

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2408/06-07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：2007年7月9日(星期一)
時 間：下午2時15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, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員

其他出席議員：單仲偕議員, SBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP

缺席委員：湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

署理運輸及房屋局
首席助理秘書長
巫菀菁女士

運輸署副署長／
公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署總工程師／
道路安全及標準研究
梁德輝先生

運輸署高級工程師／
車輛安全
曾文瑋先生

香港警務處
交通總部總警司
韓家傑先生

香港警務處
交通總部高級警司(行政)(交通)
朱明寶女士

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
李麗儀女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)5
何皓璇女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)6
吳文傑先生

路政署
港珠澳大橋香港工程管理處處長
鄭定寧先生

路政署
總工程師1／港珠澳大橋
張賜海先生

運輸署
助理署長／新界
羅鳳屏女士

運輸署助理署長／策劃
杜錦標先生

參與議程第VII項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
李麗儀女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

運輸署助理署長／策劃
杜錦標先生

運輸署
首席運輸主任／管理
魯溢祥先生

路政署
主要工程管理處副處長1
麥惠培先生

參與議程第VIII項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
李麗儀女士

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

運輸署助理署長／策劃
杜錦標先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／
龍運巴士有限公司

執行董事
伍穎梅女士

車務總監
葉松添先生

城巴有限公司／
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
鄭偉波先生

營運總監
鍾澤文先生

工程總監
李廣威先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

執行董事
莫華勳先生

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

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)2021/06-07 號——2007年5月25日會議的紀要)
文件

2007年5月25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)1730/06-07(01)——政府當局提供題為
號文件 "工務計劃項目第
7811TH 號——
屏廈路改善工程
——餘下工程(廈
村段)"的資料文件

立法會 CB(1)1732/06-07(01)——立法會議員與北區
號文件 區議會議員就專營
巴士公司實施分段
收費及巴士轉乘計
劃轉介的事宜

立法會 CB(1)1737/06-07(01)——九龍巴士(一九三
號文件 三)有限公司提供
的"九巴透視"小冊
子

立法會 CB(1)1769/06-07(01)——龍運巴士有限公司
號文件 提供題為"龍運透
視"的小冊子

立法會 CB(1)1828/06-07(01)——政府當局提供題為
號文件 "擴展衝紅燈攝影
機系統"的資料文
件

立法會 CB(1)1843/06-07(01)——一名市民投訴地鐵
號文件 有限公司及九廣鐵
路公司的服務的函
件

立法會 CB(1)1863/06-07(01)——一位元朗區議會議
號文件 員就《兩鐵合併條
例草案》提交的意
見書

立法會 CB(1)1888/06-07(01)——的士、小巴權益關
號文件 注大聯盟投訴兩條
新開公共小巴專線
的營辦商甄選方式
的意見書

立法會 CB(1)1983/06-07(01) —— 題為 "香港小巴策略檢討" 的研究報告撮要)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)2023/06-07(01) —— 待議事項一覽表號文件

立法會 CB(1)2023/06-07(02) —— 跟進行動一覽表)號文件

3. 為免與經濟事務委員會的會議撞期，委員同意把原訂於2007年7月18日舉行的事務委員會7月份例會改於2007年7月20日(星期五)上午10時45分舉行。他們亦同意在會議上討論有關"香港的渡輪服務"的議項。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，有關"欣澳交匯處改善工程"的議項其後加入該次會議的議程內。)

IV 運輸及房屋局局長在會議開始時發言

4. 委員歡迎運輸及房屋局局長出席會議，並恭賀她出任運輸及房屋局局長一職，同時亦表示希望能與她建立緊密的工作關係。運輸及房屋局局長多謝主席讓她藉此機會與事務委員會分享她對運輸政策的初步理念。她指出，制訂任何重要政策，均須進行徹底的公開討論，以確保政策得以順利推行。她承諾會就所有主要運輸事宜諮詢事務委員會。她重點提到，下列為她日後的工作重點 ——

- (a) 盡早展開跨境和內部運輸基礎設施工程項目，以改善運輸基礎設施、增加就業機會，以及加快本港的經濟發展。關於跨境運輸，深圳灣口岸剛啟用，緊隨其後啟用的將是上水至落馬洲支線。至於港珠澳大橋和廣深港高速鐵路，當局有需要積極推展，政府當局亦會盡快研究九廣鐵路公司就廣深港高速鐵路提交的工程項目建議，使工程能盡早動工。當局亦會緊密監察本地道路工程項目。關於鐵路發展，政府當局會緊密監察九龍南線工程項目的施工情

況，以確保此項目能如期在2009年完成。為回應市民對西港島線、南港島線和沙田至中環線(下稱"沙中線")進度的關注，政府當局會在兩鐵合併的立法程序完成後的6個月內，向事務委員會匯報沙中線的施工時間表和定線。總括而言，當局會就跨境運輸基礎設施作出前瞻性的規劃，同時亦會加快進行內部基礎設施工程項目；

