

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2181/03-04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2003至04年度立法會會期的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2004年7月7日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、及在2000年12月20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18名委員組成。劉江華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

#### 公共交通票價調整制度

4. 事務委員會深知市民對公共交通票價的水平感到關注。事務委員會知悉政府當局計劃制訂更客觀及透明度更高，讓票價可加可減的公共交通票價調整程序，但對於政府當局推行擬議的票價調整機制的進展緩慢卻極感關注。事務委員會籲請政府當局盡快與各公共交通機構磋商，以調低公共交通票價及恢復學生車船半價優惠，並鼓勵各公共交通機構合作提供更多聯營優惠。

#### 地鐵有限公司與九廣鐵路公司的擬議合併

5. 在2004年2月24日，政府宣布邀請兩間鐵路公司就擬議合併一事展開商議。事務委員會察悉政府當局認為，兩鐵合併既可提供一個達致協同效益的機會，亦可為兩間鐵路公司提供豁免現時收取轉乘不同鐵路的基本車費的極佳機會，以及訂定更客觀及透明度更高的票價

調整機制。然而，在實施合併計劃之前，事務委員會認為政府當局應促使兩間鐵路公司調低其票價，並鼓勵它們合作盡早提供轉乘優惠。

6. 事務委員會認為就擬議合併進行研究時，必須把滿足市民對調低票價的強烈要求列入考慮範圍。合併公司不應壟斷整個公共交通市場，從而確保乘客有所選擇。此外，對於規劃中的新項目，亦有需要提供整合的轉車安排，特別是沙田至中環線及九龍南線。政府當局亦應訂定日後為鐵路發展計劃提供資金支持的明確架構，並清楚列明合併公司的權利及義務，以確保對合併公司作出適當的規管。事務委員會亦關注到合併建議對兩間鐵路公司編制的影響，並促請政府當局考慮訂定措施，以保障兩間公司現有員工的僱用條件及薪酬福利。事務委員會得悉兩間鐵路公司將於2004年8月31日完成商議，並要求政府當局盡早向委員匯報兩間公司進行合併研究的結果。

### 跨境交通

7. 為了經濟及物流業的長遠發展，事務委員會認為政府當局有迫切需要實施各項工程計劃，以加強香港與珠江三角洲一帶的交通聯繫。事務委員會察悉，除深港西部通道外，上水至落馬洲支線的建造工程正在進行中。政府當局亦正計劃興建另一條連接皇崗及落馬洲的行車橋。此外，當局會繼續與內地有關當局合作進行研究，探討興建香港至珠江西部陸路運輸通道及廣深港高速鐵路的事宜。

### 對屯門及元朗的交通影響

8. 事務委員會特別關注深港西部通道及后海灣幹線於2005年年底通車後，對屯門和元朗所造成的交通影響。事務委員會擔心政府當局只是依靠改善現有公路基建設施，即元朗公路、青山公路及屯門公路，來應付預計有所增加的需求。事務委員會一方面籲請政府當局及早實施該等改善工程，但認為此等措施只可暫時紓緩交通擠塞的情況。因此，政府當局應未雨綢繆，認真考慮興建新的運輸基建設施，以應付長遠的交通需求。此外，事務委員會亦關注到，政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)就屯門公路車輛分流至三號幹線的措施所進行的磋商工作缺乏進展。事務委員會指出，政府當局有責任訂出工作計劃，優先解決所涉及的問題。

9. 政府當局向委員保證，在深港西部通道及后海灣幹線於2005年通車後至2011年的一段時間內，政府當局會密切監察有關情況，並在現有網絡的容車量達致飽和前制訂及實施所需的改善措施。關於政府當局與三號幹線公司進行的磋商工作，政府當局指出磋商過程殊不簡單，因為當中涉及私營公司的商業運作。現時就收費優惠進行的商討會否取得結果，很大程度上視乎三號幹線公司對三號幹線日後的交通流量預測，以及由此產生的財政影響如何作出考量。政府當局會視乎與三號幹線公司就提供收費優惠進行磋商的所得結果，對興建東行連接路以便將車輛分流至三號幹線一事的未來路向作出決定，因為東行連接路能否有效導引駕車人士使用三號幹線，很大程度上取決於三號幹線的收費水平。

## 港珠澳大橋

10. 在研究擬議的港珠澳大橋時，事務委員會籲請政府當局除了興建擬議的北大嶼山公路連接路之外，亦應及早就興建本地接駁基建設施作出規劃，以應付港珠澳大橋所帶來的額外交通流量。此外，事務委員會亦關注到興建港珠澳大橋對該處的中華白海豚可能造成影響，並促請政府當局採取所需措施，以紓解有關的環境影響。

