

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2122/08-09號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告旨在匯報交通事務委員會在2008-2009年度立法會會期的工作。此報告將會根據《議事規則》第77(14)條的規定，在2009年7月8日立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

2. 立法會藉於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日通過的一項決議案，成立交通事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。

3. 事務委員會由18名委員組成。張學明議員及鄭家富議員分別獲選為事務委員會正、副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

運輸基建

港珠澳大橋

4. 港珠澳大橋(下稱"大橋")是行政長官在2007-2008年度施政報告公布的十大建設之一。大橋是策略性的大型跨界項目，不論在範圍、規模和複雜程度，都是前所未見的。粵港澳三地政府早前已達成共識，各自承擔其境內的口岸及連接線的建設。三地政府其後更進一步同意共同承擔大橋主橋的建設。三地政府連同

中央人民政府出資合共157億3,000萬元人民幣，大約相等於主橋項目費用的42%，其餘數額將以貸款形式融資。

5. 事務委員會一直跟進大橋項目的規劃和融資安排。2008年12月19日，當局就申請撥款資助(按付款當日價格計算，估計所需費用為2億3,350萬元)，以進行大橋主橋初步設計和工地勘測工作的建議諮詢事務委員會。2009年4月24日，當局再就申請撥款資助，以進行大橋主橋的詳細設計和建造工程(按付款當日價格計算，估計所需費用為90億4,650萬元)及香港口岸的詳細設計和工地勘測(按付款當日價格計算，估計所需費用為6億2,190萬元)的建議諮詢事務委員會。事務委員會普遍支持盡快落實大橋項目。事務委員會在討論有關建議時，特別指出三地政府有需要制訂有助於提高大橋使用量的措施，務求全面發揮大橋的經濟價值。為增加大橋的車流量及促進香港經濟發展，部分委員建議政府當局與內地當局研究向內地居民發放臨時駕駛執照配額，讓他們可以經大橋來港。

6. 政府當局告知事務委員會，當局已委聘顧問，在考慮交通安全、保安和環境事宜的前提下，就大橋通車後規管過境車輛的安排作出建議。三地政府的共識是盡量降低收費以吸引車輛使用大橋。根據他們最新的估算，私家車收費大概可訂為人民幣100元；貨車收費大概為人民幣200元。此外，政府當局與廣東省有關當局亦初步同意，盡快在深圳灣口岸推行一次性特別配額試驗計劃，首先發放香港私家車的一次性特別配額，廣東私家車的特別配額則會在隨後發放。如試驗計劃成功，將會為大橋日後實施有關計劃作好準備。

7. 部分委員關注愈來愈多內地和澳門私家車來港會對香港道路系統造成影響，他們建議政府當局應積極考慮在北大嶼山提供泊車轉乘設施，讓司機轉乘機場快線前往市區。政府當局同意研究這項建議。

8. 事務委員會察悉，大橋主橋的初步設計和工地勘測工作已在2009年3月中旬展開，預定在2009年年底完成。三地政府打算在2009年內分期進行大橋主橋的建造工程，以期在2015-2016年度建成。事務委員會委員要求政府當局在落實大橋項目及有關基建項目(例如香港口岸、香港接線、屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路)時，盡量為本地公司和工人創造職位。政府當局表示，落實香港口岸、香港接線、屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路項目預期可創造大約18 000個職位。

9. 因應事務委員會對大橋項目是否與屯門西繞道同步完成的關注，政府當局確定，香港口岸及香港接線工程將與屯門西繞

道及屯門至赤鱸角連接路差不多同步完成，以便盡早在新界西北部及大嶼山形成策略性公路網絡。此安排旨在應付區內日後的交通需求及提供通往香港國際機場的第二條極有需要的陸上路線。

中九龍幹線

10. 事務委員會曾檢討中九龍幹線顧問研究的最新進展，該條幹線為連接西九龍油麻地交匯處與啟德發展區和九龍灣的新策略幹道。委員認為該項目的建造工程預定於2016年才完成是太遲，他們促請政府當局加快落實該項目。委員亦關注中九龍幹線西面隧道出口可能對區內居民帶來空氣和噪音影響。政府當局表示，中九龍幹線採用雙程三線分隔車道的設計，應可避免西面隧道出口出現嚴重擠塞的情況。況且，中九龍幹線項目對空氣質素造成的影響會控制在《環境影響評估條例》(第499章)所訂的上限以內。

11. 至於居民要求在駿發花園前的渡船街天橋部分路段安裝隔音屏障一事，政府當局表示，由於這些路段不受中九龍幹線工程的影響，無需重置，故在該處加裝隔音屏障會有技術困難。政府當局會與環境保護署及相關區議會研究，可否在這些路段實施其他可行及有效的緩減措施。政府當局承諾會在推展該項目時回應市民的關注。

道路安全

違例駕駛記分制度下送達傳票的機制

12. 傳媒在2008年報道，有些司機刻意迴避接收根據現行法例發出的傳票及取消其駕駛資格的命令，藉此繞過違例駕駛記分制度。據政府當局所述，截至2009年1月底，涉及司機被記滿15分或以上而未能將傳票送達的個案約為650宗。為解決這個問題，政府當局提出立法建議修訂有關法例，藉以加強違例駕駛記分制度下送達傳票的機制。有關建議已於2008年11月28日提交事務委員會以作諮詢。

13. 事務委員會支持有關建議，但部分委員關注到，司機累積被記15分或以上而沒有按照傳票出庭應訊，會對市民構成危險，因此有需要對他們採取更嚴格的措施，例如賦權運輸署署長吊銷這些司機的駕駛執照。政府當局表示，有需要在確保道路安全與保障當事人接受公平審訊的權利之間取得平衡，因此，當局不擬推行以行政手段自動吊銷司機駕駛執照的方案。

佩戴安全帶

14. 在2009年年初發生多宗涉及司機因為沒有佩戴安全帶而死亡的交通意外後，事務委員會曾檢討政府當局現時為解決乘客／司機沒有佩戴安全帶問題所採取的措施是否足夠。

15. 委員察悉，過去5年涉及司機在意外發生時被發現沒有佩戴安全帶的傷亡數字大致持續下降，儘管如此，事務委員會促請政府當局加強有關工作，提高普羅市民對佩戴安全帶的重要性的意識。部分委員建議採取措施，例如提高不遵守有關法例的罰則，以及在車外裝置安全帶顯示燈，當車內有人沒有佩戴安全帶，便會發出可見的警示。委員亦指出，行走快速公路的公共小巴的乘客許多都沒有佩戴安全帶，他們建議警方採取更多臥底行動，藉以加強阻嚇作用。

