

「公共交通策略研究——專營巴士服務」意見書

當局在推動鐵路發展同時，亦開展「公共運輸策略研究」，檢討其他公共交通服務，以理順公共交通工具間的功能及定位。其中《專題研究》首個課題就是「專營巴士服務」。

全港目前每天約有 1200 萬乘客人次使用公共交通工具，佔整體出行人次的九成，這個比率可說是全世界最高。當局認為其中一個因素乃鐵路網絡的整體通達性和載客容量大。無疑發展快速高效低污染集體運輸系統，是全球大勢所趨，減少巴士在路面行駛有助改善空氣質素，問題是將來如何恰當處理專營巴士公司業務萎縮衍生的連串問題。

專營巴士網絡的載客容量和路面使用效率，目前雖然還是僅次於鐵路，政府亦聲稱仍然是公共交通系統的重要成分，其功能是不會受到忽視。但是從南港島線以至沙中線和觀塘延線在未來可見的幾年陸續投入服務，加上政府提出七個優化現有鐵路線方案，其中不乏覆蓋現時沒有鐵路服務的巴士黃金路線，一旦日後全部投建，專營巴士載客量必定大批流失，有可能淪為接駁鐵路和鐵路故障應急服務的輔助巴士公司，

本人贊同九巴早前發出的聲明，希望政府在發展鐵路之餘，能夠全盤考慮、並妥善規劃鐵路與其他集體運輸工具配

合事宜，包括令巴士公司有持續健康發展機會，從而保障市民有選擇公共交通工具的權利。因為一個完善規劃的運輸系統，可保障城市在大規模交通服務中斷導致需求急增時能正常運作。

城巴和大嶼山巴士的專營權分別在 2016 年 6 月和 2017 年 3 月到期，九巴則在 2017 年 7 月到期，政府以城巴和大嶼山兩間巴士公司表現良好，傾向延續兩間巴士公司的專營權，但九巴則要在今年年中才「交代」延續其專營權的事宜，外界推測可能是該公司近年來服務表現欠佳，路線重組不妥一再惹起爭議有關。長遠而言，分區路線重組可能成為巴士公司僅有的生存空間。現時當局批出新專營權，要求巴士公司提交發展計劃，例如車隊汰舊換新，甚至視乎路線擴展增購新車。政府的運輸政策，一向以鐵路為主、巴士為輔。本人認為，鐵路固然有其快速和載客量大等優點，但公共巴士亦一定有其生存空間，現屆政府施政口號是「應民所需急民所急」，應該深入了解市民對巴士服務需求，與巴士公司協商重訂各區線路，保障其一定的服務規模，修改只加不減的票價機制，提高服務質素，達到官商民三贏。

東區區議員
楊位醒

2015 年 2 月 5 日