

From: Andrew Li <[REDACTED]>
To: panel_t@legco.gov.hk

Date: Tuesday, April 12, 2016 04:58PM
Subject: 有關專線小巴上落客安排的投訴及建議

History: → This message has been forwarded.

交通事務委員會田北辰主席：

乘搭小巴是很多香港人的生活習慣。香港設有紅色小巴和綠色專線小巴。一般市民都會認為紅色小巴規範較少，有些設指定總站，但可於中途隨意上落。另一方面，絕大部分專線小巴沿途設有車站，與專營巴士公司無異，因此香港市民普遍認為「專線小巴」只可於車站上落車，並且遵守於車站候車的規則，以致秩序井然，運作暢順。

近日，有新界區的專線小巴業界人士向本人分享以下新聞片段（標題為「綠色小巴站外倘非禁區須容許上下車」，網址：<https://youtu.be/YmYPlmGiv9s>），並反映小巴業界於執行此規定的難處。現申述如下：

1. 阻塞交通

香港總共有四千多輛小巴，運輸署的小巴政策均原自六、七十年代，改變甚少，一直為人詬病。隨意上落客的規定於四十多年前的香港基本上沒有問題，因為當時交通情況遠比現時簡單，路面亦暢順很多，不會對交通情況造成很大影響。

若所有綠色小巴均執行隨意上落客的規定，則市民會隨自己的需要，隨時要求登上小巴和下車，結果只會是有更多小巴停車上落客。即使小巴只能於非禁區停車上落，但於元朗、上水、大埔、深水步等舊區內，即使是非禁區的位置已有很多貨車佔用路邊位置上落貨，加上小巴的話很有可能加重上述區域路面的擠塞情況。

2. 秩序和公平問題

本港有很多小巴線都面對資源（包括車輛、司機）不足的問題，加上每輛小巴座位有限，乘客於繁忙時間很多時難以登車。若小巴業界真的遵守上述規定，讓乘客於非禁區隨意上落，正如影片中小巴業界代表所述，一些乘客不會走到車站位置排隊候車，引起在車站排隊乘客的不滿。事實上，設立車站的一大原因是讓乘客集中於一個等候點，以提升營運效率及便於管理秩序。若乘客每每選擇一個有利於自己的地點候車而不使用小巴站，實在對那些守秩序地走到小巴站排隊的乘客不公平。

此情況於新界鄉郊地區時常發生。因為新界地區交通疏落，不會造成交通擠塞問題，司機一般都樂意於非車站地方讓乘客上落，而有些路線更沒有設立車站。可是，此舉很多時卻造成車長與在車站候車車客的爭拗，亦變相令車站的意義和功用大打折扣，車站形同虛設，秩序恐變得更混亂。

3. 營運效率

現時，除跨區路線外，本港小巴士與站之間的距離經悉心考慮，不算很遠。可是，在「隨意上落」的規則下，乘客會選擇最方便自己的地點下車，此情況於新界鄉郊地區尤其嚴重。據業界人士所述，在鄉郊路段，一些乘客會要求司機駛前只有十多米的距離才下車，在五、六十米長的路段已經可以停車三次。如上面所述，專線小巴車輛和司機不足，若車長根據上述規定，任由乘客選擇理想的上下車地點，不但會大大增加行車時間，影響小巴線營運效率，並會衍生車輛損耗加劇、司機休息時間減少、班次減少和加價等問題，絕非乘客之福。

綜合以上幾點，若專線小巴業界為避免投訴和罰款，執行讓乘客於非禁區隨意上落的規定，會引致各方面的問題。同時，根據香港法例第374D章《道路交通(公共服務車輛)規例》第33條，第1款：「除非按照有關服務的客運營業證所指明者，否則專線服務的公共小巴司機不得停車讓乘客上落。」

由此可見，法例賦予運輸署權力，在續發客運營業證時修改條款，以配合時代需要。近期，運輸署亦開始在客運營業證時要求營辦商於車內顯示公司和該署熱線電話，可見修改條款完全可行。

因此，現建議當局：

1. 修改客運營業證條款

運輸署可在各路線的客運營業證條款和服務詳情表中，除了核准的行車路線之外，進一步規範專線小巴的核准上落客點，並要求營辦商安裝站牌和只准乘客於指定車站上下車，以避免發生上述問題，亦可收到規範小巴運作，提高車站秩序和公平性之效。

2. 如非專營巴士般，由政府設立統一的車站告示

根據香港法例第374D章《道路交通(公共服務車輛)規例》第33條：

- (1)：署長可指定某段道路範圍，供公共小巴停定以便乘客上落。
- (2) 署長得安排每一公共小巴士—
 - (a) 以附表4第4號圖形所示類型的道路標記，在道路上予以劃定；及
 - (b) 以交通標誌顯示—
 - (i) 如該站是僅就專線服務的公共小巴而指定者，則以附表4第5號圖形所示類型的標誌顯示；或
 - (ii) 如該站是就非專線服務的公共小巴而指定者，則以附表4第6號圖形所示類型的標誌顯示。

事實上，香港大部分小巴分站（非總站）都沒有上述標記或標誌。運輸署早年為打擊非法村巴，為居民巴士站設立的統一站牌。若類似措施推廣至小巴，可令市民和營辦商方便跟隨及配合上述法例的要求。由政府中央統籌亦能減輕營辦商的經營成本、加強資訊的統一性和準確性、方便市民，達至多贏。

3. 提高透明度，提供詳盡版本的服務詳情表

市民現時只能靠營辦商於車站張貼的路線資料和運輸署網站獲得專線小巴乘車資訊，可是運輸署提供的資訊嚴重不足。現時，運輸署將小巴路線資訊上載於該署網頁的和「香港乘車易」資料庫，惜現時資料過時和殘缺，未能充分協助乘客計畫出行。例如，很多新界小巴線於乘車易的地圖上只顯示數個車站的位置，完全不能幫助乘客。例子有新界78線的資料。（網址：

http://hketransport.td.gov.hk/ris_page/get_gmb_detail.php?route_id=2434&lang=TC）。該線由北區（落馬洲）開往元朗區（錦田），路程不短。可是，資料中不但並未列出小巴線的上落客點，而在「香港乘車易」程式的地圖卻竟然只顯示了數個車站。上述網頁亦沒標明乘客可在非禁區隨意上落，以致乘客未能得知準確的候車位置，對乘客計畫行程帶來大大的障礙。

當各大專營巴士公司在發展實時資訊的同時，專線小巴連一個較詳盡的官方網上資料庫都欠奉，實在說不過去。這情況不但不合時宜，亦違反市民的合理期望。運輸署應透過該署網頁和「香港乘車易」資料庫，完整地公布服務詳情表之所有相關項目，包括專線小巴路線的核准車站資料，方便市民。

小巴是很多香港市民，尤其是新界鄉郊地區居民不可或缺的交通工具。鑒於政府近月研究公共小巴的角色和如何改善小巴的無障礙設施，本人認為準確的資訊，尤其是網上資訊是「無障礙」運輸不可或缺的一環，因為很多傷健人士都可透過智能手機的特別功能，以一些配合他們特殊需要的方式從網上接收資訊，甚至在乘車時利用手機程式得知自己身處的位置，從而能在準確的位置下車。

希望閣下能考慮本人的建議並作適當跟進，亦希望各位議員可以從多方面考慮「無障礙出行」的概念，宏觀地考慮如何調整整個小巴政策，而非認同於小巴車門加裝一級樓梯就能令所有市民可以「無障礙」地乘搭小巴這種片面的概念。祝

台安

運輸業從業員、市民

Andrew K. Li