

І. В. Поліщук,

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3518-7106>

А. В. Сенько,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

ІНТЕГРОВАНІ ПІДХОДИ В ПРАВОВОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ІНКЛЮЗИВНОСТІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Державний університет «Київський авіаційний інститут»

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: inna.polishchuk@npp.kai.edu.ua, 6229362@stud.kai.edu.ua

Мета статті: дослідити та проаналізувати необхідність і значення застосування інтегрованих підходів у правовому забезпеченні інклюзивності громадського транспорту на сучасному етапі розвитку України. **Методи дослідження:** для досягнення поставленої мети використовувалися загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: пізнання, формальної логіки, порівняння, узагальнення, а також методи системного аналізу та синтезу наукових джерел та нормативно-правових засад, що визначають поставлені роботою питання. **Результати:** визначено та конкретизовано існуючі проблеми сучасного стану правового регулювання забезпечення рівного доступу всіх громадян до транспортних послуг, особливо осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, в розрізі імплементації процесів інклюзивності та безбар'єрного середовища у сферу громадського транспорту. Обґрунтовано, що для вирішення проблеми інклюзивності у сфері громадського транспорту необхідно враховувати інтеграцію всіх підходів, які включають модернізацію стратегічного планування, оновлення дизайну соціальної політики держави, залучення громадськості, удосконалення нормативно-правової бази, впровадження міжнародних стандартів та моделей надання доступних транспортних послуг для зазначених категорій населення. **Обговорення:** визначення пріоритетності інтегрованих підходів у правовому забезпеченні інклюзивності громадського транспорту в контексті реалізації соціальної політики держави через застосування різноманітних інструментів впливу та впровадження цільових програм, адаптації нових стратегій та змін в законодавстві, які повинні враховувати реальний стан справ в країні та позитивні практики міжнародного досвіду у створенні інклюзивного середовища.

Ключові слова: громадський транспорт; інклюзивність; інтегровані підходи забезпечення інклюзивності; інклюзивна урбанізація; транспортна інфраструктура; транспортна доступність; безбар'єрність; безбар'єрне середовище; особи з інвалідністю; маломобільні групи населення.

Постановка проблеми та її актуальність. «Розвиток сучасного суспільства детермінує повагу до людського різноманіття, встановлення принципів солідарності та безпеки, що забезпечує захист та повне інтегрування у соціум всіх верств населення, і перш за все – осіб з обмеженими можливостями» [22, с. 29]. Таке інтегрування окреслюється поняттям інклюзивності.

Саме через детермінанту інклюзивності визначається процес активного залучення всіх людей до життя суспільства, забезпечення їхньої активної участі та інтеграції, незалежно від особистісних та фізичних характеристик. «Концепція інклюзивного розвитку передбачає, що кожен суб'єкт є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має право на задоволення своїх

потреб, та сприяє розширенню можливостей щодо доступу до основних благ» [5]. Однією з базових потреб, яка дає людині можливість бути повноцінним членом суспільства, є потреба в пересуванні. Задовольняти таку потребу покликаний транспорт, «фундаментальною частиною якого є саме громадський транспорт» [4, с. 131], який здійснює «перевезення пасажирів за допомогою групових поїздок, доступних для використання широким загалом» [7] забезпечуючи «доступність до роботи, житла, навчання та дозвілля для більшості громадян» [14]. Громадський транспорт – це, разом з тим, суспільно важлива послуга, яка «потребує наявності системи цінностей, правил і домовленостей, у межах яких відбувається взаємодія надавачів і споживачів даної послуги» [5] і яка регулюється державою.

