立法會
Legislative Council

立法會CB(4)1293/14-15號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：　CB4/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　：　2015年3月20日(星期五)
時　間　：　上午10時45分
地　點　：　立法會綜合大樓會議室3

出席委員　：　田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
陳克勤議員, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳恒鑌議員, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員 ： **<u>議程第III項</u>**

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)5
鍾瑞琦女士

土木工程拓展署新界東拓展處處長
鄭定寧先生, JP

土木工程拓展署總工程師／新界東2
李天生先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
蕭鏡泉先生

<u>議程第IV項</u>

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
鄭嘉慧女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
羅鳳屏女士, JP

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路1
關翠蘭女士

運輸署總工程師／交通工程(九龍)
彭偉成先生

列席秘書 ： 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 ： 高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

經辦人／部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)571/14-15(01)號文件	——政府當局對鄧家彪議員就油價下降對專營巴士及離島渡輪服務票價的影響發出的函件所作的回應
立法會CB(4)591/14-15(01)號文件	——向事務委員會轉介屯門區議會議員就新界西北的交通及運輸規劃提出意見和關注事項的便箋
立法會CB(4)673/14-15(01)號文件	——鄧家彪議員就建議增發非專營巴士(學生服務)牌照發出的函件
立法會CB(4)675/14-15(01)號文件	——政府當局就檢討專營巴士票價調整安排提供的函件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

2. 主席請委員注意，政府當局在2015年3月18日的來函中表示，政府當局擬在2016年年初向事務委員會匯報專營巴士票價調整安排的檢討結果，而不是在原定的2015年4月作匯報(立法會CB(4)675/14-15(01)號文件)。

3. 關於上述函件，謝偉銓議員察悉，政府在考慮專營巴士服務票價調整時，其中一個考慮因素是可依據的票價調整幅度方程式(下稱"方程式")的運算結果。謝偉銓議員要求政府當局提供下述補充資料供委員作進一步考慮：方程式其中的一項考慮

政府當局

因素，即綜合消費物價指數內燃料價格變動的比重；巴士營辦商的總營運成本內燃料成本的比重，以及方程式的運算結果曾否超過啟動檢討巴士票價機制的-2%水平。

4. 副主席亦關注到油價下跌對專營巴士服務的營運成本及收費的影響，以及方式程內生產力增幅的價值是如何釐定。他希望政府當局在檢討票價調整安排時會處理上述事宜。

II. 訂於2015年4月17日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(4)655/14-15(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會CB(4)655/14-15(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

5. 委員同意在2015年4月17日舉行的下次例會討論以下事項 ——

(a) 公共交通策略研究 —— 檢討校巴服務；及

(b) 大老山隧道有限公司增加隧道費的申請。

6. 主席表示，副主席於2015年3月18日就建議增發非專營巴士(學生服務)牌照發出函件(立法會CB(4)673/14-15(01)號文件)，當中提出的關注事項將會在事務委員會下次會議上討論。

III. 大埔公路(沙田段)擴闊工程 —— 詳細設計及地盤勘測

(立法會CB(4)655/14-15(03)號文件 —— 政府當局就861TH號工程計劃 — 大埔公路(沙田段)擴闊工程 — 詳細設計及地盤勘測提供的文件)

經辦人／部門

7. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府的下述撥款建議：861TH號"大埔公路(沙田段)擴闊工程"計劃(下稱"工程計劃")的詳細設計及地盤勘測，按付款當日價格計算，估計工程的費用為4,320萬元。。

8. 土木工程拓展署總工程師／新界東2繼而借助電腦投影片向委員說明工程計劃的詳情(立法會CB(4)684/14-15(01)號文件)。

項目設計

9. 副主席對建議表示支持，並促請當局盡早落實建議。他察悉相關路段的交通擠塞問題已出現多年，並質疑政府為何沒有及早進行建議的工程。

10. 運輸及房屋局副局長及土木工程拓展署新界東拓展處處長解釋，政府已一直密切監察沙田的交通需求，並採取措施解決該區的交通擠塞問題。為紓緩近新城市廣場的交通樽頸問題，政府正在蔚景園附近加建一條新的行車線，連接大埔公路(沙田段)與青沙公路。相關工程預期在2015年年中完成。

