

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1813/12-13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： 2013年4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3

出席委員： 陳鑑林議員, SBS, JP(主席)  
范國威議員(副主席)  
李卓人議員  
涂謹申議員  
王國興議員, MH  
陳克勤議員, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
梁國雄議員  
陳偉業議員  
田北辰議員, BBS, JP  
吳亮星議員, SBS, JP  
易志明議員  
胡志偉議員, MH  
陳恒鑾議員  
郭家麒議員  
葛珮帆議員, JP  
潘兆平議員, BBS, MH  
鄧家彪議員  
盧偉國議員, BBS, MH, JP  
鍾國斌議員  
鍾樹根議員, BBS, MH, JP  
謝偉銓議員

其他出席議員： 麥美娟議員, JP  
郭偉強議員

**缺席委員** : 林健鋒議員, GBS, JP  
湯家驊議員, SC

**出席公職人員 :** **參與議程第III項的討論**

運輸及房屋局局長  
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2  
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4  
任浩晨先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)財務監察  
竇頌康先生

**參與議程第IV項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
潘婷婷女士, JP

路政署署長  
劉家強先生, JP

運輸署助理署長／策劃  
盧劍聰先生, JP

路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長  
周進華先生

**參與議程第V項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
潘婷婷女士, JP

路政署主要工程管理處處長  
郭譚玉英女士

路政署總工程師1／主要工程  
江大榮先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)  
蕭鏡泉先生

### **參與議程第VI項的討論**

政務司司長辦公室轄下行政署副行政署長1  
鄧婉雯女士, JP

政務司司長辦公室轄下行政署助理行政署長1  
陳秀芳女士

路政署助理署長(發展)  
廖皓愷先生

路政署總工程師／工程  
朱信華先生

建築署工程策劃總監1  
林余家慧女士

建築署總工程策劃經理103  
林癸生先生

立法會秘書處  
首席議會秘書(總務)  
盧思源先生

### **應邀出席人士：參與議程第III項的討論**

香港鐵路有限公司行政總裁  
韋達誠先生

香港鐵路有限公司商務總監  
楊美珍女士

香港鐵路有限公司總經理 —— 公司事務  
王美琪女士

香港鐵路有限公司總經理 —— 市務及策劃  
蘇仲達先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉素儀女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
伍美詩女士

研究主任1  
胡志華先生

議會事務助理(1)2  
廖小妮女士

文書事務助理(1)2  
岑珀欣小姐

---

經辦人／部門

**I 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)723/12-13(01)——政府當局對香港鐵路職員工會就大棠巴士總站巴士倒車安全事宜提交的意見書作出的回應  
號文件

立法會CB(1)836/12-13(01)——政府當局對鄧家彪議員及范國威議員就巴士通風設施發出的函件所作的回應  
號文件

- 立法會CB(1)871/12-13(01)——王國興議員就  
及(02)號文件 行人使用斑馬  
線時享有優先  
權的問題發出  
的函件及政府  
當局的回應
- 立法會CB(1)887/12-13(01)——田北辰議員就  
號文件 長者巴士轉乘  
優惠計劃發出  
的函件
- 立法會CB(1)891/12-13(01)——立法會秘書處  
號文件 公共申訴辦事  
處就有關在中  
西區磅巷興建  
擬議上坡地區  
自動扶梯的申  
訴個案發出的  
轉介文件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

## II 訂於2013年5月24日舉行的下次會議席上討論的項目

- (立法會CB(1)837/12-13(01)——待議事項一覽表  
號文件  
立法會CB(1)837/12-13(02)——跟進行動一覽  
號文件 表)

2. 委員同意在2013年5月24日的下次例會上討論以下事項——

- (a) 偵察平均車速攝影機系統試驗計劃；及
- (b) 更換青馬管制區大嶼山行政大樓及馬灣的收費廣場的收費系統。

(會後補註：應政府當局要求，並經主席同意，2013年5月24日會議的議程其後加入了兩個項目，分別為"6條主要離島渡輪航線的中期檢討"及"申請撥款進行中環4至6號碼頭樓層加建工程"。)

### III 香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討

(檔號：THB(T)CR33/1017/99 —— 有關香港鐵路有限公司票價調整機制檢討的立法會參考資料摘要

立法會IN18/12-13號文件 —— 立法會秘書處擬備有關比較主要城市為經常使用鐵路服務的乘客提供的優惠計劃的文件(資料摘要)

立法會CB(1)878/12-13(01) —— 立法會秘書處擬備有關港鐵票價調整及香港鐵路有限公司的票價調整機制的文件(最新背景資料簡介)

3. 運輸及房屋局局長應邀向委員簡介，政府當局文件所載有關香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")票價調整機制檢討的結果。

4. 運輸及房屋局局長表示，港鐵公司及政府當局已就新的票價調整機制達成協議，保留原有直接驅動的票價調整方程式，但會採用客觀並具透明度的新方法來計算生產力因素的設定值。此外，港鐵公司亦會推出新的"港鐵都會優惠票"計劃、新的東涌線"東涌 —— 南昌全月通加強版"及新的"全月通加強版"計劃；引入分享利潤機制；訂定負擔能力上限；以及設立服務表現安排。他表示，經修訂的票價調整機制將適用於2013年起的票價調整。

#### 票價調整方程式

5. 部分委員(包括副主席、王國興議員、郭家麒議員、鄧家彪議員、麥美娟議員、謝偉銓議員及陳偉業議員)不滿票價調整方程式的檢討結果，容

許港鐵公司可以自動加價和合法地賺取可觀的利潤。鄧家彪議員特別指出，專營巴士公司申請加價，必須通過政府當局嚴格的審批，但增加港鐵票價卻無需經過有關程序，這樣的安排令市民反感。陳偉業議員認為應取消票價調整機制。

