立法會
Legislative Council

立法會CB(1)2040/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　　：**2003年5月23日(星期五)**
時　間　　：**上午8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)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
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
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：李卓人議員

缺席委員　　：石禮謙議員, JP (副主席)
劉千石議員, JP

出席公職人員：**參與議程第IV項的討論**

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T4
蕭偉全先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局助理秘書長
羅建偉先生

運輸署

運輸署助理署長／巴士及鐵路
葉麗清女士

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
袁立本先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席行政主任(環境及運輸)資源管理
羅宋素薇女士

參與議程第VII項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T3
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T6
陳子敬先生

運輸署

新界西交通工程部總工程師
李欣明先生

路政署

主要工程管理處副處長(1)
羅秉廉先生

總工程師／主要工程1-2
麥惠培先生

參與議程第VIII項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T4
蕭偉全先生

運輸署

助理署長／新界
陸汝均先生

路政署

總工程師／新界西
葉桂恒先生

應邀出席者： **參與議程第IV項的討論**

九廣鐵路公司

主席
田北辰先生

行政總裁
楊啟彥先生

財務及管理高級總監
黎文熹先生

東鐵總監
李殷泰先生

收益策劃總經理
黎啟憲先生

輕鐵客運總經理
徐偉強先生

公共事務總經理
丘李賜恩女士

參與議程第V項的討論

公共巴士同業聯會有限公司

主席
楊偉雄先生

副主席
黃良柏先生

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. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1677/02-03號文件 —— 2003年4月25日會議的紀要)

2003年4月25日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1559/02-03號文件 —— 立法會議員與屯門區議會舉行會議後轉交處理有關新界西北部運輸基礎設施及屯門跨境客運渡輪服務的事宜；

立法會CB(1)1582/02-03號文件 —— 政府當局所提交有關"建議修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第311

經辦人／部門

章附屬法例J) —— 新登記石油氣小巴、柴油小巴及石油氣的士的廢氣排放標準"的資料文件；

立法會CB(1)1613/02-03號文件 —— 立法會議員與北區區議會舉行會議後轉交處理有關提供專利巴士服務及於粉嶺公路興建隔音屏障的事宜；

立法會CB(1)1648/02-03(01)至(03)號文件 —— James WONG先生就地鐵將軍澳線的服務所提交的意見書，以及運輸署和地鐵有限公司的覆函；

立法會CB(1)1686/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關"龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程"的資料文件；及

立法會CB(1)1687/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關"竹篙灣及陰澳的公共交通交匯處"的資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

3. 委員察悉政府當局所提交有關"龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程"的資料文件(立法會CB(1)1686/02-03(01)號文件)。政府當局打算於2003年6月向工務小組委員會提交有關的撥款申請，以供審批。

4. 應主席的建議，委員同意要求政府當局在其現正就新界西北部運輸基礎設施進行的檢討中，對屯門區議會所提出有關新界西北部運輸基礎設施發展及屯門跨境客運渡輪服務的關注(立法會CB(1)1559/02-03號文件)，作出回應。據政府當局表示，有關新界西北部運輸檢討的事宜，將可於2003年7月25日舉行的事務委員會會議進行討論。

(*會後補註*：秘書處已於2003年5月27日向政府當局發出轉達屯門區議會意見及關注事項的函件。)

III. 2003年6月27日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1678/02-03(01)號文件 —— 待議事項一覽表；
立法會CB(1)1678/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表；及
立法會CB(1)1647/02-03(01)號文件 —— 政府當局2003年5月9日有關事務委員會在本年度立法會會期內餘下各次會議的擬議討論事項的來函)

5. 委員察悉政府當局2003年5月9日有關事務委員會在本年度立法會會期內餘下各次會議的擬議討論事項的來函(立法會CB(1)1647/02-03(01)號文件)。委員察悉政府當局打算於稍後時間提交實施安永會計師事務所報告書所載建議的進度報告，供委員參閱。

6. 委員同意在訂於2003年6月27日舉行的事務委員會下次例會，討論由政府當局提出的下述事項：

(a) 東區海底隧道的加費事宜；及

(b) 交通指示標誌及行人指示標誌的檢討。

委員亦同意先行以省覽資料文件的方式，處理政府當局提出討論的另一項有關"泊車位需求研究"的事宜。

(*會後補註*：經主席同意，事務委員會2003年6月份的例會，其後已改為於2003年6月27日上午11時45分至下午12時45分在立法會會議廳舉

行，以便騰出上午10時45分至11時45分的時段，與經濟事務委員會舉行聯席會議，討論"香港島的專利巴士服務因周大福企業有限公司建議收購城巴有限公司而於日後出現的發展"。至於原訂於該次會議討論"交通指示標誌及行人指示標誌的檢討"的事宜，委員將先行以省覽資料文件的方式加以處理。)

7. 委員亦同意於2003年6月與環境事務委員會召開聯席會議，討論有關"擴闊吐露港公路 —— 相關隔音屏障的用途"的事宜。

(*會後補註*：該次聯席會議訂於2003年6月23日(星期一)下午2時30分舉行。)

IV. 西鐵票價

(立法會CB(1)1678/02-03(03)號文件 —— 九廣鐵路公司提交的資料文件)

8. 九廣鐵路公司財務及管理高級總監黎文熹先生借助投影機，向委員簡報立法會CB(1)1678/02-03(03)號文件所載，九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")現時在西鐵票價方面的構思。

