

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1374/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2004年2月27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：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(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
陳國強議員, JP
黃宏發議員, 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
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：涂謹申議員
單仲偕議員
余若薇議員, SC, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

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
方舜文小姐

財經事務及庫務局副秘書長(庫務)
郭立誠先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長
葉李杏怡女士

運輸署總工程師／道路安全及標準研究
梁德輝先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

地鐵有限公司

行政總裁
周松崗先生

九廣鐵路公司

署理行政總裁
黎文熹先生

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)5
歐詠琴女士

議會事務助理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)936/03-04號文件 —— 2003年12月5日
會議的紀要；及
立法會CB(1)1021/03-04號文件 —— 2004年1月14日
會議的紀要)

2003年12月5日及2004年1月14日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)988/03-04(01)號文件 —— 政府當局所提交有關“西區海底隧道費”的資料文件；及

立法會CB(1)988/03-04(02)號文件 —— 西區海底隧道有限公司有關“由2004年2月24日刊憲之隧道費”的函件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2004年3月26日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1075/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1075/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 主席告知委員，政府當局建議在2004年3月26日舉行的下次會議討論下述事宜：

- (a) 遏止的士招攬生意活動的措施；
- (b) 和港珠澳大橋工程計劃有關的人手編配建議；
- (c) 更換海底隧道的隧道照明系統；及
- (d) 和兩間鐵路公司的擬議合併有關的人手編配建議。

4. 委員同意在2004年3月26日舉行的下次會議討論上述(a)至(c)項事宜。

5. 關於(d)項事宜，由於就合併事宜進行的磋商工作預計將於2004年8月才告完成，部分委員質疑為何現時提出和兩間鐵路公司的擬議合併有關的人手編配建議。有見及此，事務委員會同意押後就此事作出決定，待政府當局進一步澄清該等人手編配建議的範圍，以及事務委員會為何有需要在2004年3月研究該等建議。

IV. 地鐵有限公司與九廣鐵路公司的擬議合併

(檔號：ETWB(T)CR 1/986/00 Pt 9 —— 環境運輸及工務局於2004年2月24日發出的立法會參考資料摘要)

6. 主席表示政府當局於2004年2月24日公布，當局會邀請兩間鐵路公司就合併一事進行商議。因應政府當局提出的要求，他同意在是次會議的議程加入就此事作緊急簡報的事項。原定於是次會議討論的“裝設電子行人過路發聲器的工程進度報告”的事項，則改以傳閱資料文件的方式處理。

7. 主席歡迎政府當局、地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)的代表出席會議。石禮謙議員申報利益，表示本身為九鐵公司管理局成員。

8. 主席轉達部分委員較早時曾質疑是否有需要在2004年3月，研究和兩間鐵路公司的擬議合併有關的人手編配建議。署理環境運輸及工務局常任秘書長解釋，政府當局打算向人事編制小組委員會提交有關的人手編配建議以供審批前，先行徵詢事務委員會的意見。雖然兩間鐵路公司完成磋商工作的限期為2004年8月，但政府當局有需要在此之前展開工作，以便監察和協助兩間公司進行會談。鑒於本屆立法會會期將於2004年7月結束，政府當局計劃分別在2004年4月及5月，向人事編制小組委員會及財務委員會提交有關的人手編配建議，以供審批。

9. 儘管政府當局作出上述解釋，但委員認為當局應先行提交載述有關建議詳情的文件，特別是說明開設擬議職位的時間，然後才決定是否把該事項納入2004年3月26日會議的議程。

(會後補註：該事項其後已納入2004年3月26日會議的議程。)

10. 環境運輸及工務局局長回應主席時請委員參閱環境運輸及工務局於2004年2月24日發出的立法會參考資料摘要(檔號：ETWB(T)CR 1/986/00 Pt 9)，以瞭解政府決定邀請兩間鐵路公司就擬議合併展開磋商的詳情。當局會要求兩間公司就該文件第14段所列全部商議範疇提交清晰的書面保證，並提交兩間公司的商討結果，包括初步