- (b) 緊密監察各種公共交通服務的收費水平和質素，以釋除市民對公共交通收費的合理程度和透明度的關注；
- (c) 推行交通管理措施和制定新法例，以加強道路安全，當中包括：制訂新措施，以改善在嚴重交通事故發生時就調配公共交通資源作出的協調；加強智能運輸系統，以向駕車人士提供適時的交通資訊；擴展衝紅燈攝影機系統；進行法例修訂工作，以加重針對酒後駕駛和危險駕駛的刑罰；
- (d) 在有關交通的範疇會支持改善環境的措施，例如減少路邊廢氣排放和交通擠塞的情況。在此方面，政府當局期望與委員就制訂新措施加強此範疇的工作而增加交流。與此同時，政府當局亦會繼續與委員就重整巴士路線和在繁忙的道路使用環保巴士等現有措施進行討論；及
- (e) 盡快完成兩鐵合併的工作，使市民能盡早享受減價和其他與兩鐵合併有關的優惠。

5. 運輸及房屋局局長總結時重申，政府當局會就所有重大運輸事宜，與委員定期溝通，並期望與事務委員會緊密合作。

V **專營巴士的營運安全問題**

(立法會 CB(1)2023/06-07(03) —— 政府當局提供的資料文件
立法會 CB(1)1407/06-07號文 —— 2007年3月23日會議的紀要)

6. 應主席所請，運輸署副署長／公共運輸事務及管理向委員闡述進一步加強專營巴士營運安全措施的最新進展(下稱"當局所匯報的進展")。

在專營巴士加裝安全帶／額外的橫向護欄

7. 劉江華議員問及為加強保護前座乘客而在1997年前設計的巴士上層擋風玻璃額外安裝橫向護欄的詳情。他關注到，當巴士與另一輛車相撞，在防止上層乘客被拋出車外方面，橫向護欄的效用或許不及安全帶。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時向委員展示一些護欄的圖片。她指出，此額外安裝的設施將有助盡量減低乘客被拋出車外的可能性。

8. 林健鋒議員從政府當局處察悉，在1997年前設計的巴士上加裝安全帶既不可行，亦不符合成本效益。他問及在1997年前設計的巴士上加裝安全帶的詳情，尤其是此做法會帶來甚麼財政影響，包括對票價會有何影響。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時解釋，有關的技術問題有兩方面。首先，這些巴士並非為配合裝設安全帶而設計。若要在這些巴士加裝安全帶，便需徹底拆散車身並重新組裝，令車身結構的強度足以固定安全帶。第二，現時約有29款不同的巴士在1997年前設計。如要在這些巴士加裝安全帶，就須逐款評估及測試，研究能否加上安全帶裝置。重新設計每款巴士需時約兩年，而且礙於資源及設施所限，重新設計各款巴士的工作不能同時進行。至於費用方面，重新設計1997年前設計的巴士，每款所需的費用約為430萬港元(或重新設計共29款巴士所需的費用為1.247億元)。鑒於上述技術和費用的影響，以及會考慮在可行的情況下提前更換舊巴士，政府當局認為，在1997年以前設計的巴士上加裝安全帶既不實際，亦不符合成本效益。取而代之，政府當局會和巴士公司跟進逐步在兩年內在1997年以後設計的雙層巴士上加裝安全帶的方案，因為當局與巴士製造商研究有關方案後，發現這些巴士大多曾加固上層擋風玻璃後面第一行4個沒有遮擋的座椅部分，以配合可能加裝安全帶的需要。直接為這些座椅加裝安全帶，在技術上可行，亦無需大幅改動設計或進行大型的結構鞏固工程。

9. 林健鋒議員詢問，是否有足夠數量適合在1997年以後設計的巴士上加裝的安全帶供應。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，這也是加裝計劃須分期在兩年的時間內進行的其中一個原因。

10. 主席認為當局所匯報的進展未能令人滿意，他不能接受在1997年以前設計的巴士上層擋風玻璃安裝額外的橫向護欄，而非加裝安全帶，因為即使額外的橫向護欄或許能防止乘客被拋出車外，但在沒有安全帶保護的情況下，在車輛相撞時，這些乘客或會因為撞向護欄而受傷。此外，1997年以前設計的巴士可能佔現有車隊

逾半車輛的數目，而當中部分巴士由於相對較新，可能要到8年後才會更換。他關注到，有關方面以技術和財政可行性作為藉口拒絕為1997年以前設計的巴士加裝安全帶，危害乘客的安全。他促請政府當局與巴士公司聯絡，研究可否為相對較新的1997年以前設計的巴士加裝安全帶。

11. 運輸及房屋局局長回應時指出，更改需要時間，儘管主席可能並未完全滿意，但當局在加強巴士安全方面實際上已取得一些進展。政府當局會繼續透過不同渠道尋求更大進展，但應注意的是，要為1997年以前設計的巴士加裝安全帶，會存在真正的技術困難。此外，除了加裝安全帶以外，亦可推行其他措施來加強巴士安全。舉例而言，可就車長的編更和培訓持續作出改善。運輸署、巴士公司和車長工會會繼續就此方面的事宜交換意見。

