

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)2223/11-12 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2011-2012年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 於2010-2011年度會期，交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2010年10月14日的首次會議上，決定小組委員會應根據現時的職權範圍在本屆任期內餘下會期繼續工作。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7次會議(截至2012年6月中)。

主要工作

新鐵路項目

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，包括6個轉線站²和分布在全港6個地區服務範圍遍及

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。

² 6個轉線站是大圍站、鑽石山站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

港、九及新界的新車站。沙中線方案在2010年11月26日根據《鐵路條例》(第519章)刊憲後，進入了法定諮詢階段。鐵路方案進行了兩次修改，有關修訂分別於2011年7月15日及11月11日作出及刊登憲報。2012年3月27日，行政長官會同行政會議批准落實沙中線方案。

5. 政府當局及港鐵公司在2012年3月2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2012年3月23日及30日，就申請573億元撥款(按2011年9月價格計算)，以興建沙中線主體鐵路及非鐵路工程，諮詢小組委員會。計及前期工程及保護工程獲批准的撥款，沙中線整項工程的總建造費用預算為649億元(按2011年9月價格計算)。小組委員會就預算建造費用飆升的原因及政府支付港鐵公司的項目管理費用進行探討。小組委員會察悉，沙中線整項建造工程(包括前期及主體工程)的項目管理費用由暫時假設的16.5%下調至佔港鐵公司受委託進行的整項沙中線工程的預算建造費用及應急費用的10.5%。部分委員詢問有否空間進一步下調項目管理費用的比率，並建議以遞減方式釐定項目管理費用，使建造費用越高，項目管理費用比率越低。因應小組委員會的要求，政府當局提供項目管理費用的詳細分項數字，並解釋為何將預算項目管理費用訂為相等於整項沙中線工程建造費用的10.5%。政府當局表示，沙中線項目非常複雜，而且規模龐大，大部分工程將穿越市區多個人口稠密的地區。政府當局認為，為確保工程能維持質素及適時完成，必需有足夠人手推行這項大型項目。政府當局告知小組委員會，政府委聘的獨立顧問在評估沙中線工程的項目管理費用後，認為現時的預算合理。

6. 小組委員會亦對其他方面的事宜表示關注，包括沙中線投入服務後對東鐵線載客量及大圍站客流的影響；供乘客收聽數碼廣播的設施；港鐵列車的座位數目；在沙中線提供洗手間設施；以及部分擬議沙中線車站的位置及出入口。港鐵公司承諾，在落實沙中線項目期間會繼續與當地社區密切溝通，並會成立社區聯絡小組，成員包括區內相關及受影響的人士，如業主立案法團、業主委員會、管理公司及地區組織代表等，以盡量向各持份者提供協助。

7. 有關撥款申請獲小組委員會支持，並於2012年5月11日獲財務委員會(下稱"財委會")批准。沙中線建造工程將於2012年年中展開，大圍至紅磡段預期於2018年完工；紅磡至金鐘段則於2020年完工。

有關新鐵路線工程涉及的投訴及補償申索的處理機制

8. 應小組委員會的要求，政府當局及港鐵公司於2012年4月23日向委員簡介新鐵路線工程涉及有關樓宇結構問題的投訴及補償申索的處理機制。部分委員關注，截至2012年2月底為止，港鐵公司合共接獲222宗針對廣深港高速鐵路香港段、西港島線及南港島線(東段)的投訴中，並無任何一宗個案涉及的損毀獲確立為會影響樓宇安全。小組委員會委員關注，現時新鐵路線工程涉及有關樓宇結構問題的投訴及申索處理機制，能否足夠保障業主及住客的權益。

