

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2867/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2011年6月2日(星期四)
時 間： 下午4時30分
地 點： 立法會會議廳

出席委員： 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP(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, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
陳淑莊議員
陳偉業議員

其他出席議員： 何俊仁議員
劉慧卿議員, JP
李永達議員

缺席議員： 葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
廖李可期女士

路政署署長
劉家強先生

路政署助理署長(發展)
曾景文先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
潘婷婷女士

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)2A
曾俊文先生

商務及經濟發展局首席助理秘書長
(通訊及科技)A
廖廣翔先生

運輸署署理助理署長／管理及輔助客運
蘇祐安先生

機電工程署高級工程師／工程策劃4
關志華先生

電訊管理局總電訊工程師(諮詢及頻譜管理)
馬步豪先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

運輸署署理助理署長／管理及輔助客運
蘇祐安先生

運輸署總運輸主任／渡輪檢討
王伯健先生

應邀出席人士：參與議程第VI項的討論

個別人土

離島區會議員
容詠嫦女士

三島聯盟

發言人
陳智連先生

發言人
廖芬妮女士

個別人土

離島區會議員
李桂珍女士

離島區會議員
余麗芬女士

坪洲協進會

主席
黃志林先生

會員
黃啟智先生

梅窩居民事務發展委員會

秘書
甘水容博士

副主席
馮志聰先生

大嶼山教育關注組

召集人
馬雪芬博士

個別人士

離島區會議員
黃福根先生

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)2
袁家寧女士

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)2085/10-11號——2011年2月28
文件 日聯席會議的
紀要

立法會CB(1)1699/10-11號——2011年3月18
文件 日聯席會議的
紀要

2011年2月28日及3月18日聯席會議的紀要
分別獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1976/10-11(01)——政府當局就的
號文件 士、小巴權益關
注大聯盟有關

- 的士使用的燃料的意見書(已於2011年3月15日隨立法會CB(1)1586/10-11(03)號文件發出)作出的回應
- 立法會CB(1)1976/10-11(02)——香港基督教青年會就漢口道前往亞洲國際博覽館的旅遊車乘客登車處提交的意見書
- 立法會CB(1)1992/10-11——將長洲街坊會有關中環至長洲渡輪航線假日票價事宜的意見書轉介事務委員會處理的便箋
- 立法會CB(1)2048/10-11(01)——政府當局就一位市民有關離島渡輪服務牌照的有效期的意見書(已於2011年4月13日隨立法會CB(1)1895/10-11(01)號文件發出)作出的回應
- 立法會CB(1)2048/10-11(02)——一位市民提交的意見書，當中投訴某港鐵車程沒有提供轉乘優惠
- 立法會CB(1)2048/10-11(03)——一位市民就在深圳灣口岸推出跨境私家車一次性特別配額試驗計劃提

立法會 CB(1)2206/10-11(01)—— 申訴部將立法會議員與油麗邨關注組在 2011 年 4 月 19 日的會議上就藍田交匯處提出的關注事項轉介事務委員會的便箋

立法會 CB(1)2238/10-11(01)—— 的士、小巴權益關注大聯盟就港珠澳大橋香港口岸的公共交通安排提交的意見書)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

III 訂於2011年6月24日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)2275/10-11(01)—— 待議事項一覽表

立法會 CB(1)2275/10-11(02)—— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2011年6月24日上午8時30分舉行的下次例會上討論政府當局建議的以下事項——

(a) 加強貨車倒車安全的措施；及

(b) 行人路面地磚及路基設計的改善。

4. 委員亦察悉，王國興議員在2011年5月16日致主席的函件中，亦要求在切實可行範圍內盡快討論"貨車倒車的安全事宜"。

IV 為公共行人天橋和隧道加建無障礙設施

(立法會CB(1)2275/10-11(03)——政府當局就在
號文件

公共行人天
橋、高架行人
道和行人隧道
提供無障礙通
道設施提供的
文件

立法會CB(1)2275/10-11(04)——審計署署長第
號文件

五十四號報告
書摘錄)

5. 委員普遍歡迎政府當局計劃推展為約180條公共行人天橋／高架行人道／行人隧道等構築物加建無障礙通道設施的設計工作及加建工程。然而，他們認為有關工程的進度太慢，促請當局從速進行有關工程。他們亦對現時的撥款建議提出多項意見。

關於現時撥款建議的提問及意見

6. 甘乃威議員詢問，在現時的撥款建議下，政府當局建議向工務小組委員會和財務委員會(下稱"財委會")申請2億9,210萬元的撥款是否包括有關顧問研究已確定進行加建工程在技術上屬可行的19個行人過路處的撥款。路政署署長給予肯定的答覆，並解釋路政署轄下有約270條沒有升降機或符合規格的斜路，而附近又沒有地面行人過路設施的公共行人天橋、高架行人道及行人隧道。除約60個已確定進行升降機／斜路加建工程並不可行的構築物外，路政署會推展其餘約210個構築物的加建工作。在該210個構築物中，10個的加建工程的設計工作已經完成；其餘200個構築物正進行可行性研究。透過這些研究，甘議員在上文提及的19項行人設施已確定可進行加建工程，當局會在現正尋求撥款的加建工程的設計工作獲批准後推展該19項設施的加建工程的設計工作。

7. 甘乃威議員詢問，能否在第一期加建工程中為連接西港城的行人天橋加建升降機。路政署助理署長(發展)在回應時表示，由於西港城是文物古

蹟，當局需要就有關工程進行文物研究，然後才可確定工程的可行性。若有關工程確定為可行，便會納入已確定加建工程在技術上可行的其餘行人過路設施的工程，詳細設計研究會分階段進行。

