

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1321/15-16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： 2016年4月15日(星期五)
時 間： 上午10時30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
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
黃毓民議員
毛孟靜議員
易志明議員, JP
姚思榮議員, BBS
范國威議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
楊岳橋議員

缺席委員： 林健鋒議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
胡志偉議員, MH
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員：議程第IV項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
哈夢飛先生

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士, JP

議程第V項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧小姐

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士, JP

議程第VI項

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
林瑋琦女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士, JP

機電工程署總工程師／工程策劃
陳炳新先生

機電工程署高級工程師／工程策劃4
張少雄先生

機電工程署高級工程師／工程策劃6
莫偉賢先生

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)779/15-16(01)——范國威議員就九龍巴士(一九三三)有限公司聘用大量兼職巴士車長所造成的影響的關注而發出的來函)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 訂於2016年5月20日下次會議席上討論的項目

(立法會CB(4)831/15-16(01)——待議事項一覽表號文件)

立法會CB(4)831/15-16(02)——跟進行動一覽表)號文件

2. 委員同意在2016年5月20日舉行的下次例會上，討論以下事項——

(a) 2016年港鐵票價調整；

(b) 安裝交通探測器；及

(c) 更換駕駛執照。

3. 主席表示，在餘下的立法年度內還有兩個預定例會。然而，待議事項一覽表上仍有數個項目。他表示，政府當局已向他反映當局未及備妥部分項目以供在本立法年度討論，例如"檢討專營巴士票價調整安排"及"市區泊車位"，他建議要求政府當局在餘下的例會中加入更多討論事項或在一次特別會議上討論餘下的項目。陳鑑林議員及范國威議員同意主席的建議。

4. 王國興議員要求邀請香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")董事局主席出席下次會議，參與"2016年港鐵票價調整"這項目的討論。委員並無提出反對。

(會後補註：下次例會其後改於2016年5月23日舉行。)

III. 2016年3月23日會議的續議事項

(立法會CB(4)778/15-16(01)——陳恒鏞議員擬動議有關興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統、行人天橋及高架行人道的議案的措辭)

5. 主席憶述，在2016年3月23日的上次會議上，交通事務委員會(下稱"事務委員會")討論"興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統、行人天橋及高架行人道"(下稱"自動扶梯連接系統")這議程項目時，陳恒鏞議員曾提出一項議案。然而，由於時間及法定人數不足，事務委員會同意在下一次會議上處理有關議案。

6. 王國興議員對有關議案表示支持。他認為，若設立專項基金就自動扶梯連接系統提供資金，有關係統的實施便不易受到財務委員會拉布活動所影響。

7. 陳鑑林議員認為設立專項基金的建議是恰當的，並與實施"人人暢道通行"計劃的安排一致。他亦建議於座落在山坡上的公共屋邨及私人屋苑興建自動扶梯連接系統，以方便居民。

8. 盧偉國議員表示，他是房屋委員會(下稱"房委會")委員，並察悉房委會十分重視在新建公共屋邨提供無障礙通道。他對有關議案表示支持，因為這會減少行政程序。他認為，藉設立專項基金，市民及立法會仍可透過不同渠道監察興建自動扶梯連接系統的進度。

9. 梁志祥議員對有關議案表示支持，並希望該項專項基金有助加快安裝自動扶梯連接系統的進度。

10. 姚思榮議員亦對有關議案表示支持。然而，他關注到如何釐定該項專項基金的金額即50億元，以及該基金的有效期。陳恒鑾議員解釋，50億元這金額的估算基礎是假設將要安裝20個自動扶梯連接系統，而每個自動扶梯連接系統的價錢約為2億5,000萬元。他希望有關基金能夠為所有在清單上的工程計劃提供資金。

11. 主席同意議案所提出的建議。然而，他關注到業內是否有足夠的從業員推行有關工程計劃，以及擬議金額是否足以應付所有開支。他補充，由於他是事務委員會主席，他會依據過往做法而不就有關議案投票。

12. 經討論後，陳恒鑾議員動議下列議案，並獲葛珮帆議員附議——

"本委員會要求政府成立50億元上坡地區升降機及扶手電梯基金，並要求政府採取措施加快推行相關工程。"