## 新界西北交通及運輸基建檢討

11. 事務委員會亦察悉，政府當局於2002年展開新界西北交通及運輸基建檢討(下稱“檢討”)，以評估新界西北及大嶼山的長遠運輸基建發展需要。政府當局曾向事務委員會匯報檢討的初步結果，而有關計劃包括區內數個公路網絡組合。事務委員會建議政府當局就此事定期作出匯報，以便事務委員會就此進行研究，讓議員可掌握該區基建發展的最新資料。

## 重建及改善屯門公路

12. 事務委員會普遍支持重建及改善屯門公路的建議，藉以把整條快速公路路段提升至現行的公路標準。在研究有關建議時，事務委員會促請政府當局考慮在切實可行的情況下，把重建道路擴闊為雙程4線行車道。另一方面，事務委員會對屯門公路在施工期間的交通流量亦感關注，因為屯門公路的車速限制可能須於施工期間下調，因而會令交通受到影響，加上深港西部通道和後海灣幹線於2005年年底通車後亦會帶來若干影響。政府當局向事務委員會保證，在整段施工期內，建造工作將不大可能會對屯門公路的交通流量造成重大影響，而且，當局會採取適當的臨時交通安排，盡量減輕交通受阻的情況。

## 跨境客運渡輪服務

13. 事務委員會歡迎政府當局計劃就佔用、改裝及使用屯門渡輪碼頭部分地方，用以營辦前往澳門及若干內地城市的跨境客運渡輪服務一事進行招標。事務委員會相信此計劃可進一步加強本港與內地及澳門的交通聯繫。

## 道路安全

### 改善公路安全

14. 屯門公路交通事故獨立專家小組(下稱“專家小組”)於2003年11月發表其《改善公路安全研究報告》。事務委員會曾聽取專家小組就其調查結果及建議所作的簡報。事務委員會贊同專家小組的意見，認為首要的工作是透過公眾教育及駕駛課程，並輔以可收阻嚇之效的執法行動，改善駕車人士的駕駛行為及態度。事務委員會同意偵察車速攝影機(下稱“偵速攝影機”)系統證實是遏止超速駕駛行為及改善道路安全的有效工具，但對於政府當局在主要道路及快速公路裝設75部

偵速攝影機的計劃出現延誤，事務委員會感到關注，並促請政府當局加快進行有關工程，以及把裝設偵速攝影機的範圍擴展至其他新建的主要道路網絡幹線。

15. 至於公路設計方面，事務委員會察悉本地的標準與國際慣例一致。在檢討道路車速限制方面，事務委員會認為運輸署應繼續定期檢討車速限制；如有需要，該署應在不影響道路安全的情況下修訂車速限制，以盡量改善交通流量。此外，本港的道路標誌及標誌的設置、規格及架設，亦有需要作出改善。關於如何選擇護欄的防撞等級及高度，事務委員會認為有必要顧及香港的擠迫環境，以及道路網有大量雙層巴士行駛的獨特情況。因此，政府當局應積極研究在本港安裝複式防撞等級護欄的技術可行性及效益。

#### *專利巴士的營運安全*

16. 事務委員會亦曾與政府當局及巴士公司檢討確保專利巴士營運安全的措施。事務委員會察悉，政府當局已要求所有5家專利巴士公司進行安全檢討，檢討範圍包括巴士意外與司機的年齡、經驗及工作時數的關係、司機的訓練、司機的編更安排、所裝設的安全裝置、為監察駕駛行為而實行的措施、車輛檢驗，以及提高司機和乘客安全意識的措施。

#### *公共小型巴士的營運安全*

17. 事務委員會察悉，公共小型巴士(下稱“公共小巴”)的意外率及後排座位乘客在意外中傷亡的比率，在各類車輛中相對偏高。在2003年，以每1 000輛公共小巴計算，發生意外及引致乘客傷亡的比率分別約為221及145，而就所有汽車而言，有關比率分別約為25及9。因此，事務委員會支持在公共小巴裝設乘客保護裝置(包括安全帶及高靠背座椅)的建議，藉以加強保障乘客的安全。事務委員會亦促請政府當局研究其他導致與公共小巴有關的交通意外的成因，從而找出解決有關問題的適當措施。

