立法會
Legislative Council

立法會 CB(4)1172/18-19 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　　：2018 年 11 月 16 日(星期五)
時　間　　：上午 10 時
地　點　　：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員　：陳恒鑌議員, BBS, JP (主席)
譚文豪議員 (副主席)
張宇人議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
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
郭家麒議員
黃碧雲議員
潘兆平議員, BBS, MH
蔣麗芸議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員

朱凱廸議員
何君堯議員, JP
何啟明議員
林卓廷議員
邵家輝議員
柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
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
范國威議員
區諾軒議員
謝偉銓議員, BBS

列席議員 ： 胡志偉議員, MH
葛珮帆議員, BBS, JP

出席公職人員 ： **<u>議程第 III 項</u>**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局署理首席助理秘書長(運輸)5
李詠彤女士

路政署
主要工程管理處處長
盧國華先生, JP

路政署
總工程師 1/主要工程
林世榮先生

<u>議程第 IV 項</u>

運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

運輸署署長
陳美寶女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士, JP

運輸署
助理署長/策劃
林秀生先生

運輸署
總工程師/運輸策劃
佘天翔先生

<u>議程第 V 項</u>

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)(特別職務)
陳慧欣女士

運輸署
助理署長/巴士及鐵路
黃志光先生

運輸署
助理署長/管理及輔助客運
李艷芳女士

列席秘書 ： 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員 ： 高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

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)87/18-19(01)號文件	——	莫乃光議員於 2018 年 10 月 16 日致香港鐵路有限公司行政總裁梁國權先生及車務總監劉天成先生的函件
立法會 CB(4)114/18-19(01)號文件	——	政府當局對 4 名委員就廣深港高速鐵路香港段滲水事宜發出的聯署函件所作的回應
立法會 CB(4)125/18-19(01)號文件	——	政府當局對 4 名委員為要求舉行特別會議討論與廣深港高速鐵路香港段清關及營運安排有關的事宜而發出的聯署函件所作的回應
立法會 CB(4)138/18-19(01)號文件	——	政府當局就香港西區隧道有限公司的淨收入報表發出的函件
立法會 CB(4)138/18-19(02)號文件	——	政府當局就三號幹線(郊野公園段)有限公司發出的函件
立法會 CB(4)146/18-19(01)號文件	——	關於荃灣區議會議員所提事宜的轉介便箋(只限委員參閱)
立法會 CB(4)147/18-19(01)號文件	——	陸頌雄議員為要求討論港珠澳大橋通車後的使用情況及相關事宜而發出的函件

立法會 CB(4)148/18-19(01)號文件 —— 政府當局對郭家麒議員、楊岳橋議員、陳淑莊議員及譚文豪議員聯署發出；陸頌雄議員及范國威議員分別發出要求討論多條港鐵線在 2018 年 10月16日因信號系統故障而引致服務受阻事件的函件所作的回應

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

2. 陳淑莊議員提到有委員以書面方式要求舉行特別會議，討論廣深港高速鐵路("廣深港高鐵")香港段的營運安排，而政府當局已作回應(立法會 CB(4)125/18-19(01)號文件)。她察悉內地備存並公開了一份"失信人名單"，列入該名單的人士在一定期限內不得乘搭廣深港高鐵列車。鑒於該名單可能影響廣深港高鐵的香港乘客，陳議員提議在委員建議舉行的特別會議上討論此事。主席表示會與政府當局討論，以決定此事將由事務委員會或鐵路事宜小組委員會("小組委員會")跟進。

(*會後補註*：政府當局建議在小組委員會 2018 年 12 月的例會上，向小組委員會委員簡介議程項目"廣深港高速鐵路香港段的運作事宜"。)

II. 下次會議的討論事項

立法會 CB(4)179/18-19(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)179/18-19(02)號文件 —— 跟進行動一覽表

3. 主席建議事務委員會原定於 2018 年 12 月 21 日舉行的下次例會改於 2018 年 12 月 14 日舉行，委員表示同意。委員亦同意在該次會議上討論以下事項：

(a) 6863TH —— 蓮麻坑路西段(平原河至坪輋路)擴闊工程；

(b) 檢討上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的評審機制；及

(c) 落實公共交通費用補貼計劃。

III. 6101TX —— "人人暢道通行"計劃

立法會 CB(4)179/18-19(03)號文件	——	政府當局就"人人暢道通行"計劃提供的文件
立法會 CB(4)179/18-19(04)號文件	——	立法會秘書處就"人人暢道通行"計劃擬備的文件(最新背景資料簡介)

4. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 向委員簡介"人人暢道通行"計劃的推行進展，以及在 2019-2020 財政年度推展該計劃所需的撥款。路政署總工程師 1/主要工程繼而借助電腦投影片，向委員簡介更多細節。

(*會後補註*:電腦投影片簡介資料於 2018 年 11 月 19 日隨立法會 CB(4)202/17-18(01)號文件送交委員。)

"人人暢道通行"計劃的推行進展

5. 謝偉銓議員關注"人人暢道通行"計劃的推行進展緩慢，自該計劃於 2012 年推出以來，在 202 個項目中，只有 94 個已完成。他建議政府當局考慮有何方法加快進展。盧偉國議員及葛珮帆議員

