



委员建议——

在家在校，残疾儿童都要“学得好”

编者按：

随着我国残疾儿童康复救助制度的建立和完善，学前残疾儿童康复基本实现全覆盖，残疾儿童入普率越来越高，残疾人教育事业得到大发展。但同时仍有一些问题需要得到解决。残疾儿童尤其是听障儿童入普校后，需要系列支持，随班就读的质量待提升；对于未入校的残疾儿童来说，当前的送教上门制度仍存在问题，亟待规范。

就上述问题，全国政协委员、中国听力语言康复研究中心主任龙墨，全国政协委员、中国残疾人艺术团团长邵丽华在今年全国两会期间提交了提案，给出了建议。



随班就读的孩子们也要很多支持，图为某小学课堂现场。本报记者 顾磊 摄

全国政协委员龙墨：

随班就读需精准施策

“经过学前康复，我国已有近90%听障儿童进入普校随班就读。”全国政协委员龙墨介绍，她根据摸底调查、与听障儿童家长及已大学毕业学生交流，发现在随班就读过程中，绝大多数老师是有爱心的，能耐心地对待孩子们出现的问题，但对助听设备及相关知识了解不够。

龙墨说，有的孩子个子较高，座位被安排在最后一排，而助听设备最佳的聆听距离在1-2米；有的老师习惯边走边解读书本内容，导致听障孩子理解困难，特别是英语阅读困难；随着儿童年龄增长，其自身生理缺陷逐步有所认知，再加上心理压力，容易出现缺乏自信甚至自卑的状况，不敢直

面学习中面临的困难和问题，甚至逐渐自闭。

为了巩固康复效果，让残疾儿童自强、自信、快乐成长，龙墨建议首先加强普校软、硬件建设，提高随班就读质量。“《特殊教育提升计划》的出台及‘一案一例’的提出，对不同类型、不同程度残疾儿童如何更好地接受教育提出许多具体要求，特别是特教学校硬、软件均有提升，但普校的随班就读环境参差不齐，在细节上仍有欠缺，需进一步精准保障残疾儿童得到高质量的融合教育。”龙墨说。

龙墨举例说，康复后的听力残疾儿童在安静环境下沟通交流效果很好，但在混响较明显及有较多背景噪声的环境

中，聆听仍存在较大困难，“接收听障儿童的班级应在环境上做简单的吸音处理；在做集体或小组讨论时尽可能安排听障儿童在人数较少的小组；随着听障儿童进普校随班就读越来越普遍，学校可配备适量的无线调频系统以便听障儿童在任何环境下均可保证聆听效果，而对于其他类别残疾儿童也应考虑就学是否便利，如肢体残疾儿童入学、如厕是否无障碍，等等。”

其次，龙墨建议社工进校园，加强残疾儿童心理关怀。

“我曾见过不止一例植入人工耳蜗且听、说很好的听障儿童进入青春期后，因心理不稳定、沟通交流不如健听儿童、学习压力大等原因，导致自我封闭，家长

十分痛苦。”龙墨说：“如不及时疏导，容易导致性格上的缺陷。建议小学、中学配备社会工作者，随时了解残疾儿童的心理状况和问题，给予协调、疏导，让孩子们身心健康，更加阳光，快乐成长。”

此外，她建议加强学校、教师培训，落实好绩效倾斜政策。

目前在特教学校，师资有特效津贴，对接收残疾儿童的普校教师，只是在生均经费拨付时有政策。“对于一个认真负责的教师来说，教授残疾儿童确实要付出更多的耐心和时间，教育部门应向这样的老师进行绩效倾斜。同时也要对教师进行各类残疾相关基本知识的培训，使老师愿意教授残疾儿童，对残疾儿童的关爱更加精准化、个性化。”龙墨说。

全国政协委员邵丽华：

尽快健全送教上门制度

送教上门是我国残疾儿童少年接受义务教育的途径之一，保障无法到校学习的重度或多重残疾儿童受教育的权利。邵丽华介绍，截至2020年底，我国适龄残疾儿童少年义务教育入学率达到95%以上。送教上门发挥了重要作用，但也存在不少问题。

一是送教上门的人数和比例过高。教育部数据显示，2018年至2020年，我国送教上门在校生成数为11.64万人、17.08万人、20.26万人，分别占当年特殊教育在校生总数的17.48%、21.5%、23.0%。邵丽华认为：“送教上门本来只是不得已的补充手段，却成为残疾儿童教育安置的主要形式之一，违背了这一制度设计初衷。”

