

9.1 運輸局局長吳榮奎先生應主席邀請，簡介 2000 至 01 財政年度政府財政預算案中有關交通運輸的開支(附錄 V-8)。

### 運輸規劃及發展

9.2 劉千石議員詢問第二次鐵路發展研究的原定完成日期由 1999 年年底延遲至 2000 年第二季的原因，以及未來鐵路擴展計劃的細節，特別是東九龍綫的發展。運輸局局長指出，第二次鐵路發展研究最初的目標完成日期是 1999 年年底或 2000 年年初，他表示該項研究即將如期完成。當局已鑒定多條可能興建的新鐵路路綫，並會在是項研究中作進一步評估，其中包括北港島綫、東九龍綫、第四條過海鐵路、連接大圍及市區的第二條鐵路，以及連接新界東北部及新界西北部的鐵路。各項鐵路計劃的緩急及發展先後次序，亦會在該項研究中評估。

9.3 譚耀宗議員詢問屯門和元朗區交通研究的詳情。運輸署署長表示，該項研究探討的主要事項包括區內道路及行人路的容量問題；輕便鐵路(下稱“輕鐵”)交匯處、月台及其他道路交匯處的安全問題；擴展輕鐵的可能性；開闢連接本港其他地區的新策略性道路；在洪水橋發展策略性增長區的建議的影響；西鐵啓用所造成的影響；週末及假日的交通情況；新運輸基礎設施的實施情況；貨車及貨櫃通宵停放安排；以及土地發展的環境問題。該項研究預期可於年底前完成。

9.4 李啓明議員察悉，當局分別預留 7 億 3,000 萬元及 8 億元作為九號幹線及十號幹線的詳細設計費用，他對這方面的巨額撥款表示關注。路政署署長澄清，除了工程計劃的詳細設計費用外，該等撥款亦包括顧問在工程計劃實施階段進行的相關地盤勘測及監督工作的預算費用。設計費用會在數年間分期支付。至於工程計劃的詳細設計，他表示最少需時兩年才可完成。在挑選顧問方面，路政署署長表示，大部分獲選的顧問公司均已在香港經營多年，並聘用相當數量的本地僱員。

9.5 劉健儀議員提到，當局即將展開一項顧問研究，探討港內綫渡輪服務的未來發展。她察悉當局將動用 200 萬元，研究渡輪

乘客在需求及期望上的轉變、土地用途及運輸基礎設施的更改，以及渡輪服務在財政上的可行性。她指出，這類一般性研究或許意義不大，因為未必能夠提供方法，以解決港內綫渡輪服務所面對眾所周知的問題。運輸局局長答稱，當局是因應立法會議員的要求進行該項研究，藉此探討能否為渡輪服務引入新發展。不過，倘議員提出反對的意見，政府當局可隨時重新考慮上述建議，取消該項研究。

9.6 劉議員對政府當局的態度感到失望，並強調政府當局以這種消極的態度處理問題實在不負責任。她補充，該項研究應特別著重探討如何解決已發現的問題，例如渡輪服務與其他公共交通服務之間的協調，以及提供所需的支援設施等。運輸局局長答稱，現行的渡輪服務政策是維持往返離島的基本渡輪服務，而港內航綫的未來發展則由市場力量決定。該項研究旨在探討與渡輪服務運作有關的廣泛問題，藉此鑒定具發展潛力的範疇，以應付整體的運輸需求。

9.7 鄭家富議員關注到，電子道路收費可行性研究的完成日期有所延誤，並要求政府當局解釋研究期間遇到的困難。運輸署署長答覆時表示，過去數年的交通預測因經濟環境改變受到影響，以致研究出現若干延誤。有關電子道路收費技術事宜的第一部分研究經已完成，而涉及實施電子道路收費時須予考慮的因素的第二部分研究亦已接近完成階段。運輸局局長補充，可行性研究的重點在於探討電子道路收費技術的應用情況，而非研究需否實施此項措施。不過，該項研究亦會涵蓋一項相關問題，就是因應現時的交通狀況及交通量增長，探討需否實施電子道路收費；如有需要，收費計劃可能在何時實施。初步的研究結果顯示，從交通管理的角度而言，收費計劃在頗長遠的將來才有需要實施。但視乎日後的發展及需要，政府當局或會在若干交通擠塞的地區推行電子道路收費。他向議員保證，政府當局會竭力盡快完成該項研究。

9.8 陳榮燦議員問及向外國推廣香港運輸基礎設施的事宜。運輸局局長回應時表示，該等活動有助吸引外國公司投資及參與本港的發展。當局已計劃於來年在北美洲舉行巡迴宣傳展覽。

### 跨境交通

9.9 鑒於跨境交通量多年來大幅增加，運輸局局長請議員注意，政府當局現正採取多項措施，以確保跨境交通及運輸設施維持有效運作，該等措施包括改善羅湖車站的設施，以及在繁忙時間採用潮水式控制人流措施。由於鐵路是過境旅客的主要交通工具，當局建議在皇崗／落馬州為鐵路旅客增設一條通道。