16. 政府當局表示，警方會定期展開針對"沒有佩戴安全帶"罪行的全港性行動。政府當局認為，由於車輛的所有外置燈號均對道路安全帶來影響，因此，建議的顯示燈對道路安全有何影響必須小心評估。政府當局指出，目前約有50%的公共小巴已裝設安全帶。隨着愈來愈多公共小巴將會更換，這個百分率將會上升，日後所有公共小巴均會裝設安全帶。警方亦表示已加強對長途公共小巴的執法行動。

公共小巴的安全問題

17. 2009年6月13日發生了一宗涉及公共小巴的致命意外，導致兩名途人死亡及7人受傷。這宗意外引起市民對公共小巴運作安全的廣泛關注。事務委員會曾在2009年6月26日的會議上討論有關事宜，包括加強道路安全的措施及就公共小巴採取的特定措施。委員對於政府當局在探討在公共小巴上安裝"黑盒"(即車輛監察系統)及車速限制器方面沒有取得進展表示不滿。他們亦關注到有需要針對超速的公共小巴司機加強採取執法行動及臥底行動，並檢討沿旺角道現時的巴士／公共小巴站的安排，以期騰出道路空間來改善西洋菜南街與旺角道交界處的布局。部分委員關注到公共小巴司機現時的薪酬結構有否促使他們為求有更多收入而盡量增加所行走車程的次數。

18. 應事務委員會的要求，政府當局承諾每季就上述事宜提交報告，並提供有關公共小巴司機薪酬結構的進一步資料。政府當局亦承諾在4個月內經諮詢油尖旺區議會後，改善旺角道的巴士／公共小巴站的安排。

酒後駕駛

19. 自《2008年道路交通法例(修訂)條例》內有關酒後駕駛的條文於2009年2月9日實施後，警務人員獲賦權要求司機進行隨機呼氣測試。警方在2009年6月26日向事務委員會匯報隨機呼氣測試的結果和效用。事務委員會察悉，與2008年同期比較，在2009年2月至5月期間涉及酒後駕駛的個案減少37%，而涉及酒後駕駛的交通意外則減少65%。

20. 2009年1月23日發生一宗嚴重交通意外，導致6名人士死亡。肇事司機因涉嫌酒後駕駛及危險駕駛導致他人死亡被捕。這宗交通意外引起市民廣泛關注，認為有需要加重酒後駕駛罪行的刑罰，除作為懲處外，亦可加強阻嚇作用。因應市民要求加重對干犯酒後駕駛罪行人士的罰則，政府當局在2009年2月向有關各方徵詢意見。政府當局在作出諮詢後，宣布考慮引入不同程度酒後駕駛的罰則、“危險駕駛引致他人身體嚴重受傷”的新罰則，以及在各項與危險駕駛有關的刑罰中加入“加重刑罰的因素”。

21. 政府當局根據在公眾諮詢時收到的意見，已制訂具體立法建議。事務委員會已安排在2009年7月17日的會議上討論有關建議。

巴士起火／冒煙事故

22. 事務委員會極為關注2008年12月10日發生的3宗專營巴士起火／冒煙事故，並與政府當局及有關專營巴士公司討論如何防範同類事故再次發生。雖然政府當局的結論是，該3宗巴士起火／冒煙事故並非因維修保養不足所致，全部屬於獨立事件，但委員仍然關注現行的巴士維修保養計劃是否足夠。他們要求確定有關巴士公司有否削減維修保養計劃的資源。

23. 政府當局表示已獲巴士公司確認，近年並無削減維修保養的資源。因應委員的關注，政府當局會加強對在道路上行走的巴士進行突擊檢查，以確保巴士公司維修保養工作的質素。政府當局亦會繼續密切監察專營巴士公司的檢修和維修保養計劃，並定期與巴士公司舉行會議，檢討巴士的檢驗結果。政府當局指出，所有向乘客提供服務的專營巴士均須符合法例所訂的安全要求，並通過運輸署的嚴格檢驗。專營巴士公司向委員保證，它們一直維持嚴格的維修保養標準，並定期與製造商會晤，確保所使用的巴士車身物料符合所規定的安全標準。

24. 運輸署現正與巴士公司及巴士製造商探討多項方案，包括設置自動滅火筒及加強隔火層等，務求進一步保障專營巴士運作

安全。應委員的建議，巴士公司承諾亦會加強進行巴士火警演習，確保乘客可安全疏散。

公共交通票價

票價優惠

25. 2008年12月中旬，港鐵公司及4間專營巴士公司分別宣布停止逢星期日及公眾假期向長者提供的票價優惠，此事引起市民廣泛關注。因應市民的關注，專營巴士公司其後重新提供長者票價優惠，為期一年，而港鐵公司亦為長者提供一項新的推廣優惠，優惠期由2009年1月1日至8月31日為止。事務委員會在2009年1月8日舉行特別會議，與政府當局及有關公共交通機構代表討論票價優惠事宜。

26. 事務委員會委員不滿港鐵公司新的推廣優惠，把原本逢星期日及公眾假期提供的長者2元乘車優惠，由2009年1月1日起改為逢星期三及公眾假期提供。由於星期日是家庭日，取消星期日的折扣優惠會減低長者與家人一同外出的意欲。港鐵公司解釋，作出有關改動是為長者在乘搭交通工具方面提供更多選擇，因為巴士公司已在星期日提供折扣。然而，事務委員會委員認為，假如港鐵公司提供票價優惠，港鐵將會是長者長途車程所屬意的交通工具。港鐵公司同意因應市民普遍對新的長者推廣優惠的意見，檢討新的安排。

27. 此外，委員認為專營巴士公司不應在油價回落和經濟低迷的時候取消"即日回程"折扣。巴士公司代表解釋，經評估本身的經營環境及財務狀況後，巴士公司再沒有能力提供有關優惠。政府當局表示，當局會繼續鼓勵各公共交通機構向乘客提供票價優惠，但是否延續個別票價優惠計劃，屬有關公司的商業決定。

28. 事務委員會在2009年1月8日的會議上通過一項議案，促請這些公共交通機構向長者提供永久乘車優惠；巴士公司繼續提供"即日回程"票價優惠；以及港鐵公司繼續提供轉乘渡輪的票價優惠。

