

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2307/04-05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：2005年7月22日(星期五)
時間：上午9時
地點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP(主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP

其他出席議員：李卓人議員
梁耀忠議員
單仲偕議員, JP
劉慧卿議員, JP
張超雄議員

缺席委員：劉千石議員, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
李永達議員
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第III項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

衛生福利及食物局康服專員
馬羅道韞女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／
殘疾人士運輸
吳良瑞先生

參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)6
吳文傑先生

運輸署助理署長／新界
葉文光先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)2
戴家珮女士

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)2
戴家珮女士

運輸署署長
黃志光先生

運輸署副署長／
公共事務及管理
葉麗清女士

路政署副署長
黃志強先生

香港警務處總警司(交通)
韓家傑先生

香港警務處
警司(法例檢討及策劃)(交通總部)
袁松彪先生

屋宇署副署長
張孝威先生, JP

署理屋宇署助理署長／樓宇(1)
林少棠先生

署理康樂及文化事務署
助理署長(康樂事務)1
張耀江先生

康樂及文化事務署
總康樂事務經理(靜態市容)
尹權發先生

應邀出席人士：參與議程第III項的討論

九廣鐵路公司

署理運輸高級總監
梁漢威先生

市務總經理
黎啟憲先生

署理公司事務總經理
羅穎宜小姐

地鐵有限公司

副車務總監
麥國琛先生

總經理 —— 公司事務
梁陳智明女士

殘疾人士爭取公共交通半費優惠聯席

總幹事
張錦權先生

成員
羅建平先生

成員
陳錦元先生

手語傳譯員
李惠玲女士

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)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)2089/04-05 —— 2005年6月15日特別
號文件 會議的紀要
立法會CB(1)2090/04-05 —— 2005年6月24日會議
號文件 的紀要)

2005年6月15日及24日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)2007/04- —— 兩位市民分別就港珠
05號文件 澳大橋提交的兩份意
見書
立法會CB(1)2056/04-05 —— 政府當局就歷豐諮詢
號文件 集團及一名市民就港
珠澳大橋提交的意見
書所作的回覆)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

程序事宜

3. 主席表示，政府當局要求將議程第V項“緊急交通事故協調工作專責小組報告”與第VI項“檢討交通諮詢委員會的成員組合、角色及功能”的次序對調。他建議答允有關要求，委員對此表示贊同。該兩事項的次序將會對調。

III 殘疾人士的公共交通票價優惠

(立法會CB(1)2102/04-05(01)號文件	殘疾人士爭取交通半費優惠聯席提交的意見書
立法會CB(1)2102/04-05(02)號文件	香港弱智人士家長聯會提交的意見書
立法會CB(1)2102/04-05(03)號文件	病人互助組織聯盟提交的意見書
立法會CB(1)2076/04-05(01)號文件	政府當局提供的資料文件
立法會CB(1)2100/04-05號文件	秘書處擬備有關為殘疾人士提供公共交通票價優惠的背景資料摘要)

團體代表作出陳述

4. 殘疾人士爭取公共交通半費優惠聯席(下稱“聯席”)總幹事張錦權先生就公共交通營辦商為殘疾人士提供優惠票價一事陳述其在席上提交的意見書所載的意見。有關意見書其後隨立法會CB(1)2133/04-05(01)號文件發出。

5. 羅建平先生表示，他是聯席轄下會員機構香港弱智人士家長聯會的會員。接着，他根據該聯會提交的意見書(立法會CB(1)2102/04-05(02)號文件)陳述意見。

6. 陳錦元先生表示，他是聯席的會員機構香港傷殘青年協會的會員。他隨後陳述該協會的意見書(立法會CB(1)2116/04-05(01)號文件)所載的意見。

討論

7. 王國興議員表示，自2002年起，立法會議員便一直要求政府當局敦促公共交通營辦商為殘疾人士提供半費優惠，但迄今的進展不大。他察悉政府當局於其提供予會議參考的文件中，只承諾鼓勵公共交通營辦商

考慮殘疾人士團體提出票價優惠的要求，他對政府當局就此事所持的態度，表示強烈不滿。他指出，殘疾人士在社會上是弱勢社群，因此，政府有責任協助他們融入社會。但政府當局一直在逃避責任。王議員指出政府是地鐵有限公司(下稱“地鐵”)的大股東及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)的唯一擁有人，他表示，政府的立場對於成功落實為殘疾人士提供半費優惠至為關鍵。他要求政府當局澄清其立場。

8. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2申明，政府致力改善公共交通系統，使其更方便殘疾人士使用，務求達致推動殘疾人士融入社會的康復政策目標。過往數年，環境運輸及工務局和運輸署一直與各主要公共交通營辦商保持聯絡，促請該等營辦商考慮為殘疾人士提供票價優惠。現時，由6個持牌或專營渡輪服務營辦商經營的16條客運渡輪航線，已為持有殘疾人士登記證的殘疾人士提供七折至半價的船費折扣。

9. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2籲請委員理解，香港奉行自由經濟。提供票價優惠與否的決定由公共交通營辦商作出。很多公共交通營辦商對殘疾人士的定義及殘疾人士的數目表示關注，這兩方面對為殘疾人士提供優惠票價的營辦商，難免會在財政上造成影響。近期，有人建議為領取傷殘津貼的殘疾人士提供票價優惠作為起點。就此，政府當局察悉在《殘疾歧視條例》(第487章)下有關“殘疾”的定義及指明禁止的事，即在提供貨品、服務及設施等方面，基於某人的殘疾而歧視他／她，即屬違法。衛生福利及食物局現正研究只為領取傷殘津貼的殘疾人士提供票價優惠是否合法，並正就此尋求法律意見。衛生福利及食物局亦會就有關建議諮詢代表殘疾人士團體的非官方機構。政府當局在更清楚明白提供優惠交通票價的法律問題及可能受惠的殘疾人士數目後，便可與公共交通營辦商跟進票價優惠的事宜。

10. 鄭家富議員表示，對於為某類別的殘疾人士提供優惠票價可能會觸犯《殘疾歧視條例》的說法，他感到費解。據他瞭解，很多海外國家的公共交通營辦商均會為殘疾人士提供優惠票價，而該等國家亦有制定與《殘疾歧視條例》相類似的法例。因此，他認為政府當局不應糾纏於此問題，因而拖延落實為殘疾人士提供票價優惠。鄭議員進一步表示，兩間鐵路公司每年賺取鉅額盈利，並經常聲稱其鐵路系統的水準是世界一流。該兩間公司大有能力為殘疾人士提供票價優惠，且應付諸行動才算名副其實。他建議，由於政府全資擁有九鐵，九鐵可率先為殘疾人士提供票價優惠。

11. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2解釋，鑒於公共交通營辦商對殘疾人士數目的關注，有人建議先向領取傷殘津貼的殘疾人士提供票價優惠。正是由於這樣而產生與《殘疾歧視條例》可能有關的法律問題。至於兩間鐵路公司，政府當局已向其轉達有關票價優惠的要求。該兩間公司必須按照審慎的商業原則營運，並且在票價方面享有自主權。

12. 九鐵署理運輸高級總監梁漢威先生表示，法例規定九鐵必須按照審慎的商業原則經營其業務。除了商業因素外，九鐵在釐定票價時亦會考慮社會因素。過往，九鐵曾採取多項措施，使殘疾人士更方便使用其服務。至於票價方面，九鐵的目標並非要賺取最大的利潤，而是求取合理的回報，以支持新鐵路線的投資，減輕借貸的利息開支，以及改善現有的設施及服務。九鐵一直與殘疾人士保持對話，以便找出可作出改善之處，使殘疾人士在使用九鐵服務時更加方便。九鐵亦提供各種票價優惠，例如免費穿梭巴士服務、接駁轉乘優惠及月票。殘疾人士可以受惠於這些優惠。九鐵將會繼續為乘客提供各類票價優惠。

13. 地鐵副車務總監麥國琛先生表示，地鐵體諒殘疾人士的需要。作為一間對社會負責的公司，地鐵在過往10年已投資約4億元，提供利便殘疾人士使用運輸系統的設施。然而，該公司相信，為殘疾人士提供票價補貼屬於公共政策的範疇，應由政府釐定及資助。根據地鐵與海外地鐵的管理當局進行的討論，這種做法似乎是提供此類優惠的國際準則。

14. 梁耀忠議員表示，雖然在過往多年，殘疾人士團體不斷籲請提供交通票價優惠，而立法會亦多次通過相關的議案，但此事的進展不大。當環境運輸及工務局局長於2002年10月就“殘疾人士的交通需要”此一議案作出回應時，曾承諾積極處理此事。然而，直至今今天為止，政府當局仍糾纏於與“殘疾”一詞定義有關的事情，現時則只有渡輪服務營辦商為殘疾人士提供票價優惠。他對政府當局未能履行承諾讓殘疾人士全面投入社交生活表示遺憾。他詢問當局還需要多少時間，才可弄清楚與“殘疾”一詞定義有關的事宜，並實施票價優惠。他亦詢問，雖然政府當局有權迫使兩間鐵路公司提供票價優惠，但為何不加以運用。

15. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，自立法會於2002年10月通過有關“殘疾人士的交通需要”的議案後，政府當局一直透過與公共交通營辦商進行討論，積極跟進此事，而結果是，渡輪服務營辦商為殘疾人士

提供了票價優惠。梁耀忠議員並不同意渡輪服務營辦商提供票價優惠是政府當局的努力所致。他指出，代表殘疾人士的團體曾與渡輪服務營辦商進行多次討論，而主要是由於這些團體的努力，渡輪服務營辦商才同意為殘疾人士提供票價優惠。

16. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2進一步表示，由於《殘疾歧視條例》有關“殘疾”一詞的定義，可以作廣義及一般性的詮釋，所以公共交通營辦商對票價優惠帶來的龐大財政影響，以及如何識別殘疾人士的問題表示關注。鑒於這樣的關注，政府當局現正研究方法，以便更準確地評估有資格享用票價優惠殘疾人士的數目。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應梁耀忠議員的質詢時表示，渡輪服務營辦商接受《殘疾歧視條例》有關“殘疾”一詞的定義。

17. 陳偉業議員表示，公共交通營辦商不大可能會因為政府當局鼓勵而為殘疾人士提供票價優惠。政府當局必須採取具體行動，以便落實為殘疾人士提供票價優惠。政府當局應先制訂政策，訂明殘疾人士在使用公共交通的服務時，可以享有票價優惠。政府在批出任何公共交通服務專營權時，應在專營權協議中訂明，有關營辦商必須向殘疾人士提供票價優惠。至於鐵路方面，政府應將有關規定納入相關的法例中。他進一步評論道，美國、加拿大及很多歐洲國家均已廣泛實施為殘疾人士提供票價優惠。他接着詢問政府當局會否先對規管兩間鐵路公司營運的法例作出相關的修訂，以及將相關條文納入新批給公共交通營辦商或與其續訂的專營權協議內。

18. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，據政府當局瞭解，在很多海外國家，殘疾人士均享有票價優惠，但在大多數情況下，票價優惠是透過政府資助補貼，或有關交通服務由政府營辦。在香港，法例規定兩間鐵路公司必須按照審慎的商業原則經營業務。公眾期望兩間鐵路公司的日常營運，以自給自足的方式經營，並與其他公共交通服務競爭。

19. 至於專營巴士服務方面，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，各巴士服務營辦商的專營期在不同時間屆滿。政府當局一直與專營巴士營辦商就提供殘疾人士票價優惠一事進行討論，並沒有留待專營權續期的談判。亦須緊記的是，專營權續期時的主要考慮因素是有關營辦商所提供的服務是否令人滿意及有效率。

20. 陳偉業議員認為，商業原則永遠不應凌駕社會責任。為殘疾人士提供票價優惠是基本的社會責任。他強調有關責任應由政府而非公共交通營辦商承擔。

21. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2回應時表示，政府當局一直鼓勵有關鐵路公司在商業原則及社會因素之間求取平衡，並在就票價作出決定時，適當考慮各項社會因素。在經濟不景氣的時候，政府當局鼓勵鐵路公司向廣大乘客提供票價優惠。

22. 劉健儀議員表示，過往多年，立法會已有共識，認為應協助殘疾人士融入社會。相關的議案辯論於九十年代獲通過後，有關的鐵路公司已提供各項供殘疾人士使用的設施，而專營巴士公司亦更換舊巴士，改用設有固定斜坡台的低地台巴士。因此，她不同意指鐵路公司漠視其社會責任的說法。另一方面，她同意在為殘疾人士提供票價優惠方面的進展不大。她指出，與殘疾人士交通需要有關的事宜，尤其是提供票價優惠，涉及交通及福利兩方面的政策。雖然有很多海外地方為殘疾人士提供票價優惠，但票價優惠通常涉及政府資助。以香港的情況而言，倘若政府當局只從交通政策的角度處理此事，公共交通營辦商便會因為沒有提供此類票價優惠而受到不公平的指責。法例規定鐵路公司必須按照審慎的商業原則營運。現在，政府當局促請有關公司為殘疾人士提供票價優惠，但又清楚表明當局不會補貼票價優惠。此舉與審慎的商業原則背道而馳。她認為沒有政府資助，此事始終不會有解決方法。因此，她詢問政府當局會否考慮動用公帑，為殘疾人士提供票價優惠，以便殘疾人士可盡快享有票價優惠。她從聯席的函件(立法會CB(1)2102/04-05(01)號文件)中察悉，傷殘津貼並不包括交通開支的成分，她要求政府當局澄清，並詢問政府當局若情況確實如此，會否考慮在傷殘津貼中加入有關成分。

