

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)466/13-14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： 2013年6月21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： 陳鑑林議員, SBS, JP(主席)
李卓人議員
涂謹申議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
吳亮星議員, SBS, JP
易志明議員
胡志偉議員, MH
陳恒鑌議員
郭家麒議員
鄧家彪議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾國斌議員
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員： 范國威議員(副主席)
湯家驊議員, SC
葉劉淑儀議員, GBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)財務覆核
竇頌康先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
蘇祐安先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
梁偉雄先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
杜永恒先生

路政署助理署長(技術)
徐永華先生

路政署署理總工程師(研究拓展)
何季平先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員：高級議會秘書(1)2
伍美詩女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)1307/12-13 號——2013 年 2 月 22 日
文件 會議的紀要)

2013 年 2 月 22 日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)1109/12-13(01)——鄧家彪議員的
號文件 來函，要求事務
委員會討論八
達通卡被錯扣
款項事宜

立法會 CB(1)1245/12-13(02)——政府當局對一
號文件 名市民就巴士
脫班問題提交
的意見書作出
的回應

立法會 CB(1)1245/12-13(01)——政府當局對市
號文件 民就專營巴士
車廂空氣質素
提交的意見書
作出的回應

立法會 CB(1)1253/12-13(01)——有關 2013 年港
號文件 鐵票價調整的
資料文件

立法會 CB(1)1266/12-13(01)——張超雄議員發
及(02)號文件 出的函件及清
河交通關注組
提交的意見
書，當中要求事
務委員會討論
新界北區巴士
路線重組計劃

立法會 CB(1)1270/12-13(01)——鄧家彪議員就
及(02)號文件

香港鐵路有限公司將推出新的月票計劃發出的函件及政府當局的回應

立法會 CB(1)1349/12-13(01)——王國興議員就
及(02)號文件

電動輪椅的安全及為改裝電動輪椅訂定指引的需要發出的函件及政府當局的回應)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2013年7月19日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)1298/12-13(01)——待議事項一覽
號文件 表

立法會 CB(1)1298/12-13(02)——跟進行動一覽
號文件 表)

3. 委員同意在2013年7月19日的下次例會上討論以下事項——

(a) 私人駕駛教師執照；及

(b) 香港的街道照明。

(會後補註：有關"香港的街道照明"的項目其後被"山頂纜車經營權事宜"的項目取代。秘書處已於2013年7月12日就有關事宜向委員發出立法會 CB(1)1512/12-13號文件。)

4. 李卓人議員建議，事務委員會應邀請團體代表就有關私人駕駛教師執照的項目發表意見。委員表示贊同。主席表示，他會與政府當局聯絡，

了解當局可否及早提供相關文件，讓團體代表有更多時間研究該文件及準備陳述的資料。

IV 的士收費調整申請

(立法會CB(1)1298/12-13(03)——政府當局就的士加價申請提供的文件

立法會CB(1)1298/12-13(04)——立法會秘書處擬備有關的士收費調整的文件(背景資料簡介))

5. 運輸及房屋局副局長向委員簡介市區、新界及大嶼山的士業界提交的加價申請，要求落旗收費(最初2公里或以下路程)增加2元至3元，以及首階段跳錶收費每跳增加0.1元。他表示，新界的士業界一併申請增加所運載每件行李、所運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的收費，每項加收1元(即由4元增至5元)。如業界的建議獲得批准，市區、新界及大嶼山的士的落旗收費將分別是22元、19元及18元。

一般意見

6. 王國興議員、李卓人議員、郭家麒議員及陳偉業議員察悉，的士業界提出加價申請，是因為自從上次在2011年7月加價後，的士司機及車主的實質收入在該年的下半年有所下跌。不過，他們關注到的士加價後，的士車主可能會增加的士車租，結果車費調整可能帶來的收入增長，不能完全惠及的士司機。再者，的士加價亦可能令乘客量減少。如落實的士加價，王國興議員及陳偉業議員促請的士車主凍結的士車租最少6個月。王議員表示，如將有關的士加價申請的事宜在會議席上付諸表決，屬於香港工會聯合會的委員將會投棄權票。李卓人議員表示，如政府當局可保證在實施加價建議後，的士司機的收入不會下跌，他會支持加價申請。胡志偉議員認為，政府當局應提供的士車主／從業員的營運成本分項數字，以便委員考慮申請。

