

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1240/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會及保安事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2003年1月14日(星期二)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：交通事務委員會委員

劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
鄭家富議員
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
劉炳章議員

保安事務委員會委員

* 劉江華議員(主席)
黃容根議員
楊孝華議員, JP
劉漢銓議員, GBS, JP
麥國風議員
葉國謙議員, JP

其他出席議員：何秀蘭議員

缺席委員：交通事務委員會委員

石禮謙議員, JP (副主席)
何俊仁議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
黃成智議員

保安事務委員會委員

涂謹申議員(副主席)
呂明華議員, JP
吳靄儀議員
張文光議員
余若薇議員, SC, JP

(* 亦為交通事務委員會委員
亦為保安事務委員會委員)

出席公職人員：環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
何宗基先生

保安局

保安局副秘書長
黃偉綸先生

香港警務處

邊界警區指揮官
馮健民先生

建築署

工程策劃經理
高嘉禮先生

運輸署

運輸署助理署長／新界
陸汝均先生

入境事務處

邊界管制科指揮官
羅耀通先生

應邀出席者：環保小巴大聯盟

發言人
馬僑生先生

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

香港無線電召的士聯會

主席
黃羽庭先生

副主席
葉耀亮先生

香港公共小巴車主司機協進總會

主席
張漢華先生

秘書
黎銘洪先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長
陳洲先生

會長
伍焜先生

港九三的士商會聯合委員會

聯友的士同業聯會主席
歐陽根先生

的士車行車主協會有限公司

主席
唐躍峯先生

會長
麥燦根先生

公共小型巴士總商會

主席
吳茂成先生

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. 選舉主席

由於出席聯席會議的委員數目未達會議法定人數，委員同意以交通事務委員會會議的名義展開是次會議，直至出席委員數目達到聯席會議法定人數。出席聯席會議的委員數目於上午10時55分達到會議法定人數。委員同意由交通事務委員會主席劉健儀議員繼續主持是次會議。

2. 主席扼要重述兩個事務委員會曾於2003年1月6日舉行聯席會議，討論和落馬洲－皇崗檢查站實施24小時旅客過境措施有關的各項事宜。在該次會議席上，委員察悉政府當局有意進行為期3個月的試驗計劃，讓的士／綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)在延長通關時段內以受到規管的方式進入落馬洲管制站。當局預期可於3月底／4月初準備就緒，以便在復活節前實施有關的試驗計劃。委員其後於2003年1月10日聯同運輸業代表前往落馬洲管制站進行實地視察。舉行是次會議的目的，是繼續與政府當局及運輸業進行討論。

3. 主席繼而邀請團體代表輪流發表意見。

II. 在落馬洲管制站實施24小時旅客過境措施

與團體代表／政府當局舉行會議

環保小巴大聯盟

4. 環保小巴大聯盟的馬僑生先生表示支持當局及早實施擬議的試驗計劃，以方便過境旅客。該組織明白有需要確保管制站的出入境及海關設施和貨運交通的有秩序運作，並認為如有關的試驗計劃證實成功，當局應准許的士及專線小巴全日24小時進入落馬洲管制站。當局其後可將相同的安排推展至其他陸路過境通道。該組織的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)730/02-03(01)號文件送交委員。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會 (立法會CB(1)667/02-03(01)號文件)

5. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會的梁雄先生對於實施試驗計劃表示支持。在此方面，總商會將與政府當局合作，以便訂定適當的交通及運輸安排。他提述公共小型巴士(下稱“小巴”)業的困難經營情況，並表示專線小巴及紅色小巴(下稱“紅巴”)應獲給予進入落馬洲管制站的平等機會。長遠而言，政府當局應制訂清晰的政策，准許其他公共交通工具在落馬洲管制站及其他邊境管制站進行全日24小時營運。

香港無線電召的士聯會 (立法會CB(1)699/02-03(01)號文件)

6. 香港無線電召的士聯會的黃羽庭先生贊同其他團體代表的意見，對實施試驗計劃表示支持。他提述該會提交的另一份意見書，並簡介其提出將落馬洲管制站的行動停車場改為臨時的士／專線小巴站的建議如下：

