

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2423/09-10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2009-2010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2010年7月14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

公共交通票價

4. 事務委員會繼續密切監察公共交通票價的加價建議，因為這些建議會令普羅市民的財政負擔百上加斤。事務委員會曾促請各公共交通營辦商為長者及弱勢社群提供更多票價優惠，而票價調整機制亦應能在乘客利益與業界利益之間達致足夠的平衡。

2010年港鐵票價調整

5. 事務委員會極為關注在2010年提出的港鐵票價調整，這是兩鐵在2007年合併以來首次港鐵票價調整。事務委員會察悉，新的港鐵票價已在2010年6月13日生效，是次票價調整是根據票價調整機制作出，該機制是香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")與政府當局就兩鐵合併所達成的協議的組成部分。是次票價調整後，83.3%的港鐵乘客車程的票價調整幅度會在兩毫或以下，其中約10%的車程的票價不會有任何改變。整體調整幅度是2.05%。

6. 事務委員會委員認為，2010年票價調整會加重普羅市民(尤其是基層市民)在生活開支方面所承受的壓力，並且會引起市民反感。鑑於港鐵公司已累積了超過770億元的純利，而在2009年，港鐵公司的純利便達到96億元，故加價是非常不合適的做法。部分委員建議政府當局應檢討該個未有顧及市民負擔能力的票價調整機制，又或考慮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，以減低港鐵公司的票價加幅。

7. 政府當局解釋，設立票價穩定基金的建議不符合公共財政管理的一般綱領，根據該個綱領，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亦須獲得立法會財務委員會批准。為紓緩2010年票價調整所帶來的影響，事務委員會促請港鐵公司提供更多票價優惠，委員特別籲請港鐵公司在全個星期均提供2元的長者優惠票價，而非只在星期三提供，並為居於偏遠新市鎮的居民引入月票及周票。港鐵公司其後宣布連串推廣措施，包括有所改善的2元長者優惠推廣、延長"全月通"及"全日通"推廣期、改善東涌轉乘優惠等。

8. 關於大約100個港鐵車程的單程車票票價略低於八達通票價所引起的關注，港鐵公司向事務委員會解釋，只有很少數目車程的單程票價較八達通票價低一至兩毫。使用八達通的乘客在大多數車程所支付的票價仍低於單程票價，並可受惠於港鐵公司廣泛的推廣活動。

為殘疾人士提供公共交通票價優惠

9. 由2009年12月22日起，港鐵公司已為年齡介乎12至64歲殘疾程度達100%而領取綜合社會保障援助及同一年齡組別領取傷殘津貼的殘疾人士推出票價優惠計劃。事務委員會曾於2010年6月與福利事務委員會舉行聯席會議，與政府當局、專營

巴士營辦商及殘疾人士團體討論有關要求為殘疾人士提供的票價優惠由鐵路服務延伸至專營巴士服務。事務委員會委員強烈要求專營巴士營辦商亦從履行其企業社會責任及協助殘疾人士融入社會的角度，正面考慮向殘疾人士提供票價優惠。然而，巴士營辦商表示，由於會帶來重大的財政影響，他們只會在政府當局向他們發還正常票價與收取殘疾人士的優惠票價之間的差額的條件下，才向殘疾人士提供票價優惠。部分事務委員會委員批評政府當局未有在爭取巴士營辦商向殘疾人士提供票價優惠方面扮演積極角色。政府當局解釋，若規定公共交通營辦商須向特定組別的乘客提供特定類別的票價優惠，對營辦商的財政影響最終會在基本票價上反映出來。兩個事務委員會都認為有需要跟進此事，並要求政府當局協調巴士營辦商提供預測數據，述明若推行上述建議，巴士公司會因而承受的財政影響。

檢討專營巴士票價調整安排

10. 現時專營巴士的票價調整安排自2006年1月起實施，以增加巴士票價調整過程作出適時反應的能力及客觀性。根據現行的安排，行政長官會同行政會議在考慮加價申請時，會參考所有相關因素，包括自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動；未來成本、收益及回報的預測；需為營辦商提供合理的回報率；所提供的服務的質和量；有關方程式的運算結果及市民的接受程度及負擔能力。當現時的票價調整安排於2006年推出時，因需要監察這個新做法的成效，政府當局曾承諾在3年後作出檢討。政府當局已完成該項檢討，並於2009年10月向事務委員會匯報檢討結果。政府當局表示，巴士票價調整方程式能為考慮票價調整的申請提供客觀的起點。當局在考慮市民的接受程度及負擔能力時，會參考家庭每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動情況，後者可反映宏觀經濟情況。政府當局亦已決定不會接納巴士營辦商提出將燃料價格變動元素納入作為巴士票價調整參考指標的巴士票價調整方程式的要求。事務委員會表示支持政府當局的決定，並指出若接受有關要求，乘客便須承受因燃料價格的短期變動而頻繁出現的急劇票價調整，而巴士營辦商亦可能會將燃料成本轉嫁給乘客。事務委員會委員進一步指出交通費對基層市民構成的沉重財政負擔，並呼籲當局採取措施紓緩此方面的負擔。

道路安全

公共小巴安全

11 公共小巴的營運安全繼續是事務委員會的關注重點。繼

於2009年6月對上一次討論有關公共小巴的特定措施後，事務委員會再次跟進為改善公共小巴的營運安全而採取的此等措施的實施情況，以及當局因應運輸署對去年在西洋菜南街與旺角道交界處發生的涉及一輛專線小巴的嚴重交通意外而進行調查的結果，在該交界處一帶推行的交通改善措施的進展。

