立法會
Legislative Council

立法會CB(1)2368/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日　期　　：2003年7月17日(星期四)
時　間　　：下午4時30分
地　點　　：立法會大樓會議室A

出席委員　：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
劉炳章議員

其他出席議員：吳亮星議員, JP
劉慧卿議員, JP
麥國風議員

缺席委員　：劉千石議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

出席公職人員：環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)
葉李杏怡女士

路政署

路政署署長
麥齊光先生

總工程師／結構
黃寶芝先生

運輸署

運輸署副署長／策劃及技術服務
譚澄邦先生

運輸署總工程師／道路安全及標準研究
梁德輝先生

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

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 屯門公路沿線及本港其他高架道路防撞欄的設計標準
(立法會CB(1)2218/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

在會議開始前，主席請所有出席者起立默哀1分鐘，悼念在2003年7月10日屯門公路交通事故中喪生的人士。委員亦衷心祝願傷者早日康復。

2. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)應主席所請，向委員扼述政府當局在屯門公路交通事故發生後採取的跟進行動，詳情載於立法會CB(1)2218/02-03(01)號文件。她表示，為了避免日後再次發生類似事故，行政長官已委任獨立專家小組(下稱“專家小組”)，就屯門公路所發生的交通事故研究多方面的安全問題，包括公路設計及交通管理，並就改善措施提出建議。專家小組將於3至4個月後向行政長官提交報告。

3. 路政署署長利用投影機，向委員扼述下列事宜：

(a) 路政署對事發現場橋面護欄損毀情況的初步觀察所得；

(b) 香港使用的行車橋護欄(即P1、P2及P4護欄)的設計標準；及

(c) 屯門公路的即時改善措施。

(*會後補註*：政府當局於會議席上提交的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)2242/02-03(01)號文件送交委員。)

4. 運輸署副署長／策劃及技術服務繼而播放一段短片，展示從司機的角度所見，在通往經三號幹線前往元朗／落馬洲出口的交界處之前，各屯門公路有關路段的方向指示標誌系統。此外，他亦解釋運輸署建議加設一個預告的交通資訊顯示牌，以進一步改善此出口的指示標誌。他強調政府當局致力確保道路安全，並表示當局已作出安排，透過電台播放全新製作的有關正確駕駛態度的道路安全信息。此外，運輸署亦已聯絡專利巴士公司，敦促其對巴士司機的駕駛態度作出更密切的監察，並在有需要時加強對他們的培訓。至於其他專業司機，運輸署會透過和業界建立的定期溝通渠道提醒他們注意道路安全。此外，警方亦會加強對超速及違例駕駛(例如超車，太接近前車及不小心轉換行車線)所採取的執法行動。

5. 鄭家富議員就因應屯門公路交通事故改善道路安全的措施提出下述意見：

(a) 應在快速公路加裝方向指示標誌及道路標記，讓駕車人士有更多時間選擇適當的行車線。

(b) 為改善駕駛者具侵略性的駕駛行為，政府當局應考慮強制規定違例駕駛記分已累積至12分的人士參加駕駛改善課程。

(c) 現時，專利巴士設有一種裝置，可在巴士車速超出某一上限時截斷燃油供應。政府當局應考慮強制規定重型車輛(如貨櫃車)安裝類似的裝置。

經辦人／部門

(d) 政府當局應檢討現行法例，規定在專利巴士車廂內裝置安全帶。

6. 麥國風議員贊同政府當局有需要考慮在屯門公路裝置適當的道路標記，提醒駕車人士必需保持安全的駕駛距離。此外，當局亦應加強駕駛改善課程的有關內容。

7. 張宇人議員支持政府當局在屯門公路有關路段加劃雙白線，以規管車輛的切線活動。然而，他強調應同時安裝適當的指示牌，預早向駕車人士示知有關安排。張議員亦表示，警方應研究制訂措施，防止駕車人士過分緊貼前車。此外，政府當局應考慮加強宣傳保持安全駕駛距離的重要性，以及加強此方面的駕駛訓練工作。

8. 運輸署副署長／策劃及技術服務回應時表示，政府當局在研究如何進一步改善屯門公路的交通情況時，會充分考慮委員提出的意見及建議。他補充，當局已在《道路使用者守則》內清楚列明駕車人士必須遵守速度限制規定，以及和前車保持安全的距離(即兩秒距離駕駛規則)。警方會就此採取適當的執法行動。為遏止在屯門公路超速駕駛的行為，政府當局已安裝固定的偵速攝影機，該等攝影機將於本年年底前投入服務。因應張宇人議員提出的要求，政府當局將會提供對未有遵守兩秒距離駕駛規則的駕車人士採取執法行動的統計數字。

