

立法會

Legislative Council

交通事務委員會

2015年2月9日舉行的會議

公共交通策略研究 - 專營巴士服務

民主黨在《政策總綱》中，多年來不斷強調必須按下列方式，改善公共交通服務，當中包括：

1. 香港應發展和維持一個高效率和安全的交通運輸系統，並與經濟發展及社區需要互相配合。
2. 政府有責任為市民提供一個良好質素的公共交通及道路系統。
3. 改善現有公共交通服務質素、調節公共交通收費加幅、及建立有充份市民參與的有效監管制度。而公共交通服務收費必須是符合本港經濟情況及為市民所能接受，以吸引更多市民使用公共交通工具。
4. 任何交通運輸的發展必須顧及環境因素。
5. 道路運輸網的設計，不單考慮汽車交通的需要，更必須顧及所有道路使用者、包括弱能人士的需要。
6. 建立能配合長遠經濟發展的貨運系統，並配合公共運輸的需要，減少互相塞的情況。
7. 進行長遠城市規劃時，交通建設需求必須和土地運用一併考慮，以令交通配套建設和地區發展同步配合。

而在2014年底公佈的《施政報告及財政預算案的建議》中，直接提出下列方案，改善改善巴士服務：

1. 在新增專營權中要求巴士公司引進及完善電子科技的應用，例如於車站設立電子顯示屏，以提供實時班次資訊，便利乘客候車。
2. 加強監管專利巴士公司的服務，就服務脫班率訂下明確及客觀的標準；並在協議中訂明脫班情況可影響未來專營權的申請及延續，並為以非交通擠塞為由脫班的情況制訂罰則。

(轉下頁)

(承上頁)

3. 促使巴士公司擴大及增加具吸引力的轉乘優惠和服務，加快重組及完善巴士路線，以避免巴士路線重疊、紓緩交通擠塞及減少空氣污染。
4. 在批出專營巴士服務新專營權時，規定營辦商必須以八達通上下車拍卡功能，統一路程收費標準，以及為乘客提供實時巴士班次資訊。
5. 在現有巴士服務專營權屆滿及在新發展區的路線時，必須重新競投而非簡單延續，加強競爭。

就政府正在進行《公共交通策略研究-專題研究》，民主黨認為應將專營巴士服務，以及公共小巴座位及牌照數量共同審視，首要研究下列項目：

1. 現有自負營虧模式，在經營成本上漲，營辦商陸續退出時，應如何讓偏遠及依賴接駁的地區，繼續享有足夠服務。因此，政府應否改變現時不直接經營，又或是補貼的角色。
2. 專營巴士與專線小巴的角色，參考如首爾模式分廣域（紅）、幹線（藍）、支線（綠）及換乘（黃）四類，透過改變目前專營巴士營運條款，跟專線小巴服務互相配合，減少互相競爭及浪費，同時兩者又如何跟作為骨幹的鐵路，互補不足，特別是車費上，如何避免乘客重覆支付，出現「一程多票」怪象。
3. 如何根據各社區情況，設定不同專營巴士或專線小巴服務的載客數目，避免非繁忙時間，提供載客量過多，而繁忙時間提供的載客量又不足，也即是必須提高目前專線小巴座位數目。
4. 硬件上，怎樣改善大型鐵路或巴士站轉乘服務，當中包括新發展及舊區更新項目，規定設置聯同商業設施的空調轉車站，以及日後轉乘站中，在設計上，怎麼規定以最簡短路程，便利乘客鐵路、專營巴士及專線小巴相互轉乘。
5. 街上的普通巴士站，如何減少受其他交通工具阻塞，以加快乘客上落速度，並避免公共交通車輛互相阻礙；同時盡量將主要街道的專線小巴上落處常規化，跟巴士站一致，除集中上落外更可容易識認、改善市容。
6. 在繁忙公共交通主幹道上的交通燈號，應盡量隨專營巴士及專線小巴到達而改變，取消輕鐵優先權，加快車流。
7. 各新發展及舊區更新項目，所有主要幹道必須配合巴士站設計，避免跟其他街道交匯，減少阻礙，甚至嘗試在行車線中央設置巴士專線及車站。

民主黨認為，過往政府對公共交通政策閉門造車，思維守舊，必須在是次研究安排各階段的公眾參與，加強認受。

民主黨交通政策副發言人

柴文瀚

2015年2月