

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1609/06-07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：2007年4月27日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員, 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
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員

其他出席議員：譚耀宗議員, GBS, JP
張超雄議員

缺席委員：劉健儀議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC

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(運輸)1
容偉雄先生

環境運輸及工務局
副秘書長(運輸)3
李麗儀女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)1
伍江美妮女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)5
何皓璇女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)6
吳文傑先生

運輸署助理署長／新界
羅鳳屏女士

運輸署助理署長／策劃
杜錦標先生

規劃署
屯門及元朗規劃專員
蘇應亮先生

參與議程第V項的討論

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
首席助理秘書長(運輸)1
伍江美妮女士

運輸署副署長／
公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署首席運輸主任／
渡輪策劃
王偉銘先生

參與議程第VI項的討論

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
首席助理秘書長(運輸)1
伍江美妮女士

運輸署副署長／
公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

港九小輪有限公司

董事兼總經理
伍兆緣先生

行政總監
林惠玲女士

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)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)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)1407/06-07 —— 2007年3月23日會議的紀要)
號文件

2007年3月23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)1379/06-07(01)—— 道路安全議會出版的《道路安全通訊》
號文件
- 立法會CB(1)1417/06-07(01)—— 政府當局提供有關"暫時保留環境運輸及工務局轄下運輸科兩個編外職位"的資料文件
號文件
- 立法會CB(1)1418/06-07(01)—— 政府當局提供有關"《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)的修訂"的資料文件
號文件
- 立法會CB(1)1429/06-07(01)—— 政府當局提供有關"更換供青馬管制區使用的特別用途車輛"的資料文件
號文件
- 立法會CB(1)1457/06-07(01)—— 政府當局提供有關"調低跨境渡輪碼頭乘客上船費的建議"的資料文件
號文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2007年5月25日下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)1409/06-07(01)—— 待議事項一覽表
號文件
- 立法會CB(1)1409/06-07(02)—— 跟進行動一覽表)
號文件

例會

3. 委員同意在2007年5月25日舉行的下次例會上討論政府當局建議的下列事項——

- (a) 貨車在倒車時的安全問題；及
- (b) 落馬洲支線票價。

特別會議

4. 委員指出公眾對九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")管理委員會成員的浮薪制(下稱"該制度")的關注，根據該制度，儘管九鐵公司的收入下降及近期在大埔墟站發生鐵路事故，但該公司仍向其管理委員會的成員，包括該等曾違反九鐵公司既定程序就該公司的管治問題公開表達意見的高層職員，發放2006年的額外酬金。考慮到此事涉及公帑，事務委員會認為有需要討論該制度。事務委員會亦同意透過政府當局，邀請作出上述發放額外酬金決定的九鐵公司管理局主席及其他成員出席事務委員會的會議，與委員就相關的事宜交換意見。

5. 考慮到對該制度的關注或需在《兩鐵合併條例草案》計劃在2007年5月內完成審議工作前處理，委員同意在切實可行的情況下，盡快舉行特別會議，以便討論該制度。

(會後補註：特別會議其後訂於2007年5月5日(星期六)上午9時至11時舉行，討論該制度及有關"暫時保留環境運輸及工務局轄下運輸科兩個編外職位，為期6個月，由2007年7月1日至2007年12月31日，以跟進落實兩鐵合併建議的工作"的財務建議。)

日後的討論事項

6. 王國興議員建議在事務委員會的待議事項一覽表內加入"加強行人安全意識的措施"的新議項，以便突出防止行人在過馬路時因收聽MP3數碼廣播而引起交通意外的重要性。就此，他希望知道運輸署有否就此類交通意外收集任何統計數字。

7. 李永達議員亦建議在上述一覽表內加入"巴士轉乘計劃的最新進展"的新議項。據他所述，這方面的進展似乎停滯不前。

IV 深圳灣口岸及上水至落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排

(立法會CB(1)1409/06-07(03)—— 政府當局提供的號文件 資料文件

立法會CB(1)1440/06-07(01)—— 張學明議員於2007年4月23日的號文件 來函

- 立法會 CB(1)1454/06-07(01) —— 政府當局對張學明議員2007年4月23日的來函作出的回應
號文件
- 立法會 CB(1)1440/06-07(02) —— 港粵直通巴士協會有限公司所提交新的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)1004/06-07(05) —— 政府當局提供題為"深港西部通道啓用後的交通及運輸安排"的資料文件
號文件
- 立法會 CB(1)771/06-07(04) —— 政府當局提供題為"上水至落馬洲支線的公共交通安排"的資料文件
號文件
- 立法會 CB(1)1004/06-07(06) —— 政府當局對於2007年1月26日會議席上所提出問題的回應
號文件
- 立法會 CB(1)771/06-07(05) —— 立法會秘書處擬備有關邊境管制站的背景資料簡介
號文件
- 立法會 CB(1)1002/06-07號 —— 2007年1月26日會議的紀要
文件
- 立法會 CB(1)1147/06-07號 —— 2007年3月2日會議的紀要)
文件

8. 委員察悉在上述會議席上提交的以下文件

- (a) 政府當局對張學明議員於2007年4月23日的來函作出的回應；及
- (b) 非專利公共巴士從業員協會於2007年4月26日提交的意見書。

(會後補註：上述文件已於2007年4月30日隨立法會CB(1)1454/06-07(01)及CB(1)1473/06-07(01)號文件發出。)

9. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1向委員簡介政府當局就此議項提交的文件，該份文件是為了回應委員及團體代表於2007年3月2日的事務委員會會議上，就上水至落馬洲支線及深圳灣口岸(亦稱為"深港西部通道")

兩條新的過境通道(下稱"該兩條過境通道")的公共交通安排及深圳灣口岸啟用後對新界西北的交通影響表達的關注而提供的進一步資料。

就深圳灣口岸啟用後對新界西北交通的影響所提出的意見及關注

10. 譚耀宗議員指出及認同屯門區議會議員對深圳灣口岸啟用後對新界西北(尤其是屯門公路)的交通影響的關注，特別是由於預計深圳灣口岸的每日行車量可能有30 000架次以上，而且亦有消息指由2007年7月1日起，當深圳灣口岸啟用後，三號幹線專營商(下稱"有關專營商")將會停止向所有類別車輛提供優惠收費，依他之見，此舉等同變相增加收費(下稱"可能調整隧道費")，以致車輛可能改而使用免費的替代路線屯門公路。他和屯門區議會議員因而希望在切實可行的情況下，盡快實施為紓緩有關影響而設計的所有措施。

11. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應時報告，元朗公路的擴闊工程及新田交匯處的改善工程已經竣工，確保由深圳灣口岸至屯門市中心一帶的交通暢順。擴闊與屯門公路平衡的青山公路的工程亦已局部完工，餘下部分將於2007年內竣工。此等已完成及快將完成的交通改善措施，將會改善新界西北的交通。因應該區的關注，政府當局亦設法盡快推行已作規劃的可行改善措施，例如將雙程雙線分隔車道的屯門公路青田交匯處段擴闊至雙程三線分隔車道。政府當局亦一直積極研究新界西北交通及運輸基建檢討建議的長遠運輸基建方案，以確保2016年以後的新運輸基建能夠適時地提供。當局就上述擬議道路項目展開的部分勘測及工程可行性研究，將於一至兩個月內完成。當局其後將會因應屯門和新界西北的交通需求，以及香港整體發展的需要而就將會推展的道路項目作出決定，並會向事務委員會作出匯報，以作諮詢。

12. 譚耀宗議員察悉上述時間表，並提醒政府當局須確保採取適時的措施，防止已飽和的屯門公路出現交通擠塞，否則會令有關地區的交通癱瘓。在深圳灣口岸啟用初期，當局亦應密切監察該區的交通流動情況。他進一步請政府當局注意屯門區議會的意見，即環境運輸及工務局的高級官員而非有關部門的負責人員應出席他們的會議，以處理他們對深圳灣口岸啟用後對屯門公路交通的影響的關注。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應時向委員保證，政府當局一直密切監察屯門公路的交通流量。在深圳灣口岸啟用後，當局將會加強這方面的工作。至於屯門區議會對政府官員出席其會議的評

論，他強調政府當局十分重視區議會的會議，並一向盡力派出最適合的代表出席有關會議。運輸署署長本人亦不時出席區議會的會議。環境運輸及工務局和有關部門均會就屯門的交通事宜與屯門區議會保持緊密接觸。

政府當局 13. 王國興議員亦特別指出屯門區議會對深圳灣口岸啟用後屯門交通可能會惡化的關注。在其建議下，委員同意在深圳灣口岸啟用後，應安排與屯門區議會和運輸署一同前往屯門公路作實地視察，以確定該區交通情況所受的影響。

政府當局 14. 周梁淑怡議員提述有關文件所載深圳灣口岸由2007年至2016年的預計每日交通流量，並要求政府當局在深圳灣口岸啟用6個月後向事務委員會匯報實際過境車流量。她亦詢問倘若深圳灣口岸的車流量較估計增長得更快，政府當局有何應變措施，並詢問在計算上述的預計數字時，政府當局有否另行就深圳灣口岸對屯門公路的交通影響擬備有關的交通預計數字。梁國雄議員亦對有關文件第13段所載列政府當局預計由2007年至2016年每日車流量的數字表示懷疑。

政府當局 15. 運輸署助理署長／策劃在回應時表示，預計2007年的車流量為29 800架次，已高達相當於另外3條陸路過境通道的總車流量的大約70%。在採用運輸署研發出來的電腦模型來預計屯門公路的交通流量時，亦已顧及該區將來的土地用途發展、經濟增長及當局已承諾對毗鄰的道路網絡作出的改善。當局發現，在深圳灣口岸啟用後的一段長時間內，有關的交通流量即使在繁忙時間亦將會處於可以控制的水平之內。儘管如此，當局亦已採取各項措施，改善屯門公路的容車量，以便為深圳灣口岸啟用後所增加的交通負荷作準備。此外，當局亦正努力加速推行長遠的改善措施。然而，周梁淑怡議員認為，鑒於實施有關措施需要時間，倘若上述的預測數字不準確及過於保守，有關措施便未必可以適時解決屯門公路的交通擠塞。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應時承諾提供詳情，說明運輸署現時已可採用的應付交通擠塞的應變措施。

政府當局 16. 李鳳英議員要求政府當局提供文件，說明專門為應付深圳灣口岸啟用後屯門公路交通擠塞而訂出的應變措施。她亦認同屯門區議會的意見，認為儘管各方已為紓緩深圳灣口岸啟用後可能對屯門公路的交通影響而建議多項措施，但當局在推動有關措施方面卻進展不大。因此，她要求當局提供進一步詳情，說明政府當局的文件第15、16及17段所指的交通改善措施的進展，尤其是確實的進展及完成有關工作的具體時間表，以方便

政府當局

監察。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1同意提供所要求的詳細資料。

17. 張學明議員認同委員認為有需要確保深圳灣口岸啟用後屯門公路沿途交通暢順的意見。然而，他認為亦有需要確保另一方向(即深圳灣口岸與屏山之間)的交通暢順，因該處有很多貨櫃貯存區。就此，他認為田廈路、屏廈路及深灣路十分重要，並詢問就該等道路進行的改善工程。據他所述，倘若此3條道路不足以應付深圳灣口岸啟用後帶來的額外交通量，許多貨櫃車可能需要繞道經過天水圍，從而對該區的道路如天影路及天華路帶來額外的交通負荷。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應時表示，擴闊田廈路及屏廈路的計劃現正積極進行。

18. 張學明議員關注上述已規劃的擴闊工程未必能及時完工，以釋除天水圍居民對貨櫃車交通分流到該處的關注。運輸署助理署長／新界在回應時解釋，交通管制及監察設施可令在來往深圳灣口岸的主要引道上的駕駛人士根據最新的交通資訊，選擇路線，並有助更好地管理交通。她進一步向委員保證，每當新的公路項目落成，運輸署便會聯同警方密切監察有關的交通情況，並在必要時引入改善措施。以深圳灣口岸而言，交通管制及監察設施所收集的資料將會轉交警方的控制中心及運輸署24小時的緊急事故交通協調中心，以方便監察。如有需要，更會透過不同渠道，適時向公眾發放有關重大交通事故的即時資訊。

