

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА  
ГЕОГРАФІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ  
КАФЕДРА КРАЇНОЗНАВСТВА ТА ТУРИЗМУ

**БЕЗБАР'ЄРНИЙ ТУРИЗМ ЯК СКЛАДОВА ПІСЛЯВОЄННОГО  
ВІДНОВЛЕННЯ ТА ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ**

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»

Сахненко Дар'ї Андріївни

Науковий керівник:

к. геогр. н., доц. Михайленко Т. І.

КИЇВ – 2025

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	2
<b>I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОГО ТУРИЗМУ ТА ЙОГО ЗНАЧЕННЯ ДЛЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ</b>	
1.1. Вплив туризму на соціально-економічне відновлення після війни.....	4
1.2. Поняття безбар'єрного туризму: сутність та основні принципи.....	6
1.3. Роль євроінтеграції для туризму в Україні.....	11
1.4. Нормативно-правове регулювання безбар'єрного туризму: аналіз європейських та вітчизняних документів.....	15
1.5. Методи дослідження.....	19
<b>II. СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БЕЗБАР'ЄРНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙНИ</b>	
2.1. Туристична діяльність в Україні у довоєнний період.....	23
2.2. Наслідки повномасштабної російської агресії для туристичної галузі.....	27
2.3. Аналіз безбар'єрного міського середовища в Україні: проєкт «Відвал ніг».....	32
2.4. Громадська думка про інклюзивність в Україні: результати соціологічного авторського опитування.....	41
2.5. Розвиток туристичної інфраструктури в контексті інклюзивності та євроінтеграції.....	47
<b>III. ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ</b>	
3.1. Європейський досвід у створенні інклюзивного туристичного простору (на прикладі Нідерландів, Франції, Іспанії).....	52
3.2. Авторські пропозиції щодо розвитку безбар'єрного туризму в Україні.....	56
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	62
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	65
<b>ДОДАТКИ</b>	

## ВСТУП

Євроінтеграція – це не лише адаптація законодавства та дотримання технічних вимог, а передусім рух у напрямку фундаментальних цінностей Європейського Союзу: поваги до людської гідності, рівності та інклюзії. У сфері туризму ці принципи набувають конкретного втілення через створення безпечного, комфортного та доступного середовища для всіх.

*Актуальність теми* обумовлена насамперед наслідками повномасштабної війни – зокрема, стрімким зростанням кількості людей з тимчасовими або постійними порушеннями мобільності, як серед учасників бойових дій, так і серед цивільного населення. А також необхідністю впровадження європейських стандартів інклюзивності у процесі післявоєнного відновлення. Попри широку присутність цього питання в публічному дискурсі, практичні зміни в інфраструктурі залишаються фрагментарними, а саму проблему нерідко розглядають як таку, що «може зачекати». Безбар'єрний туризм – це не про розкіш, а про базове право на свободу пересування, доступ до простору, послуг і можливість відкривати світ, незалежно від фізичних можливостей, когнітивних особливостей, віку, соціального статусу чи громадянства.

*Об'єктом* дослідження є процес створення безбар'єрного туристичного середовища в Україні в умовах воєнного стану та євроінтеграції. *Предметом* виступають суспільно-економічні, нормативно-правові та інфраструктурні механізми розвитку безбар'єрного туризму в Україні, європейський досвід його впровадження.

*Метою* роботи є обґрунтування ролі безбар'єрного туризму як інструменту післявоєнного відновлення та євроінтеграції України, а також розроблення практичних рекомендацій щодо його розвитку на основі аналізу вітчизняного стану та європейських практик.

*Завдання* дослідження:

- розкрити сутність безбар'єрного туризму, його принципи та значення в умовах сучасної України;
- оцінити вплив туризму на соціально-економічне відновлення країни після війни;
- проаналізувати нормативно-правове забезпечення безбар'єрного туризму в Україні та ЄС;
- дослідити сучасний стан інклюзивності туристичного середовища в Україні під час війни;
- вивчити громадську думку щодо доступності туризму в Україні (на основі авторського опитування);
- ознайомитися з європейським досвідом забезпечення безбар'єрного туризму (на прикладах Франції, Нідерландів, Іспанії);
- запропонувати практичні рекомендації щодо впровадження інклюзивного підходу в українській туристичній сфері.

Деякі положення та формулювання, викладені у цій роботі, ґрунтуються на попередньому дослідженні автора, здійсненому в межах курсової роботи, присвяченої темі післявоєнного відновлення та ролі євроінтеграції в цьому процесі. Вони були оновлені та доповнені з урахуванням сучасного стану проблематики та розширення аналітичної бази.

Дана кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та 10 додатків. Загальний обсяг роботи становить 84 сторінки, з них основний текст викладено на 64 сторінках. Робота містить 6 рисунків. Джерельну базу дослідження становлять 87 найменувань.

# I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОГО ТУРИЗМУ ТА ЙОГО ЗНАЧЕННЯ ДЛЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

## 1.1. Вплив туризму на соціально-економічне відновлення після війни

*Туризм* – тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає (Закон України «Про туризм») [25].

*Туризм* – це соціальне, культурне та економічне явище, яке передбачає переміщення людей до країн або місць за межами їх звичного середовища з особистими чи діловими/професійними цілями (ЮНВТО) [24].

Наведені вище визначення є досить схожими, однак іноземне не обмежує тривалість перебування туриста, а також не вимагає, щоб людина у процесі подорожі не займалась підробітком (напр. стажуванням). Таким чином українське законодавство дозволяє краще зрозуміти економічне значення туризму та регулювати цю галузь.

*Післявоєнне відновлення* широко розуміється як складний, цілісний і багатовимірний процес, що охоплює зусилля з одночасного поліпшення військових (відновлення правопорядку), політичних (управління), економічних (реабілітація і розвиток) і соціальних умов (справедливість і примирення) [26]. У туристичному плані це означає відновлення інфраструктури, послуг, атракцій і довіри, що сприяють відвідуванню та використанню туристичних ресурсів країни.

*Туристична індустрія* – є невід'ємною частиною життя значної кількості українців та виступає одним із ключових напрямів соціально-економічного розвитку держави. Як комплексний сектор економіки, він охоплює підприємства розміщення та харчування, культурні й розважальні заклади, екскурсійне обслуговування, транспортні та страхові послуги. Сукупний вплив цих складових відіграє важливу роль у стимулюванні національної економіки [21]. Крім того,

розвиток туристичної сфери сприяє виникненню нових робочих місць та спричиняє формування нових інституційних структур, прийняття важливих законів, розробки і реалізація нових національних проєктів. Необхідність формування цілеспрямованої державної політики у туристичній сфері обґрунтовується її роллю не лише як важливого сектору для економіки держави, але і як одного з основних напрямків структурної її перебудови [11].

У період, що передував пандемії COVID-19 та повномасштабному вторгненню РФ, туристична галузь відігравала вагомий роль в економіці України. Прямий внесок сектору у валовий внутрішній продукт (ВВП) оцінювався на рівні 2,3%, що забезпечувало зайнятість для приблизно 375 тисяч осіб. Водночас сукупний мультиплікативний ефект від туризму був значно ширшим: за даними 2019 року, опосередкований внесок у ВВП сягав 7%, а загальна кількість згенерованих робочих місць перевищувала 1,2 мільйона. Слід зазначити, що наведені показники не враховують значний обсяг тіньового сектору економіки, а також нематеріальний вплив туризму на якість життя, зокрема його рекреаційну та оздоровчу функцію для громадян [3].

Внутрішній туризм виступає важливим інструментом для консолідації суспільства та утвердження національної ідентичності. Завдяки подорожам у межах власної країни громадяни отримують можливість для безпосереднього знайомства з її багатю історико-культурною спадщиною та унікальними природними ландшафтами. Цей процес пізнання слугує підґрунтям для посилення національної самосвідомості та сприяє формуванню почуття соціальної згуртованості й національної єдності [7]. Безпосередній досвід, отриманий туристами через комунікацію з місцевим населенням та взаємодію з архітектурним і звичаєвим середовищем, формує глибше та багатовимірне розуміння, що виходить за межі формалізованих наративів підручників чи медіа. У цьому контексті туризм набуває потенціалу як інструмент культурної деколонізації. Цей процес є особливо актуальним для України, чия історія століттями інтерпретувалася крізь призму

імперського домінування. Сьогодні фахівці туристичного супроводу відіграють ключову роль у деконструкції цих колоніальних міфів, пропонуючи критично переосмислену версію української історії.

Існує низка чинників, що формують передумови для суттєвого зростання в'їзних туристичних потоків до України після стабілізації безпекової ситуації. До них належать підвищення міжнародної впізнаваності країни, феномен глобальної солідарності та особиста емпатія іноземних громадян, що проявилася у волонтерській діяльності та допомозі біженцям. У поєднанні з поглибленням логістичної інтеграції з Європейським Союзом, ці фактори можуть стати потужними драйверами для активізації іноземного туризму в повоєнний період.

Світовий досвід постконфліктної відбудови застерігає від надмірного оптимізму щодо темпів відродження туристичного сектору. Показовим є приклад Боснії і Герцеговини, де навіть масштабна міжнародна допомога після війни 1992-1995 рр. не призвела до очікуваного туристичного буму. Аналіз причин такого стану – зокрема, відсутність цілісної стратегії розвитку, нескоординованість дій, корупційні чинники та імітація реформ замість глибоких структурних перетворень – вказує на системні ризики. Цей досвід демонструє, що без єдиної державної візії та ефективного управління процесом відновлення, туристичний потенціал країни може залишитися нереалізованим, що підтверджується скромною часткою Боснії і Герцеговини (4,6%) на туристичному ринку Західних Балкан [3]. Тому ми маємо врахувати ці ризики та не повторити помилок інших.

## **1.2. Поняття безбар'єрного туризму: сутність та основні принципи**

Безбар'єрність – сучасна норма суспільства, що ґрунтується на безумовному прийнятті, повазі та цінуванні кожної людини з усім різноманіттям її індивідуальних ознак (походження, стать, вік, фізичні особливості, зайнятість тощо). Крім того, вона зобов'язує владу, бізнес і громаду при прийнятті рішень враховувати потреби всіх без винятку суспільних груп, включно з тими, що

складають меншість [48].

Глобальний кодекс етики туризму утверджує право всіх людей на рівний доступ до ресурсів планети. Це головний постулат концепції доступного туризму для всіх (ЮНВТО, 1999) [45]. Колишній Генеральний секретар ЮНВТО Талеб Ріфаї підкреслював, що «доступність є центральним елементом будь-якої відповідальної та сталої туристичної політики і приносить користь усьому суспільству, а не тільки окремим його верствам» [36].

Європейська мережа доступного туризму (ENAT) у своїй діяльності послуговується таким визначенням поняття «доступний туризм» (також відомий як «туризм, що забезпечує доступ» (Access Tourism), «універсальний туризм» (Universal Tourism), «інклюзивний туризм» (Inclusive Tourism), а в деяких країнах, як-от в Японії, «безбар'єрний туризм» (Barrier-free Tourism)) – це туризм та подорожі, що є доступними для всіх людей, – як тих, хто має інвалідність, так і тих, хто її не має, – включаючи осіб із порушеннями мобільності, слуху, зору, когнітивними, інтелектуальними чи психосоціальними порушеннями, осіб похилого віку та тих, хто має тимчасові обмеження життєдіяльності [35].

На національному рівні законодавство України наразі не містить чіткого визначення поняття «інклюзивний туризм». Втім стаття 6 ЗУ «Про туризм» передбачає державну підтримку туризму для вразливих категорій населення, таких як «діти, молодь, люди похилого віку, особи з інвалідністю та малозабезпечені громадяни», через запровадження пільг для забезпечення доступності туризму та екскурсійних відвідувань [25].

У свою чергу згідно рекомендацій ЮНВТО «Accessible Tourism for All»(2016), *доступний туризм* визначається як «форма туризму, яка передбачає співпрацю між усіма зацікавленими сторонами з метою забезпечення можливості для людей із різними потребами в доступності (зокрема у сфері мобільності, зору, слуху та когнітивного сприйняття) подорожувати самостійно, на рівних правах і з гідністю. Це досягається шляхом створення туристичних продуктів, послуг і середовища,

розроблених на основі універсального дизайну» [36].

Державне агентство розвитку туризму (ДАРТ) визначило цільові категорії туристів, для яких забезпечення безбар'єрного середовища є ключовим завданням. До цих маломобільних груп населення рекомендовано зараховувати осіб, котрі зіштовхуються з труднощами під час самостійного пересування, отримання послуг, доступу до необхідної інформації чи орієнтації в просторі. Зокрема, до них належать:

- люди з інвалідністю;
- особи, які тимчасово мають обмежені фізичні можливості через стан здоров'я (травми, перелом, розтягнення тощо);
- люди літнього віку;
- жінки в період вагітності;
- малолітні діти, а також батьки, що супроводжують їх з дитячими візками;
- особи, які подорожують з об'ємним багажем;
- люди з нестандартними антропометричними даними (великий або малий зріст, надмірна вага);
- особи, що для пересування використовують спеціальні допоміжні засоби (крісла колісні, милиці, тростини, ходунки тощо) [47].

Крім того, бенефіціарами безбар'єрного туризму виступають також представники соціально вразливих груп – етнічні, релігійні меншини, малозабезпечені родини, представники ЛГБТК+ спільноти. Доступність туристичного середовища створює вигоди не лише для подорожуючих, але й для працівників галузі відкриваючи можливості для працевлаштування осіб з інвалідністю [46].

У Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю *універсальний дизайн* визначається як «дизайн продуктів, будівель, середовища, програм та послуг, придатних для використання усіма людьми, максимально можливою мірою, без потреби в адаптації чи спеціалізованому проектуванні». Ця філософія була

сформульована та визначена американським архітектором Рональдом Л. Мейсом (1941-1998), а також ратифікована й детальніше розкрита у Стокгольмській декларації 2004 року Європейського інституту дизайну та інвалідності (European Institute for Design and Disability). В її основі лежать сім принципів:

- Рівність використання: простір чи послуга однаково зручні для всіх категорій відвідувачів.
- Гнучкість використання: можливість налаштування під різні потреби.
- Простота та інтуїтивність: є легким для розуміння, незалежно від досвіду, знань, мовних навичок чи поточного рівня концентрації.
- Сприйнятність інформації: ефективно передає необхідну інформацію користувачеві, незалежно від умов навколишнього середовища чи сенсорних можливостей (наприклад, субтитри, тактильні позначки).
- Толерантність до помилок: випадкові дії не призводять до проблем чи небезпеки.
- Мінімізація зусиль: користування не потребує значних фізичних зусиль.
- Достатність простору: врахування різних розмірів і зон досяжності для користувачів із допоміжними засобами [45, 51].

Важливо наголосити на тому, що поняття доступності стосується перш за все маломобільних груп населення та зосереджується на забезпеченні фізичного доступу до транспорту, будівель, споруд та інформації. В той час як концепція універсального дизайну акцентує увагу на створенні однакових та зручних умов для всіх користувачів без виокремлення окремих із них [46]. Тобто автоматичні двері на входах до готелів, музеїв, вокзалів – зручно і коли у вас зайняті руки багажем, і для людини на кріслі колісному. Інший приклад – рівні та широкі прогулянкові доріжки в парках, на набережних та біля визначних пам'яток, обладнані лавками через певні проміжки – забезпечують комфортне пересування та відпочинок для всіх, хто гуляє.

*Складові безбар'єрності* в туристичному секторі охоплюють кілька ключових

напрямів:

- Фізична безбар'єрність – доступна інфраструктура та транспорт (пандуси, ліфти, тревелатори, тактильні смуги, звукові світлофори, адаптовані туалети).
- Цифрова безбар'єрність – адаптовані вебсайти та мобільні додатки (сумісність із програмами читання з екрана, зміна розміру шрифтів, субтитри, переклад жестовою мовою, високий контраст кольорів).
- Інформаційна безбар'єрність – доступ до інформації в різних форматах (шрифт Брайля, піктограми, аудіогіди, багатомовність).
- Організаційно-культурна безбар'єрність – повага персоналу до різноманітності, відсутність дискримінації чи стигматизації, дотримання етичної комунікації (зокрема, правильне звертання до людей з психосоціальними чи когнітивними порушеннями).

Формування безбар'єрного простору в туризмі ґрунтується на *трьох ключових засадах*:

- недискримінації – рівне ставлення до всіх осіб незалежно від статі, гендерної ідентичності, інвалідності, раси, релігії, національного чи соціального походження та інших ознак;
- толерантності, яка вимагає поваги до свободи, поглядів та культурного різноманіття кожної особистості (наприклад меню в готелі, що враховує непереносимість лактози або глютену, веганські, вегетаріанські, халяльні та кошерні потреби гостей);
- інклюзивності, що полягає в активному розширенні можливостей та забезпеченні рівного доступу всіх до туристичних ресурсів, подорожей і послуг [44].

Безбар'єрний туризм робить значний внесок у досягнення більшості Цілей сталого розвитку (ЦСР). Насамперед це стосується ЦСР 10 «Зменшення нерівності», ЦСР 11 «Сталі міста та громади» та ЦСР 17 «Партнерство заради

сталого розвитку» [45].

Таким чином, аналіз існуючих підходів до розуміння доступного туризму демонструє еволюцію від вузького трактування його як інфраструктурної доступності до ширшого бачення, заснованого на універсальному дизайні, повазі до людської гідності, прав людини та культурному розмаїтті. У своїй роботі автор свідомо обирає термін «безбар'єрний туризм», адже саме він найповніше відображає трансформації, яких потребує туристичне середовище у післявоєнній Україні. Йдеться не лише про фізичні, лінгвістичні, економічні перепони, які можна виміряти чи побачити – бордюри, відсутність дублювання англійською мовою для іноземців. Мова також про бар'єри ментальні, соціальні, психологічні – упередження, страхи та стереотипи, які часто залишаються непоміченими, але мають глибокий вплив. Ці бар'єри – спадок радянського ізоляціонізму, який довгі роки формував культуру виключення, а не інклюзії. І вони шкодять не лише маломобільним групам – вони шкодять усьому суспільству. Адже, ізолюючи одну частину населення, ми втрачаємо цінний людський капітал, досвід, нові ідеї.

Розвиток безбар'єрного туризму – це не просто крок до інклюзії окремих соціальних груп, це стратегія, яка працює на благо кожного. Комфортне середовище потрібне не лише людині з інвалідністю чи туристу з валізою, а насамперед місцевим мешканцям. Це простір, у якому зручно всім – і це є ознакою справжньої сучасної держави.

### **1.3. Роль євроінтеграції для туризму в Україні**

Європейська Співдружність чи просто ЄС – економічний і політичний союз 27 держав розташованих в Європі [2]. Це єдиний економічний, соціальний та гуманітарний простір, де відмовилися від кордонів та зайвих умовностей задля вільного переміщення товарів, людей, послуг і капіталів, необмеженого обміну інформацією, культурним та науковим надбанням [10].

Ключовою передумовою для набуття членства в ЄС є виконання

Копенгагенських критеріїв, що встановлюють фундаментальні вимоги до країн-аплікантів. Від кандидата вимагається утвердження стабільної демократії, забезпечення верховенства права та гарантування прав людини і меншин. Економічний блок передбачає не лише наявність функціональної ринкової економіки, інтегрованої у спільний ринок ЄС, але й високий рівень розвитку інфраструктури, освіти та науки. Крім того, ключовою вимогою є здатність держави інкорпорувати у національне законодавство всю сукупність правових норм ЄС (*acquis communautaire*) та слідувати спільним стратегічним цілям Союзу [2]. Очікується, що в перспективі це призведе до комплексного покращення якості життя населення, яке базуватиметься на сталому економічному зростанні, ефективній системі соціальних гарантій, безпечному довкіллі та високих стандартах безпеки харчових продуктів. Фундаментом для цих позитивних змін має стати утвердження принципів правової держави та подолання системної корупції [10].

Сутність європейської інтеграції полягає не лише в політичному зближенні, але й у практичній імплементації високих стандартів ЄС, що безпосередньо впливає на добробут громадян. Цей процес відкриває нові економічні горизонти для національних виробників на єдиному європейському ринку, розширює освітні та професійні можливості для молоді, а також встановлює надійні гарантії захисту прав споживачів через впровадження європейських норм якості та безпечності продукції [23].

Участь у процесі європейської інтеграції – є насамперед процесом глибокого проникнення інститутів ЄС (законодавства, норм і правил, принципів прозорості та підзвітності, кращих практик тощо) в українську економіку [15]. Іншими словами, євроінтеграція – це зближення України з Євросоюзом як на рівні законів, так і на рівні правил і звичаїв, що існують у суспільстві. Її кінцевим результатом має стати вступ України до ЄС [2].

Основними вимогами та стандартами ЄС до туристичної галузі є:

- Збереження та підвищення конкурентоспроможності Європи як провідного глобального туристичного напрямку, зокрема шляхом просування її як сталого та соціально відповідального місця відпочинку;
- Сприяння зеленій та цифровій трансформації туристичної галузі, зокрема шляхом підтримки інновацій, цифрової інтеграції, екологічної модернізації та енергоефективності;
- Підвищення стійкості та адаптації туристичної галузі до викликів, таких як пандемія COVID-19, кліматичні зміни, сезонність та геополітична нестабільність;
- Забезпечення високої якості туристичних послуг та захисту прав та інтересів споживачів;
- Сприяння розвитку регіонального та місцевого туризму, зокрема шляхом підтримки різноманітності та специфіки туристичних продуктів, залучення місцевих громад та стейкхолдерів, підвищення кваліфікації та навичок працівників туризму, та покращення туристичної інфраструктури та мобільності [14].