(*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)1768/02-03(01)號文件送交委員。)

9. 九鐵公司主席田北辰先生表示，營運西鐵其中一個主要目標，是為新界西北部居民(特別是需要前往市區的居民)提供另一種快捷可靠的交通工具。在釐定西鐵票價時，九鐵公司知道有必要保持西鐵票價的競爭力。屯門／元朗至南昌車程的建議票價初步訂為16元，而在通車初期，該公司會為乘客提供10%的票價折扣優惠。至於乘搭西鐵往返屯門與元朗的車費則為5.8元，與輕便鐵路(下稱"輕鐵")票價相若。為提高西鐵的通達程度，在單一旅程選用九鐵公司轄下輕鐵、巴士及西鐵服務的乘客，將可享有綜合收費。西鐵乘客如在乘搭西鐵後轉乘專利巴士，亦可享有1元至1.5元使用不同交通工具的折扣優惠。鑒於乘客選乘西鐵可節省不少時間，他相信建議的票價具有競爭力，並可向乘客提供物有所值的服務。

10. 九鐵公司主席告知委員，九鐵公司會繼續評估廣大乘客對建議的西鐵票價的接受程度。在落實西鐵票

價結構時，九鐵公司會充分考慮乘客的意見及期望。管理局預計會在2003年7月作出最後決定。

11. 劉江華議員質疑九鐵公司所提出，西鐵在票價、節省時間及方便程度等各方面的競爭優勢。一方面，使用鐵路然後接駁巴士由屯門前往中環的票價遠較直通巴士的收費為高，而另一方面，鐵路加巴士的交通模式所節省的乘車時間並不多，更遑論專利巴士服務可為乘客提供方便的點到點服務的事實。在此等情況下，他懷疑西鐵能否吸引足夠的乘客。他表示，九鐵公司應進行顧客意見調查，徵詢乘客對西鐵票價的意見。

12. 九鐵公司主席回應時表示，九鐵公司知道專利巴士可提供較具彈性的點到點服務，會對西鐵帶來激烈的競爭。然而，西鐵的優勝之處在於其可以提供快捷可靠的服務。乘巴士由屯門前往中環的車程需時約80分鐘，但乘搭西鐵再轉乘過海隧道巴士則只需48分鐘。由於西鐵提供具競爭力的票價，只要在兩個總站提供完善的綜合接駁／轉乘服務，西鐵對前往市區的乘客而言將會是極具吸引力的選擇。

13. 李卓人議員不同意在釐定西鐵票價時以專利巴士票價作為參考，因為後者的收費已屬過高。他指出九鐵公司既錄得鉅額盈利，便應作出更大努力，協助減輕交通開支對新界西北部居民造成的沉重負擔。他建議把西鐵票價訂定於與東鐵票價相若的水平，是較恰當的做法。

14. 九鐵公司主席重申，以乘搭西鐵與選乘其他交通工具相比之下所節省的時間而言，建議的西鐵票價是合理的。他籲請委員理解九鐵公司須確保其資產獲得合理的回報。現時建議的收費只可令西鐵獲得6%的內部回報率，較該公司7.9%的資本成本加權平均數為低。他進一步表示，由於東鐵的本地服務一直出現虧損，須以跨境服務的收入補貼，因此實無可能把西鐵票價訂定於與東鐵票價相若的水平。

15. 何俊仁議員表示，專利巴士服務的收費較低，且可提供方便的點到點服務，因此他並不信納會有很多新界西北部居民改乘西鐵前往區外地方。鄭家富議員亦認為建議的西鐵票價實屬過高，未能與專利巴士服務競爭。他雖然不信納政府當局應取消行走該等地區的現有專利巴士路線，從而"強迫"乘客使用較昂貴的西鐵服務，但他亦對西鐵的營運前景感到憂慮。為保障其在九鐵公司所作的投資，以及為乘客帶來真正的裨益，政府當局有責任確保九鐵公司與地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")作出合作安排，為乘客提供兩鐵轉乘折扣優惠。在

此方面，他詢問環境運輸及工務局局長進行了何種工作。

16. 陳偉業議員重申其關注到，在西鐵通車後新界西北部的公共交通服務將會被九鐵公司壟斷。因此，他強烈認為政府當局不應因為西鐵即將通車，而試圖削減新界西北部現有的公共交通服務，特別是居民巴士服務。

17. 鄧兆棠議員提述西鐵網絡的不足之處，並表示西鐵在財政上的可行性因其未有與北環線連接而受到嚴重影響，因為北環線可從跨境服務獲得穩定的收入來源。譚耀宗議員對此表示贊同，並表示民主建港聯盟進行的一項調查顯示，只有26%新界西北部居民會改乘西鐵前往區外各地。有50%受訪者表示，由元朗前往中環的西鐵票價應為12元左右，而有20%受訪者則認為10元才是適當的票價水平。鑒於新界西北部居民乘搭交通工具模式上的轉變會在西鐵通車後一段時間才趨於明朗，譚議員及鄧議員均籲請政府當局在西鐵通車後6個月內維持區內現有的專利巴士服務水平，特別是偏遠地區的巴士服務。

18. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時向委員保證，政府當局在計劃重整公共交通服務以配合西鐵通車時，定會考慮有關地區區議會及社區組織的意見。現時，政府當局並無計劃取消已獲批准行走新界西北部地區的現有居民巴士服務路線。然而，政府當局會繼續向未經批准營辦的居民巴士服務採取適當的執法行動。

