

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)386/13-14號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期 : 2013年4月22日(星期一)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室1

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
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
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
謝偉銓議員

其他出席議員 : 單仲偕議員, SBS, JP

缺席委員 : 王國興議員, BBS, MH
湯家驊議員, SC
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

出席公職人員：參與議程第I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)3
陳子敬先生, JP

運輸署助理署長／策劃
盧劍聰先生, JP

運輸署總工程師／運輸策劃
鄧偉亮先生

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

施偉拔有限公司首席顧問
葛邁高先生

施偉拔有限公司合夥人
黃永賢先生

民主建港協進聯盟

交通事務副發言人
楊開永先生

潛水苦主關注組

林鴻達先生

新民黨

新民黨青年委員
何建昌先生

落馬洲中港貨運聯會

主席
蔣志偉先生

香港的士商會有限公司

主席
黃保強先生

泰和車行有限公司

副主席
伍海山先生

九龍的士車主聯會有限公司

主席
溫卓明先生

中港澳直通巴士聯會

秘書長
陳宗彝先生

環保觸覺

總幹事
譚凱邦先生

個別人士

覃天柱先生

的士司機從業員總會

總幹事
吳業培先生

聯友的士同業聯會有限公司

副主席
歐陽根先生

個別人士

余顯璧小姐

自由黨青年團

主席
李梓敬先生

公民黨

九龍西地區發展主任
李俊晞先生

工黨

副秘書長
郭永健先生

民主黨

交通政策小組召集人
柴文翰先生

香港運輸物流學會

常務委員
梁剛銳先生

香港公共交通智庫

幹事
陳廸遙先生

公共交通研究組

幹事
梁翊恆先生

公共巴士同業聯會

秘書長
龔樹人先生

香港區旅運巴士同業聯會

主席
陳志德先生

屯門區旅運巴士同業聯會

主席
葉崇堅先生

元朗區旅運巴士同業聯會

會員
葉永清先生

九龍區旅運巴士同業聯會

執委
黎正邦先生

香港工商專業聯會

高級經理
陳朝暉女士

香港汽車會

義務司庫
容自強先生

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 改善過海隧道交通流量分布的建議措施

- (立法會 CB(1)544/12-13(03)——政府當局就改善過海隧道交通流量分布的建議措施提供的文件
- 立法會 CB(1)544/12-13(04)——立法會秘書處擬備有關改善過海隧道交通流量分布的措施的文件(背景資料簡介)
- 立法會 CB(1)861/12-13(01)——FGG 提交的意見書
- 立法會 CB(1)861/12-13(02)——一位市民提交的意見書
- 立法會 CB(1)861/12-13(03)——創健香港提交的意見書
- 立法會 CB(1)861/12-13(04)——灣仔區議員黎大偉先生提交的意見書
- 立法會 CB(1)861/12-13(05)——香港中華廠商聯合會提交的意見書
- 立法會 CB(1)940/12-13(01)——東區區議員楊位醒先生提交的意見書
- 立法會 CB(1)940/12-13(03)——香港交通運輸業職工聯合會提交的意見書
- 立法會 CB(1)940/12-13(04)——的士小巴權益關注大聯盟提交的意見書
- 立法會 CB(1)1014/12-13(01)——捷輝汽車有限公司提交的意見書)

與團體代表及政府當局舉行會議

主席請團體代表就政府當局提出的3項收費調整方案發表意見。該3項方案旨在改善過海隧道交通流量的分布，全部涉及調低東區海底隧道(下稱"東隧")收費，同時調高海底隧道(下稱"紅隧")收費，不過調整幅度有所不同。團體代表所提意見的摘要載於**附錄**。