交易條件及整合營運協議擬稿的綱要，當中須訂有和票價調整機制，以及預防和處理服務受阻事故的措施有關的主要條文。政府當局會在研究該等資料後決定未來路向。當局預計可於下一屆立法會會期向事務委員會提交匯報商討結果的報告。

票價調整機制

11. 鑒於九鐵公司及地鐵公司現時享有的票價自主權，已清楚訂明於有關法例／營運協議中，劉健儀議員要求政府當局清楚解釋，其認為擬議合併能提供一個機會，以便就鐵路票價採取更客觀及透明度更高的票價調整機制，當中的實際構思為何。她詢問這是否意味鐵路公司在本港的營運方式將出現根本的改變，特別是在鐵路公司必須按照審慎商業原則營運的規定方面。

12. 環境運輸及工務局局長回應時表示，目前在票價調整方面所遇到的困難是並無既定的機制，容許在經濟環境處於通縮狀況時調低車費，而公共交通機構提出的加價建議往往會遭到社會若干界別人士的反對，並因而引發政治辯論，這些對營運效率及社會和諧均無益處。因此，政府建議採用新的票價調整機制，以設有啟動機制的價格上限模式為基礎，讓公共交通票價可因應有關因素，按特定公式而可加可減，這樣便可在平衡公眾與公共交通機構的利益之餘，確保票價調整的事宜不會趨於政治化。自2003年8月公布有關建議以來，政府當局一直就其細則諮詢各公共交通機構，包括兩間鐵路公司。合併會談所涵蓋的其中一個範疇是，在即將於2004年8月底之前制訂的合併公司整合營運協議擬稿的綱要中，必須就設立更客觀及透明度更高的票價調整機制訂定主要條文。

13. 周梁淑怡議員認為，在合併建議之下實施新票價調整機制，是為了保障廣大乘客的利益，並為合併公司締造穩定的經營環境。儘管在最初階段可能出現票價下調的情況，但鐵路票價最終應可透過一個更客觀及透明度更高的程序，因應有關因素而可加可減。

協同效果及減低鐵路票價

14. 石禮謙議員對於政府的決定表示支持，因為兩鐵合併顯然可為香港日後的整體發展帶來裨益。對廣大乘客而言，他們可因為無須支付現時轉乘不同鐵路的基本車費(下稱“轉乘收費”)而得享較低廉的票價。劉千石議員認為由於合併會談現已正式展開，兩間鐵路公司應考

慮即時豁免轉乘收費，以便及早紓緩廣大乘客的沉重交通費用負擔。

15. 黃成智議員詢問，兩鐵合併能否帶來更多機會，為乘客提供更多票價優惠及折扣，例如以月票、星期票或單日收費車票方式提供的優惠。鄭家富議員認為不論合併會談的結果如何，政府當局必須繼續努力謀求調低鐵路票價，以造福廣大乘客。

16. 鄧兆棠議員表示，因合併而可能產生的協同效益，應在日後就九龍南線及沙田至中環線(下稱“沙中線”)釐定的票價反映出來。

17. 譚耀宗議員表示，根據部分學者的意見，由於存在若干負面因素，例如兩間公司的高昂利息支出，以及政府透過批出物業發展權作出資助的安排並未明朗化，兩鐵合併所達致的協同效益可能會較預期少。此情況可能會減少票價下調的幅度。因此，政府當局亦應清楚說明所涉及的負面風險因素，以免公眾產生任何不切實際的期望。

