

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1002/06-07號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會會議紀要

日期：2007年1月26日(星期五)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)  
張學明議員, SBS, JP(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉千石議員, JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員

其他出席議員：李卓人議員

缺席委員：湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局  
副秘書長(運輸)2  
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)1  
李頌恩女士

運輸署  
副署長／公共運輸事務及管理  
葉麗清女士

運輸署  
首席運輸主任／渡輪策劃  
王偉銘先生

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局  
副秘書長(運輸)1  
容偉雄先生

環境運輸及工務局  
副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)1  
李頌恩女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)6  
吳文傑先生

保安局  
首席助理秘書長  
陳詠雯女士

運輸署  
助理署長／新界  
羅鳳屏女士

### **參與議程第VI項的討論**

環境運輸及工務局  
副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)2  
劉中健先生

路政署  
主要工程管理處處長  
周應淳先生

運輸署  
首席運輸主任／管理  
魯溢祥先生

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

港九小輪有限公司

董事兼總經理  
伍兆緣先生

行政部總監  
林惠玲女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士

議會事務助理(1)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)527/06-07 號 —— 2006 年 11 月 24 日  
文件 會議的紀要  
立法會 CB(1)763/06-07 號文 —— 2006 年 12 月 15 日  
文件 會議的紀要)

2006年11月24日及12月15日會議的紀要分別獲  
確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(1)544/06-07(01) —— 申訴部就興建中  
號文件 九龍幹線對地區  
影響的事宜所作的  
轉介  
立法會 CB(1)624/06-07(01) —— 一名市民就加強  
至(03)號文件 道路安全的措施  
提交的數份意見  
書

- 立法會 CB(1)770/06-07(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟就檢討的士及輕型客貨車在交通服務業的角色及功能一事提交的意見書  
號文件
- 立法會 CB(1)783/06-07(01) —— 政府當局就加強專營巴士營運安全措施的發展提供的資料文件  
號文件
- 立法會 CB(1)809/06-07(01) —— 政府當局就車輛維修技工自願註冊計劃提供的資料文件)  
號文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### III 2007年3月2日下次會議的討論事項

- (立法會 CB(1)771/06-07(01) —— 待議事項一覽表  
號文件  
立法會 CB(1)771/06-07(02) —— 跟進行動一覽表)  
號文件

3. 委員察悉政府當局仍在為深港西部通道啓用後的交通及運輸安排作最後定案，當局因而只可以在是次會議議程第V項"深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排"下向事務委員會匯報上水至落馬洲支線的安排，他們因而同意在訂於2007年3月2日舉行的下次會議上，再次商議此事。他們亦同意邀請有關業界的代表出席會議，就此事表達意見。

4. 關於深港西部通道，鑒於其即將通車，劉江華議員關注到政府當局為紓緩屯門及元朗區的交通擠塞已／擬採取的措施。事務委員會同意要求政府當局就立法會在2006年3月8日就"從速改善新界西及西北部的交通安排"通過的議案提交進度報告。

5. 應王國興議員建議，委員亦決定在2007年3月2日的會議上，討論專營巴士營運安全的問題。

6. 為了令團體代表有足夠時間表達他們的意見及委員就相關事宜進行商議，委員同意將會議時間提前在上午10時而非10時45分開始。

#### IV 港九小輪有限公司增加船費的建議

(立法會 CB(1)771/06-07(03) —— 政府當局提供的資料文件  
號文件

立法會 CB(1)628/06-07(01) —— 立法會議員與離島區議會議員舉行的會議及午餐聚會就離島的渡輪服務所作的轉介)  
號文件

7. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2向委員講述港九小輪有限公司就其來往南丫島的持牌渡輪服務航線(下稱"渡輪服務")提出的加價申請。

##### 加價申請

8. 應主席的邀請，港九小輪有限公司董事兼總經理伍兆緣先生解釋為何需申請加價。委員察悉，港九小輪有限公司自1998年開辦有關渡輪服務以來，累積虧損約為2,700萬元。即使在2005年2月加價後，由於營運成本(包括燃油價格、保險費、電費、零件費用等)增加，港九小輪有限公司在過去兩年仍然虧損約1,100萬元。然而，票價收入仍然保持穩定，因為乘客量並無任何顯著增加。伍先生解釋，港九小輪有限公司曾採取多項節省成本的措施，包括採購收費較低的船隻維修服務、直接由海外供應商購入零件，節省支付代理商的費用，以及透過改善收取船費的安排和精簡工作編排，減省碼頭員工的人手。為了改善港九小輪有限公司的財政狀況，該公司亦曾採取一連串措施，以賺取更多非票價收入。舉例而言，分租碼頭地方作商業及零售活動用途，把船隻出租予旅行社，並分租停泊位，讓旅行社營辦晚間海港遊覽服務，以及不時出租船隻予其他營辦商，以提供其他渡輪服務。他強調，港九小輪有限公司已推行了所有開源節流的可行措施，然後才提出加價申請。

