

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)309/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2000年11月24日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員

缺席委員：朱幼麟議員
黃成智議員
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長(2)
黎蕙明女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸局首席助理局長(6)
張美珠女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長
區永禧先生

總工程師
李欣明先生

路政署

鐵路拓展處處長
蔡新榮先生

主要工程管理處副處長(2)
陳維彰先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

地鐵有限公司

主席
蘇澤光先生

車務總監
祁輝先生

公司事務經理
梁陳智明女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)202/00-01號文件 —— 2000年10月18日會議的紀要；及
立法會CB(1)208/00-01號文件 —— 2000年10月27日會議的紀要)

2000年10月18日及2000年10月27日會議的紀要均獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)186/00-01號文件 —— 西區海底隧道 - 增加隧道費；
立法會CB(1)205/00-01(01)號文件 —— 改善交通標誌和道路標記的措施；
及
立法會CB(1)205/00-01(02)號文件 —— 荃灣第二區與嘉龍村之間的青山公路改善工程)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。主席告知委員，為優先討論有關“大嶼山連接大蠔灣與梅窩的南北道路”此項較為迫切的議題，原訂在是次會議討論，有關“改善交通標誌和道路標記的措施”的議題將會押後處理。就此，她請委員注意政府當局所提交的有關資料文件(立法會CB(1)205/00-01(01)號文件)。此外，委員亦察悉財務委員會轄下工務小組委員會將於2000年12月6日舉行的會議上，討論立法會CB(1)205/00-01(02)號文件所載，有關“荃灣第二區與嘉龍村之間的青山公路改善工程”的建議。委員並未就該等文件提出任何問題。

秘書

3. 關於政府當局遲遲才提交資料文件的問題，主席表示有關“大嶼山連接大蠔灣與梅窩的南北道路”的議題，是因應鄧兆棠議員提出的要求而在本周初才加入是次會議的議程，因此，政府當局需要時間擬備有關的討論文件。關於提交其他資料文件一事，主席表示該等文件應可提早送交委員參閱，而非只是在會議舉行前2至3天才發出。委員同意應要求政府當局在舉行會議前盡早向事務委員會提交文件。此外，委員亦同意可分批發出會議文件，而無需一次過發出所有文件。

III. 2000年12月15日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)205/00-01(03)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)205/00-01(04)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意在2000年12月15日舉行的下次會議討論下述事項：

- (a) 有關公共小型巴士的政策；及
- (b) 不同隧道的收費差異及其對交通構成的影響。

5. 委員察悉政府當局曾建議在2000年12月15日舉行的下次會議討論下述兩項事宜，但他們認為較恰當的做法是要求政府當局提交文件，就有關事項向委員作出簡報，然後才決定是否需要在另一次會議作出跟進。該兩項事宜為：

- (a) 泊車位供求情況報告和有關改善措施的進展；及
- (b) 道路挖掘工程。

6. 此外，委員同意要求政府當局就下述兩項事宜提交資料文件：

- (a) 關於在小欖及掃管笏興建連接路，以便把十號幹線及屯門公路連接起來的建議的交通影響評估；及
- (b) 在赤柱街市興建多層停車場的進度報告。

7. 主席回應黃宏發議員的詢問時表示，交通事務委員會與環境事務委員會將舉行聯席會議，討論解決現有道路噪音問題的措施及擬議的實施計劃。

(會後補註：上述聯席會議訂於2000年12月15日上午9時30分舉行。)

IV. 改善地鐵有限公司私有化後的地鐵服務

(立法會CB(1)205/00-01(05)號文件 —— 地鐵有限公司提交的資料文件；及

立法會CB(1)205/00-01(06)號文件 —— 東區區議會提交的意見書)

8. 地鐵有限公司主席蘇澤光先生應主席所請，向委員闡述自地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)於2000年10月5日在香港聯合交易所上市以來，地鐵服務及其他業務的最新進展情況。有關詳情載於立法會CB(1)205/00-01(05)號文件。

9. 地鐵公司車務總監祁輝先生繼而簡介在地鐵車站下列各個範疇所進行的主要翻新及改善工程：

- (a) 車站改善計劃；
- (b) 加裝月台幕門；
- (c) 車站改建工程；
- (d) 八達通票務系統改善工程；
- (e) 營運系統改善工程；及
- (f) 扶手電梯。

(會後補註：在會議席上提交的簡介資料其後已隨立法會CB(1)222/00-01號文件送交委員。)

