

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)21/2023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 特別會議紀要

日 期：2022年12月6日(星期二)  
時 間：下午4時30分  
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：易志明議員, SBS, JP (主席)  
陳紹雄議員, JP (副主席)  
陳克勤議員, SBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
陳恒鑌議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, BBS, MH, JP  
謝偉銓議員, BBS, JP  
李世榮議員, MH  
李梓敬議員  
周小松議員  
林筱魯議員, SBS, JP  
陳穎欣議員  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
楊永杰議員  
嚴剛議員

列席議員：周浩鼎議員  
劉國勳議員, MH, JP

林素蔚議員  
梁文廣議員, MH  
梁熙議員  
顏汶羽議員

**缺席議員** : 姚柏良議員, MH  
鄧家彪議員, BBS, JP

**出席公職人員：議程第I項**

運輸及物流局副秘書長1  
葉李杏怡女士, JP

運輸及物流局首席助理秘書長7  
梁少江先生

路政署主要工程管理處處長  
陸偉雄先生, JP

路政署工程管理組長/青衣至大嶼山連接路  
杜錦標先生

**議程第II項**

運輸及物流局局長  
林世雄先生, GBS, JP

運輸及物流局副秘書長3  
麥震宇先生

運輸及物流局首席助理秘書長2  
李潛穎女士

運輸署署長  
羅淑佩女士, JP

運輸署副署長/策劃及技術服務  
邱國鼎先生, JP

運輸署助理署長/策略研究  
梁世豪先生

**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

議會秘書(4)2  
馮曦瑜女士

議會事務助理(4)2  
林潔文小姐

---

(會議過程索引載於附錄。)

## **I. 6891TH-1青衣至大嶼山連接路－勘查研究及 詳細設計**

立法會CB(4)1046/ 2022(01)號文件 —— 政府當局提供的文件

立法會CB(4)1046/ 2022(02)號文件 —— 立法會秘書處擬備的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1069/ 2022(01)號文件 —— 香港聯合船塢集團有限公司提交的意見書(只備英文本)

### 政府當局的簡介

2. 應主席邀請，政府當局向委員簡介有關青衣至大嶼山連接路的背景資料。擬議的青衣至大嶼山連接路將會建於現有的青嶼幹線的南面，

初步走線包括分別橫跨馬灣航道及汲水門航道的兩座跨海大橋、青衣連接處，以及北大嶼山交匯處。政府當局的目標是於2033年或以前，分階段開通包括青衣至大嶼山連接路的整組連接新界西北和市區的主要幹道。此工程計劃的勘查研究及詳細設計工作估計所需費用為7億3,000萬元，有關詳情載於立法會CB(4)1046/2022(01)號文件。

(會後補註：電腦投影片簡介資料已於2022年12月9日隨立法會CB(4)1087/2022(01)號文件送交委員。)

## 討論

### 壓縮工程時間

3. 大部分委員均支持政府當局就青衣至大嶼山連接路工程進行勘查研究及詳細設計，惟他們均認為有關研究需時太長。他們促請政府當局把研究時間壓縮、加快工作速度，以及積極研究可否同時進行部分的工程項目。

4. 就研究推展時間表，政府當局解釋，此項目大致需時約4年進行勘查研究及詳細設計工作，以及約6年進行建築工程。該4年的前期工作已考慮了政府當局在簡化環境影響評估及刊憲程序所推行的措施。此外，當局亦會考慮善用創新科技，包括新的建造及設計方法、新物料等，以期把工期縮短。視乎此項目刊憲後所接獲的反對意見的數量，當局會就前期工作所需的時間檢視有否空間再壓縮。與此同時，當局在可行情況下會同步進行研究下的各項工作，以期盡早展開工程。

5. 就有委員指出此項目在研究階段時已耗用10多年一事，政府當局回應稱，工程項目主要是因應交通需求而興建。當局曾於2009年就青衣至大嶼山連接路進行可行性研究，惟當時的規劃發展及交通需求跟現時的情況有頗大分別。雖然當

局曾經就此項目進行可行性研究，但有需要根據最新的規劃發展及交通需求，重新規劃及設計道路走線和規模。同時，由於有關的技術要求亦需與時並進，例如風洞測試的要求會因氣候變化而改變，因此當局在落實推展項目時需根據最新的要求更新設計。

