

## 南區區議會

### 運輸署署長到訪南區區議會 – 議員提出的質詢

- (1) 「不依機制削減南區巴士路線問題」
- (2) 「巴士轉乘計劃」
- (3) 「南區低地台巴士分配」
- (4) 「改善南區內新巴及城巴極不合理票價差距」問題

### 目的

本文件請議員就上述議題發表意見。

### 背景

2. 爲了加強區議會與政府部門的溝通，當局在《區議會職能檢討》中提出，與公眾有直接接觸的政府部門首長會自 2007 年 1 月開始，定期出席區議會會議。運輸署署長將出席於 2008 年 11 月 13 日舉行的南區區議會第七次會議。

3. 南區區議會秘書處在會前分別收到柴文瀚議員、徐遠華議員、馮焯光議員及林啓暉議員就運輸署的工作提出的四項書面質詢 / 提問。柴文瀚議員及徐遠華議員提出有關「不依機制削減南區巴士路線問題」的質詢（詳見附件一）。馮焯光議員提出有關「巴士轉乘計劃」及「南區低地台巴士分配」的質詢（詳見附件二），而林啓暉議員則提出有關「改善南區內新巴及城巴極不合理票價差距」問題（詳見附件三）

4. 按照南區區議會會議常規（2008–2011）第 13 條，南區區議會主席已接納四位議員的要求，而秘書處亦已將上述四項質詢 / 提問轉交運輸署跟進。運輸署就「不依機制削減南區巴士路線問題」、「巴士轉乘計劃」及「南區低地台巴士分配」三個項目的書面回應載於附件四，供議員參考。

有關「改善南區內新巴及城巴極不合理票價差距」問題的回應，則於稍後提供。

### 徵詢意見

5. 請各議員就上述議題發表意見。

南區區議會秘書處

2008年11月

南區區議會主席  
馬月霞女士 BBS, MH

敬啟者：

在 2008-11 年度第七次會議  
運輸署署長出席的議程  
提出『不依機制削減南區巴士路線問題』質詢

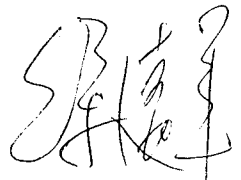
吾等擬在（2008-11）年度南區區議會第七次會議，在運輸署署長出席的議程中，提出有關「不依機制削減南區巴士路線問題」的質詢，內容如下：


「署長先生，據附表顯示過去一年來，南區的巴士路線多次被削減班次。由於運輸署與南區區議會早就達成諮詢機制，在落實更改巴士／專線小巴班次前，都會透過民政事務處諮詢區議員，但事實卻是該制度早已名存實亡，可否告之本會：

- (1) 運輸署不依機制多次削減南區巴士班次的原因為何；
- (2) 有什麼計劃去改變上述制度名存實亡的情況；
- (3) 在過去五年運輸署的運輸主任或以上級別官員，若在退休或離職後加盟巴士公司或相關機構工作，會否有紀錄及申報機制；若有，請列明詳情；若否，署方如何保證官員不會為留後路，對巴士公司削班問題刻意不依機制行事，甚至手下留情。」

敬希 台端在議程中安排署長答覆。

南區區議員

  
\_\_\_\_\_  
(徐遠華)

  
\_\_\_\_\_  
(柴文瀚)

2008 年 10 月 23 日

南區區議會主席  
馬月霞女士 BBS, MH

馬主席：

在 2008-11 年度第七次會議  
運輸署署長出席的議程  
提出「巴士轉乘計劃」及「南區低地台巴士分配」質詢

本人擬在 2008-11 年度南區區議會第七次會議，在運輸署署長出席的議程中，提出有關「巴士轉乘計劃」及「南區低地台巴士分配」兩項質詢。謹希批准，有關內容如下：

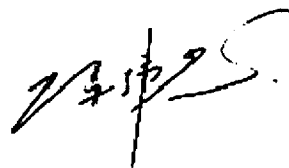
「署長先生，本會的交通及運輸事務委員會曾在近期，多次討論如何增加南區巴士轉乘計劃受惠人數，以及南區低地台巴士分配問題。惟至今卻未見任何進展，相關會員更多番迴避問題，由署方早前提提供的資料更見不善，可否告之本會：