23. 康服專員表示，衛生福利及食物局對殘疾人士的交通需要深表關注。數月前，衛生福利及食物局局長曾與殘疾人士的代表會晤，瞭解他們在這方面的關注。要將此事當作一項福利事宜來處理，在資源方面會受到限制。政府當局的取向是爭取整體社會的支持，並盡量善用社會資源，務求達致復康政策的目標。至於傷殘津貼方面，她表示，這是一項無須經過任何入息審查的現金津貼。目的是為嚴重傷殘的人士提供某種形式的財政援助，以應付他們因傷殘而引致的需要。傷殘津貼並無訂明有否涵蓋交通開支。

24. 李卓人議員表示，他對政府當局對此事作出的回應感到失望。他認為當局的回應明顯與其推動殘疾人士融入社會的聲稱互相矛盾。他指出，為殘疾人士提供票價優惠的目的，是鼓勵他們就業及參與社交生活。由於殘疾人士的薪金通常偏低，故有需要為他們提供票價優惠，以完全滿足他們的交通需要。政府當局聲稱，當局曾鼓勵鐵路公司提供票價優惠。然而，有關公司(尤其是地鐵)認為，票價優惠屬於福利政策的事宜，應透過政府資助提供。他認為有關情況荒謬及不可接受。他指出，為殘疾人士提供票價優惠一事並無爭議。問題在於應該由誰來支付票價優惠。政府可直接提供所需的補貼，或以地鐵大股東及九鐵唯一擁有人的身份指令有關公司為殘疾人士提供票價優惠。他要求政府當局清楚述明會採用哪個方法，落實為殘疾人士提供票價優惠。

25. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)重申，根據政府的運輸政策，政府不會為公共交通營辦商的日常營運提供任何資助。雖然鐵路公司應按照審慎的商業原則經營業務，但政府當局亦鼓勵有關公司適當考慮社會的期望及要求。因此，如何回應社會提出為殘疾人士提供票價優惠的要求，完全由有關公司作出決定。

26. 張超雄議員詢問政府當局及有關的鐵路公司原則上是否同意應為殘疾人士提供票價優惠，以促進他們融入社會。他指出，現時，該兩間鐵路公司均為兒童、18歲或以下的學生，以及年屆65歲或以上的長者提供優惠票價。年齡在18歲或以下的人士佔總人口的21%，而年齡在65歲或以上的長者則佔15%。年齡屆乎15歲至64歲的殘疾人士有21萬人，約佔總人口的3%。因此，殘疾人士的數目相對較小。接着，他詢問若為殘疾人士提供半費優惠，對鐵路公司的財政有何影響，以及落實為殘疾人士提供半價優惠的時間表。

27. 梁漢威先生表示，基於公平原則，九鐵認為殘疾人士有權使用所有公共交通設施。九鐵已投資超過2億元，以利便殘疾人士使用九鐵服務。一直以來，九鐵經常提供各類票價優惠。殘疾人士如其他乘客般，可以享用有關優惠。九鐵市務總經理黎啟憲先生補充，九鐵將會積極考慮任何不會損害審慎商業原則而有助利便使用九鐵服務的措施。目前，九鐵沒有殘疾人士使用九鐵服務數目的紀錄。因此，假如九鐵為殘疾人士提供半費優惠，亦無依據推算出所帶來的財政影響。九鐵在現階段並無擬訂為殘疾人士提供半費優惠的時間表。

28. 麥國琛先生表示，地鐵支持殘疾人士融入社會，正因如此，該公司多年來為殘疾人士的設施作出龐

大投資，將來亦會繼續這樣做。地鐵認為，為殘疾人士提供半價優惠屬於福利事宜，應透過政府資助提供。由於殘疾人士的數目尚待確定，故難以推算此類優惠所造成的財政影響。政府當局現正就此事進行研究，而地鐵打算與政府當局緊密合作。

29. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府當局向來都鼓勵公共交通營辦商提供票價優惠，令不同類別的人士(包括殘疾人士)受惠。衛生福利及食物局將會與代表殘疾人士的團體會晤，進一步討論此事。

30. 張錦權先生表示，在很多海外國家，政府會敦促公共交通營辦商為殘疾人士提供票價優惠。反觀香港營辦公共交通的公司，在賺取利潤之餘向其管理層職員支付高薪，但卻不願意為殘疾人士提供票價優惠。他表示，他曾在海外國家為殘疾人士爭取票價優惠，他亦決心在香港爭取同樣的優惠。

31. 劉慧卿議員表示，由於立法會已達致共識，認為應為殘疾人士提供票價優惠，政府當局應積極跟進此事。她要求政府當局提供文件，解釋提供傷殘津貼的目的，並確定該項津貼有否涵蓋交通開支。倘若確定傷殘津貼並不涵蓋交通開支，政府當局應調整傷殘津貼的款額，以包括此一成分。她相信立法會議員會支持這樣的建議。她察悉，在撇除年齡在65歲或以上及年齡在11歲或以下已享有公共交通營辦商所提供的票價優惠的人士後，領取普通傷殘津貼或高額傷殘津貼者約有51 800名。她詢問，政府當局曾否就康復諮詢委員會提出先為領取傷殘津貼的殘疾人士提供票價優惠的建議，徵詢代表殘疾人士團體的意見。

32. 康服專員同意提供文件，解釋提供傷殘津貼的目的，以及其原意涵蓋的開支項目。她亦表示，康復諮詢委員會內有代表各類傷殘情況的人士擔任委員。在2005年6月14日的康復諮詢委員會會議上，有人提出先為傷殘津貼受助人提供票價優惠的建議。康復諮詢委員會委員同意就該項建議諮詢殘疾人士團體。

(會後補註：政府當局就“傷殘津貼”提供的資料文件已於2005年8月3日隨立法會CB(1)2169/04-05(01)號文件發出。)

