

УДК 364-056.26:711(477)»2022/...»

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.04.1.29>

ІНФРАСТРУКТУРНА ДОСТУПНІСТЬ ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ

Дем'янчук Ю.В.,

доктор юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри права факультету менеджменту та права
Вінницького національного аграрного університету
ORCID: 0000-0002-7695-6338

Добренська Н.В.,

кандидатка юридичних наук, доцентка,
доцентка кафедри права та соціально-поведінкових наук
Відокремленого структурного підрозділу закладу вищої освіти
«Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»»
Білоцерківського інституту економіки та управління
ORCID: 0000-0003-4480-3537

Сидоренко В.В.,

кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри права та соціально-поведінкових наук
Відокремленого структурного підрозділу закладу вищої освіти
«Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»»
Білоцерківського інституту економіки та управління
ORCID: 0000-0002-5726-1303

Дем'янчук Ю.В., Добренська Н.В., Сидоренко В.В. Інфраструктурна доступність для маломобільних груп населення в умовах війни: виклики та необхідність.

У статті досліджується одна з найбільш актуальних і водночас складних проблем сучасного українського суспільства – інфраструктурна доступність для маломобільних груп населення в умовах повномасштабної війни, що триває в Україні з 2022 року. Автор звертає особливу увагу на критичні труднощі, з якими щодня стикаються люди з інвалідністю, особи похилого віку, люди з тимчасовими порушеннями мобільності, а також внутрішньо переміщені особи, які через бойові дії вимушені змінювати місце проживання. У матеріалі наголошується на тому, що обмеження фізичного середовища – відсутність пандусів, ліфтів, адаптованих укриттів і транспорту – перетворюються у воєнний час із соціальної незручності на реальну загрозу життю та здоров'ю.

У роботі проаналізовано фактичний стан доступності ключових об'єктів інфраструктури, зокрема: зачисних споруд (укриттів), евакуаційних маршрутів, громадського транспорту, лікувальних установ, тимчасових пунктів розміщення переселенців, адміністративних будівель. Автор виявляє головні причини інфраструктурної недоступності: застарілі архітектурні рішення, порушення вимог державних будівельних норм, відсутність практики застосування принципів універсального дизайну, низький рівень відповідальності з боку органів влади, а також недостатній рівень участі громадян у прийнятті рішень.

Окремо у статті охарактеризовано позитивний досвід органів місцевого самоврядування, громадських організацій, благодійних фондів та міжнародних партнерів, які в умовах війни реалізують проекти, спрямовані на покращення інклюзивності середовища – зокрема мобільні укриття з пандусами, інклюзивні евакуаційні поїзди, інформаційні кампанії про безбар'єрність. Проаналізовано, наскільки такі ініціативи є ефективними, сталішими в умовах війни та чи здатні вони масштабуватися в інші регіони.

Автор підкреслює, що забезпечення інфраструктурної доступності в умовах війни – це не лише прояв турботи про вразливі категорії населення, а й один із факторів гуманітарної безпеки, стабільності громад і здатності держави виконувати базові функції. На основі проведеного аналізу сформульовано рекомендації щодо включення принципів універсального дизайну у процеси відновлення, реконструкції та стратегічного планування українських міст. Також обґрунтовано необхідність переходу від декларативної політики до реальних дій, спрямованих на створення безбар'єрного простору для всіх громадян.

Ключові слова: інфраструктурна доступність, маломобільні групи, війна в Україні, укриття, інвалідність, безбар'єрність, евакуація, соціальна політика.

Demyanchuk Y.V., Dobrenka N.V., Sydorenko V.V. Infrastructure accessibility for low-mobility population groups in war conditions: challenges and necessity.

The article explores one of the most pressing and complex issues of modern Ukrainian society – infrastructural accessibility for low-mobility population groups in the context of the full-scale war that has been ongoing in Ukraine since 2022. The author places particular emphasis on the critical challenges faced daily by people with disabilities, the elderly, individuals with temporary mobility impairments, and internally displaced persons who are forced to relocate due to hostilities. The article stresses that limitations in the physical environment – such as the absence of ramps, elevators, adapted shelters, and accessible transportation – transform from a social inconvenience into a direct threat to life and health during wartime.

The paper analyzes the actual state of accessibility of key infrastructure facilities, including protective structures (shelters), evacuation routes, public transportation, healthcare institutions, temporary accommodation centers for displaced persons, and administrative buildings. The author identifies the main causes of infrastructural inaccessibility: outdated architectural solutions, violations of state building standards, a lack of universal design practices, insufficient government accountability, and limited public participation in decision-making processes.

