Звіт подібності

метадані

Назва організації
State University of Infrastructure and technology
Заголовок
Впровадження принципів інклюзії до залізничних пасажирських перевезень
Автор Науковий керівник / Експерт
Аліна ЧЕРНЕНКОЮлія БУЛГАКОВА
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.

25	14483	112713
Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2	Кількість слів	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		2
Інтервали	A→	0
Мікропробіли	·	0
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)	a	204

Подібності за списком джерел

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://mtu.gov.ua/files/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97_compressed%20(1).pdf	91 0.63 %
2	Problems of adaptation of the architectural environment of transportation infrastructure for people with disabilities Уреньов Валерій, Овсянкін Олександр, Сторожук Світлана;	85 0.59 %

АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (бакалаврської) роботи
на тему: «Впровадження принципів інклюзії до залізничних пасажирських перевезень» студентки 4 курсу за освітнім ступенем «Бакалавр», освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на залізничному транспорті)»
Аліни Черненко

Україна має одну з найрозвиненіших залізничних мереж у Європі, з приблизно 22 000 експлуатаційних кілометрів залізничної колії, 44,3% з яких електрифіковані.

Сьогодні рівень розвитку залізничного транспорту в Україні є не тільки показником науково-технічних досягнень і транспортного прогресу, а й загального економічного та соціального розвитку країни.

Важливим є також рівень розвитку соціальної сфери. Найбільш важливим у цьому відношенні є стан соціального захисту вразливих груп населення, тобто осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення.

Особи з інвалідністю та маломобільні групи населення є в кожній країні та в кожній групі суспільства. У більшості країн чисельність цієї категорії не тільки не зменшується, але й неухильно зростає протягом останніх років.

Причини та наслідки інвалідності відрізняються в різних країнах. Це можна пояснити відмінностями в соціально-економічних умовах і заходах, що вживаються державою для забезпечення добробуту своїх громадян.

Сучасна політика щодо інвалідності є результатом суспільного розвитку за останні 200 років. Вона значною мірою відображає загальні умови життя та соціально-економічну політику, що впроваджувалася в кожен період. Однак інвалідність має багато особливостей, які вплинули на умови життя людей з інвалідністю. Невігластво, зневага, упередження та страх – це соціальні фактори, які історично перешкоджали розвитку людей з інвалідністю та сприяли їхній

ізоляції.

З роками політика щодо людей з інвалідністю еволюціонувала від традиційної інституційної опіки до освіти для дітей з інвалідністю та реабілітації для тих, хто став інвалідом у дорослому віці. Завдяки освіті та реабілітації люди з інвалідністю стали більш активними захисниками подальшого розвитку політики щодо інвалідності. Були створені асоціації людей з інвалідністю, їхніх сімей та прихильників, які виступають за поліпшення умов життя людей з інвалідністю.

З огляду на загальновизнані в міжнародному праві вимоги, зрозуміло, що залізничний транспорт, як і весь транспортний комплекс Європи та України, безпосередньо пов'язаний із забезпеченням особам з інвалідністю можливості реалізовувати свої права і свободи в частині транспортного обслуговування нарівні з усіма членами суспільства.

Тому перед транспортною галуззю України, яка намагається інтегруватися в європейську транспортну систему, стоїть нагальне завдання розширення послуг з перевезення та обслуговування інвалідів та маломобільних груп населення.

Створення умов для покращення перевезень пасажирів з інвалідністю та маломобільних груп населення в Україні дозволить частково виконати вимоги Регламенту ЄС № 1107/2006 від 5 липня 2006 року про права пасажирів з інвалідністю та маломобільних груп населення.

Війна в Україні триває вже понад 1200 днів, і від ракетних обстрілів постраждали як військові, так і цивільні особи. Ступінь поранень різний, і, на жаль, деякі люди втрачають частини тіла, тому у сучасних умовах забезпечення перевезення людей з обмеженими можливостями з максимальним комфортом є задачею національного масштабу, на вирішення якої необхідно направити значні зусилля.

У США, Великій Британії, ФРН та інших країнах ЄС створена деталізована та дієва є законодавча база, спрямована на захист права осіб з інвалідністю на доступ до фізичного оточення та індивідуальну мобільність. Досвід цих країн має слугувати орієнтиром для України, як стосовно стандартів доступності (США, Австрія, ФРН), так і етапів їхнього впровадження (Франція).

Сьогодні з усіх видів транспорту в Україні залізничний транспорт є найбільш розвиненим для людей з інвалідністю та маломобільних груп населення. Українські вокзали та залізничні станції поступово адаптуються до вимог щодо обслуговування та безбар'єрного доступу для пасажирів з інвалідністю та маломобільних груп населення. Укрзалізниця здійснила низку заходів відповідно до Плану заходів щодо безбар'єрного облаштування будівель і споруд та надання послуг пасажирам з обмеженими фізичними можливостями, зокрема наявність крісла колісного у поїздах, обладнання вокзалів з метою доступності людей з обмеженими можливостями, навчання персоналу методам належного поводження з особами з інвалідністю та іншими маломобільними групами населення.

