



香港交通運輸政策的回顧與前瞻



目錄

一)香港公共交通智庫及城市智庫簡介	3
二)背景	4
三)需求	5
四)優點與缺點	6
五)新發展區落成與公共交通服務	8
六)現行政策	10
七)私家車與道路擠塞	11
八)鐵路的飽和	13
九)巴士線重組與區議會的角度	14
十)小巴的角色	14
十一)快將夕陽的渡輪	15
十二)建議	16
十三)總結	17



一)香港公共交通智庫及城市智庫簡介

香港公共交通智庫

香港公共交通智庫在 2011 年 12 月成立，為一個研究香港公共交通政策/服務及分享的組織。

關注及研究香港公共交通服務及政策為智庫首要工作及目標。我們會定時進行調查及統計，然後向(運輸署、公共交通營運者、區議員、立法會議員)反映，並會與(市民、地區人仕及其他團體)合作。智庫將會把大家對巴士/小巴路線的建議(包括開線、延長路線及服務時間、加班、轉乘優惠及加車費優惠等)，積極回應。讓大家更了解運輸署及公共交通營運者對路線策劃及發展的準則。

智庫期望透過研究及集思廣益，讓政府及公共交通營運者有更新的思維及方向， 共建更完善的網絡，讓香港公共交通業有良性發展。同時，智庫亦期望讓更多市民及遊客能對香港公共交通服務有更深認識，同時鼓勵市民及遊客利用公交往來香港各旅遊/玩樂熱點，讓各方受惠。

『香港公共交通智庫』facebook 專頁：<http://www.facebook.com/groups/199293856832496/>
電郵：ptthk@gmail.com

城市智庫 香港經濟及物流政策研究中心

城市智庫自 2001 年成立，是一個以新生代為主的民間智庫組織，「相信智庫 相信未來」是城市智庫的理念。我們相信智庫組織的發展既配合「港人治港」的政治需要，亦能配合香港作為一個融會中西的國際城市的發展需要。

城市智庫「香港經濟及物流政策研究中心」主要對香港、國內及亞洲物流和供應鏈管理作出分析和研究，透過不同形式活動，如：研究報告、新聞發報、交流團、研討會和講座，藉此加深從業員和市民對物流政策的關注。同時，我們亦積極聯絡香港、澳門、廣州大學及有關機構共同為泛珠江三角洲的物流發展出謀獻策。

「香港經濟及物流政策研究中心」是城市智庫最注重的一個部門。我們將投入大量的人力物力，尋求社會各有關的資源及聯繫推動「香港經濟及物流政策研究中心」的發展，希望為香港，以至中國的經濟及物流業發展作出貢獻。

電話: 3162-8533

電郵：idea4hk@gmail.com

網址：<http://idea4hklogistics.webs.com/>

二)背景

香港是一個千多平方公里的細小地方，但人口卻有七百多萬人，遍佈每個角落。市民經常出出入入，公共交通工具對我們可謂「息息相關」。雖然現時有多種服務供市民選擇，但是否滿足他們的需要？現時的公共交通政策，是否真正回應市民的需求？「鐵路為骨幹」亦是否適合香港這個「彈丸之地」？希望大家透過這份報告的詳細分析及建議，一同探討香港的公共交通政策是否不合時宜、適合香港與否，及是否要重新檢討。



三)需求

香港特區總面積只有約 1104 平方公里，但有七百萬人在這個彈丸之地居住。當中 70%的市民使用公共交通工具，約四百八十萬人使用(未計遊客/旅客)。所以實際上平均每日有 12,274,700 人次使用，屬於高流量。因此香港便提供多元化的公共交通服務，包括(鐵路、巴士、小巴、渡輪、的士、電車及纜車等)。由於香港居民大多是基層至中產之間，因此公共交通已成為市民生活中不可或缺的一部分。

現時香港的公共交通乘客人次分佈如下:(截至 2012 年 8 月)

公共交通工具	乘客量分佈 (平均每日人次)	
鐵路(包括輕鐵,機場快線及電車)	41%	(5,032,900 人次)
專營巴士(九,新,城,龍運及大嶼山)	31.6%	(3,874,000 人次)
小巴(紅色及綠色)	15.4%	(1,889,500 人次)
的士	7.8%	(954,400 人次)
居民巴士	1.9%	(237,500 人次)
渡輪	1.2%	(144,700 人次)
新界西北港鐵巴士	1.0%	(121,500 人次)
山頂纜車	0.2%	(20,200 人次)
合共	100%	(12,274,700 人次)

