

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2450/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2002年6月28日(星期五)  
時 間：上午10時30分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
何鍾泰議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP  
何俊仁議員  
鄧兆棠議員, JP  
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第V項的討論

### 運輸局

運輸局副局長  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

## 運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長／公共運輸事務及管理  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
黃振亞女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路(2)  
王偉銘先生

## **參與議程第VI項的討論**

### 運輸局

運輸局首席助理局長(6)  
張美珠女士

### 運輸署

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
葉文光先生

### 機電工程署

工程策劃經理  
樊浩泉先生

## **參與議程第VII項的討論**

### 運輸局

運輸局副局長  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

### 運輸署

運輸署副署長／公共運輸事務及管理  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／新界  
陸汝均先生

運輸署首席運輸主任／特別任務(新界)  
羅鳳屏女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路(2)  
王偉銘先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1955/01-02號文件 —— 2002年1月  
25日會議的  
紀要；及  
立法會CB(1)2084/01-02號文件 —— 2002年5月  
24日會議的  
紀要)

上述會議的紀要獲得確認通過。

**II. 通過提交立法會的事務委員會報告**

(立法會CB(1)2028/01-02號文件 —— 交通事務委  
員會向立法  
會提交的報  
告擬稿)

2. 委員通過將於2002年7月10日提交立法會的事  
務委員會報告的擬稿。

**III. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1873/01-02(01)號文 —— 有關使用危  
險警告燈的  
意見書；及  
立法會CB(1)1899/01-02(01)號文 —— 新大嶼山巴  
士(一九七  
三)有限公司  
—— 透露更  
詳盡財務及  
營運資料)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

4. 陳偉業議員表示，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的假日車費偏高，令人感到關注。他建議把此事納入事務委員會的待議事項一覽表。委員表示同意。

5. 委員察悉，為了就委員於過往會議席上提出的關注事項作出回應，政府當局已向事務委員會提供下列跟進資料文件：

- (a) 關於電子行人過路發聲裝置的補充資料文件(立法會CB(1)2130/01-02(01)號文件)；
- (b) 運輸局局長就檢討公共小型巴士的營運發出的函件(立法會CB(1)2130/01-02(02)號文件)；
- (c) 關於竹篙灣連接路、坑口道分隔車道建造工程及汀角路改善工程第1階段第II期的補充資料文件(立法會CB(1)2130/01-02(03)號文件)；
- (d) 關於裝設自動扶梯連接系統／升降機系統的全港性研究的補充資料文件(立法會CB(1)2130/01-02(04)號文件)；
- (e) 關於在憲報刊登有關十號幹線南段修訂路線的公告的補充資料文件(立法會CB(1)2130/01-02(05)號文件)；
- (f) 關於中九龍幹線的補充資料文件(立法會CB(1)2130/01-02(06)號文件)；及
- (g) 關於泊車位供求情況報告及第二次泊車位需求研究的補充資料文件(立法會CB(1)2130/01-02(07)號文件)。

6. 關於泊車位供求情況報告及第二次泊車位需求研究的補充資料文件，主席表示該文件並未提供足夠資料，說明在實施擬議緩解措施後，為貨車及旅遊巴士提供的泊車位的面積、分布情況及所在地點。陳偉業議員亦關注到部分地區的泊車位集中由若干公司擁有，因而導致泊車費用飆升。對於本港電單車泊車位短缺的情況，他亦表示關注。他建議在日後舉行的會議上跟進此事，委員表示同意。

7. 何鍾泰議員建議跟進擴闊吐露港公路一事，特別是沿線隔音屏障的設計及建造事宜。委員同意把有關事項納入事務委員會的待議事項一覽表。

**IV. 2002年7月12日會議的討論事項**

- (立法會CB(1)2085/01-02(01)號文件 —— 待議事項  
一覽表；  
及  
立法會CB(1)2085/01-02(02)號文件 —— 跟進行動  
一覽表)

