

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)679/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2004年12月17日(星期五)
時 間：上午10時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員：梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

運輸署首席運輸主任
羅鳳屏女士

環境保護署首席環境保護主任
許一鳴先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署助理署長／行政及牌照
葉麗清女士

運輸署首席行政主任／
牌照電腦計劃、牌照事務及檢控
周慧芬女士

運輸署高級工程師／道路安全
霍偉傑先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署副署長／策劃及技術服務
劉家強先生

運輸署高級工程師／道路安全
霍偉傑先生

參與議程第VII項的討論

署任環境運輸及工務局副秘書長
王瑤琪女士

路政署主要工程管理處處長
伍國基先生

路政署鐵路拓展處處長
溫文隆先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

九廣鐵路公司

署理行政總裁
黎文熹先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

市務研究分析經理
Alok JAIN先生

參與議程第V項的討論

香港客貨車從業員職工會

理事長
葉滿林先生

幹事
甄榮康先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)468/04-05——2004年11月26日會議的
號文件 紀要

2004年11月26日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)428/04-05——沙田區議會的一個工作
(01)號文件 小組就興建恆泰路新支
路事宜的來函

立法會CB(1)461/04-05——政府當局提供題為“延
(01)號文件 長中國客運碼頭營運時
間的試驗計劃”的資料
文件

立法會CB(1)475/04-05——長洲鄉事委員會就離島
(01)號文件 渡輪服務提交的意見書

立法會CB(1)519/04-05——政府當局就長洲鄉事委
(01)號文件 員會對離島渡輪服務提
交的意見書(立法會
CB(1)475/04-05(01)號文
件)所作的回應)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2005年1月28日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)466/04-05(01)——待議事項一覽表
號文件

立法會CB(1)466/04-05(02)——跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意，2005年1月28日舉行的下次會議將會
討論以下由政府當局建議的事項——

- (a) 非專營巴士營運的規管架構及發牌制度；
- (b) 新界的士的許可營業地區；及
- (c) 調整大老山隧道收費的建議。

(會後補註：由於在是次事務委員會會議後，立法會
已編排在2005年1月28日舉行會議，就行政長官2005
年施政報告進行辯論。為遷就該次立法會會議，事
務委員會主席決定將該次事務委員會會議押後至
2005年2月2日(星期三)上午8時30分至10時30分舉
行。有關通告已於2004年12月20日隨立法會
CB(1)554/04-05號文件發出。)

4. 主席亦告知委員，已訂於2005年1月21日(星期
五)上午8時30分至9時30分舉行特別會議，聽取環境運輸
及工務局局長就行政長官2005年施政報告的相關政策措
施作出簡報。

IV 馬鞍山鐵路票價

(立法會CB(1)481/04-05——九廣鐵路公司提供的
(01)號文件 資料文件)

5. 九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)署理行政總裁黎文熹先生表示，在2004年11月26日對上一次的事務委員會會議後，九鐵曾與交通諮詢委員會、相關的區議會、地區社區團體及乘客舉行一連串諮詢會議，與他們討論有關馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)票價的建議。參加這些諮詢會的人士普遍同意該公司在釐定馬鐵票價時所採用的原則，並接受建議的票價水平。九鐵考慮過所接獲的意見後，就馬鐵票價作出以下各項決定——

- (a) 關於從馬鞍山站前往上水站的車程，九鐵先前的建議票價是6.8元。經檢討市場上的競爭情況，並考慮到前往大圍以北車站的乘客均須先乘車南行，然後才調頭北上，該公司現決定由任何一個馬鐵車站前往大圍以北的任何一個東鐵的本地線車站(馬場站除外)，票價將不會超過5.8元。同樣地，由任何一個馬鐵車站前往羅湖，票價均與由大圍往羅湖相同。實際上，乘客乘搭馬鐵前往大圍以北任何一個本地線車站，票價均不會超過5.8元。前往馬場站(不超過8.5元)及羅湖(24.2元)則屬例外。
- (b) 九鐵已決定就馬鐵推出月票計劃，以回應公眾提出的訴求。為擬訂一項受乘客歡迎的計劃，該公司須搜集馬鐵通車後首3個月的乘車模式資料，並進行分析，然後才確定有關計劃。
- (c) 為增加馬鐵的乘客量及擴大新鐵路的服務範圍，該公司已與12條綠色專線小巴線達成協議，提供轉乘優惠。
- (d) 馬鐵沿線各站被劃分為兩個車票區。第一區包括烏溪沙、馬鞍山、恒安及大水坑。第二區包括石門、第一城、沙田圍及車公廟。由第一區及第二區各站前往大圍及市區各站的最終票價分別如下——

	第一區 (元)	第二區 (元)
大圍	5.8	4.5
九龍塘、旺角及紅磡	8.2	6.2
尖東	11.0	8.7

6. 九鐵署理行政總裁表示，九鐵有信心，最終票價將極具競爭力，可以滿足地區團體的期望，並可獲得乘客廣泛接受。

7. 九鐵署理行政總裁進一步表示，九鐵已訂於2004年12月21日下午通車，提供客運服務。馬鐵將於2004年12月19日上午10時至晚上10時期間舉行“慈善搭車日”，讓公眾熟習馬鐵的服務及設施。乘客在“慈善搭車日”須支付正常票價，但馬鐵於當日獲得的票價收入，將連同尖沙咀支線開始運作首3天所獲得的票價收入一併捐給慈善機構。

馬鐵票價

8. 王國興議員詢問，九鐵會否檢討其以時值來釐定票價的方法，而九鐵曾採用該方法來釐定西鐵、尖沙咀支線及馬鐵的票價。他亦詢問馬鐵的乘客量若不理想，九鐵會採取甚麼措施，以增加馬鐵的乘客量。他憶述，於2004年11月26日的會議上，他曾建議在平日的非繁忙時段及所有公眾假期，為60歲或以上的長者提供特別票價折扣。他亦建議於周末及公眾假期向所有馬鐵乘客提供優惠票價，以協助增加馬鐵的乘客量，並吸引更多人到馬鞍山郊區的旅遊景點遊覽。他要求九鐵就此等建議作出回應。

9. 九鐵署理行政總裁表示，被諮詢的地區團體大部分表示支持使用客觀的釐定票價方法，而他們認為時值票價的方法是可以接受的。然而，九鐵將會在適當時候，檢討其釐定票價的方法及原則。