從以上資料，證明香港市民使用公共交通服務的需求非常高。在以上使用率最高的交通工具當中，頭三位便是**鐵路、巴士及小型巴士**。因為在時間、載客能力及靈活度有一定優勢，而且收費較大眾化，大部份是人人能夠負擔的消費，因此該它們的使用量在香港排頭三位，所以必須提供足夠的路線及班次，讓市民便捷地來往目的地。

市民會按自己需要選擇合適的公共交通工具，並以時間、方便度、舒適度及票價作為選擇因素。除非有關地區只得一種公共交通工具，否則大部分市民可選擇多種公共交通工具前往不同目的地，如有關公共交通工具未能直達，便需要轉乘其他路線/其他公共交通工具。因此我們會從市民角度分析如何選擇公共交通工具。

四)優點與缺點

經過智庫分析，此表羅列了巴士、小巴及鐵路的優點和缺點：

公共交通工具	優點與缺點
鐵路(港鐵)	<p>優點:</p> <ul style="list-style-type: none">i) 香港骨幹的運輸系統，覆蓋港九新界及機場，車站指示清晰，市民不怕迷路。ii) 運載量高，班次及行車時間較其他交通工具準時，不少市民因而選搭港鐵前往目的地。iii) 他們只需要出入站拍一次八達通/買車票，便可往來各車站，另設有全日制學生半價優惠，減低車費負擔。iv) 環保，用電力推動，達至零排放。 <p>缺點:</p> <ul style="list-style-type: none">i) 經常發生故障，令某些車站及路段停駛，令市民非常不便。ii) 由於使用路軌，令靈活性低，某些行程由起點至目的地甚至要轉乘三至四次，非常不便。(如馬鞍山往來中環)iii) 另外，不少鐵路線嚴重飽和。雖然鐵路作為骨幹運輸系統，但是有很多繁忙車站均出現登車困難，擠迫嚴重，需等候長時間去轉乘列車。
巴士	<p>優點:</p> <ul style="list-style-type: none">i) 路線選擇多，前往目的地可選擇快或車費便宜的路線，部分路線與其他路線之間有轉乘優惠，方便市民以便宜車費前往目的地。ii) 坐位舒適，所有巴士均設有空調，車廂及坐位空間寬闊，並有流動資訊及報站系統，讓乘客掌握巴士旅程資訊。iii) 靈活性高，營運者及政府可按乘客需要調整路線及班次，改善服務，有需要時更可調配其他巴士作支援。 <p>缺點:</p> <ul style="list-style-type: none">i) 行走道路經常會因為交通情況(如停燈位、部分道路有事故/繁忙道路交通擠塞)，影響班次及行車時間，導致市民在時間上失去預算。ii) 某巴士公司可能沒有按照既定時間開車，導致脫班情況，增加市民等候時間。iii) 路線非常多，市民難以認知巴士路線前往的目的地。加上車站數目多，市民尋找困難。iv) 由於巴士班次、行車路線及車站均要依足運輸署的規定，如有特別事故，便可能會影響路線運作。

小巴

優點:

- i) 能到達巴士未能到達的地方/村落，快捷地接載乘客前往目的地，並強化鐵路接駁功能，彌補巴士不足。
- ii) 班次及車輛的調動，行走路線比巴士靈活，「回車」迅速，令班次更頻密。
- iii) 行車時間較巴士短，客滿後毋須停站，直至有乘客下車。

缺點:

- i) 小巴載客量最多只有 16 人，在乘客量高的路線便難以疏導乘客，更需要十多部車輛才能疏導。
- ii) 如小巴經常在總站上客而離開，中途站乘客便難以登車，只能繼續等候或改乘其他交通工具，浪費時間。
- iii) 因成本上漲、載客量有限，加價次數因而比其他公共交通工具為多。



五)新發展區落成與公共交通服務

市民使用公共交通工具的目的，均離不開每日上下班/課、消閒、探親及日常生活等。即使現時有多種公共交通工具可供選擇，仍然未能真正配合市民的需求。縱然鐵路何其完善，某些路段仍要左轉右轉及難以登車。一些不鄰近鐵路站而沒有直接巴士線的地區要，市民要先付多一程接駁交通費，然後再乘鐵路。即使有點到點巴士服務，但如果它不是特快路線，便要額外花更多時間乘搭有關路線(如隧巴 101、106)。

