

УДК 352/354 656.1/5

DOI: <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2026-17-38-46>

Зикун Наталія, доктор наук із соціальних комунікацій, професор, декан факультету соціально-гуманітарних технологій, спорту та реабілітації Державного податкового університету

Zykun Natalia, Doctor of Sciences in Social Communications, Professor, Dean of the Faculty of Social and Humanitarian Technologies, Sports and Rehabilitation at State Tax University

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9727-6190>

Васильєва Олександра, доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри менеджменту та публічного управління Державного податкового університету

Vasylieva Oleksandra, Doctor of Sciences in Public Administration, Professor, Professor at the Department of Management and Public Administration at State Tax University

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1812-4557>

Канцур Інна, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту та публічного управління Державного податкового університету

Kantsur Inna, PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Management and Public Administration at State Tax University

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3642-1670>

БЕЗБАР'ЄРНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ОБ'ЄКТ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ

BARRIER-FREE TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN PUBLIC ADMINISTRATION: CURRENT STATE AND FUTURE DIRECTIONS

Анотація. Повномасштабна збройна агресія російської федерації суттєво загострила проблеми доступності транспортної інфраструктури України, що актуалізувало необхідність розвитку безбар'єрного транспортного середовища як важливої складової публічного управління та повоєнного відновлення територій. Метою статті є аналіз сучасного стану доступності транспортної інфраструктури для маломобільних груп населення й обґрунтування пріоритетних напрямів удосконалення публічного управління її розвитком в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови країни. Методологічною основою дослідження стали системний, порівняльний і статистичний методи, інформаційну основу становили наукові джерела, нормативно-правові акти та результати всеукраїнського моніторингу стану безбар'єрності транспортної інфраструктури, проведеного Міністерством розвитку громад та територій України у 2025 р., що здійснювалось за показниками фізичної й інформаційної доступності транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури.

*Corresponding author



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

ISSN 2786-6246 (print)
ISSN 2786-9091 (online)

Встановлено, що, попри сформовану нормативно-правову базу, рівень практичної реалізації державної політики безбар'єрності залишається недостатнім і характеризується значною міжрегіональною диференціацією. Виявлено найбільш проблемні місця, що свідчить про фрагментарний характер модернізації транспортної інфраструктури, недостатній розвиток цифрових сервісів, недосконалість інформаційного забезпечення моніторингу доступності в умовах воєнного стану. Серед наведених пропозицій наголошено на необхідності переходу від локального усунення окремих бар'єрів до системної моделі публічного управління розвитком безбар'єрної транспортної інфраструктури, що передбачає інтеграцію принципів безбар'єрності й універсального дизайну у стратегічне, просторове та транспортне планування, запровадження єдиної методики аудиту та системи індикаторів оцінювання, розвиток цифрових сервісів і системного моніторингу транспортної доступності. Реалізація запропонованих підходів сприятиме підвищенню ефективності публічного управління, формуванню безперервного безбар'єрного транспортного середовища і забезпеченню рівного доступу населення до транспортних та інших публічних послуг.

Ключові слова: публічне управління, транспортна інфраструктура, громадський транспорт, безбар'єрність, інклюзивність, маломобільні групи населення, воєнний стан, повоєнна відбудова територій.

Abstract. Russia's full-scale armed aggression has significantly exacerbated the accessibility challenges of Ukraine's transport infrastructure, highlighting the need to develop a barrier-free transport environment as a key component of public administration and post-war recovery. The purpose of the article is to analyse the current state of transport infrastructure accessibility for people with limited mobility and to substantiate the priority directions for improving public administration of its development under martial law and in the context of the country's post-war recovery. The methodological framework of the study is based on systems, comparative, and statistical approaches. The information base comprises scholarly publications, legal and regulatory documents, and the results of the nationwide monitoring of the accessibility of transport infrastructure conducted by the Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine in 2025. The monitoring assessed transport vehicles and transport infrastructure facilities using indicators of physical and informational accessibility.

