

Безопасное самостоятельное передвижение слепых и лиц с нарушениями зрения

Передовой опыт Европы



The voice of blind and partially sighted people in Europe

Август 2019 г.

СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ	2
ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРИМЕРЫ	2
1. ВВЕДЕНИЕ	3
2. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, СТАНДАРТЫ И СТРАТЕГИЯ.....	3
3. ЗАСТРОЕННАЯ ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ИНФРАСТРУКТУРА	11
4. ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ.....	19
5. БЕЗОПАСНОЕ САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ	30
6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	31
СВЕДЕНИЯ О БРОШЮРЕ	32

ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРИМЕРЫ

Практический пример 1. Создание юридических обязательств	5
Практический пример 2. Стратегическое планирование по созданию условий для лиц с ограниченными возможностями.....	8
Практический пример 3. Тактильная и акустическая система передвижения.....	14
Практический пример 4. Общенациональная адаптация железнодорожных станций.....	17
Практический пример 5. Служба личных средств передвижения	18
Практический пример 6. Разработка мобильного приложения	22
Практический пример 7. Навигация по автобусным остановкам	25
Практический пример 8. Перемещение от двери к двери	27

1. ВВЕДЕНИЕ

В 2019 году Европейский союз слепых (ЕСС) предложил своим организациям-участницам поделиться передовым опытом создания условий для передвижения людей с нарушениями зрения. Этому предшествовал аналогичный конкурс, проведенный в 2018 году, по итогам которого была подготовлена брошюра о передовом опыте создания условий для лиц с ограниченными возможностями в сфере трудоустройства ([загрузить брошюру можно здесь](#)).

В настоящей брошюре изложен передовой опыт по обеспечению самостоятельного безопасного передвижения во всей Европе. Брошюра разделена на три главы, содержащие важные и взаимосвязанные аспекты создания условий для передвижения: законодательство и стандарты, застроенная окружающая среда и инфраструктура и, наконец, цифровые решения. В кратком разделе для обсуждения, дополняющем эти главы, описаны реальные ситуации, которые позволят лучше понять ключевые проблемы, связанные с безопасным самостоятельным передвижением лиц с нарушениями зрения.

Следует отметить, что в брошюре описан передовой опыт различных стран. В силу характера данной публикации из нее исключены негативные примеры, способные создать искаженное представление о передвижении в полноценных условиях. В действительности ситуация является удовлетворительной, но при этом многое еще предстоит сделать. Также в брошюре изложены некоторые практические соображения.

2. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, СТАНДАРТЫ И СТРАТЕГИЯ

Законы, нормативные положения и стандарты — это необходимые условия для безопасного передвижения. Примеры передового опыта полезны, однако реальные изменения обычно происходят только после принятия законов, обязывающих соблюдать определенные положения. Недавний передовой опыт **Беларуси** показывает, как этого добиться.

К сожалению, принудительное применение таких правил зачастую связано с трудностями. В большинстве стран возникают сложности с обеспечением полного соблюдения законодательства и стандартов. Причинами могут быть недостаточная подготовка, приводящая к низкому уровню компетентности государственных властей и

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

специалистов, поверхностное соблюдение законодательства в области государственных тендеров, более высокий приоритет дизайна по сравнению с обеспечением условий и удобства использования, отсутствие или недостаточность выделенных ресурсов и многое другое. Передовой опыт **Словении** демонстрирует, как можно найти золотую середину во всех этих вопросах.

Тем не менее законодательство — один из наиболее эффективных инструментов для улучшения условий самостоятельного безопасного передвижения лиц с нарушениями зрения. Поэтому постоянная поддержка со стороны органов власти крайне важна для достижения долгосрочной цели — полностью самостоятельного передвижения. Эта проблема становится все более и более насущной для Европы с ее стареющим населением.

