

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1574/13-14號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2014年2月28日(星期五)
時 間： 上午8時30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, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
陳克勤議員, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
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
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員： 鄧家彪議員

出席公職人員：參與議程第IV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)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾瑞琦女士

土木工程拓展署新界東拓展處處長
鄭定寧先生, JP

土木工程拓展署總工程師／新界東1
李天生先生

參與議程第V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
羅翠薇女士

運輸署助理署長／技術服務
梁德輝先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
蘇祐安先生

香港警務處署理總警司(交通)
彭樹雄先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

運輸署副署長／策劃及技術服務
杜錦標先生, JP

運輸署助理署長／策劃
盧劍聰先生, JP

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員 : 議會秘書(1)2
陳嘉瑩小姐

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)920/13-14 號 —— 2013 年 12 月 20 日
文件 會議的紀要)

2013 年 12 月 20 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)807/13-14(01) —— 范國威議員就
號文件 運輸署監察專
營巴士行車班
次的來函

立法會 CB(1)808/13-14(01) —— 香港專線小巴
號及 CB(1)947/13-14(01) 號 持牌人協會有
文件 關公共小型巴
士駕駛執照申
請人須報讀職
前課程的意見
書及政府當局
的回應

立法會 CB(1)854/13-14(01) —— 政府當局對田
號文件 北辰議員就屯
門西繞道工程
發出的函件所
作的回應

立法會 CB(1)907/13-14(01) —— 陳恒鑾議員就
號文件 新渡輪提供的
長洲渡輪服務
的來函

- 立法會CB(1)913/13-14(01)——葛珮帆議員要求討論學童校車及保母車泊車位短缺問題的來函
- 立法會CB(1)969/13-14(01)——郭家麒議員要求討論近期發生的鐵路事故及香港鐵路有限公司票價調整機制的來函
- 立法會CB(1)998/13-14(01)——有關將黃大仙區議會議員就"人人暢道通行"新政策提出的意見和關注轉介事務委員會處理的便箋
- 立法會CB(1)999/13-14(01)——有關將屯門區議會議員就屯門西繞道提出的意見和關注轉介事務委員會處理的便箋)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2014年3月21日舉行的下次會議席上討論的項目

- (立法會CB(1)912/13-14(01)——待議事項一覽表號文件
立法會CB(1)912/13-14(02)——跟進行動一覽表)號文件

3. 委員同意在2014年3月21日的下次例會上討論以下事項——

- (a) 香港的公共照明；及
- (b) 私人駕駛教師執照。

(會後補註：會議其後改於2014年3月25日上午10時45分舉行。)

IV 將軍澳跨灣連接路——詳細設計及地盤勘測

(立法會CB(1)912/13-14(03)——政府當局就822TH號工程計劃——將軍澳跨灣連接路提供的文件

立法會CB(1)912/13-14(04)——立法會秘書處擬備有關將軍澳跨灣連接路的文件(背景資料簡介))

4. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局就將軍澳跨灣連接路(下稱"跨灣連接路")進行詳細設計及相關的工地勘測工程的建議，按付款當日價格計算，估計所需費用為6,870萬元。土木工程拓展署總工程師／新界東1繼而使用電腦投影片講述跨灣連接路工程計劃(立法會CB(1)1041/13-14(01)號文件)。

5. 委員察悉，政府當局計劃在2014年3月提請工務小組委員會通過有關撥款建議。若財務委員會於2014年5月批准撥款，政府當局計劃在2014年8月展開擬議的詳細設計及相關工地勘測工程，預計在2016年年底完成。

6. 胡志偉議員表示支持有關建議。然而，他詢問政府當局會否推行措施以控制在工地勘測階段的風險因素，因為政府當局就同類型工程項目要求進一步撥款的情況亦非罕見。他亦問及多個仍在本港進行的基建項目的投標價格會否被推高。

7. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，目前有兩個同類大型基建項目(即香港接線及屯門至赤鱗角連接路)，與跨灣連接路工程項目一樣，均須進行海上橋樑工程。由於上述兩個項目預期將於2016年竣工，政府當局可適時在2016年年底，調配

