

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)763/06-07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12月15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
(副主席並主持議程第IV至V項的討論)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, 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
林健鋒議員, SBS, JP

缺席委員：梁國雄議員
湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV至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

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李萃珍女士

運輸署助理署長／
行政及牌照
呂瑩女士

運輸署總工程師／
道路安全及標準
梁德輝先生

香港警務處
總警司(交通)
韓家傑先生

香港警務處
高級警司(行政)(交通)
趙啟丁先生

香港警務處
高級警司(交通管理及違例檢控科)
華樂思先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
何皓璇女士

路政署署長
韋志成先生

路政署
主要工程管理處處長
周應淳先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

民主黨立法會議員秘書處

研究主任
鄧惠強先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問1
李家潤先生

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)460/06-07號文——2006年10月20日
件 特別會議的紀要)

2006年10月20日特別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)395/06-07(01)——一位市民就加強貨
車倒車安全的措施
號文件 提交的意見書)

立法會CB(1)479/06-07(01)號——公共巴士同業聯會
有限公司就深港西
部通道及上水至落
馬洲支線落成後的
交通及運輸安排提
交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2007年1月26日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)453/06-07(01)——待議事項一覽表
號文件)

立法會CB(1)453/06-07(02)——跟進行動一覽表)
號文件)

3. 委員同意，將於2007年1月26日下次會議上討論
下列事項——

- (a) 專營巴士的營運安全問題；
- (b) 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；及
- (c) 貨車在倒車時的安全問題。

IV 由鄭家富議員建議的私人條例草案

(立法會 CB(1)518/06-07(01) —— 鄭家富議員建議的《2006年道路交通(修訂)條例草案》
號文件

立法會 CB(1)375/06-07(01) —— 鄭家富議員擬備的立法會參考資料摘要
號文件

立法會 CB(1)453/06-07(03) —— 政府當局提供的資料文件)
號文件

4. 由於《2006年道路交通(修訂)條例草案》由主席提出，故副主席接手主持會議。

V 打擊酒後駕駛的措施

(立法會 CB(1)453/06-07(04) —— 政府當局提供的資料文件
號文件

立法會 CB(1)462/06-07號文 —— 立法會秘書處擬備有關打擊酒後駕駛措施的背景資料簡介
件

5. 由於條例草案涵蓋議程第V項下打擊酒後駕駛的措施，委員同意一併討論議程第IV及V項。

6. 委員察悉在會議席上提交關乎條例草案的以下意見書 ——

(a) 香港貨櫃車主聯會有限公司提交的意見書；及

(b) 港九勞工社團聯會提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2006年12月18日隨立法會CB(1)540/06-07(01)及(02)號文件送交委員。)

7. 應主持會議議員的邀請，鄭家富議員向委員簡介有關的條例草案，當中建議對《道路交通條例》(第374章)作出修訂，以達致以下目標 ——

(a) 透過強制規定貨車安裝倒車視像裝置，以改善貨車在倒車時的安全。原因是據美國運輸部全國公路交通安全署向美國國會呈交的"避免被倒後車輛輾倒的技術報告"("Vehicle Backover Avoidance Technology Study - Report to Congress")(下稱"有關報告")所述，在減少倒車

事故方面，倒車視像裝置較倒車鏡及以感應裝置為基礎的系統更為有效；

- (b) 加重危險駕駛引致他人死亡的罰則，以加強阻嚇作用；
- (c) 加強打擊酒後駕駛的措施；
- (d) 改善駕駛態度；及
- (e) 將申請駕駛執照或續牌時需提交驗身報告的年齡降低至55歲。

8. 應主持會議的議員的邀請，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3向委員簡介政府當局對條例草案作出的回應及其就加強道路安全建議採取的措施。她表示，政府當局曾承諾在2006年12月匯報針對打擊酒後駕駛現行法例及措施的檢討結果，並提出打擊酒後駕駛的具體建議。政府當局進一步打擊酒後駕駛及加強道路安全的部分建議，與條例草案中的建議相類似。然而，政府當局的建議與條例草案的建議在下述3方面卻有分別——

