

“沪苏浙皖”
微信公众号

无障碍畅游长三角，出发！

本报记者 李一能

心之所向，素履以往。一场说走就走的旅行，是许多人对于美好生活的畅想，对于行动不便却心向远方的残疾人来说，更是如此。在不久前的国际残疾人日，一群下身瘫痪的残疾人，讲述他们刚完成的一件大事——在没有健全人协助的情况下，三次组团完成了苏州、杭州、南京的旅行。

长三角区域一体化发展，让三省一市在各个领域的互联互通不断提速。作为文明程度的重要指标，无障碍环境建设体现了对于残疾人权益的尊重与维护。长三角无障碍环境如何让残疾人圆梦？还有哪些不足需要克服？今后发展趋势又在何方？记者进行了调查。

一张“靠谱厕所”地图

张晓春是上海浦东一位下身瘫痪的残疾人，32年前因为一场意外失去了行动能力，此生只能与轮椅为伴。长久以来，他最大的梦想就是能克服身体残疾，到任何想去的地方旅行。

张晓春告诉记者，刚瘫痪的那几年，他连下楼都困难，后来勉强可以坐着轮椅在家附近转悠。近年随着上海市无障碍建设提速，他基本可以做到畅游全市。于是，他把探索的目标瞄准了长三角，和一群志同道合的“残友”筹备省际旅行。因为年纪较轻，又擅长做攻略，张晓春被团友们称为“团长”。在张团长的带领下，去年上半年，20多位“残友”开始首次苏州之行。

之所以选择苏州，是因为沪苏两地通过地铁就能完成跨省出行。依靠市内轨交、省际铁路以及各站点、酒店、大景区较为完备的无障碍设施出行，构成了张团长制定路线的基本逻辑。

在他人看来，残疾人出行最大的问题是行动，但事实则不然。张晓春说，这次出行的大部分都是和他一样下半身瘫痪的残疾人，近年来已经大量使用可以与轮椅连接的助力车头，行动还算方便，最大的问题其实是必须自己完成的“刚需”——如厕。

因为下身没有知觉，他们只能靠经验判断“两便”的间隔时间，一定要垫成人纸尿裤，到了时间就要去厕所方便或检查更换。于是，此类残疾人的行动半径，是由无障碍厕所的分布来决定的。“我做的出行攻略，就是一份‘靠谱厕所’的地图。”张晓春所谓的“靠谱”厕所，是指建设符合无障碍设计标准，可以让他们顺利完成如厕的无障碍厕所。

首次苏州之行非常成功，沿途所有的地铁站都设有无障碍厕所，也可直达主要景区，对肢残人士出行非常友好。两天一夜的旅行中，他们畅游观前街、拙政园等景区，基本上没有遇到什么障碍，张晓春与团友们深受鼓舞，回沪后又开始筹备新的旅行。



▲ 上周完成改造的世纪大道站新增了无障碍电梯
本报记者 陈梦泽 摄



■ 肢残人士出行最大难点是如厕，图为恒隆广场设置独立的无障碍厕所
本报记者 刘歆 摄



■ 残疾人团队在杭州游览钱塘江滨江大道

最好的“无障碍”在人心

去年下半年，张晓春先后带团前往杭州与南京。因为加入了铁路出行，难度提升不少。高铁只有一节车厢有无障碍厕所，像他们这样团队出行较为不便。解决方案是，尽量把行程控制在2个小时内，这也是许多残友可以忍耐的极限。

杭州之行，恰好是亚残运会开幕前几天，对于杭州的无障碍环境建设，张晓春以及团员们赞不绝口。他们游览了南宋御街、河坊街等景区，还“驾驶”着轮椅环游西湖，参观了亚残运会会场。

有了苏州两天一夜、杭州三天两夜的经验，南京的行程增加到了四天三夜。南京无障碍环境建设较

为完备，除了近2个小时的高铁行程略有挑战外，整体比较顺利。其中，有一件事让张晓春印象深刻，因为南京长江大桥的观光电梯正在检修，他们无法通过轮椅游览，最后是当地游览车的司机把他们一个个抱上车完成两岸观光。

“3次旅行中，最让我们感动的还是人，几乎所有的工作人员、普通市民都给予我们最大的善意与帮助，他们让我感受到了长三角无障碍环境建设，最大的成果除了硬件之外，还在于每个人助残观念的提升。”张晓春说，他期待着随着长三角乃至全国无障碍环境建设的提速，残友们自由出行的心愿早日实现。

