

二零一五年三月二十日
討論文件

立法會交通事務委員會
公共交通策略研究 – 專題研究
專營巴士服務

目的

在《公共交通策略研究》下，政府會展開涉及八個課題的《專題研究》。專營巴士服務的《專題研究》已完成，當中涉及路線重組、加強監察巴士脫班情況，以及巴士優先使用道路三方面的課題。本文向委員會報告檢視結果。

背景

2. 公共交通服務和市民生活息息相關，九成市民使用，每日達1 200萬人次。由於香港地少人多，路面空間有限，市民亦關注路面交通對空氣質素的影響，因此香港會繼續施行以公共交通為本及以鐵路作為公共交通骨幹的政策。但這並不表示「一鐵獨大」，政府仍會以為市民提供優質及多元化的公共交通服務選擇為目標，路面公共交通服務仍然會擔當重要的角色。當中，專營巴士的載客量高，服務較為靈活，能在較短時間內因應需求調整服務，因此會繼續作為主要的載客工具，服務尚未有鐵路直達的地區，並提供接駁至鐵路網絡以及跨區服務。雖然在未來數年將有多條新鐵路線¹落成，專營巴士的乘客量預計仍會佔所有公共交通服務約三成左右。

3. 隨著重鐵網絡的進一步發展，我們須對整體公共交通服務的佈局作檢視，以促進不同服務之間的優勢互補，好讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，亦令各種服務可持續發展。為此，政府會展開《公共交通策略研究》。正如我們在去年11月向事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃時指出，《公共交通策略研究》分為《角色定位檢視》及《專題研究》兩個部分，其中《角色定位檢視》會就各公共交通服務的角色定位作檢視，而《專題

¹ 即南港島線（東段）、觀塘線延線、沙田至中環線及廣深港高速鐵路香港段。

研究》則會就議員、公眾及公共交通業界關注的重要課題作探討。兩個部分的工作流程現再次夾附於附件一。

4. 在專營巴士方面，政府發出了六個專營權²。各營辦商合共動用約5,800輛巴士提供每日約74,000個班次，為每日共約400萬人次提供服務。《專題研究》會探討如何透過巴士路線重組、加強監察巴士脫班情況，以及確定須進一步推行巴士優先使用道路的政策三項措施，提升專營巴士的營運效率、服務的可靠性及質素，從而提高專營巴士的競爭力，使其維持長遠及可持續發展。隨後在《角色定位檢視》中，我們則會在顧問的協助以及在顧及對其他公共交通服務的影響之下，探討專營巴士透過開辦不同種類的新服務(如點對點特快路線、不設企位、設有更多設施(如無線上網)的優質服務等)以開拓客源是否可行可取；亦會探討安裝實時巴士報站系統以提升服務水平是否可行可取。在考慮過程中，我們會小心評估建議對專營巴士行業長遠營運及財務的影響及對其他公共交通行業的影響，我們亦會評估乘客對此類新服務的需求。

巴士路線重組

5. 提升專營巴士服務是運輸署恆常的工作，路線重組則是當中重要一環。專營巴士公司每年均須向署方提交巴士路線計劃，按最新的情況就開辦新服務(如特快服務)、改善班次、延長服務時間、縮減班次、縮短路線、取消或合併路線提出建議。路線重組的目的是善用巴士資源、提高服務網絡效率、改善服務質素、紓緩交通擠塞和減少路邊空氣污染。在考慮調整服務時，署方會顧及人口及乘客需求轉變和基建發展等因素，以及參考既定的服務調整指引(見附件二)，並會就建議諮詢區議會。

6. 巴士路線重組是行政長官在 2013 年發表的《施政報告》中的一項施政重點。自 2013 年起，運輸署聯同專營巴士公司更著力推動路線重組。除了透過每年的巴士路線計劃外，亦以「區域性模式」，即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀檢視巴士服務，理順一些使用率長期嚴重偏低的服務，亦會按需要將所節省的資

² 專營權由九龍巴士(一九三三)有限公司、城巴有限公司(獲發兩個專營權，分別為香港島及過海巴士網絡專營權及機場及北大嶼山巴士網絡專營權)、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司，及龍運巴士有限公司持有。

源用於加強有需求的服務又或開辦新服務，加強接駁服務以及提供更多轉乘優惠，以為地區帶來較大的整體效益。

7. 運輸署與專營巴士公司在 2013 年首先在屯門及北區施行區域性重組，並按此經驗在 2014 年以同樣模式重組沙田、大埔、青衣和元朗的路線。以全港計，在 2013 和 2014 兩年間透過巴士路線計劃及區域性重組，共取消或合併 22 條使用量偏低的巴士路線、縮短 8 條行車路線以及縮減 104 條路線的班次；同時亦開辦了 11 條新路線和增加了超過 154 條路線的班次，以滿足乘客需求。途經中環、銅鑼灣和旺角繁忙交通幹道的每天巴士流量合共減少超過 2 000 班次，有助減少路邊空氣污染。而在 2013 及 2014 年兩年間，因重組路線而節省的約 245 輛巴士，當中超過九成已調配至新辦或加強的服務。

