

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)460/06-07號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會特別會議紀要

日期：2006年10月20日(星期五)  
時間：上午8時30分  
地點：立法會會議廳

出席委員：鄭家富議員(主席)  
張學明議員, SBS, JP(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
湯家驊議員, SC

缺席委員：劉千石議員, JP  
劉江華議員, JP  
張宇人議員, JP  
李永達議員  
梁國雄議員

出席公職人員：環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1  
容偉雄先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2  
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)4  
何宗基先生

運輸署署長  
黃志光先生

署理路政署署長  
張慶雲先生

**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)6  
袁家寧女士

議會秘書(1)2  
朱漢儒先生

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I 環境運輸及工務局局長就行政長官2006至07年施政報告的相關政策措施作出簡報**

(立法會CB(1)17/06-07(01)號 —— 由政府當局提供的資料文件)

- 行政長官在2006年10月11日立法會會議上發表的施政報告 —— "以民為本 務實進取"；及
- 2006至07年施政報告 —— "施政綱領"

應主席的邀請，環境運輸及工務局局長向委員簡報環境運輸及工務局在運輸方面的各項新措施及持續推行的措施。

車輛維修技工的註冊計劃

2. 王國興議員提述將於2007年年初推行的車輛維修技工註冊計劃，並對於該項計劃對車輛維修技工的影響表示關注。他要求提供資料，說明未能符合有關註冊規定的車輛維修技工的數目及為保障業界的就業情況而已／將採取的措施。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3

答稱，建議計劃應不會影響業界的就業情況，因為該項計劃只是一項自願性質的計劃。目前，香港約有1萬名維修技工。預計約有80%至90%的車輛維修技工會符合有關的註冊規定。政府當局將會制訂措施，鼓勵維修技工註冊，例如豁免所需的註冊費用、發出註冊證明書以供展示，以及將已註冊維修技工的資料上載互聯網，以協助增加註冊維修技工的生意等。她進一步表示，政府當局曾就該項自願註冊計劃充分諮詢業界及交通事務委員會。

### 港珠澳大橋

3. 劉健儀議員詢問港珠澳大橋的進展情況，尤其是有關的口岸設置及融資安排。環境運輸及工務局局長答覆時提出以下各點——

- (a) 由於港珠澳大橋將會連接香港、珠海及澳門，其走線必須獲得有關的三地政府同意，否則便不能落實有關項目。由於有關走線及着陸點涉及三方的重大利益，為了在作出決定的過程中不偏不倚，國務院已要求就24個課題進行研究，並特別就口岸設置及融資安排進行詳細的可行性研究，然後才將有關建議報請中央政府考慮。
- (b) 關於大橋口岸設置安排方面，港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱"協調小組")已同意採用"三地三檢"的模式，並已委聘中交公路規劃設計院研究口岸設置的具體安排及可行的選址。
- (c) 關於融資安排方面，有關當局尚未確定，此方面要考慮港珠澳大橋的設計定案、有關項目在財政上的可行性及中央政府在大型基建工程融資安排方面的政策。

4. 李鳳英議員提述三方對港珠澳大橋融資安排的意見紛紜，並關注有關項目的落實計劃。環境運輸及工務局局長表示，由於有關項目並沒有先例可援，因此出現了很多始料不及的問題，有關的時間表已因應新的發展多次調整。然而，隨着廣東、香港、澳門三方政府成立協調小組以加快有關項目的進度，港珠澳大橋的可行性研究已大致完成。有關方案經協調小組同意後，研究報告即可定稿及上報中央考慮。一經中央政府批准後，港珠澳大橋的設計及建設工程便可展開。希望三地政府可以盡早就餘下兩項與口岸設置及融資安排有關的問題達成共識。

5. 何鍾泰議員對推展港珠澳大橋的工作出現延誤表示關注，並認為其連接道路，主要是北大嶼山公路連接路的規劃應早日展開。環境運輸及工務局局長在回應時解釋，雖然尚未擬訂具體的實施時間表，但路政署已積極工作，確保港珠澳大橋連接道路的規劃及建造可早日展開。這方面的工作不會白費，因為無論如何亦有需要改善北大嶼山的道路網絡。

