

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1276/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期：2015年11月24日(星期二)
時 間：上午9時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員, JP
姚思榮議員, BBS
范國威議員
莫乃光議員, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員：李卓人議員
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
黃毓民議員
胡志偉議員, MH
陳恒鑾議員, JP
葛珮帆議員, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

出席公職人員：議程第I項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／管理及輔助客運
李萃珍女士

路政署署長
劉家強先生, JP

署理海事處處長
童漢明先生, JP

香港鐵路有限公司車務總監
金澤培博士

香港機場管理局行政總裁
林天福先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

I. 汲水門橋封閉後的緊急交通安排

(立法會CB(4)245/15-16(01) 號文件) —— 政府當局就汲水門橋封閉後的緊急交通安排提供的文件

立法會CB(4)245/15-16(02) 號文件 —— 立法會秘書處擬備有關汲水門橋封閉後的緊急交通安排的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)245/14-15(03) 號文件 —— 鄧家彪議員就汲水門橋封閉事件及應變安排發出的函件)

應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介在2015年10月23日傍晚，汲水門橋遭船隻(下稱"涉事船隻")碰撞後需全面封閉約兩小時(下稱"該事故")，各部門就該事故所採取的應變安排，以及為預防日後發生同類事件而採取的措施。主席感謝運輸及房屋局局長聯同所有相關政府部門和機構的首長出席是次會議，回答委員的提問。

該事故

2. 主席關注到，現行的海上安全措施為何未能預防該事故發生。他問及涉事船隻在汲水門橋的高度限制區內逗留了多久；海事處有否派遣巡邏船，防止超出高度限制的船隻進入限制區，以及巡邏船能否於短時間內截停該等船隻。他又關注到，安裝於汲水門橋的閉路電視在過去多年來能否偵察到該等船隻。

3. 署理海事處處長表示，高度限制區的界線與汲水門橋有一段約450米闊的距離。該事故中的涉事船隻可於約兩分鐘內航行該段距離。他補充，在該事故發生之前，只有一艘巡邏船在馬灣和汲水門橋水域內執勤。至於巡邏船能否截停船隻，則取決於多項因素，例如執勤中的巡邏船所處的位置，

以及有關船隻的航速。運輸及房屋局局長補充，在2015年10月29日舉行的跨部門會議上，與會者同意只有一艘巡邏船在馬灣和汲水門橋水域內執勤並不足夠。有鑒於此，在該事故發生後，當局已臨時加派一艘巡邏船執勤。

4. 至於裝設於汲水門橋的閉路電視方面，路政署署長表示，在該事故發生後，從汲水門橋管理公司所提供的閉路電視影像發現，在警報系統被觸發的同一時間，有一艘拖帶躉船於汲水門橋下通過。他表示，業內從業員均知悉汲水門橋水域的高度限制。他指出，該事故是多年來首次引發連接海事處船隻航行監察中心、香港鐵路有限公司和汲水門橋管理公司的撞橋警報系統發出警報的事件。

5. 陳偉業議員認為，該事故反映海事處在維持香港水域內的安全作業方面有不足之處。他問及馬灣交通控制站有何作用，並質疑為何該控制站未能防止該事故發生。鑒於目視檢查並無發現汲水門橋有任何嚴重受損的情況，他對當局決定將大橋全面封閉近兩小時表示質疑。

6. 署理海事處處長表示，馬灣交通控制站負責監察相關水域內的海上交通情況。他解釋，鑒於本地船隻並無安裝船舶自動識別系統，故此船隻航行監察服務系統無法透過雷達監察系統識別出涉事船隻。

汲水門橋全面封閉後的應變安排

應變交通服務

7. 王國興議員批評，該事故顯示政府當局並未作好準備，就同類事故迅速作出應對，而當局亦沒有就緊急事故制訂有效的應變計劃。他觀察到，在大橋重開之後，當局仍未能提供特別渡輪服務。他促請政府當局考慮，一旦來往機場的陸上交通聯繫全面封閉，便應調派高速噴射船，而非速度較慢的渡輪，作為替代的交通工具。

8. 運輸及房屋局局長表示，政府當局將會檢討可如何加強一旦連接大嶼山的陸路交通中斷時的應變措施。他表示，在該事故發生後，運輸署已緊急聯繫所有公共交通營辦商，並且協調公共交通服務，特別是與相關的渡輪營辦商聯絡，以期於指明時間內提供緊急渡輪服務。運輸署署長補充，要求高速噴射船的營辦商預留閒置的噴射船船隊以供緊急情況時使用，並不可行。此外，並非所有碼頭均適合停泊高速噴射船。由於渡輪可停泊於東涌發展碼頭，故此當局仍須選用渡輪作為緊急情況下的替代交通工具。

