

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1596/09-10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： 2010年2月26日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 張學明議員, GBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., 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
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

其他出席議員： 梁耀忠議員
葉國謙議員, GBS, JP

缺席委員： 石禮謙議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
廖李可期女士

運輸署助理署長／市區
盧劍聰先生, JP

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
朱經文先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
吳麗敏女士

運輸署助理署長／行政及牌照
呂瑩女士

香港警務處高級警司(交通管理及違例檢控)
陳家傑先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長(運輸)
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
周進華先生

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
葉麗清女士, JP

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生, JP

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

經辦人／部門

I 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)1035/09-10(01)號文件——一位市民就巴士超載提交的意見書
- 立法會CB(1)1035/09-10(02)號文件——一位市民就藥後駕駛提交的意見書
- 立法會CB(1)1098/09-10(01)號文件——政府當局就一位市民關於香港興業建議容許的士和巴士進出愉景灣事宜提交的另一份意見書(立法會CB(1)838/09-10(02)號文件)作出的回覆
- 立法會CB(1)1177/09-10(01)號文件——一位市民於2010年2月7日就香港興業提出容許的士和巴士進出愉景灣的建議提交的意見書
- 立法會CB(1)1177/09-10(02)號文件——一位市民就過境巴士司機的工作時間提交的意見書
- 立法會CB(1)1253/09-10(01)號文件——一羣過境巴士司機就他們的一般工作時間提交的意見書)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II 訂於2010年3月30日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1190/09-10(01)號——待議事項一覽表文件

立法會CB(1)1190/09-10(02)號——跟進行動一覽表)

2. 委員同意在2010年3月30日(星期二)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——

(a) 私人駕駛教師執照；及

(b) 建議保留路政署港珠澳大橋香港工程管理處一個編外首席政府工程師職位和一個編外總工程師職位；以及延長一個總工程師職位的調配安排。

3. 應劉健儀議員的建議，委員同意邀請私人駕駛教師的團體代表就上文(a)項事宜表達意見。

4. 委員亦同意將以下兩個項目加入事務委員會的待議事項一覽表——

(a) 對送貨電單車的規管；及

(b) 為殘疾人士提供公共交通票價優惠。

5. 委員又同意應福利事務委員會的建議，在適當時候與福利事務委員會舉行聯席會議，討論上文(b)項事宜。

III 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的評審結果

(立法會CB(1)1190/09-10(03)號——政府當局就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的評審結果提供的文件

立法會CB(1)1191/09-10號——立法會秘書處擬備有關為興

	建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立評審制度的背景資料簡介
立法會 CB(1)1220/09-10(01)號文件	——葵涌邨居民權益關注組就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統提交的意見書
立法會 CB(1)1271/09-10(01)號文件	——葵涌邨社區互助發展關注組就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統提交的意見書)

6. 運輸及房屋局局長向委員簡介，當局按照為評定各項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議(下稱"有關建議")的效益和推行優次而訂立的評審制度(下稱"評審制度")，評審此等建議的結果。委員察悉，當局評審了20項建議，並為其中18項建議訂出推行優次，其餘兩項建議則在初步遴選階段已被剔除。政府當局會由頭10項建議開始，為被評審訂為優先推行的建議進行可行性研究。

對分兩批進行有關可行性研究的計劃的關注

7. 出席會議的多名委員表示，政府當局分階段為有關建議進行可行性研究的做法不可取。他們指出已訂出推行優次的建議只有18項，以促請政府當局一次過為這些建議進行可行性研究，理由如下——

- (a) 劉江華議員、劉健儀議員和湯家驊議員認為，在進行可行性研究確定這些建議在技術上是否切實可行及詳細的費用後，建議的優次可能會調整；

- (b) 劉江華議員、王國興議員、葉國謙議員、劉健儀議員和湯家驊議員指出，這些建議大部分已提出多年以期應付地區需要，亦獲得有關區議會支持，因此應盡快落實；
- (c) 王國興議員、李鳳英議員、副主席和湯家驊議員均認為，有關建議既可創造就業，亦可免卻長者及居民在辛勞工作後步行上山，對市民大有裨益；
- (d) 劉健儀議員和湯家驊議員指出，若先為推行優次排名最高的10項建議進行可行性研究，只有5個地區可以即時受惠。相反，若一次過為全部18項建議進行可行性研究，便有多4個地區會受惠。由於該4個地區從來沒有設置自動扶梯連接系統／升降機系統，若根據現時的建議不為這些地區安排進行可行性研究，會令區內居民不滿；
- (e) 劉健儀議員、副主席、林健鋒議員和湯家驊議員察悉在有關評審制度下，推行優次排名最高的10項建議和其餘8項建議所得分數相差不大。例如第10和11位只相差0.4分；第10位和14位亦只相差1.1分。還有的是，第14位的建議在周邊環境和效益的小計分數都大大高於第9位的建議。因此，這些議員認為在第10位和以下排名之間劃定界線的做法並不合理；及
- (f) 副主席、梁耀忠議員、湯家驊議員和葉偉明議員認為，由於需要頗長的籌備時間才能真正落實有關建議，因此，在資源許可的情況下，已訂出優次的建議應同步推展。

