

人口老龄化背景下城市无障碍设施问题分析及改善策略

——以苏州城市盲道建设现状为例

◇陈传荣

摘要：在人口老龄化背景下，大力建设发展无障碍设备与设施，体现了政府对残疾人事业的高度重视及对弱势群体的人文关怀，也凸显了一个城市的文明发展程度，是展示城市的窗口之一。我国的盲道在建设数量上属国际领先，其有效设置能大大减少视残者的出行不便，但是调研发现，大量盲道的建设并没有起到应有的效果，部分盲道建设与后续管理不规范、障碍物占道等问题凸显，使得盲道没有发挥应有的作用，背离了决策者的初衷。文章针对以上情况，从事实出发，以苏州市为例，对盲道现状进行抽样调查，总结其建设及使用现状，找出问题，探索积极有效的改善办法，以期对我国盲道建设有积极的借鉴作用。

关键词：人口老龄化；无障碍设计；问题分析；盲道

基金项目：本文系江苏高校哲学社会科学研究项目（2017SJB1419）研究成果。

一、概述

苏州市公安局人口管理支队最新统计数据显示，2018年底全市户籍人口达到7035490人，其中老年人口1830923人，占户籍总人口的26.02%，比去年同期增加了5万人。“十三五”时期，苏州市人口老龄化程度持续加深^①。据苏州市盲人协会介绍，苏州目前有视障人员近4万人，其中市区视障人员约有1.4万余人，经常有外出需求的有500人左右。根据美国行为学家马斯洛提出的需求层次理论，即生理需求、安全需求、社交需求、尊重需求与自我实现需求5个层次，由低层次向高层次递进，由于视障者对外界的感知低，因此

对安全需求最为强烈，只有在保证他们安全出行的前提下，他们才能克服心理障碍，走出家门，满足社交需求，实现更高层次的需求，这就要求我们给他们提供一个完善、安全的盲道系统。视障人员视力残损程度不同，对盲道以及周围环境的要求也不同，一级盲群体对环境的要求最高（表1）。

二、苏州城市盲道建设现状与使用状况

苏州政府重视老龄化事业，关注弱势群体，近年来，仅在盲道等无障碍建设上就投资近亿元，在全国城市中居前列，获得许多光荣称号，如“全国无障碍建设示范城市”“全国无障碍建设先进城市”等。按照苏州市相关部门的统计，目前苏州市建设盲道总里程为690多公里，建成提示盲道1.36万处，城市中53条主要道路中413个公共车站候车区设置了提示盲道，初步形成了以点带线、以线带面的无障碍道路系统。^②但视障者对城市盲道的使用率却极低，从而凸显了盲道建设的弊端与问题。


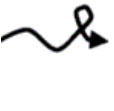

针对苏州城市盲道的建设与使用现状，笔者在苏州市选择三处具有代表性的区域进行调研，分别是姑苏区十梓街（附近有盲人按摩馆、苏州市盲聋哑学校）、人民路（苏州图书馆总馆，每周二下午举行盲人阅读会）、园区居住区集中地段的华池街九华路（有地铁站、博览中心、文化艺术中心、居住区）。在调查的过程中发现，苏州市盲聋哑学校的盲童上学放学都由家长接送，没有发现一例单独自行行走的视障人士。在人民路上苏州图书馆总管路段，因为每周二下午1点开始举行盲人阅读会，在调研的过程中发现：有的在志愿者的带领下入馆；有的是三两成群，相互搀扶，小心翼翼地走在盲道上；有的则是志愿者在公交站台接送，甚至全程陪同。在调研的时间段，没有发现一例单独出行的盲人。由此可见，苏州城市盲道的使用率很低。

三、苏州城市盲道主要问题与分析

（一）整体规划设置

北京市残联办公室主任王静奎说：“一个盲人如果仅走盲道的话，可能出现三种情况：一是根本出不了家门，

表1 视障者出行特征及对盲道的使用需求（自绘）

出行群体	路径可达度	出行特征	盲道使用需求
一级盲		没有光感，行走具有试探性，行动中对方向、方位、位置等没有感知，方向的不明确会使他们无所适从；对复杂的环境也无法及时适用	盲道需要连续、系统、凸起感知较强、与其他无障碍设施交叉使用，最好有语音提示或其他定向功能
二级盲		稍有光感，看不清任何东西，但可以知道现在是白天还是黑天，行动中对方向、方位、位置等几乎没有感知	稍有光感，看不清任何东西，但可以知道现在是白天还是黑天，行动中对方向、方位、位置等几乎没有感知
一级低视力		具备一定的感光能力，但总体较弱，几乎能看到的就是模糊的影子，对物体、方向、位置感知较差	色彩明度高，选择对视觉刺激强的颜色，以黄色最佳
二级低视力		具备一定的感光能力，但总体较弱，对于较强的光线和色彩度极为鲜艳或对比度强烈的颜色有一定的感知能力	色彩明度高，选择对视觉刺激强的颜色，以黄色最佳

