

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)177/17-18 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 6 月 16 日(星期五)
時 間：上午 10 時
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：陳恒鑾議員, JP (主席)
郭家麒議員 (副主席)
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
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, 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
黃碧雲議員
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員

何君堯議員, JP
何啟明議員
林卓廷議員
柯創盛議員, MH
陳振英議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄺俊宇議員
譚文豪議員
姚松炎議員

列席議員 : 郭榮鏗議員

缺席委員 : 梁美芬議員, SBS, JP
張超雄議員
朱凱迪議員
容海恩議員
陳淑莊議員
劉業強議員, MH, JP
羅冠聰議員

[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**

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)(公共交通
策略研究)
陳慧欣女士

運輸署助理署長/管理及輔助客運
李艷芳女士

議程第 IV 項

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

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7
鄭念泰先生

發展局首席助理秘書長(規劃及地政)2
周可喬女士

規劃署助理署長/全港
張綺薇女士

路政署鐵路拓展處處長
陳派明先生

路政署總工程師/鐵路拓展 2-2
溫健雄先生

運輸署助理署長/策劃
陳于遠先生

運輸署總工程師/運輸策劃
林超宇先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
盧慧欣女士

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

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)1083/16-17(01)及CB(4)1102/16-17(02)號文件) —— 朱凱迪議員及羅冠聰議員有關調整機場快線票價的聯署函件及政府當局的回應

立法會 CB(4)1104/16-17(01)號文件 —— 許智峯議員有關單車政策的函件

立法會 CB(4)1163/16-17(01)號文件 —— 郭偉強議員及陸頌雄議員有關收窄過海路線過海後車費與非過海路線車費差距試驗計劃的聯署函件

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)1176/16-17(01)號文件) —— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)1176/16-17(02)號文件) —— 跟進行動一覽表)

2. 委員同意在 2017 年 7 月 21 日舉行的下次例會上討論以下事項：

- (a) 路政署轄下一個工程管理處的人員編制建議；
- (b) 檢討道路工程安全要求的進展；
- (c) 加入 3 條不設收費的新隧道(即中環灣仔繞道隧道、龍山隧道和長山隧道)作為政府隧道的法例修訂；及
- (d) 在青馬管制區更換交通管制及監察系統。

3. 為了有足夠時間討論，委員同意將下次例會提前至上午9時開始。對於易志明議員要求改期舉行該次會議，主席表示秘書處會發出會議預告，請委員表示會否出席。若可出席會議的委員達至會議法定人數，會議將如期舉行。

(會後補註：秘書處於2017年6月20日隨立法會CB(4)1270/16-17號文件發出會議預告，事務委員會大部分委員回應時表示會出席2017年7月21日的會議。按照主席指示，會議將如期舉行。)

III. 公共交通策略研究

(立法會CB(4)1176/16-17(03)號文件 —— 政府當局就公共交通策略研究提供的文件)

立法會CB(4)1176/16-17(04)號文件 —— 立法會秘書處就公共交通策略研究擬備的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1231/16-17(02)號文件 —— 一群非專營巴士業界聯會的聯署意見書

立法會CB(4)1231/16-17(03)號文件 —— 道路安全研究小組提交的意見書

立法會CB(4)1240/16-17(01)號文件 —— 的士車行車主協會有限公司提交的意見書

立法會CB(4)1240/16-17(04)號文件 —— 健康空氣行動提交的意見書)

4. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介公共交通策略研究的結果。他表示，當局過往已向交通事務委員會("事務委員會")匯報公共交通策略研究專題研究所得的結果，亦已完成有關角色定

位檢視的部分。公共交通策略研究綜合報告("最後報告")載於立法會 CB(4)1176/16-17(03)號文件附件一。當局在最後報告建議 67 項改善措施，當中 20 項已施行，33 項已公布但尚未落實，餘下 14 項則屬最新公布的措施。政府當局會透過現行規管公共交通服務的機制及資源推展該等措施。

現時公共交通服務的角色定位

5. 劉國勳議員及易志明議員表示，最後報告似乎只綜述較早前有關個別交通事宜的研究結果，提出的新舉措不多。他們促請當局透過進行第四次整體運輸研究，更全面檢視各種交通工具如何相輔相成。劉議員提述最後報告有關角色定位檢視的部分就 2021 年及 2031 年公共交通工具平均每日乘客量的分布所作的預測。他並指出，專營巴士及公共小巴乘客量所佔的百分比合計達 45% 左右，不低於重鐵所佔的約 40%。在此基礎上，政府當局應重新考慮妥善分配資源，而非將大部分資源向重鐵傾斜。梁志祥議員同樣認為在進行規劃時有必要全面掌握各項交通服務的情況。

6. 運輸及房屋局局長解釋，公共交通策略研究旨在有系統地檢視重鐵以外各項公共交通服務的角色定位，從而在一直維持公共交通服務得來不易的生態平衡的前提下，促進服務優勢互補。除了 14 項新公布的措施外，有多項措施已在進行公共交通策略研究期間公布或實施，而非待整項研究完成才進行。

7. 陳志全議員詢問，專營巴士乘客量所佔的百分比由 2016 年的 33% 下跌至 2021 年的 30%，是否因為有巴士路線在新鐵路線通車後取消，導致很多乘客別無選擇，唯有改乘重鐵。運輸及房屋局局長回應時表示，乘客的選擇可受多項因素影響。應陳議員要求，運輸及房屋局局長同意提供補充資料，說明各種公共交通服務在 2021 年的預測平均每日乘客人次。

(會後補註：政府當局提供的補充資料的中文本及英文本分別於 2017 年 7 月 10 日及 31 日隨立法會 CB(4)1381/16-17(01)號文件發給委員。)