12. 事務委員會表示支持運輸署的新計劃，將車速限制器定為公共小巴的基本設備，並規定所有公共小巴登記車主為其名下的公共小巴安裝經由運輸署審批及認可的車速限制器。事務委員會亦歡迎運輸署將"黑盒"納入為新登記公共小巴的基本設備的計劃。根據該項建議，所有新登記的公共小巴均須裝有經由運輸署審批及認可的"黑盒"。然而，部分委員認為，應將"黑盒"納入為所有公共小巴而非只是新登記的公共小巴的基本設備。政府當局解釋，鑑於現有公共小巴有多種型號，故難以找到可靠性高而又適合各類小巴使用的標準型號"黑盒"。

13. 事務委員會亦甚為關注專線小巴司機的薪酬制度，特別是所謂的分賬制，有否對專線小巴司機的駕駛態度產生不良的影響。據傳媒報道，部分專線小巴司機可能超速駕駛，以便藉縮短行車時間來增加收入。為釋除此方面的關注，事務委員會促請政府當局認真檢討專線小巴司機的薪酬制度及工作時數。政府當局表示，根據所搜集的資料，只有約6%專線小巴路線的司機是以純分賬形式計算薪酬。運輸署的分析結果顯示，專線小巴司機的薪酬制度與專線小巴的營運安全並沒有直接關係。然而，政府當局承諾繼續密切監察專線小巴的安全表現，並與警方合作採取打擊公共小巴的超速問題。至於司機獲給予的休息時間是否足夠所引起的關注，事務委員會表示關注現時公共小巴指引所訂明的工作時數可否確保公共小巴的營運安全。政府當局指出，訂明的工作時數是在諮詢過公共小巴業界後決定的，而公共小巴指引基本上亦依循專營巴士車長的指引。部分委員建議政府當局應考慮將公共小巴指引所訂明的一天內最長的工作時間由14小時縮短至10小時，而一天內的最長駕駛時間則由11小時縮短至8小時。政府當局同意參考部分海外城市的巴士車長¹的工作時數及休息時間的安排，進一步研究此事。

專營巴士的安全

14. 2009年11月9日在將軍澳發生、涉及九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")一輛巴士的嚴重交通意外引起市民對巴士服務安全的關注。為跟進市民的關注，事務委員會曾與政府

¹ 據政府當局所述，海外城市並無提供類似香港專線小巴服務的公共交通服務。

當局及專營巴士營辦商討論巴士公司目前對屬下車長駕駛技術及行為的訓練和監管安排，以及加強專營巴士營運安全的措施。

15. 事務委員會察悉在發生將軍澳的交通意外後，各主要巴士公司已加強派遣便衣乘車監察員所進行的監察及利用鐳射槍偵查車速，尤其是夜更及在高速路段行走的巴士路線。為了提高員工對監察制度的認知，九巴由2009年11月起每月把內部監察車長的結果，透過內部通告向車長發放，敦促他們安全駕駛。事務委員會尤其關注巴士車長的工作及休息安排。專營巴士營辦商告知委員，其公司已遵照運輸署發出的"專營巴士司機編更指引"，編定車長工作時數及休息時間。巴士公司亦會不時徵詢車長工會的意見，檢討編更安排。在將軍澳的意外發生後，各巴士公司已立即加強措施，盡量確保巴士車長在每程車後得到適當的休息時間。如遇交通擠塞等情況令車長車程延長，有關的站長會採取需要的措施，例如安排車長直接將巴士駛往該路線的中途站或尾站、取消一個班次，或盡可能安排後備車長駕駛即將開出的班次。

16. 事務委員會強調有需要確保巴士車長在每程車後得到適當的休息時間。事務委員會又促請運輸署確保巴士車長的工作編排合理及進一步檢討有關指引，以確保巴士車長有足夠的休息時間。政府當局其後在2010年6月匯報檢討結果，並表示運輸署現正推行多項作息安排改善措施，例如延長兩個相連工作日之間的休息時間及車長的用膳時間初步定為不少於45分鐘，日後再增至不少於1小時。事務委員會委員批評政府當局未有就落實作為僱員基本權利的用膳時間的改善措施提供具體時間表。他們又促請政府當局就建議的改善措施諮詢有關職工會，並在推展該等改善措施時充分考慮他們的意見。

17. 部分事務委員會委員認為，為加強安全，應規定新的巴士須在所有座椅(而非只在沒有遮擋的座椅)配備安全帶，尤其是行走快速公路的巴士。政府當局表示，將需因應實際需要及可行性研究該項建議。部分事務委員會委員又促請政府當局研究九巴以合約形式聘用車長及由此產生的工作壓力有否對車長的工作表現產生負面影響。

違例駕駛記分制下新安排的成效

18. 事務委員會曾討論政府當局就《2009年道路交通(違例駕駛記分)(修訂)條例》(下稱"修訂條例")在打擊司機藉避收傳票以繞過違例駕駛記分制度(下稱"記分制度")方面的成效進行檢討的結果。《修訂條例》在2009年5月29日生效後，司機如在兩

年內被記分數累計達15分或以上，而當局已以普通郵遞送達傳票，但司機沒有在傳票指明的日期和時間出庭應訊，則傳票會以掛號郵遞方式再次送達司機。即使傳票因無法送遞予司機而被退回，傳票也當作已送達論。政府當局告知事務委員會，自修訂條例生效後根據記分制度發出的所有傳票均已順利處理，即約88%的個案的司機在第一或第二次聆訊出庭應訊，其餘12%的個案則已排期聆訊或已向有關司機發出逮捕令。政府當局認為《修訂條例》能有效解決相關司機藉避收傳票以繞過記分制度的問題，並成功促使他們出席取消駕駛資格的聆訊。

