

公共交通策略研究

2017年6月



運輸及房屋局

《公共交通策略研究》 研究報告

第一章 引言

1.1 政府1976年以來進行了三次整體運輸研究，訂下運輸規劃和整體發展策略的綱領、制訂基礎設施的發展計劃，配合香港社會經濟的不斷發展。過去，政府因應1976年完成的第一次整體運輸研究的建議，落實興建地下鐵路系統。其後，政府按1989年完成第二次的整體運輸研究¹，興建多項包括北大嶼山快速公路及青嶼幹線、以及機場鐵路／東涌綫、將軍澳綫及西鐵綫在內的道路及鐵路基礎設施，配合赤鱸角香港國際機場、都會計劃及多項填海研究項目。

1.2 第三次整體運輸研究在1999年完成，確立了幾項大方向，當中主要包括：

- (a) 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
- (b) 提供更完善的公共交通服務和設施；
- (c) 更廣泛運用先進科技管理交通；以及
- (d) 推行更環保的運輸措施。

1.3 第三次整體運輸研究亦按各公共交通服務的效率及功能制訂了其角色定位的分級。在級別中居首的為重鐵，因為重鐵專軌運行、載客量高、快捷方便，亦無廢氣排放。其次，專營巴士及輕鐵為主要載客工具，並提供接駁鐵路服務。其他的公共交通服務則大致擔當輔助角色，如公共小巴為乘客量較低的路線提供服務，的士為願意付出較高車費的乘客提供個人化點對點服務，而渡輪為離島乘客提供必需的交通服務，在港內航線方面則為乘客提供另一項穿梭港九兩岸的服務選擇。這些大方向及角色定位發揮各個公共交通工具的作用，至今仍然適用。

1.4 公共交通服務和市民生活息息相關，使用人次每日1 200萬，佔每日出行人次接近九成，比例之高為全球之冠²。由於香港地少人多，路面空間有限，市民亦關注路面交通對空氣質素的影響，因此香港會繼續施行以公共交通為主及以鐵路作為公共交通骨幹的政策。

1.5 2014年9月，政府公布了《鐵路發展策略2014》，重申鐵路作為公共交通系統骨幹的政策，並勾劃了直至2031年重鐵網絡的發展和規劃藍圖。當《鐵路發展策略2014》涵蓋的7個建議項目³經深入研究後

¹ 研究於1993年作出了更新。

² 按新加坡陸路交通管理局於2014年11月進行的一項研究，香港使用公共交通工具的比率為27個城市中最高。環顧其他的大城市，新加坡使用公共交通工具的比率約六成，首爾約七成，東京約五成，倫敦及紐約則約三成。

³ 建議項目包括北環綫及古洞站、洪水橋站、東涌西延綫、屯門南延綫、東九龍綫、南港島綫（西段）及北港島綫。

確定為可行並全面落實後，預計重鐵網絡將會覆蓋本港約七成半人口居住及八成半就業機會的地區。一個高效率和覆蓋面廣的鐵路網絡，不單方便市民大眾的日常出行，回應廣大民生需求，也可同時驅動社區、新市鎮與新發展區的進一步發展、促進人流物流、創造經濟價值，並加強社區之間的連繫融合。

1.6 現時香港公共交通服務整體大致運作良好，既能在商業營運的原則下維持服務效率、質素的同時，亦為市民提供多元的選擇。事實上，據2014年一項國際調查顯示，香港的公共交通服務在84個城市當中排行榜首⁴。然而，因應上述重鐵網絡的擴展，我們有必要對整體公共交通服務的佈局作一次有系統的檢視，以維持公共交通優質多元的服務的同時，亦為業界的持續健康發展定下方針策略，以充份發揮改善民生、促進發展、維持效益的作用。

1.7 與此同時，我們積極從多方面紓緩道路交通擠塞情況，我們正按部就班推行交通諮詢委員會早前在《香港道路交通擠塞研究報告》中提出的一系列短、中、長期建議，以紓緩道路交通擠塞的問題。例如在完成第一階段的中環電子道路收費先導計劃的公眾諮詢後，運輸署會在2017年聘請顧問進行深入的可行性研究。該署亦會開展為期兩年的商用車輛泊車顧問研究，以制定適合的措施配合商用車輛的泊車需求。政府並會繼續研究控制私家車數目增長及打擊違例泊車等導致交通擠塞的違規行為。對共用路面的公共交通服務而言，道路交通擠塞的情況得到紓緩有助提升其服務穩定性，吸引更多市民使用公共交通服務出行。這對進一步紓緩道路交通擠塞及減少路邊空氣污染起相輔相成的作用。

⁴ 根據管理顧問公司 Arthur D Little 於 2014 年 4 月發表的城市流動指數報告，香港公共交通服務在 84 個城市當中排行第一。報告上載於：
http://www.adlittle.com/downloads/tx_adlreports/Arthur_D_Little___UITP_Future_of_Urban_Mobility_2_0.pdf。

第二章 背景

2.1 政府自2014年年底開展《公共交通策略研究》，在重鐵網絡進一步擴展下，對重鐵以外的公共交通服務的角色及定位作了一次有系統的檢視，亦就一些公共交通行業的重要課題作深入研究，目的是促進不同服務之間的優勢互補，讓市民享有便捷服務和多元選擇之餘，亦令各公共交通服務營辦商可持續長遠發展。

2.2 《公共交通策略研究》由《角色定位檢視》及《專題研究》兩部分組成。

2.3 《角色定位檢視》循著1999年第三次整體運輸研究確定的大方向，深入探討在鐵路作為公共交通服務的骨幹及其網絡進一步擴展下，包括專營巴士、輕鐵、公共小巴、非專營巴士、的士、電車及渡輪在內的各公共交通服務的角色定位，檢視各種服務應否作出一些調整，以維持公共交通服務的長遠健康發展。政府委託了顧問協助研究，《角色定位檢視》現已完成。

2.4 《專題研究》就現時公共交通業界較為關注、有迫切性而需優先處理的8個指定的課題進行檢討。這些課題包括專營巴士的服務水平、校巴服務、公共小巴座位數目、公共小巴數目的限定總數、的士供應、的士燃料附加費、渡輪服務檢討，以及如何能更方便殘疾人士使用公共交通服務。全部研究的結果已向立法會交通事務委員會匯報。匯報的8份文件上載於立法會網頁⁵。文件中臚列的措施本報告內文亦作了整理連同《角色定位檢視》的研究結果作綜合匯報。

⁵ 專營巴士的服務水平（立法會文件第 CB/655/14-15(04)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150320cb4-655-4-c.pdf>

校巴服務（立法會文件第 CB(4)763/14-15(03)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150417cb4-763-3-c.pdf>

公共小巴座位數目（立法會文件第 CB(4)922/14-15(06)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150512cb4-922-6-c.pdf>

公共小巴數目的限定總數（立法會文件第 CB(4)119/15-16(06)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-6-c.pdf>

的士供應（立法會文件第 CB(4)1143/14-15(03)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150616cb4-1143-3-c.pdf>

的士燃料附加費（立法會文件第 CB(4)1306/14-15(03)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20150717cb4-1306-3-c.pdf>

渡輪服務檢討（立法會文件第 CB(4)831/15-16(03)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20160415cb4-831-3-c.pdf>

如何能更方便殘疾人士使用公共交通服務（立法會文件第 CB(4)831/15-16(05)號）：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20160415cb4-831-5-c.pdf>

第三章 現時公共交通角色定位

3.1 正如上文第1.3段提及，1999年第三次整體運輸研究按各公共交通服務的效率及功能制訂了其角色定位的分級。各公共交通工具循第三次整體運輸研究定下的大方向，按其角色及定位發揮了應有的作用，亦維持了各種公共交通服務之間得來不易的生態平衡。

3.2 由於**重鐵**專軌運行、載客量高、快捷方便、亦無廢氣排放，故香港一直施行第三次整體運輸研究定下以鐵路作為公共交通骨幹的政策。2016年，全港共有11條重鐵綫（包括機場快綫⁶），每日為共近470萬人次提供服務，佔本地公共交通乘客人次約37%。

3.3 雖然鐵路是公共交通系統的骨幹，但是其他公共交通工具仍擔當重要的角色，特別是照顧對鐵路未達地區及新發展區的需求，並為市民提供全面的服務和選擇。2016年，重鐵以外的公共交通工具佔本地公共交通乘客人次約63%。

3.4 在重鐵以外的公共交通工具中，**專營巴士**的載客量高，服務較為靈活，能在較短時間內因應需求調整服務，因此會繼續作為路面的集體載客運輸工具，服務尚未有鐵路直達的地區，並提供接駁至鐵路網絡以及跨區服務。2016年底，5間專營巴士公司下6個巴士專營權⁷的車隊共有約5 900輛巴士，營運約580條巴士線，每日提供約73 000個班次，為共近410萬人次⁸提供服務，與10年前的數目相若，現時佔公共交通乘客人次約33%。

3.5 **輕鐵**是新界西北地區公共交通系統的重要一環，擔當著雙重角色，一方面為西鐵綫乘客提供接駁服務，另一方面亦是新界西北區內（屯門及元朗）的重要路面軌道公共交通工具。2016年，輕鐵共有12條路綫，每天服務約49萬乘客人次，相對10年前的數目有所上升，現時佔全港公共交通乘客人次約3.9%。

3.6 **公共小巴**為乘客較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務，擔當提供輔助接駁服務的角色。2016年，全港共有4 350輛公共小巴，分為綠色專線小巴（3 254輛）及紅色小巴（1 096輛）兩類。專線小巴提供指定路線服務，現時有共約530條路線。公共小巴每日接載超過180萬乘客人次，與10年前的數目相若，佔公共交通乘客人次約15%。

⁶ 重鐵綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、東鐵綫、馬鞍山綫、西鐵綫以及機場快綫。

⁷ 該5家公司分別是九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)、城巴有限公司(下稱「城巴」)、新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)、龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱「嶼巴」)。城巴營辦兩個專營權，一個涵蓋香港島和過海巴士網絡，另一個則涵蓋機場及北大嶼山巴士網絡。

⁸ 專營巴士包括九巴、城巴、新巴、龍運及嶼巴。服務新界西北的港鐵巴士服務亦包含在內。

3.7 **非專營巴士**在公共交通系統中擔當輔助角色，在繁忙時段紓緩市民對專營巴士和專線小巴的服務需求，並在一些專營巴士或專線小巴行走並不符合營運效益的地區提供服務。另外，非專營巴士亦為特定群組（如學生及旅客）提供服務。2016年，全港共有約7 000輛非專營巴士，當中提供的居民服務每日接載超過23萬乘客人次⁹，較10年前的數目有所上升，現時佔公共交通乘客人次約1.9%。

3.8 **的士**按較高的收費提供個人化點到點和較舒適的公共交通服務。2016年，全港共有18 163輛的士，當中15 250輛為市區的士、2 838輛為新界的士及75輛為大嶼山的士¹⁰，每日平均接載超過93萬乘客人次，相對10年前的數目有所下跌，現時佔公共交通乘客人次約7.4%。

3.9 **電車**是橫跨港島北岸、沒有廢氣排放及收費較廉宜的公共交通工具，發揮輔助功能。2016年，全港共有164輛電車，共提供7條路線，平均每天為約18萬人次提供服務，相對10年前的數目有所下跌，現時佔公共交通乘客人次約1.4%。

3.10 **渡輪**為離島提供必需的對外客運服務，也為往來其他地區及穿梭港九兩岸的乘客提供另一項選擇。現時全港有一個專營小輪營辦商和13個持牌小輪營辦商，經營合共21條定期載客渡輪航線、兩條載危險品車輛的汽車渡輪航線以及兩條特別渡輪航線¹¹，提供往返其他地區及離島的服務¹²。2016年，渡輪平均每天接載約13萬乘客人次¹³，與10年前的數目相若，現時佔公共交通乘客人次約1%。

⁹ 居民服務用以為個別屋苑的乘客提供服務，旨在紓緩市民在繁忙時間對常規公共交通服務的需求，及在一般常規公共交通服務未能提供適當服務的情況下提供服務。居民服務的營辦商須遵照運輸署所批准的服務詳情表規定的營運細節，包括路線、服務時段、班次、上落乘客站、巴士數目及載客量等提供服務。

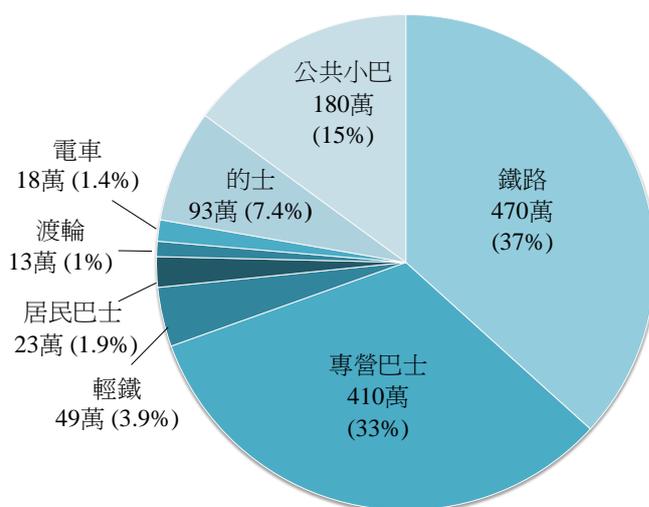
¹⁰ 政府於2015年12月以公開招標方式增發了25個大嶼山的士牌照，新增的大嶼山的士亦已於2016年第2季投入服務。

¹¹ 特別服務是指在接獲運輸署署長通知的緊急情況下為各類車輛提供往返北角／觀塘與梅窩的一項汽車渡輪服務和在天后寶誕期間來往北角與大廟灣的客運渡輪服務。

¹² 另外，有69條輔助性質的“街渡”渡輪服務，為較偏遠的地點提供服務。街渡的收費不受規管，主要在假日提供服務。

¹³ 乘客人次包括專營及持牌渡輪服務。

2016年公共交通服務平均每日乘客人次分佈

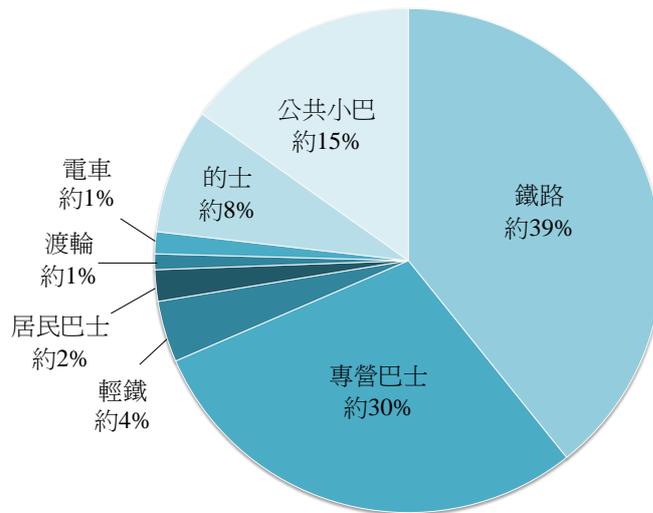


註：由於進位原因，數字相加結果可能不等於100%。

3.11 為了檢視在重鐵網絡進一步擴展下，包括專營巴士、輕鐵、公共小巴、非專營巴士、的士、電車及渡輪在內的各公共交通服務的角色定位，顧問預測及分析了各公共交通服務在短期（2021年，即重鐵沙田至中環綫預期全線通車）及中長期（2031年，假設《鐵路發展策略2014》下所涵蓋的重鐵網絡全面落實後）的服務需求。在進行預測時，顧問已考慮了人口增長、土地規劃及基建發展、政府以公共交通為本的政策等因素，研究方法見附件一。

3.12 **2021年**，整體公共交通乘客需求預計會上升，由2016年的每日1 260萬人次上升至約1 320萬人次。當中，由於新界西北部的人口及就業機會增長最為迅速，其公共交通需求的升幅較為顯著。隨著沙田至中環綫在未來數年通車，重鐵的乘客需求預計會有所上升，佔本地公共交通乘客人次將由2016年約37%上升至2021年39%左右。預計其他公共交通的乘客需求雖然有所下跌，但仍佔本地公共交通乘客人次約61%。當中，專營巴士仍佔本地公共交通乘客人次近三成，繼續是路面的集體載客運輸工具。由於新界西北部的公共交通需求有所上升，輕鐵預計仍佔本地公共交通乘客人次約4%，繼續是新界西北重要的路面軌道交通工具。其餘的公共交通服務仍然繼續擔當重要的輔助角色，尤其服務鐵路未達地區以及提供接駁鐵路服務。這些服務佔本地公共交通的份額預計與現時大致相同，當中小巴佔近15%、非專營巴士佔近2%、的士佔近8%、電車佔近1%及渡輪佔近1%。

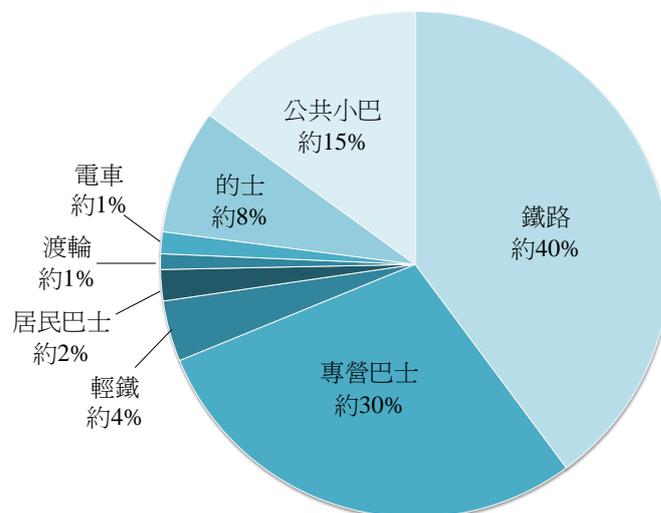
2021年公共交通服務平均每日乘客人次分佈預測



註：由於進位原因，數字相加結果可能不等於100%。

3.13 2031年，整體公共交通乘客需求預計會進一步上升，由2021年的約1 320萬人次上升至約1 380萬人次。當中，在新界西北和東北部包括洪水橋、元朗南、古洞北、粉嶺北等多個新發展區以及東涌新市鎮的擴展帶動下，新界西北和東北部及大嶼山公共交通需求的升幅較為顯著。《鐵路發展策略2014》建議的7個鐵路項目若最終全數落實，重鐵的乘客量會上升，佔本地公共交通乘客人次約四成。預計其他公共交通的乘客需求雖然會有所調整，但仍佔本地公共交通乘客人次約六成，這顯示其他公共交通服務在公共交通系統的重要性維持不變。當中，專營巴士仍佔本地公共交通乘客人次近三成，繼續是路面的集體載客運輸工具。由於新界西北部的公共交通需求有所上升，輕鐵預計仍佔本地公共交通乘客人次約4%。其餘的公共交通服務仍然繼續擔當重要的輔助角色，尤其服務鐵路未達地區以及提供接駁鐵路服務。這些服務佔本地公共交通的份額與2021年大致相同。

2031年公共交通服務平均每日乘客人次分佈預測



註：由於進位原因，數字相加結果可能不等於100%。

3.14 顧問預測顯示，整體公共交通乘客需求在中長期會持續上升。在鐵路為公共交通骨幹的政策下，載客量最高而基本上不佔用路面的重鐵會進一步擴展，照顧多個新發展區及新市鎮擴展所帶動的乘客需求。然而，其他公共交通服務始終能提供較靈活的服務，尤其在服務鐵路未達地區及提供接駁鐵路的服務這兩方面擔當重要的角色。多個新發展區及新市鎮擴展對重鐵以外的公共交通服務亦會帶來一定的發展機遇。《公共交通策略研究》下建議多項改善措施可進一步優化目前的公共交通佈局，使重鐵以外的公共交通服務能長遠、均衡、便捷、多元及可持續地發展，與此同時滿足不同乘客群組的需要及吸引更多市民使用公共交通服務。下文第四章至第十二章詳細說明各種公共交通服務的建議措施。

3.15 此外，我們正推展「香港好•易行」計劃，提升我們城市的整體易行度，利便香港市民出行及連繫，並使步行成為香港作為可持續發展城市的重要部分。透過鼓勵市民使用公共交通服務以及「以步當車」，相信有助減少使用私家車，從而能進一步紓緩路面擠塞以及改善空氣質素，有助香港得以可持續發展。

第四章 專營巴士

4.1 專營巴士是路面的集體載客運輸工具，角色吃重，服務須精益求精。改善方面可從以下五方面進行¹⁴：

- (a) 持續改善營運效率；
- (b) 優化乘客配套設施；
- (c) 善用優勢讓服務更多元；
- (d) 確保票價調整機制與時並進；以及
- (e) 提供更多票價優惠。

(a) 營運效率

(i) 巴士路線重組

4.2 專營巴士服務靈活，可因應乘客量變化作出調節。巴士路線重組正是達致這靈活性的持續工作，工作一直由運輸署及專營巴士公司透過每年的巴士路線計劃推動。專營巴士公司會因應乘客的增減制訂重組方案。透過取消或合併使用率長期偏低的路線，專營巴士公司可將節省的資源投放在需求有所增加的現有服務或開辦新服務，使服務能及時按乘客需求變化而作出改動，令有限的巴士資源能最有效服務乘客，並緩解道路交通擠塞及減少路邊空氣污染。在考慮調整服務時，運輸署會顧及人口及乘客需求轉變和基建發展等因素，以及參考於2010年經諮詢立法會後更新的《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》（文本見附件二），在聽取所屬區議會的意見後施行。

4.3 自行政長官在2013年的《施政報告》中提出更著力推動巴士路線重組以來，運輸署及專營巴士公司已採用「區域性模式」對多個地區（包括北區、大埔、屯門、元朗、沙田、葵青及九龍區）的專營巴士路線進行重組，即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀檢視專營巴士服務，為社區整體帶來更大效益。此外，隨著西港島綫、觀塘綫延綫及南港島綫（東段）3條新鐵路綫相繼通車，運輸署亦以相同的手法重組了中西區、南區及何文田和黃埔一帶的路面公共交通服務，加強了各公共交通服務間的協調配合。在2013年至2016年間，運輸署及專營巴士公司合共取消或合併了31條使用量偏低的巴士路線，縮短了14條路線和縮減共279條路線的班次，而每日途經旺角、中環和銅鑼灣低排放區的巴士因而減少3 885班次（較2012年減少了約13%）。與此同時，專營巴士公司亦開辦了40條新路線和增加了278條路線的班次。

4.4 可見，運輸署及專營巴士公司過去數年藉「區域性模式」施行的大型重組計劃（當中包括因新鐵路線通車而實行的計劃），基本上已覆蓋本港大部分地區，令專營巴士服務的營運效率得以提升。未來數年，除配合沙田至中環綫通車的公共交通服務重組計劃外，其餘的

¹⁴ 政府在2015年3月完成了關於專營巴士服務的《專題研究》，當中涉及路線重組、加強監察巴士脫班情況，以及巴士優先使用道路3方面的課題。

重組路線的工作將主要屬於局部地區層面，針對個別路線或一組路線的優化工作，並會透過每年恆常的巴士路線計劃持續推行。為進一步提升收集載客率資訊的可靠性，個別專營巴士公司會採取新措施，利用資訊科技統計車站上落客數目，務求令重組建議能在數據清晰的基礎下早日敲定施行。運輸署會與這些專營巴士公司合作，確保藉新措施收集的載客率資訊可靠準確。重組工作會恆常推進，力度及深度每年會因應實際情況有所不同，但工作仍須持續，以確保巴士網絡能維持活力、財務得以持續健康發展。進行重組工作時，如合適的話，亦會一併考慮引入其他替代路面交通服務（例如專線小巴及非專營巴士），配合居民及社區的需要。

4.5 事實上，運輸署在計劃重組巴士路線時，曾研究將一些乘客量較低的專營巴士路線，改由專線小巴經營的可行性。在作出評估時，運輸署考慮的因素包括：

- (a) 由專線小巴經營這些路線在營運及財務上是否可行可取；
- (b) 受影響的乘客對這些專線小巴替代路線的服務安排的接受程度，包括班次、行車時間、車站位置、收費及車種能否供輪椅乘客使用等；
- (c) 對道路交通的影響；
- (d) 這些專線小巴替代路線對其他現有公共交通服務的影響；以及
- (e) 地區人士對專線小巴替代服務安排的意見。

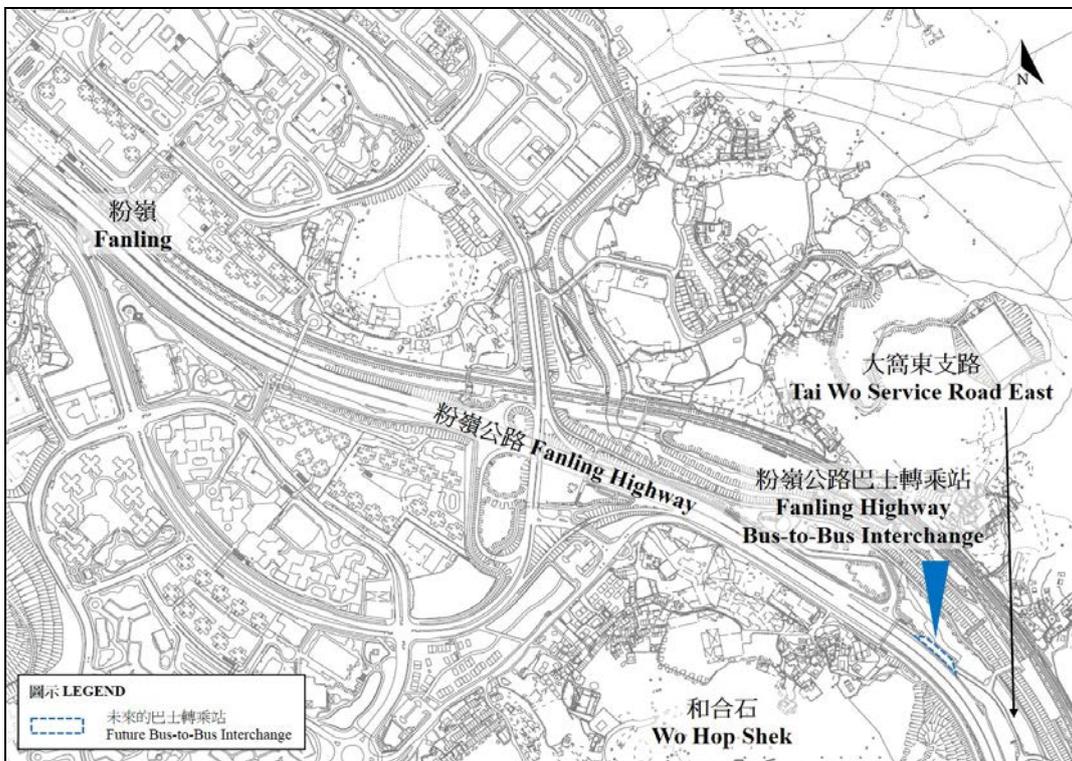
根據施行經驗，儘管運輸署曾因應新鐵路綫開通而建議以專線小巴取代低乘客量的專營巴士路線，但由於繁忙時間仍有一定乘客需求量，以專線小巴取代這些巴士路線未能合符成本效益，加上專線小巴和專營巴士的票價亦有差距（一般而言前者較後者為高），致建議無法獲得地區人士支持而最後未能施行。

