

學者：不斷起升降機就是「無障礙」？

# 政府可與院校合作 貼地規劃無障設施



香港人口急劇老齡化，建設無障礙通道設施刻不容緩。特區政府自2012年推行「人人暢道通行」計劃，在全港公共行人通道增建無障礙通道設施（即升降機及斜道），至今已完成190個項目。據立法會文件顯示，每個加建項目費用上限為7500萬元，路政署資料顯示興建每部升降機費用約2000萬元。

有學者質疑路政署在建造這些設施時，缺乏整全的規劃和布局，只是「倒模式」在各區不斷加建升降機，建議應聯同規劃署分工合作，因地制宜，做好分析規劃，制訂當區的無障礙通用設計方案，並與各大專院校及建築、設計師合作，優化規劃設計，發揮最高成本效益，方便市民。

大公報記者 盛德文、黃山、余風（圖、文）



掃一掃 有片睇



▲連接葵涌大窩口道至禾塘咀街的升降機系統，設有兩部無障礙斜道升降機，不過經常被人當貨載使用。記者採訪當日就見有居民用升降機運單車。

「你看現在十八區所起的無障礙升降機全都千篇一律，是否到處在天橋起升降機，就等於建成了無障礙通道？好像有些地方已經有斜道，使用率又低，甚至有的路很斜，斜到連老人都無法行上去，又很少人用，這樣是否有必要特別起部電梯呢？」香港跨媒體文化人、全國港澳研究會會員胡恩威對大公報記者說道。

面對龐大的工程費和維修費，胡恩威認為負責建造這些設施的路政署，欠缺對各區細緻的前期規劃和研究，沒有把有限資源用在關鍵位，建成的升降機不環保不美觀，部分設施更是物非所用。

他質疑路政署未有對各區情況進行詳細分析規劃就施工建造，只是為建而建。例如人口最多的大埔區，人口約31萬，對比人口最少的灣仔區，人口約16萬，設施的使用率已經很不同。一些偏遠的地區，地方遼闊，使用天橋的市民實際數目有多少？無障礙升降機設施有否發揮其應有的功能？

### 善用本地專才 建築因地制宜

「香港有很多天橋，區區情況都有不同，政府應針對全港每區的實際情況，進行整全的無障礙策略研究及規劃再施工。」胡恩威說，「建造這些設施的目的，究竟是針對殘疾人士還是老人家？要投幾多資源才合理？政府都要有細緻的研究，而不是現時只得一招起電梯。」

對於建造無障礙通道，除了建升降機，內地和國外都有很多不同的解決方法。他舉例，上海、深圳都有不同策略去針對解決、改善問題，「香港是否一定要花很多錢去建升降機才得，而建造前的設計心思又去了哪兒？這是宏觀規劃的問題，香港完全欠缺了這方面的細緻規劃和研究。」

日本、倫敦和紐約等國家和城市，都會用不同的規劃改善和解決問題。日本是科技大國亦是升降機的生產大國，但日本

的設計「以人為本」，經過研究和分析，並顧及使用者的真正需要，不會只用升降機單一方法解決問題，會透過城市規劃模式去處理，且在設施外觀上更有創意和美感。

反觀香港，做法單一，亦缺乏對美學的需求。此外，這些升降機全都使用玻璃外殼，除了帶來額外清潔和維修費用外，玻璃吸收大量的戶外太陽熱能，令升降機內空調器消耗更多的電力，不環保。

他建議政府應加強與本港大專院校以及建築、設計師合作設計研究，改變現時只會把工程外判予顧問公司的做法。「深圳和上海市政府，都會跟大專院校簽訂一些長期合作的研究協議，有專家學者參與這方面的規劃。反觀本港18區的無障礙升降機，基本格式一模一樣，每部升降機可達到多少效益？造價及維修費用、對比使用者數目，又是否合理呢？地點是否有興建的需要？政府完全欠奉。」

「香港有這麼多專才，有那麼多專才，那麼多的建築師、設計師，政府完全可以加強同他們的合作，在不用花太多資源下，合作設計和研究，相信一定可造出既美觀又實用，價錢又合理的設施，現時每個項目上限7500萬的費用，真是太離譜，太不合理了。」胡恩威慨嘆道，「路政署有何技術理據設定每項工程上限7500萬？是什麼情況促使造價這樣昂貴？政府有需要交代清楚。」

### 深圳同樣工程 費用便宜七成

以深圳為例，同樣的工程費用便宜三分之二以上。這是否因為政府招標制度的程序，令政府未能獲取最高利益？路政署負責這麼多工程，如何能夠改善控制成本機制並發揮最高成本效益？

胡恩威表示，從民生角度看，加建無障礙通道設施原意正確，但若沒有詳細研究策劃一刀切地大量興建，只會讓某些設施變成建而建的戶外擺設，浪費公帑。



▲連接葵涌大窩口道至禾塘咀街的升降機系統，耗資2億5千萬，在去年4月啟用，但短短一年已故障十多次。



▲縱使部分升降機有職員看守，但送外賣的單車仍自出自如，未被禁止。



▲在港島南區，橫跨香港仔海旁道的田灣山道近年亦建了兩部行人天橋電梯，但由於人流使用極低，基本是閒置狀態。

### 物非所用

在去年4月啟用，連接葵涌大窩口道至禾塘咀街全長約40米的有蓋斜道升降機系統，耗資2億5千萬，工程歷時3年，系統設兩部無障礙斜道升降機，每部最多載24人，解決了居民多年上落「百步梯」之苦，也大大方便了輪椅人士。