The findings indicate that, despite the established legal and regulatory framework for the national barrier-free policy, its practical implementation remains insufficient and is characterized by considerable regional disparities. The study identifies the most problematic segments of transport infrastructure, revealing the fragmented nature of modernization efforts, the inadequate development of digital services, and deficiencies in the information support system for accessibility monitoring under martial law. The article substantiates the need to shift from isolated barrier-removal measures to a comprehensive public administration model for the development of barrier-free transport infrastructure. Such a model should integrate the principles of accessibility and universal design into strategic, spatial, and transport planning; introduce a unified accessibility audit methodology and a system of performance indicators; and strengthen digital services together with systematic monitoring of transport accessibility. The implementation of these approaches will enhance the effectiveness of public administration, support the development of a continuous barrier-free transport environment, and ensure equal access to transport and other public services for all population groups.

Keywords: public administration, transport infrastructure, public transport, barrier-free accessibility, inclusiveness, persons with reduced mobility, martial law, post-war recovery of territories.

Постановка проблеми. Повномасштабна збройна агресія російської федерації спричинила значні руйнування транспортної інфраструктури, зміну логістичних маршрутів, внутрішнє переміщення населення та збільшення кількості маломобільних громадян, що актуалізувало потребу у формуванні доступного транспортного середовища на засадах безбар'єрності, інклюзивності й універсального дизайну. Сучасна транспортна інфраструктура розглядається не лише як сукупність інженерних споруд і транспортних засобів, а як важливий елемент публічного

простору, що забезпечує рівний доступ населення до публічних послуг, місць навчання та працевлаштування, відпочинку, рекреації та інших сфер життєдіяльності. Тому її ефективність визначається не лише технічним станом та якістю транспортного обслуговування, а й рівнем доступності для всіх категорій населення.

У територіальних громадах розвиток безбар'єрної транспортної інфраструктури залишається повільним. Попри впровадження окремих заходів із забезпечення доступності транспортних засобів, зупинок, пішохідних маршрутів, комплексний підхід до створення безбар'єрного транспортного середовища не набув системного характеру. Це обмежує мобільність населення та негативно впливає на імідж органів місцевого самоврядування і суб'єктів господарювання різних форм власності. Основними причинами є різний рівень фінансової спроможності громад, кадрового та матеріально-технічного забезпечення, недостатня координація управління й реалізації публічної політики безбар'єрності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика забезпечення безбар'єрності міського середовища та транспортної інфраструктури останніми роками посідає важливе місце у наукових дослідженнях в сфері публічного управління, урбаністики, транспортного планування та соціальної політики. Особливої актуальності вона набула після початку повномасштабного вторгнення російської федерації, що зумовило зростання кількості осіб, які потребують доступної транспортної інфраструктури, й активізувало інтеграцію принципів безбар'єрності у процеси повоєнного відновлення територіальних громад.

За результатами аналізу наукових досліджень виявлено низку тенденцій.

По-перше, в сучасній науковій літературі значна увага приділяється теоретико-методологічним засадам державної політики безбар'єрності, інституційному забезпеченню її реалізації, оцінюванню доступності міського середовища, впровадженню принципів універсального дизайну та розвитку інклюзивного простору. Поняття безбар'єрності трактується значно ширше, ніж архітектурна доступність, охоплюючи інфраструктурний, соціальний, економічний, інформаційний, цифровий виміри [1; 2; 3]. Водночас питання комплексного розвитку безбар'єрної транспортної інфраструктури територіальних громад як об'єкта публічного управління залишаються недостатньо дослідженими.

Безбар'єрність А. Назарян розглядає як сучасну філософію, що ґрунтується на повазі до гідності та різноманітності людей і реалізується через інтеграцію принципів універсального дизайну у просторове планування. Формування доступного середовища має враховувати потреби різних категорій населення, насамперед маломобільних груп [4]. Аналізуючи принципи універсального дизайну Т. Єншуєва, О. Зубричев, Т. Литвиненко, Т. Павленко й Т. Пасічна обґрунтовують необхідність урахування таких потреб під час проектування громадських просторів, оскільки це забезпечує безпечне, комфортне і рівноправне користування ними всіма громадянами в сучасних умовах [5].