8. 運輸及房屋局局長在回應時提出以下各點

- (a) 由於人手和資源限制，當局有實際需要按照計劃分兩批為已訂出優次的建議進行可行性研究。事實上，訂立評審制度的目的主要是提供客觀準則，以評定各項建議的優次，以便有秩序地分期推行；

- (b) 其餘8項建議並沒有被剔除，而是待首批建議進入後期階段並騰出資源後才進行有關的可行性研究。況且，政府當局一次過為多達10項已訂出優次的建議進行可行性研究，已經是在可行範圍內盡快推展這些建議。再者，訂出優次的建議如工程規模較細，建造成本相對較低，亦可以從基本工程儲備基金項下的整體撥款取得款項，從而省卻向財務委員會(下稱"財委會")申請撥款批准所需的時間；及
- (c) 在評審制度下，已訂出優次的建議所得的總分，是把周邊環境、效益、和實施因素的得分加起來，故能全面反映這些建議整體上是否值得推行。此外，評審制度所採用的評審準則亦非常客觀。

9. 對於上文第8(a)段所述的理由，劉江華議員和葉偉明議員不感信服，並指出當局可聘請顧問協助進行可行性研究。甘乃威議員對當局動用數以十億計金錢興建廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")，但卻以資源限制作為不會一次過為所有已訂出優次的建議進行可行性研究的藉口亦表示失望。甘議員認為，興建例如上坡地區自動扶梯連接系統／升降機系統此等有用的設施，實不應因為興建高鐵而受阻。

10. 運輸及房屋局局長在回應時表示，上坡地區自動扶梯連接系統／升降機系統這類地區層面的工程項目可與高鐵這類全港性基建項目同步推展。引入評審制度的目的，是提供一套完備的目標和具透明度的評審準則來評定各項建議的效益和推行優次，以便妥善調配資源，確保有關建議順利推行。除了在評審制度下評估的建議外，建議的設施若位於公共屋邨範圍內，香港房屋委員會(下稱"房委會")亦會另行研究有關建議是否可行。項目若是主要工程項目的重要組成部分，亦會視作相關主要工程項目的一部分。後兩類建議亦可令區內居民受惠。

11. 李鳳英議員提及運輸及房屋局局長在上文第8(b)段作出的回應，並表示已訂出優次的建議即使不能從基本工程儲備基金獲得撥款而需要增撥款

項，財委會亦會支持有關撥款建議。葉國謙議員認同她的意見。

有關可行性研究的其他意見

12. 劉江華議員和李鳳英議員關注到，為已訂出優次的建議進行的可行性研究可能需要頗長時間，並詢問當局如何處理被視為不可行的建議。運輸及房屋局局長在回應時表示，可行性研究所需時間會視乎建議的複雜程度而有所不同，但估計一般需時8至12個月。然而，由於得分最高的10項建議不會於同一時間進行研究，這些研究可能需要24至48個月時間才能全部完成。儘管如此，政府當局會採用累進模式推展有關工作，不會待排名最高的10項建議全部完成後，才開始其餘8項建議的研究工作。此外，若某建議過於複雜，難以落實推行，該建議亦可能會被重訂優次，所騰出的位置將由在推行優次的清單上排名最前者代替。

13. 林健鋒議員詢問政府當局是否知悉，過去有否曾經為該18項已訂出優次的建議進行過任何可行性研究。如有的話，又如何避免工作重複。就此，他記得沙田至中環線項目曾就慈雲山的行人連接系統進行數項研究(該項目可能會在慈雲山設站)。運輸署助理署長／市區確認，當局曾就慈雲山的建議及擬建窩打老道山升降機及行人通道系統進行初步研究。當局為該兩項建議進行可行性研究時，將會參照有關資料，故不會有浪費的情況。

