

**南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄**

日期：2005年5月9日
時間：下午2時30分
地點：南區區議會會議室

出席者：

梁皓鈞先生 (主席)
馬月霞女士 MH
朱慶虹先生
歐立成先生
柴文瀚先生
陳富明先生
陳李佩英女士
陳理誠先生
張錫容女士
朱晉賢先生
高錦祥先生 MH
高譚根先生
林玉珍女士
羅錦洪先生
石國強先生
黃志毅先生
黃文傑先生 MH
楊小璧女士
許湧鐘太平紳士
卜坤乾先生
馬偉光先生
鄧淑明博士
楊建業先生

缺席者：

林啓暉先生

秘書：

林倩恒女士

南區民政事務處一級行政主任（區議會）
（民政事務總署）

列席者：

劉國材太平紳士

南區民政事務專員（民政事務總署）

李國雄先生

南區民政事務助理專員（民政事務總署）

黃志德先生

運輸署高級運輸主任

陳嘉平先生

運輸署工程師

洪永淇先生

運輸署工程師

藍子川先生

土木工程拓展署工程師

張子敬先生

路政署高級工程師

馬子威先生

香港警務處香港仔分區高級督察

出席議程二的

戴家佩女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長

呂瑩女士

運輸署首席運輸主任

出席議程三的

黃鑑先生

城巴有限公司營運經理

陳燕玲女士

新世界第一巴士服務有限公司企業傳訊副總監

霍子棋先生

九龍巴士有限公司高級策劃及發展主任

出席議程四的

陳文俊先生

進智公共交通控股有限公司執行董事總經理

開會詞：

主席歡迎：

- (a) 列席交通及運輸事務委員會會議的各政府部門代表：
- (i) 運輸署高級運輸主任黃志德先生；
 - (ii) 運輸署工程師陳嘉平先生；
 - (iii) 運輸署工程師洪永淇先生；
 - (iv) 土木工程拓展署工程師藍子川先生；
 - (v) 路政署區域工程師／南區陳朝方先生；以及
 - (vi) 香港警務處香港仔分區馬子威高級督察。

議程一：通過 2005 年 3 月 14 日第十次會議記錄

2. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

議程二：有關東區海底隧道加收隧道費事宜 **(交通文件 12/2005 號)**

3. 主席表示，本議題由(a)柴文瀚議員和楊小璧議員；以及(b)林啓暉議員和羅錦洪議員提出。主席續表示，秘書處於會議前就有關議題邀請環境運輸及工務局代表、運輸署代表及新香港隧道有限公司(下稱新隧)代表出席是次會議，聽取委員意見和解答委員的提問。環境運輸及工務局的書面回應詳載於附件二。新隧表示不會派員出席會議，其書面回應則請參考附件三。主席請提出議題的議員簡介有關文件內容。

(石國強先生及楊小璧女士於下午 2 時 35 分進入會場。)

4. 柴文瀚先生表示，民主黨一直關注東區海底隧道(下稱東隧)加費一事，並要求東隧擱置加價申請。有關申請已提交仲裁，仲裁人亦已裁決通過申請。他認為須透過其他途徑解決東隧加價令海底隧道

(下稱紅隧) 擠塞的問題。政府早前已與東隧商討不同方案，以減低加價對本港交通造成的影響，當中包括延續專營權及延遲加價以便再商討應變措施，可惜未見成效。東隧終於本年 5 月 1 日加價，但過去一星期正值中國大陸黃金周假期，中港運輸服務的因素未計在內，因此未能真正反映東隧加價對本港交通的影響。他認為，有關影響或會較早前嚴重，而且問題非一朝一夕可以解決。他表示，西隧早前加價，部分車輛改用紅隧，估計東隧加費後，紅隧的車流更會有增無減，再者，紅隧港島入口連接堅拿道天橋，一旦出現交通擠塞，很快就會完全阻礙南區往灣仔的香港仔隧道出口。因此，他希望在是次會議與運輸署及其他政府部門代表共商改善方法，以減低東隧加價對南區整體交通、經濟及環境的影響。

(陳李佩英女士及羅錦洪先生於下午 2 時 38 分進入會場。)

5. 楊小璧女士及羅錦洪先生表示對有關文件沒有意見。

6. 戴家佩女士簡介有關文件內容。她表示，過去數月，政府曾向新隧表達公眾對加費的強烈反應，並要求該公司降低加幅、推遲加價或分階段實施新收費等。現時，局方仍繼續與該公司研究為各種車輛提供更多優惠。她十分多謝市民過去一星期的合作，使紅隧一帶交通保持暢順，即使在今早黃色暴雨警告下亦然。另外，運輸署過去一星期亦啓動了緊急交通事故協調中心，又與各公共巴士公司和地下鐵路及九廣鐵路作出特別安排，俾使交通維持暢順。政府會繼續密切監察有關交通情況，並會作出相應改善措施，更會繼續研究一些長遠措施，以減輕三條過海隧道交通流量不均的問題。政府曾研究過 12 個方案，並對方案持開放態度，會深入探討其可行性、成本效益及局限性，但認為無論採用哪一方案，必須符合以下原則：—

- (a) 為公眾帶來整體利益；
- (b) 對納稅人公平；以及
- (c) 有助減輕隧道及鄰近關鍵道路和路口的擠塞問題。

如當某方案涉及目前隧道擁有權和專營權的改變時，以下原則亦相當重要：

- (a) 三條過海隧道的估價必須公平，尤以紅隧為然，因其是極具價值的公共資產；
- (b) 對專營商而言應具商業價值；以及
- (c) 應設定一個市民、政府及隧道專營商均能接受的收費調節機制。

大致而言，有關措施可分以下三組方案：

第一組：與隧道費有關的措施

- 1A：全面提高紅隧收費
- 1B：紅隧繁忙時間附加費
- 1C：紅隧附加費及回贈計劃
- 1D：紅隧實施可變更的收費調節機制
- 1E：提高紅隧收費及減低西隧／東隧收費

