

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1955/01-02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 : 2002年1月25日(星期五)  
時 間 : 上午8時30分  
地 點 : 立法會會議廳

**出席委員** : 劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
朱幼麟議員, JP  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
陳國強議員  
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  
梁富華議員, MH, JP  
劉炳章議員

**其他出席議員** : 劉慧卿議員, JP  
羅致光議員, JP

**缺席委員** : 周梁淑怡議員, JP  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
黃成智議員

**出席公職人員** : 參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)  
林雪麗女士

運輸署

運輸署助理署長／新界  
區永禧先生

運輸署總工程師／新界西  
李欣明先生

路政署

路政署主要工程管理處副處長  
陳維彰先生

環境保護署

首席環境保護主任(評估及審核)  
許一鳴先生

消防處

消防總長  
畢迎強先生

香港警務處

區行動主任  
陳文偉先生

**參與議程第V項的討論**

運輸局

運輸局副局長  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

運輸署

運輸署副署長／運作及管理  
陳阮德徽博士

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
黃振亞女士

運輸署首席運輸主任／新界  
羅鳳屏女士

運輸署總運輸主任／巴士及鐵路(3)  
王偉銘先生

**參與議程第VI項的討論**

運輸局

運輸局首席助理局長(3)  
鄧忍光先生

運輸局總鐵路視察主任  
胡建明先生

運輸署

運輸署首席運輸主任  
葉麗清女士

**參與議程第VII項的討論**

運輸局

運輸局副局長  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署助理署長／新界  
區永禧先生

**應邀出席者 : 參與議程第VI項的討論**

地鐵有限公司

地鐵有限公司車務總經理  
白朗恩先生

地鐵有限公司基建經理  
劉天成先生

地鐵有限公司對外事務經理  
蘇雯潔女士

**參與議程第VII項的討論**

綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司

主席  
邱戊秀先生

副主席  
黃武先生

香港專線小巴持牌人協會

主席  
黃文傑先生

副主席  
馬僑生先生

環保小巴大聯盟

發起人  
陳文俊先生

發起人  
謝健威先生

西貢小巴工商聯誼會

會員  
譚業菜先生

會員  
蘇世雄先生

公共小型巴士總商會

主席  
吳茂成先生

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

主席  
梁雄先生

副主席  
譚俊達先生

汽車交通運輸業總工會

理事  
歐陽明先生

香港公共小巴車主司機協進總會

副主席  
鍾志華先生

秘書  
黎銘洪先生

藍田惠海小巴商會有限公司

主席  
魏初先生

委員  
何秀超先生

鯉魚門高超道公共小巴商會有限公司

委員  
伍熾良先生

委員  
潘成就先生

屯門公共小型巴士商會

主席  
鍾世興先生

執委  
梁志偉先生

荃灣公共小型巴士商會有限公司

主席  
馬明舜先生

副主席  
陳赤賢先生

**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)733/01-02號文件 —— 2001年11月23日  
會議的紀要；

立法會CB(1)867/01-02號文件 —— 2001年11月27日  
與環境事務委員會和規劃地政及  
工程事務委員會舉行聯席會議的  
紀要；及

立法會CB(1)871/01-02號文件 —— 2001年12月14日  
會議的紀要)

2001年11月27日與環境事務委員會和規劃地政  
及工程事務委員會舉行聯席會議的紀要，以及2001年11  
月23日和2001年12月14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)842/01-02(01)及(02)號 —— 關於學生優惠票價的意見書；

立法會CB(1)889/01-02(01)號文件 —— 元朗區議會議員於2002  
年1月10日與立法會議員舉行的會議  
上就基建工程計劃提出的意見；及

立法會CB(1)898/01-02(01)號文件 —— 輕便鐵路的營運和財政  
狀況)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

### III. 2002年2月22日會議的討論事項

(立法會CB(1)872/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及  
立法會CB(1)872/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 主席提請委員參閱事務委員會的待議事項一覽表及跟進行動一覽表(分別載於立法會CB(1)872/01-02(01)及(02)號文件)。

4. 委員察悉政府當局建議在事務委員會於2002年2月舉行的下次例會討論下述兩項事宜：

- (a) 有關提高學童巴士安全水平的措施；及
- (b) 速度限制檢討的進度報告。

政府當局 5. 經商議後，委員同意要求政府當局就上述(b)項事宜提交資料文件。委員會決定是否有需要在稍後舉行的會議上跟進該事。除上文(a)項所述事宜外，委員亦同意在下次會議討論“有關興建隧道及隧道營運的政策”。

(會後補註：政府當局所提交題為“2001年速度限制檢討進度報告”的資料文件已隨立法會CB(1)1110/01-02(01)號文件送交委員。)

6. 應主席建議，委員同意將有關“盡量提高三號幹線使用率的措施”一事納入事務委員會的待議事項一覽表。

### IV. 改善東涌道

(立法會CB(1)872/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

7. 主席提醒委員，事務委員會上次曾於2001年1月19日就有關“改善東涌道”一事進行討論。在她亦有份出席的立法會議員與離島區議會議員於2001年12月13日舉行的會議席上，離島區議員曾就該工程的進展情況提出關注。

8. 運輸局首席助理局長(5)簡介政府當局所提交的文件(立法會CB(1)872/01-02(03)號文件)。她提請委員注意，政府當局正加緊推行擴闊現有東涌道的工程計劃，而目標完工日期為2006年。該工程計劃的估計成本約10

億元。政府當局完全明白進行改善工程的迫切性，並會採取一切可行措施推前該工程的實施時間表。在此方面，當局會盡可能同時進行所需的行政及法定程序和詳細設計工作，亦會在不同地點同步施工。當局計劃在2005年年底至2006年年底分階段完成有關工程。當局會分段進行改善工程，每個路段的改善工程一俟完工便會立即開放，務求改善該路段的交通情況。

9. 運輸局首席助理局長(5)回應何鍾泰議員時表示，路政署現正進行環境影響評估(下稱“環評”)研究，預計將於2002年4月完成。待環境保護署署長根據《環境影響評估條例》(下稱“《環評條例》”)(第499章)作出批准後，該工程計劃的詳細設計工作將可望於本年較後時間展開。

#### 實施時間表

10. 委員對於該工程計劃須在2006年才能完成普遍感到不滿。鑑於東涌道的行車情況低於標準，構成嚴重的安全問題，他們籲請政府當局採取一切可行措施，加快進行該工程計劃，以便及早作出改善，解決大嶼山居民的迫切交通需求。

11. 鄭家富議員提述深港西部通道及后海灣幹線的實施時間表，並表示該兩項耗資數百億元的龐大工程計劃會在2005年年底前完成，但這項工程成本預計只是10億元及規模亦較小的擴闊東涌道工程計劃，卻須待2006年才能完工，對此他感到難以接受。就此，他質疑當局何以需要一段長時間進行該工程計劃的籌備工作，例如土地勘測、環評研究、初步設計及詳細設計。

