

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2257/11-12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2011-2012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2012年7月11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1998年7月8日通過，以及在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20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

公共交通票價

2012年港鐵票價調整

4. 2012年是香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")連續第三年根據票價調整機制¹增加票價。2012年3月，港鐵公司宣布按照

¹ 票價調整機制是港鐵公司與政府的合併協議的一部分。兩鐵合併時，港鐵公司承諾在2009年6月30日或以前不會提高票價。2009年6月30日後，港鐵公司的票價會根據票價調整機制調整；根據該機制，港鐵票價將每年檢討一次，整體調整幅度按固定的方程式計算。

票價調整機制，將於2012年6月提高港鐵票價5.4%，同時會提供一些票價優惠。是次加幅是票價調整機制於2009年實施以來最高的一次。

5. 事務委員會曾在2012年4月12日討論2012年港鐵票價調整。事務委員會委員對於港鐵公司雖然在2011年錄得147億元的巨額盈餘，並發生多宗鐵路事故，卻仍然決定在2012年增加票價，表示強烈不滿。事務委員會部分委員建議政府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，以減低港鐵的票價加幅，或將其股息退還港鐵公司，以避免在今年增加票價。然而，政府當局表示，該等建議並不符合公共財政管理的一般綱領，根據該綱領，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須獲得立法會財務委員會(下稱"財委會")批准。事務委員會認為增加票價不能接受，並在2012年4月12日的會議上通過以下議案——

"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。"

及

"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，並藉此取消今年加價5.4%的決定。"

6. 事務委員會籲請港鐵公司顧及其企業社會責任，並擱置今年的票價調整。事務委員會又促請政府當局檢討票價調整機制。政府當局表示，政府知悉有意見認為在考慮港鐵公司每年應否調整票價時，亦應顧及其他因素，包括市民的接受程度和負擔能力，以及港鐵公司的利潤水平和服務表現。政府當局承諾於2012年下半年檢討票價調整機制，預期於2012年年底／2013年年初完成檢討工作。在參考社會各界的意見後，港鐵公司於2012年5月25日宣布推出新車費推廣計劃，令乘客節省約6億7,000萬元。港鐵公司會首次推出小童於周末及公眾假期免費乘搭港鐵。推廣計劃亦包括再次推出及額外提高的轉乘優惠，以及延續現有全月通推廣計劃。全新的"東涌——香港全月通"的推廣期為2012年10月至2013年6月，售價為\$550。

的士收費調整申請

7. 當局於2012年5月24日就市區、新界及大嶼山的士業界提交的加價申請徵詢事務委員會的意見。有關申請建議市區的士及大嶼山的士的落旗收費分別增加2元，以及新界的士的落旗收費增加2.5元。各個分區的士業界申請加價的平均加幅，分別為市區的士4.51%、新界的士8.6%，以及大嶼山的士4.04%。3個

分區的士業界均沒有申請調整落旗後的跳錶收費，不過新界的士業界一併申請增加所運載每件行李、所運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的收費，每項加收1元(即由4元增至5元)。

8. 事務委員會部分委員指出，的士司機長久以來均投訴石油氣價格反覆波動，並支持收取燃油附加費，而不是增加的士車費。該等委員贊同某些的士團體的意見，認為增加車費的建議未必能惠及租車司機，因為車主可能因此增加的士車租，結果抵銷車費調整可能帶來的收入增長。政府當局表示，調整的士收費會較可取，因為的士車費調整由相關法例所訂明的機制規管，並須由行政長官會同行政會議批准。的士業要反映成本的上升，應透過現行的收費調整機制行事，而非收取燃料附加費，此舉會較為合適。政府當局解釋，車資調整機制的好處，是除考慮燃油價格上升外，亦能顧及業界的收入及其他成本項目，例如維修、保養等的價格變動，就此，政府會對的士業的營運狀況進行全面的評估。經討論後，事務委員會就各項的士加價申請進行表決，結果是4名委員反對有關申請，兩名委員贊成。

天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")的加價申請

9. 當局曾於2011年12月5日就天星小輪加價申請諮詢事務委員會。事務委員會討論了天星小輪就調高其兩條專營渡輪航線(即來往尖沙咀與中環及來往尖沙咀與灣仔的航線)的票價而提出的兩個方案。事務委員會委員普遍支持其中一個方案，即兩條渡輪航線的平日票價及月票票價均維持不變，但假日(星期六、日及公眾假期)的票價則增加2至3角的方案。事務委員會委員認為，此一方案可避免影響平日需要使用渡輪上班的乘客。事務委員會察悉，天星小輪亦申請於"灣仔——尖沙咀"渡輪航線增設新的運載單車費用，每輛單車收取20元。事務委員會委員對這項新收費表示關注，並要求天星小輪作出檢討並提議一個較低的收費。

10. 經諮詢事務委員會後，天星小輪申請增設一項新修訂的運載單車費用，數額為13元，並將星期六、日及公眾假期的船費調高3至4角，加權平均票價加幅約為5.6%。加價申請其後獲政府批准，並於2012年6月24日起實施。此外，政府將提供特別協助措施，在2012年新票價實施當日起及2013年向天星小輪全數發還因"中環——尖沙咀"渡輪服務提供長者免費渡輪服務而減少的收入。調高票價後，向天星小輪發還的款額預計約為每

