

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)1216/14-15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在2014-2015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2015年7月8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。田北辰議員及鄧家彪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2014年10月至2015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2014年10月至2015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

2015年港鐵票價調整

5. 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在2015年5月公布，根據於2013年修訂的票價調整機制，2015年整體港鐵票價調整幅度為+4.3%。新的港鐵票價將於2015年6月21日起生效。事務委員會先後在2015年5月12日及6月16日討論有關事宜。事務委員會委員不滿港鐵公司雖然有超過116億元的豐厚利潤，並在去年發生多宗鐵路事故，卻仍然決定在2015年增加港鐵票價。

6. 根據政府與港鐵公司於2007年簽訂的《營運協議》，票價調整機制每5年進行檢討。有鑒於此，多名委員促請政府當局提前進行下一次的票價調整機制檢討。港鐵公司表示，政府當局曾就提前進行下一次票價調整機制檢討一事聯絡港鐵公司。港鐵公司正研究有關事宜，一俟作出決定，便會向事務委員會匯報。

7. 事務委員會籲請港鐵公司提供更多票價優惠，藉此把2015年票價調整後整年所得的額外收入全數回饋乘客。事務委員會察悉，港鐵公司將會在5個公眾假期推出"港鐵節折賞"推廣計劃，並會延長現有的各項推廣計劃。部分委員要求港鐵公司把"港鐵節折賞"計劃延伸至更多公眾假期，並把"早晨折扣優惠"計劃推展至黃昏繁忙時段及涵蓋更多車站。部分委員認為，港鐵公司在推出車費推廣計劃時既會引致行政費用，港鐵公司不如減低整體票價增幅，節省上述行政費用，令所有港鐵乘客受惠。

港鐵公司前行政總裁韋達誠先生的僱傭合約提前終止事宜

8. 港鐵公司在2014年7月16日宣布，韋達誠先生將於2014年8月15日離任行政總裁一職。港鐵公司在其2014年報告中披露，截至2014年8月15日，韋達誠先生獲得580萬元基本薪金、津貼及實物收益。他於合約終止時亦獲得1,570萬元合約結算金額，代替其僱傭合約下設定的12個月通知期限。事務委員會於2015年6月16日舉行會議，要求港鐵公司說明向韋達誠先生提供有關離職協議的理據。

9. 委員曾批評韋達誠先生在跟進廣深港高速鐵路香港段項目的進度方面監管不力，亦沒有秉持專業及主動的態度，確保工程可在不超出預算費用的情況下如期完工。綜觀韋達誠先

生的表現，部分委員質疑港鐵公司向其支付合約結算金額的做法是否恰當。

10. 港鐵公司解釋，韋達誠先生提早離任的安排，是港鐵公司董事局與韋達誠先生之間達成的協議。有鑒於港鐵公司將面對多項挑戰，韋達誠先生與港鐵公司董事局均同意，一個可以為公司作出長遠承諾的領導層，會有利公司向前發展。至於港鐵公司向韋達誠先生支付的結算金，則是他們雙方達成的協議，當中亦參考了韋達誠先生的僱傭合約條款，以及《僱傭條例》(第57章)應用於其他終止合約情況的安排。

《公共交通策略研究》

11. 過去政府共進行了3次整體運輸研究，上一次(即第三次研究)是在1997年進行，於1999年完成，規劃年份推展至2016年。政府以有關的研究結果為基礎，在1999年制訂了《邁步前進：香港長遠運輸策略》，當中的5項政策綱領如下：

- (a) 更妥善融合運輸與城市規劃；
- (b) 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
- (c) 更完善的公共交通服務和設施；
- (d) 更廣泛運用新科技來管理交通；及
- (e) 更環保的運輸措施。

政府當局向事務委員會簡報，於1999年公布的多項政策建議，全部均已落實。在第三次整體運輸研究完成後，隨着新市鎮的發展，加上當局推行多項新的交通措施，市民對公共交通服務的需求已大為改變。有鑒於此，部分委員促請政府當局展開第四次整體運輸研究，為未來的運輸系統的發展作前瞻性規劃，並為各種公共交通工具訂立更清晰明確的定位，促進其健康發展。

12. 事務委員會曾在2013-2014年度會期內最後一次會議上，討論了有關成立小組委員會以討論本港未來整體運輸研究的建議。政府當局於2014年7月17日告知事務委員會，當局計劃開展《公共交通策略研究》。政府當局解釋，1999年完成的第三次整體運輸研究就整體運輸布局確立了一些大方向，這些大方向至今在政策方面依然適用。政府當局於2014年11月底向事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃。

13. 委員察悉，《公共交通策略研究》分為兩個部分，即《角色定位檢視》及《專題研究》。《角色定位檢視》會就重鐵以

外的公共交通服務的角色定位作出檢視，並會展開顧問研究；《專題研究》則集中探討現時公共交通業界較為關注或有迫切性而須優先處理的8個課題，而此部分會由運輸及房屋局與運輸署運用現有的資源進行。政府當局請事務委員會支持開設一個首長級丙級政務官的編外職位，負責監察《公共交通策略研究》的推行情況。

