

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1802/13-14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： 2014年4月11日(星期五)
時 間： 上午10時45分
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

出席委員： 陳鑑林議員, SBS, JP (主席)
范國威議員(副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
王國興議員, BBS, MH
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
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員
胡志偉議員, MH
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
謝偉銓議員

其他出席議員： 郭偉强議員

缺席委員： 林健鋒議員, GBS, JP
陳恒鑾議員
鄧家彪議員
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

出席公職人員：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)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾瑞琦女士

路政署主要工程管理處處長
陳派明先生

路政署總工程師1／主要工程
江大榮先生

運輸署總工程師／優先鐵路發展
梁達輝先生

運輸署高級工程師／優先鐵路發展1
葉冠強先生

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

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧女士

運輸及房屋局總庫務會計師(運輸)
朱陽滿先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
李萃珍女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路1
關翠蘭女士

應邀出席人士： 參與議程第VI項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司
董事總經理
何達文先生

九龍巴士(一九三三)有限公司
副董事總經理
歐陽杞浚先生

九龍巴士(一九三三)有限公司
企業事務總監
陳碧君女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員 : 議會秘書(1)2
陳嘉瑩小姐

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)1105/13-14 號 —— 2014 年 1 月 17 日
文件 會議的紀要)

2014年1月17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)1190/13-14(01) —— 就九龍巴士(一
及(02)號文件 九三三)有限公司
的服務進一步提交的意見
書及政府當局
就意見書中所
提事宜的回應)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2014年5月16日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1208/13-14(01)——待議事項一覽表號文件

立法會CB(1)1208/13-14(02)——跟進行動一覽表)號文件

3. 委員同意在2014年5月16日的下次例會上討論以下事項——

(a) 更換已老化的大埔及北區的區域交通控制系統；及

(b) 香港的道路路面維修。

4. 王國興議員要求，在討論"香港的道路路面維修"的項目時，政府當局應提供有關使用減音物料鋪設道路路面的資料。鑒於港鐵票價預計將於2014年6月上調，他詢問可否亦在5月份例會上討論有關"2014年港鐵票價調整"的項目。梁國雄議員亦認為，事務委員會應討論上述事宜，以助政府當局監察香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")。

5. 主席表示，政府當局將向委員簡介2014年港鐵票價調整事宜，而他會視乎接獲政府當局所提供文件的時間，再安排在下次例會或一次特別會議上討論有關事宜。委員表示贊同。

(會後補註：會議其後改於2014年5月26日上午8時30分舉行。)

IV 續議事項

考慮進行海外職務訪問

(立法會CB(1)598/13-14(01)——范國威議員建議前往新加坡進行海外職務訪問以研究有關提供公共交通服務的經驗的來函

- 立法會IN08/13-14號文件 —— 立法會秘書處擬備有關新加坡的公共交通設施及交通管制措施的文件(資料摘要)
- 立法會CB(1)1146/13-14(01)號文件 —— 范國威議員就建議前往新加坡進行海外職務訪問提供的補充資料
- 立法會IN14/13-14號文件 —— 立法會秘書處擬備有關新加坡、吉隆坡及悉尼的鐵路網絡系統的文件(資料摘要))

6. 主席表示，副主席建議前往新加坡或其他國家進行海外職務訪問，以研究公共交通設施、交通管理安排及全自動操作地鐵系統。在2014年3月25日舉行的上次例會上，委員商定進行實地視察，並建議進一步研究其他範疇，包括單軌列車系統、智能運輸系統、電子道路收費系統及單車系統。主席請委員察悉秘書處資料研究組擬備的資料文件，並徵詢委員對在2014年9月23日起前往新加坡進行為期4天訪問的初步計劃有何意見，因為委員有興趣研究的設備／措施，新加坡一概齊備。

資料研究組

7. 涂謹申議員要求秘書處研究，近年有沒有其他國家推出新的交通措施。依他之見，事務委員會決定職務訪問的地點前應先取得相關資料。他亦表示有意研究電子道路收費系統的推行情況。

