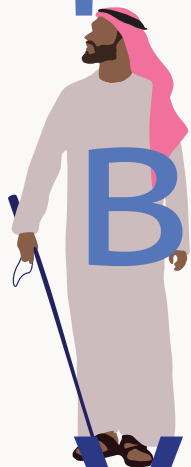


Доступ для всіх через універсальну доступність



Institute for Transportation
& Development Policy



Transformative Urban
Mobility Initiative



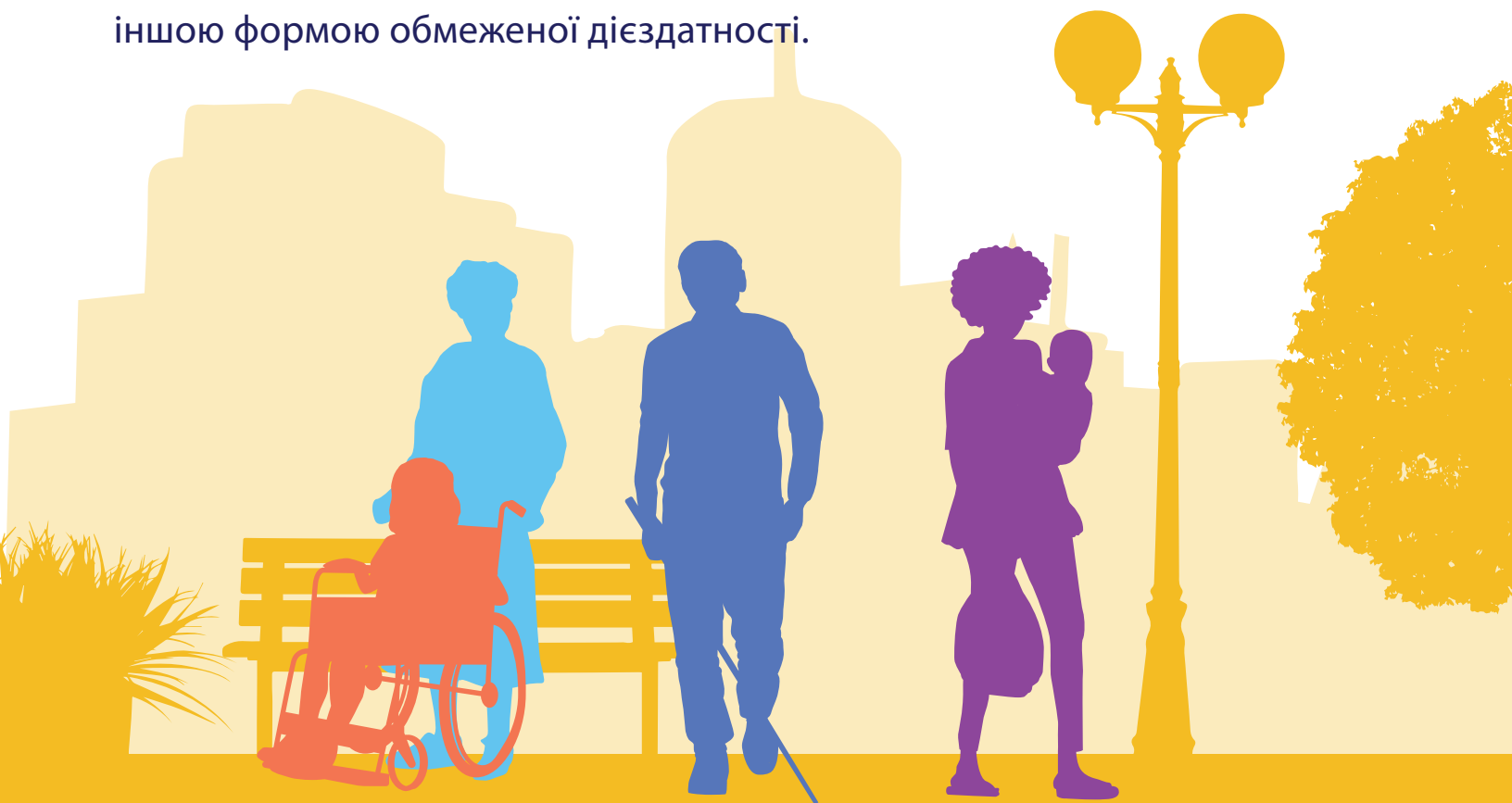
Federal Ministry
for Economic Cooperation
and Development



Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

1. Доступ до міст та маломобільність

Понад 1 мільярд людей у світі є маломобільними, і більше половини з них живуть у містах. Очікується, що до 2050 року ця цифра потроїться до 3,5 мільярдів, оскільки люди старіють, а рівень неінфекційних захворювань зростає (Forbes, 2023). І хоча маломобільні групи населення є однією з найбільших маргіналізованих/меншинних спільнот у світі, майже кожна людина протягом життя стикається з тією чи іншою формою обмеженої дієздатності.