12. 王國興議員察悉為1997年以前設計的巴士加裝安全帶存在技術困難後，建議政府當局應禁止那些並無在沒有遮擋的座椅加裝安全帶的巴士在快速公路上行駛。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時同意與巴士公司研究此建議，盡可能嘗試調配更多已加裝安全帶的巴士行走這些路線。然而，她又指出，考慮到上述技術困難，政府當局已建議在1997年以前設計的巴士安裝額外的護欄，以加強保護前座乘客。此外，即使在快速公路上，巴士車速亦不能過快，因為法例訂明，在任何車速限制為每小時超過70公里的道路上，巴士的最高車速亦不得超過每小時70公里。此外，本港所有專營巴士均須按法例所訂，遵守嚴格的安全規定，以及通過適合在路上行駛的測試。

13. 王國興議員記得，上次就巴士安全進行討論時，他亦曾提出類似的建議。他詢問政府當局何時才能完成考慮他的建議。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時匯報，當局與巴士公司已就此事展開討論，落實巴士調配需要時間。政府當局稍後會以書面匯報有關情況。就此，周梁淑怡議員認為，如政府當局可確定巴士事故是否主要在快速公路上發生，這或會有助有關各方考慮此建議。

政府當局

14. 周梁淑怡議員又表示，儘管乘客安全十分重要，但在跟進為1997年以前設計的巴士加裝安全帶的事宜時，亦應聽取專業意見。此外，亦應就成本作出考慮，因為巴士公司是商業機構，不應期望巴士公司在虧本的情況下經營，更遑論所增加的成本又可能會透過提高票

價轉嫁給乘客。因此，有需要就此作出妥善平衡。政府當局察悉她的意見。

15. 劉健儀議員質疑，於1997年以前設計的巴士上層擋風玻璃安裝額外的橫向護欄應頗為簡單，為何需要18個月的時間。九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司(下稱"九巴／龍運巴士")執行董事伍穎梅女士回應時表示，就九巴／龍運巴士而言，有關的安裝工程可在8個月內完成。城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱"城巴／新世界第一巴士")董事總經理鄭偉波先生詳細解釋，由於需要時間購買有關的物料，城巴／新世界第一巴士原先的計劃是在巴士到期進行年度檢查時為巴士安裝有關的額外護欄，因此建議18個月的安裝時間。然而，他同意把有關時間縮短至12個月。新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"新大嶼山巴士")執行董事莫華勳先生解釋，新大嶼山巴士並無雙層巴士。

佩戴座椅裝有的安全帶

16. 劉江華議員詢問，政府當局何時會把在專營巴士上佩戴座椅裝有的安全帶定為法律規定。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，當局考慮到巴士乘客需要時間熟習在巴士上佩戴安全帶的構想，因此，作為第一步，政府當局會繼續透過教育和宣傳工作，鼓勵巴士乘客佩戴座椅裝有的安全帶。當巴士乘客已習慣此做法，當局就會考慮把有關做法定為法律規定。

17. 劉健儀議員提到運輸署就佩戴安全帶收集巴士乘客的意見而進行的初步乘客調查。她特別提到，有關調查的結果顯示，大部分受訪乘客均贊成實施強制規定，如座椅裝有安全帶，乘客便須佩戴。她詢問，政府當局為何仍未能決定把此做法定為法律規定。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時證實，政府當局正朝此政策方向邁進。因此，在透過教育和宣傳工作，鼓勵巴士乘客佩戴座椅裝有的安全帶，以及在1997年以後設計的巴士上層第一行4個座椅加裝安全帶後，政府當局就會展開有關的立法程序。劉議員認為上述工作應同步進行，運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時答允檢討有關的諮詢和立法時間表。九巴／龍運巴士伍穎梅女士補充，在當局就此方面的事宜制訂決策後，九巴／龍運巴士將樂意配合。

更換車輛計劃

18. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理就政府當局文件第6(e)段提及的更換車輛計劃的時間表回應劉江

華議員時匯報，巴士公司表示需要約8年時間更換所有1997年以前設計的巴士。

政府當局

19. 李永達議員指出，委員已就巴士安全進行數次討論，他認為當局所匯報的進展過慢。尤其是考慮到乘客安全的重要性，他認為巴士公司要8年才能更換所有1997年以前設計的巴士，時間實在過長。因此，他促請政府當局與巴士公司聯絡，以加快更換1997年以前設計的巴士的計劃，尤其是那些在快速公路上高速行駛的巴士。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時解釋，政府當局會和巴士公司研究，在巴士公司財政狀況許可的情況下，盡量加快推行有關計劃。當局亦會促請巴士公司盡量調配新巴士或設有安全帶的巴士在快速公路上行駛。應李議員的要求，她又答允提供一份文件，匯報與巴士公司進行上述磋商的結果。就此，九巴／龍運巴士伍穎梅女士補充，九巴／龍運巴士會盡量調配在巴士上層第一行4個座椅設有安全帶的巴士在快速公路上行駛。

巴士意外的成因和處理有關問題的可行措施

20. 周梁淑怡議員指出，在倫敦，巴士的座椅亦沒有安裝安全帶，但當地的巴士意外卻沒有那樣驚人。她懷疑，超速駕駛以追回因為沿途交通擠塞而損失的時間，可能是導致本港發生嚴重巴士意外的主要原因。因此，她籲請政府當局研究兩者是否相關。如證實兩者有關，便應研究有何措施應付此問題。

