

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1231/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會及 立法會環境事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2000年1月20日(星期四)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：交通事務委員會

- * 劉健儀議員(主席)
- * 劉江華議員(副主席)
- 何俊仁議員
- * 何鍾泰議員
- 李永達議員
- * 陳榮燦議員
- 陳鑑林議員

環境事務委員會

陸恭蕙議員(主席)
夏佳理議員
張文光議員
羅致光議員

(* 亦為環境事務委員會委員)

缺席委員：交通事務委員會

- 何承天議員
- 李啟明議員
- 周梁淑怡議員
- 黃宏發議員
- 劉千石議員
- * 鄭家富議員
- 譚耀宗議員
- 馮志堅議員
- 鄧兆棠議員

環境事務委員會

許長青議員(副主席)
李柱銘議員
吳清輝議員
吳靄儀議員
梁智鴻議員
梁劉柔芬議員
黃容根議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員

(* 亦為環境事務委員會委員)

出席公職人員：議程第II項

環境食物局

環境食物局首席助理局長
陳偉基先生

運輸局

運輸局首席助理局長(2)
盧世雄先生

環境保護署

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

環境保護署首席環境保護主任(車輛廢氣)
莫偉全先生

機電工程署

機電工程署高級工程師(氣體系統)
王錫章先生

運輸署

運輸署助理署長(行政)
高德律先生

議程第III項

環境食物局

環境食物局首席助理局長
陳偉基先生

運輸局

運輸局首席助理局長(2)
盧世雄先生

運輸局首席助理局長(7)
鍾小玲女士

運輸署

運輸署副署長
甘偉業先生

環境保護署

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

環境保護署助理署長(環境評估及噪音)
區偉光先生

應邀出席人士：議程第II項

職業訓練局

職業訓練局助理執行幹事(工業訓練)
麥炳勳先生

職業訓練局汽車業訓練中心主任
黃振強先生

職業訓練局香港專業教育學院
(李惠利分校)汽車工程系主任
施文彥先生

列席秘書：議程第I及II項

總主任(2)
李蔡若蓮女士

議程第III項

總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員：議程第I及II項

高級主任(2)1
馬淑霞小姐

議程第III項

高級主任(1)4
袁家寧女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

陸恭蕙議員獲選為主席，主持議程第II項的討論，而劉健儀議員則主持議程第III項的討論。

II. 管制柴油車輛噴出的廢氣 —— 車輛的維修及測試 (立法會CB(1)808/99-00(01)號文件)

汽車機械工的訓練及發牌制度

2. 劉健儀議員察悉，職業訓練局(下稱“職訓局”)將為在職汽車機械工及技術員提供範圍廣泛的訓練課程。她詢問政府當局如何確保汽車維修業會積極參與此等課程，特別是有關處理柴油車輛排放廢氣問題的課程。劉健儀議員並關注到為石油氣車輛機械工而設的訓練名額是否足夠。她注意到，儘管職訓局將會把石油氣車輛機械工的訓練名額由每年180個增至400個，但汽車維修業曾表示業界所需訓練名額為800個。

3. 環境食物局首席助理局長回應時表示，職訓局現正為業界提供有關汽車維修的訓練課程。為協助汽車維修業處理柴油車輛排放廢氣的問題，職訓局將在2000年為汽車機械工舉辦有關使用測功機及控制柴油車廢氣的專題課程。

4. 職業訓練局助理執行幹事(工業訓練)補充，職訓局因應該局轄下汽車業訓練委員會(成員由汽車分銷商、中小型車房、業界商會、工會及政府部門代表組成)

的建議，為業界設計訓練課程。職業訓練局助理執行幹事(工業訓練)表示，每年為石油氣車輛機械工提供的最高訓練名額，可進一步由400個增至500個。但為了預留時間進行修理及維修工程，職訓局並不建議過度使用其工場設施。鑒於本港約有5 000名汽車機械工，當局預計其中約有20%的車輛需要接受柴油車引擎維修訓練，因此每年就使用測功機的訓練課程提供2 000個名額，將足以應付業界的需求。職訓局將加強宣傳工作，鼓勵機械工參加該等訓練課程。環境食物局首席助理局長表示，政府當局亦會要求業界代表協助，鼓勵技術員參加該等課程。政府當局會與職訓局跟進此等訓練課程的進展。

