

立法局會議過程正式紀錄

一九九四年一月十三日星期四
下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

布政司陳方安生議員，C.B.E., J.P.

財政司麥高樂爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，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., LL.D., 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.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.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., J.P.

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，O.B.E., J.P.

陳偉業議員

鄭海泉議員，O.B.E., J.P.

鄭慕智議員

張建東議員，O.B.E., 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.

黃震遐議員

葉錫安議員，O.B.E., J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員，J.P.

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

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

胡紅玉議員

田北俊議員，O.B.E., J.P.

曹紹偉議員

缺席者：

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，O.B.E., J.P.

何敏嘉議員

楊森議員

列席者：

立法局秘書劉國康先生

總督彭定康先生根據會議常規第 4AA 條出席會議，向本局發表講話，並接受提問。

主席（譯文）：請各位議員繼續站立歡迎總督。

秘書（譯文）：總督先生。

主席（譯文）：總督將會就交通事宜向本局致辭。

總督（譯文）：主席先生，我在施政報告中說過，我們的首要工作之一，是要保持香港的交通暢順，這對我們的經濟及民生當然極其重要。說來有點矛盾，我們的運輸基礎建設承受這般沉重的壓力，乃是經濟增長及個人財富與日俱增所致。我們正受到自己的成功所累。

本港每天的乘客人次達 1000 萬，幸好其中 90% 使用公共交通工具。此外，擁有私家車人士的數目亦較其他地方為少。整體而言，我們的公共交通系統效率甚高，能夠為乘客提供多項價錢合理的選擇，而且毋須直接利用公帑補貼，這也是我們幸運的地方。但這不是說我們可因此而自滿。儘管如此，我們有理由就運輸設施感到自豪，我們的運輸設施正是亞洲其他國家及世界各地所羨慕的。

鑑於本港的經濟活動日趨頻繁，我們將會透過三條途徑來保持交通暢順：

首先，我們將繼續投資於道路基礎建設 —— 我們去年在這方面的投資是 40 億元，今年是 70 億元，明年則為 90 億元；

其次，我們會促進公共交通服務的擴展及改善，以符合市民愈來愈高的期望。就這方面，我對鐵路系統日後的擴展寄與厚望。在香港這個人煙稠密的環境，鐵路系統作為一種高效率及不會造成污染的交通工具，有著明顯的優點；及

第三，我們將會改善道路管理，例如透過繼續採用及改善電腦化區域交通控制系統，以便從基礎建設投資計劃中取得最大的回報。上述系統改善了某些地區的交通流量達 30%。

就像以往一樣，我們必須正視本港的交通問題及找出解決辦法。西區海底隧道的工程現已展開，該隧道將會是雙程三線行車，為過海人士帶來恆久的裨益。我們最近承擔盡速興建耗資 30 億元的汀九橋，以疏導新界西北及市區之間的交通。同時，我們已根據專營安排，向私營機構招標，以興建三號幹線（郊野公園段）餘下部份。該條幹線可減輕屯門公路的負荷，大大改善邊界及貨櫃碼頭之間的交通連繫。

交通擠塞並非香港獨有的問題，大部份大城市都為這個問題而苦惱。直至目前為止，我們比大部份城市更能妥善處理這個問題。不過，要保持香港的交通暢順直至二十一世紀，將會是一項重大挑戰。如果要維持經濟蓬勃及交通便利，我們便要果敢及靈活地處理這個問題。儘管我們明白到，我們能夠做到的，會受到各種自然條件所限制，特別是在市區較舊地區，但我們仍會在道路基礎建設方面大量投資。我們必須確保車輛數目增長的步伐，不會令空氣質素下降至無法令人接受的程度。就這方面，我們應特別注意私家車的數目。私家車的數目原本不算龐大，但近年來卻急劇飆升。這樣大幅度的增長不能無止境地持續下去。

在處理這些及其他交通問題時，我們將要面臨困難的抉擇，要在車主及運輸業的利益以及社會整體需要之間，取得平衡。在未來的日子裏，政府將會尋求本局議員的支持及諒解，以便作出最符合香港未來交通需要的決定。

謝謝主席先生。

主席（譯文）：各位議員現在可向總督提問。提問的議員可再提出一項簡短的跟進問題，以求闡釋。請各位議員舉手。鄭海泉議員。

鄭海泉議員問（譯文）：謝謝主席先生。總督先生，我提問的事項，其範圍是你的演辭所沒有提及的。就是有關那些被剝奪基本權利的人的交通問題，我所指的是那些嚴重傷殘和嚴重弱智的人。我不知道這是否會違反會議常規的規定，但我希望就這方面提問。目前，我們採取一種福利形式的做法，就是由志願機構提供復康巴士服務，而這些復康巴士亦是由私營機構捐贈的。這種令受助者感到「卑躬屈節」的做法——若我可以這樣形容的話——並不能夠提供我們所需的資源，而我們亦要經常將要求這項服務的人擯諸門外。我懷疑總督先生會否重新考慮這種做法，並向這類無法使用公共交通工具的人提供更多資源。謝謝。

