

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

ГЕОГРАФІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

КАФЕДРА КРАЇНОЗНАВСТВА ТА ТУРИЗМУ

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТОЛИЦЬ В КОНТЕКСТІ
МІСЬКОЇ ІНКЛЮЗИВНОСТІ: ПРИКЛАД БЕРЛІНА ТА КИЄВА

за спеціальністю: 242 Туризм

галузі знань: 24 Сфера обслуговування

за освітньо-професійною програмою: Туризм

на здобуття освітнього ступеня: Бакалавра

Кваліфікаційна робота бакалавра
здобувачки денної форми навчання
IV курсу
групи «Організація туристичної діяльності»
Локаєнко Валерії Юріївни

Науковий керівник:
канд.геогр.н, доц. Михайленко Т.І.

КИЇВ – 2025

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ЧИННИКА ТУРИСТИЧНОЇ ДОСТУПНОСТІ МІСТА	5
1.1 Концептуальні засади розвитку транспортної інфраструктури в контексті туристичного потенціалу міста.....	5
1.2 Теоретичні моделі організації транспортної системи у великих містах ...	12
1.3 Вплив транспортної інфраструктури на імідж міста як туристичної дестинації	17
1.4 Методологічні основи дослідження	21
РОЗДІЛ II. ЕМПІРИЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ ЯК ЧИННИКА ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА	26
2.1 Порівняльна характеристика транспортних систем Києва і Берліна в контексті туристичного досвіду	26
2.2 Проблеми функціонування громадського транспорту в Києві крізь призму туристичних викликів	35
РОЗДІЛ III. УРБАНІСТИЧНЕ ПРОЄКТУВАННЯ ІНКЛЮЗИВНОГО ТУРИСТИЧНОГО МАРШРУТУ В КИЄВІ.....	44
3.1 Соціально-економічні підстави впровадження інклюзивного транспорту в туристичному просторі міста.....	44
3.2 Аналіз реального стану інфраструктурної доступності Києва для маломобільних туристів	52
3.3 Концептуальне проєктне рішення та механізми реалізації інклюзивного туристичного маршруту	55
3.4 Очікувані результати запровадження інклюзивного маршруту	60
ВИСНОВКИ.....	68
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	722
ДОДАТКИ.....	75

ВСТУП

У контексті інтенсифікації урбаністичних трансформацій у містах із туристичною функцією транспортна інфраструктура починає виконувати не лише роль просторового інструмента мобільності, а й виступає маркером інституційного комфорту, доступності та візуальної відкритості міського середовища для зовнішнього споживача. Туризм у містах стає феноменом не стільки ландшафтної привабливості, скільки функціональної та символічної інклюзії, реалізованої через навігаційні, інформаційні та сервісні компоненти інфраструктури.

Берлін і Київ — два столичні мегаполіси з контрастними моделями мобільності демонструють принципово відмінні підходи до організації міського простору в аспекті транспортного обслуговування. Обидва міста, будучи важливими політичними, культурними й комунікаційними центрами, формують свої туристичні профілі за участі інфраструктурних рішень, однак ступінь структурної цілісності, інклюзивності та інституційної прозорості у них суттєво різняться. Особливої ваги набуває питання про спроможність інфраструктури відповідати на запити осіб з порушеннями мобільності, що є не лише соціальною вимогою, а й фактором конкурентності міста в міжнародному туристичному середовищі.

Мета дослідження — виявити структурні, інституційні та просторові особливості функціонування транспортної інфраструктури Києва і Берліна в аспекті туристичної доступності, а також проаналізувати її роль у формуванні спеціалізації міського середовища як туристичної дестинації.

Задля досягнення мети були поставлені такі дослідницькі завдання:

1. сформулювати концептуальні підходи до трактування транспортної інфраструктури як елементу міського туристичного потенціалу.
2. узагальнити типологію організаційних моделей транспортних систем у великих містах.

3. проаналізувати інфраструктурні параметри, що впливають на імідж дестинації.
4. визначити бар'єри мобільності в Києві з урахуванням досвіду туристів
5. розробити концептуальну модель інклюзивного туристичного маршруту в межах Києва на основі досвіду Берліна.

Об'єктом дослідження є міське туристичне середовище як система просторової реалізації мобільності, доступності та символічної привабливості.

Предметом виступає транспортна інфраструктура Києва і Берліна — як чинник формування туристичної спеціалізації в умовах складної урбанізованої структури, з урахуванням рівня інклюзивності, інституційної організації та технологічної інтеграції.

У кваліфікаційній роботі використано наступні методи дослідження: порівняльний, типологічний, візуально-семіотичний, структурно-функціональний та елементи анкетного аналізу. Комплексне застосування зазначених методів дозволило здійснити багаторівневу оцінку міських транспортних систем у вимірах нормативної логіки, просторової конфігурації та користувацького досвіду.

Наукова новизна полягає у розробці концептуальної моделі «Інклюзивного кільця Києва» як системного рішення для підвищення транспортної автономії маломобільних туристів. Дослідження також запропонувало розширену інтерпретацію туристичної доступності, що інтегрує інституційні, технологічні й естетичні параметри інфраструктури.

Практичне значення результатів полягає в можливості їх інтеграції до стратегічних документів міських департаментів інфраструктури та туризму. Запропоновані рекомендації можуть бути використані для адаптації маршрутної мережі громадського транспорту, створення цифрових сервісів для інклюзивної навігації, а також у просуванні міста як безпечної, відкритої та комфортної дестинації.

РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ЧИННИКА ТУРИСТИЧНОЇ ДОСТУПНОСТІ МІСТА

1.1 Концептуальні засади розвитку транспортної інфраструктури в контексті туристичного потенціалу міста

У науковій літературі поняття *туристичний потенціал міста* визначається як інтегральна характеристика території, що охоплює не лише наявність культурно-історичних і природних ресурсів, а й інституційно-логістичну спроможність забезпечувати комфортне перебування туристів. Туристичний потенціал — це сукупність природних, культурних, просторових, соціальних та інфраструктурних передумов, які можуть бути використані для залучення, обслуговування та утримання туристичних потоків .

У межах сучасних урбаністичних досліджень поняття транспортної інфраструктури виходить за рамки виключно інженерного або технократичного тлумачення, трансформуючись у складову просторово-функціональної архітекtonіки міста. У класичних підходах українських авторів (зокрема, у працях Г. В. Мамонової) переважає трактування, згідно з яким *«транспортна інфраструктура — це сукупність споруд, інженерних конструкцій, засобів зв'язку, управління та обслуговування, що забезпечують функціонування транспорту як системи»*. У нормативно-правовій площині це поняття визначається як «комплекс об'єктів та технічних засобів, які забезпечують перевезення пасажирів і вантажів у межах транспортного процесу [1].

Разом з тим, зазначені дефініції тяжіють до обмеженого інженерного бачення, яке не дозволяє врахувати соціокультурну функцію транспорту в міському середовищі, зокрема — його роль у формуванні доступності, впізнаваності та символічної цілісності міста як дестинації. У наукових

розвідках з урбаністичного туризму спостерігається зсув у бік ширшої концептуалізації. Так, наприклад, у низці робіт з просторового аналізу міської мобільності (С. І. Дорош, Н. В. Савченко та ін.) наголошується, що *«транспортна інфраструктура є не лише засобом переміщення, а й критичною складовою навігації, орієнтації та когнітивної взаємодії користувача з містом»* [2].

З огляду на потреби даного дослідження, за основу приймається аналітично збагачена дефініція, у якій *транспортна інфраструктура* трактується як *«структурована система маршрутних засобів, пересадкових вузлів, сервісних елементів і навігаційних засобів, що забезпечує не лише мобільність, а й сервісну доступність, інформаційну відкритість і інклюзивність туристичного досвіду»* [3]. Такий підхід дозволяє розглядати транспорт як інструмент просторової модерації дестинаційної привабливості та як засіб інтеграції відвідувача у міське середовище через організовану логістику, сервісну зручність і візуально-комунікаційні характеристики.

У межах подальшого аналізу ця інтерпретація стане методологічним підґрунтям для оцінки інфраструктурної структури Києва і Берліна в аспекті їхньої туристичної привабливості.

Крім того, у дослідженні застосовується категорія *інфраструктурна туристична доступність* — рівень зручності, безпеки й швидкості переміщення туриста між об'єктами туристичного інтересу за допомогою наявних транспортних засобів. Вона відображає функціональну спроможність інфраструктури забезпечувати ефективну навігацію, мінімізуючи часові та енергетичні витрати на пересування.

Рівень туристичного потенціалу прямо залежить від ступеня транспортної інтегрованості міського середовища, що виявляється у зв'язності маршрутів, регулярності руху, адаптованості для маломобільних груп і синхронізації з цифровими сервісами.

Транспортна інфраструктура виконує низку спеціалізованих функцій, кожна з яких формує певний аспект туристичної привабливості міського

середовища. Її роль не зводиться до забезпечення базового переміщення, а охоплює комунікаційний, репрезентативний, соціальний і безпековий виміри. Функціональне навантаження транспортної інфраструктури можна систематизувати за допомогою чітко структурованих категорій. У таблиці 1.1 представлено узагальнену класифікацію ключових функцій транспортної інфраструктури у взаємозв'язку з відповідними параметрами туристичної привабливості.

Таблиця 1.1

Функціональний вплив транспортної інфраструктури на туристичну привабливість міста

Функція	Зміст функції	Вплив на туристичну привабливість
Мобілізаційна	Забезпечення безперервного переміщення туристів між туристичними локаціями	Гарантує доступність основних об'єктів туристичного інтересу
Інформаційна	Інтеграція навігаційних сервісів, схем, табло, мобільних додатків	Полегшує орієнтування, скорочує час на пошук маршрутів
Репрезентативна	Візуальне, архітектурне й технічне оформлення інфраструктури	Формує первинне враження про місто, підсилює іміджеві характеристики
Сервісна	Наявність комфортних умов перевезення: клімат-контроль, Wi-Fi, електронна оплата	Підвищує загальну якість перебування, мінімізує дискомфорт
Безпекова	Технічна справність транспорту, освітлення зупинок, камери спостереження	Забезпечує фізичну безпеку, знижує ризики травматизму і кримінальних інцидентів
Соціальна	Інклюзивність маршрутів, пристосованість до потреб маломобільних груп	Підвищує доступність для ширших категорій туристів, сприяє соціальній рівності

Джерело: [3].

Зазначені функції визначають не лише ефективність роботи транспортної мережі, а й створюють підґрунтя для формування позитивного

туристичного досвіду. Наприклад, відсутність інтегрованої інформаційної підтримки призводить до фрустрації у відвідувачів, тоді як високий рівень репрезентативності транспорту підсилює естетичну вартість перебування. Отже, транспортна інфраструктура — це не лише інструмент переміщення, а й техніко-соціальна система, що структурно впливає на туристичне сприйняття міста як цілісного простору.

Психологічне та поведінкове сприйняття міського середовища туристами значною мірою формується не тільки на основі архітектурних вражень або якості культурної пропозиції, а й під впливом щоденних логістичних практик — зокрема використання громадського транспорту. Рівень розвитку транспорту — це індикатор технічної оснащеності, ефективності маршрутної мережі, інклюзивності, регулярності руху, а також відповідності транспортної системи сучасним стандартам мобільності. Для туриста, який перебуває у місті тимчасово й обмежений у часі, транспорт стає інструментом просторової орієнтації, джерелом першого враження та фактором загальної задоволеності від перебування.

Позитивне сприйняття транспорту сприяє формуванню іміджу міста як впорядкованого, відкритого й безпечного середовища, тоді як фрагментованість маршрутної сітки, технічна застарілість засобів перевезення чи незрозуміла навігація провокують стресові ситуації, втрату часу й знижують лояльність до дестинації. Дослідження у сфері урбаністичного туризму підтверджують, що якість громадського транспорту прямо впливає на готовність туристів рекомендувати місто, здійснювати повторні візити та витратити більше коштів у місцевій економіці.

У таблиці 1.2 систематизовано параметри, за якими рівень розвитку транспорту впливає на ключові характеристики туристичного сприйняття міського простору.

Таблиця 1.2

*Взаємозв'язок між параметрами розвитку транспорту та
сприйняттям туристами міста*

Параметр розвитку транспорту	Зміст показника	Вплив на туристичне сприйняття міста
Часова стабільність	Регулярність руху, мінімізація затримок	Відчуття надійності, прогнозованість переміщень
Просторова охопленість	Покриття територій туристичної значущості	Легкість доступу до об'єктів поза центральною частиною міста
Інформаційна підтримка	Наявність карт, схем, електронних табло, багатомовних інтерфейсів	Орієнтованість на іноземного відвідувача, зменшення тривожності
Візуально-естетичний вигляд	Дизайн зупинок, чистота, брендovanі елементи транспорту	Підсилення візуального іміджу міста, емоційне задоволення
Екологічність	Частка електротранспорту, низький рівень викидів	Формування позитивного уявлення про міську екологічну політику
Інклюзивність	Доступність для маломобільних груп, пандуси, ліфти	Відчуття відкритості та соціальної відповідальності з боку міської адміністрації

Джерело: [4].

Сприйняття міста туристом формується не як лінійний процес оцінювання окремих елементів інфраструктури, а як складний когнітивно-емоційний досвід, що витворюється внаслідок щоденної операційної взаємодії з просторовим середовищем. У цьому контексті транспорт виступає не лише засобом переміщення, а й елементом структурного опосередкування — він регламентує, унаочнює й організовує спосіб користування містом як дестинацією.

Відповідно, параметри розвитку транспорту такі як ритмічність руху, просторове охоплення, доступність, естетична виразність чи ступінь

цифровізації не є нейтральними технічними характеристиками. Вони виконують роль маркерів інституційної спроможності міста забезпечити прогнозовану, безпечну й комфортну мобільність для нерезидентного користувача. Кожен із зазначених параметрів, маючи самостійну вагу, одночасно інтегрується у комплексне враження про місто як відкриту або закриту, стабільну або фрагментовану, інклюзивну або бар'єрну систему.

Розвиток транспортної інфраструктури доцільно розглядати не як ізольовану технічну модернізацію, а як інструмент цілеспрямованого управління туристичним кліматом міста, здатний впливати на лояльність, повторне відвідування та репутаційну привабливість дестинації у глобальному туристичному середовищі.

Сприйняття міста туристом у цьому контексті є не лише емоційним чи споглядальним процесом, а результатом щоденної операційної взаємодії з міською системою транспорту. Саме тому розвиток транспорту має розглядатися не як технічне вдосконалення, а як стратегічна складова формування туристичного клімату міста.

Транспортна доступність у межах туристичного міста означає ступінь фізичної досяжності об'єктів туристичного інтересу з використанням існуючих маршрутів громадського транспорту. Основними характеристиками доступності виступають: кількість прямих маршрутів до туристичної локації, середня тривалість поїздки, частотність рейсів, а також наявність пересадкових вузлів у межах пішої досяжності. Оптимальна транспортна конфігурація забезпечує безперервне переміщення між основними туристичними кластерами та обмежує часові витрати на логістику. Формування такої конфігурації вимагає точного зонування міського простору з фіксацією локалізації туристичних об'єктів і відповідності маршрутної сітки до просторової структури попиту. Критичним параметром виступає функціональна зв'язність культурно-історичних центрів, рекреаційних зон і об'єктів подієвого туризму з головними транспортними вузлами (аеропорт, вокзал, центральна пересадкова станція).

Інтеграція транспортних систем характеризується ступенем взаємодії між різними видами транспорту на основі єдиної технічної, тарифної та інформаційної логіки. Її впровадження забезпечує безперешкодне переміщення між сегментами міста без необхідності додаткової адаптації туриста до нових умов пересування. Для забезпечення повноцінної інтеграції необхідне дотримання таких операційних умов:

- уніфікований квиток або система електронної оплати, яка діє на всі види транспорту;
- синхронізовані графіки руху між видами транспорту;
- картографічна система, яка відображає повну маршрутну сітку з урахуванням пересадок;
- єдина система візуальної навігації на транспортних об'єктах;
- цифрові платформи з інтегрованим плануванням маршрутів;
- стандартизовані пункти пересадки з мінімальним часом очікування.

Наявність перелічених компонентів забезпечує структурну цілісність транспортного середовища, підвищує рівень передбачуваності переміщення та зменшує інтенсивність навантаження на центральні транспортні коридори. У результаті збільшується пропускна здатність міста щодо туристичних потоків без необхідності фізичного розширення інфраструктури.