#### 廣深港高速鐵路

6. 劉健儀議員認為，廣深港高速鐵路香港段的兩個設計方案是：鋪設專用路軌，由西九龍終點站通往邊界(下稱"專用通道方案");或利用廣深港高速鐵路西九龍終點站與西鐵錦上路站之間現有的西鐵路軌、北環線路軌，以及為連接廣深港高速鐵路內地段而新鋪設的路軌(下稱"共用通道方案")，在該兩個方案當中，鑒於廣深港高速鐵路將會屬於全國性高速鐵路網的一部分，故應採用專用通道方案。她察悉九廣鐵路公司現正進行北環線及廣深港高速鐵路的工程／商業研究，並要求確定該公司是否在研究專用通道方案。環境運輸及工務局局長在回應時指出，採用專用通道方案只會節省12至15分鐘的行車時間。事實上，兩個方案各有利弊。倘若採用共用通道方案，便可加快興建廣深港高速鐵路香港段的工程。

7. 張學明議員及何鍾泰議員指出，廣深港高速鐵路香港段的完工時間似乎落後於內地段的完工時間。環境運輸及工務局局長在答覆他們就廣深港高速鐵路香港段的時間表及有何措施確保該兩個路段連接暢順的詢問時向委員保證，當局會竭盡所能，確保其連接暢順。她亦解釋，內地方面早日開展廣深港高速鐵路石壁至龍華段的建造工程，主因是由廣州至深圳的列車服務已達飽和。至於香港段，政府當局現正進一步考慮共用通道方案及專用通道方案。由於國家的鐵路發展由鐵道部負責協調，該兩個路段的連接須顧及內地高速鐵路網的估計乘客量及技術方面的發展，以配合全國性的鐵路發展策略。

8. 何鍾泰議員認為從運輸角度而言，共用通道方案並不可取。他亦表示，以興建一條長的鐵路隧道並不安全為由而放棄專用通道方案，是不恰當的做法。環境運輸及工務局局長在回應時表示，至少在來往本港與內地城市的直通車服務大幅增加之前，共用通道方案是另一個可行的方法，因為西鐵走廊仍有多餘的容量，可以容納廣深港高速鐵路的列車。她亦確定共用通道方案不會嚴重影響西鐵服務。該方案亦可滿足提供可在一小時內來往香港與廣州的快速鐵路服務的需要。

### 南港島線及沙田至中環線

9. 周梁淑怡議員詢問南港島線的情況，並指出該區居民長期以來一直要求興建該條鐵路線及該線對該區旅遊業的發展非常重要。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)在回應時表示，政府當局現正就建議的南港島線對其他公共交通工具的影響進行研究。當局亦有需要確定南港島線項目的需要及成本效益。有關研究訂於2007年年初完成。然而，主席指出，據他理解，興建該項目的需要已經確定。餘下的問題是如何與地鐵有限公司(下稱"地鐵")擬訂可行的融資安排。

10. 就此，何鍾泰議員認為鐵路項目的實施，尤其是沙田至中環線，不應因正就兩鐵合併進行的商討而拖延。他亦質疑為何仍需進行各項研究。環境運輸及工務局局長表示，由於鐵路項目涉及動用公帑，故有需要確定有關項目的可行性及益處，考慮過所有相關因素後，才可就鐵路的走線及融資作出最後決定。

