

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)527/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2006年11月24日(星期五)
時間：上午10時45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
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
湯家驊議員, SC

其他出席議員：譚耀宗議員, GBS, JP

缺席委員：劉千石議員, JP
林健鋒議員, SBS, JP
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(運輸)1
李頌恩女士

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署
首席運輸主任／新界
林林惠蘭女士

運輸署
總運輸主任／的士策劃
許權先生

香港警務處總警司／
交通總部
韓家傑先生

香港警務處指揮官／
機場警區
劉富生先生

香港警務處
高級警司(行政)(交通總部)
趙啟丁先生

香港機場管理局
機場管理總監
伍翹楚先生

香港機場管理局
技術及採購事務主管
黃耀輝先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)5
何皓璇女士

路政署
主要工程管理處處長
周應淳先生

運輸署
總工程師／運輸策劃
杜錦標先生

運輸署
總工程師／交通工程(新界西)
李欣明先生

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)294/06-07號文——2006年10月24日會議的紀要)

2006年10月24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)167/06-07(01)——申訴部轉交有關深港西部通道啟用後及上水至落馬洲支線運輸安排的事宜)

立法會CB(1)199/06-07(01)——政府當局於2006年10月27日就香港西區隧道有限公司2005-2006年度的淨收入報表的來函

立法會CB(1)200/06-07(01)——政府當局於2006年10月27日就三號幹線(郊野公園段)有限公司2005-2006年度的淨收入報表的來函

- 立法會 CB(1)209/06-07(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟就涉及開設新屯門客運碼頭的事宜提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)313/06-07(01) —— 政府當局提供題為 "749TH 號工程計劃 —— 屯門第18區L18A路"的資料文件
號文件
- 立法會 CB(1)321/06-07(01) —— 政府當局提供題為 "143TB —— 葵福路迴旋處行人隧道系統改善工程"的資料文件
號文件
- 立法會 CB(1)326/06-07(01) —— 政府當局對的士、小巴權益關注大聯盟就涉及開設新屯門客運碼頭的事宜提交的意見書(立法會 CB(1)209/06-07(01)號文件)作出的回應)
號文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006年12月15日下次會議的討論事項

- (立法會 CB(1)296/06-07(01) —— 待議事項一覽表
號文件
立法會 CB(1)296/06-07(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 主席表示，為了加強道路安全，他會考慮為此提交一條私人條例草案。他會在2006年12月15日下次會議上向委員簡介有關的立法建議。

4. 經商議後，委員同意在下次會議上討論下述4項事宜。鑒於是次會議議程項目眾多，委員亦同意將是次會議的開始時間提前至上午10時。

(a) 由鄭家富議員提出的私人條例草案；

(b) 打擊酒後駕駛的措施；

- (c) 龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程；及
- (d) 深港西部通道及上水至落馬洲支線落成後的交通及運輸安排。

5. 委員進一步商定在事務委員會的待議事項一覽表內加入以下事項，以供討論 ——

- (a) 由王國興議員建議的"行人過路處交通燈柱上附設的行人燈號控制器的設計"。王議員希望政府當局全面檢討交通燈柱上附設的行人燈號控制器及行人過路處的電子行人過路發聲裝置的設計。他亦籲請政府當局就此類設施採用標準的設計，以方便殘疾人士使用；及
- (b) 由陳偉業議員建議的"檢討公共小型巴士(下稱"公共小巴")的營運"。鑒於近期有傳媒報道黑社會滲入公共小巴的營運，陳議員希望與政府當局檢討解決有關問題的措施和與監察紅色小巴營運有關的其他事宜，以及就鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴經營的工作進展。

