

Н. І. Зикун, доктор наук із соціальних комунікацій, професор, декан факультету соціально-гуманітарних технологій, спорту та реабілітації Державного податкового університету
<https://orcid.org/0000-0001-9727-6190>

Н. В. Васильєва, доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри публічного управління та публічної служби Академії праці, соціальних відносин і туризму
<https://orcid.org/0000-0002-3128-7767>

І. Г. Канцур, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту та публічного управління Державного податкового університету
<https://orcid.org/0000-0002-3642-1670>

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ БЕЗБАР'ЄРНОГО СЕРЕДОВИЩА ТА ТРАНСПОРТНОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

В умовах повоєнного відновлення України та трансформації системи публічного управління особливої актуальності набуває формування безбар'єрного середовища. Безбар'єрність охоплює не лише фізичну доступність простору, а й можливість безперешкодного користування транспортом, публічними послугами, інформацією та іншими суспільними ресурсами. Повномасштабна війна загострила наявні проблеми через руйнування інфраструктури та зростання потреб внутрішньо переміщених осіб, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Особливого значення набувають доступність міського простору і громадського транспорту, розвиток транспортної мобільності та спроможність територіальних громад забезпечувати інклюзивний розвиток. **Метою статті** є визначення особливостей формування та реалізації місцевої політики безбар'єрності, рівня її інтеграції у розвиток транспортної мобільності та громадського транспорту територіальної громади, а також обґрунтування напрямів удосконалення публічного управління в цій сфері. **Методологічну основу дослідження** становлять методи аналізу, індукції та дедукції, системний і порівняльний; інформаційну основу – наукові джерела, нормативно-правові акти та програмні документи органу місцевого самоврядування. Проаналізовано наукові дослідження і програмні документи територіальної громади щодо розвитку безбар'єрного середовища та транспортної мобільності, оцінено узгодженість управлінських рішень і спроможність місцевого самоврядування забезпечувати доступність громадського транспорту та транспортної інфраструктури для маломобільних груп населення. За результатами дослідження запропоновано **системний маршрутно-орієнтований підхід** до публічного управління розвитком громадського транспорту і транспортної мобільності територіальної громади. Виявлено недостатню узгодженість між стратегічними орієнтирами та конкретними управлінськими рішеннями, що ускладнює трансформацію положень щодо безбар'єрності у конкретні та вимірювані результати. Обґрунтовано доцільність оцінювання результативності не лише за обсягом реалізованих інфраструктурних заходів, а й за фактичними показниками транспортної доступності та мобільності населення.

Ключові слова: безбар'єрність, доступність, інфраструктура, міський простір, транспортна мобільність, громадський транспорт, маломобільні групи населення, територіальна громада, публічне управління, стратегічне планування, місцева політика повоєнної відбудови територій.

N. I. Zykun, N. V. Vasilyeva, I. H. Kantsur. Public administration of the development of an accessible environment and transport mobility in a territorial community

In the context of Ukraine's post-war recovery and the transformation of the public administration system, the development of an accessible and barrier-free environment is becoming increasingly important. Accessibility extends beyond the physical accessibility of the built environment to encompass equal and unobstructed access to transport, public services, information, and other societal resources. The full-scale war has exacerbated existing challenges due to the destruction of infrastructure and the growing needs of internally displaced persons, persons with disabilities, and other persons with reduced mobility. Consequently, particular importance is attached to the accessibility of urban space and public transport, the development of transport mobility, and the capacity of territorial communities to ensure inclusive development. **The purpose of the article** is to identify the specific features of the formulation and implementation of local accessibility policy, assess the extent to which it is integrated into the development of transport mobility and public transport within a territorial community, and substantiate directions for improving public administration in this area. **The methodological basis of the study** comprises methods of analysis, induction and deduction, as well as systemic and comparative



© Н. І. Зикун, Н. В. Васильєва, І. Г. Канцур, 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

*approaches. The information base includes scholarly sources, regulatory and legal acts, and programme documents of the local self-government body. Scholarly studies and programme documents concerning the development of an accessible environment and transport mobility within the territorial community were analysed, with particular attention paid to the coherence of management decisions and the capacity of local self-government to ensure accessible public transport and transport infrastructure for persons with reduced mobility. Based on the findings, a **systemic route-oriented approach** to public administration of public transport development and transport mobility within the territorial community is proposed. The study identifies insufficient alignment between strategic priorities and specific management decisions, which constrains the translation of accessibility policy provisions into concrete and measurable outcomes. The expediency of assessing policy effectiveness not only in terms of the scale of implemented infrastructure measures but also through actual indicators of transport accessibility and population mobility is substantiated.*

