

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1048/18-19 號文件

檔號：CB4/PL/TP

## 交通事務委員會 向立法會提交的報告

### 目的

本報告按立法會《議事規則》第 77(14)條的規定擬備，旨在匯報交通事務委員會("事務委員會")在 2018-2019 年度立法會會期內的工作。

### 事務委員會

2. 立法會藉於 1998 年 7 月 8 日通過，並於 2000 年 12 月 20 日、2002 年 10 月 9 日、2007 年 7 月 11 日及 2008 年 7 月 2 日修訂的決議成立事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄 I**。

3. 在 2018-2019 年度會期，事務委員會由 37 名委員組成。陳恒鑽議員及譚文豪議員分別獲選為事務委員會的正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄 II**。

### 主要工作

#### 鐵路事宜

4. 鐵路在香港的運輸系統中擔當重要角色。事務委員會轄下成立了小組委員會，繼續跟進涉及鐵路的規劃、推行及運作的事宜。<sup>1</sup> 在 2018 年 10 月至 2019 年 7 月期間，鐵路事宜小組

---

<sup>1</sup> 根據小組委員會的職權範圍，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)，應由事務委員會處理。

委員會舉行了 4 次會議。小組委員會的工作綜述於**附錄 III** 的報告內。

## 公共交通服務

### *2019 年港鐵票價調整*

5. 委員在 2019 年 4 月聽取政府當局簡介香港鐵路有限公司("港鐵公司")2019-2020 年度票價調整的詳情。票價調整工作按照自 2007 年兩鐵合併後採用並在 2017 年檢討後得出的票價調整機制方程式進行。政府當局解釋，為回應公眾對票價加幅的關注，票價調整機制在 2013 年增設"負擔能力上限"，令實際票價加幅不得高於之前一年第四季家庭每月收入中位數的按年變動。因此，2019-2020 年度港鐵整體票價調整幅度會限定為 +3.3%，即 2017 年第四季至 2018 年第四季家庭每月收入中位數值的變動，而此數值低於按票價調整機制方程式計算所得的整體票價調整幅度，即 +3.6%。

6. 委員普遍不滿港鐵公司在賺取巨額利潤的情況下仍增加票價。部分委員呼籲港鐵公司立即凍結甚或降低票價，並詢問港鐵公司可否行使酌情權，不採用票價調整機制的直接驅動方程式。政府當局回應委員的意見時解釋，現行票價調整機制透過一條直接驅動方程式，根據政府當局公布的經濟數據調整票價，而票價調整機制具法律約束力，並納入政府當局與港鐵公司簽署的《營運協議》。

7. 部分委員籲請政府當局檢討票價調整機制方程式，將一個利潤因素納入方程式，當港鐵公司的利潤達到某一水平時便凍結票價加幅。一名委員建議將港鐵公司的服務表現與票價調整機制方程式直接掛鉤，若發生嚴重服務延誤事故，便可凍結票價加幅。另一名委員認為現時"服務表現安排"的計算方法未能完全反映服務延誤事故的嚴重性及規模，並促請政府當局檢討計算方法。

8. 一名委員建議應進一步檢討現有的票價調整機制方程式，因為該方程式包含的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數通常會上升，導致票價每年增加。一些委員亦察悉，2018 年運輸業名義工資指數的按年變動(即 5.9%)，遠高於同期綜合消費物價指數的變動(即 2.5%)，他們要求政府當局檢討是否應把運輸業名義工資指數納入方程式。此外，該名委員對港鐵公司把物業發展及海外營運所得的利潤計入該公司的收入的做法有保留，因為前者涉及賣地收益，而他認為該等收益涉及公共運

輸以外的公眾利益，後者則會令港鐵公司部分人力資源轉移至海外，導致對本地營運的監督減少。

9. 委員察悉，港鐵公司一直透過增撥額外資源，為不同乘客群組提供票價優惠，包括透過"分享利潤機制"及"服務表現安排"撥出款項，並投放額外資源，在 2019 年 6 月至 2020 年 4 月推行為期 40 個星期的"3.3%車費回贈"計劃。在該段期間，乘客的票價實際上不會增加。

10. 政府當局解釋，政府當局與公眾同樣關注港鐵公司增加票價的事宜，並會繼續敦促港鐵公司提供更多票價優惠，以滿足乘客的期望。此外，政府當局察悉委員就現行票價調整機制提出的意見和建議，以及他們對檢討該機制的訴求。

#### *檢討非法出租或取酬載客的罰則水平*

11. 政府當局於 2019 年 3 月向委員簡介提高《道路交通條例》(第 374 章)所訂有關非法出租或取酬載客的罰則的建議。該建議旨在加強對這類違法行為的阻嚇力。

12. 數名委員強烈反對政府當局打擊透過使用"網約"平台提供的個人化點對點出租汽車服務的意圖，以及提高提供該類服務的罰則水平的建議。他們指出，"網約"出租汽車服務日趨普遍，證明乘客對的士以外的個人化點對點交通服務大有需求。他們認為，政府當局應放寬現行出租汽車服務發牌制度，以及發出更多出租汽車許可證，讓更多競爭者加入市場，從而促進點對點出租汽車服務的發展。委員指出，社會多次要求當局透過為封閉的的士業界引入競爭，向乘客提供更多選擇和更佳服務，以及應用科技提升服務質素，但政府當局仍充耳不聞，他們對此感到失望。一些委員認為，當局現時建議提高使用科技及"網約"應用程式提供出租汽車服務的罰則水平，就提供個人化點對點交通服務及鼓勵創新及促進共享經濟而言，是一大打擊及一大倒退。

13. 政府當局回應時表示歡迎使用科技(例如"網約"平台)提升個人化點對點公共交通服務，但強調提供該類服務時應遵守法律。根據《道路交通條例》第 52 條，任何人駕駛或使用汽車，或允許他人駕駛汽車，以作出租或取酬載客用途，即屬犯罪，除非該車輛符合若干指明條件，例如該車輛領有有效的出租汽車許可證。任何人招攬或企圖招攬他人乘坐以出租或取酬方式載客的獲發牌照的私家車輛，或允許獲發牌照的私家車輛為了出租或取酬而來回兜客，亦屬犯罪。任何人觸犯上述罪行，可