8. 為配合區域性重組，運輸署及巴士公司亦在屯門公路、青沙公路以及大欖隧道收費廣場設立或改善了原有巴士轉乘站。市民可在這三個巴士轉乘站選乘共 56 條路線，方便他們往來新界及港九各處。乘客可以利用優惠的車費在轉乘站轉乘其他的巴士路線，每次可節省 4 元至約 24 元不等。另外，巴士轉乘站內的設施亦有所提升，如設置巴士到站時間顯示系統，以及提供免費 Wi-Fi 流動網絡、大型巴士路線資料圖、座椅等。專營巴士公司更在大欖隧道巴士轉乘站提供包括八達通增值、易辦事提款及繳費服務在內的一站式客務站。三個轉乘站深受乘客歡迎，每天平均共有約 46 000 人次使用。借鑑這些巴士轉乘站的經驗，運輸署會研究在其他合適的地點設立巴士轉乘站，提供更多及更具吸引力的轉乘路線及轉乘票價優惠，以及更好的硬件設施。

9. 此外，在個別新鐵路項目落成前，運輸署會評估鐵路項目啟用後居民的出行需求及模式的轉變，對其他路面公共交通工具的影響，並擬備重組服務的方案以提升不同公共交通工具之間的協調，讓路面交通工具與鐵路能夠更好地互相配合。配合西港島線在去年年底的局部開通，運輸署已分階段落實重組方案，至今開辦了一條來往新鐵路站的接駁巴士線³，以取代一條服務範圍重疊的巴士線⁴。鑑於巴士乘客量在堅尼地城和香港大學站通車後有顯著的跌幅，運輸署聯同巴士公司亦同時調整了 19 條巴士路線的

³ 即城巴第 43M 號線(田灣-石塘咀(山道))。另外，亦開辦了三條來往新鐵路站的接駁專線小巴線。

⁴ 即城巴第 M47 號線(華富北-中環(香港站))。

班次。當西港島線全面開通後，運輸署會視乎情況逐步實施其他重組方案，當中包括重組約 27 條巴士路線(當中 10 條路線會合併、兩條路線會縮短行車路線)。運輸署亦會繼續視乎乘客量轉變的實際情況，調整班次。署方亦會就港鐵觀塘線延線、南港島線(東段)以及沙田至中環線啓用後對其他公共交通服務的影響適時進行評估以及擬備重組服務的方案。

10. 要成功推動巴士路線重組需要得到各方面的支持。為此，運輸署透過多個渠道(如製作宣傳短片／聲帶、特輯影帶、海報、小冊子和傳單等)，向市民闡述路線重組的理念，爭取理解和支持。在推出重組建議前，運輸署會諮詢相關區議會及進行宣傳，安排簡報會以小組形式深入介紹及探討重組建議詳情。運輸署亦會密切留意重組方案落實的情況，按需要作出適當的調整，以配合乘客需要。

11. 由於新界各區的區域性重組方案基本上已敲定或完成施行，來年運輸署會把重組焦點放在九龍市區。當運輸署及專營巴士公司完成擬備所須的巴士路線計劃後，會諮詢區議會，並會一如既往全力爭取地區的支持和配合，以提升專營巴士的服務質素及營運效率。

巴士服務

12. 政府一向非常關注專營巴士服務的穩定性。根據《公共巴士服務條例》(香港法例第 230 章)，專營巴士公司須按照運輸署批准的服務詳情表所訂的路線、時間表、班次及巴士調配規定提供服務。運輸署一直透過主動審核專營巴士公司的營運報表、定期進行調查及處理乘客的投訴及建議等渠道，密切監察專營巴士服務的水平。

13. 政府非常關注專營巴士在 2010 至 2012 年期間出現了較高的脫班率。為此，運輸署及專營巴士公司進行了包括分析脫班原因在內的跟進工作，並要求巴士公司對在可控制範圍內的脫班成因作出改善。署方亦有敦促巴士公司盡力採取合適措施應對其他外在因素。在各方的努力下，整體脫班率已自 2012 年的 4.2% 回落至 2013 年的 2.6% 及 2014 年首三季的 2.4 %⁵。

