

本署檔號：TD BR/1-55/6
來函檔號：CB(4)/PAC/R59
電話：2829 5320

傳真及電郵函件
(傳真號碼：2840 0716
電郵地址：sywan@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會
(經辦人：蘇美利女士)

蘇女士：

**政府帳目委員會
研究審計署署長第五十九號報告書第 2 章
空氣質素改善措施的推行**

2012 年 12 月 17 日來函收悉。本署現就貴會的提問回覆如下：

(a) 政府當局就專營巴士已／將採取的減排措施和實施有關措施的目標時間

為減少專營巴士的排放量，政府當局已／將採取下列措施：

- (i) **重組巴士服務**－這是因應乘客需求轉變和新運輸基建啓用而持續進行的工作。運輸署會繼續重組巴士服務，並配合新鐵路線的啓用，提出大規模的重組建議。此外，運輸署會與環境保護署(下稱「環保署」)合作，加緊減少專營巴士的班次；並諮詢專營巴士公司及相關的區議會，以制訂能減少專營巴士並側重社會環境效益的較佳策略。
- (ii) **巴士轉乘和巴士鐵路轉乘計劃**－為免開辦過多直接巴士服務，協助紓緩交通擠塞和盡量減少對繁忙路段的環境影響，運輸署鼓勵巴士公司推行更多巴士轉乘和巴士鐵路轉乘計劃，並為轉乘的乘客提供票價折扣。截至 2012 年 9 月底，全港共有約 248 項巴士轉乘計劃。由 2012 年 12 月 26 日起，位於屯門公路(往九龍方向)近小欖交匯處的屯門公路巴士轉乘站將會啓用。屆時，短途巴士路線的乘客可在轉乘站轉乘前往沙田和九龍其他目的地的長途路線。政府當局將繼續物色更多合適的地點，以實施轉乘計劃。

- (iii) **低排放區試點**－我們會盡量增加低排放專營巴士(即達到歐盟四期或更佳排放水平的巴士)行駛銅鑼灣、中區和旺角的低排放區試點的比例，目標是到 2015 年，只有低排放巴士才可於區內行駛。政府一直與專營巴士營辦商合作，調配更多環保巴士到繁忙路段行駛。
- (iv) **減少巴士排放量**－為改善路邊空氣質素，政府當局會繼續鼓勵專營巴士公司採取減排措施，包括為巴士加裝減排裝置。目前，專營巴士公司已為所有歐盟一期的巴士加裝柴油催化器，並在技術可行的情況下，為歐盟二期和三期巴士加裝柴油粒子過濾器，以減少粒子排放量。
- (v) **試驗加裝選擇性催化還原器**－政府自 2011 年 9 月起與專營巴士公司合作，為歐盟二期和三期巴士試驗加裝選擇性催化還原器，以減少氮氧化物排放。加裝選擇性催化還原器，連同已經加裝的柴油粒子過濾器，可令歐盟二期和三期巴士的排放表現分別提升至歐盟四期和五期巴士的水平。倘若試驗結果滿意，政府會資助巴士公司為歐盟二期和三期專營巴士加裝選擇性催化還原器的資本成本。環保署會在 2013 年 1 月向立法會環境事務委員會匯報試驗結果。倘若試驗結果理想，並獲立法會批准撥款，我們的目標是盡最大努力在 2015 年年底或之前完成大規模加裝計劃。
- (vi) **試驗混合動力巴士**－政府會全數資助專營巴士公司購置六輛混合動力巴士試驗行駛，以測試其在港的運作表現。九龍巴士有限公司(下稱「九巴」)、城巴有限公司(下稱「城巴」)／新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)現已訂購六輛混合動力巴士，預期可在 2014 年付運，以進行為期兩年的試驗。
- (vii) **試驗電動巴士**－政府亦會全數資助專營巴士公司購置 36 輛電動巴士試驗行駛。這試驗計劃旨在確定電動巴士在技術合適程度、運作可行性及財政負擔能力方面，是否已準備就緒，取代本港的傳統柴油巴士。試驗有助專營巴士公司直接吸收經驗和知識，以研究旗下的巴士車隊可否廣泛採用電動巴士，亦可鼓勵電動巴士製造商提供合適的電動巴士，以滿足本港市場需求。有關專營巴士公司現正準備購置合適的電動巴士。我們預期會在 2014 年開展為期兩年的試驗，以便評估電動巴士在本地環境下的運作效益及表現。
- (viii) **檢查巴士(周年／定期／突擊檢查)**－為減少 1990 年 1 月 1 日後製造的車輛的黑煙排放量，當局已在 2008 年 5 月按環保署的標準收緊廢氣排放限制，由 60 個哈特里奇煙單位減至 50 個。此外，運輸署會為專營巴士進行周年和抽樣檢查，以監察是否符合收緊後的排煙規定。

