

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА  
УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ОЛИЙ МАЖЛИСА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА (ОМБУДСМАН)  
НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ НЕКОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УЗБЕКИСТАНА  
ОБЩЕСТВО ИНВАЛИДОВ УЗБЕКИСТАНА

# АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД ПО ИТОГАМ МОНИТОРИНГА ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ



Ташкент – 2015 год

## **Аналитический доклад по итогам мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам**

– Т.: Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека, 2015 – 165 с.

**Ответственный редактор** – профессор, д.ю.н. А.Саидов

**Авторы:** Ф.Бакаева, Д.Муратова

В Аналитическом докладе раскрываются теоретические и практические аспекты проведения мониторингового исследования по вопросам соблюдения международно-правовых и национальных стандартов реализации прав инвалидов на доступ к транспортным услугам. В данном документе отражены результаты мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам, повышение их социальной интеграции путем создания доступной транспортной инфраструктуры, а также рекомендации по улучшению ситуации в данной сфере.

Данное издание рассчитано на работников государственных органов по обеспечению доступа инвалидов к общественному транспорту, транспортных организаций, представителей негосударственных некоммерческих организаций и других институтов гражданского общества и органов самоуправления граждан, всех тех, кто занимается вопросами повышения эффективности механизмов защиты прав, основных свобод и законных интересов инвалидов.

Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека выражает благодарность Представительству ПРООН в Узбекистане за содействие в организации и проведении мониторингового исследования и подготовке публикации аналитического доклада по его итогам.

Национальный центр по правам человека Республики Узбекистан выражает признательность хокимияту г. Ташкента, транспортным организациям, Национальной Ассоциации негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана, Обществу инвалидов Узбекистана, Культурному центру Общества глухих Узбекистана, Обществу слепых, членам рабочей группы по мониторингу соблюдения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам, иным государственным органам и негосударственным некоммерческим организациям за содействие в проведении мониторинга и предоставление необходимых документов и материалов.

© Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека, 2015 г.

© Программа развития ООН в Узбекистане, 2015 г.



# СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>6</b>
----------------------	----------

## **РАЗДЕЛ I.**

<b>КОНЦЕПЦИЯ МОНИТОРИНГА ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ..</b>	<b>12</b>
--	-----------

<b>1.1. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ.....</b>	<b>12</b>
--------------------------------------	-----------

<b>1.2. ПОНЯТИЕ, ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ МОНИТОРИНГА ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ.....</b>	<b>20</b>
---	-----------

<b>1.3. АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПРАВАХ ИНВАЛИДОВ ДЛЯ НУЖД МОНИТОРИНГА.....</b>	<b>23</b>
--	-----------

<i>1.3.1. Конституция Республики Узбекистан.....</i>	<i>24</i>
--	-----------

<i>1.3.2. Международные принципы и нормы по вопросам прав инвалидов.....</i>	<i>26</i>
--	-----------

<i>1.3.3. Законы и иные нормативно-правовые акты Республики Узбекистан, регулирующие права инвалидов.....</i>	<i>35</i>
---	-----------

<i>1.3.4. Анализ законодательства, регулирующего деятельность транспорта и автомобильных дорог.....</i>	<i>42</i>
---	-----------

<i>1.3.5. Мониторинг соблюдения законодательства о социальной защищенности инвалидов.....</i>	<i>51</i>
---	-----------

<b>1.4. МЕТОДЫ СБОРА ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ МОНИТОРИНГА СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ.....</b>	<b>52</b>
---	-----------

## **РАЗДЕЛ II.**

### **МОНИТОРИНГ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ .....58**

2.1. УРОВЕНЬ ДОСТУПНОСТИ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНВАЛИДОВ, ОХВАЧЕННЫХ МОНИТОРИНГОМ.....	58
2.2. СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОСТУПНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ.....	65
2.3. СОСТОЯНИЕ ДОСТУПНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	71

## **РАЗДЕЛ III.**

### **ДОСТУПНОСТЬ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ.....77**

3.1. ОСТАНОВКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	77
3.2. ТРОТУАРЫ.....	86
3.3. ТРОТУАРЫ, ПРИЛЕГАЮЩИЕ К ОСТАНОВОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ.....	89
3.4. ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ.....	90
3.5. ПОДЗЕМНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ.....	93
3.6. АВТОСТОЯНКИ.....	95
3.7. СВЕТОФОРЫ.....	96

## **РАЗДЕЛ IV.**

### **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ...97**

## **РАЗДЕЛ V.**

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ И ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТУ.....107**

5.1. ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОСТУПА ИНВАЛИДОВ К ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ.....	107
5.2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ .....	112
5.3. РАБОТНИКИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ.....	120

<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>131</b>
<b>РЕКОМЕНДАЦИИ.....</b>	<b>135</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ:.....</b>	<b>139</b>
1. Программа заседания Рабочей группы по мониторингу соблюдения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.....	139
2. Вопросник по мониторингу соблюдения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.....	141
3. Данные о количестве улиц г. Ташкента.....	144
4. Перечень нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность транспортных организаций.....	145
5. Данные о транспортных организациях г. Ташкента.....	146
6. Данные о продукции Самаркандского автомобильного завода.....	147
7. Типы транспортных средств.....	148



# ВВЕДЕНИЕ

---

Одним из факторов, определяющих уровень цивилизованности общества, является его отношение к людям с ограниченными возможностями. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в настоящее время в мире более одного миллиарда человек являются инвалидами, что составляет около 15% мирового населения. Из этого числа приблизительно от 110 до 190 миллионов взрослых испытывают серьезные трудности в реализации своих прав. Число людей с инвалидностью продолжает увеличиваться в связи со старением населения и глобальным увеличением хронических заболеваний. На национальные структуры борьбы с инвалидностью влияют состояние здоровья населения, а также экологические и другие факторы, такие как дорожно-транспортные происшествия, стихийные бедствия, конфликты, питание, наркомания и др.

В настоящее время в мировом сообществе признаётся необходимость повышенного внимания и заботы о тех лицах, которые не могут самостоятельно обеспечить себя в силу объективных причин.

Задача современного общества заключается в обеспечении такого положения, при котором мужчины и женщины, являющиеся инвалидами, имели бы те же права и обязанности, как и другие члены общества. Во всех странах мира все еще имеют место препятствия, которые не позволяют инвалидам осуществлять свои права и свободы в полной мере и осложняют их участие в общественной жизни. Наблюдаемое сегодня положение инвалидов в обществе: существование физических, экономических и социальных барьеров интеграции инвалидов в жизнь общества, институциональная сегрегация инвалидов, их пассивность и функциональная зависимость, само отношение общества к инвалидам, как к уязвимым, ущербным – еще раз подтверждает актуальность проблем обеспечения прав инвалидов.

В этой связи обязанностью общества является принятие необходимых мер для устранения препятствий путем обеспечения равных возможностей, благодаря которым различные социальные системы общества, такие как обслуживание, трудовая деятельность, информация и транспорт, станут доступными инвалидам.

В соответствии со статьей 14 Конституции Республики Узбекистан государство строит свою деятельность на принципах социальной справедливости и законности в интересах благосостояния человека и общества<sup>1</sup>. Именно социальная защищенность граждан выступает одним из основных критериев цивилизованности государства. Глава IX Основного закона определяет и гарантирует экономические и социальные права граждан.

Одним из приоритетных направлений государственной политики Республики Узбекистан в области защиты инвалидов является обеспечение инвалидам равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других прав и свобод, предусмотренных Конституцией Республики Узбекистан в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Республики Узбекистан.

Согласно **Конвенции ООН о правах инвалидов**<sup>2</sup> от 13 декабря 2006 года инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом, взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями с различными барьерами окружающей среды может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения людей с инвалидностью в общество.

В статье 9 Конвенции указывается, что меры, включающие «выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности», должны распространяться, в частности, «на здания, дороги, транспорт, [...] школы, жилые дома, медицинские учреждения и рабочие места»<sup>3</sup>, а также всякого рода службы, включая экстренные.

Таким образом, Конвенция, по существу, представляет собой инструмент для изменения сознания общества в сторону гармонизации отношений в сфере проблем инвалидности.

В настоящее время Конвенцию подписали 159 государств, которые после ее ратификации обязаны привести свое национальное законодательство в соответствие с международными стандартами.

---

<sup>1</sup> Конституция Республики Узбекистан: Принята 8 декабря 1992 года на одиннадцатой сессии Верховного Совета Республики Узбекистан двенадцатого созыва (по результатам всенародного референдума, проведенного 27 января 2002 года, и в соответствии с принятым на его основе Законом Республики Узбекистан от 24 апреля 2003 года внесены изменения и дополнения в главы XVIII, XIX, XX, XXIII Конституции Республики Узбекистан. Законом Республики Узбекистан от 11 апреля 2007 года внесены поправки в статью 89, пункт 15 статьи 93, часть вторую статьи 102 Конституции Республики Узбекистан. Законом Республики Узбекистан от 25 декабря 2008 года внесено изменение в часть первую статьи 77 Конституции Республики Узбекистан. Законом Республики Узбекистан от 18 апреля 2011 года внесены изменения и дополнения в статьи 78, 80, 93, 96 и 98 Конституции Республики Узбекистан. Законом Республики Узбекистан от 12 декабря 2011 года внесена поправка в часть вторую статьи 90 Конституции Республики Узбекистан. Законом Республики Узбекистан от 16 апреля 2014 года внесены изменения и дополнения в статьи 32, 78, 93, 98, 103 и 117 Конституции Республики Узбекистан). –Т.: ИПТД «Узбекистан», 2014. –76 с.

<sup>2</sup> Принята Резолюцией 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года// [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/disability.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml)

На основе современных представлений об инвалидности, активных инициатив ООН и других международных организаций Генеральная Ассамблея ООН на 48-й сессии 20 декабря 1993 года (Резолюция 48/96) приняла важный международный документ – **Стандартные Правила обеспечения равных возможностей для инвалидов**<sup>1</sup>.

Республика Узбекистан еще не является участником этих международных договоров. Однако пункт 14 Стандартных правил обеспечения равных возможностей для инвалидов гласит: «настоящие Правила не являются обязательными, они могут стать нормами международного обычного права, когда они будут применяться большим числом государств, выразивших желание соблюдать международное право». Соответственно, Узбекистан руководствуется нормами данного международного документа.

В феврале 2009 года Правительство Республики Узбекистан подписало Конвенцию ООН о правах инвалидов, показав свою приверженность защите прав инвалидов в соответствии с международными стандартами. Узбекистан одним из первых в СНГ обратил внимание на проблему инвалидности, первым из стран Содружества принял в 1991 году Закон «О социальной защищенности инвалидов»<sup>2</sup>, который послужил образцом для разработки подобных законов в других республиках.

В июле 2008 года парламент Узбекистана принял новую редакцию этого закона<sup>3</sup>, в котором механизмы обеспечения равных прав людей с инвалидностью прописаны более детально, а ответственность за невыполнение закона повышена. Принятие новой редакции закона, а также вступление в силу 3 мая 2008 года Конвенции ООН о правах инвалидов обуславливают необходимость активных действий со стороны государственных, негосударственных организаций и агентств ООН по имплементации нового законодательства и обеспечению прав этой группы населения.

Анализ статистических данных (на январь 2013 г.) показывает, что в Республике Узбекистан проживает более 780 тыс. людей с инвалидностью. Из них инвалиды I группы составляют 8,5%, II группы – 71% и III группы – 20,5%. Среди лиц с инвалидностью дети до 16 лет составляют 97 тысяч человек. Число работающих составляет около 34 тысяч человек (около 5% от общего числа людей с инвалидностью старше 16 лет) .

Согласно данным Пенсионного фонда по состоянию на 01.07.2014 г. в стране насчитывается 373,8 тыс. инвалидов от 16 лет<sup>4</sup> и старше.

---

<sup>1</sup> Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов (приняты Резолюцией 48/96 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 1993 года). [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/disabled.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disabled.shtml)

<sup>2</sup> См.: Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2008 г., N 29-30, ст. 277

<sup>3</sup> См.: Там же.

<sup>4</sup> <http://www.12news.uz/news/2013/04/v-uzbekistane-prozhivayut-780-tys-lyudej-s-i/>



В Узбекистане осуществляются целенаправленные меры по реализации законодательных актов по защите социальных прав граждан, в том числе лиц с ограниченными возможностями.

Права инвалидов на участие в жизни общества и защита их интересов закреплена более чем в 80 нормативно-правовых актах, направленных на предоставление им равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других конституционных прав и свобод. В целях регулирования отношений в области социальной защищенности инвалидов парламентом страны 11.07.2008 года в новой редакции принят **Закон Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан»**.<sup>1</sup> Закон обозначил основные направления государственной политики в области социальной защищенности инвалидов, определил условия для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, пользования транспортом, средствами связи и информации, меры по реабилитации инвалидов, обеспечению прав инвалидов на доступ к образованию, право на труд, а также определил виды социальной помощи, оказываемой инвалидам. Принятие данного закона позволило кардинально изменить подходы к решению проблем, связанных с инвалидностью.

Анализ действующего законодательства Республики Узбекистан свидетельствует о том, что в целом, оно соответствует требованиям, предъявляемым международными стандартами, а имеющиеся нарушения прав инвалидов вызваны не конфликтом норм внутреннего законодательства и международного права, а неисполнением норм внутреннего законодательства в рамках правоприменения.

Неисполнение или ненадлежащее исполнение принятых законодательных актов в реальной действительности затрудняют реализацию инвалидами их прав и законных интересов. Большинству инвалидов приходится сталкиваться с определенными дискриминирующими их ситуациями в некоторых сферах жизнедеятельности из-за того, что государство не обеспечило наличие общественного транспорта, приспособленного к нуждам людей с инвалидностью, специально приспособленных устройств для въезда и выезда в жилые и учебные строения инвалидов, не подготовило специальные программы обучения и надлежащим образом оборудованные для инвалидов учебные места.

Проблема безбарьерной или доступной среды для инвалидов сегодня достаточно широко обсуждается как на международном, так и национальном уровнях. Объективно существуют условия, лишаящие их возможности свободного передвижения и реализации своих прав наравне с другими людьми. Эти ограничения выражены в отсутствии специальных технических приспособлений для инвалидов в транспорте и на улице, несоответствии общественных городских зданий и сооружений потребностям людей с ограниченными возможностями, недоступности образовательных учреждений и дефиците образовательных программ для инвалидов.

---

<sup>1</sup> См.:Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2008 г., N 29-30, ст. 277

Большинство лиц с ограниченными возможностями мечтает вести активный образ жизни, реализовать себя, в том числе и профессионально. Если городская среда адаптирована, это помогает реабилитации, и наоборот. Таким образом, создание доступной среды - это часть реабилитационного процесса, который не просто обеспечивает свободное передвижение, возможность работать, получать образование, пользоваться культурными ценностями, но и делает человека экономически и социально независимым, то есть свободным.

Изменение отношения общества к инвалидам долгий и кропотливый процесс, однако, сейчас уже можно говорить о появлении в Узбекистане нового курса, предусматривающего качественно новый уровень понимания проблем инвалидов. В основу нового видения проблем инвалидов положена принципиально иная концепция инвалидности, в которой инвалид рассматривается как лицо, имеющее определенные ограничения жизнедеятельности, а не только ограничение или утрату трудоспособности.

**Основная цель** проведения мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам состоит в том, чтобы привлечь внимание органов государственной власти и управления различного уровня, а также общественности и средств массовой информации к комплексному подходу к решению проблемы создания безбарьерной среды для инвалидов и других маломобильных групп, а также предложить меры по улучшению ситуации в этой сфере.

**Основными задачами** мониторингового исследования были определены:

- ▶ анализ международных стандартов в области прав инвалидов;
- ▶ анализ имеющейся нормативно-правовой базы, регламентирующей доступность окружающей среды для лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности;
- ▶ анализ мер, принимаемых государством для обеспечения необходимого уровня доступности городской среды для лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности;
- ▶ изучение и анализ мнения лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности, проживающих в г. Ташкенте, о создании доступа к общественному транспорту;
- ▶ разработка предложений и рекомендаций по повышению доступности транспортной сферы для лиц с ограниченными возможностями жизнедеятельности.

Аналитический доклад основан на заключениях рабочих групп, участвовавших в организации и проведении мониторингового исследования, сведениях, предоставленных государственными органами и учреждениями, общественными организациями, а также материалах обращений граждан к Уполномоченному Олий Мажлиса Республики Узбекистан по правам человека (Омбудсману).

Результаты мониторинга выявили необходимость обратить особое внимание на вопрос о доступе к социальным правам людей, которые оказались или могут оказаться исключенными

из общественной жизни по причинам, связанным с состоянием здоровья, инвалидностью или иной культурной, социальной и/или экономической ситуацией.

В аналитическом докладе особо подчеркивается, что в контексте доступа к социальным правам отсутствие доступа к одному праву может затруднить доступ к другим правам.

Обращаясь к обозначенной теме, необходимо отметить, что обеспечение равных возможностей людям с ограниченными физическими возможностями – один из главных критериев цивилизованности и важнейший индикатор нравственного здоровья государства и общества. Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека в последние годы уделяет значительное внимание разработке правил организации и методики мониторинговых исследований, касающихся прав уязвимых категорий граждан. Центром подготовлено и издано учебно-методическое пособие «Мониторинг прав ребенка» при поддержке ЮНИСЕФ на узбекском, русском и английском языках.

Совместно с Центром поддержки гражданских инициатив подготовлена и опубликована «Концепция мониторинга соблюдения прав женщин» на узбекском и русском языках.

Аналитический доклад, подготовленный Национальным центром Республики Узбекистан совместно с институтом Омбудсмана, Национальной Ассоциацией негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана и Обществом инвалидов, опубликованный в виде отдельного издания, позволит детально ознакомиться с первым опытом проведения мониторинга соблюдения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.



## РАЗДЕЛ

# КОНЦЕПЦИЯ МОНИТОРИНГА ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

### 1.1. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

С первых лет независимости в Узбекистане осуществляется целенаправленная деятельность государственных органов и неправительственных организаций по имплементации в законодательство и практику деятельности международных стандартов по обеспечению прав инвалидов, к которым присоединилась Республика Узбекистан.

Права инвалидов регулируются в Узбекистане рядом законов: «Об образовании»<sup>1</sup>, «Об охране здоровья граждан»<sup>2</sup>, «О социальной защищенности инвалидов», «О занятости населения»<sup>3</sup>, «О гарантиях прав ребенка»<sup>4</sup>, «О государственном пенсионном обеспечении граждан»<sup>5</sup>, «Об охране труда»<sup>6</sup>, «О физической культуре и спорте»<sup>7</sup>, Трудовым кодексом Республики Узбекистан и др.

Базовым законом, определяющим основы государственной политики в отношении инвалидов, социально-правовой статус инвалидов, является Закон Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан» от 18.11.1991 г., в который в 2008 г. внесены существенные изменения и дополнения<sup>8</sup>. В этом законе

<sup>1</sup> См. Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1997, N 9, ст. 225

<sup>2</sup> См. Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1996 г., N 9, ст. 128

<sup>3</sup> См. Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., N 5-6, ст. 97

<sup>4</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2008 г., N 1-2, ст. 1

<sup>5</sup> См. Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1993, N 9, ст. 338

<sup>6</sup> См. Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1993 г., N 5, ст. 223

<sup>7</sup> См. Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 2000 г. N 5-6, ст. 147

<sup>8</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2008 г., N 29-30, ст. 277

определено, что государственная политика в отношении инвалидов осуществляется в целях обеспечения им равных со всеми другими гражданами Республики Узбекистан возможностей в реализации прав и свобод, устранения ограничений в их жизнедеятельности, создания благоприятных условий, позволяющих вести полноценный образ жизни, активно участвовать в жизни общества, а также выполнять свои гражданские обязанности. Из данного закона видно, что инвалиды обладают всей полнотой социально-экономических и личных прав и свобод, закрепленных в Конституции и других законодательных актах Республики Узбекистан, государство установило принцип недопущения дискриминации инвалидов.

В Законе Республики Узбекистан «**О гарантиях прав ребенка**»<sup>1</sup>, закреплено определение понятия «ребенок-инвалид». Дети-инвалиды отнесены к детям, находящимся в трудной жизненной ситуации в силу сложившихся обстоятельств, нуждающимся в особой защите и поддержке со стороны государства и общества. Законом установлены дополнительные гарантии прав для социально уязвимых детей, в том числе детей-инвалидов.

Согласно ст. 24 вышеназванного закона государство представляет материальную, консультативную и иную помощь и поддержку семьям, воспитывающим детей-инвалидов и детей с недостатками физического и (или) психического развития. Образовательные, медицинские и культурно-просветительские учреждения должны быть приспособлены для свободного доступа детей-инвалидов; с момента установления инвалидности ребенок имеет право на индивидуальную программу реабилитации, обязательную для исполнения соответствующими государственными органами.

Статья 28 закона закрепила право детей-инвалидов на медико-социальную помощь, которая включает профилактическую, лечебно-диагностическую, реабилитационную, санаторно-курортную, протезно-ортопедическую, обеспечение средствами передвижения на льготных условиях и другие виды помощи. При этом дети-инвалиды имеют право на бесплатную

медико-социальную помощь в учреждениях государственной системы здравоохранения, труда и социальной защиты населения, уход на дому. Дети-инвалиды имеют право на обучение и воспитание в образовательных учреждениях по разработанным специально для них образовательным программам и получать образование, соответствующее их физическим, умственным способностям и желаниям.

Закон «**О физической культуре и спорте**» (новая редакция) от 15.09.2005 г. устанавливает равенство прав граждан на занятие физической культурой и спортом, определяет льготы для детей до шестнадцати лет, инвалидов, детей-сирот, пенсионеров, участников и инвалидов войны 1941–1945 годов и приравненных к ним лиц по бесплатному использованию физкультурно-оздоровительных услуг.

Ст. 22 Закона Республики Узбекистан «**Об охране здоровья**» закрепляет право инвалидов на медико-социальную помощь, все виды реабилитации, обеспечение лекарствами, протезно-ортопедическими изделиями, средствами передвижения на льготных условиях. Инвалиды имеют право на бесплатную медицинскую помощь в государственных лечебных учреждениях, уход на дому, на содержание в учреждениях министерства труда и социальной защиты населения.

Значительное внимание социально-правовой поддержке инвалидов уделяется в государственных программах и планах действий, посвященных формированию здорового поколения, укреплению семьи, созданию условий для благополучия и процветания населения Республики Узбекистан.

Так, в **Комплексе дополнительных мер по реализации Целей развития тысячелетия ООН в Узбекистане на период 2011–2015 годов**, утвержденном Постановлением Кабинета Министров 26.01.2011 г., предусмотрено ежегодное принятие отраслевых и территориальных программ создания новых рабочих мест, в т.ч. для лиц с ограниченными возможностями, программы мер по обеспечению социальной защиты одиноких, престарелых, инвалидов и других социально уязвимых категорий населения на 2011–2015 гг., реализация

<sup>1</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2008 г., N 1-2, ст. 1

мероприятий по раннему выявлению врожденных и наследственных заболеваний для предупреждения рождения детей-инвалидов и т.д.

**План дополнительных мер по совершенствованию воспитания детей, формированию здорового и гармонично развитого поколения**, утвержденный Кабинетом Министров 14.10.2011 г., содержит специальные мероприятия культурно-массового характера для детей-инвалидов по проведению спортивных соревнований «Паралимпиада» в школах-интернатах. Более того, Планом предусмотрены также меры по разработке Концепции инклюзивного образования в республике, дистанционному обучению детей и подростков с ограниченными возможностями, выпуску технических средств для социальной адаптации инвалидов.

В **Государственной программе «Год семьи»**, принятой на основе Постановления Президента Республики Узбекистан от 27.02.2012 г., уделено большое внимание оказанию помощи одиноким, престарелым и инвалидам, вовлечению семей, имеющих детей с инвалидностью в непрерывное инклюзивное образование, разработке государственной программы, направленной на предупреждение рождения детей-инвалидов, оказанию медицинской помощи инвалидам на примере развитых зарубежных стран и т.д.

Значительное место в **Государственной программе «Год благополучия и процветания»**, утвержденной Президентом Республики Узбекистан 14.02.2013 г., занимают специальные меры по социальной поддержке лиц с ограниченными возможностями посредством совершенствования медицинского обслуживания инвалидов, внедрения инклюзивного образования, социальной защиты семей, имеющих детей-инвалидов и др.

Огромное значение в обеспечении занятости инвалидов имеют **ежегодные программы по созданию рабочих мест и обеспечению занятости населения**, разрабатываемые правительством и утверждаемые палатами Олий Мажлиса Республики Узбекистан. Программа 2014 г. предусматривает

создание 983,6 тыс. рабочих мест, из которых 221,3 тыс. будут заняты женщинами, одинокими и многодетными гражданами, жертвами торговли людьми, в т.ч. инвалидами. Создание такого количества рабочих мест базируется на развитии всех форм надомного труда, поддержке предпринимательской деятельности, ремесленничества и т.д. Лицам с ограниченными возможностями оказываются услуги по профессиональной подготовке и трудоустройству.

Следует отметить, что различные формы поддержки детей-инвалидов предусмотрены также в **Государственной программе «Год здорового ребенка»**<sup>1</sup>, утвержденной Постановлением Президента Республики Узбекистан от 19.02.2014 г.. Само название программы говорит о том, что приоритетное внимание в ней уделяется укреплению здоровья детей, в т.ч. детей с ограниченными возможностями: лечению данной категории детей за рубежом, строительству для них современных детских домов-интернатов, организации обучения детей-инвалидов на дому за счет государства и т.д. В целях оказания должного уважения и всесторонней поддержки людям почтенного возраста 2015 год объявлен **Годом внимания и заботы о старшем поколении**.

В настоящее время в стране проживает более 2-х миллионов 873 тысяч людей старше 60 лет. В период независимости республики средний возраст населения увеличился с 67 лет в 1990 году до 73,5, а женщин – до 75,8 лет.

Сегодня в Узбекистане проживает 225 тысяч человек, чей возраст превышает 80 лет, 44 тысячи – 90 лет, а 8700 – это люди, перешагнувшие 100-летний рубеж. Следует особо отметить, что среди них 3109 участников Второй мировой войны и 69994 ветерана трудового фронта<sup>2</sup>.

Повышению качества медико-социальной реабилитации детей с отклонениями в развитии, оздоровлению детей и подростков-инвалидов, созданию необходимых условий для их полноценного участия в жизни общества посвящена **Государственная программа по дальнейшему укреплению репродуктивного здоровья населения, охране здоровья**

<sup>1</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 3 марта 2014 г., N 9, ст. 87

<sup>2</sup> Доклад Президента И.Каримова на торжественном собрании, посвященном 22-й годовщине принятия Конституции Республики Узбекистан // Народное слово – 2014. – 6 декабря.

**матерей, детей и подростков в Узбекистане на период 2014–2018 годов**, утвержденная Президентом Республики Узбекистан 1 августа 2014 г.

Одним из требований Конвенции о правах инвалидов является создание государствами независимых механизмов для поощрения, защиты и **мониторинга осуществления данной Конвенции**, привлечение институтов гражданского общества к данному процессу.

Необходимо отметить, что в Узбекистане создана национальная система мониторинга прав человека, которая включает также мониторинг прав инвалидов. Мониторингом занимаются:

- ▶ комитеты и комиссии Законодательной палаты и Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан;
- ▶ Уполномоченный Олий Мажлиса Республики Узбекистан по правам человека (Омбудсман);
- ▶ Институт мониторинга действующего законодательства при Президенте Республики Узбекистан;
- ▶ Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека;
- ▶ Исследовательский центр по демократизации и либерализации судебного законодательства и обеспечению независимости судебной системы при Верховном Суде;
- ▶ министерства и ведомства;
- ▶ негосударственные некоммерческие организации.

Так, мониторинг законов «О социальной защищенности инвалидов», «Об охране труда», «О государственном санитарном надзоре»,<sup>1</sup> «Об охране здоровья» проведен в рамках контрольно-аналитической деятельности Законодательной палатой Олий Мажлиса Республики Узбекистан и Институтом мониторинга действующего законодательства при Президенте Республики Узбекистан.

**Конвенция ООН о правах инвалидов подписана постоянным представителем Республики Узбекистан при ООН в г. Нью-Йорке 27 февраля 2009 г. и вступит в силу после её ратификации парламентом.**

В настоящее время необходимо определить состояние имплементации данной Конвенции и наметить дальнейшие пути внедрения её положений в национальное законодательство и практику деятельности государства.

Следует подчеркнуть, что ратификация Конвенции о правах инвалидов потребует от Узбекистана дальнейшей имплементации в законодательство следующих важных аспектов прав инвалидов:

- ▶ обеспечения прав инвалидов на доступ к физическому окружению, транспорту, информации, услугам, как в городах, так и в сельских районах;
- ▶ обеспечения безопасности инвалидов при чрезвычайных ситуациях;

<sup>1</sup> См. Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1992 г., N 9, ст. 355

- ▶ обеспечения прав инвалидов на свободу от эксплуатации, насилия и пыток;
- ▶ реализации прав на свободу передвижения и гражданство;
- ▶ обеспечения свободы выражения мнения и участия в политической и общественной жизни;
- ▶ отмены законодательных актов, являющихся дискриминационными по отношению к инвалидам;
- ▶ принятия мер для ускорения фактического равенства инвалидов, которые не считаются дискриминацией других лиц и т.д.

В рамках имплементации Конвенции о правах инвалидов следует ввести в практику **постоянный сбор информации о степени реализации прав инвалидов** с учётом требований Конвенции и национального законодательства, обеспечить их доступность для инвалидов, а также ускорить принятие Национального плана действий по ратификации и имплементации Конвенции о правах инвалидов и системы мониторинга её выполнения в национальное законодательство.

Анализ положений Конвенции о правах инвалидов показывает, что для реализации всех прав человека-инвалида, прежде всего, необходимо обеспечение **доступности физического, социального, экономического и культурного окружения**. Согласно ст. 9 Конвенции это означает доступность для лица с ограниченными возможностями транспорта, информации и связи, включая информационно-коммуникационные технологии и системы, а также других объектов и услуг, открытых и представляемых для населения.

Особую актуальность имеет для лиц с инвалидностью доступ к транспорту, благодаря которому они имеют возможность пользоваться услугами образования, здравоохранения, осуществлять право на труд, а также права в сфере участия в общественно-политической и культурной жизни.

Статья 9 Закона Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов» от 11.07.2008 г. (новая редакция) полностью соответствует вышеназванной статье Конвенции

о правах инвалидов, предусматривая необходимость разработки и производства транспортных средств с приспособлениями для доступа к ним инвалидов. Статья 11 закона предусматривает административную ответственность за невыполнение требований по созданию условий инвалидам для беспрепятственного доступа ко всем видам транспорта и другим социальным объектам.

В рамках подготовки к ратификации и реализации в Узбекистане Конвенции ООН о правах инвалидов **назрела необходимость проведения ряда мониторинговых исследований, направленных на сбор и обобщение информации об уровне выполнения международных и национальных норм, регламентирующих права инвалидов, и в первую очередь, права инвалидов на доступ к транспортным услугам.**

Разработка глубоко продуманной Концепции мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам, формирование четкого стратегического плана действий по организации мониторинга невозможна без определения состояния практической реализации вышеуказанного права, т.е. установления предварительного диагноза ситуации в данной сфере.

Предварительный диагноз ситуации расширил знания по теме мониторинга, помог определить проблемы, с которыми сталкиваются инвалиды при использовании транспортных средств.



## Источниками информации при установлении предварительного диагноза ситуации в сфере, избранной для мониторинга прав инвалидов явились:

- ▶ проведение заседания Рабочей группы по мониторингу, на котором проведено **фокусированное групповое интервью**<sup>1</sup> с участием лиц, связанных с данной проблемой, но с разных точек зрения (представители государственных органов, ННО, национального института по правам человека);
- ▶ предварительный анализ правовых норм, касающихся темы мониторинга (международное и внутригосударственное право);
- ▶ анкетирование членов Рабочей группы по мониторингу на основе вопросника по теме: «Мониторинг соблюдения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам»;<sup>2</sup>
- ▶ изучение опыта зарубежных стран по обеспечению доступа инвалидов к транспортным услугам.

## Предварительный диагноз ситуации в сфере обеспечения доступа инвалидов к транспортным услугам на примере г. Ташкента позволил:

- ▶ установить источники информации, необходимые для проведения мониторинга;
- ▶ выявить основные цели и задачи мониторинга, его этапы и методы сбора информации;
- ▶ определить характер нарушений прав инвалидов в указанной сфере.

Анкетирование членов Рабочей группы по мониторингу способствовало **выявлению проблем**, связанных с реализацией прав инвалидов на доступ к транспортным услугам в г. Ташкенте, а именно:

### 1. Основные трудности, с которыми сталкиваются инвалиды при доступе к транспортным услугам:

- ▶ неадаптированность транспорта и остановок к потребностям инвалидов;
- ▶ неиспользование технических средств, установленных в новых автобусах и трамваях (объявление остановок, отражение названия остановок на табло, отсутствие пандуса и др.);
- ▶ остановка автобусов за пределами остановки;
- ▶ грубость и бестактность водителей;
- ▶ отсутствие льгот по бесплатному проезду для инвалидов с детства (кроме инвалидов по зрению, чернобыльцев и воинов-интернационалистов).

<sup>1</sup> См.: Программа заседания Рабочей группы, Приложение №1.

<sup>2</sup> См.: Вопросник «Мониторинг соблюдения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам», Приложение №2

## 2. Категории инвалидов, испытывающих наибольшие трудности:

- ▶ инвалиды-колясочники;
- ▶ инвалиды с нарушением зрения;
- ▶ инвалиды с нарушением слуха.

## 3. Виды транспорта, в доступе к которым инвалиды испытывают наибольшие трудности:

- ▶ автомобильный (автобус, такси);
- ▶ метро;
- ▶ трамвай и троллейбусы;
- ▶ железнодорожный транспорт.

## 4. Объекты инженерной инфраструктуры, создающие дополнительные трудности:

- ▶ тротуары;
- ▶ остановки.
- ▶ наземные и подземные пешеходные переходы;

## 5. Меры по приспособлению транспорта к потребностям и нуждам инвалидов:

- ▶ увеличить количество транспортных средств (автобусов), специально приспособленных для перевозки инвалидов;
- ▶ рассмотреть возможность создания социальных такси, приспособленных для перевозки инвалидов по их заказам;
- ▶ обеспечить необходимыми техническими приспособлениями транспорт общего пользования;
- ▶ обеспечить соблюдение расписания движения транспорта и упорядочить их маршруты;
- ▶ привести в соответствие с нуждами инвалидов остановки для транспорта, наземные и подземные переходы, тротуары;
- ▶ создать необходимые условия для пользования инвалидами личным транспортом, в т.ч. курсы по обучению вождению автомобиля и др.
- ▶ установить специальные звуковые устройства и знаки, облегчающие переход инвалидов через проезжую часть дорог и перекрестков;

Следует отметить, что при установлении предварительного диагноза ситуации в сфере доступа инвалидов к транспортным средствам, обращено внимание на нужды лиц с нарушением зрения, поскольку, в силу объективных причин, они обладают рядом специфических потребностей.

На сегодняшний день в Ташкенте проживает порядка 1,5 тысяч лиц с нарушениями зрения. Следует отметить, что по сравнению с другими тяжелыми формами инвалидности они являются наиболее частыми пользователями общественного транспорта. Это связано со следующими факторами:

- ▶ они являются относительно мобильной категорией лиц с инвалидностью;
- ▶ у них отсутствует возможность самостоятельного управления собственным автотранспортом;
- ▶ со стороны государства им предоставлены льготы по бесплатному проезду в городском пассажирском транспорте.

### **Исходя из того, что лица с нарушениями зрения являются активными пользователями общественного транспорта:**

1. Следует обратить внимание на объявление по громкой связи наименований остановок. Это не требует никаких финансовых затрат, так как автобусы уже оснащены необходимым оборудованием. Вместе с тем это значительно облегчит пользование транспортом для незрячих.
2. Необходимо разработать и реализовать план по поэтапному оснащению городских перекрестков звуковыми светофорами.
3. Необходимо провести анализ законодательной базы и правоприменительной практики поведения водителей при переходе улицы незрячими гражданами. В настоящее время законодательная база существует, но в большинстве случаев поведение водителя зависит не от правовых норм, а от его моральных качеств. В целом незрячие чувствуют себя очень уязвимыми при переходе дороги.
4. Необходимо проработать вопрос нормативного регулирования и мониторинга соблюдения водителями пассажирского транспорта правил подъезда, выгрузки и посадки пассажиров на остановках. В большинстве случаев водители останавливаются не на остановочных площадках, а в радиусе 5–10 метров от нее, что значительно затрудняет ориентацию лиц с нарушениями зрения.
5. Необходимо проанализировать международный опыт и перспективы применения в Узбекистане информационных технологий и средств, позволяющих идентифицировать подошедший транспорт. Например, во многих странах Европы специальные устройства считывают информацию с подъезжающего транспорта и озвучивают ее для незрячих.
6. Необходимо провести мониторинг инфраструктуры дорог. В частности, большинство ирригационных лотков, (которыми заканчиваются некоторые перекрестки), делают нестандартными, не закрывают их решеткой и незрячим очень тяжело их преодолевать. Боязнь предстоящего открытого ирригационного лотка мешает переходить дорогу.
7. Целесообразно установить систему обратной связи лиц с инвалидностью и организаций, осуществляющих пассажирские перевозки для совместного обсуждения и решения вышеуказанных вопросов.

Таким образом, предварительный анализ ситуации в сфере обеспечения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам позволил выдвинуть гипотезу о том, что имеется целый ряд недостатков в сфере выполнения на практике положений ст. 18 Конституции Республики Узбекистан и ст.ст. 9-10 закона Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов».

#### При проведении мониторинговых исследований необходимо:

- ▶ осуществить сбор и анализ информации, подтверждающей наличие на практике нарушений прав инвалидов на доступ к транспортным услугам;
- ▶ выявить причины и условия, способствующие нарушениям прав инвалидов на доступ к транспортным услугам;
- ▶ разработать правовые, организационные и информационно-просветительские мероприятия по улучшению ситуации в указанной сфере;
- ▶ обеспечить информирование органов законодательной, исполнительной и судебной власти, органов государственной власти на местах, Уполномоченного Олий Мажлиса Республики Узбекистан по правам человека, Генеральной прокуратуры Республики Узбекистан, Национального центра Республики Узбекистан по правам человека, транспортных организаций, ННО инвалидов и другие заинтересованные органы о результатах мониторинга для принятия соответствующих мер;
- ▶ широко обсудить итоги мониторинга с участием компетентных государственных органов, хозяйственных организаций, национальных институтов по правам человека, институтов гражданского общества и СМИ.

## 1.2. ПОНЯТИЕ, ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ МОНИТОРИНГА ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

Мониторинг прав инвалидов на доступ к транспортным услугам означает сбор, анализ и оценку информации о состоянии реализации законодательства, соблюдении

международных и национальных стандартов прав инвалидов всеми государственными органами, предприятиями, учреждениями, организациями и должностными лицами в сфере обеспечения необходимых условий для реального доступа инвалидов ко всем видам транспорта. Мониторинг призван содействовать принятию решений, связанных с совершенствованием законодательства, разработкой и принятием новых нормативно-правовых актов, информированием компетентных государственных органов, транспортных организаций, общественности о проблемах, с которыми сталкиваются инвалиды при использовании транспортных средств.

Мониторинг направлен на совершенствование государственной политики в сфере выполнения международных обязательств страны по вопросам прав инвалидов, более глубокую имплементацию положений международных документов и рекомендаций договорных органов в национальное законодательство и практику деятельности соответствующих государственных структур и хозяйственных организаций.

Основная цель мониторинга – усиление гарантий прав инвалидов на доступ к транспортным услугам, закрепленных в ст. 9 Конвенции ООН о правах инвалидов, ст. 18 Конституции Республики Узбекистан и ст.ст. 9–11 Закона Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов».

#### К основным задачам мониторинга относятся:

- ▶ определение соответствия национального законодательства международно-правовым документам по вопросам прав инвалидов;
- ▶ определение соответствия подзаконных актов, регулирующих права инвалидов Конституции Республики Узбекистан и закону «О социальной защищенности инвалидов»;
- ▶ выявление правовых норм, способствующих нарушению либо ограничению прав инвалидов;
- ▶ анализ правоприменительной деятельности государственных органов, ответственных за обеспечение прав инвалидов;
- ▶ выявление нарушений прав инвалидов в деятельности органов государственной власти на местах, транспортных и иных организаций;
- ▶ определение факторов, препятствующих реализации прав инвалидов на доступ к транспортным услугам;
- ▶ формирование статистической базы данных, характеризующих положение инвалидов в обществе;
- ▶ разработка рекомендаций, направленных на усиление гарантий прав инвалидов в сфере доступа к транспортным услугам;
- ▶ широкое обсуждение результатов мониторинга и информирование об основных направлениях совершенствования деятельности органов государственного и хозяйственного управления.

## ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ОРГАНИЗАЦИИ МОНИТОРИНГА

### Первый этап – подготовка к проведению мониторинга:

1. Формирование Рабочей группы по мониторингу;
2. Проведение заседания Рабочей группы по обсуждению ситуации в сфере доступа инвалидов к транспортным услугам и утверждению плана работы Рабочей группы;
3. Формирование базы данных об инвалидах, проживающих в г.Ташкенте;
4. Подготовка информации о зарубежном опыте защиты прав инвалидов в части доступа к транспортным услугам;

5. Анализ международного и национального законодательства о правах инвалидов;
6. Подготовка перечня организаций, ведающих пассажирским транспортом;
7. Разработка инструментария по проведению мониторинга (вопросники, анкеты, карты наблюдения);
8. Подготовка проекта Концепции организации мониторинга;
9. Инструктаж членов Рабочей группы по организации мониторинга.

### Второй этап – проведение мониторинговых исследований

1. Направление писем в соответствующие организации о доступе к информации об их деятельности;
2. Формирование трех рабочих групп:
  - 1) по опросу работников транспорта;
  - 2) по опросу инвалидов;
  - 3) по наблюдению за приспособлениями, которыми оснащен пассажирский транспорт;
3. Формирование аналитической группы по анализу, обобщению и оценке собранных материалов и подготовке итогового документа по мониторингу;
4. Проведение мониторинговых исследований соответствующими рабочими группами.

### Третий этап – анализ, обобщение результатов мониторинга и подготовка итогового документа:

1. Обобщение материалов по мониторингу; деятельности по обеспечению доступа инвалидов к транспортным услугам;
2. Подготовка Аналитического доклада по мониторингу;
3. Подготовка рекомендаций по совершенствованию деятельности по обеспечению доступа инвалидов к транспортным услугам;
4. Направление Доклада в соответствующие государственные органы и организации.

### Четвертый этап – обнародование и широкое обсуждение итогов мониторинга:

1. Опубликование результатов мониторинга в СМИ;
2. Проведение «круглого стола» на тему: «Итоги мониторингового исследования по вопросу доступа инвалидов к транспортным услугам»;
3. Разработка мер по реализации рекомендаций, изложенных в Докладе по мониторингу.

## Мониторинг прав инвалидов на доступ к транспортным услугам охватывает:

- ▶ органы государственной власти и управления г. Ташкента;
- ▶ транспортные и иные организации;
- ▶ структуры, занимающиеся мониторингом прав человека, в т.ч. инвалидов;
- ▶ институты гражданского общества, в т.ч. ННО инвалидов.

### 1.3. АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПРАВАХ ИНВАЛИДОВ ДЛЯ НУЖД МОНИТОРИНГА

Проведение мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам основывается на глубоком анализе правового регулирования данного вопроса в Конституции Республики Узбекистан, международно-правовых документах, регулирующих права инвалидов, законах и иных нормативно-правовых актах, закрепляющих механизмы и процедуры обеспечения прав инвалидов.