19. 有關提供轉乘折扣優惠的問題，環境運輸及工務局副秘書長T2表示，政府當局會鼓勵公共交通機構互相合作，盡可能為乘客提供轉乘不同交通工具的票價折扣優惠。政府當局歡迎西鐵通車後推行的巴士與鐵路轉乘計劃，並希望九鐵公司與地鐵公司亦可作出類似的合作安排。事實上，環境運輸及工務局局長作為政府在地鐵公司董事局的代表，已向董事局轉達有關信息，以供考慮。然而，由於地鐵公司是一間上市公司，政府會讓地鐵公司自行作出決定。

20. 九鐵公司主席亦表示，巴士與鐵路轉乘計劃是基於良好意願及合作精神而制訂，代表公共交通機構願意為了乘客的最終利益衷誠合作。關於與地鐵公司進行的討論，九鐵公司財務及管理高級總監表示，九鐵公司曾就分攤轉乘折扣向地鐵公司提出多項建議，以供考慮。然而，地鐵公司表示基於財政上的考慮因素，該公司未有打算就任何一項建議與九鐵公司作進一步的討論。儘管如此，九鐵公司主席表示九鐵公司會繼續與地

鐵公司跟進此事。他有信心可在不久的將來就推出兩鐵轉乘折扣優惠一事，與地鐵公司達成協議。

議案

21. 大部分委員對西鐵與地鐵系統的轉乘安排感到關注，特別是提供兩條鐵路的轉乘折扣優惠，以方便西鐵乘客轉乘地鐵前往市區。

22. 陳偉業議員譴責地鐵公司拒絕與九鐵公司進行磋商，藉以為西鐵乘客提供兩條鐵路之間的轉乘折扣優惠。他認為應邀請地鐵公司出席日期待定的事務委員會會議，討論西鐵與地鐵系統的轉乘安排。他的建議獲得劉江華議員及鄭家富議員支持。陳偉業議員提出下述議案：

> "本事務委員會邀請地鐵有限公司出席事務委員會的會議，就地鐵系統與西鐵的轉乘安排進行討論。"

23. 委員贊成處理該項議案。

24. 主席將上述議案付諸表決。6位委員贊成該項議案，2位委員投棄權票。主席宣布該項議案獲得通過。

25. 劉江華議員及鄧兆棠議員亦要求兩間鐵路公司提供資料，說明它們曾討論的各項分攤轉乘折扣建議。

九鐵公司／地鐵公司

V. 有關非專利巴士服務的政策

(立法會CB(1)1678/02-03(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)1713/02-03(01)號文件 —— 有關在2003年5月14日與當值議員會面時就非專利巴士服務增加及非法營運所提出的事項的便箋，以及環保小巴大聯盟於2003年4月15日

提交的意見書)

26. 委員察悉政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)1678/02-03(04)號文件)，以及有關在2003年5月14日與當值議員會面時就非法營運非專利巴士服務所提出的事項的便箋(立法會CB(1)1713/02-03(01)號文件)。

與團體代表／政府當局舉行會議

公共巴士同業聯會有限公司
(立法會CB(1)1753/02-03(01)及(02)號文件)

27. 公共巴士同業聯會有限公司主席楊偉雄先生提述公共巴士同業聯會(下稱"聯會")所提交的意見書(立法會CB(1)1753/02-03(01)及(02)號文件)，並特別指出因為運輸署不公平地收緊向非專利巴士服務營辦商施加的限制，導致業界面對困難的經營環境。由於此舉嚴重影響業界的生存機會及業內達20 000名僱員的生計，聯會強烈認為政府當局應停止就非專利巴士服務的營運施加過多及不必要的規管。獲運輸署簽發有效客運營業證的營辦商，應獲准在法定規管架構內營運及發展其業務。最重要的是，政府當局應奉行自由市場的原則。只要存在此方面的服務需求，非專利公共巴士便應獲准與鐵路及其他陸路交通服務並存，讓乘客有所選擇。

28. 公共巴士同業聯會有限公司副主席黃良柏先生亦批評政府當局未能對未經批准的公共巴士服務，採取針對性的打擊行動。他提述在灣仔對居民巴士服務實施的停車限制，並表示此等限制只會阻礙獲批准的居民巴士服務的營運，但卻未能對未經批准的居民巴士服務發揮阻嚇作用。為遏止未經批准居民巴士服務的營運，政府當局應考慮凍結本港非專利巴士的數目。

29. 楊偉雄先生指出從不少例子可見，運輸署在缺乏充分理由的情況下，拒絕營辦商所提出營運非專利巴士服務的申請，並表示此種不恰當的干預令業界必須掙扎求存。在其中一個個案中，儘管營辦商已和有關的僱主達成服務協議，但運輸署仍拒絕接納其營辦僱員服務的申請。在運輸署收緊管制的情況下，大部分開辦新居民巴士服務路線的申請均遭到否決，而居民巴士服務及合約方式租用服務的續牌申請則難以獲得批准。居民巴士服務的路線及停站安排亦受到過多限制。在此方面，委員要求聯會提供更多資料，以說明政府當局在缺乏充分理由下拒絕營辦商服務申請的情況。

