

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1298/15-16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1月15日(星期五)
時 間： 上午10時15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
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
范國威議員
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
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員： 涂謹申議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP
黃毓民議員
莫乃光議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH

出席公職人員：議程第III項

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
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
鄭嘉慧女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
羅鳳屏女士, JP

運輸署助理署長／巴士及鐵路
關翠蘭女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路3
張蓮用女士

議程第IV項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

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
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

路政署署長
劉家強先生, JP

路政署鐵路拓展處處長
陳派明先生, JP

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)379/15-16(01)——王國興議員就有
及CB(4)488/15-16(01)號關發生交通意外
文件後司機不顧而去
的事宜發出的函
件及政府當局作
出的回應

立法會CB(4)388/15-16(01)——政府當局對鄧家
號文件彪議員就中環的
交通問題及螺旋
形迴旋處的設計
和使用事宜發出
的函件所作的
回應

立法會CB(4)414/15-16(01)——政府當局對陳恒
號文件鑽議員就興建上
坡地區自動扶梯
連接系統和升降
機系統的進展發
出的函件所作的
回應

立法會CB(4)417/15-16(01)——黃毓民議員就檢
號文件討長者及合資格
殘疾人士公共交
通票價優惠計劃
發出的函件

立法會 CB(4)452/15-16(01)——王國興議員及梁志祥議員分別就2015年12月18日在元朗錦上路與東匯路交界發生的致命交通意外以及相關交界處的設計發出的函件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 訂於2016年2月26日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(4)457/15-16(01)——待議事項一覽表號文件

立法會 CB(4)457/15-16(02)——跟進行動一覽表)號文件

2. 委員同意在2016年2月26日舉行的下次例會上，討論以下事項——

- (a) 運輸資訊系統提升計劃；
- (b) 港珠澳大橋香港口岸的本地公共交通安排；及
- (c) 就港珠澳大橋跨境交通安排與廣東省和澳門政府討論的最新進展。

(會後補註：有關會議其後改於2016年2月29日舉行。)

III. 九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的專營權事宜

(立法會 CB(4)457/15-16(03)——政府當局就九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的新專營權事宜提供的文件

立法會CB(4)457/15-16(04)——立法會秘書處
號文件 擬備有關九龍
巴士(一九三三)
有限公司巴士
網絡的專營權
事宜的文件(背
景資料簡介)

立法會CB(4)347/15-16(01)——毛孟靜議員要
及CB(4)457/15-16(05)號 求就九龍巴士
文件 (一九三三)有限
公司巴士網絡
的專營權事宜
舉行公聽會而
發出的函件及
政府當局作出
的回應

立法會CB(4)457/15-16(06)——健康空氣行動
號文件 提交的意見書)

3. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介，政府當局計劃與九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")就其巴士網絡的現有專營權於2017年7月1日屆滿一事，商議為期10年的新專營權。除了聽取委員對新專營權安排的意見外，政府當局亦會徵詢市民、各區議會轄下的交通及運輸委員會，以及交通諮詢委員會的意見。在整理收集所得的意見後，政府當局會適時向委員匯報批出九巴巴士網絡新專營權一事的最新進展。

提高巴士服務水平

4. 謝偉銓議員察悉九巴的每日平均載客量持續下降，並關注到九巴會否繼續致力改善其服務質素。他建議政府當局和九巴應同時考慮與巴士服務質素有關的其他因素，例如巴士車廂的清潔程度及巴士站的乘客設施。

5. 運輸及房屋局副局長回應時表示，九巴一直提供適當而有效率的巴士服務，而且願意繼續

投資，以進一步改善巴士服務。他補充，隨着重鐵網絡的進一步發展，專營巴士所佔的市場份額在過去10年已下跌，而在可見將來，基於各種的因素，包括其他公共交通工具的激烈競爭，專營巴士公司的營運環境仍會面對相當的困難。在此背景下，政府當局正進行《公共交通策略研究》，檢視整體公共交通服務的布局，令各項服務之間更能互補優勢。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，政府當局會繼續與其他部門協調，以助九巴提升其服務質素。