8. 湯家驊議員指出，本屆其他事務委員會或委員會亦將進行其他職務訪問，並詢問擬議日期會否與立法會進行的其他職務訪問撞期。

9. 主席表示，秘書處已核查擬議日期，並確定不會與立法會進行的其他職務訪問撞期。

10. 陳偉業議員質疑是否值得前往新加坡訪問，因為立法會亦曾安排代表團前往新加坡進行訪問。他建議事務委員會前往悉尼，研究當地營運單軌列車系統的失敗經驗，並認為事務委員會應先確定研究目的後，才決定訪問地點。

11. 主席察悉委員的意見，並表示秘書處會收集相關資料，然後就職務訪問提出建議方案，供委員考慮。

V 西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)

(立法會CB(1)1208/13-14(03)——政府當局就
號文件 855TH 號工程
計劃——西九
龍填海發展
的道路改善
工程(第一期)
提供的文件

立法會CB(1)1208/13-14(04)——立法會秘書處
號文件 擬備有關西九
龍填海發展
的道路改善
工程(第一期)
的文件(背景
資料簡介))

12. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局的撥款建議，將855TH號"西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)"工程計劃(下稱"工程計劃")提升為甲級，以改善西九龍填海發展區的道路網絡，估計費用為8億1,310萬元(按付款當日價格計算)。路政署總工程師1／主要工程繼而借助電腦投影片向委員簡介工程計劃的詳情(立法會CB(1)1278/13-14(01)號文件)。

13. 王國興議員表示支持工程計劃，並認為有必要推行工程計劃，解決佐敦道與柯士甸道交界處交通擠塞的問題。他和謝偉銓議員詢問，實施道路改善計劃後，能否應付西九龍填海發展區和鄰近地區的發展項目額外產生的交通流量，直至2031年。

王議員指出，部分議員擬就《2014年撥款條例草案》進行的"拉布"行動，可能會耽誤工程計劃的撥款申請，並詢問如撥款申請未能如期在2014年6月獲得通過，政府當局有何應變計劃。

14. 運輸及房屋局副局長表示，運輸署於2009年完成了一項詳細交通研究，探討交通需求並提出建議措施，改善西九龍填海發展區及鄰近地區(包括西九文化區、廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段西九龍總站及其上蓋物業等)的交通。他表示，一如政府在2009年向議員匯報所指，在實施高鐵香港段項目期間，港鐵公司會進行部分主要道路改善工程，而西九龍填海發展區的其他道路改善工程則會另外進行。運輸及房屋局副局長表示，正在討論的撥款建議，屬整個西九龍填海發展區道路改善工程的另一部分。他補充，經改善的道路網絡有助解決現時區內部分道路交界處出現擠塞的問題，並可應付西九文化區和西九龍總站等發展項目落成後，西九龍填海發展區未來的交通需求，直至2031年。運輸及房屋局副局長補充，他察悉部分議員及市民關注到2014年5月的"拉布"行動的影響，並籲請議員審慎考慮此事。

15. 副主席要求政府當局提供資料，述明運輸署於2009年完成的因應西九龍填海發展區各項發展項目落成而產生的交通需求的詳細交通研究的結果，特別是不同交通工具所產生的交通流量。

政府當局

16. 運輸及房屋局副局長表示，政府已在2009年把交通研究報告送交議員。他答允在會後再次提供相關資料。

17. 陳偉業議員指出，西九龍公路往佐敦道的路段現時十分擠塞。他認為，政府當局應提前進行上述地點的道路改善工程，以解決問題。他亦要求政府當局提供資料，述明擬議道路改善計劃完成前及完成後，道路行車量／容車量比率的比較數字，以及擬議道路改善計劃所需的8億1,310萬元費用，是否屬於高鐵香港段非鐵路工程項目估計所需費用(即118億元)的一部分。

