

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1911/03-04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：2004年4月23日(星期五)
時 間：上午10時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
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, JP
劉健儀議員, JP
石禮謙議員, 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：梁耀忠議員

缺席委員：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

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

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T1
李頌恩女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

參與議程第V項的討論

署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T5
王瑤琪女士

運輸署總工程師／交通工程
李欣明先生

路政署主要工程管理處處長
伍國基先生

環境保護署首席環境保護主任(噪音管理及政策組)
陳錦新先生

參與議程第VI項的討論

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T7
蕭偉全先生

參與議程第VII項的討論

環境運輸及工務局副秘書長T3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T2
戴家珮女士

運輸署助理署長／策劃
高朗勤先生

運輸署總工程師／道路安全及標準研究
梁德輝先生

運輸署高級工程師／車輛規例及標準
李英明先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

新世界第一渡輪服務有限公司

董事兼總經理
許招賢先生

助理總經理(常務)
李甫文先生

企業傳訊經理
林月琮女士

參與議程第VI項的討論

地鐵有限公司

副車務總監
麥國琛先生

公司事務總經理
梁陳智明女士

運輸策劃經理
蘇仲達先生

九廣鐵路公司

市務總經理
黎啟憲先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1555/03-04號文件 —— 2004年3月26日會議的紀要)

2004年3月26日會議的紀要獲得確認通過。

2. 主席回應何鍾泰議員時表示，人事編制小組委員會將於2004年4月28日會議上，研究政府當局所提出兩項分別和兩鐵擬議合併及港珠澳大橋有關的人員編制建議。政府當局於事務委員會2004年3月26日上次會議席上就此進行諮詢時，委員曾就該等人員編制建議表達了不同的意見。因此，他提醒委員出席上述人事編制小組委員會會議，就有關的人員編制建議提出意見。為此，事務委員會上次會議的紀要亦已送交其他非委員的議員，以供參閱。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1413/03-04(01)號文件 —— 政府當局所提交有關“電子行人過路發聲裝置”的資料文件；

立法會CB(1)1416/03-04(01)號文件 —— 的士、小巴權益關注大聯盟所提交有關“在邊境管制站提供公共交通服務”的意見書；

立法會CB(1)1485/03-04(01)號文件 —— 政府當局就的士、小巴權益關注大聯盟所提交的意見書(立法會CB(1)1416/03-04(01)號文件)作出的回應；

立法會CB(1)1421/03-04(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟所提交有關“地鐵南港島鐵路及西港島線”的意見書；

- 立法會CB(1)1479/03-04(01)號文件 —— 政府當局就環保小巴大聯盟所提交的意見書(立法會CB(1)1421/03-04(01)號文件)作出的回應；
- 立法會CB(1)1478/03-04(01)號文件 —— 新界的士營運協會所提交有關“在邊境管制站提供公共交通服務”的意見書；
- 立法會CB(1)1514/03-04(01)號文件 —— 政府當局就新界的士營運協會所提交的意見書(立法會CB(1)1478/03-04(01)號文件)作出的回應；
- 立法會CB(1)1542/03-04(01)號文件 —— 的士、小巴權益關注大聯盟所提交有關“政府在發展道路基礎設施相對於鐵路發展方面的政策”的意見書；及
- 立法會CB(1)1577/03-04(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會所提交有關“七號幹線及地鐵南港島鐵路和西港島線”的意見書)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2004年5月28日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1556/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)1556/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意在2004年5月28日上午10時45分舉行的下次會議，討論由政府當局提出的下述事項：

- (a) 七號幹線、南港島鐵路及西港島線；
- (b) 改善邊境管制站的運輸設施及交通安排；及
- (c) 隧道與收費道路的建設和營運。

(會後補註：有關“改善邊境管制站的運輸設施及交通安排”的議項其後延至2004年6月25日的會議進行討論。)

5. 鑒於事務委員會先前曾接獲有關“七號幹線、南港島鐵路及西港島線”的意見書，主席建議如有任何關注人士或團體擬出席事務委員會的會議，以便就上述事宜提出意見，下次會議將提前於上午10時開始，而非按原來所訂在上午10時45分舉行。委員對此表示同意。

