

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1452/12-13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2012-2013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2013年7月17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，並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的決議，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24名委員組成。陳鑑林議員及范國威議員分別獲選為事務委員會的正、副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

#### 主要工作

##### 公共交通服務

*香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")的票價調整機制檢討及港鐵公司票價調整*

4. 事務委員會多年來一直密切監察港鐵公司的票價。委員察悉，在2007年12月地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")與九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")的合併計劃下，地鐵公司及九鐵公司同意採用票價調整機制釐定日後票價調整的幅度。票價調整機制採用直接驅動的方程式，包含的元素有綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數("工資指數")的變動，以及一個預先設定數值的生產力因素。根據各項指數的數據計算所得，每年的票價或會維持不變、或向上或向下調整。

5. 根據票價調整機制，港鐵票價於2010年、2011年及2012年分別調整了2.05%、2.2%及5.4%。鑒於港鐵公司利潤豐厚及所應履行的社會責任，委員普遍反對港鐵增加票價，並促請政府當局檢討票價調整機制，同時促請港鐵公司成立票價穩定基金，以減低票價的加幅。

6. 委員察悉，根據政府與港鐵公司的《營運協議》，任何一方均可從兩鐵合併起，每隔5年要求檢討票價調整機制。在2012年10月30日的事務委員會會議上，當局告知委員，政府當局已以書面形式向港鐵公司提出檢討票價調整機制的要求，政府當局並已展開公眾諮詢，邀請市民就票價調整機制檢討工作提出意見。為配合有關工作，事務委員會亦曾邀請各界團體代表就是次票價調整機制檢討發表意見。

7. 事務委員會於2012年10月30日通過以下議案——

"鑒於政府就港鐵可加可減機制，並未進行廣泛諮詢，促請政府延長諮詢期至2012年年底。"

8. 政府當局於2013年4月16日宣布，政府和港鐵公司已完成票價調整機制每5年進行一次的檢討工作。政府當局於2013年4月19日向事務委員會簡介檢討的結果。事務委員會察悉，上述檢討結果已獲行政會議通過。經改善的票價調整機制及多項相關的票價措施將由2013年6月起生效。

9. 事務委員會察悉，政府與港鐵公司已正式簽訂協議，以落實建議方案。建議方案包括經改善的票價調整機制(當中會採用客觀並具透明度的新方法來計算生產力因素的設定值)、多項新的月票計劃、港鐵都會優惠票計劃、分享利潤機制、服務表現安排，以及負擔能力上限。經改善的票價調整機制採用新的生產力因素設定值後，2013年的整體票價調整幅度為2.7%，比原本票價調整機制所計算的加幅低0.5%。

10. 委員察悉，當局將會引入分享利潤機制，讓港鐵公司由2013年開始，透過"即日第二程車費九折優惠"計劃，與乘客分享年度利潤。為此，港鐵公司會按預定等級表，決定不同利潤水平下與乘客分享的金額。所得金額會注入票價優惠帳戶。在訂定負擔能力上限後，由2013年開始，任何按票價調整方程式得出票價上調的幅度，不得高於相應期間家庭每月收入中位數變動的幅度。根據新的服務表現安排，港鐵公司應就嚴重服務延

誤事故受到懲處，一如海外地方採用的類似做法。有關罰款會用於資助"即日第二程車費九折優惠"計劃。

11. 委員對票價調整機制的檢討結果意見分歧。部分委員歡迎檢討的結果，因為建議方案已考慮到多項因素，包括將票價加幅限於家庭每月收入中位數同期變動幅度以下，以顧及市民的負擔能力；引入扣分制以確保服務表現；以及市民希望與港鐵公司分享利潤的訴求。然而，部分委員認為新措施過於溫和，未能造成預期的效果。部分委員促請政府當局及港鐵公司為經常乘搭港鐵的乘客提供較大幅度的折扣，並加大分享利潤機制的規模。其他委員認為，政府作為港鐵公司的大股東，未有與港鐵公司商討爭取最大幅度的票價優惠，以保障公眾利益。部分委員認為，港鐵公司既從營運錄得盈利，又從相關物業發展項目賺取回報，根本不應該增加票價。他們建議，政府當局應回購港鐵公司的股份，使政府當局在調整票價事宜上無須受到任何約束。

12. 事務委員會察悉，多條新鐵路線仍在施工，而現有車站及鐵路線(部分已運作超過30年)的維修保養亦涉及龐大開支，所以維持港鐵公司在財政方面的可持續性很重要，以便港鐵公司在鐵路維修方面作出投資，並提供優質的鐵路服務。

13. 部分委員關注到，使用八達通卡的乘客就部分車程所繳付的票價略高於單程車票票價的問題仍然存在。他們促請政府當局及港鐵公司盡快糾正這個不公平的情況。

#### *九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")的加價申請*

14. 九巴於2012年12月14日向事務委員會簡報，九巴受到其控制範圍以外的因素影響而出現虧損，有關因素包括燃料價格高企，以及乘客在鐵路網絡擴展後轉乘鐵路，令九巴乘客量大幅下跌。為使九巴的財政狀況回復穩健，以繼續提供優質的服務，該公司已提出加價申請，增幅為8.5%。委員普遍不滿九巴申請加價，並認為8.5%的建議增幅過高。

15. 部分委員指出，若批准九巴的加價申請，必定會增加市民的財政負擔，並會導致其他公共交通服務紛紛調高票價。其他委員表示，九巴申請加價的幅度遠高於根據專營巴士票價調整安排所採用的方程式運算的結果。其他委員亦批評九巴利用財技呈列財政數據，以支持其加價申請。

