



對“公共交通策略研究-專營巴士服務”的睇法及建議

一) 引言及致謝

首先感謝現屆立法會及政府聽取市民對公共交通策略研究的意見，此乃回歸以來首次了解市民對這議題的意見。由於公共交通服務是市民生活最重要的一部份，所有改動及其政策發展對市民息息相關，加上香港環境不斷變化，任何錯誤的改變都會嚴重影響市民日常生活、營運者的前景及從業員的生計。希望政府能加強諮詢、多聆聽及考慮各持份者的意見，共同創造更完善、便捷、多元化的公共交通城市。

二) 睇法及不滿

a) 政策

專營巴士是香港最多市民選用的公共交通工具。因調動靈活、廣闊路線網絡及載客量高，因此地位僅次於鐵路。受繁忙路面擠塞、改善空氣及鐵路不斷擴展影響，政府在 1998 年開始對公共交通政策有所改變，實行『以鐵路為骨幹』的政策。自 2002 年港鐵將軍澳線通車後，專營巴士乘客量受到一定的打擊。其後的西鐵以至最近的西港島線，專營巴士服務因應乘客需求而調整及縮減。

但在開辦新服務時亦同時受到諸多限制，例如有效運用現有資源、繁忙道路加重負荷、改善路面空氣質素及鼓勵使用鐵路等環保交通工具等，不少意見遭到拒絕直至自由行對公交需求增加及鐵路飽和被廣泛關注後，巴士路線重組方向才有輕微調整，但仍有很多市民及地區人仕不滿。

當鐵路飽和時，政府只提出興建新鐵路，以疏導現有飽和情況，忽視其他非鐵路交通系統，盲目依賴鐵路。要知道興建一條新鐵路由規劃至通車需時約六至十年，為何不先控制私家車流量，並以專營及非專營巴士增加路線疏導，以解決市民的苦況？

另外，現時各類巴士、小巴車長學歷只屬中小學程度。將來如果鐵路擴展，他們如何轉行呢？由於鐵路車長需要有中五程度而且五科合格，表示他們不合資格。如果他們因為鐵路發展而失去飯碗，試問政府有沒有考慮他們的前景？

b) 角色

政府已表明其他非鐵路(包括專營巴士等)公共交通工具為輔助角色。在鐵路未能覆蓋的地方，專營巴士仍擔當重要角色，如接駁鐵路或前往市區心臟地帶，由政策改變至今仍然執行。

現時鐵路網絡覆蓋已非常全面，未來數年隨著鐵路優化及多條支線通車，大部份人口高地區都有鐵路，反之專營巴士的角色繼續模糊，更可能與小巴及非專營巴士嚴重重疊，及面對惡性及鐵路壟斷競爭，絕非好事。

現時專營巴士優勢仍是點對點服務，其大部分接駁鐵路的路線已有專線小巴及非專營巴士覆蓋。除非有關地區並沒有專線小巴接駁服務或該區人口較高，如(石籬的 31M、梨木樹的 36M 或接駁林錦公路/錦上路 的 64K)，上述少數接駁鐵路的路線有高乘客量外，大部分與專線小巴重疊的接駁鐵路線乘客量已輸給專線小巴及村巴。主因是專線小巴班次非常頻密，而且速度快、停站少及載客量底。因此使用鐵路去前往鐵路未能覆蓋的地區，大多選擇轉搭專線小巴而不使用專營巴士。例如乘搭港鐵往彩虹站轉車往西貢，有九巴的 92 線(班次 15-20 分鐘一班，車程約 40 分鐘)及專線小巴 1A 線(2 分鐘一班，車程約 15-20 分鐘)。他們一般都不會計較車費，只求準時，這是香港人追求的文化。因此使用 92 線的乘客，主要是乘搭其他九巴路線透過轉乘優惠轉乘 92 線來往西貢，或因等候專線小巴的人龍過長，而『巧合地』看到仍有座位的巴士到站，才被迫改搭，這是其中一例子，但在香港隨處可見。

除此以外，非專營村巴更是居住偏遠地區市民歡迎的公共交通工具，市民可能在家附近、隔離或樓下，已有非專營村巴接載往來上班地點，無須步行或轉車前往較近的位置等候專營巴士，而且車費較為便宜，部分村巴較專營巴士更容易調動班次，享有不少優勢!