Согласно иерархии источников права, установленной законом Республики Узбекистан «О нормативно-правовых актах», каждый правовой акт должен согласовываться с Конституцией и всеми актами более высокого ранга, а именно:

- ▶ Конституция Республики Узбекистан;
- ▶ международные договоры, ратифицированные парламентом;
- ▶ законы и постановления, принимаемые Олий Мажлисом Республики Узбекистан;
- ▶ указы, постановления Президента Республики Узбекистан;
- ▶ постановления и распоряжения Кабинета Министров Республики Узбекистан;
- ▶ нормативно-правовые акты министерств и ведомств;
- ▶ постановления Конституционного суда, Пленумов Верховного суда и Высшего хозяйственного суда Республики Узбекистан;
- ▶ акты местных органов государственной власти.

## 1.3.1. Конституция Республики Узбекистан

**Конституция** (от лат. *constitutio* – установление, устройство) – в материальном смысле представляет собой писанный акт, совокупность актов или конституционных обычаев, которые прежде всего провозглашают и гарантируют права и свободы человека и гражданина, а равно определяют основы конституционного строя, форму правления и административно-территориального устройства, основы организации центральных и местных органов власти, их компетенцию и взаимоотношения, государственную символику и столицу.

Конституция – наивысшая правовая форма, в которой официально закрепляются ценности, институты и нормы конституционного строя, основы государственно-правового регулирования качественных общественных связей и

отношений государственной власти. Конституция – важнейший признак государственности.<sup>1</sup>

Конституции играют огромную роль в жизни каждого государства, что определяется их особым местом в национальной правовой системе. В самом общем виде **Конституцию можно определить** как правовой акт (или совокупность правовых актов), обладающий высшей юридической силой и регулирующий основы организации государства и взаимоотношений государства и гражданина, а также институтов гражданского общества.

**При изучении конституционно-правовой базы, регулирующей права инвалидов, следует обратить внимание на то, что Конституция обладают прямым действием и ее нормы обязательны для исполнения всеми государственными органами, должностными лицами, предприятиями, учреждениями и организациями, а также гражданами.**

### Прямое действие Конституции означает:

**во-первых**, что нормы Конституции обязательны для органов законодательной, исполнительной и судебной власти, а также для органов самоуправления граждан;

**во-вторых**, что гражданин, который считает нарушенными свои права, может обратиться в суд, ссылаясь исключительно на соответствующую статью Конституции, и суд не вправе отказать в рассмотрении дела, ссылаясь на то, что нет конкретизирующих данную норму законов или подзаконных актов.<sup>2</sup>

### Обеспечение защиты прав инвалидов базируется на следующих положениях Конституции Республики Узбекистан:

**Статья 13.** Демократия в Республике Узбекистан базируется на общечеловеческих принципах, согласно которым **высшей ценностью является человек, его жизнь, свобода, честь, достоинство и другие неотъемлемые права**<sup>3</sup>.

Демократические права и свободы защищаются Конституцией и законами.

<sup>1</sup> Энциклопедический юридический словарь. / Под общ. ред. В.Е. Крутских. М. ИНФРА-М, 1998. -368 с.

<sup>2</sup> См. подробнее: Конституционное право: Учебник / Отв.ред. А.Е.Козлов М. Издательство БЕК, 1997. С. 464.

<sup>3</sup> Конституция Республики Узбекистан. - Ташкент. «Узбекистан» 2014 г. С.7



**Статья 15.** В Республике Узбекистан признается безусловное верховенство Конституции и законов Республики Узбекистан<sup>1</sup>.

Государство, его органы, должностные лица, общественные объединения, граждане действуют в соответствии с Конституцией и законами.

**Статья 16.** Ни одно из положений настоящей Конституции не может толковаться в ущерб правам и интересам Республики Узбекистан.

Ни один закон или иной нормативно-правовой акт не может противоречить нормам и принципам Конституции<sup>2</sup>.

В основе защиты прав инвалидов в политической, социально-экономической и культурной сферах жизни общества лежит принцип недискриминации человека независимо от каких-либо обстоятельств, в т.ч. в связи с инвалидностью. Принцип недискриминации и равенства, прав и свобод граждан закреплен в ст. 18 Конституции Республики Узбекистан, которая гласит: «Все граждане Республики Узбекистан имеют одинаковые права и свободы и равны перед законом без различия пола, расы, национальности, языка, религии, социального происхождения, убеждений, личного и общественного положения»<sup>3</sup>.

Льготы могут быть установлены только законом и должны соответствовать принципам социальной справедливости.

**Этот ключевой конституционный принцип закреплен практически во всех законах Республики Узбекистан, включая избирательное, трудовое, семейное, уголовное, административное и иные отрасли законодательства.**

**Ст. 5 Закона «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан»** гласит: «Государство гарантирует

обеспечение учета потребностей инвалидов в мерах социальной помощи и защиты на основе оценки ограничений жизнедеятельности, реализацию программ реабилитации и социальной защиты инвалидов в предусмотренных законодательством видах, создание условий для интеграции инвалидов в общество, принятие необходимых мер по обеспечению защиты инвалидов от всех форм дискриминации»<sup>4</sup>.

**Конституцией установлены способы защиты прав и свобод человека в случае их нарушения.**

В частности, ст. 35 Конституции гласит: «Каждый имеет право как отдельно, так и сообща с другими лицами, обращаться с заявлениями, предложениями и жалобами в компетентные государственные органы, учреждения или к народным представителям.

Заявления, предложения и жалобы должны быть рассмотрены в порядке и в сроки, установленные законом»<sup>5</sup>.

**В статье 44 Конституции** отмечается, что каждому гарантируется судебная защита его прав и свобод, право обжалования в суд незаконных действий государственных органов, должностных лиц, общественных объединений<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Конституция Республики Узбекистан.- Ташкент. «Узбекистан» 2014 г. С.7

<sup>2</sup> См. Там же

<sup>3</sup> См. Там же.

<sup>4</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2008 г., N 29-30, ст. 277

<sup>5</sup> Конституция Республики Узбекистан.- Ташкент. «Узбекистан» 2014 г. С.14

<sup>6</sup> См. Там же. С. 16

Конституция Узбекистана установила следующие принципиальные положения в области прав человека, которые имеют непосредственное отношение к правам инвалидов:

во-первых,	признание и защита прав и свобод человека – это обязанность государства;
во-вторых,	каталог прав и свобод человека должен соответствовать международно-правовым стандартам;
в-третьих,	права и свободы человека принадлежат ему от рождения;
в-четвертых,	в соответствии с принципом равноправия права и свободы предоставлены в равной мере всем и каждому;
в-пятых,	права и свободы человека должны определять смысл, содержание и применение законов в деятельности органов государственной власти;
в-шестых,	гражданам гарантирована судебная защита;
в-седьмых,	осуществление прав и свобод человека не должно нарушать права и свободы других лиц.

### 1.3.2. Международные принципы и нормы по вопросам прав инвалидов

Знание международно-правовых документов и национального законодательства создает необходимую базу для юридической квалификации случаев, зафиксированных в ходе мониторинга прав инвалидов.

**Присоединение к основополагающим международным договорам о правах человека:** из 22 «основных» пактов и конвенций, выделяемых Секретариатом ООН, Узбекистан ратифицировал 19, среди них: Всеобщая декларация прав человека, Международные пакты о гражданских и полити-

ческих правах, экономических, социальных и культурных правах, а также Конвенция о правах ребёнка, Конвенция о ликвидации всех форм расовой дискриминации в отношении женщин и др.

**Международные нормы о правах человека являются важным ориентиром для совершенствования системы защиты прав человека, в т.ч. прав инвалидов в Республике Узбекистан.**

После обретения независимости Узбекистан в 1992 году в первую очередь присоединился к **Всеобщей декларации прав человека и Конвенции ООН о правах ребенка**, которые внесли значительный вклад в формирование основ политики государства в сфере прав человека, включая лиц с ограниченными возможностями.

Прежде всего, следует обратить внимание на **ст. 25 Всеобщей декларации прав человека**, которая гласит:

1. Каждый человек имеет право на такой жизненный уровень, включая пищу, одежду, жилище, медицинский уход и необходимое социальное обслуживание, который необходим для поддержания здоровья и благосостояния его самого и его семьи, и право на обеспечение на случай безработицы, болезни, инвалидности, вдовства, наступления старости или иного случая утраты средств к существованию по не зависящим от него обстоятельствам.
2. Материнство и младенчество дают право на особое попечение и помощь. Все дети, родившиеся в браке или вне брака, должны пользоваться одинаковой социальной защитой.

Следует подчеркнуть, что закон Республики «О социальной защищенности инвалидов» был принят 19 ноября 1991 г., через два месяца после обретения страной независимости, до присоединения к ВДПЧ, что свидетельствует о внимании государства к вопросам защиты прав инвалидов.

**Конвенция ООН о правах ребенка** определяет основные направления деятельности государства и общества в области поддержки детей с ограниченными возможностями. Так, **ст. 23 Конвенции отмечает:**

1. Государства-участники признают, что неполноценный в умственном или физическом отношении ребенок должен вести полноценную и достойную жизнь в условиях, которые обеспечивают его достоинство, способствуют его уверенности в себе и облегчают его активное участие в жизни общества.
2. Государства-участники признают право неполноценного ребенка на особую заботу и поощряют и обеспечивают предоставление при условии наличия ресурсов имеющему на это право ребенку и ответственным за заботу о нем помощи, о которой подана просьба и которая соответствует состоянию ребенка и положению его родителей или других лиц, обеспечивающих заботу о ребенке.
3. В признание особых нужд неполноценного ребенка помощь в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи предоставляется, по возможности, бесплатно с учетом финансовых ресурсов родителей или других лиц, обеспечивающих заботу о ребенке, и имеет целью обеспечение неполноценному ребенку эффективного доступа к услугам в области образования, профессиональной подготовки, медицинского обслуживания, восстановления здоровья, подготовки к трудовой деятельности и доступа к средствам отдыха таким образом, который приводит к наиболее полному, по возможности, вовлечению ребенка в социальную жизнь и достижению развития его личности, включая культурное и духовное развитие ребенка.
4. Государства-участники способствуют в духе международного сотрудничества обмену соответствующей информацией в области профилактического здравоохранения и медицинского, психологического и функционального лечения неполноценных детей, включая распространение информации о методах реабилитации, общеобразовательной и профессиональной подготовки, а также доступ к этой информации, с тем чтобы позволить государствам-участникам улучшить свои возможности и знания и расширить свой опыт в этой области. В этой связи особое внимание должно уделяться потребностям развивающихся стран.

Эти положения нашли свое отражение в законе «**О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан**», в котором закреплено понятие дети-инвалиды, закреплена обязанность государственных органов обеспечивать детей-инвалидов дошкольным и внешкольным образованием, а также общим средним, средним специальным профессиональным и высшим образованием (Глава 4, ст.ст. 15-22). Права детей-инвалидов закреплены также в законах «Об образовании», «Об охране здоровья», «О гарантиях прав ребенка» и др.

Следует отметить, что, несмотря на то, что в Международном пакте о гражданских и политических правах, Международном пакте об экономических, социальных и культурных правах, Конвенции о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин, Конвенции против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания, не предусматриваются положения, непосредственно затрагивающие лиц с инвалидностью, **Комитеты ООН рекомендуют освещать эти вопросы в своих национальных докладах по выполнению этих документов.**

Значительное внимание правам инвалидов уделено в **Замечаниях общего порядка №5 «Лица с какой-либо формой инвалидности» Комитета ООН по экономическим, социальным и культурным правам (1994 г.), в которых подчеркивается:**

1. Хотя в самом Пакте речь не идет конкретно о лицах с какими-либо формами инвалидности, государства обязаны в пределах имеющихся у них ресурсов оказывать всестороннюю поддержку инвалидов, поскольку в Пакте подчеркивается, что его реализация осуществляется без всякой дискриминации независимо от какого-либо обстоятельства (ст. 2).
2. Для целей Пакта «дискриминация по признаку инвалидности» может определяться как включающая любое различие, исключение, ограничение или предпочтение или же отказ в создании разумных условий на основе инвалидности, которая приводит к сведению на нет или затруднению признания, осуществления или использования экономических, социальных или культурных прав. Очень часто, для того чтобы помешать инвалидам в осуществлении их экономических, социальных или культурных прав на равноправной основе с неинвалидами, использовались

Совет ООН по правам человека, Верховный комиссар ООН по правам человека, Комитет ООН по правам человека, Комитет ООН по экономическим, социальным и культурным правам, Комитет ООН по ликвидации дискриминации в отношении женщин анализируют положение дел с реализацией прав инвалидов и вырабатывают рекомендации для государств по этому вопросу.

В 2011 г. УВКПЧ ООН провело **тематическое исследование, посвященное участию инвалидов в политической и общественной жизни.** В рекомендациях, отраженных в исследовании, затрагиваются вопросы недискриминации инвалидов, допуска их к государственной службе, реализации избирательных прав, экспертизы инвалидами законов, введения квот для обеспечения их представленности в органах законодательной, исполнительной и судебной власти. Было обращено значительное внимание на устранение барьеров, препятствующих осуществлению инвалидами их прав, в т.ч. физических и коммуникационных препятствий.

пренебрежение, невежество, предрассудки и ложные представления. Последствия дискриминации по признаку инвалидности были особенно тяжелыми в области образования, занятости, обеспечения жильём, транспортом, в культурной жизни и в обеспечении доступа к общественным местам и службам.

3. Неудача правительств в попытке обеспечить доступность транспортных средств для лиц с какой-либо формой инвалидности серьёзным образом сокращает шансы таких лиц найти подходящую и общую со всеми работу, воспользоваться учебной и профессиональной подготовкой или трудиться на предприятиях любого типа. И действительно, обеспечение доступа к соответствующим и, где это необходимо, специально сконструированным транспортным средствам имеет решающее значение для реализации лицами с какой-либо формой инвалидности практически всех прав, признанных в Пакте.

В своих **Заключительных замечаниях и рекомендациях по итогам рассмотрения Второго национального доклада Узбекистана** Комитет ООН по экономическим, социальным и культурным правам рекомендовал активизировать усилия по обеспечению беспрепятственного доступа инвалидов ко всем видам социальных услуг, включая школьное образование и занятость, в том числе за счет создания для них различных приспособлений в учебных заведениях и на рабочих местах, а также ратифицировать Конвенцию о правах инвалидов (п. 10).

Большое внимание вопросам защиты прав детей с инвалидностью уделено в **Заключительных замечаниях и рекомендациях Комитета по правам ребенка по итогам рассмотрения Третьего-Четвертого национального доклада Узбекистана** (п.п. 49, 50).

Комитет отмечает в качестве позитивного момента тот факт, что закон государства-участника «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан» предоставляет различным лицам, включая детей-инвалидов, право на получение финансовой и технической поддержки. Он также приветствует перевод Конвенции о правах инвалидов на узбекский язык для повышения уровня осведомленности о Конвенции. Тем не менее Комитет обеспокоен следующим:

- a) широкой распространенностью в обществе предвзятых суждений в отношении детей-инвалидов и их стигматизацией;
- b) отсутствием системы сбора дезагрегированных данных о детях-инвалидах, что препятствует разработке необходимых мер политики и программ для поощрения их равноправного участия в жизни общества;
- c) отсутствием законодательного определения инклюзивного образования и обусловленной этим недостаточностью мер по обеспечению инклюзивного образования для детей-инвалидов с учетом наилучших интересов ребенка;
- d) часто встречающейся недоступностью для детей-инвалидов обычных школ вследствие, в частности, физических барьеров, нехватки подготовленного персонала и ненадлежащим образом адаптированных учебных программ;
- e) ограниченной доступностью медицинских услуг для страдающих тяжелыми хроническими заболеваниями, необходимых мер по специальной поддержке, таких как протезы, аппараты для слабовидящих и/или слабослышащих, и услуг, связанных с сексуальным и репродуктивным здоровьем для детей-инвалидов и подростков-инвалидов.

**Напоминая о своем Замечании общего порядка № 9 (2006 год) о правах детей-инвалидов, Комитет настоятельно призывает государство-участника принять на вооружение правозащитный подход к вопросам инвалидности и особо рекомендует государству-участнику:**

- a) организовать информационно-просветительские программы, включая кампании, по вопросам ликвидации дискриминации детей-инвалидов и укреплять правоприменительные механизмы для обеспечения соблюдения законодательства, запрещающего такую дискриминацию;
- b) создать систему сбора и анализа дезагрегированных данных по детям-инвалидам для использования в разработке мер политики и программ, направленных на обеспечение полного и равного осуществления детьми-инвалидами своих прав;
- c) дать четкое законодательное определение инвалидности, соответствующее положениям Конвенции, в том числе определения пониженной обучаемости, когнитивных и психических расстройств, в целях точного выявления детей-инвалидов для эффективного удовлетворения их

потребностей, включая потребность в инклюзивном образовании, без какой-либо дискриминации;

- d) принять на вооружение подход, основанный на социальной модели, в соответствии с положениями статьи 23 Конвенции, Конвенцией о правах инвалидов и другими международными стандартами, обеспечивающий устранение психологических и физических барьеров, препятствующих полному и эффективному участию детей-инвалидов в жизни общества на основе равноправия, в том числе посредством адаптации учебных программ и

**Комитет ООН по ликвидации дискриминации в отношении женщин** также уделяет значительное место правам женщин-инвалидов, поскольку в Конвенции о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин закреплено понятие «дискриминация в отношении женщин» и определены обязательства государств принимать законодательные и иные меры по недопущению и запрету дискриминации женщин (ст. 1, 2).

**В Заключительных замечаниях и рекомендациях Комитета по итогам рассмотрения Четвертого национального доклада Узбекистана** отмечается весьма ограниченный объем имеющихся статистических данных и информации об уязвимых группах женщин, в том числе о престарелых женщинах, женщинах-инвалидах и женщинах, подвергающихся дискриминации на основе их сексуальности. Комитет также обеспокоен тем, что эти женщины зачастую страдают от самых разнообразных форм дискриминации, особенно в том, что касается доступа к образованию, занятости и охраны здоровья, защиты от насилия и доступа к системе правосудия.

**Цель Конвенции** – поощрение, защита и обеспечение полного и равного обеспечения всем инвалидам всех прав человека и основных свобод, а именно:

1. Конвенция дает определение понятия «дискриминация по признаку инвалидности», а именно: «дискриминация по признаку инвалидности» означает любое различие,

применения строительных норм и правил, учитывающих потребности инвалидов, а также подготовки всех специалистов, работающих с детьми-инвалидами или в их интересах;

- e) выделить достаточные людские, технические и финансовые ресурсы, включая специалистов по тяжелым и/или хроническим заболеваниям, поощрять и расширять программы реабилитации детей-инвалидов на общинном уровне, включая группы по поддержке родителей.

**Комитет просит государство-участника в своем следующем докладе представить всеобъемлющую информацию о ситуации de-facto уязвимых групп женщин во всех областях, охватываемых Конвенцией, а также информацию о конкретных программах и достижениях.**

**В Замечаниях общего порядка №18 «Женщины-инвалиды»** Комитет рекомендовал государствам в своих периодических докладах представлять информацию о женщинах-инвалидах и мерах, принятых по обеспечению им равного доступа по всем вопросам социальной и культурной жизни.

В рамках анализа международно-правовых норм и стандартов по вопросам прав инвалидов следует остановиться на положениях **Конвенции о правах инвалидов**. Данная Конвенция не является новым взглядом на права человека-инвалида, она основана на положениях вышеназванных международно-правовых документов. Конвенция, подробно регламентируя все категории прав инвалидов, гарантирует уважение к этим правам.

исключение или ограничение по причине инвалидности, целью или результатом которого является умаление или отрицание признания, реализации или осуществления

наравне с другими всех прав человека и основных свобод в политической, экономической, социальной, культурной, гражданской или любой иной области. Она включает все формы дискриминации, в том числе отказ в разумном приспособлении;

2. К основным принципам Конвенции отнесены: недискриминация, равенство возможностей и доступность для инвалидов;
3. Конвенция определяет основные направления деятельности государства по защите прав инвалидов, касающиеся совершенствования законодательства, государственного управления в данной сфере, проведения информационно-образовательной деятельности, в т.ч. по правам женщин и детей-инвалидов.

**Международным сообществом принят целый ряд специальных международных документов по правам лиц с ограниченными возможностями**, которые, предшествуя Конвенции о правах инвалидов, определяют принципы и механизмы защиты прав инвалидов.

**Декларация о правах умственно отсталых лиц**, принята Генеральной Ассамблеей ООН 20 декабря 1971 г. В ней подчеркивается необходимость оказания помощи умственно отсталым лицам в развитии их способностей в различных областях деятельности, занятии каким-либо полезным делом в меру своих возможностей, реализации ими прав на медицинское обслуживание, образование, обучение и восстановление трудоспособности и т.д.

**Декларация о правах инвалидов**, принятая Генеральной Ассамблеей 9 декабря 1975 г. закрепляет понятие «инвалид», принцип недискриминации инвалидов, перечень основных прав, включая право инвалидов на меры, предназначенные для того, чтобы дать им возможность приобрести как можно большую самостоятельность.

**Всемирная программа действий в отношении инвалидов**, принятая Генеральной Ассамблеей 3 декабря 1982 г., направлена на содействие эффективным мерам по предупреждению

4. В Конвенции подчеркивается, что реализация инвалидами всех прав человека невозможна без обеспечения доступности физического окружения, транспорта, информации, а также других объектов и услуг (ст. 9);

5. Конвенция обязывает государства проводить сбор статистических данных и исследований, касающихся инвалидов (ст. 31) и определить орган, ответственный за координацию деятельности всех структур, занимающихся обеспечением прав инвалидов, а также проводить мониторинг ситуации по исполнению Конвенции.

инвалидности, восстановлению трудоспособности, полному участию в социальной жизни и развитию на началах равенства с другими категориями населения. В Программе подчеркивается ответственность правительств за реализацию прав инвалидов на основе развития социального партнерства с ННО. В данном документе закрепляется понятие «дефект», «инвалидность», «нетрудоспособность», «предупреждение инвалидности», «восстановление трудоспособности», «создание равных возможностей».

**В соответствии с Программой создание равных возможностей означает процесс, с помощью которого физическая и культурная среда, жилищные условия и транспорт, социальные службы и службы здравоохранения, доступ к образованию и работе, культурной и социальной жизни, включая спорт и создание условий для отдыха, делаются доступными для всех.**

Эти положения относятся не только к правительствам. **Любое лицо, возглавляющее какое-либо предприятие, также должно сделать его доступным для людей с инвалидностью.** Это относится к государственным органам, неправительственным организациям, фирмам и частным лицам. Этому способствует распространение информации об улучшении положения инвалидов через СМИ.

**Принципы защиты психически больных лиц и улучшения психиатрической помощи** приняты Генеральной Ассамблеей 17 декабря 1991 г. В данном документе отражены 25 принципов защиты прав психически больных лиц, условий их содержания в психиатрических учреждениях и процедурные гарантии прав пациентов.

**Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов** приняты Генеральной Ассамблеей 20 декабря 1993 г. В Правилах рассматриваются вопросы, касающиеся положения инвалидов в мире, истории разработки международных стандартов по правам инвалидов, разъяснения понятий «инвалидность и нетрудоспособность», «предупреждение инвалидности», «реабилитация», «обеспечение равных возможностей».

**Саламанская декларация лиц с особыми потребностями**, принятая Всемирной конференцией по образованию лиц с особыми потребностями: доступ и качество (Саламанка, Испания, 7-10 июня 1994 г.) посвящена осуществлению политики поощрения инклюзивного образования с тем, чтобы школы могли быть открытыми для всех детей, особенно детей с особыми потребностями.

Декларация призывает правительства принять в форме закона или декларации принципы инклюзивного образования, согласно которым дети поступают учиться в обычные школы с учителями, владеющими навыками обучения детей с особыми потребностями.

Масштабная работа в области оказания содействия и поддержки инвалидам проводится **специализированными учреждениями ООН и другими международными организациями**, которые занимаются программами предупреждения инвалидности, питания, гигиены, образования инвалидов, их профессионально-технической подготовки, трудоустройства. Среди организаций, проводящих данные программы: Международная организация труда (МОТ), Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (ФАО), Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Всемирный почтовый союз (ВПС).

**МОТ** была вовлечена в борьбу против всех форм дискриминации с 1944 года. В **Филадельфийской декларации**, принятой на конференции МОТ, сказано, что «Все человеческие существа, вне зависимости от расы, вероисповедания и пола, имеют право добиваться как материального благосостояния, так и духовного развития на условиях свободы и достоинства, экономической безопасности и равных возможностей».

Наиболее важным из специальных документов МОТ в области защиты прав инвалидов представляется **Конвенция МОТ о профессиональной реабилитации и занятости инвалидов** (или Конвенция № 159. Конвенция вступила в силу 20 июня 1985 года). Конвенция № 159 направлена на обеспечение принятия надлежащих мер в области профессиональной реабилитации в интересах всех категорий инвалидов и для расширения связанных с занятостью возможностей инвалидов на рынке труда.

В 2001 году МОТ опубликовала **«Кодекс практики по обращению с инвалидами на рабочем месте»**. В свете того, какие трудности испытывают инвалиды при получении доступа на рынок труда, существует острая необходимость в улучшении возможностей профессионального обучения в компаниях, получения доступа к обучению внутри и вне компаний с целью повышения возможностей для карьерного роста.

В преамбуле к Уставу Всемирная организация здравоохранения (**ВОЗ**) объявляет, что осуществление наивысшего достижимого стандарта здоровья «является одним из основных прав любого человеческого существа без различия расы, религии, политических взглядов, экономических или социальных условий», и что «здоровье всех народов является обязательным условием достижения мира и безопасности и зависит от максимально полного сотрудничества между личностями и государствами». Что касается инвалидности и уважения принципов, на которых основана ее работа, в 1980 году ВОЗ опубликовала в экспериментальных целях **«Международную классификацию инвалидности, нарушений и ограниченности»** (International-Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps, ICDH). Линейная модель этой классификации – болезнь, нарушение, инвалидность, ограниченность – играла важную роль в



течение многих лет, обеспечивая приемлемые теоретические и практические рамки для рассмотрения вопроса «что такое инвалидность?».

ВОЗ в 1995 году начала работу по пересмотру ICIDH. Пересмотр привел к формулировке новой классификации. **Новая Международная классификация нарушений здоровья, причин нетрудоспособности и инвалидности (ICFDH)**, принятая на Всемирной ассамблее ВОЗ в мае 2001 года, основана на идее социальной обусловленности инвалидности.

Следует отметить, что кроме международных документов, регулирующих вопросы обеспечения прав инвалидов, данный вопрос регламентируется также и региональными документами.

На **европейском уровне** не было принято каких-либо конкретных пактов по правам лиц с ограниченными возможностями, но были приняты договора, которые гарантируют защиту всех лиц, включая и лиц с ограниченными возможностями:

**Европейская конвенция о правах человека и основных свобод** (1950) предусматривает в статье 14, что права и свободы, закрепленные в Конвенции, должны быть обеспечены «без дискриминации по любому признаку, в частности по признаку пола, расы, цвета кожи, языка, религии, политических или иных убеждений, национального или социального происхождения, принадлежности к национальным меньшинствам, имущественного, или иного положения»;

**Европейская социальная хартия** (1961) и пересмотренная Европейская социальная хартия (1996). **Хартия основных прав Европейского Союза** (2000) вновь утвердили запрет на все формы дискриминации и уважение прав инвалидов участвовать в жизни общества. Основные права, упомянутые в Хартии, включают достоинство, равенство, солидарность, права граждан и правосудие.

Также, стоит отметить развитие на европейском уровне политики по социальной интеграции людей с ограниченными возможностями. В основе этих действий лежат принципы

равенства и отсутствия дискриминации, которые должны быть включены в рамки политики государств, а также в социальных программах, инициированных и осуществляемых в различных сферах (образование, занятость, социальная помощь, медицинское страхование и т.д.).

В частности, Европейский Союз начал осуществлять между 1988 и 1996 две программы небывалого масштаба – Гелиос I и II – направленные на экономическую и социальную интеграцию инвалидов.

Совет Европы опубликовал в 1992 году **Рекомендацию №R(92)6 о последовательной политике в отношении инвалидов**. Основная идея, оформившаяся в этот период (1975-1993), состояла в том, что инвалиды, помимо разнообразных, свойственных только им проблем, сталкиваются с целым рядом неблагоприятных социальных факторов. Это стало основой для нового взгляда на инвалидность и для вывода о том, что реакция общества должна быть производной динамического взаимодействия множества факторов: относящихся к личности (способность, автономия и т. д.), окружающей среде (доступность, участие в общественной жизни и т. д.) и обществу (законы, нормативные акты и т. д.). В основе этого общего подхода лежит приоритет прав человека и основных свобод.

**«Планом действий Совета Европы по содействию правам и полному участию инвалидов в обществе» (на 2006 – 2015 годы)** в порядке реализации положений Конвенции ООН о правах инвалидов среди 15 основных направлений деятельности, включающих все ключевые области жизни инвалидов (в том числе такие, как образование, занятость, социальная и юридическая защита, участие в культурной, политической и общественной жизни, повышение уровня информированности, **беспрепятственное пользование транспортом**, информацией и коммуникациями, доступная окружающая среда), особое внимание уделено необходимости реабилитации инвалидов как приоритетной цели любого общества – для повышения уровня автономии (независимости) инвалидов как личности и обеспечение их экономической независимости и полной интеграции в общество.

Вопросы разрешения проблем инвалидов были подняты и в рамках регионального сотрудничества государств: 1983–1992 и 1993–2002 годы были объявлены **Азиатско-тихоокеанскими десятилетиями инвалидов**, 2000–2009 – **Африканским**

**десятилетием инвалидов**, 2003–2012 – **Десятилетием инвалидов арабских стран**, 2003 год – **Годом инвалидов в Европе**.

### **Анализ международных норм и принципов, регламентирующих права инвалидов, позволил сформулировать следующие выводы:**

- ▶ обеспечение всех прав человека-инвалида возлагается на государство и соответствующие государственные органы, ответственные за реализацию отдельных категорий прав инвалидов (образование, здравоохранение, трудозанятость и др.);
- ▶ во всех законах и иных нормативно-правовых актах следует закрепить принцип недискриминации инвалидов, определить конкретные механизмы и процедуры обеспечения равных прав и равных возможностей инвалидов во всех сферах жизни общества (гражданской, политической, экономической, социальной, культурной);
- ▶ к основным гарантиям обеспечения основных прав инвалидов относятся меры по обеспечению доступности социальных объектов и услуг в сфере образования, здравоохранения, трудозанятости, жилья, транспорта, спорта и отдыха;
- ▶ любые государственные органы или организации, социальные объекты, общественные структуры, коммерческие фирмы должны быть доступны для людей с инвалидностью;
- ▶ важное значение имеет обеспечение доступности транспортных средств для лиц с какой-либо формой инвалидности. Специально сконструированные транспортные средства имеют решающее значение для реализации инвалидами практически всех прав, закрепленных в основных международных документах по правам человека, в т.ч. Конвенции о правах инвалидов;
- ▶ в Конвенции ООН о правах инвалидов и других международных документах не раскрываются способы обеспечения доступности транспортных услуг и поэтому каждое государство разрабатывает собственные подходы к решению данной проблемы с учетом зарубежного опыта.

### 1.3.3. Законы и иные нормативно-правовые акты Республики Узбекистан, регулирующие права инвалидов

Национальное законодательство, регулирующее права инвалидов охватывает:

- ▶ рамочный и базовый закон Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов», регулирующий весь комплекс прав инвалидов в социально-экономической сфере;
- ▶ законы и иные нормативно-правовые акты по вопросам осуществления прав инвалидов на образование;
- ▶ законы и иные нормативно-правовые акты, регулирующие права инвалидов на охрану здоровья и медицинское обслуживание;
- ▶ законы и иные нормативно-правовые акты по вопросам трудоустройства инвалидов;
- ▶ законы и иные нормативно-правовые акты по вопросам прав инвалидов в сфере физической культуры, спорта и отдыха;
- ▶ законодательство, закрепляющее права инвалидов на доступ к социальным объектам и услугам, транспорту, средствам связи и информации;
- ▶ законодательство, регулирующее права инвалидов в сфере правосудия;
- ▶ законодательство по вопросам участия инвалидов в государственных и общественных делах;
- ▶ законодательство об ответственности за нарушение прав инвалидов.

**В рамках проведения мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам глубокому правовому анализу подверглось законодательство Республики Узбекистан, регулирующее вопросы обеспечения лиц с инвалидностью широкими возможностями использования транспортных средств для реализации своих конституционных прав и свобод.**

**Признано важным для нужд мониторинга:**

- ▶ проанализировать законодательство, закрепляющее право инвалидов на доступ к транспортным средствам, приспособленным к их нуждам и потребностям;
- ▶ изучить законодательство, определяющее механизмы и процедуры организации доступа лиц с инвалидностью к транспортным услугам;

- ▶ исследовать полномочия, функции и задачи государственных органов, транспортных организаций, предприятий по выпуску транспортных средств, отвечающих потребностям инвалидов;
- ▶ рассмотреть правовые основы создания и введения в практику специальных приспособлений для инвалидов на остановках транспорта, звуковых сигналов и знаков на перекрестках и др.;
- ▶ выявить пробелы в законодательном регулировании вопросов доступа инвалидов к транспортным средствам;
- ▶ внести рекомендации по совершенствованию правовой регламентации механизмов реализации прав инвалидов на пользование транспортными средствами, приспособленными к их нуждам и потребностям.

### Закон «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан» от 18.11.1991 г., (новая редакция от 11.07.2008 г.).

Характерные особенности закона «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан»:

1. Базовый закон, регулирует общественные отношения в сфере прав и свобод людей с инвалидностью;
2. Определяет понятия «инвалид», «дети-инвалиды», «социальная защита инвалидов», «реабилитация инвалидов» и др.;
3. Устанавливает гарантии прав инвалидов от всех форм дискриминации;
4. Определяет основные направления государственной политики в области прав инвалидов и полномочия государственных органов;
5. Закрепляет нормы, предусматривающие создание условий беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, пользования транспортом, средствами связи и информации;
6. Закрепляет нормы, обеспечивающие условия беспрепятственного доступа инвалидов к пользованию транспортом.

**Статьи 9, 10, 11 закона конкретизируют создание условий для беспрепятственного доступа инвалидов к пользованию транспортом:**

#### **«Статья 9. Учет потребностей инвалидов при проектировании и застройке населенных пунктов, разработке и производстве транспортных средств, средств связи и информации**

Проектирование и застройка населенных пунктов, формирование жилых районов, разработка проектных решений на новое строительство, реконструкция зданий, сооружений и их комплексов, а также разработка и производство транспортных средств, средств связи общего пользования и информации без приспособления указанных объектов для доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами **не допускаются**.

Нормы и правила на строительство и реконструкцию зданий, сооружений и их комплексов должны быть разработаны с учетом мнения соответствующих общественных объединений инвалидов и согласованы с Министерством труда и социальной защиты населения Республики Узбекистан.

#### **Статья 10. Обеспечение беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, пользованию транспортом, средствами связи и информации**

Органы государственного управления, органы государственной власти на местах, предприятия, учреждения и организации (далее – организации) обязаны создавать условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым помещениям, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, объектам здравоохранения и спорта, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом, всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, транспортными коммуникациями, средствами связи общего пользования и информации.

Организации, осуществляющие транспортное обслуживание населения, обеспечивают оборудование специальными приспособлениями вокзалов, аэропортов и других объектов, позволяющих инвалидам беспрепятственно пользоваться их услугами.

Жилые помещения, занимаемые инвалидами или семьями, имеющими в своем составе инвалида, а также строящееся жилье для инвалидов должны быть оборудованы специальными средствами и приспособлениями в соответствии с индивидуальной программой реабилитации инвалида. Оборудование указанных жилых помещений осуществляется организациями, в ведении которых находится жилищный фонд. Порядок финансирования этих мероприятий определяется Кабинетом Министров Республики Узбекистан. В тех случаях, когда указанные объекты невозможно приспособить для беспрепятственного доступа инвалидов, соответствующими организациями должны быть разработаны и осуществлены необходимые меры, обеспечивающие удовлетворение потребностей инвалидов.

#### **Статья 11. Ответственность за невыполнение обязанностей по обеспечению беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, пользованию транспортом, транспортными коммуникациями, средствами связи и информации**

За невыполнение предусмотренных настоящим Законом требований по созданию условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым помещениям, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, объектам здравоохранения и спорта, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом, всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, транспортными коммуникациями, средствами связи общего пользования и информации должностные лица организаций привлекаются к административной ответственности.

Применение административного взыскания не освобождает организации от обязанности исполнения требований настоящего Закона по созданию условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, пользования транспортом, транспортными коммуникациями, средствами связи общего пользования и информации».

**Таким образом, в ст. 9-11 закона определены основные требования по обеспечению прав инвалидов на доступ к транспортным услугам, а именно:**

- 1. Не допускается** разработка и производство транспортных средств без их приспособления для доступа к ним инвалидов;
- 2. Органы государственной власти и управления на местах, предприятия, учреждения и организации обязаны** создавать условия инвалидам, включая инвалидов-колясочников, для беспрепятственного доступа к пользованию железнодорожным, воздушным, водным, междугородным, автомобильным транспортом, всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта и транспортным коммуникациям;
- 3. Организации, осуществляющие транспортное обслуживание населения, обеспечивают** оборудование специальными приспособлениями вокзалов, аэропортов и других объектов, позволяющих инвалидам беспрепятственно пользоваться их услугами.
- 4. Невыполнение** вышеуказанных требований влечет привлечение должностных лиц к административной ответственности.

В целях выполнения положений вышеназванного закона 17.07.1992 г. принято **Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Вопросы социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан»**, в котором предусмотрено следующее:

Государственному комитету Республики Узбекистан по строительству:

- ▶ при разработке республиканских нормативных документов по планировке и застройке населенных мест, проектированию и строительству зданий и сооружений различного назначения обеспечить учет социальных и функциональных требований инвалидов;
- ▶ Совету Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятам областей и г.Ташкента предусмотреть размещение специализированных жилых домов и центров социального обслуживания инвалидов при планировании застройки микрорайонов, кварталов и других жилых образований и реконструкцию общественных зданий и сооружений различного назначения с учетом функциональных требований и специфики жизнедеятельности инвалидов.

**Данным Постановлением Правительства не определены специальные меры, направленные на соблюдение прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.**

4 июня 2009 г. Главным государственным санитарным врачом Республики Узбекистан утверждены Санитарные правила и нормы проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения.

### **В Разделе I «Общие положения» Санитарных правил и норм отмечается:**

**Не допускается:** реализация проектов застройки населенных мест, строительства и реконструкции зданий, сооружений, включая **аэропорты, железнодорожные вокзалы и автовокзалы**, речные порты, спортплощадки, объекты просвещения и культуры, **разработка общественного транспорта, без учета потребностей инвалидов** и маломобильных групп населения. Проекты объектов, посещаемых инвалидами, должны быть согласованы с Узбекским обществом инвалидов (статьи 8, 9, 10, 11, 12, 13 Закона Республики Узбекистан от 18 ноября 1991 г. «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан»).

При проектировании и строительстве вышеперечисленных объектов следует соблюдать правила и нормы настоящего документа, а также требования нормативных документов, действующих на территории Республики Узбекистан (СанПиН N 0227-07 «Планировка и застройка населенных мест Узбекистана», СанПиН N 0146-04 «Проектирование жилых домов в климатических условиях Узбекистан», ШНК 2.08.01-05 «Жилые здания», ШНК 2.08.02-07 «Общественные здания и сооружения», ШНК 2.07.02.-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения», КМК 2.01.03-06 «Строительство в сейсмических районах», КМК 2.01.01, КМК 2.01.11 и др.).

### **Раздел III Санитарных правил и норм посвящен организации пешеходных путей, пандусов и лестниц:**

На территории специализированных учреждений для инвалидов, во избежание травматизма, подходы к зданию, пути движения детей-инвалидов, инвалидов с ослабленным зрением или слепых к площадкам отдыха, спортивным площадкам не должны пересекаться с транспортными проездами. В местах пересечения пешеходных дорожек и тротуаров с проездами для транспорта высота бортового ограждения должна быть не более 2 см, рекомендуется применять “безбарьерную” технологию.

Все проезды и подходы к зданию в пределах специализированного учреждения должны иметь твердое покрытие (асфальт, бетон, плитка и т.п.).

Ширина пути движения в расчете на передвижение инвалида на кресле-коляске должна быть не менее 1,8 м, ширина пути со встречным движением инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. Продольный уклон путей передвижения инвалидов на креслах-колясках должен быть не более 5

градусов. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2 градуса. Параметры путей передвижения на участках должны соответствовать требованиям ШНК 2.07.02 (включая ширину пути, покрытия, устройство лестниц и пандусов).

В специализированных детских учреждениях для детей с нарушениями опорно-двигательного аппарата уклон дорожек и тротуаров не должен превышать 5 градусов, а ширина их должна быть не менее 1,8 м. На поворотах и через каждые 6 метров они должны иметь площадки для отдыха.

На участке для прогулок слепых и слабовидящих детей ширина дорожек должна быть не менее 3 м и иметь двустороннее ограждение в двух уровнях, на высоте 90 см и 15 см. Ограждения предусматриваются для всех предметов, которые могут явиться препятствием на пути движения детей (деревья, столбы, кустарники).

**Около поворотов, вблизи перекрестков, у зданий,** около столбов и других препятствий дорожки должны иметь крупнозернистую структуру покрытий (к асфальту добавляется гравий), что должно явиться сигналом для замедления хода.

**Вдоль пешеходных дорожек и тротуаров** (жилые районы, микрорайоны, махалли) рекомендуется через каждые 200 м устраивать места отдыха, оборудуя их скамьями, питьевыми фонтанчиками и урнами для мусора.

Пешеходные дорожки и площадки, примыкающие к озелененным участкам микрорайона, полив которых осуществляется напуском воды или дождеванием, во избежание затопления территории должны быть приподняты над озелененным пространством на 7 см, а края дорожек должны быть ограждены бортиком высотой 4 см и шириной 10 см. Для отвода воды дорожным покрытиям внутренних проездов следует придавать поперечный уклон: односкатный при ширине покрытия 3,5–4,5 м и двухскатный при большей ширине.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью дорог высота бортов должна быть не менее 2,5 см, а в наиболее опасных местах не менее 4 см.

**Нельзя допускать загромождения пешеходных дорог, тротуаров и проездов к транспортным магистралям,** не предусмотренными генпланом или проектом застройки ограждениями, киосками, подсобными помещениями и другими застройками, а также открытыми ирригационными лотками и арыками.

Для обеспечения безопасного перехода инвалидов, лиц с пониженным зрением, а также инвалидов с пониженным слухом, через проезжую часть улицы в местах крупных и сложных развязок транспорта переходы **следует оградить защитными приспособлениями и обеспечивать светофорами, продублированными звуковыми сигналами.** Высота кнопки включения светофора должна быть на уровне не более 1,7 м и не менее 0,9 м для инвалидов на креслах-колясках.

**Остановки** общественного и специализированного транспорта должны размещаться на расстоянии не более 100 м от общественных зданий и сооружений, посещаемых инвалидами.

**Посадочные площадки** остановочных комплексов общественного транспорта должны примыкать к расширенной части проезжей дороги. Наличие открытых ирригационных лотков, арыков, ступеней между посадочной площадкой и дорогой недопустимо. Посадочные площадки должны быть приподняты над проезжей частью дороги не менее чем на 0,2 м. Длина свободной посадочной площадки для одного маршрута общественного транспорта должна быть не менее 10 м, для двух и более маршрутов – не менее 20 метров. Ширина свободной посадочной площадки должна быть не менее 1,5 метров.

