

萬噸國產郵輪「愛達·花城號」試航



▲5月16日，「愛達·花城號」郵輪駛離外高橋造船5號碼頭啟動試航。

◀「愛達·花城號」陽台房性價比高，有一個單獨的陽台。

【大公報訊】據央視網報道：5月16日，第二艘國產大型郵輪「愛達·花城號」從上海外高橋造船5號碼頭啟航，開始為期12天的試航任務。

11月6日交付 廣州南沙首航

本次試航任務，工作人員將對第二艘國產大型郵輪「愛達·花城號」建造質量與系統可靠性進行實戰檢驗，通過對減搖鰭等系統及設備的試驗，同步驗證振動噪聲、航速等關鍵指標，以達到驗證郵輪安全性、舒適性、可靠性的目的。中船集團外高橋造船郵輪項目部部長韋勝聖介紹，相較首製船（「愛達·魔都號」）試航了兩次。這一次把兩次試航合併為一次，用12天的時間把所有的試航項目全部完成。從船上的狀態來看，這次更接近於交船的狀態。

目前，第二艘國產大型郵輪「愛達·

花城號」的建造進度達到了97.8%，調試進度達到了89.8%，按計劃，將在試航結束後逐步向船東完成項目報驗，計劃於2026年11月6日完成交付，交付後將從廣州南沙國際郵輪母港開啟首航季。韋勝聖介紹，試完航以後回到船塢，一個區域一個區域地向船東運營方進行交付，在8至9月份的時候，一些船員就會陸續到場，為最後的交船做準備。

陽台房性價比高 可欣賞風景

整個「愛達·花城號」全長341米，有2130間客房。中船集團外高橋造船內裝部部長曹志兵介紹，陽台房是船上性價比很好的房間，有一個單獨的陽台，清晨你就可以看日出，晚上夜幕降臨的時候，可以看漫天的星星，私密性特別好。「我們的材料進行了更新和升級，包括一些裝飾，像檯燈。整個房間的智能化、網絡服

務都進行了升級換代。」

曹志兵表示，所有的床墊都是根據郵輪的空間設計要求專門定製的，結合了各種人體學相關的（設計）進行了提升，睡上去剛好很貼合整個人體曲線，舒適度不錯。曹志兵介紹，洗手間枱下面分了三層，上面一層可以放牙刷，下面可以放吹風機。雖然說空間很小，但是它基本的功能是可以滿足的，把多餘的空間省下來，放在房間裏。

在本次試航中，工作人員還要在航行中對客房的噪聲等細節問題進行檢查調試。曹志兵告訴記者，這些要在試航階段進行振動噪聲試驗的房間都經過精心挑選。首先要選擇在發動機、劇院、露天泳池、跑道附近的客房區域，再進行隨機抽樣。此前，乘客反映的「愛達·魔都號」上噪聲較大的房間也進行了升級，這次試航就要重點測量振動和噪聲。

「我明顯感覺到外出越來越方便」

內地無障礙建設獲進展 殘障人士更願出行

全國助殘日

近日，一段「盲人女孩在北京盲道被電動車撞傷」的視頻引發廣泛關注。視頻顯示，女孩行走盲道時被撞倒，肇事者未道歉反質疑「什麼盲道」後駛離。經調查，北京警方通報該事件為擺拍，相關人員已被依法採取刑事強制措施。擺拍造假吸引眼球理應受到處理，但虛構情節引發廣泛關注的背後，是戳中社會痛點：在近年無障礙建設取得長足進步的同時，殘障人士出行難問題仍然存在。

5月17日是第三十六個全國助殘日，大公報記者近日採訪北京多位殘障人士，了解無障礙設施建設中仍需改善的細節，助力構建更友好、更適用的無障礙環境。北京市盲人協會副主席曹軍表示，「隨著整個社會無障礙環境建設的不斷推進，我明顯感覺到外出越來越方便。」他希望國家的無障礙建設再優化細節，讓殘障人士更願意出行。

大公報記者 馬曉芳



唐占鑫和殘障人士實地探訪無障礙設施。受訪者供圖

見到曹軍（圓圖）的時候，他剛從外地出差飛回北京。他向大公報記者分享出差的見聞：「你看，這是我拍的照片，現在技術發達了，我可以通過軟件清楚地聽到我拍的照片內容，讓我通過聲音『看見』畫面。」

盲人從「寸步難行」到「絲滑出行」

身為一家科技公司創始人，曹軍需要經常出差、開會。「在以前，盲人單獨出行、特別是單獨出遠門是非常困難的一件事情，但伴隨著整個社會無障礙環境建設的不斷推進，我明顯感覺到外出越來越方便，現在我單獨去機場坐飛機也很『絲滑』。」曹軍還詳細地向大公報記者展示了他的出行路線：「我從小區門口可以直接上網約車，到達機場下客點。然後就可以在盲棍和工作人員指引下，完成值機、登機，大多數都比較順暢。」

曹軍用「進步巨大」來形容中國無障礙環境建設的進步，「公共道路上的盲道逐步完善、公共設施的盲文逐漸增多，現在的主幹道甚至一些小路、環路、盲道的覆蓋率已經非常高了，過街音響、紅綠燈音響也在陸續普及，這些都為盲人出行帶來非常大的便利。」

仍有不少細節需要優化

儘管無障礙環境大有改善，但仍有不少細節需要優化。上廁所就是其中一個制約盲人出行融入社會的問題，這個對於健全人最為微不足道的事情，卻成為他們融入社會的巨大阻力。曹軍的創業公司有很多是視力障礙人士，原本想着能夠給這些殘障人士提供就業機會，但是現實的困阻讓很多殘障人士無可奈何：寫字樓的廁所盲人找不到、寫字樓的走廊沒有盲道，辦公室的門牌盲人摸不到……諸如此類，讓很多盲人只能居家辦公，無法走進社會。「無障礙建設沒有最好，只有更好。」曹軍坦言。

