

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2021/06-07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5月25日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室A

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  
劉千石議員, JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, 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  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員

缺席委員：周梁淑怡議員, 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)2  
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)4  
朱潘潔雯女士

環境運輸及工務局  
總鐵路視察主任  
魯建洪先生

運輸署首席運輸主任／  
巴士及鐵路  
歐陽月華小姐

運輸署  
總運輸主任／邊界  
伍樹雄先生

入境事務署  
邊境管制科指揮官  
何兆鴻先生

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局  
副秘書長(運輸)3  
李麗儀女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)2  
羅淑佩女士

運輸署助理署長／  
行政及牌照  
呂瑩女士

運輸署總工程師／  
道路安全及標準研究  
梁德輝先生

運輸署  
總工程師／港島  
邱伯衡先生

運輸署高級工程師／  
車輛規例及標準  
曾慶華先生

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

九廣鐵路公司

行政總裁  
詹伯樂先生

運輸高級總監  
李殷泰先生

署理市務總經理  
程艾樂先生

高級公司事務經理  
黃景雄先生

總工程師  
麥錦垣先生

**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)1609/06-07 —— 2007年4月27日會議的紀要)  
號文件

2007年4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)1530/06-07 —— 一名市民就加強  
(01)至(03)號文件 道路安全的措施提交  
的多份意見書
- 立法會 CB(1)1530/06-07(04) —— 政府當局對一名  
號文件 市民就加強道路  
安全的措施提交  
的多份意見書(立  
法會 CB(1)1530/  
06-07(01)至(03)  
號文件)作出的回應
- 立法會 CB(1)1565/06-07(01) —— 歷豐諮詢集團就  
號文件 兩鐵合併的架構  
提交的意見書
- 立法會 CB(1)1571/06-07(01) —— 立法會議員與屯  
號文件 門區議會議員就  
深港西部通道與  
前海灣幹線通車  
後對屯門市中心的  
交通影響轉介的  
事宜
- 立法會 CB(1)1640/06-07(01) —— 一位元朗區議會議  
號文件 員就上水至落馬洲  
支線啟用後的交  
通及運輸安排提  
交的意見書
- 立法會 CB(1)1651/06-07(01) —— 立法會議員與元朗  
號文件 區議會議員就天水  
圍及落馬洲支線的  
公共運輸交匯處的  
公共交通安排轉介  
的事宜
- 立法會 CB(1)1663/06-07(01) —— 政府當局提供題為  
號文件 "《道路交通(交通  
管制)規例》(第  
374G章)的修訂"的  
資料文件
- 立法會 CB(1)1709/06-07(01) —— 政府當局提供有關  
號文件 十號幹線(北段)的  
立場及令三號幹線  
使用量合理化的措  
施的資料文件

立法會CB(1)1710/06-07(01)—— 政府當局提供題為"與區域交通控制系統及閉路電視系統有關的工程"的資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### III 2007年6月22日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1611/06-07(01)—— 待議事項一覽表  
號文件

立法會CB(1)1611/06-07(02)—— 跟進行動一覽表)  
號文件

3. 委員同意在2007年6月22日舉行的下次會議上討論下列事項 ——

- (a) 專營巴士的營運安全問題；
- (b) 令3條過海行車隧道的使用率合理化的措施；及
- (c) 深圳灣口岸啓用後的交通安排及新界西北交通及運輸基建檢討。

4. 委員繼而商議應否在是次會議席上討論"欣澳交匯處改善工程"此事項。就此，委員從主席及秘書獲悉，政府當局在2007年5月22日才要求將此額外事項加入是次會議的議程內。政府當局表示希望提前在這個會期向事務委員會提交此事項，以便加快展開有關的工務工程。倘若有關事項可以在這次會議席上討論，政府當局打算在2007年6月20日向工務小組委員會提交相關的撥款建議。考慮到當局很遲才提出有關要求，主席決定暫時將新議項列入議程內，並請委員在這次會議開始時，就應否在會議上處理此新議項表達意見。

