

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1465/16-17 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：2017 年 1 月 20 日(星期五)
時 間：上午 10 時
地 點：立法會綜合大樓會議室 3

出席委員：陳恒鑌議員, JP (主席)
郭家麒議員 (副主席)
涂謹申議員
石禮謙議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, BBS, MH, JP
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
黃碧雲議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
楊岳橋議員

尹兆堅議員
朱凱迪議員
何啟明議員
林卓廷議員
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
容海恩議員
陳振英議員
陳淑莊議員
張國鈞議員, JP
許智峯議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
劉業強議員, MH, JP
鄭松泰議員
譚文豪議員
羅冠聰議員
姚松炎議員

缺席委員 : 黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
鍾國斌議員
何君堯議員, JP
鄭俊宇議員

[高等法院原訟法庭於 2017 年 7 月 14 日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自 2016 年 10 月 12 日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

出席公職人員：議程第 III 項

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾瑞琦女士

路政署署長
鍾錦華先生, JP

路政署總工程師/橋樑及結構
李偉平先生

運輸署首席運輸主任/管理
趙克培先生

運輸署總運輸主任/隧道及青馬 1(署任)
黃以巨先生

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)1
潘婷婷女士, 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
鍾錦華先生, 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
葉倩菁女士

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長/巴士及鐵路
關翠蘭女士

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)338/ —— 梁耀忠議員於 2016 年
16-17(01)號文件 12月19日表示退出事
務委員會的來函

立法會 CB(4)355/ —— 政府當局就西區海底
16-17(01)號文件 隧道隧道費提供的資
料文件

立法會 CB(4)355/ —— 香港西區隧道有限公
16-17(02)號文件 司提供的公司背景
文件

立法會 CB(4)355/ —— 香港西區隧道有限公
16-17(03)號文件 司發出的新聞稿

立法會 CB(4)355/ —— 政府當局就大欖隧道
16-17(04)號文件 及元朗引道使用費提
供的資料文件

立法會 CB(4)355/ —— 三號幹線(郊野公園
16-17(05)號文件 段)有限公司的來函

立法會 CB(4)368/ —— 政府當局就朱凱迪議員有關港鐵西鐵線和東鐵線票價及引入東涌線接駁巴士服務的函件所作的回應
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)391/ —— 郭榮鏗議員於 2017 年 1 月 4 日表示退出事務委員會的來函
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)433/ —— 何俊賢議員於 2017 年 1 月 16 日表示退出事務委員會的來函
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)442/ —— 廖長江議員於 2017 年 1 月 18 日表示退出事務委員會的來函
16-17(01)號文件

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)413/ —— 待議事項一覽表
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)413/ —— 跟進行動一覽表)
16-17(02)號文件

2. 委員同意在 2017 年 2 月 24 日舉行的下次例會上討論以下事項 ——

(a) 與港珠澳大橋交通安排相關的技術性
法例修訂建議；

(b) 天星小輪的加價申請；及

(c) 6870TH —— 十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究。

III. 為青馬管制區及青沙管制區購置橋樑檢查工作車

(立法會 CB(4)285/—— 政府當局就為青馬管制區及青沙管制區購置橋樑檢查工作車提供的文件)

3. 應主席邀請，路政署總工程師/橋樑及結構借助電腦投影片(立法會 CB(4)459/16-17(01)號文件)，向委員簡介政府當局有關為青馬管制區及青沙管制區各購置一輛橋樑檢查工作車("工作車")的建議，估計費用總額為 2,756 萬元，這筆款項會在相關年度的預算中反映。

一般意見

4. 譚文豪議員詢問擬購置的新工作車的型號與現有工作車的型號會否相同，以利便工程人員操作，並可能會減少車輛維修成本及設計費用。他又詢問，政府當局是否因為未有在一開始準確評估橋樑檢查工作所需的設備，而須建議添置工作車。

5. 路政署署長解釋，工作車應度身訂造，以符合招標文件所訂明的要求。只要新工作車符合招標文件所訂明的要求，新工作車的設計便無須一定與現有工作車的設計一樣。他補充，當局建議購置工作車，是以此作為改善措施，加強橋樑檢查工作。

6. 陳振英議員表示支持添置工作車，以應付真正需要。他對涉及工程車輛的交通意外表示關注，並詢問政府當局會否在每次進行道路工程時提供配備閃爍箭咀指示燈號的護航車輛，以及會否考慮購置更多護航車輛，加強工程安全。

7. 路政署署長確認，道路工程承辦商須在青馬管制區及青沙管制區內道路工程範圍的前方提供配備車載式緩撞裝置及閃爍箭咀指示燈號的護航車輛。他補充，青馬管制區及青沙管制區均有足夠的護航車輛。

8. 潘兆平議員詢問青馬管制區及青沙管制區現有兩輛工作車的使用率為何。路政署署長表示，兩輛工作車在 2016 年合共行車約 130 次。

9. 胡志偉議員認為，上述使用率不高，除非發生緊急事故，否則現有工作車一般都可應付正常需求。他詢問政府當局會否考慮購置一輛而非兩輛工作車，確保審慎使用公帑。

10. 路政署署長表示，青馬管制區及青沙管制區的日常維修工作已外判予兩間不同的管理公司，相關工作是分開進行的。他解釋，若發生重大事故，青馬管制區或青沙管制區內的橋樑可能封閉以作檢查，引致兩個管制區附近一帶的交通嚴重擠塞。在此情況下，工程人員將難以迅速從一個管制區調動工作車前往另一個管制區增援。因此，每個管制區必須配備兩輛工作車，確保有足夠設備在有需要時進行緊急檢查及維修。

11. 陳志全議員詢問由政府而非管理公司購置工作車的原因，以及現時維修隧道的做法為何。

12. 路政署署長表示，由於工作車是特別設備，因此由政府購置會較為恰當。運輸署首席運輸主任/管理補充，隧道維修車輛是度身訂造的特別車輛，亦由政府提供。現行安排會確保在承辦合約屆滿或終止時，有關車輛會順利及靈活地由某一承辦商移交予另一承辦商使用。

人手及培訓

13. 譚文豪議員、潘兆平議員及陳淑莊議員詢問，該等管制區的管理公司會否調配足夠的工程人員同時操作所有工作車。潘議員及陳議員關注到，政府當局的建議可能增加現有工程人員的工作量。

