтування незрячих осіб немає.

Вхід в будівлю немає ні сходів, ні порогу, тому пересуватися можна вільно.

Інші альтернативні входи в будівлю мають вузькі двері (60 см) і невисокі пороги (6 см).

Вестибюль великий, безперешкодний. В залі очікування наявні обладнані місця для осіб з інвалідністю. Інформаційне табло знаходиться на висоті 150см.

На вокзалі є каса, яка обслуговує людей з інвалідністю. Вікно каси розташоване нижче за інших. Є вказівник (інформація) де знаходиться каса.

На вокзалі визначено групу супроводу, яка допомагає при посадці та висадці з потягу мало мобільним пасажиром. В минулому році був придбаний переносний підйомник для посадки людини на колясці у вагон.



Є два туалети: один знаходиться в приміщенні вокзалу в підвалі, архітектурно не доступний для МГН; другий туалет знаходиться на вулиці – обладнаний пандусом та універсальною кабінкою. Пандус не відповідає ДБН. В даний час (вересень, 2016 року) туалет знаходиться на ремонті до невизначеного терміну.



Два перони. Границі перонів промарковані жовтою фарбою.

Медпункт має вузькі двері та високій поріг.

Біля вокзалу є три пішохідні переходи, тільки на одному є пониження, але яке не відповідає ДБН. На інших пішохідних перетинах високі бордюри висотою 18 см. Світлофорів немає. На тротуарі

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

біля пішохідного переходу існують бар'єрні сходи та бордюри.

Важливо, те що інженер-технолог вокзалу Петришин С.Г. в обов'язки якої входить обслуговування пасажирів з інвалідністю, з відповідальністю відноситься до своєї роботи. По питанням придбання квитків, спецвагонів, відправлення телеграм та ін., особи з інвалідністю завжди звертаються до неї особисто. Також, при появі людини з інвалідністю на залізничному вокзалі до неї завжди підходить черговий по вокзалу, щоб допомогти.

За словами заступника начальника вокзалу станції Чернівці Коцюби В., один раз на квартал проводяться навчання для працівників вокзалу щодо правильного обслуговування пасажирів з інвалідністю. Надалі планується запрошувати представників ЧОГОІВ «Лідер» на такі лекції.

22 липня 2016 року був проведений аудит визначення доступності даного вокзалу в якому взяли участь: заступник начальника вокзалу Коцюба В., старший державний інспектор «Укртансбезпеки» Управління в Чернівецькій області Мунтян І., представник Чернівецької ОДА Томко І.М., представник НАІУ в Чернівецькій області Добридіна В.П.

За результатами аудиту представником НАІУ в Чернівецькій області Добридіною В.П. начальнику вокзалу Гаврилюк М.Й. надано рекомендації з зауваженнями та ілюстраціями.

При ремонті та реконструкції вокзалу за нашими рекомендаціями планується: обладнати пішохідні переходи з пониженнями згідно ДБН, виділити два місця для паркування автомобіля особи з інвалідністю, обладнати вхід звуковим маячком, розширити двері до 0,9 см., розмістити необхідну інформацію для мало мобільних пасажирів, забезпечити доступність туалету.

Зручним для пасажирів з інвалідністю став експрес потяг Чернівці-Львів. Потяг обладнаний підйомником для людей з інвалідністю. В вагоні є обладнана туалетна кабіна. Також, є спеціально відведені місця для пасажирів з інвалідністю та колясок.

Таксі

В місті Чернівці соціального таксі не існує. Фірми, що надають послуги з таксування часто неухважно вислуховують клієнта з інвалідністю. В багатьох випадках, отримавши інформацію про те, що треба обслужити пасажирів з інвалідністю губляться, не знають як діяти, кажуть що в них нема спеціального транспорту. Водії не допомагають при посадці. Були непоодинокі випадки коли водій таксі відмовлявся везти людину на колясці. Послуг таксі для незрячих та глухих немає.

В Міському комунальному центрі «Турбота» при Чернівецькій міській раді є мікроавтобус з підйомником для осіб, які користуються колясками. Послуги транспортування можна замовити особі з інвалідністю що проживає в м. Чернівці за два дні до поїздки. Під час поїздки особу з інвалідністю супроводжує працівник МКЦ «Турбота», який при потребі надає необхідну допомогу. Даний

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

автотранспорт курсує тільки по м. Чернівці в робочий час з 9:00 до 18:00. В разі якщо відбуваються заходи (семінари, наради, концерти) то автотранспорт МКЦ «Турбота» обслуговує до потрібної години.

Громадський транспорт

В м. Чернівці по різних маршрутах курсує 24 низькопольних автобуси. 16 автобусів постійно на лінії. Тільки на двох маршрутах низькопольні автобуси не курсують, так як радіус повороту автотранспорту великий, а дороги цього не дозволяють зробити.

Тролейбусні та автобусні зупинки в м. Чернівці не є об'єктами для посадки в тролейбус чи автобус. Проблема ще в тому, що зазвичай водії тролейбусів не під'їжджають достатньо близько до площадки на зупинці. Це ще більш ускладнює посадку людини з інвалідністю в автотранспорт. В більших випадках водії тролейбусів і автобусів не допомагають особі з інвалідністю сісти в автотранспорт, це роблять пересічні громадяни.

Повітряний транспорт

КП «Міжнародний аеропорт Чернівці»

Аеропорт знаходиться недалеко від центру міста. Біля об'єкту є автобусна зупинка. Зона паркування автомобілів наявна. Є знак, що це місце для паркування авто людини з інвалідністю, але немає розмітки на асфальті та виїхати на візку зі стоянки неможливо. Зона паркування, за словами працівника аеропорту знаходиться на даний час на реконструкції. Планують все зробити згідно ДБН.



Прилегла територія доступна, без перешкод. Вхід в будівлю архітектурно доступний. Звукового маячка для незрячих немає. Хол великий, світлий, безперешкодний. Інформаційні стенди на доступній висоті.

Каси з пониженням віконця немає. Висота до віконця існуючої каси 95 см. Ніде немає вказівників для маломобільних громадян.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Туалетні кімнати є на першому поверсі, можна скористатися, двері широкі, але універсальної кабінки для осіб з інвалідністю немає. Заїзд в туалетну кімнату стрімкий.

В кафе, що знаходиться в приміщенні високий поріг – 10 см. В зал реєстрації на візку можна проїхати вільно. Ширина рами металошукача дозволяє проїзд на колясці.

В аеропорту є візок салонного типу на якому при потребі можна проїхати через металошукач. Також, на цьому візку піднімають у літак. Амбуліфт відсутній.

В залі очікування спеціально відведених місць для МГН немає. В залі очікування є туалетні кімнати без універсальної кабінки.

Пандус в аеропорту не відповідає державним будівельним нормам.

В аеропорту працює група супроводу пасажирів з інвалідністю. Працівники відповідних служб пройшли навчання з питань інвалідності та мають навички спілкування, переміщення й супроводу пасажирів з інвалідністю та маломобільних груп населення.

Представниками Чернівецької обласної ГО інвалідів - візочників «Лідер» надані рекомендації та пропозиції щодо усунення недоліків та покращення доступності для пасажирів з інвалідністю.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

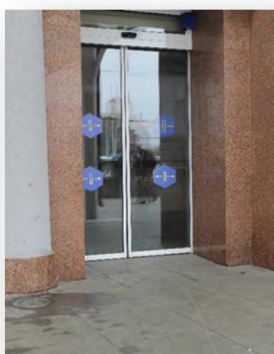
Звіт за результатами дослідження

м. Вінниця⁴²

Інфраструктура. Вокзали

Залізничний вокзал

Вхід: Пять із шести входів у будівлю залізничного вокзалу є доступними для людей з інвалідністю. На входних дверях є контрастні позначки і звукові маячки. Сходи в будівлю промарковані контрастною розміткою жовтого кольору.



Місця для паркування: Біля вокзалу є два місця для паркування транспорту людей з інвалідністю і вони розташовані найближче до входу в будівлю вокзалу.

Зал очікування: місця для людей з інвалідністю знаходяться в платній залі. Сидіння з твердою та м'якою поверхнею. Є телевизор, який постійно працює та комп'ютер з доступом до мережі Інтернет.

В касі для людей з інвалідністю є спеціальне вікно, яке знаходиться на висоті 70 см. А всі інші каси не доступні - на висоті 1,00 метр.

Інформаційні табло та піктограми знаходиться на досяжній висоті для читання як людям на візках так і людям з порушення зору. Також є позначки де знаходиться туалет для людей з інвалідністю, каси, колії та ліфт. На жаль, немає інформації шрифтом Брайля.

Туалетна кімната доступна, розміщена в платній залі, де є безкоштовні місця для осіб з інвалідністю. Візуальна інформація про місце розташування туалету є в холі залізничного вокзалу.

⁴² Інформацію підготовлено Вінницька обласна громадська організація молоді з обмеженими фізичними можливостями „Гармонія”

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

На вокзалі є ліфти на всі колії, проте ними рідко користуються. Зручніше переїхати через колії з службою сервісу.

На краю платформи теж є яскрава жовта смужка, проте для людей незрячих ці позначення кольором аж нічого не допомагають.

На вокзалі діє служба сервісу цілодобово. При купівлі квитків, працівники вокзалу зазначають, що людина з інвалідністю й передають інформацію наступним бригадам, екіпажу потягу та на станцію прибуття. Також зазначають відразу час та дату повернення пасажирів з інвалідністю. В 2015 році було закуплене салонне крісло для посадки пасажирів з інвалідністю.

Служби сервісу на залізничному вокзалі м. Вінниця (а також Козятин, Жмеринка) проходили навчання «Як правильно супроводжувати людей з інвалідністю», які проводили представники ГО «Гармонія».



Автовокзали

У місті є три автовокзали, але жоден з них повністю не доступний для людей з інвалідністю. На жодному з них не має доступного туалету (*власник вокзалів говорить про підготовку до реконструкції та обіцяє врахувати потреби пасажирів з інвалідністю*).

Східний автовокзал - каса та центральний вхід доступні.

Центральний автовокзал - центральний вхід доступний, біля вікна каси є кнопка виклику, а «пониженої» каси не має.



Туалетна кімната повністю не

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

доступна.

Західний автовокзал повністю не доступний.



На жодному автовокзалі не має служби супроводу пасажирів з інвалідністю. Низькопідлогові автобуси ходять лише на маршрутах Вінницького району.

Повітряний транспорт

Аеропорт «Вінниця»

Аеропорт частково доступний для пасажирів з інвалідністю, на входах є пандуси, але вони круті й без сторонньої допомоги виїхати важко.

Амбуліфт відсутній, а посадку пасажирів здійснює персонал аеропорту.

Є доступний туалет та місця очікування для людей з інвалідністю.

Для персоналу вокзалу представниками ГО «Гармонія» було проведено навчання «Посадка та супровід людей з інвалідністю». Є заявка на повторне навчання. Аеропорт починає нарощувати пасажиропотік. Планується реконструкція на 2017 рік з врахуванням наших зауважень.