⁵ 由於受到「佔領」示威行動的影響，整體脫班率在 2014 年的第四季為 5.2%。

14. 儘管如此，運輸署認同監察專營巴士行車班次的機制有改善的空間，並因應申訴專員公署於 2014 年調查運輸署對專營巴士行車班次的監察機制的建議，自本年初起採取了多項措施完善現行的監察機制。

15. 就脫班的定義而言，運輸署一直有就脫班率作統計，以檢視和分析脫班的情況，從而制定改善措施。過去，脫班率是以全日計算，以反映整體服務水平。因應申訴專員的建議，運輸署與專營巴士公司已自今年起加入以下四個時段計算脫班率—

繁忙時段

- (a) 早上繁忙時段：由頭班車開出時間至早上 9 時 59 分；
- (b) 傍晚繁忙時段：由下午 4 時至晚上 7 時 59 分；

非繁忙時段

- (c) 兩段繁忙時段之間：由早上 10 時至下午 3 時 59 分；
及
- (d) 傍晚繁忙時段以後：由晚上 8 時至尾班車開出時間。

16. 以上四個時段主要顧及一般乘客上、下午繁忙時段的乘車習慣，以及對這些時段巴士服務水平的期望。在新計算方法下，若每個時段所錄得的實際班次數目與該時段在服務詳情表規定班次數目不符，即屬脫班⁶。新計算方法能方便市民更清楚理解在繁忙及非繁忙時段專營巴士服務的表現，同時使運輸署及專營巴士公司能夠更準確地掌握個別時段的脫班情況，以作合適跟進。截至今年一月底，在舊計算方法下，全港的整體脫班率為 1.2%。按新計算方法，全港的整體脫班率則為 1.8%，其中繁忙時段為 2.1% 及非繁忙時段為 1.5%，詳情見附件三。

17. 因應申訴專員的其他建議，運輸署已採取的措施詳情見附件四。

⁶ 在新計算方法下，即使在另一個時段補回沒有行走的班次，也不會被視為補回原有時段的班次。

巴士優先使用道路措施

18. 專營巴士在道路上行走，須與其他交通工具共用路面，道路擠塞對服務的穩定性自然有一定的影響。在公共交通為本的政策下，公共交通優先使用道路是我們奉行多年的政策。然而，執行上須顧及實際的路面情況。

19. 巴士優先使用道路一直施行的主要具體措施包括 –

- (a) 設立巴士專線；
- (b) 設立巴士專用轉線位；
- (c) 在禁止上落客區設立巴士站；及
- (d) 改動路口設計和調整路口燈號控制等。

目前，全港共設有超過 23 公里的巴士專線和 16 個巴士專用入口，詳情見附件五。

20. 針對道路交通擠塞情況，政府一直以三個方向處理問題，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。政府會繼續推行這些措施、檢討成效，以及探討可改善的地方。但政府在紓緩道路交通擠塞時難免會遇到各種挑戰。例如，增建道路自然在規劃上因香港地少人多而有不少限制，而持份者對所建議的交通管理措施亦往往持不同意見。由於這些挑戰，現行紓緩道路交通擠塞的措施未必能一一發揮應有的作用。故此，政府有必要考慮採取其他措施。就此，交通諮詢委員會（「交諮會」）應政府邀請就道路交通擠塞進行了研究。去年 12 月完成了研究並向政府提交了《香港道路交通擠塞的研究報告》。報告分析了導致香港整體道路交通擠塞的各種因素，並建議多項短、中、長期的措施。我們正仔細研究交諮會提出的建議，會在適當時候回應。在進行《角色定位檢視》時，我們會探討如何在施行紓緩擠塞措施及顧及實際路面情況下進一步推廣公共交通工具優先使用道路。

21. 值得注意的是，實施巴士優先使用道路措施時，同一路段供其他車輛使用的行車線會因而減少，其他車輛的行車速度或會減慢。當規劃巴士優先使用道路措施時，運輸署會小心評估在個別路段實施這些措施整體是否可行可取，以確保整體交通網絡不會受到太大的影響，亦會進行諮詢。

22. 巴士服務的可靠性始終會受到路面交通情況的局限，運輸署與專營巴士公司會按需要因應實際道路情況調整用於行走個別路線的巴士數目或班次。署方亦會繼續鼓勵專營巴士公司採用資訊科技增加乘車資訊的準繩度。例如有營辦商已開始使用如實時巴士到站時間預報系統向乘客提供乘車資訊，以便乘客能按實時資料作出行決定，配合自己的需要。整體而言，預報系統在技術上有一定的可靠性，但由於系統涉及較大的資金投資及營運費用，巴士公司指出考慮能否擴展預報系統的使用範圍時，須小心權衡乘客的需要及就不同運作環境下的實際營運效益。但無論如何，政府會繼續敦促巴士公司須致力推行實時巴士到站時間預報系統。這在就巴士服務稍後進行的《角色定位檢視》時會作進一步跟進。