12. 運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，根據擬議的實施時間表，該工程計劃的籌備工作，包括環評研究及初步設計和詳細設計工作，將各需12個月時間方可完成。由於當局是在2001年年初才決定採用擴闊東涌道的方案，擬議的實施時間表實際上已是在可行情況下最快的方案，因為類似性質及規模的工程計劃通常需時約8年才可完成。儘管當局作出上述解釋，鄭議員仍籲請政府當局採取一切可行措施，加快進行該工程計劃的初步及詳細設計工作，以期將完成整項工程計劃的所需時間由5年以上縮短至3至4年。

13. 譚耀宗議員察悉政府當局打算在可行情況下同步進行某些工作，並對政府當局以積極態度推行該工程計劃表示讚賞。為達到加快工程進度的目的，他詢問政府當局會否考慮以設計連施工合約的方式進行改善工程。

何鍾泰議員對此亦有同感，並認為如採取設計連施工模式進行該工程計劃，在施工前的工作如初步及詳細設計，將可節省不少時間。石禮謙議員亦表示，獲批設計連施工合約的承建商絕不會考慮耗費長達35個月的時間完成一項10億元的工程計劃。

14. 運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，就東涌道工程計劃而言，設計連施工合約對縮短工程所需時間未必有太大幫助，因為政府當局現已展開工程計劃的初步設計工作，並會在可行情況下同步進行不同的工作。路政署主要工程管理處副處長補充，若要批出設計連施工合約，當局必須事先確定該計劃所涉及的工程項目。因此，當局須在所有必要的法定程序完成後，才可進行招標。此等程序包括根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)在憲報刊登有關的工程計劃、解決根據該條例提出的反對，並徵求行政會議的批准。如按照上述程序行事，詳細設計工作須在合約批出後才可展開。然而，根據擬議的實施時間表，上述工作會在可行情況下同步進行，從而達到節省時間的目的。

15. 何鍾泰議員察悉政府當局的答覆，但卻認為由於需要不少時間完成所有必需的行政、收地及環評程序，政府當局最重要是確保設立更妥善的諮詢及聯絡機制，以期盡早徵詢有關各方(包括該區區議會及地區團體)的意見，並解決它們的關注事項。鄧兆棠議員贊同其意見。

16. 石禮謙議員對政府當局拒絕考慮其他或可加快工程進度的方案表示失望，並認為政府當局有需要改變其想法，探討加快推行基本工程項目的新方法，藉以在現時經濟不景的情況下製造更多就業機會。

17. 運輸局首席助理局長(5)回應時向委員保證，政府當局會積極研究可在其他哪些範疇達到節省時間的目的。關於資料文件附件B所載，由龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程擬議時間表，她表示路政署在進行環評研究期間會與環境保護署(下稱“環保署”)保持密切聯繫，以期將環評審批程序由5個月縮短至4個月。此項工作亦會與申請撥款及甄選顧問進行詳細設計的工作同步進行。政府當局亦會仔細研究有何方法，令建造工程可在預定的35個月施工期之前完成。為此目的，當局會在有關合約內加入適當的條件。

18. 運輸局首席助理局長(5)重申，政府當局雖關注到有需要提早完成該工程計劃，但她提請委員注意，在考慮此事時須同時顧及其他各項因素，包括有需要盡量

減低對鄰近郊野公園及其他環境易受破壞地區(如東涌河)造成的潛在影響。因此，當局須訂定並審慎推行有關的緩解措施。

19. 然而，何鍾泰議員認為潛在環境影響絕對不應較區內居民的安全更為重要。對於《環評條例》中硬性規定必須進行全年監察以評定潛在環境影響，而不論有關問題是否嚴重，他尤其感到不滿。由於訂有此項規定，在某些情況下環評研究的程序會不必要地延長。在此方面，他表示劉炳章議員、石禮謙議員及他本人一直在研究當中所涉及的種種問題，並會提出法例修訂建議，供政府當局考慮。

20. 譚耀宗議員認為，由於東涌道不少部分並不接近民居，故亦可在晚間進行建造工程，以加快進度。在此方面，他籲請政府當局考慮其建議，並詢問如日夜同時施工可節省多少時間。

21. 運輸局首席助理局長(5)回應時表示，35個月是僅在日間施工的所需時間。她察悉委員就加快工程進度所提出的要求，並表示政府當局會積極跟進譚議員的建議。然而，她告誡謂，當局必須審慎評估當中涉及的安全問題，以及對附近野生生物可能構成的影響。在此方面，路政署會進一步研究在晚間於東涌道某些路段施工的可行性。如認為此舉可行，當局會作出安排，向漁農自然護理署(下稱“漁護署”)及環保署申請在晚間施工。屆時，政府當局才可較切實評估此安排可以節省多少時間。在此方面，主席認為當局應及早作出規劃，以便在第一時間尋求漁護署及環保署的批准。

22. 何鍾泰議員表示支持譚耀宗議員的建議，並表示就建築安全而言，只要提供良好的照明設備，在晚間施工應不會構成重大問題。事實上，在晚間施工是內地的普遍做法。

23. 鄧兆棠議員關注到大嶼山的發展已因為環境方面的考慮而受到不必要的阻延。在此方面，他就現正進行並會在2002年4月完成的環評研究獲得通過的可能成數，要求環保署提出初步意見。

24. 環保署首席環境保護主任(評估及審核)回應時表示，環保署署長是審批環評研究及發出環境許可證的法定主管當局，因此在有關申請尚未提交之時對其決定作出任何猜度實非恰當之舉。然而，他證實環保署及漁護署均積極參與環評研究程序。迄今為止並未發現有任

何重大的不良影響，以致可能嚴重削弱環評報告獲得通過的機會。

25. 在此情況下，主席認為既然環保署有直接參與有關工作，該署應能在法定時限內完成審議環評報告的工作。環保署首席環境保護主任(評估及審核)回應時向委員保證，當局會優先處理該工程計劃的環評研究。他進一步解釋，《環評條例》就審批環評報告各個階段訂定了不同的法定時限，分別為環保署署長審閱環評報告(60天)、諮詢公眾和環境諮詢委員會(60天)，以及在進行諮詢後作出回覆(30天)。整個程序需時5個月。雖然法定的公眾諮詢期不能縮短，但他表示，環保署會嘗試在切實可行範圍內盡快(例如在30天內)完成審閱環評報告的程序。視乎公眾和環境諮詢委員會提出的意見，環保署署長亦會嘗試在30天法定時限屆滿前及早作出回覆。就此，主席及鄧兆棠議員均籲請環保署作出更大努力，確保盡可能在最短時間內完成整個環評程序。

#### 對隧道方案的評估

26. 鄭家富議員察悉整條全長7.2公里的陸上路線將興建16座橋樑構築物，因此他不贊同政府當局所持從生態、自然景觀及水質所受到的潛在影響而言，建議中的設計較其他方案(如短隧道)優勝的說法。他以瑞士、奧地利等國家為例，指出當地的山區地方亦建有不少隧道，避免對環境造成干擾。就此，他詢問政府當局對普遍獲得環保團體支持的隧道方案有何立場。

