立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1516/12-13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3月15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
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
陳恒鑌議員
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

其他出席議員：　莫乃光議員
黃碧雲議員

缺席委員 ： 湯家驊議員, SC
田北辰議員, BBS, JP
吳亮星議員, SBS, JP
謝偉銓議員

出席公職人員： **<u>參與議程第IV項的討論</u>**

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)3
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
林瑋琦女士

運輸及房屋局高級庫務會計師(運輸)1
何錦燕女士

運輸署總工程師／運輸策劃
鄧偉亮先生

<u>參與議程第V項的討論</u>

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)3
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
林瑋琦女士

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
鄭勝泉先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
杜永恒先生

路政署主要工程管理處處長
郭譚玉英女士

路政署主要工程管理處副處長1
杜琪鏗先生

建築署總工程策劃經理203
姚惠強先生

運輸署助理處長／策劃
盧劍聰先生, JP

警務處策劃及發展部署理總警司
李趙慧賢女士

警務處油尖警區指揮官
余達松先生

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

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

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)689/12-13號文件 —— 2012年12月14日會議的紀要)

2012年12月14日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)603/12-13(01)及(02)號文件 —— 王國興議員於2013年2月15日就載客船隻裝設水密門的情況及海事處就該等船隻的安全設備所作要求發出的函件，以及政府當局的回應

立法會CB(1)710/12-13(01)及(02)號文件 —— 鄧家彪議員及范國威議員分別於2013年3月12日及3月13日就巴士通風設備事宜發出的函件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

3. 王國興議員提述他於2013年2月15日就載客船隻裝設水密門的情況及該等船隻的安全設備要求發出的函件，以及政府當局的回應。他認為交通事務委員會(下稱"事務委員會")應在日後的會議討論該事宜。委員察悉王議員的意見。

4. 王國興議員提述鄧家彪議員及副主席發出函件要求討論巴士通風設備的事宜，並建議事務委員會亦應在日後的會議上討論此事。鄧家彪議員補充，事務委員會及人力事務委員會委員其實曾分別

於2012年11月及12月的會議上提出有關事宜。由於此事已提出多時，他要求盡快進行討論。

5. 鑒於已有多個事項編排在日後的會議討論，主席建議先邀請政府當局對鄧議員及副主席就巴士通風設備事宜發出的函件作出回應，供主席考慮，然後才決定應如何及何時處理上述事宜。委員表示贊同。

III 訂於2013年4月19日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)688/12-13(01)號文件 —— 待議事項一覽表
立法會CB(1)688/12-13(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

6. 委員同意在2013年4月19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；

(b) 屯門至赤鱲角連接路 —— 建造工程；

(c) 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；及

(d) 擴建中信大廈行人天橋至添馬的立法會綜合大樓。

7. 為有充分時間討論上述事項，主席決定下次例會將提前於上午10時開始。委員表示贊同。

8. 鄧家彪議員提述"待議事項一覽表"第5項及第8項，並詢問事務委員會將於何時再次討論下述事宜：檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制，以及2013年港鐵票價調整。主席察悉鄧議員的關注，並表示會在適當時候安排討論有關事宜。

9. 主席提醒委員，按照事務委員會在2013年2月22日所商定，事務委員會將於2012年4月22日舉行特別會議，聽取市民就改善過海隧道交通流量分布的建議措施所提出的意見。委員察悉上述安排。

IV 西區海底隧道及三號幹線(郊野公園段)收費調整

(立法會CB(1)353/12-13(01)號文件	——	政府當局就三號幹線(郊野公園段)使用費提供的資料文件
立法會CB(1)353/12-13(02)號文件	——	三號幹線(郊野公園段)有限公司於2012年12月24日就三號幹線(郊野公園段)使用費調整發出的函件
立法會CB(1)361/12-13(01)號文件	——	政府當局就西區海底隧道收費提供的資料文件
立法會CB(1)361/12-13(02)號文件	——	香港西區隧道有限公司擬備的背景資料文件
立法會CB(1)544/12-13(06)號文件	——	立法會秘書處擬備有關西區海底隧道及三號幹線(郊野公園段)收費調整的文件(背景資料簡介))

10. 運輸及房屋局副局長應邀向委員簡介政府當局的文件，該文件載述三號幹線(郊野公園段)(下稱"三號幹線")及西區海底隧道(下稱"西隧")推出新的優惠收費，由2013年1月1日起生效。

11. 鄧家彪議員不滿兩間隧道公司自動增加收費，亦沒有委派代表出席會議。他指出，由於海底隧道(下稱"紅隧")的交通擠塞情況嚴重，很多駕駛人士別無選擇，只能使用西隧。根據有關數字，西隧即使在過去5年一直增加隧道費，但行車量同樣增加約26%。他認為，西隧是次增加收費會進一步加重隧道使用者的負擔。鄧議員察悉，西隧在2016年及2017年的最低估計淨營運收入分別高達約29億元及35億元，他關注到隧道公司會在日後繼續增加西隧收費，以填補實際與估計淨收入之間的差距。他詢問，政府當局會否回購西隧，以及如何保障公眾的利益。

