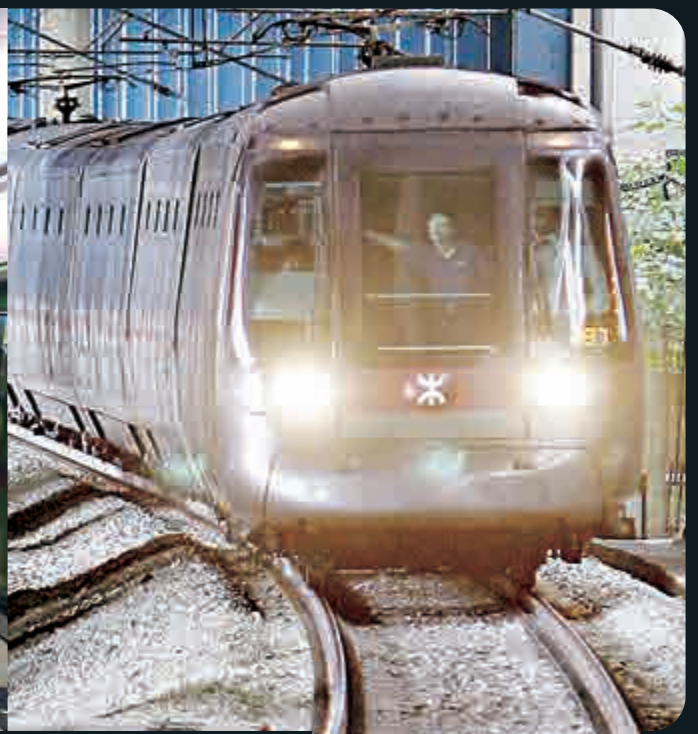


# 轉車需時路遙遙 巴士小巴點對點 延線新站三隱憂非完勝

港鐵觀塘線延線通車在即，紅磡及何文田區對外公共交通將「大洗牌」，接近50條巴士及小巴線面臨取消或縮減。居民普遍指出，觀塘線延線存在三大隱憂，包括何文田站路途遙遠、轉車需時、擠迫，通車後也未必一面倒轉搭港鐵。區議員亦認為，巴士及小巴仍有一定捧場客，期望政府不要「一刀切」大幅削減路線，建議可開拓往返東區及荃灣的特快線。巴士公司亦表明，會將資源調配到更有需求的路線。



▼何文田站將成為全港最大轉車站及唯一的十字形轉車站 資料圖片



## 觀塘延線 大公報記者 陳卓康

觀塘線將由本月23日起，正式伸延至何文田站及黃埔站，預計新增每日18萬人次乘客，由過往乘搭巴士及小巴等交通工具，轉為乘搭鐵路。運輸署上月向區議會提交的重組計劃顯示，通車日將開辦四條接駁專線小巴路線，但建議通車半年內取消九巴212線及小巴7號線、縮短九巴7B線，並因應乘客量流失情況，調減33條巴士及113條專線小巴路線的班次。

### 港鐵車費貴30%至50%

鐵路新線開通，往往改變當區居民乘搭交通工具的模式，但在何文田及紅

磡區，鐵路未必擁有壓倒性優勢。若比較黃埔及何文田來往各區不同交通工具的車費及車程，港鐵成人車費普遍貴30%至50%，車程耗時雖然明顯較快，對上班族及學生有一定吸引力，但若連同轉車及步行往車站的時間計算，在路面暢順的情況下，乘搭港鐵與巴士及小巴，時間上相差無幾。

若以長途車程而言，鐵路優勢距離更形收窄，以紅磡至港島東區為例，由黃埔乘坐港鐵到柴灣約需35至40分鐘，車費14.2元，雖然較目的地相若的隆巴106線快一倍，但與沿途分站較少、取道高

速公路的特別線106P比較，車程打成平手，而隆巴收費僅為9.3元，比港鐵便宜30%。九龍城區議會愛民區議員吳奮金稱，地區多年來一直爭取開闢何文田來往港島東的巴士線，建議從106線增設分支，希望港鐵通車會帶來契機。

### 巴士適時調整服務

近年新開辦的巴士路線，多以「點對點」特快為賣點，吳奮金建議，巴士公司可開拓何文田來往港島東的特快線，以及將來往青衣的九巴41線路程精簡加快，認為與港鐵仍有競爭空間，並於更

多區內中途站安裝實時報站系統，讓居民得以預算行程作出選擇。

九巴發言人回應稱，港鐵觀塘線延線通車後，預計乘客的乘車模式會有所改變，九巴將與運輸署及地區人士緊密聯繫，因應鐵路落成後對巴士服務的影響，適時調整服務，將使用量偏低的路線重新整合，將巴士資源調配到更有需求的路線。

## 港鐵與其他公共交通比較

	車費	車程需時
黃埔 ↔ 金鐘	港鐵	11.9元 約15分鐘
	隆巴115	9.3元 約40分鐘
黃埔 ↔ 柴灣	港鐵	14.2元 約36分鐘
	隆巴106	9.3元 約60分鐘
黃埔 ↔ 觀塘	港鐵	8.2元 28分鐘
	九巴15	6.8元 70分鐘
黃埔 ↔ 美孚	港鐵	8元 18分鐘
	九巴6C	5.8元 約50分鐘
	紅色小巴	9.5元 約20分鐘
黃埔 ↔ 將軍澳/坑口	港鐵	10.1元 約41分鐘
	九巴297	9.9元 約70分鐘
	新巴796X	7.5元 約70分鐘
黃埔 ↔ 荃灣	港鐵	10.1元 28分鐘
	九巴30X	8.9元 約75分鐘
	紅色小巴	15元 約35分鐘