處《道路交通條例》所訂的罰則。政府當局亦提醒委員，乘客使用非法出租或取酬載客的車輛會涉及風險，例如第三者保險無效。

14. 一名委員指出，雖然使用"網約"出租汽車服務帶來方便，但確保司機和乘客在使用該類服務時安全，特別是在涉及意外時購備有效的第三者風險保險，亦同樣重要。政府當局強調，其政策目標是規管出租或取酬載客服務，從而加強保障乘客和道路使用者的安全及利益。因此，當局必須透過加重罰則打擊該類違法行為，以增加對相關罪行的阻嚇力。

15. 政府當局解釋，使用"網約"平台本身不會構成違法行為，一些的士聯會事實上亦正提供"網約"的士服務。利用"網約"平台使用車輛作出租或取酬載客用途而違反《道路交通條例》第 52 條所訂的要求，才構成犯罪。政府當局重申，為回應社會對更優質個人化點對點交通服務的新需求，當局會推出有"網約"特色的專營的士，這樣會令乘客和的士司機獲得更佳保障。

16. 一名委員認為，香港應歡迎新加入市場的競爭者引進創新及更優質的服務，但所引進的服務必須合法。該名委員亦認為，現時沒有出租汽車許可證的私家車輛提供的"網約"服務，對的士業界構成不公平競爭，因為任何人只要擁有私家車輛，便可透過"網約"平台直接向乘客提供出租汽車服務，無須遵守收費結構、車輛要求等適用於的士業界的法律要求。關於非法出租或取酬載客的罰則水平，一名委員認為法庭在過去數年就涉及非法出租車輛並已定罪的案件判處的罰則可能過輕，以致沒有任何阻嚇力。

17. 政府當局回應時表示，法庭就每宗已定罪的案件判處適當刑罰時，會考慮每宗案件的相關事實和情況。提高《道路交通條例》所訂的罰則水平，可為法庭提供新的參考指標，讓法庭在考慮適當刑罰時作為參考。此外，訂定更重刑罰，以及增訂一項有關暫時吊銷駕駛執照的具體條文，可向公眾傳達清晰信息，表明政府當局致力打擊該類違法行為。

18. 關於鎖押車輛的事宜，政府當局澄清，一旦某車輛被法庭裁定涉及非法出租或取酬載客，運輸署便會安排暫時吊銷該車輛的牌照及扣押該車輛，吊銷及扣押期為《道路交通條例》所指明的期間。

19. 就此，事務委員會通過以下議案：

"有鑑於利用汽車作非法出租或取酬載客(「白牌車」)的違法行為愈見猖獗，威脅乘客及道路使用者的應有保障權益，本會促請政府盡快落實擬建議提升非法載客取酬罪行的罰則水平，由於建議的是最高罰則水平，對於判刑過輕的個案，警方及律政司必須提出覆核刑罰，務求刑罰能反映罪行的嚴重性及具阻嚇力；與此同時，警方應繼續進行「放蛇」行動，對從事非法載客取酬的「白牌車」嚴厲執法。"

### *的士加價申請*

20. 政府當局於 2019 年 3 月 15 日向委員簡介市區、新界及大嶼山的士業界在 2018 年 9 月提交的的士加價申請。簡而言之，業界建議市區的士、新界的士及大嶼山的士加價，平均加幅分別為 20.39%、22.89%及 25.71%。部分委員對的士加價申請表示深切關注，並認為不可接受。他們認為，儘管市民長期批評的士服務質素欠佳，但業界依然建議加價，平均加幅介乎 20%至 25%。一些委員亦表示，鑒於香港交通擠塞情況嚴重，把停車等候跳錶時間由 60 秒縮減至 45 秒，會有增大加價幅度的效果。

21. 政府當局答稱，當局一直有考慮多項因素，例如市民對建議收費的接受程度、維持的士服務在可接受水平的需要、乘客對服務的意見，以及的士營運的財務可行性。有意見指出，的士業界的營運環境近年變得更加嚴峻。因應市民對的士服務質素的批評，政府當局會提出法例修訂，以提高各項的士司機違規行為的罰則水平，包括引入兩級制罰則及的士司機違例記分制度，以期提升的士服務質素。

22. 一名委員認為，雖然政府當局提出一連串措施提高的士服務質素，但並無有效方法確保的士服務在加價後會有所改善，亦無機制處理乘客針對的士司機的違規行為所作的投訴。其他委員指出，政府當局的政策向的士業界傾斜，藉提高提供"網約"出租私家車服務的罰則水平清除潛在競爭者。他們籲請政府當局加強對的士違規行為採取執法行動，而非打擊透過"網約"平台提供的出租汽車服務。

23. 對於有意見認為的士加價會導致車租增加，政府當局回應時表示，車租是商業安排，會由市場決定。其實，由於的士司機短缺，因此車租自上次的士加價後一直維持不變。

24. 一名委員認為，部分的士司機的違規行為導致市民對的士業界有負面觀感。他促請政府當局打擊這些害群之馬的違規行為，並考慮加重刑罰，例如吊銷被裁定觸犯嚴重罪行的的士司機的駕駛執照。政府當局進一步解釋，根據擬議的士司機違例記分制度，屢犯罪行的的士司機會被扣分，作出嚴重違規行為如濫收車資的司機，會被扣更多分。若的士司機因違規而被扣的分數累積至某一水平，司機將被取消的士駕駛資格一段時期。

25. 然而，另一名委員指出，由於非法出租汽車服務普遍、司機高齡化的問題，以及難以吸引新血入行，的士業界的營運環境正變得更困難。他認為香港的士的收費水平較世界其他城市便宜，有上調空間。此外，的士司機的平均薪金只有 16,000 元至 18,000 元，遠低於運輸行業的平均薪金。因此，他支持的士加價申請，以改善業界的營運環境及前線司機的生計。他亦贊同政府當局的意見，認為的士車租由市場決定，鑒於目前司機短缺，他預期沒有任何增加的士車租的空間。

26. 一名委員認為，政府當局應考慮研究使用的士服務的乘客的概況。由於乘搭的士的人士往往屬於高入息組別，因此的士加價的建議或會鼓勵更多人轉用私家車輛，因而無助改善的士司機的生計和吸引新血入行。