Тролейбус

КП «Вінницька транспортна компанія»

На маршрутах Вінниці курсує 45 тролейбусів з низьким рівнем підлоги, які пристосовані для перевезення осіб з інвалідністю. В обов'язки водія входить: допомога при посадці та висадці пасажира з інвалідністю. Працівники Вінницького ТТУ постійно стежать за справністю відкидних пандусів та кнопок виклику водія. Такого рівня транспортних послуг досягли спільними зусиллями влади, громади, працівниками КП. Громадські організації періодично проводили тренінги з водіями, кондукторами громадського транспорту.



Графік руху громадського транспорту є на кожній зупинці. Недолік, окремо не позначено тролейбуси з низьким рівнем підлоги, доступні для МГН. Також розклад руху транспорту можна дізнатись через Інтернет на сайті Вінницького ТТУ або через мобільний додаток Rozklad.in.ua Про транспорт з низькою підлогою можна дізнатись, зателефонувавши диспетчеру.



Всі зупинки промарковані контрастними лініями. Особливо місце посадки людини з інвалідністю. Контрастні лінії постійно обновлюються, щоб були помітними і в темну пору доби. Весь громадський транспорт оснащено звуковими повідомленнями зупинки. На жаль, не всі

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

трамваї оснащені зовнішнім озвучуванням.

У Вінниці було перейменовано багато вулиць, тому з новою назвою зупинки оголошується й стара.

Автобус

На маршрутах м. Вінниці курсує 58 автобусів з низьким рівнем підлоги. Людині з інвалідністю, яка рухається за допомогою візка, водій допомагає зайти та вийти з салону, при необхідності, відкидає трап, запитує на якій зупинці допомогти вийти. На жаль, не всі зупинки є адаптованими, щоб рівень підлоги автобусу співпадав з рівнем платформи зупинки



Трамвай

У Вінниці курсує 130 трамваїв. В 2016 році на базі КП «ВТК» виготовили перший доступний трамвай для людей з інвалідністю. В середньому вагоні розмістили низько підлогову платформу, на якій може розміститися 5-6 пасажирів на колясках. В трамваї є відкидний пандус і водій має допомогти пасажирові на колясці зайти до вагону.

До кінця року планують випустити на маршрут ще два трамваї з низькою підлогою. Зупинки переобладнуються. На всіх переобладнаних кладеться тактильна плитка.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»



Розміри передніх та бокових трафаретів на трамваях, тролейбусах, автобусах та маршрутних таксі виготовляються з урахуванням потреб осіб з інвалідністю, зокрема осіб з порушенням зору.

Усі кондуктори пройшли навчання про те, як потрібно обслуговувати пасажирів з інвалідністю. Ці навчання проводили громадські організації, які люблять питання людей з інвалідністю: ГО «Гармонія», ГО «Відкриті серця», ГО «Мировозданіє», ГО «Розвиток».

Служба перевезення людей на візках

У м. Вінниця з 2006 року діє «Служба перевезення людей на візках», яка надає безкоштовні послуги мешканцям та гостям з інвалідністю м. Вінниці, що приїжджають до міста Вінниці на навчання, лікування, тощо. Замовляти послугу потрібно за два дні у диспетчера за телефоном 0432-57-20-07; 067-430-00-62. Координує діяльність служби ГО «Гармонія», фінансування здійснює Вінницька міська рада. Транспортні послуги надаються цілодобово. Диспетчером працює людина з інвалідністю, що унеможлиблює зловживання послугами «Служби перевезення».



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Служба супроводу для людей з інвалідністю

В 2010 році почала свою роботу «Служба супроводу для людей з інвалідністю» людей з порушеннями зору та осіб з порушенням опорно-рухового апарату. Надається допомога з подолання сходинок людям з інвалідністю, які мешкають в багатоповерхових будинках. Фінансується з міського бюджету. Координує діяльність - ГО «Гармонія».



Таксі

У місті немає жодної доступної машини таксі, але, якщо є потреба й можливість, водії надають допомогу при посадці та висадці пасажирів, допомагають скласти візок, тощо.

Вулична інфраструктура

В місті на вулично-шляховій мережі встановлено 55 звукових приладів для озвучення сигналів світлофору, що забезпечує безпечний перехід дороги для людей з порушенням зору.



Для зручності користування міським транспортом для людей з інвалідністю на зупинках громадського транспорту виконаний ремонт тротуарного покриття на підходах до зупинок. Для зручного пересування вулицями міста людей з

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

інвалідністю за останні роки влаштовано 295 пандусів. Роботи ще продовжуються. Ще багато зупинок та тротуарів потрібно зробити доступними.

З 2015 року зупинки громадського транспорту почали облаштовувати тактильною плиткою для людей з порушенням зору, вже зроблено понад 20. В планах переобладнати всі зупинки громадського транспорту тактильною плиткою.



Для подальшого створення доступного простору транспортної інфраструктури м. Вінниця потрібно:

1. Поновлювати склад громадського транспорту лише сучасними високотехнологічними низькопідлоговими одиницями з врахуванням потреб маломобільних груп населення та комфортності пасажирів.
2. Комплексно оновлювати зупинки громадського транспорту з врахуванням потреб всіх груп населення, в т.ч. маломобільних, а також функціональних технічних можливостей нового низькопідлогового транспорту (озвучування зупинок, розміщення графіків руху).
3. Зробити послуги Вінницького аеропорту доступними та комфортними для маломобільних груп населення.
4. Зробити вінницькі автовокзали доступними для маломобільних груп населення.
3. Робити все у тісній співпраці влади, громади, бізнесу та ЗМІ.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

м. Житомир⁴³

Інфраструктура. Вокзали

Залізничний вокзал

У м. Житомир у співпраці з Міністерством інфраструктури та Укрзалізницею, за консультації експертів по доступності ЖОГОЛІ «Молодь. Жінка. Сім'я.», був реконструйований і введений в експлуатацію в серпні 2015 року залізничний вокзал станції «Житомир». Він є повністю доступним для маломобільних груп населення.



Інформація на дошці оголошень надана 14 шрифтом, існує навігація. Працює група супроводу, доступні туалетна й душова кімнати (окремі для маломобільних пасажирів).

Під'їзд до вхідної групи забезпечений трьома пандусами, існує пониження бортового каменю на переходах. Міжнародним знаком «доступності» вказане місце для паркування автомобілів для осіб з інвалідністю. Вихід на перон для маломобільних пасажирів відповідає ДБН. Покриття перону якісне, перехід з колії на колію безпечний і доступний.



Для пасажирів з порушенням зору виділена жовтим кольором перша і остання сходинки перед вхідною групою залізничного вокзалу та сходи до перону.

⁴³ Інформацію підготовлено Житомирською обласною громадською організацією людей з інвалідністю «Молодь. Жінка. Сім'я.»

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Група супроводу залізничного вокзалу допомагає пасажиром з порушенням зору купити квиток у будь-який напрямок, отримати потрібні послуги, допровадить до вагону, допомагають здійснити посадку.

Передбачається встановлення звукового світлофору на переході біля залізничного вокзалу (зі слів голови Житомирської ГО УТОС – Юрія Матвієнка). Залізничний вокзал є зручним у використанні і доступним для маломобільних пасажирів.

Візні аудити доступності залізничного вокзалу та двох автовокзалів у місті Житомирі проводились 12 вересня 2016 року: головою та членами ЖОГОЛІ «Молодь. Жінка. Сім'я.», спільно з Укртрансінспекцією в Житомирській області та ТОВ «Компанія Житомиравтотранс».

Автовокзали

На автовокзалах, АС-1 та АС-2 (дані на вересень, 2016 р.) ведуться будівельні роботи: понижується бортовий камінь, відводяться місця для паркування транспорту осіб з інвалідністю, робляться заїзди до автовокзалів; планується пониження кас і створення інформаційних табло.

Чергові по вокзалу допомагають маломобільним пасажиром отримати потрібні послуги: купити квиток, здійснити посадку, у тому числі пасажиром з порушенням зору.

Вхід до автовокзалів є безперешкодним. Туалетні кімнати доступні для використання маломобільними пасажиром.

Питання щодо посадки і висадки пасажирів вирішуються за допомогою чергового по вокзалу або диспетчера. Також діють кнопки виклику для отримання цієї та інших послуг.

Навчання групи супроводу та працівників автовокзалів міста та області проводились експертами з доступності ЖОГОЛІ «Молодь. Жінка. Сім'я».

Вулична інфраструктура

В місті, за останній рік, встановлено 12 нових сучасних зупинок для громадського транспорту, які є доступними для людей з інвалідністю.

Розпочато реконструкції центральних вулиць міста, одного мікрорайону міста. В проектно-кошторисній документації заплановано пониження бортового каменю та

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

доступність до парків, скверів міста для маломобільних груп населення. Також розпочато роботи по створенню місць паркування автомобілів людей з інвалідністю.

Експерти з доступності ЖОГОЛІ «Молодь. Жінка. Сім'я.» спостерігають за роботами, намагаються впливати на виправлення помилок, тісно співпрацюють з міською радою, підрядниками та головним архітектором міста.

Громадський транспорт

В м. Житомир громадський транспорт частково доступний для маломобільних груп населення, зокрема для осіб, що користуються кріслом колісним. На маршрутах міста курсують 6 низькопідлогових тролейбусів.

На кожному міському та приміських маршрутах (приватний перевізник), згідно чинного законодавства, є автомобіль пристосований для перевезення маломобільних груп населення. Переважно це «Рути», якими фізично неможливо скористатись, навіть за допомоги водія. Водії, як правило, не бажають перевозити людей на інвалідних візках, бо це займає багато часу і вимагає багато фізичних зусиль.

Низько підлогових трамваїв, комфортних для перевезення людей на візках, у місті немає.

Як позитивний фактор, можна відмітити наявність на приміському маршруті № 115 (маршрут проходить через частину міста) низькопідлогових автобусів.

На міському маршруті № 58 курсують 3 сучасних нових автобуса «Атаман», які повністю доступні для маломобільних пасажирів.



ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Таксі

На маршрутах працюють звичайні машини не пристосовані для перевезення людей на візках.

Служба перевезення

З 2015 року в місті діє служба перевезення «Соціальне таксі для людей з інвалідністю» на базі міського територіального центру, яке фінансує Житомирська міська рада.



Людина з інвалідністю, що має I групу, порушення опорно-рухового апарату, може безкоштовно отримати послугу п'ять разів на місяць.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

м. Черкаси⁴⁴

Інфраструктура. Вокзали

Центральний автовокзал м. Черкаси обслуговує внутрішньо обласні, міжобласні та приміські рейси.