5. 香港專業教育學院(李惠利分校)汽車工程系主任請委員參閱參考文件的附錄B。他表示，香港專業教育學院(李惠利分校)提供各類汽車工程課程，其中包括部分時間制證書課程、全日制文憑課程及其他專為汽車工業界開辦的專門短期課程。該學院又在1999年12月開辦技工深造課程，專為剛完成學徒訓練計劃的技工及在職技工進修而設。其中一個單元為“石油氣系統及引擎控制”。待石油氣車輛維修工場在未來數月內完成裝修工程後，該學院每年將可為石油氣車輛機械工提供120個訓練名額。

6. 劉健儀議員詢問香港專業教育學院(李惠利分校)可否增加為石油氣車輛機械工而設的訓練名額，從而全面照顧業界的需求。

7. 香港專業教育學院(李惠利分校)汽車工程系主任回應時表示，由於導師人手有限，故此該學院的訓練名額亦有所限制。現時該學院內兩名持有證書的導師每年共可訓練120名技術員。該學院已要求政府當局在下一個財政年度增加撥款，以供另外兩名導師攻讀海外證書課程。在該兩名導師取得證書資格後，該學院便可在下一個財政年度起，把石油氣車輛機械工的訓練名額增加一倍。

8. 關於訓練需求，環境食物局首席助理局長澄清，該學院雖在1999年年底收到超過800個擬攻讀石油氣車輛維修課程的申請，但部分申請人現時已完成訓練課程。機電工程署高級工程師(氣體系統)補充，從1999年年底至今，已有235名石油氣車輛機械工完成訓練課程，其中145名並已在機電工程署註冊。在未來數月內，預期會有更多石油氣車輛機械工完成訓練課程及在機電工程署註冊。

9. 羅致光議員關注到，汽車機械工及技術員的工作地點會否設有適當的器材及設備，配合他們在受訓後運用先進的知識及技術。環境食物局首席助理局長表示，業界亦曾向政府當局反映類似的關注。業界(特別是規模細小的修車工場)所面對的技術問題，將會由有關的工作小組詳加研究。

10. 陳榮燦議員對羅致光議員的關注事項亦有同感。他認為政府當局應慎重研究有何方法，協助規模細小的修車工場解決所面對車輛維修水平越來越高的問題。基於有關器材體積龐大及成本高昂，規定所有工場均須設有不同的檢測器材實在是不可能的。這樣一來，業界可能無法為所有類別的汽車進行所需的修理工程，使此等汽車符合更嚴格的排放廢氣標準的要求。

11. 環境食物局首席助理局長表示，車主／機械工使用測功機測試汽車排放黑煙的情況日趨普遍，市面亦有售賣此類器材。政府當局將探討向業界推廣使用此等器材的方法。政府當局雖對私營機構設立中央車輛檢測中心表示歡迎，但有關由政府提供資助開設該中心的建議，當局則須加以小心研究。政府提供直接資助可能會干預自由市場競爭的原則，阻礙有關行業在新的檢測器材上作出投資。為協助業界妥善地維修車輛，政府當局認為有必要採取雙管齊下的政策方針，協助業界提高其維修服務水平，並提高業界對汽車所應用的先進科技的知識。

12. 就參考文件的附錄A，劉健儀議員詢問有關“汽車廢氣控制(柴油車引擎)”課程的內容及完成 168個訓練班的目標日期。她詢問為期3晚的課程是否足以為技術員提供所需訓練。職業訓練局汽車業訓練中心主任表示，“汽車廢氣控制(柴油車引擎)”課程包括柴油車引擎的基本原理、汽車排放黑煙的原因，以及利用測功機測試黑煙的示範，講述防止汽車排放黑煙的方法。由於學員已具備柴油車輛維修的基本知識，該課程的重點在於解決柴油車輛排放廢氣問題的方法。該課程的168個訓練班將可在一年內完成。

