

独自乘坐公交车,仍差“最后的30米” 视障人士如何“听见”公交?

青年调查



今天是第33个国际残疾人日。现如今,视障人士的出行是否随着网络时代的更迭变得更加顺畅? 青年报记者跟随00后视障人士李春隆实地体验了一次出行后发现,如何知道哪一路公交车进站、特别是如何准确分清多辆车同时进站时前后30米的班次,仍是盘亘在视障人士面前的一座大山,即便他是00后。

对此,“李春隆们”提出诉求,“其实公交车的车外喇叭播报内容只要加一句话,说明这是哪一路公交车,终点站是哪,这样我们的出行就会方便很多。”然而,这一看似简单的解题方案却难以落地。这,又是为什么?

实习生 张振宇 青年报记者 郭颖



李春隆正在询问公交车司机。



李春隆的日常行走。

本版摄影 青年报实习生 张振宇 记者 郭颖

没有车外播报

“每次乘车都得依靠别人的帮助”

据中国残疾人联合会的统计,截至2023年我国有超过1700万视障人士,1700万人是什么概念呢?2018年公安部户政管理研究中心对全国人口的姓氏进行了统计,我国胡姓人口总数大约是1650万人,两组数据相差并不大。

按照统计学的大数定律来看,遇见一名胡姓人士和遇见一名视障人士的概率相差无几。在国际残疾人日到来之际,青年报记者跟随00后视障人士李春隆实地体验了一次乘车出行。

由于身患先天性青光眼和先天性视神经失明,李春隆八岁时就完全进入了漆黑的世界。

他还记得第一次独立出行时,是想去老家的县城转转。失明前,这似乎是一件小事,但当时却成了一件“兴师动众”的大事。父亲实在放心不下,还是悄悄跟在李春隆的身后,跟了一圈发现李春隆确实具备独立出行的能力后,才放下心来。

一路上好心人的帮助也给了李春隆独立出行的勇气,现在他敢于自己一个人出行,过马路、打车、坐地铁甚至是乘坐高铁和飞机都不在话下。一个人过马路时,李春隆会提前将盲杖高高举起,让司机注意到前面有个盲人;坐地铁、高铁和飞机时,即便没有提前预约,只要和工作人员说明情况,不同工作人

员便会开始“接力”,不同岗位、区域的工作人员一路交接,直到把他安全地送至目的地。

但独立乘坐公交车,目前仍差“最后的30米”。由于目前上海公交车的车外播报系统暂未大范围普及,李春隆每次乘车都必须依靠路人或司机的帮助才能弄清面前是哪路车。如果车站没有路人,他就必须敲着盲杖,缓慢步行至车门口,努力伸长脖子后礼貌地说:“师傅,请问这是哪一路车?”

一套流程下来,李春隆等车的时间也比健全人长了不少。若是遇上几辆车一起进站,等他问清一辆车的情况后,其余的公交车早已离开。

分不清几路车

“最大困难在于多辆车一起进站”

2015年,“上海发布”微信公众号就上线了公交实时到站的查询功能。现在,高德地图和百度地图两大App均可以实时查询公交车到站的情况。乘坐公交车时,李春隆会先根据导航走到公交车站,随后用实时公交车到站查询的功能来判断公交车到站的大致时间,最后再询问路人和司机来判断自己面前的公交线路是什么。

目前市面上的各类导航软件,其公交到站提醒功能是完全可以做到大致无误的。但对于视障人士而言,这毕竟没有车外喇叭播报来的直接。因此无论什么情况下,他们都需要询问行人或司机,这是哪路车,开往什么方向。

李春隆也表示,乘公交的最大困难在于多辆车一起进站的情况。如果站台仅有一辆车,靠

导航软件的语音提示,他基本上可以顺利完成乘车。但若是遇上几辆车一起进站,那他可就为难了,经常错过巴士。

为了避免乘客来不及上车的情况,久事公交集团曾在2017年进行过公交车靠站停车的专项整治,明确公交车进站必须遵守“三车二停”的原则,即多辆车同时到站停靠的情况下,第三辆及以后车辆需执行二次停站。但即便如此,准确找到自己想要搭乘的线路对视障人士来说仍然是一个不小的挑战。

