

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1276/16-17 號文件

檔號：CB4/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("事務委員會")在 2016-2017 年度立法會會期內的工作。本報告會根據《議事規則》第 77(14)條的規定，於 2017 年 7 月 5 日的立法會會議上提交議員省覽。

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 42 位委員組成。陳恒鑌議員及郭家麒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

鐵路事宜

4. 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。¹在 2016 年 11 月至 2017 年 6 月中期間，鐵路事

¹ 根據小組委員會的職權範圍，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)，應由事務委員會處理。

宜小組委員會舉行了 6 次會議。小組委員會的工作綜述於**附錄III**的報告內。

公共交通服務

提前檢討香港鐵路有限公司票價調整機制的結果

5. 香港鐵路有限公司("港鐵公司")是本港提供鐵路服務的唯一機構，每日乘客人次超過 500 萬。根據經議定的票價調整機制，港鐵票價是按票價調整機制的運算方程式每年檢討一次。整體票價調整幅度與政府統計處公布的前一年 12 月的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數的按年變動百分比掛鉤，兩者各佔 50%。方程式亦包括一個預設的生產力因素，²該數值於 2013 年的票價調整機制首次檢討後，由原來的 0.1%調整至 0.6%。

6. 按照政府與港鐵公司於 2007 年簽訂的《營運協議》，任何一方均可要求每 5 年進行一次檢討。儘管如此，因應公眾對票價調整機制的廣泛關注及立法會議員提出的要求，政府當局與港鐵公司同意將原定於 2018 年完成的票價調整機制第二次檢討提前一年於 2017 年完成。

7. 在 2017 年 4 月 28 日舉行的事務委員會特別會議上，政府當局向委員簡介將於 2017-2018 年度至 2022-2023 年度實施的新票價調整機制方案。委員普遍對現行直接驅動的票價調整機制方程式完全不變，表示失望。委員通過一項議案，促請政府當局及港鐵公司將盈利指數納入票價調整機制的方程式內，以適當反映港鐵公司的盈利。他們又通過另一項議案，建議糾正方程式的算術錯誤。此外，多位委員質疑生產力因素設定值的計算方法。他們認為港鐵公司只是利用財務管理技巧令該設定值得出負數，從而按既定計算方式重置為零。委員亦質疑在票價調整機制方程式以外特別扣減 0.6%是如何釐定。

8. 港鐵公司解釋，鐵路系統已運作近 40 年，而過去數年及未來數年是大規模更新及更換鐵路系統的高峰期。因此，在過去 5 年，港鐵公司客運業務投入量(即成本)的升幅較輸出量(即收入)為高，導致票價調整機制方程式的生產力因素設定值出現負數。儘管如此，應政府要求，港鐵公司已同意在未來 6 年每年

² 生產力因素 = 在參考年份期間生產力的複合年增長率的一半，而生產力是根據港鐵公司客運業務的輸出量(即收入)與投入量(即成本)的比率來計算。

將票價加幅調低 0.6 個百分點，確保乘客仍然能夠受惠於與原來適用於 2013-2014 年度至 2016-2017 年度的生產力因素設定值(即 0.6%)一致的票價下調。

9. 委員察悉，由於整體票價調整幅度為 +1.49%(即介乎 -1.5%至+1.5%之間)，港鐵公司會於 2017-2018 年度凍結票價。事務委員會通過一項議案，呼籲港鐵公司放棄 1.49%的票價加幅，不要把加幅轉撥至下一年；並通過另一項議案，要求政府當局設立票價穩定基金，利用每年從港鐵公司收取的現金股息降低票價加幅。

10. 委員亦提出其他建議，例如進一步調高新訂的供分享的利潤上限(即 150 億元)；就為時少於 31 分鐘的事故施加罰款，並在發生嚴重服務延誤的情況時，扣減港鐵公司高層管理人員的薪酬；檢討現時按車程距離釐定收費的票價結構；理順東鐵線、西鐵線與東涌線的票價差距；及改善票價優惠措施。此外，事務委員會通過一項議案，建議將綠色專線小巴("專線小巴")路線的轉乘優惠擴展至專營巴士路線。

11. 事務委員會察悉，新的票價調整機制將於 2017 年 6 月生效，而下一次定期檢討將於 2022 年進行(並於 2023 年完成)。

機場快線票價調整

12. 根據《營運協議》，機場快線並非日常公共交通工具，而是主要供商務及旅遊之用。機場快線的票價調整不受票價調整機制約束。在調整機場快線票價前，港鐵公司須：

- (a) 根據乘客意見調查，考慮公眾對任何建議票價改動的接受程度；
- (b) 諮詢交通諮詢委員會("交諮會")；
- (c) 諮詢事務委員會；
- (d) 在進行上述(b)及(c)的諮詢後，經董事局決議通過新票價；及
- (e) 在實施新票價不少於 3 星期前，正式知會交諮會及事務委員會，以及公布新票價。

13. 在 2017 年 4 月 21 日的事務委員會會議上，港鐵公司邀請委員就機場快線票價調整 10.3% 的建議提出意見。委員對票價調整建議有強烈保留，並批評港鐵公司未有提供足夠資料支持加價。有委員在會議上提出一項將該項目的討論中止待續的議案，但議案不獲通過。事務委員會通過 4 項議案，促請港鐵公司擱置機場快線加價，並要求港鐵公司補充機場快線的財務表現等進一步資料。

14. 此外，鑒於香港國際機場亦會在機場快線於 2017 年 6 月左右加價的相若時間調高泊車收費，委員深切關注此舉對往返市區與香港國際機場的旅客及市民的影響。

15. 政府當局及港鐵公司其後就委員的意見及關注作出回應，並提供補充資料，包括機場快線的財務表現的主要項目估算(立法會 CB(4)964/16-17(01)及 CB(4)1102/16-17(02)號文件)。2017 年 5 月 26 日，港鐵公司通知事務委員會，因應委員提出的意見，港鐵公司董事局決定將整體票價調整幅度由原來建議的 +10.3% 降低至 +9.6%(立法會 CB(4)1102/16-17(01)號文件)。新票價已於 2017 年 6 月 18 日生效。

九龍巴士(1933)有限公司巴士網絡專營權續期

16. 在 2017 年 1 月 20 日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介與九龍巴士(1933)有限公司("九巴")商討於現有的專營權在 2017 年 7 月 1 日屆滿後就其巴士網絡批出為期 10 年的新專營權一事的結果。³

17. 委員雖然不反對向九巴批出新專營權，但普遍認為九巴應在新專營權下為乘客提供更多票價優惠。具體而言，委員促請九巴擴展全日制學生長途路線票價優惠計劃的適用範圍，為所有學生提供適用於九巴所有路線的每程車費優惠；推出月票；將巴士轉乘優惠的適用範圍擴展至大嶼山北部對外路線(即"E"路線)；收窄過海路線短途車費與非過海路線車費之間的差距；及為殘疾人士陪同者提供票價優惠。

18. 至於九巴的服務質素，委員認為九巴應在多方面加強服務，例如開放有關巴士服務資訊的數據，讓外界開發方便使用的流動應用程式；研究開辦更多醫院路線；在巴士站增設輔助

³ 根據於 2017 年 4 月 7 日刊登憲報的 2017 年第 1773 號政府公告，所批出的新專營權的有效期由 2017 年 7 月 1 日 0400 時(包括該時間點)起計至 2027 年 7 月 1 日 0400 時止。

視障人士的設施；及在所有有蓋巴士站設置座位等。委員亦對巴士車長的工作環境及健康狀況表示關注。

19. 政府當局就委員的意見及事務委員會通過的4項相關議案回應時重申，其一貫政策是鼓勵公共交通營辦商提供更多票價優惠，但應注意的是，提供票價優惠須避免構成票價壓力。在批出專營權後，政府當局會繼續與九巴探討推行更多切實可行的票價優惠措施及推出加強九巴服務的新措施的可行性。

