

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1260/00-01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

日 期：2001年2月23日(星期五)  
時 間：上午10時30分  
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)  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
張宇人議員, JP  
劉炳章議員

其他出席議員：李家祥議員, JP

缺席委員：朱幼麟議員  
陳偉業議員  
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

#### 運輸局

運輸局副局長  
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)  
何宗基先生

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署助理署長／巴士發展  
黃振亞女士, JP

運輸署總運輸主任／巴士發展  
林林惠蘭女士

**參與議程第V項的討論**

運輸局

署理運輸局首席助理局長  
莫君虞先生

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署助理署長／渡輪及輔助客運  
呂崇義先生

**參與議程第VI項的討論**

運輸局

運輸局首席助理局長(5)  
林雪麗女士

運輸署

總工程師  
李欣明先生

拓展署

新界西拓展處副處長  
文鼎先生

新界西拓展處總工程師  
趙華斯先生

## 應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理  
許雄先生

董事總經理助理  
李達偉先生

營運總經理  
蔡柏榮先生

企業傳訊總經理  
關則輝先生

財務總監  
何毓永先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

### 經辦人／部門

#### **I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)621/00-01號文件 —— 2000年12月20日特別會議的紀要)

2000年12月20日特別會議的紀要獲得確認通過。

#### **II. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)647/00-01號文件 —— 十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路介乎北大嶼山至掃管笏段)

2. 委員察悉政府當局因應委員在2000年11月24日事務委員會會議上所提要求而提交的上述資料文件。應何俊仁議員的要求，委員同意於2001年4月27日的事務委員會例會上討論此事。

### III. 2001年3月16日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)622/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及  
立法會CB(1)622/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意於2001年3月16日舉行的下次會議討論下述事項：

- (a) 將軍澳的交通情況；及
- (b) 資訊科技在運輸管理的應用。

### IV. 新世界第一巴士服務有限公司 —— 加價申請簡介

(立法會CB(1)622/00-01(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及  
立法會CB(1)651/00-01(01)號文件 —— 新世界第一巴士服務有限公司提交的簡介資料)

4. 運輸署署長應主席所請，向委員簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)622/00-01(03)號文件)的內容。該文件就新世界第一巴士服務有限公司(下稱“新巴”)申請於2001年4月1日起增加票價，平均加幅為9.2%一事，載述其營辦專利巴士服務的有關詳情。他澄清，若干傳媒就此事所作報道與事實不符，政府當局尚未就新巴提出的申請作出任何決定。按照處理此類申請的既定程序，政府當局安排向事務委員會作出是次簡報，並歡迎委員提出任何意見。他表示，政府當局在審核有關申請時，會同時考慮委員提出的意見及所有相關因素。

5. 新巴董事總經理許雄先生利用投影機，向委員闡述支持新巴加價申請的資料，該等資料詳載於立法會CB(1)651/00-01(01)號文件。他特別提請委員留意，自新巴由1998年9月1日開始接辦原本由中華汽車有限公司(下稱“中巴”)營辦的專利巴士服務以來，其票價一直未有作出調整。隨着新巴在購入全新巴士、人力資源、乘客設施及改善環境裝置等多個範疇作出投資，該公司已履行專營權條款中的各項承諾。然而，鑒於經營成本上漲及可進一步節省成本的空間有限，加上日後乘客量持續增長的潛力亦不大，新巴遂建議將票價調高9.2%。倘建議的加幅獲得批准並於2001年4月1日開始生效，該公司

在1998-99年度至2002-03年度期間按固定資產平均淨值計算的預測平均回報率將為8.7%，仍遠較專利巴士服務業過往達到的13%平均回報率為低。

#### 對新巴加價申請的意見

6. 新巴財務總監何毓永先生回應鄭家富議員的查詢時匯報，截至當日為止，新巴已購入逾500輛新巴士，所涉及的總成本超過12億元，有關款項主要透過銀行貸款支付。因此，新巴在財務費用方面的開支大幅增加。新巴企業傳訊總經理關則輝先生補充，為履行其在專營條款中的承諾，新巴自1998年投入服務以來，便銳意推行車隊更新計劃。在購入全新的空調巴士後，新巴轄下共有730輛巴士的車隊的平均車齡已由11年下降至3年。

