

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1728/13-14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2013-2014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2014年7月9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23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

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。於2013年10月至2014年6月期間，鐵路事宜小組委員會共舉行了8次會議。小組委員會於2013年10月至2014年6月期間的工作詳載於**附錄III**的報告內。

¹ 根據小組委員會的職權範圍，涉及合併後的香港鐵路有限公司的企業管治及票價的事宜應由事務委員會處理。

公共交通服務

2014年港鐵票價調整

5. 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在2014年5月底公布，根據於2013年修訂的票價調整機制，2014年整體港鐵票價調整幅度為+3.6%。事務委員會在2014年6月23日討論上述事宜。事務委員會委員不滿港鐵公司雖然有超過130億元的豐厚利潤，並在去年發生多宗鐵路事故，卻仍然決定在2014年增加港鐵票價。部分委員促請政府當局再次檢討港鐵公司的票價調整機制，而部分其他委員則建議作為大股東的政府應將其股息退還港鐵公司，或成立票價穩定基金，以減低港鐵的票價加幅。然而，政府當局表示，該等建議有違政府的既定政策，即公共交通服務應根據審慎商業原則經營，以增加營運效益。

6. 鑒於鐵路事故頻生，部分委員建議，遇有嚴重服務延誤的情況，應扣減港鐵公司高層管理人員的薪酬。政府當局向事務委員會表示，港鐵公司董事局已決定日後向該公司的高層管理人員發放與表現掛鈎的薪酬時，嚴重服務延誤事故的情況會納入考慮之列。

7. 事務委員會籲請港鐵公司提供更多票價優惠，以更切合乘客的需要。事務委員會察悉，港鐵公司會在2014年9月1日至2015年5月31日期間，推出"早晨折扣優惠"試驗計劃。在該試驗計劃下，持有成人八達通的乘客在星期一至五(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分期間，於任何29個核心市區車站出閘，將享有七五折車費優惠。委員認為，港鐵公司應把該試驗計劃擴展至黃昏繁忙時段及涵蓋其他車站。部分委員認為，港鐵公司應透過售價為400元的"港鐵都會票"，向乘客提供較大幅度的折扣，並擴展上述計劃的使用範圍至全香港，以及推出月票。

事務委員會於2014年6月23日通過多項議案 ——

- (i) 反對港鐵公司2014年加價，並促請當局檢討港鐵公司的票價調整機制；及
- (ii) 促請港鐵公司將"早晨折扣優惠"試驗計劃擴展至黃昏繁忙時段，以及擴展至原先公布的29個核心市區車站以外更多的車站，並應作出檢討，令各區居民能公平地得到真正的優惠。

九龍巴士(一九三三)有限公司加價申請

8. 政府當局於2014年4月11日向事務委員會簡報，九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")受到其控制範圍以外的因素影響而出現虧損，有關因素包括營運成本持續上升；重組客量偏低的過時巴士路線進度緩慢；2013年下半年的工資及通脹壓力進一步上升。為使九巴的財政狀況回復穩健，以繼續提供優質的服務，九巴在2013年11月提出加價申請，增幅為4.3%。委員普遍不滿九巴申請加價，並認為4.3%的建議增幅過高。

9. 部分委員不同意九巴的4.3%票價增幅，因為其增幅較巴士票價調整安排下可依據的票價調整幅度結果(即+3.99%)高出0.31%；他們並促請政府當局為專營巴士營辦商提供支援，一如為港鐵公司及離島渡輪服務營辦商提供支援的做法。有關支援的形式，包括改善運輸交匯處及巴士站的設施，以及容許巴士公司提供來往鐵路站的接駁服務，以增加利潤。

10. 政府當局向委員保證，政府在處理九巴的加價申請時，會做好嚴格的把關工作。在評估申請時，政府當局會考慮一籃子因素，包括通脹率、九巴的收入及服務表現等。事務委員會察悉，經運輸署及九巴採取措施後，九巴的脫班率有所下降，而政府當局為了提高巴士服務的效率，一直致力重組巴士路線，取消使用量低的路線或減少其班次，以便騰出資源加強需求殷切的路線的服務。

11. 事務委員會認為，政府當局應檢討政府以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策，並開設更多點對點巴士路線，以應付乘客的需要及紓緩繁忙時段的鐵路載客量。事務委員會促請政府當局盡早展開長遠公共交通規劃發展的檢討，以檢視各類公共交通工具的角色，並盡快與事務委員會討論有關事宜。

12. 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2014年6月10日決定批准九巴加價，票價整體平均加幅為3.9%。新票價於2014年7月6日起實施。批准的加幅較九巴所申請的票價加幅低大約9.1%。

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的專營權事宜

13. 事務委員會得悉，鑒於城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(下稱"城巴(專營權一)")及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱"嶼巴")的現有專營權快將屆滿，兩間巴士公