14. 葉偉明議員指出當局早已聘請顧問為有關建議進行研究，並認為政府當局提出在實際推展已訂出優次的建議前，進行可行性研究的計劃，是試圖拖延落實這些建議。依他之見，根本無需進行可行性研究，因為在決定應否落實已訂出優次的建議時，首要的考慮因素是社區需要而不是建議的可行性。運輸及房屋局局長在回應時表示，與葉議員的看法剛好相反，有關建議其實已根據改善行人環境的政策獲優先分配人手和資源。運輸署助理署長／市區亦澄清，當局所聘請的顧問是負責訂立評審制度，包括評分準則。雖然運輸署已根據經敲定的評審制度下的準則作出評估，並訂出各項建議的優次，但仍需要就建議的

可行性進行研究，從而得知有關建議在技術上是否切實可行，以及詳細的費用預算。

就如何落實已訂出優次的建議提出的意見和關注

15. 劉江華議員促請政府當局與香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")合作，在已訂出優次的建議中，加快落實可提供更方便通道連接港鐵車站的建議。依他之見，鑒於有關建議可擴大車站的服務範圍，為港鐵公司和有關居民帶來極大好處，港鐵公司可能會同意負擔建議涉及的費用。運輸及房屋局局長在回應時表示，與大型基建項目有關的建議會與有關工程一併落實。

16. 李鳳英議員認為，為免浪費資源和時間，當局應在進行可行性研究時確定區議會對有關建議的意見和是否表示支持，而不應按現時的建議做法在完成研究後才確定。這樣當局在決定有關建議是否可行時，便可把區議會有否提出反對考慮在內。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局亦打算在為已訂出優次的建議進行可行性研究時，與有關區議會互相交流，並作出諮詢。

17. 運輸及房屋局局長在答覆副主席和湯家驊議員時表示，擬議自動扶梯連接系統／升降機系統的造價會因應工程的複雜程度和規模而有所不同。舉例而言，運輸署助理署長／市區匯報，於1993年啟用的現有中環至半山自動扶梯系統的造價約為2億4,000萬元，而於2003年完成的炮台山行人連接系統造價約為2,100萬元。

18. 梁耀忠議員察悉，排名最高的10項建議的可行性研究需時24至48個月才能全部完成，並詢問實際落實這些建議所需的時間。運輸及房屋局局長在回應時表示，實質細節須待進行可行性研究以確定建議涉及的工程的複雜程度後才能提供。然而，應注意的是，雖然規模較小的建議可從基本工程儲備基金項下的整體撥款取得款項以加快落實，但根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)，當局仍須為每項建議進行處理反對意見的法定程序。梁議員認為每項建議可能需要最少2至3年時間才能落實，實屬不能接

受。他估算排名第11位的建議甚至在未來5至6年仍未能展開可行性研究。

政府當局

19. 林健鋒議員要求提供已訂出優次的18項建議的詳細落實情況，特別是會否涉及收回土地。運輸及房屋局局長在回應時表示，是否需要收地和收地規模要待完成可行性研究後才會清晰明確。她承諾在適當時候向事務委員會匯報研究的進度和未來路向。她補充說，為盡量應付社區的需要，在適用的情況下，有關建議會以相關基建項目其中部分工程的形式落實，例如慈雲山行人通道系統便會與沙田至中環線項目一併推展。

對個別建議的意見和關注

20. 甘乃威議員詢問，中環至半山附加自動扶梯連接系統和鴨脷洲自動扶梯連接系統兩項建議，為何於評審制度的初步遴選階段已被剔除。他特別質疑前者在獲中西區區議會支持下仍被剔除，反而中西區區議會尚未深入討論的樓梯街自動扶梯連接系統卻排名第4。葉劉淑儀議員亦就剔除附加自動扶梯連接系統的建議作出類似提問。運輸署助理署長／市區在回應時表示，由於擬建的附加自動扶梯連接系統所在的卑利街距離同類設施(即中環至半山的現有自動扶梯連接系統)只約100米，附加系統所服務的地方中，大部分均可由現有系統提供服務，因而未能令更多市民受惠。當局認為有需要更善用資源，因此不屬意興建該附加系統。相反來說，一些中西區區議員建議興建的樓梯街自動扶梯連接系統卻距離現有系統400至500米，因此可服務較大的受惠區域人口。