28 лютого 2022 року, на п'ятий день повномасштабного вторгнення росії, Президент Зеленський офіційно подав заявку на членство України в Європейському Союзі, а вже 23 червня Європейська Рада визнала нашу державу кандидатом на вступ. Цей статус надає низку переваг та можливостей, серед яких такі:

- консолідувати прагнення до європейського майбутнього на юридичному рівні, завершуючи трансформацію низки сфер за підтримки Європейської комісії;
- повноправна участь у програмах та ініціативах ЄС, до яких раніше не було доступу;
- підвищення привабливості для інвесторів;
- удосконалення бізнес-клімату;
- найшвидша модернізація України;

- доступ до фінансової допомоги для країн, які готуються до вступу до ЄС (гранти, інвестиції та технічна допомога) [1].

Незважаючи на виклики повномасштабної збройної агресії, Україна активізувала євроінтеграційні процеси, пріоритезувавши виконання рекомендацій Європейської Комісії. Ключові зусилля були спрямовані на фундаментальні реформи у сферах судочинства, боротьби з корупцією та відмиванням коштів, а також на модернізацію законодавства щодо ЗМІ та захисту прав національних меншин. Паралельно, в межах імплементації Угоди про асоціацію, було досягнуто істотного прогресу в секторальних напрямках, таких як цифрова трансформація, реформа митної служби, усунення технічних бар'єрів у торгівлі, вдосконалення системи державних закупівель та гармонізація стандартів у сфері послуг, включно з готельною індустрією [4]. Натомість євроінтеграційний процес розвитку туризму в Україні полягає у впровадженні європейських норм і стандартів, поширенні власних культурних, історичних, географічних досягнень у країнах ЄС та загалом міжнародній діяльності [5].

Важливою стала подія травня 2022 року, коли Державне агентство розвитку туризму (ДАРТ) отримало запрошення на вступ до Європейської туристичної комісії (ЄТК) – найвпливовішого об'єднання національних туристичних організацій Європи. Це рішення, мотивоване солідарністю з Україною, передбачає надання ДАРТ безоплатного членства. Такий статус відкриває Україні доступ до ресурсів, інвестицій та фондів ЄТК для повоєнної розбудови туристичних об'єктів. Більше того, Комісія заявила про намір створити спеціальний Фонд допомоги, кошти якого будуть цілеспрямовано спрямовані на відновлення пошкодженої туристичної та рекреаційної інфраструктури України [11]. У квітні 2025 року під час Загальних зборів у Люксембурзі члени Європейської туристичної комісії (ЕТС) одноголосно ухвалили рішення продовжити членство Державного агентства розвитку туризму України (ДАРТ) ще на три роки – до 2028 року [38].

Станом на зараз Україна очікує на відкриття переговорів про вступ до

Європейського Союзу. Президентка Єврокомісії Урсула фон дер Ляєн підтвердила 7 травня, що цей крок планується до липня 2025 року. За оцінками Центру Разумкова, більшість експертів вважає, що Україна має реальні шанси стати повноправним членом ЄС протягом найближчих 5-10 років [39, 40].

Отже, євроінтеграція може значно полегшити відновлення туризму в Україні після війни, сприяючи зростанню міжнародних туристичних потоків, популяризації української культури та природи, розширенню туристичного ринку, підвищенню якості туристичних послуг, відбудові та модернізації інфраструктури.

#### **1.4. Нормативно-правове регулювання безбар'єрного туризму: аналіз європейських та вітчизняних документів**

Існує низка міжнародних, європейських та українських документів, які закладають правові засади забезпечення рівного доступу до туристичних послуг для всіх категорій населення.

Фундамент інклюзивного туризму заклала Манільська декларація 1980 року, проголосивши універсальне право на подорожі. Цю ідею розвинула резолюція 1991 року «Створення туристичних можливостей для людей з обмеженими можливостями в 1990-х роках», яка закликала до створення доступних об'єктів. Практичні ж рекомендації щодо інформації, підготовки персоналу та сервісу були сформульовані в документі «Туризм для всіх» (Дакар, 2005) [49].

Одним з ключових міжнародних документів є Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю (2006 рік). Вона має зобов'язуючий характер для країн-учасниць, серед яких і Україна (ратифіковано у нас з 2009 року), та спрямована на повну реалізацію прав осіб з інвалідністю на рівних умовах з іншими. Вона передбачає забезпечення доступу до транспорту, інфраструктури, послуг, інформації, правосуддя, освіти, працевлаштування, участі у суспільному та культурному житті [57]. Наприклад, на її основі в багатьох країнах були ухвалені національні програми зі створення безбар'єрного середовища у туристичних містах, як-от у Барселоні, де

в межах місцевої політики облаштовані доступні пляжі з тактильною навігацією та амфібійними кріслами для купання.

Іншим важливим документом є стандарт ISO 21902:2021 «Tourism and related services – Accessible tourism for all – Requirements and recommendations» (Туризм і пов'язані послуги – Доступний туризм для всіх – Вимоги та рекомендації). Це перший міжнародний стандарт, який встановлює вимоги та рекомендації щодо забезпечення доступного туризму для всіх людей. Стандарт охоплює всі етапи туристичної подорожі: планування, транспорт, розміщення, харчування, відвідування туристичних атракцій, отримання інформації тощо. Містить конкретні приклади: для пляжу – наявність доступних душових, туалетів, маршрутів; для природних маршрутів – безперервне та стійке покриття, зрозуміла навігація. З січня 2024 року цей стандарт офіційно діє в Україні як національний ДСТУ [53, 54].

Також з 1 червня 2017 року у сфері туризму набули чинності три національні стандарти України, гармонізованих із наступними:

- ISO 17049:2013 Accessible design – Application of braille on signage, equipment and appliances (Доступний дизайн - Застосування шрифту Брайля на вказівках, обладнанні та приладах);
- ISO 23599:2012 Assistive products for blind and vision-impaired persons – Tactile walking surface indicators (Засоби допомоги для сліпих і слабоворих людей - показники тактильної поверхні) [2].

Прикладами впровадження цих стандартів є:

- 53 жовті таблички, надруковані шрифтом Брайля, які з'явилися 2019 року на території музею Шевченка у Каневі. Серед них – «Заповіт» поета. Тепер люди з вадами зору зможуть прочитати твори письменника руками. Окрім, цього в самому закладі було встановлено ліфт та спеціальні пандуси [13].

На відміну від міжнародних документів, нормативно-правові акти Європейського Союзу мають обов'язкову силу для країн-членів, що значно

пришвидшує процеси імплементації. Серед основних:

- Європейський акт про доступність (European Accessibility Act, 2019) – набуде чинності 28 червня 2025 року. Він передбачає, що всі цифрові послуги, квиткові автомати, туристичні вебсайти, мобільні застосунки та банкомати повинні бути доступними для осіб з інвалідністю [56].
- Європейський стандарт «Дизайн для всіх» EN 17161 – прийнятий у 2018 році та просувається такими організаціями, як ENAT (Європейська мережа доступного туризму) та AccessibleEU, що є ініціативою Європейської Комісії.
- EN 17210 «Доступність та зручність використання забудованого середовища» – встановлює вимоги до доступності будівель, включаючи готелі, музеї, вокзали, ресторани.
- Європейський Регламент про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту – зобов'язує операторів надавати допомогу пасажирам з інвалідністю безкоштовно.
- Європейський Регламент про права осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю під час подорожей повітряним транспортом;
- Директива ЄС про безпеку на морі;
- Європейська Директива про ліфти (Lifts Directive 2014/33/EU) [45, 55].

Окрім законодавчої бази, Європейський Союз реалізує й низку практичних ініціатив, спрямованих на підтримку міст у створенні інклюзивного середовища. Однією з таких є щорічна премія «*Access City Award*», започаткована у 2010 році Європейською Комісією у співпраці з Європейським форумом осіб з інвалідністю. Ця премія є частиною Стратегії ЄС щодо прав осіб з інвалідністю на 2021-2030 роки. Її мета – відзначити досягнення міст у підвищенні доступності, забезпечити рівний доступ до міського життя для всіх та сприяти обміну передовим досвідом між місцевими органами влади. Цього року на здобуття нагороди претендували 57 міст-кандидатів – найбільша кількість заявок за останнє десятиліття, що свідчить

про зростаючу зацікавленість. Переможцем 2025 року став Відень за свої визначні зусилля, зокрема:

- повну доступність усіх станцій метро;
- доступність понад 95% автобусних і трамвайних зупинок завдяки тактильній навігації, низькопідлоговому транспорту та мультисенсорним системам екстреного оповіщення;
- реалізацію стратегії «Інклюзивний Відень 2030» із залученням представників організацій осіб з інвалідністю до процесів прийняття рішень;
- успішні проєкти зі створення доступних басейнів, інтелектуальних світлофорів та програм житлової й трудової інтеграції [59].

На національному рівні в Україні основоположним документом сьогодні є *Національна стратегія створення безбар'єрного простору до 2030 року (14 квітня 2021 р.)*, яка була розроблена в межах ініціативи першої леді Олени Зеленської «Без бар'єрів» та затверджена Указом Президента України №533/2020. Вона охоплює сфери освіти, транспорту, працевлаштування, культури, подорожей, та передбачає впровадження європейських підходів до доступності у містобудуванні, сервісах та інформаційному просторі [37, 48]. З метою практичної реалізації положень Стратегії саме у туристичній галузі, у 2023 році Державне агентство розвитку туризму України (ДАРТ) за підтримки проєкту Ради Європи «Посилення соціального захисту в Україні» розробило методичні рекомендації щодо формування безбар'єрності в туризмі, які містять інструкції для органів місцевого самоврядування, закладів розміщення, музеїв, туроператорів щодо створення інклюзивних умов для всіх груп мандрівників [47].

Крім того, діють Державні будівельні норми (ДБН) В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд», чинні з квітня 2019 року (див. дод. А). Вони встановлюють базові вимоги до доступності будівель, проте мають недоліки: не враховують потреби дітей до 7 років, людей з нестандартними фізичними

параметрами (наприклад, дуже високих або з надмірною вагою), а також відсутні положення щодо сенсорної доступності для осіб з когнітивними розладами. На тлі європейських стандартів українські ДБН виглядають менш деталізованими та потребують актуалізації [45].

Узагальнюючи, слід відзначити, що на сьогодні наша держава справді демонструє прагнення до впровадження сучасних стандартів безбар'єрності, однак цей процес лише на початковому етапі та супроводжується низкою системних викликів. Однією з ключових проблем є недосконалість нормативно-правової бази: чинні будівельні норми (ДБН) передбачають обов'язкове забезпечення доступності лише у випадках нового будівництва або капітального ремонту, що фактично звільняє власників уже існуючих об'єктів від відповідальності. Крім того, в країні відсутній ефективний механізм контролю та санкціонування за недотримання вимог інклюзивності. Натомість у державах Європейського Союзу питання безбар'єрності вже давно займає пріоритетне місце у державній політиці, що підтверджується як наявністю комплексних законодавчих актів, так і практикою їх неухильного виконання.

### **1.5. Методи дослідження**

Першим кроком у дослідженні став збір даних. Було використано різноманітні джерела переважно вторинного характеру: наукові публікації українських та іноземних вчених присвячені головній та суміжним темам за період 2019-2025 рр; нормативно-правові акти України та міжнародні документи; аналітичні матеріали та статистику міжнародних організацій (ЮНВТО, European Commission), державних інституцій (ДАРТ), експертних центрів (Центр Разумкова, НІСД); найсвіжіші статті провідних ЗМІ (Укрінформ, Економічна правда, Уніан, The Guardian, BBC) та спеціалізованих туристичних порталів (Visit Ukraine, Ukraïner, Visit Noordwijk, Visitez Toulouse).

Основні компоненти методики дослідження включають:

*Аналіз наукової літератури* полягав у систематичному пошуку, відборі та узагальненні праць вітчизняних та зарубіжних науковців (В. Худавердієва, Д. Григорчук, П. Пузирова, М. Варяничко, М. Сеньків та ін.). Це дозволило визначити ступінь розробленості теми, сформуванню теоретичну базу та виявити ключові концепції, зокрема сутність безбар'єрного туризму та вплив євроінтеграційних процесів на галузь. Також залучені міжнародні джерела, такі як UNWTO Glossary та World Tourism Organization Manual, що допомогли уточнити термінологію.

*Аналіз документів* застосовувався для вивчення офіційних джерел, що регулюють туристичну діяльність. Зокрема, було опрацьовано Закон України «Про туризм», ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд»(для розробки таблиці див. дод. А), Національну стратегію створення безбар'єрного простору, Конвенцію ООН про права осіб з інвалідністю, а також міжнародні стандарти (ISO 21902:2021) та рекомендації Європейської комісії для визначення правових та стандартних вимог до інклюзивного туристичного середовища.

*Індуктивний метод* дав змогу вивести загальні тенденції та проблеми на основі аналізу окремих прикладів. Так, вивчення локальних ініціатив (напр. створення інклюзивних вагонів «Укрзалізниці») дозволило ідентифікувати системні потреби у сфері безбар'єрності на національному рівні.

*Дедуктивний метод* застосовувався для перевірки гіпотез шляхом порівняння загальних європейських принципів доступності (закріплених у документах ЄС) з конкретними реаліями та практиками в українській туристичній галузі, наприклад, при оцінці відповідності українських готелів європейським стандартам інклюзивності.

*Кількісний аналіз* використовувався для обробки статистичних даних: динаміки туристичних потоків до та під час повномасштабного вторгнення, обсягів податкових надходжень від туристичної галузі, результатів моніторингу ДАРТ щодо фізичної доступності засобів розміщення, результатів соціологічних опитувань Gradus Research про ментальне здоров'я українців.

*Якісний контент-аналіз* був застосований для системного вивчення змісту медійних джерел. Ключовим об'єктом став YouTube-проект Олександра Терена «Відвал ніг», що дозволило оцінити реальний стан доступності міського середовища, інфраструктури та сервісів у восьми містах України. Для поглиблення розуміння практичних аспектів проблеми та формування дієвих рекомендацій було також використано *метод кейс-стаді (case study)*. Він полягав у поглибленому вивченні окремих прикладів – як успішних (наприклад, адаптація великих музейних комплексів до потреб маломобільних груп населення, створення інклюзивних пляжів на муніципальному рівні), так і проблемних (аналіз типових помилок при облаштуванні пандусів у закладах розміщення та харчування).

*Порівняльний метод* став основою для зіставлення вітчизняного досвіду з передовими практиками країн ЄС (Франція, Нідерланди, Іспанія). Це дозволило виявити ефективні підходи до створення інклюзивного туристичного середовища, зокрема порівняти моделі доступності туристичної інфраструктури та сертифікації об'єктів (наприклад, французький лейбл «Destination pour tous»).

*Історичний метод* дав змогу проаналізувати розвиток туризму в Україні в ретроспективі, порівнявши ключові показники (кількість іноземних туристів, доходи галузі) довоєнного та воєнного періодів для об'єктивного розуміння глибини кризи та масштабів майбутнього відновлення.

*Соціологічне опитування.* Для збору первинних емпіричних даних було розроблено анкету та проведено онлайн авторське Google-опитування щодо рівня обізнаності громадян про проблеми безбар'єрності та виявлення ключових бар'єрів (інфраструктурних, інформаційних, сервісних) з точки зору споживачів туристичних послуг, зокрема представників вразливих груп населення.

*Картографічний метод* застосовувався для представлення територіального розподілу туристично-інформаційних центрів. Також було створено карту з рейтингом доступності досліджених міст на основі контент-аналізу, що наочно ілюструє виявлені проблеми та досягнення.

*Синтез* використовувався для поєднання та узагальнення результатів, отриманих на різних етапах дослідження. Цей метод дозволив сформулювати цілісні висновки та розробити на їх основі авторські пропозиції шляхом інтеграції даних аналізу міжнародного досвіду, результатів соціологічного опитування та контент-аналізу [22].

Отже, обраний комплекс методів забезпечив всебічність та системність дослідження, яке виконувалося з дотриманням принципів наукової об'єктивності та етичних норм.

## **II. СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БЕЗБАР'ЄРНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙНИ**

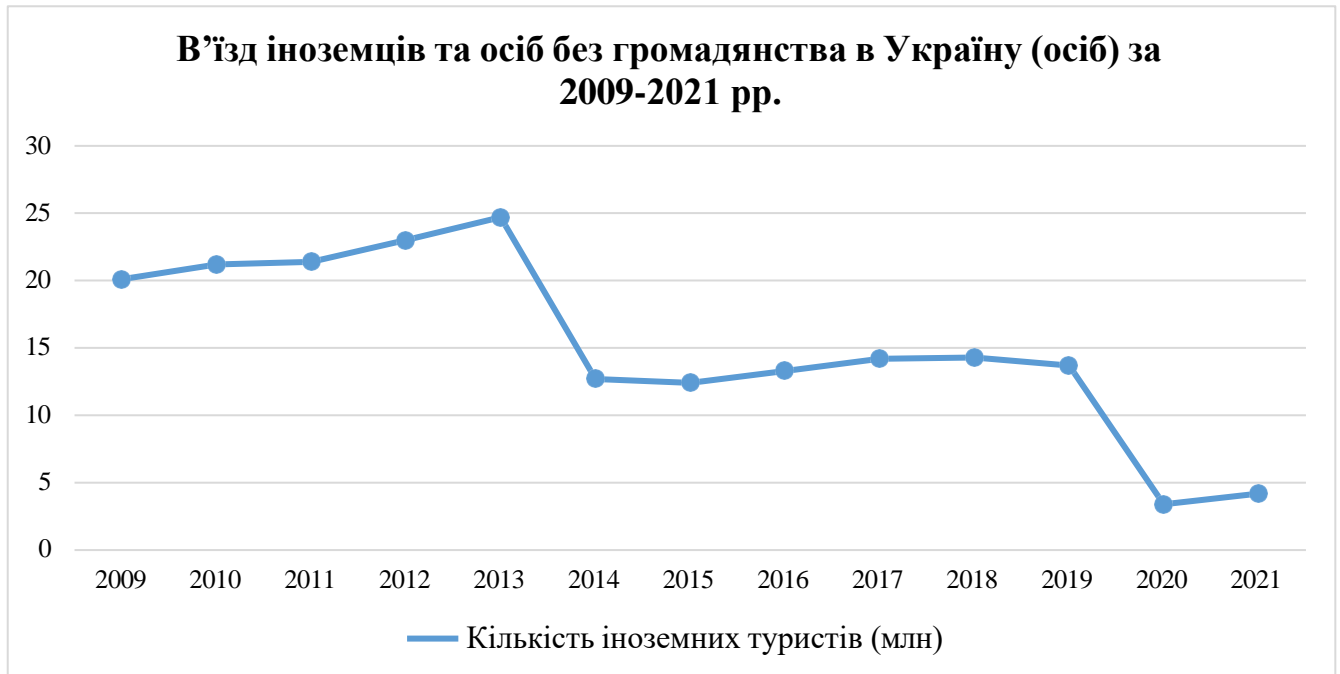
### **2.1. Туристична діяльність в Україні у довоєнний період**

У період 2014-2015 років анексія Криму, військова агресія росії на сході України, а також економічна криза і політична нестабільність суттєво вплинули на стан туристичної галузі країни, спричинивши її значний занепад. Тоді ринок туризму скоротився приблизно на 40%. За даними Всесвітньої туристичної організації (ЮНВТО), у 2012 році туристичні надходження в Україні становили 4,8 мільярда доларів США, тоді як у 2014 році ця сума зменшилась до 1,6 мільярда доларів [8]. Ситуація залишалася складною і в 2015 році, коли було зафіксовано близько 124 тисяч іноземних туристів, що стало антирекордом на той час [21].

До 2020 року спостерігалось стабільне зростання туристичного потоку (див. рис. 2.1): щороку Україну відвідували приблизно 13-15 мільйонів іноземних гостей. Проте пандемія COVID-19, яка розпочалася у 2020 році, спричинила різке скорочення кількості туристів. Упродовж цього року країну відвідали лише 3,4 мільйона осіб, причому 1,8 мільйона з них прибули у перші три місяці. У цей період активніше почав формуватися попит на внутрішній туризм [7]. У цей період в Україні почали інтенсивніше розвиватися активні види відпочинку, зокрема каякінг, скелелазіння, міські велопрогулянки та інші форми дозвілля на свіжому повітрі. Зросла популярність коротких автомобільних подорожей на невеликі відстані до найближчих туристичних об'єктів, природних парків і музеїв, які стали місцями психологічного відновлення в умовах постійного інформаційного стресу [19].

У 2021 році туристичні потоки поступово почали відновлюватися. Згідно з даними, державний кордон України перетнули 4,2 мільйона іноземних громадян (див. дод. Б), що на 26,3% більше порівняно з періодом пандемії у 2020 році [8]. До десятки країн, з яких приїхало найбільше туристів, увійшли: Молдова (1,054 млн

осіб), росія (519 тис.), Польща (311 тис.), Білорусь (273 тис.), Румунія (264 тис.), Туреччина (247 тис.), Угорщина (227 тис.), Німеччина (154 тис.), Ізраїль (133 тис.) та США (103 тис.). Як повідомили у Державному агентстві розвитку туризму (ДАРТ), основною метою подорожей іноземців до України у 2021 році були відпустка, дозвілля та відпочинок – саме таку відповідь надали 29,5% опитаних респондентів [42].



**Рис. 2.1.** Динаміка в'їзних туристичних потоків до України за 2009-2021 рр.

*Джерело: побудовано автором за даними НТО України [27]*

Окрім того, у 2021 році відкрилися нові туристичні ринки, серед яких особливо виділялися країни Арабської затоки. Зокрема, до України приїхало понад 56 тисяч туристів із Саудівської Аравії. Наша країна посіла перше місце серед туристичних напрямків для громадян цієї держави, при цьому середні витрати на одну людину становили близько 2000 доларів США [8].

Зростання зацікавленості серед арабських туристів пояснюється кількома чинниками:

- насамперед – скасуванням візового режиму у 2020 році для ряду країн Перської затоки;

- по-друге – запуском нових авіарейсів, включно з прямим авіасполученням із Саудівською Аравією;
- і, нарешті – доступною ціновою політикою України у порівнянні з європейськими країнами [29].