8. 劉慧卿議員認為，如可行的話，政府當局應在有關的行人過路處興建升降機而不是斜路，因為後者佔用太多空間。她因而詢問為何在這些行人過路處，部分將會興建斜路而非升降機。路政署署長在回應時解釋，部分市民(尤其是騎單車人士)屬意興建斜路而非升降機，而且斜路可在同一時間容納較多行人。他向委員保證，在敲定加建工程(包括應否興建升降機或斜路)的安排時，會諮詢有關區議會。

9. 劉慧卿議員提及政府當局為本議項擬備的文件(立法會CB(1)2275/10-11(03)號文件)附件三第十二張，並詢問橫跨荃灣港鐵車廠近時買中心的行人天橋，在有關改建工程完成前後的狀況及景觀有何分別。路政署署長在回應時表示，現時的斜路未達到供輪椅使用者使用的現行規格。在進行改善工程後，該斜路將符合最新的規格。

10. 路政署署長在回應劉慧卿議員時解釋，可能未必有需要在所有情況下在有關行人過路處的兩旁興建升降機，因為當中部分設施的一方已直接連接較高的地方而沒有樓梯。他向委員保證，政府當局會根據實際的情況，確保在有關行人過路處兩端提供無障礙通道。

對加建工程進度的意見及關注事項

11. 甘乃威議員察悉，已確定加建無障礙通道設施在技術上可行的行人過路處的加建工程將會分階段進行，以期於2016-2017年度完成，他詢問部分過路處的工程可否提早完成。路政署署長在回應時表示，為配合財政司司長在2011-2012年度政府財政預算案中訂下在2016-2017年度(原先定於2020年)完成大部分行人設施加建工程的目標，有關的加建計劃已提早進行。為達到上述目標，政府當局將會開納一個工務計劃項目，以分批進行的方式推展尚

未進行的設計及加建工程，以期在2016-2017年度或之前完成大部分工程，而餘下的工程(例如涉及公眾反對意見或複雜技術者)，則在2017-2018年度或之前完成。為早日展開建造工程，政府當局的計劃是在確定加建工程的技術可行性後，盡快為有關工程進行詳細設計，並在完成設計工作後，分批向財委會申請撥款以進行實際的加建工程。

12. 李鳳英議員質疑，現時撥款建議中為6條行人天橋和4條行人隧道進行的加建工程，為何在2011年11月才能展開，並要到2014年年中才完成，以及為何現時只請財委會批准撥款，用以為約180條行人天橋／高架行人道／行人隧道的加建工程進行設計工作，使實際的加建工程未必可在2017-2018年度前完成。她指出，加建工程規模不大，對於需要進行加建工程亦已有共識。她因而對工程的進度表示關注，並促請政府當局加快進行有關工程。副主席表達了近似的意見。

13. 路政署署長在回應時表示，政府當局亦希望加快工程的進度，但加建工程並非如表面看來般簡單，因為興建有關的升降機塔涉及打樁工程。繁忙的交通及地下公用設施，均令工程有難度，以致可能需要遷移有關的地下公用設施才能進行打樁工程。因此，雖然裝嵌升降機跟興建升降機塔可同步進行以加快進度，但加建升降機工程仍需時完成。儘管如此，他向委員保證，推行時間表是當局在參考了過往進行其他加建工程的經驗後制訂的，當局亦已作出努力，務求盡量加快工程的進度。

14. 鑒於無障礙通道設施可為殘疾人士帶來很大方便，李鳳英議員重申有需要加快加建工程的進度。主席補充說，若有關工程不盡快推行，工程費用可能會上升。路政署署長在回應時表示，當局可在工程的詳細設計階段，研究進一步加快工程進度的可行性。

15. 路政署署長在回應劉江華議員及劉慧卿議員時確定，自上次在2010年11月就大埔區加建工程舉行的個案會議上討論有關事宜後，加建工程的進度已經加快，大部分加建工程會在2016-2017年度而非

原先的2020年完成。為達到此目標，當局會透過增撥資源，在過去12個月一次過為所有有關行人過路處進行可行性研究，而並非按原先計劃分期進行，並且在完成設計工作後，盡快分批為建造工程申請撥款。

對於哪些行人過路處應納入加建計劃的意見及建議

16. 陳克勤議員指出，現時撥款建議所涵蓋的行人過路處中，沙田所佔的比率較高，並認為如黃大仙般對無障礙通道設施需求較大的舊區，建議所涵蓋的行人過路處比率偏低，情況實不理想。他詢問初步選定可早日進行有關工程的10條行人天橋和隧道如何選出，路政署署長在回應時解釋，當局是在諮詢過康復機構和市民，並研究過附近有否殘疾人士經常出入的處所(例如診所和康復中心)後訂出名單。此外，行人流量及技術可行性亦已考慮在內。

17. 陳克勤議員詢問，政府當局會否考慮在高使用量的私人行人過路處加建無障礙通道設施。路政署署長在回應時表示，政府的政策是在所有新建的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道提供有關設施以供殘疾人士使用。至於沒有此等設施的現有公共行人過路處，當局會在切實可行範圍內加建有關設施。若涉及私人過路處，當局會按個別情況，與有關方面探討可否合作進行這類加建工程。

18. 副主席察悉，加建工程所涵蓋的行人過路處主要是市區內使用量高的過路處。然而，他認為在鄉郊地區，若有關公路或鐵路網絡令行人無法或很難橫過道路的另一邊，則當局應該優先處理。舉例來說，橫跨吐露港公路、元朗公路及粉嶺公路，以及太和及大坑之間的鐵路路軌的行人過路處，全部都興建已久，即使是健全人士亦難以使用，更遑論殘疾人士。依他之見，縱使這些行人過路處的使用率偏低，但為公平起見，仍應在切實可行範圍內盡快為這些過路處加建無障礙通道設施。

