

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1233/99-00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

會議紀要

日期：2000年2月25日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員(主席)
李永達議員
李啟明議員
周梁淑怡議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
劉千石議員
鄭家富議員
譚耀宗議員

缺席委員：劉江華議員(副主席)
何承天議員
何俊仁議員
何鍾泰議員
黃宏發議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署

署理運輸署署長
陳阮德徽女士

署理運輸署助理署長
洪同震先生

總交通工程師(港島)
關志偉先生

規劃署

規劃署助理署長／全港及次區域
伍華強先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署

署理運輸署署長
陳阮德徽女士

運輸署副署長
甘偉業先生

香港警務處

交通部總警司
鄧厚江先生

參與議程第VI項的討論

運輸局

運輸局副局長
黎蕙明女士

運輸局首席助理局長
鍾沛康先生

路政署

路政署鐵路拓展處副處長
馬利德先生

應邀列席人士：參與議程第IV項的討論

奧雅納工程顧問

董事
劉偉棠先生

合夥人
John Mark T. LUCAS先生

參與議程第VI項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

西鐵總監
唐仕謙先生

公司事務總經理
丘李賜恩女士

建造總經理
謝達生先生

項目經理(北段)
袁偉揚先生

項目經理(南段)
馮正南先生

高級公共事務經理(西鐵部)
楊志剛先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)1042/99-00號文件——1999年12月16日交通事務委員會與環境事務委員會聯席會議的紀要；及

立法會CB(1)1043/99-00號文件——2000年1月28日會議的紀要)

1999年12月16日及2000年1月28日兩次會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的參考文件

2. 委員察悉，自上次會議後，並無發出任何參考文件。

III. 下次會議討論事項

(立法會CB(1)1041/99-00(01)號文件——待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1041/99-00(02)號文件——跟進行動一覽表)

3. 委員商定，原定於2000年3月24日舉行的事務委員會下次例會，將改於2000年3月29日上午10時45分舉行，以便騰出會議時間，讓財務委員會舉行特別會議，審議2000至01年度的預算草案。事務委員會將於該次會議討論下列事項：

- (a) 馬鞍山至大圍鐵路及九廣鐵路尖沙咀支線的最新發展；
- (b) 八達通票務系統；及
- (c) 駕駛改善計劃。

(會後補註：2000年3月29日舉行會議的時間其後更改為由上午8時30分至10時30分。)

4. 周梁淑怡議員特別指出在過去數次會議上，委員在討論有關提高嚴重超速駕駛罪行的定額罰款和違例駕駛記分分數建議時，曾表示對現行速度限制類別的結構感到關注。她認為政府當局的回覆(隨立法會CB(1)1031/99-00號文件發出)未能令她信服現行的車速限制已屬合理，而交通意外與超速駕駛兩者之間有著直接的關係。因此，她要求在政府當局把有關提高嚴重超速駕駛罪行罰則的立法建議提交立法會審議前，應先由事務委員會進一步討論此事。

5. 運輸局副局長表示，事務委員會曾分別在1999年年初、1999年12月及2000年1月討論過有關針對超速駕駛罪行的措施此一議項。為回應委員對現行速度限制類別是否恰當所表達的關注，政府當局已在2000年1月會議舉行前提供有關資料文件，供委員參閱。她接著重點闡述當局檢討速度限制的工作，並強調檢討是持續進行的工作。她歡迎委員及業界就此方面提出建議。雖然政府當局明白委員對速度限制類別所表達的關注，但當局實有必要提出若干措施，遏止較嚴重的超速駕駛罪行。因此，當局將於2000年3月1日提交立法建議，以提高嚴重超速駕駛罪行的罰則。政府當局很樂意就若干未決的政策事項與委員進行商討，並因應情況在日後的法案委員會或事務委員會會議上提供更多資料，以支持有關的立法建議。