公共交通策略研究

20. 公共交通策略研究旨在有系統地檢視重鐵以外的整體公共交通服務布局。該項研究分為角色定位檢視及專題研究兩部分。政府當局自2015年年初起已向事務委員會匯報8個專題研究的結果。⁴

21. 2017年6月7日，政府當局就整項公共交通策略研究發表綜合報告。在2017年6月16日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介公共交通策略研究結果。委員察悉，政府當局會透過政府現時規管公共交通服務的機制及資源，實施報告所建議的各項措施。當局在2016-2017年度立法會會期曾就部分措施諮詢事務委員會。

增加小巴座位數目

22. 在2016年12月16日的事務委員會會議上，政府當局向事務委員會簡介把公共小巴(即專線小巴和紅色小巴)及私家小巴的最高座位數目由16個增至19個的建議。⁵

23. 委員普遍支持增加小巴座位數目而非提高公共小巴數目的法定限定，⁶這樣既可應付乘客需求，又不會加重路面交通

⁴ 專題研究涵蓋的8個課題為：(1) 專營巴士服務；(2) 的士燃料附加費的研究結果；(3) 的士服務；(4) 校巴服務；(5) 公共小巴座位數目；(6) 公共小巴數目的法定上限；(7) 渡輪的角色及長遠財務可行性；及(8) 方便殘疾人士使用的交通設施。

⁵ 《2017年道路交通(修訂)條例草案》於2017年4月26日提交立法會。為審議該條例草案而成立的法案委員會已完成工作。政府當局計劃在2017年6月28日的立法會會議上恢復該條例草案的二讀辯論。

⁶ 依據一項根據《道路交通條例》(第374章)第23(3)條動議並於2017年5月24日立法會會議上通過的決議，現時可予登記為公共小巴的汽車的數目限定(即4350部)的有效期已延長至2022年6月20日。

負荷。至於擬增加的座位數目，絕大部分委員建議把座位數目增加至 20 個("20 座建議")而不是 19 個，以接載更多乘客，特別是在繁忙時段及在公共小巴服務班次較疏落的鄉郊地區。委員指出，20 座建議在技術上可行，因為市場上的小巴車款普遍可容納 20 個座位。事務委員會通過兩項議案，促請政府當局採納 20 座建議。

24. 政府當局解釋，當局在考慮公共小巴的合適最高座位數目時，有需要顧及公共小巴的供求情況，以及維持各種公共交通服務得來不易的生態平衡。鑒於公共小巴在繁忙與非繁忙時段的載客率有明顯差異，把座位數目增至 20 個，可能會導致公共小巴服務供應過剩，尤以乘客量不多的路線為然。為應付繁忙時段的乘客需求，除進一步增加公共小巴的座位數目外，可能亦有需要增加服務班次。

25. 委員亦討論座位數目增加對公共小巴營運的影響，例如增加座位數目會否提高公共小巴營辦商的收入，從而改善公共小巴前線司機的薪酬待遇。委員通過一項議案，促請政府當局採取措施改善前線公共小巴司機的收入；並通過另一項議案，促請政府當局在落實增加座位數目後，規定所有新登記專線小巴須配備安全帶佩戴感應器。

推出專營的士

26. 在 2015-2016 年度立法會會期內，政府當局曾向委員簡介落實短、中、長期措施以改善的士服務的建議。事務委員會察悉，推出專營的士是公共交通策略研究中有關的士服務角色定位檢視的重點研究範疇。⁷

27. 在 2017 年 4 月 21 日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介擬推展的一項試驗計劃。根據該計劃，當局會以專營權模式推出共 600 部專營的士，即約佔全港 18 000 多部的士的 3%。

28. 委員已審視試驗計劃的要點，包括擬透過立法將專營的士數目的上限設於 600 部；批出 3 個不可轉讓、不能續期及時限為 5 年的專營權；以公開招標方式批出專營權；繳付專營權費用的事宜及收費水平；擬與旗下司機維持僱傭關係的申請者

⁷ "專營的士"在過往的政府文件中稱為"優質的士"。據政府當局表示，為了使普通的士服務與將以專營權模式引入的新的士服務在體制上的分別更見清晰，"優質的士"已改稱為"專營的士"。

會得到較高分數，但僱傭關係不會是強制性要求；把專營的士收費定於較普通的士高約 30%至 50%的水平；及規定營辦商的的士車隊中最少 50%為可供輪椅上落的的士。

29. 委員對推出專營的士有不同意見。部分委員對試驗計劃有保留。他們認為，推出專營的士無法解決普通的士服務質素欠佳的問題，並會引致的士業界內部出現不良競爭。鑒於的士業界強烈反彈，委員促請政府當局擱置專營的士計劃，並盡快成立一個應有的士業界及來自不同政黨/政團的立法會議員參與的工作小組。事務委員會就此通過一項議案。

30. 部分其他委員認為，普通的士長久以來因服務質素欠佳而被受批評，專營的士可提供一個普通的士以外更優質的選擇。委員原則上不反對試驗計劃，但他們在會議上提出 4 項議案，就執行細節提出不同意見，該等議案均獲通過。他們的建議包括把現有的士牌照轉換為專營的士牌照；引入服務質素監察機制；檢討有關出租汽車服務的政策；及為"網約"服務引入合適的規管機制，迎合市民的需求。

31. 政府當局回應時強調，推出專營的士的目標不是要取替普通的士，而是讓兩者相輔相成。在推出優質的士的同時，政府當局及的士業界會繼續在現有牌照制度下積極改善普通的士服務。

6 條主要離島渡輪航線：下一個 3 年牌照期(2017 至 2020 年)的特別協助措施

32. 在 2016 年 11 月 18 日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介延續 6 條主要離島渡輪航線("該 6 條航線")牌照的安排。⁸ 事務委員會在 2016 年 12 月 2 日舉行特別會議，聽取公眾對有關事宜的意見。

33. 委員建議把 3 年的牌照期延長，以鼓勵渡輪營辦商作出長遠投資，尤其是購置新船以改善渡輪服務。政府當局承諾會就此事再作研究，在過程中會考慮多項因素(例如對財務安排的影響、有關提供特別協助措施的事宜、檢討機制及票價水平)，並會在進行下一次牌照中期檢討時會向事務委員會作出匯報。

⁸ 新世界第一渡輪服務有限公司營辦的航線：(1) "中環 — 長洲"；(2) 來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的"橫水渡"；及(3) "中環 — 梅窩"。港九小輪控股有限公司的 3 家附屬公司營辦的航線：(4) "中環 — 坪洲"；(5) "中環 — 榕樹灣"；及(6) "中環 — 索罟灣"。

34. 委員對繼續向該 6 條航線提供特別協助措施一事持不同意見。部分委員認為，提供特別協助措施長遠會不利於渡輪營運及服務改善。部分其他委員則支持提供特別協助措施，以維持該等航線的財務可行性。除了該 6 條航線外，部分委員亦建議把特別協助措施擴展至另外 8 條離島渡輪航線。⁹

35. 然而，委員對於在特別協助措施的金額大幅增加下，渡輪營辦商仍要求在新牌照期增加票價，表示失望。就此，政府當局解釋，鑒於營運成本高昂，如沒有特別協助措施，渡輪服務除非大幅提高票價，否則便無法維持。部分委員繼而建議引入票價穩定機制。亦有意見認為政府應考慮擁有船隊並外判營運服務。長遠而言，委員籲請政府當局制訂長遠及全面的水上交通政策，使渡輪服務得以持續。

