

英国——

为残疾人出行提供必要便利设施

本报记者 邢雪

在英国伦敦的街道上,时常可见坐轮椅或者手持盲杖独立出行的残疾人。让他们顺利走出家门,不仅有社会的支持和包容,还有成熟而多样的无障碍设施。

在伦敦街道或公交车上,常见到标识牌上写着“不是所有的残疾都可见”,以此提醒人们,给身边的残疾人多一些理解与关怀。据统计,英国有1410万残疾人口,其中超过九成残疾不明显。因此,在最大程度上提供公共无障碍设施成为保障残疾人独立有尊严出行的重要举措。

英国塞奇旅行社的创始人约翰·塞奇是一位脊柱损伤的残疾人。20年来,他曾16次坐轮椅游览了140多个欧洲城市,在他看来,伦敦的无障碍设施建设越来越完善,“乘坐轮椅游览伦敦很容易,因为每辆出租车和几乎所有公共汽车都有轮椅坡道,旅游景点的大多建筑也进行了无障碍改造,为方便轮椅的出入”。

正如塞奇所说,伦敦出租车可以使用轮椅,其中许多提供轮椅坡道、旋转座椅以及感应装置和对讲系统,导盲犬同样可以上车。除此之外,伦敦700多条公交车线路几乎都配有无障碍设施,这些无障碍设施包括轮椅坡道、轮椅专用位置、为听障人士设计的电子显示屏报站服务、针对视障人士的语音提示、下车按钮上的盲文等。伦敦泰晤士河上的水上巴士、阿联酋航空空中缆车等也都为轮椅使用者提供了无台阶的坡道。所有马路路口都有坡道、盲道及红绿灯提示音,大英博物馆等景点还提供盲文导览图、语音讲解等。

除硬件设施,英国还注重对交通运输部门的工作人员进行无障碍培训,以便为残疾人提供及时专

业的帮助。为了能更好地为残疾人提供服务,2020年,英国所有火车运营商和铁路网都加入了一项名为“向日葵计划”的项目。这个项目中,有隐形残疾的人可以佩戴印有向日葵图案的挂绳和卡片。如此一来,在公共交通上,工作人员和其他乘客可以注意到这个群体,为他们提供更多的时间、理解和帮助。残疾博主克洛伊·戴尔经常使用向日葵挂绳,她说:“尽管我身体有残疾,视力也有障碍,但如果我把拐杖收起来,坐在椅子上,别人很容易把我当成一个没有残疾的年轻女性。有了向日葵挂绳,我就不用再担心被别人误会坐了残疾人座位。”

英国于1995年颁布反残疾歧视法,要求所有新的公共交通工具都必须为残疾人提供必要便利设施。为此,英国交通部为驾驶员和车辆标准局提供了一项专项资金,以落实法规中的相关要求。任何违反规定的车辆将受到处罚。到2025年,英国铁路运输集团还将引入8000节无障碍列车车厢,并投资改善车站的无障碍设施。

在英国的残疾人中有一半为65岁以上老人。随着人们寿命的延长以及医疗保健治疗技术的进步,英国的残疾人口数量还在继续上升。针对残疾人的无障碍设施与服务,在一定程度上也是应对老龄化社会的举措。英国利兹大学残疾人研究中心此前发布简报称,国家残疾战略不仅是“为残疾人服务”,也是为了建立一个更平等、更容易获得和更具包容性的社会,让每个人都受益。去年7月,英国正式发布国家残疾人战略,提出了改善残疾人日常生活的愿景,旨在确保残疾人不会成为人们过上充实、独立生活的障碍,残疾人同样可以充分发挥自己的潜力。

德国——

在衣食住行多方面体现成果

本报记者 张慧中

在德国各地,公交车进站时向路边一侧倾斜,是人们司空见惯的场景。公交车上均安装特殊气囊装置,车门口设有可折叠板。折叠板打开,与路面之间形成一个坡道,乘轮椅的残疾人、腿脚不便的老年人或推着婴儿车的人,可以免去登阶梯的麻烦,直接推动轮椅或迈步上车。

根据德国联邦统计局2020年的统计,截至2019年,全德有790万严重残疾人士。另据欧盟统计局的数据,2020年,德国65岁及以上的老年人数量占全国总人口的21.8%。因此,德国各地对无障碍城市建设一直较为重视,各州也有着相关法律政策。

“为每一个人建设”的理念贯穿于德国无障碍城市建设之中,旨在通过公共空间和建筑进行设计和改造,让包括残疾人、行动不便的老年人在内的每一个人感到安全和舒适。

1992年,柏林市政府开始对无障碍城市建设展开规划,提出“为所有人而设计”的口号,把人作为城市建设的“标尺”。1994年,德国联邦议会通过对《基本法》的修改,明确歧视和疏远残疾人,以及歧视残疾人的日常生活条件,不能被社会接受。柏林随后通过了权利平等法,成为第一个对此作出响应的联邦州,并于1996年将最初的无障碍城市基本建设目标写入《满足残疾需求和柏林改造指南》中,在德国的无障碍城市建设中较早迈出步伐。