- (a) 考慮到在強制規定貨車安裝倒車視像裝置方面的技術困難，政府當局會繼續鼓勵貨運業自願安裝協助倒車的裝置，而非在現階段採取強制性的手法。至於鄭家富議員引述的報告，該報告亦指出，倒車視像裝置有其本身的局限，而美國有關當局須進一步研究及評估此類系統的效用，以及為有關技術訂定相關的性能規格；
- (b) 關於酒後駕駛罪行的罰則，鄭家富議員的建議是首次被定罪的司機被取消駕駛資格一年，而政府當局的建議則是首次被定罪的司機被取消駕駛資格至少3個月；及
- (c) 政府當局對規定年齡在55歲或以上的司機在申請駕駛執照或續牌時提供相關驗身報告的建議有所保留，因為很少意外與司機的健康狀況直接相關。此外，此項建議會為全港所有年齡在55至70歲的司機帶來不利影響。

9. 為方便跟進及早日落實有關建議，王國興議員要求政府當局擬備文件，對當局與鄭家富議員的建議作出比較，當中加入委員在是次會議席上表達的意見。副秘書長(運輸)3在回應時表示，政府當局與鄭家富議員建議的不同之處已在政府當局對條例草案作出的回應(立

法會CB(1)453/06-07(03)號文件)中指出。政府當局亦已詳述其建議的理據。

倒車安全

相關措施的進展

10. 考慮到公眾對倒車意外的重大關注，王國興議員強調政府當局需採取更積極的措施，防止意外重演，並詢問政府當局何時完成研究協助貨車倒車額外裝置(尤其是較為廉宜的裝置)的效用。

11. 副秘書長(運輸)³在回應時表示，當局未能提供時間表，因為與汽車製造商探討不同類型貨車安裝不同種類的倒車裝置是否合適及安裝此類裝置是否可行所需的時間難以估計。只有在解決了相關的技術問題後，才可訂出具體的技術規定，以便訂定清晰的法定規定，從而有效地執行。然而，她向委員保證，運輸署與業界已緊密合作，加快有關工作的進度。她進一步解釋，在物色擬安裝的額外倒車裝置方面，重點會放在效用而非成本方面的考慮因素。

政府當局

12. 王國興議員對當局未能提供時間表不感信服。他進一步詢問相關研究的時間表為何。副秘書長(運輸)³在回應時承諾在2007年5月匯報有關研究的進展，尤其是現有的倒車裝置可在哪些車輛上安裝，有否其他裝置供無法安裝現有裝置的車輛使用，以及是否需要豁免無法安裝額外倒車裝置的車輛。鄭家富議員亦要求政府當局就建議安裝協助司機倒車的裝置及其他加強倒車安全的措施諮詢運輸業界的結果提交中期報告。

政府當局

倒車視像裝置

13. 劉健儀議員質疑條例草案中建議將安裝倒車視像裝置訂為一項法定規定背後的理據，以及因而需要提高觸犯用以規管車輛零件的《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)有關罪行的罰則。她指出，雖然貨運業願意安裝倒車視像裝置，以加強倒車時的安全，但仍然存在不少尚待解決的技術問題，包括市面上有否適合各類貨車安裝的裝置。現時，貨車上並無安裝內置倒車視像裝置，此類裝置全都是沒有標準規格的改裝產品。在這樣的情況下，她認為現階段加重罰則的時機未成熟。她亦表示，由於有關規例中的車輛裝置規定，原意是涵蓋範圍廣泛的儀器，包括內置式裝置，例如擋風玻璃水撥和洗滌器及車上配置的燈，因此，若一刀切提高

