

荃灣區議會
2026 年荃灣地區議題研究：改善行人及無障礙設施
意見綜合報告

背景及目的

1. 在 2026 年 5 月 26 日本屆第 16 次荃灣區議會會議上，荃灣區議會主席提出以「改善行人及無障礙設施」為 2026 年的荃灣區地區議題，邀請議員就該議題展開研究，透過多種渠道收集意見。其後各議員已向主席提交研究報告。本文件旨在綜合匯報所收集的主要意見。

研究背景與形式

2. 全體荃灣區議員於 2026 年 5 月至 6 月期間，就本年度重點地區議題 - 「改善行人及無障礙設施」在區內廣泛收集市民意見。議員採用多元化的調查方式，包括街站諮詢、網上問卷、聚焦小組、個別訪談及實地勘察，受訪對象涵蓋學生、青少年、成年人、長者、殘疾人士及屋苑法團代表，整體接觸居民逾千人次。

市民對改善行人及無障礙設施的認知及期望

3. 超過九成受訪者對區內現有行人及無障礙設施具備基本認知，普遍讚賞荃灣「天橋之城」網絡所帶來的出行便利。然而，僅約五成受訪者知悉「人人暢道通行」及「上坡地區自動扶梯連接系統」等計劃的具體規劃指引與工程進度，反映相關政策及工程的宣傳及資訊發放尚有不足。
4. 此外，一些受訪者指出設施改善不應侷限於單一處所或個別設備，須兼顧整段步行路線的連貫性、易用性、安全性與舒適度，尤其重點關注涉及不同業權或管理權的通道銜接問題，以確保無障礙環境能夠真正做到無縫連接。

行人通道現況的主要問題及優化建議

(一) 楊屋道街市及周邊舊區

5. 該區域街道狹窄，商業活動頻繁，人車爭路情況嚴重。清潔攤檔的用水直接排放至路面，導致長期濕滑及水土流失，路磚因而鬆脫，馬路亦出現坑窪凹陷。每逢下雨，積水問題尤為嚴峻，長者及行動不便人士容易絆倒或滑倒。

6. 建議全面改善及擴建排水系統；調整楊屋道與眾安街交界處行人安全島的布局與方向；擴闊荃灣街市街與眾安街交界處行人路；捨棄現有細塊地磚及沙地紅磚，改用一體化、防滑、耐用且防水之物料重鋪路面，並建立恆常巡查維修機制。

（二）港鐵荃灣西站配套設施

7. 荃灣西站 A2 出口設有 42 級樓梯而無扶手電梯，未能有效疏導地鐵出入口人流；A1 出口則位於公共運輸交匯處內，缺乏正式行人過路設施，市民需於巴士車道之間穿梭往來，險象環生。此外，閘外升降機僅設於 D 出口，其餘出口對輪椅使用者及攜帶行李之乘客造成極大不便。建議於 A2 出口加建雙向扶手電梯及升降機；並於 A1 出口周邊加建具備足夠寬度與安全視野的正規行人過路設施。

（三）行人天橋網絡、斜坡及有蓋通道

8. 部分行人天橋上蓋在大雨時會出現滲水問題（如千色匯出口天橋及大河道天橋），積水容易導致行人滑倒。半露天扶手電梯裝設黑色扶手，夏季因吸熱而溫度過高，使用者容易被燙傷。寶血會思源小學對出之迴轉行人天橋過長且過斜，長者及輪椅人士上落困難且具危險性。部分依山而建的行人路（如荃景圍、馬灣北灘上坡道）因瀉水設計過度側斜或路面破損等問題，加重長者體力負擔。此外，多處行人通道缺乏避雨上蓋。建議加強行人天橋防漏水工程；更換淺色扶手材質以減少吸熱；於寶血會思源小學外加設升降機；全面檢視斜坡斜度，增設扶手、防滑設施及休息座椅，以減輕長者體力負擔；在適當地點加設行人上蓋；於人流密集的行人天橋增設「右上左落」分流指示。
9. 居民期盼超過十年的天橋 E 段（馬頭壩道及永順街）及天橋 B 段工程，進度仍然緩慢。青山道天橋底等地點長期被堆放竹枝等雜物，阻塞通道。
10. 荃景圍、深井及青龍頭等依山而建的地區斜路及梯級眾多，居民要求加建扶手電梯或升降機系統。
11. 期望政府盡快處理以上訴求；同時促請政府協調私人屋苑完善其範圍內的無障礙設施，以達至公共與私人空間的無縫連接。