13. 應王國興議員要求，主席命令進行記名表決。9名委員贊成及並無委員反對議案，並無委員棄權。個別委員的投票結果如下：

贊成

陳鑑林議員	梁志祥議員
王國興議員	潘兆平議員
易志明議員	盧偉國議員
姚思榮議員	鍾樹根議員
陳恒鑾議員	

(9名委員)

反對

(0名委員)

棄權

(0名委員)

14. 主席宣布議案獲得通過。

IV. 公共交通策略研究 —— 專題研究 —— 渡輪服務現行牌照期中期檢討

(立法會CB(4)831/15-16(03)——政府當局就公共交通策略研究－專題研究－渡輪服務現行牌照期中期檢討提供的文件

立法會CB(4)831/15-16(04)——立法會秘書處擬備有關離島渡輪服務的文件(最新背景資料簡介)

立法會CB(4)867/15-16(01)——長洲街坊會就渡輪服務現行牌照期中期檢討提交的意見書)

15. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府就2014年年中開始的現行牌照期內向6條主要離島渡輪航線(下稱"6條航線")提供的特別協助措施所進行的中期檢討(下稱"中期檢討")結果。

牌照

16. 王國興議員、陳鑑林議員、易志明議員及陳恒鑞議員認為，渡輪服務的現行3年牌照期時限應予延長，以鼓勵渡輪營辦商作出長期投資。王議員建議應將牌照期延長至最少5年，或延長至10年則更為理想。陳鑑林議員及陳恒鑞議員則認為牌照期應延長至10年。陳恒鑞議員補充，應在10年牌照期內進行中期檢討。

17. 運輸及房屋局局長解釋，牌照期由法例規管，如修改牌照期，便須進行法例修訂。他表示，政府當局會研究現行的3年牌照期是否過短，以及會否妨礙渡輪營辦商展開長期規劃。

18. 對於政府當局計劃延續6條航線的現有牌照，王國興議員及陳恒鑞議員表示支持。王議員解釋，主要理由是他預期不大可能會有新營辦商加入這個市場提供有關服務。

19. 梁志祥議員促請政府當局研究以專營權取代渡輪服務牌照會否是更好的做法，因為專營權對營辦商作出長期投資會更為有利，並會方便政府監察渡輪營辦商的利潤和渡輪服務的票價。他詢問政府當局有否研究批予渡輪服務營辦權的最佳方案。

20. 運輸及房屋局局長回應時表示，批予渡輪服務營辦權的不同方案會涉及不同的規管安排。根據經驗顯示，鮮有新營辦商會進入市場提供渡輪服務，而公開招標時入標者或會提出大幅加價的要求。他表示，渡輪服務業面對的主要問題，並非渡輪營辦商賺取巨利，而是營辦商因財務上並不可行而不願提供渡輪服務。

與乘客分享利潤和票價優惠

與乘客分享利潤

21. 易志明議員申報他是天星小輪有限公司董事。他察悉在過去10年，公共交通乘客量上升了13%，但渡輪乘客量則下降了13%，反映營辦渡輪服務有種種困難，而他認為確有需要提供特別協助措施。對於6條航線的兩個渡輪營辦商透過票價優惠與乘客分享因油價下跌帶來的額外盈利，他表示歡迎。梁志祥議員亦支持渡輪營辦商向乘客提供票價優惠。

22. 姚思榮議員詢問，自2011年以來，6條航線的每年乘客量有否增加；因乘客量增多而增加的利潤為何；有關近年油價變化的資料，以及渡輪營辦商因油價回落而可節省的金額。他又詢問政府當局會否考慮就渡輪營辦商賺取利潤方面設定上限，然後要求營辦商向乘客提供票價優惠，將超出上限的利潤回贈乘客。

23. 運輸及房屋局局長解釋，政府當局在現行的3年牌照期內推出特別協助措施時，並無與營辦商商討或協定一旦實質盈利率與原來估算有相當出入時，應如何處理。他補充，渡輪營辦商錄得盈利，主要是因為油價下跌，而約有60%的額外盈利就是由油價下跌帶來的。運輸及房屋局局長補充，根據現行牌照期目前已得的經驗，政府當局會制訂處理額外盈利的機制，以用於下一牌照期。他同意向姚思榮議員提供補充資料，說明相關營辦商的乘客量和近年的油價。

