

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1788/05-06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(下稱“事務委員會”)在2005至2006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2006年7月12日立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

- 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**。
- 事務委員會由17名委員組成。劉江華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

- 在2005至06年度的立法會會期內，當局曾就多項重大交通事宜諮詢事務委員會，當中包括地下鐵路(下稱“地鐵”)與九廣鐵路(下稱“九鐵”)系統的擬議合併。委員在制訂及完善旨在滿足公眾需要的運輸政策和策略方面，向政府當局提供意見。事務委員會曾討論範圍廣泛的交通事宜，當中包括新鐵路及跨境交通項目、提高公共交通服務的效率和質素的措施、與道路及鐵路安全相關的事宜，以及主要的交通管理方案。事務委員會亦曾研究專營巴士公司及兩間鐵路公司所建議的減價方案。

- 為了監察鐵路系統的規劃、落實及運作，事務委員會已成立鐵路事宜小組委員會(下稱“小組委員會”)，監督香港鐵路項目的發展、落實及運作。小組委員會在2005至2006年的立法會會期內繼續工作。綜述小組委員會在2005至06年立法會會期內工作情況的詳細報告載於**附錄III**。

交通規劃及大型基建項目

6. 交通及基建規劃是香港長遠發展藍圖的一個重要組成部分。鑑於珠江三角洲(下稱“珠三角”)急速發展，並具有進一步擴展的巨大潛力，事務委員會認為提供規劃完善的基建及高效率的交通設施，對區域經濟的融合和利便的跨境客貨運輸至為重要。在本會期內，事務委員會曾檢討多項重點基建項目，並曾前往內地進行職務訪問，視察跨境基建項目的最新發展情況。

前往內地訪問

7. 在2005年12月5及6日，事務委員會前往珠三角進行職務訪問，以便掌握廣東省交通發展情況的第一手資料，以及各項跨境交通基建項目(包括深港西部通道及港珠澳大橋)的進展情況。在兩天的訪問期間，訪問團曾與廣東省人民代表大會相關的委員會就廣泛的交通事宜交換意見。廣東省交通廳及廣東省發展與改革委員會的官員亦向訪問團簡介該省的公路、水路、鐵路和機場的發展情況，以及全省交通設施的發展規劃。

北環線

8. 事務委員會歡迎政府當局決定展開北環線的進一步規劃。北環線是連接九龍半島與新界之間的鐵路圈的空缺部分。當北環線建成後，鐵路乘客便可方便地在新界北轉乘西鐵與東鐵。委員呼籲政府當局加快相關的工作，令乘客受惠。

廣深港高速鐵路

9. 當局就廣深港高速鐵路香港段諮詢小組委員會時，委員認為由於廣深港高速鐵路將是以高達250至350公里時速運行的全國性高速鐵路網的一部分，並且可能銜接珠三角地區的城際快速軌道系統，政府當局應考慮採用專用通道方案，興建廣深港高速鐵路香港段。該方案涉及興建隧道來鋪設專用路軌，由西九龍終點站通往邊界。專用隧道的設計亦應提升至可讓最高時速達200公里的列車使用，以配合龍華至邊界的內地段車速。委員要求政府當局考慮廣深港高速鐵路的經濟效益、交通效益及財政影響，檢討該鐵路的設計。

道路安全

10. 道路安全是影響每個人的極重要事宜。在本會期內，事務委員會曾檢討過往數年所實施的道路安全法例的成效，尤其是與酒後駕駛及在駕車時使用流動電話有關的法例。事務委員會亦曾檢討旨在加強公共小型巴士(下稱“公共小巴”)及的士營運安全的措施。

11. 為了培養顧及別人及負責任的駕駛文化，事務委員會促請政府當局採用多管齊下的方法，包括加強執法和司機訓練，以及進行持續的宣傳計劃，以改善駕駛行為。政府當局亦應探討可否強制規定觸

犯嚴重交通罪行的司機參加駕駛改進計劃下的駕駛改進課程，並持續檢討道路安全法例及相關的罰則，以及探討賦權警方以隨機抽樣方式，對駕車人士進行路邊酒精呼氣測試的可行性。

