

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)838/07-08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：2008年1月28日(星期一)
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
劉江華議員, 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
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員

其他出席議員：涂謹申議員
單仲偕議員, SBS, JP

缺席委員：何俊仁議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
譚香文議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
羅淑佩女士

運輸署署長
黃志光先生

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

運輸署
高級工程師／房屋及策劃／新界東
鄧偉亮先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長
羅淑佩女士

香港警務處總警司(交通)
高富士先生

香港警務處總警司灣仔警區指揮官
韓家傑先生

香港警務處高級警司交通新界南
林耀榮先生

香港警務處警司
中央交通違例檢控組
李照強先生

香港科技大學物理系
譚永炎教授

香港科大研發有限公司雷射槍測試實驗室研究助理
楊舟先生

律政司副刑事檢控專員
李定國先生, SC

律政司高級政府律師
林少明先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副秘書長
容偉雄先生

運輸及房屋局首席助理秘書長
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／交通工程(新界西)
李欣明先生

環境保護署
首席環境保護主任
楊國良先生

應邀出席人士： 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

企業事務總監
何穎賢女士

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

行政經理
黃華先生

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)628/07-08 號文 —— 2007年12月18日
件 會議的紀要)

2007年12月18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)465/07-08(01) —— 一名市民就南區
號文件 巴士服務及沿途
巴士站位置的事
宜與政府當局之
間的來往信函

立法會 CB(1)466/07-08(01) —— 政府當局就道路
號文件 安全提供的文件
(《道路安全通
訊》)

立法會 CB(1)490/07-08(01)號 —— 政府當局對一名
文件 市民於2007年11
月24日就兩鐵合
併後的鐵路車費
調減事宜向事務
委員會提交的意
見書所作的回覆

立法會 CB(1)490/07-08(02)號 —— 一位姓周的先生
文件 對兩鐵合併後的
鐵路車費調減提
交的意見書

立法會 CB(1)495/07-08(01)號 文件	——	保良局李城璧中學學生會就兩鐵合併後的鐵路服務事宜提交的意見書
立法會 CB(1)501/07-08(01)號 文件	——	申訴部就伸延西鐵的事宜的轉介
立法會 CB(1)533/07-08(01)號 文件	——	政府當局就西區海底隧道收費提供的文件
立法會 CB(1)533/07-08(02)號 文件	——	香港西區隧道有限公司就調整收費提供的文件(公司背景簡介及新聞稿)
立法會 CB(1)543/07-08(01)號 文件	——	政府當局對島嶼活力行動主席 R E J BUNKER 先生就資助渡輪服務致事務委員會函件的回覆
立法會 CB(1)589/07-08 號文 件	——	立法會秘書處擬備有關西區海底隧道的文件(背景資料簡介)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2008年2月22日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)639/07-08(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)639/07-08(02)號 —— 跟進行動一覽
文件 表)

3. 委員同意在二月例會上討論政府當局建議的下列事項 ——

(a) 離島渡輪服務；及

(b) 專營巴士公司加價的申請。

IV 專營巴士的營運安全問題

(立法會 CB(1)639/07-08(03) —— 政府當局就專營
號文件 巴士的營運安全
問題提供的文件

4. 委員察悉在席上提交的道路安全研究小組2008年1月25日的意見書。

(會後補註:上述意見書已於2008年1月29日隨立法會CB(1)721/07-08(01)號文件發給委員。)

5. 應主席的邀請，運輸署署長向委員講述政府當局及專營巴士公司為進一步加強專營巴士的營運安全而採取的行動的最新情況。九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司(九巴／龍運巴士)執行董事伍穎梅女士補充，九巴／龍運巴士正採用下述三管齊下的方法加強巴士的安全 ——

- (a) 九巴／龍運巴士已落實修訂車長的編更安排，以便完全符合運輸署發出的修訂車長工作時間指引(下稱"有關指引")。再者，九巴／龍運巴士在2008年1月推出新的電腦駕駛模擬儀器，以加強車長的訓練。新的訓練模擬儀器可以提高車長的駕駛技巧，並協助他們在面對各種駕駛情況時反應更加敏捷；
- (b) 關於巴士的結構，九巴／龍運巴士一直與學者、專業機構及巴士製造商合作，檢討巴士的設計及結構。九巴／龍運巴士將會積極考慮專家意見，為巴士上層前三排座椅加裝更為堅固的底板和螺柱，提高其固定強度；並為巴士加裝與車身結構融為一體的額外護欄，進一步強化車身結構；及
- (c) 關於發放道路安全資訊方面，九巴／龍運巴士已在區議會層面進行大量宣傳工作。為回應公眾對這方面越來越高的期望，該公司將會進一步加強巴士安全的宣傳工作。

6. 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表示，鑒於安全駕駛行為的重要性，城巴／新世界第一巴士一直作出更大努力來改善車長的培訓，並會定期為車長提供複修訓練。

7. 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，新大嶼山巴士沒有雙層巴士。然而，他匯報，在現有的新大嶼山巴士上加

裝黑盒的工作將於2009年年底完成。目前，該公司已近六成巴士安裝有關設備。

車長的編更安排

8. 王國興議員指出，由於部分司機可能住在偏遠地區，他們可能要花很長時間往返上班地點及住所。因此，他詢問，有關指引的最新改善(下稱"有關改善")將兩個相連工作日的休息時間由不少於9小時增至不少於9.5小時，此舉能否真正確保車長有足夠休息。就此，他亦指出最近的一項調查顯示，部分車長為求早點回家休息而可能試圖超速，他並建議就實際情況諮詢巴士公司的職工會。