16. 委員促請政府當局檢討專營巴士票價調整安排所採用的方程式。部分委員亦認為有需要重組巴士路線，以免巴士加價。政府當局表示，當局一直致力重組巴士路線，而出席會議的九巴代表解釋，九巴亦一直嘗試透過將使用率偏低路線的資源重新調配到需求殷切的路線以落實巴士路線重組，並期望與政府當局及各區區議會進行更多討論。政府當局補充，日後當新運輸基建，如西港島線及南港島線(東段)啟用後，運輸署亦會研究如何重整公共運輸服務。

17. 關於九巴的服務表現，事務委員會建議，運輸署應在車程的某個車站或終點站計算脫班率，因為對乘客來說，相關數據更為真確。此外，政府當局應考慮突擊檢查巴士的班次，並公布有關結果。委員亦建議，巴士公司應使用資訊科技，在巴士站記錄巴士的到站時間，以便計算脫班率。

18. 事務委員會通過以下兩項議案——

"由於九龍巴士(一九三三)有限公司未有披露詳細財務資料及未有足夠理據的情況下申請加價，本委員會反對九巴在現階段申請加價。"

及

"本會反對九巴公司申請大幅加價8.5%，要求政府審批九巴加價以市民接受程度及負擔能力，及九巴的服務表現為主要考慮因素。儘快敦促九巴落實全面路線重組、分段收費，及解決嚴重脫班問題。同時，政府有責任主動展開檢討現時的票價調整安排，將九巴及其母集團的租賃收益和媒體收益納入票價考慮因素。"

19. 政府當局就九巴的申請徵詢事務委員會及交通諮詢委員會的意見後，行政長官會同行政會議於2013年2月19日決定批准九巴加價，票價整體平均加幅為4.9%。新票價於2013年3月17日起實施。批准的加幅比九巴所提出的加幅低逾40%。

### *的士收費調整*

20. 事務委員會察悉，本港現時有15 250輛市區的士、2 838輛新界的士及50輛大嶼山的士，合共有18 138輛的士；當中約65%由個人擁有，其餘則由公司擁有。市區、新界及大嶼山的士對上一次加價是在2011年7月，平均加幅分別為5.15%、8.05%及4.11%。

21. 政府當局於2013年6月21日就市區、新界及大嶼山的士業界提出的加價申請諮詢事務委員會。的士業界於2013年1月向運輸署提交加價申請，要求落旗收費(最初2公里或以下路程)增加2元至3元，以及落旗後的跳錶收費每跳增加0.1元。事務委員會察悉，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)。

22. 鑒於各項經營成本上升及通脹導致司機和車主的實質收入下跌，大部分委員支持的士加價的建議。部分委員非常關注炒賣的士牌照的問題，有關活動已導致的士牌價飆升至超過700萬元。某些委員擔心的士加價可能會進一步助長的士牌照的炒賣活動，所以不支持的士加價，認為加價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。

23. 部分委員認為，政府當局應確保的士加價可令司機的收入增加。其他委員建議，政府當局應引入的士分級制，即市場提供較高規格的士，由能操英語或普通話的司機駕駛，並容許這類設備較佳的士收取較高的車資。此外，委員亦關注的士司機老化的問題，因為委員觀察到，的士司機收入有限，加上福利少之又少，所以願意投身這個行業的青年人不多。其他委員建議，政府當局可考慮引入低價的士牌照，一如為低收入家庭提供廉租屋的做法。他們並促請政府當局增設石油氣加氣站，以縮短輪候的時間。

24. 事務委員會再次探討引入燃料附加費的方案，這樣便無需透過的士加價來減輕燃料成本。然而，政府當局認為，如引入燃料附加費，乘客會因為燃料成本短期或極端的變動而承受頻繁、不可預見的大幅收費調整，並認為調整的士收費屬較可取的做法，因為的士收費調整由相關法例所訂明的機制規管。

#### *6條主要離島渡輪航線中期檢討*

25. 政府當局曾就6條主要離島渡輪航線中期檢討諮詢事務委員會，當局建議於下一個牌照期(即2014年年中至2017年年中)，向6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，以保持渡輪服務財務穩健，並減輕票價加幅對乘客的負擔。委員察悉，因應中期檢討的結果，政府當局建議將下一個牌照期的特別協助措施上限由現時的1億1,500萬元上調至1億9,100萬元。委員亦察

悉，政府當局計劃在現時6條渡輪航線的牌照於2014年年中屆滿時，延續牌照3年。

26. 事務委員會支持政府當局動用公帑提供特別協助措施以保持渡輪服務財務穩健的政策。政府當局解釋，在用作提供特別協助措施的1億9,100萬元中，大部分是以實報實銷形式向渡輪營辦商發還相關費用，當中有關船隻維修的項目佔很大比重。部分委員察悉有關安排後，促請政府當局考慮提供燃油補貼，以取代向渡輪營辦商發還船隻維修保養開支，因為後者難以讓公眾監察。鑒於維修費用高昂，其他委員亦建議政府當局可購置新船隻，交由營辦商經營，又或由當局自行經營渡輪服務。

27. 事務委員會察悉，按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構根據審慎商業原則經營，以增加營運效益，故此當局不應提供任何資助。然而，鑒於渡輪服務的獨特之處在於渡輪是離島唯一的對外交通工具，故此，政府一直採取多項措施以減輕渡輪服務的營運成本。關於監察機制方面，政府當局表示，特別協助措施是以實報實銷方式向渡輪營辦商發還有關費用，運輸署亦會密切監察，以確保公帑用得其所。

