

广州无障碍环境建设仍存在待完善的“短板”，专家表示：

# 新规要落地到位 还需细则来支撑

无障碍设施的不完善，让残障人士成为城市里的“隐形人”，也让老人、伤病者等群体出行大为受限。今年5月1日即将施行的《广州市无障碍环境建设管理规定》(下称《规定》)有望改善这一局面。

广州市残联、人大代表、民主党派人士在接受新快报记者采访时认为，新规要落地到位，还需要具体的细则来支撑，要建立沟通机制，市民发现无障碍设施被破坏或者需要维护，可以及时反馈。还要完善规划设计，填补无障碍设施建设的“盲区”“盲点”。更要重视新技术的应用，加大财政投入，提高无障碍设施的科技含量。



▲天河区棠东东路，盲道上有两根电线杆，盲人不易通行。

▶天河区棠东东路，数百辆共享单车占满盲道。

## 新规起草背后： 三成受访者认为无障碍设施未达效果

据了解，《规定》的送审征求意见稿由广州市残疾人联合会负责起草，就起草过程，新快报记者采访了广州市残联。

市残联维权处主任科员黄毅表示，第二次全国残疾人抽样调查数据显示，广州市残疾人比率为5.26%，残疾总人口约为521200人，“残疾人、老年人等群体出行，对无障碍环境的需求日益增加。”

此次新规所提及的群体对象包括但不限于残疾人、老年人、伤病患者、孕妇和儿童等社会成员，“不只限于残疾人，这透露出政府部门和残联组织无障碍理念的转变。”黄毅解释说，比如从街道、人行道到马路的衔接，这个过程需要缘石坡道平稳过

渡，便于出行，可往往会遇到台阶，“对于推婴儿车者、老年人、骑行者都会不方便、不安全，无障碍设施关乎每个人。”

他透露，市残联作为《规定》的起草单位，在起草之前开展了全市范围的无障碍满意度调查，涉及视障人士、听障和语言残疾人士、智力残疾、残疾人家属、老年人、孕妇、儿童和普通社会成员等，通过1015份调查问卷和492个地点实地调查，结果显示，近七成受访者对无障碍设施表示满意，近三成表示未达到应有的效果。

调查还显示，地铁、火车站、医院和交通要道的无障碍设施完善程度高、质量好，而人行天桥、地下通道、公交出行的则相对不足。

## 建议1 建立沟通机制，设施被破坏时可以及时反馈

“新规的出台，对于残疾人来说是好事，不过要落地到位，还需要具体的细则来支撑。”广州市融爱社会服务中心总干事张倩昕在接受记者采访时表示。

《规定》指出，任何单位和个人不得损毁、擅自侵占无障碍设施或者改变其用途。无障碍设施的所有权人和管理人应当对无障碍设施进行日常巡查，及时维护和修复，确保无障碍设施正常使用。

张倩昕建议：“要建立一个沟通机制，比如发现了无障碍设施被破坏或者需要维护，可以通过网络平台反馈给相关部门，及时跟进。”

广州市残疾人服务协会相关负责人也提出，要有相应的职能部门监督《规

定》实施情况，注重无障碍设施的“用户体验”。对于目前无障碍设施不规范、不到位的情况，这位负责人认为，政府部门要多听听残障群体的声音，调查、了解群体需求，避免出现设施建设不规范的情况。

“要提升无障碍环境，需要政府部门、残障人士、老年人、妇联等组织和社会公众方方面面共同努力。”市残联维权处主任科员黄毅表示，要切实消除残障人士、老年人等特殊需求群众的顾虑，让他们在日常生活中大胆走出家门，不可忽视的是要加强宣传，培养全民的无障碍意识。黄毅建议，可以考虑在教材中体现无障碍内容，“从小培养大家对无障碍环境建设的知晓和关注”。

## 建议2 设施缺连贯性与整体性，要建立标准化系统

广州市人大代表、广州大学建筑设计研究院副院长王河认为，广州无障碍设施的规划建设启动得比较早，也在逐年完善。如今在建设项目的立项、规划设计时都要求明确体现配套的无障碍设施，亦将其作为验收标准之一。

然而，他提出，在无障碍环境建设方面，广州仍有待完善的“短板”。他观察到，广州的无障碍设施缺乏一定的整体性、连贯性、统一性，换言之，这些设施均不成系统。他解释，像盲道的设置，可能某个小区与市政道路都有铺设盲道，但出了小区还未到达人行道的路段，便存在着设施“空白”，这就造成了所谓的盲道“断头路”。

对此，他建议，构建一个无障碍设施建设系统，打通不同建设主体的标准，完善规划设计，填补设施建设的空白区域，清除“盲区”“盲点”，这也符合城市精细化管理的要求。

此外，不少无障碍设施存在着建好不能用、用不久、被霸占等情

况，王河认为，这是由于相关责任没有落实到人。因此，系统的构建亦可划分责任主体，以便对建好的无障碍设施进行监管维护。

目前，广州近2000座人行天桥多数缺乏无障碍电梯，给部分市民日常出行带来不便。而近年来旧天桥改造的项目推进，亦不尽如人意。新规也对交通站点、道路出行、公共场所等提出了不少具体的无障碍设施建设规范，并要求新建的要符合这些规范，已建成但未达标的则要逐步完善。

针对这个情况，王河建议要分区域、分批次进行，并制定项目推进时间表。先改造完善一些人员密集区域的天桥，像写字楼、商区、学校、医院等，每年按一定数量逐步推进。

至于改造完善所需的资金，他说，不能一味依靠财政拨款，而要提倡多途径共建。“像人行天桥改造提升，可以向附近居民单位募集捐款，或采用企业定期冠名方式，吸引企业投资建设。”

## 建议3 加大财政投入，支持无障碍产品技术研发

九三学社广州市委员会曾于2019年广州市“两会”期间提交了一份《助盲设施维护与建设的调研报告及献策》，该报告的执笔人罗嘉伦是广州卫生职业技术学院的一名老师，也长期关注无障碍设施的建设情况。

“一提起盲人，大家第一时间会想起盲人按摩。视障人士因为行动不方便，活动范围很容易受限，无论工作还是生活娱乐的可选项都大大减少，视障人士的生活可以更丰富多彩的。”罗嘉伦说。因此，很多年前他就开始参与助盲工作，主要关注出行问题。

他认为，新规最大的亮点是突出法治，相较于以前倡导式的提法，明确了责任人(组织)和设定标准，为无障碍设施建设提供了法律依据。

《规定》还提到，相关部门要编制本行政区域无障碍环境建设发展规划，对于广州的规划，罗嘉伦建议要规定财政投入的百分比，设立评估小组，对通过评估的无障碍服务加大投入。

他认为，以盲道、红绿灯声响装置为代表的无障碍设施需要花费大量成本铺设、维护。随着技术的发展，可以借助科技力量，提供更高效科学的设施。

“现在用的技术很陈旧，比如盲文指引，明眼人去找都要找半天，盲人更加找不到了。”他认为，以导盲系统为例，可以开发一套智能系统，埋设信号发射器，产品终端利用卫星定位、超声波、激光定位和视觉图像识别等技术，帮助盲人精确定位、导航，识别障碍物，理论上可以做到10厘米甚至更高的精度，盲人能快速了解周边的宏观、微观情况，再经过适当的训练，理论上可以用等于或略差于明眼人的速度去无障碍通行。

“这个做法远比盲道、导盲犬的解决方案优秀，成本上可以做到更节约，也不容易损坏。”他表示，目前已经有相关公司开始立项研发，由于基本无利可图，也希望有来自政府助盲专项基金的支持，加速研发进程。