



# 新線運力不到位 巴士疏落苦居民

## 皇后山街坊預早兩小時等車返工 地區人士促利民出行放首位

### 本報直擊

香港「北部都會區」發展如火如荼，新界多區陸續有新社區落成及入伙，巴士成為新區主要交通命脈。為鼓勵新的專營巴士加入市場，據悉目前新區跨區巴士競投設計制度下，新加入的營運商變相獲加分，在這因素下，城巴中標粉嶺皇后山的跨區巴士路線。香港文匯報記者日前到皇后山，直擊居民每朝受盡折騰等巴士的墟口情況。有人提早兩小時等每小時僅兩班次的城巴跨區巴士，有等得不耐煩的就搭九巴區內線往港鐵站轉車到市區，直言：「搭多一程車，都好過等餐死。」繼皇后山後，最近西貢十四鄉多條巴士線亦由較少新界巴士經驗的城巴中標，有地區人士擔心將重蹈皇后山的覆轍，質疑運輸署的競投制度是「本末倒置」，促請署方引入競爭時亦要考慮新營運商的承載能力，把居民利益放在首位。

◆香港文匯報記者 劉明



◆九巴接駁皇后山到粉嶺市區的巴士大排長龍。

香港文匯報記者劉明 攝

5條皇后山的跨區巴士路線目前由城巴經營，分別到西九龍的79X和東九龍的78X、到港島中環的679和979，以及到西九高鐵站的79P線，加上一條因應居民需求於去年開設的往屯門56A線。

### 街坊：搭多一程車好過呆等城巴

香港文匯報記者日前在上午7時前抵達皇后山邨。天還未亮透，邨內巴士總站已人聲鼎沸，現場聚集上百名等車居民，人群打蛇餅輪候巴士，不少人是跨區返工返學的居民。原本，城巴6條路線是最合適的點對點交通工具，惟城巴每個站頭只有十數人等車，反而接駁到粉嶺港鐵站的九巴78A最人頭湧湧。據記者現場統計，幾乎每3分鐘就上滿一架巴士，但仍無法消化現場的人龍。

往市區工作的陳女士（化名）坦言，原本城巴78X線是最便捷的交通工具，但班次實在太少，唯有迂迴地搭九巴78A到粉嶺港鐵站轉乘鐵路出市區，「要搭多一程車，但總好過等城巴，班次實在太少。」

有市民則犧牲睡眠時間，提早到車站等車。在九龍灣返工的梁小姐提早兩小時，即朝早7時到達巴士站等城巴78X，「78X半個鐘一班車，好疏，又多人搭，去到第二站已經無座位坐。」她慨嘆等車返工放工相當磨人，「78X晚上又早收車，遲放工或者係公司附近食埋飯，都要滾水滾腳走。」

以往新區發展需要巴士服務時，運輸署與專營巴士公司會直接商討開設新路線，但2019年起新路線改以競投方式決定由哪間巴士公司營運。據了解，為鼓勵新的營運商投入市場、增加競爭，有關的計分制度採用多項指標，除了票價、車資優惠，過往表現包括脫班率及投訴數字、ESG（環境、社會和管治）即投入環保車隊和社會責任等外，還引入競爭因素，變相新營運商獲加分。

### 人口暴增 巴士班次難疏導

在新制度下，過往甚少染指新界巴士服務的城巴獲得皇后山5條跨區巴士線專營權，九巴則只能經營區內路線78A。然而，皇后山邨落成後人口迅速增長，連同附近居屋山麗苑合共有3萬多人口。由於該邨遠離鐵路，巴士是居民主要的出行工具，不少居民反映該5條巴士線的班次不足以疏導人龍，加上城巴運力有限，無法大幅增加班次。根據運輸署數字，九巴擁有約4,000輛已領牌照巴士，較城巴的1,530輛多出一倍半。

九巴副車務總監（東部）（署理）黃裕廷表示，九巴在皇后山提供3條接駁路線，以接駁粉嶺港鐵站的78A線最多乘客，已加密至3分鐘一班車，而78B早上繁忙時間已加至6班車。

城巴接受香港文匯報查詢時表示，皇后山居民主要於新界區內活動而非前往港島或九龍市區，故爭取將56A號線轉為全日服務，並會爭取開辦更多路線。公司致力提升皇后山往返市區的巴士服務，惟礙於政府收到其他公共交通營辦商的不同意見，令城巴的服務調整申請屢次受阻。

城巴表示，79X號線已一再延長服務時間及加密周末班次，及於平日繁忙時間開辦79P號線及加密78X班次。現時79X和79P號線於繁忙時間提供約15分鐘一班的聯合班次往返九龍市區，兩線繁忙時間載客率約四至五成，78X則提供最密20分鐘一班往九龍東。



◆乘客等車的長龍望不到尾，而城巴的巴士仍未夠鐘開車。

香港文匯報記者劉明 攝



◆粉嶺皇后山邨連同附近居屋山麗苑合共可容納3萬多人口。

## 十四鄉恐成皇后山翻版



◆皇后山遠離鐵路，巴士是居民主要出行工具。

香港特區政府運輸署為配合西貢十四鄉房屋發展，招標在當地新增5條新巴士線，分別往來沙田、馬鞍山、荃灣、九龍灣及尖沙咀，結果全部由城巴投得。西貢北約鄉會主席李耀斌對香港文匯報表示，擔心十四鄉新市鎮會淪為皇后山翻版，又質疑運輸署為引入競爭而忽略居民利益，「明白有競爭先有進步，但競爭是否對等？犧牲村民轉乘利益、出行方便以製造不必要的競爭。大家實力旗鼓相當才能競爭，否則只會害苦居民。」

