

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2015/06-07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2006-2007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2007年7月11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15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

道路安全

4. 道路安全一直是事務委員會主要的關注問題。在本會期內，事務委員會曾檢討過往幾年實施的道路安全法例的成效，尤其是與酒後駕駛、危險駕駛，以及為加強安全而在各類車輛安裝倒車裝置、安全帶及高靠背座椅有關的法例。

5. 事務委員會亦曾聽取有關鄭家富議員提出的議員條例草案的簡介。該條例草案旨在透過強制規定貨車安裝倒車視像裝置，改善貨車在倒車時的安全；加重危險駕駛引致他人死亡的罰則，以加強阻嚇作用；加強打擊酒後駕駛的措施；改善駕駛態度；以及將申請駕駛執照或續牌時需提交驗身報告的年齡降低至55歲。政府當局經考慮委員的意見後，同意提出以下的額外措施，以打擊酒後駕駛及進一步加強道路安全 ——

(a) 因酒後駕駛而首次被定罪的司機，會被取消駕駛資格至少3個月；

- (b) 強制規定觸犯酒後駕駛罪行的司機修讀駕駛改進課程；
- (c) 賦權警方進行隨機呼氣測試；
- (d) 強制規定屢次違反交通規例(即違例駕駛分數累積至10分)及觸犯嚴重交通罪行的司機修讀駕駛改進課程；
- (e) 加重不依照強制規定修讀駕駛改進課程的罰則，將最高罰款由3,000元提高至5,000元，以及若司機不遵守修讀駕駛改進課程的規定，運輸署署長可拒絕向這些司機重新簽發駕駛執照；及
- (f) 把危險駕駛引致他人死亡罪行的最高監禁期由5年增至10年。

貨車倒車的安全問題

6. 至於與貨車倒車安全相關的事宜，事務委員會曾研究是否適宜強制規定所有貨車加裝有助司機安全倒車的倒車感應器或倒車視像系統裝置。事務委員會促請政府當局積極與汽車製造商探討如何在各類貨車上安裝此等裝置，以期訂明相關的技術規定及標準，方便有效實施。為了加快進行相關的工作，事務委員會亦建議政府當局因應所涉及的實際技術問題，並顧及為有效實施而訂定清晰法定規定的實際可行問題，考慮分批引入規管各類貨車的相關法例。

7. 關於為加強倒車安全而進行的道路環境改善工程，事務委員會察悉，在舊區的一些窄路或盡頭路，車輛可能較難掉頭，甚或根本無法掉頭，有關車輛不得不倒車以進出該等路段。事務委員會要求政府當局與區議會密切溝通，以確定各區在車輛倒車時有潛在危險的路段。如情況適合，運輸署應考慮是否需要實施額外措施，例如提供人車分隔的設施、裝設提示司機和行人該處可能有車輛倒車的標誌、對上落貨的時間或地點施加限制，或限制某類型車輛駛進，以加強道路安全。

8. 瞭解到司機的安全意識及駕駛態度，對防止涉及倒車的交通意外至為重要，事務委員會曾提醒政府當局加強向行人(尤其是長者及兒童)宣傳道路安全的意識。

9. 事務委員會亦曾研究是否適宜強制規定所有職業司機每年驗身，以及定期修讀道路安全複修課程。事務委員會察悉，政府當局認為強制規定超過100萬名持有商業車輛駕駛執照的司機定期修讀道路安全複修課程，對絕大部分有良好駕駛習慣及奉公守法的司機而言，未必合理和公平。這亦會對他們帶來不便及金錢和時間上的負擔。

專營巴士的營運安全問題

10. 2006年7月17日在葵涌道、2006年10月17日在窩打老道及2007年2月17日在青朗公路發生的數宗涉及專營巴士的致命交通意外，引起

公眾對專營巴士營運安全的廣泛關注。在這個會期內，事務委員會曾與政府當局及專營巴士公司舉行一連串會議，討論相關的事宜。事務委員會認為，政府當局應認真考慮強制規定專營巴士裝設安全帶，以及規定巴士乘客必須配戴安全帶的建議，藉以加強巴士安全。此外，亦有需要確保車長有足夠時間休息，並為在職及新入職的車長提供複修及改進課程，以便加強他們的安全意識。事務委員會亦促請政府當局檢討巴士結構及車身的設計，務求為巴士乘客提供最大的保障，並密切監察專營巴士營辦商的維修保養計劃，以確保巴士的機械性能適宜在道路上使用及安全。

