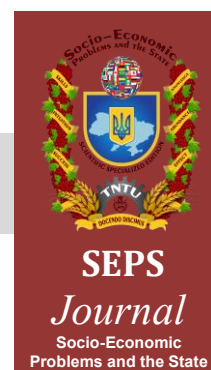




ISSN 2223-3822

Yariko, M., Anishchenko, A. & Rostovtsev, S. Development of accessible urban infrastructure in Kharkiv in the early 21st century. Part 1: Street accessibility. Socio-Economic Problems and the State (electronic journal), Vol. 32, no. 1, pp. 3-19. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2025/25ymopsa.pdf>



ДОСТУПНІСТЬ МІСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У КОНТЕКСТІ ЗРОСТАННЯ ТУРИСТИЧНОЇ АТРАКЦІЙНОСТІ МІСТА (КЕЙС М. ХАРКІВ НА П. ХХІ СТ). Ч. 1. ДОСТУПНІСТЬ ВУЛИЦЬ

Мирослава ЯРІКО

Харківська державна академія дизайну
та мистецтв
вул. Мистецтв, 8, м. Харків,
Україна, 61000
e-mail: myroslawa.yariko@gmail.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5107-905X>

Алла АНІЩЕНКО

Харківська державна академія культури
Бурсацький узвіз, 4, м. Харків, Україна, 61000
e-mail: alla.an.ua@gmail.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4162-1298>

Сергій РОСТОВЦЕВ

Харківська державна академія культури
Бурсацький узвіз, 4, м. Харків, Україна, 61000
e-mail: serhii_rostovtsev@xdak.ukr.edu
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4437-9190>



Article history:

Received: January
1st Revision: March
Accepted: April

JEL classification:

Z32

UDC:

711.4:338.48-44]-
056.26(477.54-25)"20"(045)

DOI:

<https://doi.org/10.33108/sepd.2025.01.003>

Анотація: Стаття є частиною ширшого дослідження, присвяченого аналізу формування доступної міської інфраструктури у місті Харків на початку ХХІ століття та впливу доступності на туристичну привабливість міста. Наразі увагу зосереджено на доступності міського вуличного простору для маломобільних груп населення. Окремо розглянуто взаємодію громадського сектору та міської влади у створенні інклюзивного середовища. Також висвітлено особливості комунікації міської влади з питань інклюзії. Дослідження було проведено у м. Харків протягом травня-серпня 2024 року і базується на комплексному підході, який включає аналіз офіційних публікацій, звітів громадських організацій, моніторингів доступності міської інфраструктури, а також власних спостережень та досвіду авторів.

У статті проаналізовано основні недоліки в доступності міської інфраструктури Харкова, включаючи помилки у проектуванні пандусів, бордюрів, тактильної розмітки, спеціально зроблених скосів на пішохідних переходах, а також розбіжності між офіційними звітами міської влади та фактичним станом інфраструктури. Проте виявлено й позитивні тенденції, такі як створення офіційної інтерактивної мапи доступності (на жаль, недоступної для незрячих), впровадження озвучених світлофорів і поступове вдосконалення комунікації міської влади з громадськістю (з 2024 року з публікацій міської влади остаточно зникає застаріла та образлива щодо людей з інвалідністю термінологія). Показово, що позитивні тенденції є наслідком співпраці міської влади та громадських організацій.

Можна впевнено стверджувати, що процес формування доступного міського простору в Харкові потребує більш системного підходу, оскільки спорадичні дії не змінюють ситуацію у місті в цілому.

Планується продовження результатів дослідження, зокрема доступність транспортної інфраструктури, житлового сектору культурної сфери.

Ключові слова: інклюзія, культура інклюзії, доступна туристична інфраструктура, доступність, урбанізм, м. Харків.



Яріко М., Аніщенко А., Ростовцев С. Доступність міської інфраструктури у контексті зростання туристичної атракційності міста (кейс м. Харків на п. ХХІ ст). Ч. 1. Доступність вулиць. Соціально-економічні проблеми і держава. 2025. Вип. 1 (32). С. 3-19. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2025/25ymopsa.pdf>

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.

1. Постановка проблеми.

Доступність, безбар'єрність, інклюзія – терміни, які активно використовуються у публіцистиці, громадських обговореннях, наукових статтях. Водночас більша частина міської інфраструктури м. Харків була побудована ще за радянської доби, за домінування парадигми гетоїзації людей з інвалідністю. Наслідком цього є низький рівень доступності міста для маломобільних людей. Водночас спочатку Євро-2012, а згодом – війна та загальносвітові тенденції спровокували актуалізацію теми доступності та призвели до її виникнення у публічному просторі міста. Зростає усвідомлення того, що і маломобільні люди взагалі, і люди з інвалідністю зокрема є такою ж частиною суспільства, як і всі інші, і якщо вони не мають можливості брати участь у соціальному житті, то задачею суспільства є нейтралізувати наявні бар'єри. Незручність міського простору робить його менш привабливим і для туристів. Також актуалізується принцип «нічого для нас без нас» – люди з інвалідністю активно включаються у процес перебудови інфраструктури та створення доступного середовища. У різних країнах, містах чи соціокультурних групах процеси інклюзії розвиваються різним шляхом. Харків – друге за розмірами місто України, яке до повномасштабного вторгнення було також одним з найбільших промислових та освітніх центрів країни. Чисельні довоєнні моніторинги доступності показали не лише наявність значної кількості очікуваних проблем в інфраструктурі, але й зробили видимими численних громадських активістів та громадські організації, здатних плідно взаємодіяти.

За останні роки внаслідок постійних обстрілів місто досить сильно зруйноване, тож по завершенню війни у будь-якому разі буде необхідна його радикальна відбудова. Тим часом збільшення кількості людей з інвалідністю, отриманою внаслідок воєнних травм, робить питання доступності міської інфраструктури центральним. Проблема полягає у визначенні шляхів інтеграції інноваційних моделей інклюзії в процес відбудови Харкова, а також у ролі місцевої влади, громадських активістів та громадських організацій у забезпеченні відкритості до діалогу та участі людей з інвалідністю у прийнятті рішень щодо процесів створення доступного міського простору.

2. Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Тема розбудови міста відповідно до концепції універсального дизайну досить добре досліджена в англomовній літературі як суто теоретично, так і у площині практичного аналізу локацій, міст чи регіонів. Серед засновників теми можна згадати Рональда Л. Мейса [1], В. Хансена [2]. На сьогодні різні аспекти використання універсального дизайну у міському просторі розглядали Сільвіа да Коста, Тарцісіо Дорн де Олівейра [3], (щоправда, на прикладі бразильського урбанізму), Шрайлер А., Вудкок С. [4], популярними є дослідження кейсів окремих міст та культурних просторів. Серед узагальнювальних публікацій з теми можна назвати британський звіт, присвячений питанням ролі транспорту у розвитку соціального включення/виключення [5], аналіз сучасних моделей сприйняття інвалідності [6], аналіз особливостей впровадження універсального дизайну у різних регіонах світу Йон Кристоферсен та ін. [7, 8], дослідження К. Гуїда, М. Кагліоні [9]. На окрему увагу заслуговує видання *Universal design handbook*, в якому проаналізовано найкращі світові практики універсального дизайну, у т. ч. з огляду на соціальну інклюзію [10], та публікація Роберти Налл [11], в якій не лише розглядається історія універсального дизайну, але й особливості впровадження універсального дизайну у різних сферах соціального життя [11]. Загалом, «з 1959 до січня 2020 у журналах, які індексуються у SCOPUS було опубліковано 6,000 статей з цієї теми» [9, с. 152-153].