14. 部分委員雖然歡迎政府當局計劃展開《公共交通策略研究》，但認為該項研究的涵蓋範圍相當局限。他們建議政府當局盡快展開第四次整體運輸研究，因為《公共交通策略研究》不會處理多項課題，例如跨境交通需要、提供泊車位以配合車輛數目增長、有關私家車及使用單車作為交通工具的政策、港鐵站接駁巴士服務的經營權，以及機場島交通服務不足等。

15. 政府當局解釋，鑒於本港有超過90%的總乘客人次使用公共交通服務，目前實有需要檢視各項公共交通服務的角色定位，確保這些服務能在重鐵網絡進一步擴展的情況下，繼續優勢互補。政府當局強調，為進一步擴展直至2031年的香港鐵路網絡提供規劃框架的《鐵路發展策略2014》加上《公共交通策略研究》的展開，已可大致涵蓋大部分有關交通的主要事宜。

16. 其他委員雖表示支持政府當局的人事編制建議及展開《公共交通策略研究》，但他們亦建議政府當局應採取即時措施，解決目前的交通問題，例如交通擠塞、泊車位不足、機場島交通設施不足，以及公共交通營辦商在營運上的困難。

17. 事務委員會決定在2014-2015年度會期舉行4次特別會議，就專營巴士、非專營巴士、小型巴士和的士的角色及定位，收集業界和公眾的意見。以配合政府當局在進行《公共交通策略研究》時將邀請運輸業界及公眾提供意見的工作。

專營巴士服務

18. 事務委員會察悉，《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》會研究專營巴士服務的角色定位，涵蓋的課題包括如何進一步推進巴士路線重組，以及開辦嶄新服務和安裝實時巴士報站系統的可行性。事務委員會亦了解，《角色定位檢視》所涉範圍廣泛，觸及多項公眾關注及影響公共交通業界生計的課題。

19. 事務委員會曾邀請團體代表出席於2015年2月9日就專營巴士服務舉行的特別會議。簡要而言，他們認為政府應該確

保乘客享有多元的選擇；向專營巴士營辦商提供支援以改善運輸交匯處及巴士站的設施；引入更多巴士專線或巴士優先使用道路的措施；檢討專營巴士服務的角色和長遠發展時，應將巴士司機的生計納入考慮之列；以及引入更多環保交通工具，並在鐵路站附近提供泊車轉乘設施。團體代表亦促請專營巴士營辦商應用資訊科技及其他先進的智能交通系統，管理巴士服務，以及推行更利便使用者的措施，以配合騎單車人士攜帶單車乘坐巴士的需要。

20. 事務委員會大部分委員贊同上述意見，並籲請政府當局在《公共交通策略研究》之下的《角色定位檢視》研究上述事項。此外，他們亦促請政府當局探討如何提高專營巴士服務的營運效率、質素及競爭力，例如推出月票優惠、轉乘優惠或其他優惠計劃，吸引乘客；更妥善協調各項公共交通服務；在巴士總站提供設施，以照顧巴士司機在每程之間小休時的需要，從而確保運作安全。

非專營巴士服務

21. 現時全港有超過7 000輛非專營巴士，為市民提供不同類別的服務，包括遊覽服務、酒店服務、學生服務、僱員服務、國際乘客服務、居民服務及合約式出租服務。據政府當局表示，《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》會探討各項公共交通服務的角色定位，當中包括非專營巴士服務。事務委員會察悉，考慮到未來新基建的落成，政府當局會研究，是否需要因應新的服務需求而在非專營巴士服務的營運上適度增加彈性。

22. 事務委員會察悉，為解決學校巴士服務供不應求的問題，政府當局建議豁免學校私家巴士無須遵守從市場採購二手車輛的規定，讓學校可在有需要時採購新車輛。另外，政府當局亦建議向非專營巴士增發"只獲准提供學生服務"的新批註，以期增加學校巴士服務的供應。

23. 在2015年4月14日的事務委員會特別會議上，大部分委員及出席會議的團體代表均對增發新批註的建議表示關注。他們促請政府當局重新評估，是否有必要為解決只是十多間學校在採購學校巴士服務時遇到的困難，而要增發"只獲准提供學生服務"的批註。委員認為問題的癥結在於學校巴士服務營運成本上升，以及使用服務的學生數目下降，而且學生的居所位置分散。委員建議該等學校可使用外判的租車服務、安排彈性上學

時間或整合同區學校的巴士路線，並認為這些措施或有助解決問題。其他委員建議向非專營巴士發出學生服務批註，以增加學校巴士服務的供應。此外，鑒於過往數年學校巴士費用不斷增加，部分委員促請政府當局考慮為學生或學校巴士營辦商提供資助。

24. 然而，政府當局解釋，學校巴士服務供不應求的情況，最好應由市場自行處理。如加強運輸業界與教育界的溝通能改善情況，政府當局便無需考慮增發"只獲准提供學生服務"批註的建議。

25. 除學校巴士服務外，部分委員亦促請政府當局留意非專營巴士營辦商面對的困難，包括泊車位及上落客區不足、司機和為此類巴士提供維修服務的資深工人短缺。他們亦促請政府當局制訂有效的短期及長遠措施，解決這些問題。