6. 周梁淑怡議員認為，政府當局就其擬提出的立法和財務建議諮詢立法會的事務委員會時，應採取較務實和誠懇的態度。就此事而言，若當局在事務委員會就所有重要的政策事宜作出結論後，才向立法會提交有關的條例草案，便可避免為法案委員會帶來一些不必要的額外工作，此做法會較有建設性和成效。鑒於立法會的事務委員會有權在當局把財務及立法建議提交立法會前，先行審議該等建議，當局實應認真進行有關的諮詢工作。

7. 主席在總結討論時表示，事務委員會在2000年1月28日上次會議討論此事時，委員已表示對速度限制類別的實施情況及提高嚴重超速駕駛罪行罰則的理據感到關注。運輸局局長當時告知委員，他會嘗試在政府當局向立法會提交有關提高超速駕駛罰則的立法建議時，提供更多資料，以表明該建議有充分理據支持。出席該次會議的委員對運輸局局長提出的建議並無異議。基於此理解，政府當局表明有意在短期內把有關的法例提交立法會。她亦告知委員，即使有關的建議獲得立法會通過，法例的生效日期仍有待運輸局局長決定。就此，立法會

稍後可能會成立法案委員會，審議該條例草案；倘若該法案委員會未能完滿解決有關速度限制類別的未決政策事項，事務委員會仍可進一步商議該事項。

IV. 行人區計劃

(立法會CB(1)1041/99-00(03)號文件——政府當局提供的參考文件)

8. 應主席的邀請，署理運輸署助理署長向委員簡介在香港若干個擠迫和污染嚴重的地區實行人區計劃的目標。他表示，優先推行該計劃的地區有兩大共通點，即行人和交通流量均極高。在設計行人區計劃時，政府當局的目標是一方面加強道路安全，另一方面改善整體的行人環境。他接著請政府委聘的顧問就建議的行人區計劃向委員作進一步介紹。

9. 奧雅納工程顧問的董事劉偉棠先生利用投影片資料闡述有關內容。他表示，為達致加強道路安全和改善整體行人環境這兩項目標，有需要實施多項措施，其中包括把區內部分街道劃為全日行人專用區或部分時間行人專用區、減少非必要的車輛進入上述地區，以及實施交通管理計劃，盡量減低因劃定行人專用區而對鄰近地區車輛流通情況所造成的影響。他亦向委員簡述設計行人區計劃的整體概念，並以銅鑼灣行人區計劃為例予以說明。建議的詳情載於政府當局提供的文件。

公眾諮詢

10. 關於建議的行人區計劃的籌備工作，周梁淑怡議員詢問政府當局有何計劃，諮詢受影響的店舖經營者，尤其是就計劃的詳情(例如有關汽車流量的時間限制)進行諮詢。她認為，雖然預期零售業會普遍支持把街道劃為行人專用區的做法，因為此舉將可全面改善行人環境，並會吸引更多購物者，但政府當局應審慎考慮有關地區的店舖經營者提出的意見，以確保有關店舖的日常營運不會受到影響。署理運輸署助理署長在回答時表示，政府當局會審慎考慮區內人士提出的意見。當局已向灣仔區議會講述銅鑼灣行人區計劃第一期的詳情。灣仔區議會議員普遍支持該建議。政府下一階段的工作，將會由灣仔民政事務處及運輸署諮詢受影響的居民、店舖經營者及有關的公共交通服務營辦商。

11. 主席對於諮詢工作的成效表示關注，並詢問受影響的各方會否獲適當知會。周梁淑怡議員亦有同樣的關注，她認為當局應及早向受影響各方發出通知，並以誠懇的態度解決他們的關注事項，此舉有助加強他們對計劃的理解和接受程度。

12. 陳榮燦議員雖對計劃的原則表示贊成，但關注到計劃對的士及小巴司機的生計造成的影響，並詢問政府當局有否徵詢業界(例如汽車交通運輸業總工會)的意見。署理運輸署助理署長表示，運輸署會透過與業界代表的定期會議進行諮詢工作。

