立法會
Legislative Council

立法會CB(1)2435/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　　：2003年8月1日(星期五)
時　間　　：上午9時
地　點　　：立法會會議廳

出席委員　：劉健儀議員, JP (主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
陳國強議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：李卓人議員
李華明議員, JP

缺席委員　：石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
鄧兆棠議員, JP
陳偉業議員

出席公職人員：參與議程第III項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T4
蕭偉全先生

參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T4
蕭偉全先生

總鐵路視察主任
胡建明先生

運輸署

首席運輸主任／巴士及鐵路
歐陽月華女士

首席運輸主任／管理
呂瑩女士

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T5
王瑤琪女士

運輸署

運輸署副署長／策劃及技術服務
譚澄邦先生

總工程師／運輸策劃
杜錦標先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T1
何宗基先生

環境運輸及工務局助理秘書長(環境及運輸)
楊陳惠敏女士

運輸署

運輸署助理署長／巴士及鐵路
葉麗清女士

參與議程第VIII項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T7
何偉富先生

應邀出席者　：參與議程第III項的討論

九廣鐵路公司

主席
田北辰先生

行政總裁
楊啟彥先生

財務及管理高級總監
黎文熹先生

東鐵總監
李殷泰先生

輕鐵總監
余開堅先生

收益策劃總經理
黎啟憲先生

公司事務總經理
丘李賜恩女士

參與議程第III及IV項的討論

地鐵有限公司

署理車務總監
許業雄先生

運輸策劃經理
蘇仲達先生

公司事務經理
梁陳智明女士

參與議程第V項的討論

屯門區議會十號幹線及后海灣幹線工程工作小組

召集人
古漢強先生

成員
蘇炤成先生

成員
陳樹英女士

成員
吳桂華先生

參與議程第VIII項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

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

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)2272/02-03號文件 —— 2003年5月29日會議的紀要；
立法會CB(1)2275/02-03號文件 —— 2003年6月2日會議的紀要；
立法會CB(1)2230/02-03號文件 —— 2003年6月23日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；及
立法會CB(1)2273/02-03號文件 —— 2003年6月27日會議的紀要)

2003年5月29日、6月2日及6月27日會議的紀要，以及2003年6月23日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)2196/02-03(01)至(02)號文件 —— 環保小巴大聯盟就小巴使用更環保燃料所提交的意見書及政府當局作出回應的文件；及
立法會CB(1)2297/02-03(01)號文件 —— 2003年7月21日舉行個案會議後轉交處理有關電子行人過路發聲器的事宜)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

3. 關於轉交事務委員會處理有關電子行人過路發聲器(下稱"電子發聲器")的事宜(立法會CB(1)2297/02-03(01)號文件)，主席表示她曾出席申訴部安排於2003年7月30日進行的實地視察活動，視察新電子發聲器所引起的問題。在該次實地視察活動中，政府當局答允進一步聯絡各個視障人士團體，以期改善在個別位置安裝的電子發聲器的性能。

4. 鄭家富議員提述有關"沙田至中環線的最新規劃"的議程第VIII項，並表示關注到最近有傳媒報道政府當局正考慮修訂該工程項目的設計與實施計劃，以及政府當局未有就此等轉變向事務委員會或其轄下的鐵路事宜小組委員會作出匯報。他認為環境運輸及工務局局長應出席該議程項目的討論，向委員詳細交代有關事宜。按主席所示，委員察悉環境運輸及工務局局長因另有事先已作安排的要事，已表明她只能出席議程第VI項有關"公共交通票價"的討論。在此情況下，鄭家富議員建議並獲委員贊同在完成議程第VI項的討論後，隨即進行有關議程第VIII項的討論，以便環境運輸及工務局局長參與有關討論。

III. 西鐵票價

(立法會CB(1)2291/02-03(03)號文件 —— 九廣鐵路公司提交的資料文件；及
立法會CB(1)2309/02-03(01)號文件 —— 地鐵有限公司提交的資料文件)

5. 九廣鐵路公司主席田北辰先生向委員簡報九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")就西鐵票價作出的決定，詳情載於立法會CB(1)2291/02-03(03)號文件。他扼要重述在上一次於2003年5月23日就西鐵票價向事務委員會作出簡報時曾告知委員，九鐵公司決定把從屯門往南昌站的長程票價定為16元，並會在通車初期為乘客提供九折票價優惠。至於來往新界西北區內的西鐵車程，九鐵公司會提供免費的輕鐵及巴士接駁服務，並把區內最高的西鐵票價定為5.8元。經認真考慮過去兩個月收集所得的意見，管理局已決定就減低票價的要求作出正面回應，就新界西北往市區及來往區內各站的西鐵車程提供進一步的九折優惠，優惠期將最少為時一年。換言之，乘搭西鐵從屯門往南昌站的最高票價將進一步調低至12.8元，而屯門往元朗的西鐵票價將只需5.2元。九鐵公司主席強調，九鐵公司是經過廣泛諮詢社會各界並充分考慮市民的接受程度及期望後，才訂定西鐵票價。

6. 九鐵公司財務及管理高級總監黎文熹先生借助投影機，向委員簡介在提供新的折扣優惠後的西鐵票價詳情。

(*會後補註*：九鐵公司所提交並隨附西鐵票價收費表的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)2335/02-03(01)號文件送交委員。)