9. 運輸署助理署長／巴士及鐵路在回應時表示，當局一直密切監察在2007年7月9日事務委員會會議上匯報的有關改善的實施情況。亦與職工會保持頻密聯絡，迄今並無接獲有關編更安排的投訴。如有任何投訴，運輸署會促請有關的巴士公司跟進，並作出重新調動安排，盡量照顧特殊情況。據他理解，為了盡量減少車長花在上下班的交通時間，並從而盡量增加他們的休息時間，部分巴士公司一直為車長提供員工巴士服務。

10. 九巴／龍運巴士執行董事伍穎梅女士補充，九巴／龍運巴士非常重視屬下車長的工作環境及休息時間，因為他們的表現不僅影響其本身的安全，亦會影響乘客安全。因此，九巴／龍運巴士就此方面一直與員工及其職工會保持密切溝通，並在有需要時作出改善。舉例而言，倘若九巴／龍運巴士注意到某條巴士線的編定行車時間由於例如道路工程等因素而被拖長，就會作出調整。

11. 梁國雄議員詢問，有關指引能否符合歐洲聯盟(下稱"歐盟")的標準，並認為車長覺得有關指引是否可以接受只能與其職工會確定。然而，委員卻沒有機會參與職工會與巴士公司舉行的會議。他進一步指出，據他理解，巴士公司大多數保養維修員工需要長期加班工作，因為該等公司不願意招聘足夠員工。很多車長亦被迫超速，因為巴士線的編定行車時間並不合理，而他們獲給予的休息時間(如有的話)又很少。依他之見，倘若巴士公司繼續藉着剝削員工來盡量減低成本，以賺取最大利潤，巴士的營運安全便永遠不會有所改善。因此，他支持邀請巴士公司職工會就其工作條件提出意見的建議，並要求當局就進行巴士保養工作所需的時間和次數以及保養人員的工作時間，將香港與按人口平均計算的本地生產總值類似的海外地方作出比較。

12. 運輸署署長回答時表示，根據政府當局進行的調查，本港車長的工作時間與加拿大、美國、瑞士、澳洲、丹麥及挪威的同行相若。他亦指出，與其尋求劃一工時，倒不如從香港的歷史及文化背景角度，以及影響各間巴士公司與其車長勞資關係發展的很多本地因素來看待編更安排。他相信雙方均希望就編更一事達成共識，讓後者有足夠休息時間，以確保巴士安全。

13. 李鳳英議員認為，巴士線的編定行車時間通常都非常緊迫，而且沒有顧及照顧坐輪椅乘客的特殊需要所需的時間。結果，車長就有壓力要超速，以追回因上述情況而損失的時間，以免失去休息時間。她因而促請巴士公司更靈活地檢討巴士線的行車時間，倘若有特殊情況，便應作出檢討。

14. 九巴／龍運巴士執行董事伍穎梅女士在回應時強調，倘若在實際的運作環境下，實際行車時間超過編定的行車時間，九巴／龍運巴士便會向運輸署匯報，以便檢討及調整巴士線編定的行車時間。事實上，九巴／龍運巴士一直非常重視屬下司機的身心健康。因此，自2007年4月起，九巴／龍運巴士一直為年屆50歲或以上的車長提供每年驗身的服務。鑒於車長休息時間對巴士的安全很重要，九巴／龍運巴士亦一直鼓勵他們在下班後多休息，並為他們舉辦有助減壓的座談會及康樂活動，例如瑜珈班。九巴／龍運巴士將會就可以舉辦的其他活動諮詢職工會。

15. 城巴／新世界第一巴士營運總監鍾澤文先生表示，城巴／新世界第一巴士一直與職工會保持密切聯絡，並會因應他們指出的問題，檢討巴士線編定的行車時間。此外，巴士到達總站時，車長須向有關站長報告剛完成的車程的行車時間及延誤(如有的話)的理由。站長隨後便會作出相應安排(例如取消某一程車或在某些站不停車等)，以免有關車長需要追回延誤的時間。城巴／新世界第一巴士已向其車長清楚述明，公司不鼓勵他們為追回延誤的時間而超速。上述的行車時間報告亦會交予管理層考慮。倘若導致某條巴士線延誤的情形持續，城巴／新世界第一巴士便會調整該條路線的行車時間。

16. 新大嶼山巴士執行董事莫華勳先生補充，考慮到大嶼山與市區相距甚遠，新大嶼山巴士亦在梅窩及大澳的巴士總站附近為車長提供宿舍，以期盡量減少車長的交通時間，讓他們享有最多的休息時間。

