

# 确保盲道帮“盲” 专家呼吁制定无障碍环境建设法

“

李飞(化名)是北京朝阳区一家盲人按摩店的盲人按摩师,就在按摩店附近住,平时的出行基本上是家和店之间的两点一线。

“别的地方不太敢去,附近来往车辆太多,而且盲道走起来有时候不太方便。之前出门的时候,有好几次都被自行车挡住,挪又挪不开,旁边的路又不敢绕,那种感觉太无助了。”李飞说。

《法治日报》记者在北京市朝阳区太阳宫附近调查时发现,盲道的铺设基本到位,但盲道上的物品却是五花八门——共享单车、私家车、电线杆、路障等。

“盲道铺设的初衷确实是为了给视障人士提供出行便利,然而,铺设环节中的不合理行为和日常的占道行为,却给视障人士的出行人为造成阻碍。这一问题表明,无障碍城市的建设工作仍然任重道远。”民政部政策研究中心研究员刘振杰说。

盲道被占用的现象,并不是一个新问题,也不是某一地独有的问题,而是在很多地方都比较常见的老问题。

中国人民大学教授刘俊海5月14日接受《法治日报》记者采访时说,道路交通安全法等法律法规对盲道的铺设作了明确规定,但对于盲道的日常监督管理规定得还不够细致,建议在国家层面推动相关立法修法工作,进一步细化相关规定,强化无障碍法规政策的实施落地。

值得注意的是,在今年全国人大会议期间,上海代表团首次以代表团名义提交加快制定无障碍环境建设法的议案,呼吁以法律制度来保障我国无障碍环境建设持续健康高质量发展的迫切需求。

## 越是盲道盲人越不敢走

为切实解决盲道等无障碍环境建设领域突出问题,北京市两年前在全市范围内开展了专项提升行动。

2019年11月,《北京市进一步促进无障碍环境建设2019—2021年行动方案》印发,这是北京市首次开展全市范围内无障碍环境专项提升行动。行动方案要求,全面排查盲道设置状况,研究盲道设置规范。该修复的修复、该建设的建设,确保盲道帮“盲”。加大盲道日常监管力度,落实接诉即办工作要求,对侵占、损毁盲道行为,第一时间进行制止查处。

今年1月,北京市交通委发文称,北京市核心区及重要场馆周边2020年市管城市道路无障碍专项治理工作已全面完工,累计完成人行步道盲道整治1060处。

北京市交通委指出,为提升盲道的连续性和平整性,确保道路无障碍设施更加安全、舒适,城养中心在满足相关工作规范、标准要求的同时,进一步加强盲道平整度治理工作,优化无障碍设施通行路径、连接形式和布设样式。比如,以往盲道遇障碍物均采用绕行方式,在本次改造过程中,针对不影响通行安全的障碍物,均采用直通形式布设盲道,减少绕行情况。

记者在多个区域调查后发现,绝大多数盲道都是采用直通形式布设的盲道,绕行情况有了很大的改观。然而,盲道被占用的情况仍然比较普遍。

家住北京市丰台区的视障人士陈明生,在一次出门时被挡住盲道上的自行车绊倒在地,摔伤后的他“一朝被蛇咬,十年怕井绳”,从此之后再不敢轻易出门,“盲道本来应该是视障人士出门时安全感的来源,但是现在,越是盲道盲人越不敢走”。



在宁夏银川市凤凰商业广场附近,一段盲道上停放着一排共享单车(新华社记者 杨植森/摄)

中国盲协主席李庆忠指出,盲道建设不合理和被占用现象长期难以解决,受到多种因素的影响。近年来,城市发展速度飞快,城市空间却极为有限,城市整体规划管理水平还跟不上城市发展速度,且城市对于无障碍设施的管理仍然缺少明确的规范。

## 多地立法细化相关规定

对于盲道的设置和维护,残疾人保障法、道路交通安全法等法律法规都作出了相关规定。

残疾人保障法第五十三条规定,无障碍设施的建设和改造,应当符合残疾人的实际需要。新建、改建和扩建建筑物、道路、交通设施等,应当符合国家有关无障碍设施工程建设标准。各级人民政府和有关部门应当按照国家无障碍设施工程建设规定,逐步推进已建成设施的改造,优先推进与残疾人日常工作、生活密切相关的公共服务设施的改造。对无障碍设施应当及时维修和保护。

道路交通安全法第三十四条第二款规定,城市主要道路的人行道,应当按照规划设置盲道。盲道的设置应当符合国家标准。

《无障碍环境建设条例》规定,城市的主要道路、主要商业区和大型居住区的人行天桥和人行地下通道,应当按照无障碍

设施工程建设标准配备无障碍设施,人行道交通信号设施应当逐步完善无障碍服务功能,适应残疾人等社会成员通行的需要。

除此之外,一些地方还专门出台了相关的法规,进一步细化了无障碍设施建设和管理方面的规定。

《北京市无障碍设施建设和管理条例》规定,铺设盲道保持连续,盲道上不得有电线杆、拉线、地下检查井、树木等障碍物,并与周边的公共交通停靠站、过街天桥、地下通道、公共建筑的无障碍设施相连接。