政府當局對團體代表所提關注事項的初步回應

2. 應主席之請，運輸及房屋局副局長回應團體代表的意見時作出以下解釋——

- (a) 現時就3個收費調整方案進行的諮詢活動，是延續當局在2008年委託顧問就合理使用過海隧道所進行的研究的結果和建議。方案C是因應於2010／2011年度進行的上一輪公眾諮詢所得意見而制訂的新方案，當中已回應市民及運輸業界提出的關注事項。
- (b) 根據過往經驗，調整隧道收費是有效改善3條過海隧道交通流量分布的方法之一。政府當局的目標是近紅隧兩端的過海車龍不會阻礙非過海交通。
- (c) 對於建議調低西區海底隧道(下稱"西隧")收費以分流原本使用紅隧的車輛，政府當局並不贊同。因為西隧本身雖然有剩餘行車量，但其連接道路(特別是中環的連接道路)已經出現交通擠塞的情況，所以在早上及黃昏的繁忙時段將無法應付額外的車流，而紅隧在上述時段交通擠塞的情況正亟需紓緩。這方面的限制要待中環灣仔繞道在2017年年底通車後方可解決。
- (d) 政府當局建議，暫定於2014年下半年試行收費調整方案，為期12個月，以測試收費調整方案的成效，並同時評

估市民對動用公帑補貼隧道使用者的接受程度。試驗計劃的結果會為政府當局提供有用的參考，以助當局在2016年東隧的擁有權移交政府及2017年中環灣仔繞道竣工後，作出安排協調3條過海隧道的交通。

- (e) 為紓緩港島路面交通擠塞的情況，政府當局已積極在九龍東發展另一個商業中心區，以支持香港的經濟發展。當局亦計劃興建新通道，連接西隧出入口至九龍東，以分流東、西兩面的交通。
- (f) 各條過海隧道劃一收取較低隧道費或大幅調低收費並不可行，因為此舉會造成額外車流，並增加過海交通。

討論

3. 鄧家彪議員察悉，駕駛人士要從東隧調低收費中受惠，需要行駛較遠路程，繼而會增加燃料成本。因此，他關注建議措施能否有效將紅隧交通分流至東隧。他進而表示，即使做到有效分流，他仍然關注到紅隧擠塞情況有所紓緩後，可能會吸引由西隧轉行紅隧的額外車流，因為紅隧在調高收費後，隧道費水平仍然低於西隧。依他之見，當政府當局建議措施，使過海隧道的交通流量分布變得合理時，不應將西隧排除於方案外。

4. 運輸及房屋局副局長表示，根據顧問計算估計，3項可行方案均會有助減少紅隧車龍30%至40%。不過，有關將紅隧交通分流的方案的成效，可待進行試驗計劃後研究。他補充，試驗計劃的結果可為政府當局提供依據，以便當局在2016年東隧專營權屆滿後制訂進一步的安排。

5. 副主席指出，政府當局進行顧問研究的時間過長，委實不合理，市民對此表示不滿。他察悉在出席會議的團體代表中，約5至6名代表屬意方案C——“公交不變”方案(即公共交通車輛收費不

變)，原因是他們別無選擇。部分團體代表認為建議措施只可暫時解決問題。部分代表表達強烈意見，認為政府當局應回購西隧；興建第四條過海隧道，以及將所有過海隧道交由政府當局管理。他認為，若政府當局待中環灣仔繞道於2017年通車後才考慮回購西隧，是為時已晚。

6. 運輸及房屋局副局長察悉副主席的意見。他解釋需要進行試驗，是因為試驗結果可供政府當局在制訂長遠措施時參考。

7. 吳亮星議員認為，為解決紅隧及中區交通擠塞的問題，政府當局應研究能否在紅隧兩端及西隧香港一方設置轉乘設施，以公共小巴及其他交通工具分流交通前往不同目的地。

8. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會考慮吳議員的建議，作為解決交通擠塞問題的長遠措施。然而，應注意的是，要獲取土地以按照部分委員及團體代表所建議，興建大型轉乘設施或用作新過海隧道出入口，並非易事。此外，涉及的填海工程亦受到《保護海港條例》(第531章)所訂非常嚴格的限制。推行上述建議所需時間甚長，未能及時解決公眾關注已久的紅隧交通擠塞問題。政府當局相信，建議的收費調整方案更能有效及適時解決紅隧的交通擠塞問題，達到使各條過海隧道的交通流量分布變得合理的目標。