Практический пример 1. Создание юридических обязательств

Название:	Создание юридических обязательств
Страна:	Беларусь
Ключевые слова:	законы, технические стандарты
Метод:	<p>В 2016 году Беларусь ратифицировала Конвенцию ООН о правах инвалидов. Это послужило отправной точкой для трехлетнего плана белорусских организаций инвалидов по конструктивной поддержке ее внедрения и создания юридических обязательств по обеспечению условий для лиц с ограниченными возможностями в застроенной окружающей среде и транспортной инфраструктуре.</p> <p>Были приняты специальные законы о правах лиц с ограниченными возможностями, а также о создании условий для таких лиц в жилой среде, определена общая терминология и сформирована законодательная база, обязывающая обеспечивать условия для лиц с ограниченными возможностями. Кроме того, опыт участника ЕСС из Беларуси был использован для разработки трех технических норм, касающихся дорожного покрытия, проектирования зданий и инфраструктуры для пассажирских железнодорожных перевозок, где в общих чертах изложены стандартизированные положения о направляющих полосах и тактильных элементах. Эти технические нормы составлены с учетом современного опыта европейских стран и способствуют переходу от юридических обязательств к конкретным действиям со стороны властей и строительных организаций.</p>
Контактные данные:	Белорусская ассоциация лиц с нарушениями зрения, Олег ШЕПЕЛЬ (генеральный директор) Адрес эл. почты: cp@beltiz.by
Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Беларуси

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Практический пример 2. Стратегическое планирование по созданию условий для лиц с ограниченными возможностями

Название:	Стратегическое планирование по созданию условий для лиц с ограниченными возможностями
Страна:	Словения
Ключевые слова:	градостроительство, застроенная среда
Метод:	<p>Стратегическое планирование по созданию условий для лиц с ограниченными возможностями (SAP) — это концепция для утверждения плана городскими властями, специалистами по созданию условий для лиц с ограниченными возможностями и организациями инвалидов. В плане учитываются приоритеты, касающиеся создания таких условий, с учетом местных особенностей. Цель планирования — обеспечить всеобщий доступ к общественным местам и зданиям. В SAP учитывается заданная структура, включающая безопасные маршруты, общественный транспорт, основные строения и открытые пространства.</p> <p>SAP упрощает коммуникации и обмен информацией между гражданами и городскими властями, улучшает сотрудничество с местными службами и является связующим звеном для учета потребностей разных людей с ограниченными возможностями. Дополнительные цели планирования — инвестиции с целью решения наиболее важных проблем и понятное распределение ресурсов.</p> <p>Для упрощения и контроля внедрения при каждом муниципалитете созданы Советы по обеспечению условий для лиц с ограниченными возможностями, где работают местные представители организаций инвалидов и другие специалисты по данному вопросу. Планирование SAP закреплено в национальном законодательстве и осуществляется согласно руководству, подготовленному для соответствующего министерства.</p>

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Контактные данные:	DOSTOP Accessibility Institute, д-р Андрея ЗАПУШЕК ЧЕРНЕ (Andreja ZAPUŠEK ČERNE) (ландшафтный архитектор и консультант по общим вопросам дизайна) Адрес эл. почты: andreja@adkrajine.si
Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Словении

3. ЗАСТРОЕННАЯ ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ИНФРАСТРУКТУРА

Многие принятые законы и стандарты распространяются на застроенную окружающую среду, к которой относятся улицы, остановки общественного транспорта, светофоры, пешеходные переходы и лифты. Тактильная адаптация застроенной окружающей среды предполагает создание специальных конструкций на тротуарах, информирующих пешеходов о направлениях и опасных участках. Также может быть выполнена акустическая адаптация, например для сообщений о зеленом сигнале светофора. Следует отметить, что концепция пространств общего пользования не гарантирует безопасного самостоятельного передвижения. Поэтому пространства для пешеходов, велосипедистов и автомобилей в застроенной окружающей среде следует четко разделять.