10. 至於在周末及公眾假期為馬鐵乘客提供優惠票價的建議，九鐵署理行政總裁表示，九鐵現時並無這樣的計劃。然而，九鐵已與12條服務馬鐵所屬地區的綠色專線小巴線達成提供轉乘優惠的協議。九鐵亦曾考慮，在公眾假期提供經過馬鐵各站的免費穿梭巴士服務，但此項計劃需與區內的其他交通工具作進一步協調。

11. 關於為60歲或以上的長者提供特別票價優惠的建議，九鐵署理行政總裁表示，九鐵並無計劃更改為65歲或以上的長者提供特別優惠票價的現行安排。據他所知，現時只有城巴有限公司為60歲或以上的長者提供優惠票價。

12. 鄭家富議員表示，雖然他認為馬鞍山及沙田區範圍內的馬鐵票價屬可以接受，但他仍然關注由馬鐵第一區各站前往尖東11元的票價仍屬偏高。他欣悉九鐵將會就馬鐵提供月票計劃，並促請九鐵盡快推出有關計劃。他建議除了月票外，九鐵亦應考慮推出周票及日票，以增加新鐵路的吸引力。

13. 林健鋒議員表示，自由黨的議員欣悉九鐵已接受他們的建議，向馬鐵乘客提供月票計劃。整體而言，自由黨的議員認為馬鐵的最終票價是可以接受的。

14. 關於九鐵打算在2004年12月21日開始提供客運服務的問題，林健鋒議員表示，由於12月21日是農曆冬至，他預計馬鐵當日的乘客甚多。他詢問九鐵有否任何緊急應變計劃，以便處理當日在馬鐵發生的任何事故。

15. 九鐵署理行政總裁表示，馬鐵將於2004年12月21日下午3時開始投入客運服務。由於很多僱主會准許僱員當天提早下班，繁忙時段會較平日長，但該段時間的乘客量會分散於不同時段。在該段時間，馬鐵的班次及人手會按照繁忙時段的安排作出調動。九鐵將會調派百多名車站助理在馬鐵各站協助乘客。由於馬鐵車站的布局頗為簡單，而每班列車只有4個車卡，九鐵有信心，在乘客人流方面不會出現重大問題。然而，九鐵會加倍留意大圍站的轉乘安排。

16. 關於一旦發生鐵路事故的緊急應變安排，九鐵署理行政總裁表示，九鐵與運輸署及其他相關政府部門已共同為馬鐵擬訂了一套全面的緊急應變程序，而有關程序及制度亦經過演練。他因而有信心，在通車首日及以後發生任何鐵路事故均可獲得適當處理。

17. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，運輸署已訂定應變交通安排，處理馬鐵的任何事故。於“慈善搭車日”及通車後最初的數天，運輸署將會啟動緊急事故交通協調中心，監察馬鐵的服務。根據議定的程序，若發生任何鐵路事故，九鐵應立即通知運輸署，該署其後會調動其他交通工具，接載馬鐵乘客。

噪音影響

18. 主席問及九鐵跟進鐵路事宜小組委員會於2004年11月19日的會議席上所通過的議案的行動，九鐵署理行政總裁回應時表示，九鐵及環境保護署(下稱“環保署”)最近量度的噪音水平顯示，雖然在若干位置，適用的法定噪音限制是60分貝，但除花園城外，馬鐵沿線所有易受噪音影響位置的噪音均低於55分貝。先前在花園城量度的噪音水平是57分貝，而最近的量度結果是55.7分貝。

19. 九鐵署理行政總裁強調，九鐵根據一套一貫的法定規定，規劃、興建及營運鐵路。其責任是確保所有法定限制獲得遵守。在此大前提下，九鐵已採取各項措施，在根源處消滅馬鐵列車發出的噪音。九鐵有信心，在馬鐵通車後，鐵路運作的噪音水平將維持在法定限制之內。

20. 鄭家富議員表示，由於馬鐵的成本遠低於原來的預算，九鐵應動用剩餘資金的一部分提供更多隔音屏障，以減低鐵路運作時的噪音影響。鄭議員提及立法會CB(1)481/04-05(01)號文件第18段所述“九鐵亦有留意到有數個特殊地點的住宅單位，雖然噪音水平符合法定水平，但因為該處非常接近鐵路的關係，會受列車的光線所滋擾，九鐵會採取適當的措施去解決這方面的問題”的字句時，要求九鐵就所確定的問題及為解決有關問題而採取的措施作出澄清。

21. 九鐵署理行政總裁解釋，由於地型問題，若干接近鐵路及位於與鐵路差不多相同水平的住宅單位，可能會受到從鐵路沿線架設的隔音屏障之間30至40米闊的缺口透出的列車燈光影響。為解決此問題，九鐵打算封閉有關缺口，以遮擋來自列車的燈光，雖然從環保角度而言此舉並非必要。九鐵會繼續與受影響的居民保持聯絡。

22. 至於鄭家富議員要求在馬鐵沿線提供額外的隔音屏障一事，九鐵署理行政總裁表示，現行的消滅噪音措施已足以將鐵路運作時發出的噪音水平，維持在法定限制之內。然而，九鐵將會加強現行的消滅噪音措施，例如磨平車輪與路軌的接觸面，以及在車底及車輛裙邊加入吸音材料，使鐵路的運作噪音可維持在較法定限制低一定幅度的水平。

23. 鄭家富議員表示，他對九鐵只同意採取小規模的消滅噪音措施，感到頗為失望。他促請九鐵積極考慮提供額外的隔音屏障，尤其是在平均噪音水平在法定限

制之內，但當列車駛過時，噪音水平有時會超過60分貝的位置。鄭議員亦提述環境運輸及工務局局長最近的說話，其含意是在已符合相關的法定噪音限制的情況下，要求九鐵採取額外的消滅噪音措施將會產生決堤泛濫的效應。他評論說，香港人普遍是很講道理的，若非必要，他們不會要求裝設隔音屏障。他於是要求政府當局詳述其對此事的立場。

24. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，關於馬鐵的噪音影響問題，政府當局的立場是確保九鐵符合《噪音管制條例》(第400章)技術備忘錄內所載的法定噪音水平規定。政府當局在履行其監察角色時，必須恪守法例規定的標準，否則會對營辦商及執法當局均造成混亂。過去數月，政府當局曾連同九鐵一起與有關居民會面，並向他們解釋情況。為回應居民的要求，環保署已在多個位置量度。量度結果顯示，所有位置的噪音水平均在法定限制之內。政府當局理解，若干住在馬鐵附近的居民可能覺得鐵路運作的噪音造成滋擾，因為這對他們而言屬於新的噪音來源。政府當局因而鼓勵九鐵繼續與居民聯絡，查看可採取哪些額外措施，以減輕噪音的影響。她知悉九鐵已對居民的關注作出積極回應，並且加強了各項消滅噪音的措施。