**При наличии перепада уровня тротуара и посадочной площадки** обязательно устройство пандусов между ними с бордюрным обрамлением по всей длине и уклоном не более 1:10. При длине пандуса более 2 метров требуется установка поручней, выполненных в соответствии с требованиями КМК 2.07.01-96.

Перепады горизонтальных уровней участков пешеходных путей, превышающих 4 см, должны быть оборудованы пандусами. В исключительных случаях они могут быть винтовыми.



Высота подъема каждого марша пандуса должна быть не более 0,6 м при уклоне 1:12. При высоте подъема 0,2 м – не более 1:10. Поперечный уклон не должен превышать 1:50.

В начале и конце каждого подъема следует устанавливать горизонтальные площадки шириной не менее ширины самого пандуса и длиной не менее 1,5 м, при изменении направления пандуса ширина горизонтальной площадки должна обеспечивать возможность поворота кресла-коляски (1,5 x 1,5 м). Внешние боковые края пандуса и площадок следует ограждать бортиками высотой не менее 5 см.

Входы в подземные транспортные коммуникации, переходы через магистрали, входы в метро должны быть **оснащены пандусами**, а на внутренних лестницах установлены **механические трапы** для обеспечения инвалидам условий для свободного доступа и передвижения.

Ступени лестниц на путях движения инвалидов должны быть шероховатыми, без выступов. Ребра решеток на пути движения инвалидов должны располагаться перпендикулярно движению, с разрывами между ребрами не более 1,3 см.

**Пандусы или лестничные марши** должны ограждаться на

высоту не менее 0,9 м и заканчиваться поручнями на высоте 0,9 м для взрослых и 0,5 м для детей дошкольного возраста, причем длина их должна заканчиваться, превышая длину пандуса или лестничного марша не менее чем на 0,3 м.

Диаметр круглых поручней не должен превышать 0,05 м, прямоугольных – 0,04 м.

**На автостоянках в микрорайонах, махаллях**, а также около учреждений, посещаемых инвалидами, следует предусматривать места для личного транспорта инвалидов из расчета не менее 10% от общего числа машино-мест и 2% при общем числе машино-мест до 1000 и не менее 20% около специализированных учреждений.

**Стоянки для индивидуального автотранспорта инвалидов** рекомендуется располагать не далее 50 м (но не ближе 15 м) от жилых и общественных зданий, где проживают инвалиды и мест приложения труда.

Для устранения вредного влияния шума и выхлопных газов стоянки следует отделять от зданий звукоизолирующими посадками.

Следует подчеркнуть, что **обеспечение инвалидов транспортными услугами является отдельным видом социальной помощи инвалидам, которая оказывается органами государственной власти на местах и иными государственными органами** (ст.ст. 26, 27 Закона «О социальной защищенности инвалидов»).

### 1.3.4. Анализ законодательства, регулирующего деятельность транспорта и автомобильных дорог

За годы независимости в Узбекистане принят пакет законов и иных нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность железнодорожного, воздушного, водного, междугородного, автомобильного, городского и пригородного транспорта.

23 апреля 1997 г. принят закон «**О городском пассажирском транспорте**»<sup>1</sup>. Согласно ст. 3 закона под городским пассажирским транспортом понимается зарегистрированный на территории Республики Узбекистан автомобильный и электрический транспорт, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа в пределах города.

**Статья 5** закона устанавливает: к городскому пассажирскому транспорту относятся **автобусы, трамваи, троллейбусы, метрополитен, маршрутные и линейные такси**, которые осуществляют пассажирские перевозки по определенным маршрутам, согласно расписанию движения, за плату в соответствии с установленным тарифом.

Линейные такси оказывают услуги по перевозке в порядке заявок пассажиров за плату по показанию таксометра (счетчика).

**Согласно статье 7**, перевозка пассажира городским пассажирским транспортом осуществляется на основе договора перевозки, сторонами которого являются:

- ▶ **перевозчик** – юридическое лицо, владеющее транспортным средством на правах собственности или иных законных основаниях, оказывающее на коммерческой основе услуги городских пассажирских перевозок и имеющее на это специальное разрешение (лицензию);
- ▶ **пассажир** – физическое лицо, пользующееся услугами перевозчика.

По договору перевозки перевозчик обязан перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения. Пассажир обязан оплатить установленную плату за проезд, а при наличии багажа – и за провоз багажа.

**Основные задачи перевозчика закреплены в ст. 8 закона, которая гласит:**

- ▶ удовлетворение потребности граждан в перевозках;
- ▶ улучшение качества и культуры обслуживания пассажиров;
- ▶ организация ритмичной работы городского пассажирского транспорта;
- ▶ обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, безопасности движения транспортных средств, а также требований охраны окружающей среды.

<sup>1</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2006 г., № 37-38, ст. 367;

Государственное управление городским пассажирским транспортом осуществляется Кабинетом Министров Республики Узбекистан, органами государственной власти на

местах, а также специально уполномоченным Кабинетом Министров органом по управлению городским пассажирским транспортом.

К одной из важных задач органа по управлению городским пассажирским транспортом относятся разработка и реализация комплексных мер по развитию всех видов городского пассажирского транспорта и **совершенствованию системы обслуживания пассажиров, расширению объемов и видов оказываемых им услуг, а также разработка правил оказания пассажирских услуг и контроль за обеспечением прав пассажиров (ст.13).**

В законе отмечается, что проектирование, строительство, обустройство и содержание пассажирских станций, остановочных и диспетчерских пунктов, а также строительство

новых трамвайных и троллейбусных линий осуществляется за счет местного бюджета (ст. 15).

#### В Разделе I «Общие положения» Санитарных правил и норм отмечается:

- ▶ развитие маршрутной сети и различных видов городского пассажирского транспорта осуществляется, исходя из потребностей населения;
- ▶ на территории пассажирских пунктов должны быть оборудованные перроны для безопасной посадки и высадки пассажиров, в том числе инвалидов и пассажиров с детьми;
- ▶ на всех пассажирских станциях, конечных и остановочных пунктах размещается информация о наименовании, номере маршрута и интервале движения;

- ▶ в городском пассажирском транспорте перевозчик создает необходимые удобства для проезда инвалидов и пассажиров с детьми;
- ▶ перевозчик обязан обеспечить безопасность жизни и здоровья пассажиров;
- ▶ перевозчик обязан осуществлять льготную перевозку отдельных категорий граждан.

Закон «Об автомобильном транспорте»<sup>1</sup> от 23 августа 1998 г. закрепил понятия «автомобильный транспорт», «автотранспортные средства», «перевозчик», «клиент», определил частную и публичную форму собственности автомобильного транспорта, установив классификацию транспортных средств на пассажирские, грузовые и специальные.

<sup>1</sup> См. Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1998 г., № 9, ст. 174; 2015 г., № 23, ст. 301

## Основными полномочиями государственного органа по управлению автомобильным транспортом являются:

- ▶ разработка нормативных актов по организации и совершенствованию автомобильных перевозок;
- ▶ разработка концепции национальных программ развития автомобильного транспорта;
- ▶ разработка прогнозов государственных **нужд** республики и **населения** в перевозках;
- ▶ формирование и проведение единой инвестиционной, научно-технической и социальной политики в области автомобильного транспорта;
- ▶ содействие формированию и развитию рынка автотранспортных услуг;
- ▶ организация и совершенствование лицензирования перевозки пассажиров, багажа и грузов;
- ▶ защита прав и интересов перевозчиков и клиентов;
- ▶ организация обучения и повышения квалификации кадров;
- ▶ контроль за соблюдением законодательства об автомобильном транспорте;
- ▶ осуществление международного сотрудничества в области автомобильного транспорта (ст.10).

Государственный орган по управлению автомобильным транспортом в соответствии с законодательством может иметь и иные полномочия.

Согласно ст.18 закона перевозчик обязан соблюдать установленные правила перевозки пассажиров, обеспечивать их безопасность и необходимые условия и удобства обслуживания.

**19 августа 1999 г. принят закон «О безопасности дорожного движения»**, который направлен на обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также окружающей природной среды.

В законе определен ряд понятий, в т.ч. «транспортное средство», а также перечень специально уполномоченных государственных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения, к которым относятся:

- ▶ **Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта;**
- ▶ **Государственно-акционерная компания по строительству и эксплуатации автомобильных дорог;**
- ▶ **Государственная служба безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан.**

Согласно ст. 26 закона участники дорожного движения вправе свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии с Правилами дорожного движения, получать полную и достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения, качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением дорожного движения.

**В целях конкретизации положений вышеуказанных законов принят ряд постановлений Кабинета Министров Республики Узбекистан:**

1. Постановлением Кабинета Министров от 4 ноября 2003г. утверждены **Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом<sup>1</sup>**, в которых дается определение ряда понятий, связанных с автомобильным транспортом, устанавливаются виды перевозок и их организация.

В §3 «Условия проезда» определяются следующие правила:

▶ **Посадка и высадка пассажиров может осуществляться только на остановочных пунктах.** При наличии на маршруте остановок «по требованию», пассажир должен заблаговременно известить водителя о необходимости остановки автотранспортного средства;

▶ Посадка и высадка пассажиров маршрутного или линейного такси осуществляется по требованию пассажиров с соблюдением правил дорожного движения;

▶ Пассажир, у которого имеется проездная карточка либо другой документ, подтверждающий право на проезд, обязан предъявить ее (его) при посадке в автобус;

▶ На городских автобусных маршрутах пассажир имеет право провозить с собой бесплатно детей в возрасте до семи лет;

▶ Для пассажиров с детьми дошкольного возраста, беременных женщин, инвалидов и престарелых граждан **в салоне автобуса отводится 6 передних мест в зависимости от его вместимости.** Иные пассажиры, занимающие эти места, должны освободить их для указанных лиц;

▶ **Водитель обязан отправлять автобус от остановки только с закрытыми дверями после полного окончания высадки и посадки пассажиров, четко и правильно объявлять остановки, а при изменении маршрута следования объявлять об этом на каждом остановочном пункте. Переполнение салона автобуса сверх установленной общей вместимости, установленной для конкретного типа автобуса, не допускается.**

2. Этим же Постановлением Кабинета Министров утверждены **Требования по обеспечению автобусных перевозок в Республике Узбекистан**, в которых определены субъекты обеспечения безопасности автобусных перевозок.

В данном Документе закреплены **основные задачи Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, дорожно-эксплуатационных, коммунальных, железнодорожных и иных организаций** в обеспечении безопасности автобусных перевозок. Установлены также особые условия перевозки детей и организации автобусных остановок:

<sup>1</sup> См. Собрание постановлений Правительства Республики Узбекистан, 2003 г., N 11, ст. 108

**Выбор местоположения автобусных остановок** производится соответствующими службами заказчика перевозок и дорожных организаций, **исходя из требований СНиП**. При этом должны быть соблюдены условия обеспечения максимального удобства пассажиров, необходимой видимости автобусных остановок и безопасности движения транспортных средств и пешеходов в их зоне;

Местоположение автобусных остановок согласовывается с главным архитектором города (района), государственной службой безопасности дорожного движения, а в зоне железнодорожных переездов – с отделениями железной дороги и утверждается хокимиятами;

**Обустройство автобусных остановок в городах осуществляется хокимиятами, на автомобильных дорогах – дорожными организациями в соответствии с требованиями нормативных документов;**

**Хокимияты и дорожные органы должны обеспечивать организацию освещения автобусных остановок и подходов к ним в городах и населенных пунктах в темное время суток в соответствии с требованиями СНиП;**

Порядок содержания и уборки автобусных остановок, а также предприятия и организации, осуществляющие эту работу, определяются хокимиятами;

### **3. Приказом Начальника Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта в 2004 г. утверждено Положение о пассажирских автовокзалах, автостанциях<sup>1</sup> в котором определяются понятия «автовокзал», «перрон» и другие термины, порядок их организации, их категории, функции и обязанности автовокзалов и автостанций.**

В частности, в Положении отмечается:

- ▶ обеспечивается своевременное и достоверное информирование пассажиров по вопросам, связанным с использованием автовокзалов, автостанций;
- ▶ комнаты матери и ребенка предназначаются для обслуживания пассажиров с малолетними детьми и детьми – инвалидами, беременных женщин.

#### **Глава VIII Положения, регулирующие вопросы организации информационной службы автовокзалов и автостанций:**

Информационная работа предусматривает быстрое и четкое ориентирование пассажиров по вопросам, относящимся к сообщению автотранспортных средств.

#### **Информация пассажиров может осуществляться:**

- а)** средствами зрительной справки, помещенными в здании автовокзала, автостанции в виде схем, таблиц, телесправки;
- б)** ответами на вопросы по двухсторонней связи (радио, справки);

<sup>1</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2004 г., № 4, ст. 48; 2006 г., № 23, ст. 216; 2011 г., № 26, ст. 274; 2013 г., № 52, ст. 699

- в) автоматической справочной установкой;
- г) сообщением справочных данных по телефонам городской сети;
- д) передачей объявлений по станционной радиотрансляционной сети;
- е) личными ответами персонала на вопросы пассажиров (справочное бюро).

**Все справочные данные сообщаются пассажирам бесплатно.**

Целью зрительной справки является создание возможности для пассажиров самостоятельно, без обращения к персоналу, получить необходимую информацию.

**Основными элементами зрительной справки являются:**

- а) схемы линий автотранспортных сообщений, обслуживаемых данным автовокзалом, автостанцией, расположение и нумерация мест в салонах автотранспортных средств;
- б) расписание отправления и прибытия автотранспортных средств с указанием платформ и постов;
- в) таблица стоимости проезда пассажира и провоза багажа;
- г) выписка из Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Республике Узбекистан и перечень предоставляемых льгот;
- д) указатели и таблицы, содержащие данные о работе билетных касс и других служб, о выходах на платформы отправления и прибытия автобусов и т. п.

Размещать схемы, таблицы и указатели необходимо с учетом направления движения пассажиров на автовокзале, автостанции применительно к вопросам, возникновение которых наиболее вероятно у пассажиров.

Справочное бюро должно быть обеспечено необходимыми пособиями и справочными материалами.

**По радиотрансляционной сети производится систематическая информация пассажиров по вопросам:**

- а) прибытия автобусов;
- б) времени начала посадки (за 15 и 10 минут) и об отпадении автотранспортных средств в рейс за 5 и 3 минут;
- в) введения дополнительных рейсов автотранспортных средств и продажи билетов на них;
- г) изменения времени стоянки транзитных автотранспортных средств;
- д) наличия свободных мест в автотранспортных средствах.

Передача объявлений по радиоретрансляционной сети возлагается на дежурного диспетчера.

При наличии оборудованного помещения для радиопередач эти обязанности могут возлагаться на диктора. При этом кабинет диспетчера должен быть оснащен связью с диктором и иметь отдельный микрофон для включения в трансляционную сеть.

Кроме объявлений по вопросам транспортного движения и работы билетных касс, радиоретрансляционная сеть используется для передачи разовых объявлений, таких как: о детях, отставших от взрослых пассажиров, забытых пассажирами вещах, найденных документах.

Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта имеет право проводить проверки соблюдения Положения и иных нормативных актов в области автомобильных перевозок.

- 4. В 2004 году Постановлением Кабинета Министров «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта»** утверждено Положение об Агентстве. Согласно Положению Агентство автомобильного и речного транспорта является **органом государственного управления**, специально уполномоченным для решения вопросов структурных и институциональных преобразований, содействия формированию и развитию рынка услуг и безопасности автомобильных и речных перевозок.

**К основным задачам Агентства** относятся не только формирование правовой базы, но и разработка программ развития автомобильного и речного транспорта с учетом потребностей экономики и населения в перевозках, формирование базы данных по стандартам и правилам регулирования автомобильного и речного транспорта и осуществление контроля в данной сфере, внесение предложений о привлечении к ответственности лиц, виновных в нарушении правил эксплуатации автомобильного и речного транспорта.

- 5. 25 октября 2006 г. принято Постановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по совершенствованию порядка проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования»<sup>1</sup>**, которым утверждено Положение о порядке проектирования, строительства и реконструкции, автомобильных дорог общего пользования, касающееся технико-экономических вопросов строительства автомобильных дорог общего пользования.

Анализ законов и иных нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта показал следующее:

Закон **«О железнодорожном транспорте»<sup>2</sup>** от 15 апреля 1999 г. определяет порядок организации перевозок грузов, пассажиров и багажа, грузобагажа на железнодорожном транспорте, но не содержит ни одного положения, касающегося создания условий для проезда инвалидов.

<sup>1</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2006 г., N 43-44, ст. 427

<sup>2</sup> См. Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1999, N 5, ст. 118



**В Правилах нахождения пассажиров и других лиц на железнодорожных вокзалах (станциях), утвержденных Постановлением Кабинета Министров от 30 ноября 2011 г., указывается, что:**

- ▶ проезд лица в инвалидной коляске через железнодорожные пути допускается только по пешеходным переходам и обязательно с сопровождающим;
- ▶ посадки-высадки и нахождения на территории железнодорожного вокзала (станции) **пассажиров с ограниченными возможностями**, организованных групп, в том числе детских, воинских команд.
- ▶ в задачи железнодорожных вокзалов входит обеспечение безопасных и комфортных условий для

**Постановлением Кабинета Министров от 13 апреля 2012 г. утверждены Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом Республики Узбекистан<sup>1</sup>**, в которых установлен перечень лиц, которые вправе получать скидки на проезд.

Билеты на железнодорожном транспорте продаются пассажирам за полную стоимость, за исключением граждан, для которых законодательством установлен льготный проезд.

**Право бесплатного проезда по железной дороге один раз в год (туда и обратно) предоставлено:**

- ▶ Героям Советского Союза и лицам, награжденным орденом Славы трех степеней;
- ▶ инвалидам – ликвидаторам аварии на Чернобыльской АЭС (в пределах Республики Узбекистан).
- ▶ инвалидам войны 1-й и 2-й групп из числа военнослужащих, рабочих и служащих, получившим ранение и лицам, к ним приравненным;

**Право на пятидесятипроцентную скидку от полной стоимости билета по железной дороге один раз в год в обмен на талоны и по предъявлении удостоверения (туда и обратно) предоставлено:**

- ▶ инвалидам войны 3-й группы;
- ▶ участникам войны и лицам, к ним приравненным.

Лицам, которым полагается проезд с пятидесятипроцентной скидкой по железной дороге один раз в год (туда и обратно), предоставляется по их желанию бесплатный проезд один раз в два года (туда и обратно) в обмен на талоны двух лет (текущего и предыдущего или текущего года и последующего). При этом в прямом направлении оформление такой поездки производится в обмен на два талона «туда», а в обратном – на два талона «обратно». Этот порядок распространяется также на инвалидов войны 3-й группы и на лиц, приравненных к участникам войны.

<sup>1</sup> См.Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2012 г., № 16, ст. 180; 2013 г., № 37, ст. 485

Лицам, сопровождающим инвалидов войны 1-й группы (не более одного сопровождающего), предоставляется пятидесятипроцентная скидка от полной стоимости билета один раз в год (туда и обратно) в обмен на талоны. При оформлении билетов сопровождающему лицу к учету принимаются только талоны текущего года. Талоны предыдущего и следующего годов к учету не принимаются. Оформление билетов сопровождающему лицу взамен талонов бесплатно не производится.

Важным руководством к эффективному использованию мощностей предприятий автомобильной отрасли, сохранению имеющихся рабочих мест, созданию новых служит Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «**О мерах по реализации программ – «дорожных карт» по финансовому оздоровлению убыточных, экономически несостоятельных и низкорентабельных предприятий регионального значения**»<sup>1</sup> от 28 мая 2014 года. Реализация в 2014 году программ по финансовому оздоровлению экономически несостоятельных и низкорентабельных предприятий позволила нормализовать их деятельность, увеличить прибыль. Было сокращено 6 убыточных автобусных маршрутов, 18 линий маршрутных такси и уменьшена протяженность 13 маршрутов.

Согласно ст. 51–1 «**Нарушение законодательства о социальной защищенности инвалидов**» Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности невыполнение требований по созданию условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры, а также для пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом, всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, транспортными коммуникациями, средствами связи общего пользования и информации влечет наложение штрафа на должностных лиц от десяти до пятнадцати минимальных размеров заработной платы. То же правонарушение, совершенное повторно в течение года после применения административного взыскания, влечет наложение штрафа на должностных лиц от пятнадцати до тридцати минимальных размеров заработной платы.

**Анализ ряда законов и иных нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность транспортных средств, приводит к выводу, что положения закона «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан» об учете потребностей инвалидов при пользовании транспортными средствами и транспортными коммуникациями не нашли своего подробного и четкого отражения в вышеуказанных нормативно-правовых актах. Частично, очень скупо закреплены права инвалидов на доступ к транспортным услугам в:**

- ▶ Законе «О городском пассажирском транспорте»;
- ▶ Положении о пассажирских автовокзалах, автостанциях;
- ▶ Правилах нахождения пассажиров и других лиц на железнодорожных вокзалах (станциях);
- ▶ Правилах перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом Республики Узбекистан.

<sup>1</sup> См. Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2014 г., № 22, ст. 258

### 1.3.5. Мониторинг за соблюдением законодательства о социальной защищенности инвалидов

Необходимо подчеркнуть, что в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 30 декабря 2009 г. «**О мерах по совершенствованию структуры Министерства труда и социальной защиты населения Республики Узбекистан**», данное Министерство является

республиканским органом государственного управления, осуществляющим реализацию политики в области труда, занятости и социальной защиты населения, в т.ч. инвалидов. Согласно **Положению о министерстве** оно осуществляет контроль за соблюдением законодательства в данной сфере, участвует в формировании государственной политики в области градостроительства, обеспечивающей доступность объектов инфраструктуры для инвалидов, содействует производству специальных средств передвижения, приспособлений производственного и бытового характера для инвалидов.

**Министерство вправе координировать деятельность иных государственных органов в сфере труда и социальной защищенности инвалидов, налагать штрафы на организации за нарушения законодательства по указанным вопросам, вносить предложения об отмене актов органов государственного и хозяйственного управления, принятых в нарушение действующего законодательства.**

В рамках Министерства функционируют: **Управление охраны труда и Государственная правовая инспекция труда.**

Управление охраны труда осуществляет государственный контроль за соблюдением законодательства об охране труда и единых требований в области труда для всех организаций, а также за соблюдением законодательства о социальной защите инвалидов в части создания условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры, а также для пользования всеми видами транспорта, транспортными коммуникациями, средствами связи общего пользования и информации.

**Управление осуществляет:**

- ▶ проверки соблюдения законодательства о социальной защите инвалидов;
- ▶ принимает меры по обеспечению организациями беспрепятственного доступа инвалидов ко всем видам транспорта и транспортным коммуникациям;
- ▶ информационно – разъяснительную работу в СМИ по вышеуказанном вопросам.

**Управление имеет право:**

- ▶ требовать от должностных лиц соответствующую информацию, устранения обнаруженных нарушений;
- ▶ приостанавливать работу организаций и выдавать предписания об устранении нарушений, привлекать виновных к ответственности и налагать штрафы на

организации за нарушение требований по созданию условий для беспрепятственного доступа инвалидов к пользованию железнодорожным, воздушным, водным,

междугородным автомобильным транспортом, всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, транспортным коммуникациям.

Управление возглавляет начальник, являющийся одновременно главным государственным техническим инспектором труда Республики Узбекистан. Главные специалисты Управления являются государственными техническими инспекторами труда и государственными экспертами по условиям труда Министерства труда и социальной защиты населения.

Постановлением Кабинета Министров от 5 декабря 2011г. утверждено **Положение «О порядке применения финансовых санкций к организациям за нарушение законодательства о занятости населения и социальной защите инвалидов, а также приостановлении деятельности организаций за нарушение законодательства об охране труда».**

В Положении указывается, что контроль за соблюдением требований ст. 10 Закона «О социальной защищенности инвалидов» и ст. 9 закона «Об охране труда» осуществляется государственными техническими инспекторами труда и государственными экспертами по условиям труда Министерства труда и социальной защиты населения Республики Узбекистан и соответствующими региональными структурами данного министерства.

В Положении установлены права и обязанности инспекторов и порядок наложения штрафа за нарушение законодательства о занятости населения и социальной защите инвалидов с приложением образцов и форм «Постановления о временном приостановлении деятельности организации и эксплуатации средств производства» и других документов.

## 1.4. МЕТОДЫ СБОРА ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ МОНИТОРИНГА СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

**Метод сбора информации** – это способы сбора информации и обработки данных, которые используются для получения всесторонней характеристики объективной действительности и ситуации в сфере практической реализации прав инвалидов на пользование транспортными средствами и транспортными коммуникациями.

**Источниками информации при проведении мониторинга являются:**

### 1. Письменные источники:

- ▶ нормативно-правовые акты, регулирующие права инвалидов;
- ▶ международные документы по правам инвалидов, а также зарубежный опыт;

- ▶ внутренние акты (локальные), регулирующие деятельность хокимията г. Ташкента, подчиненных ему транспортных структур, определяющих права и обязанности транспортных организаций, работу с жалобами граждан, административные решения органов и должностных лиц;
- ▶ ведомственные статистические отчеты, иные документы;
- ▶ письменные ответы на запросы Национального центра Республики Узбекистан по правам человека государственных органов и транспортных организаций, а именно:
  1. *Хокимията г.Ташкента;*
  2. *Министерства здравоохранения Республики Узбекистан;*

3. *Генеральной прокуратуры Республики Узбекистан;*
4. *Правления АО «Тошшахартрансхизмат»,*
5. *Главного управления внутренних дел г. Ташкента;*
6. *Республиканской инспекции медико-социальной экспертизы внебюджетного Пенсионного фонда при Министерстве финансов Республики Узбекистан;*
7. *Главного управления благоустройства города Ташкента;*
8. *Главного управления труда и социальной защиты населения города Ташкента;*
9. *Главного управления архитектуры и строительства города Ташкента;*
10. *Самаркандского автомобильного завода.*

## 2. Персональные источники:

- ▶ информация, полученная от должностных лиц, работников и посетителей государственных органов, хокимиятов, транспортных организаций, представителей ННО, органов самоуправления граждан;
- ▶ работники хокимията г. Ташкента, Правления акционерной компании «Тошшахартрансхизмат», представители Общества инвалидов и иных ННО инвалидов.

## 3. Проведение наблюдений и измерений:

- ▶ осмотр состояния зданий, помещений, транспортных средств;
- ▶ информирования инвалидов об особенностях работы транспорта с учетом потребностей инвалидов;
- ▶ осмотр, наблюдение за функционированием и измерение приспособлений, созданных в салонах транспортных средств, на остановках и перекрестках, установленных дорожных знаков, сигналов, табло и иных форм наблюдения за поведением водителей, контролеров, работников диспетчерских служб, их реакцией на запросы инвалидов.

**Инструментарий по проведению мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам охватывает следующие документы:**

- ▶ интервью с вопросником для выявления отношения водителей автотранспортных средств к потребностям и нуждам инвалидов;
- ▶ анкетирование представителей ННО инвалидов о ситуации в сфере обеспечения прав инвалидов на доступ к транспортным средствам на основе анкет,

которые заполняются непосредственно анкетиремыми на условиях анонимности;

- ▶ изучение степени удобства транспортных средств и остановочных пунктов для нужд и потребностей инва-

лидов на основе заполнения карточек наблюдений, содержащих перечень вопросов, на которые наблюдатель старается получить ответ.

### **Сбор письменных материалов для подготовки итогового документа о результатах мониторинга:**

1. Копии документов: внутренние документы хокимията, транспортных организаций, приказы, инструкции;
2. Переписка: письменные ответы на запросы, аналитические материалы, полученные от организаций;
3. Магнитофонные и видеозаписи, фотографии – доказательства нарушений прав инвалидов, зафиксированные техническими средствами.

### **ПОЛУЧЕНИЕ СОГЛАСИЯ У ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ НА ПРОВЕДЕНИЕ МОНИТОРИНГА**

До начала практических действий по проведению мониторинга направляется письмо в хокимият г. Ташкента, в котором излагается цель и задачи мониторинга, содержится просьба выразить согласие на его проведение.

Кроме того, аналогичные письма-уведомления подготавливаются для отдельных групп, которые будут заниматься опросами водителей транспортных средств, а также наблюдением и изучением салонов транспортных средств, остановок и т.д.

### **РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ПРОВЕДЕНИЮ МОНИТОРИНГА**

**Для организации и проведения мониторинга прав инвалидов создана Рабочая группа из представителей:**

1. Национального центра Республики Узбекистан по правам человека;
2. Уполномоченного Олий Мажлиса Республики Узбекистан по правам человека (Омбудсмана);
3. Министерства юстиции Республики Узбекистан;
4. Министерства труда и социальной защиты населения Республики Узбекистан;
5. Министерства народного образования Республики Узбекистан;
6. Министерства здравоохранения Республики Узбекистан;

7. Института мониторинга действующего законодательства при Президенте Республики Узбекистан;
8. Института социальных исследований при Кабинете Министров Республики Узбекистан;
9. Хокимията г.Ташкента;
10. Государственной акционерной компании «Ўзбекистон темир йўллари»;
11. Правления акционерной компании «Тошшахартрансхизмат»;
12. Независимого института мониторинга формирования гражданского общества;
13. Комитета женщин Узбекистана;
14. Совета Федерации профсоюзов Узбекистана;
15. Благотворительного общественного фонда «Махалла»;
16. Национальной Ассоциации негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана;
17. Центра изучения правовых проблем;
18. Общества инвалидов Узбекистана;
19. Общества слепых Узбекистана;
20. Общества глухих Узбекистана;
21. Членов Консультативного совета при НАННОУз.

## **ОБОБЩЕНИЕ СОБРАННОЙ ИНФОРМАЦИИ И ПОДГОТОВКА ИТОГОВОГО ДОКУМЕНТА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОВЕДЕННОГО МОНИТОРИНГА**

**По итогам проведенного мониторинга готовится Аналитический доклад в котором:**

- ▶ описывается и анализируется ситуация в сфере практической реализации прав инвалидов на доступ к транспортным услугам;
- ▶ обосновываются причины и условия, способствующие нарушениям прав инвалидов;
- ▶ представляются доказательства, свидетельствующие о нарушениях прав инвалидов: количественные и качественные показатели;
- ▶ формулируются предложения и рекомендации, направленные на совершенствование организационно-правовых механизмов обеспечения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.

## Аналитический доклад направляется:

### 1. Органам и организациям, принимавшим участие в проведении мониторинга и непосредственно ответственным за обеспечение прав инвалидов:

- ▶ хокимият г. Ташкента;
- ▶ транспортные организации;
- ▶ районные поликлиники г. Ташкента;
- ▶ Узбекское агентство по автомобильному и речному транспорту;
- ▶ Министерство труда и социальной защиты населения.

### 2. Государственным органам и учреждениям, осуществляющим внешний вневедомственных контроль и надзор в сфере обеспечения прав человека, в т.ч. инвалидов:

- ▶ Законодательная палата Олий Мажлиса Республики Узбекистан;
- ▶ Сенат Олий Мажлиса Республики Узбекистан;
- ▶ Уполномоченный Олий Мажлиса Республики Узбекистан по правам человека (Омбудсман);
- ▶ Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека;
- ▶ Институт мониторинга действующего законодательства при Президенте Республики Узбекистан;
- ▶ Министерство юстиции Республики Узбекистан;
- ▶ Министерство внутренних дел Республики Узбекистан;
- ▶ Генеральная прокуратура Республики Узбекистан;
- ▶ Исследовательский центр по демократизации и либерализации судебного законодательства и обеспечению независимости судебной системы при Верховном Суде Республики Узбекистан.

### 3. Институтам гражданского общества, осуществляющим общественный контроль за соблюдением прав человека, в т.ч. прав инвалидов:

- ▶ Национальная ассоциация негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана;
- ▶ Независимый институт мониторинга формирования гражданского общества;
- ▶ Комитет женщин Узбекистана;
- ▶ Благотворительный общественный фонд Узбекистана «Махалла»;
- ▶ Общественное движение молодёжи Узбекистана «Камолот»;
- ▶ Республиканский центр социальной адаптации детей;
- ▶ Общество инвалидов Узбекистана;
- ▶ Общество слепых;
- ▶ Общество глухих;



- ▶ другие негосударственные некоммерческие организации, представляющие интересы инвалидов;
- ▶ Центр изучения правовых проблем.

## **ОБНАРОДОВАНИЕ ИТОГОВ МОНИТОРИНГА И ИХ ШИРОКОЕ ОБСУЖДЕНИЕ**

**В целях обнародования результатов мониторинга прав инвалидов на доступ к транспортным услугам осуществляются следующие мероприятия:**

1. Опубликование информации о проведенном мониторинге и его итогах в СМИ: в газетах «Народное слово», «Правда Востока», журнале «Демократизация и права человека»;
2. Публикация краткого варианта Аналитического доклада в газетах и журналах, издаваемых негосударственными некоммерческими организациями;
3. Проведение заседания «круглого стола» на тему: «Мониторинг прав инвалидов на доступ к транспортным услугам и его результаты»;
4. Проведение Обществом инвалидов пресс-конференции для информирования журналистов и общественности об итогах мониторинга;
5. Размещение материалов заседания «круглого стола» на веб-сайте Национального центра Республики Узбекистан по правам человека, Национальной Ассоциации негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана, Общества инвалидов Узбекистана.



## РАЗДЕЛ

### а. АНАЛИЗ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

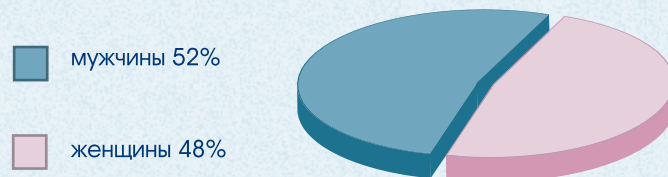
В целях изучения обеспечения доступности транспортных услуг для инвалидов и других категорий маломобильных граждан на основе создания и применения комплекса методов организационно-технологического обеспечения и проектирования систем их транспортного обслуживания Национальным центром Республики Узбекистан по правам человека, Уполномоченным Олий Мажлиса Республики Узбекистан по правам человека (Омбудсман), Обществом инвалидов, Национальной Ассоциацией негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана совместно с заинтересованными ведомствами и организациями проведен мониторинг прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.

### б. УРОВЕНЬ ДОСТУПНОСТИ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНВАЛИДОВ, ОХВАЧЕННЫХ МОНИТОРИНГОМ

Мониторинг осуществлялся посредством анкетирования инвалидов в районных поликлиниках г. Ташкента, а также инвалидов, являющихся членами негосударственных некоммерческих организаций, по результатам которого подготовлена и представлена обобщенная информация о потребности данных категорий населения в обеспечении доступности объектов транспортной инфраструктуры.

**Анкетированием было охвачено 150 человек, в том числе инвалидов различных подкатегорий. Из них по гендерному признаку – 78 мужчин и 72 женщины.**

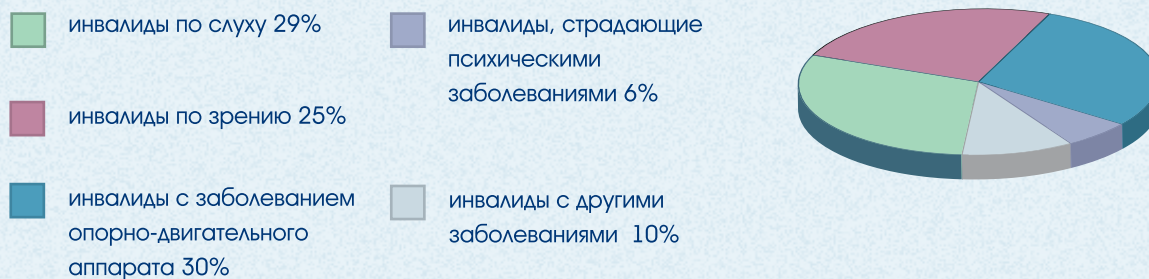
## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОПРОШЕННЫХ ИНВАЛИДОВ ПО ГЕНДЕРНОМУ ПРИЗНАКУ



### Целевой группой мониторинга явились лица с инвалидностью:

- ▶ инвалиды с заболеванием опорно-двигательного аппарата, использующие различные приспособления для ходьбы или кресла-коляски;
- ▶ инвалиды с дефектами зрения;
- ▶ инвалиды с дефектами слуха;
- ▶ инвалиды, страдающие психическими заболеваниями;
- ▶ инвалиды, страдающие другими заболеваниями (ДЦП, эпилепсия, аутизм).

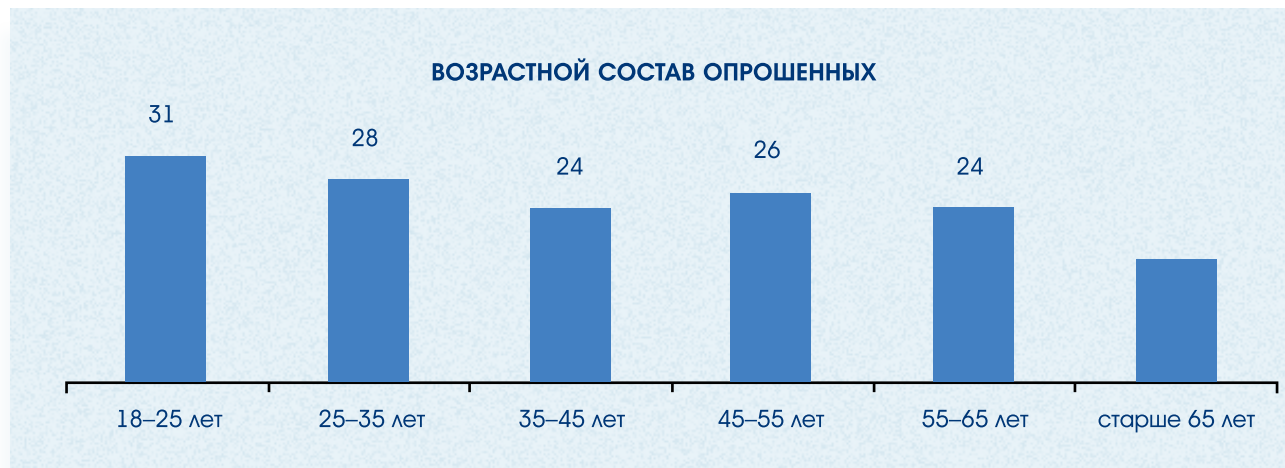
## ЦЕЛЕВАЯ ГРУППА МОНИТОРИНГА



### Возрастной состав опрошенных выявил следующую картину:

- ▶ лица с инвалидностью в возрасте от 18 – 20,6%;
- ▶ до 25 лет – 21%;
- ▶ от 25–35 лет – 19 %;
- ▶ 45–55 лет – 17%;
- ▶ от 35–45 лет и от 55–65 лет – по 16%.

Иными словами, 40% участвовавших в опросе граждан – составляют молодые люди с инвалидностью в возрасте до 35 лет.



По группам инвалидности лица, участвовавшие в опросе, распределились следующим образом:

- ▶ I группа – 66 человек (44%),
- ▶ II группа – 57 человек (38%),
- ▶ III группа – 27 человек (18%).

По уровню образования среди опрошенных 86 человек (57%) имеют среднее специальное образование, 25 человек (17%) – среднее образование, у 20 человек (13%) – высшее образование, 17 человек (11%) получили начальное образование и лишь 2 (1%) человека с инвалидностью не получили никакого образования.



Иными словами, лица с ограниченными возможностями, участвовавшие в опросе имеют, в основном, среднее специальное и среднее образование.

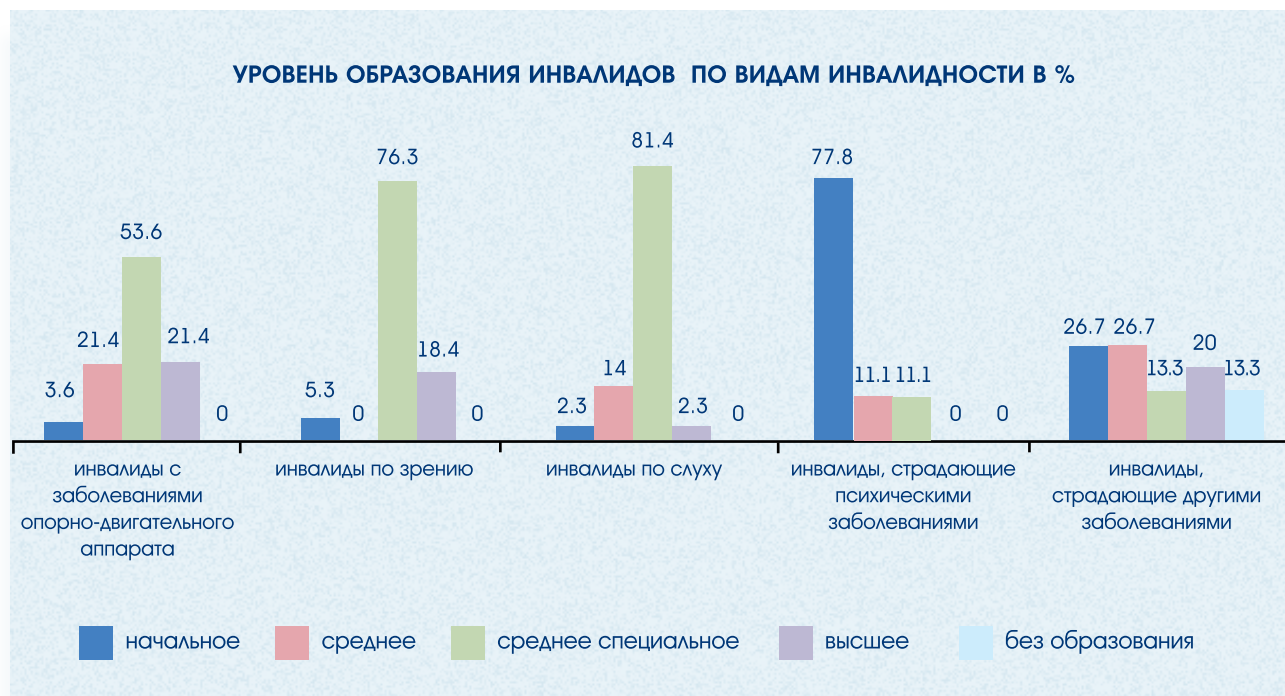
Изучение уровня образования инвалидов в зависимости от вида инвалидности, показало, что среди инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата 53,6% имеют среднее специальное образование, 21,4% – высшее и среднее образование, 3,6% начальное образование.

Среди инвалидов по зрению 76,3% инвалидов также получили среднее специальное образование, 18,4% – высшее, и 5,3% начальное образование.

81,4% инвалидов по слуху имели возможность получить среднее специальное образование, 14,0% – среднее образование и по 2,3% – начальное и высшее образование.

Из инвалидов, страдающих психическими заболеваниями, 77,8% получили начальное образование, по 11,1% – среднее и среднее специальное образование.

Инвалиды, страдающие другими заболеваниями, имели возможность получить начальное и среднее образование в 26,7% случаев. 20% инвалидов данной категории имеют высшее образование, 13,3 % среднее специальное.



