



内蒙古电子信息职业技术学院

挑战杯（论文）

题 目： 呼和浩特市无障碍环境
 建设现状调查

学 院： 电子商务学院

专业班级： 文秘 171、行政 172

学生姓名： 魏全欣、肖紫程、马红
 竹、闫圆圆、尹志豪

指导教师： 张晶晶、王晔

2019 年 4 月

目录

摘要.....1

绪论.....2

 （一）研究背景及研究意义.....2

 （二）基本概念界定.....2

 1.调查范围2

 2.无障碍设计3

 3.残障人士3

 4.老年人口3

 （三）国内外研究现状.....3

 1.国外研究现状3

 2.国内发展现状5

 （四）研究内容及方法.....5

 1.研究内容5

 2.研究方法6

一、呼和浩特市无障碍环境建设状况.....7

 （一）城市道路无障碍设施建设现状.....7

 （二）主要公共场所无障碍环境建设现状.....8

 （三）公共出行系统无障碍环境建设现状.....15

二、呼和浩特市无障碍环境建设存在的问题.....17

 （一） 全社会对于无障碍环境建设意识淡薄.....17

 1.相关法律制度少17

 2.社会关注度较低17

 （二）前期设计缺乏系统化与科学性.....18

 （三）缺乏有效的维护、管理与监督.....19

 1.维护周期长19

2.管理力度不够19

3.缺乏有效的监督20

（四）现代科技手段未发挥辅助作用.....20

三、加强呼和浩特市无障碍环境建设的对策.....21

（一）政府重视，推进立法工作.....21

（二）加强社会宣传，提高全民意识.....21

（三）建设前期统筹规划，科学设计.....22

（四）相关部门加强维护、管理与监督.....22

（五）充分利用好现代科技手段.....22

（六）加大无障碍环境资金投入.....22

（七）发挥科研院校，学术机构的功能.....23

（八）鼓励弱势群体参与相关宣传工作.....23

结论.....24

参考文献.....25

致谢.....27

摘要

随着经济增长、社会进步、城市化进程以及信息时代的来临，人们的生活环境与生活方式发生了巨大的变化，我们在享受着幸福、便利的同时，不能忽略城市中的残障群体、老年人及因其它原因导致身体不适或行动不便的人群。身为社会成员的一份子，他们有同等的参与社会生活的权力，但现实却是他们在日常的衣、食、住、行、娱等方面都面临着极大的局限，而这一群体的幸福感与满足感在很大程度上依赖于一个城市辅助其日常生活的无障碍设施。基于此，本文在研究分析国内外无障碍环境建设的现状后，从呼和浩特市无障碍环境建设现状出发，实地走访、调查了呼和浩特市区的城市道路、主要公共场所及公交出行系统，搜集并整理出呼市在无障碍环境建设方面存在的问题，并根据实际情况提出了相应的建议、探寻解决对策，以期引起更多、更广泛的社会关注，引入社会力量参与到呼和浩特市无障碍环境的建设中来，创造更加和谐有爱、以人为本的城市环境。

关键字：呼和浩特市 无障碍建设 现状调查

绪论

（一）研究背景及研究意义

随着社会的不断进步发展，残障人士与人口老龄化问题日益成为当前社会不可忽视的现实问题。国家的经济水平在不断提高的同时，我们也应当将关注的目光从 GDP 的增长放到广大人民群众的福祉上来。我国是一个人口大国，人口基数大造成了残障人士和老年群体人数较其他国家更多的现实情况。以我们此次研究的目标城市呼和浩特市为例，据 2014 年普查情况，呼和浩特市共有各类残疾人 16.49 万，占全市人口的 6.39%。放眼全国，残障人士在各个地区并不在少数。此外，呼和浩特市 65 岁以上人口占总人口百分比在 8 年前就已经达到了 7.6%，近几年还在呈逐年上升趋势，这与我国绝大多数地区人口的现实状况相符。所以大力发展有利于上述人群出行的无障碍环境建设，能够最大限度地扩大其行动范围及行动自由，使其能够与健全人士共同享受社会发展所带来的物质与精神文化成果。在社会不断进步的今天，人们的思想不断受到“社会化”与“主流化”的冲击，大家对于“类别”的认识以及人道主义的弘扬，促使建设方便残障人士及老年人出行的无障碍环境成为了全世界的共同课题。事实上，国外许多国家已经进行了完善的体系建设，例如美国、英国、日本、德国等国家相较于我国在此方面发展程度更为领先。国内来看，北上广等一线城市早已将这一问题纳入城市建设的范畴。然而，在国内一些二三线及以下城市和地区，整个社会对于这个问题的重视程度较低，意识较薄弱，这方面的相关建设严重不足。无障碍环境，是文明城市的标志，是社会进步的象征，是人权主义的体现，有利于推动社会主义和谐社会的进程。因此，研究城市的无障碍环境建设问题有着极其重要的现实意义。

