



王嘉盈 Sarah Wong

大角咀地區主任

Tel 電話: 51481131 Email 電郵: sarahwong@civicparty.hk SarahWongkaying 王嘉盈

20150209 就立法會交通事務委員會

公共交通政策研究 - 專營巴士服務的演說內容 (意見書)

早晨，本人代表公民黨九龍西支部在此就公共交通政策-專利巴士在此發言。

今日，我想講講九龍西，特別是我服務的大角咀區的專利巴士服務問題及意見。

我服務於港灣豪庭一帶，剛好是兩個地鐵站(南昌及奧運)的中間，居民如要前往此兩個站，均要步行超過1公里(約十分鐘)，如果乘巴士前往奧運站，短短1公里已高達\$5.8，九巴31B不設分段收費，無疑迫人放棄使用，而綠VAN 46/70雖然有較平的分段收費，早上繁忙時也不見有足夠座位讓中途站的乘客上車。而前往南昌站的18號巴士也疏到20分鐘才一班車，而且路線迴，上班的居民根本不考慮使用。

結果，早上往港島上班的居民，不少選乘914及914X西隧隧道巴過海，但有關路線班次不穩，我們團隊做過實地統計，早上繁忙時間914 8:18分走車後，8:42才有車到站，相差24分鐘，比官方列出班次10鐘多了超過一倍，使居民由準時上班隨時大失預算變"遲大到"。

同一時間，部份居民需前往西營盤一帶，但卻發現905"有回無去"港灣豪庭，而914港島方向在西隧口轉904/905的轉乘優惠又"有等於無"，減了\$5總車資仍高達\$13.6，比914到上環轉城巴的5,10等總車資\$12.7貴，明明914, 905及904都是由九巴及新巴經營，卻因聯營線原因沒有免費/補差價轉乘。同一時間，因港鐵西港島線通車，905因而減班，我區居民慘受影響卻沒有因鐵路啟用而得益。



王嘉盈 Sarah Wong

大角咀地區主任

Tel 電話: 51481131 Email 電郵: sarahwong@civicparty.hk SarahWongkaying 王嘉盈

以上的例子，每一天都發生中，專利巴士客量流失，鐵路為主政策故然需要檢討，因為鐵路不可能到達每個社區門口，盲目要專利巴士公司因鐵路落成而減車，只會迫市民轉向購買私家車及電單車等私人載具代步！專利巴士數目自2004年起至2013年不斷下降，單是九巴十年內車隊已少了297輛巴士，九龍新界市民等車難已成事實！沒有足夠巴士，如何維持足夠班次？

另一方面，巴士公司轉乘優惠不具吸引力，特別是過海路線，主因是聯營線涉及兩間不同機構的商業利益，結果沒有善用現有路線網絡，更浪費了隧道口的轉車站。要解決問題，政府應考慮取消聯營安排，在延續新專營權時收回有關路線並重新由巴士公司競投。

另一方面，由於現時的規限，綠VAN及巴士的分工未如理想，我們建議放寬綠VAN尺寸及噸數限制，讓綠VAN載客量增至30座以內，使之可引入低地台小巴及減低營運成本，取代部份鐵路站接駁或專利巴士因車輛過大而沒有足夠客量的路線。

王嘉盈 SARAH WONG

2015-02-09