- Маломобільність є різноманітною, включаючи фізичні, когнітивні та сенсорні порушення, і часто є прихованою
- З віком у людей знижуються фізичні та розумові здібності.
- Вагітні жінки та особи, які здійснюють догляд, часто відчують проблеми з мобільністю та мають складнощі з пересуванням

Зміни фізичних можливостей є неминучою частиною життєвого циклу людини. Хоча багато людей живуть з інвалідністю, вони не завжди помітні в наших містах чи на наших вулицях. Багато маломобільних груп населення не можуть брати участь у повсякденній діяльності, наприклад, їздити в автобусі або відвідувати друзів. Однак їх обмежує не сама маломобільність, а середовище, яке ми створили.

Кожна людина, ймовірно, зіткнеться з певною формою маломобільності протягом свого життя

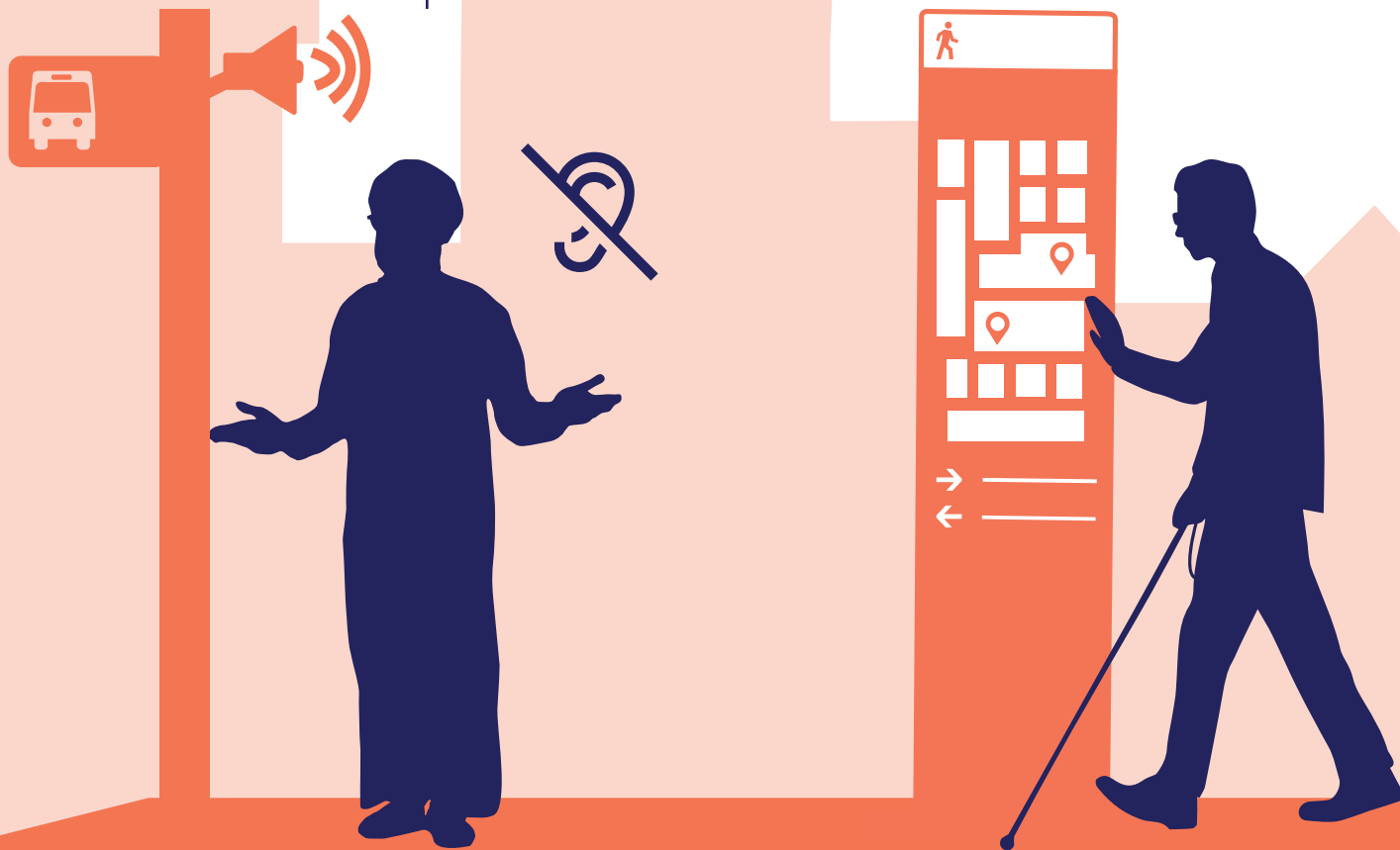


Як середовище обмежує доступ

Планування наших міст виключає багатьох маломобільних людей з вулиць і громадських просторів, систем мобільності та послуг.

На автобусній зупинці нечуюча людина не може почути оголошення. У той же час, гучне середовище може викликати стрес у деяких подорожувальників.

На інформаційному стенді незряча людина не може дізнатися, що розташоване поруч, оскільки там немає шрифту Брайля або аудіоінформації.



Відсутність чіткої, легкої для читання інформації про подорожі в різних форматах (аудіо, візуальному і тактильному) робить подорожі незручними і небезпечними для нечуючих і незрячих людей, а також людей з когнітивними порушеннями.

Ці бар'єри в доступі обмежують автономію людей, а отже, їхню участь, включеність і приналежність до суспільства. Це, зрештою, шкодить здатності кожного розвиватися в містах і будувати свої соціальні мережі задля добробуту.



Жінка, якій довелося долати розбитий тротуар, опинилася перед сходами на підвищену платформу поїзда. Не маючи нікого, хто міг би їй допомогти, вона не знає, як дістатися до метро, щоб вчасно потрапити на прийом до лікаря.

