

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)628/07-08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12月18日(星期五)  
時 間：上午8時30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  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員  
湯家驊議員, SC  
譚香文議員

缺席委員：張宇人議員, SBS, JP  
陳偉業議員  
李永達議員

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  
李麗儀女士

運輸及房屋局首席助理秘書長  
羅淑佩女士

運輸署  
助理署長／行政及牌照  
呂瑩女士

運輸署  
總工程師／道路安全及標準研究  
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)(交通總部)  
朱明寶女士

香港警務處警司  
(法例檢討及策劃)(交通總部)  
袁松彪先生

### **參與議程第V項的討論**

運輸及房屋局副秘書長  
李麗儀女士

運輸及房屋局首席助理秘書長  
羅淑佩女士

運輸署  
總工程師／交通控制  
單國強先生

### **參與議程第VI項的討論**

運輸及房屋局首席助理秘書長  
何皓璇女士

運輸署  
總工程師／交通工程(新界西)  
李欣明先生

土木工程拓展署  
土木工程處副處長(工程及環境管理)  
韓志強先生

土木工程拓展署  
總工程師／專責事務(工程)  
陳志明先生

**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)390/07-08號 文件 —— 2007年10月30日  
會議的紀要  
立法會CB(1)398/07-08號 文件 —— 2007年11月23日  
會議的紀要)

分別於2007年10月30日及2007年11月23日舉行的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 —— 地鐵公司就兩鐵  
CB(1)304/07-08(01)號文件 合併後的車費調  
減提供的文件  
立法會CB(1)312/07-08(01) —— 一名市民就反對  
及(02)號文件 411號線專線小巴  
延長服務時間的  
事宜與政府當局  
之間的來往信函  
立法會CB(1)336/07-08(01) —— 一名市民就兩鐵  
號文件 合併後的鐵路車  
費調減事宜提交  
的意見書  
立法會CB(1)357/07-08(01) —— 政府當局為回應  
號文件 一位中七學生就  
學生鐵路票價優  
惠一事提交的意  
見書(立法會  
CB(1)163/07-08(0  
1)號文件)提供的  
文件

立法會 CB(1)438/07-08(01) —— 政府當局就為改善交通牌照發牌安排的附屬法例修訂提供的文件)

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)410/07-08(01) —— 待議事項一覽表號文件

立法會 CB(1)410/07-08(02) —— 跟進行動一覽表)號文件

3. 委員同意在1月舉行的例會上討論政府當局建議的下列事項 ——

(a) 香港的持牌渡輪服務；及

(b) 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。

4. 鑒於一再發生涉及專營巴士的致命交通意外，王國興議員建議在1月會議的議程內加入"專營巴士的營運安全問題"此事項。就此，他重申有需要在專營巴士沒有遮擋的座椅加裝安全帶，並應考慮禁止乘客坐在巴士上層沒有遮擋的座椅。劉健儀議員指出，事務委員會曾在上一個立法會會期內的多次會議上討論有關事項，對上一次更是近期的事，她認為較適當的做法，是確保政府當局及專營巴士公司在跟進先前此類討論所確定的措施方面已取得若干進展，然後才再進一步研究此事項。主席請委員參閱政府當局最近為回應委員於2007年7月9日會議席上提出的兩項建議而提供的補充資料(於2007年12月12日發出的立法會 CB(1)434/07-08號文件)，並建議事務委員會可討論上述回應的詳情，並檢討由政府當局及專營巴士公司為進一步加強專營巴士營運安全而進行的各項工作的進展。劉議員察悉主席的建議後補充說，應具體要求政府當局及專營巴士公司檢討巴士結構及車身的設計，以確保為乘客提供最大的保障。

5. 李鳳英議員提述訂於2008年1月25日舉行的1月例會時指出，有關會議可能會與即將舉行的全國人民代表大會香港區代表的選舉撞期。林健鋒議員證實有可能撞期。他們和周梁淑怡議員考慮到事務委員會部分委員是相關選舉團成員，故認為1月會議適宜改期，以避免撞期。王國興議員認同他們的意見。主席考慮過此等委員

的意見後，同意將1月會議改在方便委員出席的日期舉行。

(會後補註：事務委員會1月會議其後改於2008年1月28日(星期一)上午8時30分舉行。)

