

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)714/10-11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7月12日(星期一)
時 間： 上午10時45分
地 點： 立法會大樓會議廳

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
- 張宇人議員, SBS, JP
- 王國興議員, MH
- *李永達議員
- *林健鋒議員, SBS, JP
- 湯家驊議員, SC
- *甘乃威議員, 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
- 何秀蘭議員

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

黃成智議員
葉偉明議員, MH
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

出席公職人員 : 參與議程第II項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
黃展翹女士

署理運輸署署長
葉麗清女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
歐陽月華女士

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

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
吳穎君小姐

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)2454/09-10(01)—— 政府當局就
號文件 重組專營巴
士服務的指
引提供的文
件

立法會CB(1)2454/09-10(02)—— 政府當局就
號文件 專營巴士低
排放區試點
提供的文件

立法會CB(1)2455/09-10號—— 2010年5月
文件 28日聯席會
議的紀要

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
號文件 加快更換專
營巴士的環
境效益提供

立法會 CB(1)1449/09-10 號文件	——	2010 年 1 月 22 日聯席會議的紀要
立法會 CB(1)2009/09-10(03) 號文件	——	政府當局有關 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) 號文件	——	政府當局就重組巴士路線以改善空氣質素提供的文件)

重組專營巴士服務

2. 署理運輸署署長向委員簡介政府當局在實施重組專營巴士服務的規劃指引(下稱"該指引")時所考慮的因素。主席請委員對該指引提出意見，以便作出改善，藉以推動巴士服務重組的工作。

一般性意見

3. 鄭家富議員強調，他在上次聯席會議討論重組巴士服務時所提出的4項因素十分重要。該4項因素是指定巴士轉乘車站；引入分段收費及月票和周票；需要顧及巴士路線重組所造成的影響(例如對很多長者居住的地區所造成的影響)；以及有需要確保重組會帶來環境效益。鄭議員提到政府當局就重組專營巴士服務的指引提供的文件(立法會 CB(1)2454/09-10(01)號文件)第7(iii)段，認為只要求巴士營辦商按實際情況盡可能向受影響乘客提供轉乘優惠並不足夠。他認為營辦商只需藉詞情況不許可便可拒絕提供折扣優惠。他關注到若不能時常提供轉乘折扣，重組巴士服務的進度將會停滯不前。

4. 署理運輸署署長在回應時表示，在研究巴士服務重組時，替代服務的總票價相對於現有服務

的票價是當局考慮的其中一項因素。有別於合併6號及6A號線這類對居民影響輕微的個案，若重組會對居民造成嚴重影響，當局會盡量確保向乘客提供票價優惠，同時亦會充分諮詢有關區議會。有關指定巴士轉乘車站的原則已在立法會CB(1)2454/09-10(01)號文件第7(iv)段述明。而文件第7(i)、7(iii)及7(vi)段亦已分別提及下述事宜：有需要留意有關地區是否多是長者居住；引入分段收費；以及需要確保重組會帶來環境效益。然而，主席認為政府當局在所述段落沒有提供詳細的資料，充分解釋上述因素。

5. 李永達議員建議把上述有關重組專營巴士服務的規劃原則，應用於籌劃當中的重組巴士服務建議，以測試有關原則是否切實可行。陳偉業議員認為，該指引亦應訂明有需要盡量減低重組巴士服務對行車時間的影響，並規定不得因為需要轉乘其他車輛而令乘客多付車費。否則，他認為重組巴士服務只會協助巴士公司取消使用量偏低的路線，從而節省成本，並藉要求乘客轉乘其他車輛，增加盈利。