（二）基本概念界定

1. 调查范围

此次呼和浩特市无障碍环境建设的主要调查范围集中在呼和浩特市赛罕

区、新城区、回民区这三个市辖区的人流密集地段和主要出行场所。其中包括：内蒙古博物院、内蒙古美术馆、内蒙古科技馆、内蒙古医院、内蒙古大学、市政府、汽车站、火车东站、白塔机场、呼铁局职工服务中心、万达广场、国贸商城、中山路过街天桥、中国银行以及这些公共场所周边的盲道、地下通道、地下停车场、小区等地点。

2.无障碍设计

无障碍设计，从狭义上讲，是通过设计减少或消除残疾人等弱势人群在公共空间活动中的行为障碍的设计理念。广义上讲，无障碍设计是只适合于绝大多数人（包括弱势人群和健全的成年人）的通用设计理念。这一理念由 1990 年美国残疾人法与通用设计的颁布而引出。无障碍设计，不仅仅是为了解决残疾人因身体机能的不健全，而在公共空间中行为不便的问题，而是在满足残疾人（或老年人，儿童，孕妇等弱势人群）特殊要求的同时能为所有其他人使用的设计概念及潜在目的在于使公共生活的各方面能涵盖更多，甚至所有人群。无障碍环境建设的水平高低不仅仅是评价一个国家和一个社会的整体发展的质量标准，更多的是衡量一个国家和一个社会的精神内涵和文明程度的标志。

3.残障人士

残障人士，或称作残疾人，根据百度百科的词条解释，是指由《联合国残疾人权利公约》CRPD 第一条宗旨指出的，释义为残疾人的人群包括肢体、精神、智力或感官有长期损伤的人，这些损伤与各种障碍相互作用，可能阻碍残疾人在与他人平等的基础上充分和切实地参与社会。残障人士的障碍主要包括了视觉障碍、听觉障碍、语言障碍、肢体障碍、精神障碍和多种损伤下的多重残疾障碍。

4.老年人口

老年人口是指处于老年年龄界限以上的人口。根据我国现行法律制度，我国老年人口的划分年龄起点是 60。按照国际标准，65 岁及以上是确定为老年人口的群体。此次调查中的老年人口，以我国现行的法律规定为标准。

（三）国内外研究现状

1.国外研究现状

国外许多发达国家经过长时间的建设发展，在城市道路规划及公共设施建

设方面累积了大量经验，在无障碍环境建设方面已经取得体系化的成果，其覆盖面积之广在很大程度上为残障人士及老年人等弱势群体提供了便捷的出行环境。从最早的无障碍基础设施建设逐步迈向了信息化智能化的道路，非常值得我们吸取相关方面的经验。

美国早在 1973 年就已经成立无障碍委员会，其发展至今已经在无障碍环境建设方面设有全方位、多层次、宽领域的立法支撑，并在科研教育领域进行进一步的深化研究。在各方面无障碍环境建设进行了全方位的统筹规划，给残障人士及老年人带来了安全便捷的出行环境，使其能够更好地融入到正常的社会生活当中。在交通道路规划、居民区及公共基础设施建设方面，均采用了无障碍环境设计的理念。与此同时，在许多高校相关专业中特设立无障碍设计技术课程。到目前为止，在新的道路规划及公共基础设施建设方面，美国基本可以达到无障碍环境建设的目标，也可以在更大程度上考虑到残障人士等行动不便群体的感受。

英国在无障碍建设方面建立了较为完善的管控机制，每当有基础设施建设完成后都会有专业的组织或机构进行验收，查看其是否符合无障碍环境建设的专业标准，是否能够最大程度地为残障人士及老年人提供专用设施以便于此类人群使用。而相较于英国来说，德国和日本对于无障碍环境建设方面做得更加细致入微，延伸触及到了城市的各个角落。在机场、商场、医院等日常公共场所都设有专供其使用的设施，从各个方面均为残障人士进行了细致入微的考虑，做到了防微杜渐的程度。



上图为：德国无障碍设施，左图为旅馆残疾人上楼座椅，图右为公交车残

疾人低位平台。

2.国内发展现状

国内对于无障碍设施建设方面的重视主要体现在法制、规划、具体实施方面，与国外无障碍环境相比起步较晚。在立法方面设有《中华人民共和国残疾人保障法释义》、《中国残疾人社会保障制度》、《中国社会保障三十年》等法律，近些年来我国在这方面的法律法规都在不断完善。