司已申請續辦為期10年的新專營權²。政府當局曾於2014年6月23日的事務委員會會議上，就新專營權的規定徵詢事務委員會的意見。

14. 事務委員會委員察悉，城巴(專營權一)的每年平均脫班率為1.8%。他們促請政府當局密切監察有關問題，並籲請運輸署檢討巴士服務班次的監察機制。他們並促請政府當局採取措施，改善嶼巴服務，尤以週末期間的服務為然。政府當局表示，根據嶼巴最新提交的5年遠期計劃，該公司擬購置共約54輛新巴士(約佔車隊50%)，以更換其舊巴士及進一步改善服務。

15. 事務委員會於2014年6月23日通過以下議案——

"本委員會要求政府給予任何巴士公司新專營權的同時，有關的巴士公司必須在指定的巴士轉乘站給予轉乘優惠服務，而同車資巴士的轉乘，應給予免費轉乘。"

離島渡輪服務及票價調整事宜

16. 在2014年5月26日的事務委員會會議上，委員察悉運輸署根據《渡輪服務條例》第29(2)條的規定，批准延續6條渡輪航線的現有牌照，為期3年。"中環—梅窩"航線延續後的牌照已由2014年4月1日起生效，至2017年3月31日為止；而另外5條航線(即"中環—長洲"；"坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲"橫水渡；"中環—坪洲"；"中環—榕樹灣"及"中環—索罟灣")延續後的牌照則由2014年7月1日起生效，至2017年6月30日為止。

17. 政府當局亦在同一次會議上向委員簡報，新世界第一渡輪服務有限公司及港九小輪控股有限公司的3間附屬公司，就6條主要離島渡輪航線所提交的票價調整申請已獲得批准。政府當局表示，在處理6條主要離島渡輪航線的加價申請時，已綜合考慮各項因素，包括市民對建議加幅的接受程度；渡輪營辦商的財政狀況、服務表現、營運資料和財務數據；以及營辦商可採取的其他改善財政狀況的措施。由於渡輪營辦商近年須面對油價持續高企及海事員工薪酬上漲的壓力，政府當局認為渡輪營辦商有合理需要加價約5%至6%，確保各條渡輪航線能維持現有的服務水平。

² 城巴(專營權一)現有的專營權自2006年7月1日起生效，將於2016年6月1日屆滿，而嶼巴現有的專營權則自2007年4月1日起生效，將於2017年3月1日屆滿。

18. 事務委員會普遍就離島渡輪服務加價對乘客造成的負擔表示深切關注。部分委員認為，6條離島渡輪航線營辦商一方面可獲得政府當局資助，另一方面卻仍可申請調整票價。因此，委員擔心營辦商欠缺誘因改善經營渡輪服務的效率。此外，即使加價無可避免，但加幅不應高於通脹率。

19. 事務委員會促請政府當局做好把關的角色，限制加幅，以紓緩離島居民的壓力，並再次研究可否允許營辦商經營港內線渡輪服務，以增加其收入。為了提升渡輪服務的質素，委員提出多項建議，包括徵收燃油附加費或提供燃油補貼、由政府當局購置船隻，以及設立基金穩定離島渡輪的票價。

道路交通管理

過海隧道交通流量分布

20. 政府當局在2014年2月向委員簡介政府在2013年4月就改善過海隧道交通流量分布提出的3個收費調整方案所進行的公眾諮詢結果。3個方案均涉及不同程度下調東區海底隧道(下稱"東隧")收費及上調海底隧道(下稱"紅隧")收費，旨在把車輛由紅隧分流至東隧。

21. 事務委員會在2014年2月的會議上察悉，經充分考慮紅隧和東隧最新的交通情況、公眾的意見及相關地區的關注後，政府當局決定暫緩推行收費調整試驗計劃。政府當局向事務委員會表示，東隧的平均每日行車量不斷上升，但紅隧在2013年的平均每日行車量卻有所減少，亦有意見關注東隧和附近道路能否容納額外的車流。

22. 委員普遍支持政府當局擱置收費調整試驗計劃的決定，並要求政府當局推行短期措施，紓緩過海隧道及連接道路交通擠塞的情況，方法包括縮短處理收費的時間、擴闊過海隧道入口附近巴士站的上落客區，以及開發流動應用程式，向司機發放交通資訊。就長遠措施而言，部分委員籲請政府當局回購西區海底隧道(下稱"西隧")，並研究興建第四條過海隧道是否可行，以應付人口和旅客數目上升所帶來的交通需求。

23. 政府當局向事務委員會解釋，中環灣仔繞道在2017年通車後，將會為政府提供基礎，以考慮調整西隧的收費，令各條過海隧道的交通分布趨於合理，以此作為解決交通擠塞問題的方法。