IV 檢討的士及輕型客貨車在交通服務業的角色及功能

(立法會 CB(1)296/06-07(03) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件

立法會 CB(1)297/06-07 號文 —— 立法會秘書處擬
件 備有關檢討的士
及輕型客貨車在
交通服務業的角
色及功能的背景
資料摘要

立法會 CB(1)293/06-07(01) —— 申訴部轉交有關
號文件 輕型客貨車非法
營運的事宜

立法會 CB(1)347/06-07(01) —— 的士車行車主協
號文件 會有限公司提交
的意見書

立法會 CB(1)359/06-07(01) —— 的士、小巴權益
號文件 關注大聯盟提交
的意見書)

6. 委員察悉下述在會議席上就此議項提交的3份
意見書 ——

- (a) 西貢的士工商聯誼會有限公司於2006年11月23日提交的意見書；
- (b) 香港客貨車從業員職工會於2006年11月24日提交的意見書；及
- (c) 新界的士司機權益大聯盟於2006年11月24日提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2006年11月27日隨立法會CB(1)376/06-07號文件送交委員。)

7. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2(下稱"副秘書長(運輸)2")向委員簡介政府當局就檢討的士及輕型客貨車的營運及角色，以及政府當局因應的士業界指有個別輕型客貨車可能涉及為出租或取酬非法載客的聲稱而採取的措施。委員察悉，基於現行法例已有條文規管輕型客貨車為出租或取酬非法載客的活動，政府當局相信，透過警方持續的執法行動，擬在機場實施的新管理措施及已加強的宣傳工作，政府當局已可有效打擊個別輕型客貨車為出租或取酬非法載客的活動。因此，政府當局認為沒有需要如的士業所建議，修訂《道路交通條例》(第374章)及其附屬法例，以便更妥善地將輕型客貨車的營運範圍限制於出租或取酬載貨，從而澄清灰色地帶。

針對非法運輸活動的執法行動

8. 劉健儀議員、王國興議員及周梁淑怡議員認為，與輕型客貨車猖獗的非法營運活動比較，成功檢控輕型客貨車為出租或取酬的非法載客活動的數字相對較低。劉議員要求當局提供有關警方採取執法及檢控行動的詳情。

9. 副秘書長(運輸)2表示，截至2006年11月底為止，警方曾針對8宗輕型客貨車為出租或取酬非法載客的案件提出檢控，而所有案件均被定罪。她亦解釋，由於警方須搜集足夠證據，然後才可提出檢控，故不是所有被調查的案件均會導致成功檢控實屬無可避免。香港警務處總警司／交通總部補充，現時大約有另外10宗檢控案件仍待處理，而整體而言，在2006年提出檢控的數字較2004年及2005年的數字高出很多。在檢討警方採取執法行動的成效時，應察悉警方須打擊在機場內所有形式的非法運輸活動，而非只涉及輕型客貨車的運輸活動。事實上，在2006年成功檢控涉及輕型客貨車、的士及其他類別車輛非法運輸活動的個案共有78宗。

10. 香港警務處總警司／交通總部在回應劉健儀議員就定罪案件中法庭所施加的罰則提出的詢問時匯報，有7宗案件判罰停牌12個月。判罰的罰款額介乎1,000元至2,500元。依他之見，上述罰則對有關司機及其他司機均具極大的阻嚇作用。

11. 香港警務處總警司／交通總部在回覆劉健儀議員問及在機場打擊非法運輸活動的執法行動的規模時向委員保證，軍裝及便衣警員於適當時候會在客運大樓、停車場及機場範圍內所有可疑的地方採取行動，每月平均出動約400次。在採取行動時，警方會採取一視同仁的做法，並會針對非法運輸活動(例如不同種類車輛，包括的士、私家車及其他類別車輛而非只是輕型客貨車的兜客及出租或取酬的非法載客活動)採取執法行動。就涉及輕型客貨車的非法活動而言，行動主要在1號停車場展開，因為此類活動大多在該處出現。至於所涉及的步驟，警方會接近四處遊蕩及可疑車輛的司機及乘客，向他們展開初步查問。如有足夠證據，就會拘捕有關司機，作進一步查問。因應所搜集的證據，當局會決定應否提出檢控。