7. 劉江華議員歡迎九鐵公司決定就西鐵票價提供進一步的折扣優惠，但他表示折扣後的優惠票價仍未符合新界西北居民的期望。譚耀宗議員補充，不少區內居民認為西鐵區外路線的票價水平應為10元左右。他進一步要求九鐵公司保證在提供折扣的優惠期屆滿前，先行諮詢有關的區議會，然後才就撤銷票價優惠作出最後決定。

8. 何俊仁議員重申，區內居民認為把從屯門往南昌站的長程票價定為16元實屬過高，並對此表示深切關注。他們認為九鐵公司與其提供短期票價優惠，不如直接把西鐵該等車程的正式票價定於遠較現時所訂為低的水平(例如12元左右)。李卓人議員對此亦有同感，並對兩間鐵路公司只提供短期優惠而避免直接削減票價感到不滿。如正式票價維持於高水平，即使採納建議的票價調整機制，亦很難切實對票價作出削減。

9. 九鐵公司主席回應時強調，現時的西鐵票價水平其實已極具競爭力，並可讓西鐵取得一定的市場佔有率。鑒於乘搭西鐵的乘客可節省不少時間，他相信西鐵可為乘客提供物有所值的服務。作為一間商業機構，九鐵公司亦須確保達致其長期的財務目標。

10. 九鐵公司主席回應委員對西鐵日後票價水平的關注時表示，管理局的決定是提供為期最少一年的票價折扣優惠。九鐵公司在決定日後的西鐵票價水平時，會審慎考慮當時的經濟狀況及西鐵的乘客量。他強調九鐵公司非常重視市民的接受程度，並會充分顧及區內人士的意見。他補充，由於市場競爭激烈，九鐵公司必須考慮市場力量並把西鐵票價訂定於具競爭力的水平。

11. 關於一項相關事宜，劉炳章議員提述九鐵公司主席曾建議九鐵公司可將其物業發展權交回政府，並詢問此做法對西鐵票價將有何影響。九鐵公司主席回應時表示，由於經濟低迷，西鐵沿線地區的人口較預期為少，此情況難免會對西鐵的乘客量及車費收入構成影響。他希望九鐵公司如將其物業發展權交回政府，當局日後將

優先發展鐵路沿線物業，從而提高市民對鐵路服務的需求。若鐵路沿線地區人口能達到理想的水平，將可望達到把西鐵票價定為16元的目標。

西鐵與地鐵之間的轉乘優惠

12. 九鐵公司主席表示，除了為該等在同一次車程使用九鐵公司的輕鐵、巴士及西鐵服務的乘客提供綜合收費外，九鐵公司亦成功與專利巴士公司及部分綠色專線小巴(下稱"專線小巴")服務營辦商達成協議，為西鐵乘客提供轉乘其他交通工具的優惠。西鐵乘客如轉乘指定路線的專利巴士及專線小巴，將可分別獲提供1至1.5元及0.3至1元的票價優惠。九鐵公司會進一步與地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")進行商討，研究為地鐵及九鐵網絡的乘客提供轉乘優惠的可行性。

13. 地鐵公司運輸策劃經理蘇仲達先生向委員簡介地鐵公司所提交有關地鐵與西鐵轉乘服務的文件(立法會CB(1)2309/02-03(01)號文件)。他表示，兩間公司所作的評估顯示，提供折扣後因乘客量增長而帶來的額外收益，並不能彌補提供折扣的車費損失。因此，地鐵公司決定不提供兩鐵轉乘優惠。然而，在南昌站和美孚站的轉乘設施啟用時，地鐵公司將為使用八達通卡進出該兩個車站的乘客提供九折車費優惠，優惠期至2003年12月31日為止。與此同時，地鐵公司會繼續與九鐵公司商討，尋求推出有關各方均可接受的轉乘優惠方案。

14. 劉江華議員對地鐵公司不願意為西鐵乘客提供轉乘優惠深表失望，並對地鐵公司指提供折扣後因乘客量增長而帶來的額外收益，並不能彌補提供折扣的車費損失的評估結果提出質疑。他亦指出如地鐵公司不提供任何轉乘優惠，乘客可能會轉而選用其他轉乘服務(例如專利巴士)。在此情況下，地鐵公司可能難以收回為配合西鐵轉乘服務而改善車站設施的所作投資。因此，他建議把提供九折通車優惠的有效期訂為一年。

15. 譚耀宗議員提述西鐵網絡存在不足之處，必須使用接駁服務以作補足。他強調，為確保西鐵對新界西北居民(特別是屯門居民)具有吸引力，以便作為前往市區較長程路線的另一選擇，提供西鐵與地鐵轉乘折扣優惠實屬相當重要。因此，他籲請有關各方作出更大努力，聯手為乘客提供轉乘折扣優惠。

16. 何俊仁議員指出地鐵公司作為企業公民所需承擔的責任，並對地鐵公司決定不向西鐵與地鐵的轉線乘客提供任何轉乘票價折扣優惠深表失望。他促請兩間公

司本着合作精神就此作出努力，以便廣大乘客可從中早日受惠。鄭家富議員對此亦有同感，並認為地鐵公司提供的九折通車優惠最低限度應擴大至整個地鐵網絡。

17. 李卓人議員亦認為地鐵公司應作出更大努力，協助紓緩需要使用西鐵與地鐵轉乘服務的乘客的交通費用負擔。

18. 地鐵公司公司事務經理梁陳智明女士回應時表示，在過去數年，地鐵公司在美孚站進行了多項改建工程，以配合西鐵轉乘服務。為了向乘客在建造工程進行期間的體諒及忍耐表示謝意，以及慶祝新南昌站的啟用，地鐵公司決定向使用該兩個車站的所有乘客提供九折通車優惠。使用該兩個車站的所有乘客均可享有此項折扣優惠，而並非僅限於轉線乘客。此外，該項優惠會與現時推行的"搭十送一"優惠計劃同時進行。她向委員保證，地鐵公司會繼續與九鐵公司進行磋商。她表示，九折通車優惠對西鐵與地鐵轉線乘客帶來的實際效用，會為兩間公司提供有用的資料，以確定此類計劃對乘客量及車費收入會造成何種財務影響。