- (a) 在將會設於停車場西面的入口左右兩方分別關設一的士落客站及專線小巴停候區。
- (b) 在停車場東面關設3個停候處，兩個供新界的士使用，一個則供市區的士使用。
- (c) 在停車場北端關設供入境旅客使用的通道。
- (d) 在停車場南端關設寬闊的出口，以促進交通流量。

黃先生進一步表示，該會的建議只涉及輕微改動工程，應可在兩星期內完成。

(會後補註：該會提交的另一份意見書其後已隨立法會CB(1)730/02-03(02)號文件送交委員。)

香港公共小巴車主司機協進總會
(立法會CB(1)699/02-03(02)號文件)

7. 香港公共小巴車主司機協進總會的黎銘洪先生強烈認為，當局應容許紅巴與其他公共交通工具公平競爭，因此不應剝奪紅巴參與試驗計劃的機會。黎銘洪先生特別指出紅巴在營運方面的彈性，並表示如獲當局批准在延長通關時段內於落馬洲管制站營運，紅巴將可隨時調派車輛行走4條從本港不同地區前往管制站的路線。此項安排可與農曆新年前在落馬洲管制站進行的24小時客運通關一併實施。

香港的士小巴商總會有限公司
(立法會CB(1)699/02-03(03)及CB(1)712/02-03(01)號文件)

8. 香港的士小巴商總會有限公司的陳洲先生特別提述該會所提交意見書(立法會CB(1)699/02-03(03)及CB(1)712/02-03(01)號文件)的重點，並籲請政府當局加快進行改動工程，以便及早推行試驗計劃以方便旅客。

港九三的士商會聯合委員會
(立法會CB(1)699/02-03(04)號文件)

9. 港九三的士商會聯合委員會的歐陽根先生認為應盡早實施試驗計劃，以配合在落馬洲管制站實施24小時客運通關。為確保試驗成功，他亦籲請政府當局向旅客及運輸業廣泛宣傳有關的交通及運輸安排。長遠而言，的士應獲准全時間進入所有邊境管制站。

的士車行車主協會有限公司
(立法會CB(1)699/02-03(05)號文件)

10. 的士車行車主協會有限公司的唐躍峯先生重申，該協會認為應盡早實施試驗計劃。他闡釋該協會就臨時的士／專線小巴站所在位置所提出的建議(立法會CB(1)699/02-03(05)號文件的附件)，並建議在行動停車場北端關設供入境旅客使用的通道。在停車場西面則關設行人過路設施，供出境旅客使用。該協會認為所需的改動工程將可於數星期內完成。

11. 唐先生進一步表示，如試驗計劃證實成功，當局應容許的士全日24小時進入管制站。政府當局亦應考慮成立監察委員會，確保順利實施該試驗計劃，並檢討有關安排。

公共小型巴士總商會

12. 公共小型巴士總商會的吳茂成先生對的士及專線小巴試驗計劃表示支持，並表示當局應容許在落馬洲管制站營運有限數量的紅巴路線，以維持市場上的良性競爭。此舉亦可在前往管制站的交通工具方面給予旅客更多選擇。

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)699/02-03(06)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

13. 環境運輸及工務局副秘書長就未能及早提交政府當局的文件(立法會CB(1)699/02-03(06)號文件)向委員致歉。他簡介該文件時強調，政府的政策是推動香港與內地經濟的更緊密合作，並加速與珠江三角洲的經濟融合。為落實此目標，政府當局的運輸政策是在情況許可的範圍內，盡量容許不同的交通工具在過境管制站營運。在實行此項政策時，政府當局須考慮各個管制站的客觀條件及限制。在管制站提供交通服務的安排必須逐步實施，以維持管制站的秩序及安全及確保人流和貨運暢順。