政府當局

18. 運輸及房屋局副局長承諾在會後按適當情況提供上述資料。他補充，政府當局的目標是在2017年前完成該工程計劃的主要工程，並會致力盡早完成現時出現交通擠塞的路口的工程。運輸署總工程師／優先鐵路發展補充，一般而言，行車量／容車量比率較能顯示相對較長而中間不設交界處的行車路的交通流量狀況。至於市區道路方面，道路網絡處理交通流量的能力主要取決於道路交界處的交通情況。就燈號控制交界處而言，剩餘容車量最能夠反映該處的交通情況。

19. 易志明議員申報，他任職的機構將受惠於廣東道所進行的道路改善計劃。他關注到政府當局有否找出柯士甸道交通擠塞的原因，並詢問有關道路擴闊工程，即廣東道與柯士甸道和柯士甸道西交界處、廣東道與匯翔道交界處，以及廣東道與佐敦道和渡船街交界處，可如何紓緩該區交通擠塞的情況。易議員亦主動提出以經常使用上述道路的使用者身份，闡述其詳細建議。

20. 路政署主要工程管理處處長解釋，目前柯士甸道西及廣東道交界處出現擠塞。擴闊工程旨在增加交界處的行車線數目，務求在交通燈每次亮着時，可有更多車輛駛經交界處。運輸署總工程師／優先鐵路發展補充，增加行車線可改善交通流量。他表示，運輸署察悉柯士甸道的交通十分繁忙。然而，由於柯士甸道兩旁已全面發展，大廈林立，加上多條區內道路形成的交界處，他表示柯士甸道擴闊工程涵蓋的範圍有限。不過，運輸署總工程師／優先鐵路發展補充，運輸署會考慮如何透過實施交通管理措施，改善往來柯士甸道與彌敦道的交通流量。

21. 主席要求運輸署考慮，毗鄰道路如何有助將柯士甸道的交通分流。據他觀察所得，柯士甸道往彌敦道方向只有一條行車線，該處經常出現車龍，並造成交通擠塞。至於廣東道的擴闊工程，他認為政府當局應將現時其中一條天橋延長，提供直接的路線，讓車輛可由佐敦／西九龍填海發展區直達尖沙咀，而無須經過現有的道路。此外，他要求政府當局審慎考慮連接中九龍幹線及西九龍填海

發展區的連接路設計，以免加重有關地區的交通負荷，並在稍後向委員匯報。運輸及房屋局副局長答允研究主席的建議。

22. 潘兆平議員表示支持推行工程計劃。他察悉，工程計劃將在高鐵香港段通車約一年後完工，並詢問政府當局有何措施應付該年額外產生的交通流量，而在施工期間又有何臨時交通安排。

23. 路政署主要工程管理處處長表示，該4項擬議計劃會同步進行，但由於各地點之間相距甚遠，進行相關的建造工程時不會對有關地區的交通流量造成重大影響。他補充，廣東道與柯士甸道交界處及廣東道與佐敦道交界處，均會實施臨時交通安排，務求在永久改善工程完成前，達到在上述交界處進行擬議擴闊工程的預期效果。他表示，政府當局已徵詢油尖旺區議會對工程計劃的意見，並會就施工期間的相關臨時交通安排事宜，與區議會保持聯繫。

24. 謝偉銓議員詢問，政府會否在西九龍填海發展區的行人路進行改善工程。運輸及房屋局副局長回答時表示，目前的撥款申請並不包括連接西九龍填海發展區及高鐵香港段西九龍總站的行人設施。

25. 經討論後，主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，並將有關建議提交工務小組委員會及財務委員會，供進一步考慮。

VI 九龍巴士(一九三三)有限公司的加價申請

(立法會CB(1)1208/13-14(05)——政府當局就九龍巴士(一九三三)有限公司加價申請提供的文件

立法會CB(1)1208/13-14(06)——立法會秘書處擬備有關專營巴士票價調整安排的文件(最新背景資料簡介))

26. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")的加價申請，加幅平均為4.3%。九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理何達文先生(下稱"九巴董事總經理")繼而借助電腦投影片向委員說明申請加價的原因。