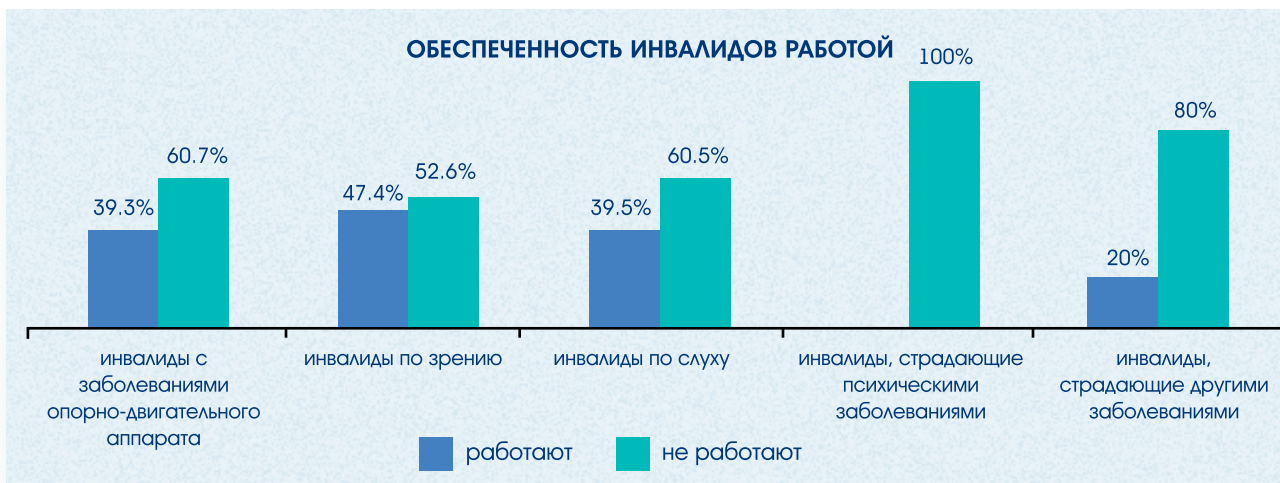
Таким образом, наибольший процент инвалидов со средним специальным образованием приходится на инвалидов по слуху (81,4%), инвалидов по зрению (76,3%). Наличие высшего образования наблюдается, в основном, у инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата (21,4%), а также у инвалидов, страдающих другими заболеваниями (20,0%).

Начальным образованием обладают, в основном, инвалиды, страдающие психическими заболеваниями 77,8%.

Итоги опроса, проведенного среди инвалидов показали, что по уровню трудоустроенности подавляющее большинство (99 – 66%) инвалидов, участвовавших в опросе, не работают в настоящее время или не имеют постоянной работы. 51 человек (34%) – трудоустроены. Основная масса инвалидов (70,6%) задействована в общественном секторе, 21,6%- занята в коммерческих структурах, 7,8% - в государственных органах. Наибольший процент работающих инвалидов приходится на инвалидов по зрению (47,4%), инвалидов по слуху (39,5%), инвалидов с заболеваниями опорно-двигательного аппарата (39,3%).

Не работают инвалиды, страдающие психическими заболеваниями, 80% инвалидов по другим заболеваниям, 60,7% инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата, 60,5% инвалидов с нарушением слуха, 52,6% инвалидов по зрению.

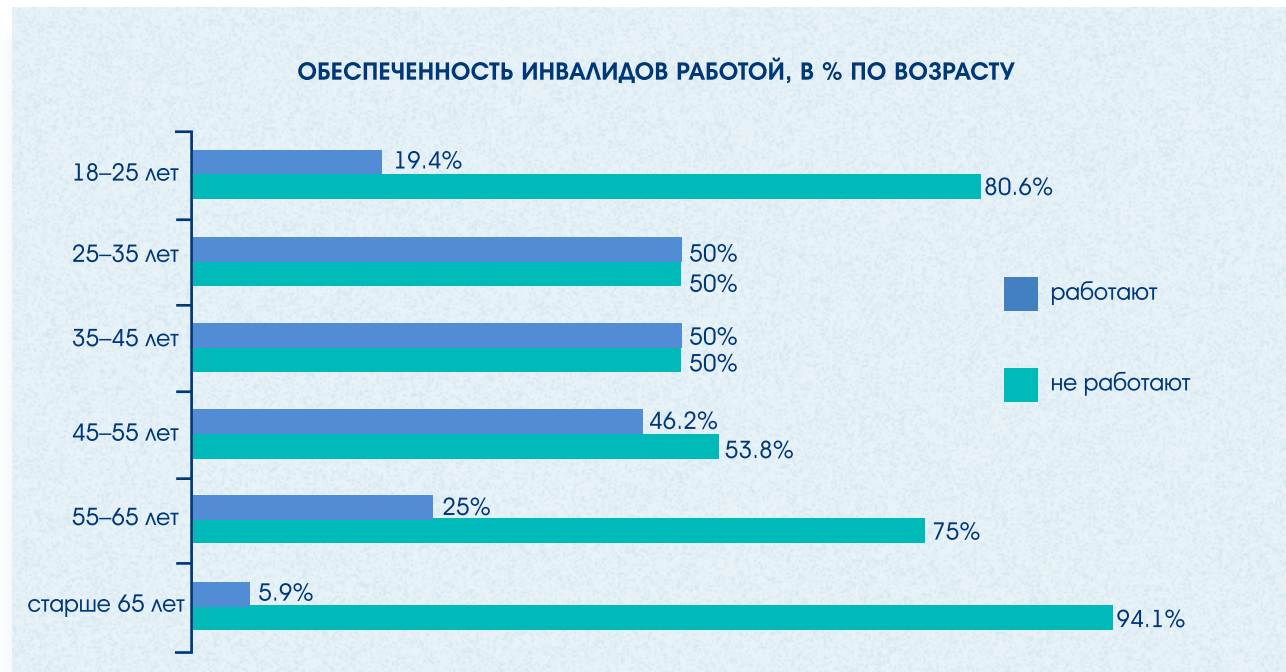
### ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ИНВАЛИДОВ РАБОТОЙ



Анализ вопросов занятости инвалидов по возрасту свидетельствует, что каждый второй инвалид в возрасте от 25 до 45 лет имеет определенную работу. 46,2% инвалидов в возрасте от 45–55 лет также трудоустроены. Заняты трудом также 25,0% инвалидов в возрасте от 55 до 65 лет.

Изучение ситуации с неработающими инвалидами свидетельствует, что не работают 80,6% инвалидов от 18 до 25 лет, 75,0% – в возрасте от 55–65 лет, 53,8% – в возрасте от 45–55 лет.

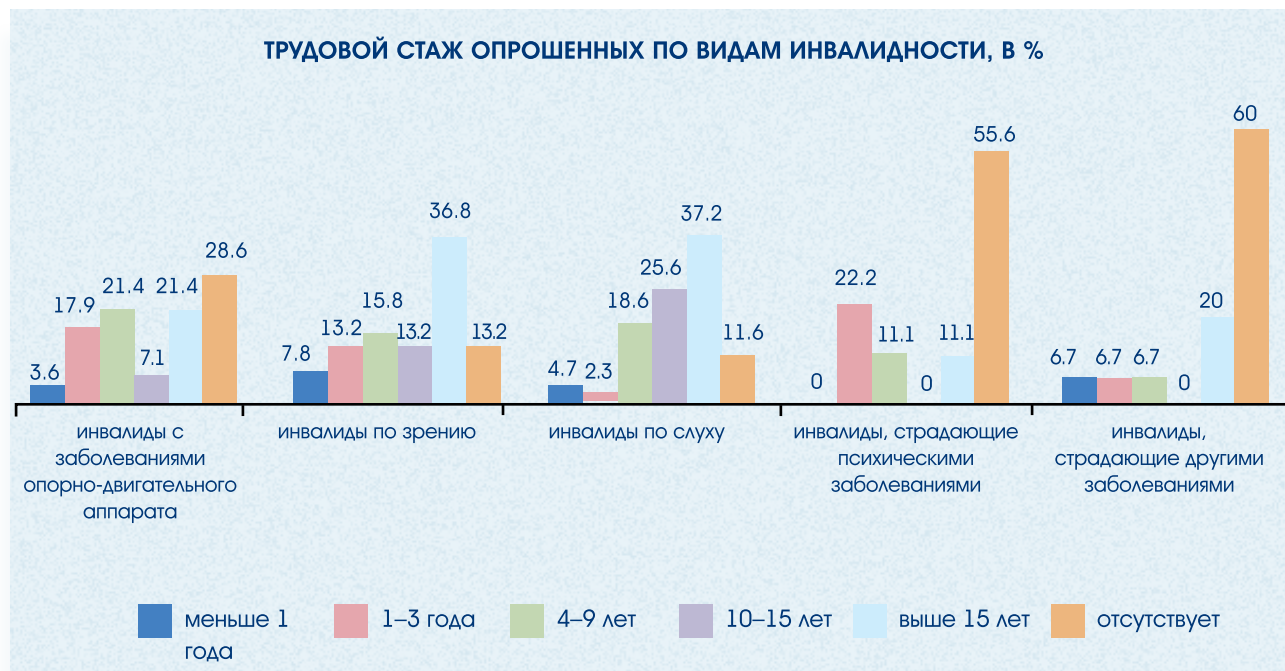
### ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ИНВАЛИДОВ РАБОТОЙ, В % ПО ВОЗРАСТУ



Анализ трудового стажа лиц с инвалидностью показал, что у 28,7% инвалидов отсутствует стаж работы, у 16,0% он составил от 4 до 9 лет, у 12,7% – 10–15 лет, у 27,3% – выше 15 лет.

Анализ опыта трудовой деятельности по видам инвалидности свидетельствует о том, что стажем работы выше 15 лет обладают инвалиды по слуху (37,2%), а также инвалиды по зрению (36,8%).

Не обладают трудовым стажем больше половины (60%) инвалидов, страдающих другими заболеваниями, (55,6%) инвалидов, страдающих психическими заболеваниями, (28,6%) инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата.



Анализ причин, по которым лица с инвалидностью остаются не трудоустроенными, показывает, что основная проблема незнания данной категории населения связана с состоянием здоровья. На эту причину указали 38,4% опрошенных. Низкая квалификация, как одна из причин отсутствия работы, была указана 18,0% инвалидов. 16% опрошенных связывают невозможность трудоустроиться со своим возрастом. 8% инвалидов отметили, что их не принимают на работу в связи с инвалидностью. **8% всех инвалидов видят транспортные барьеры в качестве основной причины препятствия трудоустройству.**

Инвалиды с заболеванием опорно-двигательного аппарата основой причиной отсутствия возможности устроиться на работу отметили состояние своего здоровья (39,3%), а также низкую квалификацию (25,0%). У инвалидов по зрению среди причин незнания на первом месте находится также состояние здоровья (26,3%), возраст и низкая квалификация (по 21,1%). Такая же картина установлена и у инвалидов по слуху.



Доля занятости среди инвалидов трудоспособного возраста в Узбекистане значительно ниже, чем в развитых странах Европы, США, Японии, Австралии. Изучение ситуации в развитых странах показывает, что при наличии условий инвалиды могут добиться самых впечатляющих результатов в общественной жизни и работе. Ситуацию, когда человек с ограниченными возможностями не может попасть в магазин, спортивный зал, музей, кинотеатр, получить образование из-за неприспособленности окружающей среды обитания, следует квалифицировать как прямое нарушение Конституции Республики Узбекистан.



## с. СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОСТУПНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Вопросы обеспечения доступности окружающей среды являются ключевыми в связи с тем, что предоставляют лицам с инвалидностью возможность вести независимый и социально активный образ жизни.

Доступность означает предоставление всем членам общества, включая инвалидов, равного доступа к объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения.

В международной правовой системе ООН существует два основных документа по правам инвалидов – это Конвенция ООН о правах инвалидов и Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов, которые закрепляют

международные стандарты в области обеспечения прав лиц с ограниченными возможностями.

В статье 9 Замечаний Общего порядка Комитета ООН по правам инвалидов «Доступность» отмечается, что доступность является предварительным условием для обеспечения инвалидам возможности вести независимый образ жизни и всесторонне участвовать в жизни общества наравне с другими.

Стандартные Правила обеспечения равных возможностей для инвалидов в Правиле 5 «Доступность» определяют, что государствам следует признать важность обеспечения доступности в процессе создания равных возможностей для инвалидов во всех сферах жизни общества. В целях обеспечения доступа к материальному окружению Стандартные Правила рекомендуют государствам принимать меры для устранения барьеров, препятствующих использованию материального окружения. В число таких мер следует включить разработку стандартов и руководящих принципов, а также рассмотрение вопроса о принятии законодательных актов, направленных на обеспечение доступа к различным объектам общего пользования, таким, как жилые помещения, здания, услуги общественного транспорта и другие транспортные средства, улицы и другие объекты материального окружения.

При разработке стандартов и норм, регулирующих доступность для инвалидов, следует проводить консультации с организациями инвалидов. Их следует также привлекать к участию в этой деятельности на местах с начала этапа планирования при разработке проектов строительства общественных объектов, что позволит обеспечить максимальную степень доступности для инвалидов к материальному окружению.

Во *Всемирном докладе об инвалидности*, опубликованном в 2011 году Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком подчеркивается, что многие здания и транспортные системы, информация и связь зачастую являются недоступными для инвалидов (Резюме Всемирного доклада об инвалидности, стр. 10). Инвалиды лишены возможности осуществлять некоторые из своих основных прав, таких как право на поиск работы или право на здравоохранение, в связи с отсутствием доступного транспорта. Эффективность осуществления законодательства по вопросам доступности остается во многих странах низкой и инвалиды зачастую лишены права на свободу выражения мнений в связи с отсутствием доступа к информации и связи. Даже в тех странах, где предлагаются услуги по обеспечению сурдоперевода для глухих, число квалифицированных переводчиков обычно слишком мало, чтобы удовлетворить спрос на такие услуги. Обеспечение доступной среды во многом решается за счет использования адаптационной оргтехники, такой как: устройства для санитарно-гигиенических мест, средства передвижения, кресла-туалеты, поручни и другие средства. Одним из элементов создания доступной среды обитания являются подъемно-транспортные средства. Это «мини-лифты» индивидуального пользования, вертикальные, наклонного перемещения или в виде кресла; мобильные автономные подъемно-транспортные средства. Все здания и сооружения, которыми могут пользоваться люди с ограниченными возможностями должны иметь не менее одного доступного для них входа, который, при необходимости, должен быть оборудован пандусом или другими устройствами (подъемными устройствами наклонного или вертикального перемещения), обеспечивающими возможность подъема граждан данной категории на уровень входа в здание, его первого этажа или лифтового холла.

Мониторинговое исследование, проведенное в г. Ташкенте, свидетельствуют о том, что при всем многообразии правовых актов, определяющих обязанность государства по созданию для людей с инвалидностью доступной жизненной среды, состояние доступности объектов жизнедеятельности для инвалидов нельзя охарактеризовать как «удовлетворительное».

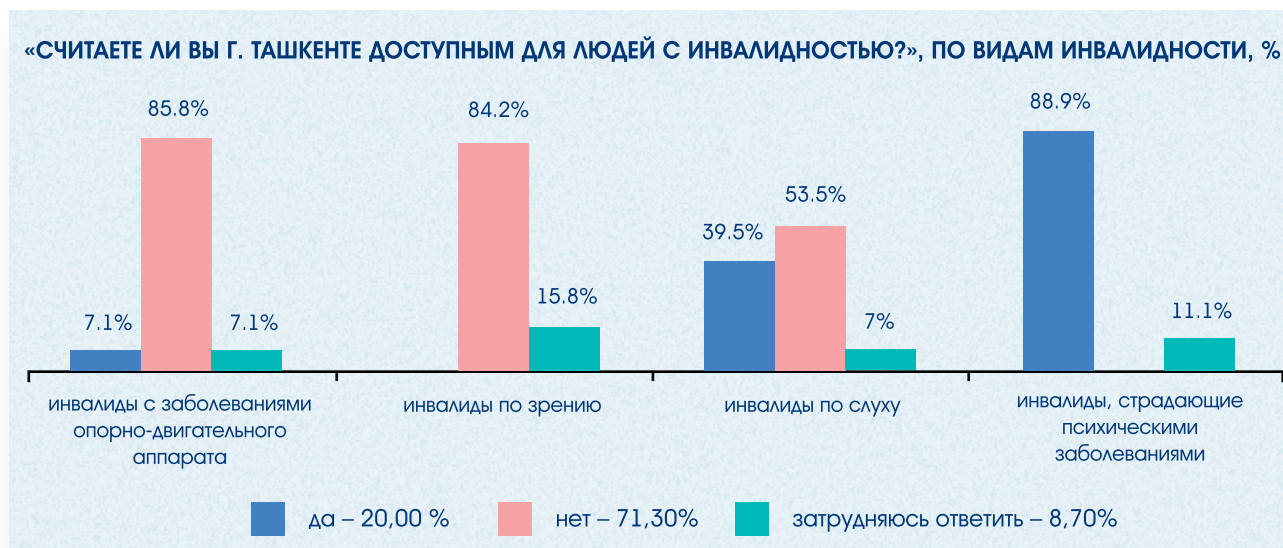
Отсутствие доступности окружающей среды не позволяет людям с инвалидностью реализовать права, предусмотренные Конституцией и законодательством Республики Узбекистан. Декларируемое действующим законодательством положение, что «организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности несут ответственность за неисполнение обязанностей по обеспечению доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры», на деле не сопровождается механизмами реализации; нет четких определений ответственности за неисполнение закона, не предусмотрены механизмы контроля, проверки, стандартизации объектов социальной инфраструктуры.



Итоги исследования, проведенного в рамках мониторинга, свидетельствуют о том, что г. Ташкент, по мнению подавляющего большинства лиц с инвалидностью, является для них недоступным.

Так, о существовании проблемы доступности среды жизнедеятельности инвалидов отметили **71,3%** респондентов.

Наибольшие трудности с доступом к окружающей среде испытывают *инвалиды с заболеваниями опорно-двигательного аппарата* (85,8%), *инвалиды по зрению* (84,2%), *инвалиды, страдающие другими заболеваниями* (73,3%), *инвалиды по слуху* (53,5%). Не испытывают никаких трудностей при доступе к социальной инфраструктуре 88,9% *инвалидов с психическими заболеваниями*.



В ходе исследования опрошенным было предложено оценить уровень доступности ряда важнейших объектов социальной инфраструктуры, определить достаточность мер в этой области. По мнению опрошенных, существует потребность в первоочередном обеспечении доступности зданий учреждений здравоохранения, магазинов, торговых центров, предприятий общественного питания; аптечных пунктов; органов социальной защиты населения, а также транспорта.



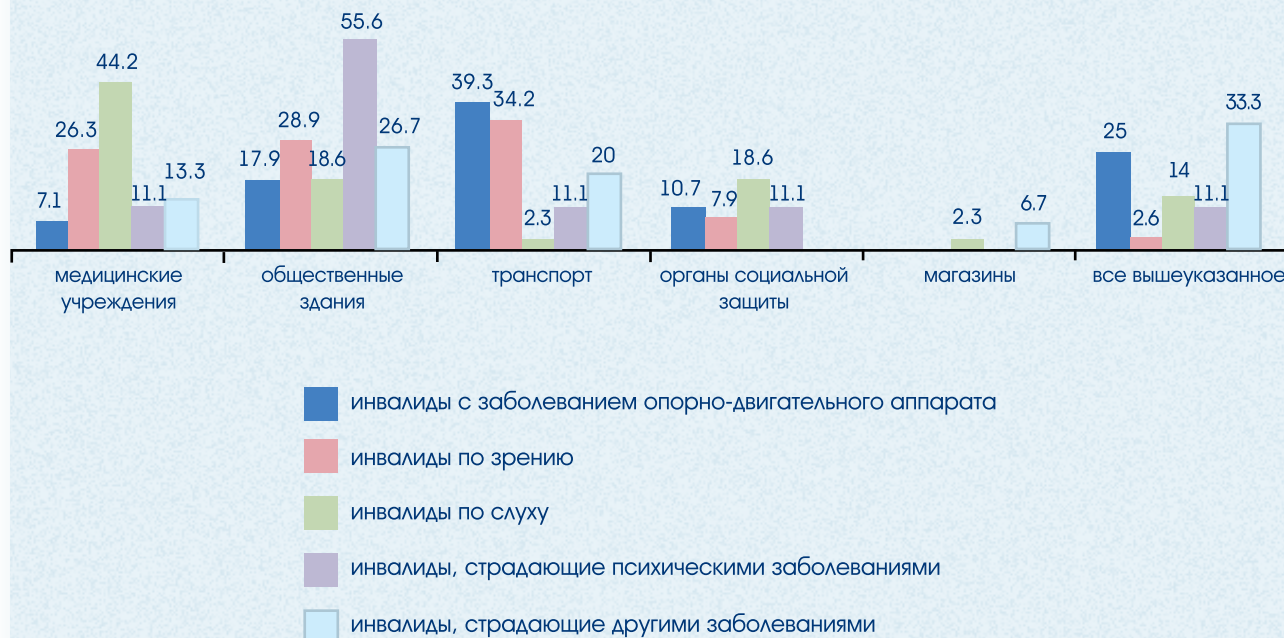
Для инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата наименее доступными является транспортная инфраструктура (39,3%).

Инвалиды по зрению также испытывают трудности с доступом к транспорту (34,2%), общественным зданиям (28,9%), медицинским учреждениям (26,3%).

Инвалиды по слуху неудовлетворены доступом к учреждениям здравоохранения (44,2%), общественным зданиям (18,6%).

Лица, страдающие психическими заболеваниями, в качестве наименее доступных объектов отметили общественные здания (55,6%).

## НАИМЕНЕЕ ДОСТУПНЫЕ ОБЪЕКТЫ В ГОРОДЕ, ПО ВИДАМ ИНВАЛИДНОСТИ %

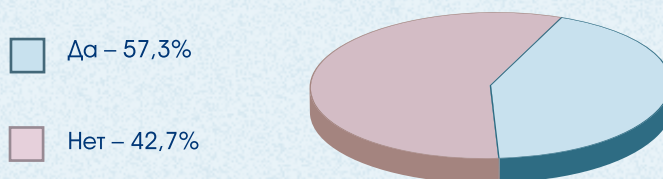


В результате опроса, наименее приспособленными оказались объекты, наиболее активно используемые в повседневной жизни. Таким образом, исследование показало, что **среда жизнедеятельности инвалидов в г. Ташкенте характеризуется высоким уровнем недоступности. В учреждениях здравоохранения, аптеках, зданиях органов социальной защиты населения, образовательных учреждениях, учреждениях культуры, магазинах, торговых центрах принимаются определенные меры по обеспечению беспрепятственного доступа, но не всегда эффективно и с нарушениями существующих нормативов. Физическая доступность для инвалидов и иных маломобильных групп населения реализуется в них только за счет установки пандусов. Лестничные марши и тамбуры не позволяют вышеуказанной категории граждан реализовать свое право на свободный доступ – свободное передвижение.**

Для людей с ограниченными возможностями любой выход на улицу – проблема. С трудностями при передвижении по городу сталкиваются 46,7% респондентов. При этом особые неудобства испытывают инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата (64,3%) и инвалиды по зрению (36,8%). 66,7% инвалидов, страдающих другими заболеваниями, также испытывают трудности при попытках самостоятельного передвижения по городу.

На вопрос «Как вы пытаетесь решить эти проблемы?» инвалиды с заболеванием опорно-двигательного аппарата ответили «обращаюсь за помощью к близким родственникам, друзьям» – 46,4%, «самостоятельно» – 42,9%, остальные 10,7% опрошенных вынуждены обращаться в органы социальной защиты.

## НУЖНА ЛИ ВАМ ПОМОЩЬ ДРУГИХ ЛЮДЕЙ ПРИ ПЕРЕДВИЖЕНИИ ПО ГОРОДУ?

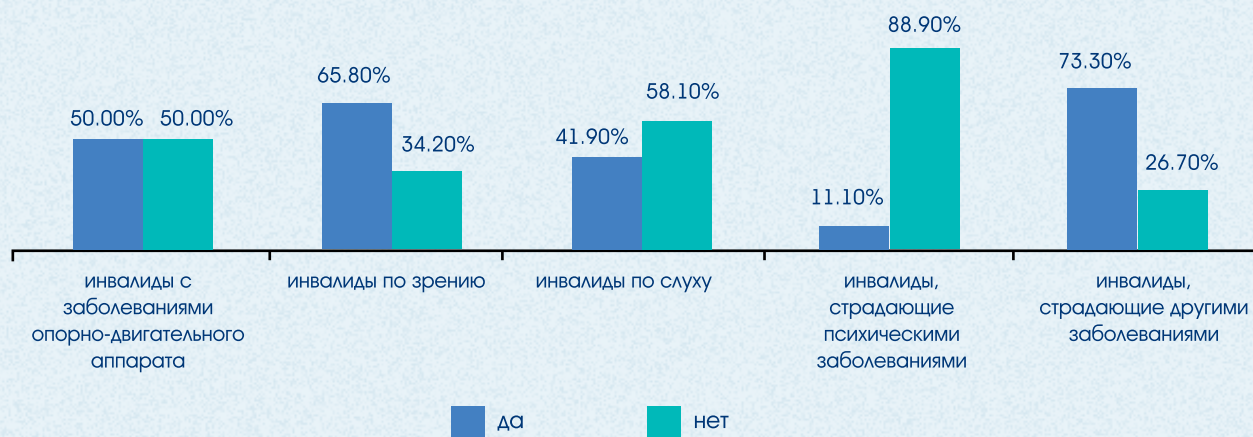


Анализ показал, что наибольшие трудности испытывают инвалиды в возрасте 55–65 лет (54,2%) и свыше 65 лет (52,9%).

В ходе исследования особое внимание было уделено вопросу нуждаемости лиц с инвалидностью при передвижении по городу в помощи других. Итоги опроса показали, что 57,3% инвалидов обращаются за помощью к другим людям.

Мониторинг общественного транспорта в г. Ташкенте на доступность для людей с ограниченными возможностями показал, что **без посторонней помощи инвалид-колясочник передвигаться по городу свободно не может**. Изучение данного вопроса по видам инвалидности показало, что в посторонней помощи нуждаются 73,3 % инвалидов, страдающих заболеваниями эпилепсии, аутизма; 65,8% инвалидов по зрению; каждый второй инвалид с заболеванием опорно-двигательного аппарата.

## НУЖНА ЛИ ВАМ ПОМОЩЬ ПРИ ПЕРЕДВИЖЕНИИ ПО ГОРОДУ, % ОПРОШЕННЫХ



Мониторинг также показал, что наличие нормативных документов, гарантирующих людям с инвалидностью доступность инфраструктуры, не гарантирует наличия доступности инфраструктуры, поскольку различные органы и структуры не обеспечивают их последовательного исполнения. Отсутствие у инвалидов доступа к правам ограничивает гражданское участие инвалидов, не позволяет отдельным людям реализовывать себя в различных социальных и иных ситуациях.

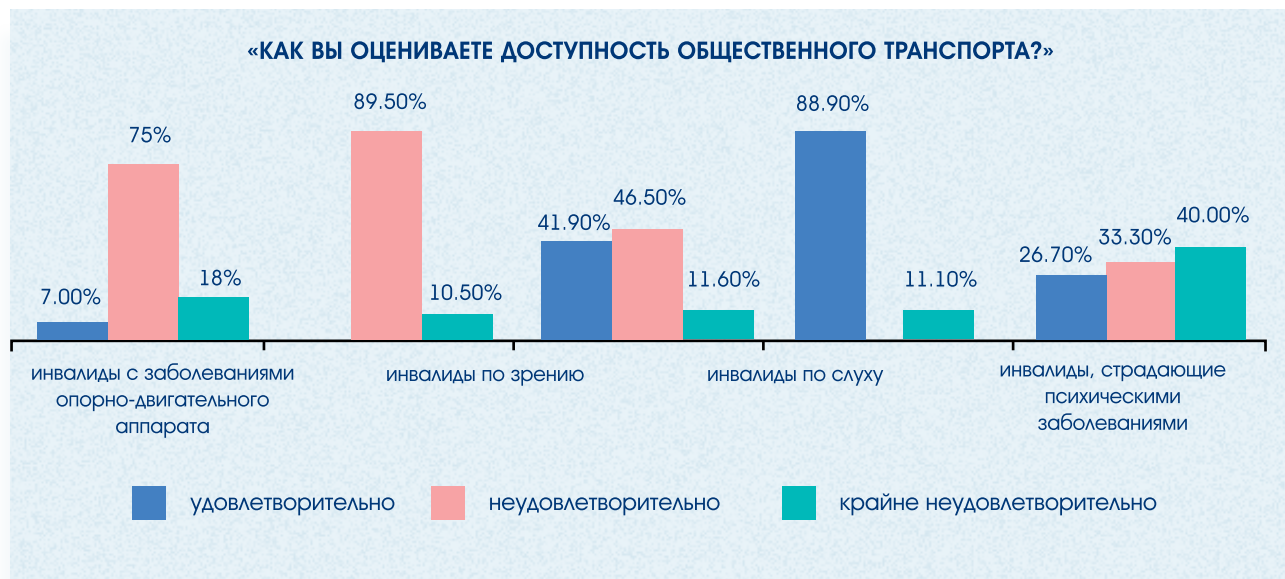
## d. СОСТОЯНИЕ ДОСТУПНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В соответствии с Международной классификацией функционирования ограничений жизнедеятельности и здоровья, доступная среда – это среда, дооборудованная с учетом особых потребностей, возникающих у индивида или группы людей. Так, например, инвалиды с патологией зрения испытывают определенные трудности при необходимости самостоятельного пользования транспортом. Для слепых важны не столько технические приспособления, сколько адекватная информация – вербальная, звуковая (ориентирующая, предупреждающая об опасности и др.). Слабовидящий человек нуждается при пользовании транспортом в изменении величины указателей, усилении контрастности цветовой гаммы, яркости освещения объектов, транспортных элементов, которые позволяют ему использовать, дифференцировать, различать транспортные средства и устройства (световые табло, контрастная окраска пограничных – верхней и нижней – ступеней, края платформы и др.)

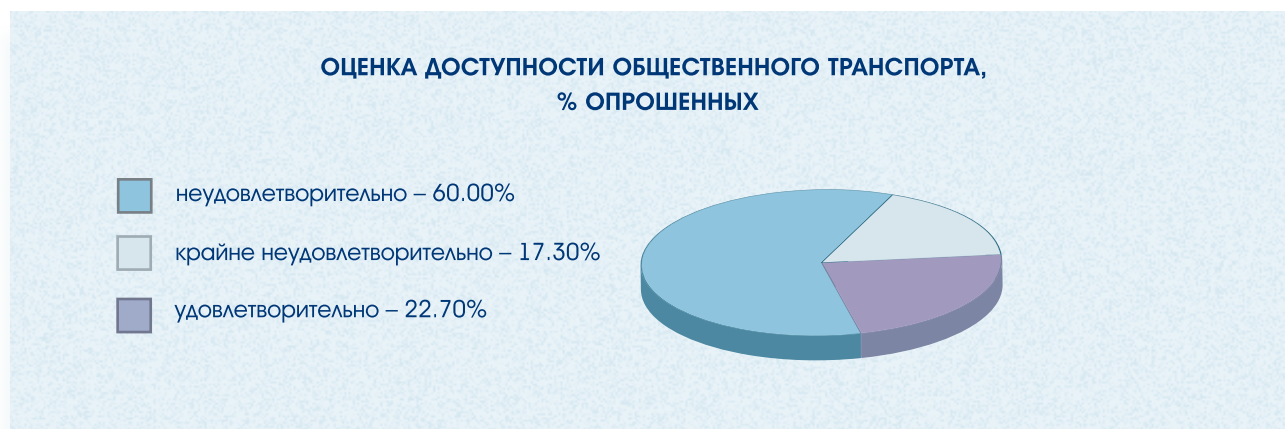
На проблему доступа к транспортным услугам указывалось и в Альтернативном докладе «О соблюдении Республикой Узбекистан Международного пакта об экономических, социальных и культурных правах», подготовленном Обществом инвалидов Узбекистана. В докладе отмечается, что «неприспособленность пассажирского транспорта, а также зданий предприятий и организаций к доступу и использованию инвалидами, является одним из основных барьеров в трудоустройстве инвалидов». «Труднодоступность среды учебных заведений усиливается проблемами почти полного отсутствия физически доступного для людей с инвалидностью транспорта».

В настоящий момент уровень доступности общественного транспорта оценили как неудовлетворительный и крайне неудовлетворительный 93% инвалидов с нарушениями опорно-двигательных функций, 73,3% инвалидов, страдающих ДЦП, эпилепсией и другими видами заболеваний, 58 % инвалидов по слуху. Особо следует отметить, что все инвалиды по зрению, участвовавшие в опросе, доступность общественного городского транспорта оценили неудовлетворительно или крайне неудовлетворительно.

Доступность общественного транспорта в г. Ташкенте удовлетворяет 89% лиц, инвалидов по слуху 42%, инвалидов по зрению 27%, страдающих ДЦП, эпилепсией и другими заболеваниями.



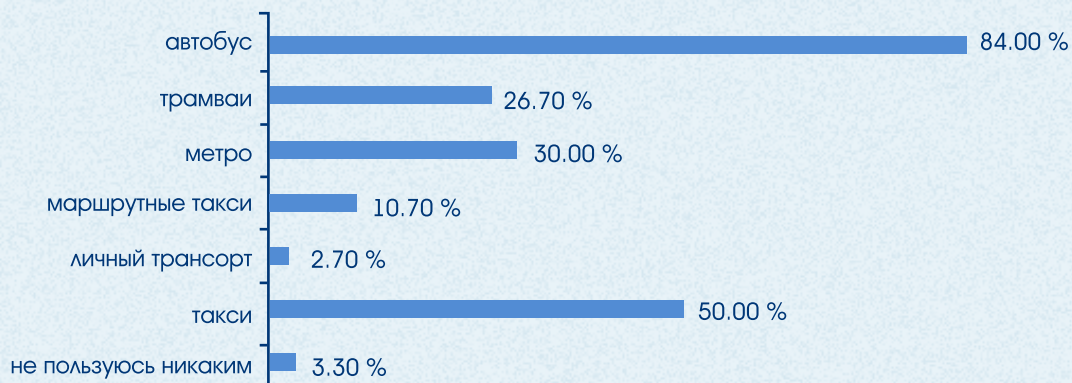
Так, доступность транспортных услуг не удовлетворяет или крайне не удовлетворяет 77,3% инвалидов.



Результаты проведенного анкетирования свидетельствуют о том, что лица с инвалидностью, в основном, пользуются следующими видами общественного транспорта: автобусами – 84,0%, метро – 30,0%, трамваями – 26,7%, маршрутными такси – 10,7%. В целях передвижения вызывают такси каждый второй инвалид, личным транспортом пользуются всего лишь 2,7%, и никаким транспортом не пользуются 3,3 % опрошенных.



## ВИДЫ ТРАНСПОРТА, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ИНВАЛИДАМИ, % ОПРОШЕННЫХ



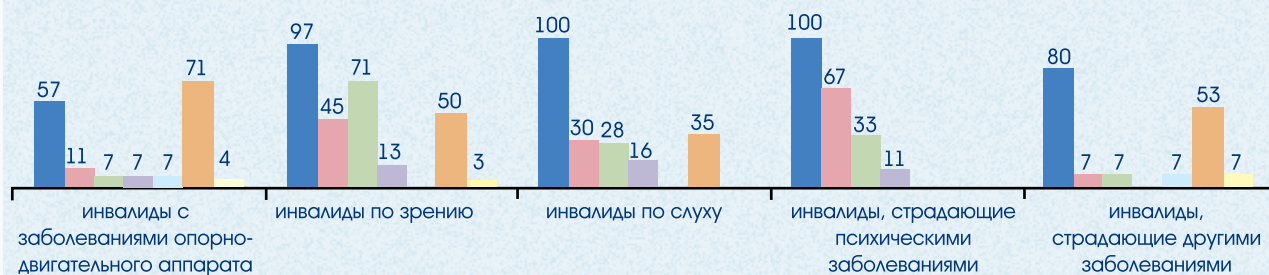
Основными видами транспорта, используемыми инвалидами с нарушением опорно-двигательного аппарата являются **такси** (71,4%), **автобусы** (57,1%), а также **трамваи** (10,7%).

Инвалиды по зрению в подавляющем большинстве случаев при передвижении по городу пользуются **автобусами** (97,4%), **метро** (71,1%), **такси** (50,0%).

Автобус является основным средством передвижения у 100% инвалидов по слуху. Кроме того, данная категория лиц пользуется такси (34,9%), трамваями (30,2%), метро (27,9%).

Инвалиды, страдающие психическими заболеваниями, пользуются автобусом (100%), трамваями (66,7%), метро (33,3%). 80,0% лиц, страдающих другими заболеваниями, также предпочитают передвигаться на автобусах и такси (53,3%).

## «КАКИМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА ВЫ ПОЛЬЗУЕТЕСЬ?», % ОПРОШЕННЫХ

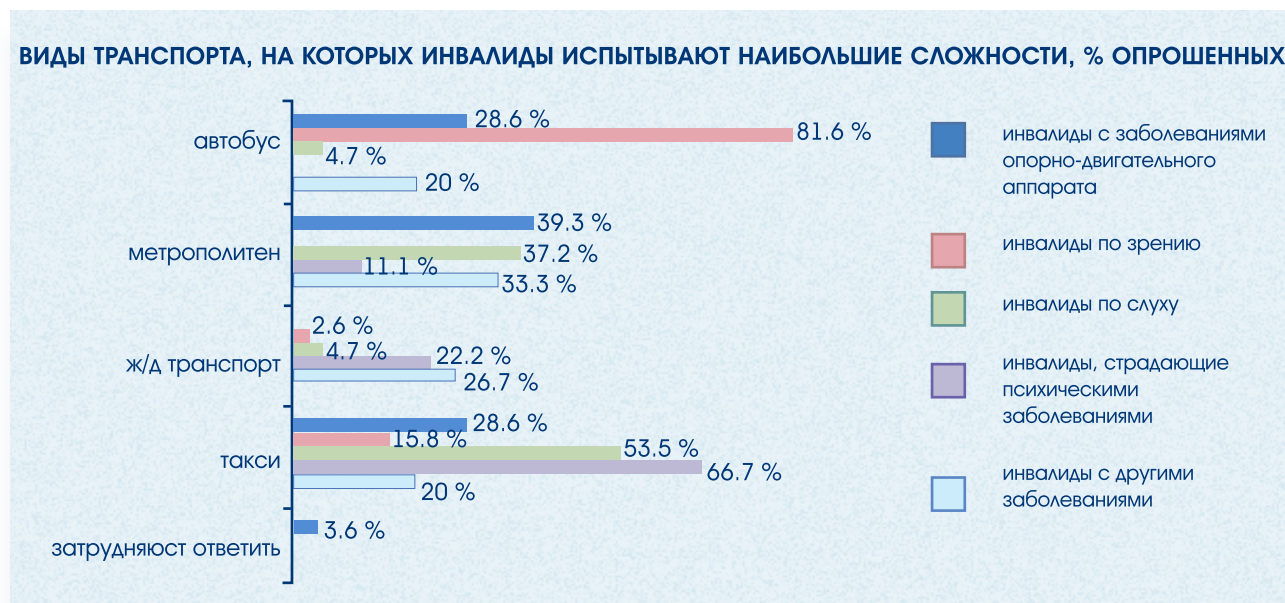


Анализ причин, по которым инвалиды отказываются от услуг общественного транспорта, показал, что **основной проблемой является непригодность общественного транспорта для лиц с ограниченными возможностями (60,0%), а также грубость водителей и кондукторов (20,0%).**



Особую озабоченность вызывает отсутствие адаптированного транспорта общего пользования, а также специальных технических приспособлений на остановочных площадках, что лишает инвалидов-колясочников и другие маломобильные группы населения возможности свободного передвижения и реализации своих прав наравне с другими. На это указали все 100% опрошенных инвалидов с заболеваниями опорно-двигательного аппарата. Отсутствие возможности самостоятельно добраться до остановочных площадок отметили 100% инвалидов по зрению.

**Наименее доступными для инвалидов являются** следующие виды городского пассажирского транспорта: автобус (32,7%), метро (28,0%). Кроме того, сложность доступа к такси отметили 32,7% опрошенных.



**Лица с инвалидностью сталкиваются в общественном транспорте с труднопреодолимыми и непреодолимыми препятствиями.** Высокий пол автобуса, отсутствие тактильных знаков ориентирования, непригодность остановочных площадок создают большие проблемы для маломобильных категорий граждан. Социальная инфраструктура не располагает достаточным количеством парковок для инвалидов, бегущих строк в общественном транспорте, звуковых маячков и прочих вспомогательных средств, призванных упростить ориентацию инвалидов в пространстве.

Так, на вопрос «С какими трудностями Вы сталкиваетесь при доступе к транспорту?» подавляющее большинство респондентов отметили неадаптированность общественного транспорта к нуждам инвалидов. Следующей проблемой является **непригодность остановок для посадки и высадки пассажиров**, а также грубость водителей и кондукторов. Особую озабоченность лиц с инвалидностью вызывают проблемы, возникающие в связи с льготным проездом.

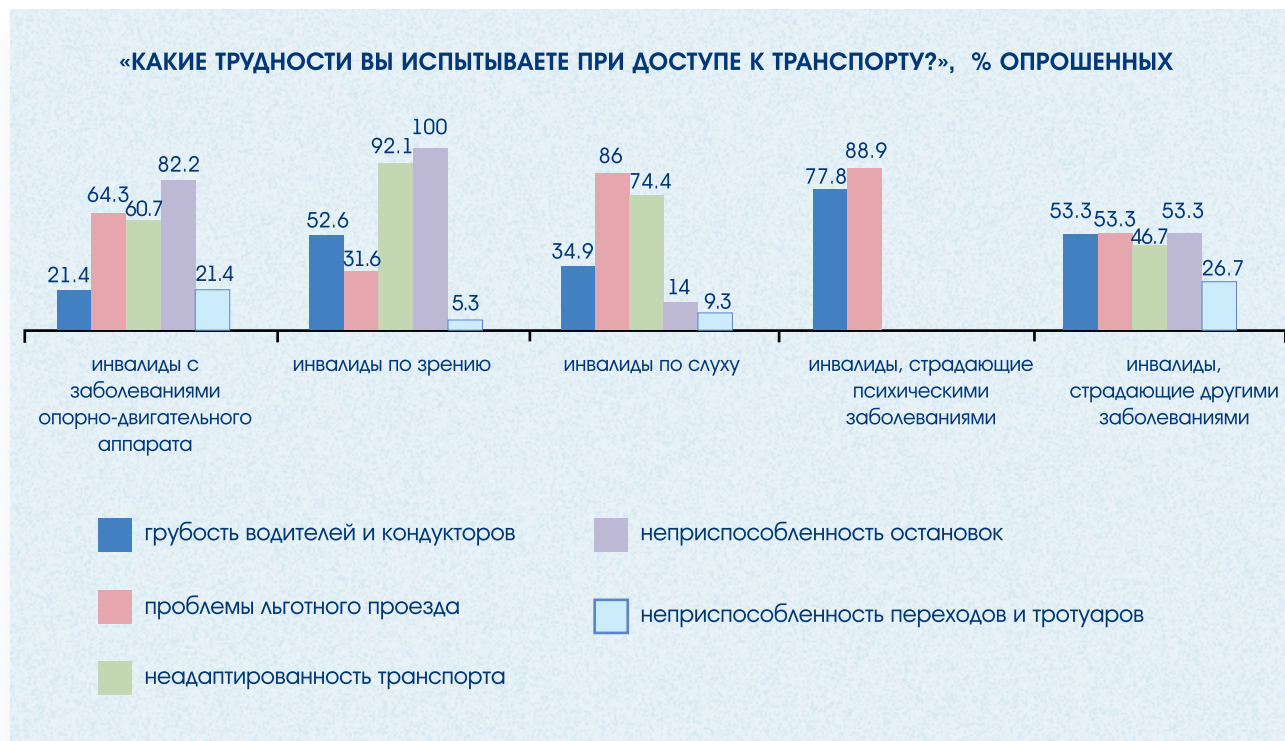


Многие инвалиды имеют льготы на оплату проезда, но не могут самостоятельно пользоваться общественным транспортом. **Этому препятствуют ступени, отсутствие пандусов и поручней, подъемников, большое расстояние от платформы до входа в вагон, узкие двери и турникеты, отсутствие брайлевских, крупных и контрастных указателей и еще многое, что превращает поездку в опасное мероприятие.**

Непригодность остановочных площадок волнует, прежде всего, инвалидов по зрению (100%), а также инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата (82,2%).

