

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)953/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期 : 2005年1月21日(星期五)
時 間 : 上午8時30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
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
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員 : 譚耀宗議員, GBS, JP
梁國雄議員

出席公職人員 : 環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1
周達明先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3

蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)4

何宗基先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2

劉國昌先生

列席職員 : 助理秘書長1

吳文華女士

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 環境運輸及工務局局長就行政長官2005年施政報告的相關政策措施作出簡報

(立法會CB(1)705/04-05(01) —— 政府當局提供的資料號文件)

政府當局 主席告知委員，鄭家富議員在會前致函給他，要求請政府當局書面答覆他在函內提出的3項質詢。鄭議員的函件已在會前送交政府當局。由於有關的書面答覆尚未備妥，主席要求政府當局若未能在會上答覆鄭議員的書面質詢，須盡快在會後提供補充資料。

(會後補註：鄭家富議員的函件及政府當局的書面答覆已於2005年1月25日隨立法會CB(1)783/04-05(01)號文件發出。)

2. 應主席邀請，環境運輸及工務局局長向委員簡報環境運輸及工務局關乎運輸政策範疇的各項新的及持續推行的措施。

3. 環境運輸及工務局局長提及鄭家富議員的第一項書面質詢，當中要求環境運輸及工務局局長列出其政策範疇內5項該局需要汲取教訓的政策，並解釋如何作出改善。她評論說，該項質詢的構造過於形式化及類似“三反、五反”。她認為，任何人均不應安於現狀及自滿。因此，她對鄭議員質詢的答覆是，環境運輸及工務局對於

經辦人／部門

該局每個範疇的工作均會全力以赴，以達致更佳的成果及表現。

4. 鄭家富議員表示，他的質詢是建基於行政長官2005年施政報告第19段，行政長官在該段落指出，“我和特區政府的同事經過深刻反省，全面檢討政府在施政上的成敗得失”。他的質詢是要求環境運輸及工務局局長詳述在其政策範疇所汲取的教訓。

5. 李永達議員質疑環境運輸及工務局局長使用“三反、五反”的比喻來批評鄭家富議員的質詢是否恰當。他認為環境運輸及工務局局長的批評不恰當及不中肯。環境運輸及工務局局長澄清，她使用“三反、五反”的比喻純粹是要顯示，她覺得鄭議員的質詢過於形式化，因為他要求列出5項(環境運輸及工務局局長所強調的)環境運輸及工務局需查找不足的政策。問題在於因何是5而非3或其他數目。

交通諮詢委員會的組成

6. 王國興議員表示，“建設公義仁愛的社會”是行政長官2005年施政報告的其中一項指導原則。在運輸政策方面，他特別指出，儘管運輸業界職工會一再要求在交通諮詢委員會(下稱“交諮詢”)內有代表席位，但交諮詢一直沒有工會代表。因此，職業司機的意見在制訂運輸政策的過程中被忽視。交諮詢現時的組成是否符合“建設公義仁愛的社會”的原則實在令人存疑。

7. 環境運輸及工務局局長表示，交諮詢由來自包括運輸業在內的不同界別的個人組成。其成員是以個人身份而非透過由團體提名獲得委任。然而，她答允因應王國興議員的關注，檢討交諮詢的組成。她補充，運輸署定期與業界團體及運輸業工會舉行會議，討論業界關注的事宜。

8. 王國興議員表示，他雖然對於環境運輸及工務局局長承諾檢討交諮詢的組成一事感到高興，但他指出，交諮詢現時的成員組合並不包括屬於運輸業界員方的個人代表。鑑於交諮詢是運輸政策的主要諮詢機構，他認為，交諮詢內若有運輸業界的員方或工會的代表才算公平。

專營巴士的營運

9. 王國興議員又指出，近年來，以九龍汽車(1933)有限公司帶頭，部分專營巴士營辦商將轄下巴士車長的

經辦人／部門

聘用條件更改為合約制，部分車長的合約期更短至只有一年。巴士車長在僱用合約屆滿後是否繼續受聘須進行審核，導致巴士車長缺乏職業保障。他強調，新的僱用安排無助提升巴士車長在工作時的士氣，結果影響專營巴士營運方面的服務質素。

10. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局是基於整體公眾利益對專營巴士的營運進行規管。政府當局對於個別營辦商的行政管理事宜(包括其聘用政策及做法)沒有任何角色，因為這些事宜由營辦商因應其營運需要作決定。她指出，與八十年代的情況相比，現時專營巴士的服務質素已有顯著改善，此點可從政府當局及個別專營巴士營辦商各自進行的乘客滿意度調查引證。

鐵路公司的服務表現

11. 鄭家富議員表示，在過去數月的多個場合，環境運輸及工務局局長曾一再對連串的鐵路事故表示極大關注甚至不滿。他感到失望的是，行政長官2005年施政報告及2005年施政綱領均忽略了這個重要的工作範疇。鄭議員特別指出市民極為關注兩間鐵路公司在營運方面的服務表現，並促請環境運輸及工務局局長就列車服務延誤引入新的表現指標，以確保可有效監察兩間鐵路公司的服務表現。

12. 環境運輸及工務局局長表示，政府政策的主要目標是確保鐵路服務的安全性及可靠性。由於監察兩間鐵路公司的服務表現是一項不斷進行的工作，並不涉及任何政策改變或在現行措施之外加入新的措施，故此方面的工作範疇並沒有納入施政報告或施政綱領內。她明確指出，政府當局在監察鐵路服務的安全性及可靠性方面採用強而有力的方式，並認真看待每宗鐵路事故。在過去數月，政府當局一直就此事與立法會議員及兩間鐵路公司積極對話。因應市民的高度關注，地鐵有限公司(下稱“地鐵”)已聘用專家對地鐵系統進行獨立檢討。政府當局將會仔細研究獨立檢討的報告及建議，以決定需要採取何種進一步措施，以改善鐵路服務的安全。

公共交通票價

13. 鄭家富議員表示，自2003年以來，環境運輸及工務局局長曾多次表示，政府當局希望看到公共交通票價合理下調。然而，迄今鐵路及專營巴士只提供小恩小惠式的票價優惠，而不減價。他察悉政府當局仍在與專營巴士營辦商商討擬議票價調整機制的細節，並詢問環

境運輸及工務局局長是否有信心在其現屆任期(將在2007年屆滿)內，成功落實一項客觀及高透明度的票價可加可減機制。

14. 環境運輸及工務局局長答稱，在過去兩年，各個運輸機構提供了各式各樣的票價優惠。有關優惠在一定程度上有助減輕市民的財政負擔，而這些優惠總值達數以億元計。在2003年8月，政府當局提出制訂一套更為客觀及高透明度的公共交通票價調整程序。各方同意，該擬議程序是根據價格上限模式，讓交通票價因應有關的因素及透過設定的公式，可加亦可減。政府當局一直與專營巴士營辦商商討擬議機制的細節。政府當局正考慮將該機制納入與專營巴士營辦商簽定的專營協議內，並會在現有專營協議續期及批出新的專營協議時加入有關條款。她強調，由於日後訂定的機制對運輸界及乘客影響深遠，政府當局需與專營巴士營辦商及其他利益相關者進行大量的商議工作，以期制訂出一個為有關各方接受的機制。

15. 鄭家富議員表示，他支持將票價調整機制納入與巴士公司訂立的專營協議內的安排。然而，他仍然關注環境運輸及工務局局長能否在其任期內說服現時所有專營巴士營辦商接受擬議機制，以及接任環境運輸及工務局局長一職的人可能改變該政策。若出現這樣的情況，就票價調整機制所做的工作將會白費。他因而建議，政府當局在制訂擬議票價機制方面繼續努力，同時亦應探討落實其他有助建設公義仁愛的社會的其他措施，例如強制實施巴士分段收費。

16. 環境運輸及工務局局長明確指出，她會在任期內盡一切努力設立一套客觀及高透明度的公共交通票價調整機制。然而，她認為，此方面的成敗將取決於利益相關者是否合作及包括立法會議員在內的整個社會是否支持。

非專營巴士的營運

17. 李鳳英議員表示，鑑於現時的運輸政策是以鐵路作為公共運輸網絡的骨幹，政府當局一直集中發展鐵路，似乎忽略了其他交通工具的發展。她詢問政府當局會否全面檢討運輸政策，然後向所有小型公共交通營運者表明它們在公共運輸網絡中的角色及日後的發展前景。她提及非專營巴士服務，並轉達非專營巴士業界的關注，即政府當局建議的非專營巴士營運的規管架構及發牌制度將會嚴重影響業界的營運空間。