#### *學童巴士的營運安全*

18. 事務委員會察悉，政府當局會繼續通過教育及宣傳工作，提倡學童巴士車上安全的重要性。當局亦會規定新登記的學童巴士須根據運輸署訂定的規格，安裝更安全的座椅。此外，當局會作出安排，把強制提供跟車保姆的規定延伸至適用於接載幼稚園學生的保姆車。

#### *車輛維修業的註冊計劃*

19. 雖然車輛機械故障並非導致道路意外的主要成因，但事務委員會同意妥善的車輛維修保養有助提高道路安全。此外，不符合標準的維修保養服務會造成空氣污染，損害市民的健康。因此，事務委員會歡迎政府當局打算在香港實施車輛維修業註冊計劃。在討論有關建

議時，事務委員會提醒政府當局須確保業內僱員的權益及就業機會不會受到不適當的影響，並應向在職的車輛維修技工提供適當培訓。

### 協調不同的交通工具

20. 事務委員會察悉，現時的交通政策是以集體運輸工具(即鐵路及專利巴士)作為優先，並以鐵路作為公共運輸系統的骨幹。其他公共交通工具則擔當輔助的角色。然而，為了令上述架構有效運作，必須對各種交通工具作出充分的協調。

### *鐵路發展對其他公共交通工具的影響*

21. 事務委員會察悉，專利及非專利巴士服務營辦商和公共小巴及的士業界，均對本地鐵路發展項目的急速增長感到關注，尤其是該等並不可行而僅擬作為現有鐵路支線或接駁服務的工程計劃。此情況加上公共運輸業的困難經營環境，已對他們的生意及生計造成損害。運輸業界認為政府當局須因應土地用途規劃、人口多寡及其他規劃參數的最新轉變，並顧及不同交通工具在公共交通服務系統中所擔當的角色，以及其各自的經營環境，審慎檢討各個已規劃鐵路工程項目的需要、成本效益及財務可行性。

### *四號幹線相對於南港島鐵路及西港島線*

22. 興建四號幹線相對於建造南港島鐵路及西港島線一事，是事務委員會的重要議題。事務委員會察悉，公共運輸業、地區人士、環保組織及專業團體對於興建四號幹線還是建造南港島鐵路及西港島線意見不一。

23. 公共運輸業對於推行南港島鐵路及西港島線工程項目的需要、經濟效益和時間安排，表示極有保留。基於西鐵最近的業績，他們促請政府當局檢討有關計劃的客運量預測及經濟效益，以確保在面對眾多殷切需求的情況下，盡量善用社會資源。此外，當局亦有需要評估鐵路工程項目對專利巴士、非專利巴士、公共小巴及的士業界的生意所造成的影響。他們促請政府當局加快推行四號幹線計劃，作為應付居民交通需要的另一方法。

24. 另一方面，事務委員會察悉，地區人士希望當局盡早推行南港島鐵路及西港島線計劃。環保組織及若干專業團體亦認為鐵路方案較興建四號幹線優勝。他們認為鐵路方案不僅較為環保，同時亦有助社會的可持續發展。

25. 就此，部分委員認為，為了解決區內居民的交通需要，以及推動區內的旅遊業發展，當局應着手推行興建南港島鐵路及西港島線的計劃，而不應再有任何延誤。然而，部分其他委員認為，政府當局應暫時擱置南港島鐵路及西港島線任何進一步發展及規劃，以便重新評估南區及西區人口增長的最新情況，以及把南區發展成為旅遊業／

商業中心的土地用途規劃。與此同時，政府當局應加快推行四號幹線計劃的研究及決策程序，以應付區內居民的交通需要。事務委員會於2004年5月28日通過了下述議案：

“本事務委員會促請政府暫時擱置港島南、西鐵路的發展規劃，並重新評估港島南、西區的人口增長，以及發展南區成為旅遊／商業中心的計劃，在此期間則盡快研究並落實興建四號幹線(前稱七號幹線)，以應付該等地區居民的交通需求。”

