



二零一一年一月四日
討論文件

文件 TT 8/2011

沙田區議會
交通及運輸委員會

楊祥利先生的提問

政府鼓勵市民使用集體運輸工具，並向巴士公司發出巴士路線專利，巴士公司理應有義務提高巴士路線的服務水平，方便市民。然而，286M 巴士線(馬鞍山市中心至鑽石山地鐵站循環線)的服務卻困擾著區內居民。長期以來，286M 巴士線於早上繁忙時間班次不穩，平均候車時間逾 15 至 20 分鐘，令乘搭該線巴士上班上學的市民大失預算，經常遲到。根據九巴公司網頁，286M 巴士於早上 7:00-10:00 的班次應為每 12 分鐘一班，班次不穩令市民無所適從。

由於區內配套設施不足，居民經常需要前往市中心購買日常用品，但 286M 的收費非常不合理，全程成人收費為港幣 6.2 元，而從鞍泰區前往馬鞍山市中心不足 5 分鐘的車程，分段收費竟為 5.5 元，實在難以接受。雖然居民可以乘搭收費為港幣 3 元的 810 號專線小巴前往市中心，但因小巴座位的限制及中途站關係，小巴經常滿座，居民無法上車。

為此，本人有以下提問：

- (a) 286M 車資的計算方法？
- (b) 286M 班次不準的原因？
- (c) 運輸署及九巴公司將如何改善服務？

- (d) 運輸署及九巴公司是否可改變現時循環線的行車模式，以降低收費，減輕市民負擔？若否，原因何在？
- (e) 286M 乘客量為何？
- (f) 運輸署可否考慮將 286M 線改由專線小巴或其它公共運輸公司行走，以改善服務？” 若否，原因何在？若可以，請提交可行性方案，推行日期？
- (g) 面對市民的大量投訴，區議會的高度關注，運輸署有何良策督促九巴改善服務，降低收費，提升競爭力？
- (h) 286M 線長期服務欠佳，運輸署有行懲處機制，保障市民權益？

運輸署的回覆

現時，巴士路線的收費，是以路線的里程來計算。至於一段里程可收取的最高車費，是根據所規定的車費等級表所釐訂。巴士公司所釐訂的車費不可高於現行專營巴士車費等級表內所制定的上限。

我們理解公眾對交通票價的關注，並一向鼓勵公共運輸服務營辦商因應各方面的因素，包括其營運及財政情況、社會經濟環境、市場情況和乘客的需求等，盡可能調低收費及提供優惠措施，以減低市民交通支出的負擔。惟根據自由營商的精神及制度下，是否減票價或提供票價優惠是巴士公司的商業決定。雖然如此，本署已將有關 286M 號線調低收費的建議向九巴反映，而九巴亦已備悉意見作日後評估該線的分段收費參考之用。

就巴士第 286M 號線班次情況，本署已於早前派員到寧泰路錦泰苑對出(往鑽石山方向)中途站作出調查。調查結果

顯示，該線於早上繁忙時段的班次安排大致正常，平均班次時間約為 12 分鐘，符合服務詳情表所列的班次要求。調查期間亦未錄得有候車乘客因客滿而留後的情況，顯示該巴士線的服務水平大致上已可應付乘客需求。雖然如此，本署會繼續監察上述巴士的運作及服務水平。

現時，政府的運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。在此前提下，專線小巴的主要作用是輔助集體運輸工具，提供前往鐵路車站和巴士總站的接駁服務，並在乘客較少而無須提供高載客量的交通工具的地區，或一些以巴士行走並不符合經濟原則或受制於路面情況的地區，為市民提供服務。鑑於現時 286M 號巴士線有一定的乘客量，小巴的載客能力未必能夠應付乘客的需求，故本署沒有打算改變現時由巴士提供有關服務的模式。

至於在監管巴士公司方面，根據巴士專營權的規定，專營巴士公司須呈報營運資料，其中包括每天在各路線的乘客量、行走班次數目、車費收入及使用的巴士數目等資料。運輸署可透過上述營運資料監察各條路線服務水平。我們亦會不時派員突擊實地調查各條路線服務水平。此外，本署更從不同的渠道收集市民對巴士服務的意見。若巴士公司未能依照規定提供服務，我們會與巴士公司跟進及要求作出改善。

九龍巴士（一九三三）有限公司的回覆

286M 線乃每日行走馬鞍山市中心至鑽石山鐵路站之循環線，星期一至六(公眾假期除外)早上七時至十時約每十二分鐘由馬鞍山開出班次；若沿途交通正常，全程約需五十五分鐘。

根據 286M 線之乘客調查及行車紀錄顯示，該線班次大致可按編定時間由總站開出，整體服務尚可配合乘客需求，惟受大老山隧道擠塞及沿途車多繁忙影響，令該線班次偶爾未能依時返抵總站接載乘客，惟我們已經備悉委員之意見，並將繼續密切留意 286M 線之運作情況，在資源許可下靈活調配班次，以配合居民對巴士服務的需要。

就有關 286M 線之車費水平方面，九巴在釐定每條巴士路線的車費時，須依據行政長官會同行政會議批准的車費等級表中路線所屬類別及車程，並會考慮多項因素，包括經營成本、市場營運環境、乘客量、同類巴士路線及其他交通工具的收費，經諮詢有關區議會及獲得運輸署的批准後方落實執行。此外，現時本公司約有七成巴士線設有分段收費，在決定是否設立分段收費前，九巴會考慮對路線的財政影響、顧客的乘車模式、在運作上之可行性等不同因素。

九巴亦會在一些已被乘客廣為接受的分站作為設立分段收費的地點，而該地點亦須與其他巴士站位有較為明確的分野，例如各過海隧道線在途經隧道後均設立分段收費。就 286M 線而言，九巴已於大老山隧道收費廣場(往馬鞍山方向)設立分段收費，方便居民返回沙田。

另有關是否可以透過改變 286M 線現時循環線之行車模式以降低收費方面，由於此線為一循環線，其車資乃取決於其一半的行車里數，以及上文所述的因素作全盤考慮，因此，改變其行車模式為非循環線運作並不會減低其收費。

此外，根據近日進行的客量調查結果顯示，往九龍方向的 286M 號線於早上繁忙時段的最繁忙半小時的平均載客率為 51%，往馬鞍山方向於下午繁忙時段的最繁忙半小時的平均載客率則為 66%。另於非繁忙時段，該路線往九龍方向於最繁忙的半小時的平均載客率為 31%。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零一零年十二月