

立法局會議過程正式紀錄

一九九二年十一月二十五日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., Q.C., J.P. (副主席)

財政司麥高樂議員，C.B.E., J.P.

律政司范達理議員，O.B.E., Q.C., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

司徒華議員

譚耀宗議員

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，J.P.

林貝聿嘉議員，M.B.E., J.P.

劉健儀議員，O.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員，O.B.E.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，J.P.

陳偉業議員

鄭慕智議員

張建東議員，J.P.

張文光議員

詹培忠議員

馮智活議員

馮檢基議員

夏永豪議員，M.B.E., J.P.

何敏嘉議員

黃震遐議員

葉錫安議員，J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

梁錦濠議員

李家祥議員，J.P.

李華明議員

文世昌議員

潘國濂議員

唐英年議員，J.P.

狄志遠議員

涂謹申議員

黃秉槐議員，M.B.E., J.P.

黃宜弘議員

楊森議員

楊孝華議員，J.P.

黃偉賢議員

鄧兆棠議員，J.P.

陸恭蕙議員

陸觀豪議員

缺席者：

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

鄭海泉議員

列席者：

金融司林定國先生，C.B.E., J.P.

經濟司陳方安生議員，C.B.E., J.P.

運輸司梁文建先生，C.B.E., J.P.

教育統籌司陳祖澤議員，L.V.O., O.B.E., J.P.

衛生福利司黃錢其濂女士，I.S.O., J.P.

憲制事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，J.P.

保安司冼德勤先生，J.P.

工商司俞宗怡女士，J.P.

庫務司鄭其志先生，J.P.

立法局秘書劉國康先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14(2)條的規定而呈交局方省覽：

項目

附屬法例	法律公告編號
1992 年消防（裝置承辦商）（修訂）規例.....	372/92
1992 年退休金（修訂）規例	373/92
1992 年退休金及有關利益（修訂）規例.....	374/92
1992 年保護臭氧層（修訂附表）令	375/92
1992 年保險公司（修訂）條例（1992 年第 50 號） 1992 年（生效日期）（第 2 號）公告.....	376/92

一九九二至九三年度會期內省覽的文件

- (28) 香港菲臘牙科醫院董事局就一九九一年四月一日至一九九二年三月三十一日止全年情況所撰寫的報告

各項問題的口頭答覆

應用研究發展計劃

一、 倪少傑議員問：政府可否告知本局為何不按原訂時間在一九九二年八月份推行應用研究發展計劃？

工商司答覆的譯文：

副主席先生，當本局財務委員會在一九九一年十二月批准撥款推行應用研究發展計劃時，各位議員知悉，這項計劃的詳細實施安排，須由工業署署長參照工業及科技發展局的意見制訂。

這項計劃為香港開闢新領域，我們須就有關推行該計劃及保障政府投資的多項複雜問題，進行審慎研究及徵詢專家意見。工業及科技發展局轄下的一個專家委員會，已召開六次會議，研究上述問題。這項工作所需時間比原先預計為長，但卻有必要，以確保我們所採取的做法正確而切實可行。

我很高興向各位報告，有關工作現已完成，工業署署長已參照工業及科技發展局及其專家委員會的意見，訂定推行應用研究發展計劃的方案。我們短期內會尋求財務委員會的支持，其後便會立即推行這項計劃。

倪少傑議員問：副主席先生，這個計劃原本預定於今年八月推行，現有所延誤，本人擔心會影響廠家參與這計劃的意欲。政府可否告知本局：(一)有關部門將採取何種方法以鼓勵商家參與；(二)這計劃預期會在何時正式推行和接受申請？

工商司答(譯文)：副主席先生，在財務委員會批准各項有關修訂後，便會立即推行這項計劃。按照目前的時間表，我們預算會在下月尋求財務委員會的批准；因此我們希望可以在十二月推行這項計劃。至於鼓勵廠商參與方面，工業署署長實際上已主動與廠商傾談。到目前為止，已有一些本地廠商向我們查詢，反應令人鼓舞。待這項計劃正式獲財務委員會批准後，政府便會隨即展開大規模的宣傳活動，向本港工業界廣為宣傳這項計劃。

黃匡源議員問(譯文)：副主席先生，工商司可否告知本局，到目前為止，政府有沒有為這項計劃支付任何款項？

工商司答(譯文)：副主席先生，答案是沒有。

總督的憲制改革建議

二、劉慧卿議員問：副主席先生，鑑於總督政制改革建議在中英兩國之間引起的外交紛爭日趨激烈，而有關爭議更隨着中國副總理朱鎔基先生於本月十六日在倫敦公開質問究竟中國政府還要不要遵守聯合聲明而呈白熱化，政府會否要求英國政府全面及坦誠地披露自從總督於十月七日發表施政報告以來中英兩國互相就有關事宜所交換的訊息，使香港人不致覺得在這個討論他們前途的談判中被蒙在鼓裏？

憲制事務司答覆的譯文：

副主席先生，按照慣例，各國政府間互相交換的外交訊息，內容均屬機密。當局會把中英政府討論香港問題的情況向行政局議員匯報。

英國政府的立場，正如與中國副總理在倫敦磋商時所說明一樣，並沒有改變：

- (a) 英國政府大力支持總督和他的憲制方案，有關建議完全符合聯合聲明和基本法；
- (b) 英國政府對香港的政策沒有改變；

(c) 英國政府仍希望在聯合聲明的基礎上與中國合作，達致平穩過渡；及

(d) 我們樂意考慮中方提出的任何建議。

總督亦已明確表示希望能夠定期出席立法局會議，解答本局議員的問題，以及與議員商討政府各項政策和建議。他會於本年十二月一日出席本局會議。

劉慧卿議員問：副主席先生，憲制事務司在答覆的(d)項提到政府會樂意考慮中方提出的任何建議。政府今日可否給與本局一個承諾，就是當政府考慮了中方提出的建議後，如果要將總督施政報告內的建議進行修訂，或將某些建議刪除，當局會在作出決定前諮詢本局及必須得到本局同意後方予進行？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，總督曾公開表示不會有秘密協議，而事實上任何建議如需要立法和撥款，均須經本局批准。因此我看不到我們怎樣可以同意對總督所提建議作重大修改，而事前又毋須提交本局審議。

林鉅成議員問：副主席先生，憲制事務司在答覆內說：「當局會把中英政府討論香港問題的情況向行政局議員匯報」，由於行政局議員根本沒有代表性，請問向行政局議員匯報的作用是甚麼呢？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，有關行政局的憲制和成員組合，已於我們的憲制文件，即英皇制誥及皇室訓令內訂明。除此以外，我別無其他補充。

倪少傑議員問：副主席先生，政府可否告知本局，假如再有有關這類的文件需予公開時，可否由英國政府或外交部只發表整份文件的內容而不附加任何引導性的引言？因為上次的七份文件是由香港政府發表的，並且附有引言。

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，由於我們不打算再公開任何文件，因此這問題純屬空談。

麥理覺議員問（譯文）：副主席先生，政府是否同意及承認，我們可以在香港透過意見交流及討論，對總督的政制方案共商及謀求一個解決辦法？特別是如果中國繼續拒絕討論此事，憲制事務司可否列出有關討論的範圍？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，總督的建議是供在香港內討論及與中國商討。我們不能強迫任何人與我們討論該等建議，而總督亦已表示須在一定時間內向本局提交立法建議，以便可為一九九四至九五年度的選舉安排作好準備。我們打算按照該時間表行事。換言之，在真正要作出決定時，我們要能作出最佳的判斷。

楊孝華議員問（譯文）：副主席先生，憲制事務司答覆內說當局會把中英政府討論香港問題的情況向行政局議員匯報。我記得上次提問這事時，憲制事務司最初說曾向行政局議員「匯報」有關情況；但當劉慧卿議員追問行政局議員有否看過該等文件，他的答覆是他們看過這些文件，這與匯報是有點不同的。事實上，看一疊文件亦有別於閱讀有關文件。因此，憲制事務司可否澄清，當他說「匯報」時，他是否表示只向行政局議員匯報而沒有讓他們看過或閱讀那些文件？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，我們所提及的是兩段不同的時間。上次的答覆與七份外交文件有關；而今天的答覆則與劉慧卿議員提出的問題有關，後者所涉及的是十月七日之後的這段時間，因此是「匯報」。

鄧兆棠議員問：副主席先生，我想問有關答覆的(d)項，直至現在為止，政府有否收到中方的任何建議？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，很抱歉，並沒有。

黃匡源議員問（譯文）：副主席先生，憲制事務司答覆的(d)項提及「考慮任何建議」。他可否澄清「任何建議」是否包括某種先決條件，而那些建議得符合那種先決條件才獲考慮？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，我認為我的用詞已十分清楚。這些建議如要獲得重視，顯然必須符合總督公開而明確的底線，即必須是公開、公平及為港人接受的。

李永達議員問：副主席先生，鑑於中國政府最高領導人在不同場合表示對聯合聲明的執行有所懷疑，令市民產生憂慮。政府可否告知本局，最近曾否要求中國政府保證，在任何情況之下，中英兩國政府均須切實執行聯合聲明？若有，中方有何答覆；若無，政府為何不尋求這項保證？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，關於中英雙方會否恪守聯合聲明，我認為實際上並不存在這問題。據我所知，李議員所指中國總理在十一月十六日提出的質疑，是他在倫敦皇家國際事務學會會上回答一項問題時作出的，而他說那番話時是他與英國首相及外相會晤之前。雖然我不宜對該位官員的說話置評，但據我們所知，中國政府的發言人事後已澄清那些說話。

黃偉賢議員問：副主席先生，主要答覆的(d)項是希望中方提出任何的建議，但中國總理李鵬曾公開說過不會提出任何反建議。究竟香港政府現時期待着什麼的建議，以及有何因素會令香港政府改變原有的方案？

憲制事務司答(譯文):副主席先生,這些建議是供在香港內討論及與中國商討。因此,即使其中一方不提出建議,我也會向港人呼籲,倘若不喜歡我們所提建議,他們大可以提出其他建議。至於有何因素會令我們考慮改變我們的建議,我只可以說,倘若其他建議比我們所提的獲得更大的支持,我們會考慮該等建議。

周梁淑怡議員問:副主席先生,香港政府和總督將會採取何種步驟和措施,去實現(c)項所說的英國政府的願望?

憲制事務司答(譯文):副主席先生,我的答覆的(c)項,是指英國政府希望在聯合聲明的基礎上與中國合作,達致平穩過渡。這正是目前我們所做的,因為總督的建議完全符合聯合聲明。

張文光議員問:副主席先生,政府可否告知本局,中英政府是否已就九五年的選舉方案開始進行交換訊息和談判?為何不能基於公平和公開的原則而將這些機密披露,令政府更能向市民負責,而不會令港人覺得他們的利益是秘密地被出賣?

憲制事務司答(譯文):副主席先生,很遺憾,與中國進行的談判及討論尚未展開。

馮檢基議員問:副主席先生,剛才司憲在答覆議員的問題時,曾提到中方是沒有建議的。如果我沒有記錯的話,中方的聲明內,稱基本法就是他們的方案。我想問司憲,有沒有就總督的政改方案及基本法而與中方商討呢?

憲制事務司答(譯文):副主席先生,答案是沒有。

鄭慕智議員問(譯文):副主席先生,憲制事務司答覆的(b)項提及英國政府對香港的政府沒有改變。這些是甚麼政策?

副主席(譯文):憲制事務司,可以的話,請簡略回答。

憲制事務司答(譯文):副主席先生,這是一個很廣泛的問題。我認為英國政府對香港的政策,是協助我們在聯合聲明的基礎上達致平穩過渡。

張鑑泉議員問(譯文):副主席先生,請問中華人民共和國全國人民代表大會頒布的基本法,是否屬於憲制事務司答覆(c)項所述的聯合聲明的其中部份?若然,聯合聲明又是否確實在有關內文提及基本法是中國單方面公布的意願?

副主席（譯文）：憲制事務司，你能否回答該問題？

憲制事務司答（譯文）：副主席先生，我只能說聯合聲明和基本法是兩份獨立文件。

利潤管制計劃

三、 劉千石議員問：政府可否就與香港電燈公司磋商續訂利潤管制計劃協議一事，告知本局：

- (a) 目前有關磋商的進度；
- (b) 有否計劃就現時協議的內容，包括其中的利潤計算方法，提出修改；若有，具體計劃為何；
- (c) 會否考慮向公眾提供有關資料，並就續訂協議公開諮詢公眾意見；若否，會否於續訂協議前徵詢本局的意見？

經濟司答覆的譯文：

副主席先生，當局現時與香港電燈公司簽訂的利潤管制計劃協議，將於一九九三年十二月三十一日屆滿。該協議第 9(3)條規定，在協議屆滿日期前的三年內，雙方須進行談判，就屆時雙方同意接納的條件，商討修訂及擴大管制計劃。根據這項規定，當局於本年六月與香港電燈公司展開談判，談判工作目前仍在進行。

在談判進行期間，即使有修訂，我亦不宜透露雙方擬將現行計劃的規定作何修訂。不過，我可向各位議員保證，現時進行的檢討，一定是全面及徹底的。我們的目的，是確保在香港電燈公司的供電範圍內，消費者會繼續以合理價錢取得有效率及可靠的電力供應。

副主席先生，我想表明，在代表政府主持這些討論的時候，我是緊記一九九一年十一月十三日關於專營權和利潤管制計劃的動議辯論結束時，我在本局所作的承諾。我們會向立法局經濟事務及公用事業小組成員全面匯報磋商結果，並會循正常程序公布新利潤管制計劃協議的條件。

政府當局清楚知道本局議員及社會人士對施行電力公司利潤管制計劃的關注。我們會充分重視所發表的意見及任何顯示需將計劃修訂的有關社會、財政或經濟發展。

劉千石議員問：副主席先生，現時的電話公司和中巴的利潤管制方式已有所更改，因而出現了愈來愈多不同的利潤計算方式，但當局一直沒有公布到底是根據甚麼準則去決定哪些機構應用哪一套方式，令人覺得有關政策是支離破碎，對於這種情況，政府會否考慮對公共事業的監管模式，作一次全面檢討？如果不會，原因為何？

經濟司答(譯文):副主席先生,關於各類公用事業的專營權及利潤管制計劃的範圍與複雜性,本局已於一九九一年十一月十三日會議席上深入辯論。除當日在會上所說的,我別無其他補充。

黃宏發議員問:副主席先生,我的問題範圍比較狹窄,不屬一般政策的。政府可否告知本局,當局與港燈磋商續訂利潤管制計劃時,會否准許將配合環保而作改善的發電設施視作一種固定資產以計算利潤?若準備這樣做,那麼,由於港燈事實上是應該承擔改善環境的責任的,但有關的設備卻列入利潤計算內,這種做法未知是否合理?

經濟司答(譯文):副主席先生,我對我的主要答覆並無任何補充。

文世昌議員問:副主席先生,政府與港燈磋商續訂利潤管制計劃條款時,有否要求或建議港燈要實行一些能令消費者節約能源的方法或措施,若有,可否告知本局是如何去做,若無,原因為何?

經濟司答(譯文):副主席先生,當局與中電最近達成的協議,已列入一些鼓勵節約和保育能源的條款。至於現時與港燈進行的磋商,我們亦考慮採用同樣做法。不過,我得指出,減少耗電量不單是營辦公司的責任,所有消費者,不論是住宅或工商業用戶,亦同樣有此責任。

林鉅成議員問:副主席先生,政府可否解釋為甚麼港燈的單位售電價格一直是高過中電的,而政府與港燈磋商時,會否考慮到應使港燈的電價能夠達到一個合理的水平?

經濟司答(譯文):副主席先生,政府當然會審慎監察兩間電力公司利潤管制計劃協議的執行。整體而言,政府認為這些協議的執行情況良好。在磋商續訂利潤管制計劃協議時,我們顯然會着力確保有足夠的監察機制。

黃匡源議員問(譯文):副主席先生,經濟司可否告知本局,港燈有否打算在接着的利潤管制計劃期內提高供電量;或政府是否願意考慮節約能源的措施,使本港毋需增建發電站?

經濟司答(譯文):副主席先生,需否推行各種需求管理措施,當然是檢討利潤管制計劃協議的其中一環。除非用戶的需求證明需增加供電量,否則政府是不會批准增建發電廠的。

張文光議員問：副主席先生，政府可否告知本局，在過去一年內，香港電燈公司預測的用電量和實際的用電量是否有差距？如果預測的用電量和實際的用電量出現差距時，則未來的利潤管制計劃，能否保障消費者無需因為該公司錯誤估計導致投資過大而被迫承擔額外增加的電費？

經濟司答（譯文）：副主席先生，這問題似乎已偏離主要答覆的範圍很遠。張議員如確需要有關資料，而只要不公開該等數字，我會看看應如何提供該等數字。

劉千石議員問：政府有否考慮任何改善目前港燈利潤計算的方法或數額，包括採用其他方式，例如價格管制、按股東資金的百分比計算利潤、盡量降低利潤的百分比，以及考慮各種方法的利弊？

經濟司答（譯文）：副主席先生，現時與有關公司磋商續訂利潤管制計劃協議時，除其他事項外，我們顯然還會研究計算利潤的方法。

食肆造成的滋擾

四、林貝聿嘉議員問：鑑於由食肆廚房抽氣系統發出的噪音、熱氣及油膩氣味往往會污染環境，對鄰近居民及行人造成滋擾，而使用油渣作燃料的大型火爐，在引火燃點時發出的吵耳聲響，更使清晨仍在睡眠中的附近居民不能安寢，政府可否告知本局：

- (a) 目前是根據甚麼準則去批准及監管有關的抽氣系統及火爐的安裝與操作；
- (b) 有甚麼措施去消除食肆廚房對環境所造成的各種污染；及
- (c) 會否考慮要求食肆採用在引火燃點時不會發出吵耳聲響的火爐，以免擾人清夢？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，現就這問題的三個部份答覆如下：

- (a) 有關批准食肆安裝和使用抽氣系統及火爐的安排，在附表所列房產的通風設施（市政局／區域市政局）附例中已有所規定。

這些附例的主要目的，是確保食肆廚房排放的廢氣和散發的氣味，不會對公眾構成滋擾。因此，申請食肆牌照的人士必須說明他打算在擬領牌照的食肆廚房內，採用甚麼類型的火爐和燃料。這些關於規格方面的資料，將交由消防處和環境保護署審核。消防處會進行查核，以確保在使用火爐和貯存燃料方面都符合安全標準，而環境保護署亦會進行查核，以確保煙囪足以應付需要，及已設有妥當的消除油脂和氣味的裝置，以及視乎需要而使用無污染的燃料，例如煤氣。不過，當局對食肆會使用的火爐的類型則無限制。

除了這些準則外，貯存及使用油渣作為火爐的燃料，現時是由消防處根據危險品條例進行監管的。該條例第 6 條規定，酒樓食肆持牌人必須領取牌照，方可貯存超過 2500 公升油渣。

至於抽氣系統及火爐的操作方面，持牌人在獲發酒樓食肆牌照後，必須遵守所有持牌條件。這些條件旨在確保上述設施的操作及維修情況令人滿意。這些系統亦會由兩個市政局屬下的衛生督察及環境保護署職員檢查及監管，以確保它們是依照牌照內所訂明的規格安裝、操作及保養。

- (b) 當局已採取措施，以消除食肆廚房對環境造成的污染。如食肆造成滋擾，例如排出灰塵或過量熱氣，又或發出討厭的氣味，有關方面可以根據公眾衛生及市政條例第 127 條的規定，向持牌人發出着令消除有礙衛生事物通知書。該通知書可規定持牌人須在一段指定時間內把有關的滋擾消除。持牌人如未能遵照通知書的規定，可被檢控，一經定罪，可被判罰款，最高罰款額為 5,000 元，另外每日罰款 100 元。至於與食肆廚房有關的空氣污染或噪音，環保署人員可視乎情況，根據空氣污染管制條例第 9 條或噪音管制條例第 13 條發出消滅滋擾通知書。持牌人如未能遵照通知書的規定，則屬違例；如屬噪音違例事件，一經定罪，可被判罰款，最高罰款額為五萬元，至於空氣污染違例事件，最高罰款額則為 5,000 元。（當局正着手根據現已進入委員會審議階段的空氣污染管制（修訂）條例草案，把罰款額提高至 10 萬元。對於經常違例的持牌人，兩個市政局或會考慮根據公眾衛生及市政條例第 125(1)(b)條的條文，暫停或吊銷其食肆牌照。
- (c) 在正常的操作情況下，使用油渣作燃料的火爐在開動及操作時，只發出十分低的燃燒噪音。把廚房的門窗關閉，或建造隔聲牆或隔聲板，可以減少這種噪音。自噪音管制條例在一九八九年開始實施以來，當局只會向一名持牌人發出通知書，着令他將與使用油渣作燃料的火爐的操作有關的噪音減低。因此，在現階段也許毋須考慮對火爐的安裝和操作實施進一步管制。不過，大家應該通知當局有關情況，以便當局加以處理和監察其發出的頻密程度，從而決定應否採取進一步行動。

副主席先生，政府當局及兩個市政局都明白有需要減少食肆廚房的抽氣系統和火爐對居民所造成的滋擾。當局會繼續進行定期檢查和經常監管的工作，並對投訴迅速作出回應。

林貝聿嘉議員問：副主席先生，規劃環境地政司在答覆的(c)段謂當局自一九八九年至今，只會向一名持牌人發出這種通知書；其後又謂「大家應該通知當局有關情況，以便當局加以處理和監察其發生的頻密程度」，此舉是否因政府本身沒有進行監察而將責任轉交到市民身上，所以若沒有市民投訴，政府便不會發出通知書？事實是否這樣？

規劃環境地政司答（譯文）：副主席先生，我提及所發出的一份通知書，是有關消滅燃點火爐發出的噪音。事實上，自一九八九年實施噪音管制條例以來，環保署共發出 239 份消滅噪音通知書，要求有關食肆消滅抽氣系統發出的噪音。至於油渣火爐發出的噪音，正如我所說，當局只發出過一份消滅噪音通知書。大部份這些酒樓食肆已將噪音降至可接受

水平，而上述個案裏須採取檢控行動的共有 106 宗。正如我在主要答覆所說，當局會進行定期檢查和監管的工作，並對投訴作出回應。

唐英年議員問（譯文）：副主席先生，規劃環境地政司在答覆內說，當局會繼續進行定期檢查和經常監管的工作，並對投訴迅速作出回應。規劃環境地政司可否告知本局，在沒有市民提出投訴的情況下，當局每隔多久才檢查酒樓食肆一次，而他認為這個頻密程序是否合理或足夠？

規劃環境地政司答（譯文）：副主席先生，我相信各位議員亦知道，例行檢查工作是由市政局和區域市政局屬下職員負責。不過，環保署人員亦執行監管噪音的工作。由於有關的檢查和監管性質有多方面，故今午我未能就唐議員所問的給與一個確切答覆，但我很樂意回去搜集有關資料，並以書面回覆；我定會這樣做。（附件 I）

李華明議員問：副主席先生，我昨晚十時許曾到觀塘一屋邨，就該處居民對一個最近落成商場食肆的廚房噴出油煙，直接滋擾民居的投訴進行視察，發覺在該時間內，有關公屋的居住單位內，仍充滿炸薯條、炸雞腿……等等由快餐店發出的味道。我想問政府，當局是否有任何方法或標準去管制入屋氣味的程度，以及會否要求有關快餐廳店的東主作出改善？

規劃環境地政司答（譯文）：副主席先生，聽過李議員所說的，使人感到該食肆的食物可能頗為美味。當然，我們沒有一套客觀的標準來評估氣味是否惹人垂涎，但很明顯，假如有人投訴某食肆發出滋擾氣味，尤其這種情形如演變為一項投訴，當局是會進行調查的；至於應否採取行動，我認為應由對這方面素有經驗的督察來判斷。

狄志遠議員問：副主席先生，我也接到很多公屋居民對屋邨酒樓食肆抽風系統的噪音投訴，並將這些投訴轉給有關部門處理。有關部門的答覆均謂該等食肆是符合有關條例的規定，這情況可反映出條例實有不足之處。目前政府究竟是否有具體計劃去檢討現行的條例及加強管制？

規劃環境地政司答（譯文）：副主席先生，我想正如我在主要答覆所說，確有接獲市民的投訴。這方面的投訴和因而須採取的執法措施，相對其他方面來說，為數較少，而我認為應由兩個市政局因應所接獲噪音投訴的數量和所投訴噪音的水平來決定有關標準是否足夠，以及如果看來不足夠，便由它們決定應否採取措施來改變這種情況；若認為需要，則應採取哪些措施。

馮智活議員問：副主席先生，規劃環境地政司在答覆的(b)段內提到有三類的通知書。請問除了消滅噪音通知書外，其餘兩類，即着令消除有礙衛生事物通知書及消滅空氣污染通知書，在過去兩年曾發出多少張及其中有多少宗受到檢控？

規劃環境地政司答(譯文): 副主席先生, 我相信我未能按馮議員所要求的形式提供所需資料。但我還有一些資料, 議員或許有興趣知道。一九九一年七月至一九九二年五月期間, 環保署接獲並調查 247 宗有關酒樓食肆所用火爐引致空氣污染的投訴, 其中 211 宗是投訴火爐發出的油煙, 另 36 宗則是投訴所發出氣味。為此, 在差不多同一期間, 環保署已對違反空氣污染管制規定的食肆東主提出檢控, 共達 93 宗, 其中 58 宗為未經許可而安裝或更改火爐, 28 宗則為噴出過量黑煙。由此可見, 這些執法行動是有效的。同時, 在過去 12 個月內, 兩個市政局亦接獲有關排放熱氣及/或惡臭氣味的投訴, 總數為 158 宗, 其中市政局收到的佔 96 宗, 區域市政局則為 62 宗。這些投訴均獲圓滿解決。

住宅樓宇按揭貸款

五、 李永達議員問: 儘管政府在一九九一年五月向香港銀行公會及香港接受存款公司公會提出建議, 呼籲業內機構審慎提供住宅樓宇按揭貸款, 以協助遏止物業市場的投機活動, 惟近日有報導謂, 某些銀行及財務公司正向置業人士提供超過樓宇估值七成的按揭貸款。政府可否告知本局, 鑑於當前的物業市道, 當局會否考慮採取進一步措施, 以確保住宅樓宇按揭貸款不超過樓宇估值的七成或任何其他被視為符合審慎原則的最高貸款率?