7. 運輸及房屋局副局長回應時表示，據政府當局了解，業界是在就有需要加價一事取得共識後，才提出是次申請，而司機與車主的利益亦已納入考慮之列。他補充，的士車主已承諾在實施獲批准的新收費後3個月內不會增加的士車租。此外，政府當局從經驗得知，車租增加未必直接與加價有關。事實上，車主會定期檢討營商環境、的士司機的收入與營運成本，並就車租水平與的士司機保持溝通。他表示，運輸署會留意有關情況。

8. 運輸及房屋局副局長補充，由於的士車主與司機的關係屬於商業性質，政府當局不宜干預兩者之間的業務安排。儘管如此，他承諾運輸署會向業界反映委員提出的意見。他亦承諾運輸署會繼續監察的士業界的運作，包括落實加價後，的士司機收入和的士車租的變動。

9. 郭家麒議員指出，對於有需要的人士而言，例如殘疾人士及居住在公共交通服務不足地區的人士，的士是必需的交通工具。因此，他不支持大幅增加的士收費。運輸及房屋局副局長向委員保證，政府當局在審批的士加價申請時，除了確保的士營運的財務可行性外，市民對建議收費的接受程度亦是考慮因素之一。

10. 謝偉銓議員及林健鋒議員表示支持的士加價申請，認為這樣有助的士車主及司機的財務趨向穩健。謝偉銓議員對其他委員所表達的關注亦有同感，並認為確保的士司機可受惠於加價建議十分重要。

11. 易志明議員表示，由於營運成本不斷上升，包括車輛維修保養及保險，的士車主確實有需要增加的士車租。根據他的分析，如擬議加價申請獲得批准，在扣減必要開支後，每名的士司機每日收入可增加約40元至50元。他認為的士司機可在一定程度上受惠於加價建議。

改善的士業界經營環境的措施

設立的士燃料附加費機制

12. 王國興議員、鄧家彪議員及李卓人議員指出，單靠增加的士收費無法解決的士司機所面對的困難，並詢問部分的士業界人士先前要求實施的士燃料附加費，作為協助業界的措施，政府當局對此的立場為何。易志明議員建議，縱使設立此機制在技術上可能會有困難，但政府當局亦應認真研究其可行性。

13. 運輸及房屋局副局長指出，現時的申請沒有將燃油附加費包括在內，並表示政府當局會研究海外實施及不實施燃油附加費的經驗，看看這些經驗如何切合香港的情況。政府當局了解業界的意願，是政府先按照現行機制處理的士加價的申請。他補充指研究需時，如燃料附加費的金額隨石油氣價格自動向上或向下調整，立法會及政府當局便未必能就附加費的調整幅度把關。此外，純粹徵收燃料附加費，只會把有關開支的波幅完全及直接轉嫁乘客，亦會對所有其他公共交通工具造成影響。有關建議亦須修訂法例才可落實。因此，政府當局必須仔細考慮此事宜。

14. 王國興議員和鄧家彪議員問及該項研究的時間表。運輸及房屋局副局長回應時表示，有關研究需時約12至14個月完成。

增加石油氣加氣站和充電站的數目

15. 林健鋒議員指出，路面交通擠塞、改道及石油氣加氣站數目不足，令的士司機經營環境困難。他促請政府當局增設石油氣加氣站及充電站，並提升道路環境，以改善的士的經營環境。林健鋒議員與胡志偉議員均促請政府當局協助推出更多環保的士和充電站等輔助設施。

16. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，香港共有60個石油氣加氣站，設有約400枝石油氣加氣槍。政府當局察悉，在日間某段時間，一些石