17. 主席對於在加強巴士安全方面的進展(尤其是在車長工作時間方面)表示失望，因為當局雖然在2007年7月對有關指引作出改善，但過去數月巴士意外的數字顯

示，有關改善在減輕車長於執行駕駛職務時所感受的壓力方面的作用不大。他認為，指明一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時的指引B，並未能確保車長有足夠的休息。指明一天內的駕駛時間不應超逾11小時的指引C，亦未能確保車長的生活均衡，有足夠的時間休息及消閑。此外，很多巴士總站都沒有可供車長休息的設施，即使有此類設施，條件亦欠佳。他因而同意邀請各間巴士公司的職工會，就車長的工作條件表達他們的意見。鑒於縮短上述的當值時段可能會對車長的實際薪金造成影響，故職工會可能不願意提出有關要求，他認為亦應邀請職工會就車長的薪酬福利條件提出意見，以及有關條件對專營巴士的營運安全有否任何影響。他進一步認為，為確保巴士的安全，政府當局應在確保車長的編更安排及薪酬福利條件合理方面扮演積極角色，而非讓車長與巴士公司自行磋商。

18. 運輸署署長在回應時指出，香港的約12 000名車長均是職業司機。他們全都明白其責任重大，不應利用任何藉口(即使需要早點回家多休息亦然)來為危險或不負責任的駕駛行為開脫。他亦認為，憑數宗個別超速事件便作出車長未能安全駕駛的結論的做法並不可取。儘管有指引B及C，但車長實際的最長當值時間及執行駕駛職務時間遠低於所指明的時間，前者平均為一天9.6至10.4小時，而後者則平均為一天8至8.5小時。政府當局亦曾與其他地方作出比較，發現本地的條件與海外相若。然而，主席指出，上文援引的數字只是平均數字，可能會有最長工作時間及執行駕駛職務的時間遠遠超出有關指引的情況。因此，他不同意車長超速是個別事件。

在專營巴士加裝安全帶／額外的橫向護欄

19. 運輸署署長在答覆劉健儀議員時證實，擬在所有新巴士沒有遮擋的座椅上提供的安全帶，將會是原廠安裝。劉議員接着詢問為何在1997年以後設計的巴士上層的前排座椅加裝安全帶，但卻只在1997年以前設計的巴士的上層擋風玻璃安裝額外的橫向護欄。運輸署署長在回覆時解釋，在1997年以前設計的巴士上加裝安全帶，既不可行，亦不符合成本效益，因為現時約有29款不同的巴士是在1997年前設計的。如要在這些巴士上加裝安全帶，便須逐一評估及測試每款巴士，研究能否加上安全帶裝置，而且亦需冗長時間及龐大成本。然而，這些1997年以前設計的巴士將會在數年內達到正常使用年期時被逐步更換。擬在該等巴士上安裝的額外護欄，亦會與巴士車身結構融為一體，以便進一步加強對乘客的保護。

20. 劉健儀議員提述據報已確定在2008年1月底前增調30輛已為沒有遮擋的座椅配置安全帶的巴士行走快

速公路，她詢問此舉會否令所有行走快速公路的巴士均已沒有遮擋的座椅安裝安全帶；若否；未有配備安全帶的此類巴士的數目為何。運輸署署長在回應時證實，需要一段時間才能達到上述目標。然而，當局希望，隨著更換車輛計劃的進行，各間巴士公司會增調更多新巴士行走快速公路。

21. 運輸署署長在回應梁國雄議員對在巴士上安裝安全帶的關注時指出，目前在本港行駛的巴士全部從歐洲進口，而且符合歐洲的規定。他進一步解釋，安全帶通常會分階段引入。舉例而言，在1983年，當局首先規定私家車前排座位必須提供及佩戴安全帶，隨後逐步擴大至的士、公共小型巴士及貨車，其後再適用於後排座位。在1997年，有關規定進一步擴展至巴士車長座位。因此，雖然政府當局會繼續根據國際安全標準行事，但亦預期各間巴士公司在購置新巴士時，為香港引入最新的安全措施。儘管如此，只要車長有足夠的安全意識及適當的駕駛行為，現時在本港行駛的巴士的設計是安全的，而擬加裝的安全帶及額外護欄只是有關乘客安全的輔助設施。九巴／龍運巴士執行董事伍穎梅女士補充，九巴／龍運巴士正積極跟進委員對配備安全帶的關注，並會在2008年4月以前完成在1997年以前設計的巴士上層擋風玻璃安裝額外橫向護欄的工作。

22. 王國興議員雖然樂見在沒有遮擋的座椅上加裝安全帶方面的進展，但他提述在2007年3月23日事務委員會會議上通過的議案，該項議案促請政府進行多項事宜，當中包括立法規定巴士乘客佩戴安全帶，並詢問政府當局就這方面採取的跟進行動。運輸署署長在回應時匯報，政府當局在願意考慮有關規定之餘，亦認為有需要先研究支援落實有關規定的措施，原因是巴士的體積龐大及巴士乘客人數眾多，可能難以執行有關規定。倘若將有關規定施加於配備安全帶的巴士，但卻不適用於因為技術及成本考慮因素而沒有提供有關裝置的巴士，亦可能會引起混淆。因此，政府當局需要更多時間，與有關各方小心研究有關規定。

與行走快速公路的巴士上站立的乘客相關的安全問題

23. 張學明議員指出在繁忙時間，乘客在巴士的樓梯及上層站立的風險，並促請各間巴士公司採取改善有關情況的措施。他懷疑這種情況有時可能是因為乘客太早準備下車所致，因為巴士通常只會在車站稍作停留，他詢問各間巴士公司在這方面有否任何規定，以及若巴士的停站時間短促是否因為司機受到需準時完成車程的壓力所致。