36. 委員察悉，根據利潤分享機制，渡輪營辦商須透過票價優惠與乘客分享油價下跌所帶來"額外盈利"的一半。有委員建議直接以降低票價的方式分享"額外盈利"。政府當局回應時表示，由於不能保證渡輪營辦商會在牌照期下半段賺取盈利，因此藉提供有時限的票價優惠與乘客分享盈利，較減價這種會對票價造成長遠影響的做法更為合適。儘管如此，政府當局備悉委員的意見，並表示日後可進一步討論如何分享"額外盈利"。

泊車政策

37. 在第五屆立法會，政府當局建議修訂法例，把與交通擠塞相關罪行的定額罰款調高 50%，從而恢復自 1994 年上次調整後被通脹削弱的阻嚇作用，當局並就此諮詢委員。大部分委員認為，泊車位短缺是導致非法泊車問題的關鍵因素。他們促請政府當局採取行動，提供更多泊車位。事務委員會在 2015 年 12 月 16 日的會議上通過一項議案，反對在泊車位錯配問題尚未解決及執法乏力的情況下增加違例泊車罰款。

38. 在 2017 年 5 月 19 日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介當局提供泊車位的政策，以及紓緩泊車位短缺的措施。委員察悉，政府當局會優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並會在 2017 年內開展為期兩年的顧問研究，以制訂適當措施。與此同時，政府當局已推展多項即時措施，以紓緩商用車

⁹ 另外 8 條離島渡輪航線為：(1) "香港仔 — 長洲"；(2) "香港仔 — 榕樹灣(經北角村)"；(3) "香港仔 — 索罟灣(經模達)"；(4) "屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳"；(5) "愉景灣 — 中環"；(6) "愉景灣 — 梅窩"；(7) "馬灣 — 中環"；及(8) "馬灣 — 荃灣"。

輛泊車位短缺的情況。就私家車的泊車需求而言，政府當局表示會在整體發展容許時提供適量的私家車泊車位，但不會為應付私家車數目的增長而不斷增加泊車位。事務委員會同意舉行特別會議，聽取市民對此議題的意見。¹⁰

運輸基建

港珠澳大橋

39. 港珠澳大橋是粵港澳三地合作共建的大型跨境跨海交通基建項目。整項港珠澳大橋工程包括由港珠澳大橋管理局在內地水域進行的港珠澳大橋主橋工程(即 22.9 公里長的橋樑及 6.7 公里長的海底隧道工程)，以及由粵港澳三地政府各自負責的連接路及口岸工程。港珠澳大橋的相關本地基建工程包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱗角連接路的工程。

40. 港珠澳大橋的建造工程於 2009 年 12 月中動工。港珠澳大橋原定於 2016 年年底通車。2015 年年底，港珠澳大橋管理局及三地政府作出結論，認為港珠澳大橋包括主橋於 2016 年建成及通車並不可行。

41. 在事務委員會於 2017 年 1 月 20 日舉行的政策簡報會上，運輸及房屋局局長匯報，經三地政府聯合工作委員會("聯合工作委員會")綜合評估，預期港珠澳大橋主橋將於 2017 年 12 月建成，而三方力爭於 2017 年年底完成整項港珠澳大橋工程，以期三地早日同步通車，但須視乎跨境交通安排的落實情況等因素而定。

42. 在 2017 年 2 月 24 日的事務委員會會議上，路政署匯報香港段工程將於 2017 年年底完成，具備通車條件。至於屯門至赤鱗角連接路，基於技術困難，該項工程未能按原訂計劃完成(即南面連接路的完工時間會與港珠澳大橋的完工時間互相銜接，而北面連接路則會在 2018 年年底完工)。¹¹ 儘管如此，由於來往香港口岸與大嶼山的車輛可取道機場島的現有道路，因此不會影響港珠澳大橋通車。

¹⁰ 原定於 2017 年 6 月 12 日舉行的特別會議因 8 號颱風信號發出而取消。主席已命令另訂日期舉行特別會議。

¹¹ 路政署在 2017 年 3 月 17 日發出的新聞公報中宣布，南面連接路全部建造工程最快可於 2019 年上半年完成，而北面連接路的建造工程則可於 2020 年完成。

43. 委員亦關注港珠澳大橋主橋工程的超支情況及香港須承擔的確實超支款額。¹² 然而，運輸及房屋局局長表示，由於聯合工作委員會仍在覆核主橋承建商因成本增加而調整工程預算的申請，因此由三地政府共同分擔的確實超支款額有待確定。

44. 因應 2017 年 2 月有傳媒報道披露，在兩年多前，香港接線填海工地中的海堤有不規則伸延的情況，事務委員會要求政府當局在 2017 年 2 月 24 日的會議上解釋此事。路政署告知委員，該署在 2014 年 10 月及 11 月發現海堤於兩個地點伸延。此後，承建商已自費在受影響的地點採取加固措施，並確保工程計劃不受影響。為更了解港珠澳大橋及其香港段工程的工程進度，以及實地視察海堤伸延的位置，事務委員會在 2017 年 3 月 28 日前往港珠澳大橋香港接線及香港口岸進行實地視察。

45. 政府當局就有關港珠澳大橋通車後的交通安排的技術性法例修訂建議諮詢委員時，委員最關注位於香港水域的香港接線(包括觀景山隧道)會採用"右上左落"的行車安排。政府當局告知委員，由於港珠澳大橋主橋和香港接線的交接點是一段時速 100 公里的快速公路，所以若在該交接點轉換行車安排，車輛將需要在高速行車的情況下切線，此舉並不可取。基於道路安全方面的考慮，政府當局會安排"左上右落"與"右上左落"的行車安排在香港口岸銜接，並提供合適的道路設施。

46. 此外，委員亦討論多項運作上的問題，例如救援安排及執法問題。事務委員會亦通過一項有關三地口岸泊車安排的議案。委員察悉，政府當局正與內地及澳門當局商討相關事宜。

47. 為緊急跟進有關港珠澳大橋香港段工程的混凝土測試報告涉嫌造假事件，事務委員會在 2017 年 6 月 5 日召開特別會議。委員深切關注事件對港珠澳大橋本地工程結構安全的影響，並詳細討論政府當局所採取的跟進行動。委員察悉，路政署進行的目測檢查及非破壞性混凝土結構強度測試(即"打石屎槍")當時均顯示結構良好。該署已聘請一間獨立專業機構，提供專業意見及監察有關測試。所有相關測試可望在 2017 年 10 月完成。委員尤其關注造假的混凝土磚相應所在位置的結構

¹² 根據三地政府就建造、營運、維修及管理港珠澳大橋的工作所達成的協議，內地政府會分擔 70 億元人民幣，香港特別行政區("特區")政府及澳門特區政府則會分別分擔 67.5 億元人民幣及 19.8 億元人民幣。三方分擔的款額合共 157.3 億元人民幣(即約佔總工程項目費用的 42%)，其餘款額將透過銀行貸款融資。

狀況，並促請政府當局盡快進行取芯測試，特別是在關鍵結構位置。

中九龍幹線 —— 主要工程

48. 在 2017 年 3 月 17 日的會議上，政府當局就提升 "461TH —— 中九龍幹線 —— 主要工程" 為甲級的建議，諮詢事務委員會。按付款當日價格計算，估計所需費用為 423 億 6,390 萬元。委員察悉，中九龍幹線會連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的九龍灣及啟德發展區。中九龍幹線連同將軍澳 — 藍田隧道及規劃中的 T2 主幹路，將組成六號幹線，連接西九龍與將軍澳。中九龍幹線通車後，在繁忙時間取道該幹線來往西九龍與九龍灣的車程約為 5 分鐘。

49. 委員察悉，如獲事務委員會及工務小組委員會支持，並在本立法年度獲財務委員會("財委會")批准撥款，政府當局計劃於 2017 年第三季展開中九龍幹線的建造工程，以期於 2025 年左右完工。