19. 路政署署長在回應時表示，在決定是否在行人過路處加建無障礙通道設施時，主要考慮的是

該處有否此類設施，而不是使用率或位置。因此，上述沒有提供有關設施的行人過路處將已被涵蓋在當局將委聘顧問進行無障礙通道設施設計的約180條公共行人天橋／高架行人道／行人隧道當中。

20. 副主席對此並不放心，並重申他在上文提及的行人過路處的加建工程應加快進行，因為在工程完成前，殘疾人士極難橫過有關馬路。路政署署長在回應時表示，只要就有關加建工程的詳細設計達成共識，當局即會申請撥款進行有關工程。

關於在加建無障礙通道設施時應採取的原則的意見

21. 劉慧卿議員認為，不單對殘疾人士來說，對一些健全人士(例如長者或推着嬰兒車及手推車的人士)而言，在行人過路處提供無障礙通道設施亦是需要的。路政署署長向委員保證，政府當局日後會在簡介有關設施時緊記有關設施是同時供健全及殘疾人士使用的。

22. 劉慧卿議員察悉上述回應後強調，修改描述無障礙通道設施所服務的人士的字眼非常重要。劉江華議員認同其意見，並補充說，一些行人過路處即使已興建斜路(因而不會納入加建計劃)，該等斜路亦可能未必符合現時市民對有關設施較高的期望，以便為香港不斷老化的人口作好準備。因此，若情況許可，對於在有關勘察顧問研究中基於已興建斜路而排除於加建計劃外的行人過路處，政府當局應進行檢討，並提供升降機或更好的通道設施。

23. 路政署署長在回應時表示，由於資源上的限制，當局在進行加建工程時，有需要優先處理沒有無障礙通道設施的行人過路處，而為已建有這類設施的行人過路處進行改善工程，則於較後階段才考慮。劉江華議員促請政府當局關注市民現時較高的期望，並指出一些公共屋邨的長者居民因為連接屋邨的行人過路處太陡斜而有困難使用有關過路處。路政署署長在回應時表示，當局已考慮在斜路未能符合現行規格的行人過路處推展加建工程。

24. 劉慧卿議員指出香港已簽署聯合國《殘疾人權利公約》。對於經勘查研究後已確定進行升降機／斜路加建工程並不可行的56個行人構築物，她詢問政府當局如何改善該等設施的方便使用程度。

25. 路政署署長在回應時表示，在該56個不可行的項目中，部分構築物已被發現要加裝升降機或斜路在技術上不可行；就其他情況而言，雖然加裝工程在理論上可行，但有關行人天橋卻連接位於山坡或地形起伏的位置的鄉村，而且該等地點若不進行需另作詳細研究的大型工程便不能提供無障礙通道。劉慧卿議員對上述回應不感滿意，指出當局應確保在所有地方而不單單是行人過路處提供無障礙通道設施，因此，當局亦應在上述鄉村加建無障礙通道設施。

26. 劉慧卿議員亦認為，運輸署及路政署安裝的觸覺引路帶，只連接視障人士到訪比率高的地方(例如視障人士工場或協會等)與400米範圍內的主要公共交通運輸設施，實不足夠。依她之見，為協助視障人士融入社會，當局應盡可能提供上述連接設施，讓他們前往多一些地方。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5在回應時表示，當局是在諮詢過殘疾人士團體後才決定有關的地點，有關諮詢工作自2002年開始，並會繼續進行下去，以方便視障人士前往更多地方。事實上，當局正研究在14個地點安裝有關連接設施，如確定可行的話，便會進行有關工程。

27. 然而，劉慧卿議員始終認為上述工作仍有不足，因為在2002年至2011年間當局只在約60個地點提供該等設施。她促請政府當局加快有關工作的進度，以促進殘疾人士融入社會。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5在回應時指出，現時為視障人士提供的連接，除了庇護工場或視障人士團體外，亦包括其他地點，例如診所和公共運輸交匯處，讓他們可以前往更多地方。此外，亦有其他方法協助改善他們的流動性，進一步融入社會，當局並會繼續沿這個方向多下功夫。劉議員指出所涉及的費用實在微不足道，並促請政府當局在這方面更努力。

政府當局 28. 主席在總結時表示，事務委員會支持將現時的撥款建議提交工務小組委員會進一步審議。然而，他要求政府當局修訂提交工務小組委員會的文件，以便同時——

(a) 反映下述政策目標：當局應確保為所有有需要人士而並非純粹為殘疾人士提供無障礙通道設施；及

(b) 述明政府當局已在多大程度上加快在行人過路設施提供無障礙設施的工作。

(會後補註：工務小組委員會文件的修訂本已於2011年6月8日隨立法會PWSC70/10-11號文件發出。)

政府當局 29. 劉江華議員亦要求政府當局提供以下的分項資料——

(a) 加建無障礙通道設施獲確定為技術上可行以及加建工程的詳細設計將於首階段進行的19個行人設施；

(b) 將就加建無障礙通道設施的可行性進行勘查研究及在確定加建工程在技術上可行後才進行詳細設計工作的172個行人設施；及

(c) 經勘查研究後已確定加建無障礙通道設施並不可行的約56個行人設施，並根據進行有關工程因何不可行的原因作歸納。

(會後補註：所要求的分項資料已於2011年6月13日隨立法會CB(1)2448/10-11號文件發出。)