Key words: *accessibility, barrier-free environment, infrastructure, urban space, transport mobility, public transport, people with reduced mobility, territorial community, public administration, strategic planning, local policy, post-war territorial reconstruction.*

Постановка проблеми. Формування безбар'єрного середовища набуває особливого значення в умовах повного відновлення України та трансформації системи публічного управління. Правові засади державної політики у цій сфері визначені Указом Президента України «Про забезпечення створення безбар'єрного простору в Україні» від 03.12.2020 р. № 553/2020 [1], Національною стратегією зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року та планами заходів щодо її реалізації (розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.04.2021 р. № 366-р, від 25.03.2025 р. № 374-р) [2; 3]. Вони формують модель суспільного розвитку, засновану на принципах рівності можливостей, універсального дизайну, недискримінації та людиноцентричності відповідно до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю [4].

Сучасне розуміння безбар'єрності виходить за межі архітектурної доступності й охоплює рівний доступ до фізичного середовища, публічних послуг, інформації, навчання та працевлаштування, транспорту і суспільного життя. Водночас значна частина населення продовжує стикатися з різними бар'єрами. Повномасштабна збройна агресія російської федерації загострила ці проблеми через руйнування інфраструктури, збільшення кількості внутрішньо переміщених осіб, осіб з інвалідністю й інших маломобільних груп населення. Особливої актуальності набули питання доступності міського середовища, громадського транспорту, публічних послуг і спроможності територіальних громад забезпечувати інклюзивний розвиток. При цьому реалізація політики безбар'єрності ускладнюється недостатньою міжвідомчою координацією, обмеженістю ресурсів і недосконалістю механізмів моніторингу й оцінювання результативності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика забезпечення доступності міського середовища, транспортної мобільності населення та розвитку безбар'єрного громадського транспорту має мультидисциплінарний характер. Зокрема, Л. Слободян досліджує концептуальні засади безбар'єрності та формування державної політики у цій сфері [5; 6]; Л. Наливайко та Л. Марценюк розглядають безбар'єрність у контексті сталого та інклюзивного розвитку суспільства [7]; А. Помаза-Пономаренко досліджує взаємозв'язок безбар'єрності з системою публічного управління та забезпеченням рівних прав громадян [8]; а С. Шкляр і Н. Сільвестрова, аналізують стан архітектурної доступності та проблеми формування безбар'єрного середовища [9]. Отже, безбар'єрність розглядається як комплексна характеристика середовища, що передбачає створення умов для безпечного та самостійного пересування, доступу до громадського транспорту і публічних послуг.

Питання транспортної мобільності та безбар'єрного громадського транспорту О. Паливода та Л. Литвиненко досліджують у контексті управління сталої та розумної міської мобільності, застосування інноваційних технологій [10]; Н. Петринюк – управління міським громадським транспортом як складової сталого розвитку урбанізованих територій [11]; Н. Васильєва та С. Приліпко досліджують доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення [12]; Ю. Колесник та О. Чальцева зосереджують увагу на управлінні розвитком безбар'єрного громадського транспорту на місцевому рівні [13].

Водночас потребує подальшого дослідження узгодження політики безбар'єрності з управлінськими рішеннями щодо маршрутної мережі, транспортної інфраструктури та якості громадських транспортних послуг на рівні територіальної громади. Інформаційну основу статті становлять програмні документи Ірпінської міської територіальної громади, аналіз яких дає змогу оцінити узгодженість відповідних напрямів місцевої політики та визначити можливості вдосконалення публічного управління розвитком громадського транспорту і транспортної мобільності.

Метою статті є визначення особливостей формування та реалізації місцевої політики безбар'єрності, рівня її інтеграції у розвиток транспортної мобільності та громадського транспорту територіальної громади, а також обґрунтування напрямів удосконалення публічного управління в цій сфері.

Виклад основного матеріалу. Для оцінювання стану розвитку безбар'єрного середовища та транспортної мобільності, на прикладі Ірпінської міської територіальної громади, нами проаналізовано Програми створення безбар'єрного простору на 2023–2025 і 2026–2028 роки (далі – Програма на 2023–2025 роки і Програма на 2026–2028 роки), та Стратегію мобільності та розвитку транспортної інфраструктури [14; 15; 16]. Такий підхід дає змогу визначити еволюцію місцевої політики, зіставити стратегічні пріоритети та конкретні інструменти їх реалізації, а також оцінити узгодженість застосовуваних механізмів публічного управління.

