

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1817/04-05號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會2004至2005年度報告

目的

本報告旨在匯報交通事務委員會在2004至05年度立法會會期的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2005年7月6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1998年7月8日通過、及在2000年12月20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17名委員組成。劉江華議員及陳偉業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

東區海底隧道增加隧道費

4. 在2003年8月，東區海底隧道(下稱“東隧”)的專營公司新香港隧道有限公司針對政府否決其提出增加隧道費的申請的決定展開仲裁程序。在2005年1月，仲裁人裁定私家車及的士的隧道費應調高10元，增至25元，以及相應調高其他類別車輛的隧道費。當局在2005年3月向事務委員會簡介有關的仲裁結果。

5. 事務委員會對於東隧大幅增加隧道費，以及由此對經濟和交通造成的影響深表關注。東隧增加隧道費可能會引發公共交通營辦商及貨車運輸業爭相提高公共交通服務收費及運費，從而加重市民及商界的財政負擔。東隧加費亦會加劇紅磡海底隧道(下稱“紅隧”)的交通擠塞情況。

6. 事務委員會在2005年3月18日通過一項議案，對於東隧在完全漠視市民的負擔能力及意願下瘋狂加價，表示震驚及強烈不滿。事務委員會要求隧道公司考慮延遲增加隧道費，以及要求政府當局審慎考慮普羅市民的利益，檢討3條過海行車隧道高昂的收費。政府當局亦應制訂措施，改善3條過海行車隧道車輛流量分布不均的情況。

7. 在2005年4月，政府當局向事務委員會簡介其就改善3條過海行車隧道車輛流量分布不均情況提出的建議。有關建議大致上可分為3大類：

- (a) 與隧道費有關的措施，包括全面調高紅隧的收費；在紅隧收取繁忙時間附加費；在紅隧收取附加費及實施回贈計劃；在紅隧實施可變更的收費調整系統；調高紅隧的隧道費和減低西區海底隧道(下稱“西隧”)／東隧的收費；
- (b) 與專營權有關的措施，包括購回西隧／東隧的專營權；將紅隧出售給西隧／東隧的專營公司；共同擁有紅隧、西隧及東隧；延長西隧及東隧的專營權有效期；及
- (c) 其他措施，包括興建第四條過海行車隧道或增加紅隧的容量；限制紅隧的使用和加強渡輪服務。

8. 事務委員會促請政府當局與有關隧道公司合作，進一步研究各項建議，以期在切實可行的情況下，盡快解決3條過海行車隧道車輛流量分布不均及隧道費高昂的問題。事務委員會亦籲請政府當局在東隧增加隧道費後，緊密監察交通情況，並實施適當的交通管理措施，以減輕對道路使用者造成的負面影響。

9. 鑑於東隧將的士隧道費由15元增加至25元，事務委員會察悉，的士業界建議把利用東隧及西隧過海的的士乘客回程收費相應調高。

大老山隧道和大欖隧道及元朗引道增加收費

10. 事務委員會曾於2005年2月2日討論大老山隧道有限公司申請增加隧道費一事。委員擔心增加隧道費的建議將會加劇獅子山隧道的交通擠塞情況，並引發其他公共交通服務營辦商加價。他們呼籲政府當局要求有關隧道公司延遲加費。亦有意見認為，政府當局應就有關隧道公司申請調整收費一事，盡快決定其立場，並按照《大老山隧道條例》(第393章)第36條與該公司進行討論，若未能達成協定，則應盡快將此事訴諸仲裁。

11. 事務委員會在2005年2月2日通過以下議案：

“鑑於大老山隧道公司的財務狀況漸入佳境，本會認為在現階段不宜加價。”

12. 政府於2005年6月10日在憲報中刊登新附表，以反映大老山隧道和大欖隧道及元朗引道增加隧道費一事。事務委員會對於政府當局沒有諮詢事務委員會便在憲報刊登有關公告表示失望。事務委員會於2005年6月15日舉行會議，與政府當局及有關的隧道公司討論此事。