28. 事務委員會亦察悉，除了提供特別協助措施外，政府當局亦計劃在中環4至6號碼頭加建樓層，以增加渡輪營辦商的非票務收入，令其財務趨於穩健。政府當局解釋，如落實加建樓層，上述工程將於2018年完成，由此所提供的商業空間的業務形式尚待決定。

### *鐵路事宜*

29. 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，繼續跟進涉及鐵路規劃、實施及運作的事宜<sup>1</sup>。於2012年11月至2013年6月期間，鐵路事宜小組委員會共舉行了5次會議。小組委員會於2012年11月至2013年6月期間的工作詳載於**附錄III**的報告內。

### 道路交通管理

#### *改善過海隧道交通流量分布的建議措施*

30. 政府當局向委員簡介當局為縮減海底隧道(下稱"紅隧")車龍而提出的3個方案，主要是調低東區海底隧道(下稱"東隧")

---

<sup>1</sup> 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。

收費，同時調高紅隧收費。政府當局解釋，當局的構思是透過調整隧道收費使3條過海隧道的交通流量分布變得合理。為收集市民的意見，事務委員會於2013年4月22日舉行會議，聽取市民對此事的意見。

31. 部分委員支持政府當局調低東隧收費並同時調高紅隧收費的建議，把車輛由紅隧分流至東隧。然而，他們關注到建議措施的成效可維持多久。

32. 政府當局解釋，在2017年前，建議措施可有效紓緩紅隧交通擠塞的情況，亦期望有關措施同時有助紓緩紅隧和東隧附近非過海交通的擠塞情況。此外，在2017年中環灣仔繞道竣工後，各條過海隧道的交通情況會進一步得到改善。事務委員會察悉，政府當局決定試行建議的措施，為期12個月。當局會檢討試驗計劃的結果，然後才決定應否繼續推行收費調整方案。

33. 其他委員對該3個方案的成效存疑，並建議政府當局就紓緩過海隧道交通擠塞的建議措施進行成本效益分析。事務委員會通過議案，促請政府研究興建第四條過海隧道或跨海大橋的可行性。

#### *大老山隧道有限公司增加隧道費的申請*

34. 大老山隧道有限公司於2012年11月申請第七度增加隧道費，建議各種類車輛和額外車軸的隧道費增加2元，以及電單車隧道費增加1元。當局於2012年12月就大老山隧道有限公司的申請諮詢事務委員會時，委員關注到建議的11.1%隧道費加權平均增幅所帶來的影響，因為此加費建議可能會觸發其他公共交通營辦商紛紛增加公共交通服務的收費，從而推高通脹，影響普羅市民及司機的生計。

35. 政府當局解釋，大老山隧道有限公司在2012年3月提出申請時，原本建議的加權平均增幅為19.6%，當局在評估後認為此增幅過高。大老山隧道有限公司繼而修訂建議，提出增加隧道費11.1%。政府當局進一步解釋，當局在評估後認為此建議增幅合理，因為11.1%的隧道費增幅(涵蓋期其實是由上次於2010年12月增加隧道費起計約兩年半的時間)，較綜合消費物價指數同期的累積變動幅度還要低。

36. 部分委員認為，任何加費都不會受大眾歡迎，然而根據大老山隧道有限公司的預測，如經修訂的加費申請獲得批准，在30年專營期內該公司只能取得6.76%的內部回報率，與30年專

營期內20億元投資額相比，此回報不算過高。部分委員建議，大老山隧道有限公司應採取措施，如出租廣告板，增加非隧道費收入，以補貼該公司的營運。行政會議在2013年5月7日的會議上決定，新隧道費由2013年8月1日起生效。

#### *西區海底隧道及三號幹線(郊野公園段)收費調整*

37. 西區海底隧道(下稱"西隧")及三號幹線(郊野公園段)(下稱"三號幹線")同時於2012年12月宣布調整收費，由2013年1月1日起生效。此事引起社會人士及事務委員會委員的批評。政府當局應邀於2013年3月15日出席事務委員會會議，解釋政府當局基於甚麼理據，批准兩條隧道的新優惠收費申請。

38. 委員普遍不滿兩間隧道公司自動增加收費。委員指出，由於紅隧的交通擠塞情況嚴重，很多駕駛人士別無選擇，只得使用西隧。委員察悉，西隧即使在過去5年一直增加隧道費，但行車量同樣增加約26%。西隧建議增加收費會進一步加重隧道使用者的負擔。部分委員詢問，政府當局會否回購西隧及三號幹線，以及可如何保障公眾的利益。

39. 政府當局解釋，《西區海底隧道條例》(第436章)，以及隧道公司與政府訂立的協議，訂明西隧的收費調整機制。根據該機制調整的隧道費稱為"法定隧道費"，無須政府當局批准。政府當局強調，雖然法例訂明了西隧的收費調整機制，但每當隧道公司決定增加收費時，政府當局都會要求專營公司在制訂收費策略時，充分考慮公眾的負擔能力和接受程度。

40. 至於三號幹線，部分委員批評政府當局未能採取措施，改善三號幹線與屯門公路之間的交通流量分布。他們亦認為，三號幹線增加費用後會將額外車輛分流至屯門公路，令屯門公路現時交通擠塞的問題惡化。政府當局解釋，為解決上述交通擠塞問題，政府當局已進行屯門公路擴闊工程。

#### *在政府收費道路和隧道設置"停車拍卡"式電子繳費設施*

41. 政府當局於2013年3月15日就在7條政府收費隧道及道路的所有人手收費亭設置"停車拍卡"式電子繳費設施的建議，諮詢事務委員會，估計所需費用為45,530,000元。根據該建議，使用電子繳費設施付費的駕駛人士須在人手收費亭停車，然後將非接觸式智能卡放近讀卡器付費。當所有人手收費亭均設置新系統後，駕駛人士可選擇以非接觸式智能卡、現金或預購的代