Недовольство по поводу неадаптированности общественного транспорта категории высказали 92,1% инвалидов по зрению, 60,7% инвалидов с заболеваниями опорно-двигательного аппарата.

Проблемы, возникающие в связи с льготным проездом, наиболее часто поднимались у 88,9% инвалидов с психическими заболеваниями, 86% инвалидов по слуху, а также у 64,3% инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата.



На сегодняшний день решение проблемы транспортной доступности для инвалидов находится на начальной стадии. В Ташкенте начаты закупки специализированных низкопольных автобусов, трамваев, однако в областях работа по оснащению транспортными средствами, предусмотренными специально для инвалидов, не ведется или ведется на недостаточном уровне.

Самыми важными препятствиями для реализации указанной проблемы является отсутствие достаточных организационно-правовых механизмов, направленных на принятие соответствующих мер, а также недостаточность финансовых средств. В качестве одной из основных причин несоблюдения градостроительных нормативов чаще всего указывается наличие финансовых проблем.



## РАЗДЕЛ

# ДОСТУПНОСТЬ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

### 3.1. ОСТАНОВКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Транспорт и его доступность является одной из самых значимых проблем комфортности городского пространства. Однако наличие приспособленного для инвалидов общественного транспорта недостаточно для самостоятельного передвижения инвалидов. Необходимо не только соответствующий транспорт, но и наличие приспособленных остановок, содержащих информацию о времени движения общественного транспорта (автобусов, троллейбусов и трамваев, приспособленных для людей с инвалидностью).

В рамках мониторингового исследования прав инвалидов на доступ к транспортным услугам, члены Рабочей группы при содействии специалистов Главного управления благоустройства г. Ташкента 4–6 и 12 ноября 2014 г. провели обследование доступности объектов транспортной инфраструктуры для людей с инвалидностью и других категорий лиц с ограниченными возможностями.

Согласно информации Главного управления благоустройства хокимията г. Ташкента, в городе имеется 2 010 остановочных площадок, 48 пешеходных мостов и 39 подземных пешеходных переходов.

При выборе объекта обследования учитывались необходимые сферы жизнедеятельности человека, в частности, социальная, торговая, медицинская и административная инфраструктуры.

Обследование проводилось в Юнусабадском, Мирзоулугбекском, Чиланзарском и Сергелийском районах г. Ташкента.

#### В ходе обследования особое внимание было обращено на:

1. Остановки;
2. Трогуары, прилегающие к остановкам;
3. Наземные пешеходные переходы (в т.ч. островки безопасности);
4. Подземные пешеходные переходы;
5. Светофоры.<sup>1</sup>

В ходе мониторинга были обследованы остановочные площадки общественного транспорта, которые находятся вблизи социальных и культурных учреждений, мест компактного проживания и работы людей с ограниченными возможностями.

Обследование показало, что большинство объектов социального значения расположены недалеко от остановок, среднее расстояние между ними около 100 м. Данная практика полностью соответствует требованиям ШКН 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения», в п. 3.5 которого отмечается, что расстояние от остановок общественного транспорта и автостоянок до общественных зданий и сооружений массового посещения – до лечебно-профилактических объектов, аптек, торговых предприятий, комплексов обслуживания, рынков, культурно-зрелищных объектов и спортивных сооружений, автостанций, автовокзалов, ж/д вокзалов, аэропортов должно быть минимальным и удобным для инвалидов, как правило, не более 150 м.

Обследование показало, что почти на всех остановках имеется **информация о маршрутах** движения общественного транспорта. Информация о маршрутах движения транспортных средств отсутствует на остановках «Фархадский базар» Чиланзарского района, «Ярмарка бекати» Сергелийского района.

С одной стороны направления остановок «Мусавирлар», «Буюк ипак йули метроси» Мирзоулугбекского района имеются пандусы.

Результаты мониторинга свидетельствуют о том, что преграды для инвалидов начинаются с остановочной площадки. Особую озабоченность лиц с ограниченными возможностями вызывает **отсутствие адаптированного транспорта общего пользования и специальных технических приспособлений на остановочных площадках**, что лишает инвалидов-колясочников и другие маломобильные группы населения возможности свободного передвижения и реализации своих прав наравне с другими.

<sup>1</sup> Ёт . Ђаг г уа т ёт ёе-аппаа ёеёо а. Ђаёеаг уа, г ёеёт ааг ёа 4.

Постановлением Кабинета Министров от 4 ноября 2003 г. утверждены **Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом**, в которых дается определение ряда понятий, связанных с автомобильным транспортом, устанавливаются виды перевозок и их организация.

В §3 «Условия проезда» определяются следующими правилами:

**Посадка и высадка пассажиров может осуществляться только на остановочных пунктах.** При наличии на маршруте остановок «по требованию», пассажир должен заблаговременно известить водителя о необходимости остановки автотранспортного средства.

Посадка и высадка пассажиров маршрутного или линейного такси осуществляется по требованию пассажиров с соблюдением правил дорожного движения.

Водитель обязан **отправлять автобус от остановки только с закрытыми дверями после полного окончания высадки и посадки пассажиров, четко и правильно объявлять остановки, а при изменении маршрута следования объявлять об этом на каждом остановочном пункте. Переполнение салона автобуса сверх установленной общей вместимости, установленной для конкретного типа автобуса, не допускается.**

Постановлением Кабинета Министров утверждены **Требования по обеспечению автобусных перевозок в Республики Узбекистан**, в которых определены субъекты обеспечения безопасности автобусных перевозок.

В данном Документе закреплены **основные задачи Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, дорожно-эксплуатационных, коммунальных, железнодорожных и иных организаций** в обеспечении безопасности автобусных перевозок. Установлены также особые условия перевозки детей и организации автобусных остановок.

**Выбор местоположения автобусных остановок** производится соответствующими службами заказчика перевозок и дорожных организаций, **исходя из требований СНиП.** При этом должны быть соблюдены условия обеспечения максимального удобства пассажиров, необходимой видимости автобусных остановок и безопасности движения транспортных средств и пешеходов в их зоне. Местоположение автобусных остановок согласовывается с главным архитектором города (района), государственной службой безопасности дорожного движения, а в зоне железнодорожных переездов – и с отделениями железной дороги и утверждается хокимиятами.

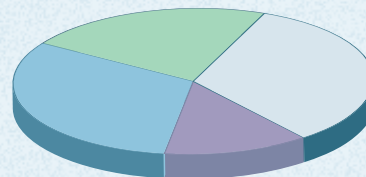
**Хокимияты и дорожные органы должны обеспечивать организацию освещения автобусных остановок и подходов к ним в городах и населенных пунктах в темное время суток в соответствии с требованиями СНиП.**

В соответствии с **Требованиями по обеспечению автобусных перевозок в Республики Узбекистан** (приложение № 2 к постановлению Кабинета Министров от 4 ноября 2003 г. № 482) **обустройство автобусных остановок в городах осуществляется хокимиятами, на автомобильных дорогах – дорожными организациями в соответствии с требованиями нормативных документов.**

Итоги проведенного исследования показывают, что 74,7% опрошенных инвалидов в качестве объектов инженерной инфраструктуры, создающих дополнительные трудности, отметили остановочные площадки.

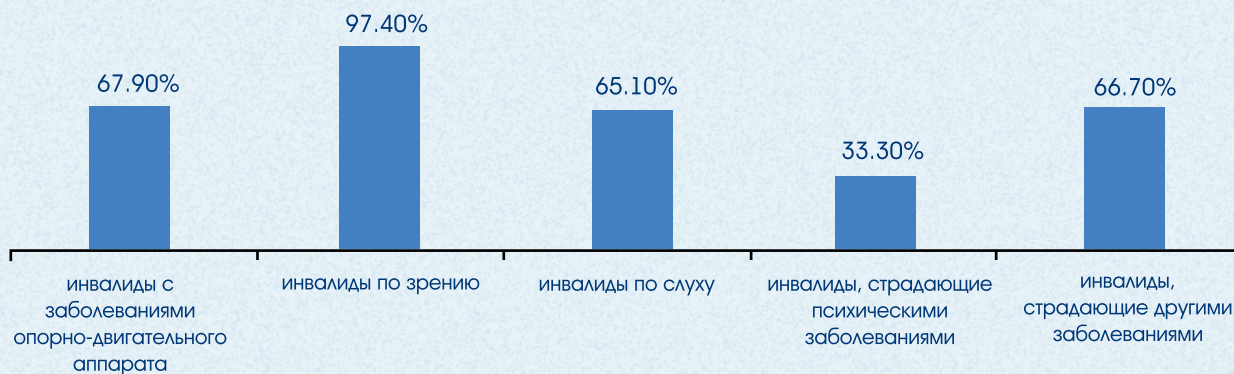
**«КАКИЕ ОБЪЕКТЫ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СОЗДАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРУДНОСТИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ?»,  
% ОПРОШЕННЫХ**

- остановочные площадки – 74.70%
- наземные пешеходные переходы – 58.70%
- тротуары – 29.30%
- подземные пешеходные переходы – 49.30%



Наибольшие проблемы неприспособленность остановок создает для инвалидов с нарушением зрения (97,4%), инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата (67,9%), инвалидов, страдающих другими заболеваниями (66,7%), инвалидов по слуху (65,1%).

**КАТЕГОРИИ ИНВАЛИДОВ,  
ДЛЯ КОТОРЫХ ОСТАНОВОЧНЫЕ ПЛОЩАДКИ СОЗДАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРУДНОСТИ,  
% ОПРОШЕННЫХ**





Изучение обустройства автобусных остановок показывает, что **при строительстве остановочных площадок не соблюдаются стандарты, обеспечивающие безбарьерный доступ**. Более того, остановочные площадки построены без учета типовых положений. Подавляющее большинство автобусных остановок застроены торговыми точками, а другие остановки оборудованы лишь металлическими конструкциями. Это свидетельствует об отсутствии единого стандарта обустройства остановочных площадок. На остановках отсутствует информация для инвалидов по слуху, нет знаков для инвалидов-колясочников.



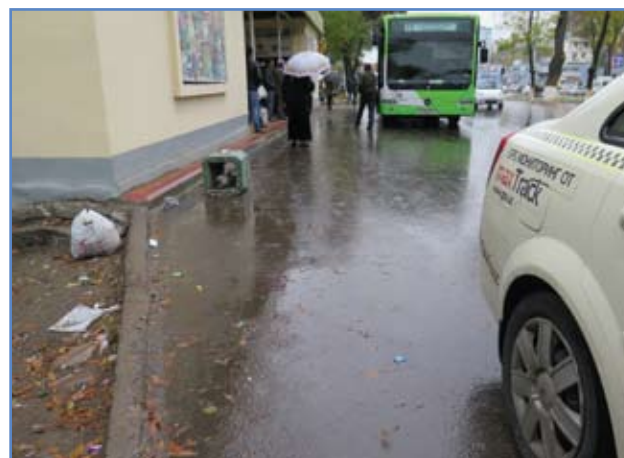
*Остановка в Мирзуюлукбекском районе*



*Остановка в Мирзуюлукбекском районе*

Требованиями по обеспечению автобусных перевозок в Республике Узбекистан предусматривается, что **порядок содержания и уборки автобусных остановок, а также предприятия и организации, осуществляющие эту работу, определяются хокимиятами**. Ответственные работники хокимията Чиланзарского района, допускают содержание остановки возле Фархадского базара в ненадлежащем состоянии.

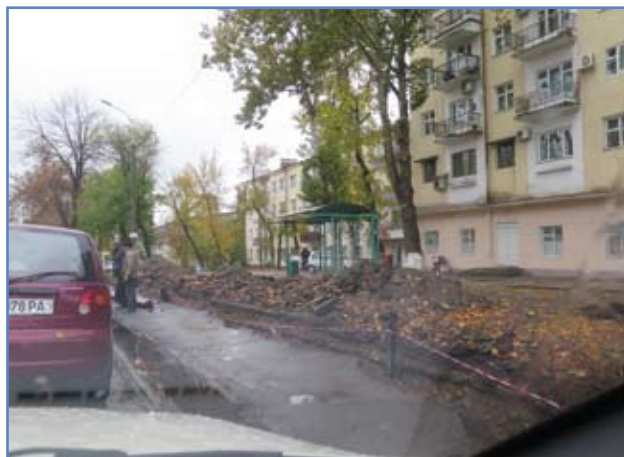
Согласно Требованиям по обеспечению автобусных перевозок в Республике Узбекистан **выбор местоположения автобусных остановок производится соответствующими службами заказчика перевозок и дорожных организаций, исходя из требований СНиП**. При этом должны быть соблюдены условия обеспечения максимального удобства пассажиров, необходимой видимости автобусных остановок и безопасности движения транспортных средств и пешеходов в их зоне. Исследования свидетельствуют, что безопасность пешеходов в зоне автобусных остановок в Чиланзарском районе не обеспечивается.



*На остановке **отсутствуют спецприспособления для инвалидов, она не отвечает предъявляемым требованиям.***



Пассажиры, ожидающие автобус на остановке на пересечении проспектов Шарафа Рашидова и Узбекистанский, фактически находятся между потоками автомобилей.



Остановка на массиве Сергели-3 по улице «Обихает» построена так, что не только инвалиды, но и здоровый человек не может находиться в безопасном ожидании общественного транспорта.



Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2011/10/20/stop/>

Проблемам, связанным с обустройством остановочных площадок города Ташкенте, была посвящена фоторубрика сайта «Газета.uz» под заголовком «Без слов. Небезопасные остановки».

По мнению авторов рубрики нет смысла говорить о том, какую потенциальную опасность представляют такие остановки для пассажиров с детьми, беременных, пожилых и людей с ограниченными возможностями, особенно в темное время суток.



Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2011/10/20/stop/>

Наблюдение за движением общественного транспорта показало, что на некоторых остановках автобусы останавливаются не в положенных местах. Водители пассажирского транспорта зачастую нарушают **правила подъезда и высадки пассажиров на остановках**. В большинстве случаев водители останавливаются не на остановочной площадке, а в 5–10 метрах от нее, что значительно затрудняет ориентацию лиц с нарушениями зрения.

Инвалиды не могут воспользоваться низкопольным транспортом, который закупается специально для их нужд. Для посадки инвалида-колясочника автобус должен подъехать на определенное расстояние к бордюрному камню. На практике, не обращая внимания на инвалида, водитель останавливается, где ему удобно, и, не дожидаясь инвалида-колясочника, закрывает двери после завершения посадки основной массы пассажиров.

В ряде случаев ситуация усугубляется наличием припаркованных автомобилей, которые мешают общественному транспорту подъехать вплотную к остановке.

4 июня 2009 г. Главным государственным санитарным врачом Республики Узбекистан были утверждены **Санитарные правила и нормы проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения**.

**Остановки** общественного и специализированного транспорта должны размещаться на расстоянии 100 м от общественных зданий и сооружений, посещаемых инвалидами.

**Посадочные площадки** остановочных комплексов общественного транспорта должны примыкать к расширенной части проезжей дороги. Наличие незакрытых ирригационных лотков, арыков, ступеней между посадочной площадкой и



*Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2011/10/20/stop/>*



*Автобусы останавливаются далеко от края остановки*

*Остановка, заставленная автомобилями, в Мирзо-Улугбекском районе Ташкента.*

*Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2014/01/17/stops/>*



*Автобусы останавливаются прямо на переходе или перед ним*





*Остановка возле «Сайрам» базара Юнусабадского района*



*Остановка возле базара «Сайрам» Юнусабадского района*

дорогой недопустимо. Однако на практике мы видим совсем другую картину.

**Санитарные правила и нормы проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения** определяют, что посадочные площадки должны быть приподняты над проезжей частью дороги не менее чем на 0,2 м. Длина свободной посадочной площадки для одного маршрута общественного транспорта должна быть не менее 10 м, для двух и более маршрутов – не менее 20 метров. Ширина свободной посадочной площадки должна быть не менее 1,5 метров.

Однако, бордюры посадочных площадок частично разрушены, не на всех остановках смонтированы по стандарту и на некоторых остановках находятся на уровне автомобильных дорог.

**При наличии перепада уровня тротуара и посадочной площадки** обязательно устройство пандусов между ними с бордюрным обрамлением по всей длине и уклоном не более 1:10. При длине пандуса более 2 метров требуется установка поручней, выполненных в соответствии с требованиями КМК 2.07.01-96.

В ряде случаев выявлены остановочные площадки, где имеются ступеньки, а на перепаде между тротуаром и посадочной площадкой отсутствует пандус (Остановки



*Остановка «Общество глухих», Чиланзар-15*

«Хирургический центр» Чиланзарского района и «Сергели 2» Сергелийского района).

Обследование остановочных площадок свидетельствует о необходимости приспособления транспортных остановок к высоте порога автобусов путем повышения их уровня. Непреодолимый на инвалидной коляске перепад высот между порогом автобуса и остановочной площадкой, а также высокие ступени в автобусах не позволяют инвалиду самостоятельно осуществить посадку. Разница высоты порога автобуса и уровня остановочной площадки на остановках остается основной проблемой.

**Информация о маршрутах** следования общественного транспорта и наличии по ходу его движения остановок для инвалидов должна быть размещена на остановках на доступном для граждан месте. Информация должна вовремя обновляться согласно вносимым изменениям в график движения общественного транспорта. Это позволит инвалидам выработать удобный маршрут следования.

Городская инфраструктура нуждается в адаптации к нуждам слабовидящих людей.

Озабоченность вызывает отсутствие специальных технических приспособлений на остановочных площадках, что лишает инвалидов-колясочников и другие маломобильные группы населения возможности свободного передвижения и реализации своих прав наравне с другими. Высокие под-



Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2014/01/17/stops/>



Трамвайная остановка в Мирзоулубекском районе



Юнусабадский район



Остановка в Мирзоулубекском районе



Почтовое отделение 12, Сергели 2

ножки транспортных средств являются для инвалидов труднодоступными или вовсе недоступными. Инвалиды теряют равновесие при ускорении и замедлении движения транспорта. Эти обстоятельства обуславливают необходимость проведения комплекса мероприятий по социальной интеграции маломобильных граждан, посредством приспособления элементов городской среды для них, в том числе транспортной. Остановки общественного транспорта также должны быть снабжены отдельными информационными столбами с номерами маршрутов, расписанием общественного транспорта, приспособленного для людей с инвалидностью. Предлагается установить электронные информационные табло с повышенной яркостью и устройствами звукового оповещения по запросу.

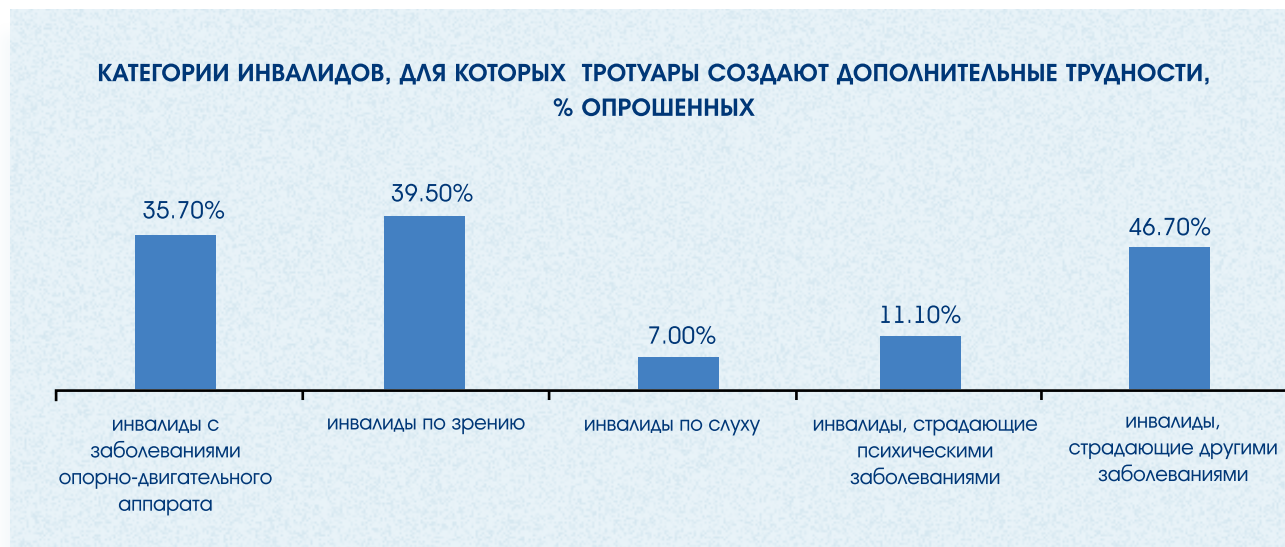
При проектировании остановочных пунктов транспорта следует предусматривать ровные площадки, обеспечивающие возможность маневрирования креслами-колясками, а также предусматривать условия для возможности отдыха во время пути маломобильных групп населения.

Таким образом, мониторинг остановочных площадок г. Ташкента свидетельствует об отсутствии в городе специально оборудованных остановок для инвалидов. Наличие подобных остановок придает смысл приобретению специально оборудованного для инвалидов общественного транспорта.

### 3.2. ТРОТУАРЫ

Анализ объектов инженерной инфраструктуры, представляющих дополнительные трудности для инвалидов показал, что 29,3% инвалидов в качестве таких объектов отметили тротуары.

Наибольшие сложности тротуары создают для инвалидов по зрению (39,5%), инвалидов, страдающих другими заболеваниями (46,7%), а также инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата (35,7%).





*Тротуар, прилегающий к остановке в Чиланзарском районе*



*Фото с сайта <http://uz24.uz/society/turistku-iz-germanii-shokirovali-trotuari-tashkenta>*

В соответствии с п. 3.7 ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» предусматривается, что продольный уклон путей передвижения инвалидов на креслах-колясках должен быть не более 5%. При устройстве съездов с тротуаров около зданий и сооружений, а также на протяжении 10–12 м пути с устройством горизонтальных промежуточных площадок (не менее 1,5 м) допускается применять продольный уклон до 10%. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1–2%.

Согласно п. 3.8 тротуары и пешеходные дорожки, примыкающие к газонам и озелененным площадкам, должны быть выше уровня земли на 5–7 см и ограждены бордюрами, бортовым камнем высотой 4–5 м и шириной 10 см.

В местах пересечения пешеходных дорожек и тротуаров с проездами для транспорта высота бортового ограждения должна быть не более 2 см, рекомендуется применять «безбарьерную» технологию.

В соответствии с п. 3.16 вдоль тротуаров и пешеходных путей в общественных зонах и в жилой застройке рекомендуется через каждые 200 м предусматривать скамьи и питьевые фонтанчики.

П. 3.18 предусматривает, что для покрытия пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупноструктурных материалов, затрудняющих передвижение инвалидов на костылях и на креслах-колясках. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами должна быть, как правило, не более 1,0 см.

В ходе обследования тротуаров выявлено, что большинство тротуаров асфальтированы, в отдельных случаях имеются покрытия из брусчатки разной фактуры. Однако нередко покрытия неровные, каменистые или разрушенные, что делает сложным передвижение (например, тротуары вокруг Фархадского базара Чиланзарского района). Имеются дороги, где тротуары не ограждены и находятся на одном уровне с автомобильной дорогой (остановка «Чиланзарский ЦУМ», по направлению



*Почтовое отделение. Юнусадабский район, ул. Чинабад, 42. Со стороны почты*

Районного отделения Пенсионного фонда). В большинстве случаев съезды с тротуаров на проезжую часть улиц не контрастируют с фактурой и цветом основной поверхности.

Пункт 3.11 ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» регламентирует, что открытые лестницы на перепадах рельефа должны быть



Тротуар в Сергелийском районе



Семейная поликлиника № 33 (бывшая 16), ул. Фархадская 7. Со стороны поликлиники.



Мирзо-Улугбекский район, остановка «Дом быта». Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2013/03/20/pdd/>



Чиланзарский район, ул. Арнасай. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2013/03/20/pdd/>



Чиланзарский район, ул. Арнасай. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2013/03/20/pdd/>



Шайхонтахурский район, неподалеку от кинотеатра „Гунча“. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2013/03/20/pdd/>



Юнусабадский район, ул. Чинабад, напротив Почтового отделения



шириной, как правило, не менее 1,6 м, с шириной проступей не менее 0,4 м и высотой ступеней не более 0,12 м; число подъемов в одном лестничном марше должно быть не менее 3-х; при меньшей высоте следует применять пандусы.

В пределах одного марша ступени должны быть одинаковыми по форме, по размерам ширины проступи, по высоте ступеней. Поперечный уклон наружных ступеней должен быть в пределах 1–2%.

Ступени лестниц должны иметь шероховатую поверхность для обеспечения безопасности передвижения. Не допускается

применять полированный камень или другие покрытия, делающие поверхность ступеней скользкими. Следует применять специальную контрастную окраску ступеней и подступенков, а также подсветку ступеней в вечернее время.

**На практике нередки случаи нарушения установленных градостроительных норм и правил.**

Ситуация усугубляется тем, что тротуары используют в качестве парковочных стоянок для автомобилей.

### 3.3. ТРОТУАРЫ, ПРИЛЕГАЮЩИЕ К ОСТАНОВОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ

Озабоченность вызывает непригодность тротуаров у общественных зданий, используемых инвалидами и мало-

мобильными группами населения. К примеру, остановка «Божхона колледжи» М.Улугбекского района и тротуар по направлению Национального центра реабилитации и протезирования инвалидов с патологией опорно-двигательной системы непригодны для использования гражданами с инвалидностью.



*Тротуар, прилегающий к остановке в Мирзоулугбекском районе*



*Тротуар, прилегающий к остановке возле Почтового отделения. Юнусабадский район, ул. Чинобод*



Тротуар, прилегающий к остановке напротив Центральной поликлиники Юнусабадского района



Хокимият Сергелийского района, ул. Суғдиёна 1

Обследование тротуаров позволяет сделать вывод, что инвалиды и другие маломобильные граждане не могут или с трудом преодолевают ступени и отдельные участки тротуаров.

### 3.4. ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

Результаты опроса на предмет выявления объектов инженерной инфраструктуры, которые создают дополнительные трудности для инвалидов, показали, что 58,7% инвалидов отмечает в качестве этих объектов пешеходные переходы.

Неприспособленность пешеходных переходов для лиц с инвалидностью волнуют прежде всего инвалидов по зрению (89,5%), инвалидов по слуху (76,7%), инвалидов, страдающих другими заболеваниями (46,7%), а также инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата (32,1%).



В соответствии с п. 3.6 ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» ширина пути движения в расчете на передвижение инвалида на кресле-коляске должны быть не менее 1,6 м; ширина пути со встречным движением инвалидов на креслах-колясках должна быть, как правило, не менее 2,0 м.

На участках с интенсивным пешеходным движением, в том числе передвижением инвалидов, ширину пути рекомендуется принимать не менее 2,4 м; а в общегородских центрах – 3,6 м.

При ширине дорожек менее 2,0 м должны устраиваться разездные площадки через каждые 60 м.

Пункт 3.9. ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» предусматривает, что ширина пешеходного пути через местный проезд должны быть не менее 2,0 м, через проезжую часть улицы – 2,4 – 3,0 м. Ширина островка безопасности в местах перехода через проезжую часть улицы должна быть, как правило не менее 2 м.

Мониторинг инфраструктуры пешеходных путей показал, что большинство пешеходных дорожек через проезжую часть заканчиваются открытыми арыками, которые тяжело преодолевать инвалидам-колясочникам и незрячим. Зачастую именно открытые арыки мешают переходить дорогу.



*Ул. Бодомзор йули и Осиё (остановка «Узгидромет»). Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Пешеходный переход с непонятным искусственным препятствием для пешеходов по ул. А. Темура, Юнусабадский район. Фото с сайта: <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Отдел социального обеспечения, ул. Арнасай, Чиланзарский район*



*Школа №145. Улица Садыка Азимова. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Переход, расположенный рядом с двумя школами, в одной из которых обучаются слабовидящие дети. ул. Паркентская. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Ул. Паркентская и Мирзо Уллубека. Институт усовершенствования врачей. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Недавно отреконструированная ул. Богишамол. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*

В ходе обследования было выявлено, что на некоторых пешеходных переходах отсутствует выделенная полоса пешеходного перехода («зебра») и его можно различить лишь по светофору, предназначенному для пешеходов, а также по соответствующему дорожному знаку. В ходе обследования также выявлены открытые арки (остановка «Чилонзор МУМ» Чиланзарского района, «Сайрам базар» Юнусабадского района).



*Тот же переход с противоположной стороны. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Пешеходный переход в Сергелийском районе*



В соответствии с пунктом 3.8 ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» регламентируется, что в местах пересечения пешеходных дорожек и тротуаров с

проездами для транспорта высота бортового ограждения должна быть не более 2 см, рекомендуется применять безбарьерную среду.



*Ул. Тараса Шевченко. Самый высокий бордюр. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*



*Новые обустроенные тротуары по ул. Истиклол, которые учитывают потребности инвалидов. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>*

**Санитарными правилами и нормами проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения от 4 июня 2009 г.**, утвержденных Главным государственным санитарным врачом Республики Узбекистан в местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью дорог высота бортов должна быть не менее 2,5 см, а в наиболее опасных местах не менее 4 см.

Нельзя допускать загромождения пешеходных путей, тротуаров и проездов к транспортным магистралям, не предусмотренным генпланом или проектом застройки ограждениями, киосками, подсобными помещениями и другими застройками. Также не допускается оставлять открытыми ирригационные лотки и арки, примыкающие к пешеходным переходам.



Пешеходный переход возле семейной поликлиники 12 (бывшая 50), массив Куйлук 5



Сергелийский район

Переход, которым должны пользоваться незрячие, ул. Паркентская. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>



Тот же переход. Фото с сайта <http://www.gazeta.uz/2012/11/28/pp/>



Санитарные правила и нормы проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения предусматривают, что для обеспечения безопасного перехода инвалидов, лиц с пониженным зрением, а также инвалидов с пониженным слухом, через проезжую часть улицы в местах крупных и сложных развязок транспорта переходы следует ограждать защитными приспособлениями и обеспечивать светофорами, продублированными звуковыми сигналами. Высота кнопки управления светофором должна быть на уровне не более 1,7 м и не менее 0,9 м для инвалидов на креслах-колясках. Однако на практике указанные требования не соблюдаются.

Результаты проведенного мониторинга свидетельствуют, что в отношении таких объектов как пешеходные тротуары и переходы через транспортные коммуникации, работа по обеспечению доступности осуществляется в недостаточном объеме.

### 3.5. ПОДЗЕМНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

Анализ результатов исследований показывает, что в качестве проблемных объектов для лиц с инвалидностью и маломобиль-

ных граждан остаются подземные пешеходные переходы. Указанная проблема была поднята 49,3% инвалидов.

Согласно пункта 3.14 ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» предусматривается, что

входы в подземные пешеходные переходы следует оборудовать пандусами шириной 0,9 – 1,0 м для съезда инвалидов на креслах-колясках, а также для съезда детских колясок.

В соответствии с п. 3.12 высоту подъема каждого марша пандуса следует принимать не более 0,8 м, при этом продольный уклон пандуса следует принимать 1:12, а поперечный уклон – 1:50.

По внешним боковым краям пандусы должны иметь бортики высотой 0,15 – 0,20 м и ограждение с поручнями на высоте 0,7 – 0,9 м (в расчете на детей дошкольного возраста – на высоте 0,5 м).

Длина поручня должна быть длиннее пандуса на 0,3 м. Диаметр сечения поручня должен составлять 0,04–0,05 м.

В начале и в конце каждого подъема следует устраивать горизонтальные площадки шириной не менее ширины пандуса и длиной не менее 1,5 м. При изменении направления пандуса горизонтальная площадка должна позволять беспрепятственное продвижение с разворотом коляски; при этом «глубина» площадки должна быть не менее 1,5 м, а ширина площадки принимается по ширине двух маршей.

Требования градостроительных норм предусматривают также, что лестницы подземных переходов должны быть шириной не менее 1,8 м.



Подземный пешеходный переход. Чиланзарский район

В пешеходных тоннелях крупных транспортных объектов пандусы проектируются шириной не менее 1,5 м (с учетом передвижения грузовых тележек); уклон пандуса 1:10.

**Санитарные правила и нормы проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения от 4 июня 2009 г.**, утвержденные Главным государственным санитарным врачом Республики Узбекистан предусматривают, что входы в подземные транспортные коммуникации, переходы через магистрали, входы в метро должны быть оснащены пандусами, а на внутренних лестницах установлены **механические трапы** для обеспечения инвалидам условий для свободного доступа и передвижения.

Ступени лестниц на путях движения инвалидов должны быть шероховатыми, без выступов. Ребра решеток на пути движения инвалидов должны располагаться перпендикулярно движению, с разрывами между ребрами не более 1,3 см.

**Пандусы или лестничные марши** должны ограждаться на высоту не менее 0,9 м и заканчиваться поручнями на высоте 0,9 м для взрослых и 0,5 м для детей дошкольного возраста, причем длина их должна заканчиваться, превышая длину пандуса или лестничного марша не менее чем на 0,3 м. Диаметр круглых поручней не должен превышать 0,05 м, прямоугольных – 0,04 м.



Подземный пешеходный переход. Чиланзарский район

В г. Ташкенте согласно информации Главного управления благоустройства г. Ташкента имеется 48 пешеходных мостов и 39 подземных пешеходных переходов.

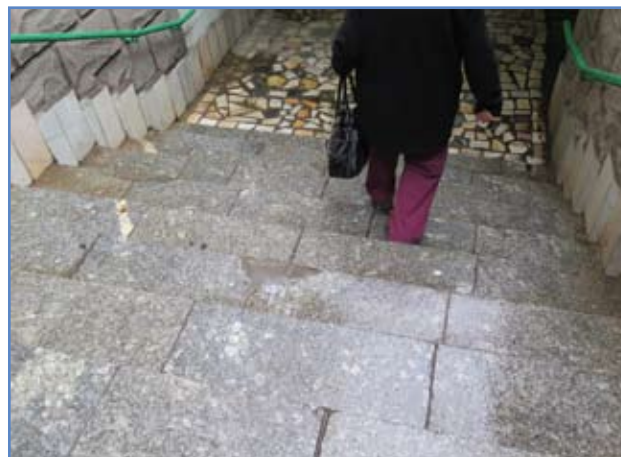
В ходе мониторинга были обследованы подземные переходы станций метро «Юнус Ражабий», «Буюк ипак йули», «Чилонзор», остановок общественного транспорта «Чилонзор МУМ», «Сергели 2». В обследованных подземных пешеходных переходах имеются хорошо различимые информационные знаки. Длина промежуточных горизонтальных площадок лестниц подземных пешеходных переходов, высота ступеней и ширина соответствует стандартам (за исключением подземных переходов около остановок «Чилонзор МУМ», «Сергели 2»).

Пандусы имеются не во всех подземных переходах, в частности на станциях метро «Буюк ипак йули», «Чилонзор», там же, где они имеются – не отвечают требованиям. Перила имеются только с одной стороны, их концы не загнуты, горизонтальные площадки при прямом движении менее 1,5 м. Не имеется предупреждающей информации для людей с полной или частичной потерей зрения о приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу, окончанию островка безопасности и др.).

### 3.6. АВТОСТОЯНКИ

В соответствии с **Градостроительными нормами и правилами «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» ШНК 2.07.02-07** в п. 3.25 предусматривается, что места парковки автомашин для инвалидов в жилой застройке должны быть не далее 100 м от входа в жилой дом (рекомендуется 50–25 м). Ширина зоны для парковки автомобиля инвалида должна быть не менее 3,5 м.

Места парковки автомашин инвалидов обозначаются специальными знаками.



*Пешеходный переход на Алайском рынке Юнусабадского района*

Редко установленные пандусы не соответствуют строительным нормам, а также устанавливаются без учета мнения людей, которые должны ими пользоваться. Встречаются пандусы, обустроенные в виде отдельно сбитого трапа, положенного на ступеньки крутой лестницы. Взобраться вверх или спуститься по нему вниз небезопасно даже с посторонней помощью.

В жилой застройке на автомобильных стоянках около 2,5–3% машино-мест должно предусматриваться для автомашин инвалидов.

Гаражи-стоянки для хранения транспортных средств инвалидов следует размещать не далее 200 м от жилья.

Пункт 3.26 ШНК 2.07.02-07 «Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения» регламентирует, что на открытых индивидуальных автостоянках около общественных зданий и сооружений следует предусматривать около 10% мест в расчете на автомашины инвалидов. Эти места стоянок

должны обозначаться специальными знаками, принятыми в международной практике.

При специализированных учреждениях, обслуживающих инвалидов, количество специальных мест на автостоянках должно быть не менее 25%.

**Санитарными правилами и нормами проектирования и строительства жилых и общественных зданий, жилых образований, используемых инвалидами и маломобильными группами детского и взрослого населения от 4 июня 2009 г., утвержденными Главным государственным санитарным врачом Республики Узбекистан предусмотрено:**

- ▶ на автостоянках в микрорайонах, махаллях, а также около учреждений, посещаемых инвалидами, следует предусматривать места для личного транспорта инвалидов из расчета не менее 10% от общего числа машино-мест и 2% при общем числе машино-мест до 1000 и не менее 20% около специализированных учреждений;
- ▶ стоянки для индивидуального автотранспорта инвалидов рекомендуется располагать не далее 50 м (но не ближе 15 м) от жилых и общественных зданий, где проживают инвалиды, и мест приложения труда;
- ▶ для устранения вредного влияния шума и выхлопных газов стоянки следует отделять от зданий звукоизолирующими посадками.

Таким образом, действующим законодательством Республики Узбекистан инвалидам гарантируется право на парковку автотранспорта на специально отведенных местах.

Наличие таких парковочных площадок особенно важно вблизи торговых центров, культурно-досуговых учреждений и административных зданий. Осмотр автостоянок г. Ташкента свидетельствует о том, что должностные лица, ответственные за обеспечение реализации указанных норм игнорируют соответствующие правила.

Несмотря на результаты опроса, которые свидетельствуют, что у 92,0% опрошенных инвалидов не имеется личного транспорта, на автостоянках должны быть отведены специальные места для парковки автомобилей инвалидов.

### 3.7. СВЕТОФОРЫ

По данным Управления безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел г. Ташкента МВД РУз

(№27/14-16697 от 18.11.2014 г.) по состоянию на 1 ноября 2014 года в г. Ташкенте функционируют 454 светофорных устройств. Специальных светофоров, оборудованных звуковыми приставками (для незрячих пешеходов) в Ташкенте нет.



# 4

## РАЗДЕЛ

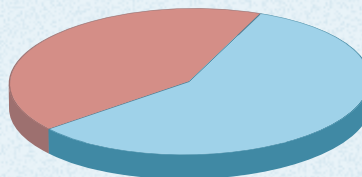
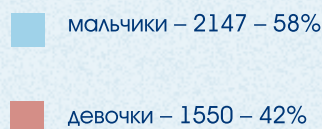
### ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ

Согласно информации Министерства здравоохранения Республики Узбекистан (№11-13/392 от 08.09.2014) в соответствии со статьей 4 Закона Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан» и Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан № 195 от 1 июля 2011 года вопросы, касающиеся инвалидов старше 16 лет, входят в компетенцию врачебно-трудовых экспертных комиссий Республиканской инспекции медико-социальной экспертизы Внебюджетного пенсионного фонда при Министерстве финансов.

**Общее количество детей-инвалидов до 16 лет, получающих социальные пенсии – 78964, из них 3697 проживают в г. Ташкенте.**

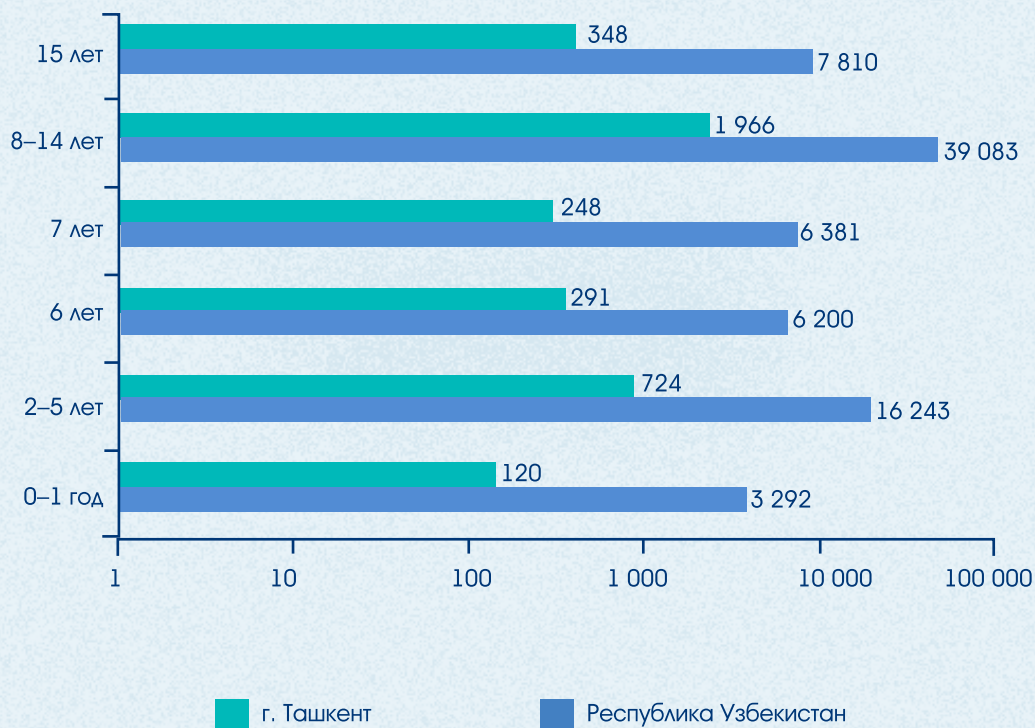
По полу: 42593 мальчика и 36371 девочек. По г. Ташкенту 2147 мальчиков и 1550 девочек.

РАСПЕРЕДЕЛЕНИЕ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ ПО ПОЛУ (г. ТАШКЕНТ)



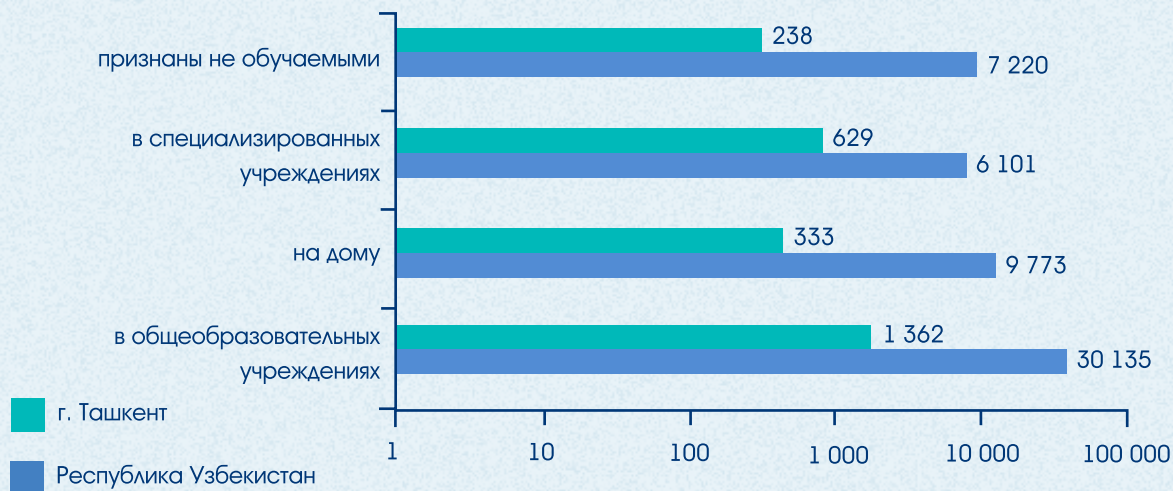
Возрастной состав детей-инвалидов до 16 лет свидетельствует о том, что каждый второй ребенок-инвалид г. Ташкенте находится в возрасте от 8–14 лет (1 966 человека – 53%). Каждый пятый ребенок-инвалид находится в возрасте от 2 до 5 лет.

### РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ ПО ВОЗРАСТУ И РЕГИОНУ



Подлежат обучению по возрасту 53 229 детей-инвалидов по республике, по г. Ташкенту – 2 562 ребенка-инвалида. Причем 30 135 (1 362) инвалидов обучаются в общеобразовательных учреждениях, 9 773 (333) на дому, 6 101 (629) – в специализированных учреждениях. 7 220 (238) детей, признаны психолого-медико-педагогическими комиссиями не обучаемыми.

### КОЛИЧЕСТВО ОБУЧАЮЩИХСЯ ДЕТЕЙ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ



В структуре детской инвалидности по нозологиям по г. Ташкенту одна треть детей-инвалидов страдает болезнями нервной системы (948). Примерно у каждого пятого ребенка-инвалида наблюдаются психические расстройства и расстройства поведения. Врожденные аномалии развития, деформации и хромосомные нарушения были выявлены у 18% детей-инвалидов, проживающих в г. Ташкенте. Болезнями костно-мышечной системы страдают 11% детей с инвалидностью. Менее, чем у 10% детей-инвалидов г. Ташкента выявлены заболевания уха и глаза (9% и 8% соответственно).

### СТРУКТУРА ДЕТСКОЙ ИНВАЛИДНОСТИ ПО НОЗОЛОГИЯМ

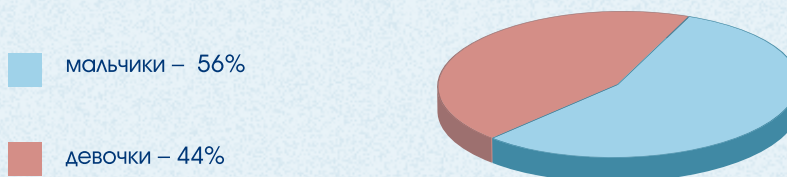


Согласно представленной Министерством здравоохранения информации, обеспеченность колясками и протезно-ортопедическими изделиями представлена в следующей таблице:

Области (города)	Обеспеченность протезно-ортопедическими изделиями							
	Протезно-ортопедические средства						Инвалидные коляски	
	Протезы	Тутор		Ортопедические средства				
<b>2010 г.</b>								
Республика Узбекистан	167	148	168	157	402	351	972	804
г. Ташкент	14	12	29	27	96	93	36	20
<b>2011 г.</b>								
Республика Узбекистан	141	107	134	116	306	274	862	749
г. Ташкент	16	11	35	32	43	36	39	28
<b>2012 г.</b>								
Республика Узбекистан	103	84	140	128	293	270	849	736
г. Ташкент	3	3	35	32	38	35	24	19
<b>2013 г.</b>								
Республика Узбекистан	149	133	154	145	286	264	735	606
г. Ташкент	5	5	25	25	37	31	28	32
<b>1-ое полугодие 2014 г.</b>								
Республика Узбекистан	76	48	90	70	194	164	712	451
г. Ташкент	0	0	15	13	14	18	22	12

В ходе мониторинга был осуществлен социологический опрос родителей детей-инвалидов г. Ташкента. Анкетированием охвачено 50 человек, в том числе родителей детей-инвалидов различных категорий. Из них по полу 28 – мальчиков и 22 – девочки.

#### РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕТЕЙ - ИНВАЛИДОВ ПО ПОЛУ

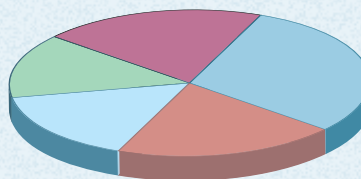


## Целевой группой мониторинга явились дети-инвалиды:

- ▶ с заболеванием опорно-двигательного аппарата, использующие различные приспособления для ходьбы или кресла-коляски – 10 человек;
- ▶ с нарушением зрения (8 человек);
- ▶ с дефектами слуха (7 человек);
- ▶ страдающие психическими заболеваниями (10 человек);
- ▶ с заболеванием ДЦП (15 человек).

### ЦЕЛЕВАЯ ГРУППА МОНИТОРИНГА

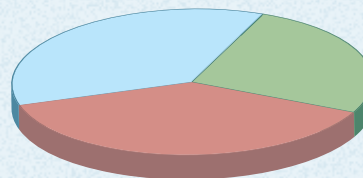
- (15) дети-инвалиды с заболеванием ДЦП – 30%
- (10) дети-инвалиды с заболеванием опорно-двигательного аппарата – 30%
- (8) дети-инвалиды по зрению – 16%
- (7) дети-инвалиды по слуху – 14%
- (10) дети-инвалиды страдающие психическими заболеваниями – 30%



Возрастной состав детей до 4-х лет – 19 детей, от 5 до 10 лет – 18 детей, свыше 10 лет – 13 детей.

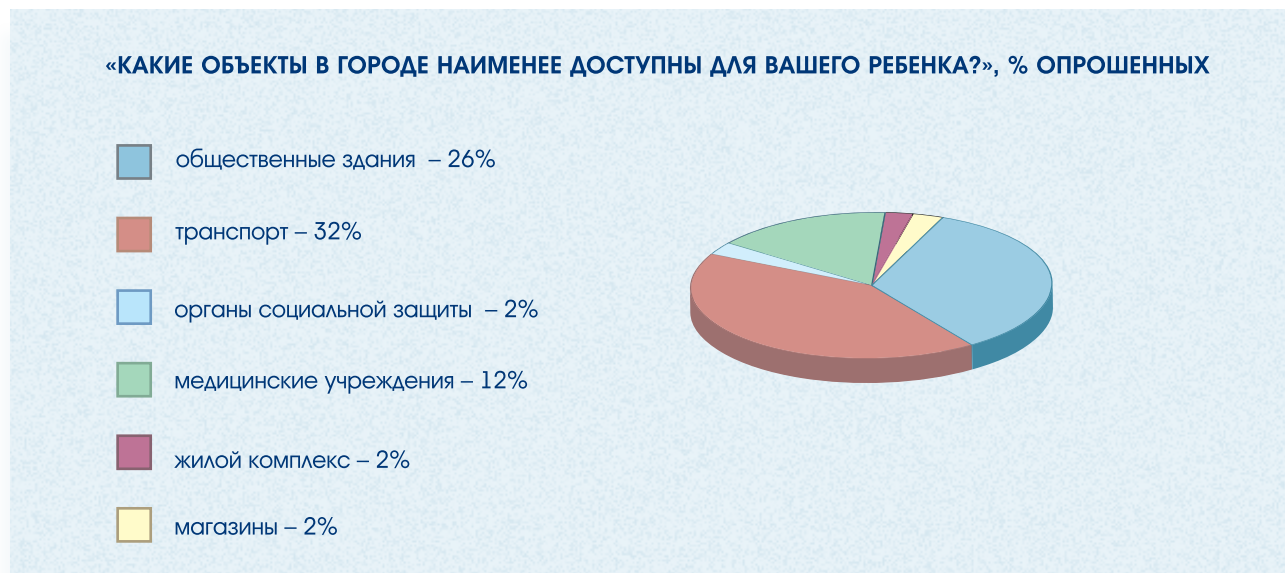
### ВОЗРАСТНОЙ СОСТАВ ДЕТЕЙ

- до 4-ех лет – 19%
- от 5-ти до 10-ти лет – 18%
- старше 10-ти лет – 13%



Анализ ответов родителей, свидетельствует о том, что подавляющее большинство воспитывает детей-инвалидов в полноценной семье (64,0%). 22% опрошенных воспитывают ребенка-инвалида одни, 12% воспитывают с бабушкой и/или дедушкой. Всего лишь у 2% опрошенных ребенок-инвалид находится в государственном специализированном учреждении.

Изучение доступности объектов окружающей среды свидетельствует о том, что наименее доступными для детей-инвалидов являются транспорт (32,0%), общественные здания (26,0%), а также медицинские учреждения (12,0%).



Изучение мнений родителей детей с инвалидностью на предмет оценки мер, принимаемых властями г. Ташкента по обустройству столицы для нужд инвалидов показало, что 38,0% родителей не знают или затруднились ответить на данный вопрос, 34,0% родителей отметили, что мер, принимаемых в городе недостаточно. 28% родителей считают, что руководство города предпринимает достаточные меры по приспособлению объектов столицы к нуждам лиц с инвалидностью.

Анализ ответов опроса на поставленный вопрос в разрезе категорий инвалидов показал, что родители детей-инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата (57,1%) не считают меры, принимаемые по обустройству городских объектов достаточными, а 28,6% родителей затруднились ответить на вопрос.

Каждый второй родитель ребенка-инвалида по зрению (50%), участвовавший в опросе, также неудовлетворен положением дел в городе по приспособлению объектов окружающей инфраструктуры к нуждам инвалидов. Каждый четвертый родитель ребенка с нарушением зрения не смог ответить на вопрос. 25% родителей этой категории

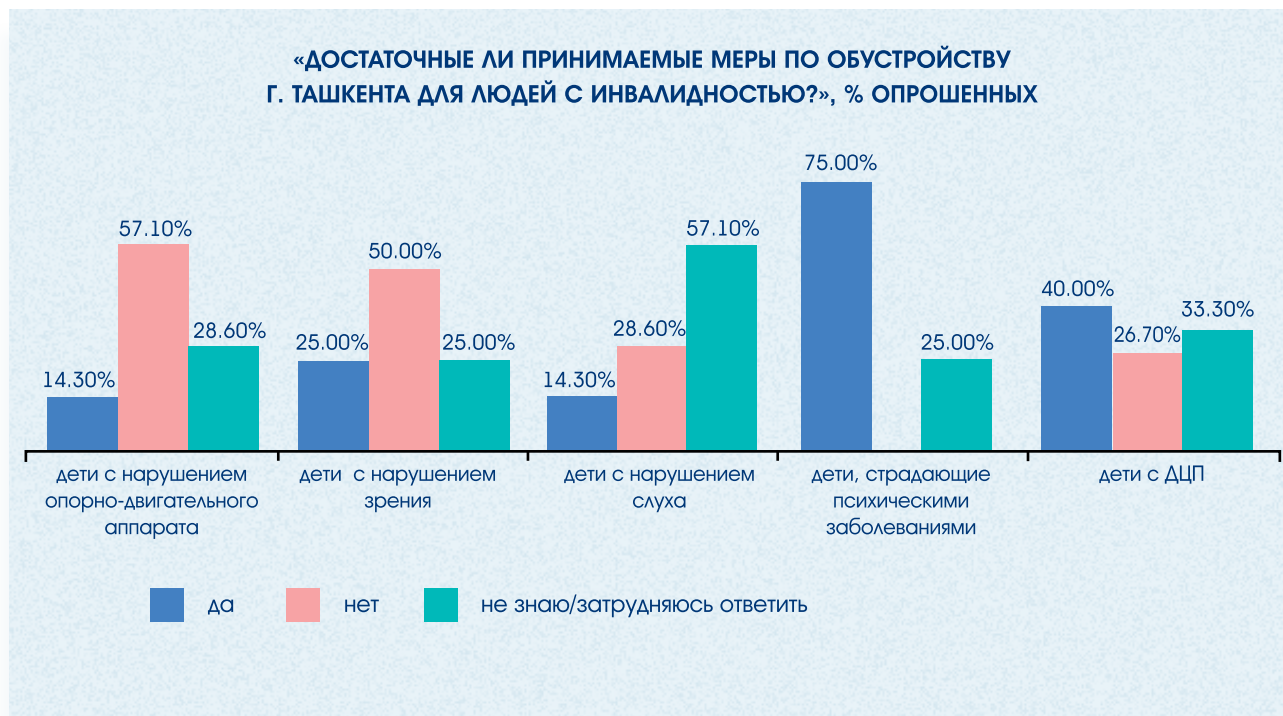
выразили удовлетворенность имеющейся социальной инфраструктурой.

57,1% родителей детей с нарушением слуха затруднились ответить на вопрос, остальные 28,6% негативно оценили ситуацию в области обустройства г. Ташкента. Лишь 14,3% родителей слабослышащих детей остаются удовлетворенными созданной обстановкой.

Высокая оценка по поводу обустройства городской инфраструктуры к нуждам инвалидов была дана родителями

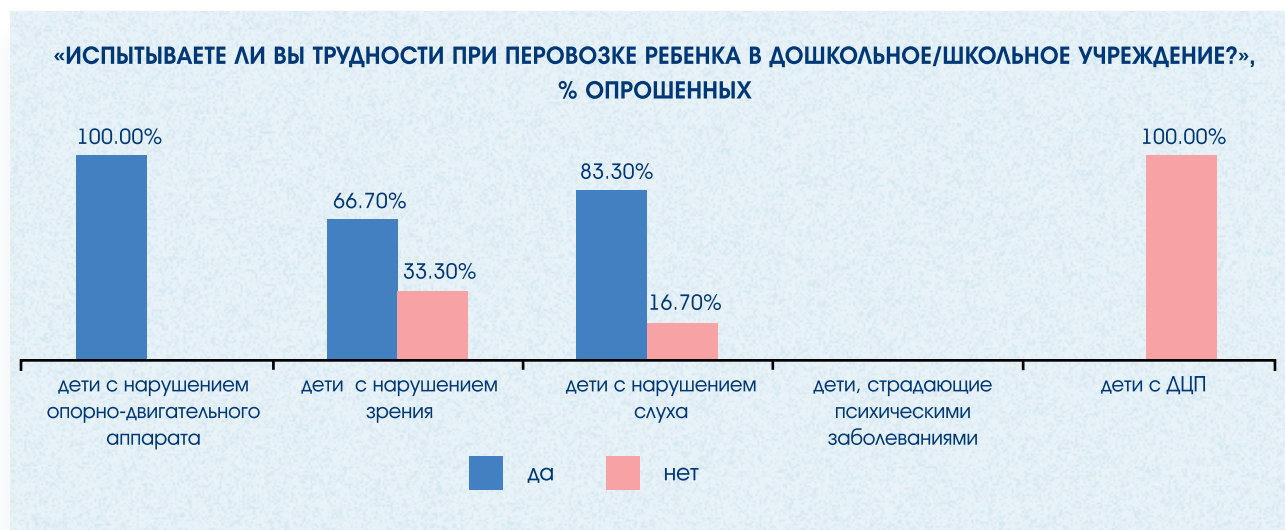
детей с психическими заболеваниями. Так, 75% родителей положительно оценивают условия, созданные в столице, для удовлетворения нужд инвалидов. Оставшиеся 25% родителей не смогли дать определенный ответ на интересующий вопрос.

40% родителей детей с ДЦП также положительно реагируют на городскую инфраструктуру, 33,3% затруднились ответить на вопрос, 26,7% оценили меры, принимаемые городскими властями как недостаточные.



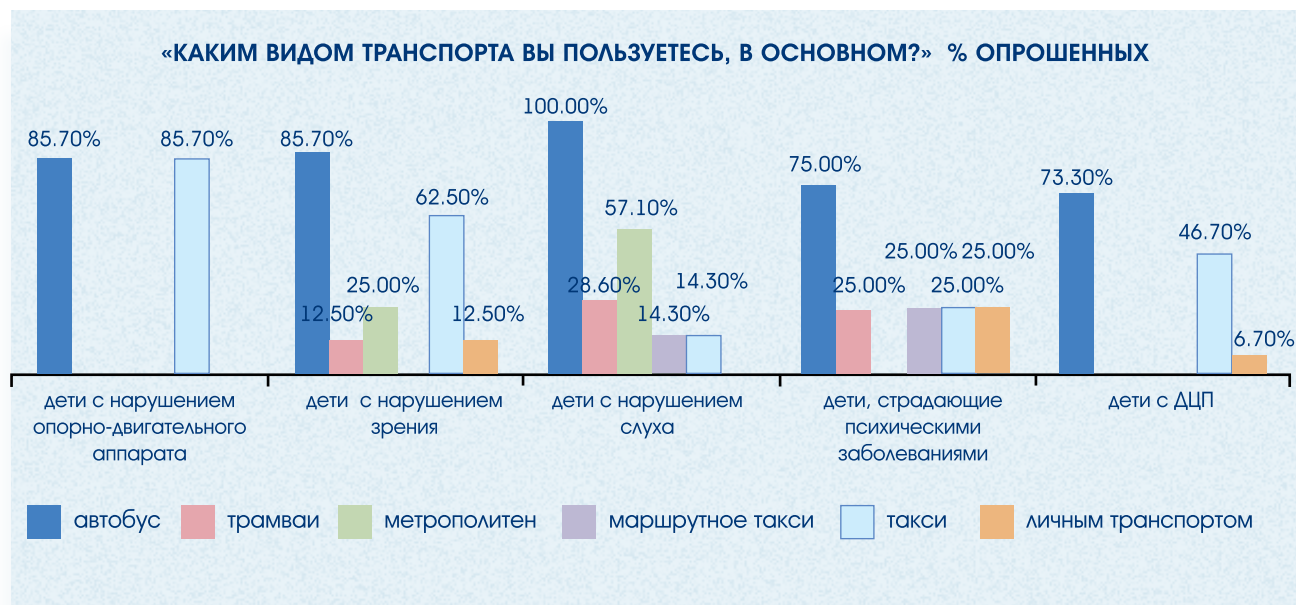
Опрос показал, что дошкольное и/или школьное учреждение посещают всего лишь 20% опрошенных.

При перевозке детей в дошкольное/школьное учреждение 72,7% опрошенных испытывают определенные сложности. Это касается, прежде всего, детей-инвалидов с нарушение опорно-двигательного аппарата (100%), детей с нарушение слуха (83,3%), а также слабовидящих и незрячих детей (66,7%).



На вопрос «С какими проблемами Вы сталкиваетесь при использовании общественного транспорта?» 44% опрошенных отметили высокие ступени при посадке в автобусы, 22% непригодность остановок для посадки и высадки пассажиров-инвалидов, 22% грубость водителей и кондукторов, 20% отсутствие пандусов или лифтов в метро.

Подавляющее большинство родителей и детей с инвалидностью пользуются автобусом (76,0%), такси (48,0%), метрополитеном (14,0%), трамваем (10%), личным транспортом (10%).



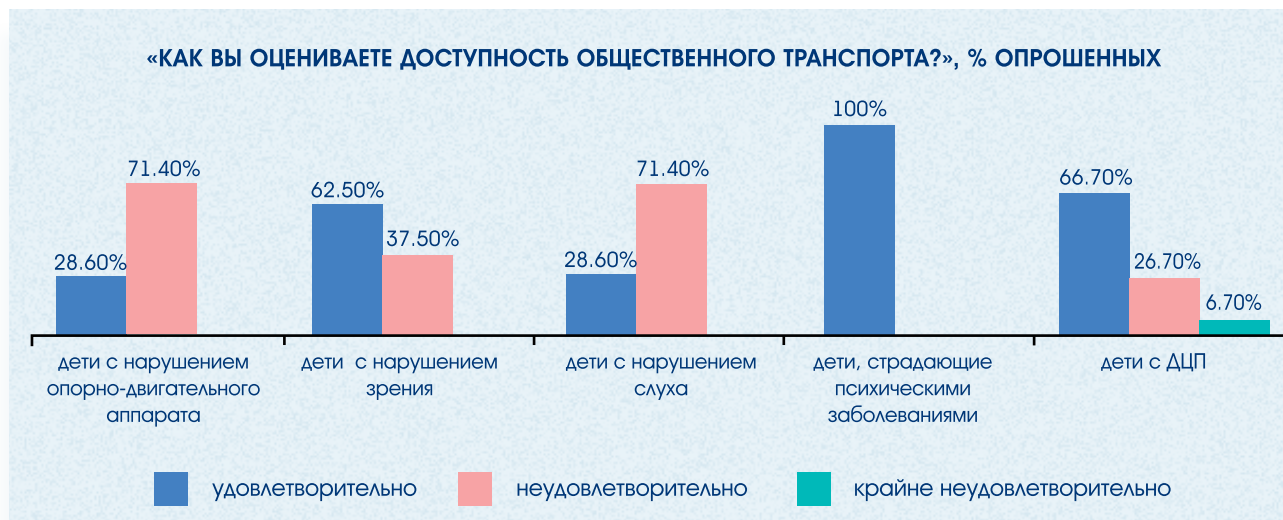


Изучение оценки доступности общественного транспорта среди родителей детей с инвалидностью показало, что 58,0% родителей удовлетворены работой общественного транспорта. Вместе с тем неудовлетворенными и крайне неудовлетворенными общественным транспортом остаются 38,0% и 4,0% родителей соответственно.



При этом больше всего негативных оценок работе городского пассажирского транспорта дали родители детей-инвалидов с заболеванием двигательного аппарата (71,4%). Такую же неудовлетворительную оценку деятельности транспортных организаций дали родители детей-инвалидов по слуху.

100% родителей детей с психическими заболеваниями удовлетворены работой общественного транспорта. Такая же оценка наблюдается у 66,7% родителей детей-инвалидов с диагнозом ДЦП. 62,5% родители детей-инвалидов по зрению удовлетворительно оценивают работу общественного транспорта г. Ташкента.



Результаты опроса на предмет выявления трудностей в доступе к транспортным услугам, испытываемых родителями детей с инвалидностью, показал, что на первом месте стоит проблема приспособленности транспорта к нуждам и потребностям инвалидов (44,0% опрошенных). На втором месте родителей волнует льготный проезд (40,0%). Третье место заняла проблема грубости водителей и кондукторов (28,0%). На четвертом месте – проблема неадаптированности остановок для посадки и высадки пассажиров (24,0%).

# 5

## РАЗДЕЛ

### ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ И ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТУ

#### 5.1. ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОСТУПА ИНВАЛИДОВ К ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ

Закон Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов» определяет, что государственная политика в отношении инвалидов осуществляется в целях обеспечения им равных со всеми другими гражданами Республики Узбекистан возможностей в реализации прав и свобод, устранения ограничений в их жизнедеятельности, создания благоприятных условий, позволяющих вести полноценный образ жизни, активно участвовать в жизни общества, а также выполнять свои гражданские обязанности.

Согласно действующему законодательству, **органы государственной власти и управления на местах, предприятия, учреждения и организации** обязаны создавать условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым помещениям, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, объектам здравоохранения и спорта, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом, всеми видами городского и

пригородного пассажирского транспорта, транспортными коммуникациями, средствами связи общего пользования и информации.

**Организации, осуществляющие транспортное обслуживание населения,** обеспечивают оборудование специальными приспособлениями вокзалов, аэропортов и других объектов, позволяющих инвалидам беспрепятственно пользоваться их услугами.

Изучение в ходе мониторинга деятельности ряда государственных органов по обеспечению доступа к транспортным услугам, показало, что органы государственной власти и управления предпринимают определенные шаги, направленные на создание адекватных условий для инвалидов и других маломобильных граждан.

За последние годы в г. Ташкенте осуществляется значительная работа по улучшению транспортного обслуживания населения. Последовательно обновляется автобусный парк, организована сеть сервисного обслуживания, что способствовало повышению безопасности пассажирских

перевозок. Открыты новые регулярные линии городского пассажирского транспорта, обеспечен пуск Юнусабадской линии метрополитена, создана нормативно-правовая база, позволившая увеличить объемы оказываемых услуг частными перевозчиками.<sup>1</sup>

Однако, меры, направленные на формирование доступной для инвалидов среды жизнедеятельности, являются **недостаточными**. Проблема отсутствия необходимых условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам инженерной, транспортной, социальной инфраструктур и пользования средствами транспорта, связи и информации не находит должного места в деятельности местных органов государственной власти и управления.

Мониторинговые исследования показали, что органами государственной власти и управления на местах не всегда исполняются нормы действующего законодательства, гарантирующие социально уязвимым категориям граждан беспрепятственный доступ к общественному транспорту, не налажена работа по организации перевозок маломобильного населения.

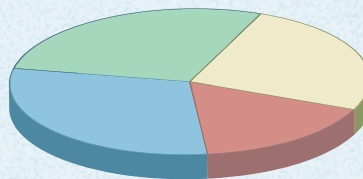
Особую озабоченность вызывает негативная оценка действий городских властей по обеспечению доступности обществен-

ного транспорта для лиц с инвалидностью, данная в ходе исследования. Так, **почти треть опрошенных инвалидов отрицательно оценивает деятельность государственных органов и организаций**. 28% инвалидов считают, что городские власти не предпринимают никаких действий, а 25,3% респондентов не имеют никакой информации о работе государственных структур. Лишь 16,7 % опрошенных дали положительную оценку работе городских властей.

<sup>1</sup> См. Перечень нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность транспортных организаций, приложение 5.

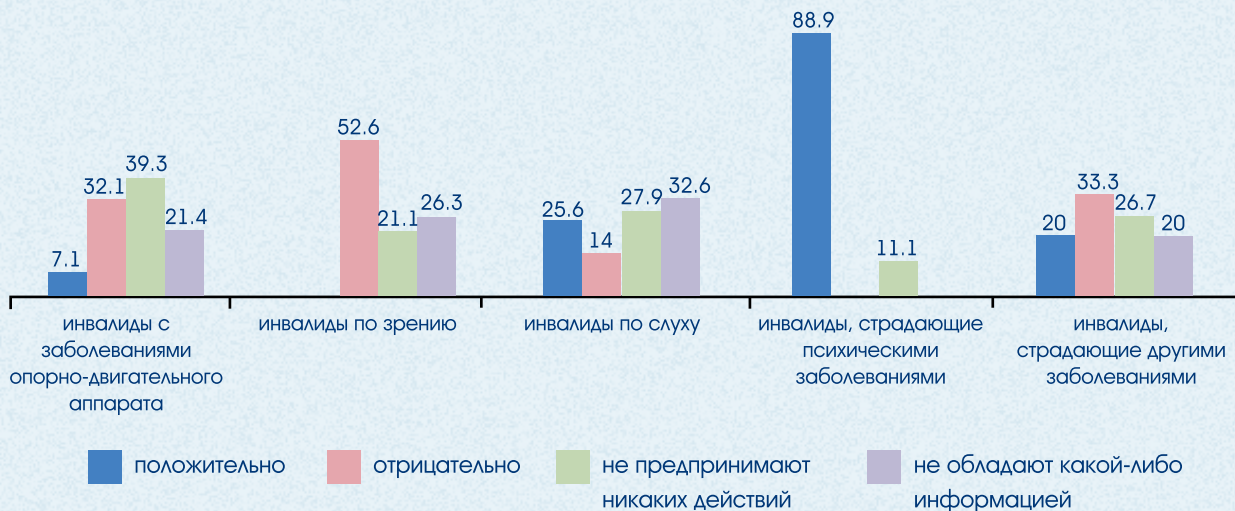
## «ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ?», % ОПРОШЕННЫХ

- положительно – 16.70%
- не имеют никакой информации – 25.30%
- городские власти не предпринимают никаких действий – 28.00%
- отрицательно – 30.00%



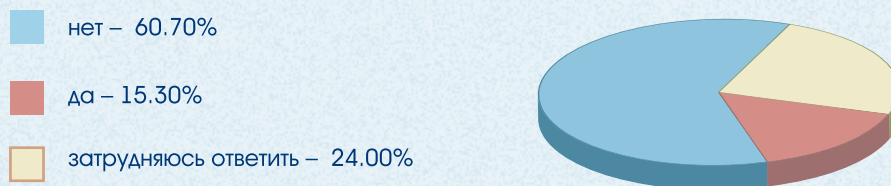
Наибольшую критику недостаточные действия городских органов по обеспечению безбарьерной среды вызвали у каждого второго инвалида по зрению (52,6%). Бездействие государственных органов по данному вопросу отметили 39,3% инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата. Не обладают какой-либо информацией о деятельности государственных структур столицы 32,6% инвалидов по слуху.

## «КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ ДЕЙСТВИЯ ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ?», % ОПРОШЕННЫХ



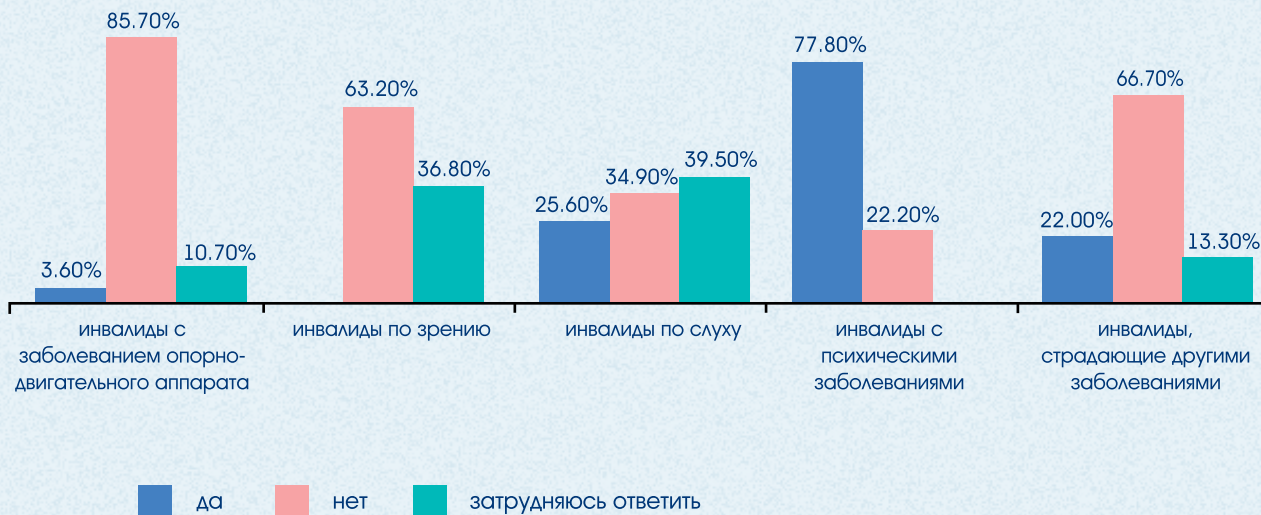
Подъезды, дворы, улицы, наземные и подземные переходы, тротуары, остановочные площадки г. Ташкента являются наименее доступными объектами. Тревожным является факт, что по мнению 60,7% опрошенных инвалидов меры, предпринимаемые по обустройству города Ташкента для людей с ограниченными возможностями, являются недостаточными.

### ОЦЕНКА ДОСТАТОЧНОСТИ ПРИНИМАЕМЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ОРГАНАМИ МЕР ПО ОБУСТРОЙСТВУ Г. ТАШКЕНТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ, % ОПРОШЕННЫХ



Деятельность городских властей в этой сфере респонденты оценивают как недостаточную или мало осведомлены о ней. По мнению 85,7% инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата государственными органами на местах не предпринимаются достаточных мер по обустройству г. Ташкента для нужд инвалидов. С указанным мнением согласились 66,7% инвалидов с другими заболеваниями, а также 63,2% инвалидов по зрению.

### «ДОСТАТОЧНЫ ЛИ МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ ПО ОБУСТРОЙСТВУ Г. ТАШКЕНТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ?», % ОПРОШЕННЫХ



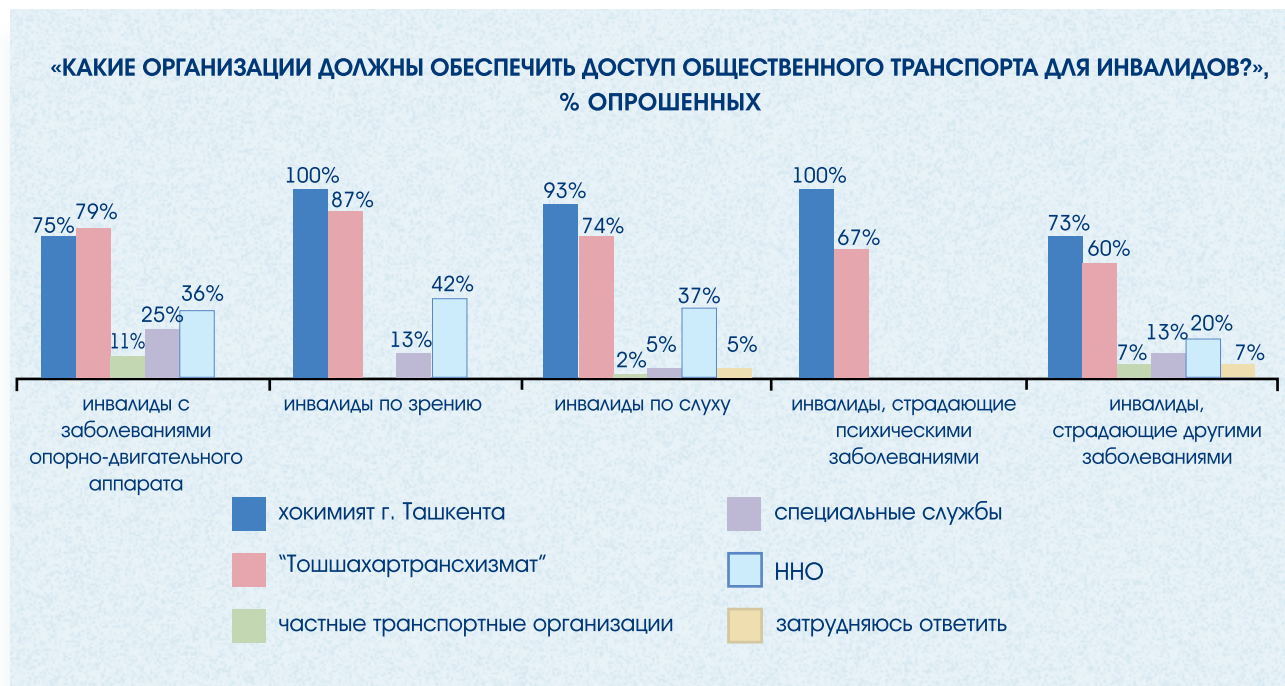
Мониторинговые исследования показали, что в целом, предусмотренные законодательством нормы социальной защиты и помощи инвалидам, в рамках предоставления беспрепятственного доступа к объектам транспортной инфраструктуры, не исполняются даже наполовину. Изучение мнений людей с ограниченными возможностями, участвовавших в опросе, показало, что организациями, которые должны обеспечивать доступ к общественному транспорту являются: хокимият г. Ташкента (87,3%), «Тошшахартрансхизмат» (76,7%), неправительственные организации (34,7%).



Ответственность за обеспечение доступа к общественному транспорту для инвалидов все опрошенные инвалиды по зрению и с психическими заболеваниями возлагают на хокимият г. Ташкента. Данного мнения придерживаются также 93,0% инвалидов по слуху и 75,05% инвалидов с нарушением опорно-двигательным аппарата.

По мнению 86,8% инвалидов по зрению, 78,6% инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата, 74,4% инвалидов по слуху, 66,7% инвалидов с психическими расстройствами и 60% инвалидов, страдающих другими заболеваниями обязанность по организации доступа к общественному транспорту для инвалидов возложена на «Тошшахартрансхизмат».

41,2% инвалидов по зрению, 37,2 % инвалидов по слуху, 35,7% инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата считают, что неправительственные организации по защите прав инвалидов должны вносить свой вклад в обеспечение доступности транспортной инфраструктуры для лиц с инвалидностью.



## 5.2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Акционерная компания «Тошшохартрансхизмат» является уполномоченным органом хозяйственного управления городским пассажирским транспортом, который осуществляет руководство и хозяйственное регулирование в области перевозочного процесса на пассажирском транспорте, а также осуществляет единую техническую политику в развитии и совершенствовании сети пассажирских перевозок.

Акционерной компанией «Тошшохартрансхизмат» в 2014 году перевезено более 309 млн. пассажиров

В г. Ташкенте на сегодняшний день задействовано более 1400 автобусов по 142 маршрутам.

В составе компании «Тошшохартрансхизмат» 9 автобусных парков, 8 обществ с ограниченной ответственностью, УП «Тошкент трамвайи», ГУП «Тошкент метрополитени» и др. Для улучшения качества транспортных услуг населению в 2014 году было закуплено 80 автобусов марки «Исузу». В 2015 году планируется приобрести еще 90.

В целях развития отрасли на предприятиях компании внедряются дополнительные виды деятельности. В 2014 году для обеспечения безопасности перевозки пассажиров, рационального и эффективного использования автобусов, укрепления финансово-экономического состояния предприятий, обеспечения строго соблюдения графика завершена работа по установке системы дистанционного контроля в режиме он-лайн – GPS – мониторинга.

По информации представленной акционерной компанией «Тошшохартрансхизмат», в целях улучшения качества



транспортного обслуживания населения, устранения барьеров, мешающих реализации инвалидами своих прав в сфере транспортного обслуживания, автобусный парк г. Ташкента в период с 2008–2013 гг. был обновлен **600-ми** современными комфортабельными низкопольными автобусами марки «Mercedes-BenzConectoLowFloor», трамвайный парк был обновлен **20-ю** современными трамваями «VarioLF». Новые автобусы и трамваи больше приспособлены к потребностям и нуждам инвалидов. В настоящее время примерно **40% автобусного парка составляют указанные низкопольные автобусы.**

Из общего числа современных автобусов марки Mercedes-BenzConectoLowFloor» **имеется 4 ед. или 0,3% автобусов, оборудованных устройствами (пантус) для свободного входа и выхода инвалидов.** Данные автобусы эксплуатируются на 4-х городских маршрутах № 85 (массив Каракамыш 2/4 – ЦУМ «Ташкент»), № 8 (массив Сергели-7 – массив Чиланзар - 25), № 69 (рынок «Карвон» – вокзал «Ташкент»), № 58 (массив Дустлик -2 – Экскваторный завод), охватывающих различные районы г. Ташкента. Средняя стоимость 4-х автобусов составляет – 1 021 946 813,80 сум.

Изучение парка транспортных средств «Тошшахартрансхимзат» свидетельствует, что данным предприятием предпринимаются меры по обеспечению доступности транспорта для инвалидов. В рамках мониторинга был проведен опрос руководителей транспортных организаций:

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. АК Тошшахартрансхимзат; | 7. АО 5 – автопредприятие; |
| 2. УП «Тошкент трамвай»;   | 8. 7 – автокорхона;        |
| 3. 1 – автопредприятие;    | 9. 8 – автопарк;           |
| 4. 2 – автопредприятие;    | 10. 12 – автопарк;         |
| 5. 3 – автопредприятие;    | 11. 18 – автопарк.         |
| 6. 4 – автопредприятие;    |                            |

По данным «Тошшахартрансхимзат» по г. Ташкенту курсируют 600 автобусов марки «MercedecBenzLowFloor». Из них только 4 автобуса полностью пригодны для инвалидов. По одному подобному низкопольному автобусу курсирует по маршрутам №№ 8, 68, 69, 85.

Трамваи с низким полом курсируют по маршрутам № 9, 13, 17 . По маршруту №9 курсируют – 6 вагонов, по маршруту №13 – 12 вагонов, по маршруту №17 – 2 вагона.

Анализ данных, представленных Акционерной компанией «Тошшахартрансхимзат» свидетельствуют, что на городских маршрутах функционируют транспортные средства, адаптированные для **пожилых людей, инвалидов и пассажиров с детскими колясками.** Новые автобусы и трамваи имеют низкий уровень пола, места для крепления инвалидных колясок. Новый подвижной состав оснащен маршрутными указателями с увеличенным шрифтом, бегущей строкой в салоне, с указанием

остановочных пунктов. Вместе с тем, как указано выше, количество низкопольных автобусов составляет лишь 40% автобусного парка. **Полностью оборудованными для нужд инвалидов являются всего 0,3% городского автобусного парка.<sup>1</sup>**

Результаты социологического опроса свидетельствует о необходимости дальнейшего приспособления общественного транспорта к нуждам инвалидов. Данного мнения придерживаются 85,3% респондентов.

Приспособление общественного транспорта к нуждам лиц с инвалидностью, как один из способов эффективной организации транспортного обслуживания инвалидов, высказано 97,4% инвалидов по зрению, 93% инвалидов по слуху, 77,8% инвалидов с психическими заболеваниями и 75% инвалидами с нарушением опорно-двигательного аппарата.



На вопрос «С какими трудностями Вы сталкиваетесь при пользовании общественным транспортом?» одна треть опрошенных инвалидов отметила высокие ступени автобусов, 18,7% – отсутствие информационных табло, 18% – отсутствие пандусов, 17,3% – скользкие ступени и полы, 16,7% – отсутствие поручней при входе в автобусы, 16,0% - узкие двери и др.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> См. Данные о транспортных предприятиях, оборудованных для маломобильных граждан, приложение 6.

<sup>2</sup>См. Данные о продукции Самаркандского автомобильного завода, приложение 7.

### ОСНОВНЫЕ ТРУДНОСТИ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЮТСЯ ИНВАЛИДЫ ПРИ ПОЛЬЗОВАНИИ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ, % ОПРОШЕННЫХ



**Использование городских автобусов и трамваев инвалидами-колясочниками.** При входе в обычный автобус или трамвай приходится преодолевать 2–3 ступеньки, узкие двери и перила посреди прохода. В некоторых случаях автобусы оснащены площадками, где может, не мешая остальным, расположиться коляска. Зачастую коляску приходится ставить в самом проходе. Держаться колясочникам можно только за вертикальные поручни или саму коляску.

Обновление автобусного парка дало положительные результаты. В г. Ташкенте можно встретить автобусы с низкой приступкой и широкими дверьми, которыми можно пользоваться в том случае, если водитель подгоняет автобус вплотную к остановке, построенной по соответствующим нормам.

Старые модели автобусов имеют узкие двери с расположенными посередине проема поручнями, которые сужают проход вдвое. Преодолеть это препятствие при условии использования инвалидной коляски активного типа (т.е. шириной не более 65 см) возможно только с посторонней помощью. Однако, даже при этом условии, посадка требует длительного времени стоянки автобуса.

Результаты социологического опроса показали, что для инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата основными проблемами при использовании общественным транспортом являются наличие высоких ступенек (78,6%), отсутствие свободного места для костылей (46,4%), узкие двери автобусов (42,9%), отсутствие поручней при входе и выходе из автобуса (42,9%), отсутствие пандусов (28,6%), скользкие ступени и полы (25,0%).



**Использование городских автобусов и трамваев инвалидами по зрению.** Эти виды транспорта, также как и метро, не имеют достаточных удобств для инвалидов по зрению. Чтобы добраться до остановки или обратно, необходимо переходить дороги, которые зачастую не оборудованы светофорами, в том числе со звуковыми сигналами. Размеры цифр и цвет номеров автобусных маршрутов не позволяют слабовидящему человеку его увидеть. В ситуациях, когда автобусы останавливаются до или после остановки, инвалиды по зрению могут пропустить свой транспорт.

Инвалиду по зрению бывает трудно определить остановку, где ему надо выйти, т.к. их объявляют не на всех маршрутах.

Социологический опрос показал, что 57,9% инвалидов по зрению основную проблему в использовании общественного транспортом видят в отсутствии **объявления остановок**.

Анализ зарубежного опыта свидетельствует, что все британские городские автобусы оснащены платформами, по которым в салон без труда поднимаются инвалиды и люди с детскими колясками. Например, помочь слепым призвано т.н. «осязаемое

покрытием». Это система индикаторов, рассчитанных на слепых людей, представляющая собой текстурированное покрытие на пешеходных дорожках, переходах, на железнодорожных платформах и т.д. Ощущаемая слепыми или слабовидящими людьми, скажем, при помощи белой трости, текстура служит своего рода подсказкой.