金融司答覆的譯文:

副主席先生, 按揭貸款佔樓宇價值七成的比例, 是銀行界去年十一月在政府的鼓勵及支持下實施的。這項措施, 反映銀行有需要將本身在住宅樓宇市場的風險局限於謹慎的水平, 以及它們在協助抑制因物業價格增長而產生的通脹壓力, 以及遏止投機活動兩方面所作的努力。

銀行監理專員按月定期調查銀行界對住宅樓宇按揭貸款的增長。調查結果顯示, 住宅樓宇按揭的增長, 由一九九一年下半年的 16%, 下降至一九九二年上半年的 8%。截至十月的數字顯示, 這個趨勢仍然持續。不過, 銀行監理專員已繼續敦促認可機構不可放鬆這個貸款的立場, 並勸諭這些機構不可與物業發展商達成協議, 容許貸款者獲得超過樓宇價值七成的按揭貸款。

雖然可能有些例外情形, 是按揭貸款佔樓宇價值的比例超過七成, 但我們深信銀行界普遍仍繼續維持這比例。

認可機構收緊貸款及新建樓宇不斷供應, 已對物業市場產生作用, 市道亦出現放緩跡象。這可見於住宅樓宇按揭貸款增長率的減慢, 及田土註冊處登記的交易數目的下跌。鑑於這種情況, 我們不認為在現階段, 有需要如李永達議員所建議, 採取進一步措施。不過, 正如我曾表示, 我們會定期檢討情況。

李永達議員問：副主席先生，金融司在答案的第二段表示銀行監理專員已繼續敦促認可機構不可放鬆這個貸款的立場，並勸諭這些機構不可與物業發展商達成這類協議。政府可否告知本局，如何防止那些擁有財務機構的地產發展商不會將按揭貸款提高至超過七成？若政府勸諭無效，會採取甚麼行動？

金融司答（譯文）：副主席先生，正如我在主要答覆所說，我們認為整體的情況令人滿意。發展商並不受到與銀行一樣的監管；他們可自行與單位購買人作出財務安排。不過，他們應考慮到如果超越本身的主要業務範圍，並以銀行界認為有欠審慎的條件來提供長期貸款，令有關資金無法自由運用，將有甚麼不利之處。

梁錦濠議員問：副主席先生，由於政府的鼓勵和支持，銀行對於所有置業人士只提供七成的按揭，令到一些真正或首次置業的人士愈來愈難達到置業的期望，對他們是十分不公平的，現在金融司承認住宅樓宇按揭的增長已明顯下降，物業投機也大大減少。政府可否告知本局，會否鼓勵銀行對那些首次置業及真正用戶安排七成或以上的按揭，以協助他們置業？

金融司答（譯文）：副主席先生，我認為確保物業價格不會超越市民的負擔能力，是符合所有有意置業人士，特別是首次置業人士的利益。我認為所採取的措施，正如我在主要答覆所說，已達到預期效果。我相信這符合所有有意購置住宅樓宇人士的較長遠利益。

夏佳理議員問（譯文）：副主席先生，金融司在答覆時說，當局正密切監察田土註冊處登記的交易數目的下跌情況。金融司可否根據他所得資料，向本局提供有關一年前和最近數月的交易數目的比對資料，以及如可能的話，亦提供有關樓宇買賣的下跌幅度和價格水平？

金融司答（譯文）：副主席先生，我會以書面答覆，因為我現時並無這些資料。（附件II）

黃震遐議員問：副主席先生，金融司可否告知本局，目前是否有銀行要求放鬆樓宇按揭的貸款率？如果銀行放鬆按揭的貸款率而導致樓價急升，政府需時多久才可以提出及通過物業增值稅或其他措施以遏止炒樓活動？

副主席（譯文）：黃議員，我認為這是一個假設和純理論的問題。金融司，你想不想回答？

金融司答（譯文）：副主席先生，我可以回答第一部份的問題，即有沒有銀行要求放寬按揭比率。答案是沒有。

張文光議員問：副主席先生，現在有很多樓宇炒家正等待銀行界將按揭提高至超過七成，以便再進行炒樓；同時亦有一些用戶因未能負擔三成的首期而不能置業。政府可否告知本局，對於採用開放政策使炒樓活動蓬勃，而收緊政策卻使用戶無從置業的局面，如何加以解決，從而使真正置業者可購買其所需的樓宇？

金融司答（譯文）：副主席先生，正如我在主要答覆所說，銀行收緊按揭條件，已遏止了地產市場的炒賣活動。另有跡象顯示價格已穩定下來；我認為這對有意置業人士有利，而非像以上補充問題所說的，可能對他們不利。

英國屬土公民護照及英國國民（海外）護照

六、 梁智鴻議員問題的譯文：政府可否：

- (a) 告知本局，自一九九二年初起，英國屬土公民護照及英國國民（海外）護照的持有人在歐共體國家旅遊及／或申請停留時，是否受到更嚴格的入境限制；
- (b) 向英國政府求證，有否向歐共體其他國家發出任何形式的通知，提醒該等國家特別注意持有香港所簽發英籍護照的人士，原因是英國將於一九九七年把香港交回中國；及
- (c) 告知本局關於尋求國際上承認英國國民（海外）護照一事的最新進展？

保安司答覆的譯文：

副主席先生，首兩條問題的答案都是「否」。

關於第三條問題，在新訂的英國國民（海外）身份尚未生效前，英國已預先在一九八七年廣為介紹，向其他國家解釋有關情況。當時並沒有國家表示不願意承認英國國民（海外）護照。自此以後，英國國民（海外）護照一直通行無誤。據我們所知，至今沒有國家不承認英國國民（海外）護照。

梁智鴻議員問（譯文）：副主席先生，由於保安司給我第二部份問題的答覆只是乾脆的一個「否」字，政府可否告知本局，這個「否」字是否表示香港政府不會向英國政府求證，抑或英國政府已否認曾向歐共體國家發出任何形式的通知，提醒該等國家特別注意香港所發護照，原因是英國將於一九九七年把香港交回中國？

保安司答（譯文）：副主席先生，我可以清楚地向梁議員證實，據我所知，英國政府並沒有向歐共體其他國家發出他問題所指的通知。

唐英年議員問(譯文):副主席先生,由於英國屬土公民護照及英國國民(海外)護照的持有人,可無需簽證而進入若干歐共體國家,保安司可否告知本局,有關方面會否採取措施使從一九九三年起,英國國民(海外)護照及英國屬土公民護照持有人,一律無需簽證而可進入歐共體所有國家?

保安司答(譯文):副主席先生,香港政府的目標是盡可能爭取港人前往任何國家均無需簽證。現時,英國屬土公民護照及英國國民(海外)護照持有人無需簽證而可前往的國家約有 70 個。我們會繼續向唐議員提及的國家爭取讓港人無需簽證而可入境。

倪少傑議員問:副主席先生,據一些旅遊業人士指出,持有英國國民(海外)護照(BNO)人士在進入歐洲共同體國家時,問題不大,但反而進入英國國境時,卻出現了問題。政府可否告知本局,曾否有任何歐洲共同體國家的旅客從該等國家出境前往英國時,因持有英國屬土公民或英國國民(海外)護照而被拒入境並需要遣返的事例?該等國家有否因而向英國提出抗議或投訴?如有歧視,政府曾經怎樣處理該等個案?

保安司答(譯文):副主席先生,正如我在回答唐議員的問題時說,現時有 70 個國家准許英國屬土公民護照及英國國民(海外)護照持有人無需簽證而可入境。這些國家亦包括英國在內。對英國來說,英國屬土公民護照及英國國民(海外)護照並無分別。

林鉅成議員問:副主席先生,副保安司在答覆內說,根據他們所知,至今沒有國家不承認英國國民(海外)護照。但是,副保安司在最近給本局答覆有關旅遊證件事宜時稱,毛里求斯和奧地利兩個國家是不承認英國國民(海外)護照作為旅遊證件的,這樣是不是當作不承認英國國民(海外)護照呢?

保安司答(譯文):副主席先生,關於林議員的問題,我可以說奧地利及毛里求斯是承認英國國民(海外)護照的,但這兩個國家亦要求入境者辦理簽證手續,這種情況是比較特殊的。現時只有這兩個國家要求持有英國國民(海外)護照的人士同時亦需簽證,而持有英國屬土公民護照的人士則無需簽證。在過去幾年,我們一直跟這兩個國家商議,嘗試說服它們接納英國國民(海外)護照。目前,我們仍繼續商議。事實上,在梁智鴻議員於上週提出這問題前,我們已與這兩個國家接觸,而且現時正積極與他們商討。為免有人問為何這兩個國家採取這樣的措施,我可以預先跟大家說,我們並不知道原因。這樣做並不合乎邏輯,而我們會繼續設法說服該兩國採取合理的措施。

夏佳理議員問(譯文):副主席先生,我想就保安司的答覆提出一個跟進問題。據我了解,奧地利政府拒絕沒有簽證的英國國民(海外)護照持有人進入奧地利,是因為英國政府不願作出承諾,在需要遣返任何英國國民(海外)護照持有人時,支付遣返費用。保安司可否就這點說明一下?

保安司答（譯文）：副主席先生，英國政府並沒有責任支付這些遣返費用。這是香港政府與有關護照持有人之間的事。

麥理覺議員問（譯文）：副主席先生，如果我的問題顯得無知，請不要見怪。我們現時有否取得中國政府的任何保證，准許英國國民（海外）護照持有人於一九九七年後可繼續使用這些護照，並保證這些護照將會與特區當局向香港居民發出的任何其他旅行證件同樣獲得承認？

保安司答（譯文）：副主席先生，保安司帶備基本法和中英聯合聲明，而憲制事務司卻沒有，這個聽來可能令人感得奇怪。現在我想引述聯合聲明最後部份附載有關中英政府交換的備忘錄，其中中方的備忘錄列明：

「中華人民共和國政府主管部門自一九九七年七月一日起，允許原被稱為英國屬土公民的香港中國公民使用由聯合王國政府簽發的旅行證件去其他國家和地區旅行。」

正為這個緣故，我們在一九八七年要求並經本局獲得當局同意發出英國國民（海外）護照。此外，基本法第三十一條最後一句列明：

「有效旅行證件的持有人，除非受到法律制止，否則可自由離開香港特別行政區，無需特別批准。」

楊孝華議員問（譯文）：副主席先生，除了 160 萬名英國屬土公民護照持有人及 40 萬名英國國民（海外）護照持有人外，本港還有約 130 萬名或四成往海外旅遊人士是持身份證明書的。政府可否告知本局，我們在全力為上述兩類護照持有人爭取承認和權益的同時，可否亦稍稍出力協助那些持有身份證明書的人士，因為論權益，他們是被剝奪基本權益的一群？

副主席（譯文）：嚴格來說，這已超越主要問題與答覆的範圍。保安司，你能回答這問題嗎？

保安司答（譯文）：副主席先生，正如楊孝華議員所說，現時有許多人是符合資格申請英國屬土公民護照及英國國民（海外）護照，但仍沒有向我們提出申請。顯然，如果他們有意申請，便應向人民入境事務處處長登記，以申領這類護照。根據基本法，香港居民在一九九七年後亦可申領特別行政區護照。

楊孝華議員（譯文）：副主席先生，我想保安司誤解了我的問題。我指的是 130 萬名沒有資格申請英國國民（海外）護照或英國屬土公民護照的身份證明書持有人。

副主席(譯文): 嚴格來說, 這已超越主要問題與答覆的範圍。保安司, 你可以回答嗎?

保安司答(譯文): 副主席先生, 我可以嘗試回答。顯然, 申請入籍的身份證明書持有人首先必須使人民入境事務處處長亦同意其符合入籍條件。不然, 他們便不能申領英國屬土公民護照, 他們唯有到一九九七年時才申請特別行政區護照。但如果符合條件, 便可即行申領英國國民(海外)護照, 並可於一九九七年後繼續使用該等護照。這就是他們當前的選擇。

劉慧卿議員問: 副主席先生, 保安司可否告知本局, 在一九九七年後, 如香港的中國公民持着英國國民(海外)護照前往其他國家而被驅逐出境, 屆時英國政府是否會接收這班非驢非馬的人士?

保安司答(譯文): 副主席先生, 在一九九七年後, 如果持有英國國民(海外)護照的香港居民被另一國家驅逐出境, 他將會被遣返香港, 因為他持有英國國民(海外)護照, 所以享有香港居留權。

黃偉賢議員問: 副主席先生, 我主要的問題, 剛才倪少傑議員已問過, 不過, 保安司答得非常簡單, 我想跟進。保安司可否證實, 過去曾有一些持有英國國民(海外)護照(俗稱“BNO”)的旅遊人士被一些國家拒絕入境? 若有, 香港政府曾採取過甚麼協助的措施?

保安司答(譯文): 副主席先生, 這是一個範圍很廣的問題, 因為顯然不時會有一些國家拒絕讓持有英國國民(海外)護照、英國屬土公民護照或其他國家護照的人士入境, 被拒入境各有不同的原因。如果持有香港有效旅行證件的香港居民在別國遇上問題, 香港政府顯然會給予協助。

各項問題的書面答覆

十等家庭收入比例

七、 林鉅成議員問: 自一九八一年後, 政府便再沒有向外發表顯示港人財富分布情況的「十等家庭收入比例」, 政府可否告知本局:

- (a) 香港自一九八一年後的「十等家庭收入比例」;
- (b) 港府於一九八一年後停止發布上述數據的原因; 及
- (c) 過去有無個人或團體要求政府發布上述數據; 政府有無拒絕; 如有, 理由何在?

經濟司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 根據一九八一年人口普查、一九八六年中期戶口統計及一九九一年人口普查結果得出的「十等家庭收入比例」，載於附件。

由一九九一年人口普查得的「十等家庭收入比例」，將會納入一九九三年初發表的人口普查主要報告書內。

- (b) 「十等比例」是顯示家庭收入分佈情況的多種方法之一。在一九八六年中期戶口統計主要報告書，家庭收入的分佈情況，是按個別家庭收入範圍顯示。一九八六年的「十等家庭收入比例」，仍然可供市民索閱。

- (c) 以往間中有人查詢從人口普查得出的家庭收入比例數據。這些查詢已由政府統計處即時回答。不過，我們從來沒有接到有關「十等家庭收入比例」的查詢。

附件

十等家庭收入比例

家庭收入等級	一九八一年 %	一九八六年 %	一九九一年 %
零至一等（最低）	1.4	1.6	1.3
一至二等	3.2	3.4	3.0
二至三等	4.4	4.4	4.0
三至四等	5.4	5.4	5.0
四至五等	6.5	6.4	6.1
五至六等	7.8	7.6	7.4
六至七等	9.4	9.1	9.0
七至八等	11.5	11.4	11.4
八至九等	15.2	15.2	15.5
九至十等（最高）	35.2	35.5	37.3
總計	100.0	100.0	100.0

對漁民作出的賠償

八、 鄧兆棠議員問：關於漁民受長洲南部對開海面關設海上傾卸區影響而需要辦理索償登記一事，政府可否告知本局：

- (a) 受影響的漁民人數共有多少，及此等漁民將可獲得多少賠償；
- (b) 擁有超過 15 米長船隻的漁民，儘管亦曾因為船隻及捕魚設備遭到不負責任的傾卸活動所破壞而蒙受同樣的損失，卻未獲此項賠償政策關顧，其理由何在；及
- (c) 受影響的漁民是否有資格參加政府的再培訓計劃；若否，則原因何在？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，一九九二年十月二十六日至二十九日在長洲進行的登記工作中，共有 319 名漁民辦理登記，索取與長洲南面卸土區有關的補償。當局現正審核他們的索償申請。補償將以特惠方式發放。至於就查明屬實的索償申請而支付的補償款額，則仍有待評估；不過，補償款額將視乎區內每年的漁穫價值而定，而以一九九一年的價格計算，漁穫價值估計為 150 萬元。

超過 15 米長的漁船沒有資格獲得特惠補償，是因為這些較大的船隻可以駛往其他捕魚地方作業，而並不只局限於近岸作業。這項規定於一九七八年獲立法局財務委員會通過。不過，鑑於漁民提出的意見，政府當局現正檢討這項規定。

根據僱員再培訓條例，本地僱員如欲參加僱員再培訓委員會批准的再培訓課程，可向勞工處處長提出申請。假如漁民是香港永久居民，並曾受僱於同一僱主或同一行業至少兩年，則有權申請參加核准的再培訓課程。此外，漁農處亦免費為想加入深海捕船隊的近岸作業漁民，提供職業訓練。

場外投注站

九、 黃偉賢議員問：政府可否告知本局：

- (a) 政府是否知悉有關將屯門場外投注站開放予志願團體借用的擬議計劃，及會否考慮對該計劃進行監察；及
- (b) 鑑於公眾一向關注場外投注站可能對社會產生的不良影響，政府有否考慮對該等投注站的數目及規模作出限制？

政務司答覆的譯文：

副主席先生，我會首先回答問題的第二部份。

政府有關賭博的政策，是限制賭博的機會，但容許賭博活動在有管制的情況下進行。實際上這是指制訂及執行嚴密的法例，以打擊非法賭博活動，並為迎合市民的確實需要，容許受管制的賭博活動繼續進行。場外投注站於一九七四年開始設立，作為打擊非法外圍馬賭博的一項措施，其後證明這項措施非常有效。

場外投注站的數目最多不得超逾 134 間，這個數字是在一九七九年訂定的。多年來，場外投注站的實際數目屢有變動，一九八三至八四年度馬季有 121 間，一九八九至九零年度則有 130 間。目前全港只有場外投注站 125 間。

當局在審批設立場外投注站的申請時，會按個別情況來加以考慮，並會注意到場外投注站的規模和所在地點、附近的教育及社區設施、區內居民的意見，以及警方就區內非法賭博活動所作的報告。

至於問題的第一部份，答案是肯定的。屯門的新場外投注站設有 144 個投注窗，以及一個可容 530 個座位的投注大堂。這個投注大堂在適當時候會開放給志願團體及市民使用。屯門政務專員聯同屯門區議會，與英皇御准香港賽馬會磋商有關預訂借用這項設施的手續及其他安排。屯門政務專員會密切監察這項設施的使用情況。

越南非法入境者或甄別為非難民的越南船民的遣返

十、 麥理覺議員問題的譯文：政府可否告知本局，當局會否採取符合人權精神的政策，使本港在實行任何遣返越南船民、難民或非法入境者的行動時，不會造成拆散家庭，尤其是子女與父母分離的情況？

保安司答覆的譯文：

副主席先生，我們在遣返越南非法入境者時，並無意拆散他們的家庭。不過，在非常特殊的情況下，即從中國來港的越南非法入境者在拘留期間與甄別為非難民的越南船民結婚，我們便不得不把他們遣回中國和把他們的越南配偶送返越南。

從中國來港的越南非法入境者來港前如已獲中國庇護及收容，當局在查明他們確曾在中國居留後便會將他們遣返。沒有收容國家會收留他們。按照一九八九年六月在日內瓦會議上經由各國同意的綜合行動計劃，甄別為非難民的越南船民亦必須返回越南。

從中國來港的越南非法入境者與甄別為非難民的越南船民結婚，並不會改變他們的非法入境者身份。從中國來港的越南非法入境者與越南船民結婚前，政府會向他們清楚解釋有關情況。因此，他們是清楚知道將來可能會分開的。

中國和越南於一九九一年關係正常化後，兩個人民往來更加方便。從中國來港的越南非法入境者或他們的越南偶配被遣返後，可在中國或越南循正常渠道申請與家人團聚，但這最終須由中國和越南處理。聯合國難民專員公署已表示願意為這些個案提供協助。

我們若放寬這方面的規定，公眾利益將受到影響。這樣做可能會使我們的入境管制產生漏洞，並且可能會鼓勵已在中國定居的越南人由於希望與在港的越南船民結婚而非法來港。請不要忘記，一九七八至一九七九年以來，獲中國收容的越南人已超過 20 萬名，因此我們的入境管制是極有可能被濫用的。

中華汽車有限公司的專利服務

十一、劉健儀議員問題的譯文：鑑於中華汽車有限公司的專利服務在一九九三年九月續期生效時將不設利潤管制計劃規管，政府可否告知本局：—

- (a) 日後在決定中巴所收車費時將會採用甚麼準則；及
- (b) 當局如何確保此等收費會維持在乘客可以接受的合理水平？

運輸司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 目前，除中華汽車有限公司及九龍汽車有限公司外，所有公共交通營辦商都沒有利潤管制計劃。在決定公共交通的收費時，政府通常容許這些公司收回成本及賺取合理利潤，並會顧及諸如服務質素、進一步投資的承擔、經營成本及市場環境的變化、乘客的經濟能力等因素及其他社會經濟條件。政府的目的是取得一個平衡，一方面固然要維持收費在可接受的水平，另一方面則需給營辦商一個合理的激勵，繼續作出投資，若非如此，市民對改善服務的要求便無法達到。政府於決定中華汽車有限公司於一九九三年九月一日新專利權生效後的收費時，亦會採用相同的準則。
- (b) (a)段提及的準則，加上中華汽車有限公司新專利權的特別條款，應可確保其收費維持在乘客可接受的合理水平。在上述條款下，該公司受市場力量的影響會更大，政府對其營運會有更有效的監管，同時透過強制成立的乘客聯絡小組，該公司會進一步對市民負責。

電訊政策

十二、潘國濂議員問題的譯文：鑑於本局在一九九二年六月三日通過一項有關政府應制定電訊政策及設立第二個本地電訊網絡的動議，政府可否告知本局：

- (a) 有關制定全面電訊政策的工作進展情況；當局會否向公眾提供有關的政策文件以徵詢民意及於何時進行此事；若否，原因為何；
- (b) 有關第二個電訊網絡的籌備工作的最新情況；
- (c) 關於成立電訊辦公室一事，是否已有決定；及
- (d) 若然，該電訊辦公室的職權範圍為何？

經濟司答覆的譯文：

副主席先生，我在一九九二年六月三日向本局致辭時，曾向各位議員概述當局的電訊政策檢討結果。其中最重要的，是我宣布政府已經決定，在香港電話公司的本地電話服務專利權於一九九五年期滿後，不再續期，而以一個非專營的牌照取代。我亦宣布，當局已與香港電訊協定有關減低直通國際電話用戶的費用以及採用價格上限制度取代香港電話公司舊有的管制計劃等一系列措施。

自此以後，一如先前所承諾，我們已與經濟事務及公共事業小組成員及其他有關人士作進一步詳細商討及諮詢。此外，我們就價格上限及網絡互相連接等方面釐定最後詳細安排的工作，進展良好，我希望短期內便可向本局提交修訂電話條例及電訊條例建議，這是實施新政策措施所必需的步驟。

自六月以來，我們在本地固定電訊網絡實施具競爭性制度的策劃方面，亦有很大進展。各位議員當會知道，我們不打算預先決定新本地網絡的發牌數目；我們會根據所收到建議的內容，並在評估市場在不久的將來有可能承受得的新網絡數目後，才作出決定。

電信管理局於九月向有意申請提供固定網絡服務牌照的人士發出指引，邀請有興趣者於一九九三年二月一前提交建議。直至目前為止，有 52 間機構已向電信管理局索取指引及表示興趣。該指引除述及其他事項外，並說明電信管理局擬採用的一般發牌準則，及利用流動電話及新本地固定網絡發出及接收國際通訊預期會收取的一般收費水平。為進一步協助有意經營新固定網絡的人士擬備建議，電信管理局最近曾舉辦一個有關網絡互相連接的技術研討會。

我亦可以向各位議員報告，我們一直認真考慮應如何更改監管架構的問題。雖然仍未作出最後決定，但電信管理局顯然需要額外人力資源，以便有效地履行政策檢討所帶來的更廣泛及更複雜的監管責任。我會在適當時候向財務委員會提交建議，開設所需的職位。

新界的社區服務

十三、狄志遠議員問：鑑於現時新界鄉郊地區社區服務（如老人、婦女及青少年服務）甚為不足，政府可否告知本局：

- (a) 政府有否一套全面的規劃準則以設計及提供各項社區服務；
- (b) 新界西北區社區服務設施與人口比例為何；
- (c) 政府有何計劃解決偏遠村落社區服務不足的問題？

衛生福利司答覆的譯文：

有關問題的三部份，現依次答覆如下：

- (a) 社會福利署為接受各類福利服務的人士提供多種社區支援服務，包括兒童中心、青年中心、老人中心及老人服務中心。現將有關服務的規劃比率臚列如下：

服務類別	規劃比率
(i) 兒童中心	每 20000 至 30000 人口設一個中心
(ii) 青年中心	每 20000 至 30000 人口設一個中心
(iii) 老人中心	每 3000 名 60 歲以上的老人設一個中心
(iv) 老人服務中心	每個「地方行政」區設一個中心，或每 25000 名 60 歲以上人士設一個中心

