

**南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十六次會議記錄**

日期：2006年1月23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 BBS, 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

林啓暉先生 MH

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

馬偉光先生

麥謝巧玲女士

梅享富先生

楊建葉先生

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：

任雅玲太平紳士 南區民政事務專員（民政事務總署）
李統殷先生 南區民政事務助理專員
黃志德先生 運輸署高級運輸主任
洪永淇先生 運輸署工程師
陳嘉平先生 運輸署工程師
劉達遠先生 土木工程拓展署高級工程師
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

何慧賢女士 運輸署總運輸主任

出席議程四的

汪永游先生 勞工處高級分區職業安全主任
陳家禮先生 勞工處分區職業安全主任
曾慶華先生 運輸署高級工程師
羅高明先生 運輸署工程師

出席議程五的

梁佩賢女士 運輸署高級運輸主任
曾啓亮先生 城巴有限公司策劃及發展經理

出席議程六的

李頌恩女士 環境運輸及工務局首席助理秘書長

出席議程七的

王偉銘先生 運輸署首席運輸主任

開會詞：

主席歡迎，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) 運輸署工程師洪永淇先生；
- (iii) 運輸署工程師陳嘉平先生；
- (iv) 土木工程拓展署高級工程師劉達遠先生；
- (v) 路政署高級工程師張子敬先生；以及
- (vi) 香港警務處香港仔分區高級督察馬子威先生。

議程一：通過 2005 年 11 月 23 日第十四次會議記錄

2. 陳理誠先生建議修訂上述會議記錄第 65 段修訂如下：
陳理誠先生支持羅錦洪先生的建議。他表示，環境運輸工務局正與內地政府商討有關點對點不停站的過境巴士服務。他詢問，若在南區開辦有關路線，總站會設於何處。他指出，現時南區沒有往灣仔碼頭的巴士服務，故市民往灣仔碼頭轉乘過境巴士十分不便。據他了解，增加定時定點服務，須經中港兩方同意。若租用巴士作過境之用，按現時條例，只能在同日出入境一次，即不能同日多次往返內地及香港。
3. 委員會通過上述經修訂的會議記錄。

議程二：通過 2006 年 1 月 5 日第十五次會議記錄

4. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

議程三：檢討南區巴士路線受繁忙路段的配額影響情況 本議題由柴文瀚先生及楊小璧女士提出 (交通文件 2/2006 號)

5. 主席表示，本議題由柴文瀚先生及楊小璧女士提出。

6. 柴文瀚先生表示，由於署方未能派代表出席上次會議，延至是次會議有關事項才討論。他希望透過是次會議探討南區巴士路線受繁忙路段配額影響的情況及有關改善方案。按文件所示，現列為繁忙的其中六個路段為南區巴士路線最有機會途經的路段，包括德輔道中、怡和街、金鐘道、干諾道中、皇后大道中及軒尼詩道。由於南區並沒有巴士路線行經九龍區的繁忙路段，故九龍區的路線不應在討論範圍內。現時局方的運輸政策是以鐵路為主幹，並以巴士或其他交通工具作接駁服務。他表示繁忙路段的配額限制，令南區出現矛盾情況，並舉例說，經薄扶林道往上環的路線均途經干諾道中，經香港仔隧道往返灣仔或銅鑼灣的路線，則途經軒尼詩道或怡和街，而由南區往返金鐘或中環的路線，亦必途經干諾道中或金鐘道。他指出，現時南區市民乘搭巴士轉乘地鐵，均會途經繁忙路段，但現時局方以鐵路為骨幹的政策卻與繁忙路段配額政策相違背。他詢問，由 2004 年至今，南區受繁忙路段配額影響的路線數目多少。另署方是否有計劃推行與大欖隧道相若的大型轉乘計劃，以配合局方鼓勵市民使用轉乘計劃，減少點對點路線的政策。他續問署方在繁忙路段巴士配額限制的政策中所擔當的角色。

7. 主席表示，是項議題原擬於去年第十四次會議討論，但礙於相關部門代表未能出席，因此延至是次會議才討論。其後，委員會再次邀請環境運輸及工務局代表出席是次會議。局方表示，由於是項政策主要由運輸署負責，因此派出該署負責該項政策的代表出席會議，聽取各委員的意見。

8. 何慧賢女士簡介有關繁忙路段配額限制的詳情。她表示，為了香港的持續發展，局署雙方必須正視現時港島中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣及九龍彌敦道等繁忙地區的交通擠塞及環境污染問題，故此，署方策劃和發展公共交通服務時，會採取有效措施，適當調控這些地區的交通流量，以減輕交通服務對環境和交通的影響，否則，這些地區的交通流量會日益增加，令交通擠塞和污染問題更趨嚴重，對整體社會將帶來負面影響。在專營巴士方面，署方採取以下措施調控繁忙路段的巴士流量：

- (a) 因應乘客需求調整途經繁忙道路的巴士班次

個別路線如在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率高於 85%；或在非繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率高於 60%，署方會考慮增加車輛行走。相反，對於使用率不高的路線，則會按個別路線的運作情況採取各種措施以提高效率，包括調整現有路線、班次和運作時間表，以及縮短車程等。對於在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率低於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30% 的一般路線，署方會考慮減少車輛行走，但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已低於 15 分鐘的巴士線，則會按個別情況考慮。

(b) 鼓勵巴士公司推出更多轉乘計劃

署方會鼓勵巴士公司在適當地點設立更多轉乘鐵路或其他巴士線的計劃。由 2000 年至今，共有 191 項巴士轉乘計劃，涉及的路線超過 30 條，讓乘客利用優惠轉乘票價前往不同目的地，同時減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，以便善用香港的路面空間及巴士資源，從而提高巴士網絡的效率，以及減少服務重疊造成的擠塞及環境問題。

(c) 調配其他途經該區路線的班次作配合

署方會盡量避免增加途經繁忙路段的巴士數目或班次。如確有需要增加途經上述交通要道的巴士路線或班次，巴士公司須盡量通過調配其他途經該區路線的班次作配合，署方會因應個別巴士路線的班次作出調整。

她強調，署方在策劃南區巴士路線發展計劃時，除了關注繁忙地區的交通及環境問題外，亦會配合區內的發展，因應乘客需求而重整服務，提升巴士服務的水平，並協調各種公共交通工具，為居民提供有效率的公共交通系統。就南區的巴士服務而言，現時區內居民可以乘搭 49 條巴士路線前往上環至銅鑼灣等地區，因此並未有服務不足的情況（見附錄）。署方歡迎委員就個別巴士路線的服務提出具體意見或建議，以便跟進。她舉例說，在 2003 年地鐵將軍澳線開辦後，巴士乘

客量減少，因此當時必須重整路線，避免路線虧損，影響巴士公司的整體營運情況，否則，最終影響市民。

9. 高錦祥先生 MH 贊成推行配額措施。他指出，多年前，軒尼詩道、怡和街及干諾道等路段，由於過多巴士行走而出現嚴重交通擠塞。委員會經與巴士公司商討後，重整了部分巴士路線。他發現繁忙路段的交通情況除得到改善外，巴士脫班的情況亦相應減少。他表示，早前巴士公司建議重整行經大坑道的巴士路線，但委員會認為有關計劃會影響學童上學，因此保留該線。他希望署方在重整計劃時，可考慮各地區的特別情況及市民的需要。

10. 朱慶虹先生表示他原則上支持改善繁忙路段的交通擠塞及環境污染問題，但卻關注署方為新發展的區域（如數碼港、深灣軒及重建的黃竹坑邨）提供途經繁忙路段的新路線時，會否取消其他地區（如行走華富或置富）的繁忙路段的路線，以維持行走繁忙路段的總班次。他以第 970 號線為例，指共有 18 輛巴士行走該線，後因應數碼港的發展加開 970X 號線，但原有 18 輛巴士的數目則維持不變。他詢問，這是否因為該路線途經彌敦道等繁忙路段，故此須減少原有行走該線的車輛數目，以維持行經繁忙路段的車輛數目。他擔心有關政策，會影響其他發展地區的原有的服務。

