



公民黨回應「公共交通策略研究 - 非專營巴士服務」意見書

就有公共交通策略研究 - 非專營巴士服務的相關事宜，公民黨認為，可以大致有以下數點。

非專營巴士上、落客位置不足

非專利巴士中的公共巴士在過去十年整體上下跌了近二百架，當中 A04 牌照的僱員服務—由僱主提供以運載任何為其僱用的人的乘客往返該等人的工作地點的服務。雖然有關之批註數目由高峰期 2,432 個下跌至 2013 年的 1,751 個，但仍然是不少市民上、下班需要的交通工具，特別是服務在偏遠或沒有足夠公共交通的地區。

美孚作為貨櫃碼頭最接近的市區鐵路站，不少貨櫃碼頭均設有員工巴士在美孚接送碼頭員工上、下班。然而，美孚沒有大型的非專利巴士停泊設施，上、下班時段，不少員工巴士分別停在美荔道、荔灣道、葵涌道天橋底接送乘客。候車環境不但不理想，更不時佔用了一條行車線，影響其他車輛進出。特別在葵涌道天橋底上、落客時，因該處為紅色小巴士站，而在中線上、落客，情況險象環生。

非專營巴士泊車位置不足

另一方面，過去十年旅遊業發展蓬勃，持有 A01 遊覽服務批註的非專利巴士由 2004 年約 2,500 架增加至 2013 年約 3,150 架，令不少旅遊熱點的旅遊巴士泊車位供不應求。其中一個例子就是同屬九龍西的尖沙咀，依據 2010 年公民黨九龍西支部聯同尖碼之聲的研究，整個尖沙咀只有 33 個旅遊巴士咪錶位，可是每日進出的該區的旅遊巴士卻多達 250 架次。單是星光大道以外一段的梳士巴利道更是上落客重災區，經常出現並排停車上落客的情況。

由於泊位不足，巴士司機被逼在附近街道，例如在漆咸道南違例停泊，甚至不能夠下車上廁所，要在車內使用膠樽或膠兜「解決」，實在極不人道。尖碼之聲曾聯同當時的油尖旺區議員要求，開放當時閒置的麼地道巴士總站作旅遊巴士停泊處，甚至審計處也主動調查，可惜建議不被接納。運輸署最終也將一些無關痛癢的專利巴士，繁忙時間特別班次的路線搬進總站了事，使這個問題拖了 5 年至今仍未解決。

同時，裸姆車數目由數年前數百架，急增至今年 1,900 架，今年將再增加 300 部。不過，旅遊巴士及裸姆車泊位未有同時增加，加上不少原本用作露天車場的空地被政府收回用作興建房屋。商用車如小巴、巴士、貨車欠缺泊位問題陸續浮現，



做成交通擠塞，即使警方加強執法，也只是將違例泊車問題由這個地方轉去另一個地方，問題仍然存在。

在此，我們要求運輸署及有關部門在規劃時，多加留意非專利巴士的泊位及上、落客需求，並預留足夠泊位及上、落客區供非專利巴士使用。另一方面，在不影響道路安全及運作的情況下，以定額許可證形式考慮在晚間限時開放一些公共交通交匯處及道路供非專利巴士過夜停泊，解決泊位不足的問題。

增加 16 座校巴的座位數目

業界如果使用 60 座巴士用作校車，因要填滿座位而令路線過長，車程分分鐘超過一小時，吸引不了學生乘搭。相反，若校車不能載滿學生，會減低該車的運載效率。另一方面，由於褓姆車是以私家小巴登記，一架保母車最多只可接載 16 人，還要配合法例要求設有一位褓姆跟車，實際只可坐 15 個學生。相對於一架可坐 60 人校巴，保母車接送每位學童的平均成本更高。不過實際上現行私家小巴最長可達 7 米，可以在不用增加車輛大小的情況下，有足夠空間設置 20 至 24 個座位。

因此，我們要求政府一併修改法例第 374A 章—《道路交通（車輛構造及保養）規例》中，對公共小巴及私家小巴座位數目的規定，車廂空間許可的情況下，增加座位數目，預計 16 座位小巴最少可增加至 20 座位，以便切合實際需要，減低平均運作成本及家長負擔，同時也減輕泊位需求及車輛增加對路面負荷。

公民黨

2015 年 4 月