

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1425/16-17 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/TP/1

交通事務委員會 會議紀要

日 期：2017 年 2 月 24 日(星期五)
時 間：上午 10 時 45 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：陳恒鑌議員, JP (主席)
郭家麒議員 (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, BBS, MH, JP
張超雄議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
鍾國斌議員
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱迪議員

何君堯議員, JP
何啟明議員
林卓廷議員
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
容海恩議員
陳振英議員
張國鈞議員, JP
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
劉業強議員, MH, JP
鄭松泰議員
鄭俊宇議員
譚文豪議員
羅冠聰議員
姚松炎議員

缺席委員 : 黃國健議員, SBS, JP
黃碧雲議員
盧偉國議員, SBS, MH, JP
陳淑莊議員

[高等法院原訟法庭於 2017 年 7 月 14 日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自 2016 年 10 月 12 日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

出席公職人員：議程第 IV 項

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

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
葉倩菁女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6
蘇惠思女士

運輸署助理署長/策劃
陳于遠先生

運輸署總工程師/主要公路發展
鍾華勳先生

運輸署首席運輸主任/新界
郭慧英女士

運輸署總運輸主任/的士策劃
梁偉雄先生

議程第 V 項

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

路政署署長
鍾錦華先生, JP

路政署助理署長/新界區
卜國明先生

議程第 VI 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
哈夢飛先生

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)4A
何星頤女士

運輸署助理署長/管理及輔助客運
李艷芳女士

運輸署首席運輸主任/管理
趙克培先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
盧慧欣女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)469/ —— 張華峰議員於 2017 年
16-17(01)號文件 1 月 23 日表示退出事務委員會的來函

立法會 CB(4)483/ —— 周浩鼎議員要求與司法及法律事務委員會
16-17(01)及 (02)號 舉行聯席會議討論沙
文件 田至中環線項目合約
條款的函件和政府當局
的回應

立法會 CB(4)511/ —— 涂謹申議員於 2017 年
16-17(01)號文件 2 月 6 日表示退出事務
委員會的來函

立法會 CB(4)536/ —— 許智峯議員於 2017 年
16-17(01)號文件 2 月 8 日表示退出事務
委員會的來函)

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)578/ —— 待議事項一覽表
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)578/—— 跟進行動一覽表)
16-17(02)號文件

2. 委員同意，在 2017 年 3 月 17 日舉行的下次例會將提前於上午 10 時開始，直至下午 12 時 30 分結束，並會在該次會議上討論以下事項：

(a) 6870TH —— 十一號幹線(北大嶼山至

元朗)的可行性研究；

(b) 6461TH —— 中九龍幹線 —— 主要工程；及

(c) 公共交通策略研究角色定位檢視 —— 個人化點對點交通服務。

3. 譚文豪議員轉述陳淑莊議員就與環境事務委員會舉行聯席會議，以討論港珠澳大橋香港接線填海工地出現海堤向外伸延的情況所造成的影響的要求。

4. 主席表示，因應委員關注上述事件，今天會議的議程已加入一個新增項目，即"港珠澳大橋及香港段工程的最新進展"，以便委員跟進該事件及港珠澳大橋和香港段興建工程的進展。他亦請委員注意，環境事務委員會將於 2017 年 2 月 27 日的會議上討論有關上述事件對環境造成的影響的事宜，並已邀請交通事務委員會委員參與有關討論。

5. 副主席提到他就巴士站違泊問題發出的函件(該函件在會議上提交)，並要求事務委員會在下次例會或舉行特別會議討論此事。主席指示應要求政府當局就此事提供書面回應。此外，他請委員注意，"泊車政策檢討的進度"此一項目已納入事務委員會待議事項一覽表，委員可在此項目下討論相關事宜。

(會後補註：副主席有關巴士站違泊問題的

函件於 2017 年 2 月 27 日隨立法會
CB(4)623/16-17(01)號文件發出。)

III. 2017 年 1 月 20 日會議的續議事項

(立法會 CB(4)488/—— 田北辰議員動議有
16-17(01)號文件 關九龍巴士(一九三
三)有限公司巴士網
絡的新專營權的議
案的措辭

立法會 CB(4)488/—— 陳恒鑌議員動議有
16-17(02)號文件 關九龍巴士(一九三
三)有限公司巴士網
絡的新專營權的議
案的措辭

立法會 CB(4)488/—— 何啟明議員動議有
16-17(03)號文件 關九龍巴士(一九三
三)有限公司巴士網
絡的新專營權的議
案的措辭

立法會 CB(4)488/—— 張超雄議員動議有
16-17(04)號文件 關九龍巴士(一九三
三)有限公司巴士網
絡的新專營權的議
案的措辭

立法會 CB(4)488/—— 毛孟靜議員動議有
16-17(05)號文件 關九龍巴士(一九三
三)有限公司巴士網
絡的新專營權的議
案的措辭)

議案

6. 主席表示，在 2017 年 1 月 20 日舉行的上
次會議上，事務委員會委員在議程項目"九龍巴士
(一九三三)有限公司巴士網絡的新專營權"下提出
了 5 項議案，但該等議案因會議時間不足而未獲處
理。按照在上次會議上所作的決定，他着手處理該

