



**就《公共交通策略研究》- 小型巴士服務
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，一直奉行「鐵路優先」的運輸政策，種下了今日港鐵霸權的禍根，亦令本港其他交通工具的生存空間備受壓迫。就政府即將進行的《公共交通策略研究》- 小型巴士服務，新民主同盟的意見如下：

1. 小巴角色

在鐵路為主的政策方向下，小巴一直以來只擔任接駁角色，令小巴業的生存空間被壓縮。例如去年底西港島線啟用，便令區內較長途的紅色小巴大受影響，業界估計客量最少下跌一半。但小巴能提供快捷的點對點服務，亦能為沒有鐵路覆蓋的地區提供接駁交通，而且班次具靈活性，故仍然廣受市民歡迎，政府應該協助小巴訂立發展藍圖，研究如何改善小巴的營運環境，使小巴業界能依靠改善自身的服務質素，與其他公共交通工具構成良性競爭。

2. 研究增加小巴座位至 20 座或以上

現時法例規定公共小巴只能設 16 個座位，令一些較受歡迎的小巴路線，乘客往往需要等候良久才得以上車，削弱了這些小巴路線的競爭力。新民主同盟建議放寬公共小巴的座位上限，由 16 個增加至 20 個或以上，在不佔用道路空間的情況下，提高小巴的載客量，以更好地服務乘客，同時減低業界營運成本。

3. 考慮放寬紅色小巴禁區

現時政府嚴格規管紅色小巴的經營範圍，令紅色小巴無法於大部分新市鎮提供服務，例如馬鞍山、將軍澳便被政府列為禁區，禁止紅色小巴進入。新民主同盟建議政府於深宵時間開放紅色小巴禁區，以擴大小巴的經營空間，並增加新市鎮的深宵交通服務選擇，減少乘搭「泥猛的」的人數，保障居民安全。開放紅色小巴禁區亦可同時給予巴士公司壓力，改善部分經營不善的深宵巴士服務質素。

4. 延遲至 2017 年開始強制新入職小巴司機修讀職前課程

運輸及房屋局於 2013 年建議修訂《道路交通條例》，加強規管公共小巴安全，包括強制新入職小巴司機修讀職前課程。小巴業界普遍認為強制新入職司機修讀職前課程，會提高入職門檻，阻礙新力軍入行，加劇小巴司機短缺的問題。新民主同盟認為政府應該將強制新入職小巴司機修讀職前課程延遲至 2017 年開始，給予政府更充裕時間去解決小巴業的經營困難，及改善小巴司機收入，以在保障駕駛安全及小巴經營空間上取得平衡。

新民主同盟
2015 年 4 月