

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2643/10-11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2010-2011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2011年7月13日的立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過，以及在2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的一項決議案，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19名委員組成。鄭家富議員及張學明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

公共交通票價

2011年港鐵票價調整

4. 2011年是港鐵第二年根據票價調整機制¹增加票價。2011年所計算出的整體票價調整幅度為+2.2%。2011年票價調整實施後，79%的港鐵乘客車程的票價調整幅度將會在兩毫或以下，其中約6%的車程的票價不會有任何改變。

¹ 票價調整機制是港鐵公司與政府的合併協議的一部分。兩鐵合併時，港鐵公司承諾在2009年6月30日或以前不會提高票價。2009年6月30日後，港鐵公司的票價會根據票價調整機制調整；根據該機制，港鐵票價將每年檢討一次，整體調整幅度按固定的方程式計算。

5. 事務委員會曾在2011年4月15日討論2011年港鐵票價調整。部分委員對於香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在經常發生鐵路事故及錄得豐厚利潤的情況下，仍然堅持根據票價調整機制在6月增加票價極表不滿。事務委員會委員認為，加價(特別是在通脹期間)會加重普羅市民在生活開支方面所承受的壓力。為減輕市民的壓力，部分事務委員會委員建議政府運用其作為港鐵公司股東所收取的股息成立票價穩定基金，以減低港鐵的票價加幅。然而，政府當局表示，該建議不符合公共財政管理的一般綱領，根據該綱領，政府獲得的收入應直接撥入一般收入，而從一般收入中提取款項須獲得立法會財務委員會批准。

6. 事務委員會曾在2011年5月16日舉行特別會議，聽取市民對2011年港鐵票價調整的意見。事務委員會委員認同多個團體的意見，認為政府當局應檢討票價調整機制，並研究將多項新的因素，例如市民的接受程度和負擔能力，以及港鐵公司從物業發展中賺取的利潤納入有關的運算公式。部分委員亦建議在票價調整機制下引入扣分制，將港鐵票價調整與其服務水準掛鉤，藉以激發港鐵公司改善服務及減少鐵路事故的數目。政府當局表示，票價調整機制每五年檢討一次的安排，是在兩鐵合併時設定。政府當局認為，先讓票價調整機制累積運作經驗，然後於2012年下半年檢討有關機制，是恰當的做法。

九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")及龍運巴士有限公司(下稱"龍運巴士")加價的申請

7. 事務委員會對九巴及龍運巴士分別申請加價8.6%及7.4%的建議極表關注。事務委員會在2010年11月26日討論加價的理據時強調，在通脹環境下，巴士增加票價對普羅市民的生計影響甚大。事務委員會強烈反對加價申請，因為建議加幅遠高於通脹率。事務委員會委員認為，若批准有關加價申請，將會觸發公用事業收費及交通費上升。部分委員亦指出，九巴／龍運巴士以往在累積通縮超過11.4%的期間，亦沒有減低票價；在考慮加價申請時，九巴將車廠轉作物業發展所得盈利亦應計算在內。事務委員會認為加價申請令人無法接受，並在2010年11月26日通過以下議案——

"本委員會反對九巴及龍運申請大幅加價，促請政府在審批巴士公司加價申請時必須考慮有關申請加價幅度大大超過通脹率逾3倍的極不合理元素。"

8. 經政府當局徵詢過事務委員會及交通諮詢委員會(下稱"交諮會")對有關申請的意見後，行政長官會同行政會議在

2011年4月19日決定批准九巴的整體平均加幅為3.6%，而龍運巴士的整體平均加幅則為3.2%。新收費於2011年5月15日起實施。九巴及龍運巴士獲批准的加幅，均低於巴士公司建議加幅的一半。

的士及電車收費調整的申請

9. 事務委員會曾在2010年12月17日討論香港電車有限公司(下稱"電車公司")及市區、新界和大嶼山的士團體提出收費調整的申請。事務委員會委員普遍認為，電車公司申請將成人票價由2.0元增至2.5元(加幅25%)的建議加幅太高，將會對基層市民構成影響。事務委員會委員雖然同意有需要確保電車服務在財務上可行，以及按電車公司的建議進行改善項目，以提升服務水平，但委員建議政府當局應考慮資助電車公司推行有關改善項目，以換取較低的加幅。部分委員亦認為電車公司不應按照建議將長者票價由1元增至1.1元。因應事務委員會及交諮會提出的意見，行政長官會同行政會議批准電車公司將成人票價由2.0元增至2.3元，由2011年6月7日起生效，並在一年後(即2012年6月7日起生效)將長者票價由1.0元增至1.1元。

10. 在2010年12月17日討論的士加價建議時，事務委員會委員普遍同意的士有需要加價以應付營運成本(包括保險費、燃油開支及維修保養費用)飆升。然而，部分委員關注平均介乎4.11%至8.05%的建議加幅，以及加價對市民的影響。部分委員建議，政府當局應考慮引入燃油附加費以應付燃油成本的上升。然而，政府當局表示，若引入燃油附加費，乘客會因為燃油成本的短期及有時極端的變動而承受頻繁、不可預見的大幅收費調整。

11. 行政長官會同行政會議在2011年5月3日批准市區、新界及大嶼山的士按照的士業的建議調整落旗收費，一律增加2元。當有關立法程序完成後，新收費將由2011年7月10日起生效。