二是送教上门的实施标准缺失，送教对象被泛化。现有法律和政策文

本均强调保障残疾儿童受教育权利和评估受教育能力，但教育安置的评估标准缺失，导致不少可以入校的，特别是部分中轻度残疾、具备自主能力的残疾儿童被动成为送教上门对象。

三是送教内容不明确、时长过少，普遍存在以送关怀、送温暖、送物资代替送教的现象。送教课程的设置、内容、资源等均有待提升空间。一项对西南地区522名送教上门家庭的调查发现，74.7%的残疾学生每月仅接受1-2次送教，每次学习时间绝大部分在2小时以内，送教效果不明显。

四是送教队伍建设不足。目前，全国25个省份已制定送教上门相关文件，但多数规定较为笼统，缺乏可操作性。

就此邵丽华建议进一步明确送教上门的概念、内涵：“由教育部牵头，深

入总结特殊教育改革试验区经验，尽快厘清送教上门到底是什么、送什么、送给谁、送到哪儿、送多少、谁来送、怎么教、如何评价等核心基础概念及相关内涵，以便对送教人员类型、专业能力和配置比例作出界定。”

同时，进一步明确教育安置相关评估标准。教育法律法规和政策文件中多次出现“接受教育的能力”“适应学校学习生活的能力”和“身体具备一定的学习条件”等概念，没有否认教育需要一定的基础条件和能力。教育部应进一步明确上述概念的具体评估标准，并制定操作指南。

此外，应下大力气压缩送教上门人数和比例。邵丽华认为应着力加强随班就读、扩大特教学校安置能力，充分发挥资源教室和特教班作用，改善特教学校办学条件，严格控制送教上门人数和

比例。同时将教育功能纳入残疾儿童康复机构，让重度残疾儿童在接受康复的同时，也发展接受知识能力，以便回归学校。

最后，邵丽华建议应进一步提升送教上门质量。一方面要加强送教师资队伍，建立专（兼）职服务、购买服务、志愿服务相结合，固定与临时相结合的动态专业师资队伍，提供多样化服务；研制相关培训课程，组织开展相关研讨，解决送教中的同质性难题；同时做好利益保障，在工资待遇、职称晋级、评优评选等方面向其倾斜，保持送教师资队伍稳定性。另一方面要充分发挥家长作用。争取残疾儿童家长对送教上门工作的支持配合，加强对家长的宣传、培训和支持，指导他们继续在非送教时段巩固送教效果。



蓝皮书指出——

残疾人事业发展取得历史性变化

本报记者 顾磊

社会科学文献出版社、中国残疾人事业新闻宣传促进会、中国人民大学残疾人事业发展研究院近日共同发布《残疾人事业蓝皮书：中国残疾人事业研究报告（2022）》（简称“蓝皮书”），该蓝皮书首次以“残疾人事业”为主题。

中国人民大学教授、残疾人事业蓝皮书副主编杨立雄认为，残疾人保障内容从基本生活保障发展到包括就业、康复、教育以及精神文化等在内的全面支持；残疾人支持主体从政府一元保障发展到多元主体协同参与；残疾人保障形式从社会救济发展为建立法律保障、有法可依，残疾人事业发展取得历史性变化。

蓝皮书介绍了北京2022年冬残奥会备战参赛相关情况和残疾人群众性体育活动、竞技体育、康复体育和残疾人体育教育等方面的发展现状。自2008年北京残奥会后，残疾人竞技体育的辉煌成就带动了残疾人群众性体育活动迈上新台阶。“十三五”时期，残疾人群众性体育活动立项比例较“十二五”时期明显提升。2016年，全国残疾人健身示范点数量为5416个，2020年达到13313个，超额完成“十三五”期间的计划任务。2020年，各地残联通过自主组织开展培训和联合同级体育部门培养的形式，共培养、发展残疾人社会体育指导员139206名。

残疾人竞技体育发展方面，东京残奥会是我国参加境外残奥会以来参赛大项最多的一届，中国代表队共有运动员251名，代表团参加了20个大项341个小项的角逐，4个集体项目全项目参赛，最终获得96枚金牌、60枚银牌和51枚铜牌，连续5届残奥会金牌、奖牌双第一。我国在国际残疾人体育赛场上取得丰硕成果的同时，国内赛事也取得丰硕成果，2019年至今，在天津市、陕西省相继举办全国残运会和特奥会。2022年北京冬残奥会申办成功后，我国冬残奥参赛项目由原先的2个大项发展到6个大项。

