

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2381/09-10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

本報告旨在闡述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2009-2010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2009年10月15日今個會期的首次會議上決定成立小組委員會，以監察與鐵路相關的事宜。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")舉行了10次會議。

主要工作

西港島線

4. 西港島線是現有港鐵港島線延線，由上環站延伸至堅尼地城，並有兩個中途站設於西營盤和香港大學。西港島線的建造工程已在2009年7月展開，預計在2014年完成。

5. 政府當局及港鐵公司在2010年2月9日的小組委員會會議上簡報西港島線工程的進展情況。小組委員會促請政府當局積極回應地區人士提出的關注，尤其是當區居民反對在山道和般咸道興建通風井的意見。港鐵公司解釋，鐵路的通風井不會排放不良的氣體，而港鐵公司亦會探討所有可行方法，盡量縮

減有關通風井的體積。港鐵公司特別在招標文件列明條文，要求承建商提供縮小通風井體積和減少影響的方案。然而，部分委員認為只要求承建商探討如何縮小通風井體積並不足夠。該等委員認為，當局應考慮將擬在山道和般咸道設置的通風井完全剔除於工程範圍外。小組委員會在2010年2月9日的會議上又通過以下議案——

"強烈要求政府及港鐵以取消山道及般咸道通風井的方案作為承建商獲取西港島線西營盤及大學站工程合約的優先條件。"

6. 政府當局表示，港鐵公司正研究承建商就縮小擬建通風井體積所提交的各個方案。委員在2010年3月底欣悉，港鐵公司最終決定取消在山道興建通風井的計劃。

7. 小組委員會察悉，西港島線多數路段的施工涉及爆破工程。委員促請政府當局作出適當安排，以便在進行爆破工程前通知附近居民爆破進行的日期、時間和地點，以免有關居民產生恐慌。應委員要求，政府當局同意成立社區聯絡小組，會與當區居民保持緊密聯絡，以確保爆破工程順利進行。

8. 委員又表示關注該項目所需進行的收回土地／地層和臨時封路措施涉及的補償／安置安排。截至2010年2月，政府已收回兩幢私人樓宇以便進行地下隧道建造工程。部分委員表示關注對未接受補償建議的業主／住戶所作的安排。政府當局表示，截至2010年1月中，約23%的業主／住戶已接納當局向他們提出的補償建議，其餘則已接受暫付款項或仍在考慮是否接受補償建議。與此同時，房屋署亦正為受收地影響的合資格業主／住戶處理安置事宜。

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

9. 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。香港段將為總長約26公里的地下鐵路走廊，由皇崗邊界通往西九龍總站。

10. 行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准落實高鐵香港段項目，以及政府當局向財務委員會(下稱"財委會")要求撥款的建議。小組委員會其後於2009年10月底至11月中期間舉行多次會議，討論高鐵香港段項目。小組委員會亦曾聽取包括菜園村村民及市區受影響居民在內的團體代表、專業團體、關注小組及有關各方的意見。財委會已於2010年1月16日批准高鐵

香港段的撥款申請。該項目的建造工程已在2010年1月展開，並預期於2015年完成。

11. 小組委員會曾詳細討論多項事宜，例如成本預算、經濟效益及營運可行性、設立"一地兩檢"口岸的安排、西九龍總站的選址和配套，以及重置菜園村村民和補償受影響居民事宜。小組委員會極為關注高昂的工程成本預算，當中鐵路建造工程的成本預算由2008年4月的354億元上升至2009年9月的537億元，非鐵路建造工程於同一期間亦由41億元上升至115億元。政府當局解釋，建造價格過去3至4年急速上升。最新估計反映該項目在2006至2009年之間的整體建造價格上漲約42%，與西港島線工程計劃造價上漲48%的增幅相若。

12. 鑒於工程成本高昂，部分委員極為關注新高速鐵路的營運可行性及香港段的營運是否需要政府大量補貼。這些議員促請政府當局考慮其他減低工程成本的方案，包括一些公眾人士提出把高鐵總站遷往錦上路的建議。小組委員會曾舉行會議，討論有關把高鐵總站遷往錦上路方案的建議，席上工程界代表亦獲邀表達意見。小組委員會察悉，工程界專業團體普遍支持政府當局提出的把高鐵總站設於西九龍的方案。

