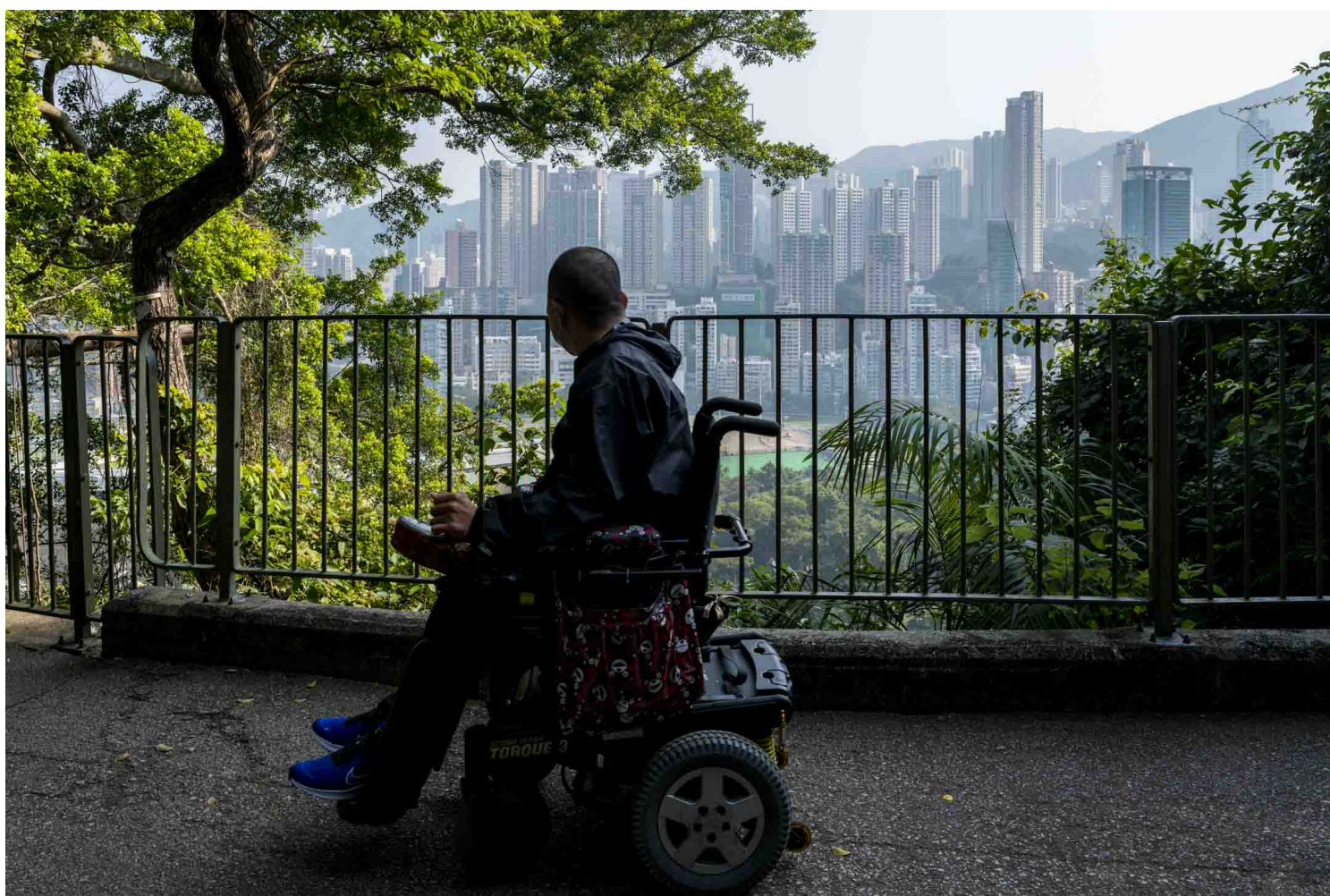


评论 香港 广场

无障碍绿色生活：不断改进游憩设施就能畅行无碍？

任谁都该有选择的权利——选一个地点，择一条山路，依循自己的步伐，以喜欢的方式来满足自身的需要。



轮椅人士在登山径上观看香港岛的景色。摄：林振东/端传媒

罗荣辉 | 2023-07-09

无障碍

(罗荣辉，香港登山网站“绿洲”创办人)