總結

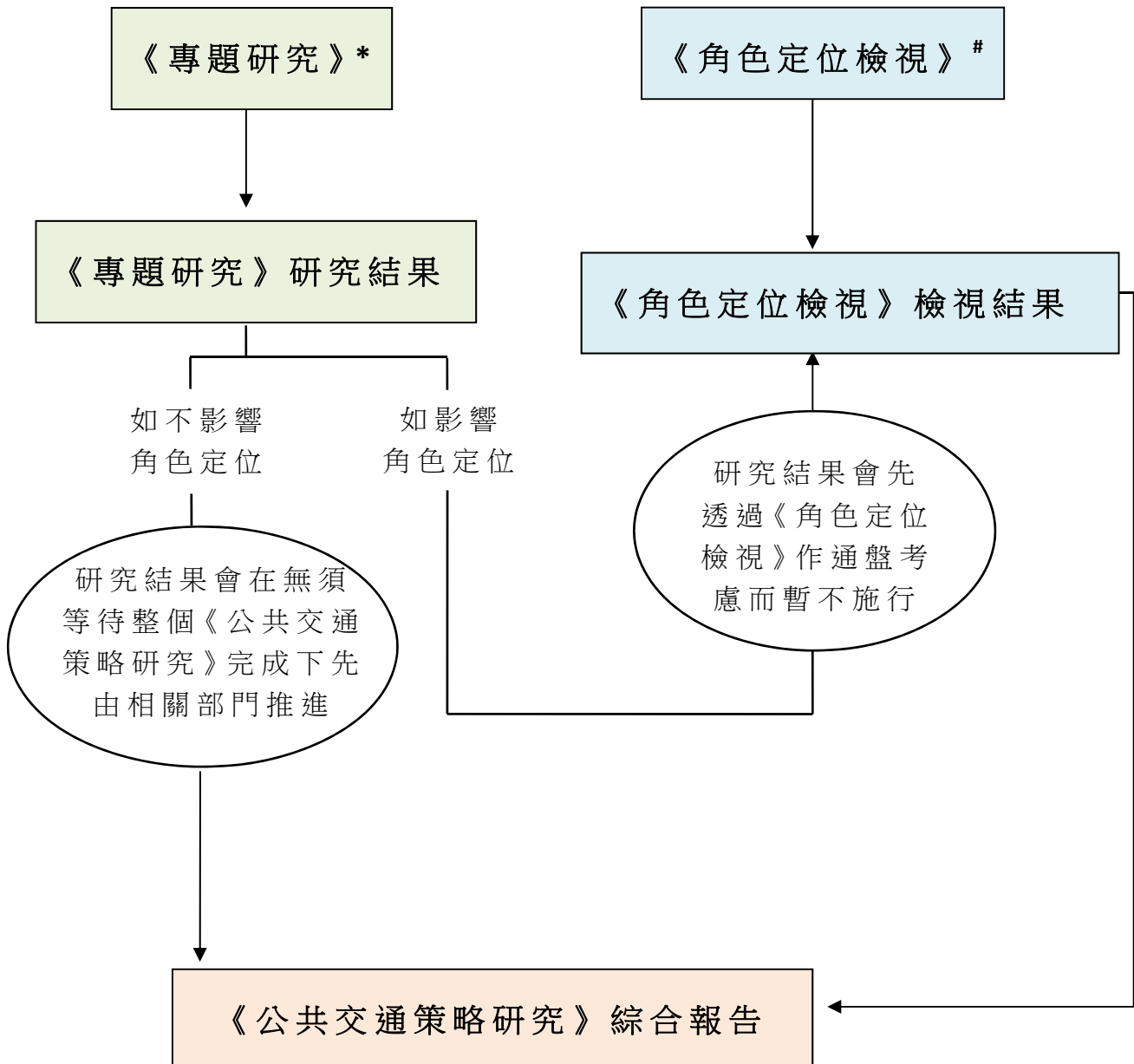
23. 由於乘客對巴士服務質素的要求日益提高，政府及專營巴士公司會繼續透過路線重組、監察行車班次及積極研究實施更多可供巴士使用的優先使用道路措施，以為市民提供更優質及可靠的巴士服務同時，及令服務得以長遠及可持續發展。

24. 如上文第 4、20 及 22 段指出，我們會參考此《專題研究》的結果，透過《角色定位檢視》深入探討專營巴士的角色定位及服務應否作出一些調整。預計當中涉及的主要課題為探討開拓新型優質服務及安裝實時巴士報站系統是否可行可取。