**Использование городских автобусов, трамваев инвалидами по слуху** также сопряжено с определенными трудностями. Отсутствие информационных табло, «бегущих строк» не позволяет в ходе поездки определить названия остановочных площадок.

Эти проблемы отметили 65,1% инвалидов по слуху. Остальные категории инвалидов также испытывают трудности при доступе к общественному транспорту. 60% инвалидов, страдающих другими заболеваниями отмечают большую высоту ступеней из-за чего невозможно подняться в автобус, 46,7% инвалидов считают ступени скользкими, 40,0% отметили отсутствие поручней при входе и выходе из салона общественного транспорта.

В целях дальнейшего совершенствования системы организации городского пассажирского транспорта, повышения безопасности и качества пассажирских перевозок **Постановлением Президента Республики Узбекистан от 9 октября 2013 г. за № ПП-2048 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы организации пассажирского транспорта в г. Ташкенте»** на Департамент по лицензированию и координации движения всех видов пассажирского транспорта хокимията г. Ташкента возложена функция по проведению обследований пассажирских потоков на всех видах городского общественного транспорта г. Ташкента. Цель обследований состоит в определении оптимального количества и режима работы подвижного состава по маркам и вместимости и утверждению паспортов городских пассажирских маршрутов.

Указанным постановлением ликвидирована Ассоциация по пассажирским перевозкам «Тошшахартрансхизмат» и входящие в ее состав акционерные компании «Тошавтобустрас» и «Тошпасремсервис», государственная компания «Тошэлектротранс». На их базе образована акционерная компания «Тошшахартрансхизмат».

Во исполнение Постановления Президента Республики Узбекистан от 9 октября 2013 г. № ПП-2048 **«О мерах по дальнейшему совершенствованию системы организации пассажирского транспорта в г. Ташкенте»** и в целях оптимизации структуры управления городским пассажирским транспортом путем ликвидации промежуточных звеньев, сокращения управленческого персонала, совершенствования схемы дислокации автобусных парков, упорядочения производственной инфраструктуры и повышения финансовой устойчивости транспортных организаций **Постановлением Кабинета Министров от 13 ноября 2013 г. за № 308 «Об организационных мерах по дальнейшему совершенствованию системы городского пассажирского транспорта»** основными задачами акционерной компании «Тошшахартрансхизмат» определены:

- ▶ осуществление координации деятельности предприятий и организаций, независимо от форм собственности, входящих в структуру компании, направленной на **наиболее полное удовлетворение потребностей населения в качественных услугах городского пассажирского транспорта**, а также повышение эффективности и финансовой устойчивости их работы;
- ▶ обеспечение безопасности пассажирских перевозок и **высокого уровня культуры обслуживания пассажиров**,
- ▶ соблюдение ритмичности, установленного графика и интервалов движения транспортных средств на маршрутах общественного транспорта;
- ▶ укрепление дисциплины в системе организации городских пассажирских перевозок путем широкого внедрения информационно-коммуникационных технологий, систем навигационного контроля подвижного состава (GPS), установки электронных терминалов фиксации времени прибытия и убытия

транспортных средств на конечных маршрутах, повышения уровня диспетчерского управления на маршрутных линиях в режиме «он-лайн»;

- ▶ проведение единой технической политики и требований по эксплуатации транспортных средств, осуществление постоянного мониторинга за сохранностью, бережным, целевым и эффективным использованием современных комфортабельных транспортных средств, с рациональным сочетанием на маршрутах автобусов большой и средней вместимости с уче-

том пассажиропотоков в различное время суток, развитие инфраструктуры по ремонту и сервисному обслуживанию транспорта;

- ▶ укрепление транспортных организаций **высококвалифицированными кадрами, прежде всего водительского состава**, по ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств, обеспечение на системной основе повышения их квалификации, внедрение эффективной системы материального стимулирования работников городского пассажирского транспорта.

Согласно Постановлению с 1 января 2014 года внедрена обновленная система оплаты труда в организациях акционерной компании «Тошсахартрансхизмат», направленная на повышение доли стимулирующих выплат к базовой тарифной ставке оплаты труда как важнейшего фактора повышения заинтересованности, прежде всего водительского состава, в достижении эффективных результатов труда, включая выполнение прогноза по доходам, неукоснительное соблюдение графика движения, обеспечение безопасности и качества обслуживания пассажиров, бережную и эффективную эксплуатацию транспортных средств.

Указанным Постановлением правительства утверждена **Комплексная программа мер по дальнейшему совершенствованию системы организации пассажирского транспорта в г. Ташкенте на период 2014–2015 гг.**, направленная на осуществление мер по:

- ▶ **оптимизации маршрутной сети и обеспечению эффективной эксплуатации подвижного состава**, включая усиление дисциплины соблюдения расписания и интервалов движения, с установкой электронных терминалов фиксации времени прибытия и убытия транспортных средств на конечных маршрутах, а также информационных табло на каждом остановочном пункте, отражающих режим работы, точное расписание и интервалы движения автобусных маршрутов;
- ▶ **дальнейшему совершенствованию организации пассажирских перевозок, повышению эффективности и рентабельности финансово-хозяйственной деятельности предприятий городского общественного транспорта**, включая создание в составе автобусных парков специализированных автоколонн по перевозке пассажиров маршрутными такси с укомплектованием их квалифицированным водительским персоналом и современным, отвечающим требованиям безопасности перевозки пассажиров подвижным составом, повышение качества оказываемых услуг для населения с

применением информационно-коммуникационных технологий, **усиление общественного контроля за работой городского пассажирского транспорта** путем внедрения системы удаленного контроля (GPS) подвижного состава, обеспечивающей контроль за соблюдением интервалов движения транспортных средств и расписаний движения маршрутов, создания службы приема СМС-сообщений для **принятия оперативных мер по обращениям, жалобам и предложениям граждан**, связанным с работой городского пассажирского транспорта.;

- ▶ **усовершенствованию системы материального стимулирования труда работников транспортных предприятий, обеспечению укомплектованности автобусных парков квалифицированным водительским составом;**
- ▶ **совершенствованию нормативно-правовой базы деятельности предприятий городского пассажирского транспорта.**

Вышеуказанным Постановлением Кабинета Министров утвержден **Комплекс мер по развитию современных информационно-коммуникационных технологий в акционерной компании «Тошшахартрансхизмат» на период 2013–2015 годы.**

Во исполнение Постановления Президента Республики Узбекистан от 9 октября 2013 года № ПП-2048 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы организации пассажирского транспорта в г.Ташкенте» разработано Положение о порядке осуществления пассажирских перевозок частными маршрутными такси в городе Ташкенте (Приложение № 5 к постановлению Кабинета Министров от 13 ноября 2013 года № 308). **Положение определяет единый порядок и условия для частных автомобильных перевозчиков по осуществлению перевозки пассажиров частными маршрутными такси в городе Ташкенте**, исходя из принципов обеспечения безопасности пассажиров, высокой культуры обслуживания, соблюдения нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы организации перевозок пассажиров.

**Анализ нормативно-правовых актов свидетельствует об отсутствии в них положений, закрепляющих права инвалидов на доступ к транспортной инфраструктуре.**

В действующем порядке лицензирования деятельности по перевозке пассажиров также **отсутствуют положения, возлагающие на предпринимателей обязанность приобретать транспортные средства, соответствующие нуждам инвалидов.** В результате чего не только маломобильные группы населения, но и слабослышащие, и слабовидящие группы не могут полноценно пользоваться услугой коммерческой перевозки, поскольку в большинстве автобусов отсутствуют информационные табло и голосовое объявление остановок.

Совершенствование сферы общественного транспорта и обеспечение доступа к транспортным сетям стали приоритетами во многих странах. К примеру, ряде городов Чехии закуплена система, способная информировать и направлять слепых людей, желающих воспользоваться городским транспортом. Радиопередатчики (небольшие, чтобы поместить их в карман или, например, в трость) используются для активирования динамиков, передающих информацию об условиях поездки (какой маршрут обслуживает данную остановку, назначение следующего по маршруту транспортного средства и т. д.). Система может также использоваться для информирования водителей о том, что в салон собирается войти слепой пассажир.

В этой связи представляется целесообразным, чтобы **органы управления общественным транспортом г. Ташкента предпринимали меры, необходимые для обеспечения доступности и облегчения передвижения инвалидов с использованием всех видов транспортных средств, в том числе и общественного.** Транспортная политика в вопросах, касающихся личного транспорта, должна облегчить условия эксплуатации средств и оборудования с целью предоставления инвалидам возможности осуществлять свое право на свободу передвижения.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> См. Типы транспортных средств, приложение 8.

### 5.3. РАБОТНИКИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

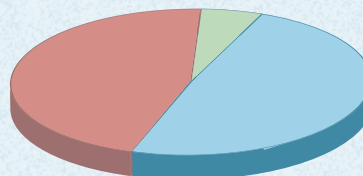
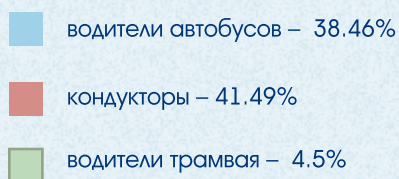
Особое внимание при проведении мониторингового исследования было уделено взаимоотношениям инвалидов с водителями и кондукторами при доступе к общественному транспорту.

Результаты исследования показали, что 40% инвалидов в качестве одной из проблем отметили **грубость водителей и кондукторов**.

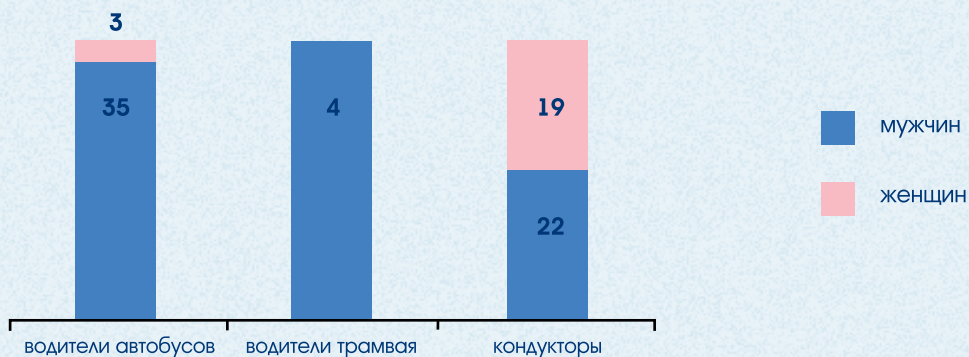
В рамках мониторинга было проведено анкетирование водителей и кондукторов, работающих в автопарках г. Ташкента. В анкетировании приняли участие 83 человека, из них 38 – водителей автобусов, 4 – водителя трамвая, 41 – кондуктор.

**По гендерной идентичности** опрошенные распределились следующим образом: мужчин – 61, женщин – 22.

КОЛИЧЕСТВО ВОДИТЕЛЕЙ И КОНДУКТОРОВ, УЧАСТВОВАВШИХ В ОПРОСЕ



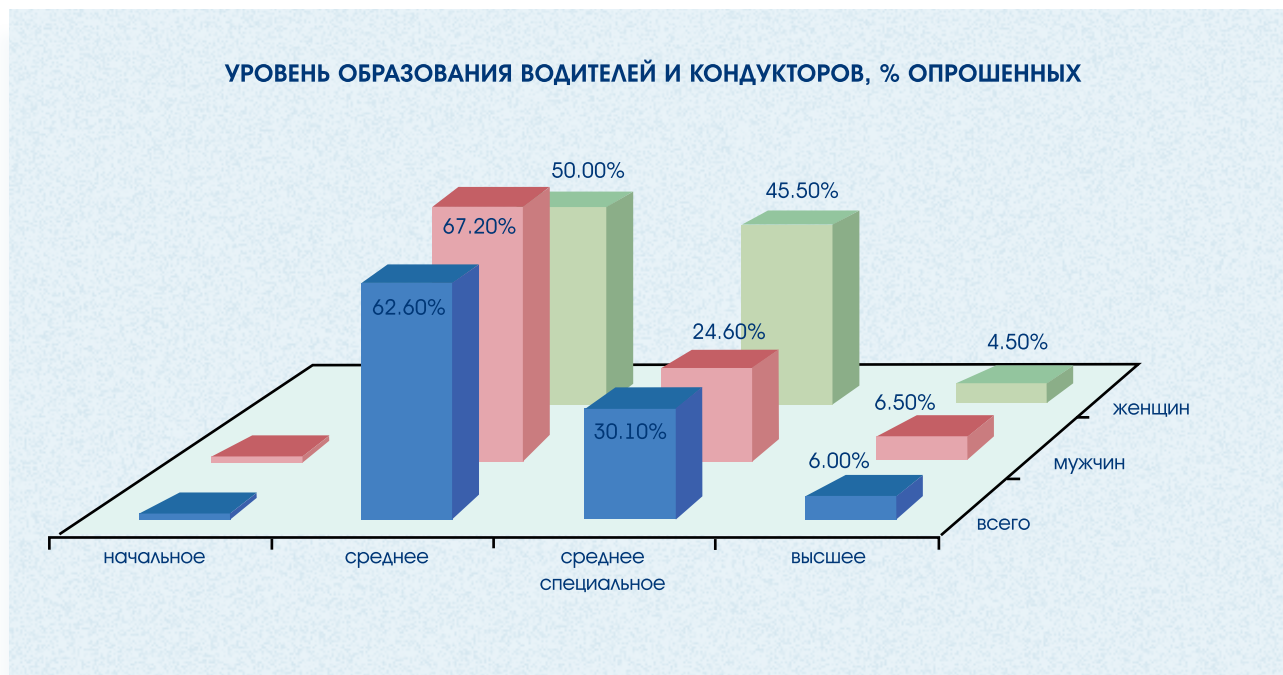
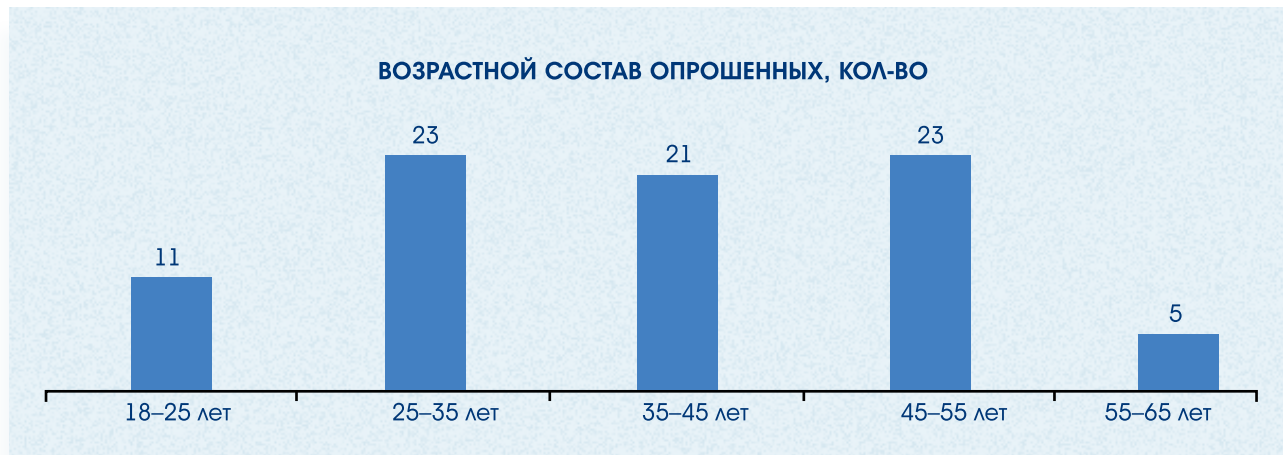
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОПРОШЕННЫХ ПО ГЕНДЕРНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ, КОЛ-ВО



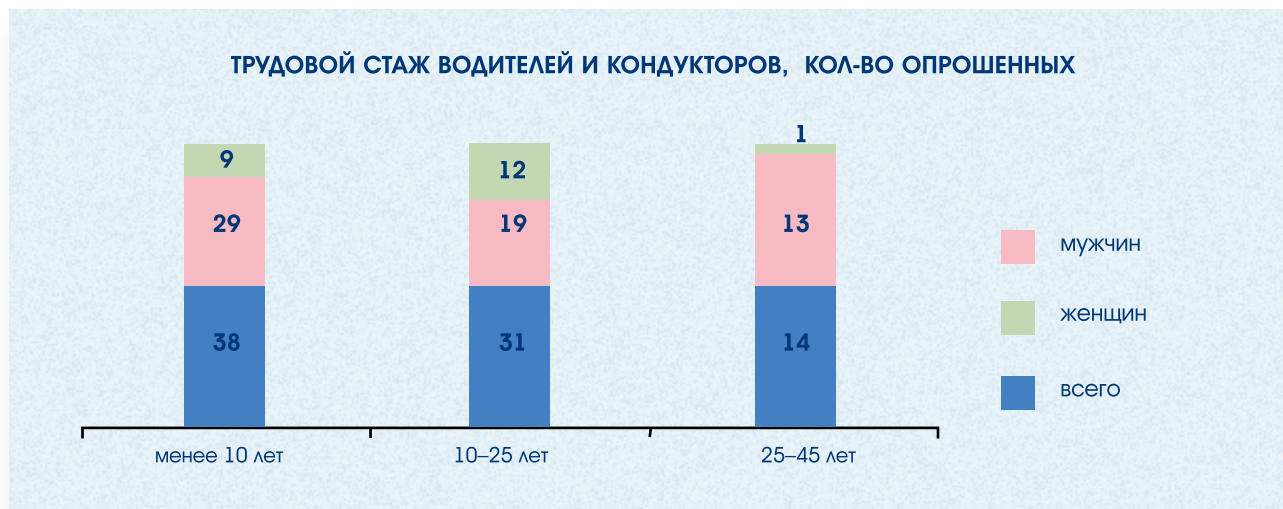


Изучение вопроса о виде транспорта, на котором работают водители и кондукторы, показало, что большинство из них не указало на какой модели транспортного средства они работают (42 человек). 25 человек работают на автобусах модели «Mercedes-Benz». 12 водителей работают на автобусах модели «Isuzu».

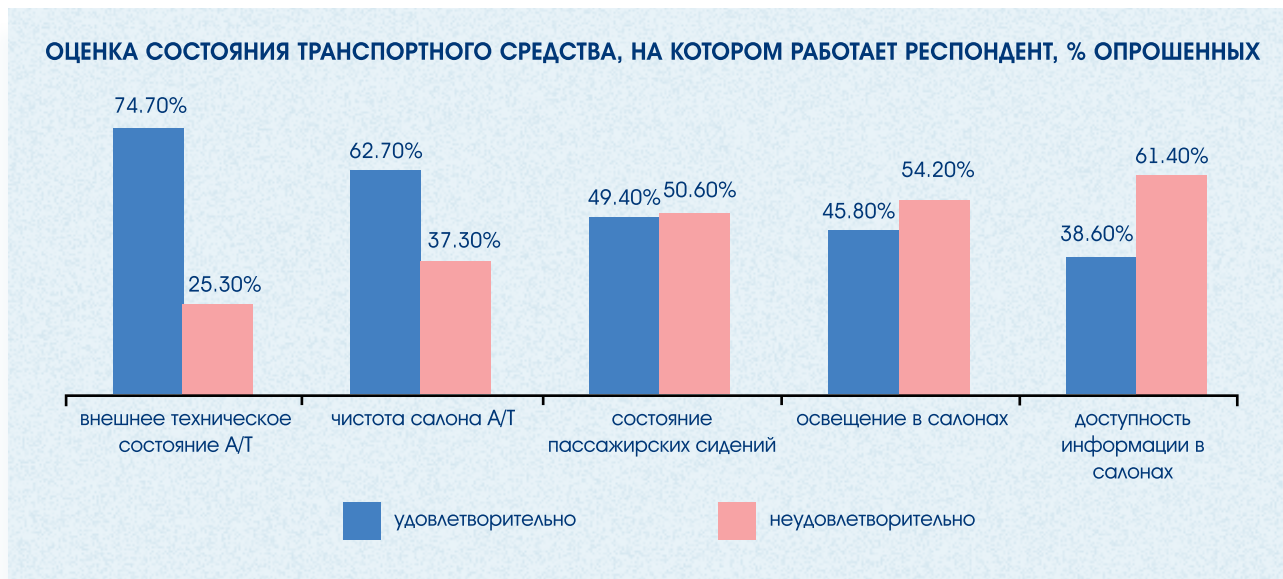
**По возрастному составу** водители и кондукторы распределились следующим образом: по 28% опрошенных состоят в возрасте 25–35 лет и 45–55 лет, 25% – в возрасте 35–45 лет, 13% – в возрасте от 18–25 лет.



Общий трудовой стаж работы у 46% водителей и кондукторов составляет менее 10 лет. От 10 до 25 лет стажа работы имеют 37% опрошенных и 25-45 лет трудового стажа приходится на 17%.

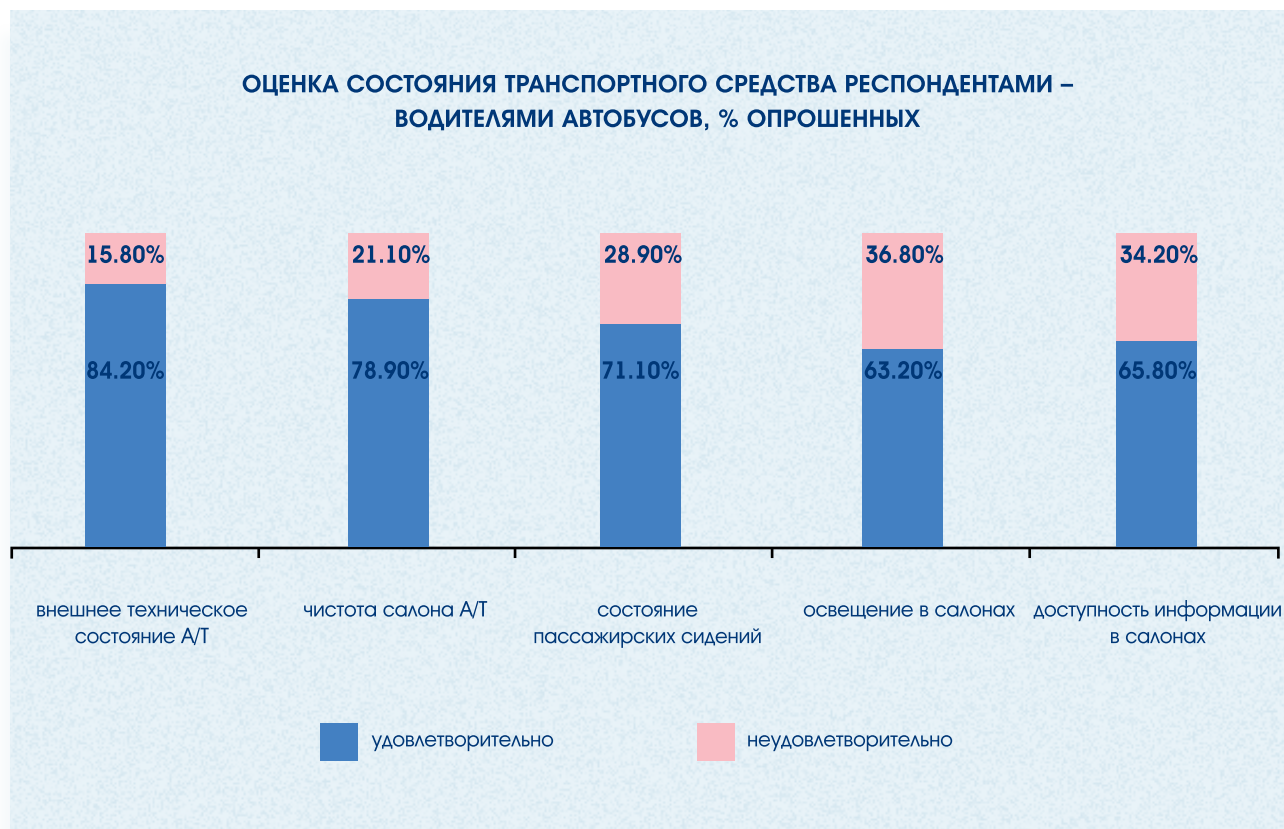


Результаты анкетирования водителей и кондукторов, проведенного в рамках мониторинга, на предмет оценки состояния транспортного средства показали, что внешнее техническое состояние автобусов и трамваев удовлетворяет подавляющее большинство (74,7%) респондентов. О чистоте салонов автобусов и трамваев дали оценку «удовлетворительно» 62,7% водителей и кондукторов.

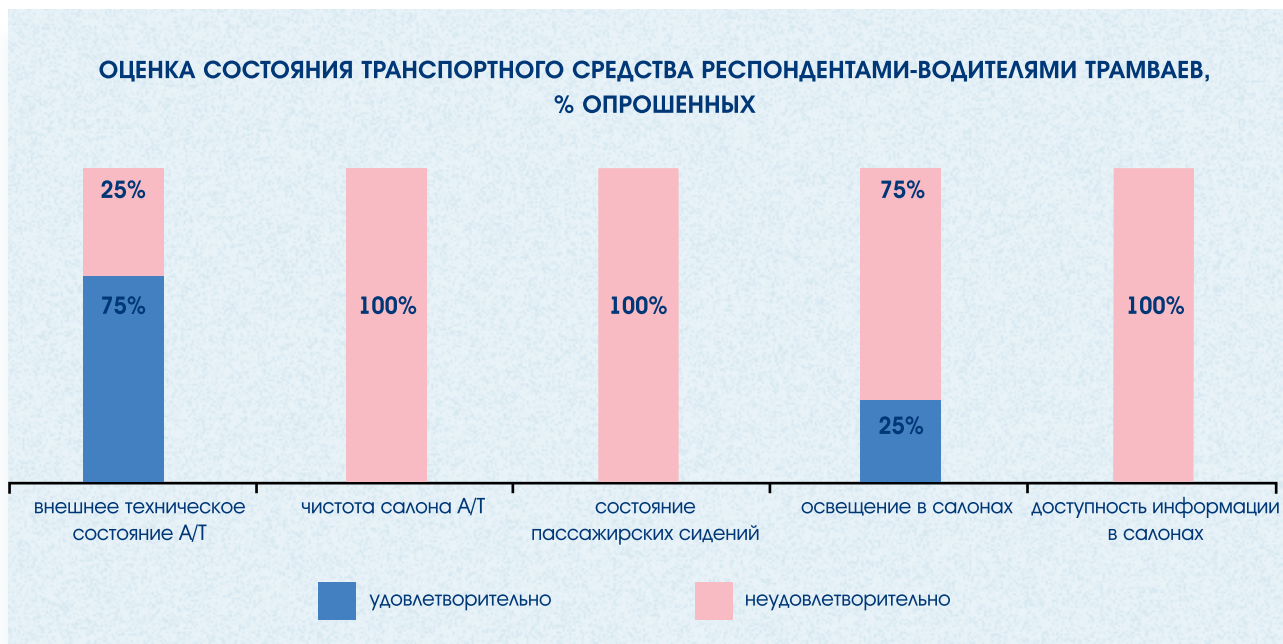


Вместе с тем, по мнению каждого второго респондента (50,6%) состояние пассажирских сидений находится в неудовлетворительном состоянии. Негативную реакцию водителей и кондукторов вызывает освещение салонов (54,2%), а также недостаточность информационных материалов в салонах автобусов и трамваев (61,4%).

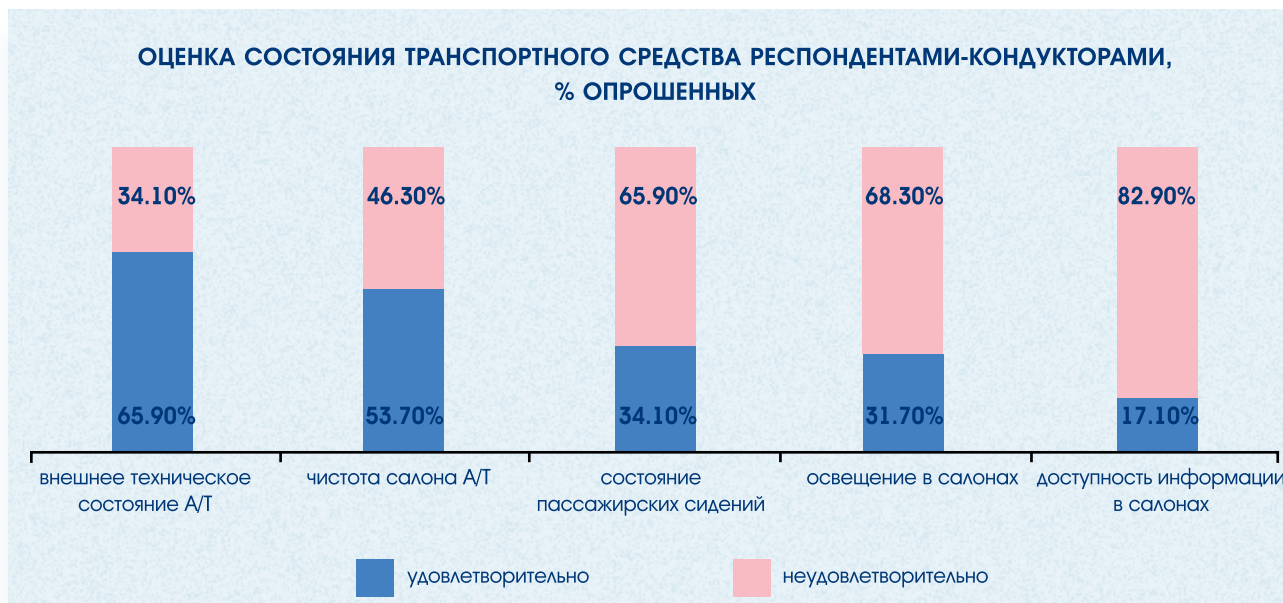
Анализ ответов в разрезе категорий водителей и кондукторов показал, что 74,7% водителей автобусов удовлетворяет внешнее техническое состояние, 62,7%, чистота салона. Состояние пассажирских сидений, освещение в салонах удовлетворяют 49,4% и 45,8% водителей и кондукторов соответственно. Доступность информации удовлетворяет 38,6% водителей автобусов.



75% водителей трамваев удовлетворены внешним техническим состоянием электротранспорта, на котором работают. По их мнению в удовлетворительном состоянии находятся чистота салона трамвайного вагона, состояние пассажирских сидений и доступность информации, освещение в салонах удовлетворило 25% опрошенных.



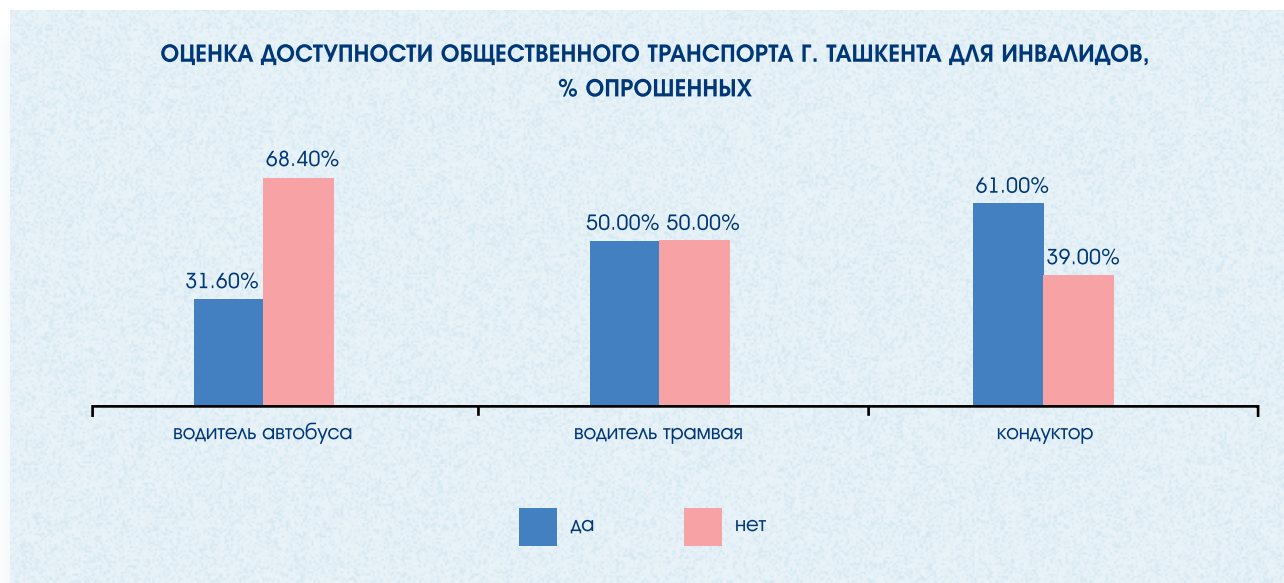
65,9 % кондукторов дали удовлетворительную оценку внешнему техническому состоянию транспортных средств. 53,7% кондукторов удовлетворены чистотой салонов; состояние пассажирских сидений, освещение в салонах, а также доступность информации в салонах большинство из них считают неудовлетворительным.



В ходе исследования особое внимание было уделено изучению мнений водителей и кондукторов относительно доступности общественного транспорта для лиц с ограниченными возможностями.

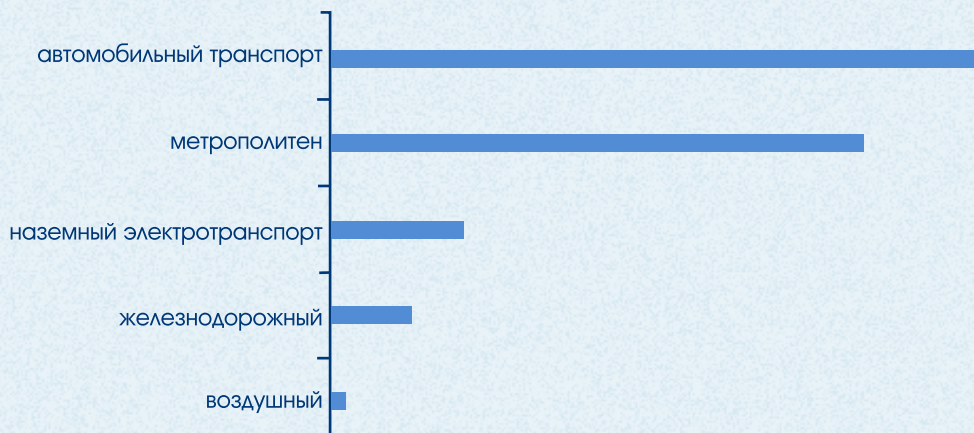


Анализ ответов на данный вопрос показал, что 68,4% водителей автобусов отметили недоступность пассажирского транспорта для лиц с ограниченными возможностями. Каждый второй водитель трамвая, также отметил, что **транспорт в г. Ташкенте не приспособлен для нужд инвалидов**. Вместе с тем, 61% кондукторов считают, что городской транспорт пригоден для инвалидов.



Изучение итогов опроса свидетельствует, что по мнению опрошенных водителей и кондукторов наибольшие трудности инвалиды испытывают на автомобильном (автобус, такси) транспорте (45,8%) и метро (37,3%).

### ВИДЫ ТРАНСПОРТА, НА КОТОРЫХ ИНВАЛИДЫ ИСПЫТЫВАЮТ НАИБОЛЬШИЕ ТРУДНОСТИ, % ВОДИТЕЛЕЙ И КОНДУКТОРОВ

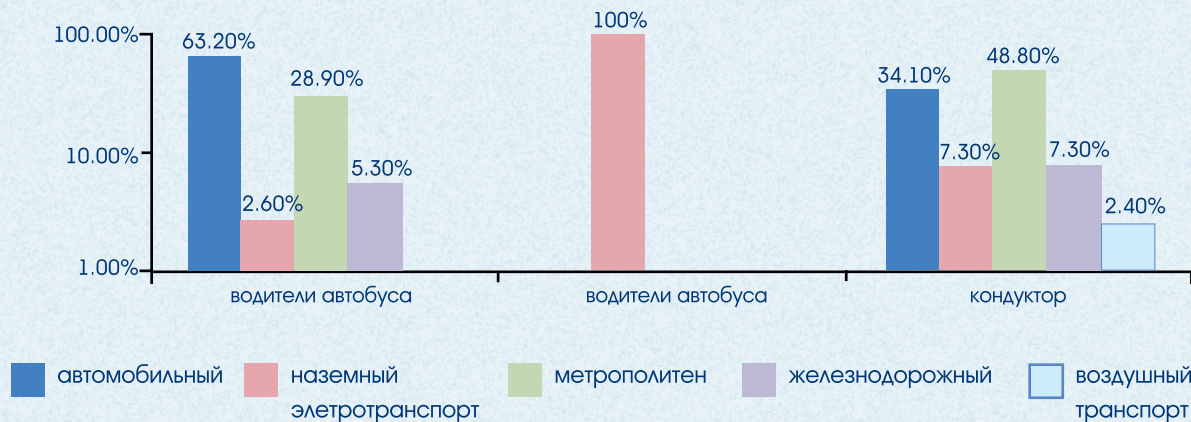


При этом 63,2% водителей автобусов отметили, что наибольшие сложности для лиц с ограниченными возможностями представляет автомобильный транспорт. По мнению 28,9% водителей указанного транспортного средства доступ инвалидов ограничен и в метро.

Все водителей трамваев, участвовавшие в опросе отметили, что наземный электротранспорт является недоступными для инвалидов.

Кондукторы же наибольшие препятствия для инвалидов видят в доступе к метро (48,8%), автомобильному транспорту (34,1%).

### ВИДЫ ТРАНСПОРТА, НА КОТОРЫХ ИНВАЛИДЫ ИСПЫТЫВАЮТ НАИБОЛЬШИЕ ТРУДНОСТИ, % ОПРОШЕННЫХ



На вопрос «Какие трудности испытывает инвалид в транспорте?» 62,7% водителей и кондукторов отметили неадаптированность общественного транспорта для нужд инвалидов. Эту проблему указали 75% водителей трамвая, 71,1% водителей автобусов.

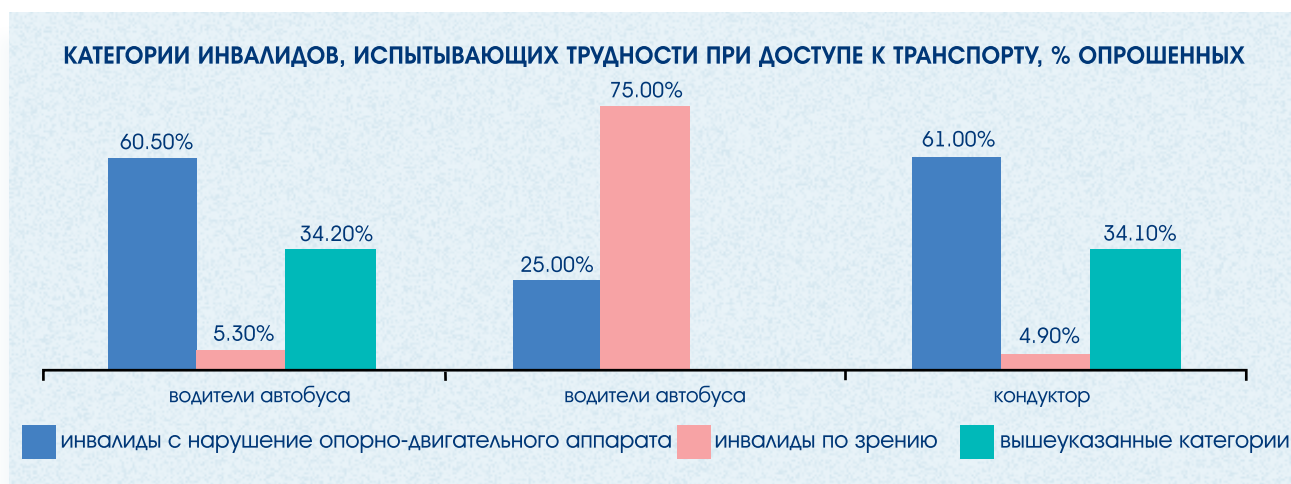
Нежелание водителей и кондукторов оказывать помощь инвалидам отметили 13,2% водителей автобусов, 12,2% кондукторов.

Мнения водителей и кондукторов относительно категорий инвалидов, испытывающих наибольшие трудности, распределились следующим образом: 59% опрошенных отметили в качестве основной категории – инвалидов-колясочников, 32,5% – указали, что все категории инвалидов испытывают трудности при доступе к транспорту.

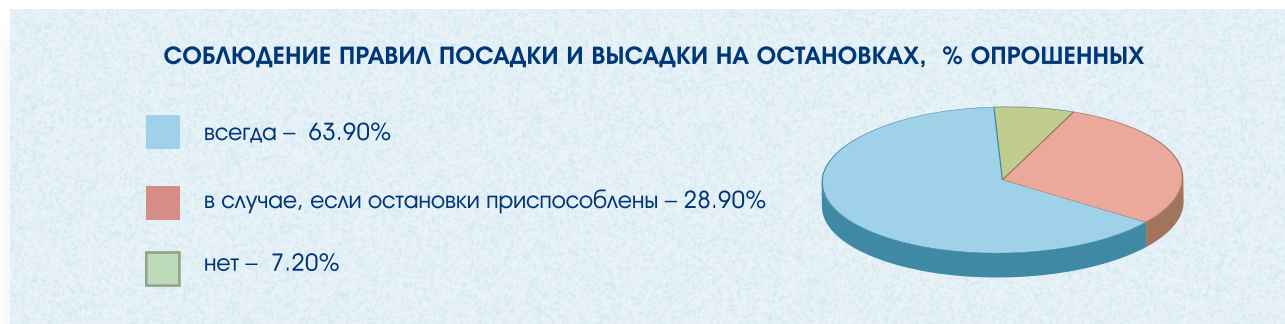
Вместе с тем следует отметить, что ни водители, ни кондукторы не видят проблем в доступе к общественному транспорту инвалидов с нарушением слуха.



По мнению водителей автобусов сложности при доступе к общественному транспорту приходится преодолевать инвалидам с нарушением опорно-двигательного аппарата (60,5%). Данной точки зрения придерживаются и 61% кондукторов. 75% водителей трамвая в качестве самой уязвимой категории указали инвалидов с нарушением зрения.



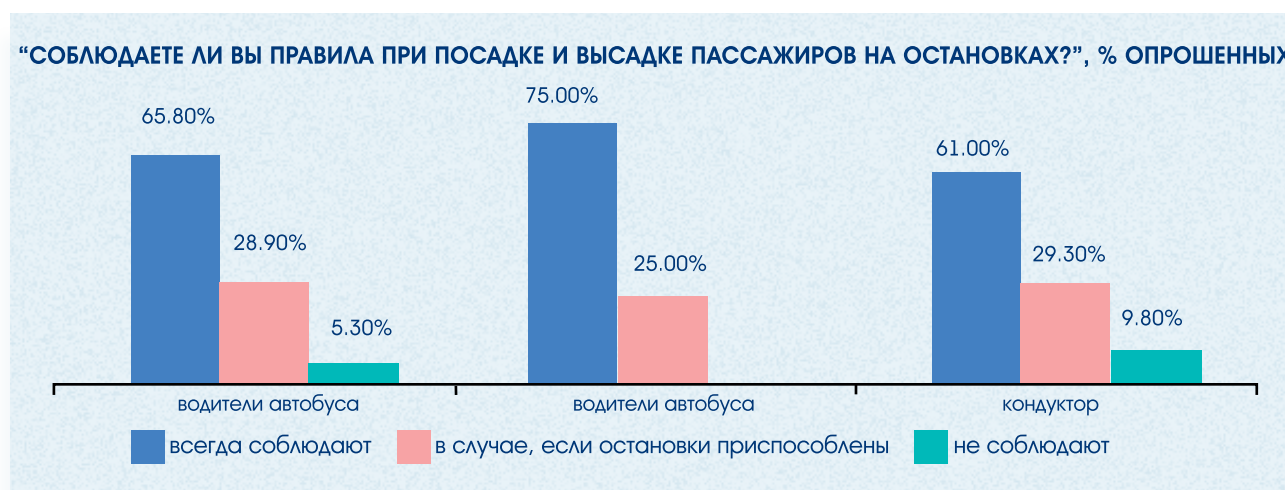
Анализ результатов опроса инвалидов показал, что одной из проблем для инвалидов является **несоблюдение большинством водителей правил высадки и посадки пассажиров**. В этой связи данная тема стала предметом изучения и при анкетировании водителей и кондукторов. Итоги анкетирования показали, что по словам 63,9% водителей и кондукторов, они всегда соблюдают правила посадки и высадки пассажиров на остановочных площадках. 28,9% отметили, что соблюдают правила лишь в случае, если остановочные пункты приспособлены, не соблюдают правила лишь 7,2% опрошенных.