Показник зручності переміщення відображає ступінь адаптації транспортної інфраструктури до потреб тимчасових відвідувачів. Основними критеріями цього показника є: мінімальна кількість пересадок, наявність супровідної інформації, стабільність інтервалів руху, простота маршрутного планування та адаптивність до різних мовних груп. Додатково до технічних параметрів враховується доступність інтерфейсів мобільних застосунків, фізична зручність пересування (наявність пандусів, ліфтів, низькопідлогових транспортних засобів), а також передбачуваність логістичних сценаріїв у години пік. Високі значення цього показника свідчать про системну організованість транспорту як складової туристичної інфраструктури та

підтверджують спроможність міського середовища обслуговувати великі обсяги нерегулярного попиту з боку зовнішніх відвідувачів.

Таким чином, транспортна інфраструктура розглядається як функціональний компонент міського середовища, що безпосередньо впливає на формування, реалізацію й оцінку туристичного потенціалу. Встановлено, що її структурно-організаційні параметри — включно з рівнем доступності ключових локацій, ступенем інтеграції маршрутної мережі та зручністю переміщення — визначають логістику туристичного досвіду і формують основу для сприйняття міста як цілісної дестинації. Виокремлені функції інфраструктури дозволяють ідентифікувати її як багатовимірну систему, в якій поєднуються мобільність, сервісність, візуальна ідентичність та соціальна інклюзія. Отримані аналітичні положення становлять базу для подальшого дослідження емпіричних моделей транспортної організації в містах із туристичною спеціалізацією.

1.2 Теоретичні моделі організації транспортної системи у великих містах

Транспортна система великого міста є багаторівневою інфраструктурною структурою, що виконує функції просторової мобілізації населення, підтримання соціально-економічної взаємодії та забезпечення територіальної зв'язності міського середовища. У науковій літературі виокремлено кілька типових організаційних моделей транспортних систем, які класифікуються за просторовою конфігурацією, ступенем централізації, формою взаємодії між видами транспорту та рівнем техніко-логістичної інтеграції. Залежно від історичного розвитку, щільності забудови, демографічного навантаження та функціонального зонування, мегаполіси демонструють різні організаційні підходи до побудови транспортної мережі.

У таблиці 1.3 наведено типологію транспортних систем у мегаполісах з фіксацією їхніх структурних особливостей, типових прикладів та інституційно-операційних характеристик.

Таблиця 1.3

Типологія організаційних моделей транспортних систем у великих містах

Тип моделі	Структурна характеристика	Типові приклади	Операційні особливості
Централізована	Радіально-кільцева мережа з концентрацією маршрутів у центральному ядрі	Париж	Високе навантаження на центр; залежність периферії від транзиту через центральні вузли
Децентралізована	Мережа з множинними маршрутними центрами, відсутність чіткої осі	Лос-Анджелес, Мехіко	Багатополіусність; гнучкість маршрутів; підвищена роль автомобільного транспорту
Інтегрована	Система з єдиною тарифною, диспетчерською та інформаційною логікою	Берлін, Копенгаген	Взаємозамінність видів транспорту; мінімізація пересадкових втрат
Ієрархічна	Розмежування маршрутів за рівнями швидкості, дальності та навантаження	Токіо, Сеул	Наявність магістрального, регіонального та локального рівнів; високий ступінь керованості
Багатоярусна	Комплекс наземних і підземних систем з вертикальним зонуванням руху	Нью-Йорк, Гонконг	Поділ транспортних потоків за типами пересування; мінімізація перетинів

Джерело: [5].

Порівняння організаційних моделей транспортних систем у мегаполісах свідчить про наявність п'яти принципово відмінних конфігурацій, кожна з яких має специфічний вплив на просторову логіку переміщень і доступність туристичних локацій. У централізованій моделі, репрезентованій Парижем, спостерігається високе навантаження на центральну частину міста, що робить периферійні об'єкти складнодоступними без транзиту через ядро. Децентралізовані системи, як у Лос-Анджелесі або Мехіко, формують мережу з множинними маршрутними центрами, що сприяє територіальному охопленню, проте ускладнює навігацію через відсутність єдиної логіки переміщень. Інтегровані моделі (Берлін, Копенгаген) забезпечують найвищу ступінь взаємозамінності видів транспорту і мінімізують втрати часу на пересадках, що є критичним для нерезидентних користувачів. Ієрархічні

структури, характерні для Токіо чи Сеула, дозволяють гнучко розподіляти пасажиропотоки за швидкістю, протяжністю й функціональним призначенням, забезпечуючи стабільність у години пікових навантажень. Нарешті, багатоярусні системи (Нью-Йорк, Гонконг) демонструють найвищу просторову щільність завдяки вертикальній зонованості, що дає змогу ізолювати туристичні, транзитні й комерційні маршрути без перехресного конфлікту потоків.

У містах із високою щільністю забудови транспортна система функціонує в умовах обмеженого просторового ресурсу, що зумовлює необхідність багатоярусної або зонованої організації мобільності. Обмеження на фізичне розширення проїзної частини призводять до концентрації інфраструктурних рішень у підземному або надземному форматі, з перевагою за розвитком метро, монорельсових систем та ескалаторних пересадкових вузлів. Особливості щільної міської тканини вимагають високої точності маршрутного планування, врахування мікрозон функціонального призначення та підвищених вимог до інтермодальних вузлів. Рух транспорту в таких умовах регулюється системами інтелектуального управління потоками, що дає змогу уникати перевантажень у години пік і знижувати ризик транспортного колапсу. Просторова економія виявляється і в уніфікації транспортних засобів, які мають зменшені габарити або специфічну архітектуру (наприклад, вузькі трамваї або гнучкі автобуси). У результаті формується модель транспорту, здатна функціонувати за умов високої щільності населення і складної просторової конфігурації.

Порівняно з мегаполісами, транспортні системи середніх і малих населених пунктів характеризуються меншою складністю та вищим ступенем локалізації. Домінуючими є маршрути з лінійною або кільцевою конфігурацією, які охоплюють основні житлові й адміністративні зони. Зазвичай використовуються мінімальні інтервали руху, обмежена кількість типів транспорту та відсутність складної пересадкової інфраструктури. У таких системах переважає автотранспорт (мікроавтобуси, маршрутки), а

муніципальні перевезення часто мають допоміжну функцію щодо приватної мобільності. Основними ознаками транспортних мереж малих міст є:

- лінійна структура маршрутів без зонування;
- слабка інтеграція між видами транспорту;
- відсутність електронних сервісів управління рухом;
- обмежений рівень адаптації до туристичних потреб;
- низький ступінь модернізації транспортного парку.

Функціональна різниця між масштабами систем пояснюється не лише демографічною ємністю міста, а й принципово різними сценаріями використання транспорту. У великих містах транспорт виконує роль регулятора просторового навантаження, а в малих — лише обслуговує побутові потреби місцевого населення. Туристична привабливість у другому випадку значною мірою залежить не від транспортної зручності, а від компактності території й пішохідної досяжності.

Транспортна система мегаполіса формується під впливом ряду інституційних обмежень і регламентів, які визначають принципи планування, фінансування, обслуговування й безпеки. Велике значення мають механізми міжвідомчої координації, оскільки управління транспортом зазвичай поділене між декількома структурами (муніципалітет, оператори перевезень, агенції цифрового моніторингу тощо). Інституційна структура транспорту включає:

- централізоване планування маршрутної сітки;
- контрактну систему із залученням приватних перевізників;
- модульну тарифікацію залежно від зонованості;
- застосування цифрових платформ для громадського моніторингу;
- державні дотації на інклюзивні транспортні рішення.

Ці інституційні механізми дозволяють узгоджено реагувати на пікові навантаження, координувати інфраструктурні проєкти та підтримувати стабільність функціонування в умовах урбаністичної динаміки. Для туристів наявність стандартизованої й регламентованої системи транспорту означає передбачуваність, доступність та зменшення логістичних ризиків.

Просторові характеристики транспортних систем мегаполісів визначаються складною взаємодією між зонуванням міста, функціональною поляризацією територій та історичною стратифікацією інфраструктури. У великих містах спостерігається чітке розмежування транспортних коридорів за типами активності (житлові зони, ділові центри, туристичні кластери), що потребує мультиконфігураційної маршрутної сітки. Наявні види сполучення (метро, трамвай, приміський потяг, автобус) працюють у взаємозалежному режимі, але з різною інтенсивністю залежно від просторового навантаження. Основними просторовими атрибутами великих транспортних систем є:

- диференціація мережі за функціональними ареалами;
- наявність кількох рівнів сполучення (локальний, міський, регіональний);
- динамічне зонування транспортних пріоритетів упродовж доби;
- використання транспортної інфраструктури як інструменту редевелопменту.

У такий спосіб забезпечується адаптивна здатність системи до зміни попиту, що особливо актуально в умовах сезонного або подієвого туризму.

Соціальні характеристики транспортної системи великих міст проявляються в її здатності відповідати на запити різних категорій користувачів: місцевих мешканців, трудових мігрантів, осіб із обмеженою мобільністю, туристів. Важливими критеріями ефективності є рівень інклюзивності, розподіл транспортних витрат, безпека пересування та інформаційна відкритість. Система, яка ігнорує потреби окремих груп, стає джерелом соціальної фрагментації та обмежує потенціал міста як відкритої дестинації. У мегаполісах ці параметри набувають критичної ваги, оскільки навіть незначні збої у транспортному обслуговуванні однієї групи можуть мати масштабний ефект. Тому соціально адаптовані транспортні системи створюються на основі:

- регулярного моніторингу потреб користувачів;
- гнучкої тарифної політики з урахуванням пільг;

- використання універсального дизайну транспорту та зупинок;
- широкого впровадження багатомовних інформаційних сервісів;
- залучення громадських інституцій до процесів планування.

Таким чином, транспорт у мегаполісах виконує не лише логістичну, а й соціальну функцію, будучи інструментом формування доступного й стабільного урбаністичного середовища.

Проведений аналіз теоретичних моделей організації транспортних систем у великих містах дозволив виокремити структурні, інституційні та соціальні параметри, які визначають ефективність мобільності в умовах складної урбанізованої структури. Типологізація систем за просторовою конфігурацією, ступенем централізації та рівнем інтеграції засвідчила варіативність підходів до транспортного планування, що залежить від щільності забудови, функціонального зонування та демографічного навантаження. Встановлено суттєву відмінність між організаційними принципами транспорту в мегаполісах і середніх чи малих містах, зокрема за рівнем інституційної складності, адаптивності та соціальної інклюзії. Особливу увагу приділено просторовій диференціації, інтермодальній взаємодії та інфраструктурній гнучкості, що забезпечують стабільність системи в умовах змінного попиту.

1.3 Вплив транспортної інфраструктури на імідж міста як туристичної дестинації

Імідж міста як туристичної дестинації є результатом не лише візуального сприйняття архітектурного середовища чи культурної пропозиції, а й операційної взаємодії з базовими інфраструктурними системами. Перший контакт туриста з міським простором майже завжди відбувається через транспорт: аеропорт, залізничний вокзал, автобусну станцію, міське метро або приміський поїзд. Цей етап формує базову когнітивну модель міста як середовища — організованого або фрагментованого, сучасного або

архаїчного, відкритого або обмеженого. Інтер'єр транспортного вузла, зрозумілість навігації, наявність багатомовної інформації, доступ до цифрових сервісів та поведінка персоналу виконують роль іміджевих маркерів. Вони не просто створюють перше враження, а задають тональність усього перебування.

У таблиці 1.4 подано параметри транспортної інфраструктури, які безпосередньо впливають на імідж міста в уявленні туриста.

Таблиця 1.4

Залежність між характеристиками транспортної інфраструктури та іміджем туристичної дестинації

Параметр інфраструктури	Опис ознаки	Іміджевий ефект для туриста
Візуальна організація простору	Дизайн зупинок, інтер'єр станцій, естетика навігації	Сприйняття міста як упорядкованого та архітектурно цілісного
Логістична зрозумілість	Проста структура маршрутів, наявність схем і вказівників	Орієнтація в середовищі без додаткових зусиль
Мовна доступність	Інформація кількома мовами, зокрема англійською	Відчуття відкритості й готовності до іноземного туризму
Технологічна оснащеність	Електронні табло, мобільні застосунки, Wi-Fi, безконтактна оплата	Імідж сучасного й технологічно розвиненого міста
Сервісне обслуговування	Поведінка персоналу, наявність інформаційних центрів	Довіра до сервісу, позитивне ставлення до міських інституцій
Чистота й технічний стан	Відсутність сміття, справність вагонів і зупинок	Уявлення про високий рівень урбаністичної культури

Джерело: [6].

Сукупність перелічених характеристик не лише створює візуальну чи емоційну рамку, але й підвищує ймовірність повторного візиту, зменшує рівень тривожності, а також стимулює рекомендаційний ефект у соціальних і медіа-мережах.

У сучасній практиці туристичних стратегій транспортна система дедалі частіше розглядається не як допоміжний логістичний інструмент, а як складова частина туристичного продукту. Це особливо актуально для міського туризму, де пересування саме по собі є частиною досвіду. Наприклад,

тематичні трамвайні маршрути, оглядові автобуси Hop-on/Hop-off, фунікулери, водний транспорт або ретро-метроформати виступають повноцінними елементами туристичного споживання. Крім того, транспорту властива функція "склейки" простору — він пов'язує локальні привабливості в єдину маршрутну структуру, тим самим визначаючи споживчий сценарій туриста.

Технічна інтеграція транспорту в туристичну систему передбачає:

- синхронізацію графіків руху з подієвими календарями;
- маршрутизацію за принципом "від локації до локації", а не "від зупинки до зупинки";
- інтеграцію транспорту до цифрових туристичних платформ міста;
- диференціацію транспортних продуктів (туристичні квитки, одноденні паси, family-passes);
- брендування рухомого складу відповідно до загального іміджу дестинації.

Повторне відвідування дестинації тісно пов'язане з оцінкою туристом щоденних елементів пересування. Параметри комфортності включають фізичну зручність транспортного засобу, інтервали руху, інформативність зупинок, кліматичний мікрорежим, доступність оплати та можливість навігації в режимі реального часу. Ефективність, своєю чергою, визначається співвідношенням витраченого часу до охоплення локацій, мінімізацією очікувань, відсутністю дублювань і збоїв у графіку. Високий рівень організації транспорту сприяє формуванню в туриста відчуття контрольованості маршруту та можливості автономного переміщення. Це суттєво знижує стресове навантаження й підвищує оцінку міста як комфортного для нетривалого, але інтенсивного перебування. Практика міських оцінок підтверджує, що саме параметри мобільності фіксуються як найбільш впливові при формуванні рішень про повторний візит.

Інфраструктурна естетика та якість обслуговування безпосередньо корелюють із суб'єктивною оцінкою туристом міського середовища.

Наявність сучасного рухомого складу, доглянуті зупинки, технологічно обладнані транспортні вузли та гігієнічні умови вважаються базовими показниками гостинності з боку міста. Модернізація транспорту через цифровізацію, впровадження електротранспорту або візуальну ідентифікацію сприяє формуванню позитивного символічного образу. Сервіс, що включає не лише ввічливість персоналу, а й швидкість обслуговування, точність інформації, наявність допоміжних опцій (наприклад, кнопок виклику, диспетчерських центрів, мобільних консультацій), розширює сприйняття транспорту як частини сервісної інфраструктури. Поєднання цих чинників формує уявлення про міську культуру поведження з відвідувачами.

У цифрову епоху значну частину уявлень про місто турист формує ще до поїздки — через огляди, рейтинги, публікації в соціальних мережах і дані з агрегаторів. Відгуки щодо транспорту часто містять прямі оцінки таких елементів, як зручність пересадок, стан вагонів, якість додатків, швидкість переміщення між туристичними локаціями. Ці повідомлення акумулюють емпіричний досвід відвідувачів і виконують функцію неформального моніторингу ефективності системи. У структурі загального враження транспорту фігурують такі категорії: передбачуваність, охайність, безпека, зрозумілість та доброзичливість персоналу. Міста, що отримують позитивні відгуки в сегменті мобільності, демонструють вищі показники за індексом туристичної довіри та медійної репутації.

Уніфікована транспортна мережа, орієнтована виключно на внутрішню мобільність, не здатна повною мірою задовольнити запити відвідувачів, що мають іншу логіку переміщення. Туристичні маршрути характеризуються концентрацією на культурних об'єктах, локаціях з високою естетичною або історичною цінністю, подієвих просторах. Адаптація міських маршрутів до потреб туристичних груп вимагає їх часткової переплановки, інтеграції уніфікованих зупинок біля дестинацій, узгодження з ритмом міських подій та сезонною інтенсивністю потоку. Упровадження спеціалізованих маршрутів (культурні, гастрономічні, історичні лінії) дозволяє сформувати

диференційовану пропозицію для різних типів споживачів. З технічного погляду, адаптація маршрутної сітки передбачає використання динамічних розкладів, туристичних пасів, багатомовної навігації й мультимодальних пересадок. Такий підхід трансформує транспорт із функціонального засобу переміщення в механізм структурування туристичного досвіду.