11. 事務委員會亦通過議案，促請政府立即落實加強專營巴士營運安全的措施，包括立法規定巴士乘客配戴安全帶、規定專營巴士公司必須於巴士上安裝安全帶、改善巴士車長的編更及休息安排等，以保障巴士乘客的安全。

公共小型巴士及學校私家小巴的安全

12. 事務委員會亦曾檢討落實加強公共小型巴士(下稱"公共小巴")及學校私家小巴安全各項措施的進展。為使公共小巴乘客在發生交通意外時獲得更佳的保護，事務委員會認為所有公共小巴均應安裝安全帶及高靠背座椅。此外，公共小巴上亦應加裝可記錄全部車輛行車情況的車輛監察系統。事務委員會歡迎政府當局計劃提出立法建議，把車速顯示器訂為公共小巴的標準裝備，並訂明使用不當或顯示器失靈均構成罪行，以及規定公共小巴執照申請者須修讀着重駕駛行為及態度的職前訓練課程。

13. 關於加強學校私家小巴安全的措施，事務委員會認為跟車保姆有助監察學童在校車行車時的行為，並可在有需要時向學童提供協助，例如幫助學童上落車。因此，事務委員會促請政府當局盡快落實計劃，將提供跟車保姆強制規定的適用範圍擴大至為小學服務而設有16個或以下座位的保姆車。與此同時，政府當局亦應就規定新登記學校巴士及保姆車須按指定標準安裝更安全座椅的建議，加快進行有關的立法工作。

新過境通道

14. 為應付不斷增加的過境交通需求，兩條新過境通道，即深圳灣口岸(或稱"深港西部通道")及上水至落馬洲支線(下稱"支線")將於2007年啟用。事務委員會曾檢討有關工程的進展。另外，事務委員會亦曾與政府當局討論另一條新過境通道(即港珠澳大橋)的籌備工作。

深圳灣口岸

15. 事務委員會深切關注深圳灣口岸落成啟用所帶來的交通影響。事務委員會察悉，政府當局認為，以現有及已決定興建的道路網，加上必要的改善措施，應足以應付最少至2016年的交通流量(包括來自

深圳灣口岸及港珠澳大橋的交通)。因此，沒有需要進行新的大型公路基建工程。

16. 然而，事務委員會對政府當局的預測並不信服，並認為深圳灣口岸在2007年年中啟用後，新界西北的交通負荷將會大幅增加。在檢討載於新界西北交通及運輸基建檢討內的運輸基建建議時，事務委員會促請政府當局加快興建屯門西繞道、屯門至赤鱲角連接路，以及連接后海灣幹線及三號幹線的屯門東繞道，以便對來自屯門公路的交通作出分流。事務委員會亦認為政府當局急需制訂策略，把車輛由不收費的屯門公路分流至三號幹線。就此方面，事務委員會促請政府當局與三號幹線專營商討論延長其將於2025年屆滿的專營權，作為交換三號幹線減價的方案，以期達致令交通流量分布較為平均的目標。

17. 當局就以下改善屯門公路整體運作的擬議工程諮詢事務委員會時，事務委員會表示支持早日落實有關工程 ——

- (a) 將青田交匯處一段屯門公路從雙程雙線擴闊至雙程三線分隔行車道；
- (b) 將仁愛廣場至皇珠路的屯門公路市中心路段從雙程雙線擴闊至雙程三線分隔行車道；及
- (c) 重建及改善屯門公路快速路段，包括加設標準路肩，以盡量使屯門公路符合現有的快速公路標準。

18. 隨着深圳灣口岸即將啟用，事務委員會認為，政府當局為往返兩地市民的利益設想，應適時放寬現行的跨境車輛配額制度。現時，除貨車及落馬洲至皇崗的穿梭巴士外，所有過境車輛均受配額限制。配額制度由香港與廣東省當局共同管理，配額數目按各管制站的處理能力而釐定。事務委員會認為，深圳灣口岸的啟用為放寬現行配額安排帶來空間。事務委員會察悉，政府當局與廣東省有關當局已就過境私家車及直通巴士的配額數目達成協議。在私家車方面，當局初步會發出1 500個新的深圳灣口岸配額。此外，為紓緩現有管制站交通擠塞的情況，當局會鼓勵現時持有其他過境通道配額的人士轉用深圳灣口岸。事務委員會促請政府當局監察新管制站的交通及運作情況，並與內地有關當局聯絡，務求進一步放寬配額制度，令過境交通更有效率。