29. 在兩鐵合併後，港鐵公司將"東鐵線全月通"及"西鐵線全月通"的推廣優惠延長至2009年6月30日。2009年5月，港鐵公司再決定把有關推廣優惠延長一年至2010年6月30日。

港鐵公司的票價調整

30. 兩鐵於2007年12月2日合併後，港鐵公司曾承諾在2009年6月30日或之前不會增加票價，而港鐵公司票價日後的任何調整將

會根據一套客觀及具透明度的票價調整機制決定。事務委員會委員認為，在經濟困難的時候加價是不能接受的。港鐵公司在2009年5月宣布，在票價調整機制下運用由政府統計處提供的最新數據進行運算後，根據所得的結果，港鐵票價在2009年不會有任何調整。

新界的士調整收費申請及按錶收費

31. 在市區及大嶼山的士於2008年11月30日調整收費後，政府當局曾於2008年12月11日就新界的士團體提出的調整收費申請諮詢事務委員會。新界的士團體建議落旗收費增加兩元，由13.5元增至15.5元，而8公里以下每次跳錶的收費增加0.1元至1.3元，8公里以上每次跳錶的收費則減至1元。

32. 事務委員會曾聽取來自的士業界的13個團體的意見，並察悉他們當中大部分均支持有關的調整收費申請。事務委員會雖然支持調整收費的建議，但部分委員認為，新的"短加長減"收費結構在遏止折扣黨活動方面的效力未必足夠。他們建議政府當局立法確保按錶收費。應事務委員會的要求，政府當局承諾研究海外在這方面的經驗，並向的士業界進一步收集意見。

33. 政府當局在2009年5月完成研究，並於2009年5月22日向事務委員會提交研究結果。據政府當局所述，的士業界普遍認為，調整收費為司機的收入帶來正面作用。至於應否立法規管按錶收費的問題，政府當局指出，業界對此意見紛紜。據政府當局所述，較多市區及新界的士業界支持這樣做，但他們當中有一部分人對此有保留。而大嶼山的士業界則反對有關建議。政府當局認為，將議價行為列為刑事罪行極具爭議，而立法並非徹底解決議價問題的有效措施。政府當局認為，在實施新收費後，議價問題已有所紓緩，而向乘客提供的折扣亦已縮減。

34. 然而，部分事務委員會委員仍然認為，當局應立法規管按錶收費。他們不同意可透過市場機制來對付折扣黨活動的問題，因為據傳媒報道，折扣黨仍有營運的空間。事務委員會將在2009年9月舉行多一次會議，聽取的士業界對於調整收費所帶來的影響及對付折扣黨問題的措施的意見。

巴士票價調整機制

35. 根據現時的專營巴士票價調整安排，政府當局在釐定專營巴士票價水平時，會考慮一籃子的因素。票價調整幅度方程式¹的運算結果是這些因素之一。若方程式運算結果達到-2%的水平，政

¹ 該方程式的運算方式為： $0.5 \times$ 運輸服務業名義工資指數變動 $+0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動 $-0.5 \times$ 生產力增幅

府當局便會主動全面檢討巴士票價。在2009年3月底，政府宣布，參照政府統計處在2009年3月26日公布的2008年12月運輸服務業名義工資指數，票價調整幅度方程式的運算結果是-3.03%。然而，政府統計處其後在2009年4月15日宣布，巴士票價調整幅度方程式所用的運輸服務業的工資數據出現計算錯誤。因應經更正的2008年12月運輸服務業名義工資指數，政府重新計算巴士票價調整幅度方程式的結果。經修正的按季巴士票價調整幅度方程式的運算結果為-1.26%，未達致啟動檢討巴士票價機制的-2%水平。事件引起公眾廣泛關注。事務委員會曾於2009年4月24日討論此事。

36. 據政府統計處所述，在工資統計調查中，有些機構只提供原始數據，需經人手運算轉換後才能用作計算平均工資。該處一位職員在以人手運算不同工種內的部分津貼時出錯，而其後的檢測亦未能糾正有關錯誤。結果導致在計算運輸服務業的工資數據時出錯。

37. 部分委員認為以人手運算來轉換原始數據的做法不理想，他們建議政府當局向公共交通營辦商施加法定規定，規定他們須向政府統計處提供已運算的數據，而非原始數據。這些委員關注到原始數據涵蓋不同類別的員工獲發放的不同種類的津貼，既容易混淆，亦可能被操控來避過達到啟動檢討巴士票價機制的觸發點。

38. 政府當局承諾考慮委員的意見，並會加倍努力來防止類似事件重演。委員察悉，政府統計處已採取連串的強化措施，例如提高數據素質測試的敏感度、強化數據複核程序及加強員工的培訓。

道路交通管理

令"建造—營運—移交"模式隧道的使用情況合理化的措施

39. 鑒於隧道車流量分布不均，尤其是過海行車隧道交通擠塞的問題引起公眾關注，事務委員會曾討論旨在改善現有4條"建造—營運—移交"模式隧道(即東區海底隧道(下稱"東隧")、西區海底隧道(下稱"西隧")、大老山隧道及三號幹線(大欖隧道))的使用情況的措施。

40. 在2008年10月，在東隧及西隧分別持有70.8%及35%股權的中信泰富被揭發參與未經授權的外匯交易活動，該公司的股價因而大跌。事務委員會委員認為是適當時候購回中信泰富在東隧及西隧的股權，以便政府當局對隧道費有更大的控制能力。

41. 政府當局告知委員，當局已委托顧問就此進行為期一年的研究。政府當局的目標是找到在交通、財務及法律上可行的長遠解決方案，並為日後可能與專營公司進行的談判擬定策略。

42. 部分委員強烈認為，擬議顧問研究既無需要，亦可能拖延購回隧道的談判。政府當局表示，有需要獲得將由顧問擬備的車流量資料及隧道的估值，以便與專營公司商討，而顧問研究會與專營公司的談判同步進行。

43. 部分委員認為，東隧及西隧調整隧道費無須經立法會審批是導致3條過海行車隧道的車流量分布不均的主因。他們籲請政府當局日後興建道路及隧道時不要再採用"建造—營運—移交"模式。然而，其他部分委員則認為，政府當局應參考海外實施"建造—營運—移交"模式的成功經驗。部分委員建議，政府當局應研究設立隧道及橋樑管理局的可行性，以便擁有及管理所有隧道及橋樑，包括購回後的"建造—營運—移交"模式隧道。