12. 運輸及房屋局副局長回答時表示，《西區海底隧道條例》(第436章)(下稱"該條例")及隧道公司與政府訂立的協議，訂明西隧的收費調整機制。該條例訂明，專營公司可在某些指明日期實施隧道費加費。然而，如專營公司任何一個年度的實際淨收入少於該條例所訂明該年度的最低估計淨收入，專營公司可提前實施加費，並可在實施所有預期加費後，實施額外的隧道費加費。該條例亦訂明每次的加費額。根據機制而調整的隧道費稱為"法定隧道費"，無須政府當局批准，而政府當局亦無權否決該等加費或調整加費額。

13. 運輸及房屋局副局長補充，紅隧出現交通擠塞，是因為過海隧道的交通流量分布不均。事實上，3條過海隧道的整體容車量足以應付實際的總行車量。因此，政府當局最近已就改善過海隧道的交通流量分布提出建議措施。由於回購西隧涉及政府龐大的資本支出，而且此舉亦未能適時解決過海隧道交通流量分布不均的問題，因此，政府當局現階段並無計劃回購西隧。

14. 副主席察悉，該條例訂明的估計淨收入，是假設四號幹線(堅尼地城至香港仔段)及中環灣仔繞道已經如期啟用而計算出來的。他認為，政府當局嚴重高估了西隧的行車量，以致將2022年最低估計淨收入訂為高達約58億元。結果是，在西隧專營期於2023年8月屆滿前，隧道公司有大量空間每年

合法增加隧道費。他亦問及政府當局有否制訂措施，以保障公眾及公共交通營辦商的利益。

15. 運輸及房屋局副局長解釋，就西隧淨收入作出預測時，並無預計1997年後經濟不景導致交通流量下跌的情況。政府當局知悉公眾對西隧收費水平的意見。鑒於西隧的收費調整機制受到相關法例規管，政府需要尊重法律。他補充，為改善過海隧道的交通流量分布，政府當局已建議紅隧調高收費和向東區海底隧道(下稱"東隧")使用者提供補貼以下調東隧收費。他表示，政府當局預期會在2014年下半年就首選方案開展為期12個月的試驗計劃，以測試其成效。

16. 運輸及房屋局副局長補充，政府當局曾考慮下調西隧收費，以分流紅隧的車輛，但其後放棄採用此方案，因為西隧本身雖然有剩餘行車量，但其連接道路(特別是位於中環的連接道路)目前已經出現擠塞，在早上及黃昏的繁忙時段已無法應付額外車流。這個限制可能要待中環灣仔繞道在2017年通車後才可解決。

17. 副主席認為，中環灣仔繞道於2017年才啟用是太遲，亦反映政府當局在建造西隧時，沒有全面規劃西隧的配套設施。他表示，對於政府當局建議調高紅隧收費及調低東隧收費，但卻不調整西隧的收費，公眾普遍認為，上述建議措施不能有效解決紅隧的交通擠塞問題。

18. 運輸及房屋局副局長解釋，當局在建造西隧時，是將中環灣仔繞道設計為西隧的主要連接道路。然而，涉及填海的司法覆核案件令中環灣仔繞道工程項目有所延誤，導致中環交通擠塞的問題至今未獲解決。

19. 李卓人議員認為，政府當局是沒有能力防止兩間隧道公司自動增加收費。他認為，政府當局提出調整紅隧及東隧收費的建議措施，只旨在改善兩條過海隧道的交通流量分布。此外，他不滿政府當局未能推行措施，改善三號幹線與屯門公路之間的交通流量分布。他預期，三號幹線增加費用後會

將額外車輛分流至屯門公路，令屯門公路現時交通擠塞的問題惡化。雖然當局已動用大筆公帑進行屯門公路擴闊工程，但在完成擴闊工程後，屯門公路仍然無法應付屯門居民的交通需求。為解決上述問題，他促請政府當局回購三號幹線。

20. 運輸及房屋局副局長表示，因應上述交通擠塞的問題，政府當局已進行屯門公路擴闊工程。政府當局認為，兩條主要的道路(即收費的三號幹線及免費的屯門公路)可為屯門居民提供足夠的選擇。

21. 陳恒鑌議員察悉，當局計劃在未來數年於新界西進行若干發展項目，例如屯門西的物流設施發展，以及洪水橋區的主要發展項目。他認為，雖然政府當局正進行屯門公路擴闊工程，但人口自然增長及上述項目將令屯門居民的交通需求不斷增加，即使屯門公路增加容車量，亦將無法應付。陳議員表示，三號幹線增加收費可能會把額外車輛分流至屯門公路，使屯門公路在繁忙時段的擠塞問題惡化。就此，他要求政府當局認真考慮回購三號幹線。