油氣加氣站外出現的士車龍。有鑒於此，當局一直與有關加氣站的營辦商聯絡，改善排隊的安排，如使用所有的石油氣加氣槍，務求縮短排隊輪候的時間。他表示，運輸署與環境局一直致力增設更多石油氣加氣站，但有時會遇到地區人士提出反對。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，政府當局已採取措施，利便的士業界在本港使用石油及電力的混合動力的士。政府當局相信，推出新類型的士後，的士經營環境會逐漸改善。

17. 盧偉國議員表示，他曾任綠色運輸試驗基金督導委員會委員。據他記憶所及，基金接獲的其中一項申請，是關於購置可供輪椅上落的新類型綠色的士，以進行試驗計劃。由於有關服務需事前預約，的士從業員可在特定地點充電。他詢問，政府當局將於何時公布試驗計劃的結果及落實時間表。

18. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，由環境保護署管理的綠色運輸試驗基金已批准約10架綠色的士的申請。就上述申請而言，運輸署從有關營辦商得悉，該類型綠色的士的生產過程出現問題。至於混合動力的士及電動的士已分別在本港運作3個月及一個月，運輸署一直有與業界溝通，以了解該等的士的營運狀況，包括在節能、運作及乘客反應方面的情況。他表示，應給予更多時間蒐集數據，運輸署亦會留意有關情況。

其他措施

19. 王國興議員、李卓人議員及易志明議員認為，政府當局應考慮放寬的士在道路禁止上落客貨的限制，以應付的士營運的實際需要。運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，自2003年起，運輸署已實施措施，放寬的士業於"繁忙時段"及"上午7時至晚上7時時段"在時速限制70公里以下路段禁止上落客貨的限制。事實上，當局已設有既定機制，讓的士業界定期向運輸署提交放寬限制方面的建議，而運輸署亦會考慮是否需要進一步放寬相關限制。

20. 鄧家彪議員及梁國雄議員認為，政府當局應採取措施，解決折扣黨活動的問題，以及協助

的士從業員應付保險費過高所造成的負擔。運輸及房屋局副局長回應時表示，在實施新收費結構，即"落旗首段車程收費採用較高收費率，再按不同車程長度而遞減的收費率計算"後，議價問題已有所紓緩。他補充，保險費水平視乎某類車輛涉及意外的宗數而定。據政府當局了解，的士的保險費在去年上升了2%至3%。

21. 易志明議員指出，香港的私家車數目急增，令道路交通嚴重擠塞。隨着鐵路網絡的擴展，市民對的士的需求逐漸下跌。因此，他促請政府當局進行第四次整體運輸研究，為隨後數十年的運輸系統發展作前瞻性規劃，並清晰訂明各類公共交通工具的角色，以促進其發展。主席表示，他贊同政府當局日後應就如何進行第四次整體運輸研究，與交通事務委員會(下稱"事務委員會")進行討論。政府當局察悉易議員及主席的意見。

22. 個別委員繼而就如何改善的士從業員的經營環境提出下列建議——

- (a) 吳亮星議員建議政府當局可考慮引入低租值的士牌照，讓的士司機能以合理價錢租用的士。
- (b) 鍾國斌議員建議政府當局可考慮推行將的士分為不同級別的制度，並容許設備較佳的士收取較高的車資。這做法或有助增加的士司機的收入。
- (c) 盧偉國議員建議鼓勵的士業在不同時段交更。這樣一方面可縮短在石油氣加氣站輪候加氣的時間，另一方面亦方便乘客找到的士。
- (d) 郭家麒議員建議政府當局可考慮向的士司機提供如免稅等的補貼，或以較低價格發放更多的士牌照，同時限制的士車租水平，條件是該等的士應為有特別需要的乘客，如殘疾人士，提供服務。

- (e) 主席認為，政府當局應探討立法會議員早前所建議，即實施"駕駛者有其車計劃"的做法是否可行，並研究可否在公共小型巴士及的士推行試驗計劃。

23. 政府當局察悉上述意見。運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，在交通諮詢委員會的會議席上，亦曾有委員建議提供多用途的士服務或豪華的士服務。事實上，的士業界普遍接受有關建議，但如何落實有關建議需要進一步討論，包括考慮市場的接受程度及投資風險。運輸署對此事持開放態度。