8. 委員同意在事務委員會訂於2002年7月12日舉行的下次會議上，討論由政府當局提出的下述兩項事宜：

- (a) 高速自動人行道；及
- (b) 將軍澳綫的啟用及票價。

**V. 就公共巴士服務專營權條款提出的議案**

- (立法會CB(1)2108/01-02(01)號文件 —— 政府當局  
提交的補  
充資料文  
件；及  
立法會CB(1)1764/01-02(04)號文件 —— 政府當局  
提交的資  
料文件)

9. 主席扼要重述在2002年5月24日舉行的上次會議席上，委員曾就城巴有限公司(機場及北大嶼山路線)、龍運巴士有限公司及新世界第一巴士服務有限公司申請在現有專營權於2003年屆滿後延續其專營權10年一事，討論政府當局就有關申請作出的評估，以及建議在批出新專營權時對專營權條款作出的主要修改。就此，劉江華議員、石禮謙議員及陳偉業議員分別就公共巴士服務專營權條款提出3項議案。然而，基於時間所限，該等議案未能於上次會議席上獲得處理。政府當局已於2002年5月24日會議後提交補充資料文件(立法會CB(1)2108/01-02(01)號文件)，說明3間巴士公司為提高其運作效率而推行的措施，以及新專營權條款內若干擬議修訂事項。

10. 運輸署助理署長／巴士及鐵路應主席所請，向委員簡介上述文件的重點。

11. 主席繼而請委員就他們提出的議案發言。

12. 劉江華議員提出下列議案，供事務委員會考慮：

“本事務委員會促請政府當局在延續城巴有限公司(機場及北大嶼山路線)、龍運巴士有限公司，以及新世界第一巴士服務有限公司的現有專營權時，加入新專營權條款，訂明專營巴士公司承諾，在向有關當局提出申請就其票價作出調整時，包括調高或調低票價，必須考慮市民的負擔能力和該公司的營運情況等各有關因素。”

13. 經商議後，劉江華議員表示由於政府當局已答允在擬議新專營權條款中加入條文，訂明專營公司在申請調整票價時會考慮多項因素，包括市民的負擔能力及公司的營運狀況，因此他將不會動議其議案。

14. 主席繼而邀請石禮謙議員就其議案發言。

15. 石禮謙議員表示，他對政府當局在有關文件第7及8段作出的回應感到滿意。因此，他將會撤回其印載於議程上的議案。然而，他提醒政府當局不要干預市場的運作，因為香港所奉行的是自由市場機制。

16. 主席請陳偉業議員就其議案發言。

17. 陳偉業議員表示，政府當局應制訂政策，以便在所有新市鎮及主要路線交匯處實施巴士轉乘優惠計劃。當局應參照在城門隧道交匯處及大欖隧道交匯處採取的做法，劃一實施類似的車費折扣安排，以確保乘客乘搭的第一及第二程巴士的票價總額，不會超出第二程巴士的原來票價。由於乘客的財政負擔沉重，如政府當局未能實施巴士轉乘優惠計劃，即有疏忽職守之嫌。他希望政府當局可藉着延續專營權的機會，糾正青嶼幹線繳費廣場的情況。

18. 陳偉業議員亦質疑延續3間巴士公司的專營權10年是否恰當之舉。他表示，政府當局並沒有就延續專營權一事進行廣泛的公眾諮詢。他轉達東涌居民表示關注到，當局應實施巴士轉乘優惠計劃及縮短新專營權的期限。

19. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時解釋，實施巴士轉乘優惠計劃涉及多項考慮因素，其中包括有關計劃的可行性、是否合乎商業原則、資源是否獲得有效運用、路線的選擇、交通影響，以及對乘客和其他公共交通服務營辦商的影響，全部均須加以審慎研究。政府當局須按照個別情況作出考慮，但作為首要工作，當局會繼續鼓勵及協助巴士公司實施更多轉乘優惠計劃。