《残疾人事业蓝皮书:中国残疾人事业研究报告(2020~2021)》显示,“十三五”期间,各地在乡村振兴、新型城镇化和老旧小区改造中统筹推进无障碍环境建设,18个省(区、市)出台《无障碍环境建设条例》实施办法。

“这些法律法规对于推动盲人顺利出行,提供了有力的制度保障,但仍有需要完善之处。例如,残疾人保障法等法律法规对铺设盲道作出了强制性规定,但对于盲道被占的现象却缺乏相关规定,而且在政府部门职责、违法行为处罚等方面的规定还不够细致。”刘俊海说。

## 立法明确职能部门职责

今年1月,重庆市渝中区检

察院检察官在一次日常走访中,了解到有的区域盲道被占情况十分严重。

案件承办人、渝中区检察院检察三部副主任彭皓介绍说,被占的这些盲道大多位于人流量较大的繁华商圈,有的盲道上被修建了门卫岗亭、施工围挡和护栏等设施,有的则被停放的小汽车占用,还有的被堆满了货箱等物品,导致视障人群“出行难”,问题不容忽视。

2月7日,经过重庆市人民检察院第五分院审批,渝中区检察院对此立案调查。3月1日,该院向当地有关部门发出公益诉讼诉前检察建议,督促其依法履职,加强盲道安全监管和日常维护。收到检察建议后,相关部门高度重视,经现场调查和勘查取证,迅速开展专项整改,盲道被占的问题和“断头路”问题很快得到解决。

记者注意到,重庆、天津、广东、浙江、辽宁、陕西、湖北等地检察机关针对盲道铺设不规范和被占的问题开展公益诉讼行动,起到了很好的效果。

“检察机关开展‘盲道公益诉讼’工作,有利于推动相关政府部门依法履职,促进社会治理,更好保障残疾人的权益。对于这一做法中的成功经验,建议在推动相关立法工作时加以总结。”华东政法大学副教授孙煜华说。

刘俊海认为,在国家层面推动无障碍环境建设立法工作,除了对一些成熟做法加以总结,更要坚持问题导向,对当前法律法规中存在的不足加以改进。

“建议尽快推动无障碍环境建设法的立法工作,对包括盲道在内的无障碍设施的建设、维护等作出系统规范,进一步明确职能部门和社会组织在无障碍建设中应承担的具体责任,为促进我国无障碍环境建设高质量发展提供法治保障。”刘俊海说。

(据《法治日报》)

## “无障碍”不能形同虚设

近年来,我国无障碍设施建设取得了明显进展,但也应该看到,在一些地方,已经建好的无障碍设施并未发挥应有作用。盲道成为断头路、“陷阱路”,被车辆、摊贩等占用;商场入口无障碍设施损坏后得不到及时修复,长时间“暂时关闭”;“无障碍卫生间”“第三卫生间”因各种原因“闭门谢客”;无障碍标识混乱……无障碍设施不仅没能给残障人士、老年人、孕妇等特殊人群提供便利,反倒添了堵。

无障碍设施建设水平是衡量一个城市文明的重要标尺,是

现代城市公共基础设施的重要组成部分,也是残障人士等特殊人群参与社交活动、融入社会的必要条件。

无障碍设施建设不能仅仅停留在“我们有”层面,必须实现“能够用”“用得好”。要想让无障碍设施真正实现“无障碍”,既需要有看得见的“硬设施”,也需要增强看不见的制度、文化等“软实力”。

无障碍设施建设涉及城市管理、残联、交通等部门,需要加强相互联动、明晰责任,提高相关方的主动性。相关职能部门要建立健全相应的工作机制,从规

划、设计、施工、验收等每个环节抓起,真正把无障碍设施建设得“畅通无阻”。从立法层面强化无障碍设施建设,明确建设和验收单位的责任,形成问责机制。

当前,有些城市存在部分已建成的无障碍设施被侵占或被破坏的现象,一个重要原因是市民的无障碍理念较为薄弱。要在全社会营造关心残障人士等特殊群体的浓厚氛围,引导市民爱护无障碍设施,降低或消除损坏、占用无障碍设施的行为和现象。

此外,还需要配备专业人员对无障碍设施进行定期或不定期

的巡检,对不健全的设施进行全面改造和升级,并及时修复破损的设施。

无障碍设施建设体现在城市管理的每一个细节中,其设计的初衷和目的是给特殊人群提供便利,让城市更温暖。同时,也是所有市民的共同福利。

无论是蹒跚学步的孩童,不小心崴了脚的成年人,还是身怀六甲的准妈妈、拄着拐杖的半失能老人,每个人都有需要使用无障碍设施的时候。无障碍设施建设与我们息息相关,离不开我们的共同守护。(据《中国建设报》)