

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2041/02-03號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

向立法會提交的報告

目的

本報告旨在匯報交通事務委員會在2002至03年度立法會會期的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2003年7月9日立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過、及在2000年12月20日修訂的一項決議案，成立交通事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。
3. 事務委員會由18名委員組成。劉健儀議員及石禮謙議員分別獲選為事務委員會正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

跨境交通

4. 過去數年，過境客運及貨運量顯著增加，而這趨勢於未來數年預期將持續下去，因為香港與內地的經濟關係已越趨緊密，尤以與鄰近的廣東省為然。為應付日益繁忙的過境交通，事務委員會繼續監察本港跨境運輸基礎設施的實施情況。事務委員會察悉，政府當局正全力興建深港西部通道此條新的過境通道，以便將蛇口及新界西北部連接起來。此項工程的預計完工日期為2005年。此外，政府當局亦與內地有關當局達成協議，在皇崗／落馬洲興建第二條鐵路跨境通道。此條皇崗／落馬洲通道將會連接香港的上水至落馬洲支線，以及內地的深圳地鐵。政府當局亦正聯同內地有關當局研究在香港與珠江西岸之間興建運輸通道的事宜，以及連接紅磡與廣州的高速鐵路。此外，事務委員會亦曾與政府當局檢討提高現有過境管制站的容量及效率的各項措施。

深港西部通道及其輔助基建

5. 事務委員會得悉，落馬洲、文錦渡及沙頭角3條現有跨境行車通道的容車量已接近飽和。在2002年，該3條通道的平均每日行車量約達33 900架次車輛，在過去5年的增幅達到31%，每年的平均增長為5%。因此，事務委員會支持盡早興建深港西部通道作為第四條車輛過境通道，以應付日益增加的交通需求。

6. 事務委員會雖支持興建深港西部通道，但關注到在深港西部通道及連接深港西部通道和元朗公路的后海灣幹線通車後，屯門公路可能會不勝負荷。事務委員會藉機檢討新界西北的運輸基建發展計劃，並促請政府當局提供足夠的配套運輸基建，以應付深港西部通道所帶來的額外交通需求。事務委員會曾檢討擴闊元朗公路的建議、興建十號幹線及其他替代連接路的建議的比較、建造東行連接路的可行性，藉以提供連接深港西部通道／后海灣幹線與現有道路系統的另一通道，方便來自后海灣幹線的車輛在鰲磡石着陸後取道東行，以及吸引車輛使用三號幹線以紓緩屯門公路擠塞情況的其他措施。

7. 委員對於興建十號幹線的需要、路線及時間意見不一。部分委員關注到深港西部通道及后海灣幹線通車後的交通流量，會導致屯門市中心及屯門公路出現不能接受的交通擠塞情況，並認為十號幹線的規劃工作，應與深港西部通道及后海灣幹線的施工計劃互相配合。然而，其他委員擔心，由於港口設施的未來發展及推行香港至珠江西部連接路工程的計劃尚未有定論，在現階段興建十號幹線可能言之過早。因此，政府當局須因應最新的經濟轉變、港口發展、人口增長及興建其他替代連接道路建議的成本效益，檢討新界西北運輸基建的規劃及實施事宜。事務委員會將進一步檢討新界西北的運輸規劃策略。

提高現有管制站效率的措施

8. 事務委員會曾檢討落馬洲、文錦渡及沙頭角現時的旅客流量及車輛交通情況，以及政府當局為疏導管制站的旅客及車輛交通而正在實施或計劃採取的措施。為達到過境客運交通分流的目的，事務委員會促請政府當局改善此等管制站現時有欠理想的情況，以期充分利用該等管制站的設施，紓緩羅湖管制站的擠迫情況。