至於小巴，一些需求高的路線，乘客在繁忙時間未能成功登車，非常不便。即使鐵路覆蓋範圍不斷擴大，巴士線網絡多達六百多條，小巴線多達三百多條，仍未能配合市民需要。正如剛才所提及，在鐵路未能直達或需多次轉乘的地區，專營巴士便需發揮其功能，開設點到點服務。可是近年因環保、路面擠塞的問題，當局便以鐵路為骨幹、環保公共交通及巴士乘客量下降等理由為藉口，限制專營巴士的車輛數目及服務。

以九巴為例，由 2002 年最高峰的 4,450 部減至現在的 3,816 部。根據智庫的統計數字顯示，即使有新鐵路落成，住宅數量繼續增加，人口亦隨住宅落成而增加，令通勤乘客繼續上升，即使有鐵路亦未能承接這些需求。同時，不少住宅及工商業樓宇遠離鐵路站(如九龍灣、新蒲崗及火炭商貿區)。政府往往只鼓勵市民乘坐鐵路，甚至要多次轉乘兩至三條路線(如巴士轉鐵路再轉小巴)才能到達目的地。近年有新道路落成，巴士公司亦沒有積極安排部份路線使用新道路。乘客只好在舊道路繼續「捱塞車」。

以下有部分新發展區/道路，值得我們關注：

1) 九龍東的彩盈、彩福及彩德邨：

落成超過三年，雖然可步行至港鐵站，但需時 10-20 分鐘的步程。廿多幢公屋只有兩條專線小巴線接駁港鐵站及街市，及數班特別巴士服務。即使將來有一條全日巴士線往來觀塘、牛頭角及九龍灣工業區，可是亦非是大部分居民經常去的地方，而且路線迂迴曲折，吸引力不大。策劃有關路線的人仕，是否無心經營呢？他們有沒有真正了解居民的通勤需要？放在眼前的就是新人口，新需求。究竟運輸署及九巴經常強調的需求不足，是否有點匪夷所思？

2) 天水圍天晴邨二期：

現時有港鐵巴士、城巴過海線、及九巴往來上水、經大欖隧道往青衣及西九龍，如需乘坐鐵路，步行往輕鐵站亦要 10-15 分鐘，連同乘輕鐵往天水圍站十多分鐘的車程，再轉乘西鐵線才能到達九龍心臟地帶，費時失事。這配套如何配合那一區的市民往市區上下班的需要嗎？以 265B 為例，大部份班次早上到達該處時已沒有座位。不少天晴邨的居民均需前往長沙灣及旺角上班，巴士公司及運輸署是否忽略新發展區的公共交通配套？

3) 九龍城東匯邨

該屋邨遠離鐵路站，如需乘坐港鐵，需乘坐小巴至樂富站，或步行 20 分鐘至黃大仙站。乘坐巴士則要步行 10-15 分鐘，在彩虹道才有巴士/小巴站，往返港九新界各區。現時鄰近門口的九巴 10 號只能前往彩雲。紅色小巴往旺角亦需要 7 元，專線小巴亦只能往九龍塘站，交通較為不便。政府的政策，是應在沒有鐵路服務的地區，加強巴士及小巴服務，可是政府並無考慮。

4) 慈雲山沙田坳邨

屋邨位於竹園北邨與慈雲山之間。現時的巴士服務只能到達慈雲山(北)，即慈愛苑三期，下車後所需步行十多分鐘始能到達。該處晚上非常僻靜，小巴亦只能往九龍塘又一城、黃大仙站及鑽石山站，早上更難以登車，令市民不滿。另外，如前往觀塘，雖然有 15A，但班次非常疏落，路線亦很迂迴，只好多步行 10 分鐘至慈正邨正輝樓乘坐 3D 線。