19. 事務委員會察悉，儘管法庭已發出逮捕令，但仍未被緝獲，因而尚未被取消駕駛資格的司機尚有約190名。事務委員會呼籲當局盡更大努力緝拿他們及把他們帶上法庭。

提升職業司機的健康意識

20. 事務委員會察悉，為提醒職業司機關注安全駕駛態度及良好健康狀況的重要性，運輸署在2009年12月至2010年4月間舉辦"至fit安全駕駛大行動"。大行動由三個主要部分組成，分別是宣傳、健康測試和安全研討會。除了一系列的宣傳活動及研討會外，亦於2010年1月舉行"健康測試日"，在5個不同地點提供各種健康檢查服務，以方便更多司機參與。當局預計在"健康測試日"總共為職業司機提供2 500項健康檢查服務。事務委員會呼籲當局更積極鼓勵司機接受健康檢查，並促請政府當局與醫院管理局或其他非政府機構商討免費或以優惠價格為職業司機提供健康測試。

運輸基建、設施及交通管理

大嶼山南部(包括東涌道)的交通及運輸安排

21. 當局曾於2008年3月就大嶼山南部(下稱"嶼南")(包括東涌道)建議的交通及運輸安排諮詢事務委員會。政府當局曾承諾匯報對建議的交通及運輸安排實施後進行檢討的結果。政府當局在2010年4月向事務委員會匯報有關檢討的結果。

22. 事務委員會察悉，東涌道改善工程完成後的整體交通情況理想，在2009年2月全線通車後的12個月期間的繁忙時間交通暢順。至於對進出嶼南的旅遊巴士所作的安排，事務委員會察悉，經改善的東涌道全線通車後，當局准許每日最多30輛旅遊巴士經東涌道前往嶼南。鑑於現時每日30輛旅遊巴士的配額足

以應付前往嶼南的旅行團的需求，政府當局建議現行容許每日最多30輛旅遊巴士經東涌道進出嶼南的安排維持不變。

23. 部分委員認為，市民普遍期望在東涌道改善工程完成後，會有助推動當區旅遊經濟的發展。然而，對旅遊巴士實施配額制度可能阻礙嶼南的經濟發展。事務委員會雖然通過一項議案，促請政府取消大嶼山旅遊巴士配額制度，以促進發展本土旅遊經濟，但部分委員認為，為顧及嶼南的可持續發展，旅遊巴士配額制度應維持不變。政府當局其後表示，考慮到環保方面的關注、大嶼山的可持續發展及所搜集的相關數據，容許每日最多30輛旅遊巴士的配額制度應維持不變。政府當局承諾繼續監察申請旅遊巴士進出嶼南的情況，並會與當區居民、旅遊和運輸業界、以及環保團體保持聯絡，亦會在適當時候就旅遊巴士進出嶼南的安排作進一步檢討。

青沙公路啟用所帶來的交通效益

24. 事務委員會曾討論青沙公路(即八號幹線東面路段)在2009年12月全線通車後發揮的作用和取得的效益。事務委員會察悉，青沙公路有助紓緩獅子山隧道(一號幹線)、大老山隧道(二號幹線)和長青隧道(三號幹線)的交通負擔。由於交通流量的增長，這些隧道已出現或短期內預期會出現超出負荷的問題。部分事務委員會委員認為，八號幹線沙田至長沙灣段的車流量仍然偏低。他們建議，為善用八號幹線，當局應考慮降低其使用費，以吸引更多駕車人士使用。政府當局表示，當駕車人士逐步熟悉整條八號幹線的環境後，該條幹線的整體車流量預期會上升。由於八號幹線現時的使用費已顧及市民對於交通費的關注，對普羅市民而言大致上屬可以負擔，故當局在現階段沒有計劃調整八號幹線的使用費。

對現有單車設施的改善措施

25. 事務委員會表示支持運輸署為改善現有單車設施及促進騎單車的安全而實施的多項措施。事務委員會察悉，土木工程拓展署最近正建造主幹單車徑網絡及配套設施，分階段連接馬鞍山與屯門之間各個新市鎮(網絡可能延伸至荃灣和西貢)。此外，運輸署亦正推展多項措施，以改善現有新市鎮各單車徑的聯通，在主要交通樞紐增設單車停放位，以及促進騎單車的安全。事務委員會委員又歡迎當局在位於將軍澳和沙田的兩個公共交通交匯處附近合共設置300多個單車停放位，以及展開為期兩年的改裝計劃，按照新設計指引製造及更換鐵路站和公共交通總站附近的單車停放欄架。計劃完成後，可增加1 000個單車

停放位。事務委員會認為，所有這些措施對於加強騎單車的安全及方便騎單車的市民均非常重要。

26. 事務委員會察悉，運輸署於2010年5月委聘顧問進行研究，檢討9個現有新市鎮的單車網絡，以期就該等單車網絡所需的改善工程建議實施時間表。預期在2011年年中左右會有研究結果，事務委員會要求政府當局匯報研究結果。