Станції, де зупиняються пасажирські поїзди повинні мати місця для паркування водіїв з обмеженою мобільністю, причому ці місця повинні бути розташовані найближче до пасажирських платформ і бути максимально доступними, а маршрути повинні бути вільними від перешкод, щоб дозволити пасажирам з інвалідністю вільно пересуватися, включаючи входи та ліфти. Протягом останніх двох десятиліть на мережі залізниць здійснюються заходи з адаптації рухомого складу до нових вимог. Першим викликом було пристосування залізничного транспорту для перевезення людей в інвалідних візках, причому конструкція транспортного засобу повинна відповідати вимогам безпеки, комфорту та екологічності, визначеним у нормативних документах на транспортний засіб.

Найбільш ефективно послуги фізичного супроводу осіб з інвалідністю будуть спрацьовувати за умови створення (існування) окремої сервісної групи при транспортній організації чи установі (приміський, міжміський транспорт, автобусний залізничний, авіаперевізники). З метою фахового та якісного виконання сервісу надання фізичного супроводу Агент супроводу повинен мати відповідну фізичну підготовку, швидкість реакції, гостроту зору не менше 70 %, гарний слух, бути врівноваженим та стійким до впливів стресових ситуацій. Домедична допомога потерпілим, надана працівниками підприємства, не заміняє допомогу, надану працівниками бригади медичної допомоги і повинна надаватися лише до їх прибуття, проте невідкладні дії та організаційні заходи, що здійснюються працівниками підприємства у разі настання нещасних випадків на виробництві з працівниками підприємства або раптового погіршення стану їх здоров’я та спрямовані на врятування і збереження життя.

Забезпечення оптимальних заходів щодо захисту та поліпшення стану навколишнього середовища залізничного транспорту – це системна проблема, яка включає взаємопов'язані види діяльності, що пронизують усі сфери виробничого процесу транспорту, тобто значне розмежування виробничої діяльності та великий об'єм надання послуг завдає серйозної шкоди навколишньому середовищу. Екологічний комфорт пасажирів у пасажирських поїздах є важливою проблемою, яка охоплює широке коло питань, починаючи від безпеки пасажирів і закінчуючи різноманітними зручностями та послугами, яких потребують пасажири. Комфорт на вокзалах досягається шляхом дотримання гігієнічних норм і вимог, причому відповідальність за дотримання санітарних норм покладається на особу, відповідальну за центр обслуговування пасажирів, а служба охорони праці та органи залізничного санітарного нагляду контролюють їх належне виконання.

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Навчально-науковий Київський інститут залізничного транспорту

Кафедра «Управління комерційною діяльністю залізниць»

Кваліфікаційна (бакалаврська) робота

Тема: «Впровадження принципів інклюзії до залізничних пасажирських перевезень»

Розробив студент:Аліна ЧЕРНЕНКО
Керівник: Юлія БУЛГАКОВА, к.т.н., доцент

2025 р.

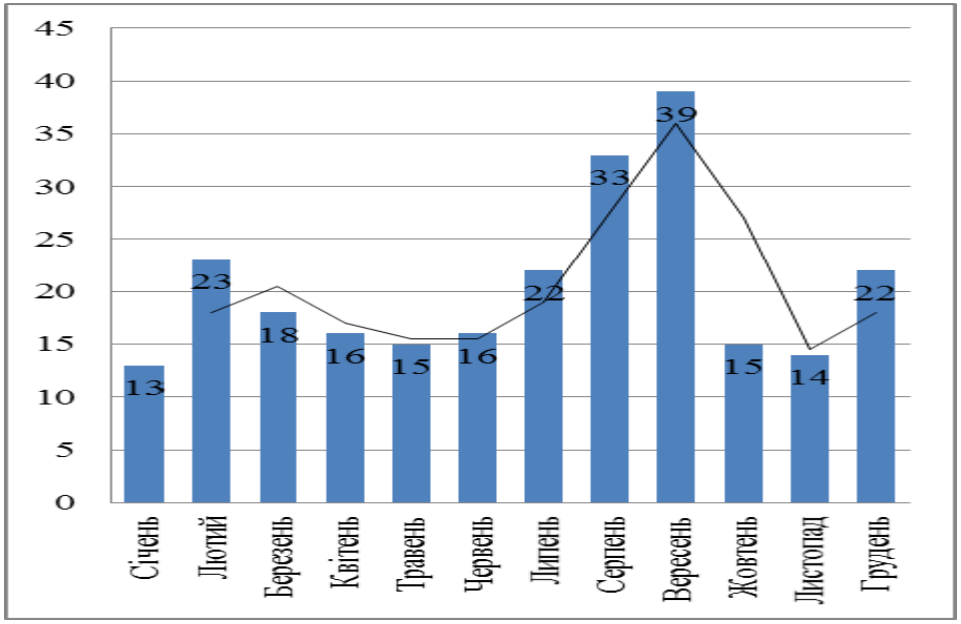
Рівень розвитку залізничного транспорту в Україні є не тільки показником науково-технічних досягнень і транспортного прогресу, а й загального економічного та соціального розвитку країни. Важливим є також рівень розвитку соціальної сфери. Найбільш важливим у цьому відношенні є стан соціального захисту вразливих груп населення, тобто осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення. Особи з інвалідністю та маломобільні групи населення є в кожній країні та в кожній групі суспільства. У більшості країн чисельність цієї категорії не зменшується, а неухильно зростає протягом останніх років.

