

致：尊敬的立法會議員

對專線小巴增加座位的意見

對於近日有綠色專線小巴協會要求政府容許增加小巴座位至 20 個，香港交通研究小組認為如果政府能透過合適機制去確保專線小巴服務質素不會因此下降，小組是歡迎增加座位的建議。

無可否認，現時不少專線小巴路線在繁忙時間都有因滿載而未能在中途站接載乘客的問題，而增加座位的確是舒緩客量壓力的一個有效方法，還可以更加善用路面空間，小組亦認為專線小巴增加四個座位對其他交通工具（包括的士及巴士）的影響極為有限。但是小組十分關注增加座位後，一些乘客量較低的小巴路線會因此削減車輛數目和班次，令乘客候車時間更長。就此，本小組建議在放寬座位限制的同時作出以下措施：

一、規定營辦商需向 運輸署 及 區議會 提交發展計劃

雖然綠色專線小巴協會承諾增加小巴後三年不會不削減班次，但小組相信一些專線小巴路線長遠或會因此被削減車輛數目和班次，而且亦無法保證承諾能得以落實。

因此小組認為政府應做效現時規管專營巴士營辦商的做法，在為專線小巴營辦商申請增加座位時加入規定，要求營辦商每年需向運輸署提交發展計劃（包括路線計劃、車隊計劃等），並徵詢相關區議會的意見。運輸署則按固定機制（例如規定加班或減班的準則）審批小巴路線的服務更改，從較宏觀角度處理，而地區人士則可以清楚知悉小巴路線的營運狀況及計劃，並確保小巴服務能維持在合理水平，提供令市民滿意的服務。

小組認為專線小巴和專營巴士都享有了專屬的營運權利和其他優待，因此接受進一步的監管亦屬合理，而且可以解決運輸署對增加座位後對乘客候車時間增加的擔憂。

二、設立機制 讓小巴路線轉成大巴路線

現時運輸署並未有適當機制，把路面公共交通路線按需求變化，交給合適的路面交通工具提供服務。在缺乏相關政策下，不少巴士路線客量偏低時，因社區需要及區議員反對，巴士公司仍要使用大巴提供服務，令巴士空空如也，無法達到成本效益（見個案一）；同時，一些客量驚人的小巴路線，因政府設立了小巴限額，小巴營辦商未能輕易提供額外車輛服務，即使可以增加車輛和座位，可能仍需要甚多的車輛數目，浪費路面資源（見個案二）。

如果設立適當機制容許公共交通路線「轉讓」或「交換」給其他適當的路面交通工具，這樣便可以提供更切合實際需要的公共交通服務，以適當載客量的車輛，提供適當的班次，並增加成本效益、道路效益。雖然此政策可能涉及較複雜的賠償方案，但小組認為這對乘客、經營者和社會是一個三贏方案，值得仔細考慮。

三、增加座位不應包括紅色小巴

基於彈性的經營方式，紅色小巴較容易導致交通阻塞，因此現時運輸署的政策鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴。小組亦認同現時紅色小巴缺乏有效服務監管機制，假若紅色小巴增加座位時，政府將無法控制乘客的候車時間，並且令需要繳付車租的紅色小巴司機因牌費上升而百上加斤。因此小組認為增加座位的措施不應包括紅色小巴，減少對紅色小巴乘客的影響，並進一步鼓勵紅色小巴轉為對乘客保障較多的綠色專線小巴。

總括而言，雖然綠色專線小巴協會提出了多項三年保證，但小組認為增加座位涉及的是長遠政策，因此需要較長遠地審視新政策對服務的影響，並從根本地去解決現時不同交通工具需求錯配的問題。

香港交通研究小組

2011年2月

附錄：個案現况

個案一

根據近年的巴士路線發展計劃，不少巴士路線客量甚低和嚴重虧蝕，例如城巴 12 號線（中環往返半山西麼道）非繁忙時間平均每班車載客人數只有 9 名，但卻因區議會認為不應削減為居民提供的服務，重組計劃多年來都未能實行，如果把此巴士線交給專線小巴營運，相信可在不減服務水平下提供更有效益的服務。

個案二

九龍專線小巴 37M 線（黃大仙站往返慈雲山）號稱全港最頻密的專線小巴路線，繁忙時間每分鐘開出超過兩班車，但是仍然未能滿足乘客需求。2011 年 1 月初有報章更引述乘客投訴指曾經試過排隊 30 分鐘才能上車。雖然有區議員認為小巴公司認為應該增加車輛數目，但小組認為面對每小時數以百計的乘客，把有關路線轉為巴士路線才是治本之道。