- (1) 在港島區受惠巴士轉乘安排的人數，為全港最少，每天只得 12 萬人次使用。署方會否設定實際目標以增加使用量；若有，目標及安排為何；若否，原因為何；
- (2) 署方除現有網站及巴士站告示板的小型宣傳外，能否改在巴士站以較大型廣告形式，加強及推廣港島區的巴士轉乘優惠；
- (3) 城巴在南區派出的低地台巴士數目未如理想，即使在去年及本年投入服務的 10 架低地台巴士，全部不是服務南區。署方能否安排協助南區各巴士路線，增派低地台巴士行走南區路線，例如至少達至每線一架低地台巴士的標準。」

謹希 台端批准本人的要求，在議程中安排署長答覆上述質詢。

敬祝  
政安

南區區議員



---

馮煒光 謹啓

2008年10月27日

香港南區香港仔海傍道  
逸港居 1 樓

南區區議會主席  
馬月霞女士 BBS, MH

馬主席：

南區區議會第七次會議  
運輸署署長出席的議程  
提出『改善南區內新巴及城巴極不合理票價差距』問題

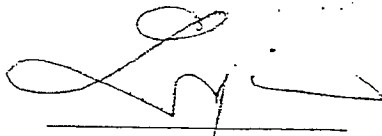
本人擬於南區區議會第七次會議，在運輸署署長出席的議程中，提出有關「改善南區內新巴及城巴極不合理票價差距」問題。

一直以來，新巴的收費標準都較城巴為高，就以城巴第 90 號(中環至鴨脷洲邨)及新巴第 M590 號(中環至海怡半島)為例。此兩條巴士路線路程相若，然而第 90 號車費是 4.7 元，而第 M590 則是 6.9 元。兩者相差 2.2 元，第 M590 號比 90 號票價竟高出 31.8%，此極不合理收費竟持續至今。本人要求署方：

1. 解釋此一不合理收費的理據何在？
2. 在延續新巴專營權時必須改變此一不合理現象？
3. 在短期內通過票價優惠收窄此一票價差距。

敬希 馬主席通知署長屆時在會上作出回應。

南區區議員



林啓暱

2008 年 11 月 4 日

運輸署的書面回應

就『不依機制削減南區巴士路線問題』的回應

**(1) 運輸署不依機制多次削減南區巴士班次的原因為何？**

就巴士服務的調整，運輸署於多年前已制定指引，並諮詢地區人士的意見。運輸署在每年巴士路線發展計劃的諮詢文件中亦有重複說明這些指引的重點。巴士公司近期推行的非繁忙時段內的巴士服務調整安排並沒有超越現行指引的規定。鑑於現時行走南區部份巴士路線的使用率持續不高，巴士公司為更有效率地提供服務，是有需要配合乘客的實際需要。

**(2) 有什麼計劃去改變上述制度名存實亡的情況？**

南區區議會交通及運輸事務委員會亦曾於本年 5 月舉行的第四次會議中討論有關運輸事務的諮詢機制，而各委員亦已就此達成共識。

**(3) 在過去五年運輸署的運輸主任或以上級別官員，若在退休或離職後加盟巴士公司或相關機構工作，會否有紀錄及申報機制？若有，請列明詳情；若否，署方如何保證官員不會為留後路，對巴士公司削班問題刻意不依機制行事，甚至手下留情。**

根據政府的政策，正值離職前休假的公務員或已離職的前公務員，不應在政府以外從事可能與其以往政府職務有實際或潛在利益衝突，或可能引起公眾負面看法致令政府尷尬和公務員形象受損的外間工作。同時，有關的政策力求不致過分約束有關人員在停止政府職務後就業或從事其他工作的權利。

首長級人員如擬在正式離開政府（退休、約滿 / 合約終止、辭職等）前休假期間，以及 / 或在正式離開政府後的指定管制期內從事外間工作，不論受薪與否、全職或兼職，均須事先向公務員事務局局長申請批准。“外間工作”指在政府以外接受聘任、就業或擔任其他工作，包括自行經營業務、成為合夥人、成為公司董事或成為僱員等。公務員事務局局長會在聽取獨立的離職公務員就業申請諮詢委員會的意見