相關機器及資源興建跨灣連接路，從而盡量減低該工程項目在費用方面的風險因素。

8. 鍾樹根議員及潘兆平議員察悉，跨灣連接路通車後可縮短由將軍澳前往本港其他地區所需的時間，並關注到上述情況會產生額外的路面交通流量，加劇東區海底隧道(下稱"東隧")交通擠塞的問題。鍾議員詢問，政府當局會否考慮興建過海行車隧道，應付來往將軍澳與港島東的交通需求。

9. 運輸及房屋局副局長表示，將軍澳——藍田隧道及跨灣連接路將提供另一條對外道路，紓緩連接將軍澳及其他地區的現有將軍澳隧道的交通負荷，並為進出將軍澳東南部的車輛提供另一條通道。他表示，將軍澳——藍田隧道及跨灣連接路將於2020年通車，此舉已顧及將軍澳未來人口的交通需求。該區人口預期會由現時的38萬人增至2021年的45萬人。在合理使用3條過海隧道方面，政府當局認為，中環灣仔繞道於2017年開始通車，其後中九龍幹線亦會落成啟用，屆時政府便可制訂更全面的策略，令過海隧道交通能合理地分流。

10. 潘兆平議員支持政府當局興建將軍澳——藍田隧道及跨灣連接路，並詢問有關道路會否收取費用，因為交通分流的目標能否達到，令人關注。

11. 運輸及房屋局副局長表示，跨灣連接路是免費道路，將軍澳——藍田隧道則屬收費道路。他表示，雖然將軍澳——藍田隧道不設收費廣場，但政府當局會在詳細設計階段研究其他收費方法。他補充，政府當局在釐定將軍澳——藍田隧道的收費水平時，會從交通分流的角考慮。

12. 謝偉銓議員察悉跨灣連接路工程項目包括興建單車徑，並問及有關工程的詳情。土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，跨灣連接路的單車徑把將軍澳填海區南面的現有單車徑網絡連接起來，形成將軍澳海灣長5公里的單車徑網絡。此單

車徑網絡不僅是將軍澳居民的康樂及娛樂設施，亦可供不同地區騎單車人士享用。

13. 謝偉銓議員再問及有關工程項目的撥款安排。運輸及房屋局副局長回應時表示，工程預算費用為6,870萬元，當中包括跨灣連接路整個項目的詳細設計及相關工地勘測工程的費用。

14. 葛珮帆議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")支持興建跨灣連接路。然而，她關注到交通方面的安排，包括不同類型車輛使用跨灣連接路是否有限制。她亦詢問有否任何道路接駁跨灣連接路。

15. 運輸及房屋局副局長表示，跨灣連接路的交通安排尚未有定案，政府當局會在制訂相關安排時聽取地區人士的意見。土木工程拓展署新界東拓展處處長補充，跨灣連接路把將軍澳東南部的環保大道與位於將軍澳海灣西南部的將軍澳——藍田隧道連接起來，而跨灣連接路並無任何接駁道路。

16. 易志明議員表示，他明白跨灣連接路及將軍澳——藍田隧道的工程會同時完成，並建議政府當局考慮先完成跨灣連接路及接駁至現有寶順路的連接路工程，以便在將軍澳——藍田隧道通車前，為進出將軍澳東南部的車輛提供另一條通道，紓緩環保大道交通擠塞的情況。土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，政府當局正就將軍澳——藍田隧道進行詳細設計，當中包括連接寶順路路段的設計工作。他察悉易議員的建議，並答允作進一步研究。

17. 副主席促請政府當局加快進行跨灣連接路工程項目，以應付將軍澳人口不斷增加所產生的交通需求，同時減低建造成本上升的機會。他指出，該工程項目已延誤了一段時間，並關注項目會否進一步延誤。

18. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，政府當局了解將軍澳居民的需要，並會致力盡早推

行有關項目。政府當局正就項目申請撥款，務求於2014年進行詳細設計及相關的工地勘測工程，而在項目刊憲後所收到的反對意見亦會盡快處理。

19. 經討論後，主席總結時表示，事務委員會支持政府當局的撥款建議。

V 的士司機在駕駛時使用智能電話

(立法會CB(1)912/13-14(07)——政府當局就的士司機在駕駛時使用智能電話提供的文件

立法會CB(1)912/13-14(08)——立法會秘書處擬備有關的士司機在駕駛時使用智能電話的文件(背景資料簡介)

立法會CB(1)736/13-14(01)——王國興議員及及(02)號文件
易志明議員就的士司機在駕駛時使用智能電話一事發出的函件)