13. 事務委員會對於增加隧道費及其對交通及普羅市民的影響深表關注。增加隧道費無可避免會引發其他公共交通服務營辦商加價。事務委員會促請有關隧道公司考慮押後增加隧道費，或向駕駛人士提供隧道費優惠。事務委員會亦呼籲政府當局檢討容許有關隧道公司增加隧道費的決定。事務委員會明白到採用“建造、營運及移交”安排的隧道存在隧道營運者只著眼於追求最大利潤的固有問題，事務委員會呼籲政府當局檢討採用“建造、營運及移交”安排落實基建工程項目的成效及有關做法是否恰當。政府當局亦應採取措施，減低隧道費及提高寶貴的隧道資源的使用率，以應付使用交通工具的市民及物流業的交通需要。

14. 事務委員會在2005年6月15日通過一項議案，促請政府撤回批准大老山隧道有限公司(第93號法律公告)及三號幹線(郊野公園段)有限公司(第95號法律公告)增加隧道費的憲報公告。

鐵路的發展及運作

15. 事務委員會繼續監察香港新鐵路項目的發展及推行情況。事務委員會亦非常重視如何維持現有鐵路服務的安全程度及可靠性。事務委員會在2004年10月12日的會議上決定成立小組委員會，監督香港鐵路的發展、落實及運作。小組委員會擬備的報告載於**附錄III**。

鐵路票價

16. 尖沙咀支線及馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)在2004年竣工及啟用，標誌著香港的運輸網絡向前邁出重要的步伐。尖沙咀支線及馬鐵分別於2004年10月24日及2004年12月21日開始為市民提供服務。

尖沙咀支線的票價

17. 事務委員會對九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)採用時值的方法來釐定尖沙咀支線的票價深表關注。以最簡單的方式來說，時值是旅客為節省旅程中某特定幅度的時間而願意付出的代價。據九鐵所述，新界東北居民的時值應是每分鐘0.16元(即新界東北居民願意為車程中所節省的每分鐘多支付0.16元)。事務委員會批評時值票價忽略了一個事實，就是現時乘車前往尖沙咀及中環的市民所支付的票價高得不合理。委員亦質疑有何理據對新界東北居民應用該項似屬偏高的時值票價。事務委員會促請九鐵考慮普羅市民的負擔能力，檢討尖沙咀支線的票價。九鐵亦應考慮向東鐵乘客提供西鐵乘客現時可使用的月票。

馬鞍山鐵路票價

18. 馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)票價是另一項備受事務委員會及廣大乘客關注的事宜。在釐定馬鐵票價方面，事務委員會察悉，九鐵已採用與先前用以釐定西鐵及尖沙咀支線票價相同的方法。該公司的政策是，在該公司條例所規定的審慎商業原則的法定架構內，在其運作的市場上訂定具競爭力的票價，與此同時向乘客提供物有所值的服

務。為了使新鐵路在財務上可行，九鐵的底線是在一段合理時間內，票價收入最少必須足以應付鐵路的現金營運開支。

19. 事務委員會曾與九鐵檢討馬鐵票價有否調低的空間。由於乘搭馬鐵前往尖沙咀及中環的乘客必須轉車，兼且要忍受東鐵及地鐵列車在繁忙時間的擠迫環境，九鐵或有需要把乘搭馬鐵前往尖沙咀的票價設定於一個更具競爭力的水平。亦有意見認為，應在平日的非繁忙時間及所有假日為60歲或以上的長者提供特別票價折扣。由於馬鞍山郊區有不少旅遊景點，九鐵應考慮於周末及公眾假期向所有馬鐵乘客提供優惠票價，以增加馬鐵的乘客量，從而增加馬鐵的票價收入，同時可推廣綠色消閒活動。