轮椅从小径转出，朝香港贝澳海滨缓缓靠近。隔着护栏，嘉敏举起手机摄下面前宽广绵长的沙滩。她自从使用轮椅后，便没来过大屿山。

2015年，嘉敏的身体机能开始出现毛病，自此四出求医，惟病因一直未明，病情亦无改善。她的双腿和手部逐渐不听使唤，喉部、视力和听力也出现衰退迹象。尽管病情反复，身体上的障碍却无阻她继续发展运动的兴趣。从跆拳道、草地滚球、滑翔伞，以至独木舟、风帆、潜水和远足，都难不到她。

滑翔伞可以自由遨翔天际；海上航道也不会被身障左右；坐着轮椅也同样可以登山郊游。然而，香港山间的障碍，却非天空和大海可比拟的。

无障碍郊游资讯稀缺

近年远足郊游已成为香港户外活动主流之一。过去10年，郊野公园每年的访客均维持在1,100万人次以上。据2019年的调查显示，近半数（47.0%）曾到访郊野公园的受访者曾进行健行活动。

过去经常收到有关远足的各种查询。当中不乏轮椅使用者查问山路状况，让我开始注意到此一群体的需求。统计署资料显示，2020年本港有53.42万名残疾人士。当中7.42万人必须使用轮椅代步（占香港整体人口的1%），另有5.55万人有时使用轮椅（0.7%）。研究指出，身障者参与野外活动的动机跟健全者并无二致，无外乎体验自然、欣赏风景或挑战自我。

过去市区的无障碍设施和支援服务尚未普及。行动障碍者每逢外出必须思虑周延，更遑论到郊外远游。资讯的流通对身障者参与户外活动尤为重要。早于远足旅行兴盛的70年代，旅行杂志《野外》已刊载伤残者旅行路线资料。当时作者因染上致命性疾病，由一名健行者变成伤残人士，感幸在助行器具的辅助下再次游山乐水，重拾野趣。他遂将自己游览过的13条路线资料胪列，供其他残障者参考。香港残疾人士关注团体在2008年编制《古迹无障碍旅游指南》导览手册，将本地的古迹名胜结集成短途参访路线。尔后推出的《无障碍去街Guide》搜集各区的休闲景点，编纂成无障碍旅游小册子，让读者按图索骥。

近年来，远足资讯充斥网络媒体。然而以无障碍郊游为题的资讯却甚是稀缺。2016年，我与非营利机构合作发掘无障碍路线，将有关资料系统化地记录及整理。目的难言是推广无障碍旅游，更不敢妄言为弱势群体充权，而是作为登山爱好者，实难想像自己跟山林的关系变得疏离，甚至难以亲近。回过头来，我只望此一通路，能让一众轮友自由无碍地享受大自然所赋予的一切。





轮椅人士嘉敏在大屿山具澳上沙滩上欣赏景色。摄：林振东/端传媒

无障碍野外休憩空间不足

无障碍环境的实现着重规划与建设。座落在郊野公园的伤健乐园是少数由政府斥资兴建的无障碍户外康乐场所。

“伤健共融”的概念发源于英国。1957年身障青年Terry Rolfe在一个全国青年俱乐部协会的会议上主张为残障人士“提供机会，而非怜悯”。英国伤健协会创办人Mary Robinson在1970年访港宣导伤健运动，提倡残疾者应和健全者在教育、就业，以及参与文娱康乐活动等方面享有同等机会。翌年香港举办首个伤健营。赛马会伤健营亦于1979年落成，身障者参与户外康乐的机会亦有所提升。随著港英政府划定首批受法律保护保护的郊野公园，1984年香港迎来首个伤健乐园。