政府當局

香港橋面護欄的標準

9. 何鍾泰議員指出，重型車輛(例如雙層巴士及貨櫃車)在一般時速限制為最少每小時50公里的高架道路及快速公路上行走，將會構成重大危險，並質疑香港現時所採用的橋面護欄標準，是否足以在發生撞擊時保護此等重型車輛的乘客及其他道路使用者。他建議政府當局在屯門公路改善工程竣工前應考慮採取臨時措施，限制重型車輛在3線行車道的中線行走。

10. 鄧兆棠議員亦質疑政府當局在容許雙層巴士行走屯門公路之前，有否充分考慮各項道路安全問題，例如速度限制及車道用途。

11. 運輸署副署長／策劃及技術服務表示，在香港，對於雙層巴士所行走的道路並沒有實施任何特別限制，除非在道路設計方面有特殊的考慮因素，例如轉彎範圍、重量或高度限制等。然而，在設有3條或以上行車線的快速公路上，雙層巴士不得使用右邊的行車線，除

非它須駛往位於右方行車線的出口，而車速亦不得超過每小時70公里。此項限制亦適用於同屬快速公路的屯門公路。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)補充，鑒於屯門公路的情況特殊，專利巴士公司已調派較具經驗的司機駕駛行走屯門公路路線的巴士。

12. 運輸署副署長／策劃及技術服務進一步表示，對於限制重型車輛須使用3線行車道的中線的建議，必須作出審慎考慮，因為此舉實際上會改變車輛的車道使用模式，可能會造成其他道路安全影響。如認為適當的話，運輸署會優先實施一切所需的交通管理措施，以改善有關情況。

13. 儘管政府當局聲稱香港採用的橋面護欄標準符合國際標準，但劉江華議員質疑以香港有大量重型車輛行走高架道路及快速公路的特殊交通情況而言，有關的國際標準是否適用。他尤其關注到該等國際標準可能未有充分顧及重型車輛在受到撞擊後，可能會飛越護欄的潛在危險。正如是次交通事故所顯示，P1護欄(3桿式)不足以應付屯門公路的交通情況，即有大量重型車輛以每小時超過70公里的較高速度行駛。與其等待專家小組提交報告，劉議員籲請政府當局就香港使用P1護欄及採用該類護欄是否足夠，進行緊急的檢討。此外，他亦詢問政府當局在屯門公路有關路段採用不適當類型的橋面護欄，是否有任何疏忽之處。

14. 譚耀宗議員對此亦有同感，並籲請政府當局盡快在屯門公路現有護欄前面加裝一列欄柵，俾能對重型車輛提供額外的保護。此外，他亦建議政府當局考慮加設橫杆或鞏固金屬欄杆燒焊接合點，藉以進一步改善P1護欄的設計。為確保對道路使用者提供最佳保護，屯門公路所有路段均應加設路肩。政府當局亦須確保對本港其他高架道路的橋面護欄作出一切所需的改善措施。陳國強議員表示贊同其見。

15. 劉慧卿議員亦促請政府當局盡快採取一切所需的改善措施。主席關注到在現有護欄加裝鋼柱，能否有助避免日後再次發生類似事故。她表示，政府當局應研究是否較宜在屯門公路採用P4護欄。

16. 何俊仁議員對其他委員就屯門公路現有護欄所作保護的程度提出的關注亦有同感，並強調雙層巴士在高架道路上受到撞擊後翻側的風險甚高，以及籲請政府當局考慮屯門公路的特殊交通情況，檢討現有的P1護欄是否足夠。他強調，政府當局日後就快速公路進行規劃

時，必須充分考慮此項因素。鄭家富議員強烈認為當局應加快推行屯門公路改善工程。

17. 路政署署長回應時並不同意政府當局有任何疏忽之處。是次事故實屬罕見，因為巴士是受到相當猛烈的撞擊，才會撞毀橋面護欄並飛墜到下面的山谷。雖然加裝鋼柱可令現有護欄加倍穩固，但任何護欄均沒有可能提供百分百的保護，以抵禦如此猛烈的撞擊。然而，他向委員保證，政府當局會研究發生罕見意外的可能性，例如是次交通事故，藉以進一步加強護欄的防撞能力。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)補充，專家小組將會詳細研究多方面的安全問題，包括公路設計及交通管理。

18. 然而，朱幼麟議員對政府當局所作回覆不感信服。他認為政府當局早應在屯門公路裝設較佳的橋面護欄，因為P1護欄顯然不足以保護受到撞擊的重型車輛。在此方面，他詢問政府當局有否進行任何運算，以確定在何種程度的撞擊速度下，P1護欄仍足以抵禦一輛雙層巴士以20度入射角度作出的撞擊。

