

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2491/11-12號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會會議紀要

日 期 : 2012年4月12日(星期四)  
時 間 : 上午8時30分  
地 點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席委員 : 鄭家富議員(主席)  
張學明議員, GBS, JP(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
李鳳英議員, SBS, JP  
張宇人議員, SBS, JP  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, GBS, JP  
湯家驛議員, SC  
甘乃威議員, MH  
李慧琼議員, JP  
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

其他出席議員 : 梁美芬議員, JP

**缺席委員** : 石禮謙議員, SBS, JP

**出席公職人員** : 參與議程第III項的討論

運輸及房屋局局長  
鄭汝樺女士, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2  
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4  
任浩晨先生

運輸署副署長／公共運輸事務及管理(署理)  
呂瑩女士

機電工程署助理署長／鐵路  
梁建民先生

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2  
吳麗敏女士

消防處副消防總長(消防安全)  
張溢昌先生

消防處分區指揮官(新界南)  
羅鎮文先生

水務署助理署長(設計及建設)  
梁永廉先生

路政署助理署長(新界區)  
游坤偉先生

運輸署助理署長(管理及輔助客運)  
蘇祐安先生

**應邀出席人士 : 參與議程第III項的討論**

香港鐵路有限公司  
行政總裁  
韋達誠先生

香港鐵路有限公司  
商務總監  
楊美珍女士

香港鐵路有限公司  
總經理 —— 公司事務  
梁陳智明女士

**參與議程第IV項的討論**

博威工程顧問有限公司  
董事／香港  
仇尹樂先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
麥麗嫻女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
伍美詩女士

文書事務助理(1)2  
岑珀欣小姐

---

經辦人／部門

**I 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1274/11-12(01)——將觀塘區議會議員就九龍灣人流擠擁及交通配套不足的問

經辦人／部門

	題提出的意見轉介事務委員會處理的便箋以及政府當局的回應
立法會 CB(1)1335/11-12(01)——號文件	九巴發出的新聞稿，宣布於 2011 年錄得經營虧損
立法會 CB(1)1382/11-12(01)——號文件	研究於 2012 年 1 月 20 日刊登憲報的 6 項根據《公共巴士服務條例》第 5(1) 條作出的命令的前小組委員會所作的轉介
立法會 CB(1)1472/11-12(01)——號文件	政府當局提供題為 "有關傷殘人士泊車許可證的法例修訂" 的資料文件
立法會 CB(1)1446/11-12(01)——號文件	政府當局對一位市民就新界的士的許可營業地區提交的意見書作出的回應
立法會 CB(1)1485/11-12(01)——號文件	政府當局提供題為 "香港高速公路的保養" 的資料文件
立法會 CB(1)1485/11-12(02)——號文件	政府當局提供題為 "建造、營運及移

## 經辦人／部門

	交'模式隧道的附例修訂事宜"的資料文件
立法會 CB(1)1481/11-12(01)—— 號文件	政府當局就與新世界第一巴士服務有限公司、龍運巴士有限公司及城巴有限公司商議新專營權的最新進展提供的資料文件
立法會 CB(1)1504/11-12(01)—— 號文件	政府當局提供題為"攜帶自用醫療氣瓶的人士乘搭專營巴士事宜"的文件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

## **II 下次會議席上討論的項目**

(立法會 CB(1)1488/11-12(01)——待議事項一號文件	覽表
立法會 CB(1)1488/11-12(02)——跟進行動一號文件	覽表)

2. 委員同意在2012年5月10日舉行的下次例會上討論政府當局建議的下列項目 ——

- (a) 新世界第一巴士服務有限公司、龍運巴士有限公司及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)的專營權事宜；及

(b) 新登記貨車倒車視像裝置。

秘書 3. 主席建議在下次例會上一併討論"在東邊街發生的拖車意外"，委員表示贊同。

(會後補註：上述會議其後改於2012年5月24日上午8時30分舉行。)

