

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2656/10-11號文件

檔號：CB1/PS/1/08

鐵路事宜小組委員會 向交通事務委員會提交的報告

目的

本報告旨在概述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2010-2011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2010年10月14日今個會期的首次會議上決定成立小組委員會，以監察與鐵路相關的事宜。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. 小組委員會由劉健儀議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行了9次會議(截至2011年6月初)。

主要工作

沙田至中環線(下稱"沙中線")

4. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，沿線設有10個車站¹。沙中線方案已於2010年11月26日刊憲，正式進入法定的諮詢程序，估計諮詢工作可於2012年年初完成。政府當局其後會就餘下鐵路及非鐵路工程申請撥款，以期在2012年內動

¹ 沙中線的10個車站是大圍站、顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

工。大圍至紅磡段的建造工程預期於2018年完工；紅磡至金鐘段則於2020年完工。

5. 政府當局及港鐵公司在2010年11月4日的小組委員會會議上，向委員簡介沙中線項目的進展情況，並於2010年12月6日及2011年1月7日的小組委員會會議上，就沙中線前期鐵路工程和非鐵路工程的撥款申請諮詢委員。政府當局建議擴建金鐘站成為一個綜合車站，安排站中的南港島線(東段)及沙中線工程同時興建。此外，亦建議興建新的何文田站作為一個綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，方便乘客轉乘。為配合南港島線(東段)預計於2011年動工、2015年啟用的時間表，金鐘站沙中線部分必須早於沙中線主體工程動工興建。同樣地，何文田站必須早於沙中線主體工程前興建，以配合觀塘線延線預計於2011年動工、2015年啟用的時間表。沙中線前期非鐵路工程包括紅磡國際郵件中心的重置工程及部份夏慤花園和部份香港公園的重置工程。

6. 小組委員會委員極為關注政府支付港鐵公司的間接費用；有關比率建議定為所進行的工程實際開支的16.5%。部分委員關注，間接費用涉及的金額預計高達100億元，並要求當局提供港鐵公司就設計和建造工程提供管理和監督服務的詳細資料。政府當局解釋，採用這個比率是參考政府與港鐵公司在2003年達成的協議；根據該協議，若政府委託對方進行土木工程項目，須向對方支付所進行工程款額的16.5%，作為間接費用，以進行工程的設計、施工階段監督、合約管理及相關保險費用。政府當局會進一步委聘獨立顧問，協助審核沙中線項目的間接費用比率是否合理。由於獨立顧問進行的審核於2012年才完成，政府當局暫時採用16.5%的比率以計算間接費用。政府當局表示會根據該項目最終釐定的間接費用比率，在2012年提請財務委員會(下稱"財委會")批准撥款以進行沙中線餘下鐵路及非鐵路工程時，調整該間接費用比率。

7. 小組委員會委員亦關注九龍城車站出入口的安排，以及居民要求鑽石山列車停放處採用"全沉降"的設計。至於更改土瓜灣站的地點所帶來的影響，政府當局解釋，修訂後的鐵路走線，令服務覆蓋土瓜灣及九龍城內人口更稠密的地方，有利這些地區的更新發展。

觀塘線延線

8. 觀塘線延線全長約2.6公里，由現時港鐵觀塘線油麻地

站延伸至黃埔，沿線增設何文田站及黃埔站。政府當局及港鐵公司在2010年12月6日及16日的小組委員會會議上，向委員簡介觀塘線延線項目的進展情況，並就觀塘線延線相關主要基建工程的撥款申請諮詢委員。觀塘線延線的主要基建工程計劃於2011年年中展開，並於2015年與觀塘線延線同步竣工。

9. 小組委員會委員希望確保，港鐵公司為居民提供直接而方便的通道前往擬建車站。他們要求政府當局考慮居民的要求，提供直接連接設施，將黃埔站出入口與黃埔花園地下商場連接起來。視乎在技術上是否可行和其他的考慮因素，政府當局及港鐵公司同意積極探討有關建議。小組委員會亦促請港鐵公司回應居民對通風井可能構成的影響的關注，並考慮居民就設計方案提出的反建議。雖然港鐵公司基於技術上的困難，不採納其他的設計方案，但同意盡量縮減通風井的體積，以回應居民的關注。

10. 小組委員會亦跟進居民要求沿紅磡道興建行人隧道以連接海逸豪園及鶴園區至黃埔站。政府當局解釋，由於居民建議的行人隧道走線與現有行人路的走線大致相同，兩者在功能上將會重疊，不合乎成本效益。