50. 考慮到駿發花園居民對加士居道天橋的交通可能產生的噪音及空氣質素影響深表關注，以及油尖旺區議會通過的相關議案，大部分委員對政府當局就有關工程提交的擬議計劃有保留。委員要求政府當局接納居民的要求，將駿發花園第一座和第五座對出的加士居道天橋的半密封式隔音罩改為全密封式隔音罩，以及將駿發花園第三座和第四座對出的加士居道天橋的全密封式隔音罩向北延伸 60 米，越過油蔴地天主教小學。事務委員會就相關要求通過 4 項議案，並就重置油麻地公眾停車場的安排通過另一項議案。

51. 經詳細討論後，事務委員會將是否支持撥款建議及把建議提交工務小組委員會進一步審議的待決議題付諸表決。該項待決議題不獲大部分表決的委員支持。

52. 為回應委員的關注及要求，政府當局於 2017 年 6 月 7 日提供文件(立法會CB(4)1191/16-17(01)號文件)，提出折衷方案，建議：(a)將該 100 米長原本只覆蓋東行線的隔音罩改建成全段覆蓋雙向行車線的隔音罩，只在面向欣翔道遠離駿發花園的一方保留垂直開口，以符合消防處的要求；及(b)把全密封式隔音

罩向北延伸 40 米。政府當局建議另設一個工務工程項目推展折衷方案，以免耽誤落實中九龍幹線項目的時間。¹³

十一號幹線的可行性研究

53. 政府當局於 2017 年 3 月就提升"870TH —— 十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究"為甲級的建議，諮詢事務委員會。按付款當日價格計算，估計所需費用為 8,770 萬元。據政府當局表示，擬建的十一號幹線將會是一條策略性公路，以支持新界西北的長遠發展，包括擬議洪水橋新發展區和元朗南發展。該幹線亦會在青馬大橋和屯門至赤鱸角連接路以外，提供第三條往來大嶼山的策略性通道。

54. 委員察悉政府當局提供的行車量預測。根據有關預測，在屯門至赤鱸角連接路啟用後，即使有屯門西繞道，屯門公路、大欖隧道及汀九橋到 2036 年左右，在繁忙時間都會有嚴重交通擠塞的情況。委員普遍支持早日展開十一號幹線的可行性研究，並建議在進行研究時同步諮詢持份者，以期加快興建十一號幹線，適時應付交通需求。

55. 至於十一號幹線的走線，事務委員會通過一項議案，建議當局將掃管笏與屯門公路的連接路延長至青山公路，使十一號幹線與青山公路和屯門公路連接。政府當局回應時表示，當局會研究不同走線方案的可行性，並會考慮委員的建議。

大老山隧道的接收安排

56. 在 2017 年 5 月 19 日的會議上，事務委員會考慮政府當局因應大老山隧道的建造、營運及移交專營權於 2018 年 7 月 11 日屆滿而作出的接收安排。委員察悉，政府當局為接收大老山隧道所作的安排，屬於技術性工作，涉及改變隧道擁有權，以及隧道營運的法律基礎和管理模式，隧道的實際運作不會有任何重大改變。

57. 委員指出，大老山隧道現時就不同車輛類別收取的隧道費介乎 15 元至 35 元不等，遠高於其他替代隧道(即獅子山隧道、尖山隧道和沙田嶺隧道，以及城門隧道)劃一收取的 8 元。大部分委員促請政府當局在接收大老山隧道後，把該隧道的隧道費調低至與其替代隧道的隧道費一致的水平，以減輕交通費對市

¹³ 政府當局其後於 2017 年 6 月 21 日的工務小組委員會會議上，就中九龍幹線的主要工程向該小組委員會提交撥款建議。

民的負擔，以及利便重新分配交通流量，從而紓緩部分隧道(尤其是獅子山隧道)擠塞的情況。事務委員會就此通過一項議案。

58. 關於接收大老山隧道後的管理及營運，委員察悉，政府當局會透過公開招標程序批出管理、營運及維修保養合約。政府當局在甄選承辦商時會考慮多項因素，不會只考慮最低標價。政府當局亦表示，管理、營運及維修保養合約將訂有條款，要求承辦商優先僱用現有專營公司的員工。

59. 從更廣泛的角度而言，委員促請政府當局合理分配 3 條過海隧道(即海底隧道、東區海底隧道和西區海底隧道)及 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道(即大老山隧道、獅子山隧道和尖山及沙田嶺隧道)不平均的交通流量。委員察悉，政府當局已展開這 6 條隧道交通流量合理分布的隧道費調整研究，並會在 2017-2018 立法年度向事務委員會匯報研究結果及建議。

"人人暢道通行"計劃

60. 事務委員會一直密切監察改善行人環境的措施。在 2016 年 11 月 18 日，政府當局向委員簡介下述建議：徵求財委會批准修訂基本工程儲備基金總目 706 —— "公路"項下整體撥款分目 6101TX —— "人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，以配合推展"人人暢道通行"計劃的下一階段，以及於 2017-2018 年度撥款 8 億 5,000 萬元推展該計劃。

61. 委員普遍支持推行"人人暢道通行"計劃，使公眾出入行人通道更為方便。委員察悉，根據該計劃現時的進度，當局預計大部分加裝升降機的工程將於 2018 年或之前分階段完工。

62. 委員歡迎政府當局計劃在"人人暢道通行"計劃的第二階段，把該計劃的範圍擴展至亦涵蓋並非由路政署維修的公共行人通道，但該等通道須符合特定條件，並且不涉及收地。有委員建議把該計劃的範圍進一步擴展至涵蓋涉及私人擁有權的行人通道，以及由私人土地擁有人根據批地條文興建但開放予公眾使用的行人通道。就此，政府當局表示，部分建議因擁有權問題而不屬於"人人暢道通行"計劃現有或擴展後的涵蓋範圍，當局已把該等建議轉介香港房屋委員會、領展房地產投資信託基金及港鐵公司考慮及推行。

63. 部分委員對區議會在第二階段選定優先推行項目的準則表示關注。他們促請政府當局制訂一些指引，協助區議會選定項目，確保審慎使用撥款滿足真正需要。事務委員會察悉，

人流一直是區議會主要考慮的因素之一，區議會亦會考慮其他相關資料，例如附近的社區設施。此外，在決定是否在某行人通道加裝無障礙通道設施時，主要會考慮有關地點是否有提供該等設施，而非該通道的潛在使用率。

64. 委員亦關注"人人暢道通行"計劃下的項目的成本評估及成本控制。他們擔心未來數年在該計劃下推行大量加裝升降機工程，可能推高工程成本。此外，他們亦就升降機的設計及功能提出意見，並詢問在加裝及維修該等升降機方面的人手供應。

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

65. 在 2017 年 4 月 21 日的會議上，政府當局就提升"185TB —— 葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統"為甲級的撥款建議，諮詢事務委員會。按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 4,940 萬元。

66. 委員對上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目的推行進展緩慢深表失望。他們指出，在政府當局於 2009 年接獲並已排名的 18 個建議項目中，只有兩個系統已完成並開放予公眾使用，一個系統部分完成並開放予公眾使用，兩個系統正在興建，而當局正就一個系統進行招標程序。餘下 12 個建議項目則毫無進展。

67. 委員察悉，除了現有已排名的建議項目外，當局自上次於 2009-2010 年度進行評審後，在過去數年亦收到逾 100 個新建議項目。委員希望跟進政府當局如何處理這些新建議項目。委員察悉，政府當局已計劃於 2017 年年底展開研究，檢討及改善上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制。該項研究需時約 30 個月。

68. 在 2017 年 5 月 19 日的會議上，委員同意主席的建議，在事務委員會轄下成立小組委員會，研究及跟進與興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統有關的事宜("上坡電梯系統小組委員會")。上坡電梯系統小組委員會將以下列事宜為工作重點：