西鐵票價

20. 九鐵在2004年11月22日宣布，西鐵為來往新界西北及九龍市區的乘客所提供的額外九折票價優惠，將於2004年12月19日優惠期屆滿後終止；至於為所有西鐵乘客提供的九折優惠，則會維持不變。

21. 事務委員會對九鐵決定取消對廣大乘客造成財政影響的折上折優惠深表關注。事務委員會通過兩項與西鐵折上折優惠及其他票價優惠有關的議案。首項議案促請政府當局要求九鐵繼續為西鐵乘客提供額外九折的票價優惠，並為所有乘客提供300元的西鐵“全月通”優惠，以及與地鐵有限公司(下稱“地鐵”)磋商，繼續設立地鐵與西鐵的轉乘優惠。九鐵亦應長期實施這些優惠計劃，直至九龍南線通車後才進行檢討。事務委員會在第二項議案中對西鐵取消額外九折優惠的決定表示反對。

22. 在2004年12月，九鐵表示將會繼續檢討其優惠計劃的成效，然後再決定是否長期實施該等計劃。就此，經考慮所有相關因素後，該公司決定為來往新界西北及九龍市區的西鐵乘客所提供的額外九折票價優惠，將於2004年12月19日終止。另一方面，九鐵宣布將原定於2004年12月屆滿的西鐵“全月通”計劃延長6個月，直至2005年6月。雖然該公司認為現時價值400元的月票已甚具競爭力，但該公司仍決定由2004年9月至12日期間，為月票乘客提供300元的特惠票價。

四號幹線、南港島線及西港島線

23. 四號幹線、南港島線及西港島線的落實事宜，是事務委員會的重要議題。在商議過程中，事務委員會通過了3項議案，促請政府當局採取適當的跟進行動。事務委員會促請政府當局盡快全面規劃及落實港島南區的旅遊及商業發展，並同時與地鐵公司商討，興建符合成本效益的南港島線，以確保有足夠的交通設施配合南區的發展及滿足該區居民的交通需要。除了南港島線外，四號幹線亦應盡早落實。至於西港島線，由於西區居民爭取興建西港島線已超過20年，事務委員會亦促請政府當局與地鐵公司盡快就興建必須在西營盤及大學設站的西港島線達成協議，以徹底解決該區居民的交通需要。至於為有關項目提供資金的事宜，事務委員會促請政府當局積極與地鐵公司商討，

以訂出一個最符合公眾利益的財務安排，以便早日落實有關工程。為了徵詢市民對鐵路新站的選址及設計的意見，當局應全面諮詢區內居民。

新界西北交通及基建檢討

24. 事務委員會認為，考慮到正在施工或規劃中的大型項目所帶來的影響，政府當局有需要在新界西北及北大嶼山落實新的交通基建發展。這些項目包括深港西部通道、后海灣幹線、落馬洲支線、香港迪士尼樂園第一期及港珠澳大橋。在檢討“新界西北交通及基建檢討2004”的結果時，事務委員會關注到新的交通基建發展所帶來的額外交通量，以及由此對屯門及元朗交通造成的影響。事務委員會籲請政府當局加快有關的規劃及實施程序，以確保能夠適時提供交通基建設施，以應付預計的需求。事務委員會亦通過一項議案，促請政府當局盡快研究興建屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路，以應付鄰近地區新發展項目所帶來的交通，以及滿足使用運輸工具市民的交通需要。

25. 事務委員會亦藉此機會，研究有否需要將屯門公路荃灣至三聖墟的快速公路段由雙程三線擴闊為雙程四線行車。事務委員會亦要求政府當局加快落實建議的中短期措施，以改善屯門公路的交通情況。

港珠澳大橋

26. 政府當局於2005年5月向事務委員會匯報港珠澳大橋的最新情況。事務委員會對有關工程的融資及未來的收費調整機制表示關注，尤其是考慮到本港以“建造、營運及移交”方式興建的其他項目的經驗。事務委員會提醒政府當局要避免重蹈東隧增加隧道費的覆轍。為保障公眾利益及確保收費合理，政府當局應訂立一套具透明度的規管及管制機制，讓專營公司遵從。事務委員會亦就走線的選擇提出多項建議，並促請政府當局充分諮詢當區市民，並調查有關項目對白海豚的影響。

