



致：深水埗區議會交通事務委員會

關注公共小巴中間梯級的安全問題

背景：

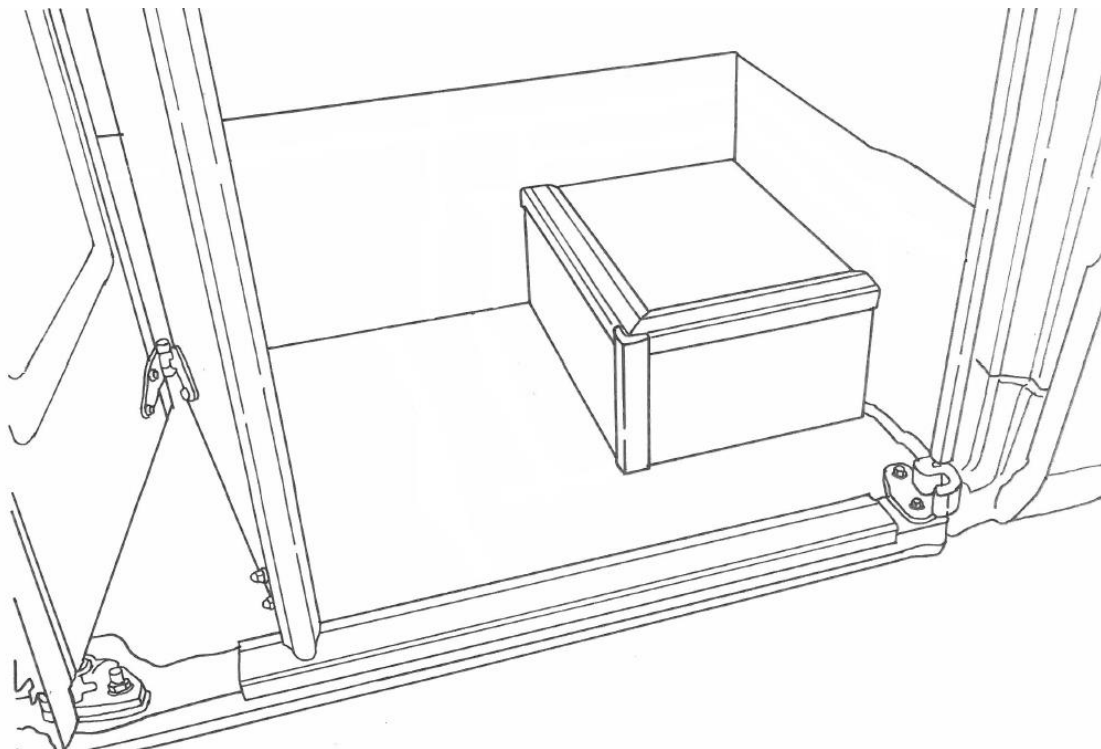
政府自 2017 年 8 月 15 日及 9 月 15 日起，分別要求新登記的專線小巴及紅色小巴，須加裝一級中間梯級等設施。運輸署曾於 2017 年 11 月 27 日起暫緩小巴安裝中間梯級的安排。然而，運輸署在 2018 年 5 月，重新落實安裝中間梯級的安排，對乘客構成危險。

自從去年落實加裝額外一級的新安排後，短期內已經發生多宗乘客上、落車時，被中間梯級絆到的意外，造成多人受傷。根據傳媒報導，曾經有媽媽因被中間梯級絆倒，連人帶嬰兒跌出車外；此外分別有多人因此梯級跌傷，嚴重者更跌至頭破血流。

綜合居民的意見，普遍反對於小巴上加設中間梯級，1) 由於此樓梯並不顯眼，下車時容易因為忽略此樓梯而被絆倒；2) 而且一般乘客未能分辨新登記的 19 座小巴及沒有中間梯級的 16 座小巴，令乘客未能為意該小巴有沒有中間梯級；3) 加上市民過去多年來，已經習慣上、落小巴只有兩級樓梯等。以上種種原因，讓此梯級成為隱藏危機，影響乘客安全。

我們早於 2015 年率先提出，引進無障礙低地台專線小巴服務，首推途經醫院的路線，並建議檢討現行對小巴尺寸的規範，例如適度放寬長度、闊度及總重量的限制，以及提供資助，增加業界引進無障礙小巴的可行性及誘因。可惜政府未有完全採納以上意見，令低地台小巴計劃困難重重。

推動低地台小巴的無障礙政策，才能真正惠及一眾長者及傷健人士乘客，而非透過多此一舉的中間梯級，成效不彰之餘更增加乘客上、落車的危險。



要求：

- 1) 解釋政府要求新登記的專線小巴及紅色小巴，須加裝一級中間梯級的原因；
- 2) 解釋中間梯級的設計，在改良前後的分別，如何保障乘客安全；
- 3) 自中間梯級的規定實施後，乘客因此而跌傷的意外宗數；
- 4) 取消於新登記的專線小巴及紅色小巴安裝中間梯級的安排；
- 5) 推動無障礙運輸政策，改善現有政策配合低地台小巴的發展，協助業界引入低地台小巴。

文件提交人：伍月蘭、李俊晞、陳宇明

二〇一八年五月二十三日