

對《公共交通研究策略研究建議措施的推行進展》的看法

一) 看法

隨著香港的交通需求及環境變化，政府最近就未來公共交通作了最新的研究及建議。雖然政府有了解市民的乘車習慣及交通環境，但所推出的措施均完全『離地』，而且把巴士及小巴這類陸路交通工具的角色變得越模糊，鐵路時至今日已升格為『萬能』的交通工具，『骨幹』則由私家車代替。

近年各區急速發展，港九新界甚至離島都有大型房屋及基建落成，人流不斷增加。除鐵路發展外，其他非鐵路公共交通工具的數目卻沒有明顯增加，有部分營辦商更要縮減服務，或止蝕離場。相反，私家車數目則以每年平均 18,000 輛的增幅，增至現今的 600,000 部。如政府未來沒有任何措施控制增長，道路網絡及車位數目又沒有任何配合下，根據 2030 年的政府發展藍圖，相信全港的道路每日便會被百萬輛私家車導致擠塞或癱瘓。

多年來，有不少地區人仕及市民對交通服務提出不少建議，包括開新線、加班、延長路線及全日服務等。隨著政府由嚴格限制至適度放寬，令不少地區居民受惠，但已經『太遲』。近年道路交通已不勝負荷，每天都有嚴重擠塞或癱瘓，引至陸上非鐵路公共交通工具受嚴重影響，行車時間大幅增加導致超過指定時間到總站。即使巴士公司大力發展行經公路的『特快線』，繁忙時間都變為『特慢線』，乘客便因此對巴士服務失去信心，而轉往鐵路或以私家車代步。政策已提升為『以鐵路為萬能，私家車為骨幹』。政府不能不承認。



◀塞車已覆蓋全港，包括近年急速發展的觀塘區

二) 策略如何『離地』？

A) 重鐵

『鐵路為骨幹』乃政府一貫的交通政策，至今仍未有絲毫變動。道路日益擠塞，引至乘客對陸路公共交通失信心，它們亦不能因應路面情況而自由更改路

線，乘客因而選用鐵路。鐵路故障在香港可謂家常便飯，即使能做到 99.999% 的穩定率，一次故障都足以造成大混亂。透過傳媒的報導，大家對這些場面一定不陌生。背後的原因，就是市民已過份依賴鐵路。過往鐵路故障，透過傳媒報導，為何乘客會無所適從？正正就是這原因。

B)輕鐵

輕鐵多年來為新界西北區的市民服務。急速的發展令市民登車非常困難，每班列車幾乎『迫爆』。在輕鐵專區生效期間，更禁止其他巴士公司開設區內線。即使港鐵將為輕鐵增購列車，幫助亦有限，主因是未能承受不斷增加的人口及新需求。

在研究報告中，多條來往屯門碼頭至元朗的輕鐵路綫，打算由三條減至一條，另外加設一條短途路綫來往元朗至兆康站，受影響乘客須在兆康站轉乘其他輕鐵綫來往屯門各區。隨著元朗及屯門區成為中港兩地的交匯區，元朗大馬路及屯門市中心一帶已成為人流集中地，穿梭兩地的市民勢必大幅增加，港鐵以疏導人流或提升營運效率為理由縮減服務，來往上述兩地更需要轉車，對市民造成極大不便。

既然港鐵認為這樣重組能提升效率，相信會勢在必行。輕鐵專區已在 2008 年屆滿，如果輕鐵未能照顧有關的市民，相信西鐵亦未能做到。因為早上各站已同時應付市區的登車人潮，上落客時勢必引起大混亂，耽誤行車時間。運輸署是否應考慮再次引入穿梭屯門、元朗及天水圍的區內巴士服務？相信比豪華巴士、高尚住宅的中型穿梭巴士需求更高。

B)巴士

為回應市民及團體訴求，除繼續發展鐵路外，政府更批准巴士公司推出多項『所謂』改善措施，包括推出醫院線、長途豪華巴士(不設企位)、中型接駁轉乘站巴士及開辦多條常規線及通宵線等，惟數項卻完全不切實際，內容如下：