7. 由於燃油價格自去年年底以來漸趨穩定，譚耀宗議員詢問新巴在提出加價申請時，會否高估此項因素的影響。新巴董事總經理認同譚議員的觀察所得，承認油價近月來確已漸趨穩定，但他指出國際市場的油價波動情況頗難預測，此項成本組成部分完全非該公司所能控制。另一方面，雖然燃油開支僅佔該公司在1998年的營運成本的3%，但有關比率於2000年已上升至11.2%。

8. 石禮謙議員表示，導致營運成本增加的因素，例如油價上升及實施環保措施的開支，皆非新巴所獨有，但其他專利巴士服務營辦商並未要求提高其票價。因此，他詢問是否有任何其他特別理由，令新巴必須提出加價建議。

9. 新巴董事總經理回應時表示，由於每間專利巴士公司的歷史、營運環境及財政狀況均頗為不同，將各間公司作直接比較未必是恰當的做法。新巴作為業內新進，在調整票價方面所承受的壓力尤其巨大，其原因有二：首先，該公司並無承前累積利潤可作依靠；其次，購置新巴士取代前中巴的舊車隊，令巴士折舊的成本大為增加。建議的票價調整幅度可令新巴作出的投資獲得較為合理的回報，從而給予該公司較大的推動力及空間，進一步改善其服務及向僱員提供更理想的薪酬和福利。在提出申請之前，新巴已審慎評估加價對乘客及社會的影響，並認為建議的加價水平應在市民可接受及負擔的範圍以內。

10. 然而，陳國強議員表示，鑒於公共運輸業競爭激烈，加價之舉可能會導致新巴乘客量下降。他擔憂新巴的回報率若未如理想，該公司會再次申請加價。新巴

董事總經理回應時強調，新巴的目標是向市民提供高質素及物有所值的巴士服務。除致力提高乘客量之外，該公司亦會推行其他措施，以達到節省開支的目的。

11. 就此，譚耀宗議員建議可為長者及在非繁忙時間提供票價優惠，以增加乘客量。新巴董事總經理回應時表示，該公司會研究各種方法，鼓勵乘客在非繁忙時間較多使用其巴士服務，並會積極考慮譚議員提出的建議。為此目的而實施的其中一項措施是巴士轉乘計劃，該計劃為乘客提供票價折扣，鼓勵他們利用巴士轉乘服務。

12. 考慮到新巴所提供的優良服務，周梁淑怡議員認為該公司在1998-99年度至2002-03年度的5年內獲得平均8.7%的回報率，亦屬合理。黃宏發議員亦認為根據現行巴士專營權制度，新巴的建議加幅實屬合理。他擔憂如在現時否決該項加價申請，日後可能需要作出更大幅度的票價調整，這對乘客及該公司均無益處。

13. 鄭家富議員代表屬民主黨的議員對該項直接影響民生的加價申請表示強烈反對。對於在同一5年期內不作任何票價調整而估計可達到的6.3%平均回報率，他認為以現時經濟狀況欠佳的情況而言，此實為合理水平的回報率。因此，他促請新巴考慮押後提出其加價申請，與市民共度時艱。何俊仁議員補充，由於新巴的固定資產大幅增加，建議的加幅可能過高。

14. 劉千石議員重申其立場，表示他普遍反對政府或公用事業機構在目前的經濟狀況下提出的任何增加收費建議，他並指出就建議的加幅而言，新巴按固定資產平均淨值計算的估計回報率在2001-02年度將高達14.5%，超出政府就該行業訂定的13%標準回報率。新巴董事總經理回應時表示，由於新巴打算在本地巴士業作長遠發展，採用5年平均回報率作為衡量新巴所作投資是否獲得合理回報的標準，可能較為恰當。