第二組：與專營權有關的措施

- 2A 購回東隧及西隧的專營權；
- 2B 向東隧及西隧的專營商出售紅隧；
- 2C 紅隧、東隧及西隧的共同擁有權；以及
- 2D 延長東隧及西隧的專營權

第三組：其他措施

- 3A 興建第四條過海隧道或擴建紅隧；
- 3B 限制使用紅隧；以及
- 3C 加強渡輪服務。

7. 朱慶虹先生不同意戴女士的回應。他認為，東隧加價後，不少以往經東隧過海的車輛均改行紅隧往九龍，以致車龍始於北角城市花園。他舉例，今日東區走廊發生輕微交通意外，致使駕車人士須花一個多小時由柴灣往西環。他認為現時紅隧未有嚴重擠塞，非因政府實行任何措施，而是由於市民合作，提早上班、上學所致。他指出，若東區走廊在北角城市花園已出現交通擠塞，由東區經香港仔隧道往南區恐怕需時頗長。他詢問署方有何措施可使往南區的車輛免受紅隧擠塞的影響。

8. 羅錦洪先生表示，是次東隧加費事件反映政府束手無策，同時凸顯政府當日與有關公司所定政策有誤。由於訂定的合同欠妥，令經營商可在灰色地帶得利，加重市民的負擔。關於上述多項建議措施，他反對以加費及補貼的模式調節三條隧道的不均流量。他表示，若紅隧加費，西隧及東隧亦會隨之效尤，有關成本最終只會轉嫁一般市民。關於第三組方案，他認為，雖然興建第四條過海隧道需時較長，但長遠而言，對整體交通情況都有正面影響；而方案 3B 及 3C，在短期內，亦有助疏導過海隧道擠塞的情況。

9. 石國強先生認為，政府應以當年浪費大量公帑購入電訊專利權為鑑，審慎考慮購回東隧及西隧專營權的建議。他希望政府無論購回有關專營權與否，日後發售專營權亦不會再以盈利理由凌駕香港的整體交通情況，而應首先以市民的利益為依歸。南區居民主要依賴香港仔隧道往跑馬地一帶，現因東隧加價而嚴重影響紅隧的交通，香港仔隧道口的交通亦因而受到波及，因此，他促請政府盡快制定有效措施，以改善香港仔隧道往灣仔出口的交通情況。

10. 歐立成先生反對方案一，尤其方案 1A，即全面提高紅隧收費。他表示，在暑假期間，只有在較少車流的情況下，紅隧才會暢通無阻。據署方的數字顯示，每日利用紅隧的單層及雙層巴士共一萬架次，他建議巴士公司考慮首先宣傳行經東隧及西隧的巴士路線，並酌量削減行經紅隧的巴士路線，如建議原來乘搭第 104 及 105 號線往返西環的乘客考慮改乘 971 號線等。

11. 楊建業先生贊成東隧加價。他認為，現時社會對東隧加價反應強烈，主要由於政黨欲贏取市民的認同。他表示，專營權由政府批出，

合約原則須予遵守，市民當會因此受到影響。不過，他反對路面有太多車輛行駛，除必需的公共交通工具外，他希望減少私家車數量，因為私家車是中上階層人士的產物，若他們認為成本昂貴，大可選用公共交通工具。駕駛人士如認為東隧或西隧收費偏高，在平衡油費、交通流量及時間等諸種因素後，或會改用紅隧。他認為，駕駛人士可自由選用哪條隧道或改乘其他交通工具，並謂若隧道加價可改善空氣質素，則可以接受。他反對社會因東隧加價而出現的重大迴響，並認為社會應以冷靜的態度對待東隧加價。

12. 戴家佩女士回應時表示：

- (a) 多謝市民過去一星期耐心忍讓，令交通情況尚可接受；
- (b) 運輸署過去一星期啓動了緊急事故交通中心，透過閉路電視密切監察交通情況，並在需要時調校交通燈的時間，從而改善往隧道方向的擠塞情況。署方亦與警方及巴士公司保持緊密聯絡，以便盡快處理任何或會影響路面的事故，又要求隧道公司即時處理隧道內發生的任何緊急事故。在幾條隧道的主要引道，非緊急的道路工程須暫停進行，以減少因施工而可能出現的問題。此外，政府亦請專營巴士公司及兩家鐵路公司作出配合，如請前者密切留意過海乘客的需要，在需要時增派巴士接載他們。巴士公司亦會在壞車等突發事故出現時，盡快作出相應安排；
- (c) 署方透過傳媒發布最新的交通消息，市民亦可從互聯網得悉有關交通情況，以便市民預計行車時間。此外，若某些路面出現擠塞，互聯網亦顯示其他可供駕駛人士選擇的行車路線。另外，部分幹道設有電子指示板，顯示附近路段的交通情況，而隧道內則設有無線電廣播，以便報告相關的交通情況；
- (d) 就有關「建造、營運及移交」方式興建隧道政策方面，三條隧道分別建於 70、80 及 90 年代，建造費用不一，而施工時的投資環境又互異。政府會與時並進，若再以同一政策興建隧道，會研究最適當的回報率。當初政府所簽的有關合約，是根據當時的成本效益及投資環境訂定；

- (e) 政府會繼續研究長遠的實際措施，就興建第四條隧道而言，須物色合適的隧道出入口等；
- (f) 有關限制使用紅隧的方案會影響市民過海的模式，故須考慮有關模式；
- (g) 政府會繼續研究有關加強渡輪服務的方案，包括是否有營辦商願意提供有關服務及其效益等；
- (h) 有委員表示，購回專營權的方案不應只顧商業利益；政府認同企業應同時考慮公眾利益；
- (i) 就改善香港仔隧道口的交通情況，政府除會向市民發布有關交通消息外，亦會在需要時透過緊急交通事故協調中心，調校交通燈訊號，令交通保持暢順，以及；
- (j) 政府會再研究巴士改行東隧及西隧的建議。

13. 呂瑩女士補充，署方明白香港仔隧道是南區對外的重要幹線，故一直密切留意有關交通情況和特別關注該隧道往堅拿道、紅隧、中環及東區方向的交通情況，並在需要時微調交通燈訊號系統，方便香港仔開出的車輛。署方會繼續監察有關情況，確保所有幹線行車暢順。

(鄧淑明博士於下午 3 時 15 分離開會場。)