22. 陳議員知悉政府當局不會考慮回購西隧，並詢問政府當局有否考慮採取措施，以在非繁忙時段將車輛由紅隧分流至西隧。

23. 運輸及房屋局副局長表示，顧問研究曾探討西隧在一日不同時段收取不同隧道費水平，以紓緩交通擠塞的可行性。顧問在總結時表示，此建議可能會影響駕駛人士的駕駛習慣，並對道路安全構成危險。他表示，如要調整西隧的隧道費，便需要與專營公司香港西區隧道有限公司(下稱"西隧公司")商議。鑒於西隧連接道路的限制，政府當局現階段並無計劃與西隧公司商討收費調整。

24. 王國興議員扼述，在上次事務委員會會議上討論"改善過海隧道交通流量分布的建議措施"的事項時，他曾要求政府當局與西隧公司商討汽車交通運輸業總工會(的士司機分會)提出的要求，在繁忙時段向回程時沒有載客的的士，收取10 元至15元的優惠隧道費。他認為，上述措施有助紓緩紅隧及

東隧的交通擠塞情況，並詢問政府當局會否與西隧公司跟進有關事宜。

25. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局會跟進汽車交通運輸業總工會(的士司機分會)提出的要求。由於政府正就改善過海隧道交通流量分布的措施進行公眾諮詢，政府會整合所有收集到的意見，並制訂合適措施，一次過處理有關問題。

26. 鍾國斌議員察悉，西隧的法定隧道費與優惠隧道費有極大差距。舉例而言，私家車及公共小型巴士的法定隧道費分別為150元及170元，而優惠隧道費則分別為55元及65元。他關注到隧道公司是否有權收取法定隧道費。以東區海底隧道(下稱"東隧")為例，他察悉，東隧的專營公司在專營期屆滿前數年，曾多次合法地增加隧道費。

27. 運輸及房屋局副局長回答時表示，雖然法例訂明了西隧的收費調整機制，但每當隧道公司決定增加收費時，政府當局都會要求專營公司在制訂收費策略時，充分考慮公眾的負擔能力和接受程度。因此，實際的收費水平較法定收費水平為低。他補充，東隧的收費調整機制與西隧的略有不同。《東區海底隧道條例》(第215章)訂明，《東區海底隧道條例》附表所指明的隧道費，可由行政長官會同行政會議與隧道公司協定而予以更改。如無法就更改隧道費而達成協定，任何一方均可訴諸仲裁。《東區海底隧道條例》訂明，如把有關事宜提交仲裁，在考慮《東區海底隧道條例》所開列的多項因素後，仲裁人須以有需要確保隧道公司在根據《東區海底隧道條例》履行其責任或行使其權利時，獲得合理但非過多的報酬為準則。

28. 潘兆平議員知悉，對於西隧及三號幹線增加收費，政府當局可做的實在不多，因為相關收費調整受到有關法例訂明的機制所約束。他認為，政府當局可考慮修改有關法例。他進而表示，雖然政府當局一直要求西隧及三號幹線的專營公司在制訂收費策略時，充分考慮公眾的負擔能力和接受程度，但他察悉，在實施相關加費後，部分紅色小巴已調高收費。他詢問，政府當局有否制訂措施，以

確保公共巴士公司不會以增加隧道費為藉口而調高收費。

29. 運輸及房屋局副局長表示，目前沒有法例規管紅色小巴的收費。不過，專營巴士及綠色小巴的收費則受到運輸署規管及監察。由於運輸署有既定機制，評估專營巴士及綠色小巴營辦商提交的加價申請，因此，專營巴士及綠色小巴不會在增加隧道費後立即調整收費。

30. 陳偉業議員對於運輸及房屋局局長沒有出席會議表示遺憾。他認為，在隧道加費的管理而言，只有3項有效措施，即透過立法／協定、競爭或回購擁有權。就三號幹線增加收費而言，他認為，如當初興建十號幹線作為替代路線與三號幹道競爭，便不會出現目前的問題。他批評民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")不支持興建十號幹線的方案，令該項目最終遭否決。結果是，屯門居民需要承受三號幹線高昂的收費。陳議員認為，為公眾利益着想，政府當局應回購該兩條隧道。梁國雄議員贊同陳偉業議員的意見，他進而表示，政府當局並沒有就西隧制訂措施，以解決過海隧道交通流量分布不均的問題。他要求政府當局提供有關西隧公司的大股東的資料。