19. 主席總結有關討論時表示，事務委員會會跟進兩間鐵路公司提供西鐵／地鐵轉乘折扣優惠的事宜，並要求兩間公司在取得於優惠期間收集所得的有關數據後，向委員提供該等資料，以供參閱。劉江華議員亦要求兩間鐵路公司提供其過往曾討論的各項轉乘折扣方案的詳情，包括不同折扣水平與西鐵／地鐵乘客量的預計增幅／減幅的關係。

地鐵公司／九鐵公司

IV. 2003年7月27日機場快線及東涌線服務中斷事故

(立法會CB(1)2320/02-03(01)號文件 —— 地鐵有限公司於2003年7月29日發出的新聞稿)

20. 主席表示，是項議題由鄭家富議員提出。她亦提請委員注意分別由政府當局及地鐵公司在會議席上提交，有關2003年7月27日機場鐵路(下稱"機鐵")(包括地鐵東涌線及機場快線)列車服務受阻的兩份資料文件。

(*會後補註*：政府當局及地鐵公司提交的資料文件其後已分別隨立法會CB(1)2335/02-03(04)及(05)號文件送交委員。)

21. 地鐵公司署理車務總監許業雄先生告知委員，在2003年7月27日，由於南昌站附近的數據傳送系統發生故障，機鐵列車於早上8時10分至10時10分暫停服務。地鐵公司正深入調查該次事故，以期找出設備組件發生故障的根本原因，並確定是否應採取任何行動以避免同類事件再次發生。調查工作預計可於8個星期內完成。因應主席的要求，地鐵公司署理車務總監答允在地鐵公司的調查工作得出結果後，向委員提供有關資料，以供參閱。

地鐵公司

22. 委員普遍對機鐵頻頻發生服務中斷事故表示關注。李華明議員就此要求地鐵公司提供資料，交代機鐵在過去數年來所發生的所有列車服務中斷事故。黃成智議員質疑維修服務的水準可能因地鐵公司將有關服務外判而有所下降。鄭家富議員指出服務中斷事故對乘客造成不便，並表示地鐵公司應考慮為機鐵乘客提供票價折扣優惠，以示歉意。何俊仁議員亦要求地鐵公司提供資料，說明該公司採取了何種程序，處理乘客因機鐵暫停服務而錯過航班的索償。

23. 由於時間所限，委員同意事務委員會將於調查報告在2003年9月底備妥時跟進此事。與此同時，委員要求地鐵公司於適當時就他們在會議席上提出的論點或索取資料的要求作出回應。

地鐵公司

V. 與團體代表會晤聽取有關新界西北交通運輸事宜的意見

(立法會CB(1)2291/02-03(01)號文件 —— 屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程工作小組提交的意見書)

24. 主席表示，是項議題由何俊仁議員提出。她亦提請委員注意，一項相關的議程項目“新界西北交通運輸檢討”將於稍後在議程第VII項下進行討論。

25. 主席歡迎屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程工作小組(下稱“工作小組”)的代表出席會議。

26. 工作小組召集人古漢強先生指出，屯門區居民對於當局為配合2005年年底落成啟用的深港西部通道及后海灣幹線，而就新界西北的交通運輸基建所作的規劃感到關注。工作小組提交的意見書載於立法會

CB(1)2291/02-03(01)號文件。古先生提述屯門公路現時的擠塞情況，並表示區內居民絕不信納政府當局所作的評估。根據該項評估，至2005年時，現有道路及已落實工程項目如元朗公路擴闊工程及青山公路改善工程所提供的總容車量，將可應付直至2011年及之後一段時間的區內繁忙時段交通需求。因此，他們深切關注到屯門公路在深港西部通道／后海灣幹線落成啟用後可能會不勝負荷，以及政府當局提出的措施能否有效應付預計增加的交通流量。其中以屯門公路市中心段的情況尤其惹人關注，因該路段現已出現嚴重擠塞情況。

27. 古先生亦指出，除深港西部通道／后海灣幹線外，其他重要運輸基建如香港－珠江西岸通道的建造，亦會為屯門公路帶來額外負擔。在此情況下，及早解決屯門公路擠塞問題的需要更形迫切。

28. 工作小組成員蘇炤成先生補充，為解決現有問題及應付日後預計出現的需求，政府當局應加快進行新界西北運輸基建設施的整體規劃，包括就各項相關工程如十號幹線(北段)、東行連接路、屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路，選定建造項目及訂定推行有關工程的時間表。政府當局亦須更積極研究令三號幹線及屯門公路交通分流的措施，包括與三號幹線(郊野公園段)有限公司商討提供收費優惠的事宜，以便吸引更多駕車人士使用三號幹線。

