

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1482/11-12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12月5日(星期一)
時 間： 下午4時30分
地 點： 立法會綜合大樓會議室3

出席委員： 鄭家富議員(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
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
李慧琼議員, JP
陳克勤議員
黃成智議員
葉偉明議員, MH
梁國雄議員
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席議員： 張學明議員, GBS, JP(副主席)
李鳳英議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／管理
蘇祐安先生

參與議程第V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, JP

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
葉麗清女士, JP

運輸署助理署長／巴士及鐵路
呂瑩女士

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
黃展翹女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
呂瑩女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路1
張展鵬先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

天星小輪有限公司總經理
梁德興先生

天星小輪有限公司事務經理
王以琳女士

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
伍美詩女士

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)475/11-12 號——2011 年 10 月
文件 26 日特別會
議的紀要)

2011 年 10 月 26 日特別會議的紀要獲確認
通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)329/11-12(01)——政府當局對
及(02)號文件 一位市民就
金鐘道電車
候車亭提交
的意見書作
出的回應及
該市民提交
的另一份意
見書

- 立法會 CB(1)337/11-12(01)——有關"國際復
及(02)號文件 康日"憑證免
費搭九巴及
龍運巴士的
新聞稿
- 立法會 CB(1)379/11-12(01)——政府當局對
號文件 一位市民就
港珠澳大橋
香港境內工
程提交的意
見書作出的
回應
- 立法會 CB(1)429/11-12(01)——政府當局對
號文件 一位市民就
東涌巴士總
站插隊問題
提交的意見
書作出的
回應
- 立法會 CB(1)429/11-12(02)——一位市民就
號文件 港鐵學生乘
車優惠計劃
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2012年1月5日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)464/11-12(01)——待議事項一
號文件 覽表

立法會 CB(1)464/11-12(02)——跟進行動一
號文件 覽表)

3. 委員同意在2012年1月5日舉行的下次例會上討論下列事項——

(a) 博愛交匯處改善工程；

(b) 最新測量技術在主要道路工程的應用；及

(c) 擴展衝紅燈攝影機系統第四期。

4. 石禮謙議員提及香港建造商會的來函(於2011年11月3日隨立法會CB(1)254/11-12號文件送交委員參閱)。來函要求事務委員會讓商會向委員簡介其委託顧問進行的"2030年香港可見的交通基建"研究的結果。他建議將有關課題加入事務委員會日後會議的議程，並邀請該商會代表和有關顧問向委員簡介報告中有關運輸事宜的研究結果。委員表示贊同。

5. 陳偉業議員建議，該顧問報告亦應送交政府當局，以供其考慮及作出回應。主席要求秘書聯絡政府當局及該商會，以跟進此事。

秘書

IV 天星小輪加價申請

(立法會CB(1)464/11-12(03)——政府當局提供有關"天星小輪就專營渡輪服務的加價申請"的文件

立法會CB(1)450/11-12號——立法會秘書處擬備有關"天星小輪就專營渡輪服務的加價申請"的背景資料簡介

立法會CB(1)514/11-12(01)——反對中環碼頭巴士總站停止運作的行動組提交的意見書)

6. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)向委員簡介政府當局就天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")申請調高專營渡輪服務票價提供的文件的要點。委員察悉，天星小輪在2011年7月申請調高兩項專營渡輪服務(即"中環——尖沙咀"及"灣仔——尖沙咀"航線)的票價，提出了兩個方案(即分別載於政府當局文件第2(a)及(b)段的方案一和方案二)。

討論

理據

7. 陳克勤議員察悉，該兩條渡輪航線上次曾在2009年3月29日和2010年1月1日分階段加價，加權平均加幅分別為8.5%和13.3%。他詢問天星小輪的財務狀況其後為何沒有改善，天星小輪的渡輪營運又是否有改善空間，可以藉節省成本及增加收入，避免申請加價。

8. 天星小輪梁德興先生解釋，即使兩條渡輪航線已於2009年及2010年分階段加價，但2011年票務所得收入(即總收入59%)仍低於2006年的數字(即總收入69%)。他指出在位於中環的碼頭遷移後，天星小輪專營渡輪服務的乘客量自2006年起錄得大幅下降，幅度高達約18%。2008年兩鐵合併令乘客流失的情況惡化，跌幅加劇至約26%。儘管如此，天星小輪已致力控制公司的經營成本，同時積極增加非票務收入來補貼渡輪營運，例如出租碼頭的零售商店及廣告板。根據統計數字，非票務收入(包括非經常商業活動所得收入)已由2006年的31%增至2011年的41%。