20. 運輸及房屋局副局長向委員簡介，政府當局因應委員關注部分的士司機據稱在駕駛時同一時間使用多部智能電話所採取的行動。

一般意見

21. 王國興議員表示，司機在駕駛時以指尖操控流動電話及在儀錶板上放置流動電話的數目，現時均無法律條文規管。他亦察悉，政府當局會研究透過在屏幕上滑動的方式使用流動電話及車內放置流動電話的數目，兩者與發生交通意外的關係，以便探討進一步限制司機在駕駛時使用流動電話是否切實可行。他詢問進行上述研究的時間表，政府當局又會何時向事務委員會匯報有關事宜。

22. 運輸及房屋局副局長表示，考慮到司機的實際需要，例如在緊急或其他必須情況下使用電話，目前法例只禁止司機在行車時以手持或將器材放置於其頭和肩膀之間的方式使用流動電話。儘管如此，假若司機在行車時因使用流動電話而對其駕駛行為造成不良影響，該司機有可能觸犯《道路交通條例》(第374章)第37條有關"危險駕駛"或第38條有關"不小心駕駛"的罪行。

23. 運輸及房屋局副局長繼而表示，規管司機在駕駛時以指尖操控方式使用流動電話及車內放置流動電話的數目，不單有可能影響的士司機，也可能會影響所有商用車司機和其他駕駛人士。因此，政府當局須仔細研究有關事宜。此外，政府當局需要先考慮執法和相關問題，並搜集及分析相關資料，再研究有關規管架構。運輸及房屋局副局長補充，政府當局已展開相關研究，並會於稍後向事務委員會匯報此事。主席建議，政府當局應在6個月內向事務委員會匯報此事。王國興議員表示贊同。

24. 易志明議員表示，的士業界理解部分司機確實有需要在駕駛時使用流動電話。因此，業界只要求政府當局限制車內放置流動電話的數目，以打擊折扣黨利用的士租用服務手機應用程式招徠生意。他亦認為，本港及外地的營商環境不同，因此，政府當局在考慮是否在本港制定相關法例時，不應參考外地做法。運輸及房屋局副局長察悉易議員的建議。

25. 葛珮帆議員認為，為防止交通意外發生，政府當局應在切實可行的範圍內盡快制定法例，規管的士司機在駕駛時操作智能電話的行為，而非等待政府當局證實上述行為與交通意外有關後才立法。她同意政府當局應在6個月內就當局如何解決有關問題，提交書面回應。

26. 鍾樹根議員贊同葛議員的意見，並表示司機在駕駛時操作智能電話，某程度上會分神，確實威脅乘客安全。他質疑政府官員會否容許政府車輛的司機在儀錶板上設置多部流動電話。

27. 運輸及房屋局副局長表示，若的士司機在駕駛時因使用流動電話而不能正常地駕駛，目前已有法例規管。如需進一步限制司機在駕駛時使用流動電話，政府當局應提出充分理據，並需諮詢公眾。政府當局須在道路安全、社會需要及電訊設備的應用三者之間取得恰當平衡。

28. 葛珮帆議員問及電車司機或輕鐵車長在駕駛時使用流動電話有何法律影響。運輸及房屋局副局長回應時表示，重鐵及輕鐵的運作均受《香港鐵路條例》(第556章)規管。該條例規定，如香港鐵路有限公司的僱員因疏忽作為而危害或相當可能危害在鐵路上的人的安全，即屬干犯刑事罪行。此外，如輕鐵及電車的司機在駕駛時使用流動電話而不能正常地駕駛，亦會受《道路交通條例》(第374章)規管。據他了解，港鐵列車車長及電車司機亦須遵從所屬公司的相關內部指引。

29. 運輸及房屋局副局長建議，如乘客認為的士或其他公共交通車輛司機的駕駛行為危及其安全，可向警方舉報有關事宜。

30. 潘兆平議員認為，由於政府當局需要時間收集涉及有人受傷的交通意外中涉事車輛所放置流動電話數目的數據，以作進一步分析，政府當局應採取短期措施解決有關問題，包括加強針對司機的公眾教育工作。他詢問政府當局在這方面的工作。

