

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1980/07-08號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告旨在匯報交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2007-2008年度立法會會期的工作。此報告將會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2008年7月9日立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過、及在2000年12月20日、2002年10月9日及2007年7月11日修訂的一項決議案，成立交通事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。

3. 事務委員會由16名委員組成。鄭家富議員及張學明議員分別獲選為事務委員會正、副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

道路安全

立法建議

4. 道路安全一直是事務委員會主要關注的問題。在有關會期內，政府當局向事務委員會簡介旨在加強道路安全的立法修訂準備工作最後階段的情況。此等修訂包括建議 ——

- (a) 提高危險駕駛引致他人死亡罪行及酒後駕駛交通罪行的罰則；
- (b) 給予警務人員一般權力，進行隨機呼氣測試，並引入預檢設備，以方便進行有關測試；

- (c) 規定重複干犯交通罪行者或被裁定犯了嚴重交通罪行(包括酒後駕駛)的人修習和完成駕駛改進課程；及
- (d) 將暫准駕駛執照計劃擴展至私家車及輕型貨車新手司機。

5. 委員普遍支持建議的立法修訂。然而，部分委員認為取消酒後駕駛被首次定罪者的駕駛資格至少3個月的建議期限應予延長。部分其他委員則認為，政府當局應考慮取消而非暫時吊銷重複干犯危險駕駛引致他人死亡罪行的人的駕駛執照，並規定該等重複干犯交通罪行的人須重新報考路面駕駛測驗。事務委員會籲請政府當局檢討相關的事宜及制訂進行隨機呼氣測試的有效指引，務求令市民有更大信心，相信警方會以最負責任的態度行使此項額外權力。事務委員會亦藉機檢討強制修習駕駛改進課程規定建議的效用，以及旨在加強持有國際駕駛許可證或由香港以外地區發出的當地駕駛許可證的司機，以及已獲簽發駕駛執照很長時間但極少駕駛的其他經驗不足司機的安全的措施。

6. 涵蓋相關立法修訂的條例草案其後在2008年2月提交立法會。

使用鐳射槍執行偵察超速

7. 超速被公認是導致道路交通意外的主要成因，而雷射槍則已證明是打擊超速罪行以確保道路安全的有效率及具效用的工具。然而，由於一宗法庭案件(香港特別行政區 訴 林建岳(案件編號TWS 5276/2007)(下稱"林先生案件")), 導致雷射槍的準確性或可靠程度受到極大關注。在該宗案件中，有關司機被警方用"Ultralyte"雷射槍在時速50公里限制的路段上偵察到其車速達每小時119公里。該名司機否認控罪，並從英國委聘專家，質疑控方就雷射槍的準確性所提出的證供。在有關案件辯方盤問的過程中，由於內部訓練講義與製造商應用手冊就雷射槍如何進行偵測的規定有不一致的情況，令控方證人所提出的證供未能達致審訊前的預期。主控官結果決定接納以該名司機的行車時速為79公里的較輕控罪提出起訴。

8. 事務委員會曾舉行3次會議，討論涉及林先生案件的前因後果，並檢討控、辯雙方提出的專家證供。事務委員會亦索取了林先生案件的法律程序謄本，並察悉有關法律程序實際涉及兩宗不同的案件，即林先生案件及關永權的案件(案件編號TWS19678/2005)(下稱"關先生案件")。事務委員會獲告知，在林先生案件及關先生案件中，控、辯雙方均依賴其各自委聘的相同專家所擬備的相同報告。

9. 在進行商議的過程中，事務委員會對於有警務人員在操作雷射槍時沒有遵守雷射槍操作的規定及程序深表關注。在2008年1月28日的會議上，事務委員會通過一項議案，促請警方在未檢討使用雷射槍作偵測車速行動的指引前，暫停使用雷射槍作測量及檢控超速之用。其後，事務委員會在2008年2月22日的會議上通過另一項議案，促請律政司全面檢討涉及林先生案件及關先生案件警員所負責檢控的超速案件。事務委員會亦曾進行實地視察，觀看使用雷射槍測試速度的示範，

