

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)849/19-20 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：2020 年 1 月 17 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：易志明議員, SBS, JP (主席)
陳恒鑾議員, BBS, JP (副主席)
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, SBS, MH, JP
黃碧雲議員
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
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
邵家輝議員, JP

柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
譚文豪議員
謝偉銓議員, BBS

列席議員 : 馬逢國議員, SBS, JP
鄭俊宇議員
鄭泳舜議員, MH, JP

缺席委員 : 石禮謙議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP

出席公職人員 : **議程第 III 項**

運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
季桑女士

運輸署
助理署長/管理及輔助客運
郭惠英女士

運輸署
首席運輸主任/渡輪及輔助客運
阮康誠先生

海事處
助理處長(特別職務)
何永康先生

議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
蔡傑銘先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)(特別
項目)
陳慧欣女士

運輸署
助理署長/管理及輔助客運
郭惠英女士

運輸署
首席運輸主任/渡輪及輔助客運
阮康誠先生

議程第 V 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
葉李杏怡女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
施金獎先生

路政署
主要工程管理處處長
陸偉雄先生, JP

路政署
總工程師 2/主要工程
黎采妍女士

運輸署
助理署長/策劃
林秀生先生

運輸署
總工程師/主要工程
蕭健民先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)218/ —— 政府當局就謝偉俊議員
19-20(01)號文件 建議討論跑馬地及銅鑼
(於 2019 年 12 月 灣交通擠塞問題的函件
30 日發出) 所作的回應

立法會 CB(4)226/ —— 政府當局對事務委員會

- 19-20(01)號文件 在 2019 年 11 月 15 日會議上就議程項目"6101TX —— '人人暢道通行'計劃"通過的一項議案所作的回應
- 立法會 CB(4)227/ 19-20(01)號文件 —— 政府當局就朱凱迪議員為要求索取政府當局向離島渡輪航線提供的特別協助措施的資料而發出的函件所作的回應
- 立法會 CB(4)231/ 19-20(01)號文件 —— 政府當局對事務委員會在 2019 年 11 月 15 日會議上就議程項目"離島渡輪服務"通過的一項議案所作的回應
- 立法會 CB(4)235/ 19-20(01)號文件 —— 政府當局就有關激進示威者堵塞主要道路和幹道及破壞港鐵鐵路綫以及相關交通措施的事宜所作的回應
- 立法會 CB(4)260/ 19-20(01)號文件 —— 柯創盛議員為要求擴大九龍東"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍而發出的函件

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

2. 主席提到許智峯議員曾於 2019 年 8 月 12 日致函事務委員會主席，表示有意向立法會提交 3 條有關攜帶單車使用港鐵和天星小輪服務的私人議員條例草案。許議員希望就其條例草案諮詢事務委員會。他的函件(立法會 CB(4)1174/18-19(01)號文件)已於 2019 年 8 月 14 日送交委員參閱。主席徵詢委員對此事的意見，委員同意把此事納入事務委員會的"待議事項一覽表"。

II. 下次會議的討論事項

立法會 CB(4)245/ —— 待議事項一覽表
19-20(01)號文件

立法會 CB(4)245/ —— 跟進行動一覽表
19-20(02)號文件

3. 主席表示，在 2019 年 12 月 20 日舉行的事務委員會會議上，委員對 2019 年 12 月 18 日在粉嶺公路發生的專營巴士意外深表關注，並要求盡早討論專營巴士安全的事宜。主席表示，他已與政府當局商討，鑒於警方正在調查該宗意外，政府當局會在事務委員會訂於 2020 年 2 月 21 日舉行的下次例會上，全面交代該宗意外及專營巴士的安全措施。委員並無異議。

4. 主席表示，他因另有私人事務而未能出席原定於 2020 年 4 月 17 日舉行的會議。他建議該次會議改於 2020 年 4 月 24 日舉行，並徵詢委員對該會議日期的意見。委員對建議日期並無異議。