最後，除了專線小巴及非專營村巴外，紅色公共小巴仍受市民歡迎，更是部分巴士線的『勁敵』。雖然車費較專營巴士高，但市民心目中，時間較金錢重要。即使服務地區範圍及道路受到限制，但不少地區與紅小競爭的巴士路線，論班次及車程，都輸了一大段距離。例如觀荃線，滿客即開，15-20 分鐘便到達。相反同是來往觀塘及荃灣的九巴 40 線，卻因班次及車程較小巴長超過一倍，乘客量必定偏低，只能接載到部分中途站乘客。

從以上理由，專營巴士因鐵路服務擴展而調整及縮減，更要面對紅綠小巴及非專營村巴的激烈競爭。不論長短及其功能，競爭力已較它們輸蝕，而且市民已對各種交通工具角色作出了定位。如政府運輸政策仍原地踏步，專營巴士角色除了更模糊外，更面臨嚴峻營運壓力，其前景及 21000 名從業員的生計必受影響。

C)營運環境及壓力

專營巴士的路線、班次、收費、服務時間及車站須嚴格依足運輸署的規定，因此有任何臨時改動都要通知運輸署。但是現時的激烈競爭，還有日益嚴重的交通擠塞，影響行車時間及班次，便會令市民失去信心，而改用其他交通工具。乘客量下降便會影響收費，可惜多年來政府沒有仔細了解原因，盲目地把擠塞及空氣污染的問題歸咎於專營巴士。對此指控，不論從業員、基層市民及公共交通研究者均相當不滿。專營巴士在香港的數目最多都不過六千部，反之平均每部載四至七人的私家車，由七年前的三十五萬部增至今日的超過五十萬部。為何運輸署近年來對專營巴士數目諸多限制，至今仍沒有限制私家車數目及控制私其走繁忙地區？實情是，私家車數目仍不斷增加，交通擠塞問題繼續惡化。

不少專營巴士收入最理想的路線，都是往來市區或心臟地帶的路線，例如銅鑼灣、中環、九龍東、油尖旺等。隨著中港兩地往來頻繁，往來荃灣、屯門、元朗、上水及大嶼山的人流，亦開始不斷上升，其市場佔有率或乘客量應有增長。實情是有下降跡象，尤其九巴經營的範圍，票價不斷提高，以抵銷營運壓力。九巴在路線策劃及車務營運必定需要有很大的改善及檢討空間，但作為把關的政府亦需負很大的責任，尤其在自由行及人口等增加，雖然鐵路可靠，但早已飽和。為何仍鼓勵市民繼續使用鐵路，如果不是早年商經局蘇錦樑局長建議市民等多一班車的言論引起爭議，相信巴士路線發展及政策網絡難以有改善。

現時各專營巴士集團唯一優勢是擁有龐大路線網絡，能推行各種轉乘優惠，及透過其資訊媒體及創新營運理念，改善專營巴士形象。但是擁有龐大路線網絡不一定是好事，亦會因環境變化，乘客需求，而導致其網絡因乘客量下降，令業績例退，經營更困難，最後營運者作出申請加價的決定，市民百上加斤。

過往營運港島、深圳灣及獨營過海線的城巴，因錄得令人滿意的業績，而提供短期車費優惠。今年更與新巴一同提供，減輕市民的車費壓力。隨著港鐵港島線西延，南港島線亦數年內通車，相信對它們的營運受到打擊，影響車費收入及業績，相信將來推出短期優惠機會更微。