而警方亦向事務委員會簡介雷射槍的基本功能及運作、雷射槍的偵速行動指引，以及總區交通測試程序。

10. 政府當局表示，在最近有關雷射槍的案件審訊期間，雷射槍的準確性或可靠性從未被質疑。警方亦已公開解釋警方需要繼續在全港操作雷射槍，因為超速駕駛是香港道路意外的主要成因，而使用雷射槍是警方打擊此罪行的執法行動不可或缺的一環。

11. 事務委員會曾覆檢因應林先生案件而為檢討操作雷射槍的內部指引及程序成立的工作小組所編製的"警察訓練講義"(下稱"訓練講義")，並明白警方已將儲存雷射槍、記錄雷射槍讀數及使用三腳架的程序劃一，並且不再容許警員將雷射槍直接交予另一名警員，他們須在行動之後，把雷射槍交還存放處。

12. 事務委員會察悉，有鑒於林先生案件，警方共接獲418宗覆核要求。事務委員會籲請政府當局小心考慮每宗個案的個別情況。

13. 事務委員會亦促請政府當局探討使用可攝影及製作圖片證據以供呈堂的雷射槍的可行性，並改善對使用雷射槍的訓練，以及安裝更多固定雷達車速探測器，以避免引起爭拗，並加強公眾對警方進行偵速行動的信心。

專營巴士營運的安全

14. 專營巴士營運的安全繼續是事務委員會的關注重點。在本會期內，事務委員會曾與政府當局及專營巴士公司舉行了兩次會議，討論相關的事宜，並監察政府當局及有關公司為進一步加強巴士安全而在各方面所作努力的進展情況。就此，委員察悉在巴士上沒有遮擋的座椅上加裝安全帶的進展情況，以及為進一步保護乘客而在上層擋風玻璃安裝額外的橫向護欄的建議。然而，事務委員會仍然認為需進一步改善巴士車長的休息時間。鑒於車長的實際薪金可能受到影響，巴士公司職工會可能不願提出縮短車長的當值時段的要求，事務委員會曾與有關職工會舉行會議，徵詢它們對車長的薪酬福利條件，以及在兩班值勤之間沒有足夠休息時間對專營巴士的營運安全有否任何影響的意見。

15. 事務委員會促請政府當局密切監察專營巴士營辦商的維修保養計劃，以確保巴士在機械性能方面適宜在道路上行駛及安全。委員認為所有行走快速公路的巴士應在沒有遮擋的座椅安裝安全帶，以及政府當局應檢討應否容許在本港快速公路行駛的雙層巴士上有乘客站立。至於在快速公路行駛的巴士上站立乘客的安全問題，事務委員會曾邀請學者及專家提出意見。應事務委員會的要求，秘書處資料研究及圖書館服務部曾就此事進行研究。

長命斜的安全問題

16. 鑒於在2008年5月1日蠔涌迴旋處曾發生致命交通意外，事務委員會在2008年5月6日聯同西貢區議會議員前往肇事現場進行實地調查，以便檢討有關公路的交通安排及設計。事務委員會要求政府當局檢討全港長命斜的安全，並引入合適的改善措施，以加強道路使用者的安全。

公共交通費用

17. 事務委員會十分關注燃油價格上升及帶來通脹的後果，尤其顯著的是交通費用普遍增加及民生和香港整體經濟所受的影響。事務委員會曾研究政府在處理交通費用急升時所持的政策立場，以及政府為紓緩通脹壓力為市民所帶來的困苦而制定的策略和行動計劃。

巴士票價

18. 由於今年燃油價格不斷飆升，在今個會期內，所有專營巴士營辦商均申請加價。當局分別向事務委員會簡介由九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")、龍運巴士有限公司(下稱"龍運巴士")及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"新大嶼山巴士")、城巴有限公司(下稱"城巴")及新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")提出的加價申請。它們的加幅分別為9%、5.9%、7.24%、5.8%及5.8%。

19. 儘管行政長官會同行政會議於2006年1月批准巴士票價調整安排，但委員認為巴士票價的加幅往往高於根據巴士票價調整方程式計算出來的幅度，而有關方程式未能反映巴士營辦商實際的盈利情況。由於巴士加價會對通脹及民生造成影響，故事務委員會最為關注的是，在巴士票價作任何調整時，均應充分考慮市民的負擔能力。因此，事務委員會促請巴士營辦商本着企業社會責任的精神，不要大幅加價，並在研究九巴、龍運巴士及新大嶼山巴士的加價申請建議時通過以下議案——

