

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)202/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

就行政長官2000年施政報告舉行的簡報會

日 期：2000年10月18日(星期三)
時 間：上午9時
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP(主席)
石禮謙議員, JP(副主席)
朱幼麟議員
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
劉炳章議員

缺席委員：周梁淑怡議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
黃成智議員

出席公職人員：運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局副局長(1)
何鑄明先生

運輸局副局長(2)
黎蕙明女士

運輸局副局長(3)
方舜文女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

路政署

路政署署長
盧耀楨先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 運輸局局長就行政長官2000年施政報告舉行簡報會

運輸局局長應主席所請向委員介紹一套題為《邁步前進》的短片，該短片概述政府制訂了多項長遠運輸策略，以應付日後因為人口增加、邊境旅客和貨運量與日俱增及公眾對環境問題日益關注而帶來的挑戰。有關策略以下述5個方針為重點：

- (a) 促使運輸與土地用途規劃協調得當；
- (b) 善用鐵路；
- (c) 改善公共交通服務及設施；
- (d) 善用新科技；及
- (e) 更理想的環保措施。

上水至落馬洲支線

2. 鑒於公眾對上水至落馬洲支線(下稱“落馬洲支線”)的建議路線經過塱原濕地一事感到關注，運輸局局長表示，雖然在有待進行法定上訴程序期間不宜討論此事的細則，但當局已從中汲取寶貴的經驗。運輸局會力求改善現行機制，以便日後在規劃及執行主要鐵路計劃時諮詢其他政策局及部門。當局會付出更大努力，並及時採取協調措施，冀能在各項施政方針如環境保育、經濟發展及運輸基礎設施的發展之間取得平衡。運輸局將與環境食物局一同處理有關問題。

3. 關於落實執行落馬洲支線、馬鞍山鐵路及東鐵尖沙咀支線計劃的問題，運輸局局長告知委員，當九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)獲邀發展上述計劃並接納有關建議時，已清楚明白該3條鐵路支線的目標完工日期為2004年年底。因此，九鐵會作出適當的安排，確保按照該限期進行所有工程計劃。他強調，當局迄今並無接獲九鐵提出有關需要對工程計劃作出任何修改的通知，而政府當局亦認為此3條鐵路支線沒有理由不能在目標完工日期建成。

4. 劉江華議員質疑落馬洲支線計劃是否可如期完成，因為九鐵主席較早時已公開表明不能達到此目標。運輸局局長回答時表示，雖然建造工程不能在未獲發給環境許可證的情況下展開，但九鐵並未向當局表示工程進度可能會因此出現延誤。此問題在很大程度上顯然須取決於法定上訴程序的結果。可是，從政府當局的角度而言，其餘兩條東鐵支線應不會受到影響。

5. 關於紓緩羅湖火車站過分擠逼情況的問題，鄧兆棠議員詢問當局會否加快審批西鐵(第二期)工程，以致無需興建貫穿塱原的落馬洲支線。運輸局局長回應時指出，為迎合過境旅客數量劇增所帶來的需求，當局提前進行原屬西鐵(第二期)工程一部分的落馬洲支線計劃，以便為來往香港與深圳之間的鐵路乘客提供更多過境通道設施，藉以紓緩羅湖的擠逼情況。連接西鐵(第一期)走廊與東鐵的北環線是下一階段鐵路發展中承諾進行的計劃，其作用及所提供的紓緩設施與落馬洲支線頗為不同。政府當局會密切監察有關情況，並會就實施有關計劃的時間及先後次序作出所需安排。然而，若落馬洲支線計劃確實需要擱置，當局將須進一步評估羅湖的過分擠逼問題。

