

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1688/13-14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

本報告旨在匯報鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2013-2014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2013年10月10日的會議上同意，小組委員會在2013-2014年度會期應繼續工作，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. 小組委員會由田北辰議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行8次會議(截至2014年6月底)。

#### 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，包括列車服務表現及安全管理、維修保養計劃、以及列車服務中斷和緊急情況的安排。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。

#### A. 推行新鐵路項目

廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段

5. 小組委員會一直密切監察高鐵香港段的推行情況。高鐵是從香港到廣州全長約140公里的高速鐵路，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，而香港段是長約26公里的地下鐵路走廊，由皇崗邊界至西九龍總站。

6. 隨着財務委員會於2010年1月16日批准撥款申請以進行高鐵香港段鐵路及非鐵路工程後，建造工程已於2010年1月底展開，以期於2015年完工。政府當局一直就高鐵項目建造工程的進展和財務狀況，向小組委員會提供半年度進度報告，以供參閱。

7. 在2013年11月22日的會議上，政府當局與港鐵公司向小組委員會簡介截至2013年6月30日止的第七份半年度報告。委員關注到高鐵香港段建造工程的進度，包括勞工短缺對工程進展的影響、信號系統測試、招標過程和審批合約制度，以及在高鐵西九龍總站實施"一地兩檢"的安排。然而，政府當局表示，高鐵香港段的建造工程預計如期在2015年完成。其後，預計港鐵公司需時數個月，就高鐵香港段進行多項測試和試運行，檢驗鐵路營運狀況，並經相關政府部門(如機電工程署)批准後，才可通車。

8. 在2014年4月中，港鐵公司公布無法按原先目標在2015年完成高鐵香港段的建造工程，小組委員會對此表示深切關注。因此，小組委員會在2014年4月28日前往高鐵香港段西九龍總站建築工地進行實地視察，進一步了解有關工程的最新進展，並於2014年5月5日和5月19日舉行兩次會議，檢討導致目前情況出現的原委。

9. 在上述兩次會議上，小組委員會追問港鐵公司與公職人員有否刻意隱瞞事實及向立法會提供虛假資料，並問及經修訂的目標完工日期、承建商是否有可能提出申索要求和獲批工程總額的增幅。港鐵公司告知小組委員會，根據最新的工程進度評估，高鐵香港段建造工程的完工日期將推遲至2016年，加上需時進行測試及試運行以確保列車運行安全，高鐵香港段將於2017年投入服務。港鐵公司解釋，高鐵工程延誤原因包括惡劣天氣和難以處理的地質情況。此外，港鐵公司已成立獨立委員會，全面檢討高鐵項目的管理方針。政府當局亦表示會成立獨立專家小組，檢討與高鐵項目延誤有關的事宜，例如項目管理、監察機制等。獨立專家小組預計於2014年6月展開工作，以期於2014年11月底前完成檢討。小組委員會察悉，獨立專家小組會

向行政長官提交報告，而報告內容將會公開。獨立專家小組會審視在推展和監督高鐵項目方面是否存在制度上及其他問題。

10. 在有關會議上，部分委員建議成立專責委員會，調查高鐵香港段工程延誤的原因，而該委員會在執行其職務時獲授權根據《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(2)條行使該條例第9(1)條所賦予的權力。亦有委員建議，將成立的專責委員會應研究日後如何有效地監督新鐵路項目，以及如何加強港鐵公司的管治。在2014年5月19日的會議上，委員就上述目的動議兩項議案，但有關議案未獲通過。

#### 西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線

11. 西港島線是現有港島線的延線，由上環站起，終點站設於堅尼地城，兩個地下中途站分別設於西營盤和香港大學，全長約3公里。南港島線(東段)則是連接港島南北部的新鐵路線，由鴨脷洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園，全長約7公里。觀塘線延線全長約2.6公里，由現時港鐵觀塘線油麻地站延至新建的何文田站及黃埔站。

12. 在2014年6月17日的會議上，小組委員會察悉，西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線均在施工階段出現各種困難情況。就西港島線而言，港鐵公司仍然維持於2014年12月西港島線全線開通的目標，但為審慎起見，如西營盤站未能如期啟用，港鐵公司在2014年12月通車時將會採用不停西營盤站的後備方案。在此情況下，西營盤站會順延至2015年首季啟用。港鐵公司會於2014年較後時間作出公布，確定西港島線實際通車日期，以及是否需要採用後備方案。

13. 除了西港島線外，小組委員會委員亦獲悉南港島線(東段)及觀塘線延線項目的整體工程未達到應有的進度，因為所使用的建築方法甚為複雜，加上已高度發展地區的可用空間緊絀所產生的局限，同時要保障鄰近地區人士和建築工人的安全，以致影響到建造工程的安排。港鐵公司表示，截至2014年6月，南港島線(東段)和觀塘線延線項目的工程均較原訂時間落後約6個月，因此未能實現南港島線(東段)和觀塘線延線在2015年通車的目標。到了2014年年底，兩條新鐵路線的通車安排時間表應較為明朗，屆時港鐵公司會再報告有關項目的進展。