政府當局

24. 主席關注到，雖然在現行牌照期中段會向乘客提供有時限的一次過票價優惠，但在餘下牌照期內油價一旦又再上漲，相關渡輪營辦商或會提出加價。依他之見，維持票價穩定對離島居民甚為重要。由於乘客量和油價都是渡輪營辦商不可控制的因素，他建議設立票價穩定基金，讓渡輪營辦商可將超額盈利存入該基金，遇上虧損時再從基金提取款項。

25. 運輸及房屋局局長答稱，當局有需要研究應否將特別協助措施定為永久措施，以長期維持渡輪服務的財務可行性及票價穩定。他補充，專營巴士服務設有回饋乘客安排，但渡輪服務則沒有同類安排。

26. 鑒於兩個渡輪營辦商只同意與乘客對分額外盈利，李卓人議員認為，實質盈利與原來估算盈利率之間的差額，應全數回贈乘客。

27. 運輸及房屋局局長表示，在現行牌照期的首18個營運月中，兩個渡輪營辦商錄得的盈利率均高於其原來估算盈利率。然而，餘下18個營運月的盈利率則沒有任何保證。他解釋，在現行牌照期內向渡輪營辦商提供特別協助措施時，並無跡象顯示油價會下跌。故此，政府沒有與營辦商商討或協定一旦實質盈利率與原來估算有相當出入時，應如何處理。

28. 運輸署署長補充，雖然額外盈利中有大部分(約60%)源自油價調整，但營辦商着力增加非票務收入和提升效率，亦見成效(佔額外盈利約40%)。為鼓勵營辦商繼續以最具成本效益和最有效率的方式營辦渡輪服務及盡力爭取非票務收入，渡輪營辦商有理由保留額外盈利的一部分。

29. 鍾樹根議員認為，與其提供有時限的一次過票價優惠，渡輪營辦商倒不如直接調低票價，因為預計短期內油價仍不會回升。依他之見，若渡輪營辦商在餘下牌照期內出現財政不穩時，可向他們提供特別協助措施，或讓他們加價。

30. 運輸及房屋局局長解釋，牌照期內的票價水平應保持穩定。如不曾向6條航線提供特別協助措施，政府當局不會要求相關渡輪營辦商與乘客分享利潤。他指出，政府當局須尊重現行牌照下的商定條款。現在安排提供有時限的一次過票價優惠，是經與相關渡輪營辦商磋商後達成的最佳安排。

票價優惠或補貼

31. 王國興議員表示，長洲和大嶼山的居民一直有反映他們支付的交通費非常昂貴。他希望政府當局就此方面向他們提供補貼

32. 陳恒鑾議員希望兩個渡輪營辦商會與港鐵公司合作，提供渡輪——鐵路轉乘票價優惠，以及在新牌照期調低票價。

33. 梁國雄議員認為應向離島居民提供月票，以確保票價優惠可令經常往來的乘客受惠。

34. 盧偉國議員籲請政府當局在與相關營辦商磋商牌照續期事宜時，考慮向學生提供半價船票的建議。姚思榮議員贊同盧議員的意見。

35. 運輸及房屋局局長察悉上述各項意見。他指出，向學生提供票價優惠屬學生車船津貼計劃的範疇，而該計劃是由教育局負責的。

改善渡輪營辦商財政穩健性的措施

36. 王國興議員憶述，政府當局曾於2013年年中建議在中環4至6號碼頭加建樓層，供渡輪營辦商用作商業或零售活動，從而賺取更多非票務收入以補貼6條航線營運。然而，該建議遭財務委員會轄下工務小組委員會拒絕。他希望政府當局會重新考慮該建議，以改善有關渡輪航線的財務可行性。

37. 運輸及房屋局局長表示，因應議員提出的顧慮，政府當局正重新檢視按該建議提供租務收益以補貼6條航線營運是否仍可行和可取。當局會將該課題結合與補助及牌照期相關的事宜一併考慮，以決定最適合長期維持渡輪服務的財務可行性和票價穩定的恆常補助模式。