針對沒有遵守有關規例任何規定的罰則水平，將會對駕駛人士構成嚴重影響，這樣做未必恰當。

14. 鄭家富議員在回應時提醒道，香港在安裝倒車視像裝置方面落後於台灣、日本、美國及歐洲。他希望透過引入條例草案，政府當局、委員及業界可共同合作，加快香港在這方面的進展。他亦表示，雖然倒車視像裝置沒有標準規格，以及仍未確定最佳的款式，但歐洲聯盟(下稱"歐盟")所發出的指引已包括鏡頭標準及探測範圍等方面的規格，倘若強制規定安裝倒車視像裝置，該等規格會是有用的參考資料。有鑒於倒車視像裝置的使用符合國際趨勢，政府當局在朝着這個方向發展時，應多著眼於有需要基於公眾利益而確保道路安全，而非從業界的角度來看，只側重成本、技術及執行等方面的考慮因素。

15. 李鳳英議員指出，雖然貨櫃車司機願意安裝協助他們倒車的裝置，但他們也關注把安裝倒車視像裝置訂為法定規定的建議。由於貨櫃車可能在不同時間拖着不同長度的貨櫃，如此獨特的運作特色可能會影響貨櫃車上安裝的倒車視像裝置的性能。因此，業界希望在解決了相關的技術問題後，才強制安裝倒車視像裝置。

16. 鄭家富議員在回應時表示，從在席上提交的意見書及政府當局對條例草案所作的回應看來，有關各方事實上都是朝着相同方向工作，唯一的分歧較多關乎實施時間方面。依他之見，香港在安裝倒車視像裝置方面，較其他地方落後5至10年。他因而提出條例草案，作為向政府當局施壓的方法，令其加快與業界進行工作，希望早日在這方面達致共識，保障公眾利益，並防止以技術問題及缺乏標準規格為藉口而再有任何進一步的拖延。

17. 林健鋒議員指出，據業界所述，倒車視像裝置未必有助減少倒車意外，原因是：第一，雨水及污垢會大大影響擋風玻璃顯示物件的清晰度。第二，司機專注的程度可能因過度依賴有關裝置而受到負面影響。當局因而在尋求把安裝倒車視像裝置訂為強制性的規定之前，有必要進行廣泛諮詢。亦有需要研究為確保探測範圍廣闊而可能需要安裝多於一部倒車視像裝置所帶來，在成本方面的影響，以及照顧業界艱難的經營環境。

18. 鄭家富議員在回應時表示，根據很多海外研究的結果，倒車視像裝置可覆蓋所有盲點。至於天氣情況對鏡頭性能的影響，如螢光幕顯示的影像不清晰，每位合理及自覺的司機均應下車或找其他人檢查環境。

19. 劉健儀議員不同意香港在安裝倒車視像裝置方面落後於人的說法。她提述有關報告時指出，美國運輸部全國公路交通安全署雖然認同以攝影機為主的系統似乎具備解決倒車危險的潛力，但該署亦認為需要"進行額外工作，以估計此類系統的效用"。因此，在完成所述的額外工作之前，為安裝倒車視像裝置立法，可能是過於草率及危險的做法。此外，雖然歐盟在這方面已有標準的款式，但歐盟成員國並無強制規定安裝相關的裝置。依她之見，鑒於倒車視像裝置的技術性質，儘管業界願意與政府當局討論強制安裝有關裝置的規定，但政府當局仍應先進行研究，以確定有系統的效率，並訂定有關技術性能的規格，以便可制訂清晰的標準，方便業界遵守。

