

第IX章：運輸

9.1 運輸局局長吳榮奎先生應主席邀請，向議員簡介2001至02財政年度政府財政預算案中有關交通運輸的開支(附錄V-8)。

交通諮詢委員會

9.2 何鍾泰議員申報利益，表明他曾在1995至1997年期間，出任交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)主席。

9.3 劉健儀議員特別指出，交諮會作為政府當局的主要諮詢機構，會就各項重要交通運輸事務，包括各交通機構提出調整車費和隧道費的申請，向政府當局提出意見，實在擔當着重要的角色；就此，她關注到運輸局預留了多少資源，向交諮會提供秘書處支援服務。她擔心，若欠缺足夠的人手支援，交諮會將難以充分發揮其職能。運輸局局長同意向議員提供詳細資料，列明當局為支援交諮會的運作而提供的資源。他亦表示，交諮會秘書處由一名首席助理局長擔任主管，其下有一名高級政務主任及一組行政主任提供支援。他進一步表示，政府當局明白到交諮會的職權範圍廣泛，工作量較前繁重，因此會在明年檢討交諮會秘書處的資源需求。

9.4 對於交諮會決定暫時不披露其就新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)申請提高票價9.2%所進行商議的詳情，鄭家富議員及劉千石議員提出強烈批評，並譴責這是倒退的做法。因此，他們非常懷疑，交諮會是否仍能以政治中立及不偏不倚的態度發揮其監察和諮詢功能。就此方面，劉千石議員表明反對建議的加價申請，因為在現時的經濟環境下，調高票價必定會影響民生。劉議員又質疑政府在確保交諮會運作的透明度方面所扮演的角色，以及行政長官在委任交諮會主席時有何準則。

9.5 劉江華議員亦提到交諮會的商議工作欠缺透明度，並質疑政府當局應否繼續使用公帑，為已再無公眾問責性的交諮會提供秘書處支援服務。他指出，雖然諮詢交諮會的做法已在地鐵有限公司(下稱“地鐵”)的車費釐定機制中正式確立，但他懷疑這個有嚴重缺陷的諮詢機制能否有效監察地鐵車費。

第IX章：運輸

9.6 鄭家富議員認為，當局應預留資源進行全面檢討，研究如何能夠加強交諮會的角色及職能，以符合社會的期望。

9.7 運輸局局長回應時強調，交諮會自1965年成立以來，一直負責就交通運輸政策的廣泛問題，向行政會議提供意見。鑒於這制度行之有效，政府當局認為無需作出任何改變。至於委任交諮會主席一事，他表示，行政長官會選出最適合的人選作出委任。

9.8 關於新巴提出的申請，運輸局局長表示，交諮會已審慎研究該項車費調整建議，並考慮過各項相關的因素，包括該公司的財政狀況和服務表現、市民對擬議車費增幅的接受和負擔程度，以及現時的經濟氣候，而交諮會的意見將會提交行政會議考慮。不過，交諮會採取的立場，是在作為最終批准當局的行政長官會同行政會議尚未就加價申請作出決定前，交諮會不應披露其商議過程。他強調交諮會有完全獨立自主權作出本身的決定，而他認為問題其實只在於交諮會應於何時披露其商議工作的詳情。

9.9 劉千石議員不信服政府當局的解釋，並認為交諮會在行政會議作出決定後才披露本身的立場，根本毫無意義。鄭家富議員亦表示，他不能接受交諮會現在決定偏離其以往的做法，不再在行政會議作出決定前，向公眾簡述其對加價申請的意見，以致損害了公眾利益。鄭議員提到，政府當局一貫的立場，是交諮會已在交通事務方面，特別是票價水平方面，代表公眾作出監察，因此公共交通服務的票價無須交由立法會審議；但他認為，這次事件已明確顯示，交諮會未能履行代表社會監察加價建議的職能，政府當局實在應立即認真地重新研究整個機制。