38. 陳鑑林議員認為，要長遠維持渡輪服務的財務可行性，便須有穩定數量的乘客使用服務，此點甚為重要。他建議政府當局加快推行在部分離島

售賣土地的計劃，藉此增加人口，從而提高離島渡輪航線的乘客量。

39. 運輸及房屋局局長察悉陳議員的建議，並表示政府當局正研究各項長期措施，以維持渡輪航線的財務可行性，同時又將票價維持在市民可負擔的水平。

渡輪服務

40. 盧偉國議員認為，離島渡輪航線的服務及票價應滿足離島居民的需要。他及陳恒鎮議員關注到"中環——長洲"渡輪航線的乘客量不斷增加，已為長洲居民帶來極大不便，這情況在公眾假期尤其嚴重。他們詢問可否在渡輪碼頭設立離島居民指定通道，讓他們日常的出行不會受其他乘客包括遊客所影響。他們促請政府當局將上述建議納入與相關渡輪營辦商就延長牌照所進行的磋商之內。陳議員進一步建議可先推出試驗計劃，為持有月票的人士及持有來回票人士提供指定通道。

41. 然而，姚思榮議員表示，雖然遊客在某程度上可能會影響為離島居民提供的渡輪服務，但旅客可增加乘客量，因而使渡輪營辦商的收入增加。因此，他認為渡輪營辦商應該因應乘客數目而調整其服務班次。

42. 運輸及房屋局局長答覆時表示，政府當局察悉"中環——長洲"航線的乘客量高企，2015年的平均乘客量為每日大約26 000人次乘客。他同意於稍後就為離島居民設立指定通道的建議提供資料。

政府當局

43. 運輸署署長補充，在2016年復活節假期，新世界第一渡輪服務有限公司(下稱"新渡輪")合共加開了(雙向)81班額外航班疏導乘客。當中在該段期間最繁忙的2016年3月27日，新渡輪共加開了32班額外航班。在2016年3月27日的最繁忙時段，平均每12分鐘已有一班渡輪接載乘客前往／離開長洲。在最近的清明節，大約每12至15分鐘已有一班渡輪接載乘客前往／離開長洲。排隊輪候時間(由乘客開始排隊輪候直至到達旋轉式柵門)最長約為

19分鐘，在某些情況下，乘客可無須排隊而直接前往旋轉式柵門。因此，一般而言，相關的渡輪服務可滿足乘客需求。

44. 運輸署署長表示，運輸署在2015年已與新渡輪討論有關建議，並察悉在實施方面有所困難。在與長洲居民討論有關建議時，未有就詳細安排達成共識。儘管如此，她承諾，運輸署會繼續與新渡輪及長洲居民討論有關事項。

45. 潘兆平議員察悉，在該6條航線現行3年牌照期第一個營運年度(即在2014年年中至2015年年中)，運輸署合共接獲193宗就這些渡輪服務的投訴。他詢問投訴的種類為何，以及渡輪營辦商採取了甚麼跟進行動。

46. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，該等投訴主要關乎日常運作事宜，例如渡輪班次、在晚上加開額外渡輪服務，以及快速船及普通船服務的安排。她補充，運輸署一直聽取相關區議會的意見，並就提升服務方面與渡輪營辦商聯絡。

47. 陳偉業議員申報，表示自己經常乘搭離島渡輪航線。他要求政府當局與渡輪營辦商進行討論，以改善其服務，包括在乘客量較高的日子(例如陽光普照的日子、公眾假期及有特別活動的日子)增加班次；在渡輪尤其是"中環——梅窩"航線提供行李架；以及以單一類運作模式取代現時混合普通船及快速船的運作模式。他亦要求舉行公聽會，以聽取市民就渡輪服務所表達的意見。運輸及房屋局局長同意就陳議員的建議提供政府當局的回應。

政府當局

48. 郭家麒議員認為，根據現時發出渡輪服務牌照的機制，渡輪營辦商並無誘因以備受乘客歡迎的快速船取代普通船。他亦關注到離島渡輪航線碼頭的設施殘舊過時。

49. 運輸署署長表示，運輸署留意到長洲居民需要更多快速船服務。她承認現時牌照期只得

3年，可能不利渡輪營辦商作龐大投資，例如採購新的渡輪。因此，政府當局正考慮是否適合延長牌照期，以鼓勵渡輪營辦商作出更多投資以改善服務。就碼頭設施而言，她表示運輸署留意到長洲的碼頭設施未必能夠滿足需求。然而，相關工程部門認為難以物色適合地點興建新碼頭。儘管如此，她承諾，運輸署會繼續跟進有關事項。

特別協助措施

50. 易志明議員認為，雖然政府當局向該6條航線提供特別協助措施，但當局亦應考慮為街渡提供資助。運輸署署長表示，由於街渡的乘客量不高，街渡的服務及票價不受規管。因此，街渡服務營辦商可因應其營運成本調整其服務及票價。運輸署認為現有安排令人滿意。