14. 高譚根先生表示，是次東隧加價未有導致交通大混亂。他認為，緊急協調中心應記一功。他同意要減少路面車輛，但不認為東隧加價可達此目標，因本擬使用東隧的車輛會改行紅隧，因此，路面車輛根本不會減少。他表示，東隧不應只求營利而不顧社會責任；是次加價不但影響公共巴士等其他運輸行業，更或會令其他公共事業爭相效尤。他不同意東隧加價，但認同應減少路面車輛。

15. 黃文傑先生認為政府已為此盡力，但相信政府無力與無良商人周旋。他認為，若政府希望改善情況，則須增強談判條件。他表示，駕

車人士如欲由北角往觀塘，可利用渡輪服務，因此建議加強這些服務。另外，他建議紅隧在繁忙時間增加收費，在非繁忙時間則減低收費，以吸引更多駕駛人士選用紅隧，藉此增強政府的談判條件；此外，政府亦可考慮將紅隧改建成兩層，以供四線行車。最後，他認為環境保護署須盡力改善交通擠塞所引致的環境問題。

16. 柴文瀚先生表示，政府現行的措施主要集中疏導紅隧兩岸交通擠塞的情況，包括調節巴士班次及暫停隧道口的道路工程。關於香港仔隧道擠塞的情況，他建議署方把前新華社附近的巴士站用作緊急下車處，以免出現部分車長容許而部分車長不容許乘客在該處下車的情況。另外，他亦建議署方利用巴士站發布香港仔隧道擠塞的信息，包括勸諭市民改乘途經薄扶林道的巴士路線等，以及在該隧道出現擠塞時准許巴士公司靈活調配車輛，以增加行走薄扶林道路線的巴士數目。他補充，上述建議其實已於 80 年代初屯門公路出現嚴重交通擠塞時採行。最後，他就早前政府表示在 5 月 1 日後暫時不會在紅隧兩岸進行道路維修工程一事，詢問工程何時復工。

17. 楊小璧女士詢問，政府是否認為東隧加價的裁決沒有漏洞和挑戰的餘地，以及政府會否考慮就裁決提出上訴，而現有機制又是否容許政府提出上訴。她指出，東隧的書面回應透露，該公司在專營期內應得合理但非過多的報酬，而 1997 年第一次裁定的回報率為 15% 至 17%。她認為，當時距今已數年，其間香港經濟出現重大變化，因此質疑該回報率是否合理。

18. 戴家佩女士回應表示：

- (a) 政府非常同意調高隧道費並無理據。上次仲裁裁定的合理但非過多報酬的範圍，並非固定或不可改變的；
- (b) 鑑於自上次 1997 年釐定隧道費以來本港經濟情況逆轉，合理但非過多報酬的範圍應下調至 12% 至 14% 之間。政府及隧道公司的財政專家均同意，假如不調高隧道費，該公司的內部回報率（根據雙方交通專家就東隧流量的預測）為 13.64%，即在 12% 至 14% 除稅後股本內部回報率的範圍內，因此對該公司來說屬合理報酬；

- (c) 政府已向仲裁人闡釋上述理據，盼其考慮公眾利益及有關交通情況，惜其最終認為上次 1997 年釐定隧道費後，本港經濟出現的變化並非「重要」。雖然政府對裁決表示失望，但必須尊重法治精神；
- (d) 此乃民事仲裁，與法庭審判有別；只有法律觀點出錯，政府才可提出上訴；以及
- (e) 仲裁人認為上次 1997 年釐定隧道費後，本港經濟出現的變化並非「重要」；這些變化與項目展開後已知的變化相比，即可見不足以影響整個專營期（始於 1986 年 8 月 7 日）內合理但非過多報酬的整體水平，因此，仲裁人總結認為，該公司的合理但非過多的報酬水平應為整個專營期內 15%至 17%的除稅後股本內部回報率。裁決為事實而非法律上的判斷；政府在徵詢過兩名訴訟大律師(包括一名海外御用律師及一名本地御用律師)後，認為裁決在法律上並無出錯或不妥，上訴成功機會較微，故決定不提出上訴。

19. 呂瑩女士回應時表示：

- (a) 署方會與巴士公司及警方研究於交通嚴重擠塞時在前新華社附近設置臨時巴士站的建議；
- (b) 署方擬於巴士站發布有關交通消息，因此會與巴士公司研究於巴士站設置訊息顯示板的可行性；
- (c) 署方在香港仔海傍道及黃竹坑道設置電子顯示屏，發布有關香港仔隧道往紅隧或灣仔方向的交通消息，讓駕車人士參考，以便於該隧道擠塞時，改行南風道往灣仔及中環等地；
- (d) 關於巴士路線改經薄扶林道的建議，署方會與巴士公司詳細研究其可行性。署方須考慮乘客的目的地及相關路

線的沿途乘客。她初步認為巴士路線改道的建議較難實行，並舉例說，如香港仔隧道擠塞，本擬乘搭第 590 號線的乘客，可改乘第 7 號線經薄扶林道往中環；

- (e) 關於紅隧附近主要幹道維修工程安排方面，署方會在三條隧道的交通流量達致可接受的情況下，才會再次展開有關路面工程。署方亦會在承辦商申請進行道路維修工程前，考慮有關工程對附近交通的影響，亦會與承辦商研究如何進行維修工程，以減低有關影響。

20. 黃志毅先生表示，雖然政府、市民及政黨列出多項理據，反對東隧加價，但因東隧加價已裁定並無不當，他認為在尊重法治的原則下，不應採取任何過激行動。他指出，香港仔隧道多年來均出現擠塞，這種情況非因東隧加價而起。他認為，是次議題可分東隧加價及香港仔隧道擠塞兩方面進行討論；為方便起見，應先討論東隧加價事件。他續表示，若緊急交通事故協調中心可改善交通情況，在行政費可接受的情況下，他建議署方長期啓動該中心，以解決紅隧擠塞的問題。他亦認為應針對公營及私家車來釐定收費，對普羅大眾而言，三條隧道均不應增加公共車輛收費。他建議參考鴨洲橋，在現時紅隧旁邊加建隧道。

21. 陳李佩英女士表示，東隧加費，其他隧道或會相繼效尤，巴士或會因而加價，故希望政府體恤小市民生活艱苦，施以援手。她補充，紅隧收費低於東隧，駕車人士自然選用紅隧，但紅隧擠塞令上班或上學人士遲到所引致的損失，不知如何補救，故盼政府提出實質補救方法。她贊成在紅隧旁邊加建隧道，有效疏導交通擠塞。