Такі бар'єри, як вузькі або нерівні пішохідні доріжки, сходи або надземні переходи, а також відсутність безбар'єрної посадки в транспорт виключають людей, які користуються допоміжними пристроями, людей похилого віку, а також тих, хто подорожує з дитячими візочками або вантажами.

Чому ж міста продовжують виключати маломобільні групи населення? Частково тому, що особи, які приймають рішення, та проєктанти опираються на людей без обмежень у мобільності як норму при плануванні та проєктуванні, хоча кожен шостий з нас має певні обмеження. Частково це пов'язано з тим, що маломобільність неправильно розуміють. Обмежена мобільність може бути постійною або тимчасовою, видимою або невидимою, чимось, з чим ви народжуєтеся, або тим, що трапляється пізніше в житті.

Ми повинні очікувати, що кожна людина зазнає змін у своїх здібностях протягом життя. Ми повинні планувати і проєктувати з урахуванням маломобільності як норми.

Ми скоро побачимо значні інвестиції для вирішення проблем, пов'язаних зі зміною клімату. Ці інвестиції визначатимуть розвиток наших міст на десятиліття вперед. Настав час переосмислити, як і для кого ми плануємо і проєктуємо, і переконатися, що ми створюємо доступні міста, в яких кожен - особливо маломобільні групи населення - відчувається комфортно.

Маломобільність та нерівність

Планування для маломобільних груп населення - це також питання гендеру, клімату та рівності.

- 1 80% маломобільних людей живуть у країнах з низьким та середнім рівнем доходу (НСРД).
- 2 За оцінками, жінки складають до 75% маломобільних груп населення в країнах з низьким та середнім рівнем доходу.
- 3 Маломобільні люди в два-чотири рази частіше гинуть або отримують травми під час надзвичайних кліматичних ситуацій, включаючи спеку, урагани та повені (WEF, 2023).
- 4 Маломобільність може збільшити ймовірність бідності, а бідність може збільшити ризик маломобільності (World Vision, 2023). Наприклад, рівень бідності серед маломобільних груп населення в США вдвічі вищий, ніж серед людей без обмежень мобільності (American Progress, 2019).



