

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)468/04-05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11月26日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)  
陳偉業議員(副主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
張宇人議員, JP  
王國興議員, MH  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員  
張學明議員, SBS, JP

其他出席議員：李卓人議員  
劉慧卿議員, JP

缺席委員：劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第V及VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長  
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
蕭偉全先生

運輸署首席運輸主任  
羅鳳屏女士

### **參與議程第VII項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
戴家珮女士

運輸署助理署長／行政及牌照  
葉麗清女士

運輸署總工程師／道路安全及標準研究  
梁德輝先生

運輸署首席行政主任／  
牌照電腦計劃、牌照事務及檢控  
周慧芬女士

### **參與議程第VIII項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
戴家珮女士

運輸署副署長／策劃及技術服務  
劉家強先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
何裕文先生

運輸署總工程師／道路安全及標準研究  
梁德輝先生

運輸署首席運輸主任／市區  
張展鵬先生

### **應邀出席人士：參與議程第V及VI項的討論**

#### **九廣鐵路公司**

主席  
田北辰先生

署理行政總裁  
黎文熹先生

運輸高級總監  
李殷泰先生

新鐵路工程高級總監  
李鏡權先生

市務總經理  
黎啟憲先生

公司事務總經理  
林黃碧霞女士

市務研究分析經理  
Mr Alok JAIN

**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)9  
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I. 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)218/04-05 —— 2004年10月15日特別  
號文件 會議的紀要  
立法會CB(1)293/04-05 —— 2004年10月20日特別  
號文件 會議的紀要  
立法會CB(1)286/04-05 —— 2004年10月29日會議  
號文件 的紀要)

2004年10月15、20及29日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)264/04-05 —— 政府當局對環保小巴大  
(01)號文件 聯盟提交的意見書作出的  
的回應(立法會CB(1)95/  
04-05(01)號文件)

立法會CB(1)274/04-05 —— 政府當局提供題為  
(01)號文件 “777TH —— 新田交匯  
處改善工程”的資料文件

立法會CB(1)333/04-05 —— 申訴部就西港島線及  
(01)號文件 南港島線作出的轉介)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### III 2004年12月17日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)298/04-05 —— 待議事項一覽表  
(01)號文件

立法會CB(1)298/04-05 —— 跟進行動一覽表)  
(02)號文件

3. 關於議程第VIII項，主席表示，多個團體表示希望出席事務委員會的會議，就與增加針對衝紅燈罰則建議有關的事宜表達意見。經商議後，委員同意在2004年12月14日下午2時30分舉行特別會議，聽取有關各方的意見。

4. 委員亦同意，2004年12月17日的下次會議上將會討論以下事項：

- (a) 檢討非專營巴士營運的規管架構及發牌制度；
- (b) 路政署首長級人員編制建議；及
- (c) 檢討打擊不當駕駛行為的措施。

委員察悉，(a)及(b)項由政府當局建議，而(c)項是由李永達議員先前在2004年10月29日的會議上建議。

5. 王國興議員建議，事務委員會應與政府當局檢討交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)的成員組合。具體而言，政府當局應考慮開放交諮會的成員組合，讓來自運輸業工會及商會的代表加入。鄭家富議員對王議員的建議表示支持，並補充，交諮會的角色及職能亦需予以檢討。委員同意在事務委員會2005年1月的例會或日後另一次會議上討論此事。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，“檢討非專營巴士營運的規管架構及發牌制

度”此項目將會押後至較後的會議，以便有一段較長的諮詢期，讓運輸業就相關的事宜表達意見。)

#### IV 前往香港以外的地方進行職務訪問

(立法會CB(1)299/04-05 —— 立法會秘書處擬備有關前往香港以外的地方進行職務訪問的文件)

6. 主席表示，他希望就事務委員會應否在會期內前往香港以外的地方進行職務訪問一事，徵求委員的意見，以便可相應地盡早作出籌備安排。主席回應委員的查詢時表示，他初步的想法是，值得參觀與正在規劃或實施的跨境交通基建設施有關的內地地方及設施，例如廣深港高速鐵路、深港西部通道及港珠澳大橋。由於委員並無提出任何其他建議，主席表示，他會根據上述建議，與副主席及事務委員會秘書商討如何策劃此次職務訪問。委員表示贊同。

7. 鄭家富議員表示，他雖然對主席的建議感到高興，但他指出，若有任何委員在獲取前往擬進行職務訪問的地方的入境許可方面遇到困難，為著公平起見，事務委員會應考慮其他的職務訪問計劃。主席察悉鄭議員的意見，並表示他會留意此事的進展，並在適當時候向委員作出匯報。