- (b) 社會福利署目前所提供的社區服務設施與新界西北部人口的比率如下：

社會福利署所提供的社區服務設施類別	有關設施與新界西北部人口的比率
(i) 兒童中心	每 23946 人口設一個中心
(ii) 青年中心	每 22172 人口設一個中心
(iii) 老人中心	每 3198 名 60 歲以上人士設一個中心
(iv) 老人服務中心	每個「地方行政」區設一個中心，或每 27182 名 60 歲以上人士設一個中心

- (c) 從以上(b)段可見，現有的社區服務設施，大致上均符合規劃比率，以滿足新界西北部的需求。至於偏遠的農村地區，由於人口稀少，根據現行的規劃準則，並不可能設立某些社區服務設施，只可獲提供較小型的服務。當局亦透過外展計劃，鼓勵就近的社區服務機構將服務範圍擴展到偏遠農村地區的居民。

公眾貨物起卸區

十四、 陳偉業議員問：有關現時公眾貨物起卸區的泊位，業內人士聲稱在使用安排及管理方面發生問題，包括有不少泊位被人長期佔用，及部份使用者被黑社會索取「使用費」。政府可否告知本局：

- (a) 目前公眾貨物起卸區的泊位租金及管理措施為何；
- (b) 會否就現時的安排作出檢討和改善，以確保真正用者能夠充分和有效地使用該等設施？

經濟司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 公眾貨物起卸區，是位於海旁的狹長土地，供貨物裝至船上或由船上卸下之用。公眾貨物起卸區由海事處管理，任何公眾人士繳付適當費用後，均可在該區處理貨物。泊位是以「先到先得」方式分配。收費方式簡單直接，船隻及車輛都是根據使用時間繳費，目的在於提高生產力。停留在泊位內超過 48 小時的船隻則須繳交額外費用。
- (b) 海事處處長任何時候都留意有需要提供有效率及有成本效益的服務，以及充分滿足所有真正使用者的需要。為此，該處長最近就這項服務進行徹底的檢討。在適當時候，將會向各有關人士，特別是公眾貨物起卸區的使用者，進行全面諮詢，然後作出最後決定。

空調巴士

十五、 文世昌議員問：有關專利巴士公司開辦的空調巴士服務，政府可否告知本局：

- (a) 是否知悉有市民投訴此類巴士產生過量噪音，及會採取甚麼步驟以緩和有關問題；
- (b) 目前有甚麼措施確保專利巴士公司適當調節巴士內的溫度，以配合季節的轉變，為乘客提供舒適的旅途？

運輸司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 過去 12 個月，環境保護署只接獲一宗有關空調巴士發出過量噪音的投訴。目前並無對車輛噪音作出規限的法例。該署擬於一九九三年年底提出有關規定車輛噪音標準的法例，而巴士亦包括在內。

- (b) 為使乘客在冬季乘搭巴士時更加舒適，九巴、中巴及城巴已對屬下的空調巴士的空氣調節系統作出改善，提供一個較大幅度的溫度選擇，以便調校至合適的溫度。此外，九巴亦正安排在巴士上安裝暖風機。至於新大嶼山巴士公司的空調巴士，巴士上的窗可以打開，方便調節溫度。

除此之外，各專利巴士公司均與海外巴士製造商保持聯絡，力求進一步改善空調系統，包括更改設計，以便更有效地控制巴士車廂內的溫度、濕度及空氣流通情況。

教導學習能力稍遜的學生

十六、張文光議員問：鑑於經學能測驗調整校內成績後，被評定為第五級的學生，升讀中學時在學習和輔導方面均需較多的照顧，政府可否告知本局：

- (a) 是否會成立一個包括校長、教師、社工在內的工作小組，全面檢討和制訂上述收取第五級學生的學校的資源分配和教學模式，包括母語教學、每班人數、教師數目、社工人手、課程改革，浮動班問題等，使該等學生得到更適切的照顧；若然，計劃如何；若否，理由如何；
- (b) 就為該等中學教師提供特別訓練課程，有關抽調教師受訓及人手編制改動等會作出甚麼安排；訓練課程重點如何；尤其重要的，是怎樣確保受訓後的教師會返回原校或前往同類學校任教；
- (c) 是否會對收取第五級學生的私立學校，提供相同的支援服務；若然，支援方式如何；若否，理由如何？

教育統籌司答覆的譯文：

副主席先生，現就張文光議員的問題答覆如下：

- (a) 繼我於十月二十八日向本局議員作出承諾，並於十一月十二日與立法局議員教育小組進行討論後，教育署現正着手成立一個工作小組，以便考慮可以採取其他甚麼措施，來協助收取學習能力稍遜學生中一個很大比例的學校。工作小組將包括校長、教師、社工及其他人士在內，預期可於一月初展開工作。
- (b) 根據教育統籌委員會第四號報告書建議的學校本位輔導計劃，收取能力最低的10%學生中一個很大比例的學校，其教師會由一九九三年九月起，接受輔導教學的訓練。屆時，每年會有約630名教師接受這項訓練，訓練將為期四個星期，學員可獲整段時間給假。各校校長可自行挑選那些資深、成熟、有志獻身教育事業，並已有教導學習能力稍遜學生經驗的教師，接受這項訓練。受訓期間，當局會為

學校提供代課教師。課程內容將集中於輔導教學的技巧及如何使用教學資料。我們預期這些教師在受訓完畢後會返回原校任教，並會在執行職務時更感自如和更具信心。

- (c) 在買位制度下的私立學校，也可獲得現有的支援服務，包括接受額外訓練的機會。經工作小組考慮後決定採用的改善措施，大致上應可適用於這些私立學校。

醫務化驗師

十七、 譚耀宗議員問：政府可否告知本局：

- (a) 現時已在醫務化驗師登記冊第 I 部份、第 II 部份、第 III 部份的註冊醫務化驗師人數分別有多少；在此三部份註冊的醫務化驗師，其工作性質及責任有何不同；及
- (b) 現時本港註冊的化驗所及其分所的數目分別有多少；這些化驗所實際上如何執行現時香港醫務化驗師管理委員會的規定，即第 II 和第 III 部份註冊的化驗師必須在第 I 部份註冊化驗師的督導下方能執業；及「督導」的具體方式是甚麼？

衛生福利司答覆的譯文：

截至一九九二年十一月二十四日為止，已註冊的醫務化驗師人數如下：

第 I 部份	1082
第 II 部份	849
第 III 部份	226

香港法例第 359 章輔助醫療業條例的附表，對醫務化驗師的職責已有所界定。有關法例規定，根據第 II 或第 III 部份註冊的醫務化驗師必須在根據第 I 部份註冊的醫務化驗師督導下工作。

目前，化驗所及其分所均毋須註冊。因此，化驗師的確實數目無從得知，但估計全港約有 100 間。

有關督導根據第 II 及第 III 部份註冊的醫務化驗師的安排，隨工作的性質而異。香港醫務化驗師管理委員會倘收到有關上述人員在執業方面行為失當的報告，便會按照根據香港法例第 359 章制訂的醫務化驗師（註冊及紀律處分程序）規例所訂明的紀律處分程序進行調查。適用於在這些化驗所工作的醫務化驗師的管制程序，是根據業內人士自律和遵守專業道德的原則而訂定的。

私人機構參建居屋計劃

十八、馮檢基議員問：政府可否告知本局：

- (a) 由中英土地委員會決定撥地起，至居民遷入「私人參建居屋計劃」居屋的整個過程中，政府有哪些部門負責哪些有關的工作；而這些工作是根據甚麼條例執行，又現時由哪一個部門負責統籌有關的工作；
- (b) 倘若入伙後就樓宇單位有任何投訴，住客應向誰申訴或索償；及
- (c) 在新屋苑內的商舖及停車場的業權屬誰；而其出租的收入去了那裏？

規劃環境地政司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 私人機構參建居屋計劃的屋苑，在建築、策劃及土地行政方面，均須跟其他私人發展計劃一般，受到同樣管制。根據這些管制，按照建築物條例給與的一般批准，必須向建築事務監督申請取得，土地用途必須符合法定的城市規劃圖則或圖則所批准的認可用途，而且土地發展必須符合批地條件。至於已準備批出供私人機構參建居屋計劃使用的土地，通常毋須根據城市規劃條例申請規劃許可，又或已獲得許可。

當有關方面決定將一幅土地撥作私人機構參建居屋計劃用途後，屋宇地政署便會邀請發展商投標。投標條件包括居屋單位的規格和標準，以及其他政府部門，主要是房屋署和工務部門所訂定的條件。獲授權人員會將該幅土地批給投得土地的投標者，該投標者必須按照批地條件，負責有關居屋的設計、興建和日後的管理。

根據建築物條例的規定，任何人士如欲進行建築工程，必須向建築物條例執行處提出申請，以便建築事務監督考慮批准有關圖則和同意施工，並且在工程完竣時發給入伙紙。此外，建築物條例執行處在向其他政府部門和辦事處獲取意見和所需的批准方面，亦擔當着一個中央統籌的角色。

房屋委員會負責出售私人機構參建居屋計劃的單位，所根據的準則，與其他居者有其屋計劃單位的出售準則一樣。

- (b) 身為業主，購買私人機構參建居屋計劃單位的人士所享有的權利，與其他業主所享有的權利相同。個別個案所涉及的補償形式，將視乎問題的性質和各有方面須負的責任而定。關於樓宇有不妥當之處或管理上的問題的投訴或索償，可根據轉讓契約或公共契約向發展商或指定管理公司提出。如有需要，糾紛可能需要透過法律行動解決。

房屋署在私人機構參建居屋計劃中所扮演的角色，是向發展商和管理公司提供意見及與他們保持聯絡，以確保在有問題發生時能迅速處理及採取跟進行動。根據買賣樓宇條件章程，房屋署有權介入，以便進行必要的改善工程，作為最終的解決辦法，並可從發展商所提供的保證金或為期 10 年的銀行保證款項中扣除有關開支。

- (c) 通常，私人機構參建居屋計劃的發展商擁有商舖和停車位的業權，因此，他們可以出售這些地方和獲取所得的收益。

使用者委員會

十九、李華明議員問：關於總督施政報告內提及打算設立的「使用者委員會」，政府可否告知本局：

- (a) 有關的委員會將會率先在哪幾個政府部門推行；
- (b) 委員會的職權為何及在組織上向誰負責；
- (c) 委員會成員如何產生；及
- (d) 政府對推行有關工作的具體時間表及具體計劃如何？

公務員事務司答覆的譯文：

副主席先生，

- (a) 每個政府部門在實施服務承諾計劃後，會考慮設立「使用者委員會」。
- (b) 有關方面將根據部門所作出的服務承諾，為「使用者委員會」作好詳細安排，包括向誰負責等事宜。一般來說，「使用者委員會」將會負責檢討部門監察各項服務承諾進展的結果，審查部門就市民所提出有關服務承諾的投訴及建議的數字和種類而擬備的報告，以及就委員會認為與服務承諾有關的事宜提供意見。
- (c) 「使用者委員會」的成員將視乎個別情況而定。原則上，成員應包括熟悉及倚賴受服務承諾約束的服務的市民。一些現有的委員會可以發展成為「使用者委員會」。
- (d) 當局預算在大約兩年內，要所有向市民提供服務的部門參加服務承諾計劃。

動議

暫停執行會議常規

財政司提出下列動議：

暫停執行會議常規第 7 條（會議之開始）、第 11 條（會議議程次序）及第 12 條（議事程序表），使總督可於一九九二年十二月一日在本局的會議上向議員簡述最近到海外的訪問，以及如他願意的話，請議員就這些訪問提出問題，由他回答。

財政司致辭的譯文：

副主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議

總督擬於今次海外訪問返港後，隨即與議員會面，簡述今次訪問及回答議員問題。他以本局主席身份，指定本局於十二月一日為此事舉行會議。為此，會議常規第 7、11 及 12 條須暫停執行。

副主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

藥劑及毒藥條例

衛生福利司提出下列動議：

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本。）

衛生福利司致辭的譯文：

副主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下有關 1992 年藥劑及毒藥（修訂）規例的動議。

鑑於濫服咳藥水的個案最近不斷增加，而且青少年濫服咳藥水的情況尤見嚴重，含可待因或右甲嗎南咳藥水的售賣，實有更嚴密監管的必要。

根據藥劑及毒藥條例及其附屬規例，各類毒藥由於烈性、毒性及副作用均不盡相同，故受到不同程度的管制。目前，只有可待因或右甲嗎南含量超逾 1.5% 的咳藥水，才屬於第一附表毒藥。這些咳藥水應貯在牢固鎖妥的容器內，售賣時須在毒藥登記冊上妥作紀錄。

不過，鑑於越來越多人濫服可待因或右甲嗎南含量少於 1.5% 但超逾 0.1% 的咳藥水，當局適宜擴大第一附表毒藥的管制範圍，使之包括可待因或右甲嗎南含量超逾 0.1% 的藥物。

根據藥劑及毒藥條例第 29 條的規定，在獲得本局批准下，藥劑業及毒藥管理局可制定規例，管制毒藥及藥物的售賣。在此情況下，藥劑業及毒藥管理局現已同意修訂藥劑及毒藥規例的第一附表，以達到加強管制的目標。現請本局通過修訂規例。

副主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

何敏嘉議員致辭：

副主席先生，我發言支持本條例的修訂。我知道現時仍有很多第一類毒藥偷運入口及在多處不為人知的地方分拆。我們修訂了這條例之後，執行工作是十分重要的。

我知道以往衛生署是利用一些藥劑畢業生，前往不同的藥房或藥行進行一些俗稱「放蛇」的行動，嘗試購買第一類毒藥。但自從醫院管理局與衛生署分家後，這些藥劑畢業生不能再為衛生署繼續執行這些工作，以至這類「放蛇」的行動，由以往每年約 2000 多次減至現時的 500 多次。我知道香港有 5700 多間藥房及藥行需要作經常性的巡查，而現時衛生署只有一名高級藥劑督察及 10 名藥劑督察。我希望政府的有關部門，可以在我們通過法例後，盡快訂定一些配套計劃及調整人手，以便執行條例的規定。

本人謹此陳辭。

衛生福利司致辭的譯文：

副主席先生，我非常感謝何敏嘉議員提出很多有建設性的意見。我絕對贊同他的觀點，即是要實施有效的管制，便須有適當的監察措施和執行方法。目前，根據藥劑及毒藥條例獲發牌的樓宇約有 4415 間。在過去 12 個月內，衛生署的督察對這些樓宇總共進行了 5600 次巡查。此外，在本年頭 10 個月，他們曾向 215 個售賣含有可待因及右甲嗎南的咳藥水的認可零售商採取了 401 次放蛇行動。為了進行這方面的工作，正如何議員所提及，我們打算適量地擴大督察及牌照組的員額，從現有的一名高級藥劑師和 10 名藥劑師增至 2 名高級藥劑師和 12 名藥劑師。增加人手後，我們可把每年所進行的巡查次數增至約 8500 次，藉以確保每年可巡視每間獲發牌樓宇最少兩次。對有違例紀錄的樓宇，我們會進行更頻密的巡查。此外，我們現正考慮聘用兼職員工，以便向藥物零售商採取更多放蛇行動。

爲了配合上述行動以解決有關問題，我們建議提高藥劑及毒藥條例的違例罰則。事實上，在今天下午稍後時間，我便會動議二讀豁免登記及移交權力（雜項修訂）條例草案，該草案所提出的其中一項建議，就是提高罰則，以加強阻嚇作用。

副主席先生，各位議員關注到要向市民大眾提供適當的保障，尤其是要防止年青人濫用藥物，我深表贊同。副主席先生，我謹此陳辭，向各位議員推薦本修訂規例。

動議付諸表決，並獲通過。

專利權註冊條例

工商司提出下列動議：

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本。）

工商司致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議通過 1992 年專利權註冊（費用）（修訂）規則。

向專利權註冊處處長繳付的專利權註冊費，上一次是在一九八九年修訂。在庫務司進行一項成本計算工作後，現建議調高各項收費，以顧及所提供服務的成本，及使這些收費與有關商標註冊的同類服務收費水平一致。此舉符合由使用者繳付服務全部成本的既定政策。

副主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案首讀

1992 年應課稅品（修訂）（第 2 號）條例草案

1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案

豁免登記及移交權力（雜項修訂）條例草案

1992 年進出口（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第 41(3)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

條例草案二讀

1992 年應課稅品（修訂）（第 2 號）條例草案

庫務司動議二讀：「一項修訂應課稅品條例的草案。」

庫務司致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議二讀 1992 年應課稅品（修訂）（第 2 號）條例草案。

本條例草案目的，是消除香港海關總監在執行應課稅品條例有關沒收被檢去物品的規定時所遭遇的工作上困難。香港海關人員在執行這些程序時，曾遭遇實際困難。送達通知書須涉及大量的文件工作，而在很多情況下，這些工作更屬不必要。倘物主居於海外或物主在提出聲請後「不知去向」，則送達通知書的工作尤其困難。此外，貯存沒收物品亦是一個大問題，而且成本十分高昂。當局曾就此事進行檢討，以精簡沒收物品條文，從而解決這些實際困難。

條例草案會授權海關總監在沒收物品的法律程序完結前，可處理容易腐爛或難以貯存的物品，以節省貯存用地和成本。

條例草案亦容許更多類別的人在沒收物品的程序中向海關總監或裁判官提出聲請。這項修訂，使任何對被檢去貨品擁有合法權益的人士，可提出聲請，要求取回貨品。

平均而言，現時完成刑事及沒收物品程序，約需時 12 個月。經過上述修訂後，在某些情況下，這段期間將會縮短六個月之多。

條例草案將會節省人員的工作時間和貯存用地，亦無損這個制度對市民的公正。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案

庫務司動議二讀：「一項修訂稅務條例的草案。」

庫務司致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議二讀稅務（修訂）（第 5 號）條例草案。

本條例草案制定的背景，是政府決心致力使香港的法例與人權法案一致。離境禁令，或俗稱「禁令」，賦予稅務局局長防止欠稅人士離開香港的權力，對我們打擊逃稅的工作，非常重要。不過，有人質疑，有關簽發這些「禁令」的現行規定，是否與人權法案相符。

因此，我們把法例修訂，在這些規定內提供足夠的保障，確保與人權法案相符，並同時維持稅務局局長保護政府收入的能力。此外，我們又藉此機會，對主體條例作出若干主要屬行政性質的輕微修訂，並廢除一些隨著時間過去已變成多餘的條文。

現時稅務條例第 77 條，容許稅務局局長就其認為行將或有可能離開香港而未清繳全部評定稅款的人士簽發證明書予地方法院法官。隨後，地方法院法官必須向警務處處長發出「禁令」，由該處長採取必要的措施，阻止有關人士在未清繳稅款前離開香港。在這個機制下，法院只作為「禁令」的正式簽發者，並沒有為納稅人提供任何上訴渠道。

一九九一年六月，一名地方法院法官拒絕簽發三份「禁令」，所根據的理由是簽發禁令可能被視為違反人權法案。人權法案規定有關自由離開香港的權利，但為保障公眾利益，該權利在某些例外情況不可行使。不過，這些情況必須與人權法案所保障的其他權利相符，包括人權法案第十條所訂的審問權利。

目前提交本局的草案，特別訂明在什麼情況下，「禁令」可予撤銷。草案首次給予納稅人向局長申請撤銷「禁令」和向高等法院提出上訴的權利。

有人建議，草案應該更進一步，將首先決定應否發出「禁令」的酌處權，轉給法院。在個別案件上，這項程序必然需要很多時間。以納稅人欠稅或可能意圖欠稅的情況來說，政府是否有能力保障公眾利益，關鍵在於行動的速度。換言之，將發出「禁令」的酌處權轉給法院，會為欠繳稅款的人士提供隨意潛逃的機會。這將會是公然鼓勵逃稅行為。

副主席先生，現時提交本局審議的條例草案，使政府保留為保障公眾利益而採取迅速有效行動的能力，防止欠繳稅款的納稅人離開本港。同時，草案亦加強個別納稅人的權利。草案透過規定稅務局局長向有關納稅人送達「禁令」，以及提供適當的上訴途徑，確保稅務條例的有關條款符合人權法案。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

豁免登記及移交權力（雜項修訂）條例草案

衛生福利司動議二讀：「一項修訂醫院、療養院及留產所登記條例、診療所條例、藥劑及毒藥條例、抗生素條例及東華三院條例的草案。」

衛生福利司致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議二讀豁免登記及移交權力（雜項修訂）條例草案。

本條例草案旨在根據現時情況及近期發展，對多項法律條文作出修訂。

醫院、療養院及留產院登記條例、診療所條例和藥劑及毒藥條例釋義部份的擬議修訂，旨在使與目前豁免公營醫療機構有關登記及其他規則的既定做法趨於一致。

現行的東華三院條例內多處提及「醫療委員會」，但由於該委員會的職權已在醫院管理局成立時由醫院管治委員會接收，因此我們建議把東華三院條例中提及委員會之處刪除。

政府已就減輕行政局的工作量進行檢討，並建議將醫院、療養院及留產院登記條例、診療所條例和抗生素條例內一些屬行政或運作性質的規例制訂權力賦予衛生福利司或衛生署署長。

藥劑及毒藥條例和抗生素條例的罰則水平是多年前訂定的。我們要調整罰則水平，俾可繼續對違反上述條例的人士構成有效的阻嚇作用。

藥劑及毒藥條例所規定的紀律處分程序，既繁複又欠缺靈活性。我們建議簡化有關程序，以便日後毋須委任紀律處分委員會處理較輕微的投訴個案。本條例草案進一步規定必須發出警告信，作為對違法的核准毒藥零售商的額外制裁，並藉本條例第 16(2) 條的規定，將各種懲罰的生效日期劃一。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A) 條的規定，提交內務委員會審議。

1992 年進出口（修訂）條例草案

工商司動議二讀：「一項修訂進出口條例的草案。」

工商司致辭的譯文：

副主席先生，我謹動議二讀 1992 年進出口（修訂）條例草案。

本條例草案旨在解決香港海關在執行進出口條例有關沒收物品的規定時所遇到的問題。

由於近年走私活動有所增加，香港海關總監須貯存的檢取物品，數量越來越多。自一九八八年以來，所需的貯存地方已增至五倍，且引致額外開支。

現建議對該條例作出修訂，使總監在受到足夠制衡的情況下，可在任何關於沒收物品的法律程序結束之前，自行處理易壞、變質或難以貯存的物品。

目前，香港海關總監須向他認為檢取物品有關的全部人士送達檢取物品通知書。如果有關人士在香港並無固定地址，則送達此等通知書便有困難。

現建議作出修訂，減少香港海關總監需向物主送達檢取物品通知書的情況，同時擴大可向香港海關總監及在沒收物品的聆訊中向裁判官提出聲請的人士類別。這樣，香港海關總監便可更有效地運用資源而無損公平原則。

由檢取物品時起計，至根據該條例就一般檢控個案進行的刑事及沒收物品程序結束為止，平均需時約 12 個月。如檢取物品的聲請人同時是沒收物品程序的被告，則上述修訂可將程序縮短六個月。此舉有助香港海關總監、律政司及司法部善用資源，亦有助改善貯存問題。

本條例草案亦同時提高涉及戰略物品罪行的最高刑罰。這是一項預防措施，目的在提供充分阻嚇作用，對付武器及戰爭用途物品的非法買賣。

循公訴程序審訊的戰略物品罪，可被判最高刑罰監禁七年及無限額罰款，這與其他施行普通法地區的刑罰一致。經簡易程序定罪的罪行，最高刑罰則維持不變。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A) 條的規定，提交內務委員會審議。

議員動議

釋義及通則條例

馮檢基議員提出下列動議：

將 1992 年 10 月 7 日提交立法局會議省覽的《1992 年渡輪服務（香港油蔴地小輪船有限公司）（收費決定）（修訂）令》（即刊登於憲報的 1992 年第 236 號法律公告）修訂如下 —

(a) 廢除第 2 條，而代以 —

“2. Interpretation

Paragraph 3 of the Ferry Services (Hong Kong and Yaumati Ferry Company, Limited) (Determination of Fares) Order (Cap. 104 sub. leg.) is amended by adding

""afternoon" means the period from 12 noon to midnight in any day;"."; 及

(b) 在第 3 條中，在附表的第 3 項 —

(i) 在兩度出現的 "Saturday" 之後加入 "afternoon"；及

(ii) 在兩度出現的 "Weekday" 之後加入 "except Saturday afternoon"。

馮檢基議員致辭：

副主席先生，本人想就一九九二年十月七日提交立法局會議省覽的《1992年渡輪服務（香港油蔴地小輪船有限公司）（收費決定）（修訂）令》（即刊登於憲報1992年第236號法律公告）作出修訂。我主要修訂是有關收費問題，即在星期六12時以前，是不列為假日的收費，而我將在條文上加上「下午」兩字，「下午」的定義是指十二時。

我今次提出修訂，有以下四點原因：

- （一）我認為在整個加價過程中，並沒有徵詢有關的人士，使受影響的人士，在涉及一個有定義改變的重要決定上，沒有知情權。同時，據我們小組一九九二年八月十三日會議紀錄文件所載，當時出席會議的署理運輸署署長亦說過，根據以往經驗，諮詢是不會去到區議會的層面，而只是去到交通諮詢委員會。但他跟着也說，對一些沒有其他交通工具可選擇的搭客而言，進行諮詢是極其有用的。那麼，為何在此事上又不去諮詢他們呢？

與諮詢有關的第二個問題，就是這項決定是在七月二十日通過和實行，當時正是立法局的休會期間。在這休會期間通過和實行有關決定，使立法局不能夠有適當時間作出討論或辯論，這樣，我覺得因為行政局通過而立即實行，令油蔴地小輪公司有機會「偷步」，有機會在立法局未作正式建議或決定前，這項加價就已實施了四個月之久，這對知情權來說是一個嚴重的打擊。