9.10 運輸局局長回應時表示，政府當局過去曾數度檢討交諮會的運作，包括其成員組織、職權範圍及監察角色，並向交通事務委員會匯報檢討結果。然而，他表示，鑒於議員所提的關注事項，政府當局會再研究此事。

持續發展及環保問題

9.11 除環境食物局劃撥的資源外，劉慧卿議員詢問，在運輸局的工作範疇內有否特別分配撥款，以促進本港交通運輸體系的持續發展，尤其是在推行鐵路工程計劃方面。運輸局局長回應時強調，保持香港的持續長遠發展，是社會人士的共同期望，需要所有政府政策局／部門作出貢獻。就交通規劃及基建發展而言，運輸局及其執行部門均明白到，每項工程計劃均需按照相關的法定要求，以環保的方式推行，確保達致持續發展的目的。因此，每項工程計劃獲分配的資源總體上已包括這方面的開支，無需為此另作撥款。

9.12 劉慧卿議員又提及超過30萬個住戶經常受過量交通噪音滋擾的苦況，並且詢問，政府當局已經及將會採取何等措施，以紓解現有道路的噪音影響。運輸局局長答覆時承認，鑒於上述問題涉及種種在實際環境、技術及資源方面的限制，因此沒有現成的解決方法。然而，他向議員保證，在可行的情況下，政府當局會探討和推行各項工程及非工程措施，包括加裝隔音屏障、利用低噪音物料重鋪路面及實施交通管理措施。

9.13 譚耀宗議員察悉，當局會撥款2,690萬元，為6個有蓋公共運輸交匯處的通風系統進行改善工程，以改善該等交匯處的空氣質素。他認為，當局須就該等設施作出更完善的規劃及設計，以應付公眾在這方面的關注。運輸署署長回應謂，政府當局會參照新標準作出進一步改善，確保以環保和可持續的方式應付市民在交通運輸方面的需求。鑒於議員關注到，倘若擬議的工程計劃於2001年年中展開，乘客在炎熱天氣下會感到不適，他同意重新研究改善工程的時間表。

提供運輸基礎設施

9.14 鄧兆棠議員詢問，當局有否撥款加快推行北環線計劃，以便在上水至落馬洲支線(下稱“落馬洲支線”)工程不能再推展時，亦可應付西九龍及新界西居民對跨境鐵路的需求。運輸局局長答覆時表示，當局不宜評論九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)現正就落馬洲支線工程計劃提出的上訴個案，而推行北環線計劃的

時間安排需視乎跨境交通量的增長，以及新界西北的規劃發展步伐而定。除了北環線外，當局亦正研究區域快線，以期在邊界與市區之間提供另外一條停站次數較少的鐵路。區域快線工程可加快進行，以配合客運需求的實際增長。然而，他指出，當局不可能把跨境交通網絡擴展至覆蓋全香港。跨境旅客需倚賴其他合適的接駁服務。

9.15 譚耀宗議員要求政府當局闡釋構思中香港至深圳／羅湖的新跨境鐵路服務。運輸局局長答稱，鑒於香港與內地之間的經濟及社會活動交流日益頻繁，財政司司長在預算案演詞中已提出要積極提高跨境鐵路服務的質量及擴展華南地區的鐵路網絡。除了其他正在進行的相關計劃外，當局會與九鐵緊密合作，以期繼續進一步加強與內地鐵路當局的合作，尤其是研究可否推出前往廣東省其他新目的地的直通車服務。

9.16 何鍾泰議員提到，深港西部通道及后海灣幹線的工程有所延誤，並質疑香港與內地跨界大型基建協調委員會(下稱“基協會”)的成效。運輸局局長回應時解釋，當局會透過各種渠道與內地機關就此方面保持聯繫。作為最高的決策機構，基協會在香港回歸前後均經常舉行會議，討論各項跨界基建發展項目及作出決定，而深港西部通道便是其中一項取得成果的項目。關於推行這些已承諾的項目方面，雙方會在工作層面保持緊密聯絡。他答允向議員提供資料，說明基協會自1997年7月1日以來共舉行了多少次會議。不過，何鍾泰議員認為，在計劃的推行階段，高層次的參與亦同樣重要，以確保雙方能夠適時及一致地採取跟進行動。

