

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1773/20-21 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 政策簡報會及會議紀要

日 期：2021 年 10 月 19 日(星期二)
時 間：上午 11 時
地 點：立法會綜合大樓會議室 2

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, SBS, JP
黃國健議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北辰議員, BBS, JP
姚思榮議員, SBS
梁志祥議員, SBS, MH, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, GBS, 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, JP
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS, JP

缺席委員：陳恒鑾議員, BBS, JP (副主席)
梁美芬議員, SBS, JP

出席公職人員：議程第 II 項

運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
陳美寶女士, JP

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)1
葉李杏怡女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
黃珮玟女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
麥震宇先生

路政署署長
陳派明先生, JP

運輸署署長
羅淑佩女士, JP

議程第 III 項

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)12
郭善兒女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6
梁兆燾先生

運輸署副署長/策劃及技術服務
邱國鼎先生, JP

運輸署助理署長/策劃
梁世豪先生

運輸署助理署長/巴士及鐵路
阮康誠先生

運輸署總工程師/策略研究
余天翔先生

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)1436/ —— 謝偉銓議員就政府當
20-21(01)號文件 局對多項交通事宜的
回應發出的函件(只備
中文本)

立法會 CB(4)1481/ —— 葛珮帆議員就提升的
20-21(01)號文件 士的安全發出的函件
(只備中文本)

立法會 CB(4)1525/ —— 有關接駁屯門曾咀靈
20-21(01)號文件 灰安置所的港鐵巴士
服務的資料文件

立法會 CB(4)1593/ —— 政府當局就謝偉銓議
20-21(01)號文件 員對多項交通事宜發
出的函件所作的回應

立法會 CB(4)1641/ —— 政府當局就葛珮帆議
20-21(01)號文件 員就提升的士的安全
發出的函件所作的回
應

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

II. 運輸及房屋局局長就行政長官 2021 年《施政報告》作出簡報

立法會 CB(4)1639/ —— 政府當局提供的文件
20-21(01)號文件

其他相關文件

行政長官 2021 年《施政報告》

行政長官 2021 年《施政報告附篇》

政府當局的簡報

2. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡報行政長官 2021 年《施政報告》中運輸方面的施政措施，當中涵蓋多項事宜，包括促進香港與粵港澳大灣區("大灣區")內其他城市互聯互通的跨境交通、規劃或興建中的道路及鐵路項目、智慧出行措施及通過應用科技提升交通執法效率、改善公共交通服務，以及推動環保公共交通。簡報詳情載於政府當局的文件。

(會後補註: 運輸及房屋局局長發言稿(只備中文本)已於 2021 年 10 月 26 日隨立法會 CB(4)1689/20-21(01)號文件送交委員。)

討論

北部都會區及運輸基建先行

3. 正如行政長官在 2021 年《施政報告》中所述，北部都會區的發展會由以鐵路為主要骨幹的運輸系統所帶動。《北部都會區發展策略》建議 5 個鐵路項目，包括：(i) 連接洪水橋/厦村至深圳前海的港深西部鐵路；(ii) 把北環綫向北伸延，經落馬洲河套地區的港深創新及科技園連接深圳的新皇崗口岸；(iii) 探討將港鐵東鐵綫伸延至深圳羅湖並在現有港鐵羅湖站及上水站之間增設一個新鐵路站；

(iv) 將北環綫由古洞站向東伸延，接駁羅湖、文錦渡及香園圍一帶，再南下經打鼓嶺及皇后山至粉嶺；以及(v) 探討興建尖鼻咀至白泥自動捷運系統的可行性。整個北部都會區發展完成後，預期可容納約 250 萬人居住。