13. 劉健儀議員要求職訓局就廢氣控制的課程是否足以應付業界的需求作出保證。職業訓練局汽車業訓練中心主任回應時表示，根據過往與環境保護署(下稱“環保署”)合辦有關汽車維修以防止排放廢氣的研討會的經驗，為期3晚的柴油車引擎廢氣控制的訓練課程應足以令機械工掌握所需的知識及技術。劉健儀議員要求政府當局就此等訓練是否足夠向業界進行諮詢。

政府當局

汽車維修服務工作小組

14. 劉江華議員察悉，汽車維修服務工作小組(下稱“工作小組”)需要一年時間才能完成研究工作，並就有關改善汽車維修服務的措施作出建議。劉江華議員詢問工作小組可否加快完成有關工作。劉江華議員並詢問，除車輛維修業的服務水平外，工作小組會否研究修車工場的工作環境。

15. 環境食物局首席助理局長回應時表示，政府當局提交的文件附件2已列出工作小組的職權範圍及工作時間表。工作小組將研究汽車維修業的服務水平、與汽車維修工場有關的事宜，以及制訂汽車維修業的監管機制的可行性。工作小組的目標是在約一年內完成研究工作，並就有關改善汽車維修服務的措施提出建議。此外，工作小組並計劃在6個月內提交有關研究工作進展的中期報告。他指出，工作小組的工作編排非常緊密，因為工作小組需要徹底瞭解汽車維修業的運作，才可就該行業的問題提出解決方案。儘管如此，在工作小組未完成報告之前，當局會按情況所需，立刻採取所需的改善措施。

向公眾人士提供汽車維修手冊

16. 劉健儀議員詢問有關向公眾人士提供汽車維修手冊的進展。劉健儀議員察悉，政府當局正探討由一個獨立機構設立汽車技術資料庫的可行性，而該資料庫將可為業界提供資料；就此，她詢問設立該資料庫的時間表。

17. 環境食物局首席助理局長回答時表示，根據香港汽車商會向環境事務委員會與交通事務委員會1999年12月16日聯席會議提交的意見書所述，香港汽車商會願意在某些條件下，提供汽車維修手冊的有關部分。香港汽車商會的代表已獲邀在2000年2月與政府當局會晤，研究有關讓業界取得維修手冊的安排。

18. 香港專業教育學院(李惠利分校)汽車工程系主任表示，香港專業教育學院汽車工程系現正就設立汽車技術資料庫進行可行性研究，預期研究工作可在約3個月內完成。屆時該學院將會提交撥款建議，要求提供額外人力資源，負責電腦資料庫的運作及更新資料。若有關額外員工的撥款要求獲得批准，預期該汽車技術資料庫將可在2000年4月起提供有限度的服務。此外，香港專業教育學院打算透過該學院的圖書館或電子方式，向公眾

人士提供市面上所有類別車輛的維修手冊。長遠而言，學院的目標是向業界提供顧問服務。

19. 劉健儀議員憂慮香港汽車商會可能會提出不同的藉口(例如業界缺乏所需器材應付維修服務水平)，藉以不提供維修手冊。她詢問政府當局有否解決此等問題的方案。羅致光議員對劉健儀議員的關注事項亦有同感。他表示，若香港汽車商會就提供維修手冊施加不合理的條件，政府當局可考慮立法規定該商會向公眾人士提供維修手冊。

政府當局

20. 主席表示，事務委員會強烈支持香港汽車商會向汽車維修技術員及公眾人士提供維修手冊。主席要求政府當局在與香港汽車商會就此事進行商討後，向事務委員會匯報有關進展。環境食物局首席助理局長答應主席的要求。