5. 考慮到有關項目涉及填海工程，李永達議員認為應讓委員有足夠時間，研究相關的資料文件。他和主席亦認為如有需要，須諮詢環保團體及其他有關人士。李議員進一步指出，按照既定程序，將任何議項列入會議議程內，均應給予足夠時間的通知。因此，委員不同意處理上述暫定事項，並同意此事項應在2007年10月立法會新會期開始時才討論。

#### IV 落馬洲支線票價

(立法會 CB(1)1611/06-07——政府當局提供的  
(03)號文件 資料文件)

6. 九廣鐵路公司(下稱"九鐵")總工程師及九鐵運輸高級總監借助電腦投影片輪流向委員簡報將於2007年年中投入載客服務的落馬洲支線(下稱"支線")的營運準備就緒情況及票價。

(會後補註:有關的簡介資料在會議席上提交並已於2007年5月25日以電子郵件的方式發送給委員。)

#### 票價

##### 支線的票價水平

7. 王國興議員認為落馬洲支線的票價過高，並呼籲九鐵基於有關車程甚短而考慮降低票價。九鐵行政總裁在回應時解釋，由於支線屬東鐵的延伸部分，其票價根據現有的票價機制釐定，因此，落馬洲支線的票價與羅湖票價相同。儘管如此，九鐵在釐定落馬洲支線的票價時，亦曾考慮多項主要因素，例如乘客接受程度、市場競爭、項目成本及是否物有所值。就此，從乘客滿意程度調查得悉，乘客對九鐵的過境鐵路服務(包括票價水平)表示滿意。九鐵過境鐵路服務的收費與其他公共交通服務比較亦毫不遜色，並可為乘客提供物有所值的服務。

8. 劉江華議員認為，落馬洲支線的票價與羅湖票價相同是不可接受的，後者的票價已屬偏高。九鐵行政總裁在回應時重申，從乘客滿意程度調查及九鐵的市場佔有額可知，乘客認為九鐵的過境服務收費具競爭力。

9. 劉健儀議員察悉，由上水到落馬洲的車程較到羅湖更長，並詢問對前往落馬洲及羅湖收取相同水平的票價是否一個刻意讓乘客得益的決定。九鐵行政總裁在回應時表示，雖然可因為落馬洲支線較長的實質距離及高昂的項目成本而有理據就其收取較高的票價，但由於該支線屬東鐵的延伸部分，故採用與羅湖線相同的票價機制。此外，若將步行時間亦計算在內，搭乘落馬洲支線與羅湖線所用的時間相若。這是因為羅湖站月台與出入口設施的距離較長，步行時間亦因而較長。

10. 陳偉業議員認為，如按每公里計算，羅湖及落馬洲支線的票價在所有公共交通工具中均屬於最高。雖然他承認由過境乘客補貼本地乘客(交叉補貼)屬既定政策，但他指出，時代已轉變，早年過境乘客主要是外遊人士，現在的過境乘客卻大多是為工作或求學而乘車，因此，使用過境鐵路服務不再屬奢華享受，而是日常所需，拒絕因應轉變來更改票價機制是不合理及僵化的。依他之見，九鐵無視上述轉變，只顧追求更大的利潤無可避免會引起不滿。政府當局因而應不再支持交叉補貼政策，並應確保九鐵的票價機制與時並進。他亦不同意九鐵行政總裁所聲稱，市場佔有率顯示九鐵的過境票價具競爭力。依他之見，九鐵的過境服務看似具競爭力，主要是因為經營環境受到控制，在該環境下，其他交通工具不是不獲准進入市場就是被迫收取類似的高昂車費。因此，他要求全面檢討九鐵的車費政策，並認為應向須經常來往香港及內地的乘客提供票價優惠，以減輕高得不合理的過境票價對他們構成的沉重負擔。

11. 九鐵行政總裁在回應時指出，九鐵須按法律規定根據審慎商業原則運作，這意味九鐵須照顧整體乘客而非某部分乘客的利益。就此，交叉補貼是必須的，除非本地服務的票價大幅提升。他進一步重申，從乘客滿意程度調查及九鐵的市場滲透率可知，乘客認為九鐵的過境票價合理及具競爭力。此外，應注意的是，鐵路乘客不僅要支付服務成本，還須支付設施及有關基建的成本，而其他交通服務的使用者則不必支付相關服務的成本。