(ii) 巴士轉乘

4.6 香港地少人多，路面空間有限。市民亦關注路面交通對空氣質素的影響。實施巴士路線重組可減少資源重疊及提升巴士網絡的效率，並可紓緩道路擠塞及改善空氣質素。為配合推展重組巴士路線計劃，政府一直積極尋找合適地點設立新的巴士轉乘站或提升現有巴士轉乘站的服務及設施，讓乘客在巴士轉乘站享用服務範圍更廣的巴士網絡，令巴士資源得以善用，減少道路上總體巴士數目，紓緩交通擠塞及空氣污染。轉乘一般亦設有票價優惠。過去數年，運輸署及專營巴士公司在屯門公路、青沙公路以及大欖隧道收費廣場設立或改善了原有巴士轉乘站，並提供更多及更具吸引力的轉乘路線及票價優惠，方便乘客往來新界及港九各處。此外，巴士公司亦提升了這些巴士轉乘站的設施，如設置預計巴士到站時間顯示系統，以及提供免費Wi-Fi流動網絡、大型巴士路線資料圖、座椅等，並在大欖隧道巴士轉乘站提供包括八達通增值、提款機及繳費服務在內的一站式客務站。這些大型巴士轉乘站使用量高，每日約88 000人次使用。

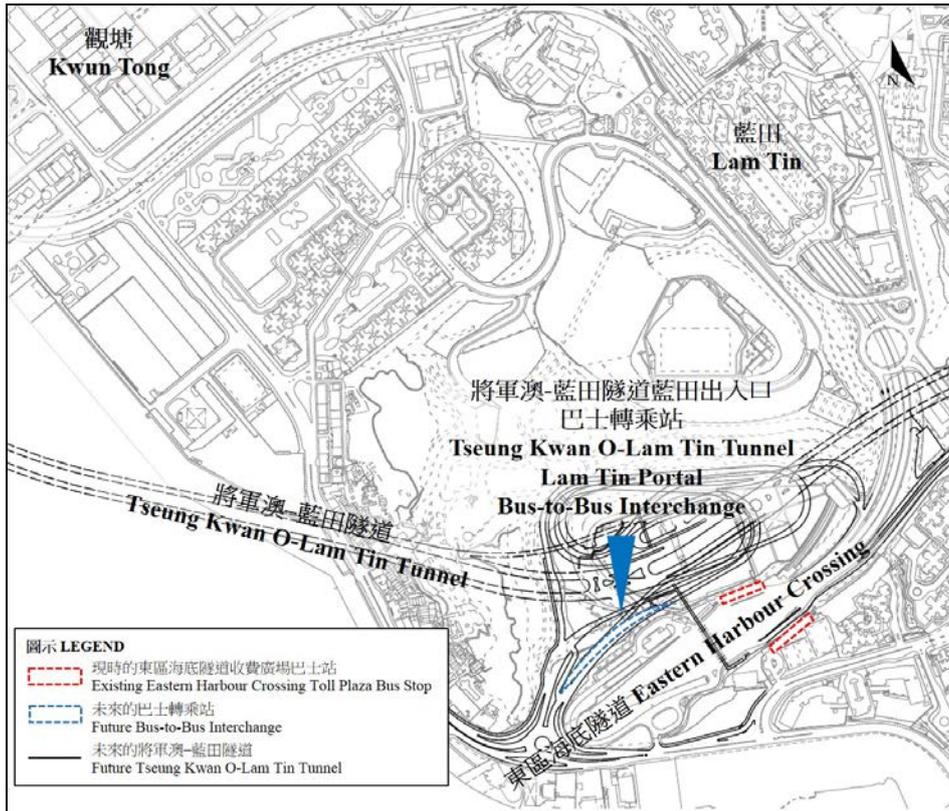
4.7 借鑑這些巴士轉乘站的經驗，政府已計劃在一些新建或擴建的大型基建如隧道、橋樑或公路等地點，同時興建巴士轉乘站，方便乘客轉乘前往更多目的地。目前，政府正於粉嶺公路、將軍澳-藍田隧道藍田出入口、將軍澳隧道收費廣場及屯門至赤鱸角連接路的北面連接路收費廣場興建巴士轉乘站：

- (a) 粉嶺公路巴士轉乘站：政府在吐露港／粉嶺公路第二期的擴闊工程中，會建造一條連接路，接駁擴闊後通往九龍方向的粉嶺公路至重新定線的大窩東支路及新建的粉嶺公路交匯處，並計劃在連接路旁加設往九龍方向的巴士轉乘站，預計在2019年或之前完成。運輸署會與專營巴士公司商討安排合適的路線使用該轉乘站；



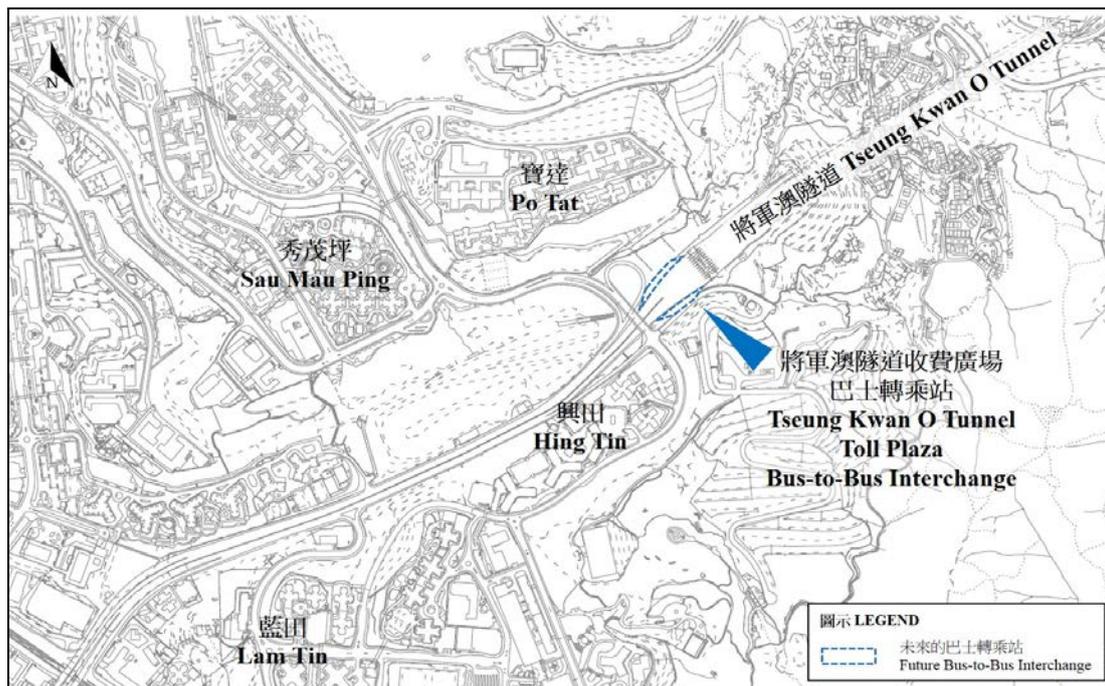
粉嶺公路巴士轉乘站

- (b) 將軍澳-藍田隧道藍田出入口巴士轉乘站：政府正興建將軍澳-藍田隧道，並計劃在藍田隧道出入口近東區海底隧道行政大樓旁加設巴士轉乘站，巴士轉乘站將會有行人天橋連接東區海底隧道收費廣場巴士站，方便乘客來往將軍澳以及九龍東和港島東。工程預計2021年完成。運輸署會與專營巴士公司商討安排合適的路線使用該轉乘站；



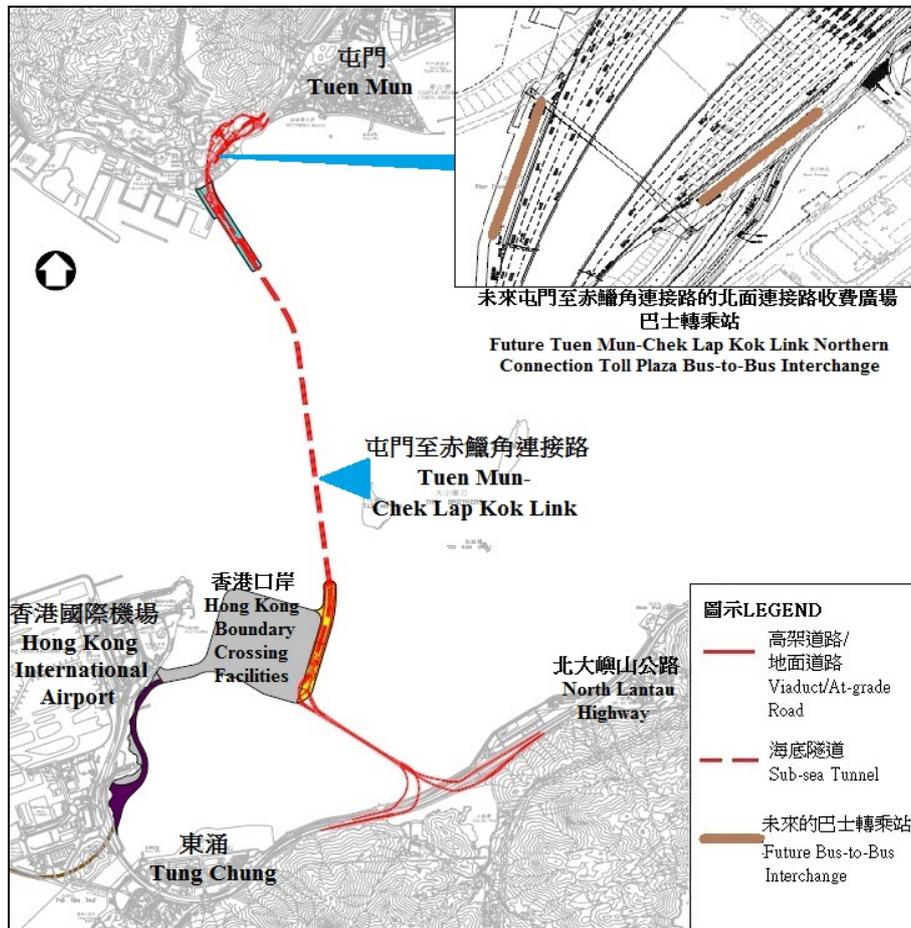
將軍澳-藍田隧道藍田出入口巴士轉乘站

- (c) 將軍澳隧道收費廣場巴士轉乘站：政府已計劃在將軍澳隧道收費廣場加設巴士轉乘站，方便乘客來往九龍東以及將軍澳的同時，亦可照顧秀茂坪、寶達及興田區居民對巴士服務的需求。工程預計2020年完成。運輸署會與專營巴士公司商討安排合適的路線使用該轉乘站；及



將軍澳隧道收費廣場巴士轉乘站

- (d) 屯門至赤鱗角連接路的北面連接路收費廣場巴士轉乘站：政府正興建連接新界西北、北大嶼山、港珠澳大橋香港口岸和赤鱗角香港國際機場的屯門至赤鱗角連接路，並計劃在其北面連接路收費廣場加設巴士轉乘站，方便乘客來往屯門、元朗以及大嶼山（包括機場和東涌）。工程預計在2020年完成。運輸署會與專營巴士公司商討安排合適的路線使用該轉乘站。

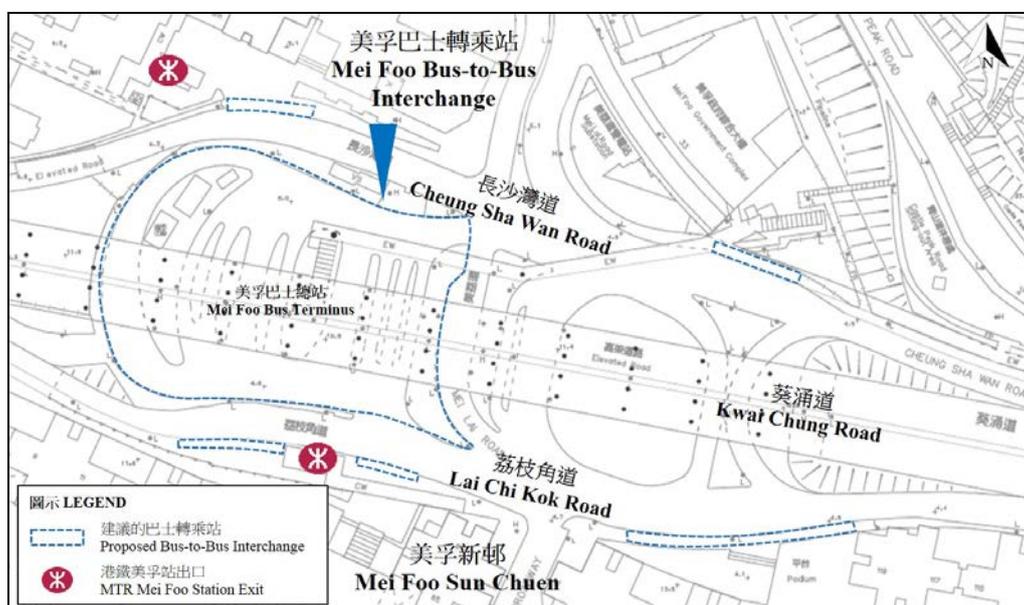


屯門至赤鱗角連接路的北面連接路收費廣場巴士轉乘站

4.8 至於已發展的市區，由於行人路及行車的路面往往較為狹窄、行人及車輛流量較高，設置類似屯門公路般的大型巴士轉乘站並不容易。顧問探討了在市區已發展的地方設立巴士轉乘站或改善現有巴士站供乘客轉乘之用：

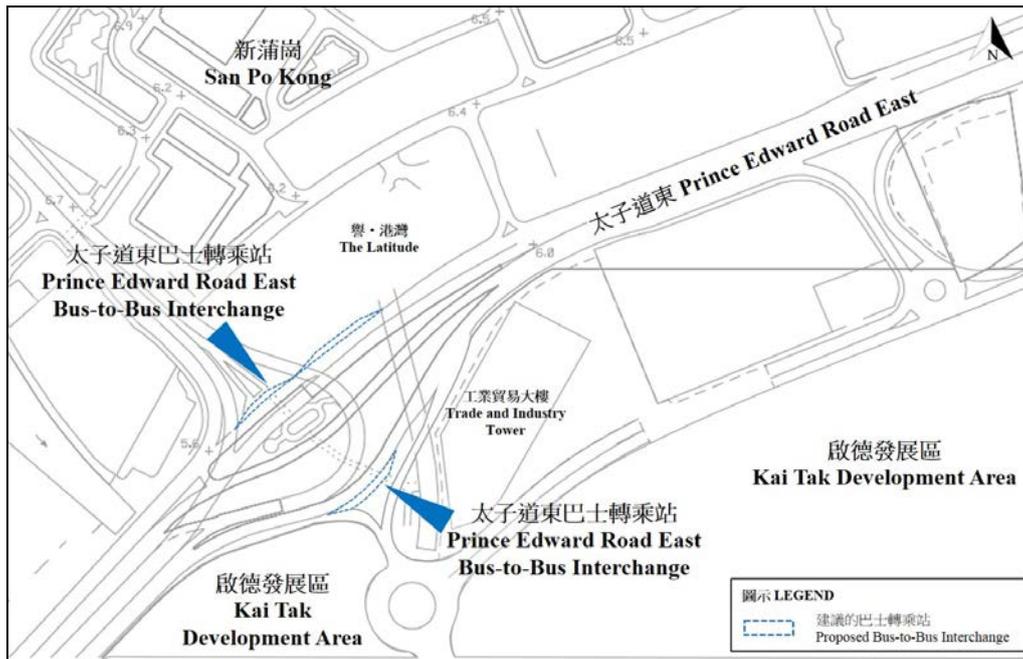
- (a) 美孚巴士總站及毗鄰的巴士站：建議現時美孚巴士總站以及毗鄰的巴士站提升為巴士轉乘站。現時，美孚巴士總站供11條巴士路線使用，另外有34條巴士路線途經毗鄰的巴士站，每日約有58 000人次使用。這些路線主要來往美孚及新界西、新界東、九龍西、將軍澳以及港島東。除了巴士網絡外，美孚連接港鐵荃灣綫及西鐵綫，美孚巴士總站附近亦有專線小巴提供區內的接駁服務。提升為巴士轉乘站後，可配合推行更多的轉乘組合及票價優

惠，有助進一步發揮美孚作為公共交通樞紐的作用，加強連接新界西北至九龍中、九龍西以及九龍東，並提升不同公共交通服務之間的連接性和優勢互補。與此同時，政府亦鼓勵巴士公司提升巴士轉乘站的設施。為方便乘客轉乘及改善乘客的候車環境，構思中的改善項目包括重新設計美孚巴士總站的巴士停泊位，以提供更多的巴士停泊區及擴闊乘客等候位置、設置巴士到站時間顯示屏，以及提供大型巴士路線資料圖及座椅等設施。基於美孚巴士總站以及毗鄰的巴士站相當繁忙，加上受地理環境所限，改善工程的技術可行性，以及施工期間的臨時交通安排等方面須作進一步研究。研究會即將展開，預計需時約一至兩年。若改善工程能落實，政府亦會與專營巴士公司探討提供更多的轉乘組合及票價優惠的可行性。過程中亦會充分諮詢各持份者；及



美孚巴士總站及毗鄰的巴士站

- (b) 太子道東巴士站：建議改善現時在新蒲崗太子道東東行及西行譽港灣對出的巴士站。現時，太子道東共有36條途經上述的巴士站，每日大約有17 000人次使用。這些路線主要來往新蒲崗太子道東與機場／大嶼山、青衣、沙田／馬鞍山、九龍中、九龍西、將軍澳以及香港島。政府將與巴士公司磋商，鼓勵巴士公司提升巴士站的設施，如增加巴士站上蓋、巴士到站時間顯示屏、設置座椅等的可行性。政府亦會與專營巴士公司探討提供更多合適的轉乘組合及票價優惠的可行性，以加強連接九龍東、九龍西以及未來啟德的發展區。待新鐵路沙田至中環綫通車後，此巴士轉乘站亦能加強在未來啟德的發展區不同公共交通服務之間的連接性和優勢互補，令乘客有更便捷的服務。過程中亦會充分諮詢各持份者。



太子道東巴士站

4.9 政府會繼續物色其他合適的地點設置巴士轉乘站。

(iii) 巴士優先

4.10 路面的公共交通服務班次易因交通擠塞影響穩定性。在公共交通為本的政策下，巴士在切實可能的情况可優先使用道路。現時香港各主要幹道，在情况許可下，均設有不同的巴士優先使用設施。這些設施包括：

- (a) 巴士專線；
- (b) 巴士專用轉線位；
- (c) 禁止上落客區設立巴士站；及
- (d) 改動路口設計和調整路口燈號控制。

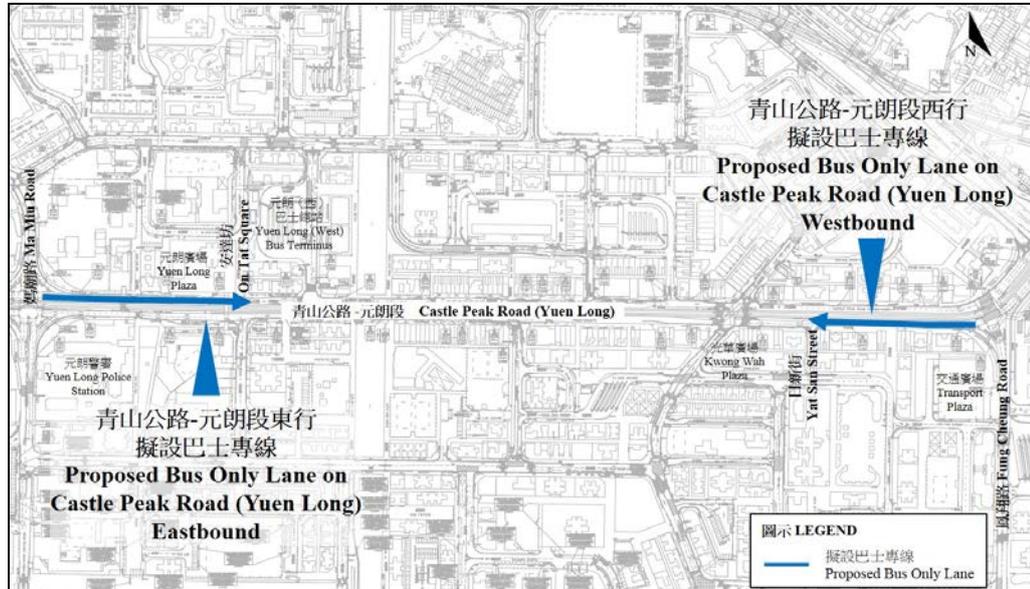
這些巴士優先使用道路設施中以巴士專線最為普遍。目前，全港共設有超過25公里的巴士專線和14個巴士專用入口。

4.11 值得注意的是，實施巴士優先使用道路設施時，同一路段供其他車輛使用的行車線會因而減少，故其他車輛的行車速度或會減慢。當規劃巴士優先使用道路設施時，政府會小心評估設施對巴士服務的整體效益、交通流量的影響，以及對其他道路使用者的影響等因素。

4.12 按上述原則，顧問已探討在多個地點推出新的巴士專線的可行性，初步建議如下：

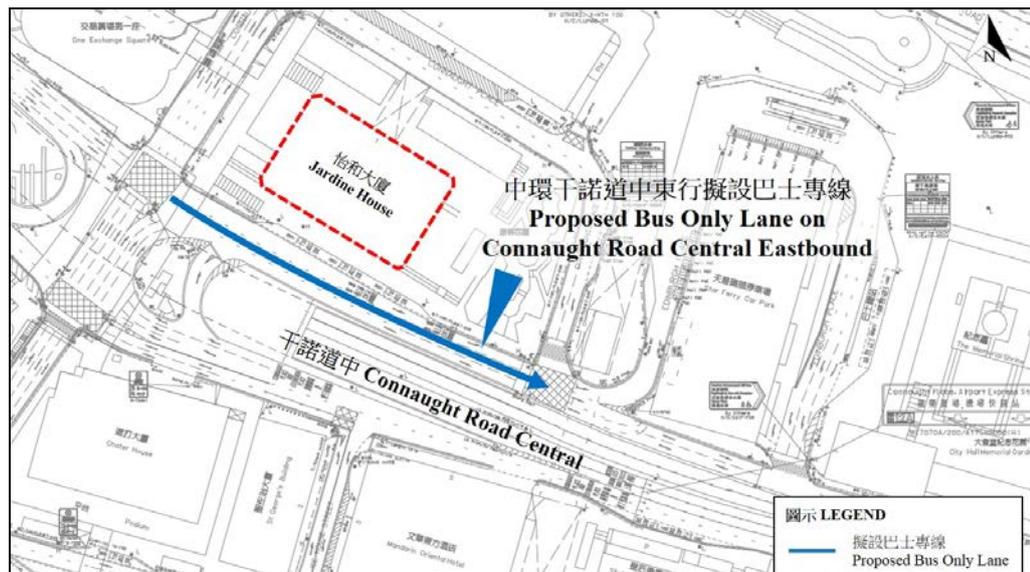
- (a) 在元朗大馬路西行（即青山公路元朗段西行介乎鳳翔路與日新街一段）及東行（即青山公路元朗段東行介乎媽

廟路與元朗廣場安達坊的一段)設立巴士專線,供專營巴士於上午及下午繁忙時間¹⁵使用。現時,該段元朗大馬路西行及東行的路段分別有23條及21條巴士線於日間途經。由於現時這些路段已劃為上午7時至午夜12時限制區,除專營巴士及獲發許可證者外,所有車輛一律禁止上落客貨。顧問初步評估建議對路面交通應影響不大。



元朗大馬路東行及西行擬設巴士專線

- (b) 在中環干諾道中東行怡和大廈對出一段設立一條巴士專線,供專營巴士於上午7時至下午8時使用。現時,共有76條巴士線途經此路段。顧問初步評估此建議對路面交通應影響不大。



在中環干諾道中東行怡和大廈對出擬設巴士專線

¹⁵ 初步建議元朗大馬路西行的巴士專線的實施時間由上午 8 時至 10 時以及由下午 5 時至 7 時 30 分,而元朗大馬路東行的巴士專線的實施時間則由上午 7 時至 9 時以及由下午 5 時至 7 時。

- (c) 延長現時在大圍車公廟路西行介乎翠田街與紅梅谷路的一段、紅梅谷路南行介乎車公廟路與獅子山隧道公路的一段，以及獅子山隧道公路西行介乎紅梅谷路與獅子山隧道收費廣場的一段巴士專線的實施時間，由原來的上午7時至10時及下午4時至7時延長至上午7時至下午7時。現時，共有14條巴士線途經車公廟路至紅梅谷路的路段，以及32條巴士線途經沿獅子山隧道公路至獅子山隧道收費廣場的路段。顧問初步認為在上午10時至下午4時非繁忙時間延長巴士專線，有助縮短巴士行車時間及提升行車速度。現時該路段已在繁忙時間設置巴士專線。顧問初步評估此建議對路面交通應影響不大。



大圍車公廟路、紅梅谷路與獅子山隧道公路擬延長實施時間的巴士專線

運輸署會就以上建議，根據實際交通情況準確評估長遠交通流量的變化以確定各建議的整體效率，並進一步研究施行細節，預計需時一至兩年完成。實施前亦會按既定程序諮詢持份者。若得到地區支持，將盡快落實。

(b) 乘客配套設施

4.13 為了進一步提升專營巴士服務，政府致力提供更完善且與時並進的配套設施，以營造一個方便和舒適的候車環境。就此，政府2016

年宣布推出新措施，預留了約8,800萬元，資助專營巴士公司加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅，方便候車乘客，詳情請見下文第十一章關於「無障礙公共交通服務」。與此同時，我們將推行試點項目，改善現有有蓋公共運輸交匯處的外觀及設施。試點會在有蓋公共運輸交匯處推行，改善範圍包括增設無線上網服務、洗手間、乘客資訊版、座椅、翻新外觀，以及加強照明等。運輸署及建築署正在物色兩個試點項目的地點及制定改善工程的具體安排，並會在諮詢區議會後施行。待試點項目完成後，我們會視乎試驗結果，考慮在其他地點進行翻新工程，並研究在政府日後新建的同類項目採用新標準。

4.14 此外，在新專營權下，九巴將每年為約500輛巴士配備Wi-Fi服務，並逐步在2020年底前將配備Wi-Fi服務的巴士增至約2 000輛（約佔九巴旗下車隊半數巴士），供乘客免費使用。為善用該等車廂內配備免費Wi-Fi服務的巴士，九巴將靈活調配該批巴士，主力服務車程較長或乘客量較高的路線。九巴亦會推行試驗項目，利用合適科技向車廂下層乘客提供上層空座的實時資訊，減少乘客在上下層間不必要的上落。如試驗結果理想，九巴車隊會逐步採用。

4.15 隨著這些配套設施獲改善，專營巴士的乘客將可享有更佳的候車及乘車環境。政府會繼續與專營巴士公司合作，早日落實各項提升配套設施的工程及計劃。

(c) 多元服務

4.16 在不影響現有專營服務效率的前提下，專營巴士公司可積極發揮優勢，開拓更多元服務，配合社區的不同需求。

4.17 專營巴士服務相對其他路面公共交通服務有其獨特優勢。首先，營辦商可按實際情況，以不同車長車種、不同載客量的巴士行駛合適路線，控制成本效益；第二，專營巴士車廂較寬敞，可提供不同的特別設施（如停泊輪椅的位置），或為乘客提供更寬敞的空間；第三，專營巴士在無障礙設施方面相對成熟。這些優勢若加以發揮，可開拓更多元服務。