根据《2017 年度全国残疾人状况检测主要数据报告》，城镇社区有坡道和盲道的比例分别为 45.1%和 43.2%，有提示字幕的占 30.4%，有扶手等设施的基础建设占 26.9%，有自动门的占 6.2%，无障碍电梯的占 3.1%，提示盲文标牌的占 2.2%，路口设有语音辨向器的比例为 1.2%。截止至 2017 年，北京市共设有 871 条盲道,总长度在 1600 公里以上,公共基础设施无障碍改造已经超过 8000 项,已经进一步优化了北京市无障碍格局。坡化率将近 88%,在 20000 处路口进行了斜坡化的改造;初步投入使用 3600 辆无障碍公交车,公共交通枢纽整体改造率达到 81%;公共服务基础设施综合改造率达到了 50%。根据《2013 年中国残疾人状况及小康进程监测报告》，南京市残疾人环境状况指数为 79.2%，残疾人社区服务覆盖率为 44.3%，仅有 23.5%的残疾人接受过法律服务。根据实地走访调查，南京市盲道 38%被占用，27%盲道出现损坏，17%盲道既被占用同时又出现损坏现象，完好的比率仅有 18%。从以上数据来看，我国无障碍环境建设近些年来虽然已经有了比较大的进展，但发展层度相较于国外而言依然较为滞后，仍需要不断改进完善。

（四）研究内容及方法

1.研究内容

本课题针对呼和浩特市残障人士和老龄人口出行的现实需要，调查了呼和浩特城市中的主要道路、公共场所和公共交通无障碍设施建设的现实情况，实地走访调查了市区多地，以人行横道中的盲道及安全岛、过街天桥的坡道及升降电梯、公共场所（如博物馆、银行、医院、大学图书馆等）与小区中的坡道及电梯、机场、火车站、汽车站的辅助设施等作为重点调查对象，分析呼和浩特市主要出行场所和出行方式中适用于残障人士和老龄人口无障碍环境建

设存在的主要问题，对比、借鉴国内外一些城市在该领域的建设情况，试图探讨有效的解决方法 and 对策。

2.研究方法

本课题主要运用文献分析法与实地考察法相结合的方式进行研究。其中文献分析法主要是利用图书馆、互联网等平台搜集大量与本研究有关的文献资料，并对这些资料进行分类，整理，从而积累论文的写作素材。在查阅文献的过程中，有助于梳理研究方向与研究点。除此之外，本文参考资料还来源于中国知网的电子文献、呼和浩特市残疾人联合会官网等，为论文的写作积累了大量的有效信息资料。

实地考察法主要是采用实地走访、观察的方式，加深对呼和浩特市无障碍环境建设的了解，获得所需要的资料，结合国内外其他城市无障碍环境建设的研究成果和理论知识进行进一步的研究。我们分组去体验城市不同地点的无障碍设施，找出所存在的问题以及这些问题对残疾人及老人在内的弱势群体的出行和生活产生的影响，最后提出了我们应该怎样避免或者如何改善不利影响，探寻解决这些问题的方法。

一、呼和浩特市无障碍环境建设状况

据呼和浩特市残疾人联合会统计，截至 2014 年，全市各类残疾人数的总人数为 16.49 万人，残疾分类情况是：视力残疾 2.29 万人，占全市残疾人总数的 13.9%；听力残疾 2.89 万人，占全市残疾人总数的 17.51%；言语残疾 0.32 万人，占全市残疾人总数的 1.97%，肢体残疾 6.38 万人，占全市残疾人总数的 38.68%；智力残疾 1.28 万人，占全市残疾人总数的 7.74%；精神残疾 1.47 万人，占全市残疾人总数的 8.92%；多重残疾 1.86 万人，占全市残疾人总数的 11.28%。但是，在我们此次调查的走访过程以及日常生活中，很少或者几乎看不到残疾人外出活动，主要是因为这类群体由于各种条件限制，只能“足不出户”。

（一）城市道路无障碍设施建设现状

在走访调查的过程中我们发现，残障人士和老年人口不愿意出门的最大原因在于，本应该为残疾人出行提供便利的城市道路，在建设过程中无障碍设施欠缺或者不完善。以针对盲人出行的盲道和安全岛等辅助设计为例，在呼和浩特街道上，个别盲道出现了盲道被道路隔断、盲道被下水道井盖隔断、盲道停放共享单车等情况，甚至有些人行路上没有进行盲道建设，这无形中就是给盲人生活上带来的不便或是一种歧视，视觉残疾者在不熟悉的街道或地域行走，没有正规的盲道指引将会出现摔倒、受伤，甚至车祸等情况的发生。



图 1-1-1 府佑小区门口、被下水道井盖隔断的盲道（图片来源：作者自摄）



图 1-1-2 内蒙古大学校园门口路段盲道被石墩拦截（图片来源：作者自摄）

（二）主要公共场所无障碍环境建设现状

通过走访调查发现，呼和浩特市在文化交流公共场所，如博物院、科技馆、美术馆中的残疾人无障碍设施建设比较完善，特别是博物馆，建有专门的残障人士通道，在卫生间和公共饮水台等细节方面，也有很完善方便的设计，在很大程度上能够满足残障人士出门参观的需求。



图 1-2-1 内蒙古博物馆为残疾人提供残疾人通道(图片来源：作者自摄)