用券付費。然而，事務委員會察悉，該建議的目的是為駕駛人士提供另一付費選擇，而不是為解決交通擠塞的問題。

42. 事務委員會普遍歡迎該建議，因為該建議回應了駕駛人士的要求，在現有快易通系統(即自動收費系統)以外，提供多一項繳費方式。部分委員表示支持該建議，因為香港素以普遍使用智能卡見稱，並已成為海外國家的參考對象。

43. 政府當局向事務委員會保證，所有智能卡營辦商均會獲邀參與是次計劃，遴選準則亦會以公正的方式訂定，並以便利使用者為前提。此外，為兼容不同的非接觸式智能卡，政府當局準備使用兼容讀卡器或安裝不同的讀卡器。政府當局承諾，在遴選電子繳費設施的承辦商時，亦會考慮有關公司在保障個人資料方面的政策。

#### *偵察平均車速攝影機系統試驗計劃*

44. 政府當局於2013年5月24日就偵察平均車速攝影機系統("均速偵察系統")諮詢事務委員會。當局建議購買均速偵察系統，並安裝在深港西部通道的深圳灣公路大橋，以進行為期12個月的試驗計劃，從而評估在香港引入均速偵察系統的可行性。有關計劃的非經常費用約為11,267,000元。

45. 委員察悉，根據均速偵察系統，當局會在受監察路段的入、出點各設一部攝影機，利用自動車牌識別系統技術，辨認駛經入、出點攝影機的個別車輛，從而計算該車輛在路段上行駛時的平均車速。如平均車速超逾車速限制，系統錄得的數據便可在檢控時用作證據。

46. 政府當局解釋，多個海外司法管轄區已發展和使用均速偵察系統。由於該系統會計算個別車輛在路段上行駛時的平均車速，駕駛人士在受均速偵察系統監察的路段行駛時，會更留意自己在整個路段上的車速，而不是只在駛經安裝了偵速攝影機的個別位置時才注意車速。

47. 然而，大部分委員對於建議的均速偵察系統有所保留，因為現時尚未能證實該系統的成本效益，亦未能證實該系統比現有偵速攝影機優勝。事務委員會促請政府當局研究如何善用現時在道路上裝設的135個攝影機箱，以打擊超速駕駛活動。

## 2012年11月19日在柴灣發生的嚴重交通意外及相關事宜

48. 在2012年11月19日，柴灣發生了一宗嚴重交通意外，釀成3人死亡及多人受傷。意外發生於港島柴灣道，涉及一輛由新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")營運而在行駛途中失控的巴士、一輛九巴巴士及一輛的士。是次意外引起公眾對職業司機(特別是巴士車長)的健康及駕駛態度的廣泛關注。除政府當局外，事務委員會亦邀請了來自職業安全健康局、九巴、新巴及專營巴士公司相關職工會的代表，出席在2012年11月27日舉行的特別會議。

49. 事務委員會察悉，據新巴的管理層所述，有關車長已於2012年7月成功通過新巴安排的體格檢驗。部分團體代表指出，巴士車長普遍注重健康，因為他們明白自己的健康狀況可能會危及大量乘客的性命。然而，如屬隱性或突發性疾病病發，則非車長所能控制。

50. 部分委員把是次意外成因歸咎於車長的工作時間過長，以及交通擠塞令車長為應付緊迫的巴士班次時間表而承受極大壓力。部分委員促請巴士公司改善為車長提供的體格檢驗，並促請政府當局資助職業司機接受身體檢查。然而，有意見認為加強體格檢驗安排並非改善道路安全的靈丹妙藥，因為部分隱性疾病並不容易發現。

51. 大部分委員不滿現有的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(下稱"該指引")，並促請政府當局盡快作出檢討，以確保巴士車長有足夠的休息時間，工作時間不會過長。政府當局承諾會與有關持份者一同檢討該指引，以及討論是次意外所引起的問題。

## 運輸基建

### *屯門至赤鱸角連接路建造工程*

52. 當局於2013年4月就屯門至赤鱸角連接路建造工程的撥款申請諮詢事務委員會。屯門至赤鱸角連接路分為南段和北段，北段為約5.5公里長的連接路(包括約5公里長的海底隧道)，連接屯門第40區及港珠澳大橋的香港口岸；南段為約3.5公里長的連接路，連接香港口岸與北大嶼山的道路網絡。

53. 據政府當局所述，屯門至赤鱸角連接路有助完善香港、澳門、深圳和珠海4地的區域運輸網絡，亦將為香港帶來重大利益。

54. 事務委員會支持政府當局申請撥款447億9,840萬元(按付款當日價格計算)，以興建屯門至赤鱸角連接路。委員同意該連接路將會成為連接赤鱸角機場與香港其他地方重要的替代通道。鑒於建造費用高昂，委員促請政府當局行使酌情權，在連接路落成後將連接路的收費定於可接受水平。

#### *屯門公路巴士轉乘站*

55. 政府當局於2012年11月，就屯門公路巴士轉乘站諮詢事務委員會。當局建議把屯門公路巴士轉乘站(下稱"轉乘站")的核准工程預算費調高4,300萬元，即由1億6,230萬元增至2億530萬元(按付款當日價格計算)，以擴大工程計劃的範圍，在轉乘站增設永久洗手間；為應付事前不可預見的惡劣土質狀況及配合實際的地盤環境而進行的額外工程；以及增加工程的價格調整準備。