18. 環境運輸及工務局局長回應委員提出的意見及關注時表示，市民對於調低車費的要求持續強烈，擬議合併可提供一極佳機會，讓兩間公司檢討其在滿足公眾期望方面的整體立場。目前，地鐵公司及九鐵公司各自經營不同的鐵路網絡。根據兩間公司的政策，乘客在轉乘另一網絡列車時須繳付轉乘收費。因此，豁免轉乘收費一事只能在兩間公司確實合併後才可實現。然而，此舉可能對車費收入構成負面影響。為達致整體票價下調的目標，兩間鐵路公司有需要全面檢討其票價結構，以因應在合併後可能產生的協同效果及取消轉乘收費的安排，就其票價水平作出合理調整。長遠而言，票價水平將根據容許對車費作出上調或下調的新票價調整機制釐定。

19. 環境運輸及工務局局長補充，由於兩間公司須在合併會談中詳細研究實際可達致的協同效果或削減票價的幅度，因此，現時就此等事宜作出任何揣測均屬言之過早。儘管如此，她相信若要合併建議可為各方所接受，有關建議必須能夠平衡乘客與股東的利益。

估值

20. 周梁淑怡議員認為，鑒於政府在兩間鐵路公司均擁有股權，擬議合併不應被視為兩間私營企業的合併安排。由於合併可改善鐵路網絡的營運效益，有關的資

產估值應適當反映為整體社會取得的長遠公眾利益。為確保廣大乘客能及早受惠，她表示一俟就合併事宜有決定，合併工作便應在切實可行範圍內盡快完成。此舉亦有助盡量減輕有關各方所面對的種種不明確狀況。

21. 然而，鄭家富議員指出，從作出公布後地鐵公司股價應聲下跌一事可以反映，兩鐵合併對小股東而言未必是具吸引力的方案，因為合併公司的回報率只會介乎2%至4%之間。他提述此事一方面涉及調低票價的公眾利益，另一方面則涉及小股東的投資回報，並認為要得出可以平衡上述互有衝突的利益的建議，實在非常困難。鄭議員進一步詢問，若合併建議不為小股東所接受，政府當局有何擬議措施，可確保兩間公司透過合作來達到整體調低票價水平的目的。

22. 環境運輸及工務局局長答稱，由於鐵路營運基本上是長遠投資，投資回報方面的短期增加只是小股東考慮的眾多因素之一。透過合併安排，鐵路相對於其他交通工具的競爭力將得到鞏固，鐵路公司的商業前景亦會有所改善。因合併而達到的協同效益及生產力提升，盡皆小股東可加以考慮的正面因素。她補充，根據為合併會談清晰界定的商議範疇，兩間公司可制訂所需的架構，為合併公司營造穩定及長遠增長的前景。

23. 地鐵公司行政總裁周松崗先生亦強調，地鐵公司的目標是達致一項三贏的合併方案，將會對顧客、股東及員工有利。至於是否接納合併建議，最終將由小股東決定。與此同時，地鐵公司會維持對乘客提供可靠及有效率的服務，繼續服務大眾。

24. 何俊仁議員認為提出合併建議的時機並不適當，因為九鐵公司的營運存在極多不明朗因素，特別是其新鐵路在財政上的可行性。為爭取地鐵公司小股東的同意，政府可能需要為九鐵公司的資產值作出大幅折讓。由於此等資產屬香港市民所有，他並不認為這樣做符合公眾利益。

25. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局在考慮提出合併建議的時間時，已充分顧及所有考慮因素，包括財務及運輸方面的因素。政府當局相信，由於本地鐵路網絡仍在擴展階段，現在是實行合併建議的適當時機。此安排可為兩間公司提供獲取協同效益及更有效運用資源的機會。她重申，在合併會談進行期間，兩間公司會訂出可接受的架構，藉以平衡公眾利益與地鐵公司小股東的利益。

26. 陳偉業議員原則上歡迎兩鐵合併，但他認為為了免除就九鐵公司的資產值作出大幅折讓的需要，政府當局應考慮回購小股東的股份，因為從地鐵公司股價下跌一事，可反映擬議合併已對小股東造成負面影響。

27. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)表示，政府當局並不認為有需要向地鐵公司小股東作出任何保證，因為接受合併建議與否，最終須由他們作出決定。作為有關連的一方，政府不能在地鐵公司就此進行表決時行使其作為大股東的權利。

28. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)進一步表示，估價是合併會談中一項重要事宜，並有需要在公眾利益與小股東的利益之間取得適當的平衡。在未來6個月內，政府當局會在行將委聘的財務顧問的協助下，研究和九鐵公司有關的估價問題。他補充，其中一個屬意採用的估價方法是現金流量折現方法。此方法應可最公平反映九鐵公司的估價。

29. 單仲偕議員詢問，政府既已在原則上確認進行合併的一般效益，為何直到現在這個較後期階段才聘用財務顧問研究該等重要的財務事宜。

30. 環境運輸及工務局局長及財經事務及庫務局副秘書長(庫務)回應時均強調，當局尚未就是否進行合併作出最後決定。財經事務及庫務局副秘書長(庫務)進一步表示，政府當局在作出邀請兩間公司展開合併會談的初步決定前，曾進行內部評估。然而，當局不宜透露任何只供內部使用的統計數字或研究結果。在未來數個月內，政府將與兩間公司合作制訂進行合併的最理想方法。

31. 鑒於此事與重大的公眾利益攸關，鄭家富議員要求政府當局透露其就合併建議進行評估的結果，供委員研究。

32. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)重申，進行內部評估的目的是訂立框架，讓兩間公司在該框架之下就擬議合併進行磋商。此等資料應予以保密。若最終得出任何決定，此事必會以具透明度的方式進行，因有關建議須經立法會審議和批准。

33. 鄭家富議員並不接受政府當局的解釋。陳偉業議員亦以發展新機場和機場快線為例，籲請政府當局以此為準則，向委員提供詳細程度相若的財務資料。財經事務及庫務局副秘書長(庫務)察悉該兩名委員的要求，

政府當局

向委員提供對其有用的資料。他亦答允及早向委員作出回覆。

34. 九鐵公司署理行政總裁黎文熹先生回應單仲偕議員進一步提出的查詢時表示，九鐵公司尚未委聘財務顧問。地鐵公司行政總裁亦表示，地鐵公司現正計劃於未來數個星期內就擬議合併一事委聘財務顧問。

為鐵路發展計劃作出資助

35. 劉炳章議員詢問，政府對日後透過批出物業發展權為鐵路發展計劃提供資金支持的安排的看法如何，因為政府現時與兩間公司簽訂的有關協議的條款及條件頗為不同。

36. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)回應時表示，當局向兩間鐵路公司批出物業發展權，是為了符合各項新鐵路工程項目的不同發展要求。政府無意修改先前與兩間公司簽訂的協議，但會以開放態度研究日後提供資金支持的最佳模式。

37. 然而，鄭家富議員認為上述不明朗情況會對股東的利益造成不良影響。政府當局應在合併會談中，訂定日後為鐵路發展計劃提供資金支持的明確架構。

38. 九鐵公司署理行政總裁向委員表示，就九鐵公司的角度而言，日後會繼續進行東鐵及東鐵支線沿線的物業發展，並以政府代理人的身份進行西鐵沿線的物業發展。地鐵公司行政總裁亦表示，物業發展是地鐵公司主要業務之一，不應受合併建議影響。

保障小股東的利益

39. 鄧兆棠議員強調有需要保障地鐵公司小股東的利益，並詢問政府當局會否先進行獨立評估，然後才作出最後決定。

40. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局已清楚表明，只有在獲得地鐵公司小股東的同意下才會進行合併。地鐵公司行政總裁補充，董事局有責任照顧小股東的利益。為此，董事局會成立一個獨立委員會，評估擬議的合併條款對小股東是否公平。作為一間上市公司，地鐵公司會審慎評估合併條款及架構，以獲取小股東的同意。為達致此目的，地鐵公司會委聘財務顧問，負責就任何將會與九鐵公司及政府商討的合併建議的條款提供意見。