5. 委員同意在 2020 年 2 月 21 日舉行的下次例會上討論以下事項：

- (a) 建議在路政署開設 6 個常額職位，即一個首席政府工程師(首長級薪級表第 3 點)及 3 個總工程師(首長級薪級表第 1 點)職位，以加強管理及支援"香港好·易行"政策措施下各工程項目的推展工作，從而完善步行網絡及環境;及兩個總工程師(首長級薪級表第 1 點)職位，以加強在市區及新界的道路維修及區域行政工作；
- (b) 放寬小巴車身長限制及其他相關技術修訂建議；及
- (c) 專營巴士的營運安全。

(會後補註：鑒於 2019 冠狀病毒病在社區的最新情況，訂於 2020 年 2 月 21 日舉行的會議已告取消。按照政府當局的建議，上文(a)項改由 6853TH — 青山公路青山灣段擴闊工程取代，並連同(b)及(c)項在 2020 年 3 月 20 日舉行的會議上討論。)

III. 向運輸及貨運業提供的燃料補貼及一筆過補貼

立法會 CB(4)245/ — 政府當局就向運輸及
19-20(03)號文件 貨運業提供的燃料補
貼及一筆過補貼提供
的文件

6. 應主席邀請，運輸及房屋局局長向委員簡介財政司司長在 2019 年 10 月公布向運輸及貨運業界提供燃料補貼及一筆過補貼的計劃的執行細節。補貼計劃的詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)245/19-20(03)號文件)。運輸及房屋局局長表示，實施補貼計劃的總預算開支約為 15 億 2,200 萬元，約 61 000 名的士及紅色小巴司機、180 間公共交通營辦商，以及 14 萬輛/艘商用車輛/船隻的車主及船主會受惠。此項建議的預算開支將納入及反映於相關財政年度的預算草案中，連同《2020 年撥款條例草案》一併提交立法會批核。

7. 田北辰議員認同運輸及貨運業界自 2019 年 6 月起受持續的公眾活動重創，該等活動直接導致市民外出意欲減低及訪港旅客數目下跌。不過，他認為該等公眾活動對不同公共交通行業有不同影響，香港鐵路有限公司("港鐵公司")所受的打擊最大，但專營巴士的乘客量實際上有所上升。然而，他發現補貼建議並不涵蓋港鐵公司。田議員亦關注到，公共交通營辦商無須向政府當局提交任何財務報告，讓當局審視其財政情況，便可得到燃料補貼。田議員表示，在事務委員會表決是否支持燃料補貼建議時 他會放棄表決，以恪守審慎運用公帑的原則。謝偉銓議員詢問政府當局有否進行檢討，確定該等公眾活動如何對不同公共交通營辦商造

成負面影響。

8. 運輸及房屋局局長回應上述關注時解釋，燃料補貼及一筆過補貼的目的是協助運輸及貨運業界應對日益嚴峻的經濟環境。鑒於不同行業有不同的營運特質，政府當局在實施補貼計劃方面採取了不同方案，冀能為業界提供最適切的支援。在考慮各個實施方案時，政府當局謹記要令方案簡單直接及易於執行，並盡量減低行政開支，使業界能在切實可行的範圍內盡快受惠。

9. 盧偉國議員詢問向的士、公共小巴、專營巴士、渡輪及電車提供燃料補貼的預算開支為何。他亦詢問，向上述業界提供燃料補貼(估計約為燃料支出的三分之一)所涉的開支，是否與為每輛/艘持牌非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻提供一筆過 5,000 元非實報實銷補貼所涉的開支相若。運輸及房屋局局長承諾在會議後提供相關資料。

(會後補註:政府當局的回應於 2020 年 4 月 24 日及 5 月 12 日隨立法會 CB(4)474/19-20(01)號文件送交委員。)

10. 劉國勳議員察悉補貼計劃將於 2020 年下半年推出，並促請政府當局加快發放補貼，讓業界能盡快獲得補貼。鑒於屆時可能已有多間公司倒閉，他詢問領取補貼安排會否具有追溯效力。潘兆平議員提出類似關注，並建議政府當局先向非專營巴士、貨車、商用車輛/船隻及學校私家小巴發放一筆過 5,000 元的非實報實銷補貼，因為有關補貼涉及較少行政及後勤安排。

11. 運輸及房屋局局長答稱，如立法會通過《2020 年撥款條例草案》，批准有關撥款，運輸署將推展相關準備工作及行政安排，以期在切實可行的範圍內盡早推出計劃。運輸署會努力加快相關安排。

