

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(4)1115/15-16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2015-2016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2015年7月17日及10月15日同意小組委員會應在2015-2016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. 小組委員會由陳恒鑌議員擔任主席，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2016年6月中)。

#### 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。

#### 推展新鐵路項目

5. 小組委員會一直密切監察正在興建／剛完工的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、沙田至中環線(下稱"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<sup>1</sup>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<sup>2</sup>推展。有關該5個鐵路項目的主要資料載於**附錄 III**。

### *廣深港高速鐵路香港段*

6. 運輸及房屋局局長在2014年4月15日告知公眾，政府剛收到港鐵公司的口頭通知，指高鐵香港段的建造工程未能在2015年內完工。運輸及房屋局局長要求港鐵公司盡快提交全面評估報告，並作出全面交代。在同日，港鐵公司宣布高鐵項目的竣工日期將延至2016年，而高鐵香港段將於2017年投入服務。

7. 港鐵公司於2015年6月30日就高鐵香港段項目提交最新目標完工日期和修訂委託費用預算。根據最新目標完工日期和修訂委託費用預算，高鐵香港段未能於2017年年底完工通車，而需要進一步推遲至2018年第三季(包括6個月的緩衝時間在內)；工程費用則修訂為853億元，當中包括832億元的新修訂工程費用總額，以及21億元的備用資金。港鐵公司解釋，工程進度進一步落後，主要是由於不可預期的工地狀況、勞工短缺和設計修訂所致。至於工程費用增加，則是由於因應各種未能預見的事件和勞工短缺問題而令工程時間表延長及工程範圍和施工需要改動所致。

8. 政府當局於2015年12月向小組委員會匯報其就最新目標完工日期和修訂委託費用預算進行檢討的結果。經政府與港鐵公司商討後，委託費用預算其後修訂為844億2,000萬元，而高鐵香港段的預計通車日期為2018年第三季。為支付工程項目的額外費用，政府與港鐵公司達成協議(下稱"高鐵香港段協議")，當中的基本元素如下：

- (a) 政府承擔及支付高鐵項目工程超支部分，上限為194億2,000萬元。如進一步超支，港鐵公司將自行承擔及支付該超支部分；
- (b) 港鐵公司將向股東(包括政府)派發每股4.4元的特別股息；及

---

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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。

- (c) 政府保留權利，與港鐵公司透過仲裁解決該公司就高鐵項目延誤一事的責任問題。

高鐵香港段協議有以下附帶條件：(a)須得到港鐵公司獨立股東在特別股東大會上的同意，以及(b)須得到財務委員會(下稱"財委會")在2016年9月或之前同意批出款項，支付項目超支的部分。在2016年2月1日舉行的會議上，港鐵公司獨立股東支持高鐵香港段協議。

9. 政府當局曾在2015年12月4日及14日的會議上，就把高鐵項目的核准工程預算增加196億元<sup>3</sup>的建議，諮詢小組委員會。為讓委員了解高鐵香港段項目的進度，小組委員會曾在2015年12月13日到西九龍總站工地進行實地視察。

10. 委員普遍對高鐵香港段嚴重超支及通車日期進一步延誤表示深切關注。委員察悉，鑒於西九龍總站車站入口大樓的設計非常複雜，涉及鋼結構天幕及大約4 000件玻璃組件，大樓只能在2017年8月或之前竣工，他們因而憂慮到工程項目或會進一步延誤。對於政府當局因應高鐵項目超支而增加其核准工程預算的建議，委員意見分歧，但小組委員會在2015年12月14日的會議上，支持把政府當局提出的撥款建議提交工務小組委員會以供審議<sup>4</sup>。

11. 小組委員會察悉，政府當局一直建議在西九龍總站完成香港及內地海關、出入境和檢疫手續的安排(下稱"一地兩檢"安排)，讓高鐵能充分發揮其效益。就此議題，部分委員極度關注，香港及內地當局在推行"一地兩檢"安排時，均可能會尋求把有關海關、出入境和檢疫等的全國性法律納入《基本法》附件三，使該等全國性法律可適用於香港。他們認為，容許內地執法機關在西九龍總站執行該等全國性法律，是有違《基本法》的規定及有損香港的法治，亦背離"一國兩制"的原則。有意見認為政府當局應考慮其他方案，例如在香港和深圳各設海關、出入境和檢疫設施，實行"兩地兩檢"安排，或改為在高鐵車廂內替旅客辦理出入境清關手續。

