

## 立法會 CB(2)2290/05-06(01)號文件



## 民主黨立法會議員秘書處

Secretariat of Legislative Councillors of The Democratic Party

香港中環雪廠街11號  
中區政府合署西翼401-409室  
Rm. 401-409, West Wing,  
Central Government Offices,  
11 Ice House Street, Central, HK

電話Tel 2537 2319  
傳真Fax 2537 4874

《2005年吸煙（公眾衛生）（修訂）條例草案》委員會  
鄭家富議員就禁止在公共交通交匯處吸煙  
所提出的委員會階段修訂案的資料文件

目的

1. 法案委員會在二零零六年六月二日的會議上，多位議員要求鄭家富議員就其提出的委員會階段修訂案中，衛生福利及食物局局長可指定公共交通交匯處的任何範圍為禁煙區提供具體資料。

委員會階段修訂案目的

2. 修訂案的目的是賦予衛生福利及食物局局長權力，藉在憲報刊登的公告，指定公共交通交匯處的任何區域為禁止吸煙區。
3. 修訂案只界定了公共交通交匯處所指的是「作進行或便利接駁任何公共交通工具用途的地方、空間或建築物」，包括露天及有上蓋的場地。另外，因應二零零六年六月二日的會議上，有委員提出是否包括公共交通交匯處裡供私家車泊車轉乘公共交通工具的範圍，為了令修訂案更清晰，本人將作出修改，釐清公共交通交匯處包括以上範圍。個別交通交匯處是否成為法定禁煙區及禁煙區域，則由局長決定，並在刊憲公告後才執行。

指定禁煙區的具體建議怎樣確定交通交匯處的地點？

4. 「交通交匯處」一詞在現行法例中雖沒既定定義，但政府規劃標準小組委員會<sup>1</sup>所制訂的技術手冊《香港規劃標準與準則》第八章，已就交通交匯處的標準提供了指引（見附件一）。設交通交匯處的目的，是為了方便乘客由巴士轉乘其他巴士或由一種交通工具轉乘另

<sup>1</sup> 規劃標準小組委員會由規劃署副署長任主席，成員包括規劃地政局、環境食物局、財經事務局、民政事務局、庫務局、運輸局、地政總署、房屋署、拓展署、環境保護署、政府產業署、建築署及其他相關部門的代表。

一種交通工具，交通交匯處內的設施可包括巴士、小巴、的士、「泊車轉乘」等設施及鐵路車站。

5. 《香港規劃標準與準則》雖沒法定效力，但已是政府部門的指引，衛生福利及食物局局長可參考有關準則，以決定某一地點是否屬交通交匯處，從而指定其全部或部份範圍為法定禁煙區。
6. 根據運輸署所提供的資料，現時全港共有 259 個公共交通交匯處，運輸署亦已備有檔案，記錄所有公共交通交匯處的具體位置，衛生福利及食物局局長可參考運輸署的資料，以確定交通交匯處的所在地。

現有公共交通交匯處數目（截至 2006 年二月）

總類	數目
有上蓋	100
露天	159
總數	259

指定交通交匯處的哪些範圍為禁煙區？

7. 市民在公共交通交匯處排隊等候公共交通工具時，若附近有人吸煙，難以迴避，必受二手煙影響，而且公共交通交匯處有大量車輛出入，空氣質素本已較差，因此，建議露天及有上蓋的範圍都應指定為禁煙區。

刊登公告時提供哪些資料？

8. 建議衛生福利及食物局局長在刊登憲報的公告，指定公共交通交匯處的部份範圍為禁煙區時，以提述圖則的方式，描述和劃定為禁煙區的區域。現時，運輸署根據《道路交通（交通管制）規例（第 374 章）》，劃定巴士總站內的部份地區為禁區時，亦以類似形法刊登公告。

9. 根據政府部門所提供的資料，除公共屋 外，雖然大部份公共交通交匯處由政府擁有，但大部份由私人興建。根據《建築物條例（第121章）》，建築商必須向屋宇署提交圖則並獲批准後才可興建或改建公共交通交匯處，而房屋署亦應已備存各屋 圖則。因此，衛生福利及食物局局長在制訂禁煙區圖則時應不會存在太大困難，對在交通交匯處實施禁煙應不會造成延誤。

怎樣執行以避免煙民誤墮陷阱？

10. 有見於不少公共交通交匯處為露天場地，有上蓋的交匯處亦可能有部份面積為露天地方，且大都沒有清晰的邊界，市民在了解個人是否處於交通交匯處範圍內時可能存在困難，建議衛生福利及食物局局長在指定交通交匯處的部份地區為禁煙區時，要求管理人以顏色漆油標示禁煙區範圍。
11. 此外，《吸煙（公眾衛生）條例》第5條已規定管理人須在所有禁止吸煙區的顯眼處，設置及維持足夠數目的中英文標誌，表示禁止吸煙。政府可以考慮為管理人提供在憲報刊登的公告中，指定禁煙區的圖則，與禁煙標誌一起展示，減少市民的疑慮。