31. 運輸及房屋局副局長重申，政府當局現階段無意回購該兩條隧道。他進而表示，西隧公司的其中一個大股東是港通控股有限公司。由於他並無有關港通控股有限公司股東結構的資料，他同意在會議後提供補充資料。

政府當局

32. 陳恒鑌議員表示，民建聯知悉三號幹線與十號幹線的功能相若。鑒於三號幹線的容車量及推行十號幹線工程項目涉及收回土地和所引起的環境關注事項，當時民建聯認為並無迫切需要推行該工程項目。他補充，三號幹線目前的使用率反映民建聯當時作出了正確的決定。

33. 盧偉國議員提述西隧公司及三號幹線公司提供的文件，對於兩間公司把廣告收益計入其專營帳目的做法表示讚賞。他詢問，此做法是否適用於

所有其他隧道公司，以及在收費廣場附近安裝廣告板的數目是否設有上限。

34. 運輸及房屋局副局長確定，廣告收益是隧道公司收入的一部分，但只佔很小的比例。他補充，政府當局在審批於收費廣場安裝廣告板的數目時，會考慮到安全問題。他同意在會議後提供補充資料，述明西隧公司及三號幹線公司來自廣告的收益。

政府當局

V 在政府收費道路和隧道設置"停車拍卡"式電子繳費設施

(立法會CB(1)688/12-13(03)號文件 ——	政府當局就在政府收費隧道和道路的人手收費亭設置"停車拍卡"式電子繳費設施提供的文件
立法會CB(1)688/12-13(04)號文件 ——	立法會秘書處擬備有關在政府收費道路和隧道設置"停車拍卡"式電子繳費設施的文件(背景資料簡介))

35. 運輸及房屋局副局長應邀向委員簡介政府當局建議在7條政府收費隧道及道路的所有人手收費亭設置"停車拍卡"式電子繳費設施，估計所需費用為45,530,000元(下稱"該建議")。根據該建議，使用電子繳費設施付費的駕駛人士須在人手收費亭停車，然後將非接觸式智能卡放近讀卡器付費。當所有人手收費亭均設置新系統後，駕駛人士可選擇以非接觸式智能卡、現金或預購的代用券付費。

理由

36. 葛珮帆議員歡迎該建議，因為該建議回應了駕駛人士的要求，在現有快易通系統(即自動收費系統)以外，提供多一項繳費方式。她詢問，採用新的電子繳費設施能否改善政府收費隧道及道路交通擠塞的情況，並希望知道實際可節省的交易時間。潘兆平議員同樣問及該建議是否有助紓緩交通擠塞的情況。

37. 運輸及房屋局副局長表示，涉及現金付費找贖的交易需時約10至12秒，相比之下，使用非接觸式智能卡則需時5至6秒。他進而表示，隧道的擠塞問題與收費廣場的付費方法無關，而是由於隧道引路及隧道內交通繁忙。因此，使用電子繳費設施雖然有助提升收費效率，並使隧道兩端的車流更暢順，但不能顯著紓緩隧道的交通擠塞。他強調，該建議旨在為駕駛人士提供另一個付費選擇，而非解決交通擠塞的問題。

38. 郭家麒議員表示，他支持設置電子繳費設施，以便利駕駛人士。然而，他認為該建議涉及的設置費用達4,553萬元，每年的經常開支亦達1,500萬元，但卻缺乏一個明確的目標。他關注到該建議只能便利駕駛人士，卻無助改善隧道及道路的交通擠塞問題。

39. 鄧家彪議員亦質疑，該建議既然無助解決隧道的交通擠塞問題，是否值得每年動用多達1,500萬元的經常開支。他要求政府當局考慮，在一次過於政府收費隧道及道路的所有人手收費亭設置電子繳費設施前，先在出現嚴重擠塞的隧道進行試驗計劃，以測試該建議的成效。

40. 易志明議員對該建議有所保留，並提出下列意見 ——

(a) 由於目前已提供了3種付費方法，即現金、預購的代用券及快易通自動繳費，是否需要為駕駛人士進一步引進額外的付費方法，實在值得商榷。

(b) 政府自行承擔使用電子繳費設施涉及的經常開支，違反了採取用者自付原則的既定政策。由於政府日後釐定收費時，會把上述經常開支計算在內，因此，所有其他駕駛人士將要補貼電子繳費設施的使用者，此安排對他們並不公平。

(c) 如八達通卡餘額不足或失效，該建議未必能為駕駛人士節省時間。若出現這些情況，車輛會阻塞行車線，這亦涉及八達通卡使用者是否必須登記自動增值服務的考慮。

(d) 由於駕駛人士仍然需要停車繳費、隧道費不會下調，交通流量及隧道的空氣質素亦不會改善，駕駛人士可從該建議中受惠不多。

41. 運輸及房屋局副局長回應時表示，在該建議下，駕駛人士無需準備現金付費及找贖，因此可縮短交易時間。此外，該建議可為駕駛人士提供另一付費選擇，而且零售及運輸業接受以智能卡付款的情況十分普遍。該建議旨在回應立法會、區議會及市民就便利駕駛人士提出的訴求。

