



身边无障碍通道 如何真正“无障碍”

家门口

家门口的无障碍通道,有的太陡、有的太窄、有的压根就没有……连日来,本报“问‘题’于民”报道组接到市民关于“改造或增设小区无障碍设施”的建议和诉求近百条。

据了解,上海现有60岁及以上老年群体553.66万人、持证残障人士60.56万人。一个拐角、一排阶梯、一段陡坡……都会成为这当中许多人“越不过的坎”。今年1月15日,上海市第十

六届人民代表大会通过《上海市无障碍环境建设条例》,并于3月1日起实施。打造“无障碍之城”,如何让家门口真正“无障碍”?面对市民的呼声,记者和相关各方展开实地调研。

地铁站

记者调查发现,除了家门口,还有不少地铁站也存在同样的问题,如换乘通道长、坡度陡、没有无障碍电梯等,让身体不便或带着大包小包的乘客无奈感叹——“路难行”。

目前,上海地铁运营线路共有18条(含磁浮线),设车站508座,运营里程831公里,其中换乘车站83座。这些轨交线路串联成网,通过一个个地铁车站将人们送往四

面八方。一旦某个串联点出现“梗阻”,就会给人带来不好的出行体验。为此,市民希望相关各方尽快完善地铁站无障碍设施,让大家无忧出行。

记者手记

上海拥有非常发达的地铁网络,而地铁换乘站是城市轨交系统的锚固点,承担了主要的交通集散和转运功能。换乘通畅与否,对提高交通效率、减少拥堵等具有重要意义。

然而,记者调查发现,因为部分站点换乘通道没有无障碍设施,行动不便的乘客只能手提肩扛,一步一挪,爬上爬下,出行换乘变成了一场艰难跋涉。

诚然,在现有换乘通道新建或增设无障碍设施,实现从“无”到“有”是破解此题的最直接办法。但由于轨道交通的特殊性,受限于每个站点的原始设计和地理条件,增加无障碍设施可能并非那么容易,这就需要我们另想办法,找到其他解。

实际上,在每个换乘站,记者都找到了无障碍电梯,但却存在两大问题:一是不好找,乘客往往不知道无障碍电梯有几部?在哪里?通往何处?二是各管各,同一换乘站的无障碍电梯分属不同线路,位于不同位置,无法发挥换乘优势,一旦让乘客陷入“先出站,再进站”的窘境。

因此,建议各换乘站点:一、加强标识引导,充分告知无障碍电梯数量、位置和行进方向;二、为行动不便乘客开辟绿色通道,发放相关凭证,让他们无需重复购票,即可使用无障碍电梯实现换乘。

合理规划,完善无障碍设施是硬件;利用现有资源,优化服务是软件。只有“软硬”兼顾,联动整改,才能让市民出行更无忧、更顺畅。

本报记者 李晓明

「软硬」兼顾 让无障碍通行更有温度

宝山区 宝城三村 弯道太狭窄 腾挪不容易



无障碍通道的拐角处空间特别狭窄

■ 调查研究:

宝城三村建于上世纪90年代,交付时就建有无障碍通道。现年80多岁的张老伯在这里居住了20多年,患有多种基础疾病,77岁的妻子患有尿毒症,每周要去宝山医院做3次血透。

近期,张先生病倒了,站都站不起来,本就病重体弱的妻子不得不推着轮椅送他去医院就诊。但家门口的这段无障碍通道十分狭窄,还有180度的折角拐弯,要来来回回腾挪好几次,才能勉强通过。

市民建议

宝山区东林路宝城三村居民楼前的无障碍通道的拐角处空间特别狭窄,严重影响轮椅通行。希望相关部门及时改造。

市民 张老伯

记者在现场看到,小区2号楼、3号楼、6号楼的无障碍通道为避免占用正台阶空间,从侧面伸出坡道,再通过180度折角拐弯,通往楼外。折角处的宽度仅约1.1米,轮椅车经常会被卡住,要前前后后调整好几次角度,方能“脱困”。

■ 解决方案:

记者转达市民诉求后,宝山区友谊路街道与房办、服务办、残联等沟通协调,以《上海市无障碍环境建设与管理办法》《无障碍设计规范(GB 50763-2012)》等规范性文件为依托,向区房管局请求提供专业指导。

居委会集思广益,充分听取各方意见,确定在不改变现有外观的前提下,通过裁剪栏杆、加宽弯道和出口、铺平坡道等方式,对相关无障碍通道实施“微改造”。

同时,街道召集管理办、服务办、自治办、建管中心、居委会、物业等召开现场协调会,在小区公示方案后,迅速启动工程。截至发稿时,这几段家门口的无障碍通道已基本完成改造。

徐汇区 申航小区 坡道太陡峭 上下心慌慌



坡道太陡,坡度近30度

■ 调查研究:

