

第IX章：運輸

9.1 環境運輸及工務局局長廖秀冬博士應主席邀請，向委員簡介2003至04年度有關交通運輸政策範疇的主要工作，並解釋預算中有關撥款的用途(附錄V-8)。

公共運輸

9.2 劉千石議員詢問，現時就公共交通票價調整程序及地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)與九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)合併方案進行的研究進度如何。他亦要求政府當局證實是否不論合併方案結果為何，新的票價調整程序亦會涵蓋鐵路票價的釐定。

9.3 環境運輸及工務局常任秘書長答覆時明確表示，新的票價調整程序會涵蓋鐵路及專利巴士的票價。在研究過程中，政府當局曾審核公共交通機構提供的大量數據及資料，並參照香港通脹／通縮的歷史趨勢加以分析，以便確定該等機構的經營環境。待研究完成後，政府當局會諮詢有關的公共交通機構，並於稍後安排向交通事務委員會作出匯報。

9.4 至於地鐵公司與九鐵公司的合併方案，環境運輸及工務局常任秘書長報告謂，在過去數月，環境運輸及工務局和財經事務及庫務局正在研究合併方案的利弊，包括其對市民大眾、兩間公司的管理層及員工、地鐵公司小股東和其他有關人士，以及日後鐵路發展藍圖的影響。環境運輸及工務局常任秘書長向委員保證，該項研究會被列為優先處理項目，一俟作出決定，政府當局便會安排向委員介紹有關結果及進行諮詢。

9.5 劉江華議員表示關注邊境建設稅對東鐵過境線收費水平的影響。就此，他詢問政府當局是否認為九鐵公司有需要調低過境線的票價。環境運輸及工務局局長答稱，任何調整票價的決定均須由九鐵公司在考慮所有有關因素，包括其財政狀況後作出。

9.6 單仲偕議員要求當局提供資料，說明推行海港遊覽服務的計劃及所獲分配的資源。運輸署署長表示，海港遊覽服務是維多利亞港內的遊覽服務，並在中環、灣仔、紅磡及尖沙咀設停靠點。當局已於2002年12月透過公開招標遴選海港遊覽服務

第IX章：運輸

的營辦商，預計有關服務將於2003年第三季開始營辦。由於停靠點有其他停泊處可供使用，因此推行新的海港遊覽服務不會對現時渡輪服務的乘客構成不便。進行碼頭設施小型改裝及改善工程的額外開支，會從現有撥款支付。

巴士服務所涉及的環保問題

9.7 李柱銘議員強調必需確保道路得到善用。他轉達民主黨議員的建議，指巴士轉乘計劃應全面推行，此舉一方面可紓緩商業中心區的交通擠塞，另一方面亦可進一步改善空氣質素。所有由九龍及新界出發，行經西區海底隧道或海底隧道／東區海底隧道的過海隧道巴士，應分別以上環及銅鑼灣為總站。轉車乘客然後可使用環保巴士提供的穿梭服務，繼續前往商業中心區。

9.8 運輸署署長察悉李柱銘議員的建議，但他解釋，由於在繁忙時間駛入商業中心區的巴士大部分已經客滿，若單純為了轉乘的目的而安排乘客轉車，成效不大。因此，當局亦需考慮採用其他方法配合巴士轉乘計劃，以減輕市區繁忙道路的擠塞情況。為達致此目的，政府當局已提出在2003至04年度實施一系列建議，針對全港約70條巴士線進行縮短路線、取消路線、改道或縮減班次的安排。當局會先諮詢有關區議會，然後才實施該等建議。然而，根據過往的經驗，地區人士對重整路線建議往往有不同反應。在該等情況下，政府當局會繼續與區議會商討，盡力嘗試找出有關各方均可接受的解決方法。

9.9 鑒於有關建議會引起不便，李柱銘議員認為區內人士提出反對也是可以理解的。不過，政府當局有責任令廣大乘客明白，實施巴士路線重整計劃在節省時間和環境方面的裨益。為踏出第一步，他促請政府當局考慮在非繁忙時間實施他建議的轉乘服務。

9.10 劉慧卿議員詢問在2003至04年度就70條路線實施重整建議所需的資源，並促請政府當局繼續致力推行重整巴士路線計劃，以減輕市區道路(尤其是中區至銅鑼灣一段)的擠塞情況及空氣污染問題。鄧兆棠議員亦有類似見解，並要求政府當局闡釋為該等建議重整計劃選定巴士路線所採用的準則。他提到有

