

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會 CB(4)1618/16-17 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：2017 年 7 月 21 日(星期五)  
時 間：上午 9 時  
地 點：立法會綜合大樓會議室 3

出席委員：陳恒鑾議員, JP (主席)  
林健鋒議員, GBS, JP  
李慧琼議員, SBS, JP  
陳克勤議員, BBS, JP  
梁美芬議員, SBS, JP  
黃國健議員, SBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
毛孟靜議員  
胡志偉議員, MH  
姚思榮議員, BBS  
莫乃光議員, JP  
陳志全議員  
梁志祥議員, SBS, MH, JP  
張超雄議員  
潘兆平議員, BBS, MH  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
鍾國斌議員  
楊岳橋議員  
朱凱迪議員  
林卓廷議員  
柯創盛議員, MH  
陳振英議員  
陳淑莊議員  
陸頌雄議員

劉國勳議員, MH  
鄭松泰議員  
譚文豪議員

**缺席委員** : 郭家麒議員(副主席)  
石禮謙議員, GBS, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, SBS, JP  
黃碧雲議員  
尹兆堅議員  
何君堯議員, JP  
何啟明議員  
容海恩議員  
劉業強議員, BBS, MH, JP  
鄭俊宇議員

**出席公職人員 : 議程第 III 項**

署理運輸署署長  
李萃珍女士, JP

署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
李若愚先生

運輸署  
助理署長/管理及輔助客運  
李艷芳女士

運輸署  
總工程師/主要公路發展  
鍾華勳先生

運輸署  
總工程師/交通工程(新界西)  
林秀生先生

運輸署  
總運輸主任/隧道及青馬 1  
蘇鎮存先生

#### **議程第 IV 項**

署理運輸署署長  
李萃珍女士, JP

署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
李若愚先生

運輸署  
助理署長/管理及輔助客運  
李艷芳女士

運輸署  
總運輸主任/隧道及青馬 1  
蘇鎮存先生

機電工程署  
總工程師/工程策劃  
李子傑先生

機電工程署  
電子工程師/工程策劃 4/1  
陳偉沛先生

#### **議程第 V 項**

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5  
鍾瑞琦女士

路政署副署長  
徐永華先生

路政署  
總工程師(研究拓展)  
熊國泉先生

## **議程第 VI 項**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5  
鍾瑞琦女士

路政署署長  
鍾錦華先生, JP

路政署  
港珠澳大橋香港工程管理處處長  
李偉彬先生

路政署  
總工程師/香港口岸  
馬權先生

**列席秘書** : 總議會秘書(4)6  
盧慧欣女士

**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

---

### 經辦人/部門

#### **I. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(4)1197/——政府當局就譚文豪  
16-17(01)號文件 議員有關美利道多  
層停車場關閉的函  
件所作的回應

立法會 CB(4)1285/——政府當局就郭偉強  
16-17(01)號文件 議員及陸頌雄議員  
有關收窄過海路線  
過海後車費與非過

海路線車費差距試驗計劃的聯署函件所作的回應

立法會 CB(4)1313/——政府當局就劉國勳  
16-17(01)號文件 議員有關"單車友善"政策的函件所作的  
的回應

立法會 CB(4)1331/——將黃大仙區議會議  
16-17(01)號文件 員有關於黃大仙竹  
園加建無障礙通道  
設施的意見及關注  
轉介事務委員會的  
便箋

立法會 CB(4)1327/——與港珠澳大橋交通  
16-17(01)號文件 安排相關的技術性  
法例修訂小組委員  
會的轉介

立法會 CB(4)1396/——一名葵青區議員就  
16-17(01)號文件 有關興建上坡地區  
自動扶梯連接系統  
和升降機系統提交  
的意見書

立法會 CB(4)1411/——葛珮帆議員就私人  
16-17(01)號文件 駕駛教師執照的簽  
發機制發出的函件)

(上午9時05分,主席命令將會議暫停10分鐘,讓身兼經濟發展事務委員會委員的委員出席經濟發展事務委員會在會議室1舉行的會議。)

(會議於上午9時15分恢復。)

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

2. 林卓廷議員提到有傳媒報道政府當局快將公布在廣深港高速鐵路香港段的西九龍站實施香港與內地的清關、出入境及檢疫手續的安排("一地兩檢安排")。他要求交通事務委員會("事務委員會")趕緊舉行特別會議，討論此事。毛孟靜議員及陳淑莊議員提出類似要求，陳議員並希望可於2017年7月底舉行該特別會議。

3. 姚思榮議員認為，如事務委員會決定舉行特別會議討論一地兩檢安排，則在訂定會議日期時有必要確保事務委員會大部分委員能夠出席。

4. 主席明白委員非常關注一地兩檢安排。當政府當局公布一地兩檢安排時，他會決定舉行特別會議的安排。鑒於立法會暑期休假即將開始，他在訂定特別會議的日期時，會充分考慮委員可出席會議的時間。

(會後補註：政府當局於2017年7月25日公布一地兩檢安排的實施事宜後，內務委員會於2017年8月3日舉行特別會議，而事務委員會亦於2017年8月8日與保安事務委員會和司法及法律事務委員會舉行聯席會議，討論此事。)

