

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2072/99-00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

### 立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2000年5月26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(主席)  
何俊仁議員  
李永達議員  
李啟明議員  
周梁淑怡議員  
陳榮燦議員  
陳鑑林議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員  
馮志堅議員

其他出席議員：黃容根議員

缺席委員：劉江華議員(副主席)  
何承天議員  
何鍾泰議員  
黃宏發議員  
劉千石議員  
鄧兆棠議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

#### 運輸局

署理運輸局局長  
何鑄明先生

運輸局首席助理局長(5)  
林雪麗女士

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

總交通工程師(新界西)  
李欣明先生

路政署

路政署署長  
梁國新先生

高級工程師  
李威先生

**參與議程第V項的討論**

運輸局

署理運輸局局長  
何鑄明先生

運輸局副局長  
黎蕙明女士

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署助理署長  
李樹銘先生

首席運輸主任／巴士發展  
羅鳳屏女士

**參與議程第VI項的討論**

運輸局

署理運輸局局長  
何鑄明先生

運輸局副局長  
黎蕙明女士

運輸局首席助理局長(4)  
鍾沛康先生

**應邀出席人士：參與議程第VI項的討論**

九廣鐵路公司

東鐵副總監  
李殷泰先生

**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

---

經辦人／部門

**I 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1663/99-00號文件 —— 2000年4月28日會議的紀要；及  
立法會CB(1)1664/99-00號文件 —— 將向立法會提交的事務委員會報告擬本)

2000年4月28日會議的紀要獲確認通過。

2. 委員接納將於2000年6月21日在立法會會議席上提交的事務委員會報告擬本。

**II 自上次會議後發出的參考文件**

(立法會CB(1)1528/99-00號文件 —— 643TH —— 馬鞍山T7號主幹路；  
立法會CB(1)1625/99-00號文件 —— 五號幹線(石圍角至柴灣角段)；及  
立法會CB(1)1656/99-00號文件 —— 離島渡輪服務乘客意見調查)

3. 委員察悉以上自上次會議後發出的參考文件。

### III 2000年6月16日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1665/99-00(01)號文件——待議事項一覽表；及  
立法會CB(1)1665/99-00(02)號文件——跟進行動一覽表)

4. 主席提醒委員，事務委員會下次會議將於2000年6月16日(星期五)上午10時45分舉行。應主席的建議，委員細閱待議事項一覽表。委員察悉，由於政府當局仍未完成有關巴士票價釐定機制的檢討，因此事務委員會將不能在本會期內就“巴士票價釐定機制”的議項進行討論。委員亦同意在待議事項一覽表中刪除“發展基礎建設以配合建屋計劃”、“根據《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)下獲豁免的配件”及“機場快線和東涌線”3個議項。至於“道路交通的噪音”，委員察悉環境事務委員會將於2000年6月2日舉行的會議席上，討論噪音污染的問題，故此他們同意，對該事項有興趣的交通事務委員會委員可出席該次會議，以表達關注。因此，該事項亦從待議事項一覽表中刪除。委員並同意要求政府當局就“行人安全措施”及“赤柱多層公共停車場”的最新進展提供參考文件。

(會後補註：政府當局就赤柱興建多層公共停車場及改善行人安全措施所提供的進度報告已分別隨立法會CB(1)1865/99-00及CB(1)1866/99-00號文件送交委員。)

5. 委員同意於下次會議討論以下事項：

- (a) 調整與運輸項目有關的政府收費；
- (b) 非專利巴士服務的運作；及
- (c) 在道路挖掘工程進行時對交通的規管。

(會後補註：另一議項“2000年5月29日海底隧道火警事故”其後亦列入2000年6月16日會議的議程內。由於議程緊密，會議提前於上午10時30分開始舉行。)