### 深港西部通道

#### 進展

11. 劉健儀議員表示關注，在敲定為2007年年中深港西部通道通車作準備的相關口岸設置安排方面有所延誤，尤其是《港方口岸區條例草案》(下稱"《一地兩檢條例草案》")的進展，該條例草案旨在使香港的法例可在位於內地的港方口岸區適用，並為相關的目的作出訂明，以便香港可以在內地與內地實施出入境及海關聯檢的安排(下稱"一地兩檢安排")。她詢問香港會採取甚麼行動，以加快深港西部通道深圳段餘下工程的建造及融資和有關的立法程序，令深港西部通道可早日通車。環境運輸及工務局局長在回應時解釋，跨境項目很複雜。雖然政府當局可確保適時提供有關項目香港段的硬件，但有很多其他技術及法律問題仍未解決，因為這是首次建議實施一地兩檢的安排，當中涉及兩地需引入新的法例。雖然雙方在2000年已就一地兩檢的有關政策達成協議，但在實行有關政策的過程中引發了新的考慮因素，須經由兩地政府及中央政府討論及審批。這解釋了為何一地兩檢的建議未能在2006年8月舉行的全國人民代表大會常務委員會(下稱"人大常委會")會議上獲得通過。預期一地兩檢的建議將會在人大常委在2006年10月底舉行的下次會議上再次討論。一旦人大常委就此作出決定，《一地兩檢條例草案》便會提交立法會審議。

### 規管安排

12. 林健鋒議員對深港西部通道的進展表示有信心，但他亦籲請當局考慮到盡量善用深港西部通道以惠及道路使用者的目標，早日就獲准使用有關走廊的車輛類別作出決定。為了確保順利實施對過境車輛的規管安排，他亦認為政府當局有需要向立法會及公眾簡報建議的安排。環境運輸及工務局局長在回應時解釋，由於深圳段餘下的工程尚未完工，政府當局仍未能敲定有關安排。政府當局在與內地當局就有關安排達成協議後，會作出詳盡公布。林健鋒議員察悉有關進展，並強調有需要盡早作出公布，以便讓有關各方就申請使用深港西部通道的配額作出所需的準備工作。

### 交通影響

13. 張學明議員對深港西部通道通車後對新界西北交通流量的影響表示關注。依他之見，除了涉及擴闊元朗公路及屯門公路的短期措施外，亦應擬訂其他較長遠的措施，以紓緩深港西部通道通車所帶來的交通影響。就此，興建屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路可能是可行方案。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)在回答他就有關研究的進展的詢問時闡述，在新界西北交通及基建檢討(下稱"有關檢討")下曾建議4個公路項目組合，以應付因深港西部通道通車而不斷增加的車流。有關檢討的結論是，新界西北現有的主要交通基建，加上正在或計劃推行的道路改善措施，應可以應付該區直至2016年的交通需求，包括深港西部通道通車後所帶來的交通。儘管如此，政府當局已調配資源，為可能採用的公路項目組合進行準備工作，例如地盤勘測工程及進一步的研究。政府當局亦會密切監察有關情況。倘若將來有需要實施任何一個項目組合，上述的準備工作可令政府當局提供配套的運輸基建，以便可更有效率及適時地應付發展需要。當局向事務委員會保證，會就前述所建議的項目組合諮詢事務委員會，而屯門西繞道將會是研究的方案之一。

14. 周梁淑怡議員亦關注到深港西部通道通車後，對屯門居民造成的交通影響，她詢問政府當局將來自深港西部通道的車輛由屯門公路市中心段分流到其他地方的規劃工程的時間表。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)在回應時匯報，當局將於2006年11月就有關的規劃工程諮詢屯門區議會，有關工程涉及在切實可行的情況下，把屯門公路的高速公路段提升至現有快速公路標準，並實施短期及中期措施，以改善屯門公路的交通情況，包括將青田交匯處的一段屯門公路由雙程雙線擴闊

至雙程3線。倘若有關項目在短期內獲得批准，相關工程可於5年內竣工。

15. 為釋除周梁淑怡議員對上述工程不能及時完成以配合深港西部通道通車的關注，環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)向委員保證，屯門公路到了2016年才會飽和。根據目前估計，深港西部通道通車後使用屯門公路的額外車輛約有6 000架次。然而，屯門公路的設計容車量為125 000架次，而目前每天的車流量只有100 000架次。儘管當局作出保證，但周梁淑怡議員仍促請政府當局察悉屯門區議會及屯門居民有關屯門公路市中心段已出現交通擠塞的聲稱。她認為要到5年後才有紓緩擠塞問題的解決方法是不可以接受的。

