

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)725/20-21 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 會議紀要

日 期：2021 年 2 月 19 日(星期五)
時 間：上午 10 時 45 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)
陳恒鑌議員, BBS, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北辰議員, BBS, JP
姚思榮議員, BBS
梁志祥議員, SBS, MH, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
何君堯議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員, JP
柯創盛議員, MH
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
謝偉銓議員, BBS, JP

列席議員：郭偉強議員, JP

缺席委員：梁美芬議員, SBS, JP

出席公職人員：**議程第 III 項**

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
林玉婷女士

路政署副署長
吳偉強先生, JP

路政署助理署長(發展)
伍展鴻先生

路政署高級工程師/新界 3
謝孟軒先生

運輸署總工程師/交通工程(港島)
區家傑先生

議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
黃珮玟女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
季桑女士

運輸署助理署長/行政及牌照
郭惠英女士

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準
岑毅安先生

列席秘書：總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員： 議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)434/ —— 香港傷殘青年協會就
20-21(01)號文件 反對當局將"司機接
載行動不便的殘疾人
士泊車證明書"的適
用範圍擴展至路旁殘
疾人士專用泊車位提
交的意見書(只備中
文本)

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

II. 下次會議的討論事項

立法會 CB(4)510/ —— 待議事項一覽表
20-21(01)號文件

立法會 CB(4)510/ —— 跟進行動一覽表
20-21(02)號文件

2. 委員同意在 2021 年 3 月 19 日舉行的下次
例會上討論以下事項：

- (a) 十一號幹線(元朗至北大嶼山
段) —— 勘查研究；
- (b) 更換獅子山隧道的交通管制及監察系
統；及
- (c) 電子交通執法系統。

III. 6170TB —— 寶馬山行人通道系統

立法會 CB(4)510/ —— 政府當局提交的文件
20-21(03)號文件

立法會 CB(4)510/ —— 立法會秘書處擬備的
20-21(04)號文件 文件(背景資料簡介)

3. 應主席邀請，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5向委員簡介提升 170TB"寶馬山行人通道系統"計劃("擬議工程計劃")為甲級的撥款建議。按付款當日價格計算，擬議工程計劃的估計建造費用約為 7 億 6,680 萬元。簡介詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5表示，待上述撥款建議在本立法會會期內先獲立法會工務小組委員會批准，然後再獲財務委員會("財委會")批准後，政府當局便會在 2021 年第四季展開擬議工程計劃的建造工程。預計擬議工程計劃下擬建的行人隧道/行人道大多於 4 年時間內建成，並會率先開放予公眾使用，而擬議工程計劃的餘下部分則需再多約 2 年建成。

4. 路政署高級工程師/新界 3 借助電腦投影片，就擬議工程計劃的建造工程簡介作出補充。

(會後補註：電腦投影片簡介資料已於 2021 年 2 月 19 日隨立法會 CB(4)542/20-21(01)號文件發送給委員。)

討論

擬議工程計劃的推行進展

5. 大部分出席會議的委員，包括主席，邵家輝議員、潘兆平議員、盧偉國議員、鄭松泰議員、梁志祥議員及郭偉強議員，均對擬議工程計劃的進展緩慢深表關注。邵議員表示，東區區議會早於 2008 年已提出擬議工程計劃。雖然在 2009 年政府當局評審的 18 個上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統("上坡電梯系統")建議項目中，擬議工程

計劃的推行優次排名是第二位，但直至現在，即約 12 年後，政府當局才就推展擬議工程計劃的撥款申請，諮詢事務委員會。他表示，寶馬山地區的居民一直長時間等待當局展開擬議工程計劃的建造工程，期望在擬議工程計劃完成後，為長者及殘疾人士提供一個安全便捷的途徑往返上坡地區，並紓緩雲天徑尤其在早上繁忙時段的嚴重擠塞問題。郭偉強議員要求當局解釋擬議工程計劃的推展工作長期拖延的原因。

6. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5 解釋，擬議工程計劃屬大型公共工程，牽涉複雜的技術問題。此外，由於居於山坡上和山坡下的人士對有關建議項目的意見分歧，當局需要不少時間進行公眾諮詢，且需要頗長時間協調各方對擬議工程計劃走線所提出的不同關注及意見。

7. 主席及梁志祥議員深切關注到，政府當局帶領推行擬議工程計劃的工作是否具成效。主席促請政府當局對發現有欠效率的現行制度進行檢討。梁議員認為，鑒於擬議工程計劃可為公眾帶來重大的裨益，政府當局有責任堅定不移並盡快推動落實擬議工程計劃。他質疑何以有需要把在擬議工程計劃刊憲期間收到的 12 個未能調解的反對個案呈交行政長官會同行政會議考慮。

8. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5 表示，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)，凡涉及封閉道路或為此目的而更改土地用途的工程項目，讓市民對擬議工程計劃在憲報刊登的道路方案及圖則提出反對屬法定程序，而把有關的反對個案呈交行政長官會同行政會議考慮是有關法定程序的一部分。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5 承諾，在得到立法會批准撥款後，路政署會盡快推動落實擬議工程計劃。

9. 鄭松泰議員察悉，在 18 個上坡電梯系統建議項目中，截至 2020 年 4 月，10 個建議項目仍在勘測和設計階段。他查詢該等剩餘工程計劃的推行時間表。他亦表達意見，認為當局應優先推展不涉及收回土地的工程計劃，因為與涉及複雜的土地業

權問題的工程計劃相比，該等工程計劃較易推行。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5表示，由於每項工程計劃的情況都不盡相同，危險斜坡或私人土地、地區人士對工程計劃走線的意見紛紜、遷移地下公用設施等各種問題均需要時間解決。

編排各工程項目的推行優次

10. 潘兆平議員及邵家輝議員指出，建造工程分兩個階段進行，行人隧道/通道將會在 4 年時間內建成，而連接位於地底的港鐵炮台山站大堂的升降機塔則需再多約 2 年才建成。他們促請政府當局探討如何能進一步壓縮竣工時間表，例如安排建造工程項目同時展開，使港鐵炮台山站的升降機塔可早些建成。謝偉銓議員建議優先進行可滿足殷切需求的工程項目。他亦詢問，把工程項目外判予不同的承建商是否可行，藉以加快工程進度。

11. 路政署助理署長(發展)解釋，一個上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建造工程通常需時約 4 年完成。鑒於有需要確保英皇道的行人流量及港鐵炮台山站的運作維持正常，加上施工場地的限制，以及複雜的挖掘工程，興建一條行人隧道連接擬議升降機塔和港鐵炮台山站所需的時間會比興建擬議工程計劃的其他部分為長。路政署會在切實可行的範圍內盡量加快有關建造工程。為確保不同工程項目得以更妥善地協調和配合，路政署計劃在同一工程合約下批出擬議工程計劃。應謝議員要求，政府當局答允在會議後以書面就擬議工程計劃下不同的工程項目分階段完成的時間表，以及在同一工程合約下推行擬議工程計劃的理據提供資料。

Admin

與香港鐵路有限公司("港鐵公司")實施的協同計劃

12. 郭偉強議員認為，政府當局與港鐵公司實施的協同計劃，包括興建一條行人隧道，連接英皇道的升降機塔和港鐵炮台山站的大堂，會令富澤花園和康澤花園的居民得益多於經英皇道前往該升降機塔的乘客。他建議港鐵公司不要放棄其原有的車站改善計劃。該計劃涉及拆除和重建在英皇道現

有的升降機塔，並連接港鐵炮台山站的大堂，以方便由英皇道到達該站的乘客。

13. 路政署助理署長(發展)解釋，協同計劃會是較理想的方案，因為該計劃不但能加強擬議工程計劃的行人網絡連接性，亦可為港鐵炮台山站提供無障礙通道設施，而且在擬議工程計劃的建造工程進行期間亦不會影響英皇道現有的升降機服務。兩部擬議升降機的設計可載客量能滿足由炮台山地區前往港鐵炮台山站的乘客的需求。待擬議工程計劃完成後，港鐵公司會因應英皇道和富澤花園/康澤花園對升降機服務的需求，適度調整該兩部升降機的運作安排，以確保港鐵炮台山站的乘客人流暢順。

14. 姚思榮議員詢問，當局是否會為上坡電梯系統建議項目的建造工程下涉及港鐵公司或物業發展商等私營企業的合作項目，制定標準做法或指引，以就土地用途、各方分攤開支及維修及保養費用等事宜作出規範，這樣日後推展上坡電梯系統建議項目時便可加快工程進度。路政署副署長表示，由於每項工程計劃有其各自的地理及技術狀況，因此合作細節須按個別情況而決定。

15. 潘兆平議員詢問，路政署與港鐵公司如何分攤協同計劃所涉及的維修及保養費用。路政署副署長答稱，路政署與港鐵公司將會按協議所訂的開支分擔比例分擔有關的維修及保養費用，即港鐵公司會承擔相等於其原有車站改善計劃的費用，再加上超出其改善計劃 50% 的額外費用。路政署助理署長(發展)答覆謝偉銓議員的詢問時表示，7 億 6,680 萬元的費用預算已包括港鐵公司所須提供的分擔費用，港鐵公司隨後會付還政府該筆費用。鄭松泰議員要求政府當局提交撥款建議予工務小組委員會審批時，提供路政署與港鐵公司在開支分擔方面的詳細分項數字。