6. 因應主席進一步的建議，委員同意，事務委員會應密切注意政府當局將提供的第二次鐵路發展研究(下稱“第二次鐵路研究”)報告。主席重申，在前一天舉行的特別會議席上討論“鐵路發展策略2000”時，她已代表事務委員會就政府當局處理該

事項的方式表示深切關注。她指出政府當局應在制訂策略2000之前，及早諮詢事務委員會。鄭家富議員表示，在此事上，他支持主席的做法，而她亦應在財務委員會討論有關馬鞍山至大圍鐵路，以及九廣鐵路由紅磡至尖沙咀支線的撥款建議時，向財務委員會表達事務委員會的關注。

(會後補註：第二次鐵路研究報告摘要其後隨立法會 CB(1)1827/99-00 及 CB(1)1828/99-00號文件送交委員。)

#### IV 大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路

(立法會CB(1)1665/99-00(03)號文件 —— 離島區議會副主席及大嶼山地方團體提交的聯署意見書(只備中文本)；及  
立法會CB(1)1665/99-00(04)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

7. 主席請委員注意，離島區議會副主席及其他大嶼山地方團體提交了一封聯署意見書(立法會CB(1)1665/99-00(03)號文件)，呼籲當局盡快興建一條由大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路(下稱“工程計劃”)。

8. 應主席的邀請，運輸局首席助理局長(5)向委員簡介該工程計劃的最新進展情況，詳情載於政府當局提供的文件(立法會CB(1)1665/99-00(04)號文件)。

9. 鑒於東涌道的安全及容車量的問題，委員普遍贊成盡快進行擬議的工程計劃，尤其是考慮到雨季時山泥傾瀉所造成的潛在危險。但他們亦知道，路政署於1999年11月提交的環境影響評估最後報告，並未獲得環境保護署(下稱“環保署”)署長接納，因為許多可能嚴重影響環境的問題仍未解決。委員指出，當局一方面須在適當時間提供交通基建設施，以配合當地居民的交通需要及大嶼山的整體發展，但在另一方面亦須保護香港最後一片自然風景區，而在這兩者之間必須求取適當的平衡。委員擔心工程計劃再度拖延會令成本增加，以及引致嚴重的安全問題；故此他們促請政府當局為工程計劃撥出更多資源，

以解決環保署提出的關注事項，順利完成法定的環境影響評估程序。委員與政府當局隨後進行的討論綜述於下文各段。

10. 主席詢問，雖然根據政府當局的評估，梅窩至大蠔灣的路線最為可取，但若經修訂的環境影響評估報告仍未獲環保署署長接納，政府當局將有何對策。譚耀宗議員認為，由於大嶼山相對而言仍屬未開發的地區，任何發展項目，不管處於大嶼山的哪方，都會帶來破壞生態的代價。譚議員強調，政府當局應盡量減低可能對環境帶來的影響，但居民的安全及對交通的迫切需要應放在首位。

11. 署理運輸局局長回應時向委員保證，政府當局亦關注到東涌道的安全情況未如理想，並會把公眾安全視為最重要的考慮因素。運輸局及路政署均會盡最大努力，解決所有已知的環境問題，當局有信心經修訂的環境影響評估報告可以涵蓋環保署署長提出的所有關注事項。

12. 李永達議員進一步詢問政府當局會投放多少資源以爭取環保署署長及環境諮詢委員會支持有關報告。署理運輸局局長回答時強調，運輸署及環保署均致力把環境及生態可能受到的不利影響和干擾盡量減至最低，立場是一致的。他進一步表示，運輸局決心推展該工程項目，並動員政府內外具備有關專業知識的人士提供所須的紓解措施。路政署署長補充，路政署一直就擬備環境影響評估報告與環保署保持緊密聯繫。路政署信納已對環保署提出的所有關注事項一一作出充分解釋，因此該署計劃於2000年6月再次提交環境影響評估報告。

