

АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (магістерської) роботи на тему
**«Оцінка стану інклюзивності залізничних перевезень в Україні на
прикладі вокзального комплексу К-Пас»**
студента 2 курсу за освітнім ступенем «Магістр»,
освітньо-професійної програми «Управління транспортними системами в
умовах ризиків та криз»
Філіпа КУЛЬТЕНКА

Створення доступного та інклюзивного транспортного середовища є однією з ключових умов розвитку сучасної мобільності та підвищення рівня соціальної справедливості в державі. У контексті реформування транспортної системи України та інтеграції до європейського простору вимоги до універсального дизайну, безбар'єрності та доступності стають невід'ємною складовою стратегій розвитку. Особливо актуальним питання інклюзивності є під час воєнного стану, коли залізниця виконує критичні гуманітарні та логістичні функції. Зростання кількості пасажирів із тимчасово або постійно обмеженою мобільністю - людей з інвалідністю, військовослужбовців із травмами, людей похилого віку, пасажирів із маленькими дітьми - вимагає якісного переосмислення підходів до організації вокзальної інфраструктури.

У цьому контексті вокзал Київ-Пасажи́рський має особливе значення, адже є найбільшим та найзавантаженішим залізничним вузлом України, через який щоденно проходять десятки тисяч пасажирів. Рівень його доступності є показником загального стану інклюзивності залізничних перевезень та впливає як на комфорт користувачів, так і на імідж країни та АТ «Укрзалізниця». Саме тому оцінка інклюзивності столичного вокзалу є важливим завданням як з наукової, так і з практичної точки зору.

Мета кваліфікаційної роботи - здійснення комплексної оцінки стану інклюзивності залізничних перевезень на прикладі вокзального комплексу Київ-

Пасажирський та формування практичних рекомендацій щодо підвищення рівня доступності для маломобільних груп населення.

Об'єкт дослідження - процес забезпечення інклюзивності залізничних пасажирських перевезень.

Предмет дослідження - архітектурно-планувальні, технічні, інформаційні та організаційні характеристики вокзалу Київ-Пасажирський, що визначають його доступність для МГН.

Для досягнення поставленої мети використано поєднання загальнонаукових та спеціальних методів: аналітичний, порівняльний, системний, статистичний, соціологічний, експертний, методи просторового аналізу, інтерв'ювання та графічна інтерпретація даних. Це дозволило отримати комплексну й об'єктивну картину стану безбар'єрності на об'єкті дослідження.

У першому розділі здійснено ґрунтовний теоретичний аналіз категорії «інклюзивність» у транспортній сфері, визначено сутність маломобільних груп населення та їх потреби, розкрито значення безбар'єрності для забезпечення рівноправності громадян. Особливу увагу приділено принципам універсального дизайну, які передбачають адаптацію транспортної інфраструктури до потреб усіх категорій пасажирів.

У роботі детально викладено міжнародні документи, що регламентують доступність на транспорті: Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю, Керівні принципи ITF, Технічні специфікації інтероперабельності TSI PRM, Директиви ЄС щодо пасажирських перевезень. На цій основі проведено порівняльний аналіз із чинними українськими нормативами (ДБН, ДСТУ, галузеві документи «Укрзалізниця»). Встановлено, що національна нормативна база у сфері доступності за останні роки значно модернізована, проте її практичне впровадження залишається обмеженим, що створює суттєвий розрив між законодавчими вимогами та фактичним станом інфраструктури.

Також у першому розділі розглянуто питання взаємодії персоналу з МГН та вимоги охорони праці для працівників вокзалів, що є важливою складовою організаційної інклюзивності.

Другий розділ присвячений дослідженню поточного рівня доступності залізничної інфраструктури України. На основі статистичних даних про пасажиропотік за останні роки проаналізовано зміни, пов'язані зі зростанням кількості пасажирів із обмеженою мобільністю, зокрема у період воєнного стану. Наведено характеристику загального стану вокзалів та станцій, визначено ключові проблеми та бар'єри.

До основних проблем, виявлених у цьому розділі, належать:

- недостатній розвиток об'єктів фізичної безбар'єрності (пандуси, ліфти, перони);
- значна різниця висот між поїздами та платформами;
- низький рівень адаптації санітарних зон;
- часткова або відсутня тактильна навігація;
- відсутність єдиної системи інформаційної підтримки МГН;
- нерегулярність технічного обслуговування засобів доступності;
- недостатній рівень цифровізації сервісів.

У цьому розділі встановлено, що інклюзивність вокзальної інфраструктури залишається нерівномірною: модернізовані вокзали демонструють часткову відповідність європейським стандартам, тоді як більшість станцій потребує значного доопрацювання.