### 道路安全

16. 主席對於施政報告內沒有為解決下述問題以加強道路安全的措施表示不滿 ——

- (a) 交通擠塞問題，特別是紅磡海底隧道的擠塞問題，這對車長在每次車程之間的休息時間造成負面影響。車長沒有足夠的休息，就會更容易發生交通意外，這樣會對道路使用者的安全構成嚴重影響；
- (b) 有需要透過要求司機參加駕駛改進課程或規定車輛加裝額外裝置，協助司機倒車，以加強車輛在倒車時的安全；及
- (c) 有需要規定職業司機年年驗身。

17. 環境運輸及工務局局長在回應時指出，環境運輸及工務局和運輸署均一直致力紓緩交通擠塞問題及加強道路安全。舉例而言，他們正與道路安全議會研究推廣安全駕駛的措施，例如舉辦複修訓練課程及技能提升課程，不時留意可協助車輛倒車的科技發展等。至於解決過海行車隧道車流分布不均問題的措施，政府當局正與有關的兩個隧道營辦商商討可行的交通分流計劃，以便在有關專營權的範圍內改善這方面的情況。

### 規管交通的措施

#### 紓緩擠塞的措施

18. 王國興議員質疑使用財政手段來減輕主要交通走廊擠塞情況的成效，他指出，以大欖隧道的情況而言，

此等措施證實並不奏效。依他之見，反而應採取道路收費以外的其他措施，例如興建新道路及擴闊路面工程、按日、車輛類別及車牌登記號碼限制用車。環境運輸及工務局局長在回應時解釋，當局將會全盤考慮交通規管措施，並會探討所有可行的措施，而非單單是道路收費措施。事實上，當已有具備足夠容量的替代路線供駕駛者選擇，令他們可以繞過收費區域時，才可推行一個公平及有效的道路收費計劃。

19. 主席表示，儘管委員多番要求解決各條過海行車隧道車流分布不平均的問題，但此事並無寸進，社會因而須繼續為此付出高昂的代價。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)在回應時解釋，"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的營運及收費調整機制在各自的專營權及條例中已作出規定。因此，政府當局不能為了令各條隧道的流量更平均而單方面修改有關條款。儘管如此，政府當局現正與有關的隧道營辦商探討多個方案，包括以延長專營權來換取減低隧道費的方案。就此，政府當局亦就各個收費情況進行敏感度性測試，希望訂出有關各方均接受的解決方法。雖然這方面已有進展，但尚未得出結論。

20. 周梁淑怡議員指出，當局早就應該找出解決紅磡海底隧道擠塞問題的方法，她並促請政府當局加快此方面的進展，而非再進行測試。環境運輸及工務局局長在回應時強調有需要進行專業評估，以確定應採用財政還是行政手段，將紅磡海底隧道的交通有效地分流至其餘兩條過海行車隧道。其後亦有需要就所確定的措施，尤其是計算收入的方法，取得該兩條隧道的營辦商同意。

#### *重整巴士路線計劃*

21. 李鳳英議員關注到政府當局與專營巴士公司一同訂出的建議，即透過取消、合併、縮短巴士路線及調整班次來重組及重整巴士路線，可能影響車長的職業保障。她要求提供有關重整計劃的詳情，運輸署署長提出以下各點回應 ——

- (a) 有關計劃是因應人口分布、乘搭交通工具的模式及經濟活動的轉變而持續實施。此外，亦有需要減少繁忙走廊上的巴士班次，以減少路邊的空氣污染及交通擠塞情況。就此，巴士公司將會推出巴士轉乘計劃。
- (b) 政府當局確認各區居民對提供點對點巴士服務的需求，並會與有關的區議會緊密聯絡，向它



們解釋，在顧及整體運輸規劃目標的情況下，從宏觀角度而言確有需要實施重整計劃。事實上，重整計劃大多只涉及調整巴士班次或合併路線，而非取消路線。

- (c) 現時道路上有超過5 800輛巴士行走，負責駕駛的巴士司機超過一萬名。重整計劃只會涉及約100輛巴士。相信有關計劃不會對車長的職業保障造成負面影響。一旦某條路線被取消，巴士公司可安排將受影響的司機重新調往為應付新服務而引入的其他路線。

## **II 其他事項**

22. 議事完畢，會議於上午9時30分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年12月13日