



无障碍出行政策 国际案例集（简本）

2021.08



ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy

联合国无障碍实践最佳案例

第一部分 房屋和建筑环境

- 案例1: 无障碍总体规划, 以创建用户友好的建筑环境 (新加坡)
- 案例2: 公共场所的无障碍改造 (中国, 香港特别行政区)
- 案例3: 将吉隆坡建设为无障碍城市的行动计划 (马来西亚)
- 案例4: 残疾人支持性住房 (美利坚合众国)
- 案例5: 残疾人和所有老年人的宜居性和包容性社区: 行动模型和工具 (加拿大)
- 案例6: 将建筑, 通用设计和社会工作, 无障碍建筑工程相结合 (巴西)

第二部分 交通运输

- 案例7: 包容性公共交通 (南非)
- 案例8: 公共交通的无障碍标准 (印度尼西亚)
- 案例9: 残疾人无障碍使用快速公交系统Metrobus (墨西哥)
- 案例10: 三番的多模式交通无障碍性 (美国)
- 案例11: 公共巴士上的视觉和听觉信息 (西班牙)

第三部分 公共场所和公共服务, 包括基于信息和通信技术的服务

- 案例12: 让残疾人无障碍访问安全卫生设施 (埃塞俄比亚)
- 案例13: 将一块未使用的土地转变成一个包容性的公共空间 (墨西哥)
- 案例14: 卢卡市-无障碍化 (意大利)
- 案例15: ChangingPlaces (英国)
- 案例16: 一个独特的为认知和沟通障碍人士进行无障碍和通用设计的度假-运动-会议中心 (丹麦)
- 案例17: 公共广场: 包容性公共空间 (美国)

第四部分 促进无障碍城市发展的策略和创新

- 案例18: 厄瓜多尔共和国副总统残疾人包容性管理技术秘书处 (SETEDIS)
- 案例19: 支持建筑师和城市规划师了解无障碍 (全球无障碍技术与环境联盟, GAATES)
- 案例20: 对残疾人士的无障碍, 公民意识, 就业和社会支持 (乌兹别克斯坦)
- 案例21: 无障碍历史悠久城市联盟 (意大利, 丹麦, 法国, 西班牙, 保加利亚)
- 案例22: 无障碍帮助和建议, 无障碍场所Mapathon和包容性客户服务研讨会 (加拿大)
- 案例23: 论坛“四分之一为所有人” (德国)
- 案例24: 请帮助我: 公共服务的可访问性 (以色列)



GOOD PRACTICES OF ACCESSIBLE URBAN DEVELOPMENT

*Making urban environments inclusive
and fully accessible to ALL*



United Nations

国际无障碍设计：新加坡

新加坡建设局(BCA)从2006年开始推行为期10年的无障碍总体规划(Accessibility Master Plan)

- 缓解现有挑战
- 应对未来挑战
- 维持现有无障碍条款
- 提高认识和能力



新加坡无障碍设施相关的标准和导则



国际无障碍设计：新加坡

四个战略主旨下执行的倡议包括：

i. 消除现有障碍

- a. **五年无障碍升级计划**（2006-2011）支持公共和私营部门对主要建筑物的升级。Orchard路的一部分被选为促进无障碍功能的关键区域。
- b. 4,000万新加坡元的**无障碍资金**(AccessibilityFund)激励用于分担私营业主关于基础无障碍设施的建造成本。

ii. 应对未来挑战

- a. 提高**无障碍设计标准**(Code on Accessibility)，以使更广泛的人们（残疾人，老年人和幼儿）受益。
- b. 推动**无障碍设计**(Universal Design)的采用
 - 出版通用设计导则；
 - 颁发BCA设立的通用设计奖项(2006-2011)以认可在设计中采用以用户为中心的理念的建筑物和利益相关者；
 - 在2012年推出BCA通用设计标志认证计划。

iii. 维持现有无障碍功能

- a. 为了处理滥用和无障碍功能的移除，建筑物控制法案于2008年进行了修订，规定建筑物所有者有**义务**继续维护其建筑物中的无障碍功能。

iv. 提高行业和利益相关者的意识和能力

- a. 宣扬和教育举措。



国际无障碍设计：新加坡

2016年，新加坡建设局出版《公共空间通用设计导则》，涉及7大类47小类无障碍设计内容，旨在消除“特殊人群”的标签，推广对所有群体友好的全龄友好环境，提高人们对通用设计的认知并支持其广泛运用。

CHAPTER 01 通用设计概念

Introduction

- 1.1 Definition of Universal Design
- 1.2 Principles of Universal Design
- 1.3 Understanding Users
- 1.4 Width of Accessible Routes
- 1.5 Overview

CHAPTER 02 连接建筑

Arriving at the Building

- 2.1 Access Routes from Building to Building
 - 2.1.1 External Pedestrian Footpaths
 - 2.1.2 Kerb Ramps
- 2.2 Approach to Buildings
 - 2.2.1 Entrance Foyers and Lobbies
 - 2.2.2 Passenger Alighting and Boarding Points
 - 2.2.3 Taxi Shelters
 - 2.2.4 Shuttle Bus Bays
- 2.3 Vehicular Environment
 - 2.3.1 Vehicular Parking
 - 2.3.2 Accessible Parking Lots
 - 2.3.3 Family Parking Lots
 - 2.3.4 Accessible Lobbies

CHAPTER 03 建筑周围和内部

Access Around and Within the Building

- 3.1 Horizontal Circulation
 - 3.1.1 Accessible Routes, Corridors and Paths
 - 3.1.2 Surface Finishes
 - 3.1.3 Entrance Doors
 - 3.1.4 Overhead Hazards
- 3.2 Vertical Circulation
 - 3.2.1 Ramps
 - 3.2.2 Staircases
 - 3.2.3 Passenger Lifts
 - 3.2.4 Escalators
 - 3.2.5 Emergency Evacuation
 - 3.2.6 Visual Alarms

Go to page 39

CHAPTER 04 卫生设施

Sanitary Facilities

- 4.1 Planning and Design
- 4.2 Washroom Accessories
- 4.3 Urinals for the Ambulant Disabled
- 4.4 Water Closet Compartments for the Ambulant Disabled
- 4.5 Accessible Water Closet Compartments Within a Toilet Cluster
- 4.6 Accessible Individual Washrooms
- 4.7 Accessible Individual Washrooms for Assisted Use
- 4.8 Roll-in Shower Stalls for Wheelchair Users