10. 陳偉業議員引述荃灣居民過往曾多次要求地鐵公司在荃灣地鐵站進行安裝扶手電梯及隔音屏障的改善工程，但卻遭到地鐵公司拒絕；他因而對該公司漠視新界居民的權益極表不滿，因為現時建議進行的改善工程主要是為市區車站而設。地鐵公司車務總監回應時澄清情況絕非如此，因為營運系統改善工程會在整個地鐵系統展開。關於荃灣區議會要求在荃灣地鐵站外興建扶手電梯，方便公共小型巴士、專線小巴及專利巴士乘客從路面進入地鐵站轉乘地鐵一事，他解釋地鐵公司經詳細研究後認為有關建議在技術上並不可行。然而，地鐵公

司現已找出解決該問題的另一方法，就是在該地鐵站加設一個位於路面的入口，預料有關工程將於2001年9月完成。

11. 關於地鐵運作所造成的噪音，地鐵公司車務總監表示該公司十分重視此問題，並經常監察鐵路噪音的水平，以確保符合法例的規定。地鐵公司亦已採取各項緩解措施，包括加強進行車輪及路軌的維修保養，以及採用減音裝置及隔音屏障。關於荃灣地鐵站附近一帶地方，地鐵公司車務總監證實，現時鐵路運作於晚上11時後的噪音水平約為65分貝，並未超出法定的噪音上限。地鐵公司的公司事務經理梁陳智明女士在補充時亦向委員保證，倘鐵路運作發出的噪音超過法例所規定，該公司會設法將噪音減低至法例可容許的水平。

12. 陳偉業議員對地鐵公司所作解釋不感信服，因為地鐵公司車務總監提述的噪音水平僅為平均數值。事實上，鐵路噪音為地鐵站附近的居民造成莫大滋擾，他們間中會在深夜時分被該等噪音吵醒。因此，他促請地鐵公司重新考慮對於在區內裝設隔音屏障的立場。主席亦認為除了遵守法定的噪音限制外，地鐵公司亦應正視區內居民每晚受到過量噪音滋擾的苦況，即使該等過量噪音只是在一段短時間內發出。

調整票價

13. 關於地鐵公司過去一直按通脹調整其票價的做法，劉千石議員詢問該公司會否考慮在通縮期間調低其票價，並按照法定諮詢機制就此徵詢公眾意見。地鐵公司主席回應時表示，地鐵票價在過去數年來能夠維持不變，實有賴該公司進行審慎的控制成本工作。他進一步解釋，除員工開支外，其他營運開支如能源費用，以至從外國進口組件及零件的成本，均不受通縮影響。

14. 劉議員要求地鐵公司承諾在一段特定時間內維持現有票價水平不變，地鐵公司主席回應時表示，地鐵公司明年就票價水平進行檢討時，會充分顧及所有有關因素，包括整體經濟狀況、市民的負擔能力、來自其他公共交通服務機構的競爭，以及股東回報。地鐵公司會按照諮詢機制，就任何票價調整建議的可接受程度蒐集公眾意見。然而，他不能就進行票價檢討的時間作出任何明確的承諾。

物業發展

15. 何俊仁議員重申，民主黨強烈反對在地鐵公司私有化後，繼續把新車站及車廠上蓋的物業發展權批予該公司，因為此做法等於由政府補貼私營公司。他擔憂地鐵公司在物業發展方面出現的任何虧損，可能會轉嫁到地鐵乘客身上。地鐵公司主席回應時向委員保證，地鐵公司會繼續按照審慎的商業原則經營所有業務。根據與物業發展商攤分盈利的安排，地鐵公司進行物業發展的財務風險將可減至最低。由於地價及發展成本均由發展商承擔，地鐵公司須就有虧損的發展計劃承擔損失的可能性不大。此外，他表示地鐵公司在檢討票價時，將與該公司的物業發展業務分開考慮。儘管如此，何議員認為倘地鐵公司的整體業務狀況出現虧損，其他支線的發展計劃勢必受到影響。

政府當局

16. 何俊仁議員認為，由於物業發展權並非透過公開招標方式批出，政府並未就該等發展權取得十足市值的收益。他又表示，最重要的是提高估值程序的透明度。他亦要求政府當局提供資料，說明政府就資料文件第12段所述3個發展地點收取的地價分別為何。運輸局副局長(2)回應時解釋，由於她手邊並無此方面的資料，她會諮詢地政總署，並於會後向委員提供所需的資料。此外，地鐵公司主席強調，該公司須為將予發展的土地支付十足市值的地價，而政府的收入並沒有任何損失。關於地價方面的所謂“折扣”，實際上只是土地因為發展地鐵網絡而增加的價值。