13. 鑒於環保署對工程項目的立場強硬，何俊仁議員質疑政府當局就不同方案所作的環境影響評估是否準確，尤其是有關在東涌道的下面興建一條隧道所造成的負面影響。

14. 署理運輸局局長解釋，若採用興建一條雙線雙程行車單管隧道的方案，則該隧道將長達4公里；從交通安全的角度來看，這樣長的雙線雙程行車單管隧道極不可取。另一方面，若興建一條雙管隧道，整項工程計劃的成本將為50億元。由於涉及的成本高昂，從運輸的角度而言，實無充分理據在使用隧道方面施加限制。然而，若非如此，便會吸引大量外界車輛使用該隧道，因而改變南大嶼山的鄉村和自然風貌，對該區帶來深遠的影響。至於南北連接路方案，當局打算仍然沿用現行的封閉道路通行許可證制度，以限制前往該區車輛的數

目。路政署署長向委員就非沿線擴闊現有的東涌道及南北連接路兩個方案提供下列補充資料，供委員參考：

	非沿線擴闊現有的東涌道	南北連接路
受影響的郊野公園面積	20公頃	2.2公頃
受影響的天然林地面積	13公頃	3公頃
對水質的影響	東涌河——影響屬高風險	大蠔河——距離連接路最少120米

就此，運輸局首席助理局長(5)表示，在上次進行諮詢時，郊野公園及海岸公園委員會曾表示反對採用非沿線擴闊的方案，理由是擴闊的路面會進佔郊野公園，當局亦須考慮此意見。

15. 路政署署長回應陳榮燦議員有關建議的新紓解措施的問題時表示，當局會興建特別設計的排水系統，把地盤及路面的水流引離易受污染的河流及大蠔灣。此外，當局會提供1.9公頃的濕地，以彌補受工程計劃影響的相同面積濕地，更會種植15公頃新林地，取代被砍伐的3公頃天然林地。

16. 陳鑑林議員認為，由於大蠔灣至梅窩的路線是各方案中最短的，因此對環境的影響亦相對較少。然而，作為一項政策問題，他建議政府當局應檢討對大嶼山的整體規劃及發展策略，以確定哪些地區須予重點保護，以及哪些地區可供發展。署理運輸局局長回應時表示，大嶼山的主要發展集中在北部，而南大嶼山的重點仍是自然保育。由於南大嶼山在生態及風景方面均具很高價值，任何在該處進行的發展項目都應確保在環境方面是可持續的，並配合鄉村的和諧自然風貌。

17. 主席總結有關討論時表示，雖然議員和政府當局均希望經修訂的環境影響評估報告獲得環保署接納，但當局亦應訂出一些後備方法。

## V 改善巴士服務效率的措施

(立法會CB(1)1665/99-00(05)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

18. 運輸署署長簡介政府當局提供的文件(立法會CB(1)1665/99-00(05)號文件)，當中載述當局為提高巴士服務效率而採取的各種措施，並述及有關巴士中轉站計劃及跨區巴士專用線計劃的最新發展情況。

19. 委員普遍支持政府當局不斷努力改善巴士服務的效率，以確保有限的路面及巴士總站設施更物盡其用，尤其是巴士中轉站計劃，可改善巴士網絡的覆蓋範圍，令乘客受惠；同時亦可更佳地利用巴士資源，有助紓緩增設新長途巴士路線及“點到點”巴士路線的壓力。鑒於以往的計劃均有助改善交通情況，委員促請政府當局加快實施新的巴士中轉站計劃，並就此方面制訂全面政策和策略。部分委員亦關注到專利巴士營辦商在這方面的參與和配合。委員與政府當局的討論要點綜述於下文各段。

