

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)1290/14-15號文件

檔 號：CB4/PL/TP

## 交通事務委員會

### 延展鐵路事宜小組委員會的工作期的建議

#### 目的

本文件旨在請交通事務委員會委員批准鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")延展其工作期以在2015-2016年度會期繼續運作的建議。

#### 背景

2. 小組委員會於2012年11月16日由交通事務委員會委任成立，負責跟進由策劃及推行新鐵路項目和現有鐵路運作所引起的各項事宜。根據其職權範圍，小組委員會的工作集中於以下範疇——

#### 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。

## **小組委員會的工作**

3. 小組委員會自2012年11月16日以來共舉行了21次會議，並於其中一次會議上聽取團體代表陳述意見。小組委員會曾研究的主要事宜包括——

- (a) 策劃新鐵路項目  
為香港直至2031年的鐵路網絡發展提供規劃框架的《鐵路發展策略2014》。
- (b) 推行新鐵路項目
  - (i) 就推行下述項目的最新進展情況：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；
  - (ii) 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")為下述項目推行的施工安全及社區聯絡工作：高鐵香港段、沙中線、西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線；
  - (iii) 為下述項目推行的港鐵車站藝術計劃：高鐵香港段