11. 張錫容女士詢問，若現時本區在繁忙時間，其中一條路線的乘客量為 84%，而東區亦有一條路線的乘客量為 84%，署方會如何安排有關路線；署方在更改現有服務時，會否先諮詢區議會及地區人士；另署方根據甚麼機制決定取消或更改現有服務。

12. 何慧賢女士綜合回應表示：

- (a) 地區在新發展後，其交通需求會相應增加，署方會小心考慮增加路線或利用現有路線繞經有關區域。若有關路線途經繁忙路段，署方便會要求巴士公司研究途經繁忙路段的其他路線的乘客量；若乘客量偏低，便會要求巴士公司研究重整現有路線；若乘客量充足，則會彈性開設新路線。

她重申，對於新發展項目引伸的交通需求，署方不會貿然調配部分路線的車輛，為新發展區域提供服務；以及

- (b) 署方每年均會就提交巴士路線發展計劃諮詢委員會，當中包括提升服務、重整路線等較重要改動，而個別較輕微的服務更改，會因應需要諮詢相關地區人士。

13. 朱慶虹先生表示，署方的回應意味着，新區域發展時，現有行經繁忙路段路線的班次或需相應減少。他希望署方在更改現有服務前，首先諮詢區議會。

14. 主席詢問署方可否提供 2004 年至今南區途經繁忙路段的路線所減少的數目，以及署方在有關措施中所擔當的角色。

15. 何慧賢女士回應表示，各區負責巴士服務的組別均有行走繁忙路段路線的資料，署方會在整理有關資料後，將之分發各委員。她表示，環境運輸及工務局訂定政策的大方向是，如行走繁忙路段的路線使用率偏低，則須重組路線，以改善路線的運作情況及提高效率等；運輸署則主要負責執行有關政策。

16. 歐立成先生對於可加可減行走繁忙路段路線班次的措施，表示歡迎。他認為，增加行走繁忙路段的巴士班次，會加劇繁忙路段的交通擠塞情況，因此，長遠而言，署方應增加大型轉乘計劃，方便市民轉乘以更有效運用現有資源。

17. 陳李佩英女士表示，現時轉乘計劃的配套設施不足，她以第 9 及 14 號線轉乘安排為例，指乘客由第 9 號線轉乘第 14 號線的候車時間過長，而巴士站又未設上蓋，在日曬雨淋的情況下，乘客實在苦不堪言。她希望署方在安排轉乘計劃時，特別留意相關配套設施是否足夠。她亦指出，不少乘客，尤其是長途乘客，均未能接受轉乘計劃安排，才改乘其他的交通工具。

18. 柴文瀚先生重申，署方推廣以鐵路為主的運輸，並以其他交通工具為輔的政策，與有關繁忙路段配額制度相矛盾。他表示，現時南區

多條路線行經繁忙路段，而南區亦有不少新區域正在發展中。他詢問署方會否因應新區的發展而減少南區現有路線的班次。他亦再次詢問署方是否已計劃安排大型的轉乘計劃及一大型轉車站。另外，他指出，署方稱是項措施只屬指引，但他發現，局方提交立法會的文件中，卻透露至 2007 年底前，行走繁忙路段的班次會減少 5% 至 9%，即途經中環、金鐘、灣仔及銅鑼灣的班次將減少約 180 至 460 班，而途經彌敦道的班次則減少 150 班。他更正早前南區並沒有途經彌敦道巴士路線的說法，並指第 970 及 970X 號線便途經該處。他表示，就港島區而言，巴士公司已計劃減少 150 班行走繁忙路段的班次，因此詢問署方屆時的安排細節。另外，他亦指出，既然巴士公司已訂定減少班次的目標，此項措施已非一般指引。他亦詢問，小巴是否受繁忙路段配額措施所限制。

19. 羅錦洪先生表示，南區居民十分依賴巴士往返南區。按署方所提交的文件，署方將來或會縮減行走繁忙路段路線的班次。他認為，在現時南區未有其他集體運輸系統的情況下，縮減行走繁忙路段的南區巴士路線的班次，有欠公平。他指出，除非局方表示，內部已落實興建地鐵南港島線，否則他會反對縮減有關班次的安排。他又指出早前已有不少市民直接向署方反映，現時城巴第 90 號線及新巴第 M590 號線的班次不足問題，繁忙時間班次尤為不足。他舉例說，在下班時間，中環交易廣場的巴士總站，第 M590 號線車站常出現人龍，及往往出現脫班情況；反觀第 90 號線，則班次頻密。他續指出，第 M590 號線巴士站於下班時間的安排十分混亂；不少乘客須站在行車路上候車，非常危險。他已多次向署方反映，但有關情況並未改善，因此，他請署方盡速與巴士公司商討，認真改善有關情況。

20. 何慧賢女士綜合回應表示：

- (a) 署方一直鼓勵巴士公司提供更多的轉乘優惠計劃。署方會將委員建議在香港仔隧道口增設中轉站的意見轉告巴士公司，並請巴士公司進行研究及詳細規劃；
- (b) 因應城巴的管理層有所轉變，新巴及城巴已增加合作機會。乘客以往只能轉乘同一間巴士公司的巴士，但現時已

可在乘搭其中一間巴士公司的巴士後轉乘另一間巴士公司的巴士；

- (c) 南區的地理位置較為特殊，現時該區有多條路線往灣仔及銅鑼灣等地區。有關路線的主要目的並非作接駁用途。接駁路線主要為短途線；而有關乘客亦會透過該等接駁路線轉乘鐵路。而南區路線較為特別，以長途線為主，居民可乘該等路線抵達目的地；
- (d) 繁忙路段配額措施並非針對任何區域的路線，署方在決定加減班次時，主要針對需求及使用率。乘客量偏低的路線卻霸佔路面並不合理，因此服務須予重整；乘客量足夠的路線，署方則須就檢討服務，研究增加班次的可行性。詳細安排則視乎個別情況而定；
- (e) 有關在局方提交立法局文件中提及減少行走繁忙路段的班次一事，則可待討論有關議題時詳細研究；
- (f) 為使城巴更有效率地提供服務，署方特為城巴訂定目標，以重整使用率偏低的路線；以及
- (g) 有關指引並不適用於小巴。

21. 黃志德先生回應時，多謝羅錦洪先生及海怡居民就第 M590 號線服務向署方反映意見。署方在去年 11 月接獲有關意見後，已即時展開調查，並得悉有關投訴屬實。他表示，在中環交易廣場的第 M590 號線巴士總站，在下班時間出現人龍。署方已提醒巴士公司請車長駛入該巴士站時，須特別留意候車乘客的安全，並請巴士公司在繁忙時間調派額外車輛接載在該巴士總站候車的乘客。由於有關計劃尚在試驗階段，故未有諮詢區議會；若成效滿意，則會再諮詢區議會。署方亦正研究把第 M590 號線的巴士站他遷，以方便該線乘客改乘第 90 號線。

22. 高錦祥先生 MH 表示他希望巴士公司在繁忙時段提供額外服務時，調動後備車輛應付需求，而毋須縮減其他路線的服務。

23. 朱慶虹先生表示，現時南區新發展區域的過海巴士路線主要途經西區海底隧道，市民若要往尖沙咀一帶，便須在抵達九龍後，轉乘地鐵往尖沙咀，故須支付較車資。為減低市民的負擔，他建議巴士公司考慮增設海底隧道巴士轉乘計劃。