離島渡輪服務票價

12. 2011年3月，運輸署宣布批出6條主要離島渡輪航線的新牌照。該等新牌照分別由2011年4月1日及7月1日起生效，平均票價加幅約為10%。在2011年6月2日的事務委員會會議上，事務委員會與離島居民代表及政府當局討論離島渡輪服務增加票價的事宜。對於政府當局在考慮6條主要離島渡輪航線的票價時，主要着眼於其營運成本，並批准月票大幅加價約7%及成人單程票價大幅加價9.63%至12.5%，事務委員會委員深表遺憾。事務委員會委員指出，渡輪服務是部分離島唯一的對外交通工具，

他們強烈認為政府當局應確保為離島居民提供這項必要服務，並且令票價維持在穩定的水平。為加強對渡輪服務營辦商的援助以改善渡輪服務財務可行性及維持票價穩定，事務委員會促請政府當局考慮引入燃油成本穩定基金或提供燃油補貼，並探討政府為營辦商購置船集的方案。事務委員會將在2011年7月舉行會議，與政府當局及有關渡輪服務營辦商進一步討論政府在離島渡輪服務方面的政策。

東區海底隧道(下稱"東隧")增加收費

13. 新香港隧道有限公司(下稱"新隧公司")在2010年8月23日提出加費申請，要求把使用東隧的私家車及的士的隧道費增加10元(增幅為40%)，其他類別車輛的收費亦按比例調高。新隧公司主要的論點是，其首次提出增加隧道費的申請於1995年10月遭否決後，該公司訴諸仲裁，仲裁人在1997年4月裁定，新隧公司的合理但非過多的報酬水平應為內部回報率15%至17%。據新隧公司所述，即使新隧公司按現時建議增加收費，整個專營期所得的內部回報率也可能只有14.51%，仍然低於仲裁人在1997年裁定15%的"合理回報"的下限。事務委員會曾在2011年2月25日討論該加費申請。事務委員會委員促請該公司在釐定收費策略時須充分顧及市民的負擔能力及接受程度。事務委員會委員亦關注，加費建議可能會令使用東隧的部分司機轉用海底隧道(下稱"海隧")，令海隧塞車的情況雪上加霜。事務委員會委員強烈反對大幅增加隧道費40%的建議，尤其是鑒於新隧公司財政狀況穩健及香港面對通脹的環境，以及加費可能對公共交通票價構成的影響。事務委員會在2011年2月25日通過以下議案——

"促請政府否決隧道公司瘋狂加價申請，並以公眾利益理由，收回東隧的專營權。"

經諮詢事務委員會及交諮會後，政府在2011年6月21日決定否決新隧公司的申請。根據《東區海底隧道條例》(第215章)，新隧公司可訴諸仲裁。

運輸基建、設施及交通管理

接駁東區走廊的興發街支路的結構安全

14. 事務委員會極為關注傳媒在2011年2月所報道，懷疑因

中環灣仔繞道和東區走廊連接路(下稱"主幹道")²工程對接駁東區走廊的興發街支路的結構造成影響的事件，以及該支路的結構安全的情況。事務委員會曾在2011年3月28日討論政府當局為確保安全而採取的跟進行動，以及東區走廊橋樑結構的監察機制。

15. 事務委員會察悉，路政署按既定的橋樑構築物安全巡查安排，為東區走廊及其支路和公路出入口的橋樑構築物進行定期檢查，當中包括每6個月一次的定期檢查，及每兩年一次的綜合檢查，並會按檢查結果，為有關橋樑作出適時的保養或更新，以保持橋樑結構良好及安全。據政府當局所述，東區走廊興發街支路橋墩位於食物環境衛生署威菲車房重置工程範圍的附近，該工程涉及把部份威菲車房現址改建為一個地下停車場，以供食環署日後使用。

16. 政府當局表示，在發生該事件後，當局已額外鞏固支路天橋地基及附近構築物，以策安全。雖然專家勘察結果確認有關橋墩仍然安全，但事務委員會委員要求路政署採取額外措施，包括增加監測橋墩的次數，以加強保障安全。

17. 政府當局表示已要求有關承建商及工程顧問作出深入詳細的調查和提交調查報告。政府當局將根據有關報告再確定事件的詳細原因和合約責任，並向事務委員會匯報調查的結果。

道路維修保養及行人路鋪路磚的設計

18. 當局在2011年1月28日向事務委員會簡介路政署道路維修保養工作的現行安排和未來發展，以及路政署致力改善道路設計，務求切合市民日增的期望。事務委員會委員關注，當局把環境考慮因素納入維修保養的工作，例如路政署的公路綠化計劃，亦關注能否將鋪在路面上的瀝青物料所含的回收瀝青路面物料比重提高，以盡量做到廢物重用。政府當局表示，將會研究能否進一步提高瀝青物料所含的回收瀝青路面物料比重。

19. 當局在2011年6月24日向事務委員會簡介改善本港行人路鋪路磚的設計和地基的工作。事務委員會委員提出多項關注事項，例如使用含再造碎石的混凝土鋪路磚；方便視障人士的鋪路磚設計；以及進行巡查以找出哪些行人路需作維修的次

² 擬建的主幹道是長4.5公里的雙程三線分隔主幹路，包括長3.7公里的隧道，以連接中環林士街行車天橋至東區走廊。主幹道有助疏導途經告士打道／夏慤道／干諾道中走廊的東西行車輛，紓緩走廊和區內現有道路網的擠塞情況，以及應付預期的交通增長。