21. 葉國謙議員並不同意，他指出中西區區議會大部分議員均贊成在卑利街興建附加自動扶梯連接系統。此外，現有自動扶梯連接系統在同一時間只能提供單向服務，故未能完全應付行人的需要。運輸署助理署長／市區在回應時表示，區議會的意見固然重要，但考慮到更多市民可以受惠，當局屬意興建樓梯街自動扶梯連接系統。儘管如此，政府當局會聽取中西區區議會的意見，並在就該建議的未來路向諮詢中西區區議會時按需要作出調整。

22. 王國興議員認為與葵青區有關的8項建議中，只有5項經訂出推行優次後可納入首批進行可行性研究的建議，實在不能接受。他促請政府當局把葵青區的其餘3項建議納入首批名單中，特別是禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統(下稱"禾塘咀街至葵興路系統")，此設施雖然很重要，但卻排名第11位。他提出的理由是區內所有公共屋邨均位於上坡地方，而居民大多是長者，而政府又有大量財政盈餘。對於要求興建禾塘咀街至葵興路系統的葵涌邨長者居民，甘乃威議員亦表示同情。

23. 運輸及房屋局局長在回應時表示，由於位於葵青區的建議已佔去首批進行可行性研究、排名最高的10項建議的一半，如果按建議將禾塘咀街至葵興路系統納入此批建議中，未必是公平的做法。況且，房委會已調撥資源，為座落上坡地區(包括位於葵青區)的公共屋邨興建自動扶梯連接系統／升降機系統。然而，王國興議員不感信服。他提及在會議席上提交的葵涌邨社區互助發展關注組的意見書，並強烈要求政府當局鑒於葵涌邨有眾多長者居民，及早為禾塘咀街至葵興路系統進行可行性研究。

對評審制度的意見

24. 副主席、甘乃威議員和王國興議員均認為，按照評分機制，"受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口"這項評審準則的最高分數僅為"5分"，而"道路安全"和"改善現時步行環境"兩項準則的分數卻反而更高(同樣為"6分")，實在不合理。副主席認為，政府當局在推行工程時應以人為本，不應花費金錢制訂討論當中而其他地方並不存在的評審制度，官僚地為有關建議訂出推行優次。他認為所有能令長者居民受惠的建議均應優先處理。他提醒政府當局香港人口漸趨老化，當局有需要滿足因而對自動扶梯連接系統／升降機系統日益增長的需求。

25. 運輸及房屋局局長和運輸署助理署長／市區在回應時提出以下各點 ——

- (a) 政府當局重視評審制度的客觀性和完整性，因此，在敲定該制度前先於2009年5月

諮詢事務委員會，此外，在訂立評審制度時亦曾進行測驗，以確保該制度是穩健的；

- (b) 其他城市／國家並無類似的評審制度，可能是因為人口沒有香港稠密，亦不如香港般山巒起伏，所以興建上坡地區自動扶梯連接系統／升降機系統的需要沒有香港殷切，因而無需訂出推行優次。為訂立評審制度而進行顧問研究的費用約為40萬元；
- (c) 興建自動扶梯連接系統／升降機系統未必是滿足長者需要的唯一辦法。改善有關地區的交通狀況和行人環境對他們同樣重要；及
- (d) 建議如果可以令長者受惠，則在評分時多項準則都可以為有關建議帶來額外分數，例如"受惠區域內目前的人口和就業情況"、"與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況"(活動中心包括老人中心和安老院)，以及"活化社區／為社區帶來益處"。此外，"地理狀況，即斜度／水平高度差距"這項準則可得分數為"11分"，亦對長者有利。

26. 梁耀忠議員不感信服。鑒於興建自動扶梯連接系統／升降機系統對長者應付日常需要的重要性，他強調有需要提高"受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口"這項評審準則的最高分數。

議案

27. 經討論後，王國興議員動議以下獲李鳳英議員附議的議案 ——

"促請政府將18項要求興建'上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統'的建議地區全部列入可行性研究。"

28. 主席將議案付諸表決。9位委員表決贊成議案，並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

29. 甘乃威議員特別提及區議會的支持，並促請政府當局亦為於初步遴選階段已被剔除的兩項建議(即中環至半山附加自動扶梯連接系統和鴨脷洲自動

政府當局

扶梯連接系統)進行可行性研究。他因而動議以下獲副主席附議的議案 ——

"強烈要求政府就'已根據評審制度評估共20項興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議'立刻全部進行可行性研究。"

政府當局

30. 主席將議案付諸表決。8位委員表決贊成議案；1位委員放棄表決；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

31. 劉健儀議員解釋，她放棄就該議案表決是因為需要尊重評審制度。依她之見，上文第29段提及的兩項建議甚至尚未進入評審制度下的評分階段，故此可能不適宜要求當局進行有關的可行性研究。