24. 九巴／龍運巴士執行董事伍穎梅女士在回應時認為，上述問題應透過教育及宣傳工作解決。就此，九巴／龍運巴士最近透過在巴士車身張貼廣告，巴士上的電視或其他媒體推出宣傳計劃，提醒乘客在使用巴士服務時注意安全。如有需要，該公司將會以創新的方式加強此方面的工作，以便回應公眾越來越高的期望。她進一步解釋，九巴／龍運巴士車長會按照上、落車的乘客數目，調整巴士在巴士站停車的時間。然而，為免阻礙行車暢順，停站時間不會太長，除非巴士已駛進總站。

25. 陳偉業議員指出，他曾多番促請政府當局檢討應否容許在本港快速公路行駛的雙層巴士上有乘客站立，並對當局屢次漠視其呼籲深表遺憾。鑒於站立的乘客與坐着的乘客比較，前者可能會處於更不安全的情況，他認為，雖然政府當局已建議一連串措施，加強坐着的乘客的安全，但卻沒有計劃建議任何具體措施，處理在快速公路上行走的巴士上有乘客站立的安全問題，做法既不合乎邏輯，亦不合理。

26. 運輸署署長在回應時解釋，鑒於陳偉業議員的上述建議會對巴士載客量及巴士的經營成本帶來影響，以及巴士可能因而加價，故需小心研究。此外，乘客無論是坐着還是站着，他們都可透過緊握扶手來保護自己。倘若車長可以合理的速度安全駕駛，在正常運作的情況下，巴士服務對所有乘客而言均屬安全。巴士上已配置足夠扶手，供站立的乘客緊握，以保持平衡。

27. 陳偉業議員認為，政府當局上述的回應是漠視公眾安全，因而不可以接受。梁國雄議員認同他的意見，並對政府當局認為在快速公路上行走的巴士上有站立的乘客屬安全的看法深表遺憾。就此，他指出在外國乘搭巴士的經驗，該等國家不容許在行走快速公路的巴士上有站立的乘客，並促請政府當局就這方面作出改善。陳議員繼而建議邀請學者及專業人士就下述兩方面提出意見：在快速公路行駛的巴士內的乘客站立會否引起任何安全問題；以及若然；為處理乘客站立的安全問題可採取的可行措施。他亦認為有需要要求秘書處資料研究及圖書館服務部就下述兩方面進行研究：海外國家是否容許在快速公路上行駛的巴士內有站立的乘客，以及為保障站立乘客的安全而採取的措施。

秘書

(會後補註：有關所要求進行的研究的進展報告，以及有關函件的樣本，連同秘書處已去信的學者及專業團體一覽表，已於2008年2月5日隨立法會CB(1)769/07-08號文件發給委員。)

巴士的設計及結構

28. 王國興議員促請政府當局監察在2008年1月10日運輸署舉辦的專家研討會後為加強巴士安全而確定實施的改善建議(下稱"專家的建議")的進展。他關注一如近期導致車身嚴重損毀的巴士意外所顯示，巴士車身似乎變得越來越脆弱而非更為堅固。他問及當局有何措施確保專營巴士公司會透過採購及保養巴士在這方面作出改善，運輸署署長在回應時強調，本港專營巴士的車身並非如委員所想像般脆弱。事實上，在香港行駛的所有巴士均須符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)的規定，根據該項規例，每部車輛，包括巴士在內，均須採用合適的材料，妥善及適當地構造；在良好及可使用的狀態；及其設計及構造方法，使其能抵受相當可能會在運作時遇到的負荷及應力。所有巴士，無論是整輛進口或在香港裝配，亦須通過運輸署的嚴格檢驗，然後才可以在香港的道路上行駛。現時用於巴士的鋁合金雖然較輕，但已證實實際上更加堅固，並能較以往使用的鋼為乘客提供更佳保護。事實上，鋁合金已用於巴士上多年，而且整體上並無導致巴士意外增加，反而由於該種物料較輕，故可以增加巴士的穩定性，並有助節省燃料。每款專營巴士的結構安全，在設計階段都需由製造商進行各種電腦模擬及實地測試確定。運輸署署長進一步指出，目前在香港使用的巴士全部來自歐盟，而它們的設計符合歐盟的規定，因而在安全及可靠程度方面符合國際標準。

29. 李鳳英議員對下述情況表示遺憾：儘管事務委員會多番討論巴士的安全事宜，但巴士意外從未停止，甚至變本加厲，尤其是2007年12月14日在將軍澳發生的意外，因此，她希望知悉當局如何跟進專家的建議、相關的落實時間表及政府當局打算如何監察有關進展。

30. 運輸署署長在答覆時澄清，倘若從多年來專營巴士增加的行車哩數考慮，巴士的意外率其實保持穩定。公眾關注這方面的問題主要是因為在過去18個月內，發生了4宗非常嚴重的巴士意外，導致5死、60多人受傷。然而，部分相關的法律訴訟的結果已顯示有關意外是車長因素所致。上述意外因而屬個別事件，而本港巴士的安全標準事實上是接受的，並無恐慌的理由。至於專家的建議，鑒於得出有關建議的專家研討會事實上是由運輸署因應有需要為進一步加強雙層巴士安全的可行措施促進專家交流意見而主動籌辦，故運輸署將會積極跟進專家的建議。事實上，運輸署已安排有關的學者及專業人士與各間巴士公司的相關人員會晤，並參觀巴士車廠，讓他們加深瞭解巴士的組裝、結構、設