9. 港鐵公司表示，當港鐵公司收到居民就樓宇受損作出投訴後，港鐵公司工程人員首先會與居民安排就樓宇損毀作初步檢查。視乎個案的性質，港鐵公司或會把個案轉交公證行進行評估。港鐵公司強調，公證行是由保險公司以第三者身份負責聘請。然而，部分委員認為，公證行由保險公司聘請，其獨立性可能受人質疑。該等委員亦指出，投訴人如不滿公證行的評估，現行機制並無提供上訴途徑。部分委員認為，鑒於多項鐵路項目正在施工，港鐵公司在未來幾年可能接獲不少受影響業主及住客的投訴。該等委員認為有需要加強現行機制，以更好地保障業主及住客的權益，並確保他們的投訴得到妥善處理。經討論後，小組委員會通過以下議案——

"就處理鐵路工程涉及的投訴及補償申索的處理機制，本鐵路事宜小組委員會要求政府必須成立'獨立委員會'，負責處理有關的投訴及補償申索。"

新鐵路項目的環保措施

10. 港鐵公司於2012年5月22日向小組委員會簡介各個新鐵路項目的環保措施。港鐵公司向委員解釋，本港的鐵路系統已採用了多項環保的設計和措施，以提高能源效益，包括設計鐵路走線及通風系統時的能源效益考慮；建立綜合能源消耗監測系統和列車能源再生制動系統；以及減少電力輸配和轉換，減少能源損耗。

11. 鑒於荃灣和柴灣居民多年來一直投訴列車運行時所產生的噪音，部分委員藉此機會促請港鐵公司採取改善措施，減低該等運行列車的噪音。港鐵公司表示會採取適當措施，減低噪音影響，確保噪音水平低於《噪音管制條例》(第400章)所訂的法定要求。小組委員會委員亦建議，港鐵公司應考慮在適當情況下設置隔音屏障。

鐵路安全及事故

加裝自動月台閘門

12. 小組委員會於2012年1月13日及3月2日討論在東鐵線加裝自動月台閘門的進度。小組委員會委員察悉，於8個地面及高架鐵路車站(即葵芳站、葵興站、荃灣站、九龍灣站、牛頭角站、觀塘站、柴灣站及杏花邨站)加裝自動月台閘門的計劃，已於2011年年底完成，較原來計劃提早一年。然而，關於東鐵線及馬鞍山線沿線車站，港鐵公司表示，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³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。至於在馬鞍山線沿線車站進行自動月台閘門加裝工程，港鐵公司表示亦配合計劃於2018年完工的沙中線"東西走廊"工程，一併在馬鞍山線月台加裝自動月台閘門。

13. 對於在東鐵線及馬鞍山線加裝自動月台閘門所需時間太長，小組委員會委員普遍對港鐵公司表示不滿。小組委員會部分委員建議，先在月台彎度較小的馬鞍山線車站加裝自動月台閘門，並為進行沙中線工程而改建有關月台時重置自動月台閘門。港鐵公司解釋，當沙中線投入服務後，馬鞍山線月台設計須作相應的改動。若首先於馬鞍山線加裝自動月台閘門，當沙中線動工後，大部分已加裝的閘門將要拆除。

14. 小組委員會促請港鐵公司，由現在直至加裝計劃完成之前，推行額外的安全措施，以防止乘客墮下路軌，並且增聘月台助理，在東鐵線和馬鞍山線車站(尤其在九龍塘等擠迫的車站)月台維持秩序及協助乘客上落列車。

鐵路事故

15. 小組委員會察悉，鑒於2011年初發生路軌出現裂縫的事故，港鐵公司已邀請一組來自澳洲 Institute of Railway Technology of the Monash University (下稱"IRT")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。檢討工作於2011年

³ 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。

7月完成。小組委員會於2011年11月4日討論IRT所進行檢討的結果，以及政府當局就檢討結果所作的評估。小組委員會察悉IRT檢討在下列範疇的主要檢討結果——

- 港鐵公司有關平直路軌、尖軌及道岔、以及鋼軌伸縮接縫的採購程序；
- 製造商的品質控制及保證；
- 港鐵公司路軌檢查及維修制度的完善程度；
- 港鐵公司現時用於檢測路軌缺損的無損探傷技術；及
- 港鐵公司如何管理路軌裂縫及缺損。