12. 涉及公共小巴的意外數目有所增加，引起了公眾的廣泛關注。事務委員會認為，除了在路旁採取執法行動外，政府當局亦應與公共小巴業界探討可否在所有公共小巴上安裝黑盒(即車速記錄儀)、車速顯示器、車速限制系統及安全帶，以加強公共小巴的營運安全。此外，亦有需要把裝設偵速攝影機系統的範圍擴展至新建的主要道路網幹線，以阻嚇超速駕駛行為及加強道路安全，並且有需要禁止屢次觸犯交通罪行的司機駕駛公共小巴。當局亦應為公共小巴司機安排複修訓練課程，以改善他們的駕駛行為。

13. 鑑於一宗涉及的士的嚴重交通意外，事務委員會亦曾研究加強的士營運安全的措施，包括為的士加裝安全氣袋的可行性。

鐵路安全

14. 鐵路安全一直是委員主要關注的問題。委員在得悉東鐵中期翻新列車車底組件的兩個支架鬆脫，以及其後發現同類型車卡的車底組件支架出現微細裂紋後，曾與政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)密切跟進該等問題的根本成因、九鐵所採取的補救行動是否足夠，以及鐵路事故的通報機制等。

運輸業的經營環境

15. 隨着鐵路網絡逐步擴展，如何協調各類公共運輸服務，成為了公眾日益關注的問題。在本會期內，事務委員會曾檢討運輸業的經營環境，並曾與運輸業界舉行會議，討論相關的事宜。

油價變動對公共交通服務的影響

16. 在研究油價持續高企對公共交通服務的影響時，事務委員會曾促請政府採取有效措施協助運輸業開源節流，並積極考慮減免超低含硫量柴油稅，為期一年至2006年年底再作檢討，以紓緩運輸業的困苦，減輕公共交通營辦商的加價壓力，以及鞏固香港物流業的地位。

專用液體狀石油氣加氣站的運作

17. 液體狀石油氣(下稱“石油氣”)車輛在專用石油氣加氣站須長時間輪候及車用石油氣零售價高昂，是事務委員會及運輸業極為關注的問題。在本會期內，事務委員會曾與有關各方檢討定價機制及專用氣站的運作。

18. 事務委員會察悉，專用氣站的石油氣零售價由定價公式設定上限，並且需等待至下次半年期的價格上限調整日期才可更改，但非專用氣站的石油氣零售價則可跟隨國際石油氣價格的變動而迅速上

調。因此，專用氣站與非專用氣站的石油氣價格出現重大差距，導致石油氣車輛對專用氣站加氣服務的需求大增，因而出現車輛長時間輪候的情況。

19. 在2006年2月1日，政府為專用氣站引入新的價格調整機制，在該機制下，專用氣站石油氣價格上限的調整次數將會由每6個月一次更改為每月一次，以便更適時地反映國際石油氣價格的變動情況，以期解決車輛需長時間輪候的問題，以及因而對居住在專用氣站附近的居民造成的交通和噪音問題。事務委員會察悉，運輸業對新的價格調整機制意見分歧。事務委員會促請政府與專用氣站營辦商和的士及公共小巴業舉行定期會議，蒐集業界對專用氣站運作的意見。委員亦促請政府當局繼續密切監察專用氣站的運作，並每月公布國際石油氣價格及每個專用氣站石油氣價格的上限，讓業界可監察專用氣站石油氣價格的調整情況。

新界的士的許可營業地區

20. 事務委員會對市區、大嶼山及新界的士業界對新界的士的許可營業地區一事的紛爭，表示深切關注。事務委員會曾舉行會議，聽取的士業的意見。事務委員會認為，的士服務非常重要，因為它影響公眾的生活質素。委員呼籲有關各方採取包容態度，解決的士業所面對的問題。事務委員會亦要求政府當局改善的士的經營環境，並評估鐵路發展對路面公共交通服務的影響。

非法輕型客貨車的營運

21. 在的士業對輕型客貨車於香港國際機場非法營運作出投訴後，事務委員會曾與的士業及輕型客貨車業的代表舉行會議，討論相關事宜。為了打擊及管制機場的非法運輸服務，事務委員會呼籲政府當局及機場管理局加強執法，並研究限制輕型客貨車只可在機場上、落貨物區內活動的建議。事務委員會亦要求政府當局就相關事宜進行全面檢討，並於下個立法會會期初再向事務委員會匯報。