Поряд зі зростанням кількості іноземних відвідувачів, в Україні активно розвивалася туристична інфраструктура та пропозиції для подорожуючих. У 2020 році було запущено проєкт «Мандруй Україною», ініційований у співпраці з Державним агентством розвитку туризму (ДАРТ) та Міністерством культури та інформаційної політики (МКІП). Основна його мета – сприяти цифровій трансформації туристичної галузі та взаємодіяти з регіональними структурами для популяризації туристичних можливостей кожної області в доступній та цікавій формі.

У межах цієї ініціативи за кілька років були створені регіональні туристичні онлайн-платформи, зокрема для Чернігівської, Черкаської, Херсонської, Рівненської, Київської, Запорізької та Миколаївської областей. На них можна знайти інформацію про їхні історичні, культурні, природні пам'ятки, а також переглянути віртуальні тури, прокласти маршрути, замовити послуги гідів та багато іншого. І головною родзинкою є те, що це все відображено за допомогою інтерактивної мапи.

Тоді через пандемію і зараз через повномасштабне вторгнення в умовах обмеженої мобільності VR-тури стали новою нормальністю. І зараз ми не виходячи з дому можемо відправитися в тур міськими вулицями, парками, церквами та іншими пам'ятками. Наприклад, у 2021 році було створено історичну онлайн-екскурсію «Місто-герой новітньої історії. Від кімерійця до українця», яка дає можливість роздивитися Миколаїв із висоти пташиного польоту на 360 градусів [30]. Однак найбільшого поширення VR- технології набули серед українських музеїв: Національний музей історії України(тур по його експозиціях), VR-екскурсія «Хрещатик 1913» у музеї історії міста Києва тощо.

Загалом попри всі вище описані випробування, у довоєнний період український туризм демонстрував позитивні тенденції розвитку. Важливою відправною точкою стало ухвалення у 1995 році Закону України «Про туризм», що заклало правову основу для функціонування галузі. Вже за два роки, у 1997-му, Україна приєдналася до Всесвітньої туристичної організації (ЮНВТО), що підтвердило її прагнення інтегруватися у глобальний туристичний простір. У 1998 році було створено Туристичну асоціацію України (ТАУ), яка до 2021 року об'єднала понад 350 учасників галузі.

На початку 2000-х років почав формуватися активний туроператорський ринок: зокрема, у 2001 році з'явилася компанія «Феєрія Мандрів», у 2003 – «Аккорд-тур», у 2008 – «Відвідай», а в 2013 – Join UP!, що стали ключовими гравцями на ринку організованого туризму. Важливою віхою став і прихід першого лоукост-перевізника Wizzair у 2008 році, що сприяв демократизації подорожей для українців.

Підготовка до проведення Євро-2012 стимулювала розвиток туристичної інфраструктури, а також запуск масштабної маркетингової кампанії на міжнародному рівні. У 2014 році було презентовано бренд «It's all about U», покликаний формувати позитивний імідж України за кордоном. Наступні роки були позначені новими ініціативами: у 2015 році започатковано премію Ukraine Tourism Awards, у 2016 – створено Національну туристичну організацію (НТО), а 2017 року набув чинності безвізовий режим з Європейським Союзом, що суттєво полегшило перетин кордону для українців. У 2018 році відбувся запуск першого рейсу українського лоукостера SkyUp, а також стартувала міжнародна кампанія «Ukraine Now», яка акцентувала на сучасному образі країни [20].

Однак, попри ці численні інституційні та ринкові успіхи, розвиток туристичної інфраструктури був спрямований переважно на масового туриста, залишаючи поза

увагою аспект інклюзивності. Так, Наталія Пахомко, заступниця голови організації «Доступно.UA» розповіла, що станом на кінець 2021 року, за результатами їхнього рейтингу «Гостер», доступність міст України становила лише 4%, і це без урахування селищ, тобто справжній відсоток був ще меншим [60].

Отож, з одного боку, туристична галузь проявила значну життєздатність та здатність до адаптації, долаючи економічні та пандемічні кризи, розбудовуючи інституції та залучаючи нові ринки. З іншого боку, цей розвиток мав переважно екстенсивний та поверхневий характер.

## **2.2. Наслідки повномасштабної російської агресії для туристичної галузі**

В лютому 2022 року розпочалася війна з Росією, яка вплинула на всі сектори економіки. Одним з найбільш постраждалих став туристичний сектор. У березні та квітні, які стали критичними періодами для України, індустрія подорожей практично зупинилась. Південні регіони країни стали недоступні для туристів у зв'язку з окупацією частини території та зонами ведення активних бойових дій [7].

Влітку 2024 року чотири провідні галузеві об'єднання – «Асоціація в'їзних туристичних операторів України», «Українська асоціація готелів і курортів» (UHRA), «Всеукраїнська асоціація гідів» та «Українська ресторанна асоціація» – провели перше під час війни загальнонаціональне опитування про стан туризму. У дослідженні взяли участь 268 компаній з 23 областей України та Києва. Серед опитаних об'єктів були як готелі, так і хостели, а також пансіонати, туроператори, ресторани і різні підприємства, що пов'язані з туризмом. Результати засвідчили критичний стан галузі, а особливо стосовно обсягів послуг. Лише 13% компаній зафіксували їхнє зростання, у той час як у 75% вони зменшилися, а 10% підприємств припинили повністю діяльність. Близько половини підприємств не мають заощаджень. Число зайнятих у галузі скоротилося до 600 тисяч осіб, попри прогнози про 1,3 мільйона. Американські експерти оцінюють втрати від війни в суму понад 1 мільярд доларів у 2024 році та, імовірно, 1,5 мільярда щорічно до 2034

року [43].

Повністю оцінити масштаби впливу війни на туристичну сферу України наразі складно, оскільки повномасштабні бойові дії все ще тривають. Російська окупація, активні воєнні дії та регулярні обстріли різних регіонів спричиняють значні руйнування інфраструктури: готелів, аеропортів, залізничних шляхів. Від цього також страждають музеї, культурно-історичні пам'ятки та природні об'єкти – саме ті елементи, які приваблюють туристів [3]. Так, наприклад, станом на 25 березня 2025 року відомо про 1419 пошкоджених пам'яток культурної спадщини в Україні. Із них національного значення – 139, місцевого – 1184, щойно виявлених – 96 [41]. Серед них:

- Спасо-Преображенський собор в Одесі (ЮНЕСКО);
- Садиба Леопольна Кеніга на Сумщині;
- Національний музей Григорія Сковороди на Харківщині;
- Садиба Попова на Запоріжжі;
- Музей Марії Примаченко на Київщині;
- Церква Різдва Пресвятої Богородиці на Житомирщині;
- Музей старожитностей Тарновського у Чернігові;
- Будинок перуанських купців на Херсонщині.

Найбільш масштабних руйнацій зазнали об'єкти у Донецькій, Луганській та Харківській областях. На жаль, статистика втрат ще не раз буде змінюватися. Адже обстріли українських міст не припиняються. Крім того, інформація щодо стану пам'яток на тимчасово окупованих територіях наразі в повному обсязі недоступна. У МКІП відзначають, повну картину ми зможемо побачити тільки після завершення війни [6].

Значні території на сході, півдні й півночі України заміновані. За оцінками іноземних експертів, це близько 30% від усієї площі країни. Тому про пляжний туризм доведеться надовго забути. Ще важче оцінити довготривалий вплив війни на туристичний потенціал країни, адже допоки у світі Україну асоціюватимуть із

руйнуваннями й горем, викликом буде переконати міжнародну спільноту в її безпечності й надійності для туризму та вкладання інвестицій [3].

Авіаційна інфраструктура України зазнала теж величезних збитків, так за даними Київської школи економіки (KSE) станом на травень 2023 було відомо про 19 пошкоджених об'єктів – цивільних та подвійного значення. На початку війни було пошкоджено міжнародний аеропорт «Бориспіль» під Києвом – ракета влучила у технічні приміщення. Найбільше влучань було у Миколаївський міжнародний аеропорт, який, на жаль, не підлягає відновленню [31].

Наразі офіційних планів відновити польоти цивільної авіації немає. Однак часто з'являються новини, що Україна до цього готується. Для цього потрібно буде підготувати інфраструктуру й фахівців, розробити безпекові сценарії тощо. Частина суден українських авіакомпаній перебуває у «мокрому лізингу», який передбачає оренду літака з усім екіпажем. Це дозволило українцям зберегти свої робочі місця та підтримувати економічний фронт сплатою податків. У Європі помічали літаки авіакомпанії «Sky Up», «МАУ» та «Windrose» [32].

Через безпекову ситуацію значно знизилась і кількість іноземців, які відвідують Україну. До повномасштабного вторгнення в Україну приїжджали у середньому 14 млн гостей з-за кордону на рік, лідерами за кількістю туристів були: Київ – 2,5 млн гостей, друга сходинка Львів – 1,8 млн туристів та Одеса – 1 млн відвідувачів. Натомість 2024 року державний кордон України перетнуло 2,54 млн іноземців. Найбільше прибулих було із сусідніх країн: Молдови (1,28 млн), Румунії (423 тис.), Польщі (219 тис.), Угорщини (128 тис.), а також Ізраїлю (78 тис.), Словаччини (67 тис.) та США (52 тис.) [18, 42].

Безпековий фактор радикально переорієнтував зарубіжний туристичний потік, який наразі майже повністю оминає небезпечні південні та східні області, де активно тривають бойові дії, концентруючись у західних та центральних регіонах України. Ця нова географія туризму яскраво простежується на прикладі двох ключових міст. Так, Львів, завдяки близькості до кордону з ЄС, утвердився як

головний осередок для культурного відпочинку, на який припадає 15% усіх зарубіжних візитерів (згідно з опитуванням Львівського туристичного офісу та УКУ). Натомість Київ ілюструє іншу, не менш важливу тенденцію: його туристичний збір за 2024 рік (48 млн грн) перевищив довоєнні показники (за 9 місяців 2021 року – 46,6 млн грн) в основному за рахунок довготривалого перебування не класичних туристів, а іноземних журналістів та волонтерів. Саме їхня діяльність і попит на «темний туризм» відвідини місць трагедій у Київській області (Буча, Ірпінь), огляд знищеної техніки на Михайлівській площі, Майдан Незалежності(народний меморіал із прапорцями загиблих захисників, включно з бійцями Інтернаціонального легіону), робіт Бенксі та оновленої пам'ятки «Батьківщина-Мати»(найвища монументальна скульптура в Європі) – стали ключовими мотиваційними чинниками для подорожей до столиці [84, 85, 86].

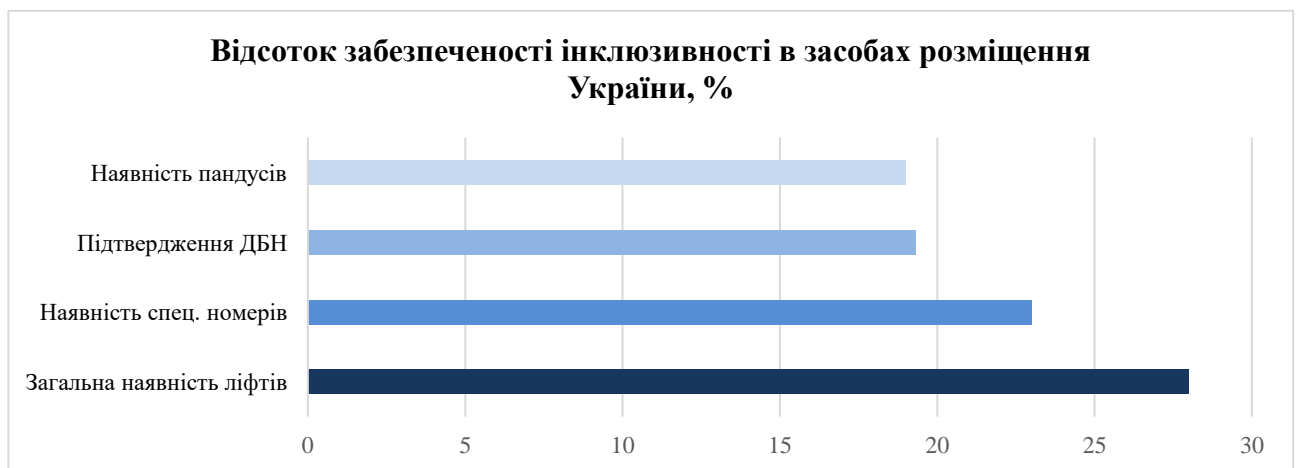
Водночас активніше розвивається внутрішній туризм, так за даними Державного агентства розвитку туризму, у 2024 році туристична сфера принесла бюджету України майже 3 млрд гривень. Окремо зросла сума туристичного збору. Торік вона була майже на 23% (273,1 млн грн) більшою, ніж у 2023-му(222,6 млн грн). Лідерами стали Київ, Львівська, Івано-Франківська, Черкаська, Закарпатська та Дніпропетровська області, а також активізувалися центральні регіони. Водночас у південних і східних областях, де тривають бойові дії, туристична активність залишається мінімальною (див. дод. В, Г)[58].

Окрім матеріальних наслідків, війна має глибокий та довготривалий вплив на українське суспільство. Одним із них стало безпрецедентне психологічне навантаження на націю, що формує гострий попит на послуги з відновлення та реабілітації, де туризм може відіграти ключову роль. Цю потребу підтверджують результати третьої хвилі дослідження, проведеного у 2023 році соціологічною компанією Gradus Research у межах Всеукраїнської програми ментального здоров'я висвітлюють загальний емоційний стан українців під час війни. Так, серед домінуючих останнім часом почуттів респонденти найчастіше називали втому

(46%) та напруженість (44%). Показово, що переважна більшість українців (77%) переживали останнім часом стрес [61]. Також ветерани війни діляться власним досвідом переживання наслідків війни: ПТСР, тригери від гучних звуків та сенсорне перевантаження (мотоцикли, феєрверки, гучна музика в ресторані, дзвін церкви, сигнал автомобіля, натовп на центральній площі міста), проблеми зі сном, головні болі, неконтрольовані емоційні реакції [60]. Ці бар'єри, про які часто забувають, можуть суттєво обмежувати можливість людини повноцінно подорожувати та відпочивати. Це вимагає цілого комплексу практичних рішень: від запровадження «тихих годин» у музеях до надання пріоритету малим туристичним групам над великими.

Водночас війна спричинила зростання кількості людей з інвалідністю: за інформацією Міністерства соціальної політики до вересня 2023 року їхня чисельність зросла на 300 тисяч, сягнувши загалом 3 мільйонів. В той же час парадоксально, але згідно з національним дослідженням групи «Рейтинг» (серпень-жовтень 2023 р.), половина населення (50%) практично не помічає їх у своєму щоденному оточенні, що свідчить про значні проблеми з їхньою соціальною інтеграцією та видимістю [52].

Однак готовність сфери гостинності відповідати на ці нові, критично важливі суспільні запити залишається на вкрай низькому рівні. Це наочно демонструють дані моніторингу ДАРТ за 2024 рік, які малюють невтішну картину щодо рівня інклюзивності українських засобів розміщення (готелі, бази відпочинку, кемпінги



тощо) (див. дод. Е та рис. 2.2).

### **Рис. 2.2. Стан безбар'єрності в готельному секторі України, 2024 р.**

*Джерело: побудовано автором на основі даних моніторингу ДАРТ [50]*

Наприклад, лише 19% з них забезпечені пандусами. Щодо ліфтового обладнання, то хоча воно наявне у 28% закладів, лише у 2% з цих випадків ліфти адаптовані для осіб з сенсорними порушеннями (звуковий супровід, шрифт Брайля). Можливість розміщення у спеціально пристосованих номерах для осіб з інвалідністю надають тільки 23% об'єктів. Проблему поглиблює і низький рівень формального дотримання стандартів, адже лише 19,3% закладів змогли документально підтвердити свою відповідність ДБН[50].

Війна, розв'язана державою-агресором, з одного боку, засвідчила готовність українців відстоювати незалежність своєї країни, європейський шлях її розвитку, згуртувала українську націю та посилила суспільну підтримку руху до ЄС. А з іншого – активізувала двосторонні процеси євроінтеграції, надала нової якості політиці Брюсселю, головною складовою якої стало спільне протистояння континентальній експансії росії, політична солідарність та військова, фінансова та економічна підтримка України [4]. І Україна має використати свої шанси на розвиток туризму в нових умовах, які відкрилися перед нею.

### **2.3. Аналіз безбар'єрного міського середовища в Україні: проєкт «Відвал ніг»**

Дискурс про безбар'єрність в Україні розвивається паралельно у двох площинах: науковій, представленій фаховими дослідженнями, та публічній, де провідну роль відіграють медійні формати. Саме в останній з них яскравим феноменом виявилось перше в Україні інклюзивне тревел-шоу «Відвал ніг, або All інклюзив», головним ведучим якого став ветеран війни Олександр Бudyко (псевдонім – Терен). Унаслідок бойового поранення в серпні 2023 року він втратив обидві ноги та зараз користується протезами. Його ініціатива покликана відповісти

на запитання, чи може це стати перешкодою для мандрівок країною. Терен разом із медійними гостями не просто «оглядають» міста, а випробовують їх на собі, пересуваючись на кріслах колісних: користуються транспортом, намагаються потрапити до головних пам'яток, музеїв, кафе, вокзалів тощо. У межах проєкту було досліджено вісім українських міст: Вінниця, Львів, Київ, Дніпро, Луцьк, Житомир, Чернівці, Одеса. Тому далі розглянемо ключові враження та бар'єри, зафіксовані під час візитів до кожного з них.

### *Київ*

Попри те, що столиця мала б бути взірцем та визначати вектор урбаністичного розвитку для інших міст, реалії її інфраструктури роблять пересування на кріслі колісному, навіть найсучаснішому, фактично нереальним. Андріївський узвіз характеризується крутим ухилом та брукованим покриттям, що ускладнює пересування. Пішохідно-велосипедний міст через Володимирський узвіз, хоча й забезпечує безбар'єрний транзит по основній частині до Арки свободи українського народу, має недоступні шляхи спуску.

Інспекція чотирьох закладів ресторанного господарства на Подолі виявило системні проблеми з доступністю. Так, доступ до «Квіткової Мафії» та сусідніх об'єктів (зокрема, Aroma Kava, Музей Фотоілюзій) унеможлилювала лавка, що перегороджувала під'їзд до спільної платформи, а пандус біля «Та кава» було облаштовано з грубими порушеннями ДБН: він виявився завузьким, надто крутим ( $11^\circ$  замість норми до  $5^\circ$ ) та не мав поручнів. До того ж, пересування між локаціями ускладнювали численні бар'єри на тротуарах – хаотично розміщені рекламні штендери, стовпчики, вазони та вхідні килимки, і були зафіксовані такі типові проблеми при вході як, пороги, вузькі входи (має бути 0,9 м) та сходи. Єдиним підприємством, що продемонструвало ситуативну доступність, стало «Міністерство шаурми»: попри невеликий поріг на вході, ведучим вдалося потрапити всередину завдяки активній допомозі персоналу.

Тестування «типового пандуса» (масово наявні у метро, підземних переходах

тощо) до річкового порту за участю експерта – чемпіона світу з паркуру Богдана Колмакова – продемонструвало грубе порушення чинних нормативів та пряму загрозу для життя та здоров'я: небезпечний кут нахилу (значно перевищував допустимі 4,76 градуси), конструкція передбачала лише один поручень, що спричиняє розворот крісла, а гранітне покриття не забезпечувало належного зчеплення.

До рекомендованих Олександром об'єктів з високим рівнем доступності належать: Театр оперети (з аудіоописом вистав та програмами шрифтом Брайля), інноваційний парк Unit.City (Шевченківський район), мережа книгарень «Сенс» (обладнані пандусами, доступними вбиральнями, з планами на встановлення ліфтів, створення «місць тиші» для осіб з розладами аутистичного спектра та впровадження літератури шрифтом Брайля), культурний кластер «Краків» (Дніпровський район) та Veteran Hub (Подільський район). У Києві немає загальної мапи безбар'єрності, але існує туристичний маршрут від Софійської площі до Андріївської церкви для людей з порушенням зору з мініатюрними копіями пам'яток, хоча доступні маршрути до них самих, на жаль, можна лише уявити.

### *Львів*

Місто Лева, що сьогодні виконує функції ключового транспортного вузла та основного реабілітаційного центру України, на жаль, ще має багато над чим працювати. Перевірка, розпочата з історичної площі Ринок, виявила значні перешкоди: Олександр Терен «буксував» на кріслі колісному між камінням, а спроби відвідати місцеві кав'ярні виявилися марними через неможливість заїхати та численні сходинки.

Громадський культурний діяч Марко Савицький, засновник студії, що проектувала центр Superhumans, підтвердив системність проблеми: лише один із 42 перевірених ним закладів в історичному центрі умовно безбар'єрний, значною мірою через обмеження в законодавстві на адаптацію пам'яток архітектури ЮНЕСКО, хоча європейський досвід демонструє можливість таких змін.

Обговорюючи ініціативу міської влади зі шліфування бруківки, пан Марко зазначив, що ДБНи поступово гармонізуються з міжнародними стандартами. Він наголосив на важливості універсального дизайну як прагматичного підходу, що враховує потреби всіх громадян та економічні інтереси бізнесу, підсумувавши: «Місто має бути для людей, а не люди для міста».