У третьому розділі представлено найбільш об'ємну частину роботи - комплексне оцінювання інклюзивності вокзального комплексу Київ-Пасажирський. Аудит охопив центральний та приміський вокзали, підземні переходи, платформи, касові зони, сервісні приміщення, санітарні кімнати, навігацію, технічні засоби доступності, інформаційні елементи та безпекові системи.

Аналіз продемонстрував, що попри часткову модернізацію низки об'єктів, вокзал має суттєві бар'єри, які значно ускладнюють пересування МГН:

- недостатня кількість працюючих ліфтів;
- надмірно круті пандуси у переходах;
- відсутність тактильних індикаторів на маршрутах руху;
- нерівномірне освітлення, що ускладнює орієнтування;
- неадаптовані санітарні приміщення;
- дубльована, але неуніфікована навігація;
- різниця висот між платформами та рухомим складом.

Проведене соціологічне опитування маломобільних пасажирів дозволило визначити найбільш проблемні зони вокзалу з точки зору користувачів. Встановлено, що пасажирів найчастіше стикаються зі складністю пересування через переходи, відсутністю інформування, небезпечними перепадами висот та труднощами доступу до кас.

Інтерв'ю з працівниками вокзалу показали, що персоналу бракує системного навчання щодо роботи з МГН; наявні інструкції не охоплюють повний спектр ситуацій; відсутня окрема служба супроводу, подібна до європейських PRM-сервісів.

Також у цьому розділі проведено кількісні розрахунки, зокрема пропускної та евакуаційної спроможності окремих зон вокзалу, що дозволило оцінити безпековий аспект доступності.

У четвертому розділі сформовано комплекс практичних рекомендацій з підвищення інклюзивності вокзалу Київ-Пасажирський, який включає:

- модернізацію архітектурних рішень (реконструкція пандусів, встановлення нових ліфтів, облаштування тактильних смуг);
- створення єдиної навігаційної системи з урахуванням міжнародних стандартів;
- впровадження цифрових сервісів для МГН (виклик супроводу, інтерактивні мапи, мобільний додаток);

- запозичення європейських практик функціонування PRM-служб;
- підвищення кваліфікації персоналу та розроблення алгоритмів взаємодії;
- покращення освітлення, безпеки та інформування на території вокзалу.

Рекомендації ґрунтуються на аналізі французьких, англійських, японських вокзалів, що дозволяє адаптувати досвід провідних країн до українських реалій, а також окремо було впроваджено рекомендації завдяки прикладу інклюзивності з іншого об'єкта транспортного сектору - повітряного транспорту, а саме на прикладі аеропорту «Бориспіль».

За результатами дослідження встановлено, що вокзал Київ-Пасажирський має лише часткову доступність і потребує комплексного оновлення для відповідності сучасним стандартам. Робота містить практично орієнтовані висновки, які можуть бути використані АТ «Укрзалізниця» під час модернізації вокзальної інфраструктури, розроблення програм розвитку безбар'єрності, а також може слугувати фундаментом у навчальному процесі транспортних спеціальностей для написання майбутніх наукових праць.

ОЦІНКА СТАНУ ІНКЛЮЗИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ НА ПРИКЛАДІ ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ КИЇВ-ПАСАЖИРСЬКИЙ

Магістерська робота студента 2 курсу за освітнім ступенем
«Магістр»,
освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на
залізничному транспорті)»

Філіпа КУЛЬТЕНКА

Керівник к.т.н., доцент

Розалія ЩЕРБИНА





АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

1. Інклюзивність транспорту — ключовий елемент європейської інтеграції України та реалізації Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю.
2. Залізничний транспорт забезпечує основну мобільність населення, особливо під час війни.
3. Вокзал «Київ-Пасажирський» — головний транспортний хаб держави, тому його доступність визначає загальний рівень інклюзивності залізничної системи.
4. Проблема інклюзії стосується не лише людей з інвалідністю, а й літніх людей, вагітних, пасажирів з дітьми та осіб із тимчасовими обмеженнями.

МЕТА, ОБ'ЄКТ ТА ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ

Мета дослідження

- Комплексно оцінити рівень інклюзивності вокзалу «Київ-Пасажирський».
- Провести аналіз інфраструктури, сервісів, евакуаційних маршрутів та цифрових інструментів.
- Визначити проблемні зони та запропонувати конкретні заходи щодо покращення доступності.

Об'єкт дослідження

- Процес забезпечення інклюзивності пасажирських перевезень на залізничному транспорті

Предмет дослідження

- елементи доступності вокзалу «Київ-Пас»: інфраструктура, навігація, цифрові сервіси, сервіс супроводу та організація евакуації.