的士司機在駕駛時使用智能電話

24. 鑒於有意見關注到，部分的士司機據稱在駕駛時同一時間使用多部智能電話，政府當局在2014年2月28日向事務委員會簡介當局就此採取的現行措施。事務委員會察悉，現行法例只禁止司機在駕駛時手持流動電話，或將流動電話置於頭與肩膀之間，但以指尖滑動的方式操控流動電話則完全不受規管。鑒於的士司機在駕駛途中同時留意多部流動電話可能會分神，對乘客構成危險，委員促請政府當局考慮制定法例，以收緊對的士司機使用流動電話的監管。

25. 政府當局解釋，雖然現行法例有其局限性，但假如司機在行車時因使用流動電話而對其駕駛行為造成不良影響，該司機有可能觸犯《道路交通條例》(第374章)第37條有關"危險駕駛"或第38條有關"不小心駕駛"的罪行。如要制定法例，政府當局須先詳細研究使用流動電話及車內放置流動電話的數目與交通意外發生的相關性。

26. 事務委員會要求政府當局至少限制的士內放置流動電話的數目，以打擊折扣黨利用的士租用服務手機應用程式招徠生意。事務委員會並認為，有關問題源於現時沒有法例監管的士乘客的議價行為。

27. 經討論後，事務委員會於2014年2月28日通過以下議案——

"本委員會促請政府研究立法規管的士司機在駕駛時使用智能電話的危險情況和立法禁止的士乘客議價。"

運輸基建

將軍澳跨灣連接路 —— 詳細設計及工地勘測

28. 政府當局於2014年2月28日向事務委員會簡介政府當局就將軍澳跨灣連接路(下稱"跨灣連接路")進行詳細設計及相關的工地勘測工程的建議，按付款當日價格計算，估計所需費用為6,870萬元。若財務委員會(下稱"財委會")於2014年5月批准撥款，政府當局計劃於2014年8月展開擬議的詳細設計及相關工地勘測工程，預計於2016年年底完成。政府當局表示，將軍澳—藍田隧道及跨灣連接路將提供另一條對外道路，紓緩連接將軍澳及其他地區的現有將軍澳隧道的交通負荷，並為進出將軍澳東南部的車輛提供另一條通道。

29. 委員支持上述建議，並促請當局加快進行這項早應推展的工程項目。事務委員會並促請政府當局更密切監察這項工程項目，以避免要求批准增加工程撥款。

30. 事務委員會促請政府當局先完成跨灣連接路及接駁至現有寶順路的連接路工程，以便在將軍澳 — 藍田隧道通車前，為進出將軍澳東南部的車輛提供另一條通道，紓緩環保大道交通擠塞的情況。

中環灣仔繞道及東區走廊連接路

31. 政府當局於2013年11月15日向事務委員會簡介當局的建議，把579TH號工程計劃(即中環灣仔繞道及東區走廊連接路)(下稱"主幹道")的核准工程預算費調高79億3,430萬元，即由281億460萬元增至360億3,890萬元(按付款當日價格計算)，以支付主要因為建造隧道工程的費用上升及增加工程的價格調整準備所引致的額外開支。

32. 事務委員會察悉，工程項目出現額外費用，其中一個主因是由於石層的深度較預期為深，導致建造隧道工程的費用高於預算。事務委員會亦關注到，主幹道日後的建造工程可能會出現相同問題，導致工程造价進一步上升。

33. 政府當局告知事務委員會，由於大部分涉及較高機會出現費用差距的建造隧道工程已經完成，而且經修訂的工程預算費已計入政府對公營部門樓宇和建造工程產量價格變動趨勢資料的最新假設的因素，除非日後全球經濟環境出現重大變化，否則工程預算費不會進一步增加。

34. 事務委員會亦察悉，原有工程預算費由當局在2009年擬備，當時香港受到環球金融海嘯引起的經濟衰退影響。由於本港經濟在隨後數年迅速復甦，建築材料價格及勞工開支顯著上漲。

35. 事務委員會關注到，如日後確實出現人手短缺及勞工開支大幅上升的情況，政府當局會否考慮輸入外勞，務求在目標日期前完成工程。政府當局表示，政府的政策是要確保本地工人優先就業。如承建商有真正需要，但在本地招聘合適工人時遇到困難，可考慮根據補充勞工計劃申請輸入工人，以填補空缺。

西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)

36. 政府當局於2014年4月11日向委員簡介將855TH號"西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)工程計劃"提升為甲級的撥款建議，以改善西九龍填海發展區的道路網絡，估計工程計劃的費用為8億1,310萬元(按付款當日價格計算)。委員原則上支持有關撥款建議。

37. 政府當局向事務委員會保證，實施道路改善計劃後，將可應付西九龍填海發展區和鄰近地區的發展項目額外產生的交通流量，直至2031年。此外，當局亦確認，經改善的道路網絡有助解決現時區內部分道路交界處出現擠塞的問題。

38. 部分委員亦要求運輸署研究毗鄰道路如何有助將柯士甸道的交通分流，並將現時其中一條天橋延長，提供直接的路線，讓車輛可由佐敦／西九龍填海發展區直達尖沙咀，而無須經過現有的道路。