31. 運輸及房屋局副局長表示，道路安全議會已聯同警方與運輸署，呼籲司機不要以手持方式使用流動電話，並須集中精神駕駛。政府當局會繼續與道路安全議會緊密合作，加強教育及宣傳工作，並會邀請道路安全議會進一步研究此課題。

32. 陳偉業議員指出，除了的士司機外，有紅色小巴司機在駕駛時使用手提無線電通訊設備如對講機，問題亦十分嚴重。他要求政府當局採取措施，透過立法或行政程序，例如在發出駕駛執照時指定須遵從若干條件，以監管上述行為。他強調，司機操作置於儀錶板上的多部智能電話，會危及乘

客安全，政府當局不應待發生致命意外後才採取行動。

33. 運輸及房屋局副局長回應時表示，司機的駕駛態度對確保乘客安全而言至關重要，政府當局會致力加強教育司機的工作。他補充，如要制定法例，政府當局須先研究有關詳情。

34. 胡志偉議員認為，政府當局應規管或限制司機只可在儀錶板上設置一部或兩部智能電話，而這個數目符合普通人的需要。他表示，政府當局採取的方向應平衡乘客安全及租用的士服務的方便程度，並建議政府當局考慮放寬公共交通車輛牌照數目的限制，透過競爭改善服務。

35. 運輸及房屋局副局長答允研究胡議員的意見，規管在儀錶板上設置的智能電話的數目。至於後一項建議，他表示須視乎有多少路面空間可供使用及此舉會否導致割喉式競爭而定。此議題涉及廣泛的交通管理事宜，會在進行大規模運輸研究時予以考慮。

36. 主席表示，部分的士司機在儀錶板上放置多部流動電話的做法，會對乘客及其他道路使用者構成威脅。他指出，現有法例禁止司機在駕駛時手持流動電話，或將流動電話置於頭與肩膀之間，目的是避免司機分神。他認為，規管司機以其他方式使用流動電話，應達致相同的立法用意。他認為政府當局應盡快諮詢業界並迅速採取行動，以解決問題。

立法禁止的士乘客議價

37. 王國興議員察悉，現有法例並無禁止的士乘客議價。他詢問，對於業界建議規管上述行為，政府當局所持立場為何。

38. 易志明議員指出，既然的士收費受法例規管，他認為並無任何理由不立法禁止的士乘客議價。

39. 葛珮帆議員認為，的士司機在駕駛時操作智能電話的問題，源於現時沒有法例監管的士乘客的議價。因此，她認為政府當局應解決這方面的問題。

40. 主席表示，折扣黨與在儀錶板上設置多部智能電話的做法，兩者有直接關係。他表示，折扣黨利用不同電話號碼，向不同類型的顧客招攬生意，因此禁止乘客議價或有助解決問題。

41. 運輸及房屋局副局長回應時表示，根據現行法例，的士乘客須按的士計程錶繳付合法車費。此外，如的士司機減價招攬生意，即屬違法。由於現行機制足以保障的士司機及乘客，政府當局認為無須立法禁止乘客議價。他補充，自2008年年底實施"短加長減"的士車費結構後，的士司機主動提供車費折扣的情況已有所減少。

議案

42. 經討論後，王國興議員動議以下議案，並獲易志明議員及葛珮帆議員附議——

"促請政府研究立法規管的士司機在駕駛時使用智能電話的危險情況和立法禁止的士乘客議價。"

43. 主席將議案付諸表決。9名委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

VI 過海隧道交通流量分布

(立法會 CB(1)912/13-14(05)——政府當局就過海隧道的交通流量分布提供的文件

立法會 CB(1)912/13-14(06)——立法會秘書處擬備有關過海隧道交通流量分布的文件(背景資料簡介))

44. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府在2013年就改善過海隧道交通流量分布提出的3個收費調整方案所進行的公眾諮詢結果，並簡述政府改善過海隧道交通流量分布的最新計劃。

45. 運輸及房屋局局長表示，政府在2013年提出3個方案諮詢公眾，該3個方案涉及不同程度下調東隧收費及上調海底隧道(下稱"紅隧")收費，目的是把車輛由紅隧分流至東隧。政府亦建議試行選定的收費調整方案，為期12個月，以測試其成效(下稱"收費調整試驗計劃")。運輸及房屋局局長表示，經考慮紅隧和東隧最新的交通情況、市民對擬議收費調整方案的意見迥異，以及相關地區關注到交通分流或會令交通擠塞後，政府決定暫緩推行收費調整試驗計劃。運輸及房屋局局長強調，政府雖然決定暫緩推行收費調整試驗計劃，但不表示政府當局不會以調整收費的方式理順過海交通的流量。政府反而會在適當時機推行相關措施，因為令過海隧道的交通流量合理化，始終是政府非常重視的一項工作。