6. 劉江華議員對鄧議員提出的關注事項亦有同感。他促請政府當局提出有助紓緩羅湖過分擠逼情況的

具體措施，作為九鐵一旦上訴失敗的對策。他亦詢問政府當局會否考慮加強過境穿梭巴士服務，或容許公共小型巴士(下稱“小巴”)使用沙嶺的汽車通道。

7. 運輸局局長回答時表示，政府當局對於羅湖的擠逼問題同感關注。然而，基於地理上的限制，該處並無可供實行大型改善計劃的空間。因此，即使興建落馬洲支線，羅湖火車站的擠逼情況仍會繼續存在。為解決此問題，當局已實施若干權宜措施，例如利用潮水式人流管理計劃及配額制，在繁忙時間及節日期間應付擠逼情況及進行人群管制。與此同時，保安局局長亦正在研究可簡化出入境管制程序的方法。因此，政府當局正採取積極措施處理有關問題，以便在提供新的過境通道前對擠逼情況作出充分的管制。

8. 劉議員表示，由於香港與內地的出入境管理部門之間協調不足，潮水式人流管理計劃並未能有效運作。他促請當局加強政府內部以至與內地有關當局的合作及溝通。運輸局局長承認，隨着香港與內地的聯繫日益密切，當局確有必要加強彼此之間的協調。他表示兩地的警務、海關及出入境管理部門一直有透過跨境聯絡制度，每日保持緊密的聯繫。兩地有關部門亦會進行磋商，討論及解決雙方同感關注的各種事宜。

9. 至於提供其他汽車通道服務及設施的建議，運輸局局長解釋，由於通往落馬洲的道路已非常擠塞，營辦班次更頻密的穿梭巴士服務的空間不大。此外，車輛與鐵路不同，並不能在同一時間運載大量旅客。然而，主席認為落馬洲支線計劃如有任何延誤，當局亦應考慮採取此等措施。

運輸局在監察運輸基礎設施建設方面的角色

10. 近期接二連三發生引起公眾廣泛關注及強烈抗議的事故，例如與西鐵計劃有關的元朗的水浸問題和收回華基工業中心的事件，以及落馬洲支線計劃引起的環境問題。陳偉業議員就此指出，政府當局在推行該等計劃時，顯然漠視受有關計劃影響的市民的生計，以及因而對環境造成的不良影響。在出現此等行政失誤的情況下，對於運輸局是否有能力在未來數年執行以至監察各項新鐵路計劃的規劃及推行，他極表懷疑。

11. 運輸局局長回應時強調，運輸局致力為香港提供安全、可靠及高效率的交通運輸系統，以滿足市民的經濟、社會及康樂需求，而鐵路將會是該系統的骨幹。該等鐵路計劃的規模龐大，覆蓋範圍廣，無疑會造成不

少技術以至環境及社會問題。然而，政府當局會盡最大努力解決每一問題，以期把工程所帶來的干擾減至最低。此外，運輸局與路政署會加強採取行動，監察兩間鐵路公司興建鐵路的工作。他希望委員能支持運輸局實現此一目標，並歡迎委員就此提出任何建議。

12. 儘管運輸局局長作出上述承諾，陳偉業議員仍不信納運輸局確有能力以平衡社會及環境兩方面考慮因素的方式，發展規劃中的鐵路網絡。鑒於九鐵主席公開表明落馬洲支線計劃難免會受到延誤，陳議員質疑運輸局與鐵路公司之間有否維持有效的溝通。運輸局局長不同意陳議員的看法，並強調運輸局在推行主要鐵路計劃如機場快線及地鐵將軍澳支線方面的成績有目共睹，足以證明該局有能力規劃、推行及監察將會在未來15年內建成的12條已着手興建或計劃中的鐵路。雖然個別計劃或會出現若干障礙，但他有信心所有計劃均可如期完成。

13. 鄭家富議員卻表示憂慮運輸局好大喜功，力求及時完成各項鐵路計劃，以致未能在政府不同政策局及部門各個互有衝突的施政方針之間取得平衡。以落馬洲支線計劃為例，運輸局與環境保護署(下稱“環保署”)之間完全缺乏協調，運輸局局長更被若干人士指稱曾施加政治壓力，務求使該計劃能獲得通過。鄭議員認為運輸局及環保署的立場截然不同，可能會被公共交通服務營辦商利用作謀取私利。因此，他要求運輸局採取具體措施如成立常務委員會，改善與其他政策局及政府部門的協調，從而避免類似事故再次發生。

