

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1230/18-19 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：2019 年 5 月 17 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：陳恒鑌議員, BBS, JP (主席)
譚文豪議員 (副主席)
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, SBS, MH, JP
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱迪議員
何君堯議員, JP

何啟明議員
林卓廷議員
邵家輝議員
柯創盛議員, MH
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
范國威議員
區諾軒議員
謝偉銓議員, BBS

列席議員 : 石禮謙議員, GBS, JP
麥美娟議員, BBS, JP

缺席委員 : 黃碧雲議員
陳淑莊議員

出席公職人員 : **議程第 IV 項**

運輸及房屋局
副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, 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
助理署長/巴士及鐵路
黃志光先生

運輸署
首席運輸主任/巴士及鐵路 1
謝善怡女士

議程第 V 項

運輸及房屋局
副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)4
哈夢飛先生

發展局
總助理秘書長(工務)3
陳志豪先生

發展局
助理秘書長(工務政策 2)1
郭俊偉先生

土木工程拓展署
土木工程處副處長(海港及土地)
黃志斌先生

土木工程拓展署
項目組長
李民就先生

運輸署
首席運輸主任/新界 1
趙克培先生

議程第 VI 項

運輸及房屋局
副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)2
關如璧女士

運輸署
助理署長/策劃
林秀生先生

運輸署
總工程師/策略研究
劉漢偉先生

運輸署
首席項目統籌/泊車
鄧錦輝先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)818/ 18-19(01)號文件 —— 政府當局就葛珮帆議員要求當局改善大涌橋路交通燈設計的函件所作的回應

立法會 CB(4)752/ 18-19(01)號文件 —— 政府當局對事務委員會於2019年3月15日的會議上就議程項目"新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的加價申請"通過的一項議案所作的回應

立法會 CB(4)857/ 18-19(01)號文件 —— 政府當局就2019年3月15日會議的議程項目"新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的加價申請"提供的補充資料

立法會 CB(4)860/ —— 譚文豪議員為要求政府當局提供非商用車輛駕駛考試輪候時間的資料而發出的函件
18-19(01)號文件
(只備中文本)

立法會 CB(4)861/ —— 譚文豪議員提出的
18-19(01)號文件 《2019年道路交通(道路
(只備中文本) 交通(車輛構造及保養)規例)(修訂)條例草案》

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)850/ —— 待議事項一覽表
18-19(01)號文件

立法會 CB(4)850/ —— 跟進行動一覽表
18-19(02)號文件

2. 委員同意在 2019 年 6 月 21 日舉行的下次例會討論以下事項：

(a) 蓮塘/香園圍口岸啟用後的交通及運輸安排；

(b) 6850TH —— 新橫塘河橋；及

(c) 6190TB —— 為橫跨青山公路 —— 葵涌段近港鐵大窩口站 B 出口的行人天橋加建自動扶梯。

(會後補註：2019 年 6 月 21 日上午，鑒於立法會綜合大樓外聚集了大批人士，而停車場入口又被堵塞，加上多名事務委員會委員未能在會議前進入綜合大樓，主席指示取消會議。)

3. 林卓廷議員提到上文第 2(c)段，並詢問事務委員會討論該建議項目，是否正常做法。他認為該項目屬地區層面的事項，無須多作討論。主席表示，鑒於該項目涉及財務建議，政府當局徵詢事務委員會的意見，然後把建議提交工務小組委員會和財務委員會審批，是正常做法。至於委員在 2019 年 4 月 26 日的會議上建議討論的項目如新界北交通擠塞問題，主席表示已將委員的建議轉達政府當局，並正等候當局回覆。

III. 2019 年 4 月 26 日會議的續議事項

立法會 CB(4)800/ —— 林卓廷議員擬動議的
18-19(01)號文件 議案的措辭
(只備中文本)

立法會 CB(4)821/ —— 田北辰議員擬動議的
18-19(01)號文件 議案的措辭
(只備中文本)

立法會 CB(4)821/ —— 陳恒鑌議員擬動議的
18-19(02)號文件 議案的措辭
(只備中文本)

立法會 CB(4)821/ —— 范國威議員擬動議的
18-19(03)號文件 議案的措辭
(只備中文本)

立法會 CB(4)821/ —— 陸頌雄議員擬動議的
18-19(04)號文件 議案的措辭
(只備中文本)

立法會 CB(4)821/ —— 朱凱迪議員擬動議的
18-19(05)號文件 議案的措辭
(只備中文本)

議案

4. 主席表示，在 2019 年 4 月 26 日的會議上，委員就"2019 年港鐵票價調整"提出了 6 項議案，但

該等議案因時間不足而未有在該次會議上處理。在是次會議上，主席將這 6 項議案付諸表決。應委員要求，主席命令表決鐘響起 5 分鐘，通知事務委員會委員表決。

5. 主席請委員參閱以下由林卓廷議員動議的議案：

現行港鐵罰款機制，只計算事故中延誤最長一班列車的延遲時間，以決定罰款金額，根本不足以反映事故影響的範圍和時間長短，例如於 2017 年 8 月觀塘綫故障，列車服務受影響逾十小時，輿論普遍認為應該重罰港鐵，但按「服務表現安排」機制只計算延誤最長一班列車，最後只罰款 200 萬元，而無考慮事故影響達十小時及影響十七個車站的嚴重情況。

