

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)779/19-20 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

本報告按立法會《議事規則》第 77(14)條的規定擬備，旨在匯報交通事務委員會("事務委員會")在 2019-2020 年度立法會會期內的工作。

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. 在 2019-2020 年度會期，事務委員會由 32 名委員組成。易志明議員及陳恒鑾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

2020 年港鐵票價調整

4. 事務委員會於 2020 年 4 月聽取政府當局簡介按票價調整機制調整 2020 年港鐵票價的詳情。委員察悉，根據現行票價調整機制的安排，2020-2021 年度港鐵票價調整幅度本應為 +2.55%。不過，2018 年第四季至 2019 年第四季家庭每月收入

中位數的按年變動為-2.48%，按機制應視為 0%。由於今年計算所得的整體票價調整幅度(+2.55%)高於 0%，因此已啟動"負擔能力上限"的機制，2020-2021 年度的港鐵票價不作調整。政府當局及香港鐵路有限公司("港鐵公司")經商討後同意大致按照去年的簡化安排，把整體票價調整幅度(+2.55%)延後至隨後兩年實施(即+1.28%會在 2021-2022 年度實施，而+1.27%則會在 2022-2023 年度實施)。

5. 大部分委員呼籲港鐵公司不要在隨後兩年實施+2.55%的整體票價調整幅度，以支持社會各界渡過難關，並承擔企業社會責任。鑒於港鐵公司在經濟疲弱的情況下仍賺取巨額利潤，委員亦促請港鐵公司凍結甚或降低票價，以紓緩市民的財政負擔。

6. 港鐵公司籲請委員諒解，在 2019 冠狀病毒病全球大流行的情況下，港鐵公司的交通業務收入嚴重下跌，鐵路綫的載客量大幅減少。此外，高速鐵路(香港段)自 2020 年 1 月底暫停服務，位於邊境的羅湖站及落馬洲站亦自 2020 年 2 月初關閉，難免會影響港鐵公司的跨境鐵路服務收入。經平衡多項考慮因素後，港鐵公司已盡最大努力推出票價優惠及租金寬減等多項紓緩措施，冀與廣大市民同走出經濟困境。

7. 委員察悉，儘管現時經濟不景，但根據票價調整機制計算所得的 2020-2021 年度整體票價調整幅度仍達+2.55%。委員認為現行票價調整機制未能有效反映當前的社會經濟狀況，並促請政府當局提前檢討票價調整機制。政府當局察悉委員的意見，並強調票價調整機制方程式採用了客觀數據，反映本港的經濟狀況。以 2020 年票價調整為例，根據相關數據計算得出的結果是，票價不會有實質加幅。

8. 事務委員會察悉，鑒於社會各界在 2019 冠狀病毒病全球大流行期間面對前所未有的挑戰，港鐵公司計劃推出一次過的特別支援措施，包括在 2020 年 7 月 1 日至 2021 年 1 月 1 日提供為期 6 個月的八達通"程程 20%車費扣減"，是現時 3.3%車費扣減的加強版。政府同意承擔實際少收車費總額的一半，以 8 億元為上限，而港鐵公司會自行承擔其餘實際少收的車費。

9. 部分委員對港鐵公司的措施表示歡迎，但認為各項公共交通服務的票價必須保持平衡，否則會影響其他擔當輔助角色的公共交通服務。他們亦關注到，政府當局以公帑資助港鐵公司推出八達通"程程 20%車費扣減"優惠，此舉可能會令其他公共交通營辦商(包括專營巴士及公共小型巴士的營辦商)的經營環

境雪上加霜。部分委員亦關注政府政策向港鐵公司傾斜，可能會影響普羅大眾的出行習慣。

10. 政府當局解釋，港鐵公司的業務因 2019 冠狀病毒病全球大流行而受重創。政府當局除了承擔港鐵公司實際少收車費的一半外，同時亦把公共交通費用補貼計劃的門檻由 400 元暫時降至 200 元，令使用鐵路以外的其他公共交通服務的乘客會同樣受惠。政府當局會密切注視港鐵公司向乘客推出 20% 車費折扣後對其他公共交通服務的影響。此外，政府當局表示已透過兩輪防疫抗疫基金撥款約 63 億元支援鐵路以外的交通業界。

放寬小型巴士("小巴")車身長度的限制及其他相關技術修訂

11. 為進一步推廣環保及無障礙交通的政策目標，政府當局於 2020 年 3 月向事務委員會簡介法例修訂建議。該等建議旨在把小巴的車身長度的限制分別由 7 米放寬至 7.5 米及由 5.5 公噸放寬至 8.5 公噸，以容許將具備較高環保效益及/或提供無障礙設施的小巴引進香港。事務委員會察悉，現時《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)訂明小巴的全長度及最高總重限制，但運輸署署長("署長")可以公眾利益為前提，行使酌情權豁免小巴符合有關全長度限制的規定。舉例而言，政府當局在 2018 年年初推出"可供輪椅上落低地台小巴試驗計劃"("試驗計劃")，在該計劃下，署長豁免了行走兩條醫院路線的兩輛可供輪椅上落低地台小巴。

12. 委員沒有對政府當局的立法建議提出異議。鑒於在上述試驗計劃下採用的兩個小巴型號已超出擬議限制，一名委員要求政府當局說明把長度及重量限制分別指定為 7.5 米及 8.5 公噸的原因。該名委員並質疑政府當局有否備存屬意引入市場的小巴型號清單。此外，部分委員關注到，在繁忙地區，車身較長的小巴會否難以在小巴總站或公共運輸交匯處停泊和行駛。

13. 政府當局解釋，當局對擬引入的小巴種類持開放態度，前提是有關小巴可為社會帶來環保效益或可服務殘疾人士。此外，運輸署已檢視公共運輸交匯處、小巴總站及小巴行走的路段，並已展開適當的改善工程，確保車身較長的小巴能停泊及行駛。

14. 為訂明上述法例修訂及其他技術修訂，《2020 年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》及《2020 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)(第 2 號)規例》("兩項修訂規例")於 2020 年 4 月 17 日刊登憲報，並於 2020 年 4 月 22 日的立法會會議上提交立

法會，以進行先訂立後審議的程序。為研究兩項修訂規例而成立的小組委員會於 2020 年 5 月 26 日與政府當局舉行會議。兩項修訂規例已自 2020 年 7 月 5 日起實施。

離島渡輪服務

15. 2019 年《施政報告》公布，政府當局會繼續為 6 條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，並將該等措施的適用範圍擴展至另外 8 條離島渡輪航線。此外，政府當局會推出新的船隻資助計劃，為 11 條渡輪航線更新船隊，使用更環保的船隻。事務委員會在 2019 年 11 月 15 日的會議上聽取政府當局簡介上述建議的詳情。

16. 部分委員關注到，政府當局正使用公帑補貼由私人營辦商營運的離島渡輪服務。他們認為，如有需要繼續提供特別協助措施，以維持渡輪服務，政府當局應探討將有關服務變為公共服務，或購置政府船隊，並把有關服務外判予私人營辦商等方案。其他委員則支持有關建議，因為渡輪是離島居民唯一的公共交通工具。該等措施亦會紓緩增加票價對乘客造成的負擔。

17. 政府當局解釋，公共交通服務適宜由私營機構按商業原則經營。由於委員建議的上述方案會導致公共開支大增，經考慮效率、成本效益和服務改善等因素後，政府當局認為繼續向渡輪營辦商提供特別協助措施，並推出新的船隻資助計劃作為改善渡輪服務的額外措施，有其好處。對於委員詢問可否把船隻資助計劃的涵蓋範圍擴展至"街渡"航線，政府當局表示對該項建議持開放態度，但前提是有關"街渡"渡輪服務須為必不可少，並且有殷切的乘客需求。此外，政府當局將須要規管"街渡"航線的服務，並定期監察其財務表現。

18. 部分委員對於 2019 年下半年的公眾活動中有激進示威者堵塞主要道路和幹道感到驚訝，並建議政府當局檢討水上交通的角色，作為乘客的另一交通選擇。政府當局察悉委員的建議，並告知事務委員會，當局正籌備推出"紅磡—中環"渡輪及來往不同旅遊景點的水上的士服務。

推出"中環—紅磡"渡輪及"水上的士"服務

19. 政府當局於 2020 年 5 月 15 日向事務委員會簡介推出"中環—紅磡"渡輪及"水上的士"服務的事宜。事務委員會察悉，政府當局已於 2020 年 3 月向一個營辦商批出為期 5 年的渡輪服務牌照，以營運該兩項服務。"中環—紅磡"渡輪航線會在 2020 年