8. 林卓廷議員深切關注到鐵路事故頻生，導致服務嚴重受阻並為乘客帶來不便。鑒於鐵路系統老化，過度倚賴鐵路作為公共交通系統的骨幹可構成問題。因此，他促請政府當局平衡維持其他公共交通工具(特別是專營巴士)競爭力的需要，以確保公共交通系統整體上可靠。

9. 運輸及房屋局局長表示，政府當局及香港鐵路有限公司("港鐵公司")向來非常關注鐵路事故。為確保能提供可靠的鐵路服務，港鐵公司每年都有投資數十億元，用於維修、提升及更新鐵路資產。他補充，鐵路系統的服務可靠性一直理想，99.9%乘客可準時或在距離編定時間 5 分鐘內抵達目的地。在重鐵進一步發展的同時，其他公共交通服務會繼續在公共交通系統中發揮重要作用。在各項交通服務中，專營巴士會繼續擔當路面集體運輸工具，尤其是服務重鐵未能直達的地區及提供接駁重鐵的服務。

10. 潘兆平議員關注到現有鐵路線(包括荃灣線及西鐵線)負荷過重的問題。他建議改善其他公共交通服務，以分擔乘客量。梁志祥議員促請政府當局加快進行興建一條新的重鐵線將新界西北連接至市區的可行性研究，以適時應付新發展項目所帶來不斷增加的公共交通需求。

11. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局一直逐步推展多項新鐵路項目，並同時研究如何增加現有鐵路線的可載客量。根據跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究，即接着討論的議程項目，政府當局會研究規劃大型交通基建，以應付長遠發展需要，包括研究是否須興建一條新的重鐵線將新界西北直接連接至市區。

專營巴士

推出長途專營巴士新型服務及中型單層巴士

12. 陳振英議員認為，在規劃公共交通服務時應顧及未來人口老化的趨勢。隨着 65 歲及以上長者的人口比例不斷上升，對專營巴士的需求會持續，因為很多長者喜歡乘搭巴士多於鐵路。鑒於長者一般會避免在繁忙時段乘車，若只在繁忙時段提供不設企位的長途專營巴士新型服務，很多長者或未能享用新服務。

13. 運輸署署長強調，政府當局向來重視長者乘客在公共交通工具上的需要。舉例而言，政府當局已要求專營巴士營辦商在專營巴士提供更多便利長者及無障礙的設施，例如增設扶手、下車按鈴及顏色對比鮮明的梯級邊。此外，當局會制訂措施，協助的士業界引入更多可供輪椅上落的的士，以應付服務需求。至於長途專營巴士新型服務，她解釋新服務會在繁忙時段試行，以應付部分乘客對較優質服務的需求，例如加寬座位及不設企位。長者乘客在非繁忙時段乘搭行走長途路線的巴士時應大有機會找到空位。

14. 主席及易志明議員關注到，長途專營巴士新型服務或會與非專營的居民服務及特快巴士路線直接競爭。易議員認為政府當局應就長途巴士新型服務招標，而非直接讓現有專營巴士公司營運該等新服務。他亦關注到中型單層巴士的角色會與 19 座公共小巴的角色重疊。根據政府當局的建議，這些中型單層巴士會服務人口密度較低的地區。此安排與專營巴士及公共小巴劃分角色的做法背道而馳，專營巴士理應負責應付較高的乘客需求，而公共小巴則應服務乘客需求較低的地區。胡志偉議員認為應容許專營及非專營巴士營辦商營運長途巴士新型服務，藉此促進競爭。

15. 運輸及房屋局局長強調，鑒於公眾要求有更多種類的專營巴士服務，當局建議推出新型巴士服務。政府的角色是積極聯絡專營巴士營辦商，商討怎樣更好地回應公眾的要求。因此，當局經考慮

該等營辦商的意見後，在公共交通策略研究的最後報告中提出一些建議。運輸署署長解釋，長途專營巴士新型服務與居民服務會有很大分別，提供新型服務的巴士沿途需在指定巴士站停站，提供居民服務的巴士則只提供點對點服務，往返有關住宅發展項目及鄰近的鐵路站/公共交通交匯處。她進一步表示，在約 300 條現有居民服務路線中，大部分(接近 60%)提供接駁鐵路站及主要公共交通交匯處的短途服務，長途過海居民服務路線則只佔 16% 左右。運輸署確實自 2004 年起已停止批出這些長途過海路線的新申請，務求更有效運用道路資源。

巴士專線

16. 易志明議員希望政府當局除增設巴士專線外，亦會考慮在合適的路段准許其他公共交通工具使用某些巴士專線。運輸及房屋局局長表示，上述建議符合政府當局讓公共交通工具優先使用道路的政策目標，但當局須再作考慮。

巴士路線重組及巴士轉乘站

17. 鄭松泰議員詢問，政府當局有否計劃改善主要巴士轉乘站(例如屯門公路巴士轉乘站及大欖隧道巴士轉乘站)的服務及設施，以更便利乘客。他亦認為最後報告未有探討"區域性模式"的巴士路線重組與巴士轉乘站的安排可如何更妥善地互相配合。

18. 運輸署署長表示，屯門公路巴士轉乘站及大欖隧道巴士轉乘站的轉乘服務廣受社會各界歡迎。政府當局會留意是否有機會增加在該兩個巴士轉乘站設站的巴士路線數目。大欖隧道巴士轉乘站設有一個公眾廁所及一個售賣零食和飲品並設有八達通增值服務的一站式客務站，屯門公路巴士轉乘站亦有設置類似設施的計劃。政府亦會在即將就擬議十一號幹線進行的可行性研究中，探討可否在適當位置設置巴士轉乘站。

