

## 巴士路線發展計劃的弊端      28/1/2015 (WED)

每年運輸署及巴士公司均會向區議會提交定出「巴士路線發展計劃」（簡稱 RDP），交代各路線的發展路向。可是，運輸署的監管不力，使整份 RDP 不但不能解決現時的交通問題，反而衍生出更多問題，作為一個關注公共交通的小市民，實在不能不發聲，並要求運輸署嚴格監管巴士公司，為市民提供合理服務。

### 一、九巴嫌正式加價加不夠，不斷開新路線搶錢

雖然九巴近幾年頻頻加價，但似乎仍然嫌加得不夠，所以在 RDP 中不斷提出開辦車資已達不合理水平的新路線。以今年元朗區 RDP 為例，九巴就建議開辦 268P 由元朗前往觀塘。此線跟原本的 268C 極為相似，卻不知何故，竟比 268C 貴\$5.5；此外，沙田區近一、兩年 RDP 提出的 286C，亦比原線 86C 貴；另外，去年提出由青衣開往觀塘的 X42C，亦比原線 42C 貴\$3。

香港近年通脹已極為嚴重，如今九巴卻以這種「開新線」方式，避過正式提出加價申請，而運輸署卻「隻眼開隻眼閉」容許此事發生，是對市民極不負責的行為。

### 二、改線的時候，只顧開拓新客源，忽視原有乘客的乘車需要

近年政府提出以「鐵路作骨幹，巴士為輔助」的政策，使巴士公司不容易開辦新路線，致使巴士公司往往要取消路線，又或更改現有路線，才可開拓新客源。

但是，更改現有路線的行車路線，卻欠缺補償，忽視了原本乘客的乘車需要。以今年南區 RDP 為例，城巴建議 77 全日不途經銅鑼灣，而 99 亦會於上午繁忙時間分拆成 99P 及 99X，偏偏兩線均不像原本 99 一樣，途經炮台山及北角。結果由海怡及利東出發往北角的乘客，就需要轉車上班。而 77 除了服務南區的乘客外，更是一條輔助 2A 由銅鑼灣返回東區的路線。如果

77 就這樣某某然更改行車路線，2A 的壓力將會更大，而乘客也會更易上不到車。

懇請運輸署及巴士公司在計劃 RDP 的時候，顧及小市民的實際需要。