При проведении адаптации в первую очередь необходимо учитывать потребности слепых, людей с нарушениями зрения и слепоглухих. Градостроителям следует учитывать также потребности других людей с ограниченными возможностями. Для этого требуется целый ряд решений, в частности использование вибрационных и звуковых сигналов, высококонтрастной тротуарной плитки или системы пониженных и обычных бордюров. Такую адаптацию следует производить комплексно, и в данном случае актуален передовой опыт **Чешской Республики**.

Адаптация в разных странах или городах Европы проводится по-разному. Вряд ли будет создана единая система на всем континенте, поскольку отсутствуют согласованные стандарты, а в разных странах по-разному подходят к изменению застроенной окружающей среды. Однако следует стремиться к унификации, поскольку для пешеходов с нарушениями зрения важнее всего предсказуемость и удобство использования. Необходимо использовать единую структуру, в частности должен использоваться согласованный «язык» направляющих полос и предупреждающих сигналов. В случае обеспечения подобной предсказуемости передвигаться по неизвестным местам станет легко. Передовой опыт **Нидерландов** демонстрирует, как этого достичь с учетом национальных особенностей.

Решения должны не только обеспечивать предсказуемость, но и соответствовать местным условиям. Адаптация застроенной среды старого города с узкими мощеными тротуарами сопряжена с рядом

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

трудностей и требует решений, отличающихся от применяемых в пригороде с новостройками. В ходе развития инфраструктуры городские службы разрабатывают решения для лиц с ограниченными возможностями. Речь об этом пойдет при описании передового опыта **Исландии**.

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Практический пример 3. Тактильная и акустическая система передвижения

Название:	Тактильная и акустическая система передвижения
Страна:	Чешская Республика
Ключевые слова:	дистанционное управление, маячки, акустическая информация, тактильные возможности
Метод:	<p>С целью создания комплексной и многофункциональной системы для людей с ограниченными возможностями в Чешской Республике применили тактильную и акустическую адаптацию, а также провели соответствующее обучение персонала. К тактильным средствам относятся поверхностные индикаторы, в частности сигнальные полосы, которые оповещают людей с нарушениями зрения о важных местах, например о точке входа в подъехавший автобус. Поверхностными индикаторами также являются полосы, предупреждающие об опасных зонах. Кроме того, тактильными средствами являются шрифт Брайля и рельефная печатная маркировка на поручнях и элементах управления любого механизма, используемого для личного передвижения.</p> <p>Акустические функции можно активировать с помощью специального пульта ДУ — передатчика для слепых. Пульт оснащен шестью кнопками, у каждой из которых свое стандартное назначение. Они позволяют активировать звуковые маячки, служащие звуковыми ориентирами для пунктов назначения, а также более сложные системы, например внешние динамики, оповещающие о подъезжающих транспортных средствах или выполняющие функцию акустических расписаний. Акустические функции могут использоваться и для населения в целом, например с целью объявления остановок. Данные сообщения содержат информацию, предназначенную для лиц с нарушениями зрения. К ней относятся объявления об открытии дверей или о следующей остановке, полезные даже пассажирам с хорошим зрением.</p>

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Контактные данные:	Организация слепых Чехии (SONS), Центр окружающей среды без барьеров, Ян УРБАНЕК (Jan URBÁNEK) Адрес эл. почты: urbanek@sons.cz
Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Чешской Республики