Попри виявлені труднощі, у Львові відбуваються позитивні зміни. Готель Best Western Plus Market Square Lviv у самому центрі демонструє приклад успішної адаптації, маючи інклюзивний вхід та повністю пристосований номер з продуманими деталями: двері номери ширші за стандартні, усе розташовано на доступній висоті, автоматичне відкривання зсередини кнопкою тощо. Центр розвитку туризму міста Львова створив мапу доступності, що сортує понад 100 локацій за категоріями (харчування, розміщення, музеї, театри, парки тощо). Музей Митрополита Андрея Шептицького та храм Блаженного Климентія Шептицького – перший об’єкт, що входить до інклюзивного туристичного маршруту. Тут встановлено платформу-підйомник (приклад розумного пристосування, коли неможливо змінити пороги), наявна інформація шрифтом Брайля та голосовим супроводом на зручній висоті. Наприкінці Терен дав особисті рекомендації безбар’єрних закладів: мережа кав’ярень «Креденс», арт-центр «Дзига», повністю безбар’єрна бібліотека «Сенсотека» (лекції, концерти, майстер-класи, спорт).

### *Одеса*

Місто, яке влітку має відвідати кожен українець, щоб насолодитися Чорним морем, Привозом та тюлькою. Ці стереотипні атрибути команда вирушає перевірити на безбар’єрність. Допомагав Терену в цьому особливий гість – Марк Цветалов, який виступав в ролі «молодого татуса» з дитячим візочком, щоб перевірити місто з цієї перспективи. Щоб зрозуміти, як людина з інвалідністю може потрапити до міста, команда вирушає на Одеський автовокзал: була занижена каса, курсують кілька міських, міжміських та міжнародних автобусних рейсів (до Польщі, Румунії), обладнаних пандусами або підйомниками. Голова автостанції,

пан Микола, розповідає, що будівля вокзалу майже нова (2017 року) і проектувалася одразу з урахуванням доступності: пандуси, доступні туалети, звукові сигнали та таблички шрифтом Брайля для людей з порушеннями зору. Вони навіть запрошували організацію «Доступно.УА» для аудиту та зараз працюють над виправленням зауважень, наприклад, маркуванням урн для кращої видимості.

Після цього команда вирушає на легендарний ринок «Привоз». На подив, він виявляється досить доступним: широкі проходи, рівна бруківка, відсутність значних перепон. Найбільшим відкриттям дня став перший в Україні інклюзивний пляж: сюди відвідувачів доставляють на електрокарах, величезний 48-метровий пандус з 6-градусним нахилом, що веде прямо до моря, обладнаний поручнями та достатньо широкий для двох крісел колісних, і навіть ліфт. Його збудували за рекордні 7 місяців, інвестувавши близько 1,6 млн доларів. З моменту відкриття у червні 2021 року пляж прийняв понад 100 000 людей. Усі послуги на території – шезлонги, рушники, реабілітація, масажі, медпункт – абсолютно безкоштовні. На пляжі працює близько 20 осіб персоналу, які супроводжують та допомагають відвідувачам.

### *Дніпро*

Перевірка почалася з найбільшого у світі єврейського громадського комплексу «Менора», який одразу вразив своєю інклюзивністю: музеї, готель, просвітницький центр, ресторани, магазини та навіть укриття тут абсолютно доступні для людей на кріслах колісних, батьків з візочками та людей з порушеннями зору. Втім пересування центральними вулицями Дніпра виявило неоднозначну картину: деякі ділянки були еталонно доступні, з показовими пандусами, але переходи через дорогу перебували в жахливому стані (пошкоджене асфальтне покриття з вибоїнами, уламки каміння/цегли при ремонті), змушуючи ведучих до небезпечних маневрів та виїзду на зустрічну смугу, щоб об'їхати перешкоди.

Далі команда відвідала один із небагатьох відреставрованих парків на бульварі Яворницького – безбар'єрний простір для відпочинку. У сквері відбулася зустріч з

Русланом, місцевим активістом та блогером з команди «Урбан Дніпро», який продемонстрував результати своєї роботи: вулицю з піднятим пішохідним переходом (вперше в Дніпрі), де рівень тротуару та проїжджої частини однаковий, звужену проїзну частину для зменшення швидкості та унеможливлення хаотичного паркування. Команда також відвідала сучасні інклюзивні громадські туалети, проте звернула увагу на високу вартість їх ремонту (300 млн грн). Підсумовуючи візит до Дніпра, Терен відзначив доступність практично всіх театрів (Оперний, Шевченка, Драма та комедії – подяка Тетяні Шелух) та роботу безкоштовного соціального таксі.

### *Вінниця*

Вінниця, за деякими даними, вважається одним із найінклюзивніших міст України. Спочатку команда перевірила доступність вінницького громадського транспорту. На зупинці вони бачать у розкладі трамвай з позначкою доступності (з відкидною платформою), але згідно з розкладом, він курсує лише у будні дні, а у вихідні – ні. Інші трамваї виявляються абсолютно недоступними через високі сходинки. Однією з локацій став Музей-садиба М.І. Пирогова, видатного лікаря, який проживав у Вінниці та є засновником військово-польової хірургії. На момент зйомок доступ до центрального будинку на кріслі колісному був ускладнений, але було анонсовано встановлення пандуса, також був присутній шрифт Брайля, однак не всюди.

На головній вулиці Соборній команда стикається з численними недоступними закладами та стиками на дорозі. Далі команда зустрілася з Тетяною Рибак, гідесою, яка проводить екскурсії Вінницею для людей з інвалідністю, зокрема для ветеранів на реабілітації. Тетяна розповіла про специфіку таких екскурсій: врахування рельєфу міста (постійні підйоми та спуски), планування маршрутів з місцями для відпочинку, доступними вбиральнями (наприклад, у міській раді). До списку рекомендованих закладів увійшли: авторська пекарня «Сестри» (Sestro&Sestro), яка працевлаштовує людей з ментальною інвалідністю, інклюзивний молодіжний центр

«Квадрат», театр Садовського (доступний, є вистави для людей з порушенням зору) та Veteran Hub «Думка» (простір для ветеранів).

### *Луцьк*

Луцьк має особливе значення для ведучого Олександра Терена, адже розташований неподалік його рідного Рівного. Шлях до головної пам'ятки – Замка Любарта від паркінгу виявився справжнім випробуванням через бруківку і займає 15 хвилин замість двох пішки. У касі замку повідомили, що для людей на кріслах колісних доступна лише територія подвір'я, а музейні експозиції та бойові галереї – ні, через сходи. Питання облаштування доступності, за словами працівників, «вирішуватиметься часом».

Щоб дізнатися більше про зусилля з покращення міського середовища, команда зустрілася з луцьким архітектором Левком Давидюком. Він зазначає, що при роботі з комерційними об'єктами доводиться переконувати бізнес у необхідності інклюзивних рішень, оскільки ДБН є обов'язковими лише для нового будівництва та капітальної реконструкції, але не для ремонту.

Кульмінацією візиту до Луцька стає відвідування Музею сучасного українського мистецтва Корсаків. Це один із найбільших музеїв сучасного мистецтва не лише в Україні, а й, можливо, в Європі, площею 14 000 квадратних метрів. Особливу увагу привертає проєкт «Космогонія» – найбільша у світі картина на полотні (10 м заввишки та 200 м завширшки), яку створює художник Петро Антип. Музей вражає не лише масштабами та експонатами, а й абсолютною безбар'єрністю: між трьома поверхами курсують два ліфти, доступні туалети, а на сайті є 3D-тур. Наприкінці дня команда зустрічається з паном Богданом, військовослужбовцем та власником туристичної фірми «Патріот». Його фірма намагається адаптувати екскурсійні маршрути, хоча перешкоди залишаються.

### *Чернівці*

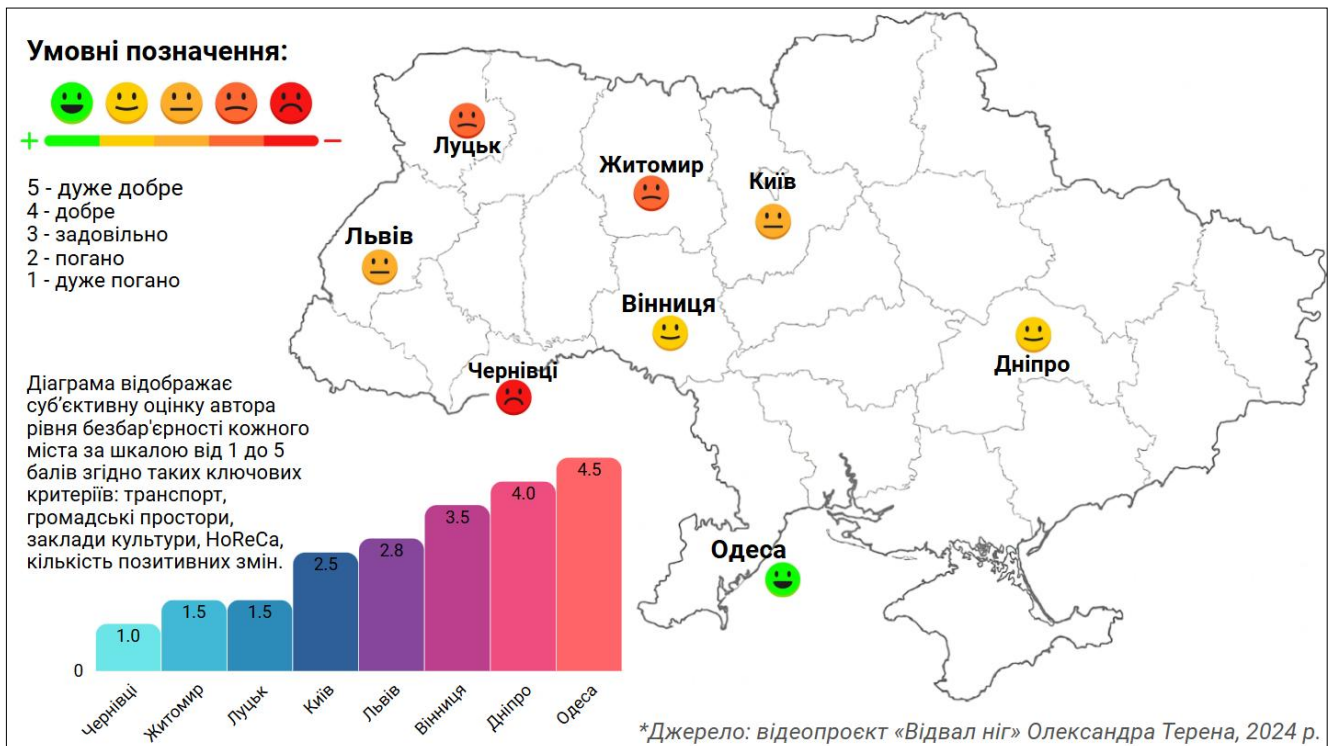
Місто, що за останні три роки перетворилося на один із центрів для релокації

громадян з усієї країни, а отже, і на місце потенційних змін. Однак вже перші спостереження за громадським транспортом не додали оптимізму: старі тролейбуси здаються експонатами з музею. Навіть ті, що позначені як доступні, мають пандус, для використання якого водій має вийти і допомогти, а кнопка виклику часто заклеєна.

Під час спільної прогулянки мер міста Роман Клічук на власному досвіді відчув труднощі пересування бруківкою та додання навіть невеликих перешкод. А випадкова зустріч з радницею голови Державного агентства розвитку туризму, яка займається питаннями інклюзії в Чернівцях, дала надію на зміни(вже є деякі безбар'єрні парки, сквери), хоча вона визнає, що через війну та брак фінансування багато проєктів уповільнилися. Культурною частиною програми став візит до Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича, пам'ятки ЮНЕСКО. Ректор університету розповідає, що будівля історична і через це має багато архітектурних обмежень (сходи, вузькі двері).

### *Житомир*

На початку команда вирушила до кінотеатру «Multiplex», що на другому поверсі у місцевому ТРЦ. Хоча Multiplex пропонує фільми з субтитрами та жестовою мовою для нечуючих людей, вже на вході виникли труднощі з обертовими дверима, а потім із сходами та відсутністю ліфта. Наступною локацією став Музей космонавтики імені С.П. Корольова. Він має майже правильний пандус та автоматичні двері. Відвідувачі можуть «відчути» запахи космосу та Місяця, загадати бажання біля «басейну бажань», звідки, за легендою, почався шлях до зірок житомирянина Сергія Якімова, який нині очолює політ на Марс. Ще одним незвичним досвідом стало відвідування гідропарку та знайомство з Дмитром, тренером із веслування на човнах «Дракон». Цей вид спорту є командним та інклюзивним, оскільки не вимагає ідеального відчуття рівноваги, на відміну від олімпійських видів веслування.



**Рис. 2.3. Рейтинг туристичної доступності міст України**

*Джерело: побудовано автором на основі відео-проєкту «Відвал ніг» [60]*

Підбиваючи підсумки, аналіз проєкту «Відвал ніг» продемонстрував суттєву диспропорцію у туристичній доступності українських міст, де поодинокі надихаючі ініціативи активістів та певні кроки місцевої влади губляться на тлі вкорінених системних проблем та поширеної практики імітації виконання норм. Створена на базі цих даних картосхема (див. рис. 2.3) ілюструє невтішний загальний стан. У таких умовах дослідження фактично звелось до пошуку «найкращих серед найгірших»: виявлення тих міст, які, перебуваючи в загалом несприятливому середовищі, все ж мають відносно менше бар'єрів та більшу відкритість до змін. Таким чином, хоча зусилля небайдужих приносять цінні позитивні зміни, їх, на жаль, дуже недостатньо, адже вони переважно точкові та не можуть компенсувати відсутність комплексного системного підходу та державної стратегії.

## 2.4. Громадська думка про інклюзивність в Україні: результати авторського соціологічного опитування

Метою опитування було не лише зібрати відповіді на запитання «що заважає нам зробити Україну по-справжньому відкритою, комфортною та гостинною для всіх?», але й оцінити рівень обізнаності пересічних громадян із цією багатоаспектною тематикою (див. дод. 3). Отримані результати стали емпіричною основою для виявлення ключових бар'єрів у міському середовищі, транспортній інфраструктурі, готельно-ресторанній сфері та рівні інформування. Особливу увагу було приділено досвіду осіб, що належать до вразливих категорій.

Участь в опитуванні взяли 50 респондентів. За віковим складом більшість становили особи віком 18-25 років (66%), тоді як групи 41-60 років і 26-40 років охопили відповідно 18% і 8%. Найменше були представлені вікові категорії до 18 та понад 60 років (по 4%). Переважну більшість учасників склали жінки (76%), тоді як чоловіки – 24%.

3. Чи належите ви до однієї з наступних категорій? (можна обрати декілька варіантів)

50 responses

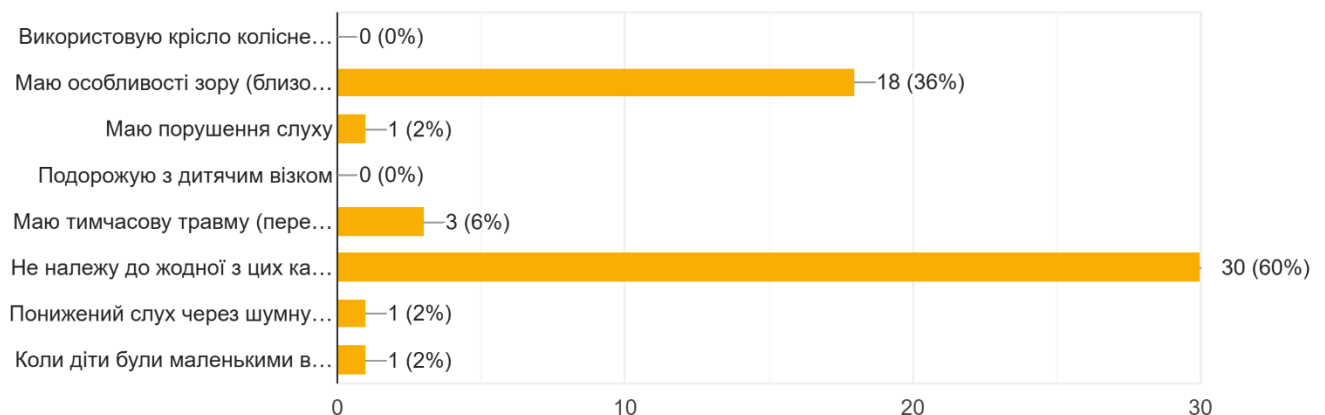


Рис. 2.4. Приналежність респондентів до вразливих категорій

Оскільки у третьому запитанні респонденти мали змогу обирати кілька варіантів, один учасник міг належати одночасно до кількох категорій. Саме тому загальна сума відсотків перевищує частку опитаних, які віднесли себе до вразливих груп. Загалом таких виявилося 20 осіб, що становить 40% від усіх респондентів.

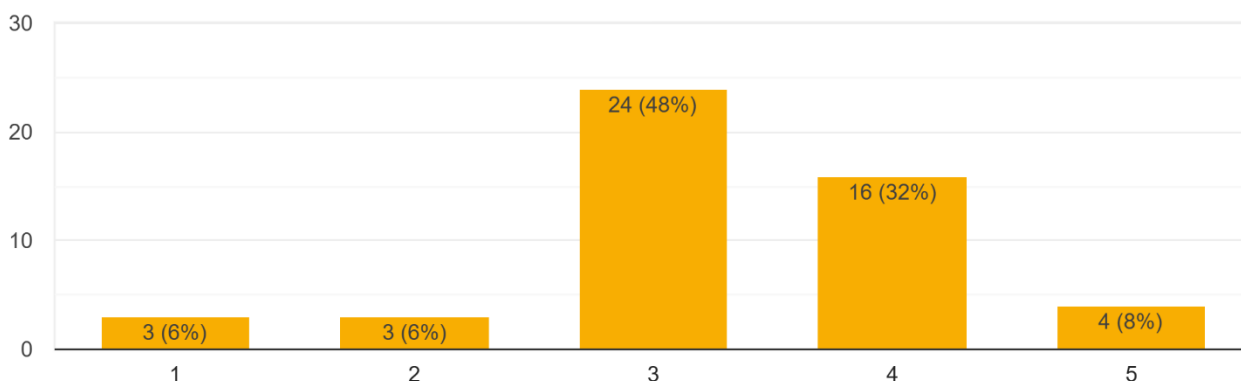
Серед них 36% (18 осіб) зазначили, що мають особливості зору, зокрема короткозорість або далекозорість. Ще 6% (3 особи) повідомили про наявність тимчасової травми, такої як переломи або розтягнення. 4% (2 особи) вказали на порушення слуху або його зниження внаслідок тривалого перебування у шумному середовищі. Одна респондентка також згадала про досвід пересування з дитячим візком у минулому. Водночас 60% опитаних (30 осіб) не віднесли себе до жодної з запропонованих категорій. Проте їхні оцінки також є важливими для комплексного аналізу загального сприйняття доступності міського середовища та туристичної інфраструктури.

Серед найпопулярніших міст, які відвідували респонденти, абсолютними лідерами стали Львів і Київ (по 28%). Далі – Івано-Франківськ та Чернівці (по 10%), також Одеса (8%) з Вінницею (4%). Стан громадського транспорту було оцінено на 3,3 бала із 5(див. рис. 2.5). Серед основних проблем респонденти назвали:

- Відсутність низькопідлогових автобусів, трамваїв, тролейбусів (28 відповідей);
- Брак інформації англійською мовою або шрифтом Брайля (27);
- Відсутність голосових підказок (22);
- Нерегулярність руху та довгі інтервали очікування (19).

5. Як би ви оцінили зручність громадського транспорту у відвіданому місті? (1 - критично/дуже погано, 5 - дуже комфортно)

50 responses



**Рис. 2.5. Оцінка зручності громадського транспорту респондентами**

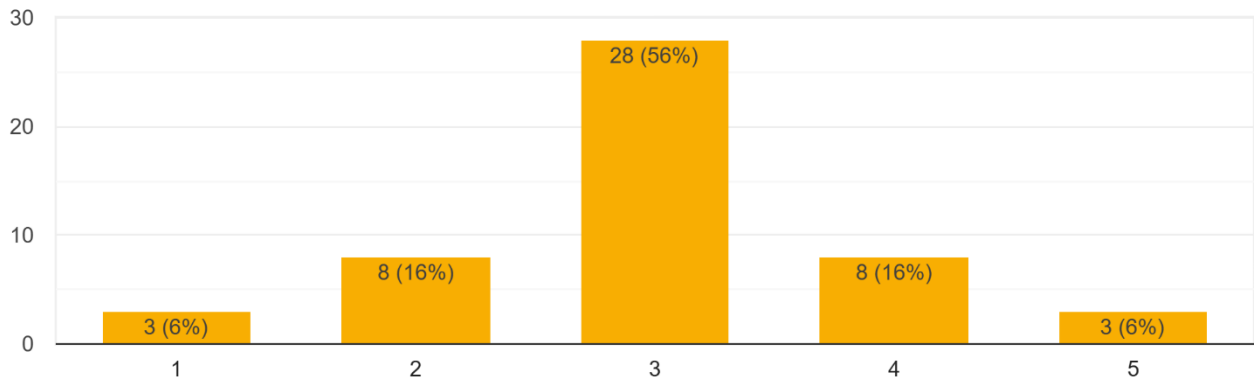
Середня оцінка зручності та інклюзивності залізничного транспорту становить 3 із 5(див. рис. 2.6). Найбільш критичними проблемами респонденти назвали:

- Вузькі проходи у вагонах (34 відповіді);
- Відсутність пандусів, ліфтів або підйомників (30);
- Неадаптовані туалети (30);
- Невідповідність висоти платформи до потяга (26).

Проблеми пересування в містах виявилися особливо актуальними:

- Переповненість тротуарів припаркованими авто (35 відповідей);
- Високі бордюри та відсутність понижених переходів (31);
- Погано облаштовані або захаращені пандуси (31);
- Брак пішохідної інфраструктури (освітлення, лавки) (28).

7. Як би Ви оцінили інклюзивність та зручність залізничного транспорту в Україні (наприклад: висота платформи відносно вагону...ирина проходів, відстань між полицями тощо)?  
50 responses



**Рис. 2.6. Оцінка інклюзивності залізничного транспорту респондентами**

Найбільше бар'єрів у відвідуванні культурних і рекреаційних об'єктів пов'язано зі старою забудовою:

- Недостатня адаптація будівель радянського періоду – вузькі дверні прорізи, круті сходи, високі пороги (38 відповідей);
- Брак аудіогідів або жестової мови (25);

- Відсутність ліфтів або пандусів (23);
- Недостатня інформованість про доступні сервіси (21).