"本委員會反對巴士公司申請大幅加價，敦促政府在審批巴士公司加價的申請時，必須充份考慮以往在累積通縮超過11.4%的期間，巴士公司從沒有減價的事實，並據此否決九巴等加價的申請；並促請政府進一步完善票價調整方程式。"

20. 事務委員會亦曾與政府當局探討各項穩定巴士票價的可行措施，包括提供燃油補貼及營運補貼、由政府營辦巴士服務、成立穩定票價基金、向巴士營辦商批出物業發展權等。部分委員亦認為，政府應檢討其整體的公共交通政策，以期改善巴士公司的營運環境。

21. 事務委員會察悉，行政會議曾討論5家巴士公司提出的6項加價申請，並批准其中5項申請，由2008年6月8日起作適度的上調，所有獲批准的加價幅度均較申請的幅度為低，除新大嶼山巴士外。

巴士公司	申請建議的加幅	獲批准的平均加幅
九巴	9%	4.5%
龍運巴士	5.9%	4.5%
新大嶼山巴士	7.24%	7.24%
城巴(港島及過海路線專營權)	5.8%	2%
城巴(北大嶼山及赤鱗角機場路線專營權)	5.8%	0%
新巴	5.8%	5%

22. 政府當局表示，行政會議在審核巴士公司的加價申請時，已充分考慮和平衡在2006年通過的巴士票價調整安排中的所有相關因素，包括巴士公司自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；未來成本、收益及回報的預測；需向巴士營辦商提供合理的回報率；所提供服務的質和量；方程式的運算結果；以及市民的接受程度及負擔能力。

的士收費

23. 燃油價格攀升，不僅令巴士營辦商經營困難，亦同樣令的士業的經營環境十分困難。因此，部分市區及新界的士業團體在2007年下半年提出每程收取1元燃油附加費的申請。事務委員會在2007年10月討論有關申請時通過一項議案，要求政府接受有關要求，理由是有關申請由代表香港大部分的士業團體的20多個市區及新界的士業團體提出。然而，政府當局堅稱，在現行的的士車資調整機制範圍內處理的士營運各個成本項目(包括燃油成本)上升的問題會較為恰當。

24. 的士業界徵收燃油附加費的申請未能獲得交通諮詢委員會(下稱"交諮會")的支持，交諮會同樣認為的士業界改為申請調整車資會更為恰當。其後，不少市區及新界的士業團體提交落錶收費增加1元的申請。有關申請在2008年1月獲行政長官會同行政會議批准。

25. 考慮到的士業目前艱難的經營環境部分原因是某些的士司機提供折扣所致，事務委員會認為政府當局有需要積極制訂措施，以對付不良的經營手法及檢討的士現時的收費水平。在2008年6月，當局向事務委員會簡介其邀請交諮會就的士營運進行檢討的進展。政府當局亦在事務委員會6月的會議上，就市區及大嶼山的士的加價申請徵求意見。

其他交通費用

26. 事務委員會亦關注到隧道增加收費對公共交通票價產生的連鎖效應及加重駕駛者的負擔。在當局就大老山隧道有限公司提出將隧道費平均增加超過20%的申請諮詢事務委員會時，事務委員會認為有關加幅過大，市民難以接受。事務委員會通過議案，強烈反對隧道費加價，並促請政府否決有關申請。事務委員會亦籲請政府當局考慮購回大老山隧道或與大老山隧道有限公司磋商以延長專營期來換取減價的

方案。部分委員亦藉此機會提醒政府當局加快與西區海底隧道及東區海底隧道的營辦商進行類似的磋商，以確保不僅是連接沙田的各條隧道的交通流量分布較為平均，3條過海行車隧道的情況亦應如此。

渡輪服務

離島渡輪航線

27. 在2007年8月，當局就現時離島6條主要持牌渡輪航線的營運安排諮詢事務委員會。事務委員會察悉，現時離島6條主要持牌渡輪航線的牌照將於2008年3月底到期，而政府當局打算在2007年下半年進行招標工作。事務委員會察悉離島渡輪服務的營運異常困難，尤其是由於近數月燃油價格持續上升。委員認為在現有牌照期屆滿時，必須確保繼續為離島居民提供此等渡輪服務，並盡量維持票價的穩定性。他們亦要求政府當局適當地考慮當地居民的意見，並在進行招標時適當修訂航線安排、招標組合、班次、船種安排及票價水平。