小型巴士服務

26. 事務委員會亦在2015年5月5日的特別會議上，就《公共交通策略研究》下有關公共小型巴士(下稱"公共小巴")服務的課題聽取公眾意見。大部分出席會議的團體代表均表示，公共小巴的座位數目應由16個增加為20至24個。他們認為，公共小巴增加座位數目後，便可以在繁忙時間應付乘客需求，縮短他們的候車時間；改善公共小巴公司的財務狀況，從而紓緩加價壓力；增加載客量的同時又不會對環境造成很多不良影響。部分團體代表亦關注到，公共小巴業界面對越來越困難的經營環境，原因是營運成本上升及司機短缺。他們促請政府當局研究可促進業界持續發展的措施。

27. 部分委員支持增加公共小巴座位數目的建議，但其他委員則認為應審慎考慮此項建議，並要顧及此建議對各種交通工具造成的影響。事務委員會亦促請政府當局考慮推行有利公共小巴業界營運及發展的措施，例如放寬部分公共小巴禁區，以及開辦新的路線。

公共交通策略研究 —— 公共小型巴士的座位數目

28. 政府當局於2015年5月12日向事務委員會簡報，因應專線小巴業界建議把公共小巴座位數目由16個增加為20至24個，當局就此作初步探討的進展。事務委員會察悉，由於社會對有關建議眾說紛紜，政府當局會在《公共交通策略研究》下的《角

色定位檢視》作深入研究，研究工作約於2015年年中展開，預期需要大約兩年時間完成。

29. 多名委員認為政府當局預算研究有關建議的時間太長，並促請政府當局加快相關流程。他們指出，增加公共小巴座位數目可增加載客量及縮短乘客的候車時間，但同時又不會佔用更多路面。部分委員提出可分階段落實有關建議，並先在需求較殷切的公共小巴路線推行建議。

30. 政府當局解釋，當局會檢視公共小巴的角色、財務營運能力，以及在政府當局以鐵路作為公共交通骨幹的政策下如何維持公共交通服務的多元選擇。當局強調，如各項公共交通工具之間出現不良競爭，未必能令乘客受惠，因為這可能會影響公共交通服務的質素。政府當局表示，紅色小巴業界及公共小巴前線司機對有關建議表示有所保留，並提出應審慎研究增加公共小巴座位數目的建議。

道路交通管理

香港道路交通擠塞研究

31. 本港道路交通擠塞問題一直是事務委員會的主要關注事宜。事務委員會察悉，政府當局曾於2014年3月邀請交通諮詢委員會(下稱"交諮會")進行一項有關香港道路交通擠塞的研究。該研究旨在探討導致整體道路交通擠塞的各種因素；建議全港性的短期及中期措施，以紓緩道路交通擠塞情況；以及提出長遠方案供政府當局作進一步研究。交諮會於2014年12月提交《香港道路交通擠塞研究報告》(下稱"《交諮會報告》")，當中提出12項短、中及長期措施，供政府當局考慮。

32. 政府當局於2015年5月向委員簡介當局就《交諮會報告》提出的額外12項建議所作的回應。政府當局解釋，私家車的數目在2003年至2013年期間增加了40%，這已佔同期車輛總數增長約87%。反映車輛使用量的總行車里數同期亦錄得15%的增長。事務委員會察悉，政府當局一直透過3項現行措施解決道路交通擠塞問題，這3項措施分別為改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。然而，政府當局承認，在推行上述3項措施時面對多項挑戰，例如增建道路時遇上各種限制、不同持份者對交通管理措施持互相抵觸或不同的意見等。事務委員會察悉，《交諮會報告》內提出的12項額外建議旨在補足並與現行措施一併進行。

33. 多名委員認為，單靠增加收費並不足以遏止私家車數目的增長，而且往往只能得到短暫成效。部分委員亦認為，一些中產人士因為附近沒有便利的公共交通工具而選擇駕駛私家車，因此當局提高私家車首次登記稅的措施，只是在懲罰這些中產人士。

34. 政府當局表示會採取多管齊下的策略解決道路交通擠塞問題，而徵稅只是其中一個解決問題的措施。由於公共道路的增建未能追上私家車數目的驚人增長速度，加上興建新道路亦會造成環境及其他問題，政府當局須推出一些措施，令市民減少使用私家車。

35. 大部分委員亦關注到泊車位不足的問題，並籲請政府當局檢討有關泊車位的政策，以及從速增加泊車位的供應，因為車輛在路上穿梭尋找泊車位，亦會造成交通擠塞。

36. 部分委員支持推行電子道路收費計劃及泊車轉乘計劃，以紓緩交通擠塞。委員認為，為減慢私家車增長速度而提高私家車首次登記稅，此做法對那些只是間中才使用私家車的車主並不公平，因為他們不會造成交通擠塞。相反，推行電子道路收費以解決繁忙時間在繁忙地區的交通擠塞問題，可能是較公平的做法。政府當局解釋，以往曾有建議利用電子道路收費等方法紓緩道路交通塞車問題，但基於科技因素及相關持份者的反應，當局並沒有推展這些建議。政府當局會在2015年內就電子道路收費展開公眾參與活動。

37. 其他委員促請政府當局改善單車及行人設施，特別是在港鐵車站與大型屋邨之間加建上蓋，以鼓勵更多市民步行，從而減少路面車輛的數目。委員亦促請政府當局制訂政策，鼓勵市民使用單車。政府當局認同，如在市區範圍以外而路程較短，應鼓勵市民選擇步行及騎單車；相反，由於市區交通繁忙，騎單車會對騎單車人士及其他道路使用者的安全構成威脅，因此並不鼓勵市民在市區騎單車。政府當局會繼續透過巴士路線重組，減少在路上的巴士數目。為吸引乘客轉車，政府當局已一直與巴士營辦商合作，改善轉車站的設施，並提供票價優惠。