需要作出妥善的轉乘安排

6. 劉江華議員強調有需要向受影響乘客提供轉乘折扣或替代服務作補償，以確保他們支持重組巴士服務的建議。他詢問政府當局會否採取此政策。署理運輸署署長在回應時表示，當局會就重組巴士服務的建議進行詳細諮詢，若重組建議會令乘客大受影響，便會探討能否提供轉乘折扣或替代的公共小巴服務。劉議員要求提供進一步詳情，署理運輸署署長在回應時以建議縮短208號線的行車路線為例，指出該路線的車費因而由7元減至4.2元。主席認為應把有需要要求巴士營辦商考慮提供票價優惠，以吸引受影響乘客一項納入該指引。

7. 劉江華議員雖然支持以鐵路作為本港客運系統骨幹的政策，但認為乘客因為重組巴士服務而轉乘鐵路及公共小巴／巴士時，有時會不獲折扣或所獲折扣不多，此情況並不理想。他籲請當局促請香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")提供更大幅度

的轉乘折扣以鼓勵更多市民使用鐵路服務，署理運輸署署長在回應時確定，政府當局早已進行上述爭取工作，並因而令多條接駁巴士／公共小巴路線提供票價折扣。政府當局會繼續這方面的努力。劉議員強調鐵路服務可為整體社會和環境帶來好處，並籲請當局在這方面再加把勁。

8. 甘乃威議員亦認為提供轉乘折扣對落實重組建議很重要。因此，與其隨意決定轉乘折扣的水平，他建議以轉乘其他交通工具所涉及的額外等候和行車時間來計算轉乘的折扣。署理運輸署署長在回應時答允考慮該建議，並指出在立法會CB(1)2454/09-10(01)號文件第7(ii)段亦提出應作出類似的考慮。她又指出，在向有關區議會提交重組巴士服務建議以供考慮時，有關所需額外時間的詳細資料其實亦會一併提供。

9. 王國興議員察悉，屯門公路的轉乘設施需待該道路的改善工程於數年後完竣才能提供。他關注到巴士轉乘計劃的推行進度可能因而受到影響，而新界西北地區的居民對有關計劃卻期待已久，因為只要提供轉乘折扣，他們都願意轉乘其他路線／交通工具。署理運輸署署長在回應時表示，在設置上述轉乘設施前，當局仍會按需要為屯門及新界西北的居民提供巴士轉乘計劃。主席促請政府當局改善該指引，訂明有需要提供適當的轉乘設施。王議員又表示，當局應要求港鐵公司提供往返東涌站和逸東邨的免費穿梭巴士服務，因為該邨的居民大部分是貧困人士。

10. 劉健儀議員籲請各有關政府部門做好協調工作，物色土地設置更多巴士轉乘車站以便提供轉乘服務，最好同時提供轉乘折扣。署理運輸署署長在回應時表示，只要有土地可用，便會設置轉乘車站。主席認為當局應透過更完善的規劃，在切實可行範圍內盡量確保每區均設有轉乘車站。

在重組巴士服務時需要維持服務的質素

11. 陳淑莊議員詢問該指引第III項"縮減班次"所指"切合社會需求"一詞的涵義，署理運輸署署長

在回應時解釋，切合社會需求的路線是指為偏遠地區(例如鄉郊地區和鄉村)提供服務的路線，而除此以外，有關居民並無其他替代的交通工具。陳議員詢問此等路線會否行走市區地方，署理運輸署署長在回應時解釋，某路線是否切合社會需求視乎有關地區現有的運輸服務，而非其處於鄉郊還是市區。

12. 王國興議員認為立法會 CB(1)2454/09-10(01)號文件第7(i)、(ii)及(v)段似乎表示，偏遠新市鎮的巴士服務很可能會被取消或班次被削減，巴士公司亦會使用非空調巴士為這些地區提供服務。署理運輸署署長在回應時表示當局會妥善考慮居民的需要。她又解釋當局打算在2012年前逐步淘汰非空調巴士，使用非空調巴士有時亦是應居民的要求。主席促請政府當局改善該指引，清楚訂明有需要保留切合社會需求的路線，例如為偏遠地區或乘客大多是長者的地區提供服務的路線。