#### IV 加強道路安全的立法建議

(立法會CB(1)410/07-08(03)——政府當局就加強道路安全的立法建議提供的文件

立法會CB(1)393/07-08號文——立法會秘書處擬備有關加強道路安全措施的文件(背景資料簡介)

6. 應主席的邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)向委員簡介政府當局為實施以下各項加強道路安全措施而提出的立法建議的最後階段準備工作 ——

- (a) 把危險駕駛引致他人死亡罪行的最高監禁期由5年增至10年；
- (b) 因酒後駕駛而首次被定罪的司機，會被取消駕駛資格至少3個月；
- (c) 強制規定觸犯酒後駕駛罪行的司機修讀駕駛改進課程；
- (d) 賦權警方進行隨機呼氣測試；
- (e) 強制規定屢次違反交通規例(即在兩年內根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)累積違例駕駛分數至10分或以上的司機)及觸犯嚴重交通罪行被扣10分的司機修讀駕駛改進課程；
- (f) 加重不依照強制修讀駕駛改進課程規定的罰則，包括將首次被定罪司機的最高罰款由3,000元提高至5,000元，以及運輸署署長可拒絕向某司機簽發、重新簽發或續發駕駛執照，直至他依照規定修畢駕駛改進課程為止；及
- (g) 把目前適用於電單車新牌司機的暫准駕駛執照計劃的應用範圍擴大至私家車及輕型貨車的新牌司機。

7. 委員普遍歡迎上述建議。然而，他們亦就該等建議提出多項關注及意見。

#### 賦權警方進行隨機呼氣測試的建議

8. 林健鋒議員雖然察悉賦權警方進行隨機呼氣測試的建議(下稱"隨機呼氣測試建議")獲得普遍支持，但他希望確保有措施釋除公眾對警方可能濫權的關注。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時指出，隨機呼氣測試建議實際上是因應議員及公眾的要求而提出。警方將會擬訂內部指引，確保適當運用權力，並盡量減少對交通的影響及對公眾造成的不便。警方現時亦正研究新的檢查設備，以配合測試工作。警務處總警司(交通總部)補充，在12個月前，議員本身曾要求引入隨機呼氣測試，警方當時的立場是，若立法會議員及市民認為有關權力恰當，該項權力才獲接受。這仍是警方的立場。雖然在此期間的12個月，酒後駕駛的命中率及相關檢控個案的數目均保持穩定，但警方對於酒後駕駛的危險卻不會掉以輕心，並會維持執法行動。就此，若按照警方最初包括以下6項措施的內部安排進行隨機呼氣測試，該項測試將可證明有用 ——

- (a) 限定受過檢查呼氣測試訓練的交通警員才能進行隨機呼氣測試。這是基於實際及安全考慮；
- (b) 隨機呼氣測試通常不會以行駛中的汽車為目標，但會在設置路障期間或作為其他交通管制措施的一部分進行；
- (c) 將會考慮使用簡便的預先檢查設備，以便加快隨機呼氣測試過程，從而避免對駕駛者造成不必要的延誤／不便。這樣做會把(檢查呼氣測試)所需的時間由4至5分鐘縮短為3至4秒；
- (d) 實行初期沒有時間或地點的限制，因為這樣做違背隨機呼氣測試的"隨機"性質；
- (e) 初期進行隨機呼氣測試的警務人員並無職級限制。所有警務人員均獲賦予相當的權力，他們都負責任地行使該等權力。沒有理由懷疑進行隨機呼氣測試的權力會被濫用；及
- (f) 當局推行隨機呼氣測試後，將會利用一段試行期監察隨機呼氣測試的數目，以便決定其成效，並判斷有關測試會否對其他沒有觸犯法例的道路使用者造成過多的不便。

9. 應主席的要求，警務處總警司(交通總部)向事務委員會提供其就警方對隨機呼氣測試立場的發言稿，以供參考。該份發言稿已於會議席上提交。

(會後補註：上述發言稿已於2007年12月18日隨立法會CB(1)476/07-08號文件發給委員。)