持類似意見，並詢問進展緩慢是否市場勞工短缺所致，因為行政長官向立法會發言時曾公開承認，勞工短缺已對香港建造工程的進展構成負面影響。該兩名委員均促請政府當局盡快探討此事。

6. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 解釋，"人人暢道通行"計劃的建議項目在動工前須經過多項程序。路政署主要工程管理處處長補充，在推行"人人暢道通行"計劃期間，當局須耗用相當多時間按既定程序處理工程的行政及技術性事宜，例如進行勘測及詳細設計工作、諮詢區議會、在預計會有持份者反對時根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370 章)在憲報刊登加建建議，以及招標等。隨着"人人暢道通行"計劃進入第二及第三階段，路政署已總結所得經驗，例如簡化程序，從而加快進展。至於勞工短缺問題，路政署主要工程管理處處長答稱，路政署已檢視人手要求，並認為市場的勞工供應不會因推行"人人暢道通行"計劃而受到影響。

7. 謝偉銓議員及葛珮帆議員詢問"人人暢道通行"計劃涉及的承建商及工人為數多少，而數目是否足夠。路政署主要工程管理處處長答稱，"人人暢道通行"計劃的工程合約涉及 10 多個承建商，數目仍遠低於認可公共工程承建商名冊上的承建商數目。市場上約有 8 000 名升降機工程人員。他進一步補充，第三階段計劃的工程合約會逐步批出，即當一批項目準備就緒並可開始施工時，當局便會為有關工程合約招標。因此，分期推行第三階段計劃應不會影響市場上承建商及升降機工程人員的供應。

8. 鄭松泰議員提及政府當局的文件第 5 及 8 段時表示，政府當局是合併計算已完工及正在施工的項目總數，因而得出原有計劃及擴展計劃的完工率分別為 94%及 96%，藉此誇大"人人暢道通行"計劃的推行進展。他認為，若撇除正在施工的項目，原有計劃及擴展計劃項目的實際完工率分別約為 55%及 25%，情況未如理想。鄭議員及范國威議員建議政府當局簡化施工程序，例如在可行性研究階段篩走不可行的項目，或透過使用預製組件加快

施工。范議員亦詢問簡化施工程序是否有助節省建造費用。

9. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應時表示，政府當局一直致力加快推行"人人暢道通行"計劃。路政署主要工程管理處處長表示，路政署正根據所得經驗，在推展第二階段計劃的項目時於設計階段進行前期工地勘測工作，並會就第三階段計劃的項目採取相同做法，務求加快進展。鑒於市場情況維持穩定，他預計"人人暢道通行"計劃涉及的建造費用不會大受影響。

10. 柯創盛議員提及政府當局的文件附表一中原有計劃 9 個尚未施工的項目，並詢問該等項目的狀況。他亦要求政府當局提供書面資料，說明當局會採取甚麼措施改善並加快"人人暢道通行"計劃的推行進展。

11. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應時表示，為該 9 個尚未施工的項目制訂設計方案時遇到困難，而且地區人士意見紛紜。路政署仍在制訂該等項目的設計方案及施工時間表，但會致力在切實可行的範圍內盡快解決有關事宜。她承諾在會議後提供柯議員要求的資料。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就上述詢問提供的回應的中、英文本，已分別於 2019 年 1 月 10 日及 6 月 20 日隨立法會 CB(4)406/18-19(01)號文件送交委員。)

檢討"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍

12. 陸頌雄議員察悉，當局在 2013 年及 2016 年分別根據經擴展的"人人暢道通行"計劃及第二階段計劃，邀請每個區議會從市民提名的項目的清單選出 3 個項目作為優先推行項目。他認為這項安排並不公平，因為各區的人口數目和結構，以及公共行人通道的人流和地理位置都不相同，因此每個區議會的提名數目應與上述因素成比例。他亦促請政府當局彈性處理，讓區議會提名超過 3 個項目，以反映地區的真正需要。主席贊同陸議員的意見，並建

議政府當局全面檢討"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，納入那些尚未列入清單但因位置及使用者而極有需要安裝升降機的行人通道，例如又斜又長而主要由長者使用的行人通道。

13. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應時表示，列入清單的項目是市民自 2012 年 8 月起提名的，涉及他們認為有需要加裝升降機的行人通道。在"人人暢道通行"計劃推行初期，由於公眾反應熱烈，因此政府當局於 2013 年邀請 18 個區議會為該等項目釐定優先次序，以期早日推行。一如 2018 年《施政報告》所公布，政府當局會在 2019 年上半年就"人人暢道通行"計劃現時涵蓋的餘下項目展開可行性研究，並會探討是否有任何空間進一步擴展該計劃的涵蓋範圍。

14. 主席、陸頌雄議員、劉國勳議員、葛珮帆議員及柯創盛議員呼籲政府當局檢討"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，納入租者置其屋計劃屋邨("租置屋邨")及居者有其屋計劃屋苑("居屋屋苑")，因為當中很多居民都是長者。區諾軒議員促請政府當局適度放寬政府當局在文件第 3 段引述納入"人人暢道通行"計劃的行人通道的 4 項資格準則，以及考慮為公眾利益大於私人利益的個案收地。他亦詢問是否容許在房屋署/房屋委員會管理的土地根據"人人暢道通行"計劃興建升降機。

15. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 解釋，政府當局曾於 2016 年擴展"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，並邀請 18 個區議會各自從市民的建議再選出不多於 3 條現有行人通道，作為第二階段計劃的推行項目。為確保審慎使用公帑，政府當局須小心考慮委員提出納入租置屋邨及居屋屋苑的建議，因為該等屋邨屋苑屬私人擁有，而管理及維修保養屋邨屋苑內設施的責任歸屬有關的業主立案法團。儘管如此，政府當局會在 2019 年開始檢討"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，並會在檢討中考慮委員的建議。

經辦人/部門

16. 路政署主要工程管理處處長回應區諾軒議員的詢問時確認，在房屋署根據歸屬令管理的公共租住屋邨內的土地根據"人人暢道通行"計劃興建升降機是可行的，前提是房屋署同意修訂歸屬令，准許路政署在有關土地施工。

17. 劉國勳議員建議在行人通道加裝扶手電梯。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應時表示，政府當局會在"人人暢道通行"計劃以外另行考慮加裝扶手電梯的建議，並會顧及有關行人通道的地理位置、是否可供輪椅人士使用，以及人流等。

升降機的維修保養

18. 陳志全議員察悉，在超強颱風山竹於2018年9月襲港後，多部升降機出現故障，部分現時仍待維修。他對升降機安全表達關注，並詢問升降機現時的設計是否能抵禦極端天氣，例如超強颱風及豪雨。

19. 路政署主要工程管理處處長回應時表示，在超強颱風山竹掠港後，共16部升降機出現故障，當中13部已重新投入服務。政府當局會考慮措施，在日後出現極端天氣時減輕破壞。應陳議員要求，路政署主要工程管理處處長承諾提供根據"人人暢道通行"計劃興建，並受超強颱風山竹影響的16部升降機的詳情，包括升降機的位置、升降機暫停服務持續的時間，以及政府當局採取的補救行動。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就上述詢問提供的回應的中、英文本，已分別於2019年1月10日及6月20日隨立法會CB(4)406/18-19(01)號文件送交委員。)

"人人暢道通行"計劃的撥款安排

20. 劉國勳議員讚賞"人人暢道通行"計劃廣受地區人士歡迎，並惠及長者和有需要人士。他詢問政府當局是否會考慮提供經常撥款，持續支付"人人暢道通行"計劃的開支。盧偉國議員察悉，該計劃在2019-2020財政年度的預算為6億5,000萬元，較

上一年度 7 億 3,000 萬元的預算少，他詢問為何有此差別。

21. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應時表示，政府當局明白公眾渴望在現有行人通道加裝無障礙通道設施。當局會視乎社會需要及區議會和立法會議員的意見，繼續推行"人人暢道通行"計劃。政府當局亦會在 2019 年進行檢討，探討是否有任何空間進一步擴展該計劃的涵蓋範圍。至於 2018-2019 年度與 2019-2020 年度預算的差別，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 答稱，有關差別是項目處於不同推行階段時工程費用有差別所致。政府當局會在 2019-2020 年度撥出更多款項，以供進行勘測及可行性研究，當中所涉的費用較建造費用少。

總結

22. 主席就"人人暢道通行"計劃的撥款申請徵詢委員的意見。委員對申請表示支持。

程序事宜

23. 上午 11 時 03 分，主席總結此項目的討論繼而開始處理下一項目時，區諾軒議員提出就此項目動議一項議案。主席表示，由於此項目的討論已結束，而且超出原定時間 15 分鐘，因此他不能處理該項議案。主席表示，區諾軒議員的議案可送交委員參閱，作為供政府當局考慮的建議。

IV. 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道的交通流量合理分布以及其他與隧道相關的建議

立法會 CB(4)17/18-19(01)號文件	——	政府當局就合理分布 6 條隧道的交通流量提供的文件

立法會 CB(4)179/18-19(06)號文件	——	立法會秘書處就 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道交通流量合理分布擬備的文件(最新背景資料簡介)

24. 應主席邀請，運輸及房屋局局長介紹政府當局為 3 條過海隧道(即海底隧道("紅隧")、東區海底隧道("東隧")及西區海底隧道("西隧"))和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道("3 條陸上隧道")提出的隧道費調整方案("交通流量合理分布研究")。他表示，所制訂的方案是以具堅實科學基礎的研究為依據。該項研究經分析大量數據及考慮市民的出行習慣後，為 3 條過海隧道釐定最合適的隧道費調整幅度，從而達致以下目的：(a)更合適地分布整體隧道交通流量，以及(b)盡量減少隧道交通對非隧道交通的影響。政府當局估計，該方案每年可節省逾 8 億元的社會成本。

25. 運輸署總工程師/運輸策劃借助電腦投影片，向委員簡介交通流量合理分布研究的詳情。

(*會後補註*:電腦投影片簡介資料於 2018 年 11 月 19 日隨立法會 CB(4)202/17-18(02)號文件送交委員。)

