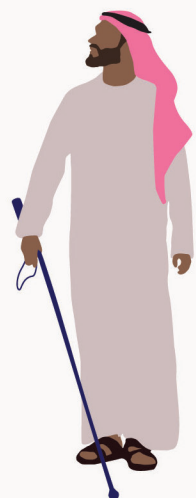


人人可达 依靠 全面无障碍



1. 城市无障碍环境与残障问题

全球有超过10亿人存在残障问题，其中半数以上居住在城市。随着人口老龄化加剧以及非传染性疾病发病率上升，预计到2050年，这一数字将增至35亿（《福布斯》，2023年）。尽管残障人士是世界上最大的边缘化群体/少数群体之一，但几乎每个人在一生中都会经历某种形式的残障。



- 残障（情况）具有多样性，涵盖身体、认知和感官方面，且往往不易察觉。
- 随着年龄增长，人们的身体和心理能力会有所下降。
- 孕妇和护理人员（照顾者）常常面临行动不便的困扰，且（就医等）行程也会受阻。

能力变化是人类生命周期中不可避免的一部分。尽管许多人存在残障情况，但这些人我们的城市和街道上并不常见。许多残障人士无法参与像乘坐公交车或拜访朋友这样的日常活动。然而，限制他们的并非残障本身，而是我们所营造的环境。

每个人在其一生中都可能经历某种形式的残障状态。



环境限制无障碍通行的若干方式

我们城市的规划设计，将众多残障人士排除在街道、公共空间、交通系统以及各类服务之外。

在公交站点，聋人无法听到广播通知。与此同时，嘈杂的环境也会给一些出行者带来压力。

在信息查询亭，盲人因无盲文选项或音频信息，无法了解周边情况。



缺乏清晰易读且具备多种形式（音频、视觉和触觉）的出行信息，给聋人、盲人以及认知障碍人士的出行带来不便与安全隐患。

这些障碍限制了他们的自主性，进而影响他们在社会中的参与度、融入感与归属感。这最终会损害每个人在城市中蓬勃发展的能力，以及为自身福祉构建社交网络的进程。



一位婴幼儿看护者，在艰难绕过破损的人行道后，又面临通往高架轨道交通站台的楼梯。在无人协助的情况下，她不知如何才能及时进入站台，赶赴孩子的就医预约。

诸如狭窄或高低不平的人行道、楼梯或过街天桥，以及缺乏无障碍登车设施等障碍，会让使用辅助器具者、老年人以及携带婴儿车或货物的出行者感到不便。

那么，为何城市依旧持续将残障人士排斥在外呢？这一现象部分归因于，决策者与设计师在开展规划与设计工作时，将非残障人士作为标准参照，即便事实上每六个人中就有一人存在残障状况。此外，这也部分源于对残障的认知存在偏差。残障可能具有永久性或暂时性，表现为显性或隐性，既可能是与生俱来的，也可能是在人生后期才出现的。

我们应当预见到，每个人在其一生中都会经历能力方面的变化。我们应该把残障作为常态来进行规划与设计。

我们即将看到为应对气候变化挑战而进行的大规模投资。这笔投资将决定我们城市未来数十年的发展方向。当下正是重新审视我们规划与设计的方式以及服务对象的好时机，我们需确保打造出包容性城市，让每个人，尤其是残障人士，都能在其中找到归属感。

残障与不平等

为残障人士开展规划工作，同样是一个涉及性别平等、气候变化应对以及社会公平的综合议题。

- 1 在全球范围内，约80%的残障人士生活在中低收入国家（LMICs）。
- 2 据估算，在中低收入国家，女性残障人士在残障群体中的占比高达75%。
- 3 在气候紧急事件中，如热浪、飓风和洪水等，残障人士死亡或受伤的可能性是非残障人士的2至4倍（世界经济论坛，2023年）。
- 4 残障与贫困之间存在着相互影响的恶性循环：残障会增加陷入贫困的可能性，而贫困也会提高罹患残障的风险（世界宣明会，2023年）。例如，在美国，残障人士的贫困率是非残障人士的两倍（美国进步中心，2019年）。



