

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)251/08-09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：2008年10月24日(星期五)
時 間：上午9時30分
地 點：立法會大樓會議廳

出席委員：張學明議員, SBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

其他出席議員：何俊仁議員
梁家傑議員, SC

缺席議員：石禮謙議員, SBS, JP
陳偉業議員

出席公職人員：參與議程第III項的討論

鄭汝樺女士
運輸及房屋局局長

何宣威先生
運輸及房屋局常任秘書長(運輸)

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸署署長
黃志光先生

路政署署長
韋志成先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
馬海櫻女士

列席職員 : 助理秘書長(1)
李蔡若蓮女士

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)97/08-09號 文件 ——— 2008年10月14日會議的紀要)

2008年10月14日會議的紀要獲確認通過。

II 成立鐵路事宜小組委員會

(立法會CB(1)99/08-09號文件 —— 秘書處擬備關於成立鐵路事宜小組委員會的交通事務委員會文件)

2. 委員通過事務委員會於2008年10月14日的會議上同意成立的鐵路事宜小組委員會的建議職權範圍及工作計劃。他們又同意由秘書安排召開首次會議，並邀請事務委員會委員示明是否加入小組委員會。

(會後補註：2008年11月21日小組委員會首次會議的預告已於2008年11月3日隨立法會CB(1)122/08-09號文件發出。)

III 運輸及房屋局局長就行政長官2008-2009年度施政報告所載的相關交通政策措施作出簡報

(立法會CB(1)48/08-09(01)號文件 —— 政府當局就2008-2009年度施政報告及施政綱領所載運輸及房屋局的各項政策措施提交的文件)

行政長官在2008年10月15日立法會會議席上發表的施政報告 —— "迎接新挑戰"

2008-2009年度施政報告 —— "施政綱領")

3. 運輸及房屋局局長向委員簡介2008-2009年度施政報告所載運輸及房屋局在運輸方面將會推行的新措施和持續推行的措施，並重點介紹運輸基礎設施項目及改善行人環境的計劃。對於近期有市民要求政府利用中信泰富最近出現財政困難的機會，回購中信泰富在西區海底隧道(下稱"西隧")持有的35%權益及在東區海底隧道(下稱"東隧")持有的70%權益，以便調整3條過海行車隧道的收費，並解決該3條過海行車隧道車流分布不均這個長期存在的問題，運輸及房屋局局長提出以下各點——

(a) 回購建議涉及大筆公帑，根據審慎理財的原則，當局為回購建議訂出合理價格時，

須顧及相關的考慮因素，例如中信泰富的負債。

- (b) 如以為透過回購建議便能徹底解決車流分布不均的問題，這樣的推斷未免過份簡單。因為政府購入中信泰富在西隧持有的35%權益後，仍然未能取得西隧的多數控制性權益。即使政府已收購中信泰富在東隧的70%權益，其仍需考慮收購少數股東的權益，當中涉及複雜的過程。況且，中信泰富並無義務要把其持有兩條過海行車隧道的權益賣給政府，而政府在收購這些權益方面亦沒有優先權。
- (c) 單靠調整3條過海行車隧道的收費並不能有效解決擠塞問題，連接道路網絡的容量亦很重要，而及早完成中環灣仔繞道更是令3條過海行車隧道車流分布較為平均的關鍵因素。

4. 運輸及房屋局局長表示，政府須採用全方位的做法，因此需要委聘顧問進行研究(該項顧問研究)，就車流分布不均的問題，尋求一個長遠方案。該顧問須確定一個合理的車流分布模式及較為可取的收費結構；為3條過海行車隧道估值，並為日後成立的任何機構提供財務、管理和法律機制方面的意見。

5. 與此同時，政府會繼續與東隧和西隧的專營公司進行磋商，而該項顧問研究會為有關磋商提供有用的基礎。

令3條過海行車隧道的使用情況合理化的措施

6. 王國興議員認為，與其動用公帑進行該項顧問研究，當局倒不如把握中信泰富出現財政困難的機會，立即與其就回購建議展開談判，以爭取最相宜的價格。

7. 鄭家富議員指出，當局與隧道營辦商就解決車流分布不均的方案所進行的談判已拖拉多年，政府當局應加快談判過程。鄭議員認為，由於用來興建東隧的貸款大部分已清還，因此，回購建議涉及的風險甚低。此外，車流分布不均的問題亦需及早解決，以減低交通擠塞帶來的社會成本及經濟損失。鄭議員表示，屬於民主黨的議員反對進行既費時又昂貴的顧問研究，因為先進行多項研究(例如有關電子道路收費的研究)，均沒有任何成果。就此，他籲請政府當局考慮議員在過去多年