16. 港鐵公司表示在路軌採購、品質控制、檢查及維修方面，港鐵公司是參考與港鐵網絡載客量相若的海外鐵路系統所採用的國際標準。政府當局表示，為確保鐵路安全，機電工程署(下稱"機電署")會密切留意最新的科技發展，以確保港鐵公司會依從合適的安全及維修標準。小組委員會委員促請港鐵公司早日落實IRT建議的改善措施，以及盡快推行採用ISO9712標準的獨立測試與認證計劃。

17. 在2011年11月4日的同一會議上，小組委員會亦討論由2011年7月1日至9月30日期間，港鐵鐵路服務的表現。小組委員會察悉並關注到，在該期間共發生了86宗8分鐘或以上的延誤，而自2008年起，保養、維修及更新鐵路資產的總投資增加約17.5%，但全職維修員工人數卻只增加約2.6%。小組委員會要求政府當局就港鐵公司鐵路服務表現，以及港鐵公司外判維修工作與經常發生鐵路事故之間的關係進行評估。政府當局表示，從監管當局的角度來看，鐵路事故的宗數可以接受，因為列車服務延誤很大部分其實是由乘客行為及外在因素導致⁴。港鐵公司向委員保證，該公司已確立行之有效的監察機制，確保外判

4

	平均每月因機件故障／職員因素導致的鐵路事故宗數	平均每月因乘客行為及外在因素導致的鐵路事故宗數
2008年	7	130
2009年	8	132
2010年	8	139
2011年(1月至9月)	11	147

(資料來源：運輸及房屋局)

維修工作符合所訂標準，而無論對內部的員工或承辦商員工進行的維修工作，公司均採用同一套標準和要求。此外，港鐵公司近年透過工作自動化，減省維修人手。

18. 2012年5月3日，一列港鐵列車在早上繁忙時間發生故障，導致西鐵線服務延誤，數以百計乘客據報導受到影響。小組委員會極為關注這次事故，並已安排於2012年6月28日舉行特別會議，討論這次及其他鐵路事故，以及審視港鐵公司的應變措施和維修工作概況。

新一代鐵路車站的設計及新列車

新一代鐵路車站的設計

19. 港鐵公司於2012年1月13日，就新一代鐵路車站所引進的新設施及設計向小組委員會作出簡介。據港鐵公司所述，港鐵公司在車站設計方面，早期以解決乘車需求的功能為主，但隨着鐵路在本港公共運輸領域扮演日漸重要的角色，鐵路車站已成為香港人日常生活的一部分。按港鐵公司的計劃，未來的鐵路車站將更着重“以人為本”的設計。新的設計是，在可行的情況下，港鐵公司會在車站的外觀上引入綠化元素(例如垂直綠化和綠屋頂)。港鐵公司亦會繼續現有的車站藝術計劃，長遠目標是在每一個車站設置一件獨特而永久之藝術作品供市民欣賞。在新一代車站的設計上，港鐵公司會繼續透過社區的參與，加強車站和地區的聯繫，將當區的文化和生活特色融入藝術元素中。

20. 小組委員會察悉，港鐵公司將於新鐵路項目的車站推出一系列嶄新的設施及設計，包括——

- (a) 新的港鐵車站均會設置最少一條無障礙通道，例如客用升降機或斜道；
- (b) 所有新車站均設有失明人士引導徑及裝設附有發聲提示的觸覺平面地圖。所有車站的自動梯亦裝設發聲提示器，以滿足視障乘客的需要；
- (c) 為了方便乘客，新的鐵路車站將會設置公眾洗手間；
- (d) 新的鐵路車站將設有自動月台幕門或自動月台閘門；及