香港仔伤健乐园是以身障人士为服务对象的综合户外康乐场所。场内除了设置无障碍洗手间、烧烤炉和桌椅外，亦提供触觉点字地图、盲人径和轮椅径，同时顾及了视障者和行动障碍者的需要。专为轮椅使用者辟建的无障碍步道在当时是一项崭新概念。有别于功能单一的定点康乐设施，路径沿线不但设置了十多种健身设施供使用者锻炼体魄，还提供了一个线性移动空间。纵使路线仅长二百米，但沿路的景观变化无疑丰富了郊外体验。十多年后，当局在西贡北潭涌复制了另一个伤健乐园。然而园区的设计思维尚停滞在设施层面，仍预设于烧烤、野餐和休憩聚会等活动场景。规范化的公园布局在提醒著：唯有在栅栏之内方能找到理想的共融和平等。

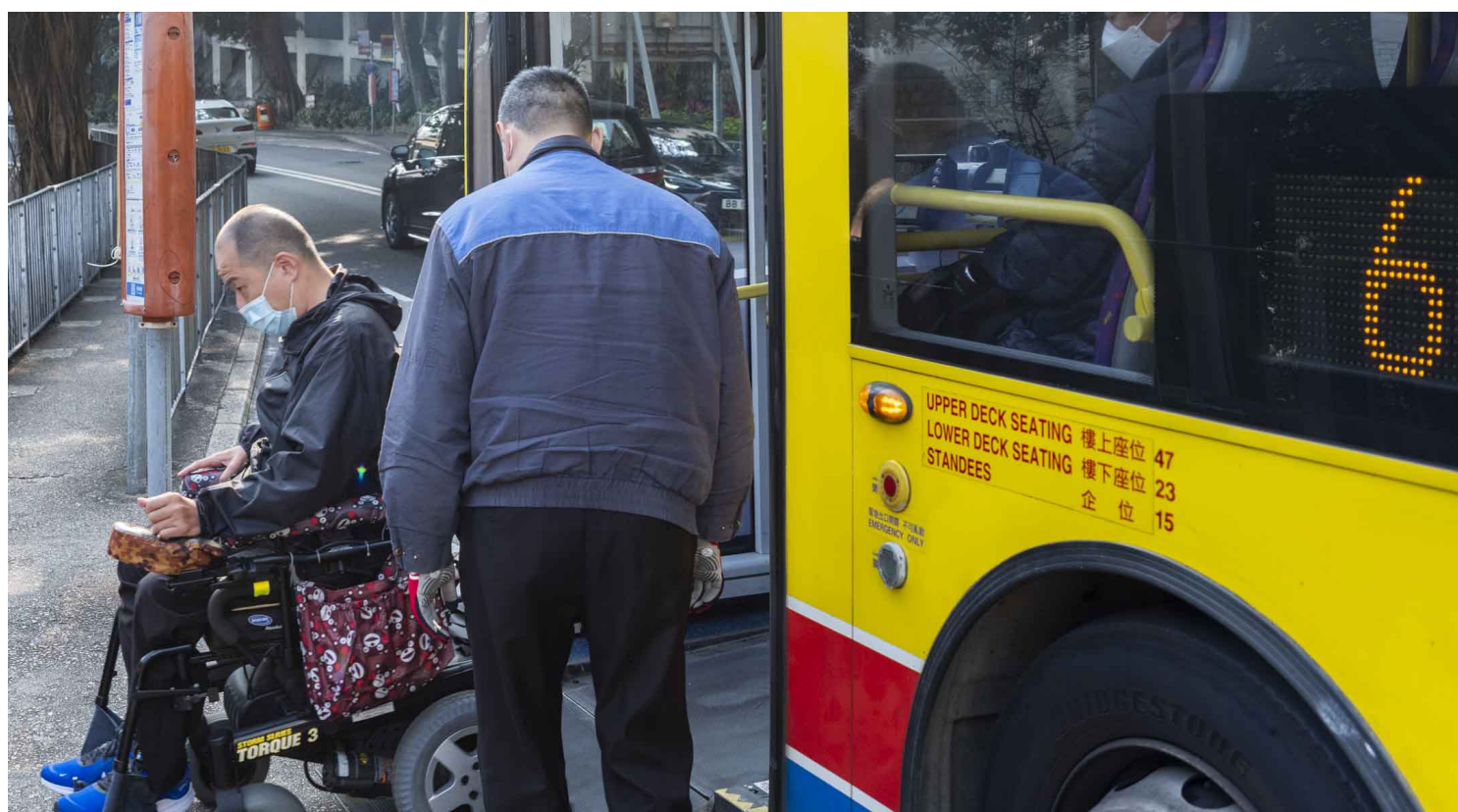
以湿地保育和公众教育为主的湿地公园于2006年开幕。公园占地甚广，无障碍环境的建设水平也显著提升。除了轮椅友善的步道外，相关配套亦有所改善，包括提供轮椅和便携式触觉平面地图借用服务。公众更可参与观鸟和赏蝶等不同类型活动。非以“人”作主体而建的场所去除了特定的身分标签，伤者健者反能在平等的基础上享用资源。