- (a) 監察 18 項已排名的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議項目的推行進展；

- (b) 跟進政府當局如何處理興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的新建議項目；
- (c) 研究成立上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統專項基金，以加快有關工程；
- (d) 就檢討及改善上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統現行評審制度的事宜提供意見及置評；及
- (e) 就在香港興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的事宜提供建議。

69. 委員察悉，當有名額可供小組委員會展開工作時，小組委員會便會立即開始工作。

其他諮詢

70. 事務委員會於 2017 年 1 月 20 日聽取運輸及房屋局局長就行政長官 2017 年《施政報告》中有關運輸的政策措施作出簡報。

71. 此外，政府當局曾就的士加價申請、¹⁴ 天星小輪的加價申請、¹⁵，以及調整 13 項與道路交通有關的政府收費項目的建議，諮詢事務委員會。¹⁶ 事務委員會亦曾考慮以下撥款建議：

- (a) 為青馬管制區及青沙管制區購置橋樑檢查工作車；
- (b) 因應《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》推展的跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究。

會議

72. 在 2016 年 10 月至 2017 年 6 月中，事務委員會共舉行 13 次會議。事務委員會已編定於 2017 年 7 月 21 日舉行另一次會議，以聽取政府當局簡介檢討道路工程安全要求的進展，並討論有關 3 條不設收費的新建政府隧道(即中環灣仔繞道隧道、

¹⁴ 的士收費加幅已於 2017 年 4 月 9 日生效。

¹⁵ 天星小輪會分兩個階段增加票價，即在 2017 年 2 月將票價上調約 17.5%，並於 2018 年 2 月再將票價上調 6.5%。

¹⁶ 政府當局已計劃於 2017-2018 年度將調整有關收費所需的法例修訂提交立法會。

龍山隧道和長山隧道)的立法建議、有關在青馬管制區更換交通管制及監察系統的撥款申請，以及路政署轄下一個工程管理處的人手建議。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 6 月 21 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

2016-2017 年度會期委員名單

主席	陳恒鑌議員, JP
副主席	郭家麒議員
委員	石禮謙議員, GBS, JP 林健鋒議員, GBS, JP 李慧琼議員, SBS, JP 陳克勤議員, BBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 黃國健議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 梁國雄議員 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, JP 胡志偉議員, MH 姚思榮議員, BBS 莫乃光議員, JP 陳志全議員 梁志祥議員, BBS, MH, JP 張超雄議員 黃碧雲議員 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, SBS, MH, JP 鍾國斌議員 楊岳橋議員 尹兆堅議員 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 何啟明議員 林卓廷議員 柯創盛議員, MH 容海恩議員

陳振英議員
陳淑莊議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
劉業強議員, MH, JP
鄭松泰議員
鄭俊宇議員
譚文豪議員
羅冠聰議員
姚松炎議員

(共 42 名委員)

秘書

劉素儀女士(至 2017 年 2 月 14 日)
盧慧欣女士(自 2017 年 2 月 15 日起)

法律顧問

崔浩然先生

* 委員名單的變更載於附錄 II 的附件

交通事務委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
李國麟議員, SBS, JP	至 2016 年 11 月 6 日
陳健波議員, BBS, JP	至 2016 年 11 月 7 日
吳永嘉議員, JP	至 2016 年 11 月 7 日
麥美娟議員, BBS, JP	至 2016 年 11 月 8 日
郭偉强議員	至 2016 年 11 月 8 日
葉建源議員	至 2016 年 11 月 17 日
馬逢國議員, SBS, JP	至 2016 年 11 月 28 日
黃定光議員, SBS, JP	至 2016 年 11 月 29 日
梁繼昌議員	至 2016 年 12 月 1 日
蔣麗芸議員, JP	至 2016 年 12 月 4 日
邵家臻議員	至 2016 年 12 月 8 日
劉小麗議員	至 2016 年 12 月 11 日
梁耀忠議員	至 2016 年 12 月 18 日
郭榮鏗議員	至 2017 年 1 月 3 日
何俊賢議員, BBS	至 2017 年 1 月 15 日
廖長江議員, SBS, JP	至 2017 年 1 月 17 日
張華峰議員, SBS, JP	至 2017 年 1 月 22 日
涂謹申議員	至 2017 年 2 月 5 日
許智峯議員	至 2017 年 2 月 7 日
葛珮帆議員, JP	至 2017 年 3 月 12 日
張國鈞議員, JP	至 2017 年 3 月 14 日
周浩鼎議員	至 2017 年 3 月 19 日

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1245/16-17 號文件

檔號：CB4/PS/1/16

鐵路事宜小組委員會 向交通事務委員會提交的報告

目的

本報告旨在匯報鐵路事宜小組委員會在 2016-2017 年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 交通事務委員會("事務委員會")在 2016 年 10 月 28 日的會議上同意成立鐵路事宜小組委員會("小組委員會")。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. 小組委員會由田北辰議員擔任主席，按照職權範圍履行其職務，並曾與政府當局及香港鐵路有限公司("港鐵公司")舉行 6 次會議(截至 2017 年 6 月中)。

主要工作

4. 小組委員會曾於本年度會期跟進多項與推行新鐵路項目有關的事宜，以及現有鐵路的運作情況。小組委員會與政府當局和港鐵公司的討論內容綜述於下文各段。

推展新鐵路項目

5. 小組委員會一直密切監察正在興建/近期完工的 4 個鐵路項目的推行情況。¹有關項目分別為：

¹ 在第五屆立法會，除上述 4 個新鐵路項目外，小組委員會亦負責跟進西港島線的推展情況。西港島線於 2014 年 12 月 28 日通車，隨着西營盤站的奇靈里出入口於 2016 年 3 月開放予市民使用後，該鐵路線已全面投入運作。

- (a) 採用服務經營權模式推展的廣深港高速鐵路("高鐵")香港段及沙田至中環線("沙中線")；²及
- (b) 以擁有權模式推展的觀塘線延線及南港島線(東段)。³

有關該 4 個鐵路項目的主要資料載於**附錄 III**。

廣深港高速鐵路香港段

6. 小組委員會繼續跟進高鐵香港段的建造工程。委員十分關注工程落後及因而導致工程費用增加的情況。扼要而言，政府當局及港鐵公司在 2014 年 4 月宣布，由於惡劣的天氣和困難的地質條件，港鐵公司無法按原先目標，在 2015 年完成高鐵香港段的建造工程，該項目的竣工日期延至 2016 年，而高鐵香港段將於 2017 年投入服務。

7. 港鐵公司於 2015 年 6 月 30 日就高鐵香港段項目向政府當局提交最新目標完工日期和修訂委託費用預算。根據最新目標完工日期和修訂委託費用預算，高鐵香港段未能於 2017 年年底完工通車，而需要進一步推遲至 2018 年第三季(包括 6 個月的緩衝時間)；工程費用則修訂為 853 億元，當中包括 832 億元的新修訂工程費用總額，以及 21 億元的備用資金。港鐵公司解釋，工程進度進一步落後，主要是由於出現不可預期的工地狀況、與隧道鑽挖機相關的事宜、工程前期緊縮的準備時間及設計修訂、生產效率遜於預期，以及勞工短缺所致。工程費用需予增加，是由於工程時間表延長、因應各種未能預見的情況而令作業範圍或施工需要改動，以及額外的勞工及物料成本所致。

8. 經政府當局與港鐵公司商討後，工程項目的委託費用預算其後修訂為 844 億 2,000 萬元，預計通車日期為 2018 年第三季。為支付工程項目的額外費用，政府當局於 2015 年 11 月 30 日與港鐵公司達成協議("高鐵香港段協議")，當中的基本元素如下：

² 根據服務經營權模式，政府當局負責出資興建有關鐵路項目，而項目的規劃和設計則委託港鐵公司進行。待建造工程完成後，政府當局會向港鐵公司批出服務經營權，由港鐵公司負責該鐵路線的營運，並每年向政府當局繳付服務經營費。

