

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)398/07-08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：2007年11月23日(星期五)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：鄭家富議員(主席)  
張學明議員, SBS, JP (副主席)  
何俊仁議員  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
張宇人議員, SBS, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
李永達議員  
梁國雄議員  
譚香文議員

缺席委員：何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
林健鋒議員, SBS, JP  
湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
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  
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／港珠澳大橋  
張賜海先生

運輸署  
助理署長／策劃  
杜錦標先生

### **參與議程第V項的討論**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2  
朱曼鈴女士

運輸及房屋局  
首席助理秘書長  
朱潘潔雯女士

機電工程署  
副署長／規管服務  
陳鴻祥先生

機電工程署  
助理署長／鐵路  
胡建明先生

**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)261/07-08號文——2007年10月22日  
件 特別會議的紀要)

2007年10月22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)163/07-08(01)號文件 —— 一位中七學生就學生鐵路票價優惠提交的意見書)
- 立法會 CB(1)234/07-08(01)號文件 —— 昇悅居管理處就荔枝角地鐵站長荔街行人隧道及出入口工程的事宜提交的意見書)
- 立法會 CB(1)266/07-08(01)號文件 —— 政府當局就145TB號工程計劃 —— 荃灣行人天橋網絡擴充工程提供的文件)
- 立法會 CB(1)270/07-08(01)及(02)號文件 —— 一名市民與運輸署之間就汽車車頭大燈一事的來往信函)
- 立法會 CB(1)280/07-08(01)號文件 —— Mini Spotters 就調整的士收費提交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

## III 2007年12月18日下次會議的討論事項

- (立法會 CB(1)263/07-08(01)號文件 —— 待議事項一覽表)
- 立法會 CB(1)263/07-08(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員察悉，由於12月的第四個星期五臨近聖誕節及新年的公眾假期，故12月的例會訂於2007年12月18日(星期二)上午8時30分舉行。他們同意在該次會議上討論政府當局建議的下述事項 ——

- (a) 加強道路安全的立法建議；及
- (b) 更換全港的傳統式交通燈為發光二極管式交通燈。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，其後在有關會議議程內加入"欣澳交匯處改善工程"此事項。)

4. 主席提述部分市區及新界的士團體提出每程徵收1元燃油附加費的申請時告知委員，在2007年10月30日的會議後，多個市區及新界的士團體提交了"落錶"收費加價1元的申請。政府當局正考慮由的士業界部分從業員提出調整的士收費的建議。有關建議若獲得行政長官會同行政會議批准，相關的附屬法例將會在適當的時候提交立法會，以便進行先訂立後審議的程序。

#### IV 屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道

(立法會 CB(1)263/07-08(03) —— 政府當局就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道提供的文件  
號文件

立法會 CB(1)264/07-08 號文 —— 立法會秘書處擬備有關屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的文件  
件 (背景資料簡介))

5. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1向委員簡介政府當局為此事項提供的文件。委員察悉，在2007年7月9日的事務委員會會議上，政府當局曾匯報運輸署進行新界西北交通及運輸基建檢討的結果，並徵詢事務委員會對着手進行屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道(在以後段落統稱為"該工程計劃")的勘測及初步設計研究計劃的意見。在獲得盡快實施該工程計劃的支持後，政府當局亦曾諮詢有關的區議會。路政署其後訂出該工程計劃的範圍及實施時間表，以便在是次會議席上向事務委員會作出報告。在得到事務委員會的支持後，政府當局會分別在2007年12月及2008年1月向立法會工務小組委員會及財務委員會尋求撥款資助，把該工程計劃的一部分提升為甲級，以進行勘測及初步設計研究的工作。

6. 在電腦投影片的協助下，路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長向委員簡介該工程計劃的範圍及實施時間表，以及實施該工程計劃的理據。

(會後補註：簡介資料已於2007年11月23日透過電子郵件發給委員。)