對非專利巴士的營運所作的規管

30. 主席深切關注到政府當局就非專利巴士服務在公共運輸市場的營運，似乎欠缺明確及公平的政策。政府當局雖認同非專利巴士的輔助角色，但卻對其營運施加越來越多限制。未經批准的居民巴士服務令情況進一步惡化，為政府當局帶來不少問題，並對合法營辦商的營運構成影響。她認為政府當局應理順其對非專利巴士服務的政策及規管措施，並就未經批准的公共巴士服務採取更有效的執法行動。鑒於僱員服務有其功能上的需要，主席表示如此等申請獲得僱主支持，政府當局便不應純粹因為有其他公共交通工具可供選擇而拒絕開辦有關服務。

31. 劉江華議員察悉聯會對運輸署向居民巴士服務的營運施加的限制表示關注，並詢問政府當局對居民巴士服務日後發展的立場為何。他亦認為政府當局不應遏抑合約方式租用服務，例如由商場及物業發展商聘用的服務，因為此類服務可鼓勵消費，從而有助經濟復甦。

32. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，他不同意政府當局的政策有欠明確。為確保有效運用本港有限的道路空間和顧及環境方面的考慮因素，當局鼓勵市民利用集體運輸工具(即鐵路及專利巴士)所提供的主幹服務往返繁忙地區。非專利巴士在公共運輸系統中擔當輔助的角色，特別是居民巴士服務，更是旨在為鐵路及專利巴士未能直達的偏遠地區提供服務。他指出，在過去3年，獲批營運居民巴士服務牌照的車輛數目增加了18%，而獲批准的居民巴士服務路線亦增加了33%。然而，鑒於公眾對空氣質素和交通擠塞問題日益關注，實有必要提高巴士網絡的效率。為達到此目的，運輸署一直有採取措施以重整專利巴士服務。同樣地，當局亦有需要對居民巴士服務的營運作出更佳管理。

33. 然而，朱幼麟議員認為專利巴士所導致的交通擠塞情況，實較非專利巴士嚴重。由於非專利巴士服務受到乘客歡迎，業界應獲准發展其業務，而政府當局不應作出不適當的干預。

34. 陳偉業議員批評政府當局向非專利巴士服務營辦商施加過多限制，並強調由於部分地區(如位於天水圍北的新發展區)提供的公共交通服務不足，因此有真正需要提供居民巴士服務。在審批新的居民巴士服務申請時，政府當局須考慮乘客的需求及需要，採取較具彈性的處理方法。對於政府當局決定不批准營辦由東涌經青衣大橋前往市區的居民巴士服務，他尤其感到不滿。

35. 環境運輸及工務局副秘書長T2強調，政府當局在考慮營辦非專利巴士服務的申請時，會充分顧及乘客的交通需要。在僱員服務方面，去年有99%續牌申請獲得批准，而新申請獲得批准的比率亦達到90%。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充時表示，運輸署在審批營辦非專利巴士服務的申請時，會考慮下列因素：

(a) 由申請人提供有關服務的需要；

(b) 其他公共交通機構已提供或計劃提供的服務的水平；

(c) 擬行走地區和有關道路的交通情況；及

(d) 申請人將會提供的服務的標準。

36. 環境運輸及工務局副秘書長T2亦向委員保證，不論所提供的服務類別或服務地區為何，當局均會一視同仁，使用上述準則處理所有申請。然而，鑒於有需要提高巴士服務的營運效率及改善環境，開辦新的直通長途巴士路線通常不會獲得考慮。當局會鼓勵巴士公司推行巴士轉乘計劃，以減少行走市區繁忙交通走廊的巴士架次，從而為社會帶來整體利益。

37. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，在現時的經營情況下，營辦商對於維持其營運上可行性的關注實屬可以理解。政府當局一直有研究協助非專利巴士業營運的措施。舉例而言，當局已改善非專利巴士的上落客和停泊設施。長遠來說，政府當局會研究提高非專利巴士服務質素的措施。

對未經批准的居民巴士服務採取的執法行動

38. 陳偉業議員表示，他知道當局對小規模營辦商採取的執法行動較為嚴格。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，因應未經批准營運的居民巴士服務所造成的問題，運輸署會聯同警方採取適當的執法行動。她強調並不存在政府當局針對某些營辦商採取執法行動的問題，但亦表示當局在考慮於同一時間就所有未經批准的服務採取執法行動時，必須顧及若干實際的考慮因素。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充，如未經批准的居民巴士服務可彌補現時的服務不足之處，並有助應付乘客的交通需求，政府當局或會考慮在作出適當修改後將之納入為正式服務，以便為乘客提供前往附近鐵路車站或主要公共交通交匯處的接駁服務。

39. 鄧兆棠議員對未經批准的居民巴士服務的保險保障表示關注，並籲請政府當局加強採取執法行動。為保障乘客的利益，政府當局應向業界及乘客發出明確的指引。運輸署助理署長／巴士及鐵路解釋，有關保險是否有效，須視乎個別保險文件所訂明的條件及條款而定。雖然所有車輛均須備有有效的第三者保險，但是對於未經批准的居民巴士服務是否在保險的有效保障範圍內，政府當局感到關注，因為該等服務並未獲得運輸署批准。

40. 主席總結有關討論時表示，委員普遍關注到聯會表示政府當局對業界作出不適當的干預，以及對未經批准的居民巴士服務採取的執法行動的成效。為解決業界所面對的問題，事務委員會要求政府當局檢討在審批營辦非專利巴士服務的新申請及續牌申請時所採用的評審準則，特別是在僱員服務及合約方式租用服務方面。

