

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2584/11-12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： 2012年7月10日(星期二)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會綜合大樓會議室2B

出席委員： 張學明議員, GBS, JP(副主席)
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
李慧琼議員, JP
陳克勤議員, JP
黃成智議員
葉偉明議員, MH
梁國雄議員
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席委員： 鄭家富議員(主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第II項的討論

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7
林世雄先生

參與議程第III項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
吳麗敏女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
蘇祐安先生

運輸署首席運輸主任／管理
伍樹雄先生

機電工程署總工程師／工程策劃
黃錦熙先生

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
杜永恒先生

路政署總工程師(研究拓展)
兼署理路政署助理署長(技術)
聶志光先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
伍美詩女士

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 自上次會議後發出的資料文件

委員察悉自2012年6月27日舉行上次會議後並無發出任何文件。

II 新任運輸及房屋局局長作出簡報

(立法會CB(1)2319/11-12(01)——黃成智議員
號文件 於2012年7月
4日的來函)

2. 運輸及房屋局局長向委員簡介運輸及房屋局的運輸政策和措施，以及相關政策措施的最新進展情況。

討論

鐵路服務及港鐵票價調整

3. 黃成智議員要求政府當局就最近傳媒報道，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")涉嫌自2000年起非法向流動電話營辦商出租光纖一事作出回應。他詢問政府當局會否考慮要求港鐵公司動用有關租金收入成立票價穩定基金，冀可避免在未來數年調整港鐵票價。黃議員對經常發生鐵路事故表示不滿，又問及會否設立機制，就列車服務受阻造成的不便，向受影響乘客作出賠償。

4. 運輸及房屋局局長回應時提出下列各點：
- (a) 港鐵公司出租光纖一事涉及批地條件，地政總署現正調查有關個案。由於調查尚未有結果，現階段他不宜就個案提出意見。不過，政府已提醒港鐵公司在營運時需要全面遵守相關的批地條件；
 - (b) 有關的出租收入已反映於港鐵公司的收入帳，並計入政府作為港鐵公司股東所收取的股息的一部分；
 - (c) 建議成立票價穩定基金一事必須審慎考慮，因為該建議並不符合公共財政管理的一般綱領，根據該綱領，政府獲得的收入應直接撥入一般收入，而從一般收入中提取款項須獲得立法會財務委員會批准；及
 - (d) 政府當局對於發生鐵路事故亦極表關注，因此會在即將進行的票價調整機制檢討工作中，研究如何評估港鐵公司的服務表現，以及如何將服務表現與票價調整機制掛鈎。
5. 李鳳英議員認為，在進行票價調整機制檢討期間，政府當局應與各持份者保持密切溝通，徵詢及考慮他們的意見，然後才作出結論。葉偉明議員詢問，當局會否考慮就日後港鐵票價加幅設定上限，港鐵公司從物業發展所得利潤又會否納入票價調整機制方程式。
6. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局已委託顧問公司就票價調整機制進行研究，以探討如何作出改善。政府當局要求顧問公司研究的範圍包括有關機制的方程式應否及如何引入新元素，例如港鐵公司的營運成本和利潤水平、該公司的營運效率和服務表現，以及市民的負擔能力。研究報告提出的建議會為政府當局在接着進行檢討時作參考之用。運輸及房屋局局長表示，在進行檢討時，

委員就改善現行票價調整機制提出的建議將會考慮在內。他補充，政府當局亦會在檢討期間進行廣泛公眾諮詢工作。

7. 儘管事務委員會在2012年4月12日一致通過兩項議案，分別要求港鐵公司立即擱置加價，以及要求政府向港鐵公司回饋其所得股息，藉以避免港鐵增加票價，政府當局及港鐵公司仍然決定調整港鐵票價，陳偉業議員對此深表不滿。運輸及房屋局局長解釋，港鐵公司是根據票價調整機制調整票價，而該機制具法律約束力。他表示政府當局重視委員的意見，在接着進行的檢討工作中，當局會研究委員就如何改善現行票價調整機制提出的各項建議。