14. 運輸局局長否認運輸局在處理各項工作方面好大喜功，並表示所有鐵路計劃均是因應公眾的期望，為了香港今後的持續發展而計劃及推行。運輸局會繼續朝着此方向努力。他亦不同意環保署曾面對政治壓力的說法，因為事情的結果已清楚證明事實並非如此。運輸局局長進一步指出，各部門間意見分歧並不代表政府內部缺乏協調。運輸局及環境食物局對於應以符合環境標準的方式發展鐵路同感關注。此兩個政策局均在法定架構內按照本身的政策方針執行其工作，以達致同一目標。運輸局局長察悉鄭議員的建議，他向委員保證運輸局會訂定各種進一步加強協調的程序，並以社會最大利益為前提推行各項計劃。

15. 鑒於賠償問題是收回華基工業中心一事造成爭拗的主要原因，鄧兆棠議員詢問當局會否檢討有關條例，以免日後再次發生類似事故。運輸局局長回答時表示，雖然當局是根據《鐵路條例》(第519章)收回華基工

業中心的土地，但條例中已有明文規定，訂明因此引起的申索，須當作根據《收回土地條例》(第124章)提出的申索處理。因此，有關人士所獲得的賠償，與該幅土地倘由政府收回所獲得的賠償相同。雖然此事不屬運輸局的職權範圍，但他得悉地政總署署長已因應華基工業中心事件，同意就收回土地的程序及支付的賠償進行全面檢討，而立法會另一事務委員會亦正在跟進此事。

16. 陳偉業議員表示，運輸局局長的回覆並未完全反映運輸局在事件中扮演的角色，因為由運輸局全權負責的收地時間表，是令到受影響廠戶感到不滿的另一主要事宜。

鐵路發展對其他公共交通工具的影響

17. 由於鐵路運輸在2016年的市場佔有率約為45%，胡經昌議員詢問此種以鐵路交通為主的情況，會對其他公共交通工具日後的發展及票價造成何種影響。

18. 運輸局局長解釋，隨後多年的公共交通工具乘客總數，會隨着香港人口的整體增長而有所增加。雖然其他公共交通工具的市場佔有率會因為鐵路交通的發展而有所削減，但其乘客數量卻會有實質增長。因此，其他交通工具所扮演的角色不會有任何重大轉變，而運輸局日後所面對的挑戰之一，是改善各種公共交通服務之間的協調。

19. 劉炳章議員對於以鐵路為基礎的運輸策略雖表支持，但他詢問其他交通工具會否因此而被迫提高票價，從而令鐵路交通達到一定的市場佔有率，以及確保政府可收回在鐵路計劃上所作的鉅額投資。他對於上述情況對民生所造成的潛在不良影響感到關注。

20. 運輸局局長明確表示，迫使公共交通服務營辦商調高或調低其票價，並非政府的現行政策，而政府日後亦決不會採取此政策。任何調整票價的申請，均會由公共交通服務營辦商在考慮各項因素如營運開支、市民的負擔能力及整體經濟情況後自行提出。政府在審批有關申請時，亦會考慮該等因素。然而，為協調不同的交通服務及將惡性競爭盡量減至最少，可能需要對不同交通工具的運作情況作出若干調整。

新界西北地區的交通需求

21. 對於新界西北地區的居民須承擔因對外公共交通服務供應不足所帶來的惡果，何俊仁議員感到不滿。

令他尤感關注的是，屯門至中環渡輪服務的停辦、屯門公路的擠塞情況因大欖隧道調高收費而更趨嚴重，以及凍結前往中環的居民巴士服務，均令有關情況進一步惡化。

22. 運輸署署長回應時表示，政府明白到必須確保盡可能為新界西北地區作出最理想的公共交通安排，而當局亦有密切監察有關情況。現時已訂有正式的架構，藉以調整公共交通服務以應付需求。在每年的路線發展計劃中討論本港各區的專利巴士公司遠期計劃時，亦會特別注意此方面的事宜。