По-друге, транспортна інфраструктура дедалі частіше розглядається як цілісна система забезпечення мобільності населення, розвиток якої має враховувати потреби всіх маломобільних груп населення [6; 7]. На думку Д. Богдана та О. Євсюкової, транспортна галузь характеризується системними ризиками, серед яких відсутність комплексного підходу до управління, неузгодженість рішень між різними рівнями публічної влади та суб'єктами господарювання, недосконалість нормативно-правового забезпечення, недостатня ефективність механізмів публічного управління та контролю. Усе це стримує модернізацію транспортної інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та підвищення якості транспортних послуг [8].

Попри значну кількість досліджень функціонування міського громадського транспорту, як зазначають у своїх працях Н. Васильєва, П. Приймак, С. Приліпко, Д. Шатірішвілі, недостатньо вирішеними залишаються питання забезпечення належної якості транспортного обслуговування населення. Насамперед це стосується організації руху для безперешкодного пересування людей з інвалідністю, підвищення комфорту, безпеки й екологічності перевезень, впровадження безконтактних способів оплати, оновлення рухомого складу та транспортної інфраструктури,

вдосконалення тарифної політики, підвищення конкурентоспроможності перевізників і подолання їх хронічної збитковості [9; 10; 11; 12].

По-третє, важливу роль у формуванні політики безбар'єрності відіграє нормативно-правове забезпечення. Базовими документами є Національна стратегія із створення безбар'єрного простору України на період до 2030 р. та Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., реалізація яких спрямована на вдосконалення публічно-управлінських механізмів розвитку доступної транспортної інфраструктури та забезпечення соціальної інклюзії [13; 14].

Мета статті полягає в аналізі сучасного стану доступності транспортної інфраструктури в Україні для маломобільних груп населення й обґрунтуванні пріоритетних напрямів удосконалення публічного управління її розвитком в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови країни.

Виклад основного матеріалу. Публічне управління транспортною галуззю охоплює систему правових, організаційних та управлінських заходів, спрямованих на забезпечення сталого ефективного функціонування транспортної системи. Основними напрямками є стратегічне планування, нормативно-правове регулювання, управління транспортною інфраструктурою, державне регулювання діяльності перевізників, стимулювання інноваційного розвитку, забезпечення доступності й якості транспортних послуг, розвиток механізмів громадської участі [8].

У науковому дискурсі безбар'єрність розглядається як ціннісна основа суспільних трансформацій та інтегрована складова просторового розвитку територій, що ґрунтується на принципах рівності й інклюзії. Водночас міське середовище більшості українських населених пунктів досі не відповідає сучасним вимогам безбар'єрності та є недостатньо адаптованим до потреб маломобільних груп населення. За таких умов розвиток безбар'єрної транспортної інфраструктури стає одним із пріоритетів публічної політики, реалізація якої потребує комплексної взаємодії органів державної влади, органів місцевого самоврядування, бізнесу, наукової спільноти, інститутів громадянського суспільства та громадян [4; 15].

Кожна територіальна громада є цілісною системою, у якій транспортна інфраструктура та громадські простори формують єдине середовище життєдіяльності населення [5]. Розвиток безбар'єрної транспортної інфраструктури забезпечує реалізацію прав громадян на свободу пересування, рівний доступ до послуг та участь у суспільному житті, сприяючи соціальній інтеграції, мобільності й економічній активності громади.

У 2025 р. Міністерство розвитку громад та територій України провело всеукраїнський моніторинг стану безбар'єрності транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури, який охопив 23 області та м. Київ. Під час моніторингу транспортні засоби (міські, приміські, міжміські автобуси, трамваї, тролейбуси, а також залізничний транспорт за даними АТ «Укрзалізниця») та об'єкти транспортної інфраструктури (автостанції й автовокзали, залізничні вокзали і станції, автозаправні станції та комплекси, зупинки громадського транспорту) оцінювалися за двома показниками – фізична й інформаційна безбар'єрність (табл. 1-2) [16].

Таблиця 1.

Безбар'єрність громадського транспорту в Україні (2025 р.)