14. 路政署署長表示，路政署會與現時的管理公司討論在現行合約條款下如何可調配足夠人手操作新增的工作車。該署亦會在新合約加入相關條款，確保承辦商會安排足夠人手操作所有工作車。他補充，現行合約亦規定承辦商須為僱員提供有關

操作工作車的培訓，並向路政署證明哪些僱員已接受培訓。

15. 陳振英議員及陳志全議員詢問政府當局會如何確保管理公司妥善使用新增的工作車。路政署署長表示，現時的管理公司在日常運作中熟悉使用工作車，而該署會為該等管理公司提供有關使用新增工作車的足夠培訓。

16. 主席經諮詢委員後作出總結，表示事務委員會支持政府當局這項財務建議。

IV. 運輸及房屋局局長就行政長官 2017 年施政報告作出簡報

(立法會 CB(4)413/—— 政府當局就 2017 年
16-17(03)號文件 施政報告及施政綱
領所載運輸及房屋
局在運輸方面的施
政措施提供的文件)

相關文件

行政長官在 2017 年 1 月 18 日立法會會議席上發表的施政報告

2017 年施政綱領小冊子

17. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介 2017 年施政報告所載運輸及房屋局("運房局")在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)413/16-17(03)號文件)。

(會後補註：運輸及房屋局局長的發言稿於 2017 年 1 月 23 日隨立法會 CB(4)460/16-17(01)號文件發給委員。)

鐵路發展

沙田至中環線的建造工程

18. 毛孟靜議員關注到沙田至中環線("沙中線")項目成本超支，並因政府當局未能就所涉額外費用的確實款額提供詳情而感到失望。陳淑莊議員察悉，政府當局建議清拆灣仔運動場，並把有關用地用作綜合發展，包括興建會議及展覽場地；至於亦已計劃在上蓋發展會議設施的沙中線會展站，她詢問施工進展為何。

19. 運輸及房屋局局長表示，政府當局定期每季向鐵路事宜小組委員會匯報沙中線項目的推行進展及財政狀況。路政署署長表示，會展站的建造工程正在進行，以配合沙中線紅磡至金鐘段於 2021 年通車的目標。

廣深港高速鐵路香港段的"一地兩檢"及營運安排

20. 毛孟靜議員及陳志全議員詢問為廣深港高速鐵路("高鐵")香港段設置香港與內地清關、出入境及檢疫設施的安排("一地兩檢"安排)何時會有定案。運輸及房屋局局長表示，香港特別行政區政府與內地當局仍在討論"一地兩檢"安排。運輸及房屋局局長回應主席的詢問時表示，政府當局與香港鐵路有限公司("港鐵公司")已就高鐵營運權展開討論，但多項細節有待解決。

未來鐵路發展

21. 潘兆平議員詢問在《鐵路發展策略 2014》建議的北環線(及古洞站)、屯門南延線、東九龍線及東涌西延線(及東涌東站)項目("該 4 個新項目")何時落實。他關注到這些項目會如何配合未來數年到期完成的工程項目，以適時吸納屆時釋放的建造業人力資源。他亦要求政府當局稍後向交通事務委員會("事務委員會")匯報觀塘線延線及南港島線(東段)通車對道路交通造成的相關影響。

22. 運輸及房屋局局長表示，政府當局已按照《鐵路發展策略 2014》建議的初步落實時間，邀請港鐵公司就該 4 個新項目提交建議書。港鐵公司已提交屯門南延線的建議書供政府當局評估。政府當局會因應評估結果，就落實細節諮詢公眾。當局預期港鐵公司會於 2017 年上半年就另外兩個項目提交建議書。

23. 林卓廷議員指出，東鐵線接近飽和，而且北區的交通擠塞問題向來嚴重。他擔心單靠規劃北環線，未必可完全應付新界東北及新界東的發展，包括大埔及將軍澳持續增長的人口，因而產生的交通需求。劉國勳議員提出類似關注，並指出連接北區至香港島的道路交通嚴重擠塞。他建議當局除發展北環線外，亦規劃一條與現有東鐵線平行的鐵路線及擴展道路網絡，以處理有關問題。朱凱迪議員建議因應大埔的房屋發展項目，就該區進行全面交通評估。

24. 運輸及房屋局局長表示，北環線(及古洞站)連同多個交通基建項目可望應付新界已規劃發展項目預計產生的交通需求。根據既定做法，當局會就房屋發展項目進行交通影響評估。運輸署署長補充，新界東北及新界東交通擠塞，是該等地區過境車輛和工程車增加及私家車急增所致。她表示，當局會採取多項措施解決交通擠塞問題，而控制私家車數目將會是一項主要措施。為紓緩東鐵線的負荷，當局已推出在繁忙時段與東鐵線並行的"T"巴士路線。

25. 田北辰議員關注到，現有鐵路服務未能充分支援東涌北的發展。他指出，東涌線與機場快線共用同一路軌通過青馬大橋，因而令列車服務限制至最快每 8 分鐘一班。為增加列車的載客量，應付東涌北的乘客需求，有一項建議是，可提供穿梭列車服務，而服務範圍只限於日後東涌東站、機場站及博覽館站一段的鐵路。他表示，機場管理局、港鐵公司及大嶼山發展諮詢委員會已討論此項建議，初步認為建議在技術上可行。他促請政府當局在規劃東涌東站時考慮此項建議。周浩鼎議員亦建議當局規劃一個連接東涌市中心和機場島的輕鐵系統。就

此，主席進一步詢問哪個政府部門/政策局會負責推展相關的可行性研究。

26. 另一方面，主席關注到，鑒於新界西及新界北的人口大幅增長，擬議十一號幹線及現有西鐵線未能應付該等地區日後的交通需求。他詢問政府當局會否重新考慮興建一條連接屯門、荃灣、葵涌和沙田的鐵路線，以紓緩西鐵線的負荷。