5) 青沙公路

青沙公路通車已四年，至今只有 1 條繁忙時間特別線、3 條特別單向路線使用。前往九龍只需 10 分鐘，比獅子山隧道快 15 分鐘。可是至今仍沒有一條全日線途經，讓市民快捷地往返新界東與西九龍。很多巴士搭客唯有繼續飽受獅隧塞車之苦。回顧 14 年前，大欖隧道的落成，巴士公司非常積極地把新界西路線重組，及改行新道路。即使地區人士多番向巴士公司及當局建議部份路線改經，提出了多個方案，但未獲考慮。服務沒有改善，令市民得不償失。

除了上述的地區問題，很多地區的交通服務供應仍然不足。展望將來，很多新落成地區亦將會有類似情況，如安達臣新發展區、將軍澳南新發展區及啓德新發展區等。以啓德政府為例，只是隨意批數條小巴/巴士線接駁鐵路了事。究竟政府及營運者，在計劃路線時，有否完全掌握新區居民的交通需要？

事實上，以現有的資源來說，轉乘交通工具無可避免，因此投放資源在轉乘優惠上也不是沒有道理。當一位乘客如果在旅途上，除轉車外，還要花費時間在等候下一守程車(有時需等候兩至三班車)，會否費事失事？



六)現行政策

現時政府的運輸政策，是以「鐵路為骨幹」，其他公共交通工具，如巴士、小巴、渡輪、電車等則為輔助角色。大部分跨區通勤的市民，政府均會鼓勵他們善用鐵路。至於遠離鐵路站的地區，政府亦只會建議他們乘坐接駁巴士/小巴，再轉乘鐵路往返目的地。如市民認為有關方法不方便，便選乘點到點的巴士/小巴往返目的地，所以這些路線一直深受市民歡迎，省卻轉車時間(如九巴 42A 及城巴 788)。

可是，繁忙地區經常交通擠塞、眾多不合乎環保排放標準的柴油車在路面上行走。在鐵路為骨幹政策的限制下，政府便對巴士作出各種嚴格限制。但凡專營/非專營巴士公司不能任意增加車隊數目。開辦新線、延長路線及加強班次，亦必須利用現有資源加強/改善服務。即透過另一路線取消、縮短及縮減班次，所騰出的資源去改善服務。

現時，運輸署列明如有新設施/新發展區落成及入伙，均可開辦接駁巴士/小巴來往鄰近的鐵路站，或在既有巴士線在不影響現有行車時間/班次下，可途經有關區域。

小巴方面，開辦新路線需由現有小巴抽調行走。例如開辦綠色專線小巴，便需要由現有綠色，或紅色小巴轉為綠色小巴營運。現時專線小巴路線及班次亦是受運輸署規管的，紅色小巴則不在此例。大部分專線小巴路線均為接駁鐵路，由於班次及時間比巴士優勝，因此大部分鐵路乘客都會轉乘專線小巴接駁前往目的地，因此它仍有一定市場。

誠然，鐵路為骨幹的政策為大勢所趨。可是擺在眼前的，是現有的鐵路網絡已非常飽和。乘客在繁忙時間往往需要等候兩至三班車，方能迫入車廂。如選乘巴士，卻要面對脫班及塞車的威脅。較巴士快捷一點的小巴，座位只有 16 人。繁忙時間耗費半小時等候十部八部，可謂家常便飯。每一種方法均對市民在日常的通勤造成嚴重的不便



七)私家車與道路擠塞

每隔一段時間，大家不難在不同媒體中看到政府「直指」巴士為塞車源頭，是主要的污染來源。大家想一想，六千多部巴士，相對約四十五萬部在香港行走的私家車，是巴士的 75 倍。六千多部巴士算什麼(智庫不是指巴士完全不會造成污染)？數量眾多的車輛，很容易導致道路擠塞，甚至癱瘓。因此大家在各大電台/電視的交通消息，不難聽到以下的塞車黑點，詳情如下：

香港島

路段	塞車車龍「龍尾」
東區走廊入銅鑼灣興發街	北角城市花園
銅鑼灣高士威道入興發街	怡和街
灣仔告士打道東行入紅隧/香隧	金鐘紅十字會
干諾道中東行往中環	中山紀念公園/西隧入口
灣仔堅拿道北行	香港仔運動場
薄扶林道往中西區方向	寶翠園
東區走廊西行	東港中心