南港島線(東段)

11. 南港島線(東段)是約7公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，途中於海洋公園、黃竹坑及利東設站。政府當局及港鐵公司在2010年12月16日的會議上，向小組委員會匯報南港島線(東段)項目的進展情況，並就南港島線(東段)相關主要基建工程的撥款申請諮詢委員。南港島線(東段)相關主要基建工程計劃在2011年年中展開，並於2015年與南港島線(東段)同步竣工。

12. 小組委員會關注南港島線(東段)的擬建高架橋對鄰近的東華三院賽馬會復康中心(下稱"復康中心")所構成的影響。為釋除委員及各持份者的疑慮，港鐵公司建議修改高架橋段，包括在鄰近復康中心一段高架橋加建密封式隔音罩；將高架橋結構進一步移離復康中心不少於18米；並降低高架橋結構的高度，使隔音罩頂部大概與復康中心地面水平相若。

13. 小組委員會亦跟進區內居民關注在鋼綫灣設置躉船轉運站可能會對環境造成影響。雖然政府當局表示，平均每一工作天前往鋼綫灣躉船轉運站的運泥車的建議數量將減少至150架次，每日運作時間亦只是很短，但小組委員會建議當局要求部分運泥車使用其他有剩餘容量的躉船轉運站。政府當局表

示，除了鋼綫灣的躉船轉運站外，部分挖掘物料會由利南道躉船轉運站處理，西區公眾貨物裝卸區的躉船轉運站亦會用作處理南港島線(東段)金鐘站挖掘工程產生的泥石。政府當局同意就鋼綫灣躉船轉運站的運作作出適當安排，務求減少對區內交通和環境造成的影響。

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

14. 隨着財委會於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。政府當局提供半年度進度報告，以供小組委員會審閱。在2011年5月20日的小組委員會會議上，委員討論了高鐵工程第二份報告；該報告匯報高鐵項目由2010年7月1日至12月31日的工程進展和財務狀況。小組委員會委員察悉，車站樁柱及連續牆的地基工程已完成七成，符合預期進度。

15. 小組委員會委員關注，當局將採取哪些措施紓緩西九龍總站建造工程對西九龍區交通的影響。政府當局表示，為配合分5個階段實施的臨時交通管理計劃而建造的臨時路已完成，並已於2011年1月2日通車。據當局觀察所得，在西九龍區實施臨時交通管理計劃以興建西九龍總站及建造"3層式"地下道路系統後，西九龍的交通並無受到不良影響。政府當局會繼續就餘下的臨時交通管理計劃密切諮詢有關區議會，也會密切監察臨時交通安排下的交通情況。

16. 小組委員會亦關注港鐵公司為回應受收回地層影響的大角咀居民的關注而作出的安排。政府當局告知委員，政府與港鐵公司的代表繼續就高鐵項目的進展及居民關注事項與大角咀區居民保持密切聯絡，高鐵社區大使隊亦以家訪形式接觸有關的大角咀業戶。截至2010年12月底，已完成共約600個個別單位的現況勘察工作。港鐵公司已把單位的現況勘察報告陸續送交相關業主，並向業戶簡介報告內容。此外，亦為有關樓宇的業主免費提供工程及物業測量的專業諮詢服務。

鐵路安全及事故

荃灣線服務受阻

17. 小組委員會密切跟進2010年10月21日荃灣線服務受阻，導致油麻地至佐敦站列車服務暫停3小時的事故。據港鐵公司所述，該事故是由於一列列車的電力供應發生故障，導致油麻地站的架空電纜折斷。在2010年11月4日的會議上，小組委員

會委員對港鐵公司在發生事故期間的下述安排令乘客感到混亂極表關注：發布資訊及提供緊急接駁巴士的安排欠妥；緊急接駁巴士登車地點的人羣控制欠佳，以及臨時更改登車的地點。小組委員會會在會議上通過以下議案 ——

"鑒於港鐵公司的鐵路系統過去數年多次發生嚴重事故和出現延誤，其應變措施和處理手法沒有改善，在近期事故中表現更令人失望，引起公眾對鐵路運作的關注和不滿。本小組委員會要求港鐵公司停止發放本年度的花紅予行政總裁，以及其他相關管理階層職員，以作懲治。"