21. 運輸及房屋局局長回應時表示，就巴士意外而言，按事故數目最多的個案排列，與司機有關的成因包括行車時太貼近前面車輛；停車後再開車時疏忽；以及試圖避免碰撞或其他原因。因此，超速駕駛可能並非主要因素。然而，政府當局會研究超速駕駛在引致巴士意外方面的排名。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，巴士公司已採取或同意採取多項措施防止車長超速駕駛。該等措施包括在巴士安裝車速限制系統；逐步在巴士安裝車輛黑盒(即車速記錄儀)，以記錄巴士行駛的數據，包括車速等。此外，政府當局亦已向巴士公司作出呼籲，如根據實際運作情況，實際行車時間超過編定行車時間，便應向運輸署報告，以檢討和調整有關巴士線的編定行車時間。單是在2006年，運輸署就曾經批准約50條巴士線增加編定行車時間。

22. 陳偉業議員亦不滿意當局所匯報的進展。他認為，巴士安全問題的癥結在於本港容許在快速公路上行駛的巴士的乘客站立。此情況在外國並不常見，因為快

速公路有重型車輛高速往來，存在危險。因此，鑒於乘客安全的重要性，不但有需要不計成本地確保那些在快速公路上行駛的巴士已安裝安全帶，同時亦應參考他在上次討論此事時提出的建議，檢討香港應否容許在快速公路上行駛的雙層巴士內的乘客站立。不然，安裝安全帶以加強坐著的乘客的安全，而站立的乘客事實上面對更大的危險，則此做法並不合乎邏輯。他促請運輸及房屋局局長從較廣泛的層面探討巴士安全的問題。

23. 運輸及房屋局局長回應時指出，儘管在此會議上當局只是就那些較為具體的進展作出匯報，但由於委員提出的有用意見，當局在加強巴士安全方面事實上已取得進展。運輸署副署長／公共運輸事務及管理補充，當局與巴士公司和相關巴士製造商的專業人士研究過陳偉業議員的上述建議後，所得出的意見是，市民認為坐在巴士上層前排座椅的乘客較容易在意外中受傷，因為一如以往的巴士意外所顯示，在巴士與其他車輛相撞時，他們可能會因為從巴士上層被拋出而喪生。因此，政府當局建議在這4個座椅安裝安全帶，或在不可行的情況下額外加裝護欄。她又指出，鑒於陳偉業議員的建議影響巴士的載客量，因而亦會影響營運成本，以致可能會令巴士的票價增加，當局亦須審慎研究有關建議。運輸署總工程師／道路安全及標準研究補充，由於站立的乘客主要集中於巴士下層の後方，這些乘客在意外發生時被拋出車外的可能性，較那些坐在巴士上層前排座椅的乘客為低。

車長的工作時間

24. 張學明議員歡迎當局就"專營巴士司機編更指引"(下稱"指引")作出下列修訂——

- (a) 指引A會進一步修訂，以訂明車長在首4小時的工作時間內應最少有合共12分鐘休息時間；及
- (b) 指引D訂明的兩個相連工作日的休息時間，會由現時的9小時修訂為不少於9.5小時。

25. 然而，張學明議員十分希望能確保上述修訂不會對車長的薪酬及巴士的班次和服務水平帶來負面影響。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，據她瞭解，上述兩方面不會受到這樣的負面影響。巴士公司的代表證實運輸署副署長／公共運輸事務及管理所理解的情況屬實。九巴／龍運巴士伍穎梅女士又補充，

與所訂的20分鐘比較，九巴／龍運巴士的車長在每6小時的工作時間內，實際上平均有合共超過30分鐘的休息時間。此外，雖然訂明的午膳時間為30分鐘，但九巴／龍運巴士的車長平均有40分鐘的午膳時間。

26. 主席認為，指引B和C沒有作出修訂的情況並不理想。這些指引分別訂明，1天內最長的工作時間(包括所有休息時間)和1天內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有最少30分鐘的休息時間)不應超逾14小時和11小時。他認為，如此長的工作時間並不合理，並會影響巴士安全。他要求當局向巴士公司尋求減少上述工作時間。運輸及房屋局局長表示，政府當局會繼續與有關各方，尤其是車長工會聯絡，以進一步改善車長的工作時間。儘管工會目前認為無需檢討指引B和C，但政府當局樂意研究任何就指引提出的新建議。

27. 王國興議員問及巴士公司有否強迫其員工超時工作。城巴／新世界第一巴士鍾澤文先生回應時解釋，城巴／新世界第一巴士從來沒有強迫其員工超時工作，因為車長可申請執行不同更別的職務，以及與其他車長調更。

VI 深圳灣口岸啓用後的交通安排及新界西北交通及運輸基建檢討

(立法會CB(1)2023/06-07(05)號 —— 政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)1609/06-07號 —— 2007年4月27日會議的紀要)

新界西北交通及基建檢討

28. 路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長借助電腦投影片向委員簡介新界西北交通及基建檢討(下稱"有關檢討")內所研究的各個公路項目，以便解決新界西北及北大嶼山在運輸基建方面的長遠需要，從而令屯門公路不會出現交通擠塞。委員察悉，在簡報內介紹的4個方案當中，政府當局推薦包括屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路的方案2。

(會後補註：簡報資料已於2007年7月9日透過電子郵件發給委員。)