图 1-2-2 内蒙古博物馆为老弱病残提供直梯(图片来源：作者自摄)



图 1-2-3 内蒙古博物馆为残疾人提供残疾人卫生间(图片来源：作者自摄)



图 1-2-4 内蒙古博物馆为残疾人提供残疾人洗手台 (图片来源：作者自摄)



图 1-2-5 内蒙古博物馆提供阶梯式饮水台 (图片来源：作者自摄)

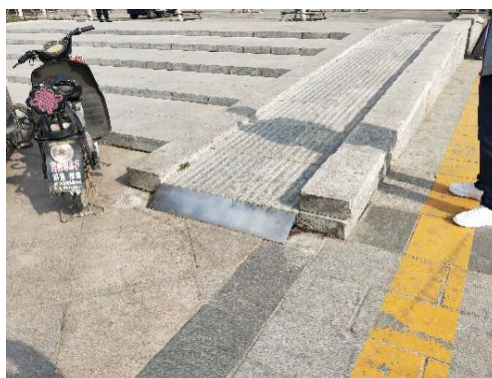


图 1-2-6 内蒙古呼和浩特乌兰夫公园设有残障人士通道 (图片来源：作者自摄)

同样是文化交流公共场所，本市的美术馆并没有为残障人士提供方便通道，很高的阶梯不方便残障人士通行，也就没办法参观美术馆。



图 1-2-7 内蒙古美术馆没有设置残障人士通道(图片来源：作者自摄)

大多数银行服务都较人性化，有专门的轮椅可以为残障人士开启绿色通道，以及针对残障人士的优先免叫号服务。



图 1-2-8 内蒙古交通银行设有残疾人士坡道(图片来源：作者自摄)

在城市的各类公共场所中，医院是残障人士和老年人经常涉足的地方。呼和浩特市的各大医院在无障碍建设方面比较完善，在医院门口设置残疾人坡道，也充分考虑到残疾人就诊的方便而设定带有盲文按钮的直梯，这些设施给盲人提供了很大的方便。此外，进入电梯还会有扶手这一细节。在这个共享时

代，医院在门口还设有共享轮椅方便各类行动不便的人群使用，这些配置极大地便利了残障人士和老年人就诊。



图 1-2-9 内蒙古自治区人民医院含有盲文电梯按钮(图片来源：作者自摄)



图 1-2-10 内蒙古附属医院共享轮椅(图片来源：作者自摄)

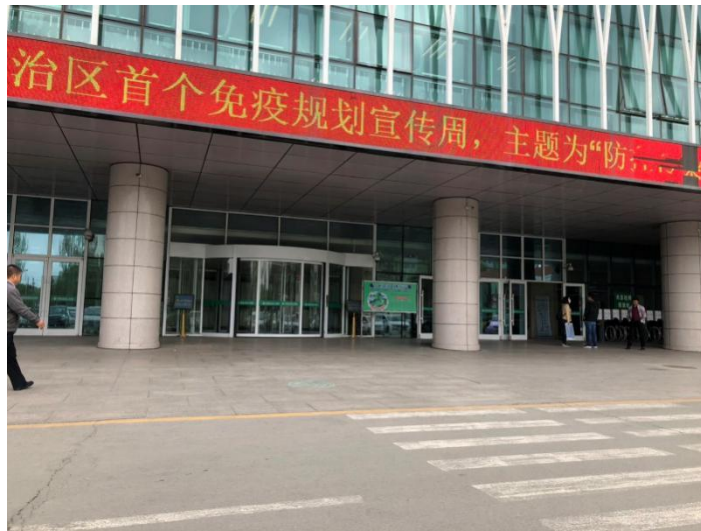


图 1-2-11 内蒙古人民医院门诊楼采用无台阶设计(图片来源：作者自摄)

在无障碍设计建设中，很多公共场所只考虑到健全人的通行，并没有考虑到残疾人以及行动不便人的需求，现今生活水平质量的提高，残疾人也会渴望像健全人一样去电影院、商场这些公共场所，但是我们通常去商场和电影院很少见到他们的身影，就算有见到也会有家属的陪伴，不能够独立出行，导致很多没有家人陪伴的残疾人和老年人不能出门来感受这种需求。

