

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2541/08-09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： 2009年4月24日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議廳

出席委員： 張學明議員, SBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

缺席委員： 李鳳英議員, BBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

路政署署長
韋志成先生

路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
鄭定寧先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

路政署主要工程管理處處長
周應淳先生

路政署總工程師／主要工程
黃松光先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)
李欣明先生

環境保護署首席環境保護主任(評估及噪音)
楊國良先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

機電工程署助理署長／鐵路
胡建明先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路2
歐陽月華女士

參與議程第VII項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士

政府統計處處長
馮興宏先生

政府統計處副處長
梁錦滔先生

政府統計處助理處長
李榮光先生

應邀出席人士 : 參與議程第VI項的討論

香港鐵路有限公司

總經理——九龍南線及將軍澳南站
林慶樟先生

車務主管
劉焯民先生

署理車務主管
蔡德贊先生

項目及物業傳訊高級經理
蘇雯潔女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)1362/08-09 號 —— 2009 年 1 月 23 日
文件 會議的紀要)

立法會 CB(1)1351/08-09 號 —— 2009 年 2 月 27 日
文件 會議的紀要)

2009 年 1 月 23 日及 2009 年 2 月 27 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)1186/08-09(01)號 —— 一位市民就酒
文件 後駕駛提交的
意見書)

立法會 CB(1)1229/08-09(01)號 —— 一位市民就利
文件 便使用電動汽
車的措施提交
的意見書)

立法會 CB(1)1229/08-09(02)號 —— 市民就交通意
文件 外及交通票價
提交的意見書)

立法會 CB(1)1229/08-09(03)號 —— 一位市民就香
文件 港鐵路有限公司
提供的長者
票價優惠提交
的意見書)

立法會 CB(1)1325/08-09(01)號 —— 一位市民提交
文件 的意見書，當中
投訴第 40P 號巴
士線的服務)

立法會 CB(1)1325/08-09(02)號 —— 一位市民再次
文件 就香港鐵路有
限公司提供的
長者票價優惠
提交的意見書)

立法會 CB(1)1323/08-09(01)號 —— 政府當局就

文件	157TB —— 正街自動扶梯連接系統(第一期)提供的文件
立法會CB(1)1328/08-09(01)號文件	——政府當局就更換獅子山隧道的設施提供的文件
立法會CB(1)1328/08-09(02)號文件	——政府當局就青馬管制區的特別用途車輛提供的文件
立法會CB(1)1332/08-09(01)號文件	——申訴部就落實廣深港高速鐵路(香港段)相關事宜所作的轉介
立法會CB(1)1333/08-09(01)號文件	——政府當局就私人駕駛教師執照提供的文件
立法會CB(1)1363/08-09(01)號文件	——廣深港高速鐵路選址石崗菜園村關注組的來信
立法會CB(1)1380/08-09(01)號文件	——廣深港高速鐵路選址石崗菜園村關注組的另一來函)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

3. 關於廣深港高速鐵路選址石崗菜園村關注組上述兩封函件(立法會CB(1)1363/08-09(01)號及CB(1)1380/08-09(01)號文件)，委員同意在2009年5月14日舉行的鐵路事宜小組委員會特別會議上跟進函件中提出的關注事項。

III 訂於2009年5月22日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1337/08-09(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會CB(1)1337/08-09(02)號——跟進行動一覽
文件 表)

4. 委員同意在2009年5月22日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——

- (a) 規管的士按錶收費；
- (b) 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")更改員工福利事宜；
- (c) 私人駕駛教師執照；及
- (d) 為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立的評審制度。

(會後補註：委員其後同意邀請團體代表就上文第(d)項表達意見。)

5. 鑒於下次會議需討論多項議題，委員決定把會議延長至下午12時15分結束。

6. 委員又同意要求政府當局與港鐵公司協調，以書面確認港鐵公司有否計劃在2009年6月30日以後增加票價，並確認會否繼續提供"東鐵綫全月通"及"西鐵綫全月通"。委員將在當局提供上述所需資料後，考慮是否需要舉行特別會議討論有關事宜。

IV 港珠澳大橋

(立法會CB(1)1337/08-09(03)號——政府當局就港
文件 珠澳大橋提供的文件

立法會CB(1)831/08-09號文件——2008年12月19日
會議紀要的摘錄

立法會CB(1)407/08-09號文件——立法會秘書處
擬備的最新背景資料簡介)

7. 委員察悉 Tung Chung Sustainable Development Alliance在會議席上提交，有關港珠澳大橋(下稱"大橋")的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2009年4月27日以電郵形式隨立法會CB(1)1429/08-09(01)號文件發給委員。)

8. 運輸及房屋局局長向委員簡介將向工務小組委員會及財務委員會(下稱"財委會")提交的以下撥款申請 ——

(a) 大橋主橋的詳細設計和建造工程的撥款資助；及

(b) 香港口岸的詳細設計和工地勘測。

9. 路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長借助電腦投影片，向委員簡介大橋的進展情況。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已於2009年4月27日透過電郵發給委員。)

大橋的效益與成本

10. 王國興議員表示支持上述撥款申請，並籲請當局及早落實有關工程項目。鑒於東涌失業率高企，加上位置上鄰近大橋，他建議優先聘用區內居民擔任有關工作。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局已在可行的情況下盡量縮短落實有關工程項目的時間表。政府當局會鼓勵有關承建商考慮聘請區內居民。王議員又建議優先聘用屯門及天水圍的居民，因為兩區鄰近屯門西繞道。

11. 陳偉業議員對大橋主橋項目的融資安排表示不滿，因為在此安排下，香港須分擔大部分建造費用，實屬不公平。他詢問會否按上述費用分攤的安排，決定將受惠於這個項目的本地公司及工人的百分比。運輸及房屋局局長在回應時提出以下各點 ——