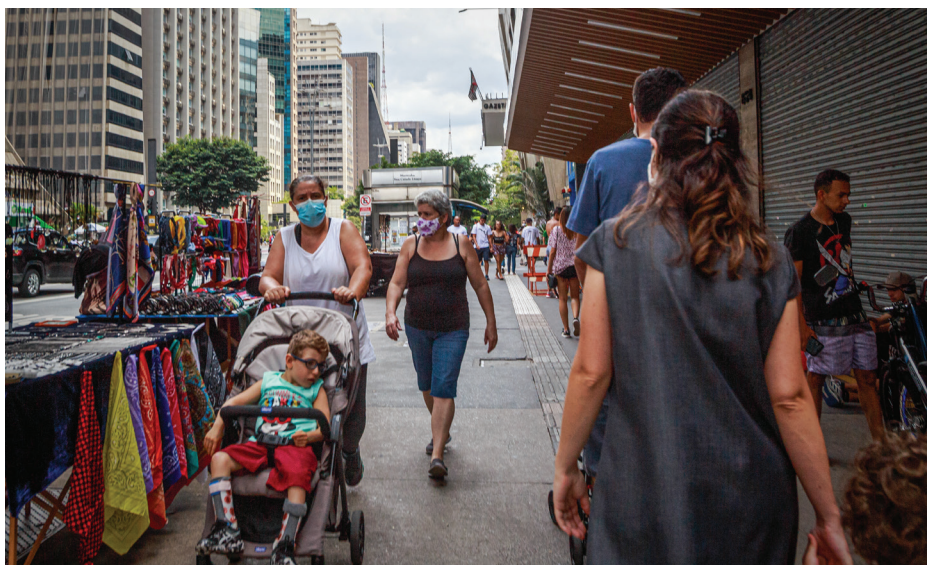
残障女性可能会遭遇多重且相互交织、不断加剧的歧视、偏见或骚扰。资料来源：Metropole1:1

2. 什么是无障碍，为什么它对残障人士至关重要

无障碍可达性是目的地（土地利用）与抵达方式（交通）的交汇点。它通过将土地利用与交通系统相衔接，以满足人们的基本需求，将个体与他们的生活紧密相连，并赋予人们自主感、自由感与归属感。

无障碍可达性是社会包容的基石，但仅凭其自身尚不足以确保真正的无障碍环境。例如，即便存在交通出行选择，这些选项也可能存在无障碍缺陷：人行道过于狭窄或被障碍物阻塞，街道交叉口缺乏听觉提示或坡道，没有为自行车或手摇自行车设置保护性道路空间，公交车过于拥挤难以进入，或未配备听觉提示信息，且设有台阶或楼梯，导致轮椅使用者无法登车。改善无障碍可达性是目标所在，而实现全面无障碍则是达成这一目标的必由之路。

每个人皆有基本需求，为满足这些需求，需要多样化的交通方式。残障人士，包括儿童，在前往所需前往的场所时，可能会由护理人员陪同出行。资料来源：ITDP。





全面无障碍设计充分考量各类需求与残障形式的多样性，致力于打造对所有人都包容且易于通行的城市环境。资料来源：EMBARQ Brazil。

唯有秉持“全面无障碍”理念，即为所有人进行设计时，无障碍设施才能真正惠及全体民众。

全面无障碍理念强调环境、项目及服务的设计应确保所有人都能在最大程度上直接使用，无需额外适配或专门设计。这一理念需贯穿于无障碍提供的各个环节——从交通系统、公共空间和街道的规划与设计，到服务运营方式，再到与用户的沟通方式。通过践行全面无障碍理念，我们能够城市对残障人士及其他所有使用者而言更加舒适、便捷与安全，助力他们在城市中顺利抵达所需目的地，畅享城市生活。