### *有關設計細節的建議*

6. 主席建議，青衣至大嶼山連接路項目中的兩座跨海大橋的通航高度限制應設於自海面起計59米，以便較大型的新一代貨櫃船能使用有關航道。此外，青馬大橋通航高度限制自2020年由海面起計53米放寬至57米後，亦有空間再放寬。政府當局回應時表示，路政署會就通航限制和海事處緊密聯繫，當局在進行勘查研究及詳細設計時，會仔細考慮主席的意見及諮詢業界。

7. 有委員關注到，青衣至大嶼山連接路的擬議設計只有一層行車道路，倘跨海大橋在強風情況下需要關閉，青嶼幹線能否承載需要由青衣至大嶼山連接路改道的車流。政府當局回應時表示，根據當局的評估，在緊急情況下，青嶼幹線下層的行車路足以應付屆時的交通需求。

8. 另有委員建議政府當局在青衣至大嶼山連接路上搭建機場快線的路軌，讓機場快線和東涌線可不再共用同一條路軌，東涌線從而可增加班次。政府當局回應時表示，青衣至大嶼山連接路屬主要幹道項目，以滿足新界西北、北大嶼山及市區的運輸及物流需求，因此，其運輸功能不能被鐵路取代。同時，主要幹道和鐵路的設計要求不同，例如走線中可容許的彎度及爬升的斜度，以及接駁至現有道路或鐵路的可行性等等。當局目前沒有計劃在青衣至大嶼山連接路加設鐵路路軌。

9. 政府當局在回應委員有關建造道路交匯處的建議時表示，當局在初步設計中擬議興建的

北大嶼山交匯處，目的是將青衣至大嶼山連接路和青嶼幹線的交通分流。當局亦會配合交椅洲人工島相關道路的設計，以作出適當的銜接。至於有委員提出在交匯處安裝人工智能顯示板，以協助駕駛者分析最佳路線的建議，當局回應時表示，會仔細考慮有關建議。

### *和其他道路的連接*

10. 有委員建議當局在青龍橋設出口前往青龍頭及青山公路的出口，以紓緩汀九橋的交通。政府當局回應稱，當局現正於十一號幹線的勘查研究中考慮有關建議，並會適時公布十一號幹線的有關詳情。

11. 有委員指出，青衣至大嶼山連接路擬議接駁至三號幹線，惟該幹線現時已非常擠塞，在連接路落成後，仍無法解決道路擠塞的情況。政府當局回應稱，預期興建中的中九龍幹線於通車後，將有效連接東九龍及西九龍，能紓緩三號幹線的交通情況。

### *紓緩交通擠塞的成效*

12. 委員察悉，根據政府當局初步的交通影響評估，青衣至大嶼山連接路將有效降低青嶼幹線屆時於早上繁忙時間的行車量/容車量比率至約0.8。就此，委員詢問當局，根據有關評估，青嶼幹線的行車量/容車量將會何時出現飽和。政府當局表示，0.8的行車量/容車量比率是根據2036年的交通預算而作出的評估，故此，根據有關的交通研究，青嶼幹線及青衣至大嶼山連接路在中、遠期均不會出現飽和的情況。

13. 有委員詢問政府當局對青衣西北連接點的交通壓力的評估為何。政府當局回應稱，在青衣至大嶼山連接路接駁至青沙公路的連接處會擴闊兩條行車線。此外，當局亦就長青隧道及南灣隧道

進行研究，結果顯示該兩條隧道的行車量/容車量分別約為0.8及0.4。故此，現時青衣的主要道路有能力承載未來青衣至大嶼山連接路所帶來由新界西北往返市區的車流量。

#### *建造工程對各持份者的影響*

14. 主席表示，他接獲香港聯合船塢集團有限公司提交的意見書，該公司就政府當局擬議在該公司的土地上興建一個橋躉表示關注。據該公司所述，鑒於該公司所製造的混凝土及鋼筋佔本港市場大約25%，倘有關的營運因青衣至大嶼山連接路的工程而中斷，本港的混凝土及鋼筋供應或會受到影響。就此，主席詢問當局，倘當局計劃收回該處的土地以進行青衣至大嶼山連接路的工程，當局會否提供另一塊土地予該公司，以及有關安排的詳情。政府當局表示，青衣至大嶼山連接路的工程項目現時仍在研究階段；當路政署在勘查研究中確定有關走線後，當局會和相關持份者聯絡及商討。