數。政府當局察悉委員在會議上提出的意見。

《合理使用過海隧道顧問研究》

20. 政府當局在2008年11月告知事務委員會，政府已委託顧問就3條過海隧道的車流量分布進行研究，並因應3條過海隧道的位置和連接道路網的容車量，找出各條隧道最理想的交通流量，並提出涵蓋所需財務、組織架構和法律機制的可行方案，以達至理想的交通情況。事務委員會曾在2010年11月9日討論顧問研究的結果，並於2011年1月11日再次舉行會議，聽取市民的有關意見。

21. 事務委員會委員促請政府當局確定長期措施，解決3條過海隧道車流量分布不均的問題，包括與有關專營商磋商回購西區海底隧道(下稱"西隧")及／或東隧的方案。政府當局表示政府對任何可改善3條過海隧道使用情況的建議均持開放態度，並表示若價格合理，當局長遠而言願意考慮回購西隧，但在中環灣仔繞道啟用前該方案未必能達到預期效果，因為現時西隧及其連接路實無法吸納從海隧分流過來的額外車流。政府當局認為，政府待東隧專營權在2016年8月屆滿後始與西隧專營商洽商此方案會有較大優勢。

22. 政府當局表示，顧問的研究結果顯示，沒有單一方案可解決3條過海隧道車流量分布不均的問題。調整收費是必須考慮的一環，但可以有不同的收費方案，以及落實收費方案的不同措施。政府當局指出，回購西隧和東隧只是實施收費調整的其中一個方案；即使政府回購了該兩條隧道，仍需透過妥善調整3條隧道的收費，才能有效調節過海隧道的車流量。

23. 事務委員會察悉，在2010年11月發表該報告後，政府當局會就顧問研究結果及建議進行為期3個月的公眾諮詢。政府當局承諾會向事務委員會匯報公眾諮詢期間收到的回應，並諮詢事務委員會以考慮未來的路向。

限定公共小型巴士(下稱"公共小巴")的數目及乘客座位數目

24. 政府當局曾於2011年2月25日就下述事宜諮詢事務委員會：政府當局建議延長公共小巴現時的限定總數(即4 350輛)的有效期5年，由2011年6月21日至2016年6月20日為止；以及綠色專線小巴(下稱"專線小巴")商會提出將專線小巴乘客座位數目由16個增至20個的建議計劃。根據專線小巴商會的建議，參與計劃的專線小巴營辦商會凍結旗下專線小巴車費3年，並提供票

價優惠及改善服務。事務委員會因應該兩項建議對路面交通可能造成的影響、其他公共交通工具反對增加專線小巴乘客座位數目的意見、以及政府在公共小巴的角色方面的運輸政策，審慎考慮有關建議。據政府當局所述，公共小巴的主要功能是輔助集體運輸工具，提供往返公共運輸交匯處的接駁服務，以及為集體運輸工具基於運作困難或財務不可行而未能服務的一些地區提供服務。基於上述背景，政府的政策是限制公共小巴的總數和維持其活動範圍。事務委員會促請政府當局在制訂計劃時應在運輸業不同持份者的利益之間取得平衡。事務委員會亦要求政府當局以公眾利益為首要考慮因素，並回應市民對公共交通服務加價的關注。

"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務

25. 事務委員會曾在2011年2月25日討論紅磡渡輪服務由2011年4月1日開始停航一事及在交通方面對有關居民的影響。據政府當局所述，天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")沒有向運輸署申請在"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務現有的牌照在2011年3月31日屆滿後續期，原因是該兩項持牌渡輪服務的財務表現欠佳及預期乘客量不會增加。政府當局在因應委員關注其決定不就有關牌照進行第三次招標時解釋，運輸署在進行第二次招標時，已放寬多項招標要求，希望吸引更多潛在的渡輪營辦商投標經營有關的渡輪服務。然而，當招標工作在2011年1月14日結束時，並無接獲任何標書。政府當局認為，兩次招標工作的結果顯示，市場認為這兩項持牌渡輪服務的營運在財務上並不可行。

26. 事務委員會委員關注到因為該兩項渡輪服務停辦而對交通帶來的影響，尤其是在沙田至中環線及觀塘線延線通車前。政府當局表示，運輸署正與相關的公共交通營辦商商討，以便適當地加強相關服務，應付因該兩項持牌渡輪服務由2011年4月1日開始停辦而增加的乘客需求。運輸署會就替代的公共交通服務安排知會有關的區議會，並作充分宣傳。事務委員會委員認為，政府當局應繼續努力，維持渡輪服務，他們並在2011年2月25日通過以下議案——

"鑒於'紅磡至中環'及'紅磡至灣仔'的渡輪服務將於4月1日起中止，惟該服務在區內仍有一定需求，本會促請政府參考補貼離島渡輪航線的模式，研究提供類似補貼和推出更多誘因，並盡快安排第三次招標，以吸引現有經營者或新公司承辦兩條航線，確保紅磡渡輪服務在港

鐵沙中線及觀塘線延線通車前能夠一直維持。"

道路交通安全

打擊藥後駕駛的建議

27. 事務委員會極為關注在2010年涉及藥後駕駛被捕個案急升的情況，該年共錄得84宗涉及藥後駕駛被捕的個案，較2009年多出超過7倍。為回應事務委員會的關注，政府當局提交其有關打擊藥後駕駛的初步建議及擬議立法計劃，以修訂《道路交通條例》(第374章)，讓事務委員會分別在2010年7月17日及11月26日討論。事務委員會委員要求當局盡早將有關立法建議制定成為法律，以打擊藥後駕駛，並提出多項關注，包括藥後駕駛測試的安排及相關程序、快速口腔液測試的發展，以及有何措施避免因治療而服藥的司機誤觸藥駕罪行。政府當局承諾在為立法建議作最後定稿時，會全面考慮委員的意見及關注。