9. 李永達議員察悉港九小輪有限公司的上述解釋，他認為該公司應披露其營業帳目，以使南丫島居民確信，儘管該公司已想方設法開源節流，但營運確實錄得嚴重虧損。不然，他和南丫島的居民將會反對加價申請。運輸署副署長／公共運輸事務及管理答稱，港九小輪有限公司已曾向居民和離島區議會交通及運輸委員會解釋其營業帳目。然而，鑒於此事的商業敏感性，港九小輪有限公司對公開有關數字有所保留。

10. 王國興議員認為加價建議不會獲得當地居民及立法會的支持，因為其加幅太大，遠超通脹及居民的負

擔能力。與其容許港九小輪有限公司在有關牌照短短的有效期內如此大幅增加渡輪服務的收費，以期彌補營運虧損，政府當局倒不如檢討有關牌照的年期，讓港九小輪有限公司可在一段較長的時間內賺回其投資。運輸署副署長／公共運輸事務及管理認同王議員的意見，認為渡輪營辦商需要一段足夠長的經營期，讓其賺回投資。她匯報，政府當局現正透過離島區議會及有關的鄉事委員會，就加價建議諮詢南丫島居民。為求取得良好的平衡，政府當局在考慮加價申請時，將會審慎考慮當地居民的意見及所有相關因素，包括港九小輪有限公司的財政狀況。王議員察悉有關回應，他促請政府當局就此事作出決定之前，應先諮詢立法會。

11. 林健鋒議員指出，被用作支持加價申請的原因之一的燃油價格，近期已經下跌。建議的加幅因而應予降低。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時向委員保證，當局就加價申請作出決定時，將會考慮燃油價格。

12. 陳偉業議員表明反對他認為加幅極高的加價建議，他並要求獲提供補充資料，讓委員弄清港九小輪有限公司的財政狀況。他特別詢問，港九小輪有限公司有否從作為渡輪服務牌照條款及條件一部分而獲批給的任何土地發展權中得益。他亦詢問高速船及普通船的使用率為何，以及調動不同類別的渡輪會否有助減低營運虧損。港九小輪有限公司伍兆緣先生在回應時澄清，港九小輪有限公司並未獲批給任何土地發展權。至於渡輪的使用率，雖然在非繁忙時間難免會有閒置情況，但在繁忙時間，所有渡輪均會全部投入服務。他進一步解釋，在每天利用渡輪服務往返中環及榕樹灣的3 000多名乘客當中，有1 400名是月票持有人，此月票可容許他們無需支付額外船費乘搭高速船。因此，很難說虧損是由使用高速船還是普通船所致。陳議員指出，有意見認為增加使用普通船或有助加強渡輪服務的經營能力。應陳議員的要求，伍先生同意如可能的話，提供所要求的使用率數字，因為此方面的計算非常複雜。

港九小輪有限公司

13. 王國興議員重申其要求，即當局就加價申請作出決定前，應再諮詢立法會。他察悉有關的渡輪服務牌照將於2008年3月到期，並詢問港九小輪有限公司如何能在這樣的情況下，進一步分租有關的碼頭地方作商業及零售用途，以增加非票價收入。他亦懷疑有關的渡輪服務牌照可能為港九小輪有限公司帶來若干隱藏利益，令其儘管虧損高達2,700萬元，仍願意繼續營辦渡輪服務。他認為政府當局應向委員解釋，為確保繼續可以提供渡輪服務將會承擔多少資助及有關的營運數字，讓委員掌

政府當局

握足夠資料來研究加價申請。尤其是，政府當局應提供詳情，說明其為確保繼續提供渡輪服務而打算推行的新措施所帶來的非票價收入。

14. 李永達議員表明反對加價建議，依他之見，建議的加幅太大，超出整體加薪幅度。他指出，離島渡輪服務船費高昂不但影響當地居民，亦影響當地的經濟。因為一如長洲的情況，船費高昂便會打擊人們在離島居住或旅遊的意慾。鑒於同樣的情況可能會在南丫島重現，他對政府當局未能說服港九小輪有限公司不要申請加價表示失望。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時強調，政府當局已密切監察港九小輪有限公司的營運情況。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，當局仍在審核加價申請。當局就加價申請作決定時，會適當考慮港九小輪有限公司的財政狀況及在營運成本、收入及回報增減的預測，該公司是否已盡全力開源節流，以及公眾對建議加價的接受程度。就此，政府當局信納港九小輪有限公司已盡一切努力節省開支及創造額外收入。