6 月開始投入服務。至於"水上的士"服務，則會有 5 個設置於主要旅遊景點的上落點，乘客可於任何上落點自由上落。這條渡輪航線將於 2020 年年底開始投入服務。

20. 委員普遍歡迎政府當局推出該兩項渡輪服務，並籲請當局提供更多港內渡輪航線，特別是來往新界與港島的航線，為上班一族提供服務。此外，委員認為"中環—紅磡"航線在繁忙時段每 20 分鐘一班渡輪的班次，將不足以應付乘客需求。至於"水上的士"服務，部分委員認為每個上落點介乎 10 元至 24 元的分段票價及 136 元的全程票價過於高昂。此外，部分上落點，例如位於啟德及西九文化區的渡輪碼頭，位置過於偏遠，不便市民前往，而附近亦甚少公共交通接駁服務方便乘客往返碼頭。

21. 政府當局察悉委員的建議，並表示會密切監察新渡輪服務的運作，亦會要求營辦商因應乘客需求適度調整服務班次。當局亦會在有需要時檢視推出更多港內渡輪航線以服務更多地區可帶來的好處。就"水上的士"而言，鑒於其定位主要是服務遊客，政府當局認為擬議票價合理。此外，營辦商會為乘客提供餐飲、拍攝及導賞團等旅遊配套服務，以豐富渡輪體驗。至於市民前往碼頭方面，政府當局會探討如何加強公共交通接駁服務，確保在"水上的士"的上落點提供足夠公共交通服務，以方便乘客。

運輸基建

"人人暢道通行"計劃

22. 事務委員會一直密切監察改善行人環境的措施。政府當局在 2019 年 11 月 15 日向委員簡報"人人暢道通行"計劃的進展，以及當局為了在 2020-2021 財政年度繼續推展"人人暢道通行"計劃而尋求 6 億 1,000 萬元撥款的建議。

23. 部分委員對"人人暢道通行"計劃推展緩慢的情況深表關注，並促請政府當局加快其認為技術上可行及獲區議會支持的項目的建造工程。

24. 政府當局解釋，當局正根據工務計劃的既定程序，在"人人暢道通行"計劃下推展所有加建升降機項目。所需的步驟，包括進行可行性研究和工地勘測、諮詢區議會、根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲及詳細設計和招標等，將需在建造工程展開前完成。政府當局解釋，為加快施工過程，路政署正考慮

採用組裝合成建築法，在此建築法下，升降機塔及升降機的設計會劃一，以縮減施工時間。此外，路政署會為準備就緒、可以推行的項目分批批出合約，使該等項目的推行時間表不會因個別項目遇到阻滯而受到影響。

25. 數名委員讚許政府當局決定擴大"人人暢道通行"計劃的範圍及推出特別計劃，為處於或接駁租者置其屋計劃屋邨、可租可買計劃屋邨和已拆售非住宅物業的公共租住屋邨等 3 類屋邨公用地方的行人通道加建升降機。一名委員指出，"人人暢道通行"計劃有若干項目因業權問題遲遲未能推展，並促請政府當局考慮基於公眾利益，援引《收回土地條例》(第 124 章)收回土地，以解決複雜的產權問題，以及加快推展加建升降機項目。事務委員會就此通過一項議案。政府當局回應時表示，鑒於總目 706——"公路"項下分目 6101TX——"人人暢道通行"計劃涵蓋的每個項目均以 7,500 萬元為工程費用上限，獲選納入"人人暢道通行"計劃的行人通道須符合的條件之一，是不涉及收地，以確保公帑用得其所。

26. 另一名委員促請政府當局把"人人暢道通行"計劃的範圍進一步擴展至涵蓋居者有其屋計劃屋苑及私人屋苑，以滿足社區對無障礙通道設施的真正需要。然而，政府當局認為為確保公帑用得其所，在私人處所提供無障礙通道設施的責任，應由有關業權人承擔。

青山公路青山灣段擴闊工程

27. 事務委員會在 2020 年 3 月 20 日的會議上討論提升工務工程計劃"青山公路青山灣段擴闊工程"為甲級的撥款建議時，就新界西未來人口增長對青山公路青山灣段交通流量的影響表示關注，因為區內有多項房屋發展項目正在規劃。部分委員尤其關注可能會有車輛從屯門公路改行青山公路，以及在交通影響評估中就青山公路青山灣段的行車量/容車量比率進行推算時，有否充分顧及此因素。

28. 政府當局表示，當局已根據最新交通影響評估，考慮毗鄰道路(包括屯門公路)的交通情況。政府當局亦預計，隨着屯門區推展房屋發展項目，青山公路青山灣段的交通需求將大幅增加，因此需要擴闊青山公路青山灣段，以紓緩預計的交通擠塞情況。事務委員會促請政府當局在擴闊工程完成後，密切監察青山公路青山灣段的交通情況，並作好準備在行車量/容車量比率沒有得到預期改善時，進行進一步的改善工程。

29. 關於在附近屋邨屋苑設置隔音屏障的事宜，部分委員詢問有何安裝準則，因為他們留意到，當局在某些情況下為小型私人屋苑設置隔音屏障，但卻沒有為人口稠密的公共屋邨設置隔音屏障。其他委員察悉香港黃金海岸("黃金海岸")的居民強烈反對在黃金海岸外設置隔音屏障，並要求當局改為採取其他緩解措施。他們詢問政府當局就這方面採取的跟進行動。

30. 政府當局表示，一直有既定機制決定是否為新工程項目及現有道路設置隔音屏障或隔音罩。當局在作出評估時會考慮各項因素，包括受影響範圍的面積、相關樓宇的高度及噪音影響的水平。至於黃金海岸居民對在黃金海岸外豎設隔音屏障的建議所提出的意見，政府當局表示，工程計劃已根據《道路(工程、使用及補償)條例》獲授權進行。儘管如此，路政署會與黃金海岸居民保持密切對話，以期與他們達成共識。

其他諮詢

全面檢討私人駕駛教師執照

31. 政府當局曾於 2018 年全面檢討有關簽發私人駕駛教師執照的事宜，包括簽發機制、3 個私人駕駛教師執照組別的基準，以及私人駕駛教師的供應和訓練質素等。事務委員會在 2020 年 4 月 24 日的會議上聽取政府當局簡介檢討結果。

32. 事務委員會察悉，政府當局建議把第一組別私人駕駛教師執照數目的基準由現時的 1 050 個調高至 1 170 個，第二組別和第三組別私人駕駛教師執照數目的基準則維持不變。此外，在新簽發的第一組別私人駕駛教師執照中，25% 會劃為"駕駛教師配額"，供第二組別和第三組別的有效私人駕駛教師執照持有人，以及指定駕駛學校及專營巴士公司的現職或前任受限制駕駛教師申請。餘下的 75% 配額會公開讓公眾申請。

33. 委員對政府當局的建議意見分歧。支持建議的委員表示，駕駛教師配額能更好地利用第二組別和第三組別私人駕駛教師的駕駛專長及訓練經驗，提升第一組別車輛的整體駕駛訓練質素。引入更多競爭及為學習駕駛人士提供更多選擇，亦有助促進私人駕駛教師業界健康發展。另一方面，其他委員認為有關安排對申請私人駕駛教師執照的市民不公平，因為劃作公開申請的配額會減少，令公開申請難上加難。

34. 長久而來，一直有意見批評受限制駕駛教師薪酬微薄。有部分委員對駕駛教師配額的建議表示歡迎。該項建議會提供一個良好的契機，讓受限制駕駛教師轉任私人駕駛教師，以獲取較佳薪酬。不過，其他委員不支持有關建議，認為由於受限駕駛教師透過駕駛教師配額取得第一組別私人駕駛教師執照的機會較高，因此受限制駕駛教師願意接受較低薪酬加入指定駕駛學校，期望可更容易獲取第一組別私人駕駛教師的執照。故此，指定駕駛學校不會有太大誘因去改善受限制駕駛教師薪酬。

35. 政府當局在回應上述意見時解釋，修訂新私人駕駛教師執照的簽發機制的建議旨在提升第一組別車輛的駕駛訓練質素。在制訂該項建議時，政府當局已平衡不同考慮因素，並諮詢不同持份者、業界組織及工會的意見。政府當局會繼續留意市場情況，並在日後每兩年一次考慮是否有需要簽發新私人駕駛教師執照。

其他事宜

36. 事務委員會於 2019 年 10 月 25 日聽取運輸及房屋局局長簡報行政長官 2019 年《施政報告》中有關運輸的政策措施，並於 2019 年 11 月聽取政府當局簡介蓮塘/香園圍邊境管制站啟用後的交通安排。

37. 政府當局亦曾就向運輸及貨運業提供的燃料補貼及一筆過補貼、檢討電動可移動工具在香港的使用、公共交通費用補貼計劃的實施情況、新市鎮的單車徑網絡改善工程及無樁式自助單車租賃業務的最新情況、天星小輪加價申請，以及城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新世界第一巴士服務有限公司的加價申請，諮詢事務委員會。此外，事務委員會亦曾在本年度會期考慮以下撥款建議：