來所提出的解決方案，尤其是民主黨提出成立負責管理所有隧道及橋樑的管理局的建議。

8. 運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局一直積極與隧道營辦商探討改善3條過海行車隧道的車流分布的各種方案，並會把握機會務求取得進展。不過，運輸及房屋局局長強調，在推動回購建議時，須考慮多項因素，例如是否有完善的連接路以應付來往過海行車隧道的車流。該項顧問研究會確定最理想的交通流量分布模式，以及有助達致該流量分布模式的收費結構、財務和資產控制安排和管理架構，以及須解決的法律問題。這些是制訂最合適解決方案所需的資料，並能在有需要時為申請回購建議所需的撥款提供理據。

9. 甘乃威議員指出，當局先前已進行多項有關研究，他質疑是否仍需進行該項顧問研究。運輸及房屋局局長在回應時表示，與先前進行的研究有所不同的是，該項顧問研究亦會聘請運輸業以外的專家，以便為西隧和東隧進行估值，並評估可行方案在法律方面的影響，尤其是若有關方案涉及提早終止兩隧的專營權，以及成立任何新的機構。

10. 張宇人議員雖然不反對進行該項顧問研究，但亦贊同其他委員的意見，認為現時是與中信泰富談判回購建議的適當時機。他促請政府當局加快進行顧問研究，同時着手進行談判，以確定中信泰富對回購建議是否感興趣。劉健儀議員亦強調，她自1998年起便一直敦促政府當局解決車流分布不均的問題，但都是徒勞無功。她表示，當局應在切實可行的情況下盡快解決該問題。張議員補充，屬於自由黨的議員支持可以改善行車隧道車流分布的所有可行措施。他認為，該項顧問研究不應只限於3條過海行車隧道，亦應涵蓋其他行車隧道，例如新界區的大老山隧道和大欖隧道。

11. 運輸及房屋局局長在回應時重申，政府當局一直與有關隧道營辦商就多個解決問題的方案進行談判。她強調，該項顧問研究會與有關談判同步進行，而顧問研究亦會提供資料，促進有關談判。至於顧問研究的範圍，運輸及房屋局局長表示，顧問研究只會涵蓋3條過海行車隧道，因為自八號幹線通車後，大老山隧道及大欖隧道車流分布的問題已大致獲得解決。應張宇人議員的要求，運輸及房屋局局長同意考慮張宇人議員在第10段所述的意見。

12. 李永達議員和黃成智議員對該項顧問研究表示關注。李議員憶述，在審議《西區海底隧道條例草案》

時，部分議員曾要求西隧的隧道費調整，須經立法會審批。若政府當局當時接納議員的建議，因過海行車隧道收費不一而導致車流分布不均的問題應可避免。李議員對政府當局沒有在很早階段便進行該項顧問研究，以便為適時與隧道營辦商展開談判作好準備，表示遺憾。依他之見，政府如此後知後覺可能令其失去與中信泰富討價還價的最好時機。

政府當局

13. 運輸及房屋局局長在回應時表示，事實上，政府已與隧道營辦商談判了一段時間。不過，由於多項難題仍未解決，特別是當局與隧道營辦商對東西隧的估值及交通流量估算存在差距，談判進度緩慢。為收集所需資料以解決有關難題，政府當局在多個月前已籌備該項顧問研究。她重申，該項顧問研究和與中信泰富的談判會同步進行。應黃成智議員的要求，運輸及房屋局局長同意提供有關該項顧問研究的範圍和有關合約進度的資料。運輸及房屋局局長在回應黃議員的進一步詢問時表示，該項顧問研究所收集的資料和所作的分析，將為政府當局在談判時評估隧道營辦商的建議提供基礎。

公共交通服務

交通管理及收費

14. 何鍾泰議員注意到，公共交通服務每日平均的乘客量多年來一直維持在約1 100萬人次，他詢問，當局有否採取措施以提高公共交通服務的使用率。運輸及房屋局局長在答覆時表示，當局已在按照"把鐵路發展成為本港客運系統骨幹"的政策，逐步規劃和落實新的鐵路項目。她相信，在多個鐵路項目完成後，公共交通服務的乘客量會有所上升。何議員認為，由於興建運輸基礎設施需時多年，政府當局應探討有何措施可盡量增加現有公共交通服務的使用率，例如透過更為妥善的交通管理及票價優惠措施。

15. 王國興議員促請政府當局考慮引入可讓乘客乘坐各種公共交通工具的通用月票，以協助他們節省交通費。運輸及房屋局局長在回應時表示，現時已有多項轉乘優惠計劃，而引入通用月票會有困難，因為不同的交通營辦商會有不同的商業考慮。運輸及房屋局副秘書長(運輸)補充，除轉乘優惠計劃外，鐵路站亦有提供公共交通轉乘設施，以方便乘客使用其他交通工具。

16. 李永達議員對於為巴士服務引入分段收費的進展緩慢表示關注，依他之見，分段收費有助市民渡過現時的經濟不景氣。運輸署署長在回應時表示，過海巴士

路線可以很容易引入分段收費，因為過海行車隧道前後的路段為分段收費提供了明確的區分。然而，其他巴士路線的分段收費則需進行詳細研究，因為長程巴士路線若提供分段收費，可能會吸引短程乘客，結果會減少原本留給長程乘客的載客量，以致未能達到令巴士路線合理化的目的。

