

## 8. 殘疾人士的交通需求和關注

**8.1.1** 為加深了解殘疾人士在交通方面之需求和關注，以及聽取他們在各方面的觀點和意見，本調查在 2002 年 11 月 7 日至 27 日進行了 22 個專題小組討論。參予者共 161 人，分別來自 24 個相關機構和協會。所討論的主題包括了他們的出行方式、出行選擇及對各種交通工具和設施的態度及使用情況。受訪者的年齡在 20 至 65 歲之間。他們需要出行的原因包括身體檢查、工作、上學或參加其他活動。殘疾兒童則由他們的家長代表參予討論。總括來說，調查指出，語言障礙和精神病康復者與其他組別相比，是較頻繁地出行，所遇的交通問題亦較少。以下概括了各組別受訪者的主要觀點。



殘疾人士設施

**8.1.2** 行動有障礙的受訪者較常乘坐鐵路、巴士和復康巴士，取其設有低地台、斜板/月台板等設施方便他們使用。遇有嚴重身體缺陷、行動障礙需坐輪椅或需代步裝置的受訪者，對以步行(包括坐輪椅)作為一種交通方式持不一致的觀點。具嚴重身體缺陷及需坐輪椅人士較偏向於使用輪椅作交通工具，因較易掌握及省卻使用其他交通工具所需計劃行程的時間。然而使用代步裝置的受訪者則認為崎嶇不平的路面使他們難以步行。另一方面，使用代步裝置的受訪者因不如嚴重身體缺陷或輪椅人士般有擺放輪椅方面的困難，因此他們認為的士是一種比較佳的交通工具，可提供直接點到點的服務。總括來說，行動有障礙之受訪者對於路面的平整性以及水平斜度的差異非常敏感，因此他們所提供之改善建議也主要集中於如何減少路面的高低差距和不平整。

**8.1.3** 對於視覺有障礙的人士而言，鐵路和的士是比較受歡迎的交通工具。他們偏向於使用的士是因為可直接到達目的地。尤其當他們不熟悉所要走的道路時，這是最佳的交通工具。至於鐵路方面，由於鐵路車站通常有為殘疾人士提供的設施，如凹凸紋引導徑、盲人點字代碼和發聲裝置等，故能吸引他們乘搭。由於視覺上有障礙的人無法有效地處理一些諸如色彩等感官上的訊息，因此他們的改善建議也主要為提高設施的色彩對比，增加發聲裝置等。



為殘疾人士而設的凹凸紋引導徑及專用候車區

**8.1.4** 和行動或視覺有障礙的人士相比，有聽覺障礙的人士遇到的交通困難通常較少。由於他們部份也有語言障礙，他們較不喜歡乘搭需要與人溝通的交通工具。這可解釋為何他們偏向於使用地鐵和巴士：由於這些交通工具有固定車站，有規定的路線和可靠的服務，他們可以不需別人協助及與其他人連絡，故比較容易地計劃他們的出行活動。語言能力有障礙及有呼吸問題的人士在選擇交通工具時，則特別關注長步行距離和車廂內外的溫度差別。

**8.1.5** 精神病康復者表示，他們只在康復初期出行時會較容易遇上交通困難。由於服食藥物導致他們容易昏倦，橫過馬路時會生危險。在乘坐鐵路時或會產生跳軌的幻覺。一般而言，他們表示較經常使用的交通工具主要為巴士、小巴、地鐵等。而他們較不偏向選擇乘坐的士，原因是狹窄的車廂會使他們感覺侷促及不安全。

**8.1.6** 弱智成人和兒童在選擇交通工具方面也頗有差異。弱智的成人經常使用鐵路(主要是地鐵)、巴士、公共小巴或步行。弱智兒童

則多不喜歡步行和上落樓梯，遇到人多擁擠的地方亦會變得不耐煩。他們的家長表示與子女同行時會盡量避免步行，而選擇乘坐巴士或鐵路。該組別受訪者建議延長行人過路燈的時間，使他們可更安全地橫過馬路，及於行人天橋及隧道處多設斜道以供他們使用。

**8.1.7** 總觀討論結果，渡輪、電車、復康巴士並不是大部份受訪者經常使用的交通工具，原因是這些交通工具的服務範圍未有覆蓋及他們的主要活動地方。復康巴士主要為身體殘障人士所使用，其他類別之殘疾人士則使用不多。其他類別之殘疾受訪者認為自己殘疾的程度不太嚴重，表示希望把機會留給更需要的人士。

**8.1.8** 在各小組討論中，受訪者提出了他們的交通需求及有關改善殘疾人士交通環境的建議。有些建議實際上已經實行(如低地台巴士、殘疾人士專用候車區、發聲交通訊號燈及發聲扶手電梯等)，只是可能現時實行情況有欠全面和統一。故此，改善殘疾人士交通環境的一個關鍵在於把現有的系統/設施標準劃一化，並更有效協調執行這些系統/設施，務使它們達致一個緊密連繫的服務系統，才能更有效地服務這些出行人士。另外亦須留意，不同類別的殘疾人士的交通需求甚或建議可能存在矛盾或分歧。有時即使是相同類別的殘疾人士也有着不同的意見。

**8.1.9** 總而言之，雖然量化的分析有限，但以小組型式所討論的深度和所收集到的觀點和意見，提供了就不同類別殘疾人士對交通和出行的需求一個很有價值的參考。