- (a) 加士居道天橋隔音罩；
- (b) 新橫塘河橋及橫跨青山公路——葵涌段近港鐵大窩口站 B 出口的行人天橋加建自動扶梯；及
- (c) 加強專營巴士安全及於運輸署開設首長級職位。

鐵路事宜

38. 鐵路在香港的運輸系統中擔當重要角色。事務委員會轄下成立了小組委員會，繼續跟進涉及鐵路的規劃、推行及運作的事宜。¹在 2019 年 10 月至 2020 年 7 月期間，鐵路事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。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

39. 在事務委員會轄下成立的有關小組委員會已於 2020 年 3 月完成工作。小組委員會的工作綜述於**附錄 IV** 的報告內。

會議

40. 在 2019 年 10 月至 2020 年 7 月期間，事務委員會共舉行 9 次會議。

立法會秘書處
議會事務部 4
2020 年 7 月 7 日

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。

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

2019-2020 年度會期委員名單*

主席	易志明議員, SBS, JP
副主席	陳恒鑾議員, BBS, JP
委員	石禮謙議員, GBS, JP 張宇人議員, GBS, 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 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 姚思榮議員, BBS 莫乃光議員, JP 陳志全議員 梁志祥議員, SBS, MH, JP 黃碧雲議員 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, SBS, MH, JP 楊岳橋議員 尹兆堅議員 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 林卓廷議員 邵家輝議員, JP 柯創盛議員, MH 陳淑莊議員 陸頌雄議員, JP 劉國勳議員, MH 劉業強議員, BBS, MH, JP 鄭松泰議員 譚文豪議員 謝偉銓議員, BBS

(總數：32 名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 崔浩然先生

* 委員名單的變更載於附錄 II 的附件

委員名單的變更

(2019-2020 年度)

議員	相關日期
吳永嘉議員, BBS, JP	至 2019 年 10 月 18 日
林健鋒議員, GBS, JP	至 2019 年 10 月 28 日
蔣麗芸議員, SBS, JP	至 2019 年 10 月 28 日
葛珮帆議員, BBS, JP	至 2019 年 10 月 28 日
馬逢國議員, SBS, JP	至 2019 年 10 月 30 日
鄭泳舜議員, MH, JP	至 2019 年 11 月 1 日
陳凱欣議員	至 2019 年 11 月 4 日
范國威議員	至 2019 年 12 月 16 日
區諾軒議員	至 2019 年 12 月 16 日
何啟明議員	至 2020 年 5 月 31 日

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)753/19-20 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 2019-2020 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. 小組委員會由陸頌雄議員擔任主席，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 2020 年 7 月)。

主要工作

4. 小組委員會於本年度會期繼續跟進與現有鐵路運作及推行新鐵路項目有關的事宜。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。

現有鐵路的運作

港鐵應對大型公眾活動的措施及車務安排

5. 自 2019 年 6 月起，全港各區爆發示威和舉行集會，反對政府提出有關移交逃犯的法例修訂建議。委員非常關注在公眾活動期間發生的鐵路服務延誤及激進示威者對車站設施造成的

破壞。在 2019 年 12 月 6 日的小組委員會會議上，政府當局與港鐵公司代表向委員匯報港鐵應對大型公眾活動的措施及車務安排。

6. 部分委員詢問，在鐵路設施(例如路軌)並未受公眾活動影響的情況下在正常行車時間關閉港鐵車站的理據為何。他們質疑該等決定是否涉及政府的指令，並詢問港鐵公司曾否試圖阻遏市民參與在該段期間舉行的示威活動。他們還詢問是否有警務人員在港鐵車站因公眾活動而關閉的時段內進出有關車站執勤的紀錄。小組委員會通過兩項議案，包括促請港鐵公司徹底清潔曾經施放催淚氣體的港鐵站，以保障市民健康，以及公開與"831 事件"有關的所有閉路電視影片，以釋公眾疑慮。

7. 部分其他委員認為應譴責在多個港鐵車站出現的破壞行為。雖然這些委員認同港鐵員工在暴動下維持鐵路服務的專業表現，以及維修人員修復受損設施的效率，但他們認為港鐵系統過於脆弱，難以抵禦任何攻擊，並質疑港鐵公司為何沒有適時與警方的鐵路警區合作實行相應部署，以更好保護鐵路設施。他們亦詢問港鐵公司會採取甚麼措施，以加強現有車站和將會啟用的屯馬綫一期的新車站的保安。

8. 港鐵公司表示，該公司為市民提供鐵路服務時，以乘客、職員及鐵路設施的安全為首要考慮。因應突發或緊急情況，港鐵公司在不得已的情況下暫時關閉某些車站，以保障乘客及職員的安全。此外，政府當局指出，港鐵職員未曾接受相關培訓，亦沒有所需的保護裝備及法定權力，以處理在車站發生的暴力事件。因此，港鐵公司須報警求助，以確保乘客及職員安全。在公共秩序及公共安全受到威脅時，警方有權在公眾地方採取執法行動。港鐵公司作為主要公共運輸服務營辦商，有責任全力配合警方採取執法行動及調查案件。因此，政府當局認為，港鐵公司已在大型公眾活動期間採取適當行動，加強乘客及職員的安全。

9. 港鐵公司回應委員對港鐵車站保安的關注時表示，該公司已制訂一系列短、中、長期措施，以加強車站保安。在短期措施方面，港鐵公司已在公眾活動期間加強車站人手，並安排更多專業保安人員在車站內提供額外支援，在公眾活動高峰時期增派約 1 500 人，以保障乘客及港鐵職員的安全。至於中期措施，港鐵公司會加強車站設施及提升車站保安，使示威者不能在車站關閉後闖入站內。長遠而言，港鐵公司會全面檢討鐵路

系統，務求日後再次發生暴力事件時，對乘客的影響會減至最低。

提升鐵路綫信號系統

10. 提升鐵路綫信號系統一直是小組委員會非常關注的事宜。在 2020 年 6 月 19 日的特別會議上，小組委員會聽取港鐵公司匯報提升 7 條港鐵綫信號系統工程的最新進展。委員獲告知，因應 2019 年 3 月 18 日港鐵荃灣綫新信號系統測試事故及相關的跟進工作，整個信號系統更新計劃的完成時間將會有所延誤。荃灣綫信號系統更換工程將於 2023 年左右完成。委員對工程延誤表示強烈不滿，並深切關注港鐵公司將採取甚麼臨時措施，紓緩鐵路服務在繁忙時間的擠迫情況。委員亦擔心現有信號系統的老化問題會加劇，並詢問港鐵公司有何措施改善現有信號系統。

11. 港鐵公司表示，該公司已制訂嚴謹的資產管理系統，訂明維修保養鐵路系統各個組件，包括信號系統設備的適當程序，並會適時為該等組件作出更新，以確保信號系統運作暢順。該公司會繼續密切監察列車載客量，並採取適合的措施，包括提供車務優惠、增加列車班次及加強人流管理等，以疏導繁忙時間人流。

提升港鐵設施及乘客乘車體驗

12. 小組委員會在 2020 年 6 月 19 日的特別會議上聽取港鐵公司匯報在提升車站設施以及乘客乘車體驗方面的工作。部分委員在讚賞港鐵公司在這方面採取的措施的同時，促請港鐵公司加強車站通達性，例如與醫院管理局聯絡，以加強公營醫院與港鐵車站之間的聯繫，以及加裝連接藍田車站大堂和地面的站外升降機。部分委員察悉，自 2019 年 6 月以來，約 90% 港鐵車站在公眾活動期間曾遭破壞，他們關注復修被破壞的車站設施，特別是輕鐵設施的情況。

13. 港鐵公司表示，輕鐵系統為開放式設計，車站設施較容易受到破壞。港鐵公司一直竭力復修受損設施，以盡量減少對乘客的影響，並希望乘客理解，在鐵路設施重複遭受破壞的情況下，零件需求急升造成替補零件嚴重短缺。港鐵公司亦會在進行復修工程時加固各個車站的保護設施。港鐵公司回應部分委員的詢問時表示，會循民事申索途徑要求有關人士就損毀財物作出賠償。

嚴重鐵路事故

14. 小組委員會曾與政府當局及港鐵公司跟進兩宗分別在 2019 年 9 月及 10 月發生的鐵路事故，即 2019 年 9 月 17 日東鐵綫紅磡站列車出軌事故("列車出軌事故")，以及 2019 年 10 月 6 日荃灣綫近荔景站列車撞向石屎躉的事故。