### **III 港鐵票價調整及香港鐵路有限公司的票價調整機制**

(立法會CB(1)1488/11-12(03)——政府當局提供題為"2012年港鐵票價調整以及香港鐵路有限公司的票價調整機制"的文件

立法會CB(1)1488/11-12(04)——港鐵公司提供題為"2012年港鐵票價調整"的文件

立法會CB(1)1488/11-12(05)——立法會秘書處擬備題為"港鐵票價調整及香港鐵路有限公司的票價調整機制"的最新背景資料簡介

立法會CB(1)1488/11-12(06)——劉江華議員及CB(1)1541/11-12(01)號文件於2012年3月29日及4月10日的來函

立法會CB(1)1541/11-12(02)——街坊工友服務處提交的意見書

立法會CB(1)1541/11-12(03)——街坊工友服務處——葵

青區議員黃潤達辦事處  
(葵涌邨)提交的意見書  
立法會 CB(1)1541/11-12(04)——北區就業問題關注組提交的意見書  
立法會 CB(1)1541/11-12(05)——天主教香港教區——教區勞工牧民中心(新界)提交的意見書)

4. 運輸及房屋局局長及港鐵公司行政總裁分別向委員簡介政府當局及港鐵公司就此項目提供的文件的要點。他們表示，隨着政府統計處於2012年3月26日公布2011年12月與一年前同月比較的運輸業名義工資指數(下稱"工資指數")變動後，港鐵公司宣布根據票價調整機制，港鐵票價將會在2012年6月作出+5.4%的整體調整。

(會後補註：在會議席上提交的港鐵公司行政總裁發言稿已隨立法會 CB(1)1582/11-12(02)號文件發出。)

5. 運輸及房屋局局長回應劉江華議員的詢問時表示，就劉議員在其函件(立法會CB(1)1488/11-12(06)及CB(1)1541/11-12(01)號文件)中索取的資料，政府當局現正擬備書面回應，並會於適當時候提供。

(會後補註：政府當局的回應於2012年6月21日隨立法會 CB(1)2220/11-12號文件發出。)

### 討論

#### 2012年港鐵票價調整

6. 總體而言，事務委員會委員強烈不滿2012年票價調整，並特別指出市民對加價反感。多

名委員，包括劉健儀議員、王國興議員、湯家驛議員、李慧琼議員、陳克勤議員、黃成智議員、葉偉明議員及陳偉業議員反對2012年票價調整，理由如下 —

- (a) 鑑於鐵路事故經常發生、港鐵列車過於擠擁的情況嚴重，在東鐵線及馬鞍山線加裝自動月台閘門及在某些港鐵站提供公眾洗手間的進度緩慢，市民普遍不滿港鐵的服務水準；
- (b) 票價調整機制未有計入港鐵公司獲得的龐大利潤。最難令人接受的是，港鐵公司在2010年及2011年分別賺取約120億元及147億元的利潤(由2008年起，當中每年約有30至40億元來自物業發展)，可是港鐵公司今年仍然要求加價，2012年的加幅更是票價調整機制於2009年實施以來最高。部分委員認為，香港政府採取以鐵路為骨幹的運輸系統政策，已令港鐵從中得益，成為本港最多人使用的交通工具。因此，港鐵公司不應硬性根據票價調整機制，按照計算所得的幅度加價，以謀取最大的利潤；及
- (c) 今年的票價加幅(5.4%)遠遠超出市民大眾的負擔能力，因為許多行業的工資增長均低於該幅度，未能追上票價加幅。鑑於港鐵公司已賺取巨額利潤，與其高企的利潤水平相比，今年加價所帶來的收入實為微不足道。

7. 運輸及房屋局局長回應時提出以下各點 —

- (a) 兩鐵於2007年12月合併前，當時的地鐵有限公司及九廣鐵路公司均有票價自主權。在兩鐵合併計劃下，港鐵公司同意因應公眾要求，合併後的公司應採用票價調整機制釐定日後票價調

整的幅度，以取代票價自主權，使票價調整過程更具透明度和可預測。在兩鐵合併過程中，票價調整機制曾經過立法會深入討論，並經港鐵公司獨立股東詳細考慮及商議後通過；

- (b) 目前的票價調整機制是一條直接驅動的方程式，計及前一年12月的綜合消費物價指數的按年變動，以及前一年12月的工資指數的按年變動，並與生產力因素掛鈎，以釐定當年票價調整的幅度；
- (c) 按照政府與港鐵公司於2007年8月簽訂的《營運協議》所載有關票價調整機制的程序，港鐵公司須向政府提交兩份由獨立第三者簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合票價調整機制的規定。港鐵公司亦須在實施新票價3個星期前正式通知事務委員會和交通諮詢委員會。由於《營運協議》具有法律約束力，政府會按有關機制行事，並確保港鐵公司遵照有關核算和通知的規定；及
- (d) 目前香港的通脹率處於比較高的水平，政府和市民的看法一致，認為港鐵公司在商業運作考慮外，還須顧及企業對社會的責任。政府已敦促港鐵公司必須考慮整體經濟大環境，推出更多、不同種類、具有實效的票價優惠，以回應乘客的需要，減輕他們在公共交通方面的開支負擔。