IV. 本港的離島渡輪服務

(立法會CB(1)1556/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

立法會CB(1)1186/03-04(01)號文件 —— 離島各界反對渡輪假期附加費大聯盟所提交有關離島渡輪服務票價偏高的意見書；

立法會CB(1)1373/03-04(01)號文件 —— 政府當局就離島各界反對渡輪假期附加費大聯盟所提交的意見書(立法會CB(1)1186/03-04(01)號文件)作出的回應；及

立法會CB(1)1385/03-04(01)號文件 —— 由當值議員
轉交處理有
關監察3項
離島渡輪服
務票價的事
宜)

6. 委員察悉離島各界反對渡輪假期附加費大聯盟於2004年4月22日發出的另一份意見書，該意見書已於會議席上提交(並於其後隨立法會CB(1)1625/03-04(01)號文件送交委員)。

7. 環境運輸及工務局副秘書長T2應主席所請，簡介政府當局所提交的文件(立法會CB(1)1556/03-04(03)號文件)，並就部分離島居民要求新世界第一渡輪服務有限公司(下稱“新渡輪”)取消其所營辦3條離島航線(即中環至長洲、中環至坪洲和中環至梅窩)於假日收取較高船費的安排一事，概述與該等航線的星期日／假日船費有關的事宜。

假日船費

8. 新渡輪董事兼總經理許招賢先生表示，在假日收取較高船費的目的，是讓該公司收回平日的營運成本，使平日船費可維持在較低水平。他籲請委員諒解新渡輪作為新的服務營辦商，有需要在投入服務初期作出重大的資本投資，例如購置船隻及推行各項服務改善措施。雖然現時新渡輪的經營出現虧蝕，但是為了回應乘客對調低船費的訴求，該公司一直有努力為乘客提供不同的船費優惠，包括推出即日來回票及月票，以及為長者、兒童及殘疾人士提供船費折扣。

9. 新渡輪董事兼總經理進一步表示，新渡輪已仔細研究部分離島居民所提出有關取消假日收取較高船費安排的要求。然而，鑒於目前的財政狀況，新渡輪認為無法在不影響其營運效益及服務質素的情況下調低假日船費。

10. 劉健儀議員要求闡述新渡輪所面對的財政困難。新渡輪董事兼總經理回應時表示，由於自新渡輪於2000年投入服務以來，該公司所營辦渡輪服務的總乘客量一直下降，以致嚴重影響其船費收入。然而，營運成本卻大致維持於相同水平，而燃油開支更有頗大幅度的增長。凡此種種，均對該公司的財政狀況造成不良影響。該公司的累積虧損已高達1,000萬元左右。因應劉健儀議員的要求，運輸署助理署長／管理及輔助客運證實根據

新渡輪提供的資料，其渡輪服務業績無論在利潤幅度及投資回報兩方面均未如理想，該公司現時正處於虧本經營的狀況。

11. 劉健儀議員表示，離島渡輪服務的經營困難是存在已久的問題。以新渡輪的財政狀況而言，她不認同取消或調低假日船費會為當地居民帶來任何真正得益，因此舉無可避免會對平日的船費水平造成不良影響。倘該公司決定不再繼續經營，後果更不堪設想。因此，她認為建設性的做法是讓政府當局與該公司一同作出研究，冀能找出可有助其經營的其他方法。

12. 鄭家富議員認為，儘管新渡輪面對財政困難，但在假日收取31元船費實屬過高，此情況令很多人避免在假日前往離島遊覽。更重要的是，對於一羣需要在周末期間前往探望居住於該3個離島的家人或親屬的渡輪常客而言，過高的船費亦對他們構成沉重的財政負擔。就此，他籲請新渡輪優先考慮向此類乘客提供周末船費折扣優惠。倘新渡輪無法滿足當地居民此項合理的要求，他認為並無理由批准將該公司的渡輪服務牌照續期。陳偉業議員亦認為，雖然該公司的經營現時出現虧蝕，但假日船費水平實屬過高，根本無助於吸引更多乘客。他認為此做法無助打破在本港經營離島渡輪服務所面對的惡性循環。

13. 梁耀忠議員指出，當地居民提出的關注並不僅限於假日船費高昂的問題。由於在大部分情況下，居民外出時還須轉乘其他公共交通工具，因此，所須支付的交通費用總額實在相當可觀。然而，他亦察悉離島人口不斷下降，並深切關注到如何可以解決渡輪服務業所面對的基本問題，從而達致營辦商及當地居民雙贏的局面。在此方面，他籲請政府當局確保渡輪收費亦會納入擬議票價調整機制的涵蓋範圍。根據該項機制，公共交通票價可因應有關因素，按特定公式而可加可減。

14. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，以該渡輪服務營辦商的財政狀況而言，任何調低或取消現行假日船費的建議，均會為該3個離島的居民造成其他問題。他提述新渡輪現時提供的優惠計劃，並表示正確的路向是由該公司、政府當局及任何其他有關各方，檢討此等優惠能否及如何開拓新的假日乘客來源。運輸署會繼續鼓勵新渡輪考慮擴大現有優惠的範圍，或就假日船費提供新的優惠，俾能為乘客帶來更大裨益。

15. 環境運輸及工務局副秘書長T2補充，按照有關建議，當局現正制訂的新票價調整機制，最初會用作研

究日後的鐵路及巴士票價調整事宜，因為它們是本港公共交通服務中兩種主要的交通工具。倘該機制證實行之有效，政府當局會考慮應否將之擴展至同時涵蓋其他公共交通服務的票價調整事宜。然而，他強調由於該渡輪服務營辦商現時的經營出現虧損，因此實際上並無太大空間可將其收費水平下調。

16. 新渡輪董事兼總經理回應部分委員提出調低假日船費的要求時重申，倘調低目前用作補貼平日航班服務的假日船費，會對離島航線經營上的可行性造成負面影響，並構成必須調高平日船費的壓力。儘管新渡輪的財政狀況欠佳，但仍因應離島居民的要求，為假日乘坐高速船的乘客提供“二人入閘一人價錢”優惠計劃。該公司會在上述計劃於2004年5月結束時，檢討其在開拓新的假日乘客來源方面的成效。

17. 梁耀忠議員察悉新渡輪的回應，並表示須就現時的優惠計劃進行更多宣傳。新渡輪董事兼總經理答稱，該公司已採用多種方法推廣“二人入閘一人價錢”優惠計劃，包括在屬於同一集團的新世界第一巴士服務有限公司所營運的專利巴士上播放宣傳信息。然而，由於資源所限，該公司極難撥出額外資源作進一步的宣傳。

協助渡輪服務營運的措施

向渡輪服務營辦商提供的協助

18. 朱幼麟議員認為，本港渡輪服務的營運現正面對惡性循環的問題。由於客運渡輪服務的市場佔有率在過去多年來大幅下跌，渡輪服務營辦商須維持高收費水平，但此舉進而令乘客量進一步減少。他強調渡輪服務對推廣旅遊業發展的重要性，並籲請政府當局考慮提供資助，藉以改善渡輪服務業在財政上的可行性。

19. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，在鐵路及以道路為主的運輸網絡獲得改善並帶來更大便利的情況下，有越來越多人於假日期間前往內地各處消遣。此情況嚴重影響離島渡輪服務於星期日及公眾假期所得的假日船費收入，而該項收入是服務營辦商賴以應付服務營運成本的重要收入來源。

20. 關於朱幼麟議員就有需要協助渡輪服務業所提出的關注，環境運輸及工務局副秘書長T2表示，根據自由企業的制度及精神，政府不會向商業機構直接提供資助。儘管如此，政府一直有向渡輪服務營辦商提供間接的協助，例如負責碼頭的結構維修保養，以紓緩經營渡

輪服務的財政壓力。此外，政府亦一直有致力研究採取各項措施，讓渡輪服務營辦商開拓可增加船費以外的收入的商機，例如容許渡輪服務營辦商租出碼頭用地作商業活動之用，並邀請商業機構在中環各個碼頭的上蓋及外牆張貼廣告。

21. 然而，何俊仁議員指出，政府當局有責任確保渡輪票價維持在可負擔的水平，因為並無其他公共交通工具可供離島居民選擇。在此種特殊情況下，他詢問政府當局會否考慮成立一項基金，以穩定離島渡輪服務的票價。何議員亦表示，政府當局應積極研究可否向渡輪服務營辦商提供其他間接協助，例如豁免船隻的檢驗費用，從而減低其營運成本。

22. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，對於委員就有需要維持渡輪服務以應付離島居民的需要所提出的關注，政府當局亦有同感。他就新渡輪的財政狀況作出評論時指出，該公司作為新的營辦商，必須作出鉅額的資本投資，而此舉難免會對其回報率造成影響。政府當局會繼續與該公司合作研究可改善其營運情況的其他措施。此外，政府當局亦會適當考慮委員所提出的意見及建議。

政府當局 23. 何俊仁議員察悉政府當局所作解釋，並要求政府當局提交文件，就他所提出有關成立基金以穩定離島渡輪服務票價，以及為渡輪服務營辦商提供其他間接協助的建議，詳細列述當局的回應。

24. 關於在中環各個碼頭的上蓋及外牆張貼廣告一事，新渡輪董事兼總經理表示，政府原則上已表示同意。然而，由於需要一段長時間讓各個政府部門審批有關申請，可能會減低商業機構對有關計劃的興趣。

25. 何鍾泰議員關注到政府當局有需要向渡輪服務營辦商提供協助，以維持在本港提供的渡輪服務。在此方面，他促請政府當局確保各部門之間作出更佳協調，使渡輪服務營辦商提交的上述申請可適時獲得審批。固梁淑怡議員亦表示，由於渡輪服務營辦商是獲發給牌照以提供渡輪服務，政府當局有責任提供有利其經營的營商環境。因此，新渡輪提述的情況頗難令人接受。劉健儀議員對政府當局拖延處理此事極表不滿，並建議為了加快有關程序，政府當局應簡化審批程序及負責進行豎立廣告牌的結構工程。

26. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，政府當局決定批准在中環各個碼頭的上蓋及外牆張貼廣

政府當局

告，是為了協助渡輪服務營辦商經營。然而，由於新渡輪是新的營辦商，根據現行法例，其渡輪服務牌照最初只能獲批不超過3年的有效期。至於審批程序方面，他籲請委員明白，鑒於廣告牌的結構工程會影響安全，有關部門將須審慎研究每宗申請。儘管如此，他接納委員所提出有關須加快審批程序的意見。由於新渡輪經營3條離島航線的渡輪服務牌照有效期將於2005年3月31日屆滿，運輸署將會檢討有關情況，並在考慮新渡輪的牌照續期申請時找出可作出改善之處。儘管如此，周梁淑怡議員要求政府當局就何時可解決有關問題向委員作出書面回應。

加強離島旅遊業發展的措施

27. 鄭家富議員及梁耀忠議員均認為，為了增加渡輪服務的乘客量，政府當局(特別是經濟發展及勞工局)應更積極協調各項和離島旅遊業發展有關的措施。何鍾泰議員亦表示，單靠渡輪服務營辦商推廣離島旅遊業的發展，既不適當亦有欠公允。相反，政府當局應就此事擔當較積極的角色。

28. 在此方面，環境運輸及工務局副秘書長T2表示除提供交通服務外，確保在離島開發旅遊業硬件，亦屬同樣重要。規劃署及民政事務總署現正進行有關的工作。計劃興建或已建成的設施包括在離島增建新的碼頭設施、單車徑及海濱長廊。

29. 周梁淑怡議員認為，為了改善渡輪服務業的經營環境，當局應作出更大努力以提高離島的吸引力，俾能吸引更多乘客。在此方面，她對政府當局在過去多年來，一直沒有切實改善離島的旅遊業硬件及提供更多此類硬件深表不滿，因為政府當局所提述的旅遊業輔助設施已規劃多時，但卻一直欠缺任何確切的實施計劃。劉健儀議員亦表示，外地經驗顯示，對於已失去吸引力的旅遊景點，可藉着提供新的支援設施及服務來使之重拾光彩。因此，她籲請政府當局確保在各部門之間作出更佳協調，以便進行有關的工作。

政府當局

30. 環境運輸及工務局副秘書長T2表示，對於委員關注到有需要提高離島的吸引力，從而改善渡輪服務(特別是在假日)的乘客量，政府當局亦有同感。他以已在坪洲進行的改善工程為例，表示政府當局雖已提供此等設施，但亦有賴離島商戶努力改善其服務方可取得成效。為方便委員監察當局推行有關措施的進度，主席要求政府當局提供將會在離島開發的新旅遊設施及景點名單。