5 項議案。

7. 主席將田北辰議員提出的以下議案付諸表決——

鑒於專營公司釐定票價優惠受到《公共巴士服務條例》第 230 章第 13 條和《公共巴士服務規例》第 230A 章第 III 部第 4 條和第 5 條規管，必須得到運輸署署長准許，而申請和批核時間極長；可是，港鐵享有提供票價優惠的絕對自主權；因此，本人促請政府盡快批出九巴長途月票和特惠站的優惠申請，以及與九巴商討推行全日制學童月票的可行性，讓專營巴士在"一鐵獨大"的環境下，有公平的競爭空間繼續服務市民，讓大眾受惠。

(Translation)

Given that in offering fare concessions, a grantee is regulated under section 13 of the Public Bus Services Ordinance (Cap. 230) and regulations 4 and 5 of Part III of the Public Bus Services Regulations (Cap. 230A) and has to obtain the prior permission of the Commissioner for Transport, and it takes an extremely long time to process and approve an application, but the MTR Corporation Limited enjoys absolute autonomy in the provision of fare concessions. In this connection, I urge the Government to expeditiously approve the fare concession applications made by The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited ("KMB") in respect of monthly passes for long-haul routes and fare savers and discuss with KMB the feasibility of introducing monthly passes for full-time students to ensure a fair competitive environment for franchised buses to continue to serve the public for the benefit of the community under the "hegemony of the railway".

8. 主席宣布，合共 14 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，以及 1 名委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

9. 主席繼而將以他名義提出的以下議案付諸表決——

本會促請政府與九巴公司商討延續專營權時，要求該公司承諾：

1. 為全日制學生提供不論長途或短途的票價優惠，及取消回程才可享有優惠的限制，
2. 推出更多跨公共交通工具(例如：地鐵、渡輪、小巴等)的轉乘優惠；以及
3. 推出月票計劃以回應市民調低車費減輕交通費用負擔的期望。

(Translation)

This Panel urges the Government, while discussing the franchise renewal with The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited, to request the company to undertake to:

1. provide full-time students with fare concessions for both long-haul and short-haul routes, and lift the restriction of confining fare concessions to return trips;
2. introduce more inter-modal interchange fare concessions (such as with MTR, ferries, light buses); and
3. introduce a monthly pass scheme in response to the public aspiration for fare reduction and alleviation of the burden of travelling expenses.

10. 主席宣布，合共 15 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，以及無委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

11. 主席繼而將何啟明議員提出並獲陸頌雄議員附議的以下議案付諸表決——

鑒於九巴與當局商討新專營權時所作出的服務改善及票價優惠未符合市民的實際需要，故本會要求政府批出新專營權前，必需要求九巴提供更為切合市民需要的票價優惠，並全面提高服務水平，當中包括為全日制學生提供半價優惠、設立更多巴士轉乘站、研究推出巴士月票、加強實時到站資訊、改善巴士脫班問題等；與此同時，九巴亦應改善巴士車長的工作環境及待遇，例如改善站頭設施、改變以兼職聘用車長的模式等，以進一步確保行車安全。

(Translation)

As the service improvement and fare concession initiatives undertaken for implementation by The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited ("KMB") when discussing the new franchise with the authorities are unable to meet the actual needs of the public, this Panel requests that the Government must, before granting the new franchise, request KMB to provide fare concessions which can better meet the needs of the public and upgrade its overall service standard, including providing half-fare concessions for full-time students, setting up more bus-bus interchanges, exploring the introduction of monthly bus passes, enhancing real-time arrival information, and ameliorating the problem of bus lost trips. Meanwhile, KMB should also improve the working environment and remuneration of bus drivers, such as by improving terminus facilities, changing the practice of offering part-time employment to drivers, in order to further ensure safe operation of buses.

12. 主席宣布，合共 17 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，以及無委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

13. 主席繼而將張超雄議員提出的以下議案付諸表決——

經辦人/部門

本會促請政府與九巴公司商討延續專營權時，要求該公司改善以下措施以促進傷健共融：

1. 為殘疾人士陪同者提供票價優惠；
 2. 確保所有巴士站為無障礙；
 3. 於巴士站提供發聲資訊，包括報號及車站改動訊息；及
 4. 開放數據，讓公眾有多渠道獲交通訊息，
- 並將以上措施實施於其他公共巴士上。

(Translation)

That this Panel urges the Government, while discussing the franchise renewal with The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited, to request the company to implement the following improvement measures to promote inclusion of persons with disabilities:

1. to provide fare concessions to escorts of persons with disabilities;
2. to ensure that all bus stops are barrier free;
3. to provide at bus stops audible information, including information on bus number and bus stop changes; and
4. to open up data so that the public can access transport information through various means, and extend the above measures to other public buses.

14. 主席宣布，合共 16 名委員表決贊成議案，無委員表決反對議案，以及無委員放棄表決。主席宣布議案獲得通過。

15. 主席繼而將毛孟靜議員提出的以下議案付諸表決——

本事務委員會促請政府當局，在審批九巴新專營權時，加入規管路訊通的相關條款，包括限定在車上播放節目的音量、時段及範圍，以及把其製作的節目納入受《廣播條例》的《電視通用業務守則》監管，確保其時事節目內容持平公正。

(Translation)

That this Panel urges the Administration, when examining the new franchise to be granted to The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited, to include in the franchise the relevant terms to regulate Roadshow, including restrictions on the volume, time and audible range of broadcast of programmes on board a bus, and to bring the programmes it produced under the regulation of the Generic Code of Practice on Television Programme Standards issued under the Broadcasting Ordinance to ensure that the contents of Roadshow's current affairs programmes are fair and impartial.