運輸及房屋局

2015 年 3 月

《公共交通策略研究》 兩個部份的工作流程



* 《專題研究》會在 2015 年第一季起按議題陸續向立法會交通事務委員會作出匯報。

《角色定位檢視》會在所需人手按既定程序獲撥款設立後展開。

巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引

改善服務

(I) 增加班次

個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，運輸署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。調配從其他重組項目減省下來的車輛會獲優先考慮。

(II) 開設新的巴士服務

若單以增加班次不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，我們會考慮開設新巴士線，而接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士服務路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，運輸署會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。

減少服務

當局的政策目標是在可持續發展的環境下提供安全、有效率和可靠的運輸系統。使用率偏低的專營巴士路線會不時重組，以提高巴士運作的效率，同時照顧乘客的需求和配合區內的運作環境，舒緩交通擠塞和減少路旁廢氣排放量。有關的指引載列各種宜推行重組措施（例如調整服務班次和時間表、取消／合併路線、縮短行車路線等）的情況。

(III) 減少途經繁忙幹道的巴士架次

市區活動頻繁，導致嚴重的環境和交通問題。運輸署致力透過各項刪減巴士服務和重組巴士路線等措施以減少行走繁忙幹道的巴士架次和停站次數。如因新增的巴士路線或加強巴士服務而無可避免地須引入巴士途經繁忙幹道，巴士服務

營辦商必須等量減少途經該地區其他路線的巴士架次，以免令該等繁忙幹道的交通和環境狀況惡化。

(IV) 縮減班次

如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率低於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，運輸署會考慮減少有關路線的巴士數目。

接駁鐵路的路線、切合社會需求的路線（例如行走偏遠地區或乘客主要為長者的巴士路線），而又沒有替代服務可供選擇，或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上的巴士路線則會按個別情況考慮。

(V) 取消／合併路線

對使用率低而又未能提高其使用率的個別班次的路線（即該路線的班次在繁忙時段已維持在 15 分鐘，而非繁忙時段已維持在 30 分鐘，其在最繁忙一小時內的載客率仍低於 50%），運輸署會在諮詢有關的巴士營辦商後，考慮建議取消該等路線或將該等路線與其他路線合併。

(VI) 縮短行車路線

為了善用資源，運輸署會與相關巴士服務營辦商檢討縮短行車路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短行車路線的建議時，運輸署會考慮受影響乘客的數目是否過多（即在被刪減路段最繁忙一小時內的載客率不應超過 20% 至 30%）、路旁是否有足夠空間容納受影響乘客以便他們轉乘其他巴士路線，以及是否有地方供更改後的路線設置終點站。

重組巴士服務的考慮因素

在制訂重組路線的建議時，特別是會採取變動較大的措施時，運輸署會作出適當考慮，確保顧及乘客的利益，並盡量減低對他們的影響。運輸署會考慮的因素包括：

- (a) 擬予以取消的服務的性質： 對於使用率持續偏低但屬於切合社會需求的服務（即行走偏遠地區或乘客主要為長者的服務的巴士路線），而又沒有合理的替代服務可供選擇，運輸署會考慮採取其他改善服務的方法，例如引入載客量較少的車輛行走、提供替代服務，例如開設替代的專線小巴路線等；
- (b) 是否有合理的替代服務： 在建議取消服務時，運輸署須採取措施，盡可能確保受影響的乘客能獲得合理的替代服務。運輸署會審慎評估替代服務的載客量是否足夠吸納使用原來路線的乘客、牽涉轉車的次數和便利程度、與現有服務相比的總行車時間（包括轉車所需時間和在車上的時間）等因素，以評估替代服務的合理性；
- (c) 可供選擇的最佳替代服務的票價： 替代服務與現有服務相比的總票價會予以評估，如總票價不高於擬取消服務的票價，運輸署會正面考慮取消有關路線。運輸署亦會要求有關的巴士營辦商，按實際情況盡可能提供票價寬減，例如轉乘優惠、分段收費、長者優惠及其他優惠，吸引受影響的乘客改用替代服務，從而利便重組建議的推行；
- (d) 運輸操作上的考慮因素： 擬議的服務重組不應對乘客造成不必要的乘車困難，也不應產生運作問題。須轉車的乘客數目及是否有足夠地方供轉乘用途等因素，皆會予以審慎評估。在適當的情況下，運輸署會把所節省車輛用作改善同一地區的服務；
- (e) 重組服務的建議對巴士車長的影響： 會考慮的因素包括受重組服務建議影響的巴士車長數目，及有關的巴士公司可否透過自然流失或其他方式吸納冗餘的車長，以免嚴重影響員工關係；以及
- (f) 重組服務帶來的環境效益： 在諮詢公眾的文件內會列明重組服務帶來的環境效益，例如減少排放的廢氣、在繁忙幹道減少的巴士架次等，供市民備悉。