建議的新界區行車速度屏及推行智能運輸系統的最新進展

44. 事務委員會支持當局有關在新界區裝設五個行車速度屏的建議，以便提供交通資訊，方便駕車人士選擇合適的行車路線。由於行車速度屏是新近引入香港的設施，部分委員認為，政府當局應在確定其對駕車人士的作用後，考慮安裝更多行車速度屏。政府當局表示會在安裝建議的行車速度屏後，參考其所帶來的效益，然後在下一階段考慮加裝該等設施。

45. 關於在香港推行智能運輸系統的進展，事務委員會察悉，運輸資訊系統的安裝工作已於2008年完成，並於2009年分期為公眾提供應用服務。該系統是一個中央數據庫，用以收集、處理和發放全面的交通資訊。

私人駕駛教師執照

46. 事務委員會一直監察在2001年實施的簽發新私人駕駛教師執照的新機制。根據該制度，私人駕駛教師執照被組合為3組²。截至1999年11月為止該3個組別車輛各自的有效私人駕駛教師執照數目被用作基數。當某一組別有效駕駛教師執照的數目比該組別的基數低10%時，便會成為運輸署署長考慮發出該組別新的私人駕駛教師執照的觸發點。運輸署署長每兩年檢討私人駕駛教師的駕駛教師執照數目，然後才決定每次發出多少個新執照。

47. 政府當局向事務委員會匯報其每兩年進行的檢討的結果，並就發出新的私人駕駛教師執照以達到各個組別的基準水平

² 私人駕駛教師執照分為3組：第一組：私家車及輕型貨車；第二組：巴士及公共小型巴士；第三組：中型貨車、重型貨車及掛接車輛

的建議諮詢委員。事務委員會支持政府當局的建議。然而，部分委員促請政府當局考慮業界的強烈意見，即應撤銷對第2及第3組別的私人駕駛教師教導第1組別車輛的駕駛學員所施加的限制。這些委員特別指出業界的建議，將現時3個組別的私人駕駛教師執照合併為一個組別。應事務委員會的要求，政府當局承諾會參考海外經驗來研究該合併建議。

行人設施

48. 事務委員會一直跟進旨在改善行人環境的措施。一如2008-2009年度施政報告所宣布，政府當局將會為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立一套評審制度。該評審制度旨在提供一套更為完善的目標以及具透明度的評審準則，以評定各上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的效益及先後次序。為此，運輸署已委托顧問進行研究，以訂立擬議評審制度。顧問參考香港使用的現有評審準則，建議訂立一套包括初步遴選及評分機制的評審制度。事務委員會曾與政府當局討論擬議的評審制度，並曾聽取關注組織及地區團體的意見。

49. 委員普遍同意有關的評審準則。部分委員建議，在評審制度下，應給予公共屋邨林立的地方優先考慮。政府當局指出，由於公共屋邨的人口密集，而且長者人口相對較多，而這兩項均屬於擬議評分機制下的評核準則之列，因此，涉及公共屋邨林立的地方的建議在評審制度下應獲得較高評分。

50. 政府當局的目標是在2009年下半年為擬議評審制度作最後定案。事務委員會將在下個立法會會期進一步討論實施評審制度工作的進展。

鐵路事宜

51. 鐵路在香港的運輸系統策略中擔當重要的角色。事務委員會轄下成立小組委員會，繼續跟進涉及鐵路在規劃、實施及運作的事宜³。小組委員會的工作情況詳細載列在**附錄III**的報告內。

52. 當局曾向事務委員會簡報將軍澳支線(第二期)的項目進展及將軍澳線的票價及新的服務安排。將軍澳支綫(第二期)於2006年動工，在將軍澳站分支向南伸延至康城站，全長3.5公里，預期將於2009年年中通車。在康城站啟用後，將會推行新的"3+1"服務模式(即每4班列車當中，將有3班由寶琳前往北角，而第4班則由康城前往北角)。

³ 根據小組委員會的職權範圍，涉及合併後的港鐵公司的企業管治及票價的事宜應由事務委員會處理。

53. 部分委員表示關注到在康城站啟用及推行新的"3+1"服務模式後，寶琳站及坑口站在繁忙時段的服務班次將由現時2分40秒調整為2.5分鐘／2.5分鐘／5分鐘的班次模式。這些委員詢問往來將軍澳站至北角站的列車班次可否再加密至2分10秒1班(即增至每小時28班列車)。

54. 港鐵公司解釋，考慮到將軍澳線現時由寶琳站前往北角的乘客量及寶琳站的單一月台設計，有實際限制令港鐵公司無法進一步增加來往寶琳站及將軍澳站之間路段的列車班次。然而，港鐵公司承諾會密切監察人流，並採取適當措施確保人流暢順。

55. 事務委員會亦曾跟進港鐵公司員工提出有關該公司更改員工薪酬及福利的投訴。事務委員會曾在兩次會議上討論此事，並聽取了7個鐵路職員工會所表達的意見。委員提醒港鐵公司有責任履行合併前的兩間鐵路公司所作的承諾，以保障員工與每名員工的現有職系有關的薪酬及福利，並在兩鐵合併後新的職系架構下維持員工相同的工作時數。委員要求政府當局敦促港鐵公司妥善處理鐵路職員工會所表達的不滿，並與職工會討論涉及與工作相關的安排及津貼的多項關注。

56. 港鐵公司表示，該公司一如在兩鐵合併時所作的承諾，為超過8 000名前綫員工提供了職業保障，並為所有員工提供了薪金保障。非經理級的員工更獲得額外的薪階保障。港鐵公司解釋，關於例如編更、休息時間、休息日及用膳時間等方面的工作安排，以及與工作安排相關的津貼，該公司在兩鐵合併後須根據營運需要將有關安排及津貼統一。儘管統一了有關安排及津貼，合併後各方面的安排與合併前相若。

57. 事務委員會在2009年6月26日的會議上通過以下議案——

"強烈譴責政府未能嚴格監督港鐵履行合併時的承諾和港鐵歧視職工會的錯誤做法，促請本委員會把港鐵七間工會指控港鐵違反的事項歸納起來在本委員會逐一系列跟進，以履行立法會監督合併後落實對員工的保障；並要求鄭汝樞局長和港鐵行政總裁周松崗出席上述跟進的會議。"