56. 事務委員會委員支持有關工程計劃，並歡迎政府當局在轉乘站設置永久洗手間的建議。委員亦促請政府當局鼓勵專營巴士公司編配更多巴士路線行走轉乘站，向使用轉乘站的乘客提供優惠車票及月票；以及在轉乘站啟用後認真檢討轉乘站巴士服務的需求，並與有關區議會商討落實巴士路線重組的事宜。

57. 對於委員建議在使用轉乘站的巴士中，應提供足夠數目的低地台巴士，以方便殘疾人士，政府當局確認，在屯門公路巴士轉乘站設立分站的巴士路線當中，約有四成巴士為低地台巴士，而使用轉乘站的低地台巴士所佔比率將逐步提高。

#### *將軍澳——藍田隧道的詳細設計及地盤勘測*

58. 政府當局於2013年2月22日就將軍澳——藍田隧道的詳細設計及地盤勘測諮詢事務委員會。當局就將軍澳——藍田隧道進行詳細設計及相關的地盤勘測工程，按付款當日價格計算，建議估計所需費用為1億9,600萬元。事務委員會察悉，將軍澳——藍田隧道預計在2021年左右通車，並促請政府當局加快完成有關工程項目。

59. 關於該工程計劃對當地居民造成的影響，政府當局建議採用隧道方案，以免工程可能影響茶果嶺村社區的完整性及對區內的地標(包括茶果嶺天后廟及四山公立學校原址)造成影響。

60. 為社會整體利益着想，部分委員促請政府當局考慮免收將軍澳——藍田隧道及現有將軍澳隧道的隧道費。政府當局解釋，按照現行政策，政府隧道和道路的營運成本須從隧道和道路收費取回。由於將軍澳——藍田隧道不設收費廣場，當局會在詳細設計階段探討其他收費方式。

61. 事務委員會要求政府當局保留填海所得的部分土地，以提供社區設施。政府當局表示，雖然大部分填海區將用於興建將軍澳——藍田隧道，當局亦會提供行人連接設施，連接該區至現有將軍澳海濱長廊。

#### *油麻地警署重置工程[中九龍幹線前置工程項目]*

62. 中九龍東西向交通主要取道龍翔道、界限街、太子道西、亞皆老街、窩打老道、加士居道天橋及漆咸道北。在繁忙時段，這些路線的容車量大都達致飽和。擬議中九龍幹線會把西九龍與擬議啟德發展區和九龍灣道路網連接起來。當局於2013年3月15日向事務委員會簡介油麻地警署重置工程(中九龍幹線前置工程)的撥款建議，按付款當日價格計算，估計所需費用為9億8,000萬元。

63. 委員雖然支持政府當局的撥款建議，但亦關注到會否保留油麻地警署的歷史建築。政府當局澄清，現有油麻地警署的新翼及舊翼均會保留。興建中九龍幹線只需拆卸部分配套設施，包括新翼的廚房、洗衣房及停車場，並且不會在油麻地警署的舊翼進行工程。

64. 部分委員察悉，新油麻地警署的地點將遠離民居，並表示區內居民關注到重置工程完成後，現有油麻地警署附近的治安問題。政府當局向委員保證，當局會在新油麻地警署啟用前制訂措施，例如提供報案室，並派駐巡邏小隊，以回應居民的關注。

#### *吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程——第二期*

65. 委員察悉，財務委員會(下稱"財委會")曾於2009年2月批准撥款，以進行第一期建造工程，當中涉及舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的吐露港公路擴闊工程。據政府當局所

述，近年來，兩條公路有部分路段在繁忙時間的交通量已接近其設計的容車量。為解決繁忙時間的交通擠塞問題，政府當局於2013年4月19日就吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程——第二期工程諮詢事務委員會。第二期工程是有關公路第一期擴闊工程的延續，主要是擴闊泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路。

66. 事務委員會支持政府當局申請撥款43億2,000萬元(按付款當日價格計算)的建議，以在泰亨與和合石交匯處之間一段長約3公里的粉嶺公路進行擴闊工程，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，兩個方向均增設標準路肩，以及進行其他附屬工程。第二期及第一期的道路擴闊工程將組成一條連續的雙程四線分隔主幹道，連接沙田至粉嶺，為新界北部提供道路。

67. 事務委員會促請政府當局美化沿路安裝的隔音屏障，並改善沿途的綠化工程。

#### *瀝青路面物料在道路維修方面的循環再用*

68. 政府當局於2013年6月21日向事務委員會簡介本港循環再用瀝青路面物料的研究，以及有關物料在道路維修方面的應用。事務委員會察悉，全港有超過2 000公里長的道路，當中鋪設瀝青物料的行車路面約佔四分之三。傳統的瀝青路面維修方法會利用機器將已損壞的路面物料打碎移走，然後鋪上新瀝青物料，再加壓將之固定。這種方法難免會產生一定數量的瀝青廢料。這些廢料一般需要棄置，造成浪費。為體現可持續發展的原則，路政署與香港理工大學合作，對在生產新瀝青物料時加入循環使用的瀝青廢料的恰當比例進行研究。路政署亦在小範圍的道路維修保養工程中，試驗就地循環再用的技術，以減少產生瀝青廢料。

69. 政府當局匯報，循環物料的最高容許量仍然維持在總物料重量的15%，因為研究結果顯示，若循環物料的成分超越總物料重量的15%，瀝青物料的彈性疲乏抵抗能力便會受到影響。

70. 事務委員會察悉，路政署在累積經驗以及在本地市場已引入熱能修路機後，自2009年起陸續在新的道路維修工程合約中加入就地循環再用技術的相關工程細則，規定承辦商在維修面積較小(即不超過2.5平方米)的損毀瀝青路面時，在一般情況下須優先使用熱能修路機進行修復工程。在自2011年起簽訂的道路維修工程合約中，路政署進一步加入有關應用熱能修路機的條款，訂明承辦商須在有嚴格環境及交通限制的路段，使用