2015 年 1 月專營巴士脫班率

	早上繁忙 時段	傍晚繁忙 時段	兩段繁忙 時段之間	傍晚繁忙 時段以後	全港 整體
九巴	1.4%	2.6%	1.5%	1.5%	1.7%
城巴 (香港島及過 海巴士網絡 專營權)	1.3%	1.5%	1.1%	1.5%	1.3%
城巴 (機場及北大 嶼山巴士網 絡專營權)	0.5%	1.3%	1.1%	0.7%	0.9%
新巴	3.6%	3.7%	2.6%	1.5%	2.9%
龍運	1.5%	1.4%	0.8%	0.6%	1.1%
嶼巴	0%	0%	0%	0%	0%
全港整體	1.6%	2.5%	1.5%	1.5%	1.8%

註：

- 早上繁忙時段：由頭班車開出時間至早上 9 時 59 分。
- 傍晚繁忙時段：由下午 4 時至晚上 7 時 59 分。
- 兩段繁忙時段之間：由早上 10 時至下午 3 時 59 分。
- 傍晚繁忙時段以後：由晚上 8 時至尾班車開出時間。

監察專營巴士行車班次的措施

因應申訴專員公署對專營巴士行車班次的監察機制的建議，運輸署已採取的其他措施的詳情如下 -

(a) 脫班的原因

2. 過去，運輸署將巴士脫班情況歸納為六項原因，即「車輛故障」、「車輛不足」、「車長不足」、「交通擠塞」、「意外」及「其他原因」。六項原因當中「車輛故障」、「車輛不足」及「車長不足」屬專營巴士公司可控制範圍內，其餘則為營辦商不能控制的因素。由於引致脫班的「其他原因」所佔的比率不低，運輸署已自今年起將「其他原因」進一步細分為以下四項因素，使署方對脫班成因的分析能更為細緻 -

- (a) 「惡劣天氣」 - 包括香港天文台發出的紅色暴雨警告信號、黑色暴雨警告信號，以及八號或以上颱風信號；
- (b) 「已知的公眾活動」 - 即需要實施特別交通及運輸安排的嘉年華會、節日慶典、馬拉松、賽馬、公眾遊行等活動；
- (c) 「調配巴士」 - 因應鐵路事故或班次較少路線出現脫班時提供緊急或加強巴士服務，以舒緩乘客需求；及
- (d) 其他原因。

3. 在新的安排下，脫班原因將歸納為九項原因。進一步細分脫班原因有助運輸署及專營巴士公司更準確地掌握脫班成因，從而更有效地找出相應的緩解方法。

4. 就專營巴士公司可控制的原因(即車輛故障、車輛不足及車長不足)，公司有責任採取合適的預防性措施。由於車輛故障會直接導致車輛不足，運輸署與專營巴士公司就車輛故障的主要原因進行檢討，結果顯示主要原因包括 -

- (a) 因電池、引擎電器設備、起動馬達或發電機故障而引致引擎未能有效地發動；
- (b) 散熱系統水溫過熱、漏水或水位警告燈亮起；及
- (c) 傳動裝置(俗稱「波箱」)故障。

5. 因應上述原因，專營巴士公司已由去年 4 月起實施了多項預防措施，如定期對電池進行慢速充電程序，以增加電池穩定性；採用品質更高之矽質軟水喉，並於日常巴士維修檢查時進行冷卻系統加壓測試；及對「波箱」進行訊號線路優化工程，減少因訊號線過熱老化而產生錯誤訊號的情況。運輸署會繼續監察因車輛故障及車輛不足引致巴士脫班情況，並根據外勤緊急維修個案，監察和分析車輛故障的成因，以及時與專營巴士公司探討施行適當的改善措施。

6. 就車長人手而言，專營巴士公司在過去一段時間已更積極招募車長及培訓車長、加強與現有車長的溝通，及改善他們的工作環境。而自今年年初起，公司須每月以劃一的表格向運輸署提交車長人手的報告。運輸署會檢視報表中的數據，當察覺有人手緊絀的跡象，會督促專營巴士公司盡快採取改善措施。

(b) 懲罰機制

7. 因應申訴專員的建議，運輸署已就巴士脫班的懲罰機制進行檢討。一直以來，政府訂有一套嚴謹而公平的法定機制和行政安排，密切監察專營巴士公司提供服務的情況。就《公共巴士服務條例》的法定安排而言，專營巴士公司如未有遵從法例或其專營權的規定，或未能提供適當而有效率的服務，行政長官會同行政會議可向專營巴士公司施以罰款，或撤銷其經營某路線的權利或撤銷全部專營權。