24. 陳李佩英女士表示，部分路線的客量偏低，其主要原因為路線設計未盡完善。她指出，市民在轉乘期間，由於候車時間過長而改乘小巴等其他交通工具，但因小巴座位有限，故須等候多輛才可上車。她補充，公共交通服務除影響市民的日常生活外，亦影響本區的旅遊業發展，故希望署方在重整巴士路線時，審慎研究計劃對市民的影響。

25. 何慧賢女士回應表示，巴士公司會彈性調配車輛，但署方未有收到巴士公司更改後備車輛的建議。她請朱慶虹先生重申有關海底隧道巴士的轉乘安排的問題。

26. 朱慶虹先生舉例說明，現時置富花園未有途經香港海底隧道的路線，置富花園居民往尖沙咀便需首乘巴士往九龍，再轉乘地鐵抵達尖沙咀。他相信將來為南區新發展區域增設的過海巴士路線，主要會途經西區海底隧道，故此建議署方增設上述轉乘計劃，方便市民。

27. 柴文瀚先生表示，巴士轉乘計劃除可減少點對點的服務外，亦可改善在南區推行以鐵路為主幹、以巴士為接駁工具之間的矛盾。他希望局署雙方可積極推動轉乘計劃，並就長遠的轉乘計劃作出安排，以改善現有服務。

28. 主席表示，委員會希望署方在研究重組巴士路線時，審慎考慮南區的特殊情況。另外，委員會亦請署方積極推動多完化的轉乘計劃。

(何慧賢女士於下午 3 時 36 分離開會場。汪永游先生、陳家禮先生、曾慶華先生及羅高明先生於下午 3 時 37 分進入會場。)

議程四：有關油壓升降台的安全事宜
(本議題由羅錦洪先生提出)
(交通文件 3/2006 號)

29. 主席歡迎出席是項議程的：

- (a) 勞工處高級分區職業安全主任汪永游先生及分區職業安全主任陳家禮先生；以及
- (b) 運輸署高級工程師曾慶華先生及工程師羅高明先生。

30. 主席表示，由羅錦洪先生提供剛分發的報章影印本關乎一宗油壓升降台意外個案，據了解，警方現正處理該宗個案。

31. 馬子威先生表示，警方早前經諮詢法律意見後，決定進行起訴程序。

32. 主席請各委員留意，由於該宗意外將會進行法律程序，因此委員會不宜討論該宗意外。

33. 馬月霞女士 BBS, MH認同不討論個別個案，但會就有關油壓升降台安全事宜進行討論。

34. 羅錦洪先生對秘書處未能於較早時間分發有關該宗意外的剪報，表示失望。他認為，不論警方如何跟進該宗意外，也不應影響委員會討論是項議題。他表示，去年 8 月 4 日海怡花園曾發生一宗油壓升降台意外，令一名 80 歲婦人的雙腿須予切除，可惜到場的多個部門人員未能協定由哪個部門負責相關事宜，因而要求委員會討論是項議程。他指出，當時警方一名高級督察聯同勞工處、運輸署及機電工程署代表抵達現場，但未能界定該宗意外的性質，而各代表事後亦未有聯絡苦主，解釋有關事宜。就該宗油壓升降台事故和此類流動油壓升降台的監管及檢控程序，他提出以下問題和質詢：

- (a) 監管及發牌方面
 - (i) 政府現時有否記錄全港油壓升降台的數量；
 - (ii) 油壓升降台持有人須否向政府部門領取牌照；若須，領取甚麼牌照；
 - (iii) 有多少人已經領取有關牌照；

(iv) 哪個政府部門負責監管；此類油壓升降台有否受條例監管。

(b) 檢控程序及責任方面

在事發後，警察交通部及機電工程署人員曾往現場進行調查，惟當時兩個部門均不認為該事故應按「交通意外」處理，如今律政署卻界定事件為「交通意外」，並可能對油壓升降台持有人及駕駛者提出檢控。在前線執法人員均未能清楚界定事件性質的情況下，現在司法部門卻可能向有關人士提出檢控，此舉無疑在問題出現後把責任推卸於小市民身上。

他詢問政府部門是否應該先清楚界定法例才提出檢控。據了解，現時包括商場、私人屋苑甚至政府聘用的承判商均有使用此類油壓升降台，而當中絕大部分沒有領取車牌。政府是否會馬上對此類違例者提出檢控。

35. 主席再請各委員留意，是次討論內容並不涉及個別個案。

36. 汪永游先生回應表示：

- (a) 勞工處未有記錄全港油壓升降台的數量，只知悉有不同類別的油壓升降台；
- (b) 承建商 / 工作地點負責人在地盤或工作地點使用該等油壓升降台並不須向勞工處申領牌照，但須按相關法例使用經檢查的油壓升降台；
- (c) 有關油壓升降台的安全措施詳情，請參閱交通文件 3/2006 號（附件二）；
- (d) 負責操作該等油壓升降台的人士，須取得相關操作證書；以及

- (e) 勞工處會根據《職業安全及健康條例》（第 509 章），監管承建商 / 工作地點負責人在工作地點或經營工業的地方操作有關油壓升降台，相關措施請參閱文件。

37. 曾慶華先生表示，按照香港法例第 374 章《道路交通條例》第 52 條(1)，在道路上使用的車輛必須按照條例登記和領牌。若附設有車輛的油壓升降台擬於路面（包括公路或私家路）上由某地一點行駛至另一地點，由於此等機械車輛是特別用途車輛的一種，但卻未能符合登記要求（例如制動、照明系統等）及只由一點行駛至另外一點，營辦商須按照香港法例第 374 章《道路交通（車輛登記及領牌）規例》第 53 條向運輸署申請「車輛行駛許可證」。運輸署會考慮為這些通常並非在道路上使用、而是僅為從某一地點前往另一地點的未領牌車輛發出車輛行駛許可證，授權該車輛為有關的目的而使用。運輸署可在車輛行駛許可證上施加適合條件；例如，除通常在該車輛上運載的裝備、零件或燃料外，該車輛上不可運載其他負載物；或就道路交通的規管，車輛的使用，或道路的使用等施加其他條件。車輛行駛許可證持有人須依照有關條件運作該油壓升降台。若附設有車輛的油壓升降台在取得有關牌照或許可證之前，在路面行走，便會有機會遭受檢控，而最高刑罰為罰款 10,000 元及入獄六個月。若該油壓升降台並沒有車牌或未取得「車輛行駛許可證」，而營辦商又須將有關油壓升降台由一點運送至另一點，便須由其他車輛將該油壓升降台運送至目的地。

38. 馬子威先生回應表示，此等油壓升降台毋須向警方申請牌照，因此警方未有該等油壓升降台的數字。他補充，若車輛未經登記而在路上行駛，則違反相關交通條例；已登記車輛若在路面行駛時發生意外，須就個別情況考慮所違反的條例。

39. 羅錦洪先生對署方代表未能正面回應他早前的提問，表示遺憾。他指出，署方代表應能提供現時全港該等油壓升降台的數字。另外，他對署方代表未能確實回應有關油壓升降台是否可取得相關牌照，表示失望。他舉例說，若私家車未能符合運輸署的要求，則不會獲發牌照。

40. 主席表示，有關部門代表已簡介所屬部門對油壓升降台的監管情況。他請各相關部門在聽取委員會的意見後，檢討現有程序，完善相關安排。

41. 梅享富先生表示，他日常工作不時接觸該等油壓升降台。他指出，在供應商出售有關油壓升降台時，會向業主發出表格四及五，但他卻未有聽聞油壓升降台使用者車輛行駛證一事。他相信市民未必知悉現時在街上行駛的油壓升降台是否已取得該行駛證。他建議署方考慮要求供應商在申請表格四及五時，一併向運輸署申請上述行駛證。另外，據他了解，現時油壓升降台業主只須以港幣 600 元便可讓使用者報讀一項短期訓練課程，因此，他關注有關使用者的技術是否符合標準，並請署方留意。他並指出，該等油壓升降台的車速較慢，在路上行駛時，或會阻塞交通，故請署方研究須否限制其行駛時間。