本會要求制定新罰款計算方程式，分別以『延誤服務』及『暫停服務』作為兩級罰款基數，再以基數乘以『受影響時數』及『受影響站數』，以更準確反映事故的影響範圍及時間，按嚴重性釐訂罰款。

有關建議方程式如下：

A. 延誤服務

罰款基數 X 受影響時數 X 受影響站數
= 罰款總額

B. 停駛服務

較高罰款基數 X 受影響時數 X 受影響站數
= 罰款總額

本會同時要求將港鐵管理層的花紅獎金與事故頻密及嚴重程度掛鉤，讓高層承擔責任。

(Translation)

Under the existing penalty mechanism for the MTR Corporation Limited ("MTRCL"), only the longest train journey delay in an incident is taken into account when determining the level of penalty to be imposed and this mechanism is simply not adequate to reflect the extent to which and the duration in which train service is affected in the incident. For example, during the signalling failure of the Kwun Tong Line in August 2017, train service was affected for more than 10 hours. While there were general public comments that MTRCL should be penalized heavily, it was ultimately fined a mere \$2 million under the "Service Performance Arrangement" which only took into account the longest train journey delay in the incident without considering the severity of the incident that it lasted for ten hours and affected 17 stations.

This Panel requests that a new penalty calculation formula be devised, under which the level of penalty is calculated on the basis of the two-tiered penalty base rate of "service delay" or "service suspension", and multiply the penalty base rate by "the number of hours of service delay or service suspension" and also by "the number of stations affected" so as to reflect more accurately the extent to which and the duration in which train service is affected in an incident and to determine the level of penalty according to the severity of the incident.

The proposed formulae are as follows:

A. For service delay:

Penalty base rate X Number of hours of
service delay or service suspension X Number of
stations affected = Level of penalty

B. For service suspension:

Higher penalty base rate X Number of hours of service delay or service suspension X Number of stations affected = Level of penalty

This Panel also requests that the bonuses and gratuities of the senior management of MTRCL be linked to the frequency and severity of train service disruption incidents so that the senior management will be held accountable.

6. 主席把上述議案付諸表決。15 名委員表決贊成議案，兩名委員表決反對議案，4 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

7. 主席請委員參閱以下由田北辰議員動議的議案：

本委員會促請政府和港鐵公司擴大早晨折扣優惠的適用範圍，包括全線所有車站以及加碼由 75 折增至半價優惠，同時港鐵公司可發公開信呼籲本港企業推廣八點半彈性上班時間，令長途乘客得益，更加實際回饋市民，配合僱傭友善政策。

(Translation)

This Panel urges the Government and the MTR Corporation Limited ("MTRCL") to extend the coverage of the Early Bird Discount Promotion to all stations of all railway lines and to top up the discount rate from 25% to 50%. At the same time, MTRCL may issue an appeal letter calling upon all enterprises in Hong Kong to promote flexitime by adjusting the start time of work to 8:30 am, so as to benefit long-distance commuters and bring benefits to members of the public in a more practical way and dovetail with the friendly employment policy.

8. 主席把議案付諸表決。19 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案，4 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

9. 主席請委員參閱以下由他本人動議的議案：

鑑於港鐵近年盈利豐厚，而繁忙時段載客率幾近飽和，雖然港鐵公司已於 35 個市區站提供 75 折的非繁忙時段優惠，但吸引力有限，本委員會要求港鐵增加折扣優惠，以吸引更多企業及乘客，採用彈性上班時間，和非繁忙時間出行，以改善鐵路繁忙時段的擠逼情況。

(Translation)

Given that the MTR Corporation Limited ("MTRCL") has earned hefty profits in recent years and the passenger loading during peak hours has almost reached the maximum capacity, and that MTRCL has offered a 25% fare discount rate at 35 urban stations during non-peak hours but the attractiveness of such discount is limited, this Panel requests MTRCL to increase the discount rate to attract more enterprises to adopt flexitime and more passengers to travel during non-peak hours, so as to alleviate the crowdedness in trains during peak hours.

10. 主席把議案付諸表決。23 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案，沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

11. 主席請委員參閱以下由范國威議員動議的議案：

由於香港鐵路有限公司近年的服務表現差劣，本委員會要求香港鐵路有限公司，必須在票價調整機制方程式中加入服務表現因素，將票價調整的幅度與每年的服務表現掛勾，以促使港鐵加以改善其服務表現。

(Translation)

Given the poor service performance of the MTR Corporation Limited ("MTRCL") in recent years, this Panel requests that MTRCL must include a service performance factor in the Fare Adjustment Mechanism formula so that the rate of fare adjustment will be linked to the yearly service performance, thereby prompting MTRCL to improve its service performance.

12. 主席把議案付諸表決。14 名委員表決贊成議案，5 名委員表決反對議案，兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

13. 主席請委員參閱以下由陸頌雄議員動議的議案：

有鑒於港鐵在錄得豐厚盈利下，仍按機制自動加價，加重市民交通費負擔，本會要求政府促請港鐵擱置或減低今次票價加幅，並重新訂立票價調整機制，加上「盈利扣減」因素，以及增加行政會議把關票價最終調整，以反映實際社會情況。

(Translation)

Given that the MTR Corporation Limited ("MTRCL") will still increase its fares automatically according to the mechanism despite recording hefty profits, posing a heavier transport fare burden on commuters, this Panel requests the Government to urge MTRCL to shelve the current fare increase or lower the magnitude of the increase, and establish afresh a fare adjustment mechanism which will incorporate a "profit-linked deduction" element and bring in the Executive Council as the gatekeeper to determine the final fare adjustment in order to reflect the actual social conditions.