D)醫院線

- ❖ 現時只有新巴開辦 8H 線，來往小西灣及東華東院，但由於路綫全程並非行經非快速公路，班次亦非常疏落，現時亦有多條東區路綫 2A,2X,8,8P 與 5B 線的轉乘優惠，班次頻密及較 8H 快捷，因此客量極低，一部小巴已能滿足需要，相信用專線小巴比巴士更有效益(如將來小巴能引入低地台)，計劃可謂相當失敗，而且更是從 2A 及 82 線抽調巴士行走，令兩線乘客候車時間受到影響，中途站亦登車困難
- ❖ 現時有不少醫院線由專線小巴作主力，而且較巴士靈活，為何忽然要利用巴士行走？另外，九巴計劃中的兩條醫院線 14H 及 32H，服務聯合醫院及仁濟醫院。以上醫院已有其他巴士及小巴覆蓋，市民亦習慣用這些服務。再者，聯合醫院的道路用小巴較為合適，為何仍要用額外資源開辦？



↑左圖:新巴 8H 來往柴灣小西灣-東華東院 右圖:九龍專線小巴 76B 來往油塘-聯合醫院

II)長途豪華巴士

- ❖ 九巴計劃 2018 年開設兩條豪華巴士線 P960 及 P968 來往屯門、元朗及港島區，並專程採購以豪華規格設計的新型巴士，不設企位，及加設留位服務，作每日有限度的服務，惟收費卻比主線貴五成
- ❖ 智庫認為上述服務完全與非專營村巴重疊，而且後者已能提供此類服務
- ❖ 部分非專營村巴司機更開工不足，因此村巴絕對有能力提供，只需更換巴士或改裝巴士車廂便可，為何仍要求專營巴士公司提供類似服務？



↑這非專營巴士是不設企位，座位舒適，亦能夠做到豪華不設企位巴士的效果，為何又要專營巴士開設近似服務？

- ❖ 由於運輸業人手不足，不論巴士、小巴、電車甚至渡輪，都缺乏人手。計劃開設豪華巴士的九巴，在人手不足下，如何開設更多路線？如成功開辦，是否需額外增加車長？否則，必定是從常規主線 960 及 968 抽調人手駕駛，常規主線班次便受到影響

- ❖ 承上題，市民可能被迫乘搭昂貴的 P 線巴士，對大部分乘搭巴士的基層市民，加重他們的車費負擔，即使政府增加資助或津貼都不能補貼乘搭豪華巴士所增加的開支
- ❖ 再承上題，政府經常說研究減輕偏遠地區市民的車費負擔，現在又加設一些昂貴巴士服務，會否有點背道而馳？
- ❖ 現時港島區多處道路，每逢繁忙時間及有大型活動，都會出現嚴重擠塞，不論軒尼詩道及告士打道。如果 P 線巴士行經告士打道，擠塞時都會比軒尼詩道慢。即使比常規線停站少，遇上擠塞亦與常規線分別不大。除了享用豪華座椅外，智庫看不見 P 線在時間上比常規線吸引



計劃中的 P960 及 P968 往港島方向行經告士打道，交通擠塞，日日如是

III) 中型巴士線

- ❖ 對於九巴計劃開辦中型巴士服務，方便接駁前往轉車站的居民，智庫表示歡迎，惟路線沒有照顧基層為主的地區，只照顧已有私家車的私人住宅區。以計劃中的 M68 線為例，來往峻巒至荃灣西站，途經的錦田公路亦是私人高尚住宅區。相反，鄰近的凹頭朗善邨等最需要公共交通服務的地區，現有小巴服務卻未能配合市民需要。為何運輸署不改善有關道路或措施讓巴士深入該處服務當地的居民？準則在哪兒？
- ❖ 早上繁忙時間，大多由新界西北開往市區的巴士已『爆滿』，在轉車站登車非常困難。智庫認為運輸署及巴士公司在加設路線往轉車站時，應先評估他們在轉車站之等候時間，否則吸引力便不大，難以吸引私家車使用者轉用公共交通。

從以上巴士建議，反映政府的政策如何『離地』。巴士公司亦錯判需求，而且將非專營巴士/村巴業界推向『末路』。兩者之間定位錯誤，服務嚴重重疊，更可能影響常規服務，可謂不設實際，最後導致『雙輸』。

C) 小巴

報告中提及將專線小巴由 16 座位加至 19 座位，並已在 2017 年 7 月實行，營辦商亦陸續更換車輛，惟與業界要求的 20 座位仍有距離。近年專線小巴經營成本不斷上升，即使加 3 座位亦未能舒緩經營壓力，更有說法指 19 座上限是為某牌子小巴而設，因此大部分都是某牌子的小巴，只有極少數為其他牌子，令營辦商難以採購車價較低的小巴。