42. 朱慶虹先生表示，按文件所示，油壓升降台由一點往另一點時，須由其他車輛將該油壓升降台運送至目的地。他質疑該等油壓升降台設備（如未有裝置倒後鏡）是否適合於路面上行駛；另外，若該等油壓升降台應由其他車輛運送至目的地，運輸署為何須發出車輛行駛許可證。

43. 陳理誠先生表示，據了解，勞工處要求承建商 / 承辦商購買該等油壓升降台時，須取得表格四及五以證明油壓升降台安全運作，而運輸署則規定油壓升降台在路面一點往另一點時，須取得「車輛行駛許可證」。據他觀察，數碼港私家路範圍隨時可見工人利用油壓升降台進行清潔工作，而在貨櫃碼頭內，亦有不少叉式起重機行走。他指出，按文件所示上述器械亦屬車輛，因此詢問該等器械是否亦須向運輸署申請「車輛行駛許可證」。文件指出，若油壓升降台沒有車輛車牌或未取得「車輛行駛許可證」，承辦商須利用車輛運送有關機械。但他認為有關安排主要針對大型機器，因現時路面設計卻並不適合有關機器行走；若有關機器在路面行走，相信會阻塞交通。他舉例說，吊臂車的體積龐大，而車身亦較長，故需引領車引領。

44. 黃文傑先生 MH 認為任何車輛亦需領合適牌照，才應運作。而該等機器在操作時，工地範圍附近亦應亦應架設圍欄，保障公眾人士的安全。

45. 麥謝巧玲女士表示，除了須確保該等油壓升降台在路上行走須取得應有牌照外，署方亦須監管操作油壓升降台的人員的技術。她質疑只經過短短數小時訓練的人員的技術是否達安全標準。她詢問，該等油壓升降台須否由取得證書的技術人員操作；用家在購買油壓升降台一段長時間後，須否定期保養及維修，以確保其符合安全標準，以保障工人安全。她促請署方加強監管油壓升降台的操作，以保障工人及市民的安全。

46. 歐立成先生表示，雖然根據《職業安全及健康條例》，工作地點的負責人須為油壓升降台上或附近工作的工人提供及維持安全的作業裝置，但若監管不足，亦未能保障工人安全。他認為署方應以發牌制度監管油壓升降台的用途。

47. 汪永游先生回應表示：

- (a) 勞工處規定操作油壓升降台的人員必須完成由供應商安排的課程。由於油壓升降台有不同類型，操作方式繁多，因此訓練時間長短亦會相應不同。勞工處人員會定期巡查工地，要求操作人員出示證書，證明已完成相關訓練課程；
- (b) 勞工處人員會定期巡查工地上使用的不同機種，所有機種均須由合資格註冊工程師定期檢驗，而油壓升降台則須每六個月檢驗一次。若工作地點的負責人未能展示相關證書，署方便會考慮提出檢控；
- (c) 油壓升降台若未能通過測試，便需按情況進行維修，以確保其性能良好；以及
- (d) 按《職業安全及健康條例》（第 509 章），油壓升降台在工作地點使用期間若出現意外，將由承建商或工作地點負責人負責。

48. 陳理誠先生表示，據他理解承建商 / 承辦商將油壓升降台由一點移往另一點前，須先將油壓升降台停定，讓合資格人員測試，通過測試後才可取得表格五。

49. 曾慶華先生綜合回應表示：

(a) 「車輛行駛許可證」只會發予可路面行走的車輛。；

(b) 車輛須取得合適牌照才可在路面（包括私家路）行走。至於貨櫃碼頭內的叉式起重機現時須否領取行車證，則取決於該處是否為工地。一般而言，叉式起重機在私家路行走，均須領取行車證；以及

(c) 在路面行走的油壓升降台，一般界定為特別用途車輛，因此駕駛人士須取得合適牌照。另外，使用者申請「車輛行駛許可證」時，亦須確保駕駛者取得合適牌照。

50. 主席詢問須申請「車輛行駛許可證」的油壓升降台，是否必須屬具自動行駛能力的類別。

51. 羅高明先生回應表示，油壓升降台屬具自動行駛能力或可由其他車輛拖行的類別，須取得合適牌照才可在路面行駛；若並不適合在路面行走，則須由其他車輛運送。

52. 黃文傑先生 MH表示，若市民在私家路上滑倒，可向私家路業主索償，但若市民被油壓升降台撞傷，油壓升降台業主須否就此作出賠償。

53. 林玉珍女士詢問，現時全港共有多少輛油壓升降台，另油壓升降台曾發生多少次意外。

54. 汪永游先生表示，油壓升降台在本港曾發生工業意外，勞工處只有相關工業意外數字，但未有記錄涉及第三者的相關意外數字。

55. 曾慶華先生及馬子威先生均回應表示，暫時未有相關意外數字的資料。

56. 主席表示，勞工處及運輸署就油壓升降台的日常操作進行一定的監管。他請相關部門代表在收集委員的會意見後，完善現有條例，進一步保障市民。

57. 馬月霞女士 BBS, MH表示，是次會議討論有關條例及安排，可謂機會難得。她請各相關部門訂定措施監管油壓升降台的操作，確保使用者及市民的安全。她認為政府應知道全港共有多少輛油壓升降台，由是次討論可見，政府現存發牌機制出現問題，因各部門各自發牌，缺乏整體監管。她對於各部門在意外發生時，互相推卸責任表示失望，並認為部門實應汲取是次意外的教訓，盡快研究一個完善的監管機制，以免意外重演。她對政府未能提供全港油壓升降台數目一事，表示不滿，並請政府盡速立例管制油壓升降台的使用、清楚列明其使用範圍，以及有關的安全操作守則。

58. 羅錦洪先生贊成馬月霞女士 BBS, MH 的意見。他請各相關部門會後認真研究有關問題，檢討現有政策。他認為現時油壓升降台不受部門監管、可在路面上行駛的安排並不恰當。他希望各相關政府部門切實商定監管措施，保障市民安全。

59. 主席表示，雖然現時有條例監管油壓升降台的使用，但由於現行條例仍有不足之處，故請各相關部門聽取委員會意見後，認真檢討現有條例及政策。

60. 陳理誠先生表示，現時地盤附近均設有垃圾筲，而地盤工人會利用叉式起重機將地盤垃圾倒入垃圾筲，按現有條例，該等叉式起重機在未取得牌照下在馬路行走，已屬違法。他建議運輸署去信建造商會等，要求他們提醒承建商，凡有車輪的機械，須先申請相關牌照，才可在路上行駛。他並指出，現時有不少叉式起重機在貨櫃碼頭範圍外行走，故此運輸署亦應去信提醒有關方面申請相關牌照。最後，他表示，本港清潔公司均會借助油壓升降台進行清潔或維修工作，而該等油壓升降台會在路上行駛，因此，署方亦應去信提醒承辦商，油壓升降台須取得相關牌照才可在路上行駛。

61. 主席請各部門考慮去信承建商 / 承辦商，提醒他們操作油壓升降台時須注意的安全守則，以及若油壓升降台須在路上行走，必須取得相關牌照。

62. 羅高明先生回應表示：

(a) 工地範圍內的安全，由勞工處負責；非工地範圍（如路面等）的車輛安全，則由運輸署負責；以及

(b) 早前各委員提及的表格四及五主要由勞工處負責，而運輸署則負責車輛行駛申請書，如每年花車巡遊的車輛等便須向運輸署申請有許可證。不過，若運輸署認為某些車輛不適宜在馬路行走，便不會向申請人發出許可證；該等車輛便須由其他車輛運載到目的地。