1.4 Методологічні основи дослідження

Методологічний фундамент дослідження сформовано з урахуванням міждисциплінарного характеру теми, що поєднує урбаністику, транспортну географію, теорію туризму та просторовий аналіз. Такий підхід вимагає застосування комплексної системи методів, які дозволяють здійснити структуроване порівняння двох міських середовищ із фокусом на функціонування транспортної інфраструктури в контексті туристичної спеціалізації. Основними критеріями добору методології виступили релевантність до об'єкта дослідження, можливість теоретичної екстраполяції отриманих результатів, а також відповідність принципам системного аналізу.

Базовим підходом є порівняльний аналіз, що передбачає вивчення структурної, інституційної та функціональної організації транспортних систем у Києві та Берліні. Обидва міста мають статус столичних урбаністичних утворень, проте демонструють принципово різні моделі просторового управління мобільністю. Застосування компаративного методу дозволяє виявити закономірності в організації транспорту, зіставити їх з індикаторами туристичної доступності та сформулювати висновки щодо ефективності тих чи інших підходів. Порівняльна логіка також уможлиблює концептуалізацію результатів, уникаючи ізольованих емпіричних інтерпретацій.

У межах порівняльного аналізу використовуються структурно диференційовані параметри, що дозволяють здійснити оцінку систем на трьох рівнях: інституційному, просторовому та користувацькому. Такий підхід відповідає принципам багатовимірної типологізації, що є усталеним у

дослідженнях міської інфраструктури. У таблиці 1.5 подано типи методів, які застосовуються в межах дослідження залежно від об'єкта аналізу та рівня узагальнення.

Таблиця 1.5

Методологічна диференціація підходів до аналізу транспортних систем

Рівень аналізу	Методологічний підхід	Тип інформації	Мета використання
Інституційний	нормативно-структурний аналіз	офіційні документи, стратегії	виявлення принципів управління транспортом
Просторовий	типологічний аналіз маршрутної сітки	моделі транспортного планування	оцінка охоплення і зональної логіки
Користувацький (теоретичний)	концептуальний аналіз мобільності	публікації, дослідження	інтерпретація моделей пересування в туристичному контексті

Джерело: [7].

Застосування візуального аналізу базується на уявленні про транспортну інфраструктуру як просторову систему, що формує логіку переміщення туриста в місті. Цей підхід дозволяє не лише описувати функції окремих елементів інфраструктури, а й аналізувати їхню взаємозалежність у межах міського ландшафту. У науковій традиції урбаністичних студій візуальний аналіз застосовується для вивчення конфігурації маршрутів, інтермодальних вузлів і точок пересадки, що мають туристичну значущість. Метод передбачає співвіднесення просторових структур з функціональними навантаженнями, зокрема, доступністю локацій, тривалістю переміщення та щільністю транспортних потоків [8].

Підґрунтям візуального аналізу є принципи картографічної інтерпретації та морфологічного зіставлення простору. При цьому об'єкти

транспорту аналізуються як модулі просторової доступності, а їхня взаємодія з туристичними зонами оцінюється за критеріями конфігураційної сумісності. Просторові структури піддаються типологізації, що дозволяє порівняти системи не лише за кількісними, а й за якісними показниками. У таблиці 1.6 наведено типи візуального аналізу, що застосовуються в дослідженнях міських транспортних середовищ.

Таблиця 1.6

Типи візуального аналізу транспортної інфраструктури в міському просторі

Тип аналізу	Операційний фокус	Аналітична функція
Картографічний	план-схеми, карти маршрутів	виявлення зон з недостатнім охопленням
Морфологічний	структура вузлів, пересадок, зупинок	аналіз зручності та логіки маршрутизації
Ідентифікаційний	типологія маршрутів (кільцеві, лінійні тощо)	класифікація моделей переміщення в межах туристичних кластерів
Візуально-семіотичний	дизайн зупинок, транспорту, табло	оцінка естетичного та інформаційного навантаження

Джерело: [9].

Окрім зазначених методів, застосовано принцип структурного моделювання, що дозволяє репрезентувати міську транспортну систему як взаємодію формальних (регламентних) та неформальних (поведінкових) елементів. Це забезпечує теоретичну повноту інтерпретації, дозволяючи врахувати як інституційну логіку функціонування, так і користувачьке сприйняття інфраструктури. Метод дозволяє виявляти невидимі у формальних описах бар'єри: неочевидні маршрути, зони дезінтеграції, когнітивні розриви у навігації. Таке структурування створює підґрунтя для узагальнень, що будуть застосовані в аналітичній частині [10].

Значення має й метод наративного аналізу, який дозволяє структурувати існуючі дискурси щодо міського транспорту як складової туристичного досвіду. Через вивчення публікацій, теоретичних моделей та концепцій

(зокрема, мобільного урбанізму, транспортної юстисіальної інфраструктури, інтермодальності) формуються аналітичні категорії, які використовуються в описі досліджуваних систем. Застосування наративного методу підсилює аналітичну глибину, дозволяючи розглядати інфраструктуру не лише як фізичну систему, а як елемент культурної й соціальної взаємодії.

Використання методу інтермодального типологічного аналізу забезпечує концептуальне розмежування між різними формами організації транспортних систем. Його мета — створити уніфіковану аналітичну рамку для порівняння моделей переміщення, що формують туристичне споживання простору. Такий підхід унеможлиблює редукцію дослідження до технічного опису інфраструктури, натомість забезпечує комплексне теоретичне охоплення феномену мобільності.

Завдяки застосуванню узгоджених методологічних принципів — системності, міждисциплінарності, багаторівневості, компаративності — дослідження має здатність відтворити логіку функціонування транспортної інфраструктури у просторі міської туристичної дестинації. Ці принципи уможлиблюють перенесення результатів у прикладну площину, створюючи основу для планувальних, урбаністичних і маркетингових рішень.

У першому розділі сформульовано теоретико-методологічні засади аналізу транспортної інфраструктури як структурного чинника туристичної спеціалізації міста. Визначено поняття туристичного потенціалу, у структурі якого транспортна система розглядається як інфраструктурний модуль, що забезпечує просторову досяжність, логістичну зручність і сервісну відповідність. Узагальнено функціональні складові транспортної інфраструктури, що детермінують туристичну привабливість: мобільність, інформаційна підтримка, інституційна відкритість, безпека, естетика та інклюзія. Охарактеризовано типові моделі організації транспортних систем у мегаполісах, із фіксацією структурних, просторових та соціальних характеристик, які диференціюють їх від інфраструктур малих і середніх міст. Розглянуто механізми впливу транспорту на імідж міста як дестинації,

включно з елементами першого враження, туристичного продукту та зручності пересування як критерію повернення туриста.

Методологічна частина розділу обґрунтовує використання порівняльного аналізу як основного дослідницького підходу з акцентом на структурну, інституційну та просторову компоненти міської мобільності. Застосування типологічного, візуального та концептуального аналізу дозволяє інтерпретувати транспорт не як окрему технічну підсистему, а як інструмент просторової організації туристичного досвіду. Сформовано логіку багаторівневої аналітики — від нормативної структури до когнітивних моделей переміщення — що забезпечує повноту оцінки інфраструктурної спроможності міста. Представлені положення становлять концептуальну основу для подальшого емпіричного аналізу систем Києва та Берліна в контексті їхньої туристичної доступності.

РОЗДІЛ II. ЕМПІРИЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ ЯК ЧИННИКА ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

2.1 Порівняльна характеристика транспортних систем Києва і Берліна в контексті туристичного досвіду

У межах дослідження взято за основу дві європейські столиці — Київ та Берлін, які є порівнянними за демографічними показниками (населення близько 3–3,7 млн осіб), адміністративним статусом, а також функціональним навантаженням у національних урбаністичних системах. Вибір Берліна як референтного прикладу зумовлений тим, що його сучасна транспортна інфраструктура формувалась у післявоєнний період в умовах складної соціально-політичної трансформації, що значною мірою зближує його історичні передумови з українським контекстом. Таким чином, аналіз транспортної моделі Берліна становить особливу практичну цінність у контексті пошуку релевантних механізмів адаптації та імплементації ефективних інструментів мобільності для міста Києва.

Структурна організація транспортної системи великого міста визначається конфігурацією маршрутної мережі, ступенем інтеграції між видами перевезень, регламентною єдністю тарифного простору та технологічною керованістю. Міста Київ і Берлін демонструють принципово різні моделі інфраструктурної побудови, що обумовлено відмінностями у формах урбаністичного планування, інституційному управлінні мобільністю та рівні впровадження цифрових технологій. Берлін функціонує на основі багаторівневої інтегрованої моделі з єдиною зоною тарифікації, високим ступенем взаємозаміщення видів транспорту та повною інтермодальністю. Київ, натомість, характеризується фрагментованою маршрутною сіткою, неузгодженістю між перевізниками та відсутністю єдиної транспортної платформи.

З погляду туристичного досвіду, в обох містах найбільш активно використовуються ті види транспорту, що забезпечують передбачувану маршрутну логіку з мінімальними бар'єрами входу. У Берліні це метро і міська електричка, що охоплюють усі ключові туристичні кластери й мають стабільну навігаційну підтримку з багатомовним інтерфейсом. У Києві основним видом транспорту, яким користуються туристи, залишається метрополітен, що забезпечує доступ до центральної частини міста, проте має обмеження у сфері інклюзивності та інформаційної відкритості.

Найбільш часто використовуваними туристами видами транспорту є:

- метро;
- міська електричка;
- трамвай на ділянках, що з'єднують культурно-історичні райони;
- автобус на напрямках, не покритих рейковими лініями;
- маршрутне таксі як вимушений засіб у віддалених зонах Києва;
- пором у Берліні на маршрутах уздовж Шпрее та каналів.

Використання цих транспортних засобів обумовлюється не лише їхньою доступністю, а й здатністю інтегруватися у логіку споживання туристичного простору, формуючи на цій основі стабільний користувацький сценарій переміщень.

У таблиці 2.1 наведено зіставлення параметрів, що визначають функціональну спроможність транспортної системи обслуговувати туристичні потоки.

Таблиця 2.1

*Порівняльна характеристика транспортних систем Києва та Берліна
в аспекті туристичної доступності*

Параметр	Київ	Берлін
Види громадського транспорту	Метро, трамвай, тролейбус, автобус, маршрутне таксі	U-Bahn, S-Bahn, трамвай, автобус, пором

Інтеграція систем	Відсутність єдиної платформи, фрагментована структура	Повна інтермодальність, єдина система планування та пересадок
Тарифна політика	Поділ за видами транспорту, відсутність уніфікованого квитка	Єдина тарифна модель з поділом на зони А–В–С
Інфраструктура для туристів	Мінімальний обсяг англомовної інформації, нестабільна навігація	Уніфікована багатомовна навігація, фізичне зонування туристичних потоків
Доступність для маломобільних	Часткова адаптація станцій та зупинок, обмежена кількість пандусів	Системна інклюзія, повна доступність до основних маршрутів
Рівень цифровізації	Відсутність єдиного цифрового сервісу, часткова автоматизація оплат	Повна цифрова інтеграція (додатки, табло, квитки, планувальники маршрутів)

Джерело: узагальнено автором на основі [11-18].

Порівняння свідчить, що транспортна система Берліна має вищий рівень інтеграції, інтермодальної злагодженості та функціональної відкритості, що забезпечує зручну навігацію для туристів. Київ, попри наявність основних видів транспорту, характеризується фрагментованістю, відсутністю єдиного планування та нестабільністю тарифної моделі, що створює численні бар'єри для нерезидентного користувача.

Структурні характеристики транспортних мереж Києва і Берліна демонструють суттєву різницю як за рівнем інфраструктурного розвитку, так і за логікою інтеграції елементів системи. У Берліні спостерігається стабільне функціонування багаторівневої транспортної структури з високим ступенем модернізації та інституційної координації. Київська модель, попри наявність усіх базових видів транспорту, характеризується обмеженою системною взаємодією та нерівномірною якістю інфраструктурного забезпечення.

Метрополітен у Києві складається з трьох діючих ліній загальною протяжністю 66,1 км, що включає 51 станцію (див. рис. 2.1). Щоденне середнє навантаження становить близько 1,5 мільйона пасажирів, однак система частково зношена, з високою часткою застарілого рухомого складу та обмеженою інклюзивністю.

обслуговування районів без підземного транспорту. У Києві функціонує 21 трамвайний маршрут загальною довжиною 139,9 км, зокрема з елементами швидкісної трамвайної інфраструктури. Незважаючи на наявність ліній, система характеризується технічною деградацією та низьким рівнем оновлення парку.

Автобусні мережі обох міст демонструють відмінності як у щільності маршрутів, так і в структурі управління. У Києві діє приблизно 140 регулярних маршрутів, які обслуговують щоденний попит на рівні 1,5 мільйона пасажирів. Проте система залишається фрагментованою, з недостатньою інтеграцією з іншими видами транспорту. У Берліні діє 149 денних і 63 нічні маршрути, які формують мережу загальною протяжністю понад 1675 км. Транспортна структура повністю інтегрована з рештою систем, підтримуючи єдину логіку пересування.

Для узагальнення ключових розбіжностей у структурному розвитку основних транспортних мереж подано таблицю 2.2.

Таблиця 2.2

Порівняльна характеристика розвитку метро, трамвайних і автобусних мереж у Києві та Берліні

Параметр	Київ	Берлін
Метро	3 лінії, 66,1 км, 51 станція; $\approx 1,5$ млн пасажирів/день	9 ліній, 147 км, 173 станції; >500 млн пасажирів/рік
Трамвайна мережа	21 маршрут, 139,9 км; потребує модернізації	22 лінії, 293,78 км; активне розширення
Автобусна мережа	≈ 140 маршрутів; $\approx 1,5$ млн пасажирів/день	149 денних і 63 нічних маршрутів; 1675 км загальної довжини
Інтеграція між видами транспорту	Обмежена; відсутність єдиної системи планування	Повна інтермодальність; єдиний цифровий інтерфейс
Технічний стан інфраструктури	Часткова зношеність, відсутність системної модернізації	Стабільна підтримка та модернізація
Доступність для маломобільних груп	Нерівномірна; обмежений доступ до станцій та зупинок	Висока; більшість інфраструктури повністю адаптована

Джерело: узагальнено автором на основі [11-18].

Статистично-функціональний аналіз підтверджує значну перевагу Берліна в аспектах інтегрованості, технічної готовності та орієнтації на користувача. Модель Києва демонструє потенціал до розвитку, однак потребує переходу від фрагментарних рішень до системної інфраструктурної політики з урахуванням туристичного чинника.

Рівень цифровізації транспортної інфраструктури визначає не лише ступінь технічної модернізації міста, але й формує параметри доступності середовища для зовнішнього користувача. У структурі туристичного досвіду цифрові сервіси виконують інтерфейсну функцію між туристом і міською мобільністю, забезпечуючи оперативний доступ до інформації про маршрути, тривалість пересування, інтервали руху, тарифи та топологію пересадок. Високий ступінь цифрової інтеграції значно знижує когнітивне навантаження, дозволяє уникати дезорієнтації та мінімізує часові витрати на навігацію, що особливо актуально в середовищі з низькою прогнозованістю.

У Берліні цифрова інфраструктура представлена комплексною платформою BVG Fahrinfo, яка функціонує як єдиний мобільний застосунок для всіх видів транспорту. Вона забезпечує багатомовну підтримку, синхронізацію з реальним графіком, можливість придбання квитків, а також персоналізоване планування маршрутів із врахуванням пересадок, типів транспорту та тимчасових обмежень. Окремою перевагою є картографічна деталізація інтермодальних вузлів, а також інтеграція сервісу з іншими цифровими платформами міста — зокрема, туристичними картами, сервісами прокату велосипедів та локальними подієвими календарями.

Київська система цифрової підтримки транспорту перебуває на стадії фрагментованого розвитку. Наявні сервіси, такі як Kyiv Smart City або EasyWay, виконують обмежені функції, зосереджуючись переважно на відстеженні місцезнаходження транспорту та орієнтовному плануванні маршрутів. Відсутня єдина тарифна система з цифровим доступом, функція купівлі квитків через мобільний додаток не є універсальною, а інтерфейси здебільшого не мають багатомовної адаптації. Ця ситуація ускладнює

навігацію для іноземних туристів і знижує конкурентоспроможність міста як дестинації з розвиненим транспортним середовищем.