15. 李卓人議員憶述，渡輪服務收費曾於2005年2月以6.2%的加權平均幅度向上調整，他認為僅在兩年後便再次加價高達12.2%的做法並不可取，更遑論此舉對當地旅遊業造成的影響。港九小輪有限公司伍兆緣先生在回應時表示，港九小輪有限公司把渡輪作為公共服務來營辦，因而樂意在一段長時間內賺回其投資。然而，由於某些未能預見的情況，例如燃料及零件價格上漲，故有需要加價。

16. 張學明議員雖然察悉港九小輪有限公司的經營困境，但他仍然認為加價建議對委員、有關的區議會及鄉事委員會而言均屬不可接受。港九小輪有限公司伍兆緣先生在回應時強調，港九小輪有限公司已盡力開源節流。在提出加價申請時，該公司亦已遵照現行的機制行事。雖然建議的加幅似乎甚高，但以現金值而言，實質只增加4角至1.6元不等。倘若乘客使用月票，每程船費平均只需9.5元，這仍然是最相宜的船費之一。此外，乘搭高速船亦無需支付額外船費。

17. 李鳳英議員指出渡輪服務是南丫島唯一的公共交通工具，她認為加價建議屬不可接受，尤其是普羅市民的加薪幅度並非如港九小輪有限公司建議的12.2%加權平均票價加幅般高。此外，建議加幅是立法會在呼籲公共交通營辦商為長者及殘疾人士提供票價優惠之際提出。她詢問政府對是次加價申請的立場，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時向委員保證，在審核加價

申請時，當局會適當地考慮居民的關注。此外，當局未必會全數批准申請的加幅，並會在渡輪營辦商的經營能力及公眾的接受程度之間求取平衡。舉例而言，新世界第一渡輪服務有限公司去年提出的加幅便被減半。港九小輪有限公司伍兆緣先生補充，港九小輪有限公司自接手營辦渡輪服務後，一直都有為長者、幼童及殘疾人士提供票價優惠。

#### 協助渡輪營運的現行及已規劃的措施

18. 王國興議員認為，政府當局應協助港九小輪有限公司創造更多非票價收入，以交叉補貼渡輪營運。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回答他就此方面工作提出的詢問時表示，政府當局已正協助港九小輪有限公司創造更多非票價收入。事實上，港九小輪有限公司在這方面的表現不俗，非票價收入約佔其收入的10%。此外，政府當局亦透過為港九小輪有限公司接手承擔碼頭結構及設施維修保養工作的責任，准許港九小輪有限公司在政府租給他們的碼頭進行各項商業活動，以及利用其船隻賺取非票價收入等，協助港九小輪有限公司開源節流。單單是去年，政府當局在維修保養渡輪碼頭方面已花費約2,700萬元。

19. 劉健儀議員指出渡輪服務市場正在萎縮，她認為沒有政府支持，便不能維持渡輪服務。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應她時證實，政府現時已把港九小輪有限公司的碼頭租金及其船隻的牌照費發還予該公司，以便其向長者提供票價優惠。

20. 劉健儀議員認為政府應盡更大努力協助港九小輪有限公司改善其財政狀況，例如協助該公司獲批在碼頭上蓋安裝廣告牌來增加非票價收入，減低強制性安全檢驗的政府費用等。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時同意向有關各方轉達後述的建議以供考慮。至於前述的建議，她匯報，政府當局已積極協助港九小輪有限公司提出申請。然而，由於共建維港委員會(下稱"該委員會")考慮到廣告牌可能對附近居民構成視覺影響，故否決了港九小輪有限公司的申請。政府當局會繼續與港九小輪有限公司跟進此事。劉議員察悉有關回應後籲請政府當局更積極地進行工作，並指出前述建議很久以前便已提出。運輸署副署長／公共運輸事務及管理重申，政府當局將會繼續與相關的政府部門跟進有關建議。她指出其他碼頭在這方面曾有成功案例，並請委員放心。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2補充，港九小輪有限公司先前的申請被否決，主要是因為該次申請涉及豎設會發出光線的液晶電視廣告牌。一般而言，倘若



擬於碼頭上蓋豎設的廣告牌面積不會太大以致影響景觀，該委員會會願意考慮有關申請。

21. 林健鋒議員指出，雖然需考慮在碼頭上蓋豎設廣告牌對視覺造成的影響，但亦需考慮離島居民對可持續營運的渡輪服務的需求。他詢問政府當局有否就這方面諮詢居民，以及在該委員會否決了港九小輪有限公司於碼頭上蓋豎設廣告牌的申請後，政府當局如何跟進此事。