42. 對於易議員關注到八達通卡餘額不足的問題，運輸及房屋局副局長回應時表示，由於建議的電子繳費設施將設於所有人手收費通道，如駕駛人士的八達通卡餘額不足，可改以現金付費。

43. 盧偉國議員表示支持該建議，因為該建議可為駕駛人士提供另一付費選擇。他指出，香港素以普遍使用智能卡見稱，並已成為海外國家的參考對象。他認為在香港進一步推廣使用智能卡方向正確。他認同該建議無助紓緩現時隧道的交通擠塞情況，亦關注到該建議涉及的相關設置費用及經常開支，將成為日後增加隧道費的其中一個理由。他詢問，政府當局有否研究該建議的成本效益。

44. 運輸及房屋局副局長回應時重申，雖然政府當局的建議未必能大大加快交通流量，但可便利駕駛人士，並縮短交易時間。鑒於駕駛人士強烈要求推行該建議，而有關建議亦可便利他們，政府當局認為值得推行。運輸及房屋局副局長回應鄧議員提議就該建議進行試驗計劃時表示，政府當局認為，為達致便利駕駛人士的目標，一次過在政府收費隧道和道路的所有人手收費亭設置電子繳費設施，是比較合適的做法。

45. 主席認為，與政府收費隧道及道路的交通流量相比，每年1,500萬元的經常開支是有限的數目。基於規模經濟，如電子繳費有相當數量的使用者，每宗交易的經常開支將是微不足道。他要求政府當局日後向市民清楚解釋，這項安裝計劃對隧道費水平所帶來的影響。政府當局察悉主席的意見。

電子繳費設施承辦商及快易通有限公司收取的費用

46. 莫乃光議員歡迎該建議，並詢問發卡公司或結算公司如何收取使用電子繳費設施的交易費用。舉例而言，除了指定隧道費外，電子繳費設施的使用者是否需要就每次交易支付額外費用。

47. 運輸及房屋局副局長表示，在安裝電子繳費設施後，使用政府收費隧道及道路的駕駛人士仍會繳付現時的指定隧道費。長遠而言，有關交易費用會被視為收費隧道及道路營運成本的一部分，並在日後釐定收費時，根據用者自付原則，把上述開支計算在內。

48. 莫乃光議員察悉，此收費機制與快易通的自動收費機制稍有不同，後者會向用戶每月收取行政費用。他詢問政府當局會否考慮劃一該兩個收費機制。他認為，由於使用快易通的駕駛人士無需在收費亭停車繳費，因此，在紓緩交通流量方面較為有效。如獲豁免繳付相關的行政費用，將有更多駕駛人士使用快易通。

49. 運輸及房屋局副局長回應時表示，訂用快易通自動繳費服務，純粹是快易通有限公司與其用

戶之間的私人協議。該公司向用戶收取相關的行政費用，以維持系統的運作。

50. 然而，郭家麒議員及梁國雄議員認為，快易通及電子繳費設施同樣可達到便利駕駛人士的目標，因此，政府當局應對快易通及電子繳費的使用者一視同仁。郭議員不滿政府要所有隧道／道路使用者(包括以現金或其他方式付費的使用者)補貼電子繳費使用者。為公平起見，他認為政府亦應補貼快易通使用者的部分行政費用。

51. 運輸及房屋局副局長表示，不應將擬議的電子繳費服務與快易通自動收費系統作比較。他解釋，使用快易通自動收費系統的車輛無需於收費亭停車繳費，但使用電子繳費的車輛卻需要在收費亭停車，司機亦須把非接觸式智能卡放近讀卡器繳費。換句話說，採用快易通自動收費系統更為省時。他重申，政府當局將維持"用者自付"及"收回成本"的原則，日後就有關隧道及道路釐定收費時，將會把設置電子繳費設施的相關開支計算在內。

遴選合適承辦商所考慮的因素

52. 王國興議員察悉，政府當局會根據智能卡的普及程度、設備成本及交易費用等因素，遴選合適的承辦商。他認為，八達通卡有限公司在本港流通的八達通卡超過2 000萬張，所以"普及程度"這項因素會使八達通卡有限公司佔盡優勢，不利其他智能卡的營辦商。王議員指出，八達通卡有限公司曾發生不當使用客戶個人資料以謀利的事故，並詢問當局在遴選合適的承辦商時，私隱保障是否其中一項考慮因素，而政府當局會如何確保有關事故不會再次發生。