29. 工作小組成員陳樹英女士強調政府當局有必要從財務承擔及功能需要的角度，審慎檢討各項建議的相對優點，並表示當局亦應加快其決策過程。任何進一步的延誤均有可能導致當局無法及時提供所需的運輸基建設施。她亦表示如政府當局最終決定建造十號幹線(北段)，該路段的收費水平應與其他政府隧道(如城門隧道)相若，即私家車收費6元。

30. 工作小組成員吳桂華先生表示，改善新界西北交通流量的關鍵是交通分流。他提述政府當局在所提交文件(立法會CB(1)2291/02-03(04)號文件)第8至13段提出的各項公路發展組合，並表示屯門區居民普遍支持採取組合D，亦即在后海灣幹線與赤鱲角之間興建重要的南北連接路。根據建議中的組合建造屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道後，將可應付深港西部通道為新界西北及香港－珠江西岸通道為大嶼山帶來的新交通需求，而又同時可疏導極須紓緩的屯門公路交通流量。此外，此建議亦可提供把大嶼山與新界西北及市區連接起來的第二條通道。吳先生進一步建議，如在興建屯門至赤鱲角連接路時一併建造一條接駁鐵路，便可為全港提供完善的鐵

路網絡。為應付香港－珠江西岸通道帶來的額外交通流量，他表示應按照當局在組合A所提出的建議，改善大嶼山北岸及連接大嶼山和市區的交通網絡。

31. 譚耀宗議員對工作小組提出的關注亦有同感，認為當局有需要在新界西北提供充足的運輸基建設施，以應付深港西部通道／后海灣幹線及香港－珠江西岸通道預期帶來的額外交通流量。

32. 何俊仁議員贊同工作小組提出的一般意見，認為新界西北運輸基建設施的整體規劃，應以建造屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道為中心。他又提及政府當局建議把汀九橋來往方向現有的路肩改為額外行車線，藉以暫時把該橋變成雙程四線行車，從而改善屯門公路的交通流量，並詢問工作小組對該項建議的成效有何意見。

33. 古漢強先生及蘇炤成先生回應時均表示，從道路安全的角度而言，該建議並不可取。古先生認為重建或擴闊屯門公路只能帶來輕微的改善。蘇先生則擔心在建造工程進行期間會令交通受阻。陳樹英女士建議政府當局考慮在屯門市中心建造隧道繞道，以便為屯門公路現時的擠塞情況提供更為即時的紓緩。

34. 主席在總結時向工作小組的代表保證，事務委員會與他們一樣，對於屯門公路在深港西部通道／后海灣幹線啟用後可能不勝負荷感到關注。因此，事務委員會將密切監察政府當局制訂具體措施以便將屯門公路交通分流的進展，例如藉着提供財務鼓勵措施及建造輔助基建設施，將交通分流至三號幹線。

VI. 公共交通票價

(立法會CB(1)2291/02-03(02)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

35. 環境運輸及工務局局長向委員簡介政府當局在會議席上提交的補充資料。該文件主要載述專利巴士公司將會推出的全新減價及優惠措施，以及政府當局如何促成落實該等新措施。

(*會後補註*：上述補充資料其後隨立法會CB(1)2335/02-03(02)號文件送交委員。)

新的巴士票價優惠

36. 委員察悉由2003年10月1日起，4間專利巴士公司即九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱“九巴”)、城巴有限公司(下稱“城巴”)、新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)及龍運巴士有限公司(下稱“龍運”)會為所有使用八達通卡的乘客提供為期一年的票價優惠。優惠詳情如下：長者在星期日和公眾假期乘搭所有有關路線，其車費一律減為1元；票價15元或以上的路線會有10%車費折扣優惠；以及票價由10元至14.9元的路線會有5%車費折扣優惠。此外，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司亦會由2003年8月底開始，逢星期一至五就其11條行走大嶼山區內的路線提供長者票價特別優惠。

37. 環境運輸及工務局局長表示，為了促成推行此等票價優惠措施，讓市民可即時受惠，行政長官會同行政會議決定將“經修訂的考慮多方面因素做法”中所訂的專利巴士公司高於平均回報中的50%的用途擴大。此50%回報(如有的話)除了可用作紓緩日後加價壓力的原來用途外，還可用作促成巴士減價。換言之，個別專利巴士公司因實行上文第36段所述收費措施，以及其他與當局協定的巴士減價措施(如有的話)而令其收益有所減損時，有關損失可從該巴士公司此50%高於平均回報抵銷。現時，九巴高於平均回報的50%約為3.4億元，而城巴(專營權1)的此部分回報則有約5,000萬元。新巴、龍運及城巴(專營權2)雖無任何高於平均回報，但亦擬推出相同的巴士減價計劃。

38. 譚耀宗議員認為政府當局及專利巴士公司應採取更多措施，協助紓緩市民的交通費用負擔。他察悉巴士公司並未就票價低於10元的巴士路線提供折扣優惠，並籲請政府當局敦促4間專利巴士公司就所經營的全部路線提供劃一的長期票價折扣優惠。譚議員亦提述離島居民的苦況，因為除了渡輪以外，並無其他公共交通工具可供他們選擇。他促請政府當局在促成提供離島渡輪票價折扣方面作出更大努力。

