

香港拾荒者屢遇車禍，團體倡推動交通緩行、增回收空間等 | Whatsnew

街道上，拾荒者不被視為勞工，只是推著車仔的普通行人，險象環生。



兩年前，拾荒者玲姐在旺角推車仔時被貨車撞倒，至今左臂及左膝仍感疼痛。攝影：李雯懿

離開真相，談何看見彼此和追求正義？我們的日報、速遞Whatsnew、端聞Podcast能夠保持免費，離不開每一位會員的支持。[暢讀會員首月5折](#)，[尊享會員全年85折](#)，幫助我們做出更好的即時報導和深度內容。

十多年來，龍鐘佝僂的玲姐天天推著手推車，穿梭在油麻地鬧市街頭，運送一車車紙皮。年近八旬的她嚴重駝背，下巴幾乎垂至胸口。凹凸不平的行人道不好使力，她又怕被投訴阻街，有時不得不走上馬路，與車流並行。

兩年前某個下午，她推著「搵食車」走在車路邊緣。走到地盤、五金舖林立的旺角新填地街，迎面駛來一輛高身貨車，老人連忙後退，整個人幾乎躲進身旁地盤的建築材料堆，以為避過一劫——誰料貨車直撞手推車，車仔又將她撞倒在地，動彈不得。玲姐不解：「司機口供說看不到，都不知真假。怎會看不到我？」

車禍後，她躺了4天醫院，大半個月後才能開工。不但肋骨斷裂、盤骨受傷，玲姐揉著的左手關節，至今仍隱隱作痛。別人送她的電動輪椅也撞壞了，兩年來她只能拄拐杖。她每天僅賺四五十港幣，卻要花800大元買驗傷報告，目前正待保險索賠。她抬起半垂眼皮，喃喃問：「點解賠償搞咁耐嘅（為何賠償處理這麼久）……」

據關注拾荒者的「新福事工協會」轄下「拾平台」以2023年數據推算，全港約有2791至3456名拾荒者。拾荒者長年在路邊工作，碰上車速快的司機、駕車時的視線盲點，危機四伏。

「拾平台」與推動街道安全的民間組織「街道變革」最近發布2019至2024年5月間涉及拾荒者的嚴重或致命車禍數據。數據顯示，15宗被報導的意外中，已至少6人死亡、5人重傷，這些數字還未計入輕傷個案——去年「拾平台」訪問約700名拾荒者，單是9至11月，就有25人遇車禍，當中9宗無後續處理。「拾平台」與「街道變革」據此籲推動交通緩行、直接視野貨車標準（Direct Vision Standard），並增加社區回收空間及拾荒者室內就業機會。

拾荒者遊走道路邊緣，車禍風險增

組織代表鄧永謙歸納拾荒者遇上交通意外的成因。首先，香港的行人道較為狹窄，而手推車連回收物往往佔約道路一半，加上行人路不平坦，拾荒者大多改走較闊及順暢的車路。惟車路轉角彎位有盲點，拾荒者與司機未能及時看到對方。尤其拾荒者彎腰推車，不少人更如玲姐，有駝背問題，司機只看到一輛放置雜物的手推車，不察覺車後的拾荒街坊。

而街邊店舖常把回收物、垃圾放在行人道邊緣，拾荒者難免在車路上工作。為方便工作，有拾荒者選擇在車路旁回收，如回收舖附近車路。在部份公共屋邨，行車路旁設有裝卸貨物空間，拾荒者暫時借來停放車仔並在此工作，車禍風險大增。



紀錄片《十方之地》黃肇邦：未被理解的拾荒者，與我們自以為理解的香港

延伸閱讀

鄧也坦承，拾荒長者與普通行人一樣，有時或因心急、貪方便，違反道路規則，如鑽過在街道兩側的士區、泊車位的車縫過馬路，迎頭碰上駛經車輛，司機或剎車不及。有時為了走捷徑，避免日曬雨淋，拾荒者也會推著手推車行經非過路處的天橋底、高速公路。另一方面，因食環署常以阻街為由，充公他們的手推車及車上財物，為避開執法，拾荒者有時把車泊在遠離鬧市、但車禍風險高的地方，如車路附近。



拾荒者阿濃曾在工作期間遇上至少兩場車禍，但都沒有追究。攝影：李雯懿

72歲的阿濃，正是這樣應對政府部門的執法。她早上拾荒，中午轉場做清潔工，晚上重投拾荒，在遊人如鯽、各種車輛混雜的粉嶺聯和墟工作，左閃右避是她的日常。2021年10月，阿濃如常走在聯安街、和泰街交界的行人過路處，當時她頭戴雨傘帽，視線受阻，看到右側車輛停下便以為行人路亮起綠燈。