非專營巴士的營運

27. 事務委員會察悉，非專營巴士業界及其他運輸業界(包括的士、紅色小巴和綠色專線小巴，以及地區居民團體)就此問題表達的意見紛紜。有人要求政府當局採取措施，解決非專營巴士供過於求的問題，並加強對非專營巴士營運的規管，以及加強針對非法營運非專營巴士服務的執法行動，以保障常規及合法的交通服務在財政上維持服務的能力。與此同時，亦有意見認為政府當局應容許非專營巴士營運，以確保乘客可作選擇。當局應制訂改善非專營巴士營運環境的措施。在檢討交通諮詢委員會的“檢討規管非專營巴士營運工作小組報告”所載的結果及建議時，事務委員會確認與非專營巴士非法營運有關的問題，並呼籲政府當局改善有關的執法機制。部分委員認為，鐵路服務近年出現泛濫的情況，令運輸市場失去平衡。因此，政府當局應檢討其政策，以確保各項公共運輸工具在財政上維持服務的能力。

屯門客運碼頭

28. 在2003年12月，政府與香港西北航運快線有限公司(下稱“西北航運”)簽訂租約。該租約准許西北航運佔用、改動及使用屯門渡輪碼頭部分地方，營辦跨境客運渡輪服務。該公司原來計劃在2004年12月完成所需的碼頭改動工程，並開始提供來往澳門的渡輪服務。該公司亦計劃在客運碼頭開始運作6個月後，提供來往珠三角洲地區內地港口的渡輪服務。在2004年10月，政府當局向事務委員會表示，碼頭改動工程的目標完工日期，以及跨境客運渡輪碼頭開始運作的日期將會推遲。事務委員會曾研究政府當局在審批由承租人呈交的建築圖則時是否過於嚴格，並籲請政府當局盡最大努力，促使有關工程盡早施工。

的士

29. 事務委員會亦曾研究規管向非本地居民發出的士駕駛執照的現行法例。事務委員會認為，運輸署及其他相關部門應加快修訂有關法例，以堵塞現時沒有有效工作簽證的非本地居民可申領的士駕駛執照的漏洞。當局亦應設定修訂有關法例的時間表。事務委員會在2005年5月27日通過一項相關的議案。

道路安全

30. 事務委員會參考了公眾及運輸業界所提出的意見，曾與政府當局檢討道路安全策略，以及加強道路安全的措施。

31. 雖然道路使用者、車輛及道路環境均會影響道路安全，但人為因素是最複雜及變化多端。意外趨勢及公眾意見均顯示，不當的駕駛行為是導致道路意外的主要成因。事務委員會認為，應優先透過公眾教育及正規訓練來改善駕駛行為及態度。

暫准駕駛執照計劃

32. “電單車司機暫准駕駛執照計劃”的經驗顯示，此類計劃會對新牌司機的駕駛技巧及行為帶來持久的益處。因此，事務委員會支持政府當局的建議，為私家車及輕型巴士新牌司機引入暫准駕駛執照，令新牌司機在獲發給正式駕駛執照前的“暫准駕駛期”內可汲取路面駕駛的實際經驗。

與道路安全有關的法例

33. 事務委員會不時檢討與道路安全有關的法例。在2004年12月14日的事務委員會會議上，當局就加強本港道路安全的建議措施諮詢事務委員會。在該次會議上，委員及多個運輸業團體曾就建議的措施表達意見，大部分意見均集中在有關提高針對衝紅燈罪行的違例駕駛記分的建議。經商議後，事務委員會通過一項議案，要求政府先採取一切實際可行措施，改善道路交匯處及交通燈顯示設施，確保有效界定刻意衝紅燈的駕駛者，才考慮增加針對此類罪行的扣分罰則。