³ 根據擁有權模式，港鐵公司負責該鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該段鐵路。

- (a) 政府當局承擔及支付超支部分，上限為 194 億 2,000 萬元。如進一步超支，港鐵公司將自行承擔及支付該超支部分；
- (b) 港鐵公司須向股東(包括政府)派發每股 4.4 元的特別股息；及
- (c) 政府當局保留權利，與港鐵公司透過仲裁解決該公司在工程延誤方面的責任問題。

高鐵香港段協議有以下附帶條件：(a)須在特別股東大會上得到港鐵公司獨立股東的同意，以及(b)須在 2016 年 9 月或之前獲財務委員會("財委會")同意批出款項，以支付項目超支的部分。港鐵公司獨立股東在 2016 年 2 月 1 日舉行的會議上支持高鐵香港段協議。財委會在 2016 年 3 月 11 日批准有關把高鐵項目的核准工程預算增加 196 億元的撥款申請。⁴

9. 小組委員會在 2010 年 4 月同意政府當局每隔 6 個月就高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況提交報告。自 2014 年第四季起，政府當局每季均提交有關報告。小組委員會在本立法會會期內曾審閱 3 份季度進度報告，分別涵蓋截至 2016 年 9 月 30 日、2016 年 12 月 31 日及 2017 年 3 月 31 日的情況。委員從截至 2017 年 3 月 31 日的進度報告中得悉，高鐵香港段的整體完成進度為 90.0%，較以 2018 年第三季通車為目標所訂的預期進度 85.9%為快。

10. 鑒於高鐵香港段快將通車，委員極為關注在西九龍總站實施中港兩地的海關、出入境和檢疫安排("一地兩檢"安排)的進展及詳情。他們促請政府當局早日公布擬議安排，以便社會及立法會有足夠時間進行討論。在 2017 年 6 月 2 日的會議上，委員繼續跟進政府當局會否在現屆政府於 2017 年 6 月 30 日結束任期前公布有關安排。由於涉及的問題極具爭議性，部分委員認為政府當局應制訂應變計劃，以應付一旦本地立法工作未能配合高鐵香港段通車的情況。

11. 政府當局察悉委員的關注，同時亦表示"一地兩檢"安排涉及複雜的法律和實際的運作問題，政府當局一直積極與內地相關當局商討該等問題。雙方同意目標應是實施符合《基本法》及"一國兩制"原則的"一地兩檢"安排。當雙方達成共識後，政府

⁴ 有關數字亦包括用以支付因延遲完工而產生的額外費用(包括監察及核證顧問服務的費用及其他研究開支)的 1 億 8,250 萬元。

當局會向立法會和公眾匯報，繼而會按着高鐵香港段的目標通車日期，推展本地立法工作。政府當局向委員保證，當局會致力在現屆政府任期內向公眾交代，亦會建議適當的應變安排，以應付一旦本地立法工作未能如期完成的情況。

沙田至中環線

12. 沙中線是一個全港策略性鐵路項目，全長 17 公里，由 (a)大圍至紅磡段及(b)紅磡至金鐘段組成。⁵ 沙中線通車後，金鐘站和何文田站將成為綜合車站，分別為沙中線和南港島線(東段)，以及沙中線和觀塘線延線的乘客提供轉乘服務。大圍至紅磡段的原定目標通車日期為 2018 年 12 月，而紅磡至金鐘段的原定目標通車日期則為 2020 年 12 月。

13. 按付款當日價格計算，整項沙中線工程的核准工程預算為 798 億元。2011 年 2 月，財委會通過前期鐵路工程及非鐵路工程的撥款申請，按付款當日價格計算，撥款額分別為 62 億 5,490 萬元及 14 億 4,820 萬元。2012 年 5 月，財委會通過餘下的鐵路及非鐵路工程撥款申請，按付款當日價格計算，撥款額合共約 714 億元。

14. 在 2016 年 12 月 9 日的小組委員會會議上，政府當局告知委員，沙中線的造價估算將需大幅上調，以涵蓋有關土瓜灣站工地一帶考古發現涉及的額外 41 億元，以及因關鍵工地(包括會展站工地)延遲移交、早前未預計的會展站上蓋發展的相關地基工程，以及其他因素如勞工短缺而招致的開支。雖然委員再三要求提供超支金額的估算，但政府當局及港鐵公司均表示，鑒於工程複雜、不確定因素仍然存在和其他因素，沙中線主要工程的額外開支詳細檢討只能於 2017 年下半年完成。政府當局會在 2017-2018 年度立法會會期，就主要工程向立法會尋求額外撥款。除主要工程外，委員亦獲告知，有關沙中線於擴建的金鐘站及何文田站進行前期鐵路工程的核准工程預算，將由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。⁶

⁵ 大圍至紅磡段是馬鞍山線由大圍伸延至紅磡的延線，途經東南九龍，並於紅磡連接西鐵線；紅磡至金鐘段是現有東鐵線由紅磡橫越維多利亞港伸延至灣仔北部和金鐘的延線。

⁶ 政府當局於 2017 年 1 月向工務小組委員會提交追加撥款建議(即 63TR — 沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 前期工程)(立法會 PWSC(2016-17)43 號文件)。工務小組委員會於 2017 年 4 月 5 日的會議上通過有關建議。在秘書處擬備此報告之際，財委會正在審議該項建議。

15. 小組委員會曾在 2016 年 12 月 9 日、及 2017 年 2 月 10 日和 6 月 2 日的會議上，聽取有關沙中線工程進展的簡報。根據港鐵公司的最新評估，鑒於考古發現導致工程落後 11 個月以及在施工期間遇到的其他因素，有關項目的通車時間將大約延後一年，即大圍至紅磡段將延至 2019 年年底通車，而紅磡至金鐘段則延至 2021 年通車。然而，港鐵公司就大圍至紅磡段實施追回工程進度措施後，該段鐵路的目標通車日期可提前至約 2019 年年中。

16. 除了超支及工程延誤問題，委員亦關注在沙中線工地出土的古蹟和文物的保育計劃。他們認為有關的保育方案應可協助保存考古發現，以供日後展示，例如可設立博物館展出在沙中線施工期間出土的古蹟和文物。他們亦建議，就長遠保育計劃的規劃及推行工作而言，市民和相關機構應參與其中。政府當局表示，土瓜灣站的考古及保育工作並非沙中線的工程範圍，相關費用會由政府當局承擔。

17. 部分傳媒於 2017 年 2 月報道指，在灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內的海床發現的大型金屬物體，是著名軍艦添馬艦的殘骸。關於就該項發現進行的跟進工作，委員察悉，古物古蹟辦事處已對該物體進行初步勘測及評估。該物體其後已從水底移至附近海床，以便日後作出跟進。

觀塘線延線

18. 小組委員會察悉，觀塘線延線已於 2016 年 10 月 23 日通車，該鐵路線將現有觀塘線延伸至新設的何文田站和黃埔站。據悉，根據港鐵公司於 2015 年 8 月就造價估算進行的檢討，觀塘線延線的建造費用為 72 億元(按付款當日價格計算)，較原先估算的 59 億元(按付款當日價格計算)為高。何文田站將作為連接沙中線及觀塘線延線的綜合車站，其建造費用會由沙中線和觀塘線延線兩項工程計劃按該站在繁忙時段的預計乘客量，以約 74:26 的比率攤分。根據港鐵公司在 2015 年 8 月就觀塘線延線的造價估算所進行的檢討，沙中線項目就何文田站所需承擔的建造費用仍然在預算之內(按付款當日價格計算約為 29 億元)。