## **II. 2017年6月16日會議的續議事項**

### 就5項有關跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究的議案表決

(立法會 CB(4)1270/16-17(01)號文件 —— 田北辰議員及陳恒鏞議員動議的議案的措辭

立法會 CB(4)1270/16-17(02)號文件 —— 陳恒鏞議員、梁志祥議員及劉國勳議員動議的議案的措辭

立法會 CB(4)1270/16-17(03)號文件 —— 李慧琼議員、柯創盛議員及陳恒鏞議員動議的議案的措辭

立法會 CB(4)1270/—— 易志明議員動議的  
16-17(04)號文件 議案的措辭

立法會 CB(4)1270/—— 郭家麒議員動議的  
16-17(05)號文件 議案的措辭)

議案

5. 主席將以下由田北辰議員及他本人提出的  
議案付諸表決——

鑒於西鐵綫在繁忙時間的擠迫率以一平方米四人計算已達至 104%，與此同時，隨着多個新市鎮如洪水橋、元朗南和錦田南等相繼發展，2025 年後新界西將會陸續新增 40 多萬人口，因此當區鐵路系統必須訂立一個長遠方案，以解決西鐵綫乘客過剩問題。就此，本會促請政府：

1. 盡快開展「第五條跨海鐵路」的可行性研究，建議走線為屯門碼頭、港珠澳大橋香港口岸、東涌東、喜靈洲、交椅洲人工島至香港西；
2. 盡快開展「屯九鐵路」的可行性研究，建議走線為屯門、掃管笏/大欖、青龍頭/深井、灣景花園、梨木樹、石籬、美孚（可轉乘荃灣綫）至南昌（可轉乘西鐵綫），並同時研究石籬分支連接至沙田大圍等地。

(Translation)

Given that the overcrowding rate of the West Rail Line ("WRL") calculated on the basis of four persons per square metre has already reached 104% during peak hours, and meanwhile, with the successive development of a number of new towns such as Hung Shui Kiu, Yuen Long South and Kam Tin South and a gradual intake of a new population of over 400 000 in New Territories West after 2025, a long-term proposal must be

formulated for the regional railway system to solve the problem of excessive loading of WRL. In this connection, this Panel urges the Government to:

1. expeditiously commence a feasibility study on a fifth cross-harbour railway with a proposed alignment running from Tuen Mun Pier to Hong Kong Island West via Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge Hong Kong Boundary Crossing Facilities, Tung Chung East, Hei Ling Chau, and the artificial island at Kau Yi Chau;
2. expeditiously commence a feasibility study on a Tuen Mun-Kowloon Railway with a proposed alignment running from Tuen Mun to Nam Cheong (for interchanging with WRL) via So Kwun Wat/Tai Lam, Tsing Lung Tau/Sham Tseng, Bayview Garden, Lek Muk Shue, Shek Lei and Mei Foo (for interchanging with the Tsuen Wan Line), and, at the same time, study the provision of a spur line connecting Shek Lei with Sha Tin and Tai Wai, etc.

6. 主席宣布 7 名委員表決贊成議案，3 名委員表決反對議案及 1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

7. 主席繼而將以下由劉國勳議員、梁志祥議員及他本人提出的議案付諸表決——

#### 擴大新界西北鐵路網絡

鑑於新界西北人口在 2030 年前後有顯著增長，本會促請政府應盡早為新界西北往來市區的交通網絡進行更新規劃，包括研究興建由屯門經豪景、深井、荃灣東北葵等地接駁至沙田大圍等地，形成「屯荃葵沙鐵路」。並在東北葵建轉乘站，把鐵路向南伸延至荔景、青衣及交椅洲。



政府在研究興建十一號幹線時，應考慮興建兼備鐵路及快速公路的跨海鐵路幹線，方便洪水橋及元朗南居民直接前往大嶼山北部，長遠可考慮將幹線向東延接駁至交椅洲及港島，將新界西與港島區連接起來。

(Translation)

### Expansion of the railway network in Northwest New Territories

Given the significant increase in the population of Northwest New Territories ("NWNT") around 2030, this Panel urges the Government to expeditiously update the planning for the transport network between NWNT and the urban areas, including studying the construction of a Tuen Mun-Tsuen Wan-Kwai Chung-Sha Tin Railway to connect Tuen Mun with Tai Wai in Sha Tin via Hong Kong Garden, Sham Tseng, Tsuen Wan and Northeast Kwai Chung, with an interchange station in Northeast Kwai Chung to extend the Railway southwards to Lai King, Tsing Yi and Kau Yi Chau.

While conducting the study on the construction of Route 11, the Government should consider constructing a cross-harbour rail-cum-express road link to facilitate residents in Hung Shui Kiu and Yuen Long South to travel directly to and from Lantau North, and in the long run extending the link eastwards to Kau Yi Chau and Hong Kong Island to connect New Territories West with Hong Kong Island.



This Panel urges the Government to adopt the principle of serving the largest possible number of residents in planning EKL, and proposes that this railway line should run along Kwun Tong (North) to connect the existing MTR Kwun Tong Line, serving as an alternative route for commuting between Tseung Kwan O and Kowloon in the future, with a new spur line from Lam Tin North to Yau Tong to facilitate the public to travel to and from Hong Kong Island; and the railway line be extended beyond the Po Lam Station to reach HKUST so that the railway network will cover the whole of Kowloon Peninsula for the convenience of students and teachers and for the benefit of the future development of HKUST.