部分短板仍有待提升

肢残人士只是残疾人中的一个群体，另一个行动更为困难的群体就是视力残疾人。2021年，华东师范大学视力残疾大学生蒋政强，与7位健全人同学一同发起了一项关于长三角地区公共交通工具无障碍环境建设及配套服务的调研，以另一个视角对长三角部分地区的无障碍环境建设的现状进行了观察。

蒋政强告诉记者，在日常生活中，他一般不太会使用盲道，因为许多盲道的设置不太合理，“断头路”或被侵占的情况时有发生。在进入轨交站点后，他的首要目标就是服务台，在那里可以获得助残服务，由一位工作人员帮助他进入车厢，并通知目的地站点的同事前来接应，再由这位工作人员将蒋政强带出轨交车站，这样的“接力摆渡”既高效又安全。

许多视力残疾人的出行瓶颈就是过马路环节。

成为中国“无障碍样板”

“长三角地区对于无障碍环境建设较为重视，总体来说做得不错，特别是杭州市成功举办亚运会和亚残运会，无障碍环境建设上了一个新台阶，其他地区也有各自的亮点。”全国无障碍环境建设专家委员会专家、上海市无障碍环境建设专家组组长祝长康告诉记者，去年9月1日《中华人民共和国无障碍环境建设法》正式实施，为加快推进我国的无障碍环境建设提供了法律保障，全国各地在执行国家上位法的基础上，也出台许多地方性法规与政策作为补充，特别是杭州、上海这样的大城市，进步非常明显。

“但同时也要注意，目前大城市的无障碍环境的建设，还存在一些不足之处需要整改完善。”祝长康告诉记者，例如早期建设的居住建筑和公共建筑，其中的无障碍设施的设置不规范，影响了残疾人的使用，甚至有些无障碍设施损坏未做修复的情况存在。

对于如何推进长三角地区的无障碍环境建设，祝长康提出了3点建议：

第一是各级人民政府要抓好新建项目的无障碍设施应当与主体工程同步规划、同步设计、同步施工、同步验收、同步交付使用，并要主动排查既有项目，发现没有达到无障碍设计标准要求的，要制定整改计划，分批逐步完善，做到“新账不欠，老账逐步还清”。

能发出提示音的过街音响提示装置如今因为种种原因并不普及，视力残疾人很难了解交通信号灯情况，只能靠直觉或者寻求他人帮助。

在调查中，蒋政强的同学们也发现其他一些问题。总体来说，长三角地区的无障碍设施普及率较高，社会各界助残意识也较强，但仍有一些细节需要提升。例如部分无障碍电梯经常被健全人使用；有的无障碍电梯缺少盲文按钮；一些无障碍厕所设置不规范；个别轮椅坡道太陡等。

总而言之，长三角地区无障碍环境建设总体良好，但是部分地区的无障碍环境建设，还有进一步完善的空间。蒋政强表示，今后他也会持续关注这一领域，希望能够继续为上海以及长三角地区的无障碍环境建设提供一些来自亲历者视角的合理化建议。

第二是各级人民政府要实施无障碍环境建设目标责任制，并制定考核评价制度。加强监督管理，用好检察院公益诉讼机制协助整改，并委托第三方开展评估，还要与社会组织加强联系，通过残疾人的视角去体验无障碍设施，发现问题，监督有关部门进行整改。

第三是要继续加大宣传力度。无障碍环境建设不是某一个政府部门或者某个机构就能独立完成的，需要方方面面的社会力量参与其中，所以要充分发挥政府主导作用，调动市场主体积极性，引导社会组织和公众广泛参与，推动全社会共建共治共享。

“我们要认识到，推进无障碍环境建设，不仅仅是为了方便残疾人，也是为了包括自己在内每一个社会成员的福祉。”祝长康表示，无障碍环境建设的服务对象主要是残疾人、老年人，也包括所有具有无障碍需求的社会成员，例如儿童、孕妇、病人、意外受伤者、携带重物者等人群。

无障碍环境建设是城市发展和进步的重要途径和主要标志，对维护社会公平正义和全面建成小康社会具有积极意义。因此作为中国最为发达的地区之一，长三角地区应当继续加强联系、广泛开展协作，互相取长补短，为成为中国无障碍环境建设的样板而共同努力。