

Для официального пользования

CEMT/CM(2001)15/FINAL

Европейская конференция министров транспорта

12 июня 2001 года

**ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА
СОВЕТ МИНИСТРОВ**

Перевод на русский язык

Совет министров

ОБЪЕДИНЁННАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОСТУПНОМ ТРАНСПОРТЕ № 2001/3

Настоящая резолюция была принята Советом министров на заседании в Лиссабоне 29
- 30 мая 2001

JT00109404

Полный текст документа в его оригинальном формате находится на OLIS

Объединённая резолюция о доступном транспорте № 2001/3

Совет Министров ЕКМТ на заседании, которое состоялось в Лиссабоне 29-30 мая 2001 года,

ПОЛАГАЯ, что интеграция пожилых людей и инвалидов в профессиональную и социальную жизнь сообщества в большой мере зависит от того, способны ли они передвигаться свободно и легко для поездок на работу и с работы или с какой-либо иной целью.

ОТМЕЧАЯ, ЧТО:

- демографические изменения приведут к значительному возрастанию количества пожилых людей в странах - членах и в ассоциированных членах ЕКМТ в будущие годы;
- среди пожилых людей и инвалидов и иных людей, чья мобильность ослаблена, имеется растущий спрос на путешествия;
- мы добились значительных успехов в том, чтобы сделать некоторые виды транспорта более доступными для всех;
- несмотря на эти достижения, многое ещё предстоит сделать.

ДОГОВОРИЛСЯ ЧТО для того, чтобы дать новый импульс для улучшения ситуации во всех странах полезно объединить предыдущие Резолюции Министров и иные относящиеся к теме материалы в единый документ (см. Приложение).

ПРИЗНАВАЯ, ЧТО:

- доступность значительным образом способствует благосостоянию и комфорту всего населения и составляет важный элемент поддержки общественного транспорта и внедрения устойчивого развития;
- затруднения с подвижностью могут возникнуть из-за постоянной инвалидности (органов чувств, физической или психической), или в силу временного обстоятельства или неспособности (беременность, несчастный случай) или по причине внешних обстоятельств (сопровождение маленьких детей, переноска багажа и т.п.), или из-за возраста; данная Резолюция касается всех этих категорий, но для простоты в тексте используется понятие “пожилые люди и инвалиды”;
- удачно спроектированная доступность зданий, окружающей среды, дорог и транспорта, как общественного, так и частного, позволяет людям с ограниченной мобильностью передвигаться свободно и независимо;
- более доступный транспорт увеличивает возможности для образования, трудоустройства и отдыха и может снизить затраты на социальные услуги и

благополучие для правительств и содружеств;

- доступность- это не только социальный вопрос, она также является очень важным коммерческим вопросом, и население, которого это касается, значительно больше, чем количество инвалидов, и представляет собой значительный коммерческий потенциал.

ПОДЧЕРКИВАЕТ следующие принципы:

- все политические инициативы или разработки в области транспорта или в области планирования землепользования должны включать оценку их потенциального влияния на безопасность и доступность для пожилых людей и инвалидов;
- все звенья в транспортной цепочке следует улучшить так, чтобы создать атмосферу доступности „от порога до порога“, следует предпринять ещё более значительные усилия для того, чтобы установить связь различных средств транспорта и тем самым создать интегрированную, безопасную и доступную транспортную систему;
- в особенности, все новые инвестиции в транспорт должны принимать во внимание и планироваться с учетом пожилых людей и инвалидов в соответствии с Хартией, принятой министрами в Варшаве в 1999 году;
- существенное значение имеет сотрудничество между правительствами, общественными учреждениями, производителями, перевозчиками и заинтересованными лицами.

ПРИНИМАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ:

Правительствам следует:

В общем

Цели

- определить ясные, конкретные и измеримые цели по улучшению безопасности и доступности для пожилых людей и инвалидов и программу специфических мероприятий;

Обучение

- сотрудничать с транспортными учреждениями и компаниями, бюро путешествий, агентами бюро путешествий и иными организациями для обеспечения того, чтобы персонал, который находится в контакте с общественностью, знал о проблемах, с которыми сталкиваются пожилые люди и инвалиды при пользовании транспортом, и внимательно относился к этим проблемам;
- обеспечить, чтобы конструкторы и лица, принимающие решения во всех областях, имеющих отношение к транспорту, были ознакомлены с принципами и требованиями к доступности;

