

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2455/09-10號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/EA+TP/1

交通事務委員會及 環境事務委員會聯席會議紀要

日 期： 2010年5月28日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 交通事務委員會委員

- *張學明議員, GBS, JP (主席)
- *鄭家富議員(副主席)
- *何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
- 劉江華議員, JP
- *劉健儀議員, GBS, JP
- 石禮謙議員, SBS, JP
- 李鳳英議員, BBS, JP
- 王國興議員, MH
- 湯家驊議員, SC
- *甘乃威議員, MH
- 黃成智議員
- 葉偉明議員, MH
- 梁國雄議員
- *陳偉業議員

環境事務委員會委員

- 余若薇議員, SC, JP (主席)
- 涂謹申議員
- 劉秀成議員, SBS, JP
- 陳健波議員, JP
- 陳淑莊議員

(*亦為環境事務委員會委員)

缺席委員 : 交通事務委員會委員

張宇人議員, SBS, JP

*李永達議員

*林健鋒議員, SBS, JP

葉劉淑儀議員, GBS, JP

環境事務委員會委員

陳克勤議員(副主席)

黃容根議員, SBS, JP

何秀蘭議員

出席公職人員 : 參與議程第II項的討論

運輸及房屋局副局長

邱誠武先生,JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1

黃展翹女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理

葉麗清女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路

袁立本先生

環境局副局長

潘潔博士

環境保護署副署長

陳嘉信先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)

莫偉全先生

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)

何嘉文先生

經辦人／部門

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
林淑儀小姐

經辦人／部門

I 選舉主席

余若薇議員獲選為聯席會議主席。

II 重組巴士路線以改善空氣質素

- (立法會 CB(1)2009/09-10(01)—— 政府當局就有
號文件 關2010-2011
年度專營巴士
路線發展計劃
諮詢區議會的
結果提供的文
件
- 立法會 CB(1)2009/09-10(02)—— 政府當局就加
號文件 快更換專營巴
士的環境效益
提供的文件
- 立法會 CB(1)1449/09-10 號 —— 2010年1月22
文件 日聯席會議的
紀要
- 立法會 CB(1)2009/09-10(03)—— 政府當局提供
號文件 有關2010-2011
年度巴士路線
發展計劃的區
議會諮詢文件
- 立法會 CB(1)916/09-10(01)—— 政府當局就重
號文件 組巴士路線以
改善空氣質素

提供的文件)

2. 運輸及房屋局副局長和環境局副局長一同向委員簡介運輸署就2010-2011年度專營巴士路線發展計劃中有關重組巴士服務的建議諮詢區議會的結果及相關的跟進工作。

對個別巴士路線建議的意見

3. 甘乃威議員特別提到12號線由全日服務縮減為非假日繁忙時段服務的建議，認為只確保受影響乘客無須因而多付車費並不足夠，因為他們可能承受需要轉乘其他交通工具所帶來的不便及更長的總行車時間。運輸及房屋局副局長和運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時澄清，這些乘客只需改為乘搭收費相若的其他路線(例如12M、23A、13及3B號線)，無需在中途轉乘其他交通工具或路線。

4. 劉健儀議員對隧巴692號線由全日服務縮減為非假日繁忙時段服務的建議表示質疑。她指出受影響的乘客(主要是坑口居民)在692號線不提供服務的時段只可乘搭鐵路，另一方面，分別為調景嶺和康盛居民提供服務的694號線和690號線，即使使用率同樣不高，但班次卻維持不變。她亦對縮減服務建議所提出的理由存疑，即自港鐵將軍澳線通車後，692號線在非繁忙時段平均每班車載客少於20人。她強調從最近涉及該路線的一宗巴士意外可見，即使在午夜時段，692號線車上仍有超過30名乘客。因此，她要求當局提供692號線在非繁忙時段的平均乘客量數據。為力求減低此縮減服務建議所帶來的影響，她亦詢問690號線能否繞道經坑口，為該處的居民服務，以及現時只在繁忙時段提供直接前往中環服務的692P號線能否將服務時間延長至非繁忙時段。鑒於此條直接路線不會行經軒尼詩道和干諾道這些繁忙幹道，廢氣排放問題將微不足道。

5. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，694號線和690號線沒有縮減服務是因為694號線和690號線分別由小西灣和康盛開出，而該兩處地方與坑口不同，並無鐵路直達的服務。此外，

坑口的居民亦可轉乘車費較低的鐵路服務往返坑口和中環。儘管如此，她承諾考慮劉健儀議員提出的上述替代建議。劉議員察悉政府當局的回應後，強烈促請政府當局研究692P號線的方案。