Заклади розміщення та харчування також мають значні виклики:

- Відсутність персоналу, що володіє жестовою мовою або знає принципи роботи з маломобільними гостями (32 відповіді);
- Відсутність меню/прайсу шрифтом Брайля або аудіоформатів (26);
- Брак адаптованих номерів та санвузлів (15 і 14 відповідно).

80% респондентів вказали, що інформація англійською мовою доступна лише в популярних туристичних місцях, 16% – що вона майже відсутня, і лише 4% відповіли, що вона є всюди. Дублювання інформації шрифтом Брайля, великим шрифтом або голосове озвучення вказівників респонденти зустрічали рідко: 58% – лише в окремих місцях, 42% – взагалі не помічали.

Проаналізувавши 39 відкритих відповідей на питання «Які покращення в залізничному транспорті помітили респонденти після 24 лютого 2022 року, зокрема для людей з інвалідністю?», та беручи до уваги, що деякі з них були однотипними чи короткими, можна дійти таких висновків:

- Відсутність помітних змін / Негативний досвід (близько 10-12 відповідей): Значна частина респондентів не помітила жодних покращень: «На мою думку нічого особливого не змінилось», «Все як зазвичай». Деякі відповіді вказують на збереження старих проблем: «В деяких плацкартах досі просто страшно їхати, особливо жінкам, через психологічний аспект та безпеку», «Старі радянські вагони все ще», «Відсутність навігації у вагоні ввечері для людей з обмеженнями зору – нумерування місць надто мале та нерозбірливе, ніяк не підсвічене».
- Обмежені / Часткові позитивні зміни (близько 10-11 відповідей): Частина респондентів відзначила певні покращення, але із застереженнями, що вони є обмеженими, стосуються не всіх маршрутів або типів вагонів: «Так, але загалом залишається ще багато роботи

попереду», «Так, почали з'являтися більш нові та сучасні вагони, хоча їхня кількість все ще залишається маленькою», «Побільшало оновлених вагонів, проте не всюди. Та й по ціні вони не є досить доступними», «Частково», «Деякі».

- Конкретні позитивні зміни (близько 8-9 відповідей): Деякі респонденти вказали на конкретні покращення: «З'явилися нові вагони з підйомниками для осіб на візках, а також зручніші туалети та ширші проходи», «Те що я бачила в Чернівці-Київ додали вагони із пристосованими вбиральнями, купе для людей з інвалідністю», «В швидкісних потягах є місця для колясок та туалети для інвалідів». Також згадується можливість супроводу та покращення платформ.
- Інші відповіді (близько 4-5 відповідей): «З'явився мобільний додаток для замовлення квитків», «Я почала активно користуватися залізничним транспортом вже після початку повномасштабного вторгнення. Тому не можу робити твердження щодо цього», «Не знаю, ще не їздив потягами».

Отже, сприйняття змін у залізничному транспорті після початку повномасштабного вторгнення є неоднозначним. Хоча певні позитивні зрушення відзначаються частиною респондентів, значна кількість учасників опитування або не помітила змін, або вважає їх недостатніми. Зберігаються серйозні проблеми зі старим рухомим складом, що особливо критично для людей з інвалідністю та на довгих маршрутах.

Результати 35 наданих відповідей на останнє питання «Які першочергові інфраструктурні кроки, на вашу думку, необхідно здійснити для того, щоб зробити туризм в Україні доступним для всіх категорій населення?» надають широкий спектр пропозицій, які можна згрупувати наступним чином:

- Базова фізична доступність та пішохідна інфраструктура (найчастіше згадується): усунення бордюрів, сходів, облаштування понижених переходів, пандусів з нормальним нахилом, рівне покриття тротуарів,

покращення освітлення, встановлення лавок.

- Доступність транспорту: оновлення транспорту на низькопідлоговий, адаптовані зупинки (в т.ч. «віденські»).
- Інформаційна доступність: чіткі вказівники (включаючи англійську мову, шрифт Брайля, тактильні елементи), аудіогіди, онлайн-карти з інформацією про доступність.
- Об'єкти інфраструктури та сервісу: облаштування ліфтів та підйомників у будівлях, адаптовані громадські туалети тощо.
- Системні та соціальні зміни: оновлення законодавчої бази відповідно до європейських стандартів, контроль за паркуванням на тротуарах, виховання толерантності, залучення до планування та прийняття рішень самих людей з інвалідністю («Почати про них думати»).
- Інші пропозиції: Створення безперервних веломаршрутів, звукові оповісники на переходах з можливістю активації.

Більшість респондентів демонструють розуміння необхідності конкретних інфраструктурних змін для покращення доступності. Однак, окремі відповіді вказують на те, що частина опитаних ставляться до цього скептично:

- Вважає вирішення проблем безбар'єрності наразі не першочерговим завданням порівняно з питаннями оборони та виживання країни. І цей аргумент є особливо небезпечним, оскільки саме війна призводить до збільшення кількості людей з інвалідністю, для яких доступне середовище стає життєво необхідним.
- Не до кінця усвідомлює довгострокові переваги та універсальність безбар'єрного середовища, побоюючись «зайвих витрат» або «нагромадження елементів».
- Не зіштовхуючись із проблемами особисто, не бачить їхньої гостроти.

Вище наведені спостереження чітко засвідчують, що суспільству загалом ще бракує повного усвідомлення не лише усієї важливості та нагальності

впровадження принципів безбар'єрності у туризмі, особливо в сьогоденних реаліях, але й її статусу як базового права. Саме тому дане дослідження, попри обмежений обсяг вибірки, надає цінну інформацію для подальшого вивчення проблеми та розробки ефективних стратегій.

Аналіз суб'єктивних оцінок респондентів дозволив згрупувати міста від найбільш адаптованих міст до найменш. До групи лідерів увійшли Вінниця, Львів та Івано-Франківськ (70% автобусів та тролейбусів доступні для маломобільних людей. У 2013 році ця цифра становила 2% [87]) завдяки високим оцінкам транспорту. Київ та Одеса отримали змішані відгуки, в яких респонденти відзначали як позитивні аспекти, так і численні інфраструктурні бар'єри. Найбільше системних недоліків було зафіксовано у Чернівцях. Водночас спільним викликом для всіх досліджених міст є недостатня інформаційна безбар'єрність для людей з порушеннями зору. Слід підкреслити, що ця градація є узагальненою, але в цілому її результати збігаються з висновками практичного аудиту в проєкті «Відвал ніг». Певним винятком є Одеса: попри низькі поточні оцінки відвідувачів, у місті наразі впроваджуються масштабні позитивні зміни, які, однак, розраховані на довгострокову перспективу і тому ще не є відчутними для туристів.

## **2.5. Розвиток туристичної інфраструктури в контексті євроінтеграції та інклюзивності**

Після 24 лютого відновлення інфраструктури, зокрема туристичної, стало одним із пріоритетів державної політики. Особливо актуальним є питання модернізації залізничного транспорту, який на сьогодні став основним засобом пересування по Україні та за кордон. Загальна протяжність головних залізничних колій України понад 20 тисяч кілометрів, з яких 9 тисяч електрифіковані. І якщо в масштабах країни це свідчить про високий рівень розвиненості та розгалуженості залізничного транспорту, то в рамках євроінтеграції – це велика проблема, оскільки їх ширина не відповідає європейським стандартам (українська колія – 1520 мм,

європейська – 1435 мм).

Укрзалізниця вже реконструювала деякі прикордонні ділянки, однак для повної адаптації до Європи потрібно замінити всі колії. Наприклад, відтепер пасажирів зі Львова, Івано-Франківська, Стрия, Коломиї, Калуша, Брюхович та Жовкви, зробивши одну зручну пересадку у Раві-Руській на поїзд польського перевізника SKPL, можуть доїхати до Варшави або Любліна. Для цього минулого року провели капітальний ремонт евроколії завдовжки 8 км від Держкордону до Рава-Руської, а також реконструювали залізничний вокзал у самому місті для можливості проведення митного та прикордонного контролю [33].

Однак, враховуючи протяжність залізничної мережі в Україні та площу країни, цей процес може зайняти близько 20 років і коштувати щонайменше 250 мільярдів євро. Як альтернатива, ми можемо обрати шлях Балтійських країн – реконструювати лише ключові логістичні пункти сполучення та створити транспортні хаби з терміналами для перевантаження [9]. Окрім того, зараз активно розвиваються міжнародні рейси зі Словаччиною, Угорщиною, Польщею, Чехією та іншими європейськими країнами (див. дод. Г).

Водночас модернізація залізниці охоплює не лише стратегічне завдання інтеграції колій з європейською мережею, а й не менш важливий соціальний аспект – створення безбар'єрного доступу для всіх пасажирів. У рамках цієї трансформації «Укрзалізниця» активно реалізує програму «Безбар'єрна залізниця», започатковану у 2023 році. Яскравим прикладом цього підходу стала презентація у серпні 2024 року проєкту нового інклюзивного вагона, призначеного для комфортного групового перевезення людей на кріслах колісних – наприклад, ветеранів, паралімпійців чи учасників змагань «Ігри Нескорених». Вагон спроектовано з урахуванням специфічних потреб: спальний диван-трансформер з можливістю зміни кута нахилу та фіксації тіла, окреме стандартне місце для супровідника, індивідуальний пульт освітлення, спеціальна кнопка виклику та гучномовець, таблички з номерами нанесені шрифтом Брайля, адаптовані вбиральні (див. дод. Ж).

Наразі рухомий склад «Укрзалізниці» вже налічує 50 інклюзивних вагонів для далекого сполучення, з яких 37 – нові, отримані під час повномасштабної війни. Для забезпечення посадки, зокрема з низьких платформ, кожен такий вагон оснащений електричним підйомником або пандусом. Замовлення спеціального вагона здійснюється централізовано через офіційний сайт «Укрзалізниці». Для цього пасажир має подати онлайн-заявку з доданою скан-копією відповідного посвідчення щонайменше за 5 діб до поїздки. Підтвердження бронювання надходить на електронну пошту протягом 24 годин [65, 66].

Також інфраструктура столичного центрального залізничного вокзалу була адаптована шляхом встановлення занижених інформаційних стійок та кас для зручного спілкування. Для переміщення між платформами та рівнями вокзалу облаштовано ліфти, які ведуть з кожного перону до західного підземного переходу та з першої платформи на конкорс, що сполучає центральний та південний вокзали. Цей маршрут також надає доступ до оновлених інклюзивних вбиралень, які являють собою універсальні санітарно-гігієнічні кімнати, обладнані душовими. Окрім фізичної доступності, запроваджено важливі сервіси: послуга «Вокзальний помічник» надає персональний супровід від входу до вагона, замовити її можна через мобільний застосунок або безпосередньо на місці. Для людей з порушеннями слуху на найбільших вокзалах країни, включно з київським, працює сервіс онлайн-перекладача жестової мови через спеціальний планшет, що гарантує доступ до важливої інформації, як-от оголошення про зміну колії чи повітряну тривогу [68].

Цікавим рішенням стала концепція дитячого вагона, розроблена для покращення досвіду сімейних подорожей з малюками та запущено влітку 2024 року. Проєкт, створений у співпраці з ЮНІСЕФ та за підтримки уряду Бельгії. Це передбачає створення сприятливого та розвивального середовища, що включає інтерактивні освітні матеріали, бізборди, вбиральні з пеленальними столиками, радіо з казками на ніч, клімат-контроль, а також спеціалізовані пропозиції, як-от дитяче меню та тематична постільна білизна. Особливу увагу приділено

візуальному оформленню інтер'єру: унікальна кольорова гама, художній розпис у кожному купе та імітація зоряного неба на стелі перетворюють стандартний простір на своєрідну ігрову кімнату [82].

Якщо говорити на рахунок міжнародних автобусних перевезень, то після 24 лютого 2022 року їх спочатку значно скоротили, оскільки багато перевізників зупинили свою діяльність у зв'язку з військовими діями. Однак, вже до осені 2022 року ситуація стабілізувалася, і рейси почали відновлюватися. Найбільше збільшення міжнародних автобусних рейсів відбулося до країн Європи, зокрема Польщі, Німеччини, Чехії, Угорщини, Словаччини та Австрії. Німецький бренд FlixBus – є компанією, яка користується найбільшим попитом серед українців сьогодні [34].

Однак не менш важливим є інформаційне забезпечення, яке допомагає туристам орієнтуватися в нових місцях, дізнаватися про цікаві атракції та послуги, а також отримувати консультації та підтримку у разі потреби. Сьогодні це є вкрай актуальним, адже багато відвідувачів можуть відчувати розгубленість та безпорадність. За час повномасштабного вторгнення кількість туристично-інформаційних центрів в Україні збільшилася майже на третину. Так, згідно даних ДАРТ, 2021 року діяли та надавали інформаційні послуги туристам 63 ТЦ, наразі ж працює вже 88 точок (див. дод. Д). Найбільше – у західних регіонах країни – 47 [16].

Разом з тим, для справжнього комфорту та інклюзії недостатньо лише точок контакту на місці, необхідні цифрові ресурси, що надають абсолютно усім категоріям мандрівників можливість володіти актуальними даними для завчасного і детального планування свого маршруту. Важливим кроком у цьому напрямку стала ініціатива, реалізована наприкінці 2024 року, коли Державне агентство розвитку туризму України та ГО «ЛЮН Місто» за підтримки Асоціації готелів та курортів України (UHRA) презентували спільний проєкт – мапу безбар'єрності «Місто без меж»(див. дод. Є). Наразі на неї нанесено 998 об'єктів із 15 регіонів

України, серед яких парки, музеї, будинки культури, укриття та бібліотеки. Показово, що лише 243 з них належать до сегмента NoReCa (готелі, кафе та ресторани), що вкотре підкреслює гостроту проблеми доступності саме в індустрії гостинності. Ключовою особливістю є індекс інклюзивності, який присвоюється кожному об'єкту. Ця умовна величина, що візуалізується кольором від червоного до зеленого, допомагає користувачам миттєво оцінити рівень доступності локації, адже її значення прямо залежить від відсотка позитивних відповідей у чек-листі безбар'єрності. Важливо, що мапа є динамічним інструментом: вона постійно оновлюється, а користувачі мають змогу повідомити про неточності, що сприяє актуальності даних. Такий інструмент не лише допомагає туристам, а й стимулює власників бізнесу покращувати доступність своїх закладів [58, 62]. Також є проєкт «Inclusive Travels in Ukraine», реалізований за підтримки Українського культурного фонду. Він пропонує мандрівникам каталог безбар'єрних музейних закладів України [63].

Отже, розвиток туристичної інфраструктури України в умовах сьогодення відбувається у двох ключових, паралельних вимірах: довгостроковій стратегічній євроінтеграції та нагальній соціальній адаптації. З одного боку, це вимагає масштабних, капіталомістких проєктів, з іншого – реалізується гнучкий підхід, орієнтований на людину «тут і зараз». Однак залишається невирішеним питання лінгвістичних бар'єрів. Відсутність дублювання ключової інформації (оголошень, вказівників, табличок) англійською та іншими мовами, а також недостатній рівень володіння іноземними мовами серед персоналу у сфері гостинності створюють значні незручності та свідчать про певну неготовність до міжнародних стандартів обслуговування. Таким чином, справжня інклюзивність та євроінтеграція вимагатимуть не лише подальших інвестицій в інфраструктуру, а й системної роботи над сервісною культурою та мовною компетентністю, що є запорукою формування образу України як сучасної та по-справжньому відкритої для світу держави.

### **III. ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ**

#### **3.1. Європейський досвід у створенні інклюзивного туристичного простору (на прикладі Франції, Нідерландів, Іспанії)**

Франція демонструє багаторічний підхід до створення інклюзивного суспільства. Враховуючи, що в країні проживає 12 мільйонів людей з інвалідністю та обмеженою мобільністю, питання доступності є одним із ключових пріоритетів державної політики. Основоположним документом у цій сфері є закон «Про рівні права та можливості», ухвалений ще у 2005 році.

Національна залізнична компанія SNCF розпочала системну роботу над інклюзивністю понад 15 років тому. Ця стратегія дала значні результати: за останні п'ять років кількість повністю безбар'єрних станцій подвоїлася. Компанія прагне досягти показника у 80% до кінця 2025 року. Для пасажирів з інвалідністю функціонує безкоштовна програма «Accès Plus», що гарантує персоналізовану допомогу: від супроводу вокзалом до допомоги під час посадки та висадки з поїзда. Особливо масштабною стала програма модернізації в столичному регіоні Іль-де-Франс, започаткована 2009 року. Вартість проекту, що спільно фінансується владою регіону та SNCF, сягає 1,8 мільярда євро. Завдяки цим інвестиціям, станом на сьогодні, 90% пасажирів у Великому Парижі вже користуються повністю доступними станціями [72].

Місто Тулуза є яскравим прикладом впровадження інклюзивності на всіх рівнях. За свої досягнення місто отримало престижну нагороду «Access City Award 2016» (третє місце) та спеціальну відзнаку «Smart City». Його інфраструктура є еталоном доступності:

- Мережа метро є повністю доступною завдяки ліфтам, широким турнікетам та підземним паркінгам на кожній станції.
- Трамваї та автобуси низькопідлогові та вирізняються просторим та

раціонально організованим інтер'єром. Для людей із порушеннями зору та слуху впроваджено звукові сигнали, що сповіщають про закриття дверей та відправлення, а на кожній зупинці встановлено електронні табло з актуальною інформацією про час прибуття транспорту.

- Занижені або повністю ліквідовані бордюри, а пішохідні зони мають рівне покриття без перепадів висот.
- У ключових туристичних та громадських місцях облаштовані адаптовані вбиральні.
- Опері з аудіоописами та програмами, доступними шрифтом Брайля або великим шрифтом.
- Понад 600 км велосипедної інфраструктури та цілодобовий сервіс прокату велосипедів VélôToulouse.
- Додатковим стимулом для подорожей у регіоні Окситанія, столицею якого є Тулуза, стала спеціальна пропозиція: у перші вихідні кожного місяця квитки на регіональні потяги можна придбати всього за 1 євро [70, 73].

Для стандартизації та заохочення таких ініціатив у Франції діють національні інструменти визнання. Ключовим із них виступає єдиний державний знак «Destination pour tous» («Доступний напрямок для всіх»), ініційований Міжвідомчими комітетами з питань інвалідності та туризму. Він присвоюється територіям, що забезпечують комплексний доступний відпочинок, і враховує потреби людей з усіма видами обмежень: фізичні, сенсорні, когнітивні, ментальні, мовні, інвалідність, а також втрату автономії, пов'язану з віком, та перешкоди для пересування, пов'язані з сімейними обставинами. У квітні 2022 року місто Тулуза отримало це маркування у найвищій «золотій» категорії [69, 71].

У 2014-2015 рр. Франція увійшла до п'ятірки країн ОЕСР з найвищим рівнем соціальної інклюзії [74]. Існує ціла низка ініціатив, однією з них є «Culture du Cœur» («Культура серця»), що фінансується Міністерством культури. Асоціація має

мережу осередків по всій країні та понад 5000 партнерів, які пропонують безкоштовні квитки, а також інформаційно-просвітницькі заходи (екскурсії, матчі, вистави, семінари). За її даними, у межах цієї ініціативи було надано понад 600 000 запрошень.

Французька держава також забезпечує розгалужену систему знижок та пільг для людей віком до 25-26 років. Зокрема, молоді громадяни та резиденти ЄС можуть безкоштовно відвідувати більшість державних музеїв і пам'яток, включаючи Лувр, Орсе, Пантеон чи Версальський палац. Також існують пільгові тарифи до театрів, кінотеатрів, басейнів, на виставки та музичні події [75].

Якщо французька модель значною мірою спирається на централізовані державні програми та законодавство, то досвід Нідерландів демонструє успіх інклюзії, що реалізується на рівні міст та підтверджується міжнародними рейтингами. Нідерландські міста посідають лідируючі позиції в Європі за рівнем інклюзивності, що підтверджується «Inclusive Cities Barometer». Це дослідження оцінює 44 міста Європи та Близького Сходу (ЕМЕА) за 110 критеріями, включаючи доступність інфраструктури, рівність та екологічну стійкість. Амстердам лідирує у соціальній інклюзії: легалізація одностатевих шлюбів (2001), щорічний прайд-парад для ЛГБТ+, «Порядок денний інклюзії» з участю людей з інвалідністю в плануванні міста, принцип «Включення кожного» закріплений у Плані просторового розвитку 2050 [76]. Більшість кафе та ресторанів розташовані на рівні землі, хоча історичні райони з брукованим покриттям залишаються викликом. Для компенсації цих обмежень розвинені альтернативні формати екскурсій, такі як човни каналами Амстердама з пандусним доступом [77].

Музеї пропонують інноваційні програми, орієнтовані на різні потреби: сенсорні тури з акцентом на нюх, дотик і слух (Рейксмузей, Музей Ван Гога, Центральний музей Утрехта), екскурсії мовою жестів, вечірні відвідування зі зниженим сенсорним навантаженням. Для незалежного пересування розроблені мобільні додатки з аудіо-навігацією та деталізованими картами доступності. Щоб

знайти чудові безбар'єрні готелі типу «ліжко та сніданок», відвідайте веб-сайт EelkeDroomt [77]. Поза великими містами доступні унікальні послуги. Так, у Нордвейку є оренда плавучих пляжних крісел колісних WaterWheels для купання та модифікованих велосипедів для подорожей «регіоном тюльпанів» [78].