11. 運輸及房屋局副局長進一步解釋，上述路段原先的設計屬兩線行車的道路。由於區內居民反對，該路段在2008年通車時僅為單線行車。鑒於單線行車在實際情況下並不足以應付實際需求，沙田區議會同意在相關路段加建一條行車線。待上述工程完工後，政府便會展開大埔公路(沙田段)的相關擴闊工程。

政府當局 12. 應副主席的要求，政府當局答允提供工程計劃的推行時間表。

13. 主席及湯家驊議員質疑工程計劃能否長遠解決大埔公路(沙田段)的交通擠塞問題，而該路段是通往馬鞍山和西貢的唯一入口。主席察悉，沙田區議會曾建議興建T4主幹道路，作為上述路段的繞道，但此建議遭區內居民強烈反對，因為該條高架行車道將會影響環境及部分住宅樓宇的景觀。他詢問優化T4路設計的進展及相關時間表為何。

經辦人／部門

14. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，政府正研究興建T4主幹道路，作為長遠解決沙田交通擠塞問題的措施。鑒於區內居民反對該主幹道路，政府正積極聯絡其顧問，研究是否有其他設計方案，包括是否可把部分路段建造成隧道。他希望稍後可提出建議，以便諮詢有關地區。

15. 陳恒鑌議員提述政府當局的文件第8段，並詢問在預測2021年及2026年工程計劃完工後的行車量／容車量比率時，是否已顧及因新界北未來人口增長及新過境口岸而產生的額外交通流量。他又詢問，政府當局有否計劃興建新的運輸基建設施，以應付新界北長遠的交通需求。他繼而提述電腦投影片的資料，並詢問在擬建的巴士線提供掉頭設施是否可行。

16. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，預測的行車量／容車量比率已顧及因多項已知的發展項目而產生的額外交通流量，這些項目包括古洞北及粉嶺北新發展區、蓮塘／香園圍口岸，以及科學園第三期等。根據政府的評估，待工程計劃完工後，相關路段可能會在2026年之後數年飽和。因此，政府正積極探討長遠措施解決問題。土木工程拓展署新界東拓展處處長亦承諾在工程計劃的詳細設計階段，研究在巴士線提供掉頭設施的可行性。

17. 范國威議員問及，造成相關路段交通擠塞主要涉及哪類車輛，以及預計蓮塘／香園圍口岸將會產生的交通流量為何。土木工程拓展署新界東拓展處處長答允在會後提供相關資料。

政府當局

18. 王國興議員對工程計劃表示支持。他詢問，對於運輸業界強烈要求在相關路段安裝行車倒數器及懸掛式交通燈號，政府當局會否加以考慮。他又詢問，當局會否在工程計劃下綠化擬建的隔音屏障的頂部。

19. 運輸及房屋局副局長表示，運輸署以往曾檢視在本港採用行車倒數器一事。試驗結果顯示，

行車倒數器可能會增加前後車相撞的風險，因為駕車人士對所顯示的資訊可能會有不同反應。故此，香港未有採用行車倒數器。

20. 至於會使用何種交通燈號，以及綠化隔音屏障一事，運輸署總工程師／交通工程(新界東)及土木工程拓展署新界東拓展處處長分別答稱，在工程計劃的詳細設計階段，會考慮有關事宜。

21. 易志明議員歡迎推展工程計劃。然而，有區內居民向他表示，通往新城市廣場巴士總站的路口或會因工程計劃而需要封閉，其中一條巴士專線亦需要改道。他詢問情況是否確實如此。土木工程拓展署新界東拓展處處長就此作出否定的答覆。

工程費用

22. 謝偉銓議員察悉，政府當局於2013年動用約900萬元為擬議工程計劃進行勘測研究工作。他問及工程計劃的預算建造費用，並詢問，既然已有340萬元的應急費用，為何還要在預算中加入630萬元的價格調整準備。依他之見，就顧問工作不應有價格調整準備。易志明議員贊同謝偉銓議員的意見。

23. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，政府早前曾為工程計劃進行勘測及初步設計研究。政府之後會進行擬議的詳細設計及地盤勘測工程，以釐定工程計劃的預算建造費用。

24. 至於在擬議詳細設計及相關地盤勘測工程的預算費用加入價格調整準備及應急費用一事，土木工程拓展署新界東拓展處處長解釋，這是為了應付因通脹及在工程推展期間額外的顧問工作及地盤勘測工作而令成本可能增加的情況。在顧問合約加入價格調整準備，符合政府就為期超過一年的工程合約的一貫做法。土木工程拓展署新界東拓展處處長回應主席時表示，工程計劃的詳細設計工作大約需時一年半至兩年。