- （二）對星期六上午被界定為假日這點，我是完全摸不着頭腦的。香港政府將星期日和十七天公眾假期定為香港的法定假日，除了有三、四個星期六是公眾假期外，大部份市民在一般的星期六是仍然要上班的，那為甚麼要說星期六上午是假日呢？是否法律上弄錯、油蔴地小輪公司弄錯、或是其他原因？我全不可以接受油蔴地小輪公司告訴我們，香港市民在星期六是不用上班的，但其實他們在星期六仍繼續上班，所以這個定義我們是不可接受的。

- （三）油蔴地小輪公司業務的問題。根據我看到一些文件及我們小組的一些會議紀錄，均曾提到油蔴地小輪公司的業務不大理想，每年的進帳和盈利不斷減少，由去年的9%減到現在的5%左右。加價之後，就會令該公司的業務提高九個多百分點。我想問一問，其實要將盈利提升九個多百分點，這是業務問題，究竟是因為搭客付錢少、油蔴地小輪公司的服務不吸引、油蔴地小輪公司的冗員問題、還是油蔴地小輪公司的管理問題。其實業務的問題可以涉及很多因素，並不僅是價錢問題。

- （四）其實，在星期六上午收取假日的費用，根據文件顯示，只會替油蔴地小輪公司業來進帳300至400萬元，而在「偷步」了的四個月裏，由於最多人在星期六上午搭船，再加上可能是暑假期間，這300至400萬元，已經給該公司既公開又偷偷地拿了近一半，所欠的只是100多萬至200萬元的數目。但我亦要告訴大家，從油蔴地小輪公司的年報和一些文件，顯示在該公司現時大部份渡海

小輪的航線中，離島線是有盈餘的，加價之後盈餘是 6,950 萬元，而其他的輪渡航線都是虧本的。舉例來說，港內線虧蝕 2,150 萬元，新市鎮航線虧蝕 370 萬元，而汽車渡海輪虧蝕 2,170 萬元。從這情況來說，最能夠令該公司賺錢的就只有這些港外線。是否因為它們能賺錢，所以要再多賺一些？我覺得未必一定要這樣做。

至於這次的加幅又如何呢？普通位將由六元五角加至 12 元，加幅是 84.6%，豪華艙（即樓上有冷氣設備的艙）則由 10 元加至 23 元，加幅為 130%。雖說 20 個月內沒有加價，但我相信通脹率總追不上 84% 或 130%。同時，就電油或汽油而言，在這一年多以來，油價本身是減低了，我們實在看不到有油價問題，會令油蔴地小輪公司增加開支。

另有一點我想提的，是最受這次加幅影響的是甚麼人，雖然受影響的是甚麼人並不是我文章裏認為最重要的決定因素，因為這不是甚麼人受影響的問題。所以我們加價與否，根本的原則是在比對下，將星期六上午（我強調星期六上午）列作假日來收費是否有理由。

我們覺得在兩個種情況之下，有些人會不公平地受有關收費決定的影響。有些人須要在星期五或之前離開離島出市區工作，但可能須在星期六或星期日回去，卻無法透過油蔴地小輪公司現時提供的任何優惠設備，令到他們可以付非假日的收費。第二種情況就是，愈來愈多離島的人士（他們的祖屋在離島），工作地點是在市區。他們為了工作，有些在市區租樓或買樓，方便平常日間的工作，而到星期六及星期日，就返回自己在離島的家，這些人亦是不能享用該公司提供的優惠服務，這包括月票和星期五在離島可買到當個星期六或星期日的非假日票價來回船票。從這個情況看到，受影響的雖然屬於少數，影響不大，但我認為最重要的問題是究竟我們可否這樣輕易地把星期六上午列為假日。若然，那我就很擔心了。正如我們早些日子看到地鐵要在繁忙時間加價的例子，將來會不會把星期五晚列為假日呢？反正星期六上午也可列為假日；而星期一上午八時以前也會列為假日，反正有人未上班。這樣一來，假日的定義可被無限期、無限量地擴展到我們不可以接受的地步。其實在星期六 12 時作為假日的定義上，我也不想以此去劃一條界線，原因是如果人們要在星期六上班的話，12 時他們還未下班；即使他們只需在上午上班，則 12 時仍未能到達港外線碼頭買票。所以對我來說，12 時已經是在時間的定義上作出妥協、讓步。

基於以上的理由，副主席先生，我提出一個修訂的動議，是要求規定不可將星期六 12 時以前當作假日來收費。多謝副主席先生。

動議經向本局提出。

劉健儀議員致辭：

副主席先生，在研究油蔴地小輪今次的加價時，我認為最重要的是考慮有關的加價幅度是否合理。小輪公司上次是在九零年十一月加價，至今年七月，前後 21 個月，其間通脹上升了 19%。小輪公司今次加價平均幅度是 16%，比通脹率低。沒有人喜歡加價，尤其

是公共交通服務的加價。不過，在通貨膨脹、經營成本上升的情況下，要有關公司維持一定的服務水平，我們是很難拒絕合理的加價要求的。根據資料所得，油蔴地小輪過去五年經營的回報率均低於資產淨值的 10%，就算今次加價後，估計該公司可以得到的利潤，仍會較往年為低。

小輪公司的經營情況是相當特殊的，隨着其他公共交通工具近年來的發展，乘搭渡輪的人數不斷下降。過去幾年，除了離島線外，其他絕大部份的航線，都呈現虧蝕的狀況。爲了要繼續經營虧蝕的航線，以滿足對這些渡輪服務仍有需求的乘客，有盈利的離島線，不得不補貼其他虧本的航線，而這種補貼，亦反映在票價的結構上。離島線之所以賺錢，主要是因爲有很多離島區以外的人士在週末或假日，到離島旅行。所以，小輪公司遂作出假日收費這個政策，目的是從旅遊人士身上取得多些利潤，用以維持其他航線的營運。爲了避免離島區居民受到假日收費的影響，小輪公司是設有收取平日收費的即日回程票，適用的期限，是由星期五晚至星期日。此外，亦爲經常使用渡輪的離島區居民設有提供優惠的月票。

在這裏值得一提的，是我留意到政府在過去幾年，都刻意將離島線的平日收費，維持在一個較低的水平，目的是令經常使用渡輪的離島區居民可以受惠。

今次加價最具爭議的部份，是將假日收費伸延至星期六早上。我明白到，星期六早上收假日收費這個概念是很難被接受的，因爲在香港，星期六早上並非假日。但根據運輸署的調查，星期六早上，事實上有很多旅遊人士使用離島渡輪。而離島區居民，因爲可以購買月票或即日的回程票，應該不會受到太大的影響。

在研究今次加價的過程中，我理解到小輪公司最初是申請將離島線的平日收費由六元半加至七元半，擬議的增幅是 15.4%，仍然低於通脹率。雖然擬議增幅頗算合理，但政府認爲應該將增幅進一步壓低，使離島區的居民可以得益，因此建議平日的收費只加五角，即由六元五角加至七元，增幅爲 7.7%。小輪公司每年因此而少收的 400 萬元，則希望從星期六早上的假日收費中收回。現時，若取消星期六早上的假日收費，小輪公司每年的盈利額將會減低 400 萬元。這間公司過去的業績，已經欠佳，若盈利進一步下降，則很難再鼓勵股東繼續投資，更遑論加強改善渡輪服務。另外，我理解到小輪公司釐定收費時，所採用的計算方法相當複雜，包括航線之間的補貼因素。因此，若將收費其中一項抽出，必然會對公司的運作和服務，構成不利的影響。當然最簡單的方法，就是將原先少收的五角加在離島線平日的票價上，但這樣肯定會影響更多離島區居民，相信這是不會被接受的。

此外，小輪公司爲了表示他們有誠意改善服務，承諾耗資約 400 萬元在七個月內設立儲值票的系統，消除離島區居民過去多年對月票制度欠彈性的不滿。這未嘗不是渡輪服務的一大改善。

專責研究今次加價的小組全面考慮過以上理性的分析，經過七次的會議，亦聆聽過反對團體的意見後，曾經達致一致意見，支持今次的加價，並將意見提交本局的內會，要求其他議員支持。小組清楚指出，小組並非認同星期六早上收取假日收費。在小組的要求下，

其實小輪公司是承諾了下次調整收費時，會取消這項措施。政府亦保證不會以此為先例。可惜，內會後，小組再次會見一個已曾會晤的反對團體，其後，雖然沒有新的論據提出，但小組部份成員，莫名其妙地推翻先前的一致意見。

副主席先生，我個人是經過深思熟慮，對今次的加價作出理性的分析和客觀的考慮後，才決定支持小組先前的一致意見，我看不到有任何理由或新的論據，令我改變立場。

副主席先生，我謹此陳辭，反對馮檢基議員的動議。

李永達議員致辭：

副主席先生，我代表香港民主同盟 13 位立法局議員反對油蔴地小輪公司在星期六早上收取假日船費。上述做法，原則上並不合理，況且這會做成一個極壞先例，讓專利公共事業公司可以在普通日子無理加價。

油蔴地小輪公司經營情況，過去幾年尚算穩定，除一九九零年外，過去五年除稅後盈利都超過 3,000 萬元，約資產值的 9%。在新的收費下，估計油蔴地小輪公司在九二年除稅後仍有盈利 3,000 萬元，盈利情況健康。其實，在油蔴地小輪公司整盤帳目中，主要盈利來源是離島服務（九一年度盈利達 6,000 萬元），這包括平日客運及假日旅客服務，而大量虧損的是港內航線及汽車渡輪服務，九一年兩項共虧損 4,400 萬元。所以，小輪服務已有嚴重互相補貼情況，主要由離島線盈利補貼港內線及汽車渡輪服務損失。離島線在星期六早上收取假日收費便會將這種補貼加劇，是不可接受的。

其實，離島線星期六收取假日收費，因運輸科或政府不合理地在今年暑假休會前才將附屬法例提交立法局，令立法局不能在暑假審議這法例，已使油蔴地小輪公司可以在離島線最旺的暑期變相加價，收到盤滿砵滿。所以就算現時取消此項不合理收費，只會令公司少收估計約 200 萬元，相對 3,000 多萬元盈利，這是很小數目；若相對集團在九一年的 1.5 億元盈利，這個數目更加微不足道。

小輪公司在新股東加入後，對地產發展比發展小輪服務更為積極，忘記了公司主要工作是小輪服務而不是地產生意。最近該公司更提出發展碼頭的物業上蓋。但另一方面，油蔴地小輪服務投資在過去五年則裹足不前，五年投資產值都只是維持在 3.9 億元，並沒有進展，亦沒有甚麼新船去改善服務。這種只顧地產生意，不顧小輪服務做法，令我們懷疑是否應繼續將小輪服務專利權交給這間毫不進取的公司？

小輪服務質素差，一直受到離島區議會，離島評議會及離島居民批評，服務欠佳包括班次疏、船速慢、衛生差、職員態度欠佳等。上述問題離島區議會及離島評議會已在過去多年向公司及運輸科反映，但毫無改善，情況令人十分失望。離島評議會在本年七月出版了一份改善離島交通的建議書，他們的主要具體服務改善如下：

- (1) 發展快速船隻服務，例如飛翔船，雙體客船等。
- (2) 將船速加快。
- (3) 維持假日來回優惠服務，但其收費應根據航程遠近而不應劃一。
- (4) 推出儲程船票。
- (5) 拉闊普通客位和豪華客位票價的差距，鼓勵遊客使用豪華客位。
- (6) 假日收費應只限於星期日及公眾假期，星期六上午不應視為假日。
- (7) 研究及鼓勵小輪公司發展多元化服務，批出碼頭用地作客、貨用地。
- (8) 加強政府對小輪公司監管，公開帳目。
- (9) 成立廣泛具代表性的交通諮詢組織，其成員應包括基層居民，社團及各界代表。
- (10) 改善小輪公司與乘客的溝通，例如成立電話熱線，加強職員培訓、督導。
- (11) 推出老人交通優惠計劃，鼓勵老人使用公共交通工具，使其保持與社會接觸。

副主席先生，上述意見，其實離島區議會和離島評議會亦多次提出，可惜該公司及運輸科並沒有接納，或者接納了，但未實行。我希望運輸科在未來一年認真諮詢這兩個組織意見，並着實進行改善措施。

副主席先生，我亦想講及有關小組意見變化的問題，在這個過程中，我也聽到很多種種的意見，也曾就這個問題進行討論，但在小組作出初步決定之後，我們收到離島區議會和離島評議會繼續反對的意見，同時，亦收到新的意見。新意見是有些團體不覺得在這階段是需要實行、要運用 400 萬元的儲程票計劃。這個計劃如不實行，油蔴地小輪公司就省回 400 萬元，就不需要在星期六收取假日收費，去填補這 400 萬元的支出。這是一個新意見，令小組要重新考慮過。

副主席先生，最後，我代表港同盟反對油蔴地小輪離島線在星期六早上收取假日收費。

黃偉賢議員致辭：

副主席先生，我亦是小組成員之一，剛才其中兩位小組成員已提出了正反的論據，而我要說的很大部份內容，剛才劉健儀議員亦說過了。小組在七月底開始召開會議，至十月底，三個月內，很頻密地共召開了七次會議，幾乎每個月要開兩次多會議。在七次會議的討論，我們小組的成員，全部原則上都反對在星期六上午收取假日費用，這是一個大原則的問題。今天我們有些小組的成員，似乎亦重提這個原則性的問題。如果主要反對理由真是基於這個原則，那小組其實不需要召開七次會議，在第一次會議就可作出結論，在立法局首次會議時就可提交大會表決。為何我們要漫長地召開七次會議？就是我們很想收集多一些居民的意見或政府的看法，究竟他們所採取的原則是甚麼？為何星期六上午要收取假日的收費，到底背後有什麼理論？據知油蔴地小輪公司申請加價時，離島線原本要加一元，但不知運輸科那位「蠶蟲師爺」，想到一條計策，就是只加五角，以減輕離島居民的負擔，並將費用轉嫁於旅遊人士身上，而在星期六上午收取假日收費的「死橋」。現在雖不至弄至滿城風雨，但已令小組意見變成反覆了。當然，由旅遊人士去津貼離島居民，這亦

是一個原則性的問題。如果大家都不同意這原則的話，那麼很多公共交通運輸工具、很多的路線，都可能要停辦或收費要大幅提高。小組的成員經過七次會議後，達成一個結論，就是支持星期六上午收取假日的收費，直至下次加價時便立即撤銷，而這種方式，以後亦不適用於其他交通工具，運輸科亦答應這個做法。所以，各位不用擔心開了這先例之後，再會有別的公共交通工具機構仿效。另外，這亦可迫使油蔴地小輪公司提早改善服務，提供儲值票，更有利於離島居民。當然，這種儲值票的服務，要較現時的月票更為優惠，否則，也不會得到離島人士的支持。

在該七次會議中，我們其實已完全考慮過馮檢基議員所提出的論據，最後，在油蔴地小輪公司答應會於日後撤銷這項收費和提早為離島居民提供更優惠和更有利的儲值票情況下，小組勉強地有條件地接受這次的加幅。但當報告提交內會後，小組有些成員在一星期之內改變了原來的接受立場。當然，每個人都有自由，但我總覺得，小組經過七次詳細討論之後，突然在沒有新的理據下，出現這樣的改變，說得好聽點是「戲劇性的改變」，反之，則是一齣「鬧劇」。各成員之間，可以就本身的看法提出不同的立場，惟必須要有能說服大眾的合理理據，但我卻看不到有這點。我們其後收到的理據，只是完完全全地推翻七次會議所達成的結論。

匯點一直以來都是採理性的討論、理性的分析去研究每一個項目。當然，市民未必完全接受我們這種做法，例如，匯點一直都贊成海底隧道提高收費和的士提高收費。我們支持加價的目的，不是爲了要使這些公司賺大錢。我們的目的是要減少路面的擠塞，使絕大部份乘搭公共交通工具的人士可以受惠。同樣，我們今次是有條件地接受油蔴地小輪公司在星期六上午收取假日收費，其實背後是另有一支持的原因，就是可以令到絕大部份離島居民受惠。無論稍後的投票結果如何，我相信提出修訂的議員，或是反對小組原先決定的小組成員，都會是「贏家」，因爲他們已贏得「爲民請命」這個美譽了。但假如以公平原則來說，目前很多巴士線正處於虧蝕情況，需要其他的巴士線補貼。如果我們都不同意這項補貼的原則，那麼，很多的交通服務，包括港內線的渡輪，都需要大幅度提高票價，影響是非常深遠的。所以當我們考慮一個問題時，是應從整體地、全面地去着眼，而不是割裂地去看。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持小組原先的決定。

陳偉業議員致辭：

副主席先生，作爲專案小組的召集人，我想藉此機會向各位簡單講述小組整個的研究及決策過程。小組自成立以來便希望可以聽取各方面的意見，包括一些受影響居民的團體。我們先後接觸了離島區議會、兩次會見離島評議會及葵青一些地區團體，也曾與政府、油蔴地小輪公司多次開會。小組希望可以用一個客觀、理性和有系統的方法去研究「油蔴地」這次加價的理由及找出有些甚麼地方需要進行修訂。

剛才三位小組成員已很清楚說出小組在研究過程中對問題的一些意見，我不在此重覆。但我想指出小組在整個決策過程中遇到兩個基本的困難：(一)有部份人士和團體在不同

時期提出不同的建議和要求，這方面使小組在決策方面遇到某程度的困難；(二)不同的團體和人士有不同的要求：例如一些葵青的團體指出這次加價，青衣到中環的服務加幅為 25%，他們認為偏高。但一些離島的團體則建議港內線服務不應該要離島的服務補貼，他們建議港內一些虧蝕的航線，其票價需反映成本，或者取消。這方面的不同意見，小組也有參考。作為小組召集人，我希望可以在會議中聽取各方面的意見，可以用一個正如剛才劉健儀議員和黃偉賢議員所謂的理性、客觀的態度引導小組作出一個結論。小組在第七次會議中定出了一個基本的取向，但在作出決定後，收到離島的一些團體，特別是離島區議會及離島評議會的進一步意見，他們要求與小組會晤，俾使述其意見。作為召集人的我理應作出安排，因此有第八次會議的出現。

在第八次會議中，小組成員自由就小組的決定提出新的看法或改變其決定，所以出現了剛才數位議員所提及的「小組意見有所更改」。我覺得這是小組成員的權利和自由。

在交代了小組在過去三個月如何處理油蔴地輪船加價的問題後，我自己想以新界南民選議員的身份說幾句話。就這問題而言，顯然對新界南的居民有較大的影響。馮檢基議員剛才提出的論據，小組已加以參考及全面討論，政府也作出了回應。我覺得他的修訂動議符合新界南居民的要求，站在港同盟及新界南民選議員的立場，我支持這個修訂動議。

運輸司致辭的譯文：

副主席先生，由於釐定油蔴地小輪新收費表的各項考慮因素已向由陳偉業議員召集的專案小組充分交代，我不打算在這裏複述。我想着重談談幾個與現在提交本局的決議案有關的要點。

多年來，油蔴地小輪離島渡輪服務的平日收費一直維持在較低的水平。該公司能維持這樣低廉的收費，有賴周末向離島遊客收取特別票價所帶來的收入。

最近在星期六上午收取周末票價的做法，是以遊客為對象，藉此增加收入。這項安排是該公司獨有，其他公共交通公司現在和將來也不會這樣做。這個做法的主要目的在維護離島居民的利益，為日常使用渡輪的乘客維持低廉收費。根據新收費表，平日收費的加權平均增幅為 10.6%，較上一次於一九九零年十一月增加票價以來的通脹率低八個百分點，如果該公司沒有實施在星期六早上收取周末票價的做法，平日每程票價可能已額外增加五角，或合計增加超過 15%。

周末票價主要針對前往離島遊玩的人士，對離島居民影響甚微。日常的乘客，包括在離島工作的市區居民，可以使用月票，免受周末票價影響。至於較少出入的離島居民，可以平日票價購買來回票而無需支付較高的周末票價。

我們估計，如果取消星期六早上收取周末票價的做法，渡輪公司每年將損失約 400 萬元的收入。即使其他情形不變，此舉亦會進一步減低該公司本來已不太高的利潤，使公司

失去繼續投資的興趣。沒有進一步的投資，服務水準便可能下降，該公司亦可能無法因應需求而及時實施改善措施。

在釐定該公司的票價時，政府已詳細考慮所有有關因素，包括不斷上升的經營成本、為離島居民維持低票價的需要，以及應區議會要求改善服務所需的資源。

自本年年初開始，該公司已加派船隻行走新市鎮及離島，以改善服務。

該公司向立法局專案小組解釋採用現行收費表時，曾答應進一步作多方面的改善，包括推行更靈活的多程船票制度、成立乘客聯絡小組，以及加緊推廣在港內的汽車渡輪服務。此外，該公司現正考慮購買速度較快的新船，以提高服務質素。

在星期六早上收取周末票價，是 1992 年第 236 號法律公告中所載收費方案的其中一部份。理論上，若要作出任何改動，便須重新徹底研究及制訂新的方案，而這樣做亦未能保證最終可得出一個較為令人接受的方案。專案小組在審議此事時曾召開七次會議，其中三次是與政府及該公司會商。專案小組花了不少時間考慮應否以提高平日或豪華位收費，代替最近實施的增加星期六早上收費的做法。結果，專案小組決定支持現行的收費表。鑑於上述情況，以及考慮到該公司已答應在大約九個月後檢討星期六早上的票價，我謹請議員審慎考慮現在是否有充分理由推翻他們原來的決定。

多謝各位。

馮檢基議員致辭：

副主席先生，聽完多位議員及政府官員發言後，我更加發覺今次船費的增加，其實不是一個理性與否的問題，而是一個政治決定。我相信大家也明白其中的理據，問題是有了這些理據之後，作甚麼決定，這才是重要的。

我聽完大家發言後，覺得整個問題只有兩點最重要：

第一，因為減了五角就會少賺 400 萬元；第二，沒有改善該公司的服務，而最重要就是儲值票的問題。我覺得若把這兩點加起來，借用黃偉賢議員的說話：如果以前署方部門是接受了這條「死橋」，這條「橋」與以往的「死橋」比較，亦不是好了很多，原因是原來該 400 萬元又作了儲值票方面的用途，其實並沒有幫助該公司增加收入。這樣，該 400 萬元並不能改善油蔴地小輪公司的收入，只是改善了儲值票而已。

第二個問題是，市民是否都覺得需要和喜歡這個儲值票的改善？假如市民喜歡，這項措施是為市民利益着想，對市民有利的話，為何他們說不要呢？我就不大明白。現在小輪乘客用的月票是儲程的。儲程的意思是你買了多少錢，便保證你有多少程的來回；而儲值的話，如果星期六早上你要使用的話，則你買了這張票最得益的地方，就只是最後那一程。

如果這是與地鐵的儲值票的用法一樣的話，我就看不到這個儲值對市民有何「着數」？有「着數」為何他們不要？所以我覺得這個改善，對離島的人士來說，未必是一個真正的改善。

第三，我不想將今日的辯論變成「為民請命」。各人有自己想提出的題目，有自己的看法，有自己的立場。我認為這個議會是將大家不同的立場拿出來討論，不要太快覺得自己是英雄。

至於有關補貼問題，我們沒有反對要補貼，其實也正在作出補貼。剛才李永達議員和大家提出一個數字。從油蔴地小輪公司離島線來說，盈利是 5,890 萬元，其他航線虧蝕 5,250 萬元。其實其他虧蝕的航線的補貼大部份已是來自離島航線。沒有人說要將那 5,200 萬元抽出來。我們沒有說不補貼。但是，是否繼續要將補貼的壓力加在離島線上面，這才是一個問題。而我們現在不是說不加價，只不過說不要將星期六上午當作假日。我們認為不可以將星期六上午當作假日，原因有二：一、法理上面，我解釋不到給自己聽星期六上午不用上班；二、就星期六來說，離島的市民與我們普通的市民有些不同，有人必須在星期五出市區，星期六回家，他們買不到平日價的船票；同樣的，出了香港住的市民，返回離島時也買不到那種票。問題是星期六的上午，我們實施有關收費時，只可以在遊客方面獲得一些利益，這是否應該呢？這其實已經是涉及第二個問題，即法理上你怎麼說給我們聽星期六上午不用上班？同時，我亦覺得星期六 12 時之前不收假日費已經是一個讓步，是一個妥協。在七月二十日之前一直不把星期六上午當作假日，我就不明白為何現在要作出改變？

最後一點是，我們現在一直爭論 400 萬元的問題，但該公司已「偷步」了四個月，便已經拿了 200 萬元，其實現在的差距是不足 200 萬元之數，但是卻已引起那麼多爭論，這是否值得呢？油蔴地小輪公司賺錢少是否可透過加離島線的收費就解決呢？問題是否簡單到只是離島線的問題呢？一直以來，本局曾討論過不少公共事業的問題，包括九巴、中巴、電燈等，特別是香港中華巴士公司，我們也看到巴士公司的問題「一大籬」。離島小輪或油蔴地小輪是否沒有其他問題，只有這個問題而已？其實可能是其他問題引致該公司收入減少及盈利不足，我覺得若要解決盈利不足的問題，剛才運輸司所提的一連串改善，正是解決辦法。該公司便應根據這辦法謀求增加收入。你若買了一條新船、靚船、快船，那條航線的票價是否自然應多加一點？抑或在第二條航線買快船，卻要這條航線支付呢？現在其實已經正在支付了，是否還要給多些呢？我覺得這些問題正是需要政府與油蔴地小輪公司繼續研究的。