加裝月台幕門

17. 地鐵公司車務總監回應譚耀宗議員及主席時表示，月台幕門合約是透過進行國際招標後批予一間瑞士公司，而該公司提出的條件最具競爭力。在初步經評定符合資格的5間公司中，地鐵公司接獲3間公司的投標，其他投標者包括一間英國公司及一間有日資聯營夥伴的法國公司。他進一步表示，本地公司將會有很多機會參與該計劃，因為空調及通風系統的改裝工程，以及幕門的實際裝設工程均會由香港承建商負責。

18. 鄭家富議員認為，安裝工程的目標完工日期為2006年，進度未免過於緩慢，地鐵公司應加快進行工程。此外，他不滿地鐵公司向使用八達通卡的乘客額外收取每次車程0.1元的費用，作為加裝月台幕門工程的成本。此舉對使用八達通卡的乘客有欠公平，而且實際上是間接增加票價的做法。陳偉業議員表示，有不少市民亦反對地鐵公司將此項附加費強加於乘客身上。

19. 關於此事，主席請委員參閱東區區議會就反對地鐵公司徵收該項附加費而提交的意見書(立法會CB(1)205/00-01(06)號文件)。

20. 地鐵公司主席回應時強調，徵收每次車程0.1元的額外費用，是為了資助部分加裝月台幕門所需的鉅額開支，因地鐵市區路線的原有投資計劃並未包括該項工程費用。然而，基於若干實行上的困難，地鐵公司不可能對所有乘客劃一徵收附加費，而向使用八達通卡的乘客徵收附加費亦沒有使他們受到不公平對待，因為使用八達通卡的票價實較單程票價低。為方便委員進行監察，鄭家富議員要求地鐵公司提供資料，說明為地鐵30個地下車站加裝月台幕門的工程成本為何，以及乘客就有關成本所需分擔的款項為何。地鐵公司主席同意在會後向委員提供該等資料。

地鐵有限公司

21. 黃宏發議員認為從政策角度而言，如加裝月台幕門是在地鐵公司確保乘客安全的責任以外而所需進行的額外工程，則有關的工程費用或許應由政府當局全數承擔。運輸局副局長(2)回應時澄清，政府當局雖然歡迎地鐵公司決定進行加裝工程，但當局在政策上並沒有要求進行該項工程，因當局不認為安裝月台幕門是鐵路安全營運的必要規定。

22. 鄭家富議員擔憂地鐵公司日後或會徵收其他附加費，他認為最重要的是確保地鐵公司計劃對票價或其他附加費作出的任何調整，均會緊遵業經正式訂定的票價調整機制進行諮詢，而該機制已納入《地下鐵路條例》(第556章)所訂的地鐵公司營運協議內。

23. 地鐵公司主席回應時向委員保證，為加裝月台幕門而徵收附加費一事屬特殊情況。地鐵公司會負責進行所有屬營運及安全規定一部分的翻新及改善工程，而地鐵公司預計將不會徵收任何其他額外的費用。然而，鄭家富議員及黃宏發議員對於地鐵公司確實的責任範圍提出疑問。地鐵公司主席回應時證實，地鐵公司車務總監提述的各項翻新及改善工程，以及地鐵車站與其他交通運輸系統車站之間的連接設施，均屬地鐵公司的責任範圍。即使因為特殊緊急情況而需要全面翻修鐵路路軌，亦屬地鐵公司的責任。地鐵公司主席回應黃宏發議員進一步提出的查詢時解釋，由於安裝月台幕門的費用已計入新車站工程預算中，地鐵公司不會再就此徵收額外費用。

24. 關於落實政府當局的監察角色，鄭家富議員要求政府當局明確表示，地鐵公司以任何方式或名目收取的附加費，均在法定諮詢機制的涵蓋範圍內。運輸局副局長(2)回應時表示，運輸局會密切監察地鐵公司作出的所有調整票價決定，以確保符合法例規定。地鐵公司責任範圍以內與提供服務及安全規定事宜有關的工程費用開支，將會根據營運協議予以考慮，並須向公眾人士、交通事務委員會及交通諮詢委員會進行廣泛的諮詢。