香港的公共照明

39. 在2014年3月25日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介香港的公共照明系統。委員察悉，路政署負責進行預防性維修以保持照明效果及預防設施失靈，亦會安排夜間巡查配合糾正性維修，務求適時修復損壞的照明設施。事務委員會亦察悉，路政署一直為公共照明系統尋求各種節約能源的方法，例如試用發光二極管路燈技術，以及利用調節光度來節省能源。

40. 事務委員會關注到，不少公共交通交匯處的照明不足，但若干住宅區、新發展區及海濱走廊的部分街燈則過於光亮。就此，事務委員會要求政府當局認真評估各區的街燈光度，務求節省能源，以及避免因照明過度而影響附近居民。

41. 事務委員會並關注到，蒲台島居民須自行購買柴油發電，供應島上公共設施(包括碼頭及街燈)的電力。因此，事務委員會促請政府當局考慮在島上開發可再生能源，例如太陽能、風能及潮汐能，令居民無須承擔公共照明的電力開支。

42. 就此，事務委員會通過一項議案，促請政府當局研究公共照明應用再生能源的試驗計劃，並於稍後向事務委員會匯報。

香港的道路路面維修

43. 政府當局於2014年5月26日向委員簡介香港的道路路面維修工作。事務委員會察悉，現時全港的道路網絡長約2 000公里，其中約四分之三為鋪設瀝青的路面，其餘為鋪設混凝土的路面。政府當局解釋，由於混凝土強度較高及較為堅硬，所以適合用於有重型車輛經常需要停頓及起步、或需要急轉的路段；而瀝青則因具有一定程度的彈性及較高的柔韌性，能提高乘客舒適度。

44. 事務委員會亦察悉，為保持道路網絡於安全及適用的狀況，路政署需要定期巡查及進行不同規模的維修保養工作。路政署定期進行的"安全巡查"，是要找出對公眾構成即時危險的道路損毀狀況，以便盡快安排修復工作。委員察悉，"安全巡查"的次數主要視乎道路的類別而定：在行車速度及車流量高的快速公路每天均會進行一次巡查；主幹道路每星期進行一次巡查；其他道路則會每1至3個月進行一次巡查。

45. 事務委員會認為，主幹道路每星期巡查一次實在非常不足，並促請當局加密巡查次數。部分委員認為，當局經常封閉三線道路的其中兩條行車線進行道路工程，導致交通嚴重擠塞，並詢問當局為何不在午夜時分進行道路工程(尤其是商業區的道路工程)，以免日間出現擠塞。

46. 政府當局解釋，路政署在計劃和進行道路維修保養時，致力盡快完成修復道路工程，減少對交通的影響。在香港這個高度密集的道路網絡當中，封閉任何路段及作出相應的臨時交通安排，難免會對交通情況構成影響。委員察悉，部分道路維修保養工作現已安排於公眾假期或晚間進行，務求減少對日常交通的影響。

47. 事務委員會進而察悉，因應交通和施工噪音所帶來的限制，路政署曾試驗利用熱能修路機翻修損毀的瀝青路面，以及試驗利用預製混凝土板塊，以適時翻修損毀的混凝土路面。

行人設施

"人人暢道通行"計劃

48. 事務委員會一直密切監察當局推行改善行人環境措施的情況。政府當局於2013年11月15日向事務委員會簡介政府在2012年公布的"人人暢道通行"新政策的最新進展及政府當局的

建議，即向財委會申請為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，於2014-2015年度撥款567,696,000元。

49. 委員普遍支持有關撥款建議。事務委員會詢問當局根據甚麼準則，挑選將於2014-2015年度開展的"人人暢道通行"計劃下的30個項目。政府當局解釋，當局已邀請每個區議會在"人人暢道通行"計劃下建議的名單中挑選3個建議項目，優先進行相關工程。

50. 事務委員會認為"人人暢道通行"計劃對市民甚有裨益，並促請政府當局加快落實撥款安排和施工時間表。政府當局解釋，當局須平衡兩方面的需要，既要避免對整體人力需求構成不必要的壓力，亦要加快有關的施工時間表。

51. 一名委員強烈要求政府當局將位於北角糖水道橫跨英皇道的行人天橋納入"人人暢道通行"計劃，但知悉有關天橋現時被露宿者佔用。政府當局解釋，上述情況涉及天橋的管理問題，並非直接與提供無障礙通道設施有關。此外，有關天橋的另一端與一幢私人大廈連接，而由於空間有限，加上該大廈對開的公共行人通道地底又有多項公用設施，在相關行人天橋加裝升降機，技術上並不可行。

52. 就此，事務委員會查詢現時有多少條行人天橋由政府擁有但未能確定由哪一方負責管理。政府當局解釋，當局沒有相關資料，但告知委員，凡獲路政署編配編號的公共行人通道均屬"人人暢道通行"計劃所涵蓋的項目。然而，政府當局一直跟進由市民報告的類似個案。