計及保養情況，從而在有認知的情況下提供建議。跟進專家的建議將會是運輸署未來一至兩年的一項重要任務。

31. 鑒於黑盒有助監察司機的表現及調查意外，劉江華議員樂見在2009年年底完成在所有巴士安裝黑盒的工作。然而，他認為預防工作更重要。他因而要求確定專家的建議是否確能加強乘客的安全，還是額外的護欄只會令乘客更危險而非保護他們，因為乘客在撞車時可能因撞向護欄而受傷。

32. 城巴／新世界第一巴士工程總監李廣威先生在回應時表示，由於額外的護欄與車身結構融為一體，可進一步強化車身結構，故不會對乘客構成安全風險。此外，為1997年以後設計的巴士上層前排座椅加裝安全帶亦會有助保護乘客。

33. 九巴／龍運巴士執行董事伍穎梅女士同樣確認，額外護欄有助加強保護乘客，因為前座乘客在巴士車速不平均時可緊握該護欄。她進一步承諾，九巴／龍運巴士會加強安全宣傳方面的安排，向乘客灌輸在乘搭巴士時緊握額外護欄的重要性。

安裝黑盒

34. 張學明議員提及政府當局為此議項提供的文件第4段所述的加裝黑盒的時間表，並詢問有關的專營巴士公司可否加快安裝進度，而非要到2009年年底才完成此項工作。運輸署署長在回應時指出，促請巴士公司提供黑盒的決定在兩至三年前才作出。故此，考慮到為數達85%的巴士到2008年年底已配備該裝置，以及到2009年年底全部巴士均會配備該裝置，此方面的進度已頗為理想。此外，部分巴士公司需要較長時間完成安裝工作的原因是其各自巴士車隊的規模及／或車齡所帶來的技術困難。新大嶼山巴士執行董事莫華勳先生補充，該公司在過去數年的營運一直出現嚴重虧蝕，基於成本考慮，該公司無法在2009年年底完成安裝黑盒的工作。此外，新大嶼山巴士計劃由2007年至2009年期間棄用部分舊巴士。為免浪費，新大嶼山巴士亦認為在淘汰這些舊巴士後才安裝黑盒更為適當。

35. 張學明議員指出，新世界第一巴士只有5%的巴士已安裝黑盒，他詢問如何達致上述在2008年年底前為85%的巴士配備該裝置的目標。城巴／新世界第一巴士營運總監鍾澤文先生在回應時表示，城巴／新世界第一巴士的計劃是先為城巴車隊進行安裝工作，而新世界第一巴士車隊到2009年才會安裝黑盒。

其他意見及關注

36. 梁國雄議員認為，巴士公司為求賺取利潤而調派過多巴士在路上行駛，因而造成惡性競爭。為賺取利潤而在車上播放路訊通亦會分散乘客配帶安全帶的注意力。他的意見被察悉。

37. 李鳳英議員察悉，專營巴士公司正考慮在道路交界處進行路邊檢查，監察車長的駕駛紀律，她要求有關方面提供進行此等檢查的詳情，尤其是會否秘密進行及有否諮詢職工會。運輸署署長在回應時指出，運輸署經常接獲對巴士車長駕駛行為的投訴。因此，專營巴士有需要安排對屬下巴士車長的駕駛行為作定期檢查，若確定有不當的駕駛行為便採取適當的紀律處分行動。城巴／新世界第一巴士營運總監鍾澤文先生表示，城巴在此方面的計劃是在道路交界處派駐稽查及駕駛導師，觀察車長的表現，包括他們有否衝紅燈、不依照交通標誌停車或讓路等。

V 使用雷射槍以偵察車速

(立法會 CB(1)639/07-08(04) —— 政府當局就使用雷射槍以偵察車速提供的文件

(立法會 CB(1)687/07-08(01) —— 一名市民就用於偵察車速的雷射槍所提交的意見書)

38. 委員察悉於會議席上就"警方重申雷射槍的準確性不容置疑"提交的新聞公報。

(會後補註：上述新聞公報已於2008年1月29日隨立法會CB(1)721/07-08(02)號文件發給委員。)

39. 涂謹申議員提述警方的上述聲明(下稱"有關聲明")，並認為為方便委員就此議項進行有意義的討論，當局應提供在有關聲明內提及的某些文件。該等文件為製造商應用手冊(下稱"應用手冊")及某交通單位的內部訓練講義(下稱"訓練講義")，據有關聲明所述，後者的部分內容與應用手冊有所分別。

40. 香港警務處總警司灣仔警區指揮官在回應時表示，今天在事務委員會會議席上向委員提交的特別討論文件，是在短時間內接獲通知後擬備，以方便他們理解有關事宜。雖然他們要求提供訓練講義及應用手冊的副本，但他和警方的雷射槍獨立專家香港科技大學(下稱"科

大")的譚永炎教授均特別出席今天上午的會議，回答委員的提問。

41. 應委員的要求，警方同意安排影印相關的文件分發給在席的委員。由於時間所限，在會議席上只提交了應用手冊。

(會後補註：應用手冊其後於2008年1月29日隨立法會CB(1)721/07-08(03)號文件發給委員。)