25. 易志明議員表示，雖然就工務工程項目加入價格調整準備，是政府一貫的做法，但在商界來說，在顧問工作加入此類價格調整準備，是不能接受的做法。

26. 胡志偉議員亦促請政府當局檢討在顧問工作加入價格調整準備的做法。他指出，政府當局應已審慎評估將要進行的工程範圍，因此質疑為何在工程展開後仍會出現改動合約的情況。他又詢問以何基礎計算因改動合約而須額外支付予承建商的費用。

27. 土木工程拓展署新界東拓展處處長解釋，政府是根據工程計劃的初步設計，決定作進一步研究的地盤勘測範圍。因着未能預料的地質狀況，可能會有需要進行更深入的土地勘測工作。他補充，政府訂有嚴緊的指引，規管工務工程項目的工程費用。如工程費用超出某指定數額，便須取得較高級人員的批核，以確保審慎運用公帑。

28. 潘兆平議員詢問，政府當局會否就工程費用訂定上限。他又問及在諮詢地區後對工程計劃的設計所作修訂的細節，以及工程計劃是否仍遇到反對聲音。

29. 土木工程拓展署新界東拓展處處長認為，4,320萬的預算費用足以應付擬議詳細設計及相關地盤勘測工程。他補充，因應區內居民的要求，政府已答允在相關交通交匯處加建升降機及隔音屏障。他表示，政府會在詳細設計階段進一步就工程計劃諮詢地區。政府暫時未看到會有任何難以處理的要求。

30. 事務委員會支持政府當局的撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會，供進一步考慮。

IV. 公共交通策略研究 —— 專營巴士服務

(立法會CB(4)655/14-15(05)號文件	—— 政府當局就公共交通策略研究 —— 專營巴士服務提供的文件
立法會CB(4)238/14-15(07)號文件	—— 立法會秘書處擬備有關香港公共交通策略的文件(背景資料簡介)
立法會IN05/14-15號文件	—— 立法會秘書處資料研究組擬備有關首爾及新加坡的專營巴士服務的文件(資料摘要)
立法會CB(4)571/14-15(01)號及CB(4)638/14-15(01)號文件	—— 毛孟靜議員就專營巴士載客率及企位的計算方法發出的函件及政府當局作出的回應)

(在上午11時52分，主席表示將會議時間延長15分鐘。)

31. 應主席之請，運輸及房屋局副局長及運輸署副署長／公共運輸事務及管理向委員簡介《公共交通策略研究》下有關專營巴士服務的《專題研究》結果。委員察悉，《專題研究》涉及巴士路線重組、加強監察巴士脫班情況，以及巴士優先使用道路三方面的課題。

就巴士脫班情況提出的關注事項

32. 委員普遍極為關注巴士脫班的問題。林健鋒議員詢問政府當局有何措施解決有關問題，運輸

署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，運輸署一直非常關注專營巴士服務的穩定性。因應專營巴士在2010年至2012年期間的脫班率較高，運輸署及專營巴士公司展開了跟進工作，特別針對專營巴士公司在其可控制範圍內的多項因素。此外，運輸署向來積極鼓勵專營巴士公司採用資訊科技(例如實時巴士到站資訊)，令專營巴士服務更加穩定。

33. 毛孟靜議員察悉，運輸署與專營巴士公司已自2015年起加入4個不同時段計算脫班率。根據新計算方法，若某一時段所錄得某巴士路線的班次數目與服務詳情表訂明該路線的班次數目不符，即屬脫班。她詢問，政府當局會否亦參照巴士離站和到站的時間計算脫班率。運輸署副署長／公共運輸事務及管理答稱，新的脫班率計算方法已顧及服務詳情表訂明的班次數目及在某一時段內巴士離站的實際數目等因素。

34. 范國威議員不滿有關專營巴士服務的《專題研究》結果只是扼要重述政府當局持續推行的多項措施。他察悉，相對於新加坡等其他國家，本港就脫班情況向專營巴士公司施以的罰則較輕。他籲請政府當局檢討有關機制，以加強阻嚇作用，並在制訂巴士政策時參考海外做法。