63. 曾啓明先生回應表示，會於會後研究各委員的意見。

64. 羅錦洪先生請秘書處於會後要求相關部門回應早前提出的問題。他並請運輸署向委員會匯報署方過去收到多少宗有關油壓升降台由一點往另一點的申請。

65. 主席請相關部門於會後向委員會提交上述資料。

（會後備註：委員會於會後去信予環境運輸及工務局，請局方檢討現有政策。）

（曾慶華先生、羅高明先生、汪永游先生及陳家禮先生於下午 4 時 30 分離開會場。梁佩賢女士及曾啓亮先生於下午 4 時 31 分進入會場。）

議程五：開設行走機場至南區巴士路線進展

（本議題由羅錦洪先生提出）

（交通文件 4/2006 號）

66. 主席歡迎出席是項議程的：

- (a) 運輸署高級運輸主任梁佩賢女士；以及
- (b) 城巴有限公司策劃及發展經理曾啓亮先生。

67. 主席表示有關議程由羅錦洪先生提出。

68. 羅錦洪先生表示，多年前委員會已向署方爭取開辦有關路線。運輸署於 2005 年中曾表示，機場至南區巴士路線可於年內投入服務，但至年底卻表示有關遴選工作要至年底才可完成，而路線的開辦日期則尚未落實。迄今，署方仍未能確定路線投入服務的確實日期。他對路線遲遲未能落實表示遺憾，並請負責有關路線安排的官員向委員會交代上述失當安排。

69. 主席表示，過去一年委員會曾多次敦促署方盡快開辦路線，但由於開辦路線須經多個程序，故此，有關路線現仍未能投入服務。他補充，秘書處在會議前已邀請運輸署及城巴代表出席是次會議，以及向委員簡介有關進展。

70. 梁佩賢女士表示理解南區居民對機場巴士服務的殷切需求，就此，運輸署曾於 2004 年底擬備建議開辦的南區機場巴士路線的方案，並安排於 2004 年底及 2005 年初就該項建議諮詢各有關區議會的交運會。當時的計劃是，倘若第一季的諮詢工作順利完成，署方便可展開遴選的預備工作，然後進行營辦商遴選工作及安排該路線在第四季投入服務。由於署方在 2005 年初諮詢有關的交運會時收到各方委員對行車路線安排的不同意見，故須對不同的方案進行研究及選取合適的安排，並透過多次會議向有關區議會及交運會解釋署方的評估結果和所選取方案的安排。接著，署方便展開遴選預備工作（包括擬備所需的文件及遴選細節等），並邀請有關巴士公司向署方遞交營辦該路線的申請及進行遴選工作。署方已於 2005 年 11 月 28 日去信有關巴士公司，邀請他們向署方遞交營辦該路線的申請。署方已於同年 12 月中收到巴士公司遞交營辦該路線的申請。目前遴選工作已經完成，城巴獲選為該路線的營辦商。按現行的計劃，署方預期該路線可於本年第一季投入服務。署方明白南區區議會對該路線十分關注，現時城巴正進行車輛改裝，包括加裝行李架及低地台設施，以方便外遊人士上落車輛。而車輛經改裝後，須由驗車組進行檢驗及測試，以確保其行車安全。

與此同時，巴士公司亦正進行車長編派及培訓。另外，由於有關路線將會提供轉乘計劃，因此須加裝八達通繳費系統並作測試，以確保乘客可享有乘車優惠。

71. 曾啓亮先生回應表示，剛收到署方通知，城巴獲選為該路線的營辦商。他並表示，巴士公司已開始準備開辦該線的安排，但由於該線長而迂迴（如途經摩星嶺道），故需要用較長時間來訓練車長。此外，巴士公司亦正為有關車輛進行改裝，以配合路線需求。該路線預計可於本年 3 月 31 日前投入服務。

72. 柴文瀚先生表示，早前曾有文件透露，由於該路線較為迂迴，因此須使用特別車種。他詢問，是否所有巴士車種均可行駛該線；另鑑於運輸署需要一段時間才可完成相關驗車程序，該路線是否可於本年 3 月 31 日前開辦。他並詢問，既然整個遴選程序已經完成，而且營辦商亦已選定，則營辦商是否可以提供臨時服務（尤其在假日時間），讓市民試乘該線，藉此收集更多意見，方便署方三個月後進行的檢討期。

73. 朱慶虹先生贊成柴文瀚先生的意見。他建議巴士公司在假期期間，試辦該線。他表示，現時家居裝修亦只需一個月，而巴士只需安裝行李架，估計不須太長時間。另外，他認為該等車輛平日已有檢驗，而專業車長培訓亦毋需數個月，因此相信該路線不須待數個月後才開辦。

74. 張錫容女士表示，對於期待已久的機場巴士路線終見曙光，十分高興。她希望巴士公司確實可於 2006 年 3 月 31 日前開辦該路線，並支持巴士公司於假日開辦臨時服務。最後，她請巴士公司提供有關轉乘計劃的詳情。

75. 林玉珍女士希望該路線可於本年 3 月 31 日前投入服務。她詢問該路線收費多少。

76. 梁佩賢女士回應時表示：

- (a) 理解市民希望該路線可於農曆假期旅遊旺季前投入服務，但巴士公司必須完成若干準備工作，包括加裝行李架、檢驗車輛、訓練司機，以及安裝八達通繳費系統等。署方必須確保所有設備安全可靠，才可投入服務。現時距離農曆年假只有數日，故此相信未及完成上述工作；以及
- (b) 有關路線的收費、車站及轉乘安排等詳細資料，會於路線投入服務前透過區議會秘書處分發各委員。

77. 曾啓亮先生回應表示，巴士公司仍未遴選車長，待遴選程序完畢後便會展開培訓。他相信遴選工作會在農曆年後才完成，因此希望各委員諒解巴士公司未能於農曆年前提供臨時服務，但承諾巴士公司會盡快完成所有預備工作，務使路線可於本年 3 月 31 日前投入服務。

78. 麥謝巧玲女士表示，該路線車程較長，她關注車長在駕駛長途車後未有足夠休息時間，並請巴士公司安排足夠休息時間予車長，確保提供安全及可靠的服務。另外，她詢問巴士公司將調配多少輛巴士行走該路線。

79. 曾啓亮先生表示，行走該路線的巴士均為低地台設計。巴士公司亦會進行路面測試，確保安排最適合的車輛行走該線。此路線行車時間雖然較長，巴士公司定會嚴格遵守運輸署訂定車長休息時間的指引，讓車長有充時間休息。按投標內容，巴士公司會安排 7 部巴士行走該線，而在旅遊高峰期，巴士公司會聯同運輸署監察客量，並在需要時增加班次。

80. 柴文瀚先生詢問該線的車資多少。他認為車資按行車里數釐定，並非機密，因此請有關方面向委員會交待收取車資數目。他表示，早前九廣鐵路運作出現問題時，巴士公司可即時調配車長行駛特別路線，因此他質疑巴士公司是否需要長時間培訓車長。他詢問，投標書中有沒有條文限制車種及車身長度的。現時摩星嶺道的車長限制為 10.6 米，而據他理解，城巴公司只有 1 輛 10.6 米長的低地台巴士，而新巴則有 60 輛 10.3 米及 1 輛 10.6 米長的低地台巴士。他早前曾向署方了解並得悉檢驗巴士約需時 3 個月時間，他詢問巴士公司是否有足夠時間改