- 政府當局
20. 劉千石議員要求政府當局提供資料，說明3間巴士公司所提供的巴士轉乘優惠計劃的詳情。運輸署助理署長／巴士及鐵路答允於會後提供所需的資料。
21. 關於專營權的期限，運輸署助理署長／巴士及鐵路表示在近年處理巴士專營權事宜時，為評估新營辦商的表現，政府當局一般會向新營辦商批出為期5至6年的專營權。至於已證明有能力提供妥善及有效率的服務，且願意作出投資的現有營辦商，則會在申請延續現有專營權時獲批為期10年的新專營權。她表示，此項安排可同時確保巴士乘客及巴士公司(包括其員工)的利益。在乘客方面，市民大眾將可繼續獲提供妥善及有效率的服務。至於巴士公司方面，為期較長的專營權讓巴士公司可作出長遠的計劃，以及透過持續進行的投資改善其服務，並可為其員工提供較穩定的環境。
22. 關於諮詢問題，運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，政府當局一直有就公共交通服務的擬議轉變及改善，與有關地區的區議會保持定期對話，並會就各間巴士公司每年提出的5年路線發展計劃諮詢有關的區議會。經檢討有關巴士公司的表現，政府當局建議延續其專營權10年。
23. 陳偉業議員對政府當局所作回應不感信服。他表示，東涌一帶居民希望政府當局盡早實施巴士轉乘優惠計劃，並提供新的巴士服務。除非當局能糾正有關問題，否則他強烈反對延續該等巴士公司的專營權10年。
24. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，她明白陳議員對東涌區巴士服務的關注。她告知委員，為配合人口及需求方面的增長，政府當局現正考慮是否可能將其中一條巴士路線改為行走逸東邨至市區之間。此外，在東涌新市鎮亦會實施巴士轉乘計劃。然而，關於在青嶼幹線繳費廣場實施巴士轉乘計劃的建議，政府當局須仔細研究其可行性，並特別考慮在有需要時從東涌調派空車前往繳費廣場接載轉車乘客所需時間甚長的問題。
25. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，根據所得的法律意見，專營權條款必須清楚明確，並與《公共巴士服務條例》(第230章)的規定一致。根據《公共巴士服務條例》，車費等級表由行政長官會同行政會議釐定。運輸署署長並無合法權限指示巴士公司調低票價，或向巴士乘客提供票價優惠。因此，建議在擬批出的新專營權中加入條文，訂明專營公司須按運輸署署長的指示實施巴士轉乘優惠計劃，實有違《公共巴士服務條例》的

現行規定，其合法性亦可能受到質疑。因此，政府當局並不支持陳偉業議員動議的議案。

26. 譚耀宗議員表示，政府當局應檢討東涌巴士服務的規劃，並在適當時實施巴士轉乘優惠計劃。然而，政府當局亦有需要考慮其就該議案所徵得的法律意見。關於專營權的期限，他表示較長的專營權期限將可為有關員工提供較穩定的環境。

27. 陳偉業議員表示，由於政府當局現正就新專營權條款與有關的巴士公司進行磋商，因此，如巴士公司為了能繼續營辦巴士服務而接納新的專營權條款，他不明白何以有關建議會違反《公共巴士服務條例》的現行規定。運輸局副局長補充，巴士公司沒有理由接納與現行法例條文有欠一致的專營權條款。即使巴士公司並無任何意見，政府當局亦認為不宜在專營權內加入上述違反現行法例條文的條款。

28. 陳偉業議員對政府當局所作回應不感信服。他繼而於會議席上動議下述議案：

“本事務委員會促請政府當局在延續城巴有限公司(機場及北大嶼山路線)、龍運巴士有限公司，以及新世界第一巴士服務有限公司的現有專營權時，加入新專營權條款，訂明專營巴士公司須按運輸署署長的指示，實施巴士轉乘優惠計劃。”

29. 陳議員動議的議案於席上付諸表決。5名委員表決贊成有關議案，包括黃宏發議員、劉千石議員、鄭家富議員、陳偉業議員及黃成智議員。8名委員則表決反對該項議案，他們分別是石禮謙議員、何鍾泰議員、周梁淑怡議員、陳國強議員、劉江華議員、譚耀宗議員、張宇人議員及梁富華議員。

30. 主席宣布有關議案不獲通過。

## VI. 更換海底隧道的交通管制及監察系統

(立法會CB(1)2085/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

31. 運輸局首席助理局長(6)應主席所請，向委員簡介政府當局就更換海底隧道交通管制及監察系統所提出的建議。她表示，海底隧道的現有交通管制及監察系統



的可用期即將屆滿。此外，就該系統進行維修保養亦日益困難。政府當局需要設立現代化的交通管制及監察系統，以確保隧道運作既安全可靠，亦符合成本效益及具有效率。委員察悉政府當局將於2002年7月12日財務委員會(下稱“財委會”)會議上提交其財務建議，以供審批。