20. 關於李永達議員詢問有關實施巴士中轉站計劃的未來計劃，以及主席詢問有關政府當局文件第8段所述巴士中轉站計劃實施後預期可達致的改善，首席運輸主任／巴士發展回應時表示，當局於2000年在西區海底隧道(下稱“西隧”)繳費廣場、灣仔、銅鑼灣、金鐘、大老山隧道繳費廣場及天水圍市中心實施6項新計劃。當局並正研究於明年在東區海底隧道繳費廣場實施另一項計劃。由於新設的巴士中轉站計劃旨在改善巴士網絡的覆蓋範圍，紓緩增加直接巴士路線的壓力，在目前的建議下無須取消現有的巴士路線。李永達議員及主席因而對該等計劃的成效存疑，他們並建議政府當局考慮可否重整現有巴士路線，以達致最佳效益。應主席之請，政府當局同意向委員提供將於2000年實施的巴士中轉站計劃的詳情，以供參考。

(會後補註：所需資料其後於2000年6月19日隨立法會CB(1)1867/99-00號文件送交委員。)

21. 李永達議員亦質疑當局決定不取消現有路線，是否由於當局尚未與專利巴士公司達成協議。副運輸局局長答稱，當局正與專利巴士公司研究有關詳情，包括揀選巴士路線、車費優惠安排，以及八達通系統在設計上須因應巴士中轉站計劃而作出的更改等細節。為此，譚耀宗議員詢問新系統何時可供使用。運輸局副局長表

示，更改軟件的工作現正由聯俊達負責進行，一切涉及的技術問題可望於年底解決。

22. 何俊仁議員以西隧繳費廣場的中轉站為例，指出駛至該站的巴士已沒有額外的載客量接載中轉乘客。他建議當局考慮開辦來往繳費廣場與中環之間的穿梭巴士服務，以減低市民對新巴士路線的需求，令巴士中轉站計劃更為可行。陳鑑林議員贊同其意見，並認為來自不同地區的乘客，可在中轉站轉乘穿梭巴士進入最繁忙的路段。他更建議利用中轉站把乘客從擠塞地區分流至其他地區。首席運輸主任／巴士發展回應時表示，當局會進一步研究委員的意見和建議。

23. 運輸署署長對委員提出的寶貴意見表示感謝，並指出巴士中轉站計劃只是解決問題的其中一項措施。當局亦會針對其他情況實施另一些措施，例如縮短或甚至取消若干巴士路線，以及將巴士從最擠塞的地區分流至其他地區，以達致盡量善用巴士資源的整體目標。由於巴士中轉站計劃目前只實施了一段短時間，政府當局會不斷檢討其進展，並研究如何促使各專利巴士營辦商合作，進一步推展計劃。至於在計劃的實施方面，何俊仁議員對於巴士有否額外載客量接載中轉站的乘客所提出的關注特別確切，因為巴士在繁忙時段大部分已客滿。強行要求乘客中途轉車對提高效率並無裨益。因此之故，當局須考慮其他措施以補巴士中轉站計劃的不足。

24. 鄭家富議員對政府當局在限制若干巴士路線進入中環此項政策的揀選準則，深表關注。他認為政府當局揀選一些沒有其他公共交通工具提供相若服務的路線，不但對住在偏遠新市鎮的市民不公平，亦是歧視專利巴士服務。由於專利巴士是集體運輸工具，是最有效率的路面交通工具，鄭議員極力建議當局考慮限制其他交通工具，例如私家車進入中環。

25. 運輸署署長回應時表示，當局絕對沒有歧視巴士服務。他同意專利巴士是有效率的路面交通工具，但無可否認，巴士體積龐大，當它們擠塞在道路上便會產生問題。因此，政府當局正集中在有問題的地區進行，而問題最嚴重的地區便是中環、灣仔及銅鑼灣。他又解釋，問題在於許多人看見在路面上行走的巴士乘客稀疏，這就是巴士成為致力改善的焦點，目的是要改善巴士的營運管理，藉以提高效率。首席運輸主任／巴士發展補充，政府在考慮縮短路線的建議時，會考慮所有相關資料，例如巴士班次及載客量等數據。