主席

20. 鄭家富議員在回應時表示，雖然倒車意外的數目不大，但他促請委員從道路安全這個更廣闊的角度來研究他的建議，而不要僅著眼於業界的關注。他特別指出不應以技術問題為藉口，拖延強制規定安裝倒車視像裝置，否則香港將會繼續落後於美國、歐盟、日本，甚至是台灣。他進一步強調，歐盟就安裝倒車視像裝置已訂有清晰及詳細的指引。據他瞭解，台灣製造商已根據有關指引，研發出多種款式的倒車視像裝置。副秘書長(運輸)³在回應時重申這方面確實存在技術困難，她亦不同意指此方面工作有所拖延的說法。她又指出，政府當局事實上與鄭議員朝着同一方向工作。然而，當局有需要確保任何額外的法定規定是可以執行的，故因而有需要小心擬訂有關的技術規格。

21. 林健鋒議員表示，據他瞭解，全球沒有一個地方強制車輛安裝倒車視像裝置。就此，他指出有關報告並無建議強制安裝倒車視像裝置。歐盟亦表示會在2010年檢討標準的款式，以確定其對道路安全有否產生正面作用。因此，強制安裝倒車視像裝置的建議不應輕率地推行，而香港在這方面事實上亦並無落後於其他地方。他亦認為，雖然需要加強道路安全，但亦有需要小心確保建議的法定規定是切實可行的。因此，政府當局有需要進行更多研究及參考海外的做法及經驗，因應不同車輛各自的運作特色及方式，以確定各類車輛安裝倒車視像裝置的效用及可靠性。副秘書長(運輸)³認同他的意見，並補充說，當局需為強制各類車輛安裝不同的倒車視像裝置訂定一套規格，以便諮詢業界及市民。

發聲裝置

22. 劉健儀議員對條例草案提出，規定安裝可以發出口頭警告而非警報聲響的發聲裝置的建議表示有所保

留，因為考慮到若僅以廣東話發出口頭警告，而在倒車車輛後面的可能是外籍人士，則該等人士未必聽得懂該口頭警告。此外，據運輸界的一些專業人士所述，全世界都明白警報聲響，而該聲響是發聲裝置採用的國際標準。林健鋒議員認同她的意見，並表示若同時以英語、廣東話及普通話發出口頭警告，可能會有技術問題。再者，鑒於香港的市場規模，供應商未必願意為香港度身訂造發聲裝置。鄭家富議員在回應時表示，由於香港98%以上的人口說廣東話，口頭警告裝置的語言應使用廣東話。他亦相信，市場一旦有需求，市場力量便會填補需求缺口。

有關倒車安全的其他意見及關注

23. 雖然林健鋒議員同意有需要加強司機及行人注意倒車安全的意識，但他認為有需要探討有效的人車分隔措施，因為在某些情況下，倒車可能會對在行車道上行走的人構成危險，尤其是在盡頭路。政府當局察悉他的意見。

24. 王國興議員詢問政府會否考慮給予資助，鼓勵貨運業自願安裝倒車裝置。秘書長(運輸)³在回應時重申，鑒於與車價及保養維修費用比較，安裝倒車裝置將會引致的費用微不足道，而司機及車主亦有責任確保道路安全，故政府當局沒有計劃為安裝倒車裝置而提供資助。相反而言，當局的目標是確保倘若實施強制安裝有關裝置的規定，相關的法定規定將會是清晰、公平、合理及可以執行的。

25. 劉健儀議員察悉道路安全議會轄下一個小組委員會曾研究加強倒車安全的方法，她促請政府當局向事務委員會提供相關的資料。政府當局察悉她的要求。

政府當局

酒後駕駛

酒後駕駛罪行的罰則

26. 李鳳英議員認為應考慮如內地及若干海外國家般，區分酒後駕駛及醉酒駕駛並施加不同的罰則。副秘書長(運輸)³在回應時解釋，由於酒精的影響會基於多個不同因素因人而異，故要證明醉酒駕駛會有困難，並且涉及主觀的判斷。另一方面，酒後駕駛可以透過科學及客觀地量度司機的呼氣、尿液或血液中的酒精濃度來判定，看看酒精濃度有否超出相關的訂明限度，若超出了該限度，司機的判斷力和反應通常會受到負面影響，倘