4. 盧偉國議員、梁志祥議員及張宇人議員詢問，北環綫、洪水橋站和十一號幹線等運輸基建的實施工作是否能達到"運輸基建先行"策略的目的。由於包括古洞北/粉嶺北、洪水橋/厦村等在內的新發展區已處於不同的規劃及建設階段，他們擔心交通設施的建設追不上住宅發展及其隨後人口遷入的所需。鑒於過往鐵路項目經常延誤和出現質量問題，謝偉銓議員亦擔心鐵路建設發展可能有所延誤，因而會影響這些新發展區的進展。謝議員又詢問有何方法加速增建更多道路，為發展在《北部都會區發展策略》中所勾劃的大片土地提供動力。

5. 劉國勳議員及周浩鼎議員提出類似關注，並指出洪水橋站、北環綫、屯門南延綫和十一號幹線的落成時限會在 2030 年之後。他們促請政府當局探討有何方法壓縮諮詢及施工程序，以期更有效支援北部都會區的發展。對於政府當局計劃修訂《城市規劃條例》(第 131 章)及其他相關法例，簡化和加快改劃土地用途、規劃及其他與發展有關的決策程序，以加快土地供應，周浩鼎議員及何君堯議員均表示支持。

6. 運輸及房屋局局長回應委員的關注時表示，在推展新發展區及北部都會區的發展方面，政府當局提倡"基建先行"及"創造容量"的規劃方式，以釋放大型運輸基建沿線用地未被充分利用的發展潛力。運輸及房屋局會與發展局及其他政策局將全速工作，推展新發展區項目，以確保提供足夠的運輸基礎設施(包括鐵路和主要幹道)，應付區內人口增長、就業和經濟活動所帶來的交通需求。

7. 至於北部都會區的運輸基建，運輸及房屋局局長表示，由於有關計劃仍處於概念階段，運輸及房屋局在制訂未來路向時，會與發展局緊密合作。在規劃北部都會區的主要幹道和鐵路基建時，

政府當局會充分考慮在人口增長、職位創造以及特別是有關區內和跨區交通需求等方面的相關研究和預測。政府當局會繼續進行與《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》相關的諮詢和研究工作，以確保大型運輸基建的規劃能配合香港整體長遠發展的需要，並預留容量以滿足需要。

8. 就加快新發展區和北部都會區拓展進度的可行方法，張宇人議員建議政府當局研究輸入勞工的可能性，這樣便能有足夠人手全速推展多項基建項目。盧偉國議員亦建議政府當局審慎研究交通需求，當中須計及北部都會區可提供的就業機會，以便能提供足夠的交通服務，滿足居民需要。張議員及梁志祥議員提醒政府當局須確保北部都會區內有足夠和多元化的就業機會，例如餐飲及零售業職位，以達致職住平衡的目標。主席亦建議，除創新科技業外，北部都會區內亦應提供足夠的物流業相關職位，為不同人口組別的居民創造就業機會。

在規劃和建造香港鐵路項目方面引入競爭

9. 何君堯議員、葉劉淑儀議員、劉國勳議員及張宇人議員詢問，政府當局會否考慮透過公開招標邀請非本地鐵路營運商和承建商，包括來自內地的鐵路營運商和承建商，競投新鐵路項目的建造工程。他們認為，在規劃和建造香港鐵路項目方面引入更多競爭會有助減低成本和提升效率。葉劉淑儀議員指出，香港鐵路有限公司("港鐵公司")目前已同時全力規劃並推展數個主要鐵路項目。容許競爭將可引進專業知識和資源，並可確保鐵路項目能如期完成，及符合相關的質量要求。

10. 運輸及房屋局局長表示，政府當局對委員的建議保持開放態度。至於連接洪水橋/厦村與深圳前海的擬建港深西部鐵路，由於其運作將會獨立於香港現有鐵路網絡的運作，因此會有空間考慮透過公開招標邀請有興趣的競投人競投承辦該鐵路項目的設計、建造及營運。此外，亦可考慮由不同人士/機構組成合營企業。

