

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)808/00-01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：2001年1月19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, JP (主席)
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：梁耀忠議員

缺席委員：石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員
何俊仁議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP

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(1)
何鑄明先生, JP

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署總工程師／新界西
李欣明先生

路政署

路政署主要工程管理處副處長(2)
陳維彰先生

環境保護署

首席環境保護主任(評估及審核)
許一鳴先生

漁農自然護理署

漁農自然護理署助理署長(郊野公園及海岸公園)
王福義博士

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長(3)
方舜文女士

運輸局首席助理局長(2)
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／新界
區永禧先生

運輸署助理署長／策劃
高朗勤先生

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

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)458/00-01號文件 —— 2000年12月15日會議的紀要)

2000年12月15日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)370/00-01號文件 —— 關於在赤柱建造多層公眾停車場的進度報告；及
立法會CB(1)371/00-01號文件 —— 監察和管制掘路工程)

2. 委員察悉政府當局因應委員在2000年11月24日事務委員會會議上所提要求而提交的上述資料文件。

III. 2001年2月23日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)464/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)464/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意於2001年2月23日舉行的下次會議，討論由政府當局提出的下述事項：

- (a) 新世界第一巴士服務有限公司 —— 加價申請簡介；及
- (b) 司機駕駛技術改善計劃。

(會後補註：是次會議的議程其後加入了“五號幹線 —— 石圍角至柴灣角段”的議項。)

IV. 大嶼山南北連接路

(立法會CB(1)464/00-01(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

4. 路政署主要工程管理處副處長(2)利用投影機，簡介政府當局為改善大嶼山南北交通而提出的東涌道改善計劃。該計劃的詳情及政府當局曾考慮的其他解決方法，詳載於立法會CB(1)464/00-01(03)號文件。關於此事，綠色大嶼山協會就擴闊東涌道提交的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)496/00-01號文件送交委員。

5. 陳偉業議員表示，他原則上認為現時的建議較其他方案可取。然而，他指出當地居民實際上在數年前已提出擴闊東涌道的建議。倘政府當局當時能認真考慮此方案，或可節省不少寶貴時間和金錢。他認為政府當局在工程規劃方面犯了專業錯誤，同時忽略了當地居民提出的意見。運輸局副局長(1)回應時表示，政府當局一直相當重視公眾的意見。當局在得悉當地居民的期望後，曾於1996年11月就擴闊東涌道的方案進行可行性研究。然而，有關建議在提交郊野公園及海岸公園委員會轄下的郊野公園委員會審議時，該委員會對於原來的沿線擴闊計劃對鄰近郊野公園造成的影響表示關注。

6. 鑒於東涌道的行車情況低於標準，以致構成嚴重的安全問題，委員普遍認為應盡快實行改善東涌道的擬議方案，以解決大嶼山居民的迫切交通需求。然而，委員對若干範疇的事項提出關注，並促請政府當局在推行有關工程計劃時加以考慮。委員與政府當局進行討論的內容綜述於下文各段。

建議路線的設計

7. 陳偉業議員提及該工程計劃的地圖，並指出以初步建議路線看來，大部分路段實際上是以非沿線方式在現有東涌道以外興建一條新的道路。他建議在設計新路線時盡量利用現有的東涌道，亦即在切實可行範圍內盡量進行沿線擴闊工程。倘基於環境方面的考慮因素而未能擴闊現有道路，則該等路段應作單程行車之用，並同時建造新的單線行車路段，供相反方向行駛的車輛使用。如此一來，新建路段的寬度無需太大，從而可減小工程費用及受影響土地的面積。

8. 運輸局副局長(1)回應時告知委員，政府當局亦曾研究單線單程行車方案，但認為此方案並不可取。首

先，現時東涌道的主要問題是坡度陡峭，某些路段的坡度甚至高達20%。在實施單線單程行車方案後，現有東涌道的安全標準並不會得到改善。其次，即使當局可實施安全車速限制以解決部分問題，仍有必要提供足夠空間，讓車輛可在出現壞車阻路的情況下超越前車。經考慮上述涉及安全問題和交通管理的重要因素後，政府當局認為建議的路線可解決所涉及的大部分問題，並可縮小受影響土地的面積。建議的改善方案是長遠的解決方法，可令現有東涌道的危險情況得到重大改善。