加強推行隨機呼氣測試行動

28. 事務委員會曾在2011年1月28日聽取政府當局匯報警方為打擊酒後駕駛而進行隨機呼氣測試行動的結果，並討論當局為加強推行隨機呼氣測試的工作而提出的建議。事務委員會雖然欣悉，自從當局在2009年2月9日引入隨機呼氣測試以來，酒後駕駛的個案及涉及酒後駕駛的交通意外的數目均大幅下降，但部分事務委員會委員對當局提出可對在行駛中(包括在快速公路上行駛中³)的車輛的司機進行隨機呼氣測試，以進一步加強隨機呼氣測試對酒後駕駛行為的阻嚇作用的建議有保留。事務委員會委員關注到，快速公路的車速限制可以高達時速110公里，部分車輛更可能超速，在快速公路上追截喝醉的司機可能會令警務人員處於危險境地。警方表示，警方現時通常不會在快速公路設置路障，故政府當局有需要提出建議，以堵塞現行安排的漏洞，從而更有效地打擊酒後駕駛。警方指出，警務人員受過在快速公路上採取執法行動的良好訓練，並有支援措施，以供在必要時協助進行這些行動。

規管騎單車人士使用安全裝備

29. 事務委員會曾在2011年1月28日討論政府促進本港騎單車安全及推廣使用安全裝備的政策。事務委員會察悉當局為加

³ 目前，除在警方路障被截停車輛的司機外，警務人員可要求在其他地方因干犯交通罪行而被截停車輛的司機進行檢查呼氣測試，亦可要求行駛中車輛的司機進行該測試。

強騎單車安全而採取的多項措施的進展，特別是透過不斷改善單車徑的設計及加強教育／宣傳，從而促進騎單車的安全。關於是否需要強制規定所有騎單車人士配戴頭盔的問題，政府當局表示，只有數個司法管轄區訂定法例，規定所有騎單車人士配戴頭盔，而海外的主流做法是透過教育和宣傳活動，鼓勵使用騎單車安全裝備。政府當局認為，應透過教育和宣傳活動，再加上持續改善騎單車設施，來促進騎單車安全，包括使用安全裝備。然而，事務委員會委員不同意當局的做法，並要求當局採取更嚴厲的措施，加強騎單車安全，因為單車意外的數目在過去10年令人擔憂。事務委員會委員認為，騎單車在本港不僅屬康樂及消閒活動，對偏遠地區的居民更是重要的交通工具。由於騎單車活動亦在新市鎮及新界的新發展區越來越受歡迎，當局實有需要立法規定騎單車人士須配戴頭盔。事務委員會在2011年1月28日通過議案，促請政府研究立法規管騎單車必須配戴頭盔。

電單車的規管

30. 事務委員會曾聽取政府當局簡報其就電單車上的貯物箱的構造作出的檢討結果，以及運輸署就該類貯物箱的安裝提供意見而擬備的指引。傳媒於2009年報道了數宗涉及作送遞食物用途的電單車的交通事故後，運輸署曾就安裝在電單車上的貯物箱的大小和重量進行檢討。政府當局認為，考慮到意外的數據及海外地區的做法，似乎並無迫切需要引入具體法例，規管電單車上的貯物箱。不過，為了提升經營商及電單車司機安裝及使用貯物箱的安全意識，運輸署在參考過海外地區的有關研究資料後，制定了一套關於在電單車上加裝非原廠製貯物箱的指引。當局會鼓勵電單車車主(特別是大型車隊的車主)跟從指引，並向他們所有的司機傳達有關信息。

31. 部分事務委員會委員關注，由於指引並非透過立法推行，而只是供用者參考，受僱送遞食物或貨物的司機在確保貯物箱和負載物妥為安裝並符合指引方面沒有多大發言權。政府當局表示，擬議指引是在徵詢過送遞食物經營商的意見後訂定，以確保指引適用及可以接受，而送遞食物經營商亦已表示支持擬議指引。事務委員會呼籲政府當局在指引實施後，加強檢查電單車所安裝的貯物箱，以確保其符合指引。

在公共小巴上安裝安全設備

32. 事務委員會曾討論政府當局計劃提出立法建議，以加強公共小巴的安全，包括強制所有公共小巴安裝車速限制器及強

制把電子車輛行駛記錄儀(俗稱"黑盒")列為新登記公共小巴的基本設備。據政府當局所述，車速限制器能有效防止司機以超出預設的車速駕駛，從而減低交通意外的數字及嚴重程度。至於黑盒方面，該個裝置所儲存的數據有助車隊管理及意外調查工作。事務委員會支持有關建議，並要求運輸署繼續其在培訓及教育公共小巴司機方面的工作，以加強他們的安全意識及改善服務質素。

33. 事務委員會又察悉，運輸署現正與公共小巴業研究把安裝乘客安全帶的規定擴大至涵蓋2004年8月1日之前登記的公共小巴。事務委員會委員從政府當局處得悉，截至2010年12月底為止，已有約2 440輛公共小巴安裝了乘客安全帶，佔公共小巴總數的56%。運輸署會繼續諮詢業界，以訂定有關建議。