为弱势群体提供基本生活所需以外的康乐场所，可能已符合社会大众的普遍期望。近年野外活动愈趋多元化，社群的康乐需求亦随之改变。惟相比市区，郊区的康乐设施显见不足。

自1995年通过《残疾歧视条例》，屋宇署两度修订《设计手册：畅通无阻的通道》，规定建筑物提供适当的无障碍通道；路政署亦应平等机会委员会的建议在公共行人通道加建相关设施。无障碍环境逐步从室内扩展至户外，可是郊外公共空间的进度仍大幅滞后于市区。

占全香港土地40%的郊野公园和特别地区是市民进行野外活动的重要场域。此间的远足径网络已发展得相当成熟。各类型路径林林总总，诸如长途远足径、郊游径、家乐径、树木研习径、地质步道和战地遗迹径等。然而行动障碍者在云云路线之中却是选择无从，参与野外活动的需要依然被排除在外。

除了丰富多样的自然环境，郊野公园的价值还在于自由进出，空间共享的包容文化。惟对行动障碍者而言，这片绿色空间的可及性和所提供的选择显然不足以体现资源共享的理念。当健行者的杂沓足迹已遍布大小山头之时，行动障碍者在郊野公园的巨大门槛前仍是寸步难移。





轮椅人士乘坐巴士抵达登车径附近的巴士站。摄：林振东/端传媒

规划有余，配套、服务有断点

香港不缺道路资源，不少山径均有潜力发展成无障碍路线。但许多山径的起迄点若非欠缺公共交通服务，便是配套不足，教人却步。交通接驳是行动障碍者出游的首要考虑，服务也因应乘客需求而定。早年低地台巴士服务未及大屿山南部。为配合梅窝两个新建的住宅项目，巴士公司才在2019年改用低地台巴士行走东涌和梅窝两地。轮椅族始能搭乘巴士踏足南大屿一带。

旅游热点大澳也不例外。由于接驳道路受地理环境所限，无法让低地台巴士行驶。有位坐轮椅的朋友为到当地一游，把日常惯用的电动轮椅换成手动轮椅，然后在朋友扶抱之下进入车厢，再将轮椅折叠放进行李厢。目前虽有渡轮往返屯门和大澳，却未能惠及轮椅一族，皆因大澳码头不设无障碍登岸设施。土木工程拓展署近年开始改善码头设施，并计划设置浮动平台及斜台等无障碍设施。惟大澳码头却未被列入首阶段计划，倒是地处偏远、服务较少村民的二澳码头则已于去年开始重建。

由于有关路况的资讯匮乏，也碍于街景地图的记录时差，无法单从网络资源规划一条合适的路线。进行实地视察，预视其通行性是规划过程中不可或缺的一环。在过程中，我也同步体验轮椅使用者出游的困难。

规划的路线非视乎个人意愿和身体条件而决定，而往往取决于障碍物所处位置。从起点到终点，委实障碍重重。这一刻面对的是颠簸不平的路面，下一刻遇到的可能是陡坡、过于狭窄的通道，又或竖立在人行道中央的路牌。要么强行通过，要么绕道回避，要么到此为止。随便一两个阶梯，就能宣告行程终结。坐著轮椅郊游，无异进行场地障碍赛。