若有關的司機駕駛車輛，便會對其他道路使用者構成危險。

27. 李永達議員詢問重犯者的統計數字，以及目前的酒後駕駛測試能否顯示司機的血液、尿液或呼氣中的酒精濃度超出訂明限度的幅度，以便可以為超出各個酒精濃度法定限度的不同幅度訂出不同水平的罰則。副秘書長(運輸)³在回應時表示，該局得悉僅有澳洲一個州採用上述做法。然而，政府當局無意跟從，因為此舉可能會造成錯覺，以為不同的酒精濃度會獲得社會不同程度的接受。事實上，香港每100毫升血液含50毫克酒精濃度的法定限度已訂出一個客觀的基準。此外，在施加酒後駕駛罰則方面，法庭亦會考慮超過法定限度的幅度。總警司(交通)確認副秘書長(運輸)³的論點，並表示，當法庭審理酒後駕駛的案件時，當局會向裁判官提供相關讀數，以供參考。

28. 考慮到酒後駕駛後果嚴重，劉江華議員支持政府當局引入將首次被定罪司機的駕駛資格取消至少3個月的罰則。依他之見，政府當局的建議已經足夠，尤其是由於當局亦會引入隨機呼氣測試，以加強執法行動。然而，李永達議員支持鄭家富議員提出的建議，即把首次被定罪司機的罰則提高至取消駕駛資格一年。這是因為：第一，倘若司機決定酒後不駕駛，便可避免發生意外。第二，酒後駕駛的後果嚴重，並會令司機以外的道路使用者受影響。陳偉業議員亦原則上支持鄭家富議員的建議，因為這樣可以向駕駛人士傳達本港絕不容忍酒後駕駛的強烈信息。他認為有需要傳達強烈的信息，因為多項研究已證實喝酒超過某特定數量，會令司機不宜駕駛，而且所引起的危險不容忽視。

29. 陳偉業議員認為，當局應考慮修訂法例，以實施額外措施，例如司機涉及致命交通意外，而其酒精濃度又大幅超出相關的訂明限度，便控告他們誤殺。這是因為酒後駕駛猶如揮動致命武器，假如因而導致他人死亡，有關舉動與誤殺無異。因此，政府當局建議把危險駕駛引致他人死亡的罪行的最高監禁期由5年提高至10年，並不足夠，因為經加重的罰則仍然較誤殺罪可判終身監禁的罰則輕得多。應陳議員的邀請，助理法律顧問¹就陳議員的建議作出評論時表示，在律政司訴潘永基及廖振邦(CAAR2/2006 & CACC 536/2005)的一宗涉及兩架公共小型巴士互相追逐導致多人傷亡案件的判詞中，高等法院首席法官馬道立法官指出，在適當的情況下，可考慮控告有關司機誤殺而非危險駕駛，以反映該宗案件的嚴重性。由於有上述彈性，故未必需要把危險駕駛引致他人死亡的罰則提高至與誤殺相若的罰則水平。然

而，陳議員堅持應修訂法例，把駕駛時酒精濃度嚴重超出相關訂明限度的行為歸類為誤殺。

30. 李鳳英議員對提高酒後駕駛罪行的罰則是否有用表示懷疑，她指出，法庭實際施加的判刑低於現行酒後駕駛的最高罰則。為了支持她的論點，她亦要求當局提供資料，說明曾施加最高罰則的案件的數字。副秘書長(運輸)³在回應時匯報，自事務委員會在2006年2月24日討論打擊酒後駕駛的措施後，政府當局已曾向司法機構轉達委員認為需對酒後駕駛罪行加重罰則的意見。雖然法庭獨立運作，而它們亦會因應每宗案件的不同考慮因素來決定罰則，但提高酒後駕駛罪行最高罰則相信可進一步令司法機構知悉公眾深切關注酒後駕駛的問題，因而有需要加重刑罰，以加強阻嚇作用。然而，李議員堅持認為，當局應更積極努力，提醒司法機構需對酒後駕駛罪行加重刑罰。副秘書長(運輸)³表示，據她所知，司法機構通常會對市民要求提高對某些罪行的處罰的呼籲作出正面回應。