落馬洲支線

19. 事務委員會曾檢討將於2007年年中投入服務的落馬洲支線在營運方面是否已準備就緒，以及該支線的票價。該條全長7.4公里的支線將會為東鐵乘客提供連接內地的另一條過境通道，並可直接接駁深圳地鐵4號線。該支線由上水站分支及向北延伸，穿過望原至古洞的隧道進入洲頭，再沿高架橋往北走直抵深圳河南面的基堤。在釐定落馬洲支線票價時，事務委員會察悉，由於該支線屬於東鐵系統的延伸部分，故其票價根據現行的票價結構釐定。據九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")所述，釐定票價的決定是該支線的票價將與羅湖票價相同。事務委

員會對九鐵公司所作的解釋並不信服。在檢討票價結構時，事務委員會通過一項議案，促請政府及九鐵公司就鐵路票價的政策，特別就跨境票價的補貼問題進行全面檢討，以及研究為經常使用跨境鐵路服務的乘客提供優惠票價及月票服務。事務委員會亦曾檢討該支線建議的營運時間，並認為該支線應營運至午夜，以方便乘客往返。

新設邊境管制站的公共交通安排

20. 事務委員會亦曾研究兩條新過境通道的公共運輸交匯處(下稱"交匯處")的布局設計及交通安排。事務委員會又與各運輸業界舉行會議，聽取他們對在新建過境通道所提供的公共交通服務的意見。

21. 事務委員會對有關交匯處的設計只能容納有限的公共交通服務深表關注。事務委員會促請政府當局密切監察新過境通道啟用後的交通情況，並與內地有關當局一同檢討調整在該等交匯處提供的公共交通服務的需要及可行性。

港珠澳大橋

22. 事務委員會曾檢討港珠澳大橋的籌備工作。事務委員會尤其關注有關工程的施工時間表和資金安排，以及釐定收費的機制。事務委員會察悉，除了與過境通道設施及融資安排相關的事宜外，港珠澳大橋工程的可行性研究已大致完成。粵、港、澳三方政府組成的港珠澳大橋前期工作協調小組就有關方案取得共識後，便會就可行性研究報告作最後定稿及提交中央政府考慮。一旦獲得批准，港珠澳大橋的設計及建造工程便會展開。為了加強香港的競爭力及利便過境交通，事務委員會籲請政府當局加快實施有關工程，並繼續向事務委員會匯報有關工程的進展。

23. 在本港方面，事務委員會察悉，北大嶼山公路連接路(即連接港珠澳大橋與北大嶼山公路的基建設施)的籌劃工作將會與港珠澳大橋項目同步進行。

渡輪服務

24. 政府當局曾就港九小輪有限公司提出，有關申請3條來往南丫島的持牌渡輪服務航線加價的建議，諮詢事務委員會。事務委員會認為，考慮到公眾對建議船費的接受程度，加權平均數為12.2%的增幅實屬過高。事務委員會促請政府當局及渡輪營辦商檢討增加船費的申請。在權衡過港九小輪有限公司的財政困境及公眾對該公司建議的船費加幅的關注後，政府當局批准港九小輪有限公司由2007年5月13日起加價，平均加幅為7.3%，較所申請的12.2%低31%。事務委員會認同，渡輪營辦商有長遠的財政營運能力，對確保提供妥善而有效率的服務十分重要。事務委員會促請政府當局推行一連串措施，加強渡輪營辦商增加非票務收入的能力，以及落實節流措施。與此同時，事務委員會亦促請政府當局向本地及海外遊客推廣離島，以增加渡輪的乘客量。

的士及輕型貨車的營運

25. 在2006年3月，部分的士業界人士向政府當局反映，他們關注到若干輕型貨車在機場進行可能涉及非法載客或取酬的活動。他們建議當局修改法例，界定輕型貨車獲准運載的"貨"或"個人財物"的涵義，以及減少輕型貨車乘客座位的最大數目。的士業界個別人士亦建議禁止輕型貨車進入機場範圍。

