

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2080/03-04號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

### 交通事務委員會

#### 鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2004年5月7日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)  
何鍾泰議員, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP

其他出席議員：陳婉嫻議員, JP

缺席委員：朱幼麟議員, JP  
何俊仁議員  
陳國強議員, JP  
劉江華議員, JP  
石禮謙議員, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第III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T7  
何偉富先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T6  
陳子敬先生

環境運輸及工務局助理秘書長T6A  
丘卓恒先生

路政署鐵路拓展處處長  
溫文隆先生

路政署鐵路拓展處副處長2  
鄭劉寶玉女士

路政署鐵路拓展處鐵路部總工程師／鐵路2  
陳品祺先生

運輸署策劃科優先鐵路發展部總工程師／優先鐵路  
曹炳松先生

#### **參與議程第IV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T6  
陳子敬先生

環境運輸及工務局助理秘書長T6A  
丘卓恒先生

路政署鐵路拓展處副處長2  
鄭劉寶玉女士

路政署鐵路拓展處鐵路部總工程師／鐵路2  
陳品祺先生

運輸署策劃科優先鐵路發展部總工程師／優先鐵路  
曹炳松先生

#### **應邀出席者：參與議程第III項的討論**

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長  
黎銘洪先生

顧問  
蔣世昌先生

的士、小巴權益關注大聯盟

總務  
梁黎波先生

司庫  
宋國明先生

九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會

主席  
廖松明先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席  
歐陽根先生

新界電召的士聯會有限公司

主席  
藍貴強先生

偉發的士車主聯會有限公司

唐躍峰先生

新界的士商會有限公司

監事長  
陳愛蓮女士

的士同業聯會有限公司

主席  
梁紹昌先生

新界的士營運協會

主席  
陳樹生先生

西北區的士司機從業員總會

主席  
黃永忠先生

西貢的士工商聯誼會有限公司

主席  
劉克溪先生

的士車行車主協會有限公司

主席  
鄭克和先生

會長  
黃豪先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

副理事長  
謝明鑄先生

副理事長  
明華來先生

新界港九合眾的士聯誼會有限公司

主席  
鄧伯榮先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長  
陳洲先生

理事  
林康頌先生

環保小巴大聯盟

代表  
謝健威先生

運輸業界關注鐵路發展大聯盟

發言人  
李永生先生

成員  
梁雄先生

黃埔花園業主委員會

黃埔花園第10期業主委員會主席  
麥亮光先生

黃埔花園業主委員會司庫  
陳錦英先生

新田鄉鄉事委員會

主席  
文富穩先生

委員  
文中慶先生

公共巴士同業聯會有限公司

執委  
莫華勳先生

執委  
李演政先生

**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

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要及續議事項**

- |                           |    |                    |
|---------------------------|----|--------------------|
| (立法會CB(1)1546/03-04號文件    | —— | 2004年2月16日特別會議的紀要； |
| 立法會CB(1)1680/03-04號文件     | —— | 2004年3月5日會議的紀要；及   |
| 立法會CB(1)1676/03-04(01)號文件 | —— | 鐵路及工程計劃一覽表)        |

2004年2月16日及3月5日兩次會議的紀要獲得確認通過。

2. 委員閱悉小組委員會的鐵路及工程計劃一覽表(立法會CB(1)1676/03-04(01)號文件)。主席表示按照委員在2004年1月8日會議席上作出的決定，小組委員會將於2004年6月30日(星期三)上午10時45分舉行會議，與政府當局檢討其《鐵路發展策略2000》。此外，委員亦同意在該次會議上，討論“馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的最新進展及該兩條鐵路線通車後更妥善協調公共交通服務”的事項。

## II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1418/03-04(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟所提交有關沙田至中環線的意見書；及  
立法會CB(1)1464/03-04(01)號文件 —— 政府當局就環保小巴大聯盟提交的意見書(立法會CB(1)1418/03-04(01)號文件)作出回應的文件)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

## III. 與政府當局／團體代表會晤以聽取有關沙田至中環線工程計劃及上水至落馬洲支線落馬洲總站的公共運輸交匯處的意見

4. 主席表示，為了讓出席會議的眾多團體代表有足夠時間就沙田至中環線(下稱“沙中線”)工程計劃，以及上水至落馬洲支線(下稱“落馬洲支線”)落馬洲總站的公共運輸交匯處發表意見，原定於是次會議進行討論的有關“沙田至中環線的最新情況”的事項，將會押後至日期待定的特別會議處理。政府當局將會在特別會議上，就團體代表提出的意見及關注事項作出回應。