9. 易志明議員認為，當局可於2017年中環灣仔繞道通車後才試行分流措施，以便測試措施能否有效將車輛由紅隧分流到西隧。政府當局現時可着手與西隧磋商，探討在哪些方面可以合作。他認為政府向隧道營辦商提供補貼，不應視為官商勾結，因為此事應從宏觀角度來看，當中應考慮多項因素，例如社會成本、生產力、環保及公眾健康等事宜。易議員察悉，物流業大力反對政府當局的建議措施，因為需要行駛較長路程而增加的燃料成本和所損失的時間，足以抵銷業界從調低東隧收費所得的利益。但如車輛使用紅隧，便需繳付較高隧道費，令成本增加。

10. 運輸及房屋局副局長答稱，根據顧問研究，3項建議方案均能為貨車帶來不同程度的經濟效益。如實施方案C，貨車每年所節省的成本大概為1億4,000萬元。因此，政府當局認為試驗計劃值得推行。

11. 郭家麒議員認為，西隧往九龍方向交通並非十分擠塞，故此促請政府當局研究能否將紅隧九龍方向的部分車輛分流到西隧。他認為調低東隧收費，同時調高紅隧收費的建議措施並不切實可行，因為東隧的行車量已接近其最高容車量。建議措施只會將交通擠塞的問題由紅隧轉到東隧去。

12. 運輸及房屋局副局長答稱，實施建議措施後，東隧每日行車量會增加約5 000架次，令東隧每日總行車量增至約75 000架次，但仍未超出78 000架次的容車量。他補充，在興建西隧時，中環灣仔繞道是設計為西隧的主要連接道路。然而，由於就填海問題進行的司法覆核，中環灣仔繞道的竣工日期由2010年延遲至2017年，導致中區交通擠塞的問題至今未能解決。

13. 施偉拔有限公司首席顧問補充，現時港島西隧往九龍方向的連接道路其實亦面對着交通擠塞的問題，尤其是近畢打街和干諾道一帶的交通。由於這些地方離西隧入口頗遠，市民未必察覺到交通擠塞的問題已經存在。

14. 陳恒鑾議員認為，政府當局的建議措施未能從根源解決紅隧的交通擠塞問題，因為當紅隧行車較為暢順時，可能會吸引原本取道西隧的額外車流。況且，調低東隧收費5元，是否便能提供足夠誘因，促使駕駛人士轉行路程較遠的東隧，實在令人懷疑。依他之見，最有效的措施是回購西隧，並收窄各條過海隧道之間的收費差距。此外，紅隧應凍結收費，而東隧則應調低收費。

15. 運輸署助理署長／策劃回應時表示，政府當局的目標是令到紅隧的邊際使用者轉行東隧。他解釋，邊際使用者是指使用東隧或紅隧均可在駕駛相若路程的情況下到達目的地的使用者。現時，這些

使用者因為隧道收費較低而選用紅隧。他表示在實施建議收費調整措施，即調低東隧收費並同時調高紅隧收費後，預期上述部分邊際使用者，例如須從九龍灣前往灣仔的駕駛人士會選用東隧，因為這樣可節省時間、燃料成本和隧道費。運輸署助理署長／策劃進而表示，只調低東隧收費而維持紅隧收費不變的建議，從交通管理角度而言並不可行。他解釋，按顧問分析結果，此方案會產生額外過海車流。東隧會因從紅隧分流而至的車流及部分額外增加的過海車流，令交通更為繁忙，估計東隧九龍一方的車龍會超過將軍澳道／鯉魚門道交界，令非過海交通亦受影響。另一方面，紅隧亦會繼續擠塞，因為車輛改行東隧帶來的影響，大部分會被新增的過海車流及由西隧轉行紅隧的車流所抵銷。