6. 王國興議員及麥美娟議員批評，根據票價調整方程式，除非面對通縮環境，否則票價下調的空間不大。麥議員認為，政府當局有責任防止港鐵公司在通脹期間加價，所以當港鐵公司的利潤達到某水平時，便應凍結或下調票價。她亦認為不應以提供票價優惠作為工具，使加價變得理所當然。

7. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局在審核專營巴士公司的加價申請時，會考慮一籃子因素，包括參考票價調整方程式。至於港鐵公司，運輸及房屋局局長表示，現時票價調整機制的直接驅動方程式是在2007年兩鐵合併時採用，作為合併協議的一部分，以取代港鐵公司當時享有的票價自主權。票價調整方程式透過採用綜合消費物價指數和運輸服務業名義工資指數，將票價調整與港鐵公司的成本掛鈎。

8. 運輸及房屋局局長進而表示，政府當局瞭解，面對通脹環境，市民的工資有時未必可追上通脹率。因此，經修訂的票價調整機制將訂定負擔能力上限。據此，由2013年開始，任何按票價調整方程式得出票價上調的幅度，不得高於家庭每月收入中位數變動的幅度。為進一步減輕市民交通費用方面的負擔，港鐵公司亦會推出票價優惠計劃。

9. 郭偉強議員問及綜合消費物價指數上升與港鐵公司經營成本的關係。他認為兩者若無直接關係，港鐵公司加價只會推高通脹。

10. 香港鐵路有限公司行政總裁韋達誠先生答稱，通脹與港鐵公司的經營成本直接相關。事實上，港鐵公司的經營成本一直上升，尤以電費這項鐵路營運的主要開支為然。因此，港鐵公司有實際需要參考通脹率以釐定港鐵票價。他補充，雖然

2012年的通脹率為3.7%，但港鐵於2013年只會加價2.7%。換言之，票價加幅低於通脹率。

11. 易志明議員同意，港鐵票價機制應在2007年所設立的票價調整機制上作出修訂。他理解經修訂的票價調整機制已有所改善，例如經修訂的票價調整機制規定港鐵公司必須持續提供票價惠優。此外，亦訂定負擔能力上限，而將生產力因素的設定值由0.1%上調至0.6%亦可使乘客受惠，尤其是較長遠而言，乘客可受惠於累積及複合計算的效應。他期望隨着日後鐵路網絡擴展，可發揮協同效益，從而減低經營成本上升的幅度。

12. 對於政府當局及港鐵公司回應委員的要求，在經修訂的票價調整機制加入市民的負擔能力、港鐵公司的服務表現和盈利狀況的考慮因素，田北辰議員表示讚賞。然而，他認為將生產力因素的設定值定為0.6%，在通脹環境下對減輕票價加幅的作用不大。依他之見，港鐵公司應考慮對票價調整方程式運算所得結果進一步給予25%的折讓。

13. 運輸及房屋局局長回應時表示，在檢討票價調整機制時，政府當局旨在採用客觀而具透明度的新方法，計算生產力因素的設定值。他解釋，生產力是根據港鐵公司業務營運的產量與投入量的比率計算。政府與港鐵公司同意根據該公司過去5年的財政數據計算比率。得出比率後，便可計算出適用於未來5年的生產力因素設定值。設定值會每五年更新一次，計算方法相同。

### 分享利潤機制

#### 建議設立票價穩定基金

14. 副主席察悉，港鐵公司將會引入分享利潤機制，以便由2013年開始，透過"即日第二程車費九折優惠"計劃，與乘客分享年度利潤。為此，港鐵公司會按預定等級表，決定不同利潤水平下每年與乘客分享的金額。所得金額會注入票價優惠帳戶。根據預定等級表，如基本業務利潤介乎50億元至



130億元，則撥作票價優惠的金額將介乎5,000萬元至2億5,000萬元，佔基本業務利潤約1%至1.9%。

15. 副主席認為此百分比偏低，並詢問政府當局為何不考慮設立票價穩定基金。郭家麒議員亦認為，政府作為港鐵公司大股東所收取的股息相當可觀，因此，當局應撥出股息收入四分之一設立票價穩定基金，以抵銷票價加幅。鄧家彪議員建議，政府可考慮動用基金，減輕各類公共交通工具的票價加幅。

16. 運輸及房屋局局長強調，分享利潤機制並非港鐵公司與乘客分享利潤的唯一方法。事實上，港鐵公司推出的各項票價優惠(包括全月通及新的"港鐵都會優惠票"計劃)亦是為了持續與乘客分享利潤。因此，港鐵公司與乘客分享利潤的金額會比分享利潤機制本身所撥出的多。

17. 運輸及房屋局局長進而表示，設立票價穩定基金的建議不符合政府的公共財政管理政策。他補充，當局亦已推出一些旨在減輕有需要人士交通費負擔的計劃，例如包括長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃和鼓勵就業交通津貼計劃。因此，委實無需要設立票價穩定基金，以減低公共交通服務的票價加幅。

#### 票價優惠的金額

18. 易志明議員扼述自由黨的建議，認為政府當局應推行"港鐵分紅計劃"，將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋市民，以抵銷票價加幅。他認為，根據新的分享利潤機制，撥作票價優惠的金額只佔港鐵公司基本業務利潤130億元的1.9%，委實遠不足夠。他促請政府當局考慮按照建議，將該百分比提高至5%。陳恒鎮議員及謝偉銓議員亦認為，分享的利潤金額微不足道。謝偉銓議員表示，港鐵乘客量增加亦會帶動港鐵公司租賃收入增加，所以應撥出更多利潤與乘客分享。陳恒鎮議員認為，港鐵公司應從基本業務利潤撥出10%至15%與乘客分享。