32. 甘乃威議員扼要覆述他在上文第24段所提的意見，再動議以下獲副主席附議的議案 ——

"強烈要求政府提高就興建上坡地區自動扶梯系統和升降機系統的評分機制中'受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口'的評分分數，以惠及人口老化的社區。"

政府當局

33. 主席將議案付諸表決。9位委員表決贊成議案，並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

IV 匯報違例駕駛記分制下新安排的成效

(立法會CB(1)1190/09-10(04)號—— 政府當局就匯報違例駕駛記分制度下新安排的成效提供的文件

立法會CB(1)1190/09-10(05)號—— 前《2009年道路交通(違例駕駛記分)(修訂)條例草案》委員會報告摘錄)

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)告知委員《2009年道路交通(違例駕駛記分)(修訂)條例》(下稱"

《修訂條例》")透過實施下列新安排在打擊司機藉避收傳票以繞過違例駕駛記分制度(下稱"記分制度")問題方面的成效——

- (a) 訂明按照《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)(下稱"該條例")以掛號郵遞送達的傳票須當作已送達(下稱"當作已送達"條文),即使傳票因無法送遞而被退回,以便可向有關司機發出不出庭逮捕令(下稱"逮捕令");及
- (b) 規定運輸署署長須拒絕向沒有應法庭根據該條例所發出的傳票出庭應訊的人士簽發或重新簽發駕駛執照或將駕駛執照續期。

有關《修訂條例》生效時尚未被送達傳票的司機的意見及關注

35. 王國興議員歡迎上述新安排,並詢問在《修訂條例》於2009年5月底生效時尚未被送達傳票的536名司機的狀況。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示,該等司機當中有346人其後已出庭應訊,並被法庭取消駕駛資格。因此,儘管法庭已發出逮捕令,但仍未被緝獲,因而尚未被取消駕駛資格的司機只有190名。

36. 劉健儀議員表示,她欣悉在引入"當作已送達"條文後,政府當局可更有效地將魯莽的司機帶上法庭進行取消駕駛資格的聆訊。然而,她特別指出那些仍未被緝獲的司機對道路安全構成的危險,並呼籲當局盡更大努力緝拿他們及把他們帶上法庭。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示,政府當局有信心,若該等司機繼續駕駛,最終會被緝拿歸案。

37. 劉健儀議員及林健鋒議員詢問當局如何跟進逮捕令,運輸及房屋局副秘書長(運輸)及香港警務處高級警司(交通管理及違例檢控)在回應時解釋,逮捕令發出時,所有前線警務人員在執行日常巡邏職務時均會得悉逮捕令的詳情。警方亦會確定有關司機是否仍在香港,並向他們發信,要求他們到警署或法庭自首。大多數司機到了此階段均會很快作覆及聯絡警方。若仍不奏效,當局會進一步在有關司機報稱的地

址或其後的查詢所發現的任何地址確定他們的下落，尤其是有關司機已累積許多違例駕駛記分的特殊個案。劉議員詢問當局會否將有關司機的姓名加入入境事務處的截查名單，香港警務處高級警司(交通管理及違例檢控)在回應時解釋，鑒於個案的嚴重程度若非能提供充分理據，否則此舉或會過於嚴苛，因此政府當局仍在研究尚未解決的個案，以決定應否將有關司機加入該名單。

38. 劉健儀議員雖然理解有需要防止矯枉過正，但她重申該190名仍未被緝獲的司機會對道路安全構成危險，又認為應將他們加入截查名單，並在截獲他們後讓他們保釋，以便在不妨礙他們離開香港的情況下可緝獲他們。林健鋒議員認同她的意見，並強調有需要在這些司機觸犯交通罪行前確定他們的下落。運輸及房屋局副秘書長(運輸)察悉他們的關注及建議，並會適當地考慮及跟進。然而，他指出，這些司機可能不甚活躍。否則，當局已可確定他們的下落。香港警務處高級警司(交通管理及違例檢控)向委員保證，鑒於當局會優先處理涉及司機累積過多違例駕駛記分的個案，故只有很少極度不負責任的司機仍未被緝獲，可繼續在道路上逍遙。政府當局已積極在各個層面追蹤已被發出逮捕令的所有司機的下落，並透過各種途徑核實他們的新地址。隨着時間過去，當局會追蹤到所有這些司機的下落