CHAPTER 05 寻路和信息系统

Wayfinding and Information Systems

- 5.1 Orientation
- 5.2 Signage

CHAPTER 06 建筑内部设施

Facilities and Elements Within the Building

- 6.1 Illumination
- 6.2 Controls and Operating Mechanisms
- 6.3 Service and Information Counters
- 6.4 Hearing Enhancement Systems
- 6.5 Resting Areas
- 6.6 Drinking Fountains
- 6.7 Public Telephones

CHAPTER 07 家庭友好设施

Family-Friendly Facilities

- 7.1 Lactation Rooms
- 7.2 Child-Friendly Sanitary Facilities
- 7.3 Family Washrooms
- 7.4 Other Family-Friendly Provisions

CHAPTER 08 特定建筑设计要求

Design Requirements for Specific Building Types

- 8.1 Public Transport Buildings
- 8.2 Hawker Centres and Food Outlets
- 8.3 Supermarkets and Retail Outlets
- 8.4 Community Clubs
- 8.5 Precinct Facilities in Public Housing
- 8.6 Parks and Open Spaces

UNIVERSAL DESIGN GUIDE for PUBLIC PLACES

Building and Construction Authority



国际无障碍设计：新加坡

导则从城市不同种类人群的实际出行需求为出发点，进行系统全面的无障碍设计。

The guide begins with the needs of the following groups of persons of different abilities:

Infants and Children 婴儿和儿童



- Infants and children are at their early stage of life. They are usually treated as special persons who require physical and cognitive care from their caregivers.
- Family-friendly features are therefore highly recommended for the convenience of infants and children, as well as their caregivers. These include wider corridors for baby carriages, nursing rooms, and appropriate anthropometrically scaled furniture and sanitary fixtures.

Expectant Mothers 孕妇



- Expectant mothers experience a host of physiological and emotional changes during pregnancy. Common symptoms include fatigue, lower backache, and difficulties in walking and balancing.
- It is therefore recommended that handrails for additional support and seating should be generously provided along travel routes and where waiting is likely.

Older Persons 老人



- Older persons are usually characterised as a vulnerable group with high probability of medical conditions, reduced cognitive function and impaired physical capacity. Day-to-day tasks that will pose problems for them are those that require physical strength and sustained effort, in particular tasks related to indoor and outdoor mobility.
- Provisions such as extra handrails for support, slip-resistant floor finishes and other senior-friendly features will enable older persons to move around independently and engage in daily activities.



Wheelchair Users 轮椅

- Wheelchair users often face difficulties with negotiating a change in levels and manoeuvring around in confined and congested spaces.
- The built environment therefore needs to be designed with accessibility features that meet their needs, such as ramps with a gentler gradient, accessible lifts and toilets, and signage that guide them to such facilities.



The Ambulant Disabled 残障人士

- Persons with ambulant disability – either temporary or permanent in nature – are likely to exhibit unstable and slow movement.
- Special consideration should be given to ensure ease of access and movement for the ambulant disabled through the careful provision of parking areas, paths, kerbs, pedestrian crossings, street furniture, open spaces and sanitary provisions.



Persons with Visual Impairment 视障人士

- The visually impaired rely on the decreased ability of their vision, as well as other aids, to find their way around.
- To better help them move around more independently, it is important to provide physical and sensory cues, such as touch, sound, smell, and tactile or audible information.



Persons with Hearing Impairment 听障人士

- As the hearing impaired are not able to receive audio information, all information should be transmitted through other means, such as substituting audio alerts with visual alerts and allowing users to configure the frequency and volume of audible cues.

An Accessible Journey from Home to Frequently Visited Places

导则强调打造从家到经常访问点的无障碍出行（交通枢纽，公园，社区，餐厅及超市零售等）。



国际无障碍设计：新加坡

导则结合图示和细节图的丰富设计表达，便于大众了解、传播和推广。

2.3.2 Accessible Parking Lots



Photos (below):
An accessible parking lot next to an accessible lobby; example of an aerated paving that should be avoided

Vehicle parking lots should be provided specially for vehicles driven by persons with disabilities or their caregivers.

For better access, an accessible parking lot should:

- Be located next to the car park lobby.
- Not be located across the driveway from the car park lobby.
- Should have an access pathway behind or at the side of the lot.
- Should be in blue background for easy identification from afar.

An accessible vehicle parking lot should:

- Have minimum dimensions of 4800 mm by 3600 mm.
- Have minimum dimensions of 5400 mm by 3600 mm for parallel parking.
- Have a firm, level surface without aeration slabs.

Open-jointed pavers or aerated concrete blocks should be avoided at external vehicle parks and open spaces where pedestrians are required to walk. The voids in the aerated concrete blocks may catch the foot or mobility aids and result in an injury or fall.



2.3.2 Accessible Parking Lots

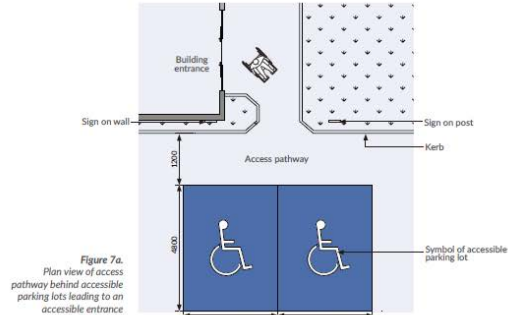


Figure 7a.
Plan view of access pathway behind accessible parking lots leading to an accessible entrance.

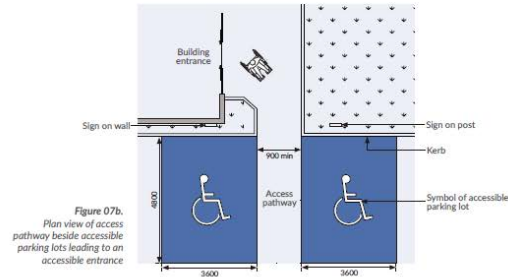


Figure 7b.
Plan view of access pathway beside accessible parking lots leading to an accessible entrance.

