

明年諮詢 10至15%改行高速公路 九龍五區百巴士線擬重組

九龍五區巴士路線明年大洗牌，行走彌敦道、觀塘道等繁忙路段超過100條巴士線，約10至15%料可改行高速公路，九巴明年首季將展開諮詢，先收集地區意見再提出方案。九巴又向運輸署建議，延長巴士道路專線的生效時段，並要求警方加強檢控巴士站違泊車輛，認為有助改善交通擠塞。運輸署則稱要顧及其他道路使用者的需要。有立法會議員及區議員表示，人口密集九龍區不一定需要「點對點」快線，重組時兼顧各區居民需要，亦可一併考慮小巴的角色。

大公報記者 陳卓康

繼北區、屯門、元朗及葵青區後，九巴宣布明年首季為九龍五區（油尖旺、九龍城、深水埗、黃大仙及觀塘）一併進行巴士路線重組。九巴副董事總經理歐陽紀浚指出，未計駛入九龍區的巴士線，單是九龍區本身就有132條巴士路線，涉及960部巴士，約600部行走彌敦道、觀塘道、長沙灣道等繁忙的主要幹道，估計有10%至15%路線有潛力改行替代的高速公路，例如觀塘繞道、東九龍走廊、西九龍走廊、龍翔道等等。

由地區人士建議供九巴研究

歐陽紀浚並未透露具體路線計劃，僅稱重組的大原則是開辦市區特快巴士線，避開擠塞繁忙路段，善用高速幹線。他說，今次諮詢將一改以往模式，九巴不會一開始就提出擬改動的巴士線，而是先向地區講述重組概念，再由地區人士建議合適路線供九巴研究。他又指，明年將舉行區議會選舉，不會低估重組的難度，分階段落實重組計劃花數年時間。

立法會交通事務委員會主席陳鑑林表示，九龍住宅及工商區密集，有別於新界區，居民大多於中途站上落，未必最需要「點對點」的巴士路線，希望重組時要兼顧各區需要，「如果秀茂坪、藍田的巴士線都經觀塘繞道走，咁去觀塘道沿線的居民點點呢？」他又認為，區議員只會要求增加屬區的巴士服務，九巴如要求區議員先行建議重組路線是太理想。區議員顏汶羽表示，新落成屋邨的交通服務長期嚴重短缺，希望運輸署重組巴士路線時一併考慮專線小巴角色，令居民不會因為重組失去原有服務。

倡延長巴士專線時間

另外，九巴向運輸署建議，延長現有16條道路巴士專線的生效時間（見附表），以及促請警方加強執法，檢控阻礙巴士上落的違泊車輛，紓緩交通擠塞的問題。歐陽紀浚指出，交通擠塞令經營成本大增，客量因行車時間增加及班次不穩定而下降，以朗屏至觀塘的268C線為例，有21部巴士行走，交通暢順時來回行車時間為176分鐘，擠塞時增至198分鐘，九巴為維持5至10分鐘的班次，須額外投放2部巴士及2名車長，加車令成本增加之餘又加劇擠塞。

運輸署發言人表示，專營巴士是路面上載客量較高的集體運輸工具，當局一直與專營巴士公司溝通及商討，制訂適當的交通管理措施及所需的「專營巴士優先安排」，以提供更有效率的巴士服務，包括設立巴士專線及相關的路旁停車限制、改善道路標記及優化路口設計等，以期維持專營巴士行車暢順，加強服務班次的穩定性。運輸署現正就九巴提出在個別路段的相關建議措施或安排作出研究及諮詢，然而，在考慮建議的可行性時，運輸署須顧及其他道路使用者的需要及其可能引致的交通影響等因素。



▲九巴宣布將為九龍五區，包括油尖旺、九龍城、深水埗、黃大仙及觀塘進行巴士路線重組，涉及路線達百條 資料圖片



▲黃大仙轉乘站構想圖

九巴建議延長部分巴士專線時間

巴士道路專線地點	現時生效時間	建議生效時間
銅鑼灣波斯富街	每日07:00至09:00; 16:00至19:00	每日07:00至10:00; 16:00至21:00
彌敦道		
旺角警署巴士站至弼街	每日07:00至19:00	每日07:00至22:00
旺角道至登打士街		
登打士街至奶路臣街		
漆咸道北加士居道往康莊道	平日07:00至10:00	每日07:00至22:00
漆咸道北公主道	平日07:00至10:00	平日07:00至10:00; 16:00至21:00
土瓜灣道石塘街上鄉道	每日08:00至10:00; 17:00至19:00	每日08:00至10:00; 17:00至21:00
沙田車公廟路	平日07:00-10:00; 16:00-19:00	平日07:00-22:00
獅子山隧道公路	平日07:00至10:00; 16:00至19:00	平日07:00至22:00
上水新運路	每日07:00至11:00	每日全日

資料來源：九巴公司



▲青沙公路轉乘站構想圖

【大公報訊】記者陳卓康報道：巴士重組初見成效，九巴今年上半年成功轉虧為盈賺6770萬元，蝕本路線由以往佔總數70%減至65%，但來年會否再加價未能確定。九巴將研究改建路邊車站作為轉乘站，大老山轉車站、青沙公路轉車站預計年底落成，黃大仙中心的路邊轉乘站明年啓用，屆時會提供補差價轉乘優惠。

