



公民黨對
《巴士專營權》
意見書

2011年11月



城巴有限公司（機場及北大嶼山巴士）和龍運巴士有限公司的巴士專營權，將分別於 2013 年 5 月 1 日屆滿，而新世界第一巴士服務有限公司則在 2013 年 7 月 1 日陸續屆滿。

就更新巴士公司新專營權規定，公民黨反對在現階段下無條件延續三間巴士公司的專營權，除非政府在專營權的條款中加入以下各項提高巴士公司的營運能力及改善路面狀況的建議，而各巴士公司亦能在 2013 年專營權到期前，就建議提出的問題作出改善。包括：

1. 重整巴士路線及班次，以提高效率及減低路線重疊問題
2. 加入環保因素
3. 定期檢討服務品質，限制過長專營權
4. 在 2013 年專營權到期前，改善票價機制漏洞

重整巴士路線及班次，以提高效率及減低路線重疊問題

在非繁忙時間時，路面上巴士大多載客不足，當中不少更近乎空車，效率可見十分低下。其中巴士路線重疊為其中一個原因。為此，我們要求政府在審批巴士專營權時，必需考慮巴士載客量與班次是否適當的問題。以改善道路擠塞情況。

本黨曾在港島路面，實地觀察非繁忙時間的巴士載客情況。觀察點設於英皇道與油街交界處，在一小時內，共有 77 架次新巴巴士途經英皇道（東行），當中 87% 載客量少於 30%，更是只有兩架過海巴士，載客超過一半。

而途經的城巴則有 37 架次，當中 78% 載客量少於 30%，更沒有一架載客超過一半。詳細觀察數據附於附件一。

加入環保因素

本港的空氣污染問題嚴重，其中道路上行駛的大量專營巴士，肯定為其中一個污染源。為了改善本港的空氣質素，我們要求政府在新的巴士專營權中加入條款，要求巴士公司在更換巴士時，在考慮公司和乘客的負擔能力及可行性後，增加或改用零排放或較環保的巴士，如混合動力巴士或電力巴士等。

政府亦應考慮在新的巴士專營權中，加入條款，要求巴士公司在駛經繁忙地區的路線，轉用較低廢氣排放量的巴士，以更有效改善本港市區的空氣質素。

另一方面，城巴及新巴兩間巴士公司的旗下的巴士，自 2002 年後已全部改為空



調巴士，而龍運巴士則自創立起已經全部採用空調巴士。然而，全面使用空調巴士，亦代表巴士在冬天中亦無可避免地必需開啟冷氣。在冬天開啟空調，此並非必要，亦十分浪費及對環境保護必然會做負面影響。為此，在新巴士專營權條款中，我們要求政府必需加入限制巴士公司在冬天中必需派出非空調巴士行駛的條款。

定期檢討服務品質，限制過長專營權

政府過去一般批出十年為期的巴士服務專營權。除了 1998 年中巴因經營不善喪失專營權外，至今未有其他巴士公司完全喪失專營權。然而，過長的專營權時期，令巴士公司失去定期檢討其服務品質的機會，而政府亦難以要求巴士公司進行改善。

而為了促使巴士公司著手對以上問題作出改善。我們要求政府避免一次性批出過長的專營權年期，並將巴士專營權限制於不多於五年，以令巴士公司可有足夠時間對問題作出改善。若改善情況理想，再續期五年。

在 2013 年專營權到期前，改善票價機制漏洞

現時巴士公司是依據 2006 年開始推行的可加可減機制調整巴士票價。然而，綜觀整個機制，並無任何方法鼓勵巴士公司減低浪費，減低能源虛耗、減少碳排放、增加巴士車隊的環保因素，或因應情況減少班次，亦無任何誘因令巴士公司減省重疊的路線等。

為此，我們促請政府，在 2013 年中巴士公司的專營權到期前，必需檢討可加可減機制的方程式，改善票價機制漏洞，包括增加方程式上的計算條件，以促使巴士公司必需考慮更多除賺取盈利以外的社會責任，減低乘客及社會的負擔。



附件一：

觀察點設於英皇道與油街交界，時間為下午三時三十分至四時三十分。時段內英皇道東行巴士數據如下：

新巴：

載客量少於 10%：36 架次 (47%)

載客量少於 30%：31 架次 (40%)

載客量少於 50%：8 架次 (10%)

載客量少於 70%：2 架次 (3%)

載客量少於 90%：0 (0%)

接近滿座：0 (0%)

城巴：

載客量少於 10%：11 架次 (29.7%)

載客量少於 30%：18 架次 (48.6%)

載客量少於 50%：8 架次 (21.6%)

載客量少於 70%：0 架次 (0%)

載客量少於 90%：0 (0%)

接近滿座：0 (0%)

而時段內共有 135 架次巴士駛經(包括新巴、城巴及九巴)

2011 年 11 月 2 日