熱能修路機處理小型(即不超過100平方米)瀝青路面的重鋪工程。委員普遍支持應用熱能修路機及在進行道路維修時將瀝青路面物料循環再用。

## 行人設施

### *"人人暢道通行"計劃 —— 在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道提供無障礙通道設施*

71. 事務委員會一直跟進改善行人的措施。政府當局於2012年11月16日向事務委員會簡介"人人暢道通行"的新政策，該政策旨在擴大政府當局在現有的公共行人通道(即行人天橋、高架行人路和隧道)加裝無障礙通道設施計劃的範圍。事務委員會察悉，政府當局計劃徵求財委會批准，於"公路"項下開立新整體撥款，並在2012-2013年度及2013-2014年度分別撥款2,449,000元及187,272,000元，以便推行新政策下的工程。政府當局補充，當局建議就推行"人人暢道通行"計劃開立新的整體撥款，是為確保能以迅速及靈活方式安排工程及分配資源，以進行加裝工程。

72. 委員普遍歡迎政府當局的新政策，並期望"人人暢道通行"計劃可盡快開展。政府當局亦確認，現屆政府已實施新的政策，在設置無障礙通道設施時，對設置升降機及斜道作同等看待。事務委員會察悉，這項安排有別於過往以斜道作優先考慮的做法，而政府當局曾邀請市民在2012年10月底前，就有需要安裝升降機的地點提出建議。

73. 部分委員關注推行"人人暢道通行"計劃的時間表，以及按照每年的擬議撥款，政府當局可完成多少個工程項目。政府當局解釋，當局將邀請每個區議會在綜合名單上選擇3個建議項目，以優先進行相關的工程。然而，該等項目的完工日期將取決於有關工程的複雜程度及規模。

74. 委員亦曾就在升降機提供空調服務、升降機的大小、無障礙通道的規格、需要確保有足夠人手推行"人人暢道通行"計劃，以及其後的維修工程提出意見。

## 其他事宜

75. 事務委員會曾於2013年1月18日聽取運輸及房屋局局長就行政長官2013年施政報告中有關運輸的政策措施作出簡報，亦曾考慮以下基建工程項目的撥款建議 ——

- (a) 擴建中信大廈行人天橋至位於添馬的立法會綜合大樓；
- (b) 更換青馬管制區大嶼山行政大樓及馬灣的收費廣場的收費系統；
- (c) 申請撥款進行中環4至6號碼頭樓層加建工程；
- (d) 更換城門隧道照明系統和監控及管理系統；及
- (e) 屯門公路市中心段交通改善工程。

#### 曾舉行的會議

76. 在2012年10月至2013年6月底期間，事務委員會共舉行了12次會議。事務委員會已安排在2013年7月舉行另一次會議。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2013年7月10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

2012-2013年度委員名單

<b>主席</b>	陳鑑林議員, SBS, JP
<b>副主席</b>	范國威議員
<b>委員</b>	李卓人議員 涂謹申議員 王國興議員, BBS, MH 林健鋒議員, GBS, JP 湯家驊議員, SC 陳克勤議員, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 陳偉業議員 田北辰議員, BBS, JP 吳亮星議員, SBS, JP 易志明議員 胡志偉議員, MH 陳恒鑾議員 郭家麒議員 葛珮帆議員, JP 潘兆平議員, BBS, MH 鄧家彪議員 盧偉國議員, BBS, MH, JP 鍾國斌議員 鍾樹根議員, BBS, MH, JP (自2012年10月30日起) 謝偉銓議員

(總數：24名委員)

**秘書** 劉素儀女士

**法律顧問** 李凱詩小姐

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1438/12-13號文件

檔號：CB1/PS/1/12

### 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2012-2013年度立法會會期內的工作。

#### 小組委員會

2. 在本年度會期於2012年11月16日舉行的會議上，交通事務委員會(下稱"事務委員會")決定成立小組委員會，以監察鐵路事宜。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. 小組委員會由陳鑑林議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行5次會議(截至2013年6月底)。

#### 主要工作

##### 《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的公眾諮詢

4. 政府當局於2011年3月委託顧問，就檢討及修訂《鐵路發展策略2000》進行研究，以期修訂香港未來的長遠鐵路發展藍圖。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2000》，以應付直至2031年的運輸需求。因應顧問的研究成果，政府當局在2012年4月20日至7月21日期間舉行第一階段公眾參與活動，提出3個大型跨區鐵路走廊的概念性方案，即港深西部快速軌道、北環線及屯門至荃灣沿海鐵路，供公眾討論。

5. 在2013年3月1日的會議上，政府當局向小組委員會簡介第二階段公眾參與活動，該活動為期3個月，由2013年2月21日至5月20日為止，目的是收集公眾對7項現有鐵路線的地區性優化方案所提意見。該7項方案包括北港島線、小西灣線、南港島線(西段)、屯門南延線、洪水橋站、東涌西延線及古洞站。小組委員會在2013年5月3日進一步舉行特別會議，邀請公眾人士就該7項方案發表意見。共有51名團體代表及個別人士出席會議。

6. 小組委員會普遍歡迎發展北港島線，但亦關注到該路線的走線設計。此外，部分委員關注到，政府當局可能在人口較少地區(如港島北香港會議展覽中心及添馬附近地方)投放過多資源。就走線設計方面，政府當局提出兩項方案："交匯"<sup>1</sup>方案及"換線"<sup>2</sup>方案，以進行公眾諮詢。考慮到"換線"方案會把現有的港島線一分為二，令港島區居民因須轉車而不願乘搭港鐵，委員屬意"交匯"方案，因為該方案會保留現有港島線的完整性。