Упродовж багатьох років Україна стикалася з проблемами недостатньої інклюзивності. Через повномасштабне вторгнення РФ ця тема набуває ще більшої актуальності, адже «кількість людей з інвалідністю почала різко збільшуватися, а проблеми, які існували, стали ще більш актуальнішими та затребуванішими» [11]. За даними Мінсоцполітики, станом на листопад 2024 р. в Україні налічувалося понад 3 млн людей з інвалідністю [8], «і ця цифра зростає, адже дуже багато військових і цивільних людей постраждали від нападу Росії та постійних обстрілів» [2]. Незважаючи на чисельність законодавчих актів та нормативів, які спрямовані на забезпечення рівних можливостей та суспільної адаптації осіб з обмеженими можливостями, в реальності вони стикаються з проблемами засобів адаптації, ускладнених повсякденним пересуванням, що створює бар'єри для повноцінної участі в суспільному житті. Сьогодні «Україна стоїть на передовій не лише військових викликів, але і трансформаційного шляху до інклюзивності та доступності. Інклюзивність стає новою цінністю для українського суспільства» [21]. У цьому контексті особливої актуальності набуває дослідження проблем інклюзивного забезпечення розвитку громадського транспорту та його інфраструктури з позиції інтегрованого правового регулювання як елемен-

ту інклюзивної політики держави з урахуванням світових тенденцій та стандартів.

Наразі в Україні здійснюються заходи щодо гармонізації національних норм з міжнародними стандартами, спрямованими на забезпечення доступності громадського транспорту для всіх категорій населення, включаючи осіб з інвалідністю та маломобільні групи громадян. Проте наявний комплекс загроз та викликів для українського суспільства потребує нових підходів і стратегій до формування державної політики та її правового впровадження у забезпеченні інклюзивності громадського транспорту. Разом з тим, слід зауважити, що концепція інклюзивного розвитку громадського транспорту в свою чергу виникла у відповідь на виклики, загрози та негативні тенденції у світовій спільноті. Тому «вирішення проблем інклюзивності громадського транспорту в Україні можливе лише за допомогою тих інструментів впливу, які будуть враховувати реальний стан справ в країні [11] та глобалізаційні чинники, що детермінують розширення доступності та сталий розвиток транспорту. Вирішення окреслених проблем, на думку багатьох дослідників, вбачається «складним завданням, яке потребує тривалого часу та комплексного підходу» [2] державного регулювання, включаючи зміни в нормативно-правовому забезпеченні. На наш погляд, вказане є не менш актуальним і для подальшого наукового дослідження, адже попри досягнуті зрушення в забезпеченні інклюзивності громадського транспорту, невирішеними залишаються питання, які потребують комплексних, інтегрованих наукових підходів, зокрема і з точки зору їх правового регулювання, які мають ґрунтуватися на глобалізованій доктринальності врегулювання проблем забезпечення рівних можливостей та доступності всіх громадян до базових благ.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Теоретико-правовим аспектам розвитку громадського транспорту та його інфраструктури присвячена досить значна кількість наукових робіт вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як О. Бойко, В. Вакуленко, О. Дейнека, Є. Довженко, Л. Дідківська, Л. Лелеченко, В. Костецький, Р. Мохнюк, В. Приймак, О. Палант,

С. Сидоренко, С. Стеченко, Г. Фердман, П. Еліас, Ф. Роуд, Р. Гакенгаймер та ін. Однак питання інклюзивності в даній сфері транспорту в них висвітлюється лише фрагментарно. Більш предметно окремі питання інклюзивності в контексті розвитку громадського транспорту досліджували в Україні І. Бухта, Н. Васильєва, В. Гладких, Ю. Жук, В. Крейденко, С. Приліпко, І. Прокопчук, Т. Совець, В. Стрільчук та ін. Серед зарубіжних вчених, які вивчали проблеми функціонування громадського транспорту для людей з обмеженими можливостями, слід виділити М. Грюнднера, Г. Емберга, М. Кірса, Р. Крпата, Н. Маргіта, В. Ролінгера, В. Стенборга та ін. Водночас у сучасній вітчизняній та зарубіжній науковій літературі відсутні дослідження, присячені проблематиці визначеності інтегрованих підходів у правовому забезпеченні інклюзивності громадського транспорту; аналізу комплексного поєднання теорій та засобів такого забезпечення в сучасних умовах розвитку суспільного середовища України та з урахуванням кращих світових практик формування інклюзивного простору.