8. 副主席及黃成智議員憶述，有關的法案委員會討論兩鐵合併期間，政府當局曾向委員表示，合併將提升服務質素、使資源調配更為有效及降低票價，因為根據票價調整機制，港鐵公司必須在指明的情況下減價，故此合併可達致協同效應及讓乘客受惠。然而，由於兩鐵合併後乘客更為方便，帶動鐵路服務的需求急升，所以自實施票價調整機制

以來，得益的只有港鐵公司，再加上個人遊計劃的效應，港鐵的乘客量不斷增加，為其運輸方面的經營帶來約2億7,000萬元的利潤。

9. 運輸及房屋局局長及港鐵公司行政總裁指出，兩鐵合併後，港鐵即時下調車費，其中包括：長程八達通車費減幅最少10%；中程八達通車費減幅最少5%；以及承諾在合併後首兩年凍結票價至2009年6月30日。2007年12月兩鐵合併時，港鐵乘客享有的整體車費調減總額每年超過6億元。運輸及房屋局局長補充，票價調整機制於合併後在2009年才開始實施，2010年是首次加價。

10. 許多委員批評政府作為港鐵公司的大股東，未有監察港鐵的票價水平或促使港鐵公司取消加價。王國興議員認為，政府一方面在財政預算案中建議動用數十億元推行經濟紓緩措施，另一方面卻容許港鐵公司大幅加價，這是不可接受的。依王議員之見，政府當局應與港鐵公司商討，務求令到港鐵公司答允考慮通脹環境，擱置加價。湯家驛議員認為，法律並無禁止港鐵公司取消加價或調低增幅，港鐵公司在此事上有充分的自主權。葉劉淑儀議員認同湯議員的意見。

11. 運輸及房屋局局長回應時重申，票價調整機制是政府與港鐵公司的合併協議的一部分，具有法律約束力，故應遵守及尊重。她指出，雖然政府是港鐵公司的大股東，但所有其他股東的利益亦必需獲得照顧。她補充，政府已敦促港鐵公司必須考慮整體經濟大環境，推出更多、不同種類及有實效的票價優惠，以回應乘客的特定需要，減輕他們在公共交通方面的開支，從而在港鐵公司的商業利益與公司的企業社會責任之間取得平衡。

### 檢討票價調整機制

12. 委員查詢檢討票價調整機制的方法及相關時間表，運輸及房屋局局長回應時表示，該機制每5年檢討一次的安排，是在兩鐵合併時設定。政府當局會於2012年下半年與港鐵公司一同檢討票價調整機制，預期於2012年年底／2013年年初完成。

為作好準備進行檢討，政府當局已委託顧問公司就現行票價調整機制進行詳細和客觀的研究，以探討如何作出改善。政府當局要求顧問公司研究的範圍包括有關機制的方程式應否及如何引入新元素，例如港鐵公司的營運成本和利潤水平、該公司的營運效率和服務表現，以及市民的負擔能力。研究報告提出的建議會為政府當局進行檢討時起參考的作用。

13. 葉劉淑儀議員問及票價調整機制方程式中的生產力因素，運輸及房屋局局長回應時表示，公眾和立法會曾詳細討論生產力因素的幅度，在兩鐵合併後除了即時下調車費外，亦根據預期產生的協同效應在第六年起將生產力因素設定於0.1%。

14. 鑑於近年頻頻發生鐵路事故，數位委員，包括副主席、葉劉淑儀議員、李鳳英議員及陳克勤議員建議引入鐵路服務表現成為票價調整機制方程式的其中一項元素。他們進一步建議政府當局考慮就鐵路事故追究責任或設立扣分制。

15. 運輸及房屋局局長答稱，當局會在檢討票價調整機制過程中，研究就事故追究責任或設立扣分制的建議。然而，運輸及房屋局局長指出，政府當局亦會考慮到任何建議均不應對鐵路前線人員造成不必要的額外壓力，例如令前線人員在進行搶修時可能因受制於緊迫的時間，務求避免扣分而導致對鐵路的安全檢查和搶修工作造成負面的影響。運輸及房屋局局長補充，行政長官會同行政會議可就港鐵公司違反《香港鐵路條例》(第556章)或《營運協議》的任何條文施加財政罰則。