7. 委員普遍對勘測及初步設計研究的財務建議及盡快實施該工程計劃表示支持。然而，他們對實施詳情亦提出多項意見。

該工程計劃的環境影響

8. 王國興議員雖然認為該工程計劃是應付新界西北交通需求的有效方案，並可將屯門公路的車輛分流，以紓緩該處的交通擠塞，但他關注該工程計劃的環境影響。就此，他促請政府當局在檢討有關的設計方案時要小心謹慎，以釋除就該工程計劃對中華白海豚棲息範圍造成的影響引起的關注，以便揀選一個影響最少的方案。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時解釋，根據相關的初步環境檢討結果，該工程計劃的選址已屬中華白海豚出沒頻率較低的棲息範圍的部分區域。此外，在施工階段，當局會採取盡量減少有關影響的多項措施，例如在挖泥時使用密閉式機械抓泥機，以免泥料散落，以及使用氣泡圍幕，盡量減少噪音影響。屯門至赤鱗角連接路的沉管隧道建成後，當局亦會努力令受到干擾的海牀回復正常。王議員問及政府當局會否在該工程計劃進行設計階段期間，與環保團體保持密切聯絡，以釋除他們對該工程計劃的環境影響的關注，港珠澳大橋香港工程管理處處長在回答時稱會這樣做，並指出在進行可行性研究階段，當局事實上已經與環保團體初步接觸。

9. 李永達議員要求確定使用氣泡圍幕，以便盡量減少工程項目的噪音影響，是否行內的最佳做法。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時證實，這是行內廣被認同的做法，並且在其他工程項目中沿用已久。他向委員保證，為有關工程項目聘用的顧問在研究該工程計劃的設計方案時，將會諮詢環保團體，以便探索更佳的措施。

10. 譚香文議員詢問，若該工程計劃的環境影響評估(下稱"環評")報告的結論是，該工程計劃將會造成不可克服的問題，政府當局將會採取甚麼行動。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，根據相關的可行性研究報告，該工程計劃的環境影響不會太嚴重。舉例而言，紅樓及青山禪院的舊址遠離屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路的定線。屯門西繞道使用穿山隧道亦將能盡量減少可能對屯門居民造成的噪音及空氣污染。政府當局在探討減輕建造屯門至赤鱗角連接路沉管隧道對中華白海豚造成影響的措施方面富有經驗，並且會盡全力這樣做。此外，當局亦會尋求撥款，進行詳細的環評研究，以確保會採取適當的紓緩措施，保證該工程計劃在生態及文物保護方面均不會造成負面影響。

11. 陳偉業議員仍然關注該工程計劃對中華白海豚的影響，因為依他憶述，為香港國際機場(下稱"機場")興建臨時水底飛機燃料接收設施時所造成的環境影響，導致當局需大幅注資，在沙洲及龍鼓洲附近一帶設立一個海豚保護區，以紓減有關影響。然而，政府當局尚未匯報有關保護區的成效如何。因此，他除了要求當局提供這方面的報告，令委員安心之外，他亦很希望確保，當局在紓緩該工程計劃對環境造成的影響方面可達致令委員滿意的程度。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時向委員保證，政府當局對保育中華白海豚同樣關注，並且會訂出足夠措施，紓減該工程計劃對牠們的影響。

12. 梁國雄議員要求政府當局就氣泡圍幕的效果提供文件，比較其用於本地不同工程的效果及在本港及其他地方使用時的效果。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時解釋，相關的可行性研究的初步結果顯示，該工程計劃對中華白海豚的影響可得到有效紓減。在擬進行的詳細環評中，將會再次檢討此等結果。若委員提出要求，當局可以向他們提供環評所得的任何數據及資料。

#### 該工程計劃將為交通帶來的影響及效益

##### 對屯門公路

13. 港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應劉健儀議員詢問時證實，屯門至赤鱸角連接路將會經皇珠路與屯門公路連接，以便形成市區與機場之間的替代路線。周梁淑怡議員察悉此點後，關注到若前往機場的交通可以透過皇珠路分流至屯門公路，屯門公路因而增加的交通負荷可能會令該處的擠塞情況加劇，因為有了這樣提供的上述替代路線後，即使通往機場的現有路線暢通無阻，市民亦可能會被吸引使用該道路。她問及屯門公路已計劃的改善工程有否考慮到此等額外的交通負荷，港珠澳大橋香港工程管理處處長在答覆時解釋，駕駛者使用替代路線而非現有路線前往機場的可能性甚低，因為替代路線的路程要長得多。然而，周梁淑怡議員仍然關注，在興建屯門西繞道後，住在新界西北的市民或會傾向經過屯門西繞道及屯門公路前往市區，因而為屯門公路帶來額外的交通負荷。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路建成後，將會減低屯門公路的交通量。然而，對屯門公路的影響將會在較後階段進行相關的交通影響評估研究時再次考慮。