V 為11條政府行車隧道安裝作數碼聲音廣播的無線電轉播系統

(立法會CB(1)2275/10-11(05)——政府當局就在
號文件 11條政府行車

隧道安裝無線
電轉播系統以
作數碼聲音廣
播提供的文件

立法會CB(1)2275/10-11(06)——有關的報章剪
號文件 報)

安裝計劃的進度

30. 委員普遍支持在11條政府行車隧道安裝無線電轉播系統(下稱"安裝計劃")以作數碼聲音廣播(下稱"DAB")。然而，主席認為計劃的進度太慢，並質疑安裝計劃為何要分兩個階段推行，以致在7條政府行車隧道安裝DAB無線電轉播系統的工程在2013年8月至2014年2月底才完成。

31. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應時提出下列各點——

(a) 政府當局深知有需要盡快安裝DAB無線電轉播系統，因為政府的政策是發展DAB服務，以鞏固香港作為區內廣播中心的地位。2011年3月22日，行政長官會同行政會議向3間廣播公司批出聲音廣播牌照，以提供DAB服務，持牌機構須在發牌日期當天起計18個月內(即2012年9月前)正式開展DAB服務。由於現時安裝於所有11條政府行車隧道的無線電轉播系統，只能轉播經AM及／或FM系統傳送的模擬電台廣播，所以當局需要進行安裝計劃，以配合預期於2011年年底展開的DAB服務；

(b) 鑒於涉及與有關各方的大量協調工作，現時計劃的32個月工程期已是可能範圍內的最短時間。此外，個別隧

道由不同承辦商管理、營運和維修保養，不同隧道亦有各種各樣的工地限制。因此，進行準備工作，包括工地勘測及詳細系統設計需時最少5個月；招標工作另需5個月時間。餘下22個月的建造期需進行多項工作，包括設計提交、設備生產，以及系統安裝、測試和啟用等；及

- (c) 為了盡量不阻礙隧道的正常運作和維修保養，以及減低為隧道使用者帶來的不便，安裝計劃只會在午夜過後交通流量較少及實施單管雙程行車時進行。因此，每晚只有3至4個小時可進行安裝工程。此外，有關承辦商亦將需調配不同隊伍的工人同時在不同隧道進行工程。

32. 主席對於安裝計劃須分階段進行仍然不表信服，並建議在11條政府行車隧道安裝DAB無線電轉播系統的工程(尤其是上文第31(b)段所述在22個月期內進行的工作)，應同步進行以加快工程進度，以免其後因為推行安裝計劃時間太長導致工程費用上升而需要申請增撥款項。他指出若要在"建造——營運——移交"模式隧道安裝DAB無線電轉播系統，甚至可能需要待有關隧道移交政府後才能進行，並關注到香港在發展DAB服務方面將會落後於其他地區。

33. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，除上文第31段所述的困難外，在香港DAB亦是比較新的技術。因此，當局接獲的專家意見是安裝工程應逐步進行，使有關承辦商能先集中資源在4條最繁忙的政府收費行車隧道安裝DAB無線電轉播系統，以便更早滿足市民希望早日享用DAB服務的要求，而承辦商亦可在獲取經驗後更有效率地進行安裝工程。她向委員保證，政府當局亦想盡早完成安裝計劃，而且一如政府當局為本議項所提供的文件(立法會CB(1)2275/10-11(05)號文件)附件所顯示，為加快工程進度，多項工程項目的建築期已是

同時進行的。儘管如此，政府當局亦會因應實際經驗重新審視是否仍有空間進一步加快工程計劃。

34. 機電工程署高級工程師／工程策劃⁴認同運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在上文提出的各點，並補充說，由於DAB是一項相對新的技術，有關承辦商亦需要時間製造有關的設備。再者，亦需要時間在部分隧道拆卸及重建牆板，以鋪設新的放射式同軸電纜。由於有關隧道不少是頗舊的，為確保隧道的結構安全，亦需要時間進行詳細的工地視察。

政府當局

35. 主席始終認為，只要投入更多資源和人力，便可加快安裝工程的進度。他要求政府當局在2011年6月24日財委會舉行有關會議前，提供下列資料——

- (a) 在考慮了一併(而非按現時建議分階段)於11條政府行車隧道安裝DAB無線電轉播系統，以便加快推行進度是否可行，以及在成本方面有什麼影響後，提供安裝計劃經修訂的推行時間表；及
- (b) 提供詳細資料，述明政府當局向私營及"建造——營運——移交"模式隧道提供誘因，以鼓勵其早日安裝DAB無線電轉播系統的政策。

(會後補註：相關資料已在為2011年6月24日的財務委員會會議擬備的財務委員會文件(檔號：FCR(2011-12)32)提供。)

36. 商務及經濟發展局首席助理秘書長(通訊及科技)^A在回應主席時表示，政府當局已向非政府隧道營辦商及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")簡介DAB服務的最新發展，並為他們引見各家準DAB廣播服務營辦商，以方便他們討論如何合作在私營及"建造——營運——移交"模式隧道安裝DAB無線電轉播系統。由於雙方都是商業機構，政府不適宜介入他們就在私營及"建造——營運——移交"模式隧道安裝DAB無線電轉播系統的商業討論。

其他意見及關注事項

37. 主席指出，除了11條政府行車隧道外，很多私營及"建造——營運——移交"模式隧道(例如東區海底隧道及西區海底隧道)的車流量亦很高。他促請政府當局作出努力並調配資源，以鼓勵有關隧道營辦商早日在其隧道安裝DAB無線電轉播系統，來配合政府發展DAB服務的政策。政府當局察悉其意見。

