



就《公共交通策略研究》- 專營巴士服務 新民主同盟意見書

本港自 1999 年完成第三次整體運輸策略研究以來，一直未有就各從未，16 年來無論本地人口，抑或旅客數量，均已大幅增長，令本港交通配套未能滿足需求。但政府多年來拒絕進行第四次整體運輸策略研究，令香港的交通規劃欠缺前瞻性，比其他亞洲城市明顯滯後。就政府即將進行的《公共交通策略研究》- 專營巴士服務，新民主同盟的意見如下：

1. 檢討「鐵路優先」政策

自從政府於第三次整體運輸策略中，確立了以「鐵路優先」的運輸政策，優先發展鐵路作為客運系統的骨幹，並以鐵路車站作為新市鎮中心的方式發展，種下了今日港鐵霸權的禍根。但在政府即將進行的《公共交通策略研究》中，卻仍然沿用「鐵路優先」政策，拒絕檢討港鐵的角色，缺乏整體的規劃以及前瞻性的建議，例如並未將單車及步行系統等環保運輸工具，列入研究之中，實在令人失望。

2. 監察專營巴士班次的機制

近年巴士服務水平下降，班次延誤、脫班時有發生，申訴專員公署於 2014 年 1 月公布的主動調查報告中，揭發運輸署監察專營巴士班次的機制存有漏洞。現時運輸署計算脫班率的方法，只以整天計算班次數目，只要該條巴士線一整天的班次數目符合規定便不算脫班，變相拉低了脫班的百分比，脫班定義太寬鬆令運輸署失去監管的功能。但調查報告發表一年來，運輸署仍然沿用舊有的脫班率計算方法審視巴士公司的服務水平，當中包括審批城巴及新大嶼山巴士的新專營權，亦是沿用舊有機制，做法令人難以接受。而運輸署亦從未有交代監察班次機制的檢討進度。新民主同盟認為《公共交通策略研究》中，必須加入監察班次機制的檢討，並研究加重對巴士脫班的罰則，以提升監察機制的效能。

3. 巴士路線重組

巴士路線重組必須照顧基層市民的實際需要，不應只顧削減客量低、盈利少的路線，而是要從乘客角度出發，改善巴士線的班次及服務水平，為乘客提供不同的乘車選擇，以及點對點的乘車服務，才能有效維持巴士的競爭力。

4. 票價可加可減機制

現時專營巴士的票價可加可減機制，雖然會考慮專營巴士公司的回報率，限制其盈餘，但卻無法應付巴士公司分拆廣告經營，運用財技壓低回報率的做法，令巴士票價有加無減，巴士公司坐收巨額盈利，服務質素卻每況愈下。《公共交通策略研究》必須檢討票價可加可減機制，要求巴士公司必須把車身廣告及行車時播放廣告的利潤回饋乘客，提升專營巴士的票價競爭力，亦可推動巴士公司提高服務質素，改善整體運輸系統的效率。

5. 電子科技設施

新加坡的巴士公司早於 2007 年已透過短訊向乘客提供實時的巴士班次資料，利用 GPS 實時追蹤巴士的確實位置，以估計下一班巴士的到站時間，2012 年更將服務推展至手機應用程式，讓乘客隨時查詢班次資料，甚至巴士上客量的情況。本港專營巴士與鄰近城市比較，電子科技設施上的表現明顯落後，《公共交通策略研究》應檢討巴士公司在引進及完善電子科技設施，例如研究能否於車站設立電子顯示屏，或透過手機應用程式，提供即時班次資訊。

6. 雙向分段收費安排

根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13 條，行政長官會同行政會議可釐定專營巴士的車費等級表，專營巴士公司不可向乘客收取超逾車費等級表中釐定的車費，但條例並沒有明文規管分段收費，令專營巴士公司的分段收費模式複雜難明，例如某些巴士線只提供單向分段收費，令同一巴士線在行駛同一路段時，來回程的車費竟會有所不同。隨著技術提升，八達通系統已可處理更複雜的雙向分段收費模式，新民主同盟認為，《公共交通策略研究》應研究讓專營巴士在更多路線引入雙向分段收費安排，避免不合理收費。

7. 更換低地台巴士

新民主同盟過往接到不少市民反映，指專營巴士公司經常將已行駛十多年的舊款巴士分配到舊式市區的短途路線，變相將較新型的巴士，例如低地台巴士，分配予服務新市鎮、收費較高的長途路線，令在舊區生活的長者及殘疾人士出行十分不便。《公共交通策略研究》應研究專營巴士如何透過調配資源，改善各條路線的低地台巴士比例，為長者及殘疾人士提供更完善的巴士服務，並敦促巴士公司盡快將所有車隊更換為低地台巴士，以提高路線的競爭力。