27. 對於委員在上文提出的建議，運輸及房屋局局長表示，政府當局的政策旨在融合土地用途與運輸發展。政府當局在考慮有關新鐵路線的建議時，會顧及多項因素，包括運輸需求、土地用途規劃、地區的發展需要、經濟和財務效益，以及鐵路項目的工程可行性等。他補充，政府當局會向立法會申請撥款，根據《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究("《香港 2030+》")及其公眾參與活動的結果，推展跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究("策略性研究")。策略性研究會涵蓋大嶼山、新界西北和新界北發展項目所需的交通基礎設施。政府當局對各項建議(包括興建一個輕鐵系統連接東涌市中心和機場島的建議)持開放態度，但須視乎具體建議、技術可行性及交通需求而定。至於屯門至荃灣沿海鐵路的建議，運輸及房屋局局長表示不會跟進該項建議，因為為制訂《鐵路發展策略 2014》而進行的顧問研究得出的結論是該項建議的成本效益難以確立。

28. 副主席詢問，政府當局會否考慮跟進採用電動巴士這項替代方案，而非在東九龍啟德發展區發展環保連接系統。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局一直推廣使用電動車，但因道路環境所限，在有關地區單靠使用路面環保交通工具未必可行。

道路交通基礎設施

推展中九龍幹線項目

29. 柯創盛議員及何啟明議員支持興建中九龍幹線，以紓緩東九龍的交通擠塞問題，並促請政府

當局盡快推展該項目。路政署署長回應柯議員有關中九龍幹線項目的推行時間表及估計建築費用的查詢時表示，政府當局力爭於 2016-2017 年度立法會會期內申請撥款批准，以期於 2017 年下半年展開建造工程，並於 2025 年完工。

30. 黃碧雲議員支持盡快興建中九龍幹線，以紓緩西九龍交通嚴重擠塞的情況。然而，她察悉駿發花園的居民因擔心中九龍幹線會產生噪音而提出反對。她詢問政府當局會否接納居民的要求，將駿發花園對出的加士居道天橋的半密封式隔音罩改為全密封式隔音罩，以及將加士居道天橋的全密封式隔音罩延伸至越過油蔴地天主教小學。運輸及房屋局局長表示，政府當局快將就中九龍幹線的撥款建議諮詢事務委員會，並會同時就上述要求作出回應。

31. 就譚文豪議員的詢問，路政署署長以示例說明，假設車輛以平均時速 60 公里行駛全長約 4.7 公里的中九龍幹線，車程將需少於 5 分鐘。

推展十一號幹線項目

32. 陳志全議員知悉擬議十一號幹線(北大嶼山至元朗)與多年前討論的前十號幹線(北大嶼山至元朗公路)相似。他指出前十號幹線北段(即掃管笏至元朗公路段)的撥款建議於 2002 年遭財務委員會否決，並詢問政府當局有否檢視反對意見，以及會否修訂十一號幹線的建議。他亦關注到推展該項目的時間表。

33. 運輸及房屋局局長表示，十一號幹線的建議源於前十號幹線的構思，但兩者並非完全相同。當局在規劃十一號幹線的初步走線時，已考慮過往收到的意見。運輸及房屋局局長表示，十一號幹線是一項既複雜又大型的項目，推展時間會超過 10 年。為盡快展開該項目，政府當局將於 2017 年第一季尋求事務委員會支持有關進行十一號幹線可行性研究的撥款建議，並會於適當時候向事務委員會提供進一步詳情。

港珠澳大橋的交通安排

34. 姚思榮議員申報，他任職的公司經營跨境旅遊巴士服務。他詢問何時可訂定港珠澳大橋的通車日期，讓運輸業界可就相關投資作出相應計劃。他亦詢問港珠澳大橋跨境旅遊巴士服務牌照安排有何定案，以及政府當局有否考慮業界的意見，修訂原本增發經營港珠澳大橋跨境旅遊巴士配額的建議。

35. 易志明議員認為沒有需要就港珠澳大橋的跨境旅遊巴士發放新配額，因為跨境旅遊巴士的需求及內地訪港旅行團的數目一直下跌。相反，他建議准許現有旅遊巴士營辦商申請以其他口岸的跨境旅遊巴士配額作轉換。

36. 運輸及房屋局局長表示，三地政府力爭於2017年年底完成整項港珠澳大橋工程，以期早日三地同步通車。他補充，當局的目標是於2017年年底完成香港段工程，具備通車條件。跨部委的港珠澳大橋中央專責小組會視乎實際工程進展及各種因素，例如跨境交通安排的實施情況，決定港珠澳大橋的通車日期。

37. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)³進一步表示，三地政府一直討論港珠澳大橋的跨境交通安排，討論的進展良好。至於港珠澳大橋跨境旅遊巴士的配額安排，她表示政府當局有與業界保持聯繫，並正積極研究業界的建議，即增加以其他口岸的配額作轉換的數目。當局已計劃於2017年第二季左右發放港珠澳大橋跨境旅遊巴士的配額。

交通基建項目成本超支

38. 姚松炎議員詢問，政府當局會否委聘獨立工料測量師監察工程項目的開支，以盡量減少成本超支的情況。梁國雄議員認為，若無須支付跨境交通基建項目的超額費用，所支付的大筆公帑本可用來改善本地交通設施。運輸及房屋局局長察悉委員的關注，並解釋成本超支由不同因素造成。他表示政

府當局會規定承建商須就所有基建項目委聘專業工料測量師，以改善成本控制。

紓緩道路交通擠塞的措施

控制車輛增長的措施

39. 譚文豪議員詢問當局有否就控制車輛增長的措施制訂時間表及任何目標。劉國勳議員詢問政府當局有否研究私家車數目急增的原因。

40. 運輸及房屋局局長表示，政府一貫的政策是遏止車輛增長。他表示，近年私家車的數目每年增長約 4.5%。私家車數目的增長已對公共道路構成過重負擔，令交通擠塞的問題加劇。為解決道路交通擠塞的問題，政府當局自 2015 年起一直採取多管齊下的方法，並按部就班推展交通諮詢委員會("交諮會")建議的措施。在該等措施中，政府當局認為控制車輛增長至為重要。舉例而言，政府當局會探討可否推出經濟抑制措施，限制私家車的數目。

41. 鄭松泰議員關注到，跨境車輛的數目持續增加，以及當局推出第二階段的過境私家車一次性特別配額試驗計劃("試驗計劃")，准許廣東私家車進入香港，均會令香港的交通問題加劇。他亦詢問政府當局會否改善屯門公路的設計，以紓緩該公路交通擠塞的情況。