НОРМАТИВНЕ-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНКЛЮЗІЇ

Правове забезпечення інклюзії базується на національному та міжнародному законодавстві.

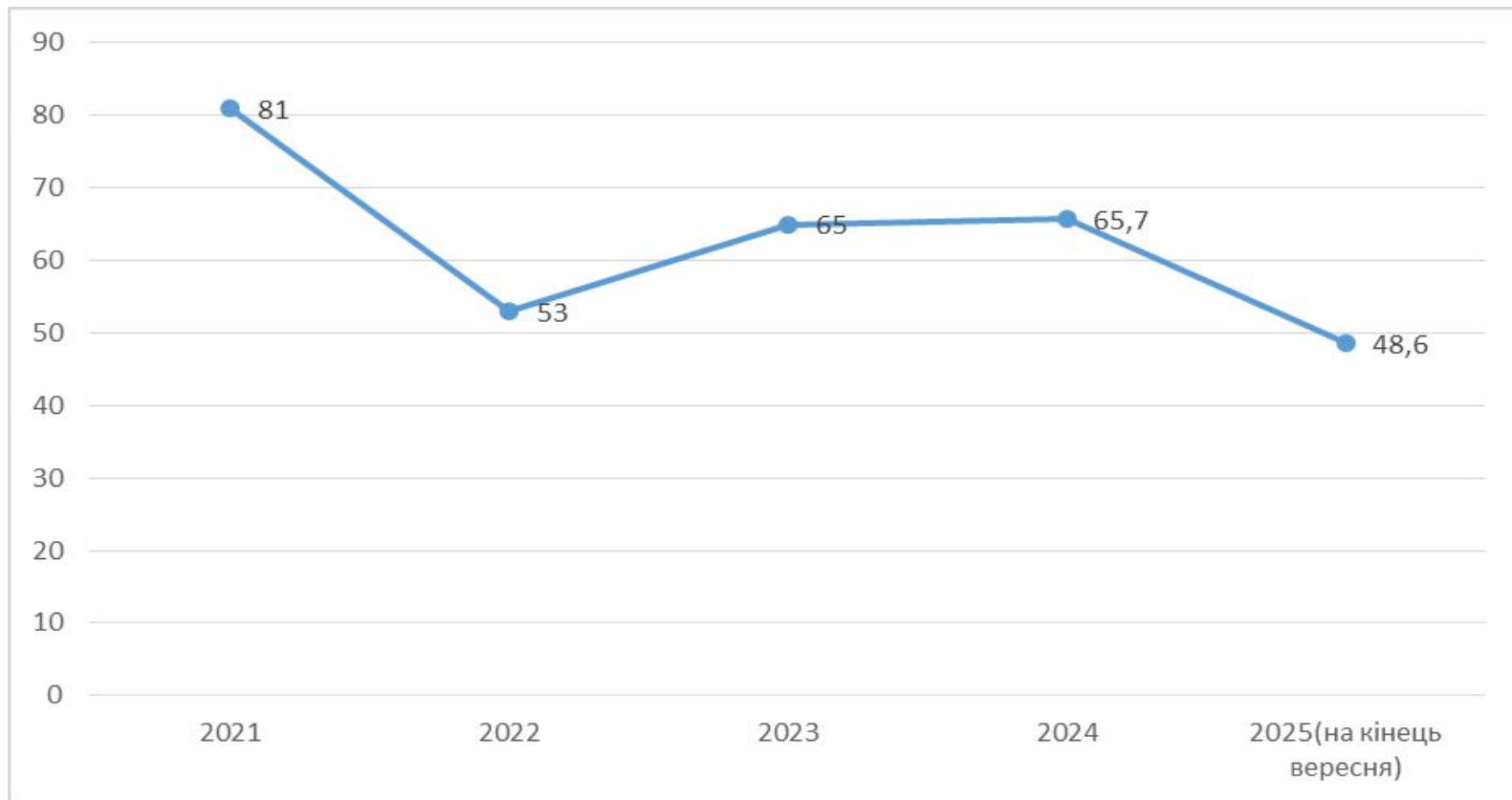
До міжнародних документів належать:

- **Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю**, яка в статті 9 визначає пряму необхідність забезпечення доступності транспорту.
- **European Accessibility Act (Директива ЄС 2019/882)** — регулює цифрову доступність сервісів, інформації та електронних систем.
- **TSI PRM** — технічні специфікації ЄС щодо доступності інфраструктури та рухомого складу для маломобільних груп.

