

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1539/10-11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 : 2011年1月28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, GBS, 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
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驛議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
陳淑莊議員

其他出席議員 : 梁美芬議員

缺席委員 : 張宇人議員, SBS, JP
葉偉明議員, MH
陳偉業議員

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(運輸)2
吳麗敏女士

香港警務處總警司(交通)
華樂思先生

香港警務處高級警司(行政)(交通總部)
吳可真女士

香港警務處警司(法例檢討及策劃)(交通總部)
王耀明先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
廖李可期女士

路政署助理署長(技術)
陳兆安先生

路政署總工程師(研究拓展)
聶志光先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
吳麗敏女士

運輸署助理署長／技術服務
梁德輝先生

運輸署總工程師／道路安全及標準研究
陳錦信先生

列席秘書

: 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員

：高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)2
林潔文小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)942/10-11 號 —— 2010 年 11 月 9
文件 日特別會議的
紀要
立法會 CB(1)1159/10-11 —— 2010 年 11 月 26
號文件 日會議的紀要)

分別於 2010 年 11 月 9 日及 26 日舉行的特別
會議及例會的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)912/10-11(01) —— 政府當局就在
號文件 進行拉票活動
的車輛上站立
的乘客提供的
文件
立法會 CB(1)887/10-11(01) —— 政府當局提供
號文件 有關就使用屯
門客運碼頭以
營辦跨境客運
渡輪服務進行
招標的文件
立法會 CB(1)918/10-11(01) —— 政府當局提供
號文件 有關三號幹線
(郊野公園段)
使用費的文件
立法會 CB(1)1041/10-11(01) —— 一位市民提交
號文件 的意見書，當
中投訴專線小
巴第 56 號線一
位司機的駕駛

態度

- 立法會 CB(1)1041/10-11(02)、——市民提交的意見書，當中反對中環渡輪碼頭巴士總站停止運作
- 立法會 CB(1)1041/10-11(05)——一位市民提交的意見書，當中投訴九巴第297號線的班次
- 立法會 CB(1)1041/10-11(06)——城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司提交的意見書，當中反對把公共小巴座位由現時16個增至20個
- 立法會 CB(1)1119/10-11(01)——一位市民就遷移旺角道一帶的巴士站事宜提交的意見書
- 立法會 CB(1)1119/10-11(02)——一位市民提交的意見書，當中投訴在敬祖路和念祖街交界安裝交通燈
- 立法會 CB(1)1119/10-11(03)——的士、小巴權益關注大聯盟提交的意見書，當中要求增發公共小巴服務的客運營業證
- 立法會 CB(1)1145/10-11(01)——把觀塘區議會議員於2010年5月13日與立法會議員舉行會議及午餐聚

會時分別就在觀塘區興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，以及彩盈邨和彩福邨交通問題所提出的意見和關注轉介事務委員會跟進的便箋)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2011年2月25日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1130/10-11(01)——待議事項一覽表號文件

立法會CB(1)1130/10-11(02)——跟進行動一覽表號文件

3. 委員察悉於會議席上提交的下列函件——

(a) 綠色專線小巴總商會及香港專線小巴持牌人協會於2010年12月23日的來函，當中要求事務委員會討論專線小巴乘客座位數目的事宜(立法會CB(1)1197/10-11(01)號文件)；

(b) 黃成智議員及甘乃威議員於2011年1月26日的來函，當中要求討論由天星小輪有限公司提供的"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務停辦的事宜；及

(c) 梁美芬議員於2011年1月24日的來函，當中同樣要求討論由天星小輪有限公司提供的"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務停辦的事宜。

4. 應主席之請，梁美芬議員向委員簡介其來函。經討論後，委員同意在2011年2月25日舉行的下次例會上討論下列事項 ——

- (a) 新香港隧道有限公司增加隧道費的申請；
- (b) 與公共小型巴士(下稱"公共小巴")有關的事宜 —— 限定公共小巴的數目、安全設備裝置的最新情況及乘客座位數目；及
- (c) "紅磡 —— 中環"及"紅磡 —— 灣仔"渡輪服務。

5. 由於下次會議將有3個討論事項，委員決定將會議延長至上午11時結束。

IV 加強推行隨機呼氣測試行動

(立法會CB(1)1130/10-11(03) —— 政府當局就加強推行隨機呼氣測試提供的文件

立法會CB(1)1136/10-11號 —— 有關隨機呼氣測試的背景資料簡介)

6. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2及香港警務處總警司(交通)向委員簡報警方為打擊酒後駕駛而進行的隨機呼氣測試行動的成果及加強推行隨機呼氣測試的建議。委員普遍支持有關建議，但對於對在行駛中(包括在快速公路上行駛中)的車輛的司機進行隨機呼氣測試的建議(下稱"快速公路建議")有保留。他們關注司機及警務人員在進行此等行動期間的安全。

對快速公路建議的意見及關注

7. 李鳳英議員要求當局估計若推行快速公路建議，對司機及警務人員構成的危險程度增加多

少。湯家驥議員、副主席、劉健儀議員及主席亦對快速公路建議對安全帶來的影響表示關注。副主席特別指出，快速公路的車速限制可以高達時速110公里，部分車輛更可能超速。主席補充，部分司機可能醉得很厲害，未必適宜要求警務人員冒生命危險追截這些司機。

8. 香港警務處總警司(交通)在回應時提出以下各點 ——

- (a) 警方現時通常不會在快速公路設置路障。由於這是駕車人士普遍知悉的，故此慣性酒後駕駛的司機可預先計劃行車路線，以避免遇上警方的隨機測試行動。因此有需要推行快速公路建議，以堵塞在打擊酒後駕駛時出現的上述漏洞；
- (b) 警務人員曾受過訓練，並習慣在快速公路上截停車輛。事實上，警方每年都在快速公路上進行約6 000次執法截停行動；及
- (c) 司機及警務人員的安全是政府當局的首要關注點。若司機不停車，而強行截停會太危險，警務人員可能會在安全情況下跟蹤有關車輛，或透過無線電通訊請求增援，以便在其他地點截停有關車輛，或乾脆記下有關車輛的詳細資料作日後跟進，而非追截車輛。

9. 香港警務處總警司(交通)在回應李鳳英議員提出在快速公路建議下根據何等準則決定要截停的車輛的詢問時表示，警方雖然會將行動針對已知酒後駕駛的司機普遍使用的快速公路，但亦可能隨機截停車輛，而不會只截停已有不正常駕駛行為跡象的司機，因為司機在喝酒後的駕駛態度未必一定會變得不正常。

10. 副主席及劉健儀議員在得悉上述回應後要求當局提供進一步詳情，說明在快速公路建議下警

務人員根據何等準則來決定要截停的車輛，以確保有關建議不會對市民構成不便甚至滋擾，又或導致濫用警權。劉議員關注到，若司機在駕車途中沒有顯示出任何不正常的駕駛行為，以致有合理懷疑，又或觸犯任何交通罪行，則對這些司機進行隨機呼氣測試可能會有爭議。

11. 香港警務處總警司(交通)在回應時表示，警方基本上不會隨意在快速公路上對行駛中的車輛的司機進行隨機呼氣測試，警方反而會根據情報及集中在酒後駕駛的黑點進行此類行動。舉例而言，若警方關注到觀塘繞道時常有酒後駕駛者使用，則可能會針對該段路採取行動。他又重申警方不僅需要鎖定駕駛態度不正常的司機，亦需一如在設置路障行動時的做法，在快速公路上隨機截停車輛，他又表示，在採取這樣的行動時，有關警務人員可能會決定每隔3至4輛車便截停一輛。

其他建議

12. 湯家驛議員關注快速公路建議的安全問題，並促請警方改而在快速公路的出入口斜路進行隨機呼氣測試。依他之見，由於車輛在這些位置的速度不會太快，上述建議的做法在更安全之餘亦同樣有效。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，警方已經會在上述位置設置路障。他向委員保證，警方在實施快速公路建議時會考慮有關快速公路的設計，並只會在設計適合的快速公路進行有關行動，例如吐露港公路，因該處有寬闊的路肩，甚至備有警方眺望台。就沒有寬闊路肩的觀塘繞道而言，警方會將有關車輛帶離繞道後才會對有關司機進行隨機呼氣測試。

13. 劉健儀議員指出部分司機可能趕時間，她表示關注因要求他們在快速公路停車或甚至離開快速公路接受隨機呼氣測試而可能造成的阻延。她及主席認為，應設置較為人接受的路障。主席進一步認為，為提高阻嚇力，警方應隨機而非在固定地點設置路障。