19. 胡志偉議員關注到巴士轉乘站的安排，例如在巴士轉乘站轉乘另一路線的候車時間。他認為政府當局在推展巴士路線重組建議的同時，應為受影響巴士網絡內的巴士路線妥善規劃轉乘安排。劉國勳議員同樣認為政府當局應小心實施巴士路線重組計劃，以免不必要地增加乘客的候車時間。此外，粉嶺公路只在往九龍方向設有一個巴士轉乘站，往粉嶺/上水方向則沒有，他對此表示失望。運輸及房屋局局長察悉他們的意見。

20. 田北辰議員表示，最後報告欠缺推廣使用公共交通工具的具體措施。他建議在所有巴士轉乘站設置泊車轉乘設施。譚文豪議員同樣感到失望，因為當局未有在最後報告提出措施利便在泊車後轉乘公共交通工具及在不同公共交通工具之間轉乘的市民。

21. 運輸及房屋局局長回應時解釋，政府當局會考慮為私家車提供更多泊車轉乘車位，以鼓勵駕駛人士在泊車後轉乘公共交通工具，但有關事宜不屬公共交通策略研究的涵蓋範圍。他補充，在香港每日的客運量中，公共交通服務的客運量約佔90%，為全球之冠。

票價調整安排及票價優惠

22. 田北辰議員詢問，政府當局會否將根據專營巴士票價調整安排計算票價調整幅度的方法與港鐵公司的票價調整機制劃一，使該計算方法除顧及通脹率及運輸業名義工資指數等因素外，亦會適當反映巴士營辦商的利潤及市民的負擔能力。鑒於專營巴士營辦商的盈利可觀，他認為如此計算後，專營巴士票價水平大有可能會下調。

23. 運輸及房屋局局長解釋，票價調整安排與票價調整機制並不相同。就票價調整安排而言，根據該安排所訂方程式計算的可依據票價調整幅度，不會自動成為票價調整的幅度，有關幅度會由行政長官會同行政會議在考慮一籃子因素後決定。相比之下，票價調整機制中的相應方程式則是一條直接驅動的方程式。巴士票價須按照現行票價

調整安排上調及下調。具體而言，若根據方程式計算的可依據票價調整幅度達-2%，政府當局會主動檢討巴士票價，並參考該一籃子因素，決定應否將巴士票價下調。政府當局已就票價調整安排進行檢討，並根據初步檢討結果，與專營巴士公司開始討論更新方程式所採用的生產力增幅數值的數據及啟動乘客回饋安排的指標。擬議安排經行政長官會同行政會議批准後，預計會在 2018 年上半年實施。

24. 主席、田北辰議員及毛孟靜議員促請營辦商提供更多票價優惠，例如全面涵蓋所有路線的學生票價優惠計劃及月票。運輸及房屋局局長回應時表示，九龍巴士(一九三三)有限公司("九巴")已承諾在實施全日制學生長途路線票價優惠計劃 6 個月後進行檢討。至於推出月票，運輸及房屋局局長表示，政府已在立法會數個場合表明必須確保月票覆蓋的路線範圍不應過小，以及定價不應過高，以實際切合乘客的需求；同時，巴士公司應有能力推出月票而無須把成本轉嫁至不使用月票的乘客，以免日後構成加價壓力。政府當局一直促請九巴在這些考慮因素的前提下就月票提交可行方案。

輕鐵

25. 田北辰議員關注到輕鐵系統嚴重超出負荷，並認為當局應在 5 年內進行改善工程，在 11 個繁忙路口將輕鐵系統與馬路/行人路分隔，從而能盡快在繁忙時段全面調用雙卡輕鐵車輛。

26. 梁志祥議員及劉國勳議員關注到重組部分輕鐵路線的計劃所帶來的影響，特別是兆康站的擠迫問題會否惡化。鑒於重組部分路線(例如 610、614 及 615 號路線)或會遭當區人士反對，梁議員認為政府當局在進行地區諮詢時應提供更多數據，作為支持重組建議的理據。

27. 運輸及房屋局局長回應時表示，鑒於輕鐵是元朗及屯門在路面行走軌道的重要公共交通工具，並接駁西鐵線，政府當局認同有需要提升輕鐵的可載客量及營運效率。政府當局會考慮相關區議會就提升輕鐵服務的短、中、長期措施提出的意見。

非專營巴士

28. 姚思榮議員指出，現時市場上並無設有約 10 個座位的豪華房車供應，致使人數不多的旅行團被迫租用大型旅遊巴士，因而增加道路交通壓力，並加重旅客的經濟負擔。鑒於商務旅客及個人遊計劃旅客的數目上升，他促請政府當局考慮將現時私家服務(豪華房車)出租汽車許可證指明的最高座位數目放寬至 12 個，以應付需求。

29. 運輸署署長解釋，政府未有就非專營巴士營辦商採購的巴士的車輛型號或座位數目訂立任何要求，但卻就非專營巴士施加採購要求。根據採購要求，申請人如有意增加非專營巴士數目或入行經營非專營巴士服務，必須從市場上現有非專營巴士車隊採購車輛。這項要求旨在維持非專營巴士的整體供應，從而在不增加路面車輛數目的情況下，滿足市場的整體需求。非專營巴士業界支持這項採購要求。她補充，市場上約有 7 000 部非專營巴士，但這些巴士並非全都在市面行駛，因此營辦商實際上可因應市場需要，並按照現行採購要求，考慮擬採購的大型或中型非專營巴士的百分比。

