

立法會交通事務委員會  
「公共交通策略研究建議措施的推行」  
公聽會

意見提交：熊永達博士（香港運輸研究學會資深會員、香港的士業議會主席）  
2018 年 1 月 22 日

本人對上述議題有如下意見，提交給委員會及政府考慮。

甲）具體措施建議：

**1. 在繁忙時間的市中心路段，給予公共交通（巴士、小巴、的士）優先使用路面 - 例如在彌敦道或軒尼詩道設定繁忙時間公共交通走廊**

好處：a)提供公交有競爭力的經營環境; b)乘客能在可預測的時間到達目的地；減少塞車導致的燃油消耗和廢氣排放。

**2. 加快把要擁有三年私家車/輕型貨車駕駛執照才可考公交駕駛執照的要求減至一年，及取消年齡達二十一歲的要求**

好處：a)讓職業培訓局的專業學院畢業生（約 20 歲）可投入運輸行業，特別是公交行業，解決公交人手嚴重短缺的問題； b)為年輕人提供每年過千的職位（公交的總就業人數估計約 7 萬，若每年流 5%，會有 3500 個職位

**3. 利用現有公交車隊，尤其是現有的士車隊，提升服務，滿足不同乘客的需求**

好處：a)公交車輛每天行走 300 至 500 公里，是私家車的十倍以上，若發出新營運車輛作專的，服務現有市中心，會加劇塞車；用現有公交車輛提供服務，可避免加劇塞車; b)避免加劇市中心空氣污染惡化; c)提供現有車隊和司機有向上流動的機會，給予改善服務的動力

**4. 建立公交充電設備網絡，鼓勵公交電動化**

好處：a)燃料和維修成本大幅降低，減少加價壓力； b)大幅減少在市中心的廢氣排放，幫助改善路旁空氣質素; c)公交車輛數目是固定的，沒有增加車輛數量的風險

**5. 為需要用輪椅車人士提供特別交通津貼，鼓勵公交提供接載輪椅車服務**

好處：令需要利用輪椅車出行的人士得到更多和更好的服務

乙) 詳細論述：

1. 在繁忙時間的市中心路段，給予公共交通（巴士、小巴、的士）優先使用路面 - 例如在彌敦道或軒尼詩道設定繁忙時間公共交通走廊

- a) 贊同立法會文件 CB(4)1176/16-17(03)第 2 段所陳述的公交總政策，即以鐵路為骨幹及提供更完善、有效率和環保的公共交通服務。期望政府對全部公交（鐵路、巴士、小巴、電車、的士和渡輪）提供同等的協助，政策能公開、透明、公平和公正。不會因政府是鐵路公司的大股東，而特別優惠鐵路，擠壓其他公交的生存空間。
- b) 政府在為鐵路制定發展藍圖的同時，應為其他公交的發展制定藍圖，而不是讓它們自生自滅，造成惡性競爭。若最終導致其他公交服務下降，甚至完全被擠壓離場，對市民不是好事。
- c) 隨著新增人口上升，新市鎮出現，乘客量會上升，到 2031 年，每日客量由現時 1 萬 2 千增至 1 萬 3 千。若鐵路吸取新增客量，會有效減輕陸路公交增加車數的需求，減輕陸面擠塞的壓力。最理想是陸路公交維持現有客量，維持高效營運。但現時除鐵路外，其他公交客量都持續下跌，若未來 2 至 3 年，更多新鐵路線落成啓用，其他公交將會面臨進一步萎縮，許多市民將承受惡果。政府要採取有效政策，擴闊其他公交的生存空間，刻不容緩。
- d) 另一方面，部份市民對公交服務不滿，選擇採用私家車，令私家車數量大增，路面交通擠塞惡化，當局實有必要一方面大幅提升服務水平，把要求服務質素的市民吸納入公交網，同時亦要加強措施，防止私家車數量進一步增長。
- e) 為專利巴士重組路線、設多些轉乘站和巴士專線、資助巴士公司安裝資訊顯示屏都是有效措施吸住乘客。而**轉乘站和巴士專線是重中之重**。這些轉乘站不單是巴士對巴士的轉乘站，應該同時有私家車轉巴士的功能。
- f) 在不影響現有服務的前提下，推出優良和可靠性高的巴士服務，讓駕車人士有真的選擇，應該是當局首要的工作。
- g) 當局已為公共小巴增加至 19 座位，增強載客能力。尤其在繁忙時段，有效減少乘客輪候時間。而營運商亦可增加收入，減少了加價的壓力。
- h) 和專營巴士的情況一樣，小巴必須提高行車時間可靠性，尤其是在繁忙時間，方可吸引更多客源。容許小巴行走公交專用走廊，將可大幅改善其競爭力。
- i) 的士也受塞車之害，無法在繁忙地區提供快捷服務，同時引起許多拒載的投訴。
- j) 因此，為提升陸路公交的競爭力，以至擴闊它們的生存空間，當務之急是在繁忙時間在市中心設立公交專用走廊，增加陸路公交的可靠性，吸引乘客。這些繁忙地段公交專用走廊可以局限在繁忙時段實施，減輕對其他交通的影響。