The article also highlights the positive experiences of local self-government bodies, civil society organizations, charitable foundations, and international partners that have implemented projects aimed at improving environmental inclusivity under wartime conditions – such as mobile shelters with ramps, inclusive evacuation trains, and awareness campaigns promoting accessibility. It further analyzes the effectiveness and sustainability of such initiatives and assesses their potential for expansion to other regions.

The author emphasizes that ensuring infrastructural accessibility in wartime is not only a manifestation of care for vulnerable populations, but also a crucial element of humanitarian security, community resilience, and the state's capacity to fulfill its fundamental functions. Based on the analysis, the article offers recommendations for integrating the principles of universal design into Ukraine's recovery, reconstruction, and strategic urban planning processes. It also stresses the urgent need to shift from a declarative policy approach to the practical implementation of inclusive solutions for all citizens.

Key words: infrastructural accessibility, low-mobility groups, war in Ukraine, shelters, disability, barrier-free environment, evacuation, social policy.

Постановка проблеми. Забезпечення доступності міського середовища для осіб з інвалідністю є ключовим елементом побудови інклюзивного суспільства. В Україні проживає понад 2,7 мільйона людей з інвалідністю, і кожен із них має право на безпечне пересування, навчання, працю, користування послугами, доступ до культури, транспорту, медицини.

Стан опрацювання. Серед українських дослідників, які системно вивчають питання безбар'єрності, варто згадати: Наталію Карбівничу (КНУБА) – фахівчиню у сфері архітектурної доступності, авторку праць із просторової інклюзії в урбаністичному середовищі; Олену Балакіреву (Інститут соціології НАН України) – дослідницю соціальних аспектів життя людей з інвалідністю; Ольгу Шумову – науковицю, яка аналізувала стандарти інклюзивного дизайну та проблеми їх імплементації в Україні; Олександра Возного – фахівця з права людей з інвалідністю, автора публікацій щодо імплементації Конвенції ООН. З початком війни до теми активніше долучилися експерти з гуманітарного реагування, урбаністи, фахівці в галузі цивільного захисту та громадські організації. Особливо значущими є дослідження: ГО "Доступно.UA" – регулярні аналітичні звіти щодо рівня доступності міст України, з урахуванням умов війни; Інституту соціології НАНУ та платформи Cedoss – аналітичні напрацювання щодо вразливих груп населення у часи війни.

Метою дослідження є виявлення ключових проблем і бар'єрів, з якими стикаються маломобільні групи населення в умовах війни в Україні, аналіз актуального стану доступності інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. У законодавстві України задекларовано безбар'єрність як пріоритет державної політики. Зокрема, це передбачено Конституцією України, Законом «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю», Законом «Про архітектурну діяльність» та Конвенцією ООН про права осіб з інвалідністю, яку Україна ратифікувала у 2009 році. Водночас на практиці виконання норм відбувається повільно або формально. Будівельні норми часто ігноруються, контроль за їх дотриманням відсутній, а безбар'єрність сприймається як опція, а не обов'язок. Багато нових об'єктів (торговельні центри, школи, кафе) будуються з пандусами, які є надто крутими або ведуть у стіну, туалети називають доступними, але вони вузькі або без поручнів, а паркувальні місця для осіб з інвалідністю закриті шлагбаумами або зайняті іншими водіями [2]. Особливої актуальності набуло питання доступності в медичних закладах та пунктах гуманітарної допомоги. Під

час обстрілів і блекаутів багато людей з інвалідністю залишалися вдома без можливості вийти за їжею, ліками чи на зв'язок через бар'єрне середовище. У тимчасових центрах для переселенців часто не передбачено доступного житла, душових, туалетів або маршрутів переміщення [4]. Ще однією критичною проблемою стала недостатня підготовка волонтерів, служб ДСНС та персоналу евакуаційних потягів до роботи з людьми з інвалідністю. Не всі розуміли, як правильно спілкуватися, транспортувати або організовувати побут таких осіб у надзвичайних умовах. Деякі ініціативи, наприклад, евакуація лежачих осіб у західні області чи за кордон, здійснювались виключно силами громадських організацій і на волонтерських засадах.