工程計劃費用

16. 陸頌雄議員查詢招標工作的時間表，並詢問政府當局是否會在提交撥款建議予工務小組委

員會及財委會審批前完成招標工作。路政署副署長回應時表示，招標工作正在進行中。當路政署於2021年4月提交撥款建議予工務小組委員會審批時，政府當局應已估量投標者就擬議工程計劃提交的投標價格範圍。路政署會根據這項資料擬備撥款建議供工務小組委員會審批。政府當局只會在財委會批准擬議工程計劃後，才批出有關工程合約。陸議員及主席促請政府當局考慮待評審標書工作結束後才提交財務建議予工務小組委員會及財委會審批，這樣競投人便無法提交最接近核准預算額的投標價。

其他事宜

17. 盧偉國議員從政府當局的簡介中察悉，沿雲天徑興建的有蓋自動扶梯只能單向往上運行。他詢問，提供雙向自動扶梯是否可行，以方便下山乘客。主席對沿該自動扶梯加建的圍欄高度表示關注，並建議加高圍欄以避免意外發生。他亦建議增加自動扶梯的出口數目，以便利鄰近樓宇的居民。

18. 路政署助理署長(發展)答稱，由於地理環境所限，只可以沿雲天徑設置單向自動扶梯。由於現有建築物沿雲天徑已有出入口，當局會在適當位置提供該自動扶梯系統的乘客出口，以便利居民。至於圍欄高度，該高度是路政署在所有工程項目中所採用的標準高度。路政署會密切留意行人使用該自動扶梯時涉及的安全問題，特別是在有相當淨高度的地方。

19. 由於這個行人通道系統項目可能對往來港鐵炮台山站附近一帶及寶馬山地區的短途小巴路線造成不良影響，主席促請政府當局與業界保持緊密溝通，並視乎情況提供其他服務路線。政府當局察悉這項建議。

總結

20. 主席總結時表示，委員並不反對政府當局把擬議工程計劃的撥款建議提交工務小組委員會及財委會進一步審議。他要求政府當局就擬議工程

計劃的費用提供更詳細的分項數字，並加快擬議工程計劃的擴展，以造福寶馬山地區的居民。

IV. 引入不同的小型巴士緊急出口類型

立法會 CB(4)510/ —— 政府當局提供的文件
20-21(05)號文件

政府當局的簡介

21. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介政府當局的建議，即修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)("《規例》")，以引入不同的小型巴士緊急出口類型。簡介詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，根據《規例》，香港現時只容許緊急門作為小型巴士的唯一緊急出口類型，因此限制了業界在小型巴士型號方面的選擇。運輸署曾委聘顧問就小型巴士緊急出口進行技術研究。該技術研究顯示，越來越多司法管轄區經已容許小型巴士採用各種逃生出口類型，包括緊急門、司機車門、緊急窗口和逃生艙口等。該技術研究亦分析了香港在過去 10 年涉及小型巴士的交通意外，並比較了乘客使用不同設計的緊急出口對逃生難度及所需的安全疏散時間的影響。分析顯示，除了緊急門外，司機車門、緊急窗口和逃生艙口亦屬安全可靠的逃生出口類型。因此，政府當局建議修訂現行法例，以容許司機車門、緊急窗口和逃生艙口一併用作其他小型巴士緊急出口類型。政府當局已諮詢有關業界，他們對有關建議表示歡迎。

討論

引入不同的小型巴士緊急出口類型

22. 姚思榮議員查詢，在涉及小型巴士翻側的意外中，因緊急門失靈而造成的人命傷亡的統計數字。他亦詢問，政府當局是否有計劃將有關安排擴展至專營巴士等其他交通工具。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，根據該技術研究，涉及公共小

巴及私家小巴翻側的意外分別只佔其交通意外總數的 0.2%及 0.1%。換言之，在超過 99%的小型巴士交通意外中，車輛在發生意外後仍維持直立位置。因此，緊急門作為乘客逃生的途徑，在大部分意外中都可發揮有效作用。該技術研究評估了採用不同的緊急出口設計對逃生難度和乘客在遇上交通意外時安全離開車輛所需時間的影響，所得結論是在不同碰撞情況下，司機車門聯同緊急窗口和逃生艙口一併使用達到的安全水平與僅使用一道緊急門相若。至於在專營巴士等其他交通工具採用類似安排，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，由於大部分海外司法管轄區使用單層而非雙層巴士，現有資料不足以支持在現階段為巴士作出類似安排。

