

# НЕЗАВИСИМ ЖИВОТ

## ПРАВА И ПРИДОБИВКИ – НАЧИН НА (ЗЛО)УПОТРЕБА

Нека започнем този разговор с един пример.

Непрекъснато се повтаря, че „инвалидите имат право“ на безплатни билети за градския и железопътния транспорт. Сега ли се обаче някой, че хората с по-тежки физически увреждания въобще не могат да се качат в тези транспортни средства? Поради недостъпния транспорт на тези хора им е отнета възможността да упражнят своето **право на свободно придвижване** – което прави „безплатната“ придобивка не само безсмислена, но и цинична.

Това е само един от многото примери, които показват колко отчайващо дълбоко е недоразумението около **правата** и **придобивките**.

Човек се ражда свободен и всички хора са равни пред Бога и пред закона! Този принцип е бил мото на всички революции. И ако някои от тях са били вредни с последиците си, то причината се крие не в „греха“ на мисълта, а в „греха“ на хората, които спекулират с човешките права и злоупотребяват с властта.

Свободни и равни трябва да бъдат и хората с увреждания. Свободни да правят своя избор и равни да го осъществяват, употребявайки **правото си на образование, на здравеопазване, на труд, на достъп до информация, на свобода на сдружаване и отстояване на интересите си** – тоест **правото си на достоен и независим живот**.

Какъв е изборът за образование на дете с увреждане, когато специализираните форми – училища, санаториуми, надомно обучение – са единствената „придобивка“, а общата образователна система го отхвърля? Какъв професионален избор може да има абсолютен с увреждане, след като специализираните предприятия са единствената „придобивка“ за хора с „намалена трудоспособност“? Как да се интегрира човек с увреждане, когато му се предлагат единствено „придобивки“ за медицинска рехабилитация и седене вкъщи?

Човешките права си остават гола абстракция, ако не се осигурят с условия за тяхното упражняване. Но още по-страшно е, когато нищожните придобивки ограничават човешките възможности за достоен и пълноценен живот. И така, на въпроса: какво помага (човеку) в живота – правата или придобивките, бързият отговор е – и едното, и другото трябва да го има. Така както, за да се нахрани човек културно, му трябва не само блудо, за предпочитане вкусно, но и прибори.

Колкото до бавния отговор – подробния и изчерпателния – него го търсим и го даваме с работата и с живота си.

Искам да завърша с най-важното: **правата и придобивките са въпрос на държавна политика, а не на благотворителност!** Правата на хората с увреждания трябва да бъдат гарантирани и осигурени от държавата. Държавата трябва да създаде условия за тяхното реално упражняване, тоест **условия за избор**.

Затова и моят граждански девиз е: „Дай му власт и му търси отговорност!“ – а не „... и му гледай сеира“... дълбоко неинтересен ми е този сеир.

*Канка Панайотова*

ТЕМА НА СЛЕДВАЩИЯ БРОЙ

СВОБОДНИЯТ ДОСТЪП

## ПРАВОТО НА МОБИЛНОСТ – РЕШЕНИЕТО Е В ДОСТЪПНАТА СЕЛИЩНА СРЕДА



Хората, които излизат всяка сутрин от домовете си и тръгват на работа, на училище или по други дела, не се и замислят, че едно стъпало, един по-висок бордюр, една хлъзгава настилка могат да бъдат сериозен проблем, който да провали дори цял човешки живот. Защото физически достъпната градска среда, обществен транспорт, публични сгради и т.н. са в основата на интеграцията на отделния индивид в обществото. Безсмислено е да говорим за социална интеграция и независим живот за хората с увреждания, ако **нямаме условията да упражним правото си на мобилност**. А за създаване на такива условия не са нужни кой знае какви усилия – техническите решения за пригаждане и изграждане на достъпна селищна среда са най-лесно осъществими. Правото на физически достъп е в основата на възможността за избор – независимо от своето различие или потребност, всеки човек да може, ако поиска, да изживее живота си достойно и пълноценно. За това иде реч и в статията, която ви предлагаме по-долу. (НЖ)

В началото беше неведение... така започна работата ми в Център за независим живот. Имах съвсем слабо понятие за това какво е достъпност – знаех само, че във Варна са направили центъра на града достъпен за хора с увреждания и че в София има неуспешни опити за скосявания на тротоари по булевардите „Мария Луиза“ и „Васил Левски“. Поставихме си за цел да изясним по какви стандарти са изпълнени въпросните скосявания – и ето какво установихме.

Оказа се, че в България съществуват: една **Наредба №1 за изграждане на селищна среда за ползване от инвалиди**, приета в началото на 1995 г., един **Закон за защита, рехабилитация и социална интеграция на инвалидите** от края на 1995 г., който регламентира изграждането на достъпна среда за инвалиди, и един **Архитектурен справочник за проектиране и изграждане на жизнената среда за инвалиди** от 1995 г. Основните нормативни документи за изграждане на достъпна среда за инвалиди (така са наречени там хората с увреждания) – Наредбата и Законът, които са действащи и сега – са с различен дух. Наредбата урежда изграждане на достъпна среда за хората с увреждания на определени специално за тях места, които те трябва да обитават, а Законът задължава съответните институции да осигурят нормативна база и материални средства за приспособяване на цялата жизнена среда към нуждите на хората с увреждания така, че те да не живеят изолирано от обществото, а като равноправни членове на това общество. Оказа се, че Законът не се прилага, а отявлено дискриминиращата хората с увреждания Наредба се спазва стриктно. Картина, която ни отделя от модерния свят и ни отправя няколко десетилетия назад.