12. 謝偉銓議員及潘兆平議員認為，燃料補貼主要會惠及公共交通營辦商或的士車主，司機所得的協助卻相當少。運輸及房屋局局長答稱，由於大

部分的士及紅色小巴司機都是租車司機，並需自費為車輛加氣，因此在石油氣加氣站為司機提供燃料補貼，會簡便快捷地直接紓緩前線司機的經濟壓力。此外，政府當局會提供其他措施，在艱難的環境下支援中小型企業("中小企")及個別人士，以紓緩其經濟負擔。

13. 姚思榮議員表示，非專營巴士營辦商因旅客數目大跌而受重創，並有很多旅遊巴士閒置。鑒於商用車輛泊車位嚴重短缺，他及潘兆平議員建議政府當局考慮分配更多短期泊車設施供該等車輛使用。運輸及房屋局局長答稱，政府當局正積極考慮有關建議，並快將就此作出回應。

14. 副主席表示，鑒於多條主要道路和幹道被激進暴徒堵塞，市民難以上學或上班。他建議政府當局考慮免收有關使用費，作為直接補償市民的方法。劉國勳議員表達類似意見。

15. 鑒於部分專營巴士公司亦有經營非專營巴士服務，副主席詢問有何措施防止這些公司利用燃料補貼補助其非專營巴士業務。他亦促請政府當局確保石油氣加氣站和柴油及汽油加油站不會因當局提供燃料補貼而改變現時提供的折扣及優惠。

16. 運輸及房屋局局長答稱，向公共交通營辦商提供的燃料補貼是不可轉移的。此外，營辦商須定期向運輸署提交財務數據作監察用途，政府當局亦會密切監察有關財務數據，檢視是否有任何不當情況。至於現正提供的折扣及推廣優惠，油公司向司機提供現有折扣之餘，亦須提供政府補貼。

17. 鑒於石油氣公司會在石油氣加氣站為的士及公共小巴司機提供每公升液化石油氣 1.0 元的折扣，譚文豪議員詢問政府當局如何能確保石油氣公司不會操控液化石油氣價格，以致燃料補貼會令石油氣公司而非前線司機受惠。邵家輝議員亦詢問有何措施防止汽油的士及柴油公共小巴的司機或營辦商利用燃料補貼，轉售經補貼的汽油及柴油圖利。

18. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，政府早年以零地價撥出土地，供營辦商在 12 個地點設置專用石油氣加氣站。這些專用加氣站的液化石油氣零售價按一條定價公式釐定。現時這些專用加氣站的市場佔有率約為 65%。至於其他非專用石油氣加氣站，其液化石油氣零售價會受專用加氣站的定價影響。政府當局會監察液化石油氣零售價的變動。關於為汽油的士及柴油公共小巴提供的燃料補貼，雖然汽油及柴油的可轉移性遠較液化石油氣為高，但轉移這些燃料所涉的安全風險相當高，因此當局認為轉售經補貼的汽油及柴油圖利的機會偏低。此外，液化石油氣的士及公共小巴的司機會在加氣站直接獲取折扣，汽油的士及柴油公共小巴的司機則須憑加油收據向政府當局申請發還三分之一的燃料支出。政府當局可藉此監察加油金額及次數，以免有濫用情況。

19. 副主席及梁志祥議員察悉實施補貼計劃會招致約 1,000 萬元的人手及行政開支，並詢問運輸署可否調配內部現有人手資源執行有關職務，從而削減有關開支。

20. 運輸及房屋局局長答稱，政府當局會盡力減少相關行政開支，而相關開支佔總預算開支不足 1%。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 補充，當局須開設設有時限的非公務員職位負責有關行政安排，例如設立電子平台發放補貼。

21. 鑒於若干的士、小巴及客貨車在街上被暴徒破壞，但有關車主無法根據現有保單就蒙受的損失索取補償，梁志祥議員及盧偉國議員詢問當局是否有任何措施協助該等車主。運輸及房屋局局長表示知悉有關情況。雖然政府當局在現行運輸政策下可向這些人士提供的協助有限，但當局正制訂額外紓困措施，冀能支援中小企及紓緩市民的經濟負擔。有關措施的詳情快將公布。