#### V 馬鞍山鐵路票價

(立法會CB(1)298/04-05 —— 九廣鐵路公司就“馬鞍山鐵路票價”提供的資料文件  
(03)號文件

立法會CB(1)298/04-05 —— 九廣鐵路公司就“東鐵及馬鐵票價調查——‘時值’計算”提供的資料文件  
(04)號文件

立法會CB(1)332/04-05 —— 九廣鐵路公司就“從ACNielsen公司擬備的調查報告中節錄有關新界東北居民的時值調查”提供的補充資料)  
(01)號文件  
限閱文件

8. 石禮謙議員申報利益，他是九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)管理局的成員。

九鐵作出簡報

9. 九鐵主席田北辰先生表示，在鐵路事宜小組委員會2004年11月19日的會議上，九鐵已就馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)項目的進度作出匯報。馬鐵為期8周的模擬運作將於2004年11月26日完成。模擬運作的平均行車準時率及出車率分別為99.6%至100%。九鐵有信心，馬鐵可按照先前的計劃，在2004年12月底開始提供載客服務。這方面將在接獲獲准通車所需的所有政府批文後便可確定。該公司希望可在2004年12月中宣布馬鐵通車的日期。

10. 關於馬鐵的票價建議，九鐵主席提出以下各點

- (a) 九鐵在釐定旗下鐵路票價時，依從兩項基本原則。第一，實際票價應低於根據新界東北準乘客所節省時間的效益計算出來的票價，即時值票價。第二，鐵路來自票價的收入應足以應付其經常性營運成本。
- (b) 九鐵作為一間由政府全資擁有的公司，法例規定其須按照審慎商業原則經營業務。九鐵有責任為股東獲取合理水平的回報。另一方面，亦由於九鐵作為政府全資擁有的公司這樣的身份，故亦有社會責任，滿足公眾對相宜及快捷鐵路服務的需求。
- (c) 面對上述“互相矛盾”的規定，九鐵為新鐵路線所採取的底線是，在一段合理時間內，票價收入最少必須足以應付鐵路的現金營運開支。
- (d) 興建新鐵路涉及巨額資本投資。馬鐵及尖沙咀支線的建設成本合共140餘億元，包括政府注資80億元及九鐵借貸60億元。馬鐵沿線的物業發展估計將會帶來共40餘億元的收入，但該等發展項目只會在2013年左右才完成。來自物業發展的收入不足以償還60億元的借貸。此外，九鐵每年須為該項目的借貸支付3億餘元利息。因此，長遠而言，馬鐵必須最少帶來足夠的現金盈餘，以償還借貸及利息。

- (e) 在釐定馬鐵票價時，該公司使用於2003年9月向新界東北乘客進行乘客調查的結果計算馬鐵車程的時值票價。透過該項調查所確定的時值是每分鐘0.16元，即乘客願意為所節省的每一分鐘支付0.16元。
- (f) 在2004年10月，九鐵就在新界東北行走並與馬鐵相互競爭的巴士線進行了一項行車時間調查，以便計算馬鐵的時值票價。然而，時值票價的方法只適用於較長途的車程，例如來往馬鞍山及市區之間；至於短途車程，各種交通工具在行車時間方面差別不大。因此，馬鞍山區內的馬鐵收費策略是參照與其相互競爭的巴士線車費來釐定具競爭力的票價。
- (g) 馬鐵的一個主要競爭優勢，是新界東北居民可以很方便地來往九龍市區，中途無須轉乘任何交通工具，或受交通擠塞影響。至於由馬鞍山前往九龍塘／旺角／紅磡的車程，與乘搭巴士直接前往或先乘巴士，後轉乘東鐵比較，乘搭馬鐵可節省超過10分鐘。這些車程的時值票價由9.4元至11.4元。建議的馬鐵票價為8.2元<sup>註</sup>(來往九龍塘／旺角／紅磡的車程會劃一收費)。
- (h) 至於由馬鞍山前往尖沙咀，乘搭馬鐵與乘搭巴士直接前往比較，可節省30分鐘的車程。時值票價是12.6元，而建議的馬鐵票價是11元。依照乘搭馬鐵前往尖沙咀11元的建議票價，乘搭馬鐵、再轉東鐵及地鐵，由馬鞍山往中環的票價總額是17.4元，較乘搭巴士直接前往中環的18.2元車費便宜，同時可節省13分鐘。
- (i) 在釐定票價時，馬鐵沿線各站劃分為兩個區。同一區內的車程，建議票價為3.7元，與屬競爭對手的巴士線所收取的3.5元至4.9元的車費比較屬偏低水平。至於兩區之間的車程，建議票價為4.5元，而屬競爭對手的巴士及專線小巴線的收費分別為4.5元及6.2元。