隧道費調整方案

委員的意見

26. 林卓廷議員及毛孟靜議員關注紅隧及東隧的隧道費水平大幅調高，並質疑有關方案是否能有效重新分布相關地區的交通流量。林議員表示民主黨不支持調高紅隧及東隧的隧道費水平，並認為將私家車使用東隧的隧道費水平由 25 元增至 40 元，對九龍東居民不公平。他並呼籲政府當局解決大埔公路(沙田段)交通擠塞的問題，從而有效誘使來自沙田及北區的車輛改行八號幹線(九龍段)和西隧。毛議員認為將私家車使用紅隧的隧道費水平由 20 元增加一倍至 40 元是不可接受的。此外，她對

是否可令港島區的過海車輛棄用紅隧而轉用西隧存疑，因為紅隧出入口附近的非隧道交通已非常擠塞。

27. 運輸及房屋局局長答稱，隧道費調整方案的目的是透過影響駕駛人士對隧道的選擇，更合適地分布整體隧道交通流量，從而解決紅隧、東隧及兩條隧道連接道路交通擠塞的問題。當局在進行研究時，已考慮中環及灣仔繞道紓緩西隧連接道路交通壓力的效果。在疏導由沙田前往九龍的交通方面，運輸署助理署長/策劃答稱，大埔公路(沙田段)擴闊工程預計會在 2023 年竣工，之後連接八號幹線(九龍段)的路段便不再有樽頸位置。

28. 易志明議員及張宇人議員表示，自由黨支持實施隧道費調整方案，以合理分布 3 條過海隧道的交通流量。該兩名委員認為，收窄紅隧和西隧隧道費之間的差距可誘使更多駕駛人士轉用西隧，從而提高西隧的使用率及紓緩紅隧交通擠塞的問題。易議員補充，的士業界支持該方案，因為更多乘客會願意使用西隧。劃一 3 條過海隧道向無載客的士收取的隧道費亦會紓緩紅隧交通擠塞的情況，並提供更大誘因吸引的士司機在繁忙時段接載乘客過海。

29. 姚思榮議員支持隧道費調整方案，並詢問調整隧道費對財政有何影響。鑒於西隧的使用量預期會增加，他亦詢問該方案對西隧連接道路的非隧道交通(特別是西行交通)有何影響。

30. 運輸及房屋局局長答稱，若實行隧道費調整方案，紅隧及東隧的隧道費收入預計會增加 5 億 4,600 萬元，這款額已計及行車量下降的情況和豁免專營巴士使用該兩條隧道的隧道費的建議。在西隧隧道費補償計劃下須付的補償總額將以 18 億元為上限，為使用西隧的專營巴士繳付的隧道費則預計為 9 億 5,600 萬元。他強調，隧道費調整方案的目的是合理分布 3 條過海隧道的交通流量，從而解決該等過海隧道交通擠塞的長期問題。財政收益/虧損並非政府當局的首要關注。至於離開西隧前往西區的交通，運輸署助理署長/策劃答稱，政府當

局一直檢視有關地區的交通情況，並會進行道路改善工程及在地區層面就如何改善交通流量收集意見。

31. 田北辰議員表示，若調整隧道費不會遏抑有關隧道及其連接道路的交通需求，他會支持有關方案。他指出，若相關撥款建議及法例修訂獲立法會支持，由 2020 年 1 月 1 日起，私家車使用 3 條過海隧道的隧道費總和將由現時的 115 元增至 130 元。他詢問在指定隧道費水平生效前，隧道費總和是否仍會維持在 115 元的水平。此外，鑒於很多駕駛人士可能會棄用紅隧而轉用西隧，他建議檢討紅隧及西隧的使用量和非隧道交通情況。

32. 運輸及房屋局局長強調，隧道費調整方案旨在透過影響駕駛人士對隧道的選擇，達致合理分布交通流量的目的，而非遏抑交通需求。根據當局和香港西區隧道有限公司("西隧公司")原則上同意的西隧隧道費補償計劃，由 2020 年 1 月 1 日起至專營權於 2023 年 8 月 1 日屆滿為止，西隧向目標車輛收取的隧道費會凍結在指定水平。在 2020 年 1 月 1 日前，西隧公司有權基於商業考慮，根據《西區海底隧道條例》(第 436 章)調高隧道費水平。他補充，政府當局會一直檢視各條收費隧道及其連接道路的使用量，而較長遠而言，亦會按照"擠塞徵費"的理念及"效率優先"的原則，釐定合適的隧道費水平，確保有效率地使用路面空間。

顧問研究

33. 副主席提及顧問發表的"3 條過海隧道和 3 條連接九龍及沙田的陸上隧道交通流量合理分布研究 —— 可行性研究"最終報告，並要求當局提供詳細資料，說明分別使用 3 條過海隧道的有載客的士及無載客的士的分項數目。此外，他質疑當局在 2017 年 7 月 13 日舉行技術工作坊，收集學者、諮詢組織及專業委員會對隧道費收費策略的意見時，為何沒有提及電單車。他亦質疑當局是否有就擬議隧道費水平進行廣泛諮詢，為此，他對政府當局提出的隧道費調整方案有保留。

經辦人/部門

政府當局

34. 運輸署署長解釋，一般而言，在使用隧道的的士中，有載客的士約佔 85%。至於分別使用 3 條過海隧道的有載客的士及無載客的士的分項數目，運輸署署長同意在會議後提供相關資料。關於為收集有關隧道費收費策略的意見而舉行的技術工作坊，運輸署總工程師/運輸策劃補充，在技術工作坊上有討論對電單車的擬議隧道費收費策略，但參與工作坊的人士在這方面沒有提出具體意見。