10. 張學明議員歡迎警方擬訂內部的隨機呼氣測試指引，以釋除對警權可能被濫用的關注。然而，他擔心由於規定只有曾接受檢查呼氣測試的交通警員才有權進行隨機呼氣測試，倘若此類警務人員不多，就可能會局限隨機呼氣測試的成效。他亦認為較可取的做法是在交通意外黑點定期進行隨機呼氣測試，以便更有效地防止意外。警務處總警司(交通總部)在回答時報告，香港有介乎2 500名至3 000名交通警員。當中曾接受檢查呼氣測試訓練的警員約有800至900人。由於安全地進行隨機呼氣測試講求經驗及技能，為確保效率及有關交通警員及其他道路使用者的安全，初期只由曾接受檢查呼氣測試訓練的交通警員進行隨機呼氣測試的做法十分重要。至於張議員後述的建議，警方就隨機呼氣測試的初步計劃是排除以行駛中的車輛為目標。為了保持隨機呼氣測試"隨機"的性質，警方亦認為初期對時間或地點不加限制會較為恰當。然而，當經過一段時間，汲取了更多進行隨機呼氣測試的經驗後，警方或可考慮擴大隨機呼氣測試的範圍及將此項職權交由更多前線警員執行。

11. 劉健儀議員察悉，根據隨機呼氣測試建議，警方可以要求在道路上企圖駕駛汽車的某個司機進行隨機呼氣測試。警務處總警司(交通總部)在回答她問及"企圖駕駛汽車"此語句的意思時，扼要解釋"企圖"一詞在法律上的定義，並指出合理性將會是確定構成企圖的主要原則。舉例而言，倘若某人坐在車輛的司機位，並將開動引擎的車匙插入點火器，警方就或需在某個時刻干預。預期透過經驗，警方可顯示其行使隨機呼氣測試的權力是合理及恰當的。在此之前，警方將會把隨機呼氣測試限於設置路障時才進行。

12. 湯家驊議員察悉酒後駕駛意外的數目並不驚人，而是頗為穩定，他詢問政府當局有否做過任何工作來確定公眾對隨機呼氣測試的接受程度。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時解釋，過去5年，酒後駕駛意外的數目並不特別高，平均每年維持在約90宗。然而，在酒後駕駛意外中死亡及嚴重受傷的平均比率卻為22.5%，而所有交通意外的同類比率則只約為16%。警方就隨機呼氣測試制定的內部指引應有助釋除市民對警方可能濫權的關注。

13. 湯家驊議員指出，部分酒後駕駛者開始時可能會拒絕提供呼氣樣本作測試，以便爭取時間讓其酒精濃度的水平下降。他詢問拒絕為檢查呼氣測試提供呼氣樣本的數字及相關的檢控數字為何，並認為倘若有關情況嚴重，或需堵塞有關的漏洞，然後才進一步賦權警方進行隨機呼氣測試。不然的話，因拒絕提供呼氣樣本而引致的訴訟可能會增加。警務處總警司(交通總部)在回應時向委員保證，檢查呼氣測試的法律依據非常穩固和清晰。根據《道路交通條例》(第374章)第39C條，任何人無合理辯解，在根據本條被要求時，沒有提供樣本，即屬犯罪。所訂明的罰則與酒後駕駛的罰則相同。截至會議當日為止，針對沒有提供樣本者作出的檢控在2007年共有33宗。2006年的數目則為39宗。上述數字顯示警方可積極跟進拒絕提供樣本的個案。

14. 湯家驊議員詢問，政府當局曾否就擬用於隨機呼氣測試預先檢查的新設備進行誤差率測試，以便確保有關設備的可靠性。警務處總警司(交通總部)在回應時表示，現時用作檢查呼氣測試的儀器曾經由專家檢驗及調校，已確立一定權威性。該儀器迄今一直極為準確，司法機構對其準確性亦感滿意。新設備也是以調校系統為基礎運作，預期同樣可靠，當局亦會在引入前仔細檢驗。他進一步向委員保證，新設備初期只用作預先檢查的目的，旨在利便隨機呼氣測試的過程，並將每次檢查的時間由數分鐘縮短至2至3秒，以便盡量減少對交通的影響及對市民造成的不便。警方只會在預先檢查的結果顯示有關司機可能酒後駕駛的情況下，才會進行正式的呼氣測試。