22. 柴文瀚先生澄清，他並非建議把原經香港仔隧道的巴士路線改經薄扶林道。他舉例說，如香港仔隧道擠塞，本擬乘搭經該隧道的第 90 或 590 號線往中環的市民，或會改乘第 90B 或 91 號線，因此，巴士公司應靈活調配車輛，把原本行駛第 90 及 590 號線的巴士改行第 90B 及 91 號線。他表示，巴士公司按路面情況調配車隊的做法曾於 90 年代初

屯門及元朗出現嚴重交通擠塞時採用；至於在前新華社附近增設臨時巴士站的建議，該巴士站只會在交通嚴重擠塞以及警方和巴士公司同意的情況下，才會開放使用。他補充，交通嚴重擠塞時，由前新華社至摩利臣山道的車程約需 10 至 15 分鐘；若增設上述臨時巴士站，乘客可選擇下車，以便步行往目的地或其他地方轉乘地鐵。他並要求署方就有關建議以書面回應本委員會。

23. 主席表示，香港仔隧道的擠塞情況已出現多年，惟恐東隧加價令香港仔隧道的交通情況變本加厲，委員會特別關注有關進展，並希望局方及署方在聽取委員會的意見後，詳細研究有關建議，積極改善該隧道的交通情況。

24. 戴家佩女士回應時多謝各委員提出的寶貴意見，並稱局方會繼續監察有關交通情況。

25. 呂瑩女士回應時表示：

- (a) 過去一星期，運輸署每日均調派同事到緊急交通事故協調中心工作，包括透過閉路電視監察各區的交通情況，並與巴士公司、地鐵及警方保持緊密聯絡。署方除派員在特別路段進行實地監察外，還不時向中心提供最新的交通消息。中心的成本包括基本行政費用，例如電費及從其他組別抽調的人手。在平日，署方的事故管理組會 24 小時監察各區的交通情況，每更由兩名同事負責；若遇上緊急事故，則會立即調派其他組別的同事增援；
- (b) 同意巴士公司靈活調配車隊，在香港仔隧道出現擠塞時，調配足夠車輛行駛經薄扶林道的巴士路線；
- (c) 署方在平日會與巴士公司保持緊密聯絡，若遇有交通意外、水管爆裂及路面下陷等特別事故，會立即知會巴士公司，以便巴士公司因應路面情況適當調配班次，應付乘客需求。署方亦會稍後就有關安排作出書面回應。

26. 主席總結時多謝局方及署方代表出席是次會議和向委員簡介有關

事宜，並希望署方積極研究各委員的意見，改善南區的交通。

議程三：要求訂定合理的南區巴士服務收費 **(交通文件 11/2005 號)**

(本議題由羅錦洪議員及林啓暉議員提出)

27. 主席歡迎出席議程三的：

- (a) 新世界巴士服務有限公司(下稱新巴)企業傳訊副總監陳燕玲女士；
- (b) 城巴有限公司(下稱城巴)營運經理黃鑑先生；以及
- (c) 九龍巴士有限公司(下稱九巴)高級策劃及發展主任霍子棋先生。

28. 主席表示，本議題由羅錦洪議員及林啓暉議員動議提出。他們原動議辯論上述議題。秘書處與他們商討後，他們同意改為磋商上述議題。

29. 羅錦洪先生同意改以討論形式磋商本議題，主要原因是希望委員會在愉快氣氛下進行商討和取得成果。他表示，現時在南區提供服務的專利巴士公司是以壟斷方式營辦，而且現時南區的集體運輸系統亦較薄弱。雖然南區居民一直爭取集體運輸服務，但至今不果。因此，他希望現時提供公共交通服務的公司可訂定合理收費。據署方提供的資料顯示，南區巴士路線的每公里平均收費高於東區，而單就南區巴士的類似路線而言，仍出現不同車資的情況。他舉例說，第 90B、91 及 590 號線的路線縱然相似，車資卻相差 40%。他詢問有關訂定巴士收費的機制及相似路線收費差距的原因。

30. 黃志德先生簡介有關文件內容。他表示，專營巴士的車費是根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13(1)條、按照由行政長官會同行政會議通過的車費等級表釐定。車費等級表訂明專營巴士公司按有關路線組別及車輛類別等所收取的最高車費水平。巴士公司收取的車資

或會低於車費等級表所訂定的水平。巴士公司釐定個別路線的收費時，會考慮該線的營運環境、其他相類公共交通服務的收費及乘客的負擔能力等因素。城巴及新巴的現行車費等級表分載於附表一及附表二，供各委員參考。為方便討論，署方已就委員會所要求的規格，對南區巴士路線的票價進行比較。附表三載列 2002 年署方就巴士路線座談會提供的巴士收費資料；附表四則為 2005 年南區巴士收費的資料。附表列明南區及東區的過海及非過海巴士路線的收費和數目，以及每公里平均收費等。他強調“每公里平均收費”只是其中一個參考因素，不可純以此作為衡量巴士服務是否物有所值的指標。以機場巴士路線為例，假設迂迴路線與直接路線兩者車費一樣，因直接路線的行車距離短，所以每公里平均收費會較昂貴，但這不代表直接路線不受市民歡迎。此外，署方曾多次與巴士公司磋商把利南道經東區往觀塘的第 671 號線改經東區走廊，以便乘客可以較短的路線前往東九龍。在收費不變的情況下，671 號線每公里平均收費因此便會相應提高。但這反而會受乘客歡迎。

31. 楊小璧女士詢問為何城巴的巴士路線收費較新巴便宜。她就附件四未有提及分段路線收費，有市民認為現時巴士路線的分段收費安排並不合理，亦有市民不滿部分路線不設分段收費。她以第 N72 號線為例，由香港仔至華貴需港幣 7.2 元。她詢問署方與巴士公司是否已商討了有關分段收費的特定機制。