---

<sup>註</sup> 載於此等會議紀要的票價是指八達通成人單程車費。

- (j) 馬鐵工程的帳目尚未核實，最新估計的建造成本為100億元。至於每年的營運開支，估計為2億2,700萬元。根據建議的馬鐵票價計算，馬鐵在通車初期，預計每年收入約為2億4,500萬元，只勉強足夠應付每年的營運開支，但遠遠不足以抵銷新鐵路的折舊及利息開支。隨著未來的乘客量逐漸上升，希望情況將會有所改善。

11. 九鐵主席總結時表示，在釐定新鐵路票價時必須平衡各項因素，包括市場情況、市民的接受程度及該公司的財政狀況。九鐵認為在釐定建議的馬鐵票價時已維持適當的平衡，做到既具競爭力，並為社會整體所接受。

12. 九鐵署理行政總裁黎文熹先生借助電腦投影片，向事務委員會介紹如何計算出馬鐵各車程的時值票價，以及建議的票價與時值票價的比較。他亦表示，馬鐵乘客轉乘803、804、807B、807K、808、808P及810號專線小巴，可以享有1元的轉乘折扣。而馬鐵乘客轉乘809A及809K專線小巴，將可享有0.5元的轉乘折扣。東鐵乘客現時享有的即日來回八折優惠，馬鐵乘客亦可享有。

(會後補註：九鐵提供的簡報資料於會議席上提交，其後於2004年11月29日隨立法會CB(1)352/04-05號文件發出。)

### 建議的馬鐵票價

13. 石禮謙議員表示，從立法會議員的角度而言，他支持建議的馬鐵票價，因為九鐵已在所有相關的考慮因素中取得適當的平衡，並在釐定票價時已充分顧及市民的接受程度及負擔能力。

14. 劉慧卿議員詢問，九鐵曾否就建議的馬鐵票價諮詢該區的市民，尤其是相關的區議會。九鐵主席表示，為了尊重立法會議員，是次事務委員會會議是九鐵首次披露建議票價的場合。九鐵已安排在是次事務委員會會議當日的下午，與5個區議會舉行會議。在此之後，九鐵亦會與其他有興趣及關注此事的人士會晤，解釋建議的票價。他確認在這次會議上介紹的馬鐵票價，只屬“建議”票價，而九鐵準備在公布確實票價前，先向事務委員會作出匯報。



15. 王國興議員詢問馬鐵票價有否設定於較低水平的空間，以增加新鐵路的吸引力。他建議在平日的非繁忙時間及所有假日，為60歲或以上的長者提供特別票價折扣。他亦建議，由於馬鞍山郊區有不少旅遊景點，於周末及公眾假期向所有馬鐵乘客提供優惠票價，將有助增加馬鐵的乘客量，從而增加馬鐵的票價收入，同時可推廣綠色消暇活動。

16. 九鐵主席答稱，九鐵認為建議票價已非常吸引。某些馬鐵車程的建議票價甚至比與其競爭的巴士路線車費還要低。目前，65歲或以上的長者在任何時候乘搭九鐵，所有車程均可享有半價優惠。九鐵不斷構思改善鐵路服務及增加乘客量的可行措施。這一點以西鐵尤為明顯。九鐵同樣會密切監察馬鐵的乘客量。若有需要，九鐵會考慮各種措施，例如王國興議員所提議的措施，以提高鐵路的吸引力。

17. 譚耀宗議員評論說，九鐵看來汲取了西鐵的經驗。與西鐵及尖沙咀支線的票價比較，馬鐵的建議票價更為合理。他詢問九鐵有否考慮為學生提供優惠票價，他認為此舉對增加西鐵及馬鐵的乘客量非常重要。他亦關注馬鐵的乘客量若較預期高，九鐵便會將票價調高。他要求九鐵就馬鐵票價作出保證。

18. 九鐵主席解釋，九鐵所有鐵路一直為12歲以下的兒童及65歲或以上的長者提供優惠票價。九鐵並無為12歲或以上的學生提供優惠票價，主要原因是目前已有由政府資助的學生車船津貼計劃。據他所知，地鐵有限公司基於多個原因，為12歲或以上的全日制學生提供優惠票價。然而，除了地鐵有限公司外，並無其他公共交通工具提供此類優惠票價。鑒於目前正考慮兩間鐵路公司的合併事宜，九鐵認為就此方面作出變動並不可取。