19. 港鐵公司行政總裁表示，與現有票價調整方程式比較，經改善的生產力因素設定值(由0.1%提高至0.6%)，會減輕2013年至2017年5年間的任何票價加幅，幅度為每年0.5個百分點。就2013年而言，根據可供使用的運算所需的數據，按照票價調整方程式運算得出的結果顯示，由2013年6月起生效的票價加幅是+2.7%，而不是+3.2%，即較原來加幅少16%，所有乘客均會從中受惠。此外，港鐵公司亦推出了各項票價優惠計劃及以港鐵公司每年所有基本業務的利潤為計算基礎的分享利潤機制。基本業務包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、香港物業發展、甚至是中國內地和海外業務；以及其他業務。他認為港鐵公司已推出最大規模的優惠計劃，與市民分享利潤。港鐵公司行政總裁補充，鐵路加物業發展模式為一些新鐵路發展項目提供財務資助，亦讓港鐵公司可以在現有鐵路線作出投資，以維持全球知名的鐵路系統的服務水平。

20. 謝偉銓議員關注，將利潤回饋乘客須符合兩項條件，其一是該年根據票價調整機制而加價。依他之見，這意味着港鐵公司其實不是與乘客分享利潤，而是將增加票價所得部分款項回饋乘客。王國興議員亦認為分享利潤機制諸多限制。他表示，只有一日內乘搭超過一程港鐵的乘客才可受惠於"即日第二程車費九折優惠"。

21. 運輸及房屋局局長澄清，根據分享利潤機制，港鐵公司須把前一個財政年度基本業務利潤中的一個預定金額注入票價優惠帳戶，不論該年有否增加票價亦然。該機制只為票價優惠的使用施加條件，訂明(a)該年根據票價調整機制而加價；以及(b)撥作票價優惠的金額不高於因加價所帶來額外總收入的一半。

#### 負擔能力上限

22. 副主席察悉，港鐵公司將訂定負擔能力上限，在2013年開始，任何按票價調整方程式得出票價上調的幅度，不得高於相應期間家庭每月收入中

位數變動的幅度。他詢問為何採用家庭每月收入中位數，而不採用個人每月入息中位數。

23. 胡志偉議員亦對採用家庭每月收入中位數變動的幅度作為負擔能力上限的成效存疑。他察悉某些報章曾指出，過去10年，根據綜合消費物價指數及運輸服務業名義工資指數的數字，即使採用家庭每月收入中位數按年變動的幅度作為上限，亦未能避免港鐵增加票價。就此，他亦問及票價調整方程式為何採用運輸服務業名義工資指數而不採用實質工資指數。

24. 運輸及房屋局局長表示，家庭每月收入中位數反映家庭住戶收入的實質變動。鑒於市民認為運輸服務業名義工資指數未能完全反映市民的負擔能力，政府當局及港鐵公司決定參照家庭每月收入中位數，為票價調整機制調整幅度設定上限。

政府當局

25. 應副主席及胡志偉議員的要求，政府當局答允在會議後提供書面資料，述明過去5年，家庭每月收入中位數及個人每月入息中位數變動的數字(之前一年的12月)，並提供理據，說明為何票價調整方程式採用運輸服務業名義工資指數而非運輸服務業實質工資指數。

26. 王國興議員及潘兆平議員不滿根據負擔能力上限，當票價調整機制運算所得的調整幅度介乎-1.5%至+1.5%之間，港鐵公司便會延後調整票價，調整幅度會轉撥至隨後一年實施，即該年的調整幅度會加於隨後一年的幅度予以實行。他們認為，有關百分比不應轉撥至隨後一年實施。

27. 運輸及房屋局局長解釋，新方案引入之前一年第四季的家庭每月收入中位數按年變動，作為票價調整機制調整幅度的上限，以顧及市民的負擔能力。當票價調整機制得出加價的結果，而加幅高於家庭每月收入中位數按年變動，便會引入"負擔能力折扣"，把該年的票價加幅減低至家庭每月收入中位數按年變動的幅度。該折扣會在第二年減半，在第三年完全撤銷。在這情況下，實際票價加幅不會

高於該年家庭每月收入中位數按年變動的幅度，方法是把全部或部分折扣順延至隨後一年才撤回。

### 服務表現安排

28. 郭家麒議員察悉，經修訂的票價調整機制將設立服務表現安排，就港鐵的嚴重服務延誤(界定為31分鐘或以上的延誤)向港鐵公司徵收罰款，款額由100萬元至1,500萬元不等。他認為所徵收的罰款額過低，亦認為當局反而應向港鐵公司的高級管理人員施以罰款。王國興議員亦認為，當局應就鐵路事故扣減港鐵公司執行董事的花紅或其他福利作為懲罰，以收阻嚇作用。

29. 運輸及房屋局局長表示，在釐定高級管理人員的薪酬調整幅度及每年花紅時，當局會參考港鐵公司該年的服務表現。

30. 胡志偉議員詢問，有何理據將嚴重服務延誤界定為31分鐘或以上延誤，而不採用較嚴格的標準，譬如說界定為"20分鐘"的延誤。他亦關注到為每宗事故訂定罰款水平的理據。依他之見，鐵路事故涉及的社會成本遠高於建議的罰款水平。