Порівняння двох місцевих програм створення безбар'єрного простору демонструє наступність і водночас змістовну трансформацію місцевої політики безбар'єрності. Так, Програма на 2023–2025 роки має переважно концептуальний характер і зосереджується на формуванні загальних засад безбар'єрності, забезпеченні рівних можливостей та інтеграції безбар'єрності у різні сфери публічної політики. Її підхід значною мірою орієнтований на соціальну інтеграцію осіб з інвалідністю й усунення окремих фізичних бар'єрів [14]. А в Програмі на 2026–2028 роки безбар'єрність набуває більш конкретного, територіально орієнтованого та людиноцентричного змісту. Поряд із доступністю й інклюзивністю середовища акцентовано на безпеці, універсальності, мобільності та якості життя мешканців [15]. Тобто, безбар'єрність поступово трансформується із загального принципу публічної політики у конкретну характеристику міського середовища та якості публічних послуг.

Відповідно змінюється і підхід до розв'язання проблеми: від переважно нормативно-декларативного до результативного й практико-орієнтованого. Програма на 2026–2028 роки передбачає проведення ремонтних та адаптаційних робіт у комунальних закладах, формування безбар'єрних маршрутів, облаштування пішохідних переходів і зупинок громадського транспорту. Безбар'єрний маршрут розглядається як комплексний просторово-транспортний зв'язок між місцем проживання людини та соціально значущими об'єктами: закладами освіти, охорони здоров'я, соціального захисту й іншими адміністративними установами. Важливою новацією є етапність реалізації Програми: 2026 рік визначено як етап діагностики та пріоритизації, 2027 рік – як основний етап упровадження, а 2028 рік – як завершальний етап моніторингу, оцінювання й оновлення підходів [15]. Така побудова посилює організаційний і координаційний механізми публічного управління та створює передумови для переходу від виконання окремих заходів до циклічного управління політикою безбар'єрності.

Змінилися й пріоритети місцевої політики. Якщо у Програмі на 2023–2025 роки домінували соціально-інтеграційні завдання й окремі інфраструктурні заходи, то Програма на 2026–2028 роки охоплює конкретні складові безбар'єрності. Окремо визначено розвиток транспортної доступності, зокрема доступність громадського транспорту, пішохідних переходів і маршрутів. Розширено й цільові групи політики за рахунок літніх людей, внутрішньо переміщених осіб і ветеранів [14; 15]. Отже, виокремлення транспортної доступності як самостійного напрямку є принциповою зміною, оскільки мобільність фактично визначає можливість людини користуватися іншими видами інфраструктури та послуг. Без доступного транспорту навіть фізично адаптований об'єкт може залишатися фактично недоступним.

Посилено також інституційний механізм реалізації політики безбар'єрності. До виконання Програми залучаються структурні підрозділи міської ради, комунальні підприємства, громадські організації, фахівці з доступності, проектні та будівельні організації, а контроль доповнюється депутатським і громадським моніторингом. Щоквартальний розгляд результатів на засіданнях Ради з питань безбар'єрності створює передумови для більш координаційної та партисипативної моделі публічного управління.

Водночас обидві програми створення безбар'єрного простору не містять статистичних даних щодо поточного стану безбар'єрності. Подальшого вдосконалення потребують також цільові індикатори та механізми оцінювання результативності, оскільки недостатня конкретизація показників ускладнює оцінювання фактичних змін у доступності середовища і транспортних послуг, і встановлення взаємозв'язку між запланованими заходами, використаними ресурсами та досягнутими результатами.

Наступним важливим документом є Стратегія мобільності та розвитку транспортної інфраструктури Ірпінської територіальної громади, яка, на відміну від програм безбар'єрності, розглядає транспорт не лише як інфраструктуру, а як цілісну систему мобільності, пов'язану з економічним розвитком, якістю життя та соціальною згуртованістю громади [16]. Стратегія базується на принципах людиноцентричності, сталої мобільності, універсального дизайну й пріоритетності пішого, велосипедного та громадського транспорту. Формування фізично доступного громадського простору визначено однією зі стратегічних цілей, а універсальний дизайн вважається базовим принципом розвитку транспортної системи. Це відповідає сучасному підходу, за якого транспорт має бути спроектований для самостійного й безпечного користування різними категоріями населення, а не лише доповнений окремими елементами пристосування для осіб з інвалідністю.