Вид транспортного засобу	Загальна кількість одиниць транспорту	Кількість транспортних засобів, облаштованих для маломобільних груп населення			
		фізичною доступністю		інформаційною доступністю	
		одиниць	%	одиниць	%
Автобуси міські	7915	3218	41	1859	23
Автобуси приміські	5916	1371	31	193	3
Автобуси міжміські	3632	167	5	63	2
Трамваї	816	225	28	683	84
Тролейбуси	1549	1180	76	1113	72

Джерело: [16].

Результати моніторингу свідчать про значні відмінності у рівні безбар'єрності як між видами транспорту й об'єктами транспортної інфраструктури, так і між регіонами. Найвищі показники

фізичної доступності характерні для тролейбусного транспорту (76 %), серед автобусних же перевезень найкращий рівень забезпечено лише на міських маршрутах (41 %). Водночас міжмуніципальне транспортне сполучення залишається критично недоступним. Інформаційна доступність також є нерівномірною: найвищі показники зафіксовано для трамваїв (84 %) і тролейбусів (72 %).

У регіональному розрізі найкращі показники фізичної доступності міських автобусів продемонстрували Миколаївська (97 %), Сумська (91 %), Тернопільська (84 %), Чернівецька обл. і м. Київ (по 73 %). За інформаційною доступністю лідирують Львівська (90 %), Миколаївська (75 %), Донецька (61 %), Житомирська (53 %) і Закарпатська (47 %) області. Натомість у Луганській, Харківській та Черкаській областях фізична й інформаційна доступність відсутня, а в Київській, Одеській, Полтавській і Сумській областях її рівень є критично низьким (менше ніж 10 %).

У приміських автобусних перевезеннях відносно високий рівень фізичної доступності мають лише Київська (88 %), Івано-Франківська (72 %) і Хмельницька (51 %) області, а в інформаційній доступності – Херсонська (33 %) і Кіровоградська (28 %) області. Дані моніторингу свідчать, що приміські автобусні перевезення в більшості регіонів переважно не доступні для маломобільних груп населення. Ще гірша ситуація у міжміських автобусних перевезеннях. Лише Хмельницька (33 %) і Кіровоградська (31 %) області мають відносно високий рівень фізичної доступності, тоді як у більшості регіонів цей показник дорівнює нулю. Інформаційна доступність практично відсутня по всій країні, за винятком Кіровоградської (29 %) і Дніпропетровської (14 %) областей.

Серед міського електротранспорту найкращі показники демонструють тролейбуси. Максимальний рівень фізичної доступності зафіксовано у Волинській і Полтавській областях, і м. Києві (по 100 %), високі показники також мають Львівська (97 %), Чернігівська (96 %), Донецька (93 %) та Івано-Франківська (91 %) області. Інформаційна доступність на рівні 100 % забезпечена у Вінницькій, Донецькій, Житомирській, Івано-Франківській, Львівській, Миколаївській, Полтавській, Рівненській областях і м. Києві. Водночас, фізична доступність тролейбусів відсутня (0 %) у Харківській області, а інформаційна – у Волинській, Харківській, Херсонській і Черкаській областях.

У трамвайному транспорті за показником фізичної доступності лідирують м. Київ (70 %), Одеська (51 %) і Львівська (48 %) області, а інформаційної – Вінницька та Львівська (по 100 %) області. Проте фізична доступність трамваїв відсутня у Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській і Харківській областях.

Слід враховувати, що деякі статистичні дані моніторингу щодо доступності окремих видів транспорту подані за окремими регіонами некоректно і потребують уточнення.

Таблиця 2.

Безбар'єрність об'єктів транспортної інфраструктури в Україні (2025 р.)

Інфраструктурні об'єкти	Автовокзали й автостанції	Залізничні вокзали та станції	Автозаправні станції та комплекси	Зупинки громадського транспорту
Загальна кількість, одиниць	290	605	1644	17005
Кількість обстежених об'єктів, одиниць	195	335	349	7398
Безбар'єрних об'єктів, %	14,5	8,1	35,1	6,0
Частково бар'єрних об'єктів, %	26,4	11,7	22,1	21,0
Бар'єрних об'єктів, %	58,7	80,2	42,8	72,0

Джерело: [16].