早前去函運輸署表達憂慮的李耀斌向香港文匯報強調，他並非針對某間巴士公司，而是只從村民出行和利益出發，眼見城巴營運皇后山的路線出現班次不足問題，因此亦有擔憂，「現時新界周圍行走的也是九巴，調動較容易，例如巴士中途壞車要攞車接載乘客，相信九巴容易安排，但城巴因地理環境問題，從市區調動車隊支援較難。」

他認為，九巴在新界有廣泛的巴士網絡，能提供較多轉乘優惠，減輕居民車費壓力。

城巴對取得十四鄉5條巴士的經營權表示歡迎，將為該區路線提供多項轉乘優惠，未來將採購額外巴士及招聘額外人手營運十四鄉的巴士路線，造福社區。

### 專家之言

運輸署引入競爭的出發點有其合理性，但立法會新界北議員張欣宇認為，運輸署在引入競爭的同時，也必須提供支援，例如覓地讓城巴設車廠，方便調配巴士，提升車隊靈活度，繼而創造條件以增加班次。「政府既然批得路線界城巴，就要有規劃，給營運者有相關配套設施，而城巴亦要購入新巴士增加車隊數目。」

### 速覓地建車廠 調配資源更佳

張欣宇對香港文匯報表示，城巴想在新界新區，包括將來的「北部都會區」打造品牌，惟其現時在新界的車廠少，車廠主要在港島及九龍區，要在新界調配車輛有困難，對服務靈活性是一大挑戰，「運輸署同城巴要盡快覓地建設新車廠，令資源調配更為有效。」

九巴副車務總監（東部）（署理）黃裕廷接受香港文匯報訪問時指出，其實鐵路擴展下不少舊有巴士線的客量大減，例如屯馬線全線開通和東鐵線過海啟用後，已令九巴相關路線流失7萬至10萬名乘客。

他認為政府與其開新線，倒不如活化受鐵路影響的巴士線，如重組路線行走新發展區域，較開新線為佳。「若要客量大減的路線繼續艱苦經營，同一時間又開設新巴士線，對現時人手緊絀的情況下是不切實際。」

### 巴士總站飽和 急需硬件配套

至於皇后山的交通困局，成因除了是巴士運力不足，硬件配套亦未到位。張欣宇直言，當面對較大的交通樽頸，現在只能勉強應付，而日後區內將興建皇后山邨第二期，在現有3萬人口之上，再新增萬多人，但目前巴士總站已飽和，無法容納更多巴士埋站，故建議運輸署先從硬件入手，增加車站，然後再增加更多巴士路線，讓九巴與城巴一同競爭，提升服務。

張欣宇指出，目前皇后山邨巴士總站已沒有更多位置上落客，亦沒有開設新路，甚至掉頭位的u-turn位也欠奉，「如果增加巴士服務，站內設施都食唔起，試想想繁忙時間有千輛車出入，點頂得住？」歸根究底，還是要從提升硬件入手。

## 引入競爭亦須提供支援



◆九巴副車務總監（東部）（署理）黃裕廷。香港文匯報記者劉明 攝

## 運輸署：遴選巴士公司參考多項指標

就開辦新巴士服務的問題，特區政府運輸署回應香港文匯報查詢時表示，該署會與巴士公司協商或透過遴選機制，揀選合適的巴士營辦商營運。除了行業競爭外，署方亦會審視巴士公司安全及服務表現、巴士狀況及設備、車費以及乘客資訊及設施等。

運輸署表示，因應地區發展包括新房屋或基建項目而策劃提供合適的公共運輸服務。

自皇后山公營房屋發展入伙以來，該署積極與巴士公司商討加強往返市區的公共交通服務。本年度提出多項加強皇后山巴士服務的建議，會密切留意皇后山的運作情況及乘客需求，有需要時會考慮適當調整服務。

在十四鄉方面，署方表示，他們於今年上半年就建議開辦的5條新巴士路線諮詢區議會，並獲得地區人士支持。遴選過程中，署

方已考慮過巴士公司的營運建議，評分準則全面考慮巴士公司的各方面表現。經遴選後，揀選城巴營辦上述5條新巴士路線。

除十四鄉外，該署近一年為其他地區的新巴士路線進行4次營辦商遴選程序，並揀選九巴營辦有關新巴士路線。就西貢北約鄉事委員會對十四鄉新巴士服務的意見，署方正作出跟進。

# 文匯報

WEN WEI PO  
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物  
獲特許可在全國各地發行

2023年10月 13 星期五  
4897001560013  
癸卯年八月廿九 初九霜降  
大致多雲 早上微雨  
氣溫24-30°C 濕度60-85%

港字第26857 今日出紙2疊9大張 港售10元

文匯報 | 香港仔

爆料專線

(852) 60668769



60668769@wenweipo.com