設立中央車輛檢測中心

21. 關於由政府當局購置測功機以供車主免費檢測其汽車維修保養情況的建議，羅致光議員詢問政府當局對此建議的立場。環境食物局首席助理局長表示，政府當局已在1999年12月16日會議上作出初步回應。他重申購置器材及提供測試場地涉及龐大的開支。此外，免費為車主提供使用測功機，會導致與現時的測試中心營辦商進行直接競爭，並對在此範疇作投資的人士帶來不利的影響。政府當局認為較符合經濟效益的方法，是利用在現有指定廢氣測試中心內的測功機提供所需服務；此等廢氣測試中心將於短期內增至6個。政府當局會繼續研究有何方法鼓勵有關方面增加提供此等設施。

22. 羅致光議員表示，由於只有少量修車工場設有測功機，車主只向此等工場要求使用其測功機將會甚為不便。他表示，政府當局不應排除在有需要時為車主提供援助。

23. 劉健儀議員詢問有關准許車主／機械工使用測功機測試汽車排放黑煙的試驗計劃的詳情。環境保護署助理署長(空氣質素)回應時表示，該試驗計劃旨在鼓勵車主在其汽車被有關當局發現排放黑煙前，使用測功機測試汽車所排放的黑煙。政府當局將把現有指定廢氣測試中心剩餘的測試時間，安排為車主及汽車機械工提供免費服務。政府當局現正訂定有關安排細節，目標是在2000年5月／6月期間推行該試驗計劃。

24. 委員認為當局在提供測功機供車主使用方面進

政府當局

展緩慢。他們促請政府當局加快採取行動，讓負責任的車主可採取預防措施，減少其汽車排放的黑煙。由於政府當局正提出向排放黑煙的車輛加重刑罰的建議，若只因市面缺乏所需器材，令車主未能採取預防措施減少排放黑煙，則此情況對車主而言並不公平。

減少車輛排放廢氣的其他措施

25. 主席察悉，政府當局建議處罰使引擎空轉的駕駛人士，並將於短期內就此建議進行公眾諮詢。她詢問可否加快推行該建議的步伐。環境食物局首席助理局長回應時表示，當局計劃在2000年首季，就不同的規管方式及有關建議在立法及執行上的問題諮詢公眾。

26. 劉健儀議員請委員參考某代表團體在上次會議上提出的意見，即正確妥善的駕駛方法可減少車輛排放的廢氣。她建議政府當局加強教育公眾有關良好駕駛習慣的知識。

27. 環境保護署助理署長(空氣質素)回應時表示，政府當局曾推行公眾教育計劃(例如印製小冊子及與汽車商會合辦研討會)，介紹個人及不同行業如何減少空氣污染及採用保護環境的駕駛方法。政府當局正尋求更多撥款，以便加強有關宣傳工作。環境保護署助理署長(空氣質素)同意在政府當局訂定具體計劃後，向事務委員會提供有關詳情。

政府當局

排放黑煙車輛的定額罰款

28. 陳榮燦議員表示，對於提高排放黑煙車輛的定額罰款的立法建議，專業司機及各司機商會均極表關注。業界認為在政府當局就車輛排放廢氣實施更嚴格的規定前，應先行提供有關培訓及所需器材。他們並要求當局為業界提供寬限期或過渡的安排。

29. 羅致光議員表示，民主黨的議員認為，政府當局已用了過多時間制訂有關提高排放黑煙車輛的定額罰款的立法建議。他促請政府當局加快立法過程，並盡快推行相應的措施。

30. 劉健儀議員指出，政府當局應就排放黑煙車輛的定額罰款增幅，諮詢運輸業及汽車維修業。

31. 環境食物局首席助理局長回應時表示，有關提高排放黑煙車輛罪行的定額罰款事宜，是控制柴油車輛排出廢氣的整體計劃的其中一部分。當局已為汽車維修

業提供了測功機測試黑煙，以及妥善維修汽車以防止排放黑煙的訓練。政府當局擬在提高排放黑煙車輛定額罰款的法例獲得通過後，為業界及車主提供一段合理的時間(例如6個月)，讓車主作出所需的維修安排，並讓汽車維修業提高其維修服務水平，然後才向排放黑煙車輛施加較嚴格的罰則。至於較長遠的措施，工作小組將進行研究，以探討協助業界提高汽車維修服務水平的方法。

