

【调查】

缘何盲道不“帮盲”反添堵？

市民呼吁：明确责任机构，增强爱护意识，让盲人行走无忧

□本报记者 盛丽 孙艳文/摄

盲道被誉为盲人出行的“眼睛”，是让盲人通行走的设施。然而，在实际生活中，却往往存在着盲道被占道、被破坏等一些的问题。致使盲人朋友出门如同进行“障碍赛”，有盲人无奈地说：“走着走着，路就没了。”

保持盲道的通畅，让盲人出行方便，这不仅仅是关爱盲人、尊重盲人权益的表现，也体现出城市发展对包括盲人在内的弱势群体的关照，展现着城市管理乃至社会管理的水平高低。



被损坏的盲道



乱摆放占盲道



乱停车占盲道

根据中华人民共和国交通安全法第三十四条规定，城市主要道路的人行道，应当按照规划设置盲道。在生活中，我们也能在人行道上看到，由一块块黄色并且带有凹凸图案地砖组成的“特殊道路”——盲道。

留心观察，不难发现盲道一般包括两种，它们组成的地砖也不同。一种是由条形引导砖组成，它的作用是引导盲人放心前行，称为行进盲道。还有一种是由带有圆点的提示砖组成，主要负责提示盲人前面有障碍，该转弯了，被称为提示盲道。

这样的设计原本很贴心，然而，在调查中，摊位“霸占”盲道、盲道出现破损不能及时修补等问题，让盲人行走的心情却由

对于任意占用盲道的现象，不少市民表示，都看到过这样的情形。市民李路也曾在街上看到过类似的情景，她很有感触地说：“我家住洋桥，上班的地点在左安门。每次上班都会骑车经过刘家窑，去年有一次我等红灯，无意中看到过街天桥下摆放着一大堆自行车，大概有好几十辆。”原本还在感叹自行车杂乱无章的李路却发现，这些自行车停的位置，更是倒人胃口。

“停车的位置是在盲道上，当时我在想，要是盲人按着盲道走，肯定会误入‘陷阱’。”李

据了解，我国建设盲道起步不算早。1985年，在残疾人与社会环境研讨会上发出了“为残疾人创造便利的生活环境”的倡议，开始对北京部分街道进行无障碍改造。1986年，编制了我国第一部《方便残疾人使用的城市道路和建筑物设计规范（试行）》，开始实施无障碍设计。

2001年，《城市道路和建筑无障碍设计规范》开始在全国实施，规范将城市中新改建的主路必须铺设盲道等作为强制性条款要求在建设中执行。2004年北京、天津、上海、大连、青岛、

记者了解到，1991年，北京建成国内首条盲道。2001年8月1日《城市道路和建筑物无障碍设计规范》颁布实施。其中对盲道、行进盲道、提示盲道等术语进行解释。此外，在规范中，还提到盲道设计时应符合的规定，如，盲道应连续；中途不得有电线杆、拉线、树木等障碍物，避开井盖铺设。

如今，随着北京经济和城市建设的快速发展，残疾人、老年人的出行问题已经成为全社会共同关注的问题。有数据显示，到2010年底，北京市的盲道总长度接近2000公里，但目前北京盲道的实际状况却令人堪忧，无法保障盲人无忧行走。

让盲道畅通无阻的问题也受

“霸占”盲道问题多

“舒心”变为“闹心”。

在位于西罗园附近的一处人行道上，记者看到，不算宽敞的道路上，杂七杂八的摆设，让没有视力障碍的人，走起来都很费劲。不远处，一个商贩支起的外卖摊，就横在盲道上。当记者问及摊主，是否注意到摊位妨碍了盲道时，摊主回答道，为增加收入，他只是在每天人们下班时，才会摆一会儿。不会妨碍人们行走，而且他没怎么看到有盲人经过此处。

不仅是各种摊位占用了盲道，记者在调查中发现，机动车随意停放占用盲道的现象同样不少。在位于大兴的一处人行道旁，一辆黑色轿车斜着停在盲道上。而在它不远处，一辆电动自

爱护盲道意识薄弱

路说。她表示，这样随意占用盲道的行为，和人们爱护盲道意识薄弱有关。

根据2014年数据显示，我国约有视残者1731万人，占全世界视残人口总数的18%。“这个数字并不算少，而且是在提醒着人们，需要重视盲道的建设和维护。”李路说。

从事教育工作的郑女士说：“对于盲道的管理首先要从源头抓起。有关部门需要尽职尽责，不论是在盲道的设计、建设，还是在维护上，都要考虑周到，并且监管到位。”