38. 部分委員又建議增設更多巴士專線，讓公共交通工具可優先使用道路。部分委員提出，政府當局應優化點到點巴士服務，藉此改善公共交通服務，並應推出措施減低市民購買私家車的意欲。

運輸基建

港珠澳大橋香港口岸 —— 填海及口岸設施

39. 政府當局於2015年1月16日就下述建議諮詢事務委員會：把港珠澳大橋香港口岸 —— 填海及口岸設施的核准工程預算費調高54億6,110萬元，即由304億3,390萬元增至358億9,500萬元(按付款當日價格計算)。

40. 事務委員會察悉，上蓋設施的工程範圍主要包括填海以提供土地闢建香港口岸、興建旅客過關及貨物清關設施、設置運輸、興建道路以連接香港口岸和港珠澳大橋香港接線、屯門至赤鱸角連接路及香港國際機場，以及設置其他相關的基建及設施等。委員亦察悉，港珠澳大橋香港口岸項目的核准工程預算費增加，有兩個原因，其一是上蓋設施工程的造價較預計為高，另一原因是工程的價格調整準備增加。而造價增加，主要是由於建築材料(特別是填海工程需要使用的碎石)價格不斷上漲，以及由2011年年中至2014年年中，打樁機、天秤等重型建築機械的租金上升所致。

41. 部分委員認為，鑒於工程項目相當複雜，加上其他種種非政府當局所能控制的因素，因此難以在推展工程項目之前準確預算工程費用，特別是需時多年才竣工的工程項目。

42. 大部分委員對撥款建議表示支持，並促請政府當局採取措施，以免工程費用進一步增加。有部分委員對工程項目的進度表示關注。當局告知事務委員會，根據最新的評估，整個港珠澳大橋項目難以在2016年年底建成。

清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內道路改善工程

43. 政府當局就下述撥款建議諮詢事務委員會：提升703TH號"清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程"計劃為甲級，按付款當日價格計算，估計工程計劃的費用為17億7,440萬元。

44. 事務委員會察悉，上述工程計劃旨在解決現時西貢公路部分路段交通擠塞的問題，因為有關路段的行車量已超出現有的設計容量。政府當局表示，待完成擴闊工程後，往九龍方向的上山路段，在經過現有西貢公路與新西貢公路的交匯點之後，將會擴闊為三線分隔車道。

45. 事務委員會關注工程對雀鳥和野生動物棲息的自然環境所構成的影響；進行有關興建橫跨蠔涌河的連行人道的行車橋對交通造成的影響；以及隔音屏障造成的視覺影響。

46. 政府當局解釋，路政署進行了一項環境研究，評估工程計劃對環境造成的影響，包括生態方面的影響。評估結果顯示，在實施緩解措施後，工程計劃不會對環境及生態造成不可接受的影響。至於橫跨蠔涌河的新建行車橋，事務委員會察悉，承建商會先興建一條新連行人道的雙線行車橋，期間現有天橋會維持行車。待新的行車橋通車後，再清拆現有的行車橋，由新行車橋取代。當局亦向事務委員會保證，會在切實可行的範圍內盡量使用透明及不太高的隔音屏障。

47. 事務委員會支持政府當局的撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會，供進一步考慮。

大埔公路(沙田段)擴闊工程——詳細設計及地盤勘測

48. 政府當局於2015年3月20日向事務委員會簡介政府的下述撥款建議：861TH號"大埔公路(沙田段)擴闊工程"計劃(下稱"擴闊工程計劃")的詳細設計及地盤勘測，按付款當日價格計算，估計工程的費用為4,320萬元。

49. 事務委員會察悉，政府已一直密切監察沙田的交通需求，並採取措施解決該區的交通擠塞問題。為紓緩近新城市廣場的交通樽頸問題，政府正在蔚景園附近加建一條新的行車線，連接大埔公路(沙田段)與青沙公路。相關工程預期在2015年年中完成。待上述工程完工後，政府便會展開大埔公路(沙田段)的相關擴闊工程。

50. 部分委員質疑，擴闊工程計劃能否長遠解決大埔公路(沙田段)的交通擠塞問題，並查詢T4主幹道路的建造工程進展，該主幹道路將會成為上述路段的繞道，是解決沙田交通擠塞的長遠措施。當局告知事務委員會，鑒於區內居民反對該主幹道路，政府正積極聯絡其顧問，研究是否有其他設計方案，包括是否可把部份路段建造成隧道。

51. 事務委員會質疑，既然已有340萬元的應急費用，為何還要為顧問工作加入630萬元的價格調整準備。政府告知事務委員會，在擬議詳細設計及相關地盤勘測工程的預算費用加入價格調整準備及應急費用，是為應付因通脹及在工程推展期間額

外的顧問工作及地盤勘測工作而令成本可能增加的情況。加入該筆價格調整準備，符合政府就為期超過一年的工程合約的一貫做法。事務委員會察悉，擴闊工程計劃的詳細設計工作大約需時一年半至兩年。

52. 事務委員會支持政府當局的撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會，作進一步考慮。事務委員會亦促請當局盡早落實有關建議。