Окремі висновки даної роботи ґрунтуються на загальних дослідженнях інклюзивності, безбар'єрного середовища та безбар'єрної мобільності, що містяться в дослідженнях В. Азіна, Л. Байди, С. Букова, К. Буц, І. Горбач-Кудрі, Л. Грибальського, С. Зубченка, Ю. Найди, І. Сергієнка, В. Стрільчука та ін.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасному світі поняття інклюзивності з'явилося «як результат переходу суспільства до соціальної політики, яка базується насамперед на соціальній моделі інвалідності. Вона відображає активний і спрямований на розвиток людини підхід до соціального добробуту, що передбачає не просто ліквідацію бар'єрів чи ризиків, а дещо більше – зміну концепції соціальної політики» [9, с. 95], політики, яка, перш за все, має бути спрямована на дотримання прав людини. Проте, «жодна людина не може скористатися наданими їй правами, якщо вона не має до них «доступу», тобто відповідних умов для їх реалізації» [9, с. 111]. Особливо це стосується прав людей з інвалідністю, перед якими «стоїть багато додаткових перешкод, які вони мають

долати, щоб брати рівноправну участь у суспільному житті» [13].

Стаття 9 Конвенції ООН про права людей з інвалідністю передбачає «забезпечення рівного доступу до місць громадського користування і громадських послуг для всіх членів суспільства, включаючи людей з інвалідністю» [10]. Ця Конвенція стала першим обов'язковим міжнародним документом, який встановив обов'язок держав забезпечити впровадження принципів доступності до всіх соціальних благ всіх громадян незалежно від їхнього фізичного стану. Разом з тим, «розвинені держави вважають продуктивнішими ширші напрями політики щодо інклюзії та доступності, залучаючи до цільових груп не тільки осіб з інвалідністю, а й людей старшого віку, з функціональними порушеннями працездатності, матерів з дітьми до 6 років, дітей, що залишилися без батьківського піклування тощо» [20, с. 4].

В Україні соціальна інклюзія, доступність та створення безбар'єрного середовища традиційно розглядається у контексті політики щодо осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення. Правове розуміння таких осіб закріплено, зокрема, п. 16 ст. 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», в якому маломобільними групами населення визнаються «особи, які відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні у просторі, зокрема особи з інвалідністю, особи з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, громадяни похилого віку, особи з дитячими візками» [17]. Тобто поняття «маломобільні групи населення» є більш ширшим та охоплює різні категорії осіб, які відчувають складнощі під час самостійного пересування через незручне середовище. Зрозуміло, що коло таких осіб може розширюватися і кожен в певні періоди свого життя може належати до таких осіб. У цьому зв'язку «розвиток інклюзивності, турбота про маломобільні групи населення потребує оновлення дизайну соціальної політики, їх соціальної підтримки з боку держави та громад» [6, с. 13].

«На шляху інтеграції до європейського та світового співтовариства Україна ратифікувала

та прийняла низку правових актів, які здійснили певний вплив на формування державної політики і практики щодо забезпечення рівних можливостей і впровадження принципів доступності для всіх громадян в різних сферах життєдіяльності» [9, с. 113], в тому числі і в сфері громадського транспорту, доступність якого відіграє ключову роль у створенні інтегрованого суспільства, в якому особи з обмеженими можливостями зможуть брати повноправну участь. Доступність громадського транспорту визначається можливістю зазначених осіб «залишатися мобільними і користуватися всіма транспортними послугами і транспортними спорудами самостійно, не зважаючи ні на які обставини і за будь-яких умов» [9, с. 125]. Тому основним кроком до створення доступної та якісної системи громадського транспорту має стати забезпечення значно кращої інтеграції засобів інклюзивності, адаптації транспортних засобів та можливостей активного користування фізичною інфраструктурою транспорту всіма маломобільними групами населення.

Концепція розвитку інклюзивності громадського транспорту в Україні ґрунтується на впровадженні інтегрованих підходів і у правовому забезпеченні інклюзивності, визначених насамперед такими стратегічними документами як Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [18] та Національна стратегія безбар'єрного простору на період до 2030 року [12]. Ці документи визначають курс формування та реалізації політики і у відповідній сфері транспорту. Так, відповідно до стратегічної цілі № 2 Національної транспортної стратегії України визначено «необхідність подальшої розбудови безпечної інклюзивної інфраструктури, покращення сполучень громадського транспорту для безперешкодного доступу до мобільності для всіх» та «зобов'язання з надання послуг громадського транспорту з урахуванням потреб різних груп населення відповідно до моделі PSO (Public Service Obligation) [18]. У розділі II Національної стратегії безбар'єрного простору в Україні зазначено, що «на сьогодні переважна більшість об'єктів фізичного оточення не є адаптованими для переміщення/користування ними осіб з ін-

