



公共運輸研究組
Public Transport Research Team

E-mail : ptrt.ideas@gmail.com

《公共交通策略研究》中各項措施的推行進展之意見

本組早在 2015 年運輸及房屋局展開《公共交通策略研究》時就已批評局方忽視進行第四次整體運輸研究的重要性，並且拒絕對目前支離破碎，缺乏大局觀念的交通政策進行徹底的整理。而目前《研究》對此仍然未有回應，而只是繼續就目前各項交通工具的分類小修小補，對改善目前香港交通情況的嚴峻局面毫無幫助。

現時運房局對公共交通服務的監管標準，可謂只是根據監管的難度作出監管，比如專利巴士，因為市場上營運者少，而所佔的市場份額較大，運輸署則相當對其監管較多。反觀服務性質類似的專線小巴服務，雖在座位數目上有嚴格限制，但不論是調整票價還是調整路線、班次等等，都是運輸署說了算，市民根本無法有效監管其服務水平。

在公共交通服務資源緊絀，未能疏理目前本港的交通需求，運房局卻盲目以鐵路發展為由，妨礙其他路面運輸工具的發展。更甚者，作為監管當局，亦盲目要求追求減少路面車輛，減少路面交通服務資源，但無視香港市民居住需求改變而帶動的公共交通服務需求，將更多的市民推向選擇更個人化的交通工具，包括私家車及的士。

從運房局以“豪華巴士”，在巴士上加裝 wifi 設備等作為“提昇專利巴士競爭力”，反映當局根本未有正視到市民搭車難的問題的真正原因。無疑，市民



追求更舒適的旅程，但目前鐵路與巴士服務嚴重供不應求，才是問題的徵結。本組對整份《公共交通策略研究》中，隻字不提檢討現時巴士服務重組的加強服務指標(即最繁忙半小時達 100%；一小時達 85%載客量)，而且一個籠統的載客量數字，對反映巴士服務需求亦不全面，而作為目前理順巴士服務的重要指標，運房局竟絲毫未有調整指標的打算，反而花時間在豪華巴士或巴士加 wifi 等措施上，謂之不務正業，實不為過。

此外，《研究》在跨公司轉乘、開放數據平台等方面亦未見提出若何建議，這又可見當局根本毫無整合各類交通工具，更無意作最低限度的梳理。不惟不肯涉及各專利巴士公司之間利益分配，亦更不肯將其資訊發放與其他交通工具統合，不但使乘客付出不少金錢成本，亦令他們在使用交通服務時遭受極大的不便，同時也削弱了他們在選擇交通工具時的彈性。

而有關優質的士的部分，本組留意到在《研究》中提出優質的士的牌照需要以額外牌照加入市場，而且明言不認同業界中部分人提出的「只應透過讓部分普通的士牌照轉換成專營的士經營權施行」，這本是值得嘉許的做法。但在最近當局向立法會遞交的文件中，上述句子，或說相關要求改動的士牌限額的說法卻失去蹤影。本組擔心，當局是否因業界壓力，而聽從了不正確的意見，從而作出讓步？針對這點，本組希望當局能夠澄清。

至於部分與會人士提出將的士亦納入所謂的專用公共交通走廊(換言之，即



公共運輸研究組
Public Transport Research Team

E-mail : ptrt.ideas@gmail.com

要放寬的士行走目前不得使用的巴士專線)，提出此舉可以便利更多乘客，本組亦難以認同這種說法。以目前可見的數據，的士在主要幹道及交匯點上平均僅接載 1.1-1.6 人不等，與私家車的承載人數相差不遠。在這種情況下，將目前最少也有 10 人以上的專利巴士所用的專線也開放給的士，無疑對道路資源是種嚴重的浪費，而且也失去了公交優先的原意，我們實在難以苟同。