15. 有委員詢問，當局會否就擬議在馬灣建造的4個橋躉對馬灣養殖戶的影響作深入評估。政府當局回應時表示，當局會在勘查研究中按環境影響評估的要求就工程對漁業的影響作出評估。

#### *人力資源需求及工程造价*

16. 有委員關注到，在本港進行勘查研究的顧問公司的人力資源是否足夠應付有關的工程項目。政府當局回應稱，當局和顧問公司會有緊密溝通，當局在確定有關公司有足夠人力資源後，才會把合約判給該公司。就此，委員要求當局提供由2018至2022年底獲當局批出有關公共工程項目（包括青衣至大嶼山連接路的工程項目）合約的承辦商的名單。政府當局承諾在會議後向委員提供相關資料。

政府當局

政府當局

17. 有委員指出，青衣至大嶼山連接路工程研究及設計所需費用達7億3,000萬元，金額非常龐大，並詢問當局為何有關工程需要如此高的費用。政府當局表示，此項撥款申請是將勘查研究和詳細設計研究合併進行，以加快工程進展，並包括進行項目沿線(包括海上及斜坡上)的工地勘測工作，所以總費用較高。就此，委員要求當局提供有關勘查研究及詳細設計分別所佔的比例。政府當局承諾在會議後向委員提供相關資料。

## **II. 過海隧道的擬議收費方案**

立法會CB(4)1046/ 2022(03)號文件 —— 政府當局提供的文件

立法會CB(4)1046/ 2022(04)號文件 —— 立法會秘書處擬備的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1061/ 2022(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書(只備中文本)

### 政府當局的簡介

18. 應主席邀請，政府當局向委員簡介就政府計劃在接收西區海底隧道(“西隧”)後，於西隧、海底隧道(“紅隧”)和東區海底隧道(“東隧”)的擬議收費方案。詳情載於立法會CB(4)839/2022(02)號文件。

19. 政府當局指出，繁忙時段的過海交通量已超出三條隧道的總容量。為理順過海交通的流量並善用三條過海隧道的容量，以及遏抑和分散繁忙時段的過海交通需求，並回應先前進行諮詢所得的意見，當局建議以務實的態度，按「兩步走策略」調整三條過海隧道費，第一步是處理過海流量



大的私家車，建議由2023年8月2日起，將西隧私家車隧道費由現時75元調減至60元，紅隧及東隧則分別由20元及25元增加至30元(下稱“60-30-30方案”)；過海的士的隧道費劃一全日收取25元；而其他車種隧道費維持不變。當局會在收回西隧並按第一步建議調整了全日固定收費後，在一年內全盤檢視過海交通情況，包括復常後新的交通數據及市民逐漸習慣「易通行」在政府隧道陸續實施，引入“不同時段不同收費”。有關過海隧道費的法例修訂將於2023年第一季開展，並於收回西隧後實施。修例時將同步引入「不同時段不同收費」的概念，為日後實施「不同時段不同收費」提供法律框架和基礎。

## 討論

### “60-30-30方案”

20. 大部分委員均認同當局調整過海隧道收費的政策目標，即理順繁忙時段的過海交通流量、改變過海駕駛人士的出行習慣，以及遏抑過海交通需求。然而，部份委員對當局建議的“60-30-30方案”甚有保留。首先，當局並沒有提供實質的數據說明“60-30-30方案”是如何釐定，以及有關收費水平是如何達致三條隧道之間的有效分流。其次，西隧隧道費調減後仍比紅隧及東隧的隧道費高出一倍，有關方案並沒有提供足夠誘因令駕駛人士轉用西隧。委員憂慮，有關方案既無助解決繁忙時段過海交通擠塞的問題，而紅隧及東隧的使用者卻要付出更高的隧道費。面對當前經濟不景，有關方案或會引起市民的反響。

21. 一些委員亦反映將軍澳或沙田區居民的關注，他們認為“60-30-30方案”對當區的駕駛人士並不公平，因這些地區的駕駛人士普遍選用大老山隧道經東隧，或獅子山隧道經紅隧過海，未能受惠於西隧調低隧道費。