23. 在居民巴士服務方面，運輸署署長澄清，政府沒有凍結居民巴士服務的政策，而且樂意研究接駁鐵路沿線車站的新居民巴士服務的申請，例如使乘客能以有效快捷的方式前往中環的屯門至青衣鐵路車站的接駁服務。然而，鑒於中環交通嚴重擠塞，實在沒可能容納更多提供居民巴士服務的巴士。此項安排並非用作針對任何個別人士或地區。政府採取的總體做法是規管居民巴士服務，藉以作出較佳的管制。當服務需求有所增加或某一居民巴士服務路線停辦時，政府會力求加強相同地區的專利巴士服務。運輸署署長回應主席時表示，倘有此方面的需求，當局可考慮讓居民巴士服務路線與巴士轉乘處接駁起來。

24. 運輸局局長承認大欖隧道的使用率不高，但卻強調該隧道已有助紓緩及大幅改善屯門公路的擠塞情況。大欖隧道的收費水平，將由專利公司考慮其需要收回所作出的鉅額投資、營運開支等因素後決定。儘管如此，政府會透過更有效的交通管理措施處理擠塞問題。正如有委員建議，確保更平均使用大欖隧道及屯門公路的方法之一，是就使用屯門公路徵收費用。然而，主席對該建議表示反對。運輸局局長回應何俊仁議員時表示，政府並無直接補貼任何公共交通服務營辦商的現行政策，包括以建造、營運及移交專營權營辦的隧道。然而，政府樂意研究委員提出的其他建議。

25. 在此方面，陳偉業議員對政府當局不願放寬小巴使用大欖隧道的限制深表不滿，而此項小巴服務可有助解決新界西北地區居民的交通需求。鑒於有關地區的居民、小巴服務營辦商及隧道專營公司在此事上有相同意願，他促請政府當局重新認真考慮對此問題的立場。運輸署署長回應時表示，政府在如何管理小巴服務方面已有一套存在已久的政策，根據該項政策，小巴通常只限於在現有的經營地區行走，而不可在新建道路上行駛。此外，儘管並非絕對關鍵的因素，但他個人對於開

放該路線以供小巴行走的安全問題亦有疑慮，因為過往曾發生若干涉及小巴超速駕駛的意外。

26. 陳偉業議員表示，政府當局的解釋未能令他信服，因為小巴超速的問題應透過加強採取執法行動來解決，而不應因此完全禁止其在某些路段行走。主席亦指出，運輸署署長所述政策過往曾加以放寬，讓小巴可使用港島的東區走廊。鑒於委員表示關注，運輸局局長同意檢討此問題。

專利巴士的營運

27. 朱幼麟議員對於乘客疏落的專利巴士在中環造成的交通擠塞問題表示關注。運輸署署長表示，政府亦相當關注此事，並已於過去18個月採取多項措施，嘗試減輕專利巴士以欠缺效率的方式使用道路的問題。當局已採取措施重組中環的巴士站，令到繁忙時間內的巴士停站次數減少逾1 000次。當局亦取消核准班次以外的任何額外巴士服務，使非繁忙時間內在中環行走的巴士數目減少了10%。一如在施政方針中所作的承諾，當局現正研究採取額外措施，務求藉着進行更有效的交通管理及規管公共交通工具的措施，改善有關情況。在該項研究於明年年初完成後，當局會進一步提出建議。然而，他告誡謂任何刪減巴士路線的建議均須細加研究，因為此舉對個別市民造成的間接影響可能會很難處理。

II. 其他事項

28. 主席提醒委員，事務委員會將於2000年10月27日舉行下次會議，討論由政府當局提出的下述事項：

- (a) 檢討調整巴士票價的考慮因素；及
- (b) 在認定路段所進行的速度限制檢討及裝置道路標記與警告標誌的進度報告。

29. 議事完畢，會議於上午10時10分結束。

立法會秘書處
2000年11月21日