35. 副主席、葛珮帆議員及潘兆平議員亦關注到巴士脫班的懲罰機制。潘兆平議員詢問，若巴士公司並非由於其控制範圍以外的因素而未能按指定時間表提供巴士服務，政府當局會否考慮向該公司徵收罰款，並要求巴士公司將有關款項撥入如香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")所設立的票價優惠帳戶。

36. 運輸及房屋局副局長表示，因應申訴專員的建議，政府當局已就巴士脫班的懲罰機制進行檢討。當局訂有嚴謹而公平的法定機制和行政機制，密切監察專營巴士公司提供服務的情況。就有關法定機制而言，專營巴士公司如未能提供適當而有效率的服務，或未有遵從《公共巴士服務條例》(第230章)的規定，行政長官會同行政會議可向專營

巴士公司施以罰款。至於行政機制方面，運輸署一般會以書面或發出警告信的方式，與專營巴士公司跟進有關情況。為確保專營巴士公司會盡快作出改善，運輸署向專營巴士公司發出警告信時，會同時以書面通知公司董事局。政府在處理專營巴士公司提出的加價申請時，會考慮有關的巴士公司曾否接獲任何警告信及涉及的數目。運輸及房屋局副局長表示，過往的經驗顯示，專營巴士公司在接獲運輸署發出的提示函件或警告信後，一般都會認真和積極採取糾正行動。

37. 運輸及房屋局副局長繼而表示，導致巴士脫班的原因眾多。專營巴士公司有責任就其控制範圍內的因素，採取合適的預防措施。由於專營巴士須與其他道路使用者共用路面，其服務穩定性難免會受實際路面情況影響。因此，若就巴士脫班情況而施以針對鐵路的懲罰機制，這並非公平做法，因為鐵路是在專用路軌提供服務。

38. 李卓人議員不滿政府當局並無提出解決巴士脫班問題的具體措施。他察悉，相對於現職車長，新獲聘車長的薪酬較低，令有意入行者卻步。他認為在某程度上，車長人手短缺是導致巴士脫班的原因。

39. 副主席及易志明議員亦促請政府當局積極採取措施，解決車長人手短缺的問題。易議員認為應考慮輸入非本地司機，副主席則認為改善車長的薪酬，至為重要。

40. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，各專營巴士公司正努力招募車長，改善其工作環境。這些公司須每月以劃一的表格向運輸署提交車長人手的報告，當察覺有人手緊絀的跡象，便須盡快採取改善措施。運輸及房屋局副局長補充，在運輸署和專營巴士公司共同努力下，過去兩年，整體脫班率已大幅下降。

政府當局

41. 應李卓人議員要求，政府當局答允提供資料，按每月統計資料，列出在過去一年分別離開及

加入5間專營巴士公司的全職和兼職車長的數目。

42. 主席、胡志偉議員、陳克勤議員及李卓人議員察悉，本港路面交通繁忙是導致巴士脫班的主因。委員各自提出以下建議：

(a) 主席要求政府當局在巴士站範圍劃上雙黃線，並設立巴士專區，當巴士駛出專區時駕駛者須讓路予巴士。他察悉，運輸署自2015年起按每日4個不同時段計算脫班率，他要求政府當局亦收集在各時段內最繁忙的一個小時的數據。

(b) 胡志偉議員建議，除了設立巴士專線及巴士專用入口(即在路口交界處劃設一部分道路供巴士通過)，運輸署亦應考慮在旺角、觀塘及中環劃設繁忙時段的巴士專區。

(c) 陳克勤議員認為，政府當局可參考海外國家所採取的措施，指定特別車道供巴士和載有3至5名乘客的私家車於繁忙時段使用。

(d) 李卓人議員認為，政府當局應針對巴士站附近的違例泊車情況，加強採取執法行動。

43. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理及運輸署總工程師／交通工程(九龍)回應時表示，運輸署會與專營巴士公司跟進各條路線的脫班情況，並探討可行的交通管理措施，改善有關情況。此外，運輸署的例行工作是按路面實際情況，檢討巴士優先使用道路的措施。至於令巴士到站時更加方便暢達的措施，政府當局會在顧及當區的交通情況，考慮實施適度的限制，禁止在繁忙的巴士站前後範圍停車，或適當延長現時禁止停車限制的時段。當局推行新的巴士優先使用道路措施時，會先徵詢區內持份者的意見。