26. 事務委員會亦要求政府當局加快實施中期交通改善措施，以改善薄扶林道沿線地區的交通狀況，使之達到可接受的水平。

### *非專利巴士服務*

27. 事務委員會察悉，公共運輸業(包括非專利巴士、公共小巴及的士業界)對非專利巴士服務供過於求的情況表示關注。在1998至2003年的過去5年間，已登記非專利巴士的數目由5 868輛增至7 206輛，增幅達23%，較專利巴士數目於同期的4%增長率高出19%。此外，業界亦關注到近來有個別非專利巴士服務營辦商超越其既定營運範圍，營辦未經批准或偏離非專利巴士政策的服務。舉例而言，有個別非專利巴士服務營辦商濫用現行安排所賦予的彈性，長期向市民提供行走固定路線或前往固定目的地的巴士服務。另一方面，亦有個別營辦商在未經批准的地點上落客，或行走的路線與所批准路線不符等等。雖然此等非專利巴士服務可為乘客提供其他服務，但其運作模式卻有損慣常提供及合法的交通服務。鑒於存在上述問題，事務委員會籲請政府當局加強對未經許可營運的非專利巴士服務採取執法行動，並檢討非專利巴士服務的規管架構及發牌制度。事務委員會察悉，交通諮詢委員會已成立工作小組檢討相關事宜。

### *紅色小巴轉以專線小巴形式營運*

28. 事務委員會察悉，在2003年6月，一群行走新界西北至市區路線的紅色小巴(下稱“紅巴”)司機強烈要求政府當局開放三號幹線供紅巴行走，理由是西鐵通車會令紅巴乘客減少，因而嚴重影響他們的生計。事務委員會理解他們的憂慮，並與政府當局進行檢討，研究可否推行試驗計劃，協助一直在西鐵服務範圍內經營的紅巴司機轉營途經三號幹線的專線小巴服務。

29. 事務委員會察悉，經諮詢公共小巴業界後，政府當局決定着手展開推行試驗計劃的準備工作，邀請紅巴司機由2003年12月18日開始提出登記申請。上述試驗計劃包括3條專線小巴路線，分別由元朗經三號幹線前往荃灣、佐敦及旺角。該等路線實際上是以現時沿青山公路行走元朗至市區之間的紅巴路線的起點和目的地作為藍本。

## 的士招攬生意活動

30. 事務委員會察悉，在目前的經濟狀況下，的士非法招攬生意的活動及乘客就車費進行議價的問題，已嚴重影響奉公守法的的士從業員的營運及生計。委員籲請政府當局保持警覺，打擊的士招攬生意的活動，特別是涉及使用非法電訊裝置及派發名片或單張以招攬生意的活動，使業界能在公平的環境下營運。至於乘客就車費進行議價的問題，事務委員會察悉，的士業界對於是否有需要在現階段修訂法例，禁止乘客要求司機提供折扣一事意見不一。部分業內人士認為乘客議價，對不接受此類要求的司機有欠公允。可是，部分業界人士卻認為不宜除去業界因應經濟不景下的市況採取應變措施的彈性。在此事上，業界強烈要求政府當局加強進行宣傳工作，告知的士乘客他們有責任繳付法定車費。

## 轉乘折扣優惠

31. 事務委員會認為，促使不同交通工具融合的一項重要元素，是乘客所支付的車費。在現行的車費結構之下，每間鐵路公司及其他交通工具所提供的各項服務，均收取不同的車費。車費由兩部分組成，分別是使用有關服務所須支付的“上車費”，以及和車程遠近有關的費用。因此，如能就需要轉乘不同交通工具的車程取消所須支付的上車費，將可令有關服務更具吸引力，從而提高整體乘客量。

32. 事務委員會在2004年4月23日會議上討論有關“西鐵與地鐵之間的轉乘優惠”的事項時，通過了下述議案：

“本事務委員會要求政府促使地鐵有限公司延續及改善現有西鐵與地鐵之間的轉乘優惠。本事務委員會亦對地鐵有限公司至今對延續及改善上述優惠仍採取不積極的態度表示失望和遺憾。”

33. 經考慮委員的意見後，兩間鐵路公司決定由2004年5月1日起，在南昌站或美孚站轉乘地鐵或九鐵西鐵的乘客，只要使用同一張成人八達通卡，即可在第二程車費中自動獲享1.2元的轉乘優惠，持特惠八達通卡的乘客則可享有0.6元的優惠。優惠期至2005年1月1日。

## 公共交通服務

### 纜車

34. 事務委員會在研究山頂纜車有限公司就延續纜車營運期所提出的申請時指出，政府當局應藉此機會探討應否訂定額外保障條款，以確保該公司日後服務表現良好。此外，事務委員會亦特別指出山頂纜車是本港其中一個吸引遊客的主要景點，在推動旅遊發展方面具重要作用，並籲請政府當局進一步提高山頂纜車對遊客的吸引力，以及確保有足夠及清晰的指示牌，引領遊客前往山頂纜車站。