年378萬元。

新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")、龍運巴士有限公司(下稱"龍運")及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(下稱"城巴(專營權二)")續辦專營權

11. 鑒於新巴、龍運及城巴("專營權二")的現有專營權快將屆滿，3間巴士公司已申請續辦為期10年的新專營權²。當局曾於事務委員會在2011年7月11日、11月7日、12月5日，以及2012年3月9日召開的會議上，就新專營權的規定諮詢事務委員會，而事務委員會並在其中一次會議上聽取團體代表的意見。事務委員會委員就新專營權的規定發表意見，並促請政府當局在4個範疇加入新條款訂明具體的規定：(a)全面實施分段收費；(b)在合適的巴士路線提供更多巴士轉乘優惠計劃；(c)提供月票；及(d)為長者和傷殘人士提供無障礙設施。事務委員會提出強烈意見，認為政府當局應把握與3間專營巴士公司分別商討為期10年的新專營權的機會，爭取巴士公司提供票價優惠及加強服務。

12. 行政長官會同行政會議於2012年4月24日同意批出為期10年的新專營權，給新巴、龍運及城巴(專營權二)。新巴的新專營權將於2013年7月1日生效，而龍運及城巴(專營權二)的新專營權將於2013年5月1日生效。在其2012年5月25日的會議上，事務委員會聽取政府當局的簡介，知悉3間專營巴士公司已同意在新專營權中增訂條款或修訂原有條款，以及在新專營權下承諾一系列的具體措施，包括推出更多票價優惠、提升巴士服務質素及推行環境改善措施，以更好地回應市民的訴求。事務委員會察悉，在新專營權生效時，3間巴士公司將會推出合共60項新增票價優惠計劃，當中涵蓋27項新的轉乘計劃(包括11項跨巴士公司的轉乘計劃)，以及在27條路線增設新的分段收費。政府當局預期這些新增的計劃會為3間巴士公司主要服務範圍所涵蓋的乘客帶來更方便的服務並節省車資。然而，部分委員對於龍運只同意為乘搭A43號路線(北區——機場)³的機場員工提供20%即日回程折扣優惠，表示不滿。該等委員又認為，新的巴士轉乘計劃只提供很少的轉乘車費折扣，並批評政府當局在新專營權的商討過程中，未能爭取可妥善回應市民長期訴求的新條款。

² 新巴的現有專營權由2003年8月1日起生效，將於2013年7月1日屆滿。龍運及城巴(專營權二)的現有專營權則由2003年6月1日起生效，將於2013年5月1日屆滿。

³ 目前，只有一條"A"線(龍運A43號路線)直接往來北區與機場，並且有投訴指A43號路線的班次不足及收費高昂(單程車費為30.9元)。

運輸基建、設施及交通管理

港珠澳大橋香港境內工程

13. 在事務委員會2011年10月26日的會議上，政府當局就多項撥款申請諮詢事務委員會，以開展港珠澳大橋(下稱"大橋")香港口岸及香港接線的興建工程，以及屯門至赤鱸角連接路的詳細設計、工地勘測及前期工程。上述各項關於大橋本地工程的撥款申請總數達485億3,340萬元(按付款當日價格計算)。事務委員會關注到，當局預計有關的司法覆核個案，將會令大橋本地部分的工程費用增加約65億元(按付款當日價格計算)。根據政府當局所述，當中主要原因包括需要修改施工方法以壓縮工程時間表，務求令大橋如期通車，以及工程價格上升。政府當局表示，其原來的計劃是在2010年年底展開各項大橋本地工程的興建工程。一名東涌居民於2010年1月22日就環境保護署(下稱"環保署")署長批准大橋香港口岸及香港接線工程的環境影響評估報告(下稱"環評報告")及環境許可證的決定向原訟法庭申請司法覆核。原訟法庭於2011年4月18日作出裁決，大橋香港口岸及香港接線的環境許可證被法庭撤銷，有關工程因此不能展開。

14. 環保署署長其後就裁決提出上訴。上訴法庭於2011年9月27日作出裁決，確定了環保署署長就大橋本地工程項目發出的環境許可證的有效性。因此，政府當局已重新啟動大橋本地工程的法定及撥款程序。根據政府當局所述，由於訴訟的關係，動工時間較原定的動工日期相差了約一年。事務委員會支持各項為開展大橋香港境內工程而提出的撥款申請，而財委會亦於2011年11月18日批准各項撥款申請。

15. 2012年4月，政府當局進一步告知事務委員會，受到司法覆核的影響，香港接線的兩項工程合約只能分別於2011年9月及10月招標。最終收回的投標價均較預算為高。政府當局因而需要相應調高工程計劃的核准預算費，數額達88億6,000萬元。在事務委員會2012年4月25日的會議上，當局就相關撥款申請諮詢事務委員會。事務委員會支持該撥款申請，但委員關注當局有何措施確保施工安全不會因壓縮工程時間表受到影響。部分委員認為，政府當局應在大橋發展"橋頭經濟"，以鞏固及提升香港貿易中心的地位。撥款申請獲事務委員會支持，並於2012年5月25日獲財委會批准。

