

公共交通策略研究—專營巴士服務意見書

政府將展開公共交通策略研究，檢討鐵路、巴士與小巴的角色。盲目以鐵路為主，新鐵路站開通，就把居民主要的交通工具—巴士，轉為提供鐵路接駁服務，結果只會製造出不符合居民需要的巴士路線，運載空氣。

1. 鐵路為主 巴士及小巴提供接駁鐵路服務 不適用於未興建鐵路站的華富

西港島線一開通，運輸署以為居民就會一窩蜂改搭地鐵到目的地，結果，完全計錯數。華富邨尚未興建地鐵，就已經削了一條由華富直達中環的巴士線 M47。運輸署與巴士公司，削了不是與地鐵服務重疊的路線，令到居民無故要花多了錢和時間去轉車。

以前乘搭 M47 巴士，華富居民只需要付\$5.1，就可以由華富去到中環。但若先付 5.3 搭新開的 43M 巴士往堅尼地城站，再轉地鐵還要付\$5，加起來要付\$10.3，車費貴一倍有多，才可以去到中環。既浪費錢，又浪費時間。

所以，拜託運輸署和巴士公司，不要再搞另一條華富直出中環的 4 號巴士線。這條巴士路線由開邨就服務邨民。居民尤其是長者搭 4 號巴士去瑪麗醫院覆診、上環、咸魚欄、正街，同埋西營盤。根本他們的目的地就不是中環。削了他們的巴士服務，只會引起民憤。

從這個新鮮的例子可見，對仍未開設地鐵站的居民而言，是以巴士為主，鐵路、小巴為輔。鐵路站開前，運輸署搞不清楚居民既搭車習慣、目的地，以急偏好，就只會削錯巴士服務。以及開設邨邨通，卻有好多位拿來載空氣的巴士路線。既不能吸引乘客轉搭新巴士線，更吸引不到他們搭車再轉地鐵。用這麼多錢興建鐵路，居民卻無法享用。

2. 政府與港鐵應向巴士及小巴乘客提供轉乘優惠

我建議政府巴士公司，給予更多優惠乘客，吸引他們由更接近華富的香港大學站，直接出去中環。由香港大學站到中環要\$5。如果那程巴士不是很便宜，政府都很難吸引到居民轉巴士去搭地鐵。

3. 根據八達通拍卡紀錄 研究乘客乘車習慣

這次我發現政府不但未能掌握乘客搭車習慣，而且在西港島線開通後，亦無法很快掌握哪條巴士、小巴路線的乘客，改為在地鐵站轉車，以節省時間。政府沒有調查紀錄，要花錢花時間，另外去做調查。我建議政府在日後研究乘客的搭車習慣時，以八達通拍卡紀錄為依歸，既方便，又快捷，而且準確。

4. 提供更準時 可靠的巴士服務才可以留客

政府與巴士公司開了 43M 新巴士線，搭的人少了很多。反而 23 號小巴，因為班次密而越做越旺。其實，一開堅尼地城站，我去訪問過乘客，了解他們的目的地是哪裏，以及會不會轉乘地鐵。結果是大部份的乘客，只是前往瑪麗醫院、置富。只有很少人轉搭地鐵。少數想去搭地鐵的乘客，等 43M 等到煩躁，都不知何時有車到。

巴士公司想留客，應該提供更準時、可靠既巴士服務。若果是 15 分鐘才來一班車的巴士，就固定開出，好讓想搭的乘客預留時間去車站。

5. 政府與巴士營辦商合作建立巴士管理系統

我建議政府與巴士公司合作，善用新科技，建立巴士管理系統，管理裝了 GPS 的巴士，向乘客提供更準時、可靠的巴士服務。並透過電子顯示屏、智能手機應用程成、及網站，向乘客提供巴士實際到站時間。此舉既有效查核、調配巴士，在繁忙時間，以及重大事故時，有效調配巴士去補車。用準確的數據去管理車隊，有效減少巴士脫班。班次越準，乘客自然喜歡乘搭。當主要幹道塞車時，調配巴士，亦有助舒緩交通擠塞。

6 巴士公司無心經營的路線 放出專營權

最後，若巴士公司無心去經營的路線，又或者認為太少客的路線，請放出專營權，來讓其他巴士公司競投，開放專營權，甚至讓小巴公司經營。政府要重新為小巴定位，可以幫小巴加到 20 個座位，來接這些路線來做。

總結，政府應該乘這次公共交通策略研究，修正以鐵路為主的政策。於西港島線及南港島線(東段)相繼啟用前，做好乘客搭車習慣的調查。並待鐵路站啟用後，乘客改變搭車模式已穩定下來，再去調配巴士及小巴。莫重蹈堅尼地城站及香港大學站啟用時誤判乘客需求的覆轍。

市民 黎熙琳 謹啟
2015 年 2 月 9 日