24. 對於向的士司機提供補貼的建議，運輸及房屋局副局長回應時表示，有關建議不符合公共運輸管理的一般綱領。儘管如此，運輸署會繼續與的士業界溝通，商討署方可如何協助業界改善經營環境。

25. 鍾國斌議員關注到雖然的士的設計已經不合時宜，但購置的士的價格卻十分高。運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，現有的士平均車齡超過10年，設備並非最新，實屬無可避免。不過，新類型的士如混合動力及電動的士的設備，可媲美市場上的私家車。政府當局察悉，新類型的士加入競爭後，全新的石油氣的士價格已經降低。

的士服務

26. 郭家麒議員及陳偉業議員極為關注現有大嶼山的士數目(即50輛)嚴重不足，尤以週末及公眾假期的情況為然。他們強烈要求政府當局立即採取有效措施(如發出更多大嶼山的士牌照)，以解決有關問題。陳議員申報，他在大嶼山居住，並建議政府當局可考慮容許市區或新界的士於週末及假期在大嶼山提供的士服務。

27. 運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，運輸署一直有就大嶼山的公共交通安排與離島區議會聯絡，其中包括的士服務。運輸署正在評估有關情況，而市區的士已可在大嶼山提供服務。至於

新界的士於特定日子在大嶼山提供服務的建議，運輸署助理署長／管理及輔助客運表示，由於南大嶼山的道路容車量有限，當局需要仔細考慮該建議。此外，在落實時亦可能會遇到其他行政方面的問題。

28. 謝偉銓議員關注到的士司機老化的問題，認為可能會引起安全方面的關注，並影響香港的形像。他把的士司機的老化問題歸咎於業界的收入低微、缺乏福利及工時過長。他認為，政府當局應採取措施，改善的士司機的收入及福利，以期吸引更多青年人投身的士司機行業，以改善的士服務。

29. 運輸及房屋局副局長同意，的士服務質素與業界的經營環境息息相關。因此，維持的士從業員財務穩健十分重要，這也是政府當局審批加價申請時考慮的因素之一。

的士牌價

30. 王國興議員、鄧家彪議員、李卓人議員、謝偉銓議員及梁國雄議員關注到的士牌價不斷攀升可能會推高的士車租，並促請政府當局採取有效措施，抑制的士牌照的炒賣活動。王議員表示，的士牌價高企，令償還按揭貸款額增加，以致的士車主需要申請加價以應付有關開支。然而，易志明議員認為，的士牌價與的士車租沒有直接關係。他解釋，假如兩者直接相關，的士車租理應已上升一倍。

31. 吳亮星議員詢問，的士牌價與的士加價是否有關。他認為，政府當局除了應部分委員的建議，研究增加的士牌照的供應外，亦應考慮能否設立回購機制，以穩定的士牌價。

32. 運輸及房屋局副局長表示，自上次在2011年7月增加的士收費後，的士牌價已上升約40%，但的士車租升幅遠低於此升幅。他補充，的士牌照的轉讓是一項商業活動，牌照的價格水平亦由市場決定。據政府當局觀察所得，的士牌價的變化，與的士車租水平或的士加價沒有直接關係。反而宏觀經濟及金融因素(例如現時利率低企)會增加

市場對的士牌照的需求，從而推高的士牌價。儘管如此，政府當局了解社會關注到的士牌價持續並大幅上升，擔心或會影響的士服務質素、車租水平及的士司機的收入。政府當局會繼續密切監察有關情況，並通過不同渠道，包括商會及香港金融管理局，收集關於的士牌價和的士按揭貸款的市場資訊。

33. 運輸及房屋局副局長繼而表示，若發現有異常情況，影響的士服務的穩定性或業界的健康發展，政府當局會考慮採取必要措施，處理有關情況。一般來說，增加供應及交易成本均可遏抑投機活動。然而，落實該等措施時當局需要審慎考慮，並且小心行事，確保措施能充分發揮效用之餘，亦有利業界在服務及營運方面的健康發展。