裝車輛，並完成通過車輛測試。他擔心屆時巴士公司亦因為未有足夠時間預備，而令該路線未能於本年 3 月 31 日前投入服務。

81. 梁佩賢女士回應表示：

- (a) 按車費等級表，該路線的車費上限為港幣 50 元，而城巴公司建議收取車資為港幣 48 元。此路線為“A”線安排，並不會途經東涌及機場貨運區；
- (b) 市民可享有城巴的車資優惠，以即日來回為例，往機場的車資為港幣 48 元，同日由機場往南區則只需半價車資即港幣 24 元，全程收費為港幣 72 元，即每程為港幣 36 元。若市民外遊則可購買來回套票，使用期為一個月，套票車資港幣 65 元，每程為港幣 32.5 元；以及
- (c) 她早前已與驗車部同事聯絡，並請相關負責同事盡快協助進行車輛檢驗。

82. 曾啓亮先生回應表示：

- (a) 每條新路線投入運作前，均會公開讓車長報名，遴選完畢後，才進行培訓；
- (b) 行走該路線的巴士由現有車隊抽調；以及
- (c) 經與工程部及營運部商討開辦此路線的時間表，認為於三月底前開辦是可行的。

83. 陳理誠先生表示，現時 10.6 米長的車輛主要屬於新巴而非城巴，他擔心城巴未有足夠車輛行走該線，致使該線延遲投入服務。

84. 曾啓亮先生保證巴士公司的車隊有足夠低地台車輛行走該線，並稱現正與署方商訂如何調配車輛以滿足需求。

85. 柴文瀚先生指出，運輸署在諮詢委員會時曾提及該線會由短軸車輛行走該線，他再次詢問，標書條文有否對車種作出限制。他表示，按資料顯示，有關車輛須由新巴調配至城巴才可進行改裝，因此他擔

心巴士公司未能於短時間內作出妥善安排。他詢問巴士公司若未能於短時間內安排調配車輛，可有後備計劃。

86. 梁佩賢女士回應表示：

(a) 標書條文未有限制有關巴士的長度。早前，署方建議路線行經士美菲路，但工程師認為士美菲路不宜長車行駛，因此署方才將路線改經摩星嶺道；以及

(b) 署方會與巴士公司緊密聯繫，確保路線盡快投入服務。

87. 曾啓亮先生回應表示，標書條文未有限制行走該線的車型，並確保該線可盡快於第一季內投入服務。

88. 柴文瀚先生表示，按署方資料顯示，城巴現共有 142 輛後置式引擎三的巴士，而按標書所示，該線屬“A”線，即巴士應設有行李架、高背椅及低地台等。他補充，若標書未有規定車身長度的，巴士公司現時已有足夠車輛行走該線，因此須改裝車輛。

89. 主席總結稱表示，委員會促請巴士公司於本年 3 月 31 日前開辦該線。

90. 梁佩賢女士補充，巴士公司現時有行走“A”線的車輛，但該等巴士現時正行走其他“A”線，因此，巴士公司須改裝其他巴士，才能令該線投入服務。

(梁佩賢女士及曾啓亮先生於下午 5 時 14 分離開會場。李頌恩女士及王偉銘先生於下午 5 時 15 分進入會場。)

議程六：調整巴士票價 **(交通文件 5/2006 號)**

91. 主席歡迎環境運輸及工務局首席助理秘書長李頌恩女士及首席運輸主任王偉銘先生。

92. 主席表示，在交通及運輸事務委員會第十四次會議上，柴文瀚先生建議討論巴士票價調整事宜。秘書處其後邀請局方代表出席是次會議，向委員簡介有關進展。

93. 李頌恩女士向委員會簡介調整巴士票價新安排的詳情。她表示在2006年1月10日的行政會議上通過修訂調整巴士票價的考慮因素。她表示當局在為向行政長官會同行政會議作出建議而評估巴士票價調整申請時，會繼續考慮於2000年12月通過的「經修訂的考慮多方面因素做法」的一籃子因素，包括：

- (a) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到合理的回報率；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力；以及
- (e) 服務的質和量。

她指出，「經修訂的考慮多方面因素做法」修改如下：

- (a) 「經修訂的考慮多方面因素做法」應加入一個方程式（可依據的票價調整幅度 = $0.5 \times$ 工資指數變動 + $0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動 - $0.5 \times$ 生產力增幅）作為新增的因素，使票價能上下調整。方程式不會成為票價調整的自動決定因素；考慮巴士票價調整時仍會靈活運用「經修訂的考慮多方面因素做法」；
- (b) 考慮專營巴士公司的合理回報率時，應參考巴士業界的加權平均資本成本；
- (c) 巴士公司與乘客平均分享回報的啓動點，應由固定資產平均淨值回報率 13% 修訂為 9.7%；
- (d) 建立運用與乘客平均分享回報的安排（回饋乘客數額），讓巴士公司在徵詢當局後，彈性決定何時運用回饋乘客數額中最多相等於全年總收益 1% 的款額，以降低日後所需加價的幅度，又或用以提供票價優惠。而巴士公司需動用任何超過相等於全年收益 1% 的回饋乘客數額，在每年公布回饋乘客數額後 12 個月內提供票價優惠；以及

- (e) 衡量市民的接受程度及負擔能力時，除綜合消費物價指數的變動外，還應參考家庭入息中位數的變幅。

上述各項措施，包括引入票價調整方程式作為「經修訂的考慮多方面因素做法」新增的因素、參考家庭入息中位數及加權平均資本成本、把巴士公司與乘客攤分回報的啓動點由固定資產平均淨值回報率 13% 調低至 9.7%，以及回饋乘客的安排，會在 2006 年 1 月 10 日起生效，而其後則自上次票價調整起適用。所有在「經修訂的考慮多方面因素做法」的現有因素會繼續自上次票價調整起適用，又或如個別巴士公司從未調整票價，則由該公司開始營運時適用。新安排會在實施三年後再作檢討。

94. 陳理誠先生表示，現時南區的巴士路線收費較其他地區為高，尤以海怡半島開出的巴士路線為然。他並表示，電燈公司資產回報率總淨值下調至 7%，但巴士公司資產回報率總淨值卻只下調至 9.7%，因此認為上述數字仍有下調空間，因此質疑為何部分路線收費偏高。

95. 羅錦洪先生詢問政府與巴士公司釐定該資產回報率總淨值時，是否以整間公司的利潤作為依歸。他質疑現時釐定巴士路線車資的其中一項考慮因素，即市民的負擔能力，因為有關安排意味較富裕的人士補貼營運情況惡劣的路線或負擔能力較低的市民。他舉例說，第 90 及 M590 號線所經路段類同，但收費卻相差 30%，故詢問政府如何釐定路線收費。

96. 李頌恩女士回應表示：

- (a) 剛簡介內容主要講述在評估巴士票價調整時的考慮因素；
- (b) 9.7% 是巴士公司與乘客平均分享回報的啓動點，訂定啓動點時主要考慮了巴士業界的加權平均資本成本，局方會於三年後再次檢討該數值，並考慮是否需要作出適當調整；
- (c) 考慮巴士票價調整時，有需要平衡巴士公司的整體營運情況及市民的承擔能力，以確保市民可繼續享用優質的巴士服務；以及

- (d) 巴士路線的種類繁多，如通宵線及特快線等。巴士公司會因應不同的路線種類釐定票價，以反映不同的需求。

97. 王偉銘先生補充，巴士票價由行政長官會同行政會議通過，而票價的釐定則主要取決以下因素：

- (a) 不同組別的成本及收益；
- (b) 路線的行車里數；以及
- (c) 路線的性質，以特快線為例，因中途客較少，故收費須略為提高等。

上述路線因素外，巴士公司亦會考慮各條路線的盈虧情況。他表示，現時不少虧損路線仍在提供服務，即有關服務由盈餘路線補貼。盈餘路線並非集中南區；各區均有盈餘及虧損的路線。他解釋，巴士公司釐定票價的原則，並不涉及高收入地方補貼低收入地方的情況，而是主要考慮整體營運情況。