總結來說，我要強調一點，就是在這次事件上反映出有三件事，是有關方面做得不好的：第一，我仍強調，是諮詢的問題。政府自己也承認這些離島的市民沒有其他選擇，只能夠乘搭渡輪，他們不可以像市區市民一樣不乘地鐵，可乘小巴；不乘小巴，可乘的士；不乘的士，可乘巴士。離島居民不坐油蔴地小輪便要游泳。當局不向他們諮詢，給予機會聽取他們意見的話，便是一個很大的錯誤，因為這是涉及修改了一些定義的問題。第二，我們要監察油蔴地小輪的服務。政府究竟在監察方面做了多少工夫？剛才運輸司也說出很多的問題，這些問題改善了之後，其實是否就已經可以使油蔴地小輪公司的收入增加呢？如果該公司已經可以增加收入的話，剛才所欠的 100 多萬元根本就不算甚麼問題。

最後，我覺得政府現在應盡快與油蔴地小輪公司成立工作小組，檢討一下整個油蔴地小輪的運作，正如剛才李永達議員所說，究竟該公司應該從事地產業務，還是從事小輪服務呢？多謝副主席。

馮檢基議員的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

副主席表示他認為動議遭否決。

李永達議員（譯文）：副主席先生，我要求分組表決。

副主席（譯文）：本局現在開始分組表決，分組表決鐘響動三分鐘後，便隨即進行分組表決。

副主席（譯文）：現在請各議員開始投票。我會先詢問大家，然後才顯示投票結果。

副主席（譯文）：各位議員是否有任何疑問？沒有的話，現在顯示投票結果。

李柱銘議員、彭震海議員、司徒華議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、陳偉業議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、文世昌議員、涂謹申議員及楊森議員對動議投贊成票。

律政司、財政司、張鑑泉議員、周梁淑怡議員、許賢發議員、倪少傑議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、黃匡源議員、鄭慕智議員、張建東議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、李華明議員、潘國濂議員、唐英年議員、狄志遠議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員及陸觀豪議員對動議投反對票。

副主席宣布有 18 票贊成動議及 32 票反對，他於是宣布動議遭否決。

釋義及通則條例

劉千石議員提出下列動議：

將 1992 年 10 月 7 日提交立法局會議省覽的《1992 年勞資審裁處（費用）（修訂）規則》（即刊登於憲報的 1992 年第 312 號法律公告），修訂如下 —

- (a) 在第 2(a)條中，廢除“25”及“30”而分別代以“30”及“25”；
- (b) 在第 2(b)條中，廢除“45”及“55”而分別代以“55”及“45”；
- (c) 在第 2(c)條中，廢除“45”及“55”而分別代以“55”及“45”；
- (d) 在第 2(d)條中，廢除“20”及“25”而分別代以“25”及“20”；
- (e) 在第 2(e)條中，廢除“10”及“12”而分別代以“12”及“10”；
- (f) 在第 2(f)條中，廢除“20”及“25”而分別代以“25”及“20”；
- (g) 在第 2(g)條中，廢除“15”及“16”而分別代以“16”及“15”；
- (h) 在第 2(h)條中，廢除“15”及“18”而分別代以“18”及“15”；
- (i) 在第 2(i)條中，廢除“in the discretion of the registrar”及“actual expenditure plus 20% being administrative charges”而分別代以“actual expenditure plus 20% being administrative charges”及“in the discretion of the registrar”。

劉千石議員致辭：

副主席先生，本人謹此提出議事程序表所載本人名下的動議。此項動議要求取消較早前政府提出增加勞資審裁處收費的建議。

在三個星期以前，我在本局中提出延長審核有關規則修訂時已經提出了我對勞資審裁處的意見，並希望當局在這數星期內提出一些實質而且有效的建議。專案小組與司法部人員於上星期再開會討論，但結果卻是司法部只將九個月以前的改善建議覆述一次，且有關建議一直不獲勞工處所接受，稍後時間我會再詳細討論這個問題。

勞資審裁處於一九七三年成立，首任審裁專員王見秋法官開宗明義確立勞審處的特點是「快、廉、簡」，他解釋「快」就是每一件案件由登記日起要 30 日內一定處理清楚。其實，這也是為何要在一九七三年成立勞審處的原因。正如王見秋法官所講，在七三年以前一件普通案件，例如一名僱主欠薪，工人要告上地方法院，一萬元以上的要上到高等法院，法庭的氣氛比較莊嚴，許多時候要請律師，市民對法律了解較難，因此害怕上法庭，雖然有法律援助，但到頭來亦要出錢，時間方面又長，法庭不單要處理欠薪案件，還有其

他案件，而且法庭人手不足，故要花費許多時間，往往需要一年半載才能審理案件，因此有必要成立勞資審裁處。很明顯，勞審處成立前要工友曠日持久的等待法庭裁決的做法並不可取，因為長時間的聆訊不但對已經因受到不公平對待而面對困境的工友生活造成影響，同時問題在長時間得不到解決亦加深勞資雙方的積怨。

有些同事說，無論勞資審裁處的工作效率有甚麼問題，都不應與加費混為一談，我覺得有必要就這個問題作一些解釋。勞審處現時服務水準遠離原先訂立的標準，即是要以「快、廉、簡」為原則，處理勞資雙方就僱傭條例有關金錢的糾紛，這是各方面都承認的事實，用首席大法官楊鐵樑爵士的評語就是「離晒大譜」。這是質的改變，不禁令人質疑勞審處存在的意義。在現時遠離原有目標的情況下還要求加費，便好比一個只得一灘污水的游泳池，只是給人涉水，而不是游泳，但亦要求加入場費，這是合理的做法嗎？

司法部最近對專案小組提出的改善建議，其實早在大半年以前已經提出，就是將原本屬於勞審處的審裁處主任由司法部調往勞工處，既做調查又做調解，避免兩者重覆進行調解，從而希望改善效率。但是，這個建議存在不少問題。首先，審裁處主任的主要工作應該是調查有關勞資糾紛的問題，然後提交一個詳細報告給審裁專員作仲裁，勞工處現時每年有 16000 多宗的勞資糾紛，其中約有 22% 要交勞審處處理，即每年有 12000 多宗只需簡單程序便能解決，如果將勞審處主任調去勞工處，改變現有處理勞資糾紛的方式，即 16000 宗個案都要先調查後調解，勞工處人員的工作量將會大加，人手亦會更加緊張，本來簡單可以解決的糾紛可能變得繁複。同時，先做調解再做調查亦有問題，因為可能令有關方面在過程中容易找到法律漏洞，況且，調查與調解工作完全混為一齊，既調查又調解，角色難免衝突。事實上，現時審裁處主任經常作調解工作，正是導致勞審處效率下降的其中一個因素。第二，勞審處人員的權力與勞工處人員不盡相同，例如勞審處傳召勞資雙方證人的權力，如果任何一方不給口供，勞審處可以作出有利另一方的裁決，但勞工處卻沒有這樣的權力。因此，單是將勞審處人員調往勞工處，不一定能令工作效率提高。第三，勞審處的建議事實上勞工處一直不接受，這亦是令問題拖下去的原因。我相信，就算再用九個月也沒有幫助，在可見將來，根本看不到一絲亮光。看來，每年數千宗個案又只能再長此以往的拖下去！

副主席先生，接着我想講講執達主任的問題。使用執達主任絕大多數原因是因為僱員在勞審處勝訴後，僱主卻沒有繳交敗訴應付之款項。勞審處和政府對此袖手旁觀，僱員能夠做的，就是無論涉及三、五百元都要支付執達主任之費用，約為 1,500 至 2,000 元左右，但往往因僱主公司無招牌，或一個單位有多間公司，或原有公司只剩一個「空殼」，令抄封無法進行，僱員非但變得一無所有，兼且再要損失千多二千元。有同事指出，法庭判決是一回事，能否得到勝訴所得的賠償又是另一回事。但我要強調，勞資審裁處有它的獨特功能，仲裁勞資就欠薪、代通知金、遣散費、病假、有薪假期等在法例上訂明對僱員之保障，這跟一般的商業及民事訴訟不同，否則就無需特別成立勞資審裁處，因此法庭或政府不能確保該等補償能夠兌現，實屬不當。我重申，政府的責任不單在於仲裁勞資糾紛，同時有責任在仲裁後令僱員應得到的賠償能夠獲取，否則，僱傭條例的保障意義又何在呢？

我們建議，短期內的解決方法乃是增加勞審處人手，加開兩個法庭，令處理時間得以縮減；長期措施，必須要勞審處與勞工處雙方坐下去重新界定彼此的工作範圍及雙方協調機制。同時，當局應檢討使用執達主任的制度，第一是政府承擔責任幫僱員追討法庭判決的款項，第二種可行做法是對不繳交敗訴應付款項的僱主作出刑事起訴。目前，在各個問題未獲解決，勞審處的工作效率未見改善的時候，不應增加收費。

副主席先生，我盼望同事在決定投票時多為那些要將聲請提交法庭的工友想想，他們不會隨隨便便地提出訴訟，而是要經過勞工處多番調解不果，才會將案件交到勞審處。在這段時間，他們身心經濟是受到多重之損害。我提出這樣的動議，是對勞審處長年累月不滿積聚的抗議，好讓有關方面清醒一下！希望各位同事支持我的動議，否則我相信改善又是遙遙無期。

副主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

夏佳理議員致辭的譯文：

副主席先生，看來劉千石議員的投訴實際是針對兩方面的問題。第一方面是有關勞資審裁處調解僱主與僱員間的糾紛所需的時間。第二方面，假設僱員獲判勝訴，但判罰往往太輕，使執行判令的費用竟超逾僱員所獲的賠償額。劉議員認為，在該等情況下，僱主如決定不支付賠償，便可逍遙法外。

有關劉議員代表本港工人就賠償的金額及執行判令的費用表示的憂慮，在一定程度上我們應寄予同情。副主席先生，你可能也會瞭解到僱員在這方面並非孤立無助。根據本港整個司法制度的規定，獲判勝訴的任何人士須支付若干費用，透過執達主任去執行判令。因此，我認為第二點實際上是政策問題，有關政府部門須切實考慮怎樣才能改善小額賠償判令的可執行性。

有關第一點方面，由我擔任召集人的兩局人力統籌小組其實已向政府當局提出此事。雖然我們已經等候多月，但司法機構或教育統籌科仍然未能就縮短案件輪候審訊時間，告知我們有任何改善方法或建議。

然而，話雖如此，以及縱使劉議員可能對這件事感到一定程度的體會及沮喪，但請恕我說，就我而言實在覺得他今日提出反對勞資審裁處增加收費的做法，是難以贊同的，因為即使不增加收費，我相信工人的情況也不會獲得改善。實際上可以說，要是不增加收費，則我們希望增加人手，以便縮減審訊時間或判令執行程度的要求，可能更難達致。

副主席先生，鑑於上述原因，無論我們對此怎樣同情，無論誰是誰非，請恕我們啓聯資源中心不能支持劉千石議員的修訂動議。

譚耀宗議員致辭：

副主席先生，1992年勞資審裁處（費用）（修訂）規則所帶來的實質影響不大。不過，既然有議員提出要修訂這個規則，我亦想趁這個機會向本局反映工會方面對於勞資糾紛仲裁的意見。

目前，香港勞資審裁制度存在很多問題，對工人非常不利。一宗勞資糾紛發生後，往往需要四至六星期時間在勞工處登記排期，展開調解會議，但很多時這些調解都是徒勞無功；於是便要轉介到勞資審裁處，再輪候登記。這樣又會過了二至三個月，經過正式登記，提出證供，再在以後的四星期內等候法官，進行遊說勞資雙方和解。如果遊說或和解不成功，又要再排期聆訊到判決為止。這樣，一宗普通的勞資糾紛由送交勞工處排期調解到在勞資審裁處審結完畢，往往需要九至10個月的時間。

如此冗長的排期和審訊，使本已受到不公平對待的工人受到更大的打擊和損失。除了要承受沉重的心理壓力外，又要經常請假去進行聆訊，經濟上亦蒙受損失。何況，即使僱主在勞方勝訴後不遵從勞資審裁處的判決作出賠償時，工人便得向法院申請抄封令，不但使案件再次拖延，而且可能由於要工人負擔一筆可觀的行政費用而令工人不能得到應有的賠償，甚至得不償失。

副主席先生，在今年一月七日，我曾致函兩局人力統籌小組的召集人，建議把這個問題帶到小組裏討論。在三月十日的小組會議上，小組請來了司法部的官員來檢討目前處理勞資糾紛程序方面的問題。當時司法部的官員答應會隨時向議員報告有關司法部致力改善勞資審裁處工作效率的進展情況。後來司法部答應會研究如何改善問題，並會向小組呈交報告。在七月十日的小組會議上，小組成員同意讓司法部有充足時間準備報告而再在十一月份討論此事。然而，目前小組仍未收到有關報告，我希望這個問題能夠盡快得到改善，而不需要議員想出辦法來引起政府的關注。

副主席先生，我希望政府能夠盡量簡化勞資審裁處的工作程序，以及給予審裁官員更大的執法權力，落實當初勞資審裁處成立時以「快」、「簡」、「廉」的精神，來處理勞資糾紛的目標，保障勞工的權益。

副主席先生，我謹此陳辭。

教育統籌司致辭的譯文：

副主席先生，今日提交本局省覽的1992年第312號法律公告：1992年勞資審裁處（費用）（修訂）規則，根據通貨膨脹調整各項費用，使與其他法院提供的類似服務所收的費用維持適當的比例。這些費用是根據正常的收回成本方式計算的。這些於一九九二年十月一日生效的適度調整，是根據自一九九一年三月上次調整費用以來政府消費開支平減物價指數的增幅來釐訂的。事實上，在今次調整中，有數項費用是完全沒有增加，只不過是與其他法院提供的類似服務的費用掛鉤的。按百分率方式釐訂的各項費用，亦維持不變。

劉千石議員對勞資審裁處的工作效率的批評，則是另一個問題，這個問題現正由司法機構與政府當局一同仔細研究。我們曾研究是否有可能更改現有的工作程序，把司法機構負責的研訊或調查工作交由勞工處負責，但所得的結論是，此舉可能會減低勞工處所提供的調解服務的工作效率；而勞工處現時提供這項服務，實際上已為勞資審裁處承擔了可能提交該處處理的個案的 75%。我們正積極研究其他辦法，並會特別着重如何處理那些不能透過勞工處調解，而除勞資審裁處外別無其他解決途徑的個案。其中一個可行辦法是，在勞工處增設一個有權作出具法律效力裁決的半司法仲裁渠道。我們現正評估這個做法對人手、財政和立法的影響，並已把這項工作列為當前急務，希望能在年底前擬訂具體建議，以便與立法局議員人力小組討論。

我亦留意到劉議員對執達主任提供服務的成本所表達的強烈意見。據我所知，執達主任的職責是提供協助，為民事訴訟中的原告人執行法庭的判決。這項服務是按成本收費，因為民事訴訟是兩個人之間的事，市民大眾是不應支付該項訴訟所涉及的任何開支。我亦知道最高法院司法常務官並沒有給予一般豁免的酌情權。然而，我已留意到劉議員的強烈意見，並會與司法部門一起審慎考慮這些意見。

劉議員的動議如獲通過，將會令到已在一九九二年十月一日生效的調整現行費用措施被取消。我們並不贊成這樣做，其中一個理由是，在下次調整費用時，我們便要訂定較大的增幅。無論如何，劉議員現時要求處理的問題，是另外一個問題，而這個問題正由當局積極處理。基於上述原因，政府當局不能支持這項動議，而本局的當然官守議員因此會投反對票。

劉千石議員致辭：

副主席先生，我不介意教育統籌司在開會前努力游說議員反對我的動議，正如我亦游說議員支持我一樣。但是如果你因為聽到政府答應修改，或如果今次不加價以後就要加多些，便接受加價的建議，你最好不要這麼快就決定反對我的動議。請聽聽我以下的意見：

勞資審裁處處理案件遠離原訂指標，勞工團體和工友多年來已多次向有關當局要求改善。當局不知是否充耳不聞，抑或是有難言之隱，情況非但沒有改善，且每下愈況。自三月與當局會晤以來，現時情況究竟是好轉還是更壞，請教育統籌司告知我們。對於教育統籌司今天提出的建議，或政府所構思的建議，我早在上一次質詢當局時指出，對縮短勞審處的聆訊時間和改善效率毫無幫助。我為此亦與首席大法官楊鐵樑和勞工處處長進行了磋商。這樣的建議，非但在原則上行不通，相信亦會被調查主任和勞工處有關人員所否決。所謂改善，只是空談。剛才夏佳理議員擔心，若果我的動議獲通過，會否令到收入減少，造成更多困難？但政府告訴我們，所涉及的款額只是四萬元而已。

我不重述我的論點，如各位同事有空，希望可到勞資審裁處，聽聽等候聆訊工友的不滿，以及他們千辛萬苦經法庭裁定勝訴後，又要繳付千多二千元給執達主任，結果卻一無所得。如果你對這情況沒有認識或不知道，又或是沒有感受，我希望你暫時投棄權票，不要隨便「放過」政府，多謝副主席。

劉千石議員的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

副主席表示他認為動議獲得通過。

夏佳理議員（譯文）：副主席先生，我要求分組表決。

副主席（譯文）：本局現在開始分組表決。分組表決鐘會響動三分鐘。

副主席（譯文）：現在請各議員開始投票。

副主席（譯文）：除本人外，出席的議員共有 44 位，其中 42 位議員已按下「出席」按鈕。在投票結果顯示出來前，各位議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示投票結果。

李柱銘議員、彭震海議員、司徒華議員、譚耀宗議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、陳偉業議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員、黃偉賢議員及鄧兆棠議員對動議投贊成票。

律政司、財政司、周梁淑怡議員、倪少傑議員、黃宏發議員、何承天議員、夏佳理議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、鄭慕智議員、張建東議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員及陸觀豪議員對動議投反對票。

夏永豪議員投棄權票。

副主席宣布有 23 票贊成動議、20 票反對，他於是宣布動議獲得通過。

釋義及通則條例

陳偉業議員提出下列動議：

就 1992 年 10 月 7 日提交立法局會議省覽的《1992 年港口管理（貨物裝卸區）（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1992 年第 252 號法律公告）作出修訂，在第 2 條中，在附表的第 1(a)(i)及(ii)項中，廢除“50”而代以“39”。

陳偉業議員致辭：

副主席先生，本人動議通過議事程序表上所列以本人名義提出的議案，修訂 1992 年港口管理（貨物裝卸區）（修訂）規例。

副主席先生，政府在本年七月公布有關 1992 年港口管理（貨物裝卸區）（修訂）規例，計劃大幅提高公眾貨物裝卸區的各项收費。這些收費曾於八九至九零年調整，當時政府將每段泊位收費（以每八公尺計）由每小時 20 元增至 26 元。但在今年，政府提議將泊位費，以每八公尺計由原來的 26 元增加至 50 元（這是以每小時計），增幅高達 92%，而其他貨車及雜項收費的增幅亦達三成至六成。政府解釋是次擬將收費大幅提高是由於(1)收回成本；(2)原定於九一年收費調整的日期延遲到現在。但政府對公眾貨物裝卸區的收費計算方法及收費調整速度的解釋，有很多地方是值得商榷的。

第一是政府對公眾貨物裝卸區成本的計算方法。政府認為目前貨物裝卸區內的收費，遠低於該區的管理成本。政府現時管理成本的計算方式，是包括運作開支和土地成本。而土地成本的計算是以該區連同可供貨物裝卸的海道以短期租約形式批租的租值作為計算。雖然貨物裝卸區的運營是屬商業性質，但長久以來，裝卸區一直以公眾設施的形式存在。如果政府將土地實際價值計算在公眾貨物裝卸區的管理成本之內，有的收費肯定會大幅上升，但我們要考慮的是這種計算方式是否合理。這是否意味着未來所有公共設施的成本計算均將土地實際價值作為計算準則？

第二是政府將船隻泊位費在貨物裝卸區的各项收費中所佔的比例由原本二成增至三成。現時公眾貨物裝卸區貨車及船隻泊位費佔各項總收費的比例分別是 45% 和 20%，政府打算將收費提高，到時貨車及船隻泊位費佔各項總收費的比例將增至 54% 和 30%，這升幅也是十分高。政府並未對突然將船隻泊位費佔各項總收費比例調高的建議作出合理的解釋，這點也是一個很大的問題。在這種情況下，貨船業將難於適應政府將船隻泊位費的不斷調整及更改。這個升幅對躉船的運作也構成很大的影響。

第三是有關政府調整收費的速度。政府在一次收費調整中，將公眾貨物裝卸區的各项收費大幅提升三至九成。新舊躉船每年泊位費的相差將為 129,000 多元，而新舊貨車做貨證費每年相差是 72,000 元，合計起來，平均每年每個船泊位及貨車做貨證費的新舊總差距高達 201,600 元。政府在這麼短時間內將各項收費大幅增加，將嚴重影響貨船業的經營，而增幅最終亦會轉嫁在消費者身上。

第四是有關政府就裝卸區收費調整向香港貨船業總商會徵詢意見一事。政府在文件上宣稱總商會代表已獲當局告知將建議裝卸區各项收費大幅度調高，並謂該會並不反對。但待政府公布有關建議後，總商會投訴他們當時所得的訊息，是政府今年增加各項收費的加幅不超過 20%，即兩年計約 40%。當然，在商言商，總商會並不會歡迎政府增加裝卸區的收費。但我們要考慮的是，這些加價是否合理？是否會影響工商業的成本？

從以上所提到的幾方面，可見政府不能清楚解釋大幅增加公眾貨物裝卸區各项收費的需要性，並且可能判斷錯誤增加收費對貨船業的影響，以及未有全面了解情況。基於上述的

理由，副主席先生，本人要求對 1992 年港口管理（貨物裝卸區）（修訂）規例作出修訂，即在第 2 條中，在附表的第 1(a)(i)及(ii)項內，廢除“50”而代以“39”。這個修訂的意思是將停泊位的收費由原來每八公尺每小時收費 26 元提升至 39 元，比政府原本建議的加幅 92%，即加至 50 元為低。

副主席先生，本人謹此陳辭，提出上述有關的修訂。

動議經向本局提出。

夏佳理議員致辭的譯文：

副主席先生，我會說得很簡短。

今日擺在我們面前的事情確實相當簡單。使用公眾貨物裝卸區的，實際上是由政府提供服務的商業機構。政府告知我們——我認為這是無可爭辯的——在今年較早時實施 92% 的加幅之前，公帑的虧損約達 8,600 萬元。增加收費 92% 後，虧損仍達 4,600 萬元。換言之，即使這個增幅表面看來頗高，但納稅人仍須津貼一項顯然屬於商業性質的運作。因此，第一點其實是：本局應否阻礙政府設法收回向商業機構提供服務的成本？

第二點是這個加幅，據我所知，乃跨越兩年的時間，正如我們各人都記得，政府收費在去年實際曾予凍結。如果將 92% 按年計算，則過去兩年間的每年加幅是低於 50%。

第三點是與這個行業有關的商會，曾向專責考慮此事，並由我擔任主席的小組委員會提出若干意見。該商會向我們相當明確地指出，他們非常樂於接受 50%、但不是 92% 的加幅。不過，從另一方面看，若將這加幅按過去兩年分攤計算，實際上僅為 50%。此外，該商會已向我們表明，退一步來說，如果增加收費，他們也可將其轉嫁與顧客，而他們真正擔憂的是這樣會否令通脹加劇？

因此，副主席先生，對我來說，問題確實相當簡單，就是我們應否要求納稅人津貼由政府提供一項顯然屬於商業性質的服務？我認為答案十分簡單，就是清清楚楚的「不應該」，而啓聯資源中心也採取同一立場，基於這緣故，啓聯資源中心並不支持陳偉業議員今日的動議。

經濟司致辭的譯文：

副主席先生，政府對海事處提供商業性質服務的收費政策，是盡速收回提供有關服務的全部成本。這些成本，明顯要把提供該等服務所需土地的租值包括在內。就公眾貨物裝卸區而言，由於要與私人碼頭營運商在貨物處理方面進行競爭，當局無理由要納稅人津貼商業使用者。

然而，政府暫時凍結各項加費，已經阻延我們分期收回成本計劃幾近兩年。在一九九二年法律公告第 252 號公布並於十月七日在立法局會議席上提交的加費，是收回成本的另一個而且必需的步驟。即使如此，正如夏佳理議員所指出，一九九二至九三年度仍會出現預算赤字 4,600 萬元。換言之，我們仍未收回成本。

現在提交各位議員的動議，旨在減低船隻停泊費的現有水平。這表示，從事貨物處理而使用海事處服務的商業經營，將不合理地繼續獲納稅人較高水平和較長期的資助，剩下那些使用私人設施的經營，支付全費。在這個情況下，政府可能會被指責為不公平地削弱私人商業港口營運商的經營能力，他們提供相同服務，卻需支付全部地價並在其投資上賺取合理利潤。