34. 胡志偉議員關注到有新聞報道指出，由於部分財團為了推高牌價而囤積的士，導致為市民提供服務的的士數目遠低於香港的士總數(約18 000輛)。他察悉，不同營辦商所訂的士車租水平相若，並詢問政府當局曾否評估有否涉及集體定價活動。

35. 運輸及房屋局副局長表示，的士車租水平相若是反映了市場價格。他補充，在18 000輛的士當中，少於1%基於種種原因而沒有在同一時間提供服務。政府當局並未發現一直有囤積的士的情況。

未來路向

36. 運輸及房屋局副局長回應主席時表示，政府當局在諮詢事務委員會後，會先徵詢交通諮詢委員會的意見，然後才向行政會議提交建議。此外，新收費須經立法會以"先訂立後審議"的程序處理，方可落實執行。當局的目標是在2013年年底前實施新收費。

37. 主席總結時表示，事務委員會大致上不反對3個分區的士業界提出的加價申請。他要求政府當局考慮委員在會議席上提出的意見及關注事項。

V 在道路維修方面瀝青路面的循環再用

(立法會 CB(1)1298/12-13(05)——政府當局就瀝青路面物料在道路維修方面的循環再用提供的文件

立法會 CB(1)1298/12-13(06)——立法會秘書處擬備有關本港道路維修的文件(背景資料簡介))

38. 運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就循環再用瀝青路面物料進行的研究，以及有關物料在道路維修方面的應用。路政署助理署長(技術)繼而使用電腦投影片(立法會 CB(1)1361/12-13(01)號文件)，進一步向委員簡介該等物料循環再用的情況及就地循環再用的技術。

一般意見

39. 王國興議員歡迎在道路維修方面使用循環瀝青物料。他詢問，有多少名合資格供應商能夠提供該等物料及採用就地循環再用技術。

40. 路政署助理署長(技術)表示，根據政府的供應商名單，有5名合資格供應商屬於該範疇，而他們以往曾積極參與就政府工務工程合約供應瀝青物料的工作。他補充，政府當局一直就生產含有循環物料的瀝青物料及採用就地循環再用技術，積極向該等供應商推廣，並與他們密切聯絡。

41. 鄧家彪議員察悉，自2011年起簽訂的道路維修工程合約中，路政署加入了有關應用熱能修路機的條款。他指出，由於有關技術是利用熱能將已損毀的瀝青路面軟化，故此他關注到道路維修工人在炎熱天氣下工作，可能會有中暑的危險。他詢問，在這方面，當局有否就規管使用熱能修路機訂立指引，例如向工人提供特別防護衣物或限制工作時間。

42. 路政署助理署長(技術)表示，在道路維修採用熱能修路機不會令四周的溫度大幅上升。此外，工人亦無需接觸熱能修路機發熱的部分。因此，不

論道路維修工人使用傳統方法或熱能修路機，都會穿上同樣的衣服。他補充，一般而言，建造業議會已就如何保障建築地盤工人在炎熱天氣下工作提供指引。

43. 易志明議員詢問，採用就地循環再用技術及傳統瀝青路面維修方法的成本是否有所不同，以及在道路維修使用就地循環再用技術的普遍程度。

44. 路政署助理署長(技術)表示，相對於傳統方法，採用就地循環再用技術初期的成本較高，因為須特別為此購置新的機器。然而，相關投資成本只屬一次性。長遠而言，預計採用兩種技術的成本差距會收窄，因為如採用就地循環再用技術，運輸及處理瀝青廢料的開支將會減少。對於在道路維修使用就地循環再用技術，路政署助理署長(技術)表示，由於香港的交通繁忙，通常只可在限定時間內進行道路維修。由於鋪砌的路面需時軟化，就地循環再用技術只適用於小範圍的道路維修保養工程。就大型工程而言，應採用傳統的瀝青路面維修方法。