Результати моніторингу об'єктів транспортної інфраструктури засвідчили суттєву нерівномірність рівня їх безбар'єрності. У регіональному розрізі найкращі показники доступності автостанцій та автовокзалів мають Чернівецька (57 %) та Кіровоградська (50 %) області. У Херсонській області всі автостанції є частково безбар'єрними, у Миколаївській області таких об'єктів налічується 71 %, а в Тернопільській, Харківській областях і в м. Києві – по 50 %. Водночас у більшості регіонів переважають бар'єрні об'єкти, а в Луганській області, за даними моніторингу, автостанції й автовокзали відсутні.

Найвищий рівень (100 %) безбар'єрності залізничних вокзалів, станцій і зупинних пунктів в обласних і районних центрах зафіксовано в м. Києві та Тернопільській області. У Миколаївській і Херсонській областях всі досліджувані об'єкти є частково безбар'єрними. За даними моніторингу, у Луганській і Чернівецькій областях такі об'єкти транспортної інфраструктури відсутні.

Серед автозаправних станцій і комплексів найбільше безбар'єрних виявлено в Івано-Франківській (83 %), Сумській (72 %) і Чернівецькій (67 %) областях, а частково безбар'єрних – у Миколаївській (100 %) і Полтавській (92 %) областях. У Донецькій і Луганській областях такі об'єкти відсутні.

Найбільш проблемним елементом транспортної інфраструктури залишаються зупинки громадського транспорту. Найвищу частку безбар'єрних зупинок зафіксовано в Миколаївській (18 %), Дніпропетровській (17 %), Львівській (15 %) та Чернівецькій (14 %) областях. Частково безбар'єрні зупинки переважають у Кіровоградській (71 %), Херсонській (57 %), Миколаївській (54 %), Сумській (50 %) і Рівненській (45 %) областях. У Луганській області такі інфраструктурні об'єкти відсутні. Водночас навіть у регіонах-лідерах частка доступних зупинок є критично низькою, що свідчить про недостатній рівень адаптації вулично-транспортної інфраструктури до потреб маломобільних груп населення.

Отже, дані моніторингу доводять, що транспортна інфраструктура є головною передумовою забезпечення мобільності населення, соціальної інтеграції та рівного доступу до публічних послуг. Це зумовлює необхідність переходу від переважно технічного підходу до формування комплексної системи публічно-управлінських механізмів її розвитку. Забезпечення безбар'єрності транспортної інфраструктури є не лише інженерно-технічним, а, насамперед, стратегічним управлінським завданням, оскільки недостатній рівень доступності значною мірою пов'язаний із недосконалістю публічного управління. Визначальну роль у реалізації політики безбар'єрності відіграє скоординована взаємодія органів державної влади й органів місцевого самоврядування, від інституційної, кадрової, організаційної та фінансової спроможності яких залежить ефективність інтеграції принципів безбар'єрності й універсального дизайну в усі етапи управлінського циклу – від стратегічного планування та проектування до реалізації, моніторингу, оцінювання і контролю.

Висновки. Таким чином, незважаючи на сформовану нормативно-правову основу державної політики безбар'єрності, її практична реалізація залишається нерівномірною – і між видами транспортної інфраструктури, і між регіонами України. Рівень безбар'єрності транспортної інфраструктури є недостатнім: найбільш проблемними залишаються приміські та міжміські перевезення, автостанції, автовокзали та зупинки громадського транспорту. Значна частка частково безбар'єрних об'єктів свідчить про фрагментарний характер модернізації транспортної інфраструктури, який не забезпечує формування безперервних безбар'єрних маршрутів. Інформаційна доступність істотно поступається фізичній, що зумовлено недостатнім розвитком цифрових сервісів, систем інформування пасажирів, навігації та інших інструментів цифрової інклюзії.

