

37条导盲犬背后的“上海温度”

——看上海如何致力推动无障碍环境建设发展

见习记者 张叶荷

近日，“连根针落下都能听得清”的上海音乐厅，迎来了一批特殊的客人——10 条导盲犬。在一个半小时的音乐会上，10 条导盲犬与音乐厅的所有听众共度了一段美好时光。该则消息一经发布，获得不少市民的点赞，称赞上海是个“有温度”的城市。

从刚开始导盲犬乘坐公交、地铁难，到现在，飞机、影院乃至音乐厅都可以“畅行”……改革开放 40 年来，上海一直致力于多举措推动上海无障碍环境建设的发展，其中，视力残障者对此感受尤为深切，盲人的“路”也越走越顺。

而这背后，法律的完善与保障功不可没。1986 年 7 月，我国第一部《方便残疾人使用城市道路和建筑物设计规范（试行）》出台；2008 年 4 月，《中华人民共和国残疾人保障法》首次提及“导盲犬”；2012 年，《无障碍环境建设条例》允许视力残疾人携带导盲犬出入公共场所；2015 年，《关于视力残疾旅客携带导盲犬进站乘车的公告》发布……从“无法可依”到“有法保障”，上海无障碍水平也在不断提升，鼓励着无数视力残障者勇敢地踏出脚步，积极融入社会生活，用心感受着上海给予他们的关爱。



韩颖和她的两条导盲犬耳思（退役）、安安（现役）



韩颖和耳思在旧金山机场



韩颖携安安作为“全国公益广告大赛”的颁奖嘉宾在广东清远电视台



在机场接人对韩颖来说都不是问题了

从“宅在家”到“走天涯” “逼”自己走出去

2009 年，在一个细雨飘飘的日子里，上海第一批导盲犬使用者之一的韩颖，见到了十分乖巧的导盲犬耳思，从此开启了一人一犬长达十年携手“走天涯”的日子。对于韩颖来说，导盲犬的到来，也改变了她更愿“宅在家”里的状态。

“有了导盲犬的最大改变，就是导盲犬‘逼着’我走出去。”面前的韩颖，拥有两条导盲犬——已退役的耳思和现役的安安。与一般盲人有所不同的是，韩颖是个“后天失明人”。

2001 年，因为生病，韩颖开始逐渐看不清事物，而在 2006 年，她丧失了全部的视力，堕入黑暗的世界中，日常只能依靠别人的搀扶和引导才能出门。为此，韩颖很是痛苦，她很难接受自己“盲人”的身份。在失去辨别事物能力的同时，她也失去了感受人生乐趣的能力。突然失明之后的韩颖，逐渐远离了人群，害怕、回避甚至讨厌“扎人堆”。

“大约 2008 年，市残联找到我，问我想不想申领一条导盲犬。”韩颖回忆起自己与耳思结缘的过程，不禁笑了，“当初我十分诧异，导盲犬是给明星准备的，难道能离我这么近吗？耳思的到来，真的能给我的生活带来变化吗？”就这样，抱着尝试的心理，韩颖从上海赶到南京导盲

犬训练基地，参加了导盲犬的配对训练……

2008 年 4 月，《中华人民共和国残疾人保障法》修订通过，规定盲人携带导盲犬出入公共场所，应当遵守国家相关规定，而这也是中国法律首次提及“导盲犬”。法律的制定，为导盲犬“畅行”公共场所，发放了“通行证”，而社会大部分民众对于导盲犬的接受和理解，并没有“与法同步”。对于导盲犬来说，乘坐公交和地铁出行，根本就是“美梦”。

回忆起耳思刚来的那段时间，韩颖直呼“出门就像是上刑”。“回头率”过高的耳思，总能引起不少人的围观，而携带耳思出门也就明确告诉了别人，韩颖是个盲人。

与韩颖有着类似经历的，还有盲人刘爱珍。生于 1962 年的她，对于市民对导盲犬态度的变化，和国家以及各部门所出台的各种条例对“导盲犬”的“特殊爱护”，都有着切身体会。

“那时候，我能不出门就不出门，”刘爱珍一边抚摸着拥有着乌黑亮丽毛发的导盲犬拉联，一边笑着告诉记者，“自从拉联来了，我哪儿都能去了，也不再排斥往外走了。”

从“请下车”到“通行证” 出行终于有了保障

对于韩颖和刘爱珍来说，拥有一条导盲犬引导自己走出家门，只是第一步，而第二步则是要法律法规为自己“眼睛”的出行提供“通行证”，让社会对导盲犬给予更多的理解。说起带拉联出行的“糟心事”，刘爱珍坦言：“刚开始的时候，确实遇到了不少‘麻烦’，而现在却很少遇到了。”