9. 然而，陳偉業議員對政府當局基於安全問題而提出的理據不感信服。他認為與其他同樣非常陡峭的現有道路如舊山頂道及馬己仙峽道相比之下，東涌道甚至可能較為安全。因此，他並不認為利用現有的東涌道作單程行車會有任何問題。他雖明白到維持安全標準的重要性，但亦表示既然放寬限制對成本效益及潛在環境影響有所裨益，當局應可在可接受範圍內作出若干程度的放寬。

10. 關於陳議員所提及的道路與東涌道在安全情況方面的比較，運輸署總工程師／新界西匯報，在長沙附近的一段現有東涌道最為陡峭，該路段全長超過500米，坡度約為20%，而坡度超過15%的東涌道路段則約有2.5公里。至於舊山頂道，最陡峭路段長約330米，坡度介乎20%至23%，馬己仙峽道則有1公里路段的坡度介乎10%至15%。運輸局副局長(1)補充，由於該兩條道路均為雙線雙程行車的道路，因此，無需預留空間讓車輛在緊急情況下超越前車。此外，和禁止巴士行駛的舊山頂道不同，改善後的東涌道將開放予巴士使用。

11. 運輸局副局長(1)同時指出，鑒於東涌道處於地勢險峻之處，擴闊東涌道的工程會相當困難。即使採用建議的路線，改善後的東涌道仍未能達到標準道路的坡度規定。運輸局副局長(1)同意應盡量減低有關工程所造成的環境影響，他並向委員保證，在進行工程計劃的詳細設計時，當局會進一步考慮有何方法可盡量減少削坡及佔用郊野公園的地方。

12. 為達到此目的，何鍾泰議員建議當局或可考慮其他工程上的處理方法，例如建造短隧道及高架道路。此外，他表示政府當局對於改善後的東涌道所帶來在風景及景觀上的影響，應加以適當留意。當局應沿東涌道種植樹木，以提高該處的景觀價值。路政署主要工程管理處副處長(2)回應時解釋，建議的路線已在適當之處採用興建高架道路的方案。然而，基於各種和路線及地形有關的限制，建造短隧道並非恰當的做法。

13. 主席就如何處置現有東涌道未被納入建議路線的路段提出查詢，運輸局副局長(1)回應時表示，政府當局現正就把有關路段改建成郊野公園設施的可行性，徵詢郊野公園委員會的意見。當局會在工程計劃的詳細規劃階段，考慮郊野公園委員會的意見及其他建議。

工程計劃的實施

14. 主席表示，考慮到該工程計劃將涉及大量時間和金錢，但改善後的東涌道將仍是不合乎標準的道路，她認為此情況極不理想。然而，在別無其他更佳選擇的情況下，她會支持有關建議。有見及此，她希望所有有關的政策局及政府部門可通力合作，使工程計劃得以盡早完成。

政府當局

15. 譚耀宗議員對建議的擴闊方案表示支持，但他對於工程計劃須在2006年年底方可完成感到關注。他要求政府當局於會後提供更多資料，說明實施該工程計劃的詳細時間表。周梁淑怡議員及劉炳章議員對此亦持相同意見，並促請政府當局竭盡所能，加快實施工程計劃。對於當局過去數年來作出的努力，因為各政策局與政府部門之間欠缺協調而白費，何鍾泰議員表示失望，並認為政府當局應盡力追回所失去的時間。