валідністю та інших маломобільних груп населення» [12]. Актуальна статистика свідчить, що бар'єри у транспорті залишають мільйони українських громадян поза повноцінною участю в економічному, соціальному та культурному житті [11]. Ключовими причинами даної проблеми, серед іншого, в Стратегіях визнано недосконалість відповідної нормативно-правової бази: «наявні суперечності між діючими вимогами пожежної безпеки, державними стандартами, нормативами, технічними вимогами, що ускладнює процес імплементації положень із створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення» [12]. У цьому зв'язку серед стратегічних цілей в обох Стратегіях визначається необхідність удосконалення нормативно-правової бази, гармонізації національних норм з міжнародними та європейськими стандартами, спрямованими на забезпечення інклюзивності громадського транспорту. Реформи мають торкнутися «також кадрової політики, системи управління, інформаційної складової функціонування галузі» [16].

Наразі в умовах війни Україна продовжує активну імплементацію Угоди про асоціацію з ЄС та здійснює заходи щодо поступового наближення українського законодавства до стандартів ЄС, поглиблення секторальної інтеграції, виконання вимог *acquis* ЄС в галузі транспорту навіть попри масштабні руйнування та завдані війною збитки. «Згідно з даними звіту Світового Банку, за результатами проведення Третьої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення, загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 р. оцінювалася в 30,5 млрд. євро, тоді як потреби в реконструкції і негайному відновленні оцінені в 66,8 млрд. євро. Обсяг загальних прямих збитків об'єктів транспортної інфраструктури в Україні на січень 2024 року становив 36,8 млрд. доларів США» [18]. З метою сприяння вступу України до ЄС, 20 червня 2023 р. Європейська комісія запропонувала створити спеціальний фінансовий інструмент для підтримки відновлення, реструктуризації та модернізації України – програму «Ukraine Facility», яка має забезпечити узгоджену та пе-

редбачувану підтримку України на 2024-2027 роки. Відповідно урядом України 18.03.2024 р. було затверджено План для реалізації програми Ukraine Facility, який «включає реформи, що відповідають зобов'язанням у рамках виконання Угоди про асоціацію» [15], серед пріоритетів яких і розвиток транспортного сектору. Зазначений План уряду відповідає стратегічним цілям Регламенту (ЄС) 2024/792 від 29 лютого 2024 р., який прийнятий Європейським Парламентом та Радою, про запровадження Ukraine Facility. Наскрізною ціллю Плану у всіх сферах є, зокрема, перехід до інклюзивності, орієнтованість на потреби людей. План також гарантує відновлення транспортного сектору України.

Для реалізації стратегічних та планових завдання вищезазначених документів необхідна подальша актуалізація та гармонізація відповідної нормативно-правової бази держави, яка має відповідати сучасним вимогам; проведення наскрізного аналізу законодавства та практик органів державної влади та місцевого самоврядування щодо забезпечення інклюзивності громадського транспорту. У зв'язку з цим вбачається за необхідне розробка/оновлення стратегій на місцевому рівні та методичних рекомендацій для органів місцевого самоврядування щодо впровадження інтегрованого підходу у розвитку територіальних громад, який має передбачати врахування оновлених вимог щодо доступності та безбар'єрності при плануванні транспортної інфраструктури. При цьому слід враховувати практику багатьох розвинених країн, де така безбар'єрність реалізується через створення т.з. «універсального дизайну» фізичної інфраструктури на транспорті. Так, у Великобританії прийнята Стратегія інклюзивного транспорту, в якій інклюзивність розглядається «не тільки як пристосованість, власне, транспортних засобів до потреб маломобільних груп населення, а й відповідний стан всієї супутньої інфраструктури (зупинкових комплексів, дизайну міського та вуличного простору, тощо)» [20, с. 16].