14. 主席把議案付諸表決。20 名委員表決贊成議案，1 名委員表決反對議案，4 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

15. 主席請委員參閱以下由朱凱廸議員動議的議案：

本委員會要求政府及港鐵照顧西鐵線和東涌線乘客較重的交通負擔，短期加設「東涌線日票」，並研究大幅減低西鐵線和東涌線的單程票價至接近東鐵線(紅磡至上水)的水平。

(Translation)

This Panel requests the Government and the MTR Corporation Limited to alleviate the heavier transport fare burden of commuters of the West Rail Line ("WRL") and the Tung Chung Line ("TCL") by introducing "TCL Day Pass" in the short run and studying a substantial reduction of the single journey fares of WRL and TCL to levels close to that of the East Rail Line (between Hung Hom and Sheung Shui).

16. 主席把議案付諸表決。17 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案，3 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

(會後補註: 獲通過議案的措辭已於 2019 年 5 月 20 日隨立法會 CB(4)893/18-19 號文件送交委員。)

IV. 容許攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶出行的人士乘搭專營巴士

立法會 CB(4)850/ —— 政府當局就容許攜帶
18-19(03)號文件 自用醫療壓縮氧氣瓶
出行的人士乘搭專營
巴士提供的文件

政府當局的簡介

17. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介政府當局為容許攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶的人士乘搭專營巴士而修訂《公共巴士服務規例》(第 230A 章)的建議。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2解釋，壓縮氧氣是受《危險品條例》(第 295 章)管制的危險品。《公共巴士服務規例》訂明，《危險品條例》所適用的物質或物品(即包括壓縮氧氣)，不論分量，均不得帶上巴士。為提倡"無障礙運輸"的政策目標，政府當局建議修訂《公共巴士服務規例》，容許因要接受氧氣治療而須攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶的人士乘搭專營巴士。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，視乎委員的意見，政府當局的目標是在 2019 年年內向立法會提交《公共巴士服務規例》的修訂，以進行先訂立後審議的程序。

討論

18. 林卓廷議員及易志明議員歡迎有關措施，但關注巴士車長執行政府當局的文件第 5 段所載的相關措施時有困難。兩名委員均認為，確定在任何時候巴士上不得有多於兩個而每個不超逾 5 升的壓縮氧氣瓶，屬巴士車長的責任，這會對在執行駕駛職責的巴士車長構成不當的額外負擔。林議員認為，若巴士車長以巴士上已有兩個自用醫療壓縮氧氣瓶為理由，拒絕某名攜帶該類氧氣瓶的乘客登上巴士，可能引致該名乘客與巴士車長爭執，特別是就班次較疏落的巴士路線而言。

19. 易志明議員認為《危險品條例》內有關運送壓縮氧氣的限制不合時宜，現時專營巴士上不准吸煙，因此與氧氣泄漏引致爆炸相關的安全風險微乎其微。易議員要求政府當局檢討《危險品條例》內有關乘客攜帶自用醫療氧氣瓶乘搭公共交通工具的條文。

20. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2回應時表示，當局已諮詢消防處、醫院管理局、香港職業治療學會和專營巴士營辦商，以制訂政府當局的文件第 5 段所述的修例建議，目的是在不影響巴士安全

的前提下，容許乘客攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 補充，運輸署會發出一套指引，讓巴士車長充分掌握新的法例規定，並加強宣傳工作，令所有乘客，特別是要接受氧氣治療的乘客，清楚知悉相關安排。

21. 關於攜帶壓縮氧氣瓶乘搭專營巴士的限制，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 解釋，壓縮氧氣是受《危險品條例》管制的危險品，該條例清楚訂明，如運送的壓縮氧氣超過兩個而每個 5 升的氣瓶，則須申領牌照。在提出《公共巴士服務規例》的修訂時，須遵守《危險品條例》的相關法定要求。儘管如此，運輸及房屋局會向消防處及保安局傳達委員的建議，即檢討《危險品條例》的相關條文，探討是否有空間放寬有關乘客攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶乘搭公共交通工具的限制。

22. 潘兆平議員及姚思榮議員要求當局澄清，若有乘客運送多於兩個自用醫療壓縮氧氣瓶並同時登上巴士，但他們均沒有告知巴士車長，則違反擬議法例規定的法律責任應由巴士車長抑或有關乘客承擔。該等委員亦質疑巴士車長可否評估乘客攜帶壓縮氧氣瓶，是為了作自用醫療用途抑或絕粹運送。他們並關注到在上述情況下可能產生爭議。

23. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，根據《公共巴士服務規例》的擬議修訂，乘客如攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶，應在登上專營巴士時並在繳付車費前，把所攜帶的氧氣瓶的總數告知巴士車長，乘客亦應以連接氧氣瓶的鼻喉或氧氣罩吸入氧氣，讓巴士車長易於識別。乘客如違反《公共巴士服務規例》的相關規定，可被判罰款 3,000 元和監禁 6 個月。至於委員關注可能出現爭議，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 重申，運輸署會加強宣傳及教育，把新安排告知專營巴士的乘客，並已就有關修訂聯絡病人組織。這些病人組織對政府當局的建議表示支持，並願意就有關安排與專營巴士營運商合作。