16. 運輸局副局長(1)回應時表示，政府當局對於及早完成該工程計劃同感關注。在實施該工程計劃時，當局會盡可能在同一時間進行不同的工程。然而，鑒於該工程計劃的潛在環境影響，當局在進行建築工程時須格外審慎，並須採取各項緩解措施，以確保符合法定要求。此外，在施工期間讓車輛繼續使用東涌道，特別是進行沿線擴闊工程的路段，亦會令工程計劃加倍困難。路政署主要工程管理處副處長(2)進一步解釋，在建築工程展開前必須進行多項工作，包括勘察及設計、環境影響評估研究、根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)在憲報刊登有關的道路計劃並取得批准，以及根據《環境影響評估條例》(第499章)徵求有關方面批准環境影響評估報告。由於進行此等工作需時，政府當局所訂的時間表其實已相當緊迫。然而，他表示改善工程將分段進行，而在可行情況下，每一路段均會在竣工後隨即開放予車輛使用，以改善區內交通情況。

17. 路政署主要工程管理處副處長(2)回應譚耀宗議員時表示，由於建議路線的大部分路段將涉及非沿線擴闊工程，政府當局有信心可在施工期間繼續開放東涌道予車輛使用。

根據《環境影響評估條例》取得有關方面的批准

18. 周梁淑怡議員擔憂現時的建議會和先前連接大蠔灣與梅窩的南北道路的建議同一命運，無功而還，她因此要求政府當局保證，有關的工程計劃可獲得環境保護署署長(下稱“環保署署長”)的批准。何鍾泰議員及劉炳章議員亦表達了相同的關注。

19. 運輸局副局長(1)回應時強調，環保署署長是批給環境許可證的法定主管當局，故此他不宜對其決定作出事先猜度；但現時的建議是經與所有負責部門(包括環保署及漁農自然護理署)緊密聯繫才制訂的方案，並已加入有關各方的意見。政府當局有信心此方案是最有希望符合所有法定規定的方案，包括取得環保署署長的批准。首席環境保護主任(評估及審核)同意運輸局副局長(1)所言，並表示在審批環境影響評估報告方面已訂有相關的法律程序，包括向環境諮詢委員會及市民大眾作出諮詢，因此不宜對有關法律程序的結果作出過早的斷定。然而，現時的建議由有關部門以極為審慎的態度制訂，而所有部門均同意，它們對於該建議能夠符合《環境影響評估條例》的各項規定最有信心。環保署會繼續與其他部門緊密聯繫，以推展有關建議。主席要求把運輸局副局長(1)及首席環境保護主任(評估及審核)在會議席上就政府當局對現有建議有信心的陳述記錄在案。

20. 由於就此計劃實行的合作及諮詢機制與過往採用的機制無異，周梁淑怡議員質疑政府當局因何對現有建議抱有信心。運輸局副局長(1)回應時解釋，當局因應大蠔灣與梅窩連接路線進行經修訂的環境影響評估研究時，曾就其他路線及方案進行詳細的研究及比較，從而就環境易受影響地方(如大蠔河及東涌河)可能受到的環境影響取得有用的資料。經考慮此等全新的資料數據後，當局對原有的東涌道非沿線擴闊方案作出若干修改，並提出現有的路線建議，以期盡量減輕工程計劃所造成的環境滋擾。

工程計劃對大嶼山整體發展的益處

21. 梁耀忠議員指出，不合乎標準的東涌道對當地居民的日常生活造成種種不便，他表示最重要的是，建議的工程計劃能改善區內交通及有利大嶼山的整體發展。然而，在完成工程計劃前，政府當局應繼續實施改善措施，以紓緩區內交通情況。為此，他特別轉達當地居民提出，有關放寬禁制時間及簽發額外的封閉道路通行許可證的要求。

政府當局

22. 運輸局副局長(1)表示明白到當地居民對於建立更佳對外交通聯繫的關注，並答稱在工程計劃完成後，政府當局打算容許南大嶼山封閉道路通行許可證的持有人24小時使用東涌道。此舉的實際作用，是南大嶼山的居民在使用東涌道方面將不受任何限制。其間，政府當局會盡可能繼續在東涌道進行改善工程。事實上，在最近完成兩項主要改善工程後，當局已放寬禁制時間及簽發額外的東涌道禁區許可證。運輸署總工程師／新界西回應梁耀忠議員時證實，政府當局將於未來6個月內，分別在東涌道9個地點進行改善工程。運輸局副局長(1)應梁議員及主席的要求，答應在該等工程完竣後檢討有關情況，並決定可否進一步放寬有關的禁制。

