

二零零九年六月二十六日
討論文件

立法會交通事務委員會

二零零九年六月十二日旺角道交通意外報告

目的

運輸署已就二零零九年六月十二日旺角道一宗涉及綠色專線小巴（專線小巴）的致命交通意外進行初步調查。本文件載述初步調查的結果，並提出改善道路情況的建議交通管理措施，以及加強公共小巴營運安全的措施。

意外

2. 二零零九年六月十二日晚上約11時40分，一輛616S號（旺角至落馬洲）專線小巴從西洋菜南街左轉出旺角道時，撞向九龍巴士有限公司一輛1A號（尖沙咀至中秀茂坪）雙層巴士。兩車相撞後，專線小巴繼而撞向旺角道行人路上的行人，而其中一些人正在巴士站候車。意外造成兩人死亡，八人受傷或重傷。意外地點的平面圖請參閱附件。

運輸署調查結果

交通意外統計數字

3. 肇事路口並非交通黑點。根據運輸署的交通意外統計數字，過去三年（二零零六年六月至二零零九年五月）在該路口或附近曾經發生三宗導致有人輕微受傷的交通意外。有關意外全屬車輛碰撞，並不涉及行人。

道路設計及交通管理

4. 途經旺角道及西洋菜南街肇事路段的行人、公共交通服務及其他車輛絡繹不絕，交通十分繁忙。現時，旺角道行人路闊達3.5米，闊度足夠。若要進一步擴闊行人路，必須縮窄行車道及減低路面容車量。總的來說，肇事地點附近一帶專營巴士／公共小巴往來頻繁，令穿插入線的交通及相關的交通安排更為繁複。

5. 現時警方仍在調查該宗意外。運輸署則已審視肇事路口的設計，認為該處有足夠的交通管理措施保障道路安全。西洋菜南街接近旺角道的路段實施「讓路」優先通行管制措施，提醒司機讓旺角道的車輛先行。西洋菜南街屬於局部收窄設計，令雙線車流匯合成單線車流後才駛出旺角道。這項安排已實施五年多，就路面容車量而言，效果理想，而且還有以下促進道路安全的好處：

- 縮短行人過路的距離；
- 為等候過路的行人提供更多的行人路面空間；
- 收窄行車道，令駛近路口的車輛減速；以及
- 同一時間只容許單線車流駛經路口，有助改善交通秩序和道路安全。

6. 現時位於旺角道與西洋菜南街交界處實施的單線「讓路」優先通行管制措施，儘管會令駛經該路口的交通略受阻延，然而為確保道路安全和規管交通秩序，這個交通安排是合理的。該路段沿途設有足夠及清晰交通標誌和道路標記，提醒司機駛近路口時要減低車速，讓旺角道的車輛先行，並在安全的情況下才駛出旺角道。

616S 號專線小巴的營運

7. 二零零九年六月十二日意外發生後，運輸署隨即向 616S 號專線小巴營辦商發出警告信，責成該營辦商必須提醒該路線所有司機恪守交通規例，時刻保持恰當及安全的駕駛行為。運輸署亦發信提醒全港專線小巴營辦商，傳達上述訊息。

8. 616S 號專線小巴營辦商已確認，肇事司機按正式僱傭合約直接受聘。該司機受聘已有數年，薪酬包括底薪和花紅，在事發當日負責正常既定職務。該專線小巴路線的每名司機每更所需駕駛的班次均設有上限，而該路線並非以利潤攤分的形式營運。運輸署會繼續密切監察該路線的服務水平。

建議改善措施

交通管理措施

9. 運輸署已研究可否把西洋菜南街與旺角道交界處改為燈號控制路口，並認為肇事路口之前和之後的路口皆由燈號控制，而且三個路口十分接近。如肇事路口亦改由燈號控制，旺角道的行車流量會受到負面影響，很可能會令車龍延至旺角道與彌敦道的路口。鑑於在當區實施的交通管理措施旨在盡量保持彌敦道這條交通要道行車暢順，我們不建議把肇事路口改由燈號控制。另一方面，我們亦不建議把「讓路」管制措施改為「停車」管制措施。因為此舉會不必要地進一步阻延西洋菜南街的交通。過去兩年，運輸署並沒有收到市民對肇事路口交通管制措施的投訴，但我們認為仍可考慮下文第 10 段所述的進一步改善措施。

10. 運輸署打算檢討旺角道現時巴士站及專線小巴站的安排，以期重整沿路停車上落客的活動，從而騰出道路空間，進一步改善西洋菜南街與旺角道交界處的設計。若巴士站及專線小巴站重整建議獲得接納，該處行人路便可擴闊。由於空間增加，現有的「讓路」標誌或標記可以移前，讓司機較容易經該路口左轉出旺角道。在二零零九年六月十八日油尖旺區議會交通運輸委員會會議上，運輸署講述這個初步構思，並獲得委員會大致支持。運輸署現正與各有關方面擬訂詳細建議。然而，任何建議均須以改善道路安全作為大前提，並需平衡乘客、行人、運輸業、當地居民和店主等持份者的利益。