12. 為回答委員就在西九龍總站實施"一地兩檢"安排而提出的疑問，小組委員會邀請了律政司司長出席2015年12月14日的會議。據律政司司長所述，香港特別行政區(下稱"香港特區")

<sup>3</sup> 有關數字亦包括1億8,250萬元用以支付因延遲完工而產生的額外費用，包括監察及核證顧問費用及其他研究開支等。

<sup>4</sup> 財務委員會其後於2016年3月11日批准有關的撥款建議。

政府與中央政府的共同目標，是確保高鐵能發揮最高的經濟及社會效益，以及為高鐵香港段落實"一地兩檢"安排。待高鐵香港段於2018年第三季通車時，便會公布有關的詳情。政府當局與內地相關當局正研究落實"一地兩檢"安排的所有可行方案，當中包括把有關海關、出入境和檢疫的全國性法律納入《基本法》附件三。在評估此方案的可行性時，兩地政府會研究此舉是否符合《基本法》的條文，特別是《基本法》第十八條的條文<sup>5</sup>。由於香港特區政府與中央政府仍在討論有關事宜，律政司司長表示，在制訂出任何具體計劃之前，現階段並不適宜披露有關討論的任何詳情。政府當局會在適當時候就此議題向公眾提供資料及諮詢立法會。

### 沙田至中環線

13. 小組委員會曾先後在2015年12月14日及2016年2月22日的會議上，聽取有關沙中線項目的進度簡報。據港鐵公司表示，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段預期分別於2019年及2021年通車。委員對於該項目的總體工程進度表示關注，特別是紅磡至金鐘段中的過海段，即橫越維多利亞港的隧道段。部分委員關注到，人手短缺會令沙中線的建造工程進一步延誤。委員促請港鐵公司加快推展有關項目。

14. 關於土瓜灣站的考古及保育工作，政府當局表示，將會原址保留的井遺蹟已以保護物料回填，以作保護，而另一個井和引水槽在經過詳細記錄後已被移走及妥善保存，以便日後重置。運輸及房屋局、港鐵公司、古物古蹟辦事處和古物諮詢委員會已共同制訂保育計劃，令土瓜灣站的建造工程能配合保育方案。

15. 委員憂慮到沙中線項目有可能會出現超支情況，並對當局向財委會申請撥款的時間表表示關注。港鐵公司表示，因土瓜灣站的考古及保育工作而令大圍至紅磡段的工程費用增加至少41億元。港鐵公司將於2016年第二季完成沙中線工程費用的檢討，並會把檢討結果提交予路政署審核。政府當局會適時向立法會尋求增加撥款。

---

<sup>5</sup> 《基本法》第十八條訂明多項事宜，其中包括"全國性法律除列於本法附件三者外，不在香港特別行政區實施"，以及"任何列入附件三的法律，限於有關國防、外交和其他按本法規定不屬於香港特別行政區自治範圍的法律"。

16. 小組委員會曾於2016年5月23日前往港鐵何東樓車廠進行視察，參觀將會服務東鐵線及沙中線南北走廊(即紅磡至金鐘段)的新9卡列車。

### *西港島線*

17. 小組委員會察悉，屬於港島線延線的西港島線，除西營盤站外，已於2014年12月28日通車，而西營盤站亦相繼於2015年3月29日落成啟用，至於該車站的奇靈里出入口，則於2016年3月起開放予市民使用。委員亦察悉，西港島線的最新造價為185億元，較原先的預算造價154億元為高。

18. 部分委員對西港島線車站部分地方發現的漏水問題表示關注。港鐵公司解釋，漏水問題主要是地下水經由混凝土牆身的施工接縫滲入，而在地下構築物出現此情況並不罕見。港鐵公司已密切監察情況，並進行所需的修補工程，例如對出現問題的牆身進行灌漿，而情況已有改善。

### *南港島線(東段)*

19. 小組委員會察悉，經考慮南港島線(東段)目前的進展，其目標通車日期維持在2016年年底。委員察悉，南港島線(東段)的預算造價已由124億元增加至169億，主要是由於在金鐘站港島線現有隧道下進行支撐架工程所致。政府當局表示，待港鐵公司就最新造價提交進一步資料後，路政署會在其監察及核證顧問的協助下，就最新造價估算進行嚴謹的審核。