7. 委員普遍支持發展小西灣線，但對政府當局提出的"延線"<sup>3</sup>、"支線"<sup>4</sup>及"接駁線"<sup>5</sup>方案則意見分歧。部分委員屬意"延線"方案，因該方案可讓鐵路線提供更順暢及靈活的服務，而且對列車班次的影響較小。然而，部分委員關注到"延線"方案涉及的技術困難，因該方案需要拆卸現有柴灣站附近或延伸至小西灣沿線的相關建築物。部分委員認為，由於"支線"方案的建造工程可能涉及填海，而"接駁線"方案則以高架橋形式興建鐵路，因此，"接駁線"方案也許值得作進一步研究。小組委員會促請政府當局因應委員及公眾所提意見，開展進一步研究。

8. 部分委員認為，鑒於在薄扶林區興建鐵路在技術上存有困難，而區內居民亦意見分歧，政府當局應先發展香港仔至華富的鐵路服務。委員普遍支持發展南港島線(西段)，特別是香港仔至華富段，並建議將正在施工的南港島線(東段)延伸至香港仔、華富、華貴及瑪麗醫院。然而，部分委員質疑南港島線(東段)的載客容量是否足以應付南港島線(西段)的乘客流量，因為根據政府當局發出的諮詢文件所述，即使在不興建香港仔段的情況下，預計南港島線(東段)由黃竹坑站往海洋公園站一段，於2031年早上繁忙時間的平均載客率可達60%或以上，因此，南港

---

<sup>1</sup> "交匯"方案：只以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，讓兩條鐵路線於港島北岸中途交匯，供乘客換乘。

<sup>2</sup> "換線"方案：以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，同時改組現有的港島線，令港島線一分為二。

<sup>3</sup> "延線"方案：直接將港島線由柴灣站延伸至小西灣。

<sup>4</sup> "支線"方案：在東區以支線方式將港島線延伸至小西灣。

<sup>5</sup> "接駁線"方案：為小西灣特別興建一條新的中運量鐵路系統，只接駁杏花邨站。

島線(東段)可能無法應付香港仔段帶來的額外乘客量。委員建議政府當局在為該區居民發展鐵路服務時，應一併檢討南港島線(東段)及南港島線(西段)的載客容量。

9. 政府當局解釋，當局在考慮為香港仔、華富和薄扶林各區居民發展鐵路服務時，會顧及有關地區的進一步發展及技術可行性。

10. 部分委員認為，鑒於屯門南居民對交通需求殷切，政府當局應優先發展屯門南延線。委員亦建議，目前屯門南居民須先乘搭輕鐵或巴士，方可到達西鐵線的屯門站，為方便這些居民，政府當局應興建一個自動化行人捷運系統，作為輔助交通工具。其他委員亦提出，由於屯門人口不斷上升，加建屯門南延線後，西鐵線可能會不勝負荷。政府當局察悉委員的意見，並承諾會考慮鐵路及其他公共交通設施，以滿足新界西北不斷增加的交通需要。

11. 考慮到洪水橋站四周的公共屋邨會陸續入伙，以及附近居民相應的交通需要，委員對構思中的洪水橋站表示支持。部分委員認為，古洞站的發展應與北環線的研究(現正研究的其中一個大型跨區鐵路走廊)密切協調，以發揮更大的社會及經濟效益。有委員建議，政府當局應同時進行新市鎮及鐵路項目的發展，而且鐵路發展應具前瞻性，以推動新市鎮的發展。

12. 部分委員贊同，東涌居民對東涌西延線的需求極為殷切，以滿足他們的交通需要。在2018年左右，預計有超過1萬名市民遷入東涌的新建公共屋邨，因此，東涌西延線的發展工程應盡快展開。政府當局表示會繼續監察東涌人口的增長趨勢，並研究東涌區的交通需要。另外，由於《東涌新市鎮擴展研究》尚在進行當中，政府當局現階段無法確定東涌西延線會否涉及填海工程。

13. 政府當局解釋，在2013年5月完成第二階段公眾參與活動後，顧問將會全面整合於第一及第二階段收集所得的公眾意見。整個《鐵路發展策略2000》研究預計將於2013年完成。政府當局其後會因應新發展區的發展進度考慮顧問的最後建議，並會探討不同鐵路發展方案的未來路向，以期於2014年內向公眾匯報結果。

14. 委員藉此機會建議運輸及房屋局應與發展局合作，加快發展北環線。委員亦促請政府當局考慮在《鐵路發展策略2000》檢討工作完成後，進行第四次整體運輸研究。

## 南港島線(東段)的進展

15. 小組委員會亦有密切監察南港島線(東段)的實施情況。南港島線(東段)長7公里，屬中運量鐵路，由金鐘伸延至香港南區，途經海洋公園、黃竹坑、利東和海怡半島，把南區與現有港鐵網絡連繫起來。此鐵路線的建造工程於2011年5月展開，預計於2015年落成。在2013年1月4日的會議上，小組委員會聽取政府當局及港鐵公司簡介南港島線(東段)項目的新鐵路系統。