(*會後補註*：政府當局就上述詢問提供的回應，已於 2019 年 1 月 3 日隨立法會 CB(4)383/18-19(01)號文件發出。)

35. 陸頌雄議員關注到交通流量合理分布研究就過海隧道行車量所作的估算是否準確，並詢問隧道費調整方案預期會帶來甚麼效益，能為使用紅隧及東隧的駕駛人士節省多少時數。此外，陳志全議員提及政府當局的文件第 14 段，並詢問政府當局基於甚麼理據得出結論，認為只調低西隧隧道費勢將引發更多過海交通需求，令現時過海隧道交通擠塞的情況惡化。

36. 運輸及房屋局局長重申，隧道費調整方案根據交通流量合理分布研究制訂，而該項研究有堅實的科學基礎。當局預計公共交通車輛及非公共交通車輛平均每天可節省的行車時間分別為 19 400 小時及 17 600 小時。

37. 范國威議員要求當局提供詳細資料，說明在實施對隧道費所作的調整後，預計紅隧及西隧的交通流量會有何改變。運輸署助理署長/策劃答稱，預計紅隧平日的交通流量會由 115 000 車輛架次降至 85 000 車輛架次，西隧平日的交通流量則會由 76 000 車輛架次增至 110 000 車輛架次。

落實時間表

38. 區諾軒議員建議分階段落實隧道費調整方案。陸頌雄議員亦建議在中環及灣仔繞道通車後才落實該方案，以評估繞道對紅隧及西隧連接道路的

交通有何影響。區諾軒議員詢問預計會改行中環及灣仔繞道的交通量為何。

39. 運輸及房屋局局長答稱，若分階段落實隧道費調整方案，便會削弱該方案重新分布交通流量的效果。運輸署助理署長/策劃表示，中環及灣仔繞道會為港島北東至西行的車輛提供另一條快速路線，預計現時約 20%的車輛會改行中環及灣仔繞道。

40. 陳志全議員察悉，政府當局打算在 2018 年 12 月或 2019 年首季向立法會提交法例修訂，以進行先訂立後審議的程序。他就該等法例修訂提問。區諾軒議員詢問政府當局是否會考慮有關法例修訂以先審議後訂立的程序審議。

41. 運輸及房屋局局長解釋，紅隧及東隧均屬政府收費隧道，要更改該兩條隧道的隧道費水平，須通過先訂立後審議的程序修訂法例。他補充，政府當局的文件第 25 段所述的立法時間表，或因需收集立法會議員及公眾的意見而進一步修訂。儘管如此，若有關方案獲立法會支持，政府當局的目標是在切實可行的範圍內盡快落實該方案。

其他合理分布交通流量的方案

42. 主席不信服政府當局現時提出的隧道費調整方案，是合理分布交通流量的唯一方案，以及當局現時沒有其他替代方案可供公眾考慮。劉國勳議員持類似意見，並認為調高隧道費對紓緩紅隧及東隧交通壓力的效果，尚未確定，而當局仍未能令公眾完全信服。該兩名委員詢問是否有空間改良目前的方案，以更切合公眾的期望。劉議員亦要求政府當局提供統計數字及數據，證明該方案可行，而其他方案則有不足之處，正如政府當局在電腦投影片簡介資料第 17 頁所載。

43. 運輸及房屋局局長表示，政府當局已適當地考慮其他替代方案，但該等方案因成效有限及對交通造成負面影響而不可行。此外，擬議西隧隧道費補償計劃是當局與西隧公司長時間商討所得的

經辦人/部門

結果，在專營權於 2023 年 8 月 1 日屆滿前，重新商討的空間及時間不多。政府當局認為實施隧道費調整方案是務實的做法，並會在實施該方案後檢視其成效及考慮再作調整。若該方案不獲立法會支持，政府當局會擱置實施該方案，直至西隧專營權於 2023 年屆滿。

政府當局

44. 至於劉議員要求的資料，運輸及房屋局局長承諾在會議後提供。

45. 主席及張宇人議員建議將大欖隧道納入隧道費調整方案，藉此鼓勵來自沙田及新界的駕駛人士轉用西隧。運輸及房屋局局長答稱，政府當局會檢討大欖隧道及其他隧道的隧道費水平，確保有效地使用路面空間。長遠而言，當局會應用"擠塞徵費"及"效率優先"的理念，確保載客效率高及支援經濟活動的車輛享有較低的隧道費。

西區海底隧道隧道費補償計劃

46. 范國威議員深切關注到，根據西隧隧道費補償計劃，政府當局須為調低隧道費而補貼西隧公司，款額以 18 億元為上限。他認為以公帑補償一間私人公司減少的收入，是不可接受的。他表示，西隧公司收取高昂的隧道費，是以建造、營運及移交模式營運隧道的惡果，而在該模式下，該私人公司有權基於商業考慮，隨時酌情決定把優惠隧道費調高至法定隧道費水平。他詢問政府當局是否有推算回購西隧所涉及的費用。

47. 陸頌雄議員表示，調高紅隧及東隧的隧道費水平會為西隧帶來額外交通需求，並會為西隧公司帶來收入。他質疑為調低隧道費而補貼西隧公司，是否審慎使用公帑的做法。姚思榮議員亦贊同調高紅隧及東隧的隧道費水平，有補貼西隧少收隧道費的效果。