Таким чином, Стратегія мобільності визначає загальну модель розвитку транспортної системи, а Програма безбар'єрності конкретизує вимоги до її доступності [14; 15; 16]. Їх взаємодія має забезпечувати безперервність переміщення людини – від місця проживання до тротуару, пішохідного переходу, зупинки, посадки у транспортний засіб, поїздки, висадки та подальшого пересування до об'єкта призначення. Саме цей підхід дає змогу розглядати безбар'єрність не як сукупність окремих доступних об'єктів, а як цілісний ланцюг мобільності. Низькопідлоговий автобус або адаптована зупинка самі по собі не гарантують доступності, якщо недоступним залишається хоча б один елемент маршруту.

З позицій розвитку громадського транспорту Стратегія мобільності є системним документом, оскільки охоплює функціонування транспортної системи в цілому. Передбачено використання рухомого складу середньої та великої місткості зі зручним доступом для маломобільних груп населення, а бажану частоту руху в години пік визначено на рівні не рідше одного разу на 30 хв. Натомість Програма безбар'єрності переважно зосереджується на фізичній доступності інфраструктури й окремих транспортних засобів і недостатньо регулює питання маршрутно-мережі, пересадок, мультимодальної інтеграції, тарифної доступності, цифрового інформування та стандартів обслуговування маломобільних пасажирів.

Отже, між дослідженими документами відсутні принципові стратегічні суперечності, однак на оперативному рівні їх взаємозв'язок залишається недостатньо сформованим. Зокрема, не простежується чітка залежність між визначеними безбар'єрними маршрутами, у т.ч. громадського транспорту, частотою руху, типом рухомого складу, можливостями пересадки та доступністю транспортної інформації. Так, Стратегія передбачає використання сучасного громадського транспорту, зокрема тролейбусів з автономним ходом, електробусів, автобусів великої та надвеликої місткості, а Програма безбар'єрності орієнтується на низькопідлогові автобуси. Також не визначено чітких цільових значень щодо частки доступного рухомого складу, пріоритетних маршрутів і критеріїв фактичної доступності транспортного засобу.

Реальна доступність громадського транспорту визначається не лише конструкцією транспортного засобу, а й сукупністю умов: безпечною посадкою та висадкою, наявністю місця для крісла колісного чи дитячого візка, візуальним і звуковим інформуванням, підготовленістю персоналу, доступністю зупинки та пішохідного підходу до неї. Тому оцінювання безбар'єрності лише за кількістю низькопідлогових автобусів не відображатиме реального рівня доступності транспортної послуги. У зв'язку з цим до системи оцінювання доцільно інтегрувати показники транспортної доступності, зокрема частку низькопідлогового рухомого складу, доступних зупинок і маршрутів, зупинок із посадковими майданчиками та тактильними елементами, маршрутів, інтегрованих у безбар'єрні пішохідно-транспортні зв'язки, доступність аудіовізуального інформування, випадки неможливості посадки маломобільних пасажирів, середній час очікування та рівень задоволеності користувачів. Це дозволить поєднати загальні транспортні KPI з показниками інклюзивності.

Окремої уваги потребує інформаційна та цифрова безбар'єрність громадського транспорту. Програма на 2026–2028 роки передбачає розвиток цифрового та інформаційного безбар'єрного середовища, однак цей напрям недостатньо пов'язаний із транспортною послугою [15]. Для повноцінної доступності необхідно забезпечити можливість отримувати інформацію про маршрути, час прибуття, пересадки, зміни руху та умови користування транспортом у формах, доступних для людей з різними функціональними можливостями.

Необхідність координації посилюється тим, що мобільність мешканців не обмежується адміністративними межами громади. Тому забезпечення безбар'єрності потребує взаємодії з іншими територіальними громадами, Київською міською та обласною владою, операторами громадського і залізничного транспорту. Агломераційний вимір уже представлений у Стратегії мобільності, тоді як у Програмі безбар'єрності він потребує посилення. Також важливим чинником залишається фінансова узгодженість програмних документів. Недостатньо пов'язувати стратегічні цілі з конкретними заходами, необхідними ресурсами й очікуваними результатами. Для транспортної сфери така проблема є особливо суттєвою через значну вартість закупівлі доступного рухомого складу, реконструкції зупинок, облаштування посадкових майданчиків та модернізації інформаційних систем.