27. 運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，隧道方案在實行方面存在若干實在難以克服的問題。鑑於地勢陡峭，當局須沿着陡坡築建爬升至某一高度的斜路，然後才可以短隧道連接；否則由東涌至南大嶼山便須興建穿越山區的長隧道。然而，從交通安全的角度而言，興建路程如此長的單管雙線雙程行車隧道是極不可取的做法。如改而興建雙管行車隧道，便會造成過剩的容車量。考慮到保存南大嶼山的鄉村及自然景致的規劃意向，當局認為並無充分理據支持此做法。運輸局首席助理局長(5)向委員保證，政府當局相信擴闊東涌道是最具成本效益的方案，該方案亦可將對環境及生態所造成的潛在影響及干擾盡量減至最低。

28. 鑑於地勢險峻，何鍾泰議員表示，他初步認為擴闊東涌道可能是較佳方案。然而，他要求當局就將會在擬議路線沿途興建的16座“橋樑構築物”作出澄清，說明該等構築物是橫跨山谷的橋樑，抑或僅是用以跨過小片空地的小型構築物。路政署主要工程管理處副處長回

應時表示，該等橋樑構築物同時涵蓋何議員所述的兩類構築物。該等構築物的實際模式將於詳細設計階段決定。

#### 發生交通意外時的應變措施

29. 梁富華議員關注到在施工期間倘發生嚴重交通意外，當局有何應變措施紓緩交通擠塞情況。運輸署助理署長／新界回應時解釋，現有的東涌道是一條不符標準單線雙程行車的鄉村道路。如在施工期間發生嚴重交通意外以致需要採取封路措施，情況會與現時大致相若。儘管如此，他向委員保證，當局會特別留意有關情況，以確保在施工期間採取適當的交通管理措施，以便在維持正常交通流量之餘，把發生交通意外的危險盡量減至最低。

30. 梁議員憶述，當局是在環保署署長否決大蠔灣至梅窩的大嶼山南北連接路的環評報告後，才提出擴闊東涌道的方案。在此方面，他關注到建議中經擴闊的東涌道只是一條雙線行車的不分隔道路，在發生嚴重意外時未必可帶來太大改善。

31. 運輸局首席助理局長(5)回應時解釋，經改善的東涌道於建成後將會是一條符合標準並可供雙向行車的雙線不分隔道路。比起現時不合標準且屬單線行車鄉村道路的東涌道，情況將大有改善。她亦提請委員注意，原本建議在梅窩至大蠔灣興建的大嶼山南北連接路，亦是一條雙線行車的不分隔道路。運輸署助理署長／新界就發生交通意外時的管制措施作出補充，並表示現時每當東涌道發生意外，該處的交通均會因為需要封路而陷於癱瘓。然而，在擴闊東涌道後，在緊急封閉一條行車線期間仍可保持車流。運輸署助理署長／新界回應梁議員的跟進提問時證實，東涌道的停用路段(主要在南段)將保留作新路段臨時封閉時的臨時交通改道路線。

#### 經改善東涌道的行車量

32. 梁富華議員察悉，經改善東涌道於2006年的預期行車量為每小時770架次車輛。在此方面，他詢問當有關的工程完成後，當局會否放寬現時對使用東涌道的限制。運輸署助理署長／新界答稱，鑑於當局現時在南大嶼山實施以保育為主的規劃政策，即使在擴闊東涌道後，當局亦不希望該處的交通會出現任何重大增長。預期東涌道的運作會維持穩定，到了2016年，其早上繁忙時間的行車量將接近每小時980架次車輛的設計容車量。

33. 主席總結此事項的討論時重申，委員及離島區議員對於該工程計劃需要長時間才能完成深表關注。在此方面，委員要求政府當局考慮加快推行該工程計劃每一階段的工作，並於2003年年初就詳細的實施時間表向事務委員會作出匯報。

**V. 地鐵將軍澳支線通車後更妥善地協調公共交通服務**  
(立法會CB(1)872/01-02(04)號文件——政府當局提交的資料文件)

34. 運輸署助理署長／巴士及鐵路簡介政府當局就“地鐵將軍澳支線通車後更妥善地協調公共交通服務”而提交的文件(立法會CB(1)872/01-02(04)號文件)。她繼而匯報為配合預計將於2002年8月中通車的地鐵將軍澳支線(第一期)(下稱“將軍澳支線”)而訂定的公共交通服務計劃(下稱“公共交通計劃”)。

(會後補註：在會議席上提交的一套簡介資料其後已隨立法會CB(1)929/01-02(01)號文件送交委員。)

35. 運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，將軍澳支線通車後，將軍澳對外公共交通服務的載客量將增加一倍以上。由於將軍澳支線所提供的服務無論在行車時間、票價、方便和可靠程度各方面均甚具吸引力，乘客選乘交通工具的模式將有重大改變，預計有不少乘客會改用新鐵路所提供的服務。就此，當局有需要對將軍澳的公共交通服務作出若干改變，包括為接載乘客前往將軍澳支線沿線各站而引入新路線、增加行車班次和重整若干現有路線，以及修改／取消行走範圍與將軍澳支線重疊的現有路線或調整其班次。預期此等交通服務改變會有助紓緩將軍澳隧道的擠塞問題。

將軍澳支線的票價水平

36. 鄭家富議員轉述區內居民就將軍澳支線票價提出的關注，並認為由於工程成本已由原來預算的305億元大幅減至180億元，地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)應可把將軍澳支線的票價訂定於較低水平，甚至低於地鐵現有路線分區收費結構下的票價水平。如把票價訂定於可反映實際工程成本的水平，所節省的工程費用便可惠及乘客。以現時由藍田／荃灣前往中環的地鐵成人票價水平(使用八達通卡的票價為11.8元，而單程票價則為13元)作為衡量標準，他強烈認為將軍澳支線的票價應訂於較

低水平，最好是在10元以下。鑑於政府是地鐵公司的大股東，鄭議員籲請政府當局極力向董事局傳達此信息，以供考慮。

37. 運輸局副局長回應時表示，地鐵公司現正研究有關票價的事宜，目前尚未有進一步詳情可以提供。然而，地鐵公司已表示，將軍澳支線的票價將具有競爭力，並且大致上會按照地鐵現有路線的分區收費結構訂定。在釐定票價時，地鐵公司會適當考慮當前的經濟狀況、該公司的財政狀況、乘客的負擔能力及其他公共交通工具的競爭。該公司亦須就此徵詢交通事務委員會及交通諮詢委員會的意見。鑑於地鐵公司在釐定票價方面擁有自主權，政府當局會在有關建議提交董事局考慮時，透過其在董事局的成員參與決策過程。

38. 儘管政府當局作出上述答覆，鄭家富議員仍表示在訂定具競爭力的票價水平時，地鐵公司不應參考將軍澳現有專利巴士服務的票價水平，因有關水平偏高。由於將軍澳支線於數個月後便通車，梁富華議員並不相信政府當局對將軍澳支線的票價水平一無所知。他贊同鄭議員對現時巴士票價水平的意見，並詢問政府當局會否容許專利巴士公司在票價上與將軍澳支線競爭。

39. 運輸署副署長／運作及管理回應時解釋，根據現行制度，巴士收費表是根據路線組別及路程訂定。此計算方法為巴士業所普遍採用，因為此做法可準確反映實際的營運成本。由於將軍澳支線通車不會對巴士收費結構造成任何影響，故並無充分理據對之作出更改。在此方面，她表示當局迄今並無接獲任何專利巴士營辦商所提出的上述申請。