18. 環境運輸及工務局局長表示，環境運輸及工務局其中一項重要職能是令各種交通工具的服務合理化，以充分滿足公眾的交通需求，以及為業界維持一個健康的競爭環境。她明白，由於集體運輸工具的服務顯著改善，提供相對個人化服務的交通工具的經營環境變得越來越困難。此外，隨著鐵路網絡的擴展，對長程道路運輸服務的需求有所下降。她進一步表示，由於香港缺乏土地及對交通的需求龐大，車輛數目過多及道路交通過於擠塞均非理想情況。以鐵路作為公共交通網絡的骨幹的政策獲得社會普遍接受。包括公共小型巴士、非專營巴士及的士在內的其他交通工具在公共運輸系統中擔當輔助角色。當局以往的鐵路及公路基建規劃各自進行，甚少相互配合。隨著路政署於數年前設立鐵路運輸電腦模型後，政府當局已能就任何規劃中的鐵路基建工程對其他交通工具可能造成的影響作全面評估，同樣地，亦可就任何規劃中的公路基建工程對現有鐵路網絡可能造成的影響作類似的評估。因此，政府當局現時已能採用顧及到對各種公共交通工具所造成影響的全方位模式，制訂鐵路／公路發展計劃。

19. 關於非專營巴士的營運，環境運輸及工務局局長強調指出，與5 000餘輛專營巴士比較，現時在本港營運的非專營巴士超過7 000輛。很明顯，非專營巴士與其他交通工具的平衡已被打破。非專營巴士供過於求及部分非專營巴士的違法活動亦導致交通問題。在此情況下，政府當局必須認真檢討情況，以確保非專營巴士的營運受到妥善規管。

20. 李鳳英議員表示，非專營巴士業界所要求的是讓他們與其他交通工具進行公平競爭。事務委員會上次在2004年7月討論相關事宜時，政府當局曾承諾在實施任何規管非專營巴士營運的新措施前，會先諮詢業界。然而，據非專營巴士業界所述，政府當局拒絕了業界提出將非專營巴士數目凍結的建議。政府當局反而採用對現有客運營業證或批註的續期實施嚴格控制的手段，因而對現有專營巴士營辦商構成嚴重影響。

21. 環境運輸及工務局局長解釋，現時，與例如公共小巴及的士等其他交通工具不同的是，非專營巴士營辦商無需為非專營巴士繳付營運權費用，他們只需每年繳付數千元的牌費。因此，為非專營巴士的數目設定上限會有嚴重影響。此外，若不妥善規管非專營巴士，其他交通工具的經營環境將受到嚴重影響。

運輸政策相對於就業市場

22. 李鳳英議員表示，2005年施政報告的其中一項主題是增加就業機會，而環境運輸及工務局轄下的許多項措施均對就業市場有重要影響。她詢問在環境運輸及工務局局長政策範疇內的各項措施可在多大程度上配合增加就業機會的目標。

23. 環境運輸及工務局局長答稱，基本上，各交通工具的人手需求將取決於各自的服務需求，政府當局不宜為保持一定數目的職位，而強制規定營辦商將車隊數目維持在某個水平。然而，對於兩間鐵路公司的合併商討，政府當局已將確保在合併時對前線職員的職業保障作為一項主要的指標。她注意到，當勞工市場處於低谷時，許多失業人士在求職過程中，會以駕駛的士作為暫時的工作。她因而明白到的士業對勞工市場發揮緩沖作用。

提供運輸設施配合旅遊業發展

24. 周梁淑怡議員表示，旅遊發展局成員在討論大嶼山旅遊設施的發展時提出關注，指現時連接南北大嶼山的道路基建會嚴重窒礙大嶼山日後的發展。她認為，大嶼山南部極具發展潛質，並認為在規劃大嶼山南部日後的發展時應採用可持續發展的方式。她不同意某些環保組織的意見，即為保存大嶼山南部的自然環境，該處只應作最低限度的發展。

25. 環境運輸及工務局局長認同周梁淑怡議員的關注，認為大嶼山的發展應有足夠的運輸基建設施配合。她表示，當局正進行將東涌路由單線雙程行車擴闊至雙線雙程行車的工程。至於嶼南路，政府當局正研究作出改善的可行性。環境運輸及工務局局長又同意周梁淑怡議員的意見，認為在規劃大嶼山南部日後的發展時應採用可持續發展的方式。她指出，可持續發展意味著需要在經濟發展及環境保育之間取得平衡。沒有經濟發展，環境可能因缺乏保育所需的資源而變壞。

