

運輸署

就「跟進新巴專營權在 2013 年 7 月屆滿及
來往南區巴士路線班次少於原訂數目事宜」的回應

新巴延續專營權最新情況

當局已將在 2012 年 4 月初回覆立法會的交通事務委員會對新巴延續專營最新情況。當局一直與新巴商討，就公眾諮詢期間及委員會進行討論時最受關注的三個範疇，即推出票價優惠、加強乘客設施及乘客資訊，以及改善環境措施方面，在新專營權中增訂新條款或修訂原有條款，並要求巴士公司為實施具體措施作出承諾。我們與巴士公司的商討取得相當進展。擬議新專營權中主要的新增／修訂條款和承諾。詳細情況見立法會 CB(1)1481/11-12(01)號文件。

巴士路線班次少於原訂數目及當局跟進改善各巴士服務的情況

以 2011 年巴士公司提交的營運數字顯示，其中有關涉及南區路線班次脫班率達 3% 的路線有 12 條，路線包括第 6、37X、40M、72、78、90、96、97、260、590、592 及 595 號。

運輸署一直有一套完善的法定及行政機制，通過實地調查和視察、審視巴士公司定期提交的報告(包括現役車長的人數和流失率，以及每日平均車程數目等)，及與巴士公司定期舉行會議等，密切監察各專營巴士公司提供服務的情況。就每宗未能符合要求的個案(包括脫班個案)，運輸署會要求有關巴士公司調查因由和採取適當行動加以糾正。若脫班是由於一些非巴士公司所能控制或預測的因素，該署會與專營巴士公司共同研究改善措施，例如修改行車路線、調整時間表以配合實際的行車時間等，以穩定服務班次。而針對一些在專營巴士公司的控制範圍內的脫班個案，運輸署會要求有關公司在指定時間內實施改善措施，以糾正脫班的情況。若有關專營巴士公司未能就可受其控制的因素(例如車輛故障和司機人手短缺)，適時作出改善及提供合理解釋，運輸署會向該公司發出提示信，甚至警告信，以及再作跟進調查，以確定其改善措施的成效。若已給予巴士公司合理時間採取糾正措施但情況仍毫無改善的話，當局可根據《公共巴士服務條例》第 22 條，建議行政長官會同行政會議向該公司施加經濟罰則。倘若有關巴士公司並無良好因由，未有就指明路線維持適當而有效

率的公共巴士服務，當局可根據《公共巴士服務條例》第 24 條，建議行政長官會同行政會議考慮把涉及的路線，甚至專營權予以撤銷。就個別巴士公司的脫班率持續高企的情況，運輸署署長已分別在去年 12 月及今年 3 月中向該公司發出警告信，嚴正責成巴士公司作出改善，表明若脫班情況在六月底前未有明顯改善，該公司或會被視作沒有維持適當而有效率的公共巴士服務，須承擔相關的法律後果。運輸署會繼續密切留意事態發展及積極跟進，如有需要，會根據《公共巴士服務條例》採取相應的懲處行動。

資料文件

立法會交通事務委員會

新世界第一巴士服務有限公司、 龍運巴士有限公司及 城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)的專營權事宜

目的

新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)、龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(下稱「城巴(專營權二)」)的現有專營權，將於二零一三年屆滿。本文件載述當局與上述巴士公司就新專營權商議的最新進展。

背景

2. 在二零一二年三月九日的交通事務委員會(下稱「委員會」)會議上，當局向委員匯報與新巴、龍運和城巴(專營權二)，就擬議新專營權進行商議的最新情況(立法會文件第 CB(1)1157/11-12(05)號)。委員會要求當局就此事宜提交進度報告，以供委員參閱。

商議新專營權的進展

3. 我們一直與新巴、龍運和城巴(專營權二)商討，就公眾諮詢期間及委員會進行討論時最受關注的三個範疇，即推出票價優惠、加強乘客設施及乘客資訊，以及改善環境措施方面，在新專營權中增訂新條款或修訂原有條款，並要求巴士公司為實施具體措施作出承諾。我們與巴士公司的商討取得相當進展。擬議新專營權中主要的新增／修訂條款和承諾，載於下文第4至9段。

票價優惠

4. 多年來，新巴、龍運和城巴(專營權二)都有推行各項票價優惠計劃，務求更切合乘客的需要。現時，三間巴士公司合共提供

116 項巴士轉乘優惠計劃，並在 113 條路綫(路綫總數為 128 條)以分段收費、即日來回票價優惠及／或機場員工特別優惠的形式提供票價優惠。鑑於三間巴士公司現時提供的票價優惠已涵蓋所經營的全部路綫的 88%，我們在與巴士公司商討時，特別着重能夠切合個別地區的特殊需要和區內乘客長期訴求的新票價優惠建議。該等建議包括為往來機場與東涌的機場路綫(一般稱為「A」綫)和對外路綫(一般稱為「E」綫)增設巴士轉乘優惠計劃，以方便乘客及節省車資；加推不同巴士公司之間的巴士轉乘優惠計劃，以進一步改善巴士網絡的覆蓋範圍；推出更多分段收費以惠及短途乘客；以及盡量在合適路綫上為機場員工提供票價優惠。