42. 運輸及房屋局局長回應時澄清，現時沒有推出第二階段試驗計劃的具體時間表。運輸署署長補充，大部分持中港車輛牌照的車輛並非來自內地，而是在香港首次登記然後在內地取得車輛牌照的車輛。

調高交通擠塞相關罪行定額罰款的建議及泊車位政策檢討

43. 對於政府當局在進行泊車位政策檢討以處理香港泊車位短缺問題之前，便計劃調高交通擠塞相關罪行的定額罰款，易志明議員及黃碧雲議員表

示反對。他們認為違例泊車的問題主要是泊車位不足所致，清拆數幢公眾停車場大廈已令問題惡化。黃議員促請政府當局盡快進行泊車位政策檢討，並把私家車及商用車輛的泊車位納入檢討範圍。葛珮帆議員建議在鐵路站附近增設泊車位，鼓勵市民泊車轉乘公共交通工具。劉國勳議員希望當局可增設停車場。

44. 運輸及房屋局局長重申，違例泊車是一項罪行。政府當局除建議調高交通擠塞相關罪行的定額罰款外，亦會在 2017 年年內展開泊車位檢討，並會優先處理商用車輛泊車位的供求情況。當局會在適當時候向事務委員會匯報有關結果及建議。政府當局會繼續按照現行規劃標準提供適量的私家車泊車位，亦會謹記不應因增設泊車位而間接鼓勵市民購買私家車。

電子道路收費先導計劃

45. 陳振英議員察悉，政府當局會就中環及其鄰近地區的電子道路收費先導計劃進行深入的可行性研究。他指出，過往進行電子道路收費研究所得的結論是沒有充分理據即時實行電子道路收費。他質疑為何政府當局現在認為實行電子道路收費可有效紓緩道路交通擠塞情況。

46. 運輸及房屋局局長表示，在過往進行電子道路收費研究得出結果後，政府當局曾決定探討可否在中環灣仔繞道通車後於中區實行電子道路收費。政府當局在這方面得出的結論是，根據過往進行電子道路收費研究後所作的建議，在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃是有需要及可行的。此外，政府當局已進行公眾參與活動，並剛發表有關結果。當局會因應收集所得的意見進行深入的可行性研究，為電子道路收費先導計劃制訂可行方案，亦會進一步邀請公眾就更具體的細節發表意見，包括電子道路收費先導計劃的收費水平、收費區的確實界線和運作模式。政府當局擬在現屆政府的任期內推展電子道路收費先導計劃的可行性研究。

合理分布 3 條過海隧道及 3 條陸上隧道的交通流量

47. 陳振英議員指出，在 3 條過海隧道及 3 條連接九龍和沙田的陸上隧道中，部分並非由政府擁有，因此政府對該等隧道的收費水平並無控制權。就政府當局合理分布該等隧道交通流量的措施，他關注到若有關措施旨在提高政府擁有的隧道的收費水平，藉此將交通分流至私營隧道，則該項措施等同向私營隧道的專營商輸送利益，不會獲公眾接受。

48. 運輸及房屋局局長察悉陳議員的關注。他指出，若不實施有關措施，而是由私營隧道的專營商透過調低隧道費合理分布交通流量，政府便需要根據實際交通流量向專營商發還現時隧道費與經調低的隧道費之間的差額。關於這項措施，政府當局在完成研究後會在適當時候就不同的方案提供全面分析，供委員考慮。

關於道路交通情況的其他意見及關注

49. 梁志祥議員關注到，元朗有大量住宅發展項目，人口因而顯著增長，導致該區的交通服務供不應求。他質疑重組巴士路線能否有效紓緩元朗市中心的嚴重交通擠塞問題。他亦指出西鐵線列車過於擠迫，乘客在繁忙時段需要等候數班列車才可登車。他詢問，鑒於推展十一號幹線及北環線項目的時間將會很長，當局有何措施應付該等項目完成前的交通需求。胡志偉議員詢問，政府當局會否推出措施，加強推廣巴士轉乘安排，以紓緩道路交通擠塞的情況。

50. 副主席認為，居民服務在某程度上會紓緩鐵路服務在繁忙時段的擠迫情況。此外，居民服務提供較直接的交通服務，是私家車以外的另一選擇，因此會紓緩道路交通擠塞情況。他詢問政府當局會否研究居民服務在運輸系統中的角色。

51. 運輸署署長表示，政府當局會繼續透過取消或合併乘客量持續偏低的路線重組巴士路線，並會推行巴士轉乘安排，紓緩道路交通擠塞的情況。

然而，她表示，礙於香港地理上的限制，要物色大面積及足以用作設置巴士轉乘處的合適用地並不容易。

52. 運輸署署長進一步表示，運輸署有發出營運居民服務的牌照，以應付繁忙時段的交通需求。舉例而言，元朗部分私人屋苑曾申請自行營運居民服務路線，但部分擬議路線與現有巴士路線重疊。她強調，若提供擬議的居民服務會影響現時在相同服務地區提供的公共交通服務，運輸署在考慮有關申請時，便須平衡不同持份者的利益，並會諮詢相關區議會。運輸及房屋局局長補充，公共交通策略研究會涵蓋非專營巴士的角色。非專營巴士營辦商可取得服務批註，提供各種公共巴士服務。

締造行人及單車友善環境

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

53. 主席及柯創盛議員對推行上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的工程項目需時長久深表關注。為加快該等工程項目的推行進展，主席及何啟明議員詢問政府當局會否考慮成立上坡地區升降機及扶手電梯專項基金，以及考慮外判相關工程。

54. 運輸及房屋局局長表示，推行上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的工程項目所需的時間很長，因為除了施工外，當局亦需要時間諮詢社區內的持份者及處理他們不同的意見。他補充，在現有已排名並優先進行可行性研究的 18 個建議項目中，部分項目已完成並開放予公眾使用。除分階段推行餘下建議項目外，政府當局亦會在 2017 年年底展開研究，檢討及改善上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制，並考慮在過去數年收到的其他建議項目。路政署署長表示，大部分上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統工程項目的設計工作均由政府當局委聘的顧問公司負責，建造工程則外判予承建商。

