

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)263/05-06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10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)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
鄭經翰議員

缺席委員：劉千石議員, JP
石禮謙議員, JP
李永達議員
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(運輸)
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

運輸署署長
黃志光先生

路政署署長
麥齊光先生

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至2006年施政報告的相關政策措施作出簡報

(立法會 CB(1)14/05-06(01)——由政府當局提供的資料文件)
號文件

- 行政長官在2005年10月12日立法會會議上發表的施政報告——“強政勵治 福為民開”；及
- 2005至2006年施政報告——“施政綱領”

應主席的邀請，環境運輸及工務局局長向委員簡報。

專營巴士及鐵路服務的票價調整機制

2. 關於政府當局就訂定一套更具透明度和客觀的專營巴士車費可加可減的調整機制所進行的工作，王國興議員認為，在訂定有關機制時，當局應特別體察殘疾人士及該等須長途跋涉前往工作的人士。王議員亦詢問，兩間鐵路公司在合併前後有否減價的空間。

3. 譚耀宗議員表示，東涌居民一直承受相對高昂的巴士及鐵路收費。他明白隨着香港迪士尼樂園開幕，地鐵東涌線的乘客量及票價收入有所增加。他詢問有否空間為東涌居民調低巴士及鐵路收費。

4. 鄭家富議員指出，兩間鐵路公司的合併涉及複雜的事宜。考慮到訂立詳細安排及制定相關法例所需的時間，合併一事不大可能會在2006年內實現。他促請作為九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)的唯一擁有人及地鐵有限公司大股東的政府在此段期間調低鐵路票價，而無須待合併成事為止。

5. 陳偉業議員亦促請盡早落實專營巴士及鐵路服務新的票價調整機制，以及提供有意義的減價幅度。

6. 關於專營巴士服務的票價調整機制，環境運輸及工務局局長表示，政府當局現正根據價格上限的模式，擬定詳細的建議。該模式已考慮到生活費用及其他相關的經濟及營運因素。政府當局打算在2005年11月向立法會匯報有關建議的詳情。她確認會在訂定有關建議時，特別體察需長途跋涉前往工作的人士，包括東涌居民。

7. 關於鐵路票價方面，環境運輸及工務局局長表示，“採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制”及“取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構”是政府就地鐵與九鐵進行合併磋商時所設定的5個主要範疇的其中兩個。有關的合併磋商已進入最後階段，但現階段並無落實時間表。然而，政府當局一直鼓勵兩間鐵路公司因應現時的經濟及社會環境，提供票價優惠。

8. 環境運輸及工務局局長又表示，地鐵是香港的一間上市公司。公司的管治須遵從有關規管制度的規則及規例。政府扮演大股東及監察當局的雙重角色。根據有關法例及相關的工程項目協議，地鐵在釐定其鐵路線票價方面享有自主權。因此，政府當局必須確保為地鐵鐵路服務制訂新的票價調整機制建議時符合有關法例和其他相關的規則與規例。政府當局認為，因應兩間鐵路

公司合併的背景制訂有關新票價機制的建議是適當的安排，雖然這樣可能導致需要更長時間落實。

9. 陳偉業議員認為，在推動兩間鐵路公司合併一事時，政府當局應擬訂適當的機制，以確保合併後的新公司將會履行其社會責任及向公眾負責，同時可維持優質的鐵路服務。環境運輸及工務局局長回應時表示，收費水平及服務質素之間存在固有矛盾，然而，政府當局認同，兩間鐵路公司現在及合併之後，在作出決定時，應繼續對公眾的要求保持敏感度及給予適當的重視。

於假日為長者提供巴士車費的特別優惠

10. 譚耀宗議員表示，在2003至2004年度，部分專營巴士公司曾於星期日及公眾假期為長者提供劃一的1元優惠收費，為期約1年，而此項措施向來備受長者歡迎。他要求政府當局鼓勵專營巴士公司恢復此項優惠措施。陳偉業議員贊同譚議員的意見，並強調優惠措施確實令長者及有關專營巴士公司同樣受惠。他認為若將優惠票價劃一訂於略高的水平，是可以接受的。

11. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局在擬訂專營巴士及鐵路服務新票價調整機制的建議時，鼓勵長者及殘疾人士融入社會是優先考慮的因素。她指出在周末及公眾假期，鐵路及專營巴士均有剩餘容量，她認同在這些日子為長者提供進一步的票價優惠，長者及公共交通營辦商均可受惠。

鐵路事故及鐵路系統的表現

12. 鄭家富議員表示，除了減低票價外，市民期望兩鐵合併後，鐵路事故的數目不會上升。因此，重要的是將相關的措施納入合併計劃中，以改善合併後的新公司在提供列車服務方面的表現。

13. 環境運輸及工務局局長表示，一直以來，政府當局對於保持兩間鐵路公司鐵路系統的安全及可靠此點非常重視。關於鄭家富議員對鐵路系統表現的關注，她表示現時設有衡量列車服務表現的“表現基準”，這些基準是國際認可的標準。過往數年，地鐵及九鐵有超過99%的列車班次達到“表現基準”。應注意的是，若要大幅提高服務的可靠程度，最初投入的建造成本和每年的使用期維修保養成本將需大幅增加，並在資產壽命期內進行更多改善。因此，制訂及達致較現時服務表現準則要求更高的措施，未必可以為乘客帶來最大的利益。儘管如

此，政府當局將會繼續嚴密監察鐵路系統的表現，以維持公眾對其運作的信心。

新界西北部的交通

14. 張學明議員及譚耀宗議員指出，現時屯門公路(尤其是屯門市中心段)經常出現交通擠塞的情況。他們擔心隨着深港西部通道通車後過境交通流量有所增加，擠塞情況將會加劇。他們詢問有何短期及長期措施，以應付新界西北部不斷增加的交通需求。

15. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局一直緊密監察新界西北部的交通情況，近數年亦曾多次與事務委員會討論此事。根據政府當局最近進行的新界西北交通及運輸基建檢討，現時的道路網絡大致上可應付直至2016年的交通需求，並在可應付的水平以內運作。三號幹線(郊野公園段)連同屯門公路已能為整體新界西北部提供足夠的交通容量。至於將屯門公路的交通分流至三號幹線的問題，她表示政府當局一直與三號幹線營辦商積極商討，以期達致提高其使用率的協定安排。

16. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1補充，屯門公路的設計容量是每日125 000架次，該條公路在2004年每日的車流量是102 000架次。在深港西部通道於2006年通車後，預計該通道初期每日的車流量約為31 000架次。與2004年比較，將有額外6 000架次的車輛會使用屯門公路。屯門公路的總車流量將達到每日109 000架次，此數字仍將會低於其設計容量。就長遠的規劃遠景而言，政府當局已擬備多項運輸基建方案及粗略的實施時間表，以應付新界西北及北大嶼山的交通需求。與此同時，政府當局將會實施交通改善措施，以增加屯門公路市中心段的容量，並就各項可能展開的公路工程項目進行勘測及工程可行性研究，以便新界西北及北大嶼山日後一旦有更清晰的發展藍圖，便可盡快實施最大效益的方案。

離島渡輪服務

17. 譚耀宗議員察悉離島渡輪服務營辦商已申請增加船費，他表示，雖然營辦商聲稱他們一直虧本經營，但增加船費將會加重離島居民的經濟負擔。他認為政府當局應探討可行措施，以解決有關問題。

18. 環境運輸及工務局局長回應時表示，當局現正審核渡輪服務營辦商有關增加船費的申請。她表示，隨着以新的渡輪取代舊的渡輪，以及增加服務班次及延長服務時間，離島渡輪服務在過去數年已有所改善。然而，