25. 林健鋒議員對馬鐵的噪音影響亦表關注。他知悉若干居民對噪音的影響仍有投訴。他促請九鐵加快進行相關的改善工作。

26. 劉健儀議員感謝九鐵管理層，陪同她實地視察花園城受列車燈光滋擾的數個單位。她表示，由於該等住宅單位與鐵路位於同一高度，在該等單位內的某幾個角度，居民甚至感覺到正駛近的列車直接衝向該等住宅單位。她詢問九鐵會否裝設額外的隔音屏障，以填補缺口；若然，有關工程將於何時完成。她亦表示，對於較高樓層的若干單位而言，裝設隔音屏障無助減輕噪音的影響。因此，她詢問九鐵會否考慮列車在駛經此關鍵位置時減速，以減輕噪音的影響。此外，她亦轉達花園城若干居民提出裝設較高及備有簷蓬的隔音屏障的建議。

27. 九鐵署理行政總裁表示，列車駛經馬鐵沿線的彎位時將會自然減速。由於經過花園城的該段路軌介乎兩個彎位之間，當列車駛經此段路軌時，速度不會很高。事實上，列車速度是由電腦系統控制，而馬鐵整個車程是由預先設定的車速模式所控制。九鐵在確定車速模式時，會以不同的考慮因素作為基礎，包括乘客的舒適度、不同鐵路段的構造，以及車程的理想時間等。

28. 九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生表示，九鐵目前的計劃是用隔音屏障封閉位於花園城的有關缺口。該公司亦會考慮增加隔音屏障的高度，以及在面對花園城的隔音屏障使用簷篷的設計。該公司現正研究相關工程結構方面的事宜，並預計在馬鐵開始運作後約一個月便可擬備好有關隔音屏障的設計。九鐵會繼續就安裝隔音屏障一事與居民聯絡。由於在馬鐵開始運作後，裝設隔音屏障的工程只可以在晚間進行，有關工程須在馬鐵通車約3至4個月後才可完成。

政府當局

29. 主席要求九鐵在馬鐵通車後的一個月，向事務委員會提供書面報告，述明該公司曾採取的所有旨在消減噪音及馬鐵對環境造成的其他影響的措施。九鐵亦需在花園城段擬裝設的額外隔音屏障的設計備妥後，提供有關設計的資料。九鐵署理行政總裁表示同意。

30. 劉健儀議員促請九鐵積極考慮列車駛經花園城段時減速，以減輕噪音的影響。她問及為填補缺口而裝設的隔音屏障裝妥後的噪音水平為何，李鏡權先生答稱，屆時的噪音水平很有可能會低於55分貝。他補充，一如九鐵署理行政總裁所強調，九鐵的目標是盡量將鐵路運作噪音保持在較法定規定低一定幅度的水平。

31. 李鳳英議員對上述的馬鐵噪音影響及其對花園城住宅單位造成的滋擾亦表關注。她促請九鐵在馬鐵通車後，繼續監察鐵路噪音的影響，並盡最大努力減輕有關的噪音影響。她詢問在花園城段裝設隔音屏障以填補現有缺口的工程可否加快進行，以便有關工程可在不多於3個月內完成。

32. 九鐵署理行政總裁表示，九鐵會竭盡全力縮短施工時間，但由於各種不明朗因素，他不能承諾可在3個月內完成有關工程。他亦向委員保證，馬鐵通車後，九鐵在加強各項消減噪音措施方面不會鬆懈。

V 為新私家車及輕型貨車司機而設的暫准駕駛執照的建議

(立法會CB(1)352/04-05—— 香港客貨車從業員職工會提交的意見書
(03)號文件

立法會CB(1)298/04-05—— 政府當局提供的資料
(05)號文件

立法會CB(1)296/04-05—— 立法會秘書處就有關將暫准駕駛執照的應用範圍擴展至經驗尚淺的私家車及輕型貨

車司機建議擬備的背景資料摘要)

33. 委員察悉，由港九勞工社團聯會提交的意見書於會議席上提交。

(會後補註：有關意見書已於2004年12月20日隨立法會CB(1)543/04-05號文件發出。)

34. 香港客貨車從業員職工會理事長葉滿林先生表示，職工會反對為經驗尚淺的私家車及輕型貨車司機(即在相關的駕駛考試獲取合格不少於1年的駕駛者)引入暫准駕駛執照的建議。輕型貨車司機依靠駕駛輕型貨車為生。新牌輕型貨車司機須在汽車上展示“P”字牌的規定將會令人歧視這些司機。客戶看見“P”字牌，將會撤回僱用輕型貨車服務的訂單。因此，有關規定會剝奪新牌輕型貨車司機的謀生機會，對他們的生計帶來負面影響。這樣亦會打擊人們加入這個行業的意慾。

35. 葉滿林先生又表示，僅對輕型貨車而非其他營業車施加展示“P”字牌的規定，是不公平的做法。關於輕型貨車的安全問題，他強調較大的輕型貨車的意外率遠高於客貨車類型的輕型貨車。目前，持有輕型貨車駕駛執照的人士獲准駕駛許可車輛總重不超過5.5噸的任何貨車，但有關人士在駕駛考試中只須駕駛一輛輕型貨車。5.5噸或以上的較大輕型貨車與輕型貨車所需的駕駛技巧有很大分別。因此，葉先生建議政府當局檢討相關的發牌安排。

36. 劉健儀議員提述政府當局提供的資料文件(立法會CB(1)298/04-05(05)號文件)註4所載涉及私家車司機及輕型貨車司機的交通意外率，並強調指出，在過去5年，涉及首年領有駕駛執照的輕型貨車司機的意外率與具備超過一年駕駛經驗的私家車司機所涉及的意外率相若；輕型貨車司機首年及具備超過1年駕駛經驗的私家車司機(每1000名司機)的平均意外率分別是4.79名及4.35名。她質疑涉及輕型貨車司機首年的意外率並非很高，不足以支持為輕型貨車司機引入暫准駕駛執照計劃。她亦強調，與私家車及電單車不同的是，輕型貨車是用作營業的。暫准駕駛執照計劃的規定，尤其是展示“P”字牌的規定，將會嚴重影響新牌輕型貨車司機的生計。劉議員亦指出，政府當局曾就有關建議所諮詢的業界及司機聯會許多沒有從事輕型貨車的營運，因而不直接受有關建議影響。她詢問政府當局會否考慮規定新牌輕型貨車司機須參加額外的駕駛課程，以作為取代政府當局建