我们必须转变思路，将全面无障碍置于城市建设的核心位置，因为对无障碍的需求具有普遍性。

无障碍环境的构成要素

当我们谈及无障碍时，往往首先联想到基础设施中存在的物理障碍。然而，无障碍的内涵远不止于此，单纯具备无障碍基础设施本身并不足以构建一个真正包容的社会环境。我们还需要深入关注社会无障碍与经济无障碍这两个关键要素。无障碍需求具有显著的个体差异性，在规划和设计过程中，我们必须全面、综合地考量无障碍的这三个核心组成部分。



物理无障碍

物理无障碍以基础设施为根基，但仅有基础设施是远远不够的。

它涵盖服务质量和以多种形式呈现的清晰信息（附近可能有公交站点，但如果公交车每小时仅来一班，或者没有视听和触觉显示设备，那么这并不具备无障碍性）。

物理无障碍需考虑整个出行过程，这可能意味着要实现多种交通方式的良好整合。



社会无障碍

社会无障碍是指能够安全出行，免受暴力和骚扰。

它基于对不同出行需求和特征的理解与接纳。

特别是，交通服务提供商需要增强对残障人士需求的敏感度。



经济无障碍

经济无障碍是指能够负担得起出行选择（即附近可能有共享单车站点，但如果负担不起使用费用，那么这并不具备无障碍性）。

经济无障碍需要通过出行选择以及技术和创新，改善与就业和教育的联系。

门到门出行规划



全面无障碍的益处

当把全面无障碍理念作为改善城市通行便利程度工作的核心要点时，城市规划者和决策者便有了优化城市环境、提升居民生活品质的有力抓手。着力构建全面无障碍城市，能够在社会、经济以及环境等多个维度带来丰富且显著的益处。

这些益处具体如下：



➔ 营造并强化社会包容、提升福祉与促进健康：

- 通用设计来拓展出行途径，能让残障人士得以自由地融入社会，以富有意义的方式构建自己的生活。
- 这一举措不仅惠及残障人士，还会让年轻人、老年人、孕妇、照顾者以及其他所有人都从中受益。
- 无障碍城市有助于提升每个人的整体健康水平，涵盖心理健康与身体健康。对于残障人士而言，这意味着他们能够更便捷地获取必要的医疗服务，享有更高品质的生活，出行也更加安全。



→ 以保障全面无障碍来推动经济增长与全民参与：

- 过去因种种限制而被剥夺了接受教育和就业机会的人群，如今将能够为经济发展贡献自己的力量。
- 残障人士及其家庭也构成了一个庞大的消费市场——据世界经济论坛（WEF）2024年的数据估算，这一市场规模约占全球经济的54%，价值高达13万亿美元。
- 无障碍设计能让空间和街道焕发出勃勃生机，进而带动地方经济实现更强劲、更多元的发展，创造更多的就业岗位。

为全面无障碍进行规划与设计，其实并不会大幅增加成本，通常只会在项目总成本中增加一两个百分点。相比之下，后期改造则既耗费高昂又耗时费力（联合国数据）。包容性的规划与设计，通过将残障人士与教育、就业紧密相连，实现经济层面的包容，从而收获广泛的经济效益，这些效益远远超过了那点额外的成本投入。



→ 助力应对气候变化，增强城市韧性

- 当城市在规划过程中秉持包容理念时，也有助于减轻气候变化带来的影响。这是因为，提升城市无障碍水平能让人们的出行路线更短、更便捷，进而改善空气质量，减少对汽车的依赖，并实现城市空间更高效的利用。
- 而且，全面无障碍程度更高的城市，在应对突发状况时也更具应对能力，能够确保在紧急时刻没有任何一个人被落下。



以全面无障碍设计为根基，并搭配可持续交通模式以及配套布局的服务设施与住宅，这样的无障碍城市能让人们充分融入社会与经济生活。资料来源：ITDP Mexico

无障碍城市以便捷可及、绿色可持续的交通模式为核心展开建设，各类服务设施与住宅紧密围绕交通枢纽布局。这样的城市规划，为应对历史遗留的边缘化问题以及气候变化带来的负面影响提供了可行路径。残障不应被视为亟待解决的负担，而应成为构建一个基于社会包容与经济繁荣的新公正世界的愿景基石。

