第六課：香港公共交通的發展理念和策略

公共交通的發展策略背景

政府自 1976 年起進行了三次整體運輸研究，以訂下運輸規劃和整體發展策略的綱領：

- 於 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；
- 於 1989 年完成第二次的整體運輸研究，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、將軍澳支綫及西鐵綫在內的道路及鐵路基礎設施，以配合赤鱲角機場、都會計劃及多項填海研究項目；
- 於 1999 年完成第三次整體運輸研究，確立了幾項 大方向，當中主要包括 ：
    1. 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
    2. 提供更完善的公共交通服務和設施；
    3. 更廣泛運用先進科技管理交通；以及
    4. 推行更環保的運輸措施。
        - 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(港鐵)，因為重鐵載客量高、不佔用路面、環境 污染較少及意外率極低；
        - 其次，輕鐵及專營巴士為主要載客工具，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的角色，如公共小巴為乘客量較低的路線提供服務，而的士為願意付出較高車費的乘客提供點對點服務。

公共交通的無障礙設施

政府自 2002 年致力在公共交通服務推動「無障礙運輸」(Transport for All)的理念：

- 更暢達的運輸服務
- 更優良的公共運輸基建及設施
- 更良好的夥伴關係

就提供更暢達的公共運輸服務方面，近年主要項目包括 ：

- 各專營巴士公司已於 2013 年完成為所有巴士在車廂內安裝報站系統。截至 2015 年年底，全港超過九成的巴士為可供輪椅上落的低地台巴士；
- 所有港鐵車站均設有最少一項無障礙通道設施，例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；
- 由 1997 年開始，所有營辦新專線小巴路線的營辦商必須於車廂安裝乘客落車鐘。至今約有三成小巴裝有落車鐘。此外，運輸署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；
- 現時已有約 80 輛的士為可供輪椅上落的型號。

在提升公共運輸基建及設施方面：

- 運輸署及路政署已於約 150 個公共運輸交匯處、巴士總站和公共小巴總站，以及約 200 個公眾碼頭和登岸台階，加設包括觸覺引路徑、觸覺警示帶、下斜路緣及路標在內的無障礙設施；
- 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，設置方便殘疾人士使用的設施。

就建立更良好的夥伴關係方面：

- 各主要公共交通營辦商定期與運輸署及殘疾人士團體在運輸署的「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」等平台保持緊密溝通，了解殘疾人士使用公共交通服務的需要。

資料來源：

1. 立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》— 工作計劃討論文件：
http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/papers/tp20141125cb1-238-6-c.pdf
2. 立法會交通事務委員會《公共交通策略研究》《專題研究》– 公共交通服務無障礙設施討論文件：
http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20160415cb4-831-5-c.pdf