

“无障碍是个圆圈,哪个点断开了,就是有障碍的。”

——广州轮椅使用人士张健

提及无障碍设施,有人首先想到的即是残障人士,并抱着“与我无关”的心态。实际上,每个人或多或少会碰到出行不便之时,或因生病、怀孕,或每个人都会面临的年老,有时候只是在提着大件行李出门时。不过,最常使用无障碍环境设施、对其体验是否良好感受最深的,的确是需要上班通勤的残障人士。盲人按摩师李伟在广州五羊新城一所中医院上班,在广州生活近10年的他,日常的生活轨迹是医院和家里两点一线。他对新快报记者坦承:“很多无障碍设施做得不够完善,一个人去陌生的地方还是很困难。”

2018年第二次全国残疾人抽样调查数据显示,广州像李伟这样的视力残疾人士有60927人。

常使用广州无障碍设施的他们怎么看



盲人李伟出行记: 盲杖被撞断过2根 幸好还能坐地铁

■盲人按摩师李伟举着他的盲杖过没有红绿灯声响装置的斑马线。

“盲道是靠不住了”

4月13日下午5时,李伟下班了,他将乘坐地铁,从五羊邨回到西门口的家。新快报记者陪着他前行,看到从李伟上班的中医院到地铁200多米的路上,盲道时断时续,部分还被建筑施工的挡板围蔽起来。李伟对记者说:“盲道是靠不住了,只能依赖手中的盲杖。”

拿着盲杖,只能感受到微弱光线的李伟来回探路,触到障碍物就调整方向,盲杖敲击地面发出的回声,能够帮助他判断路障情况。在没有人行道的小路上,两辆小车正在会车,不停地变换着位置。李伟穿梭于车的间隙通行,看上去险象环生。

人行道的尽头大多有拦路的圆石柱,有时还会突然冒出台阶,由于盲道的功能基本失效,他很难判断尽头的位置,撞到石柱是家常便饭,只能小心探索。走得多了,哪里有石柱、台阶、拐弯处,李伟说,他脑海里都有一张地图。

“红绿灯声响装置非常少见”

过马路是最让李伟头疼的事。寺右新马路上的一处人行道没有安装红绿灯,更没有声响装置,行人、机动车、电动车来来往往。李伟一边侧耳倾听是否有来车,一边慢慢穿行,他举起盲杖指向前方,提示来车注意到自己。李伟说,走这段路最让自己心惊肉跳,他被冲过斑马线的车撞断过2根盲杖,为此家里经常要多备着几根。

在靠近西门口地铁站的人民中路上的一处斑马线,装备有带声响装置的红绿灯。红灯亮时,有缓慢的提示音,绿灯时则转为急促的滴答声,

李伟能安心地走过去。他很喜欢这样的声响装置,只可惜在广州好像不多见。偶尔坏了,打电话反映也能很快修好。“盲道这些年慢慢铺开了,但红绿灯声响装置非常少见,很不方便”。

夸一夸地铁:自己出行没有问题

在广州生活了10年,李伟也感受到,广州地铁里的无障碍设施和服务做得越来越好,所以他才能通过地铁出行。在五羊邨地铁站A入口,有垂直电梯直通站厅和站台。李伟说,自己偶尔也会用垂直电梯,电梯有盲文和语音播报,人很多就选择走步梯。

从进站通道到地铁闸机口,一路铺设着盲道,李伟沿着指引前行。在拐弯处、岔路或台阶处,盲道上的条形凸点就变成了圆形凸点,他说,这样的设置非常细致,可以及时注意到变化。另外,虽然偶尔车厢里比较吵闹,但报站声音都比较清晰。

记者看到,一进站,就有地铁工作人员上前搀扶李伟,打开免费通道,把他送下扶手电梯。站厅上的工作人员还通过对讲机通知站台和终点站——西门口地铁站的工作人员对接。李伟说,自己是从2018年开始坐地铁的,当时地铁的工作人员带他走过几次,自那以后他就能独立坐地铁上下班了。“坐地铁出行的盲人不多,工作人员都认识我的,看到就会过来帮忙,真的要为他们点赞。”