9.10 單仲偕議員認為，當局亦應就私家車輛帶來的跨境交通量進行長遠規劃。為推廣商貿活動，政府當局應考慮制訂措施，方便即日往返內地的本港商人。運輸局局長答覆時向議員保證，當局正計劃進行大型工程，以紓緩有關情況，但該等計劃需待一段時間才可見成效。運輸局局長又表示，目前貨運交通的需求最為迫切。礙於自然地理環境所限，單靠現有的3條陸路通道不可能應付額外的跨界車輛交通。因此，當局正與內地主管當局積極商討開闢更多跨界通道的可行性。

9.11 陳鑑林議員問及跨界基礎設施計劃的詳情。運輸局局長回應時澄清，當局現正與內地主管當局進行的討論，集中於研究興建一條行人天橋，連接上水／落馬洲支綫總站與深圳地鐵總站，因為西鐵不可能與深圳地鐵接軌。皇崗／落馬洲旅客行人天橋工程計劃訂於2004年完成，屆時便可紓緩羅湖的擠塞情況。至於在邊境設置停車場，運輸局局長表示，由於受到地理因素所限，當局沒有考慮該項計劃。不過，政府當局會顧及對跨界基礎設施的實際需要，繼續研究所有可行的措施。

### 提高票價

9.12 劉慧卿議員提到，政府當局估計，隨著香港經濟逐漸復甦，加上部分公共交通營辦商的成本不斷增加，該等營辦商會在2000至01年度提出合共92宗加價申請。她質疑是項評估會否鼓勵公共交通營辦商加價，因而可能背離財政司司長在政府財政預算案演詞中提出的原則，即政府當局承諾會先處理一些對民生和大部分企業沒有直接影響的政府服務收費調整。

9.13 運輸局局長強調，政府從不鼓勵公共交通營辦商加價，但他指出，部分營辦商在經營上確實遇到困難，特別是員工開支及燃料成本不斷上升。營辦商根據法例或營運協議申請加價時，當局會審慎考慮該等申請的理據，並會視乎公司的經營成本及合理回報、乘客量、市民的負擔能力及整體經濟情況等多項因素作出決定。由於增加票價必定會影響民生，政府當局會盡量平衡營辦商與乘客兩者之間的利益。雖然當局已接獲香港電車有限公司、新界的士及部分持牌渡輪營辦商的加價申請，但卻不肯定其他交通營辦商是否有類似的加價計劃。運輸署署長亦澄清，92宗申請並非當局擬定的目標，甚至談不上是預測數字。從過往的數字判斷，申請總數會因應當時的經濟環境而有所增減。

### 道路安全

9.14 李永達議員注意到，每百萬行車公里的意外數目連續3年均維持於同一水平，他質疑政府當局是否過分安於現狀，以致沒有採取積極措施加強道路安全。他特別關注到剛通過駕駛考試的年輕司機所造成的意外。運輸局局長回應時強調，政府十分重視改善道路安全的工作，多年來已提出多項新措施，包括收緊酒後駕駛的法例，以及擴大安全帶規例的適用範圍等。事實上，交通意外的死亡人數在過去5年持續下降。此外，香港的情況已較新加坡及泰國等多個其他城市為佳。因此，李議員所引述的指標或許不能全面反映當局在此方面推行的措施的成效。運輸局局長進一步表示，當局已將多項條例草案及規例提交立法會審議，內容包括管制在駕車時使用手提式流動電話、提高嚴重超速駕駛的罰則、以危險駕駛取代魯莽駕駛，以及向經驗不足的電單車駕駛者簽發見習駕駛執照。待上述各項立法建議獲得通過後，再配合所需的執法行動及公眾教育，定可進一步保障司機及行人的安全。至於防止經驗不足的司機造成意外的措施，運輸署署長解釋，雖然經驗不足的私家車司機同樣會造成意外，但電單車司機引起的問題較為嚴重，故此當局選擇首先針對該等司機，向他們簽發見習駕駛執照。

9.15 劉江華議員問及擴大安全帶規例的適用範圍一事。運輸署署長就此表示，公共小型巴士由於受到現時的構造所限，因

此無法在車廂內妥善安裝安全帶。當局正與公共小型巴士製造商研究能否以合理的費用更改車輛的構造。此外，當局亦會繼續研究其他車內保障措施，以確保乘客安全。運輸署署長察悉劉議員的建議，即倘若公共小型巴士的車輛總重上限(4噸)可予放寬，或可解決安裝安全帶的技術問題。