Порівняльний аналіз засвідчує, що цифрова логістика мобільності у Берліні функціонує як повноцінна інфраструктура туристичної підтримки, тоді як у Києві цифрові сервіси залишаються допоміжними та фрагментарними. Відсутність системної цифрової інтеграції знижує якість користувацького досвіду, формуючи додаткові бар'єри для орієнтації, пересування й ефективного планування перебування. З урахуванням ролі цифрових технологій як індикатора відкритості міста, цей компонент потребує структурного реформування в рамках транспортної політики Києва.

Функціональна ефективність транспортної системи (див.2.3) в контексті туристичного використання визначається ступенем зв'язності між маршрутною мережею та просторовим розміщенням об'єктів туристичного інтересу. У туристичному місті мобільність не є самодостатньою категорією — вона реалізується через структуру дестинаційних переміщень, які повинні бути логістично забезпечені. Основним критерієм у цьому контексті виступає безперервність переміщення між ключовими локаціями з мінімальною кількістю пересадок і часових втрат. У Берліні транспортна структура адаптована до туристичної картографії: станції метро, трамвайні лінії та автобусні маршрути розміщені з урахуванням просторових кластерів туристичних локацій — історичних площ, музеїв, виставкових просторів, набережних і культових об'єктів. Київська маршрутна сітка демонструє недостатню відповідність між транспортними напрямками та локалізацією туристичного інтересу, зокрема в частині доступу до периферійних, але значущих об'єктів (Пирогів, Феофанія, музей авіації тощо).

Таблиця 2.3

Наявність прямого сполучення між ключовими туристичними локаціями та транспортними лініями

Локація	Берлін (тип сполучення)	Київ (тип сполучення)
Історичний центр	метро (U6, U2), автобус, трамвай	метро (Золоті ворота), маршрутки

Музейний острів	метро + трамвай, S-Bahn	метро + пішки
Технічний музей	метро + автобус	відсутність прямого сполучення
Аеропорт	S-Bahn, автобус	SkyBus, метро через пересадку
Парки та рекреаційні зони	автобус + трамвай	автобус + маршрутка
Визначні об'єкти на периферії	метро + регіональний потяг	трамвай + маршрутка або пішки

Джерело: узагальнено автором на основі [11-18].

Наявність повноцінного транспортного покриття територіальної структури туристичних кластерів безпосередньо впливає на тривалість перебування туриста в місті та ступінь інтенсивності його маршруту. За умови обмеженої зв'язності знижується ймовірність відвідування локацій за межами центральної частини, що звужує туристичний профіль міста.

Транспортна інфраструктура, не адаптована до потреб осіб з обмеженою мобільністю, фактично виключає ці групи з туристичного обігу, створюючи системні бар'єри. У сучасному урбаністичному контексті інклюзивність є нормативною вимогою, що визначає відповідність міста до принципів відкритого й рівного середовища. У Берліні реалізовано комплексну модель інфраструктурної доступності: понад 95 % станцій метро обладнано ліфтами або підйомниками, більшість автобусів — низькопідлогові, а навігаційні системи мають візуально-акустичні дублювання. У Києві ситуація є асиметричною: частина станцій метро є повністю недоступною, значна частина автобусів та трамваїв — зі східцями, без можливості посадки осіб на візках. Відсутність єдиного стандарту щодо транспортної інклюзії унеможливорює системне планування пересування для маломобільних туристів (див. табл 2.4).

Таблиця 2.4

Порівняльна доступність міського транспорту для маломобільних осіб

Показник	Київ	Берлін
Частка низькопідлогового транспорту	≈ 30 %	понад 90 %
Ліфти на станціях метро	< 15 станцій	> 90 % станцій
Наявність тактильної навігації	частково	стандартна функція
Адаптація мобільних застосунків	відсутня	наявна (включно з навігацією)

Маршрути, придатні для маломобільних осіб	для окремі, не позначені в системі	повна інтеграція
Стандарт посадки на зупинці	переважно через сходинки	рівне підведення до платформи

Джерело: узагальнено автором на основі [11-18].

Наявність інфраструктури без інклюзивного доступу порушує принцип універсального користування міським простором і обмежує туристичну суб'єктність осіб з інвалідністю, літніх туристів і батьків з візками. Це не лише дискримінаційний чинник, а й стримувальний бар'єр для розвитку інклюзивного туризму в місті.

Нор-он/Нор-оф транспортні послуги репрезентують сегмент орієнтованого на туриста транспорту, який поєднує навігаційну простоту з доступом до основних об'єктів інтересу. У Берліні ці сервіси функціонують як структурна частина міського туристичного продукту: існує кілька операторів, маршрути охоплюють понад 20 ключових локацій, доступна багатомовна аудіосупровідна система, а квитки інтегровані з міськими транспортними проїзними. Система працює за моделлю інфраструктурної доповнюваності до громадського транспорту. У Києві Нор-он/Нор-оф сервіси представлені обмежено — маршрут охоплює центральну частину міста, не охоплює периферійних об'єктів і має мінімальний рівень сервісного забезпечення. Відсутня система онлайн-бронювання, немає мовної варіативності гідів, а доступність для маломобільних осіб обмежена.

Наявність або відсутність Нор-он/Нор-оф маршрутів як структурного елементу туристичного транспорту відображає рівень інституційної зрілості міста у формуванні комплексної пропозиції для відвідувача. Сервіс виконує функцію логістичного посередника між туристичними точками та водночас інструмент структурування просторового досвіду в місті. За умови належного впровадження він значно розширює мобільність туриста без втрати орієнтаційної безпеки.

Підсумовуючи, встановлено, що транспортна система Берліна виконує функцію структурної опори туристичної мобільності завдяки високому рівню

інтегрованості, передбачуваності маршрутної логіки, цифровій доступності та просторовому охопленню ключових destinations. Київська модель, у свою чергу, не забезпечує системної відповідності між інфраструктурними ресурсами та логікою туристичних переміщень, що виявляється у фрагментації маршрутної сітки, відсутності адаптованих сервісів і недоступності значної частини культурно значущих об'єктів. Зафіксовані відмінності мають концептуальний характер і вказують на потребу в глибокому перегляді стратегічних пріоритетів транспортної політики Києва в контексті формування привабливої міської destinations.

2.2 Проблеми функціонування громадського транспорту в Києві крізь призму туристичних викликів

Мережа київського метрополітену, яка формально виконує функцію каркаса міської транспортної системи, демонструє низку технічних, просторових і сервісних обмежень, що знижують її функціональну придатність до обслуговування туристичних потоків. Хоча загальна протяжність ліній становить 66,1 км із 51 станцією, фактичне територіальне охоплення є нерівномірним: значна кількість районів, де розміщені об'єкти туристичного інтересу, залишаються поза зоною прямого доступу до метрополітену. Зокрема, культурні та природні комплекси, що мають інституційну туристичну значущість (Пирогів, Феофанія, Національний музей авіації), не інтегровані до маршрутної структури підземного транспорту.

Для концептуалізації основних системних вад подано аналітичне узагальнення у форматі таблиці 2.5. Структуризація обмежень здійснена за принципом відповідності між функціональними параметрами інфраструктури та характером туристичних ускладнень, що виникають унаслідок їх наявності. Такий підхід забезпечує логічний перехід до діагностичного рівня аналізу транспортної непридатності системи для короткотермінових відвідувань міста.

Таблиця 2.5

*Ключові обмеження функціонування київського метрополітену в
контексті туристичної мобільності*

Параметр обмеження	Опис	Наслідки для туриста
Просторове охоплення	Відсутність станцій у районах розміщення периферійних туристичних локацій	Зниження досяжності культурних об'єктів без додаткових пересадок
Технічна інклюдія	Недостатня кількість ліфтів, пандусів, адаптивного обладнання	Неможливість пересування маломобільними користувачами без сторонньої підтримки
Навігаційна інфраструктура	Відсутність багатомовних схем, туристичних позначень, інтерактивної навігації	Обмеження у самостійному плануванні маршруту і складності орієнтації
Логістична дисперсія	Наявність складних або неінтуїтивних пересадок, нестача прямого сполучення між кластерами	Зростання когнітивного навантаження при переміщенні між об'єктами
Інституційна нестабільність	Часті обмеження руху в центральному ядрі через надзвичайні події	Порушення часової логіки маршруту, зниження транспортної передбачуваності

Джерело: узагальнено автором на основі [19-24].

Однією з ключових функціональних вад громадського транспорту в Києві є обмежена доступність локацій, що становлять сталий або епізодичний інтерес для відвідувачів. Просторова організація міського середовища характеризується високою концентрацією об'єктів туристичної привабливості поза межами прямого транспортного охоплення. Така ситуація зумовлює потребу у багатоетапному переміщенні з використанням декількох типів транспорту, що ускладнює маршрутну логіку та підвищує когнітивне навантаження на туриста. Відсутність прямого або інтегрованого сполучення між точками туристичної активності й основними вузлами міської мобільності значно знижує ефективність пересування й обмежує гнучкість у плануванні відвідувань.

Для ілюстрації проблеми недостатньої транспортної досяжності можна навести типові приклади локацій з порушеним логістичним зв'язком:

- Національний музей народної архітектури та побуту України (Пирогів);
- Музей історії авіації, розташований поблизу аеропорту «Жуляни»;
- Міжнародний виставковий центр на Лівобережній, що має слабкий трамвайно-автобусний вузол;
- Співоче поле як сезонна дестинація з фрагментарною маршрутною підтримкою;
- Голосіївський парк ідентифікований як рекреаційна зона, але позбавлений прямого сполучення з центром;
- Музей «Київська фортеця», що розташований між станціями метро без виокремленого транспортного коридору;
- Центр сучасного мистецтва M17, який функціонує на території з недостатньо обслуговуваною маршрутною мережею.

Усі ці об'єкти мають як туристичну, так і репутаційну вагу для міста, однак їхня інфраструктурна ізольованість знижує імовірність включення до спонтанних або рекомендованих маршрутів. Навіть за умов розвиненого потенціалу транспортна система не виконує функцію забезпечення просторової цілісності міського туристичного продукту. Відсутність спеціалізованих або адаптованих маршрутів, а також неузгодженість розкладів з відвідуваністю подієвих локацій, створюють ситуацію непередбачуваності та фрагментарності споживчого досвіду туриста.

Інфраструктурна дискримінація маломобільних груп у Києві є наслідком системної неспроможності міської транспортної політики забезпечити рівні умови доступу до мобільності для всіх категорій користувачів. Існуюча архітектура міського простору, включаючи громадський транспорт і пішохідну інфраструктуру, формувалася без врахування принципів універсального дизайну. Унаслідок цього значна частина маломобільних осіб, зокрема люди з інвалідністю, особи похилого віку, батьки з дитячими візками, а також тимчасово травмовані пасажери, опиняються у становищі обмеженого доступу або повної інфраструктурної ізоляції. У сегменті туристичних

переміщень це створює подвійний бар'єр: логістичний (фізичне недосягнення об'єктів) та когнітивний (неможливість самостійного планування маршрутів). Відсутність функціональної інтеграції транспортної системи з потребами вразливих категорій населення призводить до виключення цих груп з активного користування громадським транспортом. Умови переміщення є не просто ускладненими — вони фактично позбавляють право на мобільність, що суперечить міжнародним нормам інфраструктурної інклюзії. Цей ефект проявляється на всіх рівнях транспортної системи, включаючи підземний, наземний, пересадковий і інформаційно-навігаційний. Ігнорування системної адаптації веде до відтворення моделі сегрегації в міському просторі.

Метрополітен Києва є найбільш показовим прикладом технічної та сервісної недоступності. Лише незначна частина станцій обладнана ліфтами, пандусами або іншими пристроями для самостійного пересування осіб на візках. Дані аналітичних оглядів свідчать, що менш як 30% усіх станцій відповідають базовим критеріям фізичної доступності. Більшість пересадкових вузлів залишаються недоступними для людей із порушеннями опорно-рухового апарату, що робить навіть умовно доступні ділянки ліній непридатними для повноцінного використання. Візуальна й акустична навігація не стандартизована: частина станцій не має контрастного позначення маршрутів, а схеми пересадок не передбачають маршрутів для маломобільних користувачів. Кнопки виклику персоналу часто не функціонують або розміщені у важкодоступних точках. Жоден із пересадкових вузлів метро не забезпечує безперервного пересування без фізичних бар'єрів. В умовах туристичного користування це означає неможливість планування маршруту без зовнішнього супроводу або без повної відмови від використання метро як засобу пересування.

Наземний транспорт також не забезпечує повноцінної інфраструктурної інклюзії. Хоча офіційні звіти вказують на зростання частки низькопідлогового транспорту (насамперед автобусів і тролейбусів), його фактична придатність для маломобільних осіб є низькою через відсутність піднятих платформ,

дефіцит зупинок із пандусами та незручні умови посадки. У значній кількості випадків водії не мають відповідної підготовки та не забезпечують допомогу під час посадки/висадки осіб із інвалідністю. Також спостерігається системна проблема з неправильним паркуванням транспорту щодо бордюрів, що унеможлиблює заїзд візків без сторонньої допомоги. Маршрути громадського транспорту рідко мають спеціальне маркування як доступні, а інформаційні табло не відображають відповідної позначки. Трамвайна система взагалі залишається одним із найбільш недоступних видів транспорту через використання високопідлогового рухомого складу та відсутність синхронізації між транспортом і зупинками. Навіть у районах з оновленою інфраструктурою спостерігається несистемність у розміщенні технічних засобів доступу.

Інформаційно-навігаційне середовище Києва також не адаптоване до потреб маломобільних груп, що унеможлиблює самостійне планування пересування містом. Мобільні застосунки, що використовуються для навігації громадським транспортом, не містять фільтрів за критерієм доступності. Офіційні міські сайти або портали, присвячені мобільності, не містять розділів для туристів з інвалідністю. Вказівники на зупинках відсутні або дублюють інформацію лише українською мовою, без урахування функціональних можливостей людей із порушеннями зору. Інформаційні схеми, де вони присутні, не стандартизовані, не мають достатнього контрасту, і, як правило, не позначають спеціалізованих маршрутів чи зон безбар'єрного переміщення. Таким чином, навіть за наявності фізичної інфраструктури, брак інформування та комунікації формує бар'єри когнітивного типу. Це унеможлиблює не лише пересування, а й сам факт доступу до інформації про те, які зони потенційно можуть бути досяжними.

Становлення інклюзивного транспорту в Києві зіштовхується не лише з інфраструктурними, але й з управлінськими бар'єрами. У місті відсутній єдиний орган або координуюча структура, відповідальна за уніфікацію стандартів доступності в межах транспортної системи. Станом на 2024 рік не існує актуалізованої міської програми з розвитку безбар'єрного громадського

транспорту з чітко визначеними етапами, бюджетами та механізмами моніторингу. Окремі позитивні кейси, на кшталт введення інклюзивного таксі від комерційних операторів або розміщення ліфтів на нових станціях метро залишаються точковими й не перетворюються на масштабну інституційну політику. Відсутність регулярних досліджень та статистичного обліку мобільності маломобільних груп унеможливорює формування обґрунтованої транспортної стратегії для цієї категорії користувачів. Така ситуація веде до нормативного вакууму, в якому питання інклюзії залежить не від планування, а від ситуативних ініціатив окремих відомств або міжнародних проєктів.

Наявність інфраструктурної дискримінації в транспортній системі Києва є не просто викликом етичного чи соціального характеру — вона створює умови обмеженої туристичної привабливості міста в глобальному контексті. У сучасній туристичній практиці інклюзія визначається не як додатковий сервіс, а як структурна характеристика якості міського простору. Відсутність системи, здатної забезпечити базову доступність, обмежує потенціал Києва у формуванні стійкої моделі урбаністичного туризму, орієнтованого на широке коло відвідувачів. Це також знижує ймовірність участі столиці в міжнародних рейтингах «дружніх до всіх» міст і перешкоджає розвитку солідарного та соціального туризму. Таким чином, проблема інфраструктурної дискримінації виходить за межі соціальної політики та набуває стратегічного виміру, без вирішення якого неможливо говорити про повноцінну модернізацію туристичної системи міста.

Характер маршрутної доступності до туристичних об'єктів, розташованих на периферії міської структури, демонструє обмеженість інституційної здатності громадського транспорту забезпечувати рівномірний доступ до культурно-рекреаційних зон. ВДНГ, Пирогів і Феофанія — локації, що відображають проблеми логістичної неповноти й фрагментації маршрутної мережі. Формальна наявність сполучення не є еквівалентом функціональної доступності, оскільки для досягнення цих об'єктів необхідно здійснювати кілька пересадок, а в окремих випадках використовувати недержавні або

нерегульовані форми транспорту (маршрутні таксі), які не відповідають вимогам зручності, передбачуваності й інклюзивності.