九巴副董事總經理歐陽紀浚昨日與傳媒茶敘時表示，九巴今年上半年票價及廣告收益分別上升4.9%及4.8%，總成本下降1.1%，成本一半為員工開支，由於加薪及油價不穩定，他未有承諾明年不加價。他稱去年起展開的區域性巴士重組見效，造成良性循環，客量上升令需求增加，班次更頻密就能吸引更多乘客。

他說，最先重組的北區巴士線大受歡迎，過海巴士線373A自去年提升至全日服務後，客量每日由約1400人次，大升至今年8月約4000人次，特快線277E月底增強至全日服務。不過，九龍區仍有超過七成路線蝕本，他稱九龍五區重組不可能一次過完成，但北區由最初意見南轅北轍亦能成功重組，「做到北區咁就好滿足」。

配合九龍五區巴士線重組，九巴正研究增設更多路邊轉乘站，九龍灣鐵路站、九龍城富豪東方酒店等較多路線停靠的巴士站都在考慮之列，而位於龍翔道黃大仙中心巴士站將改建為路邊轉乘站，九巴現已完成研究設計已獲運輸署批准，工程預計明年完成，屆時巴士站會擴闊上蓋及增加指示，並增設座椅、免費WiFi、到站時間顯示屏等，途經的多條路線將設轉乘優惠。

其他地區方面，沙田及大埔區已於7月完成諮詢，陸續分階段實行，大老山轉乘站及青沙公路轉乘站預計今年第四季落成，葵青區第一階段已獲區議會支持，第二階段於10月正式諮詢，元朗區則仍在討論天圍4條「M線」的重組安排。至於其他公司聯營的過海巴士線，歐陽紀浚就稱過海線不會「大軌」，逐年按年度路線計劃修改。

研改建路邊車站作轉乘站

周邊環境影響，保障附近市民的健康。

對於入稟的長洲居民表明會上訴至終審法院，被問到會否擔心影響工程進度，黃錦星說，希望計劃盡快取得立法會撥款，然後招標，預計招標工作需時一至兩年，當局尊重法律程序，但認為可雙軌並行。

環境諮詢委員會中將討論第三條跑道環評報告，黃錦星說，三跑環評報告有獨立機制進行，他不評論報告內容，但指出漁護署早前計劃在大嶼山西南及索罟群島設立的海岸公園，與爭取興建的第三跑道無關。

另外，建造業議會及香港綠色建築議會第二年舉辦綠色建築周，由今日起至本月21日，舉辦多項活動，推廣綠色建築及綠色生活，包括為20戶基層家庭進行碳審計更換節能設施、舉辦綠色創業好主意提案比賽等。議會同時宣布成功爭取未來三年在本港主辦兩大綠建盛事：「2015年度世界綠色建築委員會會議」以及「2017年全球可持續發展環境會議」。

職場年齡歧視嚴重

【大公報訊】記者彩雲報道：年齡歧視初現端倪，平等機會委員會昨發布的首份工作間歧視研究發現，逾六成受訪者曾受年齡歧視，年齡中位數在40至49歲，而雖然有近1/5的受訪者指曾在工作中受到歧視，但94%的受訪者表示事後不會採取任何行動。平機會政策及研究專責小組召集人謝永齡認為結果反映職場間歧視問題嚴重和普遍。他呼籲受歧視的人士主動向平機會求助，不要啞忍。

平機會在今年1至4月，電話訪問了2千多人，發現18%受訪者在求職和在職期間曾受到歧視或騷擾，當中64%是受到年齡歧視，其次是受到性騷擾和家庭崗位歧視，當中19%受到的歧視和騷擾在過去一年發生。在曾受歧視的受訪者中，最多是從事批發及進出口貿易。而曾受性騷擾的人士，則最多從事飲食及酒店業。近九成受害人無意向公司管理層或平機會作出投訴，認為歧視在工作間常見，採取行動並無幫助。

另外，平機會向18個僱員進行個別深入訪問，顯示發生歧視的公司，大多為中小企業，且未有制定防止歧視政策。平機會建議，政府要加強反歧視的公眾教育和宣傳。

理大剩菜煮盛宴宣傳惜食

【大公報訊】記者楊致新報道：本港每日都有大量食物運往堆填區，當中更有不少是可食用的食材。為提高社會大眾對減少浪費食物的意識，更好利用剩餘食材，香港理工大學賽馬會社會創新設計院邀得多位名廚及多個基層家庭一同下廚，善用之前一天在本地街市收集的即將廢棄的剩餘食材炮製多款美食。賽馬會社會創新設計院總監葉長安表示，只有人人都吃得好，香港才享有「美食天堂」的美譽。

理大賽馬會社會創新設計院將於下月10日至19日，舉行以「設計與社會」為主題的「十日」節，期間將有各式展覽、工作坊等，談及社會多項重要議題，包括人口老化、城市更新等。

