

檔號：HAD K&T DC/13/9/23A/12/Pt.1

葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次會議記錄(二零一二)

日期：二零一二年四月十二日

時間：下午二時三十分

地點：葵青民政事務處會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
潘小屏議員, MH (主席)	會議開始	會議結束
張慧晶議員(副主席)	會議開始	會議結束
陳笑文議員	會議開始	會議結束
周偉雄議員	下午二時五十五分	會議結束
周奕希議員, BBS, JP	會議開始	下午四時二十分
朱麗玲議員	會議開始	會議結束
何少平議員	會議開始	會議結束
許祺祥議員	下午二時三十六分	會議結束
林立志議員	會議開始	會議結束
林紹輝議員	會議開始	會議結束
劉美璐議員	會議開始	下午五時三十五分
羅競成議員	下午二時三十六分	會議結束
李志強議員, MH	會議開始	下午四時二十七分
梁志成議員	下午二時四十九分	會議結束
梁錦威議員	會議開始	會議結束
梁國華議員	會議開始	會議結束
梁子穎議員	會議開始	會議結束
梁偉文議員, MH	會議開始	下午五時三十五分
盧慧蘭議員	下午二時五十三分	下午四時二十六分
麥美娟議員, JP	下午二時五十七分	下午五時三十五分
吳劍昇議員	下午二時三十九分	下午四時二十四分
潘志成議員	會議開始	會議結束
譚惠珍議員, MH	會議開始	下午五時三十五分
鄧瑞華議員	會議開始	下午五時四十分

曾梓筠議員	會議開始	下午五時三十五分
徐曉杰議員	下午二時五十九分	下午五時四十三分
徐生雄議員	會議開始	會議結束
黃炳權議員	會議開始	下午四時四十分
黃耀聰議員	會議開始	下午五時三十五分
黃潤達議員	會議開始	會議結束
尹兆堅議員	下午三時三十六分	下午五時五十九分
區志和先生	會議開始	下午五時三十五分
陳迪瑤先生	會議開始	會議結束
陳偉文先生	會議開始	會議結束
覃友忠先生	會議開始	會議結束
黎治甫先生	會議開始	會議結束
梁永權先生	下午四時三十七分	下午五時三十五分
潘發林先生, BBS, MH	會議開始	下午四時三十分
謝凱健先生	會議開始	會議結束

列席者

甄月嫻女士	葵青民政事務處葵涌(中南)聯絡主任主管
梁昌杰先生	運輸署高級運輸主任公共巴士
黎雪茵小姐	運輸署高級運輸主任(葵青)
李鎮華先生	運輸署工程師(青衣)
尤永翹先生	運輸署工程師(葵青)
孫忠良先生	路政署區域工程師(葵涌及青衣)
鄭建滙博士	環境保護署環境法規管理科環境保護主任
李添才先生	香港警務處葵青警區交通隊主管
王淑媚女士	九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)
譚永強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黎錦榮先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
潘業昌先生	香港鐵路有限公司助理公共關係科經理
姚婷婷女士	香港鐵路有限公司環境工程師
譚曉恩小姐(秘書)	葵青民政事務處行政主任(區議會)三

缺席者

林翠玲議員	(因事請假)
麥漢樑先生	(因事請假)

開會詞

主席歡迎各委員、政府部門及機構的代表出席會議。

2. 委員會通過林翠玲議員及麥漢樑先生的請假申請。
3. 主席宣布在場委員的名字：潘小屏議員、張慧晶議員、陳笑文議員、梁錦威議員、黃潤達議員、周奕希議員、林立志議員、林紹輝議員、梁國華議員、徐生雄議員、黃炳權議員、朱麗玲議員、梁偉文議員、潘志成議員、劉美璐議員、曾梓筠議員、梁子穎議員、李志強議員、譚惠珍議員、黃耀聰議員、何少平議員、鄧瑞華議員、黎治甫先生、陳迪瑤先生、區志和先生、覃友忠先生及潘發林先生。
4. 主席請各委員注意在委員會的發言及討論時間；首先，每名委員在討論事項的議程中，最多可發言兩次，每次不可超過兩分鐘。其次，在報告時間內，每名委員只可就個別跟進事項發言一次，限時兩分鐘。

通過文件

通過交通及運輸委員會二零一二年二月一日第一次特別會議及二零一二年二月十六日第一次會議記錄(二零一二)

5. 主席表示，會前秘書處沒有收到就上次會議記錄提出的修訂。譚惠珍議員動議通過上述會議記錄，梁子穎議員和議，有關會議記錄獲委員會一致通過。

討論事項

專線小巴服務差，票價瘋狂加

(由黃炳權議員提出)

(交通及運輸文件第 12(修訂)及 12a/2012 號)

6. 黃炳權議員表示最近收到署方發給區議員有關專線小巴加價的信函，小巴加價幅度由 8% 至 10%，比通脹還要高。他經常乘搭的專線小巴線加幅是 36%。他曾向署方索取專線小巴里數表，但署方不肯提供。他指出，每條專線小巴線招標時，憲報都刊登了該小巴線行駛路程的里數表，作為承辦商投標時的參考。里數表並不是

部門秘密，為何署方不肯提供。他指出葵青區有 60 條專線小巴線及 20 間專線小巴承辦商，承辦商各營運一至七線專線小巴線，質疑有壟斷的情況。他指出 15a 文件載有小巴收費等級表，等級表是依照小巴行駛路程的里數而制定，並設有最高收費額。根據最近的非官方統計，小巴及港鐵的乘客量增加，巴士的乘客量減少，而葵青區小巴承辦商各據山頭，例如葵盛區的專線小巴線均由同一間承辦商經營。綜合以上的數個因素，估計是導致專線小巴瘋狂加價的原因。他表示，由於署方不肯提交詳盡的數據及資料，區議員未能確定專線小巴加價的原因，署方應提供更多資料。