48. 運輸及房屋局局長重申立場，表示西隧隧道費補償計劃旨在補貼駕駛人士及鼓勵他們使用西隧，目標並不是補償西隧公司，而是合理分布 3 條過海隧道的交通流量。只要符合《西區海底隧

道條例》訂明的條件，西隧公司可依法全權酌情決定調高隧道費。根據該計劃，西隧的隧道費水平會凍結在指定水平，直至專營權於 2023 年 8 月屆滿。政府當局會按每車輛架次補貼西隧使用者。

49. 毛孟靜議員詢問，當局預計根據該補償計劃每年向西隧公司支付的補貼款項為何。運輸及房屋局局長答稱，當局在補償期內根據擬議計劃支付的補償會按每車輛架次計算，並以 18 億元為補償總額上限。

豁免專營巴士使用隧道的收費

50. 鄭松泰議員提及政府當局的文件第 20 段。鑒於政府會向西隧公司支付款項，以補償該公司因豁免專營巴士使用西隧的收費而減少的收入，他對有關款項不會設有上限表示關注，並詢問政府當局預計在這方面所支付的補償為何。

51. 運輸及房屋局局長答稱，鑒於使用西隧的專營巴士路線數目及服務班次由政府根據交通需要訂定，專營巴士使用西隧的情況不會受隧道費水平影響。據估計，建議在補償期(即由 2020 年 1 月 1 日至專營權於 2023 年 8 月 1 日屆滿為止)支付的總額為 9 億 5,600 萬元。

52. 主席及劉國勳議員支持豁免專營巴士使用所有隧道的收費。該兩名委員促請政府當局亦將非專營巴士及小巴納入豁免收費措施的適用範圍。此外，他們認為應分開處理豁免公共交通車輛繳付的隧道費的措施，不應將該項措施與隧道費調整方案及西隧隧道費補償計劃捆綁在一起，供立法會考慮。

53. 運輸及房屋局局長回應時表示，豁免專營巴士支付隧道費的建議，旨在鼓勵集體運輸工具更有效率地使用路面空間。長遠而言，政府當局會為所有政府收費隧道及兩個管制區訂定適當的收費水平。

(*下午 12 時 33 分，主席建議將會議延長 15 分鐘至下午 1 時，委員表示同意。*)

議案

54. 主席表示，委員就正在討論的議程項目提出了 3 項議案。主席決定該 3 項議案與議程項目直接相關，委員同意在會議上處理該等議案。

55. 應范國威議員要求，主席指示秘書鳴鐘 5 分鐘。

56. 主席請委員參閱以下由陳志全議員動議的議案 ——

本委員會要求當局停止就上調紅磡海底隧道及東區海底隧道收費提交相關法例修訂，並就上調東區海底隧道及紅磡海底隧道收費的建議全面及廣泛地諮詢新界東居民意見，在絕大部份新界東區民支持下，方可向立法會提交相關法例修訂。

(Translation)

This Panel requests that the Administration should stop submitting relevant legislative amendments for adjusting upwards the tolls of the Cross Harbour Tunnel ("CHT") and the Eastern Harbour Crossing ("EHC"), comprehensively and extensively consult residents in New Territories East on the proposals for adjusting upwards the tolls of EHC and CHT, and submit to the Legislative Council relevant legislative amendments only with the support of the vast majority of the residents in New Territories East.

57. 主席把議案付諸表決。應范國威議員要求，主席命令進行點名表決。共 11 名委員表決贊成議案，11 名委員表決反對議案。主席宣布議案被否決。

58. 個別委員的表決結果如下：

贊成	*反對*
毛孟靜議員	張宇人議員
陳志全議員	林健鋒議員
郭家麒議員	黃國健議員
楊岳橋議員	謝偉俊議員
朱凱廸議員	田北辰議員
林卓廷議員	易志明議員
陳淑莊議員	姚思榮議員
鄭松泰議員	盧偉國議員
譚文豪議員	何君堯議員
范國威議員	邵家輝議員
區諾軒議員	劉業強議員
(11 名委員)	(11 名委員)

59. 主席請委員參閱以下由郭家麒議員動議的議案 ——

由於不少居民因居住及工作地點而必須使用紅隧或東隧，大幅增加紅隧東隧收費，將增加市民負擔。本委員會促請政府，收回現時大幅增加紅隧東隧的收費建議，就三隧分流計劃進行公眾諮詢。在取得公眾及立法會的共識後，才重新訂定三隧的收費，以達至三隧分流的效果。

(Translation)

As many residents have to use the Cross Harbour Tunnel ("CHT") or the Eastern Harbour Crossing ("EHC") due to their places of residence and work, substantially increasing the tolls of CHT and EHC will add to the burden of members of the public. This Panel urges the Government to withdraw the present proposal of substantially increasing the tolls of CHT and EHC, conduct public consultation on the plan to rationalise traffic distribution among the three road harbour crossings ("RHCs"), determine afresh the toll levels of the three RHCs only after reaching a consensus with the public and the Legislative

Council, so as to achieve the effect of the rationalisation of traffic distribution among the three RHCs.