隨機呼氣測試

31. 劉江華議員促請政府當局在引入隨機呼氣測試方面有更大決心，並詢問如何進行隨機呼氣測試及何時實施。

32. 關於實施隨機呼氣測試的詳情，副秘書長(運輸)³表示，為了達致預期的效果，應有策略地進行隨機呼氣測試。因此，警方須因應當時的環境，採取彈性的做法及改變其策略。根據有關建議，警方會獲給予絕對權力，訂定其本身的行政程序及指引，包括行動模式、地點、時間及次數。總警司(交通)認同她的論點，並補充道，隨機呼氣測試是無需任何合理懷疑，純粹以隨機抽樣方式進行，而且在如何揀選司機進行測試方面亦不會有固定模式。警方獲授予進行隨機呼氣測試的權力與其檢查身份證的權力相似。他進一步表示，目前，警方已獲授權在有合理懷疑的情況下，可以在路邊進行檢查呼氣測試。警方對應否獲賦予額外權力進行隨機呼氣測試持開放態度。倘若公眾及立法會決定授權警方進行隨機呼氣測試，警方準備貫徹執行。

33. 至於政府當局有否決心引入隨機呼氣測試及有關的時間表，副秘書長(運輸)³解釋，隨機呼氣測試此項建議以前曾在多個場合討論過，但由於部分議員對警權問題的關注，故沒有繼續探討此項建議。政府當局察悉委員現時強烈支持有關建議，當局已準備推動該建議。然而，一如上文所述，目前，警方只在有合理懷疑的情

況下，才可在路邊進行檢查呼氣測試。若要授權警方進行隨機呼氣測試，便需修改法例。因此，政府當局在展開正常的立法程序前，須確定委員同意該項給予警方有關權力的建議。倘若議員普遍支持進行隨機呼氣測試，相關的條例草案將會在2007年第二或第三季向立法會提交。雖然未能及時完成有關程序，以便在即將到來的聖誕假期進行隨機呼氣測試，但一如既往，警方在節日期間仍會從3個層面(即預防、教育及執法)加強行動。再者，警方將會在通常有人喝酒的場所(例如酒吧及餐廳等)進行自願性質的呼氣測試。

立法程序

34. 鄭家富議員察悉上述立法時間表，他指出所涉及的修訂很簡單，並促請政府當局加快有關的立法程序，以便有關的條例草案可在2007年首季準備就緒，確保其可在2007年內通過，早日加強道路安全。副秘書長(運輸)³在回應時解釋，當局需時約6個月來草擬有關的條例草案，因為這不僅涉及對《道路交通條例》作出修訂，同時亦要對其他相關的規例及條例作出相應修訂。此外，亦要取得額外資源，實施其他相關的建議，例如強制規定違反交通規例的司機修習駕駛改進課程。政府當局的目標是在2007年的第二或第三季向立法會提交有關的修訂條例草案。

35. 劉健儀議員表示，整體而言，鄭家富議員所建議的條例草案未經過深思熟慮，她認同副秘書長(運輸)³的意見，認為在草擬相關的立法建議方面需花一定的時間及要小心行事，以確保每項條文均有充分理據支持及經過全面研究。她亦重申，業界事實上同樣關注道路安全。然而，考慮到建議施加較重的罰則，任何額外的法定規定均需清晰及可予執行。另一方面，鄭家富議員強調對法例作出必要的修訂非常重要，俾能早日在切實可行的情況下加強道路安全，他並籲請委員從較廣闊的公眾利益層面考慮修訂法例的建議，而非只著眼於某特定行業的利益。然而，何鍾泰議員認同劉議員有關需小心行事的意見，並認為，考慮到有關建議的長遠影響，用6個月時間來進一步研究的要求屬合情合理。因此，他不同意將立法程序壓縮。