10. 主席宣布 8 名委員表決贊成議案，兩名委員表決反對議案及兩名委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

11. 主席繼而將以下由易志明議員提出，並經姚思榮議員、潘兆平議員、陳振英議員及劉國勳議員附議的議案付諸表決——

政府於 1997 年展開的第三次整體運輸研究至今已近二十年，雖然期間已多次就有關模型更新和提升，但該研究的規劃年期只是截至 2016 年，有鑒於人口、經濟發展及運輸格局均出現顯著的改變，本會要求政府進行的鐵路及主要幹道策略性研究應擴展為第四次整體運輸研究，讓整體運輸策略更能配合《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》規劃研究中的建議。

(Translation)

It has been almost 20 years since the Government commenced the Third Comprehensive Transport Study ("CTS") in 1997. Although the relevant models have been updated and enhanced several times during this period, the planning horizon of the Study is only up to 2016. As there have been significant changes in the population, the

economic development and the transport pattern, this Panel requests that the Government should scale up the strategic studies on railways and major roads to the Fourth CTS so that the comprehensive transport strategy can better dovetail with the recommendations of the the planning study of "Hong Kong 2030+: Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030".

12. 主席宣布 11 名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案及沒有委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

13. 主席繼而將以下由副主席提出的議案付諸表決——

由於《香港 2030+》中有關東大嶼都會的諮詢仍未有結果及共識，因此，本委員會要求政府將「跨越 2030 年的主要幹道策略性研究—新策略增長區(即東大嶼都會及新界北)相關的主要幹道部分」及「跨越 2030 年的鐵路策略性研究—新策略增長區(即東大嶼都會及新界北)相關的鐵路部分」在是次研究撥款中分拆審議，並重新提交予本委員會討論。

(Translation)

As the consultation outcome concerning East Lantau Metropolis ("ELM") in "Hong Kong 2030+: Towards a Planning Vision and Strategy Transcending 2030" is not yet available and no consensus has been reached thereon, this Panel requests the Government to divide the funding application into "Strategic Study on Major Roads beyond 2030 – Strategic Growth Areas ("SGAs")-related Major Roads (i.e. ELM and New Territories North ("NTN"))" and "Strategic Study on Railways beyond 2030 – SGAs-related Railways (i.e. ELM and NTN)" and re-submit them to this Panel for discussions.

14. 主席宣布 6 名委員表決贊成議案,7 名委員表決反對議案及沒有委員放棄表決。主席宣布議案被否決。

**III. 加入 3 條不設收費的新隧道(即中環及灣仔繞道隧道、龍山隧道和長山隧道)作為政府隧道的法例修訂**

(立法會 CB(4)1409/16-17(01)號文件)—— 政府當局就加入三條不設收費的新隧道作為政府隧道的法例修訂建議提供的文件

立法會 CB(4)1409/16-17(02)號文件)—— 立法會秘書處就中環及灣仔繞道隧道、龍山隧道和長山隧道擬備的文件(背景資料簡介)

15. 應主席邀請，署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>向委員簡介政府當局為將 3 條不設收費的新隧道(即中環及灣仔繞道隧道、龍山隧道和長山隧道)納入為政府隧道而建議對《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)及《行車隧道(政府)規例》(第 368A 章)作出的法例修訂。他表示，政府當局亦建議適當地更新香港法例第 368A 章的相關條文和該規例附表 1(關於交通標誌及道路標記)，以配合現時的交通管理需要。

政府道路/隧道的收費政策

16. 盧偉國議員同意按建議將 3 條新隧道指定為不設收費的隧道，藉此吸引更多車流，但他詢問當局決定是否就政府道路/隧道收取費用時有何政策考慮。他引述青嶼幹線為例，指出青嶼幹線是往來大嶼山的唯一通道，並會支援預期因日後發展而增加的交通流量，他質疑當局為何仍就該幹線收取費用。

17. 主席贊同盧偉國議員的意見。他亦擔心即將在青嶼幹線實施的雙向收費安排，可能會導致交通擠塞。此外，鑒於多條連接新界西的道路和隧道均設收費，他非常關注當區居民在交通費方面所承受的沉重負擔。因此，他籲請政府當局考慮豁免就青嶼幹線收取費用，並在屯門至赤鱸角連接路通車時指定該連接路為不設收費的道路。

18. 毛孟靜議員同意應有一致的收費政策，以便考慮是否就政府道路/隧道收取費用。她認為在一方面，不就繁忙道路/隧道如新的中環及灣仔繞道隧道收取任何費用，可能會引來過多交通，導致飽和，因而再有需要興建新的交通基礎設施疏導交通流量。另一方面，道路/隧道的收費肯定加重市民在交通費方面的負擔，正如新界西居民因道路/隧道的收費而蒙受交通費高昂之苦。她亦擔心，根據在青嶼幹線實施的新雙向收費安排，駕車人士在收費站停車付款，可能引致交通擠塞。

19. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>表示，一般而言，政府道路/隧道的收費是根據"收回成本"及"用者自付"的原則釐定。在釐定收費水平時，政府當局會考慮多項因素，包括交通管理、提供有關道路/隧道的成本、替代路線的收費、公眾負擔能力和接受程度等。

20. 關於指定中環及灣仔繞道隧道為不設收費的隧道，署理運輸署署長闡明中環及灣仔繞道將會是另一條連接港島東與港島西的道路。該繞道通車後，港島北岸的交通會大大改善。該繞道亦會促使重新分配3條過海隧道的交通流量，並有助紓緩中環及灣仔的交通負荷。她表示，在中環及灣仔繞道通車後，政府當局會繼續監察該繞道及港島北岸主要幹道(包括東區走廊)的交通流量。

21. 至於更改青嶼幹線收費安排一事，署理運輸署署長解釋，青嶼幹線一直是往來大嶼山的唯一車路，並為方便駕車人士而一直採用單向收費安排。不過，在港珠澳大橋通車後，青嶼幹線將不再是往來大嶼山的唯一通道。青嶼幹線有需要改用雙向收費安排，致使駕車人士每次駛進及駛離青嶼幹

線時均須在大嶼山收費廣場繳費。當局正進行工程，重置已在單向收費安排下從前往機場方向的行車線移除的收費設施及系統。

22. 毛孟靜議員進一步提及最近在香港政府新聞網(news.gov.hk)的面書登載的一個顯示青嶼幹線新雙向收費安排的圖中，青嶼幹線看似會採用"右上左落"的行車安排。運輸署助理署長/管理及輔助客運澄清，運輸署發出該圖是比較大嶼山收費廣場現時交通安排與新收費安排，並顯示在新雙向收費安排下，原先使用不設收費行車線前往機場的交通，會行經設有收費設施的行車線。青嶼幹線的行車安排不會有變。

#### 中環及灣仔繞道工程項目的推行進展

23. 陳淑莊議員關注到中環及灣仔繞道工程項目的推行進展及該繞道的通車日期。由於在鄰近前灣仔渡輪碼頭的海床發現大型金屬物體，導致該範圍的工程暫停，因此該繞道的通車日期受到影響。

24. 署理運輸署署長及運輸署總工程師/主要公路發展表示，根據土木工程拓展署因應最新工程進展及上述發現所作的評估，中環及灣仔繞道可在2018年年底或2019年首季通車。

#### 與交通標誌及道路標記有關的法例修訂

25. 潘兆平議員詢問為何部分交通標誌及道路標記的功能已不合時宜，以及更新該等已過時的交通標誌及道路標記的法例修訂，以及將3條不設收費的新隧道納入為政府隧道的法例修訂會否一併在2018年年初提交立法會。

26. 署理運輸署署長回應時解釋，隨着電子顯示裝置應用於各類隧道交通管制及監察系統，香港法例第368A章附表1所訂的部分交通標誌及道路標記須予更新，例如"綠色霓虹燈箭嘴"或"紅色霓虹燈交叉"。她表示，有關立法建議會一次過提交法會進行先訂立後審議的程序。

## 在隧道使用發光二極管照明設施

27. 主席察悉部分隧道正使用發光二極管照明設施。鑒於發光二極管照明設施的閃動速度較傳統照明設施的閃動速度快，他表示部分駕車人士關注到，駕車人士要適應發光二極管照明設施，因而可能會產生道路安全問題。

28. 署理運輸署署長察悉，對於使用發光二極管隧道照明設施一事，各方意見紛紜。使用發光二極管隧道照明設施的確有利有弊。發光二極管照明設施有較高的能源效益，但在炎熱潮濕的隧道環境內可能表現欠佳。立法會部分議員以往曾建議使用發光二極管照明設施，取代一些舊有的隧道照明系統。就此，政府當局會在啟德隧道及港珠澳大橋工程項目涉及的兩條隧道設立試點，測試發光二極管隧道照明設施的效益。運輸署會根據測試結果，進一步考慮是否以發光二極管照明設施適當地取代隧道內的照明設施。

## **IV. 在青馬管制區更換交通管制及監察系統**

(立法會 CB(4)1409/16-17(03)號文件——政府當局就在青馬管制區更換交通管制及監察系統提供的文件

立法會 CB(4)1409/16-17(04)號文件——立法會秘書處就更換青馬管制區交通管制及監察系統擬備的文件(背景資料簡介))

29. 應主席邀請，署理運輸署署長向委員簡介政府當局提出的撥款建議，即以 2 億 9,891 萬元的非經常開支，更換青馬管制區的交通管制及監察系統。她表示，若財務委員會("財委會")於 2017 年第四季批准撥款，預期更換工作將於 5 年內(即 2022 年第三季)完成。



### 更新成本及及使用年期

30. 毛孟靜議員指出，更換青馬管制區的交通管制及監察系統的估計開支只差 100 萬元便達 3 億元，是一個零頭數。她懷疑政府當局在玩弄數字，令人覺得所需款額並非如實際款額那麼大。她質疑政府當局的文件第 7 段所列的開支項目是否更換其他交通管制及監察系統通常涉及的開支項目。她進一步詢問新交通管制及監察系統的使用年期為何。