Загалом аналіз демонструє позитивну динаміку місцевої політики безбар'єрності. Відбувається перехід від переважно об'єктного до маршрутного та мережевого підходу: якщо раніше увага зосереджувалася на адаптації окремих об'єктів, то нині формується передумова для розгляду транспортно-пішохідного маршруту як цілісного об'єкта планування. Стратегія мобільності, своєю чергою, забезпечує системний контекст, у якому громадський транспорт є складовою сталої та людиноцентричної мобільності.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведений аналіз засвідчив, що спрямованість програмних документів Ірпінської міської територіальної громади щодо розвитку безбар'єрного середовища та транспортної мобільності загалом відповідає принципам людиноцентричності, універсального дизайну, сталої та інклюзивної мобільності. Водночас їх узгодженість залишається переважно концептуальною. Для її посилення необхідно забезпечити інтеграцію безбар'єрних маршрутів із маршрутною мережею громадського транспорту, визначити цільові показники доступності рухомого складу та зупинок, включити до системи оцінювання показники якості, інформаційної та цифрової доступності транспортної послуги, посилити міжмуніципальну координацію, розподілити відповідальність і джерела фінансування.

Проведений аналіз засвідчує доцільність переходу до системного маршрутно-орієнтованого підходу до публічного управління розвитком громадського транспорту і транспортної мобільності територіальної громади, сутність якого полягає в тому, що планування й оцінювання транспортної доступності мають здійснюватися не за окремими елементами інфраструктури чи характеристиками рухомого складу, а враховувати весь маршрут переміщення пасажирів й якості транспортної послуги. Це передбачає узгодження маршрутної мережі, рухомого складу, зупинок, пересадкових вузлів, пішохідних підходів, інформаційного забезпечення, частоти руху й інших параметрів транспортної послуги. Пріоритетними маршрутами мають бути: доступ населення до закладів освіти, охорони здоров'я, соціального захисту, адміністративних та інших суспільно значущих об'єктів.

Результативність політики безбар'єрності доцільно оцінювати не лише за кількістю придбаних автобусів, облаштованих зупинок чи відремонтованих об'єктів, а за показниками транспортної доступності та мобільності населення: частка доступного рухомого складу та зупинок, охоплення населення громадським транспортом, частота руху, середній час очікування, доступність пересадок, регулярність перевезень, рівень інформаційного забезпечення, задоволеності пасажирів тощо.

Запропонований системний маршрутно-орієнтований підхід дозволяє сформувати єдиний управлінський цикл «потреби населення – маршрутна мережа – транспортна послуга – інфраструктура – фінансування – моніторинг –

оцінювання», в межах якого розвиток громадського транспорту розглядається як ключовий інструмент забезпечення транспортної мобільності та рівного доступу населення до необхідних послуг. Також важливо узгоджувати стратегічні орієнтири з конкретними управлінськими рішеннями через ланцюг «ціль – маршрут – інфраструктура – транспортний засіб – транспортна послуга – індикатор – фінансування». Це дозволить трансформувати концептуальні положення щодо безбар'єрності у конкретні та вимірювані результати розвитку громадського транспорту.

Список використаних джерел:

1. Про забезпечення створення безбар'єрного простору в Україні : Указ Президента України від 03.12.2020 р. №553/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/533/2020#Text>
2. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.04.2021 р. № 366-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10>
3. Про затвердження плану заходів на 2025-2026 роки з реалізації Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.03.2025 р. № 374-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/374-2025-%D1%80#Text>
4. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю : Міжнародний документ від 13.12.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#n343
5. Слободян Л. Я. Концепт «безбар'єрність» як об'єкт дослідження. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія : право, публічне управління та адміністрування*. 2024. № 11. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5746-2024-11-02-05>
6. Слободян Л. Я. Державна політика створення безбар'єрного середовища в Україні: напрямки та реалії. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2024. № 2. С. 326-331. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2024.2.48>
7. Наливайко Л. Р., Марценюк Л. В. «Безбар'єрна Україна»: проблеми та перспективи. *Нове українське право*. 2023. Вип. 4. С. 82-93. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2023.4.11>
8. Помаза-Пономаренко А. Л. Безбар'єрність як вектор розвитку системи публічного управління у сфері забезпечення рівних прав громадян. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2023. Вип. 5. С. 42-29. DOI: <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2023.5.7>
9. Шкляр С., Сільвестрова Н. Безбар'єрному середовищу бути? Реалії та перспективи формування доступного середовища в Україні. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2025. № 73. С. 496-506. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.496-506>
10. Паливода О. М., Литвиненко Л. Л. Управління сталою та розумною мобільністю в європейських містах. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія : Економіка та управління*. 2023. № 10. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2023-10-03-04>
11. Петринюк Н. Комплекс управління міським громадським транспортом як складова сталою розвитку урбанізованих територій. *Європейський науковий журнал економічних та фінансових інновацій*. 2026. № 1(19). С. 596-608. DOI: <https://doi.org/10.32750/2026-0151>
12. Васильєва Н. В., Приліпко С. М. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення: аналіз зарубіжного досвіду. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 11. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.11.6>
13. Колесник Ю. О., Чальцева О. М. Управління розвитком безбар'єрного громадського транспорту на місцевому рівні на прикладі міста Вінниця. *Вісник студентського наукового товариства ДонНУ імені Василя Стуса*. 2025. Т. 2 № 17. С. 111–115. URL: <https://jvestnik-sss.donnu.edu.ua/article/view/18888>
14. Програма створення безбар'єрного простору в Ірпінській міській територіальній громаді на 2023–2025 роки : рішення Ірпінської міської ради від 02.11.2023 р. № 2804-35-VIII. URL: <https://imr.gov.ua/programa-stvorenniya-bezbar-yernogo-prostoru-v-irpinskiy-miskij-terytorialnij-gromadi/>
15. Програма створення безбар'єрного простору в Ірпінській міській територіальній громаді на 2026–2028 роки : рішення Ірпінської міської ради від 27.11.2025 р. № 4459-59-VIII. URL: <https://imr.gov.ua/programa-stvorenniya-bezbar-yernogo-prostoru-v-irpinskiy-miskij-terytorialnij-gromadi/>
16. Стратегія мобільності та розвитку транспортної інфраструктури Ірпінської громади, 2023. URL: <https://imr.gov.ua/strategia-mobilnosti/>

References:

1. President of Ukraine. (2020). *Pro zabezpechennia stvorennia bezbar'iernoho prostoru v Ukraini* [On ensuring the creation of a barrier-free environment in Ukraine]. Decree No. 553/2020 of December 3, 2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/533/2020#Text> [in Ukrainian].
2. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2021). *Pro skhvalennia Natsionalnoi stratehii iz stvorennia bezbar'iernoho prostoru v Ukraini na period do 2030 roku* [On approval of the National Strategy for Creating a Barrier-Free Environment in Ukraine until 2030]. Ordinance No. 366-r of April 1, 2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10> [in Ukrainian].
3. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2025). *Pro zatverdzhennia planu zakhodiv na 2025–2026 roky z realizatsii Natsionalnoi stratehii iz stvorennia bezbar'iernoho prostoru v Ukraini na period do 2030 roku* [On approval of the action

plan for 2025–2026 for the implementation of the National Strategy for Creating a Barrier-Free Environment in Ukraine until 2030]. Ordinance No. 374-r of March 25, 2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10> [in Ukrainian].

4. United Nations. (2006). *Konventsia OON pro prava osib z invalidnistiu* [Convention on the Rights of Persons with Disabilities]. International document of December 13, 2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#n343 [in Ukrainian].

5. Slobodian, L. Ya. (2024). Kontsept «bezbariernist» yak ob'ekt doslidzhennia [The concept of “barrier-freeness” as an object of research]. *Problemy suchasnykh transformatsii. Seria: pravo, publichne upravlinnia ta administruvannia – Problems of Modern Transformations. Series: Law, Public Administration and Administration*, 11. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5746-2024-11-02-05> [in Ukrainian].

6. Slobodian, L. Ya. (2024). Derzhavna polityka stvorennia bezbariernoho seredovyscha v Ukraini: napriamky ta realii [State policy for creating a barrier-free environment in Ukraine: directions and realities]. *Visnyk Khersonskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu – Bulletin of Kherson National Technical University*, 2, 326–331. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2024.2.48> [in Ukrainian].