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時闡述，於碼頭上蓋豎設廣告牌只是港九小輪有限公司增加非票價收入的一項措施。與此同時，政府當局亦正藉提升有關的碼頭設施，以利便分租碼頭地方作商業及零售用途，藉此加強港九小輪有限公司創造非票價收入的能力，例如重置消防設施以吸引較高檔的商戶，放寬碼頭分租用地面積及數目的限制，並把處理不涉及改裝工程的商業活動的申請時間由6個月縮短至一個月，而較複雜的申請則縮短至3個月。

23. 李鳳英議員詢問政府當局提供的資料文件第13段所述的政府為減低渡輪服務的營運開支而曾經採取的措施的成效，以及此等措施若無效，當局有否其他措施。依她之見，港九小輪有限公司應暫緩提出加價建議，直至評估了有關措施的成效為止。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，有關措施只可協助港九小輪有限公司減低營運開支。為確保渡輪服務的經營能力，最重要的事情是增加屬港九小輪有限公司主要收入來源的票價收入。儘管如此，有關文件第14段所描述的新措施將會實施，以幫助港九小輪有限公司創造更多非票價收入。

24. 李永達議員指出，根據現行法例，當局最初可批出為期不超過3年的渡輪服務牌照，其後每次續期不得超過3年。依他之見，上述安排已對港九小輪有限公司分租碼頭地方作商業及零售用途構成困難，因為很少商戶願意簽訂為期只有3年的租約。他感失望的是，雖然政府當局已一再被提醒注意此事，但在解決上述問題方面卻著力不多。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府當局已與渡輪營辦商討論他們是否願意獲批有效期較長的渡輪服務牌照。然而，考慮到不穩定的經營環境及不斷減少的乘客量，渡輪營辦商屬意現有安排提供的彈性，而不願承投有效期較長的渡輪服務牌照。從居民的角度而言，倘若所提供的服務不符合標準，目前的安排亦可方便更換營辦商。

可行的長遠解決方法

25. 李卓人議員認為，港九小輪有限公司為維持渡輪服務而凍結員工薪酬並不可取。他認為解決渡輪服務營運問題的長遠方法可能是改由政府來營辦渡輪服務，並將日常的運作外判給港九小輪有限公司。這樣一來，政府當局便可完全控制船費，確保船費是居民可以負擔的，而不用居民承擔高昂的費用。港九小輪有限公司伍兆緣先生應李議員的邀請就上述建議提出意見時表示，他會把有關建議轉交港九小輪有限公司董事局考慮。然而，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2強調，政府的既定政策是，公共交通服務應在無需政府直接補貼的情況下由私人機構營辦。倘若港九小輪有限公司不願營辦渡輪服務，其渡輪服務牌照將會重新招標。

26. 周梁淑怡議員認為李卓人議員的建議不可行。依她之見，雖然最理想的是訂出一個完全切合3方面(即居民、港九小輪有限公司及其員工)需求的方案，但最重要的事情始終是回應當地居民的需要，因此，建議12.2%的船費加幅是不可接受的。與其為確保經營能力，以便能繼續提供渡輪服務而藥石亂投及加價，政府當局及港九小輪有限公司倒不如積極就這方面訂出全面的長遠計劃。舉例而言，立法會議員可研究他們如何能協助推行幫助渡輪營辦商的措施，令港九小輪有限公司為創造額外收入而爭取在碼頭上蓋豎設廣告牌的努力不致經常白費。當局尤其應加強各有關政府部門之間的協調工作，促使這些努力取得成果。考慮到與部分委員的看法相反，南丫島其實是甚受遊客歡迎的地方，當局亦需找出乘客量偏低問題的真正成因。

27. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回答時，同意應讓港九小輪有限公司參與訂出渡輪服務營運問題的可行長遠解決方法。這就是政府當局為何將會藉着有關的渡輪服務牌照到期招標的機會，檢討船隻的質素及服務水平的原由。政府當局亦會在即將進行的招標工作中，徵詢當地居民的意見，尤其是所收取的船費與服務質素的對比。至於周梁淑怡議員對創造非票價收入的措施的意見，政府當局已與港九小輪有限公司整體討論擬推行的各項新措施。應周梁淑怡議員的要求，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2同意提供補充資料，說明新措施的詳情連同有關的實施時間表。她亦察悉周梁淑怡議員和主席作出加快有關措施進度的呼籲，根據原定計劃，實施該等措施需時兩年。