24. 主席詢問攜帶多於兩個壓縮氧氣瓶登上巴士涉及的風險為何。他亦籲請運輸及房屋局就容許帶上公共交通工具的壓縮氧氣瓶數目的擬議上限，進一步與消防處及保安局聯絡。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2解釋，根據就《公共巴士服務規例》的擬議修訂與消防處所作的討論，可能涉及的主要風險並非泄漏氧氣，而是壓縮氧氣瓶因活閥破損而不受控制地移動。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2重申，運輸及房屋局在檢討《危險品條例》的相關條文時會把委員的建議轉交消防處和保安局考慮。

25. 潘兆平議員及林卓廷議員關注規管其他公共交通工具(例如港鐵)的法例均沒有就攜帶氧氣瓶登上有關交通工具的乘客施加類似嚴格的管制。他們詢問香港鐵路有限公司會如何處理乘客攜帶多於兩個壓縮氧氣瓶登上列車的情況。

26. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，雖然規管其他公共交通工具的法例沒有關乎攜帶壓縮氧氣的具體條文，但乘客仍須遵守《危險品條例》內有關貯存或運送壓縮氧氣的規定，根據有關規定，如攜帶的壓縮氧氣多於兩個而每個為5升的氣瓶，則須申領牌照。至於香港鐵路有限公司，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，港鐵員工會為攜帶壓縮氧氣乘搭港鐵的乘客提供協助。

V. 重建南丫島北角碼頭

立法會 CB(4)850/ 18-19(04)號文件 —— 政府當局就 051TF 號工程計劃 —— 重建南丫島北角碼頭提供的文件

立法會 CB(4)850/ 18-19(05)號文件 —— 立法會秘書處就改善公共碼頭設施擬備的文件(背景資料簡介)

政府當局的簡介

27. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介政府當局為提升 051TF 號工程計劃"重建南丫島北角碼頭"("工程計劃")為甲級而提交的撥款申請，詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)850/18-19(04)號文件)。如獲立法會財務委員會("財委會")批准撥款，政府當局計劃在 2019 年下半年展開工程計劃，並在 2021 年下半年完成。

討論

28. 易志明議員、梁志祥議員、葉劉淑儀議員及副主席表示支持工程計劃。

有關工程計劃設計及提供輔助設施的建議

29. 易志明議員建議政府當局在完成工程計劃後在擬議北角碼頭安裝售票亭，供街渡營辦商使用。姚思榮議員提出類似意見。潘兆平議員建議在新碼頭設置飲水機和廁所設施。劉業強議員及副主席建議，為利便以單車代步的村民使用碼頭，亦應在碼頭提供單車停泊位。

30. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 察悉委員的意見和建議，並承諾考慮及適當地納入設計。他補充，現有北角碼頭附近設有由食物環境衛生署("食環署")管理的公廁，以應付使用碼頭的乘客的需要。

31. 劉業強議員提述政府當局的文件附件一，並詢問政府當局會否考慮為擬議步橋安裝上蓋。

32. 土木工程拓展署土木工程處副處長(海港及土地)("土木工程處副處長(海港及土地)")回應時表示，擬議步橋長約 20 米。他認為將於擬議北角碼頭建造的上蓋及位於現有北角碼頭的涼亭應足以作遮陰用途。土木工程處副處長(海港及土地)回應劉議員的建議時表示，土木工程拓展署會與有關顧問探討在擬議步橋安裝上蓋可能對景觀造成的影響。

33. 陸頌雄議員建議，為達致更佳遮陰效果，應採用較不透光的玻璃物料建造上蓋。土木工程處副處長(海港及土地)答稱，當局會在詳細設計時適當地考慮陸議員的建議。

34. 姚思榮議員歡迎在擬議北角碼頭提供無障礙設施，但關注香港仔海濱公園是否同樣設有該類設施。土木工程處副處長(海港及土地)答稱，香港仔海濱公園的浮臺現時設有斜道，利便殘疾乘客使用碼頭上落。

35. 梁志祥議員察悉，當局計劃在擬議北角碼頭的西邊建造無障礙設施供殘疾乘客使用。他詢問為何不在碼頭的東邊和西邊同時建造無障礙設施。

36. 土木工程處副處長(海港及土地)解釋，擬議北角碼頭的東邊海面常有大浪，因為香港主要吹東風和東北風，尤以冬天為然。經考慮多項因素，包括乘客(特別是殘疾乘客和長者)上落時的安全、在碼頭兩邊均建造該等設施的成本及使用率，土木工程拓展署建議只在碼頭的西邊築建斜道。

37. 陸頌雄議員認為政府當局應就擬議北角碼頭的設計徵詢地區人士的意見，以致碼頭的設計有顧及當地特色。土木工程處副處長(海港及土地)表示，政府當局已諮詢相關區議會、當地村民、渡輪營辦商及主要建築專業團體(例如香港園林建築師學會)。經考慮該學會的意見和建議後，土木工程拓展署已改善碼頭的設計，以反映南丫島當地的特色。

改善碼頭計劃

38. 易志明議員察悉，南丫島北角碼頭是改善碼頭計劃首階段涵蓋的碼頭之一。他詢問改善碼頭計劃下另外 9 項公眾碼頭項目的推行進展。他促請政府當局加快推行改善碼頭計劃，並考慮將更多偏遠地區的公眾碼頭納入該計劃，以利便公眾前往該等地區。

