



momentum
wheels for humanity

ФАКТИЧНА ДОСТУПНІСТЬ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*Результати обстеження зупинок та
перевірок автобусних маршрутів Черкаської
міської територіальної громади*





*Головний висновок:
задекларована доступність
≠
фактична доступність*





Мета та підхід до дослідження

- Отримати фактичну інформацію про умови користування транспортом особами з інвалідністю та іншими маломобільними групами.
- Перевірити, наскільки заявлені елементи доступності реально забезпечують безпечне та самостійне користування.
- Оцінювати не окремий автобус чи зупинку, а весь ланцюг транспортної послуги.

Доступність = підхід → зупинка → посадка → поїздка → висадка

Практичне тестування з користувачем крісла колісного та незрячою людиною.



Масштаб проведеної роботи

20

обстежених зупинок

28

перевірених автобусів

7

автобусних маршрутів

3

перевізники



**28 із 48 автобусів, зазначених міською радою, було
безпосередньо перевірено.
58,3 % заявленого рухомого складу.**



Фотофіксація та чек-листи доступності.



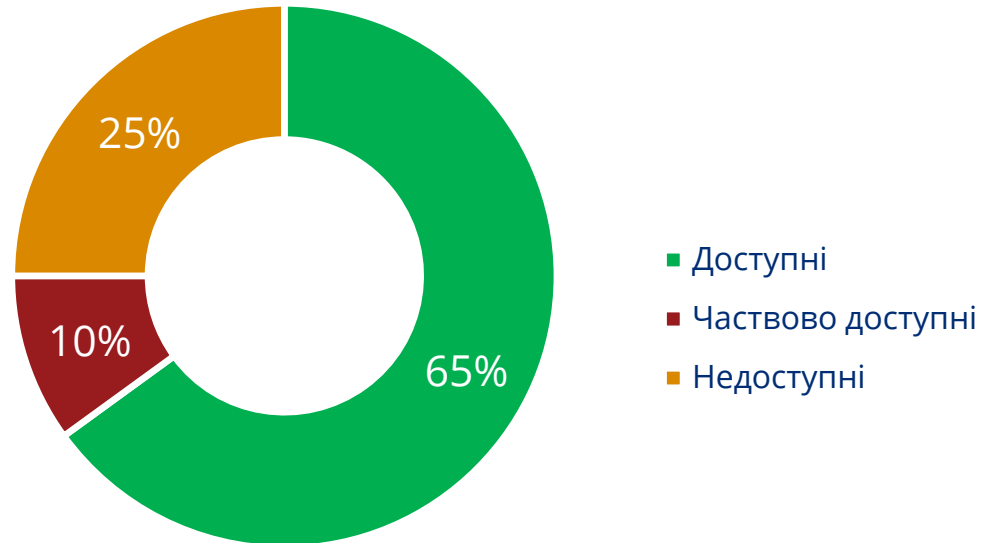
Практична перевірка можливості посадки та висадки.



Порівняння офіційної інформації з фактичними результатами.



Зупинки: лише 65 % забезпечували безперешкодний доступ





Зупинки: лише 65 % забезпечували безперешкодний доступ

0%

Зупинок із безперервним тактильним маршрутом

5%

Зупинок із повним комплексом інформації

50%

Посадкових майданчиків відповідали вимогам

Обстежено 20 зупинок. Кожна четверта була недоступною, ще кожна десята — частково доступною.



Основні бар'єри на зупинках

1

ТАКТИЛЬНІ ЕЛЕМЕНТИ відсутні або неповноцінні, немає безперервного маршруту.

2

ПОКРИТТЯ ТА БОРДЮРИ неналежний стан, невідповідна висота, перешкоди.

3

ПОСАДКОВІ МАЙДАНЧИКИ лише 50% відповідають вимогам.

4

ІНФОРМАЦІЯ лише 5 % має повний комплекс інформаційного забезпечення

Потрібно формувати не окремі «доступні елементи», а цілісний без бар'єрний маршрут.



Апарелі: автобуси обладнано, але вони переважно не працюють.

22

Автобуси з передбаченою апарелю

3

Справна апарель

19

Апарель не функціонує

З 3-х перевізників по 7 маршрутах та з 28 одиниць автобусів лише у одного перевізника виявилось 3 автобуса з робочою апарелю.



