

一部电梯让弱势群体出行“有路好走”

明年全市38座人行天桥将安装完成100部垂直电梯

□记者 翟梦丽

讲到加梯，市民的第一反应是既有多层住宅加装电梯，这反应了一座城市对老龄群体的关怀。而现在，上海的加梯已经走出住宅，走上道路。上海有不少宽阔的马路上方，架设了天桥。然而本来是为了方便行人穿马路而架设的天桥，如果没有电梯，反而成为老年人、腿脚不便者过马路的障碍。

在不久前的国际残疾人日上，上海市人大常委会“既有道路人行天桥无障碍化建设”实事项目集中启动，明年国际残疾人日，全市38座人行天桥将安装完成100部垂直电梯。

从无到有的标准确定

天桥要改造，先要摸清现状。今年2月开始，市道运局对道路人行天桥使用情况进行了完整、彻底的排摸。经调查，全市共有264座道路人行天桥，其中有131座没有电梯。政府部门逐一登记造册，做到一桥一图册。今年10月制定实施方案，确定了38座天桥的加装清单，实施计划，保障措施等。

264座天桥，131座没有电梯的，38座加装。这一数字如何得来？

天桥加装电梯是一件新事物，没有现成的程序和标准可用。市交通委、市道运局邀请专业单位对天桥加梯的技术和管理要求进行研究。并于今年7月发

布了《道路人行天桥加装电梯导则》，这也是全国第一部针对人行天桥加装电梯的行业指导文件，明确了加装电梯天桥的筛选标准：新建及既有道路人行天桥位于上海城市化区域（含五个新城区域）内，同时满足以下条件，需加装电梯：现状未配置电梯；近三年内无拆除或改扩建计划；周边500米范围内有交通枢纽、大型医院、主要商业区、大型居住区、学校等；周边相邻无障碍过街通道距离人行天桥在100米以上。

“200米来回走就要400米了，老年人走起来很吃力，最后就定了100米。”上海市道路运输管理局刘兆吉向记者介绍。从

无到有的标准，制定过程既蕴含着技术，也充满了人情考量。既要考虑到实用性，又要考虑到后续变化。“徐汇区龙吴路上有两座天桥，因为那边地铁23号线规划已经做好，地铁一旦开工天桥就会拆除再重建，所以目前不予以加装。”



精细到厘米的艰难选址

“我们在施工的时候，一个阿姨正在爬人行天桥，看到我们就好奇地问你们正在干什么呀，我们回答说正在为天桥加装电梯。阿姨开心地说太好了，年纪大了腿脚不方便，有了电梯以后过马路更方便了，再也不用爬上爬下了！”看到阿姨喜悦的脸庞，黄浦区市政所陈栋科长感觉心里涌入了一股暖流，特有成就感。

人行天桥加装电梯市民呼声很高，实际推进时，必然会面临实际的问题。资金从哪儿来？刘兆吉介绍，市人大城建环保委与市财政局和市残联反复协商，最后明确人行天桥加装电梯属于无障碍化建设，可由残保金给予补贴。

进展到施工，“对于天桥加装电梯来讲，最关键的就是找到位置。”刘兆吉说。这个位置，并非肉眼可见的地上空间，而是深埋的地下空间。

“市区里加装电梯碰到最大的问题，就是管线搬迁。”陈栋

向记者介绍。市区地方小，管线多，小小的一个电梯箱想找到一个适当的位置摆放都不容易。重庆北路天桥加装电梯就遇到了这样的难题。为此，陈栋和同事们首先尽量“扫清障碍”，将能够搬迁的管线全搬走。但仍有大量管线无法挪动，在此基础上他们优化方案，将加装电梯一般的规格由3米×3米，根据实际可使用面积优化为2.4米×3.2米大小，真正做到“螺蛳壳里做道场”，将电梯严丝合缝嵌进去。

在普通民众看来，搬管线似乎就像随意挪动家中的电线一样，幅度完全尽在掌握。但事实情况并非如此，地下电缆，一根两根的确搬动容易，可问题在于地下管线很大一部分是排管，它们在地底下都有坚固的箱体保护，且都是高压，施工难度极高。不仅动它难，更难的在于牵一发而动全身。“实埋电缆不能拐弯，一动就是几十米，甚至近百米的长度。”陈栋解释。

在地底下，不仅有电缆线管，城市高速运转的地下血管——地铁线路也纵横交错。地铁运行对安全要求高，在红线范围内，不允许深挖地基。但电梯井深度基本超过六米，这大大超出了允许施工的范围。因此，如果天桥需要加装电梯，一旦和地铁有所交叉，就必须要将电梯的位置挪到对地铁影响范围之外，再想尽办法挤进去。