近年来,柏林逐步完善有关无障碍城市建设的法律,对无障碍设施建设标准作出细致规定。2006

年,柏林建筑条例修正案正式生效,要求在公共建筑的无障碍建设中,必须满足残疾人、老年人和儿童等群体的基本需求,如建筑物中至少有一部电梯适用于婴儿车、轮椅、担架的使用,建筑物须为行动不便及轮椅使用者提供靠近路边的安全专用停车空间等。

柏林的法律同时对无障碍城市建设的诸多细节作出规定,如公共道路的盲道、配备声学 and 触觉功能的交通灯设计,路面垃圾桶、自行车架、电话亭等设施应放的位置等。生活在柏林的人们能够在衣食住行各方面感受到无障碍城市建设的成果,柏林也因此于2013年获得了由欧盟颁发的无障碍城市奖。以公共交通为例,在柏林173个地铁站中,75%配备了无障碍电梯,70%配备盲人引导系统;803个有轨电车车站中,超过530个设计改造为无障碍车站。从2020年起,柏林公共交通公司开始在该市6500个公交车站测试建设比马路高22厘米的人行路面,比之前提高6厘米,这意味着未来乘坐轮椅的乘客不必使用车门处的折叠板,也可以直接上车。

除完善无障碍设施外,柏林市政府通过网络详细分享相关设施信息。柏林旅游会议局官网上发布了无障碍旅馆、餐厅、商场、博物馆、公园等各方面资讯,游客可以查询面向乘坐轮椅的游客、残疾人、老人和带婴儿出游的家庭等不同群体的服务信息。此外,游客还可以通过网站和手机应用程序查询无障碍洗手间、电梯、停车场等信息,方便快捷。

新加坡——

持续改善公共空间无障碍环境

本报记者 刘慧

从去年起,新加坡陆路交通管理局投入3900万新元(1新元约合4.67元人民币),对当地360个巴士站进行无障碍改造。改造工程包括移除站台台阶、调整路缘高度、改善照明设施等,同时为年长和坐轮椅的通勤者增加座位和空间。全部工程预计2025年完成。

当地居民李群的膝盖不好,平时使用电动自行车代步,他说:“我已经使用自行车超过两年,平时从蔡厝港到义顺看望孙子,全程乘坐地铁巴士都没问题。”

新加坡政府去年宣布打造无障碍城市网络计划,将与私营部门和社区合作,改善公共空间的无障碍环境。具体措施包括设立更清晰的路标,确定需要增建无障碍设施的地点、提高公众对残疾人需求的认识,鼓励公众必要时互相帮助。

近年来,新加坡在对交通设施、建筑物、公园、博物馆、体育设施等公共场所的建设和改造中越来越融入无障碍包容性理念,努力满足残疾人、老年人、带小孩家庭等群体的需求。比如,新加坡98%的巴士站和所有的地铁站经过无障碍设计,地铁和站台之间使用橡胶填缝剂,方便坐轮椅、使用代步工具、推婴儿车人士上下车。地铁和巴士上设有专门停放轮椅、代步工具、婴儿车的公共空间。

地铁站和公共汽车站还专门为行动不便人群设置特殊检票口。很多地铁站楼梯、坡道的扶手上以及公共厕所的标牌上都印有盲文。一些地铁站的乘

客服务中心安装了听力增强系统,为视力和听力障碍者提供帮助。新加坡2008年以后修建的出租车站都经过无障碍设计,政府计划对所有出租车站进行无障碍改造。交通信号灯转换时也会发出声响,提示盲人何时过马路。

早在1990年,新加坡就推出《无障碍通行准则》,指导开发商、建筑师在建筑项目中规划设计满足老年人和残疾人特殊需求的设施。在随后的几十年中,该准则不断更新,为建设更具包容性的建筑环境发挥了重要作用。根据该准则,新建或者大规模翻修的建筑工程,包括医院、交通枢纽等,必须确保建造适合年长者、行动不便者使用的无障碍设施。

2006年,新加坡出台《无障碍总体规划》,在市场、购物中心、社区活动中心、医院、地铁站等公共建筑里建设或升级无障碍设施。为鼓励私营建筑业主把无障碍设施纳入改建及扩建工程中,新加坡建设局专门设立无障碍建设基金,迄今已支持约150家购物中心、酒店等增设无障碍设施。

为了提升老年人和残疾人等人群的出行便利度,新加坡也注重加强对数字技术的应用。新加坡陆路交通管理局和协助残障者自立局合作推出手机应用程序,视听障碍者和轮椅使用者下载该应用程序即可实时查询巴士等候时间、即将到站的巴士是否有足够的轮椅空间等信息,并可提交搭车需求。该应用程序也会向相关巴士司机发出提醒,通知前方站点有残疾人,需要及时给予协助。