### *觀塘線延線*

20. 小組委員會曾聽取港鐵公司就觀塘線延線建造工程的進展作出簡報。委員察悉，在2016年第三季或第四季通車的目標是可行的。

21. 部分委員關注到觀塘線延線建造工程對公眾所造成的影響，特別是黃埔站附近的居民。據港鐵公司表示，船景街進行渠道及管線改道工程後，該街道的其中一條行車線已於2015年11月底重開。

### *各工程項目的超支問題*

22. 對於在過去數年推展的5個新鐵路項目，即高鐵、沙中線、西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線，全部均出現超支情況(該等項目的原先造價估算與最新造價估算載於**附錄III**)，

委員普遍表示極度關注。他們強調，路政署在監察鐵路項目的成本及進度方面，擔當着重要的角色。

### 現有鐵路的運作

23. 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。

### 港鐵車站設施

24. 港鐵公司曾於2016年4月向小組委員會匯報提升港鐵車站設施的最新進展。委員雖歡迎港鐵公司為提升、更新及維修車站設施而推出的各項措施，但他們關注到港鐵車站內缺少一些基本設施，例如洗手間、飲水機及母乳餵哺室。委員察悉，港鐵公司只承諾於2020年或之前在8個轉線車站<sup>6</sup>加設客用洗手間，並會配合車站進行大型翻新工程期間加設。對於港鐵公司在現階段未有制訂確實時間表，為餘下現有的車站加設洗手間，委員表示極度失望。

25. 港鐵公司解釋，多年前興建的現有車站，其設計並沒有包括洗手間。要在這些車站加設洗手間，難度不低，需要充分考慮法例要求及技術可行性，包括裝設通風井、化糞池及其他輔助設備的合適位置。

### 港鐵網絡的列車可載客量和載客率

26. 小組委員會一直密切監察港鐵網絡的列車可載客量和載客率。在2016年4月19日的會議上，港鐵公司提供有關個別鐵路線在2015年的乘客量及載客率的資料。委員察悉並關注到，按每平方米站立4人的乘客密度<sup>7</sup>計算，西鐵線及荃灣線的早上繁忙時段最繁忙路段在2015年錄得超過100%的載客率，分別為104%及102%。港鐵公司向委員簡介該公司為紓緩各鐵路線擠迫情況而推出的短、中及長期措施。委員要求港鐵公司推行一切可增加載客量的必要措施，特別是加快落實更換和提升7條鐵路線<sup>8</sup>信號系統的計劃。有關的信號系統將由2018年開始分階段完成提升工程，並於2026年或之前全面完成。

---

<sup>6</sup> 8個轉線車站分別為尖沙咀站、油麻地站、荔景站、中環站、金鐘站、北角站、油塘站及調景嶺站。旺角站和太子站新設的客用洗手間已於2015年1月起啟用。

<sup>7</sup> 車廂內的最高可載客量是以每平方米可站立最多6人計算。

<sup>8</sup> 7條鐵路線分別為荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、東涌線及機場快線。

27. 小組委員會在2016年4月19日的會議上就"輕鐵載客率"通過了一項議案，促請政府當局和港鐵公司推行短期措施以紓緩輕鐵的擠迫情況，包括以每平方米站立4人的標準量度輕鐵的可載客量<sup>9</sup>，以及在早上繁忙時間調配雙卡輕鐵車輛行駛載客率達80%或以上的路線。

#### 《香港鐵路附例》及《香港鐵路(西北鐵路)附例》

28. 在2016年4月19日的會議上，港鐵公司向小組委員會簡介其計劃，即重新檢視《香港鐵路附例》(第556B章)及《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第556H章)(下稱"兩套附例")，以令兩套附例更為清晰一致之餘，亦能更切合現今鐵路服務運作的需要。部分委員指出，港鐵公司在2009年1月及2010年6月與小組委員會進行討論期間，曾就兩套附例提出修訂，但港鐵公司／政府當局卻沒有作出進一步行動，委員就此感到失望。該等委員認為港鐵公司／政府當局至少也應告知小組委員會無需要作出修訂及不會作出進一步行動。

