

ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

УДК 656-056.25

Н. В. Добренька

кандидат юридичних наук,
викладач кафедри права

Білоцерківського інституту економіки та управління
Вищого навчального закладу

«Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»

СОЦІАЛЬНІ ПЕРЕДУМОВИ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ОСІБ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ

Статтю присвячено аналізу та дослідженню стану транспортних послуг для осіб з особливими потребами. Визначено проблеми фактичної реалізації законодавства у сфері транспортного забезпечення осіб з інвалідністю. Обґрунтовано пропозиції щодо забезпечення передбаченого законодавством рівня транспортних послуг.

Ключові слова: конвенції про права осіб з інвалідністю, транспортне забезпечення, пандус, гідність і рівність людини, право вільного вибору, незалежність, спеціально облаштований транспортний засіб загального користування.

Постановка проблеми. Україна обрала шлях до європейського співтовариства, узяла на себе обов'язок гармонізувати внутрішнє законодавство відповідно до європейського законодавства, а це є гарантуванням конституційних прав для кожного. Особи з інвалідністю є найбільш незахищеними категоріями громадян, які можуть сподіватися тільки на соціальний захист із боку держави.

Конвенція про права осіб з інвалідністю передбачає такі принципи: а) повага до гідності людини, її особистої самостійності (зокрема свободи робити власний вибір) і незалежності; б) недискримінація; в) повне й ефективне залучення та включення до суспільства; г) повага до особливостей осіб з інвалідністю і прийняття їх як компонента людської різноманітності й частини людства; д) рівність можливостей; е) доступність; ж) рівність чоловіків і жінок; з) повага до здібностей дітей з інвалідністю, що розвиваються, повага до права дітей з інвалідністю зберігати свою індивідуальність [1].

Аналізуючи стан законодавства та втілення його в життя у сфері забезпечення транспортних послуг осіб з особливими потребами, помічаємо явний незбіг, що обмежує передбачені права таких осіб.

Отже, гідність і рівність людини, право вільного вибору, незалежність, залучення до суспільства – усі ці й інші права майже неможливо реалізувати, не виходячи з власної домівки. Транспортні послуги сприяють реалізації прав людиною та громадянином. Такі права, як право на працю, відпочинок, вільне обрання місця перебування, право на участь у суспільному, громадському житті неможливо реалізувати, якщо транспортна сфера держави не відповідатиме потребам людини. Наприклад, складно уявити реалізацію права свободи пересування, гарантованого Законом України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні», при цьому не користуючись транспортним засобом, а тим паче – для осіб з особливими потребами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Нині є певний науковий доробок із різних аспектів соціального захисту інвалідів. Серед вітчизняних науковців і практиків слід виділити М. Авраменка, С. Богданова, Н. Борецьку, Е. Лібанову, О. Макарову, С. Мельника, К. Міщенко, В. Скуратівського, В. Сушкевича й ін. Значний внесок у дослідження цієї проблеми роблять також фахівці Інституту соціальної роботи й управління Національного педагогічного університету ім. М. Драгоманова, Державної

установи НДІ соціально-трудова відносин, Всеукраїнського центру професійної реабілітації інвалідів, Національної Асамблеї інвалідів України, Фонду соціального захисту інвалідів та Департаменту у справах інвалідів Міністерства праці та соціальної політики України.

Мета статті – виявити реальний стан якості надання транспортних послуг особам з інвалідністю.

Виклад основного матеріалу. Статтею 9 «Доступність» Конвенції про права осіб з інвалідністю передбачено таке: «Щоб надати особам з інвалідністю можливість вести незалежний спосіб життя й усебічно брати участь у всіх аспектах життя, держави-учасниці вживають належних заходів для забезпечення особам з інвалідністю доступу нарівні з іншими до фізичного оточення, до транспорту, до інформації та зв'язку, зокрема інформаційно-комунікаційних технологій і систем, а також до інших об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, як у міських, так і в сільських районах. Ці заходи, які включають виявлення й усунення перепон і бар'єрів, що перешкоджають доступності, повинні поширюватися, зокрема, на таке: а) на будинки, дороги, транспорт й інші внутрішні та зовнішні об'єкти, зокрема школи, житлові будинки, медичні установи та робочі місця; б) на інформаційні, комунікаційні й інші служби, зокрема електронні служби й екстрені служби.