大老山隧道有限公司的加價申請

27. 大老山隧道有限公司在2009年7月申請第六度加費，建議把各類車輛收費一律調高1元。當局在2009年12月就隧道公司的申請諮詢事務委員會時，事務委員會委員深切關注到加費建議所帶來的影響，因為這可引致各公共交通營辦商提高公共交通服務的票價，並導致更多車輛改行獅子山隧道。事務委員會要求隧道公司不要增加隧道費。隧道公司經考慮事務委員會的意見，並與政府當局進一步商討後，於2010年1月提交修訂申請。隧道公司雖仍然維持其較早前提出大多數類別車輛收費調高1元的建議，但建議不增加公共小巴的隧道費(午夜至翌晨6時使用隧道的非載客的士亦將可獲1元折扣優惠)。各類車輛的隧道費修訂加幅由0%至9%不等。在2010年5月11日的會議上，行政會議通過隧道公司增加隧道費的申請，並因應對於加費建議的社情民意的關注，決定新隧道費由2010年12月25日起生效。

巴士路線重組

28. 事務委員會與環境事務委員會舉行了兩次聯席會議，討論如何可更妥善運用巴士資源，協助減少巴士班次，從而紓緩交通擠塞和改善空氣質素。事務委員會察悉，當局近年實施了各項服務重組計劃及這些工作所帶來的環境效益。事務委員會亦聽取了運輸署就2010-2011年度專營巴士路線發展計劃中有關重組巴士服務的建議諮詢區議會的結果所作出的簡介。建議的2010-2011年度巴士路線發展計劃包括68個刪減服務或重組巴士路線項目，涉及共73條巴士路線。如這些重組項目全數得以落實，可減省37輛巴士(包括28輛雙層及9輛單層巴士)及可將34條路線內的58輛雙層巴士以排放量較低的新單層巴士替換。

29. 事務委員會委員認為，為爭取公眾支持巴士服務重組的工作，政府當局應鼓勵專營巴士公司向受巴士服務重組影響的乘客提供票價優惠。事務委員會委員指出，在重組巴士路線後，不少偏遠新市鎮的居民常常要轉乘其他巴士線。然而，由於有關巴士轉乘計劃所提供的車費折扣太少，專營巴士公司又不願

推行分段收費，這些居民須支付較點到點服務(若有的話)為高的交通費。政府當局承諾會繼續鼓勵巴士公司提供更大幅度的轉乘折扣。就2010-2011年度巴士路線發展計劃中提出的項目而言，委員察悉巴士公司將提供5個巴士轉乘計劃，惠及的巴士路線共19條，乘客可節省的車費由2.5元至4.8元不等。兩個事務委員會促請政府當局擔當更積極的協調角色，以確保在新市鎮推行的巴士轉乘計劃真正能夠應付居民對巴士服務的需要，並確保巴士公司提供更多優惠(例如推行分段收費)，以爭取公眾支持巴士服務重組的工作。

私人駕駛教師執照

30. 政府當局於1999年與駕駛教師業界議定，把3個駕駛教師組別當時有效的私人駕駛教師執照的數目定為基準(第一組別1 050張、第二組別130張及第三組別230張)²。每當某組別的有效私人駕駛教師執照數目降至基準九成或以下，運輸署署長便會考慮為該組別簽發新私人駕駛教師執照。自1999年起，當局會每兩年檢討是否需要簽發新的私人駕駛教師執照。政府當局在2008年進行有關檢討時注意到，有業界人士就重整私人駕駛教師執照簽發機制提出了一些建議。其中一項建議是合併現有3個私人駕駛教師組別(下稱"三合一"建議)。政府當局其後曾檢討私人駕駛教師分組方式，並參考了海外地區的有關經驗。政府當局於2010年3月向事務委員會匯報檢討的結果及其擬進一步諮詢業界的3個初步方案。

31. 事務委員會察悉，當局提出的3個方案(A、B和C)中，方案B(即取消個別組別的基準，但維持私人駕駛教師執照總數的基準)近似"三合一"建議。根據此建議，現時所有私人駕駛教師執照的持有人，不論所屬組別，只要他們具備有關車種的駕駛執照，均可提供駕駛訓練予其他組別的學習駕駛人士。事務委員會部分委員支持此方案，認為私人駕駛教師業界可以更靈活應付例如駕駛訓練的需求減少等問題。然而，部分委員提醒政府當局，如採納"三合一"建議，就可能導致要提高加入私人駕駛教師市場的門檻，因為新入行的私人駕駛教師從此必須擁有現時3個私人駕駛教師組別下所有車種的駕駛執照。事務委員會促請政府當局充分考慮每個方案對行業的結構和私人駕駛教師生計的影響，並在研究有關方案時與業界緊密磋商。

² 3個私人駕駛教師組別為：

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 —— 掛接車輛、重型貨車及中型貨車

離島渡輪服務檢討

32. 在2008年5月，政府當局承諾檢討離島渡輪服務，以期提高這項服務長遠的財務可行性，以及維持票價穩定。事務委員會於2010年4月討論有關檢討的進展和政府當局的建議方案。

33. 事務委員會察悉，政府當局建議加大措施的力度以協助維持離島渡輪服務的財務可行性。加強的措施包括建議降低票價的加幅。根據此建議，如認為加價的理由充份，政府會透過向營辦商發還他們已支付的船隻維修保養費，從而降低在扣除一般通脹率後的票價加幅，以分擔乘客的負擔。因此，當有需要增加票價時，乘客會先全數承擔相當於上一次加價以來的一般通脹率的票價加幅，然後再承擔餘下的一半加幅，其餘的一半加幅則由政府補貼。政府當局解釋，離島渡輪服務面對的長期問題包括服務需求欠缺增長，以及燃油價格波動很大，兩者無可避免會構成票價需要不斷上調的壓力。另一方面，政府當局又認為離島渡輪服務是須為離島居民提供的必要服務，並且應令票價維持在穩定的水平。因此，政府當局制訂了上述建議，務求確保渡輪服務長遠的財務可行性及維持票價穩定。

