

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1438/12-13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

本報告旨在概述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2012-2013年度立法會會期內的工作。

小組委員會

2. 在本年度會期於2012年11月16日舉行的會議上，交通事務委員會(下稱"事務委員會")決定成立小組委員會，以監察鐵路事宜。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. 小組委員會由陳鑑林議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行5次會議(截至2013年6月底)。

主要工作

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的公眾諮詢

4. 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。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2000》，以應付直至2031年的運輸需求。因應顧問的研究成果，政府當局在2012年4月20日至7月21日期間舉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。

5. 在2013年3月1日的會議上，政府當局向小組委員會簡介第二階段公眾參與活動，該活動為期3個月，由2013年2月21日至5月20日為止，目的是收集公眾對7項現有鐵路線的地區性優化方案所提意見。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。小組委員會在2013年5月3日進一步舉行特別會議，邀請公眾人士就該7項方案發表意見。共有51名團體代表及個別人士出席會議。

6. 小組委員會普遍歡迎發展北港島線，但亦關注到該路線的走線設計。此外，部分委員關注到，政府當局可能在人口較少地區(如港島北香港會議展覽中心及添馬附近地方)投放過多資源。就走線設計方面，政府當局提出兩項方案："交匯"¹方案及"換線"²方案，以進行公眾諮詢。考慮到"換線"方案會把現有的港島線一分為二，令港島區居民因須轉車而不願乘搭港鐵，委員屬意"交匯"方案，因為該方案會保留現有港島線的完整性。

7. 委員普遍支持發展小西灣線，但對政府當局提出的"延線"³、"支線"⁴及"接駁線"⁵方案則意見分歧。部分委員屬意"延線"方案，因該方案可讓鐵路線提供更順暢及靈活的服務，而且對列車班次的影響較小。然而，部分委員關注到"延線"方案涉及的技術困難，因該方案需要拆卸現有柴灣站附近或延伸至小西灣沿線的相關建築物。部分委員認為，由於"支線"方案的建造工程可能涉及填海，而"接駁線"方案則以高架橋形式興建鐵路，因此，"接駁線"方案也許值得作進一步研究。小組委員會促請政府當局因應委員及公眾所提意見，開展進一步研究。

8. 部分委員認為，鑒於在薄扶林區興建鐵路在技術上存有困難，而區內居民亦意見分歧，政府當局應先發展香港仔至華富的鐵路服務。委員普遍支持發展南港島線(西段)，特別是香港仔至華富段，並建議將正在施工的南港島線(東段)延伸至香港仔、華富、華貴及瑪麗醫院。然而，部分委員質疑南港島線(東段)的載客容量是否足以應付南港島線(西段)的乘客流量，因為根據政府當局發出的諮詢文件所述，即使在不興建香港仔段的情況下，預計南港島線(東段)由黃竹坑站往海洋公園站一段，於2031年早上繁忙時間的平均載客率可達60%或以上，因此，南港

¹ "交匯"方案：只以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，讓兩條鐵路線於港島北岸中途交匯，供乘客換乘。

² "換線"方案：以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，同時改組現有的港島線，令港島線一分為二。

³ "延線"方案：直接將港島線由柴灣站延伸至小西灣。

⁴ "支線"方案：在東區以支線方式將港島線延伸至小西灣。

⁵ "接駁線"方案：為小西灣特別興建一條新的中運量鐵路系統，只接駁杏花邨站。

島線(東段)可能無法應付香港仔段帶來的額外乘客量。委員建議政府當局在為該區居民發展鐵路服務時，應一併檢討南港島線(東段)及南港島線(西段)的載客容量。

9. 政府當局解釋，當局在考慮為香港仔、華富和薄扶林各區居民發展鐵路服務時，會顧及有關地區的進一步發展及技術可行性。

10. 部分委員認為，鑒於屯門南居民對交通需求殷切，政府當局應優先發展屯門南延線。委員亦建議，目前屯門南居民須先乘搭輕鐵或巴士，方可到達西鐵線的屯門站，為方便這些居民，政府當局應興建一個自動化行人捷運系統，作為輔助交通工具。其他委員亦提出，由於屯門人口不斷上升，加建屯門南延線後，西鐵線可能會不勝負荷。政府當局察悉委員的意見，並承諾會考慮鐵路及其他公共交通設施，以滿足新界西北不斷增加的交通需要。