2. Держави-учасниці вживають також належних заходів для того, щоб:

а) розробляти мінімальні стандарти й керівні орієнтири, що передбачають доступність об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, уводити їх у дію та стежити за їх дотриманням;

б) забезпечувати, щоб приватні підприємства, які пропонують об'єкти й послуги, відкриті або такі, що надаються населенню, урахували всі аспекти доступності для осіб з інвалідністю;

в) організовувати для всіх залучених сторін інструктаж із проблем доступності, з якими стикаються особи з інвалідністю;

г) оснащувати будинки й інші об'єкти, відкриті для населення, знаками, виконаними абеткою Брайля, у формі, що легко читається і є зрозумілою;

е) надавати різні види послуг помічників і посередників, зокрема провідників, читців і професійних сурдоперекладачів, для полегшення

доступності будинків та інших об'єктів, відкритих для населення;

ф) розвивати інші належні форми надання особам з інвалідністю допомоги та підтримки, що забезпечують їм доступ до інформації;

г) заохочувати доступ осіб з інвалідністю до нових інформаційно-комунікаційних технологій і систем, зокрема Інтернету;

h) заохочувати проектування, розроблення, виробництво й поширення первісно доступних інформаційно-комунікаційних технологій і систем так, щоб доступність таких технологій і систем досягалася за мінімальних витрат» [1].

Дійсно, для забезпечення рівності всіх потрібно враховувати потреби кожного, зокрема й осіб з інвалідністю. Тому необхідно забезпечити відповідне облаштування тротуарів, зупинки, транспорту.

Вимоги до облаштування зупинок громадського транспорту передбачені ДБН В.2.3-5:200134 і ДБН Б.2.2-5:201135, які не повною мірою враховують потреби осіб з порушеннями зору. Нині зупинки міського транспорту залишаються незмінними за своїм призначенням.

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 рельєфну плоско друковану інформацію, інші спеціальні види інформації, необхідні для людей із вадами зору й слуху. Велике значення в наданні транспортних послуг відіграють обладнані зупинки для осіб-колясочників, на більшості зупинок відсутні заїзди на бордюри, місце для візка. На території населеного пункту всі перешкоди необхідно виділяти смугами уніфікованого тактильного та контрастного по краю покриття [2]. Необхідно прибрати бордюри чи передбачити пандуси на бордюри для безперешкодного потрапляння осіб на візках на зупинки, а також зробити це по всьому місту.

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 в недоступних зонах. Додатковою проблемою є недотримання водія правил, що відображається в зупинці автобусів за межами зупинки, також транспортний засіб може взагалі не зупинитися, особливо коли на зупинці перебуває особа з інвалідністю. Ще однією проблемою для орієнтування осіб із порушеннями зору може стати новація останніх

років у містах західної України – гучномовці, що встановлюються на стовпах поруч із зупинками громадського транспорту, з яких лунає реклама. Таке звучання реклами ніби можна сприймати як орієнтир для пошуку зупинки, але постійний шум заважає орієнтуватися на слух, зокрема під час прибуття автобуса й оголошення його номера. На жаль, вищезазначені фрагментарні заходи не дозволяють особам із порушеннями зору самостійно користуватися транспортною інфраструктурою наших міст. Позитивні приклади стосуються переважно великих міст і обласних центрів, а рівень забезпечення доступності транспортної інфраструктури в маленьких містах і селах фактично не зазнає змін. Запорукою безпеки та самостійності на транспорті може стати лише послідовне поступове облаштування всього транспорту. Людина не може годинами чекати того єдиного доступного тролейбуса чи автобуса, щоб ним скористатися, а отже, і надалі людина з порушеннями зору залишається залежною від оточуючих. Віддаючи належне наявним службам супроводу в метрополітенах і на залізничних вокзалах окремих міст, необхідно наголосити на необхідності створення умов для самостійного пересування [2]. Складно уявити ситуацію з надання транспортних послуг у селах, селищах, що могли б забезпечити права осіб з особливими потребами, адже в більшості сіл і селищ відсутні дороги, не передбачена можливість дістатися до зупинки особам із проблемами опорно-рухового апарату. Відсутні дороги, наявні бордюри, а все це є перепорою для реалізації права на пересування, права на освіту, права на честь, гідність, права на працевлаштування, права на культурний відпочинок, на вільний доступ до будь-якої соціальної інфраструктури та для багатьох інших прав, передбачених Конституцією України. Доступність міст, селищ, сіл є першою сходинкою до можливості осіб з особливими потребами використовувати транспортний засіб. Тому під час створення спеціально обладнаного транспорту варто одночасно підлаштовувати й місцевість, оскільки спеціалізований транспорт матиме попит тільки після усунення перешкод на дорогах, тротуарах. Варто серйозніше підходити до облаштування транспорту для осіб з особливими потребами. Наразі неможлива реалізація права на транспортні послуги для осіб з інвалідністю, щоб їздити з міста в місто, село, селище, оскільки транспортний засіб, який здійснює перевезення громадян, не відповідає вимогам.