16. 多位委員，包括林健鋒議員、陳淑莊議員、葉偉明議員、黃成智議員、劉健儀議員、李鳳英議員、葉劉淑儀議員及梁美芬議員進一步提出以下建議，以改善票價調整機制 ——

(a) 應一併考慮市民的負擔能力和港鐵公司的非票價收入，例如港鐵公司從物業發展、港鐵站商業單位租金及物業管理獲得的可觀收入；

- (b) 票價調整機制是一條直接驅動的方程式，當中計及前一年的綜合消費物價指數的按年變動，以及前一年的工資指數的按年變動，以釐定當年票價調整的幅度。因此，委員觀察到，通脹率越高，工資指數便會越高，而港鐵票價增幅亦會越大。另外，須注意的是，綜合消費物價指數在很大程度上反映食物價格變幅(即這個組成項目佔綜合消費物價指數約27%)，與港鐵票價未必有關；及
- (c) 由於通脹，市民未必能受惠於任何實質工資增長。故此，在根據票價調整機制計算時，較適當的做法是參考實質工資增長。

17. 運輸及房屋局局長表示，當局檢討票價調整機制期間，會充分顧及委員表達的意見及評語。運輸及房屋局局長重申，在兩鐵合併時，公眾和立法會已詳細討論和考慮票價調整機制的訂立，以及其方程式所包含的元素。票價調整機制方程式簡單透明。當局並認為，綜合消費物價指數在某程度上反映了香港宏觀的經濟狀況，而工資指數則反映了港鐵公司的員工成本。她表示，票價調整機制檢討會研究有否其他指數(例如住戶入息中位數)能夠更準確反映經濟狀況及市民的負擔能力。港鐵公司行政總裁表示，自港鐵公司於2012年3月26日公布加價後，公司聽到許多有關票價調整及該機制本身意見。他進一步表示，他不宜對顧問公司將會提出的建議作預先判斷，但港鐵公司樂意以開放及積極的態度，與政府當局一同參與票價調整機制檢討。

#### 紓緩加價所帶來的影響的建議

18. 委員查詢港鐵公司為乘客提供的票價優惠。黃成智議員促請港鐵公司把其於2011年賺取的27億元額外利潤用於提供票價優惠。委員進一步就港鐵公司應提供的票價優惠提出以下具體建議——

- (a) 應引入月票，特別是東涌線月票；
- (b) 現時為長者乘客提供的票價優惠，應由逢星期三、六及公眾假期(星期日除外)擴大至所有日子。另外，港鐵公司可考慮把票價減至1元，或讓長者免費乘車；
- (c) 應向乘客提供所有路線或長程路線"即日回程半價"優惠；
- (d) 應重新推出"彈性上班時間優惠"，而現時的學生乘車計劃則應擴展至年滿25歲或以上的專上學生；
- (e) 港鐵公司應引入短程折扣及"十送一"車費優惠、在大型屋邨增設港鐵特惠站，以及與巴士公司合作，擴大現時的轉乘計劃；及
- (f) 港鐵公司應調減票價。

19. 港鐵公司行政總裁回應時提出以下各點 —

- (a) 港鐵公司不斷為乘客提供票價優惠及推廣計劃，在2011年用於這方面的金額超過17億元。該等推廣計劃旨在答謝乘客的支持和鼓勵他們更多使用鐵路，同時亦有助減輕經常使用鐵路的乘客在交通方面的開支。除了為社會上一些較有需要幫助的人士，包括長者、學生和殘疾人士提供特定的票價優惠外，港鐵公司亦向所有乘客提供優惠，例如"搭一百 賞一票"推廣計劃；
- (b) 港鐵公司會因應所聽取的意見，更努力研究將於2012年提供的推廣計劃。港鐵公司正進行有關工作，以期推出

令乘客覺得具吸引力、實際及有效的推廣計劃；及

(c) 港鐵公司的目標是盡快落實推廣計劃，並於2012年5月公布。

20. 李慧琼議員詢問，政府當局會否考慮運用政府作為港鐵公司大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。主席表示，有意見指票價調整機制的計算方法客觀，其另一好處是倘若出現通縮，港鐵公司便必須減價。然而，他認為政府當局亦應考慮動用來自物業發展的部分收入及其他非票價收入，成立票價穩定基金，在通脹時期減低票價加幅，紓緩市民的交通開支負擔。陳偉業議員認為，政府應把股息退回港鐵公司，以避免在2012年加價。