34. 事務委員會委員對於上述由政府提供補貼以降低票價加幅的建議意見紛紜。部分委員關注到該建議會立下先例，令其他同樣面對經營困難的公共交通營辦商效法，要求政府提供補貼，但部分委員則支持該建議，以確保在渡輪服務牌照有效期屆滿後有關服務可以繼續提供。長遠而言，這些委員促請當局更加努力，協助渡輪服務營辦商賺取更多非票務收入，用以補貼渡輪的營運，務求盡量減少對政府補貼的依賴。事務委員會察悉政府當局將向所有有關持份者開展一系列諮詢工作，以敲定相關措施。事務委員會要求政府當局提供更多詳細資料，特別是就政府當局亦曾探討的各個不同方案(例如政府為營辦商購置船隻的方案)的成本作出比較，以供委員進一步討論。

改善行人環境

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

35. 政府當局向事務委員會匯報，當局按照運輸署為評定各項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的效益和推行優次而訂立的評審制度，評審此等建議的結果。事務委員會察悉，當局評審了20項建議，並為其中18項建議訂出推行優次，其餘兩項建議則在初步遴選階段已被剔除。政府當局會由排名最高的10項建議開始，為被評審訂為優先推行的18項建議進行

可行性研究。至於推展有關建議的實際施工時間表，則會在顧及多項因素，包括結構及岩土方面的複雜性和徵收土地的需要等之後，於較後階段制訂。

36. 事務委員會委員促請政府當局一次過而非分階段為有關建議進行可行性研究。政府當局解釋，由於人手和資源限制，當局只會一次過為排名最高的10項建議進行可行性研究，其餘8項建議則會待首批建議進入後期階段並騰出資源後才進行有關的可行性研究。由於排名最高的10項建議或不會於同一時間開始進行研究，這些研究可能需要24至48個月時間才能全部完成。為加快推展該18項已訂出推行優次的建議，事務委員會通過一項議案，促請政府當局一次過將18項要求興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議全部列入可行性研究。

37. 對於興建中環至半山附加自動扶梯連接系統和鴨脷洲自動扶梯連接系統的兩項建議被剔除，事務委員會通過一項議案，強烈要求政府當局同時將該兩項建議列入可行性研究。委員認為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的其中一個主要目的，是令長者受惠，因此，事務委員會又通過一項議案，強烈要求政府當局提高評分機制中'受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口'的評分分數，以惠及人口老化的社區。

對銅鑼灣及旺角的行人環境作出的改善

38. 政府當局向事務委員會匯報其就銅鑼灣擬議行人隧道及旺角行人天橋制訂的多個概念走線方案的工作。事務委員會察悉並關注到啟超道至黃泥涌道的隧道伸延段採納經過勿地臣街的擬議走線方案，因為在勿地臣街兩旁的建築物重建前，該處只可容納一條闊3米的行人隧道。事務委員會委員促請政府當局與灣仔區議會緊密磋商，以研究其他更合適的走線方案。至於旺角的行人天橋，事務委員會委員強調有需要進行充分公眾諮詢，確保市民接受該項目，並為有關工程制訂所需的緩減措施。

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了小組委員會，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。

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。

40. 事務委員會在本會期內曾另外舉行一次會議，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。事務委員會提醒港鐵公司有責任履行合併前兩間鐵路公司所作的承諾，以保障員工現時的薪金、與每位員工現時職級掛鈎的福利，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。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名前線員工提供了職業保障，並為所有員工提供了薪金保障。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。儘管統一了有關的安排及津貼，但合併後各方面的安排仍與合併前相若。

41. 事務委員會察悉香港鐵路總工會強烈反對將港鐵公司服務外判，並詢問港鐵公司日後在此方面的計劃。因應委員的關注，港鐵公司表示職業保障方面，港鐵公司已履行其向員工作出的承諾，即現有員工不會因為服務外判而被裁減。至於日後的外判計劃，港鐵公司告知事務委員會，撇除導致港鐵公司的營運非常困難的未能預見情況，該公司在2014年前不會進一步將現有服務外判。事務委員會指出，政府作為港鐵公司的大股東，有責任確保港鐵公司與員工適當溝通，以完全釋除他們對工作安排的關注，以避免這些關注惡化成為管理問題。

其他事宜

42. 事務委員會曾在2009年10月聽取政府當局就2009-2010年度施政報告所載的交通政策措施作出簡報，並曾討論為運輸署建立交通及事故管理系統的撥款建議。事務委員會亦曾討論以下的人員編制建議 ——

- (a) 保留路政署港珠澳大橋香港工程管理處一個編外首席政府工程師職位和一個編外總工程師職位；以及延長一個總工程師職位的調配安排；及
- (b) 在運輸署巴士及鐵路科開設一個常額首席運輸主任職位。

曾舉行的會議

43. 在2009年10月至2010年6月期間，事務委員會共舉行了14次會議(包括與環境事務委員會舉行兩次聯席會議及與福利事務委員會舉行一次聯席會議)，而鐵路事宜小組委員會則共舉行了10次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年7月6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

2009至2010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, SBS, JP

張宇人議員, SBS, JP

王國興議員, MH

李永達議員

林健鋒議員, SBS, JP

湯家驛議員, 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(至2010年1月28日)

(於2010年5月18日再次加入)

陳偉業議員(至2010年1月28日)

(於2010年5月19日再次加入)