↑全港超過九成半的小巴路線都是用此牌子供應的車輛行走

除此以外，當小巴在招標新線、重組或延長路線均比專營巴士困難，現時的營辦商多達百多間，在有限的網絡及經營環境下，難以以優厚條件聘用前線員工，福利亦不及專營巴士公司，因此人手嚴重不足。現時有超過八成的專線小巴司機已年過六十。若情況及政策無任何改善，最終可能因嚴重缺乏人手而只能有限度服務。成本上升而未能透過重組或延長路線增加客量，或將來未能再適度增加座位，相信營辦商在無辦法下，唯有較密地申請加價，市民成為最終受害者。

過去運輸署每逢有新招標路線，大多都批給新營辦商，而舊營辦商投得的機會極低，他們需要另開新公司才有機會投得。不過專線小巴網絡極細，如有新設施或樓宇落成，對營運固然有幫助。相反，如有新鐵路落成，有關組別路線營辦商可能大受打擊，而面臨虧損，最終可能止蝕離場。如此高昂的成本，如何吸引營辦商願意投資，或吸引紅色小巴轉為綠色專線小巴營運？

現時，專線小巴接駁鐵路深受乘客歡迎，遠勝於專營巴士，主因是前者靈活及班次頻密，快捷接送鐵路轉乘客前往遠離鐵路站的目的地。政府應繼續以此為專線小巴未來發展的藍圖。

另一方面，政府鼓勵營辦商使用低地台小巴，但事實上，加設低地台設施的成本十分高昂。政府在加座位、重組路線甚至招標均沒有任何誘因吸引營辦商這樣做。恐怕最後只是空談，對住在只有小巴服務地區的輪椅人士，非常失望。



↑以上兩種交通工具皆由港鐵大埔墟站前往大尾督，大部份鐵路乘客都會選擇左圖，因為靈活及快捷

D) 渡輪

港外渡輪現時為出入離島不可或缺的交通工具。港內渡輪則為市民提供除鐵路或陸路交通以外的另一選擇。雖然有針對改善港外渡輪經營的措施，但報告卻對優化港內渡輪及離島街渡等項目隻字不提。當過海的市民正為塞車及鐵路飽和而苦惱的時候，大家又是否知道還有另一途徑，免受塞車影響兼『有時間預』？

過去二十年隨著多條過海隧道及鐵路落成，來往港九的渡輪服務只剩下 7 條航線，加上碼頭距離人口密集的地方亦很遠，與其他交通的接駁及指示，除了尖沙咀碼頭外，都不清晰。有些碼頭更因發展而愈搬愈遠，而沒有相應的指示，導致市民卻步，轉而乘搭陸路和鐵路交通。智庫欣喜政府有決心為碼頭進行改善工程，希望有關行動能覆蓋所有港內線的碼頭。其實一些小小的動作，如增加碼頭的指示牌，強化碼頭公共交通交匯處與其他交通工具的配套，便可以令客量有所提升，不至營辦商因客量欠佳而削減服務及放棄營運。港內渡輪，是否如坊間的說法逐漸式微？智庫表示強烈不認同，而且能夠擔當疏導的角色。去年港鐵觀塘線屢次出現故障，更有船公司利用社交平台宣傳來往觀塘至西灣河的航線，成功疏導部份受影響的乘客。可見渡輪在港內交通運輸服務中，仍擔任重要的角色。

另外，政府正計劃大力發展大嶼山，為一個重點旅遊地區。智庫認為當中遺忘的地方，就是現時的坪洲至愉景灣街渡。航線多年來客量沒有起色，坪洲所在的位置，鄰近迪士尼樂園。當局又有否考慮優化有關航線，將數個大嶼山的旅遊景點串連起來以方便遊客？同時亦給予街渡公司信心，減輕營運的壓力。

E)政策

智庫認為，政府對於塞車及鐵路飽和，完全沒有任何對策，只是開豪華巴士、用數十年規劃及興建新鐵路以舒緩飽和。反之，為何不用兩三年時間，用技術或法例解決塞車問題，甚至研究控制私家車數目的增長?擠塞及意外，一天比一天嚴重，其他國家連內地多個省市已有相應控制私家車及公共交通優先之措施，為何香港這個『彈丸之地』至今仍沒有任何方案?