6. 葉偉明議員表示，他雖然支持為改善環境所作的努力，但亦關注到以鐵路作為運輸系統骨幹的政策可能會令其他公共交通服務只有很小的生存空間。他繼而申報利益，表示自己是將軍澳居民，一如劉健儀議員，他對692號線的重組服務建議有類似的關注。他又指出，由於鐵路服務有時可能會暫停，此建議並不可取。況且，有關的港鐵票價將於6月上調5%(即6毫)。運輸及房屋局副局長在回應他要求重新考慮上述建議時解釋，鐵路是環保、有效率和可靠的集體運輸工具。根據整體的政策，如乘客可直接選乘鐵路為替代服務，有關巴士線便會重組。因應葉議員對鐵路事故的關注，他再向委員保證，一旦出現這些情況，亦會採取應急措施，例如安排接駁巴士服務。

7. 王國興議員認為，鑒於區議會可直接反映區內居民的意見，當局在推展巴士路線重組時應尊重有關區議會的意見。因此，他認為政府當局有需要積極跟進有關234S、69X、N237及962X號線的取消／合併路線建議，然後匯報有關發展，因為據政府當局就此議項提供的文件所匯報，有關區議會對這些建議有強烈的意見。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局已特別考慮區議會的意見，但亦會充分參考立法會議員的意見，以取得適當的平衡。他又指出，其實區內人士往往有不同的意見。因此，亦需在滿足乘客需求和改善路面交通和環境之間取得平衡。儘管如此，運輸署副署長／公共運輸事務及管理答允因應要求與有關區議會跟進上述取消／合併路線建議。

政府當局

8. 葉偉明議員認為把往返將軍澳至亞洲國際博覽館的E22A號線的班次由20/30分鐘降低至30分鐘的建議不可取，因為很多將軍澳居民在機場工作，需要乘搭E22A號線。政府當局察悉他的意見，並會加以考慮。

9. 王國興議員要求政府當局交代為何沒有回應區議會提出的以下強烈要求 ——

- (a) 要求開辦新巴士線，經葵盛東邨、葵盛西邨、葵涌邨、安蔭邨和石蔭邨前往九龍東(例如土瓜灣和新蒲崗)；及
- (b) 要求城巴有限公司(下稱"城巴")的外圍路線行經東涌逸東邨，令新大嶼山巴士(1973)有限公司不能壟斷東涌的服務。

10. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理解釋，當局將與有關區議會詳細討論開辦新巴士線的要求，只是有關詳情沒有載於是次會議的文件。主席認為開辦新巴士線的要求在交通事務委員會會議上跟進可能較為適合。

對推展巴士服務重組的方法和進展的關注

11. 張學明議員關注到政府當局會否聲稱在此會議後，有關刪減服務或重組巴士路線的建議已獲得兩個事務委員會通過，而據政府當局就此議項提供的文件[立法會CB(1)2009/09-10(01)號文件]附件2和3所載述，政府當局在諮詢區議會有關建議時，區議會曾表示反對。張議員又關注到，政府當局其後會否不再跟進有關區議會所表達的關注；依他之見，區議會較為熟悉地區的需要，故此更加適合對有關建議提出意見。為確保有關區議會獲得充分和公平的諮詢，張議員促請政府當局承諾，即使舉行了這次聯席會議，當局仍會與有關區議會深入跟進有關建議。他又認為兩個事務委員會應討論相關的政策，而不是個別的建議。

12. 鄭家富議員贊同張學明議員的意見，並指出若政府當局一如張學明議員所預料這樣做，實在極不恰當，因為立法會議員不如區議會般熟悉地區的情況。例如，合併6號線及6A號線的建議應交由較熟悉美孚地區的人士討論，以便他們可以指出該區的情況，即政府當局應注意美孚是老化的社區此情況，因為如實施該建議，原本在美孚巴士總站乘搭6號線的乘客就要於非繁忙時段步行約160米前往

美荔道的巴士站乘車。劉健儀議員和甘乃威議員亦認為應該清楚訂明，雖然曾在是次會議上討論這些建議，但不應視為已就有關建議諮詢事務委員會。然而，劉議員認同有關建議的詳細資料可能有助委員確定有關重組巴士的指引是否得到遵循。

13. 運輸及房屋局副局長解釋，當局是按委員在2010年1月22日上次聯席會議上提出的要求，向兩個事務委員會提供上述刪減服務或重組巴士路線建議的詳細資料。運輸及房屋局副局長又向委員保證，當局認同區議會對地區需要的瞭解甚具價值，所以每年均會就當年和來年的巴士路線發展計劃，諮詢有關的區議會。然而，就服務重組的政策，例如推展巴士服務重組的主要考慮因素，以及制訂和敲定這方面建議的機制(尤其是如何處理區議會的意見)，諮詢事務委員會委員亦很有用。