如果说在地下，加装电梯找空间的主要策略在于自我调整，在地上，则是主动“扩张”。遇到不得已的情况，就会不得不占用一些绿化区域。为此，建设部门要积极与绿化市容局协调。公共绿化也不是想占就能占，需要补齐手续，还要补率补偿。好在，多部门从为民办实事的角度出发，简化优化审批流程。今年9月，《关于道路人行天桥加装升降电梯和无障碍环境改造工作的指导意见》由市交通委、市规资局、市住建委、市市场监管局、市绿容局、市道运局和市残联联合发布，天桥加梯工作的推进有了政策保障。

人行天桥对老年人、残疾人来说，是一个比较安全合适的过街方式，不用焦急地掐着时间抢绿灯。然而本来是为了方便行人穿马路的天桥，如果没有电梯，反而成为老年人、腿脚不便者过马路的障碍。“有路可走”的问题已经基本得到解决，“有路好走”正逐步成为交通设施管理的新目标。出行弱势群体的交通需求得到更多的关注和满足，也是城市更新的应有之意。“此次人行天桥加装电梯，首要的目标是打造天桥的无障碍出行环境，同时惠及老年人出行需求，并兼顾了推婴儿车出行人群的过街需求。”刘兆吉说。

事实上，上海有不少人行天桥安装了自动扶梯，却接到市民对此的投诉。“要坐电梯的时候你们不开，天气好，我们想要慢慢走上去看看风景，电梯又开了。”面对这样的抱怨，相关部门也是有苦难言。恶劣天气下，市民上下楼梯确有困难，但室外扶梯开启运行有不小的安全隐患，为了确保安全第一，只能将电梯关掉。

此次的人行天桥加梯，同样也考

虑到这样的因素，为了保证在恶劣天气下仍然能够使用，除了条件实在受限的天桥，其余全部加装升降电梯。也许通行效率降低了，但更照顾到了出行弱势群体的实际使用需求。

对待特殊人群的精细程度，展现的是一座城市的包容度和温度，其实，人行天桥的无障碍化建设从方方面面的细节都彰显了无障碍化、适老化理念：调整电梯运行速度以确保乘坐人站立安稳；轿厢门关闭的时间间隔应不小于15秒以确保乘坐人有足够的时间安全进出轿厢；轿厢按钮应考虑盲人使用，在轿厢的侧壁上应设带盲文的选层按钮；轿厢按钮处宜加强照明亮度，为低视人群营造无障碍环境；轿厢内应设电梯运行显示装置和报层音响；轿厢内应设计有声提示功能；设置后视镜；电梯应配置专用空调（带蒸发器），营造舒适的乘梯环境；根据实际情况设置智能化远程操控系统，连接至控制中心，通过语音、视频等方式远程协助残疾人、老人乘梯，减小操控上的难度……《道路人行天桥加装电梯导则》中专门明确了细节要求。

黄浦区重庆南路天桥

多部门沟通巧做文章

既要避开管线，又要避开地铁，天桥加梯的困难远不止于此。延安西路高架下的江苏路天桥被列入需加装电梯的38座天桥之一，它是一座市管天桥，附近人流量很大，加装电梯呼声很高。“延安路高架下面天桥实现能装尽装，只要技术条件允许就都装上。”刘兆吉说，高架下行人不走人行天桥，就要往前走不少路，而且这些天桥相对来说高度更高，爬起来也费劲。

但在具体加装时，江苏路天桥4个出口各个都有难题。西北出口正对着一家银行的大门，西南出口朝向一家酒店，东北出口通向商业建筑，东南出口前面是居民区。不同地块有不同属性，想要在小小的几平米面积内放下电梯，需要多部门沟通协调。

“看似这是块绿地，但它不是公共绿地，是归私人所有，想要借点地可不简单。”刘兆吉指

着地图解释道，市道运中心积极与江苏路街道沟通解决。对着居民区的出口加装电梯虽说会极大方便周边居民的出行，但在这个位置装必须考虑到对周边居民的影响。天桥高，电梯也高，一旦建成有可能影响几栋居民楼的采光，更不用提施工过程中可能产生的噪音问题，这同样需要跟街道和居民做工作。在具体方案上，需要更紧贴天桥，尽量不给老百姓造成采光问题。朝着银行的出口建造电梯，则需要占用银行的花坛。

此外，有些人行天桥所处道路人行道狭窄，本身已经无法满足现有1.8米人行道最小宽度的要求，周边建筑林立，也没有多余的公共空间可以利用，再加梯就更没有空间了。这种天桥只能在整个区域开发更新的时候一并予以解决无障碍化问题。

无障碍理念贯穿始终