42. 經主席同意，香港警務處總警司灣仔警區指揮官作簡短的背景介紹，概述警方如何使用雷射槍。有關重點為：——

- (a) 在最近就雷射槍進行的測試中，雷射槍的準確性或可靠程度從沒有被質疑。代表警方檢控最近一宗法院案件(下稱"最近審理的案件")的律政司已證實這一點，而律政司的代表今天亦有出席事務委員會上午舉行的會議；
- (b) 此等設備的獨立專家科大的譚永炎教授，已於2008年1月17日向傳媒解釋雷射槍的操作。他亦有出席是次會議，回答委員可能提出的任何問題；
- (c) 警方繼續在全港操作雷射槍。超速駕駛是香港道路交通意外的主要成因，使用雷射槍是警方執法打擊此罪行不可或缺的一環；
- (d) 在操作雷射槍方面，警方一直教導警員必須遵守應用手冊的規定。警方會繼續這樣做；及
- (e) 由交通總部一名高級警務人員領導的工作小組，現正檢討雷射槍的內部指引及程序，包括其訓練、使用及操作。譚教授已同意如有需要，會向該工作小組提供專家意見。

43. 香港警務處總警司灣仔警區指揮官接着指出應用手冊與訓練講義的主要差別如下 ——

- (a) 應用手冊規定雷射槍必須進行以下測試：
 - (i) 於每次行動之前或之後必須在警方基地進行"定距測試"。此類測試是在與一個固定物體距離60米處進行定距零速測試，雖然科大的譚永炎教授證實，對某個固定物體進行測試時，50至60米亦是一個可以接受

的距離。倘若上述兩項測試均有效，則兩者之間採取的所有執法行動均屬有效；

- (ii) 只需定期進行的平排敲擊效應測試，此測試無需在固定距離內進行；及
- (iii) 目標距離200米的雷射槍調校準星程序，此程序只會在製造商進行保養維修期間進行。

- (b) 和應用手冊不同，編訂訓練講義的目的是對應用手冊加以補充，並涵蓋警方就雷射槍進行應用手冊所規定的測試以外的額外測試，作為多一重保障。舉例而言，在雷射槍到達採取執法行動的地點及被攔離該處之前進行測試，以及進行其他定距零速測試。儘管訓練講義內規定進行此類額外測試，但只要雷射槍操作員已遵照應用手冊的規定，他們便已滿足操作雷射槍的法律規定，而有關規定一直獲得司法機構接受，並且能完滿地完成大部分超速檢控個案。

44. 科大物理系譚永炎教授接着發言，向委員簡介雷射槍的準確性如下 ——

- (a) 自2000年起，科大一直按照應用手冊，替警務處在快速公路上進行雷射槍測試，將雷射槍的讀數與雷達槍及警車速度計上所顯示的讀數作出比較。透過此類測試發現，較舊款的Marksman型號雷射槍的讀數誤差平均只有每小時2公里，雖然每1 000宗個案便有一宗個案的誤差大至每小時7公里。然而，考慮到相關的豁免安排，雷射槍的準確性獲得接受；
- (b) 在2002年曾就兩款新型號雷射槍(UltraLyte型號4000及型號5000的雷射槍)進行測試。在測試期間，UltraLyte型號4000雷射槍被發現因為軟件出現問題，讀數誤差大至每小時10公里以上。此等雷射槍即時停止使用，並交回給製造商修正。在2004年，當局在舊啟德機場及石崗飛機升降場的跑道就雷射槍進行全面的獨立測試，結果因為製造商使用UltraLyte型號5000雷射槍的軟件來提升型號4000的雷射槍，故除了一枝UltraLyte型號4000雷射槍外，其餘該型號的雷射槍均被交回給警方使用。在2005年曾對較新款的UltraLyte雷射槍(型號10000)進行測試，並發現該型號的讀數準確；及
- (c) 由於上述的工作，已對Marksman型號雷射槍進行約2 000次測試。就UltraLyte雷射槍進行的測

試更達5 000次。現時所發現的誤差平均低於每小時2公里，雖然每5 000宗個案中，便有一宗個案讀數的誤差可大至每小時7公里。因此，倘若按照應用手冊操作，雷射槍的準確性不存在疑問。

45. 考慮到時間所限，委員同意在事務委員會舉行二月的例會之前，安排一次特別會議(下稱"建議的特別會議")，以便再研究有關議項。他們亦提出向當局索取有關資料以便在建議的特別會議上研究的下列要求。

製造商應用手冊及內部訓練講義的不同之處

46. 主席及涂謹申議員要求政府當局提供一份訓練講義以及一個比較列表，指出應用手冊與訓練講義的差別。

47. 王國興議員察悉，一如有關聲明所述，警務處正在深入研究應用手冊與訓練講義的分別，並會尋求專家意見，以確保向雷射槍操作員提供最佳指引。因此，他要求政府當局說明提供有關指引所需的時間，以及警方在訂定有關指引之前的過渡期間，在採取執法行動時將會採用的標準。政府當局亦被要求解釋如何作出準備，應付挑戰雷射槍準確性的訴訟可能因而有所增加的情況。