15. 委員深切關注列車出軌事故。令委員非常不滿的是，雖然港鐵公司對涉事地點進行的定期檢測屢次發現軌距有擴闊問題，但卻未有嚴格遵行其訂定的維修保養程序。委員詢問，港鐵公司有何措施加強維修人員的知識。部分委員認為，不僅維修人員對使用合成軌枕認知不足，負責軌道維修的管理人員給予的指導及監督亦不足夠。他們認為，未有察覺軌距擴闊情況的港鐵管理層亦應為列車出軌事故負責。

16. 港鐵公司承認，整個港鐵團隊須為列車出軌事故負責。港鐵公司會認真落實調查委員會的建議，以確保鐵路系統運作暢順和安全。港鐵公司尤其會提升該公司在引入新的軌道技術時的變革管理，包括提升員工能力，汲取是次事故的經驗，彌補認知上的不足。

17. 委員促請港鐵公司加強風險管理制度。政府當局回應時表示，政府當局作為鐵路營運的監督者及港鐵公司的大股東，已要求港鐵公司除調查事故起因外，亦應改善其維修保養制度及系統。政府當局亦要求港鐵公司董事局在其風險委員會協助下，因應從事故中獲得的經驗提升該公司的風險管理。

18. 有鑒於 2019 年 10 月公眾活動期間在荃灣綫近荔景站發生的事故，一名委員認為港鐵公司應加大宣傳力度，呼籲市民不要破壞鐵路設施，不要危及乘客安全。

就加強鐵路安全監察工作提出的人員編制建議

19. 委員聽取政府當局簡介其提出的人員編制建議，即在機電工程署("機電署")轄下鐵路科開設兩個總機電/電子工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，以加強對鐵路服務的安全規管。部分委員對人員編制建議表示保留，並質疑開設該兩個擬議首長級職位可如何加強鐵路安全的監察工作。

20. 政府當局解釋，為應付不斷擴展的鐵路網絡、日益上升的乘客量、早年建設而日漸老化的設施，以及公眾對近期個別

較為嚴重的鐵路事故的關注，政府認為有需要投入更多資源，對港鐵公司的資產和安全管理系統進行更多全面和直接的審查，確保該等監察工作與國際水平接軌。機電署鐵路科需要額外人手以更積極的方法加強鐵路安全工作的巡查及監察。

21. 有關人員編制建議在 2020 年 6 月 17 日的人事編制小組委員會會議上獲得通過。

推展新鐵路項目

22. 小組委員會於本年度會期繼續密切監察政府當局及港鐵公司推行沙田至中環綫("沙中綫")項目的工作。該項目由政府當局撥款，採用服務經營權模式推行。¹

沙田至中環綫

23. 沙中綫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。²

24. 按付款當日價格計算，整項沙中綫工程的核准工程預算為 798 億元。2011 年 2 月，財務委員會("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。其後，政府當局與港鐵公司簽訂協議，委託港鐵公司進行沙中綫的建造、測試及試運行，費用為 708 億 2,700 萬元。政府當局於 2016 年 12 月告知小組委員會，沙中綫前期鐵路工程的修訂造價將較核准工程預算超出 8 億 4,770 萬元，由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。財委會在 2017 年 6 月 17 日的會議上批准有關的追加撥款申請。沙中綫整項工程的核准工程預算其後由原先估算的 798 億元上調至約 807 億元(按付款當日價格計算)。

¹ 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綫的營運，並向政府當局按年繳付服務經營費。

² 大圍至紅磡段會把現有的馬鞍山綫由大圍經東南九龍延伸至西鐵綫，形成"屯馬綫"綫；紅磡至金鐘段會把現有的東鐵綫延伸過海至灣仔北部和金鐘。

25. 政府當局表示，港鐵公司已於 2017 年 12 月 5 日提交沙中綫項目主要工程的最新造價估算。港鐵公司表示需要上調沙中綫項目主要工程的委託費用，由原先的 708 億 2,700 萬元上調至 873 億 2,800 萬元，增加約 165 億 100 萬元。

26. 路政署聯同其監察及核證顧問("監核顧問")，先後與港鐵公司舉行多次會議。經考慮路政署的意見後，港鐵公司於 2020 年 2 月 21 日向政府確認，沙中綫主要建造工程的委託費用須修訂至 829 億 9,930 萬元。然而，政府認為港鐵公司就其增加項目管理費(約 13 億 7,100 萬元)的建議所提交的理據並不充分³，因為委託協議中的工程範圍、委託工作及/或委託計劃均未有重大修改，因此不同意港鐵公司提出的額外項目管理費。基於上述原因，政府把修訂委託費用預算調整為 816 億 2,830 萬元，較原先的預算增加約 108 億 130 萬元，即較 2017 年評估的預算下調約 57 億元。計及原來預留的項目備用金額、由其他工程項目支付的費用，以及監核顧問的費用和其他政府開支後，政府需要把沙中綫主要工程(即 61TR 及 62TR 號工程計劃)的核准工程預算提高約 100 億 6,380 萬元⁴，以繼續推展沙中綫餘下的工程。

27. 在 2020 年 3 月 3 日的小組委員會會議上，委員聽取政府當局簡介上述有關把沙中綫主要工程的撥款增加約 100 億 6,380 萬元的建議。小組委員會促請政府當局就沙中綫項目的成本封頂，並為此通過一項議案。部分委員認為，政府當局應就增加沙中綫主要工程核准工程預算的建議給予更多解釋，以證明該項撥款申請理據充分。政府當局察悉委員的意見，並表示根據其最新評估，當局有信心沙中綫工程可在修訂造價估算範圍內完成。

³ 根據委託協議中有關增減項目管理費的條款，如載於委託協議內的主要工程範圍、委託工作或委託計劃有重大修改，或就工程或建造方法方面的法律、規例或指令有任何改變，而港鐵公司或政府合理地認為有關改變會對港鐵公司的項目管理責任或費用造成實質的增減，港鐵公司和政府須本着誠意進行磋商，以商定增減項目管理費。

⁴ 在增加的 108 億 130 萬元委託費用中，約 2 億 5,470 萬元為沙中綫項目受其他項目所委託進行的工程，其中主要包括土木工程拓展署委託的重建及改善前啟德機場北面停機坪的渠務工程，以及在灣仔北一帶興建的一段 P2 路及相關道路設施，因此需由 61TR 及 62TR 號工程計劃承擔的金額約為 105 億 4,660 萬元。這筆款項加上約 4,400 萬元的額外監核顧問費用，以及約 6,000 萬元支付予其他項目的開支，再減去原來預留的約 5 億 8,680 萬元項目備用金額後，61TR 及 62TR 號工程計劃的核准工程預算合共需提高約 100 億 6,380 萬元。

28. 委員察悉，政府當局認為港鐵公司提交的理據並不充分，因而不同意增加約 13 億 7,100 萬元項目管理費用的建議。就此，委員詢問，若政府當局與港鐵公司未能就上述費用達成解決方案，港鐵公司會否循法律途徑解決涉及額外項目管理費用的付款責任的爭議。部分委員強烈認為，港鐵公司不應試圖向政府當局收回有關費用。

29. 港鐵公司表示，由於該公司預計會與政府當局展開漫長的討論，商討如何按照委託協議妥善處理此事，不宜過早談論未來路向。目前，港鐵公司的首要考慮是繼續推展有關項目，務求令沙中綫早日通車。政府當局澄清，至今未有就紅磡站擴建工程事件相關開支的付款責任與港鐵公司進行任何法律程序。

30. 經諮詢小組委員會後，政府當局於 2020 年 5 月向工務小組委員會提交有關撥款建議，其後獲財務委員會在 2020 年 6 月 12 日的會議上批准撥款。整個沙中綫項目建造工程的核准工程預算現為 907 億 2,580 萬元。

31. 小組委員會曾在 2019 年 12 月 6 日、2020 年 3 月 3 日及 2020 年 6 月 5 日的會議上，聽取當局簡介沙中綫項目的進展。政府當局表示，由於 2018 年 5 月紅磡站擴建工程出現連串有關工程質量問題的事件，紅磡至大圍段的目標通車日期一度延至 2021 年年底。為了讓市民能盡早使用新建的鐵路，顯徑站、鑽石山站擴建部分及啟德站這 3 個新車站已於 2020 年 2 月 14 日啟用。整條由烏溪沙站至啟德站的鐵路稱為"屯馬綫一期"。經審視最新的工程進度後，政府當局於 2020 年 6 月 5 日的小組委員會會議上表示，港鐵公司應可把餘下的"啟德至紅磡段"的通車時間提前至 2021 年第三季。

32. 由於受到灣仔發展計劃第二期項目工地移交安排的影響、會展站地底的複雜情況、因沉降事宜而暫停會展站挖掘工程的安排，加上要預留彈性於會展站上蓋興建新的會議設施，南北走廊⁵的目標通車日期已在先前修改至 2021 年。由於東鐵綫是沙中綫南北走廊的組成部分，因此需要在沙中綫工程項目下提升東鐵綫的信號系統。政府當局在 2019 年 12 月表示，自 2019 年 10 月起，東鐵綫的設施多次受到破壞，令工程團隊無法按原定計劃進行東鐵綫新信號系統的行車測試工作。由於東鐵