该小区高层住宅有居民109户,其中80岁以上老人有17位。由于楼房建有两层地下室,底楼抬得较高,距离小区地面近1.6米。

记者在现场看到,一条笔直的坡道从小区地面一直通到9个台阶高的1楼,经测量,长7.8米、坡度近30度。胡伯伯说,子女不在身边,平时自己坐轮椅出门常常心

市民建议

徐汇区中山南二路中航小区小高层厅前的无障碍通道的坡度太陡,腿脚不便的老年人不仅出行困难,还存在一定安全隐患。建议对坡道进行适老化改造,降低坡度。

市民 胡伯伯

惊肉跳:“上去吃力,没人推不行;下去吓人,就怕刹不住。”楼里还有一位80多岁的林先生患有慢性白血病,除了外出就医,“不太敢出门”。

■ 解决方案:

小区物业公司告知,楼前的无障碍通道是小区多年前自行加设,在当时的情况下确实缺少专业设计。物业经理承认,这

些年,许多居民一直反映无障碍通道的坡度确实太陡,影响居民进出,业委会也有改造之意,但目前还没有找到切实可行的方案。

记者从徐汇区枫林路街道了解到,镇城建中心已请专业设计部门勘察测量,待改造设计方案出台,就将联合居委会、业委会、物业公司一起推动解决。在向居民公示征询后,力争尽早施工。

嘉定区 金沙社区 扶手太低矮 借力很困难



扶手太矮,居民弯腰前行

■ 调查研究:

2022年,金沙社区经过“美丽家园”改造后,乐先生发现其他几幢居民楼加设的无障碍通道的不锈钢扶手高度均达到90厘米,唯独他所在的18号楼的无障碍通道扶手只有70厘米高。

乐先生的父母已是耄耋之年,且持有残疾证。老人通过无障碍通道时,需要撑着扶手借力,但这根矮了20厘米的“拐杖”,让他们上下坡必须弯腰“鞠躬”。

记者查询中华人民共和国住房和城乡建设部发布的《无障碍设计规范(GB 50763-

市民建议

嘉定区真新街道丰庄西路433弄金沙社区18号楼在“美丽家园”改造中,加设了无障碍通道,但由于栏杆扶手过低,老人进出不便。建议适当调整。

市民 乐先生

2012)》标准得知:无障碍单层扶手的高度应为850mm—900mm,无障碍双层扶手的上层扶手高度应为850mm—900mm,下层扶手高度应为650mm—700mm。条文说明中解释,扶手是协助人们通行的重要辅助设施,可以避免保持身体平衡和协助使用者的行进,避免发生摔倒的危险。扶手安装的位置、高度、牢固性及选用的形式是否合适,将直接影响到使用效果。

■ 解决方案:

记者从金沙社区所在的居委会了解

到,小区于上世纪90年代建造,考虑到老人、残障人士的进出需求,增设了无障碍通道。后考虑到地面不平或地势低洼,又在部分楼栋前重新铺设沥青垫高。对于居民反映的具体情况,他们会上报街道残联。

记者又联系了真新街道残联,对方经调研后回复:街道残联将发挥监督作用,联合相关部门推动整改。截至发稿前,记者得到反馈,居委会将于本月内对相关无障碍通道的扶手高度作出合理化调整。

闵行区 上海春城 一等二十年 急盼“无障碍”



底楼是商铺,开发商交付时没有设置无障碍通道,居民上下要爬许多级台阶

■ 调查研究:

上海春城北小区建设于2003年左右,共有150多个楼栋。当年交房后,张先生等业主就发现自家的楼栋没有无障碍通道。对此,开发商回应:小区允许10%的楼栋不设无障碍通道。之后,居民多次向相关部门求助,但问题迟迟得不到解决。

记者经过调查得知,小区共有12个楼栋设有无障碍通道。东面1号—3号楼栋和西面48号、49号楼栋的底楼是沿街商铺,居民要通过小区车库架空层进入2楼,共3米多高、约27个台阶。而36号—40

市民建议

闵行区莲花南路1108弄上海春城北小区十多个楼栋没有无障碍通道,尤其3号楼底楼是商铺,居民进出要爬27级阶梯才能上到2楼。建议增加无障碍通道。

市民 张先生

号、77号、78号楼楼进出口的台阶约有8个,高度超过1米。

张先生说,小区里不少老人已年过80岁,今年,一位老阿姨上下楼梯摔伤后,想改用轮椅进出,但面对高高的台阶却连楼门都出不去。

■ 解决方案:

上海春城居民区党总支委员会表示,他们一直很重视无障碍通道的加设,不仅与街道多次协调,还牵头业委会、物业公司拿出了相关方案。目前,已有具备加设无

障碍通道的居民楼通过征询,即将施工。

而对于1号—3号、48号、49号楼架空层的无障碍改造,因涉及公共空间部位,按要求需召开业主大会,表决是否通过加装无障碍升降梯来解决。36号—40号楼由于间距较近,故多个改建方案因征询中底楼有住户反对而“搁浅”,现仍在反复解释沟通以争取理解和支持。目前,小区业委会正准备改造,居民区党总支承诺,新一届业委会成立后,仍将积极推进这项“惠民工程”,让居民能早日进出“无障碍”。

本报记者 王军 文/摄



▲ 虹桥路站换乘通道
▶ 虹桥路站无障碍电梯引导图



■ 宜山路站换乘通道



■ 上海南站站换乘通道

虹桥路站 通道长且陡 换梯要出站

■ 调查研究:

虹桥路站是3、4、10号线换乘站,而10号线与3、4号线之间的换乘,让乘客颇多抱怨。

记者在现场看到,由于3、4号线是架空轻轨,10号线在地下运行,因此,换乘通道形成一个很长的坡道。从10号线换乘3、4号线,就走这个通道,但它只有人行阶梯和上下两部自动扶梯,附近没有设“无障碍通道”。如果推轮椅或婴儿车,上自动扶梯太危险,只能从旁边的楼梯爬上去。这段楼梯共有76级台阶,非常“陡峭”,记者爬了一遍,花了好几分钟,累得气喘吁吁。

采访过程中,记者遇到了坐轮椅的陶先生和他的儿子。陶先生说,腿有残疾,经常要坐10号线在这里换乘3、4号线到第六人民医院去看病,每次走这条换乘通道都要大费周折:自己得先从轮椅上下来,再扶着楼梯走上

宜山路站 要爬两处梯 台阶有百级

■ 调查研究:

宜山路站是3、4、9号线换乘站,问题与虹桥路站类似,站内换乘要爬两段楼梯,比较吃力,同样没有无障碍设施。

记者在9号线宜山路站换乘3、4号线,顺着换乘通道指引,没多久就是一片50级的楼梯,上去再往前,是一段坡度更陡的楼梯,同样约50级。楼梯间用栏杆分隔,行人分左右上下,旁边都没有设置自动扶梯,只能步行。这对行动不便,尤其是推轮椅和婴儿车、携带大件行李的乘客非常不方便。

记者站在换乘通道向上瞧,发现整个通道高度落差有十多米,宽度约5.2

米,两侧阶梯通行宽度在2.5米左右。此时正值客流高峰,通道非常拥挤。人流中有乘客带着大包小包,或提着大件行李,还有些上了年纪、步履蹒跚的老人,他们一手紧握手扶,一步一挪,走得非常艰难。

这个车站到底有没有无障碍电梯?记者找了一圈,终于有了发现:9号线无障碍电梯有2台,分别在7号口和换乘大厅中部;3、4号线无障碍电梯有4台,分别位于1、2、4号口附近。尽管数量不算少,但乘客无法通过它们在站内换乘,同样必须“先出站,再进站”才能换乘。想省事在站内换乘,就只能爬楼梯。

“现在天气这么热,谁高兴在外面走?为了坐个无障碍电梯,要出站进站,还要重新买票,真的划不来。”不少市民这样说。

上海南站站 换乘客流大 扶梯单向行

■ 调查研究:

地铁上海南车站是1、3、15号线换乘站,因为连接铁路上海南站,客流量巨大。但1、15号线与3号线换乘通道没有直接的无障碍电梯,让人感觉不便。

在地铁上海南车站,1、15号线在地下运行,3号线在地面运行,两者存在高度差。从1、15号线出来换乘3号线,需要在铁路上海南车站内走过一条长长的通道,再从两个入口进入3号线站台。

这两条通道都只有一部自动扶梯和一个人行阶梯。记者看到,两边自动扶梯都只有单向方向,不是上行就是下行,旁边的人行阶梯宽度约5米,台阶有40级。从铁路上海南车站出站的乘客不少都

带着大件行李,着急换乘3号线的话,只能拎着大箱子爬上阶梯,累得满头是汗。有坐轮椅或婴儿车的,也只能下来扶着、抱着、拎着,从旁边的人行阶梯上一点一点慢慢挪。

实际上,上海南站1、3、15号线都有无障碍电梯,但在换乘中利用率却很低。从站内地图看,可直达3号线站台的1部无障碍电梯位于西站厅,可3号线与1、15号线的换乘通道却位于东站厅,两者并不相通。乘客在站外可以坐无障碍电梯到达3号线站台,但1、15号线换乘3号线的乘客,却无法在站内享受这一便利,除非“先出站,再进站”。

本报记者 李晓明 文/摄

市民留言板

■ 黄浦区豫园街道方浜路社区食堂门前有多个台阶,无障碍通道上有2个消火栓,处于通道正中位置,而且通道又长又窄,老年人的轮椅根本无法进出。

留言人 陈先生

■ 浦东新区夏碧路250号附近,必胜客对面的无障碍通道每天被车辆挡住。希望相关部门加强管理和疏通,确保无障碍通道通畅。

留言人 李先生

■ 宝山区大华路大华二村二街坊的居民楼没有设置无障碍通道,随着小区老龄化加剧,居民出入十分不便。希望相关部门实地调研,尽快加设无障碍通道。

留言人 时先生

■ 2020年曾向居委会申请,为金山区龙轩路2208弄106号楼加设无障碍通道,当时居委会回复待小区“幸福家园”项目验收后再建,但至今相关方案也没有落地。希望相关部门加快推动无障碍通道的加设。

留言人 俞先生

线索征集渠道

热线电话:962555
新民App:“帮依忙”入口
微信公众号:新民晚报 新民帮依忙
今日头条:上海频道“头条帮忙”入口
电子邮箱:dzlx@xmwb.com.cn