报告指出，目前，残疾人所参与的活动大部分仍然是由残联组织，社会力量参与度不高，缺少活动经费是制约残疾人自主开展体育健身活动的主要因素之一，体育活动场所和适配器材的缺少也是阻碍残疾人参与活动的重要因素。蓝皮书提出，应立足包容性计划与专项计划相结合的发展道路，扩大“全民健身计划”及其他体育政策的包容性。同时，建立相关部门“共建、共治、共享”的工作格局，出台一项残疾人群众性体育活动政策时，应充分考虑相关部门各自原有的工作体系和制度，在此基础上，重新定位各自角色，进一步界定政府、市场、社会以及政府不同部门的职责权限；此外，还应明确残联代表、服务、管理的职能和定位。



中国红十字基金会捐赠助力

郑州地铁实现“应急救护一体机”全覆盖

记者 舒迪



3月10日，由中国红十字基金会“滴滴应急救援项目”捐赠，河南郑州地铁“应急救护一体机”暨数字化应急救护体系启用。首批276台一体机在车站站内安装完毕，实现郑州地铁既有运营车站站厅、站台层全覆盖。

“应急救护一体机”包含体外除颤仪(简称AED)、急救包和急救知识普及宣传屏。AED是一种能够自动识别异常心律并给予电击除颤的急救设备，被誉为抢救心脏骤停患者的“救命神器”。急救包内含急救绷带、止血带、创可贴等20余种急救物资，可为广大乘客提供创伤止血和包扎等医疗服务。此外，该设备还具有设备查找、导航、呼救、急救知识学习等服务功能。

据悉，中国红十字基金会“滴滴应急救援项目”由中国红十字基金会携手滴滴公益基金会，联合河南省红十字会为郑州地铁分期分批捐赠安装“应急救护一体机”，旨在提高公共场合现场施救的应急效率和救护能力。

“滴滴应急救援项目”此次捐赠郑州地铁集团401台“应急救护一体机”，确保2023年底前开通运营线路所有车站站厅、站台层实现全覆盖。除首批276台一体机外，其余一体机将在后续新线路开通后逐步配置。

为确保车站工作人员能在紧急状况下为需要帮助的乘客提供正确有效的救助，郑州地铁集团已联合河南省红十字会委托省红十字培训中心的师资力量分批对所有车站的客运人员开展了应急救护培训。

据介绍，经过近两个月对现场救护基础知识及创伤救护、气道异物梗阻、心肺复苏及AED使用等实操技能的学习，所有车站客运人员全部通过专业考核，取得了“红十字救护员证”，在遇到站内乘客出现心脏骤停等突发状况时，可第一时间对患者进行救助。

中国红十字基金会“滴滴应急救援项目”同时还向河南省捐赠20万只出行便携急救包，将发放给网约车、出租车、公交车、地铁司机等高频出行人群，增强他们的应急救护意识和能力，进一步提升社会公众的自救互救能力。

出行便携急救包适用于各类出行群体，以网约车、出租车和公交车为主要目标群体进行定制开发，采用硬质包体，装配破窗器、手电、求生哨等20余种急救物资。

“顶梁柱”项目实现保障1000万人次目标

本报讯(记者 顾磊)记者自日前在京举行的“2022年‘慈善与健康’座谈会”上了解到，中国扶贫基金会顶梁柱健康公益保险项目已实现保障1000万人次的项目目标。

据了解，2017年，在原国务院扶贫办和国家卫健委的指导下，中国扶贫基金会、阿里巴巴公益、支付宝公益及蚂蚁金服保险平台联合推出顶梁柱健康公益保险项目。项目充分发挥互联网平台优势，以聚焦社会需求为导向不断优化升级，通过保险的形式聚焦欠发达地区低收入群体，采用“保险+公益+互联网”的机制，利用区块链等技术，广泛动员社会群众参与社会救助，为欠发达地区低收入家庭

顶梁柱提供健康保障。

2021年顶梁柱健康公益保险项目实现优化升级，一是拓宽保障人群，对农村低收入人群应保尽保；二是在原有医疗保障基础上增加意外保障，打造综合性公益保险。截至2021年底，该项目累计动员近81亿人次参与捐款，累计筹集资金近3.7亿元，惠及12省100县1335余万人次，实现了保障1000万人次的项目目标。