推動步行及設計公共行人通道的上蓋

55. 胡志偉議員歡迎政府當局推出措施，透過締造舒適寫意的步行環境讓市民"行得爽"。他察悉，政府當局會研究放寬《運輸策劃及設計手冊》所訂有關在公共行人通道加設上蓋的要求，並將選取兩個地區作試點研究，試行為締造舒適的步行環境而推出的創新措施。他認為這些上蓋的設計應該劃一。運輸及房屋局局長察悉他的意見，並進一步表示，政府當局在規劃道路時會充分考慮推動步行的措施。

單車友善環境

56. 羅冠聰議員詢問，政府當局有何措施在香港島締造單車友善環境。舉例而言，政府當局會否考慮沿香港島海濱興建一條單車徑。他察悉沙田區議會已就自負盈虧的社區單車租賃服務進行顧問研究。該項研究建議在港鐵站、學校區及購物區提供此類單車租賃服務。他支持政府當局研究如何協助團體以非牟利及自負盈虧的形式營辦社區單車租賃服務的計劃，但認為政府當局亦應帶頭提供此類服務。

57. 運輸及房屋局局長表示，政府當局的單車政策重點，已由利便市民以單車作消閒用途，改為利便市民以單車作為首程及尾程的短途接駁代步工具，往返公共交通車站與居所或辦公室。運房局一直與土木工程拓展署("拓展署")朝這個方向合作締造單車友善環境。政府當局察悉沙田區議會就自負盈虧的社區單車租賃服務進行的研究，並同意推出此類服務。不過，應注意的是，若由政府當局提供此類服務，可能需要較長時間。應羅冠聰議員要求，運輸及房屋局局長同意說明有關改善 9 個新市鎮單車徑網絡及設施的顧問研究的結果。

政府當局

58. 鄭松泰議員關注到香港單車徑現時的設計有不足之處，並詢問政府當局有何計劃檢討有關設計。運輸署署長表示，運輸署已根據有關改善 9 個新市鎮單車徑網絡及設施的顧問研究的建議，擬定了約 900 個或須改善的地點清單。首批約 100 個地

點的改善工程已在 2016 年展開，目標是在約兩年內完工。

59. 姚松炎議員詢問政府當局在市區提倡單車友善環境的政策，包括會否設置單車優先線，以及會否在市區提供單車租賃服務及增設單車泊位。他亦詢問有關在東區走廊下設置單車徑的可行性研究進展如何。胡志偉議員詢問政府當局會否將單車視為在市區的代步工具，以及會否利便市民在新設計的道路騎單車。

60. 運輸署署長補充，市區的道路老舊狹窄，而且繁忙，當局不鼓勵在市區道路騎單車。在市區設置單車優先線亦不可行。為確保道路安全，在道路上騎單車的人士須遵守相關道路交通規例，其他駕駛人士亦須尊重騎單車人士。運輸及房屋局局長表示，在東區走廊下設置單車徑的事宜正由發展局跟進。

港鐵票價

61. 張超雄議員指出，政府一方面是港鐵公司的大股東，另一方面則代表公眾利益。鑒於政府這兩個角色互有衝突，為增加透明度，他希望市民和立法會共同參與港鐵公司的票價調整機制檢討。對於政府因港鐵公司已私有化而在釐定港鐵票價方面沒有控制權，梁國雄議員表示失望。

62. 運輸及房屋局局長表示，政府當局曾在 2016 年 5 月 20 日至 8 月 19 日期間就票價調整機制檢討進行為期 3 個月的公眾諮詢。經考慮收集所得的意見後，政府當局已開始與港鐵公司檢討票價調整機制。他強調政府是以公共交通服務規管當局而非港鐵公司大股東的身份與港鐵公司磋商。他進一步表示，港鐵公司董事局討論政府當局就票價調整機制檢討提出的要求時，董事局內的政府代表須在相關會議上避席。此外，鑒於港鐵公司是上市公司，根據《上市規則》，政府作為港鐵公司的大股東，須以小股東的利益為先。

63. 何啟明議員詢問，當局會否成立票價穩定基金，以減低港鐵票價的加幅。運輸及房屋局局長回應時表示，票價調整機制檢討的主要方向，是研究如何使票價調整機制的運作在維持港鐵公司作為上市公司應有的穩健財政狀況的同時，亦能更充分回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及乘客負擔能力的關注。政府當局現時無意成立票價穩定基金。

64. 副主席認為港鐵現時按車程距離釐定收費的票價結構對居於偏遠地區的基層人士不公平。朱凱迪議員指出，東涌線及西鐵線的票價水平高於東鐵線的票價水平。他促請港鐵公司理順該 3 條鐵路線的票價差距。

65. 運輸及房屋局局長解釋，由港鐵公司營運的鐵路線現時的票價水平基本上是按車程距離釐定；而在兩鐵合併前，由九廣鐵路公司營運的東鐵線的票價結構，有別於由前地鐵有限公司營運的鐵路線的票價結構，因此東鐵線的票價水平略低。若東鐵線亦完全採用按車程距離釐定收費的票價結構，東鐵線的票價或須增加。政府當局會因應現有限制及平衡各持份者利益的需要，與港鐵公司討論改善票價調整機制的事宜。他進一步表示，政府當局已要求港鐵公司向長途地鐵乘客提供更多票價優惠，以切合該等乘客的需要及負擔能力。

巴士服務及票價

66. 毛孟靜議員關注到當局如何規管在專營巴士採放的路訊通控股有限公司視聽節目的內容及播放該等節目所造成的噪音滋擾。運輸署署長表示，在專營巴士播放的視聽節目的音量及廣告內容比例受運輸署規管。城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司正在 60 輛巴士試驗以 wi-fi 向乘客傳送聲音，藉以減少乘客受到的噪音滋擾。她進一步表示，在巴士播放視聽節目所帶來的收入是巴士公司非票務收入的一部分，有關收入可補貼專營巴士的營運。

67. 黃碧雲議員建議，除使用輪椅的人士外，"無障礙運輸"政策亦應照顧使用摺合式嬰兒車的人士的需要，以利便他們上落專營巴士。羅冠聰議員申報他是一名兼讀制學生。他及胡志偉議員認為，當局應要求專營巴士公司為學生提供半價優惠。政府當局察悉上述意見。

