

道路安全研究小組
Community for Road Safety

2016年6月17日

致

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓立法會秘書處
立法會交通事務委員會主席
田北辰議員

CB(4)1124/15-16(01)立法會交通事務委員會

《公共交通策略研究》《角色定位檢視》 優質的士及增加公共小巴座位

自政府公佈開展公共交通策略研究以來，我們一再呼籲當局將道路安全列為研究課題，可惜建議未獲接納。過去一年，涉及公共交通的傷亡事故率居高不下，不幸的故事一再重演。為此我們再次鄭重指出，安全是提升公共交通服務的核心議題。由於一般公眾未必掌握車禍數據及安全技術因素，因此不能單純以電話訪問或投訴數目等作為參考依據，而是需要進行專門的探討研究。我們認為，除了需要在公共交通策略研究增加道路安全專題，也需要在每一個專題研究範疇加入安全考慮。

的士服務

無論優質的士專營權或改善普通的士服務，安全均是的士服務的核心要求，文件不應迴避。現時的士按行車里程的傷亡事故率是一般私家車的1.3倍，每年涉及的士總數目的四分之一。的士涉及撞死行人的事故率更是私家車的1.8倍。

我們期望的士作為專業的個人化公共交通工具，安全表現要遠優於一般車輛。我們相信更安全的的士服務會令市民更願意選搭，令業界得益。

小巴座位數

政府自2012年4月推出多項改善小巴安全的措施，但涉及小巴的傷亡事故率一直保持高企。資料顯示過去5年共有60名行人不幸被小巴撞死。按行車里程計算，這類車禍的小巴肇事率是其他車輛的7倍。不論事故的具體發生情況及責任，問題本質還是令人非常不安。公共交通策略研究不肯面對安全問題，顯然存在嚴重漏洞。

現時小巴路線遍布各高速道路，可是部分小巴仍然未配置安全帶，更只有極少數車輛配備較安全的三點式安全帶，乘客也普遍缺乏安全意識。此外，由於缺乏緩衝空間設計，小巴最後排座位存在重大安全風險，在前後追撞事故會導致乘客嚴重受傷。2016年6月15日沙頭角公路發生一宗車禍，一輛泥頭車從後撞擊一輛小巴，導致小巴尾部嚴重凹陷，http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20160616/00176_073.html，已清楚說明問題所在。在新清水灣道發生的類似事故曾造成最後排乘客死亡。

增加小巴座位是值得支持的，不過文件只提到「顧問將會作進一步分析，當中考慮因素包括對公共小巴的經營及營辦商的財務狀況，以及其他公共交通業界及道路使用方面的影響等」，當中完全沒有提及增加小巴座位的安全考慮。我們認為顧問下一步工作必須結合安全提升的目標，包括針對上述小巴最後排座位及安全帶等問題。

此致，

鄭子憲

道路安全研究小組主席

(已簽署)