23. 鑒於旅遊業是大嶼山的重點發展項目，周梁淑怡議員對於政府當局決定禁止一般車輛使用改善後的東涌道極表關注。她認為經擴闊的東涌道的安全標準既已有所提高，當局應為市民大眾提供一條連接大嶼山南北的通道，以配合當地的旅遊業發展。

24. 運輸局副局長(1)回應時表示，政府當局是在審慎考慮多項重要因素後作出上述決定。經考慮到南大嶼山的自然保育及可持續康樂發展的規劃主題，以及由此引起的交通需求後，政府當局認為基於安全及交通管理兩方面的考慮因素，實有必要限制一般市民使用改善後的東涌道。鑒於地勢險峻，改善後的東涌道將仍會實施較低的車速限制。此外，由於嶼南道的設計不足以應付龐大的行車量，開放東涌道可能會令該處出現交通阻塞。

25. 然而，周梁淑怡議員對政府當局所作回應不感信服。她表示如繼續實施封閉道路通行許可證制度，一般市民將仍然沒有一條貫通大嶼山南北兩地的道路可用。因此，她並不認為改善後的東涌道可有助旅遊業在大嶼山的發展。主席對此亦有同感，並表示即使南大嶼山的發展須以康樂活動為本，但亦有需要為市民大眾提供充足的交通設施。運輸局副局長(1)回應時表示，其中一個方法是建議中連接東涌與昂坪的纜車系統，該系統的啟用時間與現有工程計劃預計完工時間相若。

26. 陳偉業議員贊同周梁淑怡議員的意見，並對工程計劃的成本效益深表關注。他表示，倘若一般車輛被禁止使用改善後的東涌道，而東涌道僅供約1 000輛現時獲准使用該道路車輛行走，將難以令市民信服該項耗資10億元的工程計劃物有所值。他以本港不少坡道非常陡峭但依然開放予所有車輛使用的現有道路為例，表示

並不接納政府當局為安全着想而限制車輛使用改善後的東涌道的理據。

27. 運輸局副局長(1)回應時澄清，對一般車輛使用東涌道作出限制，並不表示該道路的交通吞吐量不會增加。在工程計劃完成後，當局會放寬若干限制，例如上述對南大嶼山封閉道路通行許可證持有人的限制。運輸局副局長(1)明白委員的關注，並表示當局會顧及發展大嶼山(包括旅遊業發展)所帶來的交通需求。在批准使用改善後的東涌道方面，巴士及商用車輛將獲得優先處理。同樣地，當局會按照相同原則考慮批准旅遊巴士使用東涌道，以促進旅遊活動。此外，一如現時的做法，當局會另有安排，以便按實際需要考慮特別提出的要求。

政府當局

28. 然而，運輸局副局長(1)表示，在放寬限制時必須循序漸進，以顧及改善後的東涌道的行車量及交通吞吐量。在此方面，譚耀宗議員要求當局提供更多資料，說明改善後的東涌道的預計交通流量，以及相對於大嶼山的發展需要而言，該道路的交通流量預計將於何時達到飽和。運輸局副局長(1)回應時表示，鑒於東涌道有不少急彎及坡度陡峭，當局預計改善後的東涌道的交通吞吐量將約為每小時1 000架次車輛。

政府當局

29. 為方便委員了解有關事宜，周梁淑怡議員要求政府當局提供更多有關政府當局決定禁止一般車輛使用改善後的東涌道的資料，包括當局曾考慮而涉及大嶼山進一步發展(包括旅遊業發展)的因素、為此目的而採取的放寬措施，以及當局曾諮詢的團體。運輸局副局長(1)答允按要求提供有關資料。