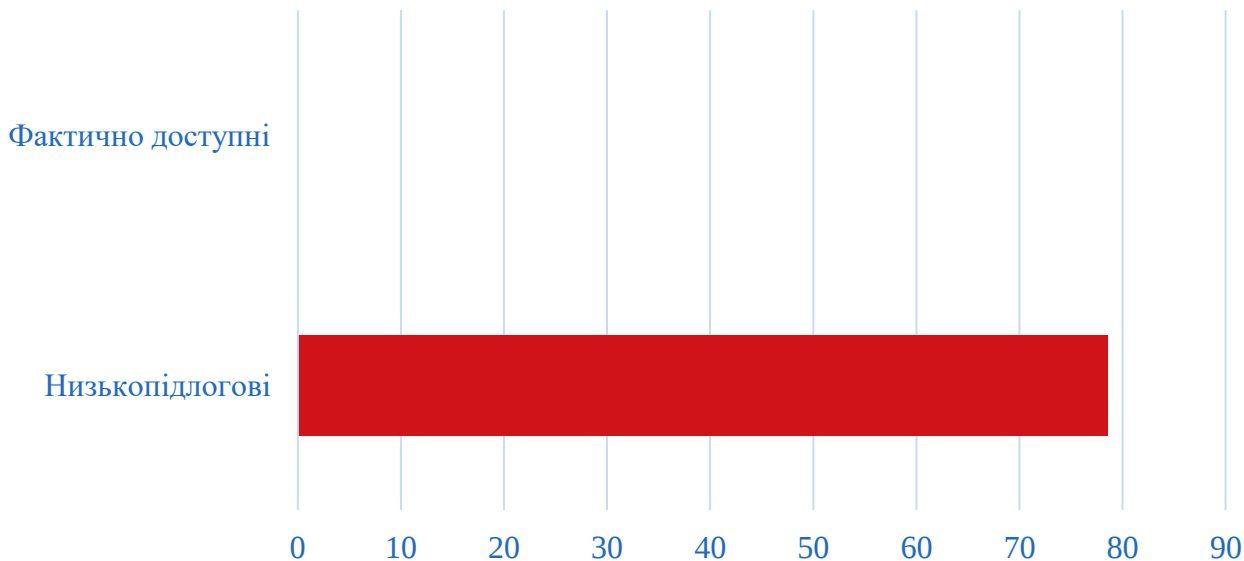
Апарелі: автобуси обладнано, але вони переважно не працюють.

- Зафіксовано блокування апарелі, видимі сліди корозійного пошкодження, самовільні конструктивні перешкоди.





Транспорт: 78,6 % низькопідлогові автобуси — але 0 % фактично 100% доступні.





Шість системних проблем

1

Розрив між заявленою та фактичною безбарерністю.

4

Відсутність безперервності на безбар'єрному маршруті.

2

Не справність / не належне використання обладнанням.

5

Недостатнє інформаційне забезпечення.
Залежність від дій та підготовки водія.

3

Недостатня доступність зупинок.

6

Недостатність системного контролю та актуальних даних.



Наслідки для населення

Самостійність

залежність від водія, інших пасажирів або випадкової допомоги.

Передбачуваність

неможливо достовірно знати, чи відбудеться
запланована поїздка

Рівність

одна система створює різні фактичні умови для різних пасажирів

Для людини з інвалідністю недоступність транспорту — це не «незручність», а можливість або неможливість здійснити поїздку.



Наслідки для людини

**Доступно до
послуг**

**обмежується доступ до роботи, освіти, медицини,
реабілітації та громадського життя**

Довіра

невідповідність інформації фактичному стану знижує довіру

**Для людини з інвалідністю недоступність транспорту — це не «незручність», а можливість
або неможливість здійснити поїзду.**



Що потрібно змінити

- 1. Регулярно перевіряти фактичну доступність** – *перевірки на маршрутах + єдиний чек-лист.*
- 2. Забезпечити справність обладнання** – *апарелі та інші елементи готові до використання.*
- 3. Навчати водіїв практично** – *зупинка, апарель, посадка/висадка, нестандартні ситуації.*
- 4. Формувати доступні зупинки** – *безперервний маршрут + тактильні елементи + майданчик.*
- 5. Забезпечити достовірну інформацію** – *фактичний автобус + доступність + звукове інформування.*
- 6. Посилити контроль** – *враховувати результати громадського моніторингу.*



Головний висновок

Доступний автобус – це ще не доступна транспортна послуга.

Фактична безбар'єрність виникає лише тоді, коли узгоджено працюють зупинка, транспортний засіб, обладнання, водій, інформація та можливість безпечної посадки й висадки.

Наступний етап – перейти від фіксації бар'єрів до спільного їх усунення та практичної перевірки результату.



Дякуємо за увагу!

Rehab4U_PR@momentum4humanity.org

Ми у соціальних мережах



Ця презентація стала можливою завдяки щедрій підтримці, наданій Урядом Сполучених Штатів Америки. Зміст є відповідальністю Моментум Вілз фор Хьюменіті та не обов'язково відображає погляди Уряду Сполучених Штатів Америки.