28. 政府當局在2008年2月向委員簡介離島主要持牌渡輪航線的招標結果及有關的跟進安排。

29. 事務委員會察悉，就"中環 — 長洲"和"橫水渡"渡輪航線(組合一)而言，運輸署收到此等航線現時的營辦商新世界第一渡輪服務有限公司(下稱"新渡輪")的標書。經考慮其建議的服務水平及其他相關的安排後，運輸署決定向新渡輪批出新牌照，讓該公司由2008年7月1日起營運這兩條航線。

30. 至於其他兩個組合，即組合二("中環至梅窩"及"中環至坪洲"航線)及組合三("中環至榕樹灣"及"中環至索罟灣"航線)，當局就組合二兩條航線收到的唯一標書建議加價約30%；而就組合三收到的唯一標書，則建議將"中環至榕樹灣"航線的票價增加約35%，而"中環至索罟灣"航線更增加差不多50%。鑒於組合二及三的標書提出大幅增加票價的建議，故運輸署決定就此4條航線進行重新招標。

31. 事務委員會對政府當局在重新招標時以降低服務水平來換取較低票價加幅的建議深表關注。事務委員會通過議案，強烈反對政府當局採用倒退服務水平的方式及不合理增加票價來進行離島渡輪服務的重新招標。

32. 鑒於渡輪服務是離島居民唯一的對外交通工具，事務委員會促請政府當局提供必要的協助，確保以合理票價提供適當及有效率的離島渡輪服務。事務委員會亦與感興趣的團體及個別人士舉行會議，聽取他們對營運離島渡輪服務相關事宜的意見。

33. 個別事務委員會委員亦建議多個方案，以解決燃油價格不斷上升及離島人口不斷減少的問題，而該等問題導致渡輪服務經營困難。此等建議包括延長為期3年的牌照期、徵收燃油附加費、成立穩定票價基金、批出渡輪碼頭上蓋的物業發展權、政府資助渡輪服務、購

回渡輪設施，並以協定的船費水平將渡輪服務的營運外判、活化離島以吸引更多遊客前往，從而增加渡輪服務的乘客量，並同時補貼遊客及離島居民往返離島，並由離島區議會及優質教育基金撥款資助學生前往離島進行實地視察等。政府當局亦被促請加快其建議的措施，務求增加營辦商的非票務收入，尤其是在中環第四至六號碼頭加建樓層。

34. 在2008年5月30日，政府當局公布該4條航線的招標結果。相對於首輪招標中建議加價30%至50%，這次批出的渡輪牌照的票價平均加幅介乎5.5%至23%不等。為了在新牌照生效期間協助紓緩經營渡輪服務的壓力，以便盡量維持票價穩定，政府亦公布了以下新的協助措施——

- (a) 政府將會豁免該4條航線的船隻相關的費用，減少或豁免碼頭的清潔及水電費用，並且在現有長者票價優惠計劃減免碼頭租金和船隻牌照費的基礎上，以實報實銷的形式向營辦商提供更多協助；
- (b) 香港鐵路有限公司將會為使用這4條航線並轉乘客港鐵的乘客，提供每程減1.5元的優惠，推廣期為6個月；及
- (c) 政府將會推行一次性200萬元的免費船票計劃，鼓勵學校、非政府組織以及社區和地區團體等機構舉辦前往坪洲、梅窩和南丫島的活動。

過海渡輪航線

35. 政府當局在2007年10月向事務委員會簡介其向天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")批出由2008年4月1日起生效，為期10年的新專營權的建議，讓該公司在其現有專營權有效期於2008年3月底屆滿後，營辦兩條過海渡輪航線，即"中環至尖沙咀"及"灣仔至尖沙咀"。事務委員會樂意支持延長天星小輪的專營期，雖然亦有關注向天星小輪批出長達10年的新專營權無助規管船費，尤其是在中環天星小輪碼頭搬遷後，乘客量已有所下降。委員因而促請政府當局制訂措施，協助加強專營服務在財政上的可行性。就此，部分委員非常關注當局要求天星小輪需在新專營權中作出額外承諾，若測試效果令人滿意，公司需使用更環保的燃油，他們憂慮有關承諾所帶來的財政及技術影響。