14. 李永達議員指出，雖然該工程計劃完工後，"基本公路網"(即假設到了2016年時新界西北及大嶼山已建成的公路網)的行車量／容車量比率平均可以保持在1.2以下，但若未能確保有關的策略性路口交通暢順，仍可能會經常造成交通擠塞。就此，據他本身的經驗，屯門公路已不時塞車，尤其是小欖附近的上斜段及吉之島附近的市中心段。因此，他很希望確保在該工程計劃於2016年完工之前，當局可適時作出努力，採取必要的短期及中期措施，改善屯門公路的車流。此舉尤其重要，因為深圳灣口岸啟用後對屯門公路所帶來的影響尚未確定，原因是該口岸所帶來的交通迄今一直透過配額制度加以限制。他進一步指出，儘管將屯門公路近小欖的上斜段擴闊為4線行車，但可能仍無法確保該路段直至2016年一直暢順。周梁淑怡議員認同他的意見，認為有需要加快屯門公路的改善工程。

15. 港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時匯報，屯門公路的改善工程將會由2008年開始進行，分階段提升該道路，例如加設路肩，以及改善屯門公路的整體彎曲度等。事實上，屯門公路市中心段的改善工程將於來年展開。當局亦會密切監察其他路口，並在有需要時進行改善工程。在回應李永達議員提出以科學方法對小欖附近上斜段的車流進行隨機評估的要求時，港珠澳大橋香港工程管理處處長指出，運輸署已在密切監察全港所有策略性道路的車流。

#### *對其他道路*

16. 陳偉業議員關注該工程計劃對元朗公路的影響，依他之見，該條公路已很擠塞，並且有鑒於須使用元朗公路往返元朗區以至更遠的地方(即皇崗及落馬洲)的貨櫃車數目龐大，該條公路實難以容納來自屯門西繞道的額外交通量。因此，他擔心在屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路通車後，元朗公路的擠塞情況可能加劇。梁國雄議員認同他的意見，並要求當局提供相關的交通數字，以便令委員安心。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，在相關的可行性研究階段，當局已評估過該工程計劃對有關的每個策略性路口的交通影響，並且發覺有關影響在可以接受的範圍內。在該工程計劃較後的數個階段，當局將會詳細再次研究每個相關路口的交通影響，以便進一步確保該工程計劃不會帶來不良的交通情況。倘若有任何此等不良影響，當局將會積極訂定措施解決。

該工程計劃需顧及更廣泛和更長遠的發展和交通需求

17. 王國興議員估計港珠澳大橋的着陸點將會在北大嶼山，他促請政府當局確保該工程計劃可以有效地與港珠澳大橋配合，以加強該兩項計劃的成本效益。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，當局已決定港珠澳大橋的着陸點將會設於礮石灣，並以高架橋在東面連接根據有關三方同意的"三地三檢"原則設立的香港口岸。由於有關口岸可能會設於機場島東北面，而該處又是屯門至赤鱸角連接路南端有可能終止的地方，當決定了跨境設施的位置後，當局便會進行更深入的研究，以決定屯門至赤鱸角連接路的南行走線。

18. 劉健儀議員認為該工程計劃與港珠澳大橋的實施時間表需互相配合，以便該兩項工程計劃均可以在2016年完成，使屯門至赤鱸角連接路，連同港珠澳大橋形成一個更直接及方便的環迴路線，連接珠江三角洲(下稱"珠三角")的主要城市。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時強調，政府當局已盡一切努力，加快落實港珠澳大橋。相關的融資安排一旦有了定案，港珠澳大橋計劃便可快速推展，以配合該工程計劃，從而在最大程度上發揮該兩項計劃可為香港帶來的經濟效益。

19. 何俊仁議員察悉屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路均為雙線雙程行車線，他認為應提供更多行車線，為該區較長期的發展項目(例如在北大嶼山可能進行的發展項目，包括機場的發展項目、大嶼山物流園，以及大嶼山可能興建的新貨櫃碼頭)作準備，以便為興建所涉及的沉管隧道及高架橋，以及為興建該等設施而徵收土地所注入的龐大資金及所需的努力更有價值。此外，鑒於往返機場的車程極注重時間，而該兩條道路又具有為機場提供另一條陸路連接的策略重要性，故亦需提供額外的行車線，確保即使有嚴重交通意外，亦可保持交通暢順。