一般意見

27. 王國興議員透過出席會議的九巴企業事務總監陳碧君女士向其近期遇襲的丈夫，即明報前總編輯劉進圖先生致以慰問。他表示反對九巴加價4.3%，此增幅較綜合消費物價指數的變動幅度(即截至2014年2月的+4.21%)高出0.09個百分點，亦較巴士票價調整安排下按既定的方程式運算得出的票價調整幅度結果(即+3.99%)高出0.31個百分點。據他觀察所得，九巴聘請的合約職員數目愈來愈多，常額職員數目則有所減少，而由於聘用合約職員的開支(例如退休福利的供款)較常額職員為少，九巴在過去10年的員工開支理應減少。

28. 王議員認為，為改善九巴的經營環境，政府當局不應容許鐵路壟斷市場，反而應向專營巴士營辦商提供支援，例如改善公共交通交匯處及巴士站設施，並准許巴士公司提供接駁服務，增加利潤。

29. 潘兆平議員認為，由於九巴服務表現欠佳，因此公眾反對九巴加價，實在可以理解。他詢問，政府當局會否考慮將九巴的脫班率與票價加幅掛鉤。潘議員亦指出，由於加價會減少乘客選搭九巴(特別是鐵路沿線的巴士路線)的意欲，所以九巴加價未必能夠增加利潤。因此，他促請政府當局考慮採取措施，把乘客由鐵路分流至巴士，以增加巴士公司的利潤。

30. 運輸及房屋局副局長向委員保證，政府當局處理九巴的加價申請時會妥善做好把關工作。在評估申請時，政府當局會考慮多項因素，包括綜合消費物價指數變動、九巴收入與開支的變化，以及九巴服務表現等。他補充，政府一直非常關注巴士服務的可靠度。經運輸署及九巴採取措施後，九巴

的脫班率有所下降。他表示，政府當局及九巴為了提高巴士服務的效率，一直致力重組巴士路線。政府當局的目標是減少資源浪費，取消使用量低的路線或減少其班次，以便騰出資源加強需求殷切的路線的服務。他表示，部分巴士路線即使沿鐵路線行走，該等路線如有足夠載客量，便不會被取消。因此，這些路線有助紓緩鐵路擠塞的情況。與此同時，政府當局會考慮在具策略性的地點增設轉乘站，令乘客更加方便使用巴士服務。

31. 李卓人議員表示，工黨反對九巴申請加價，因為4.3%的票價增幅已經超過市民可負擔的水平，即+1.82%的家庭住戶每月入息中位數的變動。依他之見，九巴應透過廣告增加非票務收入，補貼巴士營運的開支。他亦對有投訴指巴士公司為降低脫班率而減少巴士班次，表示關注。

32. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局衡量市民對建議票價增幅的接受程度和負擔能力時，會參考家庭住戶每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動。與此同時，自2013年3月上次加價至2013年第四季，家庭住戶每月入息中位數變動為+1.82%，而截至2014年2月的綜合消費物價指數變動則是+4.21%。他表示，這些數據現階段只供說明之用。政府當局會待提交建議予行政會議時，向行政會議匯報屆時最新公布的統計數據。

33. 九巴董事總經理補充，九巴一直致力改善服務表現，因此，在2014年首兩個月，脫班率已下降至2.1%。另外，九巴現正開辦特快路線及使用新的主幹道，以加強服務，紓緩鐵路過度擠塞的情況。

34. 胡志偉議員認為，政府當局應考慮在九巴的專營權屆滿後，檢討票價調整安排。他解釋，因應油價及運輸業名義工資指數的變動，票價調整安排只容許調高巴士票價。此外，計算可依據的票價調整幅度時參照運輸業名義工資指數變動這項因素，而非實質工資指數，或未能如實反映市民的負擔能力。再者，由於現時可依據的票價調整幅度方程式中生產力增幅的數值定為零，他關注到當局有何措施鼓勵巴士公司提升服務質素。胡議員察悉，