8. 至於行政安排方面，專營巴士公司如未能依照運輸署的規定提供服務，署方一般會以書面方式向公司作出跟進及清楚說明須予改善之處。若公司未能提出合理解釋或作出改善，署方會再以書面方式提示公司必須遵行規定，並在指定的時間內落實改善措施。運輸署會視乎個案的持續性和嚴重程度，就個別或整體路線的脫班情況向公司發出警告信，要求公司必須在指定的時間內作出改善。若巴士公司未有作出改善，運輸署可考慮向行政長官會同行政會議建議啟動第 7 段提及的法定懲處機制。而當政府

處理新專營權申請時，亦會考慮相關公司曾收到的警告信的情況及次數。過往的經驗顯示上述機制一直行之有效。專營巴士公司在接獲提示函件和警告信後，一般都會積極和認真跟進。

9. 為了令專營巴士公司更積極採取糾正措施和改善服務，運輸署向專營巴士公司發出警告信時，會同時以書面通知公司董事局。在處理加價申請時，曾否向巴士公司發出的警告信及涉及的數目會列作考慮因素。

附件五

巴士專線及巴士專用入口

巴士專線

地點	實施時間	大約長度 (公里)
香港島		
堅道西行 (介乎上亞厘畢道及卑利士道)	<u>星期一至五:</u> 上午七時至下午七時 <u>星期六:</u> 上午七時至下午一時 <u>星期日及公眾假期例外</u>	1
干諾道西東行 (介乎德輔道西及摩利臣街)	<u>平日</u> 上午七時至下午九時	0.3
德輔道中東行 (介乎畢打街及雪廠街)	<u>平日</u> 24 小時	0.1
德輔道中東行 (介乎雪廠街及美利道)	<u>平日</u> 24 小時	0.3
德輔道中西行 (介乎銀行街及租庇利街)	<u>平日</u> 24 小時	0.6
薄扶林道西行 (介乎摩星嶺道及薄扶林道遊樂場)	<u>平日</u> 24 小時	0.1
金鐘道西行 (介乎美利道及昃臣道)	<u>星期一至六</u> 上午七時至九時	0.2
告士打道西行 (介乎柯布連道及分域街)	<u>平日</u> 上午七時至午夜十二時	0.2

地點	實施時間	大約長度 (公里)
海底隧道出口往中環西行 (介乎隧道出口及堅拿道天橋)	平日 24 小時	0.1
堅拿道橋底南行 (介乎軒尼詩道及耀華街)	平日 24 小時	0.2
摩理臣山道南行 (介乎體育道及皇后大道東)	平日 下午四時至下午七時 <u>公眾假期例外</u>	0.1
軒尼詩道西行 (介乎渣甸街及利園山道)	平日 上午七時至午夜十二時	0.1
軒尼詩道西行 (介乎登龍街及堅拿道東)	平日 上午七時至午夜十二時	0.1
軒尼詩道西行 (介乎天樂里及杜老誌道)	平日 上午七時至九時 <u>公眾假期例外</u>	0.1
軒尼詩道西行 (介乎菲林明道及盧押道)	平日 上午七時至九時 <u>公眾假期例外</u>	0.3
筲箕灣道西行 (介乎太安街及太康街)	平日 24 小時	0.1
富怡道南行 (介乎富怡花園及小西灣道)	平日 上午七時至九時	0.1
英皇道東行 (介乎銀幕街及炮台山道)	平日 24 小時	0.8
英皇道東行 (介乎北角道及電照街)	平日 24 小時	0.7

地點	實施時間	大約長度 (公里)
英皇道東行 (介乎民康街及渣華道)	平日 24 小時	0.5
南安街東行 (介乎南安里及筲箕灣巴士總站)	平日 24 小時	0.1
黃竹坑道西行 (介乎香港仔隧道收費廣場及黃竹坑道近葛量洪醫院)	平日 下午四時至七時 <u>公眾假期例外</u>	0.2
黃竹坑道東行 (介乎葛量洪醫院及香港仔隧道收費廣場)	平日 上午七時至九時 <u>公眾假期例外</u>	0.5
黃竹坑道上坡道至香港仔隧道北行 (介乎壽山村道及香港仔隧道收費廣場)	平日 上午七時至九時 <u>公眾假期例外</u>	0.5
黃竹坑道東行 (近南朗山道)	平日 24 小時	0.1
南朗山道南行 (介乎黃竹坑道及巴士總站)	平日 24 小時	0.3
九龍		
彌敦道南行 (介乎運動場道與弼街)	每日 上午七時至下午七時	0.3
彌敦道南行 (介乎旺角道與登打士街)	每日 上午七時至下午七時	0.4
彌敦道北行 (介乎登打士街與奶路臣街)	每日 上午七時至下午七時	0.3