2.3.1 Vehicular Parking

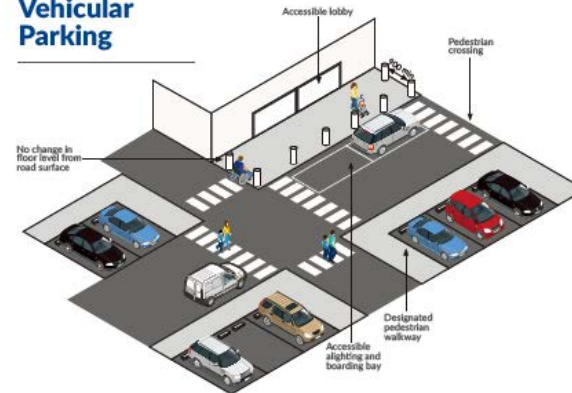


Figure 06. Accessible vehicular park features leading to an accessible lobby

- A designated accessible alighting and boarding bay should be provided adjacent to the accessible lobby so that persons with bulky mobility aids and baby carriages can alight from or board their vehicles. This will help reduce reliance on the use of the accessible and family car parking lots for such purposes.
- Clear directional signage should be displayed at appropriate locations ahead of the car park entrance to direct drivers with disabilities to the location of accessible parking lots.
- An electronic signage system indicating the number and floor location of available accessible parking lots should be provided.
- Directional signage should be clearly visible from all parts of the car park to enable easier orientation.
- Designated pedestrian walkways and crossings leading to the accessible lobby should be provided.

2.3.1 Vehicular Parking



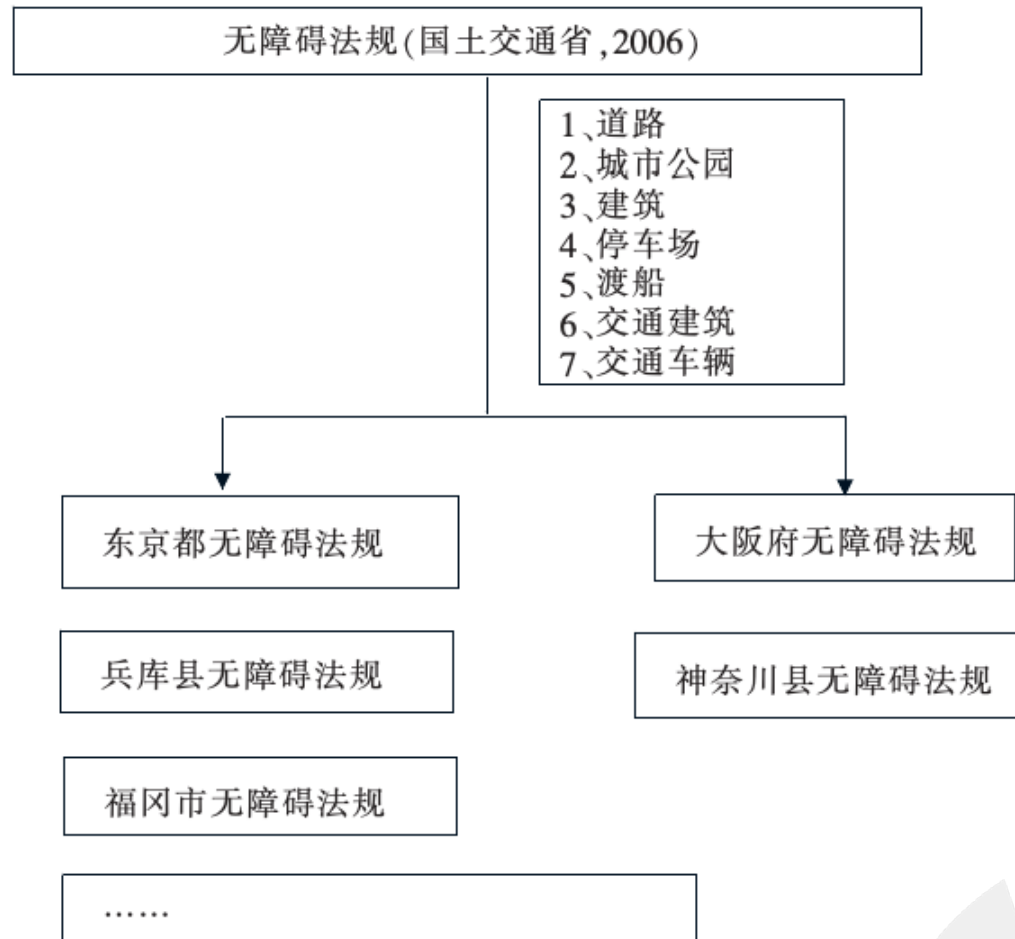
Photos (above):
Designated alighting and boarding bay; an electronic sign indicating the number and floor location of available accessible parking lots; an accessible parking lot located next to the accessible lobby; designated pedestrian walkways and crossings in a vehicular park

- Sufficient space should be made available for passengers to alight from vehicles and to safely move around parked vehicles to an accessible and safe pedestrian route.
- Changes in level from the road surface to other spaces should be avoided where possible.
- Adequate lighting should be provided for accessible routes, lobbies and parking lots to aid in user safety and security.
- Tactile warning indicators should be in contrasting colours to warn of a hazard, a destination or a change in direction at relevant locations such as doors and ramps.
- Bollards are recommended to be provided with a minimum clear spacing of 900 mm to demarcate the pedestrian zone. Their colours should contrast with the surrounding flooring material, or otherwise be provided with a coloured or reflected band around their neck to further aid visibility.