14. 鄭家富議員察悉上述回應，並補充說，鑒於巴士服務重組的政策目標是減少繁忙幹道的空氣污染，故此一併推行相應的交通及環保政策以協助巴士路線的重組同樣重要。在與區議會及各政黨商討落實巴士服務重組建議時，政府當局尤其需要對這些工作有承擔和強烈的信念。

15. 陳偉業議員關注到，儘管經過多年的努力，但在減少往中環的巴士數目方面進展不大。依他之見，政府當局在推展巴士服務重組時，應為自己訂下目標，例如訂下減少30%的目標。運輸及房屋局副局長在回應時表示，在1999年至2009年間，途經中環、銅鑼灣和彌敦道的巴士班次已分別減少了21%、24%及超過10%。劉健儀議員同意，雖然仍可作出更大的改善，但政府當局事實上已大幅紓緩了中環的交通擠塞情況。

對有關指引的意見和建議

16. 鄭家富議員認為，除討論有關的方法和政策外，兩個事務委員會亦應討論政府當局文件附件1所載"巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引"(下稱"該指引")。主席認同他的意見。

17. 甘乃威議員強調，要令取消／合併路線建議為人接受，甚至變得吸引，政府當局應訂定政策，確保提供大幅度轉乘折扣作交換，否則便難以贏得地區人士支持落實有關建議。鄭家富議員和陳偉業議員贊同他的意見。運輸及房屋局副局長在回應時表示，現行的政策已經是通過提供足夠優惠(例如票價優惠)，令巴士服務重組建議為人接受。然而，此政策未必在所有個案均奏效。運輸署副署長／公共運輸事務及管理以建議縮短208號線的行車路線為例，指出該路線的車費將會因而由7元減至4.2元。

18. 李鳳英議員申報利益，表示自己居於偏遠地區。她認為在研究重組巴士路線以改善空氣質素事宜時，應同時顧及環境和交通兩大因素。因此，該指引應加入以下原則 ——

- (a) 有需要評估並防止有關建議影響到巴士司機的職業保障。因此，應就有關建議諮詢巴士司機；
- (b) 若受建議影響的地區比較偏遠，沒有足夠公共交通工具提供服務或交通不方便，便應特別處理。如有需要，應提供補貼及其他替代交通工具；及
- (c) 乘客的意見和區議會的意見應得到同等重視。譬如說，應顧及機場員工要求連接機場支援區及／或東涌新市鎮至香港和九龍主要地點的城巴外圍路線的服務時間，能配合機場員工的工作時間，使他們即使在深夜時段也可以較便宜的車費乘搭巴士回家。

19. 運輸及房屋局副局長在回應上文第18(a)段時解釋，在重組一些巴士線的同時，亦會開辦新的路線，所以即使在重行調配人手或現有司機自然流失不能起緩減作用下，重組巴士路線亦不會導致巴士公司大幅削減人手。因此，巴士服務重組不會對巴士司機的職業保障造成太大的影響。葉偉明議員要求把上述保證妥為記錄在案。

20. 至於上文第18(b)段所述事宜，運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，鑒於偏遠地區的需要應得到特別考慮，所以即使乘客量偏低，當局仍會盡力保留這些地區的巴士服務。例如使用排放量較低的新單層巴士代替雙層巴士。

21. 至於上文第18(c)段的意見，運輸署副署長／公共運輸事務及管理指出，機場員工可選乘向他們提供車費優惠的城巴機場快線。不過，她亦承諾與有關巴士公司跟進該意見。然而，葉偉明議員指出，有關巴士線所提供的車費優惠幅度不大。此外，城巴機場快線亦不會行經東涌，特別是很多機場員工工作的航膳區及貨運區。

22. 陳偉業議員強調該指引需要加入一些基本原則，例如提供替代及／或接駁服務、提供轉乘折扣，以及訂明不得因轉乘其他車輛而導致總行車時間多出若干分鐘或某百分比等，藉以向乘客保證，他們整體上會從巴士服務重組中受惠較多。他以設立城門隧道轉乘站為例子說明上述原則：該項目最初雖曾遭大力反對，但在提供有關轉乘折扣後，即大受乘客歡迎。運輸及房屋局副局長在回應時表示，作為一項政策，提供接駁服務和轉乘折扣，均是在推展巴士服務重組時已經考慮的因素。陳議員認為這樣並不足夠，並強調應在這方面作出承諾。