39. 梁富華議員關注到專利巴士的票價水平。他表示，專利巴士公司就長程路線提供較大幅度的折扣，可能顯示巴士公司就該等路線收取的票價實屬過高。

40. 李卓人議員認為專利巴士公司應直接調低其票價而非提供暫時性的票價優惠，藉以令乘客真正受惠。

41. 何俊仁議員亦提述專利巴士的現行票價水平甚高，並籲請專利巴士公司將所有路線的票價調低10%。

42. 環境運輸及工務局局長察悉委員對公共交通票價水平的關注，並申明政府當局的立場是鼓勵專利巴士公司及其他公共交通服務營辦商向乘客提供更多優惠。推出此等新票價措施之舉，可顯示巴士公司對市民的期望作出了回應，並願意承擔其作為企業公民的社會責任。以各專利巴士公司提供的優惠總數計算，每日預期會有多達100萬名乘客可從建議的新票價措施受惠。此數字尚未包括目前受惠於各專利巴士公司所提供各項現有優惠計劃的估計12萬名乘客。

43. 關於就不同票價水平的路線提供不同折扣優惠一事，環境運輸及工務局局長解釋，一般而言，長途路線乘客(例如須使用轉乘服務或乘搭過海隧道路線的乘客)需要支付的交通費用較高，因此，專利巴士公司就該等票價在15元以上的路線提供較大折扣優惠，從而為最有需要的乘客提供較大幫助。

44. 關於離島渡輪服務的票價水平，環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2表示，由於經營環境困難，渡輪服務的市場佔有率在近年已有所下跌。鑒於大部分現有渡輪服務營辦商的經營均出現虧蝕，提供進一步票價優惠的空間實在有限。環境運輸及工務局局長補充時強調，政府當局會積極與所有公共交通服務營辦商就有關事宜進行商討，但是否提供票價優惠將屬個別營辦商在考慮其營運狀況後作出的商業決定。

45. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2回應李卓人議員時表示，政府當局並未就九巴因推出新的票價優惠而預期導致的收入損失作出任何估計。根據有關安排，收入損失數額將在優惠期結束時，由政府當局與有關的巴士公司根據該公司的八達通報告所反映的實際收入損失而協定。

公共交通票價調整程序

46. 應主席所請，環境運輸及工務局局長簡介政府當局所提交的文件(立法會CB(1)2291/02-03(02)號文件)。該文件載述政府當局就公共交通票價調整程序及機制進行研究的背景及所得結果。她表示，當局經仔細研究有關事宜後，現建議於日後考慮調整鐵路及巴士票價時，採用訂有指定票價調整公式的價格上限模式。根據建議的公式，票價調整率將根據兩項因素決定，它們分別是營辦商生產力的增幅及成本價格的變動。

47. 環境運輸及工務局局長希望建議的公式可建立更客觀和透明度更高的票價調整程序，使公共交通票價可因應經濟狀況的轉變而調高或調低。在制訂該機制

時，政府當局關注到有需要平衡市民及公共交通服務營辦商的利益，亦要同時確保票價的調整不會變得政治化。

48. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2借助投影機，扼述現時香港公共交通業的市場及營運狀況，並闡釋政府當局建議採用的價格上限模式的主要特點如下：

(a) 根據建議的價格上限公式，即p' = w' – k x t'，p'是票價變動，w'是營辦商成本價格的變動，t'是營辦商生產力的增幅，而k則是介乎0與1之間的一個預定數字。此方法讓受規管的營辦商將部分因生產力提升而獲得的利益回饋乘客，其餘則歸營辦商所有，以鼓勵他們創新。

(b) 在設立客觀的啟動機制後，票價水平將定期作出檢討，例如每年檢討一次，或當綜合消費物價指數自上次票價調整以來的累積變動已高於某一百分比時。在每年的票價檢討中，如得出的票價調整率低於某一百分比，該年度的票價水平會維持不變，以避免作出輕微票價調整所帶來的實際困難。所得出的票價調整率會納入下次檢討中一併計算。

(c) 為避免公共交通票價水平變動過急，每年的最高票價調整率可設定以某一百分比作為上限，以緩和票價調整所帶來的影響。根據此項安排，如得出的票價調整率高於票價調整率上限，額外的比率會納入下次票價檢討中一併計算。

(d) 經選定的票價調整公式會每數年檢討一次。此做法可在有關的期間內為乘客和營辦商提供明確依據，並可讓營辦商有充分時間提高其效率和生產力。

(e) 由於必須維持兩間鐵路公司的票價自主權，經選定的票價調整公式應作為一項指引，成為兩間鐵路公司董事局審議票價調整事宜時的考慮因素之一。至於專利巴士公司，有關公式可成為當局根據"經修訂的考慮多方面因素做法"評估巴士票價調整率，並向行政長官會同行政會議作出建議時的另一參考因素。

(*會後補註*：由政府當局提交的一套簡介資料其後已隨立法會CB(1)2335/02-03(03)號文件送交委員。)

票價調整機制的原則

49. 鄭家富議員表示，屬民主黨的議員支持採用價格上限模式的整體方向，但他對於票價機制對鐵路公司不具約束力的安排感到不滿。為確保公平及使廣大乘客真正受惠，他強烈認為票價調整公式一旦獲得採用，應劃一適用於鐵路公司及專利巴士公司。在此方面，他表示政府當局應利用其地鐵公司及九鐵公司董事局成員的身份，確保兩間鐵路公司遵從票價機制。