(a) 建造費用的分攤是根據中交公路規劃設計院進行的直接經濟效益評估及粵港澳三地政府對港珠澳大橋費用的分攤及按經濟效益費用比相等原則客觀釐定；及

- (b) 陳偉業議員提出在建造大橋主橋時必須聘用某百分比香港員工的建議可能欠缺彈性。為確保成本效益，三地政府已同意進行國際招標。另外，在香港落實香港口岸、香港接線、屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道等工程項目亦預計可於施工期間創造約18 000個職位。

12. 陳偉業議員依然關注香港可能須承受經濟損失，因為香港雖然攤分大橋最大部分的費用，但到頭來大橋可能只為鄰近地區帶來更大益處，因為大橋通車後，將令香港人前往澳門和內地消費更為方便。因此，他對當局沒有提供大橋融資安排的詳情表示遺憾，亦認為當局沒有承諾聘用本地工人參與大橋工程項目，做法並不理想。運輸及房屋局局長表示，已透過公開招標物色的大橋牽頭銀行已提出優惠的融資條款。事實上，當局在公布招標結果後已向外披露有關條款的詳情。如有需要，當局會在有關的工務小組委員會文件補充進一步詳情。

發展橋頭經濟

13. 葉劉淑儀議員提及在大橋啓用後，鄰近香港國際機場的亞洲國際博覽館(下稱"博覽館")的業務可能大有改善。她詢問當局在設計香港接線的走線時，有否考慮須確保方便人們前往博覽館。運輸及房屋局局長在回應時表示，大橋將會以香港接線及道路網或經過香港口岸的旅客捷運系統直接連接香港國際機場，香港國際機場及東涌的其他發展肯定可以從中受惠。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，香港口岸接近機場島及香港國際機場附近的其他設施，香港接線亦會接駁至機場島現有的道路網，因此，如有需要，可在香港國際機場有關設施和香港口岸之間安排穿梭巴士服務，以利便在大橋香港著陸點發展橋頭經濟。然而，陳偉業議員警告，由於大橋同樣令往返珠海及澳門更方便，博覽館將面對兩地劇烈競爭，故此大橋未必有助改善博覽館的業務。

14. 王國興議員詢問擬建的大嶼山物流園、東涌北未來發展及東涌東未來發展會否與大橋同步落實，以促進在大橋的本港著陸點的橋頭經濟發展，並紓緩物流業飽受的嚴重失業問題。運輸及房屋局局長

政府當局

在回應時表示，鑒於本地和環球經濟情況不明朗，政府當局現正檢討大嶼山物流園的未來路向，包括發展的規模和時間及如何批給土地作有關用途等事宜。至於東涌北未來發展及東涌東未來發展，有關部門現正因應東涌的長遠發展進行有關檢討，待取得更詳細資料後，便會規劃道路及鐵路連接以支援這兩項發展。王議員強調大嶼山物流園有長遠需要，因為貨櫃車停車設施不足已導致新界很多土地被非法用作停泊貨櫃車。應他的要求，運輸及房屋局局長同意提供補充資料，說明上述發展的最新情況和推行時間表。

(會後補註：所要求的資料已於2009年5月5日隨立法會CB(1)1493/08-09號文件發出。)

15. 李永達議員促請運輸及房屋局局長與規劃署聯絡，探討如何善用面積廣大的香港口岸，以便促進該處發展橋頭經濟。運輸及房屋局局長在回應時表示，其他政黨及有關區議會曾作出類似建議。政府當局會考慮這些建議，鑒於有需要確保該地方的保安及香港口岸有效運作，當局的目標是要取得一個平衡。

16. 劉江華議員憶述民主建港協進聯盟數年前曾向政府當局提交有關在大橋香港著陸點發展橋頭經濟的報告，並促請政府當局加以研究。

香港接線及大橋的走線

17. 王國興議員詢問，為了節省成本及縮短行車時間，當局可否把香港接線拉直而無需繞過機場島。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，假如採納此走線，機場島與東涌之間的機場水道就需要封閉以興建隧道入口，而且可能會影響環境，因此，王議員的建議走線並不可行。

18. 劉健儀議員表示支持採用隧道和地面道路混合設計。她詢問為何早前不提議採用此設計，不這樣做又是否基於成本考慮。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，採用此設計與原先建議的高架路設計成本相差不大。根據此設計，香港接線一半路段將以成本較高的隧道形式建造，另一半則建造為地面道路而不是原本建議的高架路，因此而節省的費用可抵銷隧道部分較高的成本。

19. 劉健儀議員特別指出香港管制站已實施紅綠通道系統，她詢問在設計香港接線的走線時，可否令行走綠色通道的車輛可按需要行走捷徑，而無需繞道前往香港口岸。運輸及房屋局局長在回應時表示，海關可能需要抽查使用綠色通道的車輛，故此繞道是不能避免的。她又指出香港口岸的建議選址有多個好處，除了是運輸樞紐，連接日後的大橋、香港接線、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道及現有道路網外，現時亦有一方案是把香港國際機場和深圳機場之間的擬議接駁鐵路與香港口岸連接起來。這些連接網絡將使香港口岸可以成為策略性多式聯運交通樞紐，帶來的協同效益將會相當顯著。

20. 陳偉業議員質疑大橋主橋香港段為何先向南行再轉北走，而不是直線行走。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，此段有需要繞道以避免影響航道，即為穿過橋底的船隻提供高達41米的充足通行高度，並同時遵守香港國際機場訂定的障礙物高度管制，以免影響飛行安全。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，除了需要確保有關水域5條水深不同的航道的安全外，當局亦需要把大橋移離大澳對開海面，盡量減少對中華白海豚棲息環境的影響。