12. 王國興議員提述輕型客貨車及的士為出租或取酬兜客的最新趨勢，其手法涉及派發名片、透過傳呼中心提供服務等，並質疑現行法例能否追上上述的發展情況，令政府當局可針對此類兜客活動，有效地採取執法行動。副秘書長(運輸)²在回應時向委員保證，當局已在機場積極採取打擊兜客的工作。在警方加強巡查下，在2006年針對的士及輕型客貨車兜客而成功作出檢控的個案分別有40宗及15宗以上。

13. 劉江華議員認為，警方應針對非法的運輸活動採取足夠的執法行動。在這方面，警方不僅要在機場，亦要在其他地方針對不同形式的兜客活動，積極採取行動。張學明議員認同他的意見，並詢問該8宗針對輕型客貨車為出租或取酬載客的成功檢控，是否全部都限於機場的範圍內，尤其是1號停車場。他關注執法行動若過分集中在機場，可能會忽視了其他地方的非法運輸活動。

14. 香港警務處總警司／交通總部在回應時表示，該8宗案件大多局限在1號停車場的範圍內，但警方不會只專注於機場範圍內的問題黑點，而會在其他總區的交通單位的充分合作下，在全港採取行動。

修訂法例的建議

15. 劉江華議員指出，的士業及輕型客貨車業均願意遵守相關的法例，他認為政府當局有需要對《道路交通條例》作出修訂，以方便執法。依他之見，政府當局應檢討使用"客貨車"作為"van-type LGVs"的中文翻譯是否恰當，因為這譯法會誤導公眾，以為輕型客貨車亦可用來載客。政府當局亦應解決與"goods"("貨"或"貨物")的定義欠清晰相關的問題，因為這會導致某些輕型客貨車營辦商以為他們可以合法地載運行李及其物主往返機場。

16. 副秘書長(運輸)2在回應時解釋，根據《道路交通條例》調查輕型客貨車有否為出租或取酬非法載客時，關鍵在於有關車程是否牽涉為出租或取酬載客的成分，而不在於提供服務時車上正運載甚麼類別和數量的貨物及乘客人數。若輕型客貨車同時運載貨物及乘客，執法人員可能有合理懷疑，有人觸犯《道路交通條例》，將輕型客貨車作出租或取酬載客的用途，如符合下述兩項準則，他們可能展開調查——

- (a) 乘客需前往目的地；及
- (b) 輕型客貨車上的個別乘客可攜帶他們的物品乘搭公共交通工具前往目的地。

副秘書長(運輸)2表示，在2005年，一名因為以出租或取酬方式載客而被檢控的輕型客貨車司機聲稱，其車輛所載的行李是貨物，而車上的乘客是負責看管貨物。根據向法庭提交的所有證供，法庭並不接納該名輕型客貨車司機的解釋，該名司機結果被定罪。

17. 香港警務處總警司／交通總部補充，現行法例確實已頗清晰。警方可根據直接觀察所得、證人給予的證供及環境證供採取行動。在決定有否足夠證據作出檢控方面，他們亦不會有困難。如有懷疑，他們可徵詢律政司的意見。警方會繼續針對非法運輸活動採取執法行動

18. 劉江華議員表示關注，儘管就上述關鍵要素所作的解釋，但當中指出的兩項準則是新訂及不容易明白的，因此，法例仍然存在灰色地帶，尤其是在決定乘客是否可以攜帶其物品使用公共交通工具前往目的地及乘客有否需要前往目的地兩方面。副秘書長(運輸)2在釋除其關注時指出，該兩項準則只是警方進行調查工作時的關鍵要素。在決定應否作出起訴時，將會全盤考慮有關