(b) 會否考慮物色適當地點提供更多巴士轉乘設施；

為使巴士網絡日臻完善，並提高相應的環境效益，運輸署多年來在很多巴士路線途經的主要隧道，如城門隧道、大欖隧道的入口，設置了若干巴士轉乘站，為乘客提供更多巴士路線選擇，並提高巴士網絡效率。運輸署現考慮物色適合位置，以提供更多巴士轉乘設施。位於屯門小欖並將於2012年12月26日啟用的巴士轉乘站，正是其中一個例子。此巴士轉乘站啟用後，將為屯門及青山公路一帶的居民提供便利的巴士轉乘設施及覆蓋範圍更廣的巴士服務，方便前往九龍及沙田等地。此外，轉乘站設有電子資料顯示屏、上蓋和長椅、洗手間及販賣機等便利設施，讓候車的乘客更感舒適方便。

運輸署會繼續物色合適的地點以提供更多巴士轉乘設施，並研究在適當情況下，於大型公共運輸交匯處和道路走廊設置巴士轉乘設施的可行性，以方便乘客，並提高巴士網絡效率。

(c) 會否考慮降低專營巴士的使用年限，如降至 15 年以內，以加強管制該等巴士的排放量；

依照現行政策，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，並按此規定陸續更換現役巴士。上述安排已顧及巴士公司的維修保養、營運及財政等能力，以及為公眾提供適當而有效率服務的責任。

降低專營巴士使用年限的建議，實際上會加快更換巴士的進度，難免會影響巴士公司的營運及財政狀況。此外，建議會帶來調高票價的壓力，相信市民亦難以接受。同時亦有意見質疑提早淘汰專營巴士是否合乎成本效益。根據現有專營巴士車隊的車齡分布，在2013至2017年期間，約有3,000輛專營巴士將會退役，佔整個車隊的50%。屆時所有退役的專營巴士，將由合乎運輸署及環保署分別訂下的巴士設計及設備要求和廢氣排放標準的新巴士取代。該等巴士還會視乎情況安裝適當的減排裝置，以提升減排水平。

為了在巴士公司／乘客的負擔能力與改善環境兩方面取得平衡，運輸署認為通過重組巴士服務及為現役專營巴士加裝後處理裝置以減少廢氣排放，更具成本效益。

(d) 政府當局應就重組巴士路線向受影響區議會提交文件，其內涵蓋車輛廢氣對健康的影響。

隨函附上運輸署每年就巴士路線發展計劃諮詢區議會的諮詢文

件樣本，其內已概述推行重組巴士路線建議的環境效益。

如有查詢，請致電 2294 2590 與運輸署總運輸主任樊容權先生聯絡。

運輸署署長
(許權代行)

副本送

環境局局長(傳真號碼：2147 3287)

環境保護署署長(傳真號碼：2891 2512)

發展局局長(傳真號碼：2151 5303)

運輸及房屋局局長(傳真號碼：2537 6519)

海事處處長(傳真號碼：2854 9210)

財經事務及庫務局局長(傳真號碼：2147 5239)

審計署署長(傳真號碼：2583 9063)

2012 年 12 月 21 日

沙田區議會
交通及運輸委員會

2007-2008 年度沙田區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2007 - 2008 年度沙田區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2007-2008 年度巴士路線發展計劃

2. 2007-2008 年度的巴士路線發展計劃已經擬定，現列於附件 1 及 2，供各委員參閱。

3. 2007-2008 年度沙田區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為使本區巴士路線更有效率地提供服務，並改善在繁忙地區，如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等的交通情況及行人環境，九巴建議在本區實施路線重整計劃。另一方面，巴士公司同時建議在本區實施多項提升服務的項目，如加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。其中有關本區的巴士路線安排在附件 3 及附圖 1、2 及 3 內顯示，即：

- 九巴 70 號(上水 - 佐敦(匯翔道))：取消服務，提供新的轉乘優惠，詳情見附件 3。
- 九巴 72A 號(大圍車站 - 大埔工業邨)：位於沙田大圍車站的總站遷移至美田邨，見附圖 1。
- 九巴 86A 號(沙田圍 - 長沙灣(甘泉街))：往九龍方向改道繞經沙角街（與 87A 線總站遷移一併執行），見附圖 2。
- 九巴 87A 號(沙田圍 - 長沙灣(甘泉街))：總站由博康遷移至沙田圍（與 86A 線改道一併執行），見附圖 2。
- 隧巴 305 號(美田 - 上環)：總站遷移至美田邨，見附圖 3。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