Практический пример 4. Общациональная адаптация железнодорожных станций

Название:	Общациональная адаптация железнодорожных станций
Страна:	Нидерланды
Ключевые слова:	транспорт, железнодорожная станция, обеспечение условий для лиц с ограниченными возможностями
Метод:	<p>Совместными усилиями участника ЕСС из Нидерландов, национального оператора железных дорог (NS) и директора соответствующей инфраструктуры созданы необходимые условия для лиц с нарушениями зрения на всех железнодорожных станциях в Нидерландах. По всей сети NS были последовательно применены единые правила по созданию условий для лиц с ограниченными возможностями. Таким образом, была создана инфраструктура, предсказуемая для пассажиров. К полезным функциям относятся описания маршрутов, предварительно загружаемые в визуальном и аудиоформатах, тактильные указатели и знаки, соблюдение необходимой контрастности, а также унифицированное расположение билетных автоматов.</p> <p>После внедрения правил создания условий для лиц с ограниченными возможностями были проведены практические занятия для пассажиров и персонала, посвященные новым функциям. На протяжении всего процесса добровольцы тестировали предложенные решения и оставляли отзывы по поводу материалов и измерений. Первые оценки пользователей свидетельствуют о том, что пассажиры с нарушениями зрения могут самостоятельно передвигаться по всем голландским железнодорожным станциям, даже если оказались на них впервые.</p>
Контактные данные:	Офтальмологическая ассоциация Нидерландов, Ингеборг ВАН ДЕР ПИЙЛ (Ingeborg VAN DER PIJL), специалист транспортной системы по обеспечению условий для лиц с ограниченными возможностями Адрес эл. почты: ingeborg.vanderpijl@oogvereniging.nl
Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Нидерландов

Практический пример 5. Служба личных средств передвижения

Название:	Служба личных средств передвижения
Страна:	Исландия
Ключевые слова:	такси, транспортная служба
Метод:	<p>Служба личных средств передвижения участника ЕСС из Исландии представляет собой службу такси для лиц с ограниченными возможностями. В условиях отсутствия удобного общественного транспорта такая служба крайне важна для полноценного участия в общественной жизни. Чтобы создать данную службу, было заключено соглашение между местным муниципалитетом, участником ЕСС и таксомоторной компанией. Заказать такси по цене обычного автобусного билета в любое время суток могут только зарегистрированные лица с нарушением зрения. Водители такси прошли специальное обучение и знают о потребностях людей с ограниченными возможностями. В конце каждого месяца участник ЕСС производит расчеты для каждого пользователя.</p> <p>Служба экономически эффективна для всех, поэтому ею очень довольны. Разницу между стоимостью, оплаченной пассажиром, и фактическими расходами таксомоторной компании покрывает муниципалитет. Эта служба дешевле, чем другое существующее решение — государственные транспортные услуги для всех лиц с ограниченными возможностями. 80 % исландцев с нарушениями зрения оценивают данную службу положительно, поскольку она простая в использовании, недорогая и отличается качественным обслуживанием.</p>
Контактные данные:	Ассоциация лиц с нарушениями зрения Исландии, Кристинн Халльдоур ЭЙНАРССОН (Kristinn Halldór EINARSSON), генеральный директор Адрес эл. почты: khe@blind.is
Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Исландии

4. ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ

К цифровым решениям относятся различные технологии, используемые для указания местоположения, навигации, управления и информационных объявлений. Некоторым решениям требуются специальные приложения или устройства, тогда как другие доступны для каждого. Ввиду необходимости использовать современные технологии, в том числе иметь стабильный доступ к Интернету в некоторых случаях, применение таких решений может быть ограничено в сельской местности; также они могут быть недоступны для недостаточно технически грамотных лиц. В то же время внедрение подобных технологий происходит существенно быстрее, чем адаптация к физической среде. Возможности будущих технологий — самоуправляемых автомобилей, искусственного интеллекта, сверхточного позиционирования и т. д. — практически безграничны, их можно использовать для безопасного самостоятельного передвижения.

Крайне важно обратиться к специалистам по работе с людьми с ограниченными возможностями, чтобы заранее выявить особые потребности, к которым могут относиться высокоточное позиционирование, подробные данные карт, определенные пункты или одновременное информирование о нескольких автобусных остановках. Практически любой дисплей и любое устройство можно сделать доступными для пользователей с ограниченными возможностями. При этом следует отметить, что варианты адаптации для людей с нарушениями зрения (высокий контраст, крупный и легко читаемый шрифт и т. д.) отличаются от тех, которые применяются для слепых (синтезатор речи, доступ через Интернет и т. д.). Кроме того, когда устройство или приложение, доступное для людей с ограниченными возможностями, используется для населения в целом, важно не забывать о специальных функциях во время обновлений. В этом отношении актуален передовой опыт **Испании**.