為改善公共運輸交匯處及渡輪碼頭而進行的翻新工程
和為渡輪營辦商提供的特別協助措施

政府當局

68. 對於政府當局計劃進行翻新工程，改善現有的有蓋公共運輸交匯處及渡輪碼頭，為市民提供更佳的候車及候船環境，易志明議員表示歡迎。他要求政府當局在新建的公共運輸交匯處提供廁所設施，以及改善朗豪坊公共小巴總站的通風情況。他亦指出，鯉魚門三家村碼頭的廁所設施殘舊，部分碼頭則欠缺基本設施。易議員及周浩鼎議員詢問改善碼頭計劃涵蓋的 10 個位於新界及離島區的公眾碼頭的名單和位置，以及擬進行的改善工程詳情。運輸及房屋局局長表示，改善碼頭計劃將由拓展署推行。當局會請拓展署提供所要求的資料，然後送交委員參閱。

69. 運輸及房屋局局長回應周浩鼎議員的進一步詢問時表示，政府當局將於 2019 年上半年進行 6 條主要離島渡輪航線下一個 3 年牌照期(2017-2020 年)的中期檢討，屆時會研究特別協助措施是否維持渡輪服務財務可行性的最佳長遠營運模式。該項檢討會包括研究各個可行方案(例如由政府擁有船隊並外判營運服務)的利弊。

智慧型交通系統

70. 葛珮帆議員詢問政府當局引入智慧型交通系統的計劃，包括政府當局會否制訂政策，收集空置泊車位資訊，並透過流動應用程式向公眾提供相關資訊，以及會否資助非政府機構運用大數據發展交通系統。她指出，新加坡政府已透過不同途徑(包括在道路安裝感應器)收集交通數據，藉此加強為公眾提供的交通資訊，改善道路安全，以及紓緩道路交通擠塞情況。她認為除了創新及科技局("創科

局")外，運房局亦應制訂發展智慧型交通系統的政策。

71. 對於 2017 年施政報告未有提出任何有關開放交通數據及將資訊科技應用於交通服務的新措施，以配合將香港發展為智慧城市的政策，莫乃光議員表示失望。他表示，海外大城市公共交通服務的交通數據已開放予公眾。他亦詢問政府當局會否研究使用無人駕駛車輛的事宜。他認為在未來 10 年，使用該類車輛將成為趨勢。

72. 運輸及房屋局局長答稱，將香港發展為智慧城市及善用大數據，是現屆政府的目標。政府當局已預留款項，以供在道路安裝感應器之用。他補充，智慧城市政策由創科局牽頭負責，其他政策局亦會參與跟進相關措施。

73. 運輸及房屋局局長進一步表示，在部分海外城市，公共交通服務由公共機構營運，或由政府全資擁有或全數資助。香港與該等城市不同，專營巴士服務是由私人營辦商按商業原則提供。巴士營辦商已自行作出龐大投資，開發及維持編製實時巴士到站數據並向乘客發放有關資料的系統，務求提供更優質的服務。收集所得的數據屬巴士公司私產，亦關乎其商業營運。因此，如披露該等數據供第三方使用，便須經有關巴士公司同意。儘管如此，政府當局一直與專營巴士公司聯絡，探討如何利便乘客獲取實時巴士到站資訊。

運輸研究

74. 陳淑莊議員察悉，《香港 2030+》的公眾參與活動將於 2017 年 4 月底完成。她質疑政府當局在 2017 年第二季尋求事務委員會支持撥款以推展策略性研究前，是否有足夠時間研究收集所得的意見。莫乃光議員詢問政府當局在進行各項運輸研究時，會否應用大數據分析及資訊科技，以及與他方合作。

75. 運輸及房屋局局長表示，政府當局會研究《香港 2030+》的公眾參與活動期間收集所得的意見，並會同步推展策略性研究，以便節省時間，讓政府當局可早日就大嶼山、新界西北及新界北的發展項目規劃交通基礎設施。

V. 九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的新專營權

(立法會 CB(4)413/—— 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
16-17(04)號文件

立法會 CB(4)413/—— 立法會秘書處就九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡專營權擬備的文件(最新背景資料簡介)
16-17(05)號文件

立法會 CB(4)451/—— 公共運輸研究組提交的意見書)
16-17(01)號文件

(下午 12 時 26 分，主席建議把會議延長 45 分鐘至下午 1 時 30 分，委員並無異議。下午 1 時 22 分，主席建議把會議再延長 5 至 10 分鐘，讓所有已表示有意發言的委員提問，委員並無異議。)

76. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介與九龍巴士(一九三三)有限公司("九巴")商討就其巴士網絡批出為期 10 年的新專營權一事的結果。運輸及房屋局局長表示，如得到委員支持，其後又獲行政會議批准，當局或會於未來數月向九巴批出為期 10 年的新專營權，而新專營權將於現有專營權在 2017 年 7 月 1 日屆滿時隨即生效。

票價優惠

全日制學生長途路線票價優惠計劃

77. 委員包括楊岳橋議員、林卓廷議員、葛珮帆議員、張超雄議員、劉國勳議員、梁志祥議員、姚松炎議員、鄭松泰議員、胡志偉議員及陸頌雄議員認為，全日制學生長途路線票價優惠計劃("學生票價優惠計劃")的限制過多，因為該項計劃只會在成人車費為 12 元或以上的長途路線推出，學生只可在乘搭由九巴獨營的日間路線時享有即日回程車費半價優惠。他們促請政府當局再與九巴商討，擴大該項計劃的適用範圍，例如讓所有全日制學生在乘搭由九巴營運的所有路線時每程都享有車費優惠。他們亦詢問預計會受惠於這項優惠計劃的學生數目及預計涉及的優惠金額分別為何。

78. 運輸署署長表示，就長途路線推出學生票價優惠計劃的目的，是減少居於偏遠地區的學生的交通費。九巴預計會有約 2 000 名學生受惠於這項優惠計劃，所涉優惠金額每年約為 500 萬元。她補充，除了上述優惠計劃外，使用小童八達通的 11 歲或以下學生現時可以半價乘搭所有九巴巴士路線。她聽取委員的意見時強調，九巴是按商業原則營運的私人營辦商，一般不獲政府資助，因此當局應注意擴大票價優惠的適用範圍會否構成票價壓力，以致最終可能影響基本票價水平。儘管如此，鑒於一貫政策是鼓勵公共交通營辦商提供更多票價優惠，運輸署會繼續與九巴及其他巴士營辦商探討推出更多票價優惠措施，以及在切實可行的範圍內優化現有票價優惠措施。九巴亦會在實施該項計劃 6 個月後進行檢討。

