

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1664/99-00號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告旨在匯報交通事務委員會在1999至2000年度立法會會期的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2000年6月21日立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

- 立法會在1998年7月8日議決成立交通事務委員會，藉以監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。
- 事務委員會由16名委員組成。劉健儀議員及劉江華議員分別獲選為事務委員會正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

- 當局提出的新運輸策略是事務委員會今年的討論重點。該套新運輸策略是在《1990年運輸政策白皮書》的基礎上，根據第三次整體運輸研究的最新研究結果制訂而成。在研議的過程中，委員贊同政府當局的意見，認為應以符合環保原則的方式提供運輸基礎設施及服務，以確保香港可以持續發展。委員認同交通與土地用途規劃互相配合的原則，以減少市民側重使用路面交通工具，並同意當局應更重視行人的需要。委員在研究於若干擠迫及污染嚴重的地點實行人區計劃的建議時，促請政府當局評估計劃對道路使用者，以及附近居民和店舖東主的影響，並採取適當措施，紓緩交通擠迫的問題，以及盡量減少有關地區附近出現人車爭路的情況。委員亦促請政府當局諮詢受影響的各方，以確保計劃可順利推行。
- 事務委員會認同香港的生活質素與環境質素直接相關。改善空氣質素須從多方面著手，特別是在交通方面。在本年度會期內，事務委員會曾與環境事務委員會舉行連串聯席會議，檢討管制柴油車輛排放廢氣以改善空氣質素的措施，並因應第三次整體運輸研究，探討

如何建立一個可持續發展的環保運輸系統。委員促請政府當局引進切合實際需要的環保車輛，以取代柴油車輛，並確保現時使用的車輛獲得妥善保養。兩個事務委員會在聯席會議上亦曾與業界代表及其他關注團體會晤，探討有何方法協助業界提高車輛保養的水平，以減輕污染問題。兩個事務委員會支持推行石油氣的士計劃，並強調有必要提供經濟誘因，以鼓勵的士司機更換柴油的士，並且採取充足的配套措施，包括提供足夠的石油氣加氣站、石油氣的士的維修工場及技工，以及把汽車用石油氣價格和石油氣的士經營成本維持在合理水平，以鼓勵轉用石油氣的士。

6. 在規劃及推行本港的鐵路工程項目方面，事務委員會曾對《鐵路發展策略2000》進行研究。該策略為規劃及實施下一階段鐵路網絡的擴展勾劃藍圖，以滿足本港直至2016年的需要。委員明白該策略對提供可持續發展的基礎設施，以促進本港未來15年在經濟、社會及人口等方面的增長至為重要，並有助加強本港與內地之間在經濟及社會方面的聯繫。他們促請政府當局提供充足資源，以便加快完成各項鐵路工程項目。事務委員會繼續監察西鐵(第一期)及地下鐵路將軍澳支線的建造工程進度。委員察悉，為應付中港跨界交通需求，政府當局正計劃興建一條貫通上水與落馬洲的九廣鐵路支線，而該條鐵路支線已定於2004年竣工。事務委員會並察悉，當局將建造竹篙灣鐵路線，作為迪士尼主題公園發展計劃的配套設施，而該鐵路會趕及在迪士尼主題公園開幕前竣工通車。在馬鞍山至大圍鐵路(下稱“馬鞍山鐵路”)及九廣鐵路尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)的詳細規劃及設計方面，委員發現了若干問題，包括該等鐵路與其他鐵路在市區的銜接問題，以及對現有鐵路線的影響，例如大圍站的乘客量。委員促請政府當局加快完成把馬鞍山鐵路由大圍伸延至市區的擬議工程，令該計劃在財政上更為可行，以及應付有關地區居民的交通需要。委員亦藉此機會檢討建議中連接地下鐵路尖沙咀站與九廣鐵路尖東站的行人隧道的設計，並探討可否以較具成本效益的方式在行人隧道內提供自動行人道。

7. 在檢討運輸基礎設施方面，委員促請政府當局覆檢個別工程項目的實際需要及推行時間。委員亦強調在規劃基礎設施時，有必要把日後跨界客運和貨運的需求納入考慮之列。在本年度會期內，事務委員會與規劃地政及工程事務委員會曾舉行聯席會議，研究當局就聘請顧問進行建議中十號幹線由北大嶼山至元朗公路的南段(即北大嶼山至掃管笏)的詳細設計工作所提出的撥款申請。事務委員會亦曾檢討建議中貫通大蠔灣及梅窩的大嶼山南北連接路的設計，並促請政府當局在環境因素限制的可行範圍內加快完成該項工程計劃。

8. 事務委員會亦檢討過若干提高巴士服務效率的措施，包括跨區巴士專用線計劃及巴士中轉站計劃。儘管巴士服務已進行重組，而政府當局亦採用優先發展鐵路的新策略，但委員普遍認為有必要維持與其他交通工具對等的長途路線巴士服務，以應付市民的交通需要，並確保他們有足夠的選擇。事務委員會亦呼籲政府當局改善巴士中轉站計劃，以期充分善用寶貴的道路空間。