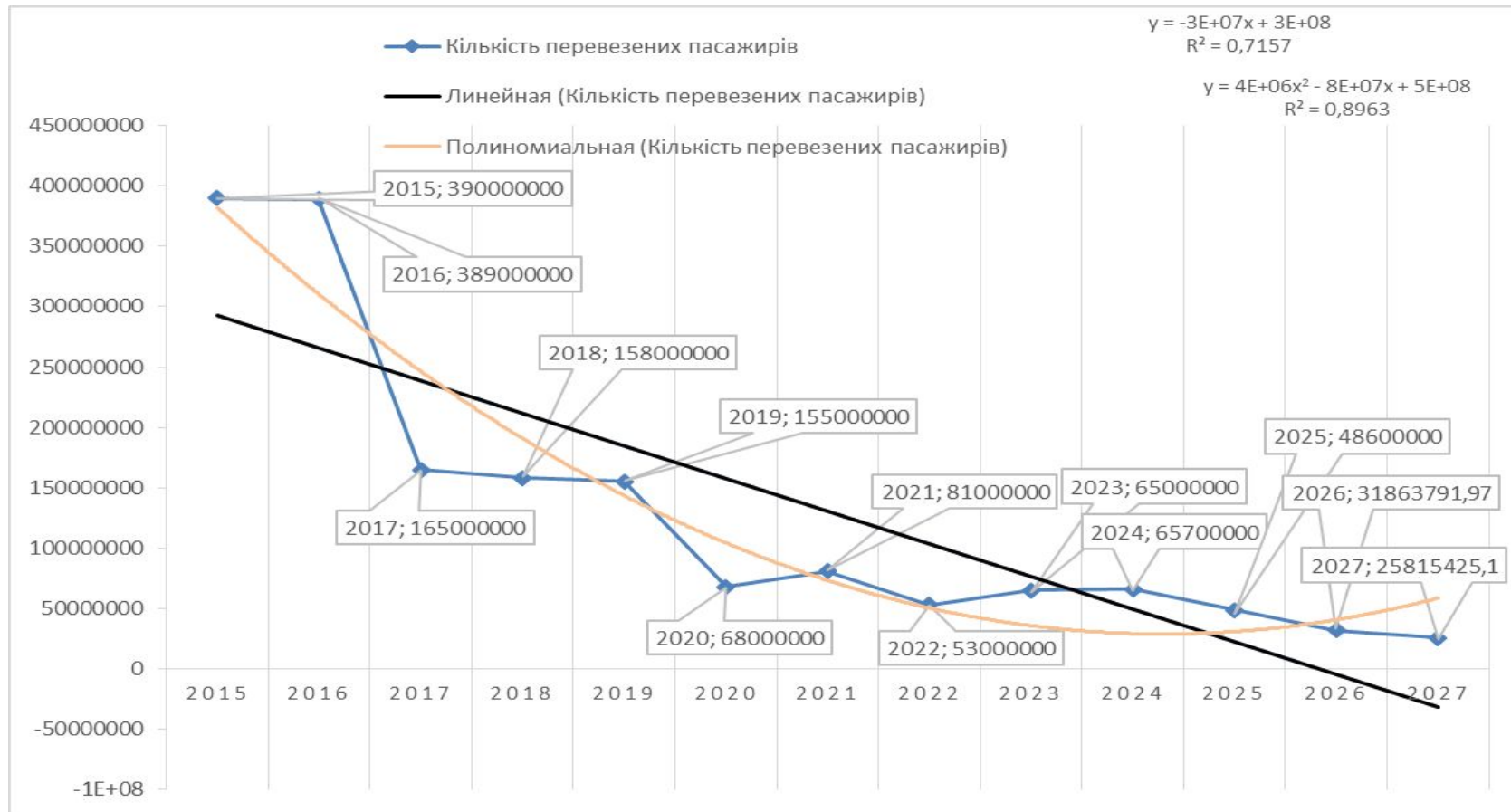
Національна база включає Національну стратегію безбар'єрності, Закон України про соціальний захист осіб з інвалідністю та державні будівельні норми, які регламентують доступність будівель, споруд і транспортних об'єктів.