9.17 鑒於政府擁有九鐵及地鐵股份，劉炳章議員質疑，運輸局決定邀請兩間公司就《鐵路發展策略2000》詳載的工程計劃提交建議，有浪費公帑之嫌。運輸局局長回應時解釋，根據既定政策，當局會同時邀請兩間鐵路公司競投不屬於任何現有鐵路線延伸部分的新鐵路工程計劃，例如沙田至中環線。政府當局會訂明各項條款，使兩間公司可在公平的環境下競投，而在決定採納哪一份標書時，當局會顧及整體社會的最佳利益。他表示，雖然在競投過程中，鐵路公司需付出可觀的款項進行深入而詳細的研究，但此舉可確保獲採納的是最佳的建議，以致在

第IX章：運輸

推行及建造項日期間可節省大量金錢。此安排最終會令乘客受惠。

9.18 葉國謙議員察悉，七號幹線的勘測及初步設計工作已於2000年8月完成，而這項工程預計需要耗資97億元。他質疑為何須要進行另一項工程檢討，以研究另一條經過摩星嶺的隧道路線。他對於工程進一步延誤表示關注，並詢問政府當局有否明確的時間表，以推行這項工程計劃。

9.19 路政署署長答覆時向議員匯報七號幹線各項前期工程的最新進展。他表示，該條幹線大致上分為兩段。關於由堅尼地城至鋼綫灣的北段，初步研究已確定隧道方案可行。然而，由鋼綫灣至香港仔的南段則有較多問題。考慮到工程上的困難及該區居民提出的反對，當局須全面檢討擬議的路線，以便訂出最佳的做法。為此，路政署即將會委託顧問進行研究。計及所需的額外時間，詳細設計工作預計會在2003年完成。

9.20 葉國謙議員提到，有關地區的區議會強烈要求早日完成該項工程。他提醒政府當局，若基於環保方面的爭拗而令重要的運輸基礎設施工程受到長期延誤，會對社會帶來負面影響。運輸局局長回應時強調，運輸局致力推行七號幹線工程計劃。即使需要進行有關的顧問研究，但他指出，該項工程可以分階段施工，因為北段的前期工程已差不多完成。

9.21 考慮到馬鞍山鐵路於2004年落成啟用後，會導致來往沿線地區的交通量增加，黃容根議員對西沙路的行車量可否應付日後的需求表示關注。運輸局局長答覆時表示，根據相關的交通研究的結果，隨着馬鞍山鐵路及擬議的T7號主幹路相繼落成啟用，西沙路的交通需求將會緩和。政府當局會視乎交通量的實際增長，在有需要時，計劃在西沙路進行進一步改善工程。

9.22 就劉炳章議員對為丁屋提供緊急車輛通道一事提出的關注，運輸署署長表示，當局通常會就可能對四周道路系統構成重大影響的個別房屋發展項目，進行交通影響研究。至於丁屋或較小型的發展項目，當局在規劃區內的整體發展時會顧及這些項目帶來的交通量。就緊急車輛通道而言，不論鄉村地區

的面積為何，均應設有某種緊急車輛通道。由於丁屋事宜屬於另一個政策局的政策範圍，運輸局局長答允就以下各點提供各相關政府政策局／部門的綜合答覆：丁屋居民的人數、提供緊急車輛通道的現行政策，以及改善新界丁屋緊急車輛通道安排的計劃。

公共交通服務的運作

9.23 劉健儀議員提到，財政司司長在預算案演詞中指出，當局豁免專營巴士的稅項，會間接削弱鐵路這種較環保的公共交通工具的競爭力，並與環保原則背道而馳。她憶述，當局於1992年決定豁免專營巴士繳交柴油稅，目的是穩定巴士票價，使乘客受惠。就此方面，劉健儀議員詢問，運輸局會否反對任何改變現時做法的建議，以及堅守維持巴士票價穩定和維持票價在可負擔水平的重要原則。