31. 港鐵公司行政總裁強調，港鐵公司提供服務的可靠程度，已經躋身全球前列。在為嚴重服務延誤訂定基準時，政府及港鐵公司均同意有需要在訂定服務基準與前線人員可能承受的壓力之間取得平衡。他補充，對於較長時間的服務延誤，每宗事故涉及的罰款額可高達1,500萬元。

### 票價優惠

#### 一般意見

32. 副主席及潘兆平議員認為港鐵公司推出的車費優惠計劃不足。潘兆平議員詢問，港鐵公司可否推出更多票價優惠或推廣計劃，使更多乘客受惠。

33. 港鐵公司行政總裁表示，港鐵公司向乘客提供的票價優惠整體而言其實已相當吸引。港鐵公司為長者、殘疾人士、學生及經常乘搭港鐵等各類乘客推出各式各樣的優惠計劃，以滿足他們不同的需要。他指出，向乘客提供各項票價優惠涉及金額每年約為22億元。每日有500萬人次乘搭港鐵，當中420萬人次將可受惠於上述一項或多項優惠。此外，港鐵公司亦與政府當局明確協定，按照分享利潤安排及服務表現，為"即日第二程車費九折優惠"注入資金。

34. 陳恒鎮議員歡迎港鐵公司提供任何票價優惠。他察悉，港鐵公司曾承諾推出總額約6億7,000萬元的車費推廣計劃，把2012年票價調整後整年所得的額外收入全數回饋乘客，並知悉該款額尚未悉數動用。他詢問地鐵公司將如何使用該筆未用餘款以提供票價優惠。

35. 港鐵公司商務總監楊美珍女士表示，港鐵公司於2012年下半年動用了2億3,000萬元提供票價優惠，並預計於2013年上半年動用另外約2億4,000萬元。港鐵公司會繼續動用餘下約2億元未用款項，透過"即日第二程車費九折優惠"，向乘客提供優惠。

36. 鍾樹根議員詢問，如乘客在同一日內多次乘搭港鐵，他們如何受惠於"即日第二程車費九折優惠"。港鐵公司商務總監表示，這些乘客可於第二程及第四程享有車費九折，如此類推。

37. 易志明議員認為，港鐵公司應每一程而不是在第二程才向乘客提供折扣。田北辰議員指出，由於使用全月通的乘客不能享有"即日第二程車費九折優惠"，港鐵公司應考慮為全月通提供月費九五折優惠。政府當局及港鐵公司察悉易議員及田議員的意見。

#### *"港鐵都會優惠票"計劃及"全月通加強版"計劃*

38. 副主席、鍾樹根議員及郭偉強議員認為，只涵蓋"市區"範圍的新"港鐵都會優惠票"計劃過於

複雜，限制亦多。麥美娟議員亦認為"全月通加強版"計劃複雜。她指出，乘客需要花時間研究如何及在多大程度上可以從各項計劃中受惠。副主席及鍾議員建議將"港鐵都會優惠票"計劃的適用範圍擴及所有鐵路線。

39. 港鐵公司商務總監回應時表示，新的"港鐵都會優惠票"計劃所提供的優惠，是港鐵公司首次在繁忙鐵路線推出，以滿足經常往來"市區"範圍各車站的中、長途乘客的特別需要。她表示，該計劃涵蓋荃灣線、港島線、觀塘線和將軍澳線的所有車站，以及東涌線、東鐵線和西鐵線的市區車站。運輸及房屋局局長補充，全月通為經常乘搭港鐵的長途乘客提供大約12%至30%票價折扣。例如，持有"屯門——南昌全月通"的乘客可節省22%的車資。

#### 其他意見

40. 對於地區提出增設港鐵特惠站的要求往往遭港鐵公司拒絕，鍾樹根議員表示不滿。他問及港鐵公司現時設置的港鐵特惠站數目。港鐵公司商務總監表示，現時全港設有32個港鐵特惠站。她表示港鐵公司已因應地區人士的意見，檢討設置港鐵特惠站的事宜。

41. 陳偉業議員關注到港鐵票價調整後，出現一些八達通票價較相對單程車票票價為高的情況。他促請政府當局與港鐵公司認真跟進此事。運輸及房屋局局長察悉陳議員的意見，並承諾會研究有關事宜。

42. 主席關注，部分港鐵月台在繁忙時段非常擠迫，乘客需要在很長的候車人龍排隊才能進入列車車廂。他促請港鐵公司解決有關問題，例如在非繁忙時段提供票價優惠，吸引更多乘客採用彈性工作時間。他指出委員最關注的是在分享利潤機制下所分享的利潤款額，以及鐵路事故的罰款水平，他期望政府當局在兩年內檢討經修訂的票價調整機制。運輸及房屋局局長察悉主席的意見，並承諾政府當局會根據《營運協議》檢討票價調整機制，尤

其是票價優惠計劃的成效和乘客對有關計劃的反應。

#### IV 屯門至赤鱸角連接路 —— 建造工程

(立法會 CB(1)837/12-13(04) —— 政府當局就屯門至赤鱸角連接路 —— 建造工程提供的文件

立法會 CB(1)837/12-13(05) —— 立法會秘書處擬備有關屯門至赤鱸角連接路的文件(背景資料簡介))

43. 運輸及房屋局副局長應邀向委員簡介政府當局的文件，當中載述屯門至赤鱸角連接路建造工程的撥款申請建議，按付款當日價格計算，估計所需費用為447億9,840萬元。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長繼而利用電腦投影片(立法會 CB(1)899/12-13(01)號文件)，向委員簡介屯門至赤鱸角連接路工程項目(下稱"該工程項目")的詳情。委員察悉，如獲得交通事務委員會支持，政府當局會於2013年5月8日向工務小組委員會提交建議，以期在2013年6月向財務委員會(下稱"財委會")尋求批准撥款。