国际无障碍设计：日本

日本拥有完善、清晰的无障碍设计法规。

- 日本现行国家层面的无障碍设计法规体系由国家层面级的法规加上加上地方条例组成。其中国家级的法规是日本国土交通省2006年颁布的《交通与建筑无障碍法规》。在国家法规的基础上，日本47个都道府县依据自身情况又制定了更加详细的地方福祉设计规范条例。



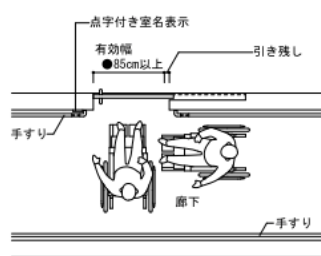
国际无障碍设计：日本

与国家标准相比，地方条例结合各自自身发展情况，制定了更有针对性的要求

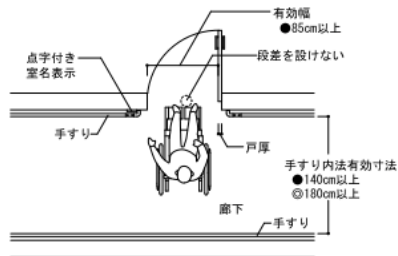
- 以东京地方福祉条例为例，国家规范中对于出入口的宽度要求基本标准是800毫米；而东京则直接提高基本标准，把850毫米作为基本尺度要求。
- 国家规范中针对视障人群，对盲道砖的种类、材质以及盲道砖的铺设组合方式给出了详细的规定，东京地方条例则在此基础上进一步图示了回避危险物品、建筑物入口、十字路口等多种典型场所的盲道砖铺设应用形式。

【図2.3】戸幅の寸法

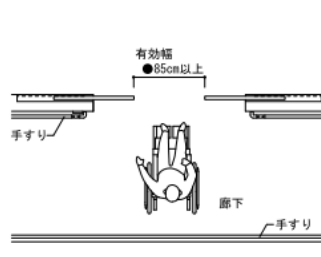
■引き戸の場合



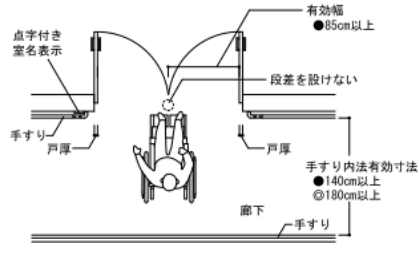
■開き戸の場合



■自動扉の場合

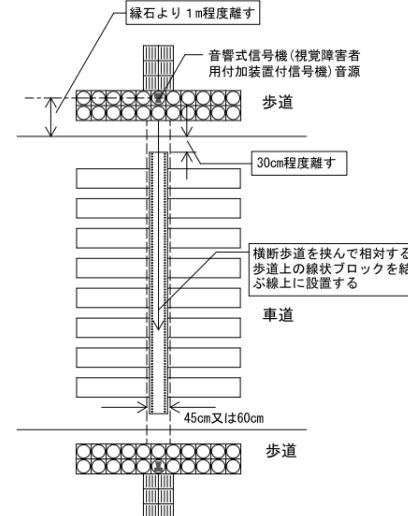


■両開き戸の場合



东京地方条例关于出入口的设计参考，来源：东京地方福祉条例

【図3.2】エスコートゾーンの設置図



設置方法

- (1) 横断歩道の中央付近で直線状に連続して設置すること。
- (2) 末端を歩道の緑石端から30cm程度離すこと。
- (3) 幅は、45cm又は60cmとすること。

【写真3.1】エスコートゾーンの設置例



东京地方条例关于十字路口盲道砖的设计参考，来源：东京地方福祉条例

国际无障碍设计：日本

公共空间无障碍设计：建筑物



部分公共类建筑如行政办公类建筑、车站、各类展馆活动中心等设置了与室外盲道连成一体室内盲道，且盲道设计与场所内的问询台、电梯间、楼梯间、卫生间等相连。图片来源：ITDP



绝大多数建筑物内设置了无障碍卫生间。图片来源：Tokyo Metro



国际无障碍设计：日本

公共空间无障碍设计：道路



在日本，盲道的设置非常普遍，而最为细致之处在于盲人过街设施。盲道被一直延伸到人行横道处，保证连贯性和安全性。



另外，盲人专用过街按键的设置很好地提醒了盲人什么时候可以过街及不能过街。

国际无障碍设计：日本

公共空间无障碍设计：道路



日本的共享街道通过抬升全路面至相同高度来创造不同出行模式的无障碍共享空间，方便了轮椅、婴儿车等行动不便人士。



交叉口及路中的无障碍过街设施避免了由人行道路路缘石高差造成的通行障碍。



图片来源：ITDP

国际无障碍设计：日本

公共空间无障碍设计：停车场



在日本，停车场必须按照一定的比例配置身障人士专用的无障碍车位。这些停车位一是要离入口较劲，使身障人士能就近停车；二是车位尺寸要比一般车位的尺寸大，考虑到轮椅使用者的需求。

公共空间无障碍设计：公交车

停车时可“侧跪”的公交车方便行动不便的人上下。



ITDP交通与发展政策研究所

图片来源：网络、ITDP

国际无障碍设计：日本

东京2020奥运会和残奥会带来的契机

东京在2013年获得2020年夏季奥运会和残奥会的主办权后，以备战奥运会为契机，提出将东京打造成一座优雅、无障碍的城市（Create an elegant, barrier-free city）的发展方向。并在2017年先后制定《东京2020无障碍环境导则》和《通用设计2020行动计划》。

Tokyo in the Future 未来的东京

► Making Roads and Railway Stations Barrier Free 使公路和车站无障碍化

Everyone can move about safely, smoothly, and with peace of mind thanks to great progress in making the areas around Olympic venues, transportation facilities, and public spaces barrier free.

	Target year	Target level
Barrier-free design of areas around Games venues and sightseeing spots	2020	completed
Installation of platform gates at all 78 stations operated by JR & private railways used by 100,000 people or more on a daily basis	FY2023	almost completed



► Removal of Barriers in Society 消除社会中的障碍

An environment where anyone can access the information they need exists through our support toward various efforts taken by the municipalities, such as the creation of community barrier-free maps. Additionally, by raising awareness of universal design in schools and in the community, a spirit of consideration for others has been fostered, and participation in society by the disabled has been promoted.



► Creating a Cityscape Befitting the Capital 创造与首都相称的城市景观

We have a beautiful, elegant cityscape where our historical and cultural resources are in symbiosis with newly created cityscapes. In areas around Olympic venues, utility lines have been moved underground.