29. 委員普遍支持方案2，並籲請早日落實該方案。然而，雖然部分委員就如何改善方案2提出多項建議，但亦有部分委員認為也有需要落實其他道路項目。

對所介紹方案的一般意見

30. 港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應林健鋒議員詢問，如方案3及3A所建議，將屯門公路擴闊為雙程四線行車是否可行時解釋，儘管環境限制令擴闊屯門公路某些路段(尤其是汀九及深井的交匯處)異常困難，但可以把掃管笏至青龍頭的一段屯門公路擴闊為雙程4線行車。然而，此經擴闊路段的若干部分將不會鋪設路肩。

31. 林健鋒議員評論政府當局介紹的4個可行網絡方案時認為，當中並無一個可以改善新界西北與市區的連繫。他亦指出，自由黨一直認為基於以下原因，有需要興建東行連接路 ——

- (a) 考慮到元朗公路已非常擠塞，難以容納深圳灣口岸不斷增加的車輛(該處的車流每天可達30 000多架次)，東行連接路可透過直接在海灣幹線出口分流交通，大大縮減行車時間；及
- (b) 三號幹線未能充分紓緩來自深圳灣口岸的額外交通負荷，因為由深圳灣口岸至三號幹線的路途遙遠而轉折。由於屯門公路是不收費的，在使三號幹線和替代路線的屯門公路的使用情況合理化方面亦十分困難。因此，當局需盡早制訂相應策略，以紓減在深圳灣口岸啟用後，屯門及元朗區可能惡化的交通擠塞情況。

林議員亦憶及過往曾探討興建東行連接路的多個方案，並詢問政府是否已放棄全部方案。

32. 張學明議員整體評論有關方案時指出，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")認為，與其如方案1所建議額外興建一條與三號幹線平衡的道路，倒不如盡量善用三號幹線。方案3及3A亦不可取，因為該兩個方案會把車輛引向因環境限制而難以擴闊的屯門公路。倘若採用這兩個方案，屯門公路日後可能會變成樽頸地帶。

屬意採用方案2

33. 李永達議員指出，民主黨基於以下原因，認為方案2可取 ——

- (a) 方案2將會為現時來往屯門公路的車輛提供另一條通道。這點至關重要，因為根據

其個人經驗，屯門公路不時塞車，尤其是小欖附近的上斜段及深井段。其他方案為屯門公路帶來的額外交通負荷則會令屯門公路現時的擠塞情況加劇；及

- (b) 方案2亦將會提供前往香港國際機場(下稱"機場")的替代路線，令車輛無需使用現有的青嶼幹線及北大嶼山公路。這點至關重要，因為往返機場的時間很重要，交通擠塞會嚴重損害香港航空服務和物流業的效率及競爭力。提供如此前往機場的替代路線，可保障機場免受可能會發生的具損害性交通擠塞情況的影響。

34. 劉健儀議員亦表示支持方案2。這是因為：第一、此方案可以應付機場在客貨運吞吐量方面預計的長遠增長。第二、屯門至赤鱗角連接路連同港珠澳大橋會共同形成一個更直接及方便的圈，連接珠江三角洲的主要城市，令來自珠江三角洲東部的旅客在機場乘搭國際航班更方便，從而加強機場的競爭力。第三、方案2可透過將來自機場的車輛由屯門公路分流至屯門至赤鱗角連接路，改善由屯門往九龍的交通。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹在回應時證實，上文指出的方案2的優點確實是方案2預期應發揮的重要功能，藉以滿足香港與珠江三角洲兩者的運輸／交通需要及促進香港的經濟增長。

35. 陳偉業議員表示支持方案2，因為該方案無須駛經設計欠佳及容車量已經飽和的屯門公路，加上在該道路上進行擴闊工程會對附近的居民構成滋擾，且有關工程要到2016年才能完成。依他之見，任何應付新界西北交通需要的有效方案，均應將來自屯門公路的車輛分流，以便該處的交通情況日後得到改善。

36. 何鍾泰議員欣悉該4個被推介的方案。然而，他屬意方案2，因為屯門公路沿線的交通擠塞，不能單靠擴闊該道路來解決，環境限制令擴闊整條屯門公路極度困難，而且有需要提供除現有的青嶼幹線及北大嶼山公路以外前往機場的替代路線。

37. 譚耀宗議員表示民建聯支持方案2，因為屯門西繞道有助紓緩屯門公路的擠塞，促進與內地的經濟合作，以及促進機場客貨運的吞吐量，以鞏固機場作為國際及區域航空樞紐及香港作為區域物流中心的地位。

早日落實方案2的訴求

38. 王國興議員籲請盡早落實方案2，他指出事務委員會在2005年4月22日的會議上已通過一項議案，促請政府加快研究落實屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路，即方案2，以應付深圳灣口岸落成啟用後所帶來的交通。他很希望看見方案2早日落實，並詢問其時間表，尤其是在第三屆香港特別行政區(下稱"香港特區")政府任期內取得一定程度進展的可能性。