Прилегла територія автовокзалу є частково доступною. Наявні пандуси з поручнями, але повністю відсутнє маркування сходинок жовтою фарбою для людей з порушеннями зору та звукове інформування (маячки) для незрячих осіб. Вхід до будівлі автовокзалу для людей, які пересуваються за допомогою крісла колісного та інших маломобільних груп населення є доступним через вхід зі сторони автобусних платформ. Туалет з кнопкою виклику будується:



Автостанції

Загальні проблеми для всіх автостанцій та автовокзалів м. Черкаси:

- ✓ для осіб з порушенням зору на прилеглий території та посадочних платформах відсутня тактильна плитка,
- ✓ не промарковані жовтою фарбою перші та останні сходинки;
- ✓ двері центральних входів не обладнані звуковими маячками;
- ✓ інформаційні стенди не доступні для людей з порушеннями зору.
- ✓ Служба супроводу відсутня, навчання персоналу з надання допомоги людям з інвалідністю не проводиться;
- ✓ туалети не обладнані належним чином або зовсім відсутні та ін.
- ✓ Стоянки транспорту для осіб з інвалідністю не відповідають нормам.

⁴⁴ Інформацію підготовлено

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Автостанція №2 (Автовокзал-2) м. Черкаси

Обслуговує внутрішньо обласні, міжобласні та приміські рейси.

На сьогодні проводяться заходи для забезпечення архітектурної доступності на території автостанції. Облаштовується туалет для людей з інвалідністю.

Встановлено кнопку виклику.

Стенди з інформацією мають різні формати, і для осіб з порушенням зору вони недоступні. Електронні інформаційні табло з біжучим рядком на всіх автобусних станціях відсутні.



Автостанція №3 (Автовокзал-3), Черкаси АС-3

Автостанція обслуговує внутрішньо обласні та приміські рейси.



Автостанція №4, Черкаси АС-4

Обслуговує внутрішньо обласні, міжобласні та приміські рейси.

Авто - Експрес Черкаси

Обслуговує внутрішньо обласні, міжобласні рейси.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження



ООО "Сервис-Авто-2005"

Обслуговує внутрішньо обласні, міжобласні рейси.

Територія навколо станції недоступна, оскільки відсутнє пониження бордюру на перетинах з проїжджою частиною.

Туалет відсутній.

Інформаційні стенди з розкладом, маршрутами руху автобусів теж відсутні:

Міський транспорт

Тролейбуси (43 машини) – муніципальний транспорт.

Автобусний транспорт (273 одиниці). – приватний, перевізників обирають шляхом проведення конкурсу на міські перевезення. 90% транспорту є недоступним для людей, які пересуваються за допомогою крісла колісного та інших маломобільних груп населення.

Частково відсутнє оголошення зупинок всередині салону, приватні автобуси часто зупиняються лише за вимогою, чим порушуються права пасажирів з порушеннями слуху та глухих. Відсутнє інформування пасажирів в салоні за допомогою інформаційного табло з біжучим рядком та зовнішнє озвучування.

Але технічно доступним транспортом теж не завжди вдається скористатись, оскільки водії та кондуктори не володіють технікою допомоги людям з інвалідністю. Транспорт зупиняють на великій відстані від бордюру зупинки, не використовують допоміжні технічні можливості для комфортної посадки/висадки пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (не відкидають платформу, не опускаються та ін.):

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»



В офіційній відповіді на запит щодо доступних одиниць транспорту, отриманої від Департаменту ЖКК Черкаської міської ради, зазначено, що 23 тролейбуси із 43 одиниць та 41 автобус із 273 пристосовані для перевезення людей, які пересуваються за допомогою крісла колісного. Моніторинг громадських організацій людей з інвалідністю показав, що це не відповідає дійсності.



Великою проблемою громадського транспорту є зовнішня та внутрішня реклама, яка перебиває інформацію для пасажирів.

Таксі

Служби таксі приватні (не підпорядковуються управлінням МВК).

Відмов у перевезенні людей з інвалідністю зафіксовано не було. При замовленні потрібно попереджати, що пасажир користується кріслом колісним і потрібна машина з вільним багажним відділенням. Водії надають допомогу при посадці, але потребують чітких інструкцій, як це робити. Розрахунок здійснюється за лічильником.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Соціальна служба «ІНВА-ТАКСІ» має одну одиницю транспорту (машина «Газель») з підйомником, яка закріплена за Департаментом соціальної політики міста. Фінансування здійснюється з рахунок місцевого бюджету.

За одну поїздку має можливість перевозити тільки дві особи з інвалідністю, які користуються кріслом колісним із супроводжувачем.

«ІНВА-ТАКСІ» обслуговує також два територіальні центри. Прийом замовлень на отримання послуги «Інва-таксі» здійснюється диспетчером КП "Черкасиелектротранс" в робочі дні з 8.30 до 17.00 завчасно.



На пільгових умовах (з відшкодуванням витрат за надані послуги з міського бюджету) замовнику послуги надається п'ять поїздок на місяць. Транспорт часто знаходиться на ремонті й люди залишаються без цієї послуги.

Залізничний вокзал м. Черкаси

Прилегла територія залізничного вокзалу частково доступна для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Оскільки покриття прилеглої території хоч і без значних вибоїн і тріщин та перетини пішохідних переходів з проїжджою частиною не мають пониження та облаштованих з'їздів, висота бордюру сягає до 20 см. Залізничний вокзал межує з Автостанцією-АС 2.



Будівля залізничного вокзалу одноповерхова.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Центральний вихід в місто має поріг, який не обладнаний доступним заїздом. Сходи облаштовані поручнем. Перша та остання сходинка для слабозорих людей хоч контрастно і промарковані, але маркування потребує оновлення.



З боку будівлі знаходиться додатковий вхід, який обладнано пандусом та поручнем. Оскільки в'їзд на пандус оточений ринвами для відведення дощової води, не можна назвати його нормативним. Маркування сходинок відсутнє.



На вокзалі обладнано залу для відпочинку осіб з інвалідністю та квиткову касу, які позначені міжнародним символом доступності, але скористатись ними можна лише з 8.00 до 19.00 год.

Також можна скористатись кімнатою відпочинку – 112 грн. 30 коп! (ключа знайти не вдалося):

На території вокзалу є обладнаний туалет для осіб з інвалідністю та щоб ним скористатись потрібно знайти в кого з робітників ключ. Кнопка виклику персоналу відсутня.

У загальному залі очікування розташовані місця для сидіння, промарковані міжнародним символом доступності, є кнопка виклику персоналу, яка не працює.



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Супроводжуюча інформація на стендах потребує сучасного оновлення (чіткість, підсвітка, біжуча стрічка), яка необхідна для комфортного та безпечного перебування пасажирів, особливо з порушенням слуху та зору.



Для осіб з порушенням зору на прилеглий території вокзалу та платформах відсутня тактильна плитка. Жовте маркування стерлось та потребує оновлення. Не обладнані звуковими маячками двері центральних входів «НА МІСТО» та «НА ПЛАТФОРМИ» вокзалу:



На вокзалі відсутні «втоплені» посадкові платформи. Є обладнане пониження на другу платформу, але без допомоги супроводжуючого, людині на інвалідній колясці не можливо подолати високий бордюр першої платформи та залізничну колію.

Біля залізничного вокзалу немає обладнаної згідно нормативів стоянки транспорту для осіб з інвалідністю.

На залізничному вокзалі відсутня служба супроводу. При потребі, функцію служби супроводу виконує будь-хто з вільних працівників вокзалу. Для цього потрібно повідомити чергового по вокзалу за добу до планової поїздки. Навчання персоналу щодо супроводу осіб з інвалідністю не проводилось.

Вулична інфраструктура

У 2015 - 2016 роках міською владою було замовлено та замінено 51 зупинку громадського транспорту (всього в місті 396 зупинок). На багатьох зупинках покладено тротуарну плитку і ув'язано її по периметру високим бордюром без пониження в місцях межування з тротуаром. Людина на візку не зможе без сторонньої допомоги заїхати на неї.



Ліва частина зупинок мають аварійне асфальтне покриття (тріщини, ритвини, проросле коріння дерев та ін.), надщерблений та різної висоти бордюрний камінь - це робить їх недоступними.

Тролейбусні зупинки обладнано табличками з розкладом руху, але (окрім кількох зупинок в центрі міста) немає інформації про маршрути та

схеми пересування громадського транспорту, що є незручним для орієнтування глухих людей і гостей міста. Ліва частина зупинок без назв. Водії часто ігнорують межі зупинки і зупиняються занадто далеко. Але бувають випадки, коли водій немає можливості через інтенсивний рух та скупчення автобусів на зупинці, здійснити правильну посадку/висадку пасажирів.

У місті мало переходів з пониженням бортового каменю та нормативним ухилом, жоден не обладнано тактильною плиткою для орієнтування незрячих людей. Відсутні трискатні заїзди на пішохідну частину з проїжджою.

Встановлено чотири звукові світлофори, які потребують корегування, бо звук дезорієнтує незрячу людину. Проводиться поступова заміна звичайних світлофорів на світлодіодні з відліком часу.

Зараз по місту проводиться масовий капітальний ремонт асфальтного покриття автошляхів. Наноситься дорожня розмітка на пішохідних переходах. Тротуари та пішохідні доріжки потребують капітального ремонту з врахуванням потреб для безпроблемного пересування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

По місту майже відсутні визначені паркувальні місця для осіб з інвалідністю. А ті, що є – не відповідають ДБН.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

м. Чернігів⁴⁵

Залізничний вокзал «Станція «Чернігів»

Інформація може бути неповна, особливо та, що стосується виходу на колії та вбиральні, так як керівництвом вокзалу заборонено проводити фотозйомку і відповідні заміри без письмового дозволу головного офісу Укрзалізниці. Зазначений запит був надісланий до ПАТ «Укрзаліниця» 22.09.2016 р. У телефонній розмові 29.09.2016 р. був наданий дозвіл із вказівкою на повідомлення про це заступника начальника вокзалу «Станція Чернігів». При прибутті на вокзал заступником начальника вокзалу було заборонено здійснювати фотозйомку та проводити будь-які обміри. Крім того від ПАТ «Укрзаліниця» та Залізничного вокзалу «Станція Чернігів» не отримано будь-якої інформації на запит ГО «МАРТ».

Споруда має чітко видимий і доступний головний вхід з вулиці.

Передбачений альтернативний доступ через службовий вхід.



Майданчик перед входом не захищений від атмосферних опадів. Розташування вхідних дверей зручне. Ширина проходу вхідних дверей складає 130 см. Решітка/щітка для витирання ніг відсутня. Висота порогу на вході не перевищує 2,5 см. – майже рівна поверхня.

Дверні полотна складаються із двох частин: нижня - глуха, що не захищена протиударною смугою; верхня скляна.

⁴⁵ Інформацію підготовлено Чернігівською громадською організацією «МАРТ».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Для маломобільних осіб доступний лише головний вхід.

Для осіб з порушеннями зору відсутня система візуальної, тактильної та звукової інформації.

Сходи не захищені від атмосферних опадів, не мають тактильного покриття, є маркування на першій та останній сходинці, поруччя відсутні.