Розвиток безбар'єрної транспортної інфраструктури є одним із основних напрямів публічного управління, від ефективності якого залежать мобільність населення, соціальна інтеграція, рівний доступ до транспортних й інших публічних послуг і реалізація принципів інклюзивності. Значна регіональна диференціація підтверджує нерівномірність реалізації державної політики безбар'єрності та різний рівень спроможності територій і громад. Виявлені розбіжності у статистичних показниках засвідчили необхідність удосконалення методики збору, верифікації та моніторингу даних як інформаційної основи прийняття управлінських рішень.

Розвиток безбар'єрної транспортної інфраструктури та підвищення ефективності публічного управління в цій сфері є одним із пріоритетних завдань повоєнного відновлення України. У зв'язку з цим доцільно:

- 1) перейти від локального усунення окремих бар'єрів до системної моделі публічного управління, що інтегрує принципи безбар'єрності й універсального дизайну в усі етапи формування та реалізації муніципальної й транспортної політики;

- 2) запровадити ризик-орієнтований підхід до розподілу ресурсів, інтегроване транспортно-просторове планування, інтегрувати вимоги безбар'єрності до документів стратегічного, просторового й транспортного планування, впровадити єдину методику аудиту та систему індикаторів оцінювання доступності транспортної інфраструктури;
- 3) перейти від оцінювання окремих об'єктів до оцінювання безперервності безбар'єрних маршрутів, забезпечивши розширення участі громадськості у процесах прийняття управлінських рішень;
- 4) посилити професійну підготовку посадових осіб органів публічної влади та надавачів транспортних послуг незалежно від форми власності щодо забезпечення доступності транспортної інфраструктури для маломобільних груп населення.

Перспективи подальших наукових досліджень доцільно пов'язати з удосконаленням механізмів публічного управління розвитком безбар'єрної транспортної інфраструктури, насамперед у сфері громадського транспорту, а також із впровадженням кращих світових практик забезпечення транспортної доступності в умовах повоєнного відновлення територій і громад України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Ковтуненко О.В. Аналіз забезпечення доступної інфраструктури в м. Черкаси для маломобільних груп населення. *Публічне урядування*. 2022. № 1 (29). С. 60–65. DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2022-1\(29\)-8](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2022-1(29)-8).
2. Мазур В. Формування безбар'єрного середовища в територіальних громадах. *Economic Analysis*. 2025. Вип. 35. № 2. С. 766–777. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.02.766>.
3. Помаза-Пономаренко А.Л. Безбар'єрність як вектор розвитку системи публічного управління у сфері забезпечення рівних прав громадян. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2023. Вип. 5. С. 42–49. DOI: <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2023.5.7>.
4. Назарян А. Сучасний етап формування інклюзивного суспільства та побудови безбар'єрного простору в Україні. *Публічне управління: концепції, парадигма, розвиток, удосконалення*. 2025. Вип. 11. С. 90–99. DOI: <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2025-11-90-99>.
5. Павленко Т., Литвиненко Т., Ёншуєва Т., Пасічна Т., Зубричев О. Основні принципи універсального дизайну та безбар'єрності при проектуванні громадських просторів в сучасних умовах. *Просторовий розвиток*. 2024. № 8. С. 148–156. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.8.148-156>.
6. Гречаник Б.В. Транспортна інфраструктура в умовах економічної нестабільності. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*. 2026. № 29. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.19665359>.
7. Коломоець Т.О., Кремовець Д.С. «Транспортна інфраструктура» – складова термінологічного ряду у законодавстві України: пропозиції щодо закріплення. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 6. С. 517–520. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-6/118>.
8. Євсюкова О., Богдан Д. Публічне управління транспортною галуззю в Україні: сучасна характеристика. *Вісник післядипломної освіти: збірник наукових праць*. Серія «Соціальні та поведінкові науки; Управління та адміністрування». 2024. Вип. 30 (59). С. 214–232. DOI: [https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30\(59\)-214-232](https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30(59)-214-232).
9. Васильєва Н.В., Приліпко С.М. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення: аналіз зарубіжного досвіду. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 11. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.11.6>.
10. Приймак В. Розвиток громадського транспорту України в контексті Національної транспортної стратегії. *Економіка та суспільство*. 2024. № 68. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25>.
11. Шатірішвілі Д.А. Дослідження якості пасажирських перевезень міським наземним громадським електричним транспортом у столичному місті. *Регіональна політика: історія, політико-правові засади, архітектура, урбаністика : матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 23 лист. 2018 р.)*. Київ-Тернопіль : Бескиди, 2018. Бун. IV, ч. 1. С. 150–154. URL: <https://surl.li/txogum> (дата звернення: 02.06.2026).
12. Vasyliieva N., Prylipko S., Shatirishvili D., Vasyliieva O. Public Administration of Municipal Transport in the Capital of Ukraine Based on Client-Oriented Paradigm. *Public Policy and Administration*. 2020. Vol. 19. No. 4. P. 129–141. DOI: <https://doi.org/10.13165/VPA-20-19-4-09>.
13. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 № 366-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 02.06.2026).
14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення: 02.06.2026).