(總數：18名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2010年7月6日

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2381/09-10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2009-2010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2009年10月15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10次會議。

主要工作

西港島線

4. 西港島線是現有港鐵港島線延線，由上環站延伸至堅尼地城，並有兩個中途站設於西營盤和香港大學。西港島線的建造工程已在2009年7月展開，預計在2014年完成。

5. 政府當局及港鐵公司在2010年2月9日的小組委員會會議上簡報西港島線工程的進展情況。小組委員會促請政府當局積極回應地區人士提出的關注，尤其是當區居民反對在山道和般咸道興建通風井的意見。港鐵公司解釋，鐵路的通風井不會排放不良的氣體，而港鐵公司亦會探討所有可行方法，盡量縮

減有關通風井的體積。港鐵公司特別在招標文件列明條文，要求承建商提供縮小通風井體積和減少影響的方案。然而，部分委員認為只要求承建商探討如何縮小通風井體積並不足夠。該等委員認為，當局應考慮將擬在山道和般咸道設置的通風井完全剔除於工程範圍外。小組委員會在2010年2月9日的會議上又通過以下議案——

"強烈要求政府及港鐵以取消山道及般咸道通風井的方案作為承建商獲取西港島線西營盤及大學站工程合約的優先條件。"

6. 政府當局表示，港鐵公司正研究承建商就縮小擬建通風井體積所提交的各個方案。委員在2010年3月底欣悉，港鐵公司最終決定取消在山道興建通風井的計劃。

7. 小組委員會察悉，西港島線多數路段的施工涉及爆破工程。委員促請政府當局作出適當安排，以便在進行爆破工程前通知附近居民爆破進行的日期、時間和地點，以免有關居民產生恐慌。應委員要求，政府當局同意成立社區聯絡小組，會與當區居民保持緊密聯絡，以確保爆破工程順利進行。

8. 委員又表示關注該項目所需進行的收回土地／地層和臨時封路措施涉及的補償／安置安排。截至2010年2月，政府已收回兩幢私人樓宇以便進行地下隧道建造工程。部分委員表示關注對未接受補償建議的業主／住戶所作的安排。政府當局表示，截至2010年1月中，約23%的業主／住戶已接納當局向他們提出的補償建議，其餘則已接受暫付款項或仍在考慮是否接受補償建議。與此同時，房屋署亦正為受收地影響的合資格業主／住戶處理安置事宜。

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

9. 高鐵從香港到廣州全長約140公里，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，廣州總站位於石壁。香港段將為總長約26公里的地下鐵路走廊，由皇崗邊界通往西九龍總站。

10. 行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准落實高鐵香港段項目，以及政府當局向財務委員會(下稱"財委會")要求撥款的建議。小組委員會其後於2009年10月底至11月中旬舉行多次會議，討論高鐵香港段項目。小組委員會亦曾聽取包括菜園村村民及市區受影響居民在內的團體代表、專業團體、關注小組及有關各方的意見。財委會已於2010年1月16日批准高鐵

香港段的撥款申請。該項目的建造工程已在2010年1月展開，並預期於2015年完成。

11. 小組委員會曾詳細討論多項事宜，例如成本預算、經濟效益及營運可行性、設立"一地兩檢"口岸的安排、西九龍總站的選址和配套，以及重置菜園村村民和補償受影響居民事宜。小組委員會極為關注高昂的工程成本預算，當中鐵路建造工程的成本預算由2008年4月的354億元上升至2009年9月的537億元，非鐵路建造工程於同一期間亦由41億元上升至115億元。政府當局解釋，建造價格過去3至4年急速上升。最新估計反映該項目在2006至2009年之間的整體建造價格上漲約42%，與西港島線工程計劃造價上漲48%的增幅相若。

12. 鑑於工程成本高昂，部分委員極為關注新高速鐵路的營運可行性及香港段的營運是否需要政府大量補貼。這些議員促請政府當局考慮其他減低工程成本的方案，包括一些公眾人士提出把高鐵總站遷往錦上路的建議。小組委員會曾舉行會議，討論有關把高鐵總站遷往錦上路方案的建議，席上工程界代表亦獲邀表達意見。小組委員會察悉，工程界專業團體普遍支持政府當局提出的把高鐵總站設於西九龍的方案。

13. 至於營運可行性方面，政府當局的評估是，高鐵香港段的營運將無需政府在日後大量補貼。政府當局估計在50年營運期內，高鐵香港段可量化的經濟效益以2009年價格計算可達870億元(按每年4%的貼現率計算)。況且香港段建造工程預料可創造11 000個就業機會。此外，於50年經營期間，政府將向港鐵公司收取約達281億元的服務經營費。服務經營期完結時，港鐵公司需把仍能運作的鐵路歸還政府，估計該段鐵路的剩餘價值約為310億元。政府當局表示，高鐵香港段將為香港帶來重大的經濟利益。

14. 小組委員會又極為關注西九龍總站的發展對西九龍交通造成的影響，因為現時西九龍區多個主要路口的容車量已經飽和。政府當局表示，在落實地區性交通管理安排和主要道路改善工程後，該區的道路及行人連接設施將會改善，從而紓緩交通壓力，直到2031年，大多數路口在所有時段的剩餘容車量將超過10%¹。