53. 事務委員會亦關注到，尚有多少個港鐵車站仍未設置升降機，以及港鐵公司在車站設置無障礙通道設施的進度。政府當局表示，港鐵公司已推出"用心聽·用心做"計劃，改善港鐵車站的無障礙通道設施。事務委員會察悉，約90%的港鐵車站已設有無障礙通道設施，而約70%的車站已有在兩個出入口安裝了升降機。

其他事宜

私人駕駛教師執照

54. 政府當局於2014年3月25日向委員簡介當局就私人駕駛教師執照簽發機制諮詢駕駛教師業界的結果及未來路向。運輸

署曾於2013年7月就私人駕駛教師執照的發牌制度提出9個方案，與駕駛教師業界商討。然而，經廣泛諮詢後，駕駛教師業界持份者仍未能達成共識，政府當局遂決定按照現行機制簽發新駕駛教師執照，並於2014年第三季開始接受申請。

55. 大部分委員認為政府的駕駛訓練政策過時，應予以檢討。事務委員會通過以下議案——

"鑒於駕駛教師業界對現行新簽發私人駕駛教師執照機制出現意見分歧，未能達致共識，本會促請政府採取分期方式，彈性處理本年度新簽發事宜；同時，當局應全面檢視現行駕駛訓練政策，包括駕駛教師執照組別的釐定及數目，受限制駕駛教師的規定等，以便更迎合目前社會需要。"

提高在私家車上強制使用兒童安全帶裝置要求的建議

56. 在2013年12月20日的會議上，政府當局就下述建議諮詢事務委員會：提高在私家車上強制使用兒童安全帶裝置的要求，以進一步加強兒童乘客的安全。委員察悉，政府當局建議採用身高和年齡作為強制在私家車前座和後座的兒童使用兒童安全帶裝置的準則。

57. 委員雖然支持政府當局的立法建議，但關注當局應否就校巴及保母車施加相同的規定，並質疑是否有急切需要實施有關法例修訂建議。

58. 政府當局解釋，經檢視17個司法管轄區就在私家車上使用兒童安全帶裝置的規定後，當局得悉所有司法管轄區的有關法例規定均較香港嚴格。雖然涉及私家車兒童乘客的傷亡人數相對較少，但政府當局認為仍有空間進一步提高在私家車上使用兒童安全帶裝置的法例規定，為兒童乘客提供更佳保障。至於保母車方面，政府當局表示，提供護送服務及使用更安全的座椅，均可加強保障兒童乘客的安全。

59. 部分委員關注到，兒童安全帶裝置的標準如訂得過高，會令安裝費用高昂，對私家車車主造成財政負擔。政府當局表示，當局會在法例訂明兒童安全帶裝置的基本安全標準，在引入新安全規定後，市場上會有更多型號的兒童安全帶裝置出售，屆時價格或會降低。

60. 事務委員會亦關注到，對偶爾接載兒童乘客的駕駛者而言及在緊急情況下，擬議立法規定的適用情況為何，以及違反相關規定的罰則。

61. 政府當局告知事務委員會，當局不會考慮豁免偶爾接載兒童乘客的駕駛者，使這類駕駛者無須遵從有關兒童安全帶裝置的規定。遇有緊急情況而私家車上沒有兒童安全帶裝置時，可以使用其他交通工具。然而，當局補充，會按個別情況考慮是否提出檢控。事務委員會察悉，根據現行法例，任何人如不遵守有關兒童安全帶裝置的現行規定，可處罰款2,000元。

62. 事務委員會曾於2014年1月17日聽取運輸及房屋局局長就行政長官2014年施政報告中有關運輸的政策措施作出簡報。在有關會議上，事務委員會通過以下議案——

"本會促請政府盡快落實興建北環線，並於粉嶺北新發展區設立車站。"

63. 當局曾就與道路交通有關的收費調整建議徵詢事務委員會的意見。此外，事務委員會亦曾考慮以下的撥款建議——

- (a) 建議保留路政署港珠澳大橋香港工程管理處3個編外職位，以及延長由內部重行調配的1個職位的任期；
- (b) 提升第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統；及
- (c) 更換大埔及北區的區域交通控制系統。

曾舉行的會議

64. 在2013年10月至2014年6月底期間，事務委員會共舉行9次會議。事務委員會已安排在2014年7月18日舉行另一次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年7月2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

2013-2014年度委員名單

主席	陳鑑林議員, SBS, JP
副主席	范國威議員
委員	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 謝偉俊議員, JP 梁國雄議員 陳偉業議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員 胡志偉議員, MH 陳恒鑾議員, JP 郭家麒議員 葛珮帆議員, JP 潘兆平議員, BBS, MH 鄧家彪議員, JP 盧偉國議員, BBS, MH, JP 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS

(總數：23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)1688/13-14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