實施試驗計劃

14. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，因應委員及運輸業代表團體於2003年1月6日聯席會議席上，以及在2003年1月10日進行實地視察期間提出的建議，政府當局已根據其文件第4段所載，關於在管制站提供公共交通服務的5項主導原則，制訂在延長通關時段內於落馬洲管制站進行的的士及專線小巴試驗計劃的細節。另一項重要的考慮因素是，落馬洲管制站的運作及現時在管制站進行的建造工程的時間表不應受到任何影響。

15. 關於實施試驗計劃的目標日期，環境運輸及工務局副秘書長表示，經檢討所有有關因素後，政府當局預期試驗計劃最早可於2003年3月中展開。此等因素包括：

- (a) 若加快工程進度，為準備推行試驗計劃而需要進行的改動工程將於3月中完成。

- (b) 倘在落馬洲管制站於2003年1月27日實施24小時運作後，根據實際交通情況對客運模式作出更準確的評估，便可檢討為的士及專線小巴作出的規劃及安排，從而確保訂定一套有效的交通管制及管理制度。
- (c) 當局需要時間與穿梭巴士服務營辦商及內地有關當局訂定提供更多穿梭巴士服務的細則，以便接載的士及小巴乘客往返落馬洲管制站及皇崗。

環境運輸及工務局副秘書長強調，令試驗計劃取得成功，是政府當局及公眾的共同期望。他籲請委員及運輸業代表團體明白，政府當局是以小心謹慎的態度就試驗計劃進行規劃。政府當局會爭取在切實可行的情況下盡快完成一切所需的籌備工作。

16. 為確保試驗計劃一開始便取得成功，劉江華議員認為在所需的籌備工作就緒後才展開試驗計劃是審慎的做法。然而，政府當局仍須竭盡所能，及早(最好在2月底)於完成現正進行的改善工程計劃後實施試驗計劃。

17. 按照現時在落馬洲管制站進行的建造工程的時間表，葉國謙議員表示他認為在2003年1月27日之後展開試驗計劃，是可以接受的安排。他籲請政府當局加快進行改動工程，並認為如試驗計劃取得成功，當局應容許其他公共交通工具於任何時間在落馬洲管制站營運。為達到此目的，政府當局應因應在試驗計劃中取得的經驗制訂詳細的工作計劃。

18. 鄭家富議員代表屬民主黨的立法會議員發言時強調，就試驗計劃的詳細安排進行規劃時，乘客的安全及貨運的暢順運作均不應受到影響。在此前提下，政府當局應盡力加快進行所需的改動工程。他亦認為長遠而言，當局應容許其他公共交通工具在任何時間於落馬洲管制站及其他管制站營運。鄭議員察悉根據政府當局的立場，在進一步擴充於落馬洲管制站提供的公共交通服務方面，將受到有限的土地及空間所局限。就此，他建議政府當局考慮收回附近已荒廢的魚塘土地，以便就所需的交通設施作出較佳規劃及安排，從而滿足公眾與日俱增的需求及期望。

19. 鑒於必須就試驗計劃進行完善的規劃，以確保一開始便取得成功，陳偉業議員並不反對在3月才展開有

關計劃。然而，政府當局應竭力及早實施規劃最佳的試驗計劃。他認為從政策方面而言，如試驗計劃取得成功，當局應逐步容許其他公共交通工具在任何時間進入落馬洲管制站及其他邊境管制站。

20. 建築署工程策劃經理回應時表示，就試驗計劃進行的改動工程相對上較為簡單，可於數星期後完成。然而，永久緊急車輛通道將於1月底啟用，而固定X射線車輛驗查系統亦剛巧會於2003年1月31日在行動停車場對面的新貨櫃車檢驗大樓啟用。固定X射線車輛驗查系統的“系統操作測試期”將於該系統啟用後立即展開，並每天24小時運作，為期最少30天或直至該系統的操作表現達到其指定水平為止。因此，當局需要使用永久緊急車輛通道作為入境貨櫃車的行車路線。另一方面，臨時緊急車輛通道則須封閉，以便承建商完成停車場的餘下建造工程，例如鋪設路邊石、鋪路、劃設停車位。當局亦需要以該用地作為工地，以便建造入境及出境旅遊巴停候處。以上種種，均對利用永久及臨時緊急車輛通道進行試驗計劃造成限制。