14. 香港警務處總警司(交通)在回應時重申有需要堵塞如上文第8(a)段所述的在打擊酒後駕駛方面的漏洞，且警方不會隨意在快速公路上進行隨機呼氣測試。警方只會在根據搜集得來的情報及觀察相信有問題的位置進行該類行動。他指出，自實施隨機呼氣測試以來，涉及酒後駕駛的交通意外顯著下降了68%，他又重點指出有需要加強實施隨機呼氣測試，以挽回更多性命及家庭，並減輕公共醫療系統所受的壓力。他進一步向委員保證，警方不會濫用權力，只會基於公眾利益進行隨機呼氣測試。

其他意見及關注

15. 王國興議員欣悉隨機呼氣測試在打擊酒後駕駛的成功之餘，亦要求當局按車輛類別、地點、時刻及時節提供由2009年2月9日至2010年10月31日期間所拘捕的715名司機的分項數字，以分析酒後駕駛是否較多發生在邊境或主要酒吧區附近、晚上及節假日和周末期間。

16. 香港警務處總警司(交通)在回應時提供以下資料 —

(a) 上述所要求的分項數字按車輛類別是62.6%為私家車及電單車、14.1%是的士、2%是公共小巴、20.4%是貨車，而約1%是其他類別車輛。至於進行預檢測試的分項數字，則在未能通過測試的司機當中，88%當時正駕駛私家車或電單車、0.9%正駕駛的士、0.4%正駕駛公共小巴、10.6%正駕駛貨車，另0.1%正駕駛其他車輛；

(b) 關於地點方面，有關分布基本上平均，不過新界南較其他地區有更多酒後駕駛個案，原因可能是新界居民通常會經過新界南來往九龍；

(c) 至於時刻方面，絕大多數酒後駕駛意外在晚上9時至凌晨3時之間發生。故此，警方會安排在晚上9時至早上6時

這段期間進行60%的隨機呼氣測試行動；及

- (d) 至於時節，在周末及節假日(尤其是聖誕節及新年)期間，酒後駕駛個案一般會有所增加。然而，在2010年進行的行動顯示，即使在節假日期間的酒後駕駛個案亦較2009年顯著下降50%。

政府當局

應王國興議員要求，香港警務處總警司(交通)同意在會後以書面提供上述詳細數字。

17. 香港警務處總警司(交通)在回應王國興議員詢問為何新界南較其他地區有更多酒後駕駛個案以及有何紓緩措施時解釋，原因可能是該處有由北往南的快速公路作為九龍與新界之間的主幹道，以致警方針對該處積極行動。應王議員要求，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2同意將他提出在新界南主要道路、隧道及道路交匯處安裝更多針對酒後駕駛的宣傳板的建議向道路安全議會轉達，該議會有推廣道路安全的撥款，包括針對酒後駕駛的運動。

18. 劉健儀議員促請政府當局加強宣傳及公眾教育，提醒司機注意喝酒所產生的長時間影響，以澄清在喝酒數小時後以及在早一晚喝酒之後駕駛便沒有問題的誤解。政府當局察悉她的意見。

V 道路維修保養：現時安排和未來發展

(立法會CB(1)1130/10-11(04)——政府當局就路政署道路維修保養——現時安排和未來發展提供的文件

立法會CB(1)1202/10-11(01)——政府當局提供的電腦投影片介紹資料)

19. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5向委員簡介路政署道路維修保養工作的現行安排和未

來發展。路政署助理署長(技術)借助電腦投影片，詳細講述路政署近年在道路維修保養工作方面所採取的改善措施。

道路工程的協調

20. 劉健儀議員特別提到地區人士對路政署所進行的道路工程的投訴，據他們表示，有關工程影響交通，耽誤道路使用者的時間，對他們構成不便，特別是投訴同一時間在道路的不同路段進行工程，以及在同一路段重覆進行掘路工程。她要求當局加強協調工作，避免出現上述情況，亦促請路政署多加考慮駕駛人士的需要，避免在繁忙時段進行工程，更妥善的做法是盡量在晚間進行有關工程。主席認同她的意見。