有關如何改善記分制度的意見及關注

39. 王國興議員詢問，對於已送達或當作已送達傳票但沒有依期出庭應訊，因而須向其發出逮捕令的司機，當局會否加重刑罰。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，根據相關法例，他們通常會被取消駕駛資格3至6個月。王議員認為，鑒於法庭發出逮捕令及警方追蹤他們的下落均須承擔額外的資源及成本，故應加重對這些司機的刑罰。否則，打擊司機藉避收傳票以繞過記分制度的成效就會不足。

40. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，大多數司機均奉公守法，而在《修訂條例》生效後發出的違例駕駛記分傳票亦均得到順利處理。事實上，這些個案當中88%的司機在首次或第二次聆訊時都已出庭應訊。只有很少百分比的違例駕駛記分傳票

須以發出逮捕令的方式跟進。大多數被發出逮捕令的司機亦會盡快作覆，當中六成其後更會出庭應訊。鑒於《修訂條例》只生效了一段短時間，當局認為逮捕令的執行比率令人滿意，並可有效地將有關司機帶上法庭。運輸及房屋局副秘書長(運輸)進一步解釋，發出逮捕令所承擔的成本事實上可透過節省在引入"當作已送達"條文前須多次試圖送達違例駕駛記分傳票的成本來抵銷。

41. 王國興議員堅持認為，政府當局應訂出更有效的措施，使司機不會拒絕出庭應訊，除非被發出逮捕令。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府當局會繼續監察《修訂條例》在解決司機藉避收傳票以繞過記分制度問題方面的成效。

V 建議在運輸署巴士及鐵路科開設一個常額首席運輸主任職位

(立法會CB(1)1190/09-10(06)號——政府當局就在運輸署巴士及鐵路科開設一個常額首席運輸主任職位提供的文件)

42. 運輸及房屋局副局長(運輸)向委員簡介政府當局提出在運輸署巴士及鐵路科開設一個常額首席運輸主任(首長級薪級第1點)職位(下稱"擬議職位")的建議，藉以提升該科監察現有鐵路服務和策劃新鐵路服務的功能，及加強其在公共運輸策劃方面的能力，以應付各種公共交通工具之間日益複雜的協調工作。

擬議職位的開支及理據

43. 湯家驊議員詢問擬議職位的開支及資歷要求，並對外間人選如何能處理擬議職位的相關職責表示關注。運輸署副署長／公共運輸事務及管理解釋，按薪級中點計算，開設擬議職位將需增加的年薪開支為1,245,600元。若加上例如醫療等附帶福利，每年平均員工開支總額則為1,920,912元，當中已包括薪金和員工附帶福利開支。她進一步解釋，考慮到市場缺乏相關經驗，當局將透過內部晉升填補擬議職位。

44. 湯家驊議員察悉，除了主管鐵路監察部的首席運輸主任外，運輸署另有4名首席運輸主任，他質疑為何該4名人員不能共同分擔鐵路監察部多出來的工作，以及為何當局認為有需要開設擬議職位。

45. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理解釋，隨著新鐵路線落成所帶來的工作量有所增加，以及有需要督導在鐵路規劃過程中不同階段的研究，包括為規劃中的新鐵路項目提供公共運輸規劃方面的意見，實有需要在巴士及鐵路科轄下設立新的鐵路規劃部。鑒於主管鐵路監察部的首席運輸主任已須監察現有11條鐵路線的日常運作，以確保它們符合所訂下的相關服務表現目標，他亦須規管、發展及監察由3間巴士公司所提供的專營巴士服務，故他無暇兼顧主管計劃設立的鐵路規劃部的額外職責。其他首席運輸主任的工作量亦同樣繁重。尤其是兩名分別主管市區分區辦事處及新界分區辦事處的首席運輸主任已要全力參與有關地區的交通管理及各種公共交通服務日常運作的監察工作。

46. 副主席表示，考慮到所涉及的員工開支極高昂，故除非有足夠理由支持，否則委員對於開設擬議職位可能會有保留。他提及現時主管鐵路監察部的首席運輸主任經修訂的職責說明(政府當局的文件附件3)，並促請政府當局更詳細地闡述在開設擬議職位以分擔運輸署在鐵路方面的職責後，該名首席運輸主任能因應市民期望，為改善監察鐵路服務額外作出什麼努力。副主席從擬議職位的擬議職責說明(政府當局文件附件2)得悉，擬議職位的主要職責大多涉及新鐵路發展，尤其是當中的第3及5項，他亦質疑，隨著新鐵路在適當時候陸續落成，是否會有足夠工作維持擬議職位。他呼籲政府當局補充有關文件，進一步提供上述兩個附件的詳情，令委員安心，開設擬議職位是物有所值的。