31. 陳偉業議員對於政府當局就離島旅遊業發展所進行的規劃，並未有顧及各地所獨有的特色表示深切不滿。在此方面，他對於香港旅遊發展局(下稱“旅發局”)在推廣離島成為旅遊景點方面的工作亦表示失望。

32. 周梁淑怡議員提述其意見時表示，陳偉業議員對旅發局作出的批評不但有欠公允，且缺乏理據支持。

與區內人士合作

33. 鄭家富議員表示，新渡輪應更積極與區內人士合作，以找出在假日吸引更多乘客的方法。此方面的措施可包括推行合作計劃，向渡輪乘客提供在離島購物或餐膳的折扣優惠。梁耀忠議員對此亦有同感，並籲請新渡輪採取開放的態度，與離島居民進行溝通。

34. 關於新渡輪在此方面的工作，新渡輪董事兼總經理籲請委員明白，新渡輪實際上已推行多項計劃，吸引更多本地及外地遊客前往本港各個環境幽美的離島遊覽，從而推動旅遊業的發展。儘管已作出此等努力，但他表示過往經驗顯示，遊客往往在離島有特別節目舉行時才會前往遊覽。因此，他個人認為純粹調低渡輪票價未必足以產生持續的吸引力，讓遊客把離島視為假日常到的消遣之處。

35. 至於與區內人士的合作計劃，新渡輪董事兼總經理表示，新渡輪過往推行的措施所得的反應只屬一般。然而，他向委員保證，新渡輪會採取開放的態度，並歡迎區內人士提出任何建議。在此方面，雙方會在定期舉行的諮詢會議就有關事宜交換意見。

議案

36. 陳偉業議員始終認為，政府當局應促使新渡輪取消其離島渡輪服務的較高假日船費安排。因此，他提出下述議案，供事務委員會考慮：

“本事務委員會要求政府當局促使新世界第一渡輪服務有限公司取消其離島航線的假日附加費。”

37. 委員同意處理上述議案。

38. 主席把上述議案付諸表決，6名委員表決贊成該項議案，1名委員反對，1名委員放棄表決。主席宣布該項議案獲得通過。

政府當局
新渡輪

39. 主席在總結有關討論時，請政府當局察悉事務委員會就此事通過的議案，並在事務委員會舉行下次會議前，提供委員所要求的資料。他亦邀請新渡輪在適當情況下，就委員在會議上提出的意見及建議作出書面回應。

V. 重建及改善屯門公路

(立法會CB(1)1556/03-04(04)號文件——政府當局提交的資料文件)

40. 主席請委員察悉政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)1556/03-04(04)號文件)。政府當局打算在工務小組委員會2004年5月19日會議上，提交有關屯門公路重建及改善工程(下稱“工程計劃”)的撥款申請，以供審批。

41. 鄧兆棠議員要求政府當局就重建及改善工程的工程費用預算總額約達32億元一事作出解釋，並轉達元朗區議會就下述事宜提出的關注：當局應在切實可行的情況下，把工程計劃所涵蓋的屯門公路路段擴闊為雙程4線行車道，以便更有效應付新界西北日後預期有所增加的交通需求。

政府當局

42. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局已研究將整條屯門公路擴闊為雙程4線行車道的可行性，但所得結論是該處的地理限制使有關建議並不切實可行。雖然某些路段或可採用雙程4線行車，但此舉會導致樽頸位置出現擠塞情況。此外，有關建議在環境及土地回收方面均會造成重大影響，因而難免會對實施時間表造成延誤。應主席的要求，她答允在工程計劃的詳細設計階段進一步檢討此事。

43. 關於工程費用總額，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，是項工程計劃包括重建屯門公路已使用超過20年的整條快速公路路段。工程計劃的其中一部分，是在切實可行的情況下，盡量把屯門公路的道路設計提升至現行的快速公路標準，包括把行車線擴闊至現行標準、裝設路肩、改善視線、斜度、路面曲度、彎面傾斜度等。此外，政府當局亦會謀求作出其他可提高道路安全的改善措施，例如更換或加固護欄。