53. 運輸及房屋局副局長強調，政府當局歡迎所有智能卡營辦商參與是項計劃。有關遴選準則是透過公正的方式訂定，並以便利使用者為前提。他表示，其實已有數家智能卡承辦商表示有意在政府收費隧道／道路提供電子繳費設施及服務。運輸及房屋局副局長補充，政府當局會邀請準承辦商提交"競投興趣表達書"，然後進行公開招標，遴選合適

的承辦商。他表示，為兼容不同的非接觸式智能卡，政府當局準備使用兼容讀卡器或安裝不同的讀卡器。

54. 在保障個人私隱方面，運輸及房屋局副局長表示，在發生有關事故後，當局已加強法律所提供的保障，並改善個人資料的收集及處理方式。政府當局在遴選電子繳費設施的承辦商時，亦會考慮有關公司在保障個人資料方面的政策。

55. 梁國雄議員表示，他並不反對使用公帑補貼有關開支，以便利隧道／道路使用者，但政府應公平對待所有智能卡承辦商。他認為，若考慮普及程度，幾乎肯定當局會採用八達通卡。他認為政府偏袒八達通卡有限公司，並詢問哪間公司是八達通卡有限公司的大股東。

56. 運輸及房屋局副局長回答時表示，八達通卡有限公司是由多個主要公共交通營辦商組成的合資企業。現階段便指八達通卡有限公司將被選為相關服務的承辦商，實屬言之過早。他補充，任何使用非接觸式智能卡服務的機構(包括政府)，均需要向發卡公司或結算公司繳付交易費用，即使所繳付的費用並不相同。

人力資源及安全方面的影響

人力資源方面的影響

57. 潘兆平議員關注到該建議對人力資源的影響，特別是引進額外付費方法會否增加收費員的工作量。他認為，如工作量有所增加，當局應相對調高收費員的薪酬。

58. 運輸及房屋局副局長表示，在設置電子繳費設施後，人手收費亭仍然接受現金及預購的代用券。因此，收費員仍然需要駐守收費亭，而所需的人手將維持不變。他進而表示，在該建議下，雖然收費員需要在駕駛人士把卡放在讀卡器前，先選擇車輛類型及適用隧道費，但該操作簡單，應不會令

收費員的工作量大增。此外，當局亦會為收費員提供有關新系統操作的培訓。

安全方面的影響

59. 林健鋒議員贊同在收費亭提供電子繳費設施，供駕駛人士使用。然而，他關注到若提供過多付費方式，駕駛人士駛往收費亭時，可能會因為需要選擇付費方式而分心。他認為，這樣可能會造成安全風險及影響收費效率。政府當局察悉他的意見。

推行時間表

60. 主席表示，使用非接觸式智能卡越來越普遍，並已廣泛用於購物及支付交通費用。因此，他認為該建議能夠配合潮流趨勢，亦有助推廣電子貨幣。主席察悉，政府當局預期在2016年前落實使用該電子繳費設施。由於香港在相關技術的發展已非常成熟，他認為籌備時間過長，並促請政府當局在財務委員會(下稱"財委會")通過撥款後，盡快開展該計劃，以期在2014年年底或2015年年初完成。他亦向政府當局建議，如有關計劃證實成功，可將該建議的涵蓋範圍擴至其他隧道。

61. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局會致力盡快完成有關的安裝工程。他表示，"競投興趣表達書"及兩次招標工作大約需時15個月，安裝工程則需時21個月。他解釋，由於相關隧道／道路全日24小時運作，所以當局只可在晚上車輛較少的時候才進行安裝。因此，安裝工程所需的時間較長。

其他意見

自動收費服務

62. 葛珮帆議員詢問，政府與快易通有限公司有否就於隧道／道路的指定通道設置快易通自動收費系統訂立協議。她認為，當局可就提供自動收費服務進行公開招標，藉以引進新的付費技術及提

供更優質服務。此外，亦可能有空間減低行政費用，從而吸引更多駕駛人士使用有關服務。

63. 運輸及房屋局副局長回答時表示，政府並沒有與快易通有限公司就在政府收費隧道及道路提供自動收費系統訂立任何專營協議。他補充，對於開放讓其他承辦商提供自動收費服務，政府當局持開放態度，當中所考慮的因素包括是否有承辦商提供這項服務、相關系統的成效，以及交通和安全方面的因素。

64. 易志明議員認為，紅隧提供的自動繳費行車線不足。他解釋，在紅隧紅磡入口的8條收費行車線當中，3條屬於自動收費行車線，但左邊第一條自動繳費行車線為專營巴士的指定行車線。由於其餘兩條自動繳費行車線的車龍太長，很多車輛雖然已安裝自動繳費裝置，但司機不情願下亦只好改行非自動繳費行車線。

65. 林健鋒議員認為，政府當局應研究所有行車線均接受快易通自動繳費的可行性。主席贊同林議員的意見，並表示只要快易通有限公司同意在所有行車線提供該等服務及相關設備，有關安排將是切實可行的。