47. 運輸及房屋局副局長(運輸)在回應時向委員保證，在開設擬議職位後，運輸署在監察鐵路服務方面的工作肯定會加強。他及運輸署副署長／公共運輸事務及管理又提出以下各點——

- (a) 根據發展鐵路作為公共運輸系統的骨幹的政策，在當局已承諾興建的鐵路落成後，仍

會繼續規劃新的鐵路，故擬議職位有長期存在的需要；

- (b) 新鐵路的運作亦需受到監察。監察工作在量及複雜程度方面的增加已超出現時主管鐵路監察部的首席運輸主任的能力範圍，故需要擬議職位分擔監察鐵路的職責；
- (c) 由於鐵路網絡發展日益複雜，其在整體運輸服務的角色也日益重要，與其他交通工具的配套問題需要小心處理，加上地區和社會層面的不同需求和關注所涉的政治敏感議題，亦有更大需要協調鐵路服務與其他公共交通工具，以及聯絡地區人士；及
- (d) 除鐵路規劃外，擬議首席運輸主任亦需就重大的發展項目、地區規劃研究和運輸研究提供有關公共運輸規劃方面的意見，以及就新的公共交通工具提供意見和進行評估。

48. 李鳳英議員認為，由於香港面積細小，鐵路網絡不可能無止境地擴展。因此，日後可能沒有足夠的新鐵路讓擬議首席運輸主任有足夠工作量。此外，現時已有鐵路監察部監察鐵路服務。她因而認為，為確保善用資源，以編外而非非常額形式開設擬議職位可能更符合實際。王國興議員及葉劉淑儀議員認同李議員的意見。葉劉淑儀議員促請政府當局考慮李議員提出以編外形式開設擬議職位的建議。

政府當局

49. 運輸及房屋局副局長(運輸)在回應時表示，除當局已承諾興建的5條新鐵路的規劃工作外，根據《鐵路發展策略2000》，亦會有擬議首席運輸主任需要規劃的其他鐵路。此外，擬議首席運輸主任亦需為新發展進行公共運輸規劃(一如上文第47(d)段所指出)，並隨着更多新鐵路落成，協助分擔鐵路監察部監察鐵路服務的工作，以便運輸署可採取適時行動回應、處理及跟進鐵路事故。故此，擬議職位的擬議職責說明各項職責的比率雖然可能隨着時間而會將焦點由鐵路規劃工作轉移到監察工作，但其工作量仍會持續繁重。

50. 李鳳英議員察悉上述答覆，並表示擬議職位

政府當局

的擬議職責說明應予修訂，以加入上述監察職責，並解釋現有的鐵路監察部及計劃開設的鐵路規劃部如何共同分擔此等職責。她表示，此等資料將有助人事編制小組委員會考慮有關的撥款建議。考慮到擬議首席運輸主任可能不僅引致其本人的員工開支，亦引致需為其服務的其他員工的開支，李議員表示，當局有需要說服委員，開設擬議職位物有所值。劉健儀議員亦認為政府當局有需要在提交人事編制小組委員會的文件中提供更詳盡及清晰的職責說明。

51. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，部分已承諾興建的鐵路項目可能需時約10年完工。擬議首席運輸主任亦需處理與香港及新發展區各個新規劃項目有關的公共運輸規劃方面的事宜，此等項目將需要更長的時間來發展。擬議首席運輸主任的另一項重要工作是不時進行公共運輸研究、檢討及評估特定交通問題，並研究新的公共交通工具的可行性及影響。

對於擬議職位可如何改善公眾諮詢的關注

52. 考慮到有多條規劃中的新鐵路及處理與該等鐵路有關的各種地區意見及關注的難度，葉劉淑儀議員認同現有的鐵路監察部工作繁重。她因而要求當局解釋擬議職位的擬議職責有關"制訂諮詢過程的策略"(政府當局文件附件2第6項)部分的詳情，並希望確保此項職責包括在平衡不同持份者及交通工具的需要和利益，以及在解決受影響居民所面對的困難時，真誠地徵詢地區人士的意見。

53. 運輸及房屋局副局長(運輸)給予肯定的答覆，並補充說，有需要因應居民就規劃中的新鐵路的不同方面提出的紛紜意見及反建議提供專業意見。因此，有需要開設擬議職位來改善相關的諮詢工作。