“大约是 2008 年，我带着‘拉联’想要乘坐公交，却被喝令下车，甚至司机还叫来了警察，”刘爱珍告诉记者，“那时候，公交司机硬要我下车，我和他们说这是导盲犬、是工作犬，可以坐公交的。然而，那司机却置之不理，强烈要求我下车。”回忆起那段经历，刘爱珍还是颇感“委屈”。相较于刘爱珍来说，韩颖的“糟心事”则发生在地铁。

“2009 年的时候，地铁工作人员虽然让我进了地铁安检，但是却不允许我乘坐地铁，究其原因 4 个字——照章办事。”韩颖表示，虽然自己很气愤，但也没有任何办法，因为在 2009 年，确实没有相关条例表明，导盲犬可以乘坐地铁。

导盲犬不能乘坐公共交通就意味着，盲人也一定程度地被剥夺了乘坐公共交通的权利。事情在 2011 年有了极大程度的改变。2011 年 5 月 15 日，《上海市养犬管理条例》实施，明确了禁止携犬进出的场所和乘坐的交通工具，但指出盲人携带导盲犬的，不受本条规定限制，为上海导盲犬出行提供了法规保障，市交管部门还专门下发通知，要求公共交通设施不得拒载导盲犬。从此，导盲犬乘坐公共交通又有了一张“通行证”。

从“无法可依”到“有法可依” “法律给了我底气”

2009 年 4 月 30 日，中国民用航空局运输司颁布了《残疾人航空运输办法（试行）》，首次为导盲犬等服务类犬上飞机开了“绿灯”，然而在实际操作中，却并非那么一帆风顺。

大约是 2013 年元旦前夕，韩颖想要带着耳思飞往美国过假日。与之前第一次携犬乘坐飞机不同的是，这次，她选择了一家国内航空公司。原以为一点问题都没有，韩颖还是被该次航班的机长“请”下了飞机。

“那时候我就十分不理解，耳思乘机所需要的证明都齐全了，为什么耳思就不能上飞机呢？”韩颖告诉记者，“那时候航空公司给我的理由就是，耳思没有嘴套。”对于该理由，韩颖并不能接受，所有证件和手续都已经完成，在飞机即将出发时，对方却告知耳思没有嘴套，她根本没有时间再去购买嘴套。

别无他法的韩颖，不得不找到了该航空公司的负责人，希望要一个说法。“那时候对方提出帮我改签到另一家国际航空公司，被我拒绝了。”韩颖认为，“中国的导盲犬出境，却要走国际航空公司，这是要‘闹’国际笑话的。”

在韩颖的一再坚持下，耳思终于成功登上了该航空公司隔日的同一航班。整个飞行途中除了少量喝水外，不吃不如厕，没有主人的口令绝不乱动……耳思的表现，博得了整个机组人员和中外乘客们的一致好评。

遇到乘坐飞机受阻，为何不愿更换航空公司呢？闻听此言，韩颖笑了：“我知道耳思是一定能成功登上该航班的，这在法律上是有明文规定的，是法律给了我底气。”

10 条导盲犬走进音乐厅

2018 年 11 月 25 日，在上海残疾人合唱团建团十周年的特别演出音乐会上，上海音乐厅首次对 10 条导盲犬敞开了大门。整整一个半小时的音乐会，10 条导盲犬趴在主人的脚边，不曾吠过一声。初听该事似乎会觉得不可思议，细究之后便会发现，这一切都很“理所当然”。

实际上，类似环境，导盲犬们早已熟悉。每个月，上海的视力残障者都有一次在国泰电影院观看无障碍电影的机会。2012 年 6 月，上海市残联等单位率先在国泰电影院推出了全国首个“无障碍电影专场”。

如今，上海导盲犬项目已走过 10 年，拥有 37 条现役导盲犬的上海，也成为全国范围内使用导盲犬最多的城市。在上海导盲犬服役十年间，使用者没有出过一起安全事故，让更多人对象导盲犬有了信任。而随着相关法律法规的逐步完善和社会的共同努力，导盲犬越来越被市民所接受和理解。在法律之外，我们还能对盲人以及所有的残疾人做些什么呢？

据了解，目前，上海有残疾人 94 万余，针对需求，无障碍建设在公共交通、政府服务、旅游景区、家庭社区等各方面全面开展。当前各机场和火车站已经基本完成无障碍改造，各类敬老院、康复中心等不仅完成了无障碍改造，还使用安装了防滑涂料等新材料和斜向升降装置等新设施。

政府服务方面，上海市网站在改造的同时，推进残疾人证在金融、医疗、教育、交通各方面的“一证通用”。此外，上海还实施了对农村困难残疾人家庭和城镇一二级残疾家庭的无障碍改造。2014 至 2017 年，累计完成农村困难残疾人家庭无障碍改造 3264 户，城镇一二级残疾家庭无障碍改造 6580 户。

未来三年内将对轨道交通的无障碍电梯和厕所进一步改造，高速公路服务区无障碍设施改造，在全市投放 500—1000 辆无障碍出租车……这些是记者从第 28 次“全国助残日”暨第 19 次“上海助残周”主题活动座谈会上获知的信息。