39. 運輸及房屋局局長在回應時表示，根據既定的程序，倘若委員認為方案2可取的話，政府當局便會開始諮詢有關的區議會，即元朗區議會、屯門區議會及離島區議會，務求在2007年年底向立法會提交撥款建議。倘若撥款建議獲批准，便會展開大型基建項目的法定規劃程序，以便推行有關方案。港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，所涉步驟將會包括屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路的詳細勘測及初步設計工作、根據《環境影響評估條例》(第499章)進行環境影響評估、根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)把該兩項道路計劃刊憲，以及進行詳細的設計及招標。鑒於上述所需步驟，政府當局雖然會盡量加快進行相關的前期工作，但落實有關方案仍然需要相當長的時間。此外，實際的建造工程將會很複雜，因為兩條道路全長共17公里。興建該兩條道路亦涉及建造跨海高架道路，以及陸上及沉管隧道。

40. 然而，王國興議員認為，由於方案2的屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路曾被研究及辯論了一段長時間，故可以縮短相關的諮詢過程，令該方案可在第三屆香港特區政府的任期內完成。運輸及房屋局局長在回應時解釋，雖然政府當局會在方案2若獲得通過後，竭盡所能加快進行，但仍必須遵照相關的法定規劃程序。此外，當局亦應適當地考慮有關區議會的意見。因此，政府當局只可以承諾，倘若各方在為機場以及大嶼山各項擬建的大型物流發展項目提供較直接的通道和替代通道的未來路向方面取得共識，政府當局便會在切實可行的情況下開始有關的諮詢程序，並尋求立法會批准撥款。

41. 李永達議員認為，雖然他明白興建道路需多年時間才能完成，但也應盡快進行方案2。就此，他建議在規劃的過程中，應同時進行若干步驟。尤其是鑒於方案2定線可能會引起對中華白海豚棲息地構成影響的關注，他促請政府當局盡早諮詢環保團體，讓其有更多時間與該等團體訂出解決方法，以便加快落實有關方案。政府當局察悉他的意見。

42. 由於明白方案2優點良多，劉健儀議員呼籲早日落實該方案，並認為雖然可能有需要興建其他道路以改善新界西北的交通情況，但應優先考慮屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路。政府當局察悉她的意見。

43. 譚耀宗議員強調有需要加快落實方案2，確保該方案可以及時落成啟用，以應付機場航空貨運及客運吞吐量預期的需求。運輸及房屋局局長在回應時同意政府當局應設法盡快推展有關工程。然而，在強調盡早採取行動的重要性時，她亦向委員保證，新界西北的所有主要道路至少到了2016年，仍能在可應付的車流量水平下運作，而無需在此之前進行新的大型基建工程。

如何改善方案2的建議

44. 張學明議員在再次強調民建聯對方案2的強力支持時指出，鑒於方案2約為201億元的高昂工程預算費用，民建聯亦認為為了為未來的增長做好準備，方案2應進一步擴大，以包括一條鐵路線，而非只是道路接駁。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹在回應時表示已曾考慮過鐵路線方案。然而，由於鐵路線未必可以大大增加客貨運的流量，加上現時已有機場快線，從運作及工程角度來判斷，興建多一條鐵路線未必可取。港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，鐵路發展需要作出全盤規劃及龐大投資。此外，由於將來若有需要，在為屯門至赤鱸角連接路而興建的沉管隧道旁為鐵路線加建一條隧道在技術上是可行的，政府當局認為在進一步跟進需詳加研究的鐵路方案前，先處理公路網絡會更為可取，因為相關的工程需視乎有關鐵路線是提供客運還是貨運服務而有差異。

政府當局

45. 陳偉業議員建議，在推展方案2時，政府當局亦應因應相關情況，繼續評估有否需要進行其他道路工程，尤其是屯門東繞道。尤其是考慮到汀九橋在繁忙時間已經飽和，政府當局更應同時尋求將該橋擴闊，以便為飽和的情況作好準備。

46. 港珠澳大橋香港工程管理處處長在回覆時指出，倘若不採取方案2，汀九橋在2021年的預期行車量／容車量比率將達1.4，但在落實方案2之後，該比率將會有效地下降至1.2或以下。接着，他向委員保證，儘管若獲得通過會落實方案2，但政府當局仍會繼續密切監察新界西北重要運輸基建(如汀九橋及青嶼幹線)的交通情形，並在有需要時，進一步擬訂應付該區交通需要的長遠措施。然而，陳偉業議員堅稱需在進行方案2時同時擴闊汀九橋，並指出有需要早日為交通增長做好準備，尤其是

在后海灣幹線啟用後將會帶來的交通增長。他進一步指出，擴闊汀九橋可改善來往各方的車流。

47. 何鍾泰議員認同陳偉業議員的意見，認為應在新界西北興建其他道路，以便進一步改善該區的交通狀況。舉例而言，提供新界西北與大嶼山之間從北到南的主要連接通道、興建更多與汀九橋平衡的大橋作為輔助等。鑒於落實大型基建工程需要很長時間籌備及長遠規劃，他促請政府當局早日就方案2諮詢公眾，並將諮詢的範圍擴大至不僅限於方案2，而亦包括上文指出為應付未來人口增長作準備而可能進行的其他道路工程。就此，他亦詢問政府當局現時有否研究任何此類輔助道路工程。

48. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時證實有關檢討是一個持續進行的過程。在建議進行方案2的同時，政府當局亦會繼續全面監察區內及香港各項大型發展項目的進展，並會在有需要時推展更多基建工程項目。