政府當局

28. 主席察悉政府當局需透過每年承擔款額達2,700萬元的碼頭維修保養費用來補貼渡輪營辦商，他認

為，政府當局倒不如按周梁淑怡議員所建議，就這方面訂出全面的長遠計劃。除了在有關的渡輪服務牌照到期招標時檢討船隻的質素及服務水平外，政府當局亦需做好準備，扮演更積極的角色，以確保有關服務可持續而無需經常加價。就此，政府可考慮調整其運輸政策，並承擔渡輪營運的所有重要開支，包括購買渡輪，以便營辦商可純粹就日常的營運服務投標。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時強調，由於渡輪的選擇及班次會大大影響營運成本，故在進行招標程序時檢討船隻質素及服務水平會有助加強渡輪服務的經營能力。她亦指出，由於渡輪營辦商的核心業務是透過自己擁有的船隊提供渡輪服務，故由政府承擔此等責任未必恰當。她向委員保證，隨着適當地調整船隻的質素及服務水平，渡輪營辦商可能會發現營辦渡輪服務是有利可圖的。當局在審核有關渡輪服務牌照的標書時，將會適當地考慮營辦商的財政能力及管理能力。

29. 張學明議員詢問有關的渡輪服務牌照何時到期，以及倘若港九小輪有限公司不想繼續提供渡輪服務，當局有何措施。依他之見，政府有責任確定長遠的措施，以確保繼續提供渡輪服務，因為渡輪服務是不願離開南丫島及從來沒有停止支付地租及差餉的原居民唯一的公共交通工具。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時表示，有關的渡輪服務牌照將於2008年3月到期。直至到期前，港九小輪有限公司仍樂意在虧損的情況下繼續營辦渡輪服務。政府當局會確保適時與港九小輪有限公司討論有關的渡輪服務牌照續期問題，以確保若需轉移服務，有關過程亦會順利，渡輪服務亦不會中斷。此外，考慮到渡輪營辦商的收入主要來自票價，而離島人口以致乘客量正不斷減少，當現有離島渡輪航線的牌照到期招標時，政府當局亦會藉機檢討船隻的質素及服務水平，並會就此諮詢居民、有關的區議會及鄉事委員會，希望訂出居民和營辦商雙方均接受的營運模式。就此，當局亦會進行民意調查。

30. 劉健儀議員指出渡輪的營運涉及巨額投資，尤其是儘管乘客量下降，但仍需應居民的要求購買快速船。依她之見，當局需採取更大膽的措施，以維持渡輪服務。因此，她促請政府當局從較宏觀的角度在根源處解決有關問題，並致力為離島注入新的活力，以吸引更多人士前往，從而增加乘客量。就此，當局或需努力與離島的店舖商討舉辦推廣活動，以吸引遊客。這樣做可能需要其他相關的政策局(例如經濟局)參與其中。陳偉業議員及林健鋒議員亦表達了類似的意見。陳議員特別表示，若可吸引更多遊客前往南丫島，在假日收取的較高

船費就可令港九小輪有限公司收回維持平日較低船費的營運開支。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時匯報，政府當局已一直致力進行這方面的工作。事實上，香港旅遊發展局已致力推廣離島為旅遊景點。舉例而言，去年在中環碼頭舉辦的"傳統節慶巡禮"便吸引了很多遊客前往長洲。

政府當局

31. 主席總結時認同王國興議員的意見，認為當局就港九小輪有限公司的加價申請作出決定前，需先向事務委員會作出匯報。他亦促請政府當局確保在再次匯報時，所有要求提供的詳細資料均已準備就緒。

#### V 深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排

- (立法會 CB(1)771/06-07(04) —— 政府當局提供的號文件 資料文件
- 立法會 CB(1)771/06-07(05) —— 立法會秘書處擬備有關邊境管制站的背景資料簡介
- 立法會 CB(1)1902/05-06(01) —— 港粵直通巴士協會提交的意見書  
及 CB(1)658/06-07(01) 號文件
- 立法會 CB(1)1852/05-06(01) —— 公共巴士同業聯會有限公司提交的意見書  
及 CB(1)740/06-07(01) 號文件
- 立法會 CB(1)479/06-07(01) —— 6個非專營巴士協會聯署提交的意見書  
號文件
- 立法會 CB(1)514/06-07(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟提交的意見書  
號文件
- 立法會 CB(1)810/06-07(01) —— 元朗區議會若干議員聯署提交的意見書  
號文件
- 立法會 CB(1)167/06-07(01) —— 申訴部轉交有關深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用後的運輸安排的事宜)  
號文件

32. 委員察悉在會議席上提交的以下意見書 ——

- (a) 非專利公共巴士同業聯會於2007年1月25日提交的意見書；及

- (b) 中港澳直通巴士聯會於2007年1月26日提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2007年1月29日隨立法會CB(1)823/06-07(01)及(02)號文件送交委員。)