總督答（譯文）：我想這位可敬的議員也知道，我是特別關注這個問題的，尤其是因為這個問題在一九九二及九三年，我向本局發表施政報告後舉行的答問大會中已有人向我提出。鑑於市民在一九九二年的答問大會對這問題所表示的關注，我遂於一九九二年十二月與傷殘人士組織及公共交通機構的代表，以及與這方面有關的人士舉行了一次會議。我想雙方均大致認為這是一次有用的會議。我認為傷殘人士的代表在提出要求時所表現的智慧與溫和態度實在令人十分欽佩。我亦認為交通機構的代表，明顯地已努力作出建設性的回應。

我們將會舉行另一次會議，我想會在本年二月，但肯定會在未來兩個月舉行。這次我們會檢討自前年十二月的會議以來的進展。此外，也會報告一些工作的進度。其中包括九廣鐵路公司和地下鐵路公司就其所作的承諾報告進展情況，特別是有關新機場鐵路設計的研究，以及一些巴士公司為傷殘人士提供更佳服務的進展情況，儘管我們也了解到巴士公司在這方面有特別困難。

至於復康巴士服務方面，目前共提供兩種服務，即固定路線服務和電話預約服務。我得悉固定路線服務會擴展，在一九九三至九四年度至一九九七至九八年度期間，每年會增設 4 條路線，而電話預約服務亦會透過購買更多車輛而得以改善。我可以向這位議員保證，政府會繼續以認真態度處理這個問題。而我也希望在我與剛才所述的各個團體舉行下次會議後，我們能夠進一步透露有關進展。我們已作出一項非常積極和實際的改善措施，就是我們已出版了一份綜合性的公共交通服務指南，以協助傷殘人士計劃他們的路程，這份指南已於去年年底，即十二月三十日面世。我想當局已將這份指南派發給全港傷殘人士組織，相信它們也認為這份指南極之有幫助。

主席（譯文）：李國寶議員。

李國寶議員問（譯文）：總督先生，請你告知本局，有何理由證明最近的的士加價是合理的？因為有關方面看來並沒有採取任何措施，以確保乘客可獲較佳質素的服務？

總督答（譯文）：我深信這位議員也知道，的士收費的問題是交由交通諮詢委員會審議，當局在聽取該委員會的意見後，才會通過增加收費。我想大家都注意到，在的士加價申請進行討論期間，愈來愈多市民對的士的服務質素、這項服務目前的提供方式，以及的士的發牌方式表示關注。現在本局已着手處理這些問題，並通過制訂規例，確保由現在開始，或在一個月後，司機須在的士內展示司機證和的士牌照，使不滿的乘客能夠更清楚辨認服務欠佳的司機。我們亦見到警方已加強執行現行的法例。我希望這項行動有助提高服務水準。但這位議員所說的也非常正確，就是市民期望日後的士提出加價時，應以改善服務為主要理由，特別是本港有很多市民都靠賴的士作為日常的交通工具，而不單止是間中乘搭回家。

主席（譯文）：劉皇發議員。

劉皇發議員問：總督先生，近年來，香港及深圳的客貨運輸量激增，連接兩地的現有陸上車輛運輸通道已呈飽和。總督先生可否告知本局，政府有否考慮與深圳當局接觸，共同研究開闢第四個車輛過關口岸，以應付本港未來的需要？

總督答（譯文）：我認為這條問題涉及兩個事項。首先是現有過境站的開放時間。其次是我們應改善中港之間的連繫——及運輸連繫。我將按次序逐一回答。

首先，我肯定這位議員都知道，我們已向中國當局建議 24 小時開放其中一個過境站——至少將其中兩個檢查崗亭通宵開放，使這個過境站能 24 小時開放。我認為這會有極大幫助，並有助減少現時繁忙時間須處理的車輛數目及解決現有的一些真正交通擠塞問題。中方沒有接納 24 小時開放落馬洲過境站的建議。他們說，他們在資源方面有問題，但他們已答應在今年年底再考慮這事。我想本局應了解資源問題對他們來說是較大

的，這是因為深圳有獨特重要性，同時亦因為他們的邊境四周有很多關卡。但我很希望我們能在這事取得進展——我相信一些代表工商界的團體，例如香港工業總會，已多次向中方當局提出這事。故此，首先我們打算並希望延長我們過境站的開放時間。我希望我們能早些在這方面取得進展。