6. 副主席詢問，政府當局會否因應專營巴士經營環境多年來已轉變的情況，全面檢討《公共巴士服務條例》。他觀察到，當局過去就專營巴士營辦商服務表現欠佳所施加的罰則並不嚴厲。運輸及房屋局副局長回應時表示，用以監察專營巴士服務的現行法定和行政機制行之有效，而專營巴士營辦商向來亦願意改善其服務表現和營運效率。不過，政府當局會留意有關情況，如日後有需要對《公共巴士服務條例》作出任何修訂，當局會相應地徵詢立法會的意見。

改善脫班情況

7. 鍾樹根議員詢問，政府當局有否採用任何準則來評定九巴的表現。他認為，九巴應繼續提升其服務表現，例如改善脫班的情況。林健鋒議員察悉，導致脫班情況的主要原因包括車輛故障和交通擠塞，並詢問政府當局會否推行任何改善措施，以紓緩有關問題。他亦問及九巴的平均脫班率為何。葛珮帆議員表示，民主建港協進聯盟於過去兩年在開學首日曾就脫班的情況進行調查，雖然2015年整體情況似乎有所改善，但若干巴士路線的脫班率仍然嚴重。胡志偉議員認為，政府當局應在新專營權下要求九巴分析導致脫班的主因。

8. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，政府當局在決定是否與現有營辦商商議其現有巴士網絡的新專營權事宜時，主要考慮的其中一項因素，是該營辦商能否提供適當而有效率的公共巴士服務。政府當局在評估九巴的服務表現時，已考慮

文件中所載的多項指標。至於巴士脫班的問題，他表示，在政府當局和九巴採取了一連串的改善措施後，九巴的平均脫班率已由2013年的2.8%降至2014年的2.6%，而在2015年首三季，九巴的平均脫班率處於1.4%的低水平，較行業平均的1.5%稍佳。至於交通擠塞這個較廣泛的問題，運輸及房屋局副局長表示，政府當局正跟進交通諮詢委員會提交的《香港道路交通擠塞研究報告》所載的建議，當中包括調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，以及中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃的建議。如推行上述措施，路面的公共交通服務亦會受惠。

政府當局

9. 由於有投訴指在早上及傍晚的繁忙時段，巴士脫班情況依然嚴重，李卓人議員關注到，營辦商會否在非繁忙時段加開班次，藉此補回繁忙時段因脫班引致的班次不足。他又要求政府當局提供資料，詳述每日繁忙時段及非繁忙時段巴士服務平均脫班率的計算方法。鑒於巴士脫班的情況，他關注到以九巴的巴士網絡規模而言，九巴是否有足夠能力營運其所有路線。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2016年3月9日隨立法會CB(4)697/15-16(01)號文件送交委員。)

10. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，政府當局會推行措施，以紓緩道路交通擠塞的情況。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，脫班率是分別按照早上繁忙時段、傍晚繁忙時段、兩段繁忙時段之間和傍晚繁忙時段之後來計算。若某個時段出現巴士脫班的情況，即使巴士公司在另一個時段加開超出規定的班次，也不能補回原有時段的班次，而整體脫班率是指上述4個時段實際行車班次與編定班次的總負差百分比。

開辦新路線及重組巴士路線

11. 鑒於交通服務需求不斷增加，尤以偏遠地區為然，陳恒鑌議員促請九巴在新專營權下開辦更多新路線及加密班次。陳鑑林議員建議，除了鼓勵

九巴改善服務外，政府當局亦更應擔當協調的角色，與巴士營辦商的工作相輔相承，例如協助營辦商物色更多合適地點去設置巴士轉乘站。他又建議政府當局繼續重組巴士路線，藉此提高網絡的效益，以及紓緩交通擠塞的情況。運輸及房屋局副局長回應時解釋，政府當局會繼續聯同九巴進行路線重組工作，以提升巴士服務及網絡效益。

12. 郭家麒議員考慮到社會人士的交通需要，他建議政府當局須確保九巴會繼續營運那些無利可圖但切合市民需要的路線。運輸及房屋局副局長回應時解釋，就所有巴士營辦商營運的路線而言，約60%的路線出現經營虧損，意即巴士營辦商已在不計較利潤的情況下，一直營運多條切合市民需要的路線。政府當局會繼續與九巴合作，重組巴士服務，以便提高網絡效益。