九龍

路段	塞車車龍「龍尾」
窩打老道北行往太子道西	彌敦道
亞皆老街往旺角方向	中電
將軍澳道往觀塘方向	興田邨
觀塘道往藍田方向	牛頭角下邨
觀塘道迴旋處前往九龍灣方向	將軍澳道/觀塘法院
紅磡海隧入口	公主道愛民邨
西九龍快速公路尖沙咀出口/D1AN 路	大角咀奧運站
東九龍走廊往尖沙咀方向	啓德/九龍灣展貿中心
加士居道天橋往紅磡方向	油麻地果欄

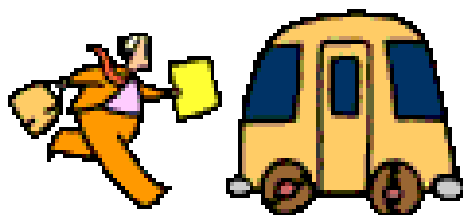
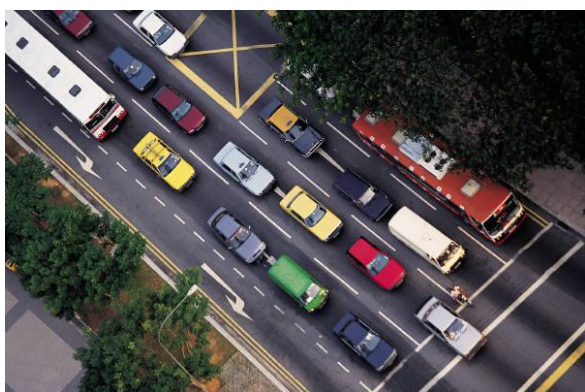


新界

路段	塞車車龍「龍尾」
荃灣路往九龍方向	駿昇工業大廈
將軍澳隧道往九龍方向	環保大道
粉嶺公路往九龍方向	車龍排至九龍坑
元朗公路往元朗方向	博愛交匯處/假日更會排至錦綉花園
屯門公路往晚上屯門方向	汀九及青龍頭
屯門公路往九龍方向	大欖
大老山隧道新界入口	石門交匯處
獅子山隧道沙田入口	博康邨
大埔公路往九龍方向	沙田馬場

除了上述情況外，不少私家車經常在繁忙地區的路邊到處停車，阻礙其他車輛通過，導致交通擠塞。市民因而浪費不少時間在車上，影響其上班及消閒的時間。假設車輛要在路面上擠塞十分鐘。全條路的所有車輛便要排出十分鐘廢氣，造成空氣污染。如巴士因為交通擠塞，影響班次而要另行抽調一部巴士作為疏導，成本便會上升，增加路面負荷，形成惡性循環。

因此，政府需要應該真正落手的源頭，是私家車，而不是基層市民/中產市民經常使用的公共巴士/小巴。



八)鐵路的飽和

從以上我們可得知每天早上的交通擠塞地點。如果搭巴士途經上述路段，巴士行車時間及班次必然受到影響，令市民不便。如改乘鐵路，便面對飽和及轉車困難的情況。在一些繁忙的車站/轉線站，不難看見「等兩至三班」的情況，彷彿時光倒流，至八十年代在彌敦道沿線的情景。多人迫入車廂的緣故，影響車門的關閉，因而令其他列車延誤，在車站前等候前一班列車離開為止，形成「塞鐵路」。