2014年发布的东京长期发展愿景中关于打造优雅、无障碍城市的设想

国际无障碍设计：日本



图片来源：公众号“世界建筑”

《通用设计2020行动计划》以东京2020赛会为契机，总结了国家和地方公共团体、区域和公司需要解决的迈入包容性社会的重要课题。课题包括“街道无障碍”和“心灵无障碍”，即通过硬件和软件的一体化实施，实现和谐社会的发展目标。



《东京2020无障碍环境导则》旨在通过提升物理环境和社会意识，确保无论是否有障碍都有参与2020东京奥运会和残奥会的机会，同时也为实现一个完全包容的社会作出贡献。

国际无障碍设计：日本

聚焦东京：2020 2020年东京奥运会和残奥会综合
旅行指南

行前规划 聚焦东京 新闻活动 简体中文

交通

比赛会场之间的移动、观光时不可缺少的电车、公交车、出租车等，这些广泛应用于各式各样人群的设施，使用便利，节省时间，都遵循了通用设计。



UD出租车

UD出租车是“通用设计出租车”的缩写，是无论轮椅使用者还是有婴儿车的家庭，谁都可以轻松使用的出租车，并由政府进行推广奖励普及。特别是在东京，许多出租车都使用这种类型。它与传统的轿车不同，天花板很高，采用滑动车门，入口有斜面装置，无需折叠轮椅就可以上下车。在行程确定的情况下，可以事先预约这种UD出租车。虽然在日本可以使用Uber、DiDi和其他约车APP约车，但是很难指定到UD出租车，最好还是请酒店接待处帮忙进行电话预约会比较妥当。



无阶梯公交车

在日本整个都内地区运行的公共汽车，车身大多距离地面较低，还增加了上下车无台阶的车型，使得任何人都可以毫无障碍地以水平距离上下车。在东京市中心运行的大多数都营巴士都是这种类型。另外，支持东京2020年奥运会和残奥会的专用出行服务APM（Accessible People Mover）也采用了无阶梯设计，并计划将其用于场馆内的观众运输，可以供包括老年人、残疾人、孕妇和婴儿在内的各种人使用。但是另一方面，对于运行于城市之间的长途巴士，不采用无台阶出入口，如果有乘坐长途巴士的需求，请千万留意。



盲步道

在日本，为了让有视力障碍的人可以安全行走，在街道和车站处设有有突起形状的砖块，以便有视力障碍的人可以通过脚底和白色手杖的感觉来识别它们，判断路线，这就是盲步道。盲步道的砖块有两种类型，线条表示引导，点表示类似人行横道前需要停下的地方。为了让普通人得以区分这种盲道，被涂成黄色加以识别。在公共场所行走停留时，请不要无故踩在盲步道上，以免影响有视力障碍的人对进路的判断。



站台门

东京有大量的火车和电车线路，运行速度非常快，每天运输的人流也非常多，上下车时常会非常拥挤。为了防止乘客下车开门的时候从平台掉落或与火车接触，站台设置了只有火车到站时才会打开的车门。在日本其他大城市的地铁、私人铁路和JR中，这种装置门还在陆续安装中。



