

# 北葵涌交通關注組

North Kwai Chung Transportation Concern Group

Email: nkctcg@gmail.com

檔案編號：LC-001-20140209

香港中區立法會道一號  
立法會綜合大樓  
立法會交通事務委員會

田北辰主席及交通事務委員會各委員：

## 《公共交通策略研究 - 專營巴士服務》意見書

本關注組由北葵涌的居民和熱心市民所組成，為地區交通和香港運輸政策發表意見，希望完善區域交通，造福市民。

北葵涌泛指石籬、石蔭、安蔭、梨木樹一帶的地區。本區離最近的地鐵站：葵興和葵芳地鐵站至少有二十分鐘車程，居民主要依賴小巴、巴士接駁到市區或就近地鐵站。作為以巴士為主要接駁交通工具的居民，我們對現有巴士服務感到不滿，特別對九巴提供的服務有所不滿，希望透過公共交通策略研究公聽會的機會，向交通事務委員會和政府當局提出以下意見：

### 1. 統一巴士公司車費等級表和分段收費，同程同價

車費等級表（Scale of fares）是根據香港法例第 230 章《公共巴士服務條例》第 13(1)條、由行政長官會同行政會議為巴士專營權所釐定的車費準則，用以指明在任何指明巴士路線或任何一組指明路線運載乘客、行李及貨品可收取的車費。

現時，根據不同專營權的劃分，共有六個不同車費等級表生效，做成同程不同車資收費的情況出現。舉例來說，城巴(專營權一)的車費等級表中，規定該公司在九龍市區和新界，提供路程三公里以下的常規巴士服務所容許收取最高收費為 \$3.7。然而，在同一地方和路程下，九巴的車費等級表容許收取最高收費為 \$4.1，相差超過 10%。

以日常例子來說，由城巴獨營，由灣仔經葵涌開到荃灣的 930 線總里數為 21.2 公里，收費為 \$16。但由九巴獨營，由灣仔經葵涌開到石籬的 935 線總里數為 19 公里，收費為 \$18。九巴 935 路線車程較短，收費卻較高，不少居民認為這是不公平、不合理的收費，卻因為專營權原因令地區沒有其它巴士公司服務，被迫繼續乘搭九巴。

分段收費方面，九巴現時多條往來同一目的地的分段收費不同，導致來往同一目的地的路線乘客分布不均，浪費道路容量。舉例來說，由荃灣建明街到灣景花園的路線有 34M 號和 48X 號，但兩者收費分別為\$3.8 和\$5.8。同一路程下，九巴不同路線到相同目的地有接近 53%的車費差異！這不但不合理，同時亦浪費巴士交通運載量，浪費道路容量，浪費乘客的候車時間。

*我們希望政府當局在公共交通策略研究及檢討巴士公司專營權時，考慮統一各巴士公司的車費等級表，由政府每年處理車費等級表的調整。同時，規定巴士公司需要統一往相同目的地的分段收費，以免出現「同程不同價」的情況，並在同一車費等級收費結構下，鼓勵甚至規定不同巴士公司之間進行路線轉乘計劃。*

## 2. 檢討巴士加減班標準和企位數目

現時，根據運輸署《改善及減少巴士服務的指引》，個別路線如果在最繁忙的半小時內的載客率達 100%及在該一小時內載客率達 85%；或在非繁忙時段最繁忙的一小時內載客率達 60%，運輸署會考慮增加車輛行走，以提升服務水平。如個別路線在繁忙時段最繁忙的半小時內平均載客率少於 85%；或在非繁忙時段內平均載客率低於 30%，運輸署會考慮縮減行走班次。運輸署並指出除非涉及重大的改動，巴士加減班並不會再另行作出地區諮詢。

然而，巴士路線的載客率是計及巴士下層企位，容易令巴士路線的載客率容易產生偏差。現時，巴士下層企位的安排，是根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》第 374A 章第 74 條(1) 所計算。根據有關條款，計算單層巴士或雙層巴士下層可以運載的站立乘客總數的方法，是將該層以平方米計可供站立乘客使用的地面總面積除以 0.17，即 1 平方米企 6 人。