Разом із тим, війна також стала каталізатором змін. Багато громад і волонтерських організацій почали активніше просувати принципи інклюзивності в архітектурі, гуманітарній допомозі та цифровій доступності. З'явилися перші мобільні укриття з пандусами, інформаційні матеріали жестовою мовою, інклюзивні пункти незламності. Також почали активно обговорювати необхідність обов'язкової інклюзивності при повоєнному відновленні міст, реконструкції зруйнованої інфраструктури та будівництві нових житлових кварталів. Безбар'єрність має стати невід'ємною частиною безпеки, гуманітарного захисту, медичної допомоги й евакуації. Повоєнна відбудова України має базуватися на принципах універсального дизайну, щоб кожна людина – незалежно від фізичних можливостей – могла жити, пересуватись, працювати і виживати у своїй країні. Бо гідність і рівність – це основа справедливого й сталого суспільства навіть у найважчі часи.

Доступність для осіб з інвалідністю означає можливість безперешкодно користуватися міським середовищем, транспортом, будівлями, інформаційними ресурсами, послугами тощо. Цей принцип закріплений у статті 9 Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю, ратифікованій Україною у 2009 році. Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» також передбачає обов'язок органів влади, підприємств і установ забезпечувати доступ до об'єктів соціальної інфраструктури [5].

Нормативна база в Україні включає державні будівельні норми (ДБН), які регулюють проектування будівель, доріг, тротуарів, пандусів, ліфтів, туалетів тощо. Зокрема, ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд» встановлює вимоги до нових і реконструйованих об'єктів щодо їхньої пристосованості для всіх груп населення, включно з людьми з порушеннями опорно-рухового апарату, зору, слуху, когнітивних функцій.

Попри наявність нормативів, реальний стан інфраструктури в більшості українських міст залишається незадовільним. За даними правозахисних організацій, лише незначна частина громадських будівель обладнана пандусами, ліфтами або туалетами для маломобільних осіб. Старі житлові будинки та громадські установи часто взагалі не мають доступних входів. Навіть там, де пандуси встановлені, вони часто не відповідають куту нахилу чи ширині, що унеможлиблює їх використання [8].

У багатьох містах відсутні понижені бордюри, тротуари мають складне покриття (бруківка, ями, люки), пандуси виконані з грубими порушеннями – занадто круті, вузькі або з прямим обривом. Пішохідні переходи не обладнані тактильними плитками, світлофори не мають звукового супроводу. Особливо критична ситуація в малих містах і на околицях великих населених пунктів, де ремонти не проводились десятиліттями або виконані без урахування потреб маломобільних осіб.

Ще більш складна ситуація – з громадським транспортом. Більшість маршрутних таксі мають високі сходинки, водії часто не зупиняються для осіб з інвалідністю або відмовляються допомагати, графіки руху не враховують потреби людей з інвалідністю. Зупинки часто незахищені від дощу, без накриття чи інформування, без зручного доступу для візків. У деяких великих містах (Львів, Вінниця, Івано-Франківськ, Київ) уже впроваджено низькопідлоговий громадський транспорт, однак навіть він часто не забезпечує гарантовану зручність для людей із порушеннями опорно-рухового апарату, адже водії не завжди знають, як правильно розгорнути пандус, або просто його ігнорують. У Києві діє мобільний додаток із позначенням транспорту, доступного для людей з інвалідністю, проте на практиці система працює неідеально.

Серйозні проблеми спостерігаються в доступності громадських будівель і соціальних закладів. Школи, лікарні, суди, університети часто розташовані в старих будівлях, де сходи без поручнів, немає ліфтів, двері занадто вузькі, а доступних туалетів взагалі не передбачено. Навіть після капітальних ремонтів ці заклади рідко відповідають сучасним стандартам універсального дизайну. У поліклініці можуть встановити пандус до входу, але в середині пересуватись неможливо, або кабінети лікарів недоступні для осіб на візках. Багато навчальних закладів мають бар'єри на вході, відсутність ліфтів або пандусів до їдальні чи спортзалу, а педагогічний персонал не проходить підготовку щодо інклюзивної взаємодії.

Попри це, в Україні існує низка позитивних прикладів. У Львові створено Управління з питань доступності, реалізуються проекти доступних вбиралень, зупинок, будинків культури. Івано-Фран-

ківськ активно залучає громаду до проектування доступного міста. Київ реалізує програму «Київ без бар'єрів», а в Житомирі впроваджуються доступні зупинки та переходи. Приватні ініціативи – кав'ярні, аптеки, бібліотеки – у новобудовах дедалі частіше враховують універсальний дизайн.