44. 陳偉業議員表示原則上支持實行該工程計劃，藉以加強道路使用者的安全。他提述屯門公路若干特定位置所隱藏的危險，包括彎位過急及有突如其來的強勁

側風，並表示政府當局應確保該等問題亦會在工程計劃內作出改善，使屯門公路真正符合現行的快速公路標準。為應付日後的需求，他同意應盡可能採用雙程4線行車道的設計，以便在屯門公路各個上坡路段增闢慢車線。此外，陳議員亦籲請政府當局在進行該工程計劃其他建造工程前，先進行工程計劃內安裝隔音屏障的工程，以便受影響的居民可及早受惠。

施工期間的交通影響

45. 鄧兆棠議員擔心在工程計劃於2005年展開並進行各項建造工程時，會出現不能接受的擠塞情況，因為深港西部通道及后海灣幹線亦會於差不多同一時間通車。他質疑政府當局是否刻意作出此項安排，以迫使駕車人士改用三號幹線。

46. 劉健儀議員對於當局計劃在屯門公路進行的各項建造工程，以及深港西部通道／后海灣幹線約於2005年通車所產生的累積交通影響，亦表示極度關注。在此情況下，她要求政府當局交代其就屯門公路交通擠塞情況可能進一步出現的惡化情況作出何種評估。

47. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時解釋，鑒於市民普遍支持政府當局及早完成該工程計劃，當局決定加快推行其詳細設計程序，以便建造工程可提前於2005年年底展開。至於深港西部通道／后海灣幹線同樣訂於2005年年底通車，則純屬巧合。

48. 關於深港西部通道／后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，正如較早時向事務委員會所作解釋，政府當局已計劃實施多項改善工程，以改善屯門公路的交通情況。運輸署總工程師／交通工程補充，根據政府當局所作預測，深港西部通道／后海灣幹線在2006年的每日交通流量將為28 000架次車輛。當中有部分車輛來自落馬洲通道，它們現時已使用屯門公路。此外，由於現時使用屯門公路的車輛與來自深港西部通道／后海灣幹線的新增貨運車輛，各有使用屯門公路的不同繁忙時段，因此，當局預計屯門公路的剩餘容車量將可吸納預計來自深港西部通道／后海灣幹線的額外行車量。

49. 關於委員對屯門公路在施工期間的交通流量的關注，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局會實施臨時交通安排，以便在整段施工期間，於繁忙時間內維持屯門公路現有的3條行車線。然而，何鍾泰議員質疑工程計劃的規模如此龐大，加上所須進行的各項

建造工作，當局如何達到上述目標。由於整項工程計劃需時數年方可完成，他提醒政府當局須監察屯門公路有所增加的交通需求，以便可相應採取措施，盡量減低所帶來的任何不良影響。

50. 路政署主要工程管理處處長解釋，雖然臨時交通安排的細節有待承建商落實，但當局的暫定計劃是移走中央分隔護欄，以便騰出更多路面空間，俾能在部分道路因進行建造工程而被佔用時，可於繁忙時間內維持現有的3條行車線。儘管如此，何鍾泰議員認為在施工期間可能須減低屯門公路的車速限制，致令該處的交通吞吐量有所減少。因應他的要求，政府當局會在有關事項提交工務小組委員會審批前，進一步提供有關的資料。

(會後補註：政府當局在其後提交的立法會CB(1)1756/03-04(01)號文件中表示，在整段施工期間，承建商須在繁忙時間維持主流方向全部3條行車線。)

51. 主席提述政府當局最近建議在16個路段(包括屯門公路)的39個優先地點，進行加固橋面護欄及路旁圍欄的工程，並詢問上述措施加上其他委員所述的其他建造工程，可能會對屯門公路的交通流量造成何種影響。

52. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，有關工程將會分兩期進行。第一期工程包括在部分地點的護欄及圍欄加裝立柱和橫杆，以及在現場環境許可的情況下，在護欄前安裝三波板防撞欄。第二期工程包括餘下的加固工程，並在設計評定工作得出結果後，就第一期工程施行進一步加固工程。政府當局會盡可能把位於屯門公路的所有優先地點，納入將於2004年12月完成的第一期工程內。任何進一步加固工程，均會作為道路重建工程計劃的一部分來進行。

53. 儘管政府當局作出上述解釋，主席認為當局有必要提供更多資料，協助委員瞭解建造工程所造成的交通影響。委員要求政府當局在有關事項提交工務小組委員會審批前提供補充資料，說明屯門公路重要路段現時的行車量及容車量比例，以及在施工期間的交通流量預測，供委員參閱。

