共融設計20年不變 學者籲急起直追

打造無障礙城市 採全民通用設計

無障出行 4

香港人口急劇老化，推動、改善社區無障礙設施刻不容緩。不過，辦法卻非只得建升降機一途，目前已有不少先進國家和地區，由無障礙概念發展到「以人為本」的全民通用共融設計（Universal Design），有些更已沿用逾廿年。有輪椅人士指出，本港不少無障礙設施欠缺對使用者的關懷，出現使用困難或令使用者勞損的情況，因設計問題，部分設施更出現建好後重新整改，浪費公帑。

有專家表示，本港的無障礙設施設計，相對比周邊部分國家及地區已經落後，專家呼籲政府部門改變思維與時並進，成立高層次的統籌機制，制定整體無障礙策略和全方位通用設計概念的新「暢道通行設計手冊」，創建傷健共融的智慧型社會。

掃一掃 有片睇

大公報記者 盛德文、黃山（圖、文）

◀蘇金妹表示，部分電梯因按鈕過高，輪椅使用者伸長手都未能撳制，十分不便。

「你看這部扶手電梯升高了咁多，使用者要上落好幾級樓梯才可搭乘，這無論是對傷殘人士、長者、嬰兒車等都很不方便，萬一有老人家跌傷入院，則更大件事，醫療成本可能還大過節省出來的建築成本。」香港復康會執行委員、建築師兼通用設計及通達顧問關國樂博士，以葵芳港鐵站D出口一條接駁行人天橋的扶手電梯為例，向大公報記者強調通用設計的重要。

▲蘇金妹經常坐輪椅穿梭各區，了解無障礙通道的不足，向有關部門提出改善建議。

升高地台 慳了成本 苦了用家

關國樂表示，正常的做法在地下建造容納運作機器的空間，但這樣就要向下掘得好深，現在升高電梯再用石級接駁的做法，工程簡單了，成本也慳了不少，雖然還有可能與地下有其他設施，不方便掘地施工有關。但無論怎樣，都對使用者造成不便，並增加他們受傷風險，「這工程不管是由地鐵公司、私人機構還是政府負責，很明顯在建造前都是完全無考慮到通用設計。」

對於香港無障礙通用設計的落後，關國樂唏噓說道：「記得十幾廿年前，新加坡、馬來西亞的專家還跑來香港，考察學習我們的『暢通無阻的通道』設計和應用。之後，他們就不斷創新進步，做得還好過香港。特別是新加坡不但做得好好，還跑在我們前頭。在通用設計方面，香港反而大大落後了。」

現在的新加坡無論是新區還是舊區，地鐵的方便程度與十年前已完全不同，以往輪椅人士很難進入地鐵站，「3年前我再去時，發現很多鐵路都可以直接讓輪椅進入，非常方便。鐵路月台與車卡的隙縫沒有香港般寬闊，輪椅人士可自行上落，不需要問職員放斜板，升降機標示也很清晰，他們的通用設計，比香港做得好全面、好好。」

關國樂認為，日本的通用設計在亞洲做得最好，如東京、大阪人口都比香港要多，但他們的城市街道、商場、地鐵以及公共交通等都做得非常好。加拿大在多年前已開始實行全民無障礙的通用設計了，「廿年前我到溫哥華參觀考察時，佢哋已經做得好好，這些國家都很值得香港借鑒學習。」

借鑒其他城市通用設計概念

關國樂指出，本港自1984年首次制訂了簡單的無障礙條例《設計手冊：傷殘人士使用的通道》，規定私人樓宇或發展商須為行動不便的人士提供適當的通道和設施，並於1997年和2008年兩次修訂《設計手冊：暢通無阻的通道》後，至今未再制定新的條例指引。

反觀鄰近的新加坡，在數年前已經以通用設計的概念和方向制定了新的設計條例，要求在全社會推廣實行。挪威政府也已表明2025年整個國家都採用通用設計，「香港好應該朝這個方案走。」