Громадський транспорт у Нідерландах відомий своєю високою надійністю та частотою. Наприклад, поїзди часто курсують з інтервалом у 10-15 хвилин на основних маршрутах. Електронні табло на станціях і зупинках відображають точний час прибуття, а додатки, такі як 9292 і NS, допомагають планувати поїздки у реальному часі та інформують про зміни в графіку. Також є картка OV-chipkaart, що дозволяє користуватися різними видами транспорту (поїзди, автобуси, трамваї) без необхідності купувати окремі квитки. Нідерланди славляться своєю велосипедною інфраструктурою. Загальна довжина мережі велодоріжок перевищує 35 000 км [79].

Головним викликом для багатьох старих європейських міст є бруковані вулиці, що створюють непереборні перешкоди для людей на інвалідних візках. Місто-переможець «Access City Award 2019» Бреда вирішила цю проблему інноваційним шляхом: замість того, щоб повністю замінити історичне покриття, міська влада зняла бруківку, перевернула її гладкою стороною догори та розрізала для щільного прилягання. Це дозволило створити абсолютно рівну поверхню навколо центральної площі Гроуте Маркт та церкви Гроуте Керк, зберігши при цьому автентичний вигляд міста. Цей підхід поширився і на паркові зони: зокрема, у Валкенберг парку були розширені та вирівняні пішохідні доріжки.

Власники магазинів активно використовують переносні пандуси, які вони розкладають щоранку, заохочуючи покупців з будь-яким рівнем мобільності. Для системного контролю було проведено аудит фізичного доступу до понад 800 магазинів і барів. На майбутнє місто планує подальші покращення, зокрема створення тактильної навігаційної лінії від вокзалу до центру для людей із вадами зору [80].

Іспанія утвердилася як один із європейських взірців інклюзивності, де створення безбар'єрного середовища є пріоритетом державної політики. Яскравим свідченням цього є комплексний підхід до забезпечення доступності монастиря Монсеррат за 50 км від Барселони – релігійної святині в Каталонії, розташованої на скелястій горі на висоті понад 1200 метрів. Попри екстремальні природні умови, було реалізовано цілу низку інженерних рішень: створено повністю інклюзивний залізничний маршрут від станції «Plaça d'Espanya» в Барселоні потягом лінії R5 до підніжжя гори (1 год в дорозі); багатопверховий паркінг, інтегрований у скелю, з якого ліфт доправляє відвідувачів на основні рівні комплексу. Крім того, вся територія обладнана мережею пандусів, а доступ до найвищих точок забезпечує адаптований фунікулер, що робить доступними навіть гірські краєвиди [60].

Ще одним яскравим прикладом є проєкт, реалізований у північному місті Віторія-Гастейс. Щоб вирішити проблему доступності середньовічного центру, розташованого на крутому пагорбі, у 2012 році муніципалітет провів архітектурний конкурс. Переможцем стало бюро Tabuenca & Leache Architects, яке запропонувало та втілило систему, що поєднує ліфт та каскад із двох механічних пандусів (траволаторів) для забезпечення безбар'єрного доступу до Соборної площі [81].

Отож, представлений досвід демонструє країн ЄС, що найстійкіших результатів вдається досягти там, де довгострокові державні інвестиції та стандарти підкріплюються креативними локальними рішеннями. Саме здатність долати специфічні виклики, будь то збереження історичної спадщини чи адаптація до складного рельєфу, перетворює міста з просто доступних на по-справжньому комфортні для всіх. Таким чином, інклюзивність стає не лише питанням соціальної справедливості, але й потужним індикатором зрілості суспільства, його інноваційного потенціалу та гуманістичної спрямованості.

### **3.2. Авторські пропозиції щодо розвитку безбар'єрного туризму в Україні**

За результатами дослідження ЮНІСЕФ, які навела Перша леді, частка

громадян, що ідентифікують безбар'єрність як одну з ключових цінностей, зростає протягом 2024 року з 83% до 87% [64]. Це шанс перейти від локальних ініціатив до побудови комплексної національної стратегії, де безбар'єрний туризм виступає інструментом не лише євроінтеграції, але й соціальної згуртованості та економічної стійкості. Для досягнення цієї мети пропонується комплекс взаємопов'язаних авторських рішень:

- *Створення мережі санаторіїв нового типу:* Започаткування національної програми співпраці між медичними реабілітаційними центрами (Superhumans, Veteran Hub, Recovery тощо) та санаторно-курортними закладами для створення безперервного ланцюга відновлення ветеранів. Після завершення основного етапу медичного лікування ветеран разом із родиною отримуватиме державне направлення на рекреаційний відпочинок у спеціалізованій санаторій, розташованій у ключових туристичних регіонах України (Карпати, Поділля, рекреаційні зони на берегах річок та озер). Це вирішує проблему «обірваної» реабілітації, коли після виписки з лікарні людина залишається наодинці зі своїми психологічними та соціальними викликами.
- *Модернізація міської інфраструктури:* Повна заміна підземних переходів дублюючими наземними, обладнаними світлофорами зі звуковими сигналами. Впровадження інноваційних рішень, як-от пандуси з інтегрованою системою підігріву, що унеможливить їх об'їзду взимку. Створення безшовного та безпечного маршруту для всіх, що є вимогою європейських стандартів доступності. Розробка мережі громадських вбиральень універсального дизайну – з достатнім простором для маневру на кріслі колісному, поручнями, сповивальним столиком та кнопкою виклику допомоги.
- *Облаштування інклюзивних зупинок громадського транспорту:* Платформи «віденського типу» – підняття посадкової платформи зупинки до рівня

підлоги низькопідлогового транспорту, що створює абсолютно рівну поверхню для заїзду. Оснащення зупинок електронними табло з актуальним розкладом, які дублюють візуальну інформацію аудіоповідомленням при натисканні спеціальної кнопки.

- *Інтеграція України в глобальну цифрову мапу безбар'єрності:* Започаткування національної кампанії з наповнення міжнародної онлайн-мапи Wheelmap.org даними про українські об'єкти. Це миттєво зробить інформацію про доступність українських міст видимою для мільйонів туристів з усього світу та стане практичним кроком євроінтеграції у цифровому вимірі.
- *Проведення регулярних імерсивних просвітницьких кампаній:* Організація публічних заходів у великих містах (за прикладом проекту «Відвал ніг»), де кожен охочий під наглядом інструкторів зможе спробувати пересуватися містом на кріслі колісному, з пов'язкою на очах, чи в шумоізолюючих навушниках. Це дозволить людям не просто почути про проблеми, а відчути їх на власному досвіді, що є найпотужнішим інструментом для формування емпатії та нетерпимості до бар'єрів.
- *Стимулювання соціальної корпоративної відповідальності:* Розробка державної сертифікації для українського бізнесу (готелі, ресторани, перевізники, культурні заклади). Компанії, що інвестують у створення доступного середовища, отримують публічне визнання, медійну підтримку та переваги в державних тендерах. Це перетворить безбар'єрність із суто витратної частини на репутаційний актив та конкурентну перевагу.
- *Запуск емоційної маркетингової кампанії «Разом долаємо бар'єри»:* На цифрових білбордах у містах зображено людину на кріслі колісному біля підніжжя довгих сходів, що ведуть до відомого туристичного об'єкта (наприклад, Андріївської церкви). Напис: «Твій донат – це ще одна сходинка до мрії. Допоможи збудувати пандус». Коли людина сканує QR-код і робить

внесок, на екрані візуально «добудовується» частина віртуального пандуса, наближаючи людину до мети. Кампанія перетворює пожертву з абстрактного акту на емоційно забарвлену, видиму дію, залучаючи громадян до спільної мети.

- *Державна рекламна кампанія на майбутнє. Концепція за мотивами ідеї вірусного промо-ролика про Осло «Is it even a city?» який зібрав 20 млн переглядів[83]:* Ролік знято від імені розчарованого іноземного туриста. Він зі зневагою розповідає: «Я приїхав до Києва шукати пригод, пострадянського екстриму... А що отримав? Захотів на Поділ – сів у низькопідлоговий трамвай. Вирішив піднятися до Пейзажної алеї – так туди сучасний фунікулер і траволатори ведуть. Жодної кав'ярні з порогом, жодних сходів у метро... Все так... просто. Все так доступно. Хіба це виклик?». Він роздратовано зітхає. Фінальний титр на екрані: «Київ. Нудно доступний для всіх. #Безбар'ернаУкраїна». Використання іронії та гумору дозволяє уникнути пафосу та створює потужний вірусний ефект. Повідомлення про тотальну доступність подається не як досягнення, а як буденність, що є найвищим показником успіху.
- *Створення інклюзивних туристичних продуктів: «Сенсорні маршрути»:* Розробка та впровадження інноваційних туристичних маршрутів, орієнтованих не лише на візуальне сприйняття, а й на інші органи чуття: слух, дотик, нюх. Наприклад, у Львові це може бути маршрут «Аромати старого міста» (історія кави, шоколаду, аптечних трав), в Карпатах — «Дотик лісу» (маршрут із тактильними стендами, що дозволяють відчутти кору різних дерев, мох, каміння). Такі маршрути розробляються у форматі мобільного додатку з аудіогідом, тактильними картами та інтерактивними елементами.
- *Створення «Спокійних зон» (Sensory-Friendly Spaces):* Облаштування у ключових туристичних та транспортних локаціях (вокзали, аеропорти, великі музеї, торговельно-розважальні центри, фестивальні майданчики)

спеціальних «спокійних зон». Це ізольовані приміщення, спроектовані для мінімізації сенсорного навантаження, що слугують місцем для психологічного «перезавантаження» та відпочинку для людей з аутизмом, сенсорними розладами, тривожними станами, а особливо — для ветеранів із посттравматичним стресовим розладом (ПТСР) та наслідками контузій.

Повномасштабна війна стала точкою неповернення, після якої ми вже не маємо права будувати наше майбутнє за старими, байдужими шаблонами. Тепер кожен крок уперед має ґрунтуватися на новій філософії поваги та турботи, де реальні потреби людини є головним пріоритетом, втілюючи ключовий принцип: «місто має бути для людей, а не навпаки». На цьому тлі безбар'єрний туризм перестає бути лише однією з галузей економіки – він стає частиною національного відновлення, інструментом зцілення, об'єднання і глибшого переосмислення свободи.

Це не про щось абстрактне, а про кожного з нас, адже тимчасові чи постійні обмеження мобільності – від випадкової травми ноги до вікових змін – це реальність, яка може торкнутися абсолютно будь-кого на різних етапах життя. Це – про літню пару, яка живе в селі й дуже рідко бачиться з дітьми та онуками через важку, іноді нездоланну дорогу у некомфортному потязі. Це – про людей, які втекли з прифронтових міст, здригаються від різких звуків і для яких натовп на вокзалі чи відсутність тихого місця для очікування перетворює будь-яку поїздку на важке психологічне випробування. Це – про іноземного туриста, який хоче дослідити Україну, зрозуміти, чим ми живемо, за що боремось. Але через відсутність інформації англійською він не може ані зорієнтуватися у місті, ані повноцінно отримати цей досвід. І найголовніше – це про наших захисників і захисниць. Вони заслуговують на подяку не лише в словах, а в реальних змінах: у зручному пандусі біля улюбленої кав'ярні, у можливості без сторонньої допомоги зайти до музею чи готелю, у доступному пляжі, де можна відпочити з родиною, не відчуваючи обмежень. Це про право на комфортне і достойне життя в країні, за яку вони ризикували власним. Це про відновлення їхнього духу через можливість

подорожувати, побачити нові місця, відчувати спокій.

Запропоновані у цій роботі рішення – від інфраструктурних до ментальних – це шлях до країни, де кожен може вільно пересуватись, користуватись послугами, досліджувати нові місця, відпочивати, відкривати для себе світ і свою країну заново, відчуваючи себе повноцінно, впевнено та гідно.

## ВИСНОВКИ

У першому розділі розглядаються теоретичні засади безбар'єрного туризму та його значення для євроінтеграції України, а також обґрунтовано методи дослідження, які використовувалися у ході написання даної кваліфікаційної роботи. В ході дослідження було визначено сутність поняття «безбар'єрний туризм» як комплексної концепції, що базується на принципах універсального дизайну, недискримінації та інклюзивності й охоплює не лише фізичну, а й інформаційну, цифрову та соціально-психологічну доступність для всіх категорій населення. З'ясувалося, що розвиток туристичної галузі є важливим інструментом для соціально-економічного відновлення України у післявоєнний період, а процес євроінтеграції виступає ключовим каталізатором для її модернізації та приведення у відповідність до європейських стандартів якості, безпеки та стійкості. Встановлено, що нормативно-правове регулювання безбар'єрного туризму в Україні, попри наявність Національної стратегії та імплементацію окремих міжнародних стандартів, все ще перебуває на початковому етапі та поступається комплексним і обов'язковим до виконання європейським актам. Чинна національна нормативна база має недоліки та потребує вдосконалення й ефективного механізму контролю за її дотриманням.

У другому розділі проводиться аналіз сучасного стану вітчизняного туризму під час воєнного часу. Було розглянуто динаміку туристичної діяльності в Україні у довоєнний та воєнний періоди, а також оцінено наслідки повномасштабної російської агресії для туризму. Виявлено, що до 24 лютого 2022 року галузь в Україні демонструвала тенденції до відновлення після криз 2014-2015 років та пандемії COVID-19, розвиваючи як в'їзні, так і внутрішні потоки, хоча питання інклюзивності залишалося поза пріоритетною увагою. Натомість повномасштабна війна призвела до катастрофічних наслідків: значного пошкодження туристичної інфраструктури та культурних об'єктів, замінованості територій, практично повного припинення в'їзного туризму в його класичному розумінні та кардинальної

переорієнтації внутрішніх потоків на більш безпечні західні та центральні регіони. Водночас війна загострила суспільну потребу в реабілітації та вивела на перший план проблему зростання кількості людей з інвалідністю. Було також переглянуто відеоматеріали YouTube-проєкту «Відвал ніг», який наочно продемонстрував, що попри окремі позитивні ініціативи, більшість українських міст залишаються системно недоступними для людей на кріслах колісних, а практика імітації безбар'єрності є поширеним явищем. До того ж було розглянуто сучасний стан туристичної інфраструктури та інформаційної підтримки, які нині активно розвиваються та рухаються у напрямку до ЄС та інклюзивності, зокрема через програми «Укрзалізниця» та створення цифрових ресурсів, як-от мапа «Місто без меж», однак все ще мають значні виклики, пов'язані як з інтеграцією до європейських стандартів, так і з забезпеченням повної фізичної та інформаційної доступності для всіх категорій населення.

У третьому розділі було розглянуто європейський досвід у створенні інклюзивного туристичного простору, де поєднуються як централізовані державні програми та законодавчі стандарти (Франція), так і інноваційні локальні рішення, спрямовані на адаптацію історичного середовища та складного рельєфу (Нідерланди, Іспанія). Виявлено, що інклюзивність у провідних країнах ЄС є не лише вимогою соціальної справедливості, а й потужним індикатором зрілості суспільства, його інноваційного потенціалу та гуманістичної спрямованості, що досягається завдяки поєднанню довгострокових державних інвестицій та креативних рішень на рівні громад.

Врешті автором роботи було запропоновано комплексний підхід до формування інклюзивного туристичного простору, що реалізується за трьома ключовими напрямками:

- 1) Побудова фізичної безбар'єрної інфраструктури універсального дизайну: від модернізації міського простору та транспорту до створення національної мережі рекреаційно-реабілітаційних закладів нового типу.

- 2) Формування нової суспільної культури інклюзивності за допомогою інноваційних імерсивних та маркетингових кампаній, які спрямовані на виховання емпатії та перетворення безбар'єрності на репутаційний актив для бізнесу й держави.
- 3) Розробка та впровадження спеціалізованих туристичних продуктів, як-от «сенсорні маршрути» та «спокійні зони», що безпосередньо орієнтовані на задоволення потреб людей із сенсорними розладами та ветеранів з ПТСР.

Отже, варто підкреслити, що післявоєнне відновлення України має супроводжуватися не лише фізичною реконструкцією, а й переосмисленням пріоритетів – на користь відкритості, інклюзії та реальної доступності для кожного. Адже єдиний бар'єр, який має залишитися в нашій країні, – це той, що надійно захищає її східний кордон. Саме це і є справжня перемога та євроінтеграція – не у звітах чиновників і не в підписаних директивах. Вона виявляється у вдячному погляді ветерана, який без перешкод піднімається на оглядовий майданчик, щоб побачити мирне небо над своєю вільною, відкритою та доступною для всіх країною.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Худавердієва В.А. Правові засади євроінтеграційних процесів в Україні в контексті імплементації законодавства ЄС у галузі туризму. *New Ukrainian Law*. 2023. Т. 2. С. 197–206. URL: <https://doi.org/10.51989/nul.2022.6.2.31>
2. Євроінтеграційний портал. European integration portal. URL: <https://eu-ua.org>
3. Відновлення туризму і туризм для відновлення. *Ukrainer*. URL: <https://ukrainer.net/turyzm-vidnovlennia/>
4. Hryhorchuk D. Tourism in Ukraine in the war conditions: the European integration aspect. *Economics, Finance and Management Review*. 2023. No. 2. P. 130–136. URL: <https://doi.org/10.36690/2674-5208-2023-2-130-136>
5. Puzyrova P. European integration strategy for tourism development of Ukraine. *Management*. 2023. Vol. 36, no. 2. P. 68–78. URL: <https://doi.org/10.30857/2415-3206.2022.2.6>
6. Загарбати або знищити: 18 пам'яток української архітектури, які зруйнувала росія. Рубрика. URL: <https://rubryka.com/article/18-pamyatok-arhitektury-yaki-zrujnuvala-rosiya/>
7. Зарубіна А., Онойко Ю., Щербатюк Н. Сучасні тенденції розвитку внутрішнього туризму. *Економіка та суспільство*. 2023. № 48. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-32>
8. План відновлення України. *Ukraine Recovery Conference 2023*. URL: <https://ua.unc-international.com/plan-vidnovlennya-ukrayini>
9. Міжнародні потяги Укрзалізниці: чому Україна і досі не має широкого залізничного сполучення з Європою? *VISIT UKRAINE*. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/2219/miznarodni-potyagi-ukrzaliznici-comu-ukraina-i-dosi-ne-maje-sirokogo-zaliznicnogo-spolucennya-z-jevropoju>
10. Європейська та євроатлантична інтеграція - Міністерство соціальної політики України. URL: <https://www.msp.gov.ua/timeline/evropeyska-ta-evroatlanticzna-integraciya.html>
11. Роїк О.Р., Недзвецька О.В. Шляхи розвитку туристичної сфери України у воєнний період. Науковий вісник Херсонського державного університету. *Серія: економічні науки*. 2022. Вип.46.С.11-15. URL: [https://tourlib.net/statti\\_ukr/roik3.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/roik3.htm)
12. Відкрита Європа. В які закордонні міста можна потрапити потягами з України і скільки це коштує. *ФОКУС*. URL: <https://focus.ua/uk/ukraine/570374-vidkrita-yevropa-v-yaki-zakordonni-mista-mozhna-potrapiti-potyagami-z-ukrajini-i-skilki-ce-koshtuye>
13. 53 таблички, надруковані шрифтом Брайля, з'явилися у музеї Шевченка у Каневі. *Суспільне Черкаси*. URL: <https://ck.suspilne.media/news/39386>

14. Tourism. *European Commision*. URL: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism_en)
15. Гальцова О.Л., Юрченко Н.І. Основні аспекти туристичної галузі України в період євроінтеграції. *Pryazovskyi Economic Herald*. 2019. No. 4(15). URL: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2019-4-49>
16. ДАРТ оновив перелік туристично-інформаційних центрів України. *Державне агентство розвитку туризму*. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/dart-onoviv-perelik-turistichno-informaciynih-centriv-ukrayini>
17. ДАРТ. Динаміка податкових надходжень від регіонів 9 місяців 2024 року. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/turistichna-statistika-podatkovi-nahodzhennya-vid-turgaluzi-po-regionah>
18. Як працює готельний та туристичний бізнес в Україні в умовах війни: про стійкість та інновації з Антоном Тараненко. *VISIT TO UKRAINE*. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/2824/stiikist-ta-innovacii-yak-pracyuje-gotelnii-ta-turistichnii-biznes-v-ukraini-v-umovax-viini>
19. Вплив COVID-19 на туризм в Україні та світі. *Все про туризм: туристична бібліотека*. URL: [https://tourlib.net/statti\\_ukr/shvec2.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/shvec2.htm)
- 20.3 Днем Туризму! Історія про український туризм та його героїв! | DISCOVER.UA. URL: <https://discover.ua/inspiration/z-dnem-turyzmu-istoriya-pro-ukrayinskyu-turyzm-ta-yoho-heroyiv>
21. Барвінок Н. Вплив глобальних безпекових факторів на розвиток міжнародного туризму в Україні. *Věda a perspektivy*. 2022. № 4 (11). URL: [https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-4\(11\)-139-151](https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-4(11)-139-151)
22. Основи наукових досліджень [Електронний ресурс]: навч. посіб. для студ. спеціальності 141 «Електроенергетика, електротехніка та електромеханіка» / КПІ ім. Ігоря Сікорського; уклад.: Г. Г. Стрелкова, М. М. Федосенко, А. І. Замулко, О. С. Іщенко. – Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2019. – 120 с. URL: [https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/30605/3/naukovi\\_doslidzhennia.pdf](https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/30605/3/naukovi_doslidzhennia.pdf)
23. Про Євроінтеграцію простими словами – Державна регуляторна служба України. *Державна регуляторна служба України*. URL: <https://www.drs.gov.ua/yevrointegratsiya/pro-yevrointegratsiyu-prostymy-slovamy/>
24. World Tourism Organization a UN Specialized Agency. URL: <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>
25. Про туризм. Закон України від 15.09.1995 №324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр#Text>
26. Post-Conflict Economic Reconstruction. *The Princeton Encyclopedia*. URL:

- <https://pesd.princeton.edu/node/586>
27. Національна система туристичної статистики. Веб-сайт НТО України. URL: [https://nto.ua/nsts\\_analytics\\_ua.html](https://nto.ua/nsts_analytics_ua.html)
28. Стало відомо, скільки туристів відвідали Україну у 2021 році. УНІАН. URL: <https://www.unian.ua/tourism/news/stalo-vidomo-skilki-turistiv-vidvidali-ukrajinu-u-2021-roci-novini-11677678.html>
29. Арабські туристи заповнили українські курорти: чим їх приваблює Україна та як це використати. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2021/07/22/676156/>
30. У Миколаєві презентували перше віртуальне місто 3D Mykolaiv. *ШоТам*. URL: <https://shotam.info/u-mykolaievi-prezentuvaly-pershe-virtualne-misto-3d-mykolaiv/>
31. Війна в Україні: які цивільні аеропорти були зруйновані чи пошкоджені під час бойових дій. *Слово і Діло*. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/05/09/infografika/ekonomika/vijna-ukrayini-yaki-cyvilni-aeroporty-buly-zrujnovani-chy-poshkodzheni-bojovyx-dij>
32. Всесвітній день бортпроводника: в якому стані цивільна авіація України та де зараз українські літаки разом з екіпажами? *VISIT TO UKRAINE*. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/2226/world-flight-attendant-day-what-is-the-state-of-ukraines-civil-aviation-and-where-are-ukrainian-planes-and-crews-now>
33. Укрзалізниця запустила потяг Львів–Рава-Руська–Варшава. *Львівський портал*. URL: <https://portal.lviv.ua/news/2023/10/15/ukrzaliznytsia-zapustyla-potiah-lviv-rava-ruska-varshava>
34. Автобусом до Європи: які умови пропонують популярні перевізники. 24 Канал. URL: [https://zakordon.24tv.ua/avtobusi-do-yevropi-porivnyannya-naupopulyarnishih-avtobusnih\\_n2380934](https://zakordon.24tv.ua/avtobusi-do-yevropi-porivnyannya-naupopulyarnishih-avtobusnih_n2380934)
35. Офіційна веб-сторінка ENAT European Network for Accessible Tourism. URL: <https://www.accessibletourism.org>
36. UNWTO approves accessible tourism recommendations | UN Tourism | Bringing the world closer. URL: <https://www.unwto.org/archive/global/press-release/2013-09-10/unwto-approves-accessible-tourism-recommendations>
37. Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10>
38. Європейська туристична комісія продовжила членство ДАРТ до 2028 року | ДАРТ URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/ievropeyska-turistichna-komisiya-prodovzhila-chlenstvo-dart-do-2028-roku>

- 39.Євроінтеграція в дії: головні події та зміни – *Центр демократії та верховенства права* URL: <https://cedem.org.ua/news/yevrointegratsiya-daidzhest/>
- 40.Європейська інтеграція України: стан, виклики, перспективи (думки та позиції експертів) – квітень 2025 р., *Центр Разумкова* URL: [https://razumkov.org.ua/images/2025/05/2025-European\\_integration.pdf](https://razumkov.org.ua/images/2025/05/2025-European_integration.pdf)
- 41.В Україні через російську агресію пошкоджені 1419 пам'яток культурної спадщини. Укрінформ - актуальні новини України та світу. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-culture/3977745-v-ukraini-cerez-rosijsku-agresiu-poskodzeni-1419-pamatok-kulturnoi-spadsini.html>
- 42.*VisitUkraine Today*. Скільки іноземців відвідали Україну за 2024 рік та з яких країн приїздили найчастіше? URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/5780/how-many-foreigners-visited-ukraine-in-2024-and-from-which-countries-did-they-come-most-often#comu-inozemci-yidut-ukrayinu-osnovni-faktori-shho-vplinuli-na-vidviduvanist>
- 43.Огляд туристичної галузі в Україні: виклики, нові напрямки та перспективи. Травень 2025 | Kyivstar Business Hub. Kyivstar Business Hub – корпоративний блог для бізнесу. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/oglyad-turistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-vikliki-novi-napryamki-ta-perspektivi>
- 44.Varyanychko M. V. New challenges and prospects for the development of accessible tourism in Ukraine. *Economic Bulletin of Dnipro University of Technology*. 2024. Vol. 88. P. 178–188. URL: <https://doi.org/10.33271/ebdut/88.178>
- 45.Senkiv M. I., Tserklevych V. S. Prerequisites of development of an accessible tourism for everyone in the European Union. *Journal of Geology, Geography and Geocology*. 2021. Vol. 30, no. 3. P. 562–570. URL: <https://doi.org/10.15421/112151>
- 46.O. Ivanova, M. Senkiv (2019) Accessible tourism for all in the European union. *Visnyk Kyivskogo nacionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka, Geografiya [Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography]*, 1 (74), 66-74 URL: <https://doi.org/10.17721/1728-2721.2019.74.12>
- 47.Методичні рекомендації з питань формування безбар'єрності в туризмі 2023. ДАРТ URL: <https://www.tourism.gov.ua/for-sitizens>
- 48.Безбар'єрність. Міністерство соціальної політики України - МСП. URL: <https://www.msp.gov.ua/about/klyuchovi-napryamy/bezbaryernist>
- 49.Стандарти формування безбар'єрного простору в готелях України на основі інклюзивних підходів / О. М. Сазонець та ін. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 7. С. 27–32. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.7.27>
- 50.Опитування ДАРТ щодо стану фізичної доступності засобів розміщення у

- регіонах України URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/opituvannya-dart-tilki-23-zasobiv-rozmishchennya-v-ukrayini-mayut-nomeri-obladnani-dlya-osib-z-invalidnistyu>
51. World Tourism Organization (2016), Manual on Accessible Tourism for All: Principles, Tools and Best Practices – Module I: Accessible Tourism – Definition and Context, UNWTO, Madrid.
  52. Пріоритети та виклики політики безбар'єрності: аналітичні матеріали до розробки Плану заходів на 2025-2026 роки з реалізації Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні. – Київ: НІСД, 2024. – 136 с.
  53. Publication of first international standard on accessible tourism for all, led by UNWTO, Fundación ONCE and UNE. UN Tourism | Bringing the world closer. URL: <https://www.unwto.org/news/publication-of-first-international-standard-on-accessible-tourism-for-all>
  54. Методичні рекомендації МР НТОУ 01.01:2024 Туризм та пов'язані з ним послуги. Доступний туризм для всіх. Вимоги та рекомендації. Відповідно до ISO 21902:2021 URL: [https://nto.ua/standardization\\_ua.html](https://nto.ua/standardization_ua.html)
  55. Accessibility standardisation. European Commission. URL: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/accessibility-standardisation\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/accessibility-standardisation_en)
  56. The EAA comes into effect in June 2025. Are you ready?. AccessibleEU. URL: [https://accessible-eu-centre.ec.europa.eu/content-corner/news/eaa-comes-effect-june-2025-are-you-ready-2025-01-31\\_en](https://accessible-eu-centre.ec.europa.eu/content-corner/news/eaa-comes-effect-june-2025-are-you-ready-2025-01-31_en)
  57. Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD) | United Nations Department of Economic and Social Affairs (UN DESA) URL: <https://social.desa.un.org/issues/disability/crpd/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities-crpd>
  58. ДАРТ | Новини та анонси | URL: <https://www.tourism.gov.ua/news-and-announcements>
  59. Access City Award. European Commission. URL: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/access-city-award\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/access-city-award_en)
  60. ТЕРЕН. «Відвал ніг», 2024. YouTube. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=7gQR2UuoOpw>
  61. Психічне здоров'я та ставлення українців до психологічної допомоги | Gradus Research URL: <https://gradus.app/uk/open-reports/mental-health-and-attitudes-ukrainians-towards-psychological-assistance-during-war/>

62. Мапа безбар'єрності «Місто без меж» | URL: <https://lun.ua/misto/barrier-free/dart?l=3ffffe#5/48.2/30.3>
63. Inclusive Travels in Ukraine: доступність музеїв України URL: <https://travels.in.ua/uk-UA/About>
64. Щонайменше кожен четвертий українець має запит на безбар'єрність – Олена Зеленська – Офіційне інтернет-представництво Президента України URL: <https://www.president.gov.ua/news/shonajmenshe-kozhen-chetvertij-ukrayinec-maye-zapit-na-bezba-95205>
65. Н. Балюх, А. Сергієць «Безбар'єрна залізниця»: Укрзалізниця представила проєкт вагона для групових перевезень пасажирів з інвалідністю | Суспільне Київ URL: <https://suspilne.media/kyiv/825297-bezbarerna-zaliznica-ukrzaliznica-predstavila-proekt-vagona-dla-grupovih-perevezen-pasaziriv-z-invalidnistu/>
66. В Укрзалізниці пояснили, як замовити інклюзивний вагон. *Укрінформ - актуальні новини України та світу*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3757084-v-ukrzaliznici-poasnili-ak-zamoviti-onlajn-inkluzivnij-vagon.html>
67. «Вікно відновлення» Інклюзивний вагон для групових перевезень пасажирів, які користуються кріслом колісним, створить Укрзалізниця 2024 URL: <https://recovery.win/novyny/inklyuzyvnyj-vagon-dlya-grupovyh-perevezen-pasazhyriv-yaki-korystuyutsya-krislom-kolisnym-stvoryt-ukrzaliznyczya>
68. АНАТОЛІЧ. ЗАЛІЗНІ ЛЮДИ! Секрети УКРЗАЛІЗНИЦІ: перші дні ВІЙНИ, потяг до КРИМУ та КОРУПЦІЯ | Як це ПРАЦЮЄ, 2024. YouTube. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=DMІNKYRyXD8>
69. Туристичне бюро Тулузи. Toulouse, destination pour tous. URL: <https://www.handi.toulouse-tourisme.com/>
70. Туристична платформа Тулузи. Visitez Toulouse - Toulouse Tourisme - Visites et sorties - Office de tourisme de Toulouse URL: <https://www.toulouse-tourisme.com/>
71. Destination pour tous, un label pour valoriser le tourisme accessible | Direction générale des Entreprises. Міністерство економіки, фінансів і промисловості Франції URL: <https://www.entreprises.gouv.fr/priorites-et-actions/proximite-et-territoires/renforcer-le-secteur-du-tourisme/destination-pour-tous>
72. Офіційний сайт французької залізничної компанії групи SNCF URL: <https://www.groupe-sncf.com/en/commitments/accessibility>
73. Toulouse à la troisième place du podium 2016 pour l'Access City Award avec une mention spéciale de «Smart City» | Le site de la Représentation Occitanie Europe à Bruxelles. URL: <https://occitanie-europe.eu/toulouse-a-la-troisieme-place-du-podium-2016-pour-laccess-city-award-avec-une-mention-speciale-de-smart-city/>

74. Hassan Z., Khreich W., Osman I. H. An international social inclusion index with application in the Organization for Economic Co-Operation and Development countries. Decision Analytics Journal. 2022. P. 100047. URL: <https://doi.org/10.1016/j.dajour.2022.100047>
75. Офіційний веб-сайт ЄС. France. Enhancing social inclusion through culture. National Policies Platform. URL: <https://national-policies.eacea.ec.europa.eu/youthwiki/chapters/france/89-enhancing-social-inclusion-through-culture>
76. Inclusive Cities Barometer | NL | Cushman & Wakefield. URL: <https://www.cushmanwakefield.com/en/netherlands/insights/inclusive-cities-barometer>
77. Accessible travel in the Netherlands: tips & practical info. URL: <https://www.holland.com/global/tourism/getting-around/information/disabled-travelers>
78. Visit Noordwijk – Accessibility. URL: <https://www.noordwijk.info/en/discover-noordwijk/plan-your-visit/accessibility>
79. Public transport in the Netherlands: the complete guide. DutchReview. URL: <https://dutchreview.com/traveling/public-transport-in-the-netherlands/>
80. Emily Yates. The Guardian «People aren't disabled, their city is': inside Europe's most accessible city» (травень 2019) URL: <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/28/people-arent-disabled-their-city-is-inside-europes-most-accessible-city>
81. Допис ГО «ORFO Universal Design». Facebook. URL: <https://www.facebook.com/orfodesign/posts/pfbid0LLq5p5qrjMTPJmmRFT5VtEtHfCNHv14pjAkvLxEzzY5qvqEzcreF7d2yJeaf3Fmrl>
82. Дячкіна А. Економічна правда. Дитячий вагон від «Укрзалізниці»: чим він особливий та які умови пропонує. Економічна правда. URL: <https://epravda.com.ua/news/2024/08/09/717809/>
83. Bleiberg L. How a viral ad campaign is teaching us to 'life-see', not sightsee. BBC Home - Breaking News, World News. URL: <https://www.bbc.com/travel/article/20240807-how-a-viral-ad-campaign-is-teaching-us-to-life-see-not-sightsee>
84. Серєда К. Редакція «ТиКиїв». Welcome to Ukraine! Що цікавить туристів у воєнному Києві?. ТиКиїв - голос твого міста. URL: <https://tykyiv.com/city/chi-radi-turistam-u-kiievi-v-2024-rotsi/>
85. Стасюк І. Київ отримав рекордний туристичний збір. Хто ці іноземці, які

- відвідують місто? - *Хмарочос*. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2024/11/20/kyyiv-otrymav-rekordnyj-turystychnyj-zbir-hto-czi-inozemczy-yaki-vidviduyut-misto/>
- 86.Пресслужба ЛМР. Гості Львова у 2024 році – хто вони? У Львові представили велике опитування про відвідувачів міста (відео) | *Офіційний веб-сайт Львівської міської ради* URL: <https://city-adm.lviv.ua/news/tourism/302358-hosti-lvova-u-2024-rotsi-khto-vony-u-lvovi-predstavly-velyke-opytuvannia-pro-vidviduvachiv-mista-video>
- 87.Басалига М. В Івано-Франківську 70% автобусів та тролейбусів доступні для маломобільних людей | *Суспільне Івано-Франківськ* URL: <https://suspilne.media/ivano-frankivsk/574933-v-ivano-frankivsku-70-avtobusiv-ta-trolejbusiv-dostupni-dla-malomobilnih-ludej/>

## ДОДАТКИ

### Додаток А. Основні нормативи ДБН «Інклюзивність будівель і споруд» [47]

Паркування	Як мінімум одне виділене паркомісце для водіїв з інвалідністю або 10% від загальної кількості місць. Не далі ніж 50 м від входу.
Вхід у будівлю	Ширина пандуса не менше ніж 1,2 м – при однобічному русі та 1,8 – при двобічному русі. Ухил не більше 8% (1:12). Поручні по обидва боки, на висоті 0,7 м і 0,9 м (для дітей додатково на висоті 0,5 м), їхнє продовження по горизонталі на 0,3 м вгорі та вниз. Поверхня – шорстка, чітко маркована кольором або фактурою, контрастна відносно суміжних горизонтальних поверхонь.
Прилегла територія	Покриття на шляху до входу має бути рівним і твердим. Товщина швів між елементами покриття не більше ніж 0,015 м. Застосування насипних або крупноструктурних матеріалів (щебінь, гранвідсів тощо) не допускається.
Головний вхід	Рекомендовано встановлювати двері з автоматичним відчиненням (на фотоелементах) або з примусовим відчиненням через вимикач, що встановлюється поруч на висоті 0,75-0,8 м. Полотна скляних дверей повинна мати контрастне маркування – у вигляді смуг, кіл, стрілок тощо. Типові двері – розпашні, на завісах однобічної дії з фіксаторами у положеннях «відчинено» і «зачинено», а також затримкою автоматичного зачинення дверей доводчиком тривалістю не менше ніж 5 секунд. Одне робоче полотно у двостулкових дверях одне робоче полотно повинно мати ширину не менше 0,9 м. Без порогів та передів висоти, вільний простір при вході або тамбур не менше 1500*1500 мм.
Проходи	Ширина проходів в просвіті: рекомендована – менше 1,8 м, мінімальна – 1,5 м. Висота – не менше 2,1 м. При облаштування необхідно забезпечити контрастність підлоги, стін та дверей. В разі встановлення меблів має залишитися безперешкодний прохід завширшки не менше 1,2 м.
Сходи	Краї першої і останньої сходинки повинні мати контрастне маркування. Сходи повинні бути рівними, суцільними, із шорсткуватою поверхнею. Поперечний уклон зовнішніх сходинок повинен бути в межах 1-2%. Попереджувальні тактильні смуги перед початком сходів вниз та вгору. Поручні з обох боків, на

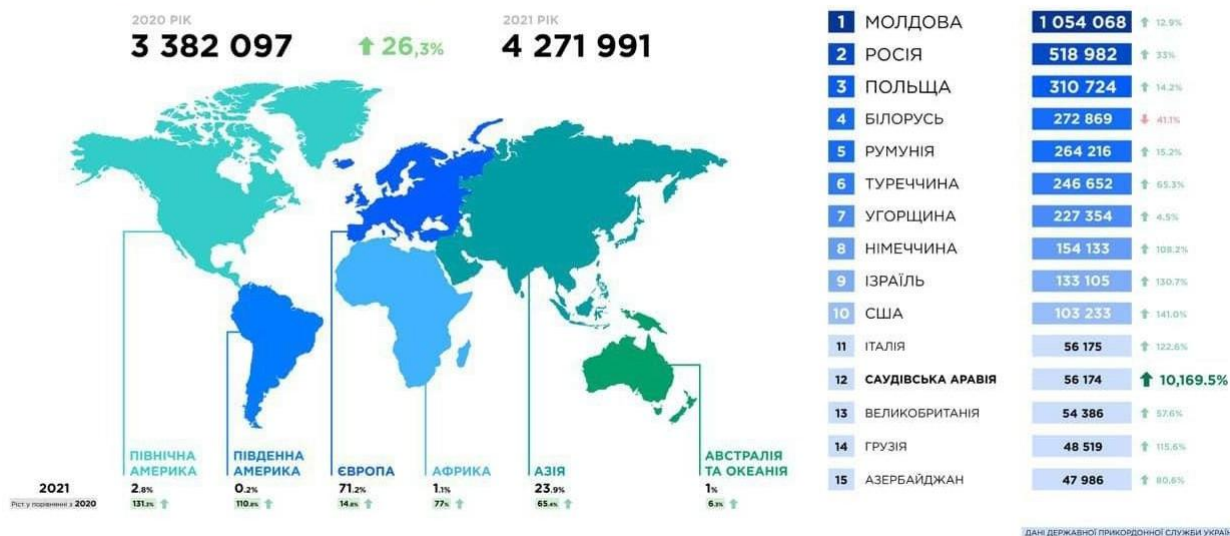
	висоті 0,7 м та 0,9 м (для дітей додатково на висоті 0,5 м). На верхній або бічній, зовнішній відносно до маршруту поверхні поручнів перил повинні передбачатися рельєфні позначення поверхів у тактильному вигляді та (або) шрифтом Брайля.
Ліфт	Рекомендується застосовувати ліфти з кабінами шириною не менше 2,1 м, глибиною не менше 1,1 м, та шириною дверного прорізу не менше ніж 1,2 м. Інформація на кнопках поверхів повинна дублюватися шрифтом Брайля, а номери поверхів – озвучуватися.
Стійка реєстрації	Інформаційна стійка повинна мати понижену секцію. Для створення можливості фронтального підходу для користувачів крісел колісних, під стільницею має бути передбачений вільний простір для ніг. Важливо, щоб поверхня стільниць була контрастною відносно інших поверхонь стійки.
Вбиральня загального користування	Ширина – не менше 1,65 м, глибина – не менше 1,8 м. Вільний простір для розміщення крісла колісного, гачки для одягу, милиць та іншого приладдя. Поручні на висоті 700-800 мм (на 200-300 мм вище сидіння унітазу). Унітаз з функцією біде або гігієнічний душ поряд з унітазом. Двері завширшки 0,9 м у просвіті, відчинення назовні. Під рукомийником – вільний простір для ніг користувача крісла колісного. Крани важільного типу або сенсорні. За наявності вільного місця встановлюється сповивальний столик (рекомендовано відкидний).
Інформаційні таблички	Інформаційні таблички виготовляються згідно принципів універсального дизайну, слід поєднувати з тактильними елементами, розміщуються на висоті 1,2-1,6 м. Шрифти, що є легкими для розпізнавання та читання, без тіней, з рівномірною товщиною та висотою символів. Співвідношення ширини і висоти літер та цифр – в межах 3:5 і 1:1. Шрифт без засічок - типу Helvetica або Arial medium, без декоративних елементів. Написи починати з великої літери, решта літер – маленькі. Однакові міжбуквенні інтервали, пробіли між словами, інтервали між рядками. Арабські цифри. Вирівнювання по лівому краю. Дотримання контрастного співвідношення кольорів шрифтів відносно фону табличок.
Внутрішні вказівники	Навігаційні вказівники (показчики, призначені для орієнтування), розташовуються послідовно, в зоні видимості відносно один одного. Зміст показників – чіткий та лаконічний. Фон – матовий, без віддзеркалень та

	відблисків. Освітлення з усіх боків
Тактильні елементи доступності	<p>Це система засобів безпеки, орієнтування та отримання інформації, які сприймаються на дотик і призначені для надання гостям з порушенням зору необхідну і достатню інформацію для самостійного орієнтування у просторі.</p> <p>Тактильні елементи доступності поділяються на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ тактильні смуги – призначені для попередження про перешкоди на шляхах руху на пішохідних шляхах зовні та всередині будівель, а також для інформування про початок та закінчення руху, зміни напрямку, місць отримання інформації.</li> <li>○ тактильні інформаційні покажчики (таблички з назвами приміщень, кнопки ліфта з рельєфними позначками, покажчики напрямку руху з шрифтом Брайля тощо)</li> </ul>