(會後補註：政府當局提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)1756/03-04(01)號文件送交委員。)

VI. 西鐵與地鐵之間的轉乘優惠

(立法會CB(1)1556/03-04(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

54. 主席請委員注意政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)1556/03-04(05)號文件)。

55. 鑒於西鐵乘客量只有緩慢的增長，劉健儀議員詢問地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)會否考慮延續現時為使用地鐵南昌站及美孚站的西鐵／地鐵轉乘設施的乘客，提供10%票價折扣的優惠。

56. 陳國強議員代表立法會內屬民主建港聯盟的議員，籲請地鐵公司考慮延續為使用西鐵／地鐵轉乘設施的乘客提供的票價折扣優惠。

57. 何鍾泰議員提述兩間鐵路公司在過去欠缺合作，特別是在兩套系統的轉車站設計方面。因此，他認為政府當局作為本港公共交通服務的規管當局，應採取更積極的行動以改善上述情況。此外，地鐵公司亦應積極考慮市民對繼續提供現有票價折扣優惠的強烈訴求。

58. 地鐵公司公司事務總經理梁陳智明女士回應時表示，啟用折扣優惠的有效期已延長至2004年4月30日。地鐵公司明白市民的感受，並會繼續與九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)探討促進地鐵／西鐵轉乘服務的有效計劃，以支持新鐵路的發展。兩間公司可望於下周作出公布。然而，主席認為如兩間公司快將作出決定，地鐵公司應藉此機會向事務委員會公布其決定，因這是一項公眾廣泛關注的事宜。

59. 何俊仁議員表示，市民強烈要求地鐵公司作出更大努力，協助紓緩需要同時乘搭西鐵及地鐵的乘客的交通費用負擔，但地鐵公司並未作出積極回應，他對此表示失望。由於提供西鐵／地鐵轉乘折扣優惠對提高西鐵的吸引力至為重要，因此，他要求政府當局就地鐵公司的不合作立場作出回應。

60. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時表示，政府當局對委員認為有需要促進西鐵乘客量增長的關注亦有同感，並一直鼓勵九鐵公司爭取與地鐵公司及其他公共交通服務營辦商作出各項合作安排，俾能為乘客提供轉乘其他交通工具的折扣優惠。

61. 然而，何俊仁議員認為政府當局作出的努力欠缺具體成效，因為地鐵公司仍然只顧及本身的利益。此情況殊非好現象，尤其是兩間公司現正研究擬議合併的事宜。陳偉業議員對於地鐵公司忽視其作為服務香港市民的公共交通服務供應商的責任，亦表示非常失望。因此，他籲請政府當局作為地鐵公司的大股東，應採取較強硬的立場，確保地鐵公司為需要同時乘搭西鐵及地鐵的乘客提供更理想的票價折扣優惠。鄭家富議員對此亦有同感，並質疑在地鐵公司只顧保障本身商業利益的情況下，如何可成功推行將兩間公司合併的建議。他尤其感到不滿的是，根據地鐵公司所作評估，提供票價折扣優惠雖未能令乘客量足足增加10%，使票價折扣優惠計劃達到收支平衡，但所涉及的差額其實非常細微，而地鐵公司每日損失的收入實際上僅為區區數萬元之數。

62. 環境運輸及工務局副秘書長T2回應時籲請委員理解，提供任何票價折扣優惠均難免會涉及額外開支。作為一間上市公司，地鐵公司須按照商業原則經營，並審慎考慮所涉及的成本影響。他重申，政府當局會繼續鼓勵有關各方研究採取各項措施，以吸引更多乘客使用西鐵轉乘地鐵及其他公共交通工具。

議案

63. 然而，何俊仁議員對於地鐵公司未有作出積極回應，延續向需要同時乘搭西鐵及地鐵的乘客提供票價折扣優惠一事，始終感到不滿。經考慮陳偉業議員所提出，有關地鐵公司亦應考慮為乘客提供更多票價折扣優惠的建議後，何俊仁議員提出一項議案，促請政府當局促使地鐵公司延續及改善現時西鐵與地鐵之間的轉乘優惠安排，而事務委員會對地鐵公司仍未就延續及改善現有轉乘票價折扣安排的要求作出積極回應，亦表示失望及遺憾。擬議議案的措辭如下：