4.18 專營巴士公司可嘗試循三方面開拓新服務：（一）開辦長途巴士新型服務；（二）調配中型單層巴士為密度較低但有增長潛力的住宅地區提供穿梭服務；以及（三）配備更多無障礙設施的低地台巴士營運醫院線，或開辦新的社區醫院線（即「H」線）。關於低地台巴士及醫院線方面，我們將於下文第十一章關於「無障礙公共交通服務」部分詳述，現就長途巴士新型服務及中型單層巴士服務作說明。

(i) 長途巴士新型服務

4.19 顧問公司曾就長途專營巴士新型服務收集乘客意見，發現乘客普遍認為新服務應具備三個特點，第一是旅程較舒適（如座位較寬敞，

不設企位），第二是服務較快捷（如停站較少及取道快速公路），第三是車廂內配備更多設施（如無線上網服務及充電裝置等）。從實際角度考慮，新服務較適合在長途路線開辦，尤其是在繁忙時段。

4.20 事實上，隨著九巴在新專營權下承諾在2020年底前為約2 000輛巴士（即約半數旗下巴士）提供免費無線上網服務，一般長途路線巴士已可提供更佳的服务。個別營辦商亦有在早上繁忙時段開設停站極少並使用快速公路的特快直達路線，如九巴T270號及T277號路線（由北區往九龍）及新巴的88X號路線（由小西灣／柴灣往中西區）。這些服務改善措施某程度上已可滿足乘客對新服務的要求。雖然如此，我們仍鼓勵專營巴士公司考慮繁忙時段推出長途路線新型服務，並可先以試驗形式開辦。新服務是回應部分乘客的訴求，特色可以是加寬座位、不設企位、停站較少，以及車廂配備更全面。細節（包括路線及收費）待定。營辦商可按商業原則及市場需求提出具體方案。

4.21 長途巴士新型服務的定位旨在為乘客提供更多元的選擇。營辦商即使推出長途巴士新型服務，現有服務不會因而減少。與此同時，新服務亦屬專營權下提供的服務，其日常運作與一般路線同樣受運輸署根據《公共巴士服務條例》及專營權條件監管。

4.22 如營辦商所開辦的新服務會因為加闊座位或不設企位等原因而減少載客量，其所運載每名乘客的成本將會較現時服務的成本高。以現有雙層巴士為例，座位約佔七成，企位則約佔三成。如新服務的巴士車廂不設企位，座位的空間亦較寬敞，每輛巴士的載客量可能減少三至四成，而運載每名乘客的成本則較一般服務高五至七成不等。根據顧問早前進行的意見調查顯示，近六成半的受訪者認為新服務的收費較現時一般服務高為合理。這些受訪者當中，接近一半表示如新服務的收費不高於現時一般服務三成，會考慮使用新服務；同時有超過四成的受訪者表示如新服務的收費較現時一般服務高六成至一倍，仍會考慮使用新服務。營辦商須審慎規劃服務，政府則會考慮在釐定票價方面提供適切空間，確保服務在財務上可行而市場亦能接受。

(ii) 中型單層巴士服務

4.23 目前，專營巴士公司的車隊中，九成屬雙層巴士，一成屬單層巴士。巴士的營運成本中，不論單層或雙層巴士，薪酬開支均佔約一半，其他營運及保養維修的開支兩類巴士亦相差不遠。因此營辦商普遍傾向以大型巴士營運，以達致最佳的成本效益。然而，我們有需要尋求新服務模式，照顧人口暫未足以支持巴士服務由大型巴士提供但有增長潛力的地區的需要。就此，政府將與專營巴士公司研究引入中型單層巴士（即車身較短而載客量相對較低，但仍配備無障礙設施的巴士型號）的可行性，以試驗形式在乘客量未足以支持利用大型巴士的地區提供服務。試驗計劃的初步構思是在新界個別目前屬人口密度較低但有增長潛力的地區施行，提供來往交通樞紐（例如主要巴士轉乘地點）的短途穿梭服務。政府會與專營巴士公司研究可行性及包括施行時間在內的細節安排。

4.24 不過，引入此新巴士服務時須小心評估使用中型單層巴士的成本效益，要確保財務上持續可行。若使用中型單層巴士的路線其後乘客量有所增加，則可考慮恢復利用大型巴士提供服務，以達至較理想的成本效益。

(d) 票價調整機制

(i) 目前安排

4.25 專營巴士「票價調整安排」是政府多年來用以處理專營巴士公司申請加價的機制。收到申請，政府會參考該安排下所設的一系列因素決定是否需要調整票價以及調整的幅度。這些因素為：

- (a) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到合理的回報；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力；
- (e) 服務的質與量；及
- (f) 票價調整幅度方程式的運算結果。方程式為（ $0.5 \times$ 運輸業名義工資指數變動）+（ $0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動）－（ $0.5 \times$ 生產力增幅）。在上一次的檢討中，生產力增幅設定為零。

4.26 票價調整幅度方程式（上文第4.25段(f)項）的結果不會自動成為票價調整的結果。以上的6項因素會獲全面及充分的綜合考慮。此外，政府會持續每季監察票價調整安排中的方程式的運算結果，如運算結果達-2%，便會主動按「票價調整安排」的6項因素檢討票價。

4.27 「票價調整安排」另設乘客回饋安排。當營辦商的固定資產平均淨值回報率達到9.7%或以上的指標時，營辦商便須將較指標所得為高的利潤透過票價優惠與乘客對分。對分安排運作良好，乘客亦因而受益。營辦商因包括油價下調在內的原因所得的利潤亦可通過此安排令乘客受惠。換言之，若出現油價大幅下跌並因而觸及與乘客對分的利潤指標時，乘客是會受惠於油價下跌的¹⁶。九巴在2016年推出為期88天的即日回程八折票價優惠及2017年第2季推出為期兩個月的每程票價九五折優惠，即為近期的一個實例。

¹⁶ 現行機制已可讓乘客透過以票價優惠的方式，分享油價下跌所節省的開支。事實上，即使國際油價在近年處於相對平穩的較低水平，燃油開支只佔專營巴士公司在2016年整體營運開支約11%，影響有限。相較之下，員工開支佔整體營運成本約五成，過去數年專營巴士公司亦有改善員工薪酬及福利。專營巴士公司在其餘方面（如維修及折舊）的營運開支亦在通漲環境下持續上升。

4.28 上述現行機制經諮詢立法會後自2006年起實施，並曾因應在2009年檢討結果作出微調¹⁷。現行的「票價調整安排」基本上可在巴士服務的有效運作和市民的負擔能力和接受程度之間取得平衡，故無須作出重大改變。

4.29 就此，政府對「票價調整安排」作了檢視。初步結果顯示，機制應予保留，惟所用數據可從主要兩方面作更新：

- (a) 生產力增幅數值¹⁸：現行的票價調整方程式會考慮專營巴士公司的生產力增幅。現行生產力增幅設定為零，這是2009年根據專營巴士公司當時生產力變化的檢討結果。顧問建議參考專營巴士公司的營運資料及統計數據，更新生產力增幅的數值。據初步資料顯示，生產力增幅數值有望由上次檢討時的負數回復為正數，有助減輕日後若專營巴士公司申請加價時，根據方程式運算得出可予支持的票價加幅幅度¹⁹。
- (b) 乘客回饋安排：正如上文所述，營辦商的固定資產平均淨值回報率當達到9.7%的指標或更高的水平時，便須將較指標所得為高的利潤透過票價優惠與乘客對分。這指標乃2009年²⁰按照當時對整體經濟及投資環境的過往表現分析及將來展望而設定。顧問建議9.7%的指標水平按最新近的整體經濟及投資環境的變化應稍稍下調。

4.30 政府已就初步檢視的結果連同上述兩項數據更新的詳情和專營巴士公司展開商討。商討的結果會公布，經行政長官會同行政會議通過後預計可於2018年上半年內施行。

(e) 票價優惠

4.31 本港的專營巴士服務由私人營辦商按商業原則提供，基本上不獲政府資助。政府一貫鼓勵營辦商盡量提供更多票價優惠，但營辦商提供票價優惠須避免構成票價壓力，反過來影響基本票價。截至2016年底，各專營巴士公司合共提供超過700項票價優惠，包括在超過400條路線（約所有路線七成）設分段收費，以及提供約400項轉乘優惠，

¹⁷ 當時因應方程式中「生產力因素」的計算結果為負值，因此該數值應定為零，直至下次檢討。

¹⁸ 在專營巴士「票價調整安排」下，生產力是以巴士行業的票價及非票價收益總額與總營運成本的比例作計算。計算以10年的數據為依據。

¹⁹ 方程式所得出的加幅只作參考之用，票價不會因方程式結果而自動相應調整，票價的調整仍須經行政長官會同行政會議在參考了「票價調整安排」下的6項因素後才決定（詳情見上文第4.25段）。

²⁰ 2006年開始採用這個供實施乘客回饋安排的回報指標率（即9.7%）。

而使用巴士轉乘優惠的受惠乘客人次數目每日平均約17萬人次，涉及優惠金額每年達3.9億元。

4.32 過去5年，政府已經先後批出6個為期10年的新專營權，而營辦商亦引入了不少新模式的票價優惠，積極回應公眾訴求，令更多乘客受惠。當中，城巴（專營權二）及龍運雖屬兩個不同集團的專營權，但自2013年起首度合作，為旗下獨營路線推出跨集團的轉乘優惠。這是一個重要里程碑，完善了來往機場及北大嶼山巴士網絡的轉乘安排。嶼巴在2017年3月展開的新專營權首次為經常乘搭南大嶼山路線的乘客提供「三十程送一程／四十程送兩程」優惠。九巴隨著新專營權2017年7月生效會推出全日制學生長途路線票價優惠計劃，並聯同香港電車有限公司提供轉乘優惠，令乘搭九巴獨營過海路線的乘客可在港島區免費轉乘電車。

4.33 我們會密切注視各種優惠的使用情況，並會適時作出檢討。我們同時鼓勵專營巴士公司推出覆蓋面廣、優惠實在及不需透過增加整體票價而由其他乘客補貼的月票計劃。

第五章 輕鐵的長遠發展

5.1 輕鐵1988年通車，網絡當時由6條路綫及70輛輕鐵車輛組成，繁忙時段約43輛車輛行走，服務屯門及元朗區。營運初年每日乘客量平均約15萬人次。1993年，隨著天水圍新市鎮發展，輕鐵網絡伸延至天水圍，路綫增加至9條，車輛數目亦增加至100輛，繁忙時段約88輛車輛行走。兩鐵2007年12月合併後，輕鐵交由港鐵公司營運。2008年每日乘客量平均約37萬6千人次，2016年增加至約49萬人次，提供共12條路綫，為元朗及屯門區內重要路面軌道交通工具，亦接駁西鐵綫。基於下文第5.28段的理由，輕鐵這角色定位將予以維持，並通過本章列舉的各項措施得到強化。

5.2 輕鐵系統的可載客量由多項因素決定，包括網絡的覆蓋範圍、輕鐵車輛數目、車廂佈局及設計、班次、單卡和雙卡車輛的調派、車站月台設計等。此外，由於輕鐵於路面行駛，採用開放式設計，須與其他道路使用者共用部分路面，故此共用路段的交匯處交通會影響輕鐵車輛可行駛的數目，因而對輕鐵可載客量亦有所影響。根據港鐵公司於2016年的實地考察所得，輕鐵整體載客率約為八成²¹，大部分乘客於繁忙時段均可登上首班到站輕鐵，情況詳見附件三。

5.3 一如港鐵其他鐵路綫，輕鐵各綫最高載客率主要出現在早上約一個小時內（不同輕鐵綫最繁忙的一小時稍有不同，通常於上午7時15分至8時15分左右）。港鐵公司一直密切留意輕鐵整體服務需求、乘客的乘車模式及各輕鐵路綫的載客率，致力作出相應措施提升輕鐵可載客量。目前，於平日早上繁忙時段平均有133輛²²輕鐵車輛投入服務。

5.4 港鐵公司提升輕鐵可載客量的措施包括：加密班次、改善車廂佈局設計、加強月台管理、加插短途特別班次及增加雙卡車輛等。詳情見附件四。

5.5 政府聯同港鐵公司就輕鐵的長遠發展問題進行了一次有系統的檢視，涉及的課題包括：

²¹ 由於一個輕鐵車站可能有多條路綫途經，港鐵公司難以確定乘客在購買車票或使用八達通繳付車費後登上哪一條路綫的輕鐵車輛，因此無法通過乘客出入車站的紀錄，評估個別輕鐵綫的載客率。港鐵公司採用實地考察的方式評估輕鐵的載客率，職員會於早上繁忙時段最繁忙一小時期間，於車站月台觀察及評估途經的輕鐵車輛車廂內剩餘的空間，並綜合一小時內所得紀錄，以評估個別輕鐵綫的載客率。2016年，12條輕鐵綫的載客率介乎69%至96%之間，平均約為80%。

²² 輕鐵車隊現時有140輛車輛，每日繁忙時段平均有133輛投入服務，另外7輛於輕鐵車廠輪流作日常維修保養。另有兩輛輕鐵車輛於意外中嚴重損毀，已經報銷。

- (a) 輕鐵按原有設計提升可載客量的可行性；
- (b) 為現有輕鐵系統作出提升而增加可載客量的可行性；
- (c) 新界西北長遠對公共交通服務的需求；以及
- (d) 包括輕鐵在內的各公共交通服務在滿足這需求時應當及可以發揮的作用。

5.6 經研究後，政府及港鐵公司認為可採納下列的短、中、長期措施，提升輕鐵的可載客量，滿足新界西北的交通需求：

短期措施

- (a) 購置10輛額外輕鐵車輛；
- (b) 重組部分輕鐵路綫；及
- (c) 調整繁忙路口的交通燈號。

中期措施

- (d) 研究改善繁忙路口設計。

長遠措施

- (e) 改善輕鐵元朗大馬路段長遠的運作模式；及
- (f) 長遠研究興建新重鐵連接新界西北及市區的可行性。

按原有設計提升可載客量的可行性

(a) 10輛新增輕鐵車輛

5.7 為擴充現有輕鐵車隊，港鐵公司已於2016年7月批出合約，購買40輛新輕鐵車輛，其中30輛用以更換由1992年服務至今的第二期輕鐵列車，其餘10輛則用作擴充車隊。預計由2019年至2023年之間，10輛額外增購的輕鐵可陸續付運。

5.8 在可行情況下，增購的輕鐵車輛會盡量用作增加雙卡車輛行駛，以提升可載客量。然而，以現時的路面情況及容量而言，輕鐵系統途經的個別路口的使用率已十分高，輕鐵於早上繁忙時間加車的空間已經不多。因此，在考慮於個別輕鐵綫增加額外雙卡輕鐵車輛前，須採取措施提升現有服務的營運效率，提升空間以容納及有效調配此10輛新增輕鐵²³。

(b) 輕鐵路綫重組

5.9 現時，有3條輕鐵綫跨區來往元朗及屯門，包括610、614及615綫。此3條輕鐵綫於元朗區內的走綫完全重疊，均途經繁忙的元朗大馬

²³ 輕鐵系統不是可以無限量容納新增車輛。太多輕鐵車輛反而會互相阻塞，令行車速度減慢，即使再加車亦不能令可載客量提升，甚至反會下降。事實上，由於路面交通繁忙及輕鐵車輛數目增加，輕鐵平均車速在過去8年內已下降了6%。

路（即青山公路元朗段）及沿路3個較繁忙路口²⁴。3條輕鐵綫的班次分別為5至9、10至17及10至18分鐘一班，於早上繁忙時間合共有27輛輕鐵車輛行駛（包括25輛單卡及兩輛雙卡車輛行駛，即合共29卡）。

5.10 由於元朗大馬路的交通非常繁忙，除了輕鐵車輛外，其他道路使用者亦甚多，不時出現擠塞情況，尤以上述較繁忙路口為甚。輕鐵車輛不時需要慢駛及於路口交通燈前等候。由於610、614及615綫均須途經元朗大馬路，加上來往元朗及天水圍的761P綫亦須行經元朗大馬路，所以繁忙時間有大量輕鐵車輛駛經元朗大馬路。由於這些輕鐵綫的班次有所不同，因此不時會出現有多於一輛輕鐵車輛緊接行駛或同時抵站的情況，班次並非平均分配，未能發揮最高的營運效率，並會影響輕鐵車輛的行駛速度以至可載客量。根據港鐵公司資料，輕鐵車輛於元朗大馬路由水邊圍站至元朗站的平均行駛車速為每小時約15公里，遠比兆康站至水邊圍站平均車速25公里低。在此情況下，即使港鐵公司調配更多輕鐵車輛行駛這些輕鐵綫，亦只會加劇輕鐵擠塞的情況，令車輛未能按時到站，未能發揮增加可載客量的功效。

5.11 另一方面，614與614P綫、及615與615P綫在屯門區內的走綫均完全重疊。乘客於屯門區內其實可以乘搭614P及615P綫前往任何一個614及615綫覆蓋的車站。

5.12 政府要求港鐵公司提出可行方法，解決上述路線重疊問題，改善輕鐵車輛於繁忙時間的調配，提升輕鐵的營運效率，以及提升加車空間，按原有設計提升可載客量。經仔細研究輕鐵的營運情況及輕鐵作為接駁西鐵綫的主要交通工具後，港鐵公司提出以下路線重組方案供諮詢社區之用：

- (i) 取消614及615綫，保留610綫作為來往元朗及屯門的跨區綫；
- (ii) 引入新輕鐵綫610P，沿現時614及615綫於元朗區內的走綫，來往輕鐵兆康站及元朗總站；及
- (iii) 調配更多輕鐵車輛行走614P及615P綫，以加密班次，加強與西鐵綫車站的接駁（包括屯門及兆康站）。

上述三項措施為一個合併重組方案，三者互相關連，不能單獨施行，詳情見附件五。

5.13 政府及港鐵公司會於短期內就上述路線重組方案諮詢元朗區議會及屯門區議會轄下交通及運輸委員會。而因應輕鐵路綫重組方案的討論，政府會考慮是否需要一併檢視服務新界西北地區的路面公共交通（包括港鐵接駁巴士²⁵、專營巴士及專線小巴）。

²⁴ 包括(1)谷亭街／大棠路／青山公路元朗段交界、(2)鳳翔路／青山公路元朗段交界及(3)安樂路／青山公路元朗段交界。

²⁵ 港鐵提供接駁巴士服務，穿梭多個西鐵及輕鐵車站，為使用鐵路服務的乘客提供便利，每日載客量超過13萬。輕鐵乘客使用八達通可享用免費接駁巴士服務來往多個屋苑與西鐵及輕鐵車站。

(c) 繁忙路口交通燈號

5.14 輕鐵於路口享優先過路權。當輕鐵車輛即將到達路口時，會自動傳送訊號至路口的交通燈系統，交通燈系統會在短時間內轉為白燈（即指示輕鐵可通過的燈號），其他道路使用者的交通燈則會轉為紅燈，讓輕鐵車輛盡快通過。當經過一定的時間後，輕鐵車輛的白燈會轉為紅燈，以讓其他道路使用者通過路口，若輕鐵車輛於此時抵達路口，需等候下一次白燈才能通過。

5.15 現時，輕鐵網絡合共有11個繁忙路口（見附件六）。運輸署及港鐵公司檢視了這些繁忙路口的交通燈安排，研究能否作出改良，令輕鐵的優先過路權能充分發揮作用，增加輕鐵營運效率。結論是可改善3個路口的交通燈安排：（一）天水圍天河路／天耀路路口的改善工作已完成；（二）天瑞路／天榮路交界（近天水圍醫院）的燈號控制可改善；及（三）天福路／天耀路／屏廈路交界的燈號控制可改善。

5.16 現時，有5條輕鐵綫途經上述3個路口，包括705、706、751P、761P及751綫。在作出上述調整後，這些輕鐵綫的行車時間將會稍為縮短，輕鐵車輛能更準時到達車站。同時，在縮短行車時間的情況下，將能提供空間讓港鐵公司按營運需要加插短途特別班次，以增加可載客量。調整工作涉及硬件（交通燈系統組件）及軟件（系統控制）的改動，預計最快可於2018年完成調整工作。

5.17 至於其他繁忙路口，運輸署經研究後認為現行安排已能發揮輕鐵的優先過路權，同時預留足夠時間供其他道路使用者通過路口。事實上，在各個繁忙路口，除輕鐵外，亦有大量其他道路使用者，包括其他公共交通工具及行人。若大幅增加讓輕鐵通過路口的時間，必然會影響其他道路使用者。因此，**調整交通燈號只適用於個別路口**。

提升輕鐵系統增加可載客量的可行性

(d) 優化個別較繁忙路口的設計

5.18 輕鐵與其他道路使用者共用部分路面，並不如重鐵般全線以專軌行駛，因而限制了輕鐵系統可運行的輕鐵車輛數目以至可載客量。有論者指出，只有透過將輕鐵路軌與其他道路使用者分隔，才能解決此問題。理論上，可考慮的方向包括：

- (i) 將輕鐵路軌架空或設於地底；或
- (ii) 將馬路／行人路架空或設於地底。

5.19 經評估後，發現要將現有輕鐵路軌或馬路／行人路架空或設於地底，在技術及實際運作層面上並不可行，主要原因包括：

- (i) 輕鐵網絡現時覆蓋的地區，均已發展成熟，沿綫（例如元朗大馬路）有大量建築物或其他結構（例如西鐵綫的車站及路軌），有個別輕鐵路軌或車站甚至與其他建築物結合，故不可能在不影響這些建築物的結構下大幅改動輕鐵路軌或馬路／行人路的結構；
- (ii) 要大幅改動輕鐵路軌或馬路／行人路的結構，難免要封閉所涉路段一段長時間以進行工程，以現時各個繁忙路段的交通流量而言，此舉並不可行；及
- (iii) 不論架空輕鐵路軌或是馬路／行人路，均需建造大量支柱或設施以承托架空結構，這些支柱及設施同樣會佔用路面空間，而佔用情況更屬永久；而若採用將輕鐵路軌或是馬路／行人路設於地底（即隧道）方案，所面對的問題將更複雜，包括地質是否容許建造隧道、是否有足夠空間建造由路面至地底的通道、地底下各樣的公共設施（例如大型渠道）會否受影響等。

5.20 政府及港鐵公司也檢視了將部分輕鐵系統與馬路／行人路分隔是否可行。為此，政府及港鐵公司就上文第5.15段提及的11個繁忙路口作評估。初步評估結果發現，5個在技術上難以做到將輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，而餘下的6個則須進一步探索才能決定分隔的工程技術上是否可行，詳情見附件七。但無論如何，政府會作深入的技術可行性研究，探索能否克服這些技術限制，以決定11個繁忙路口當中最終多少個能作出分隔工程。

5.21 須指出的是，個別分隔工程是否可行不純屬分隔工程本身技術上的問題，而是同時涉及清拆現有結構及建造新結構的問題。故此，工程需分階段進行；而每次的施工範圍有限，因此需時甚長，由規劃至完工可能需時5至10年或更長時間，而且費用高昂。同時，由於涉及改動現有道路或路軌的結構，在工程期間，輕鐵或須改道甚至須暫停某些路段的列車服務，行車道亦或同樣須改道。

5.22 若11個路口全數或部分最終能實現輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，則所涉及的輕鐵綫的行車時間將縮短，班次因而可以加密。

5.23 運輸及房屋局會爭取資源於2018年展開此詳細可行性研究，研究約需時兩年。

(e) 元朗大馬路輕鐵運作模式

5.24 元朗大馬路的交通流量非常繁忙，不論輕鐵、車輛及行人俱多，經常出現擠塞情況，影響了輕鐵營運乃至整體交通的效率。政府打算聯同港鐵公司研究改善元朗大馬路長遠的運作模式，考慮將目前行經該路段的兩條輕鐵路軌當中的一條改道，令輕鐵入元朗方向變成

沿水邊圍路、宏達路及朗業街連接元朗總站，而目前由元朗總站開出途經元朗大馬路的走綫則維持不變。

5.25 上述方案應有助增加輕鐵營運效益、擴大輕鐵服務範圍。同時，輕鐵單軌行走元朗大馬路，可增加元朗大馬路的車輛使用路面、擴闊行人路，改善元朗大馬路人、車、輕鐵爭路的情況。運輸及房屋局會爭取資源深入研究整套方案是否可行可取。

5.26 另外，政府正規劃鄰近元朗市中心及天水圍的洪水橋新發展區及元朗南發展區以環保運輸系統作區內主要的公共交通接駁系統，當中會研究與目前的輕鐵網絡連接，而連接的初步概念連同元朗大馬路輕鐵走線改道的概念圖見附件八。必須指明，此連接走線及輕鐵走線改道方案純屬初步意念，是否可行可取有待研究，而即使日後經深入研究後認為值得考慮，確實的走線與現時所提及的概念性走線亦或不盡相同。

新界西北長遠公共交通服務需求及輕鐵角色

5.27 近年，新界西北元朗及屯門兩區的人口不斷上升，由2011年的107萬人，上升至2016年的110萬人。隨著區內新住宅陸續落成，以及兩個規劃中的新發展區（即洪水橋新發展區及元朗南發展區），預計新界西北於2024年的人口將達124萬人。人口不斷增加，居民對區內公共交通服務需求自然會有所上升。政府會及早作出規劃，照顧居民需要。

5.28 現時，連接新界西北及市區的主要交通工具為西鐵綫。在鐵路為公共交通骨幹的政策下，西鐵綫會繼續扮演主要角色。然而，作為重鐵，西鐵綫只能覆蓋元朗及屯門區內的數個主要地點，必需依靠其他公共交通工具接駁。**在新界西北各種公共交通工具服務當中，輕鐵接駁西鐵綫的功能最為明顯、有效。**現時，輕鐵網絡的12條路綫和68個車站覆蓋了元朗及屯門兩區內多個較偏遠地點。作為路面軌道交通工具，輕鐵的可載客量較其他公共交通工具（包括專營巴士）高，一輛單卡輕鐵最高可載200人。此外，輕鐵以電力驅動，並無廢氣排放。自1988年通車以來，乘客量不斷上升。目前，未有其他公共交通工具可於新界西北地區內取代輕鐵的功用。即使將來能物色到其他比輕鐵更好的公共交通系統取代輕鐵，拆除輕鐵及建造新系統也需要一段長時間，施工期間難以安排其他替代公共交通工具為每日約50萬人次提供服務。因此，《公共交通策略研究》的結論是**輕鐵有長期維持營運的價值和需要，繼續為元朗及屯門區內的重要路面軌道交通工具。**政府會聯同港鐵公司仔細研究上文提及各項有助提升輕鐵可載客量及營運效率的措施，盡量紓緩輕鐵系統於繁忙時段的擠迫情況，照顧市民的交通需要。

5.29 然而，若新界西北人口繼續不斷上升，不論是西鐵綫或是輕鐵只會愈來愈擠迫、乘客候車時間亦會延長。因此，更長遠而言，政府

會研究是否需要興建新的重型鐵路直接接駁市區，與西鐵綫及輕鐵並行。運輸及房屋局將配合《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》研究，及早推展跨越2030年的鐵路及主要幹道基建的策略性研究，以制定所須基建的初步佈局。研究會涵蓋大嶼山、新界西北和新界北部等地區所需的運輸基建。