公共交通收費

為殘疾人士提供公共交通票價優惠

22. 事務委員會密切跟進向殘疾人士提供半費優惠的建議，並曾與殘疾人士爭取公共交通半費優惠聯席及公共交通營辦商的代表討論此事。儘管立法會及殘疾團體一再要求向殘疾人士提供票價優惠，以紓解他們的困難及協助他們融入社會，但此方面的進展不大，事務委員會對此深表關注。議員其後同意在內務委員會轄下成立小組委員會，跟進相關的事宜。

巴士票價

23. 在2005年11月，政府當局向事務委員會簡介有關對考慮現有調整巴士票價的“經修訂的考慮多方面因素做法”作出修訂的建議。事務委員會察悉，建議修訂“經修訂的考慮多方面因素做法”的主要目的，是利便巴士票價因應當前的經濟情況可向上及向下調整，並且在提高票價調整過程的客觀程度的同時，保留靈活性以考慮“經修訂的考慮多方面因素做法”所體現的因素。事務委員會普遍支持盡快實施有關的票價調整機制。

24. 事務委員會察悉，就專營權進行磋商時，巴士公司已同意在實施“經修訂的考慮多方面因素做法”的修訂建議後，推出多項減價措施。在檢討減價方案時，事務委員會呼籲政府當局與各間專營巴士公司磋商，取消建議的預繳回程車費安排，並增加建議減價的幅度，令更多乘客受惠。政府當局亦應藉此機會要求各巴士公司向長者及殘疾人士提供票價優惠。

渡輪收費

25. 鑑於渡輪是離島居民唯一的對外交通工具，事務委員會對渡輪服務加費一事非常關注。事務委員會促請政府當局研究方法以改善渡輪營辦商的財政營運。有關政府部門在考慮渡輪營辦商提出在向政府租用的碼頭進行商業活動的申請時，應有一定程度的彈性，以紓緩營辦商的加價壓力。

兩鐵合併

26. 在2006年4月11日，政府與地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)就兩鐵擬議合併的架構及交易條件簽訂一份不具約束力的諒解備忘錄。事務委員會曾與財經事務委員會舉行聯席會議，聽取政府當局簡介合併方案。兩個事務委員會其後再舉行會議，討論合併方案所建議的財務條款和架構，以及減價方案及合併後的公司的票價調整機制。事務委員會亦曾聽取兩鐵五會聯席會議及地鐵公司員工評議會就兩鐵合併所引起與員工相關的事宜的意見，並與政府當局商討落實兩鐵合併的立法建議概要。

27. 在討論建議的合併方案時，委員主要關注的問題是政府當局所提出的整套建議，是否一項公平和平衡的方案，在為社會帶來整體利益的同時，又能平衡有關各方(即擁有九鐵資產的香港市民、鐵路乘客、兩鐵員工及地鐵公司股東)的利益。委員籲請政府當局檢討減價方案及合併後的公司將會採用的票價調整機制，以便為乘客帶來更大的利益。他們亦要求政府當局及兩間鐵路公司照顧所有員工的利益，並與職工會保持定期溝通。

28. 鑑於九鐵主席與署理行政總裁就該公司的管理及管治出現嫌隙，委員認為有需要在合併方案一併討論相關的公司管治問題。事務委員會曾舉行特別會議，討論有關的公司問題。鑑於九鐵高級管理層

的薪酬政策令人感覺欠缺透明度及公平性，引起了公眾廣泛關注，事務委員會亦曾在會議上檢討與九鐵管理層浮薪制有關的問題。由於政府當局將在稍後提交落實合併方案的立法建議，議員將另行跟進有關的公司問題。

交通管理

使“建造、營運及移交”模式隧道的使用情況合理化的措施

29. 現時3條過海行車隧道的車流量分布情況、三號幹線及免費替代路線的使用量，均是事務委員會的重要議題。為協助事務委員會考慮改善現行制度以解決交通問題的未來路向，事務委員會曾要求資料研究及圖書館服務部就選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運進行研究。事務委員會認為，應將隧道費設定在用家可負擔的水平，在讓“建造、營運及移交”模式隧道的專營者可賺取合理的回報率的同時，亦令現有的隧道資源得到最充分的運用，從而改善交通的流暢程度。由於各條“建造、營運及移交”模式隧道的車流量分布不均，令社會付出沉重的經濟代價，事務委員會認為有迫切需要找出最能保障公眾利益，又能同時獲得政府及專營者接受的解決方法。事務委員會將繼續監察政府與專營者之間談判的進展情況。