26. 周梁淑怡議員指出，政府在解決這問題上耗用時間過長，而市民越來越覺得情況不可接受。她鼓勵政府大刀闊斧落實措施，勇於接受可能出現的批評，只要市民看見成效，他們一定會轉而支持政府的行動。李永達議員贊同她的意見，並認為由於路面資源有限，政府當局應採取較強硬的立場徹底解決問題。當局亦應考慮實施其他措施，例如限制不同種類的汽車在某些時間駛進中環，讓此舉所帶來的不便不會局限於某類別道路使用者。他建議當局進行廣泛諮詢，確保此等措施獲市民接受。署理運輸局局長察悉委員的意見，並表示當局會就政府制訂的策略，徵詢市民的意見。

## VI 有關九廣鐵路公司的立法建議

(立法會CB(1)1665/99-00(06)號文件 —— 有關《2000年九廣鐵路公司(獲准許活動)(綜合)(修訂)令》的立法會參考資料摘要；及

立法會CB(1)1686/99-00(01)號文件 —— 有關《2000年九廣鐵路公司(修訂)附例》及《2000年西北鐵路(修訂)附例》的參考文件)

27. 應主席的邀請，署理運輸局局長就修訂《九廣鐵路公司條例》(第372章)附屬法例的立法建議簡介有關背景。擬議修訂的主要目的，是令九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)可進行全面的雙向貨運代理服務，以及讓東鐵的附加費可彈性地調整至普通等最高票價的50倍，以便與本港其他鐵路運輸營辦商的營運安排一致。建議的詳情分別載於立法會CB(1)1665/99-00(06)及CB(1)1686/99-00(01)號文件。

### 九鐵公司的貨運業務

28. 李永達議員關注到九鐵公司在擴展其貨運服務後所享有的競爭優勢。為此，他詢問當局有否就該建議諮詢香港付貨人協會。署理運輸局局長答稱，當局並不預期九鐵公司與本地托運公司會因此而出現競爭，因九

鐵公司只提供鐵路貨運服務，而後者的商業範圍主要集中在本地的貨運安排，九鐵公司在這方面的服務並無改變。他進一步解釋，根據現行《九廣鐵路公司條例》，九鐵公司只可由香港托運貨物至任何其他地方，但不得把香港以外任何地方的貨物托運來港，而條例亦限制九鐵公司把公司已運送或將運送的貨物貯存在香港境內（在香港境外卻不可）。因此，鑒於九鐵公司面對本地及國際貨運公司日趨激烈的競爭，該建議旨在撤銷九鐵公司所面對的限制。事實上，九鐵公司在貨運業務方面的增長近年已見放緩。

29. 東鐵副總監補充，九鐵公司一直因應其貨運目的地，而與不同的航運業務代理人及貨運代理公司合作。然而，這些安排未能完全滿足現今顧客的需要，因為顧客都希望得到一站式綜合貨運及後勤服務。依賴代理人或其他第三方面提供有關服務，不但令九鐵公司無法提出較具競爭力的價錢，還會妨礙該公司適當地按以客為本的方式，有效管理其貨運業務。為了充分利用其現有的鐵路基礎設施和人員，九鐵公司已發展了一套貨運業務策略，包括經營雙向的貨運代理業務，以及在內地發展一個貨物貯存、綜合處理和分發中心。