加強公共小巴營運安全的措施

11. 多年來，政府一直致力加強公共小巴的營運安全。已採取的措施包括研究加裝車速監察裝置；加強公共小巴司機（小巴司機）的培訓；舉辦宣傳活動，推廣安全駕駛行為；以及針對超速和其他不當駕駛行為採取執法行動。

(i) 車速監察裝置

安裝速度顯示器

12. 自二零零五年起，當局增訂了強制公共小巴加裝速度顯示器為公共小巴車輛牌照的發牌或續牌條件。由二零零八年五月一日開始，不當使用顯示器或干擾顯示器使其失靈，均屬觸犯《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)。運輸署已提醒公共小巴業切勿不當使用或干擾顯示器，亦會在日後的業界會議上重申這項規定。

安裝車輛監察系統（例如「黑盒」）

13. 自二零零四年起，運輸署已就公共小巴安裝「黑盒」委託小巴供應商進行測試。由於該裝置出現數據遺失及損壞的問題，因此測試並不成功。儘管如此，運輸署會繼續留意市場上是否有否推出新的「黑盒」產品可供測試。

14. 此外，運輸署鼓勵專線小巴營辦商以試驗形式安裝全球衛星定位車輛監察系統，以加強管理車隊和司機的能力。安裝這類監察系統後，專線小巴營辦商可以更清楚了解其屬下司機的駕駛行為並同時可以記錄車速。不過，這類監察系統的可靠程度仍有問題尚待解決。運輸署會繼續與公共小巴業和服務供應商合作，以提升這類裝置的功能和可靠程度。

為公共小巴安裝車速限制器

15. 有意見指公共小巴安裝車速限制器，可以有效打擊小巴司機超速的問題。本港小巴供應商向運輸署表示，就技術而言，他們不贊成為柴油小巴加裝車速限制器的建議，因為不同製造年份及不同車身或型號的柴油小巴加裝車速限制器，會有不同的機械問題，而且困難亦不易解決。此外，石油氣小巴如加裝車速限制器，亦同樣有技術問題需要解決。關於柴油小巴，車輛供應商表示，由有關的詳細規格正式公布後，約需兩年時間才可為新型公共小巴安裝車速限制器作為車輛的標準設備。運輸署會繼續與公共小巴供應商探討為新型公共小巴安裝車速限制器是否可行，稍後亦會諮詢公共小巴業。無論如何，司機的駕駛態度仍然是持續提升公共小巴安全最重要的一環。

(ii) 培訓及教育小巴司機

16. 運輸署一直非常重視小巴司機的培訓和教育，務求提高他們的安全意識和服務質素，以及培養良好的駕駛行為。為此，當局自二零零三年起推行「公共小巴司機駕駛訓練課程」，藉此改善小巴司機的駕駛態度和待客技巧。二零零四年，上述課程發展為「技能提升計劃」下的「公共小巴司機高級駕駛訓練課程」。該計劃由職業訓練局推出和管理。運輸署會繼續鼓勵小巴司機及專線小巴營辦商安排屬下司機修讀訓練課程。

17. 自二零零五年起，運輸署聯同警方和公共小巴商會舉辦「公共小巴安全工作坊」，提高前線小巴司機的道路安全意識。運輸署會繼續定期舉辦這類工作坊。

公共小巴駕駛執照申請人的基本資格

18. 公共小巴業界已原則上贊成，強制公共小巴駕駛執照申請人修讀著重改善駕駛行為和態度的職前訓練課程。我們現正制定詳細建議，待細節擬定後，我們會再次諮詢業界，然後提交立法建議，以便當局更全面考慮。

(iii) 宣傳安全駕駛

19. 運輸署不時舉辦各類宣傳計劃，提高前線小巴司機的安全意識，包括二零零五年初辦和二零零七年再辦的「公共小巴司機安全約章」。此外，近年運輸署經諮詢公共小巴業後，先後發布「公共小巴司機守則」和「公共小巴司機安全上落客指引」。運輸署會在二零零九年舉辦同類宣傳活動，並會繼續透過《公共小巴通訊》宣揚安全駕駛訊息。

(iv) 執法行動

20. 警方的執法行動，向來是阻遏小巴司機超速和不當駕駛行為的有效措施。自二零零八年起，運輸署聯同警方和公共小巴業推行「安全駕駛計劃」。在該計劃下，警方設立熱線，供紅色小巴和專線小巴乘客舉報前線小巴司機的超速行為，以便警方直接調查，並視乎情況提出檢控。當局會在二零零九年年底檢討該計劃。

徵詢意見

21. 請委員留意本文件的內容。

運輸及房屋局
二零零九年六月

Annex - Junction Layout

附錄 - 路口佈局



NOT TO SCALE