但问题在于，我们究竟该如何实现这一目标呢？

3. 残障形态多元，出行需求各异

残障可被理解为：个体的身体、认知和感官等健康状况，与缺乏适配性的物理环境以及存在歧视的社会环境之间相互作用的结果。要明白如何改善出行条件、打造普遍无障碍的环境，我们首先得了解出行需求，尤其要考虑到人类能力的多样性。

城市环境中存在诸多挑战，影响着我们独立行动或生活的能力。这常常导致残障人士较少参与社交活动或出行——并非因为他们出行需求更少，而是环境和交通系统阻碍了他们。

我们还需要开展更多工作，深入了解残障人士的交通特征和需求，以及该群体内部因残障类型、性别、年龄、种族和其他影响出行能力的因素而产生的差异。



打造真正包容的城市，源于对多元出行需求的深刻理解。无障碍环境能让不同年龄、不同身体能力的人都能独立自如地出行。资料来源：ITDP

作为切入点，不同类型的残障具备一些共性的显著特征，这些特征有助于我们理解出行与无障碍相关问题：

认知/发育障碍人士

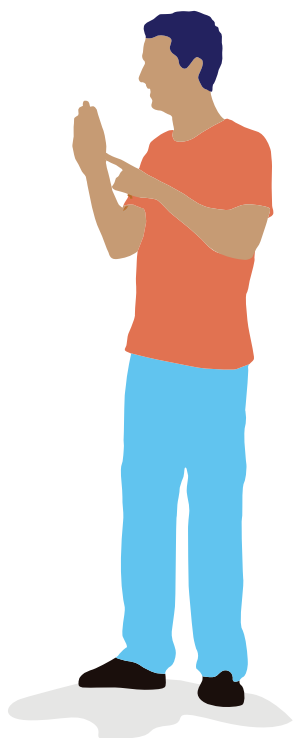
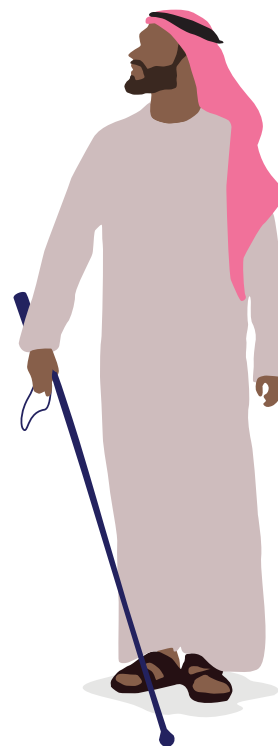


需要环境更为宁静、压力更小，具体体现在噪音水平更低、人群拥挤程度更低，同时要有个人安全感。此外，采用清晰易读的标识来传递信息，以及运用不同格式的寻路指引方式，也十分关键。



使用轮椅或其他行动辅助设备的肢体残障人士，需要宽阔且无障碍的人行道、顺畅的轮椅通行区域和自行车道，同时要有往返于目的地（包括交通站点、公共设施和服务场所）的连贯路线。交通工具应设置残障人士优先座位和专用区域，以满足其行动受限的需求。交通站点必须提供无高度差的登车设施和充足的空间，方便轮椅灵活移动。能够安全、便捷地上下车是关键所在。

盲人及低视力人士以独特的方式在城市环境中出行，→ 他们依赖物理提示和听觉线索来辨识街道方位、使用交通服务。人行道、扶手、入口和信息区域设置的触觉标识，能帮助他们理解并使用交通系统。这类人群往往还需借助导盲犬等辅助动物出行，因此，交通运营方必须允许这些辅助动物进入交通工具。