19. 路政署署長回應時澄清，當局提交的文件第8段所載述的P1護欄標準，亦即阻擋時速113公里的1.5公噸車輛以20度入射角度作出的撞擊，只是進行撞擊測試時採用的標準，並不代表護欄的最大防撞能力。他解釋，護欄構築物的設計旨在防止車輛撞穿、飛越、或從底部穿過護欄。為減低乘客及其他道路使用者受傷的危險，所採用的護欄應避免對失控車輛造成重大損毀，以及在撞擊時出現高速反彈及大幅減速。因此，護欄應預留控制撓度，以吸收撞擊力及令車輛安全剎停。強而有力的護欄可能對阻擋重型車輛較為有效，但此類護欄由於較堅固而不易撓曲，其吸收撞擊力的能力亦較低，因而會增加輕型車輛在發生撞擊時的嚴重性，並可能引致車內乘客受到重傷。因此，為達致最大程度的交通安全，在設計護欄構築物時必須在堅固程度及撓曲程度方面作出平衡，以配合道路的交通情況。

20. 路政署署長回應朱幼麟議員時解釋，P1護欄可以抵禦的雙層巴士撞擊速度實關乎多項因素。路政署總工程師／結構補充，藉着電腦模擬可對上述撞擊速度作出評估，但須就此作出模式運算及分析。另一方法是採用能量轉化的方式對撞擊速度作出適當的估計。他表示，估計中的速度應不會少於每小時30公里。

21. 路政署署長明白委員關注到有必要盡早作出改善，並表示政府當局已動工在汀九村對上一段橋面的護

欄加裝欄杆。除了加裝欄杆以鞏固護欄外，路政署亦會積極研究增建多一列欄柵，以提供雙重保護的可行性。政府當局在研究其他改善措施納入為屯門公路改善工程的一部分時，會同時考慮委員提出的其他建議。

22. 路政署署長表示，政府當局已着手就全港所有高架道路的橋面護欄性能進行全面檢討，以確定是否有需要加強現有的護欄，以及在有需要時應如何加強該等護欄。是項檢討預計將於一至兩個月內完成。然而，他強調橋面護欄只是影響道路安全的因素之一。其他安全問題包括道路規劃及設計、速度限制及駕駛行為，亦為需要考慮的重要因素。

政府當局

23. 因應委員提出的要求，政府當局會在上述檢討於一至兩個月後完成時，向事務委員會提交檢討結果報告。報告內容包括被確定為與屯門公路情況相類似，有大量重型車輛使用的交通黑點，以及就設於該等地點的護欄進行改善工程的時間表。

專家小組的工作

24. 關於專家小組的成員組合，何鍾泰議員表示，倘能委任其他具備公路造形專業知識及道路和橋樑設計實際經驗的人士，加入成為專家小組的成員，可能會對專家小組的工作有幫助。

25. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)回應時表示，專家小組全部3名成員均為交通及工程界的富經驗專業人士。在進行調查的過程中，路政署及運輸署將會就各項技術事宜向專家小組予以全力支持，而律政司則會在適當時就法律事宜提供意見。倘認為有此需要，專家小組亦可邀請獨立專家提出意見。她強調，專家小組的工作是以前瞻的態度探討可從是次事故汲取何種教訓，俾能就防止日後發生類似慘劇的措施向行政長官提出適當的建議。至於和涉案人士的法律責任有關的事宜，則會由警方在其正在進行的調查工作中一併跟進。

26. 然而，劉慧卿議員表示，專家小組的職權範圍有限，且沒有進行調查的法律權力，她對此深表不滿。此外，對於專家小組成員中並未包括任何法律界專業人士，她亦感到失望。鑒於市民對此事感到深切關注，她表示在發生有關事故後，她已致函行政長官，要求成立獨立調查委員會，研究屯門公路交通事故的成因及有關的責任問題，因為當局必須以公正、獨立及透明的方式對整個事件進行調查。鄭家富議員贊同其意見。朱幼麟

