

敬啟者

關於：沙中線前期工程追加撥款

如題。謹查詢如下：

(一) 拖延披露超支資料之細節

是次會議文件，即文件編號 PWSC(2016-17)43，附件 6，第 13 段，述及：

『港鐵公司在 2016 年 11 月表示，由於沙中線工程複雜，加上「紅磡至金鐘段」的工程只完成了約四成，餘下六成工程仍會受到多項因素影響。為了提供相對準確的主要工程費用估算，有需要留待 2017 年下半年，才可對沙中線主要工程費用作出更切實的評估。』

就此，

- (1) 請政府把港鐵公司告知政府此一意見之文件提交予本委員會及財委會；
- (2) 請政府把有關此延後通知之討論，所牽涉之會議紀錄，交予本委員會及財委會；
- (3) 請港鐵公司或政府說明：
  - 多項因素分別為何；
  - 每項因素之變數為何；
  - 每項因素對工程費用超支之影響範圍（range）。

(二) 港鐵管理費用

請政府告知本委員會及財委會，58TR、59TR、64TR、61TR、62TR 此 5 項工程，於 2011 年擬備工程計劃的預算時，

- (1) 港鐵管理費用分別為何？
- (2) 路政署聘任獨立顧問審視後，此管理費用有否折減？若有，折減款額分別為何？
- (3) 若有折減，原因分別為何？若無折減，原因分別為何？

(三) 工傷檢討

查媒體報導，近年沙中線至少有三宗工業傷亡情況。

2014 年 3 月 31 日，沙中線黃大仙段發生致命工業意外，一名 45 歲工人在翠竹花園旁邊的港鐵沙中線地盤工作期間，被鑽探泥土機一條長約 8 英呎的鐵棒擊中下顎，當場昏迷，送院後不治。2016 年 7 月 12 日，沙中線紅磡地盤，3 小時內先後發生嚴重事故，兩名工友一死一命危。2016 年 8 月 6 日，60 歲紮鐵管工於地盤工作，其間從地底隧道走回地面休息後暈倒，事主送院後搶救無效，證實死亡。警方經初步調查後，不排除事主中暑死亡。

就此，請政府告知本委員會及財委會

- (1) 事故成因調查結果或報告；
- (2) 傷亡工友賠償款額；
- (3) 港鐵事後之檢討報告。

#### (四) 服務經營權模式檢討

眾所周知，近年兩項嚴重超支鐵路基建，高鐵與沙中線，俱為服務經營權模式。本人對擁有權模式「物業補貼鐵路」固然有一定保留，但亦對服務經營權模式中，港鐵屢屢表現不負責任，深感困惑。就此，

- (1) 請政府承諾，就鐵路項目之服務經營權模式撰寫檢討報告，並交本會及公眾參詳；
- (2) 因港鐵作為工程管理人之表現及誠信皆令人失望，請政府承諾，若將來個別項目仍舊採取服務經營權模式，會作全球招標，並交獨立委員會審批；
- (3) 請政府告知，《鐵路策略 2014》提及的七個優先鐵路項目，即北環綫及古洞站、洪水橋站、東涌西延綫、屯門南延綫、東九龍綫、南港島綫（西段），及北港島綫，其財務安排或財務安排意向，分別為何。

#### (五) 服務經營費

2008 年 3 月，立法會文件檔號 THB(T)CR10/1016/99 第 23 及第 24 段，述及：

『當現時九鐵網絡的 50 年服務經營期屆滿時，我們須與港鐵公司或另一營辦商磋商服務經營期續期一事。沙中線如由政府擁有，有助政府與港鐵公司磋商續期事宜。再者，在相關安排下，九鐵公司可保留沙中線的實益擁有權，港鐵公司須在服務經營期屆滿或終止時，把包括營運中的沙中線在內的整個九鐵系統交還九鐵公司。』

24. 在財務方面，服務經營費的總額將視乎沙中線的票價、實際乘客量和通車後非票價收入而定，估計約為 918 億元(按付款當日價格計算)。當服務經營期完結，屆滿或中止後，港鐵公司需按實際情況把仍能運作的沙中線歸還政府或九鐵公司，故此該鐵路仍具可觀的剩餘價值。對政府而言，沙中線的財務內部回報率估計約為 3.2%。』

- (1) 就此，請更新本會，對政府而言，沙中線現時之財務內部回報率是否仍是 3.2%？
- (2) 50 年服務經營費之總額估算是否仍是 918 億？
- (3) 若以 918 億或任何更新之服務經營費衡量，即估算港鐵每年之沙中線盈利為何？
- (4) 票價訂定準則，會否能要求港鐵，盡量全港劃一考慮，即避免出現西鐵及東涌線，票價遠較東鐵高的例子？

#### (六) 上蓋發展

請簡報沙中線 10 個站，每個站會否有上蓋發展空間，及政府目前之規劃意向。

盼請回覆。感謝。

此致  
工務小組委員會主席盧偉國議員

立法會議員朱凱廸 謹啟

2017 年 3 月 22 日  
副本抄送：運房局局長張炳良  
港鐵主席馬時亨