深圳灣口岸啓用後的交通及運輸安排

49. 林健鋒議員指出，根據他使用深圳灣口岸的親身經驗，該處並無足夠的方向指示標誌。政府當局察悉他的意見。

50. 林健鋒議員詢問政府當局與三號幹線的專營商(下稱"專營商")商討在專營權於2025年5月屆滿後再延長以換取減費的方案的進展及詳情。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時解釋，政府當局一直集中精力研究一個為期3年的減費試驗計劃(下稱"試驗計劃")。因此，當局必需與專營商商討如何推算因減費而導致在3年期間所損失的收入的基本因素及假設，其中一項是在實施減費後的交通流量。鑒於深圳灣口岸即將通車，故建議在未來數月觀察該口岸通車所帶來的交通流量。此舉有助收集更符合實際情況的交通數據，以確定減費後產生的交通流量。張學明議員察悉有關回應後，促請政府當局加快與專營商討論，以便提供紓減屯門公路交通擠塞情況的短期措施。

51. 劉健儀議員提述上文所指需觀察深圳灣口岸所帶來的交通時指出，深圳灣口岸現時以配額制度的形式運作，在該制度下，當局會先行發出1 500個新配額，同時會鼓勵其他過境通道現有配額持有人交回其所持有其他現有過境通道的配額，轉用深圳灣口岸。據她理解，由於很多現有的配額持有人在深圳灣口岸的表現變得較為清晰之前，都不願意交回他們所持有其他現有過境通

道的配額，深圳灣口岸所帶來的額外交通負荷及因而對屯門公路帶來的影響，未必可以在未來數個月內真實地反映出來，因而需有一段較長的觀察期。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回覆時表示，政府當局將會繼續密切監察區內的交通情形及深圳灣口岸的運作。

52. 王國興議員認為，政府當局建議進行方案2，或許有助增加政府當局與專營商進行商討時的議價能力。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時解釋，在進行商討時會考慮所有主要因素。考慮到試驗計劃涉及減費，當局有需要訂出如何計算所損失的收入。此舉涉及評估實施減費後的交通量，而所有相關的因素(例如深圳灣口岸的啟用及其他適用的道路工程項目)均將會予以考慮。

53. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應王國興議員詢問政府當局與專營商的商討何時才有成果時解釋，鑒於政府當局及專營商扮演不同的角色，因此兩者會從不同的角度來處理此事。當局認為，觀察深圳灣口岸未來數月帶來的交通流量，將會有助收集更符合實際情況的交通數據，以方便進行討論。政府當局將會在切實可行的情況下，繼續與專營商盡快就試驗計劃達成協議。至於王議員問及有關討論可否在2007年內完成，運輸及房屋局局長重申，深圳灣口岸才剛啟用，需要一段時間才能確定其帶來的交通量。

54. 李永達議員強調在控制使用深圳灣口岸的車輛數目方面需審慎行事。他亦指出，在希望看見政府當局與專營商的討論取得進展的同時，民主黨亦認為向政府當局施壓，促使其與專營商或3條過海行車隧道營辦商早日達成協議的做法並不可取，因為此等過度的壓力可能會令政府處於不利的位置。他亦理解有關討論涉及異常複雜的商業利益，要解決並不容易。因此，他促請政府當局堅守其原則，務求可以達成合理的交易，而無需輕易作出讓步。主席亦提醒政府當局保障公眾利益，避免令公眾覺得政府向大集團輸送利益。他進一步促請政府當局在適當的時候匯報有關討論的進展。

VII 青沙管制區建議的使用費及其他收費

(立法會 CB(1)2036/06-07(01)—— 政府當局提供的資料文件)

對青沙管制區的關注

55. 王國興議員察悉青沙管制區的管理、營運及維修工作將會外判予營運者，並詢問有關的年期，以及在

調整青沙管制區的使用費時，政府與營運者所擔當的角色為何。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時表示有關年期為5年。她亦澄清，該營運者將會負責代政府收取使用費。

56. 李鳳英議員察悉政府當局聲稱建議青沙管制區部分路段(即沙田至長沙灣段)所收取的使用費，與大老山隧道的收費相若，並要求提供大老山隧道及其他替代路線使用費的具體資料，以供比較。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回覆時闡述，當訂定青沙管制區建議的使用費水平時已考慮眾多因素。青沙管制區來往貨櫃碼頭及機場的策略性位置是其中的一個主要因素。據估計，駕駛者利用青沙管制區而非各條替代路線，從沙田前往葵涌貨櫃碼頭、東涌及機場，可節省3分鐘；若前往九號貨櫃碼頭，可節省9分鐘；若前往西九龍，可節省5分鐘；若前往東九龍，可節省15分鐘；若前往如灣仔、中環及上環等目的地，則可節省6至22分鐘。除了此因素外，政府當局亦曾參考替代路線的使用費，例如獅子山隧道及城門隧道採用劃一使用費結構而分別收取8元及5元的使用費，以及採用不劃一使用費結構的大老山隧道所收取的使用費。政府當局建議採用大老山隧道的不劃一使用費結構，因為透過反映不同類別車輛在不同程度上佔用的道路空間和對道路造成的耗損，這樣的使用費結構較為公平。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，駕駛者在選取行車路線時，不僅會考慮使用費水平，亦會考慮其他因素，即較短的行車時間及距離。後者從而會節省燃油成本。因此，雖然青沙管制區的建議使用費與城門隧道及獅子山隧道的收費比較似乎較高，但使用青沙管制區的駕駛者最終卻可節省時間及金錢。此外，為了吸引更多貨車使用青沙管制區，向使用青沙管制區的貨車收取的建議使用費較大老山隧道的使用費為低。