39. 發展局總助理秘書長(工務)3 表示，建議在改善碼頭計劃首階段下進行的大部分碼頭項目的技術研究大致完成。政府當局正逐步就該等碼頭項目的初步設計諮詢有關區議會和持份者。當局會着手進行該等碼頭項目的詳細設計工作，並完成適當的法定程序。他補充，改善碼頭計劃是 2017 年《施政報告》提出的新政策措施。政府當局計劃在 2019 年展開首項碼頭項目(即北角碼頭項目)，而目前首要目標是完成改善碼頭計劃的首階段。發展局會因應改善碼頭計劃首階段的成效及經驗，考慮在改善碼頭計劃下一階段推展更多碼頭項目的可行性。

40. 應潘兆平議員要求，土木工程處副處長(海港及土地)承諾在會議後提供資料，說明建議在改善碼頭計劃下推行的碼頭項目的選址及進展。

(會後補註：有關補充資料的中文本及英文本已分別於 2019 年 5 月 30 日及 6 月 5 日隨立法會 CB(4)960/18-19(01)號文件送交委員。)

41. 劉業強議員促請政府當局考慮建造更多公眾碼頭或重建不合標準的公眾碼頭，以滿足居於偏遠地區而須依賴碼頭前往市區的人士的基本需要。

其他意見及關注

42. 姚思榮議員關注在北角碼頭項目完成後該碼頭的管理事宜。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，按照慣常做法，在重建北角碼頭的工程完成後，政府當局會承擔該碼頭的管理工作和維修工程。運輸署首席運輸主任/新界 1 進一步表示，公眾碼頭由運輸署統籌管理，但碼頭的日常管理職務則由不同政府部門按其工作範疇執行。如有涉及管理公眾碼頭的建議，運輸署會按需要與相關政府部門聯絡協調，以便作出跟進及回應。

43. 葉劉淑儀議員詢問當局如何處理在公眾碼頭(包括北角碼頭)的露宿者。運輸署首席運輸主任/新界 1 表示，鑒於此事可能牽涉超過一個政府部

門，運輸署會與有關政府部門(包括食環署、民政事務處及香港警務處)協調，採取所需的跟進行動。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 承諾在會議後就這方面提供補充資料。

(會後補註：有關補充資料的中文本及英文本已分別於 2019 年 5 月 30 日及 6 月 5 日隨立法會 CB(4)960/18-19(01)號文件送交委員。)

44. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應副主席的詢問時表示，一如其他公眾碼頭，私人船隻可使用北角碼頭的泊位。至於北角碼頭的使用率，現時只有一項持牌渡輪服務("香港仔 — 北角村 — 榕樹灣"航線)使用該碼頭上落客，每日約有 21 艘船隻使用該碼頭，其他私人船隻使用該碼頭的比率則不高。

結論

45. 主席總結討論時表示，事務委員會支持政府當局將撥款建議提交財委會轄下的工務小組委員會審議。

VI. 增加泊車位供應的最新概況

立法會 CB(4)850/ 18-19(06)號文件 —— 政府當局就增加泊車位供應的最新概況提供的文件

立法會 CB(4)850/ 18-19(07)號文件 —— 立法會秘書處就增加泊車位供應擬備的文件(最新背景資料簡介)

政府當局的簡介

46. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡述政府當局為增加泊車位供應而採取的措施的最新情況，詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋

局副局長表示，政府當局提供泊車位的政策，是優先考慮商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下，提供適量私家車泊車位，但不希望誘使慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通負荷。客觀而言，政府當局不可能持續增加泊車位供應，以追趕汽車增長的步伐。鑒於香港土地資源匱乏，政府當局明瞭有需要兼顧互相競爭的土地用途需求，以配合社區和經濟發展，並會鼓勵市民盡量使用公共交通系統。

討論

私家車數目迅速增加

47. 主席、潘兆平議員、謝偉銓議員及柯創盛議員批評政府當局的泊車位政策未能滿足公眾的泊車需要。這些委員指出，過去 10 年，私家車和客貨車數目增加了 45%，但可供私家車和客貨車使用的泊車位數目則只增加了 9%。他們詢問政府當局為何不制訂措施，減慢私家車輛的增長步伐。朱凱迪議員提出類似意見，並要求政府當局採取措施，加強控制，使私家車輛日後的增長步伐與人口增長步伐一致。

48. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局察悉，過去 10 年，私家車的增長步伐遠較泊車位的增長步伐快。政府當局正逐步推行交通諮詢委員會在《香港道路交通擠塞研究報告》建議的各項短期和中長期措施。該等措施包括實施"智慧出行"措施，藉此更妥善管理香港的交通情況。

檢討《香港規劃標準與準則》("《標準與準則》")中的泊車位標準

49. 副主席認為，泊車位短缺，可歸因於運輸署在 2002 年至 2018 年期間先後 7 次降低《標準與準則》中的泊車位標準，以致私營和政府發展項目的附屬泊車設施供應不足。副主席表示，當局與其要求私營和政府發展項目依循《標準與準則》中現時泊車位標準範圍內較高的數量提供泊車位，不如

採取更直接的方法解決問題，即考慮修改《標準與準則》中的相關指引，訂明應提供更多泊車位。

50. 麥美娟議員、何啟明議員及柯創盛議員亦籲請政府當局檢討《標準與準則》中的泊車位標準，尤其是提供私家車泊車位的標準。何議員及柯議員提及政府當局的文件第 18 段，並認為香港房屋委員會("房委會")可在其房屋發展項目中提供更多泊車設施。他們詢問房委會是否會考慮提供數量多於《標準與準則》所訂泊車位標準的泊車位，包括可否在新公共屋邨興建地下停車場，從而更善用土地資源。