個人化點對點交通服務

30. 毛孟靜議員及莫乃光議員批評政府當局現時的個人化點對點交通服務政策偏袒的士車主。他們表示的士牌價高企，的士車主因而缺乏誘因改善的士服務。

31. 葉劉淑儀議員詢問，部分的士牌照持有人關注到推出專營的士會影響的士牌價，政府當局會如何回應。她亦詢問政府當局會如何推展更有效的措施改善普通的士的服務。由於普通的士的服務質素欠佳，即使 Uber 的收費較高及其司機最近遭檢控，Uber 仍受到部分乘客歡迎。

32. 運輸及房屋局局長回應時強調，的士牌照主要是因應社會的需求而發出。他補充，推出專營的士旨在滿足社會對質素較高及具"網約"功能的個人化點對點公共交通服務的新需求。根據政府當局

的評估，現時提出的有關推出 600 部專營的士的建議對普通的士市場不大可能會有顯著影響。因應當局諮詢事務委員會的結果，以及社會上普遍支持的意見，現屆政府得出結論，認為有需要推出專營的士，並建議下屆政府制定法例推行這項建議。

33. 尹兆堅議員、譚文豪議員、楊岳橋議員及莫乃光議員深切關注到，現行發出出租汽車許可證的機制存在限制，窒礙了出租汽車服務的發展。令他們失望的是，出租汽車許可證的法定配額為 1 500 張，但當局只發出 650 張許可證。然而，最後報告未有提出任何相關改善措施。尹議員建議成立跨部門工作小組或專責小組檢視相關事宜。莫議員批評政府當局漠視事務委員會委員提出多時的訴求，未有改善出租汽車服務，以應付公眾對此類服務的需求。他認為推出專營的士並非應付此類需求的相關辦法，又促請政府當局就共乘車輛進行公眾諮詢。鑒於 Uber 司機最近遭檢控，但 Uber 仍在提供出租汽車服務，毛孟靜議員要求政府當局就 Uber 是否合法表明立場。

34. 運輸及房屋局局長解釋，出租汽車並非公共交通工具，因此不屬公共交通策略研究的涵蓋範圍。雖然政府當局會對應用科技提供汽車"網約"服務持開放態度，但他強調，根據法例，任何人須領取有效的出租汽車許可證，才可使用汽車作出租或取酬載客用途。政府當局不會為個別商業營運破例。鑒於已發出的出租汽車許可證數目尚未達到上限，任何有興趣經營出租汽車服務的人士可按照既定機制向運輸署申請出租汽車許可證。運輸署會評估所申請的出租汽車服務是否有合理需要。由於當局應避免無限量發出出租汽車許可證，因此任何改變現行發出出租汽車許可證機制的建議，均應充分考慮其對道路交通及其他公共交通系統運作的影響。

35. 運輸署署長補充，為回應公眾對出租汽車服務的意見，政府當局已完成研究如何改善出租汽車許可證申請的評估工作。當局自 2017 年年初起已實施新措施，利便新經營者進入市場及確保車輛質素。該等措施包括讓有興趣申請的人士可提出預

先評估申請的要求而無需要提交私家車登記文件。

渡輪

36. 陳志全議員轉述部分將軍澳居民的訴求。鑒於路面交通擠塞及鐵路服務受阻的情況時會出現，他們要求當局在過海公共交通方面，除了提供路面交通及鐵路外，亦提供接駁中環及北角的渡輪，作為另一選擇。

37. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局一直對渡輪營辦商提出開辦新渡輪航線的建議持開放態度。現時，渡輪營辦商正營運離島渡輪航線，為離島提供不可或缺的公共交通服務，又或營運港內渡輪航線，提供過海鐵路及路面公共交通服務以外的選擇。運輸署署長以新開辦的長洲——香港仔渡輪航線為例進一步闡釋。該條航線由一家渡輪營辦商建議開辦，約在一年前開始營運。至於將軍澳的交通網絡，她表示，將軍澳——藍田隧道於2021年通車後會顯著改善該區的對外道路連接。

38. 黃碧雲議員詢問，渡輪服務的乘客量約佔公共交通乘客量的1%，缺乏政府支持是否多年來窒礙渡輪服務發展的因素之一。她認為政府當局應活化荒廢的碼頭，以及投放更多資源發展港內渡輪航線。運輸及房屋局局長回應時表示，過往部分港內渡輪服務在財政上並不可行，並且終止營運，原因是乘客已選用其他公共交通工具，導致乘客需求不足。

39. 梁志祥議員支持政府當局採取措施，改善部分位於偏遠鄉郊地區的現有公眾碼頭的結構和設施標準。他促請政府當局加快進行相關工程。運輸及房屋局局長表示，政府當局會繼續提供足夠的碼頭設施，支援碼頭營運。

開放公共交通數據

40. 莫乃光議員及姚松炎議員十分關注當局何時及如何全面開放公共交通數據，利便市民乘搭公共交通工具。姚議員表示，現時香港島多條巴士路

線仍未有實時巴士到站資訊。九巴雖然已透過其流動應用程式及網站提供實時巴士到站資訊，但卻未開放數據讓有興趣的開發商開發更多方便使用的流動應用程式。他認為政府當局可考慮把開放數據的要求納入為巴士專營權的條款。

41. 運輸署署長表示，專營巴士公司正逐步引入實時巴士到站資訊系統，並已同意讓公眾透過運輸署的"香港乘車易"網站獲取有關資訊。為香港島提供服務的專營巴士營辦商會根據其就專營權所作的承諾，在 2018 年左右為乘客提供實時巴士到站資訊。關於將開放數據的要求納入為巴士專營權條款的建議，她表示專營權條款關乎專營公司提供妥善及有效率服務的事宜。至於透過專營權條款要求巴士營辦商向乘客提供數據之餘，亦向應用程式開發商開放數據的建議，當局需要再作適當的研究。