50. 何鍾泰議員亦不信納鐵路既然作為香港乘客量最高的公共交通工具，其票價卻不受票價調整機制規管。他提述公共交通市場競爭激烈，並指出巴士票價須跟隨鐵路票價而維持於具競爭力的水平。然而，如鐵路票價不受票價機制約束，他懷疑公共交通票價會否得以大幅度減削。

51. 環境運輸及工務局局長回應時重申，政府的目的是訂立一個更客觀及透明度更高的調整程序，容讓公共交通票價可加亦可減。在達到此目的之餘，政府必須遵守自由營商的制度及精神。儘管政府是兩間鐵路公司的股東，但亦必須尊重它們的票價自主權。她告誡謂如政府採取行政措施迫使任何公共交通服務營辦商減價，對本港的營商環境將不會帶來任何好處。

52. 環境運輸及工務局局長進一步表示，考慮到專利巴士及鐵路服務現行的規管制度，該兩種交通工具的票價機制實行方法可有所不同。然而，她強調政府必須按照與個別營辦商訂立的合約協議的精神及條文行事。在實行有關機制時，政府當局將與有關的營辦商緊密合作，就價格上限模式的應用事宜訂定詳細的建議。她重申維持兩間鐵路公司票價自主權的重要性，並表示建議的票價調整公式可在兩間鐵路公司董事局審議票價調整事宜時作為一項指引。至於專利巴士公司，此公式可成為當局根據“經修訂的考慮多方面因素做法”評估巴士票價調整率，並向行政長官會同行政會議作出建議時的另一參考因素。

53. 劉江華議員不同意在新的巴士減價方案中，就長程及短程路線提供不同水平的票價折扣。他認為日後透過新的票價機制推行的任何巴士減價措施，均應適用於由同一專利巴士公司營辦的所有路線。環境運輸及工務局局長表示，政府當局日後與專利巴士公司進行討論時會反映委員的意見，但容許營辦商在其業務營運上享有若干彈性亦屬同樣重要，因為推行減價及票價優惠措施最終是有關營辦商的商業決定。

在應用價格上限公式下所需考慮的因素

54. 劉江華議員批評建議的公式過分着重營辦商的成本價格，而忽略了市民的負擔能力。他特別擔憂營辦商可能會不必要地購入資產，把資本成本推高，從而要求取得過高的票價加幅。政府當局有必要訂立足夠的保障措施，防止出現此等不必要的資本投資。此外，他指出政府當局仍須就公式中營辦商生產力的增幅(t')及預定數字"k"，解釋釐訂有關數值的方法。就此，劉議員表示根據政府當局現時提出的建議，價格上限公式只是一個大框架，在應用時仍存在不少不明確因素。政府當局仍須進一步說明該公式如何運作，以便在不同情況下就公共交通票價作出適當的調整。因此，在未取得更多詳細資料的情況下，他難以就建議的公式本身表示支持。

55. 何俊仁議員亦對建議的價格上限公式未有適當考慮市民的負擔能力表示關注。

56. 環境運輸及工務局局長承認，有關公式是以回歸分析法作為基礎，其弊端是只能反映過往的趨勢。關於委員對考慮市民負擔能力一事的關注，她表示在某程度上，該公式對綜合消費物價指數作出參考，已可反映市民的負擔能力。政府當局會進一步探討如何透過公式中對綜合消費物價指數作出的參考，更為有效地反映市民的負擔能力。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)補充，根據"經修訂的考慮多方面因素做法"，政府當局就巴士票價調整向行政長官會同行政會議作出建議時，市民的負擔能力是當局需要考慮的一項重要因素。

57. 然而，劉江華議員不同意此項重要的因素應在票價調整程序如此後期的階段，才作出考慮。他關注到綜合消費物價指數未必能充分反映市民的負擔能力，並表示政府當局應考慮在該公式加入另一變數(例如工資中位數的變動)，以反映市民的負擔能力。主席亦表示，為了避免票價調整變得政治化，市民負擔能力應屬價格上限公式的固有考慮因素。

58. 環境運輸及工務局局長回答何俊仁議員就綜合消費物價指數變動與公共交通服務營辦商成本價格變動的關係所提出的查詢時表示，根據過往的數據，在通脹期間，成本價格的各個組成部分通常會緊隨綜合消費物價指數的變動而改變。可是，在出現通縮時，情況會頗為不同。在通縮情況下，資本成本會跟隨利率下調而下降，但其他成本價格組成部分(如員工開支)則未必會隨着通縮下調。重要的是對公式所採用的每項參數給以適當的比重。

59. 梁富華議員強調，在制訂票價機制時，政府當局應致力平衡各方的利益。政府當局有責任確保公共交通服務營辦商致力提升其營運效率時，公共交通業的就業情況及僱傭福利不會受到不良影響。

60. 環境運輸及工務局局長同意此事涉及重要的民生問題，必須以審慎方式處理。犧牲公共交通服務營辦商僱員的利益來達到減低票價的目的，殊非可取。因此，她強調有關各方就建議的票價調整機制達成共識，實屬相當重要。政府當局會考慮委員、市民及公共交通服務營辦商提出的所有意見，然後才決定未來的路向。

61. 鄭家富議員強調，政府當局有必要清楚瞭解個別公共交通服務營辦商的營運狀況，否則將極難確定營辦商成本價格的實際變動。為達致上述目標，政府當局應訂定明確指引或獲賦予法定權力，規定公共交通服務營辦商交出其營運數據。