60. 主席把議案付諸表決。共 11 名委員表決贊成議案，9 名委員表決反對議案，1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

61. 個別委員的表決結果如下：

贊成
毛孟靜議員
陳志全議員
郭家麒議員
楊岳橋議員
朱凱廸議員
林卓廷議員
陳淑莊議員
鄭松泰議員
譚文豪議員
范國威議員
區諾軒議員
(11 名委員)

反對
張宇人議員
林健鋒議員
黃國健議員
田北辰議員
易志明議員
姚思榮議員
盧偉國議員
邵家輝議員
劉業強議員
(9 名委員)

棄權
謝偉俊議員
(1 名委員)

62. 主席請委員參閱以下由區諾軒議員動議的議案 ——

本會認為政府應以漸進方式調整三隧收費，以免令調整計劃停滯不前。

(Translation)

This Panel takes the view that the Government should adopt an incremental approach in adjusting the tolls of the three road harbour crossings so as not to bring the adjustment plan to a standstill.

63. 主席把議案付諸表決。共 10 名委員表決贊成議案，8 名委員表決反對議案，1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

64. 個別委員的表決結果如下：

贊成
毛孟靜議員
陳志全議員
楊岳橋議員
朱凱廸議員
林卓廷議員
陳淑莊議員
鄭松泰議員
譚文豪議員
范國威議員
區諾軒議員
(10 名委員)

反對
張宇人議員
林健鋒議員
黃國健議員
易志明議員
姚思榮議員
盧偉國議員
邵家輝議員
劉業強議員
(8 名委員)

棄權
謝偉俊議員
(1 名委員)

65. 主席要求政府當局就事務委員會通過的議案提供書面回應。

總結

66. 主席就政府當局提交的有關調整隧道費的財務建議徵詢委員的意見。委員表示支持該項建議。

67. 下午 12 時 37 分，范國威議員、陳志全議員及毛孟靜議員表示，事務委員會已通過郭家麒議員動議的議案，該項議案促請政府當局撤回調高紅隧及東隧的建議。他們認為事務委員會已藉通過該項議案表示不支持有關財務建議。

68. 主席表示已徵詢委員對有關財務建議的意見，而委員已表示支持該項建議。至於事務委員會通過的兩項議案，則代表事務委員會對議程項目下

所討論的議題表達的意見，並不具任何立法效力或約束力。事務委員會已要求政府當局就獲通過的兩項議案作出書面答覆。

V. 提升公共交通服務

立法會 CB(4)179/18-19(07)號文件	——	政府當局就提升公共交通服務提供的文件

政府當局的簡介

69. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局在 2018 年《施政報告》中為提升公共交通服務而提出的多項新措施及持續推行的措施，並就開設一個首長級丙級政務官常額職位(首長級薪級第 2 點)推展相關措施的建議，徵詢委員的意見。

討論

豁免專營巴士使用政府隧道和管制區的收費

70. 陳志全議員要求當局澄清，豁免專營巴士使用政府隧道和青馬及青沙管制區的收費的立法建議，是否會與調整紅隧及東隧隧道費的法例修訂捆綁在一起。

71. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，當局會分別就上述豁免專營巴士使用政府隧道及道路的收費的建議和紅隧及東隧的隧道費調整方案，向立法會提交立法建議。不過，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 補充，紅隧及東隧的隧道費調整方案會與擬議西隧隧道費補償計劃捆綁在一起，兩者均旨在合理分布 3 條過海隧道的交通流量。至於陳志全議員詢問立法時間表為何，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，政府當局的目標是在 2018 年年底前，向立法會提交為豁免專營巴士使用政府隧道及道路的收費而對相關附屬法例作出的修訂。

72. 易志明議員認為政府當局也應將非專營巴士及綠色專線小巴("專線小巴")納入豁免收費措施的適用範圍，因為該等車輛亦是公共交通工具。運輸及房屋局副局長表示，政府當局決定建議豁免專營巴士使用政府隧道和管制區的收費，並以此作為第一步，原因是專營巴士是較有效率地使用路面空間的集體運輸工具。運輸及房屋局副局長補充，較長遠而言，政府當局會按"擠塞徵費"的理念及"效率優先"的原則，為使用收費政府隧道和道路的各類車輛釐定合適的收費水平。當局繼而亦會探討將其他公共交通工具納入豁免收費措施的適用範圍的建議。

73. 田北辰議員察悉，根據豁免向專營巴士收費的建議，所節省的費用會撥入每間專營巴士公司設立的專用基金。田議員指出，隧道費佔九龍巴士(1933)有限公司的營運成本約 6%。田議員促請政府當局考慮在相關法例修訂獲通過後立即將有關巴士路線的票價調低約 6%，讓市民受惠，不要設立上述專用基金。

74. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，6 個專營巴士營辦商的營運成本(包括隧道費)各有不同，在政府隧道及道路實施豁免收費措施後，有關專營巴士路線的票價平均可減少約 2%至 3%。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 進一步表示，專營巴士營辦商正面對加價壓力，大部分營辦商更已提交加價申請。如批准加價，乘客須承受的加幅會透過使用上述基金的款項調低。田北辰議員仍不信服，並促請政府當局考慮其建議，冀能盡快令市民受惠。