16. 主席宣布，8名委員表決贊成議案，11名委員表決反對議案，以及無委員放棄表決。主席宣布議案不獲通過。

IV. 與港珠澳大橋交通安排相關的技術性法例修訂建議

(立法會 CB(4)578/—— 政府當局就與港珠
16-17(03)號文件 澳大橋交通安排相
關的技術性法例修
訂建議提供的文件

立法會 CB(4)578/—— 立法會秘書處就港
16-17(04)號文件 珠澳大橋交通安排
擬備的文件(最新背
景資料簡介)

17. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局的建議，即就相關交通法例作出技術性修訂，為港珠澳大橋的交通安排提供法律基礎。該等法例修訂涉及的事宜關乎吊閘的運作、兩條新政府隧道(即觀景山隧道及機場隧道)的管理、香港連接路的"右上左落"行車安排、新界的士和大嶼山的士的許可營業地區，以及在青嶼幹線雙向收費安排下的的士附加費。

18. 運輸署助理署長/策劃("助理署長/策劃")借 助 電 腦 投 影 片 簡 介 資 料 (立 法 會 CB(4)653/16-17(01)號文件)，講解在香港連接路採用"右上左落"行車安排的理據，以及為利便在"右上左落"與"左上右落"兩種行車安排之間安全轉換而在香港口岸實施的相關交通安排。

對在香港連接路採用"右上左落"行車安排的意見

理據

19. 副主席十分關注在香港連接路採用"右上左落"行車安排的做法。鑒於香港連接路位於香港水域，他認為這做法會損害"一國兩制"的原則。對於政府當局過往就港珠澳大橋及相關本地工程計劃向立法會尋求撥款批准時從未透露這項建議，他感到失望。他亦不信納政府當局就在內地與香港的邊界轉換行車安排在技術上的限制所作的解釋。毛孟靜議員進一步詢問，在邊界轉換行車安排在技術上有限制，是因為港珠澳大橋的設計出錯，還是在設計階段欠缺仔細考慮。

20. 運輸及房屋局副局長表示，如果香港口岸設於內地與香港的邊界，讓車輛行經香港口岸時在兩地交接點轉換行車安排，將會是最佳方案。不過，由於考慮到對大澳附近水域造成的環境影響，因此香港口岸現設於香港國際機場的東北水域而非邊界。此外，鑒於港珠澳大橋主橋("主橋")與香港連接路在邊界的交接點，是在時速 100 公里的快速公路上，車輛在該交接點轉換行車安排的做法並不可取，因為車輛將須在高速行駛時轉換行車線。基於道路安全問題，政府當局已建議在香港口岸車輛通關廣場以北設置合適的道路設施，利便在"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排之間轉換。在這安排下，連接香港口岸與主橋的香港連接路將採用"右上左落"的行車安排。

21. 助理署長/策劃強調，政府當局在制訂建議，使"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排可在港珠澳大橋銜接時，極為重視路道安全問題；而當局

在港珠澳大橋及相關本地工程計劃的設計階段亦有充分考慮道路安全問題。

香港與澳門交通安排的銜接

22. 鄭俊宇議員指出，由於香港及澳門均採用"左上右落"的行車安排，因此經主橋往來香港與澳門的司機將須在主橋由"左上右落"的行車安排改為"右上左落"的行車安排，並在進入香港/澳門後又改為"左上右落"的行車安排。鄭議員及其他委員，包括尹兆堅議員、鄭松泰議員、譚文豪議員及羅冠聰議員，質疑當局為何不在主橋採用"左上右落"的行車安排，方便香港及澳門的司機。他們詢問香港特別行政區政府有否與內地當局探討在主橋採用"左上右落"行車安排的方案。譚文豪議員及羅冠聰議員進而建議，若在主橋採用"左上右落"的行車安排，則可於珠海口岸實行"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排的轉換。

23. 運輸及房屋局副局長和運輸及房屋局副秘書長(運輸)3("副秘書長(運輸)3")回應時表示，預計使用港珠澳大橋的車輛，主要是往來香港與珠海的車輛。由於香港、珠海和澳門的行車安排不同，因此在行經港珠澳大橋時有必要在"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排之間轉換。關於主橋的行車安排，運輸及房屋局副局長解釋，由於主橋位於內地水域，屬於內地司法管轄範圍，因此根據屬地原則，應在主橋採用"右上左落"的行車安排。對於鄭松泰議員進一步就主橋的撥款安排提出的問題，運輸及房屋局副局長表示，三方(即內地、香港及澳門)的政府已同意分擔主橋的建造費用，而香港並非承擔最大部分的費用。

24. 主席指出，香港人如駕車經港珠澳大橋前往澳門，很可能會選擇在珠海及澳門口岸的停車設施泊車，而不會駕車進入澳門。他相信珠海及澳門口岸將設有類似的道路設施，確保"左上右落"及"右上左落"兩種行車安排能安全地銜接。