本報告旨在匯報鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2013-2014年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2013年10月10日的會議上同意，小組委員會在2013-2014年度會期應繼續工作，以便更集中討論與鐵路有關的事宜。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. 小組委員會由田北辰議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行8次會議(截至2014年6月底)。

主要工作

4. 小組委員會曾於本年度會期跟進多項與策劃及推行新鐵路項目有關的事宜，以及現有鐵路的運作情況，包括列車服務表現及安全管理、維修保養計劃、以及列車服務中斷和緊急情況的安排。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。

A. 推行新鐵路項目

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

5. 小組委員會一直密切監察高鐵香港段的推行情況。高鐵是從香港到廣州全長約140公里的高速鐵路，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，而香港段是長約26公里的地下鐵路走廊，由皇崗邊界至西九龍總站。

6. 隨着財務委員會於2010年1月16日批准撥款申請以進行高鐵香港段鐵路及非鐵路工程後，建造工程已於2010年1月底展開，以期於2015年完工。政府當局一直就高鐵項目建造工程的進展和財務狀況，向小組委員會提供半年度進度報告，以供參閱。

7. 在2013年11月22日的會議上，政府當局與港鐵公司向小組委員會簡介截至2013年6月30日止的第七份半年度報告。委員關注到高鐵香港段建造工程的進度，包括勞工短缺對工程進展的影響、信號系統測試、招標過程和審批合約制度，以及在高鐵西九龍總站實施"一地兩檢"的安排。然而，政府當局表示，高鐵香港段的建造工程預計如期在2015年完成。其後，預計港鐵公司需時數個月，就高鐵香港段進行多項測試和試運行，檢驗鐵路營運狀況，並經相關政府部門(如機電工程署)批准後，才可通車。

8. 在2014年4月中，港鐵公司公布無法按原先目標在2015年完成高鐵香港段的建造工程，小組委員會對此表示深切關注。因此，小組委員會在2014年4月28日前往高鐵香港段西九龍總站建築工地進行實地視察，進一步了解有關工程的最新進展，並於2014年5月5日和5月19日舉行兩次會議，檢討導致目前情況出現的原委。

9. 在上述兩次會議上，小組委員會追問港鐵公司與公職人員有否刻意隱瞞事實及向立法會提供虛假資料，並問及經修訂的目標完工日期、承建商是否有可能提出申索要求和獲批工程總額的增幅。港鐵公司告知小組委員會，根據最新的工程進度評估，高鐵香港段建造工程的完工日期將推遲至2016年，加上需時進行測試及試運行以確保列車運行安全，高鐵香港段將於2017年投入服務。港鐵公司解釋，高鐵工程延誤原因包括惡劣天氣和難以處理的地質情況。此外，港鐵公司已成立獨立委員會，全面檢討高鐵項目的管理方針。政府當局亦表示會成立獨立專家小組，檢討與高鐵項目延誤有關的事宜，例如項目管理、監察機制等。獨立專家小組預計於2014年6月展開工作，以期於2014年11月底前完成檢討。小組委員會察悉，獨立專家小組會

向行政長官提交報告，而報告內容將會公開。獨立專家小組會審視在推展和監督高鐵項目方面是否存在制度上及其他問題。

10. 在有關會議上，部分委員建議成立專責委員會，調查高鐵香港段工程延誤的原因，而該委員會在執行其職務時獲授權根據《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(2)條行使該條例第9(1)條所賦予的權力。亦有委員建議，將成立的專責委員會應研究日後如何有效地監督新鐵路項目，以及如何加強港鐵公司的管治。在2014年5月19日的會議上，委員就上述目的動議兩項議案，但有關議案未獲通過。

西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線

11. 西港島線是現有港島線的延線，由上環站起，終點站設於堅尼地城，兩個地下中途站分別設於西營盤和香港大學，全長約3公里。南港島線(東段)則是連接港島南北部的新的鐵路線，由鴨脷洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園，全長約7公里。觀塘線延線全長約2.6公里，由現時港鐵觀塘線油麻地站延至新建的何文田站及黃埔站。

12. 在2014年6月17日的會議上，小組委員會察悉，西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線均在施工階段出現各種困難情況。就西港島線而言，港鐵公司仍然維持於2014年12月西港島線全線開通的目標，但為審慎起見，如西營盤站未能如期啟用，港鐵公司在2014年12月通車時將會採用不停西營盤站的後備方案。在此情況下，西營盤站會順延至2015年首季啟用。港鐵公司會於2014年較後時間作出公布，確定西港島線實際通車日期，以及是否需要採用後備方案。

13. 除了西港島線外，小組委員會委員亦獲悉南港島線(東段)及觀塘線延線項目的整體工程未達到應有的進度，因為所需使用的建築方法甚為複雜，加上已高度發展地區的可用空間緊絀所產生的局限，同時要保障鄰近地區人士和建築工人的安全，以致影響到建造工程的安排。港鐵公司表示，截至2014年6月，南港島線(東段)和觀塘線延線項目的工程均較原訂時間落後約6個月，因此未能實現南港島線(東段)和觀塘線延線在2015年通車的目標。到了2014年年底，兩條新鐵路線的通車安排時間表應較為明朗，屆時港鐵公司會再報告有關項目的進展。