12. 張學明議員認同其他委員的關注，認為落馬洲支線的票價偏高，並認為由於落馬洲支線的票價定在太高的水平，該支線可能無法發揮分流羅湖線乘客的作用。政府當局察悉他的意見。

13. 基於多個原因，梁國雄議員未被九鐵行政總裁的理據說服，即落馬洲支線及羅湖線的票價不能下調，是因為九鐵需根據審慎商業原則運作。首先，他認為，由於政府以環保為藉口而向鐵路交通傾斜的運輸政策，九鐵已享有自然壟斷。其次，交叉補貼政策已不再有理據支持，因為這樣得來的利潤只會令商業機構而非普羅市民得益，原因是九鐵即將與屬於私人機構的地鐵公司合併。他亦因而反對合併。第三，政府實際上是在多方面津貼九鐵的營運，例如透過向其批出物業發展權；提供相關的基建設施；在九鐵與深圳方面商議轉乘安排時提供協助等。因此，九鐵實際上並非根據商業原則運作，而是獲得補貼。梁議員因而促請九鐵檢討交叉補貼政策、降低落馬洲支線的票價，以及如許多國家的鐵路營運者一樣，提供例如月票及學生票等優惠。

14. 九鐵行政總裁在回應時重申九鐵的政策，即在法律規定的審慎商業原則的法定框架下，在其營運的市場釐定具競爭力的票價，與此同時，為整體乘客而非只為使用過境服務的乘客提供物有所值的服務。依他之見，大多數乘客認為九鐵的票價機制物有所值。此外，九鐵亦會在有需要時，提供特別套票，以推廣新服務。西鐵已有此等特別套票。至於落馬洲支線，則並非如西鐵一樣屬獨立鐵路線，而是東鐵的延伸部分，而乘客已認為東鐵票價屬可以接受。

15. 李鳳英議員懷疑乘客是否確如九鐵行政總裁所聲稱般認為九鐵的票價機制物有所值。據她所知，九鐵的過境票價引起很多投訴，許多人認為屬偏高。她亦指出，由於其他交通工具不獲准進出羅湖，因此九鐵在過境交通市場上享有一定程度的壟斷。市民因而往往被迫使用羅湖線，而非如九鐵所聲稱般因其物有所值而使用該服務。政府當局察悉她的意見。

16. 李鳳英議員雖然欣悉居於落馬洲村及下灣村附近的居民將可享受特別優惠票價，但她認為，該計劃應擴展至令每日均須過境工作及求學的乘客受惠，以紓緩每日過境對他們構成的沉重財政負擔。九鐵行政總裁在回應時重申有需要為使用九鐵服務的所有乘客提供相同的物有所值服務。他解釋，九鐵須依靠來自過境服務的收入來將本地服務的票價維持在低水平，後者的票價已有大概10年沒有上升。鑒於交叉補貼政策已成功實施一段長時間，該政策應繼續下去，令九鐵可以保持其一直提供的世界級服務。

17. 主席認同委員對於票價水平的意見，並認為落馬洲支線的票價太高及欠吸引力，未能發揮其分流羅湖線乘客的作用。他因而建議除為每日乘車的乘客提供月票外，亦應在落馬洲支線通車後9個月或一年內提供特別優惠，令其票價與巴士票價相若，從而令落馬洲支線更有吸引力。九鐵行政總裁在回應時指出，落馬洲支線可為東鐵乘客提供另一個過境前往內地的選擇，可直接前往深圳地鐵4號線，依他之見，上述可快捷連接香港及深圳西部的方便會吸引乘客改變乘車習慣。儘管如此，九鐵將會監察落馬洲支線的乘客量。該公司亦會與深圳地鐵的營運者商討提供落馬洲支線與深圳地鐵轉乘優惠的事宜。

18. 王國興議員呼籲九鐵及政府當局為新界西北許多須頻密過境參與各種經濟活動的居民訂出票價優惠計劃，例如月票。依他之見，有關優惠很重要，因為這些居民參與上述經濟活動有助減低香港該部分地區的失業



率。此外，落馬洲支線的票價偏高，而九鐵亦壟斷過境服務。他因而促請政府當局表明對此事的立場，並進一步指出，儘管落馬洲支線的建造成本高昂，但要新界西北居民承擔該支線偏高的票價並不公平。

19. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>在回應時解釋，考慮到九鐵須根據審慎商業原因運作，該公司獲給予票價自主權，令其可達到收支平衡，避免需動用公帑來補貼其高昂的營運。然而，九鐵在享有票價自主權的同時亦須承擔相關的風險。此外，雖然九鐵在釐定落馬洲支線的票價時須考慮該支線的建造及營運成本，但亦須考慮市民的接受程度及來自路面公共交通服務的競爭。事實上，根據九鐵進行的調查，落馬洲支線在票價水平及旅程時間方面與其他陸路交通服務相比有一定競爭力。她進一步指出，九鐵在營運本地服務方面出現虧損。因此，九鐵來自過境服務的收入對於維持其本地服務的可持續性非常重要。該兩方面服務的票價機制因而存在差異。

#### *其他與票價有關的關注及意見*

20. 王國興議員指出，落馬洲支線會為九鐵帶來額外收入，他因而呼籲九鐵降低輕鐵的票價。九鐵行政總裁在回應時解釋，在交叉補貼政策之下，輕鐵乘客已因為票價可維持在可負擔水平而得益。一如乘客滿意程度調查所顯示，乘客認為輕鐵的票價可以接受。

21. 劉健儀議員詢問用來擬備乘搭落馬洲支線與其他陸路交通工具的票價比較的依據(電腦投影片簡介資料第10頁)，九鐵運輸高級總監在回應時解釋，除前者的管制站是落馬洲支線過境口岸，而後者則是皇崗過境口岸外，有關的路線大致相同。主要的分別在於所使用的交通工具，即前者乘搭列車然後轉乘地鐵，後者則全程使用路面交通工具，不論是巴士還是公共小巴。

22. 張學明議員察悉在車站大樓工作的人士或住在落馬洲村和下灣村附近的居民，將會享有與"羅湖特價證計劃"相若的特別優惠票價。就此，他詢問優惠的幅度為何及九鐵公司如何界定"在車站大樓工作的人士"，尤其是會否亦包括在車站大樓內的商店及食肆工作的人士。九鐵公司運輸高級總監答稱亦包括在內，他又報告，特別優惠與現時適用於羅湖特價證持有人的優惠相同。為說明這項優惠，他表示其他乘客使用八達通卡由尖東前往落馬洲須支付34.8元，而上述類別人士則可能只需支付13元。

營運

營運時間

23. 劉江華議員特別提及傳媒有關落馬洲支線過境通道及落馬洲支線將會在晚上10時停止營運的報道，並指出停止營運的時間太早，無助鼓勵市民使用落馬洲支線。九鐵行政總裁在回應時解釋，九鐵的計劃是在營運時間及列車班次方面，為落馬洲支線提供與羅湖相同水平的服務。長遠而言，希望羅湖過境通道與落馬洲支線過境通道的營運時間相同，以免可能產生的任何混亂。

24. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應劉江華議員詢問落馬洲支線過境通道的營運時間較短的原因時匯報，政府當局仍正就營運時間與深圳有關當局聯絡。雖然政府當局希望落馬洲支線過境通道與羅湖過境通道的營運時間一致，但深圳有關當局就此作出決定前，需要更多時間因應所需的人手編制作出詳細規劃。劉健儀議員察悉有關解釋，並指出根據相關法例，落馬洲支線過境通道結束營運的時間應為凌晨零時30分。她詢問長遠而言，這是否落馬洲支線過境通道停止營運的目標時間，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在答覆時表示確實如此。

25. 主席認為落馬洲支線未必可以吸引現時使用羅湖線的乘客，因為落馬洲支線的營運時間太短，而前往羅湖的乘客同樣可以輕易接駁到深圳的地鐵系統。因此，他要求政府當局與深圳有關當局進一步聯絡，務求將落馬洲支線的營運時間延長至午夜12時，並在鐵路事宜小組委員會訂於2007年6月8日試乘落馬洲支線(下稱"實地視察")時匯報有關的結果。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時同意跟進主席的要求。九鐵行政總裁補充，九鐵亦希望看到羅湖線與落馬洲支線的營運時間相同，並預期在適當時候，可能是隨後的3至6個月內，可以解決營運時間有差異的問題。

