

即時發放

由環保觸覺(Green Sense)發出

## 新聞稿

### 巴士公司再搵市民笨 冬天開空調收貴 3 成車費 促引入活窗空調巴 可減少污染物 減車費 1 成 防止病毒散播

環保觸覺於 11 月 27 日召開以「巴士開窗關空調，環保慳錢防病毒」為題的記者招待會，得到環保觸覺副主席黎名川先生、葵青區區議員林紹輝先生、香港醫學會陳以誠醫生及公共交通關注聯盟陳先生(他也是一熱愛巴士的「巴士迷」)出席。

巴士公司的可加可減機制，近來成為城中話題，並引來減價不足的批評。事實上，過去數年香港通縮期間，巴士公司不但沒有減價，而且更藉空調化大幅加價。本會計算了在過去 3 年九巴空調化(由非空調轉至空調)的巴士路線共 42 條，平均加幅達 3 成，有數條路線更超過 45%。

#### 冬季收空調車資 找市民著數

在夏天，可能不少市民也較喜歡空調巴士。但踏入 10 月以後，空調巴的需求便大大減低。本會調查發現(受訪人數：1015 位巴士乘客)，68%的受訪者認為如果窗是可以開啓，空調巴可在冬季開窗而不開空調。81%的受訪者認為巴士公司應在某些月份減少有空調的巴士比例，而 11 月至 2 月是最多受訪者選擇的月份。這可見，冬天開空調不是市民所願，巴士公司有「夾硬」收市民空調車資之嫌。巴士公司繼「預繳優惠」搵市民笨後，其實在過去數年，一直以「冬天開空調，收空調車資」找市民著數。

以九巴 04 年年報，九巴車費收入為 60.5 億。若當中 7 成收入為空調巴收入，而當中其實有 4 個月不需空調巴士，而在這 4 個月假設巴士公司能提供一半的非空調巴士服務。另外，我們扣除 2 成隧道路線，這些路線難以非空調巴行走。若能在冬季減 1 成車費，這其實九巴在 04 年多收市民約 5 千 6 百萬。計算數式如下：

$$60.5 \text{ 億} \times 70\% \times (4 / 12) \times 50\% \times 80\% \times 10\% = 5 \text{ 千 } 6 \text{ 百萬元}$$

若計算包括新巴、城巴及其他巴士公司，這數目可能共達 1 億元。

## **引入「活窗空調巴」 停止冬天開空調浪費情況**

巴士公司在冬天未能關空調，原因是巴士的密封車窗設計，無法開窗，這實在是一設計上的嚴重錯誤。這會造成冬天浪費空調的情況，使燃油使用量不必要地增加，增加二氧化碳、氮氧化合物及懸浮粒子的排放，加劇空氣污染，極之不環保。

所以，環保觸覺提倡巴士公司應引入「活窗空調巴」，在非隧道路線行走，可以在冬天開窗關空調。事實上，各間巴士公司早期的空調巴士也是活窗設計，而英國倫敦的空調巴士也是活窗的。（圖片下載：<http://www.greensense.org.hk/bus>）

## **流感高峰 密封車廂有利病毒傳播**

另外，空調系統的通風程度不及開窗讓鮮風對流，一旦病毒在密封的車廂內傳播，對市民的健康實在是極大的威脅。所以，可以開啓車窗的巴士才是一個較衛生及有利市民健康的選擇。

在車費的實際安排方面，冬季「活窗空調巴」的車費可介乎空調巴及非空調巴之間，估計為現時空調車費減 1 成，以平衡巴士公司及市民利益。

## **促請廖秀冬在專營權條款內加入「引入活窗空調巴」條款**

本會實在不願見到，各間巴士公司繼續藉空調化加價而牟取暴利、街道空氣越來越污染以及乘客在冬天仍需「困」在密封的車廂內。同時，本會深信市民是有權選擇巴士是否有空調的，可惜，很多巴士路線已全線空調，市民失去了選擇權，低收入人士及環保支持者選擇非空調的權利被完全剝奪。