其次，我想談論有關增闢路線，即橫跨邊境，由北至南的路線的問題。我認為為了我們本身的經濟發展，以及華南地區的發展，實有需要興建更完善的鐵路系統，由北至南，將香港，以至我們的貨櫃港，與中國大陸連接。我認為鐵路發展研究在這方面所提出的論點很有說服力。當然，我們現時仍就該報告徵詢意見。我更認為多些利用由北至南的鐵路運輸貨物，以代替使用繁忙的道路這一點是很重要的。我知道中國本身亦致力改善國內的鐵路系統，故此我很希望他們歡迎我們在香港作同樣的嘗試。

一俟鐵路發展研究的諮詢期結束後，我們便須向本局及中國官員提出未來路向的構思。我很希望我們能就鐵路發展研究展開行動，這不但因為是項研究對中港經濟銜接極之重要，而且對那些例如在新界西北部居住的人亦同樣重要。該區居民對在新界西北部興建更完善的鐵路設施有很強烈的意見。

主席（譯文）：張建東議員。

張建東議員問（譯文）：總督先生，鑑於現有地鐵系統，尤其是彌敦道沿途一段地下鐵路嚴重擠迫，政府認為在不影響使用彌敦道一段地下鐵路的乘客安全的原則下，延遲興建九龍半島西部新地鐵路線不能逾越的最後限期為何？

總督答（譯文）：我希望我們可以盡快動工興建與建造新機場有關的鐵路系統。這位議員說得相當對，發展鐵路系統不但會取得任何現代城市均應擁有一類新機場通道，而且可以紓緩其他地區的擠塞及交通問題。我認為這個簡稱為「機場鐵路」的系統對彌敦道走廊的影響是這項投資的重要副作用（有益的副作用）之一。

當然，基於這計劃對其他地區的效益，我們已從政府的角度去研究是否宜將該鐵路分段興建，以及將整個計劃分為多個較細小部份投資，而不等待至整個計劃能夠展開為止。我須說明，我想我們的看法是分段進行該計劃並無多大意義。例如我認為我們不能基於經濟及其他理由證明彌敦道的擠迫問題會因此而緩和，就以此作為動工興建該段鐵路的理由，而不理會我們能否將其連接新機場。不過，我們當然會不斷檢討這事。

我謹重複我在會議開始時所說，就是愈快能達成機場鐵路的整體協議（一如機場本身的協議）便愈好——不論對今日的香港，對明日的香港，均有莫大裨益。假如我可這樣說而不會觸犯叛逆罪的話，對今後的特區政府亦同樣有好處。

主席（譯文）：鄭慕智議員。

鄭慕智議員問：總督先生，近年香港車輛數目不斷增加，政府過去曾採用財政措施，企圖遏止車輛的增加，但證明只能收到短期效果。現時政府又再試圖考慮採用例如加稅的財政措施，去對付車輛增加的問題。我想請問總督先生，為何政府明知這項只能收到短期效果的措施，仍要考慮採用，以對付這個重要的問題？

總督答（譯文）：在多項因素影響下，香港的自用車擁有率問題將會日趨嚴重。因此，我猜想這位議員提出的問題將會在未來數年引起熱烈的辯論——若非為了對本局議員表示敬意，我會形容為言辭尖刻的辯論。

根據我們最近進行的大型研究預測，本港自用車擁有率將會每年增長約 5%——這項研究顯示了對香港經濟增長帶來的後果作出預測時，會涉及的一些風險。然而，自用車擁有率的實際增長每年約為 10%。我們最近獲得的數據顯示，一九九二年的增長率為近 12%。現時的私家車數量已超逾我們預計一九九六年才會達到的數目，而超出的數量為四萬多部。我們在一九九三年十一月已超逾這個數量。這些事實都是經濟增長帶來的後果。同樣由於經濟增長，我們須再次更改電話號碼編號系統，儘管上次更改編號僅是數年前的事而已。

然而，若根據本港的人口計算，我們的自用車擁有率仍然偏低；但若與本港道路的數量比較，這些數字卻令人相當吃驚。以每公里道路計算，本港的私家車數量及所有車輛數量均屬全球之冠。私家車為每公里 160 部，而所有車輛則為 270 部。這些都是非常龐大的數目，而且更以倍數遞增，對環境及社會帶來的影響愈來愈大。我們不能對這個問題坐視不理，我想不會有人真的以為僅僅多建一些道路便能解決這個問題。假設能將整個香港變作迴旋處，有關數字或許能減至令人接受的程度。但是，在這個情況下，我不認為香港能再為人接受作居住的地方。因此，我們須怎辦才能解決問題？已經擁有車輛的人士當然振振有辭，深信我們應該使用經濟或其他措施，令其他希望成為車主的人士望而卻步。不過我們實在必須正視這個問題。