Велику роль у змінах відіграють громадські організації. Зокрема, «Доступно.UA» щороку проводить моніторинг доступності українських міст, організовує рейди та публікує рейтинги. Ініціатива «Без бар'єрів» за підтримки першої леді України працює над зміною не лише середовища, а й мислення – формуванням культури поваги до прав кожного. Також запускаються онлайн-платформи (наприклад, bezbariera.gov.ua), які інформують про стандарти доступності, інструменти для архітекторів, забудовників і органів влади.

Однак на шляху до повної безбар'єрності залишається низка системних викликів: відсутність контролю за дотриманням ДБН, недостатнє фінансування на адаптацію старих будівель, відсутність відповідальності за порушення, слабка міжсекторальна взаємодія. Часто проблема не в законах, а в їх виконанні. Поки що безбар'єрність реалізується лише там, де є сильне місцеве лідерство або тиск громадськості. Залізничний транспорт в Україні відіграє ключову роль у міжміських перевезеннях, а тому його адаптація до потреб маломобільних громадян – важливий соціальний та інфраструктурний виклик. Попри низку позитивних зрушень останніх років, повна доступність платформ та вагонів все ще залишається фрагментарною та нерівномірною по країні.

Нормативна база, яка регулює доступність залізничної інфраструктури, включає Конституцію України, Закон «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю», а також Конвенцію ООН про права осіб з інвалідністю, яку Україна ратифікувала у 2009 році. Важливим кроком стала поява спеціальних Державних будівельних норм (ДБН) щодо інклюзивності транспортної інфраструктури та пасажирських споруд, а також впровадження внутрішніх стандартів Укрзалізниці щодо надання допомоги маломобільним пасажиром [2].

Серед переваг, які вже існують, варто виділити можливість попереднього замовлення супроводу особам з інвалідністю. Якщо людина повідомляє про потребу в допомозі за 24 години до поїздки, їй можуть надати мобільний підйомник, супровід по вокзалу, допомогу з посадкою у вагон. У великих містах, зокрема в Києві, Львові, Харкові, Дніпрі, Одесі – така послуга працює досить ефективно. Також з'являються спеціально обладнані вагони з широкими дверима, місцями для візка, пристосованими санвузлами, кнопками виклику провідника. Деякі нові поїзди мають низьку підлогу, що дозволяє здійснити посадку з високої платформи без підйомника. Персонал Укрзалізниці починає проходити навчання щодо коректної взаємодії з пасажиром з інвалідністю.

Однак ці позитивні приклади досі залишаються поодинокими, а ситуація з доступністю платформ на вокзалах по Україні загалом – далеко від задовільної. Серед ключових проблем – невідповідність висоти платформ до рівня дверей вагонів, відсутність стаціонарних ліфтів або підйомників, круті й непристосовані пандуси, а іноді – повна їх відсутність. У багатьох містах (особливо обласного та районного рівня) платформи мають аварійний стан, нерівну поверхню, відсутність направляючих для людей із вадами зору. Тактильні плитки, контрастне маркування сходів, поручні, зручні для візків зони очікування – теж швидше винятки, ніж правило.

Варто окремо зазначити, що тунелі та переходи між платформами часто не мають ліфтів або зручних похилих спусків. Пасажир на візку або з милицями змушений або просити сторонньої допомоги, або обходити вокзал в обхід, що створює додаткові ризики та втрату часу. Крім того, не кожен поїзд має обладнаний вагон, і така інформація рідко публікується заздалегідь, що ускладнює планування поїздки. Також відсутня зручна система фільтрації при купівлі квитків для осіб з інвалідністю – наприклад, наявність вільного місця біля дверей або адаптованого санвузла не можна перевірити онлайн.

До недоліків слід також віднести низький рівень інформування населення про наявні можливості: не всі знають про службу супроводу, а персонал на менших вокзалах часто не підготовлений до роботи з маломобільними пасажиром. У сільських регіонах ситуація ще гірша – там часто відсутні пандуси навіть до вокзальних будівель, не кажучи про платформу.

Попри це, є певний поступ у сфері реформ. У 2021 році в Україні була затверджена «Національна стратегія безбар'єрності», яка включає і транспортну складову. Створено спеціальний портал bezbariera.gov.ua, де міститься довідкова інформація, а громадські організації, такі як «Доступно.UA», активно проводять моніторинг вокзалів, вагонів і практик обслуговування. Укрзалізниця у співпраці з міжнародними донорами поступово оновлює парк вагонів, і в нових тендерах вже передбачає обов'язкову адаптацію під осіб з інвалідністю.