42. 運輸及房屋局局長認同，如有更方便的途徑獲取實時到站資訊，會鼓勵公眾乘搭公共交通工具。儘管如此，實時到站資訊是專營巴士營辦商的知識財產，營辦商表示現時無計劃讓第三方免費獲取此類商業數據。

關於其他交通事宜的意見

泊車位短缺及違例泊車

43. 毛孟靜議員及黃碧雲議員質疑為何最後報告並無提及任何解決泊車位短缺問題的措施，泊車位短缺已導致車輛違例停泊，並對道路交通構成壓力。他們指出拆卸數個多層停車場已令問題惡化。

44. 姚思榮議員促請政府當局在旅遊熱點附近積極增設旅遊巴士泊車位，同時亦應評估旅行團經常前往的其他地點的旅遊巴士泊車位需求。

45. 田北辰議員要求政府當局盡快立法，准許利用閉路電視片段檢控違例泊車的個案，並在繁忙路段的巴士總站安裝閉路電視監察違例泊車的情況。

單車政策

46. 郭榮鏗議員詢問政府當局的單車政策及改善騎單車安全的措施，有關政策及措施均未有在最後報告提及。譚文豪議員表示，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，當局應在合適地點提供足夠的單車泊位。他認為除了新界的鐵路站外，市區的鐵路站亦應設有適量單車泊位。

47. 運輸及房屋局局長解釋，單車不被視作公共交通工具，因此不屬公共交通策略研究的涵蓋範圍。然而，他強調政府當局重視在新市鎮及新發展區締造"單車友善環境"，以及推廣騎單車安全。基於安全考慮，當局不鼓勵公眾在道路交通非常繁忙的市區使用單車作為交通工具。政府當局或會研究在部分合適的市區發展或重建項目提供單車設施。他強調，鑒於道路空間有限，政府當局須平衡不同道路使用者的需要。

申請商用車輛駕駛執照的規定

48. 潘兆平議員詢問有關放寬申請商用車輛駕駛執照的資格規定的建議，根據該項建議，持有有效的私家車或輕型貨車駕駛執照至少一年(而非現時規定的3年)的申請人，將符合資格申請商用車輛駕駛執照。運輸署署長答稱，相關運輸業界及道路安全議會歡迎該項建議。當局正進行修訂法例的籌備工作，預計會在2017-2018年度立法會會期向立法會提交立法建議。

議案

49. 討論結束後，田北辰議員動議以下議案——

為減少市區繁忙時間繁忙路段私家車的出行數目、令路面更為暢順並鼓勵市民使用更多公共交通工具，就此本會促請政府：

1. 在所有現有和六個新增的巴士轉乘站一併設置泊車轉乘設施，以回應 2014 年交通諮詢委員會「香港道路[交通]擠塞(問題)」研究報告中提出的「增建泊車轉乘設施」建議。
2. 盡快修例容許以閉路電視檢控違例泊車，並於繁忙路段巴士站設置閉路電視，杜絕違泊。
3. 要求九巴盡快推出票值不高於 700 元的全港通月票。

50. 主席把議案付諸表決。11 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，2 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

51. 田北辰議員繼而動議以下議案——

鑒於新界西北區將有洪水橋、元朗南、錦田南等多個新發展區落成，帶來超過 40 萬新增人口，極有提升輕鐵服務的迫切性，本會促請政府在五年內完成十一個路口改善工程以實現輕鐵路軌與馬路/行人路分隔，從而在繁忙時間全面落實輕鐵雙卡車服務。

52. 主席把議案付諸表決。13 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

53. 譚文豪議員動議以下議案——

本委員會要求政府就今次公共交通策略研究定下關鍵績效指標及其短中長期目標，包括但不限於：常見擠塞道路平均車速、路面空氣污染物水平、路邊空氣污染物水平、總行車里數及電動車輛佔整體車輛比例等，並定期向公眾及本會匯報。

54. 主席把議案付諸表決。13 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

55. 譚文豪議員繼而動議以下議案 ——

是次公共交通策略研究忽略研究單車議題，本委員會要求由政府現時「步行城市策劃組」負責或另外成立「單車城市策劃組」，工作範圍包括但不限於制訂普及單車使用所需的規劃願景及策略，檢討現有單車規劃設施的成效，制訂及落實建議措施，從而推廣單車與其他公共交通的轉乘，提高單車在各出行模式中的使用比率等。

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

57. 譚文豪議員再動議以下議案 ——

是次公共交通策略研究欠缺長遠交通願景及藍圖，亦無針對任何交通困局，包括交通擠塞及車輛過多作解難研究。而 1999 年的第三次整體運輸研究只規劃至 2016 年交通需求，本委員會要求政府盡快開展第四次整體運輸研究，並參考溫哥華市交通 2040 的做法，訂立包括單車在內的出行比例目標，以及一個切實可行的減低行車里數的具體計劃，為未來十五年的交通訂立規劃願景及藍圖。

58. 主席把議案付諸表決。13 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

59. 接著，譚文豪議員動議以下議案 ——

是次公共交通策略研究及各項專題研究忽略交通安全的審視，本委員會要求政府訂

立安全表現的長遠目標及策略，並參考瑞典、英國、美國及加拿大等多國的做法，推動「零傷亡願景(Vision Zero)」，在道路規劃上，視生命及健康為最高原則，確保不會因交通效率及建築成本而作任何退讓，從而將交通意外中的行人傷亡數字減至零。

60. 主席把議案付諸表決。13名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，1名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