13. 至於營運可行性方面，政府當局的評估是，高鐵香港段的營運將無需政府在日後大量補貼。政府當局估計在50年營運期內，高鐵香港段可量化的經濟效益以2009年價格計算可達870億元(按每年4%的貼現率計算)。況且香港段建造工程預料可創造11 000個就業機會。此外，於50年經營期間，政府將向港鐵公司收取約達281億元的服務經營費。服務經營期完結時，港鐵公司需把仍能運作的鐵路歸還政府，估計該段鐵路的剩餘價值約為310億元。政府當局表示，高鐵香港段將為香港帶來重大的經濟利益。

14. 小組委員會又極為關注西九龍總站的發展對西九龍交通造成的影響，因為現時西九龍區多個主要路口的容車量已經飽和。政府當局表示，在落實地區性交通管理安排和主要道路改善工程後，該區的道路及行人連接設施將會改善，從而紓緩交通壓力，直到2031年，大多數路口在所有時段的剩餘容車量將超過10%¹。

¹ 大體來說，剩餘容車量大於5%的時候，大部份車輛不用等超過一次紅燈就可通過這路口。剩餘容車量再大的話，表示這路口能應付進一步增加的交通流量。

15. 小組委員會理解菜園村村民希望保存家園的強烈意願，並要求政府當局考慮在其他地方設置高鐵香港段所需的鐵路設施，避免清拆菜園村。政府當局表示，在研究所有其他選址建議後，仍然認為菜園村的選址所影響的住戶數目最少，所以是設置有關設施的最佳位置。小組委員會亦曾研究向菜園村村民和其他受影響人士建議的特設特惠安置方案。委員普遍認為現時的方案向受影響住戶所提供的補償較現有機制下的補償為佳。委員要求政府當局在清拆菜園村後，積極協助仍然希望耕種的菜園村村民物色合適農地，並讓村民所建立的社區鄰里網絡得以維持。

16. 為方便小組委員會監察高鐵香港段的實施工作進展情況，政府當局建議每隔6個月匯報有關進展。應委員要求，政府當局同意有關的進展報告會涵蓋5大組成部分，包括鐵路隧道、西九龍總站、機電工程、菜園村土地清拆及對大角咀有關樓宇結構的影響、以及本地工人的就業機會。小組委員會已安排在2010年7月舉行會議，聽取涵蓋2010年1月16日至6月30日的進展報告。

觀塘線延線

17. 觀塘線延線是將現時港鐵觀塘線由油麻地站延伸至在何文田及黃埔擬建的車站。何文田站為將來的沙田至中環線提供轉乘車站。建議的鐵路計劃於2009年底按照《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報刊登。政府當局正進行觀塘線延線的詳細設計工作、處理刊憲方案的反對個案及環境影響評估。政府當局及港鐵公司的目標是在2015年完成觀塘線延線的建造工程。

18. 小組委員會繼續密切監察觀塘線延線項目的進展，並曾在2009年9月17日及2010年4月16日的會議上討論工作進展情況。小組委員會關注到何文田站設於偏僻的前山谷道邨空地所構成的不便，以及何文田站和黃埔站設置的出入口並不足夠。委員要求港鐵公司在佛光街增設車站出入口，以滿足何文田邨和附近地方居民的需要，並將一條當局擬建的行人天橋進一步由忠義街延伸至愛民邨停車場。部分委員亦建議加強黃埔站與鄰近屋苑及紅磡舊區的行人接駁系統，以方便附近居民及活化該區的空置工廠大廈。

19. 小組委員會在2010年4月16日的會議上通過以下議案——

"本會(即交通事務委員會鐵路事宜小組委員會)促請政府及港鐵公司在何文田站及黃埔站增加出入口以方便當區市民。"

20. 小組委員會又於2010年5月17日前往擬建何文田站和黃埔站實地視察，研究擬建車站出入口及行人連接設施的安排。委員堅持認為，港鐵公司應盡可能提供更多車站出入口，並建議對行人連接設施作出多項改善，以照顧附近居民，特別是長者的需要。港鐵公司解釋，基於地形限制(例如佛光街的現有配水庫所構成的危險)，故此不建議在佛光街設置何文田站出入口。政府當局承諾會聯同港鐵公司在顧及例如現有行人設施、道路交通情況、人流預測、技術可行性及成本效益等因素下，研究委員的建議。小組委員會將在2010年7月初舉行另一次會議，聽取進展報告及擬建車站出入口及行人連接設施的安排。