19. 譚耀宗議員認為，九鐵應積極考慮為全日制學生提供全線鐵路的優惠票價。此項安排除了令學生受惠外，亦可增加九鐵屬下鐵路的吸引力，尤其是西鐵。

20. 鄭家富議員表示，在早期的規劃階段，立法會議員所要求的是一條可不用轉乘東鐵而直接前往九龍市區的馬鐵。與點到點的巴士路線相比之下，馬鐵乘客須在大圍轉車前往九龍市區，並要在尖沙咀再次轉車往港島。他認為，由馬鞍山至大圍車程5.8元的建議票價屬可以接受；而由馬鞍山前往九龍塘／旺角／紅磡的馬鐵票價應為8元，而非8.2元。鑒於乘客必須在大圍轉車前往尖沙咀，以及在尖沙咀轉車前往中環，乘搭馬鐵前往尖沙咀的票價應為10元，而非11元。因此，馬鐵轉東鐵再轉

地鐵前往中環的票價合共應為16.4元，而非17.4元。他又表示，他會接受馬鐵轉東鐵再轉地鐵前往中環的票價合共為16.8元，因為“168”是一個很受歡迎的幸運數字。

21. 九鐵主席不認同鄭家富議員的意見，即乘客必須在大圍轉車是馬鐵的重大缺陷。他表示，馬鐵乘客在大圍轉乘東鐵，只須通過指定的斜道橫過月台，然後最多等候3分鐘，便可乘搭下一班列車前往尖沙咀。如此方便的轉乘安排，對馬鐵的吸引力影響不大。至於鄭家富議員提議的馬鐵票價，他表示，考慮到與乘搭巴士直接前往中環(現時的市場佔有率是100%)需支付18.2元這個較高的車費相比，乘搭馬鐵轉乘東鐵再轉乘地下鐵前往中環的建議票價為17.4元，兼可節省13分鐘，故事實上極具競爭力。

22. 九鐵主席在答覆林健鋒議員的查詢時表示，馬鐵的乘客量若達不到目標，九鐵絕不會提高票價。九鐵反而會考慮旨在增強馬鐵吸引力的各項措施，包括提供優惠票價及推行月票計劃。

23. 九鐵主席在答覆主席的詢問時表示，現時估計馬鐵到通車首年年底的乘客量每天會達19萬人次。

24. 何鍾泰議員對於馬鐵即將通車表示高興。他認為，考慮到各項相關因素，包括九鐵的財政狀況及市民的負擔能力，馬鐵的建議票價屬可以接受。他亦支持採用時值票價的方法來釐定九鐵新鐵路線的票價。

25. 劉健儀議員贊同部分其他委員的意見，認為由於乘搭馬鐵前往尖沙咀及中環的乘客必須轉車，兼且要忍受東鐵及地鐵列車在繁忙時間的擠迫環境，九鐵或有需要把馬鐵至尖沙咀的票價設定於一個更具競爭力的水平。她強調，馬鐵前往尖沙咀11元的建議票價遠高於與其競爭的巴士線7.8元的票價，並詢問九鐵會否訂定較低的票價。

26. 九鐵主席表示，鐵路的主要優勢在於快捷及可靠，而非舒適及乘客不用步行很遠。不同的乘客有不同的取向。九鐵並不預期現時所有巴士乘客均會改乘馬鐵。他又表示，對於大部分乘客而言，他們選擇公共交通工具時，票價水平並非主要的考慮因素，並重申九鐵釐定新鐵路票價的底線是，在一段合理時間內，票價收入最低限度必須足以應付鐵路的現金營運開支。他警告，將票價定於過低的水平會引起九鐵的利益相關者的嚴重關注。

27. 劉健儀議員澄清，她一直支持的原則是，九鐵應有足夠資源為其系統進行維修保養及確保服務質素。她並不是要九鐵把票價水平訂在須由公帑資助其運作的低水平。她主要關注的是，馬鐵前往尖沙咀的建議票價的吸引力不足，以至無法達到目標乘客量，結果會對九鐵的財政狀況造成不良影響。她促請九鐵再次認真考慮前往尖沙咀的馬鐵票價。

28. 陳偉業議員評論說，除前往尖沙咀及再轉往中環的票價外，建議的馬鐵票價屬可以接受，前者較公眾預期的高出10%至20%。他要求九鐵考慮為馬鐵前往尖沙咀的票價提供折扣。陳議員又表示，與建議的馬鐵票價比較，西鐵票價明顯高得不合理，並可視作對新界西北居民有歧視之嫌。舉例而言，乘搭西鐵由南昌站往屯門的原價及現時的折扣價分別為16元及12.8元，而乘搭馬鐵由馬鞍山往紅磡的建議票價只為8.2元。他促請九鐵依照建議的馬鐵票價檢討西鐵票價。