向乘客提供實時巴士服務資訊

13. 鍾樹根議員促請九巴向乘客提供實時巴士服務資訊，以進一步提升服務表現。葛珮帆議員亦建議政府當局規定九巴車隊配備全球定位系統，以便透過九巴公司的網站、智能電話的應用程式或資訊顯示屏，提供實時巴士到站資訊。

14. 運輸及房屋局副局長回應時表示，九巴已開始透過其網站和智能電話應用程式，向乘客提供實時巴士到站資訊，九巴亦在部分車站安裝了顯示屏以提供有關資訊，並會陸續在其他車站加裝顯示屏。此外，他表示，政府當局將尋求在新專營權下加入規定，例如要求九巴利用資訊科技，向乘客提供服務資訊。另外，正如2016年施政報告所述，政府當局會資助專營巴士公司，加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅，以便利乘客。

15. 姚思榮議員關注到，首階段在約3年內只會在車站安裝550個實時到站資訊顯示屏，因此他促請政府當局及九巴加快安裝進度。姚議員察悉，九巴將會在主要巴士站、巴士總站及巴士轉乘站提供免費Wi-Fi服務，他詢問當局會否要求九巴在

新專營權下進一步改善有關設施，以便在其他巴士站或巴士車廂內提供免費Wi-Fi服務。

16. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，專營巴士公司在擬訂於設有上蓋的巴士站安裝實時到站資訊顯示屏時，會考慮個別地點實際環境的限制，例如在巴士站是否有電力裝置。政府當局會在商議新專營權時，請九巴考慮姚議員的意見和建議。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，在政府提供配對資助的情況下，專營巴士公司應可在所有設有上蓋並備有電力裝置的巴士站安裝實時到站資訊顯示屏。此外，政府當局會在《公共交通策略研究》下探討如何提升專營巴士的服務質素，屆時亦會研究向乘客提供免費Wi-Fi服務的建議。

票價優惠

17. 主席關注到，九巴在提供票價優惠前需要獲得運輸署署長的批准。然而，他察悉香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在提供票價優惠方面，則可完全自主。他表示會動議一項議案，促請政府當局檢討和放寬審批專營巴士公司提供票價優惠的準則，令專營巴士可與鐵路公平競爭。

18. 陳恒鑌議員認為，九巴應在新專營權下提供更多票價優惠，例如推出更多巴士轉乘計劃、為經常乘搭巴士的乘客設月票，以及提供更多分段收費的安排，令乘客受惠。葛珮帆議員認為，政府當局應協調不同的公共交通營辦商，以提供跨公司票價優惠。

19. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，政府當局一直鼓勵專營巴士公司向乘客提供更多票價優惠。然而，為本港提供公共交通服務的私人營辦商是按商業原則營運，基本上沒有直接獲得政府的資助。至於提供票價優惠的事宜，則會由營辦商在考慮營運狀況等因素後自行作出決定。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，運輸署並無接獲專營巴士公司有關向乘客提供月票的申請。

20. 關於現時巴士轉乘計劃及分段收費的限制，胡志偉議員建議推出新的票價結構，乘客不論選擇哪條巴士路線，均會按每程的乘車距離付費。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會在商討新專營權時向九巴轉達委員的意見。

政府當局

21. 陳偉業議員要求政府當局提供資料，說明自2012年以來，各專營巴士公司在長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃下分別從政府獲得的每年資助額。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2016年3月9日隨立法會CB(4)697/15-16(01)號文件送交委員。)

財務表現

22. 王國興議員關注到，政府當局會否在新專營權內訂明票務收入及非票務收入的定義；以及政府當局在評審專營巴士公司提出的加價申請時，會否考慮上述兩類收入。郭家麒議員促請政府當局檢討，與提供專營巴士服務有關的非票務收入，特別是關乎路訊通控股有限公司的廣告收入，會否計入專營權帳目，以示對乘客公平。

23. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，在法例及專營權內均已清楚訂明，九巴的非票務收入(包括來自廣告的收入)屬於營運收入，須納入專營權的帳目內計算。此外，得自或源於九巴出售從私人市場購買的土地，或與出售土地相關的資本增益或虧損，則不會計入九巴的專營權帳目。應王議員要求，政府當局會提供補充資料。

政府當局

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2016年3月9日隨立法會CB(4)697/15-16(01)號文件送交委員。)

24. 副主席關注到，九巴可能會為了節省成本而裁減服務年資長的員工，包括巴士車長，九巴員工的士氣會因而受到負面影響。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時解釋，儘管人手安排是由

有關公司決定，但運輸署會密切監察九巴的服務表現，並在有需要時採取跟進行動。

巴士車長的工作及休息時間安排

25. 王國興議員表示，政府當局及九巴應推行適當措施，例如為巴士車長安排休息時間，以確保專營巴士的行車安全。他詢問，政府當局會否在新專營權下規定九巴在巴士站及巴士總站設置休息室及洗手間設施，供巴士車長使用。他進一步關注到，須在同一天內分兩個時段值班與一天內在一個時段值班的九巴車長，兩者的比例分布；以及在完成第一天夜更工作後，在隨後一天執行早更工作的九巴車長所佔的比例。李卓人議員察悉，在一些個案中，巴士車長需要在休息時間內工作，或在執行本身職務之前或之後的時間工作。他促請政府當局妥為顧及此情況，並確保九巴遵從運輸署所訂的相關指引。

26. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，接近90%的巴士總站已設有休息設施，而超過94%的巴士總站已設有或在3分鐘步行距離內設有洗手間，供巴士車長使用。政府當局及九巴會繼續研究可行方法，克服巴士總站的環境限制，在切實可行的範圍內盡量提供有關設施。她進一步解釋，九巴會根據運輸署公布的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(下稱"該指引")編配車長的工作時間。運輸署會繼續監察九巴遵從該指引的情況，並會與車長工會代表定期保持聯繫。應王議員要求，政府當局會提供詳細資料，說明上述事宜。

政府當局

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2016年3月9日隨立法會CB(4)697/15-16(01)號文件送交委員。)

環境改善措施

27. 關於九巴所採取的環境改善措施，林健鋒議員詢問車隊改用最環保巴士的最新進展。此外，胡志偉議員關注九巴車隊的廢氣排放量，因此他建議加快推行巴士更換計劃，務求進一步改善路邊空

氣質素。鑒於發生一些涉及電動巴士的事故，陳偉業議員促請政府當局及九巴應更重視電動巴士的運作安全。

28. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時解釋，九巴會在獲得環境保護署資助後逐步推行有關混合動力及電動巴士的試驗計劃。另一方面，九巴計劃購置合共1 680輛最為環保且技術獲確認而市場上已有供應的新巴士，以更換旗下的舊巴士。

其他意見

29. 梁國雄議員假設在人口密度如香港般高的都會城市，經營公共交通服務應是有利可圖的生意，加上當局採取以鐵路作為公共交通系統為骨幹的政策，他認為政府應回購或購買所有公共交通服務(包括巴士服務)的營運權，以確保可利用最環保的車輛，為所有市民，特別是貧困的一羣，提供既便宜又有效率的服務。

30. 王國興議員認為，九巴代表日後應出席討論有關新專營權事宜的事務委員會會議，以便直接聽取委員對營辦商服務提出的意見及關注事項。運輸及房屋局副局長解釋，是次事務委員會會議的目的是向委員簡介政府與營辦商商議續辦其巴士網絡新專營權的計劃，並聽取委員對新專營權安排所表達的意見。根據過往慣例，有關的營辦商代表不會獲邀出席會議。儘管如此，運輸及房屋局副局長向委員保證，在商討新專營權期間，政府當局會把委員在是次會議上所表達的意見及關注事項轉達九巴。

