



公司檔號：(2) in CFM-T-LC H

來函檔號：NIL

致：

立法會交通事務委員會

主席 田北辰議員 暨 各委員

2015 年 2 月 9 日公聽會
公共交通策略研究 - 專營巴士服務

巴士及小巴並非對立競爭

專營巴士服務與小巴服務看似無關，但由於兩者特性不一，於公共交通運輸系統中即可互相協調補足。正如本公司現時經營的專線小巴路線，不僅提供另一種選擇，而是因應道路條件、乘客多元的乘車需要，與專營巴士分工合作。



鐵路獨大，影響巴士也影響小巴

特區政府近年集中發展鐵路系統，專營巴士及公共小巴經營越見嚴峻。例如港鐵興建觀塘延線、港島線西延至堅尼地城，此類鐵路發展危害小巴、巴士等道路公共交通運輸。而由於專營巴士車隊規模龐大、行駛路線繁多，於政府「保鐵政策」下首當其衝，比專線小巴面對更多問題。單以九巴為例，車隊規模由高峰時期逾 4000 輛被迫收縮至現時約 3600 輛；而近年路線重組計劃，都是不斷削減班次、取消路線，足以證明目前政策向鐵路傾斜、扼殺道路公共交通。

因此，本人認為如政府有心改善香港公共交通系統，則必須先放棄鐵路為主之發展模式，讓專營巴士、公共小巴繼續營運，方能客觀分析及制定日後策略。



專營巴士和小巴如何互相配合

專營巴士公司時有路線因客量不足虧損；或部份路線在繁忙時間與非繁忙時間的需求懸殊，增加車務和成本控制等管理壓力；但公共事業機構又不能以商業角度隨便提出取消路線。由此，本人建議參考外國經驗，以倫敦為例，當地負責公共運輸的政府部門，將巴士及小巴納入為同一種公共交通服務管理範疇，因應道路環境、人口分佈、客量需求，規劃路線時擬定採用大型巴士或小巴行走。例如市區繁忙幹道路線，或鄰近地鐵線的道路網絡，採用大型巴士；近郊村落或市區內狹窄街道，就以小巴行走。善用資源去為市民提供服務。



倫敦的巴士服務有大型雙層巴士同時(上圖)，亦有小巴 (右圖)





有見及此，本人認為政府應借鑒外國經驗，依據不同車種的特性，重整本港專營巴士及公共小巴服務。將部份客量低的巴士路線，改以專線小巴方式營運，減輕專營巴士負擔同時小巴得以擴充業務；而且市民能夠享用合理、穩定的公共交通服務，政府亦可排除了民生問題而來的政治壓力，最終達至四贏。

最後，本人認為委員會該責成運輸及房屋局，重整本港公共交通政策方向時，充分考慮有關的建議，以市民福祉為依歸，不要盲目保護鐵路。同時善用小巴及巴士互補、互助之關係，建立更完善的公共交通服務。

捷運管理有限公司
董事總經理
謝健良 謹啟
2015年1月29日