22. 政府當局回應指，當局釐定過海隧道的收費方案時，是以全港的整體交通布局作考慮。整體而言，在短期內大幅度調整隧道費水平、結構和安排對公眾的影響可能更大，因此選用一個較溫和的調整，先維持整體過海交通流量與現時水平相若，避免大幅引發額外車流，是較可取的做法。此外，“60-30-30方案”將三條過海隧道收費的差距，由現時的50-55元收窄至30元，這將有助減少駕駛人士繞路，促進三條隧道的分流，減輕紅隧和東隧的壓力。

23. 被問及有關收費方案是如何估算及有否經過廣泛諮詢時，政府當局解釋，運輸署在評估交通流量時，會利用運輸模型，分析全港人口和就業的分佈、家庭收入等資料，推算市民的出行模式，例如有關區域的駕駛人士的比例、使用公共交通的情況等。政府在2022年6月諮詢交通事務委員會後，亦廣泛諮詢議員、交通諮詢委員會、學者、專業團體和運輸業界等。當局會在“60-30-30方案”推出後的一年內，收集市民的出行數據，以檢視方案的成效和進一步調整隧道費的收費和結構，包括「不同時段不同收費」。此外，運輸署亦正進行全港性的交通習慣調查，所得的資料有助更準確預測交通情況。

#### *實施“不同時段不同收費”*

24. 一些委員指出，“60-30-30方案”建議調低西隧隧道費的同時亦增加了紅隧和東隧隧道費，即為收費方案引入了兩個變量(Variables)。這些委員對於當局在檢討方案的成效時，能夠準確及客觀地分析相關數據，存有懷疑；例如當局如何判斷交通流量的變化是基於西隧減費抑或紅隧及/或東隧增費所導致的結果。他們亦認為，與其分兩步走引入「不同時段不同收費」，何不在第一步便在不同時段收取不同隧道費，更直截了當地測試不同收費水平對過海交通流量的影響。

25. 政府當局解釋，按兩步走的策略落實「不同時段不同收費」是務實的做法，原因有三：第一，市民對隧道費水平的調整方向及幅度持有不同意見，一個較溫和的調整方案較能為市民所接受；第二，社會仍在復常中，過海交通流量仍未穩定，故需時觀察才落實下一步的安排，是較穩妥的做法；第三，「不同時段不同收費」的安排將建基於即將推出的“易通行”，即遙距以電子方式繳付隧道費。考慮到“易通行”及「不同時段不同收費」皆為新安排，應讓社會有序地逐步適應，減少混亂。

26. 有些委員不認同以加價的手段調節過海交通的流量，他們指出，繁忙時段的過海交通量已超出三條隧道的總容量，故當局應提供足夠誘因，鼓勵駕車人士在非繁忙時段使用過海隧道，以分散繁忙時段過量的交通需求。鑒於市民對調低西隧隧道費的訴求殷切，這些委員倡議，在繁忙時段調減西隧隧道費至60元及在非繁忙時段進一步調低西隧的隧道費至30元水平；紅隧和東隧的隧道費則維持不變。為鼓勵駕駛者善用過海隧道的容量，他們建議於深夜時段將三條過海隧道收費劃一為15元，這或可吸引非緊急使用者或一些從事運輸及物流行業的商業車輛使用這些時段。亦有委員認為，興建第四條過海隧道才是解決過海隧道擠塞的最有效方案。

27. 一名委員認同分兩步走的策略，而既然過海交通流量已達到三條過海隧道容量的極限，有關收費建議應盡量收窄三條隧道費用的差距，讓駕駛人士按需要選擇地理位置上更為便捷的路線，減低因繞路而導致的擠塞。他建議西隧收費為50元，而紅隧和東隧收費則為35元。

28. 政府當局回應指，有關收費方案應盡量理順過海交通流量，避免引發大量額外車流，特別是避免西隧在繁忙時段出現嚴重擠塞的情況。然而，對於委員提出的意見，當局稱會仔細研究及參考。至於興建第四條過海隧道的詳情及細節，相關部