34. 在2005年3月18日的會議上，政府當局就一項經修訂的建議諮詢事務委員會。該項修訂建議旨在將沒有遵從交通燈指示的被扣違例駕駛分數由3分增加至5分，而非最初建議的由3分增加至8分。雖然部分委員支持加重對衝紅燈的處罰的建議，但他們認為政府當局應聽取運輸業界的意見，並改善道路環境，以方便司機遵從交通燈的指示。為減少警方與司機就衝紅燈的檢控發生爭議，委員促請政府當局加快增設衝紅燈攝影機及攝影機箱，並安裝在設有交通燈控制系統的路口。部分委員認為應修訂有關法例，針對沒有遵從交通燈指示的不同情況而訂定不同的罰則，以便更確切反映有關罪行的相對嚴重性。他們認為，建議中把有關罪行的被扣違例駕駛分數增至5分，以及所建議的600元定額罰款，只應適用於明顯地在紅燈亮起時不停車並繼續向前駛的情況；至於其他沒有遵從交通燈指示的情況，現行的罰則水平應維持不變。

35. 事務委員會普遍支持政府當局的建議，將3項常見的交通罪行（即在駕駛的車輛移動時，使用手提流動電話或電訊設備；沒有在快速公路的左邊行車線上駕駛；以及在沒有亮着所需車燈的情況下駕駛電單車或機動三輪車）列為《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)的表列罪行，以便可以定額罰款的方式提出檢控。此舉可方便執法行動及加強阻嚇作用。

36. 事務委員會察悉，未能與前車保持安全距離往往是導致連環相撞的成因。目前，這種行為在法律上並不構成任何特定罪行，只可控以“不小心駕駛”罪名，而此項罪名在蒐集證據方面頗為複雜。政府當局現正研究訂立針對“未能保持安全距離”或“跟車太貼”的新罪行的可行性，以簡化檢控程序。事務委員會要求政府當局進一步研究運用先進科技利便執行交通法例的事宜。

37. 在檢討醉酒駕駛法例的成效時，事務委員會認為，最重要的是提高市民對醉酒駕駛的嚴重後果的認識。政府當局應加強宣傳，尤其是在醉酒駕駛情況較為普遍的節假日。警方亦須採取嚴厲的執法行動，以加強阻嚇作用。

執法

38. 道路安全及宣傳計劃需要有效的執法制度配合，方可達到預期的效果。因此，事務委員會認為，政府當局應繼續同步制訂執法方案及宣傳計劃，並運用先進科技，以輔助交通執法工作。

擬實行的車輛維修業註冊計劃

39. 雖然車輛機械故障並非導致道路意外的主要成因，但事務委員會認為妥善維修保養車輛肯定能有效防止意外發生，並有助加強道路安全。不符合標準的維修保養服務，不僅為車主帶來困擾，亦會造成空氣污染，對市民的健康相應帶來負面的影響。當局就一項有關的建議諮詢事務委員時，事務委員會認為重要的是制訂適當的註冊資

格，有關資格不會過度影響現有技工的生計，但同時亦可確保該等註冊技工確實具備足夠技能及相關經驗來提供優質服務。

巴士的安全問題

40. 據報，部分巴士車長及職工會曾投訴，他們服務的專利巴士公司強迫車長每天駕駛不同型號的巴士，以及行走不同的路線，並且不給予他們合理的用膳時間，導致車長更易出現失誤，因而增加發生交通意外的機會。鑑於巴士車長及職工會提出關注，事務委員會曾檢討專營巴士公司採用的車長編更安排，以及這些安排與巴士營運安全的關係。事務委員會亦通過一項議案，促請政府當局考慮修訂運輸署發出的巴士車長編更指引，以加強專利巴士服務的營運安全。