南港島線(東段)

21. 南港島線(東段)是約7公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，途中於海洋公園、黃竹坑及利東設站。乘客可在金鐘站轉乘荃灣線及港島線。當局於2009年7月將該鐵路方案刊登憲報，而港鐵公司已展開南港島線(東段)的詳細設計工作。有關工程預計會於2011年動工，於2015年通車。

22. 小組委員會曾在2009年9月17日、12月4日及2010年2月9日的會議上討論南港島線(東段)的進展。委員察悉，擬建鐵路黃竹坑段的鐵路高架橋會於東華三院賽馬會復康中心(下稱"復康中心")附近經過，而在復康中心住宿的學員的家長及復康中心管理層關注鐵路可能對復康中心造成影響。委員要求政府當局重新考慮南港島線(東段)採用全隧道走線。港鐵公司其後修改高架橋段，包括在鄰近復康中心一段高架橋加建密封式隔音罩；將高架橋結構進一步移離復康中心不少於18米；並降低高架橋結構的高度，使隔音罩頂部大概與復康中心地面水平相若。政府當局表示，該等修改將可釋除復康中心就高架橋在高度、距離、噪音及所產生的電磁波方面的關注。政府當局及港鐵公司會盡力與復康中心進一步商討，並會繼續探討將高架橋進一步移離復康中心的可行性。

23. 委員察悉，當區居民亦非常關注在田灣海旁道設置臨時躉船轉運站及在春坎山儲存爆炸品的建議對環境和交通所造成的影響。小組委員會在2009年9月17日的會議上通過以下議案——

"本委員會要求港鐵及政府就南港島線(東段)重新檢討以下設施的選址及走線，包括 ——

1. 田灣臨時搭建物料躉船轉運站；
2. 春坎山臨時爆炸品儲存倉庫；
3. 東華三院賽馬會復康中心旁的鐵路走線。

本委員會並要求港鐵及政府考慮以全隧道方式興建南港島線，並應就該鐵路的融資安排，包括上蓋物業，盡快諮詢本會及公眾。"

24. 因應委員所表達的關注，港鐵公司其後探討共用鋼綫灣海旁渠務署地盤工地內的躉船轉運站，用以代替在奇力灣田灣海旁道的設施。然而，此項建議受到當區居民的強烈反對，他們關注有關設施對環境及當地社區的影響。在2010年2月9日的會議上，委員促請政府當局物色其他合適地點，並通過以下議案 ——

"本會強烈要求政府及港鐵取消選擇鋼綫灣作為臨時搭建物料躉船轉運站，以免對薄扶林區包括碧瑤灣及貝沙灣居民及附近學校產生巨大不良影響。"

25. 政府當局表示正因應居民的關注和區內情況，優化運送掘出的泥石的路線。此外，當局會進行道路改善工程，以應付因而產生的額外交通量。應委員的要求，政府當局曾同意考慮其他可行的地點，例如香港仔避風塘及海洋公園大樹灣。然而，政府當局其後表示，經研究其他可行地點後，認為鋼綫灣是平衡了不同持份者意見的最佳方案。因應委員的關注，政府當局及港鐵公司承諾就在鋼綫灣設立躉船轉運站的建議繼續諮詢南區區議會及各持份者。

26. 儘管政府當局表示，經考慮包括與民居距離及車輛進出等多項因素後，春坎山是最適合的地點，但委員認為，政府當局應重新考慮在石澳石礦場設置臨時爆炸品儲存倉庫，務求減少對區內居民的影響。小組委員會在2010年2月9日的會議上通過以下議案 ——

"本小組委員會強烈要求政府及港鐵放棄以春坎山作為臨時爆炸品倉庫的選址，並盡快向本會匯報其他可行安排。"

27. 因應上述議案，政府當局及港鐵公司已完成就在春坎山及石澳石礦場擬建的臨時爆炸品倉庫的量化風險評估。政府當局在2010年6月3日以書面表示，量化風險評估顯示，石澳石礦場涉及的風險遠高於春坎山選址的風險，並得出後者是設置南港島線(東段)臨時爆炸品倉庫的合適地點的結論。

