

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表示,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的规范,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、商业、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。