



TSUEN WAN DISTRICT COUNCIL

OFFICE OF TSUEN WAN RURAL
DISTRICT COUNCILLOR
NORRIS HIN LUNG NG

伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

交通第23/18-19號文件

Ref: DC/180603/BusQuota/TWDC

2018年6月12日

荃灣區議會 交通及運輸委員會主席

羅少傑先生 · MH

取消巴士配額制度 鼓勵使用公共交通

傳聞的巴士配額制度

坊間有聞運輸署一直在實施巴士配額制度，控制巴士數量的增長及管制巴士駛入市區主要道路的數目，當中疑似包括港島區怡和街、軒尼詩道、德輔道中、干諾道中和皇后大道中，以及九龍區彌敦道等。本人有聞每當新開辦的巴士路線或需加強服務的現有路線須途經以上繁忙路段，專營巴士公司便須等量減少其他途經該區路線的巴士架次，由荃灣區出市區的路線因而受影響，增加班次受到阻力。本人認為，政府的運輸方針一直以公共交通為主，巴士作為載客量高的集體運輸系統，如此配額制度若然屬實，並不合理。

私家車增長沒有限制，反而限制巴士？

根據交通諮詢委員會於2014年發表的《香港道路交通擠塞研究報告》，在2003至2013年期間本港人口增加了6.8%的情況下，私家車數量卻增加達40%；相比之下，巴士與小巴數量十年間只增加了3.6%。私家車在主要道路的總交通流量中雖佔40%至70%，但只運載16%的每日總路面乘客量，載客效率甚低。反觀巴士和小巴，在主要道路總交通流量只佔5%至25%，卻運載約71%的每日總路面乘客量，載客效率高。

在沒有限制私家車數量及限制私家車進入繁忙路段的情況下，反而先限制巴士的行走班次，屬本末倒置的做法，亦不符合政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具的政策方向。巴士作為路面交通客運的中樞，能接載眾多乘客，良好規劃的巴士路線有助減少路面車輛的數目，從而減少路面擠塞及空氣污染。減少繁忙路段的擠塞更應先控制私家車的增長及使用，如增加牌費燃油稅，實施電子道路收費系統，為更多主要幹道實施巴士專線等。即使某些路段或會偶爾出現巴士塞巴士的情況，署方亦可從調整開車時間、重組巴士路線、重置巴士站等的方法入手，而非限制巴士駛入的數量。

nhl.hk

dc@nhl.hk

2491 1722

伍顯龍 Ng Hin Lung

Shop 1, 1/G/F, Commercial Complex,

Hong Kong Garden, Tsing Lung Tau

青龍頭翠雲花園商場低層一號舖



TSUEN WAN DISTRICT COUNCIL

OFFICE OF TSUEN WAN RURAL
DISTRICT COUNCILLOR
NORRIS HIN LUNG NG

伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

加強巴士路線增加覆蓋 鼓勵使用公共交通

根據運輸署《2011年交通習慣調查》，接近九成市民上下班都乘搭公共交通工具，政府需要認清主次，調整政策讓普羅大眾受惠。隨著各個新發展區如荃灣西、掃管笏、洪水橋及元朗南等相繼發展，交通需求只會越趨殷切，巴士的服務及班次不應受到不合理限制。未來政府與專營巴士公司應更積極地投放資源增加巴士，以加強在全港的覆蓋網絡，鼓勵更多市民乘搭公共交通工具，減少使用私家車，才是改善路面交通的正確方向。

就此，本人希望主席能在2018年7月9日舉行的荃灣區議會交通及運輸委員會會議上安排討論上述議題，並邀請運輸及房屋局、運輸署及相關政府部門的代表出席會議以作回應。

伍顯龍

荃灣郊區議員

nbl.hk

dc@nbl.hk

2491 1722

伍顯龍 Ng Hin Lung

Shop 1, LG/F, Commercial Complex,
Hong Kong Garden, Tsing Lung Tau
青龍頭豪華花園商場低層- 號舖