36. 周梁淑怡議員認為，假設業界與公眾的利益對立的想法並不可取。依她之見，目前的立法建議不僅影響職業司機，亦影響所有駕駛人士。因此，不應因為對個別事件作情緒化的反應而隨意提出立法建議，而應盡力確保為此引入的任何額外法定規定均有充分的理據

支持及可以執行。因此，她同意政府當局應小心研究有關的立法建議。

降低需提交驗身報告的年齡

37. 李鳳英議員提述降低需提交驗身報告的年齡的建議時指出，據她與職業司機接觸的觀察所得，雖然他們大多數歡迎實施加強道路安全的措施，因為該等措施亦可保障他們，但他們對上述建議仍有所保留。這是因為司機擔心有關建議可能會令職業市場上已經很嚴重的年齡歧視問題惡化。此外，亦沒有統計數字顯示年齡與交通意外有相互關係。鄭家富議員在回應時指出，已設定提交驗身報告的年齡限制。他只是建議降低年齡，而不是施加額外的規定。事實上，九龍巴士(1933)有限公司亦規定年齡在55歲或以上的車長需每年驗身。因此，他不同意指其建議會加劇年齡歧視問題的說法。此外，他並沒有建議規定55歲或以上的司機每年驗身。他們只需在申請駕駛執照及續牌時接受身體檢查，以確保他們的體格適宜駕駛，而這樣做對司機本身有好處，亦可加強道路安全。李議員察悉其解釋後評論說，考慮到本港人口患慢性疾病的情況有年輕化的趨勢，這意味應規定所有申請駕駛執照及續牌的司機接受身體檢查，而非只規定某個年齡或以上的司機這樣做。因此，有關建議會對駕駛人士有深遠影響。

未來路向

38. 考慮到鄭家富議員及政府當局就如何加強道路安全各自提出一套立法建議，而當中有某些部分是重疊的，劉健儀議員詢問應如何跟進有關建議。鄭家富議員表示，他推出該條例草案的用意是提出具體建議，供政府當局參考。因此，倘若建議有重疊之處但相互一致，他樂意讓政府當局推行該等建議。

39. 劉健儀議員尋求意見，詢問倘若政府當局與鄭家富議員對某些建議有不同意見，而他們同時各自向立法會提交其立法建議時，應如何處理重疊問題。助理法律顧問1在回應時表示，由於條例草案涉及政府政策，而提交條例草案時須附有行政長官對該條例草案的書面同意，條例草案與政府當局的立法建議不大可能會在同一時間提交立法會。若出現同時提交兩條涉及同一議題的條例草案的罕見情況，《議事規則》有規則訂明立法會主席如何處理有關情況。他將於會後向劉議員提供這方面的進一步詳情。鄭家富議員重申，只要加強道路安全的必要措施得到早日落實，最後由哪一方提交有關的立法建議並不重要。

40. 鄭家富議員接手主持以下事項的討論。

VI 龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程計劃

(立法會CB(1)453/06-07(05)——政府當局提供的
號文件 資料文件

立法會CB(1)463/06-07號文——立法會秘書處擬
備有關龍井頭至
長沙一段東涌道
的改善工程計劃
的背景資料簡介)

41. 王國興議員對東涌道不合標準的設計及因而對道路使用者的安全構成影響極表關注。他籲請政府當局加快進行相關的改善工程。為了加強安全，他亦要求政府當局提供適當的護車欄及道路中央分隔欄。

42. 路政署署長回應時表示，當局已竭盡所能，在環境許可的範圍內加快進行有關的工程計劃。如可能的話，在整項工程計劃完成之前，會先使用部分已改善的道路。東涌道經擴闊後，將設有避車處／巴士停車處，其安全將會大為改善。他補充，政府經考慮屯門公路事故獨立專家小組在2003年12月發表的《改善公路安全研究報告》所提出的建議後，將會沿東涌道安裝適當的護車欄。