Пандуси мають місце, з боків від центральних сходинок та складаються із одного маршу кожен. Пандуси не захищені від атмосферних опадів. На початку та на кінці пандусу є горизонтальні площадки. Є вказівники напрямків та головного входу. Позначки «Міжнародний знак доступності» відсутні. Кнопка виклику персоналу не виявлена. Наявні пікограми легко зчитуються, є зрозумілими, видимі з положення сидячи.

Відсутні будь-які відомості щодо наявності санітарно-гігієнічного приміщення пристосованого для осіб з інвалідністю.



Автостанція «Чернігів-1»

Споруда має чітко видимий, але недоступний головний вхід з вулиці. Альтернативний доступ до будівлі зі зворотнього боку будівлі, через платформи.

Майданчик перед входом захищений від атмосферних опадів. Розташування вхідних дверей зручне. Габарити тамбуру дозволяють маневрувати візком.

Дверні полотна складаються із двох частин: нижня - глуха, що не захищена протиударною смугою; верхня скляна.

Для осіб з порушеннями зору відсутня система візуальної, тактильної та звукової інформації, лише оголошення руху автобусів.



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження



Для усіх осіб, що користуються інвалідним візком, доступний лише альтернативний вхід.

Сходи неслизькі, захищені від атмосферних опадів. Сходи не мають позначень і тактильного покриття. Конструкція сходинок безпечна. Поруччя відсутні.

Вказівники напрямів та головного входу відсутні. Позначки «Міжнародний знак доступності» про доступність послуг для людей з інвалідністю відсутні.

Кнопка виклику персоналу не виявлена. Наявні позначки легко зчитуються, зрозумілі, видимі з положення сидячи.

Пандус має місце, з боку сходинок, складається із одного маршу. Пандус захищений від атмосферних опадів. Ухил пандусу складає 1/12 при. На початку та на кінці пандусу влаштовані горизонтальні площадки. Ширина пандусу складає 1,2 м. З обох боків пандусу є стінки та бортики висотою більше ніж 5 см.



У будівлі вокзалу є санітарно-гігієнічне приміщення для осіб з інвалідністю із відповідними допоміжними засобами, поручнями, штангами, трапеціями. Зазначене приміщення не має вільного доступу, а саме: воно знаходиться у камері схову, ключ знаходиться у адміністрації, інформація про дане приміщення не загальнодоступна.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Автостанція «Чернігів-2»

Споруда має доступний головний вхід з вулиці. Альтернативного доступу до будівлі не має, лише службовий. Майданчик перед входом захищений від атмосферних опадів. Розташування вхідних дверей зручне.



Вхід прямий з однією сходинкою. Габарити тамбуру дозволяють маневрувати візком.

Максимальне зусилля для відкривання чи закривання дверей: зовнішніх та внутрішніх - менше ніж 2,5 кг. Дверні полотна складаються із двох частин: нижня - глуха, що не захищена протиударною смугою; верхня скляна.

Доступний лише головний вхід.

Для осіб з порушеннями зору відсутня система візуальної, тактильної та звукової інформації.

Сходи не мають тактильного покриття та позначень. Сходинка слизька, захищена від атмосферних опадів, конструкція сходинок небезпечна. Поруччя відсутні.

Пандус захищений від атмосферних опадів. Висота підйому пандусу не перевищує 80 см

Вказівники напрямів та головного входу відсутні. Кнопка виклику персоналу не виявлена. Наявні позначки легко зчитуються, зрозумілі, видимі з положення сидячи.



Автостанція «Чернігів-3»

Споруда не має чітко видного та доступного головного входу з вулиці. Підхід до квиткових кас з вулиці, є зал очікування. Майданчик перед входом захищений від атмосферних опадів.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Для осіб з порушеннями зору відсутня система візуальної, тактильної та звукової інформації.

Сходи не мають тактильного покриття та позначень. Конструкція сходинок безпечна. Поруччя відсутні.

Вказівники напрямів та головного входу відсутні. Позначок про доступність не має.

Пандуси не відповідають ДБН.



Кнопка виклику персоналу має місце, але спочатку потрібно піднятися до неї пандусом..

Інформаційна доступність

Є загальна інформація про рух залізничного або автомобільного транспорту, розклад руху. Ця інформація розміщена у стендовому вигляді, табло має місце на залізничному вокзалі, але не працює. Повідомлення про відправку і прибуття потягів оголошується на залізничному вокзалі. На автовокзалах лише про відправлення автобусів.

Служби супроводу

Відсутня будь-яка інформація про існуючі служби супроводу на залізничному, автомобільному та міському транспорті. Органи місцевої влади та місцевого самоврядування, у т.ч. перевізники не надали підтвердження про існування таких служб.

Таксі

Жодна із служб таксі м. Чернігова не надає послуги з перевезення осіб з інвалідністю, але існує практика соціального таксі. У Чернігові з 2016 року є

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

програма «Бюджет участі», яка започаткована міською радою та формується з одного відсотка від загальної суми місцевого бюджету. Ці кошти розподіляють безпосередньо мешканці міста шляхом голосування за той чи інший громадський проект. Ідею та проект бюджету участі на 2016 рік «Соціальне таксі» подала благодійна організація «Логос», яка опікується людьми з інвалідністю. Служба соціального таксі працює з лютого 2016 року.

Мікроавтобус, який винаймається у приватного перевізника, обладнаний для перевезення осіб з інвалідністю.



Окрім водія, за викликом приїжджає і супроводжуючий працівник, який допомагає людині з інвалідністю. Вартість перевезення пасажирів в соціальному таксі для людини з обмеженими можливостями коштує 10 грн., тоді як у звичайному таксі мінімальний проїзд починається від 30 грн.

Перевезення здійснюється для людей з інвалідністю (1 та 2 групи), дітей з інвалідністю, інвалідів війни 1, 2, 3 груп, учасників бойових дій, які за станом здоров'я не можуть користуватися громадським транспортом. Замовлення на поїздку приймається у робочий час за два дні до намічуваної поїздки.

Вартість цього проекту для міського бюджету становила 185 тисяч грн. на 2016 рік. Більшість коштів пішла на оренду автобусу, оплату роботи двох диспетчерів, що приймали виклики від громадян. За I-е півріччя 2016 року здійснено: 245 групових поїздок та 237 індивідуальних. На 2017 рік подано клопотання на продовження проекту «Соціальне таксі».

Міська інфраструктура

Інформація щодо пасажирських перевезень в місті надана Чернігівською міською радою.

У місті обладнано 301 пішохідний перехід, з яких 65 пристосовані для осіб з інвалідністю - це більше 20% від загальної кількості.

Крім цього, у місті продовжуються роботи по реконструкції бордюрів, у т.ч.



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

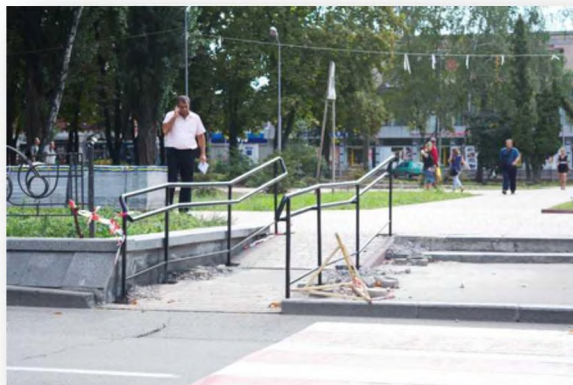
заниження їх на пішохідних переходах з дотриманням ДБН В.2.2-17:2006.

Для безпечного пересування пішоходів з порушенням зору встановлено 4 світлофорні об'єкти, обладнані спеціальними звуковими пристроями, два з яких збудовано в 2013 та 2015 роках.

При проведенні робіт з реконструкції бульвару по проспекту Миру від проспекту Перемоги до вул. Мазепи обладнано пандусами два сходових переходи.

Реконструкція підземних переходів триває.

Щоденно місто обслуговує 60 тролейбусів. З них: 7 є низько підлоговими та мають відкидний пандус; на 4-х встановлено в салоні текстову систему оголошення зупинок.



На даний час на 41 маршруті м. Чернігів працює близько 120 автобусів середньої місткості та 200 автобусів малої місткості. Жоден автобус не пристосований для перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

Перевізники періодично проводять навчання водіїв, кондукторів щодо особливостей надання транспортних послуг для осіб з інвалідністю та правил паркування біля зупиночних майданчиків.

*м. Полтава*⁴⁶

Транспортна інфраструктура

- 2 залізничних вокзали «Полтава-Південна», «Полтава-Київська» (м. Полтава, вул. Кондратенка, 14, тел. (0532) 51-45-04).
- 1 автовокзал «Полтава», який обслуговує внутрішньо обласні, міжобласні та приміські рейси.
- 3 автостанції:
 - ✓ Автостанція «Київська» - обслуговує міжобласні центри.
 - ✓ Автостанція «Полтава 2» обслуговує внутрішньо обласні та приміські рейси.
 - ✓ Автостанція «Полтава 3» - обслуговує внутрішньо обласні та приміські рейси.
- Міський транспорт: тролейбусний та автобусний парки.
- Служби таксі.
- Служба соціального таксі: 4 одиниці транспорту (машини «Газель») з підйомниками, які закріплені за трьома територіальними центрами і одна машина – за дитячим реабілітаційним центром. Фінансування здійснюється за рахунок з місцевого бюджету.

Залізничні вокзали

Прилеглі території та приміщення залізничних вокзалів є в цілому доступні для осіб з інвалідністю. Покриття прилеглих територій без вибоїн та широких тріщин. Перетини пішохідних переходів з проїжджої частини вокзалу «Полтава-Південна» обладнані пониженням.

Будівлі залізничних вокзалів одноповерхові. Центральний вхід «НА МІСТО» вокзалу «Полтава-Південна» має поріг, який обладнаний нормативним заїздом. Три сходинок вокзалу «Полтава-Київська» обладнані нормативним пандусом. Сходи не обладнані поручнями. Перша та остання сходинок для слабозорих людей контрастно не промарковані.

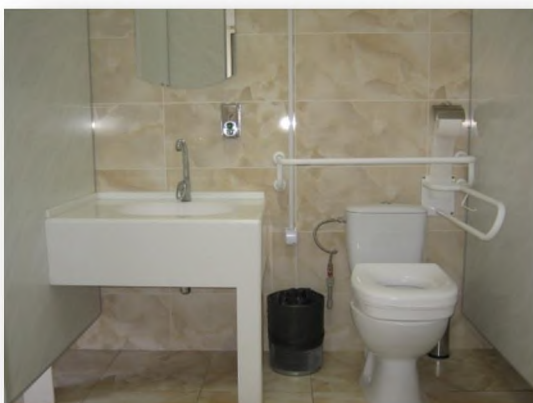
⁴⁶ Інформацію підготовлено Іриною Твердохліб.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження



На обох вокзалах існують виділені зони для відпочинку осіб з інвалідністю, позначені міжнародним символом доступності.