75% водителей трамваев отметили, что всегда соблюдают соответствующие правила посадки и высадки пассажиров. Каждый четвертый водитель трамвая соблюдает правила только в случае, если остановочные пункты приспособлены и соответствуют установленным требованиям.

Как отметили 65,8% водителей автобусов, они всегда соблюдают установленные требования по посадке и высадке пассажиров. 28,9% водителей придерживаются правил только в случае соответствия остановочных площадок.

61% кондукторов отметили, что водители автобусов и трамваев всегда следуют установленным нормам и требованиям высадки и посадки пассажиров. 29,3% кондукторов считают, что соблюдают установленные нормы и требования лишь в определенных случаях. Лишь 9,8% кондукторов отметили, что водители не соблюдают установленные правила посадки и высадки пассажиров.





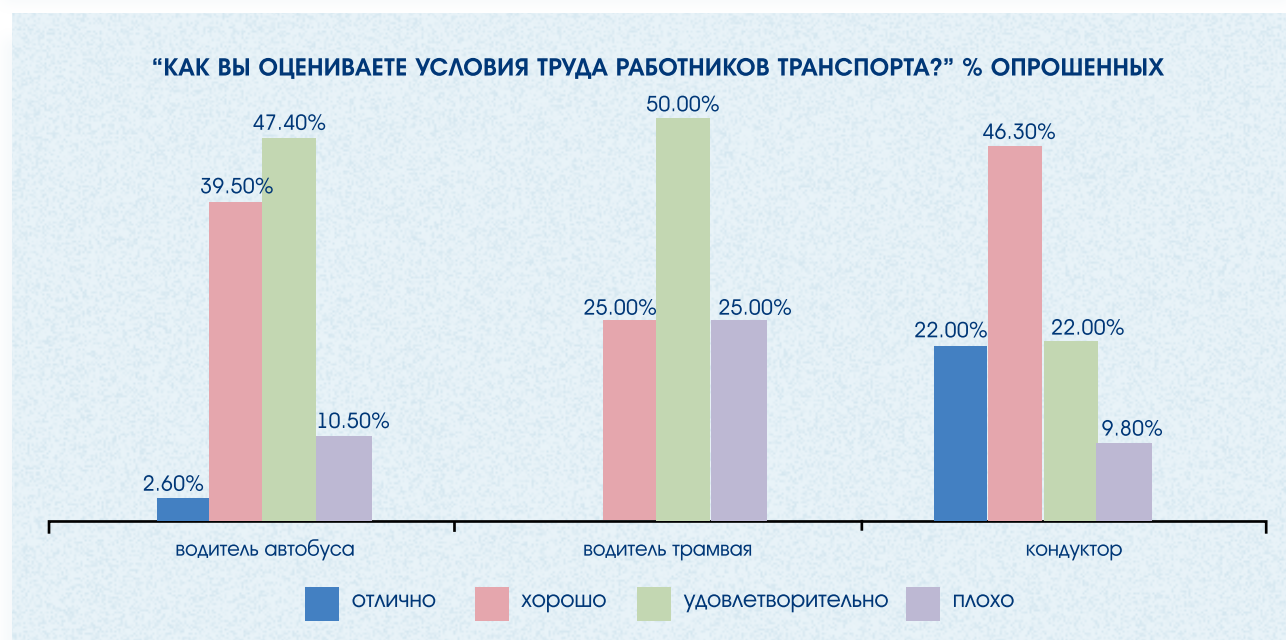
Отдельное внимание в ходе социологического исследования было уделено **оценке условий труда работников транспорта**. Положительно оценивают условия труда 42,2% опрошенных водителей и кондукторов. По мнению 34,8% респондентов для них созданы удовлетворительные условия труда. 12% водителей и кондукторов считают, что работают в отличных условиях.

Негативную оценку условиям труда, созданным работодателем, дали 10,8% респондентов.

Анализ данных по итогам опроса показывает, что условиями труда, созданными для работников транспорта довольными остаются подавляющее большинство водителей автобусов (89,5%).

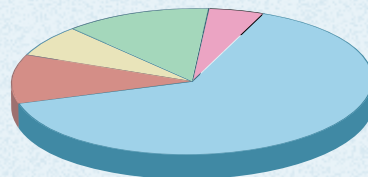
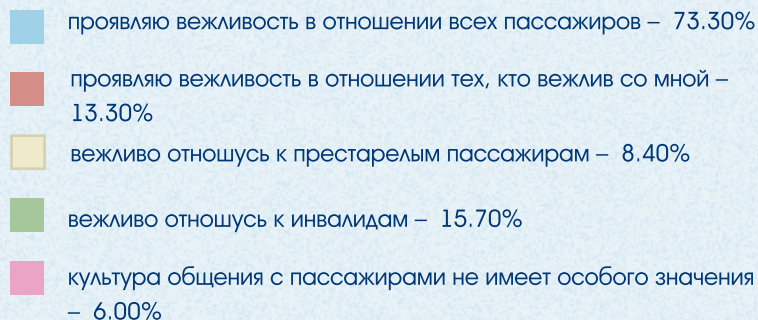
75% водителей трамваев также удовлетворены условиями своего труда.

90,3% кондукторов также положительно оценивают условия труда, созданные транспортными организациями.



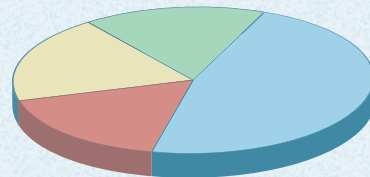
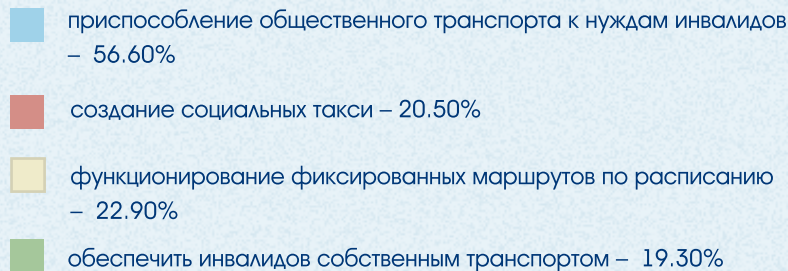
Оценка культуры общения с пассажирами работников транспорта показала, что по словам 78,3% водителей и кондукторов, они проявляют вежливость в отношении всех пассажиров, 15,7% вежливо относятся к инвалидам, 13,3% придерживаются принципа «вежлив с тем, кто вежлив со мной». 8,4% работников транспорта вежливо относятся к престарелым пассажирам, и 6,0% опрошенных отметили, что культура общения с пассажирами не имеет для них особого значения.

### ОЦЕНКА РАБОТНИКАМИ ТРАНСПОРТА КУЛЬТУРЫ ОБЩЕНИЯ С ПАССАЖИРАМИ, % ОПРОШЕННЫХ



На вопрос «Какие способы транспортного обслуживания инвалидов должны быть организованы в г.Ташкенте?» 56,6% водителей и кондукторов отметили необходимость приспособления общественного транспорта к нуждам инвалидов. 22,9% высказались за введение фиксированных маршрутов для людей с ограниченными возможностями по расписанию. 20,5% респондентов предложили создание социальных такси, 19,3% – за обеспечение инвалидов собственным транспортом.

### МНЕНИЯ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА ПО УЛУЧШЕНИЮ ОБСЛУЖИВАНИЯ ИНВАЛИДОВ, % ОПРОШЕННЫХ





## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

---

Социальная интеграция людей с ограниченными возможностями начинается с адаптации инвалидов в современном обществе. Большинство людей, оказавшихся в инвалидном кресле, лишившихся слуха и зрения, хотят работать, приносить пользу обществу и своей семье. Однако, неприспособленная инфраструктура не позволяет людям с инвалидностью быть социально активными.

Одним из наиболее приоритетных и малоразработанных направлений социальной реабилитации является создание доступной транспортной инфраструктуры. Возможность свободного передвижения – основа социальной адаптации и включения инвалидов и маломобильных категорий граждан в жизнь общества.

Законодательством Республики Узбекистан определены требования к органам власти и организациям, независимо от организационно-правовой формы, по созданию условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, информации, а также ответственность за уклонение от исполнения этих требований. Вместе с тем формирование доступной среды для инвалидов, несмотря на существующую правовую основу, в Республике Узбекистан находится на недостаточном уровне.

Из-за отсутствия комплексного подхода к решению важнейшей социальной задачи – созданию равных возможностей для инвалидов во всех сферах жизни общества путем обеспечения доступности физического, социального, экономического и культурного окружения, сформировался ряд проблем:

- во-первых,** несовершенство законодательного регулирования вопросов обеспечения доступной среды для инвалидов – неполнота, недостаточная гармонизированность нормативных правовых актов с нормами международного права, а также не обязательный, а рекомендательный характер норм, правил и стандартов, определяющих условия формирования доступной среды жизнедеятельности инвалидов;
- во-вторых,** неэффективность координации и взаимодействия органов государственной власти, бизнеса, транспортных организаций и общественных организаций инвалидов по созданию доступной среды;

**в-третьих,** отсутствие системы независимой экспертизы, мониторинга и контроля в области проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры с позиции доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения;

**в-четвертых,** равнодушное отношение к инвалидам в массовом сознании граждан и социальная разобщенность инвалидов и граждан без инвалидности, предопределяющие необходимость проведения соответствующих разъяснительных и образовательно-информационных кампаний.

Безусловно, нерешенность проблемы формирования доступной среды порождает следующие серьезные **социально-экономические последствия:**

- ▶ дестимуляция трудовой и социальной активности инвалидов, которая негативно отражается на образовательном и культурном уровне инвалидов, а также уровне и качестве их жизни;
- ▶ высокая социальная зависимость, вынужденная изоляция инвалидов, осложняющая проведение медицинской, социальной и психологической реабилитации, выступающая в качестве самостоятельного фактора инвалидизации и предопределяющая возрастание у инвалидов спроса на медицинские и социальные услуги в стационарных и домашних условиях;
- ▶ ограничение жизнедеятельности других маломобильных групп населения (лиц преклонного возраста, временно нетрудоспособных, беременных, людей с детскими колясками, детей дошкольного возраста).

Таким образом, формирование социально адаптированной инфраструктуры для инвалидов – одна из важнейших задач по интеграции инвалидов в общество. Работа по этой проблеме включает мероприятия по совершенствованию системы транспортного обслуживания инвалидов с целью обеспечения их доступа к учреждениям реабилитации, профессионального обучения, объектам культуры, спорта, предприятиям трудовой деятельности, формированию общегородских систем специализированных телекоммуникационных и информационных систем для инвалидов с нарушениями слуха и зрения.

За последние годы в г. Ташкенте осуществляется значительная работа по улучшению транспортного обслуживания населения. Последовательно обновляется автобусный парк, организована сеть сервисного обслуживания, что способствует повышению безопасности пассажирских перевозок.

Однако, меры, направленные на формирование доступной для инвалидов среды жизнедеятельности, являются недостаточными. Проблема отсутствия необходимых условий для беспрепятственного доступа инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья к объектам инженерной, транспортной, социальной инфраструктур и пользованию средствами транспорта, связи и информации не находит должного внимания в деятельности органов государственной власти и управления.

Мониторинговые исследования, проведенные в г. Ташкенте на предмет обеспечения доступа лиц с инвалидностью к общественному транспорту показали что несмотря на некоторые позитивные изменения, касающиеся условий жизни людей данной категории, по-прежнему остается сложным вопрос реализации прав, гарантированных Конституцией Республики Узбекистан. В настоящее время все еще существуют препятствия, которые не позволяют инвалидам в полной мере осуществлять свои права и свободы и осложняют их участие в общественной жизни.

Органами государственной власти и управления на местах не всегда исполняются нормы действующего законодательства, гарантирующие социально уязвимым гражданам беспрепятственный доступ к общественному транспорту, не налажена работа по организации перевозок маломобильного населения.

Представленные в Аналитическом докладе факты, касающиеся соблюдения прав и свобод людей с ограниченными возможностями, проживающих в г. Ташкенте на доступ к общественному транспорту, дают основания говорить, что состояние доступности объектов жизнедеятельности для инвалидов нельзя охарактеризовать как «удовлетворительное».

Анализ итогов мониторингового исследования показал, что **основными проблемами** для обеспечения доступности общественного транспорта являются:

- Во-первых,** несовершенство действующего законодательства в области обеспечения прав и интересов лиц с инвалидностью. В частности, положения закона «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан» об учете потребностей инвалидов при пользовании транспортными средствами и транспортными коммуникациями не нашли своего подробного и четкого отражения в нормативно-правовых актах. Права инвалидов на доступ к транспортным услугам не в полной мере закреплены в Законе «О городском пассажирском транспорте», Положении о пассажирских автовокзалах, автостанциях и др.
- Во-вторых,** отсутствие системы четких и последовательных действий, гарантирующих реальное исполнение имеющихся нормативных положений в сфере прав людей с инвалидностью, отсутствие механизмов контроля, проверки, стандартизации объектов социальной инфраструктуры. В настоящее время в г. Ташкенте нет системы по созданию безбарьерной среды жизнедеятельности инвалидов для интеграции их в общество, отсутствует организационно-методическое и информационное обеспечение.
- В-третьих,** отсутствие специальных приспособлений для инвалидов. Так, значительное количество объектов транспортной инфраструктуры, а также зданий органов государственной власти, медицинских учреждений и других не имеют специальных приспособлений, подъемников, пандусов, облегчающих прохождение инвалидов, что ограничивает право на получение услуг в области здравоохранения, образования, культуры, физической культуры и спорта.
- В-четвертых,** непригодность общественного транспорта к потребностям лиц с инвалидностью. Особую озабоченность вызывает отсутствие адаптированного транспорта общего пользования, бегущих строк в автобусах и других видах транспорта, звуковых маячков и прочих вспомогательных средств, призванных упростить ориентацию в пространстве, что лишает инвалидов-колясочников, незрячих и слабослышащих инвалидов и другие маломобильные группы населения, возможности свободного передвижения и реализации своих прав наравне с другими.
- В-пятых,** непригодность остановочных площадок для посадки и высадки пассажиров с инвалидностью. Несоблюдение стандартов при строительстве остановочных площадок, отсутствие специальных технических приспособлений на остановках, тактильных знаков

ориентирования, озвучивания подъезжающего транспортного средства по определенному маршруту – всё это создаёт большие проблемы для маломобильных категорий граждан. Неприспособленность остановочных площадок волнует, прежде всего, инвалидов по зрению, а также инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата.

**В-шестых,** серьезным барьером для реализации инвалидами своих прав является отсутствие соответствующих условий, приспособлений на пешеходных тротуарах, переходах через транспортные коммуникации – пандусов, съездов, подъемников и другого, что не позволяет людям с ограниченными возможностями вести активную, независимую и достойную жизнедеятельность. Этому препятствуют ступени, отсутствие брайлевских, крупных и контрастных указателей, и еще многое, что превращает поездку в опасное мероприятие. Нередко устанавливаются пандусы, которые не соответствуют строительным нормам и правилам. Ситуация усугубляется отсутствием в г. Ташкенте светофоров, оборудованных звуковыми приставками (для незрячих пешеходов).

Таким образом, мониторинговые исследования показали, что в целом, предусмотренные законодательством нормы социальной защиты и помощи инвалидам в рамках предоставления беспрепятственного доступа к объектам транспортной инфраструктуры не исполняются в полной мере и требуют принятия соответствующих мер, направленных на обеспечение прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.



# РЕКОМЕНДАЦИИ:

---

В целях обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам транспортной инфраструктуры в г. Ташкенте представляется целесообразным осуществление следующих мероприятий:

## I. В ОБЛАСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОПРОСОВ ДОСТУПА ИНВАЛИДОВ К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ:

### 1.1. Внести изменения и дополнения в следующие нормативные правовые акты:

- ▶ Градостроительный кодекс Республики Узбекистан – в части обязательного привлечения представителей общественных объединений инвалидов к процедуре ввода завершенного объекта капитального строительства в эксплуатацию;
- ▶ Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности – в части ужесточения ответственности за уклонение от исполнения требований доступности для инвалидов объектов инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, в законы «О городском пассажирском транспорте» и другие нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность транспортных средств;

*1.2. Разработать Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об*

*обеспечении доступности инвалидов и маломобильных групп населения к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктур»;*

*1.3. Провести инвентаризацию нормативных правовых актов по вопросам инвалидности;*

*1.4. Осуществить имплементацию международных стандартов в области защиты прав инвалидов в нормы национального законодательства*

*1.5. В Законодательной палате провести парламентское слушание по исполнению закона «О социальной защищенности инвалидов в Республике Узбекистан».*

## **II. В ОБЛАСТИ СОЗДАНИЯ СИСТЕМЫ РЕГУЛЯРНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО И ОБЩЕСТВЕННОГО МОНИТОРИНГА СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ:**

- 2.1.** В рамках осуществления международных обязательств Республики Узбекистан целесообразно разработать и принять План мероприятий по реализации положений Конвенции о правах инвалидов и создать систему постоянно действующего мониторинга за отслеживанием ситуации с обеспечением гражданских, социальных, экономических и культурных прав инвалидов;
- 2.2.** Разработать целевую долгосрочную программу «Доступная среда для инвалидов»;
- 2.3.** Проводить региональные мониторинги прав инвалидов на доступ к транспортным средствам;
- 2.4.** Желательно программное обеспечение доступа инвалидов к транспортным средствам, принятие Национального плана действий по подготовке к ратификации и реализации Конвенции ООН по правам инвалидов.

## **III. В РАМКАХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЮ ИНВАЛИДОВ Г. ТАШКЕНТА:**

### **3.1. Хокимияту г. Ташкента:**

- ▶ оборудовать остановочные площадки с учетом строительных норм и потребностей лиц с инвалидностью;
- ▶ оснастить остановочные пункты городского общественного транспорта световыми и звуковыми информационными табло для лиц с нарушением слуха и зрения и др.; отдельными информационными столбами с номерами маршрутов, расписанием общественного транспорта, приспособленного для людей с инвалидностью;
- ▶ сформировать специализированный Общественный совет при хокимияте г. Ташкента и районных хокимиятах из представителей лиц с инвалидностью для обеспечения мониторинга за соблюдением прав инвалидов на доступ к городскому общественному транспорту, оснащением остановочных площадок, строительством наземных и подземных пешеходных переходов с соблюдением всех строительных и санитарных норм.
- ▶ предусматривать на автостоянках места для личного транспорта инвалидов в соответствии с установленными требованиями.

### **3.2. Акционерной компании «Тошшахартрансхизмат»:**

- ▶ рассмотреть вопрос создания фиксированных маршрутов для обеспечения доступа инвалидов к транспортным услугам;
- ▶ обеспечить дальнейшее приспособление городского наземного транспорта общего пользования, в том числе закупку автобусов с информационными



системами, с речевыми информаторами, бегущей строкой и наружными световыми маршрутными указателями, замену изношенного автобусного парка низкопольными транспортными средствами.

- ▶ провести работу с предприятиями транспорта и лицами, осуществляющими деятельность по перевозке граждан, по оборудованию общественного транспорта устройствами, необходимыми для инвалидов (указатели мест для инвалидов, «бегущая строка», голосовые сообщения, сигнальные кнопки, объявление номера маршрута при подъезде к остановке, крупноформатное написание номера маршрута на транспортном средстве для слабовидящих и т.д.).

- ▶ совместно с заинтересованными организациями провести работу по развитию специальных форм транспортного обслуживания инвалидов и других маломобильных групп населения. В частности, представляется целесообразным организовать службу социального такси, которая предназначена для людей, имеющих сложности в передвижении или пользующихся инвалидной коляской. Она позволит в наибольшей степени обеспечить индивидуальный подход, позволит оказать адресную помощь инвалидам и маломобильным категориям граждан.

### **3.3. Главному управлению по архитектуре и строительству:**

- ▶ при проектировании остановочных пунктов общественного транспорта предусматривать ровные площадки, обеспечивающие возможность маневрирования креслами-колясками, а также предусматривать условия для отдыха маломобильных групп населения;

- ▶ усилить контроль за созданием специальных приспособлений, вспомогательных средств: пандусов, съездов, широких лифтов, скатов и других на остановочных площадках, подземных и наземных пешеходных переходах.

### **3.4. Управлению безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел г. Ташкента Министерства внутренних дел Республики Узбекистан:**

- ▶ обеспечить оснащение пешеходных переходов светофорами, оборудованными звуковыми приставками (для незрячих пешеходов), особенно расположенных вблизи медицинских учреждений, образовательных учреждений для лиц с инвалидностью;

- ▶ усилить информационно-просветительскую работу среди работников транспортных ведомств.

## **IV. В ОБЛАСТИ ИНФОРМАЦИОННО-ПРОСВЕТИТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СРЕДИ ИНВАЛИДОВ И НАСЕЛЕНИЯ:**

### **4.1. Национальной Ассоциации ННО Узбекистана, Обществу инвалидов Узбекистана и другим негосударственным некоммерческим организациям:**

- ▶ в целях устранения стереотипов в отношении к инвалидам организовать информационно-просветительские мероприятия для сотрудников органов государственной власти, должностных лиц по вопросам соблюдения

законодательства и международных обязательств по отношению к гражданам с ограниченными возможностями.

Представляя настоящие рекомендации Рабочая группа по мониторингу выражает надежду, что государственные органы примут необходимые меры для решения обозначенных проблем.

Только адекватная реакция властей на сигналы, идущие от общества, поможет коренным образом изменить ситуацию в обеспечении прав инвалидов на доступ к общественному транспорту.



# ПРИЛОЖЕНИЯ

---

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

## ПРОГРАММА ЗАСЕДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МОНИТОРИНГУ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

**Организаторы:**

Национальный центр Республики Узбекистан по правам человека  
Национальная ассоциация негосударственных некоммерческих организаций Узбекистана

**Время проведения:**

15 августа 2014 г.

**Место проведения:**

\_\_\_\_\_, г. Ташкент

### ПОВЕСТКА ДНЯ

**9.30 – 10.00**

Регистрация участников Рабочего заседания

**10.00 – 10.20**

Приветственное слово

*Директор Национального центра Республики Узбекистан по правам человека А. Саидов*

**10.20 – 10.40**

Мониторинг прав инвалидов на доступ к транспортным услугам: положения Конвенции о правах инвалидов и Закон Республики Узбекистан «О социальной защищенности инвалидов»

*Заведующий отделом Национального центра Республики Узбекистан по правам человека – Ф. Бакаева*

**10.40 – 11.30**

Обсуждение предварительного диагноза ситуации в сфере обеспечения инвалидов транспортными услугами

### **ЧЛЕНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

**11.30 – 12.00**

Обсуждение и утверждение Плана работы Рабочей группы по мониторингу

**12.00 – 12.10**

Подведение итогов заседания и его закрытие

## МОНИТОРИНГ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

*Уважаемые члены рабочей группы!*

Обращаемся к вам с огромной просьбой ответить на представленный вопросник. Он является одним из элементов широкого исследования обеспечения прав инвалидов на доступ к транспортным услугам.

Полученная информация позволит нам выработать правильный подход к организации и проведению мониторингового исследования, разработать инструментарий, определить методы проведения исследования.

*Выражаем благодарность за сотрудничество!*

*С уважением, Оргкомитет*

### ВОПРОСНИК ПО МОНИТОРИНГУ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ИНВАЛИДОВ НА ДОСТУП К ТРАНСПОРТНЫМ УСЛУГАМ

1. Что Вы понимаете под мониторингом прав человека?

---

---

2. Какие этапы включает в себя мониторинг прав человека?

---

---

---

3. Принимали ли Вы участие в мониторинговых исследованиях различных категорий прав человека? ДА/НЕТ Если ДА, то в каких?

---

---

4. По Вашему мнению, в чем заключается мониторинг прав инвалидов на доступ к транспортным услугам?

---

---

**5. Какие трудности испытывают инвалиды при доступе к транспортным услугам:**

- ▶ грубость водителей и кондукторов;
- ▶ проблемы, возникающие в связи с льготным проездом;
- ▶ неадаптированность транспорта;
- ▶ другое (укажите) \_\_\_\_\_

**6. Как на Ваш взгляд, какие категории инвалидов испытывают наибольшие трудности при доступе к транспорту (оцените):**

- ▶ инвалиды-колясочники;
- ▶ инвалиды с нарушением зрения;
- ▶ инвалиды с нарушением слуха;
- ▶ все вышеуказанные категории.

**7. На каких видах городского пассажирского транспорта инвалиды испытывают наибольшие трудности:**

- ▶ автомобильный (автобус, такси);
- ▶ трамвай, троллейбусы;
- ▶ метрополитен;
- ▶ железнодорожный транспорт;
- ▶ воздушный транспорт.

**8. Какие основные проблемы, с которыми сталкивается инвалид при пользовании:**

Городским автомобильным транспортом \_\_\_\_\_

Городским метрополитеном \_\_\_\_\_

Городским трамваем \_\_\_\_\_

Железнодорожным транспортом \_\_\_\_\_

Воздушным транспортом \_\_\_\_\_

Личным транспортом для инвалида-колясочника \_\_\_\_\_

**9. Какие объекты инженерной инфраструктуры создают дополнительные трудности для инвалидов и маломобильных групп населения?**

- ▶ тротуары \_\_\_\_\_;
- ▶ наземные пешеходные переходы \_\_\_\_\_;

- ▶ подземные пешеходные переходы \_\_\_\_\_;
- ▶ остановки \_\_\_\_\_.

10. Как Вы считаете, какие наиболее оптимальные способы транспортного обслуживания инвалидов и маломобильных граждан должны быть организованы?

- ▶ приспособление общественного транспорта к нуждам инвалидов;
- ▶ создание социальных такси, работающих по заказам;
- ▶ функционирование фиксированных маршрутов по расписанию;
- ▶ обеспечение собственным личным транспортом;
- ▶ другое \_\_\_\_\_

11. Какая информация может быть использована в качестве источников для организации и проведения мониторинга:

- ▶ из печатных СМИ (укажите какие газеты и журналы) \_\_\_\_\_
- ▶ исследования государственных органов (укажите каких) \_\_\_\_\_
- ▶ исследования неправительственных организаций \_\_\_\_\_
- ▶ обращения инвалидов и членов их семей \_\_\_\_\_
- ▶ другие источники информации \_\_\_\_\_.

12. Какие государственные органы должны быть вовлечены в мониторинговое исследование? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

13. Какие неправительственные организации могут быть задействованы в проведении мониторинга? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

14. С какими трудностями мы можем столкнуться при проведении мониторинга? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

15. Какие ресурсы необходимо привлечь для проведения мониторинга \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

16. Ожидаемые итоги (чего мы хотим достичь) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

17. По Вашему мнению, где следует обсудить аналитический отчет, подготовленный по итогам мониторинга? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*Благодарим за заполнение вопросника!*

### ДАННЫЕ О КОЛИЧЕСТВЕ УЛИЦ Г. ТАШКЕНТА

Согласно данным Главного управления благоустройства хокимията г. Ташкента (№6-5/1663 от 10.09.2014 г.) в г. Ташкента общее количество улиц составляет – 3 212 общей площадью – 23 356,7 тыс. кв.м.

<b>Количество проспектов</b>	305	Общая площадь	11 405,5 кв. м.
<b>Количество проспектов и магистралей городского значения</b>	78	Общая площадь	7 201,1 тыс. кв.м.
<b>Количество общих улиц районного значения</b>	3 134	Общая площадь	15417,8 тыс.кв.м.
<b>Количество проспектов районного уровня</b>	227	Общая площадь	4204,4 тыс. кв.м.
<b>Транспортные тоннели</b>	7		
<b>Автомобильные мосты</b>	93		



## ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

В целях дальнейшего совершенствования системы пассажирского транспорта города Ташкента, финансово-экономического оздоровления и увеличения доходов, а также оптимизации расходов убыточных предприятий акционерной компании «Тошшахартрансхизмат» **Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 4 июля 2014 г. за № 179 утверждены программы «дорожных карт» по финансовому оздоровлению и снижению убыточности предприятий акционерной компании «Тошшахартрансхизмат».** Согласно постановлению предусматривается снижение убыточности акционерной компании в сопоставимых условиях на 17 процентов (44,2 млрд сум.).

В целях дальнейшего совершенствования системы организации городского пассажирского транспорта, повышения безопасности и качества пассажирских перевозок, обеспечения рациональной и эффективной эксплуатации комфортабельных автобусов, укрепления финансово-экономического состояния транспортных организаций, широкого внедрения современных информационно-коммуникационных технологий в управление пассажирскими перевозками принято **Постановление Президента Республики Узбекистан от 9 октября 2013 года за № ПП-2048 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы организации пассажирского транспорта в г. Ташкенте».**

В целях наиболее полного удовлетворения растущего спроса населения г. Ташкента в пассажирских перевозках за счет обновления подвижного состава автобусных парков современными, комфортабельными транспортными средствами принято **Постановление Кабинета Министров от 3 мая 2013 г. № 119 «О мерах по дальнейшему обновлению парка пассажирских автобусов города Ташкента».** В Постановлении предусматривается, что Ассоциацией «Тошшахартрансхизмат» и фирмой «ЭвоБус ГмбХ» (Германия) заключен договор купли-продажи на поставку в 2013 году 100 городских пассажирских автобусов модели «Mercedes-BenzConectoLowFloor», запасных частей и диагностических приборов к ним на общую сумму 14,0 млн евро.

В целях более полного удовлетворения растущего спроса на транспортные услуги, снижения транспортных издержек и повышения пропускной способности отдельных видов транспорта, включая наземный городской электрический пассажирский транспорт, путем оптимизации схемы его движения и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду в городе Ташкенте принято **Постановление Кабинета Министров «О мерах по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в городе Ташкенте»** от 29 декабря 2011 г. за № 344.

## ДОЛЯ ТРАНСПОРТНОГО ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОБОРУДОВАННОГО ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН

Наименование предприятия	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, %		Марка автобуса или трамвая
<b>Автобусные парки</b>			
ОАО «Birinchi avtokorxonа»	43%	51	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «2-avtobus saroyi»	52%	108	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «3-avtobus saroyi»	34%	69	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «4-avtobus saroyi»	46%	58	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «5-sonli avtokorxonа»	46%	49	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «7-avtokorxonа»	50%	60	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «8-sonli avtosaroy»	50%	56	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «12-avtobus saroyi»	38%	66	Mercedec Benz Low Floor
ОАО «18-avtobus saroyi»	38%	67	Mercedec Benz Low Floor
<b>Итого по автобусным паркам:</b>		<b>584</b>	
<b>Электротранспорт</b>			
УП «Toshkent tramvayi»	32%	20	
<b>Всего по компании:</b>			

## ДАННЫЕ О ПРОДУКЦИИ САМАРКАНДСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

Согласно информации ООО «Самаркандский автомобильный завод» (от 10.09.2014 г. за № 592-Т) данным заводом производится следующие модели автобусов:

### А) автобусы рамного типа с рессорной подвеской и передним расположением двигателя уровня Евро – ½ на базе шасси Исузу NPR66PB:

- ▶ Модель NP37. Автобус класса 1 (городского типа). Количество пассажиров – 37. Серийное производство.
- ▶ Модель NP21. Автобус класса 2 (пригородного типа). Количество мест для сидения – 21+1. Количество служебных дверей – 2. Серийное производство.
- ▶ Модель NP26. Автобус класса 2 (пригородного типа). Количество мест для сидения 26+ 1. Количество служебных дверей – 1. Количество аварийных дверей – 1. Серийное производство.

### Б) новые автобусы:

- ▶ Модель LE-60. Низкопольный (без ступенек) автобус класса 1 (городского типа) с пневматической подвеской и с задним поперечным расположением двигателя уровня Евро-3/4. Количество пассажиров – 56. Серийное производство.
- ▶ Модель HD50. Автобус рамного типа с рессорной подвеской, передним расположением двигателя уровня Евро-4 на базе шасси Исузу NQR90LM нового поколения. Автобус класса 2 (пригородного типа). Количество мест для сидения – 29+1. Количество служебных дверей – 2. Проект на стадии проведения сертификационных испытаний по договору с НИИЦИАМТ НАМИ (РФ). Серийное производство – вторая половина 2015 г.

Согласно представленной Самаркандским автомобильным заводом информации, новые автобусы LE-60, HD50 спроектированы с учетом требований нового стандарта OzDSt 35.107-2011, который определяет положения, применяемые к транспортным средствам, конструкция которых облегчает доступ в автобус лиц приоритетной категории и пассажиров с ограниченными возможностями передвижения и пользователей инвалидных колясок.

Эти положения реализованы в автобусе модели LE-60 с помощью функции «kneeling» («приседание») на остановках для обеспечения входа в салон указанных в стандарте категорий пассажиров, наличия аппарели для входа в салон инвалидной коляски, соответствующих размеров конструкции, сигналов и др.

В автобусе модели HD50 в соответствии с указанным стандартом предусмотрены положения, касающиеся только лиц приоритетной категории.

При этом стандарт разрешает реализацию некоторых положений и функций в качестве опций. Опции могут быть выбраны АТП с соответствующим удорожанием цены автобуса.

## ТИПЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### А. АВТОБУСЫ

Парк автобусного транспорта г. Ташкента состоит из автобусов малой и большой вместимости, которые обслуживаются в 10-ти автобусных парках города Ташкента. Парк автобусов включает такие марки как: Mercedes-Benz (Conecto, Citaro), ISUZU, Otoyol и Hyundai.

С 2005 года подвижной состав «Тошшахартрансхизмат» соответствует нормам экологической безопасности Евро-3 и Евро-4.

Во исполнение Постановления Президента Республики Узбекистан от 6 мая 2009 года № ПП-1109 «О дополнительных мерах по обеспечению г. Ташкента пассажирскими автобусами» Постановлением Кабинета Министров от 28 июля 2009 г. за № 215 утвержден технико-экономический расчет приобретения 200 городских пассажирских автобусов модели Mercedes-Benz ConectoLowFloor», а также прогнозный график погашения кредита Фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан.

В соответствии с Основными технико-экономическими параметрами общая стоимость проекта составляет 36619913 долл. США. На приобретение указанных автобусов используются средства Фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан в размере 36 002 736 долл. США. Срок погашения кредита составляет 15 лет.

Во исполнение постановления Президента Республики Узбекистан от 5 марта 2012 года № ПП-1721 «О мерах по дальнейшему обновлению парка пассажирских автобусов города Ташкента» **17 апреля 2012 г. Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан за № 112** утвержден технико-экономический расчет приобретения 100 городских пассажирских автобусов модели «Mercedes-BenzConectoLowFloor», а также график погашения кредита Фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан. Общая стоимость проекта составила 14 044,4 тыс. евро.

В целях наиболее полного удовлетворения растущего спроса населения г. Ташкента на пассажирские перевозки за



счет обновления подвижного состава автобусных парков современными, комфортабельными транспортными средствами **Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан 3 мая 2013 г. № 119 «О мерах по дальнейшему обновлению парка пассажирских автобусов города Ташкента»** принято к сведению, что Ассоциацией «Тошшахартрансхизмат» и фирмой «ЭвоБус ГмбХ» (Германия) заключен договор купли-продажи на поставку в 2013 году 100 городских пассажирских автобусов модели «Mercedes-BenzConectoLowFloor», запасных частей и диагностических приборов к ним на общую сумму 14,0 млн евро.

В рамках мониторинга был проведен осмотр транспортного средства, в частности автобуса марки Mercedes-BenzConectoLowFloor». Так, низкопольный пассажирский автобус «Mercedes-BenzConectoLowFloor» не имеет ступеней, что

обеспечивает быстрый и удобный вход и выход пассажиров на остановках. Его двигатель по экологическим параметрам отвечает европейским стандартам Евро-3. В таких автобусах 26 посадочных мест, 79 – стоячих и одно место для коляски. Автоматическая коробка передач обеспечивает плавное

движение и безопасность перевозки пассажиров. Также для безопасности пассажиров, автобус оснащен огнетушителями, аптечками и кнопками «стоп», для экстренных остановок. Пробег автобуса без капитального ремонта – более одного миллиона километров.

#### Технические характеристики:

Пассажировместимость	
Места для сидящих пассажиров (серия)	26
Места для стоящих пассажиров (серия)	68
Всего мест (серия)	1/94
Габариты	
Длина (мм)	11.950
Ширина (мм)	2.550
Высота вкл. кондиционер (мм)	3.076
Высота с надстройкой на крыше (мм) [1]	3.056
Расстояние между мостами передний-ведущий (мм)	5.845
Расстояние между мостами средний-ведущий (мм)	–
Размер шины	275/70 R 22,5
Передний свес (мм)	2.705
Задний свес (мм)	3.400
Угол свеса спереди (°)	7
Угол свеса сзади (°)	7
Внешний диаметр поворота (мм)	21.542
Двери	
Высота пола места водителя относительно дороги (мм)	370
Высота пола центрального прохода относительно дороги (мм)	370
Места для стоящих пассажиров спереди/сзади (мм)	2.313
Ширина двери, передняя (мм)	1.250
Ширина двери, средняя (мм)	1.250
Ширина двери, задняя (мм)	1.250

## Преимущества современных низкопольных транспортных средств состоит в следующем:

- ▶ не нужно преодолевать ступени при входе и выходе;
- ▶ транспортное средство находится ближе к бордюрному камню;
- ▶ производится быстрый и безопасный способ посадки-высадки пассажира в инвалидном кресле;
- ▶ осуществляется безопасная перевозка одного-двух пассажиров в инвалидном кресле;
- ▶ широкие двери для свободного входа-выхода пассажиров с ограниченными возможностями здоровья.

Вместе с тем, осмотр показал, что автобус **не оснащен вспомогательным посадочным устройством или транспортной коляской для инвалидов с нарушением опорно-двигательных функций.**

Аварийные выходы, места расположения средств аварийного спасения пассажиров не оснащены световыми и звуковыми маячками.

В салоне автобуса имеется зона размещения инвалидов, в том числе инвалидов на креслах-колясках. Имеется пространство, необходимое для подъезда инвалидов в кресле-коляске.

Сиденья для инвалидов являются комфортными, выделены соответствующими обозначениями. Вместе с тем отсутствуют откидные и убираемые сиденья.

Горизонтальные поручни распложены на высоте 1 900 мм.

Осмотр технических систем обслуживания, сигнализации и информационного обеспечения показал, что транспортное средство оснащено приборами световой и звуковой сигнализации, имеется звуковое устройство для обеспечения инвалидов и других пассажиров сообщениями о маршруте следования и остановках. В зоне размещения инвалида в кресле-коляске в автобусе не предусмотрено сигнальное устройство «выхожу на следующей остановке».

Текстовые информационные средства в автобусе отсутствуют.

Мониторинговые исследования показали, что определенные проблемы имеются не только в транспортной инфраструктуре, но и в самих транспортных средствах передвижения. Автобусы не имеют откидной подножки для заезда колясочников, на низкопольный транспорт мешают забраться чрезмерно завышенные поребрики, а также непригодность остановочных площадок.

В большинстве автобусов отсутствуют информационные табло для слабослышащих и голосовое объявление остановок для слабовидящих групп населения. В маршрутных такси, как правило, отсутствуют элементарные сигнальные кнопки. Также существует проблема доступности инвалидов к информации в городском транспорте. Незначительная часть транспорта оборудована «бегущей строкой».

Указанные проблемы делают использование данного вида общественного транспорта инвалидами-колясочниками в принципе невозможным. Однако, инвалидам-колясочникам в повседневной жизни приходится пользоваться автобусом. В подобных ситуациях они вынуждены прибегать к посторонней помощи: несколько человек вносят их на коляске в автобус, а потом выносят обратно.

Общая для города проблема – то, что автобусы, используемые для перевозки пассажиров по городским, пригородным маршрутам не оборудованы необходимыми для лиц с ограниченными возможностями приспособлениями.

Закупка специализированного транспорта входит в обязанности перевозчика, однако транспортные компании не всегда приобретают его, поскольку он значительно дороже обычных автобусов. В автобусном парке «Тошшахартрансхизмат» всего 4 автобуса, полностью приспособлены к нуждам инвалидов. Низкопольные автобусы, предназначенные для перевозки инвалидов, оснащены системой наклона кузова «книлинг» и откидывающимся трапом в районе средней двери для инвалидной коляски, специальной кнопкой информирования водителя о требовании остановки, системой связи водителя с пассажирами. Благодаря данному механизму пассажиры на колясках могут без особых усилий попасть в салон автобуса (уровень пола в транспортном средстве от асфальта всего 36 см) и так же выехать из него. Чтобы избежать произвольного перемещения коляски внутри салона во время движения автобуса, предусмотрено ее крепление специальными ремнями. Все пассажиры также могут пользоваться специализированными автобусами без ограничений, не занимая при этом мест, предусмотренных для крепления инвалидных колясок.

## В. ТРАМВАИ

Парк электротранспортных средств обслуживается в 2-х депо города Ташкента. На улицах города курсируют такие марки трамваев, как «Татра», «КТМ 71-619 КТ» и «Спектра», а также новые модели трамваев чешского производства «VarioLF».

По информации акционерной компании «Тошшахартрансхизмат» на городском наземном электрическом транспорте эксплуатируется 20 ед. (22% от общего числа трамвайных вагонов) трамвайных вагонов модели «VarioLF» оборудованных устройствами (пандус) для свободного входа и выхода инвалидов. Данные трамвайные вагоны эксплуатируются на маршрутах № 9 (массив Чиланзар 26 – вокзал «Ташкент»), № 13 («ТТЗ» – рынок «Куйлюк»), № 17 (массив Бешкайрагач – «Отчопар»).

Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 29 декабря 2011 г. № 344 утвержден технико-экономический расчет проекта «Приобретение современных трамвайных вагонов производства компании «ПРАГА ИМЭКС» для



города Ташкента, а также график погашения кредита Фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан. Общая стоимость проекта определена в сумме 13906,5 тыс. евро.

Осмотр трамвайного вагона модели «VarioLF», проведенный в рамках мониторинга показал, что **данная модель приспособлена к нуждам инвалидов**. В вагоне имеется три двери, средняя из которых приспособлена для инвалидов. Ширина двери 1 200 мм, высота двери 2 100 мм. В зоне средней двери вагон низкопольный, с выдвижным пандусом для посадки инвалидов-колясочников. На вагоне нанесены соответствующие надписи, информирующие о его доступности для инвалидов. В салоне вагона имеется зона для размещения 4-х инвалидных колясок. Салон оснащен пассажирскими сиденьями для инвалидов, не пользующихся креслами-

колясками. Имеются также откидные и убираемые сиденья. Поручни расположены на высоте 1 700 мм. Трамвайный вагон оснащен приборами световой и звуковой сигнализации, имеется звуковое и визуальное табло, дисплей. Транспортное средство снабжено информационной системой сообщений о маршруте следования и остановках.

Мониторинговые исследования показали, что инвалиды при доступе к электротранспорту сталкиваются с такими же проблемами, что и при доступе к наземному автомобильному транспорту.