副主席先生，政府當局不能接受由納稅人長時間資助商業牟利經營的基本原則，因此不支持是項動議。

陳偉業議員致辭：

副主席先生，剛才經濟司的回覆，並沒有回應我所提出的問題。我想補充三點：

- (一) 是打擊通脹的問題。財政司在財政預算案內已提出，政府決心打擊通脹。但從加幅來看，政府部門與部門之間是缺乏協調。我很懷疑，究竟政府內部是否真正有打擊通脹的決心？政府既然知道這個加幅是會轉嫁到消費者的身上，為什麼還會提出兩年增加 92% 這麼大的加幅？這點我是不能接受的。
- (二) 就政府收回全部成本的計算來說，如果貨物停泊區的收費可以在二年內躍增 92%，我相信，九號貨櫃碼頭的地價，如用七號貨櫃碼頭 40 多億元的地價來計算，一定超過 100 億元。我希望經濟司在處理貨櫃碼頭的地價時，能用同一的原則來處理這個問題。
- (三) 政府在這麼短的時間內，強行用一個這麼高的升幅來處理一個公共貨物起卸區的收費，會令人懷疑政府是否有其他目的？政府的目的，是希望將這些公共貨櫃碼頭的收費盡量提高，令到它的成本提高，使這些碼頭的收費，與現時貨櫃碼頭的收費拉近。大家都知道，現時公共貨櫃碼頭處理貨櫃的收費一般都比貨櫃碼頭的收費低一半。在這種情況下，政府強行增加收費的目的，是不能夠接受。希望各位能考慮上述幾點，支持本人的修訂動議。多謝副主席。

陳偉業議員的動議付諸表決，並遭否決。

新界西北對外交通

黃偉賢議員提出下列動議：

為改善新界西北對外交通，本局敦促政府盡快採取有效措施，包括：

- (a) 從速興建三號幹線（郊野公園段）；
- (b) 盡快落實興建新界西北接駁市區的集體鐵路運輸系統；
- (c) 全面擴闊青山公路（屯門至荃灣段）；
- (d) 增加屯門往返市區的渡輪服務；及
- (e) 改善屯門公路現時的擠塞情況。

黃偉賢議員致辭：

副主席先生，本人動議通過議事程序表上所列以本人名義提出的議案，即「為改善新界西北對外交通，本局敦促政府盡快採取有效措施，包括：第一，從速興建三號幹線（郊野公園段）；第二，盡快落實興建新界西北接駁市區的集體鐵路運輸系統；第三，全面擴闊青山公路（屯門至荃灣段）；第四，增加屯門往返市區的渡輪服務；及第五，改善屯門公路現時的擠塞情況」。

副主席先生，我有一個難題，就是怎樣在短短 15 分鐘之內，來代表 60 多萬的元朗、屯門區居民說出他們對交通不滿的心聲！正如我在總督施政報告辯論的演辭中，批評總督沒有正視本港的交通問題，尤其是完全不理解新界西北的嚴重交通擠塞問題。在我舉辦的幾次地區諮詢會上，居民都對交通擠塞表示強烈的不滿。

屯門、元朗居民唯一依賴出入市區的屯門公路，目前的擠塞情況，可謂無日無之。在這兩個星期，還好像「響應」我這個辯論似的，連續發生多宗的嚴重交通意外，經常整條公路都癱瘓了幾小時。昨日還「一日兩塞」，真是「朝又塞時暮又塞，不知塞到何時了」！據政府資料顯示，屯門公路過去幾年的交通意外數字，每年都有 200 多宗，差不多一日多就有一宗交通意外，不可謂不驚人。隨着天水圍人口不斷上升，中港貨運繼續增長，預料屯門公路的擠塞情況，將更趨惡化。

過去幾年，匯點、其他組織和地區議員團體等等，曾就這問題透過不同的方式、渠道，包括簽名運動、發起遊行、請願、到兩局請願、約見運輸科的官員和到總督府遞交請願信等等，多次向政府反映問題的嚴重性，並提出了很多改善建議。但可惜政府一直都以「考慮」作為拖延的藉口，使情況依然。所以我不得不以動議辯論的形式，將問題提交立法局討論，迫使政府作出承諾、作出承擔，去正視擠塞的問題，去改善有關的設施和服務，落實解決交通擠塞的建設計劃。

這兩個星期來，我們再採取了多項行動，包括在地區發起簽名運動和發起屯門、元朗兩個區議會議員的聯署行動，在短短的時間內，一共得到 12000 個市民簽名和近 30 位區議會議員的聯署支持。同時，我們亦約見了一些運輸機構，包括貨櫃車主聯會、油蔴地小輪公司和路政署、運輸署等政府部門。不過，仍然得不到具體的發展承諾，希望運輸司稍後在答辯時，有好消息帶給我們。

就今日的辯題，我將會提出匯點的整體改善方案，而匯點的其他議員，將就一些問題，作較詳細的論述。梁智鴻議員會講述交通和大型基建的整體配套；李華明議員則講述交通與經濟貨運的關係；狄志遠議員會談及新市鎮居民的苦況和貨櫃車引發的問題。

副主席先生，為了解決新界西北的整體對外交通，匯點提出一套海路、陸路和鐵路的綜合改善方案。這個方案包括了三個目的，五個建議。

三個目的就是：

- (一) 解決新界西北交通擠塞；
- (二) 配合新機場和港口西移；
- (三) 舒緩中港客貨運急升的壓力。

在針對新界未來的交通運輸需要時，除了一九九零年政府發表的香港運輸政策白皮書之外，還有幾個要項必須予以確定，作為檢視的部份準則：

第一：交通運輸不可落後於人口和地區的發展。

交通是地區和市鎮拓展的基本先決和優先的項目。因此，交通的建議，最少需要與地區的發展同步進行。然而在新市鎮來說，卻往往由同步變成交通落後，人口和其他的因素帶來的困難和需要增加或改變，得不到解決。

第二：交通運輸不單是地區問題，更是全港的問題，以及經濟問題所繫。

交通不單是應該因應市民和個別地區的需要，更是全港經濟所繫，以及跨區性的交通需要。從工程撥款角度而言，亦應有相若的視野，而非只視作地區性的發展撥款。

第三：幹線與地區道路系統的相互關係不可偏廢。

幹線的道路和交通運輸服務措施，與地區內的道路和交通運輸服務措施是發揮不同的作用，但又相互配合。然而，其中一方面有欠理想，就會令問題禍延另一方面。因此，兩者的改善，不可偏廢。加上地區上的交通運輸服務措施、道路等等，往往對幹線使用者提供各種連接和支援角色。這方面，是否已經獲得適當的衡量及得到照顧，是值得大家注意的！

第四：道路和鐵路需有循環網絡和第二選擇。

由於意外、天災、維修和自然損耗等因素，所以道路和鐵路應該有第二選擇考慮和安排。因此，道路網的發展不可只考慮及等待流量、使用量飽和，才進一步拓展；同樣，各種交通運輸（尤其是公共交通運輸）的安排，也要有後備、應急等安排。由此再引申，「第二選擇」意味着某種程度上的循環性系統。

第五：交通運輸對補給、庫存的考慮應予重視。

全港性的對外客貨運輸系統，正面臨地域性或樞紐位置的轉變，這便必然地影響個別地區的交通。這一方面的情况或許已被顧及，但具體考慮的項目及準則為何，則應有更開放的態度去廣納民意。例如，貨櫃車除了來往中港，造成新市鎮交通的「流量」之外，更會進入新市鎮獲得補給，需要停泊車頭及停放貨箱，這便不是流量包括的範圍，也使負荷的問題不單在幹線而也在地區上出現。因此，當局應就貨車的補給、停存等設專區及補給站。

至於五項改善建議，已經寫在我的動議措辭內，可分為短期改善及長遠解決交通問題的措施。短期改善有：

1、增加屯門往返市區的渡輪服務

天水圍人口不斷增加，更多貨櫃車使用屯門公路，造成更嚴重的擠塞，加上意外頻生，在居民的心目中，屯門公路已是一條不可靠的公路。於是，居民紛紛轉往屯門碼頭，改用渡輪服務。可惜油蔴地小輪公司並沒有積極改善及發展該條航線。由於班次不足及長期沿用舊船，影響服務質素，令每天早上的屯門碼頭都大排長龍。因此，匯點建議油蔴地小輪公司必須增加新航線、增購新飛翔船及增加班次。在有需要時，政府應引入其他公司提供服務，加強良性競爭。

2、改善屯門公路現時的擠塞情況

屯門、元朗坊間流行一句說話：「一日一小塞，三日一大塞」。居民上車時都作好心理準備，運氣好，當天沒意外則順順利利；如果運氣差，遇上塞車，乘客則可蒙頭大睡可也，因為一塞便數小時！有居民寧願提早在天亮前便出門，早些抵達市區，也不願在屯門公路「睡覺」。更有居民憤言：「住市區籠屋好過住新界公屋」。可見居民對塞車的強烈不滿。因此，匯點建議：

- (i) 改善屯門公路的維修率及協調工作，以免造成不必要的擠塞。
- (ii) 增加警方人手及重型吊車，使能迅速處理交通意外。

- (iii) 設立秤車站及電子道路指示牌，前者可減少超載，避免釀成更嚴重意外；後者可讓駕車者知悉公路擠塞情況，作其他選擇。其實政府已答允設立上述兩種的設施，可惜遲遲未見實現。

3、全面擴闊青山公路（屯門至荃灣段）

由於屯門公路一旦遇上塞車，部份駕車者便會改用青山公路，而青山公路只得兩條行車線，又窄又多彎，容易形成擠塞。若遇上大量貨櫃車使用時，公路幾陷癱瘓。因此，實在有急切需要全面擴闊這段青山公路，當屯門公路發生嚴重事故時，駕車者可以有第二條公路作選擇。

副主席先生，要徹底解決這個交通擠塞死結，自然需較長遠的建設，包括：

4、從速興建三號幹線（郊野公園段）

在一次諮詢會上，出席的 100 多名屋邨街坊對我說，若果不改善屯門公路的擠塞及立即動工興建三號幹線，他們便要求我代他們向房屋署申請集體調遷，離開元朗。他們實在無法忍受平均每天四、五小時的交通時間。因此，三號幹線的興建已是刻不容緩。據知政府推說資源不足而讓私人財團承辦，不過，我想提醒政府，到時的收費必須是合理及是居民可負擔的，否則，公路雖建好，但沒有人使用，亦是浪費的。

5、盡快落實興建新界西北接駁市區的集體鐵路運輸系統

隨着人口的遷移，未來幾年，新界西北部人口約有 100 萬人，屯門、元朗各佔一半。面對龐大的人口壓力及中港貨運急升，鐵路系統已是唯一選擇。基於「第二選擇」原則及配合未來機場、港口、貨櫃碼頭等的考慮，由新界南部穿越大帽山，經落馬洲達深圳的鐵路系統是值得推薦的。與此同時，作為改善新界西北的跨區網絡，元朗應有鐵路在錦田一帶連接上述第二中港鐵路。屯門亦應有鐵路，配合青龍頭、深井、荃灣西約的拓展，連接市區。基於上述考慮，匯點認為這個鐵路網（或可稱為元朗 — 屯門 — 荃灣環迴鐵路網）應被視作一個系統，而非兩個系統。工程的開展也不應再有所刪減或延誤，否則會帶來全面和嚴重的影響。

副主席先生，有一位街坊千叮萬囑託我對你講一句說話，因為你必定會身同感受。他說他每次搭車前都不敢喝水，恐防遇上大塞車而在公路上無法上廁所。他更建議沿屯門公路應設置洗手間，方便塞車之用。副主席先生，你還較他幸福，有需要時，你可宣布暫時休會，但若要你必須坐到開完會後才准去洗手間，請問你的感受是怎樣呢？

副主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

副主席（譯文）：我只想提醒各位議員，七分鐘的發言時限亦適用於這次辯論。

周梁淑怡議員致辭：

副主席先生，昨天我奉本局保安小組之命去元朗滅罪委員會出席例會。其實當日的決定是相當困難的，因為在 10 多位的保安小組同事中，沒有人願去元朗，原因是路途太遠、交通太擠塞、時間無可預計。結果我「捱義氣」，自告奮勇出席。當場贏得少有的喝采之聲。昨天為要準時到達目的地，我特意選了全長 56 公里的東隧 — 大老山環迴公路的較長路途，放棄 30 公里較短、舊的隧道 — 西九龍荃灣 — 屯門公路線，結果用了 50 分鐘時間抵達目的地。到埗時剛巧遇上選用海陸路交通的黃偉賢議員。我們的起點及終點都是一樣的。但他卻用去了個半鐘頭的時間，他讚賞我選對了路線。因為他在乘渡輪途中看見屯門公路車龍又長又慢，如果選用屯門公路，就很難知悉何時才會到達目的地。

其實，我曾跟隨交通小組各成員去考察過新界西北的交通情況，所以對問題已略有認識。這次又一次證實問題嚴重，到底為什麼會有今日的局面。多年來我都是財務委員會工務小組的成員，對政府一個可圈可點名詞的始創人佩服得五體投地，這名詞就是“Slippage”，中文可譯為「順褪」或「打倒褪」，“Slippage”有“delay”（即延誤）的「實」，而沒有延誤的「責」，暗示工程過時完工是自然現象，沒有人需要負責。一個小小的名詞，其實反映了政府官員的心態，用它來化解政府對工程延誤的交代及問責。我提議政府今後要禁用“Slippage”或「順褪」這個名詞。所有工程決策要訂時間表，一經通過展開的工程，便要訂明時間竣工。如果有延誤，就要向公眾解釋。政府應設有機制來監核工程進度，即如核數署署長監核政府有效及正確運用公帑一樣，如果有偏差，應該受到彈劾。

副主席先生，我支持今天的動議。新界西北的交通問題的確是非常迫切的，我希望政府正視，不要再容許一貫過份保守、官僚，「有心唔怕遲」這類心態作祟而再拖延，更不要用財政為推搪理由。

其實近年一些運輸基建工程是成功地由私人機構承擔的。鑑於新界西北部各道路、鐵路幹線特別具急切性，政府應該積極盡量考慮私人機構參與。這個建議特別適用於第三號幹線的興建。我深信大部份的駕駛人士會贊成在合理收費原則下，容許私人機構投標建造，以便提早完成三號幹線，紓緩整個新界西北交通死結。

劉皇發議員致辭：

副主席先生，新界西北對外交通阻塞的問題對於本局來說，可謂老生常談。在過去幾年不少本局的同僚包括本人在內，無論在辯論，或者在質詢問題中，都一再指出問題的迫切性和嚴重性，並促請政府盡快作出具體的改善辦法。當然，元朗、屯門區議會、當地的鄉事組織和壓力團體在這方面，同樣是據理力爭，鏗而不捨，但十分遺憾，這些努力並未得到政府積極的回應。

數年過去了，新界西北對外交通擠塞情況日趨惡劣，但是，有關興建連接屯門和荃灣的鐵路以及第三號幹線（郊野公園段），仍然停留在說說談談，興建無期的階段。而屯門公

路設計欠妥善，加上公路的沉重流量負荷，導致交通事故經常發生，正是「屋漏更兼逢夜雨」，上星期屯門公路在下班時間便發生了一宗嚴重的交通意外，導致新界西對外交通陷入癱瘓狀態約五個小時，而昨天和今天早上又分別發生兩宗交通事故，加重了該公路擠塞的情況，使到往來市民飽受折騰，苦不堪言。

最近當局透露明年會在屯門至市區的航線採用較大和快速的渡輪，這不失為一項值得歡迎的短期措施，但對屯門公路的擠塞，明顯只能暫時收到若干程度的紓緩作用，並非長遠治本之計。事實上，正如我在上月的總督施政報告辯論上指出，新界西北人口的迅速膨脹、該區數項大規模基建計劃的推展、加上本港與大陸客貨運量的急劇增長，將會令交通阻塞問題變得更為嚴峻，興建對外鐵路及第三號幹線（郊野公園段）因而已到了刻不容緩的地步。因為即使政府即時決定進行該等計劃，由於工程需時，市民最少還要被迫忍受未來數年交通不斷惡化的苦況。如果政府還是舉棋不定，敷衍推搪，新界西北居民便落得「此恨綿綿無絕期」了。

從宏觀的角度看，興建鐵路和新幹線並非只惠及新界西北的居民，而是大大有利於香港整體的發展，連接新界東北的重鐵、快速公路和隧道對本港發揮的重大作用，便是彰彰明甚的例子。因此，延遲改善新界西北對外的交通運輸系統，將會令香港的經濟蒙受重大的損失，此外，當地居民生活質素下降，就更加不在話下了。

眾所週知，本局兩位來自新界西的鄧兆棠議員和黃偉賢議員，對於新界西北的交通問題，非常關注，我期望於未來的歲月與這兩位充滿幹勁的青年人，以及本局其他同事，在這方面加強合作，促使政府履行她應負的責任。對於黃議員的動議，其精神我是完全支持的，但基於務實方面的考慮，我對於政府能夠答應立即採取所列的一連串改善措施，不存厚望。

副主席先生，相對來說，興建對外鐵路集體運輸系統，應是新界西北居民最喜見樂聞的。如果鐵路是「熊掌」的話，第三號幹線（郊野公園）段就是「魚」，以元朗、屯門的發展規模以及本港整體發展西移的趨勢來衡量，「熊掌」和「魚」是確實有需要兼得的，但考慮到資源分配的現實問題，倘若對外鐵路因建費高昂而難以在短時間作出決定的話，我認為政府最低限度應盡快動工興建第三號幹線（郊野公園）段，同時擴闊青山公路與之配合。當然，鐵路最終無論如何是需要興建的。

副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

何承天議員致辭的譯文：

副主席先生，回顧我數年來在本局發表的多篇演辭，有一個課題一直令我非常關注，就是為新界提供足夠的基礎建設，以便新界可供發展的土地的巨大潛質得以發揮。基礎建設的一個主要環節是運輸網絡，沒有運輸網絡，可以說土地便沒有真正的發展潛質。

早於一九八七年在本地首次發言時，我已指出假如各項設施的供應時間不配合，當居民遷入新市鎮時，便會產生問題。我說：「我們千萬不要忘記，將人口遷往新市鎮的目的，是為他們提供最佳的居住環境，並不是懲罰和放逐他們至野外，待他們墾荒。」我在發言時也表示，政府的城市規劃師在為新市鎮制訂總綱計劃方面相當成功，各新市鎮均為一應俱全的社區，居住、工作、教育及康樂等設施的比例均有適當的配合。本港許多新市鎮都見證了這一點。

城市規劃師將人口疏散至新界的新市鎮時，定已緊記要令新市鎮居民除了可在市鎮範圍內活動外，還可暢通無阻地來往新市鎮與市區之間。這類運輸連接系統定必已納入政府的策略性計劃內。在十月二十一日施政報告辯論中我批評政府缺乏全面的策略性計劃，當時我可能沒有清楚說出自己的論點。我相信規劃環境地政司所指的，是我在施政報告辯論中的說話，今日的辯論正好讓我有機會作出回應。我當然知道當局已制訂全港發展策略，正如規劃環境地政司所說，這項策略是在八十年代制訂的。但是，我的批評是這項策略並無全面和有策略地實施。如果只實施這項策略的一部份，沒有及時和有系統地實施一些最重要的項目，例如運輸連接系統，那麼制訂這項策略有何好處？我們不應歸咎城市規劃師。我恐怕這是財政計劃支配土地規劃的問題。

任何人駕車經過元朗、屯門及荃灣走廊，都會察覺那裏的交通擠塞是如何嚴重。除了對在新界西北部居住和工作的人造成極大不便外，客貨運輸因交通擠塞所浪費的時間，亦引致龐大的機會成本。多年前我們已察覺新界東北交通問題的存在。過去五年，我在本地施政報告辯論中發表的演辭，大部份都有強調這個問題。隨着天水圍的入住人數上升及這條重要走廊的貨車流量不斷增加，這個問題將會更加嚴重。

我支持黃偉賢議員在動議內提出的各項建議。他的建議有些較易實施，例如增加屯門往返市區的渡輪服務班次。有些建議則需要政府作出較大的承擔，例如興建三號幹線（郊野公園段）和集體鐵路運輸系統。不過，即使後兩項建議需要作較大的承擔，政府也不應拖延提出進一步的具體方案，表明如何可盡快落實該兩項建議。

據我所知，政府現正研究將三號幹線部份道路的建築工程私營化的可行性。如果收取的通行費合理，我認為這個辦法應予支持。大老山隧道的建築工程已證明，利用這個辦法進行這些工程是可行的。為了提高三號幹線和集體鐵路運輸系統私營化的吸引力，政府可能需要向發展商批出沿線土地的高空發展權，這是我要講述的另一點。

基礎建設受到阻延，往往是由於財政緊細所致。另一方面，政府可從換地和重新批地的補地價獲得收入，但換地和重新批地很多時卻因缺乏基礎建設而無法成事。這是一個惡性循環，結果不但基礎建設付諸闕如，而且也限制了土地的發展潛質。

雖然今日的動議與新界東北的對外交通系統無關，但我仍要指出，新界西北部所出現的問題，也為新界東北部帶來問題，因為有許多大型貨車為避開新界西北部的交通擠塞，已改用吐露港公路。我們得悉吐露港公路的容量在數年內會達到飽和，這點抑制了新界東北部土地的進一步發展。換言之，新界東北部和西北部的發展，正面臨完全受抑制的地步。

鑑於主要幹線和鐵路系統的規劃與建造需要多年才可完成，我促請政府立即策劃興建第三號幹線（郊野公園段）和其他設施，以改善新界西北部的運輸網絡，與此同時，在新界東北部的發展未完全受抑制之前，政府亦應考慮如何改善該區的交通。

副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

劉健儀議員致辭：

副主席先生，為解決香港人口不斷增加所帶來的需求，政府在過去 10 多年來致力興建新市鎮。今年四月，立法局辯論新市鎮的交通服務時，運輸司說：「我們的規劃目標，仍以配合新市鎮的均衡發展為主，提供足夠的基本設施，包括效率高的道路網及優良的公共交通服務，目的在確保所提供的公共交通設施及服務，追上新市鎮發展的速度」。過去幾年，新界西北區居民飽受交通問題的困擾，屯門公路經常嚴重塞車，渡輪不足，其他對外交通設施亦不夠，引致當地居民怨聲載道。由於這問題的出現，不知政府會否承認屯門及元朗新市鎮的規劃出現偏差，以致規劃目標不能達到？事實上很明顯，政府當初發展屯門及元朗時，並沒有詳細考慮新界西北區對外的交通需求。當時政府只着意興建輕鐵道路系統。雖然政府預計該區日後將會人口膨脹，但同時亦估計大部份居民將會原地就業，所以認為渡輪服務及屯門、青山兩條公路已足夠應付居民對外的交通需求。事實證明政府估計錯誤，現時屯門及元朗的總人口差不多 60 萬，但留在區內工作的人只佔大約 10%，其餘的勞動人口每日都需要離開屯門及元朗到香港、九龍或新界其他區域工作。可以想像，他們對該區對外交通需求之大。另外，來往中港兩地的交通急劇上升，單是落馬洲的過境交通，九一年比九零年增加兩倍，九二比九一年增加一倍，屯門公路事實上不勝負荷。到九七年天水圍全面入伙後，新界西北區人口將會超過 70 萬，到時交通情況必然更壞。

一九八九年整體運輸研究報告建議政府興建第三號幹線，其中包括由汀九至元朗郊野公園段，但當時預計第三號幹線西九龍高速公路一段要到九十年代後期才能完成，所以郊野公園段編排至九十年代末期完工以資配合。但報告清楚指出，興建第三號幹線郊野公園段不單可以紓緩新界西北區現時交通擠塞的情況，對該區將來的發展亦相當重要，而且具有較高的經濟效益。報告書亦建議政府在九十年代初期開始興建一條將新界西北區連接市區的鐵路線，以配合該區的發展。根據一九九零年香港運輸政策白皮書，政府決定將三號幹線由西隧至汀九部份提前於九七年完工，並且希望能在九十年代中期完成三號幹線郊野公園段。白皮書亦顯示政府接受第二次整體運輸研究，即新界西北區，及市區鐵路應於九十年代初期發展的建議。白皮書公布後，至今相隔已三年，但上述兩項工程，不單未有落實，而且政府以需要再評估、再研究為理由，一再拖延，實在令人失望。過去的多項研究，事實上已清楚指出，這兩項工程的重要性及迫切性，而政府亦同意此研究結果的。我認為現時政府不應再花費時間去再評估，再研究，這只會令人相信政府在拖延。政府應該盡快作出決定，進行建設，並且訂出時間表，落實這兩項工程。就算政府現時立即動工，上述兩項工程亦需要一段長時間才能完成。其間政府必須採取有效措施盡量紓緩現時新界西北區極為惡劣的交通問題。在這方面，我很高興知道政府有計劃增設新的渡輪航線，採用載客量大的快速船行走屯門及市區之間，我相信這計劃會受到新界西北區的居民歡迎。

雖然改善渡輪服務是不能滿足居民對外交通的需求，但肯定可以紓緩繁忙時間屯門碼頭經常出現的圈蛇餅情況。我期望政府盡快落實這項計劃。

今年八月，當時的兩局交通小組曾到過新界西北區巡視當地的交通環境，親身體驗該區居民的苦況。小組公認為有需要盡快改善該區的交通擠塞情況，亦促請當局盡快興建第三號幹線郊野公園段。運輸署當時對小組表示，其實該署是有一套短期改善交通建議，包括將青山公路由現時 7.3 米擴闊至 10.3 米；將現時的雙線行車改三線行車；另外將屯門公路三段上斜的路面擴闊，提高車輛的流量。此外，亦會在屯門設置磅車站，防止貨車超載，以及加設交通預告燈號，顯示屯門公路的交通情況。我認為這些措施都是切實可行的，雖然並不能徹底解決問題，但多少亦可起點紓緩作用。我期望運輸署不要以再研究、再評估為藉口而拖延，必須盡快將有關建議付諸實行。

副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

梁智鴻議員致辭：

副主席先生，在上星期五，即十一月二十日午夜，很多屯門、元朗的居民，在經過一日辛苦工作，搭車回家途中，路過屯門公路深井段的時候，除了見到習以為常的午夜塞車外，他們或者會奇怪為何在馬路上多了十幾個看來不似修路工人的人，站在路上「吃西北風」呢？