Цифровые решения должны быть тщательно продуманными, предсказуемыми и полезными. По возможности цифровые решения и физическая инфраструктура должны дополнять друг друга, в частности, когда речь идет об автобусах и остановках общественного транспорта. Специализированные мобильные приложения и вспомогательное оборудование (пульты ДУ) позволяют активировать акустические функции, например объявления о подъезжающих транспортных средствах. В свою очередь, другие люди могут узнавать о присутствии и намерениях лиц с нарушениями зрения — например,

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

о том, что они собираются зайти в транспортное средство или обратиться за помощью. Указанные аспекты учтены в передовом опыте **Израиля**.

Цифровые решения можно использовать для навигации в помещениях и на улице, объявлений о местоположении акустических светофоров или лифтов, а также для многих других целей. В любом случае навигатор для людей с нарушениями зрения должен — в отличие от большинства популярных приложений — отдавать предпочтение самому безопасному маршруту. Такой подход применяется в передовом опыте **Германии**.

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Практический пример 6. Разработка мобильного приложения

Название:	Разработка мобильного приложения
Страна:	Испания
Ключевые слова:	приложение, сотрудничество, теги
Метод:	<p>Участник ЕСС из Испании сотрудничает с поставщиками популярных приложений для навигации. Специалисты организации регулярно проводят проверку одного из самых популярных приложений для интегрированного мультимодального общественного транспорта (Moovit) и внедряют необходимые изменения, чтобы улучшить условия для всех категорий пользователей с ограниченными возможностями, в том числе слепоглухих. Кроме того, организация сотрудничает с разработчиками инновационного приложения для смартфонов, сканирующего новые теги в виде двумерных штрихкодов (NaviLens). Такие коды можно сканировать с расстояния до 12 метров, и они уже установлены, в частности, в метрополитене Барселоны для указания местоположения и голосовой навигации.</p> <p>В обоих проектах участник ЕСС из Испании поддерживает работоспособность ссылок в течение длительного времени совместно с популярными операторами приложения, обеспечивая тем самым необходимые условия для пользователей с нарушениями зрения. Подобный инклюзивный подход может также пригодиться другим людям с ограниченными возможностями. Кроме того, за счет формализации связей вероятность возникновения проблем со специальными возможностями после обновлений значительно снижается.</p>
Контактные данные:	Национальная организация слепых Испании, Директорат персональной автономии, условий для лиц с ограниченными возможностями, технологий и инноваций, Гильермо ЭРМИДА СИМИЛЬ (Guillermo HERMIDA SIMIL), исполнительный директор Адрес эл. почты: ghs@once.es

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Испании
-----------------------------------	--

Практический пример 7. Навигация по автобусным остановкам

Название:	Навигация по автобусным остановкам
Страна:	Израиль
Ключевые слова:	автобусная установка, управление транспортными средствами, браслет
Метод:	<p>Совместно с частной компанией Центр слепых Израиля запустил гибкую и модульную экспериментальную систему на остановках двух автобусных маршрутов. Люди с нарушениями зрения получили электронные браслеты и могут использовать личные смартфоны в качестве радиочастотных передатчиков. На каждой остановке размещены устройства GPS с питанием от солнечных батарей, приемники Bluetooth и аудиомодуль, которые интегрированы в единую аппаратную систему.</p> <p>По прибытии на автобусную остановку и после прохождения индивидуальной аутентификации люди с особыми потребностями направляются в специальные точки, где получают полную информацию о происходящем вокруг. Сведения предоставляются в формате голосовых сообщений о времени ожидания и маршрутах подъезжающих автобусов. По запросу возможен личный обмен данными с поставщиками услуг и водителями автобусов. С помощью браслета или смартфона пользователь может также сообщить, что ему необходимо выйти на следующей остановке, или обратиться за помощью.</p>
Контактные данные:	Центр слепых Израиля, Зохар ШАБАТ (Zohar SHABATH), специалист по освоению ресурсов и связям с общественностью Адрес эл. почты: zohar@ibcu.org.il
Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Израиля