11. 另一方面，田北辰議員對有關邀請另一鐵路發展商建造和營運港深西部鐵路的建議表示有所保留，因為港深西部鐵路需與其他由港鐵公司管理的鐵路線(例如屯馬綫和北環綫)緊密銜接。若根據建議將港深西部鐵路和北環綫這兩條新鐵路線交由不同的公司營運，將會難以確保港深西部鐵路沿線車站的票價與鄰近的北環綫沿線車站的票價相若。他預期在釐定這些鐵路線之間的轉乘優惠時會出現問題。他亦詢問政府當局會否考慮把港深西部鐵路的建造和營運工作分拆成兩份標書招標。然而，他預期把港深西部鐵路的建造與營運權分拆並批予兩個不同的承建商，可能會對職責劃分和管理工作構成其他問題。

12. 運輸及房屋局局長表示，政府當局一直採用"擁有權"模式，以確保鐵路線的建造與營運合乎成本效益和達致有效管理。由於港深西部鐵路將會是一個獨立的鐵路系統，因此可有空間讓非本地鐵路發展商或承建商參與建造和營運該鐵路的工作。不同的方案，例如由不同人士/機構組成合營企業，皆可予以探討。政府當局會繼續留意田議員所提出的各項事宜，包括票價釐定、轉乘優惠及港深西部鐵路與其他鐵路線的連接性，並會在逐步推展相關鐵路項目時探討該等事宜的解決方法。

擬議鐵路項目的走線

13. 關於擬議北環綫東延及連接安樂村和粉嶺港鐵站的擬議無縫行人系統的走線，田北辰議員認為，如北環綫將會連接東鐵綫，加上因東鐵綫改以9卡列車行駛而令列車載客量減少，會令東鐵綫在繁忙時間過度擠迫的問題進一步惡化。此外，安樂村與粉嶺港鐵站之間的距離，對於要步行這段路程才能從北環綫轉乘東鐵綫或由東鐵綫轉乘北環綫的市民來說，實屬過長。就此，他建議建造另一條獨立的鐵路線，連接北環綫和大圍港鐵站，讓新界北居民可有另一條連接九龍市區的快捷路線供其選擇。

14. 運輸及房屋局局長回應時表示，運輸及房屋局會以通盤方式探討不同鐵路車站的設計和走

線以至在北部都會區所提供的其他公共交通服務。至於新界北部與市區之間的交通連接，政府當局會在《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》中探討可行的解決方案。

15. 劉國勳議員察悉港鐵公司已開展洪水橋站的詳細規劃及設計，並詢問港深西部鐵路的相關規劃工作是否已開展。他認為，由於北環綫支綫及北環綫東延的走綫大部分位於政府土地範圍內，這些工程項目可於北環綫主綫建成前動工。

16. 運輸及房屋局局長答稱，雖然港深西部鐵路會連接洪水橋至深圳前海，但港深西部鐵路將會是一個獨立於屯馬綫而運作的鐵路系統。在洪水橋港鐵站附近已預留一幅土地作興建港深西部鐵路之用。政府當局會在適當時候探討多項事宜，包括港深西部鐵路與屯馬綫的對接。

17. 由於行政長官在 2021 年《施政報告》中亦提及保育濕地以加強生態文明建設，梁志祥議員詢問，這會否影響附近相關鐵路線的走綫。運輸及房屋局局長答稱，政府當局在規劃擬議鐵路線的走綫時，會考慮土地規劃資料，以避免衝突。

跨境陸路交通

18. 潘兆平議員察悉，香港特別行政區("香港特區")政府與深圳市人民政府已成立"推動港深跨界軌道基礎設施建設專班"("專班")，共同構建"軌道上的大灣區"。他查詢有關"專班"的目標、成員組合和工作進展。

19. 運輸及房屋局局長表示，"專班"是為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通而成立，由深圳市人民政府副市長和他本人共同領導。"專班"已於 2021 年 8 月召開會議，並在其轄下成立了技術小組，負責就技術事宜進行深入討論。技術小組已就港深西部鐵路展開第一階段研究。