⁵ 南北走廊由現時東鐵綫和沙中綫項目下新建的紅磡至金鐘段所組成，通車後將續稱東鐵綫。

綫新信號系統是沙中綫南北走廊工程的關鍵工序，港鐵公司認為紅磡至金鐘段需延至 2022 年第一季度才能開通。

33. 委員關注到，由於近期爆發新型冠狀病毒疫情，以及如社會動盪持續令鐵路設施日後再受破壞，屯馬綫及紅磡至金鐘段的通車日期將會進一步延後。港鐵公司表示一直有探討加快部分關鍵工序的可行性，以確保沙中綫項目的整體進度符合工程計劃。

34. 委員獲告知，作為現階段安排，港鐵公司同意先支付與紅磡站擴建部分及鄰近位置進行評估和核實工作及推行適當措施有關的開支，以及與屯馬綫局部通車有關的開支，預計合共約為 20 億元。委員不滿該 20 億元的款項包括就在紅磡站擴建部分推行適當措施而須付予港鐵公司的額外項目管理費。委員詢問港鐵公司會否向政府收回上述 20 億元。政府當局回應時強調，港鐵公司應負責涉及紅磡站擴建工程事件的相關開支，包括屯馬綫局部通車的開支。

35. 委員亦獲告知，在屯馬綫通車後，港鐵公司會根據所簽訂的合約，行使向其承建商禮頓建築(亞洲)有限公司("禮頓")作出追究的權利。

36. 除了超支及工程延誤的問題，小組委員會亦非常關注沙中綫項目的工程質量。鑒於《沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會最終報告》("最終報告")經遮蓋的版本已於 2020 年 5 月 12 日公布，政府當局藉 2020 年 6 月 5 日小組委員會會議的機會，簡介最終報告的主要調查結果和建議，以及政府就此作出的回應。

37. 政府當局表示，沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會("調查委員會")完全信納各方的共識，即在推行《紅磡站擴建部分全面評估策略最終報告》及《北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處實際建造狀況核實工作最終報告》中建議的"適當措施"後，車站箱形構築物、北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的有關構築物便會安全和適合作預定用途。儘管如此，委員對港鐵公司未有按照相關合約訂明的標準和程序推展項目，認為不可接受。大部分委員強烈認為，鑒於港鐵公司的管理和監察系統出現嚴重失誤，政府當局應削減支付予港鐵公司的沙中綫項目管理費用。部分委員詢問，政府當局會否循法律途徑向港鐵公司及禮頓追究責任。

38. 政府當局表示會因應最終報告的結論研究港鐵公司的責任，如有需要會適時根據委託協議作出嚴肅跟進。至於法律責任問題，屋宇署已於 2020 年 5 月根據《建築物條例》(第 123 章)向禮頓提出檢控。由於個案已進入司法程序，政府當局表示現階段不宜作任何評論。

39. 部分委員察悉，政府當局正循調查委員會建議的方向，研究成立一個全新的部門，專責處理和監督鐵路規劃和建造事宜。他們關注擬設的新部門和機電署轄下鐵路科的職責分工。部分委員籲請政府當局在科技方案的輔助下精簡工地監督機制，以及跟進調查委員會有關持續監察車站箱形構築物的建議。政府當局察悉委員的意見，並會就此與港鐵公司作出跟進。

東涌綫延綫

40. 按照 2019 年《施政報告》所宣布，政府會在來年邀請港鐵公司就《鐵路發展策略 2014》中 7 個項目的其中 3 個，包括東涌綫延綫、屯門南延綫、北環綫(及古洞站)，開展詳細的規劃及設計工作，以期讓這 3 個鐵路項目早日動工。在本年度會期，小組委員會曾在 2020 年 5 月 5 日及 6 月 5 日的會議上，聽取當局簡介上述 3 個鐵路項目的其中兩個項目，即東涌綫延綫及屯門南延綫的擬議未來路向。

41. 東涌綫延綫主要包括東涌西延綫和東涌車站。東涌西延綫長 1.3 公里，將從現有的東涌綫東涌站伸延至東涌西並新設一個鐵路站；東涌車站則為東涌綫欣澳站與東涌站之間增設的中途站。

42. 委員普遍對東涌綫延綫高達約 187 億元(按 2016 年 12 月價格計算)的預算建造成本深表關注，並認為政府當局應提供更多資料，為高昂的工程費用提供理據。委員察悉東涌綫延綫項目將以擁有權模式推展，他們詢問政府當局是否會悉數承擔預算建造費用，以及是否會向立法會申請撥款以推展東涌綫延綫項目。

43. 政府當局解釋，東涌綫延綫項目的打樁費用將會高於一般情況，因為工程範圍位於填海區，而且靠近海堤。此外，東涌車站以及建造機場鐵路掉頭隧道延展段餘下部分的建議並未納入《鐵路發展策略 2014》所載東涌西延綫約 60 億元的初步造價估算之內。政府與港鐵公司攤分東涌綫延綫建造費用的比例，將取決於該項目的詳細規劃及設計工作，將向港鐵公司批

予的物業發展權，以及因此而獲得的利潤。政府當局向委員保證，當局會在詳細規劃及設計過程中仔細審視工程造价。

44. 委員察悉並深切關注到，東涌東首批居民將於 2024 年入伙，但東涌綫延綫項目在 2029 年才會完成。委員不滿當局在東涌東地區提供的交通基建追不上該區房屋發展的落成日期，並促請政府當局加快推展有關項目，以及提供足夠的路面公共交通服務，以在東涌綫延綫通車前應付社區的需要。小組委員會通過一項議案，促請政府當局建造新的輕型鐵路系統，貫通東涌站、擬議的東涌東站、國泰城、機場大樓、航天城、亞洲國際博覽館及港珠澳大橋香港口岸人工島，方便東涌居民就近就業，不必乘搭東涌綫前往市區工作。

45. 政府當局表示，文件所示的工程時間表只屬初步的時間表。政府當局會爭取盡早完成有關項目。與此同時，為滿足東涌居民的交通需要，政府當局會提供足夠和合適的路面公共交通服務，並已建議興建新的 P1 公路，以改善北大嶼山的交通網絡。

屯門南延綫

46. 政府當局表示，屯門南延綫項目會將西鐵綫從屯門站向南延伸約 2.4 公里，包括一個設於屯門碼頭附近的新鐵路站，以及設於屯門第 16 區的中途站，以期改善屯門市中心南面社區的鐵路服務。

47. 委員察悉，現時已有共 11 萬名居民在擬議屯門南站及擬議第 16 區車站附近一帶居住，他們關注到，若擬議的北環綫及洪水橋站亦會接駁至西鐵綫，屆時將進一步加劇繁忙時間西鐵綫車廂的擠迫情況。小組委員會促請政府當局採取具體措施解決有關問題，以及重新考慮委員就推展新鐵路項目提出的建議，該等鐵路項目包括屯門至荃灣沿海鐵路或屯荃葵沙鐵路，以應付日後新界西人口增長的需求。小組委員會通過一項議案，向政府當局提出相關建議。

48. 委員獲告知，屯門南延綫全面通車後，西鐵綫的信號系統將會獲得提升。港鐵公司會購置新列車以應付運作需要，因此西鐵綫的載客量最早可在 2021 年或之前，由每小時每方向 21 班列車增至每小時每方向約 24 班列車，較 2015 年的載客量累計增加 37%。

49. 儘管知悉委員就新鐵路項目提出的建議，政府當局表示，考慮到成本效益及服務人口等因素，現已暫時擱置屯門至荃灣沿海鐵路的建造工程。雖然如此，運輸及房屋局("運房局")正計劃推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》("《2030+策略性運輸基建研究》")。在《2030+策略性運輸基建研究》中，運房局會考慮發展局將進行的"中部水域人工島相關研究"的結果，該項研究將會探討有關建設一組全新的策略性道路及鐵路網絡，以貫通人工島、香港島、大嶼山及屯門沿海地帶的可行性。

50. 委員曾就政府當局推展屯門南延綫的緩慢進展提出關注。小組委員會促請政府當局壓縮工程時間表，包括詳細規劃和設計過程及與港鐵公司磋商撥款安排所花的時間。政府當局表示會與港鐵公司合力加快完成屯門南延綫項目。政府當局補充，如可在興建新泳池之前清拆現時的屯門游泳池，有關項目的目標完成時間可提早 10 至 11 個月。