過境私家車一次性特別配額試驗計劃

16. 事務委員會在2012年2月16日、2月29日及3月9日的會議上，曾詳細討論"過境私家車一次性特別配額試驗計劃"(下稱"試驗計劃")第一階段⁴的安排和政府當局目前對於第二階段⁵的計劃，並於當中一次會議上聽取公眾人士的意見。公眾非常關注試驗計劃對本港的道路使用量、交通秩序、交通規例的執行、保險索償，以及空氣污染等方面可能帶來的影響，事務委員會委員亦對該等問題同樣表示關注。事務委員會部分委員質疑，政府當局與廣東省政府就試驗計劃進行商討時，有否向廣東省政府承諾在試驗計劃第一階段落實後，便定必會落實計劃的第二階段。該等委員促請政府當局充分考慮市民對實行試驗計劃第二階段的強烈反對，並擱置實施第一階段試驗計劃。

17. 政府當局表示，在實施試驗計劃第一階段後，當局會小心觀察及檢討試驗計劃各個方面的運作情況和成效，包括口岸運作、申請資格、行政運作、對廣東省交通及相關方面的影響、宣傳教育、事故處理等方面。政府當局亦會根據該等因素檢討第一階段的成效，才進一步與廣東省有關當局研究商議第二階段試驗計劃的具體安排。政府當局又表示，實施第二階段試驗計劃，還涉及修改法例，因此，政府當局和立法會也會擔當把關的角色。政府當局表示，現時並無有關實施第二階段的具體時間表。

18. 事務委員會部分委員認為，自駕遊計劃在不少其他國家很常見，而試驗計劃的第一階段會有助促進粵港兩地的交流，並便利市民出外自駕遊。該等委員不反對實施試驗計劃的第一階段，並要求當局只在試驗計劃第一階段證實運作暢順和成功推行後，才可考慮實施第二階段。在2012年2月16日會議上，事務委員會通過以下議案——

"本會促請當局在首階段'粵港跨境自駕遊計劃'('自駕遊計劃')實施前，採取有效措施確保港人對內地交通情況

⁴ 根據政府當局的文件[立法會CB(1)1055/11-12(01)號文件]，第一階段試驗計劃適用於符合資格的5座位或以下香港非商用私家車車主，讓他們可以申請一次性配額駕駛自己的私家車前往廣東省作短暫逗留。符合資格的香港車主可於2012年3月30日開始在網上申請一次性配額，如獲批准，最早可於2012年4月27日使用配額駕車經過深圳灣口岸進入廣東省，逗留不超過7天，並須在7天限期內經深圳灣口岸返回香港。試驗計劃實施初期，每天只有50個配額。

⁵ 第二階段的試驗計劃會讓符合資格的廣東省私家車同樣利用一次性特別配額來港作短暫逗留。

及駕駛須知有充份掌握，並在試驗計劃實施後，盡快進行檢討，並在諮詢港人意見，消除港人疑慮及取得社會共識後，始決定推行第二階段計劃。"

19. 政府當局向委員保證，在推展試驗計劃時會有高度規範性和循序漸進，當局會從少量配額開始試驗，並會顧及道路安全、道路網絡的承受力，還有環保等的考慮。兩地政府在審批申請時會考慮申請人的交通違例紀錄，只讓有良好駕駛紀錄的司機利用試驗計劃駕車往來兩地，作數天的短暫逗留。

獅子山隧道火警事故及全港隧道的防火事宜

20. 2012年3月8日，獅子山隧道(下稱"獅隧")南行行車管道發生因地底水管維修工程引起的三級火警，事件不但令獅隧需封閉兩星期進行搶修，同時也令市民關注到這些早期建造的隧道的安全及逃生問題。事務委員會在2012年4月12日討論此事，並詢問香港各行車隧道的消防裝置及設備、所制訂的緊急應變計劃，以及該事故的調查進度。

21. 政府當局表示，本港各行車隧道及過海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等。有關的標準及要求詳列於消防處的"最低限度之消防裝置及設備守則"(下稱"守則")。消防處亦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提高等因素，不時修訂"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。

22. 政府當局回應委員對緊急應變安排的關注時表示，在接獲火警通知後，運輸署即時啟動了緊急應變措施，並聯同有關部門、獅隧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，獅隧營辦商根據緊急應變計劃，即時截停所有車輛，禁止車輛駛入所有的行車管道；派出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。政府當局表示，為確保當隧道真正發生事故時，可有效率及迅速地執行緊急應變計劃，各隧道營辦商約每6個月會聯同運輸署、消防處及警務處，進行消防演習，測試緊急應變計劃的成效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。部分委員關注獅隧的通風系統，政府當局表示有關系統現正進行提升工程；有關工程預計於2012年年底完成。

在快速公路上使用電動車

23. 當局於2012年2月6日就容許若干類型的電動車在無須取得快速公路許可證(下稱"許可證")的情況下使用快速公路的立法建議，諮詢事務委員會。符合若干技術規定的電動車獲准在無須取得許可證的情況下在快速公路上行駛。當局建議採用電動馬達的"額定功率"作為決定准許哪種電動車在快速公路上行駛的準則。政府當局表示，有關的法例修訂建議可便利電動車在本港快速公路上的使用，因為車主無需再為其適宜在快速公路上行駛的車輛申請許可證。事務委員會委員普遍表示支持有關建議，認為該建議符合當局推動在香港使用電動車，有利環保的政策。