东京地铁以奥运会场为中心逐步开始减少车辆与站台地面间的缝隙和高度差，以保证使用轮椅和推婴儿车的乘客上下车更安全

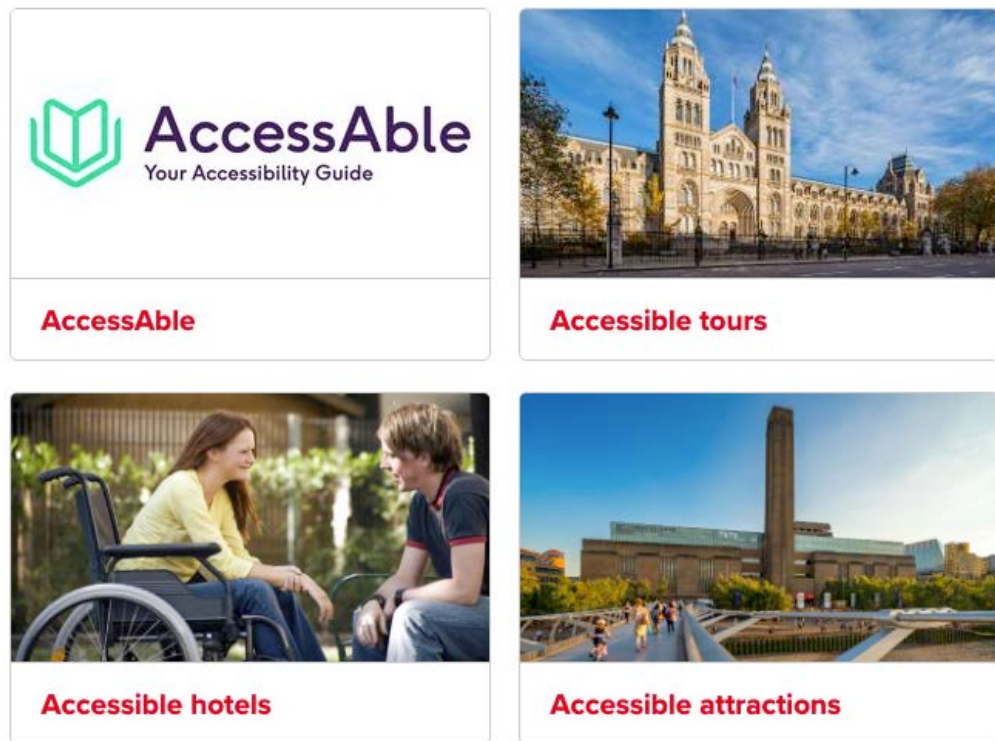
东京2020奥运会综合指南中关于无障碍交通的指南

图片来源：东京2020奥运会综合指南

国际无障碍设计：伦敦

全面的无障碍出行指导

在伦敦游客指南的官方网站上，关于无障碍伦敦（Accessible London）的信息和指导非常全面，反映出伦敦这座城市在各方面对于无障碍出行的考虑。



Plan ahead for your trip to London



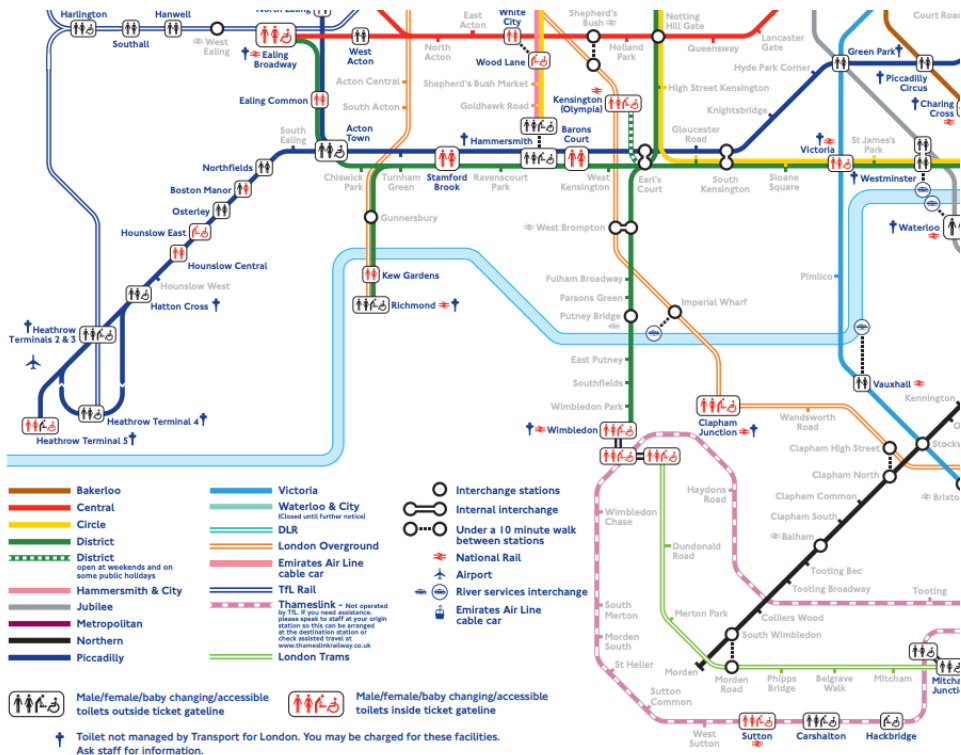
网站上关于无障碍交通出行的指南

网站上关于各类目的地包括酒店、餐厅、景点的无障碍指南

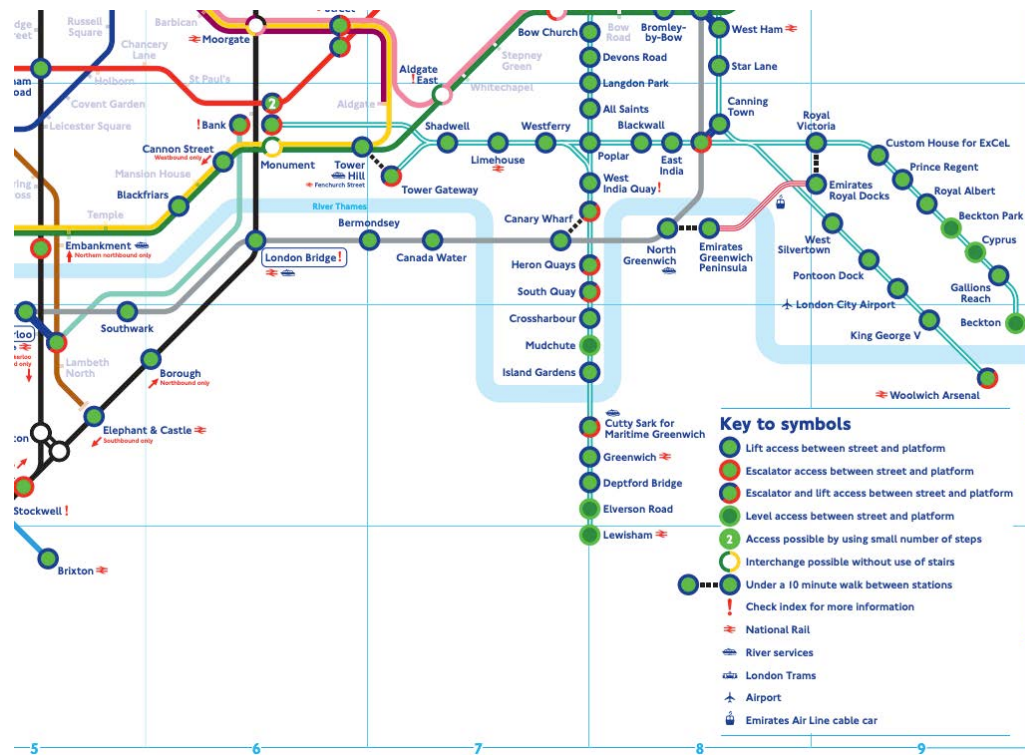
国际无障碍设计：伦敦

公共交通无障碍

伦敦交通局（Transport for London）发布了一系列乘坐伦敦地铁的无障碍出行地图，方便旅客提前计划好出行。



伦敦地铁无障碍卫生间地图



伦敦地铁关于避免楼梯的无障碍地图

国际无障碍设计：伦敦

公共交通无障碍

伦敦交通局正在引入越来越多的无阶梯出行（Step-free access），涵盖不同的出行网络包括地铁、公交、渡轮等。



伦敦所有公交车都配有可伸缩坡道