При това положение трябваше да се започне съвсем, съвсем отначало. Първо с убеждаване на представителите на различни институции – Комитет по стандартизация, Ми-

нистерство на регионалното развитие и благоустройството, Съюз на архитектите в България, Университет по архитектура, строителство и геодезия, Столична община и др. – че хората с увреждания, като всички останали граждани на Република България, имат право на свободен достъп до всички сгради и съоръжения, обслужващи човешките потребности. Шанс за каквато и да е изява – нормални контакти, нормално образование, възможности за работа – хората с увреждания могат да получат само ако селищната среда, в която живеят, е достъпна за тях и не им създава каквито и да е препятствия.

Не мога да кажа, че при контактите си с различни представители на институциите не срещаме разбиране и готовност за помощ. Единствено хората, които изпълняваха на практика различни пригаждания за достъпност на столични булеварди, т.е. строителите, уж на думи съвсем правилно разбираха всичко, но на практика не се получаваше точно изпълнение. А, за съжаление, нормите за достъпност има смисъл да се изпълняват, само ако се спазват с точност до сантиметър. В противен случай изградените пригаждания са изгубени време, материали и труд и не ползват никого.

Заехме се с разработване на нормативни документи, които да осигурят изграждането на селищната среда така, че да стане достъпна за всички хора, включително и за хората с увреждания. Цялата нормативна база, свързана със строителството на улици и сгради и управлението на движението по пътищата, се стовари върху упоритите глави на група инженери и архитекти – и когато я прегледахме открай докрай, ето какво установихме:

- Спешно ни е необходим осъвременен Проектозакон за устройство на територията – формулирахме необходимите допълнения и изменения и ги предоставихме където трябва;



*Физическата достъпност на архитектурната среда вече не само се мисли, но и се прави...*

- Остра е нуждата от функционираща Наредба за изискванията към средата в населените места за осигуряване на достъпност за хората с увреждания – и това направихме и пак го предложихме на съответните органи;

- Съставихме един предлъг списък на нормативни документи, свързани със строителството, в които задължително трябва да бъде включен текст, който регламентира съобразяването с Наредбата за достъпност – и отново го предложихме на съответните институции;

- Съставихме и един по-къс списък – от 6 броя наредби и инструкции, свързани със Закона за регулиране на движението – когото също трябваше да бъдат „изменени и допълнени“... и тези предложения направихме.

Разбирате, че работата беше дълга, трудна и изискваща не само познания и правилна отправна позиция, но и инат – и още по-важното е, че тя не отиде нахалост!

Законът за движение по улиците и пътищата е вече осъвременен с нашите предложения, а онези, които касаят другите нормативни документи, са разглеждани и предстои приемането им. Забавянето е свързано със забавяне влизането в сила на Закона за устройство на територията, който е основният закон за строителство, поради което е обяснимо неговото по-бавно обсъждане и приемане.

На своя глава разработихме и внесохме в Софийска община предложение за Наредба за изграждане на достъпна архитектурна среда в гр. София – това предложение вече е включено за разглеждане в дневния ред на три от постоянните комисии на Софийска община и предстои приемането му на една от следващите общински сесии.

Работата ни по програма „Достъпно архитектурно пространство“ ясно открои

проблемите, които ни делят от реалното постигане на достъпна среда у нас. Изясни се необходимостта от информационна литература по въпросите на достъпността, от конкретни проекти на елементи за достъпност на сгради и улици, от обучителни модули по достъпност за студенти и ученици по строителство и архитектура. На преден план излезе необходимостта от създаване на Бюро по достъпност към Център за независим живот и от изграждане на практически достъпни обекти, отговарящи на нормите по достъпност.

Ако успеем да осъществим това, ще успеем да дадем и реален тласък за изграждане на достъпна жизнена среда, която е основна предпоставка за включване на хората с увреждания в нормалния ритъм на живот на обществото. А това е основната цел на Центъра за независим живот.

*Инж. Миролюбка Бацарова,  
Експерт по архитектурна достъпност в ЦНЖ*



*... обаче все още се недоумисля.*



Из писмото на  
г-н Георги Гетов  
кв. Захарна фабрика,  
бл. 17, вх. В, ап. 5  
1345 София

Скъпи Приятели,  
Отдавна исках да Ви пиша, но ето че от последните два броя на Бюлетина намерих сериозен повод за това. (...)

В брой 5 на Бюлетина беше публикувано впечатление от една конференция в Унгария. Направи ми особено силно впечатление изказването, че там понякога близките на увредените хора прекалявали със своите грижи за тях. Мисля, че това едва ли е характерно само за Унгария. Дори напротив, струва ми се, че у нас този проблем е още по-остър, и бих желал да изкажа някои мои мисли във връзка с това. Наистина, прекалените грижи за увредените ги унижават, подтискат и не им дават простор за изява на личността. Близките на тези хора „треперят“ над тях, като се опитват с всички сили да ги предпазят от какви ли не злини. Мисля, че не бива да ги виним за това (става въпрос за близките на хората с увреждания), а да се опитваме да ги разберем. Те правят това най-вече от страх, защото злините, за които споменах по-горе, съществуват и това са социалните и архитектурните бариери, за които напоследък говорим много. И трябва да говорим все повече, докато цялото общество изостави навика си за проектиране, строителство и действие от гледна точка единствено на младия и винаги здрав и силен човек.

В брой 6 на Бюлетина се засяга въпросът за модела на интерпретация на инвалидността. Трябва да Ви кажа, че отдавна търсех точния израз във връзка с това и едва сега го намерих в този бюлетин. Преди 5 години, точно заради медицинския модел на интерпретация на инвалидността, бе опорочена една чудесна идея и дейност на увредените хора, в която участвах. Но ми направи впечатление, че като антипод на медицинския модел се представя социалният. На пръв поглед изглежда логично, но като се замислих по-задълбочено, установих, че това не е така. Нека си представим, че по отношение на увредените помощта е главно два вида: откъм пасивната и откъм активната им страна.

