立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1021/03-04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　：**2004年1月14日(星期三)**
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, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP

缺席委員　：陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
黃成智議員
劉炳章議員

出席公職人員：環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局副秘書長T3
蔡淑嫻女士

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)5
歐詠琴女士

議會事務助理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2004年施政報告提及的有關政策措施作政策簡報
(立法會CB(1)750/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

環境運輸及工務局局長簡介政府當局所提交的文件(立法會CB(1)750/03-04(01)號文件)，該文件詳述2004年施政網領中各項有關環境運輸及工務局轄下運輸事宜的措施。

深港西部通道／后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響

2. 劉健儀議員認為在過去兩年，環境運輸及工務局推行各項運輸政策措施的進展殊不理想。在此方面，她深切關注到許多重要措施，包括更充分善用3條過海隧道以達到交通分流的目的、九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")與地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")合併的建議及興建南港島鐵路的事宜，均仍未取得任何令人感到鼓舞的進展，更遑論得出理想的結果。劉議員特別強調，政府當局急須採取行動，解決深港西部通道及后海灣幹線在2005年通車後對屯門公路造成的交通影響。她並詢問當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱"三號幹線公司")就屯門公路的車輛分流至三號幹線的措施進行的磋商，以及建造東行連接路的事宜有何進展。

3. 環境運輸及工務局局長回應時向委員保證，政府當局一直致力推行此等重要措施。關於委員對屯門公路受到的交通影響的關注，政府當局將會在事務委員會2004年1月30日下次會議上，簡介政府當局為了改善屯門公路的交通流量而正在考慮推行的一系列措施。她進一步表示，由於政府當局認為減低三號幹線的收費，是吸引駕車人士由屯門公路改為採用三號幹線的最有效誘因，因此，當局一直與三號幹線公司商討減低收費的可能性。三號幹線公司已由去年開始，向並無載貨拖架的掛接重型貨車提供減收15元隧道費的優惠(亦即隧道費由40元減至25元)。此項優惠頗為成功，因為根據三號幹線公司提供的資料，重型貨車的使用量及該公司從中賺取的收入均有所增加。因此，此措施已達致三號幹線公司及市民雙贏的局面。政府當局會繼續就此事與三號幹線公司進行磋商。

4. 環境運輸及工務局局長補充，考慮到新界西北及大嶼山各項規劃中及正在進行的主要工程項目(包括深港西部通道及后海灣幹線)所造成的影響，政府當局已進行一項全面檢討，評估新界西北及大嶼山的運輸基建發展的長遠需要。政府當局將於2004年6月，向事務委員會匯報當局推行在新界西北及北大嶼山一帶發展快速公路基礎設施的長遠策略的進展。

5. 關於充分善用3條過海隧道的事宜，環境運輸及工務局局長表示，此事涉及複雜的問題，因為東區海底隧道及西區海底隧道現時均由私營公司按照“建造、營運及移交”安排擁有及營運。鑒於政府有必要恪守合約精神，讓私營機構自行作出其商業決定，雙方均需要更多時間，探討令3條過海隧道的交通流量更趨平均的方法。從較廣泛的政策角度而言，此事亦涉及和本港運輸基建的融資安排及資金來源有關的較基本問題。鑒於以上種種，政府當局必須以較審慎的方式處理有關事宜。

6. 關於九鐵公司與地鐵公司合併一事，環境運輸及工務局局長表示，環境運輸及工務局已完成其在合併研究中所負責，有關探討將兩間公司合併會造成何種交通影響的部分，而財經事務及庫務局則仍在研究該項建議的財務事宜。她向委員保證，政府當局會竭盡所能，務求在切實可行的情況下盡快完成該項研究並公布有關決定。

7. 關於南港島鐵路工程項目，環境運輸及工務局局長表示，地鐵公司目前仍在根據各個初步選出的方案的技術、財務及社會效益，擬訂其實施南港島鐵路／西港島線的工程計劃建議。研究工作的其中一部分，是評

估南港島鐵路／西港島線對其他交通工具帶來的影響。地鐵公司料將於2004年第二季提交工程計劃建議。

票價調整機制

8. 鄭家富議員贊同劉健儀議員的意見，並認為當局在實行2003年施政綱領中提出的眾多政策措施方面並未取得任何實質進展，他對政府當局推行擬議的票價調整機制的進展緩慢尤其感到關注。迄今為止，政府當局仍在與有關的公共交通機構商討擬議機制的詳情。在此方面，他詢問政府當局遇到甚麼困難，並詢問環境運輸及工務局局長對於訂定較合理票價調整程序的工作可在2004年年底取得成果一事，是否具有信心。關於此事，他重申其立場是一旦採納票價調整機制，便應劃一適用於鐵路公司及專利巴士公司。