政府當局

30. 何鍾泰議員贊同周梁淑怡議員及陳偉業議員的意見，他表示應從大嶼山整體發展的角度考慮建議的工程計劃。在此方面，他要求政府當局在落實大嶼山的發展策略後，將之提交立法會規劃地政及工程事務委員會討論。運輸局副局長(1)答允向規劃地政局轉達委員的要求，但他表示根據規劃地政局發表的有關諮詢文件，自然保育及可持續康樂發展將仍是南大嶼山的發展主題。

政府當局

31. 在總結此項議題的討論時，主席請政府當局仔細考慮委員在會議席上提出的意見及建議。她特別要求當局研究能否進一步改善建議路線的設計，以盡量善用現有的東涌道，從而把工程計劃在環境及收地方面的影響減至最低。政府當局答允視乎工程計劃的進度，於6個月內就此事向事務委員會作出匯報。

V. 促進公共小型巴士乘客安全的措施

(立法會CB(1)464/00-01(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

32. 運輸署署長應主席所請，匯報自事務委員會上次於2000年4月討論公共小型巴士(下稱“小巴”)超速問題以來，政府當局為對付該問題而採取的各項措施的進展情況。他表示，政府當局曾進行檢討，研究進一步改善乘客安全的其他建議。該項檢討現已完成，就若干新措施提出建議的檢討結果載於政府當局所提交的文件(立法會CB(1)464/00-01(04)號文件)，供委員省覽及提出意見。

33. 鄭家富議員歡迎政府當局為進一步改善小巴乘客安全而提出的各項建議的整體方針，特別是新小巴的乘客座位必須裝設安全帶的規定。然而，他認為此項規定應盡早實施。

超速警告／顯示器

34. 關於安裝超速警告／顯示器一事，鄭議員建議此種裝置須具備保存紀錄的功能，以便警方提出檢控。運輸署助理署長／新界回應時解釋，此種裝置的基本功用是方便乘客更有效地監察車速。當小巴服務營辦商接獲乘客的投訴時，可相應採取行動對付違規的司機。此外，由於行車速度會即時顯示出來，該項裝置對司機亦有幫助，因為可避免乘客在車速方面的主觀判斷。

35. 然而，鄭議員始終認為，如不備存有關紀錄，該裝置的成效會大為削弱。運輸署助理署長／新界答稱，單憑行車速度紀錄並不能顯示有關的司機有否超速駕駛，因為司機有否作出超速駕駛的違例行為，須視乎有關道路的車速限制而定。然而，運輸署會繼續物色市面上有否其他種類的超速警告／顯示器，兼具備存紀錄的功能。

36. 黃成智議員建議，如有關裝置在行車速度超逾某一限度(如每小時70公里)時可發出警告聲響，亦將有助作出監察。他又認為在超速警告／顯示器的協助下，警方可採取更有效的臥底執法行動，以提高阻嚇之效。運輸署助理署長／新界回應時證實，現時有180輛小巴正在進行上述警告裝置的測試。如試驗結果理想，政府當局會考慮在小巴安裝具有警告功能的超速顯示器。警方的執法行動亦會相應加強。

加強執法行動

37. 主席雖同意超速警告／顯示器可對司機起阻嚇之效，但她表示在加重超速駕駛的刑罰的有關法例獲通過後，警方應採取更多執法行動，尤其是在夜間，以對付一小撮不負責任的司機。為加強阻嚇作用，和此類行動所導致的檢控個案數目及所判處刑罰有關的統計資料應公布周知。由於裝設衝紅燈攝影機亦是對付小巴超速問題的有效方法，她詢問當局為何只選定6個地點裝設衝紅燈攝影機，以及為何不能即時裝設該等攝影機。

38. 運輸署助理署長／策劃察悉主席提出的關注事項，他在回應時表示，政府當局會盡量加快進行裝設衝紅燈攝影機的計劃。然而，當局須將有關工作外判，所涉及的招標程序需要若干時間方可完成。至於衝紅燈攝影機的分布情況，他表示為了提高有關計劃的成效，每個衝紅燈攝影機將會輪流監察5個車速檢查地點的情況。運輸署助理署長／策劃應陳國強議員及黃成智議員的要求，同意在會後提供小巴在晚上11時至清晨3時一段時間內發生交通意外的比率。