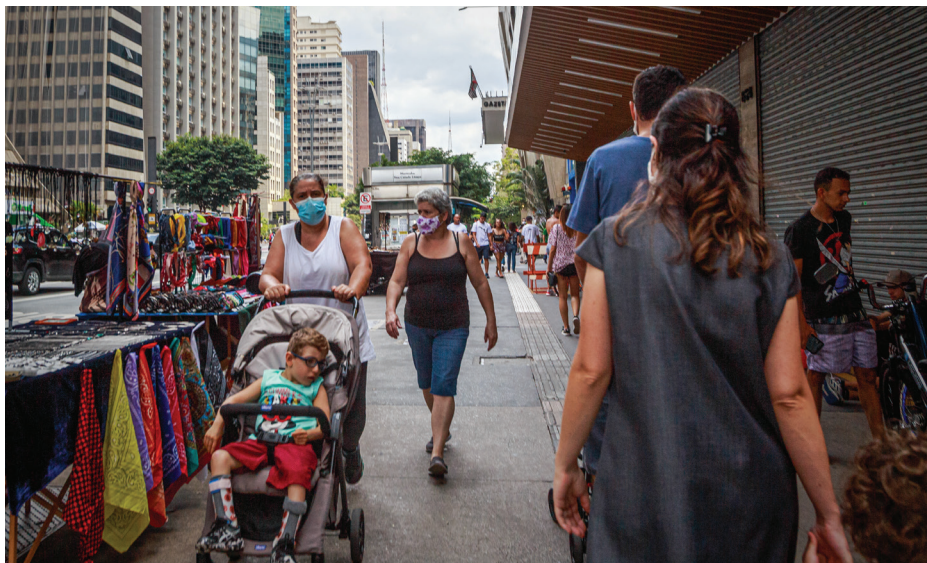
Жінки з інвалідністю можуть стикатися з перехресними та складними формами дискримінації, упередженості та домагань.
Фото: Metropole 1:1.

2. Що таке доступ і чому він важливий для людей з інвалідністю?

Доступ - це перетин між тим, куди вам потрібно піти (землекористування), і тим, як ви туди потрапите (транспорт). Доступ пов'язує землекористування і транспорт для задоволення основних потреб, пов'язує людей з їхнім життям і дає їм відчуття автономії, свободи і приналежності.

Доступ є основою для інклюзії, але його самого по собі недостатньо для забезпечення доступності. Наприклад, навіть якщо транспортні засоби є в наявності, вони можуть стати недоступними: тротуари занадто вузькі або захаращені, вуличні переходи не мають звукових сигналів або пандусів, немає захищеного вуличного простору для велосипедів або велосипедів з ручними педалями, автобуси занадто переповнені або не мають звукових повідомлень, а сходи не дозволяють людям на кріслах колісних зайти в них. Покращення доступу - це мета, а універсальна доступність - це шлях до неї.

Кожна людина має базові потреби, і для їх задоволення потрібні різні види транспорту. Маломобільні групи населення, зокрема діти, можуть подорожувати з особами, які за ними доглядають, щоб дістатися до потрібних їм місць. Фото: ITDP.





Універсальна доступність охоплює різноманітність потреб та маломобільність, роблячи міста інклюзивними та придатними для пересування для всіх. Фото: EMBARQ Бразилія.

Доступ може приносити користь кожному лише тоді, коли він розроблений для всіх — це і є універсальна доступність.

Універсальна доступність — це ідея, що дизайн середовищ, програм і послуг гарантує їхню придатність для використання всіма людьми, наскільки це можливо, без необхідності адаптації чи спеціального дизайну. І універсальну доступність потрібно вбудовувати в те, як ми забезпечуємо доступ — від того, як ми плануємо та проєктуємо наші транспортні системи, громадські простори та вулиці, до того, як ми надаємо послуги та спілкуємося з користувачами. Застосовуючи універсальну доступність, ми можемо зробити наші міста комфортнішими, зручнішими та безпечнішими для маломобільних груп населення та всіх інших користувачів, щоб вони могли дістатися потрібних місць, пересуваючись містом та відчувачи його.

Нам потрібно змінити наш підхід, щоб зосередити універсальну доступність у містах, оскільки потреба в доступі справді універсальна.

Складові доступності

Коли ми думаємо про доступність, ми, як правило, уявляємо фізичні бар'єри, що зустрічаються в інфраструктурі.

Але доступність — це більше, ніж просто це, і доступної інфраструктури самої по собі недостатньо. Нам також потрібно враховувати соціальні та економічні елементи доступності. Вимоги до доступності будуть відрізнятися від людини до людини, і всі три складові доступності необхідно буде враховувати при плануванні та проектуванні.



Фізична доступність

Ґрунтується на інфраструктурі, але самої інфраструктури недостатньо.

Включає якість послуг та чітку інформацію у різних форматах (наприклад, якщо автобусна зупинка може бути поруч, але автобус приходить раз на годину, або немає аудіовізуального та тактильного дисплея, вона не є доступною).