Информация и коммуникации

- использовать своё влияние для совершенствования систем обеспечения информации

для пожилых людей и инвалидов и обеспечить, чтобы проблема была обсуждена со всеми заинтересованными лицами ;

- прилагать усилия для обеспечения того, чтобы транспортные организации и компании, включая бюро путешествий и агентов бюро путешествий, в качестве составной части своих услуг предоставляли пожилым людям и инвалидам информацию о имеющихся для них средствах, включая различные звенья в цепочке мобильности;
- продолжать предпринимать усилия для совершенствования ясности систем обозначения и сигнализации и их гармонизации на международном уровне, в особенности там, где речь идет о безопасности;
- работать над внедрением динамических, звуковых и визуальных сообщений, способных предоставлять информацию в режиме реального времени;

Научные исследования

- продолжать совершенствовать научно-исследовательскую работу по доступности и безопасности для пожилых людей;

Планирование транспорта

- работать над улучшением сотрудничества между компетентными органами власти на национальном, региональном и местном уровнях для того, чтобы гарантировать единый подход к доступности и безопасности транспортной инфраструктуры и к оборудованию для пешеходов;
- совместно с правительствами и международными организациями разработать пакет руководств по позитивному опыту, включающий функции и конструкцию автодорожных систем, а также осветительное оборудование, оборудование транспортных развязок и сооружения для пешеходов

Личные автомобили:

Оборудование стоянок

- дать возможность людям с сильно ограниченной подвижностью, которые испытывают трудности при передвижении и использовании общественного транспорта ставить их автомобили на стоянку там, где в иных случаях стоянка ограничена;
- там, где это необходимо, предоставлять резервированные места для стоянки таким лицам посредством соответствующих дорожных знаков. Эти места должны конструироваться в соответствии с обязательными критериями конструирования;
- обеспечивать тех, кто имеет право на такие средства, значками, дающими право на стоянку в соответствии с тем типом (для стран членов ЕС) или подобным типом (для стран, не являющихся членами ЕС), который установлен ЕС; как минимум, значок должен включать международный символ для обозначения инвалидов и имя его владельца;
- предоставлять владельцам этого документа из других стран-членов или ассоциированных членом те же самые удобства для стоянки, которые они предоставляют своим гражданам;

- предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы полиция и представители других органов власти, ответственных за соблюдение правил стоянки, были в полной мере ознакомлены с характером этих мероприятий;

Юридические требования к пристегиванию ремнями безопасности

- взаимно признавать предоставление льгот по пристегиванию ремней безопасности для инвалидов - граждан иных государств;

Конструкция автомобилей

- упрощать и поощрять проектирование автомобилей для всех тех, кто принимает во внимание нужды стареющего населения;
- вместе с иными правительствами, ЕКМТ и представителями промышленности работать над комплектом „Руководств по конструированию автомобилей“;

Водительские права

- изучать и составлять Руководства по условиям выдачи и сохранения в силе водительских прав для пожилых людей и водителей - инвалидов;

Воздушные путешествия

улучшить доступ к воздушным путешествиям путём:

применения руководств ЕСАС по доступу к авиации и аэропортам; и

сосредоточить большее внимание на улучшении транспортного сообщения с аэропортами;

Железные дороги, железнодорожные системы облегченного типа и трамвайные системы

предпринять новые усилия по стимулированию улучшенной доступности к железным дорогам, а также к железным дорогам облегченного типа и к трамваям с помощью:

- применения Руководств COST 335 для железных дорог как для внутреннего сообщения, так и при пересечении границ;

обеспечения того, чтобы все новые трамвайные системы и железные дороги облегченного типа с самого начала строились с обеспечением их полной доступности;

Общественный транспорт

Автобусы

- продолжать упрощать и стимулировать позитивные тенденции к внедрению полной доступности автобусов путем:
 - внедрения рекомендаций отчета COST 322 о автобусах с низким уровнем пола;
 - оказания помощи компетентным органам власти в обеспечении условий для того, чтобы автобусы могли подъезжать к остановкам как можно ближе, и

источников для внедрения и соблюдения этого;

- продолжения работы с инвалидами и представителями промышленности по внедрению подходящих решений, удовлетворяющих требованиям как лиц, использующих инвалидные коляски, так и остальных пожилых людей и инвалидов;