鄭家富  
二零零六年六月五日

## 附件一

**(香港規劃標準與準則) 中關於公共交通交匯處的指引<sup>1</sup>****概況**

1. 政府的目標是加強不同公共交通工具之間的協調和以鐵路作為客運系統的骨幹。為落實這個目標，在規劃新的土地用途或運輸發展時，應趁機計劃一個高質數的公共交通交匯網絡。公共交通交匯處應設在便利的位置，並盡可能提供舒適的環境，以鼓勵更多人乘搭公共交通工具。
2. 主要的公共交通交匯處應可方便乘客由巴士轉乘其他巴士或由一種交通工具轉乘另一種交通工具。公共交通交匯處通常應設在或靠近集體鐵路車站。在設計及計劃這些交匯處時，便利是最重要的。

**標準**

3. 公共交通交匯處的設計要求，一般可分為四類：
  - (a) 布局設計：例如不同交通工具停車灣及月台的數目及大小、輪候地點、車輛轉範圍、駕車人士所需空間及其他公共交通交匯處設施、出入口的安排、通行高度、行人道、樓梯、升降機及自動扶梯設施等。在規劃日後的公共交通交匯處時，應盡可能採用鋸齒狀設計，視乎地盤的地形及限制而定，這樣便可為乘客提供最理想的環境，並最有效地運用停車灣及停放設施。一般而言，應遵照下列指引：

<sup>1</sup> 節錄自《香港規劃標準與準則》第八章「內部交通設施」第4.5節。

公共交通交匯處的類別	所適用地盤的情況
傳統平行巴士停車處	只有有限數目(例如三至四個)停車灣的小型地盤
圍邊鋸齒形巴士站, 中央巴士輪候處	<p>(i) 地盤闊度至少須為60米, 否則不足夠供巴士轉動。</p> <p>(ii) 多數行人會由同一層前往該交匯處。例如在青衣, 乘搭地鐵及其他交通工具的乘客均來自平台或天橋。另一個例子是在美孚。</p> <p>(iii) 上蓋發展可由一定距離的柱子支撐。</p>
中央分隔島式乘客站台	<p>(i) 地盤闊度最少須為60米。</p> <p>(ii) 多數行人會由不同層前往該交匯處。例如在荃灣, 很少行人由同一層前往公共交通交匯處。</p>

鐵路沿線的主要交匯處宜與鐵路車站連結一起, 否則的話, 則應為兩者提供直接及方便的聯繫。

- (b) 環境方面的考慮: 例如照明、通風、減少噪音等, 為了令候車環境更理想, 建議在闢設新的公共交通交匯處時盡可能及視乎需要, 為候車處提供空氣調節, 尤其是那些為方便人們乘搭多種交通工具而設的交匯處, 更應如此。關於交匯處的照明、噪音水平及所造成的其他環境影響, 均應符合路政署、機電工程署、環境保護署及其他有關部門的規定, 並應參考由環境保護署發出的「供專業人士參考的專業守則: 半

封閉公共交通交匯處空氣污染管制」(專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第1/98號)。

(c) 乘客及司機的設施與保安及安全裝置：例如輪候處鐵欄、廁所、座位設施、售票機、公眾電話、滅火裝備、閉路電線及站長室等。如有足夠地方，應在公共交通交匯處提供這些重要設施。

(d) 乘客查閱資料設施：例如乘客資料中心／亭、指示牌、路綫／目的地展示板、離站時間顯示器等。為方便乘客轉乘交通工具，應提供有效的訊息展示板及指示牌或廣播系統，協助乘搭不同交通工具的乘客前往所需的目的地。

4. 一個公共交通交匯處通常會有不少於8個停車灣，以提供不同的公共交通服務。在設有平行停車灣的交匯處，其中兩個停車灣的闊度，應足以讓靠近停車灣的車輛駛越一輛停定的車輛。公共交通交匯處的實際大小應由運輸署決定。

#### 決定位置的因素

5. 公共交通交匯處通常設於乘客轉乘其他交通工具的市中心或其他地區樞紐。鐵路與其他交通工具的交匯處宜設在同一層。可是，假使不同交通工具的交匯處要設在不同層，則應設置自動扶梯及／或升降機，俾能為轉乘交通工具的乘客提供方便及有效率的服務。