23. 劉健儀議員建議，該指引亦應強制規定，每當減少使用率不高的巴士線的班次時，即須提供替代服務，例如公共小巴。為強調此原則的重要性，她以建議減少298E號線(坑口站——將軍澳工業邨(循環線))的班次為例。依她之見，該建議並不可取，因為來往將軍澳工業邨及日出康城的巴士服務日後未必足以應付乘客的需求。然而，雖然區內人士對該建議有強烈意見，但除非把她所提出的上述原則加入該指引，否則將難以對該建議作出微調。

24. 鄭家富議員亦促請政府當局透過加入以下原則，改善該指引——

- (a) 應在香港和九龍不同地點(例如西九龍及上環)指定設立巴士轉乘車站，以便乘客在獲提供折扣之下轉乘其他巴士；
- (b) 為補償巴士路線重組為乘客帶來的不便，應引入分段收費及大部分大城市均已提供的月票和周票；
- (c) 應顧及巴士路線重組對有關地區造成的影響，以便若有關地區的居民大多是長者時，可作出特別安排；及
- (d) 有需要確保服務重組會帶來環境效益，例如改善路邊空氣質素。

政府當局

25. 主席扼述委員對該指引提出的意見，並促請政府當局因應這些意見改善該指引。應主席的要求，運輸及房屋局副局長答允按要求檢討該指引，並在有需要時作出改善，然後向事務委員會匯報。

26. 然而，陳健波議員指出，除了確保該指引內容全面外，亦需確保指引可以執行。他亦關注到區議會不大可能支持重組巴士服務的建議，因為這些建議難免會影響有關地區的利益。運輸及房屋局副局長感謝他理解到有需要確保該指引可以執行。

巴士更換時間表

27. 陳健波議員特別提出政府當局的聲稱：若於2015年年底前把所有仍留在繁忙走廊行駛的歐盟二期及歐盟三期巴士，更換為歐盟五期巴士，則這些繁忙走廊的路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的廢氣排放量，將可在2015年分別減少約20%和29%。他認為，爭取盡早更換巴士而非重組巴士路線可能更為合適。他因而詢問當局與巴士公司就盡早更換巴士進行談判的進展情況，以及政府當局會否考慮為更換巴士提供補貼。

28. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，除規定巴士公司須按照協定的時間表更換巴士車隊外，所有巴士專營權亦已訂明須採用市場上已有並已獲

肯定的最新環保技術採購新巴士。環境局副局長補充，加快更換巴士時間表未必是唯一解決方案，原因如下——

- (a) 根據正常的巴士更換時間表，到2015年年底將不再有歐盟前期及歐盟一期的巴士。然而，在為數5 800餘輛的巴士車隊中，仍有約3 300輛歐盟二期及歐盟三期的專營巴士。故此，若到2015年年底前亦要將這3 300輛巴士更換，則現有巴士的超過半數將需在5年內更換。此數字實過於龐大，難以處理，更遑論除了這3 300輛巴士外，接近2 000輛歐盟前期、歐盟一期及歐盟二期的巴士亦已排期於2015年年底前更換；
- (b) 更換每輛巴士的開支將為300餘萬元。若除正常的巴士更換時間表外，到2015年年底之前亦要更換多3 300輛巴士，這將對巴士營運及票價帶來非常重大的影響；及
- (c) 當局亦正考慮其他更有效及成本較低的措施，以減低專營巴士的排放量。舉例而言，在歐盟二期及三期的巴士上加裝選擇性催化減排裝置，以減少氮氧化物的排放量。因此，政府當局正與巴士營辦商探討此方案。

未來路向

29. 在應主席邀請就未來路向表達意見時，劉健儀議員、李鳳英議員及甘乃威議員同意兩個事務委員會應繼續舉行聯席會議，討論有關指引，以作出改善。

30. 主席在總結時重申，兩個事務委員會只是察悉而非通過政府當局文件附件2及3所載的巴士路線重組建議，當局應與有關區議會跟進該等建議，而兩個事務委員會只會集中討論相關政策。她又促請政府當局改善有關指引，並提供委員在上文所要求的資料及下述額外資料——

- (a) 提供文件，解釋如何實施低排放區，特別是就涉及巴士更換及取消／合併路線計劃方面；及
 - (b) 提供資料，說明若無法加快專營巴士的更換時間表到2015年年底時完成，可以採取什麼其他方案，特別是比較有關的環境效益和財務影響。
31. 議員同意兩個事務委員會應在7月舉行下次會議，討論有關指引及應否邀請公眾表達意見。

(會後補註：擬議聯席會議其後訂於2010年7月12日(星期一)上午10時45分舉行。)

III 其他事項

32. 議事完畢，會議於上午9時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年7月14日