法院最近審理的一宗案件

48. 涂謹申議員指出，在法院最近審理的案件中，有關司機否認控罪，並從英國委聘專家，挑戰控方在案件中就雷射槍準確性提出的證供。就此，他要求採取以下行動——

- (a) 政府當局須向事務委員會提供上述專家報告的副本；
- (b) 請譚永炎教授就上述報告提供書面意見，並說明在最近審理的案件中，由於據稱警方沒有遵照應用手冊而導致準確性出現誤差而把所偵察到的時速由119公里大幅修改為79公里的做法是否合理及為何合理；及
- (c) 政府當局須說明在作出上述修改的決定前，有否諮詢譚教授及考慮這決定對其他同類案件的影響。

49. 涂謹申議員在提述政府當局文件內的有關聲明時表示，在最近審理的案件中，在辯方盤問的過程中，控方證人所提出的證供未能達致審訊前的預期，並要求政府當局就這方面提供進一步詳情，並提供資料，說明有關挑戰是針對雷射槍的準確性還是警方所依循的執法程序。政府當局亦被要求提供資料，說明在相同情況下偵察超速的個案，包括此類個案的數目，以及警方其他交通單位有否依循類似的執法程序；若然，經覆檢以此方式偵察車速的個案後所發現的誤差情況(如有的話)。

50. 劉健儀議員認為，政府當局聲稱雷射槍的準確性不容爭議，但在最近審理的案件中，主控官卻在其後修改有關控罪，將有關車速由每小時119公里修改為控罪較輕的79公里，為消除這兩者似乎互相矛盾而可能引起的任何混淆情況，政府當局須提供資料，說明當局計劃如何挽回公眾對雷射槍的信心；以及當局打算如何處理由於最近審理的案件而接獲的139宗覆檢超速案件的書面要求。

雷射槍的操作

51. 梁國雄議員關注雷射槍的操作，以及因而產生的某位司機可能因另一名司機觸犯超速駕駛的罪行而被錯誤檢控的情形。因此，他要求當局提供更多有關雷射槍操作的詳情，包括 ——

- (a) 雷射槍可否在同一時間偵察多於一輛車的車速，以及若然，偵察每輛車的車速所需的時間及所要求的有關條件；
- (b) 是否需把雷射槍瞄準車牌，以確保可準確地偵察有關車輛的車速，從而令有關讀數被視為有效；及
- (c) 為確保準確，操作雷射槍時是否必須與目標物處於同一平面，而非形成斜角。倘若雷射槍可在與目標物形成斜角的情況下進行測量，最低的要求為何。

52. 陳偉業議員察悉，據有關聲明所述，當局認為在使用雷射槍對某個固定物體進行測試時，50至60米是一個可以接受的距離。他指出雷射槍往往應用於在60米或以外道路上的目標車輛，並要求政府當局翻查在2007年使用雷射槍偵察的200 000宗超速案件，並匯報當中有多少宗案件是在距離目標車輛60米或以外的道路上進行速度測量。他懷疑以此方式偵速的案件可能會無效，故亦要求政府當局說明會否撤銷針對此類案件以及在上文

第49段指出同樣存有疑問的案件的控罪，減去有關駕駛者因有關控罪而被扣的違例駕駛記分數目，以及將此等駕駛者所繳付的罰款退還給他們。

53. 陳偉業議員認為，以手持方式操作雷射槍可導致在測量方面出現誤差，因而引起投訴及不滿。考慮到很多海外地方都以三腳架而非手持方式來操作雷射槍，他要求政府當局解釋為何香港仍然沿用手持方式操作雷射槍。

其他

54. 李鳳英議員要求政府當局提供詳情，說明以往3年觸犯超速罪行的駕駛者用以推翻其控罪的理據，尤其是有關理據涉及雷射槍的準確性或執法程序的案件。

55. 據悉警務人員在成為合資格的雷射槍操作員之前，會接受為期兩天使用雷射槍的訓練。李鳳英議員要求政府當局提供資料，說明合資格的雷射槍操作員在接受訓練後，平均多久便會被調派進行反超速行動，以及此等合資格的雷射槍操作員經一段時間後需否接受重新評核。

56. 一如王國興議員建議，委員進一步同意在舉行建議的特別會議之前進行實地視察，觀看使用UltraLyte雷射槍測試速度的示範。

議案

57. 梁國雄議員指出，除了應用手冊與訓練講義有差異外，現時以手持方式操作雷射槍亦可能有問題，因為據他對應用手冊的理解，為確保準確，雷射槍應架設在三腳架或單腳架後才操作。因此，他要求動議以下議案——

"警方在未劃一使用雷射槍指引前，暫停使用作測量及檢控超速之用。"

58. 主席同意，儘管政府當局保證雷射槍的準確性，但考慮到應用手冊與訓練講義的差異，以及委員在上文提出有關雷射槍操作的疑問，在立法會跟進此事有滿意結果之前，暫停使用雷射槍可能是可取的做法，以便挽回公眾對雷射槍的信心，從而避免發生爭拗，對司機不公平及引起不必要的訴訟。

59. 委員同意處理建議的議案，並將其付諸表決。除了沒有行使投票權的主席外，在席的其他委員當中，

5位委員贊成該議案而兩位委員則棄權。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：議案措辭已於2008年1月29日隨立法會CB(1)719/07-08號文件送交委員。)

政府當局

60. 主席在總結時促請政府當局盡早提供資料及安排上文所要求的實地視察，以方便委員在建議的特別會議上進行討論。他亦表示，視乎政府當局的意見，原訂於二月例會上討論的"離島渡輪服務"一事可提前至建議的特別會議上討論。