29. 九鐵主席表示，九鐵目前並無計劃為馬鐵乘客提供任何票價折扣。至於西鐵方面，他表示九鐵已投放大量資源，改善前往西鐵各站的接駁服務，以增加西鐵的乘客量。整體觀察的結果是，票價並非是影響乘客選擇交通工具的最重要因素。他亦澄清，西鐵及馬鐵的票價採用相同的時值票價方法釐定，即票價低於時值票價，以確保票價具競爭力。應注意的是，不同的鐵路旅程面對不同的市場競爭環境。

30. 李鳳英議員表示關注的是，在其他公共運輸服務經過重整一段時間後，馬鞍山居民在這方面的選擇將會減少，九鐵屆時會提高馬鐵票價。她詢問政府當局如何在這方面監察九鐵。

31. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，九鐵須依照審慎商業原則運作。該公司在釐定鐵路票價方面享有自主權。在制訂公共交通計劃以協調馬鐵通車後其他公共運輸的服務時，政府當局已諮詢相關的區議會及其他有關各方。此外，在實施的過程中，政府當局會因應實際情況作出適當的調整。現行的運輸政策是確保服務提供者之間存在良性競爭，令乘客獲提供合理的選擇。在這一架構之內，票價及乘客量將由市場力量決定。

32. 劉千石議員認為，馬鐵票價應依照東鐵票價釐定，並且不應高於與其競爭的巴士線的車費。他察悉九鐵會在新鐵路投入服務前就最終票價作出決定並公布，他詢問九鐵會否在公布前，就馬鐵票價向事務委員會作出匯報。

33. 九鐵主席表示，九鐵準備向事務委員會作出匯報。主席建議九鐵在事務委員會於2004年12月17日舉行下次會議前，盡早提交文件，報告其進行諮詢的情況及所考慮的任何更改。九鐵主席表示同意。在接獲有關文件後，事務委員會將會考慮是否需要進一步討論馬鐵票價一事。

#### 終止為K11號巴士乘客提供免費服務

34. 鄭家富議員表示，在取消免費服務後，現有K11(經東鐵火炭站來往沙田第一城及駿景園)的乘客若要乘搭馬鐵或乘搭K11再在火炭轉乘東鐵，總共所須支付的票價均會較高。這樣實際上減少了乘客可選擇的交通工具。他因而促請繼續為轉乘東鐵的K11乘客提供免費服務。

35. 九鐵主席表示，K11是用來應付前往火炭站的接駁服務需求。馬鐵通車後將不再需要該項接駁服務。九鐵曾就應否取消K11一事與運輸署商討。九鐵的立場是，K11應予取消，因為馬鐵已可發揮K11的接駁功能，而九鐵不應營辦這樣的巴士服務。其後，考慮到部分乘客已習慣乘搭K11作點到點的直接行程，九鐵同意在馬鐵通車後保留K11，以方便這些居民。現時，在K11每日5 000人次的乘客當中，約1 000人次是作點到點行程，不會轉乘東鐵。他補充，同樣地，當日後九龍南線通車後，便沒有需要保留現時來往南昌站及尖東站的K16接駁巴士服務。

#### 因應馬鐵通車而重整公共交通服務

36. 李永達議員評論說，巴士服務的優勝之處是提供更為舒適的乘車環境，尤其是在繁忙時段及主要在快速公路行駛的路線。關於因應馬鐵通車而重整巴士服務一事，他詢問，保障馬鐵的乘客量是否政府當局的主要考慮因素。就此，他亦詢問，政府當局有否就涉及取消路線等事宜向專利巴士營運者施加壓力，以及若專利巴士營運者在馬鐵通車後為維持乘客量申請減低票價，政府當局會如何處理此等申請。

37. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，根據現行的運輸政策，雖然鐵路是公共交通網絡的骨幹，但其他交通工具亦扮演各自的角色。有關的政策目的是確保各服務提供者之間存在良性競爭，以保障乘客的選擇。正如已在2004年11月19日的鐵路事宜小組委員會會議上所解釋，政府當局在制訂馬鐵通車時旨在改善公共交通服務之間的協調的公共交通計劃時，曾諮詢有關區

議會及其他地區團體／代表。此外，當局會以循序漸進的方式實施公共交通計劃，其間會顧及乘客的乘車模式及需求的轉變情況，當局曾經並會持續與區議會及各服務提供者商討，以便有關各方的關注在規劃及實施的過程中得到充分考慮。政府當局在過程中並無向任何一方施加壓力。至於專利巴士營運者主動減票價的問題，她表示，這屬於商業決定，政府當局不會干預這樣的決定。