20. 關於葉劉淑儀議員就"港珠澳大橋港車北上不設配額計劃"("計劃")提出的查詢，運輸及房屋

局局長表示，廣東省人民政府和香港特區政府現正就"計劃"緊密合作。待跨境出行的檢疫規定在疫情受控下予以撤銷的安排得以逐步落實後，合資格的香港私家車將可透過"計劃"在無須事先取得常規配額下，經港珠澳大橋往來香港與廣東省。經參考"計劃"的實施經驗後，粵港兩地政府同意在適當時候把該不設配額計劃延伸至另一陸路口岸。

21. 姚思榮議員提到政府當局的文件第 13 段，當中述及香港機場管理局("機管局")將會在港珠澳大橋香港口岸人工島興建自動化停車場，提供約 6 000 個泊車位供經由港珠澳大橋來港轉飛海外或訪港旅客使用。姚議員指出，該文件未有提及供旅遊巴士等本港商用車輛和本港私家車使用的泊車位的供應。他要求當局就此作出澄清。

22. 運輸及房屋局局長答稱，由於本港道路網絡有其局限和嚴重擠塞，來自內地及澳門並經港珠澳大橋南下前往香港的自駕旅客，可將其車輛停泊在港珠澳大橋香港口岸人工島的自動化停車場，然後再使用公共交通工具繼續其在港行程。為確保有效編配和管理該等泊車位，旅客須透過預約系統事先預留泊車位。該等自動化停車場並非擬供本港商用車輛及本港私家車使用，機場島上另設有其他泊車設施，供本港車輛使用。

東鐵綫列車的擠迫問題及規劃或興建中的鐵路項目

23. 陳克勤議員對東鐵綫列車擠迫的問題表示關注。儘管東鐵綫的新科學園/白石角站的興建會大大改善香港科學園的連接性，然而此舉亦會帶來額外的乘客量，令東鐵綫列車擠迫的問題進一步惡化。陳議員和盧偉國議員詢問政府當局會否考慮興建一條新鐵路線，紓緩新界東交通擠塞的問題。他們亦詢問政府當局會採取甚麼措施，針對性地解決吐露港公路和沙田新城市廣場鄰近地區在繁忙時間出現的交通擠塞問題。

24. 運輸及房屋局局長答稱，屯馬線的開通有助有效地疏導東鐵綫的乘客和紓緩其過度擠迫的

問題。港鐵公司會更頻密地調配額外列車，以應付在繁忙時間的乘客需求。考慮到新界東的交通情況，政府當局一直實施一系列道路改善工程，包括在吐露港公路的某些路段進行擴闊工程。此外，相關政府部門正積極推動 T4 號主幹路建造工程，以連接馬鞍山和荃灣而不須繞經沙田區內的道路，從而改善沙田區的交通情況。正如所述，政府當局現正推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，檢視主要幹道和鐵路等運輸基建的供求，以配合香港整體長遠發展的需要。有關新鐵路和主要幹道的建議政府當局會在研究中予以適當考慮。

25. 對於陳克勤議員就擬建白石角站的實施時間表所提出的查詢，運輸及房屋局局長表示，發展局是該整個項目的牽頭政策局。政府當局建議重置香港教育大學運動中心，以騰出其現時所在用地興建白石角站。在適當時候，運輸及房屋局會與發展局就相關事宜緊密合作。

26. 陸頌雄議員表示，政府當局在《鐵路發展策略 2014》中已宣布推行 7 個新鐵路項目，包括興建東九龍綫。然而至今，政府當局仍在進行相關研究，未有訂出明確的推行時間表。他促請政府當局加快進度，並詢問政府當局會否考慮委聘另一顧問公司，以加快有關研究。