16. 李卓人議員表達香港職工會聯盟的意見，認為收費調整措施亦應在西隧實施，並只應向商用車輛提供收費優惠。他又建議，為妥善連接新界和港島的道路網，亦應向隧道使用者提供不同的收費組合優惠方案，例如一併使用大欖隧道和西隧、獅子山隧道和紅隧，以及大老山隧道和東隧。此外，應將上述3個路線組合的收費定於相若水平。政府當局亦應鼓勵市民減少使用私家車；推行泊車轉乘計劃以減少過海車流；並研究推行電子道路收費計劃是否可行。

17. 運輸及房屋局副局長回應時表示，待中環灣仔繞道及中九龍幹線等交通基礎設施啟用後，當局便可進一步研究李議員的建議。

18. 主席感謝團體代表／個別人士出席會議發表寶貴的意見。

II 其他事項

19. 議事完畢，會議於上午10時32分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年12月3日

交通事務委員會

於2013年4月22日(星期一)上午8時30分舉行的特別會議

改善過海隧道交通流量分布的建議措施

團體代表／個別人士所提意見的摘要

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
1.	民主建港協進聯盟	<ul style="list-style-type: none"> ● 公眾對政府當局提出調低東區海底隧道(下稱"東隧")收費，同時調高海底隧道(下稱"紅隧")收費的建議並無共識。政府當局在實施任何方案前，應全面諮詢運輸業界。 ● 政府當局應積極考慮凍結紅隧收費，同時調低東隧收費。 ● 長遠而言，政府當局應積極研究其他方案，例如能否回購西區海底隧道(下稱"西隧")或延長西隧營運權，以及興建第四條過海隧道。
2.	新民黨 [立法會CB(1)940/12-13(06)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 應改善方案C——"公交不變"方案(即公共交通車輛收費不變的方案)，將現時紅隧的士隧道費調高3元至13元，同時將現時東隧的士隧道費調低10元。 ● 長遠而言，政府當局應研究興建第四條過海隧道。
3.	落馬洲中港貨運聯會 [立法會CB(1)1065/12-13(01)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 反對3項建議措施，因為全部措施均會增加紅隧的貨車隧道費。

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> ● 貨車未必會轉行東隧，因為行駛較遠路程會增加燃料成本。 ● 所有3條過海隧道應劃一收費
4.	香港的士商會有限公司 [立法會CB(1)940/12-13(05)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 所有3條過海隧道的士隧道費應劃一為每程20元 ● 如沒有其他選擇，則支持方案C。
5.	泰和車行有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 方案C是目前最可行的方案。 ● 長遠而言，所有3條過海隧道應劃一收費。
6.	九龍的士車主聯會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案C ● 希望政府當局會回購西隧
7.	中港澳直通巴士聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 目前港島提供最多的就業機會。政府應將就業職位由港島分散至九龍或新界，以減少需要過海上班的僱員人數。 ● 商用車輛的隧道費不應調整，因為選擇使用哪條過海隧道視乎客戶的指示和需要。
8.	環保觸覺	<ul style="list-style-type: none"> ● 應採取措施鼓勵更多駕駛人士使用西隧。 ● 若政府當局能夠使3條過海隧道的交通流量分布變得合理，便無需興建中九龍幹線。

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
9.	的士司機從業員總會	<ul style="list-style-type: none"> ● 所有3條過海隧道的士隧道費應劃一為每程20元
10.	聯友的士同業聯會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案C ● 長遠而言，政府當局應研究興建第四條過海隧道是否可行。
11.	余顯璧小姐	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府當局可參考外地根據車輛所載乘客數目釐定私家車隧道費水平的做法(即乘客數目愈少，隧道收費愈高)。
12.	自由黨青年團	<ul style="list-style-type: none"> ● 建議措施將不能有效將車流由紅隧分流至東隧。 ● 在東隧專營權於2016年屆滿，以及中環灣仔繞道工程於2017年竣工後，政府當局應與西隧聯絡，商討回購方案或調低隧道收費。
13.	公民黨 [立法會CB(1)940/12-13(07)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 所有3項建議方案均未能紓緩紅隧交通擠塞的情況。政府當局應重新研究有效的措施。 ● 調高紅隧收費會增加市民的交通費負擔 ● 顧問研究忽略了發展九龍東會令交通流量有所增加
14.	工黨 [立法會CB(1)940/12-13(08)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府當局應調整紅隧及東隧的收費結構，使各條過海隧道的使用情況合理。