"人人暢道通行"計劃

53. 事務委員會一直密切監察改善行人環境的措施。在2014年11月25日，政府當局向委員簡介下述建議：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，向財務委員會申請於2015-2016年度撥款8億398萬元。

54. 委員普遍對撥款建議表示支持。他們認為"人人暢道通行"計劃能令市民受惠，因此促請政府當局加快撥款安排及施工時間。

55. 儘管如此，部分委員對於不屬"人人暢道通行"計劃範圍內的建議表示關注。他們促請政府當局監察該等建議的推行情況，並提議另推計劃處理該等建議。政府當局解釋，若推行該等建議，便須得到有關業主的同意。在目前來說，政府當局認為應先推展屬"人人暢道通行"計劃範圍的建議。

56. 此外，事務委員會亦關注到，社會人士強烈要求在連接上水鐵路站與北區醫院的行人天橋加裝升降機設施。然而，政府當局表示，由於須就此建議徵求多方的同意，因此執行上有困難；當局正探討有何措施解決這些難題。

其他事宜

57. 事務委員會曾於2015年1月16日聽取運輸及房屋局局長就行政長官2015年施政報告中有關運輸的政策措施作出簡報。

58. 當局於2015年2月曾就與道路交通服務有關的收費調整建議，徵詢事務委員會的意見；另亦曾就大老山隧道有限公司增加隧道費的申請諮詢事務委員會。此外，事務委員會亦曾考慮以下事項的撥款建議——

- (a) 建議在運輸署車輛安全及標準部新增一個常額職位及提升部門主任秘書的職位；
- (b) 建議延長路政署鐵路拓展處一個編外職位的任期；及
- (c) 更換啟德隧道照明系統。

曾舉行的會議

59. 在2014年10月至2015年6月底期間，事務委員會共舉行11次會議。事務委員會已安排在2015年7月7日及17日舉行另外兩次會議。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年6月24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

2014-2015年度委員名單

主席 田北辰議員, BBS, JP

副主席 鄧家彪議員, JP

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
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
毛孟靜議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳恒鏞議員, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

(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(4)1188/14-15號文件

檔號：CB4/PS/3/12

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2014-2015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2014年10月底藉傳閱文件方式，同意小組委員會應在2014-2015年度會期繼續工作，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. 小組委員會由陳恒鑾議員擔任主席，根據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(下稱"港鐵公司")舉行5次會議(截至2015年6月)。

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。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. 策劃新鐵路項目

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的公眾諮詢

5. 在2000年5月，政府當局公布《鐵路發展策略2000》，勾劃香港鐵路網絡直至2016年的擴展計劃。其後，多個鐵路項目已經竣工及通車或處於不同的落實階段。委員察悉，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，以期修訂長遠鐵路發展藍圖，應付本港直至2031年的運輸需求。扼要而言，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(下稱"屯荃鐵路")，供公眾討論。此外，政府當局在2013年2月至5月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。

6. 政府當局於2013年3月向小組委員會表示，在完成上述公眾參與活動後，顧問會整理公眾意見，而整項研究計劃於2013年完成。政府當局其後會考慮顧問的最後建議，並會探討不同鐵路項目的未來路向。

《鐵路發展策略2014》

7. 政府當局於2014年10月向小組委員會簡介《鐵路發展策略2014》。當局是基於上述檢討及修訂《鐵路發展策略2000》的顧問研究結果和最終建議，制訂《鐵路發展策略2014》。在回應運輸需求、合乎經濟效益，並配合新發展區及其他新發展項目的發展需要的前提下，《鐵路發展策略2014》建議在直至2031年的規劃期內完成7個鐵路項目。該7個規劃項目為北環線及古洞站(兩者合而為一)、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線(西段)，以及北港島線。個別鐵路項目的初步建議落實時間及初期的項目成本估算，表列於**附錄III**。

8. 小組委員會委員普遍支持興建擬議東九龍線，因為此舉有助減輕東九龍的交通擠塞問題，並為已規劃在東九龍區一帶進行的大型發展項目，如安達臣道石礦場發展項目的居民提供服務。然而，部分委員憂慮，東九龍線通車後額外增加的乘客量，會對作為沙田至中環線(下稱"沙中線")與觀塘線轉車站的鑽石山站構成壓力。此外，他們建議在東九龍線擬建的寶達站與將軍澳線寶琳站之間加設一個車站，令更多住所不在鐵路網絡覆蓋範圍的將軍澳居民受惠。

9. 小組委員會支持興建北港島線，該鐵路線是東涌線及將軍澳線沿着港島北岸的延伸，既不會嚴重干擾現有港島線的運作，亦不會影響乘客的出行習慣。由於北港島線的建造工程擬於2021年展開，並在2026年完成，部分委員建議加快落實此鐵路項目，以紓緩現時港島線擠迫的情況。

10. 小組委員會察悉，南港島線(西段)的建造工程與北港島線相同，擬於2021年展開，並在2026年完成。部分委員建議加快推展此鐵路項目，或分階段落實推行項目，最先覆蓋香港仔

和田灣，讓該等地區的居民可盡早享受鐵路服務帶來的好處。儘管如此，部分委員憂慮擬建的南港島線(西段)帶來的額外乘客量，可能會在香港大學站(計劃用作南港島線(西段)與西港島線的轉車站)製造樽頸問題。此外，他們認為政府當局應審慎處理數碼港附近居民提出的反對意見。