26. 周梁淑怡議員轉達了旅遊業界的關注，認為政府當局在致力發展旅遊業的同時，似乎忽略了提供足夠的配套交通設施。由於缺乏有關設施，旅遊業經營者往往要在旅遊景點互相爭奪停車位及上／落客地點。她促請政府當局在規劃及提供運輸設施方面加大力度，以配合本土旅遊業的發展。環境運輸及工務局局長承認，通往部分旅遊景點的道路是多年前興建，很狹窄。她表示，

經辦人／部門

政府當局正檢討情況，以確定可否及如何在個別地點作出改善。

第二階段吐露港公路擴闊工程

27. 張學明議員表示，第一階段吐露港公路擴闊工程已完成，而他知悉，政府當局已完成第二階段吐露港公路擴闊工程的詳細設計。為進行後一項工程，政府當局已凍結大量私人土地，禁止在該等土地上進行任何發展。他詢問第二階段吐露港公路擴闊工程現時的狀況。環境運輸及工務局局長表示，第二階段吐露港公路擴闊工程仍在規劃之中，而現階段尚未確定該項工程的實施時間。

28. 張學明議員認為，這樣對有關土地的業權人不公平，因為政府當局已凍結他們的土地，但卻不說明是否及何時會收回有關土地進行工務工程。環境運輸及工務局局長證實，第二階段吐露港公路擴闊工程仍在工務計劃內。她察悉張議員的關注，並同意盡快就該項工程的實施時間作決定。

沙頭角邊境通道的新橋樑

29. 林健鋒議員察悉，沙頭角邊境通道的新橋樑預計在2005年初落成，他指出，現時通往邊境的道路頗為狹窄，若發生交通意外，便會導致嚴重擠塞。他詢問政府當局有否任何計劃改善連接道路網。環境運輸及工務局局長表示，新橋已於2005年1月19日啟用。政府當局現時就連接道路網並無具體計劃。她歡迎林議員就連接道路網所需作出的改善提供進一步意見。

為行人設想的計劃

30. 劉秀成議員指出，行人道是公共交通網絡的組成部分，並且是減低道路交通及其產生的污染的好方法。規劃良好的行人道可為行人提供安全、不受阻礙及令人身心舒暢的通道，同時亦可減少人車爭路的情況。此外，若環境許可，行人道可設置商業設施，從而創造就業機會。他促請政府當局更為著重在香港發展行人道系統。

31. 環境運輸及工務局局長表示，在過去數年，運輸署一直積極探討在各區提供行人道系統及行人專用區的可行性。本港由於缺乏土地，設立行人專用區可能會對附近的道路造成壓力，因此，政府當局對於每個個案均會進行詳細研究，以評估設立行人專用區對有關地區

的行車交通可能造成的影響。政府當局現時計劃在上環及尖沙咀開闢更多行人專用區及行人道系統。

32. 劉秀成議員認為，開闢更多為行人設想的計劃是本港值得探討的政策。他指出，為行人設想的計劃的形式可以是地下行人道、行人天橋及行人專用區。為了發揮可有效替代道路交通的作用，在某一區或區域內的行人設施應有良好的連接。

33. 環境運輸及工務局局長感謝劉秀成議員提出意見，並同意在開闢為行人設想的計劃方面多花心思。至於為紓緩路面交通擠塞所做的工作，她表示，運輸署已全面重整巴士路線及班次，令繁忙時間行走中環、彌敦道及怡和街的巴士班次減少10至20%。巴士在這些地區停站的次數亦顯著減少。與此同時，政府當局鼓勵巴士營辦商為涉及路線重整的巴士線提供轉乘優惠。運輸署將與地區團體合作，繼續朝此方向努力。

西港島線及南港島線

34. 關於西港島線及南港島線，何鍾泰議員提及政府當局文件內一段話，“政府會參考西鐵最近的表現數據，再次研究由運輸模擬推算出來的西、南港島線的乘客量預測，以便進一步確定系統佈局、項目的運輸和其他經濟表現，以及政府所需提供的財政資助等”。他表示，政府當局已就西、南港島線進行了詳細研究，並質疑為何需要參考西鐵的表現數據來再次研究擬建的該兩條鐵路的乘客量預測。他並指出，新界西北的人口結構特徵與港島有別。舉例而言，港島的人口頗為穩定，而新界西北的人口在可見的將來仍會持續增長。其他分別(例如家庭收入水平及職業等)亦會導致居民在選擇交通工具時有不同傾向。