9.24 運輸局局長回應時表示，雖然稅務政策是庫務局負責的範疇，但若有任何關於改變豁免專營巴士繳交稅項的現行安排的建議，當局定會諮詢相關的政策局。當局在作出決定時會考慮所有相關的因素，包括對乘客可能造成的影響，以及為社會整體帶來的利益。他強調，更重要的是，所有政府政策局／部門均齊心協力，為香港的整體發展作出貢獻。身為運輸局局長，他會從交通運輸的角度，就各項政府措施積極提供意見。至於公共交通服務的收費水平，他表示，雖然上述原則是重要的考慮因素，但當局亦須考慮到公司的運作成本及服務需求等其他因素。

9.25 劉慧卿議員詢問，當局在2001至02年度會提供多少資源，以促進公共交通方面的競爭。運輸局局長答稱，運輸局其中一項重要的工作目標，是促進本港公共運輸系統的公平競爭。雖然當局並無為此另行撥款，但促進競爭的思維會包括在各項措施之中，以提高本港公共運輸系統的效率及互相協調。例如，香港島的專營巴士服務近年逐步開放，已見成果。不過，要促進其他某些範疇的競爭可能會較為困難，例如在渡輪服務方面，近年便由於經營環境困難以致市場逐漸萎縮。

9.26 劉慧卿議員在跟進香港島的市場情況時表示關注到，鑒於當局採取以鐵路為基礎的運輸策略，專營巴士公司可能要面對地鐵的不公平競爭。就此方面，她詢問在過去1年，當局拒絕專營巴士公司要求在香港島開辦新巴士路線的申請的次數。運輸局局長同意以書面提供所要求的資料，並強調政府當局不會窒礙各種公共交通工具之間的競爭，而開辦新路線的申請會按照本身的理據作出考慮。他指出，由超過1間公司為同一地區提供服務，未必會促進競爭。相反，鑒於路面的空間有限，可能會出現擠塞等問題，最終反而令乘客蒙受損失。

9.27 關於本港渡輪服務日後的發展，劉健儀議員詢問當局撥出多少資源進行本港未來水上運輸研究。運輸署署長答覆時表示，當局承諾撥款共200萬元，以進行該項於去年展開的研究。在該項研究下，現有渡輪服務會分為“必需”服務及“非必需但可取”服務兩大類，而不同類別的服務所面對的困難亦會納入研究範圍。他察悉議員的關注，並表示運輸署一直有認真研究本港水上運輸的問題，以及可以採取何等措施促進和支援其發展。

交通管理

9.28 鄭家富議員察悉，拖延多年的電子道路收費可行性研究終於在2000年完成，總開支超過7,500萬元。他詢問當局為何遲遲未能公布研究結果。運輸局局長答覆時表示，該項可行性研究於1997年展開，主要從交通管理角度研究有關課題。根據研究結果，他已從該角度下了定論。然而，由於社會上對環保事宜日漸重視，當局認為需要額外進行研究，探討能否採用道路收費策略以管制車輛在某些地區排放黑煙。他向議員保證，政府當局會盡力在本年度立法會會期內確定其對電子道路收費的意見。

9.29 鄭議員又提及發展智能運輸系統的32億元預算撥款，並要求政府當局保證善用這筆龐大的公帑，不會再發生如電子道路收費可行性研究的情況。運輸局局長回應時闡釋為本港制訂一套綜合的智能運輸系統策略的目的、方法及好處。他強調，配合先進資訊及電訊技術的智能運輸系統，能為道路使用者提供

第IX章：運輸

即時的交通資訊，從而提高現有運輸基礎設施的效用及交通管理的效率。

9.30 關於發展智能運輸系統的資源，運輸局局長匯報，根據現行建議，當局在未來10年須動用共32億元，以推行運輸資訊系統、把區域交通控制系統擴展至所有新市鎮、在所有主要的快速公路上裝設交通管制及監察設施，以及設立交通管理及資訊中心。他向議員保證，與提供運輸基礎設施所涉及的龐大費用比較，投資32億元發展智能運輸系統實在物有所值，因為這套系統會對社會整體帶來莫大裨益。他又答允稍後向議員簡介智能運輸系統之下個別工程項目的詳情，並促請議員在有關撥款建議提交財務委員會審批時予以支持。