### 深港西部通道

33. 劉健儀議員呼籲政府當局正面回應運輸業界對深港西部通道通車的交通及運輸安排的關注，尤其是有關政府當局在新的邊境管制站的公共運輸交匯處提供公共交通服務的計劃。她亦詢問深港西部通道會否按原定計劃在2007年7月通車；如果是的話，《港方口岸區條例草案》("《一地兩檢條例草案》")的立法時間表為何。該條例草案旨在使香港法律適用於港方口岸區，並為相關目的訂定條文，以實行在內地一併設立內地和香港的海關和出入境設施的安排。

34. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1解釋，政府當局正積極跟進深港西部通道通車的交通及運輸安排，並打算在2007年3月2日的下次事務委員會會議上，就有關安排徵詢委員的意見。至於《一地兩檢條例草案》，保安局正進行這方面的工作，並會盡快向立法會提交該條例草案。政府當局亦正致力令深港西部通道可在2007年年中通車。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3補充，政府當局會適當顧及該交匯處的面積及有關的局限，以及現有的公共交通安排，訂出將在有關交匯處提供的公共交通服務。劉健儀議員問及當局就有關服務是否適合及足夠的問題諮詢相關業界及公眾的計劃，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，運輸署會在適當的時候就建議的安排向相關業界作出簡介。

### 上水至落馬洲支線

35. 基於公平原則、保育及乘客需要，與會大部分委員支持非專營巴士營辦商的呼籲，即容許他們進出落馬洲總站的公共運輸交匯處。

*有需要容許非專營巴士進出有關交匯處以確保公平*

36. 王國興議員特別指出非專營巴士營辦商的上述呼籲。他察悉政府當局只計劃在該交匯處開設一條來往元朗東的專營巴士線、一條來往元朗市中心的綠色專線小巴線，並提供市區及新界的士服務後，要求政府當局容許非專營巴士進入該交匯處，以確保所有公共交通營

辦商得到公平對待，更加方便市民及為職業司機創造更多就業機會。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時解釋，該交匯處的面積只有約6 200平方米。其規模受到多方面的局限，包括該處的地形限制、有需要保護鄰近環境，尤其是附近的濕地保育區。前往新管制站的道路屬雙線不分隔行車道，只有約7米寬，容車量亦有限。此外，根據《環境影響評估條例》(第499章)就該交匯處的興建及運作發出的環境許可證亦對駛經該條道路的車次作出限制。鑒於上述限制，該交匯處無法讓過多車輛進出。另應注意的是，新的過境通道原計劃只供鐵路乘客使用。

37. 王國興議員並不信服當局在容許非專營巴士使用該交匯處方面無法做任何事。依他之見，政府的運輸政策向鐵路運輸嚴重傾斜，損害市民對公共交通工具的選擇權。因此，非專營巴士營辦商的不滿是可以理解的。他呼籲當局重新考慮容許非專營巴士營辦商使用該交匯處，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時重申，落馬洲總站的設計是作鐵路過境通道使用。當局是在就興建落馬洲支線的建議諮詢事務委員會轄下的鐵路事宜小組委員會時，因應委員的建議，容許其他公共交通工具在該交匯處營運，提供輔助服務。當局亦曾就該交匯處的規模諮詢小組委員會。王議員堅稱，儘管該交匯處的規模細小，但若加建額外的樓層，可擴大其容量，容納更多公共交通工具。劉江華議員認同他的意見。然而，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3重申，有關的環境許可證及通道容量對進出該交匯處的交通流量設有上限。

38. 李鳳英議員促請政府當局確保所有公共交通營辦商可在公平的環境內競爭。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回答她就當局為何不讓非專營巴士營辦商進出該交匯處的詢問時指出，不同的公共交通營辦商對於進出該交匯處有不同意見。部分甚至認為落馬洲總站根本不應設立公共運輸交匯處。當局在決定應容許哪些公共交通工具進出時，曾考慮該交匯處的局限及現時可供使用的過境公共交通服務。就此，應注意的是現時的落馬洲管制站已有公共交通服務，例如過境巴士。非專營巴士的乘客亦可以在新田交匯處乘搭落馬洲至皇崗的穿梭巴士。她強調，基於上述考慮因素，將在該交匯處提供的公共交通服務已屬可容納的極限。此外，落馬洲總站原先的計劃是為過境鐵路乘客服務，其他使用道路的乘客預期會使用現有的落馬洲管制站。

39. 李鳳英議員堅稱，有需要在運輸業界不同的利益之間求取平衡，以確保公平。她亦認為，由於非專營巴士營辦商獲發牌營辦點到點的乘客服務，不讓他們進

出某些地點既不公平，亦有歧視之嫌。環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)1在回應時表示，考慮到上文特別指出的該交匯處的局限後，當局決定在該處提供可供所有人使用的公共交通服務。由於非專營巴士只擔當輔助角色，它們只服務固定目的地及某些乘客，故當局就該交匯處的公共交通服務作出規劃時，將優先權給予專營巴士、綠色專線小巴及的士提供的服務。