61. 莫乃光議員動議以下議案——

本委員會促請政府研究訂立網絡出租車服務和共乘服務登記制度，並就該等事宜諮詢公眾。

62. 主席把議案付諸表決。9名委員表決贊成議案，2名委員表決反對議案，2名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

63. 姚思榮議員動議以下議案——

因應商務客及自由行遊客增加，目前市場上沒有十座位左右的豪華房車出租車供應，導致小包團客人被迫租用旅遊大巴，既增加路面的交通壓力，亦增加旅客的負擔。就此，本人(會)建議政府根據需求，研究放寬目前出租汽車許可證私家服務(豪華房車)牌照的最高座位上限至12座。

64. 主席把議案付諸表決。7名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，6名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

舉行特別會議聽取公眾意見

65. 委員同意林卓廷議員及尹兆堅議員的建議，舉行特別會議聽取公眾對最後報告的意見。主席表示會在適當時候告知委員會議安排。

IV. 跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究

(立法會 CB(4)1176/—— 政府當局就跨越
16-17(07)號文件 2030 年的鐵路及主
要幹道策略性研究
提供的文件

立法會 CB(4)1176/—— 立法會秘書處就跨
16-17(08)號文件 越 2030 年的鐵路及
主要幹道策略性研
究擬備的文件(背景
資料簡介)

立法會 CB(4)1240/—— 朱凱迪議員發出的
16-17(02) 及 (03) 號 兩封函件
文件

立法會 CB(4)1219/—— 天賦海灣、湓玥•天賦
16-17(01)號文件 海灣、海鑽•天賦海灣
業主委員會的聯署
意見書)

66. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介有關"跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究"("該項策略性研究")的撥款申請；按付款當日價格計算，估計所需費用為 9,240 萬元。他表示，發展局聯同規劃署於 2015 年展開"《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》"("《香港 2030+》")規劃研究，並預定在 2018 年完成。為配合該項規劃研究，當局需要適時推展該項策略性研究，以期制訂應付跨越 2030 年的交通需求的策略，並確保交通基礎設施可配合長遠的土地用途發展，尤其是東大嶼都會及新界北兩個新策略增長區的發展。

67. 委員察悉，按照政府當局的計劃，如財務委員會批准撥款，政府當局會在 2017 年年底/2018 年年初展開該項策略性研究的顧問遴選及招聘工作。路政署和運輸署繼而會在 2018 年第二季分別展開鐵路部分和主要幹道部分的策略性研究，目標完成日期分別為 2021 年第三季和 2020 年年底。

與東大嶼都會有關的策略性研究

68. 副主席反對政府當局在社會就東大嶼都會的發展達成共識前，把東大嶼都會的交通規劃納入該項策略性研究。譚文豪議員同樣認為較恰當的做法，是先為東大嶼都會制訂具體計劃，然後才進行該項策略性研究，又或在該項策略性研究中訂定兩個分別包括及不包括東大嶼都會的發展模式。

69. 陳志全議員對現有撥款建議中與東大嶼都會有關的部分表示有保留，並促請政府當局抽出相關部分，然後就該部分提交另一項撥款建議。他亦認為，當局為新發展項目進行任何規劃前，應先進行交通影響評估，而非先規劃後評估，以確定交通配套網絡在多大程度上能配合有關發展。

70. 運輸及房屋局副局長回應時表示，該項策略性研究會分為兩部分，一部分會檢視全港(不包括兩個策略增長區)在 2031 年以後的未來交通需求，另一部分則會根據《香港 2030+》的建議為兩個策略增長區的發展規劃運輸基建配套設施。政府當局建議提交撥款申請，為招聘顧問進行招標工作，以期盡快展開該項策略性研究。該項策略性研究會因應《香港 2030+》所作的最終建議作出所需的調整。至於規劃工作的優次，運輸及房屋局副局長表示，根據正常做法，政府當局會先因應遷入人口確定發展規模，以提供規劃運輸基建配套設施的基礎。

71. 路政署鐵路拓展處處長進一步解釋，有必要把有關兩個策略增長區的部分納入該項策略性研究，以便整體檢視運輸基建設施能否配合日後的土地用途發展。否則，該項策略性研究就策略增長區以外的部分所作的建議或不能配合《香港 2030+》的建議。此外，由於該項策略性研究的不同部分互有關連，因此難以在該項策略性研究展開後加入有關策略增長區發展的部分。

72. 林卓廷議員關注到，在《香港 2030+》的概念性空間框架顯示經過梅窩的新界西北 — 大嶼山 — 都會區運輸走廊的規劃工作，會否與大嶼山“北發展南保育”的發展方向相抵觸。運輸及房屋局

副局長察悉林議員的關注。他並表示，任何將東大嶼都會連接其他地區的策略性運輸網絡，均會以《香港 2030+》就該等地區的發展所作的最終建議為基礎。

73. 何君堯議員留意到，雖然東大嶼都會的發展規劃工作尚未完成，但為該項策略性研究申請的大部分撥款卻關乎東大嶼都會。此外，撥款承擔額如獲財委會批出，將會分 4 個財政年度使用，而在這期間多個運輸基建項目亦正在進行中。為釋除委員的疑慮和協助委員審議撥款建議，他建議政府當局就現時正在施工、規劃或研究的鐵路及主要幹道項目，以及本研究會檢視的鐵路及主要幹道項目，提供完整的清單連同項目的說明。他亦建議參考內地推展鐵路項目的經驗，例如在監察進度及成本控制方面的經驗。