更換車輛繳費系統設備

30. 在研究更換將軍澳隧道、城門隧道及獅子山隧道的車輛繳費系統設備的撥款建議時，委員促請政府當局檢討各條隧道的自動繳費行車線的數目及位置，以應付自動繳費服務日益增加的需求。當局亦應考慮安裝八達通卡閥卡器作收費用途。

擴展行車時間顯示系統

31. 事務委員會對當局提出將行車時間顯示系統擴展至九龍地區的建議，表示有所保留。該系統旨在告知駕車人士由九龍經3條過海行車隧道前往香港估計所需的行車時間。事務委員會質疑香港島現有的行車時間顯示系統的成本效益及效用，因為該系統無助紓緩交通擠塞問題。不少現有的行車時間顯示器的位置，過於接近各條過海行車隧道的主要引路，因此，當司機駛近行車時間顯示器時，他們即使想改道亦無法這樣做。事務委員會因而促請政府當局檢討有否需要及理據，將行車時間顯示系統的使用擴展至九龍地區。

世界貿易組織第六次部長級會議的交通安排

32. 在檢討世界貿易組織第六次部長級會議的特別交通及運輸安排時，事務委員會提醒政府當局要盡一切努力，確保有效協調各項交通管理措施和應付突發事件，以及透過傳播媒介及其他合適途徑發放資訊。

私人駕駛教師執照

33. 事務委員會不時檢討私人駕駛教師執照的分組及簽發新的私人駕駛教師執照的機制。為有助研究此事，事務委員會曾聽取有關行業團體的意見。事務委員會察悉，第二組別(即巴士及小型巴士)及第三組別(中重型貨車及掛接式車輛)的私人駕駛教師投訴受到限制，不得指導第一組別車輛(即私家車及輕型貨車)的學習駕駛人士。然而，亦有意見關注到，面對駕駛訓練需求不斷萎縮的情況，私人駕駛教師出現供過於求的情況。巴士公司及香港駕駛學院的部分前任駕駛教師亦要求當局向他們簽發新的私人駕駛教師執照，讓他們可繼續擔任駕駛教師謀生。

34. 事務委員會察悉，根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374章B)，運輸署署長每隔兩年便會檢討私人駕駛教師執照的數目，以決定有否需要就各組別的私人駕駛教師簽發新的私人駕駛教師執照，所需顧及的情況包括當時的交通運輸情況、當時採取的駕駛訓練政策及學習駕駛人士在該汽車組別方面對接受私人駕駛教師的駕駛訓練的需求。事務委員會認為，有需要在供求之間保持平衡，以維持足夠的競爭性，確保駕駛訓練的質素。事務委員會促請政府當局重視業界團體所表達的意見，並在下次進行兩年一度的檢討時提出方案，供事務委員會進一步考慮。

35. 在2005年10月至2006年5月期間，事務委員會共舉行了16次會議，其中3次是與財經事務委員會舉行的聯席會議。事務委員會曾前往內地進行職務訪問，亦曾視察深港西部通道香港段，以瞭解其最新進展情況。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月3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

2005至2006年度委員名單

主席 劉江華議員, JP

副主席 鄭家富議員

委員 何鍾泰議員, SBS, 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
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
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, SBS, JP
鄭經翰議員

(總數：17名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2006年7月3日

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1728/05-06號文件

檔號：CB1/PS/1/04

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在2005至2006年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 交通事務委員會在2005年10月13日的會議上決定，為監察香港鐵路工程項目的發展、推行及營運情況而成立的小組委員會，應在2005至2006年度立法會會期內繼續工作。

3. 小組委員會由12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I**。

主要工作

東鐵列車車底組件的承托問題

4. 鐵路安全一直是小組委員會的關注重點。小組委員會在得悉東鐵中期翻新列車車底組件的兩個支架鬆脫，以及其後發現同類型車卡的車底組件支架出現微細裂紋(下稱“東鐵事故”)後，立即在2006年1月17日前往九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)何東樓車廠視察，以便確定問題的嚴重程度及瞭解九鐵即時採取的補救措施。小組委員會在2006年1月20日再次前往車廠視察，以顯示委員對日夜堅守崗位為東鐵列車進行維修及檢查工作的前線員工的支持。委員讚賞九鐵員工一直非常努力地工作，以維持東鐵的可靠服務，並確保列車安全運作。