24. 事務委員會察悉，截至2011年年底為止，不計尚在處理的登記數目，本港已登記使用的電動車約有309輛，當中以私家車和電單車為主。事務委員會部分委員關注本港的電動車數目仍然不多。這些委員指出，電動車比其他柴油或汽油車輛昂貴，而且很多私人住宅或大型商場亦沒有提供電動車充電設施。他們建議政府當局應提供經濟誘因，鼓勵市民購買電動私家車。政府當局表示會將有關建議轉達環境局考慮。

試車牌照

25. 事務委員會在2012年2月6日討論政府當局計劃為左軚車轉口貿易發出一款新的試車牌照，並改善試車牌照的監管機制以防濫用的建設。政府當局表示，左軚車轉口貿易在本港的發展已甚具規模，每年經香港轉口的左軚車超過2萬部。目前，有別於本地一般汽車業務經營者，根據現行法例，左軚車轉口業務經營者在營運時不能使用試車牌照。擬轉口的左軚車如因進行檢驗或改裝，或運送至港口而需在本港道路上行駛，每輛均須持有車輛行駛許可證。每張許可證的費用為560元。有意見指此安排對業界營運造成不便，而且增加營運成本。

26. 政府當局建議引入一款新試車牌照供左軚車為轉口往香港以外地方使用，以便利左軚車轉口貿易的營運。該新試車牌照訂有若干限制，規定左軚車必須在不多於12個月前輸入香港，新試車牌照的字牌在顏色配搭方面亦會與非左軚車輛現有試車牌照的字牌的不同。事務委員會部分委員對便利左軚車轉口貿易和改善試車牌照規管機制的建議表示歡迎。部分委員提及報章報道過往有關濫用試車牌照的個案，當中涉及在香港駕駛未登記未領牌的名貴汽車遊玩，以避免一般登記和發牌程序，及繳付有關的費用和稅項。該等委員促請當局收緊監管機

制，務求更有效地防止現有及新試車牌照遭到濫用。

道路交通安全

騎單車安全

27. 當局於2011年11月7日向事務委員會簡介政府當局為促進騎單車安全而採取的一籃子改善措施。事務委員會察悉，為了令單車徑更安全，運輸署已在沙田及馬鞍山數條單車徑試用彈性塑膠護柱。塑膠護柱較金屬減速護柱有效減低騎單車人士若意外地碰撞護柱而受傷的程度。根據更換設施計劃，署方將在2015年或之前，把1 500多個地點的金屬減速護柱更換為彈性膠柱，並在適當的位置設置清晰的警示標誌。運輸署亦已委託顧問公司進行研究，找出沿沙田和大埔單車徑的"較多單車意外地點"，以期在該等地點採取針對性的改善措施，減低意外風險。是次檢討的首個階段預計會在2012年年中完成。此外，土木工程拓展署現正研究及落實新界單車徑網絡之發展，分階段連接馬鞍山、上水、元朗、屯門和荃灣之間各個新市鎮的單車徑。該網絡預計於2013年後分階段落成。

28. 雖然採取了上述措施，但事務委員會察悉並極為關注，在過去約兩年間，單車意外宗數及騎單車人士的傷亡數字均有上升的趨勢。在2011年首9個月共有14宗致命單車意外，2009年和2010年的有關數字分別為10宗和11宗。部分委員指出，數字上升可能與較多市民進行騎單車活動有關。他們重申有需要強制規定配戴頭盔，認為配戴頭盔可以提供保護，以免騎單車人士頭部受傷。政府當局表示，只有數個司法管轄區訂定法例，規定所有騎單車人士配戴頭盔，而海外的主流做法是透過宣傳教育活動，鼓勵使用騎單車安全裝備。政府當局認為，應透過宣傳教育活動，再加上持續改善騎單車設施，來促進騎單車安全，包括使用安全裝備。然而，事務委員會委員普遍認為，單靠宣傳教育運動鼓勵騎單車人士自願配戴頭盔未必有效，並促請當局早日立法，起碼強制規定在公路上騎單車人士必須配戴頭盔。事務委員會要求政府當局考慮委員的建議。

新登記貨車安裝倒車視像裝置

29. 當局向事務委員會簡介，政府當局早前向委員提出規定新登記貨車安裝倒車視像裝置，以加強貨車倒車安全的建議的進展情況。政府當局認為，倒車視像裝置能藉減少貨車車尾的盲點而有助改善倒車安全。政府當局計劃規定新登記貨車安裝倒車視像裝置，因為在此等車輛安裝倒車視像裝置的可行性，

除一些有部件匹配困難的貨車類別(即拖頭和拖架)外已得到確認。政府當局擬在2012-2013年度提出立法建議。鑒於供應商表示倒車視像裝置仍有不時失靈的問題，而業界亦關注在特別工作環境下倒車視像裝置的可靠性，為釋除業界對裝置突然失靈以致違法並招致相關責任的憂慮，政府當局擬在法例中加入免責辯護條款，訂明當裝置發生故障時，貨車車主或司機如能證明已採取充分步驟確保安全倒車及在合理情況下盡快修理，則不會因為裝置失靈而被定罪。