39. 運輸署助理署長／策劃回應譚耀宗議員時表示，選擇參考文件所述6個地點的原因在於其特別涉及小巴的超速問題，而全港共有60個該類地點。

小型巴士的最高車速限制

40. 鄭家富議員引述小巴涉及交通意外的比率遠較其他各類車輛為高，並認為應對小巴實施最高車速限制，藉以從根源處對付小巴超速問題。關於參考文件第17及18段所載政府當局的分析，他指出由於小巴的路線通常會經過不同車速限制區，單從小巴在車速限制為每小時70公里以上的道路發生意外的比率着眼，並沒有代表性。一如附件C所示，小巴在車速限制為每小時50公里或以下的道路發生意外的比率，較在其他道路發生意外的比率高出20倍。此情況顯示部分小巴司機慣性超速駕駛的問題。因此，他無法認同政府當局所稱，現時並無明確證據顯示實施最高車速限制有助減低小巴發生交通意外比率的說法。由於促進乘客安全至為重要，他贊成立即加強對小巴車速限制作出的管制。

41. 運輸局副局長(3)回應時表示，政府當局知道小巴涉及交通意外的比率較高及存在超速駕駛的問題，因此，當局建議採取進一步措施以對付有關問題。然而，政府當局認為解決超速問題的基本方法，是採取更嚴厲的執法行動。如在現階段強行實施最高車速限制，例如

訂為每小時70公里，對其他守法的小巴司機實有欠公允。此外，當局將須進一步作出研究，以確定此項規定在紓解小巴超速問題方面的成效為何。她強調，政府當局雖然並不認為有即時需要對小巴實施最高車速限制，但會進一步徵詢小巴行業對於就所有小型巴士實施最高車速限制的方案之意見；如小巴行業認為此做法可取，應實施的適當車速限制為何。

42. 在此方面，主席表示小巴行業一向支持當局促進道路安全。然而，政府當局必須仔細研究在實施最高車速限制後，能否減低小巴在車速限制為每小時50公里或以下的道路發生交通意外的比率。舉例而言，如涉及小巴的交通意外大多在行車速度介乎每小時50公里至每小時70公里時發生，實施每小時70公里的最高車速限制未必可令有關情況得到重大改善。

43. 鑒於公眾對小巴超速造成嚴重交通意外深表關注，鄭家富議員促請政府當局盡快作出有關政策上的決定，並就此徵詢市民大眾之意見。

對付小巴超速問題的其他措施

44. 譚耀宗議員關注到如小巴司機以支取日薪的方式受僱，他們便會較有可能超速駕駛。運輸署助理署長／新界回應時表示，運輸署已和小巴行業商討此問題。為了讓綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)服務營辦商對轄下司機作出更有效的管理及監控，當局對持牌人實施了一項新的發牌條件，規定他們須正式僱用司機，代替以日租方式將專線小巴出租予司機的做法。就較易出現超速問題的通宵專線小巴服務而言，在30條路線中已有29條受到此項規定的限制。

45. 關於劉炳章議員就有何措施改善紅色小巴(下稱“紅巴”)的營運安全所提出的查詢，運輸署助理署長／新界回應時表示，長遠而言，當局會根據政府的既定政策鼓勵紅巴轉為專線小巴。由於專線小巴以固定路線及停車點的方式營運，司機所承受的壓力較紅巴司機為輕。此外，政府現正探討其他方法，以協助盡量減少司機分散注意力的情況。舉例而言，小巴車門可移至較前位置，讓司機能夠更清楚看到乘客登車及下車的情況。同樣地，安裝要求停車的電鐘及使用八達通卡，亦會有所幫助。

經辦人／部門

VI. 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處
2001年3月12日