40. 劉慧卿議員對將軍澳支線早日通車，以應付區內居民的交通需求表示歡迎，但她質疑將軍澳支線的工程計劃成本何以能大幅縮減至比原來預算少40%。此情況令人對計算原來預算的基準產生懷疑。在此方面，她已向政府當局提出有關問題。視乎政府當局所作回應，她會在另一層面跟進有關事宜。

41. 運輸局副局長回應時表示，當局會另行就一項口頭質詢向議員作出詳細的回覆。簡言之，他解釋將軍澳支線建造成本下降的主要原因是，地鐵公司實施了各項節省成本及提高效率的措施，而近年的經濟狀況亦導致該公司能以較低價格批出合約。

實施公共交通計劃

42. 鑑於鐵路營運具有競爭優勢，鄭家富議員認為為了維持公共交通服務機構之間的良性競爭，政府當局不應試圖在將軍澳支線通車後，對公共交通服務的營運作出過份干預。否則，以政府屬地鐵公司大股東的情況而言，政府當局可能會被視為在處理此事上出現利益衝突。他表示，面對新鐵路的激烈競爭，專利巴士營辦商可能會調低票價以吸引乘客。他認為公共交通服務方面的任何轉變均應由市場力量決定，以便為乘客提供合理的選擇。政府當局尤其不應在最初階段大幅削減現時備受乘客歡迎，或收費低於將軍澳支線票價的巴士路線。何俊仁議員對此亦有同感，並指出隨着西鐵(第一期)即將通車，在新鐵路通車後維持公共交通服務之間的良性競爭的問題亦會發生。政府當局在協調公共交通服務時，不應只着眼於避免出現服務重疊的情況。

43. 劉慧卿議員對於政府以鐵路為先的既定政策雖表支持，但卻認為為了取得區內居民對公共交通計劃下重整巴士路線建議的支持，當局應作出更大努力，確保乘客完全知悉將會實施的各項轉變，並確保顧及乘客的需要。此外，當局應更加強調透過此等計劃所達到的環保效益。考慮到讓乘客獲得合理選擇至為重要，她要求政府當局就將軍澳支線通車後提供現有過海專利巴士服務一事表明立場。

44. 劉江華議員對於將軍澳支線所提供的便利服務表示讚賞，因為約有80%將軍澳居民將可信步前往該支線各個車站。然而，他關注到離將軍澳支線各個車站較遠的屋邨的居民，將獲提供何種接駁服務。就此，他提述九廣鐵路公司為使用八達通卡的轉車乘客提供免費接駁巴士服務，並詢問地鐵公司會否計劃為將軍澳支線乘客提供類似服務。劉議員亦指出，儘管當局預期在將軍澳支線通車後，乘客會轉用該支線的服務，但乘客選用交通工具的模式出現的實際轉變尚需要一段較長時間才能確定。因此，政府當局不應倉猝推行各項公共交通計劃，並在最初階段大幅削減對外巴士路線的數目。否則，如將軍澳支線的票價水平最終高於巴士票價，乘客將沒有其他交通工具可以選擇。

45. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時強調，政府當局知道有需要確保在將軍澳支線通車後更妥善地協調各種公共交通服務。政府當局就公共交通網絡的轉變作出規劃時，已顧及下述各項因素：

- (a) 改善前往將軍澳支線各個車站的接駁服務的需要；
- (b) 改善通往非鐵路交通走廊的服務；
- (c) 路線重疊的交通服務在不同程度上受到將軍澳支線通車的影響；及
- (d) 對受影響乘客造成的影響，例如在可供選擇的其他交通工具、車費、交通時間及方便程度各方面。

在此方面，運輸署曾舉行多次簡報會，蒐集有關的區議會對初步公共交通計劃的意見。一般而言，有關的區議會接納在將軍澳支線通車後有需要就公共交通服務作出適當安排。他們亦願意就重整巴士路線的建議進一步進行討論。為此，運輸署將與區議員及地區代表成立工作小組，研究及討論有關細節安排。當局的目標是在2002年年中落實公共交通計劃。

46. 運輸署助理署長／巴士及鐵路亦向委員保證，根據公共交通計劃作出的服務調整將因應實際情況以循序漸進的方式實施。透過分階段實施的做法，將可確保公共交通計劃得以順利推行，並避免出現混亂情況。在實施任何改動前，當局會進行全面的宣傳工作。運輸署會密切監察將軍澳支線通車後服務更改的實施情況。如有需要，當局可調整分階段實施的時間表，並會在諮詢工作小組後推行其他服務調整措施。

47. 運輸署助理署長／巴士及鐵路進一步表示，將軍澳目前有4條過海專利巴士服務路線。除其中一條由康盛花園開出的路線外，其餘3條路線均由將軍澳市中心開出。視乎將軍澳支線的票價水平，該3條路線的載客量均會受到不同程度的影響。當局會因應有關情況，考慮取消使用率偏低的路線或將路線合併，藉以提高交通網絡的效率、紓緩擠塞情況及解決環境問題。

48. 鑑於現時對開辦前往商業中心區的新過海路線設有限制，何俊仁議員認為根據將軍澳支線的公共交通計劃取消的任何過海路線，均應編配予未為現有鐵路網絡覆蓋的其他地區。就此，他特別要求政府當局考慮屯門、元朗及馬鞍山等地區的交通需要，以及有關區議會的意見。

49. 運輸署副署長／運作及管理回應時表示，當局在研究有關的路線發展計劃時會考慮何議員的建議。應

政府當局 委員要求，運輸署副署長／運作及管理答允在2002年年中於諮詢有關的區議會後，以及最好在本年度會期最後一次事務委員會會議前，就公共交通計劃向事務委員會作出匯報，而有關重整巴士路線及提供接駁服務的安排亦會包括在內。

50. 關於為居民未可徒步前往將軍澳支線各車站的屋邨提供接駁服務一事，運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，當局會在公共交通計劃下提供足夠的服務。該等接駁路線將主要由專利巴士公司及專線小巴營辦商營運。在此方面，地鐵公司正與有關各方進行討論，探討為乘客提供轉乘票價優惠的可行性。然而，地鐵公司並無計劃直接營辦接駁巴士服務。

51. 關於委員就有需要維持競爭而提出的關注事項，運輸局副局長回應時表示，市場上各種公共交通工具已存在激烈的競爭，特別是鐵路與專利巴士之間的競爭。政府的運輸政策目標，是為市民大眾提供安全、有效率、可靠及環保的運輸系統。鑑於當局採用以鐵路為本的運輸策略，政府會提倡使用鐵路。在新鐵路通車後，將有需要對現有的公共交通服務作出改動。最重要的是取得適當的平衡，以維持良性競爭及合理的選擇。在此方面，他向委員保證，政府當局會以規管當局而非地鐵公司股東的身份行事。在落實任何變動之前，當局會適當地考慮市民大眾提出的意見。

## VI. 有關機場鐵路事故的檢討

(立法會CB(1)872/01-02(05)號文件 —— 地鐵有限公司提交的資料文件)