30. 事務委員會委員普遍支持有關立法建議，並要求政府當局就安裝倒車視像裝置的規定向業界提供詳細指引，及徵詢持份者的意見。事務委員會亦要求政府當局繼續透過公眾教育及宣傳工作，提高司機對倒車安全的認識。

東邊街拖車意外事件及有關的安全事宜

31. 鑒於2012年4月10日西區東邊街發生了一宗致命交通意外，意外涉及一輛拖車及由該拖車拖行的一輛輕型貨車，事務委員會於2012年5月24日舉行會議，討論拖車的操作安全。在該宗致命交通意外中，拖車司機在處理輕型貨車時，輕型貨車在斜路上溜後並撞倒附近行人，意外導致一名行人死亡及兩名行人重傷。

32. 事務委員會委員關注為拖車司機提供的培訓和專業評估，以確保他們具備駕駛拖車的知識及符合有關技術要求。政府當局解釋，拖車屬貨車類別，貨車則因應車輛總重量而分類為輕型、中型或重型貨車。故此，駕駛拖車的司機必須持有相關貨車類別的駕駛執照，以確保駕駛水平已達到駕駛該貨車類別的要求。事務委員會部分委員認為，鑒於拖車司機只須持有貨車的駕駛執照，因此有關發牌規定亦應包括評估司機對拖車操作的知識。事務委員會委員亦要求政府當局為所有拖車司機提供更多有關拖車操作的培訓。政府當局承諾與職業訓練局合作探討，為拖車司機提供此類培訓。

運輸業在取得保險保障方面所遇到的困難

33. 事務委員會及財經事務委員會在2011年3月成立聯合小組委員會，以研究與運輸業在取得保險保障方面所遇到的困難有關的事宜。截至2012年5月底止，聯合小組委員會與政府當局合共舉行了10次會議，並曾聽取相關持份者(包括運輸及保險業)提出的意見。聯合小組委員會曾研究多項有關事宜，包括 ——

- (a) 誇大在交通事故中的傷勢；
- (b) 濫發病假證明書及虛報疾病的舉報機制；
- (c) 保費持續上升及願意承保的士及公共小巴的保險公司太少；
- (d) 對跨境運輸營運商的保險保障(例如一份保單的保障範圍涵蓋內地及香港的可行性)；
- (e) 就涉及租車司機的交通意外向有關車主作出通報，以及兩者在交通意外中分別承擔的法律責任；及
- (f) 涉嫌非法活動(例如保險詐騙、誇大索償額和包攬訴訟)的舉報機制，以及針對此等活動的執法行動。

小組委員會的目標是在今個立法會會期內完成工作，並向事務委員會及財經事務委員會作出匯報。

鐵路事宜

34. 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的鐵路事宜小組委員會，跟進涉及鐵路在規劃、實施及運作方面的事宜。截至2012年6月中為止，小組委員會共舉行了7次會議。小組委員會的工作情況詳細載列在**附錄III**的報告內。

其他事宜

35. 事務委員會曾聽取政府當局簡報最新測量技術在道路工程的應用、有關先進交通偵測科技的試驗，以及2011-2012年度施政綱領所載與運輸範疇有關的各項施政措施。事務委員會亦曾討論擴展衝紅燈攝影機系統及博愛交匯處改善工程的擬議工程計劃的撥款建議。

曾舉行的會議

36. 由2011年10月至2012年6月底，事務委員會共舉行了16次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年6月27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

2011至2012年度委員名單

主席	鄭家富議員
副主席	張學明議員, GBS, JP
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 林健鋒議員, GBS, JP 湯家驊議員, SC 甘乃威議員, MH 李慧琼議員, JP (自2011年12月5日起) 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

(合共: 20位委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2011年12月5日

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)2223/11-12 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

本報告旨在概述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2011-2012年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 於2010-2011年度會期，交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2010年10月14日的首次會議上，決定小組委員會應根據現時的職權範圍在本屆任期內餘下會期繼續工作。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7次會議(截至2012年6月中)。

主要工作

新鐵路項目

沙田至中環線(下稱"沙中線")

4. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，沿線設有10個車站¹，包括6個轉線站²和分布在全港6個地區服務範圍遍及

¹ 沙中線的10個車站是大圍站、顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

² 6個轉線站是大圍站、鑽石山站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

港、九及新界的新車站。沙中線方案在2010年11月26日根據《鐵路條例》(第519章)刊憲後，進入了法定諮詢階段。鐵路方案進行了兩次修改，有關修訂分別於2011年7月15日及11月11日作出及刊登憲報。2012年3月27日，行政長官會同行政會議批准落實沙中線方案。