政府當局

26. 劉江華議員指出，每小時會有10至12班列車開往羅湖，但開往落馬洲的列車則只有5至6班，鑒於落馬洲支線建造成本高昂，而且營運時間較短，他對其成本效益存有懷疑。他亦認為距離通車時間雖然只餘下40天，但政府當局仍在就落馬洲支線的營運時間與深圳方面磋商，這情況並不理想。依他之見，不同過境通道的營運時間各有差異的情況既不理想亦會造成混亂。因此，長遠而言，當局應設法將所有過境通道(24小時運作的皇崗除外)停止營運的時間統一為午夜12時。上述統一停止營運時間的做法亦方便作出輪班安排，並可讓人們

從落馬洲支線所提供的轉乘深圳地鐵系統的最大方便中得益。依劉議員之見，倘若落馬洲支線現時的營運時間及列車班次不變，落馬洲支線將遠遠未能達致興建該支線的目的及滿足公眾的期望。

27. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時向委員保證，當局會就落馬洲支線過境通道的營運時間進行足夠的宣傳工作，以盡量減少混亂情況。她再次確定政府當局會就延長落馬洲支線過境通道的營運時間一事與深圳有關當局進一步聯絡，並指出羅湖過境通道開始時的營運時間亦同樣短，之後才因應使用該過境通道的旅客數目的增長，將營運時間逐步延長至午夜12時。

#### 後勤安排

28. 王國興議員察悉列車會在上水站分支駛往羅湖或落馬洲，他詢問上水站有否特別安排，協助鐵路乘客尋找前往其目的地的列車，以避免在車站處所內出現混亂及擠塞。九鐵運輸高級總監在回應時表示，前往落馬洲的列車會停靠東鐵尖東至上水沿線各站，乘搭開往落馬洲的列車無須轉車。在東鐵各站，月台均設有電子資訊顯示板和月台廣播，通知北行乘客下一班到站列車的目的地。在上水站北行月台每一對車門位置的上方，都會額外加裝電子資訊顯示板，顯示列車的目的地。在月台地面亦會作出清楚的標記，以便分隔排隊候車前往落馬洲及羅湖的乘客。此外，前往上水站的北行列車都會安排車廂廣播，通知乘客列車的目的地。

29. 李鳳英議員詢問會否在營運初期額外提供職員支援，為使用新服務時可能會有困難的長者和有視障及聽力障礙的乘客提供協助。九鐵公司運輸高級總監在回應時表示，落馬洲支線投入服務後首3個月內，九鐵公司將派駐服務大使，於落馬洲站及上水站協助乘客使用新服務。

30. 梁國雄議員認為為免產生混亂，落馬洲支線應在當局與深圳有關當局解決所有事情後才通車，而非作為慶祝香港回歸內地10周年的政治舉動，過早投入服務。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時強調會有足夠時間通知公眾及宣傳落馬洲支線的營運時間。她亦指出落馬洲支線的計劃通車日期一直是2007年年中，現時仍有足夠時間作出必需的通車安排。

其他關注及意見

31. 劉江華議員詢問為何如電腦投影片簡介資料第10頁所示，若某人使用鐵路服務以外的陸路交通服務，由沙田經皇崗往福田需時105分鐘，但由尖沙咀前往則只需70分鐘。九鐵運輸高級總監在回應時解釋，這是因為尖沙咀／佐敦區有直通巴士服務。然而，沙田居民卻需乘搭巴士或綠色專線小巴前往上水再往新田，然後才可轉乘落馬洲至皇崗的過境穿梭巴士。

32. 九鐵行政總裁答覆劉江華議員就落馬洲支線的車站月台為何並無提供月台幕門的詢問時解釋，落馬洲支線的車站月台與東鐵及馬鞍山鐵路的月台一樣，都是依靠自然通風的露天環境，因而沒有月台幕門。然而，九鐵正研究在所有此等地面車站加裝月台幕門的可行性。因此，九鐵已預留款項，如作出加裝月台幕門的決定，便可供在落馬洲支線的車站加裝月台幕門之用。