51. 然而，部分委員轉達屯門市民對重置屯門游泳池的關注。小組委員會通過另一項議案，當中包括促請政府當局在新泳池建成後才清拆現有泳池。政府當局表示會按既定程序，就另址重置屯門游泳池的潛在地點諮詢地區人士。與現時的屯門游泳池相類似，新泳池亦會提供暖水游泳設施。

建議

52. 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

2020 年 6 月 26 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) 協調新鐵路綫通車後的公共交通服務。

鐵路運作

- (a) 現有鐵路綫的表現，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

2019-2020 年度會期的委員名單*

主席	陸頌雄議員, JP
副主席	陳恒鑞議員, BBS, JP
委員	石禮謙議員, GBS, JP 張宇人議員, GBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, BBS 梁志祥議員, SBS, MH, JP 黃碧雲議員 潘兆平議員, BBS, MH 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 陳淑莊議員 劉國勳議員, MH 鄭松泰議員 譚文豪議員 謝偉銓議員, BBS

(總數：24 名委員)

秘書 劉素儀女士

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
范國威議員	至 2019 年 12 月 16 日
區諾軒議員	至 2019 年 12 月 16 日
何啟明議員	至 2020 年 5 月 31 日

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)434/19-20 號文件

檔號：CB4/PS/2/16

交通事務委員會

上坡地區自動扶梯連接系統和 升降機系統小組委員會報告

目的

本文件匯報在交通事務委員會("事務委員會")轄下成立的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

2. 有見於公眾對興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統("上坡電梯系統")的訴求日漸增加，政府當局自 2009 年起推展了 18 個上坡電梯系統項目。¹ 該 18 個項目按一套評分準則排名，該套評分準則是用來評審當時接獲的上坡電梯系統建議項目，以決定該等項目的效益和推行優次。² 截至 2019 年 5 月，在該 18 個上坡電梯系統建議項目中，3 個項目已經完成並開放予公眾使用，5 個項目正在施工，餘下 10 個項目則仍在不同的規劃、勘測和設計階段。

3. 行政長官在 2017 年《施政報告》中公布，政府當局將繼續推展"香港好·易行"，並把香港建設成為"易行城市"。就此，運輸署在 2017 年 12 月展開顧問研究，檢討和改善自 2009 年起為上坡電梯系統建議項目採用的評審和評分機制，並根據檢討後的機制，為當時接獲的共 114 個上坡電梯系統建議項目進行初審、篩選及訂定優次。該顧問研究需時約 30 個月完成。

¹ 政府當局在 2009 年接獲共 20 個上坡電梯系統建議項目。當局在初步篩選階段剔除兩個建議項目，原因是：一項擬議設施附近已設有類似設施；另一項擬議設施的水平高度差距不足 6 米。

² 政府當局在 2010 年 2 月告知事務委員會，當局會分批為經評審排名最高的 10 個建議項目進行初步技術可行性研究，並待該 10 個建議項目的推展工作上軌道後才跟進餘下建議項目。

小組委員會

4. 事務委員會在 2017 年 5 月 19 日的會議上同意成立小組委員會，研究及跟進與興建上坡電梯系統有關的事宜。小組委員會的職權範圍和委員名單分別載於**附錄 I 及 II**。

5. 小組委員會由陳恒鑞議員擔任主席，自 2019 年 3 月展開工作以來舉行了 3 次會議。³ 小組委員會亦在其中一次會議上就相關事宜聽取共 33 名團體代表/個別人士的意見。曾向小組委員會口頭陳述意見的團體代表/個別人士名單載於**附錄 III**。

小組委員會的商議工作

6. 小組委員會集中商議下述範疇的事宜：
- (a) 興建上坡電梯系統，以提升上坡地區的易達性；
 - (b) 該 18 個上坡電梯系統項目自 2009 年以來的推行進展；
 - (c) 適用於新上坡電梯系統建議項目的修訂評審機制；
 - (d) 成立一個專項基金，以推展上坡電梯系統項目；及
 - (e) 將私人屋苑、居者有其屋計劃屋苑("居屋屋苑")和租者置其屋計劃屋邨("租置屋邨")納入上坡電梯系統的範圍。

興建上坡電梯系統以提升上坡地區的易達性

³ 小組委員會原定在 2019 年 6 月 18 日進行多項實地視察，以加深了解選定地區的上坡電梯系統項目的推行進展及上坡電梯系統建議的評審機制。當天的實地視察後來因 2019 年 6 月有公眾活動舉行而取消。小組委員會曾力求改於 2020 年 2 月 4 日進行實地視察，但考慮到 2020 年農曆新年後新型冠狀病毒的傳播情況，有關的實地視察已予取消。

7. 小組委員會認為社區對增設上坡電梯系統的需求殷切，該類系統可提升上坡地區的易達性，加強上坡地區與主要交通設施的連接。部分委員引述中環至半山自動扶梯系統為例，指出該系統透過一條自動行人通道，貫穿多個上坡位置及中環和上環的主要交通樞紐，大大改善了半山區的易達性，減低市民對短途交通工具(例如小巴)的依賴，從而紓緩區內的交通擠塞問題。他們強烈促請政府當局在上坡地區(特別是上坡地區的民居)興建類似系統，為有關居民提供更大便利，並減輕對公共交通的壓力。

8. 政府當局察悉委員的建議，並表示會繼續推展"香港好·易行"的政策措施，以鼓勵市民在往返公共交通工具車站和辦公室/居所的"首程"及"尾程"以步當車，從而減少乘搭公共交通工具前往短途目的地。政府當局亦會逐步推展自 2009 年提出並已排名的 18 個上坡電梯系統項目，以提升上坡地區的易達性。此外，運輸署已展開顧問研究，檢討評審機制，務求改善評審準則，以及為該 114 個上坡電梯系統建議項目和從公眾接獲的其他新建議項目訂定推展優次。該項研究預期在 2020 年年中完成。

合併"人人暢道通行"計劃及上坡電梯系統計劃

9. 有鑒於政府當局一直逐步推展"人人暢道通行"計劃，以建設行人友善環境，數名委員認為，由於"人人暢道通行"計劃和上坡電梯系統計劃同樣涉及建造或安裝相關行人設施組合，合併兩項計劃或劃一兩項計劃的推展安排，應可便利相關工務部門分享經驗和整合資源，以改善運作效率。

10. 政府當局回應這些委員的上述建議時解釋，"人人暢道通行"計劃和上坡電梯系統計劃的範圍和目的截然不同，兩項計劃亦牽涉不同的政策考慮。興建上坡電梯系統旨在方便市民往來上坡地區及減低市民對道路交通的依賴，"人人暢道通行"計劃涵蓋的項目則關乎在公共行人通道加裝無障礙設施，方便市民(特別是殘疾人士和長者)使用行人通道。此外，上坡電梯系統項目較"人人暢道通行"計劃的項目複雜，規模亦大得多，合併兩項計劃並不可行。儘管如此，政府當局會考慮如何總結興建不同類型上坡電梯系統的經驗，以及在日後推展上坡電梯系統建議項目時靈活調配資源。當局亦會參考"人人暢道通行"計劃的相關經驗，在適當情況下把該等經驗應用於上坡電梯系統項目。

該 18 個上坡電梯系統項目自 2009 年以來的推行進展

11. 小組委員會一直密切監察政府當局自 2009 年提出的 18 個上坡電梯系統項目的推行進展，並對該等項目進展緩慢深表關注及不滿。委員認為，截至 2019 年 5 月，即政府當局宣布推展 18 個已排名的建議項目 10 年後，只有 3 個項目已經完成並開放予公眾使用，情況完全不可接受。此外，該 3 個項目全部是在其他公營機構(包括醫院管理局、市區重建局及香港鐵路有限公司)協助下建成，該等機構在相關地點進行本身的工程項目時，一併推展上坡電梯系統建議項目。委員要求政府當局認真檢視遲遲未能完成該等項目的原因，並採取即時措施加快完成餘下項目。

12. 小組委員會贊同團體代表在 2019 年 5 月 15 日的會議上所表達的意見，認為上坡電梯系統項目的進展不合理地緩慢，並要求當局提供相關資料，特別是有關以下建議項目推行情況的資料：

東區寶馬山行人通道系統

13. 小組委員會知悉地區人士對興建寶馬山行人通道系統意見分歧。部分居民對該擬建系統貫穿炮台山的走線有強烈保留。他們擔心建築工程會對附近建築物的地基造成不良影響，並對當區居民構成滋擾。其他居民表示支持該項目，並籲請當局立即興建該系統，以解決交通擠塞問題，以及為居於上坡地區的長者及殘疾人士帶來更大的方便。有鑒於該建議項目在 18 個上坡電梯系統建議項目中排名第二，因而獲優先推行，部分委員對政府當局在過去 10 年間仍未就該項目取得居民的共識感到震驚，並質疑政府當局提出該項目供居民討論前，有否就走線及項目方案進行全面公眾諮詢。