21. 建築署工程策劃經理補充，除建造及改動工程外，還需要裝設適當的路牌、道路標記及新的標誌。鑒於有需要就所有此等工作作出協調，就所需建造及實質工程而言，3月中是審慎及合理的目標完工日期。政府當局亦有足夠時間就試驗計劃的有關安排向公眾作出適當的通知。

22. 關於委員就管制站提供公共交通服務所提出的意見，環境運輸及工務局副秘書長回應時重申，政府的運輸政策是盡量容許不同公共交通工具在管制站營運，但須視乎每一管制站的情況及限制而定。以循序漸進方式實施所需的交通及運輸安排，以確保管制站的秩序及安全，以及維持管制站的客運及貨運暢通，亦屬同樣重要。政府當局亦會在適當情況下在新管制站提供公共交通服務。他亦提述作為政府當局此方面工作的一部分，當局已計劃在落馬洲支線總站興建公共交通交匯處，方便專利巴士、的士及小巴在該處營運。

提供足夠而有效率的接駁穿梭巴士服務

23. 劉江華議員就試驗計劃期間為應付有所增多的的士／專線小巴乘客而提供的穿梭巴士服務提出查詢。環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，營辦商已同意在延長通關時段內按每10至15分鐘一班的班次提供過境穿梭巴士服務。政府當局的初步想法是，如按照上述班次營辦有關服務，將有足夠的穿梭巴士載客量把已辦妥

出境手續的新增的士／專線小巴乘客接載往皇崗。政府當局會視乎2003年1月27日在落馬洲管制站實施24小時旅客過境措施後的實際需求情況，在諮詢營辦商及內地有關當局後檢討將會為試驗計劃提供的穿梭巴士服務的水平。

24. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，由於的士營運在服務班次方面不受任何規管，如前往落馬洲管制站的的士乘客突然增加，而在他們辦妥出境手續後並無充足的額外穿梭巴士服務應付其需求，將他們接載往皇崗，便會對落馬洲管制站及穿梭巴士站的有秩序運作造成很多問題。因此，政府當局認為有需要確保提供足夠及適時的穿梭巴士服務，甚至是後備的加班服務，以應付落馬洲管制站的的士及專線小巴乘客對穿梭巴士服務的額外需求。運輸署現正與穿梭巴士服務營辦商研究最佳的安排，並會在訂定有關細節後與內地有關當局進行磋商。

臨時的士／專線小巴站的布局

25. 運輸署助理署長／新界提述政府當局提交的文件附件A及B，並向委員簡介建議在落馬洲管制站設立臨時的士／專線小巴站的藍圖，以及就試驗計劃訂定的交通及運輸安排。有關的要點包括：

- (a) 沿停車場東面、北面及西面周邊關設分別供新界的士及市區的士使用的上客處。
- (b) 在停車場中央關設一個可容納雙排車輛的停車處作為的士落客處，以及兩個專線小巴停候處，並在該處設置連接出入境大堂的行人過路設施。
- (c) 由於附近正在進行建築工程，現時並無適當通道供入境旅客前往擬議的士站及專線小巴站。當局會在緊急車輛通道豎立活動矮柱，以分隔旅客及車輛。

26. 建築署工程策劃經理補充時強調，就臨時的士／專線小巴站的旅客／車輛流向進行規劃時，主要的關注問題是旅客的安全，尤其是入境旅客與經過緊急車輛通道的反方向的士／專線小巴出現的爭路情況。在落馬洲管制站作出適當及有效率的士／專線小巴營運安排，以確保管制站的暢順運作及治安不受影響，亦屬同樣重要。