Найбільш структуровано інтегрованою в транспортну систему є локація ВДНГ — станція метро «Виставковий центр» дозволяє безпосередній доступ, а додаткові наземні маршрути підсилюють зв'язок із сусідніми районами. Водночас Пирогів, як найбільший музей просто неба в Україні, не має прямого транспортного зв'язку з жодною лінією метро; для його досягнення необхідна комбінація підземного транспорту та маршрутного таксі. Аналогічна ситуація спостерігається щодо парку Феофанія, який, попри рекреаційну значущість, не включений до інтегрованої системи громадського транспорту. У випадку обох останніх локацій проблема ускладнюється відсутністю навігації, нестабільним графіком маршрутних засобів і відсутністю позначень у туристичних цифрових картах.

Для узагальнення параметрів маршрутної придатності до зазначених об'єктів подано таблицю 2.6, яка фіксує наявність або відсутність прямих маршрутів, кількість пересадок, тип транспорту та рівень придатності для маломобільних груп.

Таблиця 2.7

Оцінка маршрутної доступності ключових периферійних туристичних локацій Києва

Локація	Найближча станція метро	Проміжні пересадки	Тип транспорту після метро	Доступність для маломобільних груп	Пряме сполучення
ВДНГ	«Виставковий центр»	відсутні	пішки або автобус	часткова (низькопідлогові автобуси)	наявне
Пирогів	«Виставковий центр»	1	маршрутне таксі або автобус	відсутня	відсутнє
Феофанія	«Теремки»	1–2	маршрутне таксі або пішки	відсутня	відсутнє

Джерело: узагальнено автором на основі [19-24].

Як демонструє аналіз, лише одна з трьох локацій може вважатися інфраструктурно наближеною до туристичного ядра. Наявність пересадок,

відсутність цифрового дублювання маршрутів, а також нерегульований статус частини перевізників не дозволяють туристу реалізувати маршрут без попередньої логістичної підготовки. Це формує ситуацію прихованої дискримінації — не через юридичну заборону, а через технічну непридатність маршрутної мережі для короткотермінового зовнішнього користування.

Підсумовуючи, зафіксовано, що громадський транспорт Києва у нинішній конфігурації не забезпечує достатнього рівня функціональності з позиції туристичної мобільності. Виявлено системні обмеження, пов'язані з нерівномірністю охоплення метрополітену, дезінтеграцією маршрутних мереж, інфраструктурною дискримінацією маломобільних груп та логістичною ізоляцією ключових туристичних локацій. Проблеми стосуються як технічного рівня доступу, так і відсутності передбачуваної навігації, цифрової підтримки й уніфікованих стандартів. Відвідування культурних і рекреаційних об'єктів на периферії міста вимагає складної маршрутної конструкції, що суперечить принципам відкритості та інклюзивності туристичного середовища. Транспортна система в її поточному стані не виконує функцію просторової опори туристичної спеціалізації Києва й потребує структурної модернізації з орієнтацією на зовнішнього користувача.

Другий розділ дозволив виявити системні параметри, які визначають ефективність транспортної інфраструктури в контексті туристичної доступності міського середовища. Порівняльна характеристика Києва та Берліна показала істотні відмінності в рівні інтеграції, сервісної адаптації, інклюзивності та просторового охоплення туристичних маршрутів. У Берліні транспорт виконує не лише функцію переміщення, а й є частиною туристичного продукту, підтримуючи когерентність між об'єктами інтересу, інформаційними сервісами та користувацьким досвідом. Київська система, натомість, фіксує ознаки технічної, управлінської та нормативної фрагментації, що унеможлиблює повноцінне функціонування транспорту як інструменту підтримки туристичних потоків.

Окрему загрозу становить інфраструктурна дискримінація маломобільних груп, яка порушує принципи рівного доступу до міського простору та обмежує охоплення аудиторії потенційних відвідувачів. Встановлено відсутність системної логіки маршрутної організації щодо ключових локацій культурного, меморіального й рекреаційного призначення, особливо за межами центральної зони. Практичні приклади переміщення до ВДНГ, Пирогова й Феофанії підтверджують неспроможність існуючих маршрутів забезпечити інституційну функцію туристичної мобільності. Сукупність виявлених недоліків підтверджує необхідність перегляду транспортної політики Києва в напрямку впровадження інклюзивної, інтермодальної та туристично орієнтованої моделі міської мобільності.

РОЗДІЛ III. УРБАНІСТИЧНЕ ПРОЄКТУВАННЯ ІНКЛЮЗИВНОГО ТУРИСТИЧНОГО МАРШРУТУ В КИЄВІ

3.1 Соціально-економічні підстави впровадження інклюзивного транспорту в туристичному просторі міста

Інклюзивність у міському просторі розглядається як нормативна категорія, що передбачає гарантований доступ до інфраструктури незалежно від фізичних, сенсорних чи когнітивних особливостей користувача. У контексті туризму інклюзивність набуває подвійного значення: з одного боку, вона виступає базовою умовою для мобільності певних груп туристів, з іншого — є індикатором інституційної зрілості дестинації. В умовах Києва, де транспортна система продовжує функціонувати за інерційними технократичними моделями, відсутність інфраструктурної інклюзії є не лише соціально чутливою проблемою, а й чинником зниження туристичної конкурентоспроможності. Розширення транспортної доступності через інклюзивні рішення підвищує охоплення цільової аудиторії, включаючи людей з інвалідністю, літніх туристів, батьків із візками та осіб з тимчасовими фізичними обмеженнями. У межах європейської практики міста з високим рівнем інклюзивності транспорту включають цей параметр до офіційних туристичних стратегій. Відповідно, інституціоналізація інклюзивності є не лише гуманітарною вимогою, а й інструментом просторової політики. У Києві наразі відсутнє системне визнання мобільнісної різноманітності туристів як складника міської мобільності, що зумовлює потребу у впровадженні спеціалізованих рішень.

Війна, суттєво трансформувала структуру вразливих груп, зокрема збільшивши частку людей із тимчасовими або постійними фізичними ушкодженнями, психологічними травмами та потребами в медико-соціальній реабілітації (див. табл. 3.1). Значна частина цих осіб цивільні, які стали жертвами атак, а також ветерани бойових дій. Водночас погіршення

економічної доступності транспорту, пошкодження інфраструктури та зростання транспортного навантаження на окремі ділянки маршруту зумовили обмеження для повсякденного пересування осіб з інвалідністю. У цьому контексті туристична мобільність маломобільних осіб набуває вторинного, але не менш важливого значення, оскільки визначає рівень соціального включення та психологічної реінтеграції. Недоступність громадського транспорту в умовах посттравматичного середовища — це не лише про технічні параметри, а про символічне виключення з міського життя.

Таблиця 3.1

Соціальні наслідки війни для мобільності вразливих груп населення в Києві

Категорія осіб	Форма мобільнісного обмеження	Причини	Інфраструктурні наслідки
Особи з ампутаціями та пораненнями	Труднощі з доступом до станцій, пересадок, зупинок	Військові дії, мінно-вибухові травми	Неможливість самостійного пересування
Люди з ПТСР	Уникання натовпів, гучних просторів	Воєнний стрес, тривожні розлади	Неможливість використання перевантажених маршрутів
Літні люди, які евакуювались	Зниження фізичної витривалості, дезорієнтація	Переїзди, втрата житла	Вразливість у незнайомому інфраструктурному середовищі
Внутрішньо переміщені особи з інвалідністю	Обмежений доступ до адаптованого транспорту	Відсутність інклюзивної інфраструктури у новому районі	Системне порушення мобільності

Джерело: узагальнено автором на основі [19-24].

Аналіз існуючих транспортних рішень у Києві свідчить про відсутність системної уніфікації підходів до інфраструктурної інклюзії. Ліфти, пандуси, тактильна плитка, візуальна навігація, низькопідлоговий транспорт — усі ці елементи реалізуються точково, без формування єдиного стандарту доступності. Як наслідок, один і той самий маршрут може містити ділянки повної інклюзії поряд із зонами повного бар'єру, що унеможлиблює

використання його маломобільними особами. На нормативному рівні також не закріплено базових параметрів маршруту, придатного для всіх категорій користувачів. Відсутність таких стандартів перешкоджає інституціалізації інклюзивного транспорту як частини міської туристичної політики, що ускладнює можливість проєктування нових маршрутів (див. 3.2).

Таблиця 3.2

Структурні розбіжності в рівнях доступності інфраструктурних елементів Києва

Елемент інфраструктури	Наявність у Києві	Ступінь уніфікації	Функціональна повнота
Ліфти на станціях метро	часткова	фрагментарна	неповна
Низькопідлоговий транспорт	до 85 % автобусів	часткова	залежить від маршруту
Платформи рівного рівня	лише на окремих лініях	відсутня	обмежена
Тактильна плитка на зупинках	несистемна поява	повна відсутність	нефункціональна
Візуально-дубльована навігація	лише на нових станціях	часткова	недостатньо для іноземців
Доступність пересадкових вузлів	низька	нерегламентована	переважно бар'єрна

Джерело: узагальнено автором на основі [19-24].

Формування системи інклюзивного транспорту вимагає нормативного закріплення ключових параметрів доступності, адаптації інтерфейсів, модернізації зупинок та розвитку спеціалізованих транспортних сервісів. За відсутності стандартизації будь-які поліпшення залишаються точковими й не змінюють системну картину мобільності. З огляду на зазначене, передумови для проєктування інклюзивного туристичного маршруту мають спиратися на соціально обґрунтовану модель, що поєднує безбар'єрність, сервісну передбачуваність та інституційно підтримувану навігаційну логіку.

У березні 2025 року було проведено вибіркове опитування серед маломобільних користувачів транспортної системи Києва з метою виявлення бар'єрів, що перешкоджають їх повноцінній участі в міській мобільності. Опитування проводилося очно у шести районах Києва, загальна кількість валідних анкет — 64. Опитування включало шість питань: п'ять із них були

закритими, що дозволяє здійснити кількісне зіставлення результатів (анкета представлена в додатку А). Нижче подано систематизовані таблиці з результатами відповідей на закриті питання та аналітичний супровід кожної.

На рис. 3.1 подано розподіл за перевагою у виборі виду транспорту.

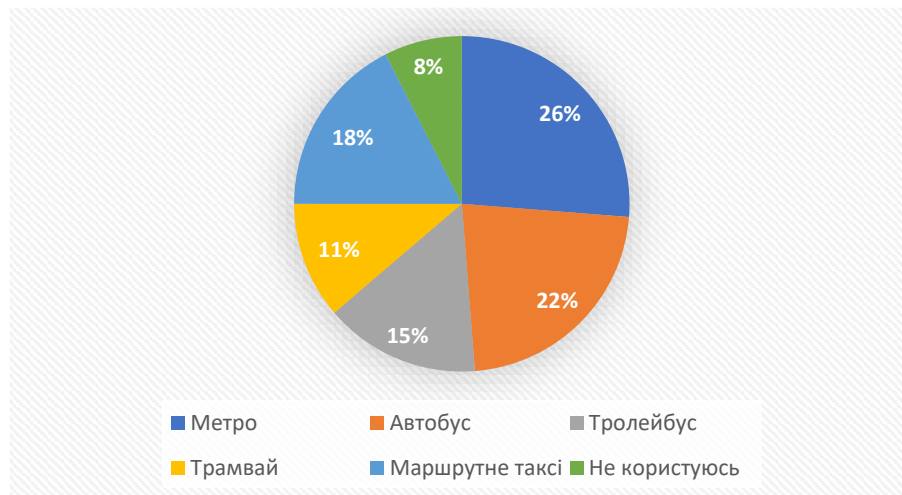


Рис 3.1 Переважні види транспорту серед маломобільних користувачів

Найчастіше серед доступного транспорту обирається метро, хоча воно має низький рівень пристосованості для маломобільних груп. Це вказує на відсутність альтернативи. При цьому 18,75 % респондентів (12 осіб) узагалі не користуються громадським транспортом через інфраструктурну непридатність. На рис. 3.2 представлено найпоширеніші фізичні бар'єри у міському транспорті.



Рис. 3.2 Найчастіші фізичні бар'єри, виявлені респондентами

У 87,5 % випадків (56 із 64) респонденти зіштовхуються з відсутністю вертикальної доступності. Також 73 % вказують на проблему платформної недосяжності. Це свідчить про пріоритетність реконструкції не транспортних одиниць, а саме зупинкової та пішохідної інфраструктури. На рис. 3.3 відображено суб'єктивну оцінку зручності орієнтації в транспортному середовищі.

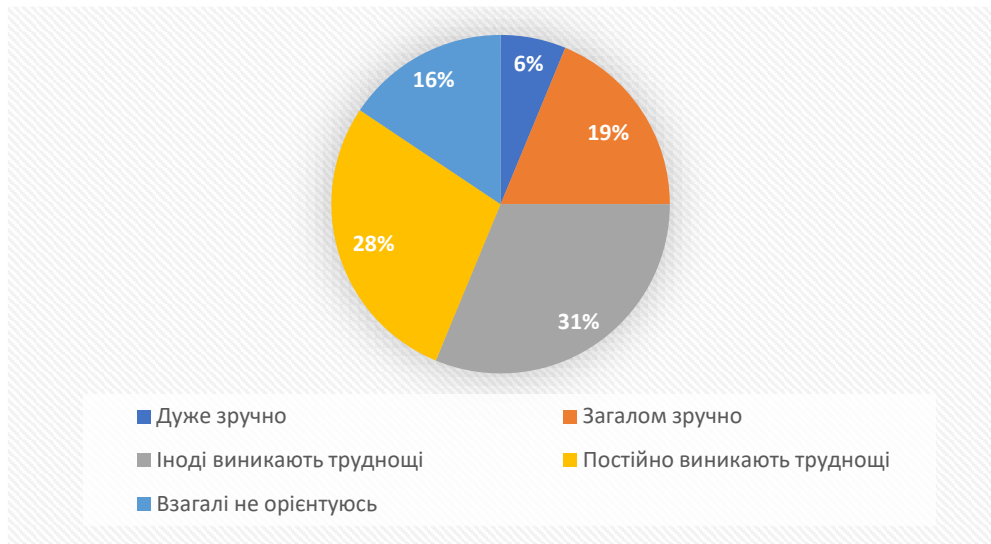


Рис. 3.3 Оцінка зручності орієнтації в системі транспорту

70,3 % опитаних (48 із 64) регулярно стикаються з труднощами при орієнтації в системі, а 15,6 % узагалі не здатні самостійно орієнтуватись. Це вказує на повну відсутність адаптованої навігації, зокрема для осіб із сенсорними порушеннями або когнітивними складнощами.

На рис. 3.4 зафіксовано рівень взаємодії з транспортним персоналом.

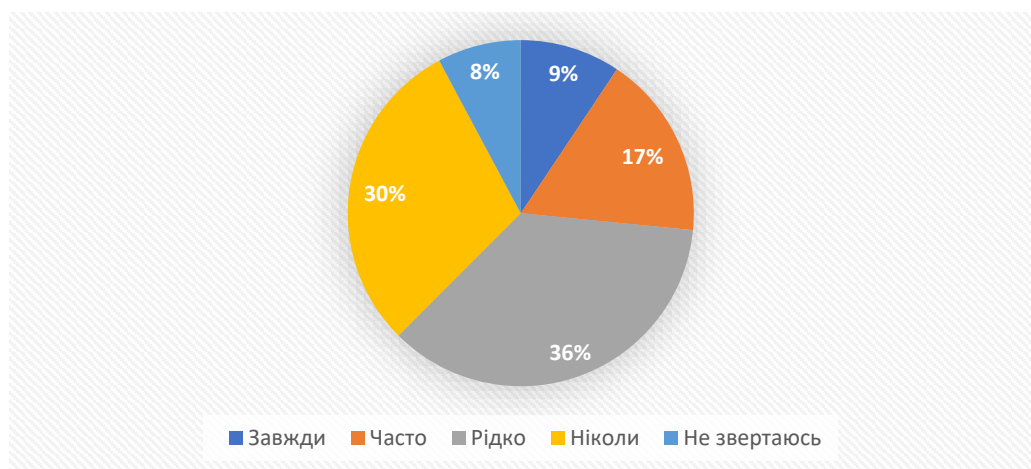


Рис. 3.4 Частота отримання допомоги від транспортного персоналу

65,6 % респондентів не отримують допомоги або отримують її вкрай рідко. Тільки 9,4 % (6 осіб) засвідчили постійну підтримку. Це демонструє не лише інституційну, а й міжособистісну відсутність інклюзивності в сервісній моделі транспорту.