Наявні сходи, вузький дверний прохід, високі підлоги – усе це не дозволяє потрапити в будинок мамі з дитячим візком, людині на інвалідному візку, на милицях, особам похилого віку. У містах є тролейбуси з низькою підлогою, широкими дверними прорізами та рампою, тобто відкидним пандусом, є можливість нахилення тролейбуса, що зменшує висоту його підлоги від бордюру. Але дослідивши ці транспортні засоби, ми виявили великі недоліки: рампа заварена, не відкидається, наприклад, у м. Біла Церква з 8 таких тролейбусів працює два, які можуть здійснити тільки нахилення транспортного засобу, усі інші не можуть забезпечити навіть цього.

Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» у статті 26 стверджує, що органи державної влади й управління, підприємства (об'єднання), установи й організації (незалежно від форм власності й господарювання) зобов'язані створювати умови для безперешкодного доступу інвалідів до жилих, громадських і виробничих будинків, споруд, громадського транспорту, для вільного пересування в населених пунктах. Закон вимагає однозначного забезпечення умов доступності під час проектування, будівництва й реконструкції будинків і споруд. Споруди без відповідних пристосувань не повинні проектуватися, їх прийом в експлуатацію й використання не допускається [3].

Нині у світі нараховується близько 800 млн інвалідів, що становить більше 11% населення, 10–15% населення Європи (більше 70 млн чоловік) і 2,6 млн українських громадян – з інвалідністю, у Київській області проживає 61,8 тис. осіб з інвалідністю, і вони потребують не співчуття, а реальної реалізації власних прав і свобод.

Відповідно до статті 38-1 Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» інваліди, діти-інваліди й особи, які супроводжують інвалідів першої групи або дітей-інвалідів (не більше одного супроводжуючого), мають право на безкоштовний проїзд у пасажирському міському транспорті (крім метрополітену й таксі), а також на безкоштовний проїзд усіма видами приміського транспорту. Діти-інваліди й інваліди першої, другої груп по зору і з ураженням опорно-рухового апарату й особи, які супроводжують інвалідів першої групи чи дітей-інвалідів зазначених категорій (не більше одного супроводжуючого), мають право на безплатний проїзд також у метро [4].

Інваліди, діти-інваліди й особи, які супроводжують інвалідів першої групи чи дітей-інвалі-

дів (не більше однієї особи, яка супроводжує інваліда або дитину-інваліда), мають право на 50-відсоткову знижку вартості проїзду на внутрішніх лініях (маршрутах) повітряного, залізничного, річкового й автомобільного транспорту в період з 1 жовтня по 15 травня [3].

Пільгове перевезення інвалідів здійснюють усі підприємства транспорту незалежно від форми власності та підпорядкування відповідно до Закону України «Про транспорт» [5].

Категорії інвалідів і дітей-інвалідів і порядок їх транспортного обслуговування на пільгових умовах визначає Кабінет Міністрів України. У тих випадках, коли діючі транспортні засоби не можуть бути пристосовані для використання інвалідами, органи місцевого самоврядування створюють інші можливості для їх пересування.