## 渡輪服務

35. 事務委員會就新世界第一渡輪服務有限公司(下稱“新渡輪”)所營辦的3條離島航線(即中環至長洲、中環至坪洲和中環至梅窩),於星期日/假日收取較高船費的安排進行檢討時,部分委員認為離島渡輪服務的經營困難是存在已久的問題。以新渡輪的財政狀況而言,他們不認同取消或調低假日船費會為當地居民帶來任何真正得益,因為此舉無可避免會對平日的船費水平造成不良影響。倘該公司決定不再繼續經營,後果更不堪設想。因此,建設性的做法是讓政府當局與該公司一同作出研究,冀能找出可有助其經營的其他方法。

36. 然而,部分其他委員卻認為假日船費水平實屬過高,根本無助於吸引更多乘客。他們指出,該公司應積極與區內人士合作,以找出在假日吸引更多乘客的方法。與此同時,政府當局應作出更大努力以提高離島的吸引力,從而吸引更多乘客。

37. 事務委員會在2004年4月23日會議上通過了下述議案:

“本事務委員會要求政府當局促使新世界第一渡輪服務有限公司取消其離島航線的假日附加費。”

## 鐵路

38. 交通事務委員會在2000年12月15日會議上決定成立小組委員會,負責監察本地鐵路工程項目的發展及推行情況。小組委員會的職權範圍於2002年10月25日作出修訂,以同時涵蓋和現有鐵路運作有關的事宜。在事務委員會2003年10月9日會議上,委員同意小組委員會應在本年度會期繼續其工作。在2003至04年度會期,小組委員會繼續致力監察各個鐵路工程項目的規劃及推行情況,並監察當局在新鐵路通車時重整公共交通服務的工作。小組委員會擬備的報告載於**附錄III**。

39. 在2003年10月至2004年6月期間,事務委員會共舉行了12次會議。事務委員會亦曾前往地鐵九龍灣車廠視察2004年1月5日發生的縱火事件的肇事列車,並就撤離列車的安排、通風窗的操作情況及列車內所提供的防火設備進行檢討。此外,事務委員會曾在西鐵及輕鐵天水圍支線通車前試乘有關列車,並視察各個西鐵車站的設施。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2004年6月30日

## 交通事務委員會

### 職權範圍

1. 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。
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

2003至2004年度委員名單

主席	劉江華議員, JP
副主席	鄭家富議員
委員	朱幼麟議員, JP 何俊仁議員 何鍾泰議員, JP 周梁淑怡議員, GBS, JP 陳國強議員, JP 黃宏發議員, JP 劉千石議員, JP 劉健儀議員, GBS, JP 譚耀宗議員, GBS, JP 鄧兆棠議員, JP 石禮謙議員, JP 張宇人議員, JP 陳偉業議員 梁富華議員, MH, JP 黃成智議員 劉炳章議員, SBS

(總數：18名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2004年7月2日

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2148/03-04號文件

檔號：CB1/PS/2/00

### 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的工作。

#### 小組委員會

2. 交通事務委員會在2000年12月15日會議上決定成立小組委員會，負責監察本地鐵路工程項目的發展及推行情況。小組委員會的職權範圍於2002年10月25日作出修訂，以同時涵蓋和現有鐵路運作有關的事宜。在事務委員會2003年10月9日會議上，委員同意小組委員會應在本年度會期繼續其工作。小組委員會的職權範圍載於**附錄IV**。

3. 小組委員會由14名委員組成，劉健儀議員則獲選為小組委員會的主席。小組委員會的委員名單載於**附錄V**。

#### 主要工作

4. 在2003至04年度會期，小組委員會繼續致力監察各個鐵路工程項目的規劃及推行情況，並監察當局在新鐵路通車時重整公共交通服務的工作。

#### 整體規劃

5. 小組委員會明白鐵路是高效率及環保的集體運輸工具，因此在新運輸策略中擔當了舉足輕重的角色。西鐵於2003年12月20日通車，為公眾提供客運服務。此外，當局現正規劃及推行另外4項鐵路工程，冀能在2004至2007年間完成。該等工程項目分別為馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鐵”)、九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)、竹篙灣鐵路線，以及上水至落馬洲支線(下稱“落馬洲支線”)。