司機及乘客的供詞，以及其他環境證供。倘若有關案件須交由法庭處理，除了該兩項準則外，法庭亦須因應所有證據的可靠程度，按每宗案件的個別情況來考慮。

19. 主席認為，鑒於機場位置偏遠，輕型客貨車的運載量較大，加上它廣受普羅乘客歡迎，輕型客貨車非法營運的問題將會持續，除非修訂《道路交通條例》，以堵塞現有的漏洞。他詢問政府當局會否考慮修訂《道路交通條例》，以便清楚界定"goods"("貨"或"貨物")的定義，並在行李超出某指定數量及重量時，放寬使用輕型客貨車服務的限制。

20. 副秘書長(運輸)2在回應時強調必須確保運輸市場有秩序地運作，並認為儘管公眾有需求，但把輕型客貨車的非法服務合理化的做法並不可取。因此，無論輕型客貨車載運的行李數量或重量多少，亦不應准許其為出租或取酬載客。她進一步重申，現行法例的優點是，輕型客貨車是否為出租或取酬載客，並非取決於在提供服務時車上正運載什麼類別的貨物，而是在於有關車程是否牽涉為出租或取酬載客的成分。因此，在2005年及2006年涉及輕型客貨車非法載客取酬的成功檢控個案當中，車上所運載的人數由1人至3人不等，車上沒有運載任何物品或運載的物品／行李的數目由1至6件。然而，"goods"("貨"或"貨物")的定義若如建議般檢討及修訂，不僅削弱上述優點，政府當局實際上亦會因此而擴大了輕型客貨車的營運範圍。此外，鑒於貨車運載的貨物品種繁多，考慮到貨運業實際的運作模式，硬性指明准許貨車運載的貨物或物件亦並非可取的做法。

擬在機場推行新的行政措施，以打擊非法運輸活動

21. 李鳳英議員質疑，雖然的士及輕型客貨車均涉及非法活動，但為何在機場打擊此類活動的新措施主要針對輕型客貨車。為釋除她對政府這在方面的政策可能對輕型客貨車不公的關注，副秘書長(運輸)2強調，當局同等對待的士及輕型客貨車，故此，此兩類車輛若從事非法活動，當局均會作出檢控。事實上，截至2006年11月中為止，當局已針對39宗的士兜客案件成功作出檢控。至於新訂的措施，它們亦非針對輕型客貨車。與輕型客貨車一樣，的士亦將不會獲准使用曾被用作進行非法運輸活動的1號及4號停車場，而須在5號停車場泊車。唯一影響輕型客貨車的新措施是在機場設置新的輕型客貨車裝卸貨區。然而，這項新措施不會影響在機場進行合法貨運生意的輕型客貨車司機，事實上，由於他們可繼續以相同的費用使用由機場管理局提供的裝卸貨設施，該項新措施受到他們歡迎。

22. 副秘書長(運輸)2在回應李鳳英議員提出在機場設立新的輕型客貨車裝卸貨區的時間表的詢問時表示，由於涉及一些建造工程，故新的裝卸貨區預期會在2007年年中才準備就緒。

23. 周梁淑怡議員對新措施在解決輕型客貨車為出租或取酬非法載客的問題的成效表示懷疑。她尤其認為難以推行有關准許輕型客貨車每30分鐘計支付費用，在裝卸貨區泊車的建議，並籲請當局採取更嚴格的措施，制止輕型客貨車在該範圍內四處游蕩。副秘書長(運輸)2察悉周梁淑怡議員的意見，但表示有需要在機場提供裝卸貨設施，讓輕型客貨車以與之前相同水平的費用合法營運。使用輕型客貨車裝卸貨區首30分鐘的收費將是40元，其後會逐步遞增。將來，由於輕型客貨車的活動將會限於新的裝卸貨區內，故有關的非法活動不可能不被發覺。她向委員保證，政府當局決心打擊機場的非法運輸活動。政府當局會在推行新措施後監察有關情況。

24. 香港警務處總警司／交通總部在回應周梁淑怡議員問及設置新的輕型客貨車裝卸貨區預期造成的影響時表示，限制輕型客貨車在該範圍的活動，將有助減少的士及輕型客貨車在機場進行非法活動的情況。因此，此舉亦有助警方集中資源，在機場進行監察及進行重點的巡查行動。