Висновки. У ході дослідження було встановлено, що маломобільні групи населення в Україні стикаються з численними бар'єрами, які істотно ускладнюють або навіть унеможливають їхню безпечну життєдіяльність в умовах війни. Насамперед ідеться про недоступність критичної інфраструктури – укриттів, транспорту, медичних закладів, пунктів евакуації, громадських будівель.

Виявлено, що значна частина інфраструктурних об'єктів не відповідає базовим стандартам безбар'єрності, що порушує право осіб з інвалідністю на гідність, безпеку, свободу пересування та рівний доступ до послуг.

Таким чином, аналізуючи доступність залізничного транспорту для осіб з інвалідністю в Україні, можна констатувати, що система перебуває на етапі повільного, але прогресивного розвитку. Серед головних переваг – наявність нормативної бази, запровадження сервісу супроводу, поява адаптованих вагонів у нових поїздах, поступове навчання персоналу. Водночас критичними залишаються недоступність більшості платформ, неуніфікованість висоти посадки, відсутність постійних ліфтів та зручних пандусів, нестача інформації й непрозорість у системі бронювання. Для реальної зміни ситуації потрібен системний підхід, обов'язковість виконання стандартів, залучення представників спільноти осіб з інвалідністю до проектування, а також політична воля на всіх рівнях управління.

Попри ці виклики, останні роки демонструють поступове покращення ситуації. У Львові створено муніципальне управління з питань доступності. В Києві діє програма «Київ без бар'єрів», спрямована на адаптацію публічного простору. Важливу роль у просуванні змін відіграють громадські організації та ініціативи, такі як «Доступно.UA» чи «Безбар'єрність», які проводять моніторинг закладів і вулиць, публікують звіти й лобіюють зміни. Аналіз засвідчив, що навіть попри наявність прогресивної нормативно-правової бази, в реальності відсутній належний контроль за дотриманням вимог доступності, а органи місцевого самоврядування часто не мають достатніх ресурсів або політичної волі для системного впровадження інклюзивних рішень. Водночас позитивним є активізація громадських ініціатив, волонтерських програм та державних проєктів, спрямованих на розбудову безбар'єрного середовища в умовах війни.

Отже, забезпечення доступної інфраструктури для маломобільних груп населення в умовах воєнного конфлікту є не лише соціальною потребою, а й складовою національної безпеки та гуманітарної стійкості. Подальші кроки повинні ґрунтуватися на інтеграції принципів універсального дизайну у всі етапи планування, реконструкції та відбудови України.

На державному рівні у 2021 році схвалено Стратегію безбар'єрності до 2030 року, яка передбачає інтеграцію інклюзивного підходу у всі сфери життя: архітектуру, освіту, зайнятість, комунікацію. Також запущено онлайн-портал bezbariera.gov.ua, який об'єднує практики, ресурси та рекомендації для фахівців і громадян.

Незважаючи на позитивні кроки, залишається низка системних проблем: відсутність дієвого контролю за дотриманням ДБН; відсутність санкцій для забудовників, які ігнорують норми; нестача професійного аудиту доступності в громадах; брак спеціалістів (урбаністів, архітекторів, дизайнерів), які володіють інклюзивними практиками; слабка участь самих осіб з інвалідністю у плануванні простору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конституція України від 28 червня 1996 року (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua>.
2. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю, ратифікована Україною 16 грудня 2009 року.
3. Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року. Затверджено розпорядженням КМУ № 366-р від 14.04.2021.
4. Про архітектурну діяльність: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 1999, № 31, ст. 246.
5. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України № 875-XII від 21.03.1991 р.
6. Шумова О.В. Універсальний дизайн в публічному просторі: стан та перспективи в Україні. *Архітектурні студії*. 2021. № 6. С. 41–47.
7. Балакірева О.М. Люди з інвалідністю в Україні: соціологічний вимір. Київ: ІС НАНУ, 2018. 112 с.
8. Безбар'єрність: онлайн-платформа для змін. Офіс першої леді України. URL: <https://bf.in.ua>.
9. Звіт Національної Асамблеї людей з інвалідністю України «Доступність в умовах війни: проблеми та рекомендації». Київ, 2023.
10. Карбівничий Н.А. Архітектурна доступність як соціальна гарантія рівності. *Вісник КНУБА*. 2020. № 12. С. 87–93.