政府當局

聯會

在此方面，事務委員會邀請聯會進一步提供資料，以便事務委員會作出跟進。陳偉業議員亦要求政府當局在會後提交下述資料：

政府當局

(a) 提供過去3年提出營辦新的非專利巴士服務路線的申請數目及有關的申請結果；及

(b) 提供過去6個月就未經批准營辦非專利巴士服務採取執法行動的統計數字。

41. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，政府當局會考慮委員所表達的意見，並研究如何以最適切的方法應用有關的評審準則。此外，政府當局會繼續與非專利巴士業界保持密切聯繫。委員同意事務委員會於2003年10月再行研究此事。

VI. 環境運輸及工務局人員編制建議

(立法會CB(1)1678/02-03(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

42. 委員察悉政府當局建議在環境運輸及工務局，開設一個環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)的常額職位(首長級薪級第8點)，以及刪除3個分別為前環境食物局局長(首長級薪級第8點)、前運輸局局長(首長級薪級第8點)及首席行政主任(工務)資源管理(首長級薪級第1點)的常額職位。有關詳情載於立法會CB(1)1678/02-03(05)號文件。政府當局打算於財務委員會轄下人事編制小組委員會2003年5月28日會議提交有關建議，以供審批。

43. 環境運輸及工務局副秘書長T1告知委員，環境運輸及工務局的人員編制建議，亦包括建議開設另一個環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2的常額職位(首長級薪級第2點)。政府當局將會在環境事務委員會2003年5月26日的會議，另行就有關建議諮詢該事務委員會。

44. 陳國強議員表示，作為人事編制小組委員會的主席，他認為政府當局應清楚列出開設擬議的環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)一職所需的額外員工開支，以及刪除上述3個職位所節省的款項，而非提供所節省開支的總額。因應陳議員的要求，政府當局將會在人事編制小組委員會審議有關項目前，進一步提供和上述人員編制建議的財政影響有關的資料。

(*會後補註*：政府當局提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)1783/02-03(01)號文件送交委員。)

45. 何鍾泰議員提出他對實行問責制後環境運輸及工務局和運輸署的工作的觀察所得，並表示運輸署經常漠視公眾人士、運輸業甚至區議會就各項運輸事宜提出的合理關注。因此，他對於環境運輸及工務局局長和環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)對運輸署的工作是否有適當的督導和監督，表示深切關注，並質疑把屬於運輸及環境範疇的工作同時交由環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)負責，到底成效有多大，因為此兩個政策範疇的事宜的性質頗為不同。政府當局反而應檢討應否將屬於運輸及工務範疇的工作交由同一名常任秘書長負責，因為此兩個範疇的職務有較直接的關係。

46. 作為與此相關的問題，何議員表示，由於開設環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)一職的目的，是為了向環境運輸及工務局局長提供執行其職務的重要行政支援，因此，他不滿環境運輸及工務局局長未有出席是次會議，回答委員就是項人員編制建議提出的問題。主席亦表示環境運輸及工務局局長應更積極出席事務委員會的會議。環境運輸及工務局副秘書長T1答允向環境運輸及工務局局長轉達委員的意見，以供參考。

政府當局

47. 關於環境運輸及工務局兩名常任秘書長的職責分工，環境運輸及工務局副秘書長T1扼要重述在實行問責制後，環境運輸及工務局曾就該局的內部組織及分工進行檢討，特別是兩個常任秘書長的工作量、職責及職權範圍，以及環境、運輸和工務3個政策範疇互相配合的事宜。為確保兩名常任秘書長的工作量更加平均，以及方便及早就交通服務和工程項目的環境影響進行研究及

評估，環境運輸及工務局將其轄下職責重新分配，以便由其中一名常任秘書長負責處理運輸及環境範疇的事宜，而另一名常任秘書長則負責處理工務範疇的事宜。政府當局已於2002年8月發出資料文件(已隨立法會CB(1)2389/01-02(01)號文件送交委員參閱)，將上述改動知會事務委員會。

48. 環境運輸及工務局副秘書長T1進一步表示，經重新分配其職責後，現時兩名常任秘書長的職責範圍已變得更為合理，使他們可妥善履行督導及監督其權責範圍內各執行部門的職務，從而及時和有效地推行各項商定的政策及計劃。鑒於屬工務範疇的執行部門數目眾多，建議將運輸及工務範疇的事宜交由同一名常任秘書長處理，實際上可能會令負責有關事務的常任秘書長更難以有效地監督運輸署的工作。

49. 主席轉達運輸業界提出的關注，並表示令運輸業普遍感到失望的是，自實行問責制以來，環境運輸及工務局局長和環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)均沒有盡力與他們建立緊密的工作關係。因此，在政府當局制訂及實施政策的過程中，他們的意見往往未有獲得適當的重視。為改善此情況，她籲請環境運輸及工務局局長和環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)作出更大努力，與運輸市場所有利益相關者建立更有效的溝通和諮詢渠道。陳偉業議員提出類似的關注，並表示贊成將環境運輸及工務局的運輸科與運輸署合併，以便統一進行制訂及實施運輸政策的工作。

50. 環境運輸及工務局副秘書長T1答允向環境運輸及工務局局長和環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)轉達委員的關注，並表示政府當局時刻緊記就影響運輸業營運的事宜諮詢業界的需要。在推行政府的運輸政策時，環境運輸及工務局會負責進行制訂政策的工作，其間會同時顧及運輸署透過在工作層面與運輸業界接觸而取得的意見及反應。