#### 對提供專利巴士服務的一般關注事項

##### 促進巴士服務營辦商之間的競爭

15. 劉千石議員提到新巴過去的表現，並表示，加價並非公共交通服務營辦商賺取利潤的唯一方法。由於提供良好服務及提高營運效率，新巴可以在短期內開始出現盈利。因此，他促請政府當局考慮為服務表現良好的專利巴士服務營辦商提供更有利的營運環境，以便擴充其服務網絡。若巴士公司的乘客量持續增長並足以抵

銷額外經營成本，日後提高票價的壓力將可盡量減至最低。

16. 運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，隨着重型鐵路網絡的擴展，專利巴士服務日後將要面對更激烈競爭，巴士乘客量的增長預料將會放緩。運輸署明白到有必要為所有專利巴士服務營辦商提供公平競爭的機會，以便發展其服務網絡，因此在出現合適機會時，署方便會邀請專利巴士服務營辦商申辦新的過海隧道巴士路線及主要新發展區的巴士路線組合。按此既定做法，當局已於1999年年底選出新巴作為營辦將軍澳南新巴士路線組合的營辦商，從而令該公司得以將其服務網絡擴展至將軍澳區。

17. 就此，何俊仁議員詢問新巴是否可能低估了乘客量增長的潛力。新巴董事總經理回應時解釋，乘客量持續增長主要受制於兩大因素。首先，新巴的營運主要局限於港島區，該區面積較小，其市場發展亦已趨成熟。現時，港島區約有三分之二路線出現虧損，部分虧損須以過海隧道巴士路線所得收益抵銷。其次，由於新巴獲發牌照的巴士車隊規模一直與中巴時代相同，維持於730輛的水平，因此即使乘客量增加，可予擴展服務的空間實在有限。只有在政府提出新的路線／服務網絡並為此挑選服務營辦商時，該公司才有機會擴展其服務網絡。

18. 劉千石議員認為在此情況下，政府當局應考慮讓專利巴士服務營辦商競逐現有路線的經營權。政府當局應根據交通投訴組接獲的投訴，審慎評估現有專利巴士服務營辦商的表現。當局應針對服務未如理想的路線，把其專營權批予服務表現最佳的營辦商。除了提高服務質素以滿足乘客的期望外，此舉亦有助表現優異的專利巴士公司擴展其服務網絡及提高其乘客量。何俊仁議員贊同劉議員的意見，並表示由於九龍及新界區有額外巴士服務的需求，政府當局應研究為該等地區的巴士服務引入更多競爭的可能性。黃宏發議員亦表示，營運成績理想的專利巴士公司應獲給予更多機會以擴展其服務網絡。

19. 運輸署助理署長／巴士發展回應時向委員保證，運輸署會密切監察專利巴士公司的表現，而且在決定是否批准專營權的續期申請，或批准競投新發展區的新巴士路線組合營辦權時，當局會以服務質素作為考慮因素之一。從過往先例可知，倘專利巴士公司提供的服務持續出現嚴重問題，其經營的路線會被逐步削減，並批予其他營辦商。在最壞情況下，其專營權將不獲續期。

20. 黃宏發議員表示，比較個別專利巴士服務營辦商就不同路線組別(如市區及郊區巴士服務)收取的票價，可能有助於評定專利巴士公司的營運效益。因此，他要求政府當局提供此方面的資料，供委員參閱。運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，運輸署未有作出此方面的比較，因為不同的專利巴士公司是在不同環境下因應不同服務需求營運，故此不宜在此方面對不同的巴士公司直接作一比較。

21. 然而，黃宏發議員並不信納政府當局的回覆。黃議員特別表示關注到，根據現行批出巴士專營權的機制，表現未如理想的巴士公司仍能維持一定水平的回報率，故此他認為應有一套評定專利巴士公司服務表現的客觀準則。運輸署助理署長／巴士發展答允於會後提供專利巴士公司的收費表，供委員參閱，但她再次解釋，直接比較各營辦商收取的票價並無任何意義。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)918/00-01號文件送交委員。)