20. 港珠澳大橋香港工程管理處處長在回答時表示，屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路到2021年的行車量／容車量比率分別為0.4及0.6的預測數字，已考慮到該區未來發展會引致交通需求增加的預測，例如東涌新市鎮的長遠發展，建議的大嶼山物流園、港珠澳大橋、大嶼山可能興建的貨櫃碼頭及新界西北未來的人口增長。因此，有足夠的剩餘容車量應付採用"極長遠"的規劃範圍得出的直至2021年以後的交通需求。

21. 何俊仁議員不感信服。依他之見，與興建沉管隧道及高架橋所需的龐大資金相比，提供多一條行車線



的額外成本不會太大。港珠澳大橋香港工程管理處處長答稱，由於上述行車量／容車量比率預測是用科學方法得出，故當局相信該兩條道路應可以應付極長遠的發展。此外，現行道路尚未飽和。政府當局在必要時採取交通管理措施，以紓減交通意外的影響方面亦富經驗。因此，為太過遙遠的發展作好準備而提供額外的行車線，未必符合成本效益。

22. 譚香文議員確認該工程計劃對物流業及跨境交通的價值。然而，她強調該工程計劃亦需顧及新界西北與香港其他地方的交通保持暢順的需要。港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，政府當局亦很希望照顧新界西北的長遠交通需要，因此已制訂多項短期、中期及長期措施，以確保新界西北居民的交通需要得到滿足。就短期及中期措施而言，屯門公路的改善工程將會分期進行。至於新界西北居民中長期的交通需要，該工程計劃可有效滿足此方面的需要，與此同時，政府當局亦正探討更多長期措施，例如青衣與大嶼山連接路，以及為2007年7月9日事務委員會會議提供的題為“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”文件所列出的方案1、3及3A。為使譚議員確信上述短期及中期措施已屬足夠，港珠澳大橋香港工程管理處處長表示，在改善工程完成後，屯門公路市中心段將由兩線行車擴闊至3線行車，這將大大增加其容車量。在有關路段加建路肩及改善屯門公路的整體彎曲度令其達到現代公路標準的工程，亦會顯著改善屯門公路的行車順暢度。此外，一如早前的電腦投影片顯示，當局相信，在該工程計劃完成後，新界西北所有主要道路到2021年時的行車量／容車量比率將可保持在1.2以內。

23. 陳偉業議員認為，該工程計劃不應只有道路連接功能，而應進一步擴展至包括一條鐵路線，從而亦為鐵路交通提供一條方便的環迴路線。尤其重要的是該條鐵路線應同時兼具客貨運功能，令對香港的整體發展非常重要的貨運業可與珠三角競爭。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，鐵路發展由於涉及龐大投資，故需要審慎研究。現時，政府當局並不認為由新界西北往機場的直接鐵路線有需求。

24. 劉江華議員指出該工程計劃在提供與港珠澳大橋及深圳灣口岸的連接方面具策略重要性，並促請政府當局適當考慮因而帶來的交通及保安方面的需要。政府當局尤其應考慮為屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路設立“綠色通道”的可能性，在此安排之下，跨境貨車可利用一條快速車道通過香港與內地的邊境，而通關手續則在一處指定地點的物流中心而非邊境進行。依他之見，上

述特別通關安排可令珠三角範圍內的交通更為暢順及有效率。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時同意，連同港珠澳大橋和規劃中的廣深沿江高速公路及京珠高速公路，該兩條道路有助形成一條非常重要的環迴道路，將珠三角的主要城市連接起來。因此，在為該工程計劃進行詳細設計時，當局會在諮詢有關業界及其他相關人士的情況下，考慮劉議員的上述意見。

#### 該工程計劃的實施時間表

25. 劉健儀議員及陳偉業議員均欣悉該工程計劃的落實，他們均認為，該工程計劃已拖延太長時間，並應加速進行。劉議員指出，該工程計劃可為新界西北前往市區的交通擠塞問題帶來迫切需要的紓緩，並為機場提供一條重要的替代性陸上通道，她詢問該項工程計劃原定由2008年5月開始並在2010年5月完成的勘測及初步設計研究為何需花兩年時間，以及有關研究可否加速進行。