活動開幕當日，將會舉行名為「盛宴當灶」的利用剩餘食材炮製多款美食的活動，屆時將由30位名廚、30間大機構的管理層及30個基層家庭等組成三十隊共90人一同創造「盛宴」。

昨日活動舉行「預演」，15位名廚和13個基層家庭一同下廚，利用之前一天在紅磡街市收集，以及部分家庭捐助的即將廢棄的剩餘食材炮製美食。葉長安表示，香港素有「美食天堂」的美譽，但現時一方面仍有大量廚餘運往堆填區，更有近乎一半可食用，另一方面，全港卻有不少家庭吃不飽，故希望通過今次的活動，提高社會大眾對減少浪費食物的意識，並展示如何以創意解決浪費食材的社會問題。

石鼓洲焚化爐標準超歐洲



▲環境局局長黃錦星主持綠色建築周啟動禮 本報記者曾敏捷攝

【大公報訊】記者曾敏捷報道：焚化爐撥款建議預計將於立法會復會後在財委會審議，有長洲居民準備就司法覆核上訴至終審法院，環境局局長黃錦星強調，石鼓洲焚化爐標準較歐洲高，不影響長洲居民健康，而大嶼山西南及索罟群島設立海岸公園，與興建第三跑道無關。

黃錦星昨日出席「香港綠色建築周2014」啟動禮，他見傳媒時回應石鼓洲焚化爐官司，他說，政府對廢物管理有整全的藍圖，會透過不同方面，如源頭減廢、處理廚餘等，達到10年內減廢40%的目標，但仍需有堆填和焚化設施，他強調石鼓洲焚化爐參考歐盟最新相關標準，同時加入空氣過濾設施，令焚化爐的空氣排放質素較一般歐洲標準更高，相信可減低對

五成強積金基金回報遜通脹

【大公報訊】記者彩雲報道：工聯會調查市面537隻強積金基金回報，當中近半過去一年的回報率跑輸通脹。調查又發現20隻獲大部分市民選擇的熱門基金全部跑輸盈富基金，當中12隻的回報率更低於通脹，雖表現欠佳，今年仍有6隻基金增加收費。工聯會立法會議員鄧家彪指，調查表明強積金基金仍存在種類過多、收費高企、回報不穩的弊端，建議成立公共受託人以託管核心基金，取消私人市場營運下「打工仔」缺乏取價能力的弊端，由中央負責管理，設定基金0.75%的收費上限。

工聯會倡設公共受託人

強積金半自由行近兩年，但種種弊端仍然存在。工聯會今年7月調查市場38個強基金計劃，合共537隻成分基金，發現過去一年5成基金回報跑輸過去一年的通脹率，9成低於盈富基金。基金平均開支1.69%，比去年微跌0.03%，仍有超過半數基金開支比率高於平均水平。

鄧家彪指，強積金計劃雖由去年40個減至38個，基金數目由550隻減至537隻，但弊端仍在。最多市民選擇的20隻

高資產價值基金，佔強積金總資產價值逾35%，但與一年通脹、外匯基金及盈富基金相比，表現欠佳，不僅全數跑輸盈富基金回報率，逾半數跑輸一年通脹率，更有近3/4的基金開支比率高於平均水平。

鄧家彪批評，過去業內人士指高資產價值才能降低成本，不過隨着基金資產價值增加，目前開支卻已經增至92億元，較去年增加了近15億元，預計兩年內開支突破百億元，調查還發現高資產不代表短期回報跑贏通脹，長期亦不及政府盈富基金表現，甚至部分可能只需做定期的保守基金開支不減反升，加上打工仔不可能研究所有基金再投資，亦不能向基金經理爭取低收費，令打工仔回報難有保證。

積金局今年7月推出核心基金進行諮詢，鄧家彪認為政府不應將目光局限於篩減基金數量，核心基金諮詢可考慮外國「公共受託人」經驗，以核心基金取代現有670億預設基金，並由公共受託人管理，提供與通脹掛鈎的回報，設定0.75%的基金收費上限，透過中央管理提高向投資基金經理議價的能力，從而減低基金收費。



▲鄧家彪建議成立公共受託人以託管核心基金 本報記者彩雲攝

7隻回報差竟加價的強積金基金

成分基金	開支比率	資產值(百萬元)	年化回報一年期
永明首域強基金	1.83%(1.82%)	10,412.6(7,631.8)	3.75%(14.99%)
香港股票基金—A類			
永明首域強基金	1.63%(1.62%)	10,412.6(7,631.8)	3.95%(15.22%)
香港股票基金—B類			
宏利MPF增長基金	2.01%(2%)	10,331.3(4,222)	7.7%(6.93%)
滙豐強基金智選保守基金	0.42%(0.34%)	8,994.63(8,001.75)	0.02%(0.03%)
中銀保誠增長基金	1.73%(1.71%)	8,512.79(7,536.07)	9.56%(7.07%)
滙豐強基金精選保守基金	0.42%(0.35%)	8,139.96(7,855.85)	0.02%(0.03%)
中銀保誠平穩基金	1.7%(1.69%)	6,563.67(5,970.74)	3.34%(2.06%)

註：()為2013年數據 資料來源：工聯會