51. 潘兆平議員察悉，政府會就有關將特別協助措施擴展及其餘8條離島渡輪航線的要求進行研究，有關研究預計將於2017年內完成。他關注到進行有關研究所需時間甚長。他亦詢問會否聘用顧問進行有關研究。

52. 運輸及房屋局局長表示，當局一直為該6條航線提供特別協助措施，皆因該地區除了渡輪服務外，基本上並無其他公共交通工具可供選擇。如沒有提供特別協助措施，則渡輪服務若非定期大幅提高票價，便無法維持。關於為其餘8條離島渡輪航線提供特別協助措施的建議，政府當局會聘用顧問協助進行研究，有關研究將會涵蓋多項因素，包括該8條航線各自的經營環境及財務狀況。他補充，研究的相關工作已經展開。

53. 陳恒鑾議員指出，雖然有陸路進出梅窩，而"中環——長洲"航線的乘客量亦高，當局仍為連接梅窩和長洲的渡輪航線提供特別協助措施。他促請政府當局為其餘8條離島渡輪航線提供特別協助措施，尤其是往來愉景灣及馬灣的航線。他特別指出，雖然"愉景灣——中環"航線的票價十分高，但該航線在財務上仍不可行。

54. 運輸及房屋局局長表示，政府當局會研究應否繼續為該6條航線提供特別協助措施，以及當局亦應否為其餘8條離島渡輪航線提供特別協助措施。

55. 梁國雄議員認為，當局應為離島渡輪航線提供資助，港鐵公司亦應以其盈利資助渡輪的運作，因為該公司受惠於政府的運輸政策。他亦關注到如何計算特別協助措施的金額，因為油價不時波動。他亦建議政府當局可考慮向離島酒店批出為其客戶提供渡輪服務的權利。

56. 運輸及房屋局局長察悉梁議員的意見，並表示政府當局會研究在下一段牌照期提供特別協助措施的機制。

其他意見

57. 易志明議員察悉，渡輪營辦商正面對海事人員的招聘及接任問題，以及營運成本不斷上升的問題。他表示，雖然政府當局已在海運及空運人才培訓基金下推出"本地船舶業訓練獎勵計劃"，但該計劃只是旨在鼓勵本地海員考取首個本地船舶船長或輪機操作員的專業資格。依他之見，政府當局應設立基金提供經濟支持，以訓練人們成為海員，並加強宣傳以吸引新血加入航運業。

58. 運輸及房屋局局長表示，政府當局留意到在不同職位出現海事人員短缺問題。他承諾，政府當局會制訂策略以培訓更多海事人員。

59. 李卓人議員認為政府應提供渡輪服務，並將日常運作外判予渡輪營辦商。這樣，渡輪營辦商便會免受油價上升等風險，政府亦可獲得票價收入。政府當局備悉其意見。

60. 郭家麒議員詢問，政府當局會否考慮引入水上的士吸引旅客，以及當局會否就水上交通制訂全面政策。運輸及房屋局局長表示，市民對水上的士服務的需求極為低，營運水上的士在財務上並不

可行。運輸署在現階段沒有計劃就輔助水上公共交通進行任何研究。

V. 公共交通策略研究專題研究 —— 方便殘疾人士使用的公共交通服務

(立法會CB(4)831/15-16(05)——政府當局就《公共交通策略研究》《專題研究》——公共交通服務無障礙設施提供的文件

立法會CB(4)831/15-16(06)——立法會秘書處擬備有關方便殘疾人士使用的公共交通服務的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)842/15-16(01)——一名市民就方便殘疾人士使用的公共交通服務提交的意見書)

61. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介《公共交通策略研究》下的第八份、亦是最後一份《專題研究》的結果。運輸及房屋局局長告知，該《專題研究》檢視了公共交通工具提供無障礙設施的現況及將會再作提升的安排。

62. 此外，運輸及房屋局局長解釋，考慮到各持份者的意見及客觀情況，政府當局聯同各公共交通營辦商擬推出一系列措施，以進一步方便殘疾人士使用公共交通服務，當中涵蓋鐵路、專營巴士、公共小巴及的士服務。運輸及房屋局局長補充，在研究及推行各項新措施時，政府當局會繼續與殘疾人士團體及各公共交通營辦商保持溝通，並透過宣傳及教育，讓市民更了解殘疾人士的乘車需要。