#### 屯門至赤鱸角連接路日後的收費水平

44. 郭家麒議員察悉，屯門至赤鱸角連接路的建造費用由香港政府全數承擔。鑒於建造費用龐大，他關注到屯門至赤鱸角連接路在2018年通車後的收費水平。

45. 運輸及房屋局副局長回答時表示，政府當局一般採取"用者自付原則"，就使用大型橋樑及隧道收取費用，收費會考慮一籃子因素，包括營運成本(例如折舊費及經常開支)、對交通流量及經濟情況的影響，以及公眾負擔能力和接受程度。他表示，建造屯門至赤鱸角連接路的目的並非從道路使用費賺取收益，而是為了連接新界西北及大嶼山的

道路網絡，以及騰出現時一些道路的部分容車量。當局尚未釐定屯門至赤鱸角連接路的收費水平。

46. 麥美娟議員指出，大嶼山居民已經飽受交通費用高昂之苦。她特別指出，青嶼幹線現時是收費道路，所以政府如同時就使用屯門至赤鱸角連接路收費，將會嚴重影響島上居民的生計及大嶼山的經濟活動。因此，她要求政府當局調低青嶼幹線及屯門至赤鱸角連接路的收費水平，或兩條道路均不收費。

47. 運輸及房屋局副局長同意研究麥議員的建議，並向委員保證，政府當局在釐定屯門至赤鱸角連接路的收費水平時，會考慮青嶼幹線及青馬大橋現時的收費水平。

48. 陳恒鑾議員亦關注到屯門至赤鱸角連接路的收費。他表示，由於青馬大橋現時是收費橋樑，如屯門至赤鱸角連接路同樣收費，車輛便須繳付雙重使用費。他詢問政府當局對於建議取消現時就使用青馬大橋收費的安排有何立場。他察悉，本港亦有一些免費橋樑(如昂船洲大橋)，並認為政府當局應採取措施，以紓緩大嶼山居民的交通費用負擔。

49. 運輸及房屋局副局長向委員保證，政府當局在釐定屯門至赤鱸角連接路的收費水平時，會考慮委員提出避免雙重收費的意見。

50. 鄧家彪議員認為，政府當局應認真考慮不再就使用青嶼幹線收費。他表示，如免收屯門至赤鱸角連接路的使用費，政府當局便無需興建收費廣場，節省8億6,440萬元的建造費用。他贊同其他委員，質疑為何屯門至赤鱸角連接路是收費道路，但部分橋樑(如汀九橋及昂船洲大橋)卻無須收取費用。他亦詢問，把北大嶼山公路連接至港珠澳大橋香港口岸的屯門至赤鱸角連接路的南面連接路會否收費。

51. 運輸及房屋局副局長解釋，根據"用者自付"的原則，政府當局計劃以道路收費全部收回屯門至赤鱸角連接路的營運成本。因此，該工程項目需



要包括設置收費廣場。路政署署長補充，屯門至赤鱸角連接路的南面連接路不是收費道路。

52. 謝偉銓議員問及屯門至赤鱸角連接路估計的使用率，以及對日後收費水平的影響。

53. 運輸及房屋局副局長表示，屯門至赤鱸角連接路會為往來新界西北和大嶼山提供最直接的路線，將屯門、港珠澳大橋、機場、北大嶼山及東涌連接起來。這條新路線通車後，可縮短新界西北往來大嶼山的行車距離(預計最多約22公里)及行車時間(預計最多20分鐘)，並可騰出現時一些道路(例如屯門公路、汀九橋、青嶼幹線和北大嶼山公路)的部分容車量，進一步疏導交通。他補充，雖然屯門至赤鱸角連接路的使用率在啟用初期未必會特別高，但隨着機場、屯門及東涌的發展，預計使用率會逐漸上升。他表示，屯門至赤鱸角連接路北面連接路在2021年早上繁忙時間的估計北行和南行的使用率，分別為每小時1 000客車架次和每小時1 600客車架次。至於屯門至赤鱸角連接路南面連接路的北行和南行最高流量，分別為每小時2 300客車架次和每小時3 000客車架次。上述估計是假設屯門西繞道、大嶼山物流園及十號貨櫃碼頭尚未落成而計算所得。他表示，政府當局明白到高收費水平會影響屯門至赤鱸角連接路的使用率。因此他重申，政府當局在釐定屯門至赤鱸角連接路日後的收費水平時，會顧及經濟效益。

政府當局

54. 梁國雄議員認為，除了駕駛人士外，凡受惠於屯門至赤鱸角連接路建造工程的(如機場管理局)都應該分擔屯門至赤鱸角連接路的營運成本。他與謝偉銓議員同樣關注屯門至赤鱸角連接路的使用率與日後收費水平的關係，並要求政府當局在會議後就此事項提供書面資料。政府當局表示同意。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2013年5月7日隨立法會CB(1)995/12-13號文件發出。)

工程費用及工程時間表

工程費用

55. 郭家麒議員察悉，政府當局已分別撥出161億7,150萬、57億1,610萬及115億6,170萬元，作為興建隧道、高架道路及價格調整準備的費用。鑒於建造隧道的成本高昂，以及對環境造成的相關影響，他詢問政府當局有否考慮以高架道路取代屯門至赤鱸角連接路的隧道段，以期降低建造費用。他亦詢問為何價格調整準備預算費用如此高，認為這樣可能會鼓勵工程項目超支。