我們看看港鐵各路線繁忙時間飽和的情況：

港鐵路線	詳情
東鐵線 (落馬洲站除外)	羅湖站有龐大的過境客，加上肩負北區、大埔及沙田區交通的命脈，運要接載馬鞍山線的轉乘客。所以每部列車經常遭「逼爆」。部份車站如太和、沙田及大圍站的乘客難以迫入車廂，只好等候兩至三班車，及中途站(如沙田)開出的特別車。
荃灣線	旺角至金鐘一段早於 80 年代已非常飽和，更曾一度徵收繁忙時間附加費，確保客量不會超出安全負荷。時至今日，往中環方向除了荃葵的乘客外，還有荔景站東涌線、美孚站的西鐵線乘客，令荔枝角至深水埗站登車困難。雖然在太子站後有一部分乘客轉乘觀塘線，但旺角站再有另一批觀塘線乘客，令油麻地至尖沙咀的乘客難以登車。尖沙咀站還要應付大批東西鐵線的乘客，需四至五班車才能迫入車廂；至於荃灣方向，除了中環站及港島線上環站轉乘客外，在金鐘便面對大批港島線西行的轉乘客。同樣地，亦需要等三班車才迫入車廂，令油尖旺區的乘客同樣要久候。明顯地本線已嚴重飽和。
觀塘線	往調景嶺方向在旺角及太子站已有大批荃灣線的轉車客，石硤尾站的乘客已難以登車。雖然九龍塘站有部分人士轉乘東鐵線，但亦有來自東鐵線的轉乘客而導致樂富至彩虹站的乘客難以登車；至於油麻地方向，在調景嶺已有一大批來自將軍澳的乘客，加上油塘站來自港島的乘客，已非常擠迫。觀塘至黃大仙站亦不斷有乘客上車，到達九龍塘站同樣面對東鐵線的龐大轉乘客。如此頻密的流轉，可見觀塘線的擠逼程度，亦不容忽視。
港島線	往上環方向，本身太古至柴灣已有很多居民使用。列車離開太古站後，車上已八成滿。當到了北角站，面對來自將軍澳線及觀塘線的過海轉乘客便受到壓力了，在北角要等候兩班或以上的列車，炮台山及天后的人更難以迫入車廂，至銅鑼灣才開始有大量人客下車。即使有吉車在北角站起載，都是在杏花村站的側線開出，變相杏花邨站至鰂魚涌站最長要等四分鐘一班列車，與官方描述的兩分鐘一班，是否有點「欺騙」成份？至於柴灣方向，在金鐘站同樣要等兩至三班車，繁忙時間經常因不能成功關門而阻礙其他列車開出，變相「塞地鐵」。將來延長至西區後，還有沙中線及南港島線的轉車客，屆時將會超出負荷。
將軍澳線	往北角方向除了大量將軍澳區居民外，在油塘站還有一大批觀塘線轉乘客，他們同樣要常常需等候三班列車過海。自康城站啓用後，坑口及寶琳站最長需要四分鐘一班，繁忙時間有關列車已非常擠迫。下午往寶琳/康城方向亦因為有大量來自港島線的轉車客，因此在繁忙時間每班列車常常爆滿。
東涌線	往香港方向，首先有大批東涌及青衣的乘客，到了荔景有荃灣線的轉車客，在南昌還有大批西鐵線的轉乘客。奧運站及九龍站登車已有困難。至於往東涌方向，繁忙時間在香港站已足以上滿整列列車（包括青衣特別車）。雖然港鐵表示會再加密班次，但礙於青馬大橋本身的限制，相信將來高鐵落成及港珠澳大橋通車後東涌線或難以應付日常乘客需求。

九)巴士線重組與區議會的角色

運輸署及巴士公司(尤其九巴)經常強調，重組巴士線能改善空氣質素，減低營運成本。智庫贊成將需求量低的路線，取消或縮減服務，因為騰出的資源，對開拓新需求的路線、延長及加強其他路線的服務，有莫大幫助。可是，運輸署及巴士公司(尤其九巴)的作風，卻是只減不加。當各界人士有任何建設性的建議，同樣被她們拒絕。不滿的聲音因而此起彼落。

其實，每年巴士公司與運輸署每年都會提交巴士路線發展計劃，提交給十八區區議會。在當局現行的政策下，每年提交的方案，多數是縮減的方案，有建設性的方案不多。換來的，是地區人仕的大量反對聲音。誠然，各區的地區人仕/區議員每年均為居民爭取合理的交通服務，提出多項建議持續了八至十年。相反，巴士公司及運輸署依然故步自封，所謂區議會的討論，只是一大堆的官腔回應。其後便向傳媒表示：「營運成本高企，希望透重組路線減低營運成本，但遭區議會反對」。

評心而論，每一年巴士公司(尤其九巴)均表示想重組路線，卻不回應區議員改善巴士服務的建議，如取消/削減路線騰出的資源，能夠投放在同區開設新需求/地區人仕需要的路線，及提升服務，相信區議會/員會體諒及支持。道理就是，如果你取走我的東西，你都要比一樣等價，甚至更好的東西給我，好像我取走你的燈，我給你蘋果的道理一樣。如巴士公司只減不加，絕不公平。相信每年的重組建議，必遭反對，形成惡性循環。例如 2010 年新巴懂得將需求極低的 796B 線取消，同時開辦來往沙田及將軍澳的 798 線，獲得一致好評。