28. 委員察悉，為填補南港島線(東段)項目的資金差額，政府當局已建議預留前黃竹坑邨及海洋公園站以北的用地，用作車廠及車站連上蓋私人物業發展。應小組委員會要求，政府當局承諾在政府敲定該項目的財務安排後，便會諮詢小組委員會有關的詳情。

鐵路事故

29. 小組委員會曾討論在2009年8月至2010年1月之間發生的多宗鐵路事故，有關事故分別影響將軍澳線、荃灣線及東鐵線。委員極為關注在兩鐵合併後所發生的鐵路事故的頻密程度及旨在確保鐵路安全的監察機制。部分委員質疑最近發生的鐵路事故是由於港鐵公司人手短缺及外判服務所造成。就此，小組委員會要求港鐵公司提供有關該公司外判維修工作及相關監察機制的詳細資料。部分委員促請港鐵公司停止將服務外判，因為他們認為將服務外判或導致服務水平下降。

30. 港鐵公司向委員保證，該公司有良好的既定監察機制，確保其外判的維修工作符合既定要求的標準。該公司表示無論對公司內部的員工或承辦商員工進行的維修工作，該公司均採用同一套標準及要求。就基建設備而言，該公司有一個由工程技術人員組成的專責團隊，負責確保外判維修工作符合與承辦商的合約所訂明的表現水平。

31. 部分委員認為政府當局沒有監察港鐵公司的服務表現及能否有效處理鐵路事故。他們認為政府當局應加強監察工作，並對港鐵公司實施懲罰制度，例如港鐵公司的表現若未符標準，便向其施加罰款。政府當局表示極為重視維持鐵路服務的安全及可靠度，並會確保所有鐵路事故均會作出調查，以加強改善乘客服務及可靠度。政府當局指出，兩鐵合併後，港鐵列車服務一直維持在高水平，99.9%的乘客旅程可在不超過編定時間五分鐘內抵達目的地。據政府當局所提供的資料，港鐵公司每年投放40億元，用作維修、保養及更新資產。

32. 儘管港鐵公司表示，2009年8分鐘或以上的延誤總次數與2005年時比較下降約20%，但部分委員表示關注30分鐘或以上

的延誤次數是否有所增加。他們要求港鐵公司提供自2005年以來服務延誤8分鐘以上、30分鐘及一小時的事故的分項數字及其原因，供小組委員會進一步商議。

鐵路車站設計

33. 小組委員會曾聽取港鐵公司簡介鐵路車站設計在展現本地歷史和文化上的發展過程及該公司在港鐵系統推廣藝術的計劃。委員欣賞該等推廣工作很有意義，既為乘客提供更多機會在乘車時欣賞到不同類型的藝術創作，亦為本地及海外藝術家提供展示藝術作品的平台。

34. 委員察悉，"港鐵車站藝術"計劃於1998年機場快綫通車時正式展開。三件以香港與國際連接為意念的藝術品分別擺放於香港站內預辦登機手續大堂、中環行人隧道內及青衣站機場快綫離境大堂。港鐵公司其後逐步把現場藝術表演、藝術展覽及藝術作品引入港鐵系統。委員表示支持港鐵公司計劃在興建新鐵路綫及現有車站進行大型翻新工程時，相應加入具有本地文化特色的藝術元素。部分委員建議港鐵公司撥出更多資源進行該等推廣工作，並在挑選在港鐵車站展示的藝術品時加強公眾的參與。港鐵公司表示會在推行鐵路車站設計的新計劃時考慮委員的建議及意見。

其他事宜

35. 小組委員會亦曾討論對《香港鐵路附例》(第556B章)和《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第556H章)建議作出的修訂，以及灣仔發展計劃第二期內沙田至中環線保護工程的撥款申請。

建議

36. 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
2010年7月2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

2009至2010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 李永達議員 林健鋒議員, SBS, JP 張學明議員, GBS, JP 湯家驊議員, SC 甘乃威議員, MH 黃成智議員 葉偉明議員, MH 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員(直至2010年1月28日) (於2010年5月19日重新加入) 陳偉業議員(直至2010年1月28日) (於2010年5月27日重新加入)
	(總數：17名委員)
秘書	麥麗嫻女士
法律顧問	李家潤先生
日期	2010年7月2日