98. 朱慶虹先生相信現時路線的票價不涉及高收入地區補貼低收入地區的情況。他表示，南區巴士路線收費偏高，主因是南區缺乏其他集體公共交通運輸服務。他指出，自新巴及城巴合併後，已沒有大型集體運輸系統與上述巴士公司競爭；若要改善巴士票價偏高的問題，相信必須引入另一巴士公司；否則，便應盡快興建地鐵南港島線。他又指現時巴士公司收取南區居民五星級票價，但卻只提供三星級服務，並不合理，因此敦促政府要求巴士公司改善現有服務。

99. 陳李佩英女士表示，南區高收入人士地區之說實不恰當；事實上南區有不少低收入人士，當中不少僅月入千元。她指出，巴士票價高昂，市民難於負擔，以致民怨載道。她請政府下調巴士票價，協助低收入人士。

100. 李頌恩女士表示，有關機制剛於本年 1 月初落實。局方目前沒有收到巴士公司的加價申請。她指出調整巴士票價方程式中元素的變動需視乎政府統計處所搜集的數據，因此若要檢討現有票價，均須有一定數據才可應用方程式，以考慮是否需要調整票價。她表示局方會於 3

年後認真檢討調整巴士票價的各種因素，以期更能配合當時的經濟情況。

101. 主席總結表示，委員會認為南區的巴士票價較其他區別為高，故請有關方面下調票價。

（李頌恩女士於下午 5 時 39 分離開會場。）

議程七： 城巴專營權 **（交通文件 6/2006 號）**

102. 主席表示，在交通及運輸事務委員會第十四次會議上，柴文瀚先生建議討論此議題，為此，他早前邀請環境運輸及工務局代表出席是次會議，向委員簡介有關事宜。由於有關事宜主要由運輸署負責，故此，局方派出運輸署代表王偉銘先生出席會議。另外，羅錦洪先生亦建議在是次會議討論城巴專營權的安排，詳見附件一。

103. 羅錦洪先生表示，城巴專營權將於本年 7 月 31 日屆滿，但環境運輸及工務局在未有諮詢區議會的情況下，於本年 1 月份建議行政會議通過延續城巴專營權九年十一個月。行政長官會同行政會議亦於同月 10 日通過有關申請。他指出，南區居民主要依賴巴士服務進出南區，而是次專營權對他們的影響尤為重要，但局方卻在未有充分諮詢區議會前，向行政會議提交有關建議，可謂不尊重區議會的意見。他稱不明白政府為何對影響 29 萬人的政策不作諮詢，而在靜悄悄通過調整票價機制的同時，一併通過城巴專營權，黑箱作業，莫此為甚。他對政府不尊重區議會並一手摧毀溝通平台，除表示遺憾外，更提出譴責。

104. 王偉銘先生表示，署方在處理專營權的事宜時，十分重視乘客和區議會對此的意見。署方的常設代表出席十八區區議會的定期會議，以了解各個區議會對城巴所提供日常服務的意見及提升服務水平的建議。署方在與巴士公司磋商專營權時，除一併考慮所收集到的意見外，還重點討論區議會關注的事項及商討改善方案。城巴承諾在新的專營期內落實以下各點：

- (a) 提供高服務水平；
- (b) 實行改善環境的措施；
- (c) 推出車費減價措施；以及
- (d) 同意加強政府對服務的監管權力。

政府為評估城巴的專營權申請，在二零零五年八月委託香港理工大學進行多項獨立意見調查，收集乘客對城巴的服務及巴士票價的意見等。兩個獨立調查結果分別顯示，超過八成受訪者滿意城巴的服務；另外半數受訪者表示目前車費水平可以接受，較認為不可以接受的受訪者數目為高。除了透過與區議會的溝通及進行調查外，署方亦在去年 11 月及 12 月諮詢了立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會就審批巴士專營權的意見，委員普遍支持批出新專營權予有關巴士公司（包括城巴）。署方在充分考慮多項因素，包括諮詢結果、城巴的服務水平，以及城巴就進一步提升服務所作的承諾後，向行政長官會同行政會議提出向城巴批出新專營權的建議。行政長官會同行政會議在本年 1 月 10 日批准新的巴士票價調整安排並向城巴批出專營權，新專營權將於本年 7 月 1 日起生效。他指出，在新專營權下，巴士公司推出的車費減價措施如下：

- (a) 有鑑於一直有要求巴士減價的意見，城巴（專營權一）及九巴同意在新的巴士票調整安排實施並獲批新專營權後，推出以下減價措施：
 - (i) 為同日使用單程票價為 15 元或以上的路線來回的乘客，提供 10% 的車費減價；
 - (ii) 為同日使用單程票價為 10 元至 14.9 元的路線來回的乘客，提供 5% 的車費減價；以及
 - (iii) 在星期日及公眾假期為長者提供 2 元或半價的車費折扣，兩者以較低者為準。
- (b) 改善環境方面，三間公司均同意推出下列措施：
 - (i) 在新專營權加入條款，訂明須按照運輸署署長的規定，在現有及新購置的巴士上採用市場上已有供應的技術及產品，在實際情況許可下，盡可能減低廢氣排

放及噪音。

- (c) 加強行車安全及提高服務水平方面，三間巴士公司均同意落實下列措施：
 - (i) 為全線巴士安裝黑盒，以助監察車長的表現及進行意外調查。
- (d) 巴士公司同意調整巴士票價機制，並加入更透明的參考指標。巴士公司的收入超過 9.7%回報率後，須回饋乘客。此外，署方亦訂定條款，令巴士公司的財務安排更為清晰，如同一集團有關成員進行交易需經過的程序。巴士公司又同意每年邀請獨立審計師審核遞交予政府的資料等。署方在與幾間巴士公司有意為本港的巴士服務繼續投資及改進。因此，行政長官會同行政會同意延續專營權九年十一個月。

105. 主席詢問，署方會否在數年後就有關專營權進行檢討。

106. 王偉銘先生回應時表示，按《公共巴士條例》中列明運輸署可在專營權期間進行檢討。若署方認為有關服務未如理想，便會與巴士公司磋商如何改善服務；如服務十分惡劣，則可考慮修改甚或終止巴士公司的專營權。

107. 朱慶虹先生表示，政府在提升區議會職能的大前提下，應首先就城巴專營權諮詢區議會。他指出，巴士為南區對外的主要交通工具。他舉例說，一個屋苑若更換清潔公司，亦會事先諮詢屋苑居民的意見。他認為政府未有諮詢區議會，對區議會實有欠尊重。他相信區議會沒有否決署方延續該專營權的職權，但仍希望政府可聽取市民對有關服務的意見。

108. 歐立成先生表示，本港已發展成無障礙社區，但南區的長者及傷殘人士卻未能自由往返南區；一來南區未有鐵路，二來南區的巴士路線並非全部均有低地台巴士行走。他指曾有行動不便的人士向他反映候車時間長達兩小時，實在苦不堪言。他希望署方要求巴士公司在更換巴士時，必須購入低地台巴士，並在各條路線安排一部低地台巴士

行走，以及提供巴士時間表，方便長者或傷殘人士參考，並讓長者或傷殘人士易於融入社區。

109. 羅錦洪先生就改善環境措施中有關調派更多歐盟二型巴士行走繁忙路段的要求作出回應。他指出，歐盟二型巴士已不合時宜，因現今的排放標準已達至歐盟四型。他舉例說，內地投入營運車輛已須達至歐盟三型的標準。他質疑署方有關措施可改善環境的說法。他表示，一般市民並不理解歐盟二型、三型及四型等專業字眼的分別，故署方在文件中要求巴士公司提供歐盟二型巴士的字眼，有瞞騙市民之嫌。