56. 路政署署長表示，隧道段的建造費用較高，是因為隧道段與高架道路段的長度不同，前者較後者為長，而隧道的建造費用亦較高架道路要高。他補充，以高架道路取代隧道段並不可行，因為會影響渡輪航線。至於價格調整準備的費用，他表示是按照一般工務工程的價格調整準備費用計算方法作出估算。他補充，由於承辦商已提交標書，因此不能根據價格調整準備費用而調高投標價格。

政府當局

57. 謝偉銓議員與郭議員同樣關注到價格調整準備費用，並要求政府當局在會議後提供書面資料，述明估計價格調整準備費用為115億6,170萬元的詳情。政府當局表示同意。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2013年5月7日隨立法會CB(1)995/12-13(02)號文件發出。)

58. 陳偉業議員表示支持興建屯門至赤鱸角連接路。然而，他關注到該工程項目的建造費用高昂，可能令通車後的收費水平偏高。因此，他希望政府當局不會把收費水平與建造費用掛鉤。他亦詢問，該工程項目的高架道路走線是否已配合第三條跑道工程項目。他指出，政府當局在90年代建造深層污水隧道時，曾遇到技術問題，最終導致工程費用大幅增加。就此，他詢問政府當局有何措施，以確保該工程項目的隧道工程不會出現技術問題。

59. 路政署署長表示，有關設計並無考慮擬建的第三條跑道。為屯門至赤鱸角連接路的隧道進行設計時，首要考慮的是避免干擾主要航道、避免影響機場的高度限制和在附近棲身的海豚。路政署署長進而表示，污水隧道及屯門至赤鱸角連接路的隧道工程規模有所不同。他解釋，污水隧道須深入地層100多米建造，但屯門至赤鱸角連接路隧道段只須深入地層約50米。

60. 胡志偉議員表示，民主黨歡迎興建屯門至赤鱸角連接路。他察悉，收費廣場及相關工程的建造費用佔該工程項目總建造費用的一大部分。他詢問，政府當局會否考慮把屯門至赤鱸角連接路的收費廣場設置在港珠澳大橋香港口岸，以節省建造費用。胡議員亦察悉，政府當局已撥出18億1,090萬元，作為該工程項目的駐工地人員薪酬。他詢問，開設上述工地人員職位是否和政府人事編制一樣，須交由立法會審批。

61. 運輸及房屋局副局長表示，在該工程項目的初步設計階段，政府當局曾研究將收費廣場興建在隧道南面出入口(即香港口岸旁)的填海區上。然而，此方案需要額外增加填海面積，將會破壞海洋環境生態及增加建造費用。因此，政府當局最終選擇在屯門40區附近的現有土地上興建收費廣場。路政署署長補充，香港口岸的地方有限，將無法容納屯門至赤鱸角連接路的收費廣場。

62. 就駐工地人員薪酬的開支而言，路政署署長表示，根據合約要求，在該工程項目負責監察建造工程的顧問須聘請駐工地人員，以便在工地監察工程進度。根據既定做法，有關開支會計入該工程項目的總額。他表示，該等駐工地人員並非受僱於政府，因此並不屬於政府人事編制。

政府當局

63. 應胡志偉議員的要求，政府當局同意提供書面資料，解釋當局不在港珠澳大橋香港口岸興建屯門至赤鱸角連接路收費廣場的理由。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2013年5月7日隨立法會CB(1)995/12-13號文件發出。)

### 工程時間表

64. 易志明議員察悉，在屯門至赤鱸角連接路通車後，往來屯門至機場的交通時間將約為10分鐘。他認為，上述情況正好解決機場行業目前招聘人手的問題。他促請政府當局加快該工程項目的建造工程。

65. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局已經壓縮該工程項目的時間表，以期屯門至赤鱸角連接路可以早日通車。然而，政府當局在訂定工程時間表時需要實事求是。政府當局預期，連接香港口岸及北大嶼山的屯門至赤鱸角連接路南面連接路，將於2016年年底大致完成，以配合港珠澳大橋通車。連接屯門及港珠澳大橋香港口岸的北面連接路，則會於2018年年底或之前完成，以適時滿足地區的交通需求。

### 該工程項目對環境造成的影響

66. 陳恒鑾議員察悉，屯門至赤鱸角連接路的南面連接路將以高架道路方式建造。他指出，東涌居民關注到高架道路的交通可能會產生噪音及造成空氣污染。他詢問，政府當局會否考慮採用隧道設計興建屯門至赤鱸角連接路的南面連接路。

67. 路政署署長表示，政府當局曾考慮以隧道方式興建屯門至赤鱸角連接路的南面連接路。然而，根據有關建議，必須在隧道兩端(即香港口岸南面及大蠔灣北面)增加填海造地的面積，為隧道提供出入口位、建造地面連接道路，以及保護隧道的結構。這將影響該處的海上航道及交通，亦會對大蠔灣一帶的環境及生態造成影響。有見及此，政府當局認為以高架道路方式興建南面連接路較為合適。他進而表示，由於高架道路與民居距離約兩公里，因此對附近居民造成的環境影響將減至最低。

68. 盧偉國議員非常支持該工程項目，認為屯門至赤鱸角連接路提供往返新界西北與大嶼山的直接通道，並改善過境交通，是非常重要的工程項目。他理解建造費用高昂，是因為採用了較環保的技術進行填海工程。然而，由於預期施工期間運送泥石的貨車數量將大幅增長，他關注到政府當局採取哪些交通紓緩措施以應付此情況，以及當局有何措施避免該等貨車對環境造成滋擾。他亦關注到，進行填海工程建造海底隧道使航道收窄，對海上交通所造成的影響。