31. 此外，陳偉業議員建議就批出九巴巴士網絡新專營權的事宜舉行公聽會，並希望邀請九巴代表出席有關會議。

議案

32. 主席建議動議在會議席上提交的以下議案：

"本人動議，鑑於專營巴士的票價優惠，例如月票、特惠站及回程優惠等，受到《公共巴士服務條例》第230章第13條和《公共巴士服務規例》第230A章第III部第4條和第5條規管，條文定明專營公司釐定票價優惠必須得到運輸署署長准許，而申請至批准需時極長；另一方面，港鐵享有提供票價優惠的絕對自主權；因此，本人促請政府盡快檢討和放寬對專營巴士票價優惠的審批準則，讓專營巴士在「一鐵獨大」的環境下，有公平的競爭空間繼續服務市民，讓大眾受惠。"

33. 王國興議員建議修正上述議案，在"讓大眾受惠。"之後加上"並促請把巴士票價優惠納入九龍巴士的十年專營權。"。

34. 謝偉銓議員詢問，政府當局需時多久才能審批專營巴士公司提交的票價優惠申請。運輸及房屋局副局長告知委員，當局在收到有關申請後會適時作出處理。

35. 經討論後，主席表示，他會先處理王國興議員提出的修正議案。

36. 主席把王國興議員提出的修正議案付諸表決，措辭如下：

"本人動議，鑑於專營巴士的票價優惠，例如月票、特惠站及回程優惠等，受到《公共巴士服務條例》第230章第13條和《公共巴士服務規例》第230A章第III部第4條和第5條規管，條文定明專營公司釐定票價優惠必須得到運輸署署長准許，而申請至批准需時極長；另一方面，港鐵享有提供票價優惠的絕對自主權；因此，本人促請政府盡快檢討和放寬對專營巴士票價優惠的審批準則，讓專營巴士在「一鐵獨大」的環境下，有公平的

競爭空間繼續服務市民，讓大眾受惠。並促請把巴士票價優惠納入九龍巴士的十年專營權。"

37. 應陳偉業議員要求，主席命令進行記名表決，記名表決鐘聲響起5分鐘。9名委員贊成及2名委員反對修正議案。投票結果如下：

贊成

鄧家彪議員	葛珮帆議員
陳鑑林議員	盧偉國議員
王國興議員	鍾樹根議員
姚思榮議員	謝偉銓議員
陳恒鑽議員	

(9名委員)

反對

陳偉業議員	毛孟靜議員
-------	-------

(2名委員)

38. 主席宣布修正議案獲得通過。

IV. 運輸及房屋局局長就行政長官2016年施政報告作出簡報

(立法會CB(4)457/15-16(07)——政府當局就
號文件 2016年施政綱
領所載運輸及
房屋局運輸方
面的施政措施
提供的文件)

39. 運輸及房屋局局長應邀向委員簡介政府當局就2016年施政報告所載運輸及房屋局運輸方面的施政措施，詳情載於政府當局的文件(立法會CB(4)457/15-16(07)號文件)。扼要而言，運輸及房屋局局長表示，政府當局會繼續規劃策略性公路和相關道路、檢討公共交通服務，以及資助專營巴士

公司加快在巴士站安裝座位和實時巴士到站資訊顯示屏。

(會後補註：運輸及房屋局局長的發言稿已於2016年1月18日隨立法會CB(4)500/15-16(02)號文件送交委員。)

交通研究及規劃

40. 盧偉國議員表示，工程業界支持政府當局開展名為《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的研究，規劃香港的長遠發展。他贊同須盡早規劃大型運輸基建，以配合香港長遠土地發展的需要。

41. 副主席促請政府當局檢視第三次整體運輸研究內的建議是否已全部落實，以及檢討有關建議的成效。范國威議員對政府當局沒有計劃展開第四次整體運輸研究表示失望。

42. 運輸及房屋局局長解釋，在1999年完成的第三次整體運輸研究就整體運輸布局確立了一些大方向。政府認為，這些大方向，包括以鐵路為客運系統的骨幹，至今在政策方面依然適用。政府亦察悉，當局公布《鐵路發展策略2014》時，市民表示支持進行鐵路發展。