25. 何啟明議員詢問往來澳門及香港的過境車輛領取牌照/許可證的安排。副秘書長(運輸)3表

示，當港珠澳大橋通車時，便會為往來香港及澳門的過境車輛實施適當的牌照/許可證安排。

道路安全問題

26. 鑒於香港司機不熟悉"右上左落"的行車安排，劉國勳議員關注到在香港連接路採用"右上左落"行車安排的建議會對香港司機造成不便，又會否因而不慎觸犯法律。就此，他詢問政府當局會進行甚麼相關的宣傳及教育工作。

27. 助理署長/策劃回應時表示，香港口岸車輛通關廣場以北將設有合適的道路設施，確保車輛在兩種行車安排之間安全轉換，而司機將無須在高速公路中間轉換行車線。副秘書長(運輸)³表示，在相關法例修訂獲得通過後，政府當局會就香港連接路的"右上左落"行車安排推展適當的宣傳工作。

28. 何啟明議員詢問國際上在連接兩個地方的車路/橋樑上實施涉及在"右上左落"與"左上右落"兩種行車安排之間轉換的交通安排例子，以及涉及內地司機/內地車輛在進入香港後改用"左上右落"行車安排的交通意外的統計數字。助理署長/策劃同意在會議後提供補充資料。

(會後補註:政府當局的書面回應於 2017 年 5 月 9 日隨立法會 CB(4)990/16-17(01)號文件發出。)

29. 尹兆堅議員強調，為確保道路安全，豎設適當的道路標誌，及早提示司機將須在"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排之間轉換，是很重要的。副秘書長(運輸)³向委員保證，當司機須遵循"右上左落"的行車安排時，會適當地預先給予他們通知。

30. 林卓廷議員認為政府當局建議的交通安排恰當，因為當局已妥善處理道路安全問題，並已考慮在港珠澳大橋通車後的實際情況，包括香港與內地頻繁的交通往來情況。

31. 主席及梁志祥議員均認為在香港口岸銜接"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排的做法恰當;司機在經過通關設施後,會依循合適的路道設施轉行正確的行車線。他們認為,基於安全問題,在位於高速公路的交接點轉換行車安排並非可取的做法。

32. 運輸及房屋局副局長重申,當局在決定港珠澳大橋的交通安排時,道路安全一直是主要的考慮因素。他表示,如有合適的道路交通設計,司機會認為在"左上右落"與"右上左落"兩種行車安排之間轉換很方便。

就交通罪行採取的執法工作及發生交通意外時的救援安排

33. 鑒於港珠澳大橋跨越粵港澳三地的邊界,副主席、劉國勳議員及林卓廷議員詢問相關司法管轄區的法律將如何在港珠澳大橋得以有效執行。他們關注到在某些情況下,行使司法管轄權時會有灰色地帶,例如在邊界的一邊發生交通意外,但涉事車輛卻繼而沿港珠澳大橋經邊界駛進另一邊。林卓廷議員亦對發生交通意外時的救援安排表示關注。梁志祥議員詢問港珠澳大橋在香港邊界內的部分,會由哪個警區監察執法工作。

34. 運輸及房屋局副局長表示,粵港澳三地政府會遵循屬地原則,按照各地的法律處理所有事宜。因此,如在香港邊界內發生交通意外,則香港法例便會適用。他進一步表示,為配合港珠澳大橋通車,三地政府正積極研究及商討跨境交通安排,包括交通管理、執法協商,以及救援和應急計劃等。至於指定警區一事,他表示警務處會研究此事,並會在適當時候作出相關安排。

在交通標誌及道路標記加入中文簡體字的建議

35. 鑒於使用港珠澳大橋的部分司機來自內地,毛孟靜議員及尹兆堅議員促請政府當局考慮在交通標誌及道路標記加入中文繁體字及英文之外,亦加入中文簡體字。潘兆平議員詢問在交通標

誌加入中文簡體字，會否涉及任何法例修訂，以及是否有其他方法讓內地司機熟悉香港的道路交通規例。主席建議政府當局考慮引入電子道路標誌。

36. 然而，何啟明議員認為持有香港及內地駕駛許可證的司機應對兩地的交通規例有足夠的認識。他認為，交通標誌是否會同時顯示中文繁體及簡體字，都不成問題。

37. 副秘書長(運輸)3及助理署長/策劃回應時表示，香港採用中文繁體字與英文的雙語交通標誌。如在訂明交通標誌加入中文簡體字，則須修訂法例，政府當局有需要進一步考慮此做法。副秘書長(運輸)3強調，行車安全一定是作出交通安排時的主要關注，政府當局會探討為道路使用者提供所需交通資訊的各種方法，包括但不限於在網上提供相關資訊。

其他關注

38. 梁志祥議員詢問當局是否須為提供跨境穿梭巴士連接香港、珠海及澳門口岸的服務而修訂任何法例。運輸及房屋局副局長予以否定，並表示在擬議安排下，跨境穿梭巴士將可在香港、珠海及澳門的邊界管制站範圍內接載乘客，使乘客可轉乘其他地方的公共交通工具。