政府當局

51. 關於將環境運輸及工務局的運輸科與運輸署合併的可能性，環境運輸及工務局副秘書長T1表示，經考慮有關事宜後，環境運輸及工務局認為現行架構對有效執行制訂及實施政策的職責而言，實屬恰當的安排。雖然政府當局會繼續留意此事，但他告誡謂對於任何合併建議均須作出仔細研究，以確定能取得的真正效益為何。此外，確保廣大市民所獲提供服務的水平不會受到影響，亦屬同樣重要。

VII. 落馬洲至皇崗新跨界橋

(立法會CB(1)1678/02-03(06)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

52. 委員察悉政府當局建議興建連接落馬洲管制站及皇崗管制站的新跨界橋，詳情載於立法會CB(1)1678/02-03(06)號文件。擬議跨界橋將在現有跨界橋旁邊興建，按付款當日價格計算，工程計劃的估計費用約為3億3,570萬元。政府當局打算在2003年6月向工務小組委員會提交有關的工程計劃，並於2003年7月向財務委員會提交撥款建議，以供審批。倘有關的撥款建議獲得通過，建造工程將於2003年11月展開，並於2004年12月完成。

53. 劉江華議員提述該文件第15段，並要求政府當局提供有關工程計劃餘下一份反對書的資料。環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，該反對書的內容與環境方面的關注事項有關。經路政署作出進一步的聯繫後，有關的反對者已撤回其反對書。

54. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應劉江華議員時表示，由於香港與內地的行車安排有所不同，因此，新跨界橋必須增設車輛轉線設施。鑒於港方土地空間有限，以高架路形式興建的有關設施將會設於皇崗。深圳市人民政府(下稱"深圳市政府")估計該設施的建造費用總額約為1億1,620萬元人民幣。由於有關設施同時用作應付香港及深圳的需要，故所涉費用會由雙方平均分擔。

連接區內交通網絡

55. 劉江華議員同意有需要興建擬議的跨界橋，並詢問政府當局將會採取何種措施以改善區內的道路網絡，以應付新跨界橋所帶來的新增交通流量。

56. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時向委員扼述政府當局為改善落馬洲管制站的過境交通流量，而正在推行或計劃實施的工程項目，尤其是落馬洲公共交通交匯處與新田交匯處連接路之間的青山公路新田段，將由兩線擴闊至3線行車，以改善區內的交通情況。有關工程已於2002年10月中展開，並會於2003年年底／2004年年初完成。此外，當局亦會擴闊新深路南行行車道通往新田交匯處高架迴旋處的引道，由兩線改為三線行車，以改善路口的容車量。有關工程已安排於2004年年初展開，並預計可於該年稍後時間完成。

經辦人／部門

57. 儘管政府當局已作出上述解釋，但劉江華議員重申其對新田公共交通交匯處一帶情況的關注，因該處的車流及人流已相當擠迫。委員要求政府當局在工務小組委員會審議有關的撥款建議前，向事務委員會提供補充資料，說明當局計劃或現正在新田公共交通交匯處附近實施的改善措施。

政府當局

(*會後補註*：政府當局提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)1977/02-03(01)號文件送交委員。)

委託安排

58. 陳偉業議員及鄭家富議員對於委託深圳市政府負責主橋設計工作及建造工程的擬議安排均表示深切關注，因此舉會嚴重削弱本地工人的就業機會。

59. 環境運輸及工務局副秘書長T3解釋，就整項工程計劃而言，在香港特別行政區(下稱"香港特區")境內進行的大部分擬議工程均會由本地承建商負責。政府當局預計在施工階段可製造逾330個職位。然而，由於擬議的跨界橋將會橫跨深圳河，並與深圳境內的新跨界橋相連，因此，政府當局打算委託深圳市政府進行主橋的設計工作，以確保橋樑的設計可互相配合。她進一步解釋，由於需要在旱季(即11月至3月)把主橋的地基及相關的臨時圍堰建入河床內，因此，由單一方面進行建造工程，將可更有效控制工程的施工階段及打樁機械和河上工程船隻的數目，從而盡量減低對深圳河航道的影響，而此等事宜均屬深圳當局的管轄範圍。經考慮工地的交通暢達程度及深圳河的管理等因素後，政府當局認為委託深圳市政府進行主橋的建造工程是恰當的安排。有關安排可避免出現技術及配合問題，並可盡量減低對深圳河的影響。此外，有關安排亦有助確保新的跨界橋可如期建成，及早紓緩落馬洲管制站的擠迫情況。

60. 路政署總工程師／主要工程補充，由於主橋將橫跨深圳河，有關的設計工作及建造工程須符合深圳有關當局的程序及規定。委託深圳市政府進行有關工作，不但有利於工程的協調，同時亦可避免兩地承建商在深圳河同一施工地點分別爭取進行本身所負責的部分工程，而可能出現的銜接問題。

61. 然而，陳偉業議員及鄭家富議員並不信納當局應純粹為了貪求快捷及行政上的方便，而犧牲本地工人的利益。他們認為政府當局與其委託深圳市政府進行此等大型的工程，不如藉此機會改善本港的就業情況。畢竟，新跨界橋的其中一部分將建於香港特區境內，而所