#### 建議的酒後駕駛新增罰則

15. 考慮到酒後駕駛罪行的嚴重性，王國興議員認為，首次定罪可被取消駕駛資格至少3個月，以及強制規定修習駕駛改進課程的新增罰則(下稱"建議的酒後駕駛新增罰則")並不足夠，當局應建議更重的罰則。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時指出，根據《道路交通條例》第39、39A、39B及39C條，觸犯酒後駕駛者最高已可被判罰款25,000元及監禁3年。有關司機再次或其後被定罪，亦可被取消駕駛資格至少兩年。鑒於已有上述現行罰則，香港酒精濃度訂明的法定限度已較很多地方嚴厲，加上警方亦會獲賦權進行隨機呼氣測試，當局認為上述的建議措施加在一起，將對酒後駕駛有強有力的阻嚇力。王議員指出酒後駕駛實屬不負責任的行為，後果嚴重，他堅持認為，政府當局應參考海

外做法，進一步提高罰則。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，建議的新增罰則已參照海外的做法。

17. 主席亦認為，建議的酒後駕駛新增罰則不夠重，未能反映有關罪行的嚴重性質。依他之見，酒後駕駛的罪行與危險駕駛引致他人死亡的罪行相若，而後者的罰則要重得多。為了向駕駛人士傳達一個強烈的信息，即香港絕不容忍酒後駕駛，並讓司法機構在必要時施加更重罰則，當局應把酒後駕駛的罰則提高至與危險駕駛引致他人死亡罪行相若的水平。

18. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時強調，在擬訂建議的新增罰則時，有需要在各個考慮因素之間求取平衡。她進一步指出，針對酒後駕駛的建議措施將使酒後駕駛被定罪的罰則與危險駕駛的罰則大致相若，兩者均可能會導致最高罰款25,000元，監禁3年及被取消駕駛資格。

19. 主席促請政府當局進一步研究及修訂建議的酒後駕駛新增罰則，尤其是取消駕駛資格的建議時間，他認為該建議時間不夠長，未能產生足夠的阻嚇作用。倘若當局不延長有關時間，他和民主黨其他議員可能會對相關的修訂條例草案提出委員會審議階段修正案。

20. 劉健儀議員表示支持因觸犯酒後駕駛罪行而首次被定罪的司機會被取消駕駛資格至少3個月的建議。然而，她指出首次因危險駕駛引致他人死亡而被定罪的司機會被取消駕駛資格至少2年，並認為上述兩項罪行被取消駕駛資格的時間不成比例。她詢問政府當局在決定建議的酒後駕駛取消駕駛資格時間時有否參考海外的做法，運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時證實，當局曾參考海外的做法。她進一步表示，建議的取消駕駛資格時間與澳洲大致相若，該國的酒精濃度法定限度與香港相類似。

21. 劉健儀議員詢問，觸犯酒後駕駛罪行的司機是否在其酒精濃度的水平超過訂明法定限度的某個幅度，才會被取消駕駛資格。運輸及房屋局副秘書長(運輸)答稱，無論酒精濃度的水平超出訂明法定限度的幅度多少，均會施加相同的罰則，因為根據酒精濃度超出訂明法定限度的不同幅度來施加不同罰則，可能會令人誤以為有關幅度會獲得不同程度的接受。

#### 強制修習駕駛改進課程的建議

22. 王國興議員詢問修讀駕駛改進課程者是否需要完成有關課程前經過測試，以確保他們能真正改正不

良駕駛行為。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時證實，修讀駕駛改進課程者須通過一項評核，然後才會向他發出課程證書，並且會在其完成該課程後，讓其在兩年期內可從被扣的違例駕駛記分總分中減去3分一次。王議員質疑他認為可能太過簡單的評核是否足夠，運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時解釋，駕駛改進課程的設計是向司機灌輸更強烈的道路安全及良好駕駛行為意識，而非提高其駕駛技術。此外，據批准有關駕駛改進課程的運輸署所述，修讀的司機反應良好，而他們亦認為有關課程有用，可給予他們與其他司機分享經驗的機會，以及加深瞭解何謂正確的駕駛行為及態度。

23. 劉健儀議員表示支持強制修習駕駛改進課程的建議。然而，她詢問不遵守規定參加駕駛改進課程的比率為何，以確定針對不遵守有關規定而加重罰則的立法建議是否有理據。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回答時解釋，大部分人是自願參加駕駛改進課程的，當中只有2%的參加者是被法庭命令參加。由2004年至2006年，在被法庭命令須修習有關課程的約400多名駕駛者當中，約有四成沒有遵守有關命令。