北京市首個「脊髓損傷者希望之家」創始人唐占鑫的一天從坐上輪椅開始，從離開輪椅休息結束。20年的輪椅生活，讓她逐漸學會將降低出行風險變成身體的本能，也讓她更深刻感受到無障礙環境建設的重要性。

「隨着地鐵站點無障礙環境建設越來越完善，很多殘障朋友跟我一樣，明顯感受到地鐵出行便利提升。」從一開始帶領團隊實地走訪北京地鐵站點，提出無障礙改進建議至今，唐占鑫一直關注公共交通的無障礙建設，在她看來，只有無障礙建設與社會發展同步，才能讓更多的殘障人士敢於出行、樂於出行。



▲全國助殘日前夕，各地開展豐富多彩的助殘日活動。圖為5月16日，助殘志願者陪同殘障人士玩趣味傳球遊戲。新華社

培養殘疾人無障礙體驗督導員

談及殘疾人無障礙體驗督導員，唐占鑫滿是自豪，「北京首個無障礙地鐵站就是在我們的推動下建成的。」這些年，唐占鑫帶領團隊體驗了北京地鐵318個站點，實地探訪北京12家市級公園、100家酒店，共同編寫了《無障礙出行手冊》——地鐵篇、市級公園篇和百家酒店篇，培養了一批國家急需的殘疾人無障礙體驗督導員。「未來，希望更多殘疾人成為無障礙領域專家，為國家無障礙環境建設提供助力。」

唐占鑫發現很多時候無障礙建設不夠標準是因為執行不嚴謹，「比如無障礙坡道，就算坡面和地面僅有1厘米的落差也會卡住輪椅的小輪，無障礙廁所坐便器旁邊

的扶手這幾厘米或者高幾厘米都會造成殘疾人無法使用。」這些細節都有建造標準，只是在施工過程中執行不到位，缺乏監管，導致最後不能順暢實現無障礙使用，因此無障礙環境建設督導員的工作就



▲5月16日，工作人員在江蘇省如皋市助殘日活動上對假肢進行維修保養。新華社

愈發重要。

在編寫《無障礙出行手冊——地鐵篇》期間，唐占鑫和團隊走遍北京地鐵2號線、4號線和10號線的88個地鐵站，「當時冒着近40度的高溫，我們一項項體驗地鐵裏的設施，公共廁所在哪兒、哪裏缺乏無障礙設施、換乘提示不合理等等。」最後他們羅列出地鐵內7大類影響殘障人士坐輪椅出行的問題，匯總後向市長熱線等相關部門反映，切實推動地鐵無障礙環境建設。

參與北京2022年冬奧會和冬殘奧會也是唐占鑫最引以為傲的事。她帶領團隊出色完成了頒獎花束的製作，還用11個月的時間完成了北京冬奧殘疾人服務知識手冊的編寫，並承擔3000多個冬奧點位無障礙設施改造的技術輔導工作。

借鑒香港經驗 完善無障礙設施

香港的無障礙建設一直走在前列，不管是公共交通還是商超樓宇，都建設了很多人性化的無障礙設施，方便殘障人士出行。在唐占鑫和曹軍看來，無障礙建設要從內而外，更關注殘障群體的內需求，內地可以更多借鑒香港在無障礙環境建設方面的經驗，互通有無，共同發展。

在香港、澳門街口的紅綠燈處，等候的行人都會聽到「滴滴滴」的催促聲，提示過

路者加緊通過，是專門為殘障人士提供的無障礙服務。曹軍近年來發現在北京的很多路口，也能聽到人聲提示：現在是綠燈，請抓緊通過。他希望，內地有更多的城市街道加入到無障礙建設中來，讓殘障人士出行的願望越來越少，行程越來越遠。

地鐵是殘障人士和老年人群體常用的交通出行工具。記者了解到，作為內地城市軌道交通領域首個合作企業，京港地鐵借鑒港鐵經驗，結合北京城市特點，不斷

推動地鐵站內無障礙設備設施、標誌標識改造及優化。在臨近交通樞紐及公園景點的車站中，張貼寬通道開機扇面標識，升級開機扇面提示標語，引導攜帶嬰兒車、老年及輪椅乘客優先使用寬通道開機。在臨近大型商超、公園及火車站的站廳中部增設清晰、醒目的「會合點」標識，在車站出入口增設大尺寸編號標識，增設「優先使用」大型地面標識，方便輪椅及老年乘客出行。

失明人士心中追求：能獨立行走

一位資深的眼科專家曾說：除了失去生命，沒有比失去視力更可怕的事情。「你看，走到這裏，我就不敢前行了。」曹軍的盲杖停在了單元樓的台階處，他很想去小區走一走，但是卻不得不停下腳步，因為小區裏人車複雜，也沒有盲道，身為盲人的他寸步難行。

採訪曹軍的過程，也是他對無障礙認知逐漸深入的過程。在採訪之前，我不曾想到，一位盲人，可能都無法在居住的小區遛彎，因為大多數小區沒有盲道；在採訪之前，我不曾想到，大多數盲人選擇居家的重要原因，是在公眾場合連廁所都找不到；在採訪之前，我亦不曾想到，盲人對遠行的渴望如此強烈。

「我們和你們一樣，心中有着一份追求。我們只是喪失了視力，但是我們四肢健全，所以更渴望能夠暢行無阻，獨立行走。」曹軍在單元樓的台階上仰首而立，微笑着向我描述他心中未來世界的樣子：「希望未來有一天，能夠和你們一起手拉着手肩並着肩一起走在大街上，那時候我一定是世界上最開心的人。」