5. 政府當局及港鐵公司在2012年3月2日的小組委員會會議上，向委員簡介沙中線項目的進展情況，並於2012年3月23日及30日，就申請573億元撥款(按2011年9月價格計算)，以興建沙中線主體鐵路及非鐵路工程，諮詢小組委員會。計及前期工程及保護工程獲批准的撥款，沙中線整項工程的總建造費用預算為649億元(按2011年9月價格計算)。小組委員會就預算建造費用飆升的原因及政府支付港鐵公司的項目管理費用進行探討。小組委員會察悉，沙中線整項建造工程(包括前期及主體工程)的項目管理費用由暫時假設的16.5%下調至佔港鐵公司受委託進行的整項沙中線工程的預算建造費用及應急費用的10.5%。部分委員詢問有否空間進一步下調項目管理費用的比率，並建議以遞減方式釐定項目管理費用，使建造費用越高，項目管理費用比率越低。因應小組委員會的要求，政府當局提供項目管理費用的詳細分項數字，並解釋為何將預算項目管理費用訂為相等於整項沙中線工程建造費用的10.5%。政府當局表示，沙中線項目非常複雜，而且規模龐大，大部分工程將穿越市區多個人口稠密的地區。政府當局認為，為確保工程能維持質素及適時完成，必需有足夠人手推行這項大型項目。政府當局告知小組委員會，政府委聘的獨立顧問在評估沙中線工程的項目管理費用後，認為現時的預算合理。

6. 小組委員會亦對其他方面的事宜表示關注，包括沙中線投入服務後對東鐵線載客量及大圍站客流的影響；供乘客收聽數碼廣播的設施；港鐵列車的座位數目；在沙中線提供洗手間設施；以及部分擬議沙中線車站的位置及出入口。港鐵公司承諾，在落實沙中線項目期間會繼續與當地社區密切溝通，並會成立社區聯絡小組，成員包括區內相關及受影響的人士，如業主立案法團、業主委員會、管理公司及地區組織代表等，以盡量向各持份者提供協助。

7. 有關撥款申請獲小組委員會支持，並於2012年5月11日獲財務委員會(下稱"財委會")批准。沙中線建造工程將於2012年年中展開，大圍至紅磡段預期於2018年完工；紅磡至金鐘段則於2020年完工。

有關新鐵路線工程涉及的投訴及補償申索的處理機制

8. 應小組委員會的要求，政府當局及港鐵公司於2012年4月23日向委員簡介新鐵路線工程涉及有關樓宇結構問題的投訴及補償申索的處理機制。部分委員關注，截至2012年2月底為止，港鐵公司合共接獲222宗針對廣深港高速鐵路香港段、西港島線及南港島線(東段)的投訴中，並無任何一宗個案涉及的損毀獲確立為會影響樓宇安全。小組委員會委員關注，現時新鐵路線工程涉及有關樓宇結構問題的投訴及申索處理機制，能否足夠保障業主及住客的權益。

9. 港鐵公司表示，當港鐵公司收到居民就樓宇受損作出投訴後，港鐵公司工程人員首先會與居民安排就樓宇損毀作初步檢查。視乎個案的性質，港鐵公司或會把個案轉交公證行進行評估。港鐵公司強調，公證行是由保險公司以第三者身份負責聘請。然而，部分委員認為，公證行由保險公司聘請，其獨立性可能受人質疑。該等委員亦指出，投訴人如不滿公證行的評估，現行機制並無提供上訴途徑。部分委員認為，鑒於多項鐵路項目正在施工，港鐵公司在未來幾年可能接獲不少受影響業主及住客的投訴。該等委員認為有需要加強現行機制，以更好地保障業主及住客的權益，並確保他們的投訴得到妥善處理。經討論後，小組委員會通過以下議案——

"就處理鐵路工程涉及的投訴及補償申索的處理機制，本鐵路事宜小組委員會要求政府必須成立'獨立委員會'，負責處理有關的投訴及補償申索。"

新鐵路項目的環保措施

10. 港鐵公司於2012年5月22日向小組委員會簡介各個新鐵路項目的環保措施。港鐵公司向委員解釋，本港的鐵路系統已採用了多項環保的設計和措施，以提高能源效益，包括設計鐵路走線及通風系統時的能源效益考慮；建立綜合能源消耗監測系統和列車能源再生制動系統；以及減少電力輸配和轉換，減少能源損耗。

11. 鑒於荃灣和柴灣居民多年來一直投訴列車運行時所產生的噪音，部分委員藉此機會促請港鐵公司採取改善措施，減低該等運行列車的噪音。港鐵公司表示會採取適當措施，減低噪音影響，確保噪音水平低於《噪音管制條例》(第400章)所訂的法定要求。小組委員會委員亦建議，港鐵公司應考慮在適當情況下設置隔音屏障。

鐵路安全及事故

加裝自動月台閘門

12. 小組委員會於2012年1月13日及3月2日討論在東鐵線加裝自動月台閘門的進度。小組委員會委員察悉，於8個地面及高架鐵路車站(即葵芳站、葵興站、荃灣站、九龍灣站、牛頭角站、觀塘站、柴灣站及杏花邨站)加裝自動月台閘門的計劃，已於2011年年底完成，較原來計劃提早一年。然而，關於東鐵線及馬鞍山線沿線車站，港鐵公司表示，若要在東鐵線加裝自動月台閘門，現有訊號系統及列車都需要更換，才能解決所有技術困難。另一方面，在沙中線項目下，港鐵公司亦建議更換東鐵線的訊號系統及列車，以容許南北線³的運作。因此，港鐵公司認為把加裝自動月台閘門和興建沙中線的南北線一併進行，將能達致協同效益。至於在馬鞍山線沿線車站進行自動月台閘門加裝工程，港鐵公司表示亦配合計劃於2018年完工的沙中線"東西走廊"工程，一併在馬鞍山線月台加裝自動月台閘門。