31. 署理運輸署署長解釋，鑒於青馬管制區範圍廣大，覆蓋 21 公里長的綜合快速公路網，更換青馬管制區的交通管制及監察系統的成本自然較其他隧道的有關成本高昂。她表示，預期新交通管制及監察系統符合經濟效益的使用年期為最少 12 年至 15 年，實際使用年期則視乎使用情況、地理環境、車輛排放量等實際情況而定。機電工程署總工程師/工程策劃補充，當局會分配足夠資源，用作維修系統及適時更換過時/發生故障的設備，確保系統可繼續使用。

### 每年經常開支及其他費用

32. 姚思榮議員認為，約為 1,110 萬元的新交通管制及監察系統的估計每年經常開支相當高昂。他進一步詢問新交通管制及監察系統的保養期為期多久，以及在保養期內及在保養期屆滿之後的維修費為何。潘兆平議員詢問每年經常開支是否已包括維修費，以及系統的折舊費會否令日後的道路收費增加。

33. 署理運輸署署長表示，在支付予負責青馬管制區管理、營運及維修工作的營辦商的整體管理費中，新交通管制及監察系統的每年經常開支只會佔約 5%。機電工程署總工程師/工程策劃表示，在一年的保養期內，修理故障是免收費的，但在保養期屆滿後的維修費，則須由營辦商與交通管制及監察系統供應商磋商。他表示，就一般機電系統而言，保養期通常為期一年。保養期較長，亦即意味合約費會較高。

34. 鑒於現行隧道收費政策採用"收回成本"及"用者自付"的原則，署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>表示，新交通管制及監察系統的折舊費屬營運成本的一部分，當局在日後釐定收費時，會一併考慮折舊費及其他因素。儘管如此，新交通管制及監察系統的折舊費會分多年入帳，每年的折舊費對道路收費水平不大可能會有顯著影響。

#### 新交通管制及監察系統的特點

35. 姚思榮議員詢問，就交通管理、可節省的人手，以及收集大數據作交通規劃用途等而言，更換現有交通管制及監察系統有何好處。他特別認為，鑒於在港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路通車後，青嶼幹線的交通流量會有改變，新交通管制及監察系統應能收集交通數據，以供制訂有效措施，應付交通需求及避免交通擠塞。

36. 署理運輸署署長及機電工程署總工程師/工程策劃表示，與現時已使用超過 20 年的交通管制及監察系統相比，新交通管制及監察系統是一個更先進及全面電腦化的系統，可將各項交通管制及監察功能整合於同一平台。當中的交通事故自動偵察系統採用先進的影像處理技術，分析閉路電視系統所攝錄的影像。如有交通堵塞或車輛冒煙等不正常情況，警報器會自動發出警報。這方面相對現有交通管制及監察系統需依靠地下探測線圈偵察交通事故，性能更強。此外，新系統的數據收集能力有所提升，能為各種情況實施更多預設交通管理方案。舉例而言，新系統會在發生交通意外時給予有關封閉行車線及改變車速限制的建議。這些改進之處會有助青馬管制區的營辦商偵察交通事故，並更迅速地作出應變。

#### 總結

37. 事務委員會不反對政府當局將有關撥款建議提交財委會審議。

## V. 檢討道路工程安全要求的進展

(立法會 CB(4)1409/16-17(05)號文件) —— 政府當局就有關檢討道路工程安全要求的最新進展提供的文件

立法會 CB(4)1409/16-17(06)號文件 —— 立法會秘書處就道路工程安全要求擬備的文件(背景資料簡介)

立法會 CB(4)1436/16-17(01)號文件 —— 道路安全研究小組的意見書)

38. 路政署副署長向委員簡介檢討道路工程安全要求的最新進展。他表示，《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》("《守則》")已根據由路政署、運輸署及警務處成立的跨部門工作小組的檢討結果作出修訂。《守則》的主要修訂包括擴大備有車載式緩撞裝置的護航車的應用範圍，以及提高相關技術要求。經修訂的《守則》已於 2017 年 6 月 16 日刊登憲報，並會由 2018 年 1 月 1 日起實施。

39. 路政署副署長亦表示，政府當局正考慮修訂相關法例，進一步加強規管為道路工程而實施的交通管制及防護措施，包括修訂《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)的相關規例，將《守則》內的防護要求納入《道路交通條例》(第 374 章)。就此，路政署正尋求律政司的意見，並會適時諮詢立法會。

40. 路政署總工程師(研究拓展)借助電腦投影片(立法會 CB(4)1445/16-17(01)號文件)，向委員簡介道路工程安全要求檢討的結果及建議。

### 遵從道路工程安全要求

41. 主席對近年發生涉及道路工程的嚴重交通意外深表關注。他讚揚政府當局致力檢討及加強《守則》內的道路工程安全要求。為確保道路工程

承建商遵從有關要求，他詢問政府當局會否考慮提供 24 小時熱線，利便公眾舉報違規個案。

42. 路政署副署長表示，正如以往的個案顯示，道路工程意外可以有各種各樣的成因，包括不遵從安全要求及道路使用者駕駛態度欠佳。為確保道路工程承建商遵從安全要求，路政署一直有在道路工程的工地進行定期抽樣和突擊巡查。公眾可致電在每個工地展示的聯絡電話號碼，就路道工程作出投訴或查詢。路政署副署長察悉主席的意見，並同意研究有何其他方法，利便公眾舉報不遵從道路工程安全要求的個案。