23. 劉業強議員贊同政府當局引入不同的小型巴士緊急出口類型。劉議員注意到，日本和歐洲聯盟等部分司法管轄區會根據不同小型巴士型號的載客量釐定小型巴士的緊急出口數目。他詢問將香港的小型巴士出口數目訂定為 2 個的考慮因素為何。鑒於公共小巴的乘客座位數目已增至 19 個，他進一步詢問，運輸署是否會考慮調整公共小巴的出口數目。

24. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2解釋，根據有關立法建議，小型巴士製造商亦可一併使用司機車門、緊急窗口和逃生艙口，以代替緊急門。因此，建議的緊急出口數目實際為 3 個，而就逃生難度及安全疏散時間而言，乘客安全仍能維持在同一水平。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2就主席的進一步提問作補充時表示，該 3 個緊急出口將分別位於車身前半部、後半部及頂部，而司機車門及乘客車門不得設置在小型巴士的同一邊。

25. 周浩鼎議員詢問，有關立法建議是否會要求小型巴士營辦商更換其車隊。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2答稱，有關的法例修訂建議會預留彈性，讓小型巴士營辦商可因應運作需要，從採用不同緊急出口類型的不同小型巴士型號作出選擇。他們可選擇保留其現有車隊。

26. 潘兆平議員要求當局解釋澳洲和日本仍採用緊急門作為小型巴士的唯一緊急出口類型的原因。運輸署總機電工程師/車輛安全及標準表示，該兩個司法管轄區在小型巴士的設計方面，過往已依循英國所採用的安全標準。若干其他司法管轄區已容許小型巴士採用緊急門以外的各種逃生出口類型，以讓車輛的設計更具彈性。政府當局認為引入不同的小型巴士緊急出口類型，以跟上獲廣泛認可的國際車輛安全標準，是可取的做法。

公共小巴的安全

27. 謝偉銓議員及周浩鼎議員對乘客的安全表示關注，因為公共小巴超速駕駛的問題嚴重。他們認為，運輸署應藉此機會同時加強小型巴士的安全，以及加強執法行動，打擊不當的駕駛行為。運輸署總機電工程師/車輛安全及標準表示，公共小巴已經須安裝若干速度管制裝置，包括車速限制器、俗稱"黑盒"的電子數據記錄儀及車速顯示器，以監察公共小巴的車速。若公共小巴以超逾《道路交通條例》(第 374 章)對公共小巴實施的每小時 80 公里速度限制的速度行駛，車速顯示器便會發出聲響警惕司機和乘客。公共小巴乘客可隨之記下車速顯示器所展示的車牌號碼，以便向執法當局作出跟進行動。

28. 謝偉銓議員及周浩鼎議員促請政府當局考慮應用先進技術，以協助運輸署偵測公共小巴超速駕駛的情況。他們建議安裝設備，使車身外可發出通報(例如閃燈)，警惕公眾及執法當局有超速駕駛的情況。主席建議運輸署與創新科技局緊密合作，利用市面上最新的科技監察公共小巴超速駕駛的情況。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，政府當局一向歡迎應用最新科技，以加強公共小巴乘客的安全。運輸署一直有定期查核公共小巴的車速數據，而在有需要的情況下，警方會提出檢控。警方每年提出的檢控個案約為 3 000 宗至 5 000 宗，有關個案主要涉及危險駕駛及超速駕駛。各相關部門及機構會繼續加強這方面的工作。運輸署助理署長

/行政及牌照補充，運輸署將會安裝專線小巴實時到站資訊系統，以便利乘客計劃行程。該系統會蒐集專線小巴的相關營運數據，包括行車時間。如察覺到有違規情況，運輸署會就此與相關持份者，包括營辦商，作出跟進。預計在 2022 年年底或之前，當局會在所有專線小巴路線裝設該系統。主席進一步查詢有關紅色小巴路線的超速駕駛資料。運輸署助理署長/行政及牌照回應時表示，運輸署一直有透過進行定期巡查，監察有關問題。該署亦會加強這方面的工作。

總結

30. 主席總結時表示，委員對有關立法建議並無提出任何異議。他促請政府當局密切留意及探討可行的技術方法，以促進小型巴士的安全。此外，當局應考慮以其他方法，例如施加更重的罰款，以遏止小型巴士超速駕駛的問題。

V. 其他事項

31. 議事完畢，會議於下午 12 時 37 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2021 年 4 月 7 日