9. 在水上運輸方面，委員注意到政府當局會委託顧問進行一項研究，探討與渡輪服務營運有關的廣泛事宜，以期找出具有潛力的範疇，發展所需服務以滿足本港整體的運輸需求。委員促請政府當局訂定策略，使渡輪公司能以商業上可行的方式運作，提供票價合理的優質服務。

10. 事務委員會深切關注在1999年8月發生的兩宗渡輪服務事件，當中涉及離島線渡輪乘客在未經許可的情況下，佔據香港油蔴地小輪船有限公司(下稱“油蔴地小輪”)的渡輪。事務委員會曾與政府當局研究導致該等事件的原因，並探討有何方法防止日後發生同類事件，以及一旦發生該類事件，如何更迅速而有效地加以解決。關於新世界第一渡輪服務有限公司在2000年1月15日接辦油蔴地小輪的持牌渡輪服務，事務委員會檢討了有關渡輪服務移交的過渡安排，以及新公司所採取的相關改進措施。

11. 事務委員會定期研究泊車位供求情況的報告，並檢討有關改善措施的進展。為解決泊車位短缺的問題，委員要求政府當局研究可否於評審發展商的申請時採取靈活的處理方法，在顧及公眾利益的情況下，不把泊車位所佔面積計入《建築物條例》就各種發展項目所訂的最高地積比率。

12. 在政府宣布通過首次公開招股，把地下鐵路公司部分股權私有化後，事務委員會曾與財經事務委員會舉行聯席會議，研究私有化計劃的好處，以及處理社會人士對此事提出的一些主要關注事項，特別是釐定票價的機制，以及地下鐵路在私有化後的服務表現，包括安全方面的表現。委員促請政府當局訂定一個有效而具效率的機制，以助平衡乘搭地下鐵路的市民與將來私有化後的公司的股東兩者之間的利益。

13. 在檢討綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)在九龍、西貢和九廣鐵路東鐵沿線地區的營運情況時，事務委員會籲請政府當局監察專線小巴的營運情況，以確保其業務在財政上可行，運作具有效率。

14. 在評估大老山隧道有限公司提出增加隧道費的申請時，事務委員會對加費的幅度及對其他隧道交通流量的相應影響，表示深切關注。為改善該公司的財政狀況，委員促請政府當局探討其他可增加該隧道汽車流量的措施，或提供一個較佳的營運環境，以便該公司進行債務重整，而非只是不時調整隧道收費。

15. 在檢討八達通車票系統的運作時，事務委員會關注到各種交通工具是否已裝有八達通收費器，以及該等收費器的可靠程度。委員亦研究可否更廣泛、更多元化地使用八達通卡，例如用於繳付泊車費。與此同時，委員亦提醒政府當局，在發展及推廣一張為乘車人士帶來各種方便的綜合交通卡時，須考慮科技上的最新發展。

16. 鑒於現時輕型貨車及公共小巴在構造上未能妥為安裝安全帶，委員促請政府當局加快與汽車製造商進行商討，以期把有關安全

帶的法例擴展至適用於該兩類車輛。在此期間，政府當局應繼續探討其他車廂內的防護措施，以加強保障乘客的安全。事務委員會亦曾檢討政府當局為對付公共小巴超速問題而採取的措施及所提出的建議。關於在本港推行駕駛改善計劃，在輕微的交通罪行中以之取代刑罰的建議，政府當局曾徵詢事務委員會的意見，委員對該建議的成效表示關注。委員認為，除實施駕駛改善計劃外，有關司機亦應就所犯罪行被扣減較少違例駕駛分數。

17. 事務委員會大致上支持政府當局提出的建議，容許私人駕駛教師在公用道路上進行的駕駛訓練與駕駛學校在非佔路面場地進行的駕駛訓練同時並存。由於大部分業界人士對私人駕駛教師執照的組合方式，以及根據抽籤安排發出新的私人駕駛教師執照表示支持，委員促請政府當局加快進行簽發新的私人駕駛教師執照所需的修訂法例工作。

18. 政府當局在向立法會提交若干立法建議前，曾諮詢事務委員會。該等建議包括立法禁止司機在駕駛時使用手提式流動電話、制訂措施以遏止較嚴重超速駕駛罪行，以及以“危險駕駛引致死亡”及“危險駕駛”，分別取代現有的“魯莽駕駛引致死亡”及“魯莽駕駛”罪行。

19. 至於加重嚴重超速駕駛罪行的刑罰的建議，委員認為政府當局應先行改善現行的車速限制分類結構，並檢討道路的現有車速限制，才考慮加重超速罪行刑罰的建議。至於有關危險駕駛的法例，委員要求政府當局就建議的刑罰進行檢討，並參考英國現時對危險駕駛的刑罰，尤其是有關取消駕駛資格的刑罰。他們亦要求政府當局改善有關法例的草擬方式，令司機更清楚明白何種駕駛行為才會構成《道路交通條例》所訂的罪行。

20. 在1999年10月至2000年5月期間，事務委員會共舉行了17次會議，其中6次是與其他事務委員會舉行的聯席會議，一次是討論解決公元2000年數位問題工作的會議。

立法會秘書處
2000年6月2日