Незважаючи на все це, ситуація є досить незадовільною. У містах переважають транспортні засоби ще радянських часів, нові маршрутки не відповідають вимогам щодо їх використання особами з інвалідністю. Транспортні засоби нового зразка, як правило, мають недоліки, для потрапляння до них особам на візках і милицях потрібно звертатися за допомогою до сторонніх людей. Допомога може бути різною: винесення інвалідного візка чи завезення його до тролейбусу, маршрутки, проте за наявності пандусу в транспортному засобі туди легко потрапити самостійно чи за допомогою будь-якої сторонньої особи, а за його відсутності необхідна чоловіча допомога. Постає питання: чому до цього часу аналізована сфера не відповідає вимогам законодавства? Де ж відповідальність посадових осіб? Чому до перевірки транспортного засобу не залучаються особи з інвалідністю? Це свідчить про ігнорування осіб з інвалідністю, незалучення їх до суспільного життя.

Під час проектування й створення нових засобів пересування, реконструкції й будівництва аеропортів, залізничних вокзалів і автовокзалів, морських і річкових портів обов'язково передбачається можливість їх використання інвалідами. Транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, а також міський електротранспорт, зокрема й метрополітен) із метою врахування обмежених можливостей інвалідів забезпечується зовнішніми звуковими інформаторами номера й кінцевих зупинок маршруту, текстовими та звуковими системами в салоні для обов'язкового оголошення зупинок.

Транспортні засоби загального користування, що виготовляються в Україні чи ввозяться на митну територію України, мають бути при-

стосовані для користування інвалідами з вадами зору, слуху та з ураженнями опорно-рухового апарату, також необхідно передбачати можливість установа зовнішніх звукових інформаторів номера й кінцевих зупинок маршруту, текстових і звукових систем у салоні для оголошення зупинок [2].

Правові засади соціального захисту інвалідів в Україні, їхньої участі в економічній, політичній, соціальній і культурній сферах життя суспільства визначає Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» [3]. Згідно зі статтею 4 цього Закону діяльність держави у сфері соціального захисту інвалідів полягає насамперед у «виявленні, усуненні перепон і бар'єрів, що перешкоджають забезпеченню прав і задоволенню потреб, у тому числі стосовно доступу до об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, транспорту, інформації та зв'язку, а також з урахуванням індивідуальних можливостей, здібностей та інтересів – до освіти, праці, культури, фізичної культури й спорту».

Необхідне обладнання будівель кнопками виклику, але кнопка виклику не вирішує й не може вирішити питань загальної доступності, визначених ДБН «Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення».

Необхідно значно покращити роботу місцевих комітетів доступності. Місцевим комітетам доступності слід співпрацювати з громадськими організаціями, які опікуються інтересами інвалідів, разом із представниками громадських організацій інвалідів визначитися з їхніми потребами та переліком об'єктів, які першочергово потребують обладнання елементами доступності для інвалідів і маломобільних груп населення, визначитися з переліком питань, які потребують першочергового вирішення [2]. Необхідно проводити спільно з громадськими організаціями та засобами масової інформації роз'яснювальну роботу із забудовниками, власниками й орендарями будівель і приміщень щодо необхідності облаштування таких об'єктів відповідно до потреб осіб з обмеженими фізичними можливостями; провести обстеження перехресть вулиць у населених пунктах щодо доступності маломобільних груп населення та визначитися щодо облаштування регульованих пішохідних переходів спеціальними звуковими сигналами світлофорів.

Рухаючись у напрямку стандартів і норм Євросоюзу, необхідно забезпечити можливість кожній людині відчувати себе повноцінним членом

суспільства та сповна користуватися соціальною й інженерно-транспортною інфраструктурою.

Будучи громадянами, люди з особливими потребами мають такі самі права на вільне пересування, проживання, отримання інформації, на доступ до органів влади й участь в управлінні державою. Людина в інвалідному візку має право на всебічний розвиток особистості, тому ми не можемо бути байдужими до проблем такої категорії людей. Статтею 34 Закону визначено, що «місцеві органи виконавчої влади зобов'язані забезпечувати інвалідам необхідні умови для вільного доступу й користування культурно-видовищними закладами».

Досліджуючи якість і можливість забезпечення транспортними послугами осіб з особливими потребами, насамперед важливо проаналізувати передумови використання транспортних засобів такими особами [6].