14. 與高鐵項目一樣，小組委員會委員亦深切關注西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線出現的延誤，以及工程費用可能增加的情況。此外，委員對上述鐵路項目的監督和管理表示

憂慮，並質疑政府當局如何監察港鐵公司推展新鐵路線項目，以及港鐵公司有否高估其同一時間管理多個工程項目的能力。另外，小組委員會促請作為港鐵公司大股東的政府當局檢討監督鐵路項目的機制，並不論有關鐵路項目是採用"擁有權"模式或"服務經營權"模式進行，政府當局亦應密切監察鐵路線建造工程的進度。政府當局答允就未來鐵路項目的監督機制進行檢討。

### 鐵路項目的施工安全

15. 在2014年1月，政府當局向小組委員會簡介鐵路項目的施工安全事宜。委員察悉，政府當局非常重視施工安全，並已要求港鐵公司及其承建商盡快調查及跟進嚴重事故，防止同類事故再次發生。港鐵公司告知小組委員會導致數宗致命意外的成因，以及該公司在事故發生後推行的多項提升安全措施，包括"安全隱患即時匯報"計劃及危險"離手"運動。此外，港鐵公司亦有在部分大型機器的後方範圍安裝電子設備並進行測試，以改善工人安全。

16. 委員關注工人的人壽保障計劃所涵蓋的範圍。港鐵公司回應時表示，除了給予僱員法定賠償外，港鐵公司亦自2012年起投購建造工人人壽保障計劃，該計劃的保障範圍涵蓋在過去30天內受僱在鐵路項目地盤工作8天或以上的所有工人，而不論致命原因為何。

### 港鐵公司就鐵路項目進行的社區聯絡工作

17. 在2014年1月3日，政府當局向委員簡介港鐵公司就鐵路項目進行的社區聯絡工作。委員提出各種關注事項，包括港鐵公司代表出席各區議會轄下與交通有關的委員會的會議次數；乘客乘搭港鐵列車時車廂環境的舒適度；不在西港島線工程下建造行人連接系統接駁太白台的決定；以及受新鐵路線建造工程影響的大廈業主可據以提出申索的補償機制相當繁複等。

18. 小組委員會察悉，港鐵公司已嘗試加密班次，滿足乘客的需求，特別是繁忙時間的乘車需求。港鐵公司會因應現有信號系統的限制，再研究以不同方法改善列車服務，令乘客乘車時更舒適。

19. 至於居民關注西港島線及其他鐵路線的通風井，港鐵公司解釋，在發展其他鐵路項目如南港島線(東段)時，亦有居民提出相若的關注事項。鑑於區內人士對通風井所引致的空氣質素

和噪音影響有所誤解，該公司已向居民解釋通風井的運作，並安排居民前往現有鐵路線的其他通風井實地視察。

## B. 現有鐵路的運作

### 鐵路安全

#### 在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門

20. 政府當局與港鐵公司於2013年11月22日向委員匯報在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門工程的最新進展，以及相關的財務安排。小組委員會察悉，為了在東鐵線沿線月台加裝自動月台閘門，港鐵公司已於2013年馬季歇暑期間在馬場站展開加固工程，預計在東鐵線沿線所有車站加裝自動月台閘門的工程將於2020年完成。此外，港鐵公司亦向委員匯報，馬鞍山線改動工程已於2012年動工，進展良好，並預計將於2017年竣工，配合沙田至中環線(下稱"沙中線")(大圍至紅磡段)於2018年通車。

21. 委員亦察悉，港鐵公司會透過內部資源調配應付在東鐵線沿線加裝自動月台閘門的工程費用。其中，車站和月台加固工程費用約為8億元，而馬鞍山線的自動月台閘門工程費用則約為4億元。半數工程費用會由沙中線整體工程支付，其餘半數則會由港鐵公司承擔。據港鐵公司表示，乘客無須為上述加裝工程支付額外費用。

22. 在會議上，委員促請港鐵公司加快在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門，並應採取措施，務求在東鐵線加裝自動月台閘門工程於2020年竣工前加強月台安全。在2014年1月10日，小組委員會前往港鐵沙田貨運場及馬場站視察，了解在東鐵線車站加裝自動月台閘門的工程進度，並對港鐵公司就上述工程採取的消減噪音措施表示欣賞。

### 港鐵公司的路軌檢查制度

23. 港鐵公司於2014年1月3日向小組委員會簡介其路軌檢查工作。小組委員會察悉，定期檢查的工作包括超聲波軌道探測、目視檢查及染料滲透測試，這些檢查工作均屬日常維修制度的一部分。為了提升港鐵網絡的路軌檢查及維修工作效益，港鐵公司於2013年1月引進了一輛先進的超聲波軌道檢測車。該輛檢測車提供高靈敏度的強化信號分析功能及更迅速的偵測速度，以提升超聲波路軌探測的成效和效率。