25. 鄭家富議員及黃宏發議員對於政府當局含糊其辭的回覆表示不滿，並認為政府當局在此事上如無明確立場，公眾利益將不會獲得充分保障，因為地鐵公司大可迴避進行所需的諮詢程序，徵收附加費進行其責任範圍以外的改善工程，並以此作為調高票價的藉口。政府當局將無法監察此情況。地鐵公司主席回應時向委員保證，此情況絕不會出現，而該公司日後亦不會就任何改善工程徵收附加費。

26. 主席總結討論時表示，地鐵公司必須信守諾言，確保因加裝月台幕門而徵收的額外費用確實是唯一的例外情況，而日後將不會再徵收其他附加費。

V. 大嶼山連接大蠔灣與梅窩的南北道路

(立法會CB(1)205/00-01(07)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

27. 運輸局首席助理局長(5)向委員匯報，繼環境保護署署長(下稱“環保署署長”)於2000年11月13日否決大嶼山連接大蠔灣與梅窩的南北道路工程計劃(下稱“該工程計劃”)的環境影響評估報告後，該工程計劃的最新情況。有關詳情載於政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)205/00-01(07)號文件)內。

28. 路政署鐵路拓展處處長利用投影機向委員展示若干圖片，闡釋在大嶼山的地理環境限制下，推行該工程計劃的各個可行路線及方案。

該工程計劃的日後路向

29. 委員擔憂在推行該工程計劃方面再次受阻，會對道路安全構成嚴重影響。他們普遍對當局處理該工程計劃的方法感到不滿。部分委員認為環保署署長的決定未能在道路安全與保護環境之間取得適當的平衡。鑒於問題的癥結在於各個政策局及政府部門之間缺乏適當的

協調，委員深切關注到政府內部如何以踏實的態度和通力合作的方式，繼續推展該工程計劃，從而及早商定一個無論在工程、環境及成本影響等各方面均屬可行的替代方案，以應付大嶼山居民的迫切交通需求。

30. 鄧兆棠議員要求當局解釋，在環保署署長於1999年11月否決路政署提交的首份環境影響評估報告後，運輸局基於何種理據，決定繼續跟進該工程計劃。他認為倘若當局在1999年便開始盡力物色其他可行路線，應可避免陷入今天的困境。運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，當首份環境影響評估報告遭否決時，運輸局及路政署的理解是，環保署署長認為該工程計劃所引致的若干潛在嚴重環境問題尚未解決。基於上述理解，並與環保署署長進一步作出緊密聯繫後，路政署於2000年9月重新提交經修訂的環境影響評估報告，並在報告內加入更詳細的資料，以及為減輕該工程計劃的環境影響而採取的一系列額外緩解措施。當局在經修訂的環境影響評估研究中已就其他路線及方案進行仔細的研究及比較其環境影響，而運輸局及路政署最終仍認為連接梅窩與大蠔灣的擬議陸上通道是最佳選擇，是既可解決交通需求，又可處理環境影響事宜的折衷辦法。

31. 鄧議員表示，既然雙方一直有進行聯繫，他不明白何以環保署署長會否決其部門人員有份參與提供意見後擬備的經修訂環境影響評估報告。他認為現時的合作及諮詢機制有嚴重缺失，根本不可能在此基礎上跟進該工程計劃。主席贊同他的意見，並認為環保署署長在最後一刻才否決該計劃，實在令人費解，兼且並不合理。

32. 為求了解問題的真相，周梁淑怡議員表示，事務委員會應邀請環保署代表出席事務委員會會議，向委員作出解釋。她關注到運輸局將會採取何種措施，確保日後所建議的任何其他方案不會遇上和連接梅窩與大蠔灣的陸上通道相同的命運。劉江華議員贊同她的意見，並認為事務委員會應密切監察該工程計劃的發展，甚或可能需要成立小組委員會跟進所涉及的事宜。

33. 運輸局首席助理局長(5)回應時向委員保證，政府當局對於東涌道有欠理想的情況亦感關注，而公眾安全將是最重要的考慮因素。她強調，運輸局致力興建一條符合環境標準的道路，既可滿足大嶼山居民的要求，亦可對島上具有重要生態價值的地區進行保育。