相關的運輸政策

25. 陳偉業議員認為，的士與輕型客貨車之間的矛盾可能是政府的運輸政策所造成，他認為，該政策向鐵路運輸嚴重傾斜，令其他公共交通工具只得極小空間營運。結果，雖然地鐵有限公司(下稱"地鐵")正賺取龐大利潤及擴大其市場佔有率，但的士、公共小巴、非專營巴士及輕型客貨車卻須爭奪餘下非常小的市場份額。尤其是上述4個業界的市場佔有率可能會在兩鐵合併後進一步收縮。因此，他促請政府當局全面檢討政府的運輸政策，以確保各種交通工具的營運可行性，並制訂措施，例如透過准許他們在邊境管制站營運，以協助該4個業界生存。副秘書長(運輸)2在回應時解釋，根據現行的運輸政策及相關的法例，貨車的角色是提供載貨服務，故利用輕型客貨車為出租或取酬載客會構成罪行。至於其他交通工具，考慮到隨着交通服務的選擇越來越多，的士面對不斷加劇的競爭，政府當局正計劃讓的士在新設的邊境管制站提供服務。在適當時亦可能會引入新的綠色專線小巴線。

26. 不過，陳偉業議員卻認為應進行全面的政策檢討，以便有計劃地加強該4個業界在所有邊境管制站的角色，而非在適當時候給予它們在新管制站提供服務的機會。秘書長(運輸)2在回應時解釋，在上文匯報的計劃已是較早前進行政策檢討的結果。她進一步指出，由於地方有限，准許陸路交通工具在部分現有的邊境管制站(例如羅湖)營運並不可行。政府當局將會繼續探討措施，改善運輸業的經營環境。

提供非法的的士車資折扣

27. 考慮到的士的生意亦受到部分的士司機非法提供車資折扣所影響，王國興議員指出，由於牽涉集團式經營，有關問題已變得更加嚴重，他促請政府當局擬訂進一步的措施，以解決此問題。依主席之見，解決這個問題的方法是制止乘客議價。因此，他認為政府當局應一方面檢討的士是否需要減價，另一方面則檢討是否需要修訂相關的法例，以禁止就的士車資議價。

28. 副秘書長(運輸)2在回應時解釋，政府當局以往一直就如何解決有關問題與的士業聯絡，尤其是應否修訂法例，訂明乘客不按的士咪錶支付車費而議價便屬違法。由於業內人士在這方面意見紛紜，而此事頗為敏感，故需要時間就未來路向取得共識。事實上，一如政府當局應市區的士的要求進行問卷調查的結果顯示，在27個市區的士團體中，只有大約8個支持上述建議修訂。儘管如此，政府當局仍將會繼續諮詢香港、九龍及新界的的士司機及營辦商，希望找出解決有關問題的方法。

29. 至於的士應否減價，副秘書長(運輸)2警告，此事非常敏感，尚未與的士業深入討論。她亦指出在2002年的經驗，當時由於的士業部分人士強烈反對，的士減價的建議被擱置。

30. 王國興議員詢問警方針對部分的士司機非法提供折扣的問題採取執法行動時有否困難。他認為，政府當局不願修訂相關的法例以方便執法的做法不可取。除了對奉公守法的的士司機造成不公平外，有關問題亦可能會誘使乘客向其僱主虛報的士車費，此舉屬刑事罪行。香港警務處總警司／交通總部在回應時表示，宣傳有關非法折扣的舉動，例如派發名片及透過其他渠道宣傳的手法，可能成為支持作出檢控的證據。然而，根據現行法例，參與其中的乘客不會被視作犯法。至於乘客可能會如上文所指般虛報車資，在某些情形下，此舉可能構成訛騙或刑事罪行。雖然警方沒有察覺有大量這類