因为家门口并没有盲道，小区内盲道也很少。二是出了家门，总是围着马路转，永远到不了他想去的地方。三是出去了但回不了家，因为盲道没有形成闭合的系统，有很多断点。”^③这段话凸显了国内盲道在整体规划上的弊端，笔者根据在苏州姑苏区与园区的现场调研，发现苏城的盲道在整体规划上也有问题。

近年来，虽然苏州市政府下大力气狠抓盲道的建设，也取得了卓著成效。目前，苏州市的各大干道几乎都铺设了盲道，普及率很高，据笔者走访观察，其基本上能符合国家规范铺设盲道的要求，但也存在很多问题。就全市范围来看，主要问题是已建盲道整体规划不系统没有形成网络，多数盲道修在城市一级道路、二级道路的人行道上，盲道与道路两旁的医院、邮局、银行、公交车站等公共空间不连接，而且铺设盲道的许多主干道并非视残者生活中接触频率最高的地方，大系统与小系统脱节，甚至没有小系统，使盲道没有发挥应有的作用。

我们可以从日本、美国的盲道建设中汲取经验。日本的盲道建设很完善，建设得十分系统、规范，从上向下俯视，盲道就像棋盘上的线条一样规整，大系统内有小系统，大小相连，不光城市道路而且公共建筑室内空间也铺设盲道，盲人行走非常便利。

（二）建设与后续管理

在调研的过程中发现，苏城盲道在建设及后续管理方面也有较大的改进空间：部分地方提示盲道并未设置；有些地方的障碍物如广告牌、井盖等没有绕开，或者是挨得过于靠近；部分盲道甚至出现“中途盲区”；此外，有的盲道铺设使用的时间过长，表面凹凸纹理已经不明显，破损严重。

笔者在园区九华路进行现场调研发现，这条路基本能按照规范要求铺设盲道，但井盖太多，进而围绕井盖修建成U字形。另外，路上还分布有公交站台、公共自行车租赁处等，盲道不可避免地发生改变。整条路的盲道从宏观来看就是点，没有形成线，即使相对状况比市区好，但使用率也很低。

（三）障碍物占道，盲道很“忙”

障碍物多是目前盲道最凸显的问题。中国残联主席张海迪曾收到一封信：“站在盲道上不禁心惊胆战，这哪是盲道啊！分明是个超级杂货铺！小到卖鸡蛋的、卖早点的，大到汽车、摩托车……什么都有。”^④盲道上障碍物多是大多数城市的通病，苏州



图1 盲道上的障碍物 来源：自摄

也不例外。

根据调研，发现盲道上较常见的公共设施为灯柱、树池、施工围栏、公共自行车租赁处、行道树、检查井等（图1），除了市政障碍物，人为障碍物也是盲道上的常客，常见的是广告牌、自行车、汽车、报刊亭等；特别是居住区附近的小商小贩、早点摊、广告促销摊、餐馆的座椅、商家的广告牌。总之，盲道的“使用率”很高，却失去了其真正的作用。

总之，盲道的建设与使用，是需要系列配套工程共同配合辅助的。苏州政府每年对道路的优化升级、对盲道和其他无障碍设施的投入力度的重视以及各种保护残疾人的法律法规的制定，不能不说决策者确实有为残疾人服务之心，但从实际效果讲却不尽如人意，提供的服务并未满足盲人的需求，也违背了政策制定的初衷。

（四）改善对策

究其原因，盲道建设与使用出现的种种问题，主要有以下几种原因：一是宣传不到位，不少市民并不知道盲道的作用。二是管理不到位，对于占用盲道的现象，平时监管少，也没有处罚，最多就是口头告示。三是很多人并不在意盲人，对弱者同情心不够，再加上盲人朋友出行少，导致部分占用盲道者心安理得，形成恶性循环。四是设计施工没有根据实际环境，按照规范要求，盲道宜设在距围墙、花台、绿化带等障碍物0.25至0.50米处，一方面方便视障者使用，另一方面减少对他人干扰。

根据以上问题，从政策管理导向、整体规划导向、设计策略导向三个方面入手提出相应的改进建议与对策：一是政策管理导向，建立及健全管护盲道的长效机制，加大加强宣传力度，引导市民自觉遵守盲道使用规则，并且以法律法规为约束，进行法制化、系统化管理。二是在整体规划导向上，一方面要转换思路，优化资源配置，在现有条件下，要优化盲道的资源配置，对视障者集中分布的区域，根据他们的需求和出行规律来制定。另一方面，大系统结合小系统，形成完整网络，在盲人的重点生活工作区、活动频繁区域设置盲道，满足视障者的实际需要，建设与实际需要相符合的盲道网络。三是设计策略导向，用高科技助力盲道，盲道的设计与建设应与时俱进，应与城市建设、科技创新结合起来，把数字技术、环保生态、可循环利用材料结合起来，让科技创新引领城市发展。

注释：

① <http://www.suzhou.gov.cn/> 苏州政府网

② <http://jsnews.jschina.com.cn/system/2013/03/14/016554646.shtml> 中国江苏网

③ <http://www.beijing.gov.cn>

④ <http://www.minshengwang.com> 中国民生网

作者简介：

陈传荣，硕士，苏州工艺美术职业技术学院环境艺术系副教授。研究方向：环境艺术设计。