(會後補註：上述特別會議其後訂於2004年6月3日(星期四)上午10時45分舉行。)

5. 主席歡迎團體代表及政府當局的代表出席會議。她亦提請與會人士察悉政府當局就會議舉行前接獲的意見書作出書面回應的下列文件：

- (a) 政府當局就環保小巴大聯盟提交的意見書作出回應的文件(立法會CB(1)1464/03-04(01)號文件)；及
- (b) 政府當局就聯友的士同業聯會有限公司、新界的士營運協會及的士車行車主協會有限公司提交的意見書綜合作出回應的文件(於會議席上提交並於其後隨立法會CB(1)1784/03-04(01)號文件送交委員)。

#### 香港公共小巴車主司機協進總會

6. 香港公共小巴車主司機協進總會(下稱“協進總會”)的代表指出，原擬用作提供主要鐵路服務的沙中線，在加入興建慈雲山及黃埔輕便運輸系統的建議後，將會取代公共小型巴士(下稱“公共小巴”)及的士所擔當的輔助交通工具的角色。協進總會代表提述其他情況，例如輕便鐵路(下稱“輕鐵”)提供的接駁服務，以及東鐵和西鐵的免費接駁巴士服務，並表示隨着鐵路公司提供更多此類服務，公共小巴及的士業界再不能維持營運上的可行性，因為其“生存空間”正被逐漸蠶蝕。

7. 協進總會代表強調，政府當局有責任維持本港公共交通服務的協調得宜。在此方面的其中一項重要元素，是必須確保不同公共交通工具在營運上的可行性。協進總會對於政府以鐵路作為本港交通系統骨幹的政策雖無異議，但卻強烈反對當局任意發展鐵路，甚至在載客範圍人口不足的地區興建鐵路，現正進行規劃的南港島鐵路即為一例。

8. 關於建議在落馬洲支線落馬洲總站興建的公共運輸交匯處，協進總會代表籲請政府當局容許紅色小巴在該處營運。

(會後補註：協進總會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1784/03-04(02)號文件送交委員。)

的士、小巴權益關注大聯盟

9. 的士、小巴權益關注大聯盟的代表籲請委員及政府當局正視進一步進行鐵路發展，對的士及公共小巴業界的就業情況所造成的不良影響。

九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會

10. 九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會的代表認為，根據政府的運輸政策，公共小巴已被局限於擔當輔助交通工具的角色。然而，隨着持續進行鐵路發展，公共小巴越來越難維持上述角色。因此，他強調政府當局有需要確保所進行的鐵路發展，只是為了連接交通需求殷切的主要交通走廊，而並非在已有其他公共交通工具提供足夠服務的地區提供輔助交通服務。

聯友的士同業聯會有限公司

(立法會CB(1)1732/03-04(01)號文件)

11. 聯友的士同業聯會有限公司(下稱“同業聯會”)的代表不滿沙中線的擬議慈雲山及黃埔輕便運輸系統所提供的接駁服務，會對現時的士業的經營造成嚴重影響。同業聯會認為只有在具有足夠乘客需求的情況下，才應進行鐵路發展。同業聯會以乘客量遠較預期中為低的西鐵為例，強烈要求政府當局在考慮諸如經濟不景及人口增長放緩等因素下，檢討其鐵路發展策略。隨意發展鐵路而不顧及社會的實際需要，將會浪費大量公共資源。政府當局不應純粹保障鐵路公司的利益，而應同時確保為其他公共交通服務營辦商提供合理的“生存空間”。

12. 關於建議在落馬洲支線落馬洲總站興建的公共運輸交匯處，同業聯會代表籲請政府當局在該公共運輸交匯處設置足夠的的士上落客區。

新界電召的士聯會有限公司

13. 新界電召的士聯會有限公司的代表對於本港鐵路網絡不斷擴展所引起的社會反響深表關注，特別是此情況會令失業情況日益惡化。以目前的經濟狀況及人口增長率而言，政府當局應重新研究香港是否有需要及能否負擔在鐵路基建方面作出如此龐大的開支。西鐵是與此有關的一個適當例子，因其乘客量仍遠低於預期，而須由市民承擔其虧損。此外，政府當局必須適當顧及本港進一步發展鐵路而可能對的士業造成的失業問題。