54. 劉健儀議員詢問，擬議首席運輸主任實際上會否與受新鐵路項目影響的居民會面，以進一步改善諮詢工作，例如進行雙向溝通，以及採取彈性做法，積極回應居民的反建議。運輸及房屋局副局長(運輸)再次給予肯定答覆，並表示擬議職位可就居民所提反建議的可行性及影響提供專業意見。

55. 主席表示，為了有足夠時間進行討論，他會把會議延長15分鐘。

對於擬議職位可如何有助保證鐵路服務質素的關注

56. 王國興議員雖然不反對開設擬議職位，但希望確定誰是在開設擬議職位前處理鐵路事故的第一線人員，並就此向立法會問責，以及擔任該職位的人員日後會否負責處理鐵路事故及確保鐵路安全和服務質素。他關注到，儘管有需要確保鐵路服務的質素，但在地鐵公司與九廣鐵路公司合併後，鐵路事故頻生，而有關方面以往亦未能對此等事故迅速作出反應。

57. 運輸及房屋局副局長(運輸)在回應時表示，若鐵路事故影響服務水平，運輸署會負責對事故作出反應。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，由2008年2月1日開始，原先在運輸及房屋局運輸科轄下的香港鐵路視察組已轉歸機電工程署轄下，此後機電工程署及運輸署均會參與監察鐵路服務的工作。根據有關安排，香港鐵路視察組負責監管鐵路安全，而運輸署則集中監察鐵路服務表現及其他與服務相關的運作事宜的表現。現時主管運輸署巴士及鐵路科現有的鐵路監察部的首席運輸主任負責運輸署上述職責。然而，隨着新鐵路啟用工作量有所增加，實有需要開設擬議職位來分擔運輸署在鐵路方面的職責。

58. 王國興議員認為將香港鐵路視察組轉歸機電工程署轄下的安排不可取，並希望確保香港鐵路視察組有足夠人手，令其可令人滿意地履行本身的職責。他因而詢問香港鐵路視察組主管還是鐵路監察部的主管更高級，以及可否將該兩個單位合併，以發揮更佳的協調作用，從而對鐵路事故作出適時反應。

59. 運輸及房屋局副局長(運輸)及運輸署副署長／公共運輸事務及管理在回應時表示，香港鐵路視察組主管屬首長級薪級第2點職位，而鐵路監察部主管則屬首長級薪級第1點職位。然而，作出比較並無意義，因為兩者的工作重點有重大分別，前者負責監察與機電工程有密切關係的鐵路系統，例如信號、列車、供電和服務，而後者則負責監察鐵路服務事宜。政府當局認為，兩者都在發揮有效功能，看不到有任何將兩者合併的需要。王國興議員並不信服。他指

出，技術問題亦會影響鐵路服務，並認為現時的安排不可取及混亂。劉健儀議員不認同有需要將香港鐵路視察組及鐵路監察部合併，但她認為，可能不適宜在現時的人員編制建議之下詳細討論此問題。

其他意見及關注

60. 劉健儀議員雖然理解運輸署需要額外人手來履行其在鐵路方面的職責，因為有關職責已隨著多條規劃當中的鐵路而有所增加，但她質疑是否有需要設立鐵路規劃部，原因是大多數新鐵路的工作已展開，儘管鐵路的數目及因而帶來的監察工作會有所增加，但現時已設有鐵路監察部。她認為，為確保良好協調，更為可取的做法可能是由現有的鐵路監察部吸納計劃設立的鐵路規劃部的擬議職責，而非另行設立鐵路規劃部，導致運輸署內有兩個部門分別履行鐵路方面的職責。

61. 運輸及房屋局副局長(運輸)在回應時表示，新鐵路項目需時多年落實，故有需要設立擬議鐵路規劃部，以監察有關項目的規劃、啟用及興建。此外，擬議鐵路規劃部亦需為新發展項目進行公共運輸規劃。至於現有的鐵路監察部及擬議鐵路規劃部的工作如何協調，運輸署會在適當時候訂出詳細安排。

62. 運輸及房屋局副局長(運輸)在答覆葉劉淑儀議員時確定，擬議首席運輸主任亦需透過評估是否需要興建日後的鐵路項目及其對其他公共交通服務的影響，為研究該等項目的可行性提供專業支援。

63. 主席在總結時表示，有關的撥款建議將會提交2010年4月28日的人事編制小組委員會會議考慮，若獲得通過，將於2010年5月14日提交財務委員會審批。

VI 其他事項

64. 議事完畢，會議於上午10時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年4月22日