香港口岸的選址

21. 湯家驊議員強調市民關注香港口岸的建議選址。考慮到香港口岸對景觀、空氣質素及中華白海豚造成的影響，他認為口岸應設於香港國際機場以西的地方。運輸及房屋局局長在回應時向委員保證，香港口岸工程項目下的填海工程、挖泥作業、擴展旅客捷運系統和路橋均屬於《環境影響評估條例》(下稱"《環評條例》")(第499章)的指定工程項目。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，當局屬意現時的位置，原因是其對珠江整體水流阻力較輕和對排洪能力影響較少。至於湯議員建議在機場島西面對開水域建造香港口岸，當局認為並不可行，理由如下——

- (a) 機場西面水域一直公認是中華白海豚的活躍範圍。中華白海豚聚集於沙洲／龍鼓洲和大嶼山西面。沙洲／龍鼓洲及大嶼山西面之間更是中華白海豚的活躍走

廊。在此設置人工島會對中華白海豚造成嚴重的影響；

- (b) 在香港邊界附近設置香港口岸會影響航海，因而影響船隻的航行安全；及
- (c) 在這個方案下，香港口岸的填海範圍就不能與屯門至赤鱸角連接路靠岸陸地的填海範圍合併。這樣不僅須在機場島西面填海，同時亦須在其東面填海以便為屯門至赤鱸角連接路提供靠岸陸地。

22. 湯家驊議員詢問香港口岸能否建於機場島北面，以解決東涌居民對空氣質素影響的關注。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，根據現行方案，觀景山與香港口岸之間的香港接線路段與東涌北發展區之間的最短距離將為920米，這樣的距離應足以令廢氣消散。有關的環境影響評估(下稱"環評")已納入風向量度的結果，該環評的結果亦顯示，現時選址造成的噪音和空氣質素影響全年均可符合《環評條例》的要求。他進一步解釋，如按湯議員建議在機場島以北建造香港口岸，將會影響興建第3條跑道及擴建香港國際機場，因為此方案需要在第3條跑道的可能選址底下興建隧道，影響跑道的安全。此方案亦會導致香港接線須繞道3公里，令廢氣排放量增加(每年額外排放90公噸氮氧化物)。還有的是，此方案須挖掘1,500萬立方米污染泥料及為有關隧道提供24小時通風及照明(即每年3 000萬度電)，並導致工程項目費用增加130億元。

使用量及收費水平

23. 劉健儀議員指出，在屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道竣工前，大橋項目將不能形成連接香港、珠海、澳門和深圳的策略性道路網，從而增加大橋使用量。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局現時的計劃是，與大橋有關的所有項目，包括香港口岸及香港接線工程，均盡可能與屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路在大約相同的時間完成。

24. 副主席察悉，基於牽頭銀行所提供的有關貸款條件，政府當局最新的估算為大橋主橋的收費可低

至之前假設的收費幅度的下限(例如私家車收費大概為人民幣100元)。他指出，由於收費水平會受到融資安排的影響，故請當局就有關大橋主橋的工務小組委員會文件第15(d)段所述的內容(即"在得到中央有關部門的批准下，牽頭銀行會保證港澳銀行和內地銀行有同等權利參與向外借貸。而在籌組人民幣貸款時，港澳在內地的銀行也會與其他內地銀行在公平、公正的基礎上有同等的競爭機會")提供進一步資料。依他之見，該段暗示日後可能需要增加貸款，而貸款條件及貸款成本卻是未知數。

25. 運輸及房屋局局長在回應時表示，日後即使需要貸款，亦會透過有競爭的程序提供，故融資條款應會有利而融資成本亦會得到妥善控制。此外，收費水平除了受融資安排影響外，亦受大橋的收入影響，而收入則取決於大橋的使用量。因此，政府當局和內地有關當局已着手研究實施跨境車輛一次性特別配額，並會在深圳灣口岸推行有關的試驗計劃。

26. 副主席特別提及香港為大橋主橋分擔多達人民幣67億5,000萬元，因此殷切希望確保大橋的使用量足以支持上述龐大的分擔費用。在這方面，他指出邊境管制安排亦會影響大橋主橋的使用量，並質疑大橋採用"三地三檢"模式。依他之見，有關模式應予簡化，令駕駛人士更方便。運輸及房屋局局長在回應時表示，根據其他較為繁忙的邊境管制站的經驗，使用新科技亦有助提高效率和方便駕駛人士。

27. 劉江華議員認為大橋主橋估計的收費水平合理和可以接受。他詢問有關收費調整機制的詳情。運輸及房屋局局長在回應時表示，三地政府的共識是盡量降低收費以吸引車流，並取得最大的效益。因此，大橋收費將訂在不會高於應付日常營運成本和償還貸款所需開支的水平。

28. 甘乃威議員詢問大橋主橋估計的每年行車量及收費收入。他關注到大橋的使用量可能會如深圳灣口岸一樣低，而龐大的維修保養費用則可能令營運成本高企。運輸及房屋局局長在回應時表示，一如早前提交事務委員會的文件所指出，工程可行性研究對大橋每日交通流量所作估計極為保守，因此，經考慮已為提高大橋使用量而訂出的措施後，當局已把這些估

政府當局

計數字上調40%。在營運成本方面，現時的估計數字已計及維修和保養費用。有關收費日後理應不會大幅增加。她又指出，不宜將大橋的可能使用量與深圳灣口岸的使用量作出比較，因為後者由於深圳的接駁運輸基建不足，導致現時的使用率偏低。該等深圳灣連接道路仍在興建當中。應甘議員的要求，她同意在會後向事務委員會提供有關大橋交通流量預測的詳細資料。