32. 黃志德先生回應時表示，每家巴士公司的服務收費均受車費等級表限制，而城巴的車費等級表的車費上限較新巴為低。他以 4 公里港島市區線為例，指城巴的車費上限為港幣 2.9 元，新巴則為港幣 3.6 元，因為兩家巴士公司按不同專利權營運，車費亦依據不同車費等級表釐定。他表示，關於兩家公司就不同組別路線提出的投標申請，當局在審批時均會考慮多項因素，包括服務質素等。他指出，現時兩家公司分別營辦兩種不同組別的路線有其特質，不能單靠收費衡量服務，而且車費等級表僅列車費上限，並無訂明分段收費的安排；巴士公司會按營運情況，包括路線的特性，安排分段收費。他補充，署方鼓勵巴士公司以香港仔隧道等地標作分段收費的分界線，讓乘客易於識別。

33. 高譚根先生表示，南區的巴士服務收費偏高或有其歷史因素；在 50 年代期間，南區的巴士路線被界定為郊區線，由中環經香港大學往香港仔的郊區巴士路線收費港幣 0.5 元，但由西環往跑馬地的市區巴士路線則僅需 0.2 元。隨著時代的發展，由中環往香港仔的巴士路線不應再按市郊線釐定收費。他續表示，當局在審批有關申請時，把乘客的負擔能力作為考慮因素並不合理。他舉例說，若把居於南區的某些富豪的財富平分予南區居民，會令人誤以為居民有足夠能力負擔昂貴車資，因此，這種安排並不合理。他質疑市民負擔能力的計算方法，因為若市民選乘巴士，其負擔能力的差別不大，有能力的乘客應已選乘的士代步。他又詢問有關營運環境因素如何影響收費。他指出，途經南區的巴士路線遇上塞車的機會較別區為低，因此，南區的營運環境應勝別區，這是否意味南區的巴士路線收費應較低。他希望署方闡釋有關因素與如何釐定車費的關係。

34. 黃志毅先生詢問南區的巴士路線是否按郊區線釐定車費。他指東區的巴士服務收費明顯低於南區，箇中原因或與南區巴士路線被界定為郊區線有關。他續謂兩家巴士公司合併後，署方是否有計劃把車費等級表合併，以免出現相似行車路線有不同收費的情況。

35. 羅錦洪先生認為現時釐定巴士收費的安排無異是劫富濟貧，由富裕市民補貼較貧窮的市民。他以城巴為例，指行走南區巴士路線的車資較東區的昂貴 4% 至 11%，所有南區巴士路線的盈利均補貼東區的巴士路線。他表示，雖然資料未有列明灣仔區及中西區的巴士路線收費，但相信南區的巴士路線收費亦補貼別區的巴士路線。他認為有關安排對南區居民並不公平，因此請署方就此作出檢討和調整。他不同意署方指巴士公司的收費不能完全反映服務水平的回應。他表示，現時同一家巴士公司的服務不應該不同，並特別指出由鴨脷洲邨及海怡半島開出的巴士路線的路程雖然相同，但收費差幅卻高達 40%，十分不合理。他請署方與巴士公司商討適當地調整收費水平。

36. 陳理誠先生表示，在聽取運輸署代表回應後，十分擔心巴士公司將來會取消收費較低的一條路線，而只營運收費較高的一條。他表示釐定收費的安排，就如公屋富戶政策一樣，收取富裕

乘客較高車資。他亦表示，空調巴士與非空調巴士約 40% 的收費差幅十分不合理。他詢問兩家巴士公司專營權的屆滿日期，而有關專營權屆滿後，會否只保留車資較高的路線。

37. 黃志德先生回應時表示：

- (a) 現時南區的路線不屬郊區線，而按現時的車費等級表的路線分類，郊區線已不復存在；
- (b) 車費等級表列明的為收費上限，巴士公司在釐定收費時，會考慮乘客的承擔能力，故此行經草根階層地區的路線與山頂路線的車費或有不同；
- (c) 營運環境的因素包括行經路段的交通情況及不同地形及道路對巴士的限制等；
- (d) 按附表三及四，南區的路線車資與東區路線車資每公里平均收費相差並不顯著；
- (e) 現時兩家巴士公司按兩個專營權運作，各自行走不同路線，而其資源仍然分開運用；
- (f) 現時並沒有非空調巴士行走香港島路線；以及
- (g) 有關專營權的屆滿日期會於會後回覆委員會。

(會後備註：運輸署回應表示，城巴的專營權將於 2006 年 7 月 31 日屆滿，新巴的專營權則於 2013 年 7 月 1 日屆滿。區議會秘書處已於本年 5 月 20 日發信通知各委員。)

38. 陳燕玲女士回應時表示：

- (a) 隨着時代改變，空調巴士較非空調巴士受歡迎。第 15C 號線現時仍以非空調巴士行走，主要由於其行

車路線只由天星碼頭至纜車站，乘客多為遊客。由於他們較喜歡乘坐不設上蓋的非空調巴士以方便拍照，因此，巴士公司仍沿用該種巴士行走該線；

- (b) 部分路線可能由於有其特色，故收費較其他相似路線為高。她舉例說，部分路線由總站開出後，只途經數個巴士站便經高速公路直往目的地；由於沿途較少上落客補充收入，故此收費較高，以維持營運水平及效率；
- (c) 東區及南區的巴士路線平均每公里收費相差僅數仙；
- (d) 南區的巴士路線乘客較為集中，屋邨的分布亦較散，中途客較少，故此，營運效率較低；以及
- (e) 新巴在過去幾年亦曾為南區巴士路線提供轉乘優惠，以及加推分段收費。部分路線（包括第4、46、91及94號線等）經重整後，亦已減低收費。相比以往中巴經營有關路線的年代，現時新巴收取的車資已有若干折扣。

39. 黃鑑先生補充回應時表示，每條巴士路線的營運狀況均有所不同，南區部分巴士路線須經山路，以致車輛損耗較嚴重，而部分南區巴士路線則經香港仔隧道。反觀東區，大部分巴士路線均不經香港仔隧道。因此，南區的巴士路線收費略高於東區。

40. 歐立成先生認為巴士公司在設計路線時，應盡量提供點對點服務，而非首先開辦迂迴路線以收取較昂車資，然後又更改路線卻維持原有車資，從中取利。

41. 柴文瀚先生詢問，車費等級表的機制是否要待專營權屆滿後才可更改。他表示，現時南區居民面對兩個問題，包括兩家巴士公司不同的車費等級表引致相同路線的收費不一。他建議署方考慮讓乘客利用八達通上、下車時按車程計算實際收費。他舉例說，新加坡已沿用此機制，而台灣現時亦採用相似機制，把路線分為3段，實施分段收費等。他建議署方及巴士公司切實研究按乘