擱置收費調整試驗計劃的理據及紓緩紅隧交通擠塞的短期措施

46. 委員普遍支持政府當局擱置收費調整試驗計劃的決定，但他們關注到政府當局會否推行短期措施，紓緩紅隧的交通負荷。

47. 運輸及房屋局局長表示，根據最新的交通流量資料，政府當局察悉東隧在2013年平均每日行車量增至72 000架次，但紅隧在2013年的平均每日行車量較2011年每日減少逾3 000架次。政府會繼續密切監察各條過海隧道的交通流量。他表示，中環灣仔繞道預計於2017年通車，屆時將會是制訂更全面策略以合理分布各條過海隧道交通流量的適當時機。目前，即使西區海底隧道(下稱"西隧")的行車量低於其設計容量，但其中環的连接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。中環灣仔繞道通車後，將有助紓緩西隧连接道路的擠塞情況，而在制訂全面計劃以合理分布各條過海隧道交通流量時，政府亦有基礎考慮調整西隧的收費。

48. 謝偉俊議員詢問，中環灣仔繞道於2017年通車前，政府當局有否任何措施解決紅隧交通擠塞的問題。運輸及房屋局局長回應時解釋，政府當局較早前建議下調東隧收費並增加紅隧收費，旨在令繁忙時段的紅隧車龍縮減30%至40%，使過海車龍不再阻礙非過海交通。他承認，紅隧目前確有交通擠塞的問題。然而，政府當局就調整收費建議方案諮詢公眾後，得悉社會人士對有關方案意見紛紜。有部分意見認為政府當局同時應調整西隧收費，亦有意見關注到東隧和附近道路能否容納額外的車流。經考慮最新的交通情況、公眾提出的不同意見和相關地區的關注後，政府決定暫緩推行收費調整試驗計劃。

49. 葛珮帆議員表示，由於距離2017年尚有3年時間，市民仍需繼續忍受紅隧及東隧交通擠塞的情況。就此，民建聯曾建議政府當局縮短處理收費的時間；擴闊過海隧道出入口附近巴士站的上落客區，促進交通流量；以及檢討連接過海隧道的交通網絡運作情況。她詢問政府當局在這方面的意見。

50. 運輸及房屋局局長承諾會研究不同政黨建議的措施，解決交通擠塞問題。他表示，多條鐵路線將於未來數年通車，可紓緩使用道路的需求。政府當局亦會委託顧問研究本港道路交通擠塞的情況(下稱"交通擠塞研究")，探討紓緩交通擠塞問題的措施。政府當局會在稍後向委員匯報計劃詳情。他強調，雖然政府當局暫緩推行收費調整試驗計劃，但並不代表政府會對紓緩過海隧道的交通擠塞問題坐視不理。政府當局會繼續監察過海隧道的交通情況。

51. 謝偉銓議員關注到，雖然提供即時交通資訊或有助紓緩過海隧道交通擠塞的問題，但運輸署公布的部分交通資訊出現延誤。此外，他籲請政府當局研究興建第4條過海隧道是否可行，以應付因人口和旅客數目持續上升，以及推行新發展項目而不斷增加的交通需求。

52. 運輸署副署長／策劃及技術服務表示，運輸署十分重視向公眾發放交通資訊的準確程度

及效率。他表示，運輸署與政府資訊科技總監辦公室合作，利用"香港政府通知你"流動應用程式發放緊急交通資訊，這樣司機便可透過智能電話更快接收有關資訊。運輸署察悉，該流動應用程式首次推出時，向公眾發放的即時交通資訊出現20至30分鐘的延誤，但有關程式經改良後，時間差距已縮短至約10分鐘。運輸署會繼續探討進一步縮短時間差距的方法。

53. 郭家麒議員指出西隧將於2023年歸還給政府，並促請政府當局未雨綢繆，規劃加強西隧連接路的道路設施工程，例如往九龍方向至油麻地及旺角的道路，以及往港島方向至上環的道路。上述道路目前均十分擠塞。