渡輪服務

75. 梁美芬議員歡迎政府當局復辦"中環 —— 紅磡"渡輪航線及試辦"水上的士"服務的計劃。梁議員繼而詢問，鑒於政府當局計劃在 2019 年年初招標，當局是否會根據運輸署之前從有興趣人士收到的兩份意向書訂定招標文件中的服務要求。梁議員希望上述往返中環/紅磡的渡輪服務可應付當區人士在繁忙時段乘搭交通工具上班的需

要。至於在非繁忙時段，行駛有關航線的渡輪可主要接載遊客往來啟德、紅磡、尖沙咀及西九龍。

76. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應時表示，政府當局會以靈活的方式制訂上述渡輪航線及"水上的士"服務的服務詳情。基本上，當局會開辦固定循環航線往來梁美芬議員在上文提及的地點及地區人士建議的地點。視乎有關服務在商業上是否可行，當局亦可能會探討由小型船隻行走的特別航線。

77. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 回應梁美芬議員的詢問時保證，如獲准開設擬議的首長級丙級政務官職位，出任該職位的人員會處理推展相關新措施所涉的跨局及跨部門事宜，包括進行所需的聯絡工作。舉例而言，該人員會與發展局及海濱事務委員會緊密合作，為營運上述渡輪航線及"水上的士"服務進行籌備工作。梁美芬議員表示支持開設一個首長級丙級政務官常額職位推展相關措施的建議。

78. 易志明議員認為，政府當局繼續為 6 條主要離島渡輪航線提供特別協助措施時，亦應考慮為其他渡輪航線(包括其他專營/持牌渡輪航線及"街渡"渡輪服務航線)提供相同的措施。

的士及出租汽車服務

79. 易志明議員重申他反對當局推出專營的士。易議員表示，他較早前曾提出多項改善的士服務質素及營運環境的建議措施。不過，政府當局只實施了部分措施。他繼而促請政府當局加快實施所有建議措施。

80. 副主席促請政府當局檢討有關規管出租汽車服務的政策。副主席繼而詢問，擬設的首長級丙級政務官是否會負責處理這方面的事宜。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，上述政策事宜不屬擬設首長級丙級政務官職位的職權範圍。運輸及房屋局副局長承諾確保運輸及房屋局屬下其他相關隊伍會探討這方面的事宜。

放寬小巴車身長度限制

81. 副主席要求政府當局檢視在專線小巴經營範圍內禁止長度超逾 7 米的車輛進入的地點，探討是否可對該等地點的車輛長度限制作出適當修訂，以便利專線小巴營運。副主席表示，此舉會配合當局將小巴車身長度的法定上限放寬至 7.5 米，以便引入具備無障礙設施及/或其他環保效益的小巴的安排。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 承諾跟進副主席的要求。

其他意見

82. 易志明議員促請政府當局加快有關重組巴士路線的工作，藉此紓緩繁忙幹道交通擠塞的情況及減少路邊空氣污染。他亦表示，領取商用車輛駕駛執照的最低年齡要求應由 21 歲改為 19 歲。

開設一個首長級丙級政務官常額職位的建議

83. 副主席表示，他不反對開設上述職位的建議。他繼而要求當局澄清擬設的首長級丙級政務官是否會履行運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)(特別職務)的職務。

84. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)(特別職務)是首長級編外職位，一般只開設 6 個月，而擬設首長級丙級政務官職位與該編外職位的職務並非完全相同。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 進一步表示，如立法會批准開設該首長級丙級政務官職位，出任該職位的人員會履行政府當局文件所述的職務。

85. 潘兆平議員察悉，擬設首長級丙級政務官職位的職務範圍大部分都會與落實有時限的新措施有關。他詢問當局基於甚麼理據，建議開設一個常額職位而非一個設有時限並須在一段時間後檢討的職位。此外，潘議員察悉，擬設的首長級丙級政務官職位有部分職務與各現有首席助理秘書長

的職務重疊，例如推展在渡輪及專營巴士服務方面的持續推行措施。因此，潘議員詢問當局是否會適當地檢討及重新分配運輸及房屋局現有 12 名首席助理秘書長的所有相關職務。

86. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 解釋，多項提升公共交通服務的新措施均涉及持續監察及長期檢討的工作。舉例而言，政府當局須密切監察公共交通費用補貼計劃的運作，並在實施該計劃約一年後進行檢討。因此，政府當局認為開設一個常額職位監督及監察這些措施會更合適。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 進一步解釋，所有首席助理秘書長(包括他轄下隧伍中負責監督及監察公共交通服務的兩名首席助理秘書長)現時都忙於處理各自的職務，並無餘力兼顧擬設首長級丙級政務官職位的額外職務。

87. 主席在總結時，就政府當局開設一個首長級丙級政務官常額職位(首長級薪級第 2 點)推展提升交通服務措施的建議，徵詢委員的意見。委員不反對政府當局將上述建議提交立法會人事編制小組委員會的計劃。

88. 下午 12 時 58 分，主席徵求事務委員會同意將會議時間再延長至下午 1 時 03 分，讓委員有足夠時間討論此議程項目。委員表示同意。

議案

89. 下午 1 時 02 分，主席回應田北辰議員的詢問時表示，委員不可在延長的會議時間內提出新議案。

VI. 其他事項

90. 議事完畢，會議於下午 1 時 03 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2019 年 8 月 13 日