廖秀冬身為本港環保守護神，絕對應將「引入活窗空調巴」作為延續巴士專利權條件，以讓日後巴士可在冬季及在非隧道路線，可以開窗關空調。這可以有三大好處：

- (1) 不必「冬天開空調」，減少排放污染物
- (2) 巴士減少耗油，可因此在冬季減票價一成（油價高企，這對巴士公司也有利）
- (3) 開窗對流提高車廂空氣流通度，減少細菌及病毒傳播。

「活窗空調巴」圖片下載：<http://www.greensense.org.hk/bus>

**調查資料:**

2005 年 6 月 30 日 至  
2005 年 7 月 7 日期間

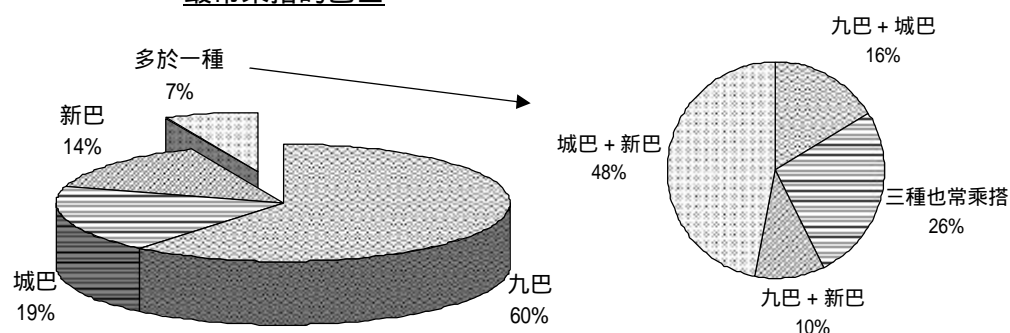
訪問了共 1015 位巴士乘客

**受訪者資料:**

性別	
男	47%
女	53%
年齡組別	
20 或以下	21%
21-40	50%
41-60	22%
60 以上	4%
沒有透露	4%

調查地區	
金鐘	15%
中環	9%
炮台山	9%
觀塘	19%
旺角	34%
北角	6%
沙田	7%
太古	1%

收入	
\$5,000 或以下 或沒有收入	27%
\$5,001 - \$ 10,000	22%
\$10,001 - \$15,000	18%
\$15,000 - \$20,000	8%
\$20,000 以上	7%
沒有透露	17%

**最常乘搭的巴士****部份問題及受訪者回覆:**

1. 現在空調巴士的窗是密封的，如果窗是可以開？，你是否贊成現行的空調巴士在冬季開窗而不開空調？

	九巴	城巴	新巴	其他	總數
是	68%	69%	65%	71%	68%
否	26%	26%	28%	21%	26%
沒意見	5%	5%	6%	9%	6%

1a. 你認為活窗空調巴士在不開空調月份期間的車費，應該怎樣調整？

註：上題答 "是" 的乘客才需作答

	九巴	城巴	新巴	其他	總數
維持空調巴士價錢	6%	9%	10%	13%	7%
減收至非空調巴士價錢	62%	53%	52%	56%	58%
減收至介乎兩者之間	27%	28%	37%	27%	29%
沒意見	5%	10%	2%	4%	6%