洪水橋新發展區及元朗南發展區的環保公共交通系統²⁶

5.30 正如上文第5.27段提及，政府正為洪水橋新發展區及元朗南發展區進行規劃研究。洪水橋新發展區位處新界西北的策略性位置，總面積約714公頃，與屯門、天水圍和元朗市中心緊密連繫，將成為新界西北的「區域經濟及文娛樞紐」。除了作住宅發展並容納約218 000人（包括新增人口約176 000）外，洪水橋新發展區亦將提供空間作辦公室、零售、酒店及特殊工業等經濟用途，創造約150 000個就業機會。元朗南發展區位於元朗市中心的南面，總面積約223公頃，透過綜合規劃及改善交通連接，元朗南發展區將發展為元朗新市鎮南面的擴展部分，主要用作住宅發展，容納約85 000人（包括新增人口約82 700），同時亦會創造約10 800個就業機會。根據發展局資料，洪水橋新發展區的首批居民預計於2024年開始入住，而元朗南發展區的首批居民亦預計於10年後開始入伙。至於其後具體的人口增長速度，則須視乎區內個別發展項目的規劃及落成時間表，這方面有待發展局日後確定。

5.31 洪水橋新發展區及元朗南發展區的規劃及工程研究已預留土地興建環保運輸服務，而運輸及房屋局亦已確定會以最新型環保交通工具為洪水橋新發展區及元朗南發展區居民提供區內公共交通服務，現正研究最合適的交通工具，目前未有定案。這交通工具可以是路面軌道交通工具（例如輕鐵或新型電車），亦可以是路面非軌道交通工具（例如電動巴士），並具備下列基本條件：

- (a) 提供中型運載力（低於重鐵但比一般路面交通工具為高）；以及
- (b) 方便居民接駁輕鐵出入鄰近的天水圍及元朗市中心，亦須接駁重鐵往返市區。

5.32 運輸及房屋局及運輸署正聯同負責發展洪水橋新發展區及元朗南發展區的發展局及土木工程拓展署以及專家顧問，深入研究可符合上述條件而又最可行可取的環保公交系統方案，預計兩年內會完成研究。視乎研究結果、不同交通工具所需的配套安排以及人口增長速度，在新增人口開始遷入時初期可先以公共巴士提供服務，並在人口急速遞增前適時規劃並落實較高運載力的交通工具（如軌道運輸系統）。

²⁶ 洪水橋新發展區及元朗南發展區環保公共交通系統有別於政府建議於啟德發展區興建的環保連接系統。該環保連接系統擬採用高架單軌鐵路，除交通運輸外可望成為香港其中一處具旅遊特色的地標，為遊人帶來精采的旅遊和觀光體驗。

5.33 政府在深入研究區內環保公交系統接駁西鐵綫及輕鐵時，會決定應採取的走線／路線、車站設計，以及將來的營運者以致營運模式。目標是要確保轉乘安排便利居民出行。就與毗鄰地區連接方面，政府會考慮將此環保公交系統的走線與上文第5.24至5.26段提及輕鐵系統在元朗市中心改道的概念方案，以至其他行人暢達的方案（如使用行人道將元朗南發展區的環保交通工具與元朗大馬路連接）作綜合考慮及規劃。因應研究的結果，政府會適時就規劃的詳情諮詢公眾。

第六章 公共小巴

6.1 公共小巴分為綠色專線小巴（下稱「專線小巴」）和紅色小巴（下稱「紅巴」）兩類。專線小巴提供固定服務，其路線、票價、車輛編配和行車時間表須運輸署批准。現時全港約有530條專線小巴路線²⁷，以約160個路線組合批出及經營。按現行做法，在為專線小巴路線進行遴選時，運輸署會因應不同路線的服務範圍及乘客量等情況，將合適的路線綜合為一個組別供營辦商申請經營，以確保專線小巴服務能切合社區需要，不會因部分路線的投資回報不理想而無人經營。紅巴則沒有規定的路線和行車時間表，並可自行釐定票價。根據現行政策，紅巴的營運範圍須受到一些限制²⁸，公共小巴的數目設有法定上限，一直為4 350輛。2016年，3 254輛（約75%）為專線小巴，其餘為紅巴。

6.2 運輸署按市民對公共交通服務的需求，訂定一些適合專線小巴經營的新路線，並根據地理位置和路線的營運效益等因素，將路線結合為多個路線組合，供營辦商（包括紅巴營辦商）競投申請經營。為鼓勵紅巴轉為專線小巴，自2002年起，凡申請人是新加入專線小巴的業者（即現時的紅巴營辦商），皆可在遴選中獲得較高分數。為進一步鼓勵紅巴營辦商參與競投新專線小巴路線，由2004年起，新加入業界的申請人可取得的額外分數由原來總分10%，調高至15%²⁹。2002年的紅巴數目為1 809輛，2016年數目已減至1 096輛；而專線小巴數目則相應增加了，由2002年的2 541輛，增加至目前的3 254輛。

6.3 隨著鐵路發展，有利公共小巴行業經營的措施應予以維持或改善，以確保公共小巴繼續持續健康發展。這些措施包括：

- (a) 維持公共小巴法定數目上限；
- (b) 增加公共小巴座位數目；
- (c) 引入港鐵與專線小巴轉乘優惠；
- (d) 推行其他改善經營環境措施；以及
- (e) 修訂專線小巴司機的工作時間指引。

(a) 公共小巴法定數目上限

6.4 自1976年起，可獲登記為公共小巴的車輛總數一直限定為4 350輛，該上限以法定方式施行，有效期須不時由立法會藉決議予以延長。過去40年，立法會多次延長公共小巴數目上限的有效期。

²⁷ 包括約 355 條主要路線和約 175 條輔助服務路線。

²⁸ 鑑於香港的交通擠塞問題，以及考慮到鼓勵紅巴轉為專線小巴的目標，因此對紅巴實施營運限制。紅巴可在現時的服務地區營業，但不能行走新市鎮或新的房屋發展區。此外，政府也限制紅色小巴使用快速公路。

²⁹ 在所有評審標準下，滿分是 100 分。

6.5 政府2015年11月完成關於公共小巴數目法定上限的《專題研究》。研究顯示，整體而言，公共小巴的經營成本基本上隨通脹上升，加上近年勞工市場比較緊張，聘請司機不易，同時要面對其他公共交通服務的競爭，經營環境較為艱難。結果，近六成的路線組合出現收支難以平衡的情況。但在過去5年，公共小巴整體載客量仍佔市場約15%，服務供求大致平穩。另外，該研究亦就應否維持公共小巴現時數目上限徵詢了業界的意見。大多數意見均支持公共小巴數目的上限維持於4 350輛，所持的主要理據是在現時的經營環境下，增加公共小巴的數目會令行業競爭加劇，不利經營。事實上，目前公共小巴業界主要面對營運成本上升、招聘司機較為困難及交通擠塞等問題，而能紓緩業界壓力的方法並非放寬公共小巴車輛的數目，而是應先考慮增加公共小巴座位。其他公共交通服務（包括專營巴士、非專營巴士及的士）亦表示期望政府可因應公共小巴在公共交通系統中的輔助角色，維持現有公共小巴數目的上限。

6.6 因此，現行小巴數目應予維持（即4 350輛）。政府已在2017年5月根據《道路交通條例》在立法會動議將現行小巴數目上限有效期延長至2022年6月。動議獲立法會通過。

(b) 增加小巴座位數目³⁰

6.7 同時，政府建議將公共小巴（即專線小巴及紅巴）的座位上限由現時16個增加至19個，以提升公共小巴的整體載客量去照顧需求尤其是繁忙時間的需求。在研究及決定合適的公共小巴座位上限時，我們已考慮公共小巴服務的供求情況，以及維持各種公共交通服務之間得來不易的生態平衡。將座位增加至19個，預計可在最繁忙時段將在總站出現留後乘客的專線小巴路線數目由現時約七成大幅減至不足四成；候車時間超過10分鐘的專線小巴路線數目比例亦會大幅下降近八成。出現虧損的專線小巴路線組合數目亦預計可減半，由現時近六成減至大約三成。我們已在2017年4月向立法會提交修訂草案，以落實增加小巴座位法定上限至19座的建議。

6.8 在修訂法例生效後，公共小巴營辦商可因應實際營運情況和乘客需求，自行決定是否增加座位，以及確實增加的座位數目及實施時間。同樣的法定座位上限增幅亦適用於私家小巴。

(c) 港鐵與專線小巴轉乘優惠

6.9 政府及港鐵公司在2017年3月完成檢討港鐵票價調整機制。應政府要求，港鐵公司同意向所有專線小巴線提供轉乘優惠。具體來說，

³⁰ 政府在2015年5月就增加公共小巴座位數目進行《專題研究》，對公共小巴業界早前建議作初步探討。

港鐵公司會將優惠計劃涵蓋的專線小巴路線由現時的62條擴展至全港所有約530條，優惠金額每程扣減0.3元。就現時已有轉乘優惠的路線，其優惠金額每程0.3元至3元不等，此等現有優惠會獲保留，不會被調低至0.3元。無論乘客由港鐵轉乘專線小巴抑或專線小巴轉乘港鐵，均可受惠。

6.10 港鐵公司需時與各專線小巴營辦商（總數為超過160名）議定細節及改動收費系統。預計新的轉乘優惠可在2018年第2季內全面施行，計劃為期5年，直至2023年6月。政府及港鐵公司會於下次在2022年年底再次檢討票價調整機制時一併檢討此轉乘優惠計劃。

(d) 其他改善經營環境措施

6.11 面對營運成本上升（如零件及保險費用、員工開支）、司機短缺、交通擠塞及鐵路擴展等因素，公共小巴業界目前經營並不容易。

6.12 我們尤其注意到陸續投入服務的新鐵路線（包括2016年投入服務的觀塘綫延綫及南港島綫（東段），以及預計在2019年起逐步通車的及沙田至中環綫）對公共小巴的經營會帶來挑戰。運輸署因應新鐵路的開通而制定公共交通服務重組計劃時，會與專線小巴營運商保持緊密溝通合作，優化專線小巴的路線及服務，確保專線小巴服務更具效率及競爭力，以繼續發揮有效的接駁功能。例如2016年10月觀塘綫延綫通車首日，運輸署已新增4條接駁新鐵路站的專線小巴路線；又例如運輸署亦於2016年12月南港島綫（東段）通車首日提供9條接駁新鐵路站的專線小巴路線。

6.13 從宏觀層面而言，配合在地區進行專營巴士路線重組，運輸署會考慮公共小巴的運作情況，以提升路面公共交通網絡的整體效率。在巴士路線重組後，部分原先乘坐巴士的乘客可能改乘公共小巴，增加公共小巴的乘客需求量。因應專線小巴業界要求，運輸署曾積極研究將一些乘客量較低的巴士路線改由專線小巴經營的可行性。運輸署亦曾應地區人士的要求，研究將需求量較高的專線小巴改為專營巴士路線，但兩者在施行上均面對不少問題，例如繁忙及非繁忙時段的班次安排、行車時間、車站位置、車輛是否可供輪椅乘客使用，以及票價水平等（一般而言專線小巴較專營巴士為高）。要取得持份者和地區人士的支持和共識均較為困難（可參考上文第4.5段）。

6.14 為配合乘客的需求和提升營運效率，個別專線小巴營辦商可向運輸署提出申請並與該署商討重組現有的路線的建議（包括修改走線、增減班次和車輛數目），運輸署會按實際情況考慮重組的具體安排。

6.15 為協助公共小巴業界進一步改善經營環境，運輸署已實施和將會實施多項紓緩措施，詳情如下：

- (i) 運輸署一直在新發展地區和有乘客需求的地區開拓公共小巴的營運空間。例如2014年，運輸署推出了兩條服務有乘客需求的已發展地區（油塘及荃灣）及4條服務新發展地區（啟德、水泉澳及將軍澳等）的新專線小巴路線。2015年，運輸署推出了服務洪水橋及安達臣道新發展區的3條專線小巴路線。2017年4月亦批出了一條服務九肚山的新專線小巴路線；
- (ii) 紅巴方面，因應紅巴業界的的要求，運輸署已按個別地點的實際情況放寬或取消上落乘客的限制區及禁區，例如撤銷西九龍走廊的禁區、放寬駛入東區走廊的限制，以及放寬大角咀櫻桃街往連翔道南行的支路的公共小巴禁區。2016年，運輸署亦暫時撤銷了漆咸道北至九龍城道之間的東九龍走廊公共小巴禁區，以及撤銷旺角聯運街往弼街的紅巴禁區等。此外，運輸署計劃在2017年6月底實施放寬銅鑼灣區糖街一段公共小巴禁區的試驗計劃（時間為晚上7時至午夜12時）。如試驗情況理想及得到地區的支持，此安排會長期施行；
- (iii) 鼓勵業界開拓非車費的收入來源，如以車身及車廂作多媒體廣告之用；
- (iv) 容許公共小巴在非繁忙時間停泊在各公共小巴士站，減低泊車開支。運輸署正安排就全港多個小巴士站加設泊車標誌進行地區諮詢，若得到地區支持會盡快實施。而在可行情況下，運輸署盡力協助專線小巴營辦商靈活調配車輛，以增加特定路線在繁忙時段的載客量；
- (v) 按需要與專線小巴營辦商研究重組小巴路線、推出短程或輔助路線，調整車輛分配以及修訂服務時間表等，令小巴服務更具競爭力及更有效率；
- (vi) 專線小巴營辦商可按個別營運及財務情況，向運輸署申請調整收費。至於紅巴營辦商，他們可自行釐訂車費；
- (vii) 計劃透過修訂法例，延長公共小巴司機證的有效期，以減少更換司機證的次數³¹；以及
- (viii) 就解決招聘司機困難方面，運輸署亦已聯絡勞工處，協調小巴營辦商參與由勞工處籌辦的招聘會，以紓解業界面對司機人手不足的問題。此外，政府建議修訂公共小

³¹ 根據《道路交通(公共服務車輛)規例》第 51 條，公共小巴及的士司機須於車廂內展示司機證。而該司機證須附有司機在展示日期前 12 個月內拍攝的照片，司機因而需每年更換司機證。公共小巴和的士業界普遍認為現行規定的換證次數過於頻密。因應業界所提的意見，政府將修訂法例，使司機無須頻繁換證。目前，駕駛執照有效期可長達十年。此安排政府會在制訂修例建議時參考。

巴等駕駛執照申請人須持有效私家車或輕型貨車駕駛執照最少3年³²的規定，將規定改為最少一年³³（詳見附件九）。

就上述涉及法例修訂的建議，預計可於兩、三年內推行。

(e) 工作時間指引

6.16 要專線小巴提供有效服務，除了路線安排外，小巴司機的待遇同樣重要。政府一直都十分關注小巴司機的作息安排。早於2000年，運輸署經諮詢業界後，制定了《專線小巴司機的工作時間指引》（下稱《指引》），就司機每日最長的當值時間及駕駛值班時間提供指引³⁴。運輸署定期與專線小巴營辦商舉行業界會議，討論包括司機人手和工時在內的課題，亦會按需要與個別營辦商就服務管理及營運事宜保持密切溝通。

6.17 為了使該《指引》與時並進、確保司機的休息及用膳時間安排得宜，**運輸署與業界在2016年中開始探討修訂《指引》**。由於專線小巴營辦商大多數是中小型性質，員工數目相對不多，在人手調配及工作安排上或需較大彈性以滿足乘客需求。運輸署會致力平衡各方所需，以完善公共小巴司機工作時間《指引》。目前，運輸署正與業界商討修訂《指引》的方案。因應業界在營運上仍面對司機短缺和總站泊位不足等問題，署方初步訂出了一個修訂方案（見附件十），涉及專線小巴司機在當值期間及兩個相連工作日之間的休息時間、用膳時間安排等。署方將進一步諮詢各營辦商。若修訂獲業界支持，預計新《指引》可於2017年內實施。《指引》亦會同時供紅巴業界參考。

³² 若申請人持有的有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照是在完成暫准駕駛期（為期最少一年）後獲發的，持有該正式駕駛執照的年期則為最少兩年。

³³ 若申請人已完成了為期最少一年的暫准駕駛期，他只需在作出申請前持有有效的正式私家車或輕型貨車駕駛執照。

³⁴ 根據現行《專線小巴司機工作時間的指引》，專線小巴司機每日最長當值時間（包括所有歇息時間）不應超過14小時；及專線小巴司機每日駕駛值班時間（即最長當值時間扣除所有15分鐘或以上的歇息時間後）不應超過11小時。

第七章 非專營巴士

(a) 角色定位

7.1 非專營巴士主要提供的服務包括**居民服務**、**學生服務**、**僱員服務**及**遊覽服務**。現時非專營巴士服務整體運作良好，過去5年，非專營巴士的數目維持在約7 000輛，供求大致平穩；根據運輸署在2016年的調查，車隊的使用率約為九成。獲居民服務批註的非專營巴士數目維持約1 100輛、學生服務約3 200至3 400輛、僱員服務約1 700輛及遊覽服務約3 200輛。

7.2 非專營巴士服務基本上由使用者／團體／組織與客運營業證持證人直接安排，同一輛車可同時獲發超過一個服務批註³⁵，以提供超過一種服務，收費亦無須經運輸署審批，服務能靈活滿足市場的需要。截至2017年4月底，取得3個或以上服務批註的非專營巴士數目為2 785輛，佔整體車隊的36%。

7.3 早於1999年完成的《第三次整體運輸研究》定下，非專營巴士、的士、電車及渡輪發揮輔助功能，同時各自服務其市場。

7.4 我們認為**非專營巴士應繼續擔當其輔助公共交通工具的角色定位**，發揮以下功用：

- (a) 紓緩市民主要在繁忙時間對專營巴士和專線小巴服務的需求；及
- (b) 在一般常規交通工具未能提供適當服務的情況下為特定乘客群組（如旅行團、酒店及學生等）提供服務。

(b) 供應規管

7.5 交通諮詢委員會在2004年檢討了非專營巴士的規管安排，主要針對當時在非專營巴士數目迅速增加而同期的公共運輸乘客量的增長卻比較緩慢之下，市場上的非專營巴士出現供過於求的情況。交通諮詢委員會當時亦注意到有個別營辦商營辦未經獲發批註提供服務。按當時的檢討結果，為控制市場上非專營巴士總數目的增長，政府決定凡擬增加非專營巴士數目或擬入行經營非專營巴士服務的申請人，必須從市場上現有非專營巴士車隊採購車輛。現時非專營巴士的供應既然大致可滿足市場需要，為免增加道路上的車輛數目，該「採購要求」應予以維持。惟日後若供不應求，則運輸署可考慮按法例發出新的客運營業證予新增的車輛。

³⁵ 現時可獲發的批註包括遊覽服務(A01)、酒店服務(A02)、學生服務(A03)、僱員服務(A04)、國際乘客服務(A05)、居民服務(A06)及合約式出租服務(A08)。另有代碼為A07的複合交通服務批註。惟因市場的變化，運輸署已多年沒有發出這類型批註。

7.6 事實上，非專營巴士的客運營業證持證人可因應市場需要而申請各類服務批註，審批工作一直暢順處理。與此同時，運輸署監察各類非專營巴士服務類別的數目及供應情況。為了進一步改善非專營巴士的服務，我們已就以下服務類別發牌與供應的規管安排作出適度調整。

(i) 學生服務車輛安排

7.7 學生服務車輛方面，我們已在2015年4月完成《專題研究》。近年公眾對供應情況提出關注，亦有學校反映在招標校車服務時遇上困難或標價昂貴。為增加校巴車輛供應，運輸署曾於2012年實施新措施，容許已領有「學生服務」批註的營辦商，經申請後可使用旗下車隊所有符合安全規格要求的車輛作接載學生用途。惟該措施實施後，領有「學生服務」批註的非專營巴士在2012至2014年間仍然有所下降，部分學校招標校巴服務時仍遇到困難。考慮到上述情況（即自上次2012年實施新措施以來的供求情況），以及幼稚園和小學學生數目在未來數年會持續高企，運輸署曾研究適度增加學生服務車輛供應的靈活性，冀令市場需求能更易得到照顧。兩項建議的新措施如下：

- (a) 豁免學校私家巴士須遵從「採購要求」，即學校或辦學團體（只限幼稚園、小學及中學）在使用學校私家巴士服務時無須在市場採購現有車輛，而可引入新增的車輛。該建議已於2015年5月實施；以及
- (b) 非專營巴士若只提供學生服務（只限幼稚園、小學及中學），營辦商可獲豁免遵從「採購要求」，即無須在市場採購現有車輛，而可引入新增的車輛，但這些非專營巴士只會獲發「只獲准提供學生服務」的批註。惟非專營巴士業界對豁免提供學生服務的非專營巴士須遵從「採購要求」的新措施有所保留；其後，運輸署經與業界及教育界各持份者商討後，同意由2015至2016學年起，成立工作小組，探討校巴的供求安排及為個別未獲提供校巴服務的學校提供協助。運輸署會繼續密切監察學生服務的供求情況，並與業界保持溝通。

上述措施施行後，現時學生服務的供求情況大致平穩。政府會繼續密切監察情況。

(ii) 過境巴士服務

7.8 過境巴士服務受過境口岸的配額制度規管。為配合港珠澳大橋行將開通，我們原建議豁免跨境巴士和口岸穿梭巴士須遵從「採購要求」，以減低業界的營運成本，減輕乘客的車資負擔和確保有足夠的服務，而該措施亦可避免因需要抽調現有巴士行走大橋而影響其他本地非專營巴士服務。

7.9 不過，由於近期旅客數目減少³⁶，而運輸署最近的調查也顯示非專營巴士的整體使用率較往年有所下降。經諮詢業界的意見後，我們適度修訂建議，只豁免對口岸穿梭巴士和持有澳門配額的港澳跨境巴士營辦商須遵從「採購要求」。

(iii) 遊覽服務

7.10 正如上文所述，近年訪港旅客數目下降（尤其是旅行團），提供遊覽服務的非專營巴士數目基本能滿足需求。因此，我們認為毋須就遊覽服務改變該等巴士的「採購安排」。對於業界反映在一些旅遊景點的旅遊巴士泊位並不足夠，運輸署正積極在該等地點附近的適合位置增設路旁旅遊巴士泊位。此外，運輸署一直留意全港泊車位的供求情況，並已開展泊車政策檢討，優先考慮及配合商用車輛的泊車需求。因應日後的檢討結果，運輸署會研究改善措施。

(iv) 居民服務

7.11 居民服務主要為住宅發展提供點到點的客運服務。隨著新界西北及東北的發展，當區居民對公共交通服務的需求愈趨殷切。在該些新住宅區（特別是並非座落鐵路沿綫者）落成時，居民均期望能有便捷的公共交通服務，以提供接駁服務往來附近的鐵路站及直接的跨區服務往來市區。政府理解居民在這方面的需要。一直以來，運輸署會將各區的規劃數據提供予專營巴士公司作參考，讓專營巴士公司透過每年的「巴士路線計劃」，向運輸署提交服務建議，當中包括開辦新路線；調整班次、服務時間和行車路線；以及取消或合併路線。運輸署會繼續這方面的工作，並會進一步與專營巴士公司合作，邀請專營巴士公司在該些新住宅區入伙初期提供服務。此外，合適的話，運輸署亦會配合新住宅區的乘客需求適當地開辦新專線小巴路線。

7.12 如專營巴士和專線小巴未能在該些新住宅區提供服務，運輸署則會因應實際情況（例如位置較偏遠及乘客量相對很少，或沒有其他公共交通工具往來市區），按照一貫程序處理非專營巴士居民服務的申請，以確保當區居民有合適的公共交通服務。在審批非專營巴士服務（包括居民服務批註）時，運輸署一直根據《道路交通條例》考慮包括申請人擬提供服務的需求、其他公共運輸經營者已有提供或已作計劃的服務的水平、及擬提供服務的地區與道路的交通情況等不同因素作出決定。在處理新辦的居民服務批註的申請時，運輸署亦會考慮以下的基本原則：

³⁶ 過去 3 年訪港旅客人數如下：
2014 年：6 084 萬人次
2015 年：5 931 萬人次
2016 年：5 665 萬人次

- (a) 擬議居民服務應便利乘客前往鄰近鐵路車站或公共運輸交匯處，從而避免令繁忙市區的擠塞情況惡化；
- (b) 擬議居民服務不應對該區的常規公共交通服務帶來顯著負面影響；
- (c) 擬議居民服務只應在所屬的地區因現有或已計劃的公共交通服務不足以應付需求或只能提供有限度的服務的情況下獲准營運；
- (d) 擬議居民服務只應在其所覆蓋的住宅發展項目遠離鐵路車站、公共運輸交匯處或主要專營巴士站或專線小巴站，而使用常規交通服務時需多次轉車的情況下，獲准營運；以及
- (e) 擬議居民服務不應行走擠塞地區或途經區內繁忙道路，並且不會造成交通擠塞。

7.13 我們理解部分市民或會因鄰近屋苑已有居民服務，而希望其居住的屋苑亦可開辦居民服務。但我們必須強調，在考慮任何開辦及續辦現有的居民服務申請時，運輸署須因應每宗申請的情況處理，當中包括區內常規的公共交通服務會否因批出居民服務而需作出調整、若須作調節的話，乘客能否接受；以及這些居民服務會否造成交通擠塞等。無論如何，公共交通服務仍然是以鐵路作為骨幹。在鐵路未能到達的地區，專營巴士會是主要的交通工具，其次是專線小巴可在乘客量較低的路線提供服務，而居民服務主要在繁忙時段提供輔助服務，特別是作為往返鐵路車站及主要公共運輸交匯處的接駁服務，以紓緩市民在該時段對專營巴士和專線小巴的需求。**如捨棄高載客量且服務範圍較廣的公共交通服務而無節制地容許各屋苑各自使用載客量較低（但仍佔用相當路面）的居民服務，則會對道路交通造成不良影響，亦不利於改善路邊空氣質素。**此外，對於適合由專線小巴提供服務的地區（如客源穩定的屋苑），若大部分由居民服務經營，致專線小巴只能經營客源不穩或不足的地區，則該專線小巴路線將難以收支平衡，其他只能依靠專線小巴服務的地區亦會因而大受影響³⁷。再者，若專營巴士營辦商因絕大部分乘客已使用非專營巴士居民服務致使未能開辦新路線或加強現有路線的服務水平，甚至需減少服務，則該區的整體公共交通服務的安排必會受到影響。

(c) 便利營運措施

7.14 為方便非專營巴士的營運，業界就審批安排、發牌程序、執法安排及提升資訊透明度提出了一些建議。**運輸署會繼續與業界跟進下列建議：**

³⁷ 根據現行安排，運輸署會因應不同路線的服務範圍及乘客量等情況，將合適的路線綜合為一個組別，供營辦商申請經營，此安排能確保不會有切合社區需要但投資回報不理想的路線無人經營。

- (a) 檢視居民服務的後備車輛安排；
- (b) 研究優化合約式出租服務營運超過兩天須獲事先批准的限制；以及
- (c) 向業界發放非專營巴士服務調查的資料。

7.15 就居民服務的後備車輛安排方面，目前的機制容許每10輛居民服務巴士可以有一輛後備車。運輸署將考慮增加該等後備車的比例，以提升營運居民服務時車輛調配的彈性。

7.16 至於合約式出租服務，現時開辦合約式出租服務往返相同起點及目的地的地區，如在30天內營運的日數（不論是連續或間歇提供）超過兩天，即須在服務開辦前事先獲得運輸署批准。此安排的目的是避免臨時性質的合約式出租服務被濫用成定期服務，與其他服務批註重疊。考慮到業界建議提供更彈性的合約式出租服務，運輸署會考慮放寬兩天的限制，讓服務能更靈活配合市場需要。

7.17 就向業界發放非專營巴士服務調查的資料方面，現時運輸署會定期進行非專營巴士服務調查，以了解非專營巴士的使用情況。為方便業界得悉各類服務的需求，運輸署會考慮把該調查的撮要（包括服務批註的使用率）上載於運輸署的網頁上，供業界參考。

