

立法會交通事務委員會會議

二零一八年十月十九日

第III項議程：運輸及房屋局局長就行政長官

2018年《施政報告》作出簡報

運輸及房屋局局長開場發言稿

(以事務委員會會議上發言為準)

主席：

行政長官在上星期發表了2018年的《施政報告》，今天我向各位議員簡介《施政報告》及2018年政府《施政綱領》中有關陸路運輸的重點政策措施。

改善道路交通

2. 香港的路面空間有限，我們不能單靠不斷興建道路來解決交通擠塞。針對個別交通特別擠塞的地方，如隧道和商業區，我們建議研究按「擠塞徵費」的理念，增減各類別車輛使用政府收費隧道及青馬、青沙管制區的收費水平，以更善用路面空間。隨著中環及灣仔繞道和東區走廊連接路日後通車，我們會繼續積極籌備在中環及其鄰近地區實行「電子道路收費先導計劃」，在2019年上半年提出先導計劃的具體方案諮詢持分者。

3. 不少市民每日面對過海交通擠塞。政府早前已承諾研究利用西隧，以分流現時紅隧及東隧的交通。政府現建議由2020年1月1日起，降低使用西隧的私家車、的士及電單車實際所需繳付的隧道費，並同時上調紅隧和東隧的相關隧道費，以推動部分現時使用紅隧或東隧的車輛改用西隧。

4. 我必須強調，過海交通擠塞問題除了影響隧道交通，車龍亦會阻礙非過海車輛，除了令非過海車輛的駕駛者受到影響，更會波及使用路面公共交通工具的廣大市民，加長了他們的出行時間。透過「三隧分流」隧道費調整方案，我們希望可以達到兩個目的：

(i) 第一，善用西隧剩餘設計容車量，紓緩紅隧和東隧的過海交通擠塞，使兩條隧道繁忙時間的車龍減短一成至超過四成。以經加士居道天橋南行往紅隧為例，預計早上繁忙時間車龍可由2.9公里縮短至2.1公里，節省過海行車時間之餘，亦釋放連接窩打老道的交通分流點，紓緩由西九龍及旺角往尖沙咀等非過海交通擠塞。

(ii) 第二，縮短紅隧和東隧連接道路上的車龍，從而減低對非過海車輛的影響。以港島北告士打道為例，於傍晚繁忙時間，紅隧的車龍往往令金鐘至

灣仔附近道路「打困籠」。隧道費調整方案預計可以縮短往紅隧的車龍至灣仔稅務大樓(即約1.1公里)，釋放夏慤道連接添華道、添美道、演藝道以及告士打道連接分域街的交通分流點，從而大大紓緩非過海交通擠塞情況。各位可參閱置於委員枱上的運輸署資料，當中顯示實施方案後對交通改善的成效。

5. 隧道費調整方案會可紓緩交通擠塞，使路面公共交通服務更有效率，令眾多乘坐路面公共交通工具的市民節省出行時間。這亦呼應政府推動「智慧出行」，提升公共交通服務效益，鼓勵市民善用公共交通的大趨勢。整體而言，隧道費調整方案每年可以節省約8億元由廣大市民承擔的社會成本。此外，隨著交通擠塞情況改善，我們預期經車輛排放產生的二氧化碳每年減少3,800公噸，相等於種植16萬棵樹木，整體社會均會受惠。

6. 我們留意到有意見認為，應降低紅隧和東隧隧道費加幅，例如私家車每程只加\$5或\$10。我明白部分目前使用紅隧和東隧的駕駛者即使在西隧的隧道費調低後，亦不會改用西隧。「三隧分流」的目的並不需要每一位使用紅隧和東隧的駕駛者都改用西隧，而是希望部分可以選擇使用其他過

海隧道的駕駛者考慮改用西隧，從而紓緩紅隧和東隧的擠塞，這樣亦會縮短繼續使用紅隧和東隧駕駛者的過隧道時間。我必須指出，建議的隧道費水平是建基於具科學基礎及分析大量數據的交通數值模型的推算。根據運輸署及顧問仔細分析不同隧道費方案，若調低建議的紅隧和東隧隧道費加幅，或再降低西隧的隧道費，將令方案的分流效果大打折扣，甚至令部分地區的擠塞惡化：