39. 田北辰議員詢問當局會否在粵港澳三地跨境設施的禁區提供停車設施，方便沒有跨境車輛牌照的司機在泊車後轉乘其他交通工具。主席建議，相關事宜應在下一個議程項目"港珠澳大橋及香港段工程的最新進展"下討論。

V. 港珠澳大橋及香港段工程的最新進展

(立法會 CB(4)584/—— 政府當局就港珠澳
16-17(01)號文件 大橋及香港段工程
的最新進展提供的
資料文件

立法會 CB(4)621/—— 運輸及房屋局為回應郭家麒議員與譚文豪議員、毛孟靜議員、田北辰議員及朱凱迪議員有關港珠澳大橋及香港段工程的函件而於 2017 年 2 月 23 日發出的函件(只備中文本)

16-17(01)號文件

立法會 CB(4)621/—— 路政署就港珠澳大橋香港接線填海工程提供的資料文件

16-17(02)號文件

立法會 CB(4)598/—— 郭家麒議員與譚文豪議員、毛孟靜議員及田北辰議員分別就港珠澳大橋香港接線工程海堤崩塌事故發出的函件

16-17(01)至(03)號文件

立法會 CB(4)617/—— 朱凱迪議員就港珠澳大橋及香港段工程發出的函件)

16-17(01)號文件

40. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介有關港珠澳大橋及香港段工程的最新進展。他表示，預計港珠澳大橋主橋工程會在 2017 年 12 月完成，而香港相關的工程則以 2017 年年底完成並具備通車條件為目標。此外，廣東省、香港特別行政區("特區")及澳門特區的政府("三地政府")力爭於 2017 年年底完成港珠澳大橋工程，以期早日三地同步通車，但須視乎跨境交通安排的落實情況等因素而定。

41. 路政署助理署長/新界區借助電腦投影片簡介資料(立法會 CB(4)653/16-17(02)號文件)，說明香港接線工程所採用的不浚挖式填海方法，並詳細解釋香港接線填海工地的海堤在 2014 年 10 月 26 日及 11 月 6 日分別於兩個地點伸延的事故("海堤事故")，以及承建商已進行的補救工程。

(下午 12 時 08 分，主席建議把會議延長至下午 2 時，與會者並無異議。)

在香港接線填海工地出現的海堤伸延情況

對安全的影響

42. 副主席、毛孟靜議員及羅冠聰議員深切關注到海堤事故引致的安全風險，包括填海土地的結構是否安全，足以支撐上蓋設施，以免會釀成致命事故。副主席詢問，政府當局會否在香港接線通車前委聘享譽國際的獨立顧問確定香港接線安全。姚思榮議員關注到海堤事故對安全及環境的影響，並詢問政府當局有否評估在香港接線工程完成前再次發生類似事故的風險。

43. 運輸及房屋局副局長強調，一如路政署在 2017 年 2 月 20 日的傳媒簡報會所述，海堤事故既無造成傷亡，亦沒有對安全及環境構成影響。路政署署長表示，承建商根據設計及建造合約，負責香港接線工程的詳細設計及建造工程，而路政署委聘的工程顧問公司則負責持續監督，確保工程已達到規定的品質標準。在海堤事故發生後，路政署已聘請國際知名的專家進行獨立事故審查，並驗證承建商的加固措施，確保海堤的整體功能符合合約要求。鑒於填海工程接近完成，預計類似事故再次發生的風險極低。

44. 鄭俊宇議員認為政府當局有必要公開專家的獨立審查最後報告，讓公眾審閱及了解海堤事故的成因。他詢問海堤事故會否導致香港接線日後的維修費用增加，路政署署長予以否定。

對建設費用的影響

45. 副主席、毛孟靜議員及鄭俊宇議員詢問海堤事故所引致的額外建設費用。副主席進一步詢問，當局是否已經或將會請立法會額外撥款，以支付額外費用。陳志全議員及梁國雄議員提及當局曾於 2016 年年初向財務委員會("財委會")提交撥款建議，徵求財委會批准增加 845TH —— 港珠澳大橋

香港口岸——填海及口岸設施的核准預算費，以支付工程的額外費用。他們質疑已增加的核准預算費(例如撥款建議中有關"於機場島東岸為連接機場道路填海"的 4,360 萬元額外費用)是否已涵蓋海堤事故所引致的額外費用。

46. 路政署署長解釋，根據相關設計及建造合約，承建商負責解決在設計及施工階段遇見的所有困難和技術問題，並須自行承擔有關費用，包括在海堤事故發生後進行補救工程所招致的任何額外費用。根據設計及建造安排，承建商無須向路政署匯報在海堤事故發生後進行補救工程的實際費用。因此，路政署沒有有關海堤事故所引致的額外費用的資料。運輸及房屋局副局長重申，當局不需要額外撥款，也不曾尋求額外撥款支付相關費用。他又解釋，有關於機場島東岸為連接機場道路填海的工程屬另一份建造工程合約，該部分工程超支與海堤事故無關。

對工程進展的影響

47. 梁志祥議員關注到因海堤事故而進行的補救工程已對承建商的人手及香港接線工程的進展構成壓力。他詢問政府當局會否要求承建商增派人手，確保建造工程適時完成。

48. 路政署署長表示，根據工程合約，承建商必須在合約完工日期前完成建造工程，而工程的預計完工日期為 2017 年年底。根據合約，如延遲完工，承建商可能須作出金錢賠償(算定損害賠償)。他補充，根據設計及建造合約，承建商有責任安排足夠人手解決施工階段所遇見的困難及挑戰。應梁志祥議員要求，路政署署長同意提供補充資料，說明如果香港接線工程延遲完成，建造工程合約內有何關於算定損害賠償的條款可適用於有關的承建商。