9. 副主席要求政府當局全面檢討在這類緊急情況下可調動哪些其他交通服務；他贊同王國興議員所建議，使用為來往香港與澳門提供頻繁服務的高速噴射船。他又要求政府當局探討在緊急情況下，增加前往梅窩和愉景灣的渡輪服務班次是否可行。他詢問，一旦汲水門橋因特別情況而須全面封閉，香港國際機場的運作將會如何受到影響。

10. 運輸署署長表示，運輸署已經與港九電船拖輪商會有限公司(下稱"電船商會")簽訂協議，由電船商會以社會服務的形式在本港境內提供緊急渡輪服務。根據該協議，電船商會須按運輸署的要求，在考慮到其會員可提供的渡輪數目後，設立控制中心並安排提供緊急渡輪服務。在該事故中，來往中環及愉景灣的愉景灣渡輪服務已由每30分鐘一班加密至每20分鐘一班，總共接載了約4 500人次。她補充，倘若當局預期汲水門橋須封閉較長時間，現時由屯門經東涌至大澳，以及由中環至梅窩的渡輪服務亦將予加強，為受影響的乘客提供服務。運輸及房屋局局長補充，汲水門橋對於機場的運作甚為關鍵，因此政府當局會採取措施，防止同類事故再次發生。

11. 涂謹申議員詢問，一旦青嶼幹線需要全面封閉較長的時間，例如長達8小時，當局可另行安排甚麼替代的交通服務；以及相對於目前在正常情況下使用青嶼幹線每小時平均可接載的乘客人數而言，該等替代交通服務的每小時可載客量為何。

政府當局

12. 運輸及房屋局局長同意於會後提供涂謹申議員所要求的資料。香港機場管理局(下稱"機管局")行政總裁補充，目前已訂有關於使用海天客運碼頭作緊急用途的應變計劃。若連接機場的陸路全面中斷，而海天客運碼頭被劃作非限制區以作臨時用途，當局需要時間調配船隻。目前，每小時約有5 000人次來往機場，而海天客運碼頭能疏導大約三分之一至半數的受影響乘客。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2016年7月18日隨立法會CB(4)1255/15-16(01)號文件發給委員。)

13. 潘兆平議員察悉，以渡輪作為替代交通工具會出現供不應求的情況；有鑒於此，他詢問政府當局有何實質措施可改善應變交通安排。運輸及房屋局局長表示，海上交通服務的載客能力和速度即使予以加強，仍然無法與陸上交通的載客能力和速度相提並論。政府當局認為，更重要是減低類似該事故中有外物碰撞大橋而產生的風險。他補充，亦有其他國家的機場(例如大阪的關西國際機場)是依賴單一的道路連接機場。政府當局將會參考該等國家的經驗和做法。

14. 路政署署長補充，汲水門橋和青馬大橋均由管理公司營運及管理，路政署則負責監督技術事宜。他表示，現時已訂有應變措施，以應付接獲要求路政署人員到場進行檢查的情況。在該事故發生後，當局已經或將會採取多項改善措施。舉例來說，路政署正考慮提供24小時執勤的檢查服務；一個負責接收道路損毀報告的報告中心已經遷往青馬大橋，以便路政署可即時到大橋進行現場檢查。路政署亦已聯絡海事處及政府飛行服務隊，以便日後在陸上交通中斷的情況下，協助路政署人員前往事故地點。

15. 姚思榮議員指出，封閉汲水門橋的影響甚大，因為這不僅影響到大橋的使用者，例如東涌居民，更會影響到國際旅客和機場的運作。他詢問，政府當局會否設立警報系統，並且將與汲水門橋有關的事故分為不同級別，以顯示不同的封閉時間，

讓相關持份者可判斷應採取哪些應變措施。他又詢問，除了海天客運碼頭及東涌發展碼頭之外，政府當局會否考慮使用位於欣澳的廢置碼頭作緊急用途。

16. 運輸及房屋局局長答稱，當汲水門橋受損毀時，封閉大橋以進行檢查至關重要。在完成檢查之前，任何人均難以估計大橋須封閉多久。不過，政府當局會檢討可如何改善在警報系統發出警報後的應變安排。

17. 運輸署署長補充，當局會因應初步評估的封橋時間，從而啟動既定的應變程序。若受影響的時間頗長且有足夠的海上交通資源可供運用，除了位於東涌的碼頭之外，位於欣澳的碼頭亦可用作緊急用途。

18. 梁志祥議員認為，當局應改善有關該事故的應變計劃及向市民發布資訊的工作。他察悉，在汲水門橋於該事故當日封閉後，電船商會已確認他們可於晚上10時及10時30分，提供至少4班來往荃灣西碼頭及東涌發展碼頭的緊急渡輪服務。然而，鑒於青嶼幹線已於當晚9時40分左右重開，因此再無需要提供已計劃好的緊急渡輪服務，公眾亦不知悉有上述的緊急渡輪服務安排。依他之見，即使青嶼幹線已經重開，上述緊急交通服務仍屬有需要，以便疏導滯留的旅客。他又察悉，因應該事故而舉行、由運輸及房屋局局長擔任主席的跨部門會議，是於該事故發生一星期後(即2015年10月29日)才舉行，因此他認為政府當局應改善此方面的效率。

19. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局在該事故發生後其實已迅速作出應對。雖然由他擔任主席的跨部門會議是於該事故發生一星期後才舉行，但行政長官事實上已於該事故發生後翌日(即2015年10月24日)早上召開了一次跨部門會議。

20. 運輸署署長解釋，鑒於乘搭鐵路和陸路交通工具前往機場所需的時間遠遠短於乘坐渡輪所需的時間，故此政府當局認為，在汲水門橋重開之

後，便不再需要當時已計劃好由電船商會提供的緊急渡輪服務。她補充，政府當局同意，在發布與該事故有關的資訊方面確有可予改善之處。在該事故中，運輸署緊急事故交通協調中心(下稱"協調中心")是於已確定緊急交通安排的細節後才知會公眾。運輸署已作出檢討並同意，協調中心應及早向公眾公布大橋封閉的消息和有關的緊急交通安排。她表示，假若日後再次發生同類事故，協調中心會向公眾公布封路安排，並於同一時間聯絡公共交通營辦商和機管局以作協調。

21. 郭家麒議員不滿意該事故發生後的應變安排。舉例來說，當局沒有開放海天客運碼頭以作緊急用途，而向公眾發布資訊的工作亦不理想。他詢問，若有橋梁損毀，路政署一般需要多少時間進行檢查。

22. 運輸及房屋局局長解釋，若路政署在檢查大橋後，估計大橋須封閉一段較長時間，當局可以把海天客運碼頭劃為非限制區，以供臨時用作渡輪碼頭。路政署署長補充，檢查橋梁受損程度需時多久，須視乎個別的情況而定。若橋梁結構受損，所需的檢查時間便會較長。

23. 范國威議員認為，該事故揭示在過去18年來，政府當局並未妥善規劃交通運輸基建，以配合因東涌人口增加和機場使用率增加而衍生的需求。他詢問政府當局會否考慮將海天客運碼頭永久劃為非限制區，並容許來往機場與市區的海上交通服務常規運作，作為往返機場的替代交通路線。

24. 運輸及房屋局局長表示，海天客運碼頭現時位於機場禁區內，為往返香港國際機場和珠江三角洲地區的過境旅客提供服務。他重申，在緊急情況下，當局可將海天客運碼頭劃為非限制區，以作臨時用途。

25. 盧偉國議員認為，相關各方實施的應變安排其實不錯，他亦相信各方均已專業地作出應對，並已在短時間內竭盡所能，執行有關的檢查和協調工作。他估計若汲水門橋須封閉更長時間，香港經

濟便會蒙受巨大損失。有見及此，他促請政府當局從該事故中汲取經驗，以及制訂一個涉及不同相關持份者的明確應變計劃，並且就該等應變安排定期進行演習。

26. 陳鑑林議員亦讚賞相關各方致力就該事故採取應變措施。他又認同，當局應該就汲水門橋一旦需要長時間封閉的情況，制訂更全面詳盡的應變計劃。不過，他認為若大橋只須封閉一段較短的時間，例如2至3小時，盡早知會公眾有關情況便已足夠。

27. 陳偉業議員認為，應變計劃應述明提供緊急交通服務的具體安排。舉例來說，應列明安排替代交通工具所需的調配時間的目標，以及將予安排的替代交通工具類別。政府當局察悉陳議員的意見。

就應變計劃進行演習

28. 潘兆平議員、姚思榮議員及郭家麒議員詢問，當局過往曾否就青嶼幹線封閉時的應變計劃進行演習，以及日後將會如何進行有關演習。

29. 機管局行政總裁表示，各有關方面均有為可能發生緊急事故的應變計劃進行定期演習。對上一次演習是於2015年1月進行。他補充，因應汲水門橋封閉時間的長短，目前共訂有6個應變計劃。倘若受影響時間較長，便可能需要減少航班升降的數目。若政府啟動使用海天客運碼頭的應變計劃，機管局可於兩小時內，安排機場旅客分流到海天客運碼頭。

預防同類事故再次發生

30. 副主席及潘兆平議員察悉，海事處計劃加強對大橋高度限制區的海上巡邏，作為預防同類事故再次發生的措施之一。潘議員關注海事處將需要增加多少額外人手。副主席詢問，海事處將以何方式偵察超出高度限制的船隻，以及哪些類別的船舶會超出高度限制。