Водночас для України довгий час нормою була типова для СРСР гетоїзація людей з інвалідністю, що відбилося на системі освіти, транспортній інфраструктурі,

особливостях міської забудови, наукових дослідженнях. Після виведення з обігу терміну «інвалід» найуживанішими термінами науковців стають «людина з обмеженими можливостями», «людина з особливими потребами», «людина на інвалідному візку», «прикутий до візка», що суперечить нормам Конвенції про права осіб з інвалідністю [12], ратифікованою Україною у 2010 році. Також більшість публікацій зосереджено на описі загальних принципів доступності міського простору, туризму чи освіти. Щодо публікацій, присвячених доступності інфраструктури саме Харкова, їх надзвичайно мало (у вільному доступі): стаття Т. Г. Фесенка (у співавторстві), присвячена моніторингу залізничних вокзальних комплексів [13], стаття І. Л. Полчанінової (у співавторстві), присвячена дослідженню готельної інфраструктури [14], стаття Н. Якименко-Терещенко (у співавторстві) [15], присвячена регіональному управлінню інклюзивним туризмом. На жаль, лише стаття Г. Фесенка відзначається використанням коректної термінології, також це дослідження характеризується наявністю чіткої методології дослідження, а зроблені авторами висновки відповідають візуальним спостереженням, проте з огляду на рік публікації та досить швидкі зміни, наразі ці спостереження вже втратили актуальність. Натомість стаття І. Л. Полчанінової викликає певні зауваження. Автори стверджують, що доступність готелів Харківського регіону складає 81%, причому за критерієм «доступність вхідної зони» всі готелі отримують максимальний бал [14, с. 232-233]. Проте візуальний огляд найбільших готелів, розташованих у центрі Харкова станом на липень 2024 року дає наступні результати: Aurora Premier має пандус з завеликим кутом нахилу (20°) та декоративними поручнями, якими практично неможливо скористатися, Чічиков-готель – пандус 11° при висоті 2 м. і односторонніми поручнями, пандус у City Club має завеликий кут нахилу (40°) і не має поручнів. Тож викликають сумніви висновки дослідників щодо абсолютної доступності вхідної зони готелів Харківського регіону станом на 2017 рік, а також про 81% адаптованості до потреб людей, що переміщуються на кріслі колісному. У статті Н. Якименко-Терещенко відмічаються результати моніторингу доступності [15, с. 36], проте не вказано, що мапа доступності міста є недоступною для незрячих, оскільки містить елементи, що не читаються програмами Screenreader. Також відсутня інформація щодо кількості охоплених заходами КЗ «Харківський обласний методичний центр туризму» осіб і використано некоректну та образливу лексику – «інваліди», «люди з обмеженими можливостями» [15, с. 33-36].

Нестача наукових публікацій певною мірою компенсується звітами неурядових громадських організацій («Креавіта», «Громадська альтернатива», «Право вибору» та ін.), які протягом цього періоду відігравали провідну роль у введенні теми прав осіб з інвалідністю до суспільного діалогу. Серед публікацій, зроблених під час різних проєктів, варто виділити інтерв'ю з жінками з інвалідністю та аналіз практики інклюзії у музеях України [16, 17].

У ході нашого дослідження було проаналізовано офіційні публікації Харківської міської влади, громадських організацій міста, а також сторінки у Facebook та канали Youtube, що належать провідним громадським активістам з інвалідністю (також – батькам дітей з інвалідністю), які мешкають або мешкали у Харкові у відповідний період, публікації місцевих ЗМІ. Окремим джерелом інформації стали власні спостереження та досвід авторів.

3. Невирішені раніше частини загальної проблеми.

Комплексний аналіз практичних аспектів доступності інфраструктури м. Харків у контексті співпраці громадських організацій та громадських активістів та міської влади у м. Харків у наукових дослідженнях проводиться вперше. Окремі складові цієї загальної теми – доступність міського вуличного простору, доступність транспорту, житлових

районів, закладів охорони здоров'я, індустрії розваг. Саме це дослідження стосуватиметься виключно доступності міського вуличного простору.

4. Постановка завдання.

Мета даної статті – дослідити особливості взаємодії громадського сектору та міської влади задля створення доступного міського простору у м. Харків протягом 2000-х років XXI ст.

Для чого маємо вирішити наступні завдання:

- проаналізувати комунікацію міської влади та неурядових громадських організацій з питань інклюзії;
- проаналізувати особливості співпраці громадського сектора та міської влади під час створення доступного міського простору;
- визначити основні слабкі місця у розвитку доступного міського простору у м. Харкові.

5. Виклад основного матеріалу.

Особливості комунікації Харківської міської влади з питань інклюзії та порівняння з комунікацією неурядових громадських організацій.

Протягом 2000-2023 років у повідомленнях на офіційному сайті Харківської міської влади [18] використовуються такі терміни як «інвалід» (у різних варіаціях – 547 використань), «людина з обмеженими можливостями» (380 використань), «людина з особливими потребами» (191 використання), «колясочники» (16 згадок) або «візочники» (65 використань) та ін. Проблема загалом не лише харківська, проте досить показова. До 2023 року термін «людина з інвалідністю» використовувався лише при цитуванні офіційних документів, лише з 2024 року використовується на постійній основі у новинах, натомість всі інші терміни перестають з'являтися, що говорить про позитивні зрушення у комунікації міської влади з суспільством. Власне, показово, що саме термін «людина з інвалідністю» є затвердженим у Конвенції про права людей з інвалідністю, ратифікованій Верховною радою України ще у 2010 році [12]. Тож наявна лексика свідчить про те, що на офіційному рівні досить довго були відсутні такі моделі сприйняття інвалідності як соціальна, правова та модель взаємодії. Загалом відповідна лексика є характерною для благодійницької та адміністративної моделей.

Необхідно також звернути увагу на розбіжності між відгуками харків'ян з інвалідністю та офіційними звітами. Згідно зі звітом департаменту соціального захисту населення, вже у 2015 році 96 % медичних закладів міста було доступно для людей з інвалідністю [19]. Натомість візуальні спостереження та свідчення людей з інвалідністю та моніторинг ГО говорять про відсутність у більшості лікарень обладнаної території для вільного доступу до приміщення, відсутність нормативних пандусів, обладнаних туалетів, культури комунікації [20, 21]. Власне, у Харківській групі мам дітей з інвалідністю як абсолютно доступну за критеріями «доступність зовнішнього простору», «доступність будинку», «туалетні кімнати» та «культура комунікації» було названо одну клініку у місті – Rishon (приватна клініка, відкрита у 2019 році) [22]. Така розбіжність вже свідчить про наявність певного нерозуміння відповідальними особами сутності доступності приміщень та міста в цілому для маломобільних груп населення. Показово, що інтерактивна мапа міста, створена у період 2019-2024 рр. показує всі державні лікарні та поліклініки міста як недоступні або з середнім рівнем доступності [23], що говорить про збільшення рівня чесності представників міської влади та набуття ними знань щодо основ доступності (щоправда, на жаль не йдеться про створення доступного простору). Також мапа доступності не озвучується програмами Screenreader.