6. 《鐵路發展策略2000》為規劃和推行下一階段的鐵路網絡擴展勾劃藍圖，以滿足香港直至2016年左右的需要。此階段的鐵路擴展

工作所涉及的總投資額約為1,000億元(以1998年價格計算)，其目標是在2008至2016年左右的粗略竣工時間內完成下列6項新鐵路工程：

- (a) 由大圍至鑽石山線、東九龍線及第四條過海鐵路線組成的沙田至中環線(下稱“沙中線”)；
- (b) 由北港島線及西港島線組成的港島鐵路延線；
- (c) 九龍南線；
- (d) 北環線；
- (e) 區域快線；及
- (f) 港口鐵路線。

7. 除上述6個工程項目外，行政長官會同行政會議亦於2003年1月決定政府當局應考慮發展南港島鐵路，使之與西港島線組成一個環迴運輸系統，為南區提供鐵路服務。南港島鐵路與西港島線的規劃事宜，將連同四號幹線由事務委員會一併處理。

8. 小組委員會察悉專利及非專利巴士服務營辦商和小巴及的士業界提出的關注，他們擔憂本地鐵路發展項目的急速增長，已危及他們的生意及生計。運輸業界認為政府當局須因應土地用途規劃、人口多寡及其他規劃參數的最新轉變，並顧及不同交通工具在公共交通服務系統中所擔當的角色，以及其各自的經營環境，審慎檢討各個已規劃鐵路工程項目的需要、成本效益及財務可行性。

9. 小組委員會察悉，政府當局認為鐵路工程項目的實際推行時間，須視乎當局根據交通需求增長、項目協調，以及諮詢市民大眾和其他有關各方後，就工程項目在工程和財務上的可行性進行更詳細研究的所得結果而定。部分項目或可分階段完成，以便在更大程度上配合有關需求。政府在2002年6月公布把沙中線工程合約批給九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)，該公司現正就沙中線鐵路方案訂定最後定案。至於九龍南線，當局現正進行詳細的規劃和設計工作。政府在2003年1月決定押後推行北港島線及西港島線第二期由寶翠園至堅尼地城一段的工程，而上環至寶翠園一段西港島線第一期的規劃工作，則會連同南港島鐵路進一步推行。政府當局會繼續與內地方面協作，就區域快線進行初步規劃。政府當局在檢討鐵路工程項目的推行時間時，會監察在土地用途、人口及交通參數等各方面所出現的任何轉變，並適時展開各項工程計劃。在推行鐵路工程項目前，當局會先進行公眾諮詢。

### **東鐵支線及沙田至中環線**

10. 由馬鐵及尖沙咀支線組成的東鐵支線，預期將於2004年年底通車。小組委員會察悉，雖然在建造馬鐵及尖沙咀支線期間曾遇到若

干技術上的困難，但九鐵公司目前並未有任何重大的未解決事宜需要處理。政府當局對於東鐵支線迄今取得良好的進展感到滿意。

11. 小組委員會就推行馬鐵工程計劃提出的其中一項關注事宜，是沙中線設計方案出現最新的轉變。按照九鐵公司提出的原來方案，馬鐵會由大圍經東九龍線連接至紅磡集體運輸中心，然後經第四條過海鐵路線前往中環。馬鞍山一帶居民將可享有前往中環的直通列車服務。在2004年年初，九鐵公司就推行沙中線提出建議方案。採用東鐵過海方案的建議方案，包括把東鐵延長，使之成為一條由羅湖直達中環的南北行過海鐵路；以及將馬鐵由大圍經東九龍線連接至紅磡集體運輸中心，為九龍東南的居民提供服務。

12. 小組委員會關注到政府當局若採納東鐵過海方案，而非按照原有規劃把東九龍線延長，馬鐵對於馬鞍山居民作為對外交通服務的吸引力將大減。此舉對於馬鐵在財務上的可行性將構成重大影響。小組委員會亦關注到，由於東九龍線將不會延伸過海，因此，馬鐵乘客將會在九鐵大圍站轉乘東鐵，因而對該站造成難以接受的過分擠迫情況。加上乘搭東鐵過海的乘客有所增加，以及九鐵公司建議縮減東鐵列車的車卡數目，小組委員會擔憂東鐵沒有足夠的載客量以應付乘客的需求，尤其是在跨境交通需求正在急劇增加的情況下。