38. 李永達議員認為，根據自由及公開市場的原則，若專利巴士營運者在馬鐵通車後決定取消現有的任何巴士路線，政府當局應將這些路線公開讓其他合資格的營運者競投。他發覺政府當局對於西鐵並未作出這樣的安排，以至市民在西鐵通車後，在公共交通服務方面的選擇有所減少。

39. 運輸署首席運輸主任表示，專利巴士營運者每年會向政府提交5年路線發展計劃，而這些發展計劃會交予區議會進行諮詢。過往曾有路線發展計劃因應地區居民的意見而大幅修改的例子。與將軍澳支線及西鐵的情況一樣，涉及馬鐵的公共交通計劃會以循序漸進的方式，並因應實際情況予以實施。至於李永達議員的建議，她表示，一條巴士線通常在乘客量顯著下降，以及其經營從財務可行性而言對其他營運者並不吸引的情況下才會取消。

40. 何鍾泰議員表示，雖然他對現時建議的公共交通計劃並無特別意見，但據他觀察，政府當局以往在監察專利巴士服務及管理巴士服務的供應方面的表現未如理想。他因而促請政府當局在馬鐵通車後重整其他公共交通服務時，小心作出規劃。

#### 馬鐵的噪音影響

41. 梁國雄議員評論說，很明顯，市場環境是九鐵在釐定票價時的最重要考慮因素。他批評九鐵未有履行其先前就馬鐵的噪音影響所作出的承諾。他曾接獲多宗受影響居民的投訴。九鐵先前曾承諾，馬鐵運作所產生的噪音不會對馬鐵沿線居民造成過度影響。最近，九鐵卻更改其承諾，表示每隔30分鐘的平均噪音水平沒有超出法定限制。他評論說，“平均噪音水平”的概念對於受影響的居民來說毫無意義。他促請九鐵認真解決噪音問題，並指出，馬鐵的噪音影響將由當區居民在大學學者的指導下作出監察。他對於馬鐵過去數星期由清晨開始並延續至凌晨1時30分的模擬運作表示不滿，這樣的模擬運作嚴重影響居民的睡眠。他詢問馬鐵會否作進一步的模擬運作。

42. 關於馬鐵的模擬運作時間，九鐵署理行政總裁表示，模擬運作每日由早上5時40分開始，並於凌晨1時20分結束，整個模擬運作將於2004年11月26日結束。在2004年11月19日曾進行通宵模擬運作，該公司曾預先通知可能會受影響的居民。在2004年11月27日至馬鐵正式通車期間，將會進行若干分段模擬運作，但這些運作均會在日間進行。

43. 對於九鐵被指未有履行其就馬鐵噪音影響所作出的承諾，九鐵主席表示，根據相關法例，並無適用於列車經過一刻時的訂明噪音限制。相反，法定噪音限制是以每隔30分鐘的平均噪音水平來表達，而在晚上11時至早上7時這段期間所適用的法定限制更為嚴格。他強調，一直以來，九鐵策劃馬鐵時，是以將鐵路運作的噪音水平保持在法定限制以下作為目標。

44. 劉慧卿議員亦對馬鐵的噪音問題表示關注。她曾接獲多宗受影響居民的投訴，尤其是花園城的居民。這些居民非常憤怒，因為在馬鐵模擬運作期間，他們須熬過多個不眠之夜。他們要求亦應為花園城安裝現時為文禮閣安裝的半密封式隔音屏障。她促請九鐵及政府當局採取快速及積極的行動，解決問題。

45. 鄭家富議員表示，鑒於馬鐵的建造成本較原先估計低了40億元，九鐵應運用部分節省得來的款項加裝隔音屏障，以減輕居民所受的噪音影響。

46. 劉健儀議員表示，對於花園城及王屋的居民而言，馬鐵車站所在的位置並不方便，但他們卻要飽受嚴重的鐵路噪音影響。她強調，九鐵先前曾向居民承諾，馬鐵不會為他們帶來噪音滋擾。然而，現時的情況是，他們要忍受平均達55.7分貝、有時超過70分貝的噪音水平。她促請九鐵積極考慮採取額外的消減措施。

47. 由於馬鐵噪音影響不屬現時議程項目的範圍之內，主席沒有請九鐵主席就此事作進一步回應，但要求他察悉及認真考慮委員的意見。

## VI 西鐵終止提供折上折優惠的建議

(立法會CB(1)340/04-05(01)—— 九廣鐵路公司於  
號文件 2004年11月22日  
發出題為“九鐵取消西鐵折上折優惠”的新聞稿)

48. 委員察悉九鐵在會議席上提交的題為“西鐵取消額外九折優惠”的資料文件。

(會後補註：該資料文件在會後已於2004年11月29日隨立法會CB(1)352/04-05(02)號文件發出。)