Інклюзивність у громадському транспорті має інтегрувати також зручну навігацію та зрозумілу інформацію для всіх пасажирів, яка має включати інтуїтивні маршрути з чіткими

вказівками та піктограмами, аудіо- та візуальні оголошення на зупинках і в транспорті, спеціальні мобільні додатки з навігацією та інформацією про доступні маршрути, окремі місця та кнопки виклику допомоги для пасажирів з обмеженою мобільністю, тощо.

Наразі в Україні серед заходів реалізації Національної стратегії безбар'єрності у сфері громадського транспорту, окрім адаптації транспортних засобів та модернізації транспортної інфраструктури, «особлива увага зосереджується і на необхідності підвищення інформованості суспільства щодо важливості безбар'єрного середовища та підтримці ініціатив із залучення громадськості» [1]. Беззаперечно, імплементація комплексних заходів впровадження доступності та безбар'єрності «потребує й інклюзивного діалогу з представниками цільових аудиторій, залучення організацій громадянського суспільства, співпраці та партнерства держави з організаціями, ініціативами, які опікуються конкретною сферою розвитку» [20, с. 5]. До прикладу, у Фінляндії при цьому користуються принципом «нічого для нас без нас», завдяки чому значну частку конкретних заходів у сфері інклюзії та безбар'єрності там повністю розробляють і контролюють їх впровадження самі реципієнти соціальних послуг та їх представницькі організації» [20, с. 14].

Для підвищення ефективності інклюзивних інновацій у громадському транспорті у контексті соціальної відповідальності вбачається необхідним активізація розвитку системи державно-приватного партнерства, оскільки «транспорт характеризується як комерційна практика, що містить елементи соціальної політики, завдяки яким держава має можливість надавати блага для конкретних груп громадян» [5]. У багатьох країнах поширеною практикою є запровадження публічно-приватного партнерства, що дозволяє реалізовувати вартісні соціальні інфраструктурні проекти на державному і місцевому рівнях. Тому для України також, на думку деяких дослідників (зокрема, Васильєвої Н.В., Приліпка С.М.), «корисним буде запровадження окремих елементів комерційної, соціальної та змішаної моделей партнерства між органами публічної влади та приватними парт-

нерами у сфері функціонування транспорту» [5], що відкриє нові можливості для економічного розвитку, який в свою чергу є важливим аспектом інклюзивного розвитку [19].

Висновки. Проведене дослідження дає підстави стверджувати, що розвиток інклюзивності громадського транспорту в Україні є важливим напрямом для забезпечення рівного доступу всіх громадян до транспортних послуг, а особливо осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Для вирішення проблеми забезпечення інклюзивності у сфері громадського транспорту необхідно враховувати інтеграцію всіх підходів, які включають модернізацію стратегічного планування, оновлення дизайну соціальної політики держави, залучення громадськості, удосконалення нормативно-правової бази, впровадження міжнародних стандартів та моделей надання доступних транспортних послуг, що враховують потреби зазначених категорій населення.

Інтегрованість підходів у правовому забезпеченні інклюзивності громадського транспорту в свою чергу має бути «пріоритетом та важливим елементом соціальної політики держави» [11], спрямованої на вирішення проблем інклюзивності громадського транспорту за допомогою різноманітних інструментів впливу, впровадження різноманітних програм, адаптації нових підходів та змін в законодавстві, які повинні враховувати реальний стан справ в країні та «застосування позитивних практик міжнародного досвіду у створенні інклюзивного середовища, ...що потребує експертної оцінки стану транспортної інфраструктури та рекомендацій щодо її вдосконалення» [3, с. 30]. Тому «подальші дослідження даної проблематики лежать в площині фінансового забезпечення доступності транспортних послуг» [4, с. 132], з урахуванням стратегій та планів інклюзивного розвитку всіх видів громадського транспорту, незалежно від форм власності.