9. 事務委員會歡迎政府當局建議在現時連接落馬洲管制站及皇崗管制站的跨界橋旁邊，興建新的跨界橋，以方便客貨流通。

10. 事務委員會曾與保安事務委員會舉行兩次聯席會議，檢討落馬洲管制站實施24小時客運通關的交通及保安安排，而運輸業及政府當局的代表亦有出席有關會議。兩個事務委員會認為應在情況許可的範圍內，盡量容許不同的公共交通工具在過境管制站營運。為確保及早推行試驗計劃，讓的士及公共小型巴士(下稱“小巴”)在延長客運通關時段內(即午夜12時至清晨6時30分)，以受到規管的方式進入落馬洲管制站，兩個事務委員會曾前往落馬洲管制站進行實地視察，以檢討該處

的客運設施規劃及相關改善工程。此外，兩個事務委員會亦曾再度前往該管制站參觀，視察試驗計劃於2003年3月20日零時開始實施的情況。

跨境客運渡輪服務

11. 事務委員會欣悉政府已接納其建議，並將會就佔用、改建及使用屯門碼頭一部分作營辦跨境客運渡輪服務的新跨境渡輪碼頭進行招標。假如所有籌備工作及實際的碼頭改建工程可順利完成，政府當局預料屯門碼頭的有關部分可於2005年年中準備就緒，以供營辦跨境客運渡輪服務。

建造及營運隧道的政策

12. 鑒於目前出現財政赤字，事務委員會同意政府應在切實可行的範圍內，鼓勵私營機構以“建造、營運及移交”模式參與推行運輸基建項目。然而，政府當局應考慮檢討“建造、營運及移交”模式的應用情況，以便私人投資可獲得較佳保障，從而吸引私營機構參與興建主要運輸基建的投資。

13. 事務委員會察悉並關注到西區海底隧道(下稱“西隧”)的專營公司決定由2003年2月16日起，削減為私家車、私營／公共小巴、單層及雙層巴士提供的隧道費優惠。事務委員會促請政府當局要求專營公司在現時經濟環境欠佳的情況下，考慮押後調整其隧道收費，並在制訂收費策略時充分考慮廣大市民的利益。

14. 此外，事務委員會亦促請新香港隧道有限公司重新考慮在目前的經濟情況下，申請提高東區海底隧道(下稱“東隧”)收費的需要及時間。鑒於該公司的財政狀況一向穩健，其估計內部回報率約有13.7%，委員籲請該公司在制訂其收費策略時充分考慮整體社會的利益。

15. 委員亦關注到提高東隧及西隧的隧道費，將無可避免會令海底隧道現時的擠塞情況進一步惡化。事務委員會曾討論改善本港3條過海隧道行車量分布情況的方法，並促請政府當局訂定明確的政策及措施，以期盡量利用珍貴的隧道資源，既能迎合廣大乘客的交通需求，亦可維持專營公司的利益。委員曾就提高專營隧道的使用率提出多項建議，包括成立隧道及橋樑管理局、藉劃一隧道收費重新分配各條隧道的行車量、把專營公司的專營期延長，以換取該等公司削減其隧道收費，以及在現有隧道推行“共同擁有人”建議的可能性等。

七號幹線

16. 事務委員會曾就財務及經濟成本和效益、交通運輸方面的成效及環境影響，檢討七號幹線(堅尼地城至香港仔段)及南港島鐵路的施工計劃。部分委員認為南港島鐵路較七號幹線可取，因為前者的經濟內部回報率較高，而且較為環保。此外，政府就前者作出的財政承擔亦遠較後者為少。然而，部分其他委員卻認為七號幹線較南港島鐵路優勝，因為七號幹線能更有效紓緩道路交通擠塞情況，且能令南區旅

遊景點的交通更為四通八達。事務委員會籲請政府當局加快進行檢討的程序，並就改善南區的交通及運輸安排訂定具體計劃。

公共交通

票價調整機制

17. 事務委員會非常關注交通費用對廣大乘客造成的負擔，特別是在目前的經濟情況下。除促請政府當局與公共交通機構進行磋商，以便調低其票價及提供轉乘其他交通工具的票價折扣優惠外，委員亦籲請政府當局設立合理及客觀的票價調整機制，俾能在商業利益與乘客利益之間取得適當的平衡。此外，事務委員會亦促請政府當局以積極持平的態度，考慮公共交通機構調低票價及提供票價優惠的建議和申請。