5. 在2006年1至5月期間，小組委員會曾與政府當局及九鐵舉行3次會議，討論東鐵車底組件的承托問題。小組委員會認為，要防止日後再發生裂紋問題便須確定有關事故的根本成因及制訂有效解決該問題的改善措施。因此，九鐵及政府當局優先處理相關的工作至為重要。

6. 在2006年5月6日，九鐵向小組委員會匯報東鐵列車車底組件承托問題的根本成因和建議解決該問題的長遠改善措施。據九鐵所述，有關問題主要有兩大成因，而該兩大成因同時發生導致車卡支架出現裂紋。第一，調查發現，當列車以時速70至90公里在某段路軌行駛時，會產生一些超出原先估計的垂直震盪力，這些超標的垂直震盪力是由於車輪與微細不平滑的路軌表面接觸，因而引致車身產生共鳴現象所造成。由於上述原因，支架所承受的垂直震盪力比原先的設計超出百份之一百。第二個原因可歸咎於部份車底支架的焊接位不完善所致。

7. 在與九鐵及政府當局討論有關問題的根本成因時，小組委員會曾檢討驗收鐵路路軌的測試程序，以及九鐵在驗收階段未能察覺到路軌有微細不平滑處的原因。除了檢討九鐵實施的臨時補救措施的成效外，小組委員會亦花了很多時間，商議所建議的長期改善措施是否穩當，以及日後的檢查及維修保養程序，以確保九鐵將會適當地進行所有與安全相關的工作，以免日後再發生類似事故。由於政府的專家小組仍在研究九鐵擬備的調查報告，當政府完成其對有關問題的根本成因進行的調查後，小組委員會會再次研究此事。

8. 小組委員會深切關注九鐵在發現東鐵整個車隊的車底組件均出現承托問題後，並沒有即時通知政府。小組委員會認為有需要檢討九鐵處理東鐵事故的方法、該公司內部的匯報程序、規定向政府作出通報的情況，以及九鐵與香港鐵路視察組在處理相關事宜時的工作關係。由於政府已委任獨立專家小組檢討與東鐵事故的報告相關的事宜，當獨立專家小組的報告可供小組委員會商議後，小組委員會將會再次研究有關的問責問題和鐵路事故的通報機制。

9. 小組委員會察悉，在東鐵事故發生後不久，作為一項臨時措施，東鐵服務已改用以人手操作的自動列車保障系統，以便紓緩車底組件支架因自動列車操作系統較高的車速而承受的壓力。然而，由於人手操作會令繁忙時間(由上午8時至9時)的列車班次(南行線)減少，並對前線員工構成過度的壓力，小組委員會呼籲政府當局及九鐵加快相關的研究，以便盡早恢復正常服務。

九龍南線

10. 九龍南線是政府在《鐵路發展策略2000》中建議推行的鐵路項目之一，其主要功能是在九龍半島南部把東鐵和西鐵連接起來。九龍南線由現時的東鐵尖東站延伸至西鐵南昌站。九龍南線建成後，新界西北部約100萬居民可乘搭鐵路直達九龍市區範圍。他們亦可在現時的紅磡站轉乘東鐵前往新界東北部。九龍南線會令鐵路走廊沿線居民乘搭交通工具時更加方便，並可為香港市民帶來極大好處。九龍南線的建造工程已展開，預期會在2009年竣工。

11. 在檢討九龍南線的最新進展時，小組委員會提醒政府當局及九鐵須採取足夠措施，以便盡量減少建造工程對鄰近居民及店鋪東主

和文化中心附近的活動所造成的影響。當局應實施臨時交通安排，以紓緩交通擠塞的情況，尤其是位於喜來登酒店附近的路口，該處將會封閉東西行方向各一條行車線。為免影響景觀，小組委員會認為地盤的圍板應採用更美觀的設計，例如類似廣東道以綠化為主題的設計。

北環線

12. 小組委員會一直以來均強烈要求盡早興建北環線。九龍半島與新界之間的鐵路圈，獨缺北環線。當北環線建成後，鐵路乘客便可輕而易舉地在新界北轉乘西鐵或東鐵。乘客最遠可以從東面的東鐵羅湖站及馬鞍山鐵路烏溪沙站，沿鐵路前往西面的落馬洲站及西鐵屯門站。北環線經過西鐵走廊，為經落馬洲的過境旅客，尤其是居於新界西者，提供更快捷方便的鐵路服務。此外，北環線通車後會增加西鐵每天的乘客量，使現有鐵路網絡的使用量更加理想。九鐵將會自行承擔這項工程的費用，並沒有要求政府提供財政支援。小組委員會欣悉政府在2006年1月17日決定要求九鐵着手進行北環線的進一步規劃。小組委員會呼籲政府當局和九鐵加快進行相關的工作。