可供選擇的方案都擺在眼前。我們可以推行一些收費措施，令市民更難購車，或更難不付代價便可使用車輛。因此，我們可以向車主徵收更高稅項，或請容我大膽在本局重提道路收費的問題，我知道數年前這個問題曾惹來議論紛紛，哄動一時。我相信起碼香港政府當局的一位已退休高官能在這方面提供簡明扼要的意見。香港政府處理這些問題的一貫做法是採用收費措施，如果不採用這個方法，還有甚麼可行途徑？不錯，政府可以引進其他地方推行的具體管制措施。我們可以禁止車輛進入部份市區範圍，或實施其他人士曾考慮過的另一種管制系統，即禁止某類車輛在某段時間進入市區某些範圍。這便是一系列可行的措施，當中只差沒有廢除內燃機一項，因為那根本並非可行的選擇。除非大家正視這些方案，否則最後會發現未來數年香港將會無可避免地走向——或許「走向」不是恰當的詞，「步向」是較佳的措辭——步向全面交通大停頓的困境。

在興建新道路及隧道方面，我們還可以多做一點工夫。政府承諾在一九九七年前多建的100公里的道路。但是，我們終於會到達一個地步，就是縱使有最積極、最具創意的交通管理措施，甚至興建更多道路，就算興建更多一般基建設施，也不能解決這個嚴重的社會及環境問題。屆時政治家便要發揮那種恐怕並非經常獲得大眾支持的領導作用。

主席（譯文）：潘國濂議員。

潘國濂議員問：總督先生，公共交通運輸服務公司經常都要加價，公營的公司，例如鐵路公司，每每是按通脹率來加價；而私營公司，往往又以利潤未達標準來加價。這些公司共同做成的後果，是使本港的交通費節節上升，因此導致高通脹。請問總督先生，政府有否重新具體檢討現時的制度，並考慮新方法來監察和審查交通運輸公司的加價是否合理；以及判斷市民是否能夠承擔每年的加幅？

總督答（譯文）：除了昨天進行的辯論外，政府亦從過往進行的其他辯論，知悉本局、區議會及兩個市政局對地下鐵路公司及九廣鐵路公司收費的意見。我們當然知道有關的意見。然而，我們亦知道本港鐵路公司的成立是建基於一項信念之上，這項信念已令這些公司差不多可說是亞太區最佳的公營鐵路系統、甚至全球最佳的公營鐵路系統之一。我相信這已是普遍公認的事實。這些公司與私營運輸公司不同，不用面對盡量提高利潤的壓力，但卻承受另一種壓力，就是必須提供優良服務，以及為改良服務作出龐大投資。我相信這些公司經營策略的核心，就是務求毋須在這位議員提出的政府管制下能夠釐定車費，因為這些車費容許它們可以借款為其服務作出投資。

我們不難將釐定車費一事政治化，但結果我們的鐵路系統將會如現時西歐或北美的一些鐵路般理想或差勁。我不認為這是本局希望政府邁向的方向。讓我們看看這些年來九廣鐵路及地下鐵路提出加價如何導致通脹，這會是有興趣的事。過去六年九廣鐵路提出的加幅均低於整體通脹加幅。年復一年，九廣鐵路一直保持這個做法。地下鐵路保持這個做法的日子更長；十三年來，地下鐵路提出的加幅也是低於整體通脹加幅。我必須指出，如果香港每間提供服務的公司，以及每名製造商都能這樣做，我們的通脹情況便會遠比現在為佳，並且在國際市場更具競爭力。這並非表示兩間鐵路公司毋須向市民、向政府當局及向本局交代它們所做的事。我們鼓勵這些公司與乘客建立聯繫，同時亦鼓勵它們將財政安排更加公開。相信這位議員知道政府在該方面加諸它們的責任。各位都知道，政府已決定行政事務申訴專員應有權調查這些公司的服務，以及在社會其他方面提供的服務。我準備再進一步；例如，有人提議消費者委員會也應該監察本港的鐵路公司。我準備研究該類建議。然而，如果政府當局同意某些安排，而這些安排足以令每年有關收費加幅的決定變成政治足球的話，則我不認為這對市民有利。我不相信這樣做有甚麼意義。我認為這樣會影響有關服務。儘管我們的鐵路服務並非十全十美（誰又能做到十全十美），但肯定能躋身全球最佳公營運輸系統之列。