24. 小組委員會就引入先進的超聲波軌道檢測車會否精簡進行目視檢查和手提超聲波軌道探測所需的人手安排表示關注。部分委員亦關注港鐵公司是根據甚麼準則決定採用外判服務，而外判維修服務可能會對維修質素造成不良影響。

### 鐵路事故

25. 在2013年12月20日及2014年2月28日的會議上，政府當局與港鐵公司向小組委員會簡介2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線服務中斷近5小時的事故。據港鐵公司表示，該公司發現調景嶺站附近一個架空電纜拉托裝置的繫索折斷，導致列車服務中斷。港鐵公司告知委員，架空電纜拉托裝置在建造時安裝不當導致繫索折斷。

26. 2014年2月28日，港鐵公司亦向小組委員會匯報，指2014年2月9日和2月18日發生的東鐵事故，以及2013年12月17日和2014年1月22日發生的輕鐵事故，是由於架空電纜的絕緣體損壞所致。港鐵公司的事故調查結果顯示，上述東鐵線及輕鐵服務中斷事故因絕緣體的品質問題引致。港鐵公司已更換所有與2014年1月22日輕鐵事故有問題絕緣體同批次付運的絕緣體。委員亦察悉，港鐵公司會採取其他補救措施，例如向生產商跟進有問題絕緣體的品質情況，以確保所有鐵路線的絕緣體的質素。

27. 小組委員會曾在2013年12月20日和2014年2月28日的會議上討論港鐵公司處理事故的方法，而委員極為關注港鐵公司在發生事故期間所採取的應變措施。委員尤其不滿港鐵公司向乘客發布的資訊混亂，例如是否有列車服務及緊急接駁巴士安排的資訊。在2013年12月20日的會議上，委員通過兩項議案，督促港鐵公司檢討或終止外判制度，務求改善維修質素，防止同類事故再次發生。此外，鑑於服務中斷的頻密程度，委員通過一項議案，促請政府當局研究就對港鐵施加的罰款延伸至扣減港鐵董事的袍金及花紅，並定出實施時間表。

### 港鐵列車的可載客量和載客率

28. 在2014年2月28日的會議上，小組委員會要求政府當局及港鐵公司向委員簡介港鐵列車的可載客量和載客率。小組委員會普遍認為，在日間繁忙時段，大部分鐵路線現時的載客率不能令人接受，尤以將軍澳線、東鐵線、西鐵線及荃灣線為然。

29. 鑑於在繁忙時間列車車廂非常擠迫，小組委員會促請港鐵公司在切實可行範圍內盡快訂立時間表，並推行如早晨特惠

計劃的措施，以提升列車的可載客量。對於港鐵公司為增加可載客量而拆除車廂內部分座位的做法，部分委員表示有保留，因為此舉會影響乘客乘車時的舒適度。此外，小組委員會知悉列車車廂擠迫的問題，並促請政府當局檢討現行的公共運輸政策，即以鐵路為本港公共交通系統的骨幹，其他的公共交通工具作輔助，彼此相輔相成。

30. 據港鐵公司表示，現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，以每平方米平均站立最多6人的標準，計算車廂內的最高可載客量。然而，就目前營運中的鐵路而言，基於多種因素，例如乘客的乘車習慣有所轉變，實際可載客量少於原先的設計可載客量。舉例而言，越來越多乘客在乘車時閱讀報章或使用智能電話，因而在列車上佔用較多個人空間。港鐵公司向委員保證，4條新鐵路線(即西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙中線)在設計階段的服務水平，是以每平方米站立4人的乘客密度為服務基準。

31. 港鐵公司於2014年5月公布推出"早晨折扣優惠"試驗計劃，由2014年9月1日起至2015年5月31日止。

## C. 策劃新鐵路項目

### 《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的公眾諮詢

32. 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。政府當局的目標是修訂上述發展策略，以應付直至2031年的運輸需求。政府當局在2012年4月至7月期間進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。此外，政府當局在2013年2月21日至5月20日進行第二階段公眾參與活動，收集公眾對現有鐵路線7項地區性優化方案的意見。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。

33. 政府當局於2013年3月向小組委員會表示，在2013年5月完成第二階段公眾參與活動後，顧問將會整理於第一及第二階段收集所得的公眾意見，而整項鐵路發展策略研究將於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年內向公眾匯報鐵路發展策略研究的結果。

34. 小組委員會較早時曾要求政府當局在2014年上半年向委員簡介新鐵路藍圖，而當局亦同意於2014年5月向委員作出相關匯報。然而，政府當局告知小組委員會，當局需要更多時間擬備有關計劃，並會於2014年下半年向小組委員會匯報。

### **建議**

35. 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  
2014年6月25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

2013-2014年度會期的委員名單

**主席** 田北辰議員, BBS, JP

**副主席** 陳恒镔議員

**委員** 李卓人議員  
涂謹申議員  
陳鑑林議員, SBS, JP  
王國興議員, BBS, MH  
湯家驥議員, SC  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
梁國雄議員  
易志明議員  
胡志偉議員, MH  
范國威議員  
葛珮帆議員, JP  
鄧家彪議員  
盧偉國議員, BBS, MH, JP  
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