ДИНАМІКА КІЛЬКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНИХ ПАСАЖИРІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ПРОТЯГОМ 2021-2025 РР, МЛН



ПРОГНОЗУВАННЯ ПО КІЛЬКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНИХ ПАСАЖИРІВ НА 2026-2027 РР



НАСТАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ МЕТОДОМ ЕКСПЕРТНИХ ОЦІНОК

$$W = \frac{12S}{m^2(n^3 - n)},$$

де m – кількість експертів;

n – кількість чинників.

$$W = \frac{12 * 1219}{4^2(10^3 - 10)} = 0,92$$

Коефіцієнт конкордації

Статистичне значення коефіцієнта конкордації перевіряється по критерію Пірсона

$$\chi_p^2 = \frac{12s}{mn(n+1)},$$

$$\chi_p^2 = \frac{12 * 1219}{4 * 10 * (10 + 1)} = 33,45$$

Критичне значення:

- при $P=0,95$: $\chi_{t2}=16,9$
- при $P=0,99$: $\chi_{t2}=21,7$

ЕВАКУАЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ ВОКЗАЛУ КИЇВ-ПАСАЖИРСЬКИЙ

Індекс евакуації:

де C - загальну евакуаційну здатність вокзалу, пас/с
 P - пасажиропотік Київ-Пас у пікові години, пас/с

$$E_I = C/P$$

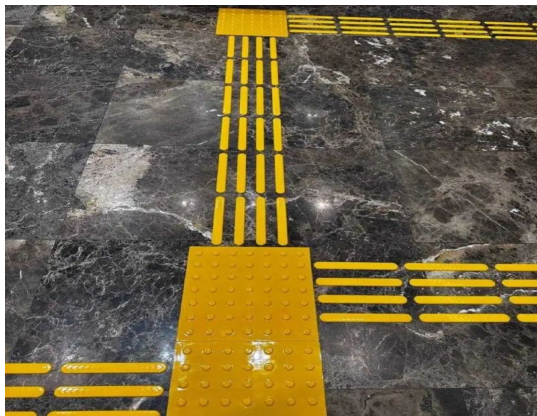
$$E_I = 46.36/4.16 = 11.14$$

$$11,14 > 1$$

РЕАЛІЗАЦІЇ БЕЗБАР'ЄРНОГО СЕРЕДОВИЩА НА ЗАЛІЗНИЦЯХ



1. Пандуси, ліфти, підйомники, інклюзивні каси.
2. Тактильні смуги на платформах і в залах.
3. Дублювання інформації звуковими повідомленнями.
4. Доступні санвузли та сімейні кімнати.
5. QR-навігація та інтерактивні карти на зразок європейських вокзалів.



АНКЕТУВАННЯ ДЛЯ ОПИТУВАННЯ МГН

- A. Анкета містила блоки: доступність, комфорт, навігація, цифрові сервіси, персонал.
- B. Форми доступні онлайн та офлайн.

Ціль — визначити реальний користувацький досвід

1. Позитив: чистота вокзалу, доброзичливість персоналу.
2. Негатив: робота підйомників, складність пересування між платформами.
3. Люди зі зниженим зором скаржаться на брак навігації.

Висновок: інфраструктурні та сервісні недоліки системні

АНКЕТА ДЛЯ ОПИТУВАННЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ПАСАЖИРІВ ЩОДО ДОСТУПНОСТІ ВОКЗАЛУ

Блок 1. Фізична доступність інфраструктури вокзалу

1. **Як часто Ви користуєтеся послугами цього вокзалу?**

Щодня 1-2 рази на тиждень 1-2 рази на місяць Рідше

2. **Чи зручний для Вас вхід до вокзалу (пандуси, двері, висота порогів)?**

Оцініть за шкалою від 1 (дуже незручно) до 5 (дуже зручно): ____

3. **Чи достатньо є кількість пандусів або з'їздів для пересування?**

Так Частково Ні

4. **Оцініть якість пандусів або з'їздів (кут нахилу, ширина, покриття):**

1-5: ____

5. **Наскільки зручними є входи/виходи до платформ?**

Дуже зручні Скоріше зручні Скоріше незручні Дуже незручні

6. **Чи достатньо на вокзалі ліфтів або підйомників, якщо вони**

Вам потрібні?

Так Частково Ні Не потребу



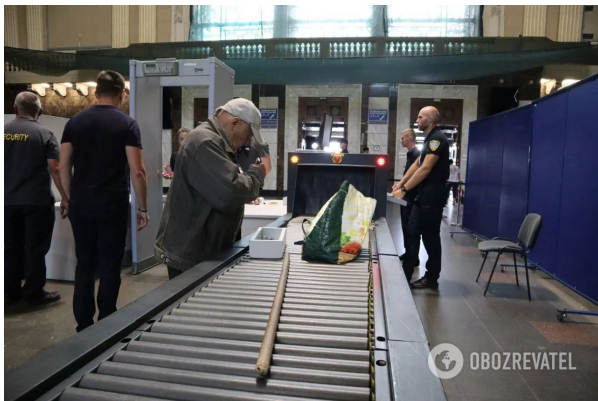
ІНТЕРВ'Ю ДЛЯ ПЕРСОНАЛА ВОКЗАЛУ

1. Персонал охоче допомагає, але не має чітких інструкцій.
2. Потреба у тренінгах з комунікації та супроводу МГН.
3. Відсутність централізованого сервісу на кшталт meet & assist.
4. Потреба в внутрішніх регламентах та КРІ.