51. 運輸及房屋局副局長回應時表示，運輸署已於 2018 年 8 月開始檢討《標準與準則》中的私家車泊車位標準，預計在 2020 年完成，繼而會更新有關在房屋發展項目中提供私家車泊車位的相關規定。他補充，房委會將於不減少房屋單位產量，不延遲單位完工時間及不涉及重大成本的情況下，因應用地和設計上的限制，在其新公共房屋發展項目中盡量提供更多泊車位。

增加泊車位供應的措施

52. 潘兆平議員詢問政府當局的文件第 8 段所述，善用高架天橋的橋底位置劃設泊車位的進展，以及為商用車輛劃設的泊車位所佔的比例。他亦要求政府當局就文件第 17 段所述，在"政府、機構或社區"設施和公共休憩用地提供公眾泊車位的 8 個項目提供資料。

53. 運輸署助理署長/策劃答稱，善用高架天橋的橋底位置劃設泊車位的措施，主要為私家車及電單車而設。運輸署一直密切留意有何地點適合劃設泊車位，並物色了數幅用地。據估計，約 200 個額外泊車位會在 2019-2020 年提供。至於潘議員提及的 8 個項目，運輸署助理署長/策劃表示，運輸署會考慮逐步推展該等項目。

54. 麥美娟議員建議政府當局在非辦公時間開放各區政府大樓及公共設施的泊車位予附近居民使用。她亦建議盡量善用由路政署管理的工程用地劃設泊車位。運輸及房屋局副局長察悉麥議員的建議。

商用車輛泊車位

55. 易志明議員提到最近小巴司機罷工的事件，事源該等司機在青衣某些路旁地點違例泊車，因而收到罰款通知書。鑒於商用車輛(包括小巴)的泊車位嚴重短缺，易議員促請運輸署在更多路旁地點劃設泊車位，供商用車輛停泊，並建議運輸署與警務處更緊密溝通，讓警務處知悉運輸署的措施。

56. 鄭松泰議員提到政府當局的文件第 6 段，當中載述運輸署在合適路旁地點劃設夜間泊車位供商用車輛使用的計劃的進展。他關注截至 2019 年 4 月，在 515 個擬設的夜間商用車輛泊車位中，只有 191 個投入服務。他詢問有何措施加快進度。

57. 運輸署助理署長/策劃回應時表示，小巴在夜間可於小巴站停泊，但前提是不會影響道路安全或阻礙道路使用者。關於將路旁私家車泊車位劃作夜間貨車或旅遊巴士泊車位的計劃，運輸及房屋局副局長表示，運輸署會繼續與不同持份者及地區人士討論及聯絡，以加快進度，務求提供更多路旁泊車位供商用車輛停泊。

開放學校泊車位供學生服務車輛停泊

58. 陸頌雄議員、潘兆平議員及易志明議員歡迎運輸署與教育局合作，鼓勵學校在非上課時間開放校舍內的泊車位予學生服務車輛停泊的措施，並認為該項措施可有效紓緩學生服務車輛泊車位短缺的問題。這些委員詢問運輸署有否籌劃進一步擴展有關計劃，以及如何解決學生服務車輛在校舍內的保險問題。

59. 運輸及房屋局副局長答稱，共有 8 所學校在 2018-2019 學年參與試驗計劃，合共提供約 30 個泊車位予學生服務車輛停泊。鑒於參與學校的反應正面，教育局聯同運輸署於 2019 年 2 月發出通函，邀請所有公營學校及直資學校在 2019-2020 學年參與該計劃。運輸署與教育局會繼續監察該計劃的推行情況。

發展智能泊車系統

60. 關於使用智能泊車系統，主席及陸頌雄議員詢問政府當局會否在泊車位嚴重不足的地區推出有關措施，鼓勵私營投資者參與在短期租約用地設置智能泊車系統。該兩名委員認為，為吸引私營機構投資發展智能泊車系統，政府當局可考慮提供補助，以及給予租用短期租約用地的私營投資者較長的租期。

61. 運輸署助理署長/策劃回應時表示，運輸署現正籌劃合共 6 個智能泊車系統先導項目，以期在興建、營運和管理不同種類的智能泊車系統及相關財務安排方面積累經驗，以備日後在私營和政府停車場更廣泛應用智能泊車系統。運輸署助理署長/策劃補充，運輸署會保持開放態度，讓私營機構因應技術方面的考慮及相關土地租約條件應用智能泊車系統。

62. 麥美娟議員歡迎私營機構投資營運智能泊車系統，但擔心停車場租金會因而偏高。她建議政府當局帶頭設置智能泊車系統，並資助推行私營發展項目，令停車場租金維持在合理水平。

推行智慧泊車措施

63. 姚思榮議員提述政府當局的文件第 27 段，並關注到運輸署須呼籲其他政府部門把轄下公眾停車場的空置泊車位資訊發放至"香港出行易"流動應用程式。姚議員認為政府部門應樹立榜樣，讓私營停車場營運商仿效，並詢問運輸署會否強制規定其他部門披露泊車位資訊。