32. 在回應主席的問題時，環境食物局首席助理局長表示，政府當局計劃在立法會本年度會期內提交決議案，以修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》的附表。待決議案獲立法會通過後約6個月，環境食物局局長將在憲報刊登生效日期公告，而該公告須由立法會以不否決或不提出修訂的議決程序通過。議員將有充分時間審議該項立法建議。就此，他促請議員支持建議的修訂。

33. 主席表示，政府當局會向立法會提交該項決議案，若立法會成立小組委員會進行審議，則該小組委員會可就有關建議作進一步的討論。

III. 第三次整體運輸研究及新運輸策略 —— 交通運輸對環境的影響

(立法會CB(1)808/99-00(02)號文件 —— 政府當局提供的參考文件

立法會CB(1)861/99-00號文件 —— 陸恭蕙議員在會議席上提交的文件)

34. 按早前商定，劉健儀議員主持此議程項目的討論。

有關環境及交通的一般關注事項

35. 陸恭蕙議員指出，一項策略性環境評估(下稱“環境評估”)既與第三次整體運輸研究(下稱“第三次研究”)一併進行，她質疑因何環境評估的不少重要研究結果及建議，並未納入第三次研究的撮要及題為《邁步前進：香港長遠運輸策略》的新運輸策略內。她對於環境評估特別指出與交通運輸發展有關的環境問題表示憂慮，她促請政府當局從較宏觀的角度，在運輸政策規劃及決策方面注入環境保護的考慮因素，並在此基礎下討論及解決有關問題。她並要求政府當局為市民提供更多有關環境評估研究的資料，以便進行討論。她在會議席

上提交的意見書已在會後隨立法會CB(1)861/99-00號文件送交委員。

36. 關於陸議員指當局在第三次研究及新運輸策略中未有述及有關環境評估的資料，運輸局首席助理局長(7)解釋，環境評估報告是一份篇幅頗長的技術性文件，當局會按要求讓公眾人士查閱。政府當局已在第三次研究的撮要及新運輸策略中，以較簡易的文字，載述環境評估的所有重要研究結果及建議，讓公眾知悉有關資料。

37. 至於委員關注到，根據環境評估研究所鑑定，日後不同的交通運輸發展情況會導致不符合空氣質素指標的問題，運輸局首席助理局長(7)表示，為了訂明基礎環境狀況，以便鑑定日後交通運輸發展情況是否會令環境狀況變得更差，環境評估研究在最初階段進行了一項基礎環境研究。1997年的基礎環境狀況只是量度的標準，不應用作評估日後空氣質素指標的準則。環境評估研究雖鑑定了若干問題，但亦建議實行多項有助改善環境的紓解措施。整體而言，政府當局支持第三次研究的精神，並在制訂新運輸政策時採納了當中大部分建議。她並指出，由於汽車廢氣僅是其中一種導致污染問題的空氣污染物，單在交通運輸方面實施改善措施不能完全解決環境的問題。

38. 運輸署副署長補充，環境評估研究並未計及某些空氣質素改善措施所帶來的好處，因為在進行該項研究時，該等措施的成效仍未加以量化。當局預期根據建議推行其他空氣質素改善措施後，日後的環境狀況會較環境評估研究報告所預測的狀況更為理想。

39. 為協助委員研究各不同改善措施的成效及優先次序，陸恭蕙議員要求政府當局量化各項減少汽車廢氣的改善措施的好處。環境食物局首席助理局長表示，政府當局已就陸議員在2000年1月19日立法會會議席上提出的類似問題作出書面回應。若委員提出要求，政府當局樂意提供進一步的資料。

40. 至於新運輸策略是否符合保護環境的目標，環境食物局首席助理局長表示，政府當局支持新的政策目標，以盡量環保的方式提供運輸基建和服務，確保香港能夠持續發展。政府當局認同交通運輸的確對環境造成影響，並會推行各項措施，以減輕交通運輸對環境的影響。事實上，環境食物局及環境保護署(下稱“環保署”)正與運輸局及運輸署緊密合作，商定推行環境評估研究