11. 考慮到洪水橋站四周的公共屋邨會陸續入伙，以及附近居民相應的交通需要，委員對構思中的洪水橋站表示支持。部分委員認為，古洞站的發展應與北環線的研究(現正研究的其中一個大型跨區鐵路走廊)密切協調，以發揮更大的社會及經濟效益。有委員建議，政府當局應同時進行新市鎮及鐵路項目的發展，而且鐵路發展應具前瞻性，以推動新市鎮的發展。

12. 部分委員贊同，東涌居民對東涌西延線的需求極為殷切，以滿足他們的交通需要。在2018年左右，預計有超過1萬名市民遷入東涌的新建公共屋邨，因此，東涌西延線的發展工程應盡快展開。政府當局表示會繼續監察東涌人口的增長趨勢，並研究東涌區的交通需要。另外，由於《東涌新市鎮擴展研究》尚在進行當中，政府當局現階段無法確定東涌西延線會否涉及填海工程。

13. 政府當局解釋，在2013年5月完成第二階段公眾參與活動後，顧問將會全面整合於第一及第二階段收集所得的公眾意見。整個《鐵路發展策略2000》研究預計將於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年內向公眾匯報結果。

14. 委員藉此機會建議運輸及房屋局應與發展局合作，加快發展北環線。委員亦促請政府當局考慮在《鐵路發展策略2000》檢討工作完成後，進行第四次整體運輸研究。

南港島線(東段)的進展

15. 小組委員會亦有密切監察南港島線(東段)的實施情況。南港島線(東段)長7公里，屬中運量鐵路，由金鐘伸延至香港南區，途經海洋公園、黃竹坑、利東和海怡半島，把南區與現有港鐵網絡連繫起來。此鐵路線的建造工程於2011年5月展開，預計於2015年落成。在2013年1月4日的會議上，小組委員會聽取政府當局及港鐵公司簡介南港島線(東段)項目的新鐵路系統。

16. 小組委員會察悉，南港島線(東段)將採用全自動列車控制系統。該系統配備車廂、車站控制室以至車務控制中心的系統操作模式，並具有信號系統自動修復功能。在全自動列車控制系統操作下，列車上沒有車長，列車出車前的運作測試，以及列車啟動、變速、停車以至車門開關等操作，全部由車務控制中心指揮，按編定的指令自動完成。小組委員會察悉，世界多個城市(例如巴黎、倫敦、巴塞隆那、溫哥華)的鐵路系統部分路線，正採用全自動列車控制系統。港鐵迪士尼線自2005年投入服務至今，亦一直採用全自動列車控制系統操作。然而，部分委員關注到，若採用全自動列車控制系統，一旦發生緊急事故時乘客的安全問題。政府當局向委員保證，當局會於南港島線(東段)通車前，要求港鐵公司提供處理服務受阻事故的詳細應變計劃，供機電工程署審核，以確保乘客安全。

17. 小組委員會亦察悉，南港島線(東段)將會以現時港鐵其他路線相若的班次行車，即繁忙時間約3分鐘一班車。此外，南港島線(東段)將以3卡車運作，每小時載客量約為2萬人次(單向計算)。部分委員關注到，南港島線(東段)的載客量並不足夠，並詢問能否以4卡車取代3卡車運作。港鐵公司表示，選擇採用3卡車廂列車的安排，是為了使走線設計更具彈性，讓車站可設置於人口最密集的地方。根據現行的安排，委實無法擴建車站以供4卡車廂列車行走。然而，列車服務班次會與市區線相若。

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

18. 高鐵從香港到廣州全長約140公里，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，廣州總站位於石壁。香港段是長約26公里的地下鐵路線，由皇崗邊界至西九龍總站。