IV. 公共交通費用補貼計劃的實施情況

立法會 CB(4)245/ —— 政府當局就公共交通
19-20(04)號文件 費用補貼計劃的實施
情況提供的文件

立法會 CB(4)245/ —— 立法會秘書處就公共
19-20(05)號文件 交通費用補貼計劃擬
備的文件(最新背景資
料簡介)

政府當局的簡介

22. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介政府當局於 2019 年推出的公共交通費用補貼計劃("補貼計劃")的實施情況。簡介詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，根據在補貼計劃實施首年收集所得的實際數據，全年發放的補貼總額約為 19 億元，平均每月惠及約 220 萬名乘客。為進一步減輕市民的交通費負擔，行政長官在 2019 年《施政報告》中建議將補貼計劃的補貼比率由每月超出 400 元的公共交通開支的四分之一提升至三分之一，並將補貼金額上限由 300 元提高至 400 元。優化補貼計劃已於 2020 年 1 月 1 日實施。此外，檢討補貼計劃運作細節的工作已展開，並會在 2020 年年底完成。政府當局會在適當時候向事務委員會匯報檢討結果。

討論

補貼計劃的補貼金額及受惠人數

23. 副主席、盧偉國議員、劉國勳議員及陸頌雄議員從政府當局的文件得悉，在補貼計劃實施首年，約 15% 的受惠市民未有領取補貼，而受惠市民的每月人均補貼金額僅為 73 元。他們認為補貼金額過低，未能驅使市民領取補貼。這些委員認為，補貼計劃的目的是減輕市民的交通費負擔，但每月交通開支超出 400 元的市民才有資格領取補貼。由於短途上學或上班的乘客從補貼計劃得益不多，因此這些委員呼籲政府當局考慮把補貼計劃的門檻

由 400 元降至 300 元，讓更多市民受惠。

24. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 解釋，補貼計劃的政策目標是為使用本地公共交通服務而交通開支較高的市民減輕交通費負擔。為進一步減輕市民因公共交通開支增加而承受的交通費負擔，政府當局已將補貼計劃的補貼比率由市民每月超出 400 元的公共交通開支的四分之一提升至三分之一，並將每月補貼金額上限由 300 元提高至 400 元。隨着上述優化措施實施，預計每年向市民發放的補貼金額會由約 23 億元增至約 31 億元。至於委員建議把門檻由 400 元降至 300 元，政府當局認為上述優化措施已令市民得益不少，當局須充分考慮審慎運用公帑的原則。儘管如此，政府當局會繼續留意公眾對補貼計劃的意見，如認為合適，當局會推出進一步優化措施。

25. 副主席及陸頌雄議員對上述答覆表示失望，並重申他們要求當局降低門檻。這兩名委員察悉，政府當局已在 2020 年年初啟動補貼計劃的檢討工作。他們促請政府當局收集市民意見，確定市民不領取補貼的原因，以及釐定令大部分市民受惠的合適門檻水平。陸議員亦要求政府當局在一年後檢討門檻水平。

26. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 表示，檢討工作會重點檢視補貼計劃的具體運作安排，例如領取補貼的限期、流程和領取點，以及監管措施等。鑒於政府當局已在 2020 年 1 月 1 日調整補貼比率及補貼金額上限，除非有必要，否則當局不會在短期內就這方面再作檢討。

27. 鄭松泰議員認為，若受惠市民的每月人均補貼金額僅約 73 元，當局為推出補貼計劃而作出的一切行政工作都是徒勞無功。鑒於不同公共交通服務經常加價，鄭議員詢問政府當局有否預計補貼計劃在減輕交通費增加對市民造成的負擔方面所取得的成效。依他之見，凍結或降低公共交通服務的費用，對市民而言可能是更直接有用的做法。

28. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 解釋，考慮

經辦人/部門

到公共交通營辦商的財務可行性，政府當局有必要容許營辦商調整費用，使公共交通服務得以持續營運。同時，政府當局會仔細審視公共交通營辦商提交的每宗加價申請，確保公眾能夠負擔。在優化補貼計劃後，估計每年的補貼金額會由 23 億元增至約 31 億元，平均每月惠及約 220 萬名市民。