13. 李鳳英議員認為該指引只提出一般框架，但沒有訂定具體的考慮準則，實在令人遺憾。特別是該指引並無凸顯有需要透過確保為偏遠地區或乘客大多是長者的地區提供合適和合理班次的巴士服務，藉以保障地區的利益；以及在重組服務時以轉乘折扣及替代服務作交換，藉以提供選擇並使票價維持於可負擔水平。她促請政府當局認真考慮在該指引內訂明，在重組服務後，有需要確保巴士服務班次不得超過20至30分鐘一班，並確保提供轉乘折扣。

14. 署理運輸署署長請委員留意，根據該指引第III項"縮減班次"，在考慮減少巴士數目時，切合社會需求的路線或繁忙時段班次已定於15分鐘或以上的巴士線會按個別情況考慮。儘管如此，政府當局亦會改善該指引，進一步澄清上述原則及在立法會 CB(1)2454/09-10(01)號文件第7段所提出的其他原則。事實上，該段是闡述委員在對上兩次聯席會議上提出的意見。政府當局亦會闡釋切合社會需求的路線此一考慮因素，是指為偏遠地區或乘客大多是長者的地區提供服務的巴士路線。

15. 署理運輸署署長在回應李鳳英議員的關注時表示，該指引第IV項"取消／合併路線"屬於一般性的指引，對於沒有其他交通工具提供服務的偏遠地區，當局會按個別情況考慮有關的重組服務建議。

16. 劉健儀議員強調在重組巴士服務時亦有需要維持服務的質素，並關注到該指引第III項"縮減班次"訂明，如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於30%，運輸署會考慮減少這些路線的巴士數目。劉議員指出若候車時間過長，受影響乘客將會投訴，並建議以載客量較少的車輛(例如專線小巴)取代使用量偏低的巴士路線，以維持合理的服務班次。署理運輸署署長在回應時表示，當局現時已經採取此做法，如有需要，亦會開設專線小巴路線，提供前往巴士總站或港鐵車站的接駁服務，以取代已重組的巴士路線。

17. 劉健儀議員察悉該指引第III項"縮減班次"訂明，即使接駁鐵路路線的載客率偏低，亦未必會被縮減班次後，指出此做法是向鐵路服務傾斜。為免受到這樣的批評，劉議員認為提供點對點服務直接前往商業區的巴士路線，只要不行走繁忙幹道，均應獲准經營。

如何處理對重組建議的反對意見

18. 湯家驊議員指出，為盡量避免出現衝突，在重組巴士服務時，當局有需要確保為受影響乘客提供替代服務以免對他們構成不便，或加重他們交通費用的負擔。湯議員指出區議會普遍反對重組巴士服務的建議，因為區內居民難免會受到重組服務的影響，因此，他強調有需要訂定客觀的準則作為重組巴士服務建議的依據，當某巴士路線的使用率低於所訂百分比時，便立時有充分理據取消有關的路線。湯議員又認為，提供替代服務的要求應清楚訂為評審有關建議的準則之一，如此一來，當局便可根據客觀一致的準則，決定應否重組某巴士路線。

19. 劉健儀議員、李永達議員及主席同意推動巴士服務重組有賴各黨派在立法會內合作。陳健波議員質疑如何可迫使區議會遵守該指引，因為該指引對區議會並無約束力。署理運輸署署長在回應時表示，是否重組巴士服務其實由運輸署決定。不過，運輸署仍然樂意與各持份者就重組建議詳細磋商，並保證會提供有關理據、影響及補救措施的詳情，務求達成共識。舉例來說，運輸署在決定取消70號線前，曾就該巴士路線的重組與有關方面進行長達3至4年的磋商，並曾舉行多次會議討論有關事宜。