На рис. 3.5 представлено відповіді на запитання про відмову від поїздок через бар'єри.



Рис. 3.5 Випадки відмови від поїздки через бар'єри

Майже половина респондентів (46,9 %) підтверджують постійну неможливість самостійного пересування. Ще 15,6 % змушені планувати поїздки виключно з допомогою супровідника. Це свідчить про повну відсутність автономної туристичної мобільності.

Отримані дані засвідчують, що бар'єри у доступі до транспорту для маломобільних осіб мають системний характер і охоплюють фізичну, інформаційну та сервісну площини. Формальна наявність транспорту не конвертується у реальну доступність, а відсутність когнітивної навігації та відповідальної взаємодії персоналу лише посилює соціальну виключеність. Ці результати стануть підґрунтям для просторової локалізації проблем і проектування повноцінного інклюзивного туристичного маршруту.

У межах анкети були передбачені два відкриті запитання, що дозволили респондентам розширено описати власний досвід взаємодії з міською транспортною системою та висловити пропозиції щодо її удосконалення. Відповіді на перше запитання надали 53 особи з 64 опитаних. Основна частина

відповідей містила опис ситуацій, у яких люди почувалися фізично або психологічно виключеними з транспортного середовища. Часто фігурували згадки про підвищений рівень психоемоційного дискомфорту, пов'язаний із перебуванням у натовпі або у гучних, перевантажених просторах. Респонденти повідомляли про стан тривожності, дезорієнтації, а в окремих випадках — про повну відмову від поїздки. Значна кількість свідчень стосувалась ситуацій, у яких маломобільні особи або їхні супровідники стикалися з нехтуванням чи ігноруванням з боку персоналу чи інших пасажирів, зокрема через відмову у допомозі при посадці або негативні вербальні реакції. Окрему категорію становили скарги на непередбачуваність транспорту: зміни маршрутів без попередження, затримки, які не дублюються інформаційно, відсутність зрозумілих інструкцій для орієнтації у новій місцевості. Частина відповідей акцентувала на фізичній небезпеці — зокрема, на слизьких пандусах або високих сходах, що становлять реальний ризик для здоров'я. Зафіксовано й повідомлення про повну нездатність зорієнтуватися без супроводу навіть на звичних маршрутах, що підкреслює не лише технічну, а й когнітивну недоступність середовища.

Відповіді на друге відкрите запитання, яке стосувалося пропозицій щодо змін, надали 46 респондентів. Значна частина відповідей стосувалась потреби у запровадженні чітких, нормативно закріплених стандартів інфраструктурної доступності — з однаковими типами пандусів, контрастною навігацією, тактильними поверхнями та передбачуваними маршрутами для людей з різними типами обмежень. У багатьох відповідях акцентувалась проблема навігаційної дезорієнтації — респонденти пропонували розміщувати багатомовні схеми маршрутів, візуально дублювати аудіоінформацію, а також забезпечити функцію інтерактивного супроводу за допомогою QR-кодів або спеціалізованих застосунків. У значному числі відповідей прозвучала вимога змінити підходи до підготовки персоналу: водіїв, контролерів та диспетчерів, які часто демонструють нерозуміння потреб маломобільних користувачів. Деякі респонденти також прямо вказували на необхідність запровадження

спеціалізованих маршрутів з підвищеним рівнем безбар'єрності, які б обслуговували популярні туристичні та рекреаційні зони міста, забезпечуючи зв'язок між ними без залучення маршруток або багатоетапних пересадок.

Узагальнюючи відкриті відповіді, можна стверджувати, що бар'єри, з якими стикаються маломобільні користувачі, мають системний і багаторівневий характер. Вони охоплюють як фізичну інфраструктуру, так і когнітивне середовище, сервісну взаємодію, комунікацію з персоналом і просторову логіку транспортної системи. Респонденти не лише фіксують проблеми, а й демонструють чітке розуміння механізмів їх вирішення, що свідчить про наявність практично орієнтованої користувацької експертизи, на яку доцільно спиратись при формуванні інклюзивних маршрутів.

Підсумовуючи результати аналізу, викладені в межах підпункту 3.1, можна стверджувати, що соціально-економічні передумови впровадження інклюзивного транспорту в туристичному просторі Києва мають системний характер і ґрунтуються на зростаючому попиті з боку вразливих груп населення, зумовленому як демографічними змінами, так і наслідками повномасштабної війни. Проведене опитування дозволило емпірично зафіксувати структурні, сервісні та навігаційні бар'єри, які унеможливають автономну мобільність маломобільних осіб. Водночас аналіз відкритих відповідей свідчить про наявність у користувачів чітко сформульованих очікувань щодо інституційних змін, які мають охоплювати стандартизацію доступу, модернізацію комунікаційних інтерфейсів і оновлення етичних норм у роботі транспортного персоналу. Сукупність виявлених обставин створює обґрунтовану основу для розробки маршруту, який відповідатиме реальним запитам інклюзивної мобільності в умовах міста.

3.2 Аналіз реального стану інфраструктурної доступності Києва для маломобільних туристів

Стан інфраструктурної доступності Києва для маломобільних туристів залишається нерівномірним, що свідчить про системну фрагментацію транспортної політики в частині безбар'єрної мобільності. Актуалізація цього питання зумовлена не лише соціальною чутливістю, а й необхідністю підвищення туристичної привабливості міста для ширшої аудиторії, яка включає осіб із фізичними або сенсорними обмеженнями. Вихідною точкою аналізу є визначення кількісних характеристик інфраструктурної адаптації різних видів транспорту до потреб маломобільних груп. Основна увага зосереджена на комунальних одиницях перевезення, які становлять базу міської мобільності: автобусах, тролейбусах, трамваях і метрополітені. Дані свідчать про диспропорцію між формальною модернізацією транспортного парку і його фактичною інклюзивністю. Високий рівень адаптованості тролейбусного парку не компенсує структурних прогалин у трамвайній мережі та метрополітені. Такий стан речей створює умови для вибіркового доступу та посилює соціально-просторову сегрегацію. У наступних абзацах розглядаються детальні параметри цього дисбалансу.

Автобусний парк Києва, який є одним із ключових сегментів системи громадського транспорту, налічує 835 одиниць, з яких 601 (72 %) обладнані технічними засобами для перевезення пасажирів з інвалідністю. Такий рівень забезпечення вказує на певну позитивну динаміку, однак залишається нерівномірним у межах маршрутної мережі, де адаптовані одиниці зосереджені переважно в центральних районах. У тролейбусному сегменті адаптованими визнано 357 із 371 машин, що становить 96,3 % — фактично найвищий рівень серед усіх видів транспорту. Це стало можливим завдяки реалізації цільових програм оновлення транспорту після 2015 року з акцентом на низькопідлогові моделі. Водночас, незважаючи на кількісну відповідність, якість пандусів, графік роботи транспорту та просторове охоплення маршрутів

не завжди відповідають критеріям ефективної доступності. Більше того, у пік туристичного сезону частота рейсів на деяких напрямках не враховує потреб маломобільних користувачів у тривалішому часу посадки і висадки. Це підкреслює розрив між технічною адаптацією та організаційною ефективністю. Інфраструктура має відповідати не лише формальним параметрам, а і сценаріям реального використання.

Особливо критичною залишається ситуація в трамвайному сегменті. Із загальної кількості у 465 трамваїв лише 102 (21,5 %) можуть використовуватись маломобільними особами. Причина цього полягає у високій питомій вазі застарілих моделей, що не підлягали модернізації, та конструктивній неспроможності більшості трамвайних зупинок забезпечити безбар'єрний доступ. Наявність високих платформ, відсутність пандусів і нестабільний рівень підлоги в трамваї унеможливають самостійне пересування туристів із порушеннями опорно-рухового апарату. Окремі модернізовані маршрути є винятками і не формують системної логіки доступності. Зафіксована диспропорція вказує на відсутність інтегрованого підходу до планування інклюзивності саме в тих сегментах, де інфраструктурна інерція найвища. Відповідно, трамвайна мережа в її теперішньому вигляді не може бути частиною маршруту для туристів з особливими потребами. Таке виключення порушує просторову цілісність туристичного ландшафту, особливо у зонах історико-культурної цінності.

Метрополітен, як найшвидший і найзавантаженіший вид транспорту, має найнижчий рівень функціональної адаптації. З 52 станцій лише 14 (26,9 %) обладнані елементами безбар'єрності, серед яких пандуси, ліфти, направляючі смуги та інформаційні вказівники. Більшість пристосованих станцій зосереджено на нових ділянках або в межах будівництва після 2010 року. Однак, навіть за наявності ліфтів, багато входів залишаються недоступними через несправність обладнання або архітектурні обмеження. Низький рівень цифрової навігації та відсутність дублювання голосових повідомлень візуально також позбавляють доступу користувачів з комбінованими

обмеженнями. У результаті, метро, що мало б бути основним засобом пересування між туристичними локаціями, фактично виключає маломобільні групи з швидкого переміщення містом. Це викликає потребу в запровадженні не тільки реконструкції станцій, а й перегляду підходів до управління доступом у режимі реального часу.

На підтвердження зазначених показників нижче подано таблицю 3.2, яка узагальнює рівень адаптації основних видів громадського транспорту Києва для маломобільних груп населення станом на 2025 рік.

Таблиця 3.1

Рівень адаптації громадського транспорту Києва для маломобільних груп населення (2025 рік)

Вид транспорту	Загальна кількість	Адаптовані одиниці	Відсоток адаптації, %.
Автобуси	835	601	72
Тролейбуси	371	357	96,3
Трамваї	465	102	21,5
Станції метро	52	14	26,9

Джерело: узагальнено автором на основі [19-24].

Аналіз демонструє суттєву нерівномірність рівня доступності: переважає позитивна динаміка у наземному автотранспорті, але критичне відставання зберігається у трамвайній мережі та метро. При цьому фактична доступність не завжди збігається з номінальними показниками. Наприклад, багато автобусів, хоч і обладнані пандусами, використовуються на маршрутах без пристосованих зупинок, що анулює саму можливість посадки. Такий розрив між технічною можливістю і просторовою реалізованістю формує хибну уяву про доступність. Відсутність комплексної інвентаризації транспортної мережі з позиції інклюзивності також не дозволяє туристам заздалегідь спланувати безпечний маршрут. Це знижує довіру до системи та створює додаткові бар'єри у сприйнятті міста як відкритого середовища.

Просторова локалізація проблем свідчить про концентрацію недоступних маршрутів у районах, де розміщені ключові туристичні й рекреаційні об'єкти — Пирогів, ВДНГ, Феофанія. Транспортні засоби, що

курсують у цьому напрямку, часто не адаптовані до перевезення осіб із обмеженою мобільністю, а зупинки не містять жодних інклюзивних рішень. Тактильна плитка, пандуси, інформаційні табло — все це відсутнє або реалізоване у фрагментарний спосіб. Через це навіть формально адаптований автобус або тролейбус не забезпечує повного циклу доступу до дестинації. Відвідування вказаних об'єктів вимагає складного логістичного планування або сторонньої допомоги. В умовах туристичної поїздки, де передбачається автономність, такі труднощі є критичними. Відповідно, поточний стан транспортної інфраструктури не дозволяє забезпечити мобільність для всіх категорій користувачів у межах одного маршруту.

Нарешті, ще одним важливим аспектом є дефіцит адаптивних засобів пересування на рівні так званої інтермодальної підтримки. Йдеться про відсутність сервісів короткострокової оренди інвалідних візків, транспорту супроводу чи цифрових застосунків, які б дозволяли користувачам визначати наявність доступного транспорту в реальному часі. Відсутність такої цифрової інфраструктури позбавляє можливості гнучкого реагування в разі зміни плану маршруту або поломки ліфта. Системна відсутність передбачуваної інформації формує інформаційну ізоляцію, яка доповнює фізичну недоступність. У поєднанні з фрагментарністю технічних рішень це створює стійке середовище бар'єрності. Отже, реалізація інклюзивного маршруту неможлива без системного переосмислення цифрового компоненту інфраструктури, що має стати обов'язковою частиною стратегії інклюзивного туризму.

3.3 Концептуальне проєктне рішення та механізми реалізації інклюзивного туристичного маршруту

Розробка інклюзивного туристичного маршруту у структурі міського простору Києва постає як відповідь на виявлені структурні бар'єри, що унеможливають автономне пересування туристів з порушеннями

мобільності. Концепція маршруту передбачає формування замкненої системи переміщення — «Інклюзивного кільця Києва», яке поєднає ключові історико-культурні, природно-рекреаційні й логістично значущі точки. Основною ознакою цього рішення є не лише фізична безперервність шляху, а й інституційна підтримка стандартів доступності на всіх етапах руху: від платформи до об'єкта призначення. Розробка кільця ґрунтується на логіці просторової збалансованості, що передбачає рівномірне охоплення центральної частини міста і периферійних маршрутів із туристичним потенціалом. Йдеться, зокрема, про Софійську площу, Контрактову площу, ВДНГ, музейний комплекс Пирогів і парк «Феофанія», кожна з яких включена до інфраструктурної моделі кільця. Просторове планування маршруту супроводжується техніко-організаційними заходами, які передбачають точкову реконструкцію вузлів доступу. Перед початком технічного проектування було здійснено локаційний відбір точок маршруту.

Перед початком технічного проектування було здійснено локаційний добір ключових точок маршруту на основі поєднання просторово-функціональних, транспортно-логістичних і туристично-представницьких критеріїв. Відібрані локації утворюють замкнену кільцеву структуру, що дозволяє поєднати культурно-історичні об'єкти з природно-рекреаційними зонами у межах єдиного інклюзивного маршруту. Критерії включення локацій до маршруту представлені нижче:

- значущість об'єкта в історико-культурному або природному ландшафті Києва;
- розташування у межах транспортної досяжності для громадського або індивідуального мобільного користувача;
- наявність потенціалу для просторової адаптації до потреб маломобільних груп;
- відповідність концепції туристичної репрезентативності міста (візуальна, наративна, інституційна);

- географічна різноманітність у межах міських районів для уникнення маршрутизованого дублювання;
- можливість технологічного дообладнання об'єктів засобами цифрової навігації, тактильної інфраструктури та безбар'єрного середовища.

На основі цього аналізу сформовано п'ять опорних точок маршруту: Контрактова площа, Софійська площа, ВДНГ, Національний музей народної архітектури та побуту України (Пирогів) і ландшафтний парк «Феофанія». Вони охоплюють ключові просторові доміанти Подільського, Шевченківського та Голосіївського районів, забезпечуючи охоплення як урбанізованого, так і природно-рекреаційного контексту.

Нижче подано таблицю 3.3, у якій представлено туристичні локації, обрані для включення до проєктної схеми «Інклюзивного кільця Києва».

Таблиця 3.3

Ключові локації «Інклюзивного кільця Києва»

Туристична локація	Район	Тип локації	Необхідні заходи адаптації
Софійська площа	Шевченківський	Історико-культурна	Тактильна плитка, інформаційні панелі, пандуси
Контрактова площа	Подільський	Історико-культурна	Аудіонавігація, позначення маршрутів, пандуси
ВДНГ	Голосіївський	Рекреаційна	Адаптація під'їздів, покращення зупинок
Пирогів	Голосіївський	Культурно-етнографічна	Заміна транспорту, мобільні навігатори
Феофанія	Голосіївський	Ландшафтна природна	Створення платформи доступу, цифрова навігація

Джерело: створено автором.

Згідно з розрахунками, загальна протяжність кільцевого маршруту становить 40,9 км, що відповідає середньому денному навантаженню для змішаних туристично-транспортних переміщень. Початкова і завершальна точка маршруту — Контрактова площа (Подільський район), далі Софійська площа, ВДНГ, Пирогів, парк «Феофанія», і повернення до вихідної точки див рис. 3.1.