突然，一輛車轉入，把阿濃連人帶車撞倒。她頭頂起瘤（腫起來），手腳損傷，更落下腰患，工作時無法伸直腰。「司機一下車，不斷話『我有錢㗎』、『我好窮』，我醫藥費、買藥油也要錢吧！」司機最終給她2000港元和解了事，阿濃還要賠數百元給借她手推車的人。到醫院後，她左等右等不見醫生，長者心思簡單，一心趕著下午的兼職，乾脆傷也不驗了。



[專訪工權會總幹事蕭倩文：記住每一個在城市發展中犧牲的名字](#)

延伸閱讀

另一次在今年1月，阿濃經沙頭角迴旋處馬會道一帶到回收舖，雖可經行人天橋，但她腰痛無法推車上斜坡，唯有冒險橫跨車路。這次，右側駛過一輛車，司機因有視線盲點把她撞跌，阿濃肩與胸口受傷。司機追著要賠她3000元，又替她收拾殘局，阿濃心軟，只收了1000元作醫藥費及更換手推車，沒再追究。

鄧永謙稱，過去兩三年，「拾平台」僅經手4宗拾荒者車禍索償，就算是成功個案，也因牽涉刑事檢控而需時兩年多。對拾荒長者而言，索償的後續程序複雜，拾荒長者未必懂得報案、驗傷、取傷勢報告，而且錄口供要清晰，又要定期見律師，不少人選擇不追究。

組織倡議改道路及貨車設計、增回收空間

「街道變革」分析研究資料表示車禍主要涉及的士及中重型貨車，大多事發於九龍市區及新界。發言人葉靄瑤分析，青山道大埔道路段曾發生多宗車禍，該路段限時速50公里，不排除涉及司機於晚間或凌晨超速。

翻查報導，2019年起見報的15宗嚴重車禍中，約三分一發生在深水埗，近半發生在凌晨或夜晚。而2024年4月，元朗亦有一名推着載滿紙皮手推車的71歲老人，遭一輛新界的士撞斃。



「拾平台」與「街道變革」研究近五年的拾荒者車禍，建議改善街道及貨車設計、增加手推車停泊空間；並設計兩款有關道路安全的單張予拾荒者及司機。攝影：李雯懿

發言人冼耀昌建議改善道路設計、修改中重型貨車的行車視線標準。他指在倫敦，根據各街道的運輸效率、公共空間場所的功能，街道設計亦有所不同。冼建議在人煙稠密的內街、支路，設30或40公里限速區，約束司機駕駛態度。

他援引英國研究指車速越快，衝力越大也更易致命，司機視野亦更窄、需要更長思考距離，而時速30公里是人體可承受車輛撞擊的極限，30公里限速區是全球趨勢。冼亦建議增設減速壘、收窄路口街角等減速措施。

至於中重型貨車，司機行駛時需檢查多個魚眼鏡（廣角鏡），易發生人為錯誤，加上擋風玻璃與車門之間的 A 柱阻擋司機視線，難以察覺車頭3米內的行人。冼倡議推動直接「視野貨車設計」，如安裝更大的擋風玻璃、側窗甚至全透明車門、盲點視像裝置等。他指，歐盟、日本將於未來數年要求新設計或登記貨車符合最低視野要求，運輸及物流局應在政府轄下外判服務、新購貨車等合約，加入「符合直接視線標準」的條款。

「拾平台」則建議在社區增設遠離車路的回收空間，減少拾荒者逗留在車路的機會，並避免他們為躲避食環而在車路旁停泊手推車。「拾平台」曾進行實驗，發現如街市供予商販的手推車停泊處，拾荒者手推車也符合尺寸。「拾平台」又建議或在後巷提供儲物櫃，予他們存放手推車。



[橫跨20年及多屆政府的香港垃圾徵費計劃，最終為何觸礁？](#)

[延伸閱讀](#)

近年有多個環保政策出台，「拾平台」亦建議政府制定回收計劃時，考慮現存拾荒者的角色。政府正推動「塑膠及紙包飲品容器生產者責任計劃」，「拾平台」認為回收業可善用拾荒者的回收工作經驗，聘請他們成為回收分類員，提供安全的室內工作選擇。

葉靄瑤補充，「根據運輸署《道路使用者守則》，拾荒者行馬路並不犯法。」守則列明，在使用大型手推車，或行人路非常擁擠或狹窄時，行人應改用馬路，惟不得進入快速公路及手推車禁入區。她指，道路上有許多持份者，「不是司機就代表『條路我行晒』，不同持份者應互相尊重、禮讓。」

本刊載內容版權為端傳媒或相關單位所有，未經[端傳媒編輯部](#)授權，請勿轉載或複製，否則即為侵權。