經辦人／部門

44. 運輸及房屋局副局長補充，政府當局最近要求警方針對40個地點的違例泊車情況，加強執法行動。此外，交通諮詢委員會(下稱"交諮會")在其《香港道路交通擠塞研究報告》中亦有提及處理違例泊車問題。他繼而表示，交諮會建議推行多項短、中及長期措施，解決交通擠塞問題。政府當局現正詳細研究交諮會的建議，並會適時作出回應。他希望，政府當局向事務委員會提出上述建議措施時，可獲委員支持。

就重組巴士路線提出的關注事項

45. 副主席及葛珮帆議員關注，採用"區域性"模式推行重組巴士路線計劃，是否具有成效。副主席詢問，在推行重組巴士路線計劃後，乘客量、巴士行車速度及車輛排放廢氣等情況為何。葛珮帆議員要求政府當局提供資料，說明在推行重組巴士路線計劃後，當局接獲有關巴士服務投訴個案的數目及所採取的跟進行動。

46. 運輸及房屋局副局長及運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示：

(a) 在推行重組巴士路線計劃時，政府當局會考慮所有持份者(包括相關區議會)提出的意見；

(b) 當局在屯門及北區落實區域性重組方案的情況，令人相當滿意。在落實重組方案後，上述兩區的專營巴士乘客量普遍增加約6%；及

(c) 政府當局及專營巴士公司的計劃是，率先在新界各區推行區域性重組方案。由於新界各區的區域性重組方案基本上已敲定或完成施行，現時運輸署會把重組焦點放在市區。

政府當局 47. 由於時間所限，政府當局答允在會後提供副主席及葛珮帆議員所要求的餘下部分資料。

48. 陳鑑林議員認為，就推行重組巴士路線計劃以減少在路面行駛的巴士架次而言，政府當局應擔當主導角色，而不是過份依賴專營巴士公司。他察悉，政府當局已為了配合區域性重組而設立巴士轉乘站或改善原有巴士轉乘站；他認為其實即使是繁忙的幹道，也可以推行巴士轉乘計劃，因為所涉及的工作只是配搭不同的巴士路線而已。

49. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理贊同推行巴士轉乘計劃對重組巴士路線至為重要，但表示要在市區物色合適地點設置大型的巴士轉乘站，並非易事。就屯門公路巴士轉乘站而言，政府當局乘着屯門公路進行道路擴闊工程的機會，才能設置如此規模的巴士轉乘站。儘管如此，政府當局會繼續探討可否在其他合適地點設置巴士轉乘站。

50. 梁國雄議員認為應推出一種適用於專營巴士及鐵路的通用車票，以鼓勵乘客轉乘交通工具。為此，政府當局應回購港鐵公司的股份，在掌管港鐵公司的決策權後，政府當局便可與巴士公司磋商，為乘客推出上述車票。

51. 鍾樹根議員認為由巴士公司提供實時巴士報站系統，實屬重要。為利便推行重組巴士路線計劃及監察巴士脫班的情況，政府當局應利用從實時巴士報站系統收集的數據及有關支付巴士費用的八達通卡交易紀錄資料，加深了解實時路面狀況、個別巴士路線的乘客量，以及乘客的出行習慣，方可作出明智的決定。

52. 副主席認為，政府當局應透過嚴格執行一套賞罰分明的制度，令巴士公司改善服務表現。他認同及早提供實時巴士報站系統的重要性，並認為就巴士脫班情況懲處金額較高的罰款同樣重要。鑒於巴士公司經營困難，他表示政府當局應考慮資助安裝有關系統，改善巴士轉乘優惠計劃以涵蓋不同的巴士路線及交通工具。

53. 運輸及房屋局副局長贊同實時巴士報站系統可提供更多資訊，協助乘客更妥善地按需要計劃

行程。政府當局會繼續循不同渠道，包括磋商專營權續期事宜時，鼓勵專營巴士公司更主動應用有關技術。他補充，根據政府的既定政策，公共交通服務應由私營界別按商業原則營運。