7.18 上文第7.14段的建議若得到業界支持，可於2017年內實施。

第八章 個人化點對點公共交通服務

8.1 目前的個人化點對點交通服務分為的士服務及出租汽車服務（即以私家車作出租或載客取酬用途）兩類。

8.2 的士是個人化點對點公共交通服務的主體，供應數目最多。目前全港共有18 163輛的士，當中15 250輛為市區的士、2 838輛為新界的士及75輛為大嶼山的士。的士牌照屬永久性質，由多達9 000名牌主持有。的士的營運範圍及收費均受政府監管。除此以外，的士牌照的簽發並無任何直接與服務質素有關連的附帶條款。營運範圍而言，的士可以直接在街頭或的士站，又或以預約形式接載乘客。收費方面，的士須按錶收費，或以整段時間租用（即「包車」）形式提供服務。按錶收費受政府規管，至於「包車」服務車費由提供和接受服務雙方自行議定，令服務可更靈活滿足不同乘客的需要。

8.3 出租汽車提供另一種個人化點對點服務。根據現行政策，出租汽車不屬於公共交通服務；私家車車主須根據法例獲發出租汽車許可證才可營運。出租汽車的車費不受監管，一般而言收費較為高昂。目前法例訂明的私家出租汽車服務（包括跨境和本地）許可證上限為1 500張，而截至2017年4月，已發出的許可證數目則為約650張。

8.4 在《公共交通策略研究》下，我們檢視了以下幾個範疇，以確保個人化點對點公共交通服務能滿足社會需求-

- (a) 優化個人化點對點交通服務；
- (b) 增發的士牌照；及
- (c) 研究的士燃料附加費。

(a) 優化個人化點對點交通服務

8.5 近年社會上對的士服務及一些的士司機的行為（如拒載、待客態度欠佳及濫收車資等）批評日多。與此同時，市面出現透過以手機應用程式召喚提供個人化點對點、一般而言取酬較高但不符合法例要求領有出租汽車許可證的載客服務。在任何取酬載客行為均須依法規管的政策大前提下，社會上的確對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點的公共交通服務有一定的需求。政府早前透過顧問公司進行的電話問卷調查結果亦確定這個新需求是十分實在和迫切³⁸。

8.6 現行之的士營運模式對於長期確保整體的士服務質素有相當的局限。目前，已批出的的士牌照超過18 000個，全部皆屬永久性質，牌照持有人不須定期續牌，而且牌照的簽發並無任何直接與服務質素

³⁸ 政府在2016年5月透過顧問公司進行的電話問卷調查結果顯示，即使在未知專營的士收費較普通的士高出多少的情況下，超過六成的受訪者已表示會考慮使用質素較普通的士為高的專營的士服務，並預計每月最少使用一次專營的士服務，可見社會上的確對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點的公共交通服務有一定的需求。

有關連的附帶條款，因而不能通過牌照規定去懲處服務欠佳的司機或車主。由於現有的士牌照屬永久性質，透過修改法例在已發出的牌照中加入新的附帶條款規管的士服務在法律上並不可行³⁹。此外，在現有牌照制度下，規管的士服務只能按《道路交通條例》及其附例執法進行。然而，違法行為發生時通常只有司機及乘客在場，在沒有其他獨立佐證下，搜證工作難度甚高。現時，執法通常以俗稱「放蛇」以警員喬裝乘客的行動進行。因此，即使修改現行法例加重各項違法行為的罰則，執法的效力始終因刑事檢控搜證的門檻高而有一定的局限。鑑於現有規管制度及執法方面的局限，現時的士服務質素的好壞只能依賴個別車主或司機的個人意願或表現。惟普通的士牌照擁有權分散，牌照由多達9 000名牌主⁴⁰持有，車主難以集中管理服務質素，司機的服務質素亦與其收入難以直接掛鈎，缺乏維持司機服務質素的激勵機制，以致質素參差。且車主與司機一般並無僱傭關係，較難在體制上長期維持司機服務質素。若無法改革的士服務體制，社會對新型優質個人化點對點公共交通服務的需求將難以得到滿足。

8.7 與此同時，我們不應放棄載客取酬的服務必須依法規管的原則，因為倘若載客取酬的服務可不受規管，則等同任由「白牌車」經營。這不但會增加路面的車輛數目，引致交通擠塞惡化，還會使現時九成市民使用的公共交通系統無法繼續有序規劃，致其高效可靠及長遠健康發展受到影響，而「白牌車」的乘客亦很可能得不到應有的保障。

8.8 由於的士是現行公共交通服務角色定位中主要提供個人化點對點服務的一員。社會對此類服務有一定的要求，有必要研究如何能滿足要求。因此，政府在《公共交通策略研究》下全面檢討了對個人化點對點交通服務的需求，包括的士及出租汽車⁴¹，並於2015年11月提出探討推行專營的士（前稱「優質的士」）是否可行可取⁴²。

³⁹ 有別於的士牌照，現時受客運營業證規管的客運行業，其客運營業證設有年期限限制（一般為一年至三年）。政府可在發出新證（即續證）時加入新發證條件。若違反發證條件，嚴重者其客運營業證可被暫停或吊銷。目前已批出的的士牌照屬永久性質，不需續牌，故在牌照中加入新規管條款在法律上並不可行。

⁴⁰ 截至2017年3月，全港18 163個的士牌照，約六成由個人擁有，其餘則由公司擁有。涉及的個人及公司持牌人共有約9 000名人士。當中，約七成半的持牌人只擁有一個的士牌照；約5%的持牌人擁有5個或以上的的士牌照；少於2%的持牌人擁有10個或以上的的士牌照。

⁴¹ 因應社會上對出租汽車的意見，政府早前完成研究如何優化出租汽車許可證審批，並於2017年2月1日起推行新措施，在維持上述許可證上限的前提下，以便利新經營者加入出租汽車市場及確保車輛質素，包括讓有興趣申請許可證人士可在無需提交私家車登記文件的情況下，提出「預先評估」要求；按個別情況給予特別考慮予未能提供出租記錄或將履行合約的私家服務（豪華房車）出租汽車許可證申請人；以及引入私家服務（豪華房車）出租汽車的車齡要求。

⁴² 詳情見立法會文件第CB(4)119/15-16(08)號：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151106cb4-119-8-c.pdf>。

8.9 2016年6月，政府向立法會交通事務委員會簡介就專營的士的初步構思⁴³。專營的士定位為普通的士以外、照顧消費力較高的乘客群組需要的個人化點對點公共交通服務的新選擇。其主要特色包括：以專營權模式營運，透過專營權條款對車輛類型、車廂設施、司機培訓、客戶服務及投訴處理等定下服務標準，同時建議規定營辦商與司機維持僱傭關係，以監管司機服務質素。新服務收費會比一般的士為高，可用手機應用程式召喚，兼備「網約」的特色。

8.10 考慮了各持份者早前的意見及顧問研究的最新分析，政府在2017年4月向立法會交通事務委員會提交最新建議方案⁴⁴。當中對2016年6月的初步建議方案作出了一些合適的調整，一來回應的士業界的關注和憂慮，二來也使專營的士更符合市民對更便捷及較高質素的「網約」服務的要求。規管及服務要點如下：

- (a) 建議在試驗計劃下推出600輛專營的士，即為全港18 000多輛的士數目的3%左右，並透過法例訂明專營的士總數上限，須立法會同意才可修改；
- (b) 每個專營權的車隊數目為200輛，這參考了現時的士業界以車隊運作的經驗，亦顧及到每隊車隊的車輛須有一定數量以供乘客使用及維持營運效益。以車隊模式營運有助解決目前普通的士難以集中管理服務質素的問題；
- (c) 透過公平公開招標，批出3個專營權。透過專營權條款監管營辦商的服務，營辦商則負責確保其服務（包括司機服務表現）達到專營權要求的適當而具效率的服務水平。若營辦商未能達到專營權下的服務水平及標準，政府可通過專營權條款對營辦商加以處罰，情況嚴重的甚至可以提早收回專營權；
- (d) 專營的士的整體收費水平宜較現時普通的士高約三成半至五成，使專營的士與普通的士和出租汽車之間維持一定的市場分工、客路分流；
- (e) 專營權會就專營的士的經營和服務質素定下明確要求，包括有「網約」服務的特色，並規定營辦商的车隊中不少於五成可供輪椅上落。如專營的士的申請者擬在其車隊提供更高比例可供輪椅上落的車輛，則在評審過程中得分會較高；
- (f) 營辦商在競投專營權時須提出專營權費用的水平，一旦獲批專營權，即須繳交該數額的專營權費用；

⁴³ 詳情見立法會文件第 CB(4)1124/15-16(01)號：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20160621cb4-1124-1-c.pdf>。

⁴⁴ 詳情見立法會文件第 CB(4)666/16-17(05)號：
<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170317cb4-666-5-c.pdf>。

- (g) 投標者須就技術（公司架構、擬議使用的車輛及車廂設施、監察和賞罰司機的機制、司機培訓課程、處理及回應乘客的投訴及意見的制度等）及財務（專營權費用）兩個範疇提交建議。技術建議為首要考慮，而財務建議只是次要考慮；
- (h) 一間公司不會獲發超過一個專營權，以讓專營的士市場維持良性競爭。現有的士服務營辦商既可參與，新人亦有機會入場。而擁有營運及管理本地的士或其他公共交通服務的經驗的公司，在投標時可獲加分數；
- (i) 向司機提供僱傭關係有助加強對司機的職業保障、吸收新人入行，因此，申辦者提出對司機服務質素的監察及賞罰機制，會作為評審申請的條件之一；以及
- (j) 試驗計劃下專營權為期5年。專營權不屬永久發牌，將不能續期，屆滿後須重新競投，讓政府在新專營權批出時對專營權條款作出檢討及按需要修訂調整。

8.11 一直以來，政府透過不同渠道多次與的士業界團體、工會及其他持份者保持溝通，聽取多方面的意見，亦同時留意社會民意和輿論。總括而言，市民普遍歡迎推出專營的士，認為能為他們提供新選擇，期望新服務盡早推出。部分的士業界則擔心專營的士對現有的士行業帶來衝擊，認為即使要推行專營的士，也只應透過讓部分普通的士牌照轉換成專營的士經營權施行。政府不認同這個訴求，因它等同封閉市場，有違公開競爭的原則。

8.12 在2017年4月21日的立法會交通事務委員會會議上，委員對優化個人化點對點服務的意見紛陳，通過了5項不具約束力的議案（見附件十一）。5項議案中一項要求擱置建議（7票支持、5票反對及一票棄權）。其餘的4項議案基本上在支持推出專營的士的同時，就執行細節提出不同的意見，例如：認為在推出專營的士的同時，應透過加強打擊違法行為、加強司機培訓及引入合適的業內服務質素監管機制，全面提升普通的士服務質素；認同新服務應以有別於現有牌照的新制度推出，亦應設有期限；認為政府應檢討出租車服務政策，為「網約」模式服務引入合適的規管制度，迎合市民的需要；認為政府應重新考慮規定專營的士營辦商須與轄下司機維持僱傭關係；以及考慮優先讓現時普通的士牌照轉換成專營的士經營權。

8.13 因應上述就專營的士諮詢立法會交通事務委員會的結果，以及社會上普遍支持的意見，本屆政府的結論是透過推出專營的士可以回應社會上對服務質素較佳、收費較高的個人化點對點服務的新需求，建議下屆政府以我們所建議的專營的士方案作基礎，盡早制定法案施行。至於應否探索引入其他新服務（如受規管的網約車），則可視乎立法會審議專營的士法案的結果而決定。

8.14 提升的士服務必須雙管齊下。普通的士收費較為廉宜，會繼續是普羅大眾主要使用之的士服務。推出專營的士後，18 000多輛現有的士仍會繼續是個人化點對點公共交通服務的主體。因此，一方面政府繼續致力改善現行的士服務質素及經營環境，當中包括（一）檢視現行各種的士違規行為的罰則；（二）永久放寬的士在時速70公里以下路段內的繁忙時段及「上午7時至下午7時或8時」限制區的停車限制；（三）延長司機證有效期⁴⁵；（四）修訂的士等駕駛執照申請人須持有效私家車或輕型貨車駕駛執照最少三年⁴⁶的規定，將規定改為最少一年⁴⁷，並要求申請的士及非專營公共巴士正式駕駛執照的人士，須修畢由運輸署署長指明並認可的職前訓練課程及取得及格成績（詳見附件九）；以及（五）積極考慮提供資助予的士司機報讀培訓課程。上述措施預計可於兩、三年內推行。

8.15 另一方面，政府會繼續與的士業界維持緊密聯繫，我們建議在現有的士牌照制度下，透過全面改組現行運輸署下的優質的士服務督導委員會，加強與業界及其他重要持份者（包括例如運輸學會、乘客關注組織、消費者委員會、競爭事務委員會及勞工團體）的互動合作，推動改革及商討可行的配套措施。改組工作即將展開。

(b) 增發現有的士牌照

8.16 根據既定政策，政府可按需要增發現有普通的士牌照，考慮因素包括市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。我們已在2015年6月完成關於的士服務水平的《專題研究》，研究發現普通的士供應能大底上滿足需求，惟大嶼山的士需增加供應。政府已於2015年12月以公開招標方式增發了25個大嶼山的士牌照，新增的大嶼山的士亦已於2016年第2季投入服務。據運輸署近期的調查，乘客在繁忙時段在大嶼山的士站候車的時間已有所改善。政府會定期（特別在推出專營的士之後）檢視的士服務的供求情況。

⁴⁵ 根據《道路交通(公共服務車輛)規例》第51條，公共小巴及的士司機須於車廂內展示司機證。而該司機證須附有司機在展示日期前12個月內拍攝的照片，司機因而需每年更換司機證。公共小巴和的士業界普遍認為現行規定的換證次數過於頻密。因應業界所提的意見，政府將修訂法例，使司機無須頻繁換證。目前，駕駛執照有效期可長達十年。此安排政府會在制訂修例建議時參考。

⁴⁶ 若申請人持有的有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照是在完成暫准駕駛期（為期最少一年）後獲發的，持有該正式駕駛執照的年期則為最少兩年。

⁴⁷ 若申請人已完成了為期最少一年的暫准駕駛期，他只需在作出申請前持有有效的正式私家車或輕型貨車駕駛執照。

(c) 的士燃料附加費課題

8.17 目前，香港絕大部分的士（超過99%）為石油氣車輛⁴⁸，當石油氣的價格隨國際燃料價格變動時，尤其在短時間內出現較大升幅時，會為的士業界的營運帶來一定的壓力。的士業界早前曾建議在恆常的士加價機制外，設立燃料附加費機制，其基本概念是當燃料價格達至或超越某個預設啟動水平時，乘客便須額外付出若干的燃料附加費，而附加費水平會隨燃料價格上升而增加；當燃料價格未達預設啟動水平時或回落至低於預設啟動水平時，乘客則不用繳付燃料附加費，但業界未有建議在燃料價格出現大幅下調時可以減收常規的車費。

8.18 我們已在2015年7月完成關於的士燃料附加費的《專題研究》。經研究17個其他城市實施或不實施的士燃料附加費的經驗⁴⁹與各持份者（包括的士乘客、的士業界和學者）的意見，以及考慮香港的具體情況後，我們認為不宜引入的士燃料附加費機制。

⁴⁸ 為減少路邊廢氣排放，《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第311J條)規定，在2001年8月1日或以後登記之的士須以石油氣或無鉛汽油操作，除非該車輛並非使用強制點火式引擎（如電動的士）。

⁴⁹ 實施燃料附加費的城市包括北京、上海、廣州、深圳和杭州；不實施燃料附加費的城市包括澳門、台北、新加坡、東京、倫敦、法蘭克福、阿姆斯特丹、墨爾本、悉尼、奧克蘭、華盛頓市和紐約市。

第九章 電車

9.1 電車自1904年在港島北岸行走，目前提供總共7條路線服務，由於班次頻密、票價廉宜及沒有排放路邊廢氣的公共交通服務，在港島北岸發揮重要的輔助功能。此角色定位將維持不變。

9.2 政府鼓勵香港電車公司在保留原有過百年的外觀設計的同時，推出現代化設施，提升服務質素。電車公司在2011年起推出第7代電車，結合現代化的內部設計及傳統的車身外貌，當中包括：以鋁合金車架取代柚木車身，加強電車的耐用性；車廂內設置電子顯示及語音報站系統；以及改善照明及通風系統等。截至2017年5月，新一代的電車共59輛。此外，電車公司已採用無線射頻識別技術的實時定位系統，優化班次及車隊調配，並在網頁提供實時電車到站的資訊。在2016年6月，電車公司亦推出首輛冷氣電車作測試，以提升乘車的舒適度，現正研究進一步推展冷氣電車的可行性，研究重點是電力負荷及車身設計等技術事宜。

9.3 與此同時，為減輕因更換電車路軌工程對地區交通造成的影響，並為乘客提供更舒適的服務，政府已預留約2,000萬元，在2017-18至2019-20財政年度，以配對方式資助電車公司，加快在主要彎位和路口以新技術⁵⁰更換路軌。運輸署預計可於2017年中開始接受電車公司申請資助，而更換路軌工程預計在2017年第4季開展，整項工程需時3年完成，可更換約2.4公里的路軌。

⁵⁰ 新技術為「路軌塗層技術」。有別於傳統直接以混凝土包裹路軌的方式，新技術以具彈性的環保橡膠物料塗層先包裹路軌，然後才把路軌安裝在混凝土上。日後如需再更換同一路段的路軌時，只須簡易地透過鑽孔來移除該段被橡膠塗層包裹的磨損路軌，而無須挖掘和重鋪路面，這能有效縮短更換路軌工程的時間，亦能減低對周邊交通的影響。新技術能延長路軌使用年期，並且能有效增加路軌的避震能力，減少行車時所產生的噪音，為乘客帶來更舒適的服務。現時電車公司已在筲箕灣總站採用新技術更換了約80米的路軌。

第十章 渡輪

(a) 角色定位

10.1 本地客運渡輪可分為港內線及港外線。多年來，隨着3條過海隧道陸續通車⁵¹和鐵路網絡不斷擴展，過海公共交通網絡現已日趨完善。港內線渡輪發揮輔助角色，提供過海鐵路及路面服務以外的公共交通服務選擇，服務隨市場供求而調整。此角色定位會予以維持。按照既定政策，政府並沒有向7條港內航線提供直接補助⁵²。

10.2 港外線渡輪基本上為離島不可或缺的公共交通服務，此角色定位會維持。在14條離島渡輪航線中，6條主要離島渡輪航線⁵³獲政府直接補助。我們已在2016年4月完成就政府2014年起的現行3年牌照期內向該等渡輪航線提供特別協助措施進行中期檢討的《專題研究》。至於應否資助其餘8條離島渡輪航線，政府現正進行研究。

(b) 補助及營運模式

(i) 現行補助模式－特別協助措施

10.3 政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。除了6條主要離島渡輪航線外，政府對公共交通服務並無提供直接資助。政府為這些航線提供特別協助措施⁵⁴，皆因其所航行的地區除了渡輪服務外，基本上並無其他公共交通工具可供選擇⁵⁵，而且如沒有特別協助措施，則渡輪服務若非經常大幅提高票價，便無法維持。因此，特別協助措施的作用，是維持渡輪服務的財務可行性及減輕票價加幅對乘客帶來的負擔。

⁵¹ 海底隧道、東區海底隧道和西區海底隧道分別於1972、1989及1997年通車。

⁵² 但為協助減低渡輪服務的營運成本，政府對所有渡輪航線一律實施多項措施，包括在適用的情況下承擔碼頭的保養工作、豁免燃油稅，以及在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。此外，政府准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業和零售用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運，從而紓緩加價壓力。

⁵³ 該6條主要離島渡輪航線包括「中環－長洲」、來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。

⁵⁴ 特別協助措施項目包括：

- (1) 向渡輪服務營辦商發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；
- (2) 發還碼頭電費、水費和清潔費；
- (3) 扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入；
- (4) 發還船隻維修保養費；
- (5) 發還與船隻有關的折舊費；
- (6) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入；
- (7) 發還船隻保險費；以及
- (8) 推出「離島遊」計劃。

⁵⁵ 僅梅窩另有道路網絡與外界連接，但其跨區陸路公共交通服務十分有限。

10.4 政府於**2011年首次為6條主要離島渡輪航線引入特別協助措施的安排**。在過去兩個牌照期（2011-14年牌照期以及2014-17年牌照期），特別協助措施發揮了預期作用。政府將繼續為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施⁵⁶，好讓居民不用負擔過高票價。

10.5 在首輪特別協助措施下，自2011年年中起3年牌照期的資助款項約為1.1億元，而於2014年年中起實施的第二輪3年牌照期的特別協助措施，為數則約1.9億元。就2017年年中至2020年年中的下一個3年牌照期，政府會提供約4.1億元的特別協助措施，這次大幅調高特別協助措施金額，主要因為成本上漲以及政府在特別協助措施下引入新的項目。除了向渡輪營辦商發還船隻維修保養開支外，為鼓勵營辦商引入新船或優化服務、設施或設備，政府會發還一半上述資本投資的折舊開支。在最新的特別協助措施下，渡輪營辦商已計劃引入兩艘新船隻及進行一系列提升船隊設施的措施（例如更換冷氣及通風系統以及翻新船艙及洗手間）。

10.6 除增加補貼項目及款額，我們於2016年初進行的中期檢討設立了利潤分享的安排。按此，營辦商須與乘客對分所謂「額外盈利」（即超出續牌時估算盈利率的盈利）。營辦商在牌照期上半段所能賺得的「額外盈利」，將於牌照期下半段與乘客對分；而在牌照期下半段所能賺得的「額外盈利」，則會在下一牌照期與乘客對分。同一利潤分享的安排適用於下一牌照期（即2017年年中至2020年年中），並正式納入為續牌條件。

(ii) 維持長遠財務可行性

10.7 這些新安排對改進渡輪服務及維持營運渡輪服務的長遠財務可行性能起的實質作用為何，政府會在下一個3年牌照期的中期檢討（2019年上半年）中探討，從而決定維持渡輪財務可行性的最佳長遠營運模式。探討範圍包括以現有方式提供特別協助措施、延長牌照期並優化特別協助措施，或由政府持有船隊而外判營運等不同模式的利弊，目標是確保提升服務質素，並維持財務可持續性及相應合理的票價水平。

10.8 《渡輪服務條例》規定，渡輪服務的牌照期最長為3年。我們認為，這項規定有礙營辦商對營運渡輪服務作出較長遠的規劃及投資。我們會研究修訂法例，以延長牌照有效期。

⁵⁶ 就此，立法會財務委員會已於2017年3月批出於下一個3年牌照期（2017年年中至2020年年中）所需的4.1億元撥款。

10.9 目前，除了6條主要離島渡輪航線外，另有8條其他離島渡輪航線⁵⁷。有意見指，特別協助措施應擴展至這8條離島渡輪航線。就此課題，我們會作深入研究，當中會考慮一系列因素，包括公帑須使用得宜的原則、8條航線各自是否有替代的公共交通服務、8條航線各自不同的經營環境（例如部分航線是配合當年新推出的住宅項目而開辦），以及8條航線不同的財務狀況（部分航線有虧損，但亦有個別航線財政目前相對較為穩健）、載客量等。利潤分享安排成為了6條主要離島渡輪航線2017-20年度牌照的續牌條件，對另外8條航線是否適用亦需要研究。另外，該8條航線的牌照期限不一（現時的牌照期由一至三年不等），日後的牌照期應否整合或統一，亦需研究。政府會於2019年上半年就現有6條主要離島渡輪航線的長遠營運模式作出決定時，一併決定屆時定下的長遠營運模式是否及應如何應用於該另外8條航線。屆時我們會諮詢立法會。

(c) 優化碼頭設施

10.10 為了讓市民有更佳的候船的環境，我們計劃改善現有渡輪碼頭，使其外觀及設備與時並進。初步構思是先以一個渡輪碼頭作為試點，增設方便乘客的設施、翻新外貌及加強照明。我們現正積極進行籌備工作，包括確定試點選址、具體改善工程範圍、工程預算及時間表。待試點項目完成後，我們會視乎效果及乘客反應，考慮翻新更多渡輪碼頭，並研究在政府日後新建的渡輪碼頭採用該等新標準。此外，發展局現正推行一項「改善碼頭計劃」，分階段提升多個位於偏遠郊外地方的現有公共碼頭的結構和設施標準。

⁵⁷ 8條其他離島渡輪航線包括「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣（經北角村）」、「香港仔－索罟灣（經模達）」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」、「愉景灣－中環」、「愉景灣－梅窩」、「馬灣－中環」及「馬灣－荃灣」。另外，亦有一些「街渡」。「街渡」主要以水路提供往返本港境內較偏遠及一般不能經由陸路到達地方的服務。另外，2016年共有69條「街渡」航線。有別於離島渡輪航線，「街渡」並非市民大眾日常公共交通工具，營運規模較小而服務較多是屬非常規服務。特別協助措施及長遠營運模式的研究並不包括「街渡」航線。事實上，「街渡」一般可因應乘客需求而自行調整班次及服務收費等。

第十一章 無障礙公共交通服務

11.1 政府一向鼓勵長者及殘疾人士融入社區，自**2002年**開始致力推動「無障礙運輸」(Transport for All)的理念，並在可行情況下，不斷與公共交通營辦商改善公共交通的設施，以方便長者及殘疾人士使用各種公共交通服務。

11.2 自2012年6月起，政府分階段推出公共交通票價優惠計劃，讓合資格的殘疾人士及年滿65歲的長者可享用每程兩元的優惠票價，乘搭港鐵一般路綫⁵⁸、專營巴士⁵⁹、渡輪和大部分專線小巴⁶⁰。

11.3 因應社會關注殘疾人士的交通需要，政府已在2016年4月完成關於公共交通服務無障礙設施的《專題研究》。至於復康巴士服務則屬勞工及福利局轄下的福利政策服務，由該局規劃及提供資助，為那些不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供點到點的特別交通服務，復康巴士的定位不屬於公共交通服務範疇。

(a) 「無障礙運輸」的進展

11.4 在「無障礙運輸」理念下，政府與各公共交通服務營辦商致力推動「更暢達的運輸服務」、「更優良的公共運輸基建及設施」及「更良好的夥伴關係」，務求不同公共交通工具因應情況在其車廂及車站／月台／碼頭設置無障礙設施。近年主要的進展包括：

- (a) 各專營巴士已完成為所有巴士在車廂內安裝報站系統。截至2017年3月底，約超過九成八的專營巴士已是可供輪椅上落的低地台巴士；
- (b) 所有港鐵車站均設有最少一項無障礙通道設施，如連接大堂和地面的升降機、斜道、輪椅升降台或輪椅輔助車；
- (c) 政府鼓勵的士業界採用可供輪椅上落的的士型號，相對在2015年年初時的約20輛，現時已有超過80輛的士為可供輪椅上落的的士；及
- (d) 政府亦鼓勵業界在小巴內劃設供有需要人士使用的優先座位及安裝顯示車牌號碼的凸字牌、防滑地板及額外扶手等。

⁵⁸ 機場快綫、往返羅湖、落馬洲及馬場站的東鐵綫服務，以及東鐵綫頭等服務除外。

⁵⁹ 機場巴士「A」和「NA」綫，及馬場路綫除外。

⁶⁰ 截至2017年4月底，仍有一個專線小巴營辦商涉及6條路綫未參與優惠計劃，該營辦商已表明會參與優惠計劃，現正進行準備工作，以符合參加優惠計劃的會計及核數要求。

