

-----Forwarded by panel\_t/LEGCO on 01/18/2017 09:08AM -----

To: panel\_t <panel\_t@legco.gov.hk>

From: 公共運輸研究組Public Transport Research Team

Date: 01/17/2017 10:41PM

Subject: 有關延續九龍巴士(一九三三)有限公司專營權之意見

立法會交通事務委員會主席：

公共運輸研究組於**2011**年由一群關心香港公共運輸的年輕人創立。成立以來，我們一直與不同組織和議員合作，在全港及社區等各個層面，透過不同的政策倡議、地區交通研究及交流等工作，從民間進一步推動完善公共運輸網絡，希望透過以民為本的基礎、輔以數據分析，為我們的城市創建更完善、更令人引以為傲的公共運輸系統。

我們留意到在商討九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的新專營權時，社會有輿論指巴士公司應趁更新專營權的時候，應下調過海巴士路線在過海後的分段收費，與非過海線收費看齊。

雖然巴士路線過海後分段全面減價或可減低部份市民的經濟負擔，但本組認為這種營運方式在長遠而言會對巴士服務發展做成以下負面影響。

第一，這必然增加過海路線須停車的車站，拖慢原有乘客本來就日益增長的車程，加上前述工會指出的運作效率降低問題，兩個因素加起來，定會進一步削弱過海路線的吸引力。不少過海路線早已因定線過長而令其有效服務範圍頗為狹小，如再加上降低過海後分段帶來的效果，則只會進一步令這些路線更不受歡迎。看似讓這些過海路線在過海後「善用」其載運空間，實則只是製造更多的浪費，讓這些路線的資源未能充分在過海時用上，反而虛耗在非過海功能當中，並且由於車程延長，使得接近總站地區的乘客更缺乏意欲使用它們過海。

第二，可以肯定的是，調低過海路線在過海後的分段收費，定然會將目前的本地線乘客抽走一部分，從而使本地線的客量下跌。這看似無傷大雅，但對營運者來說，他們必然更不傾向維持現有的本地線服務水平——因為現有的乘客大可以完全不使用本地線，反正收費也是一樣的——從而使本地線服務遭削減。但過海路線的所謂收費一樣，卻只能在單向發揮作用！

這就意味著本地線服務一旦遭削減，其影響就會擴及過海路線調低分段所能填補的運力以外，而使對面方向的乘客蒙受損失。而且過海路線的走線往往與本地線頗有差別，如果調低過海路線收費，從而令本地線乘客下跌而遭削減服務，也勢必對兩者走線有差異的地區帶來嚴重影響。

第三，營運者將更沒有改善或增加本地線服務的動力。同樣的問題，早在平均收費較高的九巴路線身上已有出現。以**106**線（由黃大仙來往小西灣）在東區的情況為例，目前的服務與新巴**81**、**82**兩線（分別為柴灣來

往勵德邨及小西灣來往北角)均十分相近，本來兩線的服務表現就不好，時時出現脫班遲誤，如果還讓**106**線調低收費，則營運者必然更無動力改善上述兩線的服務，甚至還會進一步削減該等服務，屆時受害的，不僅是**81**線在大坑、勵德邨或峰華邨的乘客，使用兩線西行服務的近萬乘客也會受牽連！

所以就本質來說，過海路線過海後分段減價的做法根本不可取。不僅是在運作效率上不可行，在交通網絡的未來發展方面看，也毫無益處，更會鼓勵營運商把區內服務做得更差，最終受害的依然是乘客。

不可否認地，不少過海路線由於定線仍停留在七八十年代的規劃思維，因此在通過主客流區後，頗長路段上的載客量均見偏低。但針對這個問題，更應做的不是要借此將這些路線不分青紅皂白地「趕出」區內，而是如何透過合理的路線重，讓各路線之間各自負有適切的服務範圍，從而減少與本地路線的重疊，而各營運者也可以由此再分配資源，將它們投放在更為急需的區域。本組認為這才是改善過海巴士服務的最理想方法。

公共運輸研究組

2017年1月17日