第IX章：運輸

待重整的70條路線時表示，盡早諮詢有助確保此項重要的工作得到區內市民的支持。

9.11 運輸署署長表示，重整路線的開支會在運輸署規管巴士服務項下的現有撥款支付。在推行重整計劃時，運輸署會考慮多項因素，包括巴士的乘客量，以及有否提供有效率的轉乘服務讓乘客完成餘下的旅程。他雖然承認總會有重整的空間，但強調當局必需力求平衡盡量減低對現有路線的乘客構成的不便，以及改善市區繁忙道路的交通擠塞及空氣污染問題。應委員要求，運輸署署長承諾於會後提供將於2003至04年度推行的重整計劃所涉及70條巴士路線的詳情，供委員參閱。

9.12 劉慧卿議員進一步就調配環保巴士行走市區繁忙道路提問。運輸署署長解釋，為減少巴士排放物的數量，政府當局已完成一項計劃，規定專利巴士公司只可調配符合歐盟II期或以上標準的巴士行走繁忙的銅鑼灣怡和街。政府當局會繼續與專利巴士營辦商磋商，以便盡量調配較環保的巴士行走其他繁忙道路，例如德輔道中及彌敦道。

9.13 劉慧卿議員關注無軌電車的運作對景觀造成的影響，並要求政府當局就現正進行有關在東南九龍發展區引進無軌電車的優點的研究，提供資料。運輸署署長答覆時扼要提述當局早前就無軌電車引進香港的可行性進行研究的結果。根據該項研究，在繁忙市區引進無軌電車不論在財政、運作及技術方面均有重大的問題。不過，對於新發展區而言，若在設計階段進行更妥善的規劃，或有助解決部分已發現的問題。考慮到在東南九龍發展區將進行新的發展，當局正研究引入無軌電車及使用其他環保交通工具各自的優點，從而決定哪一種交通工具是該新發展地區的最佳選擇。一俟研究取得結果，當局便會向交通事務委員會作出匯報。

跨境運輸及交通安排

9.14 劉健儀議員強調有必要適時興建運輸基建設施，以加強香港與珠江三角洲地區的聯系。就此，她詢問當局在2003至04年度為皇崗實施“一地兩檢”通關安排劃撥了多少資源。就她記憶所及，政府當局的意向是在訂於2005年竣工的深港西部通道

第IX章：運輸

新管制站實施“一地兩檢”通關安排前，先行在皇崗實施該項安排。

9.15 環境運輸及工務局局長答覆時表示，保安局正與內地部門就皇崗實施“一地兩檢”通關安排進行磋商。在內地部門與香港特別行政區(下稱“香港特區”)政府就有關的政策及運作安排達成協議後，環境運輸及工務局會負責提供所需的運輸基礎設施。回應委員對紓緩邊境通道擠塞情況提出的關注，環境運輸及工務局局長匯報，當局與內地部門就興建另一條行車天橋連接皇崗和落馬洲進行的磋商，已取得良好進展。

9.16 劉江華議員認為，為了向乘客提供更多選擇，當局應容許各種公共交通工具行走邊境管制站，尤其是羅湖。就此，他詢問當局在2003至04年度撥出多少資源推行有關措施。

9.17 環境運輸及工務局局長回應謂，政府當局的交通運輸政策，是在情況許可下盡量容許不同種類的公共交通工具在邊境管制站行走。環境運輸及工務局局長引述在延長旅客通關時段內於落馬洲管制站進行的的士及專線小巴試驗計劃為例，並強調在管制站提供交通服務的安排必須以循序漸進的方式推行，當中需考慮個別管制站的情況及限制。此外，有關安排對資源及人手的影響，以及內地的規劃及發展等因素，亦須詳加考慮。基於羅湖的地點及空間所限，政府當局目前沒有計劃容許其他種類的公共交通工具在該處行走。

9.18 梁富華議員察悉，國家發展計劃委員會及香港特區政府共同就“關設運輸通道連接香港與珠江西部”進行的研究，是委託一家內地研究所進行，費用為160萬元。鑒於研究範圍廣泛而所需費用不多，他認為該項研究頗具成本效益。他建議政府當局考慮可否較多委聘內地的研究所，就有關跨境基礎設施的工程計劃進行顧問研究。