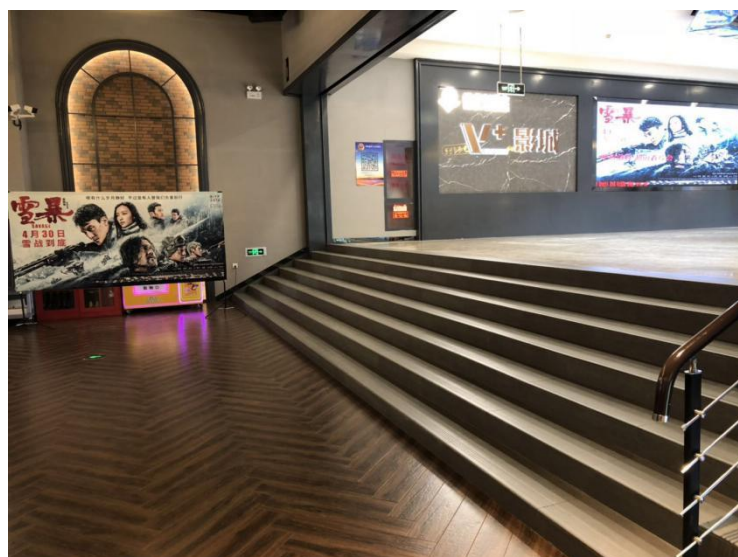


图 1-2-12 呼和浩特市摩尔城电影院没有残障人员通道(图片来源：作者自
摄)

图 1-2-13 呼和浩特市摩尔城电影院直梯按钮无盲文(图片来源：作者自



摄)

位于内蒙古自治区首都的呼和浩特市有很多所大学，在当地的大学也有极少数残障人士大学生，为了求取知识而艰苦求学，但是根据我们实地考察发现大学内并没有为残障人士安排便利的通行方式。



图 1-2-14 内蒙古大学没有设置残障人士通道(图片来源：作者自摄)

（三）公共出行系统无障碍环境建设现状

出行，交通方式是一大关键，火车、客车、飞机、公交、自驾车都是现今出行的普遍交通方式，对于健全人来说这是日常小事，但是对于残障人士来说是很不容易的事情，因为稍有不慎就会发生意外。在其他国家，残障人士出行相对于中国来说要普遍得多。单是出行方面，我国残障人士面临的困难相比国外残障人士来讲就多很多。无障碍环境建设发展较晚，基础也较差，虽然近几年有所改观，但是还有待完善。例如，在国外和国内一些经济发达城市较为常见的公交车停靠无障碍、公交车无障碍以及盲文或电子报站牌在呼和浩特市就几乎没有见到过。



图 1-3-1 呼和浩特市火车站提供残疾人专用窗口(图片来源：作者自摄)



图 1-3-2 呼和浩特市白塔机场卫生间洗手台设有残疾人洗手台(图片来源：
作者自摄)



图 1-3-3 呼和浩特市 98 路公交车(图片来源：作者自摄)

二、呼和浩特市无障碍环境建设存在的问题

（一）全社会对于无障碍环境建设意识淡薄

1. 相关法律制度少

2012 年中国国务院发布了《无障碍环境建设条例》，至此我国无障碍环境建设进入了一个新的阶段。各省、自治区、直辖市相继发布了各自的《无障碍环境建设条例》。内蒙古自治区于 2018 年 5 月 31 日发布了新修订的《内蒙古自治区无障碍环境建设办法》。实施时间为 2018 年 7 月 1 日。自实施以来已有 10 个月的时间了。

呼和浩特市作为内蒙古自治区首府，在贯彻《内蒙古自治区无障碍环境建设办法》方面来看，实施的力度略有不足。在呼和浩特市的盲道、盲文电梯、语音公交站等等的基础建设不足，有些盲道被井盖、树坑、电线杆给“腰斩”了，甚至有些盲道成了“断头路”（见图 3-1-1）



图 2-1-1 内蒙古科技馆后公路

2. 社会关注度较低

据 2018 年人口普查，2017 年年底呼和浩特市的常住人口数在 311.5 万人。据不完全统计，呼和浩特市 90% 的人对无障碍环境的了解少之又少，基本都还处于只知道盲道、斜坡、手语的阶段。60% 的人认为无障碍环境建设只是帮助少数残疾人的事情，不用太过在意。大多数的人对无障碍环境建设的不关

心。这样不利于国家和谐社会的建设，不利于呼和浩特市无障碍环境建设的发展。

（二）前期设计缺乏系统化与科学性

无障碍环境的建设，并没有更好地方便残障人士的出行，其原因就在于前期设计缺乏系统化与科学性。无障碍环境不是一个坡道、一条盲路、一些无障碍厕所就能涵盖的。无障碍环境应该是系统的、科学的集合城市整体布局所形成的安全的、稳固的、长期稳定的社会环境。一些主干道路没有盲道，一些道路虽说拥有盲道，但这些盲道不是残障人士的道路，而可能是残障人士的“送命路”。在现有条例规范中，虽然对盲道、通道门、楼梯、电梯、电话、洗手间、扶手及标志物、立交桥等部位做了规定，但是细部构造并不是十分细致，有