月票

79. 委員包括田北辰議員、潘兆平議員、何啟明議員、劉國勳議員、梁志祥議員、鄭松泰議員、胡志偉議員及梁國雄議員認為，九巴應為乘客推出月票。他們認為推出月票，即類似香港鐵路有限公司現時提供的月票，可助減少每天乘搭九巴的市民(特別是居於偏遠地區的人士)的交通費。田北辰議員讚

揚政府當局致力與九巴磋商，以推展大部分票價優惠及改善服務建議，但他察悉九巴就長途路線月票和特惠站提出的票價優惠建議遭擱置，並對此表示失望。他要求運輸署盡快研究九巴提出的上述建議，並與九巴商討為全職學生推出月票是否可行。

80. 運輸及房屋局局長和運輸署署長表示，政府當局原則上支持專營巴士營辦商推出月票，讓乘客受惠。政府認為月票的覆蓋面不應過小，以適切地滿足乘客需求。月票的定價不應過高，使票價優惠具有意義。同時，巴士公司應有能力推出此類月票而無須把成本轉嫁不使用月票的乘客，以免日後構成加價壓力。政府及九巴在商討新專營權期間曾探討月票建議，但由於九巴提交的初步概念及資料未能確保月票可達到上述效果，因此需要進一步研究及商討。巴士營辦商可隨時推出新票價優惠，政府亦會繼續與九巴跟進有關事宜。

81. 易志明議員同意，當局在鼓勵九巴推出更多票價優惠措施的同時，應充分考慮提供該等措施在財政上是否可行，以免把所涉的成本轉嫁其他乘客。他亦認為，鑒於巴士營辦商已作出龐大投資，巴士營辦商尋求合理盈利水平，是可以理解的。

巴士轉乘優惠

82. 潘兆平議員及陸頌雄議員建議擴展龍運巴士有限公司("龍運")營運的機場巴士路線(即"A"路線)與九巴路線之間的巴士轉乘優惠計劃，使計劃亦涵蓋龍運營運的大嶼山北部對外路線(即"E"路線)。

83. 運輸署署長解釋，龍運與九巴合作推出上述巴士轉乘優惠計劃，目的是利便居於"A"路線服務範圍以外地區的乘客轉乘其他路線往返機場。此外，與"A"路線相比，現時"E"路線的票價水平已非常具競爭力。有鑒於此，當局考慮擴展巴士轉乘優惠計劃至"E"路線的前提，是此舉至少不會在短期內構成任何票價壓力。

統一跨區與穿梭巴士路線短途車程收費

84. 委員包括何啟明議員、劉國勳議員及胡志偉議員察悉，九巴將推出措施，統一跨區與穿梭巴士路線中多個短途車程的收費。不過，他們指出，過海路線過海後的分段車費普遍仍高於行走相同路段的地區路線的車費。因此，他們促請政府當局及九巴收窄過海路線過海後車費與非過海路線車費之間的差距。何啟明議員認為，收窄車費差距會有助善用過海路線過海後的剩餘載客量。劉國勳議員建議按車程距離訂立分段車費。

85. 運輸署署長解釋，收窄過海路線過海後車費與非過海路線車費之間的差距，或會有大量短途乘客乘搭過海路線。過海巴士過海後因而需要增加在巴士站上落客的次數，導致總行車時間加長，因而影響這些路線服務的可靠性。此外，若更多巴士在巴士站停站並逗留更長時間，交通擠塞問題(特別是在商業區的繁忙路段)將會加劇。基於上述考慮，運輸署會分階段在選定過海路線推出試驗計劃，調低該等路線在行經繁忙路段後的分段車費。

86. 朱凱迪議員詢問，為何不同專營巴士營辦商相若巴士路線的車費並非完全一致。他舉例指出，九巴營運的 968 號巴士路線的車費高於另一專營巴士營辦商營運的 969 號巴士路線的車費。他又關注到九巴較其他巴士營辦商更頻密加價。因此，他促請政府當局推出措施規管九巴經常加價的情況。

87. 運輸及房屋局局長強調，專營巴士票價調整安排一律適用於所有專營巴士營辦商的加價申請。至於在不同專營權下相若路線的票價差別，以及上述有關巴士轉乘優惠及統一跨區與穿梭巴士路線短途車程收費的措施的進一步詳情，他同意在會議後提供補充資料。

(會後補註：政府當局提供的補充資料文件於 2017 年 2 月 6 日隨立法會 CB(4)499/16-17(01)號文件發給委員。)

為殘疾人士陪同者提供票價優惠

88. 楊岳橋議員及張超雄議員建議九巴考慮為殘疾人士陪同者提供票價優惠。運輸署署長承諾會與所有專營巴士營辦商(包括九巴)跟進此項建議。她表示會考慮的其中一項事宜是如何辨別殘疾人士陪同者。

改善服務

開放有關巴士服務資訊的數據

89. 莫乃光議員、葛珮帆議員及何啟明議員促請政府當局借鑒海外經驗，鼓勵公共交通營辦商(包括專營巴士營辦商)全面開放交通數據，而非僅透過運輸署的"香港乘車易"智能手機應用程式及網站發放有關九巴巴士路線的巴士服務資訊。他們指出，開放數據會讓有興趣的開發商開發更多方便使用的流動應用程式，更方便市民計劃行程。

90. 運輸及房屋局局長表示，有別於多個海外城市，香港的公共交通營辦商是基本上沒有獲得政府直接資助的私人公司。交通工具的實時到站數據屬這些私人營辦商的財產。他表示，較合適的做法可能是在推廣大數據時考慮推行甚麼措施，提倡免費開放交通數據，利便第三方開發應用程式，而推廣大數據屬創新及科技局的職權範圍。

醫院路線

91. 楊岳橋議員歡迎九巴開辦兩條醫院路線(即"H"路線)，改善為殘疾人士提供的交通服務。他詢問，除服務新界西一間醫院及九龍東另一間醫院的兩條擬議路線外，九巴會否考慮開辦服務威爾斯親王醫院及北區醫院的醫院路線。