41. 在2004年10月至2005年6月期間，事務委員會共舉行了15次會議。事務委員會亦曾參觀尖東站及試乘馬鐵。

立法會秘書處

議會事務部1

2005年6月28日

交通事務委員會

職權範圍

1. 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。
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

2004 至 2005 年度委員名單

主席	劉江華議員, JP
副主席	陳偉業議員
委員	何鍾泰議員, S.B.St.J., JP 周梁淑怡議員, GBS, JP 劉千石議員, JP 劉健儀議員, GBS, JP 鄭家富議員 譚耀宗議員, GBS, JP 石禮謙議員, JP 李鳳英議員, BBS, JP 張宇人議員, JP 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, SBS, JP 劉秀成議員, SBS, JP

(總數：17 名委員)

秘書	劉國昌先生
-----------	-------

法律顧問	馮秀娟女士
-------------	-------

日期	2004 年 10 月 12 日
-----------	------------------

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1815/04-05號文件

檔號：CB1/PS/1/04/1

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的工作。

小組委員會

2. 交通事務委員會在2004年10月12日會議上決定成立小組委員會，負責監察香港鐵路工程項目的發展、推行及營運情況。小組委員會的職權範圍載於**附件I**。

3. 小組委員會由13名委員組成，劉健儀議員獲選為小組委員會的主席。小組委員會的委員名單載於**附件II**。

主要工作

馬鞍山鐵路及尖沙咀支線

4. 尖沙咀支線及馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)於2004年落成及啓用是香港的運輸網絡向前邁進的重要步伐。尖沙咀支線及馬鐵分別在2004年10月24日及2004年12月21日開始為公眾提供服務。

5. 小組委員會一直密切監察尖沙咀支線及馬鐵的通車準備工作，以確保該兩條鐵路能為乘客(包括行動不便的乘客)提供安全及優質的行程服務。小組委員會亦曾與政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)檢討處理服務受阻延的應變計劃，尤其是在鐵路運作初期。小組委員會促請政府當局及九鐵在協調系統、補救工作及向公眾發放資料方面作出改善，以確保新鐵路系統暢順運作。

6. 小組委員會在2004年10月15日前往尖東站參觀後，九鐵按照委員的建議，推行多項改善措施，就尖東站的服務及設施提供更佳的指示及更多資料。九鐵亦承諾尋找機會，改善旗下車站的環境，並會考慮展出藝術作品，供市民欣賞。

7. 在檢討與尖沙咀支線及馬鐵通車相關的公共交通服務計劃時，小組委員會促請政府當局為鐵路乘客提供足夠的接駁服務，並同時改善其他使用道路的公共運輸服務營辦商及其營運環境。此外，亦有需要確保市場上存在競爭及乘客的選擇，以滿足市民的交通需要。

8. 在環境方面，小組委員會對馬鐵通車造成的噪音滋擾深表關注。儘管九鐵確實已採取多項改善措施，在根源處減低列車的噪音，但有關地區的市民對列車駛過時突然發出的巨響仍表關注。在檢討有關事宜時，小組委員會曾在2004年11月19日通過一項議案，強烈促請政府當局及九鐵在馬鐵沿線因鐵路運作而令噪音水平超過55分貝的各個地點，實施有效的噪音消減措施，以減輕馬鐵對附近居民造成的噪音滋擾。對於附近居民受到馬鐵噪音嚴重滋擾而噪音水平在55分貝以下的該等地點，政府當局及九鐵亦需積極考慮實施進一步的噪音消減措施，以減少噪音的影響。九鐵就有關議案作出回應時，承諾在顧及技術可行性及對資源影響的情況下，研究可否實施進一步的措施。

9. 小組委員會關注到，在多個符合法定噪音限制而位置非常獨特的地點，由於部分民居與鐵路十分接近，故受到來自列車燈光的滋擾。小組委員會曾提醒九鐵考慮受影響居民提出的意見，採取適當措施解決問題。