14. 政府當局表示，路政署曾諮詢東區區議會，並出席居民大會，解釋設計方案，並回應居民對方案提出的關注。路政署亦安排與居民及其他持份者(例如學校)進行實地視察，以了解他們對走線的意見。在接獲意見後，路政署提交多個設計修訂方案，並得到東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會大多數議員的支持。路政署正着手進行多項建造前期準備工作，包括擬訂詳細設計及根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就項目方案刊憲。

葵青區荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統

15. 小組委員會察悉，該項目涉及兩幅位於私人土地的危險斜坡，須進行進一步修葺工程，因而阻礙施工進展。委員詢問政府當局是否會考慮購入該兩幅斜坡，以便進行所需修葺工程，從而加快進展。他們亦詢問該項目的完工時間表。政府當局回應時表示，該兩幅私人斜坡的擁有人已在 2018 年 2 月完成該兩幅斜坡的修葺工程。路政署其後已恢復進行初步技術可行性研究，以確定該項目是否可行，並會着手擬訂初步走線及進行其他施工前工作。

黃大仙區竹園北邨行人通道系統

16. 有鑒於竹園北邨建於山坡上，而且邨內大部分居民是長者，小組委員會同意有真正需要在竹園北邨加快興建上坡電梯系統。政府當局告知小組委員會，路政署早於 2016 年和 2017 年提交該上坡電梯系統的初步設計，以便諮詢黃大仙區議會，但該建議項目當時遭到部分居民及學校反對。路政署察悉居民的意見，其後修訂設計，並再次諮詢相關持份者。運輸署和路政署正整理及分析意見，並檢視方案細節。該兩個部門會在適當時候就最新發展再次諮詢持份者。

17. 關於委員對其他上坡電梯系統項目的推行進展的關注，政府當局解釋，路政署一直逐步推展不同項目。由於上坡電梯系統工程往往涉及複雜的考慮因素，例如斜坡、結構、土質及遷移地下公用設施等，因此當局通常須進行技術評估，才可着手進行其他施工前工作，例如諮詢區議會及制訂詳細設計。此外，涉及土地業權問題的項目較為複雜，需要較長時間處理。另一方面，地區人士經常對項目的走線及設計意見分歧。政府當局表示，鑒於以上所述，一個上坡電梯系統項目通常需時 6 至 9 年才完成，而根據過往經驗，個別項目所需的時間會因實際情況而有所不同。

適用於新上坡電梯系統建議項目的修訂評審機制

18. 政府當局在 2019 年 11 月 13 日向小組委員會簡介修訂評審機制，用以為新接獲的上坡電梯系統建議項目進行篩選及訂定優次。在修訂機制下，當局會在初步篩選階段進行較為全面的技術評估，以更確定建議項目的需要和可行性。此外，建議項目如屬於指明的 6 種情況⁴的任何一種，會在初步篩選階段

⁴ 該 6 種情況包括：(i)沒有足夠土地/不可能徵收土地，以供建造擬建上坡電梯系統；(ii)擬建上坡電梯系統的 300 米範圍內已設有/已落實將會興建

被剔除，通過初步篩選的建議項目則會從"社會效益"及"成本效益"兩方面進一步評審，以決定該等項目的推展優次。上坡電梯系統建議項目的修訂評審機制詳載於**附錄 IV**。

19. 部分委員認為修訂評審機制在初步篩選階段施加過多限制，以致地區需求甚殷的合理建議項目可能易被剔除。舉例而言，某山坡地勢陡峭，山路難行，有實際需要沿山坡興建超過一個上坡電梯系統，但由於該山坡已建有一個上坡電梯系統，因此位處現有系統 300 米範圍內的擬建上坡電梯系統項目會被剔除。此外，委員認為一個建議項目的社會效益將難以量化。

20. 政府當局回應上述關注時表示，初步篩選的目的是在早期剔除不可行的建議項目，透過簡化整個評審過程提升效率。若某上坡電梯系統建議項目附近已設有同類設施，政府當局在評審該建議項目時亦會考慮水平高度差距和坡度等因素。位於現有上坡電梯系統 300 米範圍內但接駁不同目的地的上坡電梯系統建議項目，只要有真正需要，而地區需求殷切，也會獲得考慮。

21. 關於評審建議項目的社會效益方面，政府當局解釋，修訂評審機制會按受惠人數和對象、可否盡快落實及便利成效等 3 個因素，為上坡電梯系統建議項目詳細評分。就社會效益的評分而言，每個建議項目都會以相對標準評分，沒有任何門檻要求，令所有建議項目都根據相同的評審準則評審，以決定項目的推展優次。

選定為首批推展的上坡電梯系統建議項目的數目

22. 小組委員會察悉並深切關注到，政府當局將於 2020 年第一季根據修訂評審機制從所接獲的 114 個上坡電梯系統建議項目中篩選僅約 20 個作為首批推展的項目。委員認為地區居民等待當局興建上坡電梯系統已等得太久。他們強烈促請政府當局考慮和採取新做法，以精簡推展項目的過程，例如加快地區諮詢和技術可行性研究，以及就上坡電梯系統建議項目的不同施工程序設定目標時限，務求更好管理項目。他們亦要求政府當局檢討推展上坡電梯系統建議項目所涉及的程序，包括所需

同類設施；(iii)擬建上坡電梯系統在建造上或運作上存在無法克服的技術困難；(iv)水平高度差距不足 6 米；(v)擬建上坡電梯系統會影響文物或珍貴樹木；及(vi)坡度不足 1 : 8。

的時間、人手和其他資源；不同工務部門的參與和分工；以及遇到的困難，以期確定瓶頸情況，並探討如何處理這些情況。

23. 關於推展時間表的事宜，政府當局告知小組委員會，修訂評審機制會優先考慮建議項目可否盡快落實，以選出可較快落實的建議項目盡早推展。政府當局會篩選最少 20 個項目作為首批推展的項目，並盡可能增加這些項目的數目。此外，小組委員會察悉，政府當局在進行正式諮詢前會就建議項目的設計和走線收集地區持份者的意見，以便在詳細設計時考慮他們的意見，以加快整個諮詢過程。政府當局告知小組委員會，預期首批上坡電梯系統項目將於 2021 年開始推行。

24. 委員詢問，除該 114 個上坡電梯系統建議項目外，政府當局會否考慮其他建議項目。政府當局回應時表示，當局會從該 114 個建議項目選出不少於 20 個作為首批推展的項目，並會一併評審餘下的建議項目及接獲的其他新建議項目，以篩選第二批推展的建議項目。

成立一個專項基金以推展上坡電梯系統項目

25. 小組委員會一直促請政府當局考慮成立一個專項基金，為推展上坡電梯系統項目提供資金，以盡量減少所需的行政程序，並加快整個撥款審批過程。委員認為，鑒於現時積壓了大量工務建議有待工務小組委員會以至財務委員會討論和審批，成立專項基金有其好處，可避免撥款過程進一步延誤。部分委員引述為興建學生宿舍而在大學教育資助委員會轄下設立宿舍發展基金的安排，並要求政府當局考慮為上坡電梯系統的撥款建議作出類似安排。就此，小組委員會在 2019 年 11 月 13 日的會議上通過一項議案表達其意見。

26. 政府當局向小組委員會解釋，當局已按小組委員會的建議，檢視了成立一個上坡電梯系統項目專項基金或整體撥款分目的可行性。一般而言，整體撥款安排較常用於一些規模較小和造價較低的工程。不過，上坡電梯系統項目普遍性質較為複雜，而且可能涉及斜坡鞏固工程及興建新的公共行人通道，因此工程的規模及開支較大。此外，每一個上坡電梯系統項目的工程範圍、性質和複雜程度都有所不同，工程預算費用也有差別，故此難以為建議設立的整體撥款分目訂定承擔上限。

27. 經考慮上述因素後，政府當局認為循既定工務工程程序推展上坡電梯系統項目較為合適。不過，政府當局承諾會從各

方面採取措施，以期加快推展上坡電梯系統項目。在人手資源方面，除了透過內部資源調配增加人手推展項目外，路政署亦已委聘工程顧問公司進行勘查研究、設計及建造監督等工作，以同步推展多個項目。在項目的設計及建造方面，路政署會向公用設施公司索取地下公用設施的紀錄和挖掘探坑，盡早確定地下公用設施的實際情況，並考慮提前展開所需的公用設施改道工程。同時，路政署亦會積極探討採用預製組件，以縮短施工時間。路政署會繼續參考推展上坡電梯系統及類似項目的經驗，研究如何進一步改善項目的設計及建造方法。