27. 運輸署助理署長／新界就香港無線電召的士聯會的建議提出下列意見：

- (a) 根據有關設計，在入口右方將沒有足夠空間供專線小巴掉頭。
- (b) 從營運角度而言，在停車場東面關設只可容納單排車輛的的士停候處並不可取，因此舉很容易造成交通擠塞。
- (c) 擬議的士／專線小巴站的出口非常接近新貨櫃車檢驗大樓的出口。擴闊出口的建議，可能會導致在永久緊急車輛通道的的士／專線小巴與離開大樓的大型貨櫃車出現爭路的情況。為盡量減低出現爭路的情況，政府當局建議的布局是把出口稍微移往東面。

28. 關於的士車行車主協會有限公司提出的建議，運輸署助理署長／新界表示，除了在的士乘客等候處中央提供行人過路設施外，該協會的建議與政府當局的建議頗為相似。鑒於在該地點可能會出現的士／專線小巴與旅客爭路的情況，政府當局認為從道路安全的角度而言，有關建議並不可取。

29. 關於使用現有的臨時緊急車輛通道作為行人通道，以供來往行動停車場北部與臨時入境旅遊巴士停候處的建議，建築署工程策劃經理表示，由於會對現時在落馬洲管制站進行的改善工程造成影響，政府當局並不支持該項建議。一如較早時所作解釋，根據有關計劃，永久緊急車輛通道於1月底落成後，臨時緊急車輛通道須予封閉，以便完成停車場北部的餘下建造工程，並把圍封範圍擴大，藉以把有關用地納入為興建入境及出境旅遊巴士停候處的施工地點。此等工程均為改善工程的主要組成部分，必須予以推行。作為替代方案，政府當局會考慮能否指示入境旅客在出入境大堂內轉右，然後在西面出口離開大堂，與出境旅客共用同一有蓋行人道。如此一來，入境旅客可通過鄰近出境旅遊巴士落客處的行人專用區向南走，在無需經過任何車輛通道的情況下抵達停車場北部。如在延長通關時段內的需求並非太大，此路線將屬可行。

30. 儘管政府當局有上述初步意見，但主席仍籲請當局進一步考慮代表團體的建議，以便在適當情況下把他們的意見納入其建議中。為避免的士／專線小巴站出現擠塞的情況，鄭家富議員亦表示，政府當局應考慮按照部分團體代表的建議設立較寬闊的出口。運輸署助理

署長／新界察悉主席及鄭議員的意見，並表示當局可視乎試驗計劃的結果而作出適當的調整。

專線小巴營運的試驗計劃

31. 對於部分團體代表建議當局應同時容許紅巴在落馬洲管制站營運，環境運輸及工務局副秘書長回應時解釋，無論在服務水平、班次及車費方面，對專線小巴的規管及監察均較紅巴為佳，加上為了與政府鼓勵紅巴轉為專線小巴營運的既定政策一致，當局遂挑選專線小巴而非紅巴進行該試驗計劃。運輸署現正研究在試驗計劃中應涵蓋哪些專線小巴路線，並正在訂定有關安排，以便邀請小巴業的服務營辦商提交開辦任何新專線小巴路線的申請。因此，紅巴服務營辦商可透過此渠道參與試驗計劃。此外，紅巴可繼續在新田公共交通交匯處以外沿青山公路經營。

32. 鄭家富議員關注到紅巴業界的經營環境，並籲請政府當局就其小巴政策進行全面檢討，特別是紅巴轉為專線小巴的進展情況。倘沒有公平的政策，紅巴服務營辦商會感到被剝奪進行良性競爭及經營的環境。

33. 陳偉業議員提述政府當局提交的文件第11段，並對當局需時甚久才能選出參與試驗計劃的專線小巴服務營辦商一事表示關注。他詢問政府當局會否考慮容許現有專線小巴服務營辦商透過延長路線及／或營運時間參與試驗計劃，以便早日實施該計劃。關於試驗計劃所涵蓋的專線小巴路線，陳議員認為在試驗計劃於3月中展開時，首先應最低限度營辦3條分別由落馬洲管制站前往新界東、新界西及旺角的路線，以方便乘客。