29. 關於潘兆平議員的詢問，運輸及房屋局副秘書長(運輸)² 解釋，在 2019 年下半年舉行的公眾活動對發放的補貼總額可能有負面影響，因為市民基於安全理由傾向減少出行。

領取補貼安排

30. 陳志全議員建議政府當局將領取補貼的限期由 3 個月放寬至較長時間，以便未有在 3 個月內領取補貼的市民領取補貼。他亦建議政府當局進一步推廣透過流動應用程式領取補貼。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 察悉有關建議。關於領取補貼的限期，運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 解釋，放寬限期會有技術困難。不過，政府當局已為未有在 3 個月內領取補貼的市民推出一項臨時安排，讓這些市民可透過致電補貼計劃熱線申請補領逾期未領取的補貼。在 2019 年首 3 個月，透過此項特別安排補領的補貼金額約為 21,000 元，約佔同期逾期未領取補貼總額的 0.05%。

公共交通營辦商參加補貼計劃的情況

31. 劉國勳議員及潘兆平議員注意到，提供居民服務和僱員服務的非專營巴士("邨巴"和"員工巴士")營辦商及紅色小巴("紅巴")營辦商的整體參與率偏低。他們詢問有何方法鼓勵這些營辦商參加補貼計劃，從而讓更多乘客受惠。劉議員亦促請政府當局加快審批這些營辦商參加補貼計劃的申請。

32. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，運輸署會積極與邨巴、員工巴士及紅巴營辦商跟進其參加補貼計劃的申請。不過，這些營辦商若有意參加補貼計劃，須辦理某些申請手續及遵守特定的營運要求。舉例而言，員工巴士及邨巴營辦商作出申請時，須分別提交其與僱主代表及居民業主代表簽署的服務合約作為證明文件，而有關申請亦須獲這些代表支持。此外，營辦商須安裝八達通收費系統，定期提交營運資料，以及準時上傳交易紀錄。儘管如此，運輸署會致力在切實可行的範圍內盡量加快審批程序。至於紅巴，政府當局一直採取積極措施，鼓勵營辦商參加補貼計劃，並會就相關事宜(例如裝設八達通收費系統)提供技術援助。

對從事水貨活動人士濫用補貼計劃的關注

33. 毛孟靜議員及陳志全議員對從事水貨活動

人士濫用補貼計劃表達關注。他們指出，雖然每月平均公共交通開支超過 2,000 元的八達通卡用戶為數不多，但從事水貨活動人士可能使用多於一張八達通卡，以逃避政府當局監察。毛議員及陳議員促請政府當局制訂有效措施，防止這些人士濫用補貼計劃。

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 答稱，政府當局難以單憑市民的出行習慣或實際公共交通開支準確辨別從事水貨活動人士。事實上，自補貼計劃推出以來，持有多於一張八達通卡的用戶數目或每月平均交通開支非常高的八達通卡用戶數目並無太大變化。不過，政府當局會繼續密切監察有關情況，並會在補貼計劃的檢討工作中檢視相關事宜。

把"五組六線"納入補貼計劃

35. 姚思榮議員申報，他任職的公司經營跨境旅遊巴士服務。對於補貼計劃不涵蓋"五組六線"，即來往皇崗口岸和香港多個地方的跨境旅遊巴士服務，他認為並不公平。然而，補貼計劃卻涵蓋往返羅湖或落馬洲的港鐵車程。鑒於每日有很多香港居民使用這些旅遊巴士服務往返內地就學或工作，不把這些旅遊巴士服務納入補貼計劃會剝奪這些人士受惠於補貼計劃的機會，並會對跨境旅遊巴士服務構成不公平競爭。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2 解釋，補貼計劃涵蓋往返羅湖及往返落馬洲的港鐵車程，因為這些車程屬於在香港境內經營的公共交通服務。至於跨境旅遊巴士服務，據當局觀察所得，自補貼計劃推出以來，並無大量旅遊巴士乘客轉用港鐵服務的情況。不過，政府當局會繼續留意相關統計數字，並會密切監察有關情況。