個案，但當接獲這類案件的舉報並有足夠證據時，警方便會採取適當行動。

其他意見

31. 劉健儀議員認為，政府當局應加強宣傳及教育活動，向公眾清楚解釋上述調查輕型客貨車在《道路交

通條例》之下有否為出租或取酬非法載客的關鍵要素，以及由於涉及提供非法運輸服務的車輛所投保的第三者保險在這種情況下可能會失效，乘客會面對可能沒有所需保障的風險。副秘書長(運輸)2在回應時解釋，較早前的宣傳及教育活動，主要目標是提醒公眾，輕型客貨車只可用來載貨取酬。擬於2006年12月推出的一系列新的宣傳活動，焦點將會集中在上述建議的範圍。

V 屯門公路及中九龍幹線

(立法會 CB(1)296/06-07(04)——政府當局提供的資料文件

立法會 CB(1)298/06-07 號文——立法會秘書處擬備有關重建及改善屯門公路的背景資料摘要)

32. 在電腦投影片的協助下，路政署主要工程管理处處處長向委員簡介中九龍幹線及改善屯門公路的工作。

(會後補註：上述簡介資料的文本在會議席上提交，並已於2006年11月27日隨立法會 CB(1)376/06-07(04)及(05)號文件送交委員。)

33. 委員普遍認為上述工程計劃拖延已久，並籲請早日落實該等工程計劃。譚耀宗議員表示，屬於香港民主建港協進聯盟的議員支持有關工程計劃。陳偉業議員亦表示支持該等工程計劃，但對屯門公路的改善工程拖延了超過20年表示遺憾。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1(下稱"副秘書長(運輸)1")在回應時表示，隨著有關工程計劃的未來路向現已解決，當局會致力盡量加快落實該等工程計劃。

中九龍幹線

34. 委員察悉在會議席上提交由歷豐諮詢集團有限公司於2006年11月24日就中九龍幹線一事提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2006年11月27日隨立法會CB(1)376/06-07(06)號文件送交委員。)

安全考慮因素

35. 李永達議員察悉，中九龍幹線的很大部分將會以約3.8公里長的隧道形式建造，這可能是香港最長的隧道。他關注到隧道的設計，以及萬一發生火警或交通意外時，隧道內有否提供交通改道設施及／或緊急出口，以便進行疏散。路政署主要工程管理處處長在回應時向委員保證，政府當局會確保隧道的設計符合現行的消防安全規定。就此，路政署將會與有關部門(例如消防處及警務處)聯絡，詳細研究有關設計及在隧道內提供疏散出口的事宜。他向委員保證，雙管隧道最少每100至500米便會提供供緊急服務之用的交匯接駁喉管。通風系統的設計可在數分鐘內抽走煙霧。當局亦會設立交通管制及監察系統，24小時監察中九龍幹線的交通情況，以便可對緊急情況作出即時應變。何鍾泰議員同意，如設計恰當，長隧道的安全運作不會成為引起關注的問題。

進展

36. 何鍾泰議員表示支持中九龍幹線採用雙程3線行車道的隧道設計。然而，他關注到有關計劃實施時間表很長，尤其是建造工程為何要到2012年才能展開。副秘書長(運輸)1及主要工程管理處處長在回應時解釋，政府當局將需為重置油麻地區受影響的政府及團體設施擬訂詳細的安排，並就有關安排諮詢當區居民，然後才能開始建造中九龍幹線。目前的計劃是，重置受影響設施的工作將於2011年完成。接着，建造工程便會在2012年展開，並於2016年竣工。鑒於有關工程規模龐大，實施時間表已非常緊迫。

37. 何鍾泰議員認為，由於中九龍幹線工程計劃將會涉及多個政府部門，相關的政策局應統籌該等部門的工作，以加快工程進度。副秘書長(運輸)1在回應時向委員保證，環境運輸及工務局完全知悉議員對中九龍幹線工程進展的關注，並會與有關部門緊密聯繫，以期盡快落實有關的工程計劃。