Перехідним документом, який показує рівень усвідомлення місцевою владою проблем, пов'язаних з низьким рівнем доступності міста для маломобільних громадян, є «Стратегія міста Харкова до 2020 р.», прийнята у 2016 році. Звертає увагу тлумачення терміну «інклюзивне місто»: «підтримка фізичної та економічної регенерації населення міста для подолання бідності й побудови справедливого суспільства» [24, с. 25]. Відсутній акцент на зручності міста для життя для всіх категорій населення, а саме він є основою визначення інклюзії («безпечне, придатне для життя середовище з прийнятним і справедливим доступом до міських послуг, соціальних послуг і можливостей для існування для всіх жителів міста та інших користувачів міста для сприяння оптимальному розвитку людського капіталу та забезпечення поваги людської гідності та рівності.» [8, с. XIII].

Також не відповідає реальності твердження у SWOT-аналізі, де серед сильних сторін міста було названо «Лідер в Україні у забезпеченні доступності міського середовища для людей з особливими потребами» [24, с. 29]. Враховуючи актуальний на той момент стан міста, це твердження є радше голослівним. З елементів доступності на той момент – озвучені світлофори, оновлена четверта частина тролейбусного парку, послуги супроводу у метро. Цікаво, що виходячи з новин такі послуги надаються з 2014 року [25], проте й у 2016 році не всі незрячі знали про їх наявність, а тренінги навчання персоналу проводилися безсистемно, через що і у 2016 р. у супроводі можна помітити досить серйозні помилки [26]. Відсутні доступні громадські вбиральні, недоступна більша частина транспорту, наявні численні перешкоди на тротуарах та високі бордюри. Все це свідчить про відсутність розуміння авторами стратегії сутності доступності та основних критеріїв доступного міського простору. Але також свідчить і про незнання фактичного рівня розвитку інших міст України. Так, зокрема, громада Львова досить плідно працює над створенням доступного середовища і станом на 2019 рік там було 350 низькопідлогових автобусів (у Харкові на той момент не було жодного, і лише четверта частина тролейбусів мала низьку підлогу), так само Львів працював над створенням вуличної тактильної розмітки та пониженням бордюрів (у Харкові ж протягом 2016-2019 років при ремонті доріг бордюри зачищалися і робилися вищими, а у центральній частині міста пониження були зроблені неналежним чином) [27]. За результатами останніх соціопитувань Харків знаходиться на 10 місті по доступності інфраструктури для людей з інвалідністю, причому 84 % вважають доступність у Харкові недостатньою [28]. Зовнішні спостереження показують, що за 2016-2024 роки радикальних змін щодо доступності міста не відбувалося.

З позитивних рис стратегії можна відмітити наявність правдивого твердження: «невідповідність інфраструктури міста потребам людей з обмеженими можливостями та маломобільних груп населення» [24, с. 50]. Відповідно, замість опису конкретних кроків з впровадження універсального дизайну в міське середовище, внесенню змін до міської інфраструктури та створенню умов для працевлаштування людей з інвалідністю, єдиним пунктом роботи у цьому напрямі зазначено – «створення доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським наземним транспортом, зокрема для людей з обмеженими можливостями» [24, с. 50].

Щодо лексики, яка використовується, варто зазначити її застарілість та принизливий характер: після введення в дію в Україні Конвенції «Про права людей з інвалідністю» у 2010 році нормативним для використання є термін «люди з інвалідністю», натомість у Стратегії використано: «інваліди» [24, с. 37], «люди з особливими потребами» [24, с. 29], «люди з обмеженими можливостями» [24, с. 50].

Таким чином стратегія свідчить, що у 2016 році ще не можна говорити про достатнє розуміння представниками міської влади проблем та потреб маломобільних груп населення взагалі та людей з інвалідністю зокрема: не прописано ані питання створення доступного міського простору (за винятком транспорту, але оскільки у 2017 році для оновлення тролейбусного парку було закуплено тролейбуси застарілого взірця

з високими сходами, то твердження стає голосливим), ані доступності міських установ, ані доступності закладів освіти, ані допомоги у працевлаштуванні (для порівняння – працевлаштування молоді винесено окремим питанням). Також, попри заявлену візію, що Харків «велике європейське зелене місто з унікальною архітектурою, з комфортними та безпечними умовами проживання освіченого населення, яке працює в інноваційно-креативних галузях економіки» [24, с. 30], була проігнорована вже сформована у Європі культура комунікації, зазначена у «Конвенції про права людей з інвалідністю», що ратифікована Верховною Радою України ще у 2009 р., за сім років до розробки стратегії розвитку м. Харків.

Публікації громадських організацій можна розділити на дві групи. Для однієї є характерними використання лексики, аналогічної вже названій. Також слова «інвалід» чи «інвалідів» можуть і досі бути присутні у назві організації (ГО «Харківський центр реабілітації молодих інвалідів та членів їх сімей «Право вибору»; Харківська міська громадська організація інвалідів «Харків'янин», ГО інвалідів «Креавіта», ГО Товариство Захисту Інвалідів та ін.). Проте аналіз їх діяльності (до складу цих організацій часто входять люди з інвалідністю чи їх родичі) показує, що вони можуть працювати як у рамках правової моделі, так і моделі взаємодії (і до розробки, і до реалізації проєктів залучаються люди з інвалідністю, часто вони є ініціаторами проєктів). В усній розмові можуть звучати слова – «мені все одно, як називатися, головне – робити справу» (Дм. Крупка, приватне інтерв'ю). Представники таких організацій частіше працюють над кількома проєктами водночас (наприклад, для ГО «Право вибору» – адаптація літератури та друк шрифтом Брайля, навчання батьків дітей з інвалідністю, супровід та підтримка, надання послуг з реабілітації та ін.).

Друга група НГО вже від початку формується у правовій моделі сприйняття інвалідності й реалізує також модель взаємодії, водночас популяризує культуру інклюзії. Приклади таких організацій – Харківська обласна фундація «Громадська альтернатива», ГО «Емаус», ГО «Громадський рух «Соціальна єдність», ГО «Дні музики» та ін.

Також у публікаціях регіональних ЗМІ можна зустріти безліч словоформ типу: «особливі люди / діти», «люди / діти з особливими потребами», «інклюзивні люди / діти», «люди / діти з інклюзією», «люди з порушеннями», «люди з вадами» та ін. Використання у публічному просторі таких термінів свідчить про нерозвинену культуру комунікації. Виняток становить «Суспільне. Харків» [29], журналісти якого тісно співпрацюють з представниками громадських організацій, які пропагують модель взаємодії.

Загалом масове використання принизливої лексики в офіційних публікаціях та ЗМІ може свідчити як про наслідки домінування культури гетоїзації людей з інвалідністю, так і про наявність низького рівня загальної правової культури у соціумі.