以公開招股方式作進一步私有化

41. 劉健儀議員提述以初次公開招股方式作進一步私有化這事較長遠的可行性，並表示政府當局應研究應否在合併公司內保留部分因合併產生的協同效益，以確保獲得合理的招股價。此舉將對公眾利益有所裨益。

42. 鄭家富議員詢問，政府當局會否採取和政府收費隧道及橋樑收入證券化相若的安排，進一步把合併公司私有化。

43. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)表示，合併事宜須按序進行，合併建議須先獲得地鐵公司小股東接納，然後才可進行合併。其後，如有計劃進行初次公開招股，當局會在適當時候就各有關事宜作出研究。

競爭

44. 黃成智議員認為，根據政府以鐵路為本的運輸政策，專利巴士服務越來越難與鐵路服務進行公平競爭。政府在考慮讓兩間公司合併時，必須確保合併公司不會壟斷整個公共交通市場，以確保乘客有所選擇。

45. 環境運輸及工務局局長表示，儘管兩間鐵路公司可能合併，但專利巴士在公共交通系統中依然是主要的載客工具。鑒於巴士及其他公共交通工具帶來激烈競爭，合併公司將不大可能成為市場的壟斷者。在推行以鐵路作為本港交通系統骨幹的運輸政策時，政府知道有需要確保對公共交通服務作出更佳協調，以及確保乘客有合理的選擇。鑒於在鐵路發展計劃方面須作出鉅額投資，社會普遍認同在新鐵路線投入服務，因而令公共交通載客量大幅增加時，應對巴士服務作出適當的重整。此舉亦具有改善路邊空氣質素及紓緩交通擠塞情況的優點。

方便廣大乘客

46. 何鍾泰議員對合併建議表示支持。然而，他指出由於兩個鐵路網絡的運作系統，包括車卡種類、信號系統及電氣化系統截然不同，因而需要一段長時間才可達致兩者全面整合所帶來的協同效益。他表示短期而言，當局應盡快實施合併建議，俾能及早解決各個規劃中項目的轉乘安排，特別是沙中線及九龍南線。

47. 地鐵公司行政總裁察悉何議員關注到有需要就規劃中的新項目提供整合的轉車安排，並答稱此事將為兩間公司進行合併會談時須加以研究的重要事項。

48. 鑒於政府現時的決定，主席詢問九鐵公司會否藉此機會提出與地鐵公司進行更多討論，以期進一步改善沙中線的轉車安排。劉健儀議員亦籲請九鐵公司加快進行有關的討論，以免進一步延誤沙中線的實施時間。

49. 九鐵公司署理行政總裁回應時表示，九鐵公司一直就此事與地鐵公司保持緊密聯繫。視乎合併會談的進展情況，九鐵公司會務求在2004年年中向政府提交的沙中線最後定案設計建議中，加入所需的修改。

員工及管理

50. 梁富華議員深切關注到，合併方案對兩間鐵路公司員工的就業情況的影響。他要求政府當局澄清“前線人員”的涵蓋範圍，因為在合併會談中須特別顧及此類員工的職業保障問題。由於政府將決定是否進行合併，他認為政府當局在保障兩間公司現有員工的僱用條件及薪酬福利方面，應擔當重要角色。當局不應將此等重要事宜完全交由兩間公司研究。

51. 何鍾泰議員及劉炳章議員均強調，兩間公司的中層管理及技術人員的利益亦不容忽視。

52. 地鐵公司行政總裁表示，由於本港的鐵路網絡將於未來數年隨着多條新鐵路線通車而繼續增長及擴充，因此，前線人員預計將不會因合併安排而受到影響。儘管如此，他向委員保證，該公司會充分考慮保障全體員工的整體利益。地鐵公司於政府公布有關消息當天向員工作出簡報時，已向員工轉達這個保證，並獲得他們的接納。在整個過程中，地鐵公司會與其員工保持坦誠的溝通，確保他們獲得有關合併工作進展情況的最新資料。