54. 運輸及房屋局局長察悉郭議員的意見，並表示東隧及西隧的擁有權將分別於2016年及2023年移交政府，而全部3條過海隧道的擁有權最終也會歸還政府。他強調，過海隧道的交通流量分布主要受收費水平、行車時間及其他因素所影響，而不是各條過海隧道是否由政府擁有。

55. 主席認為，政府當局應繼續致力採取措施，加強交通管理，紓緩紅隧交通擠塞的情況。他表示，民建聯曾建議增加自動繳費車輛行車線的數目，並接受八達通付款，以促進交通流量。他希望政府可於中環灣仔繞道在2017年通車後，採取更多具體措施。

採取全港層面的措施紓緩本港交通擠塞的情況

56. 潘兆平議員詢問，政府當局對興建第4條過海隧道的建議所持立場為何。他提及政府當局的文件第14段，並詢問政府當局進行長遠公共交通規劃發展檢討(下稱"公共交通研究")的時間表。

57. 至於興建第4條過海隧道，運輸及房屋局局長表示，有關建議涉及覓地興建隧道出入口，以及填海方面的環境考慮因素。目前，政府當局並無計劃興建第4條過海隧道。

58. 運輸及房屋局局長繼而表示，政府當局會在完成《鐵路發展策略2000》之檢討及修訂後進行公共交通研究，研究範圍包括所有公共交通工具。政府當局的目標是在2014年稍後時間向委員簡介有關詳情。

59. 盧偉國議員強調，政府當局雖已制訂過海隧道交通合理分流整體計劃，但亦應採取措施，紓緩連接道路交通擠塞的情況。他指出，連接新界至市區的道路交通非常擠塞，尤以沙田馬場與大圍之間的路段為然。

60. 王國興議員詢問政府當局有何措施限制私家車數目增長，並認為私家車數目增加，令本港交通擠塞的問題惡化。

61. 運輸及房屋局局長表示，考慮到外地管理車輛數目增長的做法，該項交通擠塞研究可能涵蓋的範圍包括與私家車相關的可行措施。

電子道路收費

62. 易志明議員察悉，政府當局計劃研究中區實施電子道路收費(下稱"電子道路收費研究")，並質疑是否確有此需要，因為中環灣仔繞道在2017年通車後，可能足以紓緩中環交通擠塞的問題。

63. 運輸及房屋局局長表示，政府當局會審慎考慮中環灣仔繞道通車對中區交通造成的影響。他表示，政府顧問指中環灣仔繞道通車後，在中區實施電子道路收費的做法較公平和切實可行，因為屆時中環灣仔繞道可提供另一條道路，讓駕駛者可繞過收費區。

64. 陳恒鎮議員表示，推行電子道路收費旨在減低使用私家車的意欲，並鼓勵市民乘搭公共交通工具。然而，他關注到鐵路的乘客量增長，令列車車廂擠迫的問題惡化。他舉新加坡為例，指推行電子道路收費曾引起新加坡人不滿，因為他們認為電子道路收費剝奪其駕駛權利。

65. 運輸及房屋局局長表示，如推行電子道路收費，駕駛者在某程度上會受到影響，而政府當局展開電子道路收費研究時會考慮推行電子道路收費的影響。他補充，部分學者及團體極力要求政府當局展開電子道路收費研究，作為解決個別地區交通嚴重擠塞問題的可行方法。

66. 副主席認為，政府當局計劃就推行電子道路收費展開研究，其實是拖延有關理順各條過海隧道交通流量分布工作的一種手段。運輸署副署長／策劃及技術服務回應時解釋，推行電子道路收費的目的，是透過減少駛經收費區的車輛數目，紓緩個別地區交通擠塞的問題，從而改善該區交通流量、空氣質素及噪音情況。電子道路收費採取用者自付原則，以收取費用的方式減少行車量，特別是繁忙時段的行車量。他表示，政府當局過往曾研究推行電子道路收費，但由於有意見關注私隱問題，當時又沒有替代道路，加上經濟環境欠佳等因素，社會未能取得共識。

67. 郭家麒議員建議政府當局利用那些不能用作興建房屋的土地(例如天橋底的地方)提供泊車設施，以推行泊車轉乘計劃，減少行車量。他亦關注到投放在電子道路收費研究的公帑會白費，因為政府最終可能不會採用電子道路收費。