36. 在2008年4月，天星小輪提交專營服務的加價申請。事務委員會在2008年6月研究有關申請。

道路基建項目

確保深圳灣口岸及屯門公路交通暢順的道路工程項目

37. 為了應付不斷增加的過境交通需求，事務委員會一直監察在2007年通車的深圳灣口岸新過境通道的運作。為紓緩屯門公路的擠塞情況，以及令深圳灣口岸達到其設計容量，事務委員會亦密切監察屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道工程計劃的進展，因為該兩個項目在

提供與深圳灣口岸的連接方面具策略重要性，事務委員會並支持為該兩項道路工程計劃進行勘測及初步設計研究計劃的撥款建議，以加快落實該兩個項目。在討論過程中，事務委員會提醒政府當局注意有需要紓緩有關的環境及交通影響。與此同時，當局確保有足夠的輔助基建設施，以配合機場島及其鄰近地方可能進行的發展。

38. 當局就重建及改善屯門公路的工程和屯門公路近青田交匯處路段的擴闊工程諮詢事務委員會時，事務委員會表示支持盡早落實有關工程。委員籲請政府當局制訂有效措施，以紓緩在施工期間及運作階段的交通及環境影響。

港珠澳大橋

39. 事務委員會一直關注港珠澳大橋(下稱"大橋")工程項目的規劃及實施。當局在事務委員會4月及5月的會議上，簡介大橋規劃工作、香港口岸及香港接線的進展情況，以及與進行香港口岸的勘測及初步設計研究和大橋施工前工作相關的撥款建議。

40. 在商議的過程中，鑒於與"建造 — 營運 — 移交"模式隧道相關的固有問題(即隧道營辦商只着眼於賺取最多利潤)，委員對政府當局邀請私人投資按照為期50年的"建造 — 營運 — 移交"專營權承辦大橋主體工程的建議表示關注。部分委員察悉香港將需攤分大橋主體資金差額的超過50%，他們亦關注建議的融資安排不符合香港的最佳利益，並要求當局提供更多詳細資料，說明大橋對香港的策略價值，以及如何釐定三地政府在大橋項目資金差額的攤分比例。委員進一步對香港及珠江三角洲西岸(下稱"珠三角西岸")的交通流量表示關注，這方面的交通量將會對大橋財務表現及因而訂定的收費水平有重大影響。他們曾深入研究珠三角西部已規劃的主要道路基建及發展計劃可否令大橋進一步加強跨境融合，以及將該項工程對中華白海豚棲息環境的影響保持在可以接受的範圍之內。相關的撥款建議其後在2008年6月獲財務委員會通過。

其他道路計劃

41. 在今個會期內，事務委員會亦曾檢討大嶼山南部的交通及運輸安排建議，以及東涌道改善工程的進展。事務委員會同意跟進政府當局已計劃檢討進出嶼南的旅遊巴士的建議配額及在實施6個月後的其他安排。事務委員會亦曾檢討中九龍幹線顧問研究的最新進展，該條幹線為連接西九龍與啟德發展區和九龍灣的新策略幹道。

鐵路事宜

42. 事務委員會在2004年10月12日的會議上決定成立小組委員會，以監察與鐵路相關的事宜。自此以後，小組委員會一直進行工作，並積極監察本港鐵路的規劃、推行及營運情況。

43. 鐵路是安全、快速、可靠、舒適及環保的集體運輸工具。它們在香港的運輸系統策略中擔當重要的角色，而政府對鐵路發展高度重視。過往多年，事務委員會及其轄下的小組委員會一直監察鐵路項目的規劃、落實及營運情況。隨着將軍澳線在2002年8月、西鐵在2003年12月、東鐵尖沙咀延線在2004年10月、馬鞍山鐵路在2004年12月、迪士尼線在2005年8月及落馬洲支線在2007年8月落成啟用後，香港的鐵路網絡已大有改善。