15. Устименко А. Транспортна інфраструктура: поняття та змістовне наповнення. *Актуальні проблеми правознавства*. 2024. № 1 (37). С. 131–141. URL: <https://appj.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/1820/1873> (дата звернення: 02.06.2026).
16. Моніторинг стану безбар'єрності транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури / Міністерство розвитку громад та територій України. 2025. URL: <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/monitoring-transportu-ta-transportnoyi-infrastrukturi-2025.pdf> (дата звернення: 02.06.2026).

REFERENCES

1. Kovtunenکو, O.V. (2022). Analiz zabezpechennia dostupnoi infrastruktury v m. Cherkasy dla malomobilnykh hrup naselennia [Analysis of accessible infrastructure provision in the city of Cherkasy for people with limited mobility]. *Publichne uriaduvannia – Public Governance*, 1(29), 60–65. DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2022-1\(29\)-8](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2022-1(29)-8) [in Ukrainian].
2. Mazur, V. (2025). Formuvannia bezbar'єrnoho seredovyshcha v terytorialnykh hromadakh [Formation of a barrier-free environment in territorial communities]. *Economic Analysis*, 35(2), 766–777. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.02.766> [in Ukrainian].
3. Pomaza-Ponomarenko, A.L. (2023). Bezbar'єrnist yak vektor rozvytku systemy publichnoho upravlinnia u sferi zabezpechennia rinvnykh prav hromadian [Barrier-free accessibility as a vector for the development of the public administration system in ensuring equal rights of citizens]. *Dniprovskiy naukoviy chasopys publichnoho upravlinnia, psykholohii, prava – Dnipro Scientific Journal of Public Administration, Psychology and Law*, 5, 42–49. DOI: <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2023.5.7> [in Ukrainian].
4. Nazarian, A. (2025). Suchasnyi etap formuvannia inkluzyvnoho suspilstva ta pobudovy bezbar'єrnoho prostoru v Ukraini [The current stage of forming an inclusive society and creating a barrier-free environment in Ukraine]. *Publichne upravlinnia: kontseptsii, paradyhma, rozvytok, udoskonalennia – Public Administration: Concepts, Paradigm, Development, Improvement*, 11, 90–99. DOI: <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2025-11-90-99> [in Ukrainian].
5. Pavlenko, T., Lytvynenko, T., Yenshuieva, T., Pasichna, T., & Zubrychev, O. (2024). Osnovni pryntsypy universalnoho dyzainu ta bezbar'єrnosti pry proiektuvanni hromadskykh prostoriv v suchasnykh umovakh [Basic principles of universal design and barrier-free accessibility in designing public spaces under modern conditions]. *Prostorovy rozvytok – Spatial Development*, 8, 148–156. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.8.148-156> [in Ukrainian].
6. Hrechanyk, B.V. (2026). Transportna infrastruktura v umovakh ekonomichnoi nestabilnosti [Transport infrastructure under conditions of economic instability]. *Zdobutky ekonomiky: perspektyvy ta innovatsii – Achievements of Economics: Prospects and Innovations*, 29. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.19665359> [in Ukrainian].
7. Kolomoiets, T.O., & Kremova, D.S. (2022). «Transportna infrastruktura» – skladova terminolohichnoho riadu u zakonodavstvi Ukrainy: propozyitsii shchodo zakriplennia [“Transport infrastructure” as a component of the terminological framework in the legislation of Ukraine: proposals for legal consolidation]. *Yurydychnyi naukoviy elektronnyi zhurnal – Legal Scientific Electronic Journal*, 6, 517–520. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-6/118> [in Ukrainian].