64. 運輸署助理署長/策劃答稱，運輸署一直就推出"香港出行易"，以及透過這個一站式平台發放其他政府部門轄下公眾停車場泊車位資訊的事宜，與該等部門溝通。姚議員詢問截至 2019 年年底，可供公眾透過"香港出行易"搜尋的泊車位數目，以及當中商用車輛泊車位所佔的比例。運輸署助理署長/策劃表示，截至 2019 年 4 月，參與在這個電子入門網站發放泊車位資訊的公眾停車場數目為 280 個，預期到 2019 年年底會增至約 330 個。關於商用車輛泊車位，運輸署助理署長/策劃表示，運輸署正就商用車輛的泊車需要進行顧問研究，以預測各個地區商用車輛泊車位的供求情況。

65. 田北辰議員歡迎當局安裝 12 000 個新一代停車收費錶，該類收費錶設有新功能，讓駕駛人士可透過流動應用程式繳付泊車費。然而，田議員提醒當局，該新功能或會減慢泊車位流轉供其他駕駛人士使用的速度，因為已泊車的駕駛人士很容易便可透過流動應用程式續購另一泊車時段。運輸及房屋局副局長察悉田議員的建議。

66. 田議員詢問為提升執法打擊交通罪行(例如違例泊車)的效率而安裝閉路電視系統的進展。運輸及房屋局副局長答稱，警務處已在 2018 年進行使用手持攝錄機的全港性試驗計劃，以利便執法打擊《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)所訂的交通罪行。警務處經檢討該計劃的成效後，最近已決定正式安排在例行執法行動中使用手持攝錄機。

泊車轉乘設施不足之處

67. 主席、田北辰議員、何啟明議員及朱凱迪議員對泊車轉乘設施數目有限及該等設施的位置表示關注。田議員表示，大部分泊車轉乘設施位於市區，而非繁忙地區外圍的主要交通樞紐，因而不能達致政府當局的目標，即在繁忙時間減少進入市區的交通量。田議員促請政府當局在適當的交匯處設置更多泊車轉乘設施，供新界西居民使用，以便駕駛人士在繁忙時間於這些交匯處泊車，然後轉乘公共交通工具上班。

68. 主席及朱凱迪議員對於在錦上路港鐵站設置的泊車轉乘設施數目有限表示關注，並認為鑒於該區日後的發展計劃，泊車位只有 600 個，不足以應付該區的泊車需要。何啟明議員亦表示，大部分泊車轉乘泊車位在上午 8 時前已全部泊滿，並促請政府當局提供更多泊車轉乘設施，以應付需求。

69. 運輸及房屋局副局長就上述意見作出回應時表示，政府當局會繼續物色合適地點，例如鄰近現有及新建鐵路站，或在市區重建項目或新發展項目中的停車場，以期向駕駛人士提供泊車轉乘優惠。

電單車泊車位不足

70. 副主席提到政府當局的文件附件 1。他關注電單車泊車位不足的情況，以及泊車位數目與電單車數目的比例由 2008 年的 0.67 不斷下降至 2018 年的 0.63。副主席亦關注棄置電單車的問題，導致長期佔用泊車位的情況，正如審計署署長報告書第七十二號報告書所述。他促請運輸署、警務處和食物環境衛生署更努力處理問題，並詢問過去 3 年每年移走的棄置電單車數目為何。運輸署助理署長/策劃答允查核及提供所要求的資料。

(會後補註：有關補充資料的中文本及英文本已分別於 2019 年 8 月 30 日及 9 月 10 日隨立法會 CB(4)1197/18-19(01)號文件送交委員。)

議案

71. 主席表示，委員提出了 5 項議案。他決定該等議案全部與正在討論的議項直接相關。委員同意在會議上處理該等議案。應副主席要求，表決鐘響起 5 分鐘

72. 主席請委員參閱以下由田北辰議員動議的議案：

本委員會促請政府，研究在新界西大型轉車站設立泊車轉乘設施，以便利居住偏遠地區的市民，駕駛車輛泊車並轉乘公共交通工具連接市區，紓緩市區交通擠塞問題，以符合政府「泊車轉乘」的政策原意。

(Translation)

This Panel urges the Government to study the provision of park-and-ride facilities at major interchanges in the New Territories West to facilitate members of the public residing in remote areas to drive and park at those interchanges and then switch to public transport for travelling to the urban areas, so as to alleviate the traffic congestion problem in the urban areas, which is in line with the "park-and-ride" policy intent of the Government.

73. 主席把議案付諸表決。13 名委員表決贊成議案。主席宣布議案獲得通過。

74. 主席請委員參閱以下由副主席動議的議案：

本港私家車泊車位不敷應用，但政府自 2002 年起卻多次調低《香港規劃標準與準則》就發展項目配置車位的指標，當中包括引入「需求調整比率」以減少私人屋苑細面積單位（納米樓）需配置的車位數量、調低公共房屋需配置的車位數量、以及調低鄰近鐵路站住宅需配置的車位數量。因此，本委員會要求政府重新檢視《香港規劃標準與準則》，並直接提高該準則就發展項目配置車位的標準，為本港私家車提供更多泊車位。

(Translation)

In Hong Kong, private car parking spaces are insufficient to meet the demand. However, since 2002, the Government has for several times

lowered the standards in the Hong Kong Planning Standards and Guidelines ("HKPSG") in respect of the provision of parking spaces in development projects by, among other things, introducing the Demand Adjustment Ratio in lowering the parking requirements for small flats ("nano flats") in private housing development projects, public housing development projects and residential development projects near railway stations. Therefore, this Panel urges the Government to review HKPSG and directly raise the standards in HKPSG in respect of the provision of parking spaces in development projects, with a view to providing more parking spaces for private cars in Hong Kong.