13. 運輸局副局長回應陳鑑林議員的問題時向委員保證，運輸署及民政事務總署會竭盡所能，諮詢受計劃影響的各有關方，當中包括分區委員會。當局已成立一個地區工作小組，統籌其他有關部門就該建議在有關地區的整體影響所提出的意見。當局接著會循不同渠道和方法，徵詢居民、店舖東主及公共交通服務營辦商的意見。應陳鑑林議員及周梁淑怡議員的要求，政府當局答應向事務委員會匯報諮詢工作的結果。

政府當局

部分時間行人專用的街道

14. 關於建議中的部分時間行人專用街道，陳榮燦議員詢問，政府當局有否就午夜進行的起卸貨物活動對居民的影響進行評估。周梁淑怡議員亦表示，發出過量噪音的問題特別值得關注。劉偉棠先生表示，據有關的調查結果顯示，在銅鑼灣進行的起卸貨物活動大都涉及輕型貨車，而整個過程只為時約7至20分鐘。因此，除特殊情況外，預料該等活動大部分均會在上午7時至正午12時之間進行。

15. 陳榮燦議員進一步詢問，倘軒尼詩道的交通擠塞情況因東角道實施部分時間行人專用計劃而進一步惡化，政府當局將採取何種措施。劉偉棠先生答稱，在調整運輸模式，以評估行人區計劃的整體影響時，已顧及因實施該計劃而引致的交通改道措施及影響。

混合模式使用街道

16. 鑒於混合模式使用街道不會禁止車輛駛入，鄭家富議員質疑可否達致改善環境和交通流量的預期目標，因為在劃定全日行人專用街道和部分時間行人專用街道後，更多車輛會改用混合模式街道。他認為應盡量減少混合模式使用街道的數目。劉偉棠先生明白鄭家富議員的關注事項，並表示已盡量減少該等街道的數目。

然而，劃定混合模式使用街道確有必要，因為車輛須使用該等街道前往住宅及商業大廈的停車場等。透過在設計上作出適當的配合，希望有助減少該等街道的不必要交通流量。

17. 周梁淑怡議員對人車均可優先使用街道的概念表示懷疑，她認為將有關街道指定為盡頭路，並只准某些車輛進出，可能在控制汽車流量方面較為有效。劉偉棠先生在回應時表示，只准許某些車輛進出有關街道，在實行上會有困難。署理運輸署署長補充，她歡迎委員提出任何建議，以改善該計劃，並解決居民的關注事項和計劃在實行上的困難。

18. 鄭家富議員詢問，類似計劃會否同時在其他兩個優先推行地區(即尖沙咀及旺角)實施。署理運輸署助理署長表示，政府當局打算在下半年實施該等計劃，但仍有待諮詢該兩個地區的區議會。鄭家富議員對於該項建議大致表示支持，並促請政府當局盡早在尖沙咀和旺角實行人區計劃，他亦要求當局就該等計劃的進度及詳情提供更多資料。署理運輸署署長答允提供所需的資料。

政府當局

19. 主席詢問，政府當局有否分別就實施銅鑼灣行人區計劃第一期和第二期後車輛排出廢氣含量的減幅進行評估。署理運輸署署長答稱，環境保護署曾表示，將該計劃在某一個別地區的地區性影響加以量化會十分困難。但總括而言，在疏導汽車流量及將車輛與行人活動分隔後，空氣質素將有所改善，從而改善整體環境。

20. 周梁淑怡議員重申她以往曾提出關注銅鑼灣泊車位嚴重不足的問題，並詢問政府當局會否藉此機會，同時進行試驗計劃，仿效倫敦市中心的做法，指定短時間的泊車位，規定車輛只可停泊某個時限(例如半小時或一小時)，而停泊時限不得延長。按此方法，泊車位不足的情況將可獲得改善。署理運輸署署長察悉周梁淑怡議員的建議，但表示根據現行法例，任何車輛不得佔用泊車位超過24小時。建議的行人區計劃將減少街上泊車位的數目，當局並鼓勵駕駛人士把車輛泊在外圍地區的停車場。當局會在適當的時間研究提供短時間泊車位的問題。