車里數計算收費。他又以韓國首爾市為例，指巴士收費按車種計算，即普通巴士 700 圓，高級巴士 1,300 至 1,400 圓，短途巴士 450 圓。他詢問如何改變現行制度，若未能改變現行制度，有關方面可如何改善現有的收費方法。

42. 黃志德先生回應時表示：

- (a) 車費等級表乃由行政長官會同行政會議通過。他會於會後向委員匯報有關修訂車費等級表的方法；
- (b) 點對點服務需投放較多資源，車資或會因而提升；以及
- (c) 巴士公司正積極考慮雙向分段收費的可行性，要實施雙向分段收費，須修改現有的電腦程式，而巴士公司亦須考慮相關的監察機制，確保市民依照指示支付車費。

43. 林玉珍女士詢問車費等級表公告何時會修改。她並表示，隨着服務質素提高，現時已沒有非空調巴士，但在車費等級表中仍然保留非空調巴士一欄。她認為以往非空調巴士較空調巴士多，但現在則主要由空調巴士提供服務，因此質疑車費等級表的車費是否有下調空間。

44. 陳富明先生與柴文瀚先生持相同意見。他表示，公共巴士公司開辦路線時已計算全程收費，不應該依據居民的接受程度和負擔能力來訂定車費。他認為，快線的車資較昂貴尚可接受，但指出巴士公司所提供的轉乘優惠根本名不副實；車資不但未有減少，乘客所需的候車時間卻增加。關於巴士公司稱南區巴士路線行經斜路以致成本上升一事，他指出東區的柴灣道亦屬斜路，巴士每日行經該處相信亦會增加巴士的維修次數，令成本上升。他詢問巴士公司又是否有考慮到有關情況才訂定收費。

45. 馬月霞女士 **MH** 表示，區議會過去在巴士公司申請加價時亦會積極向署方爭取維持原有收費。當日政府為開放巴士服務的市

場，公開讓其他公司投標，城巴以低價投得有關路線，而新巴則接辦中巴的路線，收費亦依舊，故此兩家公司的車費等級表有所不同，而每次加價時，又以兩個不同基數增加，故此兩家公司一直維持不同的基數。巴士公司表示，南區的路線較多山路，維修費自然較高，故此收費較東區及灣仔區為高。她促請署方拉近兩巴的車費等級表的距離。

46. 羅錦洪先生表示，城巴並非以低價而是以合理價錢投得有關路線。他認為，署方提交的文件中附件三及四的資料顯示，東區及南區的收費相差似乎僅數仙，並不顯著，這實有誤導之嫌。他指出，兩區的每公里平均收費雖然僅相差數仙，但差幅達數個百分點，十分可觀。他表示，鑑於運輸處及巴士公司代表同時指出，現時兩區的巴士服務收費標準相差只不過是數“分”的極輕微差距，實不應糾纏於微不足道的事務上，故他現要求在是次會議上動議通過如下議案：

『本會促請署方盡快制定政策供行政長官及行政會議通過，以減低南區巴士服務收費每公里 5 分的平均收費率。』

47. 高錦祥先生 MH 建議署方提供更多數據才繼續討論。他特別指出，東區並沒有隧道，故此東區的巴士路線收費或會較南區為低。他謂既然兩家巴士公司已合併，署方應再與巴士公司討論如何調節收費，並於稍後向委員會匯報。

48. 主席表示，按會議常規，動議須在會議前 10 個工作天以書面提出；若委員會意見一致，可以書面形式向署方反映有關意見。

49. 羅錦洪先生表示，按會議常規，他同意在下次會議才討論有關議題。

50. 高譚根先生詢問市郊線是否等同昔日的郊區線，以及郊區線是否名亡實存。他並表示，若南區線不保留郊區線收費，為何南區的巴士路線會較其他路線為高。他亦詢問行經寶馬山道及柴灣道的巴士收費與南區巴士路線收費的差距。他續稱，既然車費等級表由局方審核，再經由行政長官會同行政會議通過，若現時發

現有關於等級表欠妥，局方可與巴士公司商議，並把修訂的車費等級表再交由行政長官會同行政會議通過。

51. 歐立成先生澄清，應以點對點模式計算收費，並非建議巴士公司提供點對點服務。

52. 陳理誠先生表示，過去巴士收費增加，區議會均強烈反對，但巴士公司卻一意孤行。他同意法治社會應按既定的遊戲規則運作，但希望署方代表作為公僕，應盡力研究可如何下調巴士收費。他指出，現在的巴士路線主要由空調巴士行走，運作成本相對較以往為低，故此署方應檢討有關的空調巴士車費等級表。

53. 柴文瀚先生重申，希望可按行車里數訂定車資及重新檢討整個收費機制。他以東區路線收費為例，指第 529 號線（寶馬山往筲箕灣）收費港幣 4 元，全程 12 公里，即每港幣 1 元行走 3.175 公里；第 25 號線（寶馬山往中環）收費港幣 6.5 元，全程 18.4 公里，平均每港幣 1 元行走 2.83 公里。他又以南區巴士路線相比，指第 72 號線（華富往銅鑼灣）收費港幣 4.7 元，全程 10 公里，平均每港幣 1 元行走 2.04 公里，遠低於上述東區半山路線每港幣 1 元的行走里數；第 48 及 32 號線收費港幣 6.5 元，全程 11.7 至 12.4 公里，即每港幣 1 元行 1.8 公里。若以第 38 及 42 號線與第 529 號線相比，南區的路線收費較東半山的路線為高。他指出，車費等級表中雖然不再有近郊區線，但現時南區的巴士路線收費已存在無形的南區巴士車費等級表。

54. 黃志德先生回應時表示：

- (a) 署方會與巴士公司商討，研究哪條路線的收費有下調空間；以及
- (b) 歡迎各委員就有關文件附表的內容提出建議，署方會按建議提交有關資料。

55. 陳燕玲女士補充回應時表示，部分南區巴士路線須經香港仔隧道進出南區。由於車隊調動及維修等因素，巴士或須在未有載客的情況下，經香港仔隧道或山路進出南區，以致成本相對提高。除路線及車資外，新巴承襲中巴的機制，包括人手及員工的薪金標準等，而員工成本約佔五成運作費，希望各委員理解有關安排。