#### *增加泊車位供應的最新概況*

27. 過去數年，事務委員會深切關注泊車位短缺的問題，並促請政府當局採取措施，透過增加泊車位供應紓緩問題。委員在 2019 年 5 月 17 日舉行的會議上聽取政府當局簡介增加泊車位供應的最新概況。委員察悉，政府當局提供泊車位的政策，是優先考慮商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下，提供適量私家車泊車位。委員亦察悉，運輸署近年已推展多項措施，包括在合適的路旁地點及公共運輸交匯處劃設商用車輛的夜間泊車位，以及在非辦公時間開放更多政府大樓泊車位。此外，政府當局會展開顧問研究，以預測各區商用車輛泊車位及上落客貨設施的供求情況，以及探討採用智能泊車系統，評估其技術及財務可行性，以備在日後更廣泛推廣智能泊車系統，供公眾使用。

28. 委員普遍對商用車輛泊車位不足的情況表示關注，並歡迎政府當局採取措施增加泊車位，以應付激增的需求。部分委員促請政府當局從速檢討《香港規劃標準與準則》在發展項目泊車位供應方面所訂的要求，以及根據"一地多用"的政策指引物色更多合適用地設置停車場。

29. 部分委員察悉運輸署正選定推展智能泊車系統先導計劃的用地，並建議將計劃擴展至在全港 18 區設置智能泊車系統。一名委員亦建議在主要運輸交匯處提供更多泊車轉乘停車場，以便偏遠地區居民在該等運輸交匯處轉乘公共交通工具前往市區，從而紓緩繁忙時段交通擠塞的問題。至於推行智慧泊車措施方面，部分委員支持運輸署提升其"香港出行易"流動應用程式在提供實時交通資訊方面的功能，並促請運輸署向駕駛人士開放更多泊車位資訊，以及加快安裝智能停車收費錶，以推行"智慧出行"措施。

#### *九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司的加價申請*

30. 事務委員會於 2019 年 2 月聽取政府當局簡介九龍巴士(一九三三)有限公司("九巴")及龍運巴士有限公司("龍運")的加價申請。委員對九巴及龍運的加價申請意見紛紜。

31. 部分委員認為，建議的 8.5% 平均票價加幅可以接受，原因是自龍運上次於 2011 年 5 月加價及九巴上次於 2014 年 7 月加價，至 2018 年第三季，家庭住戶每月入息中位數分別上升了 47.45% 及 22.98%。此外，自龍運及九巴上次加價至 2018 年 12 月，綜合消費物價指數分別增加了 25.49% 及 10.62%。其他委員認為建議的 8.5% 加幅過高，若批准如此高的票價加幅，會引發其他交通工具相繼申請加價的浪潮。政府當局解釋，"市民的接受程度及負擔能力"是評估加價申請時須考慮的主要因素之一。政府當局會參考家庭住戶每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動。此外，政府當局在評審巴士營辦商的財政表現時，須確保營辦商財政穩健，有能力維持有效率及安全的公共巴士服務。

32. 委員藉此機會促請九巴及龍運改善各自的服務表現，包括按地區及路線定期公布有關脫班率的資訊、增加行走新界新發展區的路線數目，以及為這些路線提供更多巴士轉乘優惠。一些委員亦對巴士車長工作時間長、巴士總站缺乏供巴士車長休息的設施、需要加強巴士安全，以及應用科技確保安全駕駛等事宜表達關注。

## 運輸基建

### "人人暢道通行"計劃

33. 事務委員會一直密切監察改善行人環境的措施。為回應公眾要求，政府於 2012 年 8 月推出新政策，擴大在公共行人通道加建無障礙通道設施的計劃，以在社區締造"人人暢道通行"的環境。在此政策下，政府會對設置升降機或斜道同等看待，一改過往以斜道為先的做法。政府當局於 2018 年 11 月 16 日向委員簡介"人人暢道通行"計劃的進展，以及當局為了在 2019-2020 財政年度繼續推行"人人暢道通行"計劃而尋求 6 億 5,000 萬元撥款的建議。委員察悉，原有計劃正如期推行。總體而言，145 個原有計劃項目的加建工程大致順利推行，約 94% 的項目已完工或正在施工階段。一名委員察悉，政府當局是合併計算已完工及正在施工的項目總數，因而得出原有計劃的完工率為 94%，藉此誇大"人人暢道通行"計劃的推行進展。他認為，若撇除正在施工的項目，原有計劃項目的實際完工率約為 55%，情況未如理想。

34. 部分委員亦關注，自"人人暢道通行"計劃於 2012 年推出以來，推行進度緩慢。他們建議政府當局盡快考慮有何方法加快進度，包括解決市場勞工短缺的問題。

35. 政府當局解釋，"人人暢道通行"計劃的建議項目在動工前須經過多項程序。在推行"人人暢道通行"計劃期間，當局須耗用相當多時間按既定程序處理工程的行政及技術性事宜，例如進行勘測及詳細設計工作、諮詢區議會、在預計會有持份者反對時根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)在憲報刊登加建建議，以及招標等。部分委員建議政府當局簡化施工程序，例如在可行性研究階段篩走不可行的項目，或透過使用預製組件加快施工。

36. 主席及部分委員呼籲政府當局檢討"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，納入租者置其屋計劃屋邨("租置屋邨")及居者有其屋計劃屋苑("居屋屋苑")，因為當中很多居民都是長者。政府當局表示，為確保審慎使用公帑，必須小心考慮委員提出納入租置屋邨及居屋屋苑的建議，因為該等屋邨屋苑屬私人擁有，而管理及維修保養屋邨屋苑內設施的責任歸屬有關的業主立案法團。儘管如此，政府會在 2019 年開始檢討"人人暢道通行"計劃的涵蓋範圍，並會在檢討中考慮委員的建議。



37. 一名委員察悉，在超強颱風山竹於 2018 年 9 月襲港後，多部升降機出現故障。該名委員詢問現時的升降機設計是否能抵禦極端天氣，例如超強颱風及豪雨。政府當局表示，在超強颱風山竹掠港後，共 16 部升降機出現故障。政府當局會考慮措施，在日後出現極端天氣時減輕破壞。

#### *將軍澳—藍田隧道的不停車繳費系統*

38. 政府當局於 2019 年 1 月 18 日向委員簡介當局的建議，即在將軍澳—藍田隧道("將藍隧道")興建和推行不停車繳費系統，以收取隧道費，以及在將藍隧道啟用後，於其他政府收費隧道和道路分階段推行不停車繳費系統。如獲立法會財務委員會批准撥款，政府當局計劃於 2019 年年底開始興建將藍隧道不停車繳費系統，並於 2021 年年底完工。