66. 運輸及房屋局副局長回答時表示，自動繳費行車線及人手收費行車線的使用率相若。他表示，由於自動繳費使用者與其他使用者的駕駛習慣有所不同(特別在駕駛速度方面)，對於容許所有行車線接受快易通自動繳費的建議，政府當局必須謹慎考慮，當中須顧及行車線的使用率及行車安全。

電子識別車輛技術

67. 主席表示，在本港，收費員需要在駕駛人士付費前，先選擇車輛類型及適用收費，這方面的技術較海外國家落後。他指出，海外國家的車輛識別技術發展非常成熟，並廣泛應用以方便收費。他建議政府當局考慮在香港使用電子識別車輛的技術。他解釋，有關技術有助進一步縮短交易時間及紓緩收費員的工作量。

68. 運輸及房屋局副局長回應時表示，採用車輛識別技術收取隧道費，或會引起私隱方面的關注。如社會提出強烈要求，政府當局會研究有關的建議。

總結

69. 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財委會，以作進一步考慮。

VI 重置油麻地警署[中九龍幹線前置工程項目]

(立法會CB(1)688/12-13(05)號文件	—— 政府當局就3277LP號工程計劃——油麻地警署重置工程[中九龍幹線前置工程項目]提供的文件
立法會CB(1)688/12-13(06)號文件	—— 立法會秘書處擬備有關中九龍幹線的文件(背景資料簡介))

70. 路政署主要工程管理處副處長1及建築署總工程策劃經理203應邀借助電腦投影片(立法會CB(1)719/12-13(01)號文件)，向委員簡介政府當局重置油麻地警署(中九龍幹線前置工程)的撥款建議，按付款當日價格計算，估計所需費用為9億8,000萬元。路政署主要工程管理處副處長1亦向委員匯報中九龍幹線主體工程項目的最新進展。

71. 委員察悉，若財委會批准有關撥款申請，政府當局計劃在2013年6月開展油麻地警署重置工程，預計可於2016年第一季前竣工。

(為提供足夠時間進行討論，主席把會議時間延長15分鐘。)

興建中九龍幹線

72. 黃碧雲議員認為，政府當局文件所呈現的情況似乎是，市民普遍支持興建中九龍幹線，而反對的意見都被隱藏起來。她指出，在政府當局與區內居民於2013年2月22日舉行的焦點小組會議上，超過200名與會人士表示反對中九龍幹線工程項目。他們不滿當局沒有就該工程項目妥善諮詢他們，亦沒有向他們充分講述該工程項目的影響。她表示，區內居民十分關注將會在土瓜灣樓宇地底下興建的中九龍幹線隧道段的深度，以及建造工程會否影響隧道沿線舊樓的結構安全及估值。她表示，有關居民希望政府當局能向他們提供書面保證。

73. 黃議員詢問，政府當局會否進行獨立顧問研究，以評估建造工程對這些舊樓的結構安全及估值造成的上述影響(如有的話)，以及受影響樓宇的業主／住戶會否獲得補償。她亦詢問，政府當局會否與市區重建局合作，加快土瓜灣區的整體重建工作。在重置工作方面，她認為，雖然政府當局會重置受中九龍幹線建造工程影響的部分社區設施，但政府當局卻並無就現有油麻地多層停車場大廈提出任何重置計劃。她詢問，政府當局會否重置油麻地多層停車場大廈，否則油麻地將會失去300多個停車位。

政府當局

74. 由於時間不足，主席指示政府當局在會議後，就黃議員關注的事項及查詢提供書面回應。

75. 盧偉國議員亦察悉區內居民的關注事項及反對意見，並表示已向政府當局提交區內居民的多份意見書及多個簽名。他表示作為工程師，他最關注的是受有關建造工程影響的樓宇的結構安全，並問及政府當局在此方面的處理方法。

76. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局十分明白區內居民的關注。事實上，政府當局過往推行某些鐵路及道路工程項目時，亦曾有市民提出類似的關注事項。他表示政府當局會預留充分時間，與沿線的居民進行討論，向他們解釋工程項目的詳情。

77. 路政署主要工程管理處處長補充，中九龍幹線的建造工程(包括走線設計)，是以樓宇的結構安全為前提。她表示，根據最新的擬議走線，地底隧道將深入岩層建造，因此不會影響隧道沿線樓宇的地基。她進而表示，相關建造工程將採用鑽爆方法，而採用該方法設有嚴格的風險控制及安全措施。她闡釋，在展開有關鑽爆工程前，政府當局會為隧道走線附近的樓宇及建築物進行施工前勘察，並在附近的樓宇及建築物安裝監察點。如在施工期間發現樓宇結構受到影響，便可即時採取修復措施。此外，路政署亦會擬備爆破評估報告，以供土木工程拓展署礦務部審批。