- (i) 首先，較低的紅隧和東隧隧道費加幅，根本不足以有效令部分駕駛者改變習慣轉用西隧，除了無助處理紅隧已非常嚴重的擠塞，亦會令東隧的擠塞問題加劇，有損必須使用東隧的市民(如東區居民)的利益。舉例說，於早上繁忙時間車龍會影響觀塘道和將軍澳道的非隧道交通。各位可參閱置於委員枱上的運輸署資料，當中顯示調低隧道費對東隧交通的影響。另一方面，進一步降低西隧的隧道費，會導致西隧入口的車龍阻塞非過海交通。
- (ii) 此外，西隧專營公司是按照政府就三條隧道的建議指定隧道費水平，評估對其財務影響，而原則上同意隧道費補償計劃。若修訂指定隧道費的水

平，西隧專營公司應需重新作出評估，而政府亦必須與西隧專營公司重新商討隧道費補償計劃。就現時方案，政府與西隧專營公司已超過有大半年的討論。由於各項程序需時，換句話說，若得不到議會的支持，在西隧專營權於2023年結束前，相信沒有可行方法解決過海交通擠塞問題。

7. 建議的詳情已載列於我們早前向委員會發出的文件。我們並會在11月的委員會會議上詳細與委員討論。

8. 香港的車輛數量在過去10年增長迅速，平均每年增長率為3%。由於泊車位的平均每年增長率僅為0.9%，我們有需要提供更多泊車位以回應社會的訴求，特別是優先照顧商用車輛的泊車需要。除繼續透過地契條款要求私人發展商在合適的新發展項目內提供公眾泊車位外，政府會按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位。若技術可行，我們預計未來五年在合適的政府設施和公共休憩用地中可提供至少1500個公眾泊車位。此外，政府會繼續積極採取其他措施增加泊車位供應，這些措施包括在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；要求發展商在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；容許校巴在放學後停

泊在校舍內；增設旅遊巴士泊車位及上落客設施；以及研究在政府停車場內採用自動泊車系統，以增加泊車位的數目等。政府在興建紀律部隊宿舍時，亦會充分考慮紀律部隊運作的獨特性，盡量增加泊車位。

9. 我們就提升公共交通服務方面亦提出了幾項新建議措施。

#### 豁免專營巴士的隧道及道路收費以紓緩加價壓力

10. 《施政報告》建議豁免專營巴士的隧道及道路收費，以紓緩加價壓力。具體而言，我們建議豁免專營巴士的政府隧道及道路收費。每個專營巴士營辦商須把所節省的隧道費開支撥入其各自專門就此開設的基金帳目下，預留作紓緩其加價壓力，以期減低市民日後所需承受的加價幅度。如有個別專營巴士營辦商沒有加價壓力，我們亦會為該筆基金訂立一個上限，若基金的數額達到該上限，無須加價的巴士公司便須利用超越該上限的滾存數額為乘客提供票價優惠。我們已與西隧專營公司經原則上同意由政府繳交專營巴士行走西隧的隧道費。

11. 如建議的西隧補償計劃獲通過並實施，日後專營巴士營辦商同樣須把節省的隧道費開支撥入其專用基金的帳

目中，以進一步紓緩未來的加價壓力。與此同時，政府正與大欖隧道的專營公司探討為行走大欖隧道的專營巴士提供相同安排。

### 「中環—紅磡」渡輪航線及「水上的士」

12. 運輸署正籌備復辦「中環—紅磡」渡輪航線及試行「水上的士」服務，並在紅磡(南)渡輪碼頭引入商業元素，以為紅磡海濱注入活力。

### 專線小巴提供實時到站資訊

13. 為進一步推展「智慧城市」及便利乘客計劃行程，政府建議預留約3,100萬元，為專線小巴研發資料收集系統及流動應用程式，並在專線小巴安裝全球定位設備，讓乘客透過運輸署網站及「香港出行易」智能手機應用程式取得專線小巴路線實時到站資訊，而相關數據亦會以機器可讀格式透過政府「資料一線通」發布予公眾使用。專線小巴營辦商可利用相關數據作車隊管理，以提升營運效率。我們亦會繼續與公共交通營辦者（包括港鐵及專營巴士）商討開放其實時營運數據。

