

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)940/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期：2003年1月14日(星期二)
時 間：下午5時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, 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
劉炳章議員

其他出席議員：單仲偕議員
劉慧卿議員, JP

缺席委員：石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
黃宏發議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉千石議員, JP
梁富華議員, MH, JP

出席公職人員：參與議程第I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
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(T)1
鄧國威先生

環境運輸及工務局副秘書長(T)2
何健華先生

環境運輸及工務局副秘書長(T)3
方舜文女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

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. 環境運輸及工務局局長就行政長官2003年施政報告舉行簡報會

(立法會CB(1)711/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

環境運輸及工務局局長應主席所請，闡述政府當局所提交資料文件(立法會CB(1)711/02-03(01)號文件)的重點，該文件載述2003年施政報告所提出各項和運輸事務有關的措施。

票價調整程序

2. 劉千石議員指出，作出票價調整的主動權現時在公共交通機構手上。儘管公眾及政府當局一再要求調低票價，但公共交通機構僅以推出票價優惠作為回應，而該等優惠實際上對乘客的幫助不大。為減輕交通開支對廣大乘客構成的沉重負擔，劉議員認為日後採用的新票價調整機制，應容讓政府當局在調整票價方面有較大權力。

3. 鄭家富議員提述各種公共交通服務的營運各有不同特點，並特別指出政府當局在繼續進行其票價調整機制研究的同時，有必要及早諮詢公共交通機構的意見。否則，他擔心擬議機制可能會因為未能顧及各營辦機構的獨特營運條件而遭到有關機構反對。鑒於廣大乘客的交通開支負擔沉重，他表示此事如再有任何延誤，顯然不可接受。

4. 環境運輸及工務局局長回應時表示，問題的癥結在於現時並沒有機制，引發公共交通機構調低票價。為解決此問題，政府當局已研究公共交通機構所提供的大量數據及資料，以確定其營運環境及決定市場上是否存在良性競爭。此外，現正進行的研究亦旨在探討是否有需要及如何訂定更合理的公共交通票價調整程序，俾能盡量減少日後在調整票價時出現的爭拗。在設立新的機制後，公共交通票價應可按照市民的負擔能力及交通機構的營運狀況等有關因素作出上調或下調。政府當局現正研究可否透過政府與交通機構簽訂的專營權／營運協議，以達到上述目的。儘管有關機制有助提高票價調整程序的透明度，但環境運輸及工務局局長強調，政府的原則是不會干預公共交通機構的商業營運。

5. 鄭家富議員對劉千石議員所提出有關交通機構不願削減票價的關注亦有同感，並認為新的票價調整機制必須容許市民或立法會啟動調整票價的程序。此外，他強烈認為新的機制應獲賦法定權力，確保交通機構予以遵從。他並不信納當局應透過專營權／營運協議的條款及條件處理此事。

6. 關於諮詢公共交通機構一事，環境運輸及工務局局長表示，政府當局計劃在得出其內部研究的最終結果後，才徵詢交通機構的意見。由於研究工作現已接近完成，政府當局會在備妥研究結果後諮詢委員及公共交通機構。鑒於公眾期望早日解決此問題，劉慧卿議員籲請政府當局加快其工作。

地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併的事宜

7. 鄭家富議員重申，他認為並無迫切需要將地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)合併。相反，政府當局應專注於調低公共交通服務的票價水平，以減輕市民的生活負擔。其中一項優先工作是訂立劃一的鐵路收費架構。由於當中涉及複雜的問題，政府當局應多花時間審慎研究有關的合併建議，而不應草率作出決定。鄭議員提述兩間鐵路公司最近在商討提供轉乘票價優惠時出現分歧，並尤其關注到在兩間

鐵路公司缺乏合作精神的情況下，合併建議將極難付諸實行。

8. 環境運輸及工務局局長回應時明確表示，制訂合理的票價調整程序，是其職務範圍內的首要工作。就有關的合併建議而言，她向委員保證，政府當局不會草率行事。財經事務及庫務局和環境運輸及工務局在過去數個月一直就該項合併建議進行審慎研究。關於合併建議對市民、鐵路運輸的未來發展、兩間鐵路公司的管理層及員工、地鐵公司的小股東及其他有關人士和政府政策的影響，當局會詳加研究。環境運輸及工務局局長察悉鄭議員所提出的關注事項，並重申政府當局會審慎處理有關事宜，並確保在以合理票價提供交通服務方面，公眾利益可獲得妥善的保障。