Мета даної кваліфікаційної роботи є дослідження уже впроваджених елементів інклюзивності при здійсненні перевезень на залізничному транспорті та пропозиції щодо покращення у цій сфері.

Предмет дослідження – рухомий склад залізниць та розвиток інклюзивності при здійсненні перевезень людей з обмеженими можливостями залізничним транспортом.

Місце на платформі для посадки пасажира з інвалідністю

Аналіз кількості перевезених пасажирів спеціалізованими пасажирськими вагонами для перевезення інвалідів



Проблеми перевезень людей з обмеженими можливостями в Україні

Слід зазначити, що в Україні, незважаючи на загальні вимоги щодо створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю до фізичного оточення, відсутні загальні стандарти щодо проектування та обладнання громадського транспорту, а також зобов'язання та відповідальність суб'єктів, які надають транспортні послуги. Адміністративні механізми державного контролю за перетворенням фізичного середовища та адаптацією надання послуг до особливих потреб осіб з інвалідністю є неефективними, а в деяких аспектах проблеми взагалі відсутні. Також відсутні законодавчі гарантії та судова практика щодо можливості та ефективності індивідуального оскарження порушень принципу безбар’єрності транспортних послуг. Брак матеріальних ресурсів та неоднозначне суспільне сприйняття людей з інвалідністю також перешкоджають створенню доступного середовища. Аналіз доступності об'єктів транспортної інфраструктури показує, що 19% залізничних вокзалів є частково доступними, тоді як 14% вокзалів та 38% автобусних зупинок взагалі не доступні для осіб з інвалідністю. Загалом, майже 30% об'єктів транспортної інфраструктури є недоступними для осіб з інвалідністю.

Приклади використання пандусів та підйомників для посадки у транспорт

Вимоги до інфраструктури

На станціях, де зупиняються пасажирські поїзди, необхідно облаштувати місця для паркування. Для водіїв з обмеженою рухливістю ці місця повинні бути розташовані якомога ближче до пасажирської платформи і бути максимально доступними.

У приміщеннях вокзалу вся інформація повинна бути наступна інформація:
– інформація про безпеку та інструкції відповідно до європейських або національних норм;
– вказівні знаки, попередження та заборони відповідно до європейських або національних правил;
– інформація про відправлення поїздів;
– послуги вокзалу; вивіски; як отримати доступ до послуг.
Для пасажирів з інвалідністю повинні бути передбачені наступні графічні символи та піктограми:
– знаки, що відповідають міжнародному символу «Умови для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями»;
– цільова інформація для людей в інвалідних візках про безперешкодні маршрути та пристосовані приміщення;
– універсальні покажчики туалетів.
– вказівники про розташування місць для інвалідних візків.
Універсальні туалети повинні бути обладнані піднятими поручнями для інвалідних візків.

Вагон відкритого типу з місцями для сидіння, пристосований для перевезення інвалідів, моделі 61-779ДІ з підйомним пристроєм

Конструкція підйомників передбачає наступне:
– безперешкодний доступ інвалідів на кріслах колісних та осіб, які їх супроводжують, як до високих, так і до низьких під'їздів, а також з них;
– можливість експлуатації ліфта без провідника;
механічне та ручне керування ліфтом.