### 財政影響

32. 委員察悉此項工程的建設成本約為1億1,200萬元。機電工程署工程策劃經理表示，上述成本預算是根據現時的市場資料制訂。政府當局知道在發展過程中可能會出現新的科技，並會力求在預算範圍內採用最新的技術。新系統的可用期將為15至20年。

### 實施時間表

33. 石禮謙議員質疑該工程何以需時50個月才能完成。由於科技日新月異，他擔心在完成有關工程時，該系統已屬過時。主席贊同石議員的意見，並認為有必要盡早完成有關工程，以免浪費公帑。此外，鄭家富議員亦詢問政府當局為何需時兩年進行招標前的有關研究，並查詢有關工程的繁複程度。他認為政府當局可縮短每項工作所需的時間，從而加快進行有關工程。

34. 周梁淑怡議員認為，政府當局有必要改變其在推行工務工程計劃方面的思維模式。政府當局需時4年半推行此項成本僅為1億1,200萬元的工程計劃，實屬完全不可接受。她表示政府當局在提交此項建議前，應已花了一段時間就有關的工程計劃進行研究，並已大概知道所涉及的系統需求為何。若然如此，政府當局便不應拖延進行此項工程計劃，而應着手從市場上尋求可以符合有關需求的方法。

35. 然而，梁富華議員卻有不同意見。他認為海底隧道的現有交通管制及監察系統既然仍然運作，政府當局不應為求及早完成新的系統而降低其質素。當局有必要進行詳細研究，確保該系統的安全可靠。

36. 機電工程署工程策劃經理解釋，鑒於海底隧道及其接駁道路的交通非常擠塞，政府當局必須進行詳細的交通及土木工程研究，以確定在各個地點裝設新的交通管制設施在技術上是否可行。此外，政府當局認為進行系統工程研究有其好處，因為此舉可確保在進行招標以推行新的系統前，可採用市場上的最新科技。在該系統的各项組件中，最複雜的一項是負責監察從偵察站蒐集所得的交通統計參數，以測定是否有事故發生的交通

事故自動偵察系統(下稱“偵察系統”)。不同的供應商均表示其正在就新的系統功能進行研究，並會於短期內推出市場。因此，政府當局需要若干時間研究有關產品的功能，並在招標前把具體需求納入工程計劃說明書內。至於系統安裝、測試及試行運作所需的時間，則需時22個月才能完成，因為此等工作只可在晚間進行。

37. 何鍾泰議員表示，從工程角度而言，他同意系統安裝、測試及試行運作所需的時間或會較長。然而，政府當局應考慮把交通及土木工程研究和系統工程研究所需的時間縮短至一年，從而加快推行此項工程。此外，詳細設計階段所需的時間亦可縮短至9個月，因為市面上可能已有提供各項現有產品。同樣地，投標資格預審及招標工作亦可同時進行，並於6個月內完成。

政府當局

38. 主席就委員提出的意見作出總結，並促請政府當局在不致對該系統的安全及可靠程度造成不良影響的情況下，加快推行有關的工程計劃。機電工程署工程策劃經理察悉事務委員會的意見，並表示政府當局會檢討工程計劃的實施時間表，以及在提交財委會的文件中提供進一步資料。

#### 系統的主要功能

39. 何鍾泰議員要求政府當局提供有關偵察系統主要功能的資料。他詢問該系統會否有助隧道公司偵察火警或車輛排放過量黑煙的情況。他認為由於隧道內已裝置量度整體空氣質素的設備，因此將該系統與閉路電視系統連接起來，使後者自動拍攝排放過量黑煙或污染物的車輛，在技術上或許可行。

40. 機電工程署工程策劃經理表示，政府當局會安排在隧道內安裝交通管制及監察系統，以便進行監察。關於擬議偵察系統的主要功能，他解釋該系統將協助隧道公司偵測多項事宜，包括車輛突然停頓的情況。至於就火警和車輛排放過量黑煙的情況進行偵測及追蹤，市場上並無已經證實可用的技術。