加強貨車倒車安全的措施

34. 事務委員會曾在2011年6月24日討論當局為加強貨車倒車安全而採取的各項措施的進展。事務委員會察悉政府當局在落實各項措施方面的努力，包括在全港18區的129個地點落實的交通改善措施；向貨車司機推廣安全駕駛；以及加強宣傳和教育工作以鼓勵貨車司機安裝輔助倒車的裝置。此外，自2000年起，法例已規定所有貨車安裝倒車時會發出聲音警告附近行人的自動裝置。事務委員會從政府當局處得悉，除發聲警告裝置外，亦有其他可協助司機更安全地倒車的輔助裝置，例如倒車視像裝置。然而，由於貨車車主是以自願性質安裝這些倒車輔助裝置，過去3年已安裝倒車視像裝置的貨車的百分比只由大約6%上升至15%。據政府當局所述，按照現時的技術及市場上可供應的倒車視像裝置的情況，並非所有貨車類別都能安裝符合所需視線範圍的倒車視像裝置。

35. 事務委員會委員認為，有關的百分比強差人意，而為了加強貨車在倒車時的安全，政府當局應考慮立法，在第一階段起碼強制規定新的貨車須安裝倒車視像裝置，然後在第二階段再強制規定舊的貨車安裝有關裝置。為此，事務委員會要求政府當局提出立法時間表讓委員考慮。事務委員會計劃在下個會期初舉行另一次會議，跟進此事。

改善行人環境

元朗市行人環境改善計劃

36. 2008-2009年度及2009-2010年度施政報告均提出會改善

人流暢旺的商業區、購物區及悠閒區的行人環境。為此，路政署一直推展元朗市行人環境改善計劃(下稱"改善計劃")。事務委員會曾在2011年4月15日討論改善計劃的進展報告。事務委員會委員歡迎路政署為提高元朗市現有行人設施的容量以應付有所增加的行人流量而作的努力。事務委員會委員又呼籲政府當局盡早推展沿元朗明渠建造一條大型行人天橋，在北面連接西鐵朗屏站，在南面連接馬田路的建議，以紓緩行人擠塞情況及方便來往西鐵朗屏站。事務委員會察悉，改善計劃的可行性研究預期在2011年年中展開，並於2013年年底完成。政府當局承諾在訂定設計方案時，諮詢市民及元朗區議會，並採納他們的意見。

在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道提供無障礙通道設施

37. 事務委員會曾討論當局在行人過路設施提供無障礙通道設施方面的進展，當局亦曾就為路政署轄下約180條公共行人天橋／高架行人道／行人隧道等構築物進行無障礙通道設施(升降機或斜路)加建工程的設計工作的撥款申請諮詢事務委員會。事務委員會支持有關的撥款申請，並促請政府當局盡可能加快加建工程，以照顧有需要的人士。

運輸業在取得保險保障方面面對的困難

38. 事務委員會曾在2011年2月28日與財經事務委員會舉行聯席會議，與政府當局、運輸業及保險業的代表討論運輸業在取得保險保障方面面對的困難。在討論期間，事務委員會委員及業界代表指出，多項因素導致運輸業在取得保險保障方面遇到困難，當中涉及政策、法律、運作及執法方面的事宜。為全面及聚焦地跟進有關事宜，兩個事務委員會在2011年3月18日的第二次聯席會議上同意，在兩個事務委員會轄下委任聯合小組委員會，研究相關事宜。內務委員會在2011年4月8日同意將擬議聯合小組委員會加入輪候名單，待現時一個研究政策事宜的小組委員會完成工作後展開工作。

鐵路事宜

39. 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的鐵路事宜小組委員會，繼續跟進涉及鐵路在規劃、實施及運作的事宜。小組委員會的工作情況詳細載列在**附錄III**的報告內。

其他事宜

40. 事務委員會曾在2010年10月聽取政府當局簡報2010-2011年度施政綱領所載與陸路運輸範疇有關的各項施政措施，並曾討論為11條政府行車隧道安裝作數碼聲音廣播的無線電轉播系統的撥款建議。

曾舉行的會議

41. 由2010年10月至2011年6月底，事務委員會共舉行了15次會議(包括與財經事務委員會舉行兩次聯席會議)，而鐵路事宜小組委員會則共舉行了10次會議(截至2011年6月底)。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年7月5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

2010-2011年度委員名單

主席	鄭家富議員
副主席	張學明議員, GBS, JP
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, SBS, JP 張宇人議員, SBS, JP 王國興議員, MH 李永達議員 (至2010年11月22日) 林健鋒議員, GBS, JP 湯家驊議員, SC 甘乃威議員, MH 陳克勤議員 黃成智議員 葉偉明議員, MH 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 陳淑莊議員 陳偉業議員

(總數：19名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2011年7月1日

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2656/10-11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

本報告旨在概述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2010-2011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2010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9次會議(截至2011年6月初)。

主要工作

沙田至中環線(下稱"沙中線")

4. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，沿線設有10個車站¹。沙中線方案已於2010年11月26日刊憲，正式進入法定的諮詢程序，估計諮詢工作可於2012年年初完成。政府當局其後會就餘下鐵路及非鐵路工程申請撥款，以期在2012年內動