政府當局

政府當局在海堤事故中的責任

49. 委員察悉，路政署原先在香港接線工程的環境影響評估("環評")報告中提出採用浚挖式填海方法，而環境保護署("環保署")亦於 2009 年批准該

環評報告。路政署其後決定採用新的不浚挖式施工方法進行填海工程，並向環保署申請更改環境許可證。陸頌雄議員、劉國勳議員及梁國雄議員質疑，既然不浚挖式填海方法存在填海土地沉降及橫向伸延等相關風險，為何及由哪一方決定改用該方法。陸議員關注到，若由路政署決定採用不浚挖方法，該署有否法律責任或過失。他擔心承建商會向路政署申索海堤事故引致的額外建設費用。林卓廷議員質疑政府當局有否如部分傳媒報道所述，企圖將責任推卸予承建商。

50. 路政署署長解釋，政府當局曾建議將浚挖式改為不浚挖式填海方法，盡量減少填海工程對環境的影響，因為不浚挖式填海方法會避免浚挖及因浚挖而需棄置海底淤泥。他進一步表示，路政署已在招標文件中清楚訂明須採用不浚挖式填海方法，承建商在投標前應清楚知道相關困難及挑戰。他重申，根據設計及建造安排，承建商應解決設計及施工階段的所有技術困難，並自行承擔有關費用。路政署至今未有收到承建商就海堤事故所引致額外建設費用提出的任何申索。

51. 林卓廷議員提及有傳媒報道海堤已崩塌，導致"新填海地"形成。他要求政府當局就傳媒報道是否不實作出正式的回應。羅冠聰議員及鄭松泰議員關注到政府當局會如何監察承建商將範圍廣泛的"新填海地"妥善移走。

52. 運輸及房屋局副局長確認香港接線填海工地並無海堤崩塌的情況。路政署署長進一步解釋，在填海工地興建臨時填石平台，是為了建造海堤。在填海工地完全整固前，承建商已建議在海堤前面的位置加大臨時填石平台，以加強穩定性，確保海堤可在原來設計的位置建造。然而，部份傳媒報道指稱在工地所見約 9.8 公頃的臨時填石平台是"新填海地"。他重申，在填海工地整固工程及永久海堤建造工程於未來數月完成後，臨時填石平台(包括加大部分)便會被移除。林卓廷議員進一步詢問當局如何處置移除臨時填石平台所產生的物料。運輸及房屋局副局長表示，根據既定做法，該等物料將於其他工程項目作填料之用。

在披露海堤事故方面欠缺透明度

53. 委員普遍感到失望的，是雖然港珠澳大橋及香港段工程廣受公眾關注，但政府當局在披露海堤事故方面欠缺透明度。直至傳媒報道海堤事故，政府當局才向公眾交代海堤事故。

54. 毛孟靜議員批評政府當局刻意隱瞞海堤事故長達兩年，並要求運輸及房屋局局長就此問責。副主席質疑政府當局在匯報香港接線工程的進展並就工程尋求額外撥款時，為何未有把海堤事故告知立法會。鄭松泰議員指出，即使在 2017 年 2 月 9 日視察香港口岸及香港接線的工程進展後會見傳媒時，運輸及房屋局局長仍未有提及海堤事故。他詢問路政署在獲悉海堤事故後，有否及何時向運輸及房屋局和運輸及房屋局局長匯報海堤事故。他關注到政府當局曾隱瞞其他與港珠澳大橋香港段工程有關的事故。羅冠聰議員質疑政府當局在 2011 年向立法會尋求撥款時，為何未有告知立法會在推展香港接線工程時可預見的風險及困難。對於在 2014 年發生海堤事故後，沒有航攝照片顯示有關工地的狀況，他表示失望。陳志全議員批評政府當局低估公眾對海堤事故的關注。譚文豪議員及梁國雄議員引述公眾廣泛關注另於 2015 年發生的香港口岸人工島橫移事故，並促請政府當局更主動發放相關資料，以更切合公眾期望。

55. 運輸及房屋局副局長強調，政府當局一直主動匯報涉及傷亡、重大超支或嚴重延誤的事故。然而，海堤事故只涉及工程狀況改變，因此無須向公眾匯報。他表示，鑒於海堤事故經傳媒於 2017 年 2 月 19 日報道後引起公眾關注，路政署已在翌日舉行傳媒簡報會交代海堤事故。路政署署長補充，由路政署聘請的駐工地監督人員於 2014 年 10 月 26 日及 11 月 6 日發現海堤分別在兩個地點出現伸延的情況。路政署已立即與承建商跟進，並在定期進度會議上向運輸及房屋局匯報。