議的一個方案。她亦邀請香港客貨車從業員職工會就此項建議表達意見。

37. 葉滿林先生同意就劉健儀議員的建議徵詢香港客貨車從業員職工會會員的意見。他補充，由於任何人須在相關的駕駛考試獲取合格後，才可取得輕型貨車司機駕駛執照，強制新牌輕型貨車司機參加額外的駕駛課程，可能會對他們不公平。有關規定亦會加重新牌輕型貨車司機的財政負擔，因為他們須支付課程費用及暫停營業或要請假參加有關課程。

38. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，目前建議的目的是加強道路安全。在2000年為電單車駕駛者引入的暫准駕駛執照計劃證實能有效減低電單車駕駛者在領牌首年內的意外率。2002及2003年的統計數字進一步顯示，曾在暫准駕駛執照計劃下取得駕駛經驗的電單車駕駛者在第二年及第三年的駕駛時的意外率較先前年份具類似經驗的駕駛者為低。雖然新牌私家車及輕型貨車司機通過相關的駕駛考試，並因而被承認具備所需的駕駛技巧，但他們缺乏路面經驗。暫准駕駛執照計劃有助新牌私家車及輕型貨車司機透過循序漸進的學習過程，熟習駕駛環境，而在其車輛上展示“P”字牌，可提醒其他駕駛者更加小心及忍讓他們。

39. 以意外率計算，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，領牌首年的私家車司機及輕型貨車司機的意外率，均遠高於具備超過1年經驗的司機。這顯示缺乏路面經驗是導致領牌首年的司機的意外率較高的重要因素。此外，鑒於道路空間有限及香港的道路使用者數目龐大，與電單車相比，涉及私家車及輕型貨車的意外有更大可能引致其他道路使用者傷亡。考慮到此等所有因素，政府當局因而建議為新牌私家車及輕型貨車司機引入暫准駕駛執照計劃，藉以加強道路安全。

40. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，香港現時約有110萬名輕型貨車駕駛執照持有人，當中只有約3%屬首年領牌輕型貨車司機。因此，政府當局相信“P”字牌的規定只會對輕型貨車業界造成很輕微的影響。另一方面，暫准駕駛執照計劃對新牌司機及其他道路使用者均有裨益。另一項相關的事情是，目前，根據現行的發牌制度，輕型貨車駕駛執照的申請者在有關的輕型貨車駕駛考試取得合格後，將會獲發私家車及輕型貨車駕駛執照。倘若暫准駕駛執照計劃只為私家車司機而設，便會驅使私家車學車人士申請參加輕型貨車駕駛執照考試，從而繞過暫准駕駛執照的規定。

41. 至於香港客貨車從業員職工會對輕型貨車駕駛執照的現行發牌安排作出的評論，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局會因應有關意見，檢討有關安排。然而，這屬於另一個問題，應與目前建議獨立開來考慮，後者旨在解決新牌輕型貨車司機路面經驗不足的問題。至於其他營業車輛，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，根據現行交通法例，的士、小巴、中／重型貨車及巴士的駕駛執照申請者必須具備最少3年駕駛經驗。這些類別車輛的新牌司機應已具備足夠的路面經驗。

42. 劉健儀議員強調，輕型貨車多作營業用途。對此行業施加額外規管必須有充分的理據支持。由於涉及新牌輕型貨車司機的意外率並不高，對新牌輕型貨車司機施加“P”字牌的規定並不合理。然而，鑒於新牌私家車司機首年的意外率很高，她同意為私家車司機引入暫准駕駛執照計劃是合理的。她表示，倘若豁免輕型貨車司機掛上“P”字牌規定的安排可能會導致私家車司機在現行的發牌制度下避過有關規定，政府當局或可考慮對現行的發牌安排作出必要的更改。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府當局會研究更改對在輕型貨車駕駛執照考試合格的申請者同時發出私家車及輕型貨車駕駛執照的發牌安排是否可取。然而，此舉將無可避免地會對日後的學車人士構成影響。她強調，以私家車及輕型貨車兩者的情況而言，新牌司機的意外率遠高於經驗豐富的司機。暫准駕駛執照計劃的目的是解決新牌司機缺乏路面經驗的問題。具備超過1年駕駛經驗的司機所涉及的道路安全問題，可歸咎於多項因素，而非缺乏路面經驗，而這方面將會透過其他道路安全措施來處理。就此，政府當局已因應事務委員會在其他討論項目下所提的要求，提出相關的方案。

44. 李鳳英議員表示，導致交通意外的原因非常廣泛。她同意劉健儀議員的意見，認為由於新牌輕型貨車司機首年的意外率並不高，與涉及具備超過1年駕駛經驗的私家車司機的意外率相近，為輕型貨車司機引入暫准駕駛執照計劃的建議並沒有充分理據支持。另一方面，她質疑政府當局有否評估“P”字牌規定對新牌輕型貨車司機的就業情況的影響。

45. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府當局難以按照李鳳英議員的建議作出準確的評估，因為部分剛領牌的輕型貨車駕駛執照持有人可能只駕駛私家車。然而，由於在110萬輕型貨車駕駛執照持有

人當中，只有約3%是首年持有輕型貨車駕駛執照的駕駛者，所構成的影響(如有的話)應該非常有限。此外，展示“P”字牌的規定可能會減輕新牌輕型貨車司機駕駛時的壓力，因為其他道路使用者傾向對他們更為容忍。事實上，很多海外國家亦採用要求新牌司機在其車輛展示“P”字牌的規定。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，在2000年為電單車駕駛者引入暫准駕駛執照計劃時，部分事務委員會委員曾提出意見，認為應把有關計劃擴展至私家車及輕型貨車。

政府當局

46. 李鳳英議員對政府當局的回應表示不滿。她評論道，應認真看待有關暫准駕駛執照計劃的建議對新牌輕型貨車司機的就業帶來負面影響所引起的關注，而政府當局應就有關影響作出全面評估。有關評估的範圍應涵蓋現有新牌輕型貨車司機及該行業日後的新入行者。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3同意考慮可否作出此項評估。