13. 對於在東鐵線及馬鞍山線加裝自動月台閘門所需時間太長，小組委員會委員普遍對港鐵公司表示不滿。小組委員會部分委員建議，先在月台彎度較小的馬鞍山線車站加裝自動月台閘門，並為進行沙中線工程而改建有關月台時重置自動月台閘門。港鐵公司解釋，當沙中線投入服務後，馬鞍山線月台設計須作相應的改動。若首先於馬鞍山線加裝自動月台閘門，當沙中線動工後，大部分已加裝的閘門將要拆除。

14. 小組委員會促請港鐵公司，由現在直至加裝計劃完成之前，推行額外的安全措施，以防止乘客墮下路軌，並且增聘月台助理，在東鐵線和馬鞍山線車站(尤其在九龍塘等擠迫的車站)月台維持秩序及協助乘客上落列車。

鐵路事故

15. 小組委員會察悉，鑒於2011年初發生路軌出現裂縫的事故，港鐵公司已邀請一組來自澳洲 Institute of Railway Technology of the Monash University (下稱"IRT")的路軌科研專家，針對路軌出現裂紋及裂縫的現象，就港鐵公司路軌採購、品質控制、檢查及維修制度，作全面檢討。檢討工作於2011年

³ 在沙中線項目下，現有的東鐵線將由紅磡站延伸過海到達金鐘，成為一條策略性鐵路線，由羅湖或落馬洲的邊境直達港島商業中心的心臟地帶。此策略性鐵路線稱為南北線。南北線建造工程預計於2020年完竣。

7月完成。小組委員會於2011年11月4日討論IRT所進行檢討的結果，以及政府當局就檢討結果所作的評估。小組委員會察悉IRT檢討在下列範疇的主要檢討結果——

- 港鐵公司有關平直路軌、尖軌及道岔、以及鋼軌伸縮接縫的採購程序；
- 製造商的品質控制及保證；
- 港鐵公司路軌檢查及維修制度的完善程度；
- 港鐵公司現時用於檢測路軌缺損的無損探傷技術；及
- 港鐵公司如何管理路軌裂縫及缺損。

16. 港鐵公司表示在路軌採購、品質控制、檢查及維修方面，港鐵公司是參考與港鐵網絡載客量相若的海外鐵路系統所採用的國際標準。政府當局表示，為確保鐵路安全，機電工程署(下稱"機電署")會密切留意最新的科技發展，以確保港鐵公司會依從合適的安全及維修標準。小組委員會委員促請港鐵公司早日落實IRT建議的改善措施，以及盡快推行採用ISO9712標準的獨立測試與認證計劃。

17. 在2011年11月4日的同一會議上，小組委員會亦討論由2011年7月1日至9月30日期間，港鐵鐵路服務的表現。小組委員會察悉並關注到，在該期間共發生了86宗8分鐘或以上的延誤，而自2008年起，保養、維修及更新鐵路資產的總投資增加約17.5%，但全職維修員工人數卻只增加約2.6%。小組委員會要求政府當局就港鐵公司鐵路服務表現，以及港鐵公司外判維修工作與經常發生鐵路事故之間的關係進行評估。政府當局表示，從監管當局的角度來看，鐵路事故的宗數可以接受，因為列車服務延誤很大部分其實是由乘客行為及外在因素導致⁴。港鐵公司向委員保證，該公司已確立行之有效的監察機制，確保外判

4

	平均每月因機件故障／職員因素導致的鐵路事故宗數	平均每月因乘客行為及外在因素導致的鐵路事故宗數
2008年	7	130
2009年	8	132
2010年	8	139
2011年(1月至9月)	11	147

(資料來源：運輸及房屋局)

維修工作符合所訂標準，而無論對內部的員工或承辦商員工進行的維修工作，公司均採用同一套標準和要求。此外，港鐵公司近年透過工作自動化，減省維修人手。

18. 2012年5月3日，一列港鐵列車在早上繁忙時間發生故障，導致西鐵線服務延誤，數以百計乘客據報導受到影響。小組委員會極為關注這次事故，並已安排於2012年6月28日舉行特別會議，討論這次及其他鐵路事故，以及審視港鐵公司的應變措施和維修工作概況。

新一代鐵路車站的設計及新列車

新一代鐵路車站的設計

19. 港鐵公司於2012年1月13日，就新一代鐵路車站所引進的新設施及設計向小組委員會作出簡介。據港鐵公司所述，港鐵公司在車站設計方面，早期以解決乘車需求的功能為主，但隨着鐵路在本港公共運輸領域扮演日漸重要的角色，鐵路車站已成為香港人日常生活的一部分。按港鐵公司的計劃，未來的鐵路車站將更着重“以人為本”的設計。新的設計是，在可行的情況下，港鐵公司會在車站的外觀上引入綠化元素(例如垂直綠化和綠屋頂)。港鐵公司亦會繼續現有的車站藝術計劃，長遠目標是在每一個車站設置一件獨特而永久之藝術作品供市民欣賞。在新一代車站的設計上，港鐵公司會繼續透過社區的參與，加強車站和地區的聯繫，將當區的文化和生活特色融入藝術元素中。