Блок 1. Найвні заходи та практики підтримки інклюзивних пасажирів.

Питання, які були поставлені працівникам вокзального комплексу:

- *Які дії ви зазвичай виконуєте для підтримки пасажирів з інвалідністю або МГН?*
- *Чи існують у вашій роботі інструкції або чіткі правила обслуговування таких пасажирів?*
- *Наскільки часто до вас звертаються інклюзивні пасажирів?*
- *Які інструменти, пристрої чи елементи інфраструктури полегшують (або, навпаки, ускладнюють) надання допомоги?*



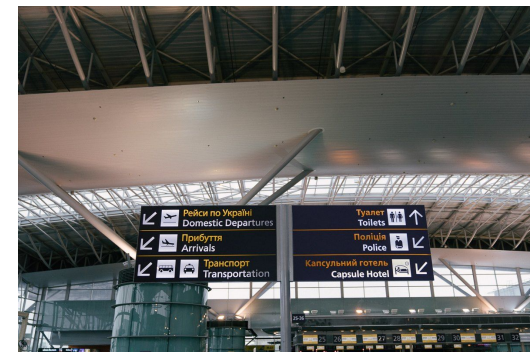
ЦИФРОВІ СЕРВІСИ ДЛЯ МГН

- Адаптовані мобільні додатки (voice-over, screen reader).
- Онлайн-замовлення супроводу.
- Інтерактивні 3D-карти доступності.
- Голосові інтерфейси, чат-боти, SMS-сервіси для людей без смартфона.
- Вимоги відповідають European Accessibility Act та PRM-TSI.



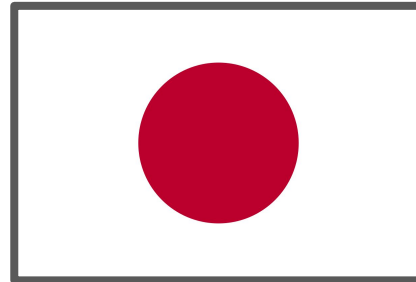
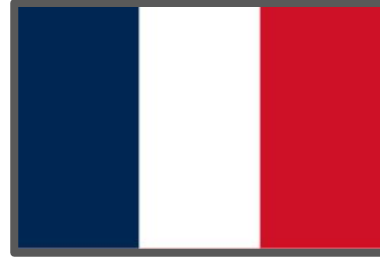
ІНКЛЮЗИЯ З АВІАЦІЇ: АЕРОПОРТ “БОРИСПІЛЬ”

1. Повноцінний сервіс meet & assist.
2. Чіткі алгоритми руху пасажирів з МГН.
3. Стандартизована навігація.
4. Навчений персонал.
5. Соціальні історії та інструкції для людей з когнітивними порушеннями



МІЖНАРОДНИЙ РІВЕНЬ ІНКЛЮЗИВНОСТІ

- ❖ **Франція:** контрастні кольори, дублювання ліфтів, чіткі карти.
- ❖ **Велика Британія:** стандартизована навігація, великі шрифти, універсальний дизайн.
- ❖ **Японія:** тактильні жолобки, інтуїтивні схеми руху, логічне зонування.
→ Рекомендація: комбінувати ці моделі у проєкті модернізації Києва-Пасажирського.



ВИСНОВКИ



1. Вокзал «Київ-Пасажирський» частково відповідає вимогам інклюзії, але має значні прогалини у навігації, технічному стані підйомників та сервісній складовій.
2. Потрібні системні зміни: модернізація обладнання, цифровізація, стандарти сервісу, навчання персоналу.
3. Інклюзивність повинна формуватись як комплексна модель.

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Терміново:

- Ремонт/заміна підйомників, створення резервних мобільних рішень.
- Оновлення навігації та дублюючих маршрутів.
- Запуск сервісу meet & assist.

Середньостроково:

- Впровадження цифрових карт доступності та онлайн-замовлення супроводу.
- Навчання персоналу та створення внутрішніх інструкцій.

Довгостроково:

- Поетапне приведення вокзалу до стандартів PRM-TSI.
- Впровадження європейських моделей навігації та обслуговування.