的士

18. 事務委員會曾就10個新界的士團體所提出，推行為期6個月的短期收費優惠的申請進行討論。短期收費優惠是一項試驗計劃，旨在吸引乘客更多使用新界的士的服務，特別是長途的士車程，從而有助改善新界的士的生意。然而，部分委員認為有關建議可能會對新界的士司機的收入造成不良影響，因此政府當局應進行意見調查，蒐集所有新界的士司機的意見，然後才推行有關計劃。事務委員會得悉政府當局認為，既然建議的短期收費優惠獲得業內大部分人士支持，且對市民大眾亦有裨益，便應盡快實施有關的短期收費優惠。儘管大部分委員同意政府當局可着手推行收費優惠計劃，但他們要求政府當局研究推廣短期收費優惠計劃的安排，並密切監察提供收費優惠對業內人士的影響。

19. 事務委員會得悉部分反對提供收費優惠的新界的士司機於2003年6月6日進行慢駛抗議行動。經商議後，政府當局與的士業團體及前線的士司機組織達成協議，如期於2003年6月8日推行收費優惠計劃。不過，政府當局會在有關計劃推行後兩個星期進行問卷調查，就應否繼續提供收費優惠蒐集所有新界的士服務營辦商的意見。如調查結果顯示該項計劃未獲業內人士支持，有關的試驗只會進行一個月，而非原定的6個月。在內務委員會之下成立的一個小組委員會現正研究實施新界的士收費優惠計劃的有關附屬法例。

20. 事務委員會歡迎政府當局建議修訂的士司機的入職要求及的士駕駛執照筆試的範圍，以期改善的士服務質素。事務委員會要求政府當局因應的士司機的需要，就課程內容進行檢討。此外，當局亦應研究減低必修課程費用的可能性。

專利巴士服務

21. 事務委員會與專利巴士公司及政府當局檢討本港實施巴士轉乘計劃的進展時，曾要求有關方面考慮擴大巴士轉乘計劃(包括由同一營辦商或不同營辦商推行的計劃)的範圍，以包括全港所有巴士路線，從而令廣大乘客能以優惠票價獲享更多選擇的服務。

22. 在城巴有限公司(下稱“城巴”)的控股公司於2003年6月宣布轉換股東後，事務委員會與經濟事務委員會舉行聯席會議，討論城巴與新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)可能合作所帶來的影響。委員認為政府當局若收到任何有關城巴與新巴合作的建議，應評估該項建議對市場競爭及有關公司員工的影響。任何關於更改巴士專營權的建議，亦應對廣大乘客有所裨益。

非專利巴士服務

23. 在檢討有關非專利巴士服務的政策時，事務委員會察悉業界所面對的困難，並要求政府當局因應乘客的交通需要及業界的經營前景，檢討審批非專利巴士服務的評審準則。

渡輪服務

24. 事務委員會確認渡輪在整體交通結構中所擔當的角色，並要求政府當局盡量善用香港的海港資源，以便在應付乘客的交通需求之餘，亦可紓緩交通擠塞情況。

鐵路發展

25. 事務委員會繼續監察本港鐵路發展計劃的規劃及實施時間。為此目的而在事務委員會轄下成立的小組委員會的職權範圍，已擴大至包括已投入服務的現有鐵路系統。

西鐵

26. 小組委員會密切監察將於本年稍後通車的西鐵的施工進度。除促請政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)確保對鐵路系統進行妥善檢查及交工測試外，小組委員會亦提醒當局及九鐵公司以循序漸進的方式，就輕鐵系統及其他公共交通工具作出服務改動，並須同時顧及地區團體提出的意見、居民的交通需要及維持交通服務市場良性競爭的要求。此外，委員亦要求九鐵公司制訂具吸引力的票價策略，以提高西鐵的使用率。委員亦曾檢討西鐵系統的轉車安排、應變計劃及行人設施。