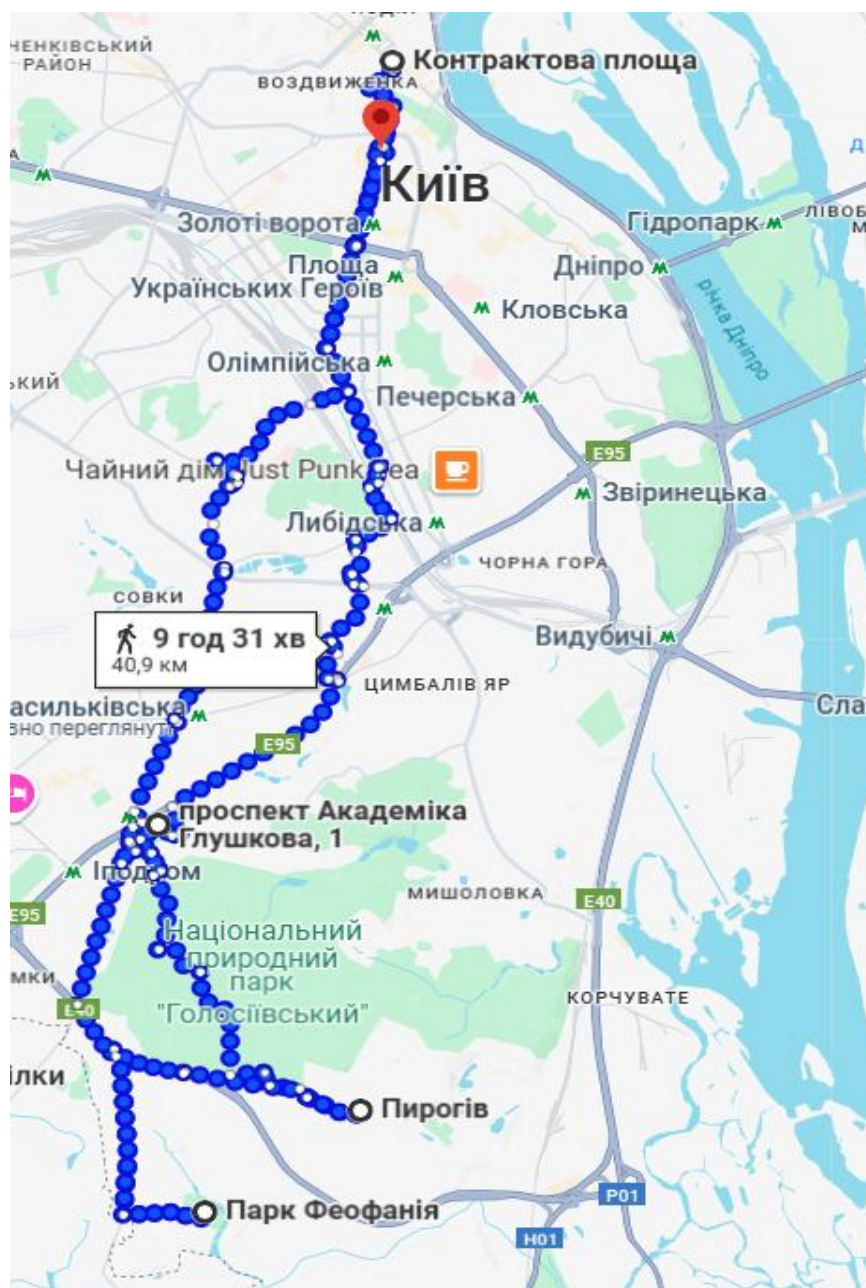


Рис. 3.1 маршрут «Інклюзивного кільця Києва» (пішохідно-транспортна доступність, загальна дистанція — 40,9 км) [складено автором]

Обрана конфігурація маршруту забезпечує системне охоплення туристично значущих об'єктів, які наразі характеризуються фрагментарною доступністю. Станом на 2025 рік ці локації мають різну ступінь адаптованості, однак жодна з них не є повністю інтегрованою в безперервну інфраструктуру мобільності. Зокрема, для ВДНГ і Пирогова характерна недостатня кількість адаптованих зупинок, відсутність звукової та візуальної навігації та складність з пересадками. Феофанія є повністю виключеною з транспортної інфраструктури, здатної обслуговувати осіб з порушеннями мобільності.

Отже, включення саме цих локацій до моделі маршруту є обґрунтованим із позиції балансу між культурною цінністю об'єктів і рівнем існуючих бар'єрів. Реалізація проєкту вимагає послідовної стандартизації транспортного сполучення з усуненням маршруток як ненормативного виду транспорту в структурі туристичної логістики.

Нинішня система міських перевезень є несумісною з вимогами інклюзивності, зокрема через використання маршрутних таксі, які не лише не пристосовані до перевезення осіб з інвалідністю, а й часто не дотримуються елементарних умов сервісу. У межах реалізації кільцевого маршруту передбачено повний перехід на муніципальний автотранспорт низькопідлогового типу з наявністю автоматичних пандусів і системи фіксації для крісел-коліс. Таке рішення передбачає не лише заміну транспортних засобів, а й повне оновлення логістичної карти, із чіткою фіксацією зупинок, які відповідають вимогам платформи на одному рівні. Використання стандартизованих автобусів дає змогу забезпечити прогнозованість графіка і відповідність кожного рейсу нормативам доступності. Уніфікація маршрутного розкладу й забезпечення інформаційної доступності на кожному етапі, від під'їзду до платформи, основним чинником для практичної реалізації інклюзивної логіки переміщення.

Окрему увагу у структурі реалізації проєкту займає впровадження навігаційно-інформаційних інструментів, які мають забезпечити когнітивну доступність середовища. Планується впровадження навізуальних систем орієнтації — зокрема, Bluetooth-маяків для осіб із порушенням зору та цифрових табло з синтезом голосу. Всі основні вузли маршруту мають бути обладнані сенсорними панелями з можливістю отримання маршрутної інформації в адаптованому форматі. Окрім цього, у рамках маршруту передбачено розміщення цифрових карт із системою актуального оновлення включно з фіксацією непрацюючих елементів (ліфтів, підйомників, аудіосистем). Тактильні схеми та QR-коди будуть дублювати ключові

інформаційні блоки. Це дозволить забезпечити не лише фізичну присутність, а й автономну орієнтацію туриста в просторі.

Нижче подано таблицю 3.4, що структурує технічні та цифрові рішення, передбачені для реалізації маршруту.

Таблиця 3.4

**Інфраструктурно-технологічні рішення в межах маршруту
«Інклюзивне кільце Києва»**

Компонент системи	Тип рішення	Призначення
Навізуальна навігація	Bluetooth-маяки, аудіотабло	Оповіщення для людей з порушенням зору
Цифрові карти	GPS + оновлення в реальному часі	Орієнтація та контроль доступності
Підйомники і ліфти	Вертикальна доступність	Подолання рівневих бар'єрів на зупинках
Тактильна плитка	Орієнтаційна поверхня	Навігація для осіб із сенсорними порушеннями
Інтерактивні панелі	Сенсорні екрани	Пошук маршруту, озвучування, дублювання

Джерело: створено автором.

Сукупність цифрових, технічних і сервісних змін має бути закріплена не лише на рівні проектних рішень, а й через сталі механізми реалізації. У цьому контексті ключову роль відіграє партнерство між муніципальними органами, приватними перевізниками, девелоперськими компаніями, розробниками навігаційних сервісів та громадськими організаціями. В умовах обмежених бюджетних ресурсів саме такі багатосторонні коаліції дозволяють забезпечити довготривалість і гнучкість модернізаційних програм. У наступному підпункті буде розглянуто прогнозовані соціальні, культурні та туристичні ефекти від впровадження маршруту.

3.4 Очікувані результати запровадження інклюзивного маршруту

У межах реалізації інклюзивного туристичного маршруту передбачається формування багатовекторних ефектів, які охоплюють транспортну, соціальну, культурну та економічну сфери. Головною метою

впровадження є забезпечення повноцінної мобільності для осіб з порушеннями опорно-рухового апарату, зору або слуху, що наразі значною мірою ускладнено. Запропонований маршрут охоплює критичні точки туристичного тяжіння та інфраструктурні вузли, що дає змогу формувати безперервний досвід пересування містом. Важливою ознакою очікуваних результатів є їхнє багаторівневе функціонування, де короткострокові зміни створюють умови для довготривалих перетворень. Реалізація маршруту дозволить протестувати модель комплексного інклюзивного проектування, що надалі може бути масштабована на інші частини Києва. Формування відповідного ефекту має залежати від координації управлінських рішень, технічного оновлення інфраструктури, а також інформаційної роботи з населенням. Нижче подано таблицю 3.4, у якій представлено основні очікувані результати реалізації інклюзивного туристичного маршруту із зазначенням характеру наслідку та прогнозованої тривалості його досягнення.

Таблиця 3.4

Очікувані результати впровадження інклюзивного маршруту

Очікуваний результат	Характер наслідку	Тривалість реалізації
Зростання рівня транспортної автономії маломобільних осіб	Соціальний	Короткострокова
Підвищення туристичної привабливості Києва	Туристичний	Середньострокова
Розширення соціальної інклюзії у публічному просторі	Соціальний	Короткострокова
Оптимізація муніципальної транспортної інфраструктури	Інфраструктурний	Середньострокова
Зростання кількості адаптованих маршрутів	Інфраструктурний	Середньострокова
Інституційна стандартизація безбар'єрного планування	Інституційний	Довгострокова
Залучення інвестицій у міське середовище	Економічний	Середньострокова
Зменшення навантаження на непристосований транспорт	Логістичний	Короткострокова
Покращення цифрової навігації для всіх груп користувачів	Технологічний	Середньострокова
Формування позитивного іміджу столиці в контексті європейських стандартів	Іміджевий	Довгострокова

Джерело: розроблено автором.

Першим серед очікуваних результатів є забезпечення транспортної автономії для осіб з порушеннями мобільності, що стане основою зміни

міських маршрутних практик. Термін реалізації цього результату є короткостроковим, оскільки він залежить насамперед від впровадження доступного транспорту та облаштування зупинок. Автономність означає здатність здійснювати переміщення без потреби в сторонній допомозі, що підвищує не лише фізичну мобільність, а й психологічну впевненість. Цей ефект посилює загальне відчуття приналежності до міського простору. Надалі така автономність трансформується у повноцінну участь в культурних, рекреаційних і громадських подіях. Забезпечення автономії має стати базовим критерієм оцінки ефективності транспортного середовища. Саме цей параметр дозволяє фіксувати досягнення інклюзивності на практичному рівні.

Підвищення туристичної привабливості міста є ще одним ключовим наслідком запровадження інклюзивного маршруту. Сьогоднішня логіка туристичного маркетингу дедалі частіше орієнтується на цінності відкритості, сталості та інклюзивності. Формування інклюзивного кільця дозволяє Києву позиціонувати себе як простір без бар'єрів, де доступність є невід'ємною частиною сервісної пропозиції. Це дозволить залучати нові сегменти аудиторії, включаючи літніх осіб, туристів з малими дітьми та осіб із тимчасовими обмеженнями руху. Такий підхід створює нову якість туристичного досвіду, що базується на передбачуваності, зручності та повазі до потреб користувача. Змінюється не лише спосіб переміщення, а й сам формат взаємодії туриста з міським середовищем. Позитивний імідж у цьому контексті стає результатом не промоції, а реальної функціональності.

Очікуваним ефектом також є зменшення логістичного навантаження на маршрути, які не пристосовані до потреб маломобільних груп. Перенесення навантаження на адаптовані лінії дозволить оптимізувати загальну структуру транспортного обслуговування. Зменшення кількості конфліктних ситуацій, пов'язаних із труднощами посадки або відмовою в перевезенні, позитивно вплине на загальну культуру пересування в місті. Водночас підвищення передбачуваності маршрутів створить ефект каскадної довіри, коли навіть користувачі без обмежень почнуть обирати більш адаптовані засоби. Зміна

маршрутної поведінки поступово формуватиме новий стандарт користування транспортом. Це дозволить зменшити кількість скарг, затримок і аварійних ситуацій, пов'язаних із неадаптованим середовищем. У перспективі це сприятиме підвищенню загальної ефективності транспортної системи.

Розширення соціальної інклюзії у публічному просторі передбачає не розширення прав доступу, а інституційну нормалізацію рівності як вихідної умови проєктування міста. У разі забезпечення автономної присутності осіб із порушеннями мобільності у просторах дозвілля, культури та транспорту, відбувається перегляд самої моделі включення. Відсутність необхідності в спеціальних дозволах або допомозі третіх осіб формує структурно нову якість участі, яка не потребує легітимації. Модель відкритості у цьому випадку не є політикою, а трансформується в характеристику середовища, яке не робить винятків. Така зміна парадигми відображає зрілість управлінських рішень, спрямованих не на компенсацію, а на системну інкорпорацію потреб всіх категорій населення. Розмежування між доступністю як сервісом і як політичним принципом унеможлиблює редукцію цього питання до технічної площини. Соціальний ефект реалізується у вигляді зменшення бар'єрів не лише фізичного, а й символічного характеру. Це дозволяє вбудовувати логіку інклюзії в інші регламенти — архітектурні, транспортні, рекреаційні.

Оптимізація муніципальної транспортної інфраструктури як наслідок реалізації маршруту передбачає перехід від точкових до мережевих рішень, що уможлиблює зниження транзакційних витрат у сфері технічного супроводу та контролю якості. Наявність стандартизованих елементів інфраструктури мінімізує ризик виникнення фрагментарних рішень, які ускладнюють інтеграцію між системами транспорту. Такий підхід зменшує витрати на модернізацію в довгостроковій перспективі, оскільки нові елементи вводяться за єдиною технічною логікою. Крім того, системне оновлення інфраструктури формує передумови для синхронізації між відомчими структурами, що координують мобільність, містобудування та соціальну політику. Управлінська ефективність зростає за рахунок виключення дублювання

функцій, що зазвичай супроводжує реактивні інтервенції. Фіксація стандартів безбар'єрного середовища на нормативному рівні гарантує сталість інституційної практики. Це створює умови для включення інклюзивності до системи муніципального планування як постійного, а не проектного елементу.

Інвестиційний ефект реалізації маршруту впливає з факту перетворення міського середовища на передбачуване й стандартизоване з точки зору інфраструктурного ризику. Інвестори, орієнтовані на стійкі урбаністичні практики, шукають простори з мінімальним рівнем операційної нестабільності. Формування кільця, яке забезпечує доступ до ключових туристичних локацій без порушення базових вимог безпеки та сервісу, розглядається як ознака сталого середовища. Це відкриває можливість для розвитку сегментів туристичної інфраструктури, які орієнтовані на маломобільних користувачів, а також формує попит на нові сервіси, пов'язані з мобільністю. Місто, що демонструє інституційну спроможність до адаптації, автоматично підвищує свій рейтинг в інвестиційних оцінках. Розширення джерел фінансування таких програм дозволяє не залежати виключно від бюджетних трансфертів. Включення приватного сектору до управління маршрутами або інформаційними сервісами сприяє формуванню стійких публічно-приватних моделей. Це підвищує не лише фінансову автономію, а й якість управління.

Цифрова складова маршруту має наслідки, які виходять за межі сфери доступності. Уніфіковані інтерфейси, голосові дублювання та навігаційні системи, здатні адаптуватися до потреб різних груп користувачів, створюють нову форму взаємодії з простором. Інформаційна доступність у поєднанні з фізичною змінює саму структуру сприйняття міста. Туристи, які мають доступ до систем оновлення в реальному часі, ухвалюють рішення не на основі випадковості, а на основі достовірної інформації. Це знижує рівень тривожності та підвищує точність навігації. Цифрова інфраструктура, інтегрована у фізичну, формує передумови для трансформації міст у середовища з високим коефіцієнтом передбачуваності. Застосування

елементів доповненої реальності, сенсорної взаємодії та персоналізованого маршрутизування не є опцією, а виводиться в категорію стандарту. Включення цифрового компонента до логіки інфраструктурного розвитку перетворює маршрут із транспортної одиниці на систему навігаційної автономії.

Іміджева перспектива маршруту полягає в репутаційній конверсії інфраструктурної політики. Місто, яке не лише декларує, а впроваджує механізми доступу, здатне змінити свою позицію в європейських і світових рейтингах якості життя. Такий імідж впливає не лише на туристичні потоки, а й на стратегічні рішення бізнесу, академічних інституцій і міжмуніципальних партнерств. Київ, що має завершену модель інклюзивного маршруту, демонструє не епізодичність рішень, а спроможність до їх довгострокового управління. Включення в топологію міжнародних ініціатив у сфері доступності посилює здатність міста до транскордонної співпраці. При цьому репутація набуває матеріального вираження через кількість проєктів, грантів, конференцій і дослідницьких програм, зосереджених у просторі столиці. Інклюзивний маршрут, у цьому сенсі, стає не лише сервісом, а й платформою зовнішньої комунікації. Він репрезентує інституційний рівень рефлексії міської влади щодо простору як ресурсу соціального балансу. Іміджева складова не потребує додаткової інтерпретації, якщо підкріплена структурованою практикою.