報告建議中各項措施的詳細安排。運輸局首席助理局長(7)並請委員留意新運輸策略所採取的多管齊下措施：

- (a) 更妥善融合運輸與城市規劃；
- (b) 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
- (c) 更完善的公共交通服務和設施；
- (d) 更廣泛運用新科技去管理交通；及
- (e) 更環保的運輸措施。

她表示，政府當局有需要在提供運輸基礎設施及保護環境兩者之間取得平衡。

41. 陸恭蕙議員着重指出，政府當局現時計劃建造更多道路，但卻未能採納環境評估研究報告提出的所有建議，她質疑如何在交通運輸範疇達致持續發展。運輸局首席助理局長(7)回應時解釋，鐵路雖會成為未來客運網絡的骨幹，但仍有需要提供運輸基礎設施，以連接各區、提供往返火車站的接駁服務及其他緊急服務。至於汽車的增長數量與使用量，她表示，政府當局會密切留意，並會在有必要時，研究何時是適當時機，推行限制汽車增長數量與使用量的措施。

42. 何鍾泰議員指出，當局把研究顧問費用的40%撥予進行與環境有關的研究，但研究報告卻並未充分着重環保的範疇，他對此表示失望。由於鐵路無法在已建設區取代道路系統，他進一步建議政府當局考慮禁止重型車輛駛入此等地區，從而減少有關交通量，藉此改善環境。

43. 運輸局首席助理局長(7)表示，政府當局亦曾基於交通運輸及環境理由實施此等禁制措施。不過，在實施的過程中，當局在諮詢有關區議會及區內居民後，有需要顧及社會各方的利益。在若干情況下，建議的措施因不同的原因遭受反對。環境保護署助理署長(環境評估及噪音)補充，建議的措施曾在荔景山路實施，每日24小時禁止貨櫃車駛入；而在元朗的竹攸路，超過23公噸的重型貨車在午夜後禁止駛入。鑒於該計劃證實相當成功，政府當局正考慮把該計劃的適用範圍擴大至其他地點。何鍾泰議員指出，當局應把該措施列為一般政策，並計劃在全港實施，而非只在個別道路上實施。

44. 有關環境評估研究報告所載列的環境紓解措施，陳鑑林議員要求政府當局提供實施時間表及詳細內容。運輸局首席助理局長(2)在回應時解釋，若干有關措施已告實施，或已訂定切實的執行時間表，而其進度將載於運輸局施政方針的工作進度報告內。但若干措施則須待有關交通工程項目實施後才可作出考慮，因此，此等措施尚未訂出確實時間表。

45. 儘管政府當局作出上述解釋，劉健儀議員與陳鑑林議員仍促請政府當局至少就涉及政策的措施提供有關詳情，以協助委員就實施各項措施的優先次序及有關事項的跟進行動提出意見。政府當局回應時向委員保證，當局正積極研究涉及政策的各項措施，並與有關政策局及部門緊密地進行諮詢。舉例而言，政府當局正密切監察汽車的增長數量與使用量，以決定需否實施限制汽車增長數量及使用量的措施。關於為放棄舊車的車主提供獎勵一事，政府當局會在本年稍後時間進行公開諮詢。至於管制汽車廢氣的時間表，政府當局曾就有關事宜在環境事務委員會與交通事務委員會的聯席會議上作出匯報。政府當局會在稍後時間向委員匯報最新進展。

46. 夏佳理議員指出，香港的污染問題非常嚴重。他認為政府當局在制訂及推行交通運輸策略時，環境因素的重要性應凌駕其他考慮因素。

47. 運輸局首席助理局長(7)回應時強調，政府當局近年越來越重視保護環境。政府當局現時的方針，是在提供運輸基礎設施及保護環境之間取得平衡。然而，若社會人士一致認為應把環境因素放在其他考慮因素之上，政府當局會考慮調整該政策，以迎合公眾的期望。環境食物局首席助理局長亦向委員保證，政府大致上接納新運輸策略所載重視環境的原則及措施。政府當局將實施措施，以紓緩交通運輸對環境的影響。