За медицинския модел няма какво да говорим, той е изцяло откъм пасивната страна на подпомагането на увредените, защото предлага медицинско обслужване и изобщо някакво обгрижване за тях. Но какво всъщност представляват социалните пенсии, помощи и други услуги, които се предлагат на увредените? Те, по своето наименование, много лесно могат да бъдат отнесени към

социалния модел за интерпретация на инвалидността, но съвсем не стимулират активната страна на увредените. Точно заради това смятам, че за антипод на медицинския модел трябва да се намери друг израз. Според мен това трябва да е „интегрален“ или още по-точно „интеграционен модел на инвалидността“. Мисля, че този израз отговаря най-точно на интересите на увредените хора. Ако обаче този израз не Ви хареса, може да се помисли за един друг вариант, а именно „социализационен модел“. Ако искате, можете да предложите този въпрос за дискусия. (...)

### Уважаеми господин Гетов,

(...) Радваме се, че Бюлетинът Ви е полезен и провокира у Вас желанието да ни пишете. Една от основните ни цели е да активираме хората с увреждания, да ги накараме да приемат себе си като пълноценни граждани, а не като болни, за които някой непрекъснато трябва да се грижи. Във връзка с това ще се опитам да внеса яснота относно част от терминологията, която използваме не само ние, а и голямата световна общност, където социалната интергация на отделните маргинални групи, включително и на хората с увреждания, отдавна е факт.

Социалният модел на инвалидност предполага обръщане на гледната точка – на преден план е човекът, а не увреждането. Изходната лингвистична позиция е социум, т.е. общество, така че социалната интергация означава, просто казано, приобщаване на отделния индивид към обществото. Точно такава е и съдържанието на термина „социален модел на инвалидността“. За съжаление, много хора в България свързват социалната политика единствено със защитата, социалните пенсии, дори така наречените социални помощи. Но, разбира се, Вашето възражение относно неточността на термина е напълно логично. Важно е обаче ние да сме наясно, когато употребяваме думите, какво съдържание влагаме в тях.

С приятелски поздрав от името  
на екипа на ЦНЖ:

*Валентина Воденичарова*

С благодарност ще се възползваме от предложението на г-н Гетов – ще отворим рубрика „ДЕБАТ“, та в нея да намерят място различни мнения и гледни точки по важни проблеми, които подлежат на обсъждане и уточнение. Ние също ще ви предлагаме теми за дискусия, но разчитаме най-вече на вашите разсъждения и вашите предизвикателства. Пишете ни – и до среща в новата ни рубрика. (НЖ)

## ПРОМЯНАТА В МИСЛЕНЕТО ЩЕ НИ СПЕСТИ КУП НЕРВИ И РАЗХОДИ

*На 5 септември 2000 г. Център за независим живот – София беше домакин на работна среща, на която отново се поставиха проблемите, свързани с достъпността, и по-конкретно с достъпността на метрото. На срещата присъстваха генерал-майор Николов от Гражданска защита, архитект Пърнов – Управление „Архитектура и градоустройство“ към Столична община, г-жа Тасева – Държавна инспекция по строителен контрол, архитект Филипov – Постоянна комисия по архитектура и градоустройство, инженер Братоев – „Метрополитен“.*

Не ни прави чест, но е факт, че общественият градски транспорт, в това число и метрото, на практика не е използваем от хората с увреждания. Придобивката „безплатна карта за градски транспорт“ си е подигравка с хората, защото повечето не могат да се възползват от нея. Затова, с цел да бъдем максимално практични и да помогнем да се поправи поне поправимото, на тази среща обсъдихме възможността за изграждане на достъпно метро, докато още не са пуснати в експлоатация останалите метростанции. И в предварителни разговори, и на самата среща архитект Филипov заяви, че основният проблем за това първите седем метростанции (изграждането на седмата е приключило, предстои формалното ѝ откриване) да не бъдат с асансьори (където това е възможно) идвал от Гражданска защита, защото метрото, освен с транспортна функция, се изгражда и като защитна територия за населението при евентуални бедствия. Ако се сложели асансьори, нямало да се получи херметизация на станциите. Генерал-майор Николов от Гражданска защита обаче беше категоричен: „От наша страна няма проблем. Технически решения има. Проблемът е проектантски и изпълнителски.“\*

Беше отчетено, разбира се, че проектът за изграждане на метрото е отпреди 20 години и е по подобие на руското, което също не е достъпно за хора с увреждания. Но инженер Братоев в качеството си на изпълнител на проекта каза, че има представа от метрополитените в няколко европейски страни и от решенията, свързани с осигуряването на достъп за всички граждани. По подобие на метрото в Милано, се обмислял вариант в някои от работещите станции опитно да се сложат подвижни платформи. За адаптиране на първите седем станции, според него, трябва да се търсят индивидуални решения – не навсякъде могат да се сложат асансьори, понеже те биха излизали на уличното платно. След седма метростанция, обеща г-н Братоев, всички останали ще се правят достъпни с асансьори (това е залегнало в актуализирането на проекта за изграждане на метрото).

За пригаждане на вече построените станции (по-скоро за осигуряване на средствата за това) се оказа, че процедурата е доста тромава. Архитект Пърнов обясни, че трябва да се предвиди перо във финансовата програма на Столична об-

щина за 2001 година за проучване, което общината да възложи, след това пък да се гласува отново бюджет за изпълнението на реконструкциите. Ако тази процедура бъде спазена, това означава, че реконструкция може да има едва след две години.

Затова от Центъра настояхме (с оглед на това, че общината може и трябва да търси финансови средства от различни източници) незабавно да се внесе предложение до кмета на София, г-н Софийански, който да възложи на проектантите проучването на седемте метростанции. Това проучване трябва да приключи преди гласуването на бюджета за следващата година, за да могат да бъдат отпуснати пари за реконструкция, когото да започнат още от следващата година.