落馬洲支線

27. 在討論上水至落馬洲支線的主要基建工程時，小組委員會曾研究應就落馬洲總站及旅客連接橋採用何種設計及建造哪些設施，以

改善人潮管制及加強乘客安全。委員促請政府當局確保提供其他前往落馬洲總站的交通服務，讓旅客有更多選擇。

九龍南環線

28. 小組委員會對於建議推行九龍南環線計劃可能造成的混亂深表關注。委員籲請政府當局檢討向受影響商戶作出賠償的機制。此外，當局亦應邀請專家提供意見，以確定鐵路系統的施工及營運將對尖沙咀的文化及演藝設施造成何種噪音及震動滋擾。委員亦促請政府當局進行交通影響評估研究，以及檢討鐵路系統車站及轉車設施的規劃。

沙田至中環線

29. 委員察悉並關注到政府當局已決定不會容許在位於添馬艦的新建政府總部及立法會大樓的地底，闢設任何鐵路車站、隧道或其他公共交通設施。小組委員會將會跟進沙田至中環線的設計及轉車安排。

北環線

30. 立法會於2002年10月9日通過有關“加快興建北環線”的議案後，委員曾與政府當局討論有關工程的進展，以作跟進。委員籲請政府當局考慮加快實施有關工程，因為北環線不僅能紓緩羅湖的擠迫情況，且能為本港西北部地區的居民提供一條前往邊界的更直接鐵路線。

北港島線

31. 委員得悉自進行第二次鐵路發展研究以來，由於土地用途的假設有所改變，包括西區填海計劃的規模大為縮減，以及西營盤和中區填海區北岸的辦公室用地發展放緩，就業人口預測已減少了約70 000至90 000人；加上沙田至中環線在2008至09年通車後亦可令部分過海乘客分流，從而紓緩荃灣線彌敦道沿線路段的擠迫情況，因此，政府當局將會把實施北港島線工程的時間押後至2016年以後。

西港島線

32. 委員亦曾聽取政府當局就西港島線的最新規劃所作的匯報。委員得悉當局要求地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)，就港島鐵路延線中由上環至寶翠園一段的西港島線第一期展開進一步規劃工作，包括可能與南港島鐵路連接的部分。西港島線第二期由寶翠園至堅尼地城的一段的規劃工作則會擱置，直至西區發展計劃填海工程有明確路向為止。委員籲請政府當局密切注視有關的鐵路工程計劃的實施情況。

鐵路事故

33. 在將軍澳線投入服務初期，地鐵曾於2003年8月及9月期間發生一連串列車服務事故，事務委員會對此極感關注。事務委員會曾與政府當局及地鐵公司就多項事宜進行檢討，包括地鐵列車的測試及投入服務的安排、維修保養、資產設備更新及列車現代化計劃、地鐵列車服務的整體表現，以及處理服務受阻事故的方法。事務委員會促請政府當局及地鐵公司監察地鐵的服務水平，俾能達到最高的安全標準，並訂定補救及改善措施，以免日後再次發生類似事故。事務委員會曾前往參觀地鐵車廠，視察地鐵系統的維修保養工作。

34. 於2002年12月18日發生的輕鐵出軌事故，備受委員關注。委員曾檢討有關事故的事發原因、系統的維修保養及檢查程序、處理有關事故的程序及應變計劃。委員籲請九鐵公司及政府當局解決從中所發現的問題，以改善輕鐵系統的安全，並避免日後再次發生類似事故。

公司管治

35. 在跟進九鐵公司管理局成員的委任事宜時，事務委員會促請政府當局維持管理局的均衡成員組合，俾能在公眾利益與九鐵公司的商業營運之間取得公正合理的平衡。事務委員會欣悉九鐵公司將會在其管理局之下設立新的公眾諮詢小組，以便就各項有關鐵路服務規劃及營運的事宜，蒐集公眾的意見、建議及回應。該公眾諮詢小組將由10個區議會的交通及運輸委員會主席組成，而該等地區均為九鐵公司的鐵路及巴士網絡所覆蓋。