53. 九鐵公司署理行政總裁表示，員工的利益亦是九鐵公司的優先考慮因素。從營運角度而言，九鐵公司預計其前線人員將不會受到任何重大影響，因為九鐵公司仍在擴充其網絡，而且有多項新鐵路工程項目尚在籌劃和進行中。儘管如此，九鐵公司管理層知道員工對此感到關注，並會繼續以公開及透明的方式與所有員工進行溝通，以消除他們的疑慮。

54. 梁富華議員贊同兩間公司以審慎態度處理此事，並籲請政府在研究會對兩間公司的員工造成影響的事宜時，不要採取分化的做法。鑒於政府同時持有兩間公司的股份，當局應作出明確的承諾，表明會盡量減輕對兩間公司的員工所造成的任何影響。

55. 環境運輸及工務局局長回應時強調，政府知道在磋商／過渡期間維持穩定，以確保鐵路服務運作暢順的重要性。儘管如此，政府當局亦認為有需要給予兩間公司若干程度的彈性，以便於進行合併會談時研究人手問題。因此，政府當局已特別要求兩間公司以解決前線人員職業保障的問題，作為磋商工作的主要商議範疇之一。兩間公司會研究可否向其員工作出更多保證。與此同時，政府當局會確保兩間公司以有效的方式，適時向員工傳達有關磋商工作進展的準確資料。

56. 周梁淑怡議員認為，既然已就前線人員的職業保障作出明確的保證，兩間鐵路公司應獲給予若干程度的彈性，俾能透過精簡公司的管理架構以達致節省開支的目的。否則，兩間公司將難以發揮協同效益，從而為整體社會帶來裨益。在此方面，梁富華議員詢問兩間公司的高層職位可能出現何種變動，以配合合併後精簡高層管理架構的工作。

57. 環境運輸及工務局局長回應時表示，高層管理人員有責任在行事時，符合法人團體的整體最佳利益。她確信兩間公司的高層管理人員在研究合併建議時，會以此作為行事的依據，並向董事局提出不偏不倚的專業意見，以供考慮。

政府的規管

58. 陳偉業議員認為，政府及公眾目前並無足夠權力監管兩間鐵路公司的運作。他籲請政府當局在研究為規管合併公司的營運而所需作出的法例修訂時，改善上述情況。

59. 環境運輸及工務局局長回應時表示，目前兩間公司均有法定責任維持安全而有效率的服務。合併建議一旦付諸實行，確保對合併後的實體作出適當規管的關鍵要素，是制定經過審慎草擬的法例，列明合併公司的權利及義務，以及訂立清楚訂明所提供服務的質素及安全要求的營運協議。

60. 主席在總結有關討論時表示，政府當局應作出安排，在兩間公司完成磋商後再向議員匯報合併事宜的

發展。與此同時，政府當局應因應委員的要求，就其所進行的初步財務評估提供資料。

V. 速度限制檢討進度報告

(立法會CB(1)1075/03-04(04)號文件——政府當局提交的資料文件)

61. 主席請委員察悉政府當局提交的文件(立法會CB(1)1075/03-04(04)號文件)，當中載述於2003年進行的速度限制檢討的結果。

有關特定路段的檢討

62. 周梁淑怡議員指出，在道路的短程路段內頻密改變速度限制，會嚴重影響道路安全。她以往機場方向的北大嶼山公路若干路段，以及西區海底隧道介乎收費廣場與西九龍公路之間一段北行線為例，說明上述情況，並詢問政府當局有否就該等路段進行檢討。

63. 運輸署總工程師／道路安全及標準研究回應時表示，西區海底隧道介乎收費廣場與西九龍公路之間一段北行線，並不在2003年速度限制檢討的範圍內。政府當局會就此路段的情況進行檢討。