22. 運輸局首席助理局長(1)補充時強調，政府當局在考慮專利巴士服務營辦商提交的每宗票價調整申請時，會根據“經修訂的考慮多方面因素做法”，顧及所有相關因素並按其個別情況加以考慮。鑒於不同巴士公司的經營環境各異，按照路線組別直接比較不同巴士公司所收取的票價，將不會有太大的參考價值。

23. 關於非獨營的過海隧道巴士路線，陳國強議員質疑新巴的加價申請如獲得批准，其建議作出的票價調整是否同時適用於其他專利巴士公司營辦的過海隧道巴士服務。運輸署助理署長／巴士發展回應時表示，九龍巴士(一九三三)有限公司及城巴有限公司均未有提出加價申請。倘有關公司提出該類申請，運輸署將按照個別情況加以考慮。

#### 重組巴士路線

24. 就何俊仁議員建議新巴進一步重組其巴士路線，以提高其營運效益，新巴董事總經理回應時表示，該公司已在此方面作出了不少努力。他向委員匯報，自去年實施巴士路線重組計劃後，每日途經中區的新巴士數目已減少了300架次。然而，由於中區附近有5個主要的巴士總站，而巴士在接近總站時的載客率通常會較低，因此市民可能仍會覺得有不少空載巴士駛經該區。新巴企業傳訊總經理補充時表示，該公司亦有提出計劃，建議對載客率偏低及出現虧損的地區巴士路線進行



重組。然而，此等建議不易取得有關區議會的支持，而且必須審慎平衡區內居民及社會大眾的利益。儘管涉及重重困難，新巴仍會繼續努力進行此方面的工作。

25. 周梁淑怡議員跟進新巴企業傳訊總經理提出的問題，並認為運輸署有責任確保寶貴的社會資源不會因為交通擠塞而遭到浪費。運輸署助理署長／巴士發展察悉周梁淑怡議員提出的關注事項，並表示運輸署一直致力透過多項措施紓緩中區的交通擠塞問題，實施巴士路線重組計劃是其中之一。舉例而言，新巴將於今年提出9項巴士路線重組計劃，屆時會諮詢有關的區議會。雖然可能要就該等計劃與區議會進行長時間的討論，但政府當局希望在有關各方的真誠合作之下，能就重組巴士路線的建議訂出可獲接納的安排，以及在適當情況下實施巴士轉乘計劃，從而減輕對受影響乘客造成的不便。然而，周梁淑怡議員表示，鑒於此事涉及的利益關係互有矛盾，運輸署應採取較強硬的立場，並準備在有需要時作出不受歡迎的決定，以確保公眾利益獲得保障。

26. 主席在結束有關此事的討論時邀請政府當局及新巴察悉委員就加價申請表達的意見。主席特別指出，委員關注到政府當局有何長遠政策，利便本港專營巴士服務業的營運，她並要求當局就委員對提供專利巴士服務所提的各項問題，向事務委員會匯報其立場。有關問題包括：當局在策劃及批出專利巴士路線、為經營專利巴士服務提供有利的環境、透過專利巴士服務營辦商之間的公平競爭提高服務質素，以及重組巴士路線方面的政策。運輸局副局長答允向事務委員會提交文件，並會就何時向事務委員會作出匯報另行與主席進行商討。

政府當局

## V. 司機駕駛技術改善計劃

(立法會CB(1)622/00-01(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

27. 運輸署署長向委員簡介建議中的司機駕駛技術改善計劃(下稱“改善計劃”)的適用範圍及擬議運作模式，詳情載於政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)622/00-01(04)號文件)。他表示，擬議改善計劃的目的是透過教育方式改善司機的駕駛行為，從而促進道路安全。由於政府當局過往就初步建議進行諮詢時，普遍獲得事務委員會委員及運輸業人士的支持，當局已制訂該計劃的進一步詳情。經考慮所接獲的意見及研究海外國家在實施改善計劃方面的經驗後，政府當局已對初步建議作出修訂，以加入下列主要元素：