渡輪服務

17. 劉健儀議員認為有需要訂出有效及切實可行的措施，應付離島渡輪服務因燃油成本高昂及乘客量偏低而長期面對的經營困難。她認為可透過檢討相關政策達到此目的，以便在加強渡輪服務的經營能力之餘，亦把收費和服務質素維持在合理水平，以照顧離島居民的利益，因為渡輪是他們唯一的對外交通工具。

18. 運輸及房屋局局長理解劉健儀議員的意見，即考慮到因離島的人口減少及旅遊業不振的情況，應透過檢討相關政策來應付提供離島渡輪服務的問題。然而，她提出，政府當局將須首先解決離島渡輪服務的營運成本應由離島居民承擔還是透過政府直接補貼的形式由整體社會承擔。運輸及房屋局局長指出，為公共交通服務提供直接補貼不符合政府現時的政策。當局將需就更改運輸政策從而向渡輪服務傾斜的利弊徵詢市民意見。政府當局將在檢討約於兩年後完成之前，在適當時候向立法會匯報初步結果。

基礎設施項目及與運輸有關的設施

19. 甘乃威議員質疑是否需要委聘顧問為興建上坡地區自動扶梯系統及升降機系統建立評估制度。依他之見，是否需要該等設施只需諮詢有關區議會便很容易確定，而顧問研究所需的費用可用作提供有關設施。運輸及房屋局局長在回應時表示，一個客觀的評估制度將能提供全面的評核準則，例如經濟效益及人流，以便透過公平和具透明度的方式考慮有關建議的利弊和優先次序。

20. 甘乃威議員詢問在港島延伸行人天橋系統的計劃。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時表示，當局已有計劃將行人天橋系統由信德中心延伸至中山紀念公園，以及將灣仔的行人天橋延伸至添馬艦發展用地及在中環填海計劃第三期下興建的新中環海濱長廊。

21. 何鍾泰議員提及《基本法》第一百二十八條，該條訂明“香港特別行政區政府應提供條件和採取措

施，以保持香港的國際和區域航空中心的地位”。他詢問當局有何增加空運客貨量的計劃。運輸及房屋局局長在回應時表示，機場管理局已進行多個項目，以改善香港國際機場的操作、升降量及競爭力，尤其是在獲得立法會撥款支持更換航空控制設施後，現有跑道的航機升降量到2015年將增至每小時68架次。

22. 林健鋒議員詢問廣深港高速鐵路香港段及西港島線落實後將會創造的職位數目。他亦關注該兩個項目的建造成本會否因近期的經濟不景氣而有所下降，以及當局會否加快2008-2009年度施政報告所提出的其他主要基礎設施項目，以增加就業及推動香港經濟。

23. 運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局一直在切實可行的情況下盡力推動運輸基礎設施項目的規劃及落實。然而，該等項目仍須符合相關法例(例如《城市規劃條例》(第131章)及《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章))下的法定規定。根據初步估計，該兩個鐵路項目將在設計階段創造數百個職位，而在施工階段則可能創造數千個職位。有關的撥款建議會列出該等基礎設施項目的財政影響及經濟效益。

交通擠塞

24. 何鍾泰議員對於紓緩中環商業區交通擠塞問題的措施表示關注，並認為實施電子道路收費將不會有效，除非當局已興建替代幹道。運輸及房屋局局長表示，若不興建中環灣仔繞道分流交通，在中環商業區實施電子道路收費不可能有效減少收費區內的交通，甚至可能導致鄰近道路及路口(例如羅便臣道及山頂道)交通擠塞。

25. 葉劉淑儀議員認為為確保可靠性，大型發展項目的交通影響評估應由政府當局而非有關的私人發展商進行。她尤其希望確定運輸署會否主動為灣仔合和中心二期發展及北角京華道計劃的大型發展項目進行交通影響評估。她希望知悉該等評估的結果。

26. 運輸署署長在回應時表示，私人發展商須根據由運輸署訂定及不時按需要更新的一套客觀及科學的準則進行交通影響評估。運輸署雖然不會為私人發展項目進行交通影響評估，但會根據該等既定準則詳細審核由私人發展商擬備的交通影響評估報告。就合和項目而言，運輸署在察悉其竣工日期已由2009年推遲至2014至2015年後，已立即主動要求有關發展商更新其交通影響評估報告，以確保有關發展項目不會對周圍的道路帶來

經辦人／部門

負面的交通影響。運輸署在仔細審議經更新的交通影響評估報告後，已進一步要求發展商就預計交通流量提供補充資料。運輸署亦就該項目的發展與灣仔區議會緊密聯絡。

IV 其他事項

27. 議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年11月27日