19. 張學明議員要求政府當局評論他較早前提交的書面建議，即政府當局應考慮在深圳灣口岸的主要引道提供行車時間顯示系統，以協助確保該處交通暢順。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時闡述，政府當局認為公路網絡(例如深圳灣口岸及其主要引道)內的交通通常暢順，在發生交通事故時，交通管制及監察設施已證明能有效地讓駕駛人士選擇合適路線。因此，一如香港其他公路網絡，政府當局將會在深圳灣口岸及其主要引道安裝交通管制及監察設施，以確保有效地管理交通。有關設施備有多項裝置，當中包括可變信息顯示屏及閉路電視系統。運輸署的閉路電視系統會監察着深圳灣口岸及其主要引道的交通情況，並會透過可變信息顯示屏，向駕駛人士發放實時交通資訊。

20. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在答覆李永達議員有關在深圳灣口岸啟用後預計屯門市中心的交通情況的詢問時稱，據政府當局估計的深圳灣口岸的車流量，預期憑着現有及已承諾的道路網絡，連同有關文

政府當局

件內所載述的必要的改善措施，應可應付最少直至2016年為止的交通量(包括將會由深圳灣口岸及港珠澳大橋所帶來的交通)。儘管如此，考慮到可能在運作初期出現的問題，政府當局將會密切監察深圳灣口岸啟用後的交通，並在必要時採取特別措施。至於具體的通車安排，則仍在規劃中，並會在定出後向事務委員會作出匯報。

21. 李永達議員認為環境運輸及工務局副秘書長(運輸)¹的上述估計過度樂觀，原因是：第一、依他之見，擴闊青山公路的工程並不能改善屯門公路兩個路段(即近小欖的上斜段及深井路段)現有的交通擠塞情況；第二、一如屯門區議會所指出，來自屯門公路、兆康苑及藍地的車輛在駛進虎地迴旋處時須互相爭路。他相信在深圳灣口岸啟用後，該迴旋處將會出現交通擠塞，使青山公路及屯門公路的改善工程可能帶來的任何紓緩前功盡廢；第三、擴闊屯門公路的工程尚未展開，未必可以及時完工，以提供適時的紓緩。多年來儘管各方一再呼籲早日行動，但當局為深圳灣口岸通車作準備的措施進展緩慢，他對此表示遺憾。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)¹在回應時報告，擴闊屯門公路一事已進入公眾諮詢及詳細規劃的階段，可於數年內完成。至於與虎地迴旋處有關的問題，政府當局將會與屯門區議會聯絡，以瞭解他們的關注，並採取必要的交通管理措施。

22. 陳偉業議員認為，政府當局在推動為配合深圳灣口岸通車而早已建議的道路項目(例如屯門東繞道、屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路、連接屯門至大嶼山的方案及青衣至大嶼山連接路等)方面過於被動。為防止屯門公路交通擠塞的情況惡化，他強調政府當局需更積極行事，以作出具前瞻性的規劃。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)¹在回應時表示，當局現正採取各項改善措施，以釋除對屯門公路交通可能出現擠塞的關注。政府當局將會在適當時候匯報其就新界西北交通及基建檢討的長遠交通基建方案進行研究的結果。

使三號幹線及屯門公路的使用率合理化的需要及措施

23. 王國興議員詢問關於政府當局與專營商就使三號幹線與屬免費替代路線的屯門公路的使用率合理化的可行措施進行磋商的詳情。依他之見，由於政府有龐大盈餘，政府當局可以如他較早前所建議，購回三號幹線的專營權，以便重新控制該條幹線，從而擁有其隧道費的決定權，使專營商無法藉着深圳灣口岸通車的機會，以可能調整隧道費來賺錢。他促請政府當局積極考慮其建議。

24. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時指出，政府當局關注可能調整隧道費的事宜，並已向專營商反映，政府當局認為現在不是調整隧道費的適當時候。與此同時，政府當局一直與專營商討論可行方法，務求令三號幹線與屯門公路的車流量分布情況更為平均。當局現正積極探討的一個構思是透過延長專營期來換取減價。另一個在研究中的方案是某位議員近期提出的試行減價的建議。政府當局已向專營商提出此項建議，並會同時積極研究其可行性及其他方案，以期有關的磋商取得進展。

25. 王國興議員呼籲當局應更強烈地向專營商提出其反對可能調整隧道費一事，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時指出，三號幹線的收費調整機制受到相關法例的規管，並組成政府與專營商之間協議的一部分。三號幹線對上一次是在2006年9月調整其法定的收費水平，但實際的收費水平自2005年6月以來一直維持不變，因為三號幹線繼續為所有類別車輛提供優惠收費。雖然專營商可在相關法例的框架下作出其商業決定，但環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3預期，專營商就調整收費作出決定時，將會考慮所有相關的因素。

26. 周梁淑怡議員關注到可能調整隧道費所帶來的額外負荷對公眾財政負擔的影響。她亦認為政府當局與專營商的磋商拖得太長，並促請政府當局在擬訂令三號幹線及屯門公路的使用率合理化的措施時應更加果斷。依她之見，政府當局已錯過了透過購回三號幹線的專營權或要求專營商減低收費而為市民爭取最大利益的大好時機，即於三號幹線早期營運出現嚴重虧本及2003年經濟不景的時候，因為政府會因而享有較大的議價能力。現在使用三號幹線的車輛數目不斷增加，專營商不會輕易向政府當局的減價要求屈服。她詢問上述磋商的進度有否目標日期，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回覆時重申，政府當局一直積極與專營商探討令使用率合理化的可行措施。上文第24段所述的試驗計劃建議會為有關商議加添動力，有助取得進展。