39. 部分委員表示支持使用不停車繳費系統為政府隧道收費。他們認為不停車繳費系統是其中一項主要智慧出行措施，會進一步推動香港發展成為智慧城市。

40. 鑒於按付款當日價格計算，興建將藍隧道不停車繳費系統的費用為 3 億 3,020 萬元，一名委員質疑當局為收取 3 元的隧道費而興建不停車繳費系統，是否合乎成本效益。另一名委員詢問隧道費水平是否按"用者自付"的原則釐定。政府當局表示，在釐定政府收費隧道及道路的收費時會考慮多項因素，包括交通管理、興建有關隧道和道路的成本、替代路線的收費，以及公眾負擔能力和接受程度。

41. 一些委員詢問，不停車繳費系統與其他電子繳費系統(例如快易通)同時運作時是否會互相影響，因而產生問題；貼於車輛的車內感應器成本及使用期為何；及車主是否須支付費用，才會再次獲發車內感應器。政府當局答稱，不停車繳費系統與快易通是兩個獨立的系統，在使用時不會互相干擾。此外，每個車內感應器的單位成本約為 2 美元，使用年限則為逾 7 年。政府當局表示會免費向登記車主派發首個車內感應器。如車主再申請車內感應器，費用將按收回成本的原則向車主收取。政府當局亦向委員解釋，當車輛駛經將藍隧道的不停車繳費系統，隧道費即會自動從登記車主事先登記的付款帳戶扣除。

42. 一些委員反映，有運輸業人士(例如小巴及的士營辦商)曾表達他們向運輸署登記付款帳戶的困難。該等委員促請政府當局與業內人士保持緊密對話，協助他們解決困難，以符合不停車繳費系統的運作要求。

43. 有委員關注透過不停車繳費系統收集個人資料的事宜，以及負責處理不停車繳費系統收費工作的隧道費服務供應商是否會獲准儲存、檢索和管理使用將藍隧道的車主的個人資料。政府當局答稱，根據對車內感應器整體設計所作的初步私隱影響評估，預計車內感應器和路面設備內的數據不會引起個人資料私隱問題。此外，政府當局收集的資料亦不會超出不停車繳費系統運作所需的範圍。至於獲委任處理收費工作的隧道費服務供應商，政府當局表示，只有供應商授權的人士才有權閱覽隧道使用者的個人資料。政府當局亦會進行定期審核，確保供應商遵從《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)的規定。

### 其他事宜

#### *3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道的交通流量合理分布以及其他與隧道相關的建議*

44. 政府當局於 2018 年 11 月 16 日向事務委員會委員簡介為 3 條過海隧道(即海底隧道("紅隧")、東區海底隧道("東隧")及西區海底隧道("西隧"))制訂的隧道費調整方案。該方案旨在合理地重新分布 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道("3 條陸上隧道")的交通流量。扼要而言，政府於 2016 年 5 月承諾，在東隧的建造、營運及移交專營權於 2016 年 8 月屆滿時接收該隧道後，會盡快就合理分布過海隧道交通流量的整體策略及可行方案展開研究。鑒於 3 條過海隧道和 3 條陸上隧道有"配對效應"，運輸署於 2017 年年初以通盤方式展開研究，研究範圍涵蓋全部 6 條隧道。

45. 政府當局解釋，所制訂的方案以科學研究為依據。該項研究經考慮市民的出行習慣，整理及分析大量交通數據，為 3 條過海隧道釐定最合適的隧道費調整幅度，從而更合適地分布整體隧道的交通流量，以及盡量減少隧道交通對非隧道交通的影響。政府當局估計，該方案每年可節省逾 8 億元的社會成本。

46. 委員察悉，私家車、的士和電單車("目標車輛")目前約佔過海交通流量的 75%。政府當局解釋，為達致明顯的交通分流效果，有需要大幅調高紅隧及東隧向目標車輛收取的隧道費，並同時調低西隧向目標車輛收取的隧道費。舉例而言，紅隧及東隧向私家車收取的隧道費將分別由現時的 20 元及 25 元調高至 40 元，西隧向私家車收取的隧道費則由 70 元調低至 50 元。部分委員關注紅隧及東隧的隧道費水平大幅調高，並質疑有關方案是否能有效重新分布相關地區的交通流量。另一方

面，部分其他委員支持該項旨在重新分布 3 條過海隧道和 3 條陸上隧道交通流量的隧道費調整方案。他們認為收窄紅隧和西隧的隧道費差距可誘使更多駕駛者轉用西隧，從而提高西隧的使用率及紓緩紅隧交通擠塞的問題。此外，的士業界支持該方案，因為更多乘客會願意使用西隧。劃一 3 條過海隧道向無載客的士收取的隧道費亦會減輕紅隧的交通壓力，並可提供更大誘因吸引的士司機在繁忙時段接載乘客過海。

47. 事務委員會察悉，為鼓勵使用紅隧或東隧的目標車輛駕駛者轉用西隧，以更善用西隧容車量，政府當局自 2017 年年底起與香港西區隧道有限公司("西隧公司")商討如何作出安排，讓目標車輛駕駛者使用西隧時所須繳付的實際隧道費，可調低至指定隧道費水平，直至專營權於 2023 年 8 月 1 日屆滿為止。政府當局向西隧公司補償的款額會按目標車輛的實際車流量(即每車輛架次)計算，並以 18 億元為上限。不過，部分委員基於不同原因，對西隧隧道費補償計劃的理據不表認同。

48. 政府當局表示，西隧隧道費補償計劃旨在補貼使用西隧的駕駛者，而非補償西隧公司。當局擬透過重新分布 3 條過海隧道的交通流量，達致善用該等隧道的目的。當局指出，只要符合《西區海底隧道條例》訂明的條件，西隧公司可全權決定調高隧道費。關於豁免專營巴士使用西隧的收費，政府當局估計，建議在補償期(即由 2020 年 1 月 1 日至專營權於 2023 年 8 月 1 日屆滿為止)支付的總額為 9 億 5,600 萬元。部分委員表示支持此項建議的豁免，並促請政府當局亦將非專營巴士及小巴納入該項措施的適用範圍。此外，他們認為應分開處理豁免公共交通車輛繳付隧道費的措施，不應將該項措施與隧道費調整方案及西隧隧道費補償計劃捆綁在一起，供立法會考慮。