主席（譯文）：劉華森議員。

劉華森議員問：總督先生，現時香港的泊車位與車輛數目嚴重腳節，做成泊車位嚴重不足；另外，無論私人屋邨或出租的停車場，紛紛以商業理由大幅加租，令駕駛者深感負擔加重。請問政府是否有正視車位嚴重不足與停車場收費的問題，以及採取何種遏抑和解決的措施？

總督答（譯文）：一如其他社會，在審批新的發展計劃時，無論是商業樓宇或住宅樓宇的發展計劃，現行的規劃指引當然有考慮泊車位的需求。此外，為使那些指引在應用時能參考更合理和切合現況的參數，當局現正檢討泊車位的需求，一俟檢討有結果——但我相信約需時一年，就會向本局、各個區議會及社會人士公布周知。我認為雖然這項有關泊車位需求的調查可能影響我們對泊車位規劃指引的觀點，也可能影響我們須為車主提供更多、更完善設施的看法，但假如市民要在運用寶貴土地作泊車位或用來興建更多住宅之間作出選擇時，他們的結論可能會是優先處理後者。

我不擬進一步詳細討論這個問題，也不擬干預市場的運作。我認為政府本身不應負責釐訂或決定私人泊車位的價格。我認為此舉有如走上濕滑的斜坡，潛在危險極大。雖然是這樣，我知道——部份從今天我進入立法局時所接獲的信件中知悉——市民是何等關注多個屋邨在這方面的問題，而我亦深信當市場力量伸展至超越正常限度時，各位議員會向私人發展商明確表示那是本港市民的看法。

主席（譯文）：陸觀豪議員。

陸觀豪議員問：總督先生，新市鎮發展的初期，對外交通往往是一個嚴重困擾居民的問題。政府有甚麼具體的政策，可避免未來在大嶼山開發新市鎮時重蹈覆轍？

總督答（譯文）：我相信大嶼山的問題不及其他新市鎮（尤其是新界西北）所面對的那麼嚴重。因為專為新機場興建的鐵路會與新住宅區的發展同步進行，甚或比之更早，配合接駁巴士服務，我希望這樣可解決新市鎮發展所衍生的主要交通問題。

但陸議員所言亦頗正確，新市鎮的發展在某程度上超越了交通基礎建設的發展，以致新市鎮居民的生活與原來所構想的有一段距離。我相信那些在新界西北居住而在九龍或港島工作的居民，尤其須面對種種問題，每天上班都須經歷艱辛的旅程。那些代表新界西北選區的議員經常向我表達此點，而我訪問新界時，市民亦向我反映這一點。

我們正嘗試採取一些措施為新界居民改善交通設施；我相信這是稍後提問的事項。三號幹線（郊野公園段）的發展是重要的，屯門公路的改善工程亦同樣重要。本港鐵路系統發展的重要性也不容忽視；而一如許多人所建議，連接屯門的鐵路也頗為重要。發展屯門至中區的更快速直接渡輪服務，也是另一項重要的考慮措施。我們還須顧及巴士服務與渡輪服務之間的關係。這些俱為我們可以做的實際工作，以紓緩新界西北的交通問題，而我亦知道這問題對社會和經濟同具影響。

主席（譯文）：唐英年議員。

唐英年議員問（譯文）：總督先生，我想提出有關過海隧道的問題。自從東區海底隧道於一九八九年啓用後至今四年，該隧道的通車量已達致或接近飽和。昨天運輸司在立法局答覆問題時，調解決來往港九過海交通的長遠辦法，有賴預計於一九九七年啓用的西區海底隧道。假如我們依照經濟原則及已經發表的全港拓展策略的建議路向發展，我預期西區海底隧道的通車量可能於二零零二年或之前達致飽和，即是在其預定啓用日期後五年飽和。爲免又再因爲我們的成就而造成問題，同時爲了令本港的交通得以暢順——正如總督先生所說的——請問在你的計劃中，是否會有第四條過海隧道？假如沒有，原因爲何？我現在向你提出這個問題後，你會否加以考慮？