43. 易志明議員促請政府當局妥善規劃連接將軍澳的運輸基建設施，因為他預期計劃興建的東九龍線，即行走東九龍北部將觀塘線的鑽石山站(和日後的沙田至中環線)及將軍澳線的寶琳站連接起來的新鐵路線，仍未能滿足將軍澳人口急速增長所帶來的交通需求。

紓緩交通擠塞的措施

電子道路收費及泊車位

44. 易志明議員希望政府當局在考慮是否推行電子道路收費之前，先行評估中環灣仔繞道通車後的交通情況、加強針對與交通擠塞相關罪行採取

執法行動的成果，以及實施隧道費調整方案令3條過海隧道交通流量合理分布的成效。易議員亦詢問，政府當局會否考慮在完成泊車政策的檢討工作後才調高違例泊車定額罰款，因為一些商用車輛是因為上落客位／泊車位不足，才被迫違例停泊。

45. 運輸及房屋局局長表示，政府正就在中環及其鄰近地區推行的電子道路收費先導計劃(下稱"先導計劃")，展開為期3個月的諮詢。透過公眾參與活動收集意見後，政府會聘請顧問，展開深入的可行性研究，為先導計劃制訂詳細方案，以供公眾進一步討論。他指出，實施先導計劃的先決條件，是目前是否有免費替代路線可供駕駛者選用。快將通車的中環灣仔繞道，可為並非前往中環的駕駛者提供替代路線。繞道開通後，政府便有基礎考慮整體隧道費調整計劃，令3條過海隧道的交通流量分布合理化。

46. 運輸及房屋局局長補充，如有車輛觸犯與交通擠塞相關的罪行，警方定必採取執法行動。他表示，在運輸署將進行的泊車政策檢討中，會優先考慮配合商用車輛的泊車需要。

47. 陳鑑林議員關注本港私家車泊車位嚴重不足的問題。他指出，就提供泊車位而言，公共屋邨與私人屋苑採用相同標準，結果是部分公共屋邨泊車位過剩，但部分私人屋苑泊車位卻短缺。有鑒於此，他促請政府當局檢討本港提供泊車位的標準。他亦察悉，市區泊車位不足，導致違例泊車問題嚴重。政府當局察悉陳議員的意見。

發展運輸基建

48. 葛珮帆議員對於施政報告並無提出措施，紓緩人口和交通需求增加所引致的新界東交通擠塞的問題，表示失望。她要求政府當局針對問題，制訂措施，包括探討興建新隧道連接沙田、黃大仙及擬建的中九龍線，做法是否可行。

49. 運輸及房屋局局長表示，政府非常重視提供足夠的交通基建設施，配合隨着人口增長帶來的

交通需求。就此，開展任何新房屋發展項目時，必須同時進行環境和交通影響評估。他補充，除了推展《鐵路發展策略2014》所建議的新鐵路線外，政府計劃於本立法會會期內申請撥款，動工興建接駁將軍澳與東九龍的將軍澳 — 藍田隧道。沙田至中環線落成啟用後，亦可減輕新界東交通擠塞的問題。與此同時，政府會繼續進行道路擴闊工程，增加道路容車量。

巴士服務

50. 副主席支持政府當局主動資助專營巴士公司，以加快安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏，方便候車乘客。他希望政府當局在尋求立法會批出撥款時，會提供詳細資料，說明在政府資助安裝的顯示屏展示廣告，是否設有限制。

51. 王國興議員亦支持政府資助專營巴士公司的計劃，以助加快在巴士站安裝座椅。他亦希望位於公共屋邨的巴士站可獲優先處理，並問及相關安裝工程的時間表。

52. 運輸署署長表示，政府當局的目標，是資助巴士公司在5年內於合共3 000個巴士站安裝座椅，首階段會在約3年內為大概1 500個巴士站裝設座椅，之後會為餘下的巴士站安裝。在考慮各巴士站的實際情況後，才可因應安裝進度定出確實的時間表。

53. 梁志祥議員詢問，政府當局會否考慮以電動巴士逐步取代現時行走短程路線的巴士，以減低路邊排放的廢氣。運輸及房屋局局長表示，運輸及房屋局一直與環境局保持密切聯繫，推廣環保交通工具，以減少路邊廢氣排放量。雖然政府的目標是鼓勵在公共交通服務(例如專營巴士服務)使用電動車輛，但實行與否須視乎有沒有適合本港營運特色和服務需求的車輛型號可供選用而定。