九巴許多巴士路線出現虧損，並詢問政府當局打算如何有效地重組巴士路線，以改善九巴的財務營運能力。

35. 運輸及房屋局副局長解釋，營運巴士服務涉及龐大資金。因此，維持財務穩健十分重要。行政會議在考慮營辦商提交的巴士加價申請時，會做好把關的角色，平衡各方利益。他補充，政府及專營巴士公司一直透過重組巴士路線及改善巴士網絡的工作，以善用資源，從而紓緩加價壓力及減少路邊廢氣排放量。他籲請委員支持政府和巴士營辦商的工作，積極推行巴士路線重組計劃。

36. 副主席表示，新民主同盟對九巴加價甚有保留，因為九巴申請的票價增幅過高。他把九巴出現虧損的原因，歸咎於政府採取以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策。他籲請政府當局審慎評估九巴的加價申請，並檢討香港各種公共交通工具的角色，擴大巴士的營運範圍。他亦要求政府當局研究在繁忙時段開辦更多點對點巴士路線，並在快速公路引入巴士專線，以減低鐵路的載客量。此外，政府當局應提供完善的道路設施，包括巴士轉乘站。

37. 副主席亦提及申訴專員公署在2014年年初發表的調查報告，該報告顯示運輸署監察巴士行車班次的機制尚待改善。他提述政府當局文件第8段，並問及2013年九巴的脫班率為2.8%的計算方法。

政府當局

38. 由於時間所限，主席要求政府當局就副主席的提問作出書面回覆。

39. 易志明議員察悉，九巴經營虧損的巴士路線較獲利的路線為多。在過去6年，九巴曾3次要求加價，但獲批准的增幅往往低於九巴所要求的增幅。為提升巴士服務的營運效率，紓緩加價壓力，並改善鐵路擠迫情況，他建議九巴加快重組巴士路線，特別是在新鐵路線通車後，加快進行有關工作。此外，九巴應推出更多巴士轉乘計劃，並引入在繁忙時段沿鐵路線行走的特別巴士路線。政府當局應允許巴士公司提供來往鐵路站的接駁服務。他

亦建議當局邀請公共小巴營辦商行走使用量偏低的巴士路線。

40. 運輸及房屋局副局長表示，政府推行巴士路線重組時，除了刪減或合併使用量偏低的路線外，亦會引入新路線回應新需要，而當局按2013年推行的"區域性模式"重組方案在北區開辦兩條新巴士路線便是一例。他補充，政府當局會推展長遠公共運輸規劃及發展的檢討工作，並於稍後檢討公共交通工具的角色及日後的公共運輸策略。

41. 田北辰議員認為，由於經營成本上升，九巴提出加價既可以理解，亦屬合理。他指出，港鐵公司票價調整機制方程式在2014年的計算結果，只有+3.6%，而票價調整安排下按既定的方程式計算得出的票價調整幅度結果亦僅為+3.99%。他認為，九巴申請加價4.3%，增幅過高。他強烈要求九巴推出適用於至少10條長途巴士路線的月票計劃，讓月票持有人可享約7折優惠。他亦要求政府當局允許九巴開辦與鐵路網絡繁忙路段平行的路線。

42. 九巴董事總經理解釋，目前根據票價調整安排，按既定方程式以截至2013年12月31日的工資指數運算得出的結果為+3.99%。當2014年第一季的數據於較後時間備妥後，九巴要求的4.3%票價增幅將可能較接近根據票價調整安排按既定方程式運算得出的最新結果。他強調，九巴經詳細考慮，並顧及市民的負擔能力後，才提交加價申請。

43. 田北辰議員對九巴董事總經理的答覆不表信服。他支持九巴按票價調整安排下以既定方程式得出可依據的票價調整幅度結果加價，即就目前而言是+3.99%。

44. 陳偉業議員認為，政府應取消票價調整安排，因為此安排只容許巴士公司加價。他籲請運輸署及九巴檢討現有票價架構，因為現時乘客轉乘巴士時或需繳付較多車資。他認為，巴士轉乘優惠計劃不應只包括屬於同一間巴士公司的路線，其他巴士公司的路線亦應包括在內。