事務委員會決定在2009年9月進一步討論此事，並邀請運輸及房屋局局長和港鐵公司行政總裁出席有關會議。

58. 事務委員會將在7月舉行的會議上跟進九龍南線的最新進展及來往柯士甸站與其他港鐵線車站之間的票價。

其他事宜

59. 事務委員會曾在2008年聽取政府當局就行政長官施政報告所作的簡報。事務委員會亦曾討論在路政署開設兩個總工程師職位的人員編制建議及有關下列基建項目的撥款建議——

- (a) 將軍澳-藍田隧道和跨灣連接路；
- (b) 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程；
- (c) 屯門公路重建及改善工程；及
- (d) 屯門公路市中心段交通改善工程。

曾舉行的會議

60. 在2008年10月至2009年6月期間，事務委員會共舉行了12次會議，而鐵路事宜小組委員會則共舉行了8次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年7月3日

立法會

交通事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
交通事務委員會

2008至2009年度委員名單

主席	張學明議員, GBS, JP
副主席	鄭家富議員
委員	何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 劉江華議員, JP 劉健儀議員, GBS, JP 石禮謙議員, SBS, JP 李鳳英議員, BBS, JP 張宇人議員, SBS, JP 陳偉業議員 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

(總數：18名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2009年7月2日

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2065/08-09號文件

檔號：CB1/PS/1/08

鐵路事宜小組委員會 向交通事務委員會提交的報告

目的

本報告旨在闡述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2008-2009年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2008年10月14日今個會期的首次會議上決定成立小組委員會，以監察與鐵路相關的事宜。小組委員會的職權範圍和委員名單分別載於**附錄I和II**。
3. 小組委員會由劉健儀議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行了8次會議。

主要工作

4. 小組委員會跟進在上屆立法會(2004-2008年)成立的前鐵路事宜小組委員會的工作。小組委員會在今個會期曾與政府當局和港鐵公司討論多個鐵路項目的進展情況，詳情載於下文各段。

九龍南線

5. 九龍南線從南昌站延伸至尖東站，把西鐵線與東鐵線連接起來。這條新鐵路全長3.8公里，中途在西九龍設柯士甸站。九龍南線預計在2009年下半年通車。
6. 政府當局和港鐵公司在2008年11月21日小組委員會會議上，向小組委員會簡介九龍南線的工程進度及當局打算就配合九龍南線通車的擬議公共交通服務計劃諮詢相關的區議會。委員在研究政府當局規劃的柯士甸站與鄰近地方的行人連接時，向政府

當局強調有需要顧及如何方便攜帶行李的鐵路／渡輪乘客在下雨或惡劣天氣下往返柯士甸站及中港城或機場快線九龍站。委員認為從柯士甸站前往中港城的乘客需先經現有的柯士甸道行人隧道，再由隧道出口沿長150米的無上蓋行人路步行前往，這對他們來說頗為不便。委員亦認為，從柯士甸站前往九龍站的乘客只可使用現有的佐敦道行人天橋，並需穿過一個商場，這樣的安排甚為不理想。小組委員會亦曾前往柯士甸站實地視察，以瞭解該站的設施是否足以應付乘客的需要。

7. 政府當局其後告知委員，因應委員的意見，運輸署會把連接隧道至中港城的一段行人路擴闊至3.5米，而路政署會重鋪路磚以改善行人路面，令攜帶小型行李的乘客步行時較為舒適。

8. 然而，委員仍然認為應建造行人隧道把柯士甸站和中港城直接連接起來，並促請政府當局研究在毗連中港城目前預留予西九文化區的一塊用地建造此隧道連接。委員要求在提供此隧道連接前，應為連接柯士甸道行人隧道和中港城之間的行人路加建上蓋。應委員的要求，政府當局承諾在現有行人路臨時加建上蓋。加建上蓋及行人路擴闊／重鋪路磚工程會於九龍南線通車前完成。

9. 委員察悉，運輸及房屋局已開始與西九文化區辦事處商討如何在現時預留予西九文化區的用地闢設行人通道，連接柯士甸站和中港城。此外，港鐵公司亦正與運輸署探討能否加強現有專線小巴服務，在柯士甸站及中港城附近設站，並為鐵路乘客提供轉乘優惠。

10. 因應委員關注柯士甸站與附近其他鐵路車站(九龍站及廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")總站)的行人連接情況，政府當局表示，港鐵公司正研究一項建議，即建造行人隧道連接3個鐵路車站，並裝設自動行人道及興建行人天橋。在高鐵香港段總站的設計於2009年年底定案後便可得出研究結果。短期而言，港鐵公司建議現時機場快線穿梭巴士服務在柯士甸站增設中途站，以方便安排九龍南線的乘客轉乘。港鐵公司將向運輸署提交有關申請。

西港島線

11. 西港島線方案根據《鐵路條例》(第519章)在2007年10月26日刊憲。為表明方案涵蓋的大部分樓宇之下樁柱及地基會被剔出收回地層範圍，當局更正方案，並於2009年1月9日在憲報公布更正內容。政府當局在2009年3月31日小組委員會會議上，向委員會簡介對方案作出的修訂。小組委員會亦在該會議上聽取團體代表的意見。

12. 當局在2009年6月1日及4日的小組委員會會議上就西港島線的撥款安排諮詢小組委員會。政府當局告知小組委員會，港鐵公司於2009年2月提交西港島線項目的最新財務建議，當中顯示鐵路項目的建設成本較2007年11月的預算數字大幅飆升。該項目舊的預算建設成本為89億元(按2006年1月價格計算)，若要推行該項目，估計港鐵公司需要當局提供60億元資助(按2007年1月淨現值計算)。修訂預算與2007年11月匯報的預算對比如下 ——

	<u>2007年10月的預算</u>	<u>2009年2月的最新預算</u>
(a) 建設成本	89億元 (按2006年1月 價格計算)	154億元 (按2008年12月 價格計算)
(b) 資金差額	60億元 (按2007年1月 淨現值計算)	127億元 (按2009年6月 淨現值計算)

13. 建設成本增加65億元(154億元－89億元)，原因是 ——

- (a) 鐵路工程範圍擴大，令相關費用增加22億元；及
- (b) 建造業價格在兩次估算的3年期間上升43億元。

14. 資金差額是按以下方程式計算 ——

$$\text{資金差額} = \text{按淨現值計算的支出} - \text{按淨現值計算的收入}$$

向港鐵公司提供的資助總額為127億元(按2009年6月淨現值計算)。

15. 小組委員會委員極為關注港鐵公司有否低估西港島線的收入及高估所需的資助。政府當局解釋，預算收入是根據輸入模型的假設包括估算人口和就業數據及票價結構等數據計算。兩鐵於2007年合併後，在2007年12月實施一系列的降低車費措施。在2007年10月估算西港島線項目原本造價時，這些減價措施並沒有計算在內。此外，根據最新估計，到2016年時的人口及就業的預計增長將會減慢，這亦對西港島線的收入構成影響。