14. 與高鐵項目一樣，小組委員會委員亦深切關注西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線出現的延誤，以及工程費用可能增加的情況。此外，委員對上述鐵路項目的監督和管理表示

憂慮，並質疑政府當局如何監察港鐵公司推展新鐵路線項目，以及港鐵公司有否高估其同一時間管理多個工程項目的能力。另外，小組委員會促請作為港鐵公司大股東的政府當局檢討監督鐵路項目的機制，並不論有關鐵路項目是採用"擁有權"模式或"服務經營權"模式進行，政府當局亦應密切監察鐵路線建造工程的進度。政府當局答允就未來鐵路項目的監督機制進行檢討。

鐵路項目的施工安全

15. 在2014年1月，政府當局向小組委員會簡介鐵路項目的施工安全事宜。委員察悉，政府當局非常重視施工安全，並已要求港鐵公司及其承建商盡快調查及跟進嚴重事故，防止同類事故再次發生。港鐵公司告知小組委員會導致數宗致命意外的成因，以及該公司在事故發生後推行的多項提升安全措施，包括"安全隱患即時匯報"計劃及危險"離手"運動。此外，港鐵公司亦有在部分大型機器的後方範圍安裝電子設備並進行測試，以改善工人安全。

16. 委員關注工人的人壽保障計劃所涵蓋的範圍。港鐵公司回應時表示，除了給予僱員法定賠償外，港鐵公司亦自2012年起投購建造工人人壽保障計劃，該計劃的保障範圍涵蓋在過去30天內受僱在鐵路項目地盤工作8天或以上的所有工人，而不論致命原因為何。

港鐵公司就鐵路項目進行的社區聯絡工作

17. 在2014年1月3日，政府當局向委員簡介港鐵公司就鐵路項目進行的社區聯絡工作。委員提出各種關注事項，包括港鐵公司代表出席各區議會轄下與交通有關的委員會的會議次數；乘客乘搭港鐵列車時車廂環境的舒適度；不在西港島線工程下建造行人連接系統接駁太白台的決定；以及受新鐵路線建造工程影響的大廈業主可據以提出申索的補償機制相當繁複等。

18. 小組委員會察悉，港鐵公司已嘗試加密班次，滿足乘客的需求，特別是繁忙時間的乘車需求。港鐵公司會因應現有信號系統的限制，再研究以不同方法改善列車服務，令乘客乘車時更舒適。

19. 至於居民關注西港島線及其他鐵路線的通風井，港鐵公司解釋，在發展其他鐵路項目如南港島線(東段)時，亦有居民提出相若的關注事項。鑒於區內人士對通風井所引致的空氣質素

和噪音影響有所誤解，該公司已向居民解釋通風井的運作，並安排居民前往現有鐵路線的其他通風井實地視察。

B. 現有鐵路的運作

鐵路安全

在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門

20. 政府當局與港鐵公司於2013年11月22日向委員匯報在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門工程的最新進展，以及相關的財務安排。小組委員會察悉，為了在東鐵線沿線月台加裝自動月台閘門，港鐵公司已於2013年馬季歇暑期間在馬場站展開加固工程，預計在東鐵線沿線所有車站加裝自動月台閘門的工程將於2020年完成。此外，港鐵公司亦向委員匯報，馬鞍山線改動工程已於2012年動工，進展良好，並預計將於2017年竣工，配合沙田至中環線(下稱"沙中線")(大圍至紅磡段)於2018年通車。

21. 委員亦察悉，港鐵公司會透過內部資源調配應付在東鐵線沿線加裝自動月台閘門的工程費用。其中，車站和月台加固工程費用約為8億元，而馬鞍山線的自動月台閘門工程費用則約為4億元。半數工程費用會由沙中線整體工程支付，其餘半數則會由港鐵公司承擔。據港鐵公司表示，乘客無須為上述加裝工程支付額外費用。

22. 在會議上，委員促請港鐵公司加快在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門，並應採取措施，務求在東鐵線加裝自動月台閘門工程於2020年竣工前加強月台安全。在2014年1月10日，小組委員會前往港鐵沙田貨運場及馬場站視察，了解在東鐵線車站加裝自動月台閘門的工程進度，並對港鐵公司就上述工程採取的消減噪音措施表示欣賞。

港鐵公司的路軌檢查制度

23. 港鐵公司於2014年1月3日向小組委員會簡介其路軌檢查工作。小組委員會察悉，定期檢查的工作包括超聲波軌道探測、目視檢查及染料滲透測試，這些檢查工作均屬日常維修制度的一部分。為了提升港鐵網絡的路軌檢查及維修工作效益，港鐵公司於2013年1月引進了一輛先進的超聲波軌道檢測車。該輛檢測車提供高靈敏度的強化信號分析功能及更迅速的偵測速度，以提升超聲波路軌探測的成效和效率。