11. 小組委員會部分委員對於屯荃鐵路並無納入《鐵路發展策略2014》表示遺憾。他們促請政府當局重新考慮在日後發展此鐵路項目，因為鐵路發展不應僅以需求為主導，而是應更具前瞻性，以推動在鐵路站附近的新市鎮發展。政府當局解釋，擬議鐵路項目的經濟效益仍有待證實。政府當局會因應未來新界西北及新界北的新發展計劃，再研究興建新運輸基礎設施的做法是否可行可取，以應付新增的運輸需求。除了屯荃鐵路外，小組委員會部分委員亦關注到，小西灣線並無納入《鐵路發展策略2014》。他們建議，政府當局應採取措施，例如建造輕軌列車接駁小西灣和杏花村，加強該等地區的連繫，並在日後重新考慮推行小西灣線項目。

12. 部分委員認為，《鐵路發展策略2014》所載的鐵路項目不但令鐵路佔有率增加，更會對巴士、小巴及的士等其他交通工具的持續發展造成不良影響。因此，他們促請政府當局確保市民在享用有效率的服務之餘，能獲合理的選擇，而公共交通營辦商亦可持續經營且有利可圖。此外，鑒於鐵路佔有率不斷上升，部分委員建議加強港鐵公司的管治及檢討港鐵票價調整機制。

B. 推行新鐵路項目

13. 小組委員會一直密切監察正在興建的5個鐵路項目的推行情況。有關項目分別為廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段、沙中線、西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線。高鐵香港段及沙中線項目是採用服務經營權模式¹推展，而西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線項目則以擁有權模式²推展。有關該5個鐵路項目的主要資料載於**附錄IV**。

¹ 根據服務經營權模式，政府當局負責出資興建該鐵路項目，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。

² 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。

廣深港高速鐵路香港段

14. 鑒於港鐵公司及政府當局於2014年4月中宣布無法按原先目標，在2015年8月完成高鐵香港段的建造工程，小組委員會深切關注工程延誤的情況及財務影響的事宜。小組委員會繼續監察高鐵香港段的推行進展，並促請政府當局及港鐵公司採取措施，緩減高鐵香港段工程延誤所帶來的影響。在察悉港鐵公司所述，在西九龍總站(合約編號810A)有需要移除大量岩石、西九龍總站的鋼結構複雜、鋼結構的生產率偏低，以及人手短缺的情況後，委員大都擔心工程項目會進一步延誤，並質疑能否按經修訂的目標在2017年通車。

15. 政府當局於2014年11月告知小組委員會，港鐵公司公布高鐵香港段修訂的項目委託費用估算為715億2,000萬元，較原先的委託費用650億元高出約65億元，亦超出核准工程預算的668億元。路政署在其監察和核證顧問(下稱"監核顧問")的協助下，完成評估港鐵公司所作的項目委託費用估算。然而，路政署及其監核顧問發現，若干事項未有包括在該委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。政府當局要求港鐵公司重新檢視委託費用的預算，有關工作預期於2015年第二季完成。委員憂慮，超支金額日後會進一步增加。

16. 小組委員會亦甚為關注在西九龍總站實施一地兩檢的邊界管制設施的安排(下稱"一地兩檢"安排)，因為這對於體現高鐵香港段作為高速、省時鐵路的原意，實在非常重要。因此，部分委員促請政府當局盡快解決相關的法律及憲制問題。政府當局解釋，當局正積極研究實施"一地兩檢"安排的事宜，並與內地有關當局進行商討，目標是在高鐵香港段於2017年年底通車時，可在西九龍總站實施"一地兩檢"安排。

沙田至中環線

17. 政府當局向小組委員會簡介，由於土瓜灣考古發現的關係，大圍至紅磡段的工程進度累計落後至少11個月，預計此路段將於2019年通車。委員亦察悉，為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，並配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及其中的中環灣仔繞道隧道的建造工程，紅磡至金鐘段會延至2021年方能通車。委員憂慮，土瓜灣站的考古發現、鄰近舊灣仔碼頭的海床發現大型金屬物體，以及人手短缺的問題，會令沙中線建造工程進一步延誤。因此，他們促請政府當局加快工程進度，並建議安排沙中線分階段通車。

18. 委員非常關注沙中線工程項目可能會超支，故此港鐵公司向小組委員會簡介有關建造工程的財務狀況。港鐵公司表示，沙中線大圍至紅磡段涉及的額外工程開支至少為41億元。小組委員會詢問，政府當局或港鐵公司應否為沙中線考古工作引致額外開支負上責任，以及當局是否計劃就有關工程向立法會申請額外撥款。政府當局解釋，當局負責為沙中線建造工程及有關考古工作提供資金，包括工程延誤所引致的開支。此外，由於沙中線現有的應急費用不足以應付考古和保育工作所引致的額外支出，運輸及房屋局稍後會聯同發展局向立法會申請額外撥款。

西港島線

19. 小組委員會察悉，西港島線連同香港大學站和堅尼地城站已於2014年12月28日通車啟用，而西營盤站(除奇靈里出入口外)的工程已經完成，並在2015年3月29日啟用。小組委員會知悉，由於受早前進行的建造工程影響，奇靈里出入口與第一街／第二街出入口之間行人隧道的凍土工程仍在進行。小組委員會察悉，奇靈里出入口可於2015年第四季開放予公眾使用。委員亦察悉，西港島線的最新造價為185億元，高於原先估算的154億元。