52. 主席表示，此事由鄭家富議員提出。經閱覽地鐵公司提交的資料文件後，鄭議員於會議舉行前一天致函給她，對文件中未有詳細交代於2001年11月6日發生的機場鐵路事故表示不滿。鄭議員特別要求政府當局及地鐵公司在會議上就下述各點作出回應：

- (a) 地鐵公司有否向政府當局提交調查報告；若有，政府當局對該報告有何評估；
- (b) 地鐵公司會否考慮披露該調查報告；若否，原因為何；及

(c) 鑑於機場鐵路自1998年7月投入服務以來一再發生服務中斷的事故，政府當局會否考慮對地鐵公司實施制裁，以確保服務表現合乎標準。

(會後補註：鄭家富議員致主席的函件已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)929/01-02(02)號文件送交委員。)

53. 地鐵公司車務總經理白朗恩先生應主席所請，簡介該公司所提交的資料文件(立法會CB(1)872/01-02(05)號文件)。該文件載述機場鐵路自1998年7月投入服務以來所發生的多次列車服務中斷事故，以及該公司所採取的補救措施。

#### 2001年11月6日發生的事故

54. 地鐵公司基建經理劉天成先生繼而交代於2001年11月6日發生的事故。有關事故起因、所採取的恢復正常服務措施及補救措施的摘要載於該文件的附件。

55. 關於是次事故，運輸局總鐵路視察主任證實地鐵公司已向鐵路視察組提交全面調查報告。經審閱該報告後，政府當局信納地鐵公司已找出服務中斷事故的起因。因應在是次事故中所汲取的經驗，運輸局將與地鐵公司跟進所需的預防措施，特別是有關隧道維修物料的選擇及隧道壁維修工程的監管方面。

56. 關於鄭家富議員在其函件中提出的問題，運輸局首席助理局長(3)回應時表示，該資料文件是以方便委員就有關事宜進行一般討論的方式擬備。如委員提出要求，政府當局非常樂意就任何特定事故提供更多資料，當局過往亦曾經這樣做。他憶述當局最近便曾因應委員的要求，提供有關2001年9月2日在觀塘線發生的事故的資料文件。

57. 運輸局首席助理局長(3)進一步表示，鑑於地鐵公司提交的調查報告較為技術性，政府當局認為與其以原有方式披露該報告，不如以摘要方式表列有關資料，這樣對方便委員理解此事可能會更加有用。在此方面，他表示如認為有此需要，政府當局可在諮詢地鐵公司後披露該公司所提供之有關鐵路營運的任何資料。然而，當局無須一定要取得該公司的同意。

58. 關於地鐵公司需要達到的服務水平，運輸局首席助理局長(3)提請委員注意營運協議載列的詳細服務表現基準。該協議是政府與地鐵公司簽訂並具有法律約束

力的文件。根據營運協議，地鐵公司須在列車服務的供應、列車服務準時性、乘客行程準時性、增值機可靠性等各方面符合客運服務標準(基準)。目前，此等基準訂定於98%至98.5%的範圍，無論按任何國際標準衡量，所訂基準均屬極高水平。在此方面，他請委員參閱該文件第2段所載，有關機場鐵路在2001年首11個月的服務表現水平的最新資料。在“乘客行程準時性”及“列車服務準時性”此兩項主要服務表現指標方面，分別維持在99.8%及99.9%的水平。

59. 運輸局首席助理局長(3)進一步解釋，地鐵公司如未能達到有關的服務表現基準，行政長官會同行政會議可根據《地下鐵路條例》(下稱“《地鐵條例》”)(第556章)的有關條文指示施加罰款，在嚴重情況下甚至可暫時中止或撤銷其專營權。

### 機場鐵路的服務水平

60. 然而，鄭家富議員並不相信在經過8次嚴重的服務中斷事故，以致服務中斷時間共達26小時的情況下，機場鐵路仍能在“乘客行程準時性”及“列車服務準時性”方面維持如此高水平的表現。鑑於此等服務表現指標顯然有不足之處，他擔憂地鐵的服務水平可能在該公司私有化後不斷下降。因此，他促請政府當局考慮加設有關列車服務中斷的服務表現基準。否則，行政長官會同行政會議將很難在有需要時行使其權力，就嚴重的服務失誤施加懲罰。

政府當局

61. 運輸局首席助理局長(3)回應時答允會按鐵路業目前的國際慣例，考慮鄭議員的建議，並向事務委員會作出匯報。然而，他強調現有的服務基準已甚嚴格。重要的是確保地鐵公司已因應任何事故檢討及改善其補救措施。在此方面，一如鐵路視察組所確認，地鐵公司已詳細調查每宗事故的起因，目的是確定引致有關事故的根由，以及研究可採取何種改善措施，防止日後發生類似事故。由於地鐵公司已達到合約所訂的一切基準，當局並未考慮建議行政長官會同行政會議，就其提供的服務對地鐵公司作出任何制裁。

62. 鑑於機場鐵路所提供的服務甚為重要，加上若發生任何事故均可能會令外地遊客產生不良印象，鄭家富議員認為如再發生任何服務中斷的事故，政府當局應考慮對地鐵公司施加某些制裁，以收阻嚇之效。陳偉業議員表示，在考慮應否施加制裁時，政府當局亦應考慮受影響乘客對應變安排的滿意程度，特別是該等因服務延誤而錯過其所乘航機的乘客。

63. 梁富華議員對於地鐵公司聲稱機場鐵路的服務表現一直維持於極高標準的說法亦表懷疑。為協助委員瞭解有關情況，他認為當局不應單單匯報2001年首11個月的服務表現水平，而應交代機場鐵路自1998年7月啟用以來的整體服務表現。此外，地鐵市區線的服務表現水平應分開列出，以便與機場鐵路的服務表現水平作一比較。在此方面，張宇人議員要求當局提供資料，就機場鐵路的服務中斷紀錄與國際標準作一比較。

64. 運輸局首席助理局長(3)回應時解釋有關“乘客行程準時性”及“列車服務準時性”的服務表現水平的計算方法。他以“乘客行程準時性”的服務表現準則為例，表示乘搭機場鐵路而受阻最少5分鐘的所有乘客均會計算在內。地鐵公司車務總經理亦表示，該公司會根據之前數天的乘客數目，就受影響乘客數目作出估計。運輸署首席運輸主任回應主席的查詢時表示，在計算“列車服務準時性”的服務表現水平時，會根據列車班次時間表決定在服務中斷期間受阻的實際列車班次數目。

65. 地鐵公司車務總經理概述地鐵系統的服務表現水平與全球其他系統的比較情況，並表示在服務中斷方面雖無國際認可的標準，但他的專業意見是，與其他國家相比之下，地鐵系統所提供的服務已達到極高水平。運輸局首席助理局長(3)亦請委員注意，除營運協議所訂可據以作出制裁的服務表現基準外，地鐵公司在營運協議下力求達到的真正目標，是遠比服務表現基準嚴格的乘客服務承諾。在此方面，地鐵公司對外事務經理蘇斐潔女士表示，該公司每年均會訂定並公布機場鐵路及地鐵市區線的乘客服務承諾。兩條鐵路線按乘客服務承諾衡量的實際服務表現亦會每季公布一次。所有有關報告將送交委員參閱，並可供公眾查閱。