56. 鄭俊宇議員詢問路政署有否把海堤事故告知環保署。路政署署長表示，路政署每月向環保署

提交的環境監察及審核報告已載有與工程(包括在海堤事故發生後進行的補救工程)有關的指定環境監察數據。向環保署提交的客觀監察數據已反映海堤事故對環境的影響。

57. 田北辰議員、易志明議員、梁志祥議員及陸頌雄議員均認為，鑒於港珠澳大橋及香港段工程對促進香港、澳門及珠江三角洲西部的經濟發展具有重大價值，加上涉及巨額公帑，若有任何事故會影響該等工程的進展及費用，政府當局最好應評估公眾對該等事故的關注。他們促請政府當局提高意識及增加透明度，適時披露該等事故。

58. 路政署署長重申，鑒於海堤事故的性質，當局經評估後認為無需要向公眾匯報。儘管如此，政府當局在日後處理其他事故時會考慮委員的意見。

港珠澳大橋及香港段相關工程的建設費用及通車日期

59. 鑒於運輸及房屋局局長較早前披露港珠澳大橋的主橋工程會超支，而超支金額將會由三地政府共同分擔，副主席及朱凱迪議員詢問確實的超支金額及香港須承擔的部分為何。朱議員進一步詢問三地政府分擔大橋建設費用的詳情，以及透過銀行貸款支付餘下費用的財務安排。他又詢問香港在港珠澳大橋管理局("大橋管理局")中有何參與。他希望當局會向立法會匯報曾在大橋管理局討論的事宜。

60. 運輸及房屋局副局長表示，三方分擔的款額合共 157 億 3,000 萬元人民幣。由香港一方分擔的 92 億 8,000 萬港元(按付款當日價格計算)於 2009 年獲財委會批准。大橋管理局會以法律實體的身份取得銀行貸款，為餘下約 220 億元人民幣的費用融資。在港珠澳大橋通車後，大橋的收益將用來償還銀行貸款。至於超支方面，主橋的承建商已因應費用上升而向大橋管理局申請調整工程預算費。大橋管理局最近已就工程預算費編製修訂報告，而工程預算費正由港珠澳大橋三地聯合工作委員會("三地委")所委聘的顧問覆核。因此，三地政

府各須分擔的確實金額仍有待確定。他向委員保證，待有明確估算後，政府當局會適時向立法會匯報，並交代經三地政府商討的所需融資安排。他表示，路政署曾參與大橋管理局在監督項目工程方面的工作，三地委亦有該署的代表。

61. 姚思榮議員察悉，港珠澳大橋仍有若干困難有待克服，才可於 2017 年年底建成並通車。他詢問何時可訂定港珠澳大橋的實際通車日期，讓運輸業界及相關持份者可相應作出相關投資的計劃。

62. 運輸及房屋局副局長表示，預計港珠澳大橋主橋的隧道段將於約 2017 年年中連接，而橋面鋪裝工程正在進行。不過，上述工程的進展仍可能因天氣惡劣及其他因素而受影響。他補充，珠海及澳門兩方在進行當地工程時亦分別面對挑戰。儘管如此，三方力爭於 2017 年年底完成港珠澳大橋工程，以期早日三地同步通車。他進一步表示，港珠澳大橋的實際通車日期會由國務院決定。

設於口岸的泊車位

63. 田北辰議員察悉，內地及澳門特區的相關當局擬在其口岸預留部分泊車位，讓來自其他地方而沒有跨境車輛行車證的司機先泊車，然後辦理出入境手續。他詢問當局會否在香港口岸作出相同安排。

64. 運輸及房屋局副局長答稱，計劃設於香港口岸的 650 個泊車位將指定供本地私家車使用。發展局會在上蓋發展可行性研究中探討為入境私家車提供泊車設施的事宜。他表示，澳門特區政府亦正朝着相同方向努力，以期在澳門口岸為由入境澳門的香港私家車提供泊車位。應主席及田北辰議員要求，運輸及房屋局副局長同意提供補充資料，說明研究在香港口岸劃定停車場範圍，讓由內地及澳門入境的私家車停泊的詳情及進展。

(會後補註：政府當局的書面回應於 2017 年 5 月 9 日隨立法會 CB(4)990/16-17(02)號文件發出。)

議案

65. 討論完畢後，田北辰議員動議以下議案——

鑒於港珠澳大橋連接香港、珠海、澳門三地，為進一步加深和拉近三方的交通運輸、物流交易、經貿發展等關係，本委員會促請政府研究在三地口岸的停車場劃一部分為禁區，讓三地市民登記預留車位並自行駕車到另一方的口岸時停泊，然後辦理過境手續，達至「連人帶車過橋」，以便利三地跨境交通，從而確保港珠澳大橋車流量穩定增長。

(Translation)

Given that Hong Kong—Zhuhai—Macao Bridge ("HZMB") connects Hong Kong, Zhuhai and Macao, for the furtherance of deeper and closer relations among the three places on transport, logistics transactions, economic and trade developments, etc., this Panel urges the Government to conduct a study on designating part of the car parks in the respective boundary control points of the three places as closed areas to allow residents of the three places to make advance reservation for parking spaces in a boundary control point of another place and drive their own vehicles there for parking before completing clearance procedures. In this way, residents can drive their own vehicles across HZMB, which will facilitate cross-boundary transport of the three places and in turn ensure stable growth in the traffic flow of HZMB.