涉及的巨額工程費用亦將由特區政府承擔。何鍾泰議員亦以日後的深港西部通道及現有的羅湖行人橋為例，表示從工程角度而言，由不同單位各自負責建造共用設施屬其管轄的部分，殊非罕見的做法。政府當局應竭盡所能，確保香港承建商能參與有關的工程計劃。

62. 陳偉業議員詢問是否有可能在委託協議內加入一項條文，規定負責有關工程的內地承建商須聘用香港的工人。然而，鄭家富議員指出，有關安排可能涉及實際和法律上的困難，並重申其認為香港特區境內的建造工程應由港方負責。

63. 譚耀宗議員籲請政府當局盡早建造新跨界橋，俾能把貨運及非貨運交通分開，但他表示政府當局應嘗試與深圳市政府訂定合作安排，盡量提高本地承建商及工人在該工程計劃中的參與程度。

64. 環境運輸及工務局副秘書長T3察悉委員的關注，並表示按照現時的建議，大部分建造工程已由港方負責。此外，政府當局亦與深圳市政府達成協議，使內地及香港的承建商均可競投所委託進行的工程。她提請委員從及早改善落馬洲管制站擠迫情況可帶來的重大裨益，考慮有關的委託安排。

65. 然而，何鍾泰議員指出，鑒於兩地的投標價有重大差別，香港的承建商將很難成功投得有關的工程項目。

66. 陳偉業議員詢問，此類委託工程的合約是否載有通常適用於本港基本工程項目合約的算定損害賠償條文。路政署總工程師／主要工程回應時證實，委託工程合約內將訂明有關算定損害賠償的條文。

皇崗的"一地兩檢"通關安排

67. 譚耀宗議員提述政府當局現正與內地有關當局就皇崗的"一地兩檢"通關安排進行的討論，並詢問是否可能與內地方面合作，利用深圳車港城為未領有內地車輛牌照的香港車輛提供泊車設施。

68. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，粵港合作聯席會議曾討論在皇崗實行的"一地兩檢"通關安排下，利用深圳車港城為旅客辦理出入境檢查手續的事宜。保安局現正研究此事。與此同時，政府當局計劃在預期將於2005年落成的深港西部通道的新管制站內，實行"一地兩檢"的通關安排。

69. 主席在總結有關的討論時表示，委員普遍認同在功能上有需要興建擬議的跨界橋，以促進香港物流業的發展，以及應付落馬洲過境通道的跨境交通流量急速增長的情況。然而，部分委員深切關注到委託深圳市政府進行主橋設計工作及建造工程的安排，會嚴重削弱本地的就業機會。環境運輸及工務局副秘書長T3回應時答允政府當局會與內地當局作進一步討論，研究如何釋除委員的疑慮。政府當局向工務小組委員會提交撥款申請前，會提供補充資料供委員參閱。

政府當局

(*會後補註*：政府當局提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)1977/02-03(01)號文件送交委員。)

VIII. 羅湖管制站的交通安排

(立法會CB(1)1678/02-03(07)號文件 —— 的士業爭取開放羅湖限制區營運籌備委員會於2003年5月6日提交的意見書；

立法會CB(1)1753/02-03(03)號文件 —— 石禮謙議員於2003年5月21日所發出有關"羅湖管制站的交通安排"的函件；及

立法會CB(1)1678/02-03(08)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

70. 委員察悉的士業爭取開放羅湖限制區營運籌備委員會提交的意見書(立法會CB(1)1678/02-03(07)號文件)，該會要求政府當局考慮容許的士在羅湖管制站營運，以確保乘客有所選擇。

71. 路政署總工程師／新界西利用投影機簡述羅湖道的情況，該道路是現時連接羅湖管制站大樓的通道。

72. 劉江華議員認為在政策上，不同的公共交通工具應獲准在所有邊境管制站營運，以確保乘客有所選擇及維持市場上的競爭。他提述九鐵公司就上水至羅湖站的短短車程收取不合比例地過高的票價，並表示在徵收

擬議的邊境建設稅後，往來上水與羅湖的乘客將須支付逾40元的車資。然而，由於只有鐵路可直達羅湖，往來上水及羅湖的乘客將別無其他選擇，而只可接受如此不合理地過高的票價。為方便此等乘客，他建議政府當局應引入一條來往上水及羅湖的新綠色專線小巴(下稱"專線小巴")路線。

73. 鄭家富議員亦對過境鐵路票價過高，以及邊境建設稅將對廣大乘客造成額外負擔表示關注。他強烈認為政府當局應容許不同的公共交通工具進入所有邊境管制站，以確保乘客有所選擇。他不滿羅湖管制站現時的情況有違此項基本原則。鄭議員表示，政府當局限制其他公共交通工具進入羅湖，顯然是要保障九鐵公司的利益。

74. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時強調，政府當局並沒有任何政策限制其他公共交通工具進入管制站以保障九鐵公司的利益。在確保安全及有效進行旅客過境活動的運輸政策下，政府當局會因應各個過境管制站的情況及環境限制，盡可能容許不同公共交通工具營辦往來管制站的服務。在此方面，他表示當局現正進行試驗計劃，讓的士及專線小巴於落馬洲管制站延長客運通關時段內在該管制站營運。此外，當局亦計劃在落馬洲支線的邊境總站設立公共交通交匯處。