16. 包括鄭家富議員、王國興議員及李鳳英議員在內的一些委員關注到估算的人口／就業數據是否偏向保守，沒有考慮到西港島線為地區帶來的發展。李鳳英議員亦指出，兩鐵合併後港鐵公司在整體人手方面取得的協同效益，在估算成本時亦應考慮在內。

17. 政府當局在回應委員的關注時表示，西港島線的非車費收入已由獨立工程顧問審核，而車費收入則採用完備的鐵路發展研究用的電腦模型審核。政府當局表示很重視保障公眾利益，因此建議實施退還機制。根據該機制，在西港島線投入營運後兩年內將會再計算資金差額。倘若因高估合約費用而高估資助款額，港鐵公司需要將差額連同利息退還給政府；倘若開支超出預算，港鐵公司則須自行承擔額外款額，故此港鐵公司須承擔有關超支的風險。換言之，資金差額是政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

18. 委員亦促請政府當局積極回應地區人士的關注，尤其是有關山道和般咸道擬建通風井對空氣和視覺造成的影響及爆破工程的影響。港鐵公司解釋，鐵路的通風井不會排放不良的氣體。港鐵公司亦會探討所有可行方法，盡量縮減山道通風井的體積，以回應居民的關注。港鐵公司亦會採取嚴謹的風險控制和安全措施，確保在施工期間運送、使用和存放爆炸品的安全。小組委員會在2009年6月4日的會議上通過以下議案 ——

"本會強烈要求立即動工興建港鐵西港島線，特區政府重新檢視與港鐵的財務安排，作為長遠工作目標。並督促港鐵重新檢視處理通風井及爆破工程的方法，以回應居民的憂慮。"

廣深港高速鐵路(香港段)

19. 高鐵是連接香港、深圳和廣州的高速鐵路。高鐵香港段總站設於西九龍，向北行途經油尖旺、深水埗、葵青、荃灣和元朗，並於皇崗邊界與高鐵內地段連接。政府當局打算在2009年年底展開高鐵香港段的建造工程，以期於2015-2016年竣工。

20. 小組委員會曾在2009年5月14日的會議上聽取團體代表的意見，他們主要關注收地賠償、增設中途站及工程對環境的影響。主要的爭議點是政府當局在元朗石崗設置緊急救援站及列車停放處的計劃需要在石崗菜園村收地及清拆該處。許多受影響居民出席了該次小組委員會會議，表明強烈反對收地及清拆的建議。他們批評當局在2008年11月28日將高鐵香港段刊登憲報後，就高鐵的建議走線和鐵路措施只進行為期兩個月的公眾諮詢。當局向受影響居民提供的資料非常少，例如沒有清晰釐定香港段的走線。

21. 政府當局解釋，在研究緊急救援站位置時，考慮過的範圍覆蓋整個錦田及八鄉平原地帶。由於石崗位於西九龍至內地福田全條高鐵走線的中段附近，在石崗設置緊急救援站，可以有效應付隧道內不同位置發生的意外。而且，擬議選址有公路接駁、地勢較低、土地較廣闊和平坦，方便救援隊部前往緊急救援站及疏

散列車乘客。政府當局向委員保證，有關政府部門將繼續與港鐵公司商討高鐵的詳細設計，並適時諮詢立法會、有關區議會及鄉事委員會。應小組委員會的要求，政府當局承諾與地區人士保持密切聯絡，聽取他們的意見，並向他們提供最新資料。政府當局表示有關賠償的事宜會按照既定土地政策及相關法例處理。

22. 委員強調政府當局和港鐵公司應繼續與受影響居民密切對話，在可行範圍內考慮他們的意見和要求。小組委員會促請政府當局盡力回應受影響居民的關注，並向他們提供項目的詳細資料和必要的協助。小組委員會亦決定在2009年9月底左右舉行會議，進一步討論此事宜。

23. 委員要求政府當局考慮一些團體代表的意見，即高鐵香港段應在新界北設立中途站，令新鐵路發揮最大的經濟效益。然而，政府當局指出，在新界增設中途站不單會延長行車時間，也減低列車維持高速運行的時間，因此，政府當局不建議設置中途站。

24. 小組委員會委員亦促請政府當局和港鐵公司充分回應居民對於工程施工期間對環境造成影響的關注，因為建議的鐵路路線很長，預期會產生大量的建築廢料及石頭。港鐵公司承諾會根據《環境影響評估條例》評估高鐵在施工期間及日常營運對環境所造成的影響，並會在環境影響評估報告(下稱"環評報告")建議採取緩解措施。小組委員會察悉，環境保護署只會在滿意環評報告的情況下才發出允許興建高鐵的環境許可證。港鐵公司在備妥環評報告後，亦會提交予有關區議會及鄉事委員會。

南港島線(東段)

25. 南港島線(東段)是約7公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，途中於海洋公園、黃竹坑及利東設站。港鐵公司於2008年2月展開南港島線(東段)的初步規劃和設計工作。政府當局正與港鐵公司討論項目的詳細工程範圍及落實計劃。政府當局打算在2011年開始興建該鐵路，以期在2015年完成及通車。

26. 小組委員會曾在2009年1月16日的會議上，與政府當局和港鐵公司討論擬建南港島線(東段)規劃工作的最新進展。小組委員會在2009年5月15日的會議上進一步聽取團體代表對該項目的意見。大部分委員對於港鐵公司不在跑馬地設置車站的決定表示失望。一些委員要求政府當局考慮在跑馬地設站為跑馬地的社區和商業發展帶來的長遠效益。鑒於在賽馬日及假日來往銅鑼灣及跑馬地的行人眾多，而且該區人口長遠會有所增加，故有理據支持在該區設站。一些委員建議興建跑馬地鐵路分支線，而此分支線的列車班次只會在賽馬日才增加。

27. 政府當局表示曾認真考慮在跑馬地設站的方案，此方面需顧及多項因素，例如乘客量、建造成本、實施時間表及在施工期間對當區居民的滋擾。當局曾審視在跑馬地設站的不同位置，但所有方案均會導致走線及施工時間延長。車程加長亦會降低南港島線(東段)項目的經濟效益。由於社會上亦有強烈呼聲要求早日開始興建南港島線(東段)，政府當局經權衡後，決定不在跑馬地設站。