Звіт подібності

Метадані

Назва організації

State University of Infrastructure and technology

Заголовок

Оцінка стану інклюзивності залізничних перевезень в Україні на прикладі вокзального комплексу К-Пас

Автор Науковий керівник / Експерт

КультенкоЩербина

підрозділ

State University of Infrastructure and technology

Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



КП 1

27433

Кількість слів

224149

Кількість символів

Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		9
Інтервали		0
Мікропробіли		13
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		15

Джерела

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
1	https://zakon.rada.gov.ua/go/v016u710-23	19 0.07 %
2	К_2025_Довбуш_Андрій_Формування бренду в кіберспорті 6/3/2025 National University of Physical Training and Sport of Ukraine (Кафедра кіберспорту та інформаційних технологій)	14 0.05 %
3	Зінченко Г.В. стаття 12/2/2025 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	13 0.05 %

4	http://srso.udpu.edu.ua/article/view/234108/w.PDF	12 0.04 %
5	Капустянська.docx 12/22/2023 Ukrainian State University of Railway Transport (Кафедра "Управління експлуатаційною роботою")	12 0.04 %
6	https://dsp.gov.ua/chy-vkhodiat-vyplaty-za-shkidlyvi-umovy-pratsi-v-minimalnu-zarobitnu-platu-chy-vyplachuiutsia-ponad-minimalnu-zarobitnu-platu-navedit-ryklad-rozrakhunkiv-bud-laska/	12 0.04 %
7	Infrastructure accessibility for low-mobility population groups in war conditions: challenges and necessity В. В. Сидоренко, Н. В. Добренька, Ю. В. Дем'янчук;	12 0.04 %
8	Ковтуненко О.В..docx 2/16/2022 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	12 0.04 %
9	https://mdkl6.dp.ua/fizichna-bezbaryernist/	11 0.04 %
10	Infrastructure accessibility for low-mobility population groups in war conditions: challenges and necessity В. В. Сидоренко, Н. В. Добренька, Ю. В. Дем'янчук;	11 0.04 %

з бази даних RefBooks (0.08 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
---------------------	-----------	---

джерело: Paperity

1	Infrastructure accessibility for low-mobility population groups in war conditions: challenges and necessity В. В. Сидоренко, Н. В. Добренька, Ю. В. Дем'янчук;	23 (2) 0.08 %
---	---	---------------

з домашньої бази даних (0.04 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
---------------------	-----------	---

2	Впровадження принципів інклюзії до залізничних пасажирських перевезень 6/12/2025 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	10 (2) 0.04 %
---	--	---------------

з програми обміну базами даних (0.33 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
---------------------	-----------	---

3	К_2025_Довбуш_Андрій_Формування бренду в кіберспорті 6/3/2025 National University of Physical Training and Sport of Ukraine (Кафедра кіберспорту та інформаційних технологій)	14 (1) 0.05 %
4	Бібліотечні послуги для людей з особливими потребами. Бакалавр. Володимир Цвіліховський, 029 спец. Нак. керівник Хоменко О.О. 5/6/2025 European University (European University)	13 (2) 0.05 %
5	Зінченко Г.В. стаття 12/2/2025 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	13 (1) 0.05 %
6	Ковтуненко О.В..docx 2/16/2022 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	12 (1) 0.04 %
7	Капустянська.docx 12/22/2023 Ukrainian State University of Railway Transport (Кафедра "Управління експлуатаційною роботою")	12 (1) 0.04 %

8	Особливості організації інклюзивного туризму 5/31/2025 Vasyl Stefanyk Precarpathian National University course papers (Факультет природничих наук)	10 (2) 0.04 %
9	КРБ_Пенза Аліна Вікторівна_242_Круковська 5/30/2025 Kherson State Agrarian and Economic University (Kherson State Agrarian and Economic University)	7 (1) 0.03 %
10	SUMDU/out2014/Dis_Gimpel.pdf 7/22/2019 Sumy State University (SUMDU)	5 (1) 0.02 %
11	Коломієць_УТз-41 6/1/2025 V. N. Karazin Kharkiv National University (KGNU) (ННІ КИМБ та ТБ - кафедра світової політики, дипломатії та туристичного бізнесу)	5 (1) 0.02 %