49. 就此，事務委員會通過兩項議案，內容載述如下：

"由於不少居民因居住及工作地點而必須使用紅隧或東隧，大幅增加紅隧東隧收費，將增加市民負擔。本委員會促請政府，收回現時大幅增加紅隧東隧的收費建議，就三隧分流計劃進行公眾諮詢。在取得公眾及立法會的共識後，才重新訂定三隧的收費，以達至三隧分流的效果。"; 及

"本會認為政府應以漸進方式調整三隧收費，以免令調整計劃停滯不前。"

## 容許攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶出行的人士乘搭專營巴士

50. 事務委員會於 2019 年 5 月聽取政府當局簡介為容許攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶的人士乘搭專營巴士而修訂《公共巴士服務規例》(第 230A 章)的建議。政府當局解釋，壓縮氧氣是受《危險品條例》(第 295 章)管制的危險品。《公共巴士服務規例》訂明，《危險品條例》所適用的壓縮氧氣，不論分量，不得帶上巴士。為提倡“無障礙運輸”的政策目標，政府當局建議修訂《公共巴士服務規例》，容許因要接受氧氣治療而須攜帶自用醫療壓縮氧氣瓶的人士乘搭專營巴士。視乎委員的意見，政府當局的目標是在 2019 年內向立法會提交《公共巴士服務規例》的修訂，以進行先訂立後審議的程序。

51. 委員普遍歡迎容許需接受氧氣治療的乘客使用專營巴士服務這項措施，但同時對多項事宜提出關注，例如巴士車長難以確定在任何時候巴士上有不多於兩個而每個不超過 5 升的壓縮氧氣瓶。一名委員呼籲政府當局檢討《危險品條例》內有關乘客在使用公共交通工具時攜帶氧氣瓶作自用醫療用途的條文，因為現時在專營巴士上不得吸煙，故此與氧氣泄漏引致爆炸相關的安全風險微乎其微。委員提出的另一項關注是，若乘客攜帶多於兩個自用醫療壓縮氧氣瓶而同時登上巴士，但他們沒有把有關數目告知巴士車長，則違反擬議法定條文的法律責任應由巴士車長抑或該等乘客承擔。政府當局表示，根據《公共巴士服務規例》的擬議修訂，乘客如攜帶壓縮氧氣瓶作自用醫療用途，應在登上專營巴士時並在繳付車費前，把所攜帶氧氣瓶的總數告知巴士車長，乘客亦應以連接氧氣瓶的鼻喉或氧氣罩吸入氧氣，讓巴士車長易於識別。

52. 政府當局察悉有關意見及關注，並表示運輸署會加強宣傳及教育工作，就新安排告知乘客。該署亦曾就有關建議的修訂聯絡病人組織。

### 其他諮詢

53. 事務委員會於 2018 年 10 月 19 日聽取運輸及房屋局局長就行政長官 2018 年《施政報告》中有關運輸的政策措施作出簡報。

54. 此外，政府當局曾就香港專營巴士服務獨立檢討委員會的報告、上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議評審機制的檢討、道路安全審核及道路安全檢查，以及新大嶼山巴士

(一九七三)有限公司的加價申請，諮詢事務委員會。此外，事務委員會亦曾考慮以下撥款建議：

- (a) 更換政府隧道的交通管制及監察系統和其他系統；
- (b) 重建南丫島北角碼頭；及
- (c) 6863TH —— 蓮麻坑路西段(平原河至坪輦路)擴闊工程。

55. 事務委員會轄下的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會已於 2019 年 3 月展開工作，並於 2019 年 5 月 15 日舉行公聽會及會議。

#### 會議

56. 在 2018 年 10 月至 2019 年 7 月期間，事務委員會共舉行 9 次會議。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2019 年 7 月

## 立法會

### 交通事務委員會

#### 職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會  
交通事務委員會

2018-2019 年度會期委員名單\*

主席	陳恒鑾議員, BBS, JP
副主席	譚文豪議員
委員	張宇人議員, GBS, JP 陳克勤議員, BBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 黃國健議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, BBS 莫乃光議員, JP 陳志全議員 梁志祥議員, SBS, MH, JP 郭家麒議員 黃碧雲議員 潘兆平議員, BBS, MH 蔣麗芸議員, SBS, JP 盧偉國議員, SBS, MH, JP 鍾國斌議員 楊岳橋議員 尹兆堅議員 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 何啟明議員 林卓廷議員 邵家輝議員 柯創盛議員, MH 陳淑莊議員 陸頌雄議員, JP 劉國勳議員, MH 劉業強議員, BBS, MH, JP

鄭松泰議員  
范國威議員  
區諾軒議員  
謝偉銓議員, BBS

(總數：37 名委員)

**秘書**

劉素儀女士

**法律顧問**

崔浩然先生

\* 委員名單的變更載於附錄 II 的附件



委員名單的變更

(2018-2019 年度)

議員	相關日期
黃定光議員, GBS, JP	至 2018 年 10 月 16 日
何俊賢議員, BBS	至 2018 年 10 月 16 日
張華峰議員, SBS, JP	至 2018 年 10 月 16 日
葛珮帆議員, BBS, JP	至 2018 年 10 月 16 日
吳永嘉議員, JP	至 2018 年 10 月 16 日
容海恩議員	至 2018 年 10 月 16 日
石禮謙議員, GBS, JP	至 2018 年 10 月 18 日
林健鋒議員, GBS, JP	至 2019 年 1 月 29 日

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1027/18-19 號文件

檔號：CB4/PS/1/16

### 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在 2018-2019 年度立法會會期內的工作。

#### 小組委員會

2. 交通事務委員會("事務委員會")在 2016 年 10 月 28 日的會議上同意成立鐵路事宜小組委員會("小組委員會")。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. 小組委員會由易志明議員擔任主席，按照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("港鐵公司")舉行 4 次會議(截至 2019 年 7 月中)。

#### 主要工作

4. 小組委員會於本年度會期繼續跟進與現有鐵路運作及推行新鐵路項目有關的事宜。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。

#### 現有鐵路的運作

5. 小組委員會繼續跟進與現有鐵路運作有關的各項事宜。

#### *廣深港高速鐵路香港段*

6. 在 2018 年 12 月 7 日的會議上，小組委員會察悉廣深港高速鐵路("高鐵")香港段已於 2018 年 9 月 23 日開始營運，並聽取當局簡介高鐵香港段通車後的營運事宜。扼要而言，高鐵