26. 路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時解釋，勘測及初步設計研究需花兩年時間是因為當中涉及的步驟包括檢討以往就該工程計劃進行研究的結果、審議定線及設計方案、進行詳細的工地勘測、初步設計及根據《環境影響評估條例》(第499章)進行環境影響評估。然而，當該工程計劃進入法定程序階段及設計和招標階段時便有加速工作的空間，屆時會根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)把屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路計劃刊憲，然後進行詳細的設計及招標。舉例而言，若反對個案不多，有關的法定程序階段就可縮短。若採用設計及建造方式推展該工程計劃，設計及招標階段亦可縮短。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>補充，政府當局已作出多方面努力，與有關各方、區議會及事務委員會保持緊密溝通。當局希望有效溝通有助盡量減少對有關道路計劃的反對個案，並有助處理可能仍會出現的反對個案。

27. 周梁淑怡議員問及有否可能在2016年之前完成該工程計劃，以盡早改善屯門公路的擠塞情況，路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時證實，屯門西繞道可較2016年提早約一年完成，因為其複雜程度不及屯門至赤鱸角連接路，後者無法加速進行，是因為該連接路其中4公里以沉管隧道形式興建，以致該段路的興建非常收雜及費時，此外，還需遷移水下公用設施以騰出空間進行工程。然而，若屯門西繞道所經過的範圍的地質情況較預期複雜，當中涉及的穿山隧道的興建就可能需要更多時間，以致該繞道亦可能無法在2016年前完成。儘管如此，他向委員保證，為加快該工程計劃的進

度，其設計階段將與其他階段同步進行。劉江華議員認同政府當局為加快推動該工程計劃所作的努力。

#### 相關的財務安排

28. 梁國雄議員詢問當局會否如鐵路發展一樣批出物業發展權，以創造收入來填補該工程計劃所需資金的不足之數。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，道路工程通常由政府當局斥資興建。這是為何政府當局計劃尋求事務委員會支持，向工務小組委員會提交為該工程計劃進行勘測及初步設計的撥款建議。

29. 王國興議員察悉，該工程計劃將需約200億元興建，他詢問當局日後會否為使用屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路徵收費用，以收回如此龐大的投資。他關注該兩條道路若收費，將會如三號幹線的情況一樣無法紓緩屯門公路的擠塞問題，現時在令收費的三號幹線及不收費的替代路線屯門公路的使用率合理化方面亦遇到很大困難。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時證實，由於需考慮多項因素，例如有否替代道路和其定線等，以及該兩條道路的設計，政府當局尚未就此作出決定。

30. 王國興議員察悉政府當局的答覆，並強烈要求將他呼籲政府當局不要為使用屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路徵收費用一事記錄在案。依他之見，只有當該兩條道路不收費時，政府當局才可有更強的議價能力，與三號幹線專營公司談判延長其在2025年屆滿的專營權，以換取減低隧道費，從而令三號幹線及替代路線的屯門公路的使用率較為合理。善用該兩條道路亦有助形成一個計劃由該兩條道路達致的將珠三角的主要城市連接起來的環迴道路網。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時解釋，市民負擔能力、對交通流量的影響、該兩條道路的成本效益及財政可行性，以及相關道路的交通狀況均是當局在決定該兩條道路會否收費及若然收費，收費水平為何時會考慮的因素。該兩條道路的設計亦需考慮上述的決定，因為若然收費，便須提供收費站。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應王議員提出當局何時可作出有關決定的詢問時表示，有關決定將需因應該兩條道路的設計詳情作出，因而在未有設計詳情前無法作出該決定。

#### 其他意見及關注事項

31. 梁國雄議員很希望確保該項需要大量政府資金的工程計劃可創造就業機會。依他之見，當局在審核有關標書時，所創造的職位數目應是考慮因素之一。就此，

他亦對於政府當局在通脹期間而非較早前的通縮期間展開該工程計劃表示遺憾。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時強調，該工程計劃必定會創造大量職位。根據收步評估，在施工階段將創造數千個職位。

32. 劉江華議員指出，當局現時透過配額制度蓄意將深圳灣口岸的交通流量維持在低水平，以免令屯門公路不勝負荷。他又懷疑興建屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路未必可解決屯門公路的擠塞問題，以確保屯門與市區之間有暢順的連接。故此，仍有需要盡量善用三號幹線，以紓緩屯門公路的擠塞情況，以及令深圳灣口岸的運作達致其設計容量。政府當局察悉他的意見。

33. 主席總結時表示，事務委員會支持有關的撥款建議及將該建議提交2007年12月20日的工務小組委員會會議，並促請政府當局在切實可行的情況下加快落實該工程計劃。