35. 環境運輸及工務局局長同意何鍾泰議員的意見，認為一條新鐵路的乘客量預測涉及多項因素，而服務範圍的人口結構特徵是重要因素。以西鐵為例，乘客量預測遠較實際乘客量為高，而這可歸咎於多項原因，包括新界西北的實際人口較預測人口為低，以及道路基建及交通服務有所改善。西鐵的表現數據甚具參考價值，用以對政府當局用來為擬建鐵路線推算乘客量預測的運輸模擬作出微調。她指出，雖然新鐵路會為乘客帶來更大的方便，但涉及龐大的投資，政府當局因而必須根據審慎財務管理原則，小心研究其成本效益及可行性。

中環至灣仔繞道

36. 劉健儀議員表示，灣仔至上環沿途的交通擠塞情況近年來有所惡化。要解決此問題便需興建中環至灣仔繞道。她指出，此項工程已規劃多年，但在2005年的施政綱領內仍未有實施時間表，她詢問該項工程現時的情況及其實施時間表。

37. 環境運輸及工務局局長證實，中環至灣仔繞道仍在政府當局的施政綱領內。中環的有關填海工程及中環至灣仔繞道動工前的預備工作正在進行。為興建中環至灣仔繞道而在灣仔進行的填海工程先前是在灣仔發展計劃第二期之下規劃，而後者現正因應終審法院就此項工程的裁決進行檢討。由於需獲城市規劃委員會批准的灣仔發展計劃第二期的修訂藍圖仍未備妥，故政府當局要確定中環至灣仔繞道的實施時間表會有實際困難。

沙田至中環線

38. 陳偉業議員表示，根據原先的計劃，沙田至中環線(下稱“沙中線”)早在年多兩年前便應已動工。現時該項計劃的延誤已對經濟造成不良影響，令失業問題惡化。陳議員察悉，政府當局現對地鐵及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)就評估兩間公司合併的可行性提交的聯合報告與沙中線方案一併研究，陳議員表示憂慮，沙中線的實施將會被繼續拖延，留待兩鐵建議合併的結果。他因而要求環境運輸及工務局局長提供沙中線的確實實施時間表。

39. 環境運輸及工務局局長表示，當局自從在2002年6月將沙中線項目批給九鐵以來，沙中線的規劃工作一直在進行。在規劃過程中，兩間鐵路公司未能解決部分問題，包括某些車站的位置及相關的轉車安排。因應兩間公司的合併建議，政府當局已指令兩鐵充分合作，積極探討可行方案，為市民提供最佳服務。故此，並不存在沙中線計劃被合併建議拖延的情況。

40. 陳偉業議員進一步詢問，沙中線會否在完成合併程序後才動工。他認為，當有關的預備工作已完成時，政府當局便應展開沙中線工程，而不必等待完成合併程序才開展沙中線工程。環境運輸及工務局局長表示，政府當局在現階段尚未就沙中線的實施時間表作出決定，因為需要就沙中線計劃作進一步研究，以確定鐵路合適的定線及哪一段應可首先動工。

專營巴士路線

41. 李永達議員認為，現時專營巴士路線的續期安排實際上授權現有的專營權營辦商壟斷各自專營權下的巴士路線。他認為，在專營權屆滿後，當局應讓合資格的營辦商公開競投有關的巴士路線。否則，專營巴士服務難有很大的改善。

42. 環境運輸及工務局局長回應時表示，現時個別巴士路線的專營期各有不同，由5年至10年不等。為鼓勵巴士公司為其車隊投入足夠的資金，以維持令人滿意的服務水平，專營協議訂有條件，訂明若有關的服務表現獲市民接受，政府會讓營辦商繼續經營現有的巴士路線。此項安排已實行多年，但政府當局打算檢討如何進一步改善現行安排。

43. 李永達議員表示，很明顯，透過公開招標的方式將專營巴士路線公開競投將可更好地服務市民。他澄清，他並非要求更改現行的專營條件，但認為政府當局有必要檢討現行安排，以確定現行專營條款的不足之處。

II 其他事項

44. 議事完畢，會議於上午9時37分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年2月21日