75. 環境運輸及工務局副秘書長T2察悉委員對過境票價水平的關注，並表示過去多年來，東鐵的本地客運服務一直出現虧損，並須以過境客運服務的收入補貼。九鐵公司已表示其可能會檢討東鐵的整體票價結構，研究可否重整本地及過境客運服務的票價水平。

76. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應劉江華議員所提出有關引入擬議專線小巴服務的建議時表示，由於羅湖管制站缺乏適當的車輛通道設施及上落客地點，以致難以在該處提供公共交通服務。他解釋，提供公共交通服務的不分隔雙線行車道的標準闊度為7.3米，但羅湖道的闊度只有3.5米至6米不等，其中若干路段更只能容許作單線雙程行車。目前，羅湖道只是用作運送物資的車輛通道，並同時作為通往管制站的緊急通道。此外，少數領有邊境封閉道路通行許可證的新界的士及學校私家小巴亦獲准駛入該道路，以便接載居住於禁區的村民及約1 200名跨境上學的學生。儘管對車輛進出已作出上述限制，但羅湖道仍出現容車量的問題。該道路在繁忙時間的行車量已達每小時130至140架次車輛，超出其每小時100架次車輛的設計容量。

77. 環境運輸及工務局副秘書長T2補充，為解決此問題，警方及有關的政府部門已採取多項措施，控制獲准使用羅湖道的學校私家小巴的數目。另一方面，當局計劃將羅湖道其中一段擴闊至6米。由於有關工程涉及收地工作，因此預計在2006年年中之前將無法完成。然而，他指出即使完成擬議的擴闊工程，羅湖道仍屬不合標準的行車道，不宜作不受管制的雙程行車之用。倘羅湖道因提供擬議專線小巴服務而要容納更多車輛，從道路交通及安全角度而言均會造成不良的影響。

78. 主席告知委員，由於石禮謙議員因不在本港而無法出席是次會議，他已將其意見詳列於其提交的函件(立法會CB(1)1753/02-03(03)號文件)中，供事務委員會考慮。扼要而言，石議員認為基於各項實際環境及土地上的限制，他不支持在羅湖管制站提供其他公共交通服務。何鍾泰議員對此亦有同感，並強調由於羅湖道的設計不合乎標準，因此容許其他公共交通工具使用該道路是極不可取的做法。此外，只容許專線小巴在管制站營運所引起的公平原則問題，亦須予以解決。

79. 然而，劉江華議員表示，由於專線小巴的服務水平及班次均受到政府當局的規管，因此，引入一條專線小巴路線不會對羅湖的交通情況造成不能控制的影響。

80. 黃成智議員同意有需要讓不同的公共交通工具進入羅湖，並表示政府當局應積極考慮是否可能改變羅湖管制站大樓附近土地的用途或收回該等土地，俾能進一步改善羅湖道的情況及提供適當的上落客地點。此外，鄭家富議員亦表示，一如政府當局所提交文件第10段所述，羅湖管制站大樓東面及東南面分別有政府土地及私人土地可供使用。儘管在改變此等土地的用途或收回土地方面可能會有困難，但政府當局有責任改善向旅客提供的過境設施，特別是在徵收擬議的邊境建設稅後。倘政府當局拒絕採取措施以改善在羅湖提供的公共交通服務，他表示屬民主黨的立法會議員將極難支持當局開徵邊境建設稅。

81. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，徵收邊境建設稅所得的收入，將用作為多項改善過境設施的計劃及工程項目提供資金，而所涉及的開支總額估計約達140億元。該等工程計劃包括擴建落馬洲過境通道的設施、羅湖管制站大樓及羅湖行人橋的改善工程，以及在深港西部通道興建過境設施。

82. 周梁淑怡議員認為政府當局應承擔責任，找出方法解決羅湖管制站在空間及實際環境方面的限制，使各種公共交通工具均可於該處營運。在此方面，周梁淑怡議員及主席提述的士業所提交的意見書，並詢問政府當局對業內人士要求進入羅湖管制站營運一事有何立場。劉江華議員建議政府當局最低限度應容許領有邊境封閉道路通行許可證的的士，提供上水至羅湖管制站之間的服務。

83. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，現時約有50部領有邊境封閉道路通行許可證的新界的士獲准在羅湖管制站營運，為居住於禁區的村民提供服務。經考慮較早時所解釋的環境限制後，政府當局認為不宜容許所有的士進入羅湖管制站營運，因為的士的營運無須受到任何有關服務班次的規限。若的士數目驟增，會對管制站的暢順及有秩序運作造成嚴重影響。他提述在落馬洲管制站實施的的士／專線小巴營運試驗計劃的經驗，並補充的士的體積雖然較小，但卻需要大量空間作為停候區。

84. 劉江華議員始終不信服羅湖道沒有足夠的容車量應付所建議提供的專線小巴服務水平，因為學校私家小巴只會在每天某些時段使用該道路。他詢問政府當局會否考慮在稍後階段(例如在羅湖道擴闊工程於2006年完成後)，容許其他公共交通工具進入羅湖管制站營運。環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，政府當局會繼續監察管制站的交通情況，研究可否作進一步的改善。

85. 作為一項相關的事宜，主席籲請政府當局加快在落馬洲總站興建公共交通交匯處，以便其他公共交通工具在落馬洲支線通車時可同時在新的管制站營運。環境運輸及工務局副秘書長T2察悉主席的意見。

IX. 其他事項

86. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年6月25日