24. 主席指出，駕駛者在取得駕駛執照數年後，可能會傾向不那麼謹慎。因此，他建議規定駕駛者每5年修習駕駛改進課程一次，以改善他們的駕駛技術及行為。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，通過駕駛測試的司機應具備基本的駕駛技術。由於很多司機的駕駛行為良好，由運輸署加強宣傳及教育，以此作為持續提醒所有駕駛者保持良好駕駛態度的措施，可能會有更大作用。

#### 危險駕駛引致他人死亡的罰則

25. 李鳳英議員對於提高危險駕駛引致他人死亡罪行的最高監禁期的作用表示懷疑，並指出法院實際上作出的判決往往低於現有的最高罰則。她詢問作出罰款50,000元及監禁5年的最高罰則的個案數目，以及此數目佔該類定罪判決總數的比例。她認為或有需要針對此項罪行建議加重罰則，以確保有足夠的阻嚇作用。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，過去5年曾針對此項罪行作出114次檢控。在這些個案當中，約有70%被定罪。在此等定罪個案中，70%被判處監禁，當中有1宗個案涉及被判處現時5年的最高監禁期。她進一步告知委員，提高最高監禁期的建議將可向司法機構發出明確訊息，就是議員及市民均認為有需要加重刑罰。政府當局預期，司法機構日後就此項罪行作出的判決將可反映加重後的罰則。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應李議員

時進一步表示，司法機構在作出判決時，會考慮所有相關因素，包括被判刑者是否曾屢次觸犯該項罪行。

26. 譚香文議員雖然支持提高危險駕駛引致他人死亡罪行的最高監禁期的建議，但她同樣舉出法院作出的判決遠低於最高罰則的個案，並質疑若獨立行事的司法機構不相應對該項罪行加重刑罰，以加強阻嚇作用，上述建議有何作用。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，有關建議若獲得支持，可反映委員及普羅市民的意見，即現時的最高監禁期與該項罪行的嚴重性並不相稱。雖然司法機構在作出判決決定時，會繼續獨立研究多項因素，包括個別個案的情況，但亦會參考經過這樣修訂的最高監禁期。

27. 林健鋒議員促請政府當局註銷而非暫停屢次觸犯危險駕駛引致他人死亡罪行人士的駕駛執照，並規定他們須重考路試。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時強調，問題在於該等人士的駕駛態度而非他們的駕駛技術。林議員堅持認為，政府當局應考慮他的上述建議，因為有關罪行不僅可能對有關司機帶來嚴重後果，亦為其他道路使用者帶來嚴重後果。此外，有意見認為應加重對該項罪行的刑罰。

#### 將暫准駕駛執照計劃的適用範圍擴大至私家車及輕型貨車的新牌司機

28. 林健鋒議員指出，鑒於近期發生多宗嚴重交通意外，自由黨不反對將暫准駕駛執照計劃的適用範圍擴大至私家車及輕型貨車的新牌司機的建議(下稱"擴大範圍建議")。然而，他們亦認為有需要處理因"雪藏牌持有人"(即在獲發駕駛執照很長時間後才開始駕駛的人士)構成危險而引起的關注。主席認同他的意見，認為有需要處理上述危險。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時指出，難以辨識上述駕駛人士。然而，在2000年為電單車新牌司機引入的暫准駕駛執照計劃，已證明可有效減少一年經驗的電單車司機涉及意外的平均比率，使其由1996年至2000年期間每1 000名新牌電單車司機有72名涉及意外的數字，下降至2001年至2006年期間的47名。其後各年的統計數字亦進一步顯示，與在引入暫准駕駛執照計劃前有類似經驗的電單車司機比較，曾受暫准駕駛執照計劃規管的電單車司機的意外率持續較低。擁有一至兩年經驗及兩至三年經驗的電單車司機的有關比率分別由每1000名電單車司機有52名下降至33名，以及由每1000名