110. 柴文瀚先生指城巴專營權對南區影響深遠，而他亦曾於去年 11 月向署方查詢有關進展。按文件所示，署方亦曾諮詢交通及諮詢委員會。他請署方解釋在何種情況下才會諮詢區議會。按立法會參考資料摘要第 12(iii)段，城巴同意繼續進行全球衛星定位系統等資訊科技系統的試驗計劃。他詢問城巴會何時落實和如何執行該等計劃，以及如何通知乘客計劃的成效。

111. 王偉銘先生綜合回應表示：

(a) 署方十分關注無障礙交通的發展，並已要求巴士公司在購置新巴士時，必須選擇低地台巴士。若有關路段不適宜使用低地台巴士，署方才會批准巴士公司不提供低地台巴士服務。以東涌為例，因為路面凹凸不平低地台巴士易受損毀，因此巴士公司可以以一般巴士行走有關路線。現時全港約有 40%的巴士為低地台巴士，由於資源有限，因此須集中為有需要的路線提供服務。巴士公司會定期與傷殘人士的組織進行磋商。有關組織會述明傷殘人士對低地台巴士有特別需求的路線，巴士公司則會透過有關組織將相關路線的資料分發傷殘人士。至於有委員指部分傷殘人士候車多時仍未能登車一事，他希望委員可向署方提供詳細資料，以便署方與巴士公司研究事件是否由於特殊情況所致；

(b) 歐盟方面由本年開始，新車須符合歐盟四型排放，而本港則由本年 1 月 1 日開始，要求所有新購的小型車輛必須符合歐盟四型排放。環境保護署正與各技術團體及巴士公司研

究規定歐盟四型排放巴士進口的安排，待有結果，便會盡快要求巴士公司在購買新巴士時，必須選擇符合歐盟四型排放的型號。巴士公司亦已準備將來須購入歐盟四型排放巴士；

- (c) 由於資源關係，巴士公司無法同一時間提升巴士質素，因此署方將會針對車輛較多及空氣質素較差的地點，要求巴士公司盡量調配歐盟三型及歐盟二型（經加裝減少廢氣排放）的巴士行走，如怡和街及軒尼詩道等繁忙路段；以及
- (d) 署方曾多次與巴士公司研究引入全球衛星定位系統的可行性，以協助管理車隊。本港的巴士公司早年曾試驗有關計劃，但由於本港高樓林立，影響訊號接收，未能確定巴士位置。該系統耗資龐大，以一個 8 000 輛巴士的車隊為例，便需港幣數十億元。不過，若該系統可應用於本港並可提升服務質素，署方定會要求巴士公司將之引入。在延續專營權時，幾間巴士公司亦同意繼續進行試驗計劃，並希望在可行情況下，引入新科技協助管理車隊，從而改善服務質素。

112. 張錫容女士表示，按文件所示，為改善繁忙路段的交通情況，行經中環、金鐘、灣仔及銅鑼灣的班次減少約 180 班到 460 班。她詢問巴士公司在減少該等班次後，會否相應提供更多轉乘計劃。

113. 麥謝巧玲女士表示，據文件提及有關乘客意見的調查顯示，有 76% 至 88% 的乘客對現有服務表示滿意。她質疑該項調查結果並稱，若有關調查員詢問其意見，她定會表示極不滿意現有服務。她指曾在某雨天候車，期間某輛巴士在未客滿的情況下沒有停車；而按行車時間表，下一班次應在 12 分鐘後，但她最終卻須候車 18 分鐘，而三班巴士又同時到站。她並指出，部分車長的服務態度惡劣，因此，她希望署方可密切監管巴士公司的服務及班次安排。

114. 羅錦洪先生表示，全球衛星定位系統並不適用於香港的環境，該系統只適用於空曠地方，如穿州過省的情況。他並表示，巴士公司應選用 G2 系統協助管理車隊。他指現時為太平洋服務的衛星有限，根本不能應用於巴士車隊。他認為巴士公司提交署方的資料有誤導成分，

但署方卻照單全收，並認為署方需汲取資訊科技知識，與時並進，才可改善現有服務。

115. 王偉銘先生綜合回應表示：

- (a) 有關繁忙時間及路段減低班次的安排，署方主要會針對現時乘客量不足的巴士路線，若有任何重組計劃，當會諮詢區議會；
- (b) 署方已多次就車長無理飛站一事與巴士公司進行磋商。巴士公司承諾會跟進事件，例如為車長提供培訓等；以及
- (c) 巴士公司並不希望多輛巴士同時抵站，以免浪費資源，並理解委員及乘客的不滿。但很多時候，這種情況是因巴士途經路段出現交通擠塞或多次紅燈等所致。署方已多次與巴士公司商討改善方法，務求令車隊提供較穩定服務。署方要求巴士公司引入如衛星定位系統的新科技去管理車隊，從而改善服務，但若有關試驗計劃失敗，署方會繼續要求巴士公司利用其他資訊科技提升服務，例如文件未有提及的在巴士站提供下一班車的抵步時間等。

116. 主席請署方跟進委員會的意見，並在檢討專營權時，諮詢區議會。另外，委員會亦請署方注意南區居民倚重巴士服務，因此若現有服務有任何更改，應先諮詢區議會。

117. 陳理誠先生表示，他希望署方在縮減繁忙路段的巴士服務時，能體察巴士服務是南區居民唯一依賴的公共交通服務，相比其他區別，如東區的居民則除巴士服務外亦可選擇地鐵。因此，他希望署方應特別體恤南區居民，避免縮減南區的巴士班次。

118. 楊建業先生表示，現時香港仔往旺角的一條小巴路線，各車長均以對講機與站長溝通，方便站長調配車輛。他建議巴士公司參考相關方法，協助管理車隊。

(王偉銘先生於下午 6 時 23 分離開會場。)

議程八：於以往會議曾作討論事項的進展報告
(截至 2006 年 1 月 10 日的情況)
(交通文件 1/2006 號)

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

119. 張子敬先生表示，上述工程已全部完成，因此建議刪除有關項目。

120. 委員會同意刪除有關項目。

交通管理計劃

改善成都道及東勝道的交通情況

121. 陳富明先生表示，香港仔、田灣、石排灣及置富分區委員會（下稱香田石置分區委員會）大部分委員均同意第 95C 號線不繞經香港仔中心的計劃。他詢問有關計劃的進展情況。

122. 黃志德先生回應表示，上次會議後，署方曾與巴士公司磋商一個雙方均可接受的方案。巴士公司除正廣徵意見，現正安排一項全日的乘客調查，包括非繁忙時間的乘客量。而初步調查結果顯示此路線與其他路線不同，在非繁忙時間也有不少乘客乘搭。署方會在審慎研究後再次諮詢區議會。

123. 楊建業先生表示，香田石置分區委員會於上星期再次就有關計劃進行討論，大部分分區委員均贊成有關項目，並希望區議會聽取分區委員會的建議。

擴展偵察車速攝影系統

124. 羅錦洪先生表示，上述系統已經裝妥，因此建議刪除有關項目。

125. 委員會同意刪除有關項目的建議。

議程九：其他事項

126. 秘書處未有收到其他事項。

議程十：下次開會日期

127. 南區區議會交通及運輸事務委員會第十七次會議將於 2006 年 3 月 13 日（星期一）下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

128. 議事完畢，會議於下午 6 時 31 分結束。

南區區議會秘書處

2006 年 3 月