31. 署理海事處處長表示，在該事故發生後，海事處已臨時加派一艘巡邏船到汲水門橋水域巡邏，以防超出高度限制的船隻進入相關水域。長遠而言，海事處亦會爭取更多資源，以加強對大橋高度限制區的海上巡邏。他又表示，為標示船上吊機高度／吊臂長度達35米或以上，船東必須確保船上吊機／吊臂頂端6米長的部分髹上紅白間條紋。豎立在吊機／吊臂上的燈號亦可利便在夜間作出識別。他補充，只有高度不超過41米的小型船隻或內河船隻才獲准通過汲水門橋。

32. 主席詢問，該事故中的涉事船隻的吊機有否髹上紅白間條紋。署理海事處處長給予肯定的答覆。他解釋，在該事故發生時，巡邏船正在馬灣海峽執勤，因此巡邏船未能發現涉事船隻。

33. 鑒於調派巡邏船的成本高昂，陳偉業議員促請政府當局利用馬灣交通控制站執行有關的監察工作。運輸及房屋局局長同意研究陳議員的建議。

34. 盧偉國議員建議政府當局採用先進科技，防止同類事故再次發生。他察悉，在現行警報系統下，即使偵察到超出高度限制的船隻，亦可能沒有足夠時間將其截停。

35. 署理海事處處長表示，在2015年年初，海事處曾要求顧問探討一種可以準確量度船隻高度的儀器。顧問發現新加坡及丹麥現時採用的部分儀器不能準確量度船隻高度，尤其是在夜間或雨天。他表示，顧問會繼續探討有關儀器，並會就此事諮詢香港理工大學的專家。他又補充，即使有這種儀器可供使用，仍須考慮是否有合適地點安裝有關儀器。

政府當局

36. 應盧偉國議員的要求，政府當局同意，待關於利用合適科技儀器探測船隻高度有否超出青嶼幹線的高度限制而進行的顧問研究得出結果後，提供該項研究的結果。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2016年7月18日隨立法會CB(4)1255/15-16(01)號文件發給委員。)

37. 陳鑑林議員表示，即使裝設了這種警報系統，亦可能無法防止該事故發生，因為當局或許無法在短時間內截停航行中的船隻。依他之見，要更有效地防止同類事故再次發生，應該教育從業員、收緊汲水門橋水域的高度限制，以及提高違反有關規定的罰則。

提供來往機場的替代交通路線

38. 主席及王國興議員詢問，政府當局會否考慮興建第五條跨海鐵路以連接新界西和大嶼山／機場的建議。主席認為，有關當局在推展機場三跑道系統時，亦應考慮為通往機場之路提供替代路線，以應付一旦汲水門橋需要全面封閉的情況。

39. 運輸及房屋局局長表示，應否興建某條鐵路取決於交通情況、乘客量，以及相關地區是否有其他替代交通工具。他表示，《鐵路發展策略2014》已為香港提供直至2031年的未來鐵路網絡發展框架。雖然該策略並沒有建議興建連接屯門和赤鱸角的鐵路線，但當局會因應大嶼山和新界西北日後的發展計劃考慮該建議。機管局行政總裁補充，除了日後會在三跑道系統啟用時制訂新的應變計劃之外，他相信屯門至赤鱸角連接路在落成通車後，亦能提供另一條連接機場的通道。

40. 潘兆平議員憶述，政府當局曾計劃興建連接北大嶼山和元朗的十一號幹線。他詢問政府當局在此方面有何具體計劃。

41. 運輸及房屋局局長表示，政府當局於2015年7月就新界西北運輸基建的規劃諮詢事務委員會時，曾提及政府當局計劃爭取資源，就十一號幹線進行可行性研究。他表示，政府當局會視乎該可行性研究的結果以及新界西北的交通情況，於日後制訂有關十一號幹線的細節。

42. 陳偉業議員憶述，政府當局早於2002年曾建議興建十號幹線(北大嶼山至元朗公路)，當中涉及興建一條連接北大嶼山和掃管笏的行車道。該計劃不獲民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")支持，並最終被財務委員會否決，他對此表示不滿。結果，青嶼幹線成為了唯一連接機場和市區的道路。

43. 陳鑑林議員表示，十號幹線包括兩個部分，即南段(北大嶼山至掃管笏段)和北段(掃管笏至元朗公路段)。他澄清，民建聯全力支持興建南段。至於北段方面，鑒於其走線與三號幹線(郊野公園段)平行，而後者在當時的使用率偏低，因此興建北段預期會對三號幹線(郊野公園段)的使用構成強大競爭。此外，有鑒於當時尚未確定十號貨櫃碼頭日後的選址，故此民建聯不支持興建北段。他補充，當局規劃港珠澳大橋項目時，民建聯已經建議興建另一條連接新界西和大嶼山的道路，而政府當局亦採納了民建聯的建議。

II. 其他事項

44. 議事完畢，會議於上午11時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年8月3日