30. 李啟明議員表示贊成該建議，但關注到九鐵公司有否進行充分的諮詢，尤其是對該公司現時的代理人。東鐵副總監答稱，九鐵公司曾與部分代理人討論雙方日後合作的方式。

31. 鑒於有關建議可提高本港貨運業的發展，何鍾泰議員表示贊成。然而，他憶述數年前，政府在研究西北鐵路發展計劃時，預測內地和本港之間經由鐵路運送的貨櫃數量非常高。他要求政府當局澄清為何文件第2段所引述的數字卻低得多，並詢問由九鐵公司委託進行的研究所得結果，是否符合政府就第二次鐵路研究所的估計數字。署理運輸局局長承認，政府較早前所作的預測有誤，原因是當局掌握的內地發展資料不足，亦低估了鄰近港口的競爭。然而，九鐵公司是以非常務實的方法計算得現時的數字，而獲委託進行此項研究的國內大學，亦曾在全國收集有關未來發展的規劃數據。他表示，與政府就第二次鐵路研究所作的評估比較，在增長率及未來趨勢方面，二者的預測數字大致相同。署理運輸局局長進一步表示，儘管當局對中港之間經由鐵路運送的貨櫃數量作出了更合符現實的預測，但實際數字仍會有增減，因此，當局鼓勵九鐵公司進一步探討連接羅湖及貨櫃港的港口鐵路線是否可行及興建時間是否恰當，此點已在第二次鐵路研究中加以研究。

### 東鐵乘客附加費

32. 譚耀宗議員詢問現時東鐵乘客逃避繳付車費的問題是否嚴重，以及與輕鐵比較情況如何。東鐵副總監答稱，在1999年，沒持有有效車票的東鐵乘客的百分比，在1 000人中有1.2人，而輕鐵則在1 000人中有4.5人。雖然東鐵逃避繳付車費的百分比比較低，但由於東鐵的載客量龐大，逃避繳付車費的總人數非常多。署理運輸局局長補充，調高附加費除可有效阻嚇有意逃避繳付車費的乘客，還可確保九鐵公司有效地實施羅湖限額售票系統；限額售票系統是一項主要的應變措施，以應付羅湖管制站過境旅客在節日期間的人流及擠擁情況。

33. 為此，周梁淑怡議員及李啟明議員均關注到九鐵公司會採取甚麼措施，減低乘客逃避繳付車費的情況，以及盡量避免發生乘客沒持有有效車票便乘車前往羅湖的情況。東鐵副總監答稱，為了減低羅湖的擠塞情況，九鐵公司與所有負責邊境管制的單位緊密聯繫，加快辦理出入境手續。此外，九鐵公司亦會加強宣傳，提醒乘客不要逃避繳付車費。

34. 東鐵副總監回應譚耀宗議員進一步的詢問時表示，若違例者未能即時繳交附加費，可在14天內付款。但若在到期日仍未繳交附加費，九鐵公司便會發出催繳信。若信件不獲理會，九鐵公司便會發出傳票。在1999年，該公司共發出285張傳票。東鐵副總監又表示，由於違例者可能會提供虛假地址，九鐵公司職員須獲賦權，除了可要求未能即時繳交附加費的乘客提供姓名及地址外，亦可向他們索取電話號碼，以便九鐵公司採取更有效的跟進行動。

35. 周梁淑怡議員提出一項跟進問題，就是若違例者提供虛假的電話號碼，九鐵公司會採取甚麼措施。東鐵副總監答稱，若乘客未能提供正確資料，九鐵公司可根據該公司的另一附例，向其施加懲罰。

36. 鄭家富議員要求政府當局澄清，經修訂的附例通過後，九鐵公司徵收的附加費確實款額為何。東鐵副總監解釋，附加費按往返羅湖和紅磡的普通等單程車費(即33元)計算。經修訂的附例生效後，九鐵公司會參考輕鐵及地下鐵路相若的附加費水平，以釐定其附加費金額。根據九鐵公司的初步構思，附加費約為500元。日後若修訂附加費水平時，會按循序漸進的原則作出調整，並考慮到東鐵乘客逃避繳付車費的情況是否嚴重。東鐵副總監向委員保證，東鐵會透過不同媒介廣泛宣傳調高附加費一事，並會設有寬限期。

經辦人／部門

37. 主席總結有關討論時表示，由於附加費加幅甚高，九鐵公司應加強宣傳，使乘客知悉新附加費的金額。

## **VII 其他事項**

38. 議事完畢，會議下午1時05分結束。

立法會秘書處  
2000年9月27日