鐵路發展

54. 副主席及盧偉國議員關注到，為香港直至2031年的鐵路網絡發展提供規劃框架的《鐵路發展策略2014》所建議的鐵路項目的推行進展。盧議員促請當局盡快開展相關的規劃工作。

55. 運輸及房屋局局長表示，政府正就《鐵路發展策略2014》建議發展的首批鐵路項目，即北環線(及古洞站)、屯門南延線及東九龍線，展開詳細規劃工作。他補充，在過去一年，政府(尤以路政署為然)忙於處理與廣深港高速鐵路香港段項目(下稱"高鐵項目")有關的事宜，某程度上影響了推展新鐵路項目的進度。運輸及房屋局局長表示，《鐵路發展策略2014》公布之時，政府提出了各鐵路項目的初步建議落實時間。然而，各鐵路項目的實際落實事宜，取決於屆時就相關項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。

56. 路政署署長補充，路政署正因應附近地區各項規劃變動，更新上述鐵路項目的規劃參數，並會繼續歡迎市民就項目落實事宜提出意見。

57. 主席察悉，政府當局會研究是否可在交椅洲附近興建人工島，進一步發展東大嶼都會。長遠而言，東大嶼都會將發展成為第三個核心商業區及可容納40萬至70萬人口的社區，把港島、大嶼山及新界西連接起來。他亦察悉，大嶼山發展諮詢委員會於2016年1月發表報告，當中一項建議與他早前提出的建議類似，即是興建第五條過海鐵路，接駁屯門、大嶼山及港島西。主席詢問，政府當局會否考慮興建第五條過海鐵路。

58. 運輸及房屋局局長向委員保證，政府會提供必要的運輸設施，配合地區發展帶來的交通需求，並且優先興建交通基建設施。就此，運輸及房屋局會因應新界西北的發展，考慮是否需要興建大型交通基建設施。運輸及房屋局局長補充，大嶼山的發展屬發展局的職權範圍。他表示，大嶼山發展諮詢委員會仍正在收集市民對其建議的意見。政府

不會排除興建新鐵路接駁屯門、大嶼山及港島西的可能性。

港鐵公司的企業管治及港鐵票價和服務

港鐵公司的企業管治及票價調整機制

59. 副主席、王國興議員、范國威議員及李卓人議員關注到，政府及港鐵公司會否就港鐵公司票價調整機制提前進行下一次檢討。李卓人議員補充，根據現行票價調整機制下的"分享利潤機制"，由於高鐵項目超支，港鐵公司須向股東(包括作為大股東的政府)派發特別股息，令港鐵公司提供的票價優惠金額因而減少。他將高鐵項目超支歸因於政府當局未能有效監察港鐵公司，以及港鐵公司管理失當。

60. 運輸及房屋局局長回應時表示，根據政府與港鐵公司於2007年簽訂的《營運協議》，票價調整機制每5年檢討一次。他表示，下一次票價調整機制檢討是否可以提前進行，須視乎政府與港鐵公司之間能否達成協議。他又表示，港鐵公司已公開宣布，該公司會研究可否提前進行下一次的票價調整機制檢討。雖然政府是港鐵公司的大股東，政府不可根據上述《營運協議》而強制提前進行票價調整機制檢討。

61. 關於港鐵公司的企業管治，運輸及房屋局局長表示，政府已積極履行作為港鐵公司大股東的責任，改善該公司的企業管治。他表示，港鐵公司已成立各個特設的委員會，以期及早察覺該公司在鐵路工程項目所面對的風險。他又表示，政府並無在港鐵公司董事會會議期間，參與討論該公司派發特別股息的事宜。

港鐵服務

62. 王國興議員表示，香港工會聯合會屬下的鐵路工會全力支持港鐵公司成立學院，培訓鐵路管理及營運的人才。他關注到，該學院會由港鐵公司獨自營運，還是由港鐵公司聯同其他教育機構營運。運輸及房屋局局長表示，政府亦支持港鐵