38. 主席認為，既然政府是港鐵公司的大股東，而且一直以來都有投訴指港鐵沿線沒有提供無線電接收服務，以致市民在港鐵車廂內無法接收有關鐵路事故及應變安排的資訊，政府當局應促請港鐵公司在切實可行範圍內盡快為所有鐵路沿線(包括隧道)提供無線電接收服務。為確保做到這點，他要求政府當局在2011年6月24日財委會舉行有關會議前提供文件，講述當局在這方面的工作和有關進度。

政府當局

(會後補註：政府當局已於2011年6月23日提供相關資料。)

39. 主席在總結時表示，事務委員會支持當局將現時的建議提交財委會進一步審議。

VI 離島渡輪服務增加票價事宜

與團體代表／政府當局舉行會議

(立法會CB(1)2275/10-11(07)——政府當局就離島渡輪服務增加票價事宜提供的文件

立法會CB(1)2275/10-11(08)——申訴部於2011年5月6日作出的轉介

立法會CB(1)2275/10-11(09)——就申訴部於2011年5月6日作出的轉介發出的跟進便箋

立法會 CB(1)2302/10-11 —— 立法會秘書處
號文件 擬備有關離島
主要持牌渡輪
航線的發展的
文件(最新背景
資料簡介))

離島區議會議員容詠嫦女士
(立法會CB(1)2278/10-11(01)號文件)

40. 容詠嫦女士向委員簡介其意見書的內容。總括來說，她強烈反對政府當局在沒有正式諮詢居民，並確保渡輪服務營運具透過度的情況下，批准"中環——愉景灣"渡輪航線增加票價。她指出愉景灣航運服務有限公司(下稱"愉景灣航運")其實有接受政府的補貼，因為政府已接手負責中環三號碼頭的維修工作及豁免燃油稅。因此，她認為愉景灣航運有需要披露更多營運資料(包括其營運帳目)，讓居民評估該公司加價的理據及服務的經營能力。她亦認為政府有需要容許其他營辦商與愉景灣航運競爭，使渡輪服務票價維持於合理水平。

三島聯盟

41. 陳智連先生提出以下各點 ——

- (a) 鑒於渡輪服務是離島居民唯一的對外交通工具，離島渡輪的服務及票價水平不單會直接影響離島居民的福祉及島內居民融入社會，亦會影響離島的經濟和發展。因此，當局在批准渡輪服務增加票價時，應考慮的是島內居民的利益而非市場運作。政府當局亦應確保渡輪服務是安全、舒適及可靠的；
- (b) 在離島渡輪服務對上一次招標時，石油價格每桶超過100美元，但過去3年石油價格曾一度回落至每桶約30美元。因此，渡輪服務票價一直沒有下

調，在新渡輪牌照下，有關營辦商反而仍然以燃油價格上升為理由提出高於通脹的加幅，實在令人質疑。更離譜的是，運輸署未經諮詢離島居民便批准增加票價。離島居民因此極為不滿；及

- (c) 當局並無就離島渡輪服務制訂長遠政策。離島居民希望政府可在切實可行範圍內盡快制訂有關政策。在此期間，渡輪服務應該擱置加價。

42. 廖芬妮女士表示自己是坪洲居民，並補充說，當局認為離島居民應有準備承擔較高的交通費用，以換取島上寧靜的生活的想法並不適當，尤其是不少離島居民是因為住屋費用較低而搬到離島居住，而且即使渡輪票價不斷增加，他們在別無選擇下仍只能使用渡輪服務。政府當局亦應注意到坪洲建有租住公屋及居者有其屋單位。

離島區議會議員李桂珍女士

43. 李桂珍女士亦指出，渡輪服務是離島居民唯一的對外交通工具，並強調政府有需要滿足離島居民的交通需要。她對當局缺乏長遠渡輪政策表示遺憾，因為雖然政府已撥款約1億2,000萬元，為6條主要離島渡輪航線推行多項協助措施(下稱"1億2,000萬元補貼")，但在有關的新渡輪牌照下，渡輪票價加幅仍然高於通脹。她關注到當局並無就加價事宜諮詢離島居民及區議會，並促請政府當局擱置渡輪服務加價。

*離島區議會議員余麗芬女士
(立法會CB(1)2278/10-11(02)號文件)*

44. 余麗芬女士向委員簡介其意見書的內容。總括來說，她講述了離島居民應付通脹的苦況，特別是渡輪不斷加價，並質疑1億2,000萬元補貼在維持渡輪票價方面的成效。為了把離島渡輪服務的票價維持於可負擔的水平，她促請政府當局在切實可

行範圍內盡快制訂長遠的渡輪政策和設立交通票價穩定基金。

坪洲協進會

45. 黃志林先生認為，政府當局只給予投標者3個月時間就離島渡輪服務提交標書，做法不可取，因為只有現時的營辦商才能符合到招標限期。他認為起碼需要一年時間，才能讓新營辦商作出所需準備，與現時的營辦商競爭，以便把服務質素及票價維持於合理水平。黃先生亦認為有需要設立一個可以使船費跟隨燃油價格上下調整的票價調整機制。

梅窩居民事務發展委員會

(立法會CB(1)2278/10-11(03)號文件)

46. 甘水容博士講述發展委員會的意見如下——

- (a) "中環——梅窩"航線比其他離島渡輪航線早3個月加價，實在令人失望。此外，當局亦無就加價事宜作出諮詢，梅窩居民只是在加價一日前才獲得通知。因此，梅窩居民認為上述渡輪加價不可接受；
- (b) 梅窩居民認為，《渡輪服務條例》(第104章)賦權運輸署署長自行決定將營運6條主要離島渡輪航線的牌照批給哪些營辦商，並釐定有關服務可收取的最高船費，實不恰當。立法會反而應獲賦權審批離島渡輪服務的加價申請；
- (c) 1億2,000萬元補貼應用以直接補貼離島居民而非渡輪服務營辦商。同樣地，除非分租中環六號碼頭處所的收入會用於直接補貼居民，否則梅窩居民亦不支持分租有關處所；及
- (d) 當局有需要制訂離島的長遠發展計劃。