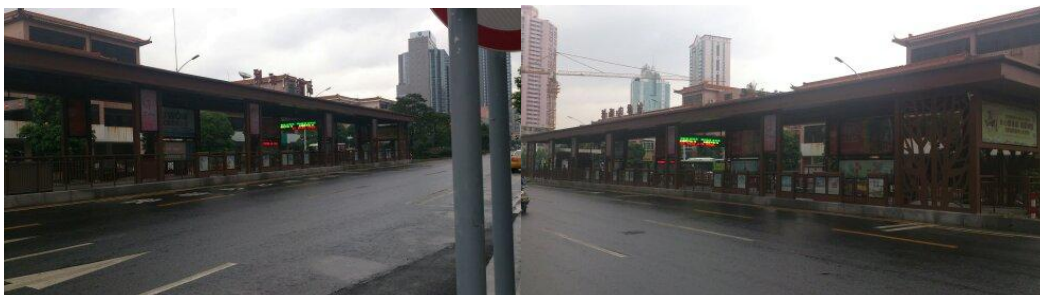
既然鐵路飽和，巴士及小巴亦面對擠塞而影響班次及行車時間，市民如有能力，必定購私家車代步，因為可自由選擇路線。即使香港泊車位不足，亦無損駕私家車的意慾，而且私家車已不是高消費品。一部二手私家車，約\$20,000元起便能擁有，縱使其他雜項費用高，但最重要是方便。

新界的急速發展，亦是私家車增幅原因之一。多個私人樓宇位處新界偏遠地區。倘若乘搭公共交通工具，需乘搭接駁巴士或小巴至轉車站或市中心，再轉乘其他往市區的巴士或鐵路。要乘的士出市區上班，只有市區的士。眾所周知，在新發展區截市區的士可謂難過登天。即使推出專營的士，亦未見任何幫助。因此除了私家車外，別無他選。

三)重新檢討

綜合上述各分析，智庫有下列建議：

- ❖ 鐵路絕不能過份依賴，如遇故障，勢必大亂。在發展『鐵路為骨幹』同時，必須有多一種大型集體運輸工具能持續發展，並與鐵路同級，就是『**專營巴士**』
- ❖ 智庫認為讓巴士疏導港鐵飽和情況，有助減少用數十年時間作規劃及興建鐵路，減少市民面對塞車的痛苦
- ❖ 如私家車數目仍未能控制，及泊車位數目仍沒有任何改善，政府應仿效內地或其他國家，研究全面性巴士及專線小巴專道的可行性，在繁忙道路及熱門擠塞道路設立，以穩定巴士及專線小巴行車時間及班次，減少因道路環境而影響服務



↑內地廣東省中山市的<<快速公交系統 BRT>>的車站，有巴士專用道



內地中山市的 BRT 系統巴士，行經巴士專道↑

↑澳門繁忙地區繁忙時間下環的巴士專道

- ❖ 因應新界西北急速發展，對區內通勤需求大增，輕鐵必須增購車廂，以配合未來發展及接駁西鐵線系統。否則，運輸署應盡快適量批出穿梭屯門、元朗及天水圍的區內巴士服務，以照顧新界西北區內通勤乘客的需要
- ❖ 小巴必須每年檢討座位數目，並因應需要適量增加座位。另外，如有關小巴組別或營辦商因鐵路通車而受打擊，政府應優先在招標新小巴服務時，考慮現有受新鐵路通車影響的營辦商，以給予他們能持續發展
- ❖ 由於運輸業缺乏人手，政府應研究一些方案，如要求『偏員再培訓局』與駕駛學校合作，加設更多資助考取巴士或小巴的課程，讓更多市民報讀後能考取『巴士及小巴』執照，並加入公共運輸行業
- ❖ 新界急速發展令個人化公共交通，特別是往來市區的需求大幅增加，更是生活的一部分。近年市區的士的牌價正下滑，我們認為政府應密切留意牌價，在適當時候應研究統一市區及新界的士，合併後把收費適量下調，以鼓勵更多市民使用公共交通工具，減低駕私家車的意欲

總括來說，今次的策略研究完全不設實際，沒有任何解決擠塞問題而引至巴士及小巴服務受影響，便推行所謂回應意見的措施。智庫希望政府，認真地再研究，否則市民及業界都是『輸家』，謝謝。

香港公共交通智庫