19. 委員亦察悉，為配合觀塘線延線的通車，政府委託港鐵公司進行相關的主要基建工程，該等工程會與鐵路工程同步

進行。根據港鐵公司所作的進一步檢討，涉及觀塘線延線的主要基建工程的相關建造費用應可維持在預算之內。⁷

20. 為減少觀塘線延線通車對公共交通服務的影響，委員促請政府當局加快實施相關的公共交通服務重組計劃("重組計劃")。他們亦認為，政府當局有必要繼續監察和檢討有關情況，並在實施重組計劃後收集社會及運輸業界的意見。

南港島線(東段)

21. 南港島線(東段)是連接港島南北部的新鐵路線，在金鐘站連接港鐵港島線、荃灣線和日後的沙中線。該鐵路線已於2016年12月28日通車。小組委員會曾在2016年12月12日前往南港島線(東段)進行實地視察，以便在該條新鐵路線通車前進一步了解其服務及設施。

22. 委員察悉，由於工程複雜以及在工程推展期間持續遇到各種挑戰，南港島線(東段)項目的預算建造費用已由135億元增至169億元(按付款當日價格計算)。除了主要工程外，委員亦獲告知，南港島線(東段)的相關主要基建工程的核准工程預算會由9億2,700萬元增加2億8,620萬元至12億1,320萬元(按付款當日價格計算)。⁸

23. 2016年12月29日(即南港島線(東段)通車後翌日)，南港島線(東段)發生電力供應受阻事件，導致服務受阻31分鐘，並令沿線5個車站的部分鐵路及車站設施未能如常運作。小組委員會曾在2017年1月17日舉行特別會議跟進有關事件。根據港鐵公司進行的初步調查，電力供應受阻事件是由黃竹坑車廠的遙控電力供應裝置其中一條電線在其接線終端有接觸不良的情況引發。有見及此，委員促請港鐵公司徹底檢查使用中的全部43個遙控電力供應裝置。他們又認為，有必要檢討由單一遙控電力供應裝置控制不同車站設施的設計。委員亦曾檢視港鐵公司在事故期間採取的應變安排，以及在南港島線(東段)通車前進行的測試及試行運作。

⁷ 財委會在2011年4月15日的會議上，批准把"60TR — 觀塘線延線 — 主要基建工程"提升為甲級的建議；按付款當日價格計算，估計所需費用為8億2,690萬元。

⁸ 政府當局於2017年1月向工務小組委員會提交追加撥款建議(即56TR — 南港島線(東段) — 主要基建工程)(立法會PWSC(2016-17)44號文件)。工務小組委員會於2017年4月20日的會議上通過有關建議。在秘書處擬備此報告之際，財委會正在審議該項建議。

24. 此外，委員十分關注新鐵路線的運作。他們指出一些需予改善之處，例如金鐘站沒有足夠的指示牌引導乘客轉乘荃灣線、港島線和南港島線(東段)；金鐘站缺乏無障礙通道設施及列車與月台邊緣水平高度不一；在全自動列車控制系統操作下，間或需以人手調整列車在部分月台的停車位置；以及海怡半島站出入口廣播系統的音量過高所造成的噪音滋擾。

25. 由於南港島線(東段)屬於中型系統，沿線的車站不大，只能容納 3 卡列車，委員擔心會局限南港島線(東段)日後應付區內人口增長的能力。港鐵公司回應時解釋，該公司預料 2031 年之前的乘客數目將可穩步增至每天載客約 17 萬人次。現時於繁忙時段的列車班次為約每 3.5 分鐘一班，非繁忙時段的班次則為約每 4.5 分鐘一班。為支援日後乘客數目的增長，可進一步增加列車班次。至於金鐘站月台過於擠迫的問題，委員促請港鐵公司密切監察因南港島線(東段)帶來額外乘客量而出現的乘客流量；如有需要，可實施人潮管理措施及增加南港島線(東段)的列車班次。

26. 關於與南港島線(東段)通車同步推行的重組計劃，委員促請政府當局在敲定重組計劃時，全盤考慮路面交通服務(包括巴士及小巴服務)需求。他們特別促請政府當局考慮乘客對為仍未有鐵路覆蓋的路段提供服務的現有巴士路線的需求。他們察悉，運輸署已在 2016 年 10 月至 12 月及 2017 年 2 月 6 日至 22 日期間進行調查，以收集受影響巴士路線的乘客數據，並會微調重組計劃，以便進一步諮詢相關區議會。政府當局會尋求在南港島線(東段)通車後約 6 個月內分階段實施重組計劃。

鐵路項目的超支情況

27. 委員深切關注所有新鐵路項目(即高鐵、沙中線、南港島線(東段)及觀塘線延線)的超支情況(該等項目的原先造價估算及最新造價估算載於**附錄 III**)。他們強調，路政署在監察鐵路項目的成本及進度方面，擔當重要的角色。

28. 政府當局曾在 2016 年 12 月 9 日的會議上，就提高南港島線(東段)相關主要基建工程及沙中線前期鐵路工程的核准工程預算的建議諮詢委員。當時，委員對超支情況極為關注，並追問多項事宜，包括地盤勘測的不足之處、工程管理及監察機制的問題、土力工程處就土質勘探編撰的《岩土指南》的限制、港鐵公司在風險分析和評估方面的表現未如理想，以及處理承建商提出的申索的安排。

29. 委員尤其感到失望的是，儘管港鐵公司從營運及推展鐵路項目獲批的物業發展權賺取了巨額利潤，向港鐵公司支付的間接費用仍然增加。此外，委員認為港鐵公司在管理和監察工程項目方面的表現未如理想。委員建議政府當局全面檢討推展鐵路項目的模式(即服務經營權模式及擁有權模式)。

現有鐵路的運作

30. 小組委員會繼續跟進與鐵路運作有關的事宜。

港鐵車站設施

31. 在2017年4月28日的會議上，小組委員會聽取港鐵公司匯報有關改善車站設施的最新進展。委員普遍歡迎港鐵公司為提升、更新及維修車站設施而推出的各項措施，特別是在車站提供無障礙通道設施及洗手間方面的明顯進展。然而，委員對於在現有車站加設母乳餵哺室一事未有進展感到失望，並批評港鐵公司在推展這項措施方面缺乏承擔。

32. 港鐵公司解釋，在規劃及加設母乳餵哺室時，需要充分考慮車站的空間、人流及緊急情況下疏散乘客的安排，以確保乘客安全。若乘客有此需要，他們可聯絡車站職員，車站職員會提供合適位置供乘客餵哺母乳。然而，委員對此解釋不表信服，他們認為港鐵公司有責任積極物色合適的地方，例如騰出部分港鐵店鋪作此用途。

提升輕鐵載客量的措施

33. 委員關注到，輕鐵服務將無法應付屯門及元朗在未來數年日益增加的人口及交通需求。鑒於某些輕鐵路綫於繁忙時間的載客率超過 90%，委員促請港鐵公司調配更多雙卡輕鐵車輛，藉以提升載客量及紓緩繁忙時間的擠迫情況。他們亦促請港鐵公司在新購置的輕鐵車輛於 2019 年至 2023 年陸續運抵本港以擴充輕鐵車隊之前實施臨時措施，藉此加強現時的輕鐵服務。

34. 委員察悉輕鐵系統的開放式設計的限制。由於輕鐵採用開放式設計，故此須與其他道路使用者共用部分路面，因而限制輕鐵車輛的調配安排。雖然如此，委員察悉港鐵公司一直透過多個途徑優化輕鐵服務，包括購置新的輕鐵車輛、適當調配短途特別班次及雙卡輕鐵車輛以紓緩某些繁忙路段的載客率、加

強月台管理以令列車達致較佳的停站時間，以及翻新輕鐵車輛以增加載客量。

35. 委員察悉，《公共交通策略研究》將涵蓋輕鐵的長遠發展，當中包括研究重組部分輕鐵路線的可行性，以期把輕鐵車輛從乘客量不多的路線重新調配到乘客量較高的路線，以及減少重疊的路線，藉此紓緩在繁忙的市中心地區的擠塞情況。委員普遍同意，重組長途路線有助港鐵公司調配輕鐵車輛在繁忙時段行駛乘客量較高的路線，而部分委員則認為此事具爭議性，應爭取公眾的支持。

