



致：北區區議會

強烈敦促運輸署改善北區巴士服務

背境

北區人口增長迅速，但巴士服務，卻遠遠未能滿足市民的需要，運輸署所製訂的 02、03、04 度的巴士發展計劃，不但未能照顧市民的需要，還要刪減沙頭角和聯和墟的巴士服務，04 初又建議刪除 70 號的巴士服務。由 2000 年至今區議會所建議要增加的巴士服務：例如往港島的 373 巴士增加班次、270A 以尖沙咀為總站和增加 73A 的班次等卻一點亦不肯作出改善。相對於鄰近的大埔、元朗地區，有完善的網絡和頻密班次的巴士服務，所以市民對政府的安排，有強烈的不滿；區議會有強大的壓力要敦促運輸署改善巴士服務。

我們於 2000 年在區內進行了一項北區交通調查，作出巴士服務改善的建議，運輸署一直拖延，2003 年我們在區議會建議聘請調查機構進行《北區交通調查》(下稱調查)，結果與我們在 2000 年的調查一致，同樣地作出上述的建議，但運輸署的回覆是不會作任何改善。

改善建議：

1. 增加往港島的 373 巴士班次

自 2000 年來，每年都有類似的提案在區議會討論，可是運輸署總是用鐵路為骨幹的藉口而施以拖延，然而，大埔同樣有鐵路，307 卻可以全日通車，甚至在假日全日行駛！

另一個運輸署拒絕加班的理由是客源不足，但北區的人口已經有 30 萬，近年來更有多個大型的私人屋苑落成，按調查的資料顯示在約 22 萬人(會經常往返區外)當中有 21.3%的人需經常往返港島區，足以支持 373 巴士增加班次。現實的情況是北區已經有不同類型的非法邨巴行走，亦足以證明巴士服務的需求甄切，運輸署不放手巴士公司經營，只有迫市民選擇非法邨巴。最終鐵路亦不會受益。我們慎重地提醒運輸署要審視市民、政府和鐵路都無好處的現況。

全香港只有北區是無巴士全日行走往港島的地區。所以我們強烈敦促運輸署要正視市民的需要。盡快落實北區往港島的巴士服務全日行走。如果試驗性的工作都不肯實施，區議會實在無以向市民作出交代。

2. 270A 以尖沙咀為總站

政府的政策以鐵路為骨幹，我們是支持的，例如大埔區做得很好，既有火車總站又能夠輔以 271 巴士以頻密的班次行走尖沙咀。但運輸署卻又用「政策以鐵路為骨幹」的理由阻繞北區的巴士 270A 行走尖沙咀，實在難以令人信服！

繁忙地區亦不應限制客運效率最高的巴士進入。但運輸署卻正是用這個理由作為藉口，

能不令人憤慨！

據調查的資料顯示，在約 22 萬人當中有 46.8% 的人需經常往返油尖旺區，而粉嶺區有 18 萬的人口，市民在粉嶺乘搭火車在稍繁忙時段是肯定無坐位使用，天天如此，實在疲累（北區比大埔火車車程多十多分鐘），所以當路面的準時度趨於穩定的時候，市民會選擇巴士服務，因為巴士有坐位，可以在路程中稍事休息以應付繁忙的工作。

以鐵路為骨幹的政策，我們是支持的，但是我們反對借政策為藉口，以實施鐵路的壟斷，剝奪市民的選擇權，我們不能接受！270A 以尖沙咀為終點站應盡快落實。

3. 改善往大埔的巴士服務

據調查的資料顯示，在約 22 萬人當中有 21.5% 的人需經常往返大埔區，除了往近火車站的市民可以使用火車外，在遠離火車站的市民則希望使用巴士，免得多次轉車的不便和車費昂貴。所以我們的建議是：

1. 加密現時的 73A 班次，建議最少 15 分鐘一班
2. 設置 73A、70、73 往大埔的分段收費（只應該收 \$3.9）

4. 建議區內全面實施巴士轉乘優惠

在一般交通工具裡，一向都以同區往他區劃一收費的模式。例如我們乘火車由上水區或粉嶺區往九龍區的收費是相同的，同為 \$8.5。又例如我們乘 270A 巴士由上水或粉嶺區往佐敦區的車費同為 \$12.3。因此理論上上水區與粉嶺區居民乘車往他區的车費應等同。但另一方面，如粉嶺區的居民要往元朗、屯門或天水圍區則要多乘一程車往上水轉車，無形中粉嶺區的居民要付出比上水居民更多的車費才能到屯門等地。有違上述同區往他區車費相同的原則。

我們促請九巴全面實施區內轉乘優惠，即例如粉嶺區居民如以 \$3.5 乘 273A 往上水區，如再轉乘其他巴士如 261 往屯門區的話，巴士公司便應收取 \$8.5 而非 \$12。又或者居民使用 78K 由沙頭角到上水轉乘 270A 巴士往九龍，巴士公司便應收取 \$12.3，而非 \$18.5，即可回扣區內一程所付的車費，以合乎公平原則。

綜而言之，一個尊重市民意見的政府，應該合理地安排市民的交通服務，不能長期對民意視而不見，聽而不聞，在有充份的理據支持下運輸署不應該無理拖延（已經無理拖延了 4 年多）。最令市民不滿的問題還是大埔區與北區同樣有鐵路、人口相約而政府有強大的不同對待？

提案人

潘忠賢 周錦紹 劉德昌

黃良喜 岑永根 余智成

莫兆麟

二零零四年五月二十八日