## V 為加強鐵路安全監管的人員編制建議

(立法會 CB(1)263/07-08(04) —— 政府當局就加強鐵路安全監管的人員編制建議提供的文件)

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介上述人員編制建議。委員察悉，鑒於有需要加強香港鐵路視察組(下稱"鐵路視察組")的規管職能及有多項規劃中的新鐵路項目，政府當局現建議加強鐵路視察組的人手，把現有主管的職級由總機電工程師(首長級薪級第1點)提升至政府機電工程師(首長級薪級第2點)，並開設兩個非首長級的工程師職位，以及把鐵路視察組納入機電工程署(下稱"機電署")。政府當局亦計劃把有關的人員編制建議呈交財務委員會(下稱"財委會")轄下的人事編制小組委員會，供該委員會在2007年12月12日的會議上審議，並在2008年1月11日請求財委會批准。

### 對建議把香港鐵路視察組納入機電工程署的關注

35. 王國興議員察悉鐵路網絡的長度已由1990年的110公里增至現在的210多公里，而日後會有更多新鐵路線落成啟用，他很希望確保鐵路視察組在應付因而帶來的日益沉重及複雜的規管工作方面的能力，不會因為該組被納入機電署而受到影響。他尤其關注，如政府當局文件附件4所載的擬議組織架構所示，由於在整合之後，鐵路視察組主管需向機電署副署長／規管服務及機電工

程署署長匯報，故該組可能會難以在發生鐵路事故時立刻作出回應。主席憶述委員以往曾呼籲同時增加鐵路視察組的編制及權力，他不滿政府當局不但沒有給予該視察組更高的地位，反而建議把鐵路視察組納入機電署，成為該部門轄下眾多組別之一，以致鐵路視察組未必可以自行作出決定，而需向兩位較高級的人員匯報。他警告，鑒於上述建議的匯報架構，儘管建議提升其主管的職級及多開設兩個職位，但鐵路視察組亦未必可以足夠高的效率回應鐵路事故，以確保鐵路安全。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>2</sup>認同委員的意見，認為快速回應鐵路事故很重要，及因而需盡快調查該等事故的成因，以及決定補救措施。她向委員保證，鐵路視察組被納入機電署，只會加強而不會影響其回應鐵路事故的效率，原因如下——

- (a) 鑒於鐵路工程系統與機電工程息息相關，把鐵路視察組納入機電署將為該視察組帶來更強有力的機電工程支援，令該視察組更有能力快速回應鐵路事故；
- (b) 透過規定兩間鐵路公司在發生鐵路事故時需向鐵路視察組提交報告，並就其調查工作盡力提供協助，相關法例已賦權該視察組快速和獨立地對鐵路事故作出回應；
- (c) 現時會不時向機電署尋求技術或人手支援，尤其在發生重大鐵路事故的時候。把鐵路視察組納入機電署，將會確保在有需要時，甚至可更快地為鐵路視察組提供內部專業支援，為執行監督鐵路安全的目的而得以調配相關的專業人員工作；有助增進鐵路視察組人員的專業知識和經驗；並讓該署專業職系的高層人員可監察及督導鐵路視察組的工作；及
- (d) 鐵路視察組現時在行政上隸屬於運輸及房屋局，並需向其匯報。雖然鐵路視察組日後會納入機電署，但該視察組在調查鐵路事故及與鐵路公司採取跟進行動方面仍與現時一樣，是第一線的規管者。

37. 梁國雄議員指出，上文所述，在按建議把鐵路視察組納入機電署後該署可為該視察組提供的專業援助，事實上亦可由同屬專家的顧問提供。鐵路視察組納入機電署後令兩者的工作關係更為密切，此點亦可透過委任協調委員會輕易達到。據他所述，上述替代安排有

助保持鐵路視察組的獨立性，以便發揮依他之見屬非常重要的權力制衡作用。為支持他提出的替代建議，他要求當局提供海外鐵路服務規管的資料。

38. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時強調，需委託一個政府機構而非私人顧問來執行規管職能，以確保安全規管工作的公正持平。當涉及複雜的事故，並且在調查有關事故時需要特別的專業意見時，才應聘用顧問。她進一步重申，現行法例已賦予鐵路視察組充分權力，使其可以有效率及獨立地執行其日常的規管職能，以及擔當其調查鐵路事故及建議相應改善措施的角色。