26. 事務委員會在2006年3月的會議上討論有關輕型貨車及的士的營運和角色時，要求政府當局研究規管載客出租或取酬的相關法例是否存有灰色地帶，以及可否在機場範圍實施行政措施對付此問題。事務委員會亦要求政府當局提供有關針對此類罪行進行宣傳的資料。

27. 在2006年11月，政府當局向事務委員會簡介其為跟進2006年3月會議的事項而採取的有關措施。為打擊非法的運輸活動，事務委員會促請政府當局繼續努力執法和加強宣傳，並在機場指定新的輕型貨車裝卸貨區，同時確保有關的新措施不會影響輕型貨車司機在機場營運合法的載貨生意。

鐵路事宜

28. 事務委員會成立了小組委員會，負責跟進與鐵路的規劃、落實及運作相關的事宜。

29. 小組委員會繼續監察廣深港高速鐵路香港段及北環線的規劃，並與政府當局及九鐵公司討論推展有關項目的最佳方法。由於內地廣深港高速鐵路石壁至龍華段的建造工程已經動工，事務委員會認為政府當局有急切需要以專用通道方案為基礎，加快進行廣深港高速鐵路連接香港及內地段的相關工程。

30. 小組委員會深切關注沙田至中環線(下稱"沙中線")的落實出現延誤的情況。小組委員會曾研究九鐵公司的沙中線方案，以及地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")和九鐵公司在兩鐵合併商討前提下共同制定的沙中線方案。小組委員會要求政府當局加快進行相關的工程，並於2007年年底向小組委員會匯報落實沙中線的詳細計劃，包括資金安排。

31. 地鐵公司在2006年8月31日向政府提交西港島線的修訂建議方案後，小組委員會曾與政府當局及地鐵公司舉行會議，檢討工程的最新規劃。小組委員會促請政府當局盡快就西港島線的工程範圍、成本和實施時間表與地鐵公司達成共識，以便可在最早時間將該項工程提交立法會審批。與此同時，委員亦籲請地鐵公司就興建西港島線可能造成的影響，充分諮詢地區人士。

32. 小組委員會亦曾與兩間鐵路公司檢討年內發生的重大鐵路事故。小組委員會促請政府當局及兩間鐵路公司檢討有關事故的成因，

並制訂足夠改善措施，以防止日後再發生類似事故。作為鐵路服務監管者的政府亦應加強其監察角色，以確保所提供的鐵路服務安全而有效率。小組委員會向事務委員會提交的報告載於**附錄III**。

33. 當局亦曾向事務委員會簡介南港島線的最新規劃。鑑於海洋公園的重新發展計劃將自2008年起陸續竣工，加上南區將展開各項新的旅遊項目工程，預料將會令該區原本已經非常繁忙的交通進一步惡化。為紓緩交通擠塞、配合旅遊發展和推動地區經濟，事務委員會促請政府當局加快落實興建南港島線，同時確保各種交通工具之間有良性競爭，以保障公眾的選擇權及利益。

34. 當局曾向事務委員會簡介九龍南線工程項目的最新進展。事務委員會察悉，九龍南線方案根據《鐵路條例》獲授權進行後，工程已於2005年年底展開，預計在2009年完工。事務委員會籲請政府當局及九鐵公司制訂足夠措施，盡量減少在施工階段對居民、駕駛者及零售商可能造成的滋擾。

35. 當局曾向事務委員會簡介九鐵公司在2006年的浮薪制安排。事務委員會亦曾檢討浮薪制安排的評分制。事務委員會部分委員對於繼續實行九鐵公司的浮薪制安排有強烈意見。有委員關注到，儘管發生例如東鐵列車底盤組件支架裂紋及西鐵電壓交感器起火等事故，以及過去數年不時發生的涉及鐵路系統的事故及延誤，九鐵公司管理局仍認為，2006年浮薪的發放不應受該連串事故影響。該等委員籲請政府當局及九鐵公司在兩鐵合併前取消浮薪制的適用安排。然而，部分其他委員卻認為，由管理局引入的浮薪制由該公司與有關職員之間議定的明訂規則所管制，因此，政府當局及九鐵公司應履行每年按一套預先設定的表現指標制定的浮薪制。如要對議定的僱用條款作出任何改動，應獲有關職員及公司雙方同意。