33. 劉健儀議員察悉乘搭落馬洲支線的乘客可直接接駁深圳地鐵系統4號線。因此，乘搭落馬洲列車可以縮短前往羅湖以西地區的行車時間。她指出這種方便可能會吸引眾多現時乘搭羅湖列車的乘客改乘落馬洲列車，並詢問這方面的估計數字為何。九鐵行政總裁證實她的觀察所得，並表示因為這種方便，預料香港及深圳兩地均會有很多乘客會使用落馬洲支線。因此整體市場十分龐大，而九鐵公司亦正計劃將來會充分利用該市場。至於落馬洲支線及羅湖線各自的估計數字，九鐵運輸高級總監表示，在現時乘搭羅湖線的約240 000名旅客當中，18%是前往羅湖以西的地區。預計他們大多數會在落馬洲支線通車後轉乘該支線。此外，亦預計在落馬洲支線通車初期，將會有55 000名乘客使用該支線。到了年底，該數目將會增至約70 000人次，當中有70%是原本乘搭羅湖線的乘客。其餘的乘客可能是由其他交通工具轉過來。

34. 張學明議員認為，雖然新界東的居民可以直接乘搭落馬洲支線，但新界西的居民卻不能，而須前往上水才能乘搭落馬洲支線，這是不理想的。此外，前往落馬洲的接駁服務就只有一條往返元朗東的專營巴士線及一條往返元朗市中心的綠色專線小巴線，以致天水圍的居民未能從中受惠。他因而促請政府當局察悉在立法會議員與元朗區議會議員在2007年5月10日舉行會議時提出的以下建議——

- (a) 現有的77號綠色專線小巴(天水圍天頌苑至落馬洲公共運輸交匯處(下稱"交匯處")應伸延至落馬洲支線交匯處；及

- (b) 現有的276號B巴士線(天水圍天富巴士總站至九廣鐵路上水站)應加設新巴士站，讓乘客可以在落馬洲支線交匯處上、落車。

35. 運輸署總運輸主任／邊界在回應時解釋，在決定於落馬洲支線交匯處得提供的公共交通服務時，需考慮數個因素，即有需要確保往返落馬洲支線過境通道的運作安全及暢順；落馬洲總站的設計是作為鐵路過境通道，以及應繼續發展鐵路作為公共運輸系統的骨幹此一事實；需要注意落馬洲支線交匯處的規模及通往該交匯處道路的容車量均有限；由於該交匯處位於保育區，故有需要盡量減少空氣污染及擠塞等。因此，政府當局只能計劃提供一條往返元朗東的專營巴士線、一條往返元朗市中心的綠色專線小巴線及提供在落馬洲支線交匯處營運的市區及新界的士服務。他評論元朗區議會的建議時指出，現時有巴士及公共小型巴士(下稱"小巴")線由天水圍開往上水，乘客可在上水轉乘東鐵。天水圍居民亦可前往元朗，並使用上述的新巴士線及綠色專線小巴線前往落馬洲支線交匯處。故此，政府當局的計劃是77號綠色專線小巴及276號B巴士線均仍以新田交匯處為總站，天水圍的居民可在該交匯處乘搭落馬洲至皇崗的穿梭巴士。

36. 梁國雄議員質疑，倘若落馬洲支線需收取高昂的票價來牟利，以補貼本地線的票價，令致很少人使用落馬洲支線，那麼有何理據興建落馬洲支線。他亦認為，倘若九鐵真正根據商業原則營運，九鐵理應不會借巨款興建落馬洲支線，來與其羅湖線競爭。依他之見，不應容許九鐵公司在市場上處於壟斷地位，而應准許更多鐵路營辦商進入市場，以令鐵路票價維持在低水平。這是因為依他之見，為確保所得的任何利潤均會用於令公眾受惠，不根據商業原則運作的公司才應享有壟斷地位。注入了如此多的資源興建落馬洲支線，他質問若落馬洲支線未能持續營運，誰人會負上責任。

37. 九鐵行政總裁在回應時解釋，九鐵整體而言須擴展其鐵路設施。就此，他認為，落馬洲支線對於現行的鐵路服務而言屬於具吸引力的新路線，尤其是由於該支線與同樣在不斷擴展的深圳地鐵系統接駁。他強調，落馬洲支線應被視作整體鐵路發展的一部分，鑒於該支線具有改善九鐵公司服務的能力，故興建該支線的決定是有理據支持的。