27. 察悉深圳灣口岸啟用可能遇到可能調整隧道費的局面，與公眾的期望相違背，劉江華議員對此表示失望。據他所述，公眾本期望迎接深圳灣口岸啟用的是減價，將車輛分流至三號幹線，以免屯門公路出現交通擠塞。他表示希望政府當局在深圳灣口岸於2007年7月啓用前，訂出令三號幹線及屯門公路的使用率合理化的有效解決方法。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應時重申，隨着擴闊青山公路的工程將於2007年分階段完成，以改善來往屯門與荃灣和市區之間的交通，屯門公

路的交通擠塞問題將會有所改善。然而，劉議員表示上文所述未必真會發生，因為政府當局與委員對深圳灣口岸啟用後的車流量預測數字並不相同。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應劉議員提出，有關處理深圳灣口岸啟用後屯門公路交通擠塞的應變措施的詢問時表示，運輸署已訂有處理交通情況突變的措施。

28. 陳偉業議員認為，政府當局在規劃深圳灣口岸及落馬洲支線啟用後的交通安排方面犯了重大錯誤。政府當局不僅在處理三號幹線及屯門公路之間的交通流量失衡問題時行動不夠果斷，而且亦未能與時並進。結果，專營商可能會增加隧道費而非減價。他因而籲請政府當局購回三號幹線的擁有權。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時重申，政府當局已向專營商轉達其意見，即現在並非調整隧道費的適當時間。當局亦會繼續與專營商磋商能達致三號幹線及屯門公路交通流量分布更加平均的可行方法。陳議員對此並不放心。他尤其認為上述政府當局向專營商提出的意見無甚用處，因為根據有關專營權及法律，專營商可增加隧道費。

29. 梁國雄議員重點提述《基本法》第一百零五條，並認為根據有關條文的規定，政府可透過向依法被徵用財產的私人 and 法人作出補償而取得財產所有人的財產。因此，除非如他所懷疑般存在貪污情況及有關專營商獲優待，否則在得到公眾支持及政府擁有龐大盈餘的情況下，政府當局應購回三號幹線的專營權。他認為政府當局因為上述他感覺存在的貪污情況而未能取得如三號幹線般的主要交通走廊的控制權，情況並不理想。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時強調，政府當局在考慮任何方案時，均會顧及多項重要因素，包括有關方案對政府的財政影響、對交通管理及整體公眾利益的影響。

相關的配額安排

30. 林健鋒議員察悉，為紓緩現有管制站交通擠塞的情況，政府當局會鼓勵現時持有其他過境通道配額的人士轉用深圳灣口岸。為此，政府當局在深圳灣口岸通車後會有3個月試用期，此期間現有配額持有人可試用深圳灣口岸。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應他有關試用期過後的安排的詢問時表示，以私家車而言，政府當局最初會發出1 500個深圳灣口岸新配額。當局亦會鼓勵現有私家車配額持有人在3個月的試用期內試用深圳灣口岸。這些安排將會在深圳灣口岸啟用後與廣東方面一同檢討。

31. 林健鋒議員關注，倘若現時持有配額的人士全部轉用深圳灣口岸，深圳灣口岸的交通負荷便會很沉重，可能造成擠塞。因此，他籲請政府當局為這種情況做好準備。他亦強調有需要透過盡早公布相關的交通安排，尤其是現時持有其他管制站配額的人士可否進出現有及新管制站，令有關各方可盡早作出相應的安排。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³在回應時解釋，配額制度的目的是確保車輛數目與有關過境通道的處理能力相配合。因此，政府當局會在深圳灣口岸啟用後密切監察交通情況，並會與廣東省當局聯絡，確保配額制度的目的不會受影響。

32. 林健鋒議員察悉政府當局已與廣東省當局達成協議，在深圳灣口岸啟用前發出300個過境巴士配額，而在適當的時候，有關配額可根據需要增加。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³在答覆他有關政府當局如何確定有關需要的詢問時表示，政府當局將會密切監察深圳灣口岸的交通及運作情況，並會聯同廣東省當局檢討配額的數目，以確定是否如相關業界所建議，配額安排有進一步放寬的空間。

33. 李永達議員察悉上述私家車配額的安排，並對太早容許私家車使用深圳灣口岸表示有所保留。他進一步建議，為避免香港方面的交通擠塞，當局應與內地有關當局聯絡，管制上午7時至9時這段繁忙時間內由深圳前往深圳灣口岸的車流。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)¹同意研究此舉是否有需要及可行。然而，陳偉業議員不同意為避免香港方面出現交通擠塞而管制來自內地的車流。依他之見，此舉有違提供深圳灣口岸的目的，有關口岸花費數十億元興建，因此應加以充分利用，何況香港的貨運業的增長已不如預期。梁國雄議員認同他的意見，並表示為防止交通擠塞，應採取有效分流深圳灣口岸的交通的措施，而非阻止車輛駛往深圳灣口岸。就此，首先應做的是透過以公帑購回三號幹線的專營權來消除有關的壟斷情況。

在兩個過境通道的公共運輸交匯處提供非專營巴士服務

34. 劉江華議員認為深圳灣口岸及落馬州支線啓用後的公共交通安排強差人意，他指出，現時可乘搭非專營巴士前往皇崗的灣仔及上環居民，將不能以同樣的方法前往該兩條過境通道。因此，他促請政府當局察悉這方面的公眾需求，並認真考慮委員較早前提出，容許在該兩個過境通道的公共運輸交匯處(下稱"有關的公共運輸交匯處")內提供非專營巴士服務的建議，並為此目的與內地有關當局聯絡。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³

在回應時解釋，由於有關的公共運輸交匯處空間有限，以及有需要在地方面提供相應的配套交通安排，香港方面不適宜單方面增加進出該兩個過境通道的公共交通車輛的數目或類別。儘管如此，一如較早前所承諾，政府當局將會緊密檢討有關情況，並在有需要時與內地有關當局檢討調整公共交通服務的需要及可行性，以應付公眾需求。