34. 劉江華議員詢問，被否決的建議可否注入新的意見，以協助解決環保署署長就環境問題提出的關注事項。運輸局首席助理局長(5)回答時表示，雖然《環境影

響評估條例》(第499章)訂有法定的上訴機制，但運輸局認為就有關建議再作跟進並無任何益處，因為環保署署長的結論是該項建議並不符合環境標準。為加快進行挑選路線的過程，運輸局正聯同有關部門包括環保署、規劃署及漁農自然護理署加緊進行工作，務求在最初階段便將一些被認為是不可接受的方案或路線剔除。初步認為可行的其中一個方案，是興建由東涌至塘福的隧道，因為環保署署長曾指出此方案可能導致的生態影響有限。由於大嶼山的人口集中在梅窩，故此當局亦會考慮連接該地區與大嶼山北部的其他路線。劉江華議員詢問挑選路線的過程需時多久，運輸局首席助理局長(5)回應時表示，當局希望可於2至3個月內找出建議的路線。

35. 關於興建上述隧道估計須耗資約50億元，陳偉業議員要求當局從成本方面的考慮因素，闡釋政府對推行該項計劃的立場。鑒於預期的交通流量不高，而工程費用卻相當龐大，他擔憂即使環保署署長基於環保理由接納該方案，庫務局從成本效益的角度作出衡量後，亦未必會接納興建隧道的方案。結果，推行該工程計劃的工作會陷入僵局。運輸局首席助理局長(5)重申政府當局推行該工程計劃的決心，並表示在處理此事時必定會以公眾安全作為優先考慮因素。她亦解釋50億元成本僅屬初步估計。待落實有關路線後，當局會計算實際的工程成本，並據以爭取財政資源落實計劃。

在東涌道實施的臨時措施

36. 陳偉業議員指出，過往在東涌道進行了大量工程，使該段道路有70%路面可供雙線行車，因此應可容許當地居民較多使用該條道路。運輸署署長回應時表示，在新南北道路落成前的一段過渡期內，當局會竭盡所能，確保盡量善用東涌道。當局會在東涌道沿路各個地點進行改善工程，以提高該道路的安全。運輸署亦會與路政署合作，再次檢查整條道路，以確定是否可進行進一步的改善工程。在此方面，主席要求政府當局就運輸署計劃採取的臨時措施，提交資料文件載述有關詳情。

政府當局

37. 關於當地居民要求在下午6時至翌日上午8時30分，以及由中午12時至下午3時開放東涌道一事，主席詢問運輸署會否考慮該項要求。運輸署助理署長回應時表示，最近在完成東涌道兩項主要改善工程後，當局曾檢討該條道路的交通狀況。根據交通流量調查結果，運輸署認為原則上可試行放寬禁止使用該路段的時間，由原來的上午7時30分至下午7時放寬至上午8時至下午6時。在離島區議會的交通及運輸委員會下次會議上，當局會

就擬議推行的放寬措施進行諮詢。主席及陳偉業議員均要求政府當局考慮可否因應居民的要求，進一步放寬禁制時間。運輸署助理署長察悉委員的建議，並表示運輸署會繼續密切監察有關情況，以及仔細檢討上述試驗的結果。

38. 運輸署助理署長回應陳偉業議員就封閉道路通行許可證制度提出的批評時澄清，獲准行走東涌道的巴士及大嶼山的士亦須申領該許可證。東涌道的封閉道路通行許可證，主要是按照實際需要，簽發予當地居民、在大嶼山提供各種服務(如運送容易腐壞／大型貨物)或進行工程的公司及公用事業機構、政府部門等。此外，運輸局首席助理局長(6)強調，鑒於東涌道不合乎標準，加上所涉及的安全問題，當局有必要繼續執行道路通行許可證制度，以規管交通吞吐量。她表示在運輸署最近進行的一項檢討中，當局曾研究是否應重新分配所簽發的許可證，以及是否簽發額外的許可證。當局會就此徵詢離島區議會的意見。

39. 主席結束有關討論時表示，為使該工程計劃得以順利推行，運輸局須訂定可確保環保署署長支持其建議路線的方法。因應她的建議，委員同意邀請運輸局、環保署及有關政府部門的代表，出席暫訂於2001年1月舉行的事務委員會特別會議，向委員匯報當局找出的替代方案。運輸局首席助理局長(5)回應時向委員保證，當局向事務委員會提交的建議，定會獲得所有有關部門的初步同意，而有關建議在財政上的可行性亦會獲得考慮。

VI. 其他事項

40. 主席提醒委員，就九巴新推出的“資訊娛樂共同睇”巴士服務進行的示範，將於2000年11月28日中午12時舉行。

41. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
2000年12月13日