與環境有關的事宜

噪音緩解措施及設立隔音屏障

36. 鑒於沿吐露港公路設立不透明隔音屏障對景觀所造成的影響，引起了公眾的廣泛關注，事務委員會就多項事宜作出檢討，包括在本港設置隔音屏障的準則、各項消減交通噪音措施的成本效益，以及在吐露港公路裝設的隔音屏障的設計(包括所選用的物料及顏色)。此外，事務委員會曾聽取有關地區區議會的意見，並前往吐露港公路進行實地視察，以確定是否有需要在該公路某些路段設置隔音屏障。經考慮委員的意見及區內已規劃發展項目的施工時間表後，政府當局同意拆除長1 920米的隔音屏障，並降低長1 460米的隔音屏障的高度，使吐露港公路裝設的隔音屏障的總長度縮短至約為5 000米。為避免日後再次發生類似事件，事務委員會促請政府當局檢討《環境影響評估條例》(第499章)的實施情況，確保安裝隔音屏障的工作可配合日後發展項目的完工日期。此外，政府當局亦有需要研究各項噪音緩解措施的成本效益，並在動工前就隔音屏障的設計及安裝事宜，徵詢區內團體及居民的意見。

37. 事務委員會曾與政府當局舉行數次會議，討論禁止車輛在午夜時分使用天橋，從而減低鄰近居民受到的交通噪音滋擾的擬議試驗計劃。事務委員會曾聯同環境事務委員會進行實地視察，以觀察交通噪音對居民的影響。然而，委員對於採用交通管理計劃(包括在德士古道天橋實行的試驗計劃)解決噪音問題意見不一。部分委員指出，在德士古道天橋實施交通限制措施，與實施24小時過境交通安排背道而馳，因有關安排旨在鼓勵業界在午夜過後處理貨運事宜，藉以紓緩交通擠塞情況。鑒於德士古道天橋是通往葵涌貨櫃碼頭的主要道路之一，就使用該天橋施加任何限制，均會嚴重影響運輸業的運作。如在試驗計劃結束後將該類交通限制擴展至其他道路及天橋，情況將更趨惡化。然而，由於交通噪音對鄰近社區造成嚴重影響，其他委員支持禁止車輛使用德士古道天橋，但先決條件是汽車可改用地面的路段。然而，他們強調有必要設定明確而客觀的評核準則，藉以確定試驗計劃是否收效，然後才決定應否將試驗計劃擴展至其他道路。

38. 此外，事務委員會亦曾與環境事務委員會舉行兩次聯席會議，討論解決現有道路交通噪音影響的措施。委員原則上支持裝設隔音屏障的5項準則，但部分委員始終認為裝設隔音屏障並非最佳解決方法，而當局應制訂其他工程及非工程措施，以消滅道路的交通噪音。政府當局亦須留意消滅噪音新技術的發展。

39. 對於政府當局決定擱置在香港引入石油氣輕型客貨車及輕型貨車的計劃，委員極表失望，並認為此舉是一項政策上的改變，與行政長官較早前在其施政報告中作出引入較環保汽車以改善空氣質素的承諾背道而馳。

智能運輸系統

40. 事務委員會認為有需要向使用公共交通工具的乘客及駕車人士提供更準確的資料，讓他們可按照本身的需要預先計劃行程，並讓交通機構及其他服務供應商利用有關資料，進一步提升其服務質素。事務委員會籲請政府當局監察本港發展智能運輸系統的進展情況。

41. 在2002年10月至2003年6月期間，事務委員會共舉行了24次會議，其中4次是與環境事務委員會舉行的聯席會議，有3次是與保安事務委員會舉行的聯席會議，另有1次則是與經濟事務委員會舉行的聯席會議。此外，小組委員會共舉行了6次會議，跟進與鐵路有關的事宜。

立法會秘書處

2003年6月28日

交通事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會交通事務委員會

委員名單

主席	劉健儀議員, JP
副主席	石禮謙議員, JP
委員	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, JP 黃宏發議員, JP 劉千石議員, JP 劉江華議員, JP 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

(總數：18名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2003年7月2日