з Інтернету (0.69 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ДЖЕРЕЛО URL	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
12	https://sjlaw.academysps.edu.ua/wp-content/uploads/6.-Puzyrna-N.pdf	28 (4) 0.10 %
13	https://mdkl6.dp.ua/fizichna-bezbaryernist/	28 (3) 0.10 %
14	https://dnaop.com/html/2904_4.html	24 (3) 0.09 %
15	https://zakon.rada.gov.ua/go/v016u710-23	19 (1) 0.07 %
16	https://www.ispf.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/%D0%93%D0%A1%20%D0%9D%D0%90%D0%A3%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%9D%D1%96%D1%87%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%B4%D0%BB%D1%8F%20%D0%BD%D0%B0%D1%81%20%D0%B1%D0%B5%D0%B7%20%D0%BD%D0%B0%D1%81%202020.docx	15 (2) 0.05 %
17	http://srso.udpu.edu.ua/article/view/234108/w.PDF	12 (1) 0.04 %
18	https://dsp.gov.ua/chy-vkhodiat-vyplaty-za-shkidlyvi-umovy-pratsi-v-minimalnu-zarobitnu-platu-chy-vyplachuiutsia-ponad-minimalnu-zarobitnu-platu-navedit-pryklad-rozrakhunkiv-bud-laska/	12 (1) 0.04 %
19	https://dmbk.kyivcity.gov.ua/informatsiina-bezbaryernist	10 (1) 0.04 %
20	https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=65753	10 (1) 0.04 %
21	https://dostup.pravda.com.ua/request/25691/response/45526/attach/9/2012%202016%20706.pdf?cookie_passthrough=1	9 (1) 0.03 %
22	https://naiu.org.ua/wp-content/uploads/2024/09/naiu_annual_report_2021.pdf	8 (1) 0.03 %
23	https://mon.gov.ua/storage/app/media/zagalna%20serednya/nop/NOP_Bezbaryernist.pdf	7 (1) 0.03 %
24	https://dnaop.com/html/2904/doc-%D0%9D%D0%9F%D0%90%D0%9E%D0%9F_63.21-1.12-07/	6 (1) 0.02 %

Список прийнятих фрагментів

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗМІСТ	КІЛЬКІСТЬ ОДНАКОВИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
	Infrastructure accessibility for low-mobility po... <input checked="" type="checkbox"/>	23 (0.08%)
	Впровадження принципів інклюзії до залізничних п... <input checked="" type="checkbox"/>	10 (0.04%)
	К_2025_Довбуш_Андрій_Формування бренду в кіберсп... <input checked="" type="checkbox"/>	14 (0.05%)
	Бібліотечні послуги для людей з особливими потре... <input checked="" type="checkbox"/>	13 (0.05%)

Зінченко Г.В. стаття <input checked="" type="checkbox"/>	13 (0.05%)
Ковтуненко О.В..docx <input checked="" type="checkbox"/>	12 (0.04%)
Карустуанскаґа.docx <input checked="" type="checkbox"/>	12 (0.04%)
Особливості організації інклюзивного туризму <input checked="" type="checkbox"/>	10 (0.04%)
КРБ_Пенза Аліна Вікторівна_242_Круковська <input checked="" type="checkbox"/>	7 (0.03%)
SUMDU/out2014/Dis_Gimpel.pdf <input checked="" type="checkbox"/>	5 (0.02%)
Коломієць_УТз-41 <input checked="" type="checkbox"/>	5 (0.02%)
https://sjlaw.academysps.edu.ua/wp-content/uploa... <input checked="" type="checkbox"/>	28 (0.10%)
https://mdkl6.dp.ua/fizichna-bezbaryernist/ <input checked="" type="checkbox"/>	28 (0.10%)
https://dnaop.com/html/2904_4.html <input checked="" type="checkbox"/>	24 (0.09%)
https://zakon.rada.gov.ua/go/v016u710-23 <input checked="" type="checkbox"/>	19 (0.07%)
https://www.ispf.gov.ua/storage/app/sites/1/uplo... <input checked="" type="checkbox"/>	15 (0.05%)
http://srso.udpu.edu.ua/article/view/234108/w.PDF <input checked="" type="checkbox"/>	12 (0.04%)
https://dsp.gov.ua/chy-vkhodiat-vyplaty-za-shkid... <input checked="" type="checkbox"/>	12 (0.04%)
https://dmbk.kyivcity.gov.ua/informatsiina-bezba... <input checked="" type="checkbox"/>	10 (0.04%)
https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-pa... <input checked="" type="checkbox"/>	10 (0.04%)
https://dostup.pravda.com.ua/request/25691/respo... <input checked="" type="checkbox"/>	9 (0.03%)
https://nau.org.ua/wp-content/uploads/2024/09/n... <input checked="" type="checkbox"/>	8 (0.03%)
https://mon.gov.ua/storage/app/media/zagalna%20s... <input checked="" type="checkbox"/>	7 (0.03%)
https://dnaop.com/html/2904/doc-%D0%9D%D0%9F%D0%... <input checked="" type="checkbox"/>	6 (0.02%)