Туалети на обох вокзалах мають окремі кабінки для осіб з інвалідністю. У кабінці туалету для осіб з інвалідністю станції «Полтава-Київська» поручні біля унітазу незручні у користуванні, відсутня кнопка виклику персоналу. На вокзалі «Полтава-Південна» на території будівлі Приміського вокзалу туалет, облаштований для користування осіб з інвалідністю згідно нормативів.

Квиткові каси, окрім приміського вокзалу «Полтава-Південна», не відповідають нормам (зависокі для обслуговування осіб, які пересуваються на інвалідних колясках).

Супроводжуюча інформація окрім приміського вокзалу «Полтава-Південна» потребує сучасного оновлення (чіткість, підсвітка). Для глухих осіб біжуча стрічка на всіх вокзалах не містить інформацію про повідомлення прибуття та відправлення поїздів, порядкову нумерацію вагонів поїзда, зміни розкладу прибуття-відбуття поїздів, чи іншу інформацією, яка необхідна пасажиром. Стенди з інформацією мають різні формати. Для осіб з порушенням зору вони недоступні.



На прилеглий території вокзалів та платформах

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

відсутня тактильна плитка для осіб з порушенням зору. Звуковими маячками обладнані двері центральних входів «НА МІСТО» та «НА ПЛАТФОРМИ» вокзалу «Полтава-Південна», приміських кас та вхідні двері туалету (усього п'ять звукових пристроїв).

На вокзалі «Полтава-Київська» відсутні звукові маячки на вхідних дверях.

На обох вокзалах відсутні «втоплені» посадкової платформи (коли площадка вагону поїзда однакова з рівнем посадкової платформи). Вокзали «Полтава-Південна» та «Полтава-Київська» мають обладнані пониження на першу та другу платформу, але без допомоги супроводжуючого людині на інвалідній колясці не можливо подолати ухили та залізничну колію.

На вокзалі «Полтава-Південна» є камери схову з позначками міжнародного символу доступності, які розташовані на зручній висоті.

На вокзалі «Полтава-Київська» замість камер схову – окреме приміщення. Ключі знаходяться у чергового по вокзалу.

Біля приміського вокзалу «Полтава-Південна» є обладнана згідно нормативів стоянка транспорту для осіб з інвалідністю.

Автовокзал

Автовокзал та автостанції, в цілому, доступні для людей, які пересуваються на інвалідних колясках.

Автовокзал «Полтава» має тріщини на асфальті та потребує нового покриття прилеглої території зі сторони центрального входу з міста на вокзал.

Для незрячих на всіх вокзалах відсутні тактильні орієнтири. На вхідних дверях усіх автостанцій відсутні звукові маячки.

Усі сходи автовокзалу «Полтава» окрім центрального входу зі сторони міста, мають поручні. На всіх сходах по території та у будівлі відсутнє контрастне маркування першої та останньої сходинки.

Автовокзал «Полтава» та автостанція «Полтава 2» - двоповерхові будівлі, сходи центральних входів на перший поверх обладнані пандусами. Поверхня пандуса автовокзалу «Полтава» має невеликі вибоїни, що є перешкодою для вільного пересування людей на інвалідних колясках. На перших поверхах достатньо місця для безпроблемного пересування людей з



ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

інвалідністю.

Автостанція «Київська» обслуговує міжобласні сполучення щогодини. Приміщення каси автостанції «Київська» не дозволяє вільному пересуванню особам на інвалідних колясках.



Каси на всіх автостанціях зависокі, але мають кнопки виклику персоналу для обслуговування пасажирів з інвалідністю.

Стенди з інформацією мають різні формати, але для осіб з порушенням зору вони недоступні. Інформаційні табло з біжучим рядком у всіх автобусних станціях відсутні

Через наявність рекламної інформації на території усіх приміщень автостанцій інформаційний супровід не завжди можна ідентифікувати.

Туалети для осіб з інвалідністю не мають нормативного облаштування окрім туалету на автостанції «Київська» та автовокзалу «Полтава». Зараз відбувається реконструкція прилеглої території та приміщення туалету автовокзалу «Полтава», де враховується пониження бордюрів, дублювання пандусами сходинок на території автовокзалу та пониження порогу в приміщення туалету. Приміщення



будівлі громадського туалету на вокзалі «Полтава 2» має високий поріг, не обладнаний заїздом та відсутня туалетна кабінка для осіб з інвалідністю. У громадському туалеті «Полтава 3» є виділена туалетна кабінка, але відсутнє облаштування (поручні, кнопка виклику, тощо). Туалетна кабінка використовується як господарче приміщення (стоять відра, швабри, миючі засоби).

На всіх автостанціях, окрім автовокзалу «Полтава» відсутні виділені місця для машин людей з інвалідністю.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

На всіх автостанціях, окрім «Київська», є камери схову для речей. Позначки міжнародного знаку доступності на камерах для зручного користування особам з інвалідністю відсутні.

Міський транспорт

З 43 тролейбусів – 11 низькопідлогових, 10 з яких мають відкидну платформу.

На маршрут кожного дня виходить приблизно до 300 автобусів. Автобуси великої місткості, низькопідлогові, тільки один має відкидну платформу. Два автобуси «Богдан» мають широкі двері, низьку площадку та місце для людей на інвалідних візках.

Майже всі тролейбуси облаштовані оповіщувачами зупинок, але не завжди вони працюють.

65 автобусів великої та середньої місткості облаштовані звуковими оповіщувачами.

На всьому транспорті відсутні зовнішні оповіщувачі.

Окрім 10 низькополич тролейбусів, які мають однаковий колір, ідентифікація за кольором іншого транспорту відсутня.

У всіх салонах громадського транспорту відсутній інформаційний сповіщувач «біжучий рядок».

Служба супроводу

На залізничних вокзалах діє службу супроводу. Супровід здійснюється при потребі та зверненні до чергового по вокзалу.

На вокзалі «Полтава-Південна» є гідропідйомник для обслуговування людей на колясках.

Автовокзал «Полтава»: для обслуговування пасажирів з інвалідністю біля дверей центрального входу є кнопка виклику. Після виклику приходить працівник вокзалу, який допомагає у придбанні квитка та організації посадки за допомогою водіїв та пасажирів.

Автостанція «Київська»: обслуговування пасажирів з інвалідністю відбувається за допомогою водія та небайдужих пасажирів.

На інших автостанціях диспетчери чи касири всередині вокзалу допомагають придбати квитки, але майже не займаються організацією супроводу по посадці. У посадці/висадці пасажирів з інвалідністю допомагають пасажирів.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Таксі обслуговують пасажирів з інвалідністю в основному якісно. Але існують поодинокі випадки, коли за інвалідний візок або супровід незрячої людини беруть додаткову плату.

Транспорт територіальних центрів при районних управліннях соціального захисту населення м. Полтава обслуговує виключно осіб з інвалідністю, які мають серйозні проблеми зі здоров'ям (ОРА, порушення зору, гемодіаліз, тощо) та потребують реабілітаційних та медичних послуг в межах міста. Якщо транспорт одного з центру потребує ремонту або використаний місячний ліміт палива, функцію перевозки найтяжчих осіб з інвалідністю беруть на себе інші терцентри. Перевозки відбуваються за попередньою заявою людини з інвалідністю, її родичів, близьких чи друзів.

Транспорт дитячого реабілітаційного центру обслуговує дітей з важкою формою інвалідності по направленням медичної, фізичної реабілітації та на навчання в шкільних закладах.

Транспорт територіальних центрів працює кожного дня з 8.00 до 17.15, окрім суботи та неділі.

Вулична інфраструктура

У 2015 році міською владою було замовлено та замінено майже всі *зупинки громадського транспорту*. Процедура замовлення відбувалась без повідомлення та узгодження про функціональні призначення громадських зупинок з представниками громадських організацій осіб з інвалідністю. Жодна зупинка до сьогоднішнього дня не має назви, інформації про маршрути та схеми пересування громадського транспорту, що є незручним для орієнтування глухих людей, а особливо гостей міста. Окрім того, конструкція громадських зупинок не передбачає місце для зручного розташування під час негоди осіб на інвалідних колясках чи батьків з дитячими колясками. Колір пластика, з якого зроблені зупинки, не має контрастних позначок, що є небезпечним для пересування осіб з проблемами зору. Через відсутність розмітки на проїжджій частині для зупинки громадського транспорту, подекуди виникають незручності при посадці/висадці пасажирів, а саме: транспорт зупиняється не доїжджаючи або «протягуючи» далеко за зупинку. Така ситуація виникає у випадках, коли довжина зупинки є недостатньою для одночасного обслуговування пасажирів декількома транспортними засобами громадського призначення.

Переходи. У місті існують переходи з пониженням бортового каменю та нормативним ухилом, але жоден не має обладнання тактильною плиткою для орієнтування незрячих людей. Відсутні трискатні заїзди на пішохідну частину з

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

проїжджої. За пропозицією членів комітету доступності міста представників громадських організацій осіб з інвалідністю на найбільш небезпечних переходах були встановлені звукові світлофори та світлофори з відліком часу. Оскільки вони закуплялись без консультативних порад експертів осіб з проблемами зору, існують претензії до їх використання по часовому та звуковому режиму. А саме, «губиться» звук з протилежної сторони, що дезорієнтує незрячу людину; час, який відліковується для переходу людей, є недостатнім.

Зараз відбувається ремонт асфальтного покриття автошляхів. Розмітка на відремонтованій частині автошляхів має не досить чітку за кольором розмітку. Пішохідна частина вздовж автошляхів потребує ремонту та врахування потреб безпроблемного пересування осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Привокзальні площі мають певну сферу послуг.

Біля залізничного вокзалу «Полтава-Південна» розташовується два привокзальних ринка, один з яких є стихійним, де торгівля відбувається у першій половині дня сільськогосподарськими продуктами з приміських сіл. Також розташовані ряд невеликих магазинів з різним господарчим крамом, оджею та продуктами. Майже поряд знаходиться залізнична лікарня та готель «Турист». Тут же кінцева зупинка громадського транспорту.

На привокзальній площі «Полтава-Київська» розташовується автостанція «Київська» та кінцева зупинка певних тролейбусних маршрутів, на зупинці якій знаходиться невеликий продуктовий магазин.

Автовокзал «Полтава» розташовуються неподалік від зупинки громадського транспорту. Також на привокзальній території зі сторони центрального входу до вокзалу з міста розташовується стоянка для автомобілів та стоянка для автобусів, які обслуговують приміські селища.

Територія Автостанції «Полтава 2» виокремлена, автобусна платформа знаходиться за парканом. Поряд розташована середня школа та ряд невеликих продовольчих магазинів. Майже поряд знаходяться зупинки громадського транспорту.

На привокзальній площі автостанції «Полтава 3» у першій половині доби вздовж протилежної сторони автобусної платформи паркуються грузові та легкові авто, з яких відбувається торгівля. Поряд знаходиться торгівельний центр та критий ринок. Напроти – зупинка громадського транспорту.

Всі привокзальні площі потребують ремонту асфальтного покриття, бо мають тріщини та вибоїни.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

м. Київ⁴⁷

Транспортна мережа міста Києва охоплює 302 автобусних (з них: 70 в звичайному режимі, 232 в режимі маршрутної таксі), 37 тролейбусних, 20 трамвайних маршрутів.