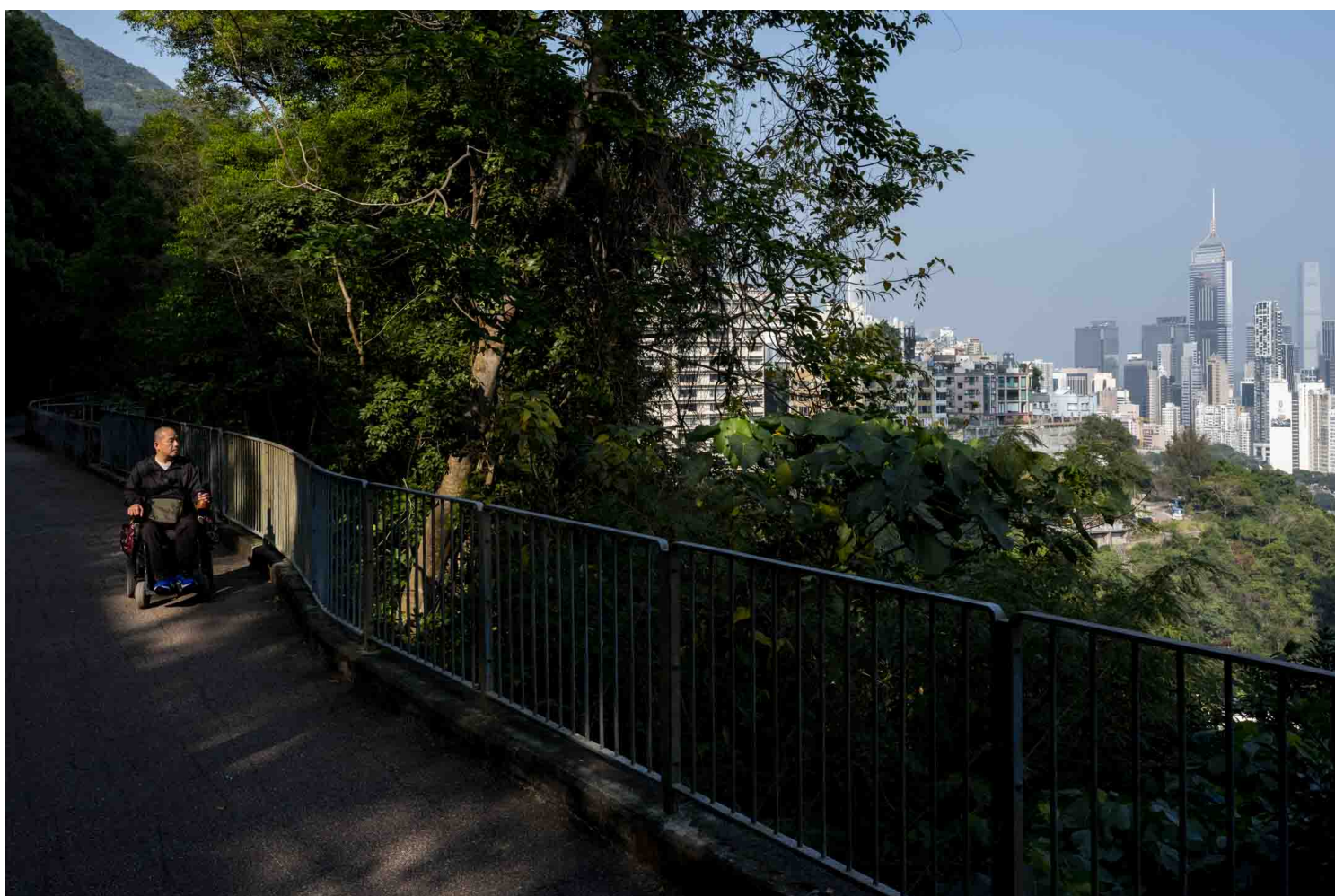
你或会认为，一个图文清晰的植物解说牌准能方便读者阅读；无障碍洗手间必然便于使用；偌大的凉亭定能遮阳挡雨，而事实却不尽然。