Необхідно розглядати всю подорож, що може означати використання кількох добре інтегрованих видів транспорту.



Соціальна доступність

Це можливість подорожувати безпечно, вільно від насильства та домагань.

Ґрунтується на розумінні та прийнятті різних потреб і характеристик подорожей.

Зокрема, постачальники транспортних послуг повинні бути чутливими до потреб маломобільних груп населення.



Економічна доступність

Це можливість дозволити собі варіанти мобільності (наприклад, станція спільного користування велосипедами може бути поруч, але якщо ви не можете дозволити собі використовувати її фінансово, вона не є доступною).

Потребує покращення зв'язку з робочими місцями та освітою через варіанти мобільності, технології та інновації.

Планування повної подорожі

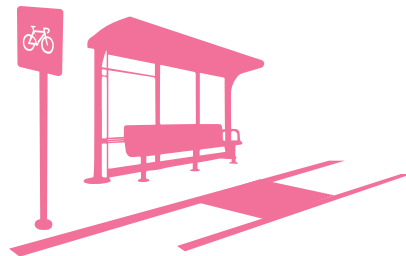
Дім

Подорож починається з дому, і вся поїздка повинна бути доступною.



Перша та остання миля

Умови для пересування пішки, велосипедом та на колісних засобах, щоб люди могли дістатися до найближчого транспорту або пунктів призначення.



Громадський транспорт

Як транспортні станції, так і транспортні засоби повинні бути доступними. Система також має бути безпечною та фінансово доступною для використання.



Пересадка

Якщо один вид транспорту недоступний, то вся подорож також є недоступною.

Пункт призначення

Пункт призначення також має бути доступним.



Переваги універсальної доступності

Поставивши універсальну доступність в центр наших зусиль з покращення доступу в містах, планувальники та особи, які приймають рішення, можуть покращити міста та життя людей, що в них проживають. Створення універсально доступних міст пропонує безліч соціальних, економічних та екологічних переваг.

Ці переваги полягають у:



→ Створенні та покращенні соціальної інклюзії, добробуту та здоров'я:

- Збільшення доступності через універсальний дизайн дозволить маломобільним групам населення вільно спілкуватися та будувати своє життя значущими способами.
- Це також принесе користь молодшим та старшим людям, вагітним, доглядальницям та всім іншим.
- Доступні міста сприяють загальному здоров'ю для всіх, включаючи психічне та фізичне здоров'я. Але для маломобільних груп населення це означає необхідний та легший доступ до медичної допомоги, кращу якість життя та безпечніші подорожі.



→ Стимулювання економічного зростання та участі шляхом забезпечення універсального доступу:

- Люди, яким раніше було відмовлено в доступі до освіти та можливостей працевлаштування, тепер зможуть робити внесок в економіку.
- Маломобільні групи населення та їхні родини також становлять значний ринок — за оцінками, це 54% світової економіки, що становить ринок вартістю 13 трильйонів доларів (WEF, 2024).
- Доступний дизайн покращує жвавість просторів і вулиць, що означає більш стійкий і різноманітний місцевий економічний розвиток та більше можливостей для працевлаштування.
- Планування та дизайн для універсального доступу економить гроші, додаючи лише один-два відсотки до загальної вартості проєкту. Переобладнання, з іншого боку, є дуже дорогим і трудомістким (ООН). Інклюзивне планування та дизайн приносять широкі економічні вигоди, надаючи доступ маломобільним групам населення до освіти та робочих місць, створюючи економічну інклюзію, і це значно переважає додаткові витрати.



→ Боротьба зі зміною клімату та підвищення стійкості:

- Коли міста планують з урахуванням інклюзії, це також допомагає пом'якшити наслідки зміни клімату, оскільки покращення доступу сприяє коротшим і зручнішим поїздкам, чистішому повітрю, меншій залежності від автомобілів та кращому використанню міського простору.
- Міста, які є більш універсально доступними, також краще підготовлені до реагування на раптові події та допомагають гарантувати, що ніхто не залишиться поза увагою.



*Доступні міста, що ґрунтуються на принципах універсальної доступності та сталих видах транспорту в поєднанні з розміщеними поруч послугами та житлом, дають змогу людям повноцінно брати участь у соціальному та економічному житті.
Джерело: ITDP Mexico.*

Доступні міста будуються навколо доступних, сталих видів транспорту, поруч з якими розташовані послуги та житло. Вони пропонують спосіб вирішити негативні наслідки історичної маргіналізації та зміни клімату. Доступність — це не тягар, який потрібно вирішувати, а бачення для створення нового, справедливого світу, заснованого на соціальній інклюзії та економічному процвітанні.