75. 主席把議案付諸表決。12 名委員表決贊成議案。主席宣布議案獲得通過。

76. 主席請委員參閱以下由副主席動議的議案：

審計署報告《公眾泊車位的規劃、提供和管理》指出，本港近半(47%)路旁電單車泊車處被發現長期停泊不適宜在道路行走的電單車（俗稱「死車」），當中涉及 618 輛電單車。鑑於大量死車停泊在泊車處會阻礙有需要的車主使用車位，本委員會要求有關當局加強執法，採取更有效措施移除死車。

(Translation)

The Director of Audit's Report on "Planning, provision and management of public parking spaces" has pointed out that almost half (47%) of the on-street motorcycles considered not roadworthy (commonly known as "dead vehicles") have been found parking there for a long period of time, involving a total of 618 motorcycles. As the parking of a large number of "dead vehicles" in parking places will hinder car owners with parking needs from using the parking spaces provided, this

Panel calls upon the relevant authorities to step up law enforcement efforts and take more effective measures to remove these "dead vehicles".

77. 主席把議案付諸表決。10 名委員表決贊成議案，兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

78. 主席請委員參閱以下由陸頌雄議員動議的議案：

有鑒於本港泊車位不足，間接加劇路面交通擠塞、違泊及空氣污染等問題，本會促請政府要求透過以下措施適度增加泊車位，當中包括：據"香港規劃標準與準則"檢討泊車位比例、鼓勵私人承辦商在短期租約的土地上，設立多層智能泊車裝置、在"一地多用"的原則下，透過政策鼓勵私人發展商和政府部門善用地下空間，設立停車場、並在新發展及重建項目增加智能停車場的試點。

(Translation)

Given that the inadequate supply of parking spaces in Hong Kong has indirectly aggravated the problems of road traffic congestion, illegal parking and air pollution, this Panel urges the Government to suitably increase parking spaces by means of the following measures: reviewing the parking space ratio in accordance with the Hong Kong Planning Standards and Guidelines, encouraging private developers to provide multi-storey automated parking facilities on short-term tenancy sites, encouraging private developers and government departments to make good use of underground spaces for the provision of car parks under the policy guideline of "single site, multiple uses", and identifying more pilot sites for the provision of automated car parks in new development and redevelopment projects.

79. 主席把議案付諸表決。13 名委員表決贊成議案。主席宣布議案獲得通過。

80. 主席請委員參閱以下由他本人動議的議案：

本會促請政府認真檢視審計署最近發表的《公眾泊車位的規劃、提供和管理》報告，並就解決泊車位不足問題，積極考慮以下建議：

- 一、 改革交通諮詢委員會的運作模式，使委員會更有效反映交通運輸問題及提出建設性建議，以發揮諮詢機構應有的職能；
- 二、 制定未來五年車位供應藍圖，涵蓋商用車輛和私家車；
- 三、 檢討《香港規劃標準與準則》，豁免地面泊車位的地積比率，以鼓勵發展商積極增建停車場泊車位；
- 四、 增建更多泊車轉乘停車場，方便駕駛者轉乘公共交通工具，以減少車輛進入市區；
- 五、 落實一地多用，加快興建智能停車場，將興建計劃擴展至全港十八區；
- 六、 改善運輸署手機應用程式，開放更多泊車數據，提高使用率；
- 七、 加快推出智慧咪表，落實智慧出行；
- 八、 在新建的公共屋邨增加泊車供應，於現有屋邨、領展及其分析物業附近覓地，興建公眾停車場；
- 九、 完善現有停車場的管理安排，於假日開放政府物業泊車位。

(Translation)

This Panel urges the Government to seriously review the report on "Planning, provision and management of public parking spaces" published by the Audit Commission recently and proactively consider the following proposals for solving the problem of inadequate parking spaces:

1. revamping the modus operandi of the Transport Advisory Committee so that the Committee can more effectively reflect the traffic and transport problems and put forward constructive recommendations, thereby performing the functions that it should perform as an advisory body;
2. formulating the blueprint for the provision of parking spaces in the next five years covering both commercial vehicles and private cars;
3. reviewing the Hong Kong Planning Standards and Guidelines, and exempting the plot ratio of at-grade parking spaces to encourage developers to actively provide additional car parks and parking spaces;
4. providing more park-and-ride car parks to facilitate drivers to shift to public transport, so as to reduce the volume of traffic entering urban areas;
5. implementing the "single site, multiple uses" initiative, expediting the construction of automated parking system and extending such construction plans to all 18 districts in Hong Kong;
6. improving the mobile applications of the Transport Department, opening up more parking data and enhancing their utilization rates;

7. expediting the introduction of smart parking meters for the implementation of the "smart mobility" initiative;
8. increasing the provision of parking spaces in new public housing estates, and identifying sites near existing housing estates and properties owned or divested by the Link Real Estate Investment Trust for constructing public car parks; and
9. enhancing the current management arrangements for car parks and making available parking spaces in government properties during holidays.

81. 主席把議案付諸表決。14 名委員表決贊成議案。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：通過的議案措辭及政府當局就該等議案所作的回應，分別於 2019 年 5 月 20 日及 7 月 12 日隨立法會 CB(4)902/18-19 及 CB(4)1104/18-19 號文件送交委員。)

VII. 其他事項

82. 議事完畢，會議於下午 1 時 08 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2019 年 9 月 19 日