費用

38. 陳偉業議員指出，有關文件內並無提供足夠資料作為理據，支持把582TH號"中九龍幹線——顧問設計費及地盤勘測工作"的核准預算費用增加9,330萬元，即由9,900萬元增至1億9,230萬元，以支付因更改中九龍幹

線的走線及設計而增加的費用。因此，他要求當局提供更詳盡的資料，並要求當局向事務委員會提供分項價格比較列表，按各路段，詳列中九龍幹線原先擬訂的走線與雙線雙程行車道和修訂走線與雙程3線行車道預算價格的差距，尤其是為了避免填海而使用沉管隧道所引致的價格差異，以及與類似工程市價的比較。

政府當局

39. 路政署主要工程管理處處長在回應時解釋，有數個因素導致582TH號的核准預算費用大幅增加。首先，中九龍幹線的經修訂走線全長約4.7公里，其中約有3.8公里將會採用隧道形式建造。中九龍幹線的長度及其隧道的長度較原先走線分別長21%及46%左右。由於修訂了走線，導致約4,740萬元的額外開支。採用雙程3線行車道而非原先的雙程雙線行車道亦導致約2,750萬元的額外開支。再者，建議使用沉管隧道將導致約1,420萬元的額外開支。他承諾在會後向事務委員會提供所需的詳情。

(會後補註：補充資料已於2006年12月14日隨立法會CB(1)515/06-07號文件發給委員。)

改善屯門公路

有需要紓減深港西部通道通車後的交通影響

40. 李永達議員認為有需要加快進行改善工程，以避免屯門公路在深港西部通道通車後嚴重擠塞，尤其是由於屯門公路的兩個路段(即小欖附近的上坡地段及深井段)即使在非繁忙時間，亦出現交通擠塞。

41. 副秘書長(運輸)1在回應時指出，政府當局完全知悉有需要盡快完成有關的工程計劃，以便應付多方面的需要，包括深港西部通道通車後所帶來的額外交通。希望藉着與有關的地區組織密切聯繫，有關各方在有關工程計劃刊憲後，支持其早日推行。主要工程管理處處長補充，為了紓緩屯門公路目前的壓力，當局已要求顧問研究各個方案，以改善近小欖的上坡地段。運輸署亦正研究措施，改善青山公路支路及屯門公路深井交匯處支路的容車量。

42. 譚耀宗議員認為，長遠來說，為應付因深港西部通道通車而不斷增加的交通，政府應考慮為新界西北興建另一條主幹道，例如興建屯門西繞道，以解決屯門公路的交通擠塞問題。副秘書長(運輸)1及運輸署總工程師／運輸策劃(下稱"總工程師／運輸策劃")在回應時匯報，政府當局已在探討其他長期措施，以應付因深港西

部通道通車及新界西北區其他發展而對交通造成的影響。事實上，當局在新界西北交通及基建檢討(下稱"有關檢討")下已建議多個公路項目組合。總工程師／運輸策劃補充，在2005年4月，當局曾向事務委員會匯報新界西北的長期交通需求及應付此等需求的各個方案。當局現正就可行的公路項目組合作進一步的可行性研究及勘測工程，當中包括青衣至大嶼山連接路、屯門東繞道、屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道及連接屯門及大嶼山的其他連接路。有關研究將會涵蓋該等道路工程計劃對該區居民的影響、財政影響、技術問題，以及此等項目組合與現行的道路網絡的連接等事宜。簡而言之，新界西北的長遠交通規劃及為可行的公路項目組合而進行的前期工作(即可行性及勘測研究)已展開。

43. 周梁淑怡議員詢問當局有否制訂措施，應付新界西北的交通量在深港西部通道通車後超出預計的情況。就此，她亦對當局為鼓勵駕駛者使用三號幹線以加強屯門公路與三號幹線的車流分布所採取的措施(例如透過減低三號幹線的收費)的進展表示關注。