- (e) 新的鐵路車站將在大堂及月台安裝液晶顯示屏作展示資訊之用，例如可顯示時間、天氣及列車服務受阻等資訊。

21. 部分委員認為，港鐵公司應在各港鐵車站撥出更多空間，作展出藝術作品及舉行音樂表演用途。小組委員會委員籲請港鐵公司盡可能在各港鐵車站提供公眾洗手間、母乳餵哺室、升降機和自動梯，以及可讓乘客收聽電台或聲音廣播的設施。

港鐵公司的新列車

22. 2012年1月13日，小組委員會聽取港鐵公司就新列車的採購和投入服務前的檢測程序，以及港鐵公司最新購入10列列車的設施所作出的匯報。小組委員會察悉，首列新車已於2011年4月運抵香港。截至2011年年底，共有7列列車付運，其餘3列列車預計將於2012年內運抵香港。港鐵公司表示，港鐵公司奉行一套完備的採購制度進行全球性的公開招標，去甄選列車供應商。港鐵公司強調，採購新車的先決條件，就是要考慮供應商在提供新列車時，是否有能力符合港鐵公司各方面的技術要求，包括國際認可的安全標準，及其產品是否適合在港鐵的系統中運行。港鐵公司表示，新列車亦設置多項改良的新設施，例如設有22吋彩色液晶顯示屏，提供列車服務資訊以及新聞和天氣等資訊。

23. 對於傳媒報告新列車地台水平與月台水平不一及列車車長須以人手操作緊急停車掣，委員表示關注。小組委員會關注新列車的安全，並詢問為何在測試階段未能偵察到此類技術問題。港鐵公司解釋，有關事故並無影響乘客安全。據港鐵公司所述，列車地台水平與月台水平不一的程度仍在正常差距範圍內，不妥之處只屬輕微，稍作調校便已解決，以為乘客提供更舒適的環境。關於須用人手操作緊急停車掣的事故，港鐵公司解釋，問題只曾在沒有載客的動態測試中出現過一次。港鐵公司強調，新列車是按照嚴謹的規格設計和建造，適合在現時的港鐵系統運作。

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂中期研究結果的公眾諮詢

24. 政府當局現正在《鐵路發展策略2000》的基礎上，檢討和修訂鐵路網絡發展藍圖，以配合社會不斷改變的需要和最新的規劃參數。有關工作包括檢討已提出但尚未落實的各項鐵路

網絡擴展計劃的優先次序，並提出新的鐵路計劃。政府當局的目標是修訂鐵路發展策略，以應付直至2031年的運輸需求。財委會於2011年1月14日批准有關的撥款建議，開立一筆為數4,300萬元的新承擔額，用以進行《鐵路發展策略2000》檢討及修訂。是項檢討研究為期約24個月。在2012年5月22日的會議上，政府當局向小組委員會匯報，當局計劃於2012年4月20日至7月21日展開為期3個月的第一階段公眾參與活動，以收集市民對長遠鐵路發展的意見。就此，當局已於2012年4月發表"我們未來的鐵路"諮詢文件。小組委員會察悉，獲聘進行研究的顧問初步認為，在第一階段公眾參與活動，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")是值得社會進一步討論的概念性方案，但不代表顧問建議興建有關鐵路。

25. 部分委員認為，政府當局及其顧問在進行研究期間，亦應考慮1999年進行的第三次整體運輸研究的結果；是項研究曾探討可作出何種改善，以便更妥善地協調公共交通服務及在香港發展均衡運輸計劃。部分委員認為，當局應積極探討興建北環線，因為此鐵路線能為新界西居民提供較直接及方便的跨境鐵路服務。然而，部分委員卻質疑港深西部快速軌道的乘客量預測，並建議顧問進行更深入的研究，以確定對港深西部快速軌道服務的需求。

建議

26. 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
2012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

2011至2012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 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 李慧琼議員, JP (由2011年12月5日起) 陳克勤議員 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：19名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2011年12月5日