9. 環境運輸及工務局局長回應時強調，環境運輸及工務局的首要工作，是制訂更加客觀及透明度更高的公共交通票價調整程序，並會繼續致力推行此項重要措施。然而，她指出在磋商過程中涉及複雜的問題，因為在處理此事時，必須顧及當局現行在研究調整巴士票價的申請時所採用的"經修訂的考慮多方面因素做法"，以及政府與有關的公共交通機構所訂定的現有專營權／營運協議。另一要點是必須根據擬議的價格上限模式，為公共交通機構提供適當的誘因，吸引它們再投資於其業務上及進一步改善其服務。政府當局在落實其建議前，會仔細研究所有有關問題，俾能在相關各方的權益之間取得適當的平衡。

10. 環境運輸及工務局局長進一步表示，政府當局知道市民對公共交通票價的水平感到關注。為求在實施票價調整機制前令廣大乘客真正受惠，政府當局一直鼓勵公共交通機構盡可能為乘客提供更多優惠。迄今為止，各公共交通機構均對此作出積極的回應。

11. 陳偉業議員察悉環境運輸及工務局局長在過去一年為推行此項措施所付出的努力，但他認為相對於公共交通機構從收取不合理地過高的票價所賺取的龐大收益而言，提供票價優惠只具有象徵意義。因此，廣大乘客(特別是收入較低的一羣)的沉重交通費用負擔，只是稍為獲得紓緩。他認為政府當局或須考慮採取較嚴厲的行政手段，確保有關的公共交通機構在磋商過程中更加合作。

12. 環境運輸及工務局局長回應時強調，政府當局對委員所提出有關公共交通票價對市民造成的負擔的關

注亦有同感。然而，在推行有關措施時，政府必須堅守自由企業的制度及精神行事。此外，政府亦須顧及與個別機構訂定的任何現有專營權／營運協議。鑒於此事涉及複雜的問題，她籲請委員理解，當局需要若干時間方能訂出可為有關各方接納的機制。她有信心在不斷努力之下，當可訂定更客觀及透明度更高的票價調整程序。

13. 儘管環境運輸及工務局局長對此表示信心，但譚耀宗議員認為，嘗試在公共交通市場有關各方互有衝突的利益之間取得平衡，委實是一項艱巨的任務，特別是考慮到鐵路及專利巴士此兩大交通工具之間的激烈競爭關係，以及地鐵公司的公共上市公司地位。然而，本港交通費用高昂對社會造成的影響卻令他更感關注，因為不少住在較偏遠地區如東涌及天水圍的人士，均礙於每天用於上下班的交通費過於高昂而不積極求職。他們別無其他選擇，只好依靠社會保障援助為生。由於此事已超越交通營運的範圍，因此，譚議員告誡謂，政府內部各有關政策局之間急需作出協調及合作，以解決所涉及的問題。否則，可能會導致社會更加動盪不安。在此方面，他強調社會各界普遍認為專利巴士票價有進一步下調20%至30%的空間。環境運輸及工務局局長察悉其意見。

14. 鄭家富議員引述政府當局有關建設仁義公義的社會的承諾，並認為政府當局應積極回應立法會於2003年11月12日通過，有關“改善公共交通收費制度”的議案。該項議案籲請政府當局檢討專利巴士公司的現行車費結構，俾能按車程距離釐定各條巴士路線的全程及分段收費水平。

建設運輸基礎設施

港珠澳大橋

15. 何鍾泰議員提述興建港珠澳大橋的建議，並強調環境運輸及工務局局長作為港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱“協調小組”)的召集人，實有必要確保本地機構在競投該工程項目各項合約方面擁有平等的權利。他尤其關注到有需要培育本地的工程及建造界別專才，俾能在跨境基建工程項目的每一施工階段承辦有關工程，特別是顧問研究工作。

16. 環境運輸及工務局局長回應時表示，該工程項目仍在籌備階段。協調小組負責就工程計劃進行各項初步可行性研究，並向國家發展和改革委員會提交報告，以便為有關工程申請立項。由於有必要遵從內地的法規

行事，因此香港的承建商很難參與此階段的工作，因為他們未必具有所需的專業知識及經驗。在有關工程立項後的下一階段，會就詳細設計工作及各項顧問研究和建造工程向世界各地的承建商進行招標。合資格的香港承建商將有參與競投的平等機會。她提述深港西部通道的建造工程，並表示該項計劃的工程由內地及香港承建商共同負責。重要的是確保以公平合理的方式分配跨境基建項目的工程。

17. 環境運輸及工務局局長補充，就專業發展而言，政府一直致力根據《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》訂定體制安排，透過對本地專業資格及執業條件的認可，讓香港的專業服務進軍內地市場。在此方面，何鍾泰議員指出，有關讓內地認可香港工程界人士專業資格的安排，至今尚未落實。

中環灣仔繞道

18. 何俊仁議員提述終審法院最近就灣仔發展計劃第II期作出的裁決，並認為政府當局應尊重終審法院的判決，擱置興建中環灣仔繞道。在此方面，他詢問政府當局有否考慮採取其他方案，例如興建其他運輸基礎設施或推行交通管理措施，以紓緩中環及灣仔一帶的交通擠塞情況。