香港段是全長 26 公里的地下鐵路走廊，由西九龍一直延伸至深圳與高鐵內地段連接。高鐵香港段項目以服務經營權模式推展，由政府工務計劃下撥款興建，並擁有該段鐵路。2010 年 1 月 26 日，政府當局與港鐵公司簽訂委託協議，委託港鐵公司進行該項目的設計、建造、測試和試運行。

7. 高鐵香港段提供高速鐵路服務往來香港西九龍站及 44 個內地站點，當中包括 6 個短途站點及 38 個長途站點。在列車班次方面，政府當局於 2018 年 12 月表示，根據實際乘客量及市場需求，現時高鐵每日開行 70 對短途列車以及 13 對長途列車。鑒於周末期間的乘客需求較高，由 2018 年 10 月起直至 2019 年 2 月底，高鐵會在周五至周日加開 9 對特別班次來往西九龍站及福田。港鐵公司與中國鐵路總公司("鐵總")保持緊密溝通，按乘客需要及車務安排調整班次。

8. 在 2018 年 12 月 7 日的會議上，部分委員就高鐵香港段的乘客量提出關注，他們認為乘客量會對該鐵路綫的財務狀況造成不利影響。部分委員察悉，香港居民佔高鐵乘客的比例遠低於政府當局早在 2009 年作出的估算，他們建議政府當局在非繁忙時段或淡季為香港居民及短途列車乘客提供進一步的票價優惠。小組委員會通過一項議案，促請政府當局要求港鐵公司參考機場快綫的轉乘優惠計劃，為高鐵乘客提供港鐵轉乘優惠，以便利市民以港鐵接駁至高鐵，從而增加高鐵客流量。

9. 政府當局回應上述議案時表示，高鐵香港段自 2018 年 9 月 23 日通車後一直運作暢順。該鐵路綫的乘客量亦正穩步增長。截至 2018 年 12 月 31 日，總乘客量為 5 270 281 人次，其中離港乘客為 2 551 364 人次，到港乘客為 2 718 917 人次。在此期間，高鐵的平均每日乘客量為 52 703 人次，單日(2018 年 12 月 23 日)的最高乘客量為 94 625 人次。政府當局相信乘客已逐漸適應選用高鐵香港段作為跨境交通工具。港鐵公司進一步表示，該公司會繼續透過不同途徑積極向公眾推廣高鐵香港段。港鐵公司亦與旅遊業界合作開拓旅遊團體及自由行業務。至於為香港居民提供進一步票價優惠的建議，港鐵公司表示會繼續與鐵總商討有關票價優惠的事宜。

10. 部分委員不滿高鐵香港段的多項營運安排，包括透過高速鐵路應用程式提供列車服務資訊、本港乘客的購票及取票安排，以及票價結構。當中部分委員認為，港鐵公司應致力優化內地購票網站(即 [www.12306.cn](http://www.12306.cn))、簡化票務安排(特別是短途列車乘客的票務安排)，以及增加直達某些內地站點的列車服務。

11. 委員獲告知，政府當局正全力與鐵總優化內地售票系統，讓香港乘客可使用電郵於內地購票網站註冊賬戶及購票，以及使用自助取票機取票。此外，政府當局會與港鐵公司合作，推出更多便利安排，例如推出電子車票，以切合不同乘客群體的需要。

12. 除以上所述外，小組委員會繼續跟進高鐵香港段項目的財務狀況。部分委員關注尚未解決的申索宗數及金額，他們促請政府當局提供更多詳情，說明已獲解決/尚未解決的申索的情況，以及在高鐵香港段通車後定期提交有關該項目的財務狀況詳情，供小組委員會參考。

13. 政府當局回應時解釋，已發放的金額(已獲解決的申索)及中期發放金額(尚未解決的申索)並不一定相等於承建商所申索的金額，所有申索都需由工程師基於承建商提供的理據及資料進行審核。由於港鐵公司仍在就高鐵香港段項目確定有關合約的帳目，申索宗數可能有所變動。政府當局指出，高鐵自2018年9月開通以來，乘客量逐步上升。政府當局認為此時無須修訂預計乘客量及預計息稅折攤前收入(即扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益)。整體而言，高鐵香港段在通車後的財務狀況令人滿意。由於高鐵香港段僅通車一段短時間，政府當局會在適當時候向小組委員會匯報高鐵香港段的財務狀況。

### *提升鐵路綫的信號系統*

14. 委員察悉信號系統是指揮鐵路運作的中樞，他們普遍關注鐵路綫信號系統提升工程的進展。在2019年2月1日的會議上，委員獲告知，當提升工程於2026年全面完成後，荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東涌綫及機場快綫的整體可載客量可增加約10%。儘管如此，委員察悉並深切關注到，荃灣綫及港島綫的新信號系統提升工程的預計完成時間將分別延遲一年及兩年。他們擔心提升工程滯後會令東鐵綫沿綫的自動月台閘門加裝工程進一步延遲，以及加劇鐵路綫的擠迫情況。

15. 港鐵公司解釋，測試工作較原先估計所需時間長，主要是因為港鐵公司對新信號系統進行深入測試，並參考其他地區經驗，以確保系統投入服務前，其可靠性得到更好的保障。於非行車時間進行的測試內容包括停車位置的準確度、車門開關與月台幕門的協調及乘車舒適度等。政府當局察悉委員關注東鐵綫沿綫的自動月台閘門加裝工程的進度，並會與港鐵公司檢討各項安全措施及設施，以確保東鐵綫乘客的安全。

## 2018 年 10 月 16 日及 2019 年 3 月 18 日的嚴重鐵路事故

16. 小組委員會跟進兩宗有關信號系統故障的嚴重鐵路事故，即 2018 年 10 月 16 日 4 條港鐵綫服務延誤，以及 2019 年 3 月 18 日有關荃灣綫新信號系統測試的事故。委員普遍不滿港鐵公司的服務表現每況愈下。就 2018 年 10 月 16 日港鐵 4 條鐵路綫服務延誤的事故，小組委員會通過 3 項議案，促請政府當局檢討服務表現安排，使該項安排恰當反映鐵路事故嚴重性，以及重新檢視政府當局及港鐵公司現時在發生較大規模鐵路事故時採取的應變措施(包括運輸署轄下緊急事故交通協調中心的運作)等。