18. 因應小組委員會所作的討論，港鐵公司就該事故提交了詳細調查報告及有關採取全面改善措施的報告，供小組委員會考慮。在2011年3月18日的會議上，小組委員會曾討論港鐵公司在多個範疇所採取的改善措施，包括與乘客的溝通；接駁巴士的安排；訓練員工處理服務受阻事故；以及在服務受阻時港鐵車站內外的人流管理。小組委員會察悉在發生荃灣線服務受阻事故後，運輸及房屋局局長已經向港鐵公司行政總裁發出通知，表示政府非常關注港鐵公司處理該次事故的手法。將來若再次發生同樣規模及／或同類事故，可導致根據《香港鐵路條例》(第556章)下的懲罰性行動。政府當局承諾會密切監察港鐵公司所採取的補救措施的實施進度，以防止日後再次發生同類事故。

近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故

19. 小組委員會曾討論在2011年1月及2月發生的數宗路軌裂縫事故，並研究港鐵公司提交的調查報告，以及機電工程署建議港鐵公司在軌道施工程序管理的不同範疇採取的改善措施，包括路軌安裝、緊急維修工程及確保工程符合設計標準。小組委員會察悉，港鐵公司在每宗路軌裂縫事故發生後均有即時對路軌作出暫時修補和鞏固，亦有減低車速及密切監察運作情況。小組委員會亦察悉，根據機電工程署的評估，鐵路安全並沒有受到影響。小組委員會促請機電工程署與港鐵公司作出跟進，務使有關改善措施能得以適切及適時地落實。港鐵公司向委員保證，就每宗路軌裂縫事故，港鐵公司均會進行全面調查及檢討，並實施所需的改善措施。除此以外，應小組委員會的要求，路軌裂縫事故的數目亦會定期公布並上載至港鐵公司的網站。

20. 此外，港鐵公司亦表示，為進一步改善其鐵路資產的檢查及維修制度，港鐵公司已邀請一組來自澳洲 Institute of

Railway Technology of the Monash University的路軌科研專家，針對路軌出現裂紋及裂縫的現象，就港鐵公司路軌採購、品質控制、檢查及維修制度，作全面檢討。機電工程署亦另外委任了一位軌道專家，詳細檢視Monash University的研究。檢討工作預期會於2011年7月完成。小組委員會將在檢討報告公布後，舉行特別會議作出跟進討論。

加裝自動月台閘門

21. 小組委員會在2011年1月21日的會議上，討論港鐵公司為在東鐵線加裝自動月台閘門而進行技術研究的主要結果。據港鐵公司所述，若要在東鐵線加裝自動月台閘門，現有訊號系統及列車都需要更換，才能解決所有技術困難。另一方面，在沙中線項目下，港鐵公司亦建議更換東鐵線的訊號系統及列車，以容許南北線²的運作。因此，港鐵公司認為把加裝自動月台閘門和興建沙中線的南北線一併進行，將能達致協同效益。對於研究結果及港鐵公司提出加裝自動月台閘門和興建沙中線一併進行的建議，小組委員會委員普遍深表不滿。港鐵公司表示，兩項計劃均需要在東鐵線月台進行大規模的工程。如兩項計劃分開進行，幾乎可以肯定工程將會重疊，引致其中一項工程延誤，又或待其中一項計劃的月台工程完成後，當另一計劃的工程展開，需要把原先已安裝的設施拆除，造成浪費。

22. 部分委員建議港鐵公司考慮在一些繁忙的東鐵車站加裝自動月台閘門，例如月台彎度較小的九龍塘站。這些委員認為港鐵公司在研究兩項計劃應一併或分開進行時，不應只側重成本方面的考慮。小組委員會在2011年1月21日的會議上通過以下議案——

"過去3年，於港鐵公司沒有幕門的車站所發生的乘客墮軌意外達48宗、自殺及企圖自殺的個案達30宗，但港鐵仍漠視乘客安全、無視企業社會責任，拒絕即時為東鐵線及馬鐵線加裝月台閘門。故此，本小組委員會強烈譴責港鐵罔顧乘客安全，並要求港鐵立即於東鐵線及馬鐵線加裝自動月台閘門，以保障乘客安全。"