這些改善措施導致經營成本上升。她贊同譚議員的意見，認為有必要檢討有關渡輪服務的政策，以期在令有關服務的營運持續可行的同時，將船費維持在合理水平。

車輛維修技工自願註冊計劃

19. 關於擬推行的車輛維修技工自願註冊計劃(下稱“自願註冊計劃”)，李鳳英議員詢問估計的參加率為何，以及有何措施在業內推廣該項計劃。她亦詢問，政府當局有否就該項計劃對業內就業情況的影響作出任何評估。李議員提述教育統籌局提出建立設有行業培訓要求的資歷架構的建議時詢問，有否需要統籌自願註冊計劃及資歷架構計劃的工作，以避免工作重疊及對車輛維修業造成混亂。

20. 環境運輸及工務局局長表示，自願註冊計劃的主要目的是提高車輛維修業的水平，從而加強道路安全；而資歷架構計劃則旨在協助工人確定培訓的需要，並為上進的工人提供清晰的自我提升途徑。儘管如此，該兩項計劃同樣提供一個架構，使持有相關資歷者的知識、技能及經驗得到認同。資歷架構計劃日後實施與否將不會對自願註冊計劃構成影響。

21. 環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)表示，為蒐集業界對擬議註冊計劃各個範疇的意見，政府當局曾在2004年年底向750個車輛維修工場進行了一項意見調查。調查結果顯示，工場負責人中有49.3%只支持自願計劃，23.7%則表示不論計劃屬自願還是強制性質均會支持。因此，有超過七成的工場負責人支持自願註冊的計劃。受訪的車輛維修技工當中，表示支持自願註冊計劃的比率亦有70%左右。根據有關意見調查的結果，政府當局並不擔心自願註冊計劃的參加率。

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³表示，考慮到有需要盡量減少對業界就業情況造成的影響，政府當局建議採取按步就班的方式，即首先推出車輛維修技工自願註冊計劃。政府當局將會在有關計劃即將實施時，向車輛維修工場及車輛維修技工進行一連串的推廣活動。現正進行成立由專業機構、商會及訓練學院代表組成的委員會的籌備工作。當局將會採取獎勵性措施，鼓勵業內人士參加該項計劃，例如向已註冊人士頒發可供在車輛維修工場展示的證書，以及在互聯網上公布註冊名單。

鐵路發展對路面公共交通行業的影響

23. 環境運輸及工務局局長在回應李鳳英議員的詢問時確認，當局在落實鐵路項目時，以往及將來均顧及其他路面交通行業的就業情況所受的影響。此方面影響的評估會納入在規劃的初始階段已進行的相關可行性研究內。此外，將現有公共交通服務合理化一直是鐵路項目的其中一項主要目的。

跨境交通

24. 劉健儀議員認為，在確定港珠澳大橋的建造及營運模式時，政府當局不應只著眼於市場對投資該項目的興趣，亦應特別關注本地物流業的經營環境。鑒於本地物流業正面對內地同業在價格方面的強大競爭，港珠澳大橋的收費水平對於該大橋的使用率及本地物流業的發展具關鍵影響。

25. 劉健儀議員又指出，在深港西部通道通車後，香港特別行政區(下稱“香港特區”)處理跨境交通的能力將會增加約一倍，並會隨着港珠澳大橋落成而進一步增加。因此，現時對跨境車輛的配額及其他限制應予放寬。她詢問政府當局會否積極與內地當局跟進此事。

26. 林健鋒議員詢問政府當局有否任何計劃在深港西部通道通車後，協助將部分現有的跨境交通分流至該處。他又指出，現時部分跨境車輛(特別是私家車)只可使用指定的一個管制站。當某個管制站發生事故，影響其運作時，受影響的跨境車輛不能使用其他管制站。他認為有急切需要放寬此項限制，以方便車流及人流往來，而隨着深港西部通道即將通車，現在是與內地當局檢討此項限制的適當時候。

27. 環境運輸及工務局局長回應時表示，有關各方在2002年確定有需要興建港珠澳大橋時同意，該大橋應定位為香港特區與珠江西岸之間的陸路運輸連線，該大橋將會促進香港特區旅遊、物流、金融及貿易等行業的發展，並會推動香港特區與珠江西岸的經濟融合。現時的設想是引入私人機構參與港珠澳大橋的融資及營運。有關的三地政府及中央人民政府正研究此事，以期得出一個各方滿意的安排。在商議過程中，他們將會參考香港及各國／地方以建造-營運-移交模式興建的項目的經驗。有關政府認同港珠澳大橋的收費應具競爭力，並能達到該大橋的既定目標。