4. 我們會按下列的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

(一) 鐵路是既環保又具效率的集體運輸交通工具，故此政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。在此前提下，我們提倡充分運用鐵路，以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，並會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，尤其是鐵路未能到達的地方，扮演重要的角色。至於其他公共交通工具，在整個運輸系統內，將繼續發揮輔助性的功能，與鐵路和專營巴士服務相輔相承；

(二) 在保護環境的前提下提供公共交通服務，以確保香港能夠持續發展。我們會採取適當措施，如適當地減低在繁忙交

通地區（包括旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣）的巴士流量、改善巴士廢氣排放素質及增闢行人專區等，以減輕交通服務對環境造成的影響；及

(三) 我們亦會進一步改善公共交通系統網絡，有效協調各種公共交通工具，並配合需求情況而重整服務，減少惡性競爭和服務重疊，以改善道路擠塞的情況。

5. 過去數年，本港鐵路網絡不斷擴展，包括 02 年底投入服務的地鐵將軍澳支線、03 年底投入服務的九廣西鐵、04 年 10 月由紅磡伸延至尖東的東鐵延線、04 年 12 月啓用的馬鞍山鐵路、05 年 8 月開始運作的迪士尼線，以及於 05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線。上述鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須作出有效的協調及重整服務以維持一個有效率的公共交通系統。展望未來兩年，上水至落馬洲支線將於 2007 年落成，而九龍南環線亦預計會在 2009 年完成。新的鐵路路線將會進一步提高本港公共交通系統的效率及載客量。

制定路線發展計劃的原則

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時有以下的原則：

(一) 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具例如專線小巴提供服務。爲了配合人口變遷，我們會因應現有巴士服務的乘客量及需求調整班次。個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100%及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段在

最繁忙的半小時內的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走。在實施增加車輛項目時，首先考慮從其他重組項目減省的車輛中調配使用，視乎減省車輛的實施情況，有關改善項目才可相應實施。

- (二) 我們會按個別使用率不高的路線的運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施包括調整現有路線、班次及運作時間表；縮短車程及將部份地區的巴士站密度降低至適當的水平等等。個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率少於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，我們會考慮減少車輛行走。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已低於 15 分鐘的巴士線則會按個別情況考慮。
- (三) 當個別班次不頻密的路線的使用率不高時，我們會考慮取消該路線，以提高整體巴士網絡的效率。例如個別路線在最繁忙的一小時內的載客率若少於 50%，而班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘或以上及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘或以上。我們會在評估可供乘客選擇的替代服務、該替代服務的水平及車費等因素後，考慮提出取消該路線或與其他路線合併。
- (四) 市民十分關注交通擠塞、噪音及空氣污染等問題。為改善環境、巴士和道路網絡的效率，以及因應近年乘客對巴士服務的需求有所下降等，運輸署一直與專營巴士公司研究重組及重整巴士路線，特別是使用率低及在繁忙道路行走的路線，希望透過取消、合併、縮短巴士路線及調整班次，以減低在繁忙道路的巴士班次，藉此減少路邊空氣污染、噪音滋擾、交通擠塞和能源耗用量，更妥善地協調新鐵路

及巴士網絡整體運作效益。我們亦會同時推行其他措施，例如行人專用區及其他環境改善項目，以更全面地改善環境。

- (五) 我們會鼓勵巴士公司在適當及可行的地點，設立更多轉乘鐵路或其他巴士線的計劃，讓乘客可享用優惠轉乘票價前往不同的目的地，並減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，善用香港的路面空間及巴士資源以提高巴士網絡的效率，以及減少服務重疊造成的擠塞及環境問題。
- (六) 如調整現有路線不能滿足需求及沒有可行的替代交通服務，我們會因應需求考慮加設新巴士線，接駁鐵路或在鐵路範圍以外的新巴士服務將予優先考慮。在批選新的巴士路線時，我們亦會考慮新路線對交通擠塞道路及主要幹道的影響，並盡量避免開設長程巴士路線或途經交通繁忙地區的路線，例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等。如新路線必須途經以上地區，巴士公司須減少其他路線途經該區的相等班次。此班次調撥安排亦適用於現有路線。
- (七) 爲了提升服務質素及迎合乘客需求，各專營巴士公司添置新巴士時，其標準設備已包括空調系統、八達通系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位。

7. 此外，在考慮巴士路線發展計劃時，運輸署及專營巴士公司亦會顧及下列因素：

- (一) 本區現時及已計劃的公共交通服務；

- (二) 地區內的發展；
- (三) 基本運輸建設的落成；
- (四) 該項目對乘客的效益；
- (五) 該項目對路面擠塞情況及對環境方面的影響；
- (六) 該項目對經營者的影響；
- (七) 該項目對其他公共交通服務經營者的影響；
- (八) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (九) 市民的意見及建議。

徵詢意見

8. 請各委員就 2007-2008 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零七年二月