无障碍的设计要素				
缘石坡道、轮椅坡道、轮椅席位、盲道、无障碍电梯、无障碍厕所、无障碍住房、无障碍浴室、无障碍标志、无障碍停车位、无障碍入口，建筑入口、门、通路、走道和地面、楼梯及台阶、扶手、升降平台、低位服务设施、过街音响信号装置				
城市道路	公共交通建筑	公共建筑	居住建筑	公园绿地
城市广场、 人行天桥、人行 地道、 跨河桥梁、人行 隧道、立体交叉	民用机场旅客航站 楼建筑、铁路客运 站建筑、港口客运 站建筑、轨道交通 客运站建筑及列 车、省级长途汽车 站、公交车站	办公建筑、商业建筑、 服务建筑、文化、纪念 建筑，观演建筑、体育 建筑、医疗康复建筑、 教育建筑、养老设施建 筑、公共停车场、城市 公共厕所、高速公路服 务区	道路、绿地、低层、 多层住宅及公寓、 中高层、高层住宅 及公寓、宿舍建 筑、无障碍宿舍、 公共服务设施	出入口、停车场、 园路及铺装场地、 园林建筑及构筑 物、公共图像信息、 公共设施、专类园

资料来源：依据中国建筑工业出版社《无障碍建设指南》相关内容整理。

的部位被遗漏，形不成系统，影响了无障碍工程的连续性。

图 2-2-1 无障碍设施的设计要素

呼和浩特市市政府南面公交站的道路并没有铺设盲道（图 3-2-2），盲人通行不便。府佑小区西面的路上铺有盲道，但这些盲道被井盖、电线杆占领（图 3-2-3、图 3-2-4）这些现象也证实了呼和浩特市无障碍环境建设缺乏系统性和

科学性。



图 2-2-2 市政府南面公交站
区西路



图 2-2-3、图 2-2-4 府佑小

（三）缺乏有效的维护、管理与监督

1.维护周期长

道路维护是摆在我们面前的一道难题，每年政府会在道路养护方面投入巨大，但收效甚微。每年无障碍设施都会有损毁，但是缺乏专业的团队来维修这些无障碍设施，导致无障碍设施每年破损比例都在升高，残疾人士出行越来越不便。

2.管理力度不够

在《无障碍环境建设条例》未出现时，盲道的占用、拆毁、私自改建等现象司空见惯，相关部门没有相应惩罚措施和惩罚权限。自 2012 年 6 月 28 日国务院发布《无障碍环境建设条例》，无障碍设施的法制化正式进入人们的生活中来。

内蒙古自治区 2018 年 5 月 31 日发布了新修订版的《内蒙古自治区无障碍环境建设办法》。但因为发布时间短，导致呼和浩特地区的无障碍设施不完善，现在盲道被占的现象比比皆是，屡禁不绝。

3.缺乏有效的监督

自规章制度建立以来，关于无障碍设施的监管问题，涉及到多个部门的问题，如残联、公路局、环卫局等，具体的监督手段缺乏。没有专业的管理部门，无法做到有效的管理，发现无法及时反映，没有合适的检举通道，这些都是在监督管理方面亟待解决的问题。

（四）现代科技手段未发挥辅助作用

现代科技发展迅速，为残障人士和老年人口提供的外出方面的科技设备越来越多，盲文的产生、盲文扶手、挡路石、过街提示音道路、休息位等诸多有效的无障碍设施，使得现代科技在无障碍建设中的比重越来越重。

呼和浩特市在利用现代科技手段建设无障碍设施方面的投入，非常欠缺。例如公交车，呼和浩特市大部分公交车都未设立残障人士专用座，座椅上未装设到站提醒装置，公交车上的无障碍设施建设近乎为零，残障人士上公交成为了一种奢望。再比如语音信号灯，语音信号灯是指行人过街时，能进行语音播报的红绿灯。这一科技的发明极大的便利了盲人出行的无障碍设施，已经在我国多地开始实施，但是在呼和浩特市街道上并没有这样的设计出现。

三、加强呼和浩特市无障碍环境建设的对策

（一）政府重视，推进立法工作

政府及人大常委会应加强对无障碍环境建设立法工作的发展建设，制定配套法规、法律与政策，并且建立一定的机制，以法制为依据，以标准为准绳，向多元化扩散，全面加强基础设施建设，完善配套的制度体制。可以把无障碍环境建设纳入到市民的教育宣传工作当中，从教育上来加强这方面的意识。调动公务员队伍的积极主动性，为社会服务，广泛的帮助残障人士和弱势群体。且今后的建设发展要服务的范围继续扩展延伸，强化科学发展观中以人为本的核心思想，加强灵活性，强调实用性，消灭障碍，而实现这些目标的重要条件，就是不断完善无障碍环境建设法制体系，加强无障碍环境的立法建设，确保无障碍环境建设成为社会的常态化。那些无障碍环境建设取得比较成功的国家或者地区，优先发展的都是无障碍环境建设方面的立法工作。事实也证明，完善的无障碍环境建设法律在一个国家或地区对无障碍环境建设发挥着举足轻重的作用。