35. 李鳳英議員認為不准非專營巴士進出有關的公共運輸交匯處屬不公平及有歧視之嫌，並質疑政府當局有否盡力與內地有關當局聯絡，准許非專營巴士營辦商進出有關的公共運輸交匯處。依她之見，有關的公共運輸交匯處空間有限的問題是可以解決的。她提述環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³在上文回應劉江華議員時所作出的保證，又指出政府當局似乎並不察覺劉議員指出的、有關業界的要求及公眾對非專營巴士服務的需求，並因此而質疑政府當局如何界定“公眾需求”。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³在回應時證實，委員認為有需要准許非專營巴士進出有關的公共運輸交匯處的意見，已向內地有關當局轉達。然而，考慮到該兩個公共運輸交匯處的面積，政府當局認為該等為全體市民服務的公共交通工具，即專營巴士、小巴及的士應享有優先權。此外，兩地所提供的公共交通服務的模式、路線數目、服務時數、班次及載客量需相互配合。鑒於內地方面在現階段不會有非專營巴士營運，故不宜讓非過境的非專營巴士在該兩個過境通道營運。她重申，政府當局將會密切監察該兩個過境通道啓用後的交通情況，並與內地有關當局共同檢討調整在該處提供的公共交通服務的需要及可行性。

36. 陳偉業議員亦認為政府當局不准非專營巴士進出有關的公共運輸交匯處是不恰當的。依他之見，政府當局應讓過境旅客自由選擇，而非為他們決定其可乘搭的交通工具。他認為政府當局這種高壓及官僚的作風不可取。

37. 梁國雄議員認為，不准非專營巴士進入有關的公共運輸交匯處是不公平的，並表示考慮到有關地點的面積其實頗寬敞，若當初作出妥善的規劃，便應能提供面積較大的公共運輸交匯處。因此，營辦商對不獲准進出有關的公共運輸交匯處而感不滿是合理的。他亦認為環境運輸及工務局局長有需要出席是次會議，交代深圳灣口岸及落馬洲支線啓用後的交通及運輸安排，尤其是為何容許某些交通工具壟斷及在處理非專營巴士業界的關注方面一籌莫展。

38. 鑒於委員希望確保，因應深圳灣口岸即將啟用和專營商可能調整隧道費，當局可訂出令三號幹線及屯門公路使用率合理化的有效措施，不會再有拖延，主席建議在擬安排舉行的特別會議議程內，加入"令三號幹線與免費的屯門公路的使用率合理化的措施"的事項，委員表示贊同。為方便委員討論，事務委員會亦同意透過政府當局，邀請有關的專營商出席特別會議，與委員就相關的事情交換意見。

V 港九小輪有限公司增加船費的申請

(立法會CB(1)1409/06-07(04)—— 政府當局提供的
號文件 資料文件

立法會CB(1)1440/06-07(03)—— 南丫島北段鄉事
號文件 委員會於2007年
4月21日提交的意見書

立法會CB(1)1454/06-07(02)—— 南丫島北段鄉事
號文件 委員會於2007年
4月24日進一步提交的意見書

立法會CB(1)771/06-07(03)—— 政府當局提供的
號文件 資料文件

立法會CB(1)628/06-07(01)—— 立法會議員與離
號文件 島區會議議員舉
行的會議及午餐
聚會就離島的渡
輪服務所作的轉
介

立法會CB(1)1002/06-07號—— 2007年1月26日會
文件 議的紀要)

對於擬議加價的意見

39. 王國興議員提及南丫島北段鄉事委員會(下稱"鄉事委員會")於2007年4月27日提交的進一步意見書(立法會CB(1)1454/06-07(02)號文件)，並憶述當此議程項目上次在2007年1月26日的會議上討論時，委員曾要求政府當局就港九小輪有限公司(下稱"港九小輪")提出增加其來往南丫島的3條持牌渡輪服務航線(下稱"有關渡輪服務")船費的申請作決定前，再向事務委員會作出報告。然而，政府當局已在其為是次會議擬備的文件中表明，會批准港九小輪加價，平均加幅為7.3%。他認為此舉不尊重事務委員會，並對此表示不滿及遺憾。

40. 李永達議員指出，雖然港九小輪將獲批准將船費平均增加7.3%，較其申請的12.2%的加幅低31%，但這是在3年內第二次增加船費。上述趨勢難以接受，因為過去3年曾出現通縮，而同期薪金普遍幾乎沒有增加。此外，被引用來支持加價申請的理由之一的燃油價格近期已回落。他質疑運輸署有否確實已盡全力盡量降低渡輪票價加幅，還是該署其實是與渡輪營辦商勾結，透過總是先提出高得令人難以接受的加幅，然後再"成功"降低加幅，以泡製出回應公眾對加價關注的一場戲。

41. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時強調，運輸署並沒有如李永達議員所述般與渡輪營辦商勾結，而是依照正常程序，透過研究港九小輪的財政狀況及其為開源節流所採取的措施，並評估公眾對建議船費的接受程度，考慮其調整船費的申請。政府當局亦曾兩次(包括這一次)向事務委員會簡報加價申請。當局是經考慮上述多項因素後批准加價申請。她進一步解釋，有需要在3年內再次加價，是因為作為渡輪營運其中一項重要成本的燃油價格有所上升，故上次加價未能達致減少虧損的效果。港九小輪在2004年上次加價前，所承擔的平均燃油價格為每公升2.41元。由於燃油價格在2006年飆升至平均每公升接近4元，港九小輪在2005年及2006年所承擔的燃油總成本急劇上升。結果，雖有上次的加價，但港九小輪在過去兩年仍虧損約1,100萬元。加價只能輕微改善港九小輪惡劣的財政狀況，避免出現現金流問題。

42. 李永達議員提及長洲的情況，據他瞭解，在渡輪服務加價後，前往該處的遊客大幅下降，他因而警告港九小輪不要增加有關渡輪服務在假日的船費。然而，周梁淑怡議員認為，若有關的地方有吸引力，遊客不會介意加價。鑒於營運成本不斷上升，她亦表示，為達致平衡及確保公平，有需要讓港九小輪加價，以便繼續營運。否則，有關渡輪服務將變得在財政上不可行，最終受苦的是當地居民。