十)小巴的角色

政府經常鼓勵紅色小巴轉為綠色小巴經營，方便規管及保障市民。但是專線小巴有七成路線是虧蝕的。油價、牌價、車租及工資等佔的成本非常高。如客量不足，營辦商加價都不能減輕虧蝕，維持生計的時候，只有申請停辦。單單在過去兩年，已有 12 條專線小巴停辦。最後的受害者，只有乘客。其實，現時有些專線小巴路線是不能滿足乘客需要，有些卻客量慘淡。政府有否協助該些路線如何提升客量，以增加費收入，減輕經營困難，讓更多市民及從業員受惠？

另外，政府鼓勵巴士及小巴是接駁鐵路的交通工具，政策上會優先開辦接駁鐵路的路線。以九巴為例，有七成的接駁鐵路線與專線小巴重疊。作為乘坐鐵路的市民，他們均希望利用快捷的途徑接駁鐵路，前往目的地，所以他們選乘小巴。

以前往西貢為例，乘坐港鐵至彩虹站後，乘坐 1A 小巴往西貢只需 15-20 分鐘。若乘坐九巴 92 線，因而停站數目多，便要 30-35 分鐘。即使車費比巴士貴兩元，市民仍選擇較快捷的小巴。因此九巴接駁線的乘客量，比小巴為低，除非沒有小巴競爭。

十一)快將夕陽的渡輪

渡輪數十年前為主要的過海公共交通工具。隨著過海隧道通車、及鐵路落成，乘客量不斷下降，重要性大減。來往港九的過海渡輪航線，亦由最高峰時期服務的二十多條，減至七條。除了港內過海渡輪服務外，還有二十多條往來離島或新界遍遠島嶼、澳門及珠三角的航線。由於經營成本高，包括員工薪金、高昂的燃油開支、保養維修及更新救生設備。可是，大部分航線的乘客量不足，九成多航線均需蝕本經營。只有少數航線，如長洲至中環航線及港澳航線才錄得盈利。生存空間正逐步萎縮。將來港珠澳大橋及鐵路沙中線的落成，來往珠三角及過海的渡輪服務將進一步受打擊。

可是，面對日益飽和及尚未妥善協調的交通系統，渡輪仍有其重要角色，甚至起死回生。我們可以從港內及港外渡輪作分析。

港內渡輪，雖然有多條新道路及鐵路落成，但隨著經濟繼續發展，人口增加，多個新發展區亦相繼落成，現有道路網絡及鐵路服務已達飽和。需要經常過海的市民浪費不少時間在交通擠塞、轉車及候車上，更因而浪費不少金錢。近年更有團體不斷建議加強港內渡輪服務，以舒緩鐵路的飽和及交通擠塞。可是政府沒有任何回應，仍繼續鼓勵市民「逼」鐵路，及善用現有服務。既然鐵路已飽和，巴士又面對塞車或久候，理應鼓勵市民使用渡輪服務，或加設一些配套以接駁渡輪，讓市民有替代方法。

為配合港鐵沙中線工程動工，土瓜灣馬頭圍道將由六條行車線變為三條線，已令紅磡至九龍城一帶的交通嚴重擠塞，嚴重影響有關道路的居民出入。如需經常過海的居民，除了陸路交通工具外，只有渡輪服務。在嚴重擠塞的情況下，政府似乎沒有提供替代過海方法的資訊予土瓜灣及紅磡居民。現有的渡輪服務—北角至九龍城/紅磡，仍有大量的空間服務更多土瓜灣、九龍城及紅磡居民，只缺乏配套而已。

港外方面，大部分渡輪服務的營辦商都經營困難。即使乘客量穩定/增加，亦難以抵受成本大幅上升的壓力。每當有新航線招標，都難以吸引投標者入標，導致服務架空。七年前政府曾為迪士尼至中環的渡輪航線進行招標，最後因沒有人投標而告吹。主因是港鐵迪士尼線與東涌線連接，往來香港島與迪士尼較渡輪方便及快捷。因此大部分港島市民會使用鐵路往來迪士尼而不使選乘渡輪，因此用了一億六千萬的迪士尼渡輪碼頭，至今仍沒有任何渡輪航線使用，只在假日有少量遊艇及「一天遊」的船隻使用，非常浪費。