電單車司機有44名下降至24名。故此，暫准駕駛執照計劃在減低意外方面有持續成效。

30. 劉健儀議員表示關注擴大範圍建議未能解決海外駕駛執照持有人對道路使用者構成的危險，該等駕駛執照持有人雖然不熟悉香港的駕駛環境，但卻獲准無需通過本地駕駛考試而在香港駕駛。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，此等駕駛人士可分為兩類。第一類是遊客，根據國際公約，他們若持有有效的海外駕駛執照，可無需參加本地駕駛考試，憑國際駕駛許可證可在香港駕駛12個月。第二類是居於香港的外國人，若他們獲簽發其海外駕駛執照的國家與香港訂立相互承認協定，則可以直接簽發的形式獲取正式的本地駕駛執照。若沒有訂立這樣的協定，有關的外籍人士通常可憑其海外駕駛執照在香港駕駛3個月，期間須參加申請香港駕駛執照的駕駛考試。鑒於這些海外駕駛執照持有人應已具備足夠的路面駕駛經驗，旨在讓新牌司機累積駕駛經驗的暫准駕駛執照計劃將不會適用於他們。

31. 李鳳英議員雖然認同確保道路安全的重要性，但她亦提及擴大範圍建議，表示關注有關新牌輕型貨車司機須在車上展示"P"牌的規定可能對他們的就業機會帶來負面影響，因而影響其生計。就此，她詢問政府當局有否調查用作商業經營的輕型貨車的數目及對受聘從事此工作的司機的一般性要求，以及有否就擴大範圍建議諮詢業界及評估該建議對新牌輕型貨車司機的影響。

32. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，就電單車司機的情況而言，儘管實施暫准駕駛執照計劃，但此類司機的數目卻由2001年的約6 000名增至2006年的超過11 000名。故此，擴大範圍建議應不會令輕型貨車司機的數目減少。此外，在120萬名輕型貨車駕駛執照持有人當中，只有約3%是獲簽發駕駛執照的時間在一年以內。因此，擴大範圍建議的影響(若有的話)只會微不足道。李鳳英議員認為，不宜將為電單車司機而設的暫准駕駛執照計劃與為輕型貨車司機而設的同一計劃作出比較，因為電單車多作個人用途，而輕型貨車則多用作商業經營，以致有關司機可能是僱員，因而很受對法定司機要求的任何修訂的影響。她促請政府當局諮詢業界，以加深瞭解其關注，並在需要時提供協助，以盡量減少擴大範圍建議可能對輕型貨車職業司機的影響。

33. 林健鋒議員認為，除擴大範圍建議外，警方及運輸署亦應合作，指定若干地點，讓新牌司機熟習駕駛技術及累積路面經驗。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，鑒於這些司機的問題不在於他們的技術水平，

而是缺乏經驗，而在車上展示"P"牌有助提醒新牌司機小心謹慎，同時提醒其他道路使用者體諒該等司機缺乏經驗而對他們更有耐性，擴大範圍建議已應足以幫助新牌司機。

34. 主席在總結時促請政府當局在有關的法案內加入委員在會議席上表達的意見，並在切實可行的情況下盡快向立法會提交該法案。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，政府當局已正在為有關的立法建議作最後定稿，並會在2008年第一季盡快向立法會提交修訂法案。

**V 更換全港的傳統式交通燈為發光二極管式交通燈**  
(立法會 CB(1)410/07-08(04)——政府當局就更換全港的傳統式交通燈為發光二極管式交通燈提供的文件)

35. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)向委員簡介政府當局有關更換傳統式交通燈為發光二極管式交通燈的建議。

36. 王國興議員表示關注在更換交通燈時，為安裝經改裝的電路板而需將交通燈控制器暫時關閉，可能會引致交通意外。為釋除他的關注，運輸及房屋局副秘書長(運輸)解釋，為盡量減少對市民的影響，運輸署在同一時間只會更換一組交通燈，以便每次安裝的關閉時間最多只為30分鐘。在更換工作期間，警方會調派警務人員在有關路口指揮交通。

37. 至於王國興議員關注駕駛人士可能難以適應發光二極管式與傳統交通燈在光度方面的差異的問題，運輸及房屋局副秘書長(運輸)確認，該兩類交通燈的光度相同。兩者的主要差異在於能源效益及設計使用年限。

38. 王國興議員認為，更換工程應盡量在夜間進行，以盡量減少對交通的影響。運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，鑒於每個由交通燈控制的路口有數組交通燈，每個路口的更換工程可能共需半天時間。故此，更換工程將需在非繁忙時間進行，而非只在夜間。否則，整項更換工程可能需要很長時間。