(會後補註：此事項及"專營巴士的營運安全問題"的事項其後加入事務委員會2月會議的議程內，該次會議的時間提前在上午9時而非10時45分開始。)

VI 重建及改善屯門公路的工程和屯門公路近青田交匯處路段的擴闊工程

(立法會CB(1)639/07-08(05)——政府當局就屯門公路重建和改善工程及屯門公路近青田交匯處段道路擴闊工程提供的文件)

61. 委員普遍支持政府當局提升屯門公路重建和改善工程及屯門公路近青田交匯處段道路擴闊工程的建議(下稱"有關建議")。然而，他們亦對該兩項工程提出多項意見及關注。

委員的意見及關注

交通影響

政府當局

62. 劉健儀議員關注屯門公路的塞車問題可能會因為有關工程施工造成交通滋擾而惡化，尤其是由於施工期長達8年，由2008年至2016年。因此，她要求提供更多詳情，說明當局將會採取甚麼措施，以盡量減少有關工程對交通造成的影響。張學明議員及李永達議員認同她的關注。張議員促請政府當局特別注意確保屯門公路市中心段車流暢順，而李議員則要求政府當局在提交予工務小組委員會的相關文件內提供資料，說明政府當局估計有關工程對屯門公路車流造成的最壞影響。李議員指出，根據他個人的經驗，屯門公路市中心段經常塞車，並促請政府當局積極探討應變措施，例如採用潮水式行

政府當局

車安排，以便處理在工程施工期間屯門公路可能發生的交通事故及緊急情況，以便確保屯門公路運作暢順，免招投訴。

63. 就此，劉健儀議員憶述，過往當屯門公路進行工程時，大部分會安排在晚間進行，並在繁忙時間暫停施工及以金屬板覆蓋道路已掘開的路面，讓交通回復正常。她詢問有關工程會否作出類似安排。

環境問題及樹木建議

64. 王國興議員籲請早日落實有關工程，以解決屯門公路的擠塞問題。他接着詢問，政府當局有否就紓減有關工程所造成的噪音滋擾而擬採取的環境紓減措施，諮詢相關的區議會，以及區議會是否信納有關措施可釋除當區居民的疑慮。

65. 陳偉業議員雖然不滿有關工程的設計，但他樂於看到落實依他之見拖延已久的有關工程。他對於當局只擴闊屯門公路某路段而非整條路特別表示遺憾。然而，為了加快落實有關工程，他同意在對有關設計作下述改善之前，支持向工務小組委員會提交有關建議 ——

- (a) 對有關工程建議設置的被很多人視為有礙觀瞻、過於龐大及不符合環保原則的隔音屏障作出改善；及
- (b) 釋除對砍伐樹木以騰出空間進行有關工程而引起的關注的措施。尤其是，應設法避免砍伐樹齡較高及珍貴的樹木。如有需要，應將此類樹木移植到其他地方保存。

政府當局的回應

66. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹表示，政府當局一直與相關的區議會及社區組織密切聯絡，以減低他們對有關工程的疑慮，包括交通影響、噪音影響、保存重要樹木等。路政署主要工程管理處處長接着向委員匯報政府當局為釋除上述關注而將會採取的措施如下 ——

- (a) 為盡量減少有關工程的**交通影響**，將會採取以下措施：
 - (i) 政府當局將會作出適當的交通安排，以確保在繁忙時間，儘管有關工程在施工，行車線數目仍會維持在現有的水平。工程將於非繁忙時間施工，並會適當安排進行夜間工作；

- (ii) 將會與相關的區議會保持密切聯絡。政府當局將會在隨後數月就旨在盡量減少工程施工對交通影響的臨時措施繼續諮詢屯門區議會，並會定期匯報臨時交通安排的進展和狀況；及
 - (iii) 將會成立一個交通中心，成員包括有關工程的地盤工程師以及路政署、運輸署及警方的代表。在工程施工期間，亦會提供拖車服務，以便盡量縮短肇事地點交通回復正常所需的時間。
- (b) 關於**建議隔音屏障的外觀設計**，當局將會聘請建築師及園林建築師提供專家意見，以確保最後的設計與周圍環境配合。
- (c) 至於**樹木建議**，當局在25年前興建屯門公路時曾種植很多樹木。由於部分樹木並非本地品種，它們其實長得不大好。為了騰出空間在屯門公路兩旁興建路肩，並在合流車道／轉向行車線進行改善工程，需移走約5 000棵樹，大多數是在斜坡上。為了彌補有關損失，政府當局將會加入成本為2億元的種植樹木建議，作為該工程的一部分，包括種植為數估計約為157 000棵的樹木。砍伐樹木的工作亦會分階段進行，在每個階段完成之後，便會即時重新種植樹木。此外，當局會小心揀選供重植的本地品種樹木，確保其生長迅速，以便可在數年內紓緩砍伐樹木的影響。

政府當局

67. 劉健儀議員察悉上述的回應後，要求當局在提交予工務小組委員會的相關文件內，加入用以紓減有關工程的交通影響而擬採取的措施的詳情。

68. 主席在總結上述討論時確認事務委員會支持在2008年2月20日將有關建議提交工務小組委員會通過，以及在2008年4月25日提交財務委員會批准。

VII 其他事項

69. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年2月21日