28. 儘管政府當局作出上述解釋，部分委員仍然認為，鑒於社區對上坡電梯系統有迫切需求，而立法會議員又普遍支持上坡電梯系統項目，政府當局應審慎檢視和探討新的做法，以精簡上坡電梯系統建議項目的撥款安排，例如設立快速撥款機制，以及召開特別會議一次過審批一批項目，以加快推展進度。政府當局表示在此期間會在切實可行的範圍內加快提交撥款建議供立法會審議，亦會考慮委員提出的建議。

將私人屋苑、居屋屋苑和租置屋邨納入上坡電梯系統的範圍

29. 小組委員會知悉，政府當局不會考慮完全位於或只接駁私人物業或土地、居屋屋苑和租置屋邨的上坡電梯系統建議項目。部分委員察悉，行政長官在 2019 年《施政報告》中公布，"人人暢道通行"計劃的範圍將擴展至租置屋邨、可租可買計劃屋邨("可租可買屋邨")和香港房屋委員會轄下已拆售物業的公共屋邨(" '人人暢道通行' 計劃下的 '特別計劃' ")。他們詢問上坡電梯系統的範圍是否同樣可以擴大，讓更多使用者受惠。

30. 政府當局重申，"人人暢道通行"計劃和上坡電梯系統計劃的範圍、性質及項目推行方式完全不同。每個"人人暢道通行"計劃項目的成本上限約為 7,500 萬元，上坡電梯系統的成本則高昂得多。關於把居屋屋苑、租置屋邨和可租可買屋邨納入上坡電梯系統的範圍，當局須作出適當考慮，確保公帑用得其所。儘管如此，政府當局會參考"人人暢道通行"計劃下的"特別計劃"的推行經驗，考慮任何可應用於上坡電梯系統建議項目的適當安排。

31. 部分委員指出，關於一些位於或接駁私人物業/土地的上坡電梯系統項目，當局在推展該等項目時，可能會因複雜的土地業權問題而遇到無法克服的困難。在這些情況下，政府當局應積極考慮收回有關土地，以解決土地業權問題。小組委員

會於 2019 年 11 月 13 日通過一項議案，要求政府當局在評審機制加入相關因素，用以考慮接駁私人土地的上坡電梯系統建議項目。

32. 政府當局回應上述建議時表示，如有需要及理據充分，當局會根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)收回土地，以推展上坡電梯系統項目。此外，大部分私人物業的地契會訂明須 24 小時向市民開放位於私人物業內接駁主要道路的通道。因此，當局會因應實際環境，按個別情況考慮是否有真正需要收回土地，以推展上坡電梯系統建議項目。如情況允許，相關工務部門會與有關私人業主磋商，徵求他們同意在有關私人土地上興建上坡電梯系統。

總結

33. 簡括而言，小組委員會已檢視上坡電梯系統建議項目的推行進展，亦察悉政府當局就新的上坡電梯系統建議項目的評審機制建議的修訂，並已向政府當局建議加快推展上坡電梯系統建議項目的可行方法。

徵詢意見

34. 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

2020 年 3 月 31 日

交通事務委員會

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會

職權範圍

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。

交通事務委員會

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會

委員名單*

主席 陳恒鑾議員, BBS, JP

副主席 (懸空)

委員 石禮謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
易志明議員, SBS, JP
尹兆堅議員
朱凱迪議員
何啟明議員
林卓廷議員
邵家輝議員, JP
柯創盛議員, MH
譚文豪議員

(總數：12 名委員)

秘書 劉素儀女士

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

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會

委員名單的變動

委員	相關日期
石禮謙議員, GBS, JP	自 2019 年 11 月 13 日起
朱凱迪議員	自 2019 年 11 月 13 日起
區諾軒議員	至 2019 年 12 月 16 日

交通事務委員會

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會

曾向小組委員會口頭陳述意見的團體代表/個別人士名單

1. 新民黨社區發展主任廖子聰先生
2. 沙田區議會議員陳諾恒先生
3. 沙田區議會議員(副主席)彭長緯先生, SBS, JP
4. 程張迎先生
5. 周偉雄先生
6. 陳壇丹先生
7. 陳健浚先生
8. 西貢區議會議員(翠林)譚領律先生
9. 陳嘉佑先生
10. 張柏源先生
11. 穗禾苑業主立案法團主席梁寶玲小姐
12. 公民黨新界東支部秘書麥梓健先生
13. 黃大仙區議會議員丁志威先生
14. 陳利成先生
15. 中西區關注組召集人馮家亮先生
16. 寶馬山區議員助理阮建中先生
17. 郭銳忠先生
18. 富澤花園業主立案法團委員彭麗霞女士

19. 自由黨新界區地區執行委員會主席梁志偉先生
20. 羅光強先生
21. 海天峰管理處代表張紹民先生
22. 何偉樂先生
23. 林靖國先生
24. 東區區議會議員李進秋女士
25. 東區區議會議員許林慶先生
26. 葵青區議會議員鮑銘康先生
27. 富澤花園「寶馬山行人通道系統」關注組召集人盧玉娟女士
28. 譚培德先生
29. 何偉俊先生
30. 林少忠先生
31. 潘秉康先生
32. 南區區議會議員任葆琳女士
33. 葵青區議會議員郭芙蓉女士

經修訂的上坡地區自動扶梯連接系統和 升降機系統("上坡電梯系統")評審機制的詳情

如建議只涉及橫過單一道路或連接單一行人天橋，便會根據興建行人天橋的準則進行評估；⁵ 如果建議已納入其他工務工程計劃，則會於有關的工程計劃內一併考慮。此外，擬議修訂的評審機制不適用於完全位於醫院或公共租住屋邨範圍內的擬建上坡電梯系統，有關建議將會交由醫院管理局或香港房屋委員會考慮。擬議修訂的評審機制亦不適用於完全位於或只接駁私人物業/土地的擬建上坡電梯系統，以確保公帑用得其所。

初步篩選

2. 運輸署建議在經修訂的評審機制繼續保留初步篩選，以剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。有別於 2009 年的評審機制，運輸署建議在初步篩選階段以較為全面的初步技術評估來評定建議的可行性。在進行初步技術評估及擬定初步走線後，屬於以下任何一種情況的上坡電梯系統建議將會被剔除——

- (a) 沒有足夠土地/不可能徵收土地(例如有關土地上已有建築物)，以供建造擬建上坡電梯系統；
- (b) 擬建上坡電梯系統的 300 米範圍內已設有/已落實將會興建同類設施；
- (c) 擬建上坡電梯系統在建造上或運作上存在無法克服的技術困難；
- (d) 水平高度差距不足 6 米；
- (e) 擬建上坡電梯系統會影響文物或珍貴樹木；或
- (f) 坡度不足 1:8。

⁵ 有關行人天橋的建議將按照運輸署公布的《運輸策劃及設計手冊》內相關準則(包括預計人流、行車速度、道路安全，以及有否其他替代設施)進行評估。

詳細評分

3. 通過初步篩選的上坡電梯系統建議，會從"社會效益"及"成本效益"兩方面評分，以期運輸署可以優先推展在"社會效益"及"成本效益"兩方面都得到較高評分的上坡電梯系統建議。

4. 在"社會效益"方面，運輸署希望建議能盡快惠及最多市民，為大眾提供較便捷的步行路線。運輸署會按(i)受惠人數及對象；(ii)可否盡快落實及(iii)便利成效 3 個因素評估上坡電梯系統建議的"社會效益"。在"成本效益"方面，運輸署將按上坡電梯系統建議的預計使用者人均項目成本，即預計項目成本除以預計使用者人數比較建議。

5. 詳細評分的準則包括：

社會效益

(a) 受惠人數及對象(總分：60 分) —— 考慮以下因素：

- 擬建上坡電梯系統的每日預計人流(40 分)；及
- 受惠範圍⁶內年屆 65 歲或以上的人口比例，以及是否設有醫院/康復中心/護養院(20 分)；

(b) 可否盡快落實(總分：30 分) —— 考慮以下因素：

- 是否需要根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)徵收土地或設定地役權(10 分)；
- 擬建上坡電梯系統的環境影響(10 分)；及
- 擬建上坡電梯系統的視覺影響及與附近建築物的距離(10 分)；便利成效(總分：10 分) —— 考慮以下因素：擬建上坡電梯系統建議服務範圍的水平高度差距(3 分)；預計節省的行程時間(3 分)；及
- 擬建上坡電梯系統是否與現有或已落實興建的主要公共運輸設施連接(4 分)；及

⁶ 受惠範圍的定義為擬建上坡電梯系統出入口300米半徑範圍內的區域。

成本效益⁷——預計使用者人均項目成本，即預計項目成本，包括建造及營運成本，除以預計使用者人數。

⁷ 為上坡電梯系統建議的"成本效益"評分時，會把預計項目成本(包括建造及營運成本)除以預計使用者人數。預計使用者人均項目成本越低，建議的成本效益越高，評分也越高。上坡電梯系統預計每20年便進行大型維修工程，營運成本因而以20年計算。