其實，渡輪是離島的骨幹交通工具，更是旅遊的先鋒，接載遊客往來各離島。以迪士尼為例，非常鄰近坪洲及愉景灣，只有十分鐘的船程，理應可以將離島與迪士尼串連一起，讓遊客遊覽迪士尼/迪欣湖後，可繼續前往離島(坪洲、梅窩及長洲)觀光或品嚐美食。可是，現時並沒有任何渡輪服務連接迪士尼與坪洲等離島，形成「這麼近，那麼遠」的局面，令遊客費時失事，非常不便。另外，現時坪洲居民前往新界各區/內地，均需乘坐渡輪前往中環，再轉乘其他交通工具。時間長，交通費高昂，尤其假日船費比平日高五成。政府有否體諒坪洲甚至離島居民的在交通費/路程迂迴曲折的苦況？

十二)建議

綜合上述不同角度的分析，香港公共交通智庫有下列建議：

1. 如鐵路未能到達的地區，應以專線小巴作為接駁鐵路的骨幹，同時提供更多轉乘優惠
2. 專營巴士則繼續彌補鐵路不足，特別在鐵路不到的地區。一些如接駁鐵路/穿梭區內的巴士線，應與區內跨區/往返市區的路線提供轉乘優惠，以強化各區的網絡，讓市民有選擇
3. 如果有關專營巴士線客量極低，而專線小巴已能夠完全滿足有關乘客需求，建議有關路線改由專線小巴經營，車費亦要與取消的巴士線接近
4. 削減巴士線後所騰出的巴士，應投放在受影響地區去改善服務(如延長路線、加密班次等)，或開拓新需要的路線
5. 如有新發展區/設施落成，必須開辦接駁鐵路的巴士/小巴線，及開辦最少一條跨區全日巴士/小巴路線，或把受影響較低的巴士線途經有關地區
6. 政府應研究如何提升專線小巴的乘客量，改善營運環境。如繼續吸引更多紅色小巴轉為綠色小巴，不斷實踐紅轉綠的理念，及將小巴增至 20 座位，為它定下好的發展藍圖
7. 非專營屋村巴士則填補專營巴士的不足，並主力輔助專營巴士服務
8. 政府應用多些誘因鼓勵環保政策。除了津貼巴士公司使用電動巴士外，更可以在新環保發展區使用(BRT 快速公交系統)，如啓德新發展區/新界東北發展區等，以鼓勵巴士公司使用電動環保巴士，作為投資電動巴士的發展。除了靈活外，更避免比鐵路公司壟斷。
9. 港內渡輪：建議政府積極為九龍城區居民(包括土瓜灣及紅磡)，在陸路交通嚴重擠塞下，加強往來渡輪碼頭的交通配套。如加強接駁碼頭的公共交通服務，如往來碼頭的巴士/小巴路線，並提供渡輪轉乘優惠，吸引更多居民使用渡輪，強化現有渡輪網絡，應付陸路交通擠塞及鐵路的飽和。同時，應為馬頭圍道沙中線工程的受影響市民提供完善的替代服務，令渡輪在四年內帶來穩定的票務收入，改善經營環境
10. 港外渡輪：嘗試在迪士尼碼頭開拓渡輪服務，如把現有的街渡航線(來往坪洲至愉景灣)及(梅窩至愉景灣)的街渡途經迪士尼碼頭，讓遊客在前往迪士尼/迪欣湖遊覽後，繼續前往坪洲及其他離島觀光及品嚐美食。他們更可以在坪洲/梅窩轉乘新渡輪橫水渡航線往長洲遊覽及品嚐美食，強化迪士尼與離島的旅遊業及拉近距離。同時方便坪洲/梅窩居民前往迪士尼轉乘鐵路/巴士往來新界各區/內地，節省時間。刺激渡輪及旅遊業的發展。



十三)總結

未來數年，將會有多項交通運輸項目施落成，包括鐵路及陸路基建設施。不少人均關注新鐵路的落成，其他交通服務會有什麼打擊。其實，透過運輸學多式聯運(Intermodal Transport)的理論，

每一個交通系統如果能夠好好配合，結合各方優勢，便能惠及市民。

智庫再一次希望政府，能盡快檢討及重新為公共交通政策作出定位，以解決市民對公共交通服務多年來的不滿，並配合將來的城市發展。



(完)