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Практический пример 8. Перемещение от двери к двери

Название:	m4guide (перемещение от двери к двери)
Страна:	Германия
Ключевые слова:	перемещение от двери к двери, приложение
Метод:	<p>Консорциум, в который входит участник ЕСС из Германии, реализовал исследовательский проект, финансируемый государством, и создал на его основе приложение для перемещения от двери к двери. Особое внимание было уделено передвижению людей с нарушениями зрения.</p> <p>Интеграция с несколькими датчиками (радиочастотный, Bluetooth, Wi-Fi, GPS) повышает точность позиционирования приблизительно до 1 м. Перемещение корректируется в соответствии с индивидуальными потребностями людей с нарушениями зрения для более четкого указания направлений, а также информирования о перекрестках, лестницах и светофорах. Алгоритм предоставляет не самый быстрый, а самый безопасный маршрут.</p> <p>Приложение сочетает в себе перемещение внутри помещений и на улице с использованием мультимодального общественного транспорта. Для улучшения перемещения на улице были собраны и закодированы расширенные открытые данные уличных карт. Чтобы упростить пользование общественным транспортом, приложение анализирует данные об управлении транспортным средством для передачи информации о подъезжающем транспорте, приближении к остановкам и застроенной окружающей среде возле остановки. Навигатор для помещений использует пространственные планы зданий и данные датчиков, обеспечивая перемещение внутри общественных административных зданий. Инфраструктура данных интегрирована в популярное приложение для общественного транспорта в Берлине и окрестностях и расширена для удовлетворения других специальных потребностей, связанных с передвижениями.</p>
Контактные данные:	Федерация слепых и лиц с нарушениями зрения Германии, международный офис Адрес эл. почты: international@dbsv.org

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

Дополнительная информация:	Полная информация об опыте Германии
-----------------------------------	---

5. БЕЗОПАСНОЕ САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ

Несмотря на то, что данные примеры передового опыта иллюстрируют возможные и эффективные на практике решения для безопасного самостоятельного передвижения, следует прокомментировать возможность применения данной системы. Все решения основаны на убеждении в том, что три области — законодательство, застроенная окружающая среда и цифровые решения — не существуют отдельно друг от друга. Напротив — их необходимо сочетать, чтобы создать как можно лучшие условия для передвижения во всей Европе.

Во-первых, инновационные проекты не заменяют собой законодательство. Обязательные для соблюдения законы во всех случаях являются предпочтительным решением при создании необходимой среды для лиц с ограниченными возможностями. Такие законы должны быть приняты и неукоснительно выполняться, что можно реализовать с помощью системы штрафов. Администраторы, планировщики, работники общественного транспорта и другие сотрудники должны пройти обучение, в ходе которого они узнают об особых потребностях людей с ограниченными возможностями и соответствующих нормативных положениях. Это абсолютно необходимо для осуществления последовательных и долговременных изменений.

Во-вторых, в современной Европе с ее тесными взаимосвязями предпочтение отдается решениям, которые можно легко перенести из одной национальной культуры в другую. Это также означает, что нормативные положения, касающиеся условий для людей с ограниченными возможностями, должны быть применимы для посетителей и туристов и не должны зависеть от определенных устройств или услуг, доступных только местным жителям. В некоторых случаях может быть полезна разработка европейских стандартов, например на основе передового опыта Чешской Республики с использованием пультов ДУ.