11.5 此外，運輸署及路政署已於所有可供加裝設施的公共運輸交匯處、巴士總站和公共小巴總站，以及公眾碼頭和登岸台階，設置觸覺引路徑、觸覺警示帶、下斜路緣及路標等無障礙設施。所有新興建的公共運輸設施均會依照運輸署編製的「運輸策劃及設計手冊」的標準，裝設方便殘疾人士使用的設施。另外，為建立更好的夥伴關係，運輸署一直積極透過「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」的平台，與各公共交通營辦商、相關政府部門及殘疾人士團體定期舉行會議，以了解殘疾人士的需要，並商討改善無障礙設施的建議。

(b) 進一步提升無障礙設施

11.6 為了進一步提升無障礙設施，方便長者及殘疾人士使用公共交通服務，政府與各公共交通營辦商保持緊密溝通。各營辦商已經或將會推出下列重點措施：

(i) 鐵路

11.7 港鐵公司正研究在石硤尾站試行透過車站大堂及月台的引路徑提供語音資訊系統，方便視障人士聽取適當的訊息前往所需的地點。此外，港鐵公司亦會按實際情況，在目前未設有連接地面與車站大堂升降機的車站⁶¹，分階段於2021年年底前加設升降機或樓梯旁設置的垂直升降台以作連接。在興建新鐵路時，連接車站月台、大堂及路面的升降機會視乎客觀環境納入為常規設置。

(ii) 專營巴士

11.8 正如上文第4.13段提到，政府2016年宣布推出新措施，預留了約8,800萬元，資助專營巴士公司加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅，方便乘客（尤其是年長或有需要的乘客）。就座椅方面，為加快安裝進度，政府將向專營巴士公司提供資助，在現時沒有乘客座椅而有上蓋的巴士站安裝座椅。至於實時到站資訊顯示屏方面，各專營巴士公司正逐步引入實時到站資訊系統，個別營辦商亦已在部分有上蓋及電力供應的巴士站設置顯示屏提供實時到站資訊，乘客普遍反應良好。考慮到安裝顯示屏涉及相當的資本和經常性開支，可能對票價構成壓力，政府亦以配對方式資助專營巴士公司，在有上蓋及備有電力供應裝置的巴士站設置提供實時到站資訊的顯示屏。

11.9 資助計劃目前進展良好，運輸署與專營巴士公司正積極進行籌備及招標工作，安裝工程預計將於2017年下半年陸續展開，預期一年內專營巴士公司可在約870個巴士站加裝座椅，以及在約380個巴士站

⁶¹ 現時未設有升降機的車站為鑽石山站、炮台山站及天后站。鑽石山的新升降機現正配合沙田至中環綫工程一併建造。炮台山方面，港鐵公司計劃將現有兩部位於 A 出入口旁連接地面至半山的升降機，向下延伸至車站大堂。天后站方面，港鐵公司現計劃於 B 出入口在樓梯旁興建垂直升降台，連接車站大堂及英皇道。

裝設顯示屏。我們的目標是在2019-20年度，專營巴士公司可為所有現時有蓋而合適的巴士站增設顯示屏及座椅。

11.10 與此同時，各專營巴士公司正提升他們的智能手機應用程式，並已於2016年開始推出語音系統發放巴士路線的資料，及**預計在2018年年底全面發放實時到站等資訊予視障人士**。為方便視障人士獲取巴士站的遷移或取消的訊息，專營巴士公司自2016年第2季開始推出試驗計劃，在受道路工程或大型公眾活動等影響而需臨時遷移或取消的巴士站加上凸字問號及點字電話號碼。

11.11 此外，專營巴士由於車廂空間較大，無障礙設施充足，可為長者及需使用輪椅的人士提供更方便的服務。預計除嶼巴因路線地勢問題外，其餘營辦商在2017年底的全線車隊均會屬低地台巴士，車上亦有充足的扶手及優先座，供有需要乘客使用。隨著本港人口老化，預料來往醫院的專營巴士服務將有更大需求。除班次及路線規劃外，這些來往醫院的專營巴士路線應配備額外設施，方便有需要的乘客。就此，政府在2016年已開始與專營巴士公司探討開辦往來醫院的巴士路線（「H」線）的可行性，並調配可提供更多便利殘疾人士設施的低地台巴士營運，方便殘疾人士上落車。目前，已有一些具體的建議，例如擬開辦服務東華東院、聯合醫院及仁濟醫院的新巴士路線。運輸署已將建議提交相關區議會諮詢。

11.12 政府現正與專營巴士公司研究在巴士車廂增加輪椅泊位至兩個的可行性。九巴會以先導形式，改裝現有低地台巴士車廂的設計，讓下層可容納兩名使用輪椅的乘客，並在數條途經醫院的路線試行，以提升無障礙運輸。首輛配備兩個輪椅泊位的巴士已於2017年3月調派行走路線273A（彩園-華明（循環線））（途經北區醫院），展開測試。九巴會為另外4輛巴士改裝加設輪椅泊位至兩個，預計工程可在2017年年中完成。九巴會挑選另外4條途經醫院的路線試行。視乎乘客意見，九巴會考慮增加配備雙輪椅空間的巴士數目。另外，新巴亦已完成改裝6輛擬行走新辦醫院線。每輛改裝巴士可載兩名使用輪椅的乘客。

11.13 目前患有某些疾病的病人（例如慢性阻塞性肺病患者）需要接受氧氣治療，外出時或須攜帶自用壓縮醫療氧氣瓶。現行《公共巴士服務規例》則規定《危險品條例》所適用的物質或物品不能帶上巴士，而壓縮氧氣屬《危險品條例》管制的危險品，因此攜帶自用醫療氧氣瓶人士乘搭巴士受到限制。為進一步提升「無障礙運輸」，我們擬修訂《公共巴士服務規例》放寬限制，惟在施行時必須確保乘客安全能繼續得到充份保障⁶²。視乎與持份者商討具體安排的進度，預計修例建議可於2017-18立法年度提交立法會。

⁶² 施行機制須妥善，讓巴士車長可容易識辨乘客是否因醫療理由而需要攜帶自用醫療氧氣瓶及執行《危險品條例》所訂氧氣瓶上限的規定。

(iii) 專線小巴

11.14 配合專線小巴營辦商更換車輛以增加車輛座位的數目，運輸署正與業界跟進在**所有新登記的專線小巴必須配備額外一級中門梯級、額外扶手及有提示燈的落車鐘等設施**，以期在公共小巴調整座位上限時一併落實。

11.15 同時，在運輸署的鼓勵及推動下，業界已物色到適合在香港使用、可供輪椅上落的低地台新小巴車款，並將於3條醫院路線（途經瑪麗醫院、威爾斯親王醫院及聖德肋撒醫院的路線）引入作測試。我們預計試驗計劃將於2017年下半年開展。當營辦商正式向運輸署為新車款申請進行驗車及審批時，運輸署署長會按實際需要，根據法例所賦予的酌情權，准予超過現時公共小巴7米的法定長度和5.5噸的重量限制，讓這些低地台小巴可於香港試行。待試驗計劃開展後，我們會與營辦商檢討車輛的運作成效，包括技術操作的可行性、維修保養、在路面上的實際運作情況及乘客意見等。**如確定試驗計劃取得成效，我們會與業界商討進一步推廣低地台小巴。**

(iv) 的士

11.16 正如上文所述，現時已有超過80輛的士可供輪椅上落。據了解，市場的一個主要供應商將於2018年初引入一款符合香港法規可供輪椅上落的新車款。**我們會繼續協助的士業界和車輛供應商，引入該等可供輪椅上落的士**，讓輪椅使用人士有更多車款選擇。我們會密切留意市民及業界日後對該等車款使用的情況，並會考慮如何鼓勵業界使用該車款。與此同時，為了方便輪椅使用人士，**我們亦建議專營的士營辦商的車隊中不少於五成須為可供輪椅上落的士**。如專營的士的申請者擬在其車隊提供更高比例的可供輪椅上落的士，申請將在評審過程中得分較高。

效益

11.17 上述措施落實後，有助進一步照顧長者及殘疾人士的不同出行需要。**就視障人士而言**，港鐵公司研究在石硤尾站試行透過引路徑提供語音資訊系統、各專營巴士公司透過手機應用程式發放語音資訊及實時到站資訊，以及在臨時遷移或取消的巴士站加上凸字問號及點字電話號碼等措施，均有助方便他們使用公共交通工具。**就行動不便的人士而言**，會有一系列的新措施便利他們使用公共交通服務，包括：（一）港鐵公司在目前未設有連地面與車站大堂的無障礙通道的車站加設無障礙設施；（二）政府資助專營巴士公司加快安裝座椅；（三）專營巴士公司改裝現有低地台巴士以讓下層可容納兩個輪椅泊位的巴士及探討開辦往來醫院巴士路線；（四）專線小巴營辦商引入可供輪椅上落的低地台小巴作試驗及在所有新登記的專線小巴配備中門梯級、額外扶手等；（五）的士業界亦引入可供輪椅上落的普通的士；

以及（六）規定擬議專營的士車隊至少一半須是可供輪椅上落車輛等措施。而**長期病患人士**亦可攜帶氧氣瓶乘搭專營巴士。政府會繼續留意科技發展及採用合適的最新科技，以進一步提升長者及殘疾人士的出行便利。

第十二章 環保公共交通服務及科技應用

(a) 環保公共交通服務

12.1 政府推動「綠色交通」。環境保護署已修改法例，收緊新登記車輛（包括公共交通車輛）的法定廢氣排放標準。其中在2017年7月1日及以後新登記的的士，以及2018年10月1日新登記、設計重量逾9公噸的巴士，須達歐盟六期排放標準。另一方面，社會上有建議公共交通車輛應多採用電動車，惟電動車在公共交通服務能否普及，須視乎技術（如電動車的續航力、電池的可靠性和耐用程度、以及充電配套設施）、營運（如充電所需時間對車輛的使用及運作的影響）及財務（如電動車的購置及營運成本）的可行性。

(i) 混合動力巴士

12.2 環境局於2011年撥款3,300萬元資助專營巴士公司購置6輛雙層混合動力巴士，以作為期兩年的試驗計劃，以測試該等巴士是否適合香港行走。試驗計劃於2016年11月完結，環境局亦已於2017年5月向立法會環境事務委員會提交文件交代結果。以行車表現而言，混合動力巴士的表現與傳統柴油巴士大致相若。然而，混合動力巴士在節省燃料方面的表現，會因應所行駛路線而有分別，表現亦有明顯的季節模式。在兩年的試驗期內，混合動力巴士與行駛相同路線的傳統柴油巴士比較，平均多耗用0.4%燃料⁶³，遠低於海外經驗引述能節省30%燃料的情況。混合動力巴士節省燃料的表現較為遜色，主要原因是由於在香港炎熱潮濕的夏季環境下，對空調系統有強大的需求，其耗用的燃料可高達巴士整體燃料消耗量的四成。

12.3 正如該環境局文件所述，每輛混合動力巴士的價格為550萬元，較傳統巴士昂貴約六至八成。若巴士營運者需要承擔費用，會帶來顯著車費壓力。混合動力巴士也因經常故障而令每日的出車率較低，這表示乘客可能會因此而面對更多服務受阻的情況。混合動力巴士的排放表現差別與歐盟六期傳統巴士不太顯著，而於本地行駛環境的節省燃料表現亦遠低於預期。因此，除非日後混合動力巴士的燃料節省效益有顯著改善及其價格能具競爭力，否則較難以推廣專營巴士使用混合動力巴士。環境局會繼續與混合動力巴士的製造商合作，以期改善6輛混合動力巴士的燃料消耗。環境局亦會密切監察混合動力巴士以至其他環保巴士的技術發展。

⁶³ 一般來說，行走高速公路的混合動力巴士因開車及停車運作較少而趨向耗用較多燃料，而在夏季的燃料耗用亦會較清涼月份為多。表現最佳的混合動力巴士能節省10.7%燃料，而表現最差的則多耗用9.0%燃料。

(ii) 電動巴士

12.4 除了混合動力巴士，環境局早前亦已撥款1.8億元全數資助專營巴士公司購置36輛單層電動巴士，包括8輛超級電容巴士及28輛電池電動巴士和相關充電設施，以全面測試它們在本地環境下的運作表現。電動巴士試驗為期兩年。測試範圍包括車輛、電池或超級電容及充電設施的可靠性、維修要求，以及經濟可行性等，以確定該等車輛是否適合在本港作專營巴士之用。與其他城市的公共巴士比較，本港專營巴士的使用率偏高，一般行車班次頻密、服務時間長、在繁忙時段須接載大量乘客、經常行走多山的地形。香港夏天炎熱潮濕，巴士需要強大空調效能。這些嚴格的營運條件對電動巴士是重大考驗。

12.5 環境局資助新巴和城巴購買的首批（共5輛）電池電動專營巴士，已於2015年12月起行走香港島5條路線。自試驗計劃推行以來，發生的事故包括巴士車門故障、車輪螺栓爆裂，以及再生制動的扭力在雨天時過大而影響電動巴士的制動表現，引致在濕滑路面出現打滑的情況。有鑑於此，該5輛電池電動巴士的試驗期會延長5個月。第二批由城巴及新巴營運的5輛電池電動巴士，剛於2017年6月初開始投入測試。至於超級電容巴士，其中兩輛已在2017年3月底開始試驗，投入服務至今表現令人滿意。其餘的電動巴士亦會陸續開始試驗。如試驗結果理想，政府會在顧及專營巴士公司及乘客的負擔能力下，推動專營巴士公司更廣泛使用電動巴士。

(b) 科技應用

12.6 政府致力把香港構建為智慧城市，利用創科提升城市管理和改善市民生活。智慧城市發展涵蓋多個範疇，當中包括智慧流動，即提升城市運輸效率和服務質量。針對公共交通服務，政府會繼續鼓勵公共交通營辦商採用新科技提升服務。各專營巴士公司正逐步引入實時到站資訊系統，政府亦資助專營巴士公司加快安裝實時到站資訊的顯示屏。九巴及龍運已於所有常規路線引入實時到站資訊系統。城巴、新巴及嶼巴正就個別路線提供實時到站資訊作出測試，並會分階段擴展至旗下所有常規路線。預計可在2018年為所有專營巴士常規路線提供實時到站資訊。此外，九巴正在測試利用合適科技向車廂下層的乘客提供上層空座的實時資訊。

12.7 電車公司亦已引入實時到站資訊系統，優化班次及車隊調配，並透過網頁、二維條碼(QR Code)及手機應用程式向市民提供最近3班到站電車的資訊。

12.8 港鐵智能手機程式「Next Train」為乘客提供西鐵綫、東鐵綫、將軍澳綫及機場快綫的列車到站時間，另一智能手機程式「Traffic News」則會在出現鐵路服務延誤時，發布服務延誤信息，以及港鐵免費接駁巴士服務的資料等。

12.9 自2013年起，所有港鐵重鐵車站均已提供免費Wi-Fi熱點服務，讓乘客可以在港鐵網絡內免費連接互聯網。九巴亦將每年為約500輛巴士配備Wi-Fi服務，並逐步在2020年底前增至約2 000輛（約佔旗下車隊半數巴士）。

12.10 自2009年起，政府已透過「香港乘車易」網站及手機應用程式提供一站式、點到點的公共交通路線查詢服務，讓市民搜尋前往目的地最適合公共交通工具及路線。政府亦已於2017年初在「香港乘車易」添置新功能，提供最近3班到站電車的資訊，並將會於2017年中逐步與各專營巴士公司的手機應用程式相連，以提供實時巴士到站資訊。運輸署亦會繼續鼓勵各公共交通營辦商響應政府在開放數據方面的整體政策，在政府資訊科技總監辦公室統籌的「資料一線通」網站開放其所擁有的數據。此外，政府亦已於2016年推出「交通快訊」手機應用程式，向市民提供公共交通服務受阻的最新消息，及發出已計劃的公共交通服務安排的通知。

第十三章 展望未來

13.1 香港地少人多，公共交通發達能滿足市民的出行需要及配合香港的城市發展。多年來，政府奉行公共交通為本、鐵路為骨幹的政策，令鐵路四通八達，市民得益。同時，政策上亦銳意發展其他的公共交通服務，補足鐵路服務之餘，亦讓市民有多選擇、出入方便。現時，各個公共交通服務發展成熟，相互競爭之餘，亦達致生態平衡。2014年，政府發表《鐵路發展策略2014》，就鐵路的進一步發展，定下未來十多年的發展藍圖。稍後，我們亦會推展跨越2030年的鐵路及主要幹道基建的策略性研究，以制定所須基建的初步佈局。研究會涵蓋大嶼山、新界西北和新界北部等地區所需的運輸基建。

13.2 今次政府進行《公共交通策略研究》，目的是在發展鐵路服務的同時，繼續推進其他公共交通服務的多元和穩健發展。在進行研究時，我們注意到香港公共交通發達的成功要素主要有兩點：

- (a) 香港公共交通成本效益高，服務快捷可靠，這有賴公共交通服務一直是以商業原則經營，基本上無需依賴政府直接資助（針對特定群組的政策性資助除外⁶⁴）；及
- (b) 香港的公共交通多元，市民各適其適，這有賴公共交通的生態平衡一直得到維持，各營辦商可各自發揮所長、互補功能，為市民提供最合適的服務。

這兩項成功要素在今次《公共交通策略研究》獲得充分的保留，並會透過本報告所臚列的一系列措施得到強化。

13.3 這些措施會透過現行政府監管公共交通服務的機制架構施行。落實後有助鞏固重鐵以外的公共交通服務在公共交通系統的重要角色，促使各項公共交通服務能長遠健康發展，彼此更能優勢互補，令市民可以享有具以下特色的發達公共交通服務：

- (a) **高效率 and 覆蓋面廣的公共交通網絡：**繼續透過積極推展巴士路線重組、提供新的巴士轉乘站或提升現有巴士轉乘站以提供更多路線轉乘組合、實施更多的巴士優先措施、增加公共小巴的座位照顧乘客在繁忙時間的需求、配合新鐵路落成或新界西北發展優化路面的公共交通服務（包括輕鐵及新的環保公共交通系統）等措施，為市民提供一個更高效率和覆蓋面廣的公共交通網絡。與此同時，鼓勵營辦商盡量提供各種票價優惠、鼓勵更多市民以公共交通服務出行；

⁶⁴ 除了6條主要離島渡輪航線的特別協助措施、長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃及鼓勵就業交通津貼計劃外，政府對公共交通服務並無提供直接資助。

- (b) **多元的公共交通服務**：推出不同類型的新型公共交通服務（如專營的士、長途巴士新型服務及中型單層巴士服務），為市民提供更多不同的服務選擇，照顧不同乘客群組的需要；及
- (c) **更便捷、更環保及重視「無障礙運輸」的公共交通服務**：透過為乘客提供的更好的配套設施（如資助專營巴士公司加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅以及提升巴士轉乘站設施）以及無障礙設施（如開辦醫院巴士路線以及推出低地台小巴試驗計劃），善用科技發展為市民帶來的便利，讓乘客能享有更便捷、更方便的服務。與此同時，繼續鼓勵公共交通服務營辦商使用環保公共交通服務，減少廢氣排放對環境的影響。

13.4 我們亦正推展「香港好•易行」計劃，提升我們城市的整體易行度，利便香港市民出行及連繫，並使步行成為香港作為可持續發展城市的重要部分。透過鼓勵市民使用公共交通服務以及「以步當車」，相信有助減少使用私家車，從而能進一步紓緩路面擠塞以及改善空氣質素，有助香港得以可持續發展。

運輸及房屋局
2017年6月

公共交通服務需求預測研究方法

顧問預測及分析了各公共交通服務在短期（2021年，即重鐵沙田至中環綫預期全線通車）及中長期（2031年，假設即《鐵路發展策略 2014》下所涵蓋的重鐵網絡全面落實後）的服務需求。在進行預測時，顧問考慮了下列因素：

1. 政府以公共交通為本的政策；
2. 未來人口增長及就業人數預測；
3. 經濟增長預測；
4. 已規劃的運輸基建發展，包括主要公路及隧道（如屯門至赤鱸角連接路、中環灣仔繞道、將軍澳-藍田隧道、粉嶺公路擴闊工程等），以及重鐵網絡發展（如在未來數年落成的新鐵路（包括重鐵沙田及中環綫）以及《鐵路發展策略 2014》下涵蓋七個建議項目）¹；及
5. 未來土地規劃研究，如洪水橋新發展區規劃及工程研究、元朗南房屋用地規劃及工程研究、古洞北及粉嶺北新發展區發展、古洞南規劃及工程研究、新界東北新發展區規劃及工程研究、落馬洲河套地區發展規劃及工程研究、新界北部地區發展初步可行性研究，以及東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究等。

¹ 建議項目包括北環綫及古洞站、洪水橋站、東涌西延綫、屯門南延綫、東九龍綫、南港島綫（西段）及北港島綫。

《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》

改善服務

(I) 增加班次

個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，運輸署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。調配從其他重組項目減省下來的車輛會獲優先考慮。

(II) 開設新的巴士服務

若單以增加班次不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，我們會考慮開設新巴士線，而接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士服務路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，運輸署會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。

減少服務

當局的政策目標是在可持續發展的環境下提供安全、有效率和可靠的運輸系統。使用率偏低的專營巴士路線會不時重組，以提高巴士運作的效率，同時照顧乘客的需求和配合區內的運作環境，舒緩交通擠塞和減少路旁廢氣排放量。有關的指引載列各種宜推行重組措施（例如調整服務班次和時間表、取消／合併路線、縮短行車路線等）的情況。

(III) 減少途經繁忙幹道的巴士架次

市區活動頻繁，導致嚴重的環境和交通問題。運輸署致力透過各項刪減巴士服務和重組巴士路線等措施以減少行走繁忙幹道的巴士架次和停站次數。如因新增的巴士路線或加強巴士服務而無可避免地須引入巴士途經繁忙幹道，巴士服務營辦商必須等量減少途經該地區其他路線的巴士架次，以免令該等繁忙幹道的交通和環境狀況惡化。

(IV) 縮減班次

如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率低於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，運輸署會考慮減少有關路線的巴士數目。

接駁鐵路的路線、切合社會需求的路線（例如行走偏遠地區或乘客主要為長者的巴士路線），而又沒有替代服務可供選擇，或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上的巴士路線則會按個別情況考慮。

(V) 取消／合併路線

對使用率低而又未能提高其使用率的個別班次的路線（即該路線的班次在繁忙時段已維持在 15 分鐘，而非繁忙時段已維持在 30 分鐘，其在最繁忙一小時內的載客率仍低於 50%），運輸署會在諮詢有關的巴士營辦商後，考慮建議取消該等路線或將該等路線與其他路線合併。

(VI) 縮短行車路線

為了善用資源，運輸署會與相關巴士服務營辦商檢討縮短行車路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短行車路線的建議時，運輸署會考慮受影響乘客的數目是否過多（即在刪減路段最繁忙一小時內的載客率不應超過 20% 至 30%）、路旁是否有足夠空間容納受影響乘客以便他們轉乘其他巴士路線，以及是否有地方供更改後的路線設置終點站。

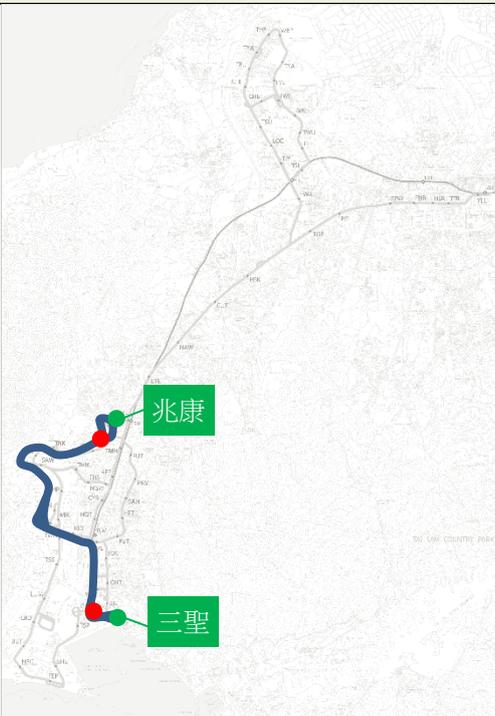
重組巴士服務的考慮因素

在制訂重組路線的建議時，特別是會採取變動較大的措施時，運輸署會作出適當考慮，確保顧及乘客的利益，並盡量減低對他們的影響。運輸署會考慮的因素包括：

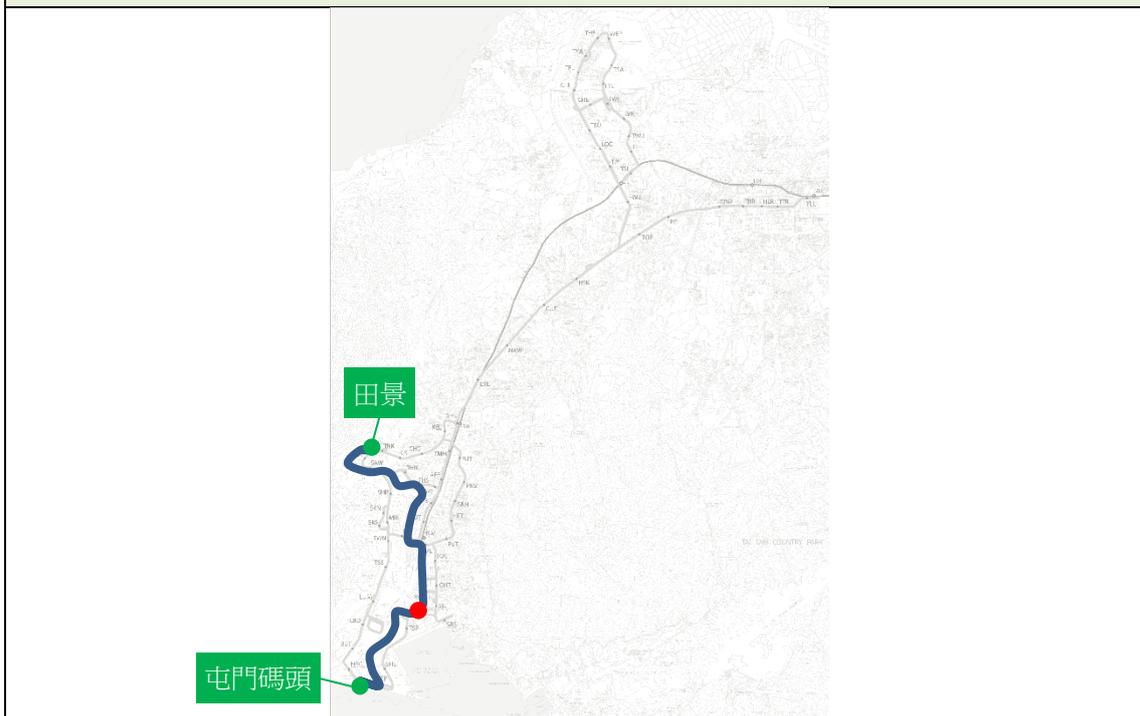
- (a) 擬予以取消的服務的性質：對於使用率持續偏低但屬於切合社會需求的服務（即行走偏遠地區或乘客主要為長者的服務的巴士路線），而又沒有合理的替代服務可供選擇，運輸署會考慮採取其他改善服務的方法，例如引入載客量較少的車輛行走、提供替代服務，例如開設替代的專線小巴路線等；