41. 機電工程署工程策劃經理回應陳國強議員時證實，在新的交通管制及監察系統下將安裝可變信息標誌，包括隧道擠塞的標誌。政府當局將會在另一項工程計劃中，在海底隧道的接駁道路安裝行車時間顯示器。

政府當局

42. 政府當局應主席所請，答允在提交財委會的文件中提供有關擬議系統主要功能的進一步資料。

43. 劉江華議員認為政府當局應檢討安裝可變信息標誌的一些地點，使駕車人士可及早得知隧道內的交通情況。儘管他過往曾提出相同意見，但政府當局並未適當考慮其建議，他對此表示失望。他認為當局應於各主要地點加設該類標誌，讓駕車人士在看到可變信息標誌所顯示的信息後，可立即選用所有其他過海路線。若非有如此作用，便會浪費資源。在此方面，他建議在窩打老道南行線近浸會醫院處加設上述標誌。同樣地，由於九龍灣機場隧道所安裝的可變信息標誌屬於另一系統，並由有關的隧道公司控制，他認為有需要將機場隧道的現有系統與研究中的系統合而為一。另外，政府當局應在土瓜灣附近加設信息標誌，讓駕車人士可及早決定選用哪一條過海路線。如駕車人士在駛入東九龍走廊後才有意改用其他過海通道，將為時已晚。

44. 張宇人議員亦表示，當局須在窩打老道南行線加設可變信息標誌，讓駕車人士在看到標誌所顯示的信息後，可取道培正道改用西區海底隧道。

45. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，所選定的地點僅屬初步建議。政府當局會考慮劉議員及張議員的建議。

政府當局 46. 主席要求政府當局考慮劉議員及張議員的建議，並在提交財委會的文件中，就每一擬議地點的替代過海路線提供更多詳情。

#### 機電工程署營運基金的工程計劃管理收費

47. 鄭家富議員詢問，以980萬元委聘機電工程署為工程策劃經理的理據何在。他詢問政府當局曾否考慮把該項工程計劃外判，以及機電工程署所收取而約佔工程預算成本10%的擬議顧問服務費，是否與其他工務工程計劃的有關費用一致。

48. 石禮謙議員亦認為如沒有進行公開招標，可能難以確定機電工程署所收取的費用是否市場上的最低收費。此外，機電工程署亦不宜與私營機構爭利。

49. 運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，鑒於海底隧道的策略重要性，政府當局認為由機電工程署負責執行該工程計劃是最符合公眾利益之舉，因為該署不但是可靠的監管當局，而且現時亦負責監管海底隧道的交通管制及監察系統和其他系統。此安排將可確保有關工程得以順利推行及盡早完成。此外，由於運輸署內部並無監察顧問公司工作表現的專業人才，即使委聘顧問

公司執行有關工作，運輸署亦需就機電工程署管理及監察顧問公司工作的服務，另行向該署支付有關費用。

50. 石禮謙議員對政府當局所作回覆不感信服。他表示，私營機構應有足夠的專業人才進行相關工作。

51. 何鍾泰議員對此有不同意見。他認為機電工程署只可就政府合約與私營機構進行競爭，而不能爭取私營機構的其他合約。因此，根本不存在機電工程署與私營機構爭利的問題。他引述機電工程署未能取得香港國際機場的一份合約作為例子，並表示該署倘未能取得足夠的工作，將對其繼續聘用現有員工造成影響。因此，他認為若機電工程署有能力執行政府當局規劃的工作，該署便應獲得優先考慮。運輸局首席助理局長(6)表示，由於此事涉及較廣泛的政策事宜，政府當局須進一步研究何議員的建議。

政府當局 52. 鑒於委員對此事感到關注，主席要求政府當局在提交財委會的文件中加入補充資料，說明委聘機電工程署為工程策劃經理的理由。

#### 訓練

53. 梁富華議員對有關建議表示支持。然而，他關注到在進行更換工程期間，會否向現有職員提供足夠訓練。

54. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，在測試及實施階段會為員工提供適當的訓練。政府當局會與隧道公司及承建商保持聯絡，確保隧道的營運不會受到影響。