(會後補註：所要求的資料已於2009年5月5日隨立法會CB(1)1493/08-09號文件發出。)

規管安排

29. 李永達議員表示支持三地政府共同承擔興建主橋的決定。劉江華議員認為，為盡量減輕特別配額制度可能對本港道路系統及環境造成的不良影響，政府當局在與內地當局商討放寬配額制度時，應留意確保內地來港私家車的數目，會有別於使用大橋的本港私家車的數目。運輸及房屋局局長在回應時表示，這已是三地政府的共識，因為考慮到內地及香港各自道路網的承受能力有所不同，當局已與廣東省有關當局初步同意分兩個階段審慎推行放寬計劃：首先發放香港私家車的一次性特別配額，試行情況如令人滿意，廣東私家車的特別配額會在隨後階段發放。

30. 劉江華議員詢問在發放私家車一次性特別配額的同時，會否亦推出"泊車轉乘"計劃，在大嶼山興建泊車設施，以便從內地或澳門經大橋來港的內地及澳門駕車人士，可轉乘機場快線前往香港市區。運輸及房屋局局長在回應時表示，該計劃應以自願而非強制形式推行，以免抵銷大橋相關的經濟效益。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1補充，強制性的"泊車轉乘"計劃只會在澳門推行，因為考慮到澳門面積較小及道路網容量有限。

其他意見及關注

31. 陳偉業議員表示關注，由於大橋的建造規模龐大，加上香港國際機場可能會興建第3條跑道，中華白海豚極可能會絕種。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，政府當局會力求減低相關

工程對中華白海豚的影響。因此，有關環評報告內會有整個章節處理此方面的事宜。在進行水底工程時，當局亦會採用特別技術以緩解工程對中華白海豚棲息環境的影響，例如使用氣泡圍幕減低這些工程所造成的噪音。

32. 李永達議員察悉將會成立主橋管理機構，由三地政府監管，負責落實及管理大橋主橋項目。他關注到該機構將依據內地有關法規成立，未必能確保招標工作按照與香港相同的方式進行，後者的政府工程合約均由中央招標委員會批出。他亦關注由於內地的管理概念有所不同，管理機構可能會在若干情況下不當地對往返大橋主橋施加限制，從而引起衝突。他促請運輸及房屋局局長確保大橋合約是按公平原則批出，不會偏袒內地公司。他亦詢問政府當局打算如何確保主橋的管理符合本地的做法。

33. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在管理機構成立前後，三地政府均可參與大橋項目主要招標的評審工作。管理機構的營運亦由三地政府監察。

34. 劉江華議員關注即將動工興建的深圳—中山大橋計劃可能會對大橋構成競爭。運輸及房屋局局長在回應時表示，兩橋的功能並不相同，前者是地區規劃的基建設施，旨在為虎門大橋的使用量即將飽和作準備；後者則是跨境基建，旨在形成一個策略性的道路網絡，把香港、珠海、澳門和深圳連接起來。

35. 李永達議員特別指出，對跨境巴士服務的需求多年來一直顯著增加，尤其是在大橋通車以後。他促請政府當局與規劃署聯絡，為這類巴士加建巴士總站，方便乘客使用此等服務。運輸及房屋局局長在回應時表示，當局在規劃新區(例如西九文化區)時，會確保提供有關設施。她又指出運輸署正檢視跨境巴士的路線和輔助設施，以便適當改善有關服務。

36. 主席在總結時表示，事務委員會支持把有關撥款建議提交工務小組委員會進一步考慮。

V 工務計劃項目第6819TH號——屯門公路市中心段交通改善工程

(立法會CB(1)1337/08-09(04)號——政府當局就文件 819TH——屯門公路市中心段交通改善工程提供的文件)

37. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1向委員簡介政府當局把819TH號工程計劃——屯門公路市中心段交通改善工程提升為甲級，以減輕該段屯門公路擠塞情況的建議(下稱"該建議")。

有關隔音屏障的關注

38. 王國興議員表示支持該建議，認為實有需要落實該建議以應付預期的交通增長，藉以紓緩屯門公路此重要路段的擠塞情況。路政署主要工程管理處處長在回應他提出綠化有關隔音屏障以改善此路段的環境，緩減有關的視覺、噪音和空氣質素影響時解釋，進行綠化已是所有新設隔音屏障的基本特色。就該建議而言，政府當局已就綠化有關隔音屏障聯絡屯門區議會，初步建議使用攀藤類植物進行綠化，當局會在數月內與屯門區議會敲定最終的設計。

39. 王國興議員促請政府當局因應有關居民的要求，在錦興大廈與慧景閣之間及在仁愛堂與井財街之間的屯門公路路段裝設隔音屏障。路政署主要工程管理處處長在回應時表示，有關路段已是雙程三線分隔車道，因此沒有納入該道路擴闊建議內。儘管如此，鑒於市民關注該兩個路段的噪音污染問題，政府當局已按現行加裝政策另行處理，並正進行檢討研究，探討可否在該兩個路段加裝隔音屏障。政府當局預期在2009年年底得出檢討結果後，便可就如何在有關路段加裝隔音屏障諮詢屯門區議會。如一切順利的話，建造工程可於2012年展開。王議員歡迎有關發展，並對政府當局正面回應市民的關注表示讚賞。

對交通事宜的關注

40. 陳偉業議員亦表示支持該建議，因為有關各方對該建議期待已久。不過，他籲請當局小心編訂工

程時間表，並進行24小時監察，以免施工期間出現大範圍的交通擠塞。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局亦同樣希望盡量減輕屯門公路市中心段工程對交通造成的影響，故不論在招標或設計階段又或是編訂工程時間表時，都特別留意所需的安排，因此，當局已制訂措施，預防出現交通擠塞。