9. 林健鋒議員問及實施最低工資政策對天星小輪經營成本的影響。梁德興先生答稱，從招標結果得悉，在實施最低工資後，2012年清潔及保安服務的合約價格將分別增加34%及38%。他表示公司在2011年年底左右亦需要提高水手的工資至略高於勞工市場的工資水平，以應付招聘水手困難的問題。此外，鑒於進口零件價格上升，2012年船隻維修保養成本預計亦會上升約3.5%。梁先生表示，因此，即使天星小輪加價申請獲得批准，2012年的預

計利潤(2011年10月的估計數字)將只有380萬元左右，低於原先於2011年7月估計約500萬元的預計利潤。然而，如加價申請不獲批准，下一年估計會錄得約300萬元虧損，而非原先估計的200萬元。對於林健鋒議員關注若是次加價申請不獲批准，天星小輪會否停辦該兩項專營渡輪服務，梁先生回應時表示，這方面須由天星小輪董事局決定。

10. 陳偉業議員關注，天星小輪經營成本高企是否由於公司高層人員薪酬偏高所致。梁德興先生回應時表示，員工成本在2006年至2011年間一直維持穩定，因為天星小輪致力透過精簡人手和控制超時津貼開支，控制經營的成本。他又表示，天星小輪現時有265名員工，當中文書人員少於20人，而管理人員只有2至3人。他指出員工成本主要包括前線員工的薪酬開支。他補充，雖然天星小輪在2010年加薪4%，但在天星小輪整體經營成本方面，"員工成本"佔的比重並無重大增幅。

11. 王國興議員表示，現時位於中環的碼頭位置過於偏僻，對乘客構成不便。他詢問政府當局有否制訂任何額外措施，協助天星小輪減低經營成本，及增加非票務收入來補貼渡輪營運。他建議當局考慮興建自動行人道，將小輪碼頭連接至港鐵車站，並由政府提供直接補貼以彌補天星小輪渡輪營運預計錄得的虧損。

12. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時表示，按照政府的既定政策，公共交通服務應由私營機構按照商業原則營運，以提供具成本效益及有效率的公共交通服務。為協助減低渡輪服務的經營成本，政府已落實多項措施，包括承擔碼頭維修的責任、豁免燃油稅，以及按照"長者票價優惠計劃"發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。此外，政府亦准許渡輪營辦商分租碼頭內位置(即並非用作渡輪營運的位置)作商業及零售用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪營運，從而紓緩加價壓力。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，天星小輪亦差不多將渡輪碼頭所有獲准作商業及零售用途的位置(約90%)分租，以賺取租務收入來補貼渡輪營運。

13. 劉健儀議員詢問，天星小輪在賺取非票務收入方面曾遇到何種困難，政府當局又有否在這方面提供足夠的協助。梁德興先生指出，現時中環渡輪碼頭可供分租的位置面積為774平方米，天星小輪希望能有額外670平方米的位置作為零售店鋪臨時專營範圍之用，作展覽及商業活動用途。然而，天星小輪於2008年提交申請後，至今仍未獲政府當局批出任何額外碼頭位置。

14. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2和運輸署首席運輸主任／管理表示，運輸及房屋局和運輸署原則上支持天星小輪的申請。運輸署一直有協助天星小輪與發展局(即批核當局)聯絡。運輸署首席運輸主任／管理又表示，天星小輪的建議涉及使用公眾休憩用地，所以發展局必須審慎研究有關申請，在天星小輪的需要與公眾利益之間取得平衡。此外，亦須就人羣管理及消防安全等事宜徵詢有關政府部門的專業意見。劉健儀議員表示，有關事宜已拖延數年，因此她促請政府當局加快處理天星小輪的申請。她又指出，根據數字顯示，天星小輪在2007年至2009年間錄得介乎約200萬元至500萬元的虧損，並預計未來兩年每年虧損數百萬元，經營實在非常困難。她亦察悉，天星小輪雖然在2010年及2011年錄得利潤，但主要來自非經常收入。