2A. 根據九巴資料，空調巴士將逐漸完全取代非空調巴士，你認為應否保留非空調巴士？

註：經常乘搭 "九巴" 的乘客才需作答

	百分比
應該	69%
不應該	21%
沒意見	10%

2B. 現時城巴及新巴的車隊除了開篷巴士外全部是空調巴士，你認為應否增加非空調巴士的比例？

註：經常乘搭 "城巴" 或 "新巴" 的乘客才需作答

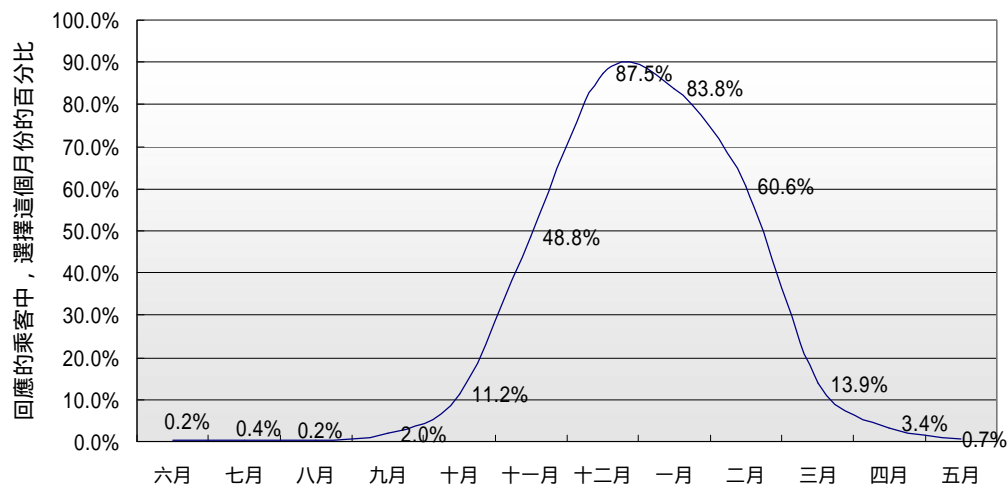
	百分比
應該	59%
不應該	28%
沒意見	13%

### 3. 你是否認為巴士公司應在某些月份減少有空調的巴士比例？

	九巴	城巴	新巴	其他	總數
應該減少	83%	76%	77%	79%	81%
不應減少	9%	14%	20%	16%	12%
沒意見	8%	10%	2%	4%	8%

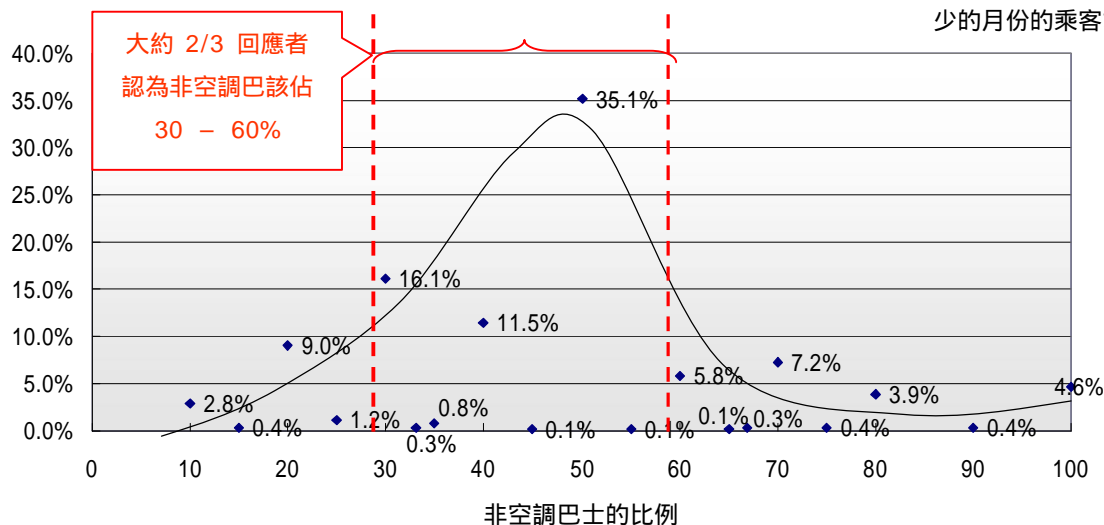
認為需要減少的月份

●註：在上一題答了 "應該減少" 的乘客才需作答



你認為在你選擇的月份內，沒有空調的巴士應佔多少？

●註：在上一題選擇了需減少的月份的乘客才需作答



### 4. 你認為市民是否有權利選擇所搭的巴士是否有空調？

	九巴	城巴	新巴	其他	總數
有	85%	86%	85%	81%	85%
沒有	4%	4%	5%	3%	4%
沒意見	10%	11%	10%	16%	11%

## 環保觸覺

### 空調及非空調巴士的車資比較

現時主要提供巴士服務的巴士公司包括：九巴、城巴、新巴、嶼巴及龍運巴士，其中，城巴、新巴及龍運巴士已提供全空調服務，嶼巴則仍有兩條路線是非空調，九巴則仍有路線是以非空調服務。