43. 張學明議員表示，民主建港協進聯盟反對加價，因為本港經濟仍未改善到人人受惠的地步。然而，他亦承認難以要求港九小輪在虧損的情況下營運有關渡輪服務。

44. 林健鋒議員指出，南丫島居民希望盡可能留在該島。然而，港九小輪在營運有關渡輪服務方面面對財政困難。因此，政府當局應嘗試在有關渡輪服務在財政上的可行性與當地居民對前往市區的交通服務的需求之間求取平衡，以便可將現時及日後(如有需要)的加價控制在可接受的幅度。

港九小輪有限公司的財政狀況

45. 王國興議員提及鄉事委員會於2007年4月21日提交的意見書(立法會CB(1)1440/06-07(03)號文件)第(1)段，當中質疑港九小輪計算利潤及赤字的方法，並要求政府當局就此作出回應。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時強調，運輸署一直密切審核港九小輪的營運帳目，並作出以下澄清——

- (a) 港九小輪在採取措施開源節流方面已不遺餘力。該意見書第1(i)段所質疑的活動就是此方面努力的例子，並在2006年令港九小輪的非票務收入佔其總收入的13%。與鄉事委員會的質疑相反，此等非票務收入全部撥回渡輪服務的帳目，以交叉補貼渡輪營運；
- (b) 至於鄉事委員會對港九小輪維修保養開支的質疑，有關開支已經過核數師小心審核，與其他渡輪營辦商的比較顯示，港九小輪平均每艘渡輪的維修保養開支較低。因此，鄉事委員會有關相關維修保養服務可能是由港九小輪的子公司或聯營公司提供的另一個質疑就不應成為關注點；
- (c) 至於鄉事委員會對港九小輪計算折舊方法的質疑，應注意的是現時採用的線性折舊方法在商界普遍採用。政府當局因而並不發覺其有問題。事實上，負責審核港九小輪帳目的核數師信納，有關方法可公平及真實地反映港九小輪的財政狀況；及
- (d) 至於鄉事委員會對港九小輪保險開支的質疑，政府當局亦沒有發現有不尋常之處。此外，以往的紀錄顯示，在過去3年，只會發生兩宗涉及有關渡輪服務的意外。因此，鄉事委員會可能無需關注有關的意外率偏高，因而導致保險成本偏高。

46. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理繼而指出，基於以上所述，容許港九小輪加價是合理的，該公司一直提供令人滿意的渡輪服務，並作出多方面的努力，務求令有關渡輪服務的經營可行。

47. 王國興議員未被說服。他指出，與港九小輪可能有聯營關係的維修保養公司有利可圖，他質疑港九小

輪是否確如其所聲稱般在營運有關渡輪服務方面出現虧損，還是透過將維修保養合約判給該維修保養公司，從而實際上將所賺取的利潤轉移給該公司。運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時強調，即使屬聯營公司，港九小輪與維修保養公司亦是以不同的帳目獨立營運。此外，只有6艘渡輪是用作營運有關渡輪服務，但維修保養公司卻為數目大得多的渡輪提供服務。港九小輪在批出相關的維修保養合約時，亦曾公開招標，以尋求最低的標價。

48. 李永達議員懷疑港九小輪是否確實虧本營運，因為若然，港九小輪理應會拒絕繼續營運有關渡輪服務。梁國雄議員認同他的意見，並懷疑政府當局透過其他渠道向港九小輪輸送利益，例如透過向其批出與深圳灣口岸有關的合約。他因而要求審查港九小輪的帳目，並認為，港九小輪已在其他地方得益後卻仍尋求加價的行為應予譴責。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)²在回應時表示，梁國雄議員的指控毫無根據。她強調，港九小輪的帳目已由專業會計師審核。所有政府工程合約亦均會進行公開招標，不可能向港九小輪秘密輸送利益。

改善渡輪服務在財政上的可行性的措施

增加非票務收入的措施

49. 周梁淑怡議員認為，為盡量減低日後加價的需要，有需要透過加強港九小輪創造非票務收入的能力來協助維持有關渡輪服務在財政上的可行性。她問及在此方面的努力，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)²在回應時報告，鑒於現時將碼頭地方分租予租戶作可收取較高租金的用途(例如食肆及大型零售店鋪)時遇到障礙，因為每次分租均需要向城市規劃委員會(下稱"城規會")申請，加上有關地方欠缺某些防火設施，以致碼頭範圍出租率偏低，當局已確定落實以下的額外措施，以改善情況——

(a) 放寬土地用途並簡化審批分租的程序

運輸署已在2007年4月向城規會遞交申請，代渡輪營辦商申請批准分租碼頭地方予商鋪，使營辦商無需每一次分租都向城規會提交申請。這將大大簡化批准分租的程序及協助改善分租情況。

(b) 簡化審批分租的程序

為縮短處理渡輪營辦商申請分租碼頭地方的時間，政府產業署已聯同有關部門檢討

處理碼頭商鋪申請的指引。處理較簡單的申請所需時間會縮短至一個月內。至於較複雜的申請，則縮短至三個月內。

(c) 改善碼頭設施

建築署會為中環四號、五號及六號碼頭範圍內的離島渡輪碼頭進行加裝工程，改善防火設施。同類工程會在碼頭的頂部進行，該處亦會進行翻新，作食肆或表演場地用途。

(d) 美化碼頭一帶

目前，中環碼頭的有蓋行人道及附近一帶景物看來較為殘舊，難以吸引遊人。因此當局會在提供離島渡輪服務的碼頭對開的有蓋行人道進行美化計劃，令環境更具朝氣及舒適，吸引遊人前往海濱範圍。

50. 周梁淑怡議員察悉有關措施有部分需要多個月實施，她呼籲當局加快行動。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府當局已盡全力加快有關措施的進度。她向委員保證，會在一年內提供上述建議的新設施。與此同時，若港九小輪認為有其他有助創造收入的活動，例如在向其租出的碼頭進行商業活動，政府當局會在適當情況下願意考慮及協助有關部門作出這樣的考慮。

51. 梁國雄議員評論上述措施時表示，美化碼頭一帶只會令商戶得益。有關主意亦頗具諷刺意味，因為考慮到有關方面會努力將碼頭一帶改造為旅遊景點，但舊的旅遊景點(例如皇后碼頭及天星碼頭)卻被／將被輕易拆去。他亦評論，新天星碼頭的設計甚差。