66. 運輸局首席助理局長(3)進一步向委員保證，在最初設定有關的基準時，當局曾參考地鐵公司過往的服務表現。事實上，服務表現基準是根據營運協議所訂有關公式計算，並不會出現任何高估或低估的情況。關於地鐵市區線的服務表現基準，他證實就機場鐵路及地鐵市區線訂定的基準各有不同，以反映兩套系統的不同營運特點。

67. 就乘客對應變安排的滿意程度而言，運輸局首席助理局長(3)表示，雖然在此方面不能訂定任何數值上的基準，但地鐵公司根據營運協議須制訂及維持其應變計劃，以便在服務中斷時實施。如該公司未能符合此項規定，便會有違其根據《地鐵條例》提供妥善而有效率的服務的責任，並可因此而相應受到制裁。在此方面，

地鐵公司車務總經理表示，在機場鐵路投入服務前，該公司已訂立若干應變程序，而有關程序在處理事故方面亦已證實有效。地鐵公司已因應所發生的任何事故，在可行情況下就應變措施作出檢討及改善。

68. 地鐵公司車務總經理回應梁富華議員的提問時表示，如發生列車服務中斷的事故，當局會利用手寫告示及電子顯示板向乘客發放重要資訊，例如事件的起因、預期恢復正常服務的時間、應變交通安排等。在此情況下，該公司會通知運輸署、其他交通機構及電子傳媒有關列車服務及替代交通工具的安排。

69. 劉炳章議員要求當局提供資料，說明當局訂有何種安排，處理因列車服務中斷而錯過航機的乘客所提出的賠償申索。地鐵公司對外事務經理答稱，乘客提出的上述申索通常會透過有關的航空公司轉交地鐵公司處理。

70. 儘管地鐵公司聲稱自機場鐵路啟用以來，並未發生重覆的故障事故，但鄭家富議員指出，過去曾發生多達6宗與動力電流及架空電纜有關的事故。因此，他質疑電力供應系統出現如此高的故障率，是否正常情況。主席對鄭議員的觀點表示贊同，並關注到機場鐵路在此方面的服務表現，實比不上使用較舊系統的地鐵市區線的良好紀錄。陳偉業議員擔憂機場鐵路接二連三發生服務中斷事故，可能顯示在機場鐵路建造期間使用了不符合標準的物料，或造工未達應有水平。

71. 運輸局首席助理局長(3)回應時解釋，服務中斷事故通常是由於鐵路運作的兩個主要系統(即訊號系統或電力供應系統)出現故障。經檢討有關事故後，鐵路視察組信納該6宗事故是由於架空電纜設備的不同部分出現故障所致。地鐵公司車務總經理補充時解釋，由於機場鐵路大部分路段均屬露天設施，與市區線相比之下，其架空電纜設備可能會較常發生該類事故。除了已在設計上作出改善以應付機場鐵路的特別營運情況外，該公司亦會繼續研究可進一步改善服務可靠程度的方法。

72. 關於委員就機場鐵路的安全所提出的關注事項，地鐵公司車務總經理回應時強調，機場鐵路的安全並無任何問題，因為在該8宗事故中，並無任何一宗事故影響鐵路安全。鑑於當中有6宗事故是在機場鐵路投入服務後首18個月內發生，且只有兩宗事故是在2001年發生，可見實際情況已持續有所改善，而該公司將會繼續努力達到事故率為零的目標。普遍而言，機場鐵路的可靠程度及乘客滿意程度在過去數年間均一直有所改善。

他再次向委員保證，該公司會認真處理任何服務中斷事故，並會竭盡所能，確保在補救措施一經採取後，類似事故不會再發生。

## VII. 檢討公共小型巴士的營運

(立法會CB(1)560/01-02(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件；及立法會CB(1)872/01-02(11)號文件 —— 政府當局對業界就2001年12月14日會議提交的意見書內所提事項作出的回應)

73. 主席扼要重述事務委員會上次在2001年12月14日會議上討論此事時，委員同意邀請公共小型巴士(下稱“小巴”)業界代表向事務委員會陳述意見。就此，她請委員注意立法會CB(1)872/01-02(11)號文件所載，政府當局對業界就2001年12月14日會議提交的意見書內所提事項作出的回應。

74. 主席歡迎各團體代表出席是次會議，並請他們輪流陳述其對政府當局就小巴運作情況進行的檢討(詳情載於立法會CB(1)560/01-02(03)號文件)的意見。

### 團體代表的意見

#### 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司

[立法會CB(1)872/01-02(06)號文件]

75. 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司主席邱戊秀先生重申，業界強烈要求將小巴的現行重量限制放寬至5.5公噸，而非政府當局所建議的5公噸。就此，他籲請政府早日作出決定，以便營辦商在市場上有較多車種可供選擇。此外，儘管政府已公開表明其以鐵路為本的政策，但他建議當局應清楚界定小巴，尤其是綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)在香港公共運輸系統中的角色及功能，以便該行業可作出適當的發展。在此方面，他支持政府當局在私人屋邨推廣專線小巴服務的建議。

香港專線小巴持牌人協會  
[立法會CB(1)628/01-02(02)號文件]

76. 香港專線小巴持牌人協會主席黃文傑先生提述該協會在會議席上提交的意見書，並提出下述意見，供委員及政府當局考慮：

- (a) 專線小巴營辦商雖願意支持政府當局建議的改善小巴營運情況的措施，但他們改善營運情況的能力卻因為近年經營環境日趨困難而受到嚴重損害。因此，該協會建議立法會議員成立工作小組，研究政府小巴政策所涉及的事宜。
- (b) 政府當局應考慮是否有需要保留現行法例中，任何有超過 17 個座位的車輛均被列為巴士的規定。黃先生引述其在深圳經營小巴業的經驗，表示當地在小巴座位數目由 18 個增至 21 個(有關上限可視乎營辦商的營運需要而進一步增至 29 個)後，服務質素在短期內出現了顯著的改善。在此方面，他籲請政府當局在考慮業界長期以來就增加小巴座位數目所提出的 requirements 時，同時參考深圳的經驗。

(會後補註：該會在會議席上提交的意見書其後已隨立法會 CB(1)929/01-02(03)號文件送交委員。)

環保小巴大聯盟  
[立法會 CB(1)887/01-02(01)、CB(1)872/01-02(07) 及 CB(1)595/01-02(01)號文件]

77. 環保小巴大聯盟的陳文俊先生請委員參閱前交通諮詢委員會主席梁志強教授擬備的顧問研究報告的摘要(立法會 CB(1)887/01-02(01)號文件的附件)，瞭解業界可採用何種可行方案，以回應市民及政府對改善小巴服務的期望，以及基於環保理由把柴油小巴改為石油氣小巴的詳情。關於政府當局就小巴政策進行的檢討，該組織提出下列各點：