56. 主席表示以書面形式向運輸署表達委員會的立場。關於羅錦洪議員的動議，他請羅議員會後再作研究，如有需要可在下次會議再行討論。

57. 柴文瀚先生贊成以書面形式向署方反映有關意見，並建議將此議題定為續議事項，以便跟進。

（陳燕玲女士、黃鑑先生及霍子棋先生於下午 5 時離開會場。陳文俊先生於下午 5 時 02 分進入會場。）

（會後補註：區議會秘書處已於 2005 年 5 月 30 日去信運輸署闡釋委員會的立場。）

議程四：專線小巴第 58 及 59 號改善服務 (交通文件 10/2005 號)

58. 主席歡迎進智公共交通控股有限公司（下稱進智公司）執行董事總經理陳文俊先生出席是項議程。

59. 黃文傑先生 MH申報利益，表明他是進智公司主席。各委員同意黃文傑先生列席會議，並無發言權。

60. 柴文瀚先生表示，早前秘書處發出的議程中包括一併商討有關第 58、59 號專線小巴及新巴第 40M 號線，但是次修訂議程卻不包括第 40M 號線，因此詢問有關原因。

61. 黃志德先生回應時表示，署方本擬在上次會上一併討論有關數碼港的公共交通服務，而第 40M 號線改善服務計劃亦為巴士路線發展計劃的其中一個項目，委員會在上次會上就有關建議進行討論並請署方研究委員會的意見，因此，署方在提交專線小巴第 58 及 59 號線改善服務計劃時，取消有第 40 號線的服務計劃。他簡介交通文件 10/2005 號的內容。

署方曾於 2004 年 6 月 7 日就專線小巴第 58 號改行數碼港道及第 59 號線的重組安排，諮詢南區區議會交通及運輸事務委員會。當時委員會曾要求署方研究調節第 59 號線的服務。署方在過去一年，曾與地區人士及營辦商商討最適合的公共小巴服務。

專線小巴第 58 號將依照原先建議來回改行數碼港道，班次維持每 8 至 12 分鐘一班，但為加強碧瑤灣往返香港仔及堅尼地城的專線小巴服務，署方建議第 58 號線於星期一至五上午 10 時至下午 4 時增設特別班次，來回方向每 30 分鐘途經碧瑤灣，星期六、日及公眾假期則停開。詳情請參閱附表二。為配合專線小巴第 58 號繞經數碼港，專線小巴第 59 號將會加密班次，由現時每 15 至 30 分鐘一班加強至每 12 至 20 分鐘一班，即由上午 8 時 30 分至下午 5 時 30 分每 12 分鐘一班，其餘時間則為 20 分鐘一班，以滿足碧瑤灣居民往返香港仔及堅尼地城的需求。其服務時間則維持不變，即由早上 6 時至晚上 11 時。為配合加密班次，專線小巴第 59 號來回程將不會繞經田灣邨，預計每日早上繁忙時段約有 60 名田灣邨居民受到影響，當中約 30 名往堅尼地城方向，另 30 名則往香港仔及深灣方向。為填補田灣邨往返深灣及堅尼地城的專線小巴服務的不足，營辦商將作出下列安排：

- 提供每日 2 班早上繁忙時間由田灣邨前往堅尼地城的特別服務；
- 提供以下八達通轉乘優惠計劃：
- 往返田灣邨及堅尼地城的乘客可享有專線小巴第 51 號

(田灣邨 - 香港仔) 及第 58 號的八達通轉乘優惠。由堅尼地城往田灣方向，兩程車費合共 4.8 元；由田灣往堅尼地城方向，兩程車費合共 4 元，較現時的 4.8 元節省 0.8 元；以及

- 往返田灣邨及深灣的乘客可享有專線小巴第 51 及 59A 號的八達通轉乘優惠，兩程車費合共 3 元，較現時的 3.7 元節省 0.7 元。

此外，專線小巴第 59 號由堅尼地城往深灣方向將不會繞經香港仔大道、成都道、湖南街、東勝道、湖北街、洛陽街等繁忙路段，以紓緩該處的交通擠塞。如專線小巴第 58 及 59 號的重組計劃獲得通過，營辦商承諾會在計劃實施後，檢討有關專線小巴服務，以滿足乘客的實際需求。上述建議如獲各委員支持，署方會在徵詢中西區區議會及專線小巴遴選委員會的意見後，盡快加以落實。

62. 陳富明先生支持有關建議，並謂曾就此諮詢田灣居民的意見，而他們亦表示支持。他不支持轉乘計劃，但實施此計劃卻可提供約 20% 的可觀車資優惠，亦可有效疏導田灣邨及香港仔中心的交通，因此他支持有關計劃。

63. 楊建業先生表示，鄧淑明博士因公事須提早離開會場，並請他代為轉告其意見。鄧淑明博士支持有關計劃，並希望可盡快落實第 58 號線繞經數碼港的計劃。他亦十分支持第 59 號線不再繞經香港仔中心的計劃，因為除可改善香港仔中心的交通外，亦可減少專線小巴對香港仔中心的污染。

64. 羅錦洪先生對此計劃並無特別意見，但指出小巴營辦商亦可提供約 20% 的轉乘優惠，因此質疑巴士公司為何未能下調車資。

65. 高譚根先生多謝署方及營辦商就有關安排進行詳細研究，並稱雖然現時的建議仍有不足之處，如第 59 號線未能途經香港仔中心，但他並不反對有關建議。

66. 歐立成先生表示，此計劃可切實反映何謂轉乘優惠，他希望巴士公司可好好學習。

67. 主席總結時表示，委員會支持並希望盡快落實有關計劃。委員會認為此計劃提供切實的轉乘優惠，希望巴士公司可加以參考，以提高實際的轉乘優惠。他詢問計劃若獲通過，可於何時落實。

68. 黃志德先生回應時表示，會於會後立即整理諮詢中西區區議會的文件，並在得到中西區區議會支持後，再諮詢小巴遴選委員會；有關計劃預計可於本年 6 月至 7 月期間實施。