## 2. 加快把要擁有三年私家車/輕型貨車駕駛執照才可考公交駕駛執照的要求減至一年，及取消年齡達二十一歲的要求

- a) 為改善載客服務的質素和經營環境還要有新血入行，培養中學畢業生入行是必由之路。現時本港實施九年免費教育，中學畢業約十七至十八歲，部份進入職業培訓局的二年或三年課程。若果選擇投身運輸行業，可在年滿十八歲考駕駛執照，同時學習必要的課程，包括汽車性能和簡單維修、道路及車輛規管法律知識、車隊管理、保險、智能系統和交通安全等。畢業時年約十九至二十歲。政府打算容許擁有一年私家車駕駛執照人士報考載客車的駕駛執照（包括的士牌）是有助這些年青人入行。但，政府規定二十一歲才可執業，實在是設置障礙，無助新人入行。
- b) 公交行業現職約 7 萬人，而在職人士年齡老化，每年需要以千人計更替，才可持續。當局有責任讓這行業正規化和專業化，與正規教育制度掛鈎，才可能解決人手和服務質素的難題。

## 3. 利用現有公交車隊，尤其是現有的士車隊，提升服務，滿足不同乘客的需求

- a) 至於個人化點對點公交服務，政府政策必須規管營運商、車輛和司機，才能有效提升服務質素。而容許有不同水平的收費，才可能出現不同水平的服務。政府現時準備推動的專的服務，可容許比現時的士有更高的收費水平，是有機會提供不同水平的服務。但只監管營運商是不可能保證司機的服務水平，亦無助提高現時的士的服務水平。
- b) 政府推動專的的目的是要提供比現時的士更好的服務。若果容許現有部份的士採用專的收費，亦可達到計劃的目的，而且更容易因應市場的需求，調節專的車隊的數量，更可避免新增營業車在繁忙路面行走，加劇擠塞的惡果。
- c) 容許現有的士在符合申請資格，及遵從新的營運條件下轉為專的，會有帶動現有的士提升服務，向上流動的功效。政府應積極考慮這個三贏（即市民、政府和的士業界）方案。
- d) 事實上，現時載客營業車數量是足夠應付需求的。合法的有一萬八千多部的士和一千五百部出租車；非法的有接近七萬部輕型貨車。現時可能有約 10% 的士由於司機不足而無法營業的。再發營業車牌，會增加路面擠塞的風險。每一部客運營業車都會在繁忙地區接客，行走哩數比私家車高十倍以上，對在繁忙時段在這些繁忙地段造成更嚴重的交通擠塞。從社會資源看，政府應充份利用現時合法營運的車輛，以滿足市民不同服務水平的需求。

#### **4. 建立公交充電設備網絡，鼓勵公交電動化**

- a) 2017 年道路公交的車輛只有 35524 部，佔總車輛數量的 4.1%，包括 18163 部的士、5972 部專營巴士、7041 部非專營巴士和 5348 部公共小巴。和鼓勵私家車電動化不一，這些車輛不會因轉為電動而增加，不會令交通擠塞惡化。
- b) 電動車採用電為燃料，電價比油價和氣價為平，而且穩定，對控制營運成本有利，而一般而言，電動車輛的維修費比傳統車輛為低，因此，總體營運費會比現時為低。減少增加公交收費壓力，對乘客有利。
- c) 根據環保署剛發表的路旁空氣質素報告，情況轉差。提供誘因，讓公交車輛轉為電動，將大幅減少路旁廢氣，對改善空氣質素有正面作用。亦符合政府環保智慧出行的目標。
- d) 有人認為電動公交未成熟，這些人完全無視包括國內城市在內的國際大城市已有幾百萬部巴士和的士正在路面行駛。若果說雙層電動巴士還未普及，可能是事實(目前有數百部雙層巴士正在北京市行走)。那麼，我們起碼可以讓單層巴士、小巴和的士電動化。約略估計，政府只需投放 180 億建設約 6000 個充電設備就可以滿足電動公交的用電需求。有了充電設備，將可鼓勵公共營運商採用電動車輛。

#### **5. 為需要用輪椅車人士提供特別交通津貼，鼓勵公交提供接載輪椅車服務**

- a) 政府雖然要求新登記的公交要有接載輪椅設備，但就是有設備，部份司機也不願接載這些人士，預期小巴和的士尤甚。接載使用轉椅的乘客要花更長時間，對爭分奪秒的司機來說，並不化算。而且還有破損輪椅車和意外跌傷人客的風險。因此，當局應考慮為這些輪椅車使用人士提供額外的交通津貼，讓公交司機可以彌補營運時間的損失。

---完---