Підйомний пристрій вагона для навантаження-розвантаження інвалідного крісла (коляски)

Конструкція допоміжного посадкового пристрою, що встановлюється на транспортному засобі, повинна бути обрана відповідно до умов його використання (посадка з високих і низьких платформ, тільки з високих платформ або тільки з низьких платформ). Допоміжні посадочні пристрої повинні дозволяти пасажирам з інвалідністю здійснювати посадку (висадку) з обох боків транспортного засобу (у напрямку поздовжньої осі транспортного засобу)

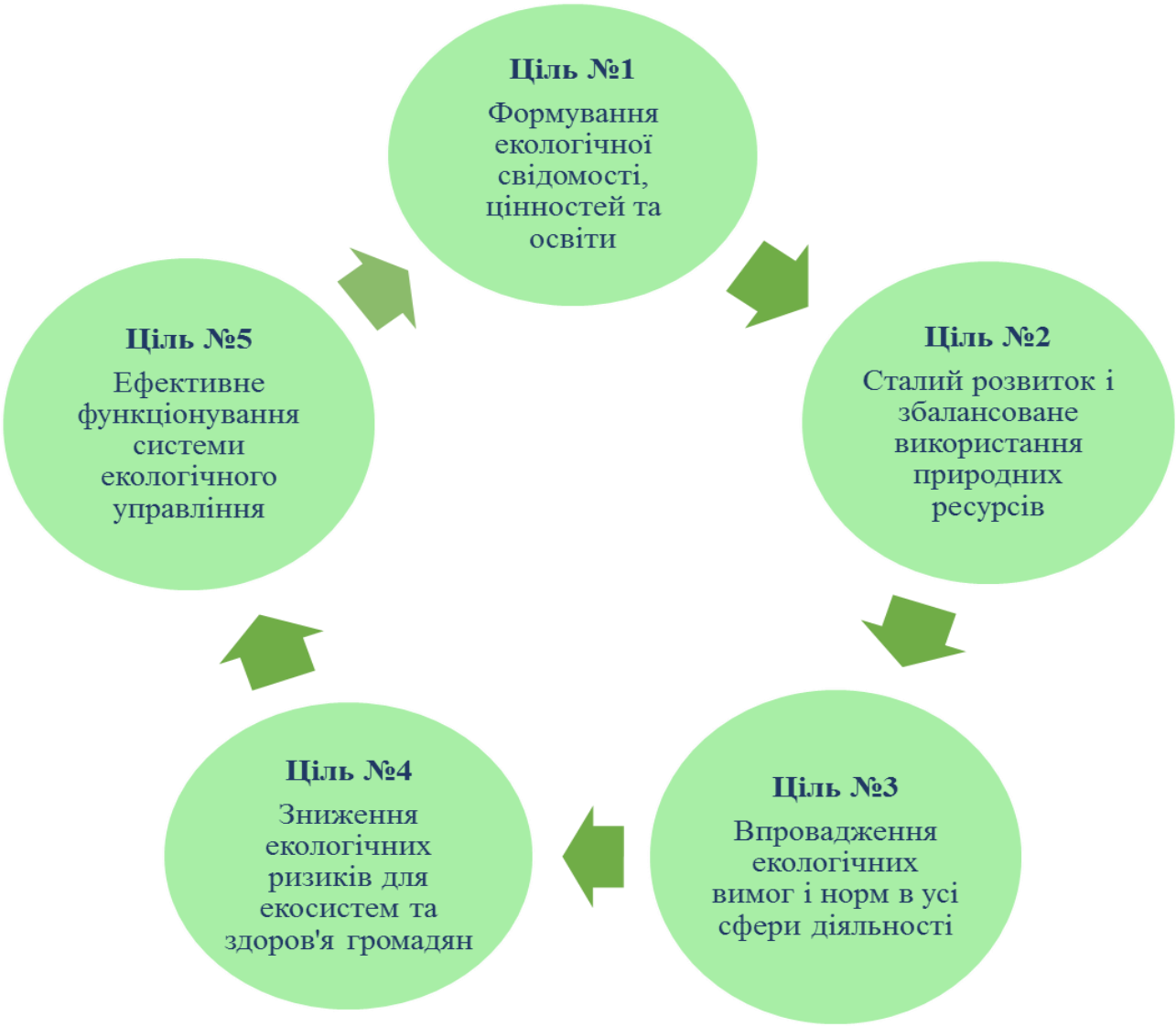
Охорона праці при супроводі особи з інвалідністю

Найбільш ефективно послуги фізичного супроводу осіб з інвалідністю будуть спрацьовувати за умови створення (існування) окремої сервісної групи при транспортній організації чи установі (приміський, міжміський транспорт, автобусний залізничний, авіаперевізники). Працівники цієї групи не повинні мати жодного іншого навантаження, окрім службових обов'язків з фізичного супроводу пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

З метою фахового та якісного виконання сервісу надання фізичного супроводу Агент супроводу повинен мати відповідну фізичну підготовку, швидкість реакції, гостроту зору не менше 70 %, гарний слух, бути врівноваженим та стійким до впливів стресових ситуацій .

Агент супроводу повинен діяти в межах нормативно-правової бази України, відповідних галузевих положень загальнодержавного рівня чи окремих транспортних підприємств (організацій), відповідних конкретній посаді затверджених посадових інструкцій.

Охорона навколишнього середовища



Доповідь закінчено!
Дякую за увагу!