48. 但夏佳理議員仍然認為，除非政府當局在制訂與運輸有關的政策及在決策方面作出基本的改變，把環境因素放在較優先的位置，否則現有問題仍會繼續存在。

行人設施

49. 張文光議員詢問有關行人區計劃，以及該計劃會否亦在星期一至五實施。運輸局首席助理局長(2)表示，政府當局已選定幾個擠迫和污染較嚴重的地區實施行人區計劃，並已在1999年委聘顧問研究發展有關計劃。將會優先推行此項計劃的地區計有銅鑼灣、旺角及

尖沙咀。根據建議中的計劃，核心地區會劃為行人優先使用區；區內的街道分為以下幾類，讓行人享有不同程度的優先使用權：

- (a) 全日行人專用街道——全日禁止車輛駛入(緊急服務車輛除外)。
- (b) 部分時間行人專用街道——只准車輛在每日某段時間駛入，主要是為了起卸貨物。
- (c) 混合模式使用街道——人車均可優先使用的街道。

50. 劉健儀議員察悉，上述擬議安排可能禁止車輛在不同時間駛入，她關注到此等限制可能令道路使用者產生混淆。運輸局首席助理局長(7)強調，政府當局會嘗試把涉及的時間限制劃一。此外，在計劃的詳細內容定案前，當局亦會諮詢店舖經營者、地區代表及有關區議會。

51. 陳鑑林議員詢問，中環華人行外的十字路口既是行人密集的地點，因何未被納入為行人區計劃的優先開展地區。運輸局首席助理局長(2)解釋，除了上述的行人區計劃，政府當局將會推行持續計劃，研究在其他地區(包括中環)設立行人區計劃。

52. 張文光議員建議政府當局考慮建造地下行人路系統，以保護行人免受馬路旁的空氣污染。運輸局首席助理局長(2)回應時表示，政府當局正與地下鐵路公司及九廣鐵路公司商討，在現有地鐵站及火車站與其附近建築物之間，提供地下行人設施。

53. 羅致光議員質疑，在文件內載列政府當局所採納的策略性運輸政策中，因何沒有包括行人天橋的措施。運輸局首席助理局長(7)回答時表示，提供安全方便的行人設施(包括行人天橋)，是規劃運輸及土地用途的一個基本考慮因素。政府向來極力主張透過訂立行人區計劃，以及建造分層的行人路系統，實行人車分隔。

54. 羅致光議員及劉健儀議員進一步指出，當局的其中一個重要政策方向是連接行人路系統，以鼓勵市民步行往來相距接近的地方。運輸局首席助理局長(2)察悉委員的意見，並向委員保證，政府當局深知有必要改善行人設施，減少以道路為基礎的交通。就已建設區而言，工作重點將是連接現有的行人設施及發展行人路系統。

至於新市鎮方面，創造方便行人的環境的原則，已在發展綱領中予以採納。

其他關注事項

55. 對於文件第18段提及取消需求低的公共交通服務，羅致光議員擔心此措施可能會對市民有不利的影響。他認為，政府當局應考慮調配較小型的車輛投入服務，或把服務路線接駁往火車站，而非終止該等服務。對於羅致光議員的關注事項，運輸局首席助理局長(7)指出，政府當局會在實施任何有關重整服務的建議前考慮上述意見。

56. 何鍾泰議員促請政府當局對未能遵守《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》的貨車加強執法行動；該規例規定貨車在往來建造工地的全程，均須以不滲透的隔塵布完全覆蓋車上的易生塵埃物料。環境保護署助理署長(環境評估及噪音)回應時表示，任何人士未能遵守上述規定，即已構成《簡易程序治罪條例》所述的罪行。至於新的發展工程項目，建造工地的承建商並須在離開工地前清潔車身及輪軸。但何鍾泰議員認為，雖然已訂有上述規例，但當局仍未嚴格採取執法行動。

IV. 其他事項

57. 議事完畢，會議在下午4時35分結束。

立法會秘書處

2000年3月22日