地點	實施時間	大約長度 (公里)
由康莊道南行至海底隧道的支路	每日 上午七時至十時	0.2
土瓜灣道南行 (介乎新碼頭街與浙江街)	平日 上午八時至十時 下午五時至七時	0.5
土瓜灣道北行 (介乎石塘街與上鄉道)	平日 上午八時至十時 下午五時至七時	0.7
新清水灣道北行 (匯基書院對出)	平日 24 小時	0.1
南昌街南行 (介乎鴨寮街與汝州街)	平日 24 小時	0.1
欽州街北行 (介乎醫局街與荔枝角道)	平日 24 小時	0.1
鯉魚門道南行 (匯景花園第一座至第八座)	平日 上午七時至午夜十二時	0.2
斧山道南行 (介乎彩虹道迴旋處與太子道東)	平日 上午七時至午夜十二時	0.3
彩虹道東行 (介乎太子道東與樂善道六十五米以南)	平日 上午七時至午夜十二時	0.1
太子道東西行 (近彩頤花園)	平日 24 小時	0.1
龍翔道東行 (近黃大仙鐵路站)	平日 上午七時至午夜十二時	0.3
康莊道南行 (海底隧道行政大樓對出)	平日 24 小時	0.3

地點	實施時間	大約長度 (公里)
康莊道北行 (近海底隧道收費廣場)	平日 24 小時	0.1
聯合道南行 (由賈炳達道至太子道西)	平日 上午七時至十時 下午四時至七時	0.1
南昌街南行 (由窩仔街至巴域街)	平日 上午七時至午夜十二時	0.1
西九龍走廊東行 (由北河街至大角咀道)	每日 上午七時三十分至九時 <u>星期日及公眾假期例外</u>	0.4
荔枝角道西行 (介乎美荔道與葵涌道)	平日 上午七時至午夜十二時	0.1
長沙灣道東行 (介乎葵涌道與美荔道)	平日 上午七時至午夜十二時	0.2
彌敦道南行 (由山東街附近至咸美頓街附近)	平日 上午七時至下午七時	0.3
盛德街 (介乎馬頭涌道與富寧街)	平日 24 小時	0.3
新界		
車公廟路西行	平日 上午七時至十時 下午四時至七時	0.3
紅梅谷路南行	平日 上午七時至十時 下午四時至七時	1

地點	實施時間	大約長度 (公里)
獅子山隧道公路西行	平日 上午七時至十時 下午四時至七時	0.8
小瀝源路南行	平日 上午八時至十時	0.1
大老山公路南行	平日 上午七時至十時	0.2
大埔公路 - 元洲仔段東行	平日 上午七時至十時	0.1
屯門公路東行	平日 上午七時三十分至九時	9
屯門公路南行近藍地	每日 24 小時	0.5
屯門公路北行近藍地	每日 24 小時	0.2
三聖街西行	每日 24 小時	0.1
葵涌道南行 (荔景邨風景樓對出)	每日 24 小時	0.2
荔景山路北行 (清麗苑清麗商場對出)	每日 24 小時	0.1
楓樹窩路東行 (青衣碼頭公共運輸交匯處入口)	每日 24 小時	0.1
青衣鄉事會路北行 (由青衣大橋迴旋處至涌美路)	每日 24 小時	0.1

地點	實施時間	大約長度 (公里)
青山公路 - 元朗段西行 (由元朗康樂路至擊壤路)	每日 24 小時	0.1

巴士專用入口

地點	實施時間
香港島	
告士打道西行近堅拿道天橋上橋位	每日 24 小時
堅拿道天橋北行往紅隧出口	每日 24 小時
鴻興道東行往紅隧入口	每日 24 小時
九龍	
連接龍翔道西行及窩打老道北行的支路	每日 24 小時
漆咸道北西行至康莊道南行	每日 24 小時
南昌街南行至大埔道	每日 24 小時
櫻桃街東行至亞皆老街	每日 24 小時
新界	
恆泰路(往馬鞍山路支路)	每日 24 小時

地點	實施時間
田心街右轉往紅梅谷路	<u>每日</u> 上午七時至十時 下午四時至七時 <u>公眾假期例外</u>
新運路近上水廣場	<u>每日</u> 24 小時
粉嶺鐵路站近粉嶺鐵路站遊樂場	<u>每日</u> 24 小時
安埔路近安泰路交匯處	<u>每日</u> 24 小時
安慈路近安埔路交匯處	<u>每日</u> 24 小時
小商路往元朗公路的連接路	<u>每日</u> 24 小時
洪天路近洪水橋巴士廠連接路東行	<u>每日</u> 24 小時
洪天路近洪水橋巴士廠連接路西行	<u>每日</u> 24 小時