15. 陳克勤議員及葉偉明議員指出，行政長官在2011-2012年度施政報告中建議，讓所有65歲以上長者及合資格殘疾人士可以在任何時間以兩元乘搭港鐵一般路線、專營巴士及渡輪，他們詢問當局為何把天星小輪剔除於此計劃外。他們認為這樣的安排對天星小輪不公平，因為天星小輪遠早於上述票價優惠計劃宣布前，已履行其企業社會責任，向65歲或以上的長者提供免費渡輪服務。黃成智議員亦讚賞天星小輪主動向長者提供免費渡輪服務。他要求政府當局進一步解釋天星小輪在方案二下提出"政府全數發還餘下因提供長者票價優惠而失去的收入"的要求，以及涉及的發還款額。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，現時天星小輪因為向65歲或以上的長者提供免費渡輪服務而失去的收入為每年550萬元。天星小輪按照"長者票價優惠計劃"獲發還碼頭租金和豁免船隻牌照費，有關款額為每年30萬元。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，天星小輪現時根據方案二要求獲政府全數發還餘下因提供長者票價優惠而失去的收入(即520萬元)。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，政府當局會仔細考慮有關建議，確保審慎運用公帑。然而，她要求委員注意，根據行政長官宣布的票價優惠計劃，政府當局計劃促請公共交通營辦商繼續為長者及殘疾人士提供現有的票價優惠。她指出現時其他一些渡輪航線亦有向長者乘客提供半價優惠，因此，根據票價優惠計劃，當局希望有關渡輪營辦商會繼續提供半價優惠，而長者乘客只需繳付每程兩元，餘額由政府發還有關營辦商。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2指出，若採用方案二，當局需要動用公帑，因此，政府當局須審慎研究建議，亦會審慎考慮事務委員會的意見。

17. 黃成智議員初步認為方案二較為可取。然而，他關注調高假日票價的建議會影響需要在周六、日使用渡輪上班的乘客。他詢問有否空間修訂方案二，以免這類乘客受到影響。梁德興先生解釋，提出方案二，是為免影響平日需要使用渡輪上班的乘客，而事實上，假日的乘客主要為遊客。他補充，兩條航線平均每日乘客量維持於58 000人次，平日和假日的乘客量分別不大。他又指出，根據方案二，適用於假日的票價只會調高3毫，低於方案一的加幅(即調高5毫至6毫)。

18. 劉健儀議員亦認為方案二較為市民接受，因為不會對平日使用渡輪上班的乘客帶來影響。劉議員指出天星小輪早已向長者提供免費渡輪服務，因此她強調若採用方案二的話，政府應全數補貼長者，不應要求長者支付兩元，然後只向天星小輪發還餘下的票價。

19. 梁國雄議員認為，在位於中環的碼頭遷移後，渡輪服務對乘客來說並不方便。他認為"天星"

渡輪服務反而已成為旅遊景點。他表示他沒有理由駁回這項申請；在考慮這項加價申請時，亦應顧及天星小輪面對的財務困難。

20. 劉健儀議員及主席促請政府當局加強對本港渡輪營辦商的援助，確保其長遠財務可行性和維持票價穩定。主席指出既然政府是香港鐵路有限公司的主要股東，建議政府當局亦可考慮購置船隻以供承辦商營運的方案。他認為若政府當局未能制訂任何有效的長遠措施，以加強對天星小輪的援助，即使今次的加價申請獲得批准，該公司的渡輪營運可能短期內便會再度面對財務困難。

在"灣仔——尖沙咀"航線徵收新的運載單車費用

21. 對於天星小輪在"灣仔——尖沙咀"航線徵收新的運載單車費用，每輛單車收取20元，陳淑莊議員極表關注。陳議員指出，現時"灣仔——尖沙咀"航線會開放下層船艙供攜帶單車的人士免費運載單車，她質疑推出新費用的理據，並促請天星小輪取消該新收費以滿足乘客的需要。她又指出，"灣仔——尖沙咀"航線下層船艙的乘客通常不多。陳偉業議員亦建議天星小輪重新考慮推出新費用是否可取，因為此舉可能會打擊整體乘客量。劉健儀議員亦認同20元的新費用是相當高昂，市民未必會接受。她認為天星小輪應作出檢討，並建議一個較低的收費。

22. 梁德興先生解釋，"灣仔——尖沙咀"航線其實只提供乘客渡輪服務。由於"灣仔——尖沙咀"航線下層船艙於非繁忙時間一般不會開放接載乘客，自2003年起，天星小輪應政府當局的要求進行一項試驗計劃，容許乘客免費攜帶單車乘搭渡輪。他表示，自2008年至紅磡渡輪服務停辦期間，攜帶單車乘搭紅磡渡輪航線的乘客除了購買乘客船票外，亦要繳付13元的運載單車費用。梁先生表示，兩條紅磡渡輪航線停辦後，"灣仔——尖沙咀"航線下層船艙運載單車的需求有所增加，天星小輪因而需要調配額外人手管理下層船艙的跳板。梁先生表示，收取20元的新費用只為收回成本，天星小輪無