（二）加强社会宣传，提高全民意识

利用以大众传媒为载体的电视、报刊、广播、网络以及微博、微信、抖音、快手这些主要社交手段，多渠道，多形式的宣传。主要宣传内容涵盖对无障碍环境建设的使用方法与作用进行详细的讲解，让公众进一步认识到无障碍环境设施的重要作用，进而能够自觉地对无障碍环境设施进行保护。加强无障碍环境建设成果的宣传，对杰出贡献的组织或个体给予表彰嘉奖，并对有违法违规的组织及个体进行处罚和曝光。不断提高公民的公共意识，做到全民参与，从而营造一种良好的社会氛围，为无障碍设施环境的建设创造良好的群众

基础。

（三）建设前期统筹规划，科学设计

发改委、城市建设管理局、民政、财政、司法、人社等相关部门未来应当 在城市发展定位上充分考虑城市的各种人群，尤其是老幼病残孕等特殊群体， 在城市规划前期就制定出适合他们的统筹规划方案，确定重点建设的部分，逐 渐完善，形成一个系统，一个完善的体系。可以参照《无障碍建设指南》中的 各项标准，在施工前制定完备的无障碍设施系统，避免重复性和破坏性的二次 建设。

（四）相关部门加强维护、管理与监督

政府建立与无障碍设施建设和维护的专门机构组织，培训相关方面的人 才，对城市各类无障碍设施进行定期维护，管理，运营，并且可以做监督者， 对其加强统一协调，参与到呼和浩特市系统规划的工作当中，使维护管理工作 最终向体系化发展。明确部门责任，细化分工，加强责任落实，完善管理 体系，确保无障碍环境建设的正常使用。

（五）充分利用好现代科技手段

科学技术是第一生产力，更是无障碍环境建设的长远发展和突破的重要支 撑。在新时代利用互联网、大数据、人工智能、云计算、VR 技术，包括天上的 卫星等现代高科技手段，加大对无障碍环境的实时监察控制，保障设备的正常 运行。这样即使出现问题，也能够第一时间发现并加以解决。我们可以尝试 把无障碍环境建设纳入国家诚信体系，使破坏无障碍环境设施的不法分子无所 遁形。依靠多层次多方位的技术支持，形成科技在无障碍设施环境建设方面的 强有力支持。

（六）加大无障碍环境资金投入

要想做好无障碍环境建设，就必须有稳定的资金投入。呼和浩特市应克服 财政资金困难，加大无障碍环境建设财政投入。如上所述，呼和浩特市有关部 门可以建立一个无障碍环境建设工作的专门部门，该部门负责确保稳定的财政 来源。通过稳定的财政支出，推动并且促进社会资金的融入，提高无障碍环境 建设的程度、力度、深度和广度，做到无障碍环境建设人人有责，人人负责，

人人尽责，最终形成一个良好的社会意识。由财政拿出一部分资金，来支持无障碍环境建设的普及化，由其负担相关工作人员的工资收入，并且不断完善基础设施建设，保障呼和浩特市无障碍环境的长期稳定、有效的发展建设，营造一种良好的无障碍环境，保护弱势群体的基本保障，调动社会的各方面积极主动性，做到全民参与。

（七）发挥科研院校，学术机构的功能

各高等院校设立相关课程学科，培训无障碍环境建设的有关人才，开展无障碍环境建设研究，培养专业的人才。此外，普通公众及残障人士可以协助高校研究无障碍环境建设的发展指标，不同类型的无障碍环境建设特点，残障人士的行为特点和对盲道的需求，城市标识体系与无障碍环境建设体系整合方面的社会化问题的研究。在这一过程中，应当充分发挥无障碍环境建设相关方面专家、学者等专业人士的作用，对无障碍环境建设规划、设计、施工、建设、管理、监督等人员开展无障碍知识技能培训，增强执行规范和开展无障碍环境建设监督、检查的执行力和威慑力；以多种形式，多种载体，开展无障碍环境建设的宣传，发挥互联网作用，进一步普及无障碍知识，创新无障碍品牌，提高无障碍意识，扩大无障碍效应。营造全社会关心，支持，参与无障碍环境建设的良好环境。

（八）鼓励弱势群体参与相关宣传工作

媒体不是社会一小部分人的传声筒，而应该属于全社会公众的发声器或者是了解外界的工具。所有人都有发表言论的权利，公民同时扮演着接受讯息和传播讯息的两种身份。鼓励人民大众参与传播，就是为了让残障人士和老年群体积极传播信息，让弱势群体积极参与宣传无障碍环境建设，让他们能够直接且清晰的表达自身的需求，并且能够让社会深入了解他们的需求。