78. 葛珮帆議員認為，政府當局除了向區內居民提供充足資料，述明中九龍幹線工程項目的影響外，亦應與相關區議會及區內居民保持緊密溝通，以釋除他們的疑慮。

重置油麻地警署

保留現有油麻地警署

79. 王國興議員表示支持政府當局的撥款建議。他指出政府當局的文件提及興建中九龍幹線需要佔用現時的油麻地警署。他關注到如何妥善保留此歷史建築。潘兆平議員亦問及當局會否完整保留油麻地警署的新翼。

80. 運輸及房屋局副局長和路政署主要工程管理處處長澄清，現有油麻地警署的新翼及舊翼均會保留。興建中九龍幹線只需拆卸部分配套設施，包括廚房、洗衣房及停車場。此外，由於中九龍幹線將在新翼部分地方的地底下穿過，當局將在新翼進行加固工程，以確保其結構安全，但有關工程不會影響建築物的完整性。路政署主要工程管理處處長確定，當局不會在油麻地警署的舊翼進行工程。

保安方面的關注

81. 葛珮帆議員察悉，新油麻地警署的地點將遠離民居，並表示區內居民關注到重置工程完成後的治安問題。她知悉政府當局正考慮在現有油麻地警署附近設置臨時報案室，以回應居民的關注，並詢問有關的詳情(如所在地點)。她指出，區內居民一直要求當局提供永久(而非臨時)報案室，並派駐巡邏小隊，以維持區內秩序。她詢問政府當局會否考慮上述建議。

82. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局知悉區內居民的關注，並向委員保證，當局會在新油麻地警署啟用前制訂措施，以回應居民關注的事項。由於目前仍在初步構思階段，故此當局未能提供有關措施的詳情。葛珮帆議員要求政府當局在制訂該等措施後，盡快與相關區議會進行討論。運輸及房屋局副局長表示同意。

推行重置工程的時間表

83. 運輸及房屋局副局長和路政署主要工程管理處處長回應胡志偉議員的查詢時確定，當局需要重置油麻地警署，主要是由於推行中九龍幹線工程項目時，需要佔用現有油麻地警署，並在警署地底下進行建造工程。此外，當局已在2012年12月初展開中九龍幹線工程項目第二期公眾參與活動，就中九龍幹線的詳細設計及施工安排收集公眾意見。政府當局在整合所收集的意見後，將於2013年第三季向相關區議會匯報有關結果。

84. 胡志偉議員認為，政府當局目前的安排，是在公眾參與活動得出結果前，搶先開展中九龍幹線前置工程。他認為，在完成第二期公眾參與活動及敲定中九龍幹線的走線後，才推行重置工程，是比較適合的做法。他關注到一旦開展了油麻地警署的重置工程，中九龍幹線建造工程便勢在必行。黃碧雲議員贊同胡議員的意見，並補充政府當局在展開相關重置工程前，亦應就中九龍幹線工程項目向區內居民提供充分資料。

85. 運輸及房屋局副局長和路政署主要工程管理處處長解釋，有關建造中九龍幹線一事自1998年起已討論多年，期間並曾考慮多個走線方案。政府當局在2007年就中九龍幹線的勘測及初步設計向財委會申請撥款，當時立法會已就有關事宜進行廣泛討論。政府當局在2008年向事務委員會匯報中九龍幹線工程項目的進展時，委員普遍支持建議走線，並察悉政府當局會繼續進行顧問研究，為中九龍幹線着手進行初步設計及影響研究，然後制訂詳細設計。

86. 在公眾參與活動方面，運輸及房屋局副局長和路政署主要工程管理處處長表示，政府當局在2007年至2009年為中九龍幹線進行第一期公眾參與活動，包括舉辦公眾論壇、焦點小組會議及外展活動等以收集公眾的意見。根據第一期活動從區議會及公眾所收集到的意見，公眾普遍支持建造中九龍幹線及其建議走線，並認同有需要盡早建造中九龍幹線。雖然有居民關注到噪音及重置油麻地多層停車場大廈的問題，該等關注事項沒有影響中九龍幹線工程項目的整體方向。由於中九龍幹線是大型基建項目，落實時間較長，政府當局認為，先推行中九龍幹線前置工程，同時制訂措施以回應市民的關注，是合適的做法。

87. 主席相信，政府當局日後會進一步向委員簡介建造中九龍幹線的進度，以及公眾參與活動的結果。運輸及房屋局副局長回應潘兆平議員的查詢時表示，油麻地警署重置工程預計可於2016年第一季竣工。

總結

88. 主席總結時表示，事務委員會支持將重置油麻地警署的撥款建議提交工務小組委員會及財委會，以作進一步考慮。

經辦人／部門

VII 其他事項

89. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月18日