總督答（譯文）：經過上次爲西區海底隧道立法的經驗，我當然樂意考慮這個問題，但我希望我毋須爲那條隧道進行立法的工作。

雖然我認爲這位議員或許不經意地提出了一些有時與直線式推算或與經濟迅速增長假設有關係的問題，但他說得不錯。首先，他正確地指出本港現時過海隧道的不敷應用程度。現時每天約有 18 萬部車輛使用海底隧道。我想我這樣說沒有錯：就該隧道的運作而言，隧道的使用率已超過其限量約 20%。此外，亦有很多汽車使用東區海底隧道，每天大概是 87000 部左右。這些數字將會稍微增加——然而，在已經相當擠迫的路面情況下，任何增加都會產生重大的影響。這些數字會稍微增加，是因爲往來中環及佐敦道的汽車渡輪服務須分階段結束。當然，即時的解決是盡快建成西區海底隧道，而我完成這項工程肯定將有助紓緩另外兩條隧道所承受的壓力。或許我也順帶一提，我記得曾有一些人大力反對興建西區海底隧道，他們其中一兩位仍在批評新機場和機場鐵路的興建，或許他們現在所提出的批評與當日無異。除了盡快建成西區海底隧道以外，我們還須——正如我們現在所做的——採取措施來改善現有兩條隧道的交通管理。我們已採取若干措施，例如增設更多交通燈，雖然我們可以做的有限，但這些措施多少發揮了一些作用。我想，現時的東區海底隧道晚上有三條行車線是由港島往九龍方向的，即是說那個方向的車輛可以行駛得更快。雖然這些措施能發揮作用，但亦僅是我們可以做的有限措施。

雖然我們不久或許亦要考慮日後往來港九的過海交通需求，但我們有了第三條海底隧道以後，是否還需要第四條海底隧道，現時尚難加以揣測。我有一個直覺的看法，就是總有一天，你毋須再傷腦筋來解決這個問題，總有一天，我們的需求會得到滿足。假如我們需要第四條、第五條，甚至是第六條海底隧道，恐怕我們便無法解答我較早前提出的問題，就是擁有自用車對於整體環境所造成的影響。我認爲，香港不可能在無休止地興建更多與交通有關的基建設施時，不會有人認真地提出疑問：香港到底是給人居住還是給車輛行走的？

主席（譯文）：曹紹偉議員。

曹紹偉議員問：總督先生，現時一名乘客由荃灣經屯門公路及元朗環迴公路前往北區或中國邊境，大約需時 50 分鐘，一旦三號幹線通車後，則大約只需 15 分鐘，由此可清楚了解三號幹線的經濟效益極大。政府有關官員自策劃至現時進行招標，共用去 10 年時間，而多年來各方面早已提出強烈要求，尤其近數年來，新界西時常出現大塞車，但有關的政府官員仍然以氣定神閒的態度去處理，引致延誤、居民受苦。請問總督先生，既然剛才你多次提到三號幹線的重要性，那麼，閣下會否對決策錯誤或辦事不力的官員進行懲罰，並確保加速三號幹線及新界西北鐵路的建設，使新界西居民及早免受塞車之苦和令廣大市民信服？

總督答（譯文）：都鐸王朝的君主每每用這位議員建議的方式懲罰官員。但是，我想香港多年來成就驕人，我們的公務員應就此受到表揚而非受嚴斥。我認爲我們現已就三號幹線及一些尚未完竣的主要基本建設工程定下切合實際的策略。我們亦很感謝本局批准撥款興建汀九橋，該橋是上述發展不可或缺的部份。本局各位議員想亦記得，財務委員會已批准撥款 33 億元以興建該橋，而我們希望工程能於一九九七年中完成。

本局各位議員知道，我們希望獲得專營權的私人機構按建造、營辦及移交的安排發展其他工程、隧道及元朗引道。我想該部份的工程成本約爲 64 億元。這是另一處我們可以利用私人機構投資而使公眾獲益的地方。建造隧道及引道需時稍長。依照目前最樂觀的估計，我們要到一九九八年始能完成，但也許像我們進行本港其他的工程一樣，能夠提早完成。正如我較早前提及，該工程是改善新界交通的關鍵，而我相信這位議員定會仔細地監察我們，以確保我們盡快進行各項工作。我相信當工作進展至討論如專利權條件等問題時，這位議員必定是其中一位會促請同事盡快進行工作而也許不要讓本港政治因素不必要地作出阻礙的議員。因此，我希望我們能獲得這位議員及其他議員的支持，繼續進行該項工程，而不希望有政府人員遭受懲罰或嚴斥。

主席（譯文）：譚耀宗議員。

譚耀宗議員問：總督先生，你今日在本會談及的交通問題，似乎並沒有任何新的建議可告知本局。但我有一項小小新建議，未知總督先生可否考慮一下？現時中港交通運輸發展很快，有很多問題急需解決，但中港兩地的有關官員卻缺乏一個固定或恆常的組織，可共同進行研究及互相配合。我在十二月初往北京訪問時，曾就此問題建議成立一個機制，令中港兩地的有關官員有更多溝通的機會。你認爲是否有此需要；會否支持這建議；或如由你提出的話，可能存有困難？

總督答（譯文）：我認爲這是一個令人極感興趣的想法。我們曾多次主動提出建議，希望有助中港之間取得更佳的合作，而有部份的跟進工作，更取得成效。舉例來說，我於一九九二年十月向魯平主任建議爲我們的高級人員在北京開辦訓練課程；這項建議已獲得跟進，先後開辦了兩次非常成功的課程，而我深盼本港所有高級公務員均有機會在一九九七年前修讀或觀摩這些訓練課程。