過境私家車一次性特別配額試驗計劃(下稱"試驗計劃")

8. 李鳳英議員指出，第二階段的試驗計劃讓符合資格的廣東省私家車利用一次性特別配額來港，極具爭議性。她詢問政府當局現時對該事宜的想法。甘乃威議員詢問，運輸及房屋局局長會否承諾在任內不推行第二階段試驗計劃。

9. 運輸及房屋局局長表示，一如政府當局早前所解釋，在實施試驗計劃第一階段後，政府當局會小心觀察及檢討試驗計劃各個方面的運作情況和成效。粵港兩地政府專家會在第一階段試驗計劃落實一段時間，得到暢順運行的經驗後，才進一步研究商議第二階段試驗計劃的具體安排。運輸及房屋局局長向委員保證，現時並沒有推行第二階段試驗計劃的具體時間表。運輸及房屋局局長補充，自推行第一階段試驗計劃以來，當局發出的配額數目少於1 000個，亦只有數百輛私車家使用配額前往廣東省。政府當局至今並無發現在推行上有任何問題。

興建第三條跑道

10. 李鳳英議員及陳淑莊議員指出，興建第三條跑道的建議雖然可為香港帶來經濟效益，但公眾

仍然非常關注該建議對環境帶來的影響。他們促請政府當局妥善進行有關的公眾參與活動。陳議員尤其認為，香港機場管理局(下稱"機管局")既然由政府全資擁有，政府實應要求機管局為該項目進行全面的環境影響評估(下稱"環評")研究，經過深思熟慮後，提出各項紓緩措施。她期望就是項研究所訂立的基準，可為日後規模相若的基建項目進行同樣評估時所採用。

11. 運輸及房屋局局長回應時表示，在經濟方面有充分理據支持香港國際機場興建第三條跑道，而提升香港國際機場的吞吐能力將會加強香港與全球航空的連繫和促進經濟增長。他表示，政府當局和機管局非常重視為該項目進行的環評，有關工作會嚴格按照法例所訂明的規定及標準進行。他承諾政府當局在推展所需的規劃工作時會聽取持份者的意見。陳淑莊議員進而表示，政府當局應進行策略評估，探討該項目對深圳和香港兩地環境所造成的影響，而非只局限於研究東涌和荃灣的地區性影響。運輸及房屋局局長察悉陳議員的意見。

運輸基建項目的成本控制

12. 陳偉業議員察悉，持續進行的多個運輸基建項目的總建造費用超過1 000億元，並關注當局將會採取哪些監察措施，以防工程項目超支。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局一直密切監察各項運輸基建項目的預算費用，而所有項目均合乎預算。陳偉業議員認為，政府當局應制訂嚴格的成本控制措施，確保不會超支，因為工程項目一旦超支，所涉金額將會很龐大。

檢討運輸政策的需要

13. 葉偉明議員指出，政府推行以鐵路為本港運輸系統骨幹的政策，窒礙了其他公共交通工具的發展。他表示北區居民一直投訴，指由於北區與九龍及港島之間嚴重缺乏直接巴士線接駁，他們需要轉乘不同交通工具往返北區和市區，交通時間長之餘，交通費用亦高。此外，大埔居民前往屯門或深

圳灣口岸亦需轉乘數次交通工具。葉議員詢問，政府會否檢討及優化運輸政策，以滿足居民的需要。

14. 運輸及房屋局局長回應時表示，當局實施讓鐵路成為客運系統骨幹的政策，是因為鐵路提供高效率的集體運輸服務。他表示，政府當局瞭解北區居民的訴求，並會研究如何改善該區的運輸服務。

III 新停車收費錶試驗計劃

(立法會CB(1)2322/11-12(01)——政府當局提供題為"新停車收費錶試驗計劃"的文件)

15. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3和運輸署助理署長／管理及輔助客運向委員簡介新停車收費錶(下稱"收費錶")試驗計劃。該計劃旨在評估新一代收費錶擬加入新特點和功能的技術可行性及公眾接受程度。運輸署計劃在2016年年初完成試驗，然後於2017年為新收費錶的安裝及運作進行招標。