10. 雖然小組委員會並無責任研究屬事務委員會職權範圍的鐵路票價事宜，但委員把握每個機會，促請政府當局及九鐵降低尖沙咀支線及馬鐵的票價，以增加鐵路服務的吸引力，並減輕公共交通票價對市民的壓力。委員亦籲請政府當局及九鐵引入轉乘折扣及優惠票價，以增加馬鐵在公眾假期時的載客量。

九龍南線

11. 小組委員會確認九龍南線的策略性功能及重要性，是為新界西北部過百萬居民提供一條快捷及方便的鐵路線，市民可乘搭西鐵，無須轉乘其他交通工具便可到達尖沙咀區，或接駁到東鐵駛經的其他地區。然而，九鐵決定不在廣東道海港城現址加設車站(即廣東道站)，在社會上引發不同的意見。

12. 小組委員會知道市民對九龍南線項目下加設廣東道站有強烈的期望，以及該站所帶來的運輸及經濟效益，小組委員會希望九鐵及九龍倉置業發展有限公司(下稱“九倉”)可就九倉位於廣東道的物業日後重建後加設廣東道站一事達成協議。為此目的，小組委員會曾與政府當局、九鐵及九倉舉行一連串會議，討論此事。小組委員會亦於2004年12月11日通過一項議案，促請政府當局立即與九鐵及九倉切實商討建設九龍南線廣東道站的解決方案。

13. 在2004年12月，小組委員會失望地得悉，政府當局已決定展開不設廣東道站的九龍南線工程。政府當局指出，該決定是有關各方經過多個月來的討論及研究後作出。這亦是考慮過乘客的方便程度及審慎投資公帑的因素後，經審慎思量才作出的決定。由於缺乏與該項

計劃相關的基本條件及合理的成本效益，便應停止就加建新站一事進行討論，以便可盡快展開九龍南線的工程。此舉可使西鐵盡量減少損失，並為新界西北的居民提供一個協調得宜的鐵路網絡，以及直達尖沙咀的途徑。為了方便乘客，九鐵將會提供一條行人隧道，將現時與尖東站連接的行人隧道系統由九龍酒店接駁至北京道現有的行人隧道。有了新的行人隧道後，乘客由尖東站前往廣東道，約需7至10分鐘。

14. 展望將來，小組委員會呼籲政府當局及九鐵盡量減少在施工期間對受影響的店鋪東主及經營者的滋擾。在鐵路項目下加設車站方面而言，政府當局亦應清楚釐定其考慮原則及評估因素，以便委員參考。

鐵路事故及鐵路系統的表現

15. 在2004年下半年發生一連串鐵路事故後，引起市民對鐵路系統的安全及可靠性的極大關注，小組委員會曾與政府當局及兩間鐵路公司檢討鐵路事故的根源和為防止事故重演而採取的補救行動、鐵路服務的保養、規管及監察安排、以及改善該兩間公司列車服務表現及安全的措施。當局亦曾向小組委員會簡介Lloyd's Register Rail公司就地鐵系統服務表現及資產管理進行獨立檢討報告內所載的結果及建議。小組委員會亦曾檢討在2005年4月28日上午發生的鐵路事故，當時一列駛往羅湖的東鐵列車駛離大埔墟站後，並無按照程序在太和站停車讓乘客上落。

16. 在進行商議的過程中，小組委員會對兩間鐵路公司列車服務經常受阻或延誤，令鐵路乘客受影響的情況深表關注。小組委員會亦關注到在2005年4月28日，一列東鐵列車沒有停站，以及因而引發的安全問題。小組委員會要求政府當局立即向兩間鐵路公司施壓，要其盡力提高服務的安全性及可靠程度，並嚴格監察其改善工作。當局應考慮對兩間鐵路公司施加處罰，以達致必要的阻嚇作用。亦有意見認為，政府當局應考慮修訂《地下鐵路條例》及《九廣鐵路公司條例》，就兩間鐵路公司列車服務誤點訂明清晰的準則，並就列車服務受阻或延誤引入扣分制度，鐵路公司若在一段特定時間內被扣除的分數超出指明的限額，便可對其施加處罰。部分委員亦要求政府當局及兩間鐵路公司全面檢討將保養工作外判對兩間鐵路公司所提供之列車服務的影響。鐵路系統應獲分配足夠資源，以維持其安全性及可靠程度。