Особливості співпраці громадського сектора та міської влади під час створення доступного міського простору.

Міська інфраструктура Харкова формувалася значною мірою після Другої світової війни у рамках радянської моделі гетоїзації людей з інвалідністю (у т.ч. тих, хто отримав інвалідність внаслідок бойових дій). Наслідком цього є відсутність адаптованого простору – високі бордюри, сходи, відсутність адаптованої транспортної інфраструктури, адміністративних будівель, закладів освіти та лікарень, житлових будинків та громадського простору міста. Фактично, весь міський простір у ході масштабної повоєнної відбудови було створено без урахування потреб маломобільних груп населення, і у тій самій парадигмі Харків будувався і надалі. Внаслідок чого у місті на початок 2000-х років можна було зафіксувати комплексну недоступність простору (починаючи від виходу з квартири (будинку), дороги до транспорту, самого транспорту та завершуючи місцем призначення та культурою обслуговування), що показали перші моніторинги громадських організацій [30-33].

Певні зміни у вуличній інфраструктурі почали відбуватися з початку 2000-х років, коли розпочали активну діяльність громадські організації (насамперед «Креавіта» та «Право вибору»). На рівень доступності також вплинули події 2004-2005 років (йдеться про загальну скерованість України на інтеграцію до ЄС, який актуалізував і обговорення тем, пов'язаних зі створенням доступного міського простору).

З 2008 року міська влада з ініціативи та у співпраці з ГО «Право вибору» розпочала озвучення пішохідних переходів. Якщо до кінця 90-х років 20 століття у місті були лише поодинокі озвучені світлофори (при переході на зупинці Державінська, біля гуртожитку незрячих та біля підприємства незрячих на вулиці Клочківська, біля школи-інтернату ім. Короленка), то з 2008 року практично всі світлофори на пішохідних переходах центральних магістралей міста було озвучено або голосом («перехід дозволено») або звуковим сигналом [34]. Показово, що й у наступні роки при проведенні реконструкцій пішохідних переходів відбувалося їх озвучення [35, 36]. І за свідченням незрячого активіста Дм. Крупки вже до 2021 року за критерієм наявності та кількості озвучених пішохідних переходів, Харків був одним з найкомфортніших міст [37]. З початком повномасштабного вторгнення світлофори у Харкові було вимкнено, їх функціонування почали відновлювати з 14 квітня 2022 р. [38]. Під час блекаутів, викликаних масованими обстрілами енергетичної інфраструктури, світлофори також не функціонують (регулювальники є лише на найбільших перехрестях) (спостереження М. Яріко).

Серед прикладів діяльності Харківської міської влади у напрямі удосконалення міського простору протягом 2019 р. – пониження бордюрів на пішохідних тротуарах [39]. Перш за все відмітимо, що по вул. Сумській у 5 групах з 10 таке пониження зроблено з використанням плитки, яка стає слизькою при попаданні вологи, у частині випадків зниження з одного боку переходу не є навпроти від такого ж зниження з протилежного боку, що змушує людину на крислі колісному перетинати людський потік при переході і створювати травмонебезпечну ситуацію. Приклад такого розташування можна побачити на фотографії (рис. 1), де навпроти зниженого бордюру (нижня частина зображення) на іншому боці пішохідного переходу знаходяться відкриті дощоприймачі з широкими отворами та високим бордюром, а зниження зроблене за межами переходу. В більшості інших випадків наявні невеликі бордюри та нерівності бруківки на самій дорозі, що робить самостійний перехід на крислі колісному неможливим.



Рис. 1. Неправильно встановлені скоси з бордюрів на пішохідному переході на вул. Сумська

У період 2018-2022 створюється та активно наповнюється матеріалом інтерактивна мапа доступності Харкова, на якій вказано як абсолютно доступні 7 локацій у місті – ХНАТОБ, Харківську філармонію, Центр надання соціальних послуг «Прозорий офіс» Шевченківського району, Бібліотека Національного юридичного університету ім. Ярослава Мудрого, Адміністрація Індустріального району Харківської міської ради (ЦНАП), та ресторан швидкого харчування MC`Donalds [23]. Всі інші локації визначаються або як обмежено доступні, або як недоступні. Карта цікава тим, що показує справжні масштаби проблеми. Проте також уважний перегляд локацій дозволяє відмітити відсутність деяких закладів, хоча вони функціонують і відповідають сучасним нормам доступності інфраструктури – ТЦ Ave Plaza, ТЦ Французький бульвар, ТЦ Nikolsky, Probka, дрібніші кав'ярні та хаби. Варто зазначити, що користуватися мапою доступності через Screenreader неможливо – візуальні елементи не підписано, тож незрячі цією мапою скористатися не зможуть (у т. ч. для того, щоб віднайти найближче укриття-бомбосховище на випадок повітряної тривоги чи обстрілу) (за результатами перевірки М. Яріко та Дм. Крупки на Android та IOS у серпні 2024 р.).

Натомість роботи з удосконалення міської інфраструктури показали, що на рівні міської влади досить часто наявні проблеми з усвідомленням сутності доступності. Показовим для цього періоду стає створення восени 2021 року тактильної розмітки навколо ТРЦ «Nikolsky» та на початку проспекту Героїв Харкова. У створеній тактильній розмітці було переплутано попереджувальну тактильну плитку та плитку, що вказує напрямок руху. Через це практично кожна з 44 створених груп або створювала небезпечну ситуацію, виводячи особу на перехрестя, або безпідставно забороняла рух, перекриваючи тротуар, або вводила в оману щодо доступного напрямку руху. Приклади можна побачити на рис. 2-4. У січні 2022 року відбувся Круглий стіл, організований громадськими активістами з цього приводу, проте через початок повномасштабного вторгнення співпраця було тимчасово припинено.



Рис. 2. Тактильна розмітка, яка виводить незрячого на перехрестя замість переходу



Рис. 3. Тактильна розмітка, яка безпідставно забороняє прохід по вулиці



Рис. 4. Тактильна розмітка, яка веде людину від стовпчика до проїжджої частини (на перехрестя)

2 липня 2024 року у м. Харків створено Департамент інклюзивної доступності [40]. Проте лише з перебігом часу можна буде побачити результати його роботи.

6. Висновки та перспективи подальших досліджень в даному напрямку.

Формування простору, доступного для всіх, у м. Харків відзначається кількома тенденціями. Перша – пережитки радянської системи гетоїзації людей з інвалідністю. Її наслідки – недоступна інфраструктура міста, попри те, що місто було досить сильно зруйновано у 2 Світову війну і відбудова мала б урахувати інтереси людей з інвалідністю, маємо недоступність житлових будинків та громадських споруд, вбиралень у громадських місцях (за винятком побудованих у двох міських парках під час реконструкцій), транспортної інфраструктури, системи освіти та міського простору загалом. Серед типових бар'єрів: сходинки, пороги, вузькі двері, відсутність пандусів чи ненормативні пандуси, низький рівень культури комунікації, також – відсутність розуміння сенсу впровадження елементів доступності.