66. 主席把議案付諸表決。共 9 名委員表決贊成議案，2 名委員表決反對議案，並無委員放棄表決。主席宣布議案獲通過。

67. 毛孟靜議員接着動議以下議案 ——

本委員會就港珠澳大橋香港接線填海工程海堤事故，強烈譴責當局刻意隱瞞長達兩年，同時要求運房局局長張炳良就此問責。

(Translation)

In respect of the incident relating to the seawall in the Hong Kong—Zhuhai—Macao Bridge Hong Kong Link Road reclamation works, this Panel strongly condemns the Administration for deliberately concealing the incident for as long as two years and demands at the same time that the Secretary for Transport and Housing should be held accountable for this.

68. 主席把議案付諸表決。共 4 名委員表決贊成議案，6 名委員表決反對議案，並無委員放棄表決。主席宣布議案被否決。

實地視察

69. 主席諮詢委員是否有需要前往香港接線及香港口岸的建築工地實地視察，以進一步了解工程的進展。委員同意。

(會後補註：前往港珠澳大橋香港接線及香港口岸實地視察的活動定於 2017 年 3 月 28 日(星期二)上午 8 時 45 分至下午 1 時 15 分舉行。秘書處於 2017 年 3 月 8 日發出立法會 CB(4)665/16-17 號文件，邀請委員參與實地視察活動。)

VI. 天星小輪的加價申請

(立法會 CB(4)578/—— 政府當局就天星小輪加價申請提供的文件
16-17(07)號文件

立法會 CB(4)578/—— 立法會秘書處就天星小輪加價申請擬備的文件(背景資料簡介))
16-17(08)號文件

70. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2("副秘書長(運輸)2")向委員簡介天星小輪有限公司("天星小輪")就"中環 — 尖沙咀"及"灣仔 — 尖沙咀"航線提出的加價申請。天星小輪在申請中要求分兩階段增加兩條渡輪航線的票價：在2017年2月將票價上調約17.5%，並於2018年2月再將票價上調6.5%(即累計票價複合加幅約為25.2%)。政府當局在徵詢委員對申請的意見後會諮詢交通諮詢委員會，然後向行政會議提交建議。新票價須按立法會先訂立後審議的程序處理。

71. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第83A條，他們在會議上就所討論的議題發言前，須披露任何與該議題有關的直接或間接金錢利益的性質。易志明議員申報他是天星小輪的非受薪董事。

加價申請

72. 姚思榮議員同意天星小輪增加票價，以維持財務可行性及可持續的營運。由於天星小輪既是市民的集體回憶，又是受歡迎的旅遊項目，因此應維持這項渡輪服務。他建議在增加票價的同時，政府當局應與天星小輪商討如何改善服務及設施，包括船隻及碼頭的狀況，為乘客提供更佳服務。

73. 副秘書長(運輸)2表示，政府當局一直優先確保天星小輪提供適當而有效率的渡輪服務，而當局與天星小輪討論延續將於2018年3月31日屆滿的專營權一事時，改善服務將是一項主要要求。他進一步告知委員，政府當局於2017年2月23日就其天星小輪的新專營權安排展開為期兩個月的公眾諮詢。政府會以實事求是的態度盡量為市民爭取最有利的條款，並會在適當時候向事務委員會匯報結果。

74. 劉業強議員認同因營運成本上漲而有需要調整票價，但他認為當局應小心考慮天星小輪票價的任何加幅。天星小輪一直讓市民以最經濟實惠的方式過海轉乘其他公共交通工具，並應維持低廉的票價。此外，他詢問勞工及福利局推行的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃("優惠計劃")是否涵蓋渡輪服務，讓合資格人士可以 2 元使用渡輪服務。

75. 副秘書長(運輸)2 回應時表示，優惠計劃涵蓋渡輪服務，天星小輪因而可獲發還殘疾人士票價與 2 元之間的差額，而天星小輪自 1993 年起一直向 65 歲或以上的長者乘客提供免費渡輪服務。副秘書長(運輸)2 回應劉議員的進一步詢問時解釋，天星小輪可根據運輸署推行的長者票價優惠計劃，獲政府發還因向 65 歲或以上的長者提供免費渡輪服務而少收的收入(即成人票價的全費)，上限為實際少收的收入或碼頭租金與船隻牌照費的總和，以較低者為準。

76. 譚文豪議員不反對天星小輪增加票價，以助維持渡輪服務。不過，譚議員認為票價加幅似乎偏高，兩個階段加價僅相隔一年亦過於頻密。他詢問政府當局有否積極檢視天星小輪的財務狀況，確保有真正加價的需要。他又要求政府當局研究可否減低票價加幅及延長兩個加價階段相隔的時間。

77. 副秘書長(運輸)2 回應時解釋，按既定政策，政府當局在審核渡輪服務(包括天星小輪)的加價申請時會考慮多項準則，包括渡輪營辦商的財務狀況、渡輪營辦商的營運成本、收入及回報變動預測等。政府當局察悉譚文豪議員的意見，並會在處理加價申請時加以考慮。副秘書長(運輸)2 回應譚議員的進一步詢問時確認，一如其他公共交通工具，天星小輪獲豁免燃油稅。

經辦人/部門

VII.其他事項

78. 議事完畢，會議於下午 1 時 38 分結束。

立法會秘書處

議會事務部 4

2017 年 7 月 18 日