Але як ми це зробимо?

3. Маломобільність різноманітна; Потреби мобільності відмінні

Маломобільність розуміється як взаємодія між станом здоров'я людини — фізичним, когнітивним та сенсорним — та непристосованим фізичним і дискримінаційним соціальним середовищем. Щоб зрозуміти, як покращити доступ та створити універсально доступні середовища, нам потрібно спочатку зрозуміти потреби в мобільності, особливо враховуючи різні типи людських можливостей.

Багато викликів у міському середовищі впливають на нашу здатність пересуватися або жити самостійно. Часто це призводить до того, що маломобільні групи населення менше залучаються або рідше подорожують — не тому, що у них менша потреба в поїздках, а тому, що середовище та наші транспортні системи цьому перешкоджають.

Потрібно зробити більше, щоб зрозуміти транспортні характеристики та потреби маломобільних груп населення та відмінності всередині цієї групи на основі типів обмежень, статі, віку, раси та інших факторів, що впливають на мобільність.



Створення справді інклюзивних міст починається з розуміння різноманітних потреб у мобільності. Доступні середовища дають змогу людям різного віку та з різними можливостями пересуватися незалежно. Джерело: ITDP.

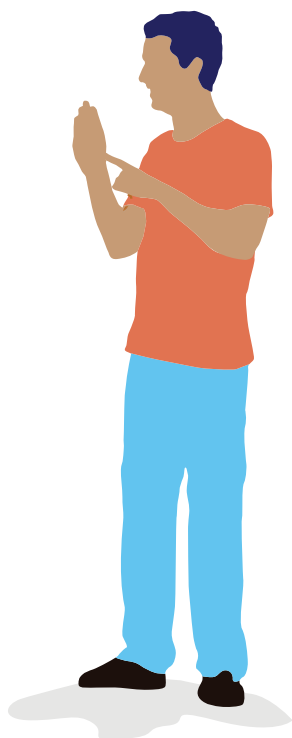
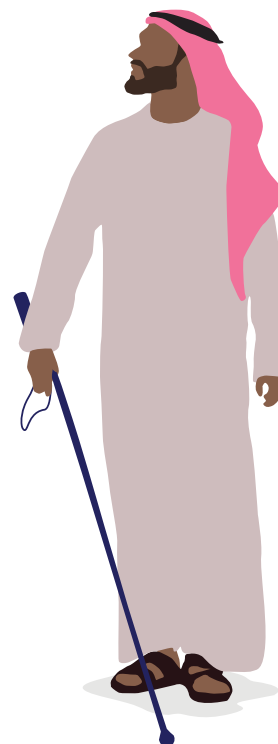
Як відправна точка, різні типи обмежень мають деякі загальні характеристики, які допомагають нам зрозуміти мобільність та доступ:

Людам з обмеженнями пізнання / розвитку потрібні спокійніші, менш стресові умови, включаючи нижчий рівень шуму, зменшення скупченості та відчуття особистої безпеки. Чіткі вказівники, використання легкочитної інформації та навігація за допомогою різних форматів також важливі для передачі інформації.



Маломобільні групи населення, які користуються кріслами колісними або іншими допоміжними засобами для пересування, потребують широких, безбар'єрних тротуарів, зон для пересування та велосипедних доріжок, а також безперервних маршрутів до пунктів призначення та від них, включаючи зупинки громадського транспорту, громадські об'єкти та послуги. Транспортні засоби повинні мати пріоритетні місця та виділені зони для людей з обмеженою рухливістю. Зупинки транспорту повинні забезпечувати посадку на одному рівні та достатньо місця для маневрування кріслом колісним. Можливість безпечно та зручно сідати та виходити є ключовою.

Люди, які не бачать, та люди з поганим зором орієнтуються в міському середовищі інакше та покладаються на фізичні та слухові підказки, щоб мати можливість пересуватися вулицями та користуватися транспортними послугами. Тактильні елементи на покритті, поручнях, входах та в інформаційних зонах допомагають їм розуміти транспортну систему та рухатися нею. Часто ці користувачі покладаються на тварин-поводирів, і важливо, щоб транспортні оператори також дозволяли їм доступ.