意從中賺取利潤。他亦強調這是一項新收費，而不是加價。然而，陳淑莊議員指出，其他渡輪航線運載單車的收費只為約5元。她認為天星小輪有需要就新收費項目及擬議收費水平提供更多理據。

*方案一及方案二中有關從現時遊客票中剔除電車服務的
安排並調低票價*

23. 劉健儀議員察悉天星小輪建議從連續4天無限次乘搭渡輪和電車的遊客票中剔除電車服務，並把票價由34元減至27元(方案一)或25元(方案二)。她詢問天星小輪在面對財務困難的情況下，為何仍可調低遊客票的票價。梁德興先生解釋，現時持有遊客票的乘客，可連續4天同時無限次乘搭天星小輪的專營渡輪服務和電車。由於香港電車自2010年起已經脫離天星小輪，故天星小輪建議從遊客票中剔除電車服務。他表示調低遊客票票價，只是因為遊客票不再包括連續4天無限次乘搭電車。

活化尖沙咀碼頭

24. 陳偉業議員認為，政府當局應參考海外經驗(例如溫哥華)，提升渡輪碼頭設施及渡輪設計，以方便乘客使用渡輪服務。他表示天星小輪的渡輪服務多年來沒有多大改善。

25. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，政府當局建議在尖沙咀天星碼頭一帶打造一個新的旅遊匯點，與尖沙咀碼頭前方擬建中的露天廣場融合一起。她表示政府當局亦已分別於2011年6月及7月諮詢有關區議會及海濱事務委員會的有關專責小組。當局於2011年9月在憲報刊登有關尖沙咀梳士巴利道與廣東道交界迴轉處建造工程再次修訂的公告。然而，政府當局接獲針對擬議工程的多份反對意見，現正研究有關意見。她表示政府當局會就活化尖沙咀碼頭進行技術可行性研究。一俟旅遊匯點有更實質的建議後，政府當局便會再諮詢有關的區議會。

26. 葉偉明議員關注，搬遷尖沙咀碼頭對出的巴士總站以發展露天廣場，可能令天星小輪乘客量下跌的問題進一步惡化。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時表示，位於香港文化中心外的新迴轉處在興建完成後，現時以尖沙咀天星碼頭巴士總站為終點站的大部分巴士路線，將仍可繼續行經尖沙咀天星碼頭。

V 進一步討論新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")、龍運巴士有限公司(下稱"龍運")及城巴有限公司(下稱"城巴")(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(下稱"專營權二")的專營權事宜

(立法會 CB(1)464/11-12(04)——政府當局就
號文件

"新巴、龍運
及城巴(專營
權二)的專營
權事宜"提供
的文件

立法會 CB(1)193/11-12號文——立法會秘書
處擬備有關

"新巴、龍運
及城巴(專營
權二)的專營
權事宜"的背
景資料簡介)

27. 運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就新巴、龍運及城巴(專營權二)的專營權事宜提供的文件。委員察悉，有關政府當局就3間巴士公司新專營權的規定所接獲的主要意見的一覽表(下稱"意見摘要表")載於文件附件。

為機場員工提供的巴士服務

28. 葉偉明議員表示，在2011年11月7日對上一次會議上，部分團體代表關注到機場巴士路線巴士票價過高及服務不足的問題。他們建議有關巴士公司為機場員工提供票價優惠及月票、改善現時各項巴士轉乘計劃及加密機場巴士路線的班次。他詢問政府當局會否與有關巴士公司商討上述事宜。

29. 黃成智議員指出，連接新界北及機場的巴士路線不足，居民被迫忍受機場巴士(即"A"線)的高昂票價。他建議政府當局規定有關巴士公司加設機場對外巴士線(即"E"線)。他亦認為政府當局應探討方法提高專營巴士公司之間的競爭。

30. 運輸及房屋局副局長回應時表示，有關機場路線服務的意見已載於意見摘要表。他承諾政府當局會藉續辦新專營權的機會，與有關巴士公司商討改善機場巴士路線的服務，並鼓勵巴士公司在這些路線推出更多巴士轉乘計劃。