5. 委員會曾要求專營巴士公司全面推行按距離計算的分段收費。我們就這項建議與巴士公司進行商討時，因應實施建議所涉及的運作問題和財政困難，巴士公司對建議有極大保留。如要全面推行按距離計算的分段收費，現行的巴士收費結構¹必須作出根本性的修改，而乘客的乘車模式亦會出現重大變化。在運作上，如按距離計算收費，原本的短途乘客或會因此改乘長途路綫，因而影響長途路綫的載客量和行車時間。此外，巴士公司需要調配更多巴士行走長途路綫，以應付短途乘客的需求，結果會引致資源錯配，削弱巴士網絡整體的效率。這個情況對運作和財政方面均會造成相當大的影響，而這些影響最終會在基本票價中反映出來。有見巴士公司的意見並考慮到可能產生的財政和車費影響後，我們認為較為務實可行的做法是於合適路綫增設巴士轉乘優惠計劃和分段收費，以滿足乘客的實際需要。

提升巴士服務水平

6. 我們在提交予委員會於二零一二年三月會議上討論的文件(立法會文件第 CB(1)1157/11-12(05)號)中匯報，我們一直與巴士公司就改善乘客設施和加強乘客資訊，在新專營權增訂條款或修訂原有條款進行商討。巴士公司至今同意 –

- (a) 在新專營權增訂條款，賦權運輸署署長(下稱「署長」)可規定巴士公司在巴士上，提供改善服務和加強安全的設施或設計；及

¹ 專營巴士現行的車費等級表，是按路程距離和巴士服務性質(例如地區路綫、過海路綫、特快路綫、機場路綫和特別服務)，並考慮相關因素(例如行車時間、營運成本、乘客量和乘客分布)而釐定。

- (b) 修訂並更新現有專營權的相關條款，以加強署長對規管巴士公司向乘客提供資訊的種類、形式和方法的權力。

7. 此外，巴士公司同意實施下列主要具體措施，以提升巴士服務水平：

- (a) 在訂定新購巴士的規格時，採用設有無障礙和便利長者設施²的巴士設計；
- (b) 提供質素較佳的巴士(例如座位設計更為舒適)行走機場路綫(目前由龍運和城巴(專營權二)營運)；
- (c) 提供進一步加強巴士安全的設施和裝置，例如在引擎艙安裝的火警警報或滅火系統，以及輔助巴士倒車和監察車廂情況的攝影機；
- (d) 容許乘客攜帶已妥善摺合和包裝，以及不會對其他乘客構成危險的摺合式單車登上專營巴士；以及
- (e) 加強乘客資訊，包括提供更多和更佳的巴士路綫資料、透過網站瀏覽器提供的巴士服務查詢系統，以及在主要巴士總站和巴士車廂內安裝電子顯示屏等。

為回應於二零一二年三月委員會會議上提出的建議，巴士公司已進一步同意在可行的情況下，在新增有上蓋的巴士站提供座椅設施。

環境改善措施

8. 改善環境方面，三間巴士公司均同意在新專營權中加入新增／修訂條款，訂明在合理可行的情況下，並在考慮可行性，以及乘客和營辦商的負擔能力後，購置最環保的巴士(包括零排放巴士)，以及採用技術上已獲認證且市場上有供應的減排產品。

² 主要的無障礙設施和設計，包括低地台和可供輪椅上落的設計、輪椅停放處連相關安全帶裝置、供有需要人士使用的優先座位、經改良的扶手設計、伸手可及的按鈴、報站系統，以及顯示終點站和路綫編號的大字體電子顯示屏。

9. 為協助進一步改善路邊空氣質素，巴士公司同意作出承諾，調配低排放巴士行走環境保護署於銅鑼灣、中環和旺角劃設的低排放區試點，目標是在二零一五年，只有低排放巴士在這些試點區內行走。

諮詢交通諮詢委員會及未來工作

10. 我們在二零一二年三月二十七日的交通諮詢委員會(下稱「交諮會」)會議上，向交諮會匯報了商議新專營權的進展。我們會在推進這項工作時，考慮交諮會的意見。

11. 我們會繼續與巴士公司商討新增／修訂條款的細節，以及巴士公司提供票價優惠和實施服務改善方面的承諾。正如我們早前指出，我們會盡力在二零一二年年中前完成商議新專營權的工作，並向委員會再作匯報。

徵詢意見

12. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

運輸署

二零一二年三月