改善該指引

20. 主席籲請政府當局改善該指引，認為該指引應闡釋各項主要的原則，例如重組對環境和服務質素的效益及提供轉乘折扣等。當局亦應在規劃轉乘設施和替代的港鐵和公共小巴服務方面多下工夫。此外，除了訂明在何情況下會增／減巴士服務外，當局亦應提供彈性，充分顧及有合理理由豁免重組巴士服務的特別情況。主席認為若立法會可就該指引達成共識，該指引可能有助區議會以較客觀態度討論重組建議，以便落實有關建議。因此，她籲請各委員在當局提供該指引的改善本後，就該指引諮詢所屬的政黨，尋求支持。署理運輸署署長在回應主席時答允在2010年9月提供該指引的改善本，以供委員提出意見。委員亦同意在參閱該指引的改善本後，決定是否再舉行聯席會議討論該改善本。

(會後補註：該指引的改善本已於2010年9月7日隨立法會CB(1)2816/09-10號文件發出。)

巴士更換計劃及減少巴士廢氣排放的其他方案

21. 應主席之請，環境局副局長匯報政府當局探討引入低排放區試點的可行性研究的進展；該計劃目的在於限制進入低排放區試點的專營巴士須為較環保型號，並向委員簡介其他可行的方案，以

減少專營巴士車隊的廢氣排放及推動引入擬設的低排放區試點。

更換巴士

22. 署理運輸署署長在回應陳健波議員時確定，所有行走怡和街、92%行走軒尼詩道、93%行走彌敦道、84%行走金鐘道，以及89%行走德輔道中的專營巴士，均已為歐盟II期或以上型號。

23. 陳健波議員察悉各專營巴士公司必須使用車齡少於18年的巴士提供專營巴士服務後，詢問此是否國際的標準，以及車齡能否降低至15年以符合更高的環保標準。主席認為參考這方面的國際標準未必有意義，因為本地的巴士服務和香港均別具特色，例如香港地勢多山，天氣炎熱，本地巴士服務在班次和負載循環方面的要求亦高於海外地方。

24. 署理運輸署署長在回應時表示，現時並無國際標準規限巴士的退役年齡。因此，本港的做法是，只要通過每年一度的檢驗，確保可以安全使用及適合在路上行駛，有關巴士便可以在道路上行駛，直至巴士車齡達18年為止。鑒於此安排已顧及巴士公司的維修保養、營運及財政能力，以及有責任為市民提供妥善及高效率的服務，而降低巴士的退役年齡又會對巴士票價及巴士公司的營運造成影響，因此應小心研究。

25. 甘乃威議員促請政府當局延長巴士公司的專營期，以鼓勵其投資更多金錢加快更換旗下的巴士車隊。署理運輸署署長在回應時表示，由於有關的專營權通常都會續期，故此巴士公司決定是否作出更大投資時，主要考慮的是燃料成本及與鐵路和其他服務的競爭，而不是專營期的長短。

減少巴士廢氣排放的其他方案

26. 甘乃威議員察悉，即使歐盟IV期或以上型號的巴士全數調配行走途經繁忙幹道的路線，仍欠約2 200輛巴士，所以擬設的低排放區試點未必可以在短期內引入。他詢問若代以歐盟III期或以

上型號的巴士，仍欠多少輛巴士。環境局副局長及署理運輸署署長在回應時確定，欠缺的巴士數目會減少至1 000多輛。然而，環境局副局長指出，由於現時在道路上行駛的巴士大都已符合歐盟II期或以上的廢氣排放標準，較可取的做法是把限制專營巴士進入低排放區試點的要求訂至歐盟IV期或以上的型號，藉此為環境帶來更大的改善。

27. 陳健波議員欣悉，政府當局計劃在確定有關措施屬切實可行後，規定專營巴士公司為旗下巴士加裝選擇性催化還原器。他詢問有關的時間表。環境局副局長在回應時闡釋，政府當局將於2010年內成立專責小組，成員來自各主要專營巴士公司、海外和本地的專家以及有關政府部門，研究相關的技術問題和監督試驗的開展。有關試驗將於2011年開始，並期於6至12個月內完成。