24. 小組委員會就引入先進的超聲波軌道檢測車會否精簡進行目視檢查和手提超聲波軌道探測所需的人手安排表示關注。部分委員亦關注港鐵公司是根據甚麼準則決定採用外判服務，而外判維修服務可能會對維修質素造成不良影響。

鐵路事故

25. 在2013年12月20日及2014年2月28日的會議上，政府當局與港鐵公司向小組委員會簡介2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線服務中斷近5小時的事故。據港鐵公司表示，該公司發現調景嶺站附近一個架空電纜拉托裝置的繫索折斷，導致列車服務中斷。港鐵公司告知委員，架空電纜拉托裝置在建造時安裝不當導致繫索折斷。

26. 2014年2月28日，港鐵公司亦向小組委員會匯報，指2014年2月9日和2月18日發生的東鐵事故，以及2013年12月17日和2014年1月22日發生的輕鐵事故，是由於架空電纜的絕緣體損壞所致。港鐵公司的事故調查結果顯示，上述東鐵線及輕鐵服務中斷事故因絕緣體的品質問題引致。港鐵公司已更換所有與2014年1月22日輕鐵事故有問題絕緣體同批次付運的絕緣體。委員亦察悉，港鐵公司會採取其他補救措施，例如向生產商跟進有問題絕緣體的品質情況，以確保所有鐵路線的絕緣體的質素。

27. 小組委員會曾在2013年12月20日和2014年2月28日的會議上討論港鐵公司處理事故的方法，而委員極為關注港鐵公司在發生事故期間所採取的應變措施。委員尤其不滿港鐵公司向乘客發布的資訊混亂，例如是否有列車服務及緊急接駁巴士安排的資訊。在2013年12月20日的會議上，委員通過兩項議案，督促港鐵公司檢討或終止外判制度，務求改善維修質素，防止同類事故再次發生。此外，鑒於服務中斷的頻密程度，委員通過一項議案，促請政府當局研究就對港鐵施加的罰款延伸至扣減港鐵董事的袍金及花紅，並定出實施時間表。

港鐵列車的載客量和載客率

28. 在2014年2月28日的會議上，小組委員會要求政府當局及港鐵公司向委員簡介港鐵列車的載客量和載客率。小組委員會普遍認為，在日間繁忙時段，大部分鐵路線現時的載客率不能令人接受，尤以將軍澳線、東鐵線、西鐵線及荃灣線為然。

29. 鑒於在繁忙時間列車車廂非常擠迫，小組委員會促請港鐵公司在切實可行範圍內盡快訂立時間表，並推行如早晨特惠

計劃的措施，以提升列車的可載客量。對於港鐵公司為增加可載客量而拆除車廂內部分座位的做法，部分委員表示有保留，因為此舉會影響乘客乘車時的舒適度。此外，小組委員會知悉列車車廂擠迫的問題，並促請政府當局檢討現行的公共運輸政策，即以鐵路為本港公共交通系統的骨幹，其他的公共交通工具作輔助，彼此相輔相成。

30. 據港鐵公司表示，現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，以每平方米平均站立最多6人的標準，計算車廂內的最高可載客量。然而，就目前營運中的鐵路而言，基於多種因素，例如乘客的乘車習慣有所轉變，實際可載客量少於原先的設計可載客量。舉例而言，越來越多乘客在乘車時閱讀報章或使用智能電話，因而在列車上佔用較多個人空間。港鐵公司向委員保證，4條新鐵路線(即西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙中線)在設計階段的服務水平，是以每平方米站立4人的乘客密度為服務基準。

31. 港鐵公司於2014年5月公布推出"早晨折扣優惠"試驗計劃，由2014年9月1日起至2015年5月31日止。

C. 策劃新鐵路項目

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的公眾諮詢

32. 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。政府當局的目標是修訂上述發展策略，以應付直至2031年的運輸需求。政府當局在2012年4月至7月期間進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。此外，政府當局在2013年2月21日至5月20日進行第二階段公眾參與活動，收集公眾對現有鐵路線7項地區性優化方案的意見。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。

33. 政府當局於2013年3月向小組委員會表示，在2013年5月完成第二階段公眾參與活動後，顧問將會整理於第一及第二階段收集所得的公眾意見，而整項鐵路發展策略研究將於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年內向公眾匯報鐵路發展策略研究的結果。

34. 小組委員會較早時曾要求政府當局在2014年上半年向委員簡介新鐵路藍圖，而當局亦同意於2014年5月向委員作出相關匯報。然而，政府當局告知小組委員會，當局需要更多時間擬備有關計劃，並會於2014年下半年向小組委員會匯報。

建議

35. 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
2014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

2013-2014年度會期的委員名單

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