7. 主席就署方所提交的 12a 文件，請署方代表在會上回應。

8. 黎雪茵小姐的回應如下：

- (i) 訂定專線小巴收費除了根據收費等級表外，亦會考慮實際情況，包括路線組合的營運情況及乘客量。
- (ii) 由 2010 年 3 月至 2012 年 3 月，石油氣價格上升了 37%，柴油價格亦上升了約 30%。加上 2010 年 5 月起實施了最低工資，部份司機轉投其他行業，小巴公司需要增加員工薪酬以挽留司機，上述因素均增加了小巴的營運成本。

9. 李志強議員的意見如下：

- (i) 每次專線小巴申請加價，署方都會進行地區諮詢，雖然區議會表達了反對意見，署方仍會批准加價申請。
- (ii) 他問及署方的論據是怎樣制定的，及可否再商議。此外，署方所提供的數據未有清楚列明小巴司機的人工增幅。
- (iii) 他指出多年前葵青區專線小巴的平均收費是最高收費額的一半，但隨後不斷加價。現時葵青區專線小巴的平均收費已接近最高收費額。由於專線小巴是居民的主要接駁交通工具，收費提高亦增加居民的交通支出。
- (iv) 他問及可否成立工作小組，覆檢專線小巴的加價申請。

(羅競成議員及許祺祥議員於下午二時三十六分到達，吳劍昇議員於

下午二時三十九分到達，梁志成議員於下午二時四十九分到達。)

10. 梁子穎議員的意見如下：

- (i) 他最近收到署方發出有關 403 號、403A 號及 403X 號調整收費的諮詢文件，唯只能讓他填上支持或有沒有意見，並不設反對一項，即文件的設計已不預算有反對意見。
- (ii) 他指出有些專線小巴線加價申請是每隔數年一次，但平均加幅卻有 10 至 20%，偏離居民的負擔能力。而加價理由多是油價上升，成本上漲等。
- (iii) 署方聲稱專線小巴班次準時，但區內常有班次不足的問題，他問及署方在批准加價申請時會否考慮過往服務記錄、班次、司機駕駛態度等因素。

11. 梁國華議員的意見如下：

- (i) 他也收到署方發出有關 403 號、403A 號及 403X 號調整收費的諮詢文件，他反對有關加價申請。
- (ii) 他表示加價的原因有兩個，一是成本上升，二是小巴承辦商要求結束小巴線，署方為保持原有服務，准許承辦商加價。
- (iii) 403 號於晚上，在沙田終點站，居民要等候 45 分鐘才有小巴。
- (iv) 來往瑪嘉烈醫院專線小巴經常在中途滿座，乘客搭不到車，而 403 號班次又不準時，他質疑署方有沒有監管小巴運作。
- (v) 署方應制定較全面的指標，代替因成本上升便讓小巴公司申請加價的單一機制。

12. 林紹輝議員的意見如下：

- (i) 小巴加價是政府的問題，因為當初由柴油小巴轉為石油氣小巴時，政府一直聲稱石油氣小巴的燃料費較平。後來，石油氣價格不斷上升，專線小巴加價後非專線小巴亦跟隨加價。旺角往來石梨貝的非專線小巴已加至 12 元。此外，政府又沒有提供

協助小巴營運的政策，車租貴及燃料費上升等原因，令小巴司機收入受影響，繼而轉行，專線小巴司機不足，導致不能加車，影響服務。

- (ii) 署方發出的諮詢文件，只能讓他填上支持或有沒有意見，並不設反對一項。他反對有關加價申請。
- (iii) 署方應尋求更可行的方法去改善公共交通服務。

13. 林立志議員的意見如下：

- (i) 每次小巴加價，署方都沒有提供詳細的數據，證明加價是有論據的。他建議署方用限閱文件形式，呈交小巴公司內部營運資料予區議員討論，使區議會發揮監察小巴加價的作用。
- (ii) 他建議署方考量協助小巴營運的措施，例如調整路線、減低牌費、容許專線小巴公司在其小巴車窗及座位賣廣告等。
- (iii) 他問及本年度有 330 條專線小巴線申請加價，原因是否也是石油氣價格上升，導致營運成本增加。
- (iv) 他又問及署方有否向小巴承辦商了解營運狀況或困難。他建議成立專線小巴監察小組，由區議會監察小巴承辦商的加價申請。

14. 周偉雄議員的意見如下：

- (i) 問及署方在監察專線小巴班次方面有否做過工作。
- (ii) 他表示葵盛區的專線小巴經常脫班，他亦親自聯絡有關小巴公司的負責人，跟進問題。負責人表示因為聘請不到司機，部分小巴被迫停駛。他指出若小巴公司，甚至巴士公司，不願意加人工，怎能增聘司機。
- (iii) 面對專線小巴或巴士公司班次或人手不足等問題，署方會否考慮把受影響的路線交由另一承辦商營運。

15. 張慧晶議員的意見如下：

- (i) 質疑 88B 號由 3.5 元加價至 3.9 元能否讓服務水平同步提升。
- (ii) 她指出 88B 號於午夜 12 時便停止服務，但葵芳港鐵卻服務至午夜 12 時 30 分，她問及 88B 號的服務可否配合港鐵的服務時間，讓居民於午夜 12 時 30 分仍有專線小巴接載返回青衣。
- (iii) 她表示 88B 號於年初曾經和港鐵合辦轉乘優惠，當時乘搭 88B 號的車費為 3 元，但現時卻申請增加至 3.9 元，她問及署方有否考慮這個因素，才批准 88B 號申請加價。

16. 盧慧蘭議員不滿署方在專線小巴申請加價一事只是負責處理加價申請的行政工作，而葵青民政事務處則只協助進行諮詢，政府似乎對社區人士的反對意見漠視不理。

(盧慧蘭議員於下午二時五十三分到達，周偉雄議員於下午二時五十五分到達，麥美娟議員於下午二時五十七分到達，徐曉杰議員於下午二時五十九分到達。)