47. 王國興議員表示，雖然他支持政府當局建議的政策意向，但他認為有關建議是矯枉過正的做法。他注意到新牌輕型貨車司機首年的平均意外率(4.79名)與具備超過1年經驗的私家車司機的平均意外率(4.35名)相若。涉及具備超過1年駕駛經驗的輕型貨車司機的意外率(2.48名)遠低於相同類別的私家車司機的意外率(4.35名)。此外，在2003年，新牌輕型貨車的司機的首年意外率只有3.55名，而具備超過1年駕駛經驗的私家車司機的意外率則為3.49名。他認為，這些統計數字顯示政府當局的建議過於嚴苛及缺乏理據支持。他強調指出，遭客戶歧視及抗拒是掛“P”字牌的新牌輕型貨車司機將要面對的實在問題。有關建議將會對新牌輕型貨車司機的生計帶來負面的影響。他於是動議一項議案，措辭如下——

“本會促請豁免輕型貨車掛“P”牌”

48. 他的議案獲李鳳英議員及劉健儀議員附議。有關議案的副本遂於會議席上提交。

49. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，倘若輕型貨車司機獲豁免在車輛上展示“P”字牌的規定，便會產生新牌私家車司機利用現行發牌制度作出規避的問題。為避免發生這樣的問題，向通過輕型貨車駕駛考試的駕駛執照申請者同時發出私家車及輕型貨車駕駛執照的現行安排可能需作更改，而這樣的更改將會帶來廣泛影響，影響到該等申請輕型貨車駕駛執照的人士。她重申，目前的建議旨在解決新牌私家車及輕型貨

車司機缺乏路面經驗的問題，而這顯然是導致新牌私家車及輕型貨車司機首年的意外率較高的重要因素。

50. 王國興議員重申他的關注，“P”字牌的規定是矯枉過正的做法，以致對新牌輕型貨車司機造成不必要的影響。有關規定並非必要，因為任何人必須符合有關駕駛技巧的嚴格規定後，才獲發給輕型貨車駕駛執照。

51. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，雖然新牌輕型貨車司機應具備所需的駕駛技巧，但他們缺乏路面經驗。關於車上掛有“P”字牌的輕型貨車司機受到歧視的問題，她表示，很多電單車駕駛者駕駛電單車執行工作，但沒有證據顯示存在任何歧視的問題。因此，在車上展示“P”字牌的規定未必會導致遭人歧視的問題。

52. 鄭家富議員承認，過往議員曾要求將暫准駕駛執照計劃的適用範圍擴展至私家車及輕型貨車。他個人仍然認為，從道路安全的角度而言，有關政策值得支持。然而，他認同其他委員的關注，即“P”字牌的規定會對新牌輕型貨車司機的就業產生負面影響。他詢問政府當局會否考慮將私家車及輕型貨車司機的發牌安排分開處理，以期減輕對新牌輕型貨車司機的影響，但同時又不會危及道路安全。

53. 運輸署助理署長／行政及牌照表示，根據現行的發牌制度，通過輕型貨車駕駛考試的人士將會同時獲發私家車及輕型貨車駕駛執照，而通過私家車駕駛考試的駕駛者，只會獲發私家車駕駛執照。在2003年，獲發輕型貨車駕駛執照的29 200名申請者當中，有27 600名是首次獲發駕駛執照。

54. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，有關的發牌安排已沿用十多年，其目的是令輕型貨車駕駛執照持有人無須另行參加駕駛考試便可獲發私家車駕駛執照。政府當局打算考慮豁免已具備一定駕駛經驗的新牌輕型貨車駕駛執照持有人。她表示，由於超過90%新牌輕型貨車司機是首次獲發給駕駛執照的人士，故仍有需要解決首年獲發牌的輕型貨車司機缺乏路面經驗的問題。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，政府當局曾考慮規定任何人士須具備一定時間的駕駛經驗才獲准申請輕型貨車駕駛執照的建議。雖然此項安排有助加強道路安全，但會對希望獲聘為輕型貨車司機的人士造成更大的影響。

55. 陳偉業議員要求就政府當局提供的資料文件註4所載的交通意外率統計數字作出澄清。他詢問在計算輕型貨車司機的數目時，有否計及同時擁有私家車及輕型貨車駕駛執照的人士。他表示，若情況是這樣的話，輕型貨車司機的數目便包括那些實際上只駕駛私家車的輕型貨車駕駛執照持有人，因而導致涉及輕型貨車司機的意外率較低。

56. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3證實，在計算意外率時，同時擁有私家車及輕型貨車駕駛執照的人士均被算作私家車司機及輕型貨車司機，因為政府當局無法確定同時持有私家車及輕型貨車執照的人士，哪些實際上是私家車司機或輕型貨車司機。因此，陳偉業議員所指出的問題有可能存在。

政府當局

57. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3接著表示，以車輛類別而言，在2003年，輕型貨車及私家車的意外率分別是每1000輛輕型貨車有40宗意外及每1000輛私家車有19宗意外。她承諾在會後向委員提供按車輛類別計算的意外率的資料，供委員參考。

58. 陳偉業議員察悉按車輛類別計算的意外率，他認為，雖然新牌輕型貨車司機的就業問題引起關注，但鑒於涉及輕型貨車的意外率相對較高，故難有理據支持豁免輕型貨車司機掛“P”字牌的規定。然而，他同意那些在申請輕型貨車駕駛執照前，已具備一定駕駛經驗的首年獲發牌輕型貨車司機，應獲豁免遵守有關規定。

政府當局

59. 劉健儀議員要求政府當局提供資料，說明海外國家對各類別車輛的新牌司機施加限制的情況，尤其是掛“P”字牌規定的做法。她亦要求政府當局提供涉及意外的輕型貨車司機的駕駛經驗年期的資料。由於政府當局曾表明，以私家車及輕型貨車的情況而言，缺乏路面經驗是導致意外率較高的因素，她因而要求政府當局解釋為何在過往5年，私家車司機領牌後首年的意外率遠高於輕型貨車司機領牌後首年的意外率。

60. 李鳳英議員表示，為了讓事務委員會就此事作進一步商議，政府當局有需要提供全面的相關資料。她強調，在分析意外率時，政府當局應顧及輕型貨車與私家車有所不同這樣的事實，輕型貨車主要作營業用途，因此，輕型貨車在行車時間及里數方面的使用率通常遠較私家車為高。

61. 葉滿林先生表示，輕型貨車主要分兩大類，即輕型貨車及較大的輕型貨車，後一類別車輛總重介乎3.3噸及5.5噸之間。他知悉後一類別貨車的意外率遠高於前一類別。他因而認為，政府當局應按不同類別的輕型貨車提供有關意外率的分項數字。