21. 路政署助理署長(技術)在回應時提出以下各點 —

- (a) 並非所有道路工程都是由路政署進行的，公用事業公司亦會不時進行挖掘工程。路政署會定期與公用事業機構舉行會議，更妥善協調道路工程，並透過使用公用設施共用坑道，減少挖掘工程及其造成的滋擾。此外，路政署亦引入新儀器，減少道路工程的噪音影響；
- (b) 有關方面需先與警方和運輸署制定臨時交通管理措施，然後才可封路進行道路工程。此外，在交通擠塞的地區，有關當局亦不會發出在繁忙時段進行道路工程的許可，在此期間，挖掘的道路會覆蓋好，使有關路段的交通可以恢復；及
- (c) 路政署瞭解道路工程可能會造成滋擾，所以大部分工程已安排在晚間進行，然而，鑑於此類工程會產生噪音，故只有在人口疏落的路段才可於晚間進行工程。

22. 李鳳英議員指出，香港一些偏遠地區的道路過於狹窄，無法經常確保交通順暢，在進行道路

工程及天氣惡劣時，情況更甚。因此，妥善協調有關路段的道路工程十分重要。路政署助理署長(技術)在回應時表示，路政署已就監察及協調工作，與公用事業機構確立正式的3級系統，參與者由高級管理層至工作層面員工。工作層面員工可透過該系統協調有關道路挖掘工程的前線工作；中層管理人員則討論技術事宜；以及高層人員討論政策事宜，藉以改善掘路制度的運作。此外，在進行掘路工程前，亦需取得由路政署發出的公用道路掘路許可證。在發出此許可證前，掘路工程倡議人提出的臨時交通措施須取得運輸署和香港警務處的批准，確保有關工程不會對當時的交通造成太大影響。

綠化工作

23. 王國興議員詢問公路綠化工程的規模，以及有關的推行時間表。在這方面，他對於楊屋道隔音屏障採用大量植物以減少塵埃和空氣污染的設計表示讚賞，並促請政府當局日後築建更多類似的隔音屏障。

24. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5在回應時表示，築建隔音屏障的工作屬環境局的政策範疇。她和路政署助理署長(技術)亦解釋，除了在噪音屏障進行綠化外，亦會綠化公路路段。在決定綠化的模式時，當局需要考慮工程的費用(綠化垂直面的費用不菲)，還有護養工作涉及的經常開支和困難程度，尤其是需要確保護養工作不會影響交通。路政署助理署長(技術)又補充以下各點 ——

- (a) 路政署負責道路的保養工作，亦會在新的工程項目盡力美化隔音屏障。例如，現時進行的吐露港公路綠化工程及屯門公路進行擴闊工程時的綠化工程，尤其會在屯門公路市中心段築建由垂直綠化牆和綠化屋頂組成的隔音屏障。然而，政府當局仍在研究該兩個項目應採用哪些植物，冀能物色到容易自然生長的植物品種，盡量減少護養工作和開支。為補償因路政署興建及維修其管制的快速公路而砍伐或

修剪的樹木，路政署亦於過去3年每年種植了約3萬棵樹木；及

(b) 發展局轄下的樹木管理辦事處(下稱"樹木辦")，促進以綜合管理方式管理樹木，由有關部門各自負責其護養的樹木的狀況。舉例而言，路政署負責其管制的路旁斜坡及快速公路的定期樹木護養工作；康樂及文化事務署(下稱"康文署")則負責其他道路沿行人路及園景美化地方的綠化工作。

25. 王國興議員要求政府當局提供路政署今年綠化計劃的詳細資料，例如計劃的目標、進度及路政署如何推展有關計劃。他又指出，由於楊屋道隔音屏障設有自動灑水系統，所選擇的植物品種既可忍受猛烈陽光，又容易更換，且無需修剪，所以容易護養。他促請政府當局推廣使用有關的植物品種。政府當局察悉他的要求和意見。

26. 葉劉淑儀議員特別提到有人投訴沿公路種植的樹木品種並不合適，尤其是沿東區走廊連接路(下稱"連接路")所種植的樹木，據報問題甚多，亦難於護養。她亦詢問在公路上種植甚麼植物是由哪個部門決定。路政署助理署長(技術)在回應時表示，路政署和樹木辦會在這方面密切聯絡。他又解釋，沿該連接路種植的樹木是在樹木辦成立前種植，選擇該等品種可能是由於其可以生長迅速。當局其後已就選擇在快速公路上種植的樹木品種制訂指引，確保種植合適的品種。當局亦會分階段更換不適合在有關公路地點種植的樹木。