40. 陳偉業議員認為政府當局就不容許非專營巴士進出該交匯處所給予的理據是不可以接受的。若這些理據成立，落馬洲支線便不應興建，而專營巴士、綠色專線小巴及的士亦不應獲准進出該交匯處。與此相反，政府傾斜的公共運輸政策才是上述安排的真正原因。事實上，若小組委員會沒有提出建議，落馬洲支線的邊境管制站將成為一個主要由港方的東鐵提供服務的過境通道。依他之見，由於政府的運輸政策如此向鐵路運輸傾斜，因此其他交通工具的營運空間甚小。其結果是當兩間鐵路公司正賺取暴利及擴大市場份額時，其他公共交通工具卻被迫爭逐所餘無幾的市場份額。尤其在兩鐵合併後，其他交通服務的市場份額更可能進一步萎縮。梁國雄議員認同他的意見，並表示從落馬洲總站的位置可知，政府當局早在落馬洲支線的規劃階段，便已打算讓鐵路服務取得壟斷。他又認為，政府如何對待公共交通營辦商是由這些營辦商背後的大財團的規模及影響力所決定。這是不獲大財團支撐的非專營巴士營辦商難以獲得牌照的原因。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時重申政府當局的立場，即有需要將優先權給予可供所有人使用的交通服務。

#### *有需要容許非專營巴士進出有關交匯處以保護環境*

41. 主席認為，從保育角度而言，鑒於非專營巴士可運載更大量的乘客，因而可節省車程，故應容許非專營巴士而非的士進出該交匯處。梁國雄議員認同他的意見，並表示政府以保護環境為藉口讓鐵路取得壟斷是不可取的做法，因為殘疾人士可能需乘坐非專營巴士前往該交匯處。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時重申，新的過境通道原先計劃只讓鐵路乘客使用。當局是因應小組委員會提出滿足新界西北居民需求的提議，才建議在該交匯處提供公共交通服務。新界西北由於附近沒有鐵路車站，當地居民要乘火車既不方便，亦不符合成本效益。然而，梁議員並不信服，並指出新界西北居民亦有需要使用非專營巴士服務。

有需要容許非專營巴士進出有關交匯處以滿足乘客需求

42. 劉江華議員指出有需要讓非專營巴士進出該交匯處，以服務由內地不同地方來到福田口岸的旅行團，否則，旅行團將被迫繼續使用皇崗，而非被分流到新的過境通道，以紓緩擠迫情況。為彌補當局現時建議而他認為有政策錯誤的安排，應讓非專營巴士在落馬洲總站提供接駁服務作為短期措施。在中期而言，當局應在該交匯處加建樓層。長遠而言，當局應訂出措施，為開放邊境禁區做好準備。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示，沒有旅遊巴士可前往福田口岸，因為該個新過境通道原先只計劃供鐵路乘客使用。因此，落馬洲總站將會透過一條雙層人行通道橋與福田口岸和深圳地鐵福田站連接。新的過境通道將主要由港方的東鐵提供服務。酒店專車可以在東鐵沿線的車站接送旅行團。至於在該交匯處加建樓層的建議，此方面需要小心研究其可行性。更重要的是，一如上文所解釋，有需要限制駛經該交匯處通道的車流量。

43. 陳偉業議員察悉當局上述回應，並要求政府當局確證深圳市政府確實不讓巴士／旅遊巴士進出福田口岸。若情況並非如此，香港政府便應考慮讓非專營巴士進出該交匯處，因為不准該等巴士進出該交匯處的做法實屬不合理，他認為此舉亦屬規劃錯誤，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示以上是政府當局的理理解。然而，陳議員要求當局以書面確認此點。

政府當局

#### 可能的解決方法

44. 陳偉業議員認為，政府當局以空間局限作為不讓非專營巴士進出該交匯處的理由實屬荒謬，因為該交匯處內的的士輪候區面積較實際需要為大。依他之見，若可更妥善地設計該交匯處，將的士輪候區範圍縮小，該交匯處事實上可容納非專營巴士。舉例而言，可將該交匯處內的的士輪候區的一部分或緊接的士輪候區以西的範圍改建為一般上落客貨處，以便提供非專營巴士服務，包括來往該交匯處的接駁或點到點服務。他亦建議透過一個封閉道路通行許可證制度，讓非專營巴士營辦商預先申請進出該交匯處的許可證，令非專營巴士可進出該交匯處。梁國雄議員對後一項建議表示支持。應陳議員要求，政府當局同意研究上述建議的可行性，並提供立體圖像或照片，顯示該交匯處內的的士輪候區以西範圍的平面布局及用途。