45. 盧偉國議員強烈支持循環再用瀝青路面物料，以及在道路維修時應用有關物料。他認為，若可增加在生產新瀝青物料時加入循環使用的瀝青廢料的比例，以盡量重用廢料，便更為理想。盧議員察悉，本港約四分之三的道路為鋪設瀝青的路面，並詢問當局會否在日後調整上述比例。他亦關注到政府當局如何棄置瀝青廢料。

46. 路政署助理署長(技術)回應時表示，政府當局的策略，是盡量在道路維修方面增加使用循環物料。對於在道路鋪設瀝青物料的比例，他表示，由於混凝土及瀝青物料各有優點，當局會根據功能需求及個別地點的情況，採用上述兩種物料鋪設路面。路政署助理署長(技術)繼而表示，瀝青廢料會運送到瀝青物料廠重用，或運往建築填料庫存放供日後使用。他表示，由於當局最近推行了多項道路建造工程，大量瀝青廢料可以重用。

含有循環物料的瀝青物料的性能

47. 主席、鄧家彪議員、盧偉國議員及易志明議員關注到在道路維修方面，相對於傳統的瀝青路面維修方法，採用循環瀝青物料進行就地循環再用的技術的成效為何。主席、易議員及盧議員尤其關注到循環瀝青物料的耐用程度及排水特性。

48. 路政署助理署長(技術)回應時表示，政府當局已測試採用循環物料對瀝青路面各層的功能特性及耐用程度表現的影響。研究結果顯示，如循環物料的數量佔瀝青物料總重量少於15%，其表現將與全新瀝青物料相若。他補充，一般的做法是，路政署會派員定期巡查公共道路，以找出是否有損毀狀況，並安排進行修復工程。

49. 儘管政府當局作出上述回應，主席指出，據他觀察所得，近年新鋪設的道路很快便損耗，而隧道兩端路面凹凸不平的問題尤其明顯。他促請路政署監察以循環物料鋪設的道路的耐用程度，並檢討採用循環物料會否需要更頻密進行維修，最終增加維修成本。主席及易志明議員繼而詢問，路政署會否監察生產含有循環物料的瀝青物料的程序。

50. 路政署助理署長(技術)解釋，香港道路的使用率很高，道路因而較易損耗。除了定期檢驗外，路政署正在建立一套管理系統，以制訂狀況指標，適時為已損毀的道路進行維修。他補充，政府當局有嚴格監控生產含有循環物料的瀝青物料的程序。除了要求有關工廠證明物料的成分，檢測產品樣本以確保符合相關規格外，路政署亦會定期往生產廠房進行實地巡查，收集原料樣本化驗。

51. 王國興議員及梁國雄議員關注到循環瀝青路面物料在減低噪音方面的成效。路政署助理署長(技術)回應時表示，路政署曾以多種瀝青物料進行實驗，以減少車輛輪胎產生的噪音。然而，實驗結果並不理想，尤其是在經常有車輛轉彎和剎車的道路，路面很快便損耗。然而，政府當局會繼續物色是否有更耐用的新款減音物料。

研究

52. 對於政府當局在道路維修方面採用循環瀝青物料以減少道路工程產生的廢料的工作，梁國雄議員表示讚賞。梁議員察悉，路政署曾與香港理工大學合作，對在生產新瀝青物料時加入循環使用的瀝青廢料的恰當比例進行研究。就此，他詢問相關合約是否仍然生效，並建議政府當局應與香港理工大學簽訂長期合約，以發展更多先進的技術，讓香港受惠。易志明議員支持梁議員的建議，並補充他所服務的組織曾贊助相關研究工作，以及會繼續支持這項工作。此外，該等技術亦可出售予其他城市／國家。

53. 路政署助理署長(技術)確認，政府當局曾與香港理工大學土木及環境工程學系合作進行研究，並且為這方面的研究提供資金。他補充，路政署與本地專上院校一直保持緊密聯繫，該署亦會視乎情況向個別新的研究項目提供資助。

VI 其他事項

54. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年12月5日