41. 陳偉業議員認為單單落實該建議並不能確保新界西南北行交通暢通無阻。他詢問屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的落實時間表，並籲請當局起碼盡早落實前者。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時表示，屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路均是當局在切實可行範圍內正盡快推展的其中兩項主要基建項目。這兩條道路在新界西北和北大嶼山之間提供一條重要的南北連接路(西面)，從而形成策略性道路網絡，貫通香港、珠海、澳門和深圳。為達到此目標，政府當局已就屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的走線及其他工程安排密切諮詢屯門區議會，諮詢工作已經超過1年，當局會繼續就區議會對該兩條道路的走線提出的意見作出回應。

其他關注

42. 王國興議員察悉，該建議涉及重建現有4條行人天橋，他詢問當局曾否考慮興建隧道。路政署主要工程管理處處長在回應時表示當局曾考慮興建隧道，但由於屯門公路市中心段底下敷設了很多公用事業的喉管，實際環境對興建隧道造成限制，因此，行人天橋更為適合。

43. 李永達議員亦表示支持該建議。不過，他促請政府當局藉此機會一併改善吉之島附近繁忙巴士站的環境，務求解決該處嚴重的空氣和噪音污染問題。他又詢問落實該建議期間該巴士站會有何安排。路政署主要工程管理處處長在回應時表示，政府當局曾到該巴士站實地視察，考慮到該處的問題，當局會在落實該建議時進行改善環境的工程。例如，在巴士站與有關路段之間裝設隔音屏障以紓減噪音影響。政府當局亦會與機電工程署研究如何改善巴士站的通風。在施工期間巴士站不會遷往別處，但在進行有關重鋪路面工程時會把巴士站向前或後移。

44. 李永達議員對政府當局主動到該巴士站實地視察表示讚賞，但他特別提到在夏季時乘客在巴士站候車的苦況，並促請政府當局研究能否一如數年前在旺角港鐵站裝設通風井一樣，裝設通風井把經調節的空氣由上面的建築物或鄰近樓宇輸送到巴士站去。他進一步建議如上述措施證實可行，有關措施應擴展至所有公共運輸交匯處。路政署主要工程管理處處長在回應時表示，他有參與該次實地視察，深明有需要改善該巴士站的通風。一如上文所匯報，路政署正與機電工程署研究可行的改善措施，包括李議員提出的建議。李議員指出他的建議涉及的開支不多，在新加坡已證明為切實可行，他促請政府當局詳細研究其建議，然後作出匯報。應主席的要求，政府當局同意在工務小組委員會舉行有關會議前或在會議上，就這項建議作出回應。

政府當局

(會後補註：有關回應已納入相關的工務小組委員會文件內。)

45. 主席在總結時表示，事務委員會支持把該建議提交工務小組委員會進一步考慮，並要求政府當局在有關的工務小組委員會會議上，按委員要求提供所需資料。

政府當局

VI 進一步討論將軍澳支線(第二期)項目進展及票價

(立法會CB(1)1337/08-09(05)號文件 —— 香港鐵路有限公司就將軍澳支綫(第二期)項目進展及票價提供的補充文件

立法會CB(1)1049/08-09(03)號文件 —— 香港鐵路有限公司就將軍澳支綫(第二期)項目進展及票價提供的文件

立法會CB(1)1091/08-09(01)號文件 —— 有關康城站及將軍澳線乘客指南的單張

立法會CB(1)1385/08-09(01)號文件 —— 一位市民提交的意見書

- 立法會CB(1)1091/08-09(02)號 文件 —— 自由黨西貢將軍澳黨團提交的意見書
- 立法會CB(1)1091/08-09(03)號 文件 —— 一群將軍澳居民提交的意見書
- 立法會CB(1)1049/08-09(04)號 文件 —— 鄭家富議員在立法會會議上提出的質詢及政府當局的答覆)

列車負載比率

46. 葉偉明議員申報他居於寶琳，並提及在將軍澳支線(第二期)通車後，寶琳站及坑口站在繁忙時段的服務班次將由現時2分40秒調整為2.5分鐘／2.5分鐘／5分鐘的班次模式。他詢問由寶琳至坑口及由坑口至將軍澳的估計列車負載比率(根據港鐵公司提交的補充文件(立法會CB(1)1337/08-09(05)號文件)第2頁所載的圖表(下稱"該表")，有關比率分別為20%及42%)能否反映當列車班次改為2.5分鐘1班或5分鐘1班後估計出現的情況。運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，上述負載比率反映在推行"3+1"的新服務模式後估計出現的一般情況。根據該模式，在繁忙時段，由北角開出的列車，每4班列車當中，首3班列車將行走至寶琳站，第4班列車則行走至康城站。

47. 葉偉明議員亦提及該表，並詢問為何在新服務模式下，由將軍澳至調景嶺的列車負載比率會由52%減至47%。運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，這是因為繁忙時段往來將軍澳站至北角站的列車將增加兩班，由每小時22班增至24班。

48. 副主席詢問有關過去6個月於早上繁忙時段(即上午8時15分至9時15分)將軍澳線由寶琳開往北角方向的乘客量數據是如何收集的。運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，港鐵公司定期收集這些數據，然後向運輸署匯報。運輸署人員亦會進行實地視察，以核實有關數據。

49. 劉健儀議員認為寶琳站和坑口站的列車負載比率不單受到區內人口數目的影響，亦受到他們選擇哪類公共交通工具的影響，而後者實難以預測。為確保在需求可能增加時可迅速回應，她詢問觸發就需否增加該兩個車站的列車班次進行檢討的負載比率為何，以及所需的準備時間。葉偉明議員亦指出，假如在寶琳站上車的乘客為列車可載客量30%，加入坑口站上車的乘客後列車可載客量增加至40%，則油塘站的乘客將會難以上車。