20. 對於只設有升降機出入口的西港島線車站，部分委員關注到發生緊急情況時乘客的安全問題，包括處理在避火層升降機大堂內200多名乘客的火警疏散程序。港鐵公司表示，設計額外的防火和防煙保護裝置，如避火層升降機大堂及防火幕，是為了當香港大學站發生緊急情況時，令乘客更安全。此外，小組委員會部分委員關注西港島線的3個車站部分地方滲水的問題。港鐵公司解釋，滲水事件主要是地下水經由混凝土牆身的施工接縫滲入。就有關事件，港鐵公司已即時在香港大學站展開修補工程，並於出現問題的牆身進行灌漿。

南港島線(東段)

21. 小組委員會察悉，按現時評估，要達到南港島線(東段)在2016年年底通車的目標，仍存在一定的風險。政府當局表示，港鐵公司需要加快進行南港島線(東段)餘下的建造工程，以實現目標通車日期。港鐵公司亦向委員簡介，南港島線(東段)的預計費用已由124億元增至152億元。據港鐵公司所述，由於建造工程複雜，加上面對各種困難和挑戰，南港島線(東段)的建造費用可能會上升。

22. 小組委員會深切關注到，南港島線(東段)工程整體滯後，主要原因是金鐘站港島線隧道支撐架工程出現延誤。港鐵公司解釋，雖然面對重重挑戰，但該公司會盡最大努力加快南港島線(東段)建造工程的進度，例如每周7天、每天24小時工作，以及增調人手及機械。

觀塘線延線

23. 小組委員會曾聽取港鐵公司就觀塘線延線工程進展作出的簡報。委員察悉，由於連接黃埔站東西大堂的月台隧道的挖掘工作尚在進行，加上遇到複雜地質的不明朗因素，因此，要達到在2016年年中通車的目標，有一定的風險。小組委員會察悉，觀塘線延線黃埔站的挖掘工作進度持續落後，並建議港鐵公司應向委員匯報觀塘線延線工程的規劃進度與實際進展，以便更妥善進行監察。

24. 小組委員會部分委員亦關注到，觀塘線延線建造工程對公眾，特別是對黃埔站附近居民構成的影響。他們擔心，在2015年年中暫時封閉船景街部分路段數個月，會對附近的交通狀況造成不良影響。港鐵公司表示，有關行人道會繼續開放，而緊急車輛通道亦會維持作緊急用途。港鐵公司正與相關政府部門、社區人士及公共交通營辦商緊密合作，推行臨時交通管理計劃，務求盡量減低對附近交通和居民造成的影響。

政府當局作出匯報

25. 為加強向立法會匯報上述鐵路項目的工程進度和財務狀況，政府當局承諾，由本年度會期開始，有關報告會由半年度改以季度形式提交予小組委員會。

C. 現有鐵路的運作

26. 小組委員會繼續與政府當局及港鐵公司跟進與鐵路運作有關的事宜。

鐵路安全

27. 政府當局於2014年2月向小組委員會簡介，指2014年2月9日和2月18日的東鐵線事故及2014年1月22日的輕鐵事故，是由於架空電纜絕緣體發生故障所致。在發生事故後，港鐵公司已從海外聘請獨立架空電纜專家，全面檢討港鐵的架空電纜系

統，檢討範圍主要包括技術規格、採購、品質控制、安裝及維修保養。

28. 政府當局及港鐵公司於2015年3月完成上述檢討工作，並向小組委員會表示，港鐵公司邀請的獨立海外專家Lloyd's Register Rail認為，該公司就絕緣體的標準規格與設計、安裝及更換機制方面採取的做法恰當。然而，港鐵公司獨立專家建議該公司改進絕緣體採購及品質控制方面的做法，並提出建議改善措施。此外，委員察悉，機電工程署(下稱"機電署")另請的獨立專家KEMA Nederland B.V.檢視了港鐵公司獨立專家的檢討工作，並同意港鐵公司獨立專家的檢討結果及各項改善建議。機電署亦認為，港鐵公司獨立專家及署方獨立專家所提出的建議改善措施妥當。港鐵公司已接納其獨立專家，以及機電署獨立專家及署方提出的所有改善建議，港鐵公司亦正落實推行改善措施。

29. 小組委員會部分委員擔心，事故的根本原因可能是港鐵公司缺乏經驗，或未有就採購和品質控制方面制訂技術指引。港鐵公司解釋，該公司已就採購和品質控制方面訂定嚴格規則與規定。由於組件數量龐大而且種類繁多，港鐵公司一直採用風險為本的採購管理方法。在事故發生前，港鐵公司採購價值較高或較重要的組件時，會考慮有關供應商過往的產品質量表現報告，而在訂購例如絕緣體一類價值不高，但對鐵路服務有較大影響的組件時，亦會採用同一方法。

30. 此外，部分委員不滿港鐵公司高級管理人員無須為鐵路服務延誤負上責任，並認為因應嚴重服務延誤事故制訂的現行罰款機制，不足以補償受影響乘客在車程時間和金錢上的損失。政府當局表示，港鐵公司董事局答允在檢討該公司高級管理人員的薪酬福利條件時，將鐵路服務表現納入考慮之列。另外，政府當局會把小組委員會有關引入更多補償機制的建議轉達港鐵公司董事局，以供考慮。