Щоденно мешканцям Києва транспортні послуги надають 2964 автобуси різного класу (361 – звичайний режим, 2603 – режим маршрутної таксі), які працюють в звичайному режимі руху та в режимі маршрутних таксі, 406 тролейбусів, 294 трамвайних вагонів, 645 вагонів метрополітену (3 лінії метрополітену, 51 станція), 60 вагонів міської «електрички».

На 01.07.2016 року Комунальне підприємство «Київпастранс» для перевезення пасажирів з інвалідністю мало на балансі 979 одиниць транспорту.

В період з 10.08.2016 р. по 30.08.2016 р. проведено вибіркового аудиту маршрутів громадського транспорту міста Києва. Було проведено аудит автобусних маршрутів № 24, № 62; тролейбусних маршрутів № 8, № 16; маршрутів швидкісного трамваю № 1, № 5. Під час аудиту проводилися фото-фіксація та заміри. Також за допомогою он-лайн сервісу EasyWay (<http://www.ewav.in.ua/ru/cities/kviv>) здійснено моніторинг наявності низькопідлогового громадського транспорту на маршрутах.

Швидкісний трамвай

Швидкісний трамвай №1

На маршруті працює від 12 до 26 машин, з них лише від 2 до 4 низькопідлогові. Машини не обладнані електронним табло, водій озвучує назви зупинок (проте в деяких машинах повідомлення нерозбірливі або дуже тихий звук).

Проведено аудит 7 зупинок та 10 станцій маршруту. Жодна із 7 зупинок маршруту не є доступною, оскільки зупинки (посадочні площадки) обладнані без підвищення над поверхнею проїзної частини, а знаходяться на одному рівні. Якість тротуарної



⁴⁷ Інформацію підготовлено Громадською організацією «Правозахисна організація «права людини».

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

плитки на зупинках задовільна.

Всі 10 станцій маршруту обладнанні електронним табло, частково або повністю наявні контрастні лінії, заїзд людини на інвалідному візку з перону до низькопідлогового трамваю можливий. Проте, доступ до перону станції для осіб з інвалідністю без допомоги фактично обмежений, через наявність сходів та великого куту нахилу пандусу (від 20 до 28 градусів). На деяких станціях замість пандусу наявні металеві рейки - швелера. Лише на станції «Площа Перемоги» та з одного боку станції «Старовокзальна» кут нахилу пандусу менше 12 градусів.

Швидкісний трамвай №5

На маршруті працює від 5 до 7 машин, з них лише від 2 до 3 низькопідлогові. Машини не обладнанні електронним табло, водій озвучує назви зупинок (в деяких дуже тихий звук).

Проведено аудит 10 зупинок та 7 станцій маршруту.

Жодна з 10 зупинок маршруту не є доступною, оскільки зупинки (посадочні площадки) обладнанні без підвищення над поверхнею проїзної частини, а знаходяться на одному рівні. Якість тротуарної/плитки на зупинках задовільна.

Всі 7 станцій маршруту обладнанні електронним табло, частково або повністю наявні контрастні лінії, заїзд людини на інвалідному візку з перону до низькопідлогового трамваю можливий. Проте на 4 станціях до перону ведуть лише сходи, на одній встановлені металеві рейки - швелера під кутом 27 градусів. І лише на станції Милославській пандуси до перону мають кут менше 12 градусів.



Автобус

Автобусний маршрут № 24

На маршруті працює від 2 до 4 низькопідлогових машин, водій озвучує назви зупинок, машини не обладнанні електронним табло. При паркуванні на зупинках автобуси часто не підїжджають до бортового каменю, через наявність

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

припаркованих автомобілів чи в результаті того, що пасажери особливо в час пік виходять на проїжджу частину.

Проведено аудит 25 зупинок маршруту, лише на 4 зупинках є електронне табло. Якість тротуарної/плитки на зупинках загалом добра в зв'язку з тим, що маршрут проходить центральною частиною міста. Висота бортового каменю зупинок 9-14 см. На зупинках відсутні тактильні або контрастні лінії. (Додаток №8).

Автобусний маршрут № 62 на маршруті працює від 3 до 5 низькопідлогових машин, водій озвучує назви зупинок, машини не обладнанні електронним табло.

Проведено аудит 25 зупинок маршруту, лише на 1 зупинці є електронне табло. Якість тротуарної/плитки на зупинках загалом добра в зв'язку з тим, що маршрут проходить центральною частиною міста. Висота бортового каменю зупинок 9-13 см. На зупинках відсутні тактильні або контрастні лінії.



Тролейбус

Тролейбусний маршрут №8

На маршруті працює від 3 до 7 низькопідлогових машин. Проведено аудит 25 зупинок маршруту, лише на 3 зупинці є електронне табло. Якість тротуарної/плитки на зупинках в центральній частині міста добра, на інших зупинках задовільна. Висота бортового каменю зупинок 10-24 см. На зупинках відсутні тактильні або контрастні лінії.

Тролейбусний маршрут №16 на маршруті працює від 3 до 7 низькопідлогових машин, водій озвучує назви зупинок (деяких машинах інформаційні звук повідомлення тихий), машини не обладнанні електронним табло.

Проведено аудит 22 зупинок маршруту, електронні табло на зупинках відсутні. Якість тротуарної плитки на зупинках в центральній частині міста добра, на інших зупинках задовільна. Висота бортового каменю зупинок загалом 10-14 см., проте на 3 зупинках в результаті деформації проїжджої частини висота бортового каменю 17-22 см. На зупинках відсутні тактильні або контрастні лінії.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

За допомогою онлайн-сервісу EasyWay (<http://www.eway.in.ua/ru/cities/kyiv>) протягом одного місяця (15 серпня - 20 вересня 2016 р.) проводився моніторинг наявності низькопідлогового громадського транспорту на маршрутах. В середньому на маршрутах працювало 60 відсотків низькопідлогових машин. Зокрема, автобусів та тролейбусів близько 70 відсотків, швидкісних трамваїв 25 відсотків, кількість трамваїв не перевищувало 3 відсотків.

За допомогою сервісу EasyWay можна відслідковувати наявність та місце перебування на маршрутах громадського транспорту в місті Києві низькопідлогових машин.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

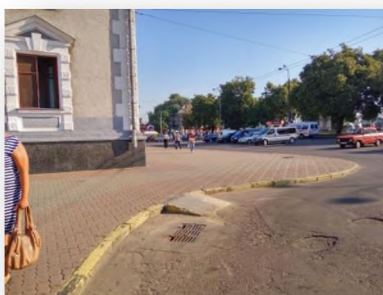
Звіт за результатами дослідження

м. Рівне та Рівненська область⁴⁸

Інфраструктура. Вокзали

Залізничний вокзал станції «Рівне»

Адреса: 33013, м. Рівне, Привокзальна площа, 1,
довідка: 0 (362) 42-23-75, черговий по вокзалу: 42-20-49.



Вокзал станції розміщується у двоповерховому приміщенні.

Приміські каси знаходяться на майдані Привокзальний в іншій будівлі. До приміських кас немає пониження бордюра для вільного проходу людей на візках.

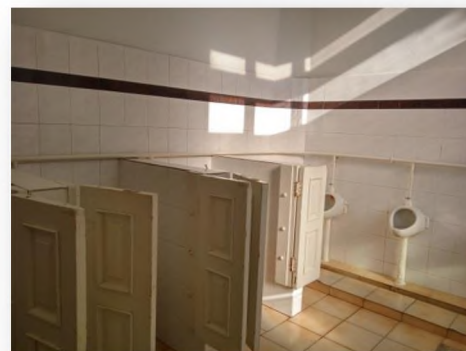
На площі перед вокзалом немає виділених місць для паркування людей з інвалідністю. На тротуарі біля вокзалу є пониження бордюру, далі зроблено пандус, але він не відповідає ДБН

Над головним входом до вокзалу та при виході на перон немає звукових маячків.

У приміщенні вокзалу та на пероні недостатнє освітлення, особливо у темну пору доби.

На сходах при вході у вокзал немає поручнів, тактильної плитки перед сходами, перша та остання сходинки не позначені контрастним кольором. Двері відкриваються дуже важко і закриваються швидко (3 сек.).

Жодна із кас не є доступною для людей з інвалідністю.



⁴⁸ Інформацію підготовлено Петром Поліщуком, Ніною Асєвою.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Туалет для людей з інвалідністю відсутній, на другий поверх немає ліфта.

При приході приміського потяга на першу колію дуже важко в нього сісти відстань між пероном та площадкою потяга дуже велика, біля 80 см.. На другу колію важко спуститися по вузьких сходах без поручнів, а висота перону першої колії більше 1 метра.



Залізничний вокзал станції «Здолбунів».

Адреса: 35700, м. Здолбунів, вул. І. Гончара, 11,
довідка: 0 (3652) 9-45-50.



Залізничний вокзал станції Здолбунів розміщений у двоповерховому приміщенні (на другий поверх ліфта не має). Має два входи з перону та з міста. Входом з перону може безперешкодно скористатися людина на візку, але двері у вокзал відкриваються важко, а вихід в місто не обладнаний пандусом. По сходах можна спуститися скориставшись допомогою сторонньої особи.

Над входами немає звукових маячків. Сходи не позначені тактильною та контрастною лініями.

На площі перед вокзалом немає виділених місць для паркування людей з інвалідністю.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження



У приміщенні вокзалу розміщені каси жодна з них не обладнана для людей з інвалідністю. Довідкове бюро також не обладнане для людей на візках. Є платний зал очікування, до якого людей з інвалідністю пускають безкоштовно, там є пристосований туалет, але він не відповідає всім вимогам ДБН.

Вихід з першої платформи на інші платформи здійснюється через пішохідні переходи, які пролягають через колії, на яких є пониження, яким може скористатись пасажир на візку.

Автовокзал Рівне АС «Чайка»

Адреса: 33003, м. Рівне, вул. Гагаріна, 16б,
довідка: 0 (362) 24-94-44.

Автовокзал розміщений у двоповерховому приміщенні на другому поверсі знаходиться адміністрація, ліфт відсутній. Має два входи центральний та боковий, які відповідають ДБН.

Жоден із входів не обладнаний звуковим маячком.

В залі очікування розміщені каси та довідкове бюро. Жодна з кас не обладнана для людей з інвалідністю. Довідкове бюро обладнане для людей з інвалідністю. У залі очікування достатньо освітлення. Туалет не відповідає ДБН.



ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Автостанція «Рівне»

Адреса: 33027, м. Рівне, вул Київська, 40,
довідка: 0 (362) 23-33-97.

Автостанція розміщена у двоповерховому приміщенні (ліфт на другий поверх відсутній). Має два входи. Центральний вхід не обладнаний пандусом, інший вихід на платформи пристосований для заїзду людей на візках. Немає звукових маячків над жодним з входів.