50. 港鐵公司車務主管在回應時表示，所需的準備時間至少一年。他向委員保證，港鐵公司會密切監察列車的負載比率，有需要時會適時採取措施。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理指出，根據乘客的統計數字，由寶琳及坑口開出的列車短期內將不會達到設計所容許的載客量。將軍澳至鰂魚涌列車的負載比率較高，如有需要，在技術上可以增加列車班次，以增加每小時的可載客量。因此，除非有關地區的人口出現重大改變或有新的發展，否則未來(例如最少10年內)無需進行上述檢討，港鐵公司在決定是否進行服務提升工程時亦會考慮上述因素。

列車班次

51. 副主席強烈促請港鐵公司考慮把往來將軍澳站至北角站的列車班次進一步加密至每2分10秒1班(即每小時進一步增至28班列車)，這樣寶琳站及坑口站的列車班次便會每小時削減1班而不是現時建議的4班。港鐵公司署理車務主管在回應時表示，寶琳站屬單月台設計，所以寶琳站至將軍澳站一段2.5分鐘開出1班列車的車務安排已是將軍澳線最頻密的列車班次。

52. 副主席質疑寶琳站為何這樣設計，並詢問是否真的沒有任何改善空間。港鐵公司車務主管在回應時表示，假如將列車班次加密至少於上述2.5分鐘開出1班列車，隧道難免會出現擠塞，令行車時間增加，對乘客不利。葉偉明議員不感信服，並表示如果情況屬實，在設計上已經犯錯。

53. 劉健儀議員要求港鐵公司進一步解釋，進行所需訊號系統改善工程，以加密寶琳站及坑口站的列車班次，是如何昂貴和複雜。港鐵公司車務主管在回應時表示，在決定是否增加列車班次時，其實有其他考慮因素，例如列車的負載比率。即使按照計劃削減寶琳站及坑口站的列車班次，由有關車站開出的列車的乘客數目，仍未達到設計所容許的載客量，因此，為確保妥善調配資源，港鐵公司看不到有迫切需要改善系統以增加寶琳和坑口的列車班次。

54. 葉偉明議員詢問推行上述系統改善工程的步驟和所需時間。港鐵公司車務主管在回應時表示，由於需要進行多項研究以解決技術上的問題，加上進行有關工程的時間，落實提升工程需時數以年計。

55. 葉偉明議員促請政府當局承諾日後不會因為將軍澳支線(第二期)或其他發展而進一步削減寶琳站和坑口站的列車班次。港鐵公司車務主管保證，迄今所預計的乘客及人口數字顯示並無這方面的需要。

56. 副主席從港鐵公司在上文第53段的回應推斷，不增加列車班次的真正原因不是技術可行性，反而是港鐵公司根據本身認為的服務需要所評估的成本效益。他促請港鐵公司提供文件，確定只要採取若干措施，加密寶琳站及坑口站列車班次事實上是可行的，並解釋採取這些措施的費用和在技術上有什么限制，以及若油塘站開往鰂魚涌站列車的乘客達到列車可載客量68%，港鐵公司會採取哪些措施。該文件亦應包括進行系統提升工程，令繁忙時段往來將軍澳站至北角站列車班次加密至2分10秒1班所需的全部費用；以及觸發進行上述加密班次工程的負載比率。

港鐵公司

57. 葉偉明議員詢問港鐵公司是否確認"3+1"的新服務模式及因而削減寶琳站和坑口站的列車班次會令有關乘客不便。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理在回應時表示，在推行服務新安排後，乘客的確需要調整他們的乘車模式。不過，有關安排不單令將軍澳線可以應付寶琳／坑口居民的交通需求，亦能應付將軍澳區內其他地方的交通需求。此外，為盡量減少乘客所受的影響，港鐵公司亦會進一步加強宣傳，協助乘客適應服務新安排。港鐵公司項目及物業傳訊高

級經理在回應葉議員查詢港鐵公司會否向這兩個車站的乘客提供票價優惠以作補償時解釋，港鐵公司會因應市場的需要，不時提供票價優惠。

其他意見和關注

58. 副主席對港鐵公司解釋不將觀塘線伸延至康城站的理由不感信服。據港鐵公司所述，若將觀塘線伸延至康城站，伸延後的觀塘線列車將需要與將軍澳線列車共同使用油塘至將軍澳站之間的路軌。他認為應推行其他提升工程，令觀塘線可伸延至康城站，因為單靠將軍澳線不足以應付將軍澳日後的人口增長。港鐵公司總經理——九龍南線及將軍澳南線在回應時表示，港鐵公司亦曾研究將觀塘線現有的隧道和路軌延長至康城站，但發現並不可行，因為目前觀塘線的隧道和路軌的盡頭在調景嶺站與將軍澳站之間地層較深的位置，受將軍澳站和周圍建築物的地基樁柱及結構的位置所限。應副主席的要求，港鐵公司同意就上文所解釋的技術限制提供進一步詳情。

港鐵公司

59. 葉偉明議員亦質疑，如果進一步加密列車班次及將觀塘線伸延至康城站均不可行，則將軍澳線和將軍澳支線(第二期)如何能夠應付將軍澳及日出康城未來人口的增長。劉健儀議員指出，荃灣線列車每小時可達30班。港鐵公司車務主管及港鐵公司署理車務主管在回應時表示，寶琳站及坑口站是在1990年代根據當時區內人口的預測及未來的發展作出規劃的。因此，寶琳／坑口站開出的列車是有剩餘載客量，足以應付隨著將軍澳區人口增長而對長遠交通需求的增加。港鐵公司會密切留意客流情況及鐵路沿線的發展，並會採取措施，確保人流暢順，並在有需要時加密班次。例如，為增加將軍澳線每小時的載客量以紓緩前往港島線列車的擠迫情況，根據新的服務安排，繁忙時段往來將軍澳站至北角站的列車將由每小時22班增加至24班。如有需要，港鐵公司亦可與政府當局一同規劃新鐵路支線的發展。