采访中,记者也跟随李春隆一同在公交车站等车。一辆有着无障碍标识的公交车在距离站台十几米时,车外喇叭便开始播报“右转弯,请注意”。车辆停稳后,李春隆拄着盲杖缓慢步行

到车门口,头努力前伸,随后问道:“你好师傅,这是多少路公交车呀?”听到司机回答这辆车并非自己需要乘坐的车后,他又敲着盲杖转身离开。这一套流程下来,让李春隆乘车的效率明显比其他乘客慢了不少。

在公交车导盲系统尚未完全普及的当下,视障人士乘车不但需要不断地询问车辆是哪一路的,还需要敲着盲杖确认车门位置。李春隆告诉记者,在他工作的盲人推拿店中,就有不少人因为担心询问会耽误别人时间而不好意思乘车。

“其实公交车的车外喇叭播报内容只要加一句话,说明这是哪一路公交车,终点站是哪,这样我们的出行就会方便很多。”李春隆说道。

记者调查

“一句话的事”为何迟迟难落地

查阅资料后,记者发现深圳、杭州、惠州、苏州、宁波、长沙等多地的公交车都在试图将这“一句话的事”加入公交车的日常运营之中。

2022年“公交导盲系统”和“深圳公交助乘”App在深圳落地实施。据深圳市东部公交公司介绍,视障人士只要在自己手机内安装相关App后,就能实现与车辆数据互通,当车辆达到站时,软件会通过震动、弹框或语音进行提示。同时,车辆外部设置的喇叭,也可清楚地播报线路的名称、方向。

杭州也推出了“公交无障碍导乘系统”,视障乘客可以通过摇一摇“听听巴士”App让公交车的车外喇叭播报公交车进站信息。杭州公共服务热线的工作人员告诉记者,除了少部分临时加派的车辆外,大部分车辆都已经安装了这套系统。若遇上没有安装的车辆,视障人士也可以寻求司机的帮忙。

这些城市的做法与三峡大学土木与建筑学院副教授杨渝南提出的“智能公交车信息系统”有些类似。在接受青年报采访时,杨渝南告诉记者自己曾对42名盲人的无障碍出行进行了为期一个月的调研,调研结果发现,虽然我国已经建设了不少无障碍设施(如盲道),但盲人使用这些设施并不便,再上缺少辅助设施(如公交车站语音播报系统),因此目前很多无障碍设施难以真的帮到他们。

“其实现智能公交车信息系统的普及在技术上已经不存在什么问题,关键在于成本。”杨渝南解释道。

2023年,惠州市曾对公交导

盲系统运行维护项目进行公开招标。招标文件显示,中标单位需对惠州市55台安装公交导盲系统的公交车和1200台安装公交车车辆电子标识进行运行维护工作,项目费用为13.5万/年。另据上海市交通委统计,2023年上海市公共汽(电)车期末运营车辆数为17351辆。一位公交车司机也告诉记者,他所驾驶的公交车大约是7年前配发的,而这批车辆均未安装车外喇叭。若是上海市所有公交车都安装公交导盲系统,这或许是一笔不小的开支。

但上海并非未尝试过设置站外放播报车名的装置,随之而来的播报声扰民问题导致“众口难调”。最终因为遭到沿途居民投诉,基本都取消了。目前,像李春隆这样会自己使用高德地图和百度地图等App查询公交车到站情况的视障人士而言,乘坐公交仍有困难,对于不善于使用智能手机的老年视障人士群体而言,麻烦程度可想而知。

从市交通委方面,记者了解到之前确实有视障人士反映过类似问题,但考虑到外放声音会产生噪声的情况,故目前暂时保留此建议。然而根据中华人民共和国城市区域环境噪声标准,城市中的道路交通干线道路两侧区域的环境噪声标准值,昼间为70分贝、夜间55分贝,公交车的播放音量是否能达到这一程度仍存疑。

对此,一位公交业内人士建议,“视障人士确实需要全社会关怀,可以由高科技企业作为公益项目设计一种视障人士专用提醒设备,这样既不会扰民,也能帮助到视障人士。”