- (a) 司機可在法院指令下或自願參加改善計劃；
- (b) 司機若能以令人滿意的表現完成課程，其違例駕駛記分總額將可獲扣減3分，但其現時的記分總額不得超過14分，而在扣減3分後的記分總額不可變成負數；及
- (c) 當局將安排由有限數目的授課機構開辦課程，讓學員有所選擇。

#### 扣減違例駕駛記分

28. 鄭家富議員認為，由於刑罰是最有效的阻嚇措施，當駕駛者知道有可能會被吊銷駕駛執照時，便會在駕駛時格外留神。然而，在實施建議的改善計劃後，他擔憂對違例駕駛記分總額接近15分的司機而言，修讀有關課程的最大誘因是延遲被吊銷駕駛執照，此情況實與政府當局透過教育方式改善司機駕駛行為的原意背道而馳。因此，他建議當局採取開放的態度，進一步修改扣減違例駕駛記分的有關安排，將改善計劃中合資格獲扣減違例駕駛記分的總額上限由14分調低至10分，或採得分級制，規定違例駕駛記分總額愈高的司機，所獲扣減的違例駕駛記分便愈少。在此情況下，司機在駕駛時格外留神的元素將得以保留，從而促進道路安全。此外，藉着給予此類司機較大推動力提早修讀課程以改善其駕駛行為，亦可堵塞擬議計劃的漏洞。

29. 運輸署助理署長／渡輪及輔助客運回應時表示，無論以何種方式扣減違例駕駛記分，被諮詢的人士對擬議計劃均普遍表示支持。他答允審慎考慮採得分級制的建議，但亦表示政府當局的原意，是在實施改善計劃的初期採用較簡單的制度。黃宏發議員表示支持政府當局的看法。

30. 關於鄭議員建議的做法，主席告誡謂，假如駕駛者在14分的違例駕駛記分中只可獲扣減1分，可能會大大削弱改善計劃的吸引力。為確保該計劃得以成功推行，當局務須提供足夠的誘因吸引司機修讀課程，俾能達到改善司機駕駛行為的最終目的。

31. 張宇人議員提述本身在美國修讀類似課程的經驗，並贊同該類訓練課程會對司機發揮長遠的正面影響，因此，他對建議的改善計劃表示支持。然而，他表示鄭議員提出的心態問題，並非單憑採用分級扣減違例駕駛記分的制度便可以消除，因為此舉只會誘使司機及

早修讀有關課程，從而獲扣減最多的違例駕駛記分，達到延遲被吊銷駕駛執照的最終目的。相反，正確的做法是向司機提供為迎合其需要而設計的課程內容，以鼓勵他們修讀課程。倘有關課程確實有用，司機定會自動報讀。由於該計劃的目的是改善司機的駕駛行為，他表示所有司機均應獲准修讀有關課程，即使未有任何違例駕駛記分的司機亦然。主席亦表示如違例駕駛記分總額為零分的司機不得修讀有關課程，便等於對遵守交通規則的司機作出懲罰。

32. 運輸署助理署長／渡輪及輔助客運回應時澄清，當局並沒有限制違例駕駛記分總額為零分的司機不得修讀有關課程，但此類司機將不能預先儲存可供扣減違例駕駛記分的積分，以供日後觸犯違例駕駛事項時使用。因此，在改善計劃下並沒有任何司機會受到歧視。政府當局是因應某些團體在進行諮詢時提出的關注事項而作出此項決定，因為該等團體擔憂如容許司機儲存可供扣減違例駕駛記分的積分，他們將較易觸犯違例駕駛事項。他補充，從政府當局的角度而言，扣減違例駕駛記分不應被視為對司機作出的獎勵。相反，此做法純粹是一項誘因，以吸引輕微交通違例事項的初犯者及再犯者修讀有關課程。張宇人議員對政府當局的解釋不感信服，並告誡謂如政府當局依循此一想法，改善計劃會變成另一種形式的懲罰，而非教育司機的渠道。因此，他希望政府當局重新研究其對此事的立場，並容許司機在以令人滿意的表現完成課程後，儲存可供扣減違例駕駛記分的積分。然而，黃宏發議員並不贊同張議員的意見。他表示，對於從無違例駕駛記分的司機，可供扣減違例駕駛記分的積分似乎毫無意義。此外，整項計劃亦會在執行上變得更為繁複。