43. 潘兆平議員詢問當局以往發現了多少宗違規個案及如何處理該等個案。路政署副署長表示，在 2011 年至 2017 年上半年，路政署曾進行 15 400 次定期和突擊巡查，即平均每日進行約 7 次巡查，其間發現 280 宗違規個案。就這些個案而言，路政署會要求承建商修正問題，並會根據合約條款扣減向他們支付的工程費。如屬嚴重的違規個案，則會在承建商的表現報告予以記錄。鑒於當局審批工務工程合約的標書時會考慮承建商過往的表現，他相信現行懲罰機制已提供足夠的阻嚇力。

44. 譚文豪議員詢問近期有多少宗涉及工程車在進行道路工程時發生意外並引致有人受傷或死亡的個案。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)表示，根據運輸署提供的資料，2016 年及 2017 年首 6 個月分別有 17 宗及 15 宗該等意外，而在這些意外中死亡的人數分別為 4 人及兩人。

45. 姚思榮議員詢問政府當局如何提升道路使用者對道路工程及道路安全的意識。路政署副署長回答時表示，運輸署已開始透過流動應用程式向駕車人士發放有關道路工程的資訊。路政署亦已與運輸署及警務處協調，加強有關道路安全的公眾教育工作。

## 道路工程的防護要求

46. 陳振英議員質疑有關使用備有車載式緩撞裝置的護航車的要求，為何只延展至適用於在車速限制為每小時 70 公里或以上的公用道路進行的道路工程，而非延展至適用於所有道路工程。他詢問，除了在經修訂的《守則》訂明護航車最少重量外，香港有否就護航車的減震表現採取任何標準；若有，本地的標準是否符合國際標準。他亦詢問是否須在道路工程工地的最前方豎設閃爍箭咀指示燈號，以提醒駕車人士前面有道路工程。

47. 路政署副署長表示，防護要求的適用範圍並不限於在車速限制為每小時 70 公里或以上的道路進行的道路工程。在車速限制為不超過每小時 70 公里的道路進行的道路工程亦有相關要求。經修訂的《守則》內一些加強措施其實廣泛適用於在所有車速限制的道路進行的道路工程。路政署總工程師(研究拓展)舉例說，有關臨時交通標誌反光物料及臨時安全護欄防撞等級的要求，不論道路的車速限制為何，一般都適用於所有道路工程。此外，《守則》亦訂明，負責人應考慮施工道路的實際交通情況。若來車速度超過道路的車速限制，負責人應按照來車速度而非道路的車速限制，為道路工程規劃及實施防護及臨時交通安排。

48. 路政署總工程師(研究拓展)進一步表示，所使用的車載式緩撞裝置應符合美國國家公路合作研究計劃第 350 號報告書第三級測試標準或同等標準，而該標準是全球採用的最高標準。根據現行指引，應在道路工程的工地開始收窄路段的位置豎設閃爍箭咀指示燈號，並應在閃爍箭咀指示燈號之前豎設警告標誌，提醒駕車人士前面道路收窄。

49. 姚思榮議員詢問，就車速限制為每小時 70 公里或以上的道路及每小時 50 公里或以下的道路而言，涉及在該兩種道路進行的道路工程的交通意外比例為何。路政署副署長表示，涉及道路工程並造成重大傷亡的交通意外通常較多在車速限制為每小時 70 公里或以上的道路發生。在車速限制

為每小時 50 公里或以下的道路發生的交通意外(涉及超速的交通意外除外)相對不太嚴重。

50. 陸頌雄議員對護航車司機短缺表示關注，並詢問香港駕駛學院是提供操作護航車培訓的唯一學院，還是有其他駕駛學院或私人駕駛教師能提供該種培訓。路政署副署長回應時表示，在 2016 年發生多宗嚴重的道路工程意外後，為致力加強防護措施，道路工程承建商已邀請香港駕駛學院為護航車司機提供複修課程。他答允進一步研究其他駕駛學院能否提供該種培訓。

#### 有關加強道路工程安全的進一步意見及建議

51. 鑒於車輛在道路工程的工地附近超速會嚴重危害道路工人的安全，主席建議警務處在道路工程的工地附近安裝攝影機，打擊超速駕駛。此外，他詢問政府當局會否探討在流動道路工程作業中，使用機動設備而非以人手放置交通圓筒(俗稱"雪糕筒")封閉行車線，以及豎設標誌指示交通轉道，務求盡量減少道路工人面對的安全風險。

52. 路政署副署長回應時表示，經修訂的《守則》內亦有指引訂明臨時降低經過道路工程工地的交通的車速。路政署亦會與警務處聯絡，商討如何制止車輛在道路工程的工地附近超速。關於使用機動設備，路政署總工程師(研究拓展)表示，路政署一直有從外地物色該等設備，但至今仍未找到適合在香港道路環境使用的設備。另外，路政署又委託香港生產力促進局設計機械手臂，以供在工程車安裝。此外，設計合適的低地台車輛以供在流動作業中使用的工作亦正進行。政府當局希望新的裝置能盡快準備就緒，以供在作業中試用。