Оставаме с очакването инстанциите, от които зависи бързото и качествено адаптиране на метрото, да се разберат помежду си и всеки да се заеме със своята част от работата.



*Знакът за достъп на инвалидни колички не значи непременно, че достъп е осигурен – поне не в софийското метро.*

*\* Паметна записка от тази среща беше изпратена до всички присъствали, включително и до г-н Софийански, който също беше поканен. По изричното настояване на г-н Братоев, директор на „Метрополитен“, беше направено следното допълнение: „Най-доброто техническо решение за достъпност на метростанциите е асансьор. Това решение не е било възможно за реализация при вече изградените метростанции от №1 до №7 поради изискванията на Гражданска защита в метрото да има възможност за херметизация. Изискванията на ГЗ не ограничават всякакви други възможни технически решения за достъпност (с изключение на асансьора). Проектите на метростанции 8, 9 и 10 предвиждат асансьори (там това е възможно понеже няма опасност от разхерметизация – бел. ред), с които ще се решат проблемите по достъпността“.*

Уважаеми читатели, тъй като проблемът с достъпността на метрото е наистина актуален, ние ще продължим да ви информираме за развитието на процеса по неговото разрешаване.  
(НЖ)

## НОВАТА НАРЕДБА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ СТЕПЕНТА НА РАБОТОСПОСОБНОСТТА



След госта чакане, в ДВ бр. 61 от 25 юли 2000 г. бе обнародвана новата Наредба за експертизата на работоспособността, която замени досега действащата Наредба № 36 за експертизата на трайната нетрудоспособност – един нормативен акт, станал

печално известен както с въведените от него дискриминационни критерии, по които се определяше трудоспособността на хората с увреждания, така и с „абсолютната необходимост на решенията на ТЕЛК“.

Новата Наредба се очакваше с нетърпение не само защото нейната подготовка продължи повече от година. Това предполагаше сериозно проучване на чуждестранния опит в тази област – а процедурите, по които се определя степенята на загубена работоспособност, имат голямо значение както за самите хора с увреждания, така и за техните работодатели, за органите на пенсионното осигуряване, на социалното подпомагане и т.н. Или, иначе казано – **т. нар. ТЕЛК-решение е документът, който ви дава право на пенсия за инвалидност, на безплатни технически помощи средства, на добавки за социална интеграция, на намаляване на данъците, на облекчен внос на лек автомобил и прочие. Един документ, който може би ненавиждаме, но от който формално (и доста често) зависи съдбата ни, възможността да реализираме нашите права и да получим полагащите ни се социални придобивки.**

### *Кои са новите положения в Наредбата?*

- В един и същи нормативен акт са дадени процедурите както за установяване на трайно намалената или загубена работоспособност (инвалидност), така и на временната неработоспособност (отпуск по болест).
- Степенята на намалената работоспособност се определя в проценти към възможностите на човек без увреждания.
- Степенята на увреждане не се определя спрямо упражняваните към момента на увреждането трудове и професии. Нещо повече – в новите експертни решения ще се посочват само неблагоприятните условия за труд, без да се дават препоръки в тази насока.
- Премахната е обидната и дискриминационна квалификация „инвалид“. Кой знае защо, обаче, сега съпоставката се прави със

„здравите човеци“. А хората с увреждания не са болни, те имат увреждане!

- Изяснен бе и принципният въпрос, по който дълго се спореше в практиката – какъв е статутът на експертните решения? Сега вече не подлежи на съмнение, че те са административен акт и като такъв са задължителни за всички лица, органи и организации в страната, след изчерпване на сроковете за тяхното обжалване.

- И, разбира се, най-важното – макар че тази възможност е заслуга не на Наредбата, а на приетия в началото на годината Кодекс за задължителното обществено осигуряване – **решенията на НЕЛК подлежат на съдебен контрол по общия ред.**

### *Какво не бе направено?*

За съжаление с това се изчерпват същностните „новости“ в Наредбата. Всичко останало е добре познатото ни „старо“ положение. Дори и абревиатурата на основния орган, осъществяващ оценката на работоспособността – ТЕЛК – си остана същата, само дето първата буква вече означава не „трудова“, а „териториална“.

- Не бяха възприети предложените от неправителствени организации на хора с увреждания критерии и механизми, по които да се прави тази оценка, така че да се определят реалните потребности на индивида и мерките, които трябва да бъдат предприети за компенсиране на дефицита, предизвикан от увреждането.

- Не беше прието предложението за задължително включване в състава на комисиите и на специалисти от други области, които да подпомогнат обективната оценка на степенята на увреждане. Остана разтегливата и лишена от практическо приложение фраза „може да се ползва помощта и на други специалисти“, обезсмисляща се от категоричното изискване при клиничния преглед да участват само лекари. По този начин отново всичко опира до медицинския аспект на увреждането и напълно се загърбва значението на социализирането на човека и определяне потребностите му от **реално компенсиране на дефицита.**

- Не беше възприето и предложението за децентрализиране на комисиите и преминаването им към общините. Отново структурата е: Министерство на здравеопазването – Национална експертна лекарска комисия – Териториална експертна лекарска комисия... Все „лекарски“!

## Нелениците... много меко казано

• Не е ясно какво ще стане със заварените положения и особено с пожизнено определените групи инвалидност. В § 2 от Преходните и заключителни разпоредби на Наредбата, досега определените групи се приравняват към проценти както следва:

- първа група инвалидност – над 90%;
- втора група инвалидност – от 71 до 90%;
- трета група инвалидност – от 50 до 70%.