28. 環境運輸及工務局局長承認，現時由於兩地有限的處理能力，跨境車輛受到多項限制。此方面確有需要不斷作出改善。在深港西部通道通車後，有關的處理能力將會大幅提高，屆時將有更大的彈性。香港特區政府一直以來均積極與廣東省人民政府及中央人民政府負責的部門聯絡，看看可如何作出改善，以增加跨境交通的流量。環境運輸及工務局局長指出，內地當局需仔細評估放寬現時限制對內地交通情況的影響。她亦要求林健鋒議員透過商界本身的渠道向內地傳遞他的關注。

29. 關於在深港西部通道通車後將部分現有的跨境交通分流至該處的問題，環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)表示，香港特區政府現正積極與廣東省人民政府制訂深港西部通道日後跨境車輛配額制度的詳細安排。所考慮的其中一項可行安排是，若現有跨境車輛願意放棄使用現有管制站的配額，當局將優先讓其使用深港西部通道管制站。

過海行車隧道的交通流量分布及其連接路的擠塞問題

30. 劉健儀議員特別指出有迫切需要解決干諾道中／夏慤道／告士打道走廊的交通擠塞問題。她表示，若此問題得不到令人滿意的解決，任何旨在將3條過海行車隧道的交通流量較為平均的措施的成效將會大打折扣。她明白，解決該處擠塞問題的長遠辦法是興建中環至灣仔繞道，但她認為政府當局在現階段應研究措施，紓緩擠塞問題。

31. 環境運輸及工務局局長認同劉健儀議員的意見，認為干諾道中／夏慤道／告士打道走廊的交通流量已達到危急水平。某些駕車人士可能會選擇改用軒尼詩道或駱克道。至於為紓緩該走廊的交通擠塞問題的交通管理措施，運輸署署長表示，運輸署已全面重組巴士路線及班次，令每天行經該走廊的巴士班次縮減17%或2,600架次。車程時間顯示系統已在告士打道、東區走廊及香港仔隧道的引道運作，該系統配備架空顯示板，利用全球衛星定位系統顯示前往某處所需的時間。由2005年8月開始，根據即時的交通狀況而估計由港島經3條過海行車隧道前往九龍各自所需的時間已在運輸署的網頁顯示。

32. 運輸署署長又表示，自2005年5月以來，緊急事故交通協調中心的運作已作出多項改善。運輸署會與警方保持緊密聯繫，以便即時處理在干諾道中／夏慤道／告士打道走廊發生的任何事故，亦會與傳媒保持緊密聯繫，以便及時向公眾發放交通資訊。運輸署亦會探討透

過流動電話及時發放交通資訊的可行性。這些交通管理措施雖然可紓緩干諾道中／夏慤道／告士打道走廊的交通擠塞問題，但長遠而言必須興建中環至灣仔繞道，以徹底解決交通擠塞問題。

使用公共交通工具與私家車情況的比較

33. 何鍾泰議員認為，當局應多做工夫鼓勵市民使用公共交通工具。例如，為方便乘搭專營巴士，巴士站展示巴士路線、車費及班次的資訊板在位置及內容方面應更方便使用家。

34. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府的政策是鼓勵市民使用公共交通工具。現時香港九成以上使用交通工具的人次是由公共交通工具運載。此百分率在各大都市之中屬於偏高，但仍可作出更大努力提高此百分率。她又表示，政府當局一向鼓勵專營巴士公司運用現代科技改善向市民發放巴士服務的資訊。

35. 就何鍾泰議員指出過去數年使用公共交通工具的人次增長不大的問題，環境運輸及工務局局長解釋，除過去數年的人口增長非常緩慢此一原因外，在周末及公眾假期有大量人流轉往內地，導致整體在香港使用交通工具的人次有淨下降。

II 其他事項

36. 議事完畢，會議於上午9時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年11月10日