政府當局

64. 關於往機場方向的一段北大嶼山公路，運輸署總工程師／道路安全及標準研究表示，由於北大嶼山公路的速度限制是每小時110公里，政府當局現正與機場管理局進行商討，以便把機場管理局轄下範圍內的一條連接路段的速度限制，由每小時70公里放寬至每小時80公里，藉以令有關路段的速度限制轉換更加暢順。

65. 劉健儀議員憶述，議員在審議《2000年道路交通法例(修訂)條例草案》有關就嚴重超速駕駛罪行施加更重刑罰的建議時，曾提出若干路段的速度限制低得不切實際，形成超速駕駛陷阱的關注事項。基於此一背景，議員要求政府當局檢討有關情況，並在不影響道路安全的情況下放寬若干路段的速度限制。然而，是次檢討的結果卻與此目標背道而馳，因為政府當局現建議調低4個意外率並非特別高的路段的速度限制。她關注到政府當局提出有關建議的理據何在，並特別要求政府當局重新研究就下述路段提出的建議是否切實可行：

政府當局

- (a) 蓬萊路與蓬萊徑之間的一段環保大道的速度限制，將由每小時70公里減至每小時50公里；及

- (b) 元朗公路的速度限制將維持於每小時70公里，儘管運輸業強烈要求把該處的速度限制放寬至每小時80公里。

66. 運輸署總工程師／道路安全及標準研究回應時扼要解釋，促使政府當局調低某些路段的速度限制的因素頗多，例如行走有關路段的重型車輛比例較高，以及設有多個距離相當接近的巴士停車處及燈號控制路口。環境運輸及工務局副秘書長察悉劉健儀議員的關注，並答允政府當局會進一步研究上述路段的情況及徵詢地區人士的意見，然後向事務委員會作出匯報。在此方面，劉議員要求政府當局透過運輸署與有關業界舉行的例會，就速度限制事宜諮詢運輸業。

67. 鄧兆棠議員亦表示，元朗公路的速度限制可作出適當的放寬。他亦提述調低錦田公路速度限制的建議，並籲請政府當局確保提供清楚而足夠的警告標誌／道路標記，提醒駕車人士注意擬議的速度限制變更。

諮詢機制

68. 陳國強議員特別指出路段的速度限制突然改變對職業司機所造成的問題，並籲請政府當局在進行速度限制檢討時向職業司機作出適當的諮詢。他建議政府當局擴大速度限制檢討工作小組(下稱“工作小組”)的成員組合，以包括職業司機的代表，俾能在確保道路安全及方便司機之間取得適當的平衡。鄭家富議員亦同意徵詢職業司機的意見是有用的做法。

69. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局歡迎各界就如何改善個別路段的情況提出意見。她向委員保證，在計劃改變特定路段的速度限制時，政府當局會諮詢該區的區議會，因為他們會最熟悉區內的交通情況。

70. 關於陳國強議員就工作小組成員組合提出的建議，環境運輸及工務局副秘書長表示，鑒於運輸業協會數目繁多，要從中挑選代表加入工作小組可能會有困難。儘管如此，她表示政府當局會盡可能吸納運輸業所提出的任何意見。按照現時的安排，當局可透過香港汽車會及香港汽車高級駕駛協會在工作小組內的代表，瞭解司機的看法及意見。

檢討準則

71. 鄭家富議員察悉，在檢討任何路段的速度限制時，有關路段發生意外的紀錄將為考慮因素之一。他建議一個有用的做法，是參考有關路段意外率的轉變，以之作為啟動速度限制檢討的客觀準則。政府當局察悉其意見。

72. 主席在總結有關討論時表示，政府當局應徵詢地區人士及運輸業的意見，並進一步檢討部分委員感到關注的有關路段的情況。政府當局日後應作出安排，透過運輸署與業界舉行的例會，就有關事宜諮詢運輸業。政府當局應於會後就委員提出的各項事宜作出書面回應。

VI. 其他事項

73. 議事完畢，會議於下午1時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年3月25日