其他事宜

2014年8月20日狗隻進入東鐵線範圍事件

31. 小組委員會對在2014年8月20日發生的東鐵線路軌發現狗隻死亡事件表示關注。港鐵公司應邀在2015年3月6日的小組委員會會議上，向委員簡介有關事件。委員從港鐵公司的報告中得悉事件發生經過，以及港鐵公司經諮詢漁農自然護理署及愛護動物組織後提出的建議改善措施。港鐵公司提出的3項改善

措施包括加固鐵路沿線周邊的圍欄以防止狗隻進入路軌範圍；加強前線員工處理狗隻進入路軌範圍的培訓；以及如接報或確定有狗隻在路軌範圍出現時，應採取較謹慎的做法。

32. 部分委員表示，許多市民，特別是動物愛好者，對此事感到不滿。部分委員亦建議採取改善措施，以免再次發生可能導致鐵路服務延誤的同類事故。有關措施包括增加巡查周邊圍欄的次數，以防止狗隻進入路軌範圍；開發應用程式，供市民向港鐵公司報告鐵路沿線周邊圍欄發現縫隙的情況；以及加裝感應器，偵測是否有狗隻或其他動物進入路軌範圍。

建議在機電工程署轄下鐵路科開設兩個首長級職位以加強監察鐵路安全

33. 政府當局建議於機電署轄下鐵路科開設兩個總工程師(總機電工程師／總電子工程師)常額職位(首長級薪級第1點)，以加強對現有鐵路服務及新鐵路項目的安全巡查及監管，政府當局就此建議徵詢小組委員會的意見。委員普遍支持有關建議，但部分委員要求政府當局進一步說明，就規管和監督港鐵系統安全運作而言，在鐵路科開設上述職位與否，究竟有何分別。

34. 政府當局向小組委員會表示，鐵路科現時工作繁重，人手只有16名，但要處理的鐵路網絡總長度超過200公里。在現有的人手安排下，鐵路科履行職務時須審慎釐定各項工作的緩急次序，而開設該兩個首長級職位及9個非首長級職位後，便可加強現有鐵路服務及新鐵路項目的安全巡查及監管工作。舉例而言，針對鐵路系統的資產管理工作進行的安全巡查，可更頻密和全面地進行。

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4
2015年6月19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。

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2014-2015年度會期的委員名單

主席	陳恒鑾議員, JP
副主席	王國興議員, BBS, MH
委員	李卓人議員 涂謹申議員 陳鑑林議員, SBS, 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 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員 胡志偉議員, MH 范國威議員 葛珮帆議員, JP 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：20名委員)
秘書	劉素儀女士
法律顧問	李凱詩小姐

規劃中的鐵路項目的初步建議落實時間表及初步成本估算

規劃中的鐵路項目	為規劃目的而初步建議的落實時間	初步成本估算 (億元，按2013年 價格計算)
(a) 北環線及古洞站	2018年至2023年*	230
(b) 屯門南延線	2019年至2022年	55
(c) 東九龍線	2019年至2025年*	275
(d) 東涌西延線	2020年至2024年*	60
(e) 洪水橋站	2021年至2024年*	30
(f) 南港島線(西段)	2021年至2026年*	250
(g) 北港島線	2021年至2026年	200
總數		1,100

* 此等方案的推展時間，將取決於附近住宅發展項目的進度。

正在興建的5個鐵路項目的主要資料

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	西港島線	南港島線(東段)	觀塘線延線
鐵路線長度	26公里	17公里	3公里	7公里	2.6公里
預計工程費用	668億元	798億元	154億元	124億元	53億元
香港鐵路有限公司 (下稱"港鐵公司") 最新預計工程費用	715億2,000萬元 (增加47億2,000萬元)	至少增加41億元	185億元 (增加31億元)	152億元 (增加28億元)	53億元
財務安排	採用 服務經營權 模式 進行 鐵路建造工程： 550億元 非鐵路建造工程： 118億元 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 鐵路建造工程—主 要工程：654億元 非鐵路建造工 程—主要工程： 59.8億元	採用 擁有權模式 進行 以非經常補助金 方式資助127億元	採用 擁有權模式 進行 向港鐵公司批出 前黃竹坑邨用地的 物業發展權，以填補 此鐵路項目99億元 的資金差額	採用 擁有權模式 進行 向港鐵公司批出 前山谷道邨第一期 用地的物業發展 權，以填補此鐵路 項目33億元的資金 差額

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	西港島線	南港島線(東段)	觀塘線延線
工程展開日期	2010年	2012年	2009年	2011年	2011年
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	2014年8月	2015年12月	2015年8月
目標通車日期	2017年年底	2019年： 大圍至紅磡段 2021年： 紅磡至金鐘段	香港大學站及堅尼地城站於2014年12月28日啟用 西營盤站(除奇靈里出入口外)於2015年3月29日啟用 奇靈里出入口將於2015年第四季開放予公眾使用	2016年年底	2016年年中
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	由上環至堅尼地城： 少於10分鐘	由金鐘至海怡半島： 10分鐘	由旺角至黃埔： 5分鐘

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	西港島線	南港島線(東段)	觀塘線延線
		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			

於2015年5月更新