- (b) 是否有合理的替代服務： 在建議取消服務時，運輸署須採取措施，盡可能確保受影響的乘客能獲得合理的替代服務。運輸署會審慎評估替代服務的載客量是否足夠吸納使用原來路線的乘客、牽涉轉車的次數和便利程度、與現有服務相比的總行車時間（包括轉車所需時間和在車上的時間）等因素，以評估替代服務的合理性；
- (c) 可供選擇的最佳替代服務的票價： 替代服務與現有服務相比的總票價會予以評估，如總票價不高於擬取消服務的票價，運輸署會正面考慮取消有關路線。運輸署亦會要求有關的巴士營辦商，按實際情況盡可能提供票價寬減，例如轉乘優惠、分段收費、長者優惠及其他優惠，吸引受影響的乘客改用替代服務，從而利便重組建議的推行；
- (d) 運輸操作上的考慮因素： 擬議的服務重組不應對乘客造成不必要的乘車困難，也不應產生運作問題。須轉車的乘客數目及是否有足夠地方供轉乘用途等因素，皆會予以審慎評估。在適當的情況下，運輸署會把所節省車輛用作改善同一地區的服務；
- (e) 重組服務的建議對巴士車長的影響： 會考慮的因素包括受重組服務建議影響的巴士車長數目，及有關的巴士公司可否透過自然流失或其他方式吸納冗餘的車長，以免嚴重影響員工關係；以及
- (f) 重組服務帶來的環境效益： 在諮詢公眾的文件內會列明重組服務帶來的環境效益，例如減少排放的廢氣、在繁忙幹道減少的巴士架次等，供市民備悉。

輕鐵12條路線於繁忙時段的使用情況

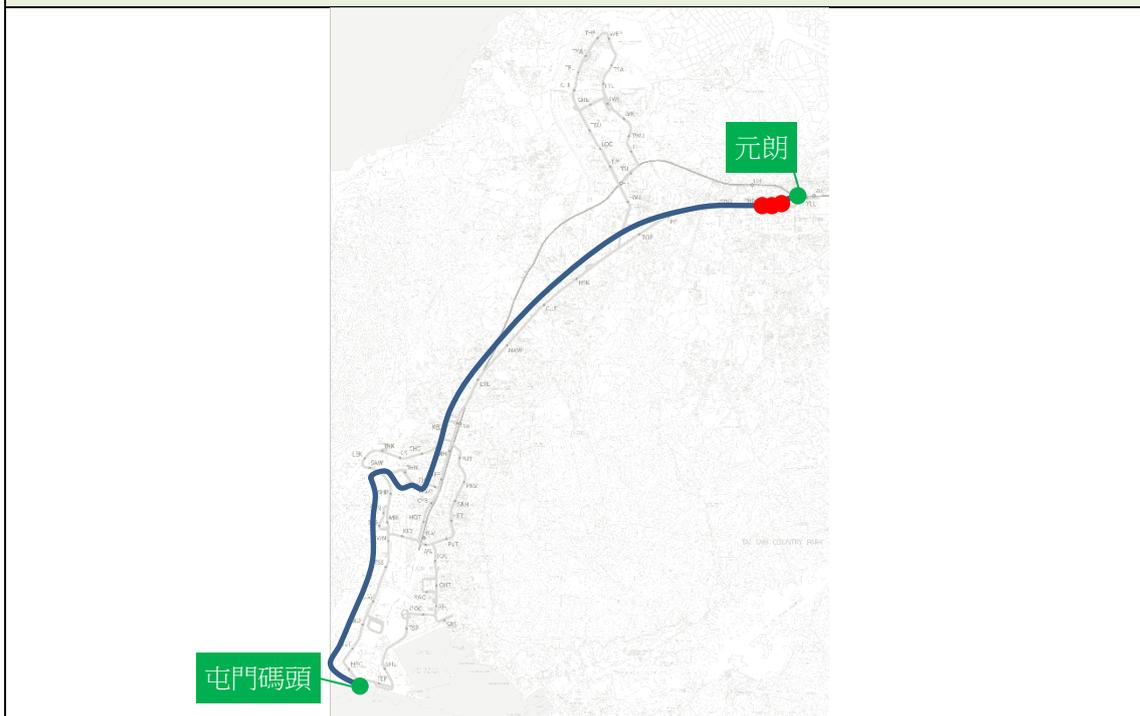
505綫 – 三聖至兆康（1988年通車）	
	
行車時間	單程約25分鐘 (路綫總長約5.9公里)
途經車站數目	16 (往兆康方向); 14 (往三聖方向)
班次密度	6至9分鐘一班
車輛數目	6部單卡及兩部雙卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	2 356
2016年最繁忙路段的載客率	74%
途經路口數目	往兆康方向有17個，往三聖方向有16個，當中兩個為較繁忙路口： 1. 青麟路 (近屯門官立小學) 2. 海珠路／屯門鄉事會路交界

507綫 – 屯門碼頭至田景（1989年通車）



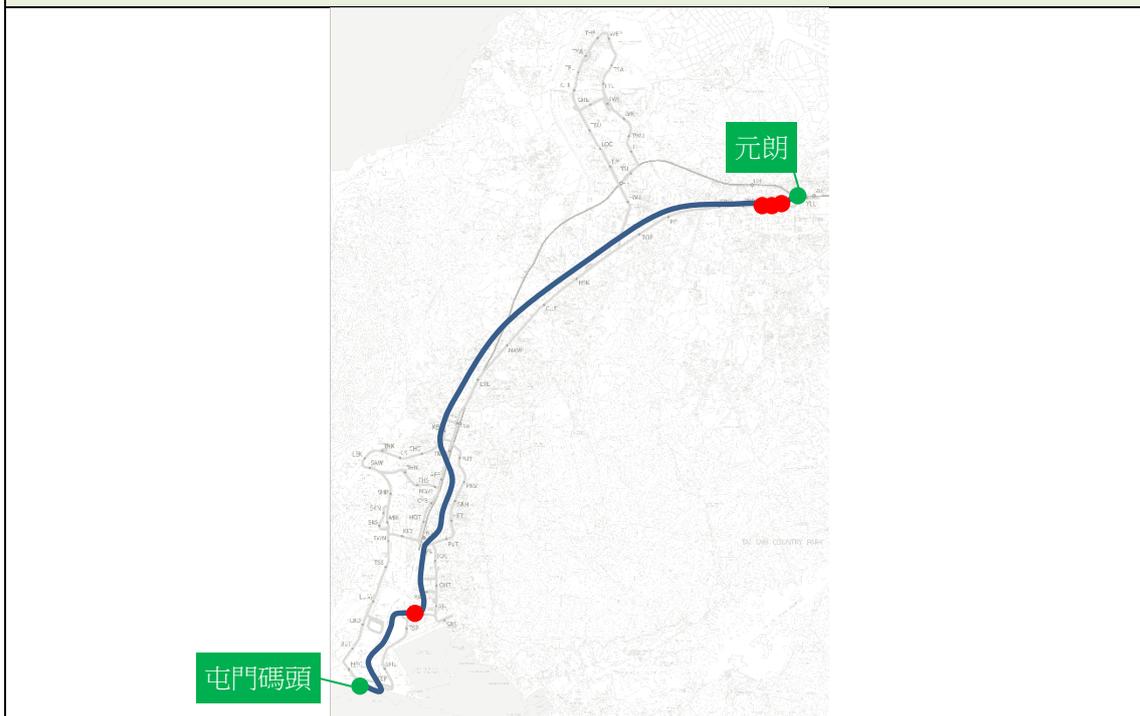
行車時間	單程約27分鐘 (路綫總長約6.6公里)
途經車站數目	16
班次密度	5至9分鐘一班
車輛數目	10部單卡及一部雙卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	2 430
2016年最繁忙路段的載客率	83%
途經路口數目	共18個，當中一個為較繁忙路口： 1. 海珠路／屯門鄉事會路交界

610綫 – 屯門碼頭至元朗（1988年通車）



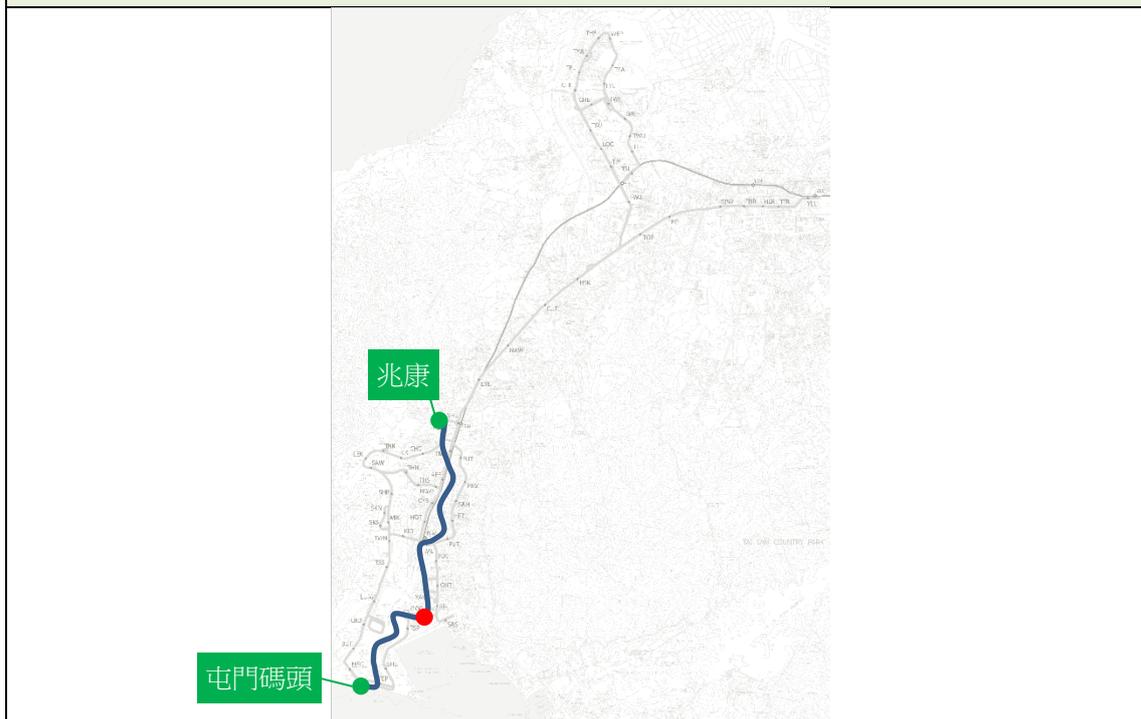
行車時間	單程約45分鐘 (路綫總長：約13.7公里(往元朗方向) / 14.3公里(往屯門方向))
途經車站數目	26
班次密度	5至9分鐘一班
車輛數目	11部單卡及2部雙卡車輛
2016年一小時單向最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	2 019
2016年最繁忙路段的載客率	85%
途經路口數目	往元朗方向共43個，往屯門方向共45個，當中3個為較繁忙路口： <ol style="list-style-type: none"> 1. 安樂路／青山公路元朗段交界 2. 鳳翔路／青山公路元朗段交界 3. 谷亭街／大棠路／青山公路元朗段交界

614綫 – 屯門碼頭至元朗（1992年通車）



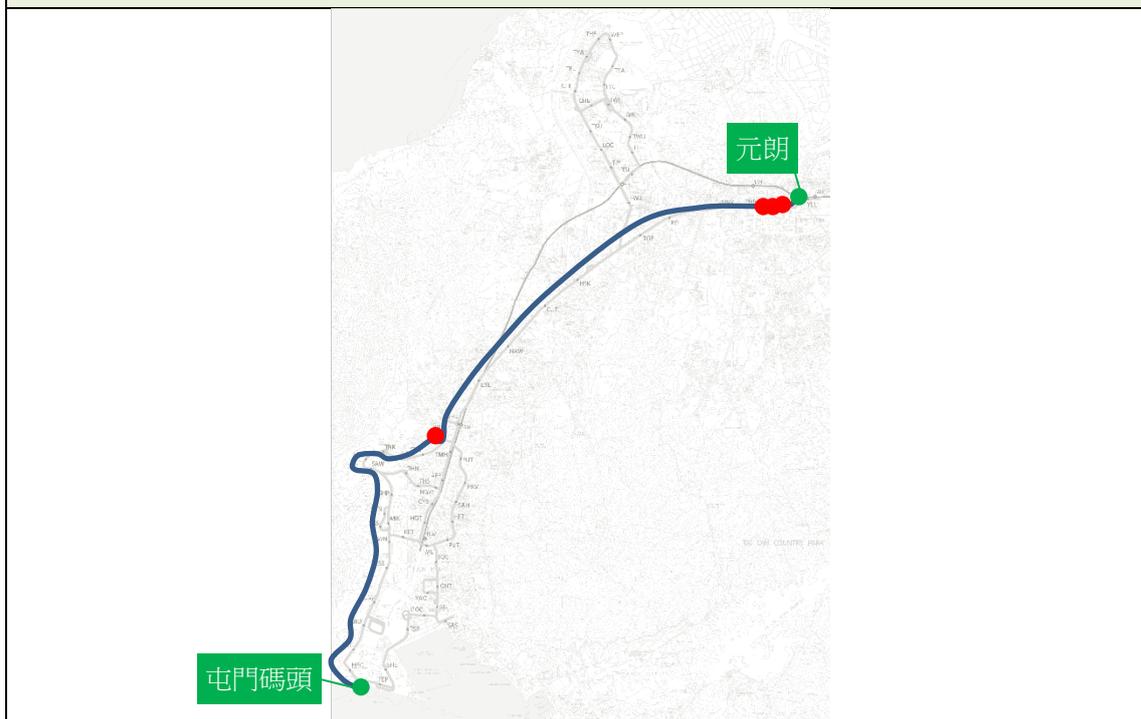
行車時間	單程約42分鐘 (路綫總長約13.4公里)
途經車站數目	24
班次密度	10至17分鐘一班
車輛數目	7部單卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	980
2016年最繁忙路段的載客率	614及614P綫的平均載客率為69%
途經路口數目	共34個，當中4個為較繁忙路口： <ol style="list-style-type: none"> 1. 安樂路／青山公路元朗段交界 2. 鳳翔路／青山公路元朗段交界 3. 谷亭街／大棠路／青山公路元朗段交界 4. 海珠路／屯門鄉事會路

614P綫 - 屯門碼頭至兆康 (2004年通車)



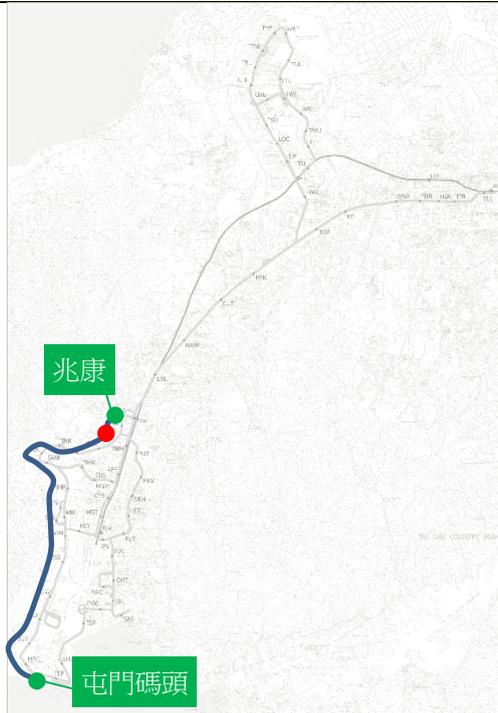
行車時間	單程約22分鐘 (路線總長：約5.9公里 (往兆康方向) ／ 約5.6公里 (往屯門碼頭方向))
途經車站數目	13
班次密度	7至12分鐘一班
車輛數目	5部單卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	1 225
2016年最繁忙路段的載客率	614及614P綫的平均載客率為69%
途經路口數目	共9個，當中一個為較繁忙路口： 1. 海珠路／屯門鄉事會路

615綫 – 屯門碼頭至元朗（1993年通車）



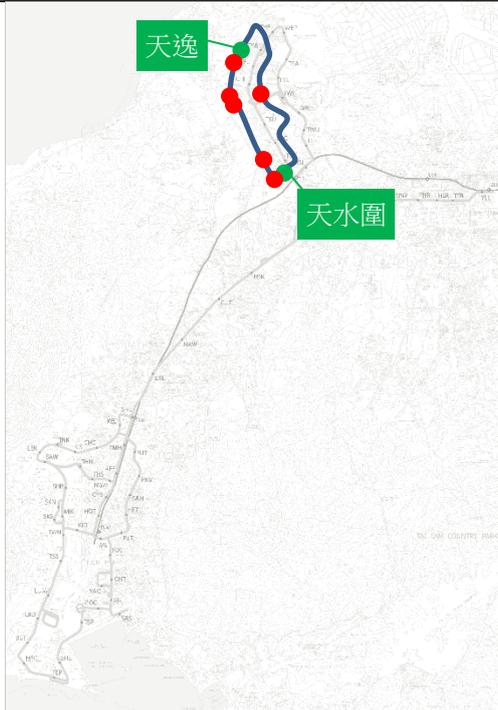
行車時間	單程約45分鐘 (路綫總長：約13.9 (往元朗方向) ／約14.6公里 (往屯門方向))
途經車站數目	26
班次密度	10至18分鐘一班
車輛數目	7部單卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	942
2016年最繁忙路段的載客率	615及615P綫的平均載客率為80%
途經路口數目	往元朗方向共有41個，往屯門方向共有43個，當中4個為較繁忙路口： 1. 安樂路／青山公路元朗段交界 2. 鳳翔路／青山公路元朗段交界 3. 谷亭街／大棠路／青山公路元朗段交界 4. 青麟路 (近屯門官立小學)

615P綫 - 屯門碼頭至兆康 (2004年通車)



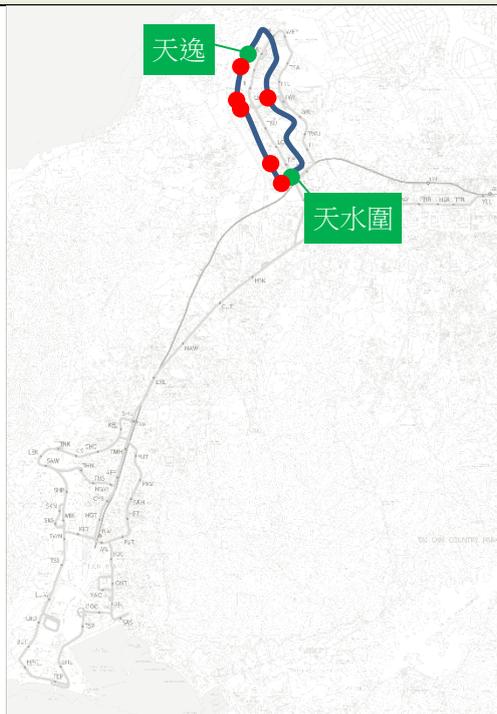
行車時間	單程約24分鐘 (路綫總長：約6.6公里(往兆康方向車程) / 約6.8公里(往屯門碼頭方向))
途經車站數目	16
班次密度	9至12分鐘一班
車輛數目	5部單卡車輛
2016年一小時單向最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	1 225
2016年最繁忙路段的載客率	615及615P綫的平均載客率為80%
途經路口數目	往兆康方向共18個，往屯門碼頭方向共20個，當中一個為較繁忙路口： 1. 青麟路(近屯門官立小學)

705綫 – 天水圍循環綫（逆時針方向）（2004年通車）



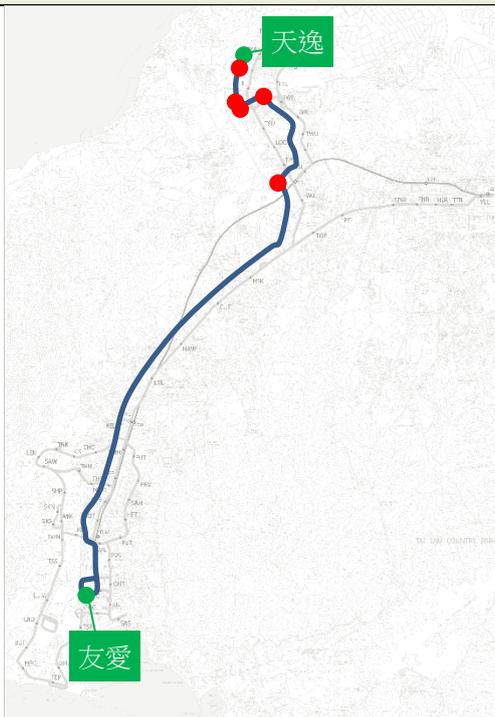
行車時間	約25分鐘 (路線總長約5.9公里)
途經車站數目	15
班次密度	5至6分鐘一班
車輛數目	5部雙卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	4 900
2016年最繁忙路段的載客率	87%
途經路口數目	共20個，當中6個為較繁忙路口： <ol style="list-style-type: none"> 1. 天瑞路／天秀路交界 2. 天瑞路／天壇街交界 3. 天瑞路／天榮路交界 4. 天耀路／天河路交界 5. 天福路／天耀路及屏廈路交界 6. 天榮路／天城路交界

706綫 – 天水圍循環綫（順時針方向）（2004年通車）



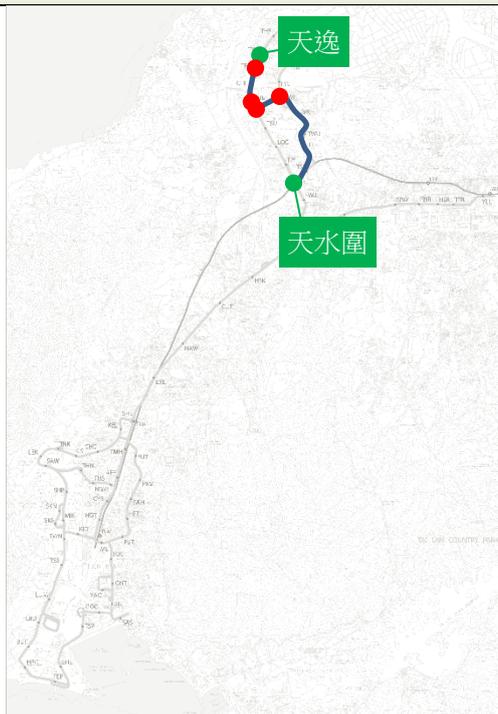
行車時間	約25分鐘 （路綫總長約5.8公里）
途經車站數目	15
班次密度	5至7分鐘一班
車輛數目	5部雙卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 （以每輛輕鐵約200人計）	4 900
2016年最繁忙路段的載客率	91%
途經路口數目	共20個，當中6個為較繁忙路口： <ol style="list-style-type: none"> 1. 天瑞路／天秀路交界 2. 天瑞路／天壇街交界 3. 天瑞路／天榮路交界 4. 天耀路／天河路交界 5. 天福路／天耀路及屏廈路交界 6. 天榮路／天城路交界

751綫 – 友愛至天逸（2003年通車）



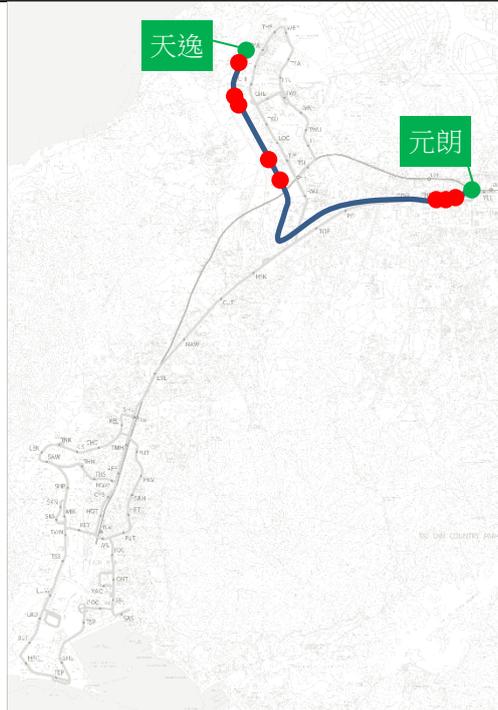
行車時間	單程約41分鐘 (路線總長約11.9公里)
途經車站數目	23個 (往天逸方向) / 22個 (往友愛方向)
班次密度	4至9分鐘一班
車輛數目	6部單卡及6部雙卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	2 625
2016年最繁忙路段的載客率	96%
途經路口數目	往天逸方向共30個，往友愛方向共32個，當中5個為較繁忙路口： <ol style="list-style-type: none"> 1. 天瑞路 / 天秀路交界 2. 天瑞路 / 天壇街交界 3. 天瑞路 / 天榮路交界 4. 天榮路 / 天城路交界 5. 天福路 / 天耀路及屏廈路交界

751P綫 – 天水圍至天逸（2004年通車）



行車時間	單程約15分鐘 (路綫總長約3.3公里)
途經車站數目	9
班次密度	7至15分鐘一班
車輛數目	4部單卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	1 532
2016年最繁忙路段的載客率	78%
途經路口數目	共12個，當中4個為較繁忙路口： 1. 天瑞路／天秀路交界 2. 天瑞路／天壇街交界 3. 天瑞路／天榮路交界 4. 天榮路／天城路交界

761P綫 – 天逸至元朗 (2005年通車)



行車時間	單程約28分鐘 (路線總長: 約6.8公里 (往天逸方向) / 約7.4公里 (往元朗方向))
途經車站數目	14
班次密度	3至7分鐘一班
車輛數目	13部雙卡車輛
2016年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約200人計)	5 444
2016年最繁忙路段的載客率	81%
途經路口數目	共26個, 當中8個為較繁忙路口: <ol style="list-style-type: none"> 1. 天瑞路 / 天秀路交界 2. 天瑞路 / 天壇街交界 3. 天瑞路 / 天榮路交界 4. 天耀路 / 天河路交界 5. 天福路 / 天耀路及屏廈路交界 6. 安樂路 / 青山公路元朗段交界 7. 鳳翔路 / 青山公路元朗段交界 8. 谷亭街 / 大棠路 / 青山公路元朗段交界

提升輕鐵可載客量的措施

加密班次

港鐵公司在可行情況下，會盡量加密輕鐵繁忙及非繁忙時段的班次。於2009年起，新購置的22部新輕鐵車輛陸續付運到港，並已於2011年全部投入服務，令車輛數目由118部增加至140部。自2012年起至今，輕鐵每星期已增加約660班車，令班次總數由每星期約20 370班增加至約21 030班，增幅超過3%。然而，由於輕鐵是開放式設計，與其他道路使用者共用部分路面，故共用路段會對可運行輕鐵車輛數目造成一些限制。以現時的路面情況及容量而言，個別路口的使用率已十分高，輕鐵於早上繁忙時間加車的空間已經不多。

車廂佈局設計

2. 輕鐵現時有四期車輛，於不同時期投入服務，車廂設計稍有不同。當中，第一期車輛的可載客量比其餘三期車輛稍低。港鐵公司於2014年完成翻新第一期車輛的工程，翻新後的車廂設計與第四期車輛大致相同，令車輛平均可載客量已增加約8%。至於其餘三期的車輛，則因目前車廂佈局設計已發揮了最大的載客作用，難以透過車廂的變動進一步增加可載客量。

月台管理

3. 港鐵公司透過不同措施加強管理車站月台客流，包括優化出入站收費器的位置及月台通道的設計，以及在可行情況下擴闊部分使用量十分高的月台的可用空間（例如大棠路站），令乘客可更順暢地進出車廂及車站。輕鐵可更準時開出，從而增加整體可載客量。

短途特別班次

4. 個別輕鐵綫的部分路段的乘客量較高（特別是連接西鐵綫車站的路段），要有效疏導這些較繁忙路段及車站的客流，加插短途特別班次最為有效。港鐵在部分輕鐵綫較繁忙的路段（包括505、507、614、614P、615P、751、705及706綫）便加插了短途特別班次，接載乘客往來西鐵綫車站。不是所有路綫所有路段均可加插短途特別班次。先決條件是原定班次之間有足夠的路軌空間供加插短途特別班次之用。同時，與加密一般班次一樣，加密短途特別班次亦需考慮輕鐵系統的開放式設計對可運行輕鐵車輛數目的限制。