21. 主席在總結討論時表示，雖然委員普遍贊成實行人區計劃，但政府當局須重新詳細考慮委員提出的若干關注事項。她特別指出，崇光百貨公司對開的一段軒尼詩道是銅鑼灣最繁忙的地點，此地點卻尚未獲得處理。

如當局沒有就此採取具體措施，在其他街道推行行人區計劃的成效可能受到影響。

22. 署理運輸署署長多謝委員對建議提出意見及表示支持，她又告知委員，當局已採取其他措施處理問題，例如減少軒尼詩道上巴士站的數目，並定期檢討此做法的成效，以及把巴士站搬離銅鑼灣的核心地區等。此外，政府委聘的顧問亦會研究改善軒尼詩道交通情況的具體措施。

V. 檢討安全帶法例

(立法會CB(1)1041/99-00(04)號文件——政府當局提供的參考文件)

23. 運輸署副署長介紹政府當局就此事擬備的文件，該文件提出把安全帶法例引伸至適用於的士後排座位的建議，以及其他有關改善現行安全帶法例的建議。

24. 應主席就文件第8段提出的問題，運輸局副局長澄清，雖然根據現行法例，的士前排座位和前排中座的乘客如不配用安全帶，有關司機和乘客均須負上法律責任，但司機有權拒絕接受其車輛被租用或駕駛該車輛，並可要求不遵守規定的乘客下車及支付所需的車資。此外，司機亦可提出合理解釋作為免責辯護。不過，此情況在新建議實施後會有所改變，因為只有乘客本身才須負上責任。

25. 陳鑑林議員提到警務人員在執行安全帶法例時遇到的實際困難，並詢問政府當局有何措施，方便執法人員妥善而有效地執法。香港警務處交通部總警司在回答時表示，執法行動旨在確保司機和乘客的安全。法定的規管性措施雖可收阻嚇作用，但宣傳和教育亦屬必需。

26. 陳鑑林議員進一步建議，為易於識別起見，強制規定安全帶的顏色，以及在車後的擋風玻璃上貼上標貼可能會有幫助。香港警務處交通部總警司歡迎該等建議，並表示會與運輸署進行討論。主席補充，如有需要，政府當局應諮詢運輸業界。然而，周梁淑怡議員對強制規定安全帶的顏色此建議有所保留。

27. 鑒於安全帶的規定在減少意外傷亡數字方面具有成效，周梁淑怡議員詢問，因何其他類別的車輛，尤其是輕型貨車，並未包括在現時的建議內。運輸署副署長解釋，優先實施有關的士的規定，因為就車輛類別

政府當局

而言，的士基本上與私家車無異，故此在安裝後排座位安全帶方面不應有任何技術上的困難。此外，的士後座乘客的傷亡數字是各種車輛中第二最高。就此，鄭家富議員要求政府當局提供補充資料，說明輕型貨車的意外傷亡數字。

(會後補註：政府當局表示，在過去5年內，的士後座乘客的傷亡數字約為輕型貨車相對數字的3倍。)

28. 在回答周梁淑怡議員及鄭家富議員進一步提出的問題時，運輸署副署長表示，輕型貨車及公共小型巴士的現行構造無法適當地安裝安全帶。若要安裝安全帶，有需要對車輛的設計和構造作出重大修改，政府當局一直與公共小巴生產商及業界跟進此事。雖然在現階段把有關後排座位安全帶的法例引伸至適用於此類別車輛並不可行，政府當局會繼續探討有何其他方法在車廂內加設保護措施，以加強乘客的安全。為釋除委員對安全問題的關注，主席促請政府當局加快與汽車生產商進行討論。

29. 陳鑑林議員表示，在實施把安全帶規定的適用範圍擴大的建議後，政府當局應加強宣傳，使公眾更明白若要安全帶發揮適當功用，只有3名乘客可坐於的士後排座位。否則，乘客本身須為不遵守新法例而負上責任。周梁淑怡議員贊同他的觀點。