轮椅使用者的视点较低，有时解说牌版面的设置角度和所用的反光物料都会造成阅读困难，隔著护栏读取资讯也是常有之事。一般洗手间采用平开门设计，可是向开拉或推的方式对轮椅使用者尤为不便，对上肢力弱者而言更是一大障碍。最感无奈的情况并非设施不足，而是得而无用。有一回试走路线时，喜见新建的凉亭设置了无障碍通道。怎料亭下座椅间的通道过于狭窄，根本不足以让轮椅通过。我逐渐发现，只要道路畅通无阻，途中（可供使用）的无障碍设施只是旅程中的额外奖励，不宜抱太大期望。

硬件设施的建置可利用工程技术解决；便利度和实用性也可透过专业设计达到目的；软体服务亦可应使用者需求和可用资源来改善。这些节点看似独立存在，各自运作。然而节点和节点之间的连贯性却是关键所在，又是最易被忽略的环节。优良无碍的动线非仅限于路线本身，应涵盖资讯索取、起迄点的接驳交通、标志的指引，以及沿线的路况、设施和服务。

以北潭涌伤健乐园为例。骤看园内的无障碍设施尚算完备，亦有低地台巴士服务至园区入口。然而巴士站和伤健乐园由车道分隔，过路处和人行道路缘皆欠奉。轮椅使用者必须强行横越车道方能进入园区，窒碍旅行体验。

就个人观察，许多阻碍只需细修微补足可消除。个别的设施较易改善，毕竟公营部门有既定的工作范畴。不过清晰的权责也同时导致规划者抽离现实状况，欠缺全盘考量。事实上，节点之间的衔接往往涉及多个公营部门，并非单一部门可以说了算。若非透过跨部门协作实难加以改善。



轮椅人士在宝云道登车径。摄：林振东/端传媒

登山轮椅的穿行想像

传统轮椅的移动范围始终受限于客观的地理环境。每当构想如何提升山径的通达度时，必然会触碰到一个难以回避的议题：应以自然为本，维持山径的天然现状；还是将山径铺面，容纳更多使用群体？两者对撞之下，又该如何作出取舍？

山野小径不若市区的人行通道。如借助工程手段强行将之平整、铺面或拓宽，势必毁掉山径的荒野特质和美好内涵。

用者需求迥然不同，现实限制难以逾越。为此世界各地研发出不同的助行器具，以期在保护自然环境的前提下让行动障碍者探索荒野。这些器具主要是以轮胎作主要支撑，设计由单轮至五轮不等，以人手或动力推动。

其中有一种登山轮椅是以传统轮椅为蓝本加以改装。其操作近似人力车，由二至四人合力以推或拉的方式操控。轮椅以单一轮胎作移动轴心，在使用上更具弹性，能应付一般轮椅难以逾越的崎岖地形。过去有使用者在志工的协助下攀登巴塔哥尼亚高地、珠穆朗玛峰基地营，甚至非洲的最高峰——5,895米的吉力马札罗山。

不过，在香港的郊野公园范围内使用这类器具，必先获得当局发出的许可，因为在有关条文下登山轮椅和前述一众助行器具均被界定为“车辆”。目前《郊野公园及特别地区规例》禁止将任何车辆或单车带进园区；“车辆”指任何拟用于或改装为用于道路上的车辆，包括人力车；婴儿车则除外（传统轮椅则被视作医疗辅助器具，在没有明文规定下被允许使用）。

外地无障碍环境的发展进程有不少共通性：从立法层面保障身障者的基本权益和实现建筑物无障碍化，再依据有关法律制订无障碍设施的技术规范和适用范围，进而将之推展至乡间、野地，以及自然保护区等户外环境。

美国国会早年先后通过《建筑物障碍法案》及《美国障碍者法案》。美国通行局其后也因应两条法案制订“户外开发区域的通行指南”，为公共区域厘定无障碍通道的设计指引和准则，涵盖范围包括步道、户外休闲道路、海滩、野餐区和露营区等。负责管理美国国家森林和草原的林务署也依此分别制订了“户外休闲通行指南”和“无障碍步道指南”，在保护自然环境的同时提供最适切的无障碍措施和步道。国会亦厘清1964年通过的《荒野法案》并不禁止使用轮椅使用者进入荒野保护区。该国对于轮椅的定义较广——专门为行动障碍者而开发，而且适合在室内行人区域使用的助行设备（包括那些由电力推动的）。此一弹性的定义较能跟上助行设备的发展步伐，又不至于妨碍行动障碍者进出自然保护区。

