

要求檢討專營巴士營運模式及監管制度

背景

行政會議在 3 月 16 日公佈批准城巴及新巴加價 12%和九巴加價 8.5%，東區居民所乘搭的巴士路線均受加價影響。武漢肺炎疫情持續，本港經濟不景氣，不少居民面對收入減少，甚至失業的情況，而政府以維持專營巴士營辦商的財政可持續性為由，在此時批准巴士公司加價，無疑是令市民生活百上加斤。

然而，自新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）及城巴有限公司（下稱「城巴」）出售股權於三間公司，包括：Templewater Bravo Holdings Limited、Ascendal Group Limited 及漢思能源有限公司後，兩巴的管理層有大量人事變動，在 1 月 24 日更因為有過多員工被要求放無薪假，部份市區班次被削減至 30 分鐘一班，對居民極為不便。同時在疫情期間的提早收車措施，有部份路線例如 85 號巴士，更變成永久削班。

現況及關注

據了解，城巴(專營權一)和新巴於 2019 年 8 月 9 日提交加價申請，而所申請的整體平均票價加幅為 12.0%，政府以「專營巴士豁免隧道費基金」耗盡及「防疫抗疫基金」下的紓緩措施完結為由，在 2019 年 8 月申請的加價最終在 2021 年 3 月才獲批准，審批加價歷時超過一年半，但期間巴士公司似乎只以節流應對，其營運模式未見有所改變，而在節流措施下出現的服務削減，受害的只有市民大眾及被要求放無薪假的巴士公司員工。

在 1 月 24 日出現的大規模削班，更明顯是巴士公司只顧節流而缺乏政府監管所出現的現象。

雖然政府早前臨時放寬「公共交通費用補貼計劃」的每月交通開支水平暫時由 400 元放寬至 200 元六個月，並且於 2021 年 4 月 1 日至 12 月 31 日期間，將計劃的每月補貼上限暫時由 400 元提高至 500 元，企圖紓減巴士加價對居民帶來的影響，但是就審批專營巴士公司加價的過程、以至日常是否能夠有效監察專營巴士公司的運作，包括班次、營運情況及財政狀況令人十分質疑，即使最終加價後，是否能夠令專營巴士的財政可持續及提供合理的服務給居民？

提問及建議

- 1.要求重新檢視加價幅度及交代審批過程
- 2.要求增加在東隧及紅隧來往東區路線的轉乘優惠，吸引更多居民選乘巴士，增加客量及完善巴士路線網絡
- 3.要求增加巴士專線及優先出站安排，以減少巴士因路面擠塞而脫班及營運情況
- 4.要求署方交代如何確保巴士公司不會在加價獲批後繼續削減東區各巴士路線班次
- 5.要求署方在審批巴士公司對東區各巴士路線永久削班前須對區議會進行諮詢並提供詳細數據，而非單方面通知

文件發起人：何偉倫

和議人：梁兆新、謝妙儀、吳卓燁、郭志聰、陳寶琮、韋少力、裴自立、黎志強、陳榮泰、古桂耀、黎梓欣、王振星

動議措詞：

「強烈要求運輸署做好把關工作，在各巴士獲准調整票價後，不應再批准各巴士公司以疫情為藉口而減少巴士班次，影響居民出行。」

動議人：梁兆新

和議人：何偉倫、謝妙儀、吳卓燁、郭志聰、陳寶琮、韋少力、裴自立、黎志強、陳榮泰、古桂耀、黎梓欣、王振星

2021年3月