45. 運輸及房屋局副局長察悉陳議員的意見，並向委員保證政府當局會繼續鼓勵巴士公司向乘客提供更多巴士轉乘優惠計劃。

46. 郭家麒議員考慮到九巴在營運巴士服務方面出現財政困難，其服務表現亦欠佳，因此建議政府當局考慮開放九巴的巴士路線予其他公司營辦，以期透過競爭改善巴士服務。

47. 運輸及房屋局副局長回應時表示，巴士網絡營辦者須能維持財務穩健。讓巴士公司維持財務穩健，繼續提供適當而有效率的服務，這點實屬重要。

48. 主席認為，在現有市場環境下，經營巴士服務並不容易。他認為政府當局應提供支援，並採取措施，令巴士的營運維持財政穩健，有關措施包括檢討政府以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策及開辦更多點對點巴士路線，以應付乘客需求、紓緩鐵路系統的壓力，以及增加巴士公司的收入。他亦要求政府當局考慮向使用政府隧道的巴士路線提供補貼或免收隧道費。他希望政府當局盡快展開長遠公共交通規劃及發展的檢討工作，並在準備工作就緒後與事務委員會討論此事。

對九巴財政帳目的意見

49. 部分委員(包括王國興議員、副主席、陳偉業議員及郭家麒議員)不滿九巴母公司把地產發展、跨境巴士服務及廣告等可獲利的項目與九巴的帳目分開計算，導致九巴出現加價壓力。

50. 運輸及房屋局副局長表示，坊間曾有意見建議，將九巴出售車廠舊址用地所得收益計入專營權帳目，用來補貼票價。須注意的是，相關土地全數是九巴數十年前以股東資金從公開市場中購入，並無獲得政府任何資助。這些土地和賣地收入皆為九巴私人產業。九巴專營權亦訂明，得自或源於出售土地，或與出售土地相關的資本增益或虧損，不計入九巴專營權帳目的收益或開支。

51. 至於九巴廣告收入的安排，運輸及房屋局副局長表示，九巴已把所有廣告收入納入專營權帳目。同時，專營權亦訂明由專營巴士公司批出服務合約(包括廣告合約)的適當程序，不論服務承辦商是否與九巴有關連。

52. 涂謹申議員提述電腦投影片介紹資料的內容，當中載述九巴每年以超過1億元廣告收入補貼票價。他詢問，上述金額是否廣告方面的總收入，以及九巴會否把部分上述收益歸入關連公司，即路訊通控股有限公司(下稱"路訊通")的財政帳目。依他之見，如九巴的財政帳目包括路訊通從九巴廣告所賺取的收入，便可紓緩九巴加價的壓力。

53. 九巴董事總經理表示，九巴的廣告收入來自各種廣告平台，包括巴士車身、車廂、巴士電視及巴士站燈廂。他確認，上述收入已悉數計入九巴的專營權帳目，以資助巴士營運。九巴董事總經理補充，廣告代理合約會批予提出最佳條件的投標者，而九巴從廣告代理取得的廣告收益，向來均有計入專營權帳目。香港交易及結算所有公司的網頁亦披露了九巴與路訊通的主要合約條款和條件。

VII 離島渡輪服務及票價調整事宜

(立法會CB(1)1208/13-14(07)——政府當局就離
號文件 島渡輪航線的
服務及票價調
整提供的文件

立法會CB(1)1208/13-14(08)——立法會秘書處
號文件 擬備有關離島
渡輪服務及票
價調整事宜的
文件(背景資料
簡介)

立法會CB(1)1239/13-14(01)——一名市民提交
號文件 的意見書

立法會CB(1)1239/13-14(02)——坪洲渡輪服務
號文件 關注組2.0提交
的意見書)

經辦人／部門

54. 由於時間所限，主席建議把這項議題押後至下次會議討論。委員對此表示贊同。

VIII 其他事項

55. 議事完畢，會議於下午12時43分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年7月16日