52. 林健鋒議員希望確保政府為簡化批准分租程序而作的努力可真正帶來成果，協助紓緩港九小輪日後的加價壓力。他亦建議政府當局應盡快公開其就碼頭設施及碼頭範圍作商業用途，以增加港九小輪的收入的計劃，尤其是構思中的商鋪，以便當地居民亦可協助在此方面出謀獻策。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，構思中的商鋪有多種多樣，包括食肆、快餐店、零售店、服務業、電訊業、便利店等。

53. 鑒於部分有關措施到2008年才會落實，李鳳英議員呼籲當局加快行動。她亦希望確保在作出這些努力

後，便真正沒有需要加價，而港九小輪亦會有餘力為其員工加薪，據她所知，有關員工已凍薪多年。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時解釋，有關措施確實需要時間落實，尤其是涉及若干建築工程。然而，她相信，有關措施儘管需時，但確有需要，因為可令港九小輪增加非票務收入。她表示，根據以往經驗，若有關公司在拓展非票務收入方面表現良好，該方面的收入可佔渡輪營辦商收入的20至30%。

54. 張宇人議員指出渡輪加價對南丫島食肆的影響，並同意有需要透過放寬土地用途及容許食肆在碼頭經營來改善有關渡輪服務在財政上的可行性。然而，他強調有需要確保這些新食肆與已在島上經營的食肆有別，以免影響後者的生意。更好的是，這些在碼頭上的新食肆能性質不一，令遊客可從品嚐不同食肆風味得到更大樂趣。

增加票務收入的措施

55. 張學明議員認為，為徹底解決營運有關渡輪服務的問題，政府若能改善南丫島的設施可能會有幫助，例如提供現已擱置的南丫島北的市政服務大廈、擴闊碼頭旁的窄路，以容納更多遊客等，從而吸引更多人前往南丫島，增加有關渡輪服務的乘客量。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2同意與民政事務總署跟進張議員的建議。

56. 為吸引遊客前往南丫島，以增加有關渡輪服務的乘客量，林健鋒議員指出，當局可考慮透過突出南丫島的文化或傳統特色宣傳該島，尤其是該島是某些名人的故鄉，以及提供更多設施供一日遊活動，例如燒烤設施。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，環境運輸及工務局和運輸署已與旅遊發展局及民政事務局保持緊密聯繫，後者已向它們保證，會繼續透過各種措施宣傳離島。它們亦會繼續宣傳離島有很強文化或傳統特色的活動。這些持續努力將可吸引更多遊客前往離島。

57. 張宇人議員認為政府當局有需要聯同港九小輪及有關食肆舉辦活動，推廣南丫島作為美食天堂，從而增加有關渡輪服務的乘客量。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，港九小輪已有不時與有關食肆一道主辦推廣活動。此方面的努力會繼續，以探討更多方案。

58. 周梁淑怡議員認為，有關渡輪服務經營問題的解決方法在於增加乘客量及收入。她因而認為有需要以

創新及具創意的方法推廣南丫島作為旅遊景點。就此，離島區議會及有關鄉事委員會應扮演積極的協調角色。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時答允與民政事務總署跟進其意見。

調整政策的需要

59. 梁國雄議員以有關渡輪服務為例評論政府的整體運輸政策，他認為有需要由政府營運所有公共交通服務，以便在某種交通工具出現的虧損可由其他交通工具所賺取的利潤補償。否則，普羅市民的交通費開支將會全部進貢給大公司作為利潤，一如現時的情況。依他之見，若政府仍拒絕透過積極協調甚至補貼有關服務，以承擔確保有足夠及普羅市民負擔得來的公共交通服務的責任，偏遠及人口稀疏地區(例如南丫島)的居民將繼續受苦。

60. 陳偉業議員指出，離島渡輪服務的票價高昂不僅影響當地居民，亦影響當地經濟，因為高昂船費會令人不願居住在或前往該等島嶼。居民及遊客數目下降反過來又會影響渡輪服務的乘客量。為終止上述惡性循環，環境運輸及工務局有需要協調各有關政策局及部門的工作，以便全面而非雜亂無章地解決問題。此外，亦應以創新方法解決問題，例如可將航線由來往中環與南丫島改為來往南丫島與香港仔，以縮短航程，從而節省成本。當局甚至可考慮讓南丫島回復其舊有的水上運輸模式，即街渡(乘載乘客的小艇)，該種模式在營運方面既便宜，又有彈性。另一可行方法是成立負責渡輪服務的法定機構，並將碼頭上蓋的物業發展權批予該機構，所創造的利潤則用來補貼渡輪營運。當局可利用有關渡輪服務牌照將於2008年3月屆滿作為實施上述政策改革的契機，此舉或可為有關各方帶來雙贏局面。

61. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時同意，應訂出解決有關渡輪服務營運問題的可行長遠方案，以確保服務可長遠地持續下去，而無須依賴加價。故此，鑒於離島人口普遍下降，政府當局會利用下次在2007年6／7月間為有關渡輪服務牌照招標的機會，更改對船隻質素及服務水平的規定，特別是會與有關居民討論在服務需求較低時，可否減少班次或使用較小的船隻。有關措施將有助節省屬於主要成本負擔的燃油成本，令渡輪得到最有效的運用，有助將票價維持在合理水平及改善有關渡輪服務在財政上的可行性。在訂定下次招標的條件時，運輸署會考慮從乘客意見調查中得到的乘客對有關渡輪服務的質素、水平及收費的期望。當

局會在為招標文件定稿前，在2007年5月或6月將該等調查結果提交離島區議會討論。

62. 李鳳英議員察悉上述計劃，並指出有需要小心行事，以免有關渡輪服務的班次可能減少會對當地居民的日常生活帶來不便，因為他們唯一的公共交通是渡輪服務。此外，前往南丫島的遊客亦可能感到不便。她因而強調有需要在就有關計劃作出決定前，深入諮詢當地居民。否則，當地居民將會感到不滿。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時向委員保證，由於下次招標的細節會在諮詢有關區議會及分區委員會後擬定，就此，居民的意見將會得到充分考慮。