至于前述的登山轮椅发展至今已逾三十年。澳大利亚、新西兰、美国，以至日韩等地均有引进国内使用，各地的服务亦有异同。开发登山轮椅的组织现时以低廉的费用供公众租用器具。亦有在地的非营利组织与省立公园管理机构合作，定期安排登山轮椅行程，以及提供志工和轮椅租借服务。

澳大利亚的登山轮椅服务发展得最具系统。当地不少国家公园和自然保护区均提供登山轮椅外借服务。访客只需提前预约便可免费借用，而使用者和操作员则需要于行前进行基本的操作和安全训练。某些国家公园更举办志工训练计划，招募和培训登山轮椅志工，为访客提供同行及园区解说服务。维多利亚省不但整合了各区的路线资讯，更为登山轮椅专用步道制订了难度等级，根据路面障碍、路宽、坡度、阶梯长短，以及所需的操作员数目、技术和体能等要求，划分了初阶、中阶、进阶和高阶四个级别，好让使用者按自身能力挑选合适的步道。

诚然登山轮椅并非一件完美的助行器具。在研发时是依据外籍人士身形和当地步道环境而设计，较大型的车身在香港相对狭窄和陡峭的山径上穿越仍面对不少困难。但每种助行器具各有其使用条件和限制，更不可能切合每个使用者的需要，但其意义在于提供多一个途径，让那些过往只能遥视而不可及的一切变成可能。



轮椅人士嘉敏在大屿山具澳一条小径。摄：林振东/端传媒

无障碍绿色生活应可期许

尽管外地的野外环境和步道状况与香港不尽相同，但别国的推行经验可资借镜。目前全港共有八所郊野公园游客服务中心。服务涵盖公众导赏、学校教育活动、展览，以及登山用品借用服务。这些服务中心均位处主要山径的出入口，交通便利，具潜力提供更多元化的服务。

举例来说，香港仔树木廊座落在郊野公园的主要入口，紧邻伤健乐园，同时又是香港仔水塘无障碍郊游路线之起迄点；去年我们亦曾以登山轮椅成功试行当地的自然教育径。这所服务中心除了可作为郊游路线的资讯站外，亦可为电动轮椅使用者提供充电服务。若未来登山轮椅获公众认可，更可按需求购添置登山轮椅供访客借用，并划设空间供让借用者暂存轮椅或手杖等辅具。在现行的郊野公园志工计划下，参加者在完成训练后可参与郊野公园的管理、教育及自然护理工作。当局将来亦可考虑为他们安排相关培训，以提供同行和生态导览服务，借此提升郊野公园的访客体验。

这数年来，我常跟行动障碍者同游，也加深了彼此认识。他们有的独立自主，有的爱结伴同游；有的安全至上，偏好轻松漫游；有的则喜欢挑战，敢于尝试。各人出游的动机、要求和所向往的生活体验大相迳庭。唯一的共通点，是他们都会抓紧每一次出游的机会。

但一般大众或会对身障者产生误解，以为他们必然体弱，是需要被照顾被扶助的一群。甚至乎否定他们的能力，抱持著有些事情“不能做”、“不该做”的狭隘想像。有时只是一个异样的目光，都可能造成实际上的阻碍或心理上的困扰。

身心障碍除了指肢体上的缺陷，还包括感官、精神和智力等方面的障碍。有些与生俱来，有些则是后天所致。你我皆会老去，生理机能会无可避免地逐渐衰退。伤病残疾，可能就在转角处。这种变数，不可能排除在任何人身上。事实上，近年欧美各国的无障碍环境均采用通用设计原则，将所有使用者的需求考虑在内。“使用者”所指涉的不限于身障者，也包括不同族群、年龄和性别的人士。

任谁都该有选择的权利——选一个地点，择一条山路，依循自己的步伐，以喜欢的方式来满足自身的需要。

设施也好、服务也好、辅具也好，在我们眼中的辅助品，对他者而言却可能是必需品。营造郊野无障碍环境，等同创造拥抱山林的可能，让偶发的机会成为常态选择。