Друга тенденція, характерна для міста: помилки в комунікуванні питання інклюзії. У повідомленнях Харківської міської влади до початку 2024 року системно використовувалася принизлива лексика «каліка», «інвалід», «інваліди зі слуху, зору та з проблемами опорно-рухового апарату», «люди на інвалідних кріслах», «людина з обмеженими можливостями», «візочник», «колясочник», «люди з особливими потребами» та ін. В усній комунікації від представників міської влади можна почути слова «інклюзивні люди» та «люди з інклюзією». Також показовим є факт розбіжностей між звітуванням щодо доступності об'єктів та реальним станом речей, що свідчить про незнання норм доступності та про відсутність сформованої культури інклюзії. Аналогічними є комунікації більшості міських засобів масової інформації попри значну кількість заходів з популяризації культури інклюзії, частина яких проводилася саме у співпраці з міською владою і висвітлюється місцевими медіа. Ця тенденція зачіпає і більшу частину наукових публікацій, присвячених темі інклюзії.

Фактично, недоступність міста починається вже з вуличного простору – як на центральних вулицях, так і у спальних районах на тротуарах наявні бордюри, незакриті ливнівки, рекламні щити. Це робить місто принципово недоступним для самостійного пересування на кріслі колісному й ускладнює пересування з білою тростиною. Альтернативний шлях пересування – дорожнє полотно, але він достатньо небезпечний. Натомість питання саме доступності тротуарів не є у фокусі уваги міської влади. Своєю чергою це робить складнішим як життя маломобільних груп населення Харкова, так і значно ускладнює туристичний розвиток міста, оскільки принципово для сучасного туризму є саме доступність простору.

Спроби міської влади впровадити елементи інклюзії саме на вулицях свідчить про відсутність розуміння основних принципів доступності у проєктах до 2022 р.. Наслідком цього стали серйозні помилки при створенні вуличної тактильної розмітки. Розмітка, яка створювалася як орієнтир для незрячих, натомість виводить людину на перехрестя, на проїжджу частину або ж безпідставно забороняє рух тротуаром. Завеликі нахили пандусів при вході у метро або будівлі (за незначним винятком) роблять пересування по місту екстремальним навіть за наявності супроводу. З проєктів, які також зроблені з помилками – розташування скосів бордюрів на пішохідних переходах у центральній частині міста. Елемент інфраструктури, який має полегшити вихід на пішохідний перехід, через неправильне розташування елементів робить перехід травмонебезпечним (як для людини на кріслі колісному чи з білою тростиною, так і для інших перехожих).

Основна ж проблема – складність внесення змін до вже реалізованих «удосконалень», оскільки це потребує додаткової комунікації та коштів.

Проте з позитивних тенденцій у місті можна відмітити активну діяльність громадських організацій, яка реалізувалася не лише у фестивалях, майстер-класах, екскурсіях, співпраці з бізнесом, створенні сталих проєктів, спрямованих як на

підтримку людей з інвалідністю, але й у співпраці задля удосконалення міської інфраструктури. Саме так було створено озвучені світлофори та службу супроводу у метро. Проблема ж полягає у слабкій координації дій різних організацій, внаслідок чого можна побачити кілька мап доступності, проте жодна з них на сьогодні не є повна, і всі не оновлюються по завершенню проектів. Щобільше, офіційна міська мапа доступності, створена у співпраці з НГО, є недоступною для скрінрідерів. Також є повідомлення про численні моніторинги доступності міста, проте результати більшості з них не опубліковано, тож вони не можуть бути використані для подальшої роботи.

Наслідком подій 2022-2024 рр. стає і збільшення кількості маломобільних людей (не всі з них отримали чи отримують інвалідність), і масовий виїзд людей за кордон, що призвело до знайомства з практикою інклюзії у школах, транспорті, системі обслуговування. Збільшується увага державної влади до питань доступності міського середовища, так само збільшується увага підприємців до цих питань (зокрема внаслідок безпосередніх комунікацій з ветеранами ЗСУ, які отримали бойові травми). Розвивається культура комунікації. Водночас відсутність рефлексії на офіційному рівні щодо помилок попереднього періоду може призвести до їх наступного масштабування на більшому рівні.

Ця стаття є публікацією частини результатів дослідження, проведеного у м. Харків у травні-серпні 2024 року. Теми, які будуть висвітлені надалі – еволюція доступності транспортної інфраструктури у м. Харків, доступність житлового сектору, особливості співпраці міської влади, громадських організацій та активістів при організації просвітницьких заходів, удосконалення доступності закладів культури, створенні івентів та ін.

Author details (in English)

DEVELOPMENT OF ACCESSIBLE URBAN INFRASTRUCTURE IN KHARKIV IN THE EARLY 21ST CENTURY. PART 1: STREET ACCESSIBILITY

Myroslava YARIKO

Kharkiv State Academy of Design and Arts

Arts Street, 8, Kharkiv, Ukraine, 61000

e-mail: myroslawa.yariko@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5107-905X>

Alla ANISHCHENKO

Kharkiv State Academy of Culture

Bursatskyi Uzviz, 4, Kharkiv, Ukraine, 61000

e-mail: alla.an.ua@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4162-1298>

Serhiy ROSTOVTSSEV

Kharkiv State Academy of Culture

Bursatskyi Uzviz, 4, Kharkiv, Ukraine, 61000

e-mail: serhii_rostovtsev@xdak.ukr.education

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4437-9190>

Abstract. The article is part of a broader study dedicated to analyzing the formation of accessible urban infrastructure in the city of Kharkiv at the beginning of the 21st century in the context of cities tourism attraction. The focus is on the accessibility of the urban street space. The interaction between the civic sector and city authorities in creating an inclusive environment is specifically examined. Additionally, the article highlights the features of the city authorities' communication on inclusion issues. The research was conducted in Kharkiv between May and August 2024 and is based on a comprehensive approach that includes an analysis of official publications, reports by civic organizations, accessibility monitoring of urban infrastructure, as well as the authors' own observations and experiences.

The article analyzes the main shortcomings in the accessibility of Kharkiv's urban infrastructure, including errors in the design of ramps, curbs, tactile markings, specially designed pedestrian crossing slopes, and discrepancies between official reports by city authorities and the actual state of the infrastructure. However, positive trends were also identified, such as the creation of an official interactive accessibility map (unfortunately inaccessible to visually impaired individuals), the implementation of audible traffic lights, and the gradual improvement of city authorities' communication with the public. Starting in 2024, outdated and offensive terminology regarding people with disabilities has been entirely removed from the city authorities' publications. Significantly, these positive developments result from collaboration between the city authorities and civic organizations.

It can be confidently stated that the process of forming an accessible urban space in Kharkiv requires a more systematic approach, as sporadic actions do not fundamentally change the situation in the city as a whole.

The continuation of the research is planned, particularly focusing on the accessibility of transport infrastructure, the housing sector, and the cultural sphere.

Key words: *inclusion, accessible urban infrastructure, universal design, Kharkiv, urbanism.*

Appendix A. Supplementary material

Supplementary data associated with this article can be found, in the online version, at <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2025/25ymopsa.pdf>

Funding

The authors received no direct funding for this research.