69. 路政署署長表示，在進行環境影響評估期間，已評估該工程項目的建造工程可能造成的環境滋擾。他表示，政府當局會採取既定的環境保護標準，以盡量減少對道路使用者及當地居民造成的影響。例如，當局會盡量以海上交通運送建築廢料。如使用大型運泥車的話，亦會先清洗車輪，然後才准許有關車輛在道路上行駛。

70. 路政署署長進而表示，屯門至赤鱸角連接路海底隧道北面及南面出入口的填海工程，均遠離海上航道。因此，該工程項目不會影響船舶航道的闊度。

#### 其他意見

71. 王國興議員支持政府當局的撥款建議。他詢問，政府當局會否考慮興建鐵路將機場及北環線連接起來，使新界的鐵路運輸網絡更為完善。

72. 運輸及房屋局副局長表示，在《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的第一階段公眾參與活動中，當局曾就發展港深西部快速軌道，以連接新界西北、香港國際機場及深圳西部的建議諮詢公眾。顧問將在探討現有鐵路線地區性優化方案的第二階段公眾參與活動完結後，全面整合兩個階段收集得來的公眾意見，並在2013年年底前，就日後鐵路發展藍圖向政府提出建議。

73. 鄧家彪議員察悉，政府當局會更改翔東路的路段及重定路線，以便興建屯門至赤鱸角連接路

的南面連接路。他詢問政府當局何時會就此事宜諮詢區議會。他指出，翔東路路面狹窄，在道路上騎單車的人士很多，是交通黑點。他詢問，政府當局會否改善翔東路的設計，並沿北大嶼山海濱設置單車徑。

74. 路政署署長表示，政府當局會就更改翔東路的路段及重定路線諮詢相關區議會。他表示，由於翔東路的相關工程已刊登憲報，因此，對工程作出重大更改(例如沿海濱設置單車徑)的事宜，當局需要另行處理。

### 總結

75. 主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會及財委會進一步考慮。他指出，事務委員會委員十分關注屯門至赤鱸角連接路的收費水平。因此，他希望政府當局盡早向事務委員會匯報屯門至赤鱸角連接路日後的收費機制。政府當局察悉主席的意見。

## **V 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間一段吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程——第二期**

(立法會CB(1)837/12-13(06)——政府當局就舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程——第二期提供的文件

立法會CB(1)837/12-13(07)——立法會秘書處擬備有關舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間一段吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程的文件(背景資料簡介))

76. 運輸及房屋局副局長應邀向委員簡介政府當局的文件，當中載述當局建議把720TH號工程計劃(舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程——第二期)(下稱"第二期工程項目")提升至甲級，按付款當日價格計算，估計所須的建造費用為43億2,000萬元。路政署總工程師1／主要工程繼而利用電腦投影片(立法會CB(1)899/12-13(02)號文件)，向委員簡介第二期工程項目的詳情。

77. 委員察悉，政府當局計劃擴闊泰亨與和合石交匯處之間的一段粉嶺公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道。委員亦察悉，如獲事務委員會支持，政府當局計劃分別在2013年5月及2013年6月，就第二期工程項目尋求工務小組委員會及財委會支持撥款。此外，政府當局計劃在2013年7月開展第二期工程項目的建造工程，以期在2018年完成主要工程。

### 擴闊工程

#### 工程時間表

78. 盧偉國議員申報，他會受惠於第二期工程項目，因為他每天也使用吐露港公路。他相信委員應不會反對第二期工程項目，因為隨着區內人口增長，交通愈加繁忙，所以有迫切需要進行擴闊工程，以應付交通需求。因此，他促請政府當局加快進行相關工程。他亦讚揚政府當局在第一期建造工程期間採取了有效的交通管理措施，力求減少工程對交通造成的影響。

79. 運輸及房屋局副局長贊同盧議員的意見，認為應盡快完成有關的擴闊工程。然而，他特別指出，第二期工程項目涉及的工程實在複雜，而且會在使用中的行車道上進行。為盡量減少對交通造成影響，部分工程須在夜間進行。他補充，擬議的第二期工程將與蓮塘／香園圍口岸工程計劃(由土木工程拓展署負責的5019GB號項目)一併進行。有關口岸工程的擬議連接路，將經過一個交匯處，與擴

闊後的粉嶺公路接駁，從而將口岸連接至主要道路網，通達香港其他地區。為使連接兩項工程的交匯處建造工程能順利完成，兩項工程需要同步進行。

### *隔音屏障*

80. 盧偉國議員察悉，根據第二期工程項目，當局會在道路沿線安裝直立式隔音屏障。就此，他關注到隔音板造成的視覺干擾。他要求政府當局在隔音設備的功效及隔音屏障的視覺影響之間取得平衡。長遠而言，他亦要求政府當局日後更換吐露港公路所裝設的不透明隔音板時，考慮以透明隔音屏障取代。

81. 路政署主要工程管理處處長表示，擴闊工程第一及第二期所採用的隔音屏障設計，是隔音屏障的下半部使用不透明隔音板，上半部則是透明隔音板。她表示，政府當局已就隔音屏障的設計諮詢附近居民，而他們亦支持有關設計。

### *收地及臨時交通安排*

82. 潘兆平議員察悉，政府當局需要收回土地，以便進行第二期工程項目。他詢問相關工作的進展情況。

83. 路政署主要工程管理處處長表示，自2009年9月起，政府當局一直與相關區議會及受影響居民討論有關收地的事宜。她表示，當局已就重置受影響樓宇定出初步安排，而政府當局會繼續進行討論，進一步制訂有關的詳情。