Література

1. Безбар'єрність. Загальна інформація. Департамент житлово-комунальної інфраструктури виконавчого органу Київської міської влади (Київськ. міськ. держ. адміністрації). URL:

<https://dzki.kyivcity.gov.ua/bezbariernist-zahalna-informatsiia>

2. Бербека Н. Інклюзивність та доступність must have сучасних міст. 11 квіт. 2024 р. URL: <https://berbeka.info/kolonka/44/inklyuzivnisty-ta-dostupnisty-must-have-suchasnih-mist/>

3. Буц К.Д., Горбач-Кудря І.А. Формування безбар'єрної мобільності крізь призму міжнародного досвіду: національні досягнення та перспективи. *Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кропивницький, 15 лист. 2024 р.). Кропивницький, 2024. С. 28-31.

4. Вакуленко В.М. Розвиток сталого міського транспорту на засадах мобільності. *Актуальні проблеми у сфері публічного управління*. 2022. Вип. 31. С. 129-132.

5. Васильєва Н.В., Приліпко С.М. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення: аналіз зарубіжного досвіду. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 11. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/11_2020/8.pdf

6. Відбудова України: принципи та політика / за ред. Ю. Городніченка, І. Сологуб, Б. Ведер ді Мауро. Паризький звіт І. 2022. CEPR. 508 с. URL: https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf

7. Громадський транспорт. *Вікіпедія*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Громадський_транспорт#cite_note-PT.org-1

8. Жолнович О. Від початку вторгнення РФ в Україні кількість людей з інвалідністю зросла на 300 тис. *Еспресо*. 28 лист. 2024 р. URL: <https://espresso.tv/suspilstvo-vid-pochatku-vtorgnennya-rf-v-ukraini-kilkist-lyudey-z-invalidnistyu-zroslo-na-300-tis-zholnovich>

9. Інвалідність та суспільство: навчально-методичний посібник / за заг. ред. Байди Л.Ю., Красюкової-Еннс О.В. Кол. авторів: Байда Л.Ю., Красюкова-Еннс О.В., Буров С.Ю., Азін В.О., Грибальський Я.В., Найда Ю.М. Київ, 2012. 216 с.

10. Конвенція про права осіб з інвалідністю. Резолюція Генеральної асамблеї ООН № 61/106, прийнята на шістдесят першій сесії ГА ООН

2006 р. (ратифікована Законом України від 16 груд. 2009 р. № 1767-VI).

11. Крейденко В. Інклюзивний транспорт: чому безбар'єрність стає пріоритетом для України. *Економічна правда*. 22 січ. 2025 р. URL: <https://epravda.com.ua/experts/inklyuzivniy-transport-chomu-bezbar-yernist-staye-prioritetom-dlya-ukrajini-802300/>

12. Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квіт. 2021 р. № 366-р. URL: <https://digital.te.gov.ua/bezbaryernist/nacionalna-strategiya-bezbaryernosti/>

13. Національний план дій з реалізації Конвенції про права осіб з інвалідністю на період до 2025 року, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квіт. 2021 р. № 285.

14. Оптимізація громадського транспорту. URL: <https://pro-mobility.org/optymizacziya-gromadskogo-transportu/>

15. План для реалізації програми Ukraine Facility, затверджений Кабінетом Міністрів України 18 бер. 2024 р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uriad-zatverdyv-plan-dlia-realizatsii-prohramy-ukraine-facility>

16. Приймак В.О. Розвиток громадського транспорту України в контексті Національної транспортної стратегії. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 68. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25>

17. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лют. 2011 р. № 3038-VI (в ред. від 09 лют. 2025 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

18. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: постанова Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

19. Сергієнко І.Г. Інклюзивна урбанізація та стала міська мобільність як інструменти реалізації «Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до

2030 року». *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Публічне управління та адміністрування*. 2023. Т. 34(73). № 1. С. 197-202.

20. Створення безбар'єрного середовища та соціальна інклюзія: світовий досвід для України: аналіт. доп. / Зубченко С.О., Каплан Ю.Б., Тищенко Ю.А. Київ: НІСД, 2020. 24 с.

21. Стефанишин Р. Війна як рушій інклюзивних змін: перезавантаження українських міст. *Інтерфакс-Україна*. 22 лист. 2024 р. URL: <https://interfax.com.ua/news/blog/1029342.html>

22. Стрільчук В.А. Інклюзивність: муніципально-правовий вимір. *Правові горизонти*. 2017. Вип. 5(18). С. 27-34.