У третьому розділі дослідження було представлено системно обґрунтовану концепцію створення інклюзивного туристичного маршруту як реакцію на виявлену структурну неузгодженість між запитами маломобільних користувачів і фактичним станом транспортної інфраструктури Києва. Проведено обґрунтування просторово-функціонального наповнення маршруту, що отримав назву «Інклюзивне кільце Києва», на основі пріоритетного включення локацій із високим туристичним потенціалом, але обмеженою доступністю. Акцент було зроблено на стандартизації перевезень, поступовому витісненні маршрутного транспорту, цифровому оновленні навігаційних систем та необхідності формування партнерств між

муніципалітетом і приватним сектором для забезпечення технічної реалізованості проєкту.

Очікувані результати запровадження маршруту охоплюють багаторівневі ефекти: зростання транспортної автономії, підвищення туристичної привабливості, зміцнення соціальної інклюзії, технологічну модернізацію та іміджеве переосмислення столиці як простору з нормативно зафіксованими стандартами безбар'єрності. Розроблений маршрут функціонує не як локальна ініціатива, а як інструмент стратегічного позиціонування Києва на мапі інклюзивних європейських міст, здатних перетворити інфраструктуру з джерела бар'єрів на ресурс рівності. Отримані аналітичні результати створюють підґрунтя для нормативного закріплення логіки інклюзивності як обов'язкової компоненти транспортного і просторового планування.

Реалізація інклюзивного туристичного маршруту потребує не лише технічної готовності інфраструктури, а й чіткого розмежування управлінських повноважень і фінансово-організаційного забезпечення. Відповідальність за впровадження концепції «Інклюзивного кільця Києва» має бути розподілена між кількома рівнями: муніципальним, інституційним і партнерсько-громадським.

Формальним координатором проєкту виступає Київська міська державна адміністрація, яка відповідно до положень Стратегії розвитку міста Києва до 2027 року декларує створення доступного міського середовища на основі принципу «життя без обмежень». У стратегічному документі закріплено низку заходів щодо підвищення транспортної інклюзії, включаючи оновлення рухомого складу, реконструкцію зупинок, цифрову трансформацію навігаційної інфраструктури та залучення інвесторів до розвитку сервісів для маломобільних осіб. Вказані напрями співвідносяться з параметрами маршруту, запропонованого в межах цієї роботи, і можуть бути безпосередньо інтегровані до реалізації як його технічної, так і концептуальної частини.

Операційним виконавцем транспортної частини є КП «Київпастрас», яке у 2023–2025 рр. здійснює модернізацію транспортного парку, зокрема

закупівлю низькопідлогових автобусів, облаштування платформ із рівнем посадки, а також впровадження електронної навігації на ключових маршрутах. Технічні параметри, зазначені у Стратегічному плані підприємства, безпосередньо відповідають вимогам інклюзивного маршруту, зокрема щодо уніфікації зупинок, розробки карт маршрутизації, фіксації посадкових зон тощо.

Важливо також зазначити, що з 2021 року Україна імплементує Національну стратегію зі створення безбар'єрного простору, затверджену Кабінетом Міністрів. Міністерство розвитку громад і територій (Мінрегіон) у межах цієї стратегії здійснює моніторинг дотримання стандартів доступності, надає методичні рекомендації та проводить аудит інфраструктурних проєктів. Це відкриває можливість для залучення нормативної експертизи під час реалізації маршруту, а також для включення його до міжвідомчих програм розвитку безбар'єрності.

На додаток, проєкт передбачає створення публічно-приватного партнерства між міськими службами, перевізниками, девелоперами, ІТ-компаніями й громадськими організаціями, які спеціалізуються на інклюзивному урбанізмі. Така модель дозволяє забезпечити не лише гнучкість у прийнятті рішень, а й стійке фінансування, мінімізуючи залежність від бюджетних трансфертів. Приватні партнери можуть відповідати за розробку навігаційного ПЗ, встановлення сенсорних панелей, обслуговування цифрових платформ та надання сервісів супроводу для маломобільних користувачів.

Таким чином, «Інклюзивне кільце Києва» не потребує створення нових структур управління, а передбачає інтеграцію у вже функціонуючі стратегічні контури міста. Його реалізація є не лише архітектурним чи транспортним завданням, а демонстрацією управлінської здатності міста до консолідації інституцій, приватного сектора та громадянського суспільства задля створення міського простору нового рівня доступності.

ВИСНОВКИ

У ході дослідження проаналізовано структурні та функціональні характеристики транспортної інфраструктури як інституційної основи розвитку туристичної спеціалізації великих міст на прикладі Києва та Берліна. Виявлено, що незважаючи на формальну наявність елементів доступності в обох містах, лише Берлін демонструє системну інтеграцію транспортної логістики з туристичною інфраструктурою, що засвідчує ефективність багаторівневої моделі просторового планування. У Києві ж зафіксовано фрагментарність адаптаційних рішень, недостатню інституційну узгодженість дій і низький рівень сервісної передбачуваності для маломобільних груп, що стримує повноцінну реалізацію туристичного потенціалу міста.

Розв'язання поставленої наукової задачі здійснено через розробку концептуальної моделі інклюзивного туристичного маршруту «Інклюзивне кільце Києва», яка структурно поєднує культурно значущі локації та забезпечує їх просторову і сервісну доступність. Застосовані методи — компаративний аналіз, візуальна просторово-семантична інтерпретація, анкетування й емпіричне узагальнення — дозволили виявити невідповідності між номінальними ознаками інфраструктурної адаптації та реальними практиками пересування. Результати порівняння з моделлю Берліна підтверджують переваги інтегрованого підходу до інклюзивного планування, що враховує як фізичну доступність, так і когнітивну орієнтацію в міському середовищі.

У процесі дослідження сформульовано та кількісно обґрунтовано показники адаптивності київської транспортної системи: рівень технічної доступності громадського транспорту коливається в межах від 21,5 % (маршрутні таксі та старі автобуси) до 96,3 % (сучасні трамваї та метрополітен); при цьому лише 33 % маршрутів, що ведуть до стратегічно відібраних туристичних локацій, забезпечують повну інклюзивність усіх

етапів пересування. Якісні результати репрезентують виявлення п'яти системно повторюваних інституційних бар'єрів:

- відсутність міжвідомчої координації;
- фрагментованість нормативного забезпечення;
- низька інтегрованість цифрових рішень;
- обмежена участь громадських об'єднань у проєктному плануванні; формальний характер звітності щодо доступності.

У роботі побудовано типологію інклюзивності маршрутів за ступенем повноти адаптації та характером просторових перешкод, а також запропоновано концепт із семи елементів цифрової підтримки, серед яких – мобільна карта доступу, адаптивний навігатор, система аудіоінформування, модуль зворотного зв'язку, API для перевізників, аналітична панель моніторингу і віртуальний асистент користувача.

Реалізація інклюзивного туристичного маршруту потребує не лише технічної готовності інфраструктури, а й чіткого розмежування управлінських повноважень і фінансово-організаційного забезпечення. Відповідальність за впровадження концепції «Інклюзивного кільця Києва» має бути розподілена між кількома рівнями: муніципальним, інституційним і партнерсько-громадським.

Формальним координатором проєкту виступає Київська міська державна адміністрація, яка відповідно до положень Стратегії розвитку міста Києва до 2027 року декларує створення доступного міського середовища на основі принципу «життя без обмежень». У стратегічному документі закріплено низку заходів щодо підвищення транспортної інклюзії, включаючи оновлення рухомого складу, реконструкцію зупинок, цифрову трансформацію навігаційної інфраструктури та залучення інвесторів до розвитку сервісів для маломобільних осіб. Вказані напрями співвідносяться з параметрами маршруту, запропонованого в межах цієї роботи, і можуть бути безпосередньо інтегровані до реалізації як його технічної, так і концептуальної частини [25].

Операційним виконавцем транспортної частини є КП «Київпастрас», яке у 2023–2025 рр. здійснює модернізацію транспортного парку, зокрема закупівлю низькопідлогових автобусів, облаштування платформ із рівнем посадки, а також впровадження електронної навігації на ключових маршрутах. Технічні параметри, зазначені у Стратегічному плані підприємства, безпосередньо відповідають вимогам інклюзивного маршруту, зокрема щодо уніфікації зупинок, розробки карт маршрутизації, фіксації посадкових зон тощо [26].

Важливо також зазначити, що з 2021 року Україна імплементує Національну стратегію зі створення безбар'єрного простору, затверджену Кабінетом Міністрів [27]. Міністерство розвитку громад і територій (Мінрегіон) у межах цієї стратегії здійснює моніторинг дотримання стандартів доступності, надає методичні рекомендації та проводить аудит інфраструктурних проєктів [28]. Це відкриває можливість для залучення нормативної експертизи під час реалізації маршруту, а також для включення його до міжвідомчих програм розвитку безбар'єрності.

На додаток, проєкт передбачає створення публічно-приватного партнерства між міськими службами, перевізниками, девелоперами, ІТ-компаніями й громадськими організаціями, які спеціалізуються на інклюзивному урбанізмі. Така модель дозволяє забезпечити не лише гнучкість у прийнятті рішень, а й стійке фінансування, мінімізуючи залежність від бюджетних трансфертів. Приватні партнери можуть відповідати за розробку навігаційного ПЗ, встановлення сенсорних панелей, обслуговування цифрових платформ та надання сервісів супроводу для маломобільних користувачів [29].

«Інклюзивне кільце Києва» не потребує створення нових структур управління, а передбачає інтеграцію у вже функціонуючі стратегічні контури міста. Його реалізація є не лише архітектурним чи транспортним завданням, а демонстрацією управлінської здатності міста до консолідації інституцій, приватного сектора та громадянського суспільства задля створення міського простору нового рівня доступності.

Запропоновану модель рекомендовано використовувати як основу для формування стандартів доступності у стратегії розвитку туристичної інфраструктури Києва, а також при розробці маршрутів міського транспорту в контексті муніципального планування. Практична доцільність реалізації моделі підтверджується можливістю її інтеграції до існуючих цифрових сервісів міста, сумісністю з пріоритетами інвестиційного розвитку та відповідністю європейським стандартам безбар'єрного простору. Окремі результати можуть бути адаптовані до методик ревіталізації міських просторів, зокрема в частині реконструкції вузлів міжрайонного сполучення та туристичних кластерів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Kaldiyarov D., Kassymova A., Mussina T. S., Korabayeva N. B., Berkinbayeva Y. E. An investigation into the scientific methodological foundations of transportation infrastructure in the tourism industry. *Journal of Environmental Management and Tourism*. 2017. Vol. 8, No. 8(24). URL: <https://journals.aserspublishing.eu/jemt/article/view/1884>
2. Cohen S., Hopkins D. Autonomous vehicles and the future of urban tourism. *Annals of Tourism Research*. 2019. Vol. 74. URL: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.10.009>
3. Santana C. C., Bertolucci S. F., Sloth C. B., Egholm A., Ingvorsen M. The potential of disruptive transport infrastructure for tourism development in emerging island destinations: Research project in the Faroe Islands. *Island Studies Journal*. 2022. Vol. 17, No. 1. URL: <https://doi.org/10.24043/isj.387>
4. Chung N., Lee H., Ham J., Koo C. Smart tourism cities' competitiveness index: a conceptual model. *Information and Communication Technologies in Tourism 2021*. 2021. P. 510–523. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-030-65785-7_42
5. Ngamsirijit W. Using capacity flexibility model for responsive tourism logistics: the case of Pattaya city. *Proceedings of IEEE International Conference on Service Operations and Logistics, and Informatics*. 2013. P. 404–407. URL: <https://doi.org/10.1109/SOLI.2013.6611448>
6. Kudriashov Ye. Development and recovery management of tourist destinations using the example of Kyiv city: overcoming consequences of the negative impacts. *Economics, Finance and Management Review*. 2024. No. 1. URL: <https://doi.org/10.36690/2674-5208-2024-1-109>
7. Pokharel R., Bertolini L., Brömmelstroet M. T., Acharya S. Corrigendum to 'Spatio-temporal evolution of cities and regional economic development in Nepal: Does transport infrastructure matter?'. *Journal of Transport Geography*. 2021. Vol. 93. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102904>

8. Brunner H., Hirz M., Hirschberg W., Fallast K. Evaluation of various means of transport for urban areas. *Energy, Sustainability and Society*. 2018. Vol. 8. URL: <https://doi.org/10.1186/s13705-018-0149-0>
9. Жовтяк Г. А. Теоретико–методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону» // Ефективна економіка. 2011. № 11. УДК 338.49. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>
10. Denysenko N. Визначення впливу розвитку туризму на економіку міста. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 5. С. 32–37. URL: <https://journals.aserspublishing.eu/jemt/article/view/1884>
11. Transport in Kyiv. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Kyiv
12. Kyiv Funicular. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Kyiv_Funicular
13. Zoloti Vorota (Kyiv Metro). URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Zoloti_Vorota_%28Kyiv_Metro%29
14. All About Berlin. How to use public transit in Berlin. URL: <https://allaboutberlin.com/guides/public-transit>
15. Visit Berlin. Public transport in Berlin. URL: <https://www.visitberlin.de/en/public-transport-berlin>
16. Berlin WelcomeCard: Official Berlin Tourist Ticket. URL: <https://www.berlin.de/en/public-transportation/1895467-2913840-berlin-welcomecard.en.html>
17. CNN Travel. 18 of the world's best metro systems. URL: <https://www.cnn.com/travel/worlds-best-subways-metros/index.html>
18. Lonely Planet. How to get around Berlin, from bahns to buses. URL: <https://www.lonelyplanet.com/articles/getting-around-berlin>
19. The Guardian. Berlin by rail: a cold-war adventure. URL: <https://www.theguardian.com/travel/article/2024/jun/20/berlin-by-rail-a-cold-war-adventure>

20. Sustainable Urban Transport for Kyiv. World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/640531472066198963/pdf/107108-REVISED-PUBLIC-Sustainable-Urban-Transport-for-Kyiv-June-27-2016-REV.pdf>
21. Social dimensions to the public transport system in Kyiv / Olena Dronova. ResearchGate. URL: https://www.researchgate.net/publication/339112374_Social_dimensions_to_the_public_transport_system_in_Kyiv
22. Kyiv Aims to Improve Public Transportation Based on Seoul's Experience. World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2017/08/07/kyiv-aims-to-improve-public-transportation-based-on-seouls-experience-in-big-data-utilization>
23. Transport in Kyiv. Wikipedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Kyiv
24. Kyiv City Council. Comprehensive Strategy for Urban Mobility 2021–2030. URL: https://kyivcity.gov.ua/transport_strategy_2030
25. Київська міська рада. Стратегія розвитку міста Києва до 2027 року. URL: <https://forum.kyivcity.gov.ua/projects/adds/870-1726471400.pdf>
26. Комунальне підприємство «Київпаstrанс». Стратегічний план розвитку на 2023–2025 роки. URL: <https://kpt.kyiv.ua/strategichni-dokumenty>
27. Кабінет Міністрів України. Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/374-2025-%D1%80#Text>
28. Міністерство розвитку громад та територій України. Методичні рекомендації щодо формування безбар'єрного середовища. URL: <https://mtu.gov.ua/news/36161.html>
29. Безбар'єрність у дії: платформа підтримки інклюзивного простору. URL: <https://osvita.diia.gov.ua/courses/barrier-free-literacy>

ДОДАТКИ

Додаток А

АНКЕТА

щодо виявлення бар'єрів мобільності у громадському транспорті Києва серед маломобільних осіб

1. Якими видами громадського транспорту Ви намагаєтесь користуватися найчастіше?

(можна обрати кілька варіантів)

- Метро
- Автобус
- Тролейбус
- Трамвай
- Маршрутне таксі
- Не користуюсь через складнощі

2. Які фізичні перешкоди Ви найчастіше зустрічаєте під час поїздки громадським транспортом?

(можна обрати кілька варіантів)

- Відсутність пандусів або ліфтів
- Низька платформа/високі сходи
- Нерівний або слизький тротуар до зупинки
- Відсутність посадкових майданчиків
- Інше (уточніть) _____

3. Наскільки зручно Вам орієнтуватися в інформації про маршрут та зупинки?

- Дуже зручно
- Загалом зручно
- Іноді виникають труднощі
- Постійно виникають труднощі
- Взагалі не орієнтуюсь самостійно

4. Чи надає водій/персонал допомогу у посадці та виході з транспорту?

- Завжди
- Часто
- Рідко
- Ніколи
- Я не звертаюся за допомогою

5. Чи були випадки, коли Ви відмовлялися від поїздки через бар'єри або відчуття небезпеки?

- Так
- Ні

- Інколи — у вечірній час або в погану погоду
- Так, завжди пересуваюсь із супроводом

6. Що, на Вашу думку, потрібно змінити в першу чергу для покращення ситуації?
(відкрите питання)