27. 運輸及房屋局局長答稱，港鐵公司已就東九龍綫提交技術建議書，相關政府部門亦已就建議書內容提出意見。鑒於此鐵路線依山而建，受到陡坡所限制，港鐵公司現正進行改善東九龍綫設計的工作，以期解決預期出現的技術問題，並正探討潛在的可行方案。在適當時候，政府會按既定程序諮詢公眾。關於政府當局會否考慮為該工程項目進行招標，以便在設計和興建東九龍綫方面引入競爭的問題，運輸及房屋局局長表示，政府當局對新鐵路項目的營運獨立於現有鐵路線的方案保持開放態度。

28. 關於潘兆平議員就沙田至中環綫("沙中綫")工程的實施進度所提出的查詢，運輸及房屋局局長表示，港鐵公司正積極就"紅磡至金鐘段"推行

追回進度措施，並已展開信號系統的測試及更新工作。此外，新 9 卡列車亦正分批運抵本港並陸續投入服務。港鐵公司會在適當時候公布沙中綫餘下路段的預計通車日期。

的士司機的安全及相關保險事宜

29. 主席提到最近發生的一名的士司機遭一名乘客殺害的事件，並關注到的士司機的安全。他呼籲在所有的士裝設保護分隔膠板，為的士司機提供更妥善的保護。他察悉，政府當局已資助專營巴士安裝車內安全裝置。他詢問，政府當局可否提供類似資助(例如透過智慧交通基金)，為的士裝設保護膠板及其他安全裝置。他亦轉述的士業界在購買保險時所面對的困難，並要求政府當局探討解決此問題的方法。

30. 運輸及房屋局局長澄清，10 億元智慧交通基金的成立，旨在資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，以提升運輸效率和改善駕駛安全。儘管如此，政府當局認同保障的士司機的安全殊為重要，運輸署已與的士業界和保險公司就有關事宜保持緊密聯繫。據他了解，在的士車廂內裝設保護分隔膠板並不抵觸現行法例。

31. 潘兆平議員要求政府當局提供關於智慧交通基金的詳細資料，包括基金接獲的申請數目和發放的金額。運輸及房屋局局長答稱，智慧交通基金至今共接獲 18 宗申請，有關各方正在審查該等申請，並會在適當時候公布與該等申請有關的詳情。

32. 主席認為，現時在市場上有售的可供輪椅上落的的士型號的操作有欠方便，因為上落輪椅需時頗長；就時間成本而言，這會影響到的士的營運。運輸及房屋局局長就此表示，運輸署一直探討不同型號車輛是否適合在香港用作可供輪椅上落的的士。運輸署會繼續留意可引入的合適型號，以方便^的士司機和輪椅使用者。

III. 交通運輸策略性研究

立法會 CB(4)1639/ —— 政府當局提交的文件
20-21(02)號文件

立法會 CB(4)1639/ —— 立法會秘書處擬備的
20-21(03)號文件 文件(最新背景資料簡
介)

政府當局的簡報

33. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長及運輸署助理署長/策劃借助電腦投影片向委員簡報《交通運輸策略性研究》("《策略性研究》")的研究概要。簡報詳情載於政府當局的文件。

34. 事務委員會委員察悉，行政長官 2020 年施政報告公布的《策略性研究》將制訂前瞻性的運輸策略，規劃期直至 2050 年，並將與政府的其他長遠措施，例如《香港電動車普及化路線圖》、《香港清新空氣藍圖》及《香港氣候行動藍圖 2050》，互相配合。委員聽取政府當局簡報《策略性研究》的 4 個主要方針，即(i) 充分利用有限的道路空間；(ii) 提供以人為本及有效率的公共交通服務；(iii) 提倡綠色運輸和主動出行模式作為健康生活的方式；及(iv) 把握機遇加強與粵港澳大灣區其他城市的交通連繫。

35. 政府當局告知事務委員會，當局已展開遴選及招聘顧問的工作，目標是在 2021 年年底批出顧問合約。與此同時，政府當局會在 2022 年進行全港性的交通習慣調查，收集所得的數據會在《策略性研究》中予以考慮。整個《策略性研究》預期會在 2025 年內完成。政府當局會就個別較嶄新或社會較為關注的交通運輸議題優先進行專題研究，以期盡早探討和建議相關政策及措施。委員普遍支持政府當局推展《策略性研究》的建議。