34. 運輸署助理署長／新界回應時解釋，政府當局的初步構思是提供一至兩條專線小巴路線。目前有兩條專線小巴路線以新田公共交通交匯處為總站，它們分別是連接屯門市中心的44B號路線及連接天水圍市中心的77號路線。為配合管制站的24小時運作，此等路線的營辦商會在延長通關時段內提供每15至20分鐘一班的通宵小巴服務。運輸署助理署長／新界承認，如容許將此等路線的服務擴充至落馬洲管制站，所需時間將較少，但他表示運輸署仍在研究此事。他補充，政府當局現在雖然沒有計劃開辦前往九龍市區的長途路線，但當局會研究是否有需要營辦陳偉業議員所建議的路線。

35. 然而，主席告誡謂，此項安排雖然可以較快實施，但卻可能引來其他專線小巴服務營辦商的批評。此外，此等路線仍未能為新界東的乘客提供服務。政府當局或

需考慮應否就此目的甄選新路線的服務營辦商。劉江華議員亦提出類似的關注事項，並認為有需要設立不同的專線小巴路線，行走新界東(如沙田／大埔／上水)、新界西(如屯門／元朗)及九龍市區(如旺角)。

36. 環保小巴大聯盟的馬僑生先生對於容許現有專線小巴服務營辦商擴大其服務以進行試驗表示支持。此舉可令試驗計劃得以盡早推行。

新田公共交通交匯處的交通情況

37. 委員察悉政府當局計劃採用派籌制度，並會在落馬洲管制站外選定停候區域，讓並無載客而有意進入管制站的的士排隊輪候。的士司機將獲派發一張顯示進入管制站次序的籌。

38. 鄭家富議員提述落馬洲管制站的可用空間有限，並認為關設上述停候區域，對於避免管制站或新深路出現擠塞情況實屬至為重要。在此方面，他就新田公共交通交匯處關設的士停候處及有關的交通安排提出查詢。

39. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，政府當局將負責新田公共交通交匯處的管理工作。在進行足夠的宣傳及運輸業通力合作的情況下，在落馬洲管制站及新田公共交通交匯處的的士及專線小巴將可維持有秩序的運作。香港警務處邊界警區指揮官補充時表示，當局會調派適當人手，在落馬洲管制站的的士／專線小巴站及新田公共交通交匯處的指定的士停候處維持秩序。運輸署及警方現正擬訂此等安排的細則。如有過多的士在新田的士停候處等候，將可使用落馬洲管制站內的旅遊巴士停候處作為後備用地。長遠而言，政府當局會考慮是否裝設電子顯示板及廣播系統。

40. 劉江華議員對於在新田公共交通交匯處附近提供停車設施一事表示關注。環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，新田公共交通交匯處附近設有若干私營停車場，故應有充足的停車位可供使用。

落馬洲管制站的旅客出入境安排

41. 劉江華議員提述行政長官在其2003年施政報告中作出承諾，表示會致力讓過境人士在30分鐘內完成辦理兩地的過關手續，並詢問當局會否在即將來臨的農曆新年假期落實該項承諾。

42. 保安局副秘書長回應時表示，這是政府當局爭取達到的目標。雖然當局尚未訂定有關此方面的服務承諾，但香港特別行政區會與內地當局討論加快兩地過關手續的可行方法。為了徹底克服有關香港與內地人流、貨流及車輛交通暢順及快捷的挑戰，政府當局會繼續在落馬洲管制站及其他過境通道實施改善措施，並加快興建新的邊境管制站。

政府當局

43. 主席在結束討論時籲請政府當局積極徵詢運輸業對試驗計劃的交通及運輸安排的意見。就此，委員要求政府當局在實施試驗計劃前向兩個事務委員會匯報有關計劃的詳細安排。委員普遍認為政府當局在政策上應在所有現有及日後建成的邊境管制站提供24小時公共交通服務，以確保旅客有所選擇及得享方便的服務。委員同意在政府當局向兩個事務委員會匯報落馬洲管制站試驗計劃的結果後跟進此事。

政府當局

III. 其他事項

44. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年4月2日