門會在交椅洲人工島研究項目下，諮詢公眾的意見。

29. 一名委員察悉，當局會在進行第一步的修訂法例時，引入「不同時段不同收費」的調整機制，允許政府能調節收費水平或實施收費的時間表，而無需事先通過修例才可實施。他關注到這機制是否會容許當局在無需諮詢立法會的情況下提高隧道費。

30. 政府當局解釋，引入有關調整機制的目的，是希望能更具彈性地按照交通情況及在特定的條件下微調收費水平，以便能更迅速地管控交通流量的變化。實施下一步方案的細節，包括不同收費的時段和收費水平、各車種包括商用車的收費水平及結構、調整機制允許的微調幅度上限等，仍需先以修訂法例的形式，經立法會討論及予以通過後，才能生效。

#### *商用車的隧道收費*

31. 委員普遍支持劃一過海的士的隧道費用為25元的建議，認為有助解決的士因為過海隧道費的差異而繞路所造成的交通擠塞。有委員支持按「效率優先」原則，考慮商用車輛的費用。然而，部分委員對於商用車輛及專營巴士的隧道費維持不變，表示失望。他們認為，重型貨車及雙層巴士的西隧隧道費分別高達140元及200元，是不合理的，在經濟不景下，大大加重了相關行業的負擔。他們促請政府重新檢視商用車輛的隧道收費。政府當局回應指，有關商用車輛的隧道收費，會在下一階段作出檢視及調整。

32. 一名委員認為，政府應豁免專營巴士的過海隧道費，為專營巴士營辦商提供誘因增加班次及降低票價，以鼓勵駕車人士轉乘過海巴士。政府當局解釋，當局於2019年豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費，專營巴士營辦商需將節省的隧道費儲存在「專營巴士豁免隧道費基金」。當

專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有理據上調車費時，該專營巴士營辦商需先利用基金的結餘抵銷加幅。故此，乘客所需承擔的車費加幅將會降低，讓乘客直接受惠。

33. 政府當局進一步指出，運輸署每年都會與專營巴士營辦商討論巴士路線計劃，優化巴士路線及善用巴士資源。在考慮會否增加過海巴士服務或加密班次時，有關地區的暢達性及過海隧道的擠塞情況，會是專營巴士營辦商重點考慮因素之一。調整過海隧道收費，令過海交通的流量得以理順，將鼓勵專營巴士營辦商考慮增加班次及改善服務，令市民有更多過海交通的選擇，減少以私家車代步。

#### *其他配套*

34. 委員建議當局改善運輸基礎設施、擴展和改善公共交通服務，以及增設泊車轉乘設施，以方便和鼓勵駕駛人士轉用公共交通工具。

## **VI. 其他事項**

35. 議事完畢，會議於下午6時47分結束。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2023年1月16日

交通事務委員會特別會議過程

日期：2022年12月6日(星期二)

時間：下午4時30分

地點：立法會綜合大樓會議室3

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<b>議程第I項——6891TH-1 青衣至大嶼山連接路－勘查研究及詳細設計</b>			
<a href="#">000345</a> -- <a href="#">000536</a>	主席	邀請政府當局作出簡介	
<a href="#">000537</a> - <a href="#">001403</a>	主席 政府當局	政府當局作出簡介	
<a href="#">001404</a> - <a href="#">001806</a>	主席 田北辰議員 政府當局	建議興建迴旋處，以確保青衣至大嶼山連接路 and 青嶼幹線的交通不會互相影響  青衣至大嶼山連接路在強風情況下需要關閉的話，青嶼幹線能否承載需要由青衣至大嶼山連接路改道的車流	
<a href="#">001807</a> - <a href="#">002251</a>	主席 陳穎欣議員 港鐵	建議十一號幹線及相關連接道路豁免收費  建議政府當局檢視工務工程的規劃進度，審視如何壓縮工務工程的程序  青衣至大嶼山連接路整體工程需時長達11年的原因	
<a href="#">002252</a> - <a href="#">002550</a>	主席 陳學鋒議員 政府當局	青衣至大嶼山連接路擬議接駁至現時已經出現擠塞情況的三號幹線，無法解決道路擠塞的情況  建議在交匯處安裝人工智能顯示板	
<a href="#">002551</a> - <a href="#">003020</a>	主席 盧偉國議員 政府當局	支持青衣至大嶼山連接路的研究及設計  建議政府當局研究如何把工程時間再壓縮，以及研究部分工程可否同時進行  青衣至大嶼山連接路如何和交椅洲人工島工程、相關發展及道路網的配合	