¹ 沙中線的10個車站是大圍站、顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

工。大圍至紅磡段的建造工程預期於2018年完工；紅磡至金鐘段則於2020年完工。

5. 政府當局及港鐵公司在2010年11月4日的小組委員會會議上，向委員簡介沙中線項目的進展情況，並於2010年12月6日及2011年1月7日的小組委員會會議上，就沙中線前期鐵路工程和非鐵路工程的撥款申請諮詢委員。政府當局建議擴建金鐘站成為一個綜合車站，安排站中的南港島線(東段)及沙中線工程同時興建。此外，亦建議興建新的何文田站作為一個綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，方便乘客轉乘。為配合南港島線(東段)預計於2011年動工、2015年啟用的時間表，金鐘站沙中線部分必須早於沙中線主體工程動工興建。同樣地，何文田站必須早於沙中線主體工程前興建，以配合觀塘線延線預計於2011年動工、2015年啟用的時間表。沙中線前期非鐵路工程包括紅磡國際郵件中心的重置工程及部份夏慤花園和部份香港公園的重置工程。

6. 小組委員會委員極為關注政府支付港鐵公司的間接費用；有關比率建議定為所進行的工程實際開支的16.5%。部分委員關注，間接費用涉及的金額預計高達100億元，並要求當局提供港鐵公司就設計和建造工程提供管理和監督服務的詳細資料。政府當局解釋，採用這個比率是參考政府與港鐵公司在2003年達成的協議；根據該協議，若政府委託對方進行土木工程項目，須向對方支付所進行工程款額的16.5%，作為間接費用，以進行工程的設計、施工階段監督、合約管理及相關保險費用。政府當局會進一步委聘獨立顧問，協助審核沙中線項目的間接費用比率是否合理。由於獨立顧問進行的審核於2012年才完成，政府當局暫時採用16.5%的比率以計算間接費用。政府當局表示會根據該項目最終釐定的間接費用比率，在2012年提請財務委員會(下稱"財委會")批准撥款以進行沙中線餘下鐵路及非鐵路工程時，調整該間接費用比率。

7. 小組委員會委員亦關注九龍城車站出入口的安排，以及居民要求鑽石山列車停放處採用"全沉降"的設計。至於更改土瓜灣站的地點所帶來的影響，政府當局解釋，修訂後的鐵路走線，令服務覆蓋土瓜灣及九龍城內人口更稠密的地方，有利這些地區的更新發展。

觀塘線延線

8. 觀塘線延線全長約2.6公里，由現時港鐵觀塘線油麻地

站延伸至黃埔，沿線增設何文田站及黃埔站。政府當局及港鐵公司在2010年12月6日及16日的小組委員會會議上，向委員簡介觀塘線延線項目的進展情況，並就觀塘線延線相關主要基建工程的撥款申請諮詢委員。觀塘線延線的主要基建工程計劃於2011年年中展開，並於2015年與觀塘線延線同步竣工。

9. 小組委員會委員希望確保，港鐵公司為居民提供直接而方便的通道前往擬建車站。他們要求政府當局考慮居民的要求，提供直接連接設施，將黃埔站出入口與黃埔花園地下商場連接起來。視乎在技術上是否可行和其他的考慮因素，政府當局及港鐵公司同意積極探討有關建議。小組委員會亦促請港鐵公司回應居民對通風井可能構成的影響的關注，並考慮居民就設計方案提出的反建議。雖然港鐵公司基於技術上的困難，不採納其他的設計方案，但同意盡量縮減通風井的體積，以回應居民的關注。

10. 小組委員會亦跟進居民要求沿紅磡道興建行人隧道以連接海逸豪園及鶴園區至黃埔站。政府當局解釋，由於居民建議的行人隧道走線與現有行人路的走線大致相同，兩者在功能上將會重疊，不合乎成本效益。

南港島線(東段)

11. 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。政府當局及港鐵公司在2010年12月16日的會議上，向小組委員會匯報南港島線(東段)項目的進展情況，並就南港島線(東段)相關主要基建工程的撥款申請諮詢委員。南港島線(東段)相關主要基建工程計劃在2011年年中展開，並於2015年與南港島線(東段)同步竣工。

12. 小組委員會關注南港島線(東段)的擬建高架橋對鄰近的東華三院賽馬會復康中心(下稱"復康中心")所構成的影響。為釋除委員及各持份者的疑慮，港鐵公司建議修改高架橋段，包括在鄰近復康中心一段高架橋加建密封式隔音罩；將高架橋結構進一步移離復康中心不少於18米；並降低高架橋結構的高度，使隔音罩頂部大概與復康中心地面水平相若。

13. 小組委員會亦跟進區內居民關注在鋼綫灣設置躉船轉運站可能會對環境造成影響。雖然政府當局表示，平均每一工作天前往鋼綫灣躉船轉運站的運泥車的建議數量將減少至150架次，每日運作時間亦只是很短，但小組委員會建議當局要求部分運泥車使用其他有剩餘容量的躉船轉運站。政府當局表

示，除了鋼綫灣的躉船轉運站外，部分挖掘物料會由利南道躉船轉運站處理，西區公眾貨物裝卸區的躉船轉運站亦會用作處理南港島線(東段)金鐘站挖掘工程產生的泥石。政府當局同意就鋼綫灣躉船轉運站的運作作出適當安排，務求減少對區內交通和環境造成的影響。