李伟说,相比地铁,公交的无障碍设施就做得不尽如人意。以人民中路公交车站为例,站台上设有盲文站牌,但只标注了部分线路和方向,信息不全。他认为,最好是能标注出所有停靠的线路,并列出起始站。

能“听”着上公交车,还能足不出户办理政务

科技“达人”韩织优:

给助残科技点赞, 但还需要细致管理

韩织优是广州市东升医院的一名盲人按摩医师,经常坐公交车出行。她在手机上下载了“听听巴士”APP,公车一进站,APP就会有声音提醒,公车上的喇叭同步响起,引导她走到车旁。记者了解到,这套公交导盲系统是由广州市残联和市交委(现市交通运输局)在2016年共同推出的一套出行系统。

但她也发现,很多公车的喇叭系统坏了之后,没有得到维修,便利性大大降低。有时候很多辆车一起进站,不知道哪一辆是自己要坐的车,有的车停靠的位置距离人行道太远,她只能向其他乘客求助。

5月起将实施的《广州市无障碍环境建设管理规定》明确不再局限于无障碍设施建设管理范畴,全面涵盖了设施无障碍、信息无障碍、服务无障碍等内容。

在足不出户享受政务服务的同时,韩织优也遇到了一些困扰。她说,很多政务APP在登录的时候,需要输入图形验证码。他们向残联反映之后,现在可以截图发给志愿者,让他们帮忙看。解决了这个问题之后,又出现了滑动滑块、实时拼图等各种登录方式,没办法远程找人帮忙。

而在日常生活中,取快递的时候,操作快递柜屏幕也是一个障碍。她会选择直接下楼拿,或者找其他人帮忙取,“快递柜加个语音功能,或者软件的验证码做成数字符,都不是难事,但需要设计者有这个意识”。

轮椅使用人士张健:

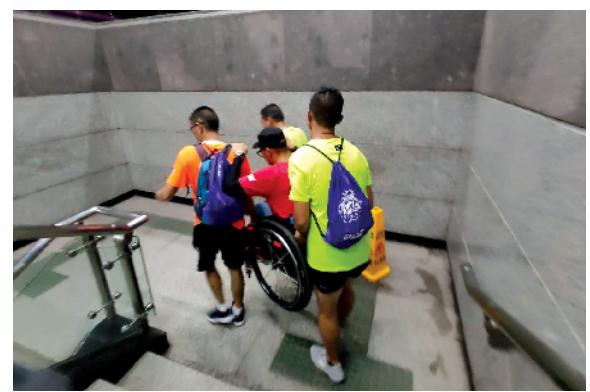
无障碍环境设施建设 需要换位思考与不断完善

“无障碍是个圆圈,哪个点断开了,就是有障碍的。”广州轮椅使用人士张健在接受新快报记者时表示,无障碍环境设施建设“既大又小”——大在范围,小在细节,从源头设计到日常维护,都需要换位思考与不断完善。在广州生活了17年,张健靠76场马拉松赛事,倡导公共场所无障碍出行,亦用自身行动鼓励残障人士多走出家门。

平日里,张健有时会到海珠湖锻炼,但每一次的到达与离开,他均得费些心力。根据要求,广州地铁站点需预留一个无障碍出口,方便轮椅人士、持大件行李旅客、推婴儿车者等群体进出地铁站。“大塘站的B口一出来就是海珠湖,但A口才是无障碍出口。”因此,他每次从A口出站后,都需绕马路走一个半圆弧形,“绕马路其实很危险,特别是坐轮椅,高度比行人矮,卡车那类大型车辆的高度,容易有视觉盲区。”

“很多无障碍设施设计、建设了,但没有真正的落到细节。”张健说,不仅是自己,他亦多次发现不少父母带幼儿到海珠湖游玩时,需妈妈抱着孩子、爸爸手扛婴儿车,才能“克服”长长的楼梯,从B口进出。

对于李伟十分满意的广州地铁,张健也予以了肯定,不过他也指出,有时地铁设施也存在维护不及时、设备有“短板”等问题。张健说,有一次他与几位轮椅人士一同搭乘地铁出行,出站时才发现电梯轮椅升降装置的一次充电,无法将自己与朋友们都送上路面,“再充又得花上个把小时”。



■轮椅使用者张健的朋友协助他进入地铁站。受访者供图