【声音】

坚持普及有关知识

南京、杭州、厦门、广州、西安、苏州、秦皇岛成为国家首批无障碍建设示范城市。

对此，采访中，不少人呼吁对于盲道需要加大有关的宣传。“这绝不是一个部门的事，而是整个社会的事。”郑女士强调。“首先，在盲道设计上，有关部门要多听盲人的建议，而不是照着理论，任意的施工。”

此外，郑女士认为，加大宣传需要从学校教育做起，从社区宣传做起，从机关单位宣传做起，普及有关知识。“在助残日需要宣传，让有关知识深入人心。但

行车，也停在紧邻盲道的位置。这样，原本畅通的盲道上多了两只“拦路虎”。

查阅有关资料，记者发现对于盲道设计有明确的要求。比如，城市中心区道路、广场、步行街、商业街、桥梁、隧道等地段的人行道应设置盲道，人行天桥、人行地道、人行横道及主要公交车站应设置盲道。还有，盲道铺设的位置和走向，应方便视力残疾者安全行走和顺利到达无障碍设施位置。盲道铺设应连续，应避开树木、电线杆、拉线、树穴、窨井盖等障碍物，其他设施不得占用盲道。行进盲道在转弯处应设提示盲道，其长度应大于行进盲道的宽度。

郑女士回忆，一次她在网上看到一张有关盲道的照片，让她不仅震撼，还有些摸不着头脑。“这张照片中的盲道设计的很奇特，呈曲折线形态，还特别的长。真是想不通，怎么会这么设计，套用句时髦的词太坑爹啦。”

盲道被占、被设路障、被破坏等现象让人侧目：有的连着井盖和高压变电柜，有的铺向墙壁和机动车道……盲道过处，险象环生。如此的盲道，有几个盲人愿走、敢走、能走？“‘盲道’不帮‘盲’，反而‘陷害’盲人。”郑女士补充说。

是这种宣传应该是长期的，而不是仅仅在助残日中体现。”

还有人提到，在盲道的建设和监管上可以借鉴国外的一些做法。大学生小王是个志愿者，他曾经关注过有关国外盲道建设发展的资料，他说盲道设计还要有新思路，需要科技创新。“据资料显示，国外有些国家早在上个世纪末意识到并开发出一种可行而便携的盲道识别设备。”小王说，“在意大利，目前已经利用这种技术设计出盲道识别系统，这个系统可以给盲人提供精确的位置。”

【建议】

明确规范盲道管理责任机构

到了政协委员的关注。早在2004年，北京市政协委员就开始关注无障碍出行，委员们曾多次对一些大街上无障碍设施的建设及使用情况进行视察。十多年的时间过去了，今天，盲人走在盲道上仍处处被“使绊”，无忧行走何时实现？

在北京市政协的提案库中，有一份《关于整顿盲道，让盲人无忧行走的提案》，这份由14位政协委员联名提交的提案引起了记者的注意。委员们提到，虽然盲道建设在建设施工中的比例较小，使用率不高，但这些都不能成为忽略建设或存在质量缺陷的解脱理由，它充分体现城市对残障人群的人性关怀及关爱，是社会和谐的重要内容。

委员们建议，规范盲道建设标准，严格执行国家《城市道路和建筑物无障碍设计规范》，对不合理的设计予以更改；明确规范盲道管理的责任机构，实现“专道专管”；各有关部门、社区定期检查盲道路况，及时修补破损路面，清理路面障碍，保证道路畅通。

委员们还给出了具体“药方”，建议在盲道附近设立禁止侵占盲道的提醒标志，对违章者进行一定的警告，严重者采取一定的处罚措施。在危险性较高的路口增设声控提示设备，加强对盲人的保护；借助媒体等在社会上开展有关盲道的专题讨论，对北京市盲道情况开展普查，及时处理问题，不给盲人出行设“陷阱”。