References

1. Bezbar'yernist. Zahalna informatsiya. Departament zhytlovo-komunalnoyi infrastruktury vykonavchoho orhanu Kyivskoyi miskoyi vlady (Kyivsk. misk. derzh. administratsiyi). URL: <https://dzki.kyivcity.gov.ua/bezbaryernist-zahalna-informatsiia>

2. Berbeka N. Inklyuzyvnist ta dostupnist must have suchasnykh mist. 11 kvit. 2024 r. URL: <https://berbeka.info/kolonka/44/inklyuzivnisty-ta-dostupnisty-must-have-suchasni-mist/>

3. Buts K.D., Horbach-Kudrya I.A. Formuvannya bezbar'yernoyi mobilnosti kriz pryzmu mizhnarodnoho dosvidu: natsionalni dosyahnennya ta perspektyvy. *Rozvytok staloyi mobilnosti: hlobalni ta lokalni rishennya: materialy Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Kropyvnytsky, 15 lyst. 2024 r.)*. Kropyvnytsky, 2024. S. 28-31.

4. Vakulenko V.M. Rozvytok staloho miskoho transportu na zasadakh mobilnosti. *Aktualni problemy u sferi publicznego upravlinnya*. 2022. Vyp. 31. S. 129-132.

5. Vasylyeva N.V., Prylipko S.M. Dostupnist infrastruktury hromadskoho transportu dlya malomobilnykh hrup naselennya: analiz zarubizhnogo dosvidu. *Derzhavne upravlinnya: udoskonalennya ta rozvytok*. 2020. № 11. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/11_2020/8.pdf

6. Vidbudova Ukrayiny: pryntsyipy ta polityka / za red. Yu. Horodnichenka, I. Solohub, B. Veder di Mauro. Paryzkyi zvit I. 2022. CEPR. 508 s. URL:

https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf

7. Hromadskyy transport. *Vikipediya*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Hromadskyy_transport#cite_note-PT.org-1

8. Zholnovych O. Vid pochatku vtorhnennya RF v Ukrayini kil'kist lyudey z invalidnistyu zrosla na 300 tys. *Espreso*. 28 lyst. 2024 r. URL: <https://espreso.tv/suspilstvo-vid-pochatku-vtorhnennya-rf-v-ukraini-kilkist-lyudey-z-invalidnistyu-zrosla-na-300-tis-zholnovich>

9. Invalidnist ta suspilstvo: navchalno-metodychnyy posibnyk / za zah. red. Baydy L.Yu., Krasnyukovoyi-Enns O.V. Kol. avtoriv: Bayda L.Yu., Krasnyukova-Enns O.V., Burov S.Yu., Azin V.O., Hrybalskyy Ya.V., Nayda Yu.M. Kyiv, 2012. 216 s.

10. Konventsia pro prava osib z invalidnistyu. Rezolyutsiya Heneralnoyi asambleyi OON № 61/106, pryynyata na shistdesyat pershiy sesiyi HA OON 2006 r. (ratyfikovana Zakonom Ukrayiny vid 16 hrud. 2009 r. № 1767-VI).

11. Kreydenko V. Inklyuzyvnyy transport: chomu bezbaryernist staye priorytetom dlya Ukrayiny. *Ekonomichna pravda*. 22 sich. 2025 r. URL: <https://epravda.com.ua/experts/inklyuzivniy-transport-chomu-bezbar-yernist-staye-prioritetom-dlya-ukrajini-802300/>

12. Natsionalna stratehiya iz stvorennia bezbaryernoho prostoru v Ukrayini na period do 2030 roku, skhvalena rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 14 kvit. 2021 r. № 366-r. URL: <https://digital.te.gov.ua/bezbaryernist/nacionalna-strategiya-bezbaryernosti/>

13. Natsionalnyy plan diy z realizatsiyi Konventsii pro prava osib z invalidnistyu na period do 2025 roku, zatverdzhenny rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 7 kvit. 2021 r. № 285.