13. 小組委員會察悉政府當局現正研究沙中線的設計方案。在擬議合併的背景下，地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)及九鐵公司亦正合作進行研究，探討如何可提高沙中線的效益，尤其是在黃埔區提供鐵路服務及轉車安排方面。雖然推行沙中線工程計劃的建議廣受區內居民歡迎，但運輸業界卻對其推行時間表示關注。儘管政府當局計劃展開龐大的鐵路擴展計劃，藉以提倡以鐵路作為公共交通服務系統的骨幹，但運輸業界始終認為應在此方面保持平衡，以確保不同的公共交通工具可維持其營運上的可行性，彼此之間亦可繼續進行良性競爭。他們認為鑽石山站與慈雲山站之間的擬議自動輕便運輸系統，以及連接黃埔區的鐵路支線，基本上是接駁鐵路“主幹”的路線，因而應根據現行運輸政策由其他公共交通工具提供接駁服務。因此，運輸業界強烈要求政府當局因應沙中線工程項目的成本效益、可行性及經濟效益，以及該鐵路工程項目對其他公共交通工具的影響，檢討推行該工程計劃的安排。小組委員會將因應不同地區團體、環保組織、專業團體及運輸業界提出的意見，繼續跟進有關的工程項目。

14. 關於馬鐵通車後的公共交通服務重整計劃，小組委員會認為應視乎乘客乘車模式的實際轉變，以循序漸進的方式實施任何服務改變。在既未訂有提供轉乘折扣並極具競爭力的票價水平，也沒有在九鐵大圍站為乘客提供高效率而方便的轉乘設施之下，小組委員會擔心馬鐵對區內居民而言並非具吸引力的替代交通工具。因此，小組委員會促請九鐵公司制訂具競爭力的定價策略，並提供方便的轉乘設施及接駁服務，以提高馬鐵的吸引力。為盡量減輕馬鐵對區內居民造成的噪音影響，小組委員會亦促請九鐵公司提供額外的吸音設施，並採取所需的噪音紓緩措施。

## 九龍南線

15. 九龍南線是西鐵的延伸部分，由西鐵南昌終點站經西九龍填海區直達紅磡站。該鐵路將會經九龍半島南部，提供一條方便的東西向鐵路線，並擴大西鐵網絡的覆蓋範圍及提高其吸引力。九龍南線落成後，該鐵路及西鐵的乘客可在紅磡轉乘東鐵及沙中線。

16. 小組委員會察悉並關注到，鑒於工程方面的考慮因素及施工期間會對市民造成廣泛滋擾，九鐵公司已修訂其建議，只在西九龍關建一個車站，並押後興建廣東道站。小組委員會擔心有關建議未必能應付乘客的交通需求，且會削弱有關方案的成本效益。倘日後最終會興建廣東道站，建站成本將有所增加。

17. 九鐵公司指出，是項決定並非基於財政上的考慮因素作出。雖然在較早前就九龍南線作出規劃時曾打算興建廣東道站，但九鐵公司其後確定，採用明挖隨填方法建造該站所造成的嚴重滋擾及技術風險實屬不能接受。至於改用隧道鑽挖方案，則需要收回附近兩幢建築物。然而，由於附近已設有兩個鐵路車站，以致在交通角度而言並無充分理據支持收回有關的物業。為釋除委員的疑慮，九鐵公司答允就設置接駁行人隧道網絡作出規劃，以便乘客前往位於尖沙咀的其他鐵路車站。可是，小組委員會認為廣東道站預期可帶來若干交通及經濟效益，因此，九鐵公司應檢討其決定，並就設置該站的其他方案作出研究，以便為區內人士提供服務。

18. 關於推行九龍南線工程計劃，小組委員會亦關注到地層傳送的聲浪及震動會對文化中心及太空館造成影響，並促請政府當局及九鐵公司加倍留意，以確保九龍南線的建造及營運不會對毗鄰文化及展覽設施造成任何不良的噪音或震動影響。此外，當局亦有需要訂定足夠的措施，減輕建造工程對區內商業運作及交通流量所造成的影響。

## 西鐵及輕鐵天水圍支線

19. 輕鐵天水圍支線於2003年12月7日通車，兩條新路線同時投入客運服務。該兩條新路線把輕鐵服務從天水圍南部延伸至北部，沿線共加設11個車站。2003年12月8日(星期一)是新支線通車後首個工作天，當日早上部分輕鐵車站出現擠迫情況。對於是次服務中斷事故、九鐵公司在通車前進行的預備工作，以及西鐵通車後輕鐵的跨區服務是否足夠，小組委員會深表關注。小組委員會曾召開一次特別會議，與九鐵公司及政府當局檢討有關事宜。小組委員會促請九鐵公司採取所需的改善措施，確保西鐵通車時的暢順運作。在西鐵通車初期，提供免費巴士服務以支援新投入服務的輕鐵天水圍支線的安排應維持不變。當局應作出應變安排，讓其他公共交通機構在有需要時提供緊急交通支援服務。此外，當局亦可作出改善，以確保及時向公眾發放準確的資訊。