Сходи не позначені контрастною та тактильною лініями. Є виділенні місця для паркування людей з інвалідністю.

В залі очікування розміщені каси, довідкове бюро, та камера схову - жодне з яких не пристосоване для людей з інвалідністю. До туалету зроблений пандус, але в туалеті немає жодної кабінки пристосованої для людей з інвалідністю.



АС «Залізнична»

Адреса: 33013, м. Рівне, вул. Небесної Сотні, 34
довідка: 0 (362)) 22-58-02.

Автостанція «Залізнична» знаходиться в одноповерховому приміщенні. Є вхід без порогу та сходів, яким може скористатись людина на візку.

Розклад руху автобусів написаний великими буквами та розміщений на рівні очей. Всі розклади руху автобусів розміщені безпосередньо на платформах. Туалетні кімнати не відповідають ДБН.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Автостанція «Здолбунів».

Адреса: 35700, м. Здолбунів, вул. Базарна, 1,
довідка: 0 (3652) 2-25-65.

Автостанція «Здолбунів» розміщена в одноповерховому приміщенні, який є широким, відступні сходи і поріг. На площі перед вокзалом немає виділених місць для паркування людей з інвалідністю. В залі очікування є одна каса, яка не пристосована для людей з інвалідністю. Зал очікування невеличкий і в ньому розміщений магазин продажу дверей. Відсутня доступна туалетна кімната для людей з інвалідністю.



Інформаційна доступність

З перевірених двох залізничних вокзалів місто Рівне та місто Здолбунів, одного автовокзалу місто Рівне та трьох автостанцій місто Рівне і місто Здолбунів. Можна зробити такі висновки.

Озвучення прибуття та відправлення автобусів та потягів по гучномовцю проводиться на всіх залізничних та автостанціях крім автостанції «Залізнична», що у місті Рівному.

Електронне табло є тільки на залізничній станції «Здолбунів», яке на жаль не працює.

Розклад руху потягів та автобусів на всіх станціях та вокзалах розміщені по-різному. Найкраще написано розклад приміських потягів біля приміських кас залізничної станції «Рівне» великі букви та розклад розміщено на рівні очей.

На станції «Здолбунів» розклад потягів також написано великими буквами, але розміщено трохи вище рівня очей.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

На залізничному вокзалі «Рівне» розклад руху потягів розміщено дуже високо.

На автостанції «Залізнична» місто Рівне розклад руху автобусів розміщений безпосередньо на платформах він написаний достатньо великими буквами та розміщений на рівні очей пасажирів.



Розклад руху автобусів на автостанції «Чайка» розміщений на рівні очей, але написаний не великими буквами. На автовокзалі «Рівне» розклад руху автобусів написаний невеликими буквами та розміщений на рівні очей.

На автостанції «Здолбунів» розклад руху написаний маленькими буквами та розміщений у недоступному місці людина з порушеннями зору розклад не прочитає.

Показники, що показують наявність туалету для людей з інвалідністю є на автостанції «Чайка» та на здолбунівському залізничному вокзалі, але вони не тактильні і не продубльовані шрифтом Брайля.

Показник на доступний туалет для людей з інвалідністю є також на автовокзалі «Рівне», але цей туалет не є доступним для людей з інвалідністю.

На жодному із зазначених автовокзалів чи залізничних вокзалів немає тактильних показників із дублюванням шрифтом Брайля, немає тактильних попереджувальних, тактильних направляючих. Відсутні звукові маячки над входами до приміщень вокзалів чи автостанції. Для людей з порушеннями зору та порушеннями слуху інформаційне забезпечення на всіх вокзалах та станція є на дуже низькому рівні.

Служби супроводу

На жодній з автостанції та автовокзалі міста Рівне та міста Здолбунів немає супроводу для людей з інвалідністю.

На залізничному вокзалі станції «Рівне» та станції «Здолбунів» є супровід для людей з інвалідністю його можна замовити у довідковому бюро, або у чергового по вокзалу. Також можна зателефонувати до довідкове бюро та замовити супровід на залізничному вокзалі

На станції «Рівне» є візок для супроводу осіб з інвалідністю. Супроводжуючі допомагають вийти чи зайти до потяга, несуть речі людини з інвалідністю,

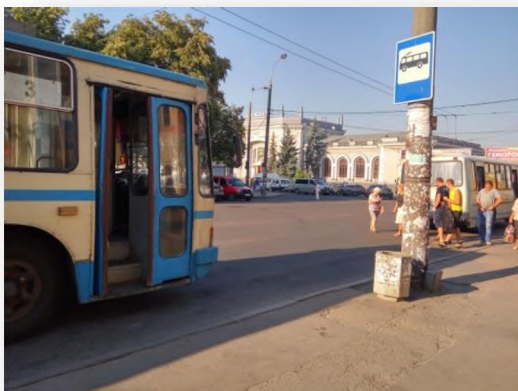
ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

допомагають сісти в таксі, або в громадський транспорт. При необхідності черговий по вокзалу може викликати таксі. Скарг на дії супроводжуючих не було.

До станції «Здолбунів та станції «Рівне» ходять пристосовані вагони для людей з порушеннями опорно-рухового апарату. Ці вагони є сидячого типу з підйомником та доступним туалетом прохід між сидіннями достатній для людини на візку. Дані вагони є у потязі Київ-Ковель-Варшава.

Міський громадський транспорт



У місті Рівному нараховується 80 тролейбусів, 350 маршрутних таксі, трамваї відсутні.

Для людей на візках доступний лише один тролейбус (львівський ЛАЗ), який постійно ходить за маршрутом № 7.

З всіх маршрутних таксі для людей з порушенням опорно-рухового апарату жодне недоступне.

Для нечуючих ні в маршрутках, ні в тролейбусах немає жодного електронного табло, на якому подавалася інформація про зупинки.

Для людей з порушеннями зору 75 тролейбусів обладнані зовнішніми звуковими інформаторами через, які оголошується номер маршруту тролейбуса та кінцеві зупинки. Але не завжди це робиться.

Представники громадських організацій неодноразово зверталися у тролейбусне управління та приходили на збори водіїв з проханням оголошувати зупинки та не виключати зовнішні звукові інформатори, але зупинки так і не оголошуються. Лише в декількох тролейбусах постійно оголошуються зупинки. Є один водій, який сконструював прилад, що автоматично оголошує зупинки і коли працює цей водій, то в його тролейбусі зупинки оголошуються постійно.

В маршрутних таксі немає жодного зовнішнього звукового інформатора номеру маршруту та кінцевих зупинок. В жодному з маршрутних таксі не оголошуються зупинки.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

В кожному тролейбусі та в кожному маршрутному таксі поставлені GPS пристрої, які показують, де знаходиться транспортний засіб на даний момент. Але ці прилади не озвучують зупинок.

Декілька років тому на маршрутні таксі у місті Рівному почали ставити GPS пристрої, які оголошували зупинки всередині маршрутки, проте це не подобалося водіям, воно заважало їм слухати музику і вони почали виключати дані пристрої. На даний момент нема жодної маршрутки у місті Рівне, в якій оголошували б зупинки. Карту Рівного з громадським транспортом можна подивитися за посиланням: www.city.dozor.tech

В області немає жодної маршрутки пристосованої для перевезення людей з порушенням опорно-рухового апарату, які пересуваються на візках.



У місті Рівному перевозять людей з інвалідністю першої, другої, третьої груп безкоштовно. В маршрутних таксі залежності від кількості посадкових місць перевозять безкоштовно дві або чотири людини з пільгових категорій.

Після відміни пільгового перевезення на приміських маршрутах зі змінами до статті 38 - 1 Закону України Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні маршрутні таксі перестали возити пільгові

категорії громадян, в тому числі і людей з інвалідністю. Проте за домовленістю перевізників з Рівненською обласною державною адміністрацією власники маршрутних таксі зобов'язалися безкоштовно перевозити людей з інвалідністю першої групи та дітей з інвалідністю. Перевезення здійснюють за власні кошти перевізників, бо ні з обласного ні з державного бюджетів їм ці кошти не відшкодовується. Виходить пряма дискримінація людей з інвалідністю за місцем проживання людина з інвалідністю, яка проживає у місті щоденно може скористатися пільгою на проїзд людина, яка живе в районі чи в селі не може скористатися даною пільгою, так-як такої немає

Таксі

У місті Рівне нараховується 15 служб таксі. Якщо потрібна допомога при посадці у машину, то про це треба сказати диспетчеру і диспетчер повідомляє водія, що він має пасажирів з інвалідністю тоді водій надає всю необхідну допомогу.

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

Виходить з машини проводить пасажир до автомобіля допомагає йому сісти кладе багаж у багажник. *Був такий випадок коли водій таксі виносив пасажирів з автомобіля на руках, так як пасажир не міг сам вийти з машини.*

У місті Рівне є соціальне таксі воно називається «Інватаксі». «Інватаксі» має тільки одну машину обладнану для перевезення людей з інвалідністю на візках. Автомобіль для «Інватаксі» придбали по проекту від громадської організації людей з порушеннями опорно-рухового апарату. Службою «Інватаксі» керує Рівненська міська громадська організація людей з порушеннями опорно-рухового апарату. Витрати на бензин та зарплату водієві оплачує Рівненський міськвиконком.

У меншій половині районних центрів також діє соціальне таксі, але на жаль за браком фінансування та з того, що автомобілі знаходяться в несправності, соціальні таксі не працюють.

Вулична інфраструктура

В Рівному підземні переходи, але вони не обладнані підйомниками, а так звані пандуси не відповідають державним будівельним нормам. Людина на візку таким з'їздом скористатися не зможе, навіть із сторонньою допомогою. Також у підземних переходах мало освітлення, не з кожного боку є поручні, перша та остання сходинки сходового маршу не промарковані контрастними та тактильними лініями.

Тільки при реконструкції одного підземного переходу у 2016 році була покладена попереджувальна тактильна плитка.



ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

Всього вісім світлофорних об'єктів мають озвучу. На більшості пішохідних переходів є пониження бордюрного каменю, хоча в багатьох місцях воно не відповідає державним будівельним нормам.

На даний час при реконструкції доріг та тротуарів завжди робиться пониження на пішохідному переході та кладеться попереджувальна тактильна плитка. Це все досягнуто завдяки неодноразовим зверненням до міської ради та міського голови від Рівненського обласного осередку «Генерація успішної дії».



У 2015 році було пофарбовано край тротуару навпроти пішохідних переходів жовтою контрастною фарбою для кращої орієнтації людей з порушеннями зору, але згодом виявилось, що це марне витрачання коштів бо фарба дуже скоро стерлася і тоді в 2016 році почали класти попереджувальну контрастно-тактильну плитку при реконструкції пішохідних переходів.

У Здолбуніві зупинки громадського транспорту та пішохідні переходи бордюри позначено контрастною фарбою. Ініціатором цього знову ж був Рівненський обласний осередок «Генерація успішної дії».

У місті Здолбунів є тільки два світлофори, але озвучених немає жодного.