¹ 大體來說，剩餘容車量大於5%的時候，大部份車輛不用等超過一次紅燈就可通過這路口。剩餘容車量再大的話， 表示這路口能應付進一步增加的交通流量。

15. 小組委員會理解菜園村村民希望保存家園的強烈意願，並要求政府當局考慮在其他地方設置高鐵香港段所需的鐵路設施，避免清拆菜園村。政府當局表示，在研究所有其他選址建議後，仍然認為菜園村的選址所影響的住戶數目最少，所以是設置有關設施的最佳位置。小組委員會亦曾研究向菜園村村民和其他受影響人士建議的特設特惠安置方案。委員普遍認為現時的方案向受影響住戶所提供的補償較現有機制下的補償為佳。委員要求政府當局在清拆菜園村後，積極協助仍然希望耕種的菜園村村民物色合適農地，並讓村民所建立的社區鄰里網絡得以維持。

16. 為方便小組委員會監察高鐵香港段的實施工作進展情況，政府當局建議每隔6個月匯報有關進展。應委員要求，政府當局同意有關的進展報告會涵蓋5大組成部分，包括鐵路隧道、西九龍總站、機電工程、菜園村土地清拆及對大角咀有關樓宇結構的影響、以及本地工人的就業機會。小組委員會已安排在2010年7月舉行會議，聽取涵蓋2010年1月16日至6月30日的進展報告。

觀塘線延線

17. 觀塘線延線是將現時港鐵觀塘線由油麻地站延伸至在何文田及黃埔擬建的車站。何文田站為將來的沙田至中環線提供轉乘車站。建議的鐵路計劃於2009年底按照《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報刊登。政府當局正進行觀塘線延線的詳細設計工作、處理刊憲方案的反對個案及環境影響評估。政府當局及港鐵公司的目標是在2015年完成觀塘線延線的建造工程。

18. 小組委員會繼續密切監察觀塘線延線項目的進展，並曾在2009年9月17日及2010年4月16日的會議上討論工作進展情況。小組委員會關注到何文田站設於偏僻的前山谷道邨空地所構成的不便，以及何文田站和黃埔站設置的出入口並不足夠。委員要求港鐵公司在佛光街增設車站出入口，以滿足何文田邨和附近地方居民的需要，並將一條當局擬建的行人天橋進一步由忠義街延伸至愛民邨停車場。部分委員亦建議加強黃埔站與鄰近屋苑及紅磡舊區的行人接駁系統，以方便附近居民及活化該區的空置工廠大廈。

19. 小組委員會在2010年4月16日的會議上通過以下議案——

"本會(即交通事務委員會鐵路事宜小組委員會)促請政府及港鐵公司在何文田站及黃埔站增加出入口以方便當區市民。"

20. 小組委員會又於2010年5月17日前往擬建何文田站和黃埔站實地視察，研究擬建車站出入口及行人連接設施的安排。委員堅持認為，港鐵公司應盡可能提供更多車站出入口，並建議對行人連接設施作出多項改善，以照顧附近居民，特別是長者的需要。港鐵公司解釋，基於地形限制(例如佛光街的現有配水庫所構成的危險)，故此不建議在佛光街設置何文田站出入口。政府當局承諾會聯同港鐵公司在顧及例如現有行人設施、道路交通情況、人流預測、技術可行性及成本效益等因素下，研究委員的建議。小組委員會將在2010年7月初舉行另一次會議，聽取進展報告及擬建車站出入口及行人連接設施的安排。

南港島線(東段)

21. 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。乘客可在金鐘站轉乘荃灣線及港島線。當局於2009年7月將該鐵路方案刊登憲報，而港鐵公司已展開南港島線(東段)的詳細設計工作。有關工程預計會於2011年動工，於2015年通車。

22. 小組委員會曾在2009年9月17日、12月4日及2010年2月9日的會議上討論南港島線(東段)的進展。委員察悉，擬建鐵路黃竹坑段的鐵路高架橋會於東華三院賽馬會復康中心(下稱"復康中心")附近經過，而在復康中心住宿的學員的家長及復康中心管理層關注鐵路可能對復康中心造成影響。委員要求政府當局重新考慮南港島線(東段)採用全隧道走線。港鐵公司其後修改高架橋段，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。政府當局表示，該等修改將可釋除復康中心就高架橋在高度、距離、噪音及所產生的電磁波方面的關注。政府當局及港鐵公司會盡力與復康中心進一步商討，並會繼續探討將高架橋進一步移離復康中心的可行性。

23. 委員察悉，當區居民亦非常關注在田灣海旁道設置臨時躉船轉運站及在舂坎山儲存爆炸品的建議對環境和交通所造成的影響。小組委員會在2009年9月17日的會議上通過以下議案 —

"本委員會要求港鐵及政府就南港島線(東段)重新檢討以下設施的選址及走線，包括 ——

1. 田灣臨時拆建物料躉船轉運站；
2. 春坎山臨時爆炸品儲存倉庫；
3. 東華三院賽馬會復康中心旁的鐵路走線。

本委員會並要求港鐵及政府考慮以全隧道方式興建南港島線，並應就該鐵路的融資安排，包括上蓋物業，盡快諮詢本會及公眾。"

24. 因應委員所表達的關注，港鐵公司其後探討共用鋼綫灣海旁渠務署地盤工地內的躉船轉運站，用以代替在奇力灣田灣海旁道的設施。然而，此項建議受到當區居民的強烈反對，他們關注有關設施對環境及當地社區的影響。在2010年2月9日的會議上，委員促請政府當局物色其他合適地點，並通過以下議案 ——

"本會強烈要求政府及港鐵取消選擇鋼綫灣作為臨時拆建物料躉船轉運站，以免對薄扶林區包括碧瑤灣及貝沙灣居民及附近學校產生巨大不良影響。"