關國樂希望政府可以「牽頭」盡快同相關專家、學者及使用者做好溝通，在屋宇署、運輸署等相關部門的協調下，重新制訂一套全新的、更長遠的通用設計手冊，構建傷健共融的社會，「由上次修訂手冊都15年了，香港要與時並進，就要改變沿用幾十年的舊條例和舊思維。」

▲葵芳港鐵站D出口外的扶手電梯，因興建了地台收藏電梯機組，雖然節省成本，但對長者或推嬰兒車的人士非常不便。

▲部分行人斑馬線上凸起的色帶，對路過的輪椅使用者就如過山車一樣，顛簸不平。這些細節都說明本港的通用設計不足及忽略了對部分使用者需要的問題。

◀廣華醫院對面人行道中間，種植了多棵美化樹，雖然美化了環境，但卻對輪椅人士造成障礙。

輪椅天使：升降機按鈕高不可攀

障礙重重

有「輪椅上的天使」之稱的蘇金妹，使用輪椅50多年，經常坐輪椅穿梭各區，了解無障礙通道的不足，向有關部門提出改善建議。

「你看，這些漆在地面的行人斑馬線同埋『向左望』、『向右望』交通標誌，成寸咁厚，很多地方都是這樣，後來投訴多了，才稍微減薄了點，但不少地方如太子、深水埗、旺角等，還是成塊豬皮咁厚，真不明白點解要漆到咁厚？」說到葵芳港鐵站D出口的路旁，蘇金妹氣憤地說道，見過有輪椅人士和推嬰兒車的媽咪被困其中，要很費勁才推出「重圍」。

路面標誌凸起阻礙輪椅

蘇金妹指出，不少行人天橋的斜道裝設的多重防滑條；用細塊的小四方磚鋪設的行人路和廣場；這些凹凸不平的路面，令經過的輪椅和嬰兒車變成過山車，顛簸不已，「我就被震到腰椎很痛，要看專科醫生，車轆提早報廢，以後唯有兜路走。」

還有，升降機口同內籠太窄，僅能容一部輪椅，按鈕位置過高，輪椅人士搭電梯出入都要很小心，並須自備「短棒」按掣。葵豐街有連接隧道的升降機在地面的門口高出路面，形成斜坡，手動輪椅者使用升降機時，既要用手扶穩輪椅，又要騰出手去按升降機，會很狼狽甚至翻倒。伊利沙伯醫院附近有行人路，出現一邊高一邊低、斑馬線凹凸不平情況；窩打老道廣華醫院對面的行人路有多棵大樹和電線杆擋在路中間，輪椅人士要兜出馬路邊才可通過；凡此種種，不一而足。

不少無障工程須要翻造

「過去6年，我都有參加部門的會議，提過不少問題，但他們講一套做一套，問題並未解決。」蘇又表示，有部分做好的工程要翻造，她質疑不少無障礙通道的設計，未能細心顧及到殘疾人士的需要並造成浪費。

陪同蘇金妹巡視的關國樂表示，以上種種問題，對平常人影響不大，但對輪椅人士、推嬰兒車或弱能人士增加使用困難和風險，如果有關方面在建造前採用了通用設計，相信情況將會大不同。