後，就有關申請作出決定。申請可能無條件或在附加條件的情況下獲得批准，也可能不獲批准。

另外，根據本署的記載，在過去五年本署沒有運輸主任或以上級別官員，在退休或離職後加盟巴士公司或相關機構工作。

## 就「巴士轉乘計劃」的回應

- (1) 在港島區受惠巴士轉乘安排的人數，為全港最少，每天只得 12 萬人次使用。署方會否設定實際目標以增加使用量；若有，目標及安排為何；若否，原因為何？

現時各公共交通營辦商已向乘客提供各項優惠包括長者優惠、巴士轉乘優惠、路線推廣等活動等。由於所有優惠是由各公共交通工具營辦商主動提出並屬自願性質，因此營辦商可因應其營運情況或市場策略，自行決定優惠細則及安排。

現時全港所有的巴士公司現時共提供 227 個巴士轉乘優惠計劃，涉及約 400 條巴士路線，每日約有 12 萬人次使用，乘客因這些優惠計劃在 2007 年少付的車費總額超過 2 億元。

城巴及新巴在南區共有 65 個巴士轉乘優惠計劃。由於乘客一般都有直接服務可供使用，故使用有關巴士轉乘優惠計劃不多是意料之中。由於兩間公司正面對困難的經營環境，包括：鐵路的激烈競爭令客量下降，收入減少；燃油價格高企及隧道加費令經營成本急劇上漲，巴士公司必須以審慎的商業原則考慮是否提供更多巴士轉乘優惠。

雖然如此，政府歡迎巴士公司提供各種票價優惠予乘客。就巴士轉乘優惠計劃而言，這些計劃除了可以減少開設長途點到點巴士路線外，亦可紓緩交通擠塞和減少空氣污染，所以政府一向鼓勵專營巴士公司因應其營運情況和經濟情況，推出更多巴士轉乘優惠計劃。

- (2) 署方除現有網站及巴士站告示板的小型宣傳外，能否改在巴士站以較大型廣告形式，加強及推廣港島區的巴士轉乘優惠？

巴士公司一向積極透過多種渠道宣傳巴士轉乘優惠計劃。在推出全新轉乘優惠計劃時，他們會向傳媒發放新聞稿，並上載於各巴士公司網頁；在有關巴士站及巴士車廂張貼乘客通告或宣傳海報，並傳真或電



郵海報予相關區議會轉達市民。此外，乘客亦可透過一些常設的宣傳渠道獲取有關資訊，包括：在巴士站的路線資料表查閱相關轉乘計劃；致電顧客服務專線（城巴 2873 0818、新巴 2136 8888）查詢優惠詳情；瀏覽網頁（城巴 [www.citybus.com.hk](http://www.citybus.com.hk)、新巴 [www.nwfb.com.hk](http://www.nwfb.com.hk)），新巴及城巴的網頁特設「路線與服務」專欄，其中「車費優惠」專頁詳載所有轉乘優惠資料，而「互動路線搜尋」專頁則介紹相關轉乘優惠計劃詳情。

有關在巴士站以較大型廣告形式宣傳轉乘計劃的建議，由於現時的巴士站候車亭建築成本需有賴燈箱廣告的收益補貼，而同時間巴士業務亦面對經營困難，廣告收益可以有助減低車資調整的壓力。因此，兩巴暫時未能採納有關建議。

### 就「南區低地台巴士分配」的回應

- (1) 城巴在南區派出的低地台巴士數目未如理想，即使在去年及本年投入服務的 10 架低地台巴士，全部不是服務南區。署方能否安排協助南區各巴士路線，增派低地台巴士行走南區路線，例如至少達至每線一架低地台巴士的標準。

巴士公司將會陸續購買新低地台巴士，因此，將會有越來越多該類巴士投入服務及陸續調派到南區。由於南區道路狹窄多彎，而部分巴士總站不適合現有 12 米長的低地台巴士停泊，以及低地台巴士未能應付有關路線的客量等因素，某些服務南區的巴士路線難以用 12 米低地台巴士行走。

本署已要求各巴士公司安排增派低地台巴士車輛，服務不同路線，以儘量配合不同地區乘客的需求。任何人士如有需要，均可透過城巴顧客服務專線 2873 0818 及新巴顧客服務專線 2136 8888，查詢所關注路線的低地台車輛服務詳情。

運輸署

2008 年 11 月 10 日