结论

随着社会的进步，人类已经进入一个高度文明的发展阶段。在这个日益讲求以人为本、和谐社会时代，老年人、残疾人等弱势群体的需求也逐渐被重视。呼和浩特市作为内蒙古自治区的首府城市，它的城市发展水平应当代表了整个自治区的最高水平。然而在本次课题的调查过程中我们发现，虽然在一些公共场所和公共出行系统方面，本市无障碍环境建设细节做的很到位，但是在人流最密集的街道上，在绝大多数居民区，在大多数大型商场和娱乐场所，供弱势群体使用的无障碍设施仍然严重不足，很难对残疾人士日常出行和生活提供应有的帮助。因而本文在最后提出了一些参考意见与建议，希望能够在全体社会成员的关注及相关部门的共同努力之下，将呼和浩特市无障碍设施建设、发展的更加人性化，合理化，达到一个更高的城市建设水平。

参考文献

- [1] 成斌. 国内外无障碍环境建设法制化之比较研究[J]. 西南科技大学学报(哲学社会科学版), 2005(03):28-31+56.
- [2] 蒋瑞明. 基于促进残疾人就业视角的城市无障碍环境建设策略研究——以南京市老城区为例[A]. 中国城市规划学会. 城市时代, 协同规划——2013中国城市规划年会论文集(01-城市道路与交通规划)[C]. 中国城市规划学会: 中国城市规划学会, 2013:13.
- [3] 吴文博. 我国无障碍环境建设问题研究[D]. 西北大学, 2015.
- [4] 王博. 北京市无障碍环境建设问题调研及对策研究[D]. 北京建筑大学, 2017.
- [5] 彭湃. 南京市无障碍环境建设现状及建议[J]. 法制博览, 2017(09):69.
- [6] 敖利华. 阳江市无障碍环境建设情况分析与发展对策[J]. 居舍, 2018(22):200-201.
- [7] 潘沁. 兰州市城市无障碍环境建设研究[D]. 兰州大学, 2013.
- [8] 殷小寰, 於昌荣. 南通市区无障碍环境建设现状分析和对策研究[J]. 山西建筑, 2012, 38(33):23-25.
- [9] 刘蕾. 沈阳市城市残疾人无障碍环境建设研究[D]. 东北大学, 2011.

- [10] 王莹. 山东省无障碍环境建设研究[D]. 山东大学, 2011.
- [11] 安天义. 我国无障碍法律环境研究及国际比较[D]. 清华大学, 2010.
- [12] 艾敬园. 无障碍环境设计中的“障碍”分析[D]. 大连工业大学, 2010.
- [13] 董华. 浅谈公共环境中的无障碍设施建设[D]. 天津大学, 2007.
- [14] 吴文博. 我国无障碍环境建设问题研究[D]. 西北大学, 2015.
- [15] 蒋瑞明. 基于促进残疾人就业视角的城市无障碍环境建设策略研究——以南京市老城区为例[A]. 中国城市规划学会. 城市时代, 协同规划——2013 中国城市规划年会论文集（01-城市道路与交通规划）[C]. 中国城市规划学会: 中国城市规划学会, 2013: 13.
- [16] 成斌. 国内外无障碍环境建设法制化之比较研究[J]. 西南科技大学学报(哲学社会科学版), 2005 (03):
- [17] 董华. 浅谈公共环境中的无障碍设施建设[D]. 天津大学, 2007.
- [18] 吴文博. 我国无障碍环境建设问题研究[D]. 西北大学, 2015.
- [19] 蒋瑞明. 基于促进残疾人就业视角的城市无障碍环境建设策略研究——以南京市老城区为例[A]. 中国城市规划学会. 城市时代, 协同规划——2013 中国城市规划年会论文集（01-城市道路与交通规划）[C]. 中国城市规划学会: 中国城市规划学会, 2013: 13.
- [20] 成斌. 国内外无障碍环境建设法制化之比较研究[J]. 西南科技大学学报(哲学社会科学版), 2005 (03): 28-31+5
- [21] 呼和浩特市残疾人联合会简介 . 呼和浩特市政府网[引用日期 2014-01-15]
- http://www.cssn.cn/gj/gj_gjwtyj/gj_mg/201310/t20131026_593414.shtml

致谢

首先感谢学校给予我们这次参加“挑战杯”的机会，使我们能够有机会运用所学专业知识，参与到社会实践中去，学习了分析文献、实地调查、撰写论文的方法，让我们的个人思考能力、实践动手能力、团队协作能力得到了全方位的充分锻炼。准备、参与“挑战杯”的过程，不仅充实了我们的课余时间，使我们了解到许多社会知识，也让我们对生活、学习所在的这座城市有了更深入的认识与了解。

其次要非常感谢我们的指导教师，感谢张晶晶老师与王晔老师对我们进行正确的方向引导，耐心地给我们讲解，帮助我们解决过程中遇到的难题，在这里对两位老师说声辛苦了！

再次要感谢内蒙古博物院、内蒙古医院、中国银行、市政府政务服务中心等单位工作人员的配合及大力支持！

最后要感谢我们团队的所有成员，大家明确分工、配合默契、互帮互助、积极合作才有了最终完整的作品呈现。

今后，我们还将不断学习钻研，继续努力探索，以期毕业后成为一个真正对社会有用的人！