21. 運輸及房屋局局長回應時表示，陳偉業議員的提議和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，並且須按照政策的優先次序。此外，如設立自動"包底"的票價穩定基金，或會令公共交通營辦商不願有效運用資源。因此，有關建議必須仔細研究。

### 改善港鐵站的設施

22. 劉健儀議員表示，港鐵公司雖然投放超過10億元推行"用心聽·用心做"計劃，讓乘客享有更方便及舒適的旅程，可是該公司仍未盡力回應乘客就改善車站設施提出的各項要求，例如在港鐵站提供公眾洗手間、安裝讓乘客接收電台廣播的設施，以及加裝自動月台閘門。

23. 港鐵公司行政總裁強調，要確保運輸系統長期可靠，最重要是投資於鐵路，香港在這方面的投資較世界任何其他城市都要多。他特別指出，港鐵公司致力為香港市民營運安全、可靠及高效率的鐵路服務。此外，港鐵公司將會在新的鐵路項目下推出一系列新車站設施和設計。

議案

24. 經討論後，陳克勤議員動議以下的議案，並獲葉偉明議員附議 ——

"港鐵公司在有過百億的巨額盈餘下，仍然瘋狂加價5.4%，是罔顧民生，本會要求港鐵公司，立即擱置加價。"

25. 主席將議案付諸表決。10位委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

26. 陳偉業議員動議以下的議案，並獲梁國雄議員附議 ——

"本會要求政府向港鐵退回九億元的利潤，以抵銷今年加價的額外收入，並籍此取消今年加價5.4%的決定。"

27. 主席將議案付諸表決。10位委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

政府當局 28. 主席要求政府當局及港鐵公司因應事務委員會通過的議案，重新考慮2012年港鐵票價調整。委員並商定舉行特別會議，聽取公眾人士對港鐵票價調整的意見。

(會後補註：上述特別會議定於2012年5月7日下午4時30分舉行。)

**IV 獅子山隧道火警事故及全港隧道的防火事宜**

(立法會CB(1)1488/11-12(07)——政府當局提號文件 供題為"行車隧道的消防設備及緊急應變計劃" —— 2012年3

月 8 日獅子山  
隧道的火警"  
的文件  
立法會 CB(1)1488/11-12(08)——立法會秘書  
處擬備題為  
"獅子山隧道  
火警事故及  
全港隧道的  
防火事宜"的  
資料摘要)

29. 由於時間有限，主席表示政府當局可略過利用電腦投影片講解此項目。委員察悉，政府當局的文件載述香港各行車隧道的消防裝置及設備，以及制訂的緊急應變計劃的資料。該文件亦匯報2012年3月8日在獅子山隧道南行行車管道發生的火警和有關的調查進度的詳情。

### 獅子山隧道的火警

30. 劉江華議員憶述，獅子山隧道曾發生數宗嚴重意外，引起委員和公眾關注對乘客造成的滋擾及獅子山隧道的安全情況。為回應該等關注，政府當局已引入連串改善措施，其中之一是裝置水簾防火裝備系統。劉議員詢問，獅子山隧道發生火警時，為何該系統沒有開啟。他並對建成多年的獅子山隧道的安全表示擔憂。

31. 消防處副消防總長(消防安全)解釋，水簾防火裝備系統可在發生火警時有效隔離及防止火勢於行車管道蔓延，讓隧道使用者有更多時間安全地疏散，離開隧道。他進一步表示，2012年3月8日發生的火警的起火位置是行車管道下的輸水管道，煙霧沿排氣孔進入隧道管道。當時管道正暫時封閉，以進行水管維修工程，故此裏面並無車輛。基於上述原因，加上水簾系統射水不能防止地底下的火勢蔓延，而把煙霧困在隧道內亦可能會影響消防處的救火工作，因此在場的消防人員認為沒有需要開啟該系統。運輸及房屋局副局長補充，因應先前發生的事故，政府當局已採取多項改善措施加強獅子山

隧道的安全。他指出，過去3年獅子山隧道只發生過一宗火警。

32. 黃成智議員促請政府當局就獅子山隧道火警的起因提交報告，並說明哪個政府部門應負責。他並關注火警過後獅子山隧道的空氣質素。

33. 運輸署助理署長(管理及輔助客運)表示，政府當局一直監察獅子山隧道的空氣質素，隧道的通風系統能夠有效排走火警後受污染的空氣。他進一步表示，政府當局正提升獅子山隧道的通風系統，有關工程定於2012年年底完成。