33. 劉慧卿議員邀請團體代表就上述建議表達意見。張錦權先生表示，他不支持有關建議。據他瞭解，傷殘津貼與交通開支完全無關。他認為若可提供半費優惠，殘疾人士在尋找工作方面將會容易得多。陳錦元先

生表示，他不支持有關建議。他認為除了可能引起的法律問題外，僅為某些殘疾人士提供票價優惠將會在殘疾人士之中造成分化。據他理解，傷殘津貼並不涵蓋交通開支，主要是津貼受助人所需特別儀器的開支。

34. 何鍾泰議員對於政府當局在處理此事時行動遲緩及被動表示不滿，並指香港在這方面遠遠落後於很多其他地方，包括內地。他表示，根據政府當局迄今的回應，政府當局顯然仍未有任何落實為殘疾人士提供票價優惠的具體計劃。他認為殘疾人士的數目不應是無法解決的問題，因為社會上對此事已有明確的共識。他要求政府當局清楚述明未來的路向，並提供落實為殘疾人士提供票價優惠的時間表。

35. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，未來的主要工作是研究前述建議所涉及的法律問題，並與殘疾人士團體作進一步討論。在現階段，當局難以為有關工作提供確切的時間表。

36. 主席表示，倘若殘疾人士團體不支持有關建議，當局仍然糾纏於有關的法律問題，因而拖延為殘疾人士提供半費優惠，這並非明智的做法。

37. 譚耀宗議員表示，香港民主建港協進聯盟(下稱“民建聯”)認為，一般而言，殘疾人士的收入偏低，各方面應協助他們積極參與及融入社會。因此，民建聯支持為他們提供使用公共交通服務半價優惠的建議。民建聯認為，與傷殘人士的數目及如何識別殘疾人士有關的問題是可以解決的。較為可行的安排是由政府及公共交通營辦商共同分擔提供票價優惠的費用。

38. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，從運輸政策的角度而言，政府會鼓勵公共交通營辦商提供票價優惠，但政府不會資助任何公共交通服務的日常營運。政府當局將會跟進此事，並會繼續與有關各方討論。

39. 王國興議員表示，事務委員會應在日後的會議上進一步討論此事。主席表示，立法會已有共識，認為殘疾人士在使用公共交通服務時應享有票價優惠。政府有責任推動此事，而不應將責任推卸給公共交通營辦商。委員同意，此事應在下個立法會會期事務委員會的首次例會上進一步討論。為利便進行當有成果的討論，事務委員會會邀請環境運輸及工務局局長和衛生福利及食物局局長出席有關會議。

40. 陳偉業議員動議以下議案，有關議案獲得鄭家富議員附議——

“本事務委員會要求政府在本年內訂定殘疾人士乘搭公共交通優惠票價的安排。”

41. 委員一致支持有關議案。主席宣布有關議案獲事務委員會通過。

IV 過境交通服務的近期發展

(立法會CB(1)2076/04-05 —— 政府當局提供的資料文件
(02)號文件

立法會CB(1)2101/04-05 —— 秘書處擬備有關過境交通服務的背景資料摘要)

42. 鄭家富議員察悉，為配合香港迪士尼樂園開幕，當局將會額外發出60個經落馬洲管制站過境的巴士服務配額，他關注到落馬洲管制站有否足夠能力應付該60個配額所帶來的額外旅客量。他擔心，假如旅客須在落馬洲管制站長時間等候，便會嚴重損害香港作為旅客心儀目的地城市的形象。他詢問有何理據額外發出60個配額，以及最初曾否考慮減少所發出配額的數目。他亦詢問政府當局將會採取何種措施將旅客分流至羅湖管制站，以便盡量善用各管制站。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局曾根據香港迪士尼樂園作出的估計，與旅遊事務署、相關部門及內地的主管當局研究有關事宜。得出的結論是，應額外發出60個過境巴士服務配額，接載由深圳及廣東省經落馬洲過境的遊客，直接前往香港迪士尼樂園。落馬洲及皇崗管制站在繁忙時間勉強可以處理該60個配額所帶來的額外旅客。初期在上午繁忙時段的3小時內會有45班過境巴士營運，以應付由內地前往香港迪士尼樂園一日遊旅客的特別交通需要。鑒於羅湖管制站處理旅客的能力最大，處理量遠較落馬洲為多，政府當局將會推行宣傳活動，鼓勵內地旅客利用羅湖管制站過境，以便紓緩落馬洲管制站的壓力。此外，九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)現正計劃營辦鐵路巴士線的服務，該接駁巴士服務可以讓東鐵乘客由上水站直接前往香港迪士尼樂園。

44. 主席對落馬洲管制站可能出現的混亂情況(尤其是上午的繁忙時段)亦表關注。由於經落馬洲管制站的入境巴士服務及經羅湖管制站入境的鐵路服務在票價方

面有差距，他估計前者會更受內地旅客歡迎。情況與紅磡海底隧道與西區海底隧道的隧道費差異相若。因此，他促請政府當局與九鐵進行磋商，以期降低使用羅湖管制站的交通成本，達致分流的目的。

45. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，前往香港迪士尼樂園的內地旅客是新的市場，而九鐵現正考慮多項吸引這些旅客光顧的措施，包括票價優惠、套票及其他推廣安排。該公司會考慮乘客的需要及市場的競爭情況，然後才就其整套服務及宣傳活動的詳情定案。有關詳情快將公布。

46. 劉健儀議員指出，政府當局的討論文件中，理應包括將於明年開放給車輛使用的深港西部通道運輸安排的建議。她強調，應容許不同的交通工具進入管制站，以確保乘客有所選擇。

47. 劉健儀議員提述為應付市民的需求，前往皇崗管制站的非法短程專線巴士服務泛濫的問題，以及政府當局在2004年中期為規管有關服務而採取的行動。雖然她支持政府當局的做法，但她提醒政府當局應從中汲取教訓，並訂定足夠措施，令運輸市場保持適當的平衡，以期保障合法交通營辦商利益及滿足乘客的交通需要。就此，她指出，由於部分跨境租車服務營辦商在機場進行兜客活動，這已超越其認可營運範圍，她擔心，若容許此類違規活動繼續存在，而有關服務又有大量乘客使用，政府當局將被迫將有關服務規範化，一如前往皇崗管制站的短程專線巴士服務般。因此，她促請政府當局關注此事及加強執法，以保障合法交通營辦商的利益。

48. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3指出，跨境租車服務存在已久，其營運範圍受到相關的立法及發牌條件的限制。政府當局將會與機場管理局、警方及內地有關當局合作，採取行動以處理有關違規情況(如有的話)。