17. 陳迪瑤先生的意見如下：

- (i) 97A 號於 3 月 24 日，因為轉換承辦商，車費由原本的 5 元增至 6.8 元，他向署方查詢有關增幅是怎樣計算的。
- (ii) 他問及 97A 號專線小巴增加車費後是否應該跟隨巴士公司的做法，把路線相應延長 2 公里，終點站移至西九龍中心。他表示 47M 號也有類似情況。
- (iii) 他指出居民於荔景港鐵站乘搭 47M 返回華景山莊只需 3.8 元，若 97A 號延長路線可令乘客數目增加。

18. 黎雪茵小姐的回應如下：

- (i) 對於區議員和地區人士所提出有關改善服務的意見，署方已和專線小巴營辦商商議，探討可否提供換車計劃、長者優惠或分段收費。
- (ii) 由於部分營辦商於申請加價時已錄得虧蝕，所以難以在財政狀

況未改善前提高服務水平。

- (iii) 97A 號路線的前任營辦商因經營嚴重虧蝕而決定終止服務。署方因此需要重新招標，尋求新承辦商繼續提供該服務。現時 97A 號的收費乃新營辦商認為可以提供該服務的價格水平。

19. 覃友忠先生的意見如下：

- (i) 現時的油價貴，於是承辦商申請加價，但若油價回落，署方會怎樣處理。
- (ii) 石油氣專線小巴可以前往專用加氣站入較平的石油氣，但非專線小巴只能入較貴的石油氣，他問及署方會否改變政策，為所有小巴提供價錢較平的石油氣。

20. 林立志議員補充如下：

- (i) 署方尚未回應有否研究減輕承辦商經營成本的方法。例如，減低牌費；或者要求承辦商提供優惠，減輕居民負擔。
- (ii) 署方尚未回應會否向區議會提供更詳細的數據，證明加價是有論據的。

21. 周偉雄議員補充如下：

- (i) 署方尚未回應小巴脫班問題，他問及署方有否監察小巴班次。
- (ii) 要求署方重新考慮准許小巴由 16 座位改為 24 座位。
- (iii) 港鐵會否考慮和專線小巴合作，提供更多轉乘優惠，減低車費及居民負擔。

22. 黃炳權議員的意見如下：

- (i) 署方是否知悉小巴的乘客需求正在增加。他表示小巴的數目有限制，怎能滿足乘客的需求。
- (ii) 港鐵加價有清晰的機制及計算方法。他指出文件 12a 號及 15a

號所談及的加價原因，例如，按照承辦商的財政情況，路線組合的財政表現及小巴收費的等級表等。他要求署方在會上用模擬的計算方法，解釋遴選小巴承辦商的方法。

23. 盧慧蘭議員指出南葵涌數條專線小巴線，例如浩景臺、祖堯邨及麗瑤邨的服務均不理想，要求署方考慮更換有關承辦商。

24. 吳劍昇議員建議若署方在加價事宜上不肯提供詳盡的資料，所有區議員一律反對有關加價申請。

25. 張慧晶議員的建議如下：

- (i) 要求署方重新考慮 88B 號於年初所推出的轉乘優惠，
- (ii) 她要求署方考慮 88B 號的服務可否配合港鐵的服務時間，讓居民於午夜 12 時 30 分仍有專線小巴接載返回青衣。

26. 李志強議員的補充如下：

- (i) 根據機電工程署提供的資料，石油氣價格的計算方法是把國際油價和物價指數相加。但最近兩年，不論國際油價高低，石油氣價格都在上升。而署方計算加價的方法是把司機的工資加幅計算在內，無形中把增幅重複計算兩次。
- (ii) 他指出石油氣小巴已開始進入換車期，換了新車後，承辦商要求的加幅更大。他要求署方認真地計算承辦商的營運成本。

27. 黃耀聰議員反對署方現時所採用的專線小巴加價機制，署方因為小巴承辦商提出營運成本增加便批准加價，缺乏賞善罰惡，沒有要求小巴公司改善服務、更新車輛及增加班次等。亦不考慮減低小巴營運成本，例如降低牌費或油價。署方對專線小巴服務監管不足，向區議會提交的資料也不足夠。他建議成立專責小組跟進專線小巴加價申請。

28. 黎雪茵小組的綜合回應如下：

- (i) 署方鼓勵小巴營辦商與港鐵合作提供轉乘優惠，據了解，營辦商和港鐵需就提供轉乘優惠各承擔一半成本。營辦商能否提供

轉乘優惠要視乎個別營辦商的財務情況。

- (ii) 專線小巴提出加價申請均要提交相關資料，由於資料屬於營辦商，署方未能把有關資料公開給第三者。署方對每宗加價申請均加以查證，例如要求承辦商提交由油公司發出的單據記錄作成本參考。由於各小巴路線的營運情況各有差異，署方會因應小巴營辦商所提出的加價理由和數據而作個別處理。
- (iii) 有關小巴脫班的問題，署方有進行不定期的營運調查，若承辦商所提供的小巴服務不符合要求，署方會作出跟進。
- (iv) 有關 88B 號尾班車延長服務時間一事，署方會作出跟進。

29. 黃炳權議員的補充如下：

- (i) 署方未回應小巴的乘客需求有否增長。
- (ii) 署方可否在會上用模擬的計算方法，解釋遴選小巴承辦商的方法。

30. 主席請署方於下次會議前提交書面報告。

運輸署

31. 主席宣布於稍後討論成立監察專線小巴服務工作小組一事。

香港鐵路公司在加密荃灣線服務後，將會採取甚麼措施消減由荔景至葵芳一段架空天橋的噪音滋擾？

(由周奕希議員, BBS, JP 及盧慧蘭議員提出)

(交通及運輸文件第 13(修訂)及 13a/2012 號)

(交通及運輸文件第 13b/2012 號，會上提交)

32. 主席歡迎環保署環境法規管制科環境保護主任鄭建滙博士及香港鐵路有限公司助理公共關係經理潘業昌先生及環境工程師姚婷婷女士出席會議。

33. 周奕希議員表示討論目的是要解決港鐵在葵青區列車服務所帶來的滋擾，當中以荔景及葵芳一帶所承受的影響最嚴重。他亦想了解環保署會否修改鐵路噪音的計算監管標準，因為列車不可能在同一路段連續行駛 30 分鐘，並不斷發出噪音。他認為現行的監管標

