

道路安全研究小組
Community for Road Safety

2017 年 6 月 13 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

陳恆鑽議員

尊敬的立法會交通事務委員會議員

《公共交通策略研究》報告- 交通安全

《公共交通策略研究》報告(下稱報告)第 1.6 章節指出「現時香港公共交通服務整體大致運作良好，既能在商業營運的原則下維持服務效率、質素的同時，亦為市民提供多元的選擇。。。據 2014 年一項國際調查顯示，香港的公共交通服務在 84 個城市當中排行榜首。」

與此同時，根據香港警方 2017 年 2 月 22 日的新聞公佈，2016 年涉及公共服務車輛(包括的士、專營公共巴士、公共小巴、私家小巴及私家學童小巴)的交通意外有 6803 宗，佔整體交通意外數字的 42%，導致 9210 人傷亡，當中 48 人死亡。

警方在上述新聞公佈後隨即展開為期五日的全港公共服務車輛安全執法行動。這類執法行動對於積弊已久的問題，只能算杯水車薪，缺乏實質成效。單是 2017 年 4 月 11 日至 5 月 6 日，我們紀錄到涉及公共小巴的車禍導致最少 3 名行人死亡，4 人危殆，情況令人痛心！

警方數字反映香港公共交通服務效率背後的沉重代價，但《報告》對公共交通安全表現卻避而不談，錯過了把握這次策略研究提升公共交通安全的機會。

《報告》第 2.4 章節指出《公共交通策略研究》的《專題研究》「就現時公共交通業界較為關注、有迫切性而，需優先處理的 8 個指定的課題進行檢討」。不過《專題研究》完全不包括公共交通的安全表現，顯示當局認為安全問題沒有迫切性。

我們要指出，公共交通的服務水平包括效率，質素及安全，而保障乘客及各道路安全使用者的安全理應是核心價值。《報告》只重視效率議題，將難以全面提升本港公共交通的服務水平。

公共交通安全一些基本情況 (資料來自運輸署車禍數據及各大報章新聞)

- 小巴在 2011 至 2015 的五年間導致 60 名行人死亡，按行車里程的發生率竟是其他車輛的 7 倍。
- 的士車禍每年涉及的士總數目四分之一，每年約有 1600 名的士司機及 1200 的士乘客受傷。
- 的士在 2011 至 2013 的三年間導致 30 名行人死亡，按行車里程的發生率是私家車的 1.8 倍。
- 2010-2017 年間涉及失控車輛撞擊巴士站的車禍導致最少 68 名使用巴士站乘客受傷，當中 4 人死亡，14 人危殆或重傷。
- 公共巴士每年涉及超過 700 乘客失去平衡跌傷的有紀錄事故，當中約 10% 重傷。
- 2011-2013 九巴涉及 12 名行人死亡，部分是由於巴士失控衝上行人路造成。
- 九巴每年涉及 70-80 名行人受傷，當中 30% 重傷。
- 城巴在 2006 年中至 2013 年底涉及 210 名行人受傷，當中 7 人死亡，62 人重傷。
- 2009 年至今發生最少 5 宗雙層巴士翻側事故。
- 主要公路前後相撞 (追撞) 事故時有發生，造成大量乘客受傷，部分乘客由於座位設計缺陷重傷甚至死亡，典型車禍包括：
 - 2016 年 12 月 25 日：新田公路涉及巴士車禍導致 42 人受傷，當中 2 人危殆，4 人重傷
 - 2017 年 4 月 19 日：元朗公路涉及巴士車禍導致 70 人受傷
- 2015 年涉及公共交通車輛單一事故超過 10 人受傷的車禍 38 宗，超過 20 人受傷的車禍 7 宗，與 2000 年代初水平相若。

公共交通的安全風險

- 政府，公共交通機構及業界對安全問題綜合認識不足，缺乏改進積極性。
- 公共交通機構及業界在營運效率及經營環境等實際考慮下，容易犧牲安全。
- 本港公共交通普遍使用山區道路，但不少此類道路缺乏合適防護措施，存在車輛墜山的嚴重安全風險。
- 本港公共交通普遍使用高速道路，但此類道路仍存在不少安全缺陷，例如缺乏護欄連接或存在開端斜台，可導致雙層巴士翻車或墜坡。
- 本港市區人車密集，50 公里限速本身過度寬鬆，公共交通車輛由於車身重量及盲點，對行人構成嚴重威脅。
- 由於缺乏撞擊變形空間，雙層巴士上層前排座位風險很高，相撞事故容易導致乘客嚴重受傷。
- 由於缺乏撞擊變形空間，小巴士後排座位風險很高，相撞事故容易導致乘客嚴重受傷。
- 本港長者人口持續增加，對於公共交通的安全問題帶來更多挑戰。
- 2012 年 4 月 13 日實施的多項改善小巴安全措施缺乏效果評估，成效存疑。

改善公共交通安全的機遇

- 強制或鼓勵業界採納針對交通及物流業的 ISO39001「道路交通安全管理系統」。
- 有效利用 GPS 及其他先進實時監控系統，並結合道路風險預防公共交通車禍。
- 建立科學的公共巴士行車安全守則，並通過車速，三維加速度及視像監控系統有效實施守則，矯正個別司機不良駕駛習慣，例如：
 - 市區道路巴士車速不應高於 40 公里，繁忙街道不應高於 30 公里
 - 個別高危路段（山區，長下坡，缺乏防護等）設定合適限速
 - 監控慣性緊貼前車的不當行為
 - 監控慣性的過度加速，減速及高速轉彎行為
 - 巴士總站內車速不應高於 15 公里
- 研究改進大型公共交通車輛的盲點問題。
- 研究提升保護措施，改善巴士站候車乘客的安全。
- 研究改進巴士小巴內高危座位的保護設計。
- 優先強制所有使用高速道路的小巴裝設三點式安全帶。

此外，還有更多政策及技術的改進機遇需要探討。

提升公共交通安全的目標不單是為了保障乘客及其他道路使用者，也是為了做福整體業界及從業員，令他們在有利可圖及得到市民尊重下提供高效，高質素及安全的服務。

我們認為當局必須立即開展對公共交通安全的研究。坦誠面對問題並從制定真正具成效的策略，有系統地提升公共交通安全。

此致，

鄭子憲

道路安全研究小組主席