← 听障人士或听力受损者在出行过程中，需要清晰的视觉提示和多样化的听觉信息来辅助他们完成行程。

对于仍有部分听力的人来说，不同的音量设置能起到帮助作用；而清晰明确的寻路指引、书面信息以及警报提示，同样能很好地满足他们的出行需求。

确保人人都能享有普遍无障碍的出行环境，意味着要达成以下多方面条件：打造更安全的道路状况；设置连贯、坚实、宽阔且无阻碍的行人通行路线；规划受保护的自行车道；提供可靠的交通服务；实现车辆无高度差登车；确保车站和建筑物全面无障碍通行；以及以多种形式呈现清晰易懂的信息。

残障人士的出行需求与特征涵盖多个方面，具体可包括：

- 1 能够开展全程出行规划，且确信整个行程完全无障碍
- 2 出行速度较慢，过马路和登乘交通工具需要更多时间
- 3 因出行不适、有压力或存在困难，需要缩短出行距离
- 4 出行过程中需要更频繁地停留或休息
- 5 借助辅助器具、辅助动物出行，或者有陪护人员陪同出行
- 6 通过多种形式（实体、视觉、听觉）获取清晰易懂的信息
- 7 通过减少拥挤、噪音和空气污染，增加开放绿地空间，降低环境压力与感官负担
- 8 特殊服务需具备无障碍条件（因为他们需要更频繁地前往医生和医疗保健机构）

4. 我们当下能采取哪些行动？

城市若继续以无法提供无障碍、包容且安全基础设施的方式发展，将难以维系。要实现全民无障碍出行的目标，决策者、交通领域从业者、残障权益倡导者以及研究人员——各方均需各司其职、协同发力。通过调整政策制定、规划布局与资金投入方式，推动社会包容性发展，才能确保每个人都能充分享受生活，城市也能因此蓬勃发展，并更具韧性以应对各类不确定性挑战。



残障社群成员抢先体验
雅加达快速公交系统
(Transjakarta BRT) 的
导引系统设计方案。图片
来源：ITDP Indonesia

各领域需就全民无障碍需求展开对话

决策者



“我们正在对抗数十年、甚至数百年来‘暴力性设计’——那些从未把无障碍当回事儿的传统做法。”

交通行业



“看看周围——要是房间里连一个残障人士都没有，那说明咱们全都失职了。”

学术界



“数据要是收对了，规划肯定能更靠谱。”

倡导者



“政策和资金必须优先保障无障碍。”

待办事项清单：

- ➔ 以多元出行需求为核心开展规划。为不同行动能力群体代表全程参与规划与决策制定提供支持，确保其需求被全面纳入考量。
- ➔ 统筹交通与土地利用规划。通过交通与土地利用的协同规划，系统性提升无障碍出行可达性。
- ➔ 确立包容性规划为行业基准。将通用设计原则作为交通规划方案及街道设计手册的强制性标准，推动包容性规划成为常规实践。
- ➔ 针对性改造现有设施。对人行道、自行车道及公共交通进行无障碍改造，根据不同残障类型（如视觉/听觉/肢体障碍）提供适配性解决方案。
- ➔ 前置无障碍要求至新建项目预算。在新建项目预算中强制纳入无障碍设施建设标准，避免后期返工成本。
- ➔ 培育残障人士交通领域专业人才。为残障人士提供交通规划、运营管理及研究等岗位的职业发展机会，并将无障碍设计纳入交通专业教育课程体系。
- ➔ 构建差异化数据采集体系。要求政策制定与效果评估必须基于反映不同残障群体出行能力与需求的数据类型。
- ➔ 以技术赋能无障碍服务。利用技术创新提升交通服务包容性（如无障碍导航系统、实时信息辅助设备）。
- ➔ 推动无障碍立法与执行能力建设。过法律法规明确无障碍出行的法定权利，并建立机构能力以保障政策落地实施。
- ➔ 多维度提升行业认知。通过实地审计、案例视频、专项培训等方式，增强从业者、决策者及研究人员对残障群体出行特征与需求的理解。