19. 財務委員會在2010年1月16日批准有關高鐵香港段的鐵路和非鐵路工程的撥款申請後，建造工程於2010年1月底展開，以期在2015年完成。政府當局一直有提交半年度進展報告，供小組委員會參閱。當局於2012年10月就高鐵項目呈交了第五份

半年度報告，匯報由2012年1月1日至6月30日的工程進展和財務狀況。小組委員會從報告中察悉，已批出合約的累計支出為199億8,500萬元，合約如期批出，並符合預算。在2013年5月24日的會議上，政府當局提交第六份半年度報告(2012年7月1日至12月31日)，並向委員匯報高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況。

20. 政府當局表示，截至2013年3月31日，隧道及西九龍總站所需的挖掘工程已完成超過70%。西九龍總站最南端部分已挖掘至地下B4層，首兩層的主體結構亦已完成。在2012年年底，所有主要土木工程及機電工程合約已經批出，合約總值達448億1,200萬元。截至2013年3月31日，累計開支約為244億1,800萬元。鑒於第六份半年度報告只匯報高鐵項目截至2012年12月31日的建造工程進展和財務狀況，小組委員會促請政府當局提供有關高鐵香港段建造工程的最新資料，包括在2012年12月之後提出的具理據申索的類別及款額。

21. 小組委員會獲邀於2013年6月24日前往高鐵香港段西九龍總站及隧道段的建築工地進行視察，以更深入瞭解工程的進度。

鐵路車站的藝術

22. 在2013年1月4日的會議上，小組委員會聽取港鐵公司簡介港鐵車站藝術計劃。據港鐵公司表示，"車站藝術"概念自1998年引入，目的是提升乘車環境，並展示各地區的多元文化及歷史特色。港鐵公司在新鐵路車站設計的初期，已邀請社區為車站藝術設計提供意念，務求讓車站設計能反映各區獨有的文化和歷史特色。

23. 港鐵公司告知委員，港鐵車站藝術計劃在新鐵路項目推行，即西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線、沙田至中環線及高鐵香港段。舉例而言，早在西港島線的初期構思階段，港鐵公司已聽取區內居民對鐵路設計的意見。港鐵公司亦舉辦了多項藝術活動，例如"情繫港島西"攝影比賽和"西區印象"藝術工作坊及導賞團。委員察悉，港鐵公司透過在金鐘站及海洋公園站公開徵召作品提案，以體現南港島線(東段)的兩個設計意念——"南區靈感"和"南區薈萃"。

24. 對於港鐵公司不遺餘力，悉心推廣藝術和優化車站內的空間，小組委員會表示欣賞。關於展示藝術品方面，部分委員認為港鐵公司應就增補或更換展品制訂政策。部分委員亦認為

港鐵公司應減少港鐵車站的廣告燈箱數目，騰出較多空間展出藝術品，以減低車站的商業味道。

25. 小組委員會部分委員認為，應為車站和高架橋的建築外觀注入藝術元素，並為長椅或指示標誌這些功能性物件加添藝術色彩。港鐵公司告知委員，高鐵香港段總站及日後的金鐘站外型將會別具一格，本身就是一項建築藝術。

其他事項

26. 2013年5月17日，一列輕鐵雙卡列車在元朗天水圍出軌，導致七十多名乘客受傷。政府當局及港鐵公司於2013年5月24日的會議上向小組委員會匯報此事故。小組委員會察悉，在事故發生後，港鐵公司已落實多項加強安全的措施，包括更頻密提醒輕鐵車長務必注意安全駕駛、加強在輕鐵網絡的實地輕鐵車速抽查，以及在合適的地點試行設置固定的車速攝影機。小組委員會委員普遍關注到，這些改善措施能否有效加強輕鐵的行車安全。部分委員促請政府當局考慮發展新的高架鐵路系統，以取代現時的輕鐵系統。

建議

27. 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
2013年7月9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

2012-2013年度會期的委員名單

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