14. Optymizatsiya hromadskoho transportu. URL: <https://pro-mobility.org/optymizacziya-gromadskogo-transportu/>

15. Plan dlya realizatsiyi prohramy Ukraine Facility, zatverdzhenny Kabinetom Ministriv Ukrayiny 18 ber. 2024 r. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uriad-zatverdzyv-plan-dlia-realizatsii-prohramy-ukraine-facility>

16. Pryymak V.O. Rozvytok hromadskoho transportu Ukrayiny v konteksti Natsionalnoyi transportnoyi stratehii. *Ekonomika ta suspilstvo*. 2024. Vyp. 68. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4860/4800>

17. Pro rehulyuvannya mistobudivnoyi diyalnosti: Zakon Ukrayiny vid 17 lyut. 2011 r. № 3038-VI (v red. vid 09 lyut. 2025 r.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

18. Pro skhvalennia Natsionalnoyi transportnoyi stratehii Ukrayiny na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiynoho planu zakhodiv z yiyi realizatsiyi u 2025-2027 rokakh: postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 27 hrud. 2024 r. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

19. Serhiyenko I.H. Inklyuzyvna urbanizatsiya ta stala miska mobilnist yak instrumenty realizatsiyi «Natsionalnoyi stratehii iz stvorennia bezbaryernoho prostoru v Ukrayini na period do 2030 roku». *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriya: Publichne upravlinnya ta administruvannya*. 2023. T. 34(73). № 1. S. 197-202.

20. Stvorennia bezbaryernoho seredovyscha ta sotsialna inklyuziya: svitovyy dosvid dlya Ukrayiny: analit. dop. / Zubchenko S.O., Kaplan Yu.B., Tyshchenko Yu.A. Kyiv: NISD, 2020. 24 s.

21. Stefanyshyn R. Viyna yak rushiy inklyuzyvnykh zmin: perezhavantazhennia ukraïnskykh mist. *Interfaks-Ukrayina*. 22 lyst. 2024 r. URL: <https://interfax.com.ua/news/blog/1029342.html>

22. Strilchuk V.A. Inklyuzyvnist: munitsypalno-pravovyy vymir. *Pravovi horyzonty*. 2017. Vyp. 5(18). S. 27-34.

Inna Polishchuk, Alina Senko

INTEGRATED APPROACHES TO LEGAL SUPPORT FOR THE INCLUSIVENESS OF PUBLIC TRANSPORT IN UKRAINE

State University «Kyiv Aviation Institute»

Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine

E-mails: inna.polishchuk@npp.kai.edu.ua, 6229362@stud.kai.edu.ua

***The purpose** of the article is to study and analyse the need for and the importance of applying integrated approaches in the legal framework for inclusiveness of public transport at the current stage of development of Ukraine. **Research methods:** to achieve this goal, general scientific and special research methods were used: cognition, formal logic, comparison, generalisation, as well as methods of systematic analysis and synthesis of scientific sources and regulatory frameworks that define the issues raised by the work. **Results:** based on the analysis of the regulatory framework and scientific literature, the article identifies and specifies the existing problems of the current state of legal regulation of ensuring equal access of all citizens to transport services, especially persons with disabilities and other low-mobility groups, in the context of implementation of inclusiveness and barrier-free environment in the field of public transport. It is substantiated that in order to solve the problem of inclusiveness in the field of public transport, it is necessary to take into account the integration of all approaches, including modernisation of strategic planning, updating the design of the State's social policy, public involvement, improvement of the regulatory framework, implementation of international standards and models of providing accessible transport services for these categories of population. At the same time, the existing set of threats and challenges for Ukrainian society requires new approaches and strategies to implement legal support for the development of inclusive public transport. **Discussion:** determining the priority of integrated approaches in the legal support of public transport inclusiveness in the context of implementing the state's social policy through the use of various instruments of influence and implementation of targeted programmes, adaptation of new strategies and changes in legislation, which should take into account the real state of affairs in the country and positive practices of international experience in creating an inclusive environment. The need for further scientific research into the legal regulation of public transport inclusiveness, which should be based on the globalised doctrine of regulating the problems of ensuring equal opportunities and access to transport services for all citizens.*

***Key words:** public transport; inclusiveness; integrated approaches to inclusiveness; inclusive urbanisation; transport infrastructure; transport accessibility; barrier-free environment; persons with disabilities; low-mobility groups.*

Стаття надійшла до редакції 10.03.2025