62. 環境運輸及工務局局長回答時表示，政府當局在進行研究的過程中，已在獲得公共交通服務營辦商合作的情況下收集了不少有關的營運數據。然而，由於該等數據屬敏感的商業資料，因此不能作出披露。她進一步表示，在應用該公式時，會以個別營辦商過往的估計成本價格數據計算該營辦商的成本價格變動(w')。成本價格可細分為4項要素，它們分別是員工開支、維修及物料費用、能源費用及資本成本。此4個參數所展示的過往趨勢可根據回歸分析法，以綜合消費物價指數、利率及／或油價指數的函數表達。由於此等指數均是公開的資料，此價格上限公式可確保調整過程具透明度，而無需規定有關營辦商日後必須提供詳細的營運數據。

63. 主席提述近年公共交通業的保費飆升，導致公共交通服務營辦商的營運成本有所增加，她詢問在價格上限公式中會否同時顧及此項因素。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2回答時表示，營運成本中的雜項費用，通常會為營辦商的維修及物料費用所涵蓋。

64. 何鍾泰議員指出，該公式中"k"的數值代表了因為生產力提升而獲得的利益中，由乘客及營辦商分享的得益所佔的百分比，該數值亦會對所得出的票價調整產生重大影響。政府當局可能須與有關的營辦商反覆進行多番磋商，才能議定雙方均同意的數字。劉江華議員對此亦有同感，並強調政府當局確保協商過程透明度的重要性。

65. 環境運輸及工務局局長回應時解釋，透過對過往數據進行回歸分析，將可確立成本與生產力之間的關係。政府當局會根據所得結果，和有關的公共交通服務營辦商訂定一個預定的數字。她強調，政府當局會致力平衡市民與有關營辦商的利益，並鼓勵後者繼續改善其效率及生產力。

66. 李卓人議員表示，儘管此事涉及複雜的問題，但市民的期望很簡單，就是公共交通票價得以根據近年的累積通縮幅度作出相同比率的下調。他詢問能否透過建議的票價機制達致此目標。

67. 環境運輸及工務局局長回答時表示，個別營辦商上次作出票價調整的日期，將會用作計算價格上限公式各項參數的基準年。在此方面，她請委員注意，大部分公共交通票價的對上一次調整均在1997／98年左右作出。這是政府當局須與有關的營辦商進一步商討的事宜。她補充，日後在應用議定的公式釐定巴士票價調整比率時，將會同時考慮專利巴士公司是次推出的新票價措施。

未來路向

68. 環境運輸及工務局局長告知委員有關此事的未來路向時表示，政府當局在進一步推展有關工作前，會審慎考慮委員、市民及有關的公共交通服務營辦商所表達的意見。如建議的票價機制原則普遍獲得社會各界接納，政府當局會着手與有關的公共交通服務營辦商進行制訂詳細建議的工作。

69. 黃成智議員讚揚環境運輸及工務局局長在制訂票價機制方面所作出的努力。他籲請政府當局採取堅定不移的立場，與有關的公共交通服務營辦商進行進一步的討論，以便訂定最能配合個別營辦商營運狀況的詳細建議。他建議在雙方達成協議時，政府當局可與有關的公共交通服務營辦商簽立正式的承諾書。

政府當局

政府當局

70. 主席在總結有關討論時籲請政府當局因應委員在會議席上提出的意見及建議，對價格上限公式作出改進。此外，政府當局須進一步闡釋價格上限公式在不同情況下將如何運作。為協助委員瞭解有關事宜，委員要求政府當局舉例說明根據該公式計算票價變動的方法。何俊仁議員亦建議舉行特別會議，聽取學術界人士對建議的票價機制的意見。

經辦人／部門

VII. 新界西北交通運輸檢討

(立法會CB(1)2291/02-03(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

71. 鑒於事務委員會在討論先前各個議程項目時超出預定時間，委員同意將有關"新界西北交通運輸檢討"的項目，押後至將於2003年9月／10月舉行的事務委員會下次會議討論。與此同時，委員要求政府當局以書面回應屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程工作小組的代表在議程第V項的討論中表達的意見及關注事項。

政府當局

VIII. 沙田至中環線的最新規劃

(立法會CB(1)2320/02-03(02)號文件 —— 政府當局於2003年7月30日發出的新聞稿)

72. 委員提述最近有傳媒報道政府當局正考慮修訂沙田至中環線的設計及實施計劃，並普遍對該計劃可能因預期出現的變動而延遲一至兩年表示深切關注。此外，他們對於政府當局將作出此等重要改動的消息告知傳媒之前，並未有向事務委員會或其轄下的鐵路事宜小組委員會作出匯報，感到不滿。

73. 環境運輸及工務局局長提述政府當局於2003年7月30日發出的新聞稿(立法會CB(1)2320/02-03(02)號文件)時表示，沙田至中環線是"鐵路發展策略2000"(下稱"策略2000")中建議推行的鐵路項目之一。九鐵公司於2001年7月向政府提交是項工程的基本標書，而政府當局則根據此標書於2002年6月把營辦權批予該公司。政府於批出營辦權後，邀請九鐵公司研究提升沙田至中環線運輸效用的數個方案，其中包括利用東鐵過海的建議。為確保採取最理想的方案以滿足需求，九鐵公司必須重新研究及確認在沙田至中環線初步設計中作出的各項原有工程項目假設及規劃參數，包括最新的人口預測及灣仔填海工程的施工時間。此做法與現時其他規劃中的主要工程項目並無兩樣。