44. 副秘書長(運輸)1在回應時告知委員，根據最新的交通預測，現有及已承擔興建的道路網連同必要的改善措施，最少可以應付該區直至2016年的交通需求，包括深港西部通道通車後將會帶來的交通。他亦表示，政府當局已就有關檢討所建議的道路工程計劃作進一步的勘測及工程可行性研究。當前期工程完工後，政府當局就可因應有關地區各項發展的最新變化，在有需要時進一步落實個別的工程計劃。與此同時，政府正與三號幹線的專營公司討論提高其使用率的可行措施。

屯門公路深井段

45. 王國興議員詢問有何措施解決屯門公路深井段擴闊工程所遇到的問題，主要工程管理處處長解釋，雖然該路段因技術問題而不能擴闊，但路政署將會改善有關的道路設計，以便在屯門公路深井段附近建造路肩，並在適當位置提供可移走的道路中央分隔欄，以便在有需要時實施臨時交通安排。

46. 王國興議員關注深井段最終會變成一個樽頸位。他詢問政府有否考慮其他方法，以解決預期出現的問題，包括建造一條支路，以便在有需要時分流此路段的交通。主要工程管理處處長在回應時澄清，深井段亦屬於雙程3線的標準。只是該路段不能建造路肩。因此，要在屯門公路此路段保持交通暢順應不會有任何大問題。他又表示，政府曾考慮建造支路的方案。然而，所

得的結論是，由於涉及建造一條貫穿附近山嶺的長隧道，在財政及技術方面的影響重大，故有關建議並不可行。

進展

47. 王國興議員亦認為有需要加快屯門公路的改善工程，以便應付深港西部通道通車後不斷增加的交通。他察悉當個別工程計劃準備就緒，可以提出撥款申請時，必須進一步諮詢議員，並須完滿地通過必要的法定程序，才可動工，他詢問可否精簡及加快有關程序。副秘書長(運輸)¹在回應時表示，政府當局在向工務小組委員會及財務委員會提交相關的撥款建議以供批准前須諮詢事務委員會，是慣常的規定。為了加快落實有關工程計劃，相關的政策局及部門亦會與各地區組織緊密聯繫，以期獲得該等組織支持該項工程。

48. 周梁淑怡議員認為，應加快屯門公路皇珠路段交匯處九龍方向的擴闊工程，因為此項工程不涉及重置現有設施。主要工程管理處處長在回應時解釋，由於擴闊屯門公路皇珠路段交匯處九龍方向屬於《環境影響評估條例》(第499章)下的指定工程計劃，故必須進行法定程序。有關工程計劃需在市民依法提出的反對意見書獲妥善處理後才能展開。在6個月左右完成有關法定程序的建議時間表已屬非常緊迫。

其他關注及意見

49. 譚耀宗議員認為，在進行改善工程計劃時應採取措施，以避免干擾屯門公路的車流，尤其是市中心段。副秘書長(運輸)¹在回應時向委員保證，有關部門會確保在施工階段作出適當的臨時交通安排。主要工程管理處處長補充，路政署會確保與相關的政府部門及有關的承建商成立工作小組，令屯門公路在工程進行期間的交通暢順。政府亦會在實施有關工程計劃前，就有關的交通改道計劃諮詢屯門區議會。主要工程管理處處長在回應陳偉業議員時亦證實，在施工期間，屯門公路及其市中心段在繁忙時間，將會分別維持3線及雙程行車。

50. 譚耀宗議員認為有關的隔音屏障設計應與周圍環境配合，不應對視覺帶來任何負面影響。就此，當局可參考西鐵屯門站附近的隔音屏障。主要工程管理處處長在回答時向委員保證，為爭取市民支持該項工程計劃，將會妥善地設計隔音屏障，並會特別注意綠化環境，以避免在視覺方面對環境造成任何負面影響。

VI 其他事項

51. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年1月9日