25. 政府當局表示正因應居民的關注和區內情況，優化運送掘出的泥石的路線。此外，當局會進行道路改善工程，以應付因而產生的額外交通量。應委員的要求，政府當局曾同意考慮其他可行的地點，例如香港仔避風塘及海洋公園大樹灣。然而，政府當局其後表示，經研究其他可行地點後，認為鋼綫灣是平衡了不同持份者意見的最佳方案。因應委員的關注，政府當局及港鐵公司承諾就在鋼綫灣設立躉船轉運站的建議繼續諮詢南區區議會及各持份者。

26. 儘管政府當局表示，經考慮包括與民居距離及車輛進出等多項因素後，春坎山是最適合的地點，但委員認為，政府當局應重新考慮在石澳石礦場設置臨時爆炸品儲存倉庫，務求減少對區內居民的影響。小組委員會在2010年2月9日的會議上通過以下議案 ——

"本小組委員會強烈要求政府及港鐵放棄以春坎山作為臨時爆炸品倉庫的選址，並盡快向本會匯報其他可行安排。"

27. 因應上述議案，政府當局及港鐵公司已完成就在春坎山及石澳石礦場擬建的臨時爆炸品倉庫的量化風險評估。政府當局在2010年6月3日以書面表示，量化風險評估顯示，石澳石礦場涉及的風險遠高於春坎山選址的風險，並得出後者是設置南港島線(東段)臨時爆炸品倉庫的合適地點的結論。

28. 委員察悉，為填補南港島線(東段)項目的資金差額，政府當局已建議預留前黃竹坑邨及海洋公園站以北的用地，用作車廠及車站連上蓋私人物業發展。應小組委員會要求，政府當局承諾在政府敲定該項目的財務安排後，便會諮詢小組委員會有關的詳情。

鐵路事故

29. 小組委員會曾討論在2009年8月至2010年1月之間發生的多宗鐵路事故，有關事故分別影響將軍澳線、荃灣線及東鐵線。委員極為關注在兩鐵合併後所發生的鐵路事故的頻密程度及旨在確保鐵路安全的監察機制。部分委員質疑最近發生的鐵路事故是由於港鐵公司人手短缺及外判服務所造成。就此，小組委員會要求港鐵公司提供有關該公司外判維修工作及相關監察機制的詳細資料。部分委員促請港鐵公司停止將服務外判，因為他們認為將服務外判或導致服務水平下降。

30. 港鐵公司向委員保證，該公司有良好的既定監察機制，確保其外判的維修工作符合既定要求的標準。該公司表示無論對公司內部的員工或承辦商員工進行的維修工作，該公司均採用同一套標準及要求。就基建設備而言，該公司有一個由工程技術人員組成的專責團隊，負責確保外判維修工作符合與承辦商的合約所訂明的表現水平。

31. 部分委員認為政府當局沒有監察港鐵公司的服務表現及能否有效處理鐵路事故。他們認為政府當局應加強監察工作，並對港鐵公司實施懲罰制度，例如港鐵公司的表現若未符標準，便向其施加罰款。政府當局表示極為重視維持鐵路服務的安全及可靠度，並會確保所有鐵路事故均會作出調查，以加強改善乘客服務及可靠度。政府當局指出，兩鐵合併後，港鐵列車服務一直維持在高水平，99.9%的乘客旅程可在不超過編定時間五分鐘內抵達目的地。據政府當局所提供的資料，港鐵公司每年投放40億元，用作維修、保養及更新資產。

32. 儘管港鐵公司表示，2009年8分鐘或以上的延誤總次數與2005年時比較下降約20%，但部分委員表示關注30分鐘或以上

的延誤次數是否有所增加。他們要求港鐵公司提供自2005年以來服務延誤8分鐘以上、30分鐘及一小時的事故的分項數字及其原因，供小組委員會進一步商議。

鐵路車站設計

33. 小組委員會曾聽取港鐵公司簡介鐵路車站設計在展現本地歷史和文化上的發展過程及該公司在港鐵系統推廣藝術的計劃。委員欣賞該等推廣工作很有意義，既為乘客提供更多機會在乘車時欣賞到不同類型的藝術創作，亦為本地及海外藝術家提供展示藝術作品的平台。

34. 委員察悉，"港鐵車站藝術"計劃於1998年機場快綫通車時正式展開。三件以香港與國際連接為意念的藝術品分別擺放於香港站內預辦登機手續大堂、中環行人隧道內及青衣站機場快綫離境大堂。港鐵公司其後逐步把現場藝術表演、藝術展覽及藝術作品引入港鐵系統。委員表示支持港鐵公司計劃在興建新鐵路綫及現有車站進行大型翻新工程時，相應加入具有本地文化特色的藝術元素。部分委員建議港鐵公司撥出更多資源進行該等推廣工作，並在挑選在港鐵車站展示的藝術品時加強公眾的參與。港鐵公司表示會在推行鐵路車站設計的新計劃時考慮委員的建議及意見。

其他事宜

35. 小組委員會亦曾討論對《香港鐵路附例》(第556B章)和《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第556H章)建議作出的修訂，以及灣仔發展計劃第二期內沙田至中環線保護工程的撥款申請。

建議

36. 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

2010年7月2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

2009至2010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 林健鋒議員, SBS, JP 張學明議員, GBS, JP 湯家驛議員, 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(直至2010年1月28日) (於2010年5月19日重新加入) 陳偉業議員(直至2010年1月28日) (於2010年5月27日重新加入) |
| | (總數：17名委員) |
| 秘書 | 麥麗嫻女士 |
| 法律顧問 | 李家潤先生 |
| 日期 | 2010年7月2日 |