撥款建議

36. 政府當局在向工務小組委員會及財務委員會提交多項工務工程項目的撥款建議之前，亦曾諮詢事務委員會。此等工程項目包括重建及改善屯門公路、提高兩項工務工程計劃(即龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程，以及中九龍幹線工程項目的檢討、詳細設計和相關的地盤勘測工作)的核准預算費。政府當局亦曾向事務委員會簡介規管青沙管制區(即八號幹線青衣至沙田的路段)營運的條例草案的主要內容。《青沙管制區條例草案》其後在2007年4月提交立法會。

37. 在2006年10月至2007年5月期間，事務委員會共舉行了11次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年7月6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

2006-2007年度委員名單

主席 鄭家富議員

副主席 張學明議員, SBS, JP

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
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, 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
湯家驥議員, SC

(總數：15名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 李家潤先生

日期 2007年7月3日

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)1957/06-07 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

本報告載述鐵路事宜小組委員會在 2006 至 2007 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 2006 年 10 月 12 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 2006 至 2007 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

北環線及廣深港高速鐵路香港段

4. 在 2006 年 4 月，政府當局向小組委員會匯報廣深港高速鐵路香港段的實施情況。小組委員會察悉，廣深港高速鐵路香港段的設計方案有二：透過鋪設由建議的西九龍終點站通往邊界的專用路軌的專用通道方案；或透過利用建議的西九龍終點站與現有的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的共用通道方案。由於廣深港高速鐵路香港段亦屬於國家高速鐵路網的一部分，經深圳的龍華站及福田站連接香港與位於廣州的石壁站，小組委員會認為廣深港高速鐵路香港段應採用專用通道方案。

5. 在檢討廣深港高速鐵路工程項目的進度時，小組委員會亦關注到內地方面的廣深港高速鐵路興建工程已在進行中，但政府仍在研

究選取哪個走線方案來建造廣深港高速鐵路香港段，導致廣深港高速鐵路香港段的工程較內地段落後 6 至 7 年。小組委員會認為，廣深港高速鐵路香港段的建造工作必須加快，以免廣深港高速鐵路香港段的乘客量會因與廣深港高速鐵路內地段連接的其他鐵路線將乘客分流到廣州和珠海而受到負面影響，特別是當此等地區的機場設施將會進一步發展時。由於廣深港高速鐵路的設計不是為了運送貨物，故委員亦關注到，一旦龍華和福田區發展成為內地的鐵路運輸樞紐，香港便會被邊緣化及處於不利的位置。為配合快速的發展步伐，小組委員會籲請政府當局研究透過於 2010 年在洲頭設總站，以配合內地福田站落成，然後將廣深港高速鐵路香港段伸延至西九龍，以便分階段興建廣深港高速鐵路香港段的可行性。

西港島線

6. 小組委員會歡迎政府邀請地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")展開擬建的西港島線的初步規劃及設計工作，當中涉及把高載客量的地鐵港島線由上環延長至堅尼地城，並加設西營盤和大學兩個中途站。在檢討西港島線修訂建議方案時，小組委員會籲請政府當局加快落實西港島線，以應付西區居民急切的交通需要。

7. 小組委員會非常關注西港島線建造工程對附近居民的影響。委員擔心貯存、處理及使用爆炸品對附近居民帶來的潛在危險和風險，以及爆石工程對附近建築物的影響。小組委員會籲請地鐵公司在建造工程施工之前，應考慮對鐵路走廊附近的建築物進行全面勘測，並委聘獨立的測量師來評估西港島線附近居民就爆石工程及興建該鐵路線而提出的任何損害賠償申索。與此同時，地鐵公司應徵詢該區團體對興建西港島線所需爆炸品的貯存、處理及使用，以及通風口對附近居民造成的噪音及環境影響的意見。

8. 小組委員會察悉，落實西港島線的撥款安排現正作最後定稿，並會在 2007 年第三季提交工務小組委員會及財務委員會審批。小組委員會籲請政府當局確保在與地鐵公司商討落實西港島線的財務安排條款時，不會犧牲公眾利益。