(會後補註：該會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1784/03-04(03)號文件送交委員。)

偉發的士車主聯會有限公司

14. 偉發的士車主聯會有限公司的代表籲請委員理解，近年的經濟不景情況對的士業造成了重大打擊。的士業將極難應付發展新鐵路(如沙中線)所帶來的不良影響。

新界的士商會有限公司

15. 新界的士商會有限公司的代表指出，在九鐵公司開辦接駁巴士服務的情況下，西鐵及東鐵實際上正在威脅的士在公共交通系統中所擔當的輔助交通工具的角色。此情況進而對的士司機及的士服務營辦商造成嚴重的生計問題，因為他們已再不能維持財政上可行的營運。

的士同業聯會有限公司

16. 的士同業聯會有限公司的代表提述的士業(特別是夜更的士)的暗淡營運前景，並籲請政府當局押後進行任何興建沙中線及南港島鐵路的計劃，直至本港人口出現持續的增長並繼而帶來足夠的乘客需求為止。的士同業聯會代表亦不滿政府當局只着眼於鐵路公司的利益，而未有審慎檢討新鐵路工程項目的實施時間表，以及該等工程項目對的士業的就業情況所造成的不良影響。

新界的士營運協會

(立法會CB(1)1732/03-04(02)號文件)

17. 新界的士營運協會(下稱“營運協會”)的代表提述輕鐵的經常虧損及西鐵乘客量遠低於預期的情況，並強烈認為政府當局應擱置沙中線及南港島鐵路工程計劃，因為頗為明顯的是，在乘客需求方面並無充分理據支持進行該兩項工程計劃。由於九鐵公司仍由政府擁有，要求市民承擔該公司因鐵路營運出現虧損而招致的損失，實在有欠公允。因此，營運協會代表籲請政府當局考慮環境的變遷及各項規劃參數(包括人口增長)的最新轉變，審慎檢討擬議鐵路工程計劃的需要及其在財政上的可行性。政府當局應力求在各種公共交通工具之間取得適當的平衡，讓每種交通工具均在公共交通系統中自有其角色，並維持營運的可行性。倘的士業務進一步

受到影響，因而導致的失業問題可令到社會更加動盪不安。

西北區的士司機從業員總會

18. 西北區的士司機從業員總會(下稱“從業員總會”)的代表對於政府當局決定推行鐵路發展計劃，而罔顧該等計劃對其他公共交通服務營辦商的生計所造成的不良影響表示不滿。從業員總會代表提述西鐵的免費接駁服務令的士業失去不少生意，並強烈要求政府當局審慎檢討由鐵路公司提供輔助交通服務的理據，因為此做法嚴重影響了不同交通工具在公共交通系統中所擔當的角色，以及其各自的經營環境。

西貢的士工商聯誼會有限公司

19. 西貢的士工商聯誼會有限公司的代表要求政府當局考慮讓的士在所有邊境管制站營運，以確保乘客有所選擇。

的士車行車主協會有限公司

(立法會CB(1)1732/03-04(03)號文件)

20. 的士車行車主協會有限公司(下稱“車主協會”)的代表強調，新鐵路通車難免會對的士業造成影響。為使乘客繼續有所選擇並確保的士業維持合理的“生存空間”，車主協會代表籲請政府當局檢討其運輸政策，使不同交通工具各自具有其明確的角色。由於的士業營辦商須繳付的士牌價，政府應考慮向該等因為新鐵路通車而蒙受不良影響的營辦商提供適當賠償，例如購回其的士牌照。

香港九龍的士貨車商會有限公司

21. 香港九龍的士貨車商會有限公司的代表強烈認為，鑒於人口增長速度較預期緩慢，加上經濟不景，當局應押後推行任何進一步的鐵路發展計劃。以西鐵為例，政府不應再容許推行該等根據已過時規劃參數進行規劃的鐵路工程項目。

新界港九合眾的士聯誼會有限公司

22. 新界港九合眾的士聯誼會有限公司的代表認為，在政府的運輸政策下，的士業應獲給予合理的“生存空間”。政府應避免對的士業的就業情況進一步造成任何不良影響。

香港的士小巴商總會有限公司

23. 香港的士小巴商總會有限公司的代表對其他運輸業團體代表提出的意見再無任何補充。

環保小巴大聯盟

(立法會CB(1)1418/03-04(01)號文件)