至於以九龍新界為主的九巴近年來已受鐵路網絡優化打擊。但近年來，從路線發展可見，九巴的路線優化如在十年前進行，相信不會導致九巴最近經常表示營運壓力而導致經營困難。而且多年來沒有從地區發展，及乘客需求兩方面，制定清晰準則，較少考慮乘客需要，近兩年才略有改善。但是路線策劃上，仍有改善空間，包括轉乘設施安排、資訊、乘客實際需要，九巴仍需檢討。例如在大埔鳳園新落成的豪宅『嵐山』，九巴開辦一班 72C 由該區前往大埔墟站，乘客量偏低。我們認為如市民有能力購買上述物業，相信有能力以私家車代步，毋須新增交通服務配合需求，對營運絕無幫助。反之近年發展的基層地區，例如九龍灣的三彩區(彩德、彩盈、彩福邨)，只提供數班特別服務。直至數年後才有一條行走區內的 28B 線，證明沒有配合居民需要。

d)地區人仕及訴求

開辦或改善巴士服務的主要聲音，均來自市民及區議員，因為不少服務是經過區議員不斷爭取。巴士公司在每年的路線發展計劃，需要經過運輸署審批，才能在每年年初提上各區區議會的交通及運輸委員會上討論。可是因政策及營運問題，近十年的計劃大多提出縮減路線及調整班次，但大多遭到反對。主要是區議會多年來為市民提出的建議未被重視，每次回覆均令人失望。每次都是使用上述曾提及的理由去拒絕其建議。因此每年有新建議時，市民及區議員為何要反對？如果支持，區議員更可能要承擔政治後果。

近年推出一換一建議時，在區內執行時，市民及區議員反對聲音較細，主要是新增服務能滿足他們的需要，因而接受削減需求低的路線。但仍有不少路線計劃未能得到支持，作為把關及策劃者應仔細檢討有關發展。否則受害除了市民外，還有巴士公司及從業員。

三) 建議

- 專營巴士應與鐵路共同擔當重要角色，以舒緩鐵路日益飽和的情況
- 如新鐵路通車，巴士公司可按需求調整資源，但削減路線的同時，騰出的資源必須投放於同區的其他路線上，或回應地區人仕對新巴士服務的意見
- 智庫認同人口高地區應有鐵路覆蓋。惟政府在建議興建新鐵路時，應考慮現有服務及道路是否滿足乘客需要，亦應考慮以現有專營巴士作疏導，而不是盲目興建鐵路
- 接駁鐵路功能應主力要專線小巴及非專營村巴擔當，專營巴士應主加擔當區內線接駁區外線的功能，讓專營巴士角色更為清晰
- 政府應進一步限制私家車數目，改善交通擠塞及空氣質素，有效減低專營巴士脫班情況，更有助穩定行車時間
- 在制定路線時，如減少需求低的巴士線時，應同時在同區改善及增加新需求的巴士服務，以減少地區爭拗及回應地區市民訴求
- 如政府必須興建新鐵路系統或路線同時，亦可同時考慮新集體運輸系統，而且低興建成本，例如在內地多個城市的『快速公交系統』，興建的專用道路及車站提供予專營巴士使用，可要求使用最環保的巴士或電動巴士，可提高靈活性，而且可減低興建車廠及路軌等成本，讓香港的公共交通服務更多元化，讓專營巴士能夠持續發展
- 在建議開設新路線同時，應考慮該區環境是否需要開辦，如一些豪宅區可能已提供豪宅穿梭巴士服務。如需開辦，相信專線小巴服務已能滿足乘客需要，毋須由專營巴士負責
- 如有新開發的基層社區，應視乎人口開辦來往區內市中心及其他市區的巴士服務，以解決市民日常需要，才有效為巴士公司帶來效益
- 因應五天工作制，應將部分假日路線加設星期六服務
- 為穩定班次及確保有足夠人手，巴士公司應預留約 0.2 至 0.5% 的後備車長以

便不時之需

- 因應近年推出的巴士型號，企位人數及載客量的定義要重新定位，因為影響客量的統計。12 米車應定為 120 人；短陣車(如 10.6 米)應定在 88 人
- 加強服務鐵路已飽和的地區，予以疏導
- 要解決塞車，應向私家車著手，而不是專營巴士
- 因應過境路線需求漸大，因此要重新檢視其角色及計算客量的準則

四) 總結

從政府過去的所作所為，可見十多年來，沒有聽取市民的建議。如果不是某名人言論，甚至某媒體願意報道，政府可能只會繼續漠視這個問題。智庫只希望政策能平衡交通工具發展，而不是盲目興建一些只為求疏導其他鐵路飽和的新鐵路系統，而不改善道路擠塞。否則，受害只會是五百多萬人的中基層市民及從業員，希望政府重申研究及檢討。

香港公共交通智庫