

呈：香港特別行政區立法會交通事務委員會 - 有關「公共交通策略研究」的意見書



由：「應在公共巴士加設單車運載架」

2015年1月29日

公共巴士的單車友善政策

引言

運輸及房屋局局長於2015年1月16日在立法會交通事務委員會就《施政報告》運輸方面的政策措施的開場發言，提出「要改善行人環境和使用單車的環境。」¹「並會...在道路及行人安全的大前提下，繼續在新市鎮及新發展區推廣『單車友善環境』。」，本會對此保持樂觀積極。

單車成為「正式的交通工具」

『單車友善環境』的第一步是把單車定為「正式的交通工具」！

世界各大城市都已經積極推動單車這交通工具，就如倫敦及紐約這些擠迫的大都會的政府都已積極推動，並以鼓勵在市區使用單車作為減輕交通擠塞的手段，而且已經取得成功。但香港政府只在新市鎮及新發展區推廣『單車友善環境』而不鼓勵在市區使用單車，邏輯是：「市區地小人多，所以沒有足夠土地及路面容納大量汽車及單車同時安全地行駛」，這理由其實是一個錯解、一種消極及落後的做法；香港的運輸處卻仍然盲目地不斷增建道路，以為可以減輕交通擠塞，卻不知愈多道路只會引來愈多的車輛而帶來愈多的擠塞及污染。當道路政策只為滿足不斷增長的汽車需求而設，只會做成惡性循環（induced traffic）：交通擠塞→建築道路→汽車增長→交通擠塞。

其實城市之內是最適合單車這交通工具，因為城市密集及交通路程短；每一個以單車作日常代步的人也可以見證單車在香港市區是十分有效的交通工具，以單車代步往往比乘搭公共交通工具更快¹！但是如果鼓勵更多人以單車作日常代步工具，就有必要有以下的配合：

1. 在道路及城市設計上加入為單車而設的設施，例如單車線道、單車停泊位（在市區踏單車是合法的但是卻無合法的泊車設施，簡直是荒謬！）、在路口及交通燈前為單車而設的等候區等；
2. 讓單車可以帶上公共交通工具（較長途旅程、經過快速公路或隧道的接駁），把單車納入公共運輸的系統，鼓勵市民少用私家車，多使用公共交通工具及單車。

¹ 為推廣可持續交通概念，「健康空氣行動」(Clean Air Network) 創辦一個別出心裁的小型實驗活動「The Quest：跑步 v 單車 v 私家車」，邀請三位選手：立法會議員郭榮鏗、香港單車同盟陳家良、及私家車車主許先生，以跑步、單車及私家車以點對點的形式跨越3公里路程。目的是測試在平日繁忙時間，三種通勤模式所需時間，及暴露於怎樣的空氣污染水平之中。實驗結果顯示，單車及跑步都比私家車快，而三者暴露於的空氣污染水平相若。主辦團體健康空氣行動認為，社會應早日展開可持續交通管理模式的討論，正視單車及跑步／步行作為有效率短途交通工具。

<http://www.hongkongcan.org/chi/2015/01/%E8%B7%91%E9%A6%AC%E5%9C%B0%E5%8E%BB%E9%87%91%E9%90%98-%E9%83%AD%E6%A6%AE%E9%8F%97%E8%B7%91%E6%AD%A5%E5%BF%AB%E9%81%8E%E6%8F%B8%E8%BB%8A/>

公共巴士的單車政策現況

2012年3月運輸及房屋局提交給立法會交通事務委員會的「新世界第一巴士服務有限公司、龍運巴士有限公司及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)的專營權事宜」文件中，提到：

「7. 此外，巴士公司同意實施下列主要具體措施，以提升巴士服務水平：

(d) 容許乘客攜帶已妥善摺合和包裝，以及不會對其他乘客構成危險的摺合式單車登上專營巴士；」

可是市民實際上發現帶單車上巴士仍然經常被拒絕，情況未有顯著改善。

運輸署就專營巴士運載乘客的單車的資料：

「專營巴士營運商根據現行『公共巴士服務規例』(第230A章)第14條之限制，處理乘客攜帶單車進入巴士車廂。此外，新大嶼山巴士公司會因應乘客要求及其獨特的運作情況，容許乘客攜帶單車進入公司轄下部份已備有行李架或放置行李位置的巴士。不過乘客必須拆去單車車輪，並須確保其單車於行程中能穩妥地固定。巴士每程只可運載最多一部單車。」