（四）鄉郊與馬灣地區

12. 馬灣珀林路等路段因樹根擠壓路面、路牌阻擋輪椅通行，以及速遞貨物長期堆泊，嚴重阻塞行人路。基慧小學巴士站外的護欄阻礙輪椅上車。
13. 受訪者建議定期修剪影響過馬路的樹木；拆除基慧小學巴士站外護欄；加強執法，取締速遞貨物非法霸佔行人路之行為。
14. 同時建議增加對鄉村無障礙通道建設的規劃及資源投入。

無障礙及公共配套設施的改善建議

15. 建議調校升降機的等候時間與關門速度，加裝語音播報系統及觸覺引導磚；於政府維修合約中附加恆常清潔條款，避免升降機內槽積存霉氣與塵埃；將荃灣公園內暢通易達洗手間的厚重鐵門改為電動門，並優化體育館無障礙廁所的指示牌。
16. 道路安全與多元需求方面，可加強取締楊屋道街市及海灣花園一期商場對出的違例泊車問題；監管海濱公園非單車徑範圍內單車與電動可移動工具違規行駛。

科技應用及工程施工期間的影響評估

17. 受訪者普遍支持於日常出行配套融入智慧科技，具體建議包括：廣泛裝設行人交通燈倒數計時器，方便長者及行動不便者預計過路時間；裝設智能感應交通燈，自動延長有需要人士的過路時間；推廣人流感應照明及盲道／交通燈語音提示系統；開發提供即時無障礙路線規劃的手機應用程式；及建立設施故障即時通報裝置。
18. 完善行人及無障礙設施能顯著提升出行安全性與便利性，支持持續投放資源。長遠而言，完善的步行網絡能有效活化社區、增加商場及街市人流、刺激區內經濟消費，同時塑造傷健共融的社會環境，有助建立香港便利出行的良好國際城市形象。
19. 受訪者普遍願意配合工程帶來的短暫不便，調查亦顯示有受訪者關注施工期間的噪音、環境滋擾或封路改道。部分舊區商戶憂慮工程對生意造成短期衝擊，期望當局做好事前溝通與配套安排。

長遠策略

20. 為確保行人及無障礙設施改善工程發揮最大效益，建議多項長遠策略：

- 優先處理上坡斜路、主幹行人路、街市周邊及公共交通接駁點等高頻使用的核心地段，確保有限資源運用於最急需改善之處。
- 從起點、過路處、轉乘站至目的地，實施全方位無障礙路線一體化設計，確保整段步行路線暢通無阻。
- 由路政署、運輸署、食物環境衛生署及康樂及文化事務署等部門建立聯合協調機制，系統性解決舊區路面損毀與清潔管理等長期存在的跨部門問題。
- 透過學校、關愛隊、業主立案法團及網上渠道，以簡明圖文或多媒體方式，向公眾清晰交代現有及擬建工程的地點、時間表與預期效益，消減市民對工期的疑慮。

- 工程完工後定期收集長者、輪椅使用者、家長及學生等各持份者的使用反饋，並將高質量的日常保養維修與恆常清潔正式納入政府長期管理措施，避免設施因「重施工、輕維護」而迅速損壞，確保公帑用得其所，設施能夠持續服務市民。

荃灣區議會秘書處

2026 年 7 月