Пропозиції по облаштуванню транспортної інфраструктури та рухомого складу для людей з інвалідністю подавалися неодноразово до Рівненської обласної адміністрації та Рівненського міськвиконкому. Одним з головних таких документів стали експертні висновки та пропозиції, що є результатом проведеної громадської експертизи «Про виконання плану заходів РОДА зі створення безперешкодного життєвого середовища для осіб із обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення», яку проводила Громадська рада при РОДА. Керівником експертизи був Поліщук Петро. Детальніше про експертизу за посиланням: <http://aud.org.ua/persha-v-ukraini-gromadska-ekspertiza-bezbarvnosti-vidbulas-na-rivnenshhini/>

Висновки

Реформи, які сьогодні відбуваються в нашій державі, в тому числі в транспортній сфері, вимагають знання об'єктивної інформації щодо забезпечення якісними послугами всіх користувачів, в тому числі з інвалідністю.

Відсутність «доступного» транспорту, послуг значно знижує якість життя людей з інвалідністю. Це впливає на їх здатність навчатись, працювати, подорожувати, займатись спортом, брати участь в громадській діяльності тощо. Особливо гостро ці питання постають в сільській місцевості, де єдиний засіб перевезення - недоступний автомобільний транспорт (т.зв. маршрутки) та приватні таксі.

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України» неодноразово звертала увагу уряду, профільних міністерств та відомств на існуючі проблеми щодо недоступності транспорту, послуг та транспортної інфраструктуру для людей з інвалідністю та маломобільних груп населення.

Тому і нині, готуючи дане дослідження ВГО «Національна Асамблея інвалідів України» мала на меті представити достовірну інформацію щодо надання якості послуг на транспорті особам з інвалідністю для внесення ясності та об'єктивності в ці питання, а також з метою розробки та здійснення відповідних заходів для покращення ситуації.

Інформація була підготовлена на підставі опитування користувачів послуг, проведення фокус груп, обстеження транспортних засобів та інфраструктури. Дослідження не претендує на вичерпність і завершеність. Законодавчо-нормативні акти з питань доступності транспорту та транспортної інфраструктури не були предметом даного аналізу. Зібрана інформація лише підкреслює позитивні чи негативні тенденції і необхідність впровадження змін та відповідальності з боку держави.



На сьогодні, можна констатувати, що відбулися значні зміни в питаннях «доступності» транспорту з часу ратифікації Україною Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю – удосконалюється нормативно-правова база; на залізничних і автовокзалах з'явилися нормативні пандуси, пристосовані туалети, «доступні»

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

виходи на перони, обладнанні зали очікування, використовуються піктограми та озвучування; в містах курсують низькопідлогові автобуси, тролейбуси та трамваї, відбуваються реконструкції переходів, зупинок, забезпечується графіки руху низькопідлогового транспорту з використанням сучасних технологій; забезпечується навчання служб для супроводу осіб з інвалідністю тощо. Громадські організації відмітили позитивність зрушень в якості наданні послуг на авіаційному транспорті та потягах «ІнтерСіті+».

Але ці позитивні зміни не є системними, не охоплюють усі області України і не стосуються всіх видів транспортної галузі, попри того, що багато питань регламентуються на законодавчому рівні і є обов'язковими для виконання державними інституціями.

Наприклад, не виконується Постанова Кабінету Міністрів України № 1081⁴⁹ стосовно забезпечення не кожному приміському і міжміському маршруті пасажирського транспорту бодай по одному доступному для маломобільних груп населення транспортному засобу. Відсутні в Україні поняття, конкретні нормативні і технічні вимоги про доступний приміський і міжміський автобус.

Можна відзначити значний внесок громадських організацій людей з інвалідністю в формування політики «доступного» транспорту та транспортної інфраструктури на місцевому і національному рівнях. Але, нажаль, не завжди в сьогоднішній політиці в даній сфері спрацьовує гасло «не робіть для нас без нас», і використовується досвід експертів з інвалідністю.

Питання «доступного» транспорту для людей з інвалідністю виходять за межі потреб тільки цієї цільової групи. Вони включають потреби значного ширшого кола споживачів, які в певний момент життя мають ті чи інші функціональні порушення, додаткові потреби в послугах, що робить їх подорож важкою, якщо транспорт і середовище є непристосовані.

Національна Асамблея інвалідів України, спираючись на знання та досвід людей з інвалідністю, наголошує на необхідності сьгодні формування політики «транспорту для всіх». Політики, яка є універсальною, економічно вигідною для держави, бо враховує потреби усіх користувачів і не створює «спеціального транспорту» для окремої групи людей.

Формуючи політику «транспорту для всіх», держава, на вимогу Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю, має врахувати: принципи універсального дизайну в сфері транспорту, планування «доступності», розвиток/реконструкцію транспортної інфраструктури, розробку керівних кодексів та практик для

⁴⁹Постанова від 3 грудня 2008 р. N 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF>

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

обслуговування клієнтів, координацію надання послуг на всіх видах транспорту, гнучке реагування на маршрутизацію послуг, використання сучасних технологій, інтеграцію транспортної політики з іншими напрямками тощо.

Спираючись на позитивний досвід в питаннях «доступності» транспортної сфери, а саме забезпечення мобільності для осіб з інвалідністю з максимально можливим ступенем їх самостійності, громадські організації наголошують що це є кроком до створення рівноправного суспільства, що поважає свободу і незалежність пересування кожної людини.

Дослідження показало, що люди з інвалідністю найчастіше користуються міським громадським транспортом. Він є важливим компонентом доступності транспортної системи і включає в себе: доступність зупинок, інформації, рухомого складу, фізичного оточення, обслуговуючий персонал та процедури обслуговування тощо. Відсутність доступного міського громадського транспорту означає удорожчання транспортної послуги для людей з інвалідністю, які змушені користуватись таксі, щоб вийти з домівки або витратити значні кошти на проїзд особистим транспортом. Як відмічалось в дослідженні, «недоступність» транспорту слугує ізолюючим фактором, бо позбавляє людину мобільності і життєвої активності.

Всі пасажирів, в тому числі з інвалідністю, потребують достовірної і своєчасної інформації при користуванні різними видами транспорту. В дослідженні респонденти відзначили, що вони не можуть ознайомитись з маршрутом транспорту в доступному форматі, інтервалом руху низько підлогового транспорту, розкладом руху; відсутня бігуча стрічка та озвучування зупинок.

Багато нарікань викликає небажання кондукторів та водіїв надавати допомогу при посадці та висадці в транспортний засіб, неправильне паркування інших учасників дорожнього руху, грубість в спілкуванні.

Нажаль, проблемними для користування людьми з інвалідністю є послуги метрополітену. При позитивній роботі служб супроводу залишається недоступною інфраструктура, що фактично обмежує особам з інвалідністю та маломобільним групам населення можливість користування цим видом транспорту взагалі

Пасажири з інвалідністю повинні мати можливість придбати квиток на загальних умовах, наприклад через Інтернет. Зокрема йдеться про квитки на залізничний транспорт. Цією послугою не можуть скористатись незрячі особи та особи 1 групи, які пересуваються на інвалідних колясках і вимушені квиток купувати в касах безпосередньо на вокзалах.

Відповідно до Порядку організації перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями (на інвалідних візках), у спеціально обладнаних вагонах в Україні

ВГО «Національна Асамблея інвалідів України»

за офіційною інформацією існує 19 пасажирських вагонів пристосованих для перевезення пасажирів з фізичними порушеннями. З них три вагони знаходять у місті Луганську, один в АР Крим, тобто фактично в експлуатації знаходяться 15 вагонів і ті за даними користувачів не відповідають всім вимогам надання якісних послуг (підйомники, туалети не працюють тощо). Окрім того, вартість квитка на загальне місце (не у спеціальному для осіб з інвалідністю купе) є значно вищою у порівнянні до ціни на квитки в той же поїзд, не у спеціальному вагоні. З цієї причини, якщо у вагоні їде більше ніж один пасажир в кріслі колісному, то інші за такі «послуги» витрачають не співвідносну до їхньої пенсії суму.

Також, незрячі пасажирів акцентували увагу на потягах українського виробництва «Тарпан». Для цієї групи пасажирів відсутність відповідних позначень в туалетах унеможлиблює користування ними.

Громадські організації стурбовані ситуацією з відсутністю на залізничних вокзалах посадочних платформ висотою на рівні тамбурів потягів. На деяких станціях маломобільні пасажирів навіть з допомогою персоналу потягів та служб супроводу не можуть «залізти» до вагону. Потяги приміського сполучення недоступні для осіб, які пересуваються на колясках.

Результати дослідження показують неможливість людей з інвалідністю скористатись послугами маршрутних таксі, в першу чергу це стосується людей, які користуються інвалідними колясками та мають фізичні порушення. Маршрутні таксі непристосовані, водії «паркуються за бажанням», зупинки неадаптовані.



Громадські організації акцентують увагу на ситуації з міжміськими автобусами, які не можуть надати послуги пасажирам, які користуються інвалідними колясками.

«Доступність» на транспорті для людей з інвалідністю залежить від обізнаності з питань інвалідності і позитивного ставлення всіх працівників даної сфери до політики рівності

надання послуг. Це підтверджують і результати дослідження. Є бар'єри, які можна подолати без залучення фінансової складової – це покращення культури спілкування, повага до кожного пасажирів, виконання посадових інструкцій.

Громадські організації людей з інвалідністю та користувачі послуг зауважують, що типовими проблемами «недоступності» транспорту є:

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Звіт за результатами дослідження

- ✓ відсутність системних комплексних підходів у державній політиці в транспортній сфері, яка стосуються маломобільних груп пасажирів;
- ✓ відсутність політичної волі на рівні місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань забезпечення надання якісних послуг на транспорті особам з інвалідністю; незацікавленість в «клієнті з інвалідністю»;
- ✓ відсутність належного моніторингу існуючої ситуації; недостатнє залучення до аналізу ситуації експертів з інвалідністю
- ✓ нерозуміння питань інвалідності, «доступності транспорту»;
- ✓ недосконалість законодавчо-нормативної бази;
- ✓ невиконання діючих нормативних актів, ДБН;
- ✓ відсутність низько підлогового транспорту і продовження закупівель непристосованого транспорту;
- ✓ відсутність доступного фізичного оточення/ інфраструктури (приспосованих зупинок, місць для паркування автомобіля особами з інвалідністю, нормативних пандусів, маркування сходів, адаптованих платформ, пониження біля кас тощо);
- ✓ відсутність системності в навчанні фахівців, персоналу з питань інвалідності, доступності, супроводу осіб з інвалідністю;
- ✓ відсутність інформаційної доступності, в першу чергу для осіб з сенсорними порушеннями (сайти, інформаційні повідомлення, піктограми, шрифт Брайля тощо);
- ✓ незабезпечення безпеки пасажирів з інвалідністю (відсутність відповідних піктограм, запасних виходів, зношеність транспортних засобів тощо);
- ✓ низька культура обслуговування пасажирів;
- ✓ відсутність відомчого контролю.