27. 王國興議員促請政府當局確保定期修剪偏遠地區(例如芝麻灣道)路旁的樹木，以免樹木生長過於茂盛令樹枝阻擋路旁的交通標誌或駕駛人士的視線。路政署助理署長(技術)在回應時答允將他關注的事項轉達負責有關路段樹木護養的部門。他亦向委員保證，若道路安全受到影響，路政署定會第一時間進行緊急工程以紓緩有關情況，然後才由有關部門進行護養工作。

28. 葉劉淑儀議員詢問由哪一方負責樹木的日常護養和修剪工作。依她之見，這些工作可能不宜外判，因為有關承辦商往往看來缺乏所需的專門知識。路政署助理署長(技術)在回應時表示，路政署委聘執行上述工作的承辦商必需具備有關的專門知識，並需每6個月巡查路政署管理及監察的1 000公頃樹木(涉及大概50萬棵樹)，確保樹木狀況良好。如有需要，亦會砍伐或修剪有關樹木或加設拉纜，並會在適當時候徵詢路政署轄下樹木工程審核委員會的意見。

對路政署改善道路維修保養的措施的意見

29. 林健鋒議員察悉政府的公路承建商所採用的瀝青路面物料必須含10%至15%的回收瀝青路面物料後，詢問能否提高此百分比以盡量重用有關物料，減少因道路維修工程而產生的廢料數量，從而減輕因棄置這些廢料對公眾填土區造成的壓力。路政署助理署長(技術)在回應時表示，除了符合指定的標準外，提高該百分比亦有困難，因為循環再造的工序涉及刨去已損耗的路面，然後把從維修工程中所產生的舊瀝青廢料回收到配料廠，進行分類及篩濾，以確保再造物料符合一定的標準。不論是進行上述工序，或是貯存再造物料以供其他工程項目使用，均需佔用大量土地和空間。儘管如此，政府當局已着手研究能否將瀝青物料所含的回收瀝青路面物料比重提高至超過20%。林議員雖然理解香港土地供應有限，但仍認為上述的目標百分比過低，並強烈促請政府當局盡量提高有關百分比以改善環境。

30. 林健鋒議員提及路政署現正研究能否使用沒有照明裝置的反光安全島標柱，並詢問可否在該標柱裝設發光二極管照明裝置，確保市民可以看到及行人留意到該標柱。路政署助理署長(技術)在回應時表示，使用該無須用電的標柱，是為了盡量減少耗電量和電費開支。在該標柱裝設發光二極管照明裝置便達不到此效果。儘管如此，他答允考慮林議員的建議。

其他意見和關注事項

31. 林健鋒議員指出瀝青物料較為吸音，因而質疑連接路若干路段(例如柯達大廈至廉政公署總部及維多利亞公園至灣仔消防局兩個路段)為何不以瀝青鋪設。他認為儘管有成本方面的考慮，但後者仍應以瀝青物料鋪設，以便在維多利亞公園為市民提供寧靜的環境，並沿連接路提供穩定的駕駛環境。

32. 路政署助理署長(技術)在回應時表示，連接路最初只以混凝土鋪設，其後因應居民對於連接路噪音問題的關注才加鋪瀝青物料。然而，混凝土的耐久性較瀝青物料高，需要封路進行維修保養的次數較少。此外，亦需要確定某路段結構上能否承受有關的附加重量，然後才可鋪設瀝青物料。因此，為取得平衡，當局只在可行及有需要時(例如接近住宅樓宇的路段)，才會使用瀝青物料鋪設連接路。

33. 李鳳英議員察悉各類街道設施(例如街燈、行人安全島及交通標誌牌)由路政署維修保養後，促請路政署在進行上述維修保養工程時體現無障礙概念，以回應市民對於上述設施有時阻礙輪椅及嬰兒車前進的投訴。路政署助理署長(技術)在回應時表示，交通標誌由運輸署設計，路政署主要負責設施的實際安裝和維修保養，而道路和行人道的闊度亦須符合若干標準。近年新道路及街道設施的設計，已更加重視須確保提供無障礙通道。如有需要，當局甚至可把數個標誌合而為一，盡量減少標誌柱的數目。李議員察悉有關回應後，促請路政署在舊區(特別是深水埗)進行街道設施的維修保養時，多下工夫改善道路的暢達程度。