#### 行車隧道的消防裝置及設備

34. 何鍾泰議員認為，香港建有大量隧道，故此隧道的防火工作極為重要。他詢問是否所有隧道都裝設了相同的通風系統，以及其標準是否與廣深港高速鐵路香港段所採用的看齊。該段鐵路為總長26公里的地下鐵路走廊。若否，政府當局會否考慮提升或更換現有隧道的消防裝置及設備，以期符合最新的標準。

35. 消防處副消防總長(消防安全)表示，由於不同隧道在不同時期建造，所以早期興建的隧道的防火安全設計和消防裝置及設備(包括通風系統)，與較近期建造隧道的未必一樣。儘管如此，本港各行車隧道及過海行車隧道內均設有符合消防處規定的消防裝置及設備，例如消防栓／喉轆系統、手提滅火筒、排煙系統及應急照明系統。有關的標準及要求詳列於《最低限度之消防裝置及設備守則》(下稱"《守則》")。他補充，行車隧道的消防裝置及設備要求是參考國際安全標準，並就個別行車隧道的情況及實際運作的需要而制訂。消防處會因應消防裝置及設備科技的改進及社會對消防安全要求的期望不斷提高等因素，不時檢討《守則》。各隧道營辦商需要按法例委託註冊消防裝置承辦商每年為有關消防裝置及設備進行檢查，以確保設備符合相關標準及法例的要求。

36. 葉偉明議員關注隧道內有否自動花灑系統，以確保維修工人的安全。消防處副消防總長(消防安全)答稱，隧道通常不會安裝自動花灑系統，因為國際消防安全標準並沒有相關的規定，而這系統未必能有效將車廂內發生的火警撲滅。運輸署助理署長(管理及輔助客運)補充，因應獅子山隧道的火警，政府當局會加強監察隧道內的維修工程，以防止单類事故再次發生。

#### 隧道火警的緊急應變安排

37. 黃成智議員表示，獅子山隧道的火警幸好於深夜發生，隧道使用者的安全所受到的影響因而減至最少。然而他關注到，倘若火警於日間交通繁忙時發生，當局有何緊急應變安排。

38. 運輸及房屋局副局長回應時表示，獅子山隧道火警的起火位置在地下管道，情況甚為罕見。他解釋，隧道內的任何地下管道工程，均須封閉隧道方可進行，時間通常在夜晚。因此，在日間再發生同類火警的可能性極低。運輸署助理署長(管理及輔助客運)表示，消防處、運輸署及所有行車隧道營辦商均制訂了應付隧道內緊急事故，包括交通意外、火警及水浸的緊急應變計劃。為確保當隧道發生緊急事故時，可有效率及迅速地執行緊急應變計劃，各隧道營辦商每6個月會聯同有關部門，包括運輸署、消防處及警務處，進行消防演習，測試緊急應變計劃的效用和消防裝置及設備的功能。有關政府部門亦會與隧道營辦商不時檢討各項緊急應變措施，並在有需要時作出修訂。政府當局相信，緊急應變計劃和消防演習能使前線員工有效處理火警。

39. 葉偉明議員察悉，獅子山隧道的火警引致隧道必須封閉約兩星期進行緊急復修工程。他關注倘若火警在其他更繁忙的主要隧道(例如東區海底隧道)發生，當局將採取哪些緊急交通安排。

40. 運輸署助理署長(管理及輔助客運)表示，各條隧道(包括私營隧道)均有各自的緊急應變計劃。如發生嚴重事故，需要封閉隧道一段頗長時間，運

輸署便會聯同有關部門、隧道營辦商及公共交通營辦商採取緊急交通安排，盡量維持交通暢順。運輸署並會定時發放實時交通訊息，讓駕駛人士知悉有關的交通安排，以選擇較合適的行車路線或改乘公共交通工具，紓緩受影響隧道交通擠塞的情況。他進一步表示，運輸署接獲獅子山隧道火警的通知後，即時啟動了緊急應變措施，並聯同有關部門、獅子山隧道營辦商及公共交通營辦商採取緊急交通安排，盡量維持沙田至九龍的交通暢順。火警發生時，獅子山隧道營辦商根據緊急應變計劃，即時截停所有車輛，禁止車輛駛入行車管道；派出其緊急應變組前往冒煙現場提供支援；即時用直線電話向消防處報告及通知運輸署的緊急事故交通協調中心。

## V 其他事項

41. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2012年8月22日