廣深港高速鐵路香港段

13. 小組委員會察悉，廣深港高速鐵路香港段亦屬於國家高速鐵路網的一部分，經龍華(新深圳站)連接香港與石壁(新廣州站)。這條新的城際鐵路走廊通車後，廣州與香港的行車時間將會由目前九鐵港穗直通車的100分鐘，縮短到1小時之內。此外，透過這條連接鐵路，香港將會成為國家鐵路網內的一個節點，大大改善香港與北京、上海及重慶等內地主要城市之間的交通。再者，廣深港高速鐵路的乘客可透過於龍華站轉乘杭福深客運專線或於石壁站轉乘京廣客運專線，藉國家鐵路網通往泛珠三角(下稱“珠三角”)地區的城市。廣深港高速鐵路石壁至龍華內地段已於2005年12月動工，可望於2010年完工。至於龍華至邊界內地段工程的時間表，則有待與香港段一併確定。

14. 小組委員會察悉，除與京廣及杭福深客運專線相連外，廣深港高速鐵路亦可望銜接珠三角地區的城際快速軌道系統。珠三角地區是內地經濟增長最迅速的其中一個地區，廣東省當局已計劃利用城際快速軌道系統貫通珠三角地區的城市。城際快速軌道網的主要框架將會包括設於廣州的中心，以及連接廣州至深圳及廣州至珠海的兩個主軸，並有支線接駁其他珠三角城市。估計城際快速軌道網的鐵路全長約390公里，預計於2010年建成。到了2020年，城際快速軌道網的總長度將會增加至約600公里。按照現有規劃，城際快速軌道網會從石壁站向佛山、肇慶、東莞、江門及珠海等其他珠三角主要城市延伸。廣深港高速鐵路透過讓乘客轉乘城際快速軌道系統的列車，提供前往珠三角各主要城市更方便快捷的鐵路服務，並有助提升香港作為進出珠三角及泛珠三角地區門戶的通道。

15. 鑑於廣深港高速鐵路在策略上的重要性，小組委員會非常關注該條鐵路的規劃及實施情況。小組委員會察悉，廣深港高速鐵路香港段的設計方案有二：鋪設專用路軌，由西九龍終點站通往邊界(專用

通道方案)；或利用廣深港高速鐵路西九龍終點站與西鐵錦上路站之間現有的西鐵路軌、北環線路軌，以及為連接廣深港高速鐵路內地段而新鋪設的路軌(共用通道方案)。

16. 由於廣深港高速鐵路將會屬於以每小時250至350公里最高車速運作的全國性高速鐵路網的一部分，並且有可能銜接珠三角地區的城際快速軌道系統，小組委員會呼籲政府當局考慮採用專用通道方案來興建廣深港高速鐵路香港段。專用隧道的設計亦應提升至可讓最高車速達每小時200公里的列車使用，以配合龍華至邊界內地段的車速。小組委員會將會因應廣深港高速鐵路的經濟效益、交通效益及財政影響，繼續監察其規劃及實施情況。

沙田至中環線

17. 沙田至中環線(下稱“沙中線”)是正在當局已承諾興建並在籌劃當中的新鐵路項目。該項目在2002年經公開競投後批予九鐵。因應政府的要求，兩間鐵路公司在商討雙方可能合併期間，曾詳細研究沙中線的轉乘安排。小組委員會察悉，在兩鐵合併的前提下，擬議的沙中線計劃將會提供完全整合的轉車站，而轉車的乘客將無需支付任何轉乘車費。小組委員會呼籲政府當局加快落實沙中線，以滿足乘客的交通需要，同時維持各交通工具之間的良性競爭。

18. 在2005年12月至2006年5月期間，小組委員會共舉行了5次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月3日

附件I

**立法會
交通事務委員會**

鐵路事宜小組委員會

2005至2006年度委員名單

主席 劉健儀議員, GBS, JP

委員 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
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

(總數：12名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2006年7月3日