原來，這十幾個人是我的同事黃偉賢、狄志遠、匯點三位區議員和匯點研究交通問題的小組成員，他們正在視察匯點與路政署一齊商議出來的新交通措施是否可行，就是將高速公路中線的封路時間推遲，以及嘗試不截停所有車輛來封路。他們當時亦正在實地視察「公路復修」的做法，即是延長路面的「壽命」，減少維修次數的方法。

我並非在這裏乘機將我的同事賣告白，但是我們知道，要改善交通，不可以單靠建多些路，還要將現有的資源，運用及發揮得最好。我們願意用理性的態度去理解、諒解，以至一起研究可行的辦法來解決問題，但是我們又想問一下政府是否樂意體察民情，落實各種工程，至少訂個時間表，準時交功課，不要學周太方才所說的有“Slippage”來完成自己的計劃？

很可惜的是，有些官員還講「風涼話」，謂既然有這樣多人要由新界出市區工作，又有這樣多人由市區入新界辦事，為甚麼他們不搬去辦事的地方居住呢？

副主席先生，這些「風涼話」真是好風涼，簡直令人心寒。其實，做成今日新界交通運輸一團糟，歸根究柢，就是當年設計屯門衛星城市時候計劃錯誤，高估了衛星城市可以提供的就業機會，完全無準確地預計到衛星城市不夠工做，居民便得長途跋涉往返市區來謀生會帶來嚴重的問題，這個問題在今日來說，已經「水浸眼眉」，未來的大型基本建設，尤其是新機場及海港西移，青衣、大嶼山又多建新的貨櫃碼頭、屯門又將會發展內河碼頭

等，全部都使客運及貨運的樞紐，尤其中港陸路過境交通，重重地壓在新界方面，由荃灣、葵青，以至大埔、元朗以至屯門。

匯點認為，大型基建不能忽視配套的安排，尤其在交通上，連接各區的配套，不可以只顧由政府合署或總督府去新機場那段路便算了，而不理屯門、元朗居民在工作出入的艱難。我們認為，必須平衡大型基建，以及區域性需要之間的資源分配，不可以將一切的錢作注碼放在新機場工程上，不理新市鎮的死活。

匯點認為，香港必須發展及維持高效率和安全的交通運輸系統，以至經濟的發展，和不同社區的民生需要互相配合。我們認為政府要檢討及全盤調整海、陸、空三方面的交通網絡，更重要的是承擔和落實，要出錢便出錢，要批出合同便批出合同。

又或者政府官員會安慰我們，不用擔心，香港最終會有完整的交通網絡，因為九零年的「運輸白皮書」內裏所訂的三大原則，即（一）改善運輸基礎設施；（二）擴展及改善公共交通服務；以及（三）管理道路的使用，三者政府都會執行。

不過，我仍懷疑政府既然「舊功課」都未做好，一套完整的、能夠配合經濟與民生需要的交通網絡，又會拖延到幾時才實現呢？

非常有可能的是，在未來我們會有最先進的機場、最妥善的海港，最新而最大的貨櫃碼頭，但是其餘的交通一團糟，各區域之間的交通打結，經濟受損，民怨沸騰。

總督的施政報告，完全無提及交通，既然這樣，我就上述假設的惡劣情況向政府回敬一句總督的說話：「It has to stop!」這樣的情況，一定要停止，不能再繼續下去，我希望政府能夠振作起來，提出勇氣來解決新界西北的交通問題，不要再拖延下去。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

陳偉業議員致辭：

副主席先生，我會就改善三號幹線及青山公路的交通狀況作出提議。港同盟一向要求港府盡快興建三號幹線和新界西北鐵路，但大家都明白，這些大型工程的完成時間，正如政府計劃顯示，最快也要在九八至九九年杪完成。所謂「遠水不能救近火」。在這幾年內，新界西北交通的命脈，完全繫於屯門公路和青山公路之上。每當繁忙時間，兩條公路都出現嚴重擠塞的現象。這正好顯示出兩條公路的流量，已嚴重飽和。面對未來幾年，不勝負荷的屯門公路及青山公路，政府實在必須負責及用一切辦法改善兩條新界西北交通命脈的狀況，否則新界西北居民要付上無可估計的時間和經濟代價，這對他們是絕不公平的。

就屯門公路而言，根據政府部門提供的資料，屯門公路現時每小時單向行車最高容量，是每小時 4800 架次。而最近調查所得，於繁忙時間內單向行車量，已高達每小時 4500 架次，可見屯門公路繁忙時間流量已接近飽和地步。更不幸的是，屯門公路經常

發生意外，往往造成交通擠塞或癱瘓。這樣來看，出入新界西北的居民，在正常的情況下，每日往往要花一至兩小時在塞車上，再加上隨時遇到的交通意外及癱瘓引致的時間，損失及心理上的煩擾，是無從估計的。就好像上星期的八車連環車禍情況，已令九龍與新界之間的交通癱瘓了三個多小時。若加上未來交通流量劇增的估計，如屯門 38 區內河貨運碼頭的建成、天水圍屋邨陸續入伙，對將來的屯門公路交通可就是百上加斤。

由此，我們可以見到，政府及有關部門在運輸政策的計劃上，是有嚴重失誤的情況。首先，政府對屯門公路的交通流量估計失誤，使道路的設計，未能迎合新市鎮發展的需求，導致嚴重交通擠塞的問題一再出現。另外，政府並未能實施適當的計劃，去解決潛在的交通擠塞問題，例如政府遲遲不決定興建三號幹線郊野段及汀九橋，至現在才聘請顧問公司去研究工程招標形式，及進行工程與環境影響可行性評估研究，對解決逼在眉睫的屯門公路交通擠塞問題，可說於事無補。政府部門實在不能推卸行政失誤的責任。另外，運輸科的策劃方面，亦有疏忽及不足的地方。八九年發表的港口及機場發展計劃報告中，基建策劃基於運輸方面的汽車流量，當時的估計，每年增幅是 5%，但過去兩年的實際增幅，卻達 10%，比政府的預計高出一倍，新界南及新界西的交通由是出現了嚴重擠塞的現象。然而，運輸署在了解新增長率遠超預計的情況下，仍然不採取措施去調整突如其來的交通量，顯示了運輸部門對交通狀況改變的回應及調整是缺乏彈性的。所以現時的問題，仍是經常出現的。

至於與屯門公路唇齒相依的青山公路，原本可以減輕屯門公路的交通負擔。但青山公路是早期連接九龍市區及屯門的唯一通道，其設計以現時標準來說，並不能達到分擔屯門公路交通流量分流的作用，因為青山公路彎多路窄，不宜高速行駛，樽頸地帶特多，並不能配合現時的交通需求。再者青山公路沿途一帶有很多貨櫃場，常因貨櫃車等候出入而引致交通擠塞，全面擴闊青山公路荃灣至屯門段是刻不容緩的。我們對政府已經決定於九三至九四的財政年度撥款 4.94 億元，去進行擴闊荃灣青山道工程，表示歡迎。但此工程只將荃灣至深井一段青山道擴闊，實未能對屯門公路擠塞問題有太大的幫助。縱使拓展署及路政署已着手進行擴闊屯門至掃管笏一段道路工程，及荃灣麗城花園至油柑頭一段接駁原有的青山公路，但照這個進度而言，要拓闊整條青山公路，相信須於九七年後才可完成，這對於疏導三號幹線完成前的西北交通流量幫助不大。故此，本人希望整條青山公路的擴闊工程應有統一的早日完成時間表。此外，當局應加強措施，監管貨櫃車於路旁等候入貨櫃場的情況，以減低阻塞情況。雖然擴闊道路工程在短期內，會引致局部擠塞，但長痛不如短痛，政府實應盡快完成有關工程。

最後，有關方面曾表示，三號幹線及汀九橋要到九八至九九年才可完成。三號幹線郊野段的問題，將由何敏嘉議員表達港同盟的意見。本人就此將特別提到汀九橋的興建問題。汀九橋是三號幹線的一個重要部份，用以連接三號幹線的郊野段及青衣一帶。由於屯門公路到九七年的流量將高達每小時 6400 架次，遠超過公路每小時 5400 架次的容量；葵涌路的流量至九七年亦高達 7300 架次，達路面容量的八成。各幹線的容量都已飽和。汀九橋對屯門公路實在起了分流疏導的作用，使往來新機場及九龍市區的車輛，可避開荃灣樽頸地帶。但若汀九橋在九八或九九才完成，對改善荃灣及葵涌的交通，是沒有什麼的幫助。副主席先生，本人希望政府能夠在九七年完成汀九橋的工程，以配合三號幹線北段及青馬大橋的工程。多謝副主席。

馮檢基議員致辭：

新界西（即屯門、元朗）的交通，無論區內或對外，幾年來一直無時無刻受到居民和團體的不滿和猛烈批評。本月十七日（星期二），下午放工時間，由於屯門公路發生六車連環相撞，令新界西的對外交通幾乎全面癱瘓，使受到影響的數萬人不滿及憤怒。其實，這種情況，在過去已發生多次，肯定說在將來，情況會繼續發生及愈來愈嚴重。

今日在座的各位同事，相信大家都認同改善新界西對外交通問題是刻不容緩的。問題的重點在於如何選擇連接新界西與市區的集體運輸鐵路路線，三號幹線郊野公園段和汀九橋的興建時間、及有何種臨時措施解決目前屯門公路塞車問題。就上述問題，本人及民主民生協進會和屯門地區關注組織幾位代表曾在十月三日與助理運輸署長開會提出意見，得到如下四個問覆：

- （一）有關未來全港鐵路發展計劃顧問報告，包括連接新界西和市區的鐵路，將會在明年初公布和諮詢公眾意見。
- （二）三號幹線郊野公園段包括汀九橋，最快亦要在九五年動工，九八年才啓用。而財務安排方面，則傾向用私人承辦方法。
- （三）在海上服務方面，現正籌劃在半年後公開投標，增加服務航線駛往香港島和尖沙咀。同時研究在屯門東面興建碼頭。
- （四）現成立由屯門、元朗、荃灣、葵青四個區議會與政府有關部門共同組成聯合工作小組，研究改善屯門公路塞車問題的短期措施。

以上一連串改善新界西交通的計劃措施，雖然是亡羊補牢，但也未爲晚也，有其積極性的一面，值得嘉許，但有以下幾點意見給政府考慮。

- （一）本人及民協在九月期間約見運輸科，提出研究考慮將機場鐵路，由赤鱗角機場伸延至屯門踏石角的建議，此方案具備三大優點：第一，由機場伸延到屯門的鐵路建築中不會受到收地、破壞自然環境等因素影響，落成啓用時間比較其他路線快而且準確。況且，若按照屯門至機場如用隧道形式興建鐵路，最多只要四分鐘便可以抵達，再由機場至中環不超過 25 分鐘，換句話，即由屯門至中環約只需 30 分鐘便可，非常快捷。
- （二）現時中、英雙方亦就機場鐵路成本、效益等等的問題而爭論不休。假若機場鐵路能伸展入屯門、元朗地區，日後可供約 35 萬人次乘客透過機場鐵路去使用，亦大大提高成本效益，減低風險。
- （三）日後更可伸延穿越屯門西面龐大的工業發展區，直接連接深圳，縮短機場與中國的運輸路程，有利屯門工商業發展及中、港經濟發展。

由機場鐵路伸延至屯門的建議，很高興獲得納入未來全港鐵路發展計劃內進行研究。我們希望明年公開諮詢市民及立法局時，本局會就這些建議作出討論。

另外，對於三號幹線郊野公園段和汀九橋的私營化問題，本人亦有一些意見。相信大家知道郊野公園段和汀九橋的興建是目前最快、最有效解決新界西交通問題的方法。事實上，郊野公園段（由落馬州經元朗至汀九）公路落成後，將令往來深圳、元朗的車輛毋須經屯門公路，從而減少屯門公路負荷。而汀九橋則可使新界西的車輛直接經青衣。入九龍市區，大大減輕荃灣區，特別是葵涌貨櫃區一帶的交通負荷。

但是我們覺得可惜的是，政府的初步計劃是將郊野公園段和汀九橋交由私人公司興建，並設立兩個收費站，分兩次收費，意味新界西的居民和往來中、港兩地車輛可能要支付較昂貴的費用，因此可能導致很多車輛依舊方向公路行駛，繼續造成塞車情況，改善得很少。而事實上，屯門區議會亦議決反對汀九橋收費。亦有團體及居民認為政府這樣做，好像是「趁火打劫」。在新界西居民最需要解決交通問題的時候，就推出私營化的構思，迫使居民在無可奈何下，要接受支出更多費用，去承擔政府在設計屯門、元朗新市鎮時，即 10 年前所犯下的錯誤，由市民去作出補償。

本人很希望有關政府部門在興建郊野公園段和汀九橋的財務安排上，能再三考慮屯門區議會和居民的意見，倣法青馬大橋工程，全面由政府承擔，並希望政府作出全面諮詢。

最後，本人認為有關政府部門應落實、認真支援由屯門、元朗、荃灣、葵青四個區議會所聯合組成的工作小組，從速安排短期措施改善目前屯門公路的塞車問題，使該小組真的能做到事，不會變為政府的「擋箭牌」。

我謹提出上述幾點意見，並支持黃偉賢議員的動議。

下午六時二十六分

副主席（譯文）：本局現在小休，以便各位議員進晚膳。

下午七時十七分

副主席（譯文）：本局現恢復會議。

李永達議員致辭：

副主席先生，今天辯論有關新界西交通問題，其核心是規劃上出現錯誤。很多時，地區發展不協調是源於政府不能有遠見地作出長遠規劃，或是有了規劃藍本而不按藍本作出按部

就班建設，或更爲甚者，是出現問題癥兆而不立即加以檢討，重新規劃而改善，事情往往到了忍無可忍地步，市民怨聲載道，政府才急急說正研究這樣、考慮那樣。沙田多年前只有一條隧道出入的塞車之苦，青衣南北橋經常塞車等等，都是一些例子。其實當屯門區在七十年代末八十年代初發展、屯門公路還未完全通車時，屯門居民已經一面做新市鎮開荒牛，另一面每天花上三、四個小時在交通上。

副主席先生，新市鎮規劃主要有兩種不同構思，第一種是令每一個新市鎮建設成一個大概自給自足社區；會把工作、學生上學，甚至餘閒生活都可以在社區內得到提供；另一種構思是用高速幹線及鐵路將新市鎮及市區連接起來，使居民在往返市區工作及居住地點能有快速交通接駁系統。政府在七十年代規劃新市鎮是着重第一種模式；但當八十年代初屯門新市鎮發展時已證實「自給自足」模式完全失敗，但政府對由此而帶出對未來交通急促上升並沒有迅速作出規劃上的更動，立即策劃新幹線及鐵路建設，反而一拖再拖，直到八九年第二次整體交通運輸研究才作出比「後知後覺」更緩慢的建議。該報告書簡要第 6.7 段是這樣說：「本研究建議爲下述兩個新界人口集中地區提供新的鐵路線：將軍澳新市鎮和新界西北部。在現時的发展計劃中，這兩個地區的人口將會大量增加，因此，本研究極力建議上述新鐵路線的詳細策劃工作必須配合這些地區的發展。這將會提高這些地區作爲居所的吸引力。本研究建議，假如現時的人口增長計劃不變，上述兩條鐵路連線在九十年代初期開始興建」。

到了九零年一月，政府出版政策文件「邁向二十一世紀：香港運輸政策白皮書」第 59 段是這樣寫：「建議鐵路幹線，目的是改善連接市區及屯門、元朗和天水圍等新市鎮的公共交通服務。第二次整體運輸研究建議政府於九十年代初期發展這條鐵路」。這是政府的政策文件，政府不應推卸責任或不按情況嚴重而將此工程拖慢進行。九零年一月有政策立場，政府又要延遲至今年再宣佈要對全港鐵路發展再做整體研究，今年年底才有報告。我以前很懷疑，現在我在這個議會裏親眼見到才相信我們的高官的工作不是在迅速解決問題；而是在一大堆策劃、評估、檢討、全面研究、財務安排可行性等等的文件中打滾，我們的高官亦用上述一堆似是而非口號去做金鐘罩，罩住自己，可以抵受議員及市民掌風及利箭；這個罩更將我們高官與外界隔絕，看不到民間疾苦。另一面我們看到就是屯門、元朗每天上班的幾十萬人，要繼續飽受塞車之苦，這種情況並不會立即消失，在未來六、七年，這種情況不會有絲毫改善，而更因爲天水圍人口增加而不斷惡化。

副主席先生，根據政府在白皮書估計，由八六年至二零零一年，市區與西北交通人次增加 64%；而貨運則增加 175%。急劇增加交通需求已使興建新交通幹線到了刻不容緩階段。香港民主同盟建議政府應盡速決定興建三號幹線郊野段，並應立即施工。在過渡期間積極擴展青山公路及屯門公路，增加渡輪服務等。

鐵路幹線是一種不佔道路的快速集體交通運輸工具，對於連接屯門、元朗與荃灣地下鐵路的做法是可行的。鐵路系統更可接駁屯門、元朗現有輕鐵系統，使屯門、元朗與市區鐵路連成一體。鐵路沿線更可發展物業，令車站成爲新人口集中地區。基於上述原因，我代表香港民主同盟要求政府在今年年底，在將發表的整體鐵路研究中，將連接市區及新界西鐵路放在最優先項目。

本人謹此陳辭，支持動議。

梁錦濠議員致辭：

副主席先生，去年我在本局辯論治安問題，曾述及政府在發展新市鎮時根本缺乏整體性的政策，使到從市區搬到新市鎮的居民，在教育、醫療、交通及治安等生活環節上沒有得到妥善的照顧。我一直認為政府對於密切影響民生的基礎設施，是缺乏高瞻遠矚的規劃及勇於承擔的魄力，導致新市鎮一個個建成後，隨後的社會問題一個個湧現。政府短視毛病的惡果，今天已在新界西北赤裸裸地出現。屯門治安差，青少年犯案者多，是因為政府的教育及家庭服務，乃至青少年的工作根本不能配合新市鎮家庭的需要。現在屯門的人口仍是每天不斷地增加，而屯門公路亦早已飽和，政府直至現在仍是靜心等待顧問研究的結果，幾十萬屯門市民的寶貴光陰就在一次次的研究之間虛耗了。後知後覺已經是令人憤怒，不知不覺更是難以寬恕，而我最擔心及不滿的，是政府仍然執迷不悟。八十年代在屯門所犯的錯誤，九十年代的政府好像還要在將軍澳再犯多一次。

李永達議員剛才已引述了一九八九年所發表的第二次整體運輸研究報告，確實說明了如果政府要發展將軍澳新市鎮，一定須要興建將軍澳地鐵的支線。顧問計算出如果有 15 萬人口，地鐵支線的票價就足以支付所有經常性的支出及列車的折舊，何況將軍澳將會發展成爲一個 40 多萬人口的新市鎮。幾年之後，將軍澳的樓宇會陸續興建，陸續落成，人口也日漸增多，而地鐵的建造卻是遙遙無期。我想請問政府，是否要等到將軍澳每一個巴士站圈上幾十個「蛇餅」，所有的大小公路及將軍澳隧道都像目下屯門公路般塞車時，政府才發覺需要興建地鐵？如果政府不確實興建將軍澳地鐵支線，爲什麼在所有的發展藍圖及所有居屋出售刊物上，要誤導買家、住客，說將軍澳是有地鐵支線的？當我們在計劃新機場時，政府可以預見啓德機場將會在九七年飽和，所以要未雨綢繆，預早幾年開始動工興建新機場。香港人是歡迎未雨綢繆的，所以我們支持興建新機場，但香港市民，特別是新市鎮的居民會問，當計劃新市鎮的交通設施時，政府爲何會突然變得如此愚笨，不懂得如何未雨綢繆？將軍澳居民經常有此類的問題，明明是幾年之後，將軍澳的人口會達到需要地鐵服務的水平，爲什麼政府直至今日仍未清楚承諾興建地鐵支線呢？政府如此一時一樣，只會使人覺得政府輕視民生。總督最近經常強調政府要公開、公平，要爲港人接受及要向市民負責。請問一個漠視民生的政府，怎算得上是負責任的政府？我同意政府資源有限，搞建設要分清楚輕重緩急，訂下先後次序，但訂次序，必先要有一個前提，我是用一個統一評估標準，去衡量各項建設的輕重。現在政府卻用兩種不同的標準，對政府想做的工程，就用「提早規劃，未雨綢繆」的標準，但對不願去做的工程，就用頭痛醫頭、腳痛醫腳、見步行步的駝鳥式標準。我嚴正地代表市民提醒政府，這類雙重標準是行不通的，亦難瞞廣大市民雪亮的眼睛。

香港地少人多，發展新市鎮是城市發展必然趨勢，但新市鎮的投資龐大，如果對外交通不理想，則已遷入的居民是怨聲載道；對未遷入的居民可能望而卻步。新市鎮的設施因而不能充分利用，對於部份投資來說，亦等於浪費。政府現在重視機場的經濟效益，但爲什麼卻忽視新市鎮的對外交通設施的經濟效益呢？我強烈要求政府不要對一清二楚，擺在眼前的問題，做一次又一次的研究，一次又一次的顧問報告，徒然浪費納稅人的金錢及時間。新界西北的交通現在已是水深火熱，容不得再拖一刻，新界東南的將軍澳需要興建地鐵的支線是政府委任的專家所作出的判斷，政府不能只接納順耳的判斷，對不合意的，則

無限期擱置，這點是市民萬萬不會同意的，作為議員的我，亦同樣不能接受，一個負責任的政府絕不可以有類似的態度。

副主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

李華明議員致辭：

副主席先生，政府及房屋署，尤其是房屋署，經常都要求被清拆木屋及臨屋區的居民以及輪候公屋的人士搬去新市鎮，特別是屯門、元朗區，這是因為大部份的公屋都是在天水圍等新市鎮興建。

但面對今日討論的這個問題——新界西交通問題，大家應該會明白為何愈來愈多居民這麼抗拒搬入新市鎮。

新界西北既有這樣的問題，但政府又叫人遷入，我覺得政府真的要徹底解決這個問題，而且必須要治本。

交通，與能源、通訊一樣，是經濟活動、工商貿易金融等等的重要發展基礎；同樣地交通亦是市民日常生活，以至與親友聯繫、社交所必需的。經濟及民生上都有交通需求，「搞好」交通這個環節，可一舉兩得。

新界西北的交通愈來愈差，這是鐵一般的事實，做成莫大的經濟及社會損失，這個問題正蔓延至新界東部以至市區，當局必須正視及解決。屯門公路便是個例子。不少車輛改用吐露港公路，結果屯門公路仍在「塞」，吐露港公路的行車亦越來越緩慢，車輛「兜大圈」又使運輸成本上漲，新問題不斷出現，舊問題又不能解決，當局有何對策？

又例如旅遊業，該行業在一九九一年，為香港帶來 400 億元外匯，成為賺取外匯第三大行業，相信楊孝華議員都同意。遊客不希望到新界觀光時出現交通擠塞問題，迫令他們要在本港多留一兩日，這是不合理的。我相信梁錦濠議員記憶猶新，在十月二十一日的立法局會議中，工商司都承認要有更好的交通，才能鼓勵更多人對元朗工業邨有興趣。

劉慧卿議員在今年六月三日曾就海底隧道的擠塞問題提問。運輸司答覆時表示，如不好好處理海底隧道的擠塞問題，會造成每日 100 萬元的損失。新界西北交通問題帶來的損失究竟又是多少呢？工人工資上升，造成貨運業成本上漲，工資上升，最終還是有利消費、有利儲蓄、有利經濟，但交通擠塞帶來的成本上漲，卻是真真正正的損失。

貨運業所面對的困難，除交通擠塞外，還有泊車位不足的問題。由於泊車位不足，很多貨櫃車及重型大貨車停泊在非法車位或遠離貨櫃碼頭的地方，造成運輸成本上漲及交通更加擠塞。這些問題令香港經濟蒙受損失。

我不單支持解決新界西北的交通問題，更認為當局要解決重型貨車及貨櫃車的停泊及存放問題。

本港現時已有一萬多架貨櫃車拖頭，15000 多條貨櫃車拖架，但在荃灣葵青區只有2000 個合法的車位。我籲請政府正視泊車短缺的問題。政府要盡快批地興建多層貨櫃停車場，及在全港各地分散設立停泊這些貨櫃車的泊位。

說來說去，問題仍是政府是否有積極的施政意志跨越九七。政府不應再拖延各種設施，使新界西北交通的死結能夠解開。

本人謹此陳辭，支持黃偉賢議員的動議。

狄志遠議員致辭：

副主席先生，由七零年代開始，政府積極推行新市鎮計劃，將大量人口移入新界地區，例如屯門、元朗、大埔及北區等地。在原本的計劃內，新市鎮的規劃是要達到自給自足，即是說新市鎮內的居民能在區內就業、上學、娛樂及參與其他社區活動等。但經過多年來的體現，新市鎮的自給自足目標是徹底失敗的，新市鎮內的社區設施及就業機會未能配合區內人口的增長和需要。大量的居民仍需到區外就業、上學及活動。就以本人選區新界北為例，新界北共有七成就業人口要到區外工作，另外有數以千計的中學生需到區外上學。這都是由於區內設施不足而引致居民要乘搭交通工具往其他區工作或上學，也大大加重交通工具及道路使用的壓力，超出原來對新市鎮交通需求的規劃預算。新界西北交通問題的成因，就是政府規劃新市鎮失當而做成的嚴重後果。