39. 主席總結上述討論時確認事務委員會支持當局將有關的財務建議在2008年2月20日提交工務小組委員會通過，並在2008年4月25日提交財務委員會審批。

- VI 第5793號工程計劃 —— 欣澳交匯處改善工程**  
(立法會 CB(1)410/07-08(05) —— 政府當局就第  
號文件 5793號工程計劃  
—— 欣澳交匯  
處改善工程提供  
的文件  
立法會 CB(1)146/07-08 號文 —— 2007年7月20日  
件 會議的紀要)

40. 應主席邀請，土木工程拓展署土木工程處副處長(工程及環境管理)向委員簡介政府當局建議將793 TH號工程計劃 —— 欣澳交匯處改善工程提升為甲級，以便進行擬議的建造工程。他特別報告，為回應委員在2007年7月20日的事務委員會會議上就第793 TH號工程計劃下擬議進行的填海工程對環境的影響所表達的關注，政府當局曾檢討在高架結構上建造擬議的道路，以打入海床的樁柱承托的方法。檢討結果顯示，建造高架結構雖然在技術上可行，但與填海的建議相比，這項建議有明顯的弊端。尤其顯著的是高架結構將會對景觀造成負面的影響，其預計的工程費用亦將由5億4,140萬元(按2007年9月價格計算)增至7億元。工程的竣工日期亦將由原計劃的2011年4月推遲至2012年3月。然而，該兩個方案對環境的影響相類似。當局進行的環境影響評估亦顯示，擬議填海工程的影響屬可接受，而當局亦會採取連串措施，減低對水質的影響。這些措施包括採用框架式隔泥幕把挖泥爪斗四周圍起，並設立額外的懸浮式泥幕，以減少沉積物流失，控制填海的速度及方法等。當局亦會在施工期間密切監察水質。委員察悉，政府當局打算分別在2008年1月30日及2008年2月22日將工程計劃提交工務小組委員會及財務委員會，以便提升為甲級。若獲批撥款，政府當局計劃在2008年6月動工，並在2011年4月完工。

41. 王國興議員雖然察悉，上述檢討顯示進行工程計劃的原有方案較佳，但他促請政府當局盡量減少擬議填海的幅度。土木工程拓展署土木工程處副處長(工程及環境管理)在回應時解釋，當局是經過詳細研究後定出擬議填海工程所形成的土地面積，並已是容納所需的高架車道、地面道路及連接北大嶼山公路的迴旋處所需的最低限度的面積。

42. 張學明議員指出以往的填海工程對水質造成的影響，以及因而對海魚養殖場的影響，並希望確定工程範圍附近有否海魚養殖場，以及若有，當局曾否或會否就有關工程諮詢有關業者。土木工程拓展署土木工程處副處長(工程及環境管理)在回應時確認，最近的海魚養殖

場在馬灣。政府當局因而就工程計劃與馬灣漁業權益協會有限公司保持聯絡，經向該團體解釋政府當局將會採取的環境紓緩及監察措施後，已減低其對工程對馬灣水質影響的關注。當局亦會在整個施工期間與該協會保持緊密聯繫，以便適時解決施工期間可能出現的任何問題。他進一步指出，多年前在欣澳進行的更大規模填海工程並未對馬灣的水質造成不良影響。當局因而相信，擬議的填海工程對水質的影響不應引起關注。

43. 王國興議員詢問，當局會否在填海得來的土地上提供海濱長廊，讓市民進行消閑活動，例如垂釣及欣賞欣澳的美麗風景。土木工程拓展署土木工程處副處長(工程及環境管理)在回應時表示，當局會為填海得來的土地進行美化，並會透過一條供維修用途的單一車道小徑出入。政府當局可按建議開放該小徑讓市民使用，以方便市民前往海濱進行例如散步等消閑活動。至於垂釣，政府當局將需進一步研究是否適合。王議員指出，海濱是寶貴的公共資源，應開放讓市民使用，他希望政府當局真正履行其上述承諾，並要求將有關承諾記錄在案。

44. 主席總結時表示，事務委員會支持當局按計劃將有關財務建議向工務小組委員會及財務委員會提交。

## **VII 其他事項**

45. 議事完畢，會議於上午10時10分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2008年1月22日