我認爲這是一項絕對合理的建議。這位議員說得很對，經濟的銜接需要我們同時對基建的銜接採取更富創新的態度來處理。剛才我提到中國鐵路網絡的發展，也提到確保改善香港鐵路系統以及連接中國南北鐵路路線的重要性。因此，我希望這位議員剛才提出的主意能夠盡快茁壯成長。假如這位議員有任何特別的建議可指示我們如何將該構思付諸實行，我樂於洗耳恭聽。

主席（譯文）：何承天議員。

何承天議員問（譯文）：總督先生，你提到一些大型的道路工程，例如三號幹線，我們是歡迎的。然而，有時候問題出在樓宇密集區方面，例如九龍。相信你也知道，城市規劃委員會剛剛公布了 16 幅九龍的分區發展大綱圖，把發展規限在建築物（設計）規例所容許的發展潛力範圍內，而整體的限制一向是在運輸網絡方面。我認爲現時的情況是城市規則及建築物發展受到政府是否願意改善樓宇密集區的道路網絡所規限，結果導致市民必須遷往新市鎮，而我們又要趕建道路把這些新市鎮與工作地點連接起來。因此，我的問題是：政府有否任何計劃嘗試改善樓宇密集區內的道路網絡，尤其是九龍區？

總督答（譯文）：有的，我們正動用大量金錢改善交通管理，例如一些可以毋須提供新道路而增加交通流量的電腦化系統。然而，透過交通管理來處理運輸的問題，作用顯然是有限的。

我認爲有一項與這方面有關的問題是普羅大眾和本局議員相當關注的，那就是公用事業機構永無止境地掘開路面，對已經困難重重的交通情況所造成的影響。有一兩位讀者經常在報章上提出這個問題，涉及的地區不但限於九龍，也包括港島南區。我知道有一位讀者時常就深水灣道及該區一帶道路的問題投函報館。我認爲我們必須採取更富創意的態度來處理掘開路面——即掘路——的問題。我們現正要求工務司就此事進行研究。我們須要與公用事業機構商討，設法要確保它們必須本着多一點的合理態度來辦事。我不反對考慮採取收費來處理這些問題，藉此盡可能令掘路、掘開路面的時間愈短愈好，以及盡可能以合理的方法應付情況，例如把掘開的路面覆蓋。這類簡單的做法是在毋須花費大量開支的情況下，可對運輸及交通流動情況產生作用。

但是，總括來說，我認爲這位議員提出了一個問題，那就是回到剛才提到的問題：在一個像香港這樣細小的社會，究竟自用車擁有率應達到何種程度。我們的城市並非爲內燃機建造，是爲人類而建造的。

主席（譯文）：劉健儀議員。

劉健儀議員問：總督先生，要解決香港的塞車問題，事實上是有需要發展集體運輸系統，包括鐵路。總督先生剛才在演辭裏也提到這點。去年發表的《鐵路發展研究報告》，提出了多項鐵路發展計劃，但最快的也要在二零零一年始完成；有些更是遙遙無期。政府會否考慮提前落實這些鐵路計劃？另外，爲了更快進行這些集體運輸發展，政府會否考慮容許私人的參與？

總督答（譯文）：政府亦希望能提前落實鐵路發展策略的有關計劃，而我認爲借助私營機構的投資來落實該項策略的一些目標亦是順理成章的做法。我想劉議員亦知道現在事情須經過甚麼步驟。我們其實已完成了有關發展策略的諮詢工作。我們接着必須考慮的就是社會人士的意見，而各界亦已就此問題十分踴躍地發表意見。稍後，我們就要向本局及社會人士提交我們所作的評估，然後開始與中方官員進行對話，因爲有關工程項目大部份都在一九九七年後才興建。要在香港實行一項鐵路發展策略而不顧及中國方面的有關發展絕非明智之舉。因此，如果我們在這方面的商討能取得快速的進展，譬如說可以稍快於機場問題的進展，政府將會感到很高興，而我們亦可盡速進行本港所需要的鐵路系統發展，尤其是新界西北部、將軍澳及本港其他地區的居民所需要的鐵路系統。