17. 委員察悉，因應 2018 年 10 月 16 日事故的經驗，運輸署正在與港鐵公司檢討現有應變計劃，包括調派免費接駁巴士到受影響車站的安排及鐵路服務延誤的通報系統。至於在 2013 年的票價調整機制檢討後引入的服務表現安排，政府當局表示，在 2017 年年初進行票價調整機制檢討後，根據服務表現安排，就每宗嚴重服務延誤事故撥作票價優惠的最高罰款額已由 1,500 萬元上調至 2,500 萬元。政府當局會繼續加強對港鐵公司鐵路運作及服務表現的監管，確保鐵路安全，並在適當時候檢視服務表現安排。

18. 小組委員會亦深切關注 2019 年 3 月 18 日的事故，當中兩列港鐵列車於凌晨時分在新信號系統測試期間在荃灣綫近中環站發生碰撞。委員於 2019 年 3 月 29 日的會議上聽取政府當局及港鐵公司就有關事故作出簡報。部分委員認為，港鐵公司未有妥善監督承辦商進行新信號系統的模擬測試工作。委員除了要求政府當局及港鐵公司解釋有關事故的原因外，亦要求港鐵公司確定現有信號系統的安全性，以及保證日後不會再次發生類似事故。

19. 委員察悉，港鐵公司已暫停新信號系統的所有行車測試，直至確定事故成因及確保新信號系統安全為止。港鐵公司亦會根據合約條款保留按調查結果向信號系統承辦商作出追究的權利。港鐵公司向委員保證，是次事故與現有的信號系統無關，而同類事故不會在現有鐵路綫發生。雖然如此，機電工程署已實地抽驗現有信號系統各電腦控制道岔的聯鎖功能，以確保該系統繼續有效運作。

## 推展新鐵路項目

20. 小組委員會一直密切監察沙田至中環綫("沙中綫")項目的推行情況。該項目由政府當局撥款，採用服務經營權模式推行。<sup>1</sup> 有關的主要資料載於**附錄 III**。

### *沙田至中環綫*

21. 沙中綫是一個全港策略性鐵路項目，全長 17 公里，由(a)大圍至紅磡段及(b)紅磡至金鐘段組成。<sup>2</sup>

22. 按付款當日價格計算，整項沙中綫工程的核准工程預算為 798 億元。2011 年 2 月，財務委員會("財委會")通過前期鐵路工程及非鐵路工程的撥款申請，按付款當日價格計算，撥款額分別為 62 億 5,490 萬元及 14 億 4,820 萬元。2012 年 5 月，財委會通過餘下的鐵路及非鐵路工程撥款申請，按付款當日價格計算，撥款額合共約 714 億元。其後，政府當局與港鐵公司簽訂協議，委託港鐵公司進行沙中綫的建造、測試及試運行，費用為 708 億 2,700 萬元。政府當局於 2016 年 12 月告知小組委員會，沙中綫前期鐵路工程的修訂造價將較核准工程預算超出 8 億 4,770 萬元，由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。財委會在 2017 年 6 月 17 日的會議上批准有關的追加撥款申請。沙中綫整項工程的核准工程預算由原先估算的 798 億元上調至 807 億元(按付款當日價格計算)。

23. 政府當局表示，港鐵公司已於 2017 年 12 月 5 日提交沙中綫項目主要工程的最新造價估算。港鐵公司表示需要上調沙中綫項目主要工程的委託費用，由原先的 708 億 2,700 萬元上調至 873 億 2,800 萬元，即增加約 165 億 100 萬元。港鐵公司表示，工程造價上升的主要原因包括：宋皇臺站遺蹟的考古及保育工作、灣仔北工地交接日期延後引致額外的工程開支，以及為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程。政府當局一直就港鐵公司的最新造價估算進行詳細審核。在完成詳細審核

---

<sup>1</sup> 根據服務經營權模式，政府當局負責出資興建有關鐵路項目，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綫的營運，並向政府當局按年繳付服務經營費。

<sup>2</sup> 大圍至紅磡段會把現有的馬鞍山綫由大圍經東九龍延伸至西鐵綫，形成"屯馬綫"綫；紅磡至金鐘段會把現有的東鐵綫延伸過海至灣仔北部和金鐘。

後，政府當局會向立法會申請額外撥款，以繼續推展沙中綫工程。

24. 根據政府當局和港鐵公司當時所作的評估，鑒於宋皇臺站的考古發現和保育工作引致沙中綫大圍至紅磡段工程滯後約 11 個月，該鐵路段的通車時間一度延至 2019 年年底。由於在這鐵路段實施的追回進度措施漸見成效，目標通車日期本可提前至大約 2019 年年中。然而，基於紅磡站擴建部分發生的連串事故及相關調查工作，目標通車日期需再作檢討。紅磡至金鐘段則維持以 2021 年為通車目標。

25. 小組委員會曾在 2018 年 12 月 7 日和 2019 年 2 月 1 日的會議上聽取政府當局簡介沙中綫項目的進展。此外，小組委員會亦在 2019 年 3 月 29 日的會議上，審閱沙中綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會("調查委員會")的中期報告。小組委員會從政府當局的文件察悉，行政長官會同行政會議於 2019 年 2 月 19 日批准擴大調查委員會的職權範圍，以調查沙中綫項目工程合約編號 1112 涉及的 3 個位置<sup>3</sup>的紮鐵工程或混凝土工程，並批准調查委員會延展其向行政長官提交報告的期限。<sup>4</sup>

26. 在 2018 年 12 月 7 日的小組委員會會議上，部分委員關注沙中綫項目的現金流情況。委員獲告知，就仍在進行建造工程的沙中綫主要工程項目(即 61TR 及 62TR)而言，截至 2018 年 12 月底的總支出約為 580 億元，佔核准工程預算的 82%。鑒於沙中綫項目紅磡站擴建工程事件的最新發展，政府當局需要更多時間釐清事實和工程狀況，並會在適當時候向立法會申請額外撥款，以繼續推展沙中綫工程。

27. 鑒於紅磡站發生的連串事故及相關的調查工作，大圍至紅磡段的目標通車日期需再作檢討，委員促請政府當局及港鐵公司在切實可行的範圍內，盡快完成有關局部開通大圍至紅磡段部分車站和鐵路段的可行性研究。