準是沒有意義的。他希望港鐵可以推行更多減低噪音的措施。

(尹兆堅議員於下午三時三十五分到達。)

35. 吳劍昇議員的意見如下：

- (i) 港鐵的西港島線工程為住戶安裝隔音玻璃窗，但港鐵卻回應此工程不適合居住在荔景、葵芳及葵興一帶的住戶。
- (ii) 署方在書面回覆聲稱三年來沒有居民投訴港鐵噪音，他表示曾經轉介居住在新葵興花園、葵芳邨及新葵芳花園住客的投訴予署方，質疑署方的回覆。

36. 黃潤達議員的意見如下：

- (i) 港鐵應研究在列車上安裝隔音板，引入東鐵線使用的隔音車廂。
- (ii) 荔景至葵芳之間有空置土地，若把土地發展為工商業大廈或酒店，可幫助隔音，亦能有效地使用土地。

37. 鄭建滙博士的綜合回應如下：

- (i) 鐵路運作時產生的噪音是受《噪音管制條例》的管制。就荔景至葵芳之間的一段港鐵高架鐵路路段，鄰近對噪音感應強的地方有荔景邨明景樓及新葵芳花園。就有關周奕希議員及盧慧蘭議員的提問，環保署在港鐵加強荃灣線服務的前後(即三月二十一及二十六日)都有派員往明景樓及新葵芳花園量度港鐵列車行駛經該段高架鐵路路段時的噪音水平，結果顯示在加強服務前後的噪音水平未有顯著增加，而列車駛經上址時所產生的噪音和相關背景噪音水平相若，沒有超標。
- (ii) 就有關修改噪音管制條文一事，現時的管制標準是嚴謹的，並經過廣泛諮詢及研究而制訂，現階段署方沒有計劃修改有關係文。
- (iii) 有關吳劍昇議員問及署方在三年內沒有收到居民投訴鐵路噪音一事，署方的書面回覆是指涉及荔景至葵芳之間的一段港鐵

高架鐵路路段的噪音投訴，他澄清新葵芳花園至新葵興花園之間的一段高架鐵路路段是有投訴數字的。

(iv) 署方歡迎港鐵研究減低列車噪音的方案。

38. 潘業昌先生的回應如下：

(i) 港鐵公司自 3 月 24 日起加強荃灣線服務，涉及增加的列車班次主要於日間繁忙時段行走，故荔景至葵芳一般荃灣線架空路段的清晨及夜間列車運作模式並無改變。

(ii) 港鐵每年投入超過 40 億港元，進行維修及更新資產的工作，有助控制行車聲響。

(iii) 為有效解決列車噪音問題，港鐵一直針對聲源處理。有關措施已載於文件上。

39. 姚婷婷女士回應提問，表示荃灣綫於 30 年前設計，當時列車車底未有預留足夠空間，故在列車上安裝隔音板，有可能會影響行車安全，所以港鐵不會考慮在荃灣綫列車上安裝隔音板。

40. 周奕希議員補充如下：

(i) 要求署方修改鐵路噪音的計算標準。他表示，依照現行的標準，署方不會接納居民投訴，所以要求署方修改有關條文。

(ii) 荃灣綫雖 30 年前設計，並不代表不用進行減低噪音的工作。荔景至葵芳之間的高架鐵路一帶有空置土地，港鐵可以考慮把整段鐵路重建，減低列車行駛時所產生的噪音。

41. 譚惠珍議員補充如下：

(i) 查詢署方有關鐵路列車噪音要達到多少分貝才是超標。因為青衣北青荃橋在加設了隔音屏障後，港鐵列車駛經該處時所產生的噪音相對明顯。

(ii) 她指出在興建青荃橋時已問及橋墩可否承受加建隔音屏障。

42. 周偉雄議員的意見如下：

- (i) 不接納港鐵回覆不能加設隔音屏障。
- (ii) 署方指最受該段高架鐵路路段影響是荔景邨明景樓，但他本人住在荔景邨日景樓已經 30 年，每晚都聽見鐵路有工程車行駛時所產生的噪音，多年來都沒有改善。
- (iii) 港鐵稱說該段鐵路不能加上隔音屏障，會否考慮進行改善工程，例如加建橋墩，以便興建隔音屏障。

43. 盧惠蘭議員的補充如下：

- (i) 十多年前，由社區發出的環境噪音比列車產生的噪音大。事隔多年，現時兩者的噪音水平會否改變。
- (ii) 她表示曾經和其他區議員在荔景邨量度噪音，當有列車經過，聲量約有 80 多分貝，在陳南昌學校則有 90 多分貝，根據署方現行的噪音標準，港鐵沒有違規，因此，港鐵無須付上產生噪音的責任。
- (iii) 她指出當年署方曾考慮植樹，以減低噪音，但一直未見有植樹行動。

44. 吳劍昇議員的補充如下：

- (i) 署方應考慮修改有關法例。他指出到了深夜，非持續的噪音對居民有較大影響，所以需要考慮高峰期噪音的滋擾程度，現時的法例是不合情理的。
- (ii) 隨著科技進步，隔音屏障的物料可以很輕及很堅硬，他問及港鐵會否考慮使用這些物料興建隔音屏障。