Норми права є ідеальними та спрямовані на реалізацію зазначених прав у Конституції та законах України, але це є лише на теоретичному рівні. Фактична ситуація транспортних послуг міст, селищ є зовсім протилежною, відсутні транспортні засоби, адаптовані до проблем людей із особливими потребами. Маршрутки, як правило, мають сходи, що унеможлиблює потрапляння до них осіб із проблемами опорно-рухового апарату. Тролейбуси також не є пристосованими, а ті, в яких передбачені рампи, тобто відкидні пандуси, ніхто ніколи не використовував. Як правило, людям з особливими потребами допомагають інші пересічні громадяни, і не завжди допомога може бути сприйнята адекватно та з хорошими намірами.

Якщо допомоги з потраплянням до транспортного засобу людина потребує щодня, це може викликати зниження самооцінки, підвищення агресивності, адже очікування допомоги змушує відчувати себе недосконалим, непристосованим і залежним від інших. Такий стан сприяє зникненню бажання працювати, бути потрібним суспільству. Усе це виштовхує таких людей із суспільного життя, тому про яку рівність тут може йтися?

Отже, для самовизначення, самовпевненості людині насамперед необхідно бути незалежною від сторонніх, адже самостійність і розуміння того, що ми потрібні, відіграє важливу роль у житті кожної людини, а як цього можна досягти, якщо не мати можливості влаштуватися на роботу, отримати освіту, як можна реалізувати будь-яке право, не виходячи з будинку або квартири? Людина – це істота, яка не може жити без спілкування, без колективу.

Висновки і пропозиції. Дослідивши законодавство у сфері надання транспортних послуг для осіб з інвалідністю, можемо зазначити, що модернізація транспортної галузі потребує подальшої систематизації й вироблення комплексного підходу на державному рівні. Для подальшого розвитку інфраструктури, підвищення показників транзитності необхідно:

- продовжити адаптацію нормативної бази до вимог Євросоюзу, міжнародного транспортного права;
- продовжити оновлення чинної в Україні нормативно-правової бази функціонування транспортної галузі, зосередивши увагу на посиленні державних механізмів стимулювання розвитку спеціально облаштованого транспорту для забезпечення прав осіб з особливими потребами;
- облаштувати об'єкти громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу з урахуванням потреб інвалідів;
- за наявності поломки в спеціально облаштованому транспорті сприяти її негайному усуненню;
- забезпечити на маршрутах загального користування наявність транспортних засобів, пристосованих для перевезення інвалідів;
- забезпечити доступність для сприйняття особами з ураженнями органів слуху продукції телерадіоорганізацій.

Список використаної літератури:

1. Конвенція про права осіб з інвалідністю: ратифіковано Законом № 1767-VI від 16.12.2009 р.
2. Про будівельні норми: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 5, ст. 41.
3. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України зі змінами, внесеними згідно із Законом № 2249-VIII (2249-19) від 19.12.2017 р.
4. Про внесення змін до Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні»: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, № 25, ст. 337.
5. Про транспорт: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст. 446.
6. Про затвердження Державної цільової програми «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів» на період до 2020 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2012 р. № 706 зі змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 380 від 29.05.2013 р., № 612 від 18.08.2017 р.

Добренька Н. В. Социальные предпосылки реформирования транспортной инфраструктуры для лиц с особыми потребностями

Статья посвящена анализу и исследованию состояния транспортных услуг для лиц с особыми потребностями. Определены проблемы фактической реализации законодательства в сфере транспортного обеспечения лиц с инвалидностью. Обоснованы предложения по обеспечению предусмотренного законодательством уровня транспортных услуг.

Ключевые слова: конвенции о правах лиц с инвалидностью, транспортное обеспечение, пандус, достоинство и равенство человека, право свободного выбора, независимость, специально оборудованное транспортное средство общего пользования.

Dobrenka N. V. Social prerequisites for reforming the transport infrastructure for people with special needs

The article is devoted to the analysis and research of the state of transport services for persons with special needs. The problems of the actual implementation of legislation in the field of transport of persons with disabilities are determined. It is substantiated that proposals for ensuring the level of transport services provided by legislation.

Key words: convention on the Rights of Persons with Disabilities, transport safety, ramp, dignity and human equality, right to free choice, independence, specially equipped general-purpose vehicle.