公司成立學院的計劃，此舉有助推動與鐵路有關的專業服務進一步發展。

63. 姚思榮議員察悉政府當局的目標是發展香港成為智能城市，並詢問當局會否鼓勵港鐵公司在港鐵車廂和車站提供免費Wi-Fi服務。運輸及房屋局局長察悉姚議員的意見，並承諾會向港鐵公司反映他的意見。

64. 梁志祥議員關注到，一方面政府採取以鐵路為客運系統骨幹的政策，但另一方面，港鐵列車的可載客量卻未能滿足乘客的交通需求。他詢問，政府當局會否加強其他公共交通服務，解決有關問題。

65. 運輸及房屋局局長解釋，雖然政府採取以鐵路為客運系統骨幹的政策，可是鐵路並非唯一的公共交通工具。政府一直有在《公共交通策略研究》下，檢討重鐵以外的公共交通服務的角色及定位。《公共交通策略研究》旨在於重鐵網絡進一步擴展的同時，優化目前的公共交通布局。

裝設自動扶梯連接系統／升降機系統

66. 陳恒鑌議員關注尚未展開工程的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(下稱"上坡電梯系統")的推行進展。他建議政府當局考慮以設計及建造合約把相關工程外判，務求加快進度。由於就推展項目向立法會申請撥款或需時冗長，他建議政府當局為此成立一筆為數50億元的基金，資助有關項目。

67. 運輸及房屋局局長回應時表示，上坡電梯系統複雜，每個工程項目建造費用至少約為1億至2億元。有關工程項目屬工務計劃項目，故此政府當局須依循既定做法落實項目。

68. 路政署署長補充，現時大部分上坡電梯系統工程項目已外判予顧問公司負責，以加快推行進度。他表示，就處於相對成熟規劃階段的3個上坡電梯系統項目而言，路政署已運用內部資源推展其中一個項目，即窩打老道山升降機及行人通道系

統。他表示，政府當局亦正繼續推展餘下項目，但部分項目須徵求區內人士共識，推展需時較長。

69. 胡志偉議員指出，部分舊私人屋苑通道並非無障礙通道，他詢問政府當局會否提供協助，在這些屋苑設置無障礙設施，並負責加裝後的維修保養工作。

70. 運輸及房屋局局長表示，政府當局一直在公共行人通道加裝無障礙設施。當局計劃自2016年第四季開始邀請18區區議會，各自選出不多於3條現有行人通道，加裝無障礙設施。當中可供區議會考慮的行人通道將不須局限於由路政署負責維修保養的行人通道，但仍要符合若干條件。

(在下午12時31分，主席把會議時間延長15分鐘。)

其他事宜

71. 毛孟靜議員認為，2016年施政報告中所載的政策措施，只是運輸及房屋局定期採取的措施，而非任何可改善和便利市民使用新交通服務的嶄新措施。她不滿政府當局的政策無助引入新市場參與者，提供網絡召車服務。此外，她關注高鐵項目西九龍總站"一地兩檢"的安排。

72. 胡志偉議員詢問，既然政府當局正提倡社區低碳生活，當局在規劃道路基礎設施時，會否考慮使用單車作為交通工具。他察悉，政府當局在施政報告提出要讓長者在區內輕鬆安全走動，就此，他建議政府當局考慮容許長者在行人路使用限速的電動交通工具，方便長者出行。運輸及房屋局局長察悉胡議員的意見，並表示政府當局的政策是把單車視為新市鎮和新發展區的一種短程交通工具。

73. 姚思榮議員察悉，在未來數年會有多項新跨境道路交通基礎設施落成啟用，包括港珠澳大橋。他詢問，政府當局會否考慮令不同跨境管制站的跨境交通流量合理分布。

74. 運輸及房屋局局長表示，新跨境道路交通基建設施落成啟用，會對不同跨境管制站的跨境交通流量分布造成影響。政府當局將於2016年2月與事務委員會討論港珠澳大橋的本地及跨境交通安排。

V. 其他事項

75. 議事完畢，會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年8月26日