33. 鄭家富議員重申其關注事項，表示當局應以確保道路安全的考慮因素為先，而改善計劃不應被純粹為了延遲被吊銷駕駛執照的司機所濫用。他詢問當局是否備有和海外國家有關的資料，可說明有關課程的成效。署理運輸局首席助理局長回應時表示，根據英國修讀有關課程的人士進行自我評估所得的結果，超過90%受訪司機對課程作出正面回應，並有超過80%司機有信心其有問題的駕駛行為可在修讀課程後得到糾正。然而，鄭議員要求政府當局提供和海外國家交通事故有關的統計資料，例如在實施改善計劃之前及之後，交通意外比率及違例駕駛事項檢控數字有何差異。署理運輸局首席助理局長答允於會後提供所需的資料。然而，張宇人議員認為此等統計資料未必可作為有用的指標，因為個人駕駛行為有所改善才是最重要的一環。

政府當局

監察授課機構及課程費用

34. 運輸署助理署長／渡輪及輔助客運回應陳國強議員的查詢時證實，具備相關經驗的私營機構如運輸業團體，可提出開辦改善計劃課程的申請。政府當局會根據資料文件第13段載列的準則甄選授課機構。

35. 關於資料文件第12段，張宇人議員指出，上課時積極參與的條件根本無從作出客觀評核。此外，倘學員在上課時不留心，部分問題可能出於課程本身，因此而評定學員未能以令人滿意的表現完成課程，實屬有欠公允。故此，他認為只要符合準時上課及從不缺席此兩項條件，便應已足夠。鄧兆棠議員對此亦有同感，並詢問當局有否制訂上訴機制，處理學員提出的上訴。

36. 運輸署署長回應時向委員保證，成功修畢有關課程的3項準則均屬最基本要求，實際上亦為推行改善計劃的海外國家所普遍採用，而大部分學員在通過評核測試方面應沒有問題。運輸署助理署長／渡輪及輔助客運補充時表示，要求學員上課時積極參與的用意，是為了確保他們不會對其他學員造成滋擾。詳細的規定將載於發給授課機構的業務守則內，而運輸署會作出嚴格的監察，以確保遵照有關規定行事。倘學員在此方面有任何投訴，可向授課機構的監管當局運輸署署長提出。倘投訴個案屬實，當局會要求授課機構覆檢其評核結果。為免出現授課機構濫用評核機制的情況，主席認為最重要的是確保評核的客觀標準貫徹執行。黃宏發議員補充，評核測試盡量保持簡單，可能會有幫助。運輸署助理署長／渡輪及輔助客運應鄧兆棠議員要求，答允研究應否就改善計劃訂定正式的上訴機制。

37. 運輸署助理署長／渡輪及輔助客運回應鄧兆棠議員所提有關導師教學水平及專業資格的問題時解釋，政府指定的機構會提供導師培訓課程。按照當局的初步計劃，參加該等課程的人士必須具備最少10年駕駛經驗，而且近期並無觸犯嚴重交通違例事項的紀錄，以及曾修讀指明的訓練課程。合資格導師將獲發給證書。

38. 關於張宇人議員指8個小時的課程修業期可能略嫌過長的意見，運輸署助理署長／渡輪及輔助客運回應時表示，根據海外國家的經驗，建議的修業期為6至8個小時。政府當局正在諮詢職業司機及業內人士，以便制訂課程的詳細內容，並會參考外地的做法，以制訂最切合香港情況的課程綱領。