9. 主席察悉政府當局會力求在本年年初完成該項研究並公布有關決定，她詢問當局會否事先諮詢委員。環境運輸及工務局局長回應時表示，由於地鐵公司是一間公眾上市公司，而有關決定屬商業上敏感的決定，因此不宜事先就此事進行任何諮詢。環境運輸及工務局常任秘書長補充時表示，是否接納合併建議的最終決定，將由兩間鐵路公司的管理局作出；而就地鐵公司而言，有關決定亦同時涉及其股東。倘合併建議獲得通過，當局亦須進行法例修訂。因此，在政府當局公布有關決定後，委員及市民大眾將有機會就此事進行詳細的研究。

鐵路發展

10. 鄧兆棠議員提述政府當局決定在建造北環線之前先行興建九龍南環線，作為西鐵的支線。鑒於九龍南環線與地鐵部分路線所提供的服務出現重疊，他詢問當局興建九龍南環線的決定，會否因為現時所進行有關地鐵公司與九鐵公司合併建議研究的結果而有所改變。

11. 環境運輸及工務局局長回應時表示，九龍南環線工程計劃現正全面進行。詳細設計合約亦已批出。

12. 何俊仁議員提述重組輕鐵服務以配合西鐵於今年稍後時間通車的建議，並轉達區內居民對於輕鐵作為新界西北區內主要公共交通工具的角色將出現根本轉變感到極之不滿。在區內路線大幅縮減的情況下，輕鐵只會作為西鐵的接駁交通工具。此情況殊不理想，尤其在屯門為然。區內居民認為應盡量保留現有的輕鐵路綫，並由九鐵接駁巴士為西鐵提供接駁服務。

13. 環境運輸及工務局局長明白委員對此事的關注，並表示政府當局會與九鐵公司合作，確保在西鐵通車前妥善解決乘客對區內交通服務的需求及為西鐵提供接駁服務的問題。環境運輸及工務局副秘書長(T)2補充，在西鐵通車後，新界西北不少乘客將可因為西鐵提供快捷、可靠及方便的對外及區內交通服務而受惠，另有部分乘客則可能會因為輕鐵服務重組而感到不便，例如需要轉車及乘車時間較長等。為解決有關問題，環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局會確保及早諮詢有關的區議會及其他地區人士／團體。

14. 在此方面，主席表示政府可透過其在九鐵公司管理局的代表，向管理局轉達區內居民提出的關注事項，以供考慮。

15. 劉慧卿議員詢問，政府當局會否重新研究其對押後興建沙田至中環線顯徑站一事的立場。環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，根據九鐵公司經修訂的沙田至中環線計劃，政府當局已預留資源，以便在日後的人口達到合理水平時在顯徑興建車站。九鐵公司現時仍在因應市民的建議及其他轉變，檢討沙田至中環線的路線及車站位置。

跨境基礎建設

16. 劉江華議員詢問，推行廣深港高速鐵路及香港(大嶼山)－澳門－珠海大橋工程計劃的進度如何。他特別指出此等跨境基礎設施在策略上的重要性，並認為雙方均應竭盡所能加快其決策及建造程序。

17. 環境運輸及工務局局長回應時向委員保證，政府當局現正與內地有關當局磋商有助加強香港與珠江三角洲的聯繫的跨境運輸基礎設施。然而，她籲請委員理解，由於這是涉及多方的討論工作，因此難免需要較長時間才能得出可平衡有關各方利益的決定。

18. 關於香港(大嶼山)－澳門－珠海大橋，環境運輸及工務局局長匯報謂，政府當局已於1月初聯同國家發展計劃委員會展開研究，探討香港與珠江西部之間的交通連接設施，包括其交通流量預測、定線及經濟效益。該項研究預計將於6個月後完成。儘管如此，她表示較早前就伶仃洋大橋進行的規劃研究及環境影響評估，亦為此工程項目提供有用的資料。因此，她認為興建大橋的計劃並未存在任何難以克服的困難。她在現階段雖不能就推行該計劃提供確實的時間表，但此類大橋的實際建造工程一般需時數年。