不過，升降機自啟用以來，卻頻頻故障及停用維修。去年啟用首周，就因有人送貨期間誤撞門而發生故障。去年8月28日，其中一部升降機因電纜拖鏈損壞，需等候外國訂購的新零件，停用近1個月才恢復服務。另一部升降機則因超重量度裝置間歇性失靈，在無超重下頻發警報聲音，去年8月曾三度短暫停用維修。

據悉，造成故障頻繁的主因，是有人將升降機當「貨載」搬運重物，致設施不勝負荷，加劇零件耗損。記者日前巡訪，不時見有單車客、單車外賣員及拖車仔購物的市民，在進出升降機時，偶爾不慎與電梯門發生碰撞，並發出聲響。

有街坊反映自升降機啟用後，無論是送外賣的單車，還是其他大件的貨物都能隨便進入，影響到該升降機的安全運行，經常出現門關不上及因故障停用的問題。相反大窩口道另一邊的升降機就耐用好多，故障率也少，也有街坊認為當初如興建升降機可能更快投入使用，費用及維修保養可能更實際。

### 田灣天橋升降機恍如擺設

在港島南區，橫跨香港仔海旁道的田灣山道近年亦建了兩部行人天橋升降機，由於該處升降機距離香港仔漁市場的田灣道無障礙天橋升降機只有百米，兩者相隔好近且十分便捷，由於田灣海傍附近無居民區，來往人員甚少，在如此相近的地點，人流使用極低的情況，同時建造兩組升降機，不禁令人質疑是為建而建。有在附近上班的讀者向記者表示，該升降機自建成2年多來，基本是閒置狀態，即使是白天和上下班時間，都甚少人使用，亦從未見過有輪椅人士使用，儼如擺設。

## 葵涌天價升降機淪為貨載

## 路政署：部分新零件訂製需時

### 署方回應

路政署回覆《大公報》表示，葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統（下稱「系統」）已於2022年4月開放予公眾使用。系統共設有兩部分別可承載24人的斜道升降機，據系統運行紀錄，每部升降機平均每天單程運行約1200次。

系統啟用首半年（即2022年4月至9月）期間，共錄得2次電纜或相關拖鏈故障、3次信號故障及1次短暫停電，另接獲12宗有關升降機故障的公眾查詢或投訴。至於2022年10月至2023年3月14日（約6個月）期間，共有6次升降機門故障及1次升降機門遭

蓄意破壞。經常開支每年約400多萬元

根據紀錄，除其中2次故障的維修工作因須從內地或海外訂製新零件，以至升降機服務暫停時間較長外，上述大部分故障均能在平均24小時內完成修復。

現時系統仍在承建商負責的保養期內，其日常運作的相關開支由承建商負責支付，日後每年的經常開支預計約為400多萬元。

系統的工程項目賬目仍在結算中，預計總開支會在核准工程預算，即2億4940萬元之內。

### 市民有SAY

部升降機自從去年啟用以來，經常出現故障。特別剛使用時，運行得很差，經常出現關不到門被迫叫停。我都不明白，為何部升降機的管理這麼差，完全沒管制，不理什麼人，好像單車、載貨車等都可以搭載上落，完全無限制。當初，為了建這部升降機前後花了3、4年時間，時間很長。



葵涌邨居民 黃女士

### 常故障又欠管理

### 有升降機可不用兜路

升降機確為居民帶來很大方便，每周會使用該升降機2、3次。以前在禾塘咀街返回大窩口，要繞12分鐘斜路才能上來，現在只需約1分鐘就可了，不用兜路，為輪椅省去不少電力。



大窩口邨居民 曹先生

## 審計報告：不能未完成設計 就招標建天橋

### 衡工量值

審計署2022年的審計報告指出，政府在觀塘安達臣道建造行人天橋時，未有完成設計就招標，致批出合約後要大幅改動行人天橋系統設計，並要加建一條天橋，令整個工程計劃的建造開支超支近10億元。天橋啟用後，3年來錄得183宗升降機暫停個案，最長要暫停10日。審計署建議有關部門，日後在招標前先敲定工程設

計，避免大幅改動設計及引致申索。2016年審計報告指出，有隧道及天橋的加裝升降機工程出現重大延誤及超支。其中一項工程的行人隧道A和B的升降機加裝工程，由原本的5770萬元增加至6700萬元，超支930萬元。另一條行人天橋加裝兩部升降機A和B的費用，也由1766萬元增至2438萬元，超支672萬元，且工程共延誤了22個月。



審計署曾批評，達臣道建造行人天橋時，未有完成設計就招標，致批出合約後要大幅改動行人天橋系統設計。

## 「暢道通行」總工程費近78億

### 話你知

路政署早於2012年已推出「人人暢道通行」計劃，為公共行人通道加建無障礙通道設施（即升降機及斜道）。據立法會交通事務委員會文件，每一個「人人暢道通行」計劃的加建項目費用上限為7500萬元。路政署發言人指，每部升降機的建造費用約2千萬元，每年維修費用約30萬。該計劃中有388個加建項目，總工程費估計約77億6千萬元，每年的維修費約1億1千萬元。

政府在2021至22年的財政年度撥款5億6千萬元，投入到設施的建造工程、勘測研究及設計等費用，2023至24年的財政年度預算撥款則為7.17億元。