28. 港鐵公司表示，政府當局已要求該公司加快就不同方案進行研究，並就局部開通大圍至紅磡段部分車站及鐵路段的需

---

<sup>3</sup> 該 3 個位置為北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處。

<sup>4</sup> 經行政長官會同行政會議批准，調查委員會將在 2019 年 11 月 29 日或之前就調查結果及建議向行政長官提交最後報告(調查委員會於 2019 年 7 月 3 日發出的[新聞公報](#))。

要及可行性提出建議。港鐵公司指出，控制何文田站的系統設於紅磡站擴建部分，故此能否局部開通至何文田站需視乎紅磡站擴建部分工程的整體狀況。局部開通方案是否可行，主要取決於北面連接隧道以及位處於紅磡站內用作屯馬綫的鐵路系統控制室是否能及早通過相關政府部門的審批。

29. 除了超支及工程延誤問題外，小組委員會非常關注沙中綫項目的建造工程質量。鑒於紅磡站擴建部分、土瓜灣站及會展站的工程發生連串事件，委員批評政府當局及港鐵公司未有妥為監察沙中綫項目的推展工作，他們亦對委託協議所訂有關港鐵公司向政府當局作出通報的機制表達深切關注。他們尤其質疑路政署委任的監察及核證顧問在事件中的角色，並認為該顧問未有履行其監察職責。

30. 鑒於北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處鋼筋工程的檢查及測量申請表格("檢測表格")遺失，與及在施工期間北面連接隧道部分鋼筋之間接駁位置有關設計改動的文件紀錄亦不足，委員對港鐵公司推展沙中綫項目的監察系統表示極度失望。部分委員深切關注事件有否涉及懷疑欺詐行為或使用虛假文書。他們亦質疑，承建商如何及為何可在沒有相關檢測表格的情況下進行下一個工序。

31. 政府當局回應時表示，有關事宜已轉交執法機關進行所需的跟進行動。港鐵公司表示，根據迄今所得的資料，有關承建商(即禮頓建築(亞洲)有限公司("禮頓"))並無按照既定程序提交相關的檢測表格，亦無證據顯示港鐵公司或禮頓的職員曾刪除項目管理系統的相關檢測表格紀錄。

32. 小組委員會察悉，政府當局於 2018 年 12 月接納港鐵公司提出分 3 個階段進行的全面評估策略建議，以確定紅磡站擴建工程月台層板等建築結構的狀況。港鐵公司提出的建議之一是利用非破壞性測試(陣列式超音波檢測方法)量度螺絲頭扭入螺絲帽的長度。然而，該公司於 2019 年 1 月發現使用非破壞性的陣列式超音波檢測方法檢測螺絲頭扭入螺絲帽的長度，與實際經切割取出的鋼筋和螺絲頭進行量度的結果有相當大的偏差。在 2019 年 2 月 1 日的會議上，部分委員促請政府當局考慮使用其他檢測方法，例如警方所採用的方法，即鑿開混凝土起出螺絲帽連接鋼筋的部分，以取得實際量度數據。

33. 政府當局表示，港鐵公司在諮詢有關專家及實驗室後已就導致偏差的原因進行詳細調查，並改良陣列式超音波檢測方法，以提高其準確度及可靠性。港鐵公司亦就經改良的檢測方



法進行驗證工作。委員獲告知，政府當局於 2019 年 3 月 14 日接納港鐵公司提交經改良的陣列式超音波檢測方法建議，而該公司亦於 2019 年 3 月 15 日恢復進行檢測工作，檢測所有已外露(包括已檢測及未曾檢測)的螺絲帽。

34. 在 2019 年 3 月 29 日的小組委員會會議上，部分委員對於調查委員會認為紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平的裁定，提出質疑。他們指出，全面評估策略第二階段的工作仍在進行，因此認為調查委員會作出此項裁定未免言之尚早。

35. 政府當局表示不適宜由其解釋調查委員會作出的裁決，並請委員注意中期報告第 9 章；調查委員會已在該章詳盡闡釋其就結構安全作出的結論。

36. 就委員對沙中綫其他車站的工程質量提出的關注，政府當局表示會檢視該等車站，以確認其主要結構工程有否出現與紅磡站擴建部分工程相類似的質量問題。政府當局已特別就所有相關車站啟動 3 個層面的審核工作，以確定工程質量。首階段的審核涵蓋土瓜灣站及鑽石山站。

## **建議**

37. 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

2019 年 7 月

**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) 協調新鐵路綫通車後的公共交通服務。

鐵路運作

- (a) 現有鐵路綫的表現，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

2018-2019 年度會期的委員名單\*

主席	易志明議員, SBS, JP
副主席	陸頌雄議員, JP
委員	張宇人議員, GBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 姚思榮議員, BBS 陳恒鑾議員, BBS, JP. 梁志祥議員, SBS, MH, JP 郭家麒議員 黃碧雲議員 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, SBS, MH, JP 楊岳橋議員 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 何啟明議員 林卓廷議員 柯創盛議員, MH 陳淑莊議員 劉國勳議員, MH 鄭松泰議員 譚文豪議員 范國威議員 區諾軒議員 謝偉銓議員, BBS (總數：27 名委員)
秘書	劉素儀女士
法律顧問	崔浩然先生

\* 委員名單的變動載於附錄 II 的附件

交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
委員名單的變動

委員	相關日期
邵家輝議員	至 2019 年 1 月 4 日
鍾國斌議員	至 2019 年 1 月 31 日

沙田至中環綫的主要資料  
(更新至 2019 年 6 月)

	沙田至中環綫
鐵路綫長度	17 公里
預算建造費用	798 億元 (按付款當日價格計算)
香港鐵路有限公司("港鐵公司")的最新預算建造費用	807 億元 (港鐵公司就主要工程提交的最新造價估算現為 873 億元,較主要工程原先的委託費用 708 億元增加 165 億元。政府當局正詳細審核港鐵公司的最新造價估算)
財務安排	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：86 億元  建造工程： - 鐵路工程 — 主要工程：654 億元 - 非鐵路工程 — 主要工程：59.8 億元
工程展開日期	2012 年
原定目標通車日期	大圍至紅磡段：2018 年 12 月  紅磡至金鐘段：2020 年 12 月
目標通車日期	大圍至紅磡段：鑒於紅磡站擴建部分發生的連串事件而需再作檢討  紅磡至金鐘段：2021 年