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> ● 為不同隧道組合提供不同的收費優惠 ● 收費調整應以私家車為主要對象 ● 政府當局應回購西隧，並研究採用電子道路收費計劃。
15.	民主黨	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府當局應提供資料，述明當局在東隧專營權於2016年屆滿後管理東隧的計劃，以供考慮有關建議措施。 ● 方案C會補貼公共交通營辦商，但卻不能保證營辦商不會增加票價。 ● 政府當局應考慮在紅隧附近興建第四條過海隧道。
16.	香港運輸物流學會 [立法會CB(1)852/12-13(01)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案A(即"資源管理"方案) ● 建議所有收費隧道及道路只向專營巴士象徵式收費，專營巴士因此而節省的開支應透過調低車資回饋乘客。 ● 政府應全面檢討隧道收費政策
17.	香港公共交通智庫 [立法會CB(1)852/12-13(02)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 所有3條過海隧道應劃一收費 ● 調高隧道費應只適用於私家車
18.	公共交通研究組 [立法會CB(1)852/12-13(04)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案C，因為該方案對公共交通影響最輕微，亦最具成效。

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> ● 要從根源解決過海隧道的問題，政府應放寬專營巴士的數目，以加強公共交通服務。
19.	公共巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 反對方案A及B，因為兩個方案均會大幅增加公共巴士的經營成本。 ● 雖然方案C不會對公共巴士營辦商帶來財政方面的影響，但當紅隧行車較為暢順時，便會吸引原本取道西隧的額外車流，使紅隧仍然面對交通擠塞的問題。
20.	香港區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案C ● 應向於繁忙時段使用紅隧的車輛收取附加費。
21.	屯門區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案C ● 應採取措施鼓勵更多駕駛人士使用西隧，例如提供收費推廣優惠。
22.	元朗區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 除實施方案C外，亦應同時調低西隧收費。此外，亦應大幅調低東隧收費。 ● 過海隧道應劃出指定行車線，供專營巴士、非專營巴士及其他各類公共交通工具使用，以鼓勵更多市民使用公共交通工具。

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
23.	九龍區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 調低東隧收費，同時調高紅隧收費，會導致東隧出現交通擠塞。 ● 3個方案均不能減低交通營辦商的經營成本，因為行駛較長路程會引致較高燃料成本。 ● 在3個方案中，方案C較為可取。
24.	香港工商專業聯會	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持政府當局透過調整隧道收費結構(包括調高紅隧收費)，以改善3條過海隧道交通流量分布的措施。 ● 長遠而言，政府當局應推行電子道路收費計劃，以便發展智能運輸系統。 ● 公共交通車輛及私家車的隧道費調整幅度應有顯著分別
25.	香港汽車會	<ul style="list-style-type: none"> ● 支持方案A ● 政府當局應在10年內增建一條過海隧道／橋樑
26.	覃天柱先生 [立法會CB(1)940/12-13(02)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> ● 在各個方案中屬意方案A，因為採用資源管理為本的原則相對較為公平。 ● 政府當局應積極研究擴建紅隧或興建第四條過海隧道的建議。

編號	團體名稱／個別人士姓名	主要意見和關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> ● 政府當局應回購東隧，並與西隧營辦商就調低隧道費進行商討。
27.	潛水苦主關注組	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府可自費試行建議措施，為期一個星期，以測試措施的成效。 ● 另一做法是，政府當局應考慮以投票方式收集紅隧使用者對建議措施的意見。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年12月3日