公共小巴服務

63. 易志明議員支持在公共小巴加裝額外一級中門梯級，以方便輕度行動不便人士及長者上落車。此外，易議員察悉，政府當局會物色適合在香港使用、可供輪椅上落的低地台公共小巴車種，他關注到有關工作的進度為何，並詢問政府當局將如何協助公共小巴業界把現有車隊轉為低地台公共小巴。運輸及房屋局局長回應時表示，市民及公共交通營辦商必須攜手合作，才可進一步改善公共交通設施及推行無障礙運輸系統。

64. 范國威議員認為，政府當局應進一步改善公共小巴現時的無障礙設施，以照顧包括殘疾人士、輕度行動不便人士及長者在內的不同乘客羣組的需要。他憶述，部分曾出席事務委員會過往會議的團體代表曾就適合在香港使用的低地台公共小巴車種，提供了一些有用的資料(例如部分車種的價格可低至60萬元一輛)，他詢問政府當局是否有就他們的意見作出跟進；如有的話，相關進度為何。此外，范議員、梁國雄議員及陳偉業議員認為，若政府當局可就此方面提供誘因或資助，公共小巴業界便會積極推展採購低地台公共小巴的建議。

65. 運輸及房屋局局長回應時解釋，在《公共交通策略研究》下，政府當局正就公共小巴服務的角色及定位作檢視，並計劃於2016年6月舉行的事務委員會會議上，匯報有關研究增加公共小巴座位數目的進展。運輸署署長補充，現時沒有適合在香港使用的低地台公共小巴車種。政府當局正聯同業界因應各項考慮因素(例如車輛大小及服務要求)物色該等車種。

66. 郭家麒議員對於現時的復康巴士服務表示失望，並促請政府當局加快引入適合在本地使用、可供輪椅上落的低地台公共小巴車種的進度，以及優先在往來醫院的路線採用該等公共小巴，以方便不良於行的病人。李卓人議員表達了類似的意見，並希望政府當局會在切實可行的情況下，盡快在往來醫院的路線採用合適的、可供輪椅上落的低地台公共小巴車種。

67. 運輸署署長回應時解釋，雖然現時沒有適合在香港使用的低地台公共小巴車種，但預計在2017年或之前，所有專營巴士均會是可供輪椅上落的低地台型號。政府當局亦正與各專營巴士公司討論利用這類巴士再配備其他設施例如提供兩個輪椅泊位及額外扶手的可行性，以提供新增或提升現有往來醫院的服務。運輸署署長進一步補充，政府當局一直有改善復康巴士的服務，例如開辦往來港鐵車站和醫院的新路線。

的士服務

68. 鑒於的士牌照擁有權分散及的士業界面對資源有限的制肘，易志明議員建議，政府當局應推行措施，以協助業界引入可供輪椅上落的的士。此外，他對政府當局擬引入優質的士的建議表示關注，因為優質的士服務將會提供若干數量可供輪椅上落的的士，這或會令香港現有可供輪椅上落的的士面對更大的經營困難。

69. 郭家麒議員察悉，香港現時只有少量可供輪椅上落的的士(即約80輛)，他促請政府當局制訂措施，以鼓勵的士業界引入更多可供輪椅上落的的士，例如就這類的士發出特定牌照。就可供輪椅上落的的士現時須收取約80元預約費用方面，李卓人議員憂慮在引入優質的士之後，預約費用或會增加。鑒於可供輪椅上落的的士數量有限，加上該等的士的車資及預約費用相對較昂貴，他促請政府當局採取適當措施，以減輕殘疾人士在交通開支方面的經濟負擔。梁國雄議員認同李議員的關注，並建議政府當局應向殘疾人士或的士業界提供資助，以解決有關問題。

70. 運輸及房屋局局長認同委員的意見，即殘疾人士對於香港的可供輪椅上落的的士確有需求。運輸及房屋局局長解釋，在研究引入優質的士時，政府當局會考慮要求該等的士營辦商須採用若干數量可供輪椅上落的的士。此外，政府當局正探討在若干往來醫院的路線的巴士車廂內，提供兩個輪椅泊位的可行性。