多措并举加强无障碍城市建设

来自英国德国新加坡三国的报道

加强无障碍环境建设,让残疾人、行动不便的老年人更加舒适地出行、生活,是社会文明进步的重要体现。

一些国家通过制定政策法规,不断在城市发展中实施无障碍设施建设和改造、普及平等包容的观念,为包括残疾人在内的所有人更好融入社会生活创造条件。



图①:在新加坡地铁站,乘客等待无障碍电梯。 资料图片

图②:在英国伦敦地铁站中,工作人员引导视障人士。 资料图片

图③:在德国多特蒙德,一名坐轮椅的乘客正搭乘火车。 影像中国

图④:位于法国奥弗涅—罗讷—阿尔卑斯大区的无障碍停车位。 影像中国

观点

消除障碍 融合共享

丛晓男

2012年国务院发布《无障碍环境建设条例》以来,我国无障碍城市建设不断取得进步,已成为保障生活、改善民生、提升品质的重要内容。目前,所有直辖市、计划单列市、省会城市都开展了创建全国无障碍建设城市的工作,大多数区县级行政单元已开展无障碍环境建设工作。“消除障碍、融合共享”理念已逐步纳入各项政府规划当中,交通出行、金融服务、商业服务、文化旅游、养老、教育等领域“无障碍+”建设成效显著,无障碍科技创新水平不断提高。

目前,我国无障碍城市建设仍有较大提升空间。进入新发展阶段,我国面临着大多数城市规模仍将扩张、老龄化日趋严重、慢性病患病风险升高等形势,要实现安全便捷、健康舒适、多元包容的无障碍环境建设远景目标,就必须着眼我国实际,关注国际上的新发展趋势,推动无障碍城市建设前瞻布局。

一是推动无障碍城市建设重心从末端改善转向前端设计。由于历史上重视不足,很多公共服务设施、社区的无障碍设施缺失,后续补建、改造往往成本较大,这就要求从规划设计环节即融入无障碍理念。在这方面,日本建立起比较完备的无障碍设计规范,还提出了体验式的设计理念,邀请残疾人、老年人等与设计师共同参与设计,确保无障碍设计为所有人群使用。当前,我国城市发展面临着很多城市更新与建设任务,应当在设计之初就将无障碍理念贯穿其中。

二是提升已有设施设备的利用效能。实际上,我国一些城市的无障碍设施已相对完备,但其服务和运维水平相对落后,诸如共享单车占用盲道和无障碍坡道、机动车占用残疾人车位的现象司空见惯。为改变这一状况,就需要以法律形式明确建设和管理的相应责任主体,对运营环节出现的一系列阻碍行为,应加强监管和处罚力度。德国等发达国家均制定了无障碍专门法,明确无障碍设施的建设和管理主体,通过法律手段确保已建设设施设备发挥最大效能。

三是推动从实体设施无障碍向虚拟信息无障碍延伸。云计算、互联网、大数据技术的快速发展使人们的活动空间逐渐向数字世界和虚拟世界拓展,但也为残疾人和老年人等群体制造了新的“数字鸿沟”。要消弭这一鸿沟,就需要在信息服务领域推进无障碍设计。众多信息技术企业不断加大在无障碍产品研发上的投入,力求让所有用户都能享受到便捷的移动互联网服务。例如,IBM、谷歌、小米手机等均设有专门的无障碍设计团队,一些中国大型科技企业则组建了“信息无障碍产品联盟”,以期更好地将信息无障碍理念融入产品开发及运维流程。

四是提升无障碍产品产业化运作水平。无障碍城市建设需要政府、社区、企业、非营利机构、志愿者和市民等多主体的共同参与,其中,企业在无障碍产品产业化运作方面的作用无可替代。残疾人、老年人等有个性化的产品和服务需求,其需求规模足以支持一个庞大的无障碍产品市场。近年来,国外企业围绕特定人群无障碍需求形成了很多创意产品,韩国在这方面尤为突出,诸如为盲人设计的净标水杯、盲文智能手表、为轮椅使用者设计的滑盖洗衣机等创意不断涌现,极具产业化潜力。我国有8500多万残疾人、2.64亿60岁以上人口,无障碍产品的潜在需求很大,我国应加大对相关企业发展的支持力度。

五是更加强调无障碍城市的受益者是全体市民。当前,认为无障碍城市是为少数残疾人提供的专门福利的观念仍很普遍,但实际上,即便是健全人,一生中平均也有11%时间处于行动不便状态。因此,阶段性不便者(老幼孕、临时伤病者)和情景性不便者(育儿家庭携带外出、口语或外语沟通不便等场景)等同样是无障碍城市的服务对象。日本特别注重普及无障碍城市为所有市民而建这一理念,于2018年5月和2020年5月两次对其《无障碍法》进行修订,要求实施“心灵无障碍”启蒙教育,以消除对老年人、残疾人的偏见、歧视等。这些做法的目的在于从根本上改变无障碍城市建设是对残疾人的“福利”的错误观念,增强市民参与无障碍城市建设的主动性。

无障碍城市建设是社会文明进步的重要体现,也是推进残疾人事业高质量发展、实现共同富裕的重要抓手。加快推进人人受益的无障碍城市建设,将让城市更有温度。

(作者为中国社会科学院国家未来城市实验室副主任、中国城市经济学会副秘书长)

本版责编:牟宗琮 李欣怡
版式设计:蔡华伟