“本事務委員會要求政府促使地鐵有限公司延續及改善現有西鐵與地鐵之間的轉乘優惠。本事務委員會亦對地鐵有限公司至今對延續及改善上述優惠仍採取不積極的態度表示失望和遺憾。”

64. 委員同意處理上述議案。

65. 主席把上述議案付諸表決，6名委員表決贊成該項議案，並無委員反對。主席宣布該項議案獲得通過。

66. 主席在總結有關討論時請有關各方察悉，委員普遍認為有需要延續及改善現有的轉乘票價折扣安排，俾能促進西鐵的乘客量增長，並為廣大乘客帶來裨益。

(會後補註：新的轉乘優惠計劃已於2004年5月1日在南昌站及美孚站實施。地鐵公司及九鐵公司為此而聯名發出的新聞稿，已隨立法會CB(1)1658/03-04(01)號文件送交委員。)

VII. 有關提高學童巴士安全水平的措施

(立法會CB(1)1556/03-04(06)號文件——政府當局提交的資料文件)

67. 委員察悉政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)1556/03-04(06)號文件)，當中建議採取下列措施進一步提高學童巴士的服務及安全水平：

- (a) 繼續通過教育及宣傳工作，灌輸維持學童巴士安全的重要性；
- (b) 規定新登記的學童巴士須根據運輸署核准的規格，安裝更安全的座椅；及
- (c) 強制規定接載幼稚園學生的保姆車(16個座位或以下的小巴)必須提供跟車保姆。

68. 鄧兆棠議員提述所提交文件第18段，並要求政府當局澄清由家庭傭工擔任跟車保姆所涉及的法律地位問題。環境運輸及工務局副秘書長T3表示，有關段落只是反映學童巴士業就此事接受諮詢時所提出的意見。政府當局在訂定有關安排的細節時，會審慎研究所涉及的法律問題。

69. 鄭家富議員詢問，對於較早時曾考慮就學童巴士實施的若干改善安全措施，政府當局現時有何立場。該等措施包括安裝乘客安全帶(特別是在較危險的座位)，以及取消“三人作兩人計算”的規則。

70. 環境運輸及工務局副秘書長T3表示，一如過往向事務委員會所作匯報，政府當局已研究在學童巴士安裝乘客安全帶的建議，並已同時考慮所有有關因素，包括外地的經驗。所得出的結論是，由於學童在學童巴士上配用安全帶的利弊仍存在若干爭議之處，故在現階段

並無充分理據強制規定在此類車輛上裝設及配用安全帶。因此，並無需要取消“三人作兩人計算”的規則。

71. 何俊仁議員認為，強制規定接載幼稚園學生而只有16個座位或以下的保姆車須提供跟車保姆，是朝着正確方向踏出的一步，但政府當局應繼續監察有關情況，並研究是否有需要在車內加裝其他改善安全的設備，特別是束縛設備(例如安全帶)，使兒童在發生撞車意外時可獲得保護而不致承受過大衝擊力。

72. 環境運輸及工務局副秘書長T3解釋，有關車內束縛設備的安全問題的最主要關注是，一旦發生意外，可能會令學童不能迅速及有效地離開車廂。為求取得適當平衡，政府當局現建議規定新登記學童巴士須根據運輸署核准的規格，安裝更安全的座椅。擬議座椅的其中一個特點是必須設有防撞軟墊靠背，或在每名乘客前方加設有防撞墊的間隔板。在若干程度上，此等設備可有助減低學童所承受的撞擊力。

VIII. 其他事項

73. 關於事務委員會就“本港的離島渡輪服務”一事所通過的議案，周梁淑怡議員表示，由於她當時須出席另一會議，因此未能在場親自作出表決。故此，她要求將其對該項議案有所保留的意見記錄在案，因為她並不同意取消或調低假日船費，會對離島居民帶來任何真正的裨益。周梁淑怡議員亦重申，陳偉業議員對旅發局作出的批評不但有欠公允，且缺乏理據支持。為方便委員理解有關事宜，她於會議席上提交了一套刊物及資料，以說明旅發局為推廣本港各個離島而作出的努力，供其他委員參閱。

(會後補註：周梁淑怡議員於會議席上提交的刊物及資料一覽，已隨立法會CB(1)1625/03-04號文件送交委員。)

74. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年5月27日