92. 運輸署署長表示，除開辦擬議的兩條"H"路線外，九巴計劃以先導形式，改裝現有超低地台巴士的車廂設計，讓下層可同時容納兩名使用輪椅的乘客。九巴會視乎乘客意見，考慮增加配備雙輪椅空間的巴士數目。

巴士車廂內的視聽廣播

93. 譚文豪議員認為，擴大"靜音區"至覆蓋巴士車廂下層全層的計劃不能完全解決車廂內視聽廣播造成的噪音滋擾問題，因為上層乘客仍然別無他選，被迫收聽廣播。他轉述部分乘客的意見，他們認為部分巴士車廂內視聽廣播系統的音量並不符合現行規定，即不得較環境水平高出 2 分貝。因此，他質疑運輸署會否定期在巴士上進行檢查。

94. 毛孟靜議員進一步表示，除了噪音滋擾外，路訊通控股有限公司播放的節目("路訊通節目")內容偏頗。她促請政府當局考慮與九巴聯絡，停止播放路訊通節目，代之以其他非票務收入來源。否則，她認為路訊通節目必須一如其他本地電視節目服務，受《廣播條例》(第 562 章)規管。姚松炎議員認為，乘客應有權選擇是否收聽節目。他建議研究可否在每個乘客座位安裝聲音開關掣。

95. 運輸署署長表示，巴士車廂內視聽廣播系統的音量須符合運輸署的規管安排。運輸署會不時安排突擊抽查視聽廣播系統的音量，亦已一直透過既定渠道與所有巴士營辦商研究改善措施。除了由 2017 年年中起擴大"靜音區"至覆蓋下層全層外，運輸署及巴士營辦商亦正研究其他措施，包括使用 wi-fi 傳送，讓乘客有更稱心的乘車體驗。這項措施的成效有待進行測試確定。

96. 關於巴士上播放的視聽節目的內容及質素，運輸署署長表示，根據《廣播條例》的定義，"本地免費電視節目服務"指擬供或可供由超過 5 000 個指明處所組成的觀眾在香港免費接收的任何電視節目服務。由於巴士車廂並非指明處所，因此巴士車廂內播放的視聽節目不受《廣播條例》規管。她進一步表示，在公共交通工具上播放的視聽節目向來是公共交通營辦商(包括九巴)的非票務收入來源。此類非票務收入可助紓緩加價壓力。

改善巴士站及巴士上的配套設施

97. 張超雄議員建議在巴士站作出聲音廣播，提供包括巴士路線號碼及巴士站搬遷安排的巴士服務資訊，以協助視障人士。他表示，透過九巴的智能電話應用程式為視障人士提供巴士服務資訊雖然有用，但並不足夠，因為視障人士並非廣泛使用智能電話。他亦表示，九巴智能電話應用程式所提供的資訊有時並非最新。

98. 運輸署署長回應時表示，街上四周嘈雜，巴士站的聲音廣播未必可清楚聽見。為更照顧視障人士的需要，運輸署正與專營巴士營辦商研究其他可行技術，例如在營辦商的智能電話應用程式加入朗讀功能，提供有關巴士預計到站時間及巴士站搬遷安排的聲音信息。

99. 梁志祥議員指出，往來大欖隧道巴士轉乘處("轉乘處")時須行經一條長樓梯，並不方便易行。他要求政府當局作出改善。運輸署署長解釋，設立轉乘處，是為了讓乘客轉乘巴士路線。她察悉附近部分居民或會步行至轉乘處乘搭巴士，並承諾會研究措施利便他們進出轉乘處。

100. 譚文豪議員要求九巴除增設有蓋巴士站外，亦應考慮為所有現有有蓋巴士站設置座位。政府當局察悉其建議。

101. 關於陸頌雄議員詢問在巴士車廂設置充電設施供乘客使用一事，運輸署署長回應時表示，雖然龍運一直有在其機場路線的部分巴士提供該類設施，但鑒於不少九巴路線經常滿載乘客，上落客頻繁，在九巴巴士設置類似設施，會有運作上的問題。

環境措施

102. 為改善路邊空氣質素，譚文豪議員認為低排放巴士(即符合歐盟 IV 期或以上廢氣排放標準的巴士)不僅應在指定的低排放區行走，而且應在全港各區行走。政府當局察悉其意見。

巴士車長的健康狀況

103. 鄭松泰議員及陸頌雄議員關注到一些交通意外是因巴士車長身體不適及疲乏不堪所致，並要求政府當局檢討全職及兼職巴士車長的作息時間安排。鄭議員亦要求政府當局促請所有專營巴士營辦商檢討巴士車長的體格檢驗規定。政府當局察悉他們的意見。

其他意見

104. 朱凱迪議員詢問政府當局會否就服務偏遠地區的部分九巴巴士路線的營運重新招標。他認為九巴似乎沒有誘因改善這些虧本路線的巴士服務。運輸及房屋局局長和運輸署署長回應時表示，批予九巴的專營權涉及營運一個巴士網絡，當中既有有利可圖的路線，亦有虧本但切合社會需要的路線。運輸及房屋局局長補充，若只就虧本路線招標，可能沒有營辦商有興趣營運該等路線。

105. 楊岳橋議員詢問政府當局會否就新巴士路線招標，而非將該等新路線直接批予現有巴士營辦商。運輸署署長回應時表示，根據既定做法，運輸署會就較大型及新發展的服務地區的新巴士路線招標，藉以促進競爭。至於在現有巴士網絡內開辦的個別新路線，當局一般會邀請正服務該巴士網絡的現有專營巴士營辦商營運該等新路線。

106. 梁國雄議員認為，公共交通服務應由政府營運，讓資源得以靈活管理。他認為香港鐵路有限公司賺取的盈利應用來補貼專營巴士服務。

議案

107. 鑒於會議時間不足，主席決定委員在是次會議上提出的議案將於下次例會上處理。

(會後補註：田北辰議員、陳恒鑌議員、何啟明議員、張超雄議員及毛孟靜議員分別提出的 5 項議案的措辭 [立法會

經辦人/部門

CB(4)461/16-17(01) 至 (05) 號 文 件] 於
2017 年 2 月 7 日發給委員。)

VI. 其他事項

108. 議事完畢，會議於下午 1 時 37 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 7 月 25 日