專營巴士服務

71. 潘兆平議員察悉，合資格殘疾人士及年滿65歲或以上長者可通過勞工及福利局的公共交通票價優惠計劃(下稱"優惠計劃")，在政府當局資助下在大部分專營巴士的路線享用每程2元的優惠票價。有鑒於此，他詢問為何優惠計劃並不包括往返機場的"A"線巴士、馬場路線，以及以預約和團體租用形式提供的新大嶼山巴士路線。運輸署署長回應時表示，由於"A"線巴士是擬為機場使用者提供服務，本身並非"客運"路線，故此並未包括於優惠計劃內。不過，市民可乘搭涵蓋於優惠計劃內的"E"線巴士往返機場。運輸署署長補充，政府當局將會在優惠計劃全面實施3年後，就該計劃進行檢討。

72. 梁志祥議員察悉，為加快在有蓋巴士站安裝座椅及實時到站資訊顯示屏的進度，政府當局將會向專營巴士公司提供資助。他憂慮專營巴士公司日後會將改善公共交通設施的責任轉嫁予政府當局。有見及此，他促請政府當局提醒各公共交通營辦商，除了專注於運輸業務的增長之外，他們亦應推行無障礙運輸系統，以照顧不同乘客羣組的需要。

73. 運輸及房屋局局長回應時表示，一如2016年《施政報告》所公布，政府當局將會向專營巴士公司提供資助，以加快在有蓋巴士站安裝座椅及實時到站資訊顯示屏的進度，藉此利便乘客，特別是長者及有需要人士。政府當局會繼續與專營巴士公司合作，以提升公共交通設施，並且推行無障礙運輸系統。運輸署署長補充，關於顯示屏方面，政府當局將會以配對方式向專營巴士公司提供資助，即某專營巴士公司承諾安裝一個顯示屏，政府當局便會提供安裝另一個顯示屏的資助。該等設施因日常運作、維修及保養而產生的開支將會由專營巴士公司承擔。

鐵路服務

政府當局

74. 王國興議員認為，港鐵公司在部分港鐵車站如金鐘站並沒有提供足夠的無障礙設施，例如連

接車站大堂與路面的升降機，因而令殘疾人士使用鐵路服務時出現困難。因此，他促請港鐵公司進行全面檢討，以改善有關情況。此外，王議員要求港鐵公司提供一覽表，載列已在個別港鐵車站裝設的無障礙設施的詳情。郭家麒議員亦支持此項要求。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於 2016 年 5 月 20 日隨立法會 CB(4)1020/15-16(01)號文件送交委員。)

75. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局認同王議員就有關提升港鐵車站內無障礙設施的重要性所提出的意見。港鐵公司須研究在個別車站內裝設更多無障礙設施(例如升降機)的可行性。運輸署署長補充，在研究於個別港鐵車站內裝設更多升降機時，港鐵公司須考慮擬議地點的實際環境及其他因素。儘管面對困難，港鐵公司已在部分車站(包括尖沙咀站及荔景站)加裝升降機。

76. 潘兆平議員察悉，港鐵公司在天后站裝設升降機時遇到地理環境、土地業權及技術方面的限制，他詢問港鐵公司是否已制訂可行方案解決有關問題。運輸署署長回應時表示，港鐵公司仍在努力尋求於天后站加設升降機的可行方案。

關於就公共交通工具提供無障礙設施的其他意見

77. 陳偉業議員對於政府當局就提升公共交通服務的無障礙設施的進展表示失望。舉例來說，鑒於受地勢所限，部分在南大嶼山提供服務的巴士並非可供輪椅上落的低地台型號。為改善可利便殘疾人士使用公共交通服務的安排，陳議員促請政府當局制訂全面的政策，並且訂定實施時間表。運輸及房屋局局長解釋，政府當局會繼續推行無障礙運輸系統，以照顧不同乘客羣組的需要。在南大嶼山行走的若干路線正試行採用經改裝的低地台專營巴士。

78. 盧偉國議員表示，在推展可利便殘疾人士使用公共交通服務的安排時，政府當局應改善各政策局與部門之間的溝通和協調。此外，他建議政府

當局應成立一個特別小組，負責改善公共交通設施、推行無障礙運輸系統，以及在有需要時採取跟進行動。主席認同盧議員的意見，並促請政府當局制訂在香港發展無障礙運輸系統的長遠規劃。

79. 運輸及房屋局局長解釋，各政策局及部門的職責已清楚界定。為進一步推行無障礙運輸系統，政府當局會研究是否有適合在香港使用、可供輪椅上落的車種，以及在有需要的情況下，為公共交通營辦商提供適當的協助。