## 進一步提升專營巴士的營運安全

14. 為進一步提升專營巴士的營運安全，我們建議預留約5億元資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝三項安全裝置，包括有助加強車輛穩定性及減低翻側風險的電子穩定控制系統、具減速功能的車速限制器、以及在途經快速公路並較少停站的長途巴士路線的巴士所有上層座椅加裝安全帶。我們建議資助專營巴士營辦商八成相關費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商承擔。

## 放寬小巴車身長度的限制

15. 為進一步推動無障礙運輸及綠色運輸的政策目標，便利業界引入更多較具環保效益及/或無障礙設施的小巴車款，我們建議修訂法例，放寬小巴的車身長度的限制至7.5米。

## 公共交通費用補貼計劃

16. 本屆政府在去年《施政報告》中建議推出免入息審查的公共交通費用補貼計劃，為日常使用本地公共交通服務出行，而公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。我們現正全力推展補貼計劃的準備工作，並將於2019年1月1日落實補貼計劃。



## 運輸基建

17. 因應香港的社會和經濟發展，以及交通需求的變化，我們正陸續推展運輸基建項目以完善本地的交通網絡。我們現積極推進六號幹線工程項目，包括將軍澳-藍田隧道及中九龍幹線的建造工程，並爭取在本立法年度內就T2主幹路及茶果嶺隧道項目取得撥款，以期於2019年下半年動工並達至六號幹線約於2025年全線通車的目標。同時，分別於2018年6月及5月獲立法會批准撥款的將軍澳跨灣連接路、以及大埔公路（沙田段）擴闊工程，亦已展開，完成後有助應付不同地區的交通需求。

18. 在跨境基建方面，經過多年努力，首個粵港澳三地共同建設、連繫三地的港珠澳大橋已經建成及快將通車，成為粵港澳大灣區的重要基建，對促進三地融合、繁榮發展提供了良好的平台。就港珠澳大橋的具體開通日期及安排，當我們收到中央的通知及相關資料後，會盡快作出公布。屯門至赤鱗角連接路方面，南面連接路的主線工程，即通往市區方向的北大嶼山公路的部分，已經大致完成，我們現時預計該段主線可與港珠澳大橋同步開通，便利市民使用港珠澳大橋，及紓緩大橋開通後機場島上道路的交通壓力。而南面連接路通往東涌方向的北大嶼山公路的部分，預計可於2019年

上半年完成。至於屯門至赤鱗角北面連接路則預計最快於2020年完成。

19. 在鐵路基建方面，廣深港高速鐵路香港段已於2018年9月22日開通，並於翌日（即9月23日）正式開始營運。高鐵列車由香港西九龍站往返共44個內地站點，為乘客帶來高速、便捷和舒適的鐵路服務。我們正全力推展沙田至中環線（沙中線），原本預計「大圍至紅磡段」可於2019年年中通車，然而，有鑑於紅磡站的連串事件及相關調查工作，政府須確保沙中線在完全符合建造規格及安全的前提下，方能開通，「大圍至紅磡段」通車目標有需要再作檢討。而「紅磡至金鐘段」現時仍維持以2021年為通車目標。屆時鐵路網絡會覆蓋全港逾七成人口居住的地區。

### 推動智慧出行

20. 我們會繼續積極推動各項「智慧出行」措施，讓市民可以透過應用科技規劃行程和善用公共交通工具，以及提高道路網絡的安全和效率，減少交通擠塞。例如運輸署已展開有關車輛安裝車內裝置的設計及應用研究以落實在本港推廣安裝有關裝置的具體安排。我們會視乎初步研究的結果及與持分者的討論，盡快探討如何向不同種類車輛的車主推廣自願安裝車內裝置，以方便駕駛人士繳付道路及隧道費和

更有效管理交通、收集及提供交通數據等。

### 繼續推動「易行」

21. 政府會繼續在「人人暢道通行」計劃下為現有行人通道提供無障礙通道設施。除了正在推展遍佈各區的250個項目外，路政署將於2019年上半年推展「人人暢道通行」計劃的「第三階段」，為符合現時計劃範疇、分佈全港多區餘下共120多條行人通道的加建升降機建議展開可行性研究，以盡快推展當中可行的項目。此外，政府亦計劃在2019年就是否有空間進一步擴大「人人暢道通行」計劃的範疇進行檢視。

**運輸及房屋局**

**二零一八年十月**