23. 小組委員會促請港鐵公司繼續探討其他可行方法，以便盡早在東鐵車站加裝自動月台閘門，起碼先在沒有閘月台空隙的月台加裝自動月台閘門，以加強乘客的安全。

² 在沙中線項目下，現有的東鐵線將由紅磡站延伸過海到達金鐘，成為一條策略性鐵路線，由羅湖或落馬洲的邊境直達港島商業中心的心臟地帶。此策略性鐵路線稱為南北線。南北線建造工程預計於2020年完竣。

鐵路設施及列車車廂的設計

24. 港鐵公司以往在港島線、荃灣線、觀塘線及將軍澳線列車8個車廂的每個車廂設置一個多用途空間，以方便使用輪椅、攜帶嬰兒手推車及行李的乘客。港鐵公司於2008年5月推出一項試驗計劃，在港島線的其中3列列車增加額外6個多用途空間，以方便有需要的乘客。港鐵公司計劃陸續在荃灣線、觀塘線及將軍澳線的列車車廂增設多用途空間，整項加裝計劃預計於2011年完成。小組委員會並不反對推行加裝計劃，但要求港鐵公司進一步改善多用途空間的設計，以更加方便乘客。港鐵公司同意因應委員的意見作出改善。

25. 鑒於港鐵列車在繁忙時段過度擠迫的情況，小組委員會委員普遍認為有需要設立女性專用車廂，最起碼以試驗形式推行，以加強對女性乘客的保護。一些委員認為，港鐵公司應在鐵路範圍內加強宣傳和公眾教育，鼓勵女性乘客不要啞忍，若遇到非禮罪行，應立即挺身舉報。然而，港鐵公司認為設立女性專用車廂不是實際可行的辦法，因為香港的鐵路系統是全球最繁忙的鐵路之一，執行上亦是困難重重，且會影響現時順暢及有效率的列車服務。由於委員堅持設立女性專用車廂是合適的做法，小組委員會在2011年1月21日的會議上通過議案，促請港鐵公司試行女性專用車廂。

26. 關於設置公共洗手間事宜，小組委員會察悉，除了3個車站外，其餘車站步行距離200米內(即步行約4分鐘)便設有公共洗手間。應委員的建議，港鐵公司亦同意考慮在車站內設置母乳餵哺室，方便有需要的乘客。

27. 鑒於近年受鐵路項目影響的居民普遍對鐵路通風設施的設計表示關注，小組委員會在2011年5月6日的會議上，討論了此類設施的功能及在設計上需要考慮的因素。據港鐵公司所述，根據法例要求，所有通風口與鄰近建築物要保持最少5米的距離，通風口的高度則須與行人路面保持最少3米的距離，亦須符合《噪音管制條例》(第400章)的規定及消防處的法定守則。然而，小組委員會委員極為關注，指明的最少距離只是"與鄰近建築物要保持最少5米的距離"。他們認為所有通風口均應遠離住宅樓宇，並應在獲得附近居民支持的情況下才可設置通風井。小組委員會亦在2011年5月6日的會議上通過以下議案——

"鐵路事宜小組委員會強烈反對港鐵設計鐵路系統通風口與鄰近住宅民居及社區設施等建築物只保持最少5米距離，本委員會委員要求鐵路公司設計鐵路通風口必須遠離鄰近住宅民居及社區設施等建築物及獲當區居民的支持。"

28. 為釋除市民對港鐵系統通風口所排出空氣的質素的疑慮，小組委員會建議港鐵公司公布其在通風口安裝的塵埃監察裝置所錄得的數據。港鐵公司同意向小組委員會提供有關資料及數據，以供委員參考。

其他事宜

29. 小組委員會亦曾考慮沙中線在銅鑼灣避風塘保護工程的撥款申請及另一項關於《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的撥款申請。小組委員會已編定於2011年6月中舉行特別會議，討論觀塘線延線及南港島線(東段)項目的財務安排。

建議

30. 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
2011年7月5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。

涉及合併後的公司的公司管治及票價事宜，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

2010至2011年度會期的委員名單

主席	劉健儀議員, GBS, JP
委員	何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 劉江華議員, JP 鄭家富議員 石禮謙議員, SBS, JP 李鳳英議員, SBS, JP 王國興議員, MH 李永達議員 (至2010年11月22日) 林健鋒議員, GBS, JP 張學明議員, GBS, JP 湯家驊議員, SC 甘乃威議員, MH 黃成智議員 葉偉明議員, MH 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 陳淑莊議員 陳偉業議員
	(總數：17名委員)
秘書	麥麗嫻女士
法律顧問	李家潤先生
日期	2011年7月1日