Citation information

Yariko, M., Anishchenko, A. & Rostovtsev, S. Development of accessible urban infrastructure in Kharkiv in the early 21st century. Part 1: Street accessibility. Socio-Economic Problems and the State (electronic journal), Vol. 32, no. 1, pp. 3-19. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2025/25ymopsa.pdf>

Використана література:

1. The Universal Design Home / L. Trachtman et al. *Physical & Occupational Therapy In Geriatrics*. 2000. Vol. 16, no. 3. P. 1–18. URL: https://doi.org/10.1080/J148v16n03_01 (date of access: 22.07.2024).
2. Hansen W. G. How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*. 1959. Vol. 25, no. 2. P. 73–76. URL: <https://doi.org/10.1080/01944365908978307> (date of access: 26.07.2024).
3. Urban Planning and Accessibility: A Priority Right to Ensure The Well-Being of People in Urbanized Spaces / S. C. P. d. Costa et al. *Revista de Gestão Social e Ambiental*. 2024. Vol. 18, no. 6. P. e07480. URL: <https://doi.org/10.24857/rgsa.v18n6-123> (date of access: 26.07.2024).
4. Schneider A., Woodcock C. E. Compact, Dispersed, Fragmented, Extensive? A Comparison of Urban Growth in Twenty-five Global Cities using Remotely Sensed Data, Pattern Metrics and Census Information. *Urban Studies*. 2008. Vol. 45, no. 3. P. 659–692. URL: <https://doi.org/10.1177/0042098007087340> (date of access: 26.07.2024).
5. Great Britain. Social Exclusion Unit. Making the connections: Final report on transport and social exclusion. London : Social Exclusion Unit, 2003. 147 p.
6. Rohwerder B. Disability inclusion. Topic Guide. Birmingham, UK : University of Birmingham., 2015. 54 p. URL: <https://reliefweb.int/attachments/f96a91d1-2d7d-3630-926b-b59fca48b4b0/DisabilityInclusion.pdf>
7. Universal design: 17 ways of thinking and teaching / ed. by C. Jon, N. s. husbank. [Oslo] : Husbanken, 2002. 386 p. URL: <https://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3407/universal17.pdf>.
8. Inclusive cities urban area guidelines. Mandaluyong : Asian development bank, 2022. URL: <https://doi.org/10.22617/TIM200037-2> (date of access: 14.06.2024).
9. Guida C., Cagliioni M. Urban Accessibility: the paradox, the paradigms and the measures. A scientific review. *Journal of Land Use, Mobility and Environment*. 2020. No. 13 (2). P. 149–168.
10. Smith K. H. Universal design handbook. 2nd ed. New York : McGraw-Hill, 2011.
11. Null R. Universal Design. Taylor & Francis Group, 2017. 394 p.
12. Конвенція про права осіб з інвалідністю : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 13.12.2006 р. : станом на 19 черв. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text (дата звернення: 08.07.2024)

13. Моніторинг залізничних вокзальних комплексів за моделями оцінки архітектурно-просторової доступності / Т. Г. Фесенко та ін. *Управління розвитком складних систем*. 2018. № 34. С. 68–76. URL: https://www.researchgate.net/publication/358380734_Monitoring_zaliznicnih_vokzalnih_kompleksiv_za_modelami_ocinki_arhitekturno-prostorovoi_dostupnosti.
14. Полчанінова І. Л., Онопко В. Д., Спиця А. Ю. Доступність інфраструктури колективних засобів розміщення Харківського регіону в сегменті інклюзивного туризму. *Бізнесінформ*. 2018. № 10. С. 229–234. С. 232
15. Якименко-Терещенко Н., Холодок В. Управління інклюзивним туризмом на регіональному рівні. *Бюлетень Національного Технічного Університету «Харківський Політехнічний Інститут» (економічні науки)*. 2022. No. 3. Р. 33–37. URL: <https://doi.org/10.20998/2519-4461.2022.3.33> (date of access: 26.07.2024).
16. Women with disabilities – Human Rights Activists: Stories of Inclusivity. Kharkiv : KRF "Public Alternative", 2020. 50 p.
17. Ясеновська М., Зіненко О. Кращі практики інклюзії. Харків, 2020. 32 с. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/ukraine/16600.pdf> (дата звернення: 01.07.2024).
18. Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету. URL : <https://www.city.kharkiv.ua/> (дата звернення: 01.09.2024).
19. Більш ніж 90% закладів охорони здоров'я області забезпечені вільним доступом для інвалідів. *Харківська обласна військова адміністрація*. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/news/77933> (дата звернення: 27.06.2024).
20. Кравцова О. Тут працюють жадібні лікарі URL: <https://www.facebook.com/share/p/yLYzGsBVrS6PJnm/> (дата звернення: 27.06.2024).
21. Кравцова О. Зараз поки спала температура і є трохи сил, хочу написати чому мені важко навіть писати пости і всім відповідати. URL: <https://www.facebook.com/share/p/Ugq2f5sWHPE4wuJK/> (дата звернення: 27.06.2024).
22. Полященко М. 10.12.2019 група наших "активных мам " во главе с волонтерами ГО "ДоброТак", посетила новую клинику RISHON. *Facebook*. URL: https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02hJoawBDv8ajuQjCYhQPPDqUx22qeMKhVk4rAgcUQTrpquCmipWycHRUqcEDDDjYjl&id=100025388466945 (дата звернення: 27.06.2024).
23. Геопортал міста Харкова «Відкрита мапа». *Геопортал міста Харкова «Відкрита мапа»*. URL: <https://smart.citynet.kharkiv.ua/> (дата звернення: 01.07.2024).
24. Стратегія розвитку міста Харкова до 2020 року. Харків, 2016. 93 с. URL: <https://www.city.kharkov.ua/assets/files/docs/zakon/strategy2411.pdf>.
25. Харків'яни з обмеженими можливостями можуть користуватися послугами метрополітену. *Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/ru/news/kharkivnyani-z-obmezhenimi-mozhlivostyami-mozhut-koristuvatisya-poslugami-metropolitenu-23556.html> (дата звернення: 01.07.2024).
26. Новини Харкова. У харківському метро запрацювала служба супроводу незрячих, 2016. *Новини Харкова*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=ICLnLspOugw> (дата звернення: 01.07.2024).
27. Вхід вільний: Львів – серед лідерів у рейтингу доступності - Інститут Просвіти. *Інститут Просвіти*. URL: <https://iprosvita.com/vkhid-vilnyj-lviv-sered-lideriv-u-rejtynhu-dostupnosti/> (дата звернення: 01.07.2024).