## Додаток Б. Топ-10 країн за кількістю іноземців 2021 року [28]

### В'їзд іноземців до України

ДАРТ



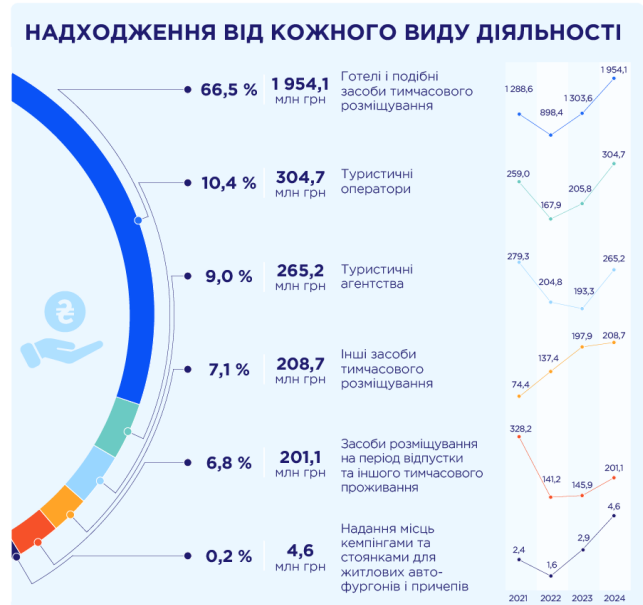
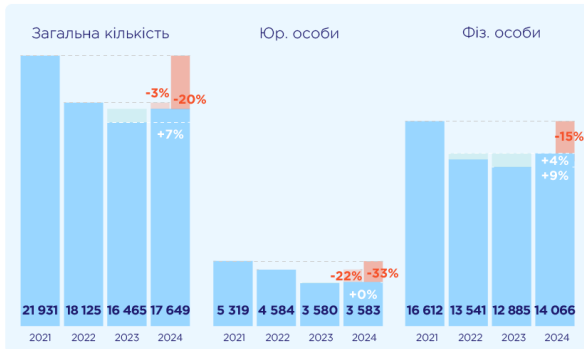
## Додаток В. Податки за 2024 [58]

### ПОДАТКИ ЗА 2024 РІК



2021	2 232 млн грн		
2022	1 551 млн грн		
2023	2 049 млн грн		
2024	2 938 млн грн	+89%	+43% +32%

#### КІЛЬКІСТЬ ПЛАТНИКІВ



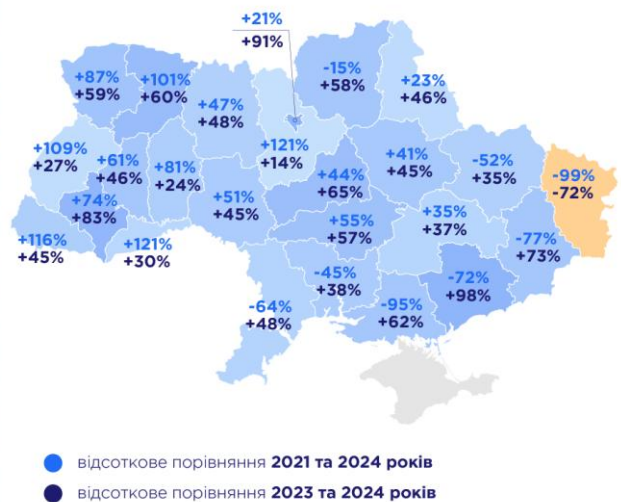
## Додаток Г. Аналіз динаміки податкових надходжень від туристичної галузі по областях за 9 місяців 2024 року [17]

### АНАЛІЗ ДИНАМІКИ ПОДАТКОВИХ НАДХОДЖЕНЬ



ВІД ТУРГАЛУЗІ ПО ОБЛАСТЯХ ЗА 9 МІСЯЦІВ (2021-2024 рр.)

ПОДАТКИ, млн грн:	2021	2022	2023	2024
Вінницька	19,1	18,3	19,9	28,8
Волинська	9,4	9,0	11,1	17,6
Дніпропетровська	70,7	52,9	69,6	95,3
Донецька	42,4	16,3	5,6	9,8
Житомирська	9,9	6,4	9,8	14,5
Закарпатська	42,2	51,7	62,8	91,0
Запорізька	76,0	22,8	10,6	20,9
Івано-Франківська	103,9	136,6	99,1	181,0
Київська	88,9	120,0	172,8	196,9
Кіровоградська	11,1	8,0	10,9	17,1
Луганська	6,7	1,8	0,3	0,1
Львівська	151,0	197,4	248,4	314,9
Миколаївська	33,4	11,6	13,3	18,4
Одеська	315,4	65,9	76,1	112,2
Полтавська	31,8	25,6	30,9	44,9
Рівненська	11,3	9,6	14,2	22,7
Сумська	8,1	5,6	6,9	10,0
Тернопільська	12,3	11,1	13,6	19,9
Харківська	73,4	31,3	25,9	34,9
Херсонська	46,0	9,9	1,3	2,1
Хмельницька	15,1	16,5	22,0	27,3
Черкаська	16,0	13,1	13,9	23,0
Чернівецька	12,6	14,7	21,4	27,8
Чернігівська	13,2	9,2	7,1	11,2
м. Київ	559,2	318,6	354,1	675,8



## Додаток Г. Куди можна дістатись потягами з України (дані станом на червень 2023 року) [12]



## Додаток Д. Туристично-інформаційні центри України [16]

### ТУРИСТИЧНО-ІНФОРМАЦІЙНІ ЦЕНТРИ УКРАЇНИ



#### ЦЕНТР

- ВІННИЦЬКА**  
м. Вінниця (вул. Сергія Зулінського, 9)  
м. Вінниця (вул. Соборна, 89)  
м. Хмільник  
м. Тульчин
- ДНІПРОПЕТРОВСЬКА**  
м. Дніпро  
м. Кам'янське смт Покровське
- КІРОВОГРАДСЬКА**  
м. Кропивницький  
м. Олександрія  
м. Долинська  
с. Катеринівка  
смт Компанівка  
м. Світловодськ
- ПОЛТАВСЬКА**  
м. Полтава (вул. Шведська Могила, 5)  
м. Полтава (майдан Незалежності, 5)  
смт Олішніа  
м. Лубни  
смт Диканька  
м. Кременчук
- ЧЕРКАСЬКА**  
м. Черкаси  
м. Канів  
м. Умань

#### СХІД

- ХАРКІВСЬКА**  
м. Харків

#### ЗАХІД

- ВОЛИНСЬКА**  
м. Володимир  
м. Луцьк  
с. Жидичин
- ЗАКАРПАТСЬКА**  
с. Ужок  
с. Стужиця  
с. Гукливий  
смт Чинадієво  
с. Синевир  
с. Негровець  
м. Перечин  
м. Рахів (вул. Красне плесо, 77)  
м. Рахів (вул. Вербник, б/н)  
смт Ясіня  
м. Тячів  
с. Терново  
с. Мала Уголька  
м. Мукачево  
м. Ужгород (пл. Народна, 4)  
м. Ужгород (вул. Духновича, 3)  
м. Хуст
- ІВ.-ФРАНКІВСЬКА**  
м. Івано-Франківськ  
м. Коломия  
с. Вигода  
м. Косів  
м. Галич  
с. Ільці  
с. Полянція

#### ЛЬВІВСЬКА

- м. Львів (пл.Ринок, 1)  
м. Львів (вул. Руська, 20)  
м. Львів (пл. Двірцева)  
м. Львів (вул. Любінська, 168)  
м. Жовква  
м. Борислав  
м. Трускавець  
м. Самбір  
м. Дрогобич
- РІВНЕНСЬКА**  
м. Острог  
м. Дубно
- ТЕРНОПІЛЬСЬКА**  
м. Тернопіль  
м. Теребовля  
м. Чортків  
м. Заліщики

#### ХМЕЛЬНИЦЬКА

- м. Хмельницький  
смт Чорний Острів  
м. Кам'янець-Подільський  
м. Дунаївці
- ЧЕРНІВЕЦЬКА**  
м. Чернівці

#### ПІВДЕНЬ

- ЗАПОРІЗЬКА**  
м. Запоріжжя
- МИКОЛАЇВСЬКА**  
м. Миколаїв
- ОДЕСЬКА**  
м. Одеса  
м. Білявка

#### ПІВНІЧ

- ЖИТОМИРСЬКА**  
м. Бердичів (пл.Центральна, 1)  
м. Бердичів (вул. Вінницька, 10)  
м. Коростень

#### КІЇВСЬКА

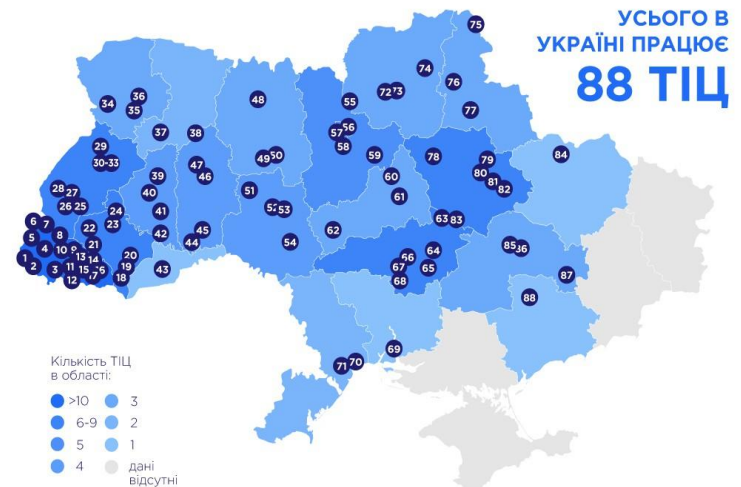
- м. Київ (вул. Хрещатик, 36)  
м. Київ (вул. Терещенківська, 9)  
м. Переяслав  
с. Гатне  
м. Славутич

#### СУМСЬКА

- м. Конотоп  
смт Недогайлів  
м. Середина-Буда

#### ЧЕРНІГІВСЬКА

- м. Чернігів (вул. Кошобинського, 70)  
м. Чернігів (вул. Шевченка, 9)  
смт Короп





## ОБЛАШТУВАННЯ КУПЕ В ІНКЛЮЗИВНОМУ ВАГОНІ



## Додаток 3. Скріншоти результатів авторського опитування [Google-опитування]

50 responses

[View in Sheets](#)

Summary

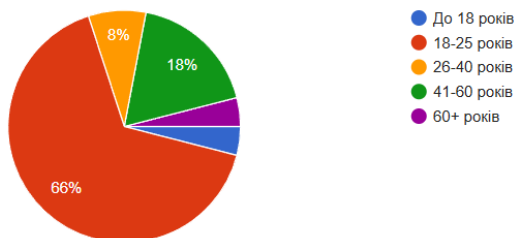
Question

Individual

1. Ваш вік:

50 responses

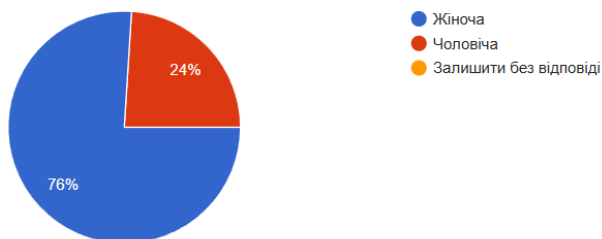
[Copy chart](#)



2. Ваша стать:

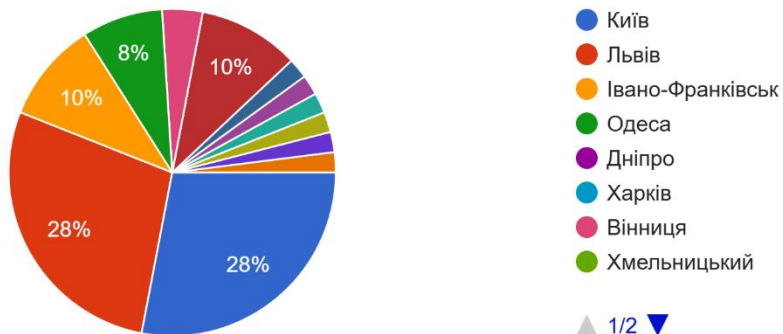
50 responses

[Copy chart](#)



4. Яке українське місто ви востаннє відвідували з туристичною метою?

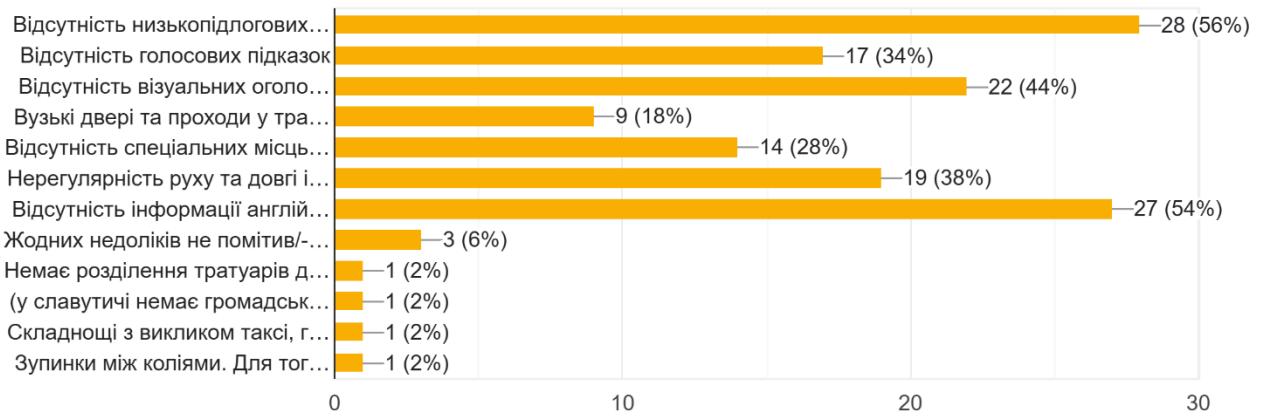
50 responses



▲ 1/2 ▼

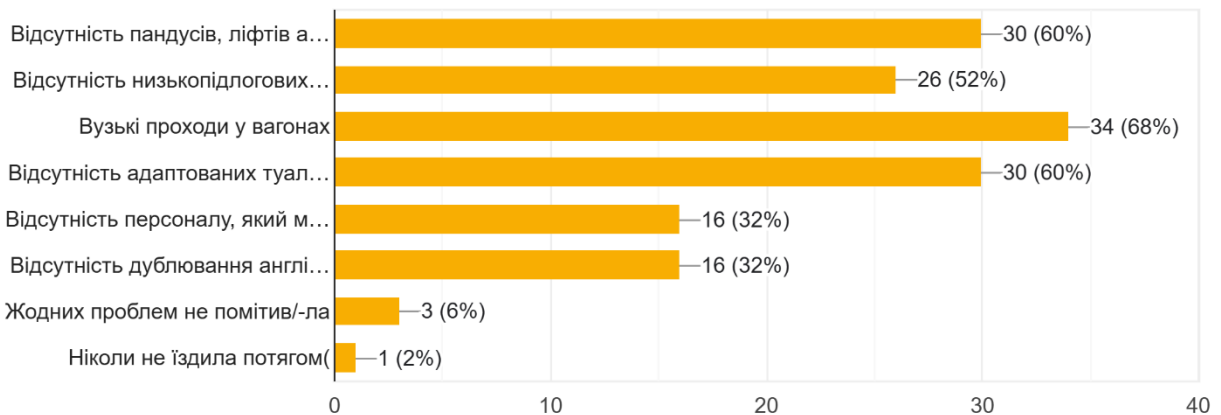
6. Які бар'єри ви помітили при користуванні наземним громадським транспортом? (можна обрати декілька варіантів)

50 responses



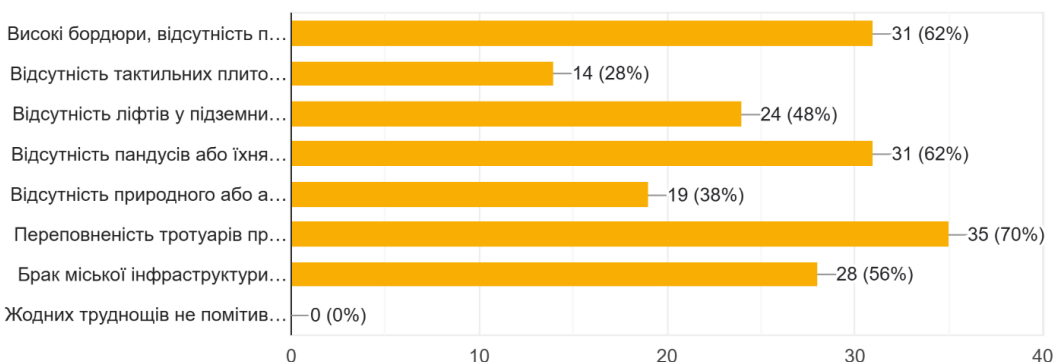
8. Які аспекти залізничних вокзалів та потягів, на Вашу думку, потребують найбільшого покращення для забезпечення їхньої доступності для осіб з обмеженими можливостями? (можна обрати декілька варіантів)

50 responses

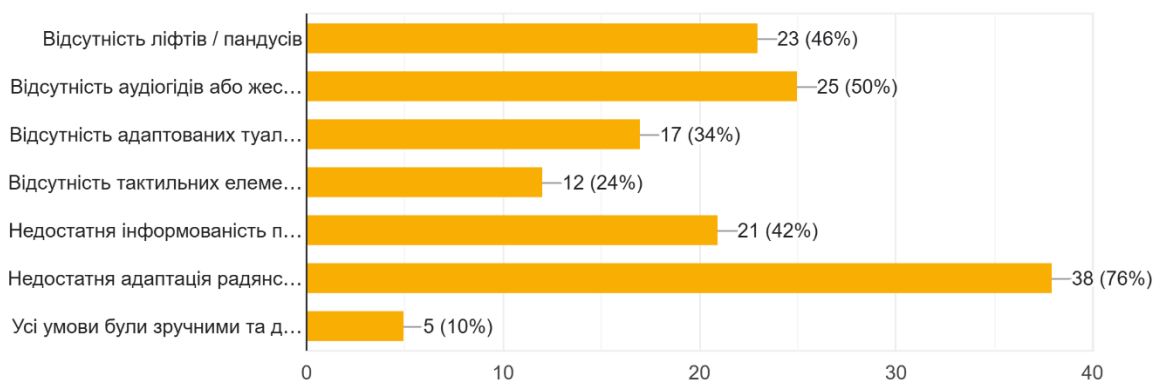


9. Що найбільше ускладнює безбар'єрне та комфортне пересування українськими містами? (можна обрати декілька варіантів)

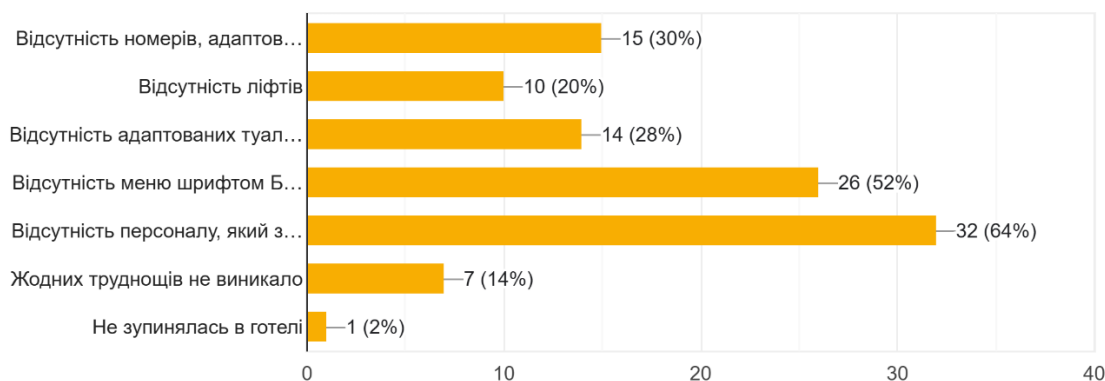
50 responses



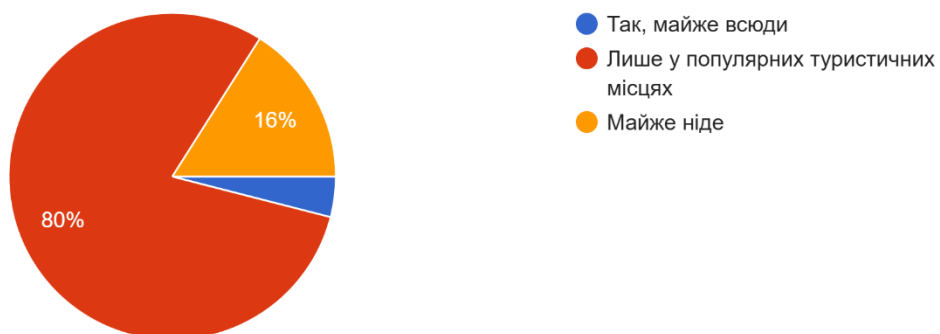
10. Які основні фактори, на Вашу думку, найбільше обмежують рівний доступ та повноцінне відвідування туристичних об'єктів (музеїв, театрів, парків) для людей з різними потребами?  
50 responses



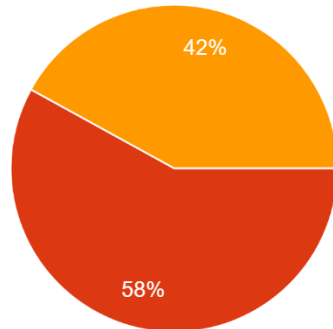
11. Чи доступні умови для задоволення осіб з інвалідністю під час перебування в готелях та ресторанах? Якщо ні, то які саме:  
50 responses



12. Чи було достатньо інформації англійською мовою у місті, яке ви відвідували?  
50 responses



13. Чи помічали Ви вказівники з дублюванням шрифтом Брайля, великим шрифтом для слабоворих або з озвученням (транспорт, торго...ри, супермаркети, заклади харчування тощо)?  
50 responses



- Так, були всюди
- Були лише в окремих місцях
- Не зустрічав/-ла таких вказівників