45. 尹兆堅議員的補充如下：

- (i) 署方書面回覆指相關的背景噪音是指甚麼噪音。
- (ii) 他問及全港各區在後來加建的隔音屏障是否要超逾噪音標準

才可以興建。

46. 鄭建滙博士的綜合回應如下：

- (i) 有關譚惠珍議員的提問，道路交通噪音由規劃著手，而相關的規劃噪音標準是 $L_{10}(1 \text{ 小時})$ 70 分貝（即一小時內有 10% 的時間超逾既定的噪音水平）。而鐵路噪音是採用等效連值 30 分鐘的量度方法，和工商業噪音的量度方法相同。有關的噪音標準可分為三個級別：A Class, B Class 及 C Class，並視乎受影響地方相關的背景噪音而定。日間標準由 60 分貝至 70 分貝不等，一般市區比較嘈吵的地區是 70 分貝，鄉郊地區是 60 分貝。而晚間（即晚上 11 時至清晨 7 時）的噪音標準較日間低 10 分貝。這是一個嚴謹的標準，並保障了市民晚間作息的需要。
- (ii) 港鐵於 3 月 24 日起加強荃灣綫服務，於繁忙時間列車班次已增至每兩分鐘一班車，而署方經測量後，噪音沒有超標。
- (iii) 他回應尹兆堅議員查詢署方書面回覆的用詞問題，署方是於早上及黃昏的繁忙時間，分別於荔景邨明景樓及新葵芳花園量度列車經過時所產生的噪音，量度結果顯示與該處的背景噪音水平差別不顯著，所以在信件上寫上和相關背景噪音相若。

47. 尹兆堅議員再詢問甚麼是相關背景噪音。

48. 鄭建滙博士回答是指當沒有列車經過時，社區內產生的噪音水平。

49. 尹兆堅議員再質詢全港各區在後來加建的隔音屏障是否要超逾噪音標準才可以興建。

50. 鄭建滙博士回應提問，表示道路交通噪音和鐵路噪音的標準和處理方法都不同，道路交通噪音主要是透過規劃解決。現時政府就現有道路提供的隔音屏障是透過加建隔音屏障計劃進行，當現有道路的交通噪音超逾 $L_{10}(1 \text{ 小時})$ 70 分貝，在切實可行的情況下，政府會考慮加建隔音屏障。而鐵路噪音是受《噪音管制條例》的管制，若有超標，署方會向鐵路公司跟進問題。

51. 尹兆堅議員再詢問現有對應鐵路的隔音屏障是否要在噪音超

標的情況下才能加建。

52. 鄭建滙博士回答指建造新鐵路時會透過環境影響評估，在規劃上同時考慮，但已建造的鐵路則會由鐵路公司構思減低噪音的方法。

53. 譚惠珍議員表示青荃橋加建隔音屏障後，相關背景噪音減低，若港鐵列車行駛時的噪音高於背景噪音，她可否要求署方往有關地點量度當時的噪音狀況。

54. 鄭建滙博士回應表示若果青荃橋一帶的背景噪音因加建隔音屏障後減低了，署方需要往該處量度才知道港鐵列車駛經該處的最新噪音情況。

55. 潘業昌先生的回應如下：

- (i) 港鐵一直遵守法例規定，確保行車聲響符合法定水平。
- (ii) 港鐵願意跟進相關投訴。

56. 周偉雄議員的補充回下：

- (i) 居住在荔景和葵芳的居民受到最大影響。查詢署方有否在深宵時段量度列車行駛時的噪音。
- (ii) 新鐵路如馬鞍山鐵路已興建了隔音屏障。質疑港鐵為何不考慮在舊有鐵路加建隔音屏障，只把噪音條例作為擋箭牌。

57. 鄭建滙博士回應提問，他曾經在早上 7 時及晚上 6 時 30 分的繁忙時間在荔景一帶量度列車行駛時的噪音，沒有發現超標情況。而署方亦曾於深夜量度列車行駛時的噪音，但由於有關班次已相對減少，亦沒有發現超標情況。

58. 潘業昌先生回應提問，除確保符合法例要求，港鐵亦一直有落實減低噪音的措施，減低行車聲響對附近居民的影響。

59. 主席的補充如下：

- (i) 青衣區的交通噪音較高，在她的住所亦聽到有關噪音，她要求

運輸署

署方收緊噪音標準，因為標準需要與時並進。

(ii) 港鐵應增撥資源，在荔景加建隔音屏障。

(iii) 多謝署方和港鐵派員撥冗出席會議。

延長皇崗往返荃灣直通巴至青衣以覆蓋更多居民

(由羅競成議員、潘小屏議員、譚惠珍議員提出)

(交通及運輸文件第 14 及 14a/2012 號)

動議：“葵青區議會交通及運輸委員會要求運輸署延長皇崗往返荃灣直通巴至青衣，以覆蓋更多居民”

動議人：羅競成議員、潘小屏議員及譚惠珍議員

和議人：梁偉文議員、潘志成議員、張慧晶議員、李志強議員及
麥美娟議員

60. 羅競成議員的意見如下：

(i) 他不滿署方不委派負責處理上述事宜的職員出席會議。

(ii) 署方的書面回覆表示不會延長荃灣線直通巴終點站，他表示觀塘區已有先例，將直通巴終點站延長，方便九龍東居民。

61. 譚惠珍議員不滿署方的回覆，要求居民轉乘其他交通工具前往荃灣終點站乘搭直通巴。居民要求的是 24 小時服務，署方建議居民在深夜前往荃灣乘搭直通巴只會構成不便，希望署方延長直通巴至青衣以方便在內地工作的青衣居民。

62. 潘志成議員表示油尖旺直通巴容許增加上車地點，在油麻地碧街上車，觀塘線則增加了九龍灣及鑽石山兩個上車地點。為何署方不考慮在葵青區增加上車地點，一則增強服務，二則增加客源。

63. 陳迪瑤先生表示轉乘對居民構成不便，青衣居民乘搭 42M 號轉乘至荃灣，但 42M 號沒有低地台巴士，對攜帶大型行李的居民不方便，而中國短程旅行團多選在皇崗上車。皇崗至荃灣直通巴由中港通巴士公司負責，該公司表示可把服務覆蓋至青衣。