49. 至於過境巴士服務收費昂貴的問題，陳偉業議員評論道，政府當局應讓營辦商可自行根據市場情況釐定車費。政府當局不應在招標階段預先設定昂貴的車費，以維持東鐵的競爭力。

50. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3澄清，政府政策是讓市場力量決定跨境巴士服務的收費。運輸署助理署長／新界補充，去年，營辦商獲邀呈交投標建議書，以便承辦短程的跨境巴士服務。政府當局並無預先設定

有關服務的收費。事實上，由於市場上的競爭，部分營辦商已提供優惠票價，而此類優惠現時仍然有效。

51. 陳偉業議員對政府當局在過境管制站(尤其是在只有東鐵提供服務的羅湖管制站)的整體規劃表示不滿。由於其他公共交通工具不獲准在管制站經營，此舉局限了乘客的選擇，亦違反了競爭原則。

52. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，由於羅湖管制站及其毗鄰地方在地理環境方面的限制，因此容許其他公共交通工具進出該管制站並不可行。至於落馬洲管制站，最初主要是為貨運交通而設計。過往多年，客運交通大幅上升。由1994年至今，過境旅客的數目由每日4 000人次增加至100 000人次。為應付交通的急速增長，政府當局已採取多項改善措施，以增加管制站的處理能力。隨着深港西部通道及上水至落馬洲支線啓用在即，新的公共交通轉車站將會開放予廣大乘客使用，從而為過境乘客提供更多選擇。更長遠而言，港珠澳大橋正在規劃當中。

53. 陳偉業議員不信服政府當局的答覆。他評論道，政府當局應改變思維，重新設計羅湖管制站，以方便讓其他公共交通服務營運。他不滿政府當局沒有進行必要的研究，就斷言基於地理環境所限而無法開放羅湖管制站。事實上，倘若政府當局願意收回羅湖管制站附近的土地，便可解決有關的技術問題。他譴責政府當局的官僚態度，並對政府當局拒絕為了普羅市民的利益，展開重新設計羅湖管制站的工作表示不滿。

54. 委員同意處理由陳偉業議員動議的以下議案 ——

“本事務委員會要求政府當局重新設計羅湖管制站，使該站能容納各種交通設施，讓巴士、的士、小巴等交通工具均能使用該管制站。”

55. 主席將有關議案付諸表決。議案獲事務委員會通過。

V 檢討交通諮詢委員會的成員組合、角色及職能

(立法會CB(1)2076/04- —— 政府當局提供的資料
05(04)號文件 文件)

56. 王國興議員強烈促請政府當局檢討交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)的成員組合，以包括運輸業界的代

表。他指出，很多其他的政府諮詢機構，例如勞工顧問委員會及肺塵埃沉着病補償基金委員會，均有相關的受影響人士作為代表。然而，以交諮會的情況而言，由於由外行人領導內行人，交諮會提出的意見未能全盤考慮運輸業界的意見及關注，因而導致問題叢生。

57. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，交諮會的非官方委員均以個人身分獲委任，他們來自不同背景，並各有專長。政府當局認為，現在交諮會已有一個均衡的成員組合，而其委員亦可從不同角度，以坦誠、持平及客觀的方式，就交通及運輸事宜提供意見。交諮會的主要角色是就運輸政策的廣泛事宜及與交通相關的重要建議提出意見。交諮會既非法定機關，亦沒有行政職能。政府當局在作出政策決定前，亦會諮詢其他各方，例如立法會。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3亦表示，在考慮如何令交諮會及運輸業界建立更緊密聯繫方面，政府當局須小心平衡運輸業界、廣大乘客及整體社會三者的利益。就此，運輸署透過與行業商會及工會定期舉行會議，與運輸業界保持緊密聯繫。運輸署會將業界的意見及評論向交諮會反映，然後後者才就特定的事宜提出意見。除了運輸署與運輸業界定期舉行會議外，交諮會亦會在有需要的時候，直接與運輸業界會晤。近期的例子是在2004年進行規管非專營巴士營運的檢討。在交諮會轄下成立的相關工作小組曾在多個場合與各運輸業界會晤，在聽取了業界的意見後，才作出其建議。鑒於道路安全是所有業界共同關注的問題，政府當局準備增選運輸業界兩名代表成為道路安全及交通管理小組委員會成員，加強交諮會與運輸業界之間的溝通。政府當局會詳細研究這個構思，研究各運輸業界如何為此提名代表。

59. 譚耀宗議員感到遺憾的是，政府當局未有增選運輸業界的代表加入交諮會。雖然政府當局稱各運輸業界所涉及的人數及規模各不相同，而且各自關注的主要事項及利益可能有重大差異，因此，難以從運輸業界中委任代表，就交通及運輸事宜提出意見，但他認為政府當局應考慮邀請運輸業界提名各自的代表由政府當局作出委任。事實上，運輸業界的代表亦可以個人身份獲委任。現行增選運輸業界兩名代表加入道路安全及交通管理小組委員會的建議未能解決目前的問題，就是在交諮會的商議過程中，沒有適當地考慮運輸業界的關注及意見。

60. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，由於運輸業界的獨特性，各商會的利益互不相同，甚或有所

衝突，因此它們對某些事宜可能會有分歧或矛盾的意見。為了保持交諮會一直扮演的獨立及不偏不倚的角色，交諮會成員不應代表任何一個界別或機構的利益。倘若運輸業界代表獲委任為交諮會成員，亦可能會出現從交通營辦商、私家車團體及行人等委任代表出任交諮會成員的情形。這樣將會削弱交諮會以獨立的方式為政府當局提供意見的成效。

61. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應譚耀宗議員就交諮會與運輸業界現時的溝通方式提出的詢問時表示，運輸署現時會定期與各運輸業界及工會舉行會議。這些會議將會詳細討論與業界營運有關的事宜。在舉行前述會議之後，運輸署會向交諮會反映業界的意見及評論，然後後者便會就特定的事宜提出其意見。除了運輸署與運輸業界定期舉行會議外，交諮會亦在有需要時與運輸業界舉行會議。此項安排已證明有效及富彈性。

62. 何鍾泰議員表示，他於10年前曾擔任交諮會主席一職。他在任期間，曾提出多項改善交諮會成員組合的建議，包括減少當然委員的人數。他亦認為交諮會的會議應公開讓市民旁聽，但有關建議不獲政府接受。結果他退而求其次，選擇在交諮會舉行會議後安排向傳媒作出簡報。為改善交諮會的運作，他促請政府當局參考建造業工人註冊管理局及建造業議會的委任制度，增選運輸業界代表加入交諮會。

63. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3察悉何鍾泰議員的意見，並指出交諮會所有非官方成員並不代表任何特定界別或機構的利益。這是維持交諮會一直擔當的獨立及持平角色的關鍵原素。再者，交諮會只是一個諮詢機構，最終決定由政府當局作出。除了交諮會外，政府當局亦會就廣泛的運輸政策事宜，徵詢其他各方的意見。

64. 鄭家富議員表示，交諮會予公眾的普遍印象是一個親政府的機構。在多次增加收費的申請中，交諮會只擔當橡皮圖章的功能。為了加強其公信力及認受性，以便該委員會可應付日益複雜的運輸事宜，他認為必須徹底改革交諮會，將交諮會轉化為一個有民意代表的法定機構。交諮會的會議應公開進行。

65. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3不同意交諮會是一個橡皮圖章的說法。事實上，交諮會曾反對交通營辦商提出的加費申請。舉例而言，在2002年，交諮會反對東區海底隧道增加隧道費的申請。就公開進行交諮會會議的建議，她表示，由於交諮會須處理商業敏感資

料，交諮會會議不適宜公開進行。為提高透明度，交諮會主席一向的做法是在交諮會會議後向傳媒作出簡報，概述成員在會議席上提出的主要意見及關注。她亦表示，交諮會一直有效地履行其作為諮詢機構的工作。關於將交諮會轉化為一個法定機構的建議，她表示政府當局須作進一步研究，因為此項建議涉及基本政策的改變。

66. 劉健儀議員指出，在制訂政策的過程中，有需要向運輸業界徵求意見。因此，提出交諮會加入運輸業界代表的要求，使業界的意見可直達交諮會，並且可以在交諮會向政府當局提供意見前考慮業界的關注，這是可以理解的。然而，她指出，由於各運輸業界有不同的商會或工會，政府當局在物色運輸業界的代表時應小心謹慎，以確保有關代表的認受性及代表性。依她之見，最重要的考慮因素是交諮會願意聽取運輸業界表達的意見。就此，她詢問交諮會會否訂立具體機制，以便評估運輸業界的意見。在某程度上，她亦認為由於資源不足，交諮會的職能頗為有限。她詢問，交諮會可否轉化為一個擁有自身的研究支援力量而提供專家意見的諮詢機構。交諮會從而可就特定的政策自行展開研究，並向政府提供專家意見以便跟進。這是有效加強交諮會公信力的方法。

67. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局深知有需要小心平衡各運輸業界的利益。當局會深入研究，看看各運輸業界可如何提名兩名代表加入道路安全及交通管理小組委員會。她在回應劉健儀議員指交諮會與業界舉行會議時沒有足夠時間讓他們表達意見的批評時表示，交諮會須為每位代表的發言設定時限。類似做法亦為立法會所採用。運輸署亦會定期與運輸業界舉行會議，而運輸署會向交諮會轉達運輸業界的意見，以供考慮。關於劉議員提出轉化交諮會的角色及職能的建議，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，此事需作進一步研究。

68. 林健鋒議員表示，他曾擔任交諮會成員多年，亦曾擔任交諮會主席一職。他不能接受鄭家富議員指交諮會是橡皮圖章的批評。事實上，交諮會會詳細討論每項政策建議，並作出建議，供政府當局考慮。過往亦曾出現交諮會與政府對運輸事宜持不同意見的情況。由於所有非官方的交諮會成員不代表任何特定界別或機構的利益，他們可以獨立及公平地提出意見。至於交諮會應加入運輸業界成員的建議，他認為此舉會令運輸業界、廣大乘客及整體社會之間的利益失去平衡。為加強與運輸業界的溝通，交諮會曾多次與各運輸業界會晤，聽取他們的意見，然後才作出建議，而這些會議證實非常有

效。他促請政府當局制訂措施，以確保業界的意見及評論能充分地交諮會內反映，以供考慮。

69. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3察悉林健鋒議員的意見，並表示政府當局同意，鑒於道路安全是所有業界共同關注的問題，有空間藉着增選兩名運輸業界的代表加入道路安全及交通管理小組委員會，加強交諮會及運輸業界之間的溝通。政府當局會繼續就此項建議進行工作。

70. 張超雄議員認同其他委員的意見，認為交諮會應更具透明度，並讓各相關業界有機會參與其商議過程。他認為，交諮會會議應公開進行，以及公開其會議紀錄。他進一步認為，在制訂交通政策方面，應適當地考慮殘疾人士的交通需要。目前，運輸署大約每半年便與殘疾人士的代表舉行諮詢會議。所討論的事宜主要涉及提供設施，令殘疾人士更為方便地使用公共交通服務。殘疾人士參與制訂政策過程的機會不多。因此，他建議交諮會應包括一名殘疾人士的代表。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3同意考慮張議員的提議。

71. 王國興議員重申，政府當局以運輸業界之間的利益各有不同甚或有衝突為理由，將運輸業界排除於交諮會以外，這是不合理的做法。他認為環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3提出的論點完全站不住腳。加上交諮會的會議以閉門形式進行，亦不會公開其商議內容，交諮會未能提供令人信服的意見或建議。政府當局應全面檢討交諮會的成員組合及運作模式。交諮會必須包括來自運輸業界的代表，使其瞭解交通及運輸方面存在的實際問題，從而提出有效的解決方法。運輸業界內商會及工會眾多不應構成無法解決的問題。應容許有關業界從他們當中提名代表，以便委任為交諮會成員。他察悉政府當局計劃增選兩名運輸業界代表加入道路安全及交通管理小組委員會，他質疑為何交諮會不能採用相同的做法。

72. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3解釋，由於道路安全及交通管理小組委員會的職權範圍並非直接關乎交通服務營辦商的商業利益，預期小組委員會所討論的事宜，各運輸業界在很大程度上有共同的關注點。然而，對於很多其他交通及運輸事宜，即使在相同的運輸業界內亦會意見紛紜。鑒於現時有不同類別的運輸業界，政府當局須制訂可行的機制，以便挑選兩名運輸業界的代表加入小組委員會。

73. 王國興議員堅稱，運輸業界本身可制訂機制，挑選代表加入交諮會及其轄下小組委員會。他並不信服政府當局的回應。他繼而動議以下議案，而該項議案獲得劉健儀議員附議 ——

“本事務委員會促請政府檢討交通諮詢委員會的代表性，並考慮委任運輸業界的代表進入交通諮詢委員會。”