沙田至中環線

9. 沙田至中環線(下稱"沙中線")是小組委員會十分關注的事項。委員深切關注到由於兩鐵合併，沙中線的落實已拖延多年。他們擔心，兩鐵合併後只剩下一間鐵路公司，政府當局在與合併後的公司商議落實新鐵路項目及其撥款安排時可能會欠缺議價能力。結果會犧牲公眾利益。鑑於沙中線的前景不明朗，尤其是該項目的實施時間、走線設計及融資模式，部分委員認為應把兩鐵合併方案和沙中線項目"捆綁"起來一併考慮。

10. 政府當局指出，自當局在 2002 年 6 月接納九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")就沙中線項目的投標後，九鐵公司曾對其原先建議的沙中線方案作出若干修改，包括在 2004 年對原來方案作出兩項重大修

訂。因此，政府需詳細考慮此等重大修訂對沙中線項目的技術、營運及財務影響。另一方面，沙中線的實施時間表亦取決於尚未有定案的啟德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討的進展情況。政府會因應兩鐵合併計劃的進度，與兩間鐵路公司討論沙中線的實施詳情，包括該項目的資助模式，但將兩者捆綁在一起既不適宜、亦不明智，因為此舉可能會阻延合併計劃，因而推遲落實因合併協同效益而得以實施的減價。早日通過合併將有助確保沙中線採用整合的轉乘安排。政府當局保證，政府會繼續推展包括一段過海鐵路的沙中線。政府當局會為沙中線作出定案，包括定出實施時間表，並會在 2007 年年底向小組委員會作匯報。

輕便鐵路

11. 小組委員會一向關注輕便鐵路(下稱"輕鐵")的表現。小組委員會察悉，隨着西鐵在 2003 年年底通車後，九鐵公司實施了多項提升服務質素的計劃，以便盡量善用其資源。由於輕鐵一直是西北鐵路服務範圍內主要的交通工具，小組委員會關注到九鐵公司推行的任何提升服務質素計劃，無疑會影響部分乘客乘搭交通工具的習慣。小組委員會籲請該公司對任何服務實施改動之前，認真考慮各項因素，包括乘客需求、現行的服務水平、西北鐵路服務範圍內有否其他公共交通工具及所收集的區議會的意見等。

12. 為了提供高效率的輕鐵服務，小組委員會亦要求九鐵公司跟進委員提出的各項建議。此等建議包括採購新列車，以應付乘客需求、在輕鐵月台安裝自動月台閘門，以加強鐵路安全、檢討開放式收費及售票安排，以便盡量減少乘客與車站職員的潛在衝突、改善供殘疾人士使用的車站設施、檢討橫跨輕鐵路軌的交通燈控制行人過路處，以加強道路安全及利便交通流量等。小組委員會亦促請政府當局及九鐵公司在兩鐵合併計劃下，考慮降低輕鐵的票價。更長遠而言，小組委員會曾要求政府當局及兩間鐵路公司檢討輕鐵在西北鐵路服務範圍內整個公共交通服務市場中所擔當的角色，並推出適合的改善措施，在收取合理車費的前提下加強區內的交通服務。

鐵路事故

2007 年 3 月 13 日東涌線事故

13. 在 2007 年 3 月 13 日，東涌線一列列車未按原定編排，誤入機場快線軌道，而非九龍站東涌線月台。小組委員會對有關事故深表關注。小組委員會曾與政府當局及地鐵公司檢討有關事故，並建議措施，以防止日後發生類似事故。

14. 小組委員會察悉，列車的運作受列車自動保護系統操控及監察。列車自動保護系統是信號及列車控制系統的一部分，並且是監察列車安全的一個重要系統。例如該系統可透過限制列車的速度，保持列車與列車之間的安全距離，確保為列車設定安全的路線，然後在符合安全的情況下，才讓列車前行。倘若前方月台上的列車尚未開出，

該系統會禁止隨行列車前進。在一般情況下，列車是按行車時間表自動操作的。當採用時間運作模式時，則由列車控制系統的微型處理器自動設定行車路線。然而，當因為操作察因而須改變列車的運作模式時，車務控制中心的列車調度員便需採用人手操作模式設定個別列車的行車路線。

