

向中華人民共和國
香港特別行政區立法會
交通事務委員會呈交
就
香港公共交通服務策略
小型巴士服務部分
作出書面陳述

時事評論員 黃世澤
2015年5月3日，香港

甲、引言

1. 雖鐵路無可疑問是香港集體運輸的骨幹，但公共小型巴士在香港公共交通上扮演的角色不曾減退。至少在兩方面，公共小型巴士的角色，以民間非業界觀點而言，實屬難以改變：
 - a. 服務專利巴士而言，難以於有錢賺前提下提供頻密班次的地區服務，像清水灣道等郊區，以及老化社區尤其如此。
 - b. 並不鄰近主要幹線公路，亦不可能興建鐵路的社區
 - c. 為公共屋邨以及新發展區，提供頻密而有效率，接駁鐵路的服務，換言之，公共小型巴士實際上對鐵路提供有效率服務，起著重要輔助作用。
2. 的士於郊區而言，減少一架小巴，即意味著有八至十六架的士佔有郊區道路，對大部分雙線雙程行車的郊區而言，這無異是災難。
3. 現時專利巴士所用車型龐大，不論雙層還是單層，不單提於有盈利下提供頻密班次，而且對郊區道路更會造成不少壓力。

乙、現時公共小型巴士有效運作的限制

4. 環保節能乃大勢所趨，為減少空氣污染，香港跟隨 Euro 6 或更新標準是無可避免。
5. 現時的公共小型巴士車輛設計標準，乃根據上世紀八十年代的科技設計，當時公共小型巴士在冷氣等設備上未普及，而未有一系列環保要求前，引擎和波箱設計相對簡單。
6. 政府訂立現有公共小型巴士規格時，香港並非一個七百萬人的城市，現時香港人口已經超過七百萬，亦可能最終去到八百萬或以上，的士、公共小型巴士等交通工具設計及規範，仍然依三十年前的標準，這是荒謬而且過時
7. 香港公共小型巴士規範，應可以應付未來十年甚至廿年的要求。
8. 增加公共小型巴士運載能力同時，應同時可以達致減少車輛於道路上運作的效果，包括減少私家車、的士需求，以及減輕公共小型巴士數目增長的壓力。

9. 由於 Euro 6 引擎設計要求，無論額外加上俗稱「尿」的雅寶的裝置，定採用廢氣循環設計，都需要更大的車體。若不隨科技創新，而放寬車體上的限制，恐怕出現無車可買，或以昂貴成本，採購過期車種的情況。
10. 政府若保持現有限制，恐只有一兩間供應商可以提供，於公共政策而言，這是難以解釋，甚至引人懷疑。

丙、改善的政策建議

11. 現時的公共小型巴士車體闊度及長度上略作放寬，放寬程度以能購買時下主流車款為標準，但不能變相令公共小型巴士實質變成專利巴士。長度為 7.5 米，最為公允。
12. 同樣的，由於車上設備增多，有必要對公共小型巴士的車身重量限制作放寬，程度亦以能購買時下主流車款為標準。
13. 於合符車體及座位安全限制下，不再對綠色公共小型巴士的座位數目作出限制。避免現時有公共小型巴士出現空位，既不能載人，亦不能作其他用途，如此浪費燃油甚至造成安全疑慮情況。
14. 為一視同仁起見，新購入綠色公共小型巴士，需有若干比例提供低地台肢體殘障人士服務，服務標準與專利巴士一致。

丁、紅色小型巴士的前途

15. 紅色公共小型巴士乃香港獨有歷史產物，但現有紅色公共小型巴士的運作，難以達致甲部所提的政策目標。
16. 由於紅色公共小型巴士並不像綠色公共小型巴士般規管，有不少令市民所詬病的問題。其中，超速、班次不穩、服務質素難監察、三合會滲入、胡亂在街邊亂泊，都為問題。
17. 政府應設定期限，將紅色公共小型巴士全部轉為綠色公共小型巴士。並對現時收取「管理費」，但並不持有牌照的公司加以取締。容許現有紅色公共小型巴士司機，與其他司機共組「合夥人」競投牌照，並於合理時間內轉為有限公司或「有限責任夥伴」（倘若香港公司法修改，引進類似概念）。

戊、結論

18. 公共小型巴士作為鐵路輔助工具，甚至補足專利巴士不能提供的服務，在香港有存在的必要。
19. 由於現有公共小型巴士對車身闊度、重量、座位規管，沿用上世紀八十年代標準，與社會、環保以及科技發展嚴重脫節，應予放寬。
20. 應早日設時間表，令紅色公共小型巴士牌照轉為綠色。