

「暢通易達公共交通服務」  
王繼鋒致詞全文

2012年3月10日(星期六)

聽障乃隱性殘疾，長期受社會忽視，已是不容置異的事實。在「暢通易達公共交通服務」這個議題，聽障人士看似所遇到的困難不外乎乘坐小巴時難以通知司機下車地點，而聽障人士亦有其他選擇，不一定要「捨易取難」。在此，讓我們先看看以下一段運輸署所提供的資料：

截至 2011 年 12 月，全港共有 1 293 輛紅色小巴。於 2010 年，每日的載客量約為 38 萬人次；而截至 2012 年 1 月，全港有 3 058 輛綠色小巴，行走 72 條港島專線、79 條九龍專線及 200 條新界專線。於 2010 年，每日的載客量約為 150.6 萬人次。兩者合共提供 188.6 萬人次的載客量。

巴士方面，據運輸署提供的數字顯示，全港五間巴士公司合共提供高達 5 709 輛巴士，在 2010 年，每日的載客量更高達 378.3 萬人次。

在 2011 年 2 月，政府公布的人口普查結果，香港人口達 707 萬之眾。簡而言之，每 4 人之中就有 1 人會乘搭小巴，或每 1.9 人之中就有 1 人乘坐巴士。

從上述兩段數字所提供的訊息，可謂十分明顯：小巴及巴士，與我們的生活密不可割。

然而，遺憾的是，聽障人士至今仍未有平等的機會享用小巴那種除禁區外，可行駛香港各區所帶來的便利。運輸署曾先後基於乘客安全為由而立法強制小巴裝設安全帶，車速限制器，但對聽障人士那微不足道的需求：安裝落車指示燈，卻一直漠不關心，極其量只要求由 1997 年開始，所有營辦新綠色專線小巴路線的營辦商，必須於車廂內安裝乘客落車鐘，唯只有鐘聲而欠缺燈號，聾人未免用不得其所。在

2008 年，運輸署進一步要求日後新落地的專線小巴，必須安裝落車鐘，並設有顯示器。而現時行走舊有的小巴，則採用自然淘汰的方式去舊迎新。由於法例未能追溯至 97 前已營辦的專線，政策形同虛設。

其實，除著社會噪音污染愈見嚴重；而人口老化、聽力衰退的情況將愈趨普遍，然而，以一個號稱國際都會，多元共融社區為榮的香港，大部份小巴仍採用呼喊方式提示下車地點，實在有點匪夷所思。

近年來，為使交通更暢順，環境更好，運輸署推出了「優化巴士服務計劃」，卻未有兼顧殘疾人士的不同需要。巴士多年來都以燈號作提示，這是否已滿足了聽障人士的需求？一般人乘坐巴士到陌生地點，或會向司機或乘客作出徵詢，以免錯過下車地點；聽障人士一般口難言，如何可以透過路面環境知悉現時所在位置？部份巴士車廂內設有路線指示圖，只是這個便民措施，便已解決了聽障乘客的溝通障礙，奈何此等措施未能全面實施在全港所有路線的巴士車廂內，實一憾事。此外，在人多擠擁時，某些座位難免處於視線盲點，未能知悉是否已亮著下車指示燈，此亦令聽障人士的心理壓力大增，不利精神健康。若然能把所有按掣都改以亮燈式顯示，則此舉可惠及車上所有乘客。

鐵路運輸方面，聽障人士面對的最大困難，乃「所提供的資訊嚴重不足」。一些車站的月台，所設置的資訊顯示屏少之又少；聽障人士要得悉列車資訊，往往要「長途跋涉」；若然誤上只往馬場或以大埔為終點的列車，難免耗時失事。而在人多擠擁，未能透過車外環境得悉下車地點時，聽障人士往往需要長時間、全神貫注地留意螢幕或顯示屏的內容，否則往往錯過資訊。

總而言之，上述提及的小改變，可謂微不足道，在現時每項工程/決策皆以上至億元為計算單位的機構而言，耗費的資源可謂九牛一毛。既能滿足聽障人士的需求，又能為整個社會帶來巨大的改善，何樂而不為？

最後，謹以一句結言：小改變，大改善，公共交通暢易達。

謝謝。