24. 環保小巴大聯盟(下稱“大聯盟”)的代表贊同其他運輸業團體代表提出的一般意見及關注事項，認為政府當局有需要審慎檢討在香港作進一步鐵路發展的需要，並強調大聯盟雖支持政府以鐵路作為公共運輸系統骨幹的政策，但卻強烈認為不應再興建純粹用作提供接駁服務的鐵路支線。以目前的人口增長及經濟情況而言，香港市民再無能力承擔因犯下和輕鐵及西鐵相同的錯誤而帶來的後果。

25. 大聯盟代表亦認為，沙中線的擬議慈雲山及黃埔輕便運輸系統在財政上並不可行，因而不應興建。根據政府的運輸政策，接駁鐵路的服務應由專利巴士及公共小巴提供，而非興建鐵路支線。

運輸業界關注鐵路發展大聯盟

26. 對於政府的運輸政策，即以鐵路作為運輸系統的骨幹，並以專利巴士作為重要的大型載客工具，而其他公共交通工具則擔當輔助角色，運輸業界關注鐵路發展大聯盟(下稱“關注大聯盟”)的代表雖然表示支持，但卻深切關注到在本地進行的鐵路發展項目過多，已達到公共交通市場的秩序受到干擾的程度。有見及此，關注大聯盟代表籲請政府當局因應下述事宜檢討其鐵路發展策略計劃：

- (a) 在公共交通服務的供求之間必須取得平衡。由於過去數年的人口增長較預期中為低，香港公共交通市場規模的增長一直相當緩慢，以致不同公共交通工具之間出現惡性競爭。
- (b) 西鐵的個案足可證明，由於兩間鐵路公司提供的服務欠缺協調，已導致大量浪費公共資源。政府當局應避免重蹈覆轍。
- (c) 過度的鐵路發展已嚴重影響其他公共交通服務業的就業情況。

- (d) 鐵路公司提供的接駁巴士服務已奪去的士及公共小巴業的生意，此情況有違政府已公布的運輸政策。
- (e) 鑒於跨境交通需求急速增長，政府當局應優先發展區域快線，協助本港融入珠江三角洲一帶。

27. 至於沙中線工程計劃，由於現時各條地鐵路線仍有剩餘的載客量，關注大聯盟並不同意沙中線應採用過海方案。此外，建議在施工期間於銅鑼灣實施的臨時交通安排，會對交通流量及鄰近店鋪的生意造成重大影響。關注大聯盟尤其反對興建慈雲山及黃埔輕便運輸系統，作為沙中線的支線，因為此舉會直接影響現有的的士及公共小巴服務營辦商的生計。

(會後補註：關注大聯盟的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1784/03-04(04)號文件送交委員。)

#### 黃埔花園業主委員會

(立法會CB(1)1732/03-04(04)號文件)

28. 黃埔花園業主委員會的代表提述區內居民一直以來堅持在區內提供鐵路服務的要求，並對地鐵觀塘線經何文田由油麻地延伸至黃埔的建議表示支持，因為此項建議可方便黃埔區的居民輕易使用連接地鐵網絡的列車服務，並預計可帶來環境及交通方面的效益。

#### 新田鄉鄉事委員會

(立法會CB(1)1732/03-04(05)號文件)

29. 新田鄉鄉事委員會的代表對於在落馬洲支線落馬洲總站興建公共運輸交匯處的建議雖表支持，但亦提出下述意見，供委員及政府當局考慮：

- (a) 鑒於跨境交通急劇增長，政府當局應在現階段撥款興建較大型的公共運輸交匯處。按照現時的建議，該公共運輸交匯處四周的用地均有局限，此情況可對該交匯處日後的擴展造成困難。落馬洲總站以南將會是興建擬議公共運輸交匯處的較佳位置。
- (b) 按照現時的建議，該公共運輸交匯處將會經落馬洲路連接青山公路，而落馬洲路是一條途經不少鄉村的迂迴道路。此舉會對村民造成不能

接受的噪音影響。另一較佳選擇是使用沿新田東面排水主渠建成的輔助道路(惇裕路),作為連接公共運輸交匯處的車輛通道。

- (c) 當局須容許行走該區的巴士使用公共運輸交匯處，以便為區內居民提供服務。

公共巴士同業聯會有限公司

30. 公共巴士同業聯會有限公司(下稱“公共巴士同業聯會”)的代表關注到在香港進行的鐵路發展項目過多，嚴重影響非專利巴士服務在營運上的可行性，特別是居民服務、僱員服務及學校服務。公共巴士同業聯會代表籲請政府當局在考慮發展新的鐵路時，適當顧及業內人士所面對的生計問題。