時間 標記	發言人	主題	需要採取 的行動
<a href="#">003021</a> – <a href="#">003356</a>	主席 陳恒鑽議員 政府當局	建議政府當局在青衣至大嶼山連接路上搭建機場快線的路軌，讓機場快線和東涌線可不再共用同一條路軌  當局會否就擬議在馬灣建造的4個橋臺對馬灣養殖戶的影響作深入評估  建議在青龍橋設出口前往青龍頭及青山公路的出口，以紓緩汀九橋的交通	
<a href="#">003357</a> – <a href="#">003805</a>	主席 謝偉銓議員 政府當局	加快工程速度  時間表預算中有否考慮有關條例的程序已簡化  就政府當局提及青衣至大嶼山連接路將有效降低青嶼幹線於早上繁忙時間的行車量/容車量比率至約0.8，根據當局的評估，何時會飽和  在本港進行勘察研究的顧問公司的人力資源是否足夠應付有關的工程項目	
<a href="#">003806</a> – <a href="#">004129</a>	主席 林筱魯議員 政府當局	政府當局對青衣西北連接點的交通壓力的評估	
<a href="#">004130</a> – <a href="#">004513</a>	主席 副主席 政府當局	支持青衣至大嶼山連接路的工程計劃  勘察研究及詳細設計分別所佔的費用的比例	
<a href="#">004514</a> – <a href="#">004805</a>	主席 政府當局	加快工程速度  建議兩座跨海大橋的通航高度限制設於自海面起計59米，以便較大型的新一代貨櫃船能使用有關航道  當局擬議在香港聯合船塢集團有限公司擁有的土地上興建一個橋臺的安排	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">004806</a> – <a href="#">005202</a>	主席 周浩鼎議員 政府當局	青衣至大嶼山連接路的工程項目在研究階段已耗用10多年  促請當局加快建造速度	
<a href="#">005202</a> – <a href="#">005221</a>	主席	總結	
<b>議程第II項 —— 過海隧道的擬議收費方案</b>			
<a href="#">005222</a> – <a href="#">005335</a>	主席	邀請政府當局作出簡介	
<a href="#">005336</a> – <a href="#">005835</a>	主席 政府當局	政府當局作出簡介	
<a href="#">005836</a> – <a href="#">010209</a>	主席 顏汶羽議員 政府當局	應利用非繁忙時段分散繁忙時段過量的過海交通需求  居住將軍澳區居民反映“60-30-30方案”他們並不公平，因要支付更高的東隧隧道費，西隧調低隧道費對他們並無幫助	
<a href="#">010210</a> – <a href="#">010556</a>	主席 陳恒鑌議員 政府當局	“60-30-30方案”引入了兩個變量，難以準確分析數據以檢討方案的成效  不必以“分兩步走”的方式引入“不同時段不同收費”，應直接了當測試不同的收費水平對過海交通流量的影響	
<a href="#">010557</a> – <a href="#">010950</a>	主席 劉國勳議員 政府當局	不認同以加價的手段調節過海交通的流量，應以減價鼓勵非繁忙時段的使用量  關注到“不同時段不同收費”的調整機制會容許當局在無需諮詢立法會的情況下提高隧道費。	
<a href="#">010951</a> – <a href="#">011410</a>	主席 梁熙議員 政府當局	詢問“60-30-30方案”是如何估算及有否經過廣泛諮詢	
<a href="#">011411</a> – <a href="#">011758</a>	主席 李世榮議員 政府當局	政府當局應改善公共交通服務及增設泊車轉乘設施以方便駕駛人士轉用公共交通工具	