28. 政府當局亦表示，由於預計跑馬地馬場站在非賽馬日的乘客量不高，加建跑馬地分支線會對南港島線(東段)整個項目的運輸及經濟效益帶來負面的影響。不過，因應小組委員會的意見，政府當局會就建造兩條地下行人隧道以連接銅鑼灣中心區域至跑馬地交界的繁忙街道(一條隧道由體育路現有行人隧道，經銅鑼灣中心區及地鐵站連接維多利亞公園；另一條則連接加路連山的重建發展項目至恩平道)是否可行進行研究。運輸署稍後會委聘顧問研究該行人隧道計劃，並會諮詢相關區議會。

29. 委員認同團體代表對於香港仔隧道收費站至利東邨的一段擬建鐵路高架橋段會帶來噪音及影響景觀的關注。一些居民擔心高架橋段會影響該區的發展，要求改以隧道形式興建。港鐵公司解釋，採用隧道方案會造成很多困難及弊端，特別是香港仔海峽部分水域將須封閉3年以興建隧道橫跨香港仔海峽，這樣會對附近香港仔避風塘的營運帶來負面影響。由於在施工期間要在避風塘挖掘海泥，污染物的擴散會影響該處的水質。

30. 對於居民關注高架橋外型與四周環境的配合，政府當局會諮詢橋樑及有關建築外觀諮詢委員會及相關區議會，務求得出一個能照顧有關各方意見的設計。港鐵公司已向委員保證，會盡力設計在觀感上可以接受並能與黃竹坑四周環境配合的架空橋方案。此外，港鐵公司亦承諾制訂緩解噪音影響的措施。

31. 委員要求港鐵公司留意市民對海怡半島及利東車站入口位置提出的建議，並在詳細設計車站時加以考慮。應小組委員會的要求，政府當局和港鐵公司承諾會在南港島線(東段)的整個規劃過程中，繼續考慮居民的建議，並回應他們的關注。

沙田至中環線(下稱"沙中線")

32. 沙中線包括兩條鐵路線共長 17 公里：大圍至紅磡段把馬鞍山線、九龍南線及西鐵線連接起來，形成一條東西行的策略性鐵路走廊；紅磡至中環的過海段將現時的東鐵線延伸至港島中區，形成一條南北行的策略性鐵路走廊。沙中線將設有六個轉車站。

33. 小組委員會在2009年3月31日的會議上，與政府當局和港鐵公司討論該項目的進展情況，同時聽取與會團體代表的意見。委員普遍認同團體代表的意見，即應設置顯徑站以紓緩大圍站的擠塞情況。政府當局確認顯徑區對鐵路運輸的需要，承諾把擬設的顯徑站納入有關的鐵路方案。

34. 至於居民因為不設慈雲山站而關注如何改善慈雲山的行人天橋系統及與鑽石山站的接駁，政府當局表示已就所提出的方案進行可行性研究，待敲定最終建議後便會諮詢區議會及地區人士。

35. 委員促請政府當局回應對保存前大磡村用地的3幢歷史構築物(即機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓)的關注，而該用地將發展成為沙中線車廠。政府當局表示將會在檢討沙中線車廠的設計時，研究如何令這些文物建築融入車廠上蓋和附近的未來發展中，政府會進一步徵詢黃大仙區議會對此事宜的意見。

36. 小組委員會亦與政府當局討論關於設置中環南站的要求。政府當局表示，此事宜會待中區政府合署現址日後的用途定案後再行檢討，以便更能配合該區的未來發展。應小組委員會的要求，港鐵公司承諾在進行車站設計時，考慮市民提出車站出入口的設置應方便乘客使用鐵路的要求，以便設置便利的行人連接通道與附近的住宅區連接起來。政府當局和港鐵公司表示，在2009年沙中線項目的初步設計工作完竣前，將會繼續與有關區議會和地區人士保持密切聯絡，以進一步徵詢他們的意見。

2008年12月8日觀塘線服務受阻事故及檢討近期的鐵路事故

37. 鑒於2008年12月8日發生觀塘線服務受阻事故，令超過18 000名乘客被阻延行程逾3小時，小組委員會在2008年12月16日舉行緊急會議檢討港鐵公司的事故處理程序。委員極為關注港鐵公司在觀塘線服務受阻1小時後才調派緊急接駁巴士，並對港鐵公司花近1小時才能確定2008年12月8日事故的成因及乘客被困車廂內約45分鐘一事深表不滿。港鐵公司雖然預計乘客服務將會受到阻延而於傍晚7時30分發出紅色警報，但公眾卻直至晚上8時13分才獲通知觀塘線由觀塘至調景嶺的來回列車服務暫停。

38. 根據港鐵公司調查所得，事故成因涉及一個架空電纜隔離器。該隔離器一般應該鎖在關閉狀態，在事故期間卻鎖於打開狀態。已關閉的隔離器連接兩組重疊的架空電纜，一般情況下應該鎖於關閉狀態，以平衡電壓。然而，在2008年11月10日最近一次

進行維修工作後，該隔離器便鎖於打開狀態，直至2008年12月8日發生事故後才被發現。

39. 委員認為在發生鐵路事故時，港鐵公司應適時向乘客發放資訊，讓他們考慮轉乘其他交通工具。由於觀塘線事故的起因是外判員工把架空電纜隔離器置於錯誤狀態，委員亦關注港鐵公司需要加強監察其外判維修工作，並確保承辦商的員工符合所要求的標準。

40. 因應委員的關注，政府當局與港鐵公司作出檢討，並制訂多項改善措施。港鐵公司承諾將來如有事故發生，在事故發生後20分鐘內，如港鐵公司預期鐵路服務不能在未來的20分鐘內恢復，便會建議乘客考慮乘搭其他交通工具。若港鐵公司在不到20分鐘時間便作出評估並確定鐵路服務無法在未來的20分鐘內恢復，會立即提示乘客，而不會待事故發生後20分鐘才這樣做。

41. 鑒於在觀塘線事故中港鐵公司用了超過1小時才能為乘客安排緊急接駁巴士，港鐵公司承諾日後會在發出紅色警報後，便同時安排緊急接駁巴士候命。若確定事故會導致服務暫停，港鐵公司會全面安排緊急接駁巴士。在新的安排下，安排緊急接駁巴士候命的時間會早很多。