雙卡車輛

5. 輕鐵車輛可以單卡或雙卡形式行駛。增加單卡或雙卡輕鐵車輛，同樣可提高輕鐵可載客量。一部雙卡車輛到達車站時，兩個車廂

的乘客可同時進出，因此比兩部單卡車輛更有效率，班次準時度更高，有助提升整體運作效率及可載客量。至於單卡車輛則較容易靈活調配。然而，港鐵公司在考慮是否增加雙卡車輛行走某輕鐵綫或其中某路段時，除了車站設備外，還須考慮路面的交通容量，特別是各個路口的使用情況。現時，各輕鐵綫途經多個較繁忙的路口，於這些路口，除輕鐵車輛外，其餘車輛的數量亦非常多，交通流量甚高。若輕鐵綫途經這些路口，港鐵公司在計算如何最有效調配車輛以增加可載客量時，必須考慮路口燈位等候時間、輕鐵車程時間、每班車的可載客量、路口與路口間的距離等，以決定加密班次應以雙卡或單卡車輛施行。以現時的路面情況及容量而言，各輕鐵綫途經的個別路口於繁忙時段的使用率已十分高。若在繁忙時段大幅增加雙卡車輛行駛，容易出現輕鐵車輛互相阻塞的情況，減低輕鐵本身的整體車速及營運效率，因而未能達到增加可載客量的效果。此外，雙卡車輛比單卡車輛的車身長一倍，於轉彎或駛經道岔或內街時，所需時間較單卡車輛稍長，對車程時間有影響。港鐵公司需小心考慮個別輕鐵綫可容納的單卡及雙卡車輛數目，以達致最高效益。

輕鐵路綫重組建議方案

取消614及615綫，保留610綫

自2003年西鐵綫通車後，與輕鐵元朗至屯門路段部分重疊，以輕鐵作為長途交通工具（例如跨區來往元朗及屯門）的乘客數目已有所下降。根據港鐵公司的資料，整體而言，長途乘客人次由2009年佔每日乘客量約7%（約25 700人次）下降至2016年約5%（約23 000人次）。

2. 由於乘客對長途跨區輕鐵綫的需求降低，因此港鐵公司建議取消兩條來往元朗及屯門的輕鐵綫，即614及615綫，並保留一條來往元朗及屯門的輕鐵綫，即610綫。

增加614P及615P綫輕鐵車輛及班次

3. 取消614及615綫後，原本行駛這兩條輕鐵綫合共14輛輕鐵車輛（以單卡車輛為單位）將調配至其他需求較高的輕鐵綫，包括於屯門區內與614及615綫重疊的614P及615P綫。同時，港鐵公司計劃從505綫（三聖至兆康）、507綫（屯門碼頭至田景）及用作維修保養的後備車輛池¹中，各抽調一部輕鐵車輛作重新調配。因此，共有17輛單卡輕鐵車輛可供調配，港鐵公司建議當中10輛用作加強屯門區內614P及615P綫的服務，其餘7部調配至新增的610P綫（兆康至元朗）²。

引入新輕鐵綫610P來往輕鐵兆康站及元朗總站

4. 614及615綫於屯門區內所經車站（即屯門碼頭至兆康），會由加強服務後的614P及615P綫繼續提供服務。至於元朗區內路段（即兆康至元朗），則會由新增的610P綫取代。根據上述的車輛調配計劃，將有7輛單卡車輛行走此新增路綫。同時，將保留的跨區路綫610綫，亦會繼續行走此兆康至元朗段。港鐵公司預計610及610P綫於繁忙時段可為兆康至元朗段沿綫車站提供與現時610、614及615綫可載客量相若的服務。由於途經此路段的輕鐵路綫減少一條，而且610P為短途綫，在調配輕鐵車輛方面會更見效率，減少車輛於元朗大馬路互相擠塞的情況，車輛到站的時間亦將更見平均及準確。同時，由於在重組路綫後元朗大馬路的擠塞情況會有所改善，會有較大空間於繁忙時間增加短途特別班次，提升可載客量。若重組方案得以落實，港鐵公司計劃按2019年新購車輛陸續投入服務時的實際乘客需求，調配部份新

¹ 現時，有7輛輕鐵車輛於輕鐵車廠輪流作日常維修保養。經檢討後，港鐵公司認為保留6輛車輛於車廠，已能滿足維修保養上的需要，因此可將一部車輛投入日常服務。

² 詳情見下文第4段。

購入的10輛輕鐵車輛用於輕鐵元朗大馬路段以增加短途特別班次，其餘新購車輛將按實際乘客需求調配到載客率較高的路線。

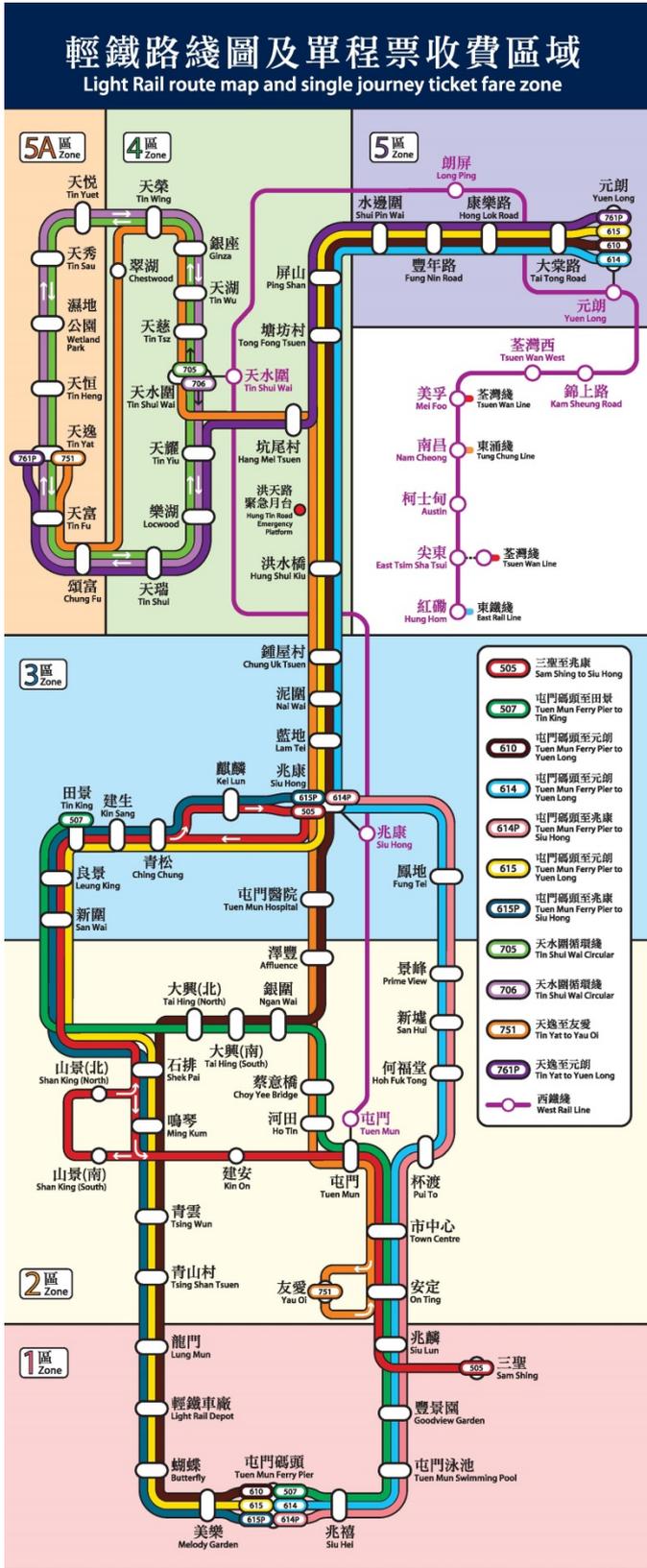
5. 重組前後的輕鐵路綫圖見圖一。

路綫重組方案的特點及效益

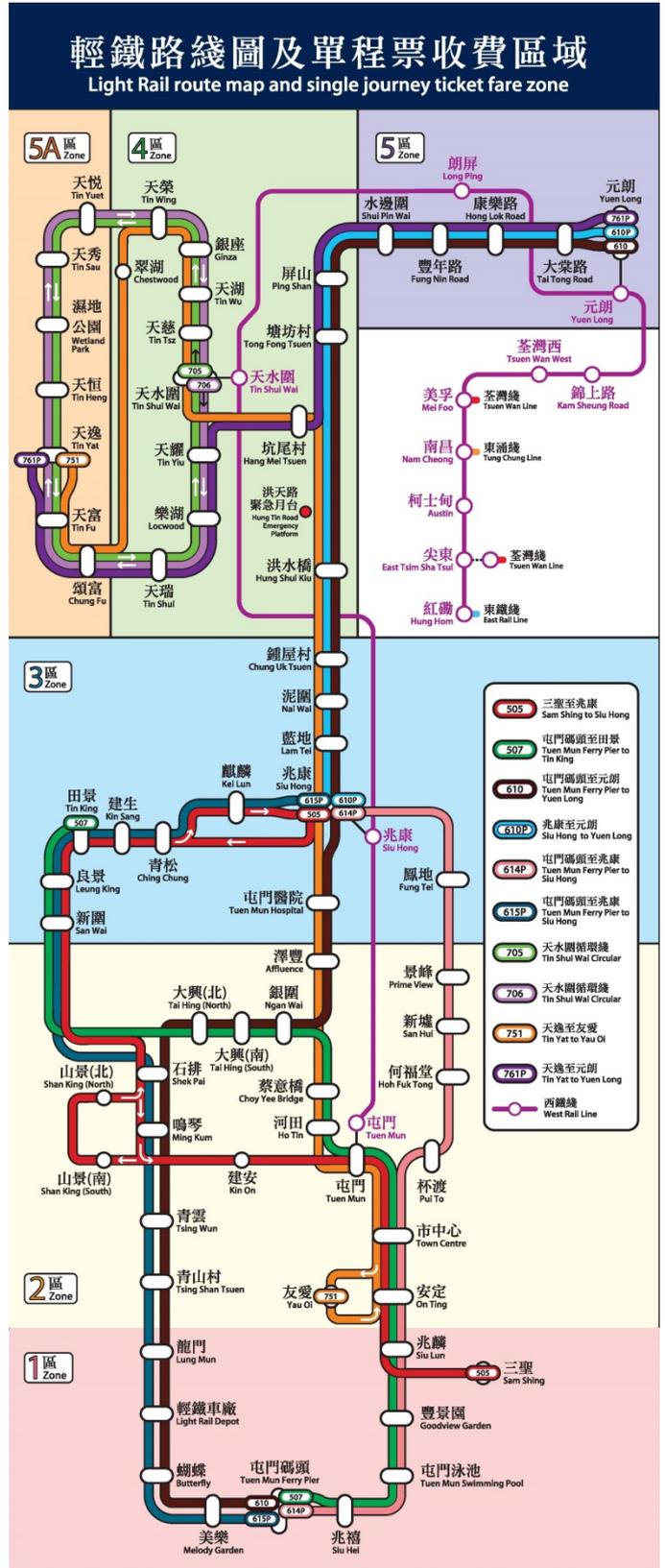
6. 重組輕鐵路綫的目的，除了可將輕鐵車輛由使用率較低的路綫調至使用率較高的路綫之外，更重要的作用是減少在繁忙擠塞的輕鐵路綫（例如元朗大馬路）重疊路綫的情況及班次不均的問題。在現時建議方案下，不論屯門及元朗區的乘客均可受惠於提升輕鐵營運效率後的服務。屯門區方面，在最繁忙的一小時，加強服務的614P及615P兩綫的繁忙路段每小時可載客量將會提升，預計每天約10 000來往屯門區內輕鐵站的乘客人次可因而受惠。另外，除特別班次外，可載客量增加後的614P及615P綫在大多數的共用路段亦能接載505及507綫的乘客。元朗區方面，每天約4 400來往元朗區內輕鐵站的乘客可受惠於班次比現時更準時及班次更平均的610及新610P綫服務。此外，正如上文提及，若重組方案得以落實，部份新購入的10輛輕鐵車輛可用於輕鐵元朗大馬路段以增加短途特別班次，進一步提升繁忙時間的可載客量。

7. 在重組方案下，614及615綫將被取消，614P／615P及610P綫於輕鐵兆康站交匯，現時乘搭614及615綫的跨區乘客將會於輕鐵兆康站作轉乘。按港鐵公司估算，在重組路綫後，早上最繁忙一小時內由屯門往元朗而須在兆康站由614P或615P轉乘610／610P綫的乘客約230人次，由元朗往屯門而須在兆康站由610P轉乘615P或614P綫的乘客約380人次，合共每小時約610人次。港鐵公司已就輕鐵兆康站的現有空間及設施作評估，並認為該站足以應付這些轉車乘客的需要。港鐵公司會進一步研究如何在該站提升月台設施（包括提供更多座椅），以及提供足夠指示及資訊，令乘客轉乘更為方便。

圖一 重組前後的輕鐵路線圖



重組前



重組後

各輕鐵綫途經的繁忙路口

1. 天瑞路／天秀路交界



2. 天瑞路／天壇街交界



3. 天瑞路／天榮路交界



4. 天耀路／天河路交界



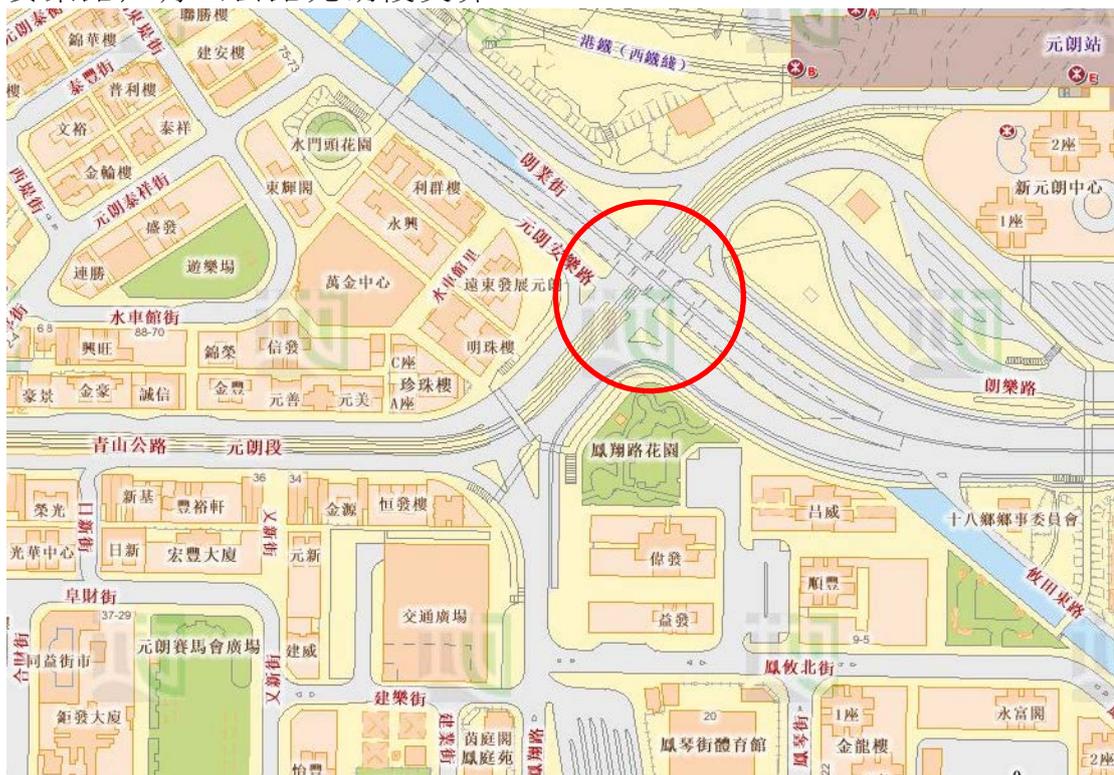
5. 天福路／天耀路及屏廈路交界



6. 天榮路／天城路交界



7. 安樂路／青山公路元朗段交界



8. 鳳翔路／青山公路元朗段交界

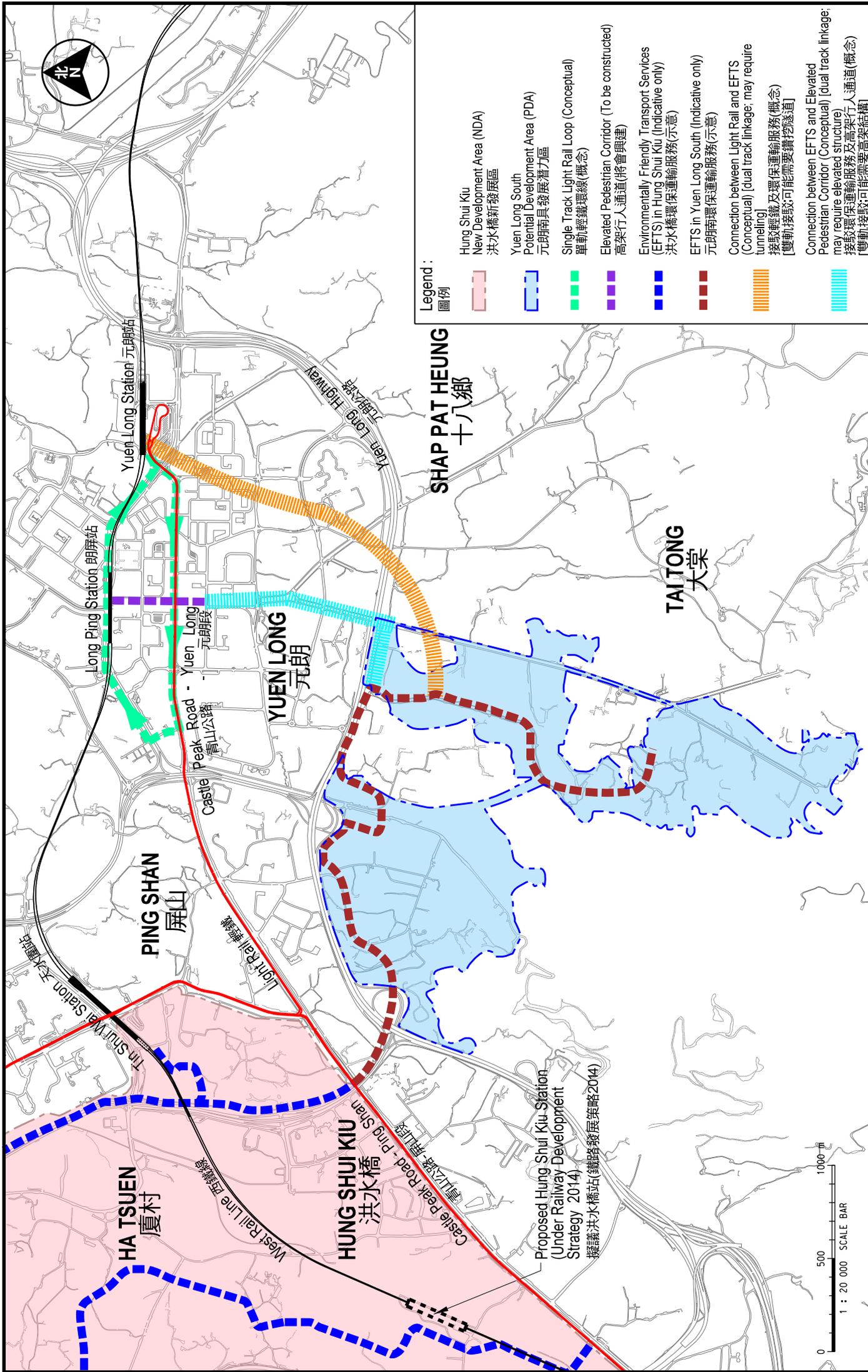


11. 海珠路／屯門鄉事會路交界



11個繁忙路口分隔輕鐵路軌與馬路／行人路初步技術評估

路口	將輕鐵路軌與馬路／行人路分隔的技術可行性
1. 天瑞路/天壇街交界（近天水圍醫院）	非常困難
2. 天瑞路／天榮路交界（近天水圍醫院）	非常困難
3. 天耀路／天河路交界	非常困難
4. 天瑞路／天秀路交界	非常困難
5. 天榮路／天城路交界	非常困難
6. 谷亭街／大棠路／青山公路元朗段交界	非常困難
7. 天福路／天耀路及屏廈路交界	基本上不可行
8. 鳳翔路／青山公路元朗段交界	基本上不可行
9. 安樂路／青山公路元朗段交界	基本上不可行
10.青麟路（近屯門官立小學）	基本上不可行
11.海珠路／屯門鄉事會路交界	基本上不可行



Legend:
圖例

- Hung Shui Kiu New Development Area (NDA)
洪水橋新發展區
- Yuen Long South Potential Development Area (PDA)
元朗南發展潛力區
- Single Track Light Rail Loop (Conceptual)
單軌輕鐵環線(概念)
- Elevated Pedestrian Corridor (To be constructed)
高架行人通道(將會興建)
- Environmentally Friendly Transport Services (EFTS) in Hung Shui Kiu (Indicative only)
洪水橋環保運輸服務(示意)
- EFTS in Yuen Long South (Indicative only)
元朗南環保運輸服務(示意)
- Connection between Light Rail and EFTS (Conceptual) [dual track linkage; may require tunnelling]
[雙軌輕鐵及環保運輸服務(概念)] [雙軌接駁; 可能需要鑽挖隧道]
- Connection between EFTS and Elevated Pedestrian Corridor (Conceptual) [dual track linkage; may require elevated structure]
[雙軌環保運輸服務及高架行人通道(概念)] [雙軌接駁; 可能需要高架結構]

Alteration of Light Rail System and Connection with New Development Areas
(Preliminary Conceptual Layout)
輕鐵改道與新發展區接駁(初步概念圖)

修訂申請公共小巴、的士等車輛駕駛執照的規定

根據《道路交通(駕駛執照)規例》第 8 條(1)及(1A)款，的士、公共／私家小型巴士、公共／私家巴士、專營巴士、中型／重型貨車及特別用途車輛（下稱「商用車輛」）駕駛執照的申請人必須持有有效私家車或輕型貨車駕駛執照最少 3 年¹。因應運輸業界希望緩解司機短缺的情況，運輸署已作出檢討，建議可將持有駕駛執照年期的規定訂為最少一年²，其他商用車輛駕駛執照的申領條件（例如年滿 21 歲的要求）則維持不變。

2. 考慮到現時商用車輛駕駛執照的申請者已須通過運輸署嚴格的駕駛測試，確保適合及有能力駕駛相關車輛，以及運輸業界希望紓緩人手短缺的情況等因素，運輸署認為有關建議是合適的安排。運輸署已諮詢各運輸業界及道路安全議會的意見，運輸業界對有關建議大體表示歡迎，認為有助紓緩職業司機人手短缺的問題，而道路安全議會亦原則上對建議不持異議。

3. 為提升公共客運車輛的服務質素，加強新入職司機對安全駕駛及良好駕駛態度的意識，並掌握載客服務的基本知識、客戶服務技巧等，自 2015 年 6 月起申請公共小巴正式駕駛執照的人士均須先修畢由運輸署署長指明並認可的職前訓練課程，以及取得及格成績，才可獲發公共小巴駕駛執照。運輸署現建議將規定推展至申請的士及非專營公共巴士³正式駕駛執照的人士，以進一步提升其服務水平。考慮到其他載客車輛如私家小型巴士／私家巴士所涉及的交通意外率較低，運輸署現階段建議職前訓練課程應先伸展至的士及非專營公共巴士，日後有需要時再作檢討是否進一步擴展至其他載客車輛。

¹ 若申請人持有的有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照是在完成暫准駕駛期（為期最少一年）後獲發的，持有該正式駕駛執照的年期則為最少兩年。

² 若申請人已完成了為期最少一年的暫准駕駛期，他只需在作出申請前持有有效的正式私家車或輕型貨車駕駛執照。

³ 專營巴士營運商一向有詳細及嚴格的課程培訓其司機，我們認為暫時無需要求專營巴士司機再額外修習職前訓練。

建議修訂的《專線小巴司機的工作時間指引》

- 專線小巴司機工作9小時最少應有45分鐘休息時間（包括用膳時間）；其中不少於10分鐘應安排在首4小時的工作時間內提供；
- 專線小巴司機每日最長當值時間（包括所有休息時間）不應超過14小時；
- 專線小巴司機每日駕駛值班時間（即最長當值時間扣除所有休息時間後）不應超過11小時；
- 專線小巴司機一個工作日內的工作時間不少於9小時便應獲提供用膳時間；及
- 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於10小時。

2017年4月21日立法會交通事務委員會會議上通過
關於個人化點對點服務的議案

第一項議案

動議人：易志明議員

和議人：姚思榮議員、鍾國斌議員、何君堯議員及劉國勳議員

由於政府推出之600個新“專營的士”牌照計劃，並沒有解決普羅市民對提升整體的士服務的訴求；與此同時，增加600個新“專營的士”牌照只會進一步加劇路面交通擠塞的問題；而事前又沒有諮詢的士業界及立法會各政黨／團之意見，因而引致議會各政黨／團之批評及的士業界強烈反彈，故本會現嚴正要求政府擱置“專營的士”計劃，並盡快與的士業界及立法會各政黨／團組成工作小組，為全面提升的士服務水平制訂一個全面的方案。

第二項議案

動議人：陸頌雄議員

和議人：何啟明議員

本會支持政府提升的士行業的服務水平，唯在推出專營的士服務以前，當局應多加與業界溝通，並需確立專營的士營辦商與轄下司機僱傭關係為必要條件，否則難以透過改善司機生計及職業保障來提升服務質素；與此同時政府亦需要整體改變業界經營環境，其中包括放寬上落客限制、加強打擊“折扣的”及“白牌車”等違法行為，以多方面確保及提升的士服務。

第三項議案

動議人：莫乃光議員

本委員會對本港的士服務水平表示強烈不滿。香港人口和香港的交通需求均有增長，永久性及可轉讓之的士牌照令現時香港的士牌淪為投資工具，的士司機卻須付上高昂租用牌照費用，缺乏改善服務的誘因。本委員會促請政府增加個人化點對點交通服務，促進市場競爭，改革香港的士牌照制度，增加設有牌照時限、需定期續牌的“專營的士”。本委員會亦建議政府檢討出租車服務牌照，為網絡召車服務引入合適的規管制度，提升整體服務質素和為市民提供多元化選擇。

第四項議案

動議人：田北辰議員

鑑於政府將推出專營的士，為的士業界開拓新客源並提升業界質素，但必會增加路面車輛流量，而“優先舊牌轉新牌”可達兩全其美，所以應為必然條件之一。基於必須確保服務質素，政府建議5年專營權對確保服務質素作用有限，本委員會促請政府成立“優質的士督導和評審委員會”，成員代表業界佔少數，其職責是審視專營的士的申請，申請的條件包括但不限於安裝車廂閉路電視系統，符合相關條件就可批出專營權。若然某專營的士司機服務欠佳而屢次不改，「該」委員會有權隨時收回該牌照，令持牌者因投資受損而有所警惕。

第五項議案

動議人：劉國勳議員

面對市民對個人「化」點對點交通服務的質與量需求不斷上升，本委員會要求政府協助的士業界改善服務質素，加強從業員培訓，引入合適的業內服務質素監管機制，並檢討出租服務車輛的政策及法例，讓日新月異的召車服務模式可在合適的規管下經營，迎合市民需要。