政府當局



*其他意見及關注*

45. 張學明議員指出，興建落馬洲支線的目的是紓緩羅湖日益擠迫的問題。然而，現時的安排似乎與上述目的背道而馳。為照顧新界西北居民的需要，該交匯處亦應提供前往天水圍及青衣的專營巴士路線，因為該兩區並沒有跨境巴士服務。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示，青衣居民可乘地鐵再轉東鐵。至於天水圍的居民，現時設有前往新田的巴士及公共小巴路線，他們可在新田轉乘落馬洲至皇崗的穿梭巴士。另外亦有前往上水的巴士及公共小巴線，乘客可以在該處轉乘東鐵。她強調，興建落馬洲支線及新的過境通道的目的是"補充"東鐵的邊境列車服務及現有的落馬洲管制站。鑒於該交匯處的局限，故無法容納更多巴士路線。

46. 張學明議員提出邊境禁區內居民對如何進出新過境通道的關注。他們又關注更多車輛使用通往該交匯處的道路可能影響該處的交通流量。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示，基於保安理由，行人通常不獲准進出該過境通道。至於該交匯處，政府當局的初步計劃是准許鄰近兩條村落的居民前往該處。至於交通影響，現時建議對進出該交匯處的車輛施加限制的目的便是要盡量減低此方面的影響。

47. 劉江華議員詢問在人行通道橋提供行人輸送帶及空氣調節的進展情況，以及該等設施會否在落馬洲支線啟用時準備就緒。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>及環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時向委員保證，香港和內地雙方正努力確保有關設施可配合落馬洲支線啟用。

48. 劉江華議員問及落馬洲支線的票價，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示，九廣鐵路公司仍在研究票價，並會在適當時候向事務委員會匯報。

擬提出的議案

49. 王國興議員表示希望動議以下議案——

"促請政府重新檢討讓非專利公共巴士可使用落馬洲總站公共運輸交匯處"

50. 鑒於該議案在會議原定的結束時間(即下午12時45分)動議，主席決定不會處理該議案。他指示王國興議員在事務委員會下次會議再次討論此事項時動議其議案。

51. 王國興議員仍藉此機會向委員簡介其議案，依他之見，可在該交匯處之下興建地庫，藉以擴大其面積。通往該交匯處的道路亦可由7米擴闊至14米。此外，鑒於非專營巴士較的士更符合環保原則，應透過重新設計該交匯處內的的士輪候區來容納非專營巴士。他亦表示關注，只在該交匯處提供一條專營巴士線及一條錄色專線小巴線服務可能導致某種形式的壟斷，因而對該等交通服務的收費缺乏管制。他進一步指出，葵涌、青衣、甚至東涌的居民對駛經深港西部通道前往內地的跨境巴士服務的需求殷切。政府的運輸政策向鐵路運輸傾斜，因而違背居民的意願及限制他們對跨境運輸服務的選擇。此項傾斜政策亦會影響其他運輸業界的經營權，因而亦影響職業司機的就業機會。他因而促請委員支持他的議案及政府當局重新考慮落馬洲總站的交通安排。

52. 陳偉業議員認為王國興議員擬提出的議案不夠強硬，並表示事務委員會應表明強烈反對他認為帶有歧視成份的落馬洲總站現時的交通服務安排，並直接要求政府當局容許非專營巴士營辦商進出該交匯處。

## VI 《青沙管制區條例草案》

(立法會 CB(1)771/06-07(06)——政府當局提供的資料文件)

53. 陳偉業議員以九號幹線在荃灣的延長部分一事為例，強調小心規劃道路的重要性。該段路的通車出現延誤，因為政府當局未能履行其向有關區議會作出禁止運載危險品車輛使用該段路的承諾，原因是相關法例存在若干漏洞。他促請政府當局從此事汲取教訓，並確保青沙管制區(即八號幹線青衣至沙田段)不會發生同樣問題。就此，他促請政府當局在該段路通車前，核實可履行與八號幹線有關的所有承諾，尤其是由地區官員作出而相關政策局未必知悉的承諾。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>察悉他的意見。她進一步向委員保證，政府當局會加快九號幹線的各項工程，以促成其早日通車。政府當局亦正準備修訂相關法例，以確保其可履行與九號幹線有關的承諾。

54. 李鳳英議員促請政府當局在向立法會提交該條例草案時，提供相關行業關注事宜的詳情，尤其是有關青沙管制區的運作。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>在回應時表示，由於該條例草案會清楚列出其所有主要部份的目的，她相信在審議該條例草案時，會詳細討論規管該管制區運作的所有重要事宜。

**VII 其他事項**

55. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2007年2月28日