28. Як харків'яни оцінюють ЖКГ, транспорт, дороги і школи в місті: опитування - Status Quo. *Status Quo*. URL: <https://www.sq.com.ua/ukr/novini/06.06.2024/yak-xarkivnyani-ocinyuyut-zkg-transport-dorogi-i-skoli-v-misti-opituvannya> (дата звернення: 01.07.2024).
29. Харків. Суспільне. Медіа. URL: <https://kh.suspilne.media/> (дата звернення: 01.07.2024).
30. Чи забезпечено в Харкові безбар'єрний доступ? (2016). Права людини в Україні. <https://khp.org/1459177277> (дата звернення: 18.06.2024).
31. Люди з обмеженими можливостями протестували Харків на доступність. *Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/lyudi-z-obmezhenimi-mozhливostyami-protestuvali-harkiv-na-dostupnist-21512.html> (дата звернення: 18.06.2024).
32. У Харкові зробили моніторинг доступності міста для маломобільних груп населення (відео). *Об'єктив*. URL: <https://www.objectiv.tv/objectively/2019/10/30/u-harkovi-zrobili-monitoring-dostupnosti-mista-dlya-malomobilnih-grup-naselennya-video/> (дата звернення: 18.06.2024).
33. У Харкові посилять моніторинг доступності об'єктів інфраструктури *Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/u-kharkovi-posilyat-monitoring-dostupnosti-obektiv-infrastrukturi--43373.html> (дата звернення: 18.06.2024).
34. У Харкові встановили світлофор, що розмовляє. *Gazeta.ua*. URL: https://gazeta.ua/articles/ukraine-newspaper/_u-harkovi-vstanovili-svitlofor-scho-rozmovlyaye/195468 (дата звернення: 14.06.2024).
35. У Харкові встановлять близько 30 нових світлофорів. *Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/u-kharkovi-vstanovlyat-blizko-30-novikh-svitloforiv-43572.html> (дата звернення: 14.06.2024).
36. У Харкові встановлять 20 нових світлофорів. *Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/u-kharkovi-vstanovlyat-20-novikh-svitloforiv-33609.html> (дата звернення: 14.06.2024).
37. Крупка Д., Яріко М. Подорожі та доступність інфраструктури: Україна, Польща, Канада., 2024. *YouTube Туризм у ХДАК = New ways of tourism*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=oPlzYKJ3ScY> (дата звернення: 15.06.2024).
38. У Харкові сьогодні працюють 11 світлофорних об'єктів. *Харків. Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/-50387.html> (дата звернення: 14.06.2024).
39. Доступний Харків: у місті стало більше пішохідних переходів, пристосованих для інвалідів. *"Інфосіті"* - інформаційно-аналітичний портал. URL: <https://infocity.kharkiv.ua/gorod/dostupnyj-harkov-v-gorode-stalo-bolshe-peshehodnyh-perehodov-prisposoblennyh-dlja-invalidov/> (дата звернення: 03.07.2024).
40. У Харкові вперше в Україні створять департамент інклюзивної доступності. *Гвара Медіа*. URL: <https://gwaramedia.com/u-kharkovi-vpershe-v-ukraini-stvoriat-departament-inkliuzyvnoi-dostupnosti/> (дата звернення: 02.07.2024).

References

1. Trachtman, L., Mace, R., Young, L., & Pace, R. (2000). The Universal Design Home. *Physical & Occupational Therapy In Geriatrics*, 16(3), 1–18.
https://doi.org/10.1080/J148v16n03_01
2. Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73–76. doi: [10.1080/01944365908978307](https://doi.org/10.1080/01944365908978307)
3. Costa, S. C. P. d., Oliveira, T. D. d., Muller, A. A., Silveira, D. C. d., Chagas, D. H. S. d., & Johann, D. M. W. (2024). Urban Planning and Accessibility: A Priority Right to Ensure The Well-Being of People in Urbanized Spaces. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 18(6), Article e07480. 123 doi: [10.24857/rgsa.v18n6](https://doi.org/10.24857/rgsa.v18n6)
4. Schneider, A., & Woodcock, C. E. (2008). Compact, Dispersed, Fragmented, Extensive? A Comparison of Urban Growth in Twenty-five Global Cities using Remotely Sensed Data, Pattern Metrics and Census Information. *Urban Studies*, 45(3), 659–692. doi: [10.1177/0042098007087340](https://doi.org/10.1177/0042098007087340)
5. Great Britain. Social Exclusion Unit. (2003). *Making the connections: Final report on transport and social exclusion*. London: Social Exclusion Unit.
6. Rohwerder, B. (2015). *Disability inclusion. Topic Guide*. Birmingham, UK: University of Birmingham. URL: <https://reliefweb.int/attachments/f96a91d1-2d7d-3630-926b-b59fca48b4b0/DisabilityInclusion.pdf>
7. Jon, C., & husbank, N. s. (Eds.). (2002). *Universal design: 17 ways of thinking and teaching*. [Oslo]: Husbanken. URL: <https://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3407/universal17.pdf>
8. *Inclusive cities urban area guidelines*. (2022). Mandaluyong: Asian development bank. 2 doi: [10.22617/TIM200037](https://doi.org/10.22617/TIM200037)
9. Guida, C., & Cagliioni, M. (2020). Urban Accessibility: the paradox, the paradigms and the measures. A scientific review. *Journal of Land Use, Mobility and Environment*, (13 (2)), 149–168.
10. Smith, K. H. (2011). *Universal design handbook* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
11. Null, R. (2017). *Universal Design*. Taylor & Francis Group.
12. United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities. (n.d.). URL: https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/social-protection-social-inclusion/persons-disabilities/united-nations-convention-rights-persons-disabilities_en
13. Fesenko, T. H., Fesenko, H. H., Yakunin, A. V., & Fesenko, H. V. (2018). Monitorynh zaliznychnykh vokzalnykh kompleksiv za modeliamy otsinky arkhitekturno-prostorovoi dostupnosti [Monitoring of railway station complexes using architectural and spatial accessibility assessment models] *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system [Managing the development of complex systems]*, (34), 68–76. URL: https://www.researchgate.net/publication/358380734_Monitoring_zaliznicnih_vokzalnih_kompleksiv_za_modelami_ocinki_arhitekturno-prostorovoi_dostupnosti
14. Polchaninova, I. L., Onopko, V. D., & Spytsia, A. Yu. (2018). Dostupnist infrastruktury kolektyvnykh zasobiv rozmishchennia Kharkivskoho rehionu v sehmenti inkluzyvnoho turyzmu [Accessibility of collective accommodation infrastructure in the Kharkiv region in the inclusive tourism segment]. *Biznesinform*, (10), 229–234.
15. Yakymenko-Tereshchenko, N., & Kholodok, V. (2022). Upravlinnia inkluzyvnym turyzmm na rehionalnomu rivni [Management of inclusive tourism at the regional level]. *Bulletin of the National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute" (economic sciences)*, (3), 33–37. 4461.2022.3.33 doi: [10.20998/2519](https://doi.org/10.20998/2519)
16. Women with disabilities – Human Rights Activists: Stories of Inclusivity. Kharkiv : KRF "Public Alternative", 2020. 50 p.