34. 主席特別提及有車輛撞向裝有閃爍箭咀指示燈號且停在路上的工程車輛的意外。他投訴沒有足夠的預先警告標誌，顯示前面有這類車輛，並促請政府當局確保在停下的工程車輛與道路彎位或沒有足夠視線的路段(尤其是快線)之間留有足夠距離，以及確保在工程車輛前提供足夠的預先警告標誌、交通圓筒及防撞欄，以作緩衝。

35. 路政署助理署長(技術)在回應時表示，事實上，道路維修承辦商須依據路政署發出的"道路工程的照明、標誌及防護工作守則"進行工程，並確保工程車與護航車之間保持守則所規定的緩衝距離。舉例而言，在彎位或沒有足夠視線距離的地方進行流動工程時，護航車應停在彎位開始前的地方或在坡頂前的地方。路政署總工程師(研究拓展)補充說，護航車亦應與工程車保持最多100米的距離。如出現視線距離不足的路段長逾100米，則在第一輛工程車與護航車之間應加入額外的工程車，以免車輛越過護航車後意外楔入有關路段。若在車速限制為每小時70至80公里的道路進行固定及流動作業，則護航車的緩衝距離應分別為最少30米及45米。他又解釋，主席上文提及的投訴，可能是因為設置圓筒及警告標誌的工作尚未完成所致。主席察悉有關回應後，提醒路政署加強對承辦商的監管，確保其遵守上述守則。

VI 規管騎單車人士使用安全裝備

(立法會CB(1)1130/10-11(05)—— 號文件	政府當局就騎 單車安全及騎 單車人士使用 安全裝備提供 的文件
立法會 CB(1)1137/10-11 號文件	有關促進騎單 車安全的背景 資料簡介
立法會 CB(1)1174/10-11(01) 號文件	We-Think (Policy Research) Network 提交的意見書
立法會 CB(1)1193/10-11(01)—— 號文件	政府當局就單 車設施的概括 性改善措施提 供的文件(跟進 文件)

對騎單車安全及是否需要強制規定配戴單車頭盔的關注

36. 王國興議員提及政府當局為本議項提供的文件(立法會CB(1)1130/10-11(05)號文件附件C)所載，外國強制規定配戴單車頭盔的做法一覽。他指出不少海外司法管轄區都設有此規定，並促請政府當局試行有關規定及／或進行民意調查，以確定其成效及／或是否為人接受。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局亦很重視騎單車的安全，並一直鼓勵騎單車人士配戴頭盔。根據海外的經驗，立法規定配戴頭盔會令騎單車的活動減少，從而妨礙到促進騎單車作為有益健康的康樂活動的工作。況且，英國等地方透過宣傳教育工作，已可鼓勵更多騎單車人士自願配戴頭盔。

37. 湯家驛議員認為，立法會CB(1)1130/10-11(05)號文件附件A提供的單車意外統計數字令人擔憂，並認為靈活性固然有需要，但在若干情況下仍可能需要強制規定騎單車人士使用安全裝備。在這方面，他詢問有關法例是否把單車徑界定為道路，並指出在單車徑騎單車雖然可能較為安全，但在有其他使用者的公用道路騎單車卻未必如此。因此，禁止在公用道路上騎單車的人士載運乘客，並要求他們如電單車司機一樣使用頭盔，是負責任的措施。

38. 運輸及房屋局副局長在回應時重申其在上文第36段所述，海外司法管轄區強制規定使用安全裝備所帶來的問題。他亦強調，在把適用於電單車司機的規定施加於騎單車人士時，必需審慎行事。作出立法管制對市民的影響及公眾的接受程度亦是重要的考慮因素，特別是涉及執法和檢控方面。運輸署助理署長／技術及服務補充說，《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)第51條已訂明，在道路上(包括單車徑)騎單車的人，不得運載任何其他人。該規例亦訂明，如道路有一部分是劃給單車或三輪車使用的，則任何人不得在該道路的任何其他部分騎單車或三輪車。然而，湯家驛議員認為騎單車跟駕駛電單車同樣危險。至於公眾接受程度方面，他指出在電單車司機必須配戴頭盔的規定剛推