註：車費以成人八達通計算  
巴士及小巴車程視乎路面情況



▲紅磡及何文田區的小巴路線不少與鐵路網絡重疊，觀塘線延線通車後料受重創 大公報記者陳卓康攝



▲巴士公司表示，會因應鐵路落成後對巴士服務的影響，適時調整服務 大公報記者林少權攝

## 愛民邨至車站月台需20分鐘

何文田站距離愛民邨及何文田邨步程約20分鐘，雖然有升降機有蓋行人天橋連接，但附近屋邨長者出入仍然甚為吃力，區議員估計巴士及小巴仍有一定捧場客，希望當局及巴士公司維持現有服務，又質疑新開設接駁新車站的綠色專線小巴，每程收費四元，並不合理。

### 老人家寧願坐巴士

作為未來是沙中線轉車站的何文田站，將成為全港最大轉車站及唯一的十字形轉車站，樓高八層，觀塘線月台處最底層，乘客由月台返回地面出口，步程最快都要五分鐘。本報年輕記者

實地試行，由何文田愛民邨步行到最近的忠孝街出口，正常步行也需要約10分鐘。

曾陪同長者試行的九龍城區議會愛民區議員吳奮金坦言：「老人家寧願坐巴士，都不想搭港鐵。」他稱，雖然有新建的行人天橋接駁，但由愛民邨行到車站月台，需要20分鐘，如取道旁邊的忠孝街斜路，對長者就更為吃力。

### 新接駁小巴收費不合理

通車首日開辦的新線綠色小巴8M，往返常和街及何文田站，但收費4.5元，首年有五毫轉乘優惠，收費水平參照8號小巴來往紅磡火車站。吳奮

金認為，收費太貴，車程只有五分鐘，加上預料8M線的車亦從8號線抽調，質疑得不償失。

何文田區公共交通工具只有兩個「8」號，包括九巴8號線及專線小巴8號，都是往返何文田與尖沙咀，港鐵通車後，兩者均面臨削班。吳奮金憂慮，削班對居民構成相當不便。他稱，區內居民不時需過海到瑪麗醫院覆診，慣常會乘坐8號到尖沙咀轉另一條巴士線，港鐵通車後，此一搭法仍較為直接及舒適，因此8號線對居民仍是不可或缺。他亦預計，紅磡過海巴士（109線）於何文田區仍受居民歡迎，因為「一程過」不需擠迫和轉車。

## 小巴逆境變招 站長憂失飯碗

紅磡及何文田區的小巴路線不少與鐵路網絡重疊，觀塘線延線通車後料受重創，區內有小巴經營者逆境變招，購買新車及改裝「飛機椅」，希望留住乘客的心。不過，與鐵路重疊的傳統紅色小巴路線就「打定輸數」，有老站長坦言感到前路茫茫，擔心港鐵通車後，勢將丟失飯碗。

來往黃埔至尖沙咀及九龍塘的綠色專線小巴2、2A、6、6A、6X等路線，多年來深受黃埔居民歡迎，但路線不少與觀塘線延線重疊。捷運車務經理黎自然坦言：「唔擔心就假」，他預計將有一定數量的黃埔區乘客流失到港鐵，但具體影響暫時難以估計。為迎戰港鐵競爭

，公司將配合運輸署重組小巴路線，而早前已訂購的10輛新車，將於本月底陸續行駛，希望憑着「一定有位坐」的舒適服務，留住不想「逼港鐵」的居民。

### 重組路線新車投入服務

捷運近期更主動出擊，利用社交媒體宣傳路線及車輛特色，例如趁着某大航空公司飛機座椅改裝的新聞「抽水」，發帖介紹該公司的新車座椅媲美飛機座椅：「就算九龍城迴旋處一帶大塞車，都唔會超過一小時，再就游車河坐足來回，同飛去台北差不多時間，但法例訂明咗座椅嘅闊度要求，我哋都做足甚至有多。而且，目前法

例只係要求兩點式安全帶，我哋嘅新車更用上三點式安全帶。絕對係做足的！」成功吸引不少網民讚好。

另一邊廂，紅磡實其利街的旺角紅色小巴站，現時全日不同時段都大排長龍的情景，預計將於觀塘線延線通車後或不再復見。每日長駐站頭「點人數」的站長吳先生慨嘆，難以估計地鐵通車後生意受影響的程度，但直言「打定輸數」。年屆81歲的吳生，早年任職小巴司機，其後因健康問題，轉任站長至今12年，他擔憂延線通車後令小巴線減車減人，再難養活現有的三個站長，擔心自己一旦被裁掉，再難轉到其他路線工作，或要被迫「疊埋心水」退休。

## 街坊有話說

### 搭巴士點到點就腳



#### 曾女士：

家住石硤屋不時到黃埔區購物和與朋友聚會，我不喜歡坐港鐵，我覺得搭巴士「點到點」更就腳，若提着大量物品，搭港鐵要上落樓梯不方便。

### 港鐵往旺角較方便



#### 梁婆婆：

經常要乘坐212線到伊利沙伯醫院覆診，十分反對取消該條巴士線，會造成不便。不過搭港鐵來往旺角區始終較方便，估計乘坐巴士次數會減少三分之一左右。

### 坐港鐵便捷勝巴士



#### Samonte：

我每天到佐敦接送幼稚園女兒上學，坐港鐵方便快捷勝巴士，取消巴士線亦無妨。