議員亦支持成立獨立調查委員會，就政府在事件中的責任進行調查。

27. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)回應時表示，現時已有既定的司法程序處理導致他人死亡的事故。警方現正進行全面調查，以確定屯門公路交通事故的成因及涉案人士的法律責任，而貨櫃車司機已因涉嫌“危險駕駛引致他人死亡”而被拘捕。如警方提出檢控，法庭會就被告人的刑事法律責任作出裁決。此外，根據《死因裁判官條例》(第504章)，警方須向死因裁判官提交報告，以決定是否進行死因研訊。倘決定進行死因研訊，有關程序將公開進行，而死因裁判官將有全權傳召證人及其他專家出席研訊及作供。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)強調，儘管是否進行死因研訊將由死因裁判官決定，而司法機構的獨立亦應獲得尊重，但鑒於是次事故所涉及的死亡情況特殊，她認為沒有任何理由不進行死因研訊。根據政府所得的法律意見，倘其後對涉案貨櫃車司機提起刑事訴訟，成立司法調查委員會或會對有關的法律程序造成影響。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)強調，司法程序已經展開，並應在沒有受到任何妨礙的情況下以公平的方式進行。

28. 劉慧卿議員對政府當局所作解釋完全不感信服。她認為警方的調查工作及專家小組所作的研究，對於確定政府在是次事故中的責任並沒有幫助。鑒於是次事故相當嚴重，只有由調查委員會進行獨立調查才能充分顧及受害人及其家屬的權益。此外，她不同意成立調查委員會對即將進行的死因研訊會造成任何妨礙，因為在嘉利大廈火災事故中，當局亦有成立調查委員會進行調查，而調查工作是與死因研訊同步進行的。她認為政府如拒絕委任獨立調查委員會，立法會議員便應考慮成立專責委員會，就是次事故進行研訊。

29. 鄭家富議員亦堅決認為應成立獨立調查委員會，以確定各個政府部門在事件中所須承擔的責任。他引述嘉利大廈火災的情況與是次事故亦頗為類似，並表示他不同意當局指委任調查委員會將造成妨礙的說法。

30. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)回應時重申，在涉案貨櫃車司機已因涉嫌“危險駕駛引致他人死亡”而被拘捕的情況下，委任調查委員會就屯門公路交通事故進行調查會對即將展開的司法程序造成影響，而有關程序應在不受任何妨礙的情況下進行。她進一步表示，嘉利大廈火災與是次交通事故的一個最大分別，在於前者並沒有任何人被拘捕。儘管政府當局有此立

場，但環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)表示，
政府當局 當局會就委員在是次會議上所提出和調查屯門公路交通事故有關的事宜，進一步徵詢律政司的意見，並向委員
政府當局 提供進一步資料。政府當局亦會就成立調查委員會的事宜參考在嘉利大廈火災事故中採取的做法。

31. 劉慧卿議員亦要求法律事務部擬備一份文件，
助理法律顧問 闡述在會議席上所提出和屯門公路交通事故調查工作有關的事宜，包括在涉案貨櫃車司機已因涉嫌"危險駕駛引致他人死亡"而被拘捕，以及死因裁判官可能就該宗事故中死亡的人士進行死因研訊的情況下，委任獨立委員會調查該宗事故的成因及導致該宗事故的情況。此外，
助理法律顧問 鄭家富議員亦要求法律事務部提供意見，闡述有否任何法律或程序保障措施，可免對針對貨櫃車司機提起的刑事訴訟造成任何妨礙。

32. 委員同意一俟接獲政府當局及法律事務部所提供的法律意見，即會送交委員參閱。

(*會後補註*：有關資料其後已分別隨立法會CB(1)2326/02-03及CB(1)2276/02-03號文件送交委員。)

33. 劉慧卿議員雖籲請政府當局成立調查委員會，但亦表示確保專家小組工作的透明度，實屬至為重要。為達到此目的，專家小組的會議應公開進行。此外，專家小組亦應邀請關注人士出席其會議。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)回應時向委員保證，專家小組提交的報告將公開發表，並會作出安排以便向事務委員會匯報其調查結果及建議。關於專家小組的行事方式及程序，環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)表示，此事將由專家小組決定。她會向專家小組轉達劉議員的關注及建議，以供考慮。

34. 麥國風議員強調，政府當局有需要向是次事故的受害人提供適當協助，幫助他們應付創傷後的壓力。此外，劉慧卿議員亦詢問當局會向受害人家屬的生計提供何種援助。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)回應時表示，社會福利署及民政事務總署現正跟進向受害人家屬提供援助的事宜。

35. 主席總結有關討論時表示，委員普遍關注到橋面護欄可對行走高架道路的重型車輛提供何種程度的保護，特別是在防止該類車輛飛越護欄方面。委員察悉此事涉及若干技術問題，並同意邀請學者及專業人士因應

香港有大量雙層巴士及貨櫃車行走高架道路的獨特交通情況，就橋面護欄的設計及使用發表意見。

36. 主席進一步表示，待政府當局檢討全港所有高架道路橋面護欄性能的結果整理完成後，事務委員會將召開另一次會議以跟進有關事宜。

II. 其他事項

37. 議事完畢，會議於下午6時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年8月25日