47. 馮志聰先生認同甘水容博士的上述意見，並向委員簡介發展委員會意見書的內容，當中指出"中環——梅窩"渡輪航線過去3年已累積加價超過35%，加幅甚大，令人難以接受。他質疑運輸署有否妥善擔當監察的角色，並批評署方沒有向居民解釋票價加幅如何計算出來。他強調當局需要就加價事宜諮詢居民，亦認為第104條賦予運輸署署長上述權力，令居民甚至沒有機會就加價提出反對，情況並不可取。

大嶼山教育關注組

48. 馬雪芬博士特別提到離島渡輪服務增加票價有以下不尋常之處——

- (a) 加價引用的其中一個理由是最低工資規定。然而，在所接觸任職於有關渡輪服務營辦商的前線員工中，卻無一受惠於相關的工資增長；
- (b) 政府當局聲稱月票的加幅低於通脹，對大部分離島居民來說意義並不大，因為只有每周7天均乘搭普通渡輪的居民才能大大受惠於月票。然而，學生一般每周只有5天乘搭渡輪。事實上，在有數天學校假期的月份使用月票甚至會得不償失，更何況若學生使用月票乘搭快速船，還需要填補差價；
- (c) 至於預期離島人口短期內不會大幅增長以提高離島渡輪服務的票務收入，這個解釋並不成立，因為即使南大嶼山人口增長率超逾15%，有關數字仍沒有計入離島人口的增長內；假日成千上萬市民前往離島探親或消閑亦沒有計算在內；
- (d) 將燃油成本訂為離島渡輪服務票價的重要組成部分，而不是推出燃油附加費避免船費總是跟隨燃油價格上升而

增加，做法亦不合理。況且，即使燃油成本有升有跌，船費亦往往向上調整而從沒有向下調低；及

- (e) 由於沒有公平競爭，因而沒有議價能力，政府當局建議在新的3年牌照有效期間就離島渡輪服務進行中期檢討，可能只會導致渡輪提早加價。

*離島區議會議員黃福根先生
(立法會CB(1)2278/10-11(04)號文件)*

49. 黃福根先生向委員簡介其意見書的內容，並提出以下要點——

- (a) 在中環四至六號碼頭加建一層，作商業或零售用途所賺取的非票務收入應用以把票價維持於低的水平。然而，當局有需要檢討有關租約的年期；
- (b) 當局有需要設立公共交通票價穩定基金；及
- (c) 鑒於在離島居住的學生交通費負擔極重，因此應向他們提供船費優惠，而無須任何入息審查。

50. 主席及委員多謝團體代表出席會議表達意見。委員察悉，以下沒有出席會議的人士亦提交了意見書，供委員參閱——

- (a) 離島區議會議員馬鎮添先生提交的意見書(立法會CB(1)2279/10-11(01)號文件)；及
- (b) 市民提交的意見書(立法會CB(1)2279/10-11(02)至(16)號文件)。

討論

回應團體代表的意見

51. 何俊仁議員認同三島聯盟在上文第41(b)段有關燃油價格的意見，並質疑政府當局能否真的妥善評估渡輪服務營辦商的財務狀況。由於現時每桶石油價格較批出現時離島渡輪服務牌照時的價格為低，他質疑政府當局為何會基於燃油價格上升，批准新牌照下提供的渡輪服務增加票價。為了讓委員評估渡輪加價是否合理，他促請政府當局提供資料，述明最低工資規定聲稱所帶來的影響如何反映於營辦商的財務資料，以及如何計算離島的人口。

52. 運輸署署理助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，標書所載的財務數據是商業敏感資料，並特別提及政府當局已採取以下行動，監察離島渡輪服務，確保有關票價處於可負擔水平——

- (a) 運輸署和政府庫務會計師已透過審核營辦商的財務報表和監察其營運成本的變動，審慎評估營辦商的財務狀況。政府當局亦檢視了營辦商的收入及乘客量的變動情況；
- (b) 鑒於離島人口已持續不變一段時間，運輸署曾鼓勵有關渡輪服務營辦商發掘新收入來源，例如碼頭及船隻廣告收入。運輸署亦曾與營辦商討論其對乘客量變動和營運成本的預測，特別是在燃油及員工成本方面；及
- (c) 政府在2010年年中完成離島渡輪服務檢討(下稱"該檢討")後，會透過下述方式補貼渡輪營運：向6條主要離島渡輪航線的營辦商以實報實銷形式，發還他們已支付的船隻維修保養開支，以降低需要加價的幅度。

53. 何俊仁議員認同大嶼山教育關注組在上文第48(b)段的意見，並促請有關方面向在離島居住的學生提供船費優惠。他亦促請政府當局回應關注組在上文第48(e)段提出對中期檢討的關注，並詢問在

什麼情況下離島渡輪服務會調低票價。運輸及房屋局副局長在回應時表示，營運成本若有變動，在中期檢討後可能會有相關的調整。

對協助措施的意見

54. 劉健儀議員指出，離島渡輪服務經營困難的問題存在已久，一直未獲解決。原因是渡輪服務性質特殊，除極受燃油成本影響外，亦受到購置及維修保養船隻費用高昂所影響。鑒於上述營運困難，她認為1億2,000萬元補貼應該增加，務求令票價維持於可負擔水平。

55. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局明白渡輪服務營運困難，因此，在完成該檢討後，當局已容許渡輪服務營辦商分租碼頭部分範圍作商業用途，以增加非票務收入，補貼渡輪服務的營運，而在中環四至六號碼頭加建一層半樓面的工程完成前，當局已向6條主要離島渡輪航線(為有關離島居民唯一對外交通工具)提供1億2,000萬元補貼。經過上述一番努力，政府當局才能在批出該6條航線的新牌照時，與有關投標者達成協議，大大減低票價的加幅，以致在加價後，即使過去3年累計通脹率約為8%，有關航線的月票票價加幅仍約為7%。考慮到渡輪服務經營困難，而且有需要維持現時的服務水平及在某些方面落實服務改善措施，此加幅其實並不太過分。

56. 何俊仁議員認為政府向離島渡輪服務提供更多補貼合情合理，因為政府亦透過興建道路和鐵路，或批地協助港鐵公司營運，補貼其他地區居民的交通費用。此外，渡輪服務是很多離島居民唯一的對外交通工具，而由於營運渡輪服務涉及購置及維修保養船隻的高昂費用，不少海外政府亦會購置船隻，交由承辦商營運。副主席表達了近似的意見。運輸及房屋局副局長就何議員詢問政府為何不願意考慮上述方案時解釋，當局已提供1億2,000萬元補貼，而且有需要遵守公共交通服務應盡量由私營機構根據商業原則經營的原則。

57. 副主席指出，儘管當局已作出在上文第55段所述的努力，但離島渡輪服務的票價仍然上升至無法負擔的水平。因此，當局有需要制訂更有效的協助措施，例如設立油價穩定基金、徵收燃油附加費或提供燃油補貼，又或政府購置船隻交由承辦商營運。

58. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局認為徵收燃油附加費的建議不可取，因為乘客會因為燃油成本的短期及有時屬極端的變動而承受頻繁、不可預見的大幅收費調整，營辦商亦可以把燃油成本直接轉嫁乘客，從而令營辦商失去提升營運效率的意欲。若提供燃油補貼，面對類似問題的其他公共交通機構可能亦會要求相同的資助。至於政府購置船隻交由承辦商營運，則收費水平仍然會受到燃油及員工成本上升的影響。

59. 主席認為當局解釋不引入燃油補貼及燃油附加費的上述理由沒有說服力，並警告若處理不善，離島居民對增加船費可能會越來越不滿，嚴重至影響社會穩定。他亦指出，立法會議員已就設立票價穩定基金及政府購置船隻交由承辦商營運事宜達成一些共識，並促請政府當局認真考慮在提供渡輪服務方面承擔更大責任，務求把票價維持於低水平，同時確保必要的渡輪航線能繼續營辦，票價亦維持穩定。他亦促請政府當局積極研究居民、離島區議會及委員就協助措施提出的建議。政府當局察悉其意見。

60. 劉健儀議員強調有需要整體向渡輪服務提供協助，因為所有渡輪服務營辦商均面對着類似的困難，渡輪服務在公共交通服務中亦扮演重要角色。運輸及房屋局副局長在回應時表示，鑒於渡輪服務是有關離島居民唯一的對外交通工具，政府當局已向6條主要離島渡輪航線提供1億2,000萬元補貼。此外，政府當局亦正研究再次推出"離島遊"計劃，提供船費資助，以鼓勵學校、非政府組織，以及社區和地區團體等機構，舉辦到離島的活動，以促進離島的旅遊及經濟活動。再者，港鐵公司最近亦推出了乘搭離島渡輪的轉乘折扣。至於其他有替

代交通工具的渡輪航線，政府當局認為較合適的做法是讓有關營辦商按照商業原則營運。

對政府在渡輪服務的角色及現行安排的看法和意見

61. 劉健儀議員強調，與其不時推出特別臨時協助措施，政府有需要制訂長遠和全面的渡輪政策，確保渡輪服務可繼續營辦。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局已着手在中環四至六號碼頭加建一層。當數年後有關工程完竣時，渡輪服務營辦商就可利用該樓層作商業或零售用途以賺取更多非票務收入，補貼渡輪服務的營運。

62. 劉健儀議員重申，當局需要制訂長遠渡輪政策以徹底解決渡輪服務的營運問題。她提出下述理由支持其論點：離島渡輪服務的票價加幅遠高於其他公共交通服務；渡輪服務是重要的公共交通服務，而所有渡輪服務營辦商都面對着類似的問題；除了獲當局1億2,000萬元補貼的6條主要離島渡輪航線外，"東涌——沙螺灣"及"馬料水——塔門"等航線亦沒有替代交通工具。政府當局察悉其意見。

63. 劉健儀議員提及有人批評一些離島渡輪服務營辦商沒有向政府當局提供所有有關的財務數據，並質疑政府當局有否做好"把關"的角色，又詢問政府當局如何審核渡輪服務營辦商的財務狀況以確保有關的票價加幅合理。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局曾小心審核渡輪服務投標者所提交的財務資料及數據。政府當局已盡最大努力與投標者達成協議，透過提供一套協助措施來大幅降低票價的加幅。因此，政府當局已做好"把關"的角色。

64. 何俊仁議員認為，在研究加價事宜時，政府當局應較着重離島居民的負擔能力，而不是渡輪服務的財務可行性。他察悉有關服務的平均加幅超過10%，"中環——梅窩"航線的累計加幅更達35%後，認為加幅令人難以負擔及接受，況且，若燃油價格再度上升，船費可能會進一步上調。對於政府當局沒有積極糾正上述情況，反而任由市場自行運作，他亦認為難以接受。主席及副主席認同他的意