地铁车厢与站台间的无高差方便了轮椅使用者及拉行李和推婴儿车的人

国际无障碍设计：伦敦

人行道无障碍

鉴于伦敦市中心地铁的无障碍设施有限，轮椅使用者往往要依靠人行道出行。伦敦人行道的无障碍设施是比较优秀的。



绝大部分路口都有路缘坡道



许多人行横道有视觉和听觉信号，让行人知道什么时候可以安全过马路

图片来源：WheelchairTravel

国际无障碍设计：伦敦

出租车无障碍

值得一提的是，100%的伦敦黑色出租车都可供轮椅乘客方便搭乘，并可免费搭载辅助犬。大多数出租车为乘客提供了各种额外的辅助工具，例如坡道、转动座椅等。



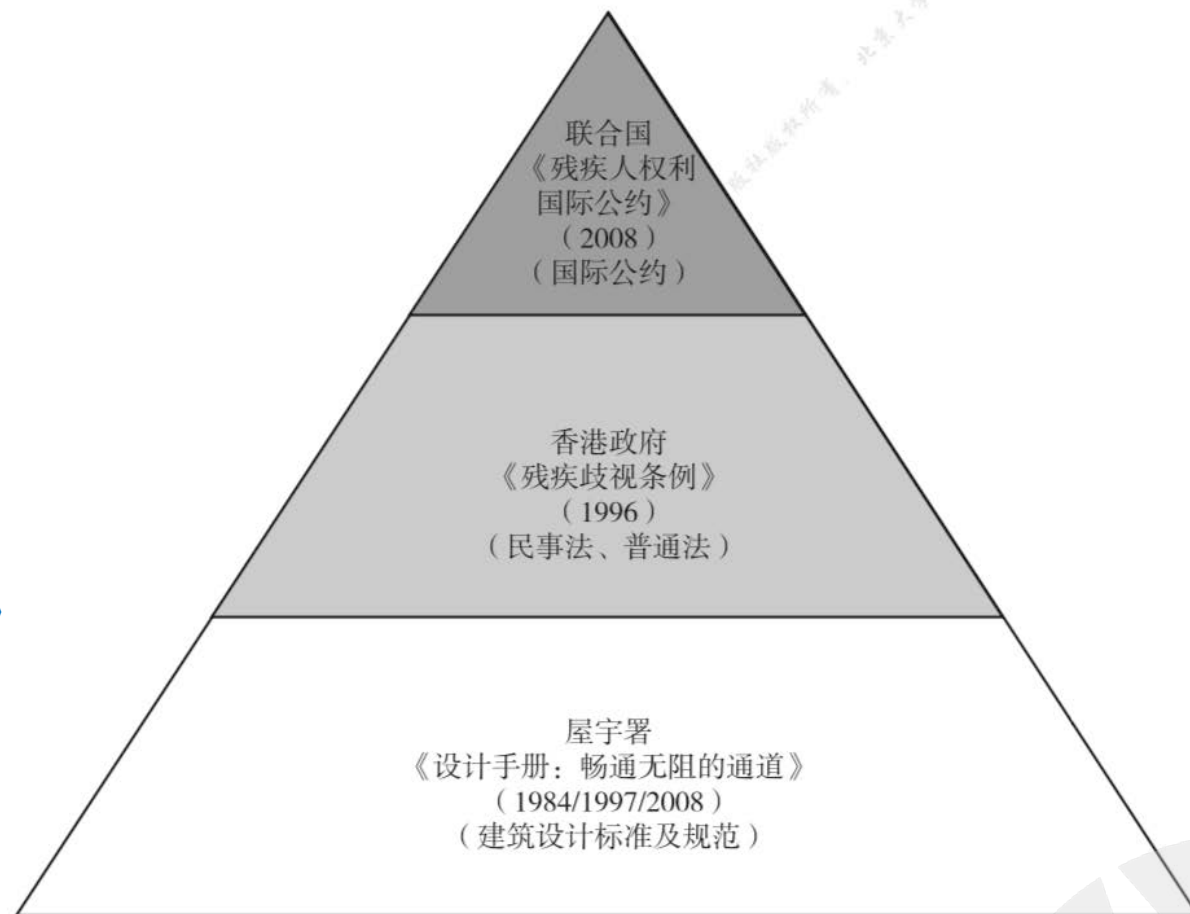
图片来源：网络

国际无障碍设计：香港

自上而下的指导原则

香港地区现行无障碍环境建设的主要指导原则自上而下分为三个层次。

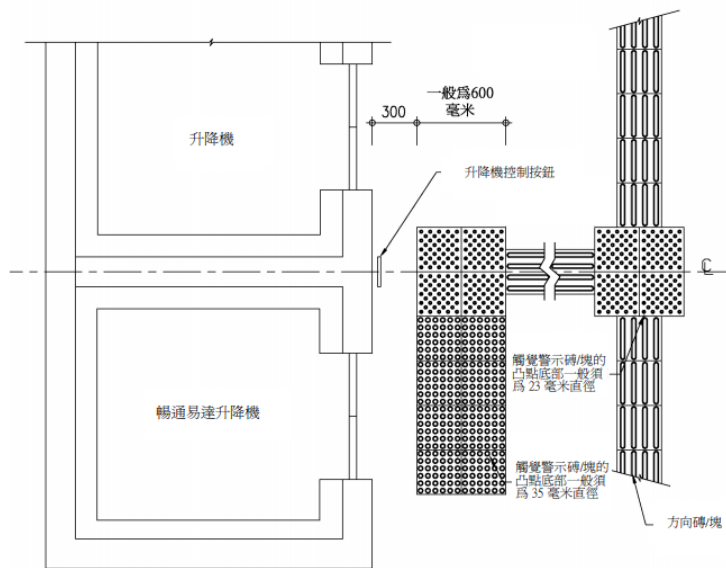
- 最高及最广义的层次为联合国《[残疾人权利国际公约](#)》。
- 第二层次为香港政府《[残疾歧视条例](#)》，条例旨在保障香港地区残疾人的公民权，对香港地区的所有建筑物都具备约束力，条例要求楼宇所有者为残疾人提供能够平等使用建筑物的合理设施。
- 第三层次为屋宇署在《[设计手册：畅通无阻的通道2008](#)》中对于无障碍通道的强制性规定，这部分内容作为最低建设标准被纳入《建筑物条例》，用以审查新建建筑（政府建筑及公屋除外）在报批阶段是否合乎要求。