Просто и лесно – имал си групичка, сега си имаш проценти. И нито дума за това в какви срокове и дали изобщо трябва да се яви пред ТЕЛК човекът с увреждане или „групата“ му автоматично става „процент“. И ако за определяне на пенсия (в момента!) е все едно дали имаш 70 или 80 % намалена работоспособност, то очевидно на самия човек с увреждане това далеч не е му е все едно. А най-страшното е, че отново става въпрос за вкарване на хора в математическа формула, без никакъв опит да се създаде ясна система за индивидуална оценка на техните възможности и потребности! На практика, имено липсата на адекватни механизми и критерии за оценка на степента на увреждането правят Наредбата мъртвородена, тоест нефункционална.

• Не стига това, ами към Наредбата е публикувана и Методика за прилагане на отпавните точки за оценка на трайно намалената работоспособност в проценти, която дори е обособена като самостоятелен акт! Поради липса на място нямаме възможност да публикуваме някой от примерите за това как се прави „оценка“ на работоспособността. Но една от формулите можем да цитираме – например тази:  $62,5 \% + (44 \% : 3) = 62,5 \% + 14,7 \% = 77,2 \%$ . В нея **числото 77,2%** е крайната математическа стойност на потребностите и нуждите на **един човек!!!** Пардон... не на човека, а на **освидетелстваното лице**. И вероятно за да може въпросното лице да спи спокойно, по-нататък в Методиката е казано, че крайният процент от оценката на работоспособността не може да бъде по-висок от 100! Да не би нещо с математиката да се обърка и да излезе, че човекът е увреден примерно 120%...

## Резултатът... за съжаление

Щеше да е смешно, но не е... защото е вярно. Съвсем близо до „здравата“ логика е как в най-скоро време НЕЛК (за сведение това си е пак старият ЦТЕЛК, но с променена „кожа“) ще се снабди с мощни компютри, които ще съдвкват болестите на освидетелствания... и ще изплюват с точност го

десетичен знак процента на неговото бъдеще. Ето защо май ще се окаже загължително към състава на ТЕЛК да бъде включен и един компютърен специалист или математик, който да следи за гробите. А пък, ако има пари, може – просто ей така, за разнообразие – понякога в този състав да се включва я някой социален работник, я психолог или пък специалист по достъпност... ех, мечти, мечти...

Искам да стане ясно – всичко това не е опит за черен хумор или иронизиране на проблема. Нас ни боли, че след толкова отделено време, толкова написани писма, толкова проведени кръгли маси и конференции, толкова същностни предложения за начина, по който се прави тази оценка в другите страни, се опитват да ни представят тази Наредба като „съвременна и съобразена с европейските постижения“. А още по-жалко е за поредната пропусната възможност да се създаде нещо смислено и важно за хората с увреждания...

## Какво да направите, ако не харесвате „процентите“ във вашето решение?

Ако сте човек с увреждане или родител на дете с увреждане, можете да обжалвате всички решения на ТЕЛК (ЛКК) пред НЕЛК в 14-дневен срок от тяхното получаване. Жалбата е в свободен текст, като в нея трябва да посочите с какво точно не сте съгласни и какво искате да промените във вашето решение. Новото е, че решенията на НЕЛК не са окончателни. Тях можете да обжалвате по съдебен ред пред съответния окръжен съд (за София – Софийски градски съд) в 14-дневен срок от получаване на решението на НЕЛК. Жалбата също е в свободен текст, в нея се посочва какво точно обжалвате и с какво не сте съгласни и се подава чрез НЕЛК, който е задължен да я препрати служебно до съда. Внимавайте да не пропуснете срока – след неговото изтичане решенията на НЕЛК (ТЕЛК) стават задължителни и можете да искате тяхната промяна само при нови обстоятелства във вашето здравословно състояние.

За всякакви проблеми не се колебайте да ни търсите за помощ.

През месец ноември Център за независим живот планира да издаде брошура, в която подробно ще ви обясним какви са процедурите за определяне степента на увреждане и какво трябва да направите, когато вашите права са нарушени.

**Камен Костакиев,**  
Юридически консултант на ЦНЖ

## ДОСТЪПНОСТТА В ЯПОНИЯ

Юкико Ока Наканиши

Президент на Азиятския институт по инвалидност (DPI)



Вече единадесет години **DPI – Япония** провежда ежегодни кампании за достъпен транспорт в Токио. Понастоящем инициативата е подета от над тридесет града на Япония. Всяка една от организациите в различните градове провежда свои дейности в определен от DPI – Япония ден. Организиран се демонстрация, срещи с местните транспортни власти, провеждат се семинари, връчват се награди на транспортни фирми, осигурява се помощ на натоварените улици. През всичките тези години дейността на DPI – Япония доведе до големи подобрения в достъпността на транспорта. Ще дам само няколко примера:

1. Увеличи се броят на достъпните съоръжения.

По инициатива на Министерството на транспорта (МТ) тези съоръжения се въвеждат като част от кампанията „за достъпност“. Целта е железопътните гари и спирките да станат достъпни за хора с увреждания или възрастни хора. Програмата ще бъде завършена през 2010 година.

Миналата година МТ представи проект за монтиране на ескалатори и асансьори на 1900 гари в страната.

До сега само 900 гари са оборудвани с ескалатори, а 480 гари са с асансьори. В проекта са включени гари, които обслужват над пет хиляди пътника на ден и имат стълбища, повисоки от пет метра.

По този проект се предвижда да се въведат автомати за продажба на билети, които да се ползват и от хора с увредено зрение. Предвижда се да се разширят входовете за проверка на билети, за да могат през тях да минават инвалидни колички и да се изградят достъпни тоалетни за хора с увреждания.

Бюджетът на проекта е един трилион йени. Разходите ще бъдат поделени между правителството, местните власти и железопътните компании. За тази финансова година МТ възнамерява да поиска втори допълнителен бюджет, а за следващата – редовен.

2. Формулиране на критерии за достъпност.

През следващата година, в сътрудничество с организации на хора с увреждания и на възрастни хора, Министерството на транспорта планира да изработи критерии за оценка на достъпността на железопътните гари. Основавайки се на тях, то ще оцени всяка гара – което ще даде тласък в проектирането на достъпна среда.