VI. 西鐵項目最新進展

(立法會CB(1)1041/99-00(05)號文件——九廣鐵路公司提供的參考文件)

30. 主席歡迎九廣鐵路公司(“九鐵”)的代表出席會議，並向委員簡述西鐵(第一期)工程的進展及已達成的主要里程碑。

31. 陳鑑林議員注意到項目的預算已大幅向下調整，因而詢問此情況對票價的釐定有何影響。九鐵的新鐵路工程高級總監表示，儘管預算的工程成本下降，但從該項目的商業利益角度而言，在現時確定票價水平未免言之過早。九鐵將於工程接近完成時才就票價作出決定。

32. 陳鑑林議員進一步詢問有關向本地及海外投標者批出的合約百分比。九鐵的西鐵總監表示，該公司把合約分拆旨在讓本地投標者有較多參與機會，此做法相當成功，因為有45%的土木工程合約批予香港及中國的投

標者，而55%則批予海外投標者。此情況與過往進行的大型工程項目大有不同。

33. 九鐵的新鐵路工程高級總監回應李永達議員時證實，月台幕門已列為設計上的必要部分，而所有車站均會安裝月台幕門。

34. 李永達議員注意到主要的里程碑大致如期達成，並詢問達成次要里程碑的進展情況。九鐵的西鐵總監答稱，只有一或兩個關乎地基工程的次要里程碑未如期達成。不過，該等里程碑並非對隨後工程有所影響的重要日期，它們只是為了支付工程費用而訂定的。倘工程有所延誤，九鐵會重新作出安排，以糾正有關情況。

35. 周梁淑怡議員詢問該項目所涉及的建築工人及職員人數，九鐵的新鐵路工程高級總監表示，在工程高峰期，估計有11 000名建築工人在各個西鐵工地工作，九鐵並不預期在招聘工人方面會遇上任何困難。關於參考文件第8段引述的2 000名專業、管理及支援人員，九鐵的西鐵總監補充，九鐵職員約有700名，其中314名屬詳細設計顧問的駐工地人員，其餘為專業人員，負責為承建商提供管理及支援服務。周梁淑怡議員詢問，該700名九鐵職員是否以合約形式聘用。九鐵的新鐵路工程高級總監表示該等職員是以合約形式聘用。他補充，該等職員是特別為該項目而聘用的，只要該項目仍需要他們，他們便會繼續獲得聘用。

36. 周梁淑怡議員提醒與會各人，隨著經濟逐漸復甦，九鐵應與承建商密切監察建築工人的供應問題，以確保不會出現工程延誤的情況。

社區關係計劃

37. 關於爆破及挖掘工程方面的社區關係計劃，李永達議員認為，九鐵應作出更大努力，確保地盤附近居民提出的關注事項獲妥善處理，以及工程受到適當監察，例如進行實地測試，以監察進行爆破時的震動程度，並公布測試結果。九鐵的新鐵路工程高級總監回答時強調，九鐵在進行爆破時已非常小心謹慎。關於居民聲稱大廈因爆破工程而出現裂痕，九鐵已小心監察有關的建築物，並在開始進行爆破之前記錄有關資料。在實際進行爆破時亦曾在現場進行監察，結果顯示有關的影響符合震動影響建築物結構的既定標準。九鐵的新鐵路工程高級總監回應主席的進一步提問時表示，進行爆破的一般時間會由社區聯絡協調小組分發。不過，由於實際爆破的時間可能有所改變，因此不可能提供確實的時間。

38. 李永達議員作出一般性的意見，認為車站的設計應仿效其他國家的做法，採用較具藝術色彩的建築設計。九鐵的新鐵路工程高級總監表示，車站的設計已告完成，並已批出合約，而在設計時亦已顧及表現每個車站的特色。舉例而言，美孚站的設計便刻意把車站融合在公園的環境內。

39. 主席多謝九鐵的代表出席會議，並要求該公司日後向事務委員會再匯報有關西鐵項目的最新進展。

VII. 其他事項

40. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
2000年3月23日