9.31 鄭家富議員表示，交通事務委員會初次討論發展智能運輸系統的建議時，委員普遍表示支持。不過，當局需要及早向事務委員會提供更詳細的資料，以便事務委員會全面商議及瞭解該項建議。何鍾泰議員贊同鄭議員的意見，並且指出，他難以接受運輸局局長在完全未有諮詢事務委員會的情況下，便對電子道路收費作出定論。鑒於政府政策經常改變，他認為政府當局應採取較開放的態度，與議員交流意見。

9.32 劉慧卿議員提到，路政署將獲撥款逾100萬元，推行一整套交通管理計劃，以改善中環商業區的交通擠塞情況。她表示，該項建議已引起區內人士極大非議。儘管區議會大致上同意該項建議，但她認為，由於該等措施將會構成滋擾，政府當局亦應徵詢直接受影響的人士(例如店舖東主)的意見。考慮到實際環境的限制，她認為擴闊畢打街行車路等部分擬議措施實在並不可行，因此她又詢問當局可否考慮實施其他措施以解決擠塞的問題。

9.33 運輸局局長回應時表示，按照一般做法，當局會就該類計劃徵詢受影響人士的意見。由於中環商業區在行人及車輛方面的交通需求量均十分龐大，政府當局一直探討不同的方法以紓緩有關問題。他希望擬議計劃所帶來的改善，可以彌補施工期間引起的不便。他又告知議員事情另有一項新發展，就是華人行已就連接到該大廈的行人天橋提出建議。然而，鑒於部分業

主反對，該建議須再作研究。雖然他察悉議員關注到應早日興建該條行人天橋，但他表示，由於有關大廈屬私人物業，政府不宜參與協商的過程。鑒於興建行人天橋的建議尚未明確，政府當局會繼續推行擬議的改善計劃。就此方面，運輸局局長表示，當局會參考徵詢所得的意見，按需要就該等計劃作出適當修改。

運輸服務管理

9.34 關於更新公營隧道各項系統裝置的非經常開支，梁富華議員質疑，當局為此提供的資源是否足夠，以及個別工程項目的範圍為何如此局限。他舉例說明，除了按當局的建議更換車輛繳費系統的路面設備外，海底隧道的管制系統亦有需要全面更新。梁議員關注到，此方面撥款不足，可能與財政司司長在其預算案演詞中表示政府有意把公營隧道私營化有關。

9.35 運輸局局長答覆時表示，管理政府資產屬於庫務局的政策範疇，而據他所知，當局並未就公營隧道私營化或公司化訂出明確的時間表。然而，不管隧道的擁有權日後有任何改變，運輸局及運輸署均會致力確保隧道的運作安全和妥善管理。他又向議員保證，儘管海底隧道已落成多年，政府當局會密切監察其運作，確保符合所須的安全標準。

9.36 運輸署署長補充時表示，政府當局正計劃更換海底隧道內的交通管制及監察系統。他又表示，就隧道運作的技術事宜，當局會徵詢機電工程署署長的意見。若將所有隧道合計，當局已在基本工程儲備基金項下建議進行不少工程。

人手狀況

9.37 陳國強議員就牌照部人手需求的改變提問，因為當局在提供牌照服務方面已有多項新安排，例如正式駕駛執照的有效期限長達10年，以及可透過互聯網提出申請等。運輸署署長答稱，牌照部的人手在過去1年略有縮減，以達致運輸署在資源增值計劃下的目標。鑒於自願退休計劃亦會令處理有關工作的職員人數下降，運輸署會研究可如何填補該等空缺。至於較長遠的發

第IX章：運輸

展，運輸署正制訂各項建議，以提高牌照服務的效率，務求盡量方便市民及加強部門的效率。