通用設計七大原則

一：**公平使用**：設計對任何使用者不會造成傷害或使其受阻。

二：**彈性使用**：設計要涵蓋廣泛的個人喜好和能力。

三：**簡易及直覺使用**：無論是使用者的經驗、知識、能力、語言能力或集中注意力如何、設計的使用都需要讓使用者容易理解。

四：**明顯的資訊**：不論周圍情況或使用者的感官如何，通用設計都能有效地把重要的資訊傳達給使用者。

五：**容錯性**：能將危險要素消除或能保護使用者，即使以錯誤方式操作也不致發生危險，並會出現警告或有保護措施。

六：**省力**：使用者無需花太多的技巧和力氣，讓使用者在使用時動作的重複性減到最少。

七：**空間性**：注意使用者可能的操作姿態，不論使用者體形、姿勢或移動性如何，設計都能夠提供適當的大小和空間供操作和使用。

新加坡早為「通用設計」進行規劃

他山之石

新加坡在2006年，開始推行為期10年的無障礙總體規劃，包括：消除現有障礙、應對未來挑戰、維持現有無障礙條款、提高認知和能力等。同年新加坡政府提出「五年無障礙升級計劃」，支持公共和私營部門對主要建築物的升級，並成立4千萬新加坡元的無障礙基金，激勵用於分擔私營業主關於基礎無障礙設施的建造成本。

為提高無障礙設計標準以及推動無障礙通用設計，新加坡建設局（BCA）在2016年制訂了《公共空間無障礙設計導則》，涉及連接建築、建築周圍和內部、衞生設施、尋路和信息系統、建築內部設施、家庭友好設施、特定建築設計要求等7大類47小類無障礙設計內容，包括嬰兒與兒童、孕婦、老人，以及輪椅、殘障、視障、聽障人士等的出行需求。當地還設立了通用設計獎項等，提高人們對無障礙設計的認知並支持其廣泛運用，並規定建築物所有者有義務繼續維護其建築物中的無障礙功能。

吸納用家意見 減少失誤浪費

日本在1994年以法律法規對無障礙設計進行約束，2000年制定了《交通無障礙法》，至2006年重新制定了《無障礙法》。2014年日本批准聯合國《殘疾人權利公約》，2016年正式實施《殘障反歧視法》。此外，自1971年始，日本的高齡人士與殘疾人士會自發組織，參與無障礙設計的活動，將各方的無障礙設施使用意見反饋給設計者，以便施工前進行調整，減少設計失誤，避免資源浪費。日本福祉無障礙和通用設計學會便是其中一個具有代表性的組織，它集合了法律、社會福利、工學等各種領域，關注人居、環境、交通、生活等方面，開發和研究了各式無障礙和通用設計。

平機會籲盡快制定通用設計手冊

與時並進

香港平等機會委員會主席朱敏健去年11月曾撰文指，過去十數年建築科技不斷進步，人口結構發生變化，當局有必要審視現時的無障礙設計標準是否合乎時宜和市民的實際需要。而《設計手冊：暢通無阻的通道2008》作為推廣公共和私人建築環境暢通易達的指南，較側重於無障礙通道，未有全面採納「通用設計」的原則。

平機會認為政府應開始制定一份全方位、採納通用設計概念的「暢道通行設計手冊」，供建築業從業員、發展商及企業經營者等參考。新的設計手冊應就全港落實通用設計制定實用指引及技術標準，範圍涵蓋建築環境、公共休憩用地和公共通道，以及交通設施，務求推動政府處所以至私人建築物採用通用設計；另外，市區重建項目亦應採用通用設計。他呼籲當局盡快制定整體無障礙策略，並成立高層次的中央統籌機制，提升本港的無障礙設施和通道。

▲關國樂指出，很多舊式電梯按鈕過高，輪椅人士如沒有輔助工具，根本觸摸不到，如得物無所用。

設施人人可用是共融

話你知

「通用設計」（Universal Design）又名全民設計，其理念是：以人為本，在設計、規劃時便加入共融概念，切合不同人的需求，在設計產品或環境時，將各種使用者的元素及需求考慮在內，建設全民可用的環境，讓社會上不同人士，不同身形、性別、年齡、懷孕、行動不便、搬運重物者、弱能或健全人士，都能方便使用，而不只是考慮到較多數的使用者，或對傷殘人士而進行改裝或特殊設計。例如：現時不少商場出入口也設有一至兩級梯級，其實只要將這些梯級設計成斜路，已能方便所有人，但香港一直沒有這樣做，反而選擇在另一邊設斜道，令輪椅人士只能繞道，費時失事。

責任編輯：劉仁杰 美術編輯：莫家威