(主席於下午12時35分把會議延長15分鐘，以便有足夠時間進行討論。)

VI. 更換香港仔隧道的火警警報系統及人手收費系統和東區海底隧道及啟德隧道的交通管制及監察系統

(立法會CB(4)831/15-16(07)——政府當局就更換香港仔隧道的火警警報系統及人手收費系統和東區海底隧道及啟德隧道的交通管制及監察系統提供的文件

立法會CB(4)867/15-16(02)——道路安全研究小組就更換香港仔隧道的火警警報系統及人手收費系統和東區海底隧道及啟德隧道的交通管制及監察系統提交的意見書)

80. 應主席邀請，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2(下稱"首席助理秘書長(運輸)2")向委員

簡介政府當局建議就更換香港仔隧道的火警警報系統及人手收費系統，和東區海底隧道(下稱"東隧")及啟德隧道的交通管制及監察系統，向財務委員會申請撥款。政府當局建議開立一筆為數292,718,000元的承擔額，以更換上述系統。

推行計劃

81. 潘兆平議員察悉，上述4項更換工程項目預計在2019年7月至2021年2月前完成。他促請政府當局加快工程進度，以減低安裝工程對各隧道的正常運作所構成的影響。首席助理秘書長(運輸)2答覆時表示，政府當局會嘗試在切實可行的情況下盡快完成所有更換工程項目。政府當局亦建議所有安裝工程安排在非繁忙時間進行，以盡量減少工程對各隧道正常運作所造成的影響。

82. 機電工程署高級工程師／工程策劃4補充，該4項更換工程項目的建議工作計劃涉及一連串在隧道管道內及隧道區域內的道路的工程，例如實地勘測；臨時交通安排；系統安裝工程等。此外，該等工程只可在非繁忙時間進行。擬議的推行時間已經極之緊迫。

東區海底隧道

83. 副主席察悉香港仔隧道比東隧早7年通車，並要求政府當局詳細解釋為何兩條隧道的系統於同一時間更換。此外，由於東隧的專營權快將屆滿，屆時政府當局便會接收東隧的擁有權，副主席擔心專營公司可能只專注牟利，而沒有努力進行定期的保養及維修工程。因此，他詢問政府當局一直如何確保"建造——營運——移交"模式隧道(包括東隧)的營辦商進行必要的維修及更換工作。

84. 首席助理秘書長(運輸)2答覆時表示，香港仔隧道的火警警報系統及人手收費系統和東隧及啟德隧道的交通管制及監察系統已運作了相當長的時間，並已出現老化跡象，加上該等系統的配件過時令維修日益困難，並且不符合經濟效益。她

表示，為了確保上述系統有效運作，更換及提升的工作實屬必要。

85. 此外，首席助理秘書長(運輸)2解釋，"建造——營運——移交"專營公司一直充分考慮各自隧道的運作，並繼續按需要更換及提升系統。舉例而言，東隧的專營公司之前曾自費更換閉路電視系統；交通管制子系統和監察系統；以及收費系統。她補充，為了確保隧道運作安全有效，政府當局已按照既定機制監察"建造——營運——移交"專營公司的服務，包括但不限於委任政府代表加入相關"建造——營運——移交"專營公司的董事會，並規定"建造——營運——移交"專營公司須定期就隧道事項向政府當局作出匯報。

86. 對於副主席詢問有關東隧的未來管理模式及營運成本，運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時解釋，在東隧的專營權屆滿時，政府當局會透過公開招標批出營運及管理東隧的"管理、營運及維修保養"合約。政府當局已經展開有關招標程序，並會在批出合約後，在適當時公布管理費用。她補充，就東隧的估算管理費用而言，委員可參考根據現有合約向海底隧道營辦商支付為期6年大約4億元的管理費用。

香港仔隧道

87. 潘兆平議員關注到，在更換香港仔隧道的人手收費系統後，會否對香港仔隧道原有人手調配造成任何影響。首席助理秘書長(運輸)2回應時表示，在進行擬議更換工程後，香港仔隧道的現有人手安排將會維持不變。

總結

88. 經討論後，主席總結時表示，事務委員會支持政府當局向財務委員會提交撥款建議，以供考慮。

VII. 其他事項

89. 議事完畢，會議於下午12時52分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年9月22日