議案

38. 陳偉業議員指出，交叉補貼政策引起強烈不滿。不顧時代變遷及公眾多番就這方面提出改變的訴求，繼續奉行這項政策的做法既不可取，亦不公平。因此，他要求動議以下議案，並獲劉江華議員附議 ——

"本會促請政府及九鐵就鐵路票價的政策，特別就跨境票價的補貼問題，進行全面檢討及研究為經常使用跨境鐵路服務的乘客提供優惠票價及月票服務"。

39. 劉健儀議員表示自由黨支持該議案。據她所述，過去10多年來，交叉補貼政策一直是引起公眾辯論的議題及很多人極為關注的事項。由於越來越多市民跨境工作及求學，公眾辯論日益熾烈，故有關政策應予檢討。就此，雖然她同意未必可能在短時間內更改有關政策，但她希望長遠而言，當局會檢討有關政策及訂出解決方法，以釋除這方面的關注。

40. 林健鋒議員指出有很多跨境的經濟活動在進行中，並強調有需要檢討交叉補貼的政策，以減低經常跨境參與此等活動的人士高昂的交通開支。據他所述，他曾多番籲請政府當局協助減低此等開支，並建議引入如月票的措施，以協助此等人士。因此，他表示支持有關議案。

41. 委員同意處理建議的議案，並將其付諸表決。除了沒有行使投票權的主席外，在席的其他委員當中，6位委員贊成該議案。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：議案措辭已於2007年5月28日隨立法會CB(1)1740/06-07號文件送交委員。)

42. 主席總結上述討論時建議，事務委員會應藉着實地視察的機會，與政府當局及九鐵公司進一步討論向需要經常往返香港和深圳的乘客提供優惠票價的建議，以及提供落馬洲支線與深圳地鐵的轉乘優惠。事務委員會亦促請政府當局就委員建議延長落馬洲支線營運時間至午夜12時一事與深圳有關當局進行聯絡的進展情況作出匯報。

政府當局

## V 貨車在倒車時的安全問題

(立法會 CB(1)1611/06-07 —— 政府當局提供的資料文件  
(04)號文件  
立法會CB(1)763/06-07號 —— 2006年12月15日  
文件 會議的紀要)

### 政府當局的簡介

43. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3及運輸署總工程師／港島借助電腦投影片，藉着著重說明有關文件的要點，向委員簡介落實加強貨車倒車安全措施的發展。

### 討論

44. 林健鋒議員提述有關文件第5段時，詢問在132個須優先處理的路段指明日中指定上落貨的時段是否可行，以及可以將車輛通道及行人專用通道分隔的路段數目。林議員關注到某些貨車可能須安裝超過一部倒車視像裝置，以符合有關的安全規定，這樣可能會增加業界的營運成本。倒車視像裝置的效能亦可能因惡劣天氣而受影響。

45. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，倒車安全主要取決於司機的態度及行為，而倒車裝置僅為了加強安全的目的。政府正與業界密切聯絡，以期找到落實安全措施的實際方法。當局曾就選定的路段進行改善道路安全的措施徵詢相關的區議會及有關地區的居民和店鋪東主的意見。總工程師／港島補充，當局在該等優先處理的路段採取了各項加強安全的措施，包括禁止長身車輛進出，或限制所有車輛於日中若干時段進出，以及安裝警告標誌。當局在落實此等措施之前，曾諮詢相關的區議會及有關地區的居民。

46. 林健鋒議員詢問改善餘下51個地點需時多久。

47. 總工程師／港島答稱，運輸署正與相關的區議會及有關地區的居民討論在51個地點進行加強安全措施的事宜，並希望有關措施可以在年底前實施。

48. 王國興議員認為應設定完成諮詢相關業界的時間表，因為很多涉及交通意外的貨車都是普通的貨車，所以在此等車輛上安裝加強安全裝置應不會有任何技術困難。王議員關注到在中西區49個須優先處理的路段當中，有關各方只同意在13個路段進行改善工程。鑒於很多倒車意外是在中西區發生，故王議員要求當局加快就道路改善工程諮詢該區的有關各方。

49. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，顧問剛完成有關貨車安裝倒車裝置的研究，而政府將於稍後與業界討論研究結果，尤其是關於將倒車視像裝置的建議性能要求適用於各類別貨車是否實際可行。與此同時，當局將會擬備指引，以便向業界分發，教導業界如何為車輛選擇較適合的倒車裝置。總工程師／港島補充，一如中西區區議會所同意，31個路段的改善工程將會在今年內進行，而餘下18個路段的工程將於2008年年中竣工。

50. 王國興議員認為，加強倒車安全的法例可以分階段實施，例如先涵蓋一般貨車，然後才包括在安裝倒車裝置方面有困難的貨車。

51. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，政府對強制規定貨車安裝倒車視像裝置持開放態度。然而，部分貨車在安裝倒車裝置方面會有技術困難。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3強調，由於相關的法例應清晰、公平及可以執行，當局將於短期內就此諮詢業界。若過程順利，希望可以在下個立法會會期向立法會提交建議。在這段過渡期內，當局將會向業界發出如何為車輛選擇較適合的倒車裝置的指引。

52. 李鳳英議員關注業界若不同意引入規定貨車安裝倒車視像裝置的法例，政府的立場為何。她詢問政府會否向車主提供安裝倒車視像裝置的誘因。李議員亦詢問與相關區議會達成協議進行改善工程的71個路段的完工時間。

53. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，迄今，相關業界對旨在加強倒車安全的措施的反應正面。在倒車視像裝置方面，若干技術問題有待解決。政府當局將會在適當時候向事務委員會匯報與業界進行討論的進展。總工程師／港島補充，在71個地點進行的改善工程將於數月內完工。

54. 主席認為，雖然諮詢業界屬必須，但不應純粹由於在某些類別車輛安裝此等裝置有技術困難而拖延引入強制規定貨車安裝倒車視像裝置的法例。有關法例可先規定沒有安裝困難的貨車安裝倒車視像裝置，以保障公眾安全。他建議當局在今年10月向立法會提交相關的條例草案。主席認為倒車裝置應有人聲，例如廣東話、普通話及英語，以便提高行人的警覺性。主席關注在132個須優先處理的路段當中，只有10個路段的改善工程已竣工。他要求當局加快進行加強安全的工程。



55. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，政府非常重視倒車安全的問題。然而，加強安全的關鍵要素是改善司機及行人的態度和行為。當局已出版刊物及推行教育計劃，以加強司機及公眾對倒車安全的意識。政府當局在制訂相關法例時，將會考慮主席提出包括的建議。政府當局亦察悉有關倒車裝置使用人聲的建議。她再次強調，政府當局須確保相關的法例將是清晰、公平及可以執行的。至於優先處理路段的改善工程，她表示政府當局在切實可行的情況下，將會加快進行相關工程。

56. 林健鋒議員認為，雖然保障公眾免受倒車造成的意外所傷害至關重要，但當局亦有必要解決在貨車上使用此等倒車視像裝置的技術困難，否則安裝此等裝置不會產生預期的效果，反而會加重業界的財政負擔。因此，在制訂強制規定安裝倒車視像裝置的任何法例前，應審慎行事。與此同時，政府應推行倒車安全的宣傳計劃，並改善在有問題路口的道路安全裝置，例如安裝欄杆及警告標誌。

57. 至於司機的態度及行為問題，主席認為可以規定職業司機每年或每兩年修讀一次複修課程，以加強他們對道路安全的意識。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在回應時表示，在確保倒車安全方面，教育及宣傳擔當重要的角色，而政府亦計劃引入法例，規定屢次違反交通法例的司機修讀道路安全課程。總工程師／港島補充，在132個須優先處理的路段當中，有114個路段的改善工程將會在今年內完工。

政府當局

59. 主席要求政府當局向事務委員會提供以下資料——

- (a) 132個須優先處理的路段完成改善工程的每月最新情況；及
- (b) 在安裝倒車視像裝置方面有技術困難及沒有此等困難的貨車的數目。

**VI 其他事項**

60. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2007年7月4日