7. Nalyvaiko, L. R., & Martseniuk, L. V. (2023). «Bezbarierna Ukraina»: problemy ta perspektyvy [“Barrier-Free Ukraine”: Problems and Prospects]. *Nove ukrainske pravo – New Ukrainian Law*, 4, 82–93. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2024.2.48> [in Ukrainian].

8. Pomaza-Ponomarenko, A. L. (2023). Bezbariernist yak vektor rozvytku systemy publichnoho upravlinnia u sferi zabezpechennia rivnykh prav hromadian [Barrier-freeness as a vector for the development of the public administration system in ensuring equal rights of citizens]. *Dniprovskiy naukovyi chasopys publichnoho upravlinnia, psykholohii, prava – Dnipro Scientific Journal of Public Administration, Psychology, Law*, 5, 42–29. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2024.2.48> [in Ukrainian].

9. Shkliar, S., & Silvestrova, N. (2025). Bezbariernomu seredovyschchu buty? Realii ta perspektyvy formuvannia dostupnoho seredovyscha v Ukraini [A barrier-free environment: realities and prospects for creating an accessible environment in Ukraine]. *Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannia – Modern Problems of Architecture and Urban Planning*, 73, 496–506. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.496-506> [in Ukrainian].

10. Palyvoda, O. M., & Lytvynenko, L. L. (2023). Upravlinnia staloiu ta rozumnoi mobilnistiu v yevropeiskykh mistakh [Managing sustainable and smart mobility in European cities]. *Problemy suchasnykh transformatsii. Seria : Ekonomika ta upravlinnia – Problems of Modern Transformations. Series: Economics and Management*, 10. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.496-506> [in Ukrainian].

11. Petryniuk, N. (2026). Kompleks upravlinnia miskym hromadskym transportom yak skladova staloho rozvytku urbanizovanykh terytorii [The urban public transport management system as a component of sustainable development of urbanized territories]. *Yevropeyskyi naukovyi zhurnal ekonomichnykh ta finansovykh innovatsii – European Scientific Journal of Economic and Financial Innovation*, 1(19), 596–608. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.496-506> [in English].

12. Vasyliieva, N. V., & Prylipko, S. M. (2020). Dostupnist infrastruktury hromadskoho transportu dlia malomobilnykh hrup naselennia: analiz zarubizhnoho dosvidu [Accessibility of public transport infrastructure for people with reduced mobility: analysis of international experience]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok – Public Administration: Improvement and Development*, 11. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.496-506> [in Ukrainian].

13. Kolesnyk, Yu. O., & Chaltseva, O. M. (2025). Upravlinnia rozvytkom bezbariernoho hromadskoho transportu na mistsevomu rivni na prykladi mista Vinnytsia [Managing the development of barrier-free public transport at the local level: the case of Vinnytsia]. *Visnyk studentskoho naukovoho tovarystva DonNU imeni Vasyla Stusa – Bulletin of the Student Scientific Society of Vasyl Stus Donetsk National University*, 2(17), 111–115. DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2025.73.496-506> [in Ukrainian].

14. Irpin City Council. (2023). *Prohrama stvorennia bezbariernoho prostoru v Irpinskiy miskiy terytorialniy hromadi na 2023–2025 roky* [Programme for Creating a Barrier-Free Environment in the Irpin City Territorial Community for 2023–2025]. Decision No. 2804-35-VIII of November 2, 2023. URL: <https://imr.gov.ua/programa-stvorennia-bezbar-yernogo-prostoru-v-irpinskiy-miskiy-terytorialniy-gromadi/> [in Ukrainian].

15. Irpin City Council. (2025). *Prohrama stvorennia bezbariernoho prostoru v Irpinskiy miskiy terytorialniy hromadi na 2026–2028 roky* [Programme for Creating a Barrier-Free Environment in the Irpin City Territorial Community for 2026–2028]. Decision No. 4459-59-VIII of November 27, 2025. URL: <https://imr.gov.ua/programa-stvorennia-bezbar-yernogo-prostoru-v-irpinskiy-miskiy-terytorialniy-gromadi/> [in Ukrainian].

16. Irpin City Territorial Community. (2023). *Stratehiia mobilnosti ta rozvytku transportnoi infrastruktury Irpinskiy hromady* [Mobility and Transport Infrastructure Development Strategy of the Irpin Community]. URL: <https://imr.gov.ua/strategia-mobilnosti/> [in Ukrainian].

Дата першого надходження статті до видання: 20.07.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 24.08.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті 12.10.2026