64. 李志強議員表示隨著 24 小時通關實施，直通巴公司應增加路

線，接載居民前往皇崗。

65. 周偉雄議員問及署方有否管制直通巴隨意增減班次，因為這種做法對有關道路使用者造成滋擾。

66. 主席表示會議是討論可否延長皇崗往返荃灣直通巴至青衣以覆蓋更多居民，有關周偉雄議員的提問，署方可選擇是否回應。主席建議周偉雄議員可以另上議程討論。

67. 黎雪茵小姐的綜合回應如下；

(i) 荃灣線直通巴於 2005 年推行，終點站選在荃灣，是由於荃灣的乘客量較集中，而鄰近地區的居民亦可方便地乘坐現有公共交通服務前往荃灣轉乘直通巴士。現時荃灣線的載客量已超逾九成，若延長路線，將無可避免增加行車時間和影響班次。

(ii) 若業界有興趣提供青衣至皇崗的服務，署方歡迎業界提出申請。

(iii) 署方備悉各議員的訴求，會繼續作出跟進。

68. 譚惠珍議員問及如不能全日延長路線，可否要求營辦商在深宵時段延長荃灣線至青衣開出，一方面方便在內地上班的青衣居民，另一方面也可讓巴士公司在不大幅影響班次的情況下增加客源，達至雙贏。

69. 麥美娟議員表示去年區議會已要求開辦青衣至皇崗的直通巴服務。她問及署方有否跟進，若沒有跟進，今年會否再跟進。

70. 羅競成議員表示知悉有關直通巴五組六線的改動要獲得深圳有關部門答允才可以落實，但延長路線則不牽涉配額問題，不用深圳批准，觀塘及油尖旺區已延長直通巴服務路線。

71. 陳迪瑤先生表示署方讓承辦商競投青衣至皇崗的直通巴，要考慮車費是否合理，因為現時尖沙咀至皇崗的直通巴車費比荃灣至皇崗的直通巴還要平。

72. 梁子穎議員希望署方提供明確的直通巴政策。

73. 潘志成議員質疑其他地區已延長直通巴路線，為何葵青區不可以。

74. 麥美娟議員問及開辦直通巴服務的程序。

75. 黎雪茵小姐回覆將在會後書面回覆和補充其他兩區延長路線的資料。

運輸署

(吳劍昇議員於下午四時二十四分離開，盧慧蘭議員於下午四時二十六分離開，李志強議員於下午四時二十七分離開，潘發林先生於下午四時三十分離開，周奕希議員於下午四時二十分離開，梁永權先生取消請假，於下午四時三十七分到達。)

76. 主席表示鑑於營辦商已表示願意延長服務路線至長衣，不明白署方為何不批准改動，希望黎小姐向署方反映議員的意見。

78. 主席詢問各委員是否接納動議。

79. 主席宣布周奕希議員授權許祺祥議員就動議進行表決，盧慧蘭議員授權梁偉文議員就動議進行表決，李志強議員授權譚惠珍議員就動議進行表決，吳劍昇議員授權梁國華議員就動議進行表決。

80. 林立志議員建議修改動議用詞，由“以便利更多居民”代替“以覆蓋更多居民”。

81. 主席表示原來用詞已能清晰反映意思。

82. 主席宣布就動議進行表決，沒有議員反對及棄權，動議獲通過。

(會後註：秘書處已將上述動議轉交運輸署跟進。運輸署提交的書面回覆見交通及運輸傳閱文件第 5/2012 號。)

(黃炳權議員於下午四時四十分離開。)

討論專線小巴遴選準則

(由黃耀聰議員提出)

(交通及運輸文件第 15 及 15a/2012 號)

83. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/公共小巴梁昌杰先生出席會議。

84. 黃耀聰議員指出由於 97 號及 97A 號專線小巴承辦商交出牌照，即華景山莊至長沙灣及華景山莊至荃灣兩線專線小巴線。署方把該小巴線分拆邀請承辦商營運。97A 號車資由 5 元增至 6.8 元，增加了 36%，居民認為招標過程有問題，署方未能提供足夠文件資料，如小巴營運商及路線收費資料。由於政府控制小巴數目，導致小巴收費及服務不合理，故此詢問遴選過程會否讓社區人士參與。

85. 梁昌杰先生的回應如下：

- (i) 專線小巴營辦商的遴選工作由專線小巴遴選委員會負責，委員會的成員包括運輸署、運輸及房屋局、交通諮詢委員會及民政事務總署代表，廉政公署亦派代表擔任觀察員。遴選準則包括：申請人的管理能力、財政資源狀況、營運經驗、擬使用車輛質素及建議的車資。評分準則是公開的，以便申請人準備標書的細節。
- (ii) 專線小巴收費等級表列明不同距離的路程可以收取的最高收費，等級表是根據營運商的收入、成本及通脹等因素而訂定，並會不時作出檢討。
- (iii) 根據現行公共小巴政策，由於專線小巴在公共運輸系統中擔當接駁交通工具的輔助角色，因此公共小巴的數目一直限定為 4,350 輛。

86. 陳迪瑤先生的意見如下：

- (i) 署方會否考慮將紅色非專線小巴轉為綠色專線小巴，
- (ii) 97A 號沒有延長路線而大幅加價，問及署方可否延長路線至西九龍中心。
- (iii) 同時往來華景山莊，47M 號的車資是 3.8 元，而 97A 號是 6.8 元，他質疑居民會否乘搭較昂貴的 97A 號。

87. 梁昌杰先生的補充如下：

- (i) 署方鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴營運，因專線小巴的服務受運輸署監管，確保質素及服務水平。
- (ii) 由於經營成本持續上升(特別是油價、氣價、零件及保險費用)，再加上最低工資實施後，專線小巴營辦商面對調整小巴司機工資的壓力，令專線小巴的經營環境變得相當困難。
- (iii) 97A 號因已長期虧蝕，該線的營辦商通知運輸署停止營運服務。署方歡迎小巴營辦商以較低的車資提供服務，但營辦商亦會因應自己的財政能力及其他考慮因素，例如燃油價格、小巴司機薪酬、路線收益和營運特點來訂決定車費。