31. 梁國雄議員表示，對於機場員工關注交通費負擔沉重，當局應考慮要求僱主考慮向機場員工提供交通津貼。

加強乘客資訊

32. 黃成智議員詢問，政府當局會否規定有關巴士公司為巴士車隊裝置全球衛星定位系統，並在巴士總站／車站裝置顯示屏，為乘客提供即時巴士資訊。陳偉業議員認同黃議員的意見，他表示外國的公共交通工具已普遍使用全球衛星定位系統，並認為可先在偏遠地區的巴士總站／車站採用此科技。

33. 運輸及房屋局副局長回應時表示，裝置全球衛星定位系統的建議已納入意見摘要表有關"善用資訊科技"的項目下。政府當局會促請有關巴士公司更善用資訊科技，加強向乘客提供的資訊。

巴士票價及巴士轉乘計劃

34. 王國興議員強調，所有路線均應推出巴士轉乘計劃，不應限於指定路線，尤其是往返逸東邨與東涌港鐵站的專營巴士服務更應推出轉乘計劃。

35. 運輸及房屋局副局長表示，意見摘要表涵蓋市民就專營權規定提出最多建議的範疇，當中包括推行巴士轉乘計劃。政府當局會盡力與有關巴士

公司商討這方面的事宜。然而，王國興議員認為，全面推行巴士轉乘計劃的要求並無清晰載列於意見摘要表。運輸及房屋局副局長回應時承諾在商討過程中，將上述意見向有關巴士公司作出更清晰反映。

36. 陳偉業議員表示現行的巴士轉乘計劃應加以改善，並推行全港性、由不同巴士公司合辦的轉乘計劃。他認為政府當局應把握與3間專營巴士公司商討為期10年的新專營權的機會，爭取巴士公司提供票價優惠及改善巴士轉乘計劃。他促請政府當局爭取3間巴士公司在新專營期內作出更多承擔，例如在新的專營權中強制規定有關巴士公司必須推行全面的巴士轉乘計劃。

37. 梁國雄議員認為，政府應參考外國在提供公營公共交通服務方面的成功經驗。他認為只有這樣做才能將巴士轉乘計劃在不同交通工具及所有路線之間有效地推行。

38. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會作出持續努力，與3間巴士公司商討改善巴士轉乘計劃。其實不同巴士公司現時亦有合辦巴士轉乘計劃。他重申，政府當局的政策是，公共交通服務應由私營機構按照商業原則營運，以確保能提供具效率的公共交通服務。因此，政府當局委實不宜指定巴士公司應如何提供巴士轉乘計劃。不過，運輸署會密切監察巴士公司的票價及服務水平。

39. 李慧琼議員認為，本港的巴士服務大致上可以接受，只是票價卻過高。她亦認為政府當局應在新專營權內訂明，巴士公司必須向乘客提供票價優惠、分段收費及月票。

40. 運輸及房屋局副局長答稱，政府當局的目標是藉着今次續辦專營權的機會改善巴士的服務水平和質素，包括提供票價優惠；要求巴士公司採取更多環保措施；以及加強監察巴士公司在服務及財務狀況方面的表現。政府當局明白公眾非常期待巴士公司提供票價優惠，並會致力與巴士公司商討，務求這方面有所改善。

為有需要人士提供的設施

41. 王國興議員表示，在上次事務委員會會議上，一些團體代表建議在巴士車身外安裝巴士線路廣播設施，以協助視障人士確定他們正等候的巴士的線路，但該建議卻沒有納入意見摘要表。運輸及房屋局副局長答稱，有關意見已納入"加強乘客資訊"項目下。政府當局會致力與有關巴士公司商討此項要求。

42. 陳偉業議員表示，他多年來一直提出關注巴士公司需要提供更多低地台巴士，方便殘疾人士上落車。他認為政府當局應藉着續辦專營權的機會與巴士公司商討在指定時間內推出這類巴士。

准許巴士乘客攜帶單車

43. 陳淑莊議員認為，巴士車廂內如裝設行李架，便應准許乘客攜帶摺合單車；新巴士亦應裝設單車架。

44. 運輸及房屋局副局長回應時表示，在公眾諮詢活動向政府當局提出意見的人士中，不少人建議應在巴士車廂內或外裝設單車架，方便乘客攜帶單車。他表示政府當局須慎審考慮有關意見，首要的考慮因素是乘客安全。儘管如此，政府當局會向有關巴士公司反映上述意見，並要求巴士公司制訂可行措施，以方便巴士乘客攜帶單車。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，現時新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"新大嶼山巴士")已容許巴士乘客攜帶摺合單車。新大嶼山巴士亦表示，若乘客拆下單車車輪，巴士公司亦彈性容許乘客攜帶單車乘搭巴士。

