



Our Bus Terminal 尖碼之聲

致香港立法會 交通事務委員會:

就公共交通策略研究 - 小型巴士服務意見書

就有關公共小巴的政策，本會有以下意見:

角色定位

- 1) 我們認為，公共小巴在公共交通上的角色上，與專利巴士同屬重要的陸路運輸服務，更是鐵路無法完全替代的。

燃料政策

- 2) 我們認為，石油氣小巴政策引致車種選擇減少，每日中午 12:00 後至下午 17:00，各專用氣站經常出現排隊入氣車龍，動輒排隊超過半小時至一小時才可入氣，嚴重影響氣站附近路面交通，而且更引伸運作困難也因氣站位置要遠離民居而使之偏遠，以港島計，中石化的氣站，只有西環及柴灣，灣仔，南區車輛，往往要距區入氣，費時失事，就算增加專用氣站，覓地也有困難。相反，柴油小巴到處都有油站可用，更為方便及適合服務需要。
- 3) 柴油商用車 15 年車齡限制只適用於柴油小巴而不適用於石油氣小巴，完全是有利石油氣小巴的政策，引伸至輸送利益給香港唯一的石油氣小巴供應商及代理商。另一方面，近日發生了石油氣車輛在民居下的車房維修時發生爆炸，也響起了安全警號。我們要求，短期應取消不合理的柴油商用車車齡限制，讓柴油小巴能與石油氣小巴公平競爭，長遠計應淘汰石油氣小巴。
- 4) 我們歡迎有專線小巴商引入油電混能小巴，可是我們得悉有關車輛因設計原因(需要安裝電池及發電機組)，總重超過 5.5 噸(據悉達 7 噸)，因而要運輸署每架車逐車逐年簽發過重許可證，連同專利巴士的過闊許可證，大大增加了運輸署的工作量同時也加重車隊管理人的工作量，因此有需要檢討 CAP 374 就專利巴士及小巴重量及尺寸的限制。

座位數目

- 5) 對上一次小巴增加座位數目至 16 座，是 1988 年，而 1994 已有小巴商會要求增加至 20 座，可是過去 20 年來，政府當局均以增加小巴座位影響專利巴士收入以及擔心因等客問題引起違泊及路面擠塞的而不考慮，直到幾年前就算有專線小巴商會要求以三年凍結車費換取小巴加位至 20 座，可惜政府仍不接納，最終過去幾年專線小巴商因經營困難而多次申請加價，甚至索性放棄營運專線小巴，受苦的又是市民，還有有關的專線小巴牌照又可轉回紅色小巴，有違了運輸署鼓勵紅色小巴轉專線小巴的政策。
- 6) 雖然，紅色小巴違例泊車的確存在，例子有旺角先達廣場旁通菜街的潮聯小巴觀旺線，長期佔領旺角，引起市民不便，但警方卻視若無睹，疏於檢控，使其他路經的專線小巴乘客及其他駕駛者受影響，可是，專線小巴因受運輸署嚴格規管，劃定路線及站頭泊車設施，與一般專利巴士一樣，定點定班，不會如紅小般阻街，實在不應「潮聯違法，專線當災」，



Our Bus Terminal 尖碼之聲

因此，我們認為因應香港人口增長及實際需要，應讓專線小巴增加座位數目，方便市民。

- 7) 事實上，過往到現時也有不少例子運輸批出非專利巴士線予專線小巴營辦商經營，如新界專線小巴 33 及村巴 NR941 就是很好的例子，NR941 所採用的車班都是 28-29 座豐田 Coaster 7.7 米/ 三菱 Rosa 7.7 米，只是比法定小巴長度多 0.7 米。為何運輸署不要求營辦商多用專線小巴代替發村巴路線?原因之一，就是村巴用的「小巴」運載量大，減少有關道路的負荷。
- 8) 另一方面，專利巴士公司近日不斷希望放棄部份蝕本路線，改以專線小巴取代(轉乘)，可是不少專線小巴本身都已經常客滿，在 4350 個公共小巴牌照數目不變之下不增加每車座位根本無法接收這班由專利巴士轉過來的乘客。
- 9) 再加上，早前校車不足問題，不少學童保母車業者也表示經營困難是。學童保母車是以私家小巴登記(D01 牌照)，故我們要求，同時提升專線小巴及私家小巴座位數目至 20-30 座是小巴服務發展的出路。至於紅色小巴，我們認為應以增加座位作誘因，吸引他們專為專線小巴以便運輸署規管。

無障礙交通

- 10) 現時絕大部份公共交通工具均為無障礙設計，方便長者及輪椅使用者上落，可是公共小巴仍然是輪椅乘客止步。
- 11) 不少醫院(如瑪嘉烈醫院[以及附屬的荔景大樓]、葵涌醫院、明愛醫院、瑪麗醫院、伊利沙伯醫院、瑪麗醫院、東區醫院等)均設在山上，因地理環境，部份只有專線小巴可達正座，故為不少前往覆診及探病人士所採用。
- 12) 根據 2011 年人口普查的結果，在二零一一年香港有 941 312 名長者，佔全港人口的 13.3%。長者的數目在過去 50 年，即一九六一年至二零一一年間，平均每年增長 4.8%。同期間，全港人口的平均每年增長率是 1.6%。
- 13) 雖然現時有復康巴士、易達巴士及非緊急救護車服務，但仍未能滿足所有有需要人士需要，特別是後兩者只服務公立醫院病人，私家醫院免問。面對人口老化，公共小巴有需要改革，在自願的情況下提供無障礙低地台小巴服務。
- 14) 我們曾嘗尋找海外合適的車款，並發現大部份均比現時香港法例規定稍長(約 7.8 米)或稍重(約 8 噸)，故政府有需要修訂規管小巴車身尺寸及總重(GVW)法例，並提供誘因，使願意為建設無障礙社會出一分力的公共小巴業者有車可用。

「尖碼之聲」網址: <http://www.ourbusterminal.org/>
聯絡電郵: hkstarbus@gmail.com

「尖碼之聲」Our Bus Terminal
2015 年 5 月 4 日