- (a) 根據第三次整體運輸研究，小巴連同的士及屋邨巴士服務(下稱“邨巴”)，並列於政府就公共交通服務所訂的交通模式分級的第三位。然而，由於沒有清楚界定小巴、的士和邨巴分別擔當的角色，引起了不少衝突。因此，政府當局應檢討此情況，並就該等交通工具訂定適當的先後次序。為此，有關方面應成立成員包括業界

代表及學術界人士的工作小組，就政府的小巴政策進行全面檢討。

- (b) 關於政府當局把小巴的重量限制放寬至5公噸的建議，該組織指出，根據聯合國歐洲經濟委員會所訂有關規例，有超過8個座位(司機座位除外)的載客用車輛，會被列為M2或M3類別。然而，政府當局並無採用適用於M3類別的標準，容許小巴的重量限制可達到5.5公噸。相反，當局選擇採用M2類標準，把車輛的重量限制在5公噸的水平。就此，該組織認為當局不應在沒有充分理由的情況下，武斷地採用M2類標準。

#### 西貢小巴工商聯誼會

78. 西貢小巴工商聯誼會的蘇世雄先生贊同其他團體代表所表達的意見，認為當局應加快進行有關小巴角色及營運的全面檢討。他就政府當局鼓勵小巴使用較潔淨燃料的建議提出意見時表示，如營辦商改用符合歐盟III期廢氣排放標準的柴油小巴，當局亦應向他們提供資助。

#### 公共小型巴士總商會

79. 公共小型巴士總商會的吳茂成先生提述政府當局為鼓勵柴油小巴車主轉用石油氣或電動小巴而建議實施的鼓勵計劃，並認為申請一筆過資助的限期應延長至2004年年底以後，以便在較近期才更換的小巴可繼續行走，直至其整個使用期屆滿為止。

#### 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

80. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會主席梁雄先生向委員闡述其在會議席上提交的意見書的內容，並特別提出下述各點，供委員考慮：

- (a) 鑑於業界所面對的營運困難，政府當局應考慮豁免徵收小巴的柴油稅、減低小巴牌費，以及就保險公司收取的保費不斷上升的情況作出更嚴格監管。此外，當局不應再批准開辦任何邨巴服務。
- (b) 小巴的重量限制應放寬至5.5公噸，以便可引入更多車種以供選擇，並避免市場為一小撮小巴製造商所壟斷。

(c) 政府當局應重新研究其現時對小巴的營運施加限制的立場，尤其是應准許小巴使用大欖隧道及屯門公路。此外，小巴應獲准使用巴士專線，並獲准在指定時間內進入公共及私人屋邨。

(會後補註：該會在會議席上提交的意見書其後已隨立法會CB(1)929/01-02(04)號文件送交委員。)

**汽車交通運輸業總工會**  
[立法會CB(1)872/01-02(08)號文件]

81. 汽車交通運輸業總工會的歐陽明先生陳述該組織的意見，詳情載於其向事務委員會提交的意見書(立法會CB(1)872/01-02(08)號文件)。他特別請委員注意下述各點：

- (a) 政府當局禁止紅色小巴(下稱“紅巴”)使用快速公路的現行政策帶有歧視成分。儘管當局聲稱紅巴應僅限於現時的服務範圍行走，但紅巴在沒有載客的情況下仍不能使用快速公路的指定路段，實屬不合理及極不公平的做法。
- (b) 隨着長途及短程專利巴士路線數目激增，小巴正面對來自專利巴士服務的不公平競爭，而且不能適當履行其在運輸系統中的輔助角色。
- (c) 鑑於專線小巴僅佔小巴總數 56%，紅巴轉為專線小巴的進度並不理想，主要原因在於多條行走新屋邨而可撥給專線小巴經營的路線，結果均由邨巴服務營辦。邨巴服務激增已嚴重影響其他公共交通工具的營運。

**香港公共小巴車主司機協進總會**  
[立法會 CB(1)872/01-02(09)、CB(1)560/01-02(04)及 CB(1)628/01-02(01)號文件]

82. 香港公共小巴車主司機協進總會的黎銘洪先生表示，該會要求政府當局放寬對紅巴作出制約的政策。政府當局尤應採取下列措施：

- (a) 容許紅巴在非繁忙時間使用快速公路的指定路段、橋樑及隧道；

- (b) 容許紅巴在晚上 9 時至翌晨 7 時進入公共屋邨；
- (c) 成立成員包括政府當局及業界代表的工作小組，檢討現時對紅巴實施的停車限制；及
- (d) 委任一個專責的委員會，就小巴的角色及營運進行全面檢討。

**藍田惠海小巴商會有限公司**

83. 藍田惠海小巴商會有限公司的魏初先生特別指出以個體方式經營的紅巴車主司機所面對的經營困難。他特別提請委員注意黑社會滲入紅巴營運的嚴重問題，並籲請政府當局作出更大努力打擊該類活動。

**屯門公共小型巴士商會**

84. 屯門公共小型巴士商會的鍾世興先生大致上贊同其他團體代表所提出的意見，並籲請政府當局優先考慮開放屯門公路讓行走元朗至佐敦的紅巴使用。

**荃灣公共小型巴士商會有限公司**  
[立法會CB(1)872/01-02(01)號文件]

85. 荃灣公共小型巴士商會有限公司的陳赤賢先生指出，鑑於現時只有1 902部紅巴在香港營運，政府當局將導致交通擠塞的主要責任放在紅巴身上，實在有欠公平。因此，現在是政府當局檢討有關情況，並放寬現時對紅巴營運所實施限制的適當時候。關於紅巴轉為專線小巴一事，他建議為了加快有關過程，應容許紅巴營辦商設計新的路線。如獲得運輸署的批准，有關的紅巴營辦商應獲優先考慮批予此等新專線小巴路線的經營權。此外，當局應考慮開辦新的專線小巴路線，行走沙頭角、文錦渡、羅湖及皇崗等陸路過境通道。

**與團體代表及政府當局進行討論**

86. 朱幼麟議員認為，業界在會議上提出了寶貴的意見。為促進不同公共交通工具之間的協調，他籲請政府當局考慮業界的意見，並檢討其小巴營運政策，使小巴所擔當的重要角色獲得適當的確認，令業界擁有發展並維持在財政上可行的營運空間。陳偉業議員亦認為，在面對鐵路和專利巴士的激烈競爭下，小巴、邨巴和的士營辦商應團結起來，攜手爭取本身的權益。

### 小巴的角色

87. 運輸署署長回應團體代表就小巴的角色所提出的意見時表示，政府確認小巴在公共運輸系統中所擔當的重要角色。然而，鑑於道路空間有限，當局會對鐵路作出優先考慮，因為它是污染程度較低和效率較高的交通工具。在此廣為市民理解和接納的政策架構內，政府會繼續與小巴業界合作，以探討和發展更多有利業界營運的措施。關於業界就邨巴服務的增長所表達的關注，他表示政府對此亦同感關注。因此，當局已採取或正在計劃採取若干措施，以便更妥善規管該行業的營運。

88. 運輸局副局長亦表示，一如政府當局就小巴的角色和功能進行的檢討顯示，小巴擔當的輔助角色應維持不變。作為輔助公共交通服務的提供者，小巴在接駁集體運輸工具方面將擔當重要的角色。在此方面，他向委員保證，政府當局會考慮團體代表在會議席上表達的意見，並繼續尋找可協助小巴業的方法。