運房局在 2014 年 2 月 28 日向立法會提供的文件(CB(1)980/13-14(03))承認，目前最繁忙的路段及時段行走的列車只能達到每平方米站立約四人的乘客密度。同時管理巴士和鐵路的運輸署巴士鐵路科卻沒有檢討或更新《道路交通(車輛構造及保養)規例》有關規定，繼續容許巴士企位以 1 平方米企 6 人計算，導致計算巴士路線的載客率比實際營運偏低，就算巴士下層企滿人，巴士的載客率亦只有九成左右，巴士路線不易觸及加班指標，反而更易達到減班標準。再者，巴士路線的載客率主要由巴士公司向運輸處提供，運輸處僅抽樣調查，有關數據的真確性成疑。

現時，運輸署《改善及減少巴士服務的指引》及計算巴士路線載客率的方法與現實脫節。我們希望政府當局在公共交通策略研究及檢討巴士公司專營權時，檢討《改善及減少巴士服務的指引》，放寬巴士加班標準的要求，讓標準貼近事實。同時，更新《道路交通(車輛構造及保養)規例》第 374A 章第 74 條(1)，有關計算巴士企位的計算方法，讓鐵路和巴士企位用同一標準計算。

### 3. 改善巴士班次，檢討巴士角色

根據運輸署《二零一一年交通習慣調查 — 研究報告》，指出受訪者認為等候巴士可接受的時間上限為 12 分鐘。但運輸署審批巴士公司的班次時間表時卻沒有參考有關數據，更容許巴士公司開設班次 30 分鐘甚至 1 小時一班的巴士路線。(例如上年九巴 88X 路線全日為 30 分鐘一班)

同時間，巴士公司不斷縮減巴士公司班次，例如由石圍角到奧運站的 32 號線，班次由 12 分鐘減到 25 分鐘，更有路線被縮減至 1 小時一班車，遠遠超過乘客等候巴士可接受的時間上限。

*我們希望政府當局在審批巴士公司的班次時間表時，考慮乘客等候巴士可接受的時間因素，考慮規定巴士公司開設新線線提供具競爭性的班次，同時考慮把一些班次疏落，缺陷競爭性的巴士路線交予其它交通營運者，例如小巴負責營運，以維持合理的交通班次。*

### 4. 增加巴士公司數目，鼓勵競爭

根據交通調查組的年報，九巴於去年頭三季已收到 3152 宗投訴，每百萬乘客人次計的投訴／建議數目，由二零一二年的 4.29 宗增至二零一三年的 4.91 宗，脫班率為 2.8%，服務水平接近中巴被收回專營權前的情況，遠遠低於市民合理期望。宏觀國際，不少大城市如倫敦有多間巴士公司服務，爭加競爭下服務水平均可以提升。

*我們希望政府當局在公共交通策略研究及檢討巴士公司專營權時，參考當年收回中巴路線重新公開競投的做法，考慮把部分巴士路線重新公開競投，吸引新巴士營辦商提供服務，提升本地巴士服務水平。*

## 5. 新路線必需公開投標

近年，運輸署在處理開設新路線有不同標準，部分新增路線需要公開投標，但部分新增路線卻直接交予指定巴士公司營運。例如服務水泉澳區的新路線 288,83A，以及藍田往沙田區的新路線，運輸署均直接交予九巴營運。但於開設將軍澳往荃灣、安達臣區路線時，運輸署卻需要把有關路線重新公開投標。這些舉動令市民覺得運輸署政策不一致，甚至偏袒某一間公司。

*我們希望運輸署處理巴士路線開設時能夠一視同仁，所有新路線必需公開投標。我們明白公開投標需時，但投標能確保不同巴士公司擁有相同營運機會，證明開設新巴士路線並非黑箱作業，亦令地區市民有選擇其它公司巴士服務的機會。*

## 6. 優化長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

現時，長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃合資格人士可以用優惠價\$2 乘搭巴士等交通工具，其餘相對原價的差額則由政府補貼。這個計劃的確鼓勵更多合資格人士，特別是長者外出。不過，因為合資格人士乘搭所有路線均一收費\$2，有部分合資格人士就「見車上車」，把長途線當成區內線乘搭，導致「長途車，短途落」的現象，部分需要乘搭長途車的市民反而因為「短途客」充斥而上不到車，造成資源錯配。

*我們建議政府檢討長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，考慮在繁忙時間，於個別載客率較多的路線檢討票價優惠收費，同時把區內線收費減免，在避免影響合資格人士外出的情況下，鼓勵計劃受助人使用區內巴士線，或在非繁忙時間使用長途巴士服務。*