9.19 路政署署長回應時解釋，由於擬議的運輸連接通道有90%位於廣東省珠江西部，因此委聘內地研究所進行研究。至於就香港特區境內的運輸基礎設施進行的顧問研究，政府當局會按既定的招標程序處理。

第IX章：運輸

交通管理措施

9.20 單仲偕議員詢問耗資6,360萬元發展的運輸資訊系統的進度。運輸署署長答覆時簡述運輸資訊系統及其兩個主要組成部分(即公共運輸資訊服務及智能道路網)的功能。他匯報謂，在獲得財務委員會撥款後，有關的招標工作已於2002年7月進行。當局現正就標書作最後審定，以便於本年稍後時間批出合約。第一期公共運輸資訊服務及智能道路網將於2004年年初啟用，而最後一期公共運輸資訊服務則會於第一期推出後6個月內完成。在此期間，政府當局會與私營服務供應商磋商，研究如何利用運輸資訊系統提供的基本資料及智能道路網，發展各種增值用途供市民使用。

9.21 運輸署署長回應劉慧卿議員時向委員保證，運輸資訊系統不會對個人資料私穩構成任何影響，因為該系統只是將運輸及交通資料數碼化，讓公眾人士在互聯網上查閱。

街道照明

9.22 單仲偕議員察悉，加設街道照明設備令2003至04年度用以支付電費的財政撥款有所增加，他建議應盡可能採用先進的節省能源技術，藉以減省開支。

9.23 路政署署長解釋，現時的街道照明設備已由感光器控制，可根據所感應的光線強弱控制電燈的開關。在顧及道路安全的大前提下，政府當局會繼續研究如何能確保有效使用街道照明設備。至於鄉郊的街道照明設備，路政署署長表示，在道路提供充足照明有助防止罪案。當局會研究可否採用遙控裝置，作為節省能源的折衷方法。

發牌服務

9.24 鑒於運輸署連續兩年將駕駛考試考生的目標平均輪候時間由85天縮短至63天，劉健儀議員認為運輸署應以向市民提供更有效率的服務為目標，將63天作為2003至04年度的輪候時間承諾目標。為達致此目標，當局應確保考牌主任職系有足夠

第IX章：運輸

的人手支援。她亦詢問運輸署有否以其他鄰近國家駕駛考試的平均輪候時間與香港作一比較。

9.25 運輸署署長回應時解釋，來年部分考牌主任會調往協助處理有關推廣道路安全的其他措施，例如簽發新的駕駛教師牌照及推行駕駛改善計劃。由於有關的人力資源需要承擔額外的工作，署方就駕駛考試考生的平均輪候時間作出了較保守的估計。不過，他向委員保證，運輸署在2003至04年度致力達到的真正目標仍然是63天。

9.26 至於考牌主任的編制人數及實際員額，運輸署署長匯報謂，由於過去數年均沒有聘請新的考牌主任以填補退休職員騰空的職位，因此人員數目有所下降。然而，由於運輸署不斷努力提高效率及進行資源增值，該署向市民提供的發牌服務得以維持在一貫的水平。不過，運輸署會參考鄰近地區的經驗檢討香港的情況。應劉健儀議員要求，他承諾在會後提供書面資料，臚列考牌主任職系過去3年在編制人數及實際員額方面的變動。

人力資源

9.27 劉慧卿議員察悉，在2002至03年度，運輸署已刪除或重行調配20個低級及中級職位(即起薪點在總薪級表第44點或以下的職位)，而懸空的高級職位(即起薪點在總薪級表第45點或以上的職位)則多至17個，她質疑為何縮減人手只局限於低級及中級的職位。為求在來年提高效率及節省更多資源，她促請政府當局慎重檢討是否有需要繼續保留該等懸空的高級職位。

9.28 運輸署署長回應時解釋，高級職位在編制人數與實際員額的差額，一般會由較低級的人員以署任方式填補。該等職位並非懸空，亦不應刪除，因為它們在職能上仍有此需要。另一方面，在2002至03年度刪除或重行調配的17個職位，大部分是基於在第一輪自願退休計劃下，屬指定自願退休職系的員工在決定離開公務員隊伍之後作出的安排。至於在2003至04年度刪除或重行調配的職位數目，他表示需視乎第二輪自願退休計劃的結果才有定論。