16. 梁國雄議員詢問，如何保障從繳付泊車費收集到的個人資料，有關資料又會在新收費錶儲存多久。他察悉運輸署將在試驗計劃中研究接受多種付費方法的功能後，詢問有關的安排及試驗計劃為何要在2016年年初才完成。

17. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府當局非常重視保障個人資料，並會參考外國經驗，審慎考慮新收費錶儲存個人資料的期限。研究新收費錶接受多種付費方法的功能，是為在切實可行情況下盡量方便司機繳費。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，試驗計劃需時約36個月完成。雖然政府當局已採取措施壓縮試驗計劃的時間表，但應注意的是，一些重要程序必須進行，包括邀請提交意向書、招標、製造收費錶原型及實地測試。他向委員保證，政府當局會設法早日完成有關

測試。他補充，政府當局除促請承辦商盡快製造收費錶原型外，亦與他們商討，自費製造有關原型。

18. 副主席詢問，試驗計劃會否探討使用資訊科技，加強停車位供應的資料發放，以方便司機泊車。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應時表示，試驗計劃評估的其中一項新特點和功能，是透過無線接駁，藉實時或分批模式自動上載交易和使用數據，以及容許遙距調整收費錶的設定。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應副主席的意見時表示，政府當局會研究能否透過運輸署現有的資訊發放平台，發放新收費錶使用情況的資料。

IV 風琴式防撞欄在香港的應用

(立法會CB(1)2322/11-12(02)——政府當局提供題為"風琴式防撞欄在香港的應用"的文件)

19. 路政署總工程師(研究拓展)兼署理路政署助理署長(技術)以電腦投影片，講解路政署在道路合適的地點安裝"風琴式防撞欄"，以減低失控車輛撞擊道路上固定物時對駕駛者及乘客的傷害，從而提升本港的道路安全。

20. 梁國雄議員詢問，當局有否制訂指引，訂明安裝"風琴式防撞欄"的準則。若有此指引，全港有多少個地點符合有關準則但尚未安裝這種保護設備。鑒於香港的道路情況有別於外國，他詢問香港使用的"風琴式防撞欄"是否按本地情況設計。

21. 路政署總工程師(研究拓展)兼署理路政署助理署長(技術)答稱，有關的指引載於運輸署發出的《運輸策劃及設計手冊》。根據該手冊，"風琴式防撞欄"一般安裝於快速公路及受到車輛正面撞擊機會較大的固定物的地點。為加強道路安全，路政署已計劃在未來數年，在本港各區有需要的固定物上加裝約共9套風琴式防撞欄，並在適當情況下，繼續確定適合地點安裝"風琴式防撞欄"。他亦確定，

政府當局

香港使用的"風琴式防撞欄"，在設計上已顧及本港道路擠塞的情況。應梁議員的要求，他答允提供該手冊中有關應在哪些地方安裝"風琴式防撞欄"的指引的部分，供事務委員會參考。

22. 陳克勤議員不反對在香港安裝"風琴式防撞欄"，但關注當局在路窄多彎的公路所採取的安全措施。他注意到一些圓柱型的沙桶或水桶的功能與"風琴式防撞欄"相近，並詢問政府當局為何選擇安裝"風琴式防撞欄"而不是上述沙桶或水桶，而兩者的價格和成效分別為何。

23. 路政署總工程師(研究拓展)兼署理路政署助理署長(技術)表示，上述沙桶或水桶常用於內地道路。雖然有關設施的價格可能低於"風琴式防撞欄"，但除非將大量沙桶或水桶放置於受到撞擊機會較大的單一地點，否則未能符合美國安全標準["National Cooperative Highway Research Programme Report 350"]的安全測試要求。在本港道路擠塞的環境下，根本無法騰出這樣大的空間。在本港的道路情況下，撞擊沙桶或水桶時飛濺之物亦會危及道路使用者。因此，路政署認為本港較適合採用"風琴式防撞欄"。

V 其他事項

24. 議事完畢，會議於上午10時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年9月14日