74. 鄭家富議員認為，鑒於交通事宜日益複雜，故必須徹底改革交諮會的角色、成員組合及運作方式，令其可協助政府當局制訂有效的運輸政策。政府當局應考慮提升交諮會的地位，令其成為一個法定機構。他不完全支持王國興議員的議案。雖然他同意交諮會內應有運輸業界的代表，但由於運輸事宜不僅影響運輸業界，亦會影響普羅市民，故交諮會亦應包括可代表普羅大眾的成員。他繼而動議對王國興議員的議案作出修訂。經修訂的議案措辭如下 ——

“本事務委員會促請政府檢討交通諮詢委員會的代表性，並考慮委任運輸業界的代表及民意代表進入交通諮詢委員會，並考慮改革交諮會成為有法定權力的機構。”

75. 主席請委員附議鄭家富議員動議的修訂。沒有委員表示會附議有關修訂。主席於是請秘書解釋在此情況下的相關規則。秘書表示，《議事規則》或《內務守則》內並無條文規定，由某位委員動議的議案必須獲另一位委員附議。根據《內務守則》第22(p)條，若過半數參與表決的委員同意，即可處理該議案。

76. 鄭家富議員表示，由於《議事規則》或《內務守則》均沒有規定對議案作出的修訂必須先獲得另一位委員支持，才可付諸表決，事務委員會不應施加此項規定。

77. 此際，陳偉業議員再次加入會議，並表示附議鄭家富議員作出的修訂。

78. 劉健儀議員認為，運輸業界應有足夠機會表達意見，並應積極參與交諮會的商議。她明白到，制訂一個可行及公平的機制，以便委任來自運輸業界的代表加入交諮會，可能會有困難。她希望政府當局會竭盡所能訂定如此一項機制。倘若這樣做並不可行，她仍然促請政府當局設法讓運輸業界的關注及意見可以有效地向交諮會反映。她表示，她不支持鄭家富議員作出的修訂。

雖然在制訂政策的過程中，普羅市民的意見非常重要，但她認為交諮會不是一個反映普羅市民意見的合適機構。她認為交諮會應從一個專業角度提供意見。在加入運輸業界的代表後，交諮會將可對業界實際營運情況有更深入的瞭解，因而可在就政府運輸政策提出意見時，適當地考慮這些情況。立法會可以有效反映普羅市民的意見。政府當局有責任就重要的運輸事宜諮詢立法會，並應在交諮會內代表普羅市民。

79. 林健鋒議員表示，他對王國興議員的議案有所保留，亦反對鄭家富議員的修訂。他認為交諮會保持客觀及持平十分重要。從某個業界增選代表加入交諮會無助維持交諮會的客觀性及公正持平。

80. 王國興議員表示，交諮會現有成員組合的主要問題是欠缺運輸業界的代表。這種情況是不可以接受的，因為交諮會的工作是就交通及運輸事宜提供意見。他的議案旨在糾正這種情況。鄭家富議員修訂的重點是增選額外成員以代表普羅市民，但他認為這一點並非必需，因為現時交諮會的非官方成員及立法會議員已擔當了這個角色。他亦認為，假定運輸業界與普羅市民在交通事宜方面的關注及利益有別並不恰當。

81. 陳偉業議員認為，視乎有關事宜的性質而定，運輸業界與普羅市民可能有共同或不同的關注及利益。雖然他同意運輸業界應有代表加入交諮會，但由於運輸業實際上有不同的界別，而各業界又成立了多個商會或工會，他認為在制訂挑選業界代表的機制時，必須非常小心審慎。另一方面，倘若交諮會內有運輸業界的代表，交通服務的消費者，即普羅市民，在交諮會內亦應有代表。他認同有需要徹底改革交諮會的角色及成員組合，並認為以求取平衡及公正持平的方式處理此事至為重要。因此，他不支持王國興議員動議的原議案，但支持王議員提出並經鄭家富議員修訂的議案。

82. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³表示，交諮會的非官方成員均是以個人身分獲委任，因而獨立於任何利益團體。正因如此，交諮會可以持平及客觀地討論交通及運輸事宜，並提供意見。至於重大的交通及運輸問題，除了諮詢交諮會外，政府當局亦肯定會諮詢本事務委員會，並且只會在廣泛深入地諮詢交諮會及本事務委員會後，才會就任何政策建議作出最後決定。政府當局察悉本事務委員會的委員由不同界別的立法會議員組成，當中包括運輸界、勞工界及各地方選區的代表。

83. 主席將鄭家富議員對王國興議員議案作出的修訂付諸表決。結果有2位委員贊成，4位委員反對。主席宣布有關修訂遭否決。

84. 主席接着將王國興議員的議案付諸表決。結果有3位委員贊成，2位委員反對，一位委員棄權。主席宣布有關議案獲得通過。

VI 緊急交通事故協調工作專責小組報告

(立法會CB(1)1988/04 —— 緊急交通事故協調工
-05(01)號文件 作專責小組報告
立法會CB(1)2076/04- —— 政府當局提供的資料
05(03)號文件 文件)

85. 應主席的邀請，環境運輸及工務局局長向委員簡報政府當局為落實緊急交通事故協調工作專責小組(下稱“專責小組”)所提出的建議而採取的行動。

86. 王國興議員評論道，專責小組的職權範圍原應擴大，以涵蓋對政府在處理2005年5月9日事故的表現及責任作出評估。就此，他詢問是否有人要為引致2005年5月9日在九龍發生的嚴重交通擠塞一事負責。

87. 環境運輸及工務局局長答稱，在2005年5月9日，香港不同地區發生了約262宗與交通有關的緊急事故。在當日下午12時37分至12時42分的5分鐘內，九龍有3條主要道路發生了3宗重大事故。有關人員已在各自負責的範圍內採取即時行動，處理緊急事故。儘管如此，政府當局同意，有關事故暴露了現行的緊急交通事故協調機制某些需作改善的地方。政府當局將會制訂措施，優先實施專責小組報告所提出的建議。

88. 王國興議員表示，2005年5月9日發生的事故，反映出政府各部門之間的溝通不足。以亞皆老街的事故而言，警員在下午12時43分到達現場，但警方到了下午2時才將事故通知屋宇署人員。至於太子道東的事故，警員在下午12時47分到達現場，但綜合電話查詢中心到下午2時42分才接獲有關事故的報告，而屋宇署人員在下午4時20分才到達現場。他評論道，當警員到達現場後，理應馬上通知屋宇署人員，以便可盡快採取必要的跟進行動。他詢問警員在上述兩宗事故中為何未能這樣做？