69. 高譚根先生希望若落實有關計劃，營辦商在第 58 及 59 號線上張貼該等路線的詳情及行車時間，以免市民混淆。

70. 陳理誠先生多謝有關議員成功爭取轉乘優惠，以及進智公司提高此項優惠。他希望有關公司研究可否為其他路線提供轉乘優惠，若然，則可供兩巴參考。他質疑兩巴作為大企業，為何未能提供切實的轉乘優惠。

（陳文俊先生於下午 5 時 12 分離開會場。）

議程五：於以往會議曾作討論事項的進展報告
截至 2005 年 4 月 25 日的情況（交通文件 9/2005 號）

(A) 主要的道路工程

鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑路口改善工程及行人天橋計劃

71. 張子敬先生表示，上述工程的行人天橋及馬路部分已告完成。

(B) 交通管理計劃

擴展偵察車速攝影系統

72. 卜坤乾先生表示，位於余振強第二紀念中學的攝影機已安裝妥當。他詢問該攝影機何時啓用。

73. 陳嘉平先生表示，會與運輸署有關同事跟進此事。

(會後補註：運輸署回應表示，有關偵察車速攝影機系統安裝工程現已完成，測試工作正進行中。系統可望於本年六月投入運作。)

利東邨道北行公共交通服務及巴士站安排

74. 黃志德先生補充，署方已於本年 4 月底拆除漁安苑巴士站的欄杆。署方與巴士公司商討後，已於今日把第 97 及 99 號線車站向前遷移。

75. 張錫容女士表示，曾進行實地視察，有關工程已妥善完成。她詢問現時設於漁安苑巴士站的廣告箱會何時拆除。

76. 黃志德先生表示，曾與巴士公司及有關廣告商商討有關事宜，該公司亦得悉各委員十分關注有關廣告板及電箱的安排，預計會於一個月內拆除該廣告板及電箱。

77. 主席詢問巴士站上蓋會否延長，以免候車乘客日曬雨淋。

78. 黃志德先生表示，曾與巴士公司研究將現時“Y”型設計的上蓋移除，然後安裝於斜坡。他表示，上蓋拆除後或須隔一段時間才可安裝，而廣告商亦須有足夠資源才可進行有關工程。另外，由於近深灣軒方向的行人路較窄，署方須考慮有否足夠空間設置巴士站上蓋。

(C) 南區巴士路線發展計劃

開設行走機場至南區巴士路線

79. 柴文瀚先生詢問有關路線的招標工作是否在進行中。他表示，暑假期間應有較多市民使用該條路線，若暑假前開辦該路線，可透過暑期的運作經驗，檢討路線並作出相應修訂。他亦表示，此項目屬巴士路線發展計劃，但以往卻未曾就此進行討論，因此詢問這是否由於此項目未有進展。他亦發現部分巴士路線及行車時間有所改動但委員未獲知會，又或在委員獲知會時，有關改動已實施一段時間。他詢問署方在何種情況下才會匯報有關進展。

80. 黃志德先生回應時表示，在本年 3 月 18 日不少區議員出席與中西區區議會及署方的會議商討有關路線發展。當時，中西區議員均贊成開辦一條經西區及機場的巴士路線，南區區議員則希望盡快開辦一條直接路線。按署方原有建議，共有 7 班車行走有關路線，但若南區及中西區各自開辦兩條路線，只能維持每小時提供一班車的服務。故此，署方與巴士公司商討後，決定維持由南區經摩星嶺道往堅尼地城的巴士路線。署方現時正準備進行招標工作，由於諮詢過程需時，他相信有關路線未能在本年暑假前開辦有關路線。他亦會向有關同事反映委員會的關注，要求盡快落實有關路線。據估計，有關路線可於本年第三季開辦。

81. 林玉珍女士詢問遴選時間表的詳情。

82. 黃志德先生表示，會於會後再與有關同事跟進有關事宜。

83. 林玉珍女士詢問署方會否就有關路線的車資再次諮詢區議會。

84. 黃志德先生表示，會於會後一併跟進。

85. 主席表示由去年開始，委員會已就有關路線進行詳細討論。委員會希望署方就路線車資訂定合理收費。

86. 主席請黃志德先生回應。早前柴文瀚先生向署方提出的問題，即何時會在進展報告匯報巴士路線的發展情況。

87. 黃志德先生表示，署方除了每年在訂定巴士路線發展計劃期間，檢討現有服務外，亦會不時檢視乘客的需求。他表示，鴨脷洲深灣軒的入伙戶數已超過一半，而署方在該站進行調查後，發現居民對第 97 號線的需求甚殷，亦有不少居民未能上車；雖然巴士公司已派員協助乘客上車，但仍未能縮短候車人龍，故此，為配合深灣軒居民的需求，決定加開 3 班巴士。他補充，除在策劃層面上研究路線的發展，署方亦須定期按乘客的實際需求改善服務。

88. 黃志毅先生歡迎巴士公司增加 3 班由利東邨往中環的第 97 號線服務。他詢問巴士公司會否安排半滿的巴士由利東邨開出。另外，他續問有關班次會按規定時間還是實際需要開出。

89. 黃志德先生回應時表示，該 3 班車由利東邨開出，並由站長調節有關乘客量。他表示，為更有效運用資源，巴士公司會調配巴士由利東邨總站開出。早上繁忙時間的巴士服務由每五分鐘一班提升至每四分鐘一班，但有關班次的實際服務時間取決於交通情況，署方會與巴士公司繼續監察有關情況，並作出相應安排。

90. 柴文瀚先生表示，發現現時巴士服務作出更改，如減少班次等，但署方未有在進展報告中反映。他詢問署方會否在更改巴士服務前，先知會委員。他舉例說，規劃、工程及房屋委員會會在接獲有關規劃申請時把有關文件分發各委員，若委員對有關申請有意見，亦可適時提出，故此，他希望署方可在修訂巴士服務前先諮詢委員會。

91. 黃志德先生回應時表示，希望下次可以在計劃實施前發放有關資料供各委員參考。

議程六：其他事項

92. 秘書處未有收到其他事項。

議程七： 下次開會日期

93. 主席表示，本委員會第十二次會議將於 2005 年 7 月 4 日(星期一)下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

94. 議事完畢，會議於下午 5 時 55 分結束。

南區區議會秘書處

2005 年 6 月