60. 港鐵公司車務主管在回應葉偉明議員的查詢時確定，在將軍澳支線(第二期)通車後，由寶琳開往北角的行車時間將不會改變。葉議員要求，港鐵公司如曾進行行車測試以確定上述的行車時間，應向事務委員會提供有關詳情。

政府當局

61. 港鐵公司署理車務主管在回應葉偉明議員的進一步查詢時表示，在將軍澳支線(第二期)通車後，早上繁忙時段行走將軍澳線的列車數目會由13列增至14列。

62. 應葉偉明議員的建議，主席表示事務委員會或可考慮前往將軍澳支線進行實地視察。

VII 巴士票價調整機制

(立法會CB(1)1337/08-09(06)號 —— 政府當局就工資指數的更正及票價調整方程式結果的相應修訂提供的文件)

63. 為方便進行討論，運輸及房屋局副局長向委員簡介現時的專營巴士票價調整安排("可加可減"票價調整機制)。根據此機制，當局在釐定專營巴士票價水平時，會考慮一籃子的因素，若發現票價調整方程式($0.5 \times$ 運輸服務業名義工資指數變動 + $0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動 - $0.5 \times$ 生產力增幅)的結果達到-2%的水平，政府當局就會主動全面檢討巴士票價。

64. 副主席及陳偉業議員認為政府統計處在2009年3月26日發布2008年12月的工資統計數據後，須更正有關工資統計數據，此事實在難以想像，亦有損政府統計處的專業形象。陳議員認為此事令人擔憂，要求當局說明事件的詳情。政府統計處處長在回應時解釋，事件發生的原因是由於政府統計處在進行季度的"勞工收入統計調查"中，有些機構只提供原始數據，需經人手運算轉換，這些資料才能用以計算平均工資，而該處有關職員於處理不同工種內的一些津貼的運算過程中出錯。

起因及預防措施

65. 副主席察悉此事件的起因後，認為需要以人手運算來轉換原始數據的做法不理想，並建議政府當局向公共交通營辦商施加法定規定，規定他們須向政府統計處提供按照客觀準則運算的數據，而非原始數

據。這是因為原始數據涵蓋不同類別的員工獲發放的不同種類的津貼，既容易混淆，亦可能被操控來避過削減票價。依他之見，他的建議亦可確保巴士票價調整機制運作更具效率，能夠適時啟動票價調整。

66. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，票價調整方程式本身既簡單，亦具透明度，應不會引起任何問題。至於資料搜集方面，政府統計處處長解釋，當局自1982年按季發布工資統計數字以來從沒有出現問題。工資一般包括多個組成部分，除了基本工資外，還有佣金及小費、輪班津貼、生活津貼、膳食津貼及膳食福利、勤工獎及固定發放的年終花紅等。因此，雖然每季為數達2 000間的被抽樣機構絕大部分均能按政府統計處規定的格式提供上述資料，但有約40間機構卻無法按規定提供有關"其他固定及定期發放的獎金及津貼"的資料，因為所涉及的獎金及津貼類別繁多，而且支付方法各有不同。這些機構只提供有關獎金和津貼的原始數據，由政府統計處進行所需的人手運算轉換，以便計算平均工資。這次事件是因為有關職員錯用換算因子，而其後的檢測亦未能刪除有關錯誤。

67. 為防止有關事件再次發生，政府統計處已執行以下改善措施 ——

- (a) 強化"勞工收入統計調查"的資料處理，為受訪機構單位度身製定內置計算公式的電子模版，減免在資料搜集過程中的人手運算步驟。日後職員只需輸入受訪者提供的原始數據，或由受訪者自行輸入原始數據，有關的原始數據便能自動轉換至"勞工收入統計調查"需要的形式，避免出現運算錯誤。若運算的結果與同一機構在上一輪統計調查所提供的資料出現較大的變化，電腦會自動識別，提示職員核實輸入的資料；
- (b) 提高數據素質測試的敏感度。若機構的平均工資的季度變化未能通過測試，必須進行覆核工作，務求找出原因；

- (c) 強化數據覆核程序，若經負責的職員覆核後，機構的平均工資季度變化仍然顯著，主管須安排另一組職員覆核有關數據。主管亦須評估數據對所屬行業的平均工資的影響，若可能會導致行業工資的季度變化出現較大的波動，須呈交更高級的主管批閱；及
- (d) 政府統計處亦會加強各級員工的培訓及溝通，確保他們明白工作的要求和程序，並提升專業操守及素質。

68. 梁國雄議員認為這次事件應歸咎於有關機構而非政府統計處。他指出公共房屋及綜合社會保障援助的申請人如沒有提供所需的入息資料會受到懲處。他建議向沒有按"勞工收入統計調查"或最低工資統計調查規定格式提供工資資料的機構施以懲罰。其一是因為工資指數用於巴士票價調整機制及釐定最低工資，影響數以百萬計的市民，其準確性十分重要。其二，假如這些機構支付員工的工資，包括非固定的薪酬(例如非固定發放的獎金及超時工作津貼)如此複雜，以致須以人手運算，這些機構必定是試圖盡量削減員工的工資並剝削他們。政府統計處處長澄清，最低工資的統計調查規定提供個別僱員的具體數字，不涉人手運算。