53. 鑒於大部分道路工程在夜間進行，潘兆平議員詢問政府當局有否參考海外就夜間道路工程作業訂立的最新安全守則。譚文豪議員詢問《守則》有否訂明有關在惡劣天氣情況下進行道路工程的指引。路政署副署長表示，《守則》是參照最新國際標準而制訂，而該等國際標準亦適用於惡劣天氣情況。此外，大部分道路工程通常不能在惡劣天氣

期間進行。他察悉委員的關注，並答允研究是否有必要為在惡劣天氣情況下進行道路工程提供進一步的適當指引。

54. 梁志祥議員詢問經修訂的《守則》有否就在日間道路工程中使用有燈光照亮的標誌訂明任何燈光要求。路政署總工程師(研究拓展)表示，在夜間及日間使用有燈光照亮的標誌時，該等標誌的燈光亮度應符合歐洲聯盟的相關標準。他表示，涉及道路工程的最嚴重交通意外都在夜間發生。

#### 下一階段的法例修訂

55. 梁志祥議員要求政府當局澄清，道路工人在進行道路工程時是受道路交通法例抑或勞工法例保障，以及道路工程承建商會否因同一罪行而根據兩套法例雙重受罰。他認為政府當局應諮詢道路工程承建商，回應他們對法律責任問題的關注，然後才向立法會提交立法建議。

56. 路政署副署長回應時表示，一般而言，道路交通法例及勞工法例都有不同條文分別規管道路工程的不同方面。就正在考慮的法例修訂而言，提出該等修訂的目的，是將為加強道路工程安全而在經修訂的《守則》訂明的要求納入香港法例第 374 章。在檢討《守則》的過程中，政府當局已通過不同的方法及渠道與業界及持份者(包括工會代表)交換意見。政府當局在制訂具體立法建議後，會再次諮詢持份者。

57. 毛孟靜議員支持推展修訂法例的工作。由於經修訂的《守則》已在憲報刊登及快將生效，她詢問政府當局最快會在何時提出相關的立法建議，盡早加強道路工程安全。同樣，潘兆平議員希望盡快按建議修訂法例，進一步加強對道路工人的保障。

58. 路政署副署長表示，在修訂《守則》生效前，為盡早加強保障工人安全，路政署已由 2016 年 11 月起在其轄下的所有道路工程實施加強安全的措施。經修訂的《守則》會在 2018 年 1 月 1 日生

效，讓業界作好準備，在所有道路工程全面實施新措施。視乎與律政司討論相關細節的進展，政府當局會盡快推展修訂法例的工作。

## **VI. 路政署轄下一個工程管理處的人員編制建議**

(立法會 CB(4)1409/—— 政府當局就路政署  
16-17(07)號文件 轄下一個工程管理  
處的人員編制建議  
提供的文件

立法會 CB(4)1176/—— 立法會秘書處就港  
16-17(06)號文件 珠澳大橋及其香港  
工程人手安排擬備  
的文件(背景資料簡  
介))

59. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1向委員簡介路政署轄下港珠澳大橋香港工程管理處的人員編制建議。該管理處將由 2018 年 1 月 1 日起改稱為主要工程管理處(專責事務)。她表示，路政署需要有首長級人員專責提供支援，繼續推展屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道的工程，以及完成港珠澳大橋香港段(即香港接線和香港口岸)的餘下工程。當局建議：

- (a) 保留一個首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)編外職位，由 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，為期 3 年；
- (b) 保留兩個總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位，由 2018 年 1 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日，為期兩年；及
- (c) 延長由主要工程管理處重行調配的一個總工程師(首長級薪級第 1 點)常額職位的任期，由 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，為期 3 年。



## 人員編制建議的理據

60. 梁志祥議員表示不反對該項人員編制建議。他希望進一步了解繼續保留相關職位可如何有助處理涉及港珠澳大橋香港工程項目的各項尚未解決而複雜的事宜，特別是處理承建商的合約申索。

61. 路政署署長解釋，主要工程管理處(專責事務)內其中兩個總工程師職位主要會負責推展屯門至赤鱸角連接路工程項目，另一個總工程師職位則負責港珠澳大橋香港段的餘下工程。鑒於預期相關工程項目涉及的更改令和合約申索為數不少，該等總工程師將須領導各自的工程團隊跟進該等申索。路政署署長進一步表示，路政署至今就屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程項目接獲的申索涉及合共約 88 億元的款額。

62. 姚思榮議員詢問，保留有關職位/延長有關職位的任期至 2019-2020 年度 12 月底的建議會否配合相關工程項目餘下工程的完成時間。路政署署長解釋，保留有關職位/延長有關職位任期的建議已顧及相關工程項目將於 2019-2020 年度完工的時間表。政府當局會在 2019 年下半年及 2020 年下半年檢討是否需要進一步保留該等職位/延長該等職位的任期。姚議員進一步詢問，將首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)一職的職銜由"港珠澳大橋香港工程管理處處長"改為"主要工程管理處處長(專責事務)"後，擔任此職位的人員所肩負的職務會否不僅限於港珠澳大橋工程項目涉及的職務。路政署署長確定有此可能。