8. Yevsiukova, O., & Bohdan, D. (2024). Publichne upravlinnia transportnoiu haluzziu v Ukraini: suchasna kharakterystyka [Public administration of the transport sector in Ukraine: current characteristics]. *Visnyk pislidiadyplomoi osvity. Seriya «Sotsialni ta povedinkovi nauky; Upravlinnia ta administruvannia» – Bulletin of Postgraduate Education. Series “Social and Behavioral Sciences; Management and Administration”*, 30(59), 214–232. DOI: [https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30\(59\)-214-232](https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30(59)-214-232) [in Ukrainian].
9. Vasyliieva, N.V., & Prylipko, S.M. (2020). Dostupnist infrastruktury hromadskoho transportu dla malomobilnykh hrup naselennia: analiz zarubizhnogo dosvidu [Accessibility of public transport infrastructure for people with limited mobility: analysis of foreign experience]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok – Public Administration: Improvement and Development*, 11. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.11.6> [in Ukrainian].
10. Pryimak, V. (2024). Rozvytok hromadskoho transportu Ukrainy v konteksti Natsionalnoi transportnoi stratehii [Development of public transport in Ukraine in the context of the National Transport Strategy]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, 68. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25> [in Ukrainian].
11. Shatirishvili, D.A. (2018). Doslidzhennia yakosti pasazhyrskykh perevezen miskym nazemnym hromadskym elektrychnym transportom u stolychnomu misti [Study of the quality of passenger transportation by urban surface electric public transport in the capital city]. *Rehionalna polityka: istoriia, polityko-pravovi zasady, arkhitektura, urbanistyka – Regional Policy: History, Political and Legal Foundations, Architecture, Urban Planning*. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Kyiv, November 23, 2018). Kyiv–Ternopil: Beskydy, IV(1), 150–154. URL: <https://surl.li/txogum> [in Ukrainian].
12. Vasyliieva, N., Prylipko, S., Shatirishvili, D., & Vasyliieva, O. (2020). Public Administration of Municipal Transport in the Capital of Ukraine Based on Client-Oriented Paradigm. *Public Policy and Administration*, 19(4), 129–141. DOI: <https://doi.org/10.13165/VPA-20-19-4-09> [in English].
13. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2021). *Pro skhvalennia Natsionalnoi stratehii iz stvorennia bezbar'єrnoho prostoru v Ukraini na period do 2030 roku [On approval of the National Strategy for Creating a Barrier-Free Environment in Ukraine until 2030]*. Ordinance No. 366-r of April 14, 2021. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

14. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024). *Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025–2027 rokakh* [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 and the operational action plan for its implementation in 2025–2027]. Resolution No. 1550 of December 27, 2024. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
15. Ustymenko, A. (2024). Transportna infrastruktura: poniattia ta zmistovne napovnennia [Transport infrastructure: concept and substantive content]. *Aktualni problemy pravoznavstva – Actual Problems of Jurisprudence*, 1(37), 131–141. Retrieved from <https://appj.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/1820/1873> [in Ukrainian].
16. Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine. (2025). *Monitorynh stanu bezbariernosti transportu ta obiektiv transportnoi infrastruktury* [Monitoring the state of accessibility of transport and transport infrastructure facilities]. Retrieved from <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/monitoring-transportu-ta-transportnoyi-infrastrukturi-2025.pdf> [in Ukrainian].

Історія статті / Article history:

Подано до редакції / Submitted to the editorial office (30.07.2026);

Прийнято до друку / Accepted for publication (25.09.2026);

Опубліковано / Published (10.10.2026)