### 小巴的重量限制

89. 鄭家富議員察悉政府當局及業界建議採用的不同的重量限制，並表示他作為一名乘客，主要感到關注的是當中所涉及的安全和環境影響問題。考慮到小巴須裝設新的安全設施(如安全帶和高背座椅)及石油氣小巴的需求，他詢問業界及政府當局就兩個建議的相對優點有何意見。

90. 邱戊秀先生回應時提述業界普遍認為5公噸的重量限制，將無法達到因裝設新的安全設施及轉用石油氣小巴而帶來的額外需求。如把重量限制放寬至5.5公噸，在車種方面將有較多選擇。環保小巴大聯盟的謝健威先生補充時表示，現時市場上有4種重量少於5公噸的不同型號車輛可供選擇。如把該限制放寬至5.5公噸，將可同時引入在美國及歐洲市場有售的不同型號車輛，令可供選擇的車輛型號增加至超過10款。

91. 運輸署助理署長／新界答稱，當局是經過詳細研究後才建議採取5公噸的重量限制。經考慮到在裝設擬議的車內安全及改善設施，以及因轉用石油氣小巴而預期出現的需求後，當局認為所需的總重量限制不會超過5公噸。因此，政府當局確信5公噸是適當的小巴重量限制。

92. 運輸署助理署長／新界回應業界就當局採取M2而非M3類作為標準而提出的查詢時表示，有關的聯合國規例旨在就車輛的構造制訂一套劃一的技術規格。為達到改善道路安全的目的，不同類別車輛各訂有不同的技術要求。當局所建議的5公噸重量限制正好和M2類相符，而根據有關定義，此類車輛指“作載客用途、除司機座位外有超過8個座位，體積最多不超過5公噸”的車輛。據運輸署的研究顯示，下一個較高類別即M3類主要是載客量為29個座位或以上的巴士或旅遊巴士。在此方面，主席建議政府當局應同時考慮較重型車輛所帶來的額外安全效益。

93. 然而，陳偉業議員並不信納政府當局所作解釋。他認為問題的癥結在於，如有關的重量限制只放寬至5公噸，業界在車種方面是否真正有所選擇。他關注到政府當局在施加此限制後，可能會被視為保障某些製造商的利益。他認為如將重量限制放寬至5.5公噸後，小巴的座位數目仍維持不變，政府當局便須重新考慮其對此事的立場。

94. 運輸署署長答稱，指政府為了惠及某些製造商而施加任何限制的說法完全錯誤。運輸署事實上曾研究是否有符合較高重量限制的其他型號車輛可供選購，但卻不能找到任何此類車輛。鑑於5公噸的重量限制顯然已足以應付業界的需求，任何進一步放寬該重量限制的做法均屬過多。為釋除業界對車種選擇的疑慮，運輸署署長表示，如發現有任何超出5公噸重量限制的合適車輛，他作為運輸署署長，將有權按個別情況酌情給予豁免。

95. 鄭家富議員表示，雖然他對此事並無任何定見，但他籲請政府當局作出更大努力，與業界保持聯繫，以期解決雙方的分歧。鑑於小巴的重量限制問題與業界提出增加小巴座位數目的要求息息相關，他認為當局應盡早作出決定，因為此事可能會對其他政府政策(例如相對於小巴，專利巴士擔當何種角色)造成影響。因此，政府當局應藉此機會檢討應否調整其小巴政策，讓業界擁有發展及維持在財政上可行的營運空間。

#### 對紅巴的營運作出的限制

96. 梁富華議員詢問，對紅巴在沒有載客的情況下使用快速公路作出限制的理據何在。運輸署助理署長／新界回應時表示，現時的限制藉《道路交通條例》(第374章)的《道路交通(交通管制)規例》所訂交通管制標誌實施，而當中並無另訂交通標誌，容許紅巴在空載時行走限制使用的快速公路。在此方面，梁議員及主席均認為，

倘有關的政策目的並非在於限制紅巴在沒有載客時使用有關道路的權利，政府當局便應相應修訂法例。陳國強議員表示，若指明紅巴在空載時展示一個特別標誌，便可輕易解決問題。運輸署助理署長／新界察悉陳議員的意見，並答允進一步作出研究。

### 小巴的保險費

97. 鄭家富議員察悉小巴的保險費在近年不斷上升，並認為所涉及的額外成本已對小巴的營運構成沉重負擔。如小巴營運在財政上的可行性因此受到影響，業界將無可避免須增加收費，因而對民生造成影響。因此，小巴業雖屬商業營運，但他籲請政府當局向業界提供所需協助，以解決此問題。

98. 運輸署署長答稱，有關問題並非僅見於小巴業，的士業及其他駕車人士亦受到影響。他就此表示，視乎業界的意見，當局可透過保險業監理專員安排業界與保險業舉行會議，以便雙方可更深入瞭解有關情況。

### 黑社會滲入小巴業的營運

99. 邱戊秀先生回應主席就有關問題的嚴重程度所提出的查詢時證實，專線小巴的營運亦受到黑社會滲入所影響。運輸署助理署長／新界表示，運輸署亦知悉有此問題存在。小巴營辦商提出的投訴將交由警方處理。在此方面，運輸署會與警方保持聯繫，以便採取適當的執法行動，從根源處解決此問題。鑑於問題嚴重，梁富華議員認為事務委員會或有需要與保安事務委員會舉行聯席會議，討論所涉及的種種事宜。

### 在非繁忙時間為長者提供票價優惠

100. 羅致光議員詢問，政府當局會否考慮向業界提供協助，以便業界在非繁忙時間向長者提供票價優惠。他認為如可作出此項安排，既可令長者受惠，小巴業在非繁忙時間的收入亦會增加。主席認為政府當局可進一步採取措施，協助提高小巴業營運在財政上的可行性。

101. 運輸署助理署長／新界回應時解釋，個別營辦商現時亦有自發性在若干專線小巴路線向長者提供票價優惠。政府當局會盡可能向小巴業提供援助，以促進小巴業的營運。就此，政府當局現正採取／研究採取一連串措施，以促進專線小巴服務及改善小巴業的營運狀況。

政府當局 102. 主席在總結有關討論時要求政府當局就委員及小巴業界在會議席上提出的下述各點作出書面回應：

- (a) 成立獨立機構，就小巴的角色和營運進行全面檢討；
- (b) 放寬現時對紅巴實施的限制，例如容許紅巴在非繁忙時間或沒有載客的情況下使用快速公路某些指定路段，並取消禁止小巴在繁忙時間進入公共屋邨的限制；及
- (c) 解決與影響小巴營運的黑社會活動有關的問題。事務委員會將視乎政府當局所作回應，決定是否與保安事務委員會舉行聯席會議討論此事。

政府當局 103. 主席亦籲請政府當局就小巴業關注到保險費用不斷上升一事與業界聯絡，並透過保險業監理專員安排業界與保險業舉行會議。此外，政府當局亦應加快就小型巴士使用更潔淨燃料的未來路向諮詢小巴業界。

### **VIII. 其他事項**

104. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處  
2002年6月27日