『公共巴士服務規例』(第230A章)第14條(1)規定：「巴士上的乘客可無須繳付額外費用而攜帶總重量不超過5公斤和總體積不超過0.1立方米的一件或多件包裹，只要該包裹或該等包裹可予安全及方便攜帶即可。」可是事實上世上沒有一部正常的單車是重量可以如此輕，尺寸如此細，結果是所有單車都不能攜帶上巴士！

應有的公共巴士的單車友善政策

為了鼓勵市民少用私家車，多使用公共交通工具及單車，應為專利巴士製訂單車友善政策，把單車納入公共運輸的系統，建議的實際單車友善措施如下：

一. 專利巴士加裝單車運載架

我們倡議政府仿效外國規定專利巴士加裝單車運載架²，讓單車使用者可以以巴士作為接駁；(見下圖)：



2 在 Youtube 有單車運載架的使用方法介紹：

Using the Bike Rack on a Public Bus：<http://youtu.be/j2rQCvoBVjk>，一個人不用 20 秒便可以完成把單車放上/放下架的程序，十分方便。

使用車外的單車運載架好處主要有：1. 不會佔用車內空間影響其他乘客；2. 適合所有摺疊或非摺疊的單車；3. 一個運載架可以運載最多 3 輛單車；4. 比行李存放倉使用更方便，可以一人操作；5. 單車可以跟隨單車使用者乘巴士，不用泊在巴士站佔用路邊泊單車的地方，也不怕失竊；6. 單車可以跟隨單車使用者乘巴士車，下巴士後可以繼續以單車代步

長遠而言，在公共巴士加裝單車運載架才是讓單車真正連結於其他公共交通工具特別是巴士的出路，讓單車成為真正可行的交通工具，有助減輕鐵路的負擔，而且對增加巴士客量有幫助，能改善巴士的經營。

如果未能即時在巴士全面安裝單車運載架，至少應先在往來九龍與新界及往來香港與九龍的巴士上安裝，先解決單車出入新界及過海的問題。

我們曾於 2011 年去信九巴及新巴/城巴建議在公共巴士加裝單車運載架，可是回應未見積極，城巴並且以法例限制車長不可超過 12 米為由拒絕，然而隨著 2014 年 8 月九巴的 12.8 米長巴士正式投入服務，表明了車長 12 米的法例絕對不是加裝單車運載架的阻礙，只要政府和財團同意便有方法行得通，而且巴士車隊中也有不少都是 12 米以下長度，在這些巴士上安裝單車運載架並無法例限制，這方面立法會交通事務委員會應可以協助推動。

二. 單車摺疊後可帶上巴士

摺疊單車應該成為署長准許攜帶的其他物品，即不受到重量 5 公斤和總體積不 0.1 立方米的限制。

三. 在巴士站提供單車停泊設施

巴士公司應在巴士總站及主要車站提供單車停泊設施，方便市民使用單車接駁巴士。

四. 制訂對應單車道路使用者的安全駕駛巴士守則

過往不時發生巴士「埋站」時未有顧及單車使用者的情況，可見巴士車長面對單車使用者的安全駕駛意識及訓練不足，我們建議巴士公司應制訂巴士車長面對馬路上單車人士的安全駕駛守則，例如「埋站」時要特別注意單車人士的安全等，並定期提醒車長有關守則。

結語

綜觀世界各地的經驗，一套完善的交通政策必然包括單車友善的安排，而對單車友善的公共巴士不單止為單車使用者帶來方便，更加有助解決城市的交通擠塞、空氣污染、噪音污染問題，也有助促進市民健康以致降低醫療開支，對全港市民包括不使用單車人士也有裨益。

完