19. 關於廣深港高速鐵路，環境運輸及工務局局長表示該高速鐵路建成後，來往香港與廣州的交通時間將可縮減1小時以內。該鐵路亦可作為兩地交通樞紐之間的一條便捷通道。雙方現正聯手就其功能、定線、技術要求、需求預測及經濟效益進行初步研究，該項研究將於數個月內完成。

20. 環境運輸及工務局常任秘書長回應劉江華議員時表示，初步的定線是由紅磡直達邊境，然後前往深圳及廣州。然而，劉江華議員認為應設置有限數目的車站，以方便新界居民使用該鐵路。劉慧卿議員亦籲請政府當局仔細檢討擬議定線的成本效益。

21. 單仲偕議員察悉此等重要跨境基礎建設的進展情況，並建議為了加快興建該等設施的程序，政府當局應研究鼓勵私營機構出資進行設計及發展跨境基礎建設的方法。

22. 然而，環境運輸及工務局局長告誡謂，由於兩地所採用的制度及程序各有不同，因此，讓私營機構參與最初階段的工作會引起不必要的揣測，以致向內地有關當局發出混淆的信息。此舉對有關工作並無好處。她向委員保證，政府當局會確保在雙方達成協議後，按循序漸進的方式推行有關的工程計劃。

深港西部通道及后海灣幹線

23. 鄧兆棠議員要求政府當局提供資料，說明當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司就提供優惠以鼓勵車輛從屯門公路分流至三號幹線進行磋商的進展情況。他擔憂如在該兩項計劃的撥款申請獲得通過後有關磋商不能得出理想的結果，最終只會令區內居民受苦。在此方面，他詢問當局有否訂定其他措施，以便在出現上述情況時解決屯門公路的擠塞問題。

24. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商工作進展良好。然而，由於涉及私營機構，政府當局須在落實有關細則及雙方達成協議後，才會作出公布。她明白委員對屯門公路的擠塞問題深感關注，並表示當局雖未有就磋商工作設定任何時限，但會竭盡所能以便及早與三號幹線(郊野公園段)有限公司達成協議。

有關專利巴士服務營運的環保措施

25. 劉慧卿議員贊成調派環保巴士行走繁忙的交通走廊，以及採用相關條件遴選新巴士路線的營辦商。她詢問甄別繁忙交通走廊的準則為何，以及有否訂定其他措施以鼓勵現有專營巴士公司更多採用環保巴士。

26. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局一直以循序漸進方式處理此方面的工作。就甄別繁忙交通走廊而言，政府當局會因應營辦商調派行走有關路線的巴士數目及其廢氣排放標準，就有關路段進行計算，以確定在繁忙時段內的巴士廢氣總排放量。倘發現某些交通走廊的路邊空氣污染情況過於嚴重，便會設定污染指數上限。政府當局繼而會與專營巴士公司磋商，視乎其車隊之中環保巴士的數目，而調派更多環保巴士行走該等交通走廊。為確保取得進一步的進展，政府當局會在日後批出的新專營權中加入一項新條款，規定營辦商在訂定選購新巴士的規格時，採用市場上已有提供並證實有效的最新環保技術。因應劉慧卿議員提出的要求，政府當局會提供更詳細資料，說明甄別繁忙交通走廊的準則、調派更多環保巴士行走選定繁忙交通走廊的措施，以及預期／實際上可在空氣質素方面取得何種改善。

道路網絡發展

27. 何鍾泰議員以七號幹線及西岸公路有欠理想的處理方式作為例子，指出在香港興建主幹路時，原則上應採用雙程三線而非雙程雙線行車。

28. 環境運輸及工務局局長回應時表示，就道路工程項目進行規劃時，政府當局會在考慮各項因素如交通流量後，決定是否需要興建主幹路。她同意如計劃興建主幹路，便應採用雙程三線行車。然而，她強調在進行主要公路工程時，政府當局會因應最新的人口及交通流量增長預測，按主要道路工程項目檢討機制定期檢討有關工程的需要及範圍。由於情況有變，不少在較早時作出的預測均須下調，部分公路因而可能無需再興建為主幹路。何鍾泰議員察悉政府當局所作解釋，但他表示當局應盡可能預留土地，以便日後就主要公路作進一步的擴展。

經辦人／部門

II. 其他事項

29. 議事完畢，會議於下午6時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年2月19日