主席（譯文）：李永達議員。

李永達議員問：總督先生，我不知道你有否嘗試在早上乘搭巴士，再轉乘地鐵上班，可能你無此需要。所以你今日回答交通擠塞的問題，態度很輕鬆。但我希望你記得，每日有百多萬人都是這樣上班的。關於機場鐵路問題，目前中英仍未有財政安排。但前天地下鐵路公司馬達誠先生曾說，如果政府能對機場鐵路再注資一定金額，則該公司有能力自行興建某一段鐵路（我估計他是指由青衣至中環一段）。這一段亦是《第二次八九年整體交通運輸研究》提議興建的，可惜由於將名稱改爲「機場鐵路」，令中方不悅，故不同意興建。總督先生，你可否具體說出，這個構思是否可予研究，使本港居民在早上上班時毋須這樣擠迫和花費太多時間？

總督答（譯文）：關於李議員提及的第一點，我們當中的確有些人，我想包括本局一些議員，毋須像本港大部份市民那樣，每天以上文所述的那種方式上班。我可能比大部份人更要感到內疚，因爲我每天毋須乘坐巴士，只須走幾步樓梯就可到樓下的辦公室。雖然我亦曾乘搭巴士、電車和火車，但每次都有大概 18 位電視台的攝影人員和一大群記者陪同。與這些人員一起坐車，跟大部份市民每天上班時的擠迫情況相比，實在大有分別。不過，如果李議員聽了會覺得好過一點的話，那麼我可以跟你說，我以前經常都要坐火車到辦公室，而且那裏的火車服務比本港市民現在所享用的差劣得多。不過，正因爲我們當中很多人毋須像一般市民，或者我應該說像其他市民那樣每天面對上班的交通問題，所以我們更應該感到以合理價錢提供良好的公共交通服務的重要性。你毋須住在房屋委員會的屋邨單位，亦可體會到盡量爲更多人提供完善居住單位的重要性。同樣，你毋須每天都乘坐巴士或火車，亦可以知道爲全港市民提供優良的巴士及鐵路服務，並且要經年累月保持良好的服務水準，而不是偶然在非繁忙時間才表現良好，對整個社會來說是何等重要。我這番話已直接回應了第一點，因爲我知道不是每個人都可以有一部車牌上刻着皇冠的汽車。

李議員除對我訓誨一番外，亦就機場鐵路的其中一段提出問題。這是一項非常重要的問題，我想較早時已有議員問過，而我亦曾嘗試回答。該位議員問我們可否分段興建某些可能被誤稱為機場鐵路的鐵路段落，即是說，雖然在中英未有達成全面協議前，我們不能動工興建整個系統，但我們可否先行興建系統的某些部份，以紓緩某些地區的交通問題。我剛才回答這個問題時已說過，我現在再向李議員重複，我們相信從交通運輸的角度來看，分段興建機場鐵路的理由並不充分，我們亦相信沒有理由只投資興建青衣至中環的一段機場鐵路，純粹因為這樣做會對彌敦道沿線各地鐵車站帶來良好效益。此外，我認為李議員亦沒有完全正確地表達地鐵公司的立場，他可能誇大了地鐵公司的說法，但我可以理解為何他要這樣說。如果李議員有任何有關證據，或者地鐵公司有任何新證據，我隨時歡迎他們拿來給我看。如果真的有經濟理由支持分段興建有關鐵路，我們定會更審慎地加以研究。但在目前來說，我們並沒有這個打算。

其實，我們大家都應該設法使整個工程盡快可以動工。目前這個膠着狀態，從我未出任總督至今一直如此，實在拖得太久了，這是很荒謬的一回事。這些問題愈快解決就愈好。正如我昨天說，我們現在就好像蒙着眼睛摸黑玩擲飛鏢的遊戲，只能向着心裏猜測的鏢靶所在處擲鏢，冀望能擊中鏢心，能夠協助我們脫離這種處境就等於幫了我們一個大忙。只要中方可以為社會大眾着想，我強調是為社會大眾着想，明確表示他們究竟要求甚麼，機場鐵路及機場本身的財務安排要怎樣才能獲得日後的特區政府接納而又可獲得社會人士接納，只要他們可以告訴我們這些，就是幫了我們這個忙，因為這樣我們就可以較清楚我們所提出的三套財務方案與假設中的中方要求究竟有多大分歧。如果雙方都有這個意願的話，我期望我們在機場委員會可以迅速解決所有有關問題。有人說要進行諮詢。我們其實已提供非常多的資料，但如果對方沒有回應的話，諮詢是很難進行的。因此，我希望隨着我們最近聽到的一些言論而來的是一些有建設性的行動。我還希望我們不要再像過去多個月來那樣，只是透過傳播媒介發表一個又一個的意見，而是要實際地去做香港人希望我們做的事，就是以香港本身及其作為地區性交通樞紐的利益為重，而不是為了達到操縱大局的隱晦政治目的，一同在談判桌上把這些問題解決。

休會及下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九四年一月十九日星期三舉行。

會議遂於下午三時三十七分結束。