中国扶贫基金会相关负责人表示，将深入推进紧密型县域医疗卫生共同体建设，进一步扩大公益项目的受益覆盖率和社区参与度，守住不发生规模性返贫的底线，为乡村振兴贡献公益组织的力量。

全国政协委员李庆忠：

建设盲人养老院

本报记者 赵莹莹

全国政协委员、中国盲协主席李庆忠介绍，据我国残疾人抽样调查数据显示，在8500多万残疾人中，60岁及以上老年残疾人口占全部残疾人口比重的53.24%。老年残疾化、残疾老龄化趋势较为突出，而且随着我国老龄化状况的迅速加剧，这一趋势还可能进一步加剧。

“十四五”期间，我国推动养老事业和养老产业协同发展，健全基本养老服务体系。《“十四五”残疾人保障和发展规划》提出，支持养老机构完善服务功能，接受符合条件的盲人、聋人等残疾老年人。李庆忠表示，要落实好国家有关部门，必须认真研究老年人特别是其中的残疾、失能和半失能老年人的个性化需求并作出对应的政策安排。

据中国盲协的调查，与普通

人一样，大部分盲人愿意居家养老或社区养老，但是老年盲人单身、无子女、夫妻双盲的比例显著高于普通人，独立生活的盲人本来就存在许多生活困难，老残一体更是雪上加霜；有的老年盲人由于不愿为子女增加负担而选择机构养老。因此，盲人对于机构养老比普通人有更高的需求。

据调查，盲人在申请进入普通养老院时往往遭到拒绝。目前，养老机构无障碍条件往往不具备或不完善，也缺乏服务盲人的经验和规范。有的盲人进入养老院后，被当作重度失能老人而过度监护，导致养老生活很不愉快。由于视觉障碍，有的盲人在与健全人交往中会有一些障碍，加上无障碍环境不完善，他们难以融入养老院的普通老年人中，而更愿意和其他盲人一起生活。

李庆忠介绍，根据这一需求，有些国家和地区设立了专门的盲人养老机构。目前，我

国也建立了第一家民营盲人养老院——沈阳海漫智慧养老中心。由于是专门的盲人养老机构，其可以为盲人提供更有针对性、更加贴心的无障碍环境和服务，盲人在其中完全可以自由活动和生活，养老生活质量很高。

“由于老年人来自全国各地，这个养老院不能与其他养老院一样享受到的地方支持政策，而且外地老年盲人虽然有人住需求，但是由于离家乡和亲人太远，加之不习惯当地的气候条件，因而不能实现机构养老的愿望。”李庆忠说。

他建议，在进一步总结现有经验的基础上，在国家相关的养老院建设规划中，提出盲人养老院建设的要求。“各省至少建立一所公立盲人养老机构或民办助的盲人养老院。同时，提倡普通养老机构开办盲人养老专区，为盲人群体提供更加个性化、更加贴心的养老服务。”

相关新闻

全国政协委员李庆忠：

应落实盲人异地免费乘车

残疾人保障法规定，盲人持有效证件免费乘坐市内公共汽车、电车、地铁、渡船等公共交通工具。然而近年来，中国盲协多次接到盲人的相关投诉，希望保障他们异地乘坐市内公交的权益。据调研，目前全国大部分城市落实较好，但各地存在着免费方法不统一、手续烦琐的问题，如重庆市、沈阳市要求只有本市户籍的盲人持有“爱心卡”才能免费乘坐轨道交通，无锡市须办理“残疾人乘车卡”，上海市盲人须办理《上海市盲人（乘车）证》等。李庆忠认为，这些做法主要是为了方便政府补贴的核算，但对于外地户籍的盲人则增加了无形的障碍。

“落实残疾人保障法中关于盲人凭借残疾人证等有效证件享受免乘政策的的规定是交通等职能部门的义务，不是可做可不做的具体业务，也不能因为户籍归属问题而使非本地户籍盲人不能享受这一权益。各地交通运输部门应不折不扣地落实相关法规。”李庆忠说。

他建议，首先，交通运输部等部门进一步落实残疾人保障法及《“十四五”残疾人保障和发展规划》有关要求，加强对盲人持残疾人证等有效证件免费乘坐市内公共交通工具权益的保障；其次，应要求各地政府职能部门对于外地盲人免费乘坐本地市内公共交通工具制定相应的服务办法。

了无形的障碍。