Много префектури и кметства приеха та-

ка нареченото „Правило за добро градоустройство планиране“. Автобусните фирми закупиха автобуси с подвижни платформи и нисък под. Централното правителство одобри насоки за монтиране на асансьори на железопътните гари и прие Основен закон за строителство.

В някои градове вече се движат автобуси и трамваи без стъпала. Те обаче са експериментални и все още не са въведени масово. DPI – Япония се опитва да им направи оценка от гледна точка на клиентите.

### Състояние на физическата достъпност в момента

Националните стандарти за проектиране (определени със закон) изискват всички обществени сгради, околната градска среда, средствата за обществен транспорт и жилищните площи да бъдат достъпни. Властите на национално и местно ниво имат за задача да следят за достъпността на градската среда. Мерките, за да се създаде достъпна градската среда са:

- изравняване на тротоарите;
- поставяне на маркирани плочки на тротоарите за хора с увредено зрение;
- маркиране на местата за паркиране;
- монтиране на автоматични врати, асансьори и изграждане на достъпни тоалетни;
- осигуряване на достъпа до обществени места;
- подобряване на достъпността в жилищата;
- създаване на финансови стимули и оказване на финансова подкрепа за осигуряване на достъпност при строителството и реконструкцията на жилища;
- инсталиране на специално осветление;
- използване на контрастни цветове за хората с увредено зрение;
- осигуряване на специално пригодени моторни превозни средства;
- осигуряване на звукови сигнали в улично-то движение за хора с увредено зрение;
- осигуряване на жестомимичен превод за всякакви нужди;
- обучаване и разпределяне на асистентиводачи;
- изграждане на служби към полицията в префектурите за приемане на спешни повиквания по факс;
- планиране на достъпна градска среда;
- осигуряване на протези и ортопедични уреди, издаване на шофьорски книжки на хора с двигателни увреждания и хора с увреден слух;
- полицаите и гругите служители, които владеят жестомимичния език, да носят значка „Жестомимичен език“;





- насърчаване на медиите и пресата да направят своите услуги достъпни за хората с увреждания чрез компютризирана информациялна мрежа с брайлова азбука и компютризирана информациялна мрежа за хора с увреждания;

- редактиране и разпространение на новинарски бюлетини, издавани от централната и местните власти на брайлова азбука или записани на аудиокасети;

- даване насоки на частните транспортни институции;

- финансова подкрепа за изграждане на технически съоръжения за хора с увреждания.

### Проблеми, касаещи общественя транспорт

В употреба са автобуси с подвижни платформи или рампи за инвалидни колички, както и наскоро пуснатите в големите градове автобуси с нисък под. Нужни са пет минути, за да може човек с инвалидна количка да се качи в автобуса. На крайните спирки е лесно да се хване автобус със специализирано оборудване, тъй като е маркиран в разписанието. На спирките по маршрута обаче това е трудно поради задръстванията.

В Токио има таксите-микробуси с подвижна платформа за инвалидни колички. Броят им обаче е малък и се препоръчва предварително да си запазите таква.

Обслужването в метрото и гарите на ползващите инвалидни колички се подобрява, но все още има какво да се желае. Персоналът по гарите има задължението да оказва помощ на пътниците с инвалидни колички. Проблемът обаче е, че ползващите инвалидни колички, които пътуват сами, не могат да се качат или слезат на безлюдните гары.

Правителството най-после започна работа по изработване на закон за достъпен транспорт. Министерството на транспорта и Демократическата партия, най-голямата опозиционна партия в Япония, изработиха два самостоятелни законопроекта за достъпна околна среда, които се обсъждат в настоящата сесия на Парламента. Да гадат своите препоръки, на обсъждането са поканени и членове на DPI – Япония.

Правителственият законопроект

предвижда основните гары, автобусни спирки, летища, болници и правителствени сгради да бъдат направени достъпни. Операторите в общественя транспорт трябва да отговорят на изискванията за достъпност, като построят нови съоръжения или въведат в експлоатация нови вагони, автобуси, пътнически кораби и самолети. Стандартите изискват осигуряването на технически средства, улесняващи възрастните хора и хората с увреждания, включително асансьори, ескалатори и релефни поговори за слепите и хората с увредено зрение.

Законопроектът на Демократическата партия е по-изчерпателен. Свободата на движение се гарантира като гражданско право. Има клаузи, предвиждащи наказание в случаите, когато законът не се изпълнява. Правителственият законопроект не предвижда никакви наказания, нито задължава операторите да подобрят съществуващите съоръжения. Основен недостатък на правителствения законопроект е, че той не определя какво ще е участието на хората с увреждания в планирането и контролирането на програмите за подобрения.

Има и фрапиращи примери на новоизградени съоръжения за достъпност, които не посрещат нуждите на хората с увреждания. На гарата „Шин-Йокохама“, на която движението е много натоварено, ескалаторите са твърде бавни и когато се използват от хора на инвалидна количка, останалите пътници не могат да ги ползват. Също така тези ескалатори са твърде тесни и предназначени за малки инвалидни колички. Това означава, че пътници в по-големи инвалидни колички не могат да ги ползват.

DPI – Япония изложи своите виждания в етапа на планиране на реконструкциите на гарата, но предложенията бяха изцяло пренебрегнати. Единствената възможност, която ни остава, за да се справим с тази ситуация, е просто да не използваме гарата Шин-Йокохама.

*Превод от английски:  
Веселин Бацаров*



През 1993 година няколко ентузиаста от Дряново, сред които Виолина Кънева, Марин Маринов, Славка Казакова, Тодор Митев и Пламен Семов, водени от убеждението, че всеки човек има право на достоен живот, учредяват местно дружество към Съюза на инвалидите в България. Днес сдружение „Равен шанс за хората с увреждания“ е самостоятелна и ефективно действаща организация, с ясно формулирана мисия – екипът работи за отстояване правата, потребностите и интересите на хората с трайни увреждания, за тяхната социална адаптация и интеграция.