沙田至中環線

17. 小組委員會非常關注沙田至中環線(下稱“沙中線”)的方案設計及出現延誤的情況。小組委員會察悉，除了進行沙中線的規劃工作外，政府在2004年2月亦同時邀請地鐵有限公司(下稱“地鐵”)及九鐵討論該兩間鐵路公司可能合併的事宜。該兩間鐵路公司的合併討論的其中一項重要環節是盡早解決沙中線的轉乘安排。地鐵及九鐵於2004年9月16日向政府提交了一份“合併聯合報告”。政府當局向委員保證，政府有決心落實沙中線計劃，並一直積極與九鐵討論有關方案設計的最終定稿。當局在宣布就合併一事作出的決定時，會一併公布沙中線的建議方案。

迪士尼線

18. 迪士尼線是現有地鐵系統的延伸，連接現有的東涌線及位於大嶼山竹篙灣的香港迪士尼主題公園。新鐵路線的測試及驗收工作一直進展良好，預期有關鐵路線可於9月12日香港迪士尼樂園正式開幕前啓用，適時為旅客提供列車服務，讓訪客體驗一個獨特的旅程。

19. 小組委員會察悉，為了把迪士尼線的項目回報率提高至最低可接受11.25%的商業水平(即資本成本的估計加權平均數值以上的1%至3%)，在2002年7月，政府同意於未來數年豁免收取原本以股東身分獲地鐵支付的7億9,800萬元股息(按現值計算)。當聽取政府當局及地鐵簡報迪士尼線的建議票價時，部分委員要求地鐵考慮降低迪士尼線的票價，因為政府已透過免收股息的方式，為地鐵興建迪士尼線提供可觀的補貼。小組委員會亦曾研究計算出7億9,800萬元的財務差額時，就迪士尼線所採用的財務假設數據的詳情，以及在甚麼情況下，政府可收回用以填補迪士尼線財務差額而免收的股息。

輕鐵車站開放式的票務系統

20. 九鐵轄下的輕鐵網絡是新界西北區的主要交通工具，服務屯門、元朗及天水圍區百多萬居民。小組委員會曾與政府當局及九鐵檢討輕鐵採用開放式票務系統是否適當。委員曾就九鐵向沒有有效車票或進入月台紀錄的乘客作出警告、向其徵收附加費或作出檢控的方法表示關注。小組委員會於2005年5月6日通過一項議案，要求九鐵研究及改善輕鐵檢討採用開放式票務系統，以減低乘客的心理壓力。

地鐵車站加裝月台幕門計劃

21. 自2000年7月開始，地鐵向八達通卡乘客每程收取一毫，以補貼在地鐵車站加裝月台幕門計劃的費用。由於來自地鐵八達通卡乘客的車費補貼的原意只是為了分擔加裝計劃的部分工程成本，部分委員認為，地鐵繼續向八達通卡乘客每程收取一毫作為清潔及保養月台幕門的做法並不恰當。小組委員會呼籲政府當局及地鐵檢討相關的收費政策。另一方面，小組委員會亦看到基於加強安全的目的而安裝月台幕門的好處，並要求地鐵加快在地面車站加裝月台幕門。

22. 在2004年10月至2005年6月期間，小組委員會共舉行了7次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年6月22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政安排；
- (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。

涉及兩間鐵路公司的合併可行性、公司管治及票價的事宜，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

2004至2005年度委員名單

主席 劉健儀議員, GBS, JP

委員 何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

(總數：13名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2004年10月20日