討論

《策略性研究》及其他長期發展策略

36. 劉國勳議員表示，現時新界東北部居民非常依賴吐露港公路，但該公路在繁忙時段的容車量已達到飽和。他詢問，政府當局有否因應未來即將擴展的多項發展計劃(例如《北部都會區發展策略》)而制訂計劃，應付對新界東北部主要幹道額外增加的交通需求。

37. 運輸及房屋局副局長及運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》正在進行中，以期根據最新的規劃數據及發展策略(例如《香港 2030+》和《北部都會區發展策略》)，建議相應的鐵路及主要幹道項目或其他改善項目來應付額外的交通需求。政府當局一直積極推展在新界東北部的運輸基建項目。正在進行的項目包括大埔公路(沙田段)擴闊工程(將於 2023 年完工)、連接粉嶺北新發展區至粉嶺公路的粉嶺繞道(東段)建造工程(將於 2025 年完工)，以及沙田 T4 號主幹路工程項目(將於 2028 年完工)。現時新界東北部(包括吐露港公路)的交通情況亦正在《跨越 2030 年的主要幹道策略性研究》中予以檢討。

38. 姚思榮議員提到，根據行政長官 2020 年施政報告，政府的目標是在 2050 年前實現碳中和。他詢問，運輸及房屋局和環境局在減碳排放方案及措施方面如何合作。運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，《策略性研究》的其中一個目的是制訂一份運輸策略藍圖，以配合環境局的減碳相關措施。該等措施包括《香港電動車普及化路線圖》、《香港清新空氣藍圖》及《香港氣候行動藍圖 2050》，旨在打擊空氣污染和應對氣候變化。

39. 盧偉國議員、主席及石禮謙議員要求政府當局盡快展開《策略性研究》，因為與交通運輸有關的問題每天困擾着香港市民。有關情況亦可能會妨礙未來的發展項目，例如《北部都會區發展策略》。石議員要求政府當局以嶄新思維處理與交通運輸有關的問題。

40. 運輸及房屋局副局長答稱，政府當局一直致力於 2021 年年底批出顧問合約，以及在 2022 年進行全港性的交通習慣調查，務求於 2023 年左右就未來交通運輸政策制訂運輸策略藍圖 1.0。運輸署副署長/策劃及技術服務補充，推展《策略性研究》是為了全面協調、補充和整合已完成及進行中的各項有關運輸的研究結果和建議。雖然《策略性研究》需時 4 年完成，但政府當局會就個別交通運輸議題優先進行專題研究，例如探討如何提升的士服務質素。有關提升的士服務質素的專題研究預計會較早完成。

政府的鐵路政策

41. 鑒於港鐵票價調整機制檢討將於 2023 年完成，田北辰議員建議，港鐵票價調整機制所考慮的因素，應包括票價加幅以通脹率的一半為上限，以及與港鐵公司的利潤水平掛鈎。若利潤超過某指定數值，便不可以加價。類似的票價調整機制亦應適用於巴士。他亦建議設立一個委員會/管理局，監察所有公共交通工具的收費制度。此外，政府應利用每年從港鐵公司收取的股息，支援在財政上有困難的其他種類公共交通服務的營運。

42. 主席與田北辰議員持相同意見，認為應利用從港鐵公司所得的股息，幫助維持其他公共交通工具的營運。他亦贊同政府當局的建議，利用來自道路管理及控制車輛增長措施的收入，以改善公共交通服務及穩定車費。