16. 小組委員會察悉，南港島線(東段)將採用全自動列車控制系統。該系統配備車廂、車站控制室以至車務控制中心的系統操作模式，並具有信號系統自動修復功能。在全自動列車控制系統操作下，列車上沒有車長，列車出車前的運作測試，以及列車啟動、變速、停車以至車門開關等操作，全部由車務控制中心指揮，按編定的指令自動完成。小組委員會察悉，世界多個城市(例如巴黎、倫敦、巴塞隆那、溫哥華)的鐵路系統部分路線，正採用全自動列車控制系統。港鐵迪士尼線自2005年投入服務至今，亦一直採用全自動列車控制系統操作。然而，部分委員關注到，若採用全自動列車控制系統，一旦發生緊急事故時乘客的安全問題。政府當局向委員保證，當局會於南港島線(東段)通車前，要求港鐵公司提供處理服務受阻事故的詳細應變計劃，供機電工程署審核，以確保乘客安全。

17. 小組委員會亦察悉，南港島線(東段)將會以現時港鐵其他路線相若的班次行車，即繁忙時間約3分鐘一班車。此外，南港島線(東段)將以3卡車運作，每小時載客量約為2萬人次(單向計算)。部分委員關注到，南港島線(東段)的載客量並不足夠，並詢問能否以4卡車取代3卡車運作。港鐵公司表示，選擇採用3卡車廂列車的安排，是為了使走線設計更具彈性，讓車站可設置於人口最密集的地方。根據現行的安排，委實無法擴建車站以供4卡車廂列車行走。然而，列車服務班次會與市區線相若。

## 廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

18. 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。香港段是長約26公里的地下鐵路線，由皇崗邊界至西九龍總站。

19. 財務委員會在2010年1月16日批准有關高鐵香港段的鐵路和非鐵路工程的撥款申請後，建造工程於2010年1月底展開，以期在2015年完成。政府當局一直有提交半年度進展報告，供小組委員會參閱。當局於2012年10月就高鐵項目呈交了第五份

半年度報告，匯報由2012年1月1日至6月30日的工程進展和財務狀況。小組委員會從報告中察悉，已批出合約的累計支出為199億8,500萬元，合約如期批出，並符合預算。在2013年5月24日的會議上，政府當局提交第六份半年度報告(2012年7月1日至12月31日)，並向委員匯報高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況。

20. 政府當局表示，截至2013年3月31日，隧道及西九龍總站所需的挖掘工程已完成超過70%。西九龍總站最南端部分已挖掘至地下B4層，首兩層的主體結構亦已完成。在2012年年底，所有主要土木工程及機電工程合約已經批出，合約總值達448億1,200萬元。截至2013年3月31日，累計開支約為244億1,800萬元。鑒於第六份半年度報告只匯報高鐵項目截至2012年12月31日的建造工程進展和財務狀況，小組委員會促請政府當局提供有關高鐵香港段建造工程的最新資料，包括在2012年12月之後提出的具理據申索的類別及款額。

21. 小組委員會獲邀於2013年6月24日前往高鐵香港段西九龍總站及隧道段的建築工地進行視察，以更深入瞭解工程的進度。

### 鐵路車站的藝術

22. 在2013年1月4日的會議上，小組委員會聽取港鐵公司簡介港鐵車站藝術計劃。據港鐵公司表示，"車站藝術"概念自1998年引入，目的是提升乘車環境，並展示各地區的多元文化及歷史特色。港鐵公司在新鐵路車站設計的初期，已邀請社區為車站藝術設計提供意念，務求讓車站設計能反映各區獨有的文化和歷史特色。

23. 港鐵公司告知委員，港鐵車站藝術計劃在新鐵路項目推行，即西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線、沙田至中環線及高鐵香港段。舉例而言，早在西港島線的初期構思階段，港鐵公司已聽取區內居民對鐵路設計的意見。港鐵公司亦舉辦了多項藝術活動，例如"情繫港島西"攝影比賽和"西區印象"藝術工作坊及導賞團。委員察悉，港鐵公司透過在金鐘站及海洋公園站公開徵召作品提案，以體現南港島線(東段)的兩個設計意念——"南區靈感"和"南區薈萃"。

24. 對於港鐵公司不遺餘力，悉心推廣藝術和優化車站內的空間，小組委員會表示欣賞。關於展示藝術品方面，部分委員認為港鐵公司應就增補或更換展品制訂政策。部分委員亦認為

港鐵公司應減少港鐵車站的廣告燈箱數目，騰出較多空間展出藝術品，以減低車站的商業味道。

25. 小組委員會部分委員認為，應為車站和高架橋的建築外觀注入藝術元素，並為長椅或指示標誌這些功能性物件加添藝術色彩。港鐵公司告知委員，高鐵香港段總站及日後的金鐘站外型將會別具一格，本身就是一項建築藝術。

#### 其他事項

26. 2013年5月17日，一列輕鐵雙卡列車在元朗天水圍出軌，導致七十多名乘客受傷。政府當局及港鐵公司於2013年5月24日的會議上向小組委員會匯報此事故。小組委員會察悉，在事故發生後，港鐵公司已落實多項加強安全的措施，包括更頻密提醒輕鐵車長務必注意安全駕駛、加強在輕鐵網絡的實地輕鐵車速抽查，以及在合適的地點試行設置固定的車速攝影機。小組委員會委員普遍關注到，這些改善措施能否有效加強輕鐵的行車安全。部分委員促請政府當局考慮發展新的高架鐵路系統，以取代現時的輕鐵系統。

#### **建議**

27. 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  
2013年7月9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。

涉及合併後的公司管治及票價事宜(包括檢討票價調整機制)，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

2012-2013年度會期的委員名單

主席	陳鑑林議員, SBS, JP
副主席	盧偉國議員, BBS, MH, JP
委員	李卓人議員 涂謹申議員 王國興議員, BBS, MH 湯家驊議員, SC 陳克勤議員, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員 胡志偉議員, MH 范國威議員 陳恒鑾議員 葛珮帆議員, JP 鄧家彪議員 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員

(總數：18名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 李凱詩小姐