香港现行无障碍环境建设的主要指导原则

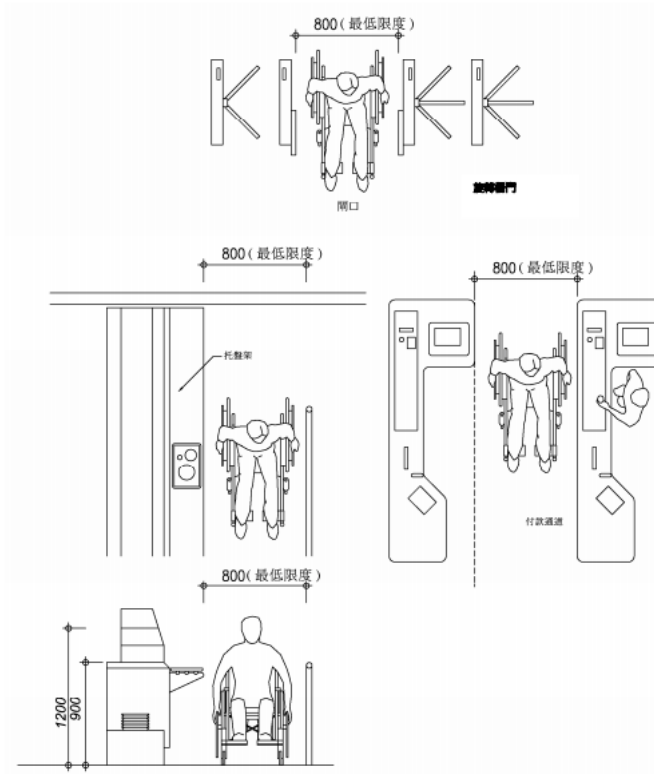
国际无障碍设计：香港

设计手册：畅通无阻的通道2008



*所有尺寸均以毫米為單位

圖 33 – 升降機範圍的觸覺引路帶



*所有尺寸均以毫米為單位

圖 18 – 受管制通道的闊度



国际无障碍设计：香港

“人人畅道通行”计划

2012 年 8 月, 香港政府正式推出 “人人畅道通行” 计划, 旨在扩大政府在行人天桥、高架行人路和行人隧道加装无障碍通道设施计划的范围, 以方便市民出入。



高架人行路



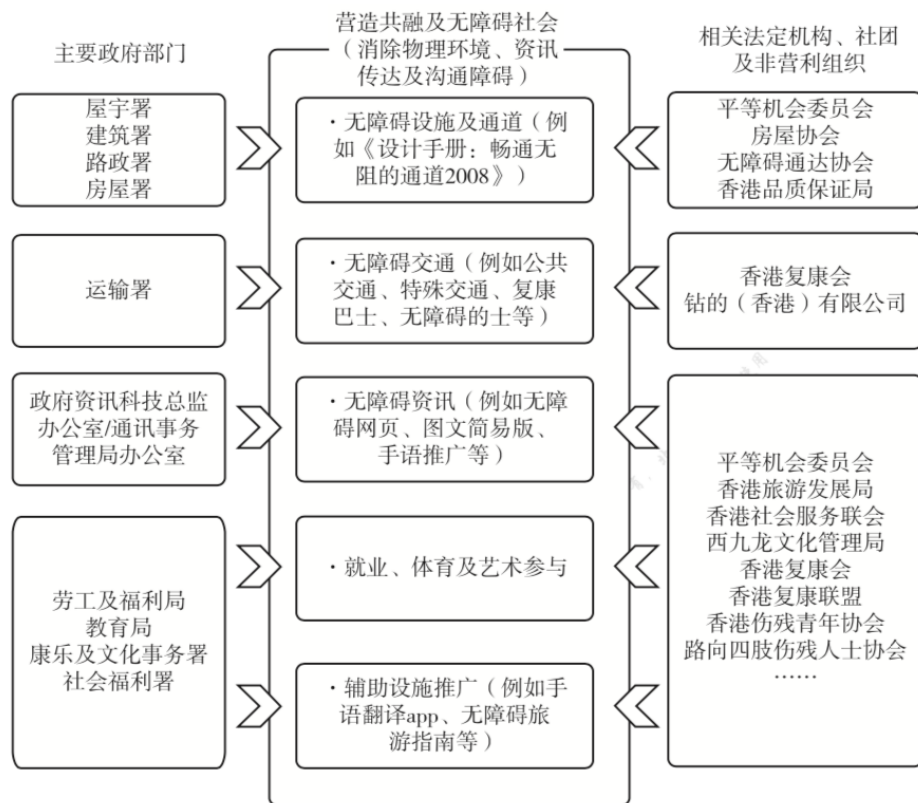
行人天桥



行人隧道

国际无障碍设计：香港

多方力量配合的香港无障碍环境营造体系



香港无障碍环境营造体系



自 1978 年起, 香港地区亦设置了复康巴士服务——复康巴士为经过特别改装的车辆, 专为不能使用公共交通工具的残疾人士提供安全便捷的点到点特别交通服务。



香港伤残青年协会编纂的《无障碍去街 Guide》小册子, 为有需求的人士提供相应的无障碍旅游资讯, 并倡导大众关心残疾人旅行时的需求和遇到的困难, 唤起社会团体和机构对于“无障碍旅游”理念的认同。

国际无障碍设计：加拿大金斯顿

以2025年全面实现无障碍社会为目标，金斯顿市先后制定了《2013—2017年金斯顿市无障碍环境建设规划》和《2018—2022年金斯顿市无障碍环境建设规划》。

Table of Contents

1.0	Executive Summary	2
2.0	Legislative Background	2
3.0	Municipal Accessibility Advisory Committee (MAAC)	2
4.0	Council's Commitment to Accessibility Planning	4
5.0	Barriers	5
6.0	Planned Strategies and Actions for the Identification, Removal and Prevention of Barriers (2018-2022)	5
6.1	Customer Service	6
6.2	Clear and Accessible Communications	8
6.3	Accessible Employment	10
6.4	Transportation	11
6.5	Enhancing Accessibility of Our Public Spaces	12
6.6	Demonstrating Accessible Procurement	13
7.0	Conclusion	14

City of Kingston 2018-2022 Multi-Year Accessibility Plan



国际无障碍设计：加拿大金斯顿

该规划旨在预防，识别和消除对于残障人士的种种障碍。需要考虑的障碍有：

- **物理障碍**：限制或阻碍物理访问的功能，建筑物或空间。例如一段太窄的通道无法容纳乘坐轮椅人士。
- **交流障碍**：处理，传输或解释信息的障碍。例如太小而无法阅读的手册或无法提供其他格式的文件。
- **态度障碍**：直接或间接歧视的偏见或假设。例如假设有语言障碍的人无法理解你。
- **技术障碍**：技术不能或不被修改为支持各种辅助设备和/或软件。例如不提供增加的文本大小或对比度选项的网站。
- **体系障碍**：组织的政策，实践和程序中没有考虑到无障碍性。例如把驾照作为雇佣条件。



国际无障碍设计：加拿大金斯顿

五大规范

➤ 无障碍客服

- 在有效政策，程序，工具和资源的支持下，确保残障人士及时获得优质的商品和服务，以促进无障碍客服

➤ 无障碍信息与沟通

- 适用于残障人士的交流方式和信息提供，例如：网页浏览，博物馆参观

➤ 无障碍就业

- 确保更多残障人士在城市的就业，参与和发展

➤ 交通

- 公共交通无障碍设计
- 无障碍出租车

➤ 公共空间设计

- 确保新建或翻新公共空间的无障碍设计
- 需符合《安大略建筑规范》对建筑环境中的无障碍要求