17. Yasenovska, M., & Zinenko, O. (2020). *Krashchi praktyky inkluzii [The Best Practice of inclusion]*. Kharkiv. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/ukraine/16600.pdf>
18. Kharkiv. Official Site of Kharkov City Council, mayor, executive committee. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/>
19. Bilsh nizh 90% zakladiv okhorony zdorovia oblasti zabezpecheni vilnym dostupom dlia invalidiv [More than 90% of healthcare facilities in the region are accessible to people with disabilities.]. (2015). URL: <https://kharkivoda.gov.ua/news/77933>
20. Kravtsova, O. (2021c, October 15). Tut pratsiuiut zhadibni likari [Greedy doctors work here] [Post]. URL: [https://www.facebook.com/share/p/yLYzGsBvR56P\]nm/](https://www.facebook.com/share/p/yLYzGsBvR56P]nm/)
21. Kravtsova, O. (2021b, October 10). Zaraz poky spala temperatura i ye trokhy syl, khochu napysaty chomu meni vazhko navit pysaty posty i vsim vidpovidaty [Now that the temperature has gone down and I have some strength, I want to write why it's hard for me to even write posts and respond to everyone.] [Post]. URL: <https://www.facebook.com/share/p/Ugq2f5sWHPE4wuJK/>
22. Poliashchenko, M. (2019, December 13). 10.12.2019 hruppa nashykh "aktyvnykh mam " vo hlave s volontëramy HO " DobroTak", posetyla novuiu klynky RISHON [On December 10, 2019, a group of our "active mothers" led by volunteers of the NGO "DobroTak" visited the new RISHON clinic] [Status update]. URL: https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02hJoawBDv8ajuQjCYhQPPDqUx22qeMKhV4rAgcUQTrpquCmipWycHRUqcEDDDjYjl&id=100025388466945
23. Heoportel mista Kharkova «Vidkryta mapa». [Kharkiv city geoportal "Open Map"] (n.d.). URL: <https://smart.citynet.kharkiv.ua/opendataportal/>
24. *Stratehiia rozvytku mista Kharkova do 2020 roku*. [Kharkiv city development strategy until 2020] (2016). Kharkiv. URL: <https://www.city.kharkov.ua/assets/files/docs/zakon/strategy2411.pdf>
25. Kharkiviany z obmezhenymy mozhlyvostiamy mozhut korystuvatysia posluhamy metropolitenu [Kharkiv residents with disabilities can use the services of the metro]. (2014). URL: <https://www.city.kharkiv.ua/ru/news/kharkivnyani-z-obmezhenimi-mozhlyvostyami-mozhut-koristuvatisya-poslugami-metropolitenu-23556.html>
26. Novyny Kharkova. (2016, September 19). V kharkovskom metro zarabotala sluzhba soprovozhdenyia nezriachykh [Kharkiv News. The Kharkiv Metro has a service to accompany the blind] [Video file]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=ICLnLspOugw>
27. Vkhid vilnyi: Lviv – sered lideriv u reitynhu dostupnosti - Instytut Prosvity [Free admission: Lviv is among the leaders in the accessibility rating - Institute of Education. Institute of Education]. (n.d.). URL: <https://iprosvita.com/vkhid-vilnyj-lviv-sered-lideriv-u-reitynhu-dostupnosti/>
28. Yak kharkiviany otsiniuiut ZhKH, transport, dorohy i shkoly v misti: opytuvannia - Status Quo [How Kharkiv residents evaluate housing and communal services, transport, roads and schools in the city: survey - Status Quo]. (2024). URL: <https://www.sq.com.ua/ukr/novini/06.06.2024/yak-xarkivnyani-ocinyuyut-zkg-transport-dorogi-i-skoli-v-misti-opituvannya>
29. Kharkiv.Suspilne.Media [Kharkiv Social Media]. URL: <https://kh.suspilne.media/>
30. Chy zabezpecheno v Kharkovi bezbariernyi dostup? [Is barrier-free access ensured in Kharkiv?] (2016). URL: <https://khpg.org/1459177277>
31. Liudy z obmezhenymy mozhlyvostiamy protestuvaly Kharkiv na dostupnist [People with disabilities protested Kharkiv for accessibility]. (2013, October 13). URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/lyudi-z-obmezhenimi-mozhlyvostyami-protestuvali-harkiv-na-dostupnist-21512.html>
32. U Kharkovi zrobyly monitorynh dostupnosti mista dlia malomobilnykh hrup naselennia

- [In Kharkiv, the accessibility of the city for low-mobility groups was monitored] (video). (n.d.). URL: <https://www.objectiv.tv/objectively/2019/10/30/u-harkovi-zrobili-monitoring-dostupnosti-mista-dlya-malomobilnih-grup-naselennya-video/>
33. U Kharkovi posyliat monitorynh dostupnosti obiektiv infrastruktury [Monitoring of accessibility of infrastructure facilities will be strengthened in Kharkiv]. (2019). URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/u-kharkovi-posilyat-monitoring-dostupnosti-obektiv-infrastrukturi--43373.html>
 34. U Kharkovi vstanovyly svitlofor, shcho rozmovliaie [A talking traffic light has been installed in Kharkiv]. (2007, December 6). R URL: <https://gazeta.ua/articles/ukraine-newspaper/u-harkovi-vstanovili-svitlofor-scho-rozmovlyaye/195468>
 35. U Kharkovi vstanovliat blyzko 30 novykh svitloforiv [About 30 new traffic lights will be installed in Kharkiv. Kharkiv]. (2019, December 18). URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/u-kharkovi-vstanovlyat-blizko-30-novikh-svitloforiv-43572.html>
 36. U Kharkovi vstanovliat 20 novykh svitloforiv [20 new traffic lights will be installed in Kharkiv]. (2016, October 31). URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/u-kharkovi-vstanovlyat-20-novikh-svitloforiv-33609.html>
 37. Krupka, Dmytro & Yariiko, Myroslava. (2024, June 1). Podorozhi ta dostupnist infrastruktury: Ukraina, Polshcha, Kanada [Travel and accessibility of infrastructure: Ukraine, Poland, Canada]. [Video file]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=oPlzYKJ3ScY>
 38. U Kharkovi sohodni pratsuiut 11 svitlofornykh obiektiv [There are 11 traffic light facilities operating in Kharkiv today]. (2022, April 14). URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/-50387.html>
 39. Dostupnyi Kharkiv: u misti stalo bilshe pishokhidnykh perekhodiv, prystosovanykh dlia invalidiv. [Accessible Kharkiv: the city has more pedestrian crossings adapted for the disabled]. "Infocity" - information and analytical portal. URL: <https://infocity.kharkiv.ua/gorod/dostupnyj-harkov-v-gorode-stalo-bolshe-peshehodnyh-perehodov-prisposoblennyh-dlja-invalidov/> (date of access: 03.07.2024).
 40. U Kharkovi vpershe v Ukraini stvoriat departament inkliuzyvnoi dostupnosti [In Kharkiv, for the first time in Ukraine, an inclusive accessibility department will be created.]. (2024, July 2). URL: <https://gwaramedia.com/u-kharkovi-vpershe-v-ukraini-stvoriat-departament-inkliuzyvnoi-dostupnosti/>



© 2025 Socio-Economic Problems and the State. All rights reserved.

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.

You are free to:

Share — copy and redistribute the material in any medium or format Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially.

The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms.

Under the following terms:

Attribution — You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made.

You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use.

No additional restrictions

You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits.

Socio-Economic Problems and the State (ISSN: 2223-3822) is published by Academy of Social Management (ASM) and Ternopil Ivan Puluj National Technical University (TNTU), Ukraine, Europe.

Publishing with SEPS ensures:

- Immediate, universal access to your article on publication
- High visibility and discoverability via the SEPS website
- Rapid publication
- Guaranteed legacy preservation of your article
- Discounts and waivers for authors in developing regions

Submit your manuscript to a SEPS journal at <http://sepd.tntu.edu.ua>