由於城巴及新巴已在多年前轉為全空調服務，以及很多路線的前營運者為中華巴士，本會只能憑僅有資料，粗略總結出空調化之後車費有所增加，約 2 至 4 成，但在此統計未能提出詳細數據。嶼巴在 2002-2004 年將大部分路線空調化，亦見 2 成至 4 成的增幅。

九巴的車費增幅，是此統計的重點，因九巴服務人數最多、近數年積極將非空調巴士轉成空調巴士，故以九巴為主要調查對象，深入計算由非空調轉至空調巴士的車資變化。

#### **a. 比較 2002 及 2005 年**

本會嘗試比較 2002 年 11 月及 2005 年 7 月的九巴車資及種類(非空調及空調)，得出以下基本資料：

路線種類	路線數目	空調化之車資升幅
I 原為全非空調路線或混合路線 改成全空調服務路線	約 23 條	介乎 16.7%至 45%，平均為 31.5%
例子：12 (非空調 -- \$3.0；空調 -- \$4.0) 29M (非空調 -- \$2.7；空調 -- \$3.5)		
II 由非空調路線變成混合路線	約 19 條	介乎 29.0%至 43.3%，平均 32.4%
例子：31B (非空調 -- \$3.5；空調 -- \$4.7) 72 (非空調 -- \$6.0；空調 -- \$8.0)		

#### **b. 比較現時行走的非空調及空調車費**

據本會調查所得，2005 年 7 月行走中的混合路線，約有 94 條。空調巴士及非空調巴士的車資差別介乎 23.8%至 45.0%，平均數為 34.6%。最大差別的是 62X，空調為\$14.5，非空調為\$10.0。現列舉部分路線作參考：

路線號碼	非空調車資	空調車資	差別
3B	\$3.2	\$4.6	43.8%
33A	\$4.2	\$5.2	23.8%
35A	\$4.7	\$6.4	36.2%

### c. 乘搭空調或非空調巴對家庭支出的影響

假設一個家庭有四名成員(父母及兩名子女)，家庭每月支出約\$8,000。

#### 父親

需要每天乘搭一程巴士上班及一程下班，舉例說乘搭 35A，車費如下：

(假設一個月 25 個工作天)

空調： $\$6.4 \times 2 \times 25 = \$320$

非空調： $\$4.7 \times 2 \times 25 = \$235$

#### 子女

兩名子女(超過 12 歲)也需乘搭巴士上學，舉例說乘搭 31B，車費如下：

(假設一個月 25 個上課日)

空調： $\$4.7 \times 2 \times 25 = \$235$  (兩名子女共\$470)

非空調： $\$3.5 \times 2 \times 25 = \$175$  (兩名子女共\$350)

單是計算用於其中三位家庭成員上班及上課的交通支出，這家庭的開支為\$790(空調)及\$585(非空調)，差別為\$205(35.0%)，而這差別佔家庭支出約 2.6%。若同時計算上班及上課以外的巴士支出，估計將可節省佔總家庭支出的 3%或以上。而根據統計處 2001 年人口普查的資料，交通費約佔本港家庭支出 9.2%。

有關此部分之巴士車資數據，請留意以下各點：

1. 新巴、城巴及嶼巴的過去車資資料是根據《香港街道地方指南 2000》所得，此書由通用圖書有限公司於 2000 年出版。
2. 九巴 2002 年之數據的資料來源為九龍巴士(1933)有限公司出版之《九巴版圖 2003》，此書的資料是截至 2002 年 11 月 1 日止。九巴 2005 年之資料是根據九巴網頁內提供的「路線收費表」及「點到點路線搜尋」。
3. 九巴的混合路線更改成全空調路線後，部分路線的新車資將比原有空調車資略為便宜，部分則維持原有的空調價格。在計算空調化的增幅時，本會已考慮上述情況。
4. 在計算過程中，只計算平日巴士路線，而過海路線、通宵路線、繁忙時間路線、假日路線及節日路線則不計算在內。
5. 以上車費的數據本會已力求準確，唯車費變動頻密，本會環保觸覺不負保證之責。另外，車費的變動亦有可能跟行走路線變動有關。