5. 后续行动方向

打造真正全民无障碍的城市，需要我们每个人付诸行动，共同构建一个包容与归属感并存的新世界——这个新世界不仅要积极应对气候变化，更要让每个人都能实现经济繁荣。

交通领域从业者、私营企业、学术机构与倡导组织之间的协作至关重要。唯有通过多方合力，才能确保政策制定、基础设施规划与公共服务设计兼具包容性与气候韧性。在完善的法律框架支撑下，辅以公众意识提升、能力建设强化、社区深度参与及本土化研究，我们方能为所有人营造更安全、更健康、更公平的城市环境。我们的目标是建成这样的城市：残障人士能够独立出行，自由融入社会生活——在这里，他们不仅被接纳，更能充分绽放人生光彩。



打造无障碍且具气候韧性的城市，让每个人都能自由联结、蓬勃发展，安享归属。图片来源：Noble Studios

致谢

我们谨向残障人士咨询委员会致以诚挚谢意，感谢他们在深化我们对城市全民无障碍理念认知过程中所做出的宝贵贡献。这一由公民社会组织、国际机构及交通部门领导者组成的多元化团队，提供了极具洞察力的反馈意见，为后续与残障社群展开的深度对话指明了方向。同时，我们衷心感谢各专题研讨会的参与者们所展现出的深度思考与积极投入。他们的真知灼见在精准识别无障碍建设挑战与机遇的过程中发挥了关键作用，也促使我们进一步聚焦于全民无障碍的核心议题。

残障人士咨询委员会成员

Crystal Asige

Senator, Parliament of Kenya

Deepti Raja

Social Development Specialist,
Global Unit, World Bank Group

Dewi Tjakrawinata and Morgan Maze

Coach and assistant coach for youth with
Down syndrome

Iain McKinnon

CEO and co-founder of Global Disability
Innovation Hub

Jon Froehlich

Co-founder of Project Sidewalk

Katherine Chacón Martínez

Accessibility Technical Lead, World Enabled

Kay Inckle

Campaigns and Policy Manager at
Wheels for Wellbeing

Lauramaria Pedraza Sanchez

Specialist on Gender, Diversity and Inclusion
for the Inter American Development Bank,
Transportation Division

Maureen Ava Mata

Project Manager, Women with Disabilities Leap to
Social and Economic Progress, Inc. (WOWLEAP)

Paulo Krauss

Technical Director at Curitiba Agency for Develop-
ment and Innovation

Quemuel Arroyo

Chief Accessibility Officer and Senior Advisor to
the Chair & CEO at the New York State Metropolitan
Transportation Authority (MTA)

Risna Utami

Founder/Executive Director of OHANA Indonesia

参考文献

Altiraifi, A. (2019, July 26). Advancing economic security for people with disabilities. American Progress. <https://www.americanprogress.org/article/advancing-economic-security-people-disabilities/>

Donnellan, L. (2023, January 18). Disability tech is a game changer for 2023 and beyond. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/laureldonnellan/2023/01/18/disability-tech-is-a-game-changer-for-2023-and-beyond/?sh=13b6b4a45837>

United Nations. Disability, accessibility and sustainable urban development. Department of Economic and Social Affairs. <https://social.desa.un.org/issues/disability/disability-issues/disability-accessibility-and-sustainable-urban-development>

World Economic Forum. (2023, December 18). Driving disability inclusion is more than a moral imperative – it's a business one. <https://www.weforum.org/stories/2023/12/driving-disability-inclusion-is-more-than-a-moral-imperative-it-s-a-business-one/>

World Economic Forum. (2024, January 30). This is how inclusion benefits the global economy, according to experts at Davos. <https://www.weforum.org/stories/2024/01/how-inclusion-benefits-global-economy/#:~:text=On%20disability%20inclusion&text=People%20with%20disabilities%20and%20their,an%20economic%20opportunity%20for%20business>

World Vision. (2023, January 6). What you need to know about disability + poverty. <https://www.wvi.org/stories/child-sponsorship/what-you-need-know-about-disability-poverty>

人人可达 依靠 全面无障碍

代表



由