62. 葉滿林先生進一步表示，除了在車上展示“P”字牌的規定外，輕型貨車司機亦須遵守擬議暫准駕駛執照計劃的其他規定。此等規定包括即使指定車速限制是每小時70公里以上，仍須把車速保持在每小時70公里或以下；在有3條或以上行車線的快速公路上，不得在最右邊的行車線行駛；以及車上不可以載客。倘若首年領牌的輕型貨車司機被扣10分或以上，或曾兩次違反上述任何限制，其暫准駕駛執照將會被吊銷。聯會認為這些限制及罰則對輕型貨車司機而言過於嚴苛。他並指出，“雪藏牌持有人”(即那些在獲發駕駛執照一段很長時間後才開始駕駛的人士)較首年領牌的新牌司機對道路使用者構成更大的危險，而政府當局卻漠視有關問題。

政府當局

63. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3解釋，現行法例將輕型貨車界定為許可車輛總重不超過5.5噸的貨車，但沒有作進一步分類。因此，過往有關涉及輕型貨車意外的統計數字可能並不包括葉滿林先生所要求的各類別輕型貨車分項數字的資料。然而，她同意查看是否備有相關的資料。

64. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3亦澄清，根據擬為新私家車及輕型貨車司機引入的暫准駕駛執照計劃，首年領牌的司機獲准駕車載客。該計劃的限制是基於安全考慮而提出的。一名首年領牌的輕型貨車司機若被扣10分或以上，便不應再獲准繼續駕駛，否則可能會危及其他道路使用者的安全。有關“雪藏牌”的問題，她表示，這屬於另一個問題，政府當局無法獲取應付此問題的相關資料。

65. 王國興議員表示，由於政府當局承諾考慮委員及輕型貨車業界提出的建議，經徵詢其他委員的意見後，他決定撤回議案，以待政府當局提交進一步的資料。

66. 主席表示，事務委員會將在接獲政府當局提供委員所要求的進一步資料後，再深入討論此事。

VI 檢討打擊不當駕駛行為的措施

(立法會CB(1)466/04-05 —— 政府當局提供的資料文件
(03)號文件

跟車太貼

67. 鄭家富議員表示，他支持政府當局的資料文件所載列的大方向。他評論說，引入一項專門針對跟車太貼行為的新交通罪行涉及複雜的事宜，而他預期此方面的法例草擬工作將會非常困難。他從政府當局的資料文件得悉，涉及跟車太貼的定罪個案數目大幅攀升259%，由2003年(1月至10月)的175宗增至2004年(1月至10月)的454宗，他詢問針對跟車太貼作出檢控的成功率為何。

68. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，由2003年1月至10月以“不小心駕駛”罪名針對跟車太貼共作出175宗檢控，當中有173宗定罪個案，檢控成功率達98.8%。然而，政府當局發覺針對跟車太貼提出檢控的舉證規定及程序頗為複雜及耗費資源。政府當局得悉，跟車太貼在部分海外地方屬於特定罪行，並認為值得參考海外的經驗，研究引入一項專門針對跟車太貼的新交通罪行。她表示，整件事尚處於探索階段，而政府當局會以審慎態度處理。

69. 鄭家富議員表示，鑒於以“不小心駕駛”罪名針對跟車太貼作出檢控的成功率甚高，引入跟車太貼的新罪行未必有利採取更有效的執法及檢控行動，除非針對此種罪行採用定額罰款檢控程序，而這樣做涉及更改政策。他提醒政府當局小心推行此事。他要求政府當局提供更多有關相關海外法例及檢控統計數字的資料，包括檢控的成功率，政府當局同意盡量提供所要求的資料。

政府當局

70. 陳偉業議員認為，引入專門針對跟車太貼的罪行的構思值得探討，而他支持採用定額罰款的程序對付此項罪行。他指出，現時未能與前車保持兩秒的行車距離被視作跟車太貼。他認為此項定議有欠清晰，並建議採用以有關道路的車速限制計算與前車的車距數目作為定義。據他觀察所得，某些海外地方的路旁豎有標誌，顯示以有關的車速計算需與前車保持的距離。他認為這些道路標誌有助提醒駕車人士注意與前車需保持的距離。

71. 劉健儀議員表示，據她從一些專業工程師處得知，現時香港並無有效設備蒐集跟車太貼的證據。她指出，政府當局在引入專門針對跟車太貼的新罪行時，應

確保法例就該項罪行所作的定義非常清晰明確，不會引起爭議。

72. 張宇人議員表示，鑒於現行法例已可針對跟車太貼採取非常有效的檢控行動，此點可從極高的檢控成功率引證，他不明白為何有需要引入專門針對跟車太貼的新罪行。他亦對於是否有用來偵查跟車太貼的有效設備表示關注。

73. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，目前，警方主要使用鐳射偵速器來偵查跟車太貼的情況。偵速器會安裝在固定位置，並會在某段距離內追蹤兩輛車，通常不少於200米。偵速器所提供的資料包括在整段記錄期間有關車輛各自的車速、兩車之間的距離及時間差距(以秒計)。除鐳射偵速器外，警方亦會使用車內攝錄系統偵查跟車太貼及其他交通罪行。以往檢控的成功率甚高，顯示這些是有效的執法工具。

74. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，對於應否引入專門針對跟車太貼的罪行，政府當局現階段持開放態度。鑒於某些海外地方訂有此項罪行，並考慮到針對跟車太貼的執法行動有上升趨勢，政府當局認為值得研究引入專門針對跟車太貼的新罪行的可行性。政府當局在制定跟車太貼的法律定義時，會確保有關定義清晰明確及駕車人士易於明白。此方面若有任何新進展，政府當局會再向事務委員會匯報。

75. 劉健儀議員表示，專業工程師確有意見認為，香港現時用作偵查跟車太貼罪行的設備有不足之處。政府當局沒有發覺有關設備存在不足之處，可能只是由於這些設備所提供的證據從未在法庭被挑戰所致。她建議，政府當局若要引入專門針對跟車太貼的罪行，應先對外國所使用的設備進行全面研究。

76. 張宇人議員對於政府當局擬採用簡化檢控程序及重罰跟車太貼行為這樣的高壓手段深表關注。他亦對政府當局用來偵查及蒐集跟車太貼罪行證據的設備的可靠性及準確程度極有保留。

77. 林健鋒議員評論說，與其針對某些不當駕駛行為問題採取斬件式的措施，政府當局倒不如對所涉及的問題進行全面檢討，然後才提出針對具體駕駛行為的措施。他並認為在司機學習駕駛技術時向他們灌輸交通規例知識及正確的駕駛態度至為重要。

78. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示同意林健鋒議員的意見。她表示，在道路安全方面，政府當局已對相關問題進行全面檢討，並已制訂一套全面的建議。有關建議載於政府當局向事務委員會提交以供在2004年12月17日的會議討論有關事項的文件內。至於跟車太貼的問題，她告知委員，屯門公路交通事故獨立專家小組在2003年11月發表的《改善公路安全研究報告》中建議，政府當局應加快訂立針對跟車太貼新罪行的工作。在討論專家小組的報告時，事務委員會委員對該項建議表示支持，並促請政府當局跟進此事。政府當局是因應專家小組的建議及委員的支持跟進此事，進行前述的研究。她重申，政府當局現階段對此事尚未有明確的立場，並完全明白相關法例及執法涉及複雜問題。若研究結果支持引入新罪行的方案，政府當局會首先制訂具體方案，諮詢運輸業界、駕車人士團體及事務委員會。政府當局肯定不會倉猝推行此事。

79. 林健鋒議員進一步表示，雖然政府當局可參考相關的海外法例及做法，但應小心的是，這些法例及做法未必完全適合香港的情況。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答覆其詢問時表示，根據政府當局的初步研究，跟車太貼在加拿大、澳洲、歐洲部分國家及美國某些州屬於特定罪行。她補充，政府當局會比較那些訂有跟車太貼此項特定罪行的地方與沒有該項罪行的地方的情況。

酒後駕駛

80. 李永達議員表示，依他之見，酒後駕駛屬於魯莽及不負責任的行為，往往導致嚴重後果，危害其他道路使用者的安全。他提及政府當局文件所提供的有關“海外國家對酒後駕駛實施的罰則”的資料時，要求政府當局確定針對導致傷亡的酒後駕駛及沒有導致傷亡的酒後駕駛的處罰有否不同之處；若有，應提供有關的詳細資料。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3同意在會後提供李議員所要求的資料。

政府當局

81. 李鳳英議員察悉，因不小心轉線所導致的意外數目近年來一直偏高，但此等意外大多屬輕微事故，涉及車輛損壞，但沒有致命或嚴重傷亡。她表示，若這些意外主要是由於司機不小心的輕微失誤所致，便可能無須考慮修改法例。反而應加強宣傳及教育。她指出，若干大型節日即將來臨，在這些節日期間酒後駕駛的情況通常較為嚴重，並詢問政府當局針對酒後駕駛有否特別的宣傳計劃。

82. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，涉及轉線的意外主要是不小心失誤所致，例如在轉線前忘記發出轉線燈號及察看交通情況。這些意外超過90%屬輕微事故。然而，由於不小心轉線是導致交通意外的主因，政府當局的道路安全宣傳及教育工作將以此為重點。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答覆主席的詢問時表示，並無具體資料解釋在2002年因不小心轉線導致的意外數目相對較多的原因。

83. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，由於在即將來臨的大型節日期間酒後駕駛的情況通常較為嚴重，運輸署會與警方及道路安全議會緊密合作，加強教育及宣傳，提醒駕車人士不要酒後駕駛。

定額罰款程序的阻嚇作用

84. 劉健儀議員察悉，政府當局資料文件有關駕車時使用流動電話的第15段指出，“為方便執法，並加強阻嚇作用，我們現計劃簡化檢控方式，把這項罪行加入《定額罰款(刑事訴訟)條例》的附表，以定額罰款的方式進行檢控。”。她詢問政府當局因何認為定額罰款程序較以傳票形式的檢控程序更具阻嚇作用。

85. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3澄清，政府當局打算針對駕車時使用流動電話的罪行採用定額罰款告票形式的額外檢控程序。傳票形式的檢控程序將會保留。故此，政府當局相信可加強有關的阻嚇作用。

86. 劉健儀議員表示，她並不認為採用定額罰款程序本身可加強有關法例的阻嚇作用。然而，若政府當局的實際想法是透過採用定額罰款程序，方便針對該罪行進行更嚴厲的執法行動，她會同意有關的阻嚇作用會更大。

VII 路政署首長級人員編制建議

(立法會CB(1)466/04-05——政府當局提供的資料文件
(04)號文件

87. 李鳳英議員表示，政府當局在尋求保留編外職位時，應在其建議內清楚列出，自開設有關職位以來出現了甚麼變動及有甚麼新的工作已產生，以致需按建議保留有關職位。她評論說，政府當局有關此項人員編制建議的資料文件缺乏此方面的資料。至於將路政署鐵路拓展處的總工程師(技術服務)編外職位轉為常額職位的建議，李議員憶述，立法會七黨聯盟在上屆立法會所達

致的立場是，當局若有需要開設首長級職位，便須刪除同等或更高職級的首長級職位予以抵銷。她認為，政府當局的文件並無回應此點。

88. 何鍾泰議員表示，他支持有關建議，但他同意，政府當局的資料文件未有足夠資料，為延長4個編外職位及將總工程師(技術服務)編外職位轉為常額職位的建議提供理據。他認為政府當局應特別說明自有關職位在1999年開設以來所出現的變化，以致有需要保留該等職位。

89. 劉健儀議員表示，她不反對保留4個編外職位的建議，但對於將總工程師(技術服務)編外職位轉為常額職位的建議則有所保留。她表示，雖然有鐵路項目現正進行及計劃當中，但當這些項目落成後，香港不大可能會繼續興建新的鐵路。無論如何，香港斷不會無止境地興建新鐵路。因此，將總工程師(技術服務)轉為常額職位的建議似乎欠缺充分理據支持。

90. 張宇人議員表示，由於現正進行及計劃中的鐵路項目將在可見的將來逐一落成，他並不信服有需要將總工程師(技術服務)轉為常額職位。

91. 周梁淑怡議員表示，她特別關注將總工程師(技術服務)轉為常額職位的建議，並要求當局詳細解釋該項建議的理據。

92. 關於因何需要將路政署4個首長級編外職位多保留18至27個月的問題，署任環境運輸及工務局副秘書長表示，自從在1999年開設有編外職位以來，多項新的工程項目已展開，而若干項目的實施時間表有所更改，種種原因導致有需要將有關的編外職位延長。與1999年時的情況相比，開設其中3個編外職位的主要工程管理處現時的工作量事實上有所增加。當局近年來已將各項跨境道路基建工程確定為快速實施項目。路政署在落實這些新的跨境項目時，一直利用署內現有人手資源吸納額外工作量，並沒有要求額外人手資源。署任環境運輸及工務局副秘書長確認，考慮到如政府當局的資料文件所詳述在2005年首季後預期的工作量，實有需要保留主要工程管理處的3個首長級編外職位，為期18個月。至於鐵路拓展處的總工程師(鐵路)2編外職位，署任環境運輸及工務局副秘書長及路政署鐵路拓展處處長表示，由於上水至落馬洲支線工程的範圍有所更改，導致該工程的施工日期延遲開始，故有需要保留該職位多27個月，以便全程監察該項目及其相關的必要公共基建工程的實施情況。