39. 梁國雄議員察悉政府當局的上述回應後，認為可改為聘用顧問來監察鐵路視察組的表現。他強調分權及因此而要讓鐵路視察組可如廉政公署般獨立運作的重要性。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時重申，現行法例已賦權鐵路視察組獨立運作。

#### 其他意見及關注

40. 王國興議員很希望確保，建議開設的政府機電工程師(首長級薪級第2點)職位人選的先決條件是具備鐵路運作的專門知識。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，出任該職位者將是熟悉鐵路運作、設計及保養維修及對上述範圍經驗豐富的專業工程師。她進一步解釋，工程培訓主要分為機械工程、土木工程及電機工程。鐵路運作方面的知識主要是從工作經驗中吸收。就此，該個政府機電工程師(首長級薪級第2點)職位的潛在人選將是在鐵路設計、維修保養及規管方面具備超過10年經驗的工程師，非常熟悉鐵路系統的工程及安全運作。她在回應王議員的詢問時亦證實，在現階段，政府當局認為該職位的人選在政府內部挑選會較為適當。這是因為只有政府人員才具備鐵路安全規管方面的豐富經驗，而且由於他們熟悉現行的規管機制及相關法例，以及鐵路系統將於2007年12月2日合併的兩間鐵路公司的現時運作情況，他們將可以獨立執行工作。

41. 劉健儀議員關注過分規管的情況，她強調香港鐵路在安全方面處於領導地位，並指出儘管仍有改善的空間，但香港從來沒有發生任何大規模的鐵路事故。因此，她雖然支持加強鐵路視察組規管職能，以便進一步改善鐵路運作，以及鑒於鐵路網絡不斷擴大而須加強鐵路視察組的人手的建議，但她亦很希望確保取得適當平衡，避免會有不良後果的過分規管。

42. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時澄清，鐵路服務的日常運作仍然屬於合併後的公司的職權，鐵路視察組不會影響它的權力及職責。政府當局現建議加強鐵路視察組的規管職能，主要是因為有需要進行更具策略性及更聚焦的規管工作，以便為鐵路網絡持續擴大及不斷上升的公眾期望作好準備。就此，目前的計劃是透過考慮每條鐵路使用周期各個階段的潛在安全風險，令鐵路視察組監察工作的焦點更為全面及具策略性。換言之，在現行的安排外，鐵路視察組將會採用"以風險為本"的方法，監察鐵路踏入使用周期不同的階段，於不同情況下對安全構成重大影響的範疇及其相關的潛在風險。鐵路視察組亦會定期檢討這些風險的緩急次序，以確保鐵路在使用周期各個階段都能安全運作。當局相信可用此方法改善維修保養工作，以便進一步減少鐵路事故的發生及維持香港鐵路安全運作的高水平。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2進一步向委員保證，當局會在訂定已計劃的"以風險為本"的監察工作時，與合併後的公司密切聯絡，以確保該等工作的可行性及成效。

43. 考慮到鐵路視察組的法定權力及專業技能，以及提升其主管職級及加強該組人手的建議，陳偉業議員指出昂坪纜車車廂墜下事件(下稱"有關事件")對香港聲譽的負面影響，並促請政府當局考慮將Skyrail納入鐵路視察組的監察範圍，以改善對前者的規管及其安全標準。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答覆時解釋，該兩個系統完全不同。鐵路服務屬公共交通，而Skyrail根本上屬旅遊項目。此外，機電署轄下已有另一組人員負責密切監察後者。機電工程署副署長／規管服務提出和她類似的觀點，並補充說，Skyrail的設計、維修保養及運作均由另一項法例規管。經濟發展事務委員會亦會密切跟進有關事件的報告，並會為此目的在2007年11月26日舉行會議。應陳議員的要求，政府當局同意提供涉及鐵路與纜車不同的法例架構、規管職能，以及各自規管團隊的資料。

政府當局

44. 主席總結上述討論時表示，儘管有上文所表達的意見及關注，委員仍普遍支持政府當局的建議，將有關的人員編制建議提交人事編制小組委員會審議。然而，他促請政府當局在舉行相關的人事編制小組委員會會議前，提供事務委員會一位委員要求的資料，即有關鐵路服務及Skyrail的規管制度及規管團隊的資料。

(會後補註：政府當局提供的資料已於2007年12月6日隨立法會CB(1)401/07-08號文件發給委員。)

**VI 其他事項**

45. 議事完畢，會議於下午12時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2007年12月12日