Люди, які нечують, або з порушеннями слуху потребують чітких візуальних підказок та різноманітної звукової інформації для навігації під час своєї подорожі. Різні рівні звуку можуть допомогти людям з частковим слухом, тоді як чітка навігація, письмова інформація та оповіщення також допомагають задовольнити їхні потреби.

Забезпечення універсально доступної мобільності для всіх означає: безпечніші дорожні умови; безперервні, тверді, широкі та вільні від перешкод пішохідні маршрути; захищені велосипедні доріжки; надійні транспортні послуги; посадку у транспортний засіб на одному рівні; універсальний доступ до станцій та будівель; а також чітку інформацію в декількох форматах.

Потреби та характеристики подорожей для людей з маломобільністю можуть включати:

- 1** Можливість планувати всю поїздку з упевненістю, що вся подорож буде на 100% доступною.
- 2** Пересування повільніше та потреба в більшому часі для перетину вулиць, посадки у транспортні засоби.
- 3** Потреба у коротших відстанях через дискомфорт, стрес або труднощі під час подорожі.
- 4** Частіші зупинки або перерви.
- 5** Подорожі з використанням допоміжних засобів або тварин-поводирів, або з опікуном.
- 6** Чітке та просте подання інформації за допомогою кількох форматів (фізичний, візуальний, слуховий).
- 7** Зменшення стресу та сенсорного перевантаження в навколишньому середовищі шляхом зменшення скупченості, шуму та забруднення повітря, а також збільшення відкритих та зелених просторів.
- 8** Наявність спеціалізованих послуг, які мають бути доступними, оскільки їм потрібно частіше відвідувати лікарів та медичні заклади.

4. Що ми можемо зробити прямо зараз?

Міста не можуть дозволити собі продовжувати розвиватися так, щоб не забезпечувати доступну, інклюзивну та безпечну інфраструктуру. Кожен з нас — особи, які приймають рішення, транспортна спільнота, захисники прав маломобільних груп населення та дослідники — має відігравати свою роль для виконання порядку денного універсальної доступності. Адаптація політики, планування та підходів до фінансування для забезпечення інклюзії гарантуватиме, що кожен зможе насолоджуватися своїм життям, а міста процвітатимуть і будуть краще підготовлені до подолання невизначеностей.



Члени спільноти маломобільних груп населення ознайомлюються з пропозиціями щодо навігації для BRT Transjakarta.
Джерело: ITDP Indonesia.

Усім секторам необхідно вести діалог про потреби універсального доступу

Особа, яка приймає рішення



“Ми боремося з десятиліттями, можливо, століттями дизайну, який був дуже жорстким і не зосередженим на доступності”.

Транспортна спільнота



“Озирніться — якщо в кімнаті немає людини з маломобільністю, ми всі зазнали невдачі”.

Науковець



“Якщо ми правильно збираємо дані, ми також можемо краще планувати”.

Захисник прав



“Політика та фінансування повинні першочергово забезпечувати доступність”.

СПИСОК ЗАВДАНЬ:

- ➔ Планувати все для та разом з людьми, які представляють різні потреби в мобільності.
- ➔ Залучати представників маломобільних груп населення до столу планування та прийняття рішень.
- ➔ Інтегрувати планування транспорту та землекористування для забезпечення покращеного доступу.
- ➔ Позиціонувати інклюзивне планування як статус-кво, де плани мобільності та посібники з дизайну вулиць ґрунтуються на принципах універсального доступу.
- ➔ За необхідності проводити модернізацію, роблячи тротуари, велосипедні доріжки та громадський транспорт універсально доступними. Різні види маломобільності потребуватимуть різних адаптацій.
- ➔ Забезпечити, щоб нові проєкти не потребували подальшої модернізації, інтегруючи вимоги доступності в бюджет кожного проєкту.
- ➔ Розвивати таланти та освітні можливості для маломобільних груп населення, щоб вони могли бути фахівцями з транспорту, операторами та дослідниками. Доступність має бути частиною навчальних програм з транспорту.
- ➔ Вимагати потрібний тип даних для розробки заходів та їх оцінки, щоб відображати користувачів з різними можливостями та транспортними потребами.
- ➔ Використовувати технології для покращення транспортних послуг.
- ➔ Приймати закони та нормативні акти, що роблять універсальну доступність обов'язковою за правом, а потім нарощувати інституційний потенціал для перетворення цього на дію.
- ➔ Підвищувати обізнаність фахівців, осіб, що приймають рішення, операторів/персоналу та дослідників щодо потреб подорожей та характеристик маломобільних груп населення за допомогою аудитів, відео, тренінгів тощо.