49. 李卓人議員提及九鐵在新聞稿中表示“由於西鐵客量穩步上升，而香港的經濟情況今年已有改善，我們認為不應再延續額外的九折優惠”。他表示，雖然本地經濟開始復甦，但大多數本地僱員尚未享受到復甦的成果，他們的薪金／工資仍在下跌。九鐵在決定取消折上折優惠時，漠視這樣的事實。九鐵作為一間公營機構，有責任考慮其決定對乘客造成的財政影響。

50. 九鐵主席回應時表示，有跡象顯示，香港市民所面對的經濟壓力已得到一定程度的紓緩。無論如何，香港的經濟狀況只是九鐵在作出取消折上折優惠的決定時，所考慮的眾多因素之一。西鐵的運作一直處於虧損狀態，嚴重程度達到車費收入不足以應付現金營運開支(不包括折舊及債務利息)，赤字超過1億元。換言之，西鐵的日常運作正由公帑補貼。九鐵在作出有關決定時，已竭盡全力平衡各方面的考慮，包括九鐵作為一間政府全資擁有的企業的社會責任。根據九鐵的評估，隨著西鐵的折上折優惠於2004年12月19日屆滿，當西鐵平均每日的乘客量達到200 000人次時，西鐵的車費收入將足以應付現金營運開支。另一方面，若保留折上折優惠，西鐵將無法達致車費收入足以應付現金營運開支的目標。

51. 九鐵主席進一步表示，現時，西鐵有大約一半乘客來往新界西北與九龍市區，當中一半使用月票。因此，終止折上折優惠只會影響西鐵四分一的乘客。即使如此，這些乘客可購買票價將維持不變的月票。

52. 李卓人議員表示，根據現時的票價折扣，取消折上折優惠等於變相加價12%，影響40 000餘人次的乘客。他批評九鐵在此事上過於側重商業考慮，忽視其社會責任。他並表示，若九鐵與地鐵有限公司的合併建議導致有關公司更為輕視市民在票價方面的負擔能力，他不會支持合併建議。

53. 九鐵主席表示，一如政府給他和九鐵管理局其他成員的委任書所規定，九鐵管理局有責任確保該公司以審慎商業原則運作。在此前提下，亦應適當地顧及有關的社會因素。他強調，九鐵管理局已盡一切努力平衡這方面的考慮。

54. 李永達議員指出，新界西北各區(尤其是天水圍及深水埗)屬於最低收入住戶的比例甚高。許多居民並非長期有工作，每星期可能只有數天需要乘車上班。月票對他們來說並不合用。終止折上折優惠將對這批居民造成嚴重的財政影響。此外，他認為，保留折扣對九鐵有利，因為這樣可防止西鐵乘客流失到其他交通工具。

55. 張學明議員表示，現時的西鐵票價經折扣後仍屬偏高。他認同其他委員所表達的關注，並動議議案，措辭如下——

“為了繼續減輕市民的車費負擔，並且增加西鐵的乘客量，本會促請政府要求九鐵在原優惠計劃期滿後繼續提供(1)為來往新界及市區的乘客提供額外九折優惠的‘折上折’票價優惠、(2)\$300‘全月通’優惠，以及和地鐵公司磋商，繼續設立西鐵地鐵轉乘優惠。這些票價優惠措施應長期實施，直至西鐵九龍南線通車後才另行檢討。”

56. 張學明議員以書面向主席提交其議案。主席指示秘書影印議案副本，然後派發給席上所有事務委員會委員。

57. 王國興議員對張學明議員的議案表示支持。王議員強調，以現時打了折扣的西鐵票價計算，交通費開支已佔去新界西北居民日常開支一個頗大的分額，他對九鐵作出終止折上折優惠的決定表示強烈不滿。他詢問市民對於此項決定有否任何發言權。

58. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，九鐵必須依照審慎商業原則運作，但同時需顧及其他相關因素，例如市民的負擔能力。對於九鐵決定終止折上折優惠，政府當局的立場是，九鐵應密切監察西鐵在取消折扣優惠後的乘客量。若乘客量顯著下降，九鐵應考慮再次提供折扣或採取其他措施，令乘客量恢復。

59. 鄭家富議員評論說，鑒於九鐵一直錄得盈利，即使在西鐵投入運作後仍有盈利，九鐵主席曾表示，若保留折上折，便需向西鐵注入更多公帑，以維持其運作，這樣的說法難以服眾。他認同其他委員的意見，認為在提供社區及公共交通設施方面，新界西北的居民相對而言受到不公平對待。他促請九鐵在考慮西鐵票價時，更為著重社會層面的因素。