未來路向

45. 主席不滿政府當局只在文件中綜述事務委員會委員及市民提出的意見／建議，而沒有闡釋政府當局會採納哪些建議與有關巴士公司商討，亦沒有詳述事務委員會／市民要求提供加強措施的時

間表。他表示事務委員會已再三促請政府當局把握與3間專營巴士公司商議為期10年的新專營權的機會，爭取票價優惠及改善服務。他批評政府當局只是採取"盡力而為"的態度來滿足事務委員會的要求。

46. 運輸及房屋局副局長表示，在政府當局文件中列出的所有建議／要求，政府當局都會一一與有關巴士公司商討。他補充，雖然當局已着手與巴士公司商討續辦專營權事宜，但仍需要一段時間才能達到共識。運輸及房屋局副局長認為，為公眾的最佳利益，實不宜披露政府當局的談判策略。

47. 劉健儀議員表示，市民一直投訴巴士票價過高，亦不斷有要求促請巴士公司提供月票、分段收費及推出更多巴士轉乘計劃，故此她希望政府當局在談判過程中爭取更佳的票價優惠，並規定巴士公司在續辦專營權後即提供有關優惠。

48. 主席認同劉健儀議員的意見，並表示提供月票、分段收費及推出更多巴士轉乘計劃等項目，應為向申請人批出巴士專營權的先決條件。運輸及房屋局副局長向委員保證，政府當局與有關巴士公司商討時，會爭取巴士公司改善服務水平和質素，包括提供票價優惠。主席表示，事務委員會將在短期內再討論此議程項目，他亦會致函運輸及房屋局局長，表達事務委員會委員對此事的不滿。

(會後補註：主席已於2011年12月7日致函運輸及房屋局局長；此項目已定於2012年3月1日再作討論。)

VI 長者友善巴士設計

(立法會CB(1)464/11-12(05)——政府當局就
號文件

"方便長者的
巴士設計"提
供的文件

立法會FS06/11-12號文件 ——立法會秘書
處擬備有關
"長者友善

公共巴士的
設計"的資料
便覽

立法會 CB(1)232/11-12(10)——
號文件

"中西區長者
友善工作小
組"提交的意
見書)

49. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1向委員簡介政府當局就此議項所提供的文件。她表示，長者友善巴士設計除方便長者乘客外，亦方便殘疾人士或兒童使用巴士服務。

50. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1回應梁國雄議員對提供低地台巴士的時間表的關注時表示，各專營巴士營辦商已承諾，日後購置的所有新巴士均可供輪椅上落。截至2011年10月底，約3 500輛(或60%)專營巴士設有低地台和寬闊車門。根據現行的巴士更換計劃，預計在2015-2016年度左右，所有專營巴士均會為低地台及可供輪椅上落。她補充，由於低地台巴士不適宜在南大嶼山一些陡斜和有急彎的道路行駛，因此，新大嶼山巴士會購置低地台巴士行走不途經該等在南大嶼山的道路的巴士路線。

51. 劉健儀議員察悉輪椅使用者可以使用低地台巴士提供的斜板上車，並關注斜板是否方便使用，若上車的位置擠滿擬上車的乘客，又是否適合使用斜板。

52. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1和運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，斜板很方便使用。截至目前，即使在繁忙的街道，此設施亦運作順暢，運輸署也沒有接獲有關使用斜板的投訴。殘疾人士代表在與運輸署舉行的有關聯絡會議上曾表示，殘疾人士亦支持及歡迎採用此設施。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1補充，斜板能協助輪椅使用者上／落車，其他殘疾人士亦可受惠於使用低月台上車。如有需要，巴士車長亦會協助有需要的人士。

53. 主席關注當局會否在新專營權內加入特定條款，規定巴士公司提供足夠的無障礙設施。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1回應時表示，所有專營巴士營辦商已承諾在合理而可行的情況下，採用附有無障礙和方便長者設施的巴士設計。主席強調，當局應在新專營權內規定巴士公司改善長者友善巴士設計。

VII 其他事項

54. 議事完畢，會議於下午6時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年4月3日