19. 環境運輸及工務局局長回應時強調，政府致力保護及保存海港。關於終審法院作出的判決，當中就不准填海的推定提出了填海應為滿足"有凌駕性的公眾需要"的單一測試。她闡述中環灣仔繞道的策略重要性，在於改善港島北岸東西行交通的連接道路，以及為跨區域的交通提供可靠快捷的路線。她表示政府當局確信在中環及灣仔進行擬議的填海工程，並利用所得土地興建中環灣仔繞道，是符合公眾利益的做法。儘管如此，政府當局會研究日後灣仔發展計劃第II期倘出現任何改變，該計劃將如何與中環填海工程第III期中興建中環灣仔繞道的計劃銜接的問題。

20. 環境運輸及工務局局長進一步表示，在中環填海工程第III期進行填海以興建中環灣仔繞道的工程範圍，業經政府當局嚴格審核。根據有關設計，中環灣仔繞道的大部分路段會建於海底，故此只需要提供土地興建隧道入口。政府的下一步工作是因應終審法院的判決，盡快確定中環填海計劃是否符合單一測試的規定及其他有關因素，例如成本及相關的考慮因素。

21. 關於採取交通管理措施一事，環境運輸及工務局局長表示，政府當局已於2001年4月就在香港實施電子道路收費系統是否切實可能及有否需要一事，完成可行性研究。雖然當時並未建議實施電子道路收費計劃，但政府當局現已重新研究在現時環境下該系統的可能應用情況，特別是科技的新發展能否有助釋除市民對私隱問題的關注。政府當局對電子道路收費計劃雖沒有任何既定意見，但目前是否存在進一步推行該計劃的適當條件，則仍有待研究。如有任何定案，當局會相應向事務委員會作出諮詢。

鐵路發展

22. 梁富華議員重申，對於因為發展新鐵路工程項目而導致與就業相關的問題，他表示深切關注。他認為政府當局現在應切實面對其在監管公共交通服務市場方面的政策責任，並促請環境運輸及工務局局長因應不斷轉變的情況，例如人口增長速度放緩，就本港日後進行鐵路發展的需要及步伐進行詳細研究，特別是鐵路服務相對於其他公共交通服務(包括專利巴士、的士及公共小型巴士)的需求。梁議員認為，雖然發展新鐵路可為廣大乘客帶來方便，但此事不應對其他公共交通工具在營運上的可行性造成不良影響。

23. 環境運輸及工務局局長回應時表示，就發展新鐵路工程項目進行規劃時，環境運輸及工務局會研究所有有關因素，包括長遠需求及未來的人口增長。此外，當局亦會評估個別鐵路發展項目對其他公共交通服務的營運的影響。然而，與本港一般就業及人力情況有關的較廣泛事宜，屬於經濟發展及勞工局的職權範圍。

24. 鄧兆棠議員重申，他一直以來要求當局及早興建北環線。在此方面，他詢問該工程計劃現時的規劃進展如何，以及當局如何協調北環線及廣深港高速鐵路(下稱“高速鐵路”)。

25. 環境運輸及工務局局長回應時表示，九鐵公司現正檢討北環線工程計劃，並可望於2004年內完成檢討工作。因此，現時尚未能訂定興建北環線的確切時間表。至於高速鐵路，由內地有關當局及香港特別行政區政府成立的專家小組現正就此進行研究，研究內容包括有關鐵路定線及過路處的事宜。

26. 劉千石議員關注到政府當局現時計劃改變沙田至中環線(下稱“沙中線”)定線的建議，將會造成何種影響，特別是對已批出的沙中線標書的效力及九龍南線的

收費水平有何影響。鑒於此事與公眾利益攸關，政府當局應採取開放的態度，以務實的方式考慮所有有關因素，然後才作出最後決定。

27. 環境運輸及工務局局長回應時強調，現正進行的方案檢討，並不會減損根據沙中線工程計劃綱要所訂的基本方案批予九鐵公司的沙中線標書的效力。此外，工程計劃綱要亦訂明，獲批給專營權的公司可建議修改沙中線方案或加入更多細則，從而制訂沙中線的最終方案。九鐵公司現正重新研究及核證工程項目所採用的各項假設及規劃參數，從而在顧及現有九鐵網絡走線及沙中線工程計劃綱要所訂要求的情況下，訂定最合適的方案。在這個大前提下，九鐵公司現正研究可否在興建一條由大圍經東九龍前往紅磡的新鐵路線的同時將東鐵延長，以便由紅磡取道金鐘及會展直達中環西。

28. 環境運輸及工務局局長補充，在研究此事時，最重要的是確保藉着此條主要鐵路改善現有的鐵路網絡，從而為整體社會帶來最大裨益。由於九鐵公司仍在檢討沙中線計劃方案，政府當局尚未決定是否就工程計劃作出任何改變。至於實施時間表，她表示沙中線工程項目仍會一如《鐵路發展策略2000》所建議，如期於2008至2011年間完成。

II. 其他事項

29. 議事完畢，會議於上午9時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年2月23日