54. 盧偉國議員觀察到，本港有過多使用率偏低的雙層巴士；另外，政府當局在推行重組巴士路線計劃時面對各種困難。他詢問，政府當局會否考慮引入新種類的巴士，例如單層巴士或車身較小的巴士，這樣既能應付實際需求，亦可減少廢氣排放量。運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，專營巴士公司在購置新巴士時，會考慮技術獲確認而市場上已有供應的所有合適種類和型號的巴士。她承諾會向專營巴士公司反映盧議員提出的意見。

55. 易志明議員分享他作為公共交通營辦商的經驗，並指營辦商嘗試盡量善用資源以滿足顧客需求，是自然不過的做法。政府當局應考慮以小巴代替巴士，行走使用率偏低的路線，並引入小巴或其他輔助服務接駁東涌與赤鱲角區。運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，政府當局在考慮引入小巴服務的建議時會顧及各項因素，包括預計收入和營運開支，以及擬議路線的乘客量。她表示，開辦小巴路線提供輔助服務，或由小巴路線取代乘客量偏低的巴士路線，作為巴士路線重組方案的一部分，向來是當局考慮的方案之一。

56. 易志明議員指他曾向勞工及福利局局長張建宗先生提及司機人手不足的問題，但局長表示輸入勞工計劃並無涵蓋司機這職業，而司機短缺問題應屬運輸及房屋局局長職權範圍內的事宜。易議員提議，運輸及房屋局局長應考慮向勞工及福利局局長作出有關建議，否則司機短缺的情況會進一步惡化。

57. 王國興議員察悉，就80條過海隧道巴士路線而言，當中70%的路線在過海後行走港島區的分段票價，高於行走相同路程的區內巴士路線0.1元至6.8元不等，令乘客乘坐的意欲降低，導致過海隧道巴士的使用率偏低。他極力要求政府當局推行試驗

計劃，將在港島區行走相同路段的過海隧道巴士路線及非過海隧道巴士路線的票價劃一。

58. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，上述建議會影響行走港島區的非過海隧道巴士路線的乘客量，亦可能會對過海隧道巴士路線的乘客構成不利影響，原因是如實施建議，過海隧道巴士路線的車程時間或會因乘客上落次數增多而延長。儘管如此，運輸及房屋局副局長及運輸署副署長／公共運輸事務及管理答允會以務實態度，與專營巴士公司進一步研究此事。

其他意見

59. 林健鋒議員、毛孟靜議員及葛珮帆議員關注專營巴士的廢氣排放情況。至於被問及政府當局有何措施減少廢氣排放量，運輸及房屋局副局長及運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，當局一直鼓勵專營巴士公司採用更環保的巴士。對於專營權是在2013年起生效的巴士公司，在採購新巴士時須選擇最環保的車輛。

60. 毛孟靜議員察悉鐵路這種環保交通工具是公共交通系統的骨幹。她詢問，政府當局是否有政策訂定鐵路與專營巴士的乘客量比例。對於專營巴士公司在大欖隧道巴士轉乘站設置一站式客務站，提供八達通增值服務，以利便乘客，她就此表示欣賞，但詢問藉提供上述服務所得的收入是否符合土地契約的規定。

61. 運輸及房屋局副局長表示，鐵路是本港公共交通網絡的骨幹，其乘客量佔所有公共交通服務約40%，而在落實《鐵路發展策略2014》下多個鐵路項目後，到了2031年，鐵路佔所有公共交通服務的比率會上升至大約50%。然而，作為集體運輸工具，專營巴士仍然會繼續服務尚未有鐵路直達的地區，提供接駁至鐵路網絡及跨區服務。專營巴士的乘客量預計會繼續佔所有公共交通服務約30%。

62. 潘兆平議員詢問，政府當局會否放寬現時禁止攜帶寵物上車的政策，尤其在寵物公園設站的巴士線。運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，制訂現行政策，是為了照顧所有乘客的需要。飼養寵物人士如有需要，可使用其他交通工具。

63. 陳克勤議員察悉，巴士公司在北區開辦了"T"系列的兩條特快巴士路線，大埔區議會亦正就另一條路線進行討論。他詢問，政府當局會否與巴士公司討論開辦更多"T"系列巴士路線，以減輕東鐵線和西鐵線的負擔。

64. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理表示，運輸署一直監察"T"系列巴士路線的乘客量，並會繼續與專營巴士公司聯繫，在考慮乘客需求此項因素後，調整現有"T"系列巴士路線的服務或開辦新服務。

V. 其他事項

65. 議事完畢，會議於下午1時02分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年7月7日