63. 李鳳英議員察悉，在船費平均增加7.3%後，港九小輪在2007年仍面對約500萬元虧損，她強調有需要制訂涵蓋政策調整及具體措施的長遠計劃，以協助有關渡輪服務可持續下去，從而避免日後可能需要加價。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時指出，在渡輪質素及服務水平作出適當調整後，渡輪營辦商可能會發覺有關渡輪服務有可為。

64. 王國興議員並不信服有關措施對港九小輪會有幫助，尤其是有關的渡輪服務牌照即將屆滿。要真正解決港九小輪的營運問題，他認為有需要改變政策，以確保有關渡輪服務在財政上的長遠可行性。在政策檢討進行之前，船費應予凍結，並應將渡輪服務牌照延長。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府當局已用了9個月審核加價申請，並曾就此諮詢當地居民。此外，即使加價，港九小輪在2007年仍面對約500萬元虧損。因此，有需要讓港九小輪調整船費，以便將現金流維持在足以應付用來維持有關渡輪服務及支付員工薪金的日常開支的水平。

65. 主席總結時對政府當局在批准加價前未有再向事務委員會報告的做法表示不滿。依他之見，此舉不健康，亦無助改善立法機關與行政機關的關係。他呼籲政府當局察悉委員在會議席上表達的意見，並相應檢討其渡輪政策。

VI 在運輸署管理及輔助客運科開設一個首席運輸主任常額職位的建議

(立法會CB(1)1409/06-07(05) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件)

66. 張超雄議員對上述財務建議(下稱"有關建議")作出評論時，表明支持向殘疾人士提供無障礙的交通，並希望當局能真正地以一項政策而非口號來推動此做法。就此，他指出去年電話預約復康巴士服務被拒絕的數目超過8 000宗，並要求確保為處理與向殘疾人士提供的士服務、渡輪服務及交通服務有關的事宜而在運輸署管理及輔助客運科開設一個首席運輸主任常額職位(首長級薪級第1點)(下稱"建議職位")的建議將可以為的士服務帶來真正的改善，尤其在引入復康的士方面，以輔助復康巴士服務，滿足殘疾人士乘搭交通工具的需要，從而推動他們融入社會。他因而詢問建議職位的工作具體會否包括加快引入復康的士；若然，相關的工作計劃及時間表為何。

67. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時請委員注意，的士業近期已物色到可以在香港進行試驗的一款新的可讓輪椅進出的的士。委員察悉，一名汽車製造商亦曾表示有意引入另一款與倫敦的士相似的，可讓輪椅進出的的士。有關方面希望可以在2007年年底前在引入可讓輪椅進出的的士方面取得更大實質進展。

68. 張超雄議員察悉建議職位的職務包括督導運輸署的殘疾人士運輸分組的工作，當中包括持續改善方便殘疾人士使用的鐵路網絡設施，他特別指出在《兩鐵合併條例草案》委員會的會議上提出而仍未得到當局積極回應的多項改善車站設施的要求，並質疑建議職位能否促進這方面的進展。他亦指出為方便殘疾人士上落的設施在設計及提供方面所出現的各項不足之處和缺陷，例如在公共運輸交匯處、巴士、的士及公共小型巴士上／落點、行人天橋及隧道等為方便殘疾人士使用而設的設施，並認為運輸署沒有向公眾公開這方面的設計指引，眾多公共運輸交匯處在設計及提供方面亦沒有遵守有關指引，情況有欠理想。他指出，為殘疾人士提供無障礙的公共交通的工作仍有漫漫長路，並表示期望建議職位可真正帶來改善，解決上述問題。他尤其希望知道當局如何處理與上述設施(例如公共運輸交匯處)有關的投訴。

69. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時承認，舊的鐵路站設計並沒有包括特殊設施，以照顧殘疾人士進出的需要。然而，有關情況已獲改善，而新車站均已配備所需的全部設施。有關方面亦已在切實可行的情況下，盡力分階段改善舊鐵路站的設施。他進一步匯報，建議職位的職責之一是主持殘疾人士使用公共交通工具工作小組(成員包括非政府機構及公共交通營辦商)的定期會議，帶領工作小組進行討論，並且達成獲各方接納的解決方案，迅速處理改善要求。

70. 李永達議員指出，雖然當局就開設建議職位所提出的原因之一是提供無障礙的環境和易於使用的運輸系統，方便殘疾人士及長者參與和融入社會，但他認為政府在這方面的政策卻對上述工作極欠支持。他對政府當局就法案委員會提出有關方便殘疾人士融入社會的要求的消極回應，尤其感到失望。他不信服建議職位會令這方面有任何進展，故他表示反對有關建議。

71. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時解釋，在提供無障礙的環境和易於使用的運輸系統方面困難重重。舉例而言，就如何改善殘疾人士的交通服務及設施方面，有關各方意見紛紜。因此，為促進上述改善措施的順利落實，須進行深入的磋商，以便有關各方就將提供的設施取得共識，接着便可據此與有關的公共交通營辦商及機構跟進。因此，當局有需要開設建議職位，以便作出更大努力，從而在這方面取得更大進展。

72. 陳偉業議員表明反對開設建議的職位，理由是儘管這方面的工作繁重，但未必需要為此目的額外開設職位。他亦憶述8黨聯盟的共識是，開設任何首長級職位應以取消另一個職位來抵銷。就此，他建議可從他認為有多餘人手的政制事務局調派首長級官員擔任有關工作。另一個方法是，可以要求由他認為向其高級管理層支付過分豐厚薪酬的地鐵有限公司來承擔有關職位的成本，因為此職位將會負責改善方便殘疾人士使用的鐵路網絡設施。梁國雄議員認同他的意見，並指出很多首長級官員的工作量並不多。

73. 張學明議員表示對有關建議並無任何特別意見。主席在總結上述討論時所得的結論是，曾在是次會議席上表達意見的大部分委員均不支持有關建議。他亦表示，倘若政府當局可承諾向殘疾人士提供票價優惠，委員可能會支持有關建議。

VII 其他事項

74. 議事完畢，會議於下午1時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年5月23日