20. 小組委員會察悉，港鐵公司將於新鐵路項目的車站推出一系列嶄新的設施及設計，包括——

- (a) 新的港鐵車站均會設置最少一條無障礙通道，例如客用升降機或斜道；
- (b) 所有新車站均設有失明人士引導徑及裝設附有發聲提示的觸覺平面地圖。所有車站的自動梯亦裝設發聲提示器，以滿足視障乘客的需要；
- (c) 為了方便乘客，新的鐵路車站將會設置公眾洗手間；
- (d) 新的鐵路車站將設有自動月台幕門或自動月台閘門；及

- (e) 新的鐵路車站將在大堂及月台安裝液晶顯示屏作展示資訊之用，例如可顯示時間、天氣及列車服務受阻等資訊。

21. 部分委員認為，港鐵公司應在各港鐵車站撥出更多空間，作展出藝術作品及舉行音樂表演用途。小組委員會委員籲請港鐵公司盡可能在各港鐵車站提供公眾洗手間、母乳餵哺室、升降機和自動梯，以及可讓乘客收聽電台或聲音廣播的設施。

港鐵公司的新列車

22. 2012年1月13日，小組委員會聽取港鐵公司就新列車的採購和投入服務前的檢測程序，以及港鐵公司最新購入10列列車的設施所作出的匯報。小組委員會察悉，首列新車已於2011年4月運抵香港。截至2011年年底，共有7列列車付運，其餘3列列車預計將於2012年內運抵香港。港鐵公司表示，港鐵公司奉行一套完備的採購制度進行全球性的公開招標，去甄選列車供應商。港鐵公司強調，採購新車的先決條件，就是要考慮供應商在提供新列車時，是否有能力符合港鐵公司各方面的技術要求，包括國際認可的安全標準，及其產品是否適合在港鐵的系統中運行。港鐵公司表示，新列車亦設置多項改良的新設施，例如設有22吋彩色液晶顯示屏，提供列車服務資訊以及新聞和天氣等資訊。

23. 對於傳媒報告新列車地台水平與月台水平不一及列車車長須以人手操作緊急停車掣，委員表示關注。小組委員會關注新列車的安全，並詢問為何在測試階段未能偵察到此類技術問題。港鐵公司解釋，有關事故並無影響乘客安全。據港鐵公司所述，列車地台水平與月台水平不一的程度仍在正常差距範圍內，不妥之處只屬輕微，稍作調校便已解決，以為乘客提供更舒適的環境。關於須用人手操作緊急停車掣的事故，港鐵公司解釋，問題只曾在沒有載客的動態測試中出現過一次。港鐵公司強調，新列車是按照嚴謹的規格設計和建造，適合在現時的港鐵系統運作。

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂中期研究結果的公眾諮詢

24. 政府當局現正在《鐵路發展策略2000》的基礎上，檢討和修訂鐵路網絡發展藍圖，以配合社會不斷改變的需要和最新的規劃參數。有關工作包括檢討已提出但尚未落實的各項鐵路

網絡擴展計劃的優先次序，並提出新的鐵路計劃。政府當局的目標是修訂鐵路發展策略，以應付直至2031年的運輸需求。財委會於2011年1月14日批准有關的撥款建議，開立一筆為數4,300萬元的新承擔額，用以進行《鐵路發展策略2000》檢討及修訂。是項檢討研究為期約24個月。在2012年5月22日的會議上，政府當局向小組委員會匯報，當局計劃於2012年4月20日至7月21日展開為期3個月的第一階段公眾參與活動，以收集市民對長遠鐵路發展的意見。就此，當局已於2012年4月發表"我們未來的鐵路"諮詢文件。小組委員會察悉，獲聘進行研究的顧問初步認為，在第一階段公眾參與活動，港深西部快速軌道、北環線及屯門至荃灣沿海鐵路(下稱"屯荃鐵路")是值得社會進一步討論的概念性方案，但不代表顧問建議興建有關鐵路。

25. 部分委員認為，政府當局及其顧問在進行研究期間，亦應考慮1999年進行的第三次整體運輸研究的結果；是項研究曾探討可作出何種改善，以便更妥善地協調公共交通服務及在香港發展均衡運輸計劃。部分委員認為，當局應積極探討興建北環線，因為此鐵路線能為新界西居民提供較直接及方便的跨境鐵路服務。然而，部分委員卻質疑港深西部快速軌道的乘客量預測，並建議顧問進行更深入的研究，以確定對港深西部快速軌道服務的需求。

建議

26. 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
2012年6月25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

2011至2012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 林健鋒議員, GBS, JP 張學明議員, GBS, JP 湯家驊議員, SC 甘乃威議員, MH 李慧琼議員, JP (由2011年12月5日起) 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

(總數：19名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2011年12月5日