Основните цели, които сдружението се стреми да постигне, са създаване на условия за равнопоставеност на хората с увреждания във всички сфери на обществения живот, създаване на отворен интегриращ модел на рехабилитация, в основата на който е образованието, квалификацията, преквалификацията и осигуряването на трудова заетост за хората с увреждания, а не единствено социалното подпомагане. Премахването на информационната забеса по проблемите на хората с увреждания (информираността на обществото и на самите хора с увреждания е изключително нужна!), превръщането на Дряново в град с достъпна за всички архитектура в момента са сред приоритетите на дружеството. За по-ефективната си работа то се стреми както да създава дълготрайни контакти с общинската власт и с хора от местните бизнессреди, така и да се свързва и да си партнира със сродни организации в страната и чужбина (организации от Германия и Русия, Център за нестопански организации – Плевен, Център за независим живот – София и други). Дружеството оказва помощ на хората с увреждания, провежда групови и индивидуални консултации и обучения.

Сдружение „Равен шанс за хората с увреждания“ вече има три реализирани проекта – първият е от 1997 година и е за хуманитарна помощ, когато като че ли на фона на голямото обедняване, оцеляването на хората беше на преден план. Вторият проект от 1999 година е на тема „Моите права – моите отговорности“. Неговата цел беше да запознае хората с увреждания с техните права и възможностите да ги търсят и отстояват, когато те са нару-

*Скъпи наши читатели от цялата страна, Вероятно вече сте разбрали, че това е една от страниците, която ще списвате вие – с вашите проблеми, радости, победи. Тук е мястото, на което можете да се представите, да разкажете за добре свършената (и не дотам добре свършена) работа на общинари, организации или просто хора, силно ангажирани с идеята за пълноценното включване на хората с увреждания във всички обществени сфери, да разкажете докъде сте стигнали по пътя към постигане на независим и достоен живот. Опитът ви със сигурност ще бъде полезен, а и онези, които вече са минали по вашия път, ще има какво да ви кажат. Така че не пропускайте възможността да информирате и да бъдете информирани – очакваме вашите материали!*

шени. Третият проект – „Дряново – град с достъпна градска архитектурна среда“ имаше практически и обучителен характер. Демонстративно около офиса на организацията и в самата сграда бяха направени необходимите скосявания, рампи и други помощни средства, за да се покаже що значи достъпна за всички градска среда. Обучението по проекта, от друга страна, помогна на сдружението в изясняването на



застъпническата му роля като неправителствена организация, помогна му и да организира дейността си така, че да бъде максимално ефективно в своята работа.

До този момент са разработени още три проекта – „Конкурентноспособни ли

сме на пазара на труда“, „Да се предпазим от нашествието на отпагъците“, „Консултативният център „Равен шанс“ – необходимост и реалност“. От сдружението силно се надяват, че в най-скоро време и тези проекти ще получат финансиране.

И така – „ако се чувствате свободни, ако заобикалящият ви свят не ви е безразличен, ако искате да помогнете“ – потърсете ги:

Сдружение „Равен шанс“

Град Дряново, ул. „Шипка“ №170

Телефон 0676/ 59 77

Виолина Кънева – координатор

На 25.09.2000 година експертна група в състав – инж. М. Бацарова (консултант по достъпността в Център за независим живот – София) и екип от Гражданска защита – инж. Димитър Донков, инж. Иван Зъздров, инж. Иван Филков и инж. Христо Кирилов, придружена от представител на фирма „Метрополитен“, посети и разгледа подробно четири изградени и пуснати в експлоатация станции на метрото: 3-та „Западен парк“, 4-та „Вардар“, 5-та „Константин Величков“ и 6-та „Опълченска“.

Целта на експертите беше да проверят на място какво е направено, да установят съществуват ли възможности за техническите решения за безпрепятствено придвижване на хора с инвалидни колички в метрото.

От наблюденията специалистите направиха своите заключения, които инж. Бацарова обобщава така:



*Обиколката на експертния екип беше документирана от нашия фотограф Васил Янин.*

„Прави впечатление, че е обмислян безпрепятственият достъп на хора с увреждания в метрото още в първоначалния проект за неговото изграждане. Например в 6-та метростанция „Опълченска“ съществуват три изкопни шахти за асансьор с врати към нивото, на което се намира билетната каса на станцията. Шахтите са затворени с бетонни капаци. А на един от входовете на 5-та станция „Константин Величков“ има прокопан подлез, който води до същото ниво. Той обаче е недобършен и е затворен с прегради.

На 4-та станция „Вардар“ има две рампи за улеснен достъп на инвалидни колички до билетната каса, което отново доказва, че по проект има заложили решения за безпрепятствено движение и ползване на метрото.

От друга страна, обаче констатирахме, че:

1. Инсталирането на асансьори от повърхността до перона технически не е възможно не поради опасност от разхерметизиране (както твърдяха от „Метрополитен“), а поради факта, че перонът е разположен точно под пътното платно на улиците.

2. Праговете на вагоните на метрото са разположени на височина около 7-8 см над перона и са отдалечени от него на повече от 6 см. Това значи, че за качване на инвалидни колички във вагоните е необходимо да се поставят рампи.

3. По-лесният и универсален начин за сваляне на инвалидни колички от нивото на билетните каси до перона е чрез индивидуални подемници, изпълнени на принципа на ескалатора, а по-добрият – с асансьори.

4. Рампите на 4-та метростанция са открити и с по-голям от допустимия наклон. Гражданите, придвижващи се с инвалидна количка, на практика не могат да ги ползват не само заради наклона – представете си какво би станало при дъждовно време, сняг или замръзвания? Има възможност да се намали този наклон и рампите да се направят отопляеми или покрити.