同樣是新市鎮的大埔及北區，雖然仍未出現經常性的嚴重塞車，但由於人口正繼續增加，而道路設施卻未有任何新的建設，真使人擔心通往新界東獅子山隧道嚴重塞車的情況會再一次出現。而事實大老山隧道及獅子山隧道已在繁忙時間出現輕微塞車情況。另外新界北居民，只能依靠鐵路作為對外交通工具，原因是新界北對外巴士服務極之不足，這做成居民無選擇及車資昂貴，一旦火車發出故障，居民便大受困擾，這都是政府在規劃上未能照顧新界北居民的需要的一種失誤。

另外由於中港貿易不斷發展，政府也失卻預算。剛才李華明議員提到，現時香港的貨櫃車數量超過一萬輛，但是在葵涌一帶停泊的車位不足2000 個。由於車位及後勤設備不足，做成貨櫃車須行走更長的路途，這也使道路受到的壓力增加。本人有一位朋友李先生，他是一位貨櫃車司機，每天都到貨櫃碼頭及工廠區起卸貨物。下班後，他要將貨櫃車駛回元朗居住的地方，因為他不能在貨櫃碼頭附近找到合法車位，另外每天早上也要駕着貨櫃車往貨櫃碼頭上班。從這例子可以看見李先生每天都要駕駛貨櫃車往返元朗及葵涌。但如果他能在葵涌找得車位，便無需將貨櫃車駛回元朗，他可以乘搭其他公共交通工具回家。這可減低屯門公路的使用率。從貨櫃車的問題，我們可以看見政府對交通的策劃缺乏完善計劃的另一個例子。

新界西北及其他新市鎮的交通問題已到忍無可忍地步。如果政府再不積極面對問題及加以解決，居民的不滿聲音將繼續加強，行動也會進一步升級。對於新界西北及其他新市鎮交通問題，匯點有以下建議：

1. 檢討九十年代運輸政策白皮書，因部份內容及建議已未能符合香港現時的需要。
2. 制訂新市鎮對外交通策略，重新研究重鐵、輕鐵、公共巴士、屋邨巴士等交通工具的角色，為居民提供多元化的交通服務。
3. 研究新市鎮區內交通網絡，設立區內環迴巴士服務，將區內的屋邨及社區設施連接起來。
4. 檢討貨櫃車政策，改善停泊及後勤設施。長遠而言，必須增加各貨櫃碼頭附近的後勤及泊車用地所佔的比例及面積。短期而言，可在各工業區及新市鎮的公共屋邨分散地設立合法的貨櫃車車位。
5. 最後，政府要早日落實歷來在區域的拓展工程計劃，例如第三號幹線郊野段等。

興建道路，設立交通工具網絡並非一朝一夕就能完成，過往政府已有不少規劃上的失誤，現在必須盡快作出補救，以解市民之困。

副主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

楊孝華議員致辭：

副主席先生，雖然很多人說過的話，再由輪候至幾乎最後的人重覆一次，好像放錄音帶、留聲機一樣，但亦可以反映到本局內一致的意見和民意。

每逢落雨打風的時候，我們總會聽到新界西北部水浸的消息，居民狼狽的境況相信大家都不會陌生。同時，我們亦常常聽到因為交通意外而導致整個新界西交通癱瘓的新聞。電子傳媒常常用直升機使我們可以親歷其境，看到各種車輛，包括貨車、的士、貨櫃車、巴士等「大打蛇餅」的奇觀。對於那些並非居住該區的人，這些可算是新界西給與的其中一個深刻的印象，不過我相信對於居住該區飽受交通阻塞之苦的居民，這些都不能說是值得驕傲的特色。

我作為一個近 10 年來，曾在新界北、新界西及新界東部居住過的人來說，我看到有吐露港公路通往上水及粉嶺、以及清水灣道路的改善，相比之下，覺得新界西是相對地被疏忽了。政府既然能夠花上數百億為我們建造一個玫瑰園，我相信它亦應該照顧區內每一顆植物的生長，不能厚此薄彼。政府有責任履行它在各個諮詢文件和白皮書所許下改善新界西道路網的承諾，早日紓緩該區的交通問題。在上星期一個有關虐待兒童的新聞發佈會

中，發言人提到虐兒個案仍以屯門區為最普遍，並歸咎到該區的社區服務發展及交通問題等。我亦有同感。每日面對一個渺無解決之期的交通困境，的確會令該區居民的生活壓力更為沉重。

本人作為一個從事 12 年多航運事業的行政人員，特別關注的是貨櫃運輸業對新界西交通構成的影響。

香港地方狹窄，有些工商業措施及建設無可避免與居民十分貼近，貨櫃碼頭就是其中一個例子。這些運載貨櫃箱的貨車，無論在進出新界西或者在區中停泊等候，都會對居民構成不便。縱使這些有利於香港經濟的活動必須得以延續和發展，我仍覺得，政府可以在交通建設上下苦工，將問題減至最低。

根據本人了解所得資料，恰好與李華明及狄志遠議員所了解的一樣，即現時中港貨櫃車大多利用屯門公路來往貨櫃碼頭，造成公路嚴重阻塞，解決的方法是興建三號幹線郊野公園一段，使貨櫃車可以毋須經過屯門區，直接由邊境往葵涌及青衣。對於政府遲遲未履行興建三號幹線的承諾，本人是抱有懷疑態度的，但基於「早到好過遲到」「遲到好過完全無到」的精神，我極力促請政府早日完成這件「擱」在新界西居民心頭多年的「憾事」。政府亦應該盡速研究加闊屯門公路的可行性和加闊青山公路，以濟「燃眉之急」。

除了發展道路網配合之外，政府亦要留意貨櫃車的停泊問題。我尚記得很多同寅曾經說過，若果政府能夠提供足夠的車位和停車場，令車輛毋須停泊在阻礙交通的地方，甚至在路上「遊蕩」找車位，很多塞車問題都可以解決。貨櫃車的拖頭是體積龐大，必然會構成極多的泊車問題。據我手上資料所得，現時共有 15000 個貨櫃拖架，而葵青荃灣只有 2000 多個合法車位。我覺得就好像叫一個只有 50 磅的小學生背負超過他重量數倍的書包一樣，對他身體的發展一定會有負面的影響。新界西區就是這個小學生，被逼負擔嚴重的泊車問題。我相信亦有不少違例泊車、隨處非法停泊的拖架阻塞交通，新界西的交通自然更不暢順。因此解決問題其中一個良方就是增加合法車位。

隨着中港貨運日益繁重，貨櫃車的需求必會愈來愈多。當然，長遠而言，副主席先生，我們希望政府能夠興建道路直接貫通邊境及貨櫃碼頭，但這似乎是個「遙遙無期」的計劃，因此，我們何不集中達致那些「觸手可及」的實質措施，早日興建三號幹線，加闊屯門公路及青山公路路面，以及增加拖架泊位。副主席先生，今日我們辯論的不是爭議性的問題，是大家有目共睹的，在此情況下，我希望政府能採納我們的意見，切實解決新界西的交通問題。我支持動議。

鄧兆棠議員致辭：

副主席先生，今日的動議表面上是新瓶舊酒，因為所有的提議在過去幾年中，已在不同的層面反覆討論過，曾經在一九九一年十一月十九日舉行的兩局交通事務小組內討論過，而且亦在一九九二年一月十五日舉行的立法局會議上提問過。可惜，運輸科的官員深得太極張三豐的真傳，幾年來，常在原地踏步。

現在屯門、元朗的人口已達 60 多萬。嚴重的交通擠塞情況，幾乎是無日無之，而當局不斷的安撫市民，又說研究，又說改善，日復一日，全無進展。

爲甚麼一個直接影響到民生及香港經濟發展的嚴重交通問題，竟然存在了這麼多年而未有有效的解決辦法呢？令人不禁要問，這個政府是否一個負責任的政府呢？其中的原因在哪裏呢？運輸署的計劃是否不能夠追上實際的需要呢？當局對這個嚴重的問題是否根本未有優先處理呢？又或者在這方面的政策一向也是頭痛醫頭、腳痛醫腳，沒有遠見，沒有基本的解決辦法呢？

今年年初，運輸司告知本局，問題已在研究中，但轉眼之間，又春去秋來，擠塞依舊，改善全無。

作爲新界西的立法局議員，根據本人所收到的意見及投訴，本人深信，幾十萬新界西居民對目前的情況是極度不滿的。

目前屯門公路及青山公路已達到飽和的狀態，隨着天水圍的入伙，10 多萬居民將會在未來移居元朗，所以目前的交通情況更加惡劣。由於設計的錯誤，元朗及屯門的居民大多數都在港九市區工作，每日在青山公路及屯門公路上下班時，所遇到的交通擠塞，浪費了他們很多寶貴的時間，因而怨聲載道。

另一方面，由於中港貨運不斷增加，陸路的運輸日益重要，因此，重型的貨櫃車穿梭往來，使交通的情況更加混亂。

要有效解決這個地方的交通問題，本人認爲必須有長期及短期的改善計劃，而且要同時執行，我重覆，要同時執行。

今日動議中提出的建議，大多數是長期的辦法，例如興建第三號幹線(郊野公園段)、擴闊青山公路及興建新界西北接駁市區的集體鐵路等，這些是治本的辦法，政府是責無旁貸的。但是這類建設是需要很長的時間，甚至要好幾年才能夠完成，對目前的需要，好像遠水不能夠救近火一樣。

因此，本人建議，除了上述的長遠計劃，必須盡快落實執行之外，當局亦應該立即實施一連串的短期措施，予以配合，以便紓緩新界西的交通擠塞情況。

屯門公路的交通擠塞，除了流量飽和之外，交通意外是重要因素，很多駕車人士不知道意外發生，或者擠塞的情況，而仍然使用屯門公路或青山公路，有時會塞上幾小時。政府對這方面的問題並沒有正視，忽視了應急措施的重要性。

爲了短期內改善這個地方的交通情況，本人有下列的建議：

第一，加設道路觀察系統，如果發現交通意外或擠塞的情況，就可以盡快透過電台廣播，提醒駕車人士另找去路，或者是調頭而去。

第二，在屯門公路至荃灣、屯門入口處及其他支線入口處，做法外國設置大型的交通情況顯示板，清楚顯示交通的情況，使駕車人士可以早作選擇。

第三，政府要添置可以吊起重型貨櫃車的吊車，以應付貨櫃車意外後的清理工作，減少阻塞。

第四，可以考慮上下班繁忙的時間，限制重型貨櫃車使用屯門公路及青山公路。

第五，屯門公路及青山公路的維修工程，盡量在晚上進行，以減少阻塞。

第六，增加水路的客運，動用載客量大、速度快的飛翔船，來往屯門及港九之間，而且要增加班次。如果在屯門東能夠興建一個碼頭，就更加理想了！

總括而言，新界西北區的交通問題，已經達到一個嚴重的階段，當局必須予以正視，制訂長期及短期的策略，雙管齊下，落實執行，才能夠真正解決到這個問題。任何的拖延，或者巧言令色，只能夠引起市民的反感。

我同意劉皇發議員剛才所提議的，在資源短缺的情況下，第三號幹線應該優先獲得考慮。但是，連接新界西及市區的鐵路，亦應在考慮之列，因為在路少人多的情況之下，集體運輸系統，例如鐵路，才是解決未來擠塞的唯一方法。

副主席先生，我深切期望運輸司在答辯時，能夠提出實質的改善措施，而不是空泛的承諾。謹此陳辭，支持動議。

何敏嘉議員致辭：

副主席先生，我作為港同盟新界西支部成員，和一個居住於新界西的立法局議員，每天都要親身體驗屯門公路塞車的情況和排隊等船的滋味。如今屯門和元朗地區 70 萬人口大約有七成每天要進出市區工作或上學，而所能夠使用的就只有屯門公路、青山公路和一個渡輪碼頭。這兩條公路其實已很接近飽和，而渡輪服務則求過於供。作為一個負責任的政府，絕不應坐視數十萬居民日常生活受困擾而無動於衷。

尋根究柢就是屯門發展初期，估計大部份人口都能在區內就業，但屯門區工業因各種因素不能發展起來，因為市區就業機會和待遇都較新界西區為佳，故此遷入屯門的居民多不願意放棄原本的職業，這情況與政府原來的估計有很大的出入，使屯門和市區交通流量出現相當大需求。加上近年中、港貨運激增，屯門公路亦成為中港貨運的大動脈。而現在屯門公路早晚繁忙時間已是例必塞車。在這情況下，我們看到將來新界西將有更多屋邨落成，這個擠塞情況會更嚴重。

政府於八九年宣布興建三號幹線時，我相信當時很多新界西居民以為有一線希望，天水圍居民以及過境貨運也以為可以大大減輕屯門及青山公路的負荷。但政府於較早時透露三

號幹線郊野公園段連接汀九橋因資源問題而要延期興建，由九零年代中期完成推遲至九八至九九年完成。這項決定實在對新界西居民來說是非常不公道。試想九二年的今天，屯門公路和青山公路在繁忙時間已幾達飽和，一點輕微意外已足以令屯門交通癱瘓，再加上中港貨運亦繼續高速增長，愈來愈多貨櫃車來往新界西和葵涌之間，這還未計算九號貨櫃碼頭落成啓用，再加上天水圍的屋邨亦陸續落成，如果情況得不到迅速改善，未來幾年新界西進入市區的運輸情況實在不堪想像。

其實盡早興建三號幹線是一項效益甚高的投資。若三號幹線能及早落成，除了能避免造價上漲之外，數十萬屯門、元朗居民亦能把慳上的每日一個半個鐘頭交通時間放在生產和家庭生活方面，所帶來的社會和經濟效益，其實無可估計。

反過來說，假若延遲興建三號幹線郊野段，除了塞車時間大增外，交通意外也會隨着增加，單是時間上的損失已無可估計。從發展元朗及天水圍新市鎮角度出發，愈早興建新界西北交通愈有利，現時很多公屋申請者都不願入住天水圍公屋，原因大多數是害怕交通問題，影響日常作息，所以他們不願遷入新界西區居住。故我們建議政府應盡早動工興建三號幹線郊野段，除此之外，渡輪服務亦可提供一條使市民無需飽受擠塞的途徑。但可惜渡輪服務並不理想。在早上七時之後，你會看到一條非常長的人龍，由屯門碼頭排伸到美樂花園，最少等候超過半小時，才可到碼頭。而渡輪上落地方狹窄只容一人通通，致令渡輪服務沒有效益。

我希望政府較早前透露打算公開招標接受其他公司開辦其他航線，這將有助改善小輪服務，政府應該盡快進行。為配合新經營者，政府更應立刻興建新的公眾碼頭，以增加渡輪服務的配套設施。最後有關鐵路方面，我認為鐵路最終是要興建的。

副主席先生，本人謹此陳辭。

下午八時

副主席（譯文）：現在已屆八時，根據會議常規第 8(2)條的規定，本局現應休會。

律政司（譯文）：副主席先生，如果閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8(2)條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

運輸司致辭的譯文：

副主席先生，今日下午各位議員就新界西北部對外交通的改善措施，提出了多方面而有用的意見，我至深感激。我完全同意這次討論中所提出的意見，並且十分贊同我們應竭盡所

能去解決新界西北部交通問題這個一般原則。事實上，不久前在十月二十八日的總督施政報告辯論中，我已向本局解釋過政府為解決這區交通問題的各项確定計劃。由於時間有限，我想集中討論這項動議的五個要點作為回應。

三號幹線（郊野公園段）

各位議員都一致同意，屯門公路交通問題的最終解決辦法，就是興建包括汀九橋的三號幹線（郊野公園段）。大家都知道，這項工程的興建費用十分昂貴，以今日的價格來說，高達 100 億元。由於這項工程規模龐大，而且十分複雜，所以無法在一九九八至九九年度以前完成。但這正好符合我們原先的預測，就是到九十年代末期才需要有這條幹線。因此，就我們的時間表來說，並沒有出現延誤。初步設計正在進行中，而財務顧問亦正在加緊研究這項工程專營商辦的可行性。我們剛剛接獲財務顧問的通知，我們亦準備考慮邀請對承辦這項工程有興趣的私營機構作出表示，以幫助我們決定是否及在何時將這項工程交由私營機構承辦。

新界西北部的鐵路連接系統

各位議員都知道，在進行鐵路發展研究時，當局會一併考慮新界西北部的鐵路連接系統。我們會在本年底得知有關結果。該項研究的重點是直至二零一一年本港各區對多種交通工具及本地鐵路服務的需求。不久前，各位議員曾敦促我考慮興建伸展至將軍澳的地鐵支線。由於許多人都要求鐵路的支線須遍及港九各地，因此，政府必須以市民的最佳利益為前提，對這些計劃的優先次序及時間安排有一個全面看法。

在現階段，我不能在研究有結果之前提出建議。不過，我認為伸展至新界西北部的鐵路連接系統似乎有明顯的吸引力，因為它可與擬議的連接邊境與貨櫃港的貨運鐵路線，以及一條新的過境客運鐵路線，共用一條走廊。但目前我們必須等待該項研究結果的公佈。

道路改善

當局現正致力處理本港各地，特別是這個地區較為迫切的道路改善問題，並於未來兩年會共動用 27 億元興建這個地區的新道路，包括新界環迴公路由錦繡花園至凹頭的最後一段、屯門至元朗東走廊及元朗南繞道。此外並會動用大約 7 億 4,000 萬元擴闊青山公路。至目前為止，當局已撥款改善該公路的四段路面。現時，掃管笏至三聖的一段快將完成，而將最接近荃灣的一段改為雙程行車及裁彎取順的工程，亦會在本年底展開。我們會繼續加緊進行這條公路餘下路段的改善工程，這當然取決於能夠得到所需的撥款。此外，我們會在屯門公路三個上山路段增設上斜慢線，第一段路的工程定於一九九四年動工，費用為 1 億 5,000 萬元。

渡輪服務

我們已有確實計劃去改善渡輪服務的班次。現時屯門與中環之間的渡輪服務，在繁忙時間增派三艘載客量大的普通渡輪行走，其中兩艘是自本年六月起增派的。此外，小輪公司

正研究進一步改善服務的方法，並可能訂購兩艘新的 30 座位快速渡輪。當新渡輪在明年八月運抵本港後，中環與屯門之間的高速渡輪服務的載客量將增加一半。在目前來說，我們會調派各類普通渡輪去應付繁忙時間的需求。

小輪公司現調派約 14 艘氣墊船入屯門線的服務，在繁忙時間每隔五分鐘開出一班，並在上下班的繁忙時間增派三艘每艘約有 500 個座位的普通渡輪行走，其中兩艘並設有空氣調節系統。乘客更可選擇前往中環以外的目的地。

屯門公路的交通管理

關於屯門公路的交通管理方面，我相信在短時間內可做到不少工作，去改善交通情況。為符合讓市民有份參與策劃和施行改善措施的政策，我們現正聯同有關的區議會成立一個工作小組，以便定出解決區內問題的可行辦法。工作小組首次會議將於下月初舉行，屆時會集中研究改善交通流量的實際方法，其中包括如何將現有的路面作更妥善的管理及如何改善公共交通服務。該小組亦將考慮多項交通管理措施，例如更妥善地重新編排道路維修計劃、設置巴士專用線的可能性及其他利便公共交通的措施。此外，同時亦會考慮採取措施，改善道路安全，以及加快移走可能阻礙行車道的拋錨車輛。

城市規劃

有些議員詢問為何當局在規劃新界西北部的發展時，未有考慮到連接道路容車量有限的問題。事實上，無人能預計到該區交通量的增長率。新市鎮的規劃原本是以盡量自給自足為目標，不過，實際上許多遷入新市鎮的市民仍保留原有的工作，因此居民對往返工作地點的交通需求，較預期高出很多。此外，港口的擴展非常迅速，現時的吞吐量是 10 年前的三倍。過境車輛的數目在同期增加了 12 倍。即使具有世界上一流的規劃專才，這樣的發展也是預見不到的。

貨櫃車

至於貨櫃車的停泊問題，來年我們會提供更多土地以作 2000 個泊車位之用，並且鼓勵貨櫃碼頭經營者准許車輛在碼頭內過夜停泊，來解決這個問題。第 8 號和第 9 號貨櫃碼頭將可提供合共 52 公頃的後勤用地，用以紓緩貨櫃車的停泊問題。我亦知道港口發展將會研究可以採取何種措施，去提高貨櫃車的效率，以期減少非生產性的車程，即並無拖貨櫃的車程數目。此舉應可紓緩屯門公路的擠塞情況。

總結

副主席先生，總的來說，香港在經濟增長方面取得的成就獨一無二，而社會亦日漸富裕，這同時亦香港帶來嚴重的交通問題和使車輛數目迅速增加。一如我以前說過，而我亦會再說一遍，我們絕不可以靠興建道路來解決交通擠塞的問題，這個問題只能加以控制和管理，而不能使之消失。我們必須面對這個問題，認清問題所在，並實事求是地處理。我

可以向各位議員保證，我們會竭盡所能去正視這個問題，並會積極努力地尋求和實施長遠的解決辦法以及短期的紓緩措施。謝謝。

副主席（譯文）：黃偉賢議員，你是否有意致答辭？根據內務委員會的規定，你共有 15 分鐘時間發言和致答辭。換言之，你致答辭的時間實不足一分鐘。

黃偉賢議員致辭：

副主席先生，首先我在此代表屯門、元朗 60 多萬的居民，感謝各位議員的發言及支持。我亦同時代表 60 多萬的居民，對剛才運輸司的答覆表示失望。他除了將我們所聽過的重覆一次之外，實在並無任何較具體的改善計劃。當然，他一直推說要等待有關的研究報告，該份報告在明年年初會公布。我們等這些研究報告，已經等了非常、非常、非常久了，但我們仍然是要這樣的等下去。正如周梁淑怡議員說，政府最喜歡的是順延，順延下去。

剛才梁文建先生談到加建多一些道路未必可以減少擠塞。這點我不敢置評。但如果你不多建一些道路，就「必死無疑」，這是我確知的。

副主席先生，現在解決新界西的交通問題已不是頭痛醫頭腳痛醫腳的問題，而是一個血管閉塞症的問題。新市鎮的交通幹線不足，就好像一個人身上的血管不足夠，現在有一條主要血管經常出現閉塞的現象。如果我們再不解決這個問題，我想這個人的身體很快會枯萎，亦即是說我們香港新市鎮的工商業發展很容易枯萎，失去競爭的能力。

副主席先生，「屯門、屯門，塞車之門」這是屯門、元朗區街坊的口頭禪。現在屯門公路的塞車，已經到了天怒人怨的地步。我們還等甚麼呢？正如運輸司剛才說，他完全同意我們議員所提的建議，但卻仍然未切實、落實地去執行有關的計劃，我們對此感到非常失望。有關的問題不斷在新市鎮裏重覆又重覆的出現，但政府仍然還是一拖再拖。

我相信今日很多議員都已點出了有關的問題，我不想再多說，因為事實上我們的立場是非常一致的。雖然剛才運輸司常常強調資源問題、優先次序、做價問題，興建一條三號幹線要 100 億元，但如果考慮到屯門、元朗的人口，以此來計算的話，則每人大約負擔 140 元左右，這到底是否一個昂貴的費用呢？實在要留待政府去考慮。

我很想知道到底現在問題出在哪裏。如果誰還未可以下決定、拍板的，我邀請那位官員去新界西那裏居住，我擔保他在一個月之內便會拍板興建有關的計劃。

副主席先生，本人謹此陳辭，多謝各位議員的支持。

動議付諸表決，並獲通過。

休會及下次會議

副主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九二年十二月一日星期二下午二時三十分舉行。

會議遂於下午八時十六分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列條例草案／動議簡稱的中文譯名僅作參考指南，並無權威效力。）

書面答覆

附件 I

規劃環境地政司就唐英年議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

持牌酒樓食肆須定期接受兩個市政局屬下衛生督察的檢查，頻密程度為每兩個至八個星期檢查一次，視乎個別食肆的衛生情況而定。對於那些符合最高衛生標準的食肆，當局會每隔八個星期檢查一次；而情況最差的則每隔兩個星期檢查一次。如懷疑或發現食肆造成滋擾，便會按需要而進行更頻密檢查。當局認為這種視乎衛生情況而進行檢查的做法合理，因為這既可確保有限的人手得到充分運用，亦可使食肆的一般衛生情況維持在可接受水平。然而，環境保護署的職員並沒有定期檢查持牌酒樓食肆，他們只會處理市民所提出有關環境滋擾諸如噪音的投訴。至於空氣污染管制，環保署會在發出有關火爐及煙囪的批准後三個月內，按需要而檢查食肆的火爐及煙囪，隨後亦會進行跟進檢查，以確保有關裝置／改動符合經批准的規格。

附件 II

金融司就夏佳理議員對第五項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

夏佳理議員可從附錄看到，除八月份外，售出的樓宇數目有明顯下降趨勢，這可從本年五月至十月六個月內田土註冊處所登記的樓宇買賣合約數目顯示出來。第三季售出的樓宇總數達 38528 個單位，與去年同期售出的 48623 個單位比較，跌幅為 21%。

此外，根據田土註冊處所登記的交易而釐訂的私人住宅樓宇售價指數顯示，本年第三季的樓宇價格輕微下降，降幅為 1.35 個百分點左右（該指數上次是在一九八九年重新釐訂 100 點為基本指數，今季的指數由 222 點下跌至 219 點）。

附錄

田土註冊處所登記的樓宇買賣

一九九二年	所登記買賣合約共涉及 的樓宇／單位數目	與對上一月比較 增加的百分率
五月	19169	—
六月	14496	-24%
七月	13014	-10%
八月	13262	+2%
九月	12252	-8%
十月	8905	-27%