68. 運輸及房屋局局長表示，交通擠塞研究將會探討減低使用私家車意欲的措施，包括泊車轉乘計劃的建議。他補充，相關政府官員亦曾到訪多個海外城市(包括新加坡、倫敦及斯德哥爾摩)，蒐集上述司法管轄區推行交通擠塞收費計劃的資料，以資參考。

其他意見

69. 易志明議員籲請政府當局認真考慮回購西隧的方案，因為若採取這方案，政府當局便可更靈活推行交通管理措施。易志明議員認為，為了把車輛由紅隧分流至其餘兩條過海隧道，西隧及東隧的收費應予調低，而紅隧收費則應增加。

70. 陳偉業議員認為，政府當局應一律把3條過海隧道納入合理分布過海隧道的交通流量的計劃。他表示，多年來他一直建議政府當局成立隧道及橋樑管理局，擁有並營運所有隧道及橋樑，這樣政府當局便可控制收費水平，同時合理分布過海隧道的交通流量。他強調，交通擠塞會造成龐大經濟損失，並促請政府當局回購西隧。

71. 王國興議員詢問，政府當局對回購西隧的建議所持態度為何。

72. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局並無與西隧的專營公司討論任何回購方案。政府當局認為討論中的事宜與調整隧道收費較為相關，而過海隧道是否由政府擁有，並非影響收費調整的先決條件，因為當局可透過推出收費發還計劃，達到調整收費的目的。雖然政府當局認同在制訂用以令3條過海隧道使用情況合理化的措施時，應一律把3條過海隧道(包括西隧)納入考慮之列，但認為應在合適時機推行措施，配合適當收費水平，以達到最佳的交通分流成效。

73. 陳恒鑌議員指出，各條過海隧道在每日不同時段出現擠塞，而持續的時間亦有差異。在早上9時後，西隧交通擠塞的問題大為紓緩，但紅隧交通擠塞的情況則持續較長時間。因此，他認為應在西隧交通並不擠塞的時候，把部分車輛由紅隧分流至西隧。

74. 副主席指出，西隧應有剩餘行車量，容納因龍和道及西九龍公路的交通改道而產生的額外車流。他促請政府當局回購西隧，因為政府當局可藉此更有效地調整3條過海隧道的收費。他補充，雖然紅隧的2013年交通流量有所下跌，但紅隧交通依然擠塞。他認為，政府當局應制訂短期措施，紓緩紅隧交通擠塞的問題。

75. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局反對下調西隧收費而把紅隧車輛分流的建議，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)目前已經擠塞，在早上及黃昏

的繁忙時段無法應付額外車流。至於回購西隧的建議，運輸及房屋局局長表示，該建議會導致龐大的資本支出，需要在有力的政策理據支持和社會人士達成共識的情況下，方可推行。再者，該建議可能無助於解決問題。

76. 李卓人議員轉達工黨的意見，指政府當局應以宏觀角度制訂措施，令3條過海隧道的交通流量合理化。除了調整過海隧道收費水平外，政府當局亦應考慮調整其他隧道的收費，包括大欖隧道及大老山隧道。舉例而言，政府當局可考慮就同時使用大欖隧道及西隧的情況徵收單一費用。他亦認為，所有隧道的收費應予調低。此外，他認為應在中區等繁忙地區實施電子道路收費。

77. 運輸及房屋局局長表示，政府當局察悉有需要理順各條過海隧道的交通流量分布，並在全港層面紓緩交通擠塞的情況。因此，政府將委託顧問展開交通擠塞研究，找出交通擠塞的成因，並探討各項中短期措施，以紓緩本港交通擠塞的問題。

VII 其他事項

考慮進行海外職務訪問

(立法會CB(1)598/13-14(01) —— 范國威議員建議前往新加坡進行海外職務訪問以研究有關提供公共交通服務的經驗的來函

立法會IN08/13-14號文件 —— 立法會秘書處擬備有關新加坡的公共交通設施及交通管制措施的文件(資料摘要))

78. 由於時間所限，主席建議把這項議題押後至下次會議討論。委員表示同意。

經辦人／部門

79. 議事完畢，會議於上午10時41分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年6月9日