Убедени сме, че за всички станции могат да се намерят подходящите технически решения, за да се осигури безпрепятствено ползване на метрото от всички граждани, включително и от хората с по-тежки физически увреждания.“



## АНОНС

Покрай срещата за метрото и обиколките из него отново подхванахме темата за достъпността – и ще се занимаем с нея и в следващия брой. Достъпността във всичките ѝ измерения – пространствено, интелектуално, психологическо – е неизчерпаема тема... Същност вие, приятели, най-добре знаете колко често и как на практика непрекъснато се занимаваме с нея. Ще продължим да го правим домогава, докато тя стане факт – и все пак още днес можем да ви съобщим съществуването на един съвсем, съвсем реален факт, като че дошъл от онова толкова далечно бъдеще на осъществената достъпност.

Знаете навярно, че софийската аерогара беше реконструирана – е, в новия ѝ вариант тя е не само по-функционална и по-красива, но е и **достъпна за хора с увреждания!** За хората с патерици и инвалидни колички са предвидени скосявания, рампи, подходящи тоалетни – въпреки че проектантите са били ограничени от вече съществуващите архитектурни решения на сградите, строени преди повече от 60 години.

Така че не ни остава нищо друго, скъпи приятели, освен да забогатеем... за да се зарадваме на света и той да ни се зарадва.

А докато това се случва, ще знаем, че полетът е възможен... какъв по-добър стимул да поискаме да летим.

Подробен фоторепортаж от софийската аерогара очаквайте в следващия брой на нашия бюлетин.

## КОЙ, КАКВО, КОГА, КАК...



През тази година стартира проект на пловдивската *Асоциация за европейска интеграция и права на човека*. Целта на проекта е – чрез водене на съдебни дела от името на хора с увреждания срещу общини и държавни органи да бъдат принудени отговорните институции да изпълнят задълженията си за привеждане на архитектурната среда в българските градове в съответствие с установените в закона стандарти за достъпност. Асоциацията за европейска интеграция и права на човека поема всички съдебни такси и разноски на хората с увреждания, от чието име ще бъдат заведени делата.

### Как правата на хората с увреждания могат да бъдат защитени?

#### Положението *de jure*

Съгласно чл. 6 (1) от Конституцията на Република България, „всички хора се раждат свободни и равни по достойнство и права“.

Нещо повече – в чл. 48 (2) от Конституцията, държавата се задължава да създава условия за осъществяване на правото на труд на хората с увреждания.

Със Закона за защита, рехабилитация и социална интеграция на инвалидите държавата поема редица конкретни и императивни задължения за:

- профилактика на предвидимата инвалидност;
- медицинска рехабилитация;
- образование, професионална ориентация и квалификация;
- трудова заетост;
- достъпна битова и околна среда;
- социално-икономическа защита.

#### Положението *de facto*

На практика държавата отказва да изпълни голяма част от своите конституционни и законови задължения, като по този начин подлага на дискриминация хората с увреждания, превръщайки ги в социални аутсайдери.

### Как ситуацията може да бъде променена?

*Не чакайте властите да иницират промяната. В конкретната социалнополитическа обстановка, проблемите на хората с увреждания едва ли скоро ще бъдат приоритет за управляващите. Защитете правата си!*

**Законът за отговорността на държавата**

**за вреди, причинени на гражданите**, дава възможност да се търси обезщетение за всички вреди, причинени от неправомерни актове, действия и бездействия на държавните органи и институции.

Това означава, че всеки може да заведе дело и да търси обезщетение за морални и материални вреди, причинени от институциите, отговорни за недостъпната за повечето хора с увреждания битова и околна среда, която води до фактическо закрепостяване и социална изолация.

Във всички развити демократични държави такива дела се водят и печелят от десетилетия.

В тези държави съдебните дела, водени от хората с увреждания, са една от причините за промяната в отношението на обществото към тях, за съпричастността към техните проблеми и практическите действия за тяхното преодоляване.

Делата срещу държавата са средство за възстановяване достойнството и самочувствието на хората с увреждания, за превръщането им в пълноценни субекти на гражданското общество.

Хората с увреждания могат само да спечелят от тези дела, тъй като те са в състояние да променят общественото мнение, да провокират промени в законодателството и институционалните практики в посока към тяхното хуманизиране и европеизиране.

Асоциация за европейска интеграция и права на човека – Пловдив и Център за независим живот – София са на разположение за оказване на безплатна правна помощ на хора с увреждания и техни организации от цялата страна.

*Михаил Екимджиев*

*Асоциация за европейска интеграция и права на човека – Пловдив ул. „Петко Каравелов“ № 24, тел./факс 032/26 21 27; 23 94 89*

*Бел. рег. Уважаеми читатели, вероятно и вашите права са нарушени. Затова не чакайте повече – защитете правата си! Защото това е вашият живот и никой няма право да го ограничава по какъвто и да е начин. За да имаме възможността да изживеем достойно и пълноценно живота си като хора сега (втори живот не е сигурно, че ще ни се даде) – нека не чакаме управляващите да решат какво, кога и как трябва да се направи. Решението за нашия живот е наша задача – ... и отговорността също!*

Novib

С финансовата подкрепа на Холандската организация за международно развитие и сътрудничество – Новиб

Financed by the Netherlands Organisation for International Development Cooperation – Novib



Издател: Център за независим живот – София

Адрес: София 1000, ул. Гургулят № 2

тел./факс: (02) 98 98 857, 98 11 548, 98 05 839, e-mail: cil@aster.net

Отговорен редактор: Валентина Воденичарова

Без-отговорен редактор: Вера Младенова

Фотограф: Васил Янин

Предпечат и печат: Офис Маркет ЕООД

Тираж 800. Разпространява се безплатно.