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

14. 隨着財委會於2010年1月16日批准撥款申請以進行高鐵香港段鐵路及非鐵路工程後，建造工程已於2010年1月底展開，以期於2015年完工。政府當局提供半年度進度報告，以供小組委員會審閱。在2011年5月20日的小組委員會會議上，委員討論了高鐵工程第二份報告；該報告匯報高鐵項目由2010年7月1日至12月31日的工程進展和財務狀況。小組委員會委員察悉，車站樁柱及連續牆的地基工程已完成七成，符合預期進度。

15. 小組委員會委員關注，當局將採取哪些措施紓緩西九龍總站建造工程對西九龍區交通的影響。政府當局表示，為配合分5個階段實施的臨時交通管理計劃而建造的臨時路已完成，並已於2011年1月2日通車。據當局觀察所得，在西九龍區實施臨時交通管理計劃以興建西九龍總站及建造"3層式"地下道路系統後，西九龍的交通並無受到不良影響。政府當局會繼續就餘下的臨時交通管理計劃密切諮詢有關區議會，也會密切監察臨時交通安排下的交通情況。

16. 小組委員會亦關注港鐵公司為回應受收回地層影響的大角咀居民的關注而作出的安排。政府當局告知委員，政府與港鐵公司的代表繼續就高鐵項目的進展及居民關注事項與大角咀區居民保持密切聯絡，高鐵社區大使隊亦以家訪形式接觸有關的大角咀業戶。截至2010年12月底，已完成共約600個個別單位的現況勘察工作。港鐵公司已把單位的現況勘察報告陸續送交相關業主，並向業戶簡介報告內容。此外，亦為有關樓宇的業主免費提供工程及物業測量的專業諮詢服務。

鐵路安全及事故

荃灣線服務受阻

17. 小組委員會密切跟進2010年10月21日荃灣線服務受阻，導致油麻地至佐敦站列車服務暫停3小時的事故。據港鐵公司所述，該事故是由於一列列車的電力供應發生故障，導致油麻地站的架空電纜折斷。在2010年11月4日的會議上，小組委員

會委員對港鐵公司在發生事故期間的下述安排令乘客感到混亂極表關注：發布資訊及提供緊急接駁巴士的安排欠妥；緊急接駁巴士登車地點的人羣控制欠佳，以及臨時更改登車的地點。小組委員會會在會議上通過以下議案——

"鑒於港鐵公司的鐵路系統過去數年多次發生嚴重事故和出現延誤，其應變措施和處理手法沒有改善，在近期事故中表現更令人失望，引起公眾對鐵路運作的關注和不滿。本小組委員會要求港鐵公司停止發放本年度的花紅予行政總裁，以及其他相關管理階層職員，以作懲治。"

18. 因應小組委員會所作的討論，港鐵公司就該事故提交了詳細調查報告及有關採取全面改善措施的報告，供小組委員會考慮。在2011年3月18日的會議上，小組委員會曾討論港鐵公司在多個範疇所採取的改善措施，包括與乘客的溝通；接駁巴士的安排；訓練員工處理服務受阻事故；以及在服務受阻時港鐵車站內外的人流管理。小組委員會察悉在發生荃灣線服務受阻事故後，運輸及房屋局局長已經向港鐵公司行政總裁發出通知，表示政府非常關注港鐵公司處理該次事故的手法。將來若再次發生同樣規模及／或同類事故，可導致根據《香港鐵路條例》(第556章)下的懲罰性行動。政府當局承諾會密切監察港鐵公司所採取的補救措施的實施進度，以防止日後再次發生同類事故。

近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故

19. 小組委員會曾討論在2011年1月及2月發生的數宗路軌裂縫事故，並研究港鐵公司提交的調查報告，以及機電工程署建議港鐵公司在軌道施工程序管理的不同範疇採取的改善措施，包括路軌安裝、緊急維修工程及確保工程符合設計標準。小組委員會察悉，港鐵公司在每宗路軌裂縫事故發生後均有即時對路軌作出暫時修補和鞏固，亦有減低車速及密切監察運作情況。小組委員會亦察悉，根據機電工程署的評估，鐵路安全並沒有受到影響。小組委員會促請機電工程署與港鐵公司作出跟進，務使有關改善措施能得以適切及適時地落實。港鐵公司向委員保證，就每宗路軌裂縫事故，港鐵公司均會進行全面調查及檢討，並實施所需的改善措施。除此以外，應小組委員會的要求，路軌裂縫事故的數目亦會定期公布並上載至港鐵公司的網站。

20. 此外，港鐵公司亦表示，為進一步改善其鐵路資產的檢查及維修制度，港鐵公司已邀請一組來自澳洲 Institute of

Railway Technology of the Monash University的路軌科研專家，針對路軌出現裂紋及裂縫的現象，就港鐵公司路軌採購、品質控制、檢查及維修制度，作全面檢討。機電工程署亦另外委任了一位軌道專家，詳細檢視Monash University的研究。檢討工作預期會於2011年7月完成。小組委員會將在檢討報告公布後，舉行特別會議作出跟進討論。

加裝自動月台閘門

21. 小組委員會在2011年1月21日的會議上，討論港鐵公司為在東鐵線加裝自動月台閘門而進行技術研究的主要結果。據港鐵公司所述，若要在東鐵線加裝自動月台閘門，現有訊號系統及列車都需要更換，才能解決所有技術困難。另一方面，在沙中線項目下，港鐵公司亦建議更換東鐵線的訊號系統及列車，以容許南北線²的運作。因此，港鐵公司認為把加裝自動月台閘門和興建沙中線的南北線一併進行，將能達致協同效益。對於研究結果及港鐵公司提出加裝自動月台閘門和興建沙中線一併進行的建議，小組委員會委員普遍深表不滿。港鐵公司表示，兩項計劃均需要在東鐵線月台進行大規模的工程。如兩項計劃分開進行，幾乎可以肯定工程將會重疊，引致其中一項工程延誤，又或待其中一項計劃的月台工程完成後，當另一計劃的工程展開，需要把原先已安裝的設施拆除，造成浪費。