88. 黃耀聰議員的意見如下：

- (i) 署方未回應有關遴選 97A 號的資料，他問及署方會否在稍後補回有關資料。
- (ii) 他表示小巴是接駁交通工具，居民亦需要乘搭其他交通工具才能前往目的地，若專線小巴的收費過高，對居民整體支出影響很大。
- (iii) 他指出 97A 號車費貴，原因是只有兩間公司投標，他認為署方要提交足夠的資料向居民交代。
- (iv) 署方會否要求現時的 97A 號承辦商減低收費。
- (v) 遴選制度可否增加透明度。

89. 林立志議員的意見如下：

- (i) 署方對小巴營辦商寬鬆，害怕營辦商放棄牌照，不提供服務，因而形成只加不減的機制，署方應考慮要求營辦商增加客源或提升服務水平才批准加價。
- (ii) 署方會否考慮在發牌時減低經營年期，令營辦商提升服務水平，爭取續牌。

(iii) 有議員曾經提及營辦商故意讓專線小巴入較貴的石油氣，再向署方提交營運成本增加的理據，署方會否就此監管。

90. 陳笑文議員支持黃耀聰議員的意見，分拆兩條專線小巴線讓不同承辦商投標，會對收費有負面影響。

91. 尹兆堅議員詢問署方現時專線小巴最高的收費及班次最疏專線小巴的收費。

92. 覃友忠先生的意見如下：

(i) 為何同區的專線小巴線可以分拆給不同營辦商投標。署方的一貫政策是同區的專線小巴線應是同屬一組，營辦商需要負擔同區的虧損路線。

(ii) 最低工資不會影響招募司機，因司機的平均時薪是高於最低工資的。

(iii) 小巴加價後，司機的薪酬沒有增加，不能享受成果。

93. 梁昌杰先生的補充如下：

(i) 運輸署備悉委員對增加專線小巴車資的關注。署方一向鼓勵專線小巴營辦商因應各方面的因素，包括其營運及財政情況、社會經濟環境等，盡可能提供優惠。但基於自由營商精神，提供票價優惠與否，以及優惠內容，仍屬個別營辦商的決定。

(ii) 小巴業界曾多次向署方反映司機流失。

(iii) 有些小巴路線的乘客量偏低但仍繼續經營，是因為該服務有其地區性需要，及其營運開支可從同一路線組合中其他路線作出補貼。基於華景山莊的地區性需要，署方已盡力尋求營辦商繼續提供 97 號和 97A 號的服務。

(iv) 收費最高的小巴線是通宵小巴線，收費約為 25 元。至於班次最疏的專線小巴收費會在會後提供。

運輸署

94. 黎雪茵小姐回應提問，表示去年 5 月曾經就 97 號和 97A 號重新招標安排地區諮詢，有地區代表表示，若兩條路線一起競投，擔心最終可能無人入標，導致兩條路線皆停止服務，故要求運輸署將兩條路線分開競投。運輸署考慮有關意見後，決定接納上述意見，分開兩條路線邀請營辦商投標經營。

95. 陳迪瑤先生的補充如下：

(i) 全港收費最高的專線小巴線是旺角至落馬洲線，收費是 22 元。

(ii) 除了加價，署方會否考慮如何增加乘客量。

(iii) 署方表示有 7 成專線小巴線是虧蝕的，承辦商會以虧蝕或放棄牌照為理由要求加價。

運輸署

96. 梁昌杰先生補充如營辦商表示希望終止經營專線小巴服務，運輸署會先和營辦商瞭解原因，並與其商討繼續營運的可行性，其中包括重整路線和調整班次/服務時間等。此外，署方亦批准在公共小巴的車身賣廣告，以增加非票務收入。

97. 主席表示遴選不是公平、公開及公正，過程完全沒有地區人士參與。署方應考慮提高透明度，亦要考慮車資是否合理，不應只看投標價錢，亦要考慮如何增加透明度。

98. 梁昌杰先生重申，按廉政公署建議，運輸署已將遴選準則清楚列在申請書內，供申請人參考。至於遴選委員會的會議內容，基於保密原則，不能公開。

通過交通及運輸委員會於二零一二至二零一三年成立的工作小組及選舉工作小組主席

(由秘書處提出)

(交通及運輸文件第 16(修訂)/2012 號，會上提交)

99. 主席宣布本財政年度道路安全工作小組獲區議會撥款 25 萬元，公共交通服務工作小組則獲區議會撥款 15 萬元。主席請各委員提名工作小組主席人選。

100. 林立志議員建議在會上選出監察專線小巴服務工作小組主席。

101. 譚惠珍議員表示上述工作小組屬於非常設工作小組，建議在會上選出主席。主席同意。
102. 林立志議員建議工作小組的名稱是監察專線小巴服務工作小組。
103. 主席宣布就動議進行表決，沒有委員反對或棄權，動議獲通過。
104. 黃潤達議員表示西葵涌交通重組計劃工作小組也是非常設工作小組，建議在會上選出主席。主席同意。
105. 主席表示共有四個工作小組，所以要選出四位主席。
106. 主席請各委員提名道路安全工作小組主席人選。
107. 譚惠珍議員提名黃耀聰議員，羅競成議員和議。黃耀聰議員接受提名。
108. 梁志成議員提名周偉雄議員，林立志議員和議。周偉雄議員接受提名。
109. 主席宣佈黃炳權議員授權林紹輝議員就提名進行表決。
110. 主席宣布就上述工作小組人選進行投票。結果黃耀聰議員獲 18 票，周偉雄議員獲 20 票。周偉雄議員當選道路安全工作小組主席。
111. 主席請各委員提名公共交通服務工作小組主席人選。
112. 梁國華議員提名林立志議員，梁錦威議員和議。林立志議員接受提名。
113. 梁子穎議員提名張慧晶議員，梁偉文議員和議。張慧晶議員接受提名。
114. 主席宣布就上述工作小組人選進行投票。結果林立志議員獲 20 票，張慧晶議員獲 18 票。林立志議員當選公共交通工作小組主