36. 因應新界西北的進一步發展(尤其是洪水橋新發展區及元朗南發展計劃日後吸納的人口)，委員促請政府當局改善交通基建。舉例而言，政府當局應考慮推展可與現行輕鐵系統配合的環保運輸服務，以及探討透過興建隧道或天橋實行分層交匯的可行性。委員察悉，相關事宜會在《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》中予以考慮。

《香港鐵路附例》及《香港鐵路(西北鐵路)附例》

37. 在 2017 年 4 月 28 日的會議上，小組委員會聽取港鐵公司匯報有關《香港鐵路附例》(第 556B 章)及《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第 556H 章)("該兩套附例")而延宕多時的檢討所得的結果。

38. 委員普遍歡迎港鐵公司更新該兩套附例，令條文更為清晰一致之餘，亦能配合科技發展及廢除不合時宜或重複的條文。然而，他們不同意該兩套附例所訂的若干限制，尤其是禁止乘客在付款區內飲水，以及單車需在拆除車輪後才可帶進鐵路處所的規定。小組委員會通過一項議案，促請港鐵公司取消上述有關拆除單車車輪的規定。亦有意見認為，港鐵公司應就現時禁止任何人士將任何動物(即使是小型寵物)帶進鐵路處所的規例，徵詢乘客的意見和進行檢討。關於未來路向，委員察悉該兩套附例的修訂將會提交予立法會通過。

重大鐵路事故

39. 小組委員會曾跟進多宗鐵路事故。除了在 2017 年 1 月 17 日的特別會議上討論南港島線(東段)的電力供應受阻事件外，小組委員會亦在 2017 年 4 月 28 日的會議上討論 2017 年 2 月 14 日海怡半島站因水管爆裂引致水浸的事件，以及 2017 年 4 月 10 日觀塘線在傍晚繁忙時段服務中斷近兩小時 20 分鐘的

事件。在 2017 年 6 月 2 日的會議上，小組委員會檢視港鐵公司就東鐵線服務受阻近 4 個半小時提交的初步結果，該次事件的成因是集電弓損壞繼而纏繞架空電纜，在列車行駛時拉斷架空電纜。

40. 委員深入討論港鐵公司如何處理有關事故及所採取的應變措施。所討論的事宜包括向乘客發布有關服務暫停及最新列車服務安排的資訊、緊急接駁巴士的安排及登車地點的指示、向受影響乘客作出賠償，以及港鐵公司進行的緊急事故演習。委員亦對鐵路系統老化的問題表示關注，並促請港鐵公司加強檢查和維修工作。主席和委員亦促請政府當局檢討現時以目測方式檢查架空電纜的程序。

41. 此外，委員亦促請政府當局加強監察工作，以及若港鐵公司的表現未符標準，應向其徵收罰款。委員察悉，按照在 2013 年檢討票價調整機制後引入的服務表現安排，政府當局會就港鐵公司為時 31 分鐘或以上的嚴重服務延誤向該公司徵收罰款，而所得的罰款會撥入票價優惠帳戶。⁹ 有委員建議，如發生嚴重服務延誤，應扣減港鐵公司高級管理人員的薪酬，政府當局回應時表示，已向港鐵公司董事局反映委員就此提出的意見。港鐵公司董事局已作出跟進，並決定日後向該公司高級管理人員發放與表現掛鈎的薪酬時，亦會考慮發生嚴重服務延誤的因素。

建議

42. 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 4

2017 年 6 月 16 日

⁹ 每宗事故的罰款額如下：

31 分鐘或以上但少於或等於 1 小時	100 萬元
超過 1 小時但少於或等於 2 小時	200 萬元
超過 2 小時但少於或等於 3 小時	300 萬元
超過 3 小時但少於或等於 4 小時	500 萬元
超過 4 小時後的每個小時(或不足 1 小時)	250 萬元
(每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元，而根據適用於 2017-2018 至 2022-2023 年度的票價調整機制的新方案，每宗事故的最高罰款額將提高至 2,500 萬元，新方案將於 2017 年 6 月生效)	

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。

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2016-2017 年度會期的委員名單

主席	田北辰議員, BBS, JP
副主席	劉國勳議員, MH
委員	葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 毛孟靜議員 易志明議員, JP 姚思榮議員, BBS 陳恒鑾議員, JP 郭家麒議員 黃碧雲議員 盧偉國議員, SBS, MH, JP 楊岳橋議員 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 林卓廷議員 柯創盛議員, MH 容海恩議員 陳振英議員 陳淑莊議員 陸頌雄議員 劉業強議員, MH, JP 鄭松泰議員 譚文豪議員 羅冠聰議員 姚松炎議員

(總數：25 名委員)

秘書	劉素儀女士(至 2017 年 2 月 14 日) 盧慧欣女士(自 2017 年 2 月 15 日起)
----	---

法律顧問	崔浩然先生
------	-------

* 委員名單的變動載於附錄 II 的附件

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
委員名單的變動

委員	相關日期
林卓廷議員	自 2016 年 12 月 9 日起
葛珮帆議員, JP	至 2017 年 3 月 12 日
張國鈞議員, JP	至 2017 年 3 月 14 日

正在興建/近期完工的 4 個鐵路項目的主要資料
(截至 2017 年 6 月的情況)

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	觀塘線延線	南港島線(東段)
鐵路線長度	26 公里	17 公里	2.6 公里	7 公里
預計工程費用	668 億元 (按付款當日 價格計算)	798 億元 (按付款當日 價格計算)	59 億元 (按付款當日 價格計算)	135.2 億元 (按付款當日 價格計算)
香港鐵路有限公司 ("港鐵公司")最新預 計工程費用	864.2 億元 (增加 196.2 億元)	至少增加 41 億元	72 億元 (按付款當日 價格計算) (增加 13 億元)	169 億元 (按付款當日 價格計算) (增加 33.8 億元)
財務安排	採用 服務經營權模式 進行 建造工程： - 鐵路工程：704.05 億元 - 非鐵路工程：160.15 億元 就項目發放的特設特惠津貼：8,600 萬元	採用 服務經營權模式 進行 保護工程：6.95 億元 前期工程：77 億元 建造工程： - 鐵路工程—主要工程：654 億元 - 非鐵路工程—主要工程：59.8 億元	採用 擁有權模式 進行 港鐵公司獲批何文田站的上蓋物業發展權，以鐵路加物業發展模式推展該項目	採用 擁有權模式 進行 港鐵公司獲批黃竹坑車廠的上蓋物業發展權，以鐵路加物業發展模式推展該項目
工程展開日期	2010 年	2012 年	2011 年	2011 年

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	觀塘線延線	南港島線(東段)
原定目標通車日期	2015 年	2018 年 12 月： 大圍至紅磡段 2020 年 12 月： 紅磡至金鐘段	2015 年 8 月	2015 年 12 月
目標通車日期/實際 通車日期	2018 年第三季	2019 年年中： 大圍至紅磡段 2021 年： 紅磡至金鐘段	於 2016 年 10 月 23 日 通車	於 2016 年 12 月 28 日 通車
車程	由香港至深圳福田：14 分鐘 由香港至深圳北：23 分鐘 由香港至廣州南：48 分鐘	由烏溪沙至金鐘：36 分鐘 由大圍至鑽石山：6 分鐘 由大圍至啟德：8 分鐘 由紅磡至金鐘：5 分鐘 由大圍至金鐘：17 分鐘 由羅湖至金鐘：50 分鐘	由旺角至黃埔：5 分鐘	由金鐘至海怡半島： 10 分鐘