89. 警務處總警司(交通)解釋，在2005年5月9日中午12時至下午2時期間，九龍發生了47宗與交通有關的事故，包括在亞皆老街、窩打老道及太子道東發生的3宗重

大事故。前線警務人員需採取必要的步驟，在惡劣的天氣下，首要的事是確保公眾安全，以及實施交通改道措施。至於太子道東的事故因涉及棚架倒塌及鬆脫和水塔搖搖欲墜的情況，警方首要的工作是確保公眾安全，並封鎖現場，實施改道措施，以便消防處確定是否有人困在塌下的棚架之中。同樣地，在亞皆老街的事故中，警方須確保公眾安全，並實施交通改道措施。他進一步表示，當警務人員或警方的總區指揮及控制中心透過部門熱線(接駁至綜合電話查詢中心)嘗試聯絡屋宇署，以便採取補救行動時，未能接通綜合電話查詢中心，因為當日綜合電話查詢中心接獲的電話數目極多。在此情況下，警方已在切實可行的時候盡快通知屋宇署。

90. 屋宇署副署長表示，在亞皆老街的事故中，屋宇署人員於下午2時獲告知有關事故，並於下午2時39分到達事故現場。在太子道東的事故中，屋宇署人員於下午3時08分獲告知有關事故，但因為交通擠塞，延至下午4時20分才到達肇事地點。他補充，綜合電話查詢中心備存一份屋宇署人員名單，在任何時候均可與該等人員聯絡，處理緊急事故。而事實上，由於名單上的首兩位人員當時正在處理其他事故，故未能在第一時間聯絡上，綜合電話查詢中心在作出多次嘗試後，才聯絡上名單上的第三位人員，並轉達有關的職務，包括在太子道東發生的事故，以便屋宇署採取行動。

91. 至於是否有人應為未能在第一時間通知屋宇署而負上責任的問題，環境運輸及工務局局長表示，在發生事故當日，警員要在非常短速的時間內同時處理多宗事故，以確保公眾安全及交通順暢。事實上，警方曾多次嘗試聯絡綜合電話查詢中心，但電話線始終未能接通。在這樣的情況下，警方將重點先放在拯救工作方面，是可以理解的。

92. 王國興議員感到遺憾的是，屋宇署未能盡早接獲通知，以便迅速採取跟進行動。依他之見，此舉偏離正常的行事方式，即警員到達肇事現場後立即通知負責的部門，以便有關部門可以採取必要的跟進行動。

93. 鄭家富議員認為，及時向市民發放資訊，並加強各部門之間及政府與公共交通營辦商之間的溝通及協調至關重要。他以西鐵的情況為例稱，九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)曾就估計服務延誤的時間向市民發放不準確的資訊，他重申有需要就列車服務受延誤引入額外的服務指標，以改善鐵路安全及服務表現。他亦認為政府當局有需要採取改善向市民發放資訊的措施。就此，他促請政府當局設立一條指定的電台廣播頻道，以便發放交通

資訊。他亦重申其一直以來的要求，即鐵路公司應讓乘客可在地鐵列車上、地鐵範圍及九鐵隧道內接收電台廣播的訊息。他要求政府當局在鐵路公司的董事局內行使其影響力，以便落實有關建議。

94. 環境運輸及工務局局長答稱，個別部門有其本身的專長，而在現場的人員可能會更恰當地作出即時反應。當前線人員未能對情況作出肯定的評估時，他們應將事件升級，向更高級的人員尋求指示。為此，政府當局確定將各有關部門的高層人員集中以加快決策過程及改善協調的好處。為加強發生重大緊急事故時的指導及協調工作，政府當局建議事故交通協調中心應以聯合督導模式運作，以處理需由運輸署及警方高級人員參與的情況。事故交通協調中心將會成為統籌向傳媒及市民發放資訊的中心點。政府當局亦會研究各項改善向普羅市民發放交通資訊的方法，包括設立指定電台廣播頻道的建議，以便為出門的市民提供即時資訊，令他們可在出門前預先作出規劃，以及另選路線或公共交通服務。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³補充，除了研究設立發放交通消息的指定電台廣播頻道的建議外，當局亦會考慮令巴士可接收電台廣播，或利用地鐵有限公司及九鐵列車上的影音設備。

95. 運輸署署長補充，政府當局會繼續探討發放公眾資訊的創新及有效方法。作為第一步，政府當局認為警方及運輸署有需要就交通資訊彼此更新及補充資料。從而可迅速進行交通改道，以免在特定地點積聚車輛。在發生事故期間及之後將會實施交通管理措施，例如交通燈號控制及採取對應式車流安排，以紓緩交通擠塞的情況。另一方面，及時發放交通資訊，可利便擬出門的市民更改行程計劃，避開擠塞的地區。運輸署將會加強與其他相關部門、公共交通營辦商及傳媒的溝通。運輸署亦會探討採用專責小組所建議的科技是否可行。

96. 陳偉業議員對設立專用廣播頻道，以便發放交通資訊的建議表示支持。然而，他提醒政府當局須維持廣播機構的編輯獨立。他亦表示，他大致支持專責小組的建議，但他擔心，即使已擬備部門指引及供有關人員傳閱，但參與處理緊急情況的人員可能仍未完全意識及明白在遇到緊急情況時，他們所擔當的角色及應採取的行動。他認為有必要定期進行緊急事故演習，以提高有關人員的警覺性，並確保他們完全明白如何適當地採取相關部門指引所規定的行動。

97. 環境運輸及工務局局長察悉陳偉業議員的意見，並答稱，當局會進行相關部門參與的緊急事故演習，以測試應變計劃的成效，並確保各部門熟習在遇上緊急情況時各自應採取的行動。然而，為了盡量減少對普羅市民造成的滋擾，難以為了測試的目的而模擬牽涉普羅市民的真實情況。然而，陳偉業議員持有不同的意見，並指出若緊急事故演習不會對普羅市民造成重大不便，他們會體諒有必要進行此類演習。

98. 譚耀宗議員指出，鑒於香港的路面空間有限，又沒有替代路線可供選擇，輕微事故亦可導致嚴重的交通擠塞。他擔心，即使落實專責小組的建議，有關問題仍會持續出現。

99. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局要在發生事故期間採取紓緩交通擠塞的措施，並非易事。儘管如此，及時發放交通資訊，可利便出門的市民更改行程計劃，例如另選路線或目的地、出門時間及交通工具，以避開交通擠塞的地區。政府當局會訂定實施計劃，以推行各項建議。

100. 主席總結時表示，政府當局應迅速採取行動，落實專責小組的建議。他要求政府當局在下個立法會會期，向委員匯報此事的最新進展情況。

VII 其他事項

101. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年9月23日