69. 副主席察悉上述有關最低工資統計調查的安排後認為在進行"勞工收入統計調查"時，應向公共交通營辦商施加相似的法定規定，否則，公共交通營辦商可一直提供更多原始資料，令政府統計處混淆，改善措施失效。他要求政府當局提供該40餘間沒有按政府統計處規定的格式提供有關"其他固定及定期發放的獎金及津貼"的數字，而只提供這些獎金和津貼的性質及計算方法的機構的詳細資料，包括這些機構的名稱、不提供具體數字的原因，以及政府當局為何不能制訂政策，訂明機構應提供較具體數據而非原始數據等。

政府當局

70. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，提供原始數據在某方面可能有助確保準確性。政府統計處處長補充，最低工資統計調查旨在得出收入的分布，故必須提供個別僱員收入的具體數字，"勞工收入統計

調查"則有所不同，因為其純粹旨在計算勞工"成本"。他解釋，有關法例未必容許他披露委員所要求的資料，並指出要確保所搜集的數據準確無誤，透過與機構緊密聯絡和合作，可能比採取法定措施更為理想。

71. 王國興議員詢問涉及事件的員工的受僱狀況。政府統計處處長在回應時表示，該員工並非以合約形式聘用，已在政府統計處工作數年，並處理有關"勞工收入統計調查"的工作一段時間。政府統計處預計不到他在進行人手運算時會使用錯誤的換算因子，而同樣巧合的是，在電腦已識別出資料出現變化並提示核實輸入的資料後，有關的外勤人員亦沒有詳細跟進。

72. 陳偉業議員詢問運輸及房屋局會否覆核政府統計處有關獎金和津貼的運算結果。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應時表示不會這樣做，並指出其一是因為有關運輸服務的工資指數不單涵蓋巴士公司，亦包括其他6個行業。其二，政府統計處有一套行之有效的劃一方法，在"勞工收入統計調查"所涵蓋的5個行業類別及46個行業搜集工資數據，相對而言，運輸及房屋局現時卻沒有任何這類渠道。其三，運輸及房屋局作為用家部門亦不宜覆核政府統計處提供的統計數字。政府統計處處長特別提及有關的改善措施，並指出當發現數據出現波動或變化時，如有需要，亦會呈交他親自批閱。

對政府當局執行改善措施的意見和關注

73. 王國興議員希望確保政府統計處採取改善數據覆核程序的措施，以恢復市民對該處的信心，因為該處其後亦會為釐定法定最低工資提供統計數字。政府統計處處長作出回應時請委員留意上文第67(c)段所述的改善措施。至於最低工資的統計調查，當局已特別為該統計調查制訂一套新的系統，透過一系列的措施確保數據搜集和覆核工作的質素。該處亦會指派一支訓練有素的專責隊伍負責進行有關統計調查。

74. 劉健儀議員認為政府統計處的角色很重要，因為其編製的統計數字十分有用。她察悉這次事

件涉及簡單而非複雜的運算工作後，認為事件破壞了政府統計處的公信力，並認為要恢復市民對政府統計處的信心，該處應推行有效的改善措施以便快速更正錯誤。在這方面，她對上文第67(a)段所述措施是否有效存疑，因為若運算的結果與同一機構在上一輪"勞工收入統計調查"所提供的資料沒有出現較大的變化，電腦未必能自動識別，提示外勤人員核實輸入的資料。

75. 政府統計處處長在回應時指出，政府統計處一向十分重視其編製的統計數字的素質，無論在數據的編製及發布方面都跟隨國際統計標準。因此，政府統計處只要發現有錯誤，總會主動覆核有關數據，並更正有關的統計數字，再在網頁發出勘誤向外公布經更正的統計數字。事實上，政府統計處在過去5年曾另外3次以此方式公布更正的統計數字，與國際做法一致。因應委員對上文第67(a)段所述改善措施的關注，數據出現變化的容差限度已下調，以便不太顯著的變化亦會觸發提示職員核實輸入的資料。

76. 張宇人議員強調政府統計處需要加倍努力恢復市民的信心，並要求提供這方面措施的進一步詳情。政府統計處處長在回應時指出，政府統計處一向致力減少出錯，在少數情況下一旦出現錯誤，亦會妥為更正。依他之見，提高數據素質測試的敏感度應大有帮助避免出錯。

巴士票價的調整

77. 王國興議員認為這次事件令人遺憾，因為事件不單損害市民對政府統計處的信心，亦令不少乘客失望，他們在2009年3月26日公布工資指數後對巴士票價下調抱有很大期望。政府統計處處長表示他會為政府統計處公布的統計數字出現的任何錯誤負責，並承諾政府統計處會秉承專業操守，盡一切努力改善服務。他亦就這次事件所造成的任何不便向工資指數的使用者致歉。工資指數其實並非專門編製供巴士票價調整機制使用的，運輸服務業只是"勞工收入統計調查"涵蓋的5個行業類別其中一類(即46個行業中的7個)。

78. 王國興議員特別提及現時的金融危機，並詢問政府當局會否考慮根據巴士票價調整機制之下的其他因素下調巴士的票價。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局會根據現行的巴士票價調整安排，繼續每季運算票價調整方程式，若發現方程式運算結果達到-2%的水平，便會主動全面檢討巴士票價。在達致啟動此機制的水平前，政府當局不能啟動對巴士票價的全面檢討。

79. 王國興議員詢問政府當局是否利用啟動水平作為不引入票價調整的藉口。依他之見，當局應考慮市民負擔能力及經濟環境等其他因素，引入巴士票價的調整。運輸及房屋局副局長在回應時表示，一如運輸及房屋局局長較早前解釋，在啟動票價檢討後，當局便會考慮機制內的其他因素。事實上，在決定應否調整巴士票價時，啟動水平及機制內的其他因素是同樣重要的。

VIII 其他事項

80. 議事完畢，會議於下午12時27分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年9月4日