60. 陳偉業議員表示，對於新界西北的居民而言，高昂的交通費嚴重影響他們的財政狀況及社交生活。在政府的運輸政策之下，新界西北居民的選擇不多，被迫支付包括西鐵在內的各種公共交通工具高得不合理的票價。終止折上折優惠將對部分新界西北居民造成打擊。他促請九鐵對新界西北居民的境況更為敏感。他其後動議議案，措辭如下——

“本會反對西鐵取消額外九折優惠，並要求西鐵應繼續提供額外九折優惠。”

61. 陳偉業議員以書面向主席提交其議案。主席指示秘書影印議案副本，然後派發給席上所有事務委員會委員。

62. 周梁淑怡議員表示，根據她與新界西北居民的接觸，公共交通工具的票價高昂是大多數居民甚為關注的問題。雖然她對於九鐵須依法以審慎商業原則經營此點並無異議，但她希望指出，西鐵現時的營運出現嚴重虧損，這是該鐵路的規劃差劣及其他因素所致，其後果因而不應由新界西北居民獨力承擔。她並指出，即使依照商業原則，亦沒有好的理由終止折上折優惠，因為西鐵的乘客量正逐步增加，目前仍未達到目標的乘客量。待日後乘客量遠超目標後，才有理由考慮取消折上折優惠。她因而促請九鐵繼續為來往新界西北及九龍市區的乘客提供折上折優惠。

63. 石禮謙議員評論說，期望九鐵以不足以帶來足夠收入以應付現金營運開支的票價水平來提供優質服務，是不合理的。西鐵的運作正由公帑補貼此一事實不應被忽略，這樣的情況應予以糾正。他對於九鐵終止提供折上折優惠的決定表示支持。

64. 主席請委員注意分別由張學明議員及陳偉業議員動議的兩項議案。兩項議案的措辭已在席上提交委員參閱。王國興議員表示，他附議張學明議員的議案，而李永達議員表示，他附議陳偉業議員的議案。

65. 主席指出，該兩項議案的議題相類似，但內容有所不同。其中一項議案所涵蓋的內容較另一項為多。對於議題基本上相同的議案，慣常做法是就最先由委員(即張學明議員)提供的議案進行表決，若獲得通過，便無須處理由陳偉業議員動議的第二項議案。

66. 李永達議員表示，就該兩項議案的措辭而言，兩者並非互相排斥。他認為，委員可就該兩項議案進行表決。他本人對該兩項議案均會投贊成票。主席請委員就李議員的建議表達意見。由於並無特別規則禁止委員這樣做，委員同意就該兩項議案進行表決。

67. 主席其後將張學明議員的議案付諸表決。由於大多數委員支持議案，主席宣布議案獲得通過。

68. 主席再將陳偉業議員的議案付諸表決。由於大多數委員支持議案，主席宣布議案獲得通過。

政府當局／  
九鐵

69. 主席其後要求九鐵主席認真考慮有關議案所提出的要求。

## VII 為新私家車及輕型貨車司機而設的暫准駕駛執照建議

(立法會 CB(1)298/04-05(05) —— 政府當局提供的  
號文件 資料文件

立法會 CB(1)296/04-05 號 —— 立法會秘書處擬  
文件 備有關將暫准駕  
駛執照的應用範  
圍擴展至經驗尚  
淺的私家車及輕  
型貨車司機建議  
的背景資料摘要)

70. 由於時間不足，主席建議將此項目押後至下次例會討論，委員表示贊同。

## VIII 加強公共小型巴士營運安全的措施

(立法會 CB(1)298/04-05(06) —— 政府當局提供的  
號文件 資料文件

立法會 CB(1)297/04-05 號 —— 立法會秘書處擬  
文件 備有關加強公共  
小型巴士營運安  
全的措施的背景  
資料摘要

立法會 CB(1)244/04-05(01) —— 司機權益關注組  
及(02)號文件 提交的意見書及  
當值議員與團體  
代表會晤的紀錄

立法會 CB(1)323/04-05(01) —— 香港九龍新界公

號文件	共專綫小型巴士 聯合總商會提交 的意見書
立法會 CB(1)332/04-05(02) —— 號文件	汽車交通運輸業 總工會提交的意 見書
立法會 CB(1)332/04-05(03) —— 號文件	香港公共小巴車 主司機協會提交 的意見書)

71. 由於時間不足，委員同意將此項目押後至訂於2004年12月14日下午2時30分舉行的特別會議上討論，屆時事務委員會將會與團體代表會晤，聽取他們對涉及加強道路安全及公共小型巴士營運安全的措施的意見。

## **IX 其他事項**

72. 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  
2004年12月15日