席。

115. 主席請委員提名監察專線小巴服務工作小組主席的人選。

116. 林紹輝議員提名林立志議員，梁國華議員和議。林立志議員接受提名。

117. 各委員沒有其他提名。

118. 由於只有一名候選人，主席宣布林立志議員出任監察專線小巴服務工作小組主席。

119. 主席請各委員提名西葵涌交通重組計劃工作小組主席的人選。

120. 許祺祥議員提名黃潤達議員，尹兆堅議員和議。黃潤達議員接受提名。

121. 由於只有一名候選人，主席宣布黃潤達議員出任西葵涌交通重組計劃工作小組主席。

“葵青區議會要求港鐵公司，不論年齡，全日制學生一律享有半價乘車優惠。”

(交通及運輸文件第 17(修訂)/2012 號)

(交通及運輸文件第 17a/2012 號，會上提交)

動議人：梁錦威議員

和議人：黃潤達議員、周偉雄議員

122. 主席表示港鐵已於會上提交文件回覆有關動議。主席請港鐵公司代表在會上作出回應。

123. 潘業昌先生回應提問，表示港鐵理解學生的乘車需要。事實上，現時香港只有港鐵公司一間公共交通機構，為本地學生提供特惠車費，受惠學生人數達 54 萬人，有關優惠由公司內部資源提供。現有計劃涉及龐大資源，公司無計劃更改優惠安排。

124. 梁子穎議員質疑港鐵有龐大利潤，為何不能為所有全日制學生提供優惠。

125. 尹兆堅議員詢問港鐵代表，若為所有全日制學生提供優惠具體需多少資源，因為建議只會增加一萬名全日制學生，即現時津助的2%。

126. 林立志議員不明白港鐵有大量盈餘，為何不願放寬津助。

127. 陳迪瑤先生的意見如下：

- (i) 超過 25 歲的全日制學生只有一萬名學生，是一個小數目。
- (ii) 港鐵會否考慮把地產收入及運輸收入分開賬目，令區議會明白當中的影響。

127. 潘凱健先生的意見如下：

- (i) 康文署及戲院均可以讓超過 25 歲的全日制學生享受半價優惠，港鐵是否不承認這群人是全日制學生。
- (ii) 25 歲以上全日制學生和 25 歲以下全日制學生的收入及生活模式相若，超過 25 歲的全日制學生應可享受半價優惠。

128. 黃潤達議員表示優惠會提供誘因令乘客量增加。

129. 梁錦威議員表示多年前，25 歲以上的大學生是不能申請學生資助、助學金或生活津貼。約在 1998 年或 1999 年，這些限制都取消了。港鐵的規例已經過時，而港鐵所提供的學生票價優惠其實沒有收入限制。

130. 周偉雄議員不滿意港鐵沒有履行企業公民的責任，並請港鐵代表向管理層反映放寬限制。

(曾梓筠議員、譚惠珍議員、麥美娟議員、黃耀聰議員、劉美璐議員、梁偉文議員、區志和先生及梁永權先生於下午五時三十五分離開，鄧瑞華議員於下午五時四十五分離開，徐曉杰議員於下午五時四十三分離開。)

131. 主席宣布就是否接納此動議進行表決。

132. 沒有委員反對或棄權，委員會接納上述動議。

133. 主席宣布就是否通過此動議進行表決。

134. 沒有委員反對或棄權，委員會接納上述動議。

(會後註：秘書處已將上述動議轉交香港鐵路有限公司跟進。香港鐵路有限公司提交的書面回覆見交通及運輸傳閱文件第 4/2012 號。)

葵青區交通意外報告(1.2.2012-31.3.2012)

(交通及運輸文件第 18/2012 號，會上提交)

135. 委員省覽上述文件。

路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃在未來六個月動工的主要交通改善工程項目及時間表

(交通及運輸文件第 19/2012 號)

136. 委員省覽上述文件。

工作報告

(a) 道路安全工作小組

(交通及運輸文件第 20/2012 號)

137. 委員省覽上述文件。

(b) 公共交通服務工作小組

(沒有文件提交)

其他事項

138. 林立志議員表示就跟進巴士公司和運輸署在每次委員會會議上提交巴士脫班問題報告一事，署方只提交了葵青區整體巴士脫班數字，沒有提交獨立每條巴士線的脫班數字，區議會未能作針對性跟進。

139. 張慧晶議員表示 41A 號的服務一直沒有改善。

140. 林紹輝議員表示九巴去年有就 31 號提交報告，今年卻沒有。署方有責任要求九巴提交報告，區議員沒有足夠資料回應居民有關巴士脫班或班次的查詢。

141. 梁子穎議員指出葵青交匯處改善工程一直沒有政府部門匯報進展，例如何時動工改善等。

142. 主席請梁子穎議員於下次會議提交議程。

143. 主席要求署方及九巴於每次會議前提交有關報告。

144. 黎雪茵小姐回應，表示署方需時整理資料，在下次會議前，可提交更新的資料。

運輸署

145. 林紹輝議員表示署方或九巴需提交完整資料。

146. 張慧晶議員詢問署方有否權力向九巴索取班次資料。

147. 陳迪瑤先生的補充如下：

(i) 要求九巴完善巴士調配，避免脫班。

(ii) 要求九巴解決車長不足問題。

(尹兆堅議員於下午五時五十九分離開。)

148. 主席宣布在場委員的名字：潘志成議員、梁子穎議員、何少平議員、潘小屏議員、張慧晶議員、朱麗玲議員、徐生雄議員、梁國華議員、林紹輝議員、林立志議員、黃潤達議員、梁錦威議員、梁志成議員、周偉雄議員、陳笑文議員、羅競成議員、陳迪瑤先生、陳偉文先生、覃友忠先生及潘凱健先生。

下次會議日期

149. 下次會議定於二零一二年六月十四日(星期四)下午二時三十分舉行。

150. 餘無別事，會議於下午六時正結束。

本會議記錄於二零一二年六月十四日獲交通及運輸委員會通過。

主席：

潘小屏

秘書：

黃淑寧

葵青區議會秘書處

二零一二年六月