### 簽發駕駛教師執照的事宜

9.16 陳榮燦議員問及簽發駕駛教師執照事宜的檢討工作。運輸署署長回應時表示，當局已諮詢駕駛教師業的意見。他們普遍支持當局提出的各項主要建議，包括將現時分為7類的私人駕駛教師執照綜合為3組。至於簽發新的私人駕駛教師執照，政府當局認為目前此方面沒有即時的迫切需要，一切應維持現狀。不過，當局會於適當時候有限制地發出一定數目的私人駕駛教師執照，確保私人駕駛教師的數目足以應付需求。

### 對環境的關注

9.17 何承天議員詢問，當局採取何等措施推動在本港使用環保車輛，例如電動或混合燃料車輛。運輸局局長表示，此事屬於環境食物局局長直接管轄的範疇。不過，他向議員保證，政府當局會密切留意其他可供本地應用的低污染科技的發展，並會提供適當的支援及協助，以便將該等科技引進香港。正如財政司司長在政府財政預算案演詞中所述，其中一項獎勵措施，是豁免有關車輛的首次登記稅。現時，多間公司正試驗使用電動車輛。不過，該等車輛在商業市場推出發售的時間及售價則屬於有關公司的商業決定。

9.18 在應用新科技方面，主席亦質疑，政府當局為何需要就某些已在其他地方經驗證及採用的科技，例如混合燃料車輛，進行長時間測試。運輸署署長表示，本港的情況有別於外國，考慮到本港人口稠密及相關的安全規定，當局必須測試在本地使用的新種類車輛的特別性能。

9.19 劉健儀議員十分關注本港石油氣加氣站數目不足，以致嚴重阻礙推行石油氣的士計劃的進度。她認為運輸局應採取積極措施，協助的士業解決所面對的問題。運輸署署長指出，政府當局充分理解到，提供足夠加氣站對石油氣的士的運作十分重要，並一直致力推行有關工作。待支援設施的供應轉趨充足時，當局便會將石油氣的使用進一步推廣至公共小型巴士。

### 道路維修

9.20 劉慧卿議員提到，1999年有關道路挖掘工程造成的問題的投訴個案有所增加，她並指出，儘管當局過往在處理此項存在已久的問題時曾付出努力及金錢，但問題仍不斷惡化。她詢問當局過往採取的行動是否奏效，以及能否在行車道地底建造通用管道，以便盡量減少掘路工程。路政署署長答稱，由於本港的發展及重建速度迅速，加上地底敷設許多不同的公用設施綫槽及電綫，當局雖然已積極作出協調及監察，但道路挖掘工程仍難免會造成某程度的干擾。他又告知議員，本港每年約進行6萬宗道路挖掘工程。為了減少道路挖掘工程造成的滋擾，當局已利用一套電腦系統(公用設施工程管理系统)，協調及監察各公用設施營辦商進行的道路挖掘工程。根據現時的安排，各項公用設施工程須一宗緊接一宗地進行，務求減少掘路工程造成的滋擾，以及確保路面的寬度足夠供車輛及行人使用。因此，有時某一地點似乎在一段時間內持續不斷地進行公用設施工程，但實際上是由於交通上的限制，以致不同的公用事業機構須依次序進行工程。其實，路政署已委派督導人員定期巡查公用設施工程。路政署署長解釋，投訴增加的另一個原因可能是投訴渠道獲得更廣泛的宣傳。

9.21 劉慧卿議員認為現行安排不可接受。她指出當局不應安排不同的公用事業機構依次序進行各自的工程，而是應安排他們同時進行工程。運輸局局長知悉議員認為目前情況未如理想，但他表示，各公用設施營辦商均需一定的空間才可進行工程，因此，讓營辦商在工地同時進行工程的安排，即使並非不可能，亦會困難重重。不過，他同意須進一步作出改善。因應議員的要求，路政署署長答應提供資料文件，詳細說明道路挖掘工程受到的管制，以及道路挖掘工程的地點看似無人進行工作的理由。

9.22 楊孝華議員關注採用深色噴漿混凝土鞏固斜坡會破壞景觀，並詢問能否採用其他顏色，與自然環境互相配合。路政署署長解釋，當局曾經採用綠色及啡色的噴漿混凝土，但自然侵蝕及氧化會令顏色產生變化。當局正採用其他方法，例如在斜坡底部及表面種植花木，藉此美化以噴漿混凝土護面的路旁斜坡。

### 人手狀況

9.23 關於運輸署在 2000 至 01 年度刪除 1 個首長級職位及 7 個非首長級職位一事，運輸署署長解釋，該首長級職位屬於編外職位，在電子道路收費研究完成後須予刪除。至於其他刪減的職位，有關數字是部門內新增職位與刪減職位的差額。在新增職位中，18 個是負責實施行人專用區計劃及經改良的車輛黑煙測試。至於刪除的職位，其中 3 個是因為機場核心計劃已經完成，另外 2 個是因為駕駛考試排期制度電腦化所致，其餘 4 個則是推行資源增值計劃而須予刪減的職位。此外，尚有 16 個職位已被凍結，以便改為招聘合約僱員。