總結

37. 主席總結時表示，大部分委員支持優化補貼計劃，以提升補貼比率及提高補貼金額上限。他促請政府當局考慮委員提出降低補貼計劃門檻水

平的建議，從而讓更多市民受惠。

V. 6875TH —— 加士居道天橋隔音罩

立法會 CB(4)245/ —— 政府當局就 875TH 號
19-20(06)號文件 工程計劃 —— 加士居
道天橋隔音罩提供的
文件

政府當局的簡介

38. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1向委員簡介把 875TH 號工程計劃"加士居道天橋隔音罩"("工程計劃")提升為甲級的撥款申請。簡介詳情載於政府當局的文件。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1補充，如立法會財務委員會("財委會")在本年度立法會會期內批准撥款，政府當局將於 2021 年第一季展開擬議工程，並於 2025 年完工，以配合興建中的中九龍幹線開通。

39. 路政署主要工程管理處處長補充工程計劃的細節。

討論

40. 謝偉銓議員指出，駿發花園及油蔴地天主教小學長久以來一直位於加士居道天橋附近。他詢問當局為何現時才建議興建密封式隔音罩，以及在該兩個地點錄得的噪音水平是否已超出相關法定水平。

41. 路政署主要工程管理處處長回應時表示，政府當局於 2017 年 3 月 17 日就中九龍幹線工程項目的撥款申請諮詢事務委員會時，委員深切關注現時加士居道天橋的交通對附近居民造成的噪音影響，並要求把原本建議在駿發花園第一座和第五座對出一段加士居道天橋興建的半密封式隔音罩改為密封式隔音罩，以及把駿發花園第三座和第四座對出加士居道天橋的密封式隔音罩向北延伸至越過油蔴地天主教小學。由於加建這兩段隔音罩不屬

環境保護署署長就中九龍幹線工程項目發出的環境許可證要求實施的緩解措施，因此政府當局於2017年6月提出折衷方案，即透過另一工務工程項目加建兩段擬議隔音罩。上述是現時875TH號工程計劃的背景。

42. 至於噪音水平，路政署主要工程管理處處長解釋，在進行《環境影響評估條例》(第499章)("《環評條例》")列為指定工程項目的主要公用道路項目(例如中九龍幹線工程項目)時，路政署會根據《環評條例》為有關項目進行環境影響評估。若有要求，路政署會實施相關緩解措施，盡量減輕對附近居民造成的噪音影響。應謝偉銓議員要求，路政署主要工程管理處處長同意提供進一步資料，說明興建隔音罩的理據，包括在紓減交通噪音方面的效果及受惠於工程計劃的人數。

(會後補註：政府當局就上述事宜的回應於2020年5月12日隨立法會CB(4)551/19-20(01)號文件送交委員。)

43. 姚思榮議員察悉，工程計劃將於2021年第一季展開。對於工程計劃其實是委員於2017年提出，卻遲遲未有落實，他表示關注，並擔心延誤落實工程計劃亦會影響正在施工的中九龍幹線工程項目的進度。路政署主要工程管理處處長解釋，現時的建議已顧及兩個工程項目的銜接，不會影響中九龍幹線的興建進度。當局預計該兩段隔音罩將於2025年建成，以配合中九龍幹線在相若時間落成開通。

44. 姚思榮議員憶述，駿發花園居民曾就駿發花園第一座和第五座對出隔音罩的垂直開口的位置表達關注。他詢問有關問題是否已解決。路政署主要工程管理處處長回應時表示，路政署已重新檢視有關設計，並把垂直開口進一步移離駿發花園，經修訂的設計亦獲得駿發花園居民及其他相關持份者支持。

45. 盧偉國議員表示支持建議。鑒於工程計劃的複雜程度和規模，盧議員詢問隔音罩建成後的維

修保養事宜。路政署總工程師 2/主要工程答稱，路政署已與相關部門討論為隔音罩制訂維修保養計劃的事宜。路政署總工程師 2/主要工程回答姚思榮議員的進一步詢問時表示，預計隔音罩每年的保養費用約為 215 萬元。

46. 鑒於正等候立法會財委員審批的撥款建議數目及目前的審議進度，潘兆平議員詢問，若擬議工程計劃不能在本年度立法會會期內取得財委會的支持，政府當局是否有任何後備方案。潘議員亦詢問，鑒於之前不少油尖旺區居民對工程計劃意見紛紜，政府當局有否就工程計劃諮詢新選出的區議會。

47. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1重申，由於中九龍幹線工程項目已獲得撥款，因此現時的建議不會影響該工程項目的進度。若現時的建議不能在本年度立法會會期內取得財委會的支持，政府當局不會推展興建該兩段隔音罩的工程計劃，並須在下屆立法會任期重新提交撥款申請。此外，政府當局已按照一貫做法，就有關工程計劃及相關紓解措施的建議進行公眾諮詢。路政署會與相關區議會保持緊密聯絡，並會在有需要時向該等區議會交代工程計劃的最新進度。

48. 潘兆平議員詢問在工程計劃施工期間有何交通管理安排，以及如何處理建築廢物。路政署主要工程管理處處長答稱，路政署已與運輸署和警方討論臨時交通安排及改道計劃，確保附近交通不會因施工而受到負面影響。此外，當局預計工程計劃會產生 5 950 公噸建築廢物，當中有 1 200 公噸(約佔 20%)惰性廢物會在建築工地重用。

49. 謝偉銓議員詢問工程計劃的費用為何。路政署主要工程管理處處長解釋，按付款當日價格計算，現時估計的工程計劃費用為 4 億 8,240 萬元，遠低於政府當局在 2017 年向事務委員會提供的文件中引述的估計費用，即超過 11 億元。當時引述的費用是根據一個非常初步的設計估計的，當中包含應急費用，以應付在擬訂設計及其後施工時可能遇到的不可預見情況。由於路政署已為工程計劃進

行詳細設計，並制訂了節省成本措施，例如與中九龍幹線工程項目共用地基和實施相同的交通改道計劃，因此現時的估計費用可更準確反映建築及環境因素。

50. 田北辰議員引述政府當局在 2017 年提供的文件(立法會 CB(4)1191/16-17(01)號文件)，當中指出，在駿發花園對出興建 100 米長的密封式隔音罩，所得效果只是令 3 個單位的噪音水平降低 1.0 分貝(A)。不過，這段隔音罩的建造費用多達約 3 億 3,000 萬元。同樣，將密封式隔音罩延伸至油蔴地天主教小學，所得的額外噪音緩解效果只是令約 50 個單位的噪音水平降低 1.0 分貝(A)，建造費用則約為 1 億 6,000 萬元。鑒於噪音緩解效果和受惠人數有限，加上建造費用高昂，田議員表示，從審慎使用公帑的角度而言，他不支持工程計劃。

51. 黃碧雲議員表示，過往立法會相關委員會在會議上討論中九龍幹線工程項目時，委員非常關注當時建議興建的隔音罩噪音緩解效果有限的問題，並促請政府當局改善有關方案。多名立法會議員亦曾前往加士居道天橋進行實地視察，並與駿發花園居民會晤，以加深了解他們的意見。鑒於駿發花園及油蔴地天主教小學鄰近加士居道天橋，當局需要更妥善處理居民和校內人士就中九龍幹線在噪音及空氣質素方面的影響所表達的關注。黃議員表示支持興建隔音罩，因為政府當局在制訂現時的建議時有回應委員及駿發花園居民的訴求。不過，黃議員提醒政府當局，把建議提交財委會轄下的工務小組委員會審議時要提供更多理據，以釋除田議員提出的疑慮。有關理據包括噪音及空氣污染水平降低的幅度、受惠於工程計劃的人數，以及在兩段密封式隔音罩建成後，噪音及空氣質素水平是否符合《環評條例》訂定的最新標準。她亦要求政府當局提供建造費用的詳細分項數字，供委員評估工程計劃是否具有成本效益。

(會後補註:政府當局的補充資料於 2020 年 5 月 12 日隨立法會 CB(4)551/19-20(01)號文件送交委員。)

總結

52. 主席總結時表示，大部分委員表示支持撥款申請。他要求政府當局，把建議提交工務小組委員會考慮時要提供更多詳細資料，說明工程計劃的理據、工程計劃將帶來的效益、受惠人數，以及建造費用的分項數字。

VI. 其他事項

53. 議事完畢，會議於下午 12 時 54 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2020 年 8 月 5 日