74. 運輸及房屋局副局長答稱，鑒於規劃和推展大型基建項目所需的時間漫長，有必要及早開展該項策略性研究，確保能適時配合在 2031 年以後的交通需求。在此期間，政府當局一直逐步推展各項交通基建項目，例如《鐵路發展策略 2014》的 7 個鐵路項目可望於 2031 年或之前竣工通車。應何議員的要求，政府當局會就相關項目提供完整的清單。

(會後補註：政府當局提供的補充資料於 2017 年 9 月 7 日隨立法會 CB(4)1571/16-17(01)號文件發出。)

正在規劃的鐵路項目的進度

北環線及古洞站

75. 陳克勤議員和劉國勳議員促請政府當局繼續推展北環線及古洞站項目("北環線項目")，以便適時為自 2023 年起遷入新界東北新發展區的新增人口提供服務。劉議員要求政府當局讓立法會議員及北區區議會知悉該項目的推行進度及詳情，包括建造時間表及車站位置。就此，陳議員補充，上水

站和粉嶺站的月台已過於擁擠，日後有可能不敷由一條鐵路線轉乘另一鐵路線的乘客使用。

76. 運輸及房屋局副局長表示，北環線項目是《鐵路發展策略 2014》建議的首批 7 個鐵路項目之一。港鐵公司已提交建議供政府當局審視。政府當局會因應審視結果，就細節諮詢相關區議會。他請委員理解，與廣深港高速鐵路香港段("廣深港高鐵")項目延誤有關的問題不但對政府當局的人力資源構成壓力，而且影響正在規劃的新鐵路項目的進度。

東九龍線

77. 柯創盛議員詢問推行東九龍線項目的進度及詳情。他認為，東九龍線的規劃工作應以盡可能服務最多當區居民為目標。至於東九龍線的走線，他建議東九龍線經觀塘北部連接現有的觀塘線，並增設一條連接藍田北部、油塘及北角的支線，以加強將軍澳與九龍及香港島的鐵路連接。他亦建議將該鐵路線由寶林站進一步延伸至香港科技大學。

78. 運輸及房屋局副局長表示，東九龍線項目亦是會按照《鐵路發展策略 2014》推展的首批鐵路項目之一。政府當局已邀請港鐵公司提交建議。政府當局會參考柯創盛議員有關東九龍線走線的建議。對於柯議員又關注到觀塘站月台過於擁擠的情況，運輸及房屋局副局長表示，政府當局會把他的關注轉達港鐵公司，以便作出改善。

有關新策略性運輸基建設施的建議

為北區關設新的對外交通連接路線

79. 林卓廷議員指出，東鐵線的可載客量已接近飽和，而且北區的交通擠塞問題向來嚴重。他促請政府當局盡快進行該項策略性研究，從而建議紓緩現有交通問題的措施，以及應付未來發展項目所帶來的新交通需求。

80. 陳克勤議員和劉國勳議員亦強調有迫切需要加強北區的對外交通連繫，以適時應付人口迅速

增加所帶來的需求。陳議員指出，在 U 形的鐵路網絡中，新界西北與新界東北之間沒有鐵路直接連接。他要求政府當局調撥更多資源，加強北區特快巴士路線(即 "T" 路線)的服務。"T" 路線可配合鐵路服務，很受區內居民歡迎。劉國勳議員建議建設一條與東鐵線平行的鐵路線，或擴大道路網絡，以紓緩粉嶺公路及吐露港公路嚴重的交通擠塞情況。他亦詢問當局為建議連接北區與新界東的東部知識及科技走廊規劃運輸基建設施的工作。

81. 運輸及房屋局副局長回應時表示，當局預計在廣深港高鐵和沙田至中環線通車後，東鐵線過於擁擠的情況會有所紓緩。此外，該項策略性研究會檢視運輸基建設施的發展及道路改善措施，以配合北區的發展。該項策略性研究亦會就擬議東部知識及科技走廊的運輸基建設施作出建議。

82. 林卓廷議員進一步詢問，現屆政府會否履行承諾，於其任期在 2017 年 6 月 30 日完結前，向公眾交代落實廣深港高鐵一地兩檢安排的建議或方案。就此，運輸及房屋局副局長重申，政府當局一直以此為目標，但他在現階段沒有進一步的補充。

為新界西北興建新的重型鐵路

83. 鄭俊宇議員批評當局僅以 "略為" 擠迫描述西鐵線在繁忙時段的情況，淡化了擠迫的情況。他促請政府當局盡快處理西鐵線過於擠迫的問題。為應付新界西北的長遠交通需求，他要求政府當局探討興建新的重型鐵路，例如重新考慮興建往來屯門與荃灣的沿海鐵路(即屯荃鐵路)。他亦詢問《鐵路發展策略 2014》建議的屯門南延線項目的推行進度。

84. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局曾於 2015 年向事務委員會表示，當局會推出數項短期及中期措施，以減輕西鐵線過於擠迫的問題。舉例而言，港鐵公司一直分階段增加列車車廂數目，並會在改善信號系統後不久便加密列車班次。儘管如此，政府當局察悉現有重型鐵路的運載量未必能應付新界西北的長遠發展需要。因此，當局會在該項

策略性研究中審視有否需要興建新的重型鐵路，把新界西北直接接駁至市區。

屯荃葵沙鐵路及兼備鐵路和快速公路的跨海幹線

85. 主席歡迎政府當局計劃檢討有否需要興建新的重型鐵路，把新界西北直接接駁至市區。為應付新界西北日後的交通需求，民主建港協進聯盟希望提出兩項有關運輸基礎設施的建議。主席借助地圖闡釋該兩項建議。首項建議是興建連接屯門與沙田大圍，並途經豪景花園、深井、荃灣及東北葵涌的屯荃葵沙鐵路，並在東北葵涌興建轉乘站，把屯荃葵沙鐵路向南伸延至荔景、青衣及交椅洲。第二項建議是興建一條兼備鐵路和快速公路的跨海幹線，把洪水橋及元朗南直接連接至大嶼山北部，日後可將該幹線向東進一步延伸至交椅洲及香港島。

86. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局會參考上述建議。他相信該等建議已反映當區居民對運輸基礎設施發展的一些訴求，但政府當局在推展任何運輸基建項目前，有必要考慮該等項目在技術和財務上是否可行。

第五條跨海鐵路及屯九鐵路

87. 田北辰議員讚賞政府當局正面回應他提出多時的要求，推展興建第五條跨海鐵路的可行性研究，以配合發展東大嶼都會的建議及東涌人口的增長。此外，他亦認為有必要盡快研究興建屯九鐵路的可行性。該鐵路連接屯門與南昌，途經掃管笏/大欖、青龍頭/深井、灣景花園、梨木樹、石籬及美孚，以配合新界西新發展區(包括洪水橋、元朗南和錦田南)將陸續新增 40 多萬人口的情況。他促請政府當局在證實該兩個建議的鐵路系統有必要及在技術上可行後，考慮興建該等鐵路系統。運輸及房屋局副局長察悉上述建議。

在白石角設置新的鐵路站

88. 陳克勤議員指出，在白石角的香港科學園附近一帶居住及工作的人數不斷上升，但現時只有數

條巴士及小巴線在該地點設站，而且班次疏落，因此難以滿足區內人士的交通需求。不僅如此，運輸署更拒絕一些私人屋苑提出自行營辦居民服務路線接載住客往來大學站的要求。陳議員提述區內一些私人屋苑業主委員會提交的意見書(立法會 CB(4)1219/16-17(01)號文件)。他要求政府當局考慮於白石角設置新的鐵路站，以應付交通需求。

89. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局察悉當區居民的要求，但興建新鐵路站會涉及大量財政資源，因而應小心考慮。然而，政府當局會探討不同的方案，以滿足區內的交通需求，並會就當區居民的意見書提供書面回應。

其他意見

90. 副主席猜測政府當局會在該項策略性研究中推展另一批"大白象"項目，以加強香港與內地的交通連接，以及配合粵港澳大灣區發展規劃。運輸及房屋局副局長表明所指稱的並無理據。他亦澄清，就連接內地的運輸連接道路而言，除了正在施工的項目如港珠澳大橋項目外，政府當局的文件(立法會 CB(4)1176/16-17(07)號文件)並沒有提及其他擬議項目。

更新整體運輸研究模型的需要

91. 對於政府當局計劃在該項策略性研究中更新及優化鐵路發展研究模型而非整體運輸研究模型，易志明議員表示有保留。他指出，於1997年進行的第三次整體運輸研究涵蓋的規劃年份僅至2016年。雖然運輸署已不時更新整體運輸研究模型，但顯然有需要全面檢討長遠的運輸規劃及策略，以應對在人口、經濟情況及交通需求方面隨時間而轉變的形勢及發展。在第五屆立法會，他就"盡快展開第四次整體運輸研究"動議的議案獲立法會通過。他促請政府當局按照他在該項議案中提出的要求，以及譚文豪議員在是次會議較早時就上一項議程項目"公共交通策略研究"動議並獲通過的議案中提出的要求，擴大該項策略性研究的規模，改為進行第四次整體運輸研究。

92. 譚文豪議員贊同易志明議員的意見。他促請政府當局進行第四次整體運輸研究，並因應最新形勢及科技發展，包括在交通系統中運用大數據，以及共乘車輛的趨勢，全面審視香港的運輸事宜。

93. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局根據第三次整體運輸研究訂定的概括性方向，檢討及更新"《鐵路發展策略 2000》"及進行公共交通策略研究，以檢視公共交通服務的整體策略安排。政府當局同意任何交通運輸基建的規劃都要適時檢視、與時俱進。故此，路政署及運輸署不時分別更新及優化鐵路發展研究模型及整體運輸研究模型，作規劃用途。鐵路發展研究模型對上一次在 2011 年更新，有需要在該項策略性研究中再予更新。至於整體運輸研究模型，運輸署已於 2015 年年初完成相關的更新及優化工作，故此無需再在該項策略性研究中更新模型。整體而言，該項策略性研究將按本港最新的規劃數據，檢視全港在 2031 年以後的交通需求。

(下午 12 時 42 分，主席將會議延長 5 分鐘至下午 12 時 50 分。下午 12 時 48 分，他再將會議延長 10 分鐘至下午 1 時。)

議案

94. 主席表示，委員就此議程項目提出了 5 項議案。鑒於當時出席事務委員會會議的委員不足法定人數，主席應一名委員要求，透過按動表決鐘通知委員就該 5 項議案進行表決。由於在鐘聲響起 5 分鐘後，在席委員仍未達法定人數，經事務委員會同意，主席指示會延至在 2017 年 7 月 21 日的會議上就該 5 項議案表決。易志明議員表示他或未能出席該次會議，並要求主席容許由另一名委員代他動議議案。主席接納他的要求。主席繼而提醒委員不可就此議程項目提出新的議案，但他或會酌情容許議案動議人對該 5 項議案的措辭作出非實質的改動。

(會後補註：該 5 項議案的措辭於 2017 年 6 月 20 日隨立法會 CB(4)1270/16-17(01)至(05)號文件發出。)

經辦人/部門

95. 委員察悉政府當局會將有關撥款申請提交財務委員會審議。

V. 其他事項

96. 議事完畢，會議於下午 12 時 53 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 11 月 6 日