22. 部分委員建議港鐵公司考慮在一些繁忙的東鐵車站加裝自動月台閘門，例如月台彎度較小的九龍塘站。這些委員認為港鐵公司在研究兩項計劃應一併或分開進行時，不應只側重成本方面的考慮。小組委員會在2011年1月21日的會議上通過以下議案——

"過去3年，於港鐵公司沒有幕門的車站所發生的乘客墮軌意外達48宗、自殺及企圖自殺的個案達30宗，但港鐵仍漠視乘客安全、無視企業社會責任，拒絕即時為東鐵線及馬鐵線加裝月台閘門。故此，本小組委員會強烈譴責港鐵罔顧乘客安全，並要求港鐵立即於東鐵線及馬鐵線加裝自動月台閘門，以保障乘客安全。"

23. 小組委員會促請港鐵公司繼續探討其他可行方法，以便盡早在東鐵車站加裝自動月台閘門，起碼先在沒有閘月台空隙的月台加裝自動月台閘門，以加強乘客的安全。

² 在沙中線項目下，現有的東鐵線將由紅磡站延伸過海到達金鐘，成為一條策略性鐵路線，由羅湖或落馬洲的邊境直達港島商業中心的心臟地帶。此策略性鐵路線稱為南北線。南北線建造工程預計於2020年完竣。

鐵路設施及列車車廂的設計

24. 港鐵公司以往在港島線、荃灣線、觀塘線及將軍澳線列車8個車廂的每個車廂設置一個多用途空間，以方便使用輪椅、攜帶嬰兒手推車及行李的乘客。港鐵公司於2008年5月推出一項試驗計劃，在港島線的其中3列列車增加額外6個多用途空間，以方便有需要的乘客。港鐵公司計劃陸續在荃灣線、觀塘線及將軍澳線的列車車廂增設多用途空間，整項加裝計劃預計於2011年完成。小組委員會並不反對推行加裝計劃，但要求港鐵公司進一步改善多用途空間的設計，以更加方便乘客。港鐵公司同意因應委員的意見作出改善。

25. 鑒於港鐵列車在繁忙時段過度擠迫的情況，小組委員會委員普遍認為有需要設立女性專用車廂，最起碼以試驗形式推行，以加強對女性乘客的保護。一些委員認為，港鐵公司應在鐵路範圍內加強宣傳和公眾教育，鼓勵女性乘客不要啞忍，若遇到非禮罪行，應立即挺身舉報。然而，港鐵公司認為設立女性專用車廂不是實際可行的辦法，因為香港的鐵路系統是全球最繁忙的鐵路之一，執行上亦是困難重重，且會影響現時順暢及有效率的列車服務。由於委員堅持設立女性專用車廂是合適的做法，小組委員會在2011年1月21日的會議上通過議案，促請港鐵公司試行女性專用車廂。

26. 關於設置公共洗手間事宜，小組委員會察悉，除了3個車站外，其餘車站步行距離200米內(即步行約4分鐘)便設有公共洗手間。應委員的建議，港鐵公司亦同意考慮在車站內設置母乳餵哺室，方便有需要的乘客。

27. 鑒於近年受鐵路項目影響的居民普遍對鐵路通風設施的設計表示關注，小組委員會在2011年5月6日的會議上，討論了此類設施的功能及在設計上需要考慮的因素。據港鐵公司所述，根據法例要求，所有通風口與鄰近建築物要保持最少5米的距離，通風口的高度則須與行人路面保持最少3米的距離，亦須符合《噪音管制條例》(第400章)的規定及消防處的法定守則。然而，小組委員會委員極為關注，指明的最少距離只是"與鄰近建築物要保持最少5米的距離"。他們認為所有通風口均應遠離住宅樓宇，並應在獲得附近居民支持的情況下才可設置通風井。小組委員會亦在2011年5月6日的會議上通過以下議案——

"鐵路事宜小組委員會強烈反對港鐵設計鐵路系統通風口與鄰近住宅民居及社區設施等建築物只保持最少5米距離，本委員會委員要求鐵路公司設計鐵路通風口必須遠離鄰近住宅民居及社區設施等建築物及獲當區居民的支持。"

28. 為釋除市民對港鐵系統通風口所排出空氣的質素的疑慮，小組委員會建議港鐵公司公布其在通風口安裝的塵埃監察裝置所錄得的數據。港鐵公司同意向小組委員會提供有關資料及數據，以供委員參考。

其他事宜

29. 小組委員會亦曾考慮沙中線在銅鑼灣避風塘保護工程的撥款申請及另一項關於《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的撥款申請。小組委員會已編定於2011年6月中舉行特別會議，討論觀塘線延線及南港島線(東段)項目的財務安排。

建議

30. 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
2011年7月5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

2010至2011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, SBS, JP 王國興議員, MH 李永達議員 (至2010年11月22日) 林健鋒議員, GBS, JP 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 梁國雄議員 陳淑莊議員 陳偉業議員
	(總數：17名委員)
秘書	麥麗嫻女士
法律顧問	李家潤先生
日期	2011年7月1日