5. Наступні кроки

Створення міст, які є справді універсально доступними, вимагає від усіх нас дій та зобов'язань щодо побудови нового світу приналежності та інклюзії — такого, що також працює над пом'якшенням наслідків зміни клімату та адаптацією до неї, і де кожен може досягти економічного процвітання.

Співпраця між транспортною спільнотою, приватними компаніями, науковими колами та захисниками прав є ключовою для забезпечення інклюзивної та стійкої до кліматичних змін політики, інфраструктури та послуг. Завдяки сильним правовим рамкам, підвищеній обізнаності та спроможності, залученню громади та контекстним дослідженням, ми можемо побудувати безпечніші, здоровіші та справедливіші міські середовища для всіх. Ми створимо міста, в яких маломобільні групи населення зможуть самостійно подорожувати, щоб жити повноцінним життям — міста, в яких вони відчуватимуть свою приналежність та зможуть процвітати.



*Проектування доступних, стійких до кліматичних змін міст дає змогу кожному спілкуватися, процвітати та почуватися вдома.
Джерело: Noble Studios.*

Подяки

Ми висловлюємо щирі подяки Дорадчій раді маломобільних груп населення за їхній неоціненний внесок у формування нашого розуміння універсальної доступності в містах. Ця різноманітна група лідерів з громадянського суспільства, міжнародних інституцій та транспортних агентств надала критично важливі відгуки, які допомогли спрямувати майбутні дискусії зі спільнотою людей з маломобільністю. Ми також вдячні учасникам наших поглиблених обговорень за їхню вдумливу участь. Їхній внесок був надзвичайно важливим для виявлення викликів та можливостей, а також для уточнення нашого фокусу на універсальному доступі.

Члени Дорадчої ради маломобільних груп населення

Crystal Asige

Senator, Parliament of Kenya

Deepti Raja

Social Development Specialist,
Global Unit, World Bank Group

Dewi Tjakrawinata and Morgan Maze

Coach and assistant coach for youth with
Down syndrome

Iain McKinnon

CEO and co-founder of Global Disability
Innovation Hub

Jon Froehlich

Co-founder of Project Sidewalk

Katherine Chacón Martínez

Accessibility Technical Lead, World Enabled

Kay Inckle

Campaigns and Policy Manager at
Wheels for Wellbeing

Lauramaria Pedraza Sanchez

Specialist on Gender, Diversity and Inclusion
for the Inter American Development Bank,
Transportation Division

Maureen Ava Mata

Project Manager, Women with Disabilities Leap to Social
and Economic Progress, Inc. (WOWLEAP)

Paulo Krauss

Technical Director at Curitiba Agency for Development
and Innovation

Quemuel Arroyo

Chief Accessibility Officer and Senior Advisor to the
Chair & CEO at the New York State Metropolitan Transpor-
tation Authority (MTA)

Risna Utami

Founder/Executive Director of OHANA Indonesia

Посилання

Altiraifi, A. (2019, July 26). Advancing economic security for people with disabilities. American Progress. <https://www.americanprogress.org/article/advancing-economic-security-people-disabilities/>

Donnellan, L. (2023, January 18). Disability tech is a game changer for 2023 and beyond. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/laureldonnellan/2023/01/18/disability-tech-is-a-game-changer-for-2023-and-beyond/?sh=13b6b4a45837>

United Nations. Disability, accessibility and sustainable urban development. Department of Economic and Social Affairs. <https://social.desa.un.org/issues/disability/disability-issues/disability-accessibility-and-sustainable-urban-development>

World Economic Forum. (2023, December 18). Driving disability inclusion is more than a moral imperative – it's a business one. <https://www.weforum.org/stories/2023/12/driving-disability-inclusion-is-more-than-a-moral-imperative-it-s-a-business-one/>

World Economic Forum. (2024, January 30). This is how inclusion benefits the global economy, according to experts at Davos. <https://www.weforum.org/stories/2024/01/how-inclusion-benefits-global-economy/#:~:text=On%20disability%20inclusion&text=People%20with%20disabilities%20and%20their,an%20economic%20opportunity%20for%20business>

World Vision. (2023, January 6). What you need to know about disability + poverty. <https://www.wvi.org/stories/child-sponsorship/what-you-need-know-about-disability-poverty>

 Many thanks to Demyan Danylyuk for the Ukrainian translation.

Доступ для всіх через універсальну доступність

On behalf of



Implemented by