時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">011759</a> – <a href="#">012158</a>	主席 陳學鋒議員 政府當局	政府當局是否有實質數據說明“60-30-30方案”是如何達致三條隧道之間的有效分流，以解決交通擠塞問題	
<a href="#">012159</a> – <a href="#">012558</a>	主席 陳穎欣議員 政府當局	“60-30-30方案”未能理順繁忙時段的過海交通流量、改變市民的出行習慣及遏抑過海交通需求	
<a href="#">012559</a> – <a href="#">013022</a>	主席 陸頌雄議員	促請政府重新檢視商用車輛的隧道收費，應與的士的收費看齊	
<a href="#">013023</a> – <a href="#">013428</a>	主席 楊永杰議員 政府當局	倡議在繁忙時段調減西隧隧道費至\$60元及在非繁忙時段進一步調低西隧的隧道費至\$30元水平；紅隧和東隧的隧道費則維持不變  建議於深夜時段將三條海過隧道收費劃一為\$15元以鼓勵駕駛者善用過海隧道的容量	
<a href="#">013429</a> – <a href="#">013830</a>	主席 副主席 政府當局	“60-30-30方案”增加紅隧及東隧的隧道費，卻未必能解決擠塞問題  缺乏質數據說明“60-30-30方案”是如何達致三條隧道之間的有效分流  應研究如何利用非繁忙時段分散繁忙時段過量的過海交通需求	
<a href="#">013831</a> – <a href="#">014234</a>	主席 盧偉國議員 政府當局	“60-30-30方案”未能理順繁忙時段的過海交通流量、改變市民的出行習慣及遏抑過海交通需求  促請政府重新檢視商用車輛的隧道收費，應與的士的收費看齊  應小心處理“不同時段不同收費”方案的細節，廣納民意	
<a href="#">014235</a> – <a href="#">014638</a>	主席 林素蔚議員 政府當局	不同意在經濟不景下以加價的手段調節過海交通的流量，應以減價鼓勵非繁忙時段的使用量  應盡快興建第四條過海隧道	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">014639</a> – <a href="#">015023</a>	主席 梁文廣議員 政府當局	缺乏質數據說明“60-30-30方案”是如何達致三條隧道之間的有效分流  倡議在繁忙時段調減西隧隧道費至\$60元及在非繁忙時段進一步調低西隧的隧道費至\$30元水平；紅隧和東隧的隧道費則維持不變  建議於深夜時段將三條海過隧道收費劃一為\$15元以鼓勵駕駛者善用過海隧道的容量	
<a href="#">015024</a> – <a href="#">015411</a>	主席 周小松議員 政府當局	政府應豁免專營巴士的過海隧道費以提供誘因增加班次及降低票價  促請政府重新檢視商用車輛的隧道收費	
<a href="#">015412</a> – <a href="#">015820</a>	主席 嚴剛議員 政府當局	詢問若“60-30-30方案”未能有效調節過海交通的流量，當局會否有替代方案  第一階段可全面實施“易通行”以增加隧道的效率	
<a href="#">015821</a> – <a href="#">020202</a>	主席 政府當局	當局可會考慮降低的士隧道費為劃一收取\$15元  促請政府降低商用車輛的隧道收費  應改善公共交通服務及增設泊車轉乘設施以方便駕駛人士轉用公共交通工具	
<a href="#">020203</a> – <a href="#">020612</a>	主席 田北辰議員 政府當局	建議應收窄三條隧道費用的差距，讓駕駛人士按需要選擇地理位置上更為便捷的路線，減低因繞路而導致的擠塞問題	
<a href="#">020613</a> – <a href="#">021016</a>	主席 張欣宇議員 政府當局	應以減價鼓勵非繁忙時段的使用量  倡議在繁忙時段調減西隧隧道費至\$60元及在非繁忙時段進一步調低西隧的隧道費至\$30元水平；紅隧和東隧的隧道費則維持不變  建議於深夜時段將三條海過隧道收費劃一為\$15元以鼓勵駕駛者善用過海隧道的容量	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
<a href="#">021017</a> – <a href="#">021514</a>	主席 謝偉銓議員 政府當局	應研究如何鼓勵市民多用公共交通，以及鼓勵駕車人士使用非繁忙時段出行	
<a href="#">021515</a> – <a href="#">022012</a>	主席 林筱魯議員 政府當局	應利用科技管控交通  “60-30-30方案”引入了兩個變量，難以準確分析數據以檢討方案的成效  應研究如何利用非繁忙時段分散繁忙時段過量的過海交通需求	
<a href="#">022013</a> – <a href="#">022029</a>	主席	總結	
<i>議程第III項 —— 其他事項</i>			
<a href="#">022030</a> – <a href="#">022037</a>	主席	結語	

立法會秘書處  
議會事務部4  
2023年1月16日