31. 公共巴士同業聯會代表亦要求當局在落馬洲支線落馬洲總站的擬議公共運輸交匯處，作出和落馬洲公共運輸交匯處現時所採用的相同的安排，讓非專利巴士可在該處營運。

(會後補註：該會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1784/03-04(05)號文件送交委員。)

32. 關於梁富華議員就代表團體對於香港進行進一步鐵路發展的立場所提出的查詢，香港公共小巴車主司機協進總會、聯友的士同業聯會有限公司、西北區的士司機從業員總會及香港的士小巴商總會有限公司的代表回應時提出下述意見，供委員考慮：

- (a) 上述團體並不反對政府以鐵路作為本港公共運輸系統骨幹的政策。然而，政府當局須因應各項規劃參數(包括人口增長)的最新轉變，審慎檢討現正進行規劃的個別鐵路工程項目的需要、成本效益及財務可行性。在本地進行的鐵路發展項目過多，已嚴重影響公共小巴及的士業的生意。
- (b) 上述團體強烈要求政府當局確保公共交通市場的有秩序運作，以便公共小巴及的士業可透過向市民提供輔助交通服務，而維持其營運的可行性。因此，政府當局應對鐵路公司提供的接駁巴士服務作出合理調整，並擱置任何在現有公共交通服務營辦商已能提供完善交通服務的地區，興建新的鐵路支線的建議。

- (c) 政府當局在決定應否進行進一步的鐵路發展前，應適當諮詢運輸業界。

33. 主席感謝各團體代表與委員分享其意見及關注事項。她告知各團體代表，政府當局將於容後舉行而日期待定的會議上，就他們的意見及關注事項作出回應。她邀請有興趣的團體代表屆時可作為公眾人士旁聽會議。

#### IV. 上水至落馬洲支線落馬洲總站的公共運輸交匯處

(立法會CB(1)1676/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

34. 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)1676/03-04(03)號文件)。政府當局打算在工務小組委員會2004年6月9日會議上提交有關的撥款建議，以供審批。

35. 關於新田鄉鄉事委員會在討論前一議程項目時提出的意見及建議，陳婉嫻議員對於政府當局在落馬洲支線工程項目的規劃階段未有適當諮詢區內人士極表不滿。她強調，由於落馬洲支線及其輔助設施的所在地點與區內鄉村非常接近，該等設施的運作定必會影響區內居民的生活，因此，當局必須適當解決他們的關注事項。她特別要求政府當局證實當局會否提供行人設施，讓區內居民可徒步前往落馬洲總站。

36. 環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，因應委員所提出有關在落馬洲總站興建公共運輸交匯處的建議，政府當局於2002年年尾展開有關的規劃工作，並分別於2003及2004年就有關建議諮詢元朗區議會及新田鄉鄉事委員會。鑒於當中所涉及的實際困難及環境影響，政府當局認為不能把新田鄉鄉事委員會的建議納入公共運輸交匯處的現有設計中。她向委員保證，當局很重視區內人士的意見。關於區內居民就方便他們前往落馬洲總站所提出的關注，她證實區內居民可徒步或乘單車前往落馬洲總站。

37. 陳偉業議員歡迎政府當局決定接受委員的建議，在落馬洲支線落馬洲總站興建擬議的公共運輸交匯處。然而，他認為鑒於跨境交通需求急速增長，政府當局應及早安排在落馬洲總站興建規模更大的公共運輸交匯處，藉以免除該交匯處在啟用後的短時間內作進一步

擴充的需要。在此方面，他要求政府當局證實如有需要，該公共運輸交匯處附近將有土地可供日後擴充之用。

38. 梁富華議員關注到建議的公共運輸交匯處的規模未必足以應付的士數目突然增多的情況。他建議預留更大地基，以便日後可加建多層構築物。

39. 主席表示，對於當局在建議的公共運輸交匯處未有作出足夠的公共交通安排，以應付可能選擇乘搭鐵路以外公共交通工具前往新管制站的乘客的需求一事，她表示深切關注。此外，以擬議公共運輸交匯處的狹小空間而言，如有太多的士等候駛進該交匯處，亦會影響該處的有秩序運作。她提述落馬洲管制站現時在延長運作時段內實施派籌制度，以便沒有載客的士於停候區等候駛進管制站內接載乘客的安排，並認為政府當局應汲取有關經驗，確保就建議的公共運輸交匯處訂定更理想的安排。在此方面，主席認為有必要擴闊通往該公共運輸交匯處的通道，以便日後在有需要時可提高該處的交通流量。