15. 鑑於 2007 年 3 月 13 日的東涌線事故是在人手設定行車路線的過程中出現錯誤所致，小組委員會籲請政府當局及地鐵公司實施連串措施，以盡量減少人為錯誤的機會，研究加強其列車自動保護系統，規定調度員若須採用人手操作模式設定個別列車的行車路線，便須雙重核實有關系統的可行性，以及透過加強相關的訓練課程、工作知識分享會及桌面演練，以強化人手設定路線的程序。

西鐵隧道內發生火警的事故

16. 小組委員會對 2007 年 2 月 14 日西鐵隧道內發生的火警事故深表關注，雖然有關事故沒有導致乘客嚴重受傷，但卻引起了公眾對列車運作安全的廣泛關注。小組委員會隨即進行實地視察，與九鐵公司討論相關的事情。據小組委員會瞭解，有關事故是由於一列西鐵列車的車頂電壓交感器着火，致使架空電纜供電中斷，列車司機因而需要緊急停車，讓乘客離開車廂。小組委員會促請九鐵公司確保列車行車時應用的電壓交感器均可安全運作，加快全面調查導致有關事故的成因，並制訂長遠改善措施，以防止日後發生類似事故。

17. 在 2007 年 5 月，九鐵公司向小組委員會匯報有關電壓交感器故障的技術調查結果及建議。該公司亦曾檢討由有關事故所引發緊急疏散的安全及效率問題、應變安排，以及其他恢復服務的措施。小組委員會察悉，作為額外保障，九鐵公司建議以具備防爆功能的無絕緣油式新型電壓交感器取代現有的所有電壓交感器。此類新型的車頂電壓交感器於 2001 年首次安裝在歐洲的列車車頂，自此一直發展，以往數年，該電壓交感器在歐洲的表現證實令人滿意。這種電壓交感器對抵禦雷擊的能力亦遠高於現有的電壓交感器。雖然小組委員會歡迎更換現時所有電壓交感器的措施，但卻關注到九鐵公司要到 2008 年才能將電壓交感器全部更換。為加強乘客安全，小組委員會促請九鐵公司加快進行相關的工程，而政府則需因應不時發生的多宗鐵路事故，加強其監察角色。在這段過渡期內，政府亦需密切監察九鐵公司有否嚴格實施改善措施，以確保鐵路系統的電壓交感器安全運作。

18. 至於拯救及疏散行動，小組委員會促請九鐵公司考慮消防處、香港鐵路視察組及運輸署提出的意見，並制訂措施，改善消防處與九鐵公司聯絡主任在處理緊急情況時的溝通、沿隧道增設標誌，指示車站的方向、加快調派職員，以便在疏散過程中向受影響的乘客提供即時協助及紓緩、推行集中教育乘客在緊急情況下從車廂和隧道疏散的宣傳活動，並加強必需的職員訓練計劃等。

加裝月台幕門及自動月台閘門

19. 立法會一向關注在鐵路車站加裝月台幕門及自動月台閘門，以確保乘客在月台候車時的安全的事宜。多年來，議員曾在立法會會議上提出多項質詢，要求政府當局研究在鐵路車站加裝月台幕門或自動月台閘門的可行性。在 1999 年 5 月，當時的地下鐵路公司決定着手進行月台幕門加裝工程，該項工程涉及觀塘線、荃灣線及港島線 30 個地底車站的 74 個月台。此後，議員一直與政府當局及兩間鐵路公司跟進加裝工程的資金安排、相關工程的進度，以及在其餘車站加裝月台幕門及自動月台閘門的可行性。在今個會期內，小組委員會曾檢討兩間鐵路公司在地鐵的地面及高架車站、東鐵、馬鞍山鐵路及輕鐵站加裝月台幕門及自動月台閘門所遇到的困難。小組委員會認為兩間鐵路公司進行相關工程的時間太長，並通過議案，強烈要求地鐵公司及九鐵公司分別在 2012 年及 2013 年之前，完成所有加裝月台幕門及自動月台閘門的安裝工程。

20. 在 2006 年 10 月至 2007 年 5 月期間，小組委員會共舉行了 5 次會議。小組委員會亦曾前往九鐵公司實地視察，以便討論在 2007 年 2 月 14 日西鐵隧道發生火警的事故。

立法會秘書處
議會事務部 1
2007 年 7 月 6 日

立法會
交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2006-2007 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
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
張學明議員, SBS, JP
湯家驛議員, SC

(總數：12 名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 李家潤先生

日期 2007 年 7 月 3 日