29. 政府當局表示，運輸及房屋局和港鐵公司認為，在2009年及2010年進行討論期間，小組委員會未能就修訂兩套附例達成共識或得出明確方向，因此立法會其後對修例建議並無再作討論。雖然如此，港鐵公司一直密切留意兩套附例的施行情況，並注意到兩套附例整體運作上依然充分發揮作用。為使兩套附例部分條文更為清晰、一致，並適當修訂或刪除部分已不合時宜的條文，港鐵公司建議按其在2010年提出的修例建議及立法會當時所表達的意見作基礎，再對兩套附例重新檢視。檢視工作預計在一年內完成，當局會在適當時候就檢討結果諮詢小組委員會。

#### 就行李尺寸的規定

30. 根據兩套附例，所有攜帶進入港鐵網絡的行李必須符合有關附例及港鐵公司發出的運載行李條件的規限<sup>10</sup>。在2015年，發生有乘客攜帶大型樂器／體育用品被拒進入付費區或乘搭港鐵列車的事件後，市民因而關注到港鐵公司對行李尺寸所施加的限制。港鐵公司於2015年11月推行登記攜帶較大型樂器試行

<sup>9</sup> 每輛輕鐵車輛的最高可載客量約為200人，即等同每平方米站立6至7人的乘客密度。

<sup>10</sup> 根據有關條件，每名乘客可攜帶一件長、闊、高尺寸總和不超過170厘米，而任何一邊的長度亦不超過130厘米的行李。

計劃<sup>11</sup>(下稱"該計劃")，為期4個月。2016年3月1日，港鐵公司宣布由即日起將該計劃恆常化，以利便乘客進入車站及車廂。

31. 委員關注到是否有需要保留該計劃，因為在4個月的試行期間，鐵路運作並未有受到不良影響。他們建議港鐵公司取消該計劃，放寬可攜帶進入港鐵網絡的樂器／體育用品的尺寸規限。港鐵公司回應時表示，港鐵公司在制訂尺寸及重量限制時，主要考慮涉及鐵路安全及營運方面的因素，例如有需要保持通道暢通無阻、在車站和車廂進行緊急疏散，以及可能會觸及高壓架空電纜和設備。

#### 有關在路政署鐵路拓展處保留一個首長級職位以支援沙田至中環線和觀塘線延線工程項目的建議

32. 政府當局曾就下述建議諮詢小組委員會：在路政署鐵路拓展處保留一個總工程師(首長級薪級第1點)編外職位，為期6年，至2022年3月31日止，以繼續支援監察港鐵公司完成沙中線項目東西走廊(即與西鐵連接的大圍至紅磡段)和觀塘線延線項目。雖然委員普遍對有關建議表示支持，但部分委員質疑，鑒於沙中線項目東西走廊預計將於2019年完工，而觀塘線延線則預計於2016年第三季或第四季完工，當局把該職位延長6年至2022年，理據何在。

33. 政府當局告知小組委員會，沙中線項目的承建商已向政府提出多項合約申索，而根據其他規模相若的工程項目的經驗，實在有必要保留該個總工程師職位至2022年3月31日，屆時，大部分建造合約和相關的申索問題應可獲得解決，而相關的結算工作也應大致完成。

## **建議**

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  
2016年6月13日

---

<sup>11</sup> 根據該計劃，樂器的長、闊、高尺寸總和不得超過235厘米，而任何一邊的長度亦不得超過145厘米(連盒或袋計算)。



**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

2015-2016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 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 黃毓民議員 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, JP 胡志偉議員, MH 姚思榮議員, BBS 范國威議員 莫乃光議員, JP 郭家麒議員 葛珮帆議員, JP 鄧家彪議員, JP 盧偉國議員, SBS, MH, JP 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS 楊岳橋議員 (自2016年3月4日起)

(總數：22名委員)

秘書 朱漢儒先生

法律顧問 崔浩然先生

正在興建／剛完工的5個鐵路項目的主要資料  
(截至2016年5月的情況)

	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	864.2億元 (增加196.2億元)	至少增加41億元	185億元 (增加31億元)	169億元 (增加45億元)	72億元 (增加19億元)
財務安排	採用 <b>服務經營權模式</b> 進行  鐵路建造工程： 704.05億元  非鐵路建造工程： 160.15億元  就項目發放的特設 特惠津貼：8,600 萬元	採用 <b>服務經營權模式</b> 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 <b>擁有權模式</b> 進行  以非經常補助金 方式資助127億元	採用 <b>擁有權模式</b> 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 <b>擁有權模式</b> 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	2018年第三季	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  奇靈里出入口於2016年3月27日啟用	2016年年底	2016年第二／三季
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			