39. 關於授課機構收取課程費用的水平，陳國強議員要求政府當局提供資料，說明會制訂何種保障措施，確保課程費用訂於合理的水平，以及對調整學費作出適當監管。運輸署助理署長／渡輪及輔助客運答稱，政府會釐定課程費用上限，與觸犯輕微交通違例事項的現行罰款水平相若。在評核個別投標者建議收取的費用時，當局會考慮其經營成本，例如教學設施及員工開支。若授課機構建議調整收費，均須經政府當局評核及審批。他補充，由於在最初階段會有最少3至4個授課機構，授課機構之間的競爭將可確保課程費用不會過高。

40. 就此，主席指出法院現時判處的罰款水平頗高，而最重要的是確保課程費用處於合理水平。張宇人議員對此表示贊同，並認為由於改善計劃的目的是鼓勵司機參與有關課程，而輕微交通違例事項的現行罰款水平則包含了懲罰的元素，故未必是釐定課程費用上限的恰當準則。此外，由於實施該計劃的最終得益是改善道路安全，他表示政府當局或可考慮向學員提供津貼。黃宏發議員亦表示，此舉對於需要繳交定額罰款和全數繳付課程費用的學員而言，亦會有幫助。運輸署助理署長／渡輪及輔助客運同意考慮委員的建議，但亦表示有關課程會為學員帶來實際得益，因此政府當局須審慎研究是否有充分理據如此動用公帑。然而，主席提醒政府當局應同時考慮在司機的駕駛行為普遍獲得改善後，整體社會可因此而獲得的裨益。

## VI. 五號幹線 —— 石圍角至柴灣角段

(立法會CB(1)595/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

41. 委員察悉工務小組委員會訂於2001年2月28日會議上審議此項建議。

42. 鄧兆棠議員申報利益，表明本身是鄧氏家族成員，並詢問政府當局與鄧氏家族就其反對擬議道路計劃一事進行磋商的結果為何。運輸局首席助理局長(5)回應時告知委員，鄧氏家族是基於工程計劃可能會影響區內祖墳的“風水”而提出反對。然而，建議的道路工程不會對該等祖墳造成任何實際影響，而當局現已在設計方面作出若干適當的修改，以釋除鄧氏家族就“風水”問題提出的關注。拓展署新界西拓展處總工程師在補充時匯報，當局與鄧氏家族成員進行漫長的磋商後，有關的道路計劃已根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)獲批准進行，並已獲得行政會議通過。他進一步表

示，據他所知，該區民政事務處現正就所須支付的“薑符”款額與鄧氏家族進行磋商。

43. 鄧議員進一步查詢在鄧氏家族祖墳前種植樹木的情況，運輸局首席助理局長(5)回應時證實，當局將按照有關建議，沿該道路所經路線種植一排樹木。

44. 黃宏發議員對有關的道路工程計劃雖表支持，但亦指出有部分住宅會因為推行擬議工程計劃而受到過量噪音的影響。他詢問當局可否進一步實施消減噪音的措施，例如沿有關道路設置更多懸臂式隔音屏障。拓展署新界西拓展處副處長回應時請委員留意，當局已就該道路工程計劃建議實施多項直接消減噪音的措施，包括設置4至8米高的垂直式隔音屏障及半密封式隔音屏障。儘管當局將實施該等措施，但仍有約2 500個住宅須承受超出法定上限的噪音影響，而基於其所在位置的局限，當局將不能實施額外的緩解措施。他進一步解釋，由於須顧及視線受阻的問題，若干位置的隔音屏障將無可避免會出現缺口，例如在道路與迴旋處接合之處。在此情況下，懸臂式隔音屏障未必是較有效的選擇。

45. 主席在結束有關此事的討論時，提請政府當局察悉委員就擬議工程計劃的環境影響所提出的關注事項，特別是過量交通噪音對受影響居民造成的影響。

## **VII. 其他事項**

46. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處  
2001年5月22日