43. 石禮謙議員及柯創盛議員均對政府以鐵路為公共運輸系統骨幹的運輸政策表示疑慮，因為該政策已做成港鐵公司在公共交通市場的壟斷。石議員亦質疑能否以"鐵路加物業發展"模式有效推展新的鐵路項目。此外，他認為以鐵路為骨幹使出行市民可選擇的替代交通工具減少，其他公共交通服務的生存亦受到威脅。他要求政府當局考慮回購港鐵公司以至專營巴士公司，並在《策略性研究》中探討此議題，使政府能就提供可負擔的公共交通服務作出較妥善的整體規劃。柯議員建議政府邀請其他鐵路營運商進行鐵路項目，藉此引入競爭。

44. 運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，不同公共交通模式的角色會在《策略性研究》中予以檢討和協調，以維持有效的公共交通系統。正如政府當局的文件所述，《策略性研究》亦會探討利用來自道路管理的收入，改善公共交通服務及穩定車費。

45. 柯創盛議員憶述，政府當局在《鐵路發展策略 2014》公布東九龍綫項目後，至今並無匯報任何有關該項目的最新情況。有鑒於九龍東環保連接系統計劃在可行性研究完成後已被擱置，他擔心政府當局不會落實《策略性研究》將會提出的建議。他要求政府當局向委員詳細說明在完成《策略性研究》後有何進行研究後的行動計劃，以及《策略性研究》會否處理東九龍的交通擠塞問題。

46. 運輸及房屋局副局長答稱，政府當局已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司進一步改善東九龍綫項目的設計。他指出，相關研究仍在進行中。政府對遴選新鐵路項目的營辦商一事保持開放態度，尤其是如果該條鐵路本身會獨立於現有鐵路網絡。政府當局一直持續推展在東九龍的各項大型運輸基建項目，例如將軍澳——藍田隧道工程項目和將軍澳跨灣連接路工程項目，以期改善東九龍的交通擠塞問題。

47. 柯創盛議員不滿政府當局和港鐵公司進行東九龍綫規劃工作所需耗費的時間，並要求政府當局盡快確定東九龍綫的落實時間表。

泊車位

48. 就姚思榮議員提出《策略性研究》亦應涵蓋香港泊車位不足問題的建議，運輸署副署長/策劃及技術服務回應時表示，為應對此問題，《香港規劃標準與準則》內的泊車設施標準已予修訂，使將來的住宅發展項目會提供更多種類以及數目的私家車及商用車輛的附屬泊車位；有關修訂自 2021 年 8 月起生效。《策略性研究》會探討按“一地多用”原則建設新一代的運輸交匯樞紐，提供多元設施(例如

停車場及其他公眾設施)，以改善整體交通連繫。主席與姚議員持相同的意見，並質疑上述措施是否足以應付在未來數十年間所增加的泊車位需求。

電子道路收費

49. 田北辰議員詢問推行電子道路收費的進展。運輸及房屋局副局長及運輸署副署長/策劃及技術服務解釋，國際專家小組在 2020 年成立，負責就推展中環電子道路收費先導計劃向政府當局提出建議。政府當局於 2021 年 8 月底完成對電子道路收費偵察系統的實地測試，並正就實地測試的數據進行分析。

50. 運輸署副署長/策劃及技術服務補充，政府當局會在現有的西區海底隧道"建造－營運－移交"專營權於 2023 年屆滿時，接收該隧道的營運和管理工作。屆時，政府當局會考慮在所有 3 條過海隧道全面實施擠塞徵費(即根據不同時段的交通擠塞情況而徵收不同水平的收費)，作為一種交通管理措施。預期擠塞徵費可能會對紓緩中區的交通擠塞起一定作用，政府當局會監察擠塞徵費的成效，以決定日後在中區實施電子道路收費的未來路向。

IV. 其他事項

51. 主席表示，是次會議是事務委員會在本年度立法會會期的最後一次會議。他稱讚並感謝委員的積極參與，對事務委員會的工作貢獻良多。

52. 議事完畢，會議於下午 1 時 08 分結束。

立法會秘書處

議會事務部 4

2021 年 11 月 30 日