20. 在西鐵於2003年12月20日通車前，小組委員會亦曾與政府當局及九鐵公司檢討解決在西鐵試車期間發現的問題的措施，特別是在信號系統及震動問題方面。小組委員會察悉，九鐵公司管理局是根據為期42天的測試期而作出決定，其間列車服務必須維持按每日行車時間表進行正常列車試行所須達到的最低正點率及服務可靠程度。九鐵公司亦已採取措施，改善委員所提出的震動問題。為確保西鐵通車後能安全運作及提供可靠服務，小組委員會亦籲請政府當局及九鐵公司進行全載客及半載客的測試，作為西鐵試行運作的一部分。

21. 由於西鐵網絡必須使用接駁服務以作補足，因此，小組委員會籲請九鐵公司在設施及票價折扣兩方面作出較佳安排，方便西鐵乘客轉乘其他公共交通工具。在適當情況下，應興建連接住宅發展項目及西鐵車站的有蓋行人道，以及提供方便易用的轉車設施。為了減輕廣大乘客的財政負擔，小組委員會認為兩間鐵路公司應就地鐵及西鐵網絡列車服務提供轉乘折扣優惠。此外，在西鐵通車後，重整公共交通服務的工作亦應以循序漸進的方式進行，藉以盡量減低對區內居民的影響。

## **預防及處理緊急事故的措施**

22. 小組委員會對於2004年1月5日發生的縱火事件極感關注。在是次事件中，一名乘客在一列由尖沙咀站駛往金鐘站的地鐵列車內非法點燃一些易燃物體。雖然是次事件並未令任何乘客嚴重受傷，但小組委員會促請政府及兩間鐵路公司檢討現時的設施、安排及程序，是否足以預防和處理鐵路事故，以及是否有需要作出任何改善。小組委員會籲請兩間鐵路公司提供足夠的途徑及設備，讓乘客在緊急情況下安全疏散。小組委員會亦提醒地鐵公司透過定期檢查及維修，確保列車上的乘客警報系統及通風窗的妥善運作。兩間鐵路公司亦須提供足夠的人手支援，以確保乘客的安全。在適當情況下，應讓乘客參與日後的演習，從而加強他們的認識及警覺。此外，小組委員會亦要求兩間鐵路公司考慮：在車卡之間的通道安裝氣幕或水幕，以便一旦發生緊急事故時能控制煙霧及／或火勢的擴散情況；在地鐵列車安裝閉路電視以監察車內的安全；以及在地鐵車廂內提供電台廣播接收設施，以便發放資訊。

23. 小組委員會就分別於2004年5月21日及22日發生的西鐵服務中斷事故進行檢討時，認為政府當局應提請兩間鐵路公司緊記，他們必須嚴格履行既定通報機制所訂的承諾，在任何服務中斷事故發生8分鐘後，或預計有關事故會為時長達8分鐘或以上時，於8分鐘內通知運輸署及盡快通知傳媒。除了可方便作出緊急交通服務安排外，此舉亦可有助廣大乘客作出更理想的乘車安排。部分委員認為，鑒於經常發生列車服務中斷事故，政府當局應考慮就此向兩間鐵路公司施加懲罰，以收阻嚇之效。政府當局亦應加強進行監察工作，以確保鐵路服務運作的可靠及安全。

## 鐵路發展的輔助基礎設施

24. 政府當局就落馬洲支線落馬洲總站公共運輸交匯處的設計及建造工程撥款建議諮詢小組委員會時，小組委員會建議當局應在落馬洲總站提供足夠的停車處及停候處，以便其他公共交通工具(包括巴士、公共小型巴士及的士)可在該處營運。此外，鑒於跨境交通需求日見殷切及必須應付廣大乘客的需要，政府當局亦應預早作出準備，以便日後可擴充該公共運輸交匯處。

25. 在2003年10月至2004年6月間，小組委員會共舉行了10次會議。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2004年6月30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政安排；
- (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。

涉及兩間鐵路公司的合併可行性、公司管治及票價的事宜，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

2003至04年度會期的委員名單

主席 劉健儀議員, GBS, JP

委員 朱幼麟議員, JP  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
陳國強議員, JP  
劉江華議員, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員, SBS

(總數：14名委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2004年7月2日