Междугородные автобусы

- добиваться от производителей и перевозчиков, чтобы они разрабатывали, предоставляли и использовали автомобили, способные соответствовать требованиям пожилых людей и инвалидов;
- обеспечивать, чтобы система классификации автобусов включала в себя набор критериев по предоставляемому уровню доступности;

Более гибкая система услуг общественного транспорта

- поддерживать разработку новых типов посреднических услуг между общественным транспортом и специализированным сервисом, требующих услуг общественного транспорта, которые могут использоваться широкой общественностью, но в особенности спроектированы в соответствии с потребностями пожилых людей и инвалидов;

Специализированные транспортные услуги

- способствовать предоставлению специализированных транспортных услуг типа „от порога до порога“ для инвалидов высших групп инвалидности, которые больше всего испытывают трудности и не могут пользоваться общественным транспортом;

Такси

- внедрять рекомендации принятые Совместной специализированной группой IRU/EKMT по услугам такси, в особенности:
 - поощрять региональные и местные органы власти, чтобы они гарантировали обеспечение доступных услуг на их территории;
 - на национальном, региональном и местном уровнях соответственно исследовать потребность в прямых и косвенных субсидиях для того, чтобы дать возможность людям с ограниченной мобильностью пользоваться такси в тех случаях, когда не существует доступная альтернатива;
 - на национальном, региональном и местном уровнях рассмотреть возможность стимулов (финансовых и/или законодательных) для содействия закупке и эксплуатации автомобилей с улучшенной доступностью;
 - в сотрудничестве с другими Правительствами и международными органами и на основе консультаций с промышленностью и с пожилыми людьми и инвалидами разработать конструкционные параметры для доступных такси (на основе стандартов ISO для размеров инвалидных колясок).

ПРЕДЛАГАЕТ:

Странам - членам :

- широко распространять данную Резолюцию в своих странах;
- выполнять данную Резолюцию и относящиеся к ней документы, на которые она ссылается;
- регулярно предоставлять отчеты об успехах в её выполнении и о общих улучшениях в доступности;

Ассоциированным членам :

- принять, насколько это возможно, принципы и рекомендации данной Резолюции;
- обсуждать выполнение Резолюции и другие политические вопросы со странами-членами ЕКМТ;

Комитету представителей :

- продолжать в тесном контакте с правительствами, представителями промышленности, пожилыми людьми и инвалидами следить за достижениями в области выполнения данных рекомендаций;
 - регулярно актуализировать Руководство по позитивному опыту и другие отчеты;
- в случае необходимости предпринимать новые инициативы по улучшению безопасности и доступной мобильности для пожилых людей и инвалидов.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Предыдущие Резолюции ЕКМТ, которые заменяет собой настоящий объединенный текст *

- 97/4 Взаимное признание значков, дающих право на стоянку для лиц с ограниченной подвижностью.
- 97/3 Всесторонняя резолюция по транспорту для людей с ограниченной подвижностью.
- 94/2 Доступ к такси для для людей с ограниченной подвижностью.
- 91/8 Информация и коммуникация.
- 90/4 Доступ к автобусам, поездам и автобусам междугородного сообщения для людей с ограниченной подвижностью.
- 89/68 Доступ для пешеходов.
- 87/63 Транспорт для инвалидов.
- 85/54 Транспорт для инвалидов.
- 81/45 Транспорт для инвалидов, вынужденных пользоваться инвалидной коляской.
- 78/38 Транспорт для инвалидов.

Иные документы

Хартия о доступе к транспортным услугам и инфраструктуре, принятая Советом ЕКМТ в 1999 году.

“Совершенствование транспорта для людей с ограниченной подвижностью: Руководство по внедрению положительного опыта“
ЕКМТ, Париж, 1999.

Cost 322: Автобусы с низким уровнем пола. Система автобусов с низким полом, ЕС DG VII, Брюссель, 1995 г.

Cost 335: Доступность железнодорожных систем для пассажиров, ЕС DGVII, Брюссель, 1997 г.
Хартия прав пассажира ЕСАС (скоро появится в печати).

“Упрощение” ЕСАС.СЕАС Doc. 30, часть 1, седьмое издание, 1998 г.
(Политическое заявление ЕСАС в области упрощения авиации).

Совместное исследование ЕСМТ-IRU по экономическим аспектам доступности такси.

*. Резолюции находятся на <http://www.oecd.org/cem/resol/disabled/index.htm>