В-третьих, смартфоны и мобильные приложения могут предоставлять огромные преимущества, но на них распространяется одно всеобщее ограничение: не каждый человек с нарушениями зрения сможет или захочет полагаться на мобильные службы на базе смартфонов. Сложно управлять смартфоном, если одновременно приходится держать трость и пакет с покупками. Кроме того, не все могут

Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями

позволить себе купить смартфон, и не все пожилые люди умеют им пользоваться, поэтому такие решения могут оказаться непригодными для определенных категорий населения. Существует еще один аспект: пешеходов нельзя перегружать многочисленными дополнительными устройствами, без которых не работают цифровые решения. Это особенно важно в тех случаях, когда решения работают лишь на ограниченной территории.

В-четвертых, решения для людей с ограниченными возможностями нужно разрабатывать по принципу «для всех». Иными словами, они должны приносить пользу как можно большему числу людей с ограниченными возможностями, а также остальным гражданам. Для определенных категорий людей специальные возможности совершенно необходимы, но при этом они полезны и для всех остальных. Кроме того, продукты и услуги следует с самого начала разрабатывать таким образом, чтобы ими смогли воспользоваться люди с ограниченными возможностями. Это дешевле и быстрее, чем адаптировать их впоследствии.

Наконец, в соответствии с уже сказанным, популярные решения для людей с ограниченными возможностями лучше, чем отдельные, неинклюзивные решения, предназначенные только для людей с нарушениями зрения. В частности, передовой опыт Исландии можно использовать на определенных территориях, где нет развитой инфраструктуры общественного транспорта. Однако в целом общественный транспорт следует адаптировать таким образом, чтобы люди с ограниченными возможностями могли им пользоваться наравне с остальными. Кроме того, рекомендуется снизить тарифы на проезд для людей с ограниченными возможностями, чтобы облегчить передвижение для них.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Все страны, в которых участники ЕСС осуществляют свою деятельность, ратифицировали Конвенцию Организации Объединенных Наций о правах инвалидов. Этот международный договор гарантирует равные возможности для передвижения. Кроме того, это важное предварительное условие для реализации других прав, поскольку безопасное самостоятельное передвижение необходимо, чтобы добраться до места работы, отдыха или медицинского учреждения. В этой брошюре описаны различные примеры передового опыта европейских стран, стимулирующие разработку инноваций для решения этой важнейшей проблемы.

СВЕДЕНИЯ О БРОШЮРЕ

Данную публикацию по поручению Европейского союза слепых подготовили: Мари ДЕННИНГХАУС (Marie DENNINGHAUS) (EDF — Европейский форум людей с ограниченными возможностями), Ян УРБАНЕК (Jan URBANEK) (SONS — Организация слепых Чехии) и Бенедикт ВАН ДЕН БООМ (Benedikt VAN DEN BOOM) (DBSV — Федерация слепых и лиц с нарушениями зрения Германии).

Отказ от ответственности. Обратите внимание, что полная информация об опыте различных стран, доступная в виде загружаемых файлов и упомянутая в настоящем документе, получена от наших участников и может не соответствовать стандартам в отношении условий для лиц с ограниченными возможностями, применимым к остальной части этой публикации.

По всем вопросам относительно брошюры обращайтесь к:

Ян УРБАНЕК (Jan URBANEK)
Организация слепых Чехии
Адрес эл. почты: urbanek@sons.cz

По вопросам относительно Европейского союза слепых и проекта «Передовой опыт создания условий для передвижения лиц с ограниченными возможностями» обращайтесь к:

Ромен ФЕРРЕТТИ (Romain FERRETTI)
Европейский союз слепых
Адрес эл. почты: ebuprojects@euroblind.org



Финансирование данного отчета осуществлялось, в частности, в рамках программы «Права, равенство и гражданство» Европейского союза.

Содержание данного отчета не отражает официальную позицию Европейского союза. Ответственность за сведения и взгляды, изложенные в данной публикации, полностью лежит на ее авторах.

КОНЕЦ ДОКУМЕНТА