## 港珠澳大橋香港相關工程項目的進展

### 屯門至赤鱸角連接路

63. 劉國勳議員關注到在屯門至赤鱸角連接路啟用之前，青嶼幹線及東涌現有的交通網絡根本難以應付港珠澳大橋通車後增加的交通流量。他詢問政府當局有否計劃提供足夠人手，實施應變措施應付交通需求。

64. 路政署署長解釋，在屯門至赤鱸角連接路的南面連接路開通之前，當局預期來自港珠澳大橋主橋的車輛會取道機場島的現有道路前往北大嶼山公路。不過，根據交通影響評估，在 2017 年及 2018 年，來自港珠澳大橋的額外交通不會對機場島及東涌現有的交通網絡造成不可接受的影響。為確保在屯門至赤鱸角連接路的南面連接路啟用之前交通暢通，政府當局會進行必需的路口改善工程。路政署和運輸署亦會密切監察交通情況，並適時採取適當的措施。

65. 陳淑莊議員詢問，政府當局與有關的承建商聯絡，要求該承建商提交設計修改方案，以解決屯門至赤鱸角連接路北面連接路工程項目海底隧道工程的技術問題的最新情況為何，以及在 2020 年完工的最新目標會否進一步受到影響。

66. 路政署署長表示，他曾於 2017 年 3 月的記者會上提到，儘管路政署多番提醒，有關的承建商一直不肯充分合作，未能為南面出入口一段的隧道提交一個既技術可行又具成本效益的設計修改方案。路政署一直積極與有關的承建商跟進，而該承建商已較為合作。

67. 主席進一步詢問，是否原來設計有疏漏或錯誤，以致後來有必要修改南面出入口一段隧道的走線，將走線降低約 10 米，避免穿過碎石樁。此外，他關注到應由哪方負責支付由此引致的任何額外費用。

68. 路政署署長回答時解釋，承建商根據設計及建造合約建議的原來設計已顧及碎石樁。不過，路政署在 2015 年進行檢討，根據當時最新的工地勘測資料評估建造風險時，路政署聘請的專家認為在人工島海堤下的隧道走線須降低約 10 米，避免穿過該處的碎石樁，從而確保隧道鑽挖機能安全運作。如此修改走線，便須修改相關一段隧道的設計及建造方案。路政署署長表示，由於承建商尚未提交修訂設計方案，因此在現階段未能確定建築成本會否有任何調整。

69. 應胡志偉議員要求，政府當局同意提供補充資料，說明政府當局在討論文件[立法會CB(4)1409/16-17(07)號文件]第6段及第25段分別提到的技術困難，以及預期需要處理的更改令和合約申索的詳情；和它們對屯門至赤鱸角連接路工程項目的項目成本及工程進度分別有何影響；及當局就屯門至赤鱸角連接路北面連接路海底隧道工程的設計修改與有關的承建商聯繫的最新進展為何。

(會後補註：政府當局提供的補充資料於2017年8月14日隨立法會CB(4)1518/16-17(01)號文件向委員發出。)

### *屯門西繞道*

70. 主席知悉，屯門區議會對屯門西繞道的建議走線仍有強烈異議。他詢問推展屯門西繞道工程項目的時間表，以及政府當局會如何處理當區的意見。對於有人關注，若屯門西繞道的通車時間未能與屯門至赤鱸角連接路北面連接路於2020年通車的時間互相銜接，屯門的交通情況可能會惡化，他要求當局進行相關的交通影響評估。

71. 路政署署長表示，路政署已因應以往反對屯門西繞道建議走線方案的意見作出適當修訂，並再諮詢相關的區議會。相關的區議會不反對就最新建議的走線方案進行勘測研究。路政署正籌備在2017年第四季進行該項勘測研究，以期在約兩年內完成。鑒於推展屯門西繞道這個大型工程項目需時，而該項目現正只處於初步設計及工地勘測階段，他認為屯門西繞道工程項目不大可能在屯門至赤鱸角連接路北面連接路於2020年通車時完成。

72. 應陳淑莊議員要求，政府當局答允提供補充資料，說明屯門西繞道工程項目何時會完成，以及香港接線和香港口岸工程項目中那些政府當局指稱對港珠澳大橋開通並非必不可少的工程在2018年的確實完成日期。

(會後補註：政府當局提供的補充資料於 2017 年 8 月 14 日隨立法會 CB(4)1518/16-17(01)號文件向委員發出。)

### *第二階段的香港口岸工程項目*

73. 胡志偉議員察悉，香港口岸第二階段工程項目的推展時間表會視乎香港口岸開通後的人流及車流情況而定。他憶述，財委會審議香港口岸工程項目的撥款建議時，議員認為當局應在香港口岸開通後清楚了解有關情況，才考慮是否有必要推展第二階段及應否就此尋求撥款。他促請政府當局解釋會如何及在何時使用第二階段的核准撥款。

74. 路政署署長表示，當局已將推展香港口岸第二階段工程項目的核准撥款預留作資本儲備，一旦推展相關工程，便會使用該等撥款。若最後決定不推展第二階段工程項目，便會把相關撥款交還庫務署。

### 結論

75. 事務委員會不反對政府當局將有關的人員編制建議提交人事編制小組委員會審議。

## **VII. 其他事項**

76. 議事完畢，會議於上午 11 時 36 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2017 年 9 月 27 日