57. 李鳳英議員強調在建議青沙管制區的使用費前，有需要真正考慮所有相關的因素，尤其是使用費水平對公共交通票價的影響，以便確保使用費的水平有助分流替代路線的交通量。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時報告，八號幹線可帶來額外的道路容車量，以應付替代路線沿線不斷增加的交通量。政府當局曾研究有關的分流效應，並估計青沙管制區以建議的使用費水平啟用後，獅子山隧道的行車量／容車量比率將會由目前的1.3跌至1.1，城門隧道會由1.0跌至0.8，大老山隧道會由1.2跌至1.0，而大埔道則會由0.9跌至0.8。

58. 主席認為上述資料至關重要，並要求當局在相關附屬法例的文件內提供此類資料及有關青沙管制區估計交通流量的進一步資料。就此，他認為獅子山隧道的

行車量／容車量比率會由1.3跌至1.1的估計是過分樂觀，並關注到有鑒於青沙管制區及獅子山隧道兩者的使用費相差4元，獅子山隧道的使用費日後可能會增加，以推廣使用青沙管制區，將獅子山隧道的行車量／容車量比率降至如上文所預測的比率。他亦警告，青沙管制區建議12元的私家車及的士使用費，可能會在審議相關附屬法例期間引發激烈辯論。

59. 李鳳英議員要求當局提供詳情，說明青沙管制區未來調整使用費的機制，該機制與其他隧道的有關機制比較如何，以及調整使用費相隔的時間及立法會參與其中(如有的話)的程度。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回覆時表示，由於調整任何使用費均需通過提交附屬法例才可作出，立法會會有機會就有關建議表達意見。

對青馬管制區的關注

60. 陳偉業議員對大嶼山東岸草灣村村民所要蒙受的不便深表關注，因為該村的唯一對外交通須經過青馬管制區，因而與公眾隔離，令有關村民難以進出該小徑，而且在使用該小徑時，有時甚至會被查問。他認為上述不理想的情形是漠視村民需要的規劃錯誤所致。對位於青馬管制區內很多風景優美的遠足徑及上佳的垂釣區，同樣因為青馬管制區不合理的過分規管而被封，他對此進一步表示遺憾。政府當局被促請解決上文所指出的問題。

61. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，政府當局已曾研究有關問題。她明白在草灣村內約有4戶共10人居住，他們需要使用青馬管制區內供維修用途的小徑進出。青馬管制區的營辦商理解村民使用該小徑的需要，亦准許他們使用。然而，基於安全理由，當該公司的職員在小徑上遇到有關村民時，可能需核實村民的身份。然而，陳偉業議員強調亦有需要讓村民的親友前來探訪他們，並促請政府當局改善青馬管制區的管理，以免影響村民的正常生活。運輸及房屋局局長察悉他的意見。

62. 至於青馬管制區內的遠足徑及垂釣區，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，整體而言，遠足人士應沿着遠足徑而行，政府當局並不鼓勵使用青馬管制區作這樣的用途，因為該處有多條快速公路。陳偉業議員對此並不信服，他指出現時因為青馬管制區而禁止公眾進出的遠足徑，以往是讓公眾使用而備受歡迎的遠足徑。他認為當局應設法調整青馬管制區的封路安排，以保留此等遠足徑(尤其是該等引向海邊的小徑)，供公眾使用及推廣大嶼山作為地區性旅遊景點。他強調公眾有權使用該

等遠足徑，並認為政府當局的上述立場太過官僚。運輸及房屋局局長在回應時重申，安全應是首要關注的問題。儘管如此，政府當局樂意探討實際可行的解決方法，在不會產生安全問題的情形下准許有需要人士進出該條供維修用途的小徑。

63. 梁國雄議員認為，為了解決陳偉業議員指出的上述問題，政府當局應考慮向訪客簽發禁區通行證，以規管進出青馬管制區的人士。運輸及房屋局副秘書長(運輸)³在回覆時表示，營辦商事實上已准許該等需要使用該條供維修用途的小徑的人士進出青馬管制區，大前提是不會危及安全。運輸署首席運輸主任／管理補充，目前，青馬管制區的營辦商已准許草灣村村民及其訪客為往返該村的目的而使用青馬管制區供維修用途的小徑。儘管如此，政府當局仍將會進一步探討令村民更加方便的措施。

VIII 令3條過海行車隧道的使用率合理化的措施

(立法會CB(1)2023/06-07(04)—— 政府當局提供的資料文件)

64. 由於時間所限，主席建議將此事項的討論改在2007年7月20日舉行的事務委員會下次會議上進行，委員表示贊同。主席亦要求政府當局在這方面若再有進展，須提供補充資料。

(會後補註：此事項其後進一步押後，以便可在7月20日的會議議程內加入關於的士及輕型貨車在機場的營運的新議項。)

IX 其他事項

65. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年9月28日