建议第20210098号

案 由：关于加快无障碍环境建设的建议

提 出 人：潘艳(共1名)

办理类型：分办

承办单位：深圳市残疾人联合会,市住房和建设局,市交通运输局,市教育局,市规划和自然资源局,市财政局,市发展和改革委员会

内 容：

中共中央《关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》指出，要健全多层次社会保障体系。无障碍城市建设不仅满足市民现实需要，也是先行示范区城市文明建设和可持续发展的重要选择。深圳市无障碍建设起步早、投入大，涵盖设施建设、公共交通、信息交流、宣传教育、居家无障碍改造和无障碍设施竣工验收制度等多个方面。2020年市人大审议通过《深圳市无障碍城市建设条例（草案）》，为无障碍城市建设提供了法律保障。截至2020年6月，深圳市共有31873名持证残障人士，常住老龄人口已超过120万，另外，孕妇、婴幼儿、临伤病者等也是潜在的无障碍需求群体。全方位、系统化推进打造无障碍环境迫在眉睫。

一、无障碍城市环境建设的问题和挑战

1.无障碍基础设施建设率和达标率差距大。无障碍基础设施，涵盖了公共建筑，私人住宅以及城市广场、绿地和历史文物保护建筑等设施。从针对福田区的抽样调查结果来看，城市道路、公共建筑和交通设施符合标准的无障碍设施比例分别为49%、13%和12%。无障碍设施的系统性和衔接性问题突出表现在：缘石坡道坡口与车行道之间存在高差的比例为67%；公交车站内未建有连接人行道的盲道的比例为78%。部分无障碍设施的建设成为一种摆设，无障碍环境功能合理性低。

2.无障碍公共交通配置率低。出行无障碍则涵盖了城市道路，铁路，航空，城市轨道交通以及水运交通相关设施的无障碍设计。以下列举三点：一是公共汽车。我市共有普通车辆14933辆，设有无障碍踏板的公交车有1737辆，占总数的10.42%，设有无障碍踏板低底盘公交车有476辆，占公交车总数的2.85%。二是出租车。我市共有21789辆出租车，2020年预计投放无障碍出租车（M3型）100辆，但实际运营仅65辆，仅占出租车总数的0.3%。据调查了解，无障碍出租车使用率并不高，在路上也难得一见。三是机场。与日本成田机场、羽田机场相比，宝安国际机场在无障碍设施和服务方面还存在一定差距。如洗手间内部细节设计、提供多种类型轮椅服务、信息无障碍的色彩安全管理、低位服务设施等。

3、公共服务机构和场所的无障碍内容亟待完善和丰富。片段式的、碎片化的公共服务，不利于残疾人问题的解决。应当考虑公共服务无障碍的总体框架，将教育，就业，文化生活，体育生活等社会生活的诸多方面纳入其中，建立统筹式的，有序的公共服务体系，应当对公共服务确立最低标准，将公共服务无障碍作为必要的审批指标，验收指标。深圳市无障碍状况调查数据显示，在残障人士中未上过学的比例达到了16.31%，小学程度的比例占25.34%。残障和非残障群体受教育程度的严重失衡，残障人士接受教育的权利远没有被满足。

二、相关对策建议

1. 建立无障碍设施建设与改造中长期规划,并与国民经济与社会发展五年规划相衔接,纳入政府工作议程并持续推进。

2.强化政府资金扶持和管理。安排专项经费用于无障碍城市建设, 提高资金使用效率,并寻求多元化的可持续资金来源。明确划分无障碍规划、设计、建设、维护管理等各环节资金投入,确保资金的规范管理和设施改造工作的有序推进。

3. 率先改造政府投资建设项目。政府投资建设项目具有人流量大、使用率高、使用人群广的特点，也体现政府在无障碍城市建设中的主体地位，更有助于宣传无障碍城市建设理念，有效满足市民对无障碍服务的需求。

4. 早期建设项目分步分批整改。通过责任主体对照评价机制进行自查，针对不达标的项目制定无障碍设施升级改造方案，方案通过评审后颁发施工许可证，分步骤分批次整改，符合规定的予以颁发工程验收合格证。

5.新建、改建和扩建的建设项目将无障碍设施设计纳入审批环节。从土地使用权出让到评估认证, 严格落实《无障碍设计规范》(GB50763)标准及相关要求，从根本上避免无障碍设施“建后再改”等不良现象发生。

6、全纳教育是一种可以有效帮助身心障碍者融入普通学校接受教育的教学方式和途径，建议推进全纳教育发展，将无障碍文化融入全民教育体系，帮助市民树立正确无障碍理念，参与无障碍建设或成为专业工作者、志愿工作者，使无障碍城市建设成为全体市民的共同坚守。

另外，立法要确立无障碍环境权的救济机制，当无障碍环境相关受益人享有无障碍权益受阻时，或者在无障碍设施使用中受到伤害时，能够依法寻求救济途径，就无法使用以建成的无障碍设施或使用受到伤害等权利侵害，可以通过普通的民事刑事程序寻求救济。确立无障碍公益诉讼制度。