74. 環境運輸及工務局局長進一步表示，在九鐵公司就沙田至中環線設計最理想走線的工作中，東鐵過海方案只是該公司現正研究的方案之一。根據此方案，現有的東鐵將由紅磡經會展及金鐘伸延至港島的中環西。由大圍至紅磡的一段鐵路將仍會按計劃興建。

經辦人／部門

75. 至於沙田至中環線的竣工日期，環境運輸及工務局局長表示，雖然須進行額外的工作以展開進一步的規劃及確認，但沙田至中環線仍會一如“策略2000”所建議，如期於2008至2011年的一段時間內完成。在方案檢討完成後，將可得出較確實的竣工日期。她強調，由於九鐵公司仍在檢討沙田至中環線計劃，以期在2003年年底或2004年年初落實有關建議，政府當局並未就原有方案的任何改動作出決定。待九鐵公司完成其檢討後，政府當局會安排向事務委員會作出匯報及進行諮詢，然後才作出最後決定。

76. 鄭家富議員及黃成智議員對於政府當局將沙田至中環線規劃的此等重要發展告知傳媒，而未有知會事務委員會或其轄下小組委員會的舉動表示深切關注。他們認為此舉對於改善行政當局與立法機關的關係顯然沒有任何好處。

77. 作為立法會工程界功能界別的代表，何鍾泰議員對政府當局處理此事的手法表示強烈不滿。他認為政府當局應向事務委員會清楚交代此事。

78. 由於環境運輸及工務局局長須於此時離席，委員同意為了與政府當局進行更深入的討論，此事將轉交鐵路事宜小組委員會在日後舉行的會議跟進。與此同時，委員要求政府當局提交文件，就委員在會議席上提出的意見及關注作出回應。

政府當局

79. 鄭家富議員憶述，“策略2000”把大圍至鑽石山段／東九龍線／第四條過海鐵路線組合而成沙田至中環線，作為一條重要的南北鐵路幹線。此方案被認為較延長東鐵作為第四條過海鐵路線可取，因為可讓九鐵公司及地鐵公司競投工程計劃的營辦權。政府當局現既批出沙田至中環線的營辦權，卻又決定重新研究以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案，他對此感到大惑不解，因為該方案大大偏離了鐵路網絡的規劃原意。儘管在規劃事項方面可能出現變動，但政府當局必須清楚交代其基於何種理由重新研究以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案。此外，他表示有關安排對地鐵公司有欠公平，因為該公司曾耗費不少金錢及資源擬備標書。他擔心此情況或會導致地鐵公司提出索償。

80. 黃成智議員轉達區內人士希望沙田至中環線及早落成的強烈訴求，並籲請政府當局確保適時提供鐵路服務，以應付沙田至中環線沿線居民的交通需求。

81. 主席提述政府當局在評審沙田至中環線工程項目的基本標書時，曾把能否及早完成有關工程列作優先考慮的其中一個因素。因此，政府當局應竭盡所能，使該項工程可如期於2008年完成。

82. 李華明議員認為只要對鐵路服務有需求，便應建造鐵路，而政府當局不應以預測人口較少為藉口，押後推行沙田至中環線計劃。他提述傳媒報道種種有關沙田至中環線設計上的改動，已向沙田至中環線擬議定線的沿線居民傳遞令人混淆的信息。因此，他要求政府當局就下述各點作出澄清：

(a) 現時預期會就沙田至中環線作出的改動，與政府當局不容許在添馬艦發展項目地下興建任何鐵路車站或隧道或其他公共交通設施的決定，是否有任何關係；

(b) 在已落實於沙田至中環線工程計劃中興建的車站(如慈雲山站)當中，是否有任何車站會被取消；及

(c) 沙田至中環線的竣工日期會否延遲一至兩年。

83. 劉江華議員表示，政府當局決定邀請九鐵公司檢討沙田至中環線工程計劃，實令沙田至中環線及馬鞍山至大圍鐵路線沿線居民極之失望，因為他們一直以來均希望當局早日在該區提供鐵路服務。他就此詢問沙田至中環線工程計劃出現的改動，會否對當局為黃埔區及已規劃的九龍東南部發展計劃提供鐵路服務一事造成任何影響。他重申其憂慮在沒有沙田至中環線的情況下，大圍站的擠迫情況會在馬鞍山至大圍鐵路線完工後惡化，並達至不能接受的程度。他提醒政府當局審慎研究沙田至中環線工程計劃延遲完工所帶來的影響。就此，劉議員要求政府當局保證其沒有計劃對沙田至中環線工程計劃作出基本的改動。

84. 譚耀宗議員認為政府當局重新研究沙田至中環線工程計劃的決定，可能顯示其鐵路發展政策出現重大轉變。有見及此，他表示政府當局有需要向委員及市民清楚解釋其在規劃未來鐵路項目方面的考慮因素。

85. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)對委員提出的意見及關注作出初步回應時向委員保證，基本標書中指明會建造的車站將不會有任何變動。至於在九鐵公司非基本標書中列為提高服務水平項目的慈雲山站及黃埔區連接線，她表示九鐵公司主席已作出承諾，

表示會在該等地區提供服務。此外，政府當局亦已接獲地鐵公司將其服務延展至黃埔區的建議，並正就此進行研究。在九鐵公司檢討沙田至中環線計劃期間，政府當局會研究此事所涉及的有關問題。

IX. 其他事項

86. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年9月9日