行時，亦曾遇到抗拒的情況，但當市民明白該規定可帶來好處後，現已在世界各地獲廣泛接受。

39. 陳淑莊議員同樣認為有需要強制規定騎單車人士配戴頭盔，尤其是很多人會在電車線上騎單車，十分危險。依她之見，市民在一段時間後便會接受該規定，情況一如乘客配戴安全帶的規定。運輸及房屋局副局長在回應時表示，強制規定騎單車人士配戴頭盔並非國際間普遍採用的做法，根據政府當局就海外地區在這方面的經驗進行的研究顯示，很多歐洲和亞洲國家(例如英國、法國、德國、荷蘭和新加坡)並無強制規定配戴頭盔。

40. 主席促請當局早日立法強制規定騎單車人士配戴頭盔，並指出此事宜已討論了一段時間。他不認為可能會令騎單車活動減少此一考慮，足以作為不引入有關規定的理由，原因是其一，拒絕配戴頭盔本身已是不負責任的行為；其二，此項規定可能有助減少致命的單車意外；其三，就是執法上有困難，只要合理有關規定仍應引入；其四，在積極執法一段時間後，便能教育市民遵守有關規定。

41. 劉健儀議員雖然瞭解強制規定配戴安全頭盔的安全效益，單車意外的統計數字亦令她感到擔憂，但她對該規定能否杜絕數字驚人的單車意外發生存疑。況且，已有越來越多人在公用道路騎單車，因為騎單車實際上已由純粹康樂活動演變為上班及送貨的交通工具，甚至用作短途代步，以轉乘其他交通工具。因此，為加強騎單車的安全，當局有需要加強宣傳和執法，提醒騎單車人士有需要遵守有關的交通法例和不守法的後果，尤其是很多騎單車人士都沒有留意這方面的需要，亦普遍會衝紅燈。政府當局亦應檢討騎單車人士可以何方式使用公用道路的政策。

42. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局非常重視騎單車的安全，故此不斷進行宣傳教育，加強騎單車人士的安全意識和對有關法例和規例的認識，並推廣使用安全裝備和單車徑。為達到上述目標，近年道路安全議會、警方、運輸署和其他相關部門亦合力舉辦訓練課程、製作宣傳單張，

及與區議會合辦騎單車安全活動。未來5年，亦會在數個區議會(例如黃大仙和西貢)提供單車訓練設施。一如上文描述的英國成功經驗，當局相信透過上述工作，可令更多騎單車人士配戴頭盔。運輸署助理署長／技術及服務補充說，騎單車人士跟其他駕駛人士一樣，均須遵守有關的交通法例和依循行車的方向，並遵守交通燈號。事實上，上述規定已在《道路使用者守則》中訂明。當局亦已加強宣傳教育工作，提醒其他駕駛人士留意在道路上騎單車的人士。

43. 陳淑莊議員希望確保騎單車安全，故此詢問港島有否提供單車訓練設施，以確保區內兒童騎單車的安全。依她之見，從規劃的角度來看，除提供單車停放設施外，當局亦應提供單車訓練設施。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2在回應時表示，根據康文署的資料，港九新界共設有超過10個單車訓練場地。就港島而言，東區共有3個此類設施，灣仔則有1個。康文署亦計劃在本港興建多3個此類設施。

改善單車徑

對作出改善的要求

44. 王國興議員特別提到對於若干單車隧道照明的投訴，指騎單車人士在日光充沛的道路進入有關隧道時，隧道照明可能會過於昏暗。運輸署助理署長／技術及服務在回應時表示會採取行動，檢討有關個案；如有需要，會改善有關隧道的照明。

45. 王國興議員又提到逸東邨居民對於東涌單車徑網絡的聯通的投訴，指出該區的單車徑分散於不同路段，沒有連接起來。據他所述，有關事宜曾在區議會層面多番討論，但至今仍看不到任何改善，有關部門亦不願跟進。他要求實地視察該單車徑網絡。運輸署助理署長／技術及服務解釋，運輸署已委聘顧問進行研究，檢討9個現有新市鎮的單車網絡(下稱"顧問研究")。顧問研究會找出現時單車徑網絡不足之處，並提出改善措施，以及就建議