43. 王國興議員重申，東涌道應加建中央分隔欄，以便加強道路安全。

44. 李永達議員表示，有關的工程計劃出現延誤的主因是當局在展開工程計劃的最初數年疏於監督。他要求路政署密切監察有關工程計劃，以確保可按時完工。

45. 路政署署長在回應時表示，預計整項工程計劃可於2008年9月完工。然而，如可能的話，當局會考慮在該項工程計劃竣工前，先開放部分路面。至於自2003年1月後簽訂的工程合約，承建商須提交管理二判的計劃書。隨着承建商的管理人員在2006年初出現變動，有關工程計劃的監督工作已有顯著改善。各方現正全力以赴，務求盡快完成有關工程計劃。

46. 何鍾泰議員表示，鑒於東涌道存在安全風險，他先前曾要求有關的改善工程24小時進行，但政府已基於環境方面的考慮因素，拒絕了他的建議。他雖然支持提高工程計劃的預算費用，但他表示應在盡快完成有關

工程計劃的需要與進一步改善有關道路的安全標準(例如在東涌道興建道路中央分隔欄)之間求取平衡。

47. 陳偉業議員表示，他亦支持東涌道改善工程應全日24小時進行的建議，而他不接受這樣的安排會影響該區的昆蟲。他指出，儘管他建議於新東涌道的景點設立觀景區，以便駕駛人士可以將車輛停泊在這些景點，拍照及欣賞美景，但此類設施並沒有包括在施工圖則內。他重申，當局應在東涌道提供此類設施。陳議員察悉，有關文件沒有提及工程計劃延誤的主因，即總承建商與二判之間出現糾紛，導致工程計劃延誤約6個月。他表示，倘若有關工程計劃出現延誤是總承建商疏於監管所致，有關承建商便須承擔因而招致的額外費用。他詢問政府會否就東涌道工程計劃的延誤及招致額外開支向總承建商索償。

48. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在回應時表示，大部分的東涌道工程計劃是在郊野公園的範圍內進行，故需考慮有關工程對環境的影響。附近居民亦對建造工程造成的噪音提出關注。因此，當局對該項工程計劃的施工時間施加了限制。路政署署長補充，新東涌道將會築建一條約1.6米闊的行人路，而該道路南面將可作行人道之用，供人們欣賞風景及拍照。在提供觀景區及避免環境受影響之間必須取得平衡。至於承建商就工程計劃出現延誤的責任問題，路政署署長表示，政府擁有這方面的某些資料。他指出，倘若當局可確定承建商要為工程計劃延誤負責，有關合約內已訂有索償條文。政府將會研究此事，並會在適當情況下採取行動，向承建商索償。

49. 陳偉業議員表示，他不能接受政府當局就不會在新東涌道提供觀景區一事所作的解釋。他認為倘若在一項費用逾8億元的道路工程計劃規劃中沒有包括觀景區話，這是嚴重缺失。他指出，他在工程計劃的初始階段便已提出在東涌道提供觀景區的要求，但政府當局卻無視市民的需要。關於有關工程計劃出現延誤一事，陳議員詢問政府高層官員是否知悉總承建商與二判之間的糾紛是導致工程計劃嚴重延誤的原因。主席認同陳議員對承建商就工程計劃延誤所負責任的關注。他要求政府當局在2007年1月3日向工務小組委員會提交增加新東涌道工程計劃核准預算費的建議前，先向事務委員會提供有關資料。

政府當局

50. 張學明議員雖然支持增加東涌道工程計劃核准預算費的建議，但他詢問駐工地人員的額外工作開支為何。

經辦人／部門

51. 路政署署長解釋，當局需追加撥款，以彌補總承建商駐工地人員的額外工作開支。

VII 其他事項

52. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年1月23日