40. 何鍾泰議員表示，政府當局應適時在落馬洲總站附近興建建議的公共運輸交匯處，以便乘搭鐵路以外交通工具的乘客使用。此外，該交匯處的建設應不致對鄰近自然保育區造成任何不良影響。基於此等考慮因素，他支持政府當局現時的建議。然而，他對其他委員提出的關注亦有同感，認為政府當局應確保日後可對該交匯處作出擴充，以應付額外的需求。

41. 環境運輸及工務局副秘書長T3解釋，原來建議的公共運輸交匯處的面積只有3 500平方米。經考慮委員的意見後，該交匯處的面積已擴大至現時建議的6 200平方米。當局在決定對該交匯處的面積作出上述修改時，一方面已考慮到須在落馬洲總站提供有效率及有效運作的公共交通服務，另一方面則須顧及保護鄰近環境的需要。為此，政府當局於過去一年已進行了額外的環境評估。她希望委員理解，在現階段提出任何進一步擴充該交匯處或改變其設計的建議，均勢必會對工程項目的實施時間表造成負面影響，並或導致該交匯處未必能趕及在落馬洲支線於2007年年中通車時建成啟用。

42. 關於委員對建議的公共運輸交匯處日後擴充的關注，環境運輸及工務局副秘書長T3表示，建議的交匯處位於自然保育區。一般而言，只要作出審慎的設計，並採取適當的環境影響緩解措施，把所造成的環境影響維持於可接受水平，公共運輸交匯處在日後可以進行擴

充。當局亦須對相關的交通影響作出研究。政府當局會在該交匯處啟用後密切監察有關情況。

43. 環境運輸及工務局副秘書長T3進一步表示，由於鐵路是效率最高和最環保的交通工具，落馬洲支線應為來往新過境通道的主要交通工具。然而，經考慮委員較早時提出的建議，儘管在環境、通道及空間各方面面對重重限制，政府當局仍同意興建公共運輸交匯處，以便其他公共交通工具可在落馬洲總站作有限度營運，以應付市民的需求。

44. 就陳偉業議員有關該公共運輸交匯處的擬議公共交通安排的查詢，環境運輸及工務局副秘書長T3回應時表示，當局將於適當時制訂有關詳情。按照初步構思，該交匯處粗略估計可容納6輛專利巴士、9輛公共小巴及40至50輛市區和新界的士。

45. 儘管政府當局作出上述解釋，陳偉業議員認為不少乘客可能會棄用鐵路，而選擇乘搭其他公共交通工具前往新的過境管制站。因此，政府當局應及早就該公共運輸交匯處及相關的旅客接駁設施作出額外的公共交通安排，以應付周末及節日高峰期間的殷切乘客需求。在此方面，他就落馬洲總站大樓與該交匯處之間的旅客接駁設施的設計容量提出查詢，並認為應在旅客接駁設施附近設立旅客等候區。

46. 環境運輸及工務局副秘書長T3表示，落馬洲總站的過境設施每日可應付15萬人次的雙程旅客流量，以及周末和節日期間的更高旅客流量。她補充，深港西部通道的新過境設施及落馬洲至皇崗的新跨界橋啟用後，將會大大紓緩各個邊境管制站現時的擠塞情況。政府當局把有關撥款申請提交工務小組委員會審批時，將會提供補充資料，說明該公共運輸交匯處及旅客接駁設施的設計容量。

政府當局

(會後補註：政府當局表示，提交工務小組委員會的文件中已加入委員要求的資料。)

47. 主席總結有關討論時提請政府當局注意，委員普遍關注到有需要興建規模較大的公共運輸交匯處，以應付鐵路以外交通工具的乘客的需求。此外，政府當局亦須確保就相關公共交通安排作出更理想的規劃，尤其是在控制交通流量方面，藉以維持擬議交匯處的交通暢順及有秩序運作。

經辦人／部門

**V. 其他事項**

48. 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  
2004年6月8日