84. 潘兆平議員繼而問及施工期間的臨時交通安排，路政署主要工程管理處處長回應時表示，政府當局會先為泰亨至南華莆之間一段大窩西支路重新定線，騰出空間進行相關擴闊工程。她補充，當局會盡量在繁忙時間及日間，維持現時粉嶺公路每個方向有3條行車線。此外，第二期工程項目的承辦商須設立交通管理聯絡小組，與相關政府部門制訂詳細的交通安排。



## 其他相關工程

### 重置行人天橋及改善現有交匯處

85. 陳克勤議員察悉，第二期工程項目涉及拆卸及重置數條行人天橋。他詢問，政府當局有何安排，以確保相關工程不會影響當地居民日常出入。對於相關區議會要求在新的行人天橋(特別是在九龍坑交匯處的行人天橋)設置斜道，以方便騎單車人士，他亦問及政府當局的處理方法。

86. 路政署主要工程管理處處長表示，將在第二期工程項目拆卸的6條行人天橋當中，當局會在進行相關拆卸工程前，在不同地點重置其中5條行人天橋。至於泰亨附近的行人天橋，當局會在拆卸及重建前，設置一條臨時的行人天橋。路政署主要工程管理處處長亦確定，除了樓梯外，當局亦會在新的行人天橋設置斜道。

87. 主席問及新的行人天橋會否亦設有升降機，路政署主要工程管理處處長回應時表示，根據現有設計，當局不會在新的行人天橋設置升降機，因為早在政府當局推行"人人暢道通行"計劃前，相關設計工程已經敲定。儘管如此，政府當局會進一步研究在新行人天橋設置該項設施是否可行。

88. 陳克勤議員指出，粉嶺交匯處及雞嶺迴旋處在繁忙時間交通嚴重擠塞。就此，他詢問政府當局會否在第二期工程項目改善上述道路的設計，以紓緩該處的交通擠塞情況。路政署主要工程管理處處長回應時表示，政府當局在進行相關擴闊工程時，亦會根據實際情況嘗試對連接道路及交匯處作出改善。

### 相關綠化工程

89. 謝偉銓議員支持第二期工程項目，並希望相關工程可盡快完成。他關注到第二期工程項目缺乏綠化工程，並認為在行車道的中央分隔欄種植的植物並不足夠。

90. 路政署主要工程管理處處長表示，政府當局十分重視第二期工程項目的綠化工程。然而，由於在第二期工程項目範圍內可供植樹的斜坡較少，受到空間所限，可種植的植物數目因而較第一期工程為少。她繼而表示，政府當局會在切實可行的範圍內盡量在行車道的中央分隔欄種植植物。在第二期工程項目中，約70%的中央分隔欄將會種植植物。就泰亨的路段而言，由於需要減少收地，在空間有限的情況下，實無法在中央分隔欄種植植物。

#### 工程費用

91. 胡志偉議員察悉，政府當局將為數3億160萬元的駐工地人員員工開支計入工程總額。他認為上述開支金額龐大，並希望政府當局提供開支項目的分項數字。

政府當局

92. 路政署主要工程管理處處長解釋，第二期工程項目的設計顧問須聘用駐工地人員，以密切監督工程承辦商所進行的工程，並監察工作程序。她同意提供補充資料，述明為數3億160萬元的駐工地人員員工開支的分項數字，並在準備提交工務小組委員會的文件內提供相關資料。

政府當局

93. 胡志偉議員繼而詢問，當局會否在大窩西支路及大窩東支路設置騎單車設施。路政署主要工程管理處處長回應時表示，據她理解，土木工程拓展署現正推行單車徑工程計劃，經大窩東支路連接粉嶺及大埔現有的單車徑。她同意在會議後與土木工程拓展署聯絡，並就單車徑的工程計劃提供更多資料。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2013年5月21日隨立法會CB(1)1083/12-13(01)號文件發出。)

總結

94. 主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會及財委會進一步考慮。

**VI 擴建中信大廈行人天橋至位於添馬的立法會綜合大樓**

(立法會 CB(1)837/12-13(08)——政府當局就擴建中信大廈行人天橋至添馬的立法會綜合大樓提供的文件

立法會 CB(1)837/12-13(09)——立法會秘書處擬備有關擴建中信大廈行人天橋至添馬的立法會綜合大樓的文件(背景資料簡介))

(為提供足夠時間進行討論，主席把會議時間延長15分鐘。)

95. 政務司司長辦公室轄下行政署副行政署長1向委員簡介，政府當局建議擴建現有的中信大廈行人天橋至位於添馬的立法會綜合大樓，按付款當日價格計算，估計所需費用為7,430萬元。委員察悉，如獲工務小組委員會及財委會批准撥款，政府當局計劃於2013年第三季展開建造工程，以期於2015年6月底或之前完工。

96. 梁國雄議員指出，乘搭港鐵的輪椅使用者目前需要使用統一中心的升降機，才可由金鐘站前往立法會綜合大樓。他詢問，當局會否採取措施(如增設升降機)，以更方便殘疾人士前往立法會綜合大樓。路政署助理署長(發展)表示，當局會在立法會綜合大樓範圍內進行樓宇改裝工程，以連接現有行人天橋的擴建部分，如此一來，殘疾人士便可以使

用立法會綜合大樓內的升降機。因此，擴建後的中信大廈行人天橋兩端均會設置升降機。

總結

97. 主席總結時表示，由於並無其他委員就此工程項目提出關注事項，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會及財委會進一步考慮。

**VII 其他事項**

98. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2013年9月18日