55. 主席表示在智能運輸系統下，當局將會裝設全面的交通管制及監察設施，包括可變信息標誌。她提醒政府當局應就智能運輸系統及研究中的擬議系統作出更佳銜接，以免浪費資源。

### **VII. 地鐵將軍澳支線(第I期)通車後更妥善地協調公共交通服務**

(立法會CB(1)2085/01-02(04)號文件 —— 政府當局  
提交的資料文件；  
及

立法會CB(1)872/01-02(04)號文件 —— 政府當局  
提交的資料文件)

56. 運輸署助理署長／新界應主席所請，向委員簡介就政府當局重整將軍澳新市鎮及鄰近地區的公共交通網絡，以配合地鐵將軍澳支線通車的計劃進行諮詢工作的結果。經考慮各界人士提出的意見，政府當局已修訂其建議，包括開辦新路線、調整服務班次、重整若干現有路線，以及修改／取消若干其他服務路線。政府當局將以循序漸進的方式，並充分考慮乘客在交通模式方面的轉變，分階段實施其重整公共交通網絡的建議。

57. 鄭家富議員讚揚運輸署在落實重整公共交通網絡的建議前，在諮詢區內人士及區議會方面所作出的努力。此外，劉江華議員亦讚揚運輸署致力平衡不同地區的利益，並制訂大致上可為不同地區人士所接納的公共交通服務計劃。

58. 鄭家富議員表示，立法會已通過一項議案，促請政府與兩間鐵路公司磋商，確保西鐵及將軍澳支線的票價反映新鐵路建造成本下降的因素，以減輕市民在交通費方面的負擔。由於鐵路收費對公共交通服務計劃，包括重組巴士服務及修訂巴士票價方面將有重大影響，因此，他提醒政府當局特別注意釐定鐵路收費的事宜。此外，他亦促請政府當局確保在向傳媒作出簡報前，先行就將軍澳支線的建議收費向事務委員會作出匯報。運輸局副局長表示，他會把鄭議員的要求向地鐵有限公司轉達，以供研究。

59. 鄭家富議員詢問，政府當局曾否與巴士公司商討在將軍澳支線通車後調低票價的可能性。他重申其認為將軍澳的巴士票價過高，並應將之調低以減輕乘客的負擔。劉江華議員贊同鄭議員的意見。他表示，他一直有和政府當局討論有關事宜。在將軍澳支線啟用後，他希望巴士票價可以下調，尤其是過海路線。此外，他詢問政府當局有否特別要求巴士公司調低其票價。譚耀宗議員亦表示，將軍澳區的巴士票價過高，特別是過海路線。他促請政府當局就調低票價一事與巴士公司進行磋商。

60. 運輸署首席運輸主任／特別任務(新界)回應時表示，政府當局現正聯絡有關的巴士公司，研究可否因應有關的區議會的意見，調低該等在重整公共交通網絡的計劃下，路線及／或車程將有變的將軍澳巴士路線的

車費，包括過海路線。當局會就此向有關地區的區議會提交建議。

### 實施計劃

61. 鄭家富議員察悉重整公共交通網絡的建議將分階段實施，並詢問政府當局在釐定實施時間及先後次序時會考慮甚麼因素。此外，劉江華議員亦促請政府當局在實施取消路線的建議前，檢討實際的交通模式。當局亦應諮詢有關地區的區議會。

62. 運輸署首席運輸主任／特別任務(新界)回應時表示，在將軍澳支線通車前大約一個星期，將會實施重整部分現有路線及將巴士總站遷入將軍澳支線各站的建議。在支線啟用當日，將會開辦新的巴士路線及加強現有服務，以便接載乘客前往將軍澳支線各站。政府當局會在支線啟用一星期後，才實施各項較次要的服務改動及取消部分路線，例如前往各現有地鐵站的接駁路線。至於主要的路線改動，則會在9月新學年開始約兩星期後才逐步實施。政府當局在正式實施有關建議前，會檢討交通模式及與各個區內組織通力合作。

## **VIII. 其他事項**

63. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處  
2002年9月19日