的改善工程提出實施時間表。顧問研究將於2011年年底完成。

46. 陳克勤議員認為現時的單車徑設計有改善的空間，尤其是沙田近香港文化博物館的單車徑，既陡峭又有急彎。他詢問當局會採取哪些補救措施，改善單車徑的設計以減少單車意外。運輸署助理署長／技術及服務在回應時解釋，為加強騎單車的安全，運輸署和路政署已檢討單車徑及相關設施的設計，並已就單車徑、單車斜道和隧道制訂新的設計指引。新指引訂明，單車徑須採用更方便使用者的幾何設計(包括地勢較平緩和避免急彎)，以及在接近陡長斜道和單車徑行人過路處的地方，為騎單車人士設置更清晰的指示標誌和道路標記系統，使騎單車人士留意有關情況，並提醒他們慢駛，如有需要，甚至下車推車。

將鋼柱更換為彈性膠柱

47. 王國興議員詢問，將現有鋼柱全數逐步更換為彈性膠柱的時間表。運輸署助理署長／技術及服務在回應時表示，更換工作會於5年內完成。

48. 陳克勤議員認為，鑑於鋼柱構成極大的風險，上述更換鋼柱工作的時間太長。他要求加快推行有關計劃。運輸署助理署長／技術及服務解釋，由於很多地區設有大量的單車設施，故更換工作需時，但政府當局亦明白有需要從速進行。儘管如此，運輸署會與路政署保持聯絡，優先處理較繁忙的單車徑及經常使用的單車設施，並在可行情況下加快有關的進度。

單車作為一種交通工具

49. 陳克勤議員特別提到新市鎮越來越多人以單車作為交通工具及其對綠色生活很重要，又指出在台灣，乘客可以把單車帶進列車，並促請政府當局確保乘客量相對較少的港鐵線在非繁忙時段亦容許這樣做。運輸及房屋局副局長在回應時表示，香港是人口非常密集的城市，道路交通一般較繁忙，路面空間亦有限，因此，基於道路安全的考慮，

政府的政策是鼓勵市民使用公共交通服務，並不鼓勵市民在市區使用單車作為交通工具。況且，香港的鐵路系統和道路網絡發展完善，足以滿足普羅市民的交通需要。儘管如此，政府當局亦承認在鄉郊地區，騎單車活動很受歡迎。因此，當局在進行新市鎮和新界新發展區的規劃時，將會設置單車徑及相關設施，讓市民安全地騎單車消閒或作為康樂和短途代步用途。事實上，當局正是為了配合上述做法才進行顧問研究的。

50. 黃成智議員強調在公共交通服務不足的偏遠地區，單車是重要的輔助交通工具，並認為政府當局繼續視騎單車為純粹康樂用途的活動並不可取，因為這樣一來，政府當局就不會制訂長遠的單車政策，而只會打算採取補救措施作出改善，亦不會全力應付單車停放設施不足的問題；改善單車徑網絡的聯通；以及加強騎單車的安全。他尤其關注到當局決定不強制規定使用安全裝備，但在只依賴宣傳教育推廣騎單車安全的同時，北區不少騎單車人士卻因為在行人道騎單車而被罰款。依他之見，除非單車是受到交通法例規管的一種交通工具，否則這些騎單車人士不應被罰款。他又提及電動單車的發展，並認為政府當局有需要掌握有關的發展，然後作出相應的預備。

51. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，香港的環境特殊，除是人煙稠密外，亦是多山的地方，所以一些地區可能難以使用單車作為交通工具。儘管如此，鑑於新界區越來越多人騎單車作消閒或康樂用途，土木工程拓展署正建造主幹單車徑網絡及配套設施，分階段連接馬鞍山與屯門之間各個新市鎮(網絡可能延伸至荃灣和西貢)。至於對在行人道上騎單車人士採取執法行動，他解釋根據有關的道路安全法例，單車被界定為車輛，故不應在行人道上使用。

議案

52. 經討論後，王國興議員動議以下獲陳克勤議員附議的議案 ——

經辦人／部門

"促請政府研究立法規管騎單車必須配戴頭盔。"

53. 主席將議案付諸表決。6位委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案；1位委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

VII 其他事項

54. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年3月25日