見，並促請政府當局做好"把關"的角色，限制有關航線的加幅，以紓緩離島居民的壓力。運輸及房屋局副局長在回應時重申，政府當局在審批加價時，已顧及離島居民的負擔能力，所以最終調低了有關加幅。

65. 何俊仁議員認為，政府當局把離島渡輪服務牌照的有效期限設定為只有3年，令新營辦商卻步，做法並不可取，這是因為牌照有效期可能過短，令所需作出的投資(若涉及購置新船隻，投資金額不菲)無法回本。陳淑莊議員亦認為上述安排不可取。

66. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，雖然所有牌照的有效期限均為3年，但在有關牌照仍有效期間，運輸署署長可應持牌人要求將牌照續期，惟每次續期不得超過3年。渡輪服務牌照的合計有效期因此可長達10年。故此，渡輪營辦商應能進行長遠規劃來取得合理回報。然而，陳淑莊議員表示，營辦商仍得承受續期要求可能不獲接納的風險。

有關"中環——愉景灣"渡輪航線的特別意見及關注事項

67. 陳淑莊議員和劉健儀議員認同容詠嫦女士提出"中環——愉景灣"渡輪航線的營運需要更具透明度的意見(在上文第40段及容女士提交的意見書(立法會CB(1)2278/10-11(01)號文件)第9段闡述)，陳議員因而認為，雖然運輸署已因應愉景灣居民的要求加入新牌照條款，確保增加透明度，但運輸署仍然未能促請愉景灣航運提供有關航線乘客量的足夠資料，以供居民評估其加價的理據及財務可行性，情況並不理想。

68. 運輸署署理助理署長／管理及輔助客運在回應時提出以下各點——

- (a) 運輸署一直就該服務與愉景灣居民及離島區議會議員維持密切聯繫，並自2011年2月起就票價調整事宜與他們交換意見，同時促請愉景灣航運向居

民及離島區議會議員提供更多營運的資料。因此，在2011年5月9日運輸署與愉景灣居民代表及容詠嫦女士舉行的會議上，愉景灣航運已提供多項資料，包括有關其船隊組合、營運收入和成本、純利，以及估計和實際乘客量的資料；

- (b) 政府當局明白，居民關注該服務加價後，可能會令居民轉用巴士服務。然而，當局注意到，愉景灣居民轉乘其他交通工具亦可能是因為轉換工作後導致工作地點改變所致；及
- (c) 愉景灣航運願意採取多項措施提高乘客量。例如將T卡的有效期由120日延長至180日；豁免已載有儲點的T卡因過期而需繳交的重新開卡費用，直至2012年年底；以及調整愉景灣巴士服務的時間表，方便轉乘渡輪等措施。愉景灣航運亦正構思能否在非繁忙時段提供票價折扣，並將收取通宵服務附加費的時間推遲。

69. 劉健儀議員提到上文第68(a)段，認為愉景灣航運應願意提供更多財務資料，讓居民瞭解其營運困難，特別是船隻維修保養費、船隻牌照費及燃油成本高企，從而令居民明白“中環——愉景灣”渡輪航線加價並非不合理。在這方面，她指出據愉景灣航運所述，該航線的乘客量已由2007-2008年度的每年約471萬下降至2009-2010年度約433萬，因此，即使該航線在2009年5月曾調整票價及服務，但在2009-2010財政年度仍錄得約1,000萬元的虧損。愉景灣航運亦預期乘客量將不會有明顯增長，因此，如在批給新牌照時不調整收費，該公司預計由2010-2011至2012-2013財政年度將會有累積虧損約8,500萬元。

70. 劉健儀議員強調有需要確保上文第68(c)段所述的新協助措施早日推出以使居民安心，運輸署署理助理署長／管理及輔助客運在回應陳淑莊議

員詢問有關措施將於何時實施時解釋，有關T卡有效期的措施將於2011年6月初新收費生效時實施，T卡因過期而需繳交重新開卡費用則已豁免。愉景灣航運亦正積極考慮是否推行上述構思中的措施。政府當局會繼續促請愉景灣航運採取額外措施，維持"中環——愉景灣"渡輪航線的乘客量。

71. 劉健儀議員指出，"中環——愉景灣"渡輪航線牌照的有效期早於2011年5月1日已然屆滿，但至今仍未獲知會能否續期。她詢問這方面的最新情況。運輸署署理助理署長／管理及輔助客運在回應時確定，政府當局已批准該航線調整收費，新收費表將於2011年6月10日在憲報刊登，新收費亦將於2011年6月12日生效。當局期望新票價優惠或紓緩措施可於2011年9月中再作探討。

72. 主席在總結時認同團體代表對離島渡輪服務增加票價所表達的關注和不滿，亦對政府當局未能制訂有效協助措施，以改善渡輪服務長遠的財務可行性及維持票價穩定表示遺憾。他指示秘書致函運輸及房屋局局長，表達上述關注和遺憾，並指示在事務委員會的待議事項一覽表中保留"離島渡輪服務"的議項，以便在本屆立法會任期內(最好是幾個月後)再討論有關的事宜。他亦指示應邀請運輸及房屋局局長參與有關的討論。對於政府當局沒有接納委員提出的多項建議，以確保渡輪服務可繼續營辦及維持票價穩定，他再次表示失望，並促請政府當局重新考慮上述建議方案，及在事務委員會討論該議項時作出回應。

(會議補註：主席致運輸及房屋局局長的函件已於2011年6月8日發出。)

VI 其他事項

73. 議事完畢，會議於下午6時50分結束。

經辦人／部門

立法會秘書處
議會事務部1
2011年8月9日