93. 關於將總工程師(技術服務)編外職位轉為常額職位的建議，署任環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局於1999年3月將有關建議提交人事編制小組委員會及財務委員會時，已認為總工程師(技術服務)職位有長期存在的需要。然而，政府當局覺得有需要探討其他方案，以吸納有關的工作量。政府當局因而建議先以編外形式開設該職位，為期6年，並承諾會參照6年來所得的經驗，檢討有關情況。她表示，總工程師(技術服務)掌管技術服務組，該組負責維持運輸統計數字的綜合資料庫，以及整理主要規劃和土地用途資料。這些資料對操作鐵路運輸電腦模型(鐵路發展研究模型)而言屬不可或缺，因其有助預測在不同社會經濟假設的情況下，各鐵路網設計在未來不同年份的乘客量和收入。這套模型的結果為政府當局提供必需的資料，協助制定鐵路擴展計劃，並在更廣泛的層面而言，更有助制定運輸策略。政府當局在現行建議中提出以常額形式保留總工程師(技術服務)職位時，曾仔細研究有關情況，並認為該職位在可見的將來均有需要存在。

94. 至於有委員關注該職位以常額形式開設後，即使本港沒有需要興建新的鐵路亦會保留該職位，署任環境運輸及工務局副秘書長表示，公務員內部已有常設機制，定期檢討個別政策局／部門的人員編制，藉以精簡公務員編制及節省開支。她向委員保證，當本港的鐵路發展已達致不再需要保留該職位的階段時，政府當局會採取適時的行動，刪除該職位。

95. 關於擬開設的總工程師(技術服務)常額職位會否以刪除同等或更高職級的首長級職位以作抵銷的問題，署任環境運輸及工務局副秘書長表示，環境運輸及工務局環境科與環境保護署的合併建議將會騰出4個首長級常額職位。政府當局在提交人事編制小組委員會的相關建議(EC(2004-05)10)中表明，合併方案節省所得的資源將提供所需的空間，應付新的優先工作及方便進行進一步的重整，包括建議將總工程師(技術服務)轉為常額職位，以便維持及操作鐵路發展研究模型，此方面的工作需有首長級人員全力參與。財務委員會將於2004年12月17日考慮該項合併建議。

96. 李鳳英議員評論說，政府當局理應將職位抵銷安排納入現行建議內。她並要求政府當局提供補充資料，述明正由／將由該等編外職位負責的現有及新的項目。主席建議政府當局在人事編制小組委員會舉行會議前提供補充資料，以回應李議員提出的各項關注，政府當局表示同意。

97. 主席問及因何不以編外形式保留總工程師(技術服務)職位，署任環境運輸及工務局副秘書長及路政署鐵路拓展處處長答稱，政府當局預期，該職位需要開設超過6年，6年之後是否繼續需要該職位將取決於已計劃的鐵路項目的實施時間及政府的鐵路發展策略有否任何改變。過去6年的經驗證明，維持運輸統計數字的綜合資料庫的工作量甚大。尤其是鐵路發展研究模型的操作極為複雜，需由首長級人員監督有關工作。此外，由於當局的運輸政策是以鐵路作為本港客運系統的骨幹，以及《鐵路發展策略2000》所計劃的各個鐵路項目，很明顯，總工程師(技術服務)長期提供支援對於推動有關政策的持續規劃及實施極為重要。總工程師(技術服務)的工作高度專業化，同時鑒於鐵路拓展處預期的工作量，短期及長期而言均不可能由該處其他總工程師兼顧總工程師(技術服務)的工作。

98. 主席表示，重點問題是應以編外形式保留工程師(技術服務)職位還是將其轉為常額職位。政府當局迄今只能確認有需要保留該職位多6年，但卻未能肯定6年之後是否繼續有此需要。署任環境運輸及工務局副秘書長同意考慮委員的關注，檢討是否需要開設該個常額職位，並會在向人事編制小組委員會提交的相關建議中確定政府當局的立場。

99. 周梁淑怡議員察悉，工程師(技術服務)負責維持及操作用來預測各鐵路網設計的乘客量及收入的鐵路發展研究模型，她表示，鑒於兩間鐵路公司亦需進行類似工作，以便按審慎商業原則策劃其業務，她關注此方面的工作及資源有否重疊。她亦質疑，若政府當局須蒐集有關鐵路乘客量的資料自用，委聘外間顧問進行此項工作是否更符合成本效益。

100. 署任環境運輸及工務局副秘書長確認，由總工程師(技術服務)掌管的技術服務組的工作不會與兩間鐵路公司重疊。透過鐵路發展研究模型所獲取的資料非常重要，讓政府當局得以制定鐵路擴展計劃及更新鐵路發展策略。路政署鐵路拓展處處長補充，在1999年開設總工程師(技術服務)編外職位以前，政府當局須聘請顧問審核兩間鐵路公司提交的新鐵路方案。由於鐵路項目涉及巨額資本投資，政府當局有必要就新鐵路項目的可行性自行作出評估，並審核兩間鐵路公司提交的方案。此外，當局亦不時需要有關鐵路發展及預測乘客量的最新數據，以協助其他政府部門(例如規劃署)的規劃工作。基於這些原因，政府當局在1999年建議開設總工程師(技術服務)職位，以便運用總工程師的專業知識，建立及維持一

套電腦化的鐵路規劃工具及規劃和更新本港鐵路發展的必要數據。

101. 何鍾泰議員建議，政府當局應提供補充資料，列明規劃中的項目及各自的實施時間表，以便為有關的人員編制建議提供理據。就總工程師(技術服務)職位而言，當局應提供詳細資料，證明長遠而言有需要保留該職位，並回應周梁淑怡議員對於總工程師(技術服務)職位性質的關注。政府當局同意在向事務委員會提供的補充資料中包括該等資料。

102. 主席總結時表示，委員已就有關建議表達各種各樣的關注及意見，而政府當局在回應時答允提供補充資料，回應委員的關注及檢討是否有需要將總工程師(技術服務)編外職位轉為常額職位。他並表示，若有需要，政府當局可將有關的人員編制建議再次提交事務委員會作進一步考慮，然後才將有關建議提交人事編制小組委員會。

(會後補註：政府當局就委員的要求所提交的資料已於2004年12月31日隨立法會CB(1)614/04-05號文件送交委員。)

VIII 其他事項

103. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年1月31日