更換巴士相比於其他方案

28. 甘乃威議員指出，屬於民主黨的議員支持使用公帑協助加快進行巴士更換計劃以改善路邊空氣質素。因此，對於政府當局在推展巴士更換計劃方面進度緩慢，並只建議加裝適當的後處理裝置，他感到失望。據部分巴士公司所述，加裝此裝置可能會減少巴士的座位數目，令巴士公司票務收入有所減少，因此並不可行。再者，政府當局亦未全面推展加裝選擇性催化還原器的工作，反而只是成立專責小組進行有關的試驗。

29. 環境局副局長及環境保護署助理署長在回應時表示，選擇性催化還原器是一項頗新的技術，3至4年前才開始在新車內設置，而加裝選擇性催化還原器的歷史更短。此外，香港使用的大部分是雙層巴士且使用量偏高，海外地方則主要使用單層巴士，使用量亦較低。因此，為審慎起見，當局將先為本地的歐盟II期及歐盟III期專營巴士進行加裝選擇性催化還原器的試驗，以確定其可行性及減排成效。瞭解到本地和海外巴士的上述分別後，何秀蘭議員對加裝選擇性催化還原器的減排成效存疑。

30. 主席表示，屬於公民黨的議員亦一直促請政府當局補貼巴士更換計劃，以加快進行有關計劃而不會影響巴士票價。她因而關注到，儘管當局聲稱如加裝選擇性催化還原器，歐盟II期及歐盟III期巴士的排放表現可提升至歐盟IV期或以上標準，但巴士更換計劃仍會因為政府當局打算進行選擇性催化還原器的試驗而延遲。再者，一如上文所述，該試驗需時至少1年，而據巴士公司所述，加裝選擇性催化還原器的方案亦未必可行。因此，她要求當局提供詳細資料，說明能否加快該試驗的進度；認為將會面對的困難；以及如確定加裝選擇性催化還原器的方案不可行，當局的未來路向為何。

31. 環境局副局長同意主席的意見，認為有需要在切實可行範圍內盡快進行選擇性催化還原器的試驗。不過，雖然歐洲部分地方已成功為部分歐盟II期及歐盟III期巴士加裝選擇性催化還原器，令氮氧化物排放減少約60%，但當局仍需游說巴士公司考慮加裝選擇性催化還原器，因為加裝此設備將會影響到巴士的營運。因此，當局需要時間小心籌劃及進行有關試驗，確保試驗結果具代表性。儘管如此，政府當局仍會盡力在2011年年底前取得試驗的初步結果。若試驗結果有欠理想，政府當局便會探討其他方案。不過，選擇性催化還原器在海外地方的表現令人滿意，顯示加裝選擇性催化還原器是減少本地巴士廢氣排放一個可能的方案。

32. 何秀蘭議員認為上述時間表並不理想，並指出在此情況下，立法會議員如有需要審批撥款以推行另一方案，即加快進行巴士更換計劃，剩下的時間將會很少。原因是本屆立法會任期於2012年6月底便告屆滿，若在本屆任期一直推動更換巴士的立法會議員在下一屆不能重返立法會，將難以保證政府當局會加快更換巴士。她因而建議只在銅鑼灣、中環及旺角的繁忙幹道試行選擇性催化還原器，以加快試驗的進度，以期於2011年6月中前提供試驗結果，以便於2011-2012年度財政預算案中納入所需撥款。

33. 環境局副局長在回應時答允將何秀蘭議員的意見，以及政府當局在不影響試驗有效性的情況下加快進行選擇性催化還原器試驗的立場轉達有關專責小組。何議員認為，環境局只要有足夠的決心，便應能加快試驗的進度。

未來路向

34. 主席在總結時促請政府當局積極考慮委員在是次會議上所提出的看法和意見。她亦表示有關低排放區及加裝選擇性催化還原器的事宜應由環境事務委員會轄下的改善空氣質素小組委員會進一步跟進。

III 其他事項

35. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年12月10日