44. 兩鐵合併在2007年12月2日完成，標誌着香港公共交通邁進了新紀元。《兩鐵合併條例草案》在2007年6月獲立法會通過，明確賦權九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")將服務經營權授予地下鐵路有限公司(下稱"地鐵公司")，並擴大了地鐵公司的專營權，以接管九鐵公司交通服務的營運。專營期重新訂為由兩鐵合併日起計的50年。在兩鐵合併後，地鐵公司將其中文名稱更改為"香港鐵路有限公司"，但保留英文名稱，並接管合併後的九鐵及地鐵鐵路網絡的營運。

優先處理的基建項目

45. 行政長官在2007年10月的施政報告中確定多條新鐵路線為優先處理的基建項目。此等鐵路線包括南港島線(東段)、沙田至中環線(下稱"沙中線")，以及廣深港高速鐵路香港段。西港島線在2007年10月根據《鐵路條例》刊憲，在2008年3月，行政長官會同行政會議決定邀請港鐵公司着手進行觀塘線延線的進一步規劃及初步設計，該條延線將會服務何文田及黃埔區。小組委員會曾檢討此等鐵路項目的規劃及落實情況。

融資安排

46. 委員雖然支持落實有關鐵路線，但他們最為關注為此等鐵路項目提供財政資助的形式，以及建議的財務安排是否公平合理及能否反映市民的最佳利益。就此，委員曾深入研究各個鐵路項目不同形式的融資安排，以及向以盈利為目的的港鐵公司批出非經常補助金或物業發展權以承辦非政府項目是否適當。由於為各個鐵路項目提供資助涉及公帑，部分委員認為，政府應在日後釐定鐵路票價時保留某種形式的監管，或利用從出售鐵路站／車廠上蓋的物業發展所得的收益來設立穩定票價基金。

鐵路設計

47. 小組委員會曾檢討多個鐵路項目的車站設計及定線和車廠選址，並向政府當局提出多項加強鐵路線連接的建議。小組委員會亦關注鐵路項目對其他公共交通工具的營運的影響，並促請政府當局密切關注其他公共交通工具的營運，以確保其可行性。

48. 在推展新鐵路項目方面，委員亦認為有需要考慮殘疾人士的交通需要，並在適當的時候提供所需的設施。委員亦籲請港鐵公司提供公共洗手間及自動月台幕門，並在鐵路車站安裝接收電台廣播的設

施，以方便乘客。此外，亦有需要就車站的設計充分諮詢有關地區的居民，並加快相關的工作，務求滿足廣大乘客的交通需要。當局亦應考慮盡量減少鐵路項目落實時對鄰近居民造成的環境影響。

鐵路營運

49. 在鐵路安全方面，小組委員會曾檢討在高架及地面車站加裝自動月台閘門的工程計劃。為加強乘客的安全，小組委員會促請港鐵公司加快相關的工程。小組委員會亦曾研究在所有鐵路沿線(包括隧道內)提供電台廣播接收設施的可行性，以確保公眾能更快取得有關鐵路事故及應變安排的資訊，並研究在鐵路車站內加設公共洗手間的技術困難。為跟進相關的事情，小組委員會曾前往港鐵中環站參觀，探討改建鐵路車站內職員洗手間供公眾使用的可行性，並促請港鐵公司進一步研究有關建議。

其他事宜

50. 當局亦曾就多項撥款建議先諮詢事務委員會，然後才提交人事編制小組委員會／工務小組委員會及財務委員會。此等撥款建議包括加強鐵路安全規管的人員編制建議、落實廣深港高速鐵路香港段的人員編制建議、更換全港的傳統式交通燈為發光二極管式交通燈及欣澳交匯處改善工程。

51. 由2007年10月至2008年6月期間，事務委員會共舉行了11次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年7月2日

立法會
交通事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
交通事務委員會

2007至2008年度委員名單

主席	鄭家富議員
副主席	張學明議員, SBS, JP
委員	何俊仁議員 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 周梁淑怡議員, GBS, JP 劉江華議員, JP 劉健儀議員, GBS, JP 李鳳英議員, BBS, JP 張宇人議員, SBS, JP 陳偉業議員 王國興議員, MH 李永達議員 林健鋒議員, SBS, JP 梁國雄議員 湯家驊議員, SC 譚香文議員 (總數：16名委員)
秘書	劉國昌先生
法律顧問	李家潤先生
日期	2007年10月11日