42. 至於外判維修工程，港鐵公司已制訂新的隔離器檢查程序及加強外判維修工作的監察系統。委員亦要求港鐵公司確認其傳媒通報安排。港鐵公司向委員保證，如發生服務受阻的事故，港鐵公司會一如既往盡可能通知傳媒，讓乘客考慮轉乘其他交通工具。在繁忙時間及預期鐵路服務不能於短時間內恢復的情況下，港鐵公司會盡快通知傳媒。應小組委員會的要求，港鐵公司亦匯報過去6個月所發生的鐵路事故。委員非常關注事故頻仍的情況，並促請政府當局確保港鐵公司盡快作出令當局滿意的改善。

安裝月台幕門

43. 港鐵公司告知小組委員會，其目標是要依期於2012年內完成合併前地鐵系統內全部8個地面及高架車站(即荃灣、葵芳、葵興、杏花邨、柴灣、九龍灣、牛頭角及觀塘)的加裝自動月台閘門工程。小組委員會要求港鐵公司盡量加快進行有關工程。港鐵公司在回應時表示會首先完成杏花邨站的安裝工程，其餘7個車站的安裝工程將在2012年前完成，部分工程會於2011年完成。

44. 至於在東鐵沿線車站安裝自動月台閘門一事，委員對於港鐵公司未能提供完工日期表示強烈不滿。委員指出，小組委員會對上一次在2007年5月4日的會議上討論此事項時，當時的九廣鐵

路公司(下稱"九鐵公司")曾告知委員，計劃於2008年2月在羅湖站進行自動伸縮月台踏板系統的測試，並於2008年9月前完成有關測試，另外需要5年時間才能在所有九鐵車站安裝自動月台閘門。因應所提供的資料，小組委員會曾於該次會議上通過一項議案，要求當時的九鐵公司在2013年前完成自動月台閘門的安裝工程。

45. 港鐵公司解釋有關工程須處理各項技術問題，並強調若在不裝設自動伸縮月台踏板系統的情況下安裝自動月台閘門，東鐵沿線車站列車與彎位之間寬闊的月台空隙會對乘客在上落車時構成危險。港鐵公司告知委員，在2009年9月前會有足夠測試數據對自動伸縮月台踏板系統效能進行分析及評估；而全面檢討將於2009年年底前完成。委員在2008年11月21日的小組委員會會議上通過以下議案——

"本會強烈不滿及譴責政府與港鐵，未能履行承諾就安裝月台幕門工程提出具體的時間表，並強烈要求政府督促港鐵加快安裝月台幕門工程。"

為跟進此事宜，小組委員會在2008年12月13日前往羅湖站實地視察，瞭解進行中的自動伸縮月台踏板系統測試及有關的技術問題。

檢討《港鐵附例》及《西北鐵路附例》

46. 研究與兩鐵合併有關的附屬法例擬稿小組委員會於2007年年中完成審議《港鐵附例》及《西北鐵路附例》的擬稿後，通過建議的修訂，並指出需要處理的多個範疇。港鐵公司承諾參考兩鐵合併後整合鐵路網絡的營運經驗，以及小組委員會提出的建議，全面檢討經修訂的附例。港鐵公司現已完成有關檢討。政府當局已審閱檢討的結果，並就其對檢討涵蓋的主要範疇所作評估諮詢小組委員會。

47. 委員就多項事宜提出建議。涂謹申議員和湯家驊議員均就"使用粗言穢語"的罪行表達意見，認為有關附例應就"使用粗言穢語"罪行當中的"粗言穢語"提供清晰定義，使其清晰明確。他們建議有關使用粗言穢語的定義應沿下述方向界定：任何人如使用威脅性、粗穢、淫褻或使人反感的言語，煽動對另一乘客使用暴力或歧視該乘客，或如該人這樣做以侮辱、威脅或騷擾另一乘客，即屬違法。

48. 一些委員質疑港鐵公司為何容許在東鐵線列車上播放嘈吵的電視節目及廣告，但卻懲罰使用收音機造成噪音的乘客。港鐵公司指出，此附例見諸於世界各地大多數與交通運輸有關的附例／規例。只要乘客不要把音量調得過高或使用耳筒，他們是可

以收聽例如收音機或MP3的。港鐵公司亦表示，東鐵線列車上電視廣播的音量是不得超過政府當局和港鐵公司簽立協議時所訂明的水平上限。港鐵公司會定期進行檢查，以確保符合訂明的音量水平上限。

49. 委員察悉，港鐵公司建議把"衣著不恰當"罪行的罰款水平由5,000元下調至2,000元。據港鐵公司所述，此附例的用意是避免有乘客因穿著過分骯髒的衣著而影響到其他乘客。此附例亦普遍見於世界各地與交通運輸有關的附例／規例。涂謹申議員認為，相關條文現時有關"衣著不恰當"的定義有欠清晰。他質疑按現行的定義，在考慮某乘客的衣物是否"可能會弄污"時應如何劃定。港鐵公司同意在擬備向立法會提交的附例修訂時，考慮委員的意見和建議。

建議

50. 謹請事務委員會察悉小組委員會的工作。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年6月30日

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

職權範圍

跟進由策劃及推行新鐵路項目和現有鐵路運作所引起的下列各項事宜：

策劃及推行新鐵路項目

- (a) 新鐵路項目的規劃及財務安排；
- (b) 新鐵路項目的環境影響評估工作；
- (c) 因推行新鐵路項目而根據《鐵路條例》(第519章)進行的收地工作；
- (d) 推行新鐵路項目的最新進展情況；
- (e) 為新鐵路項目提供輔助基建設施；及
- (f) 協調新鐵路線通車後的公共交通服務。

鐵路運作

- (a) 現有鐵路線的表現，包括列車服務表現及安全管理事宜；
- (b) 維修保養計劃；及
- (c) 列車服務中斷及故障事故，以及處理緊急情況的安排。

涉及合併後的公司管治及票價事宜，應由交通事務委員會處理。

立法會
交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2008至2009年度會期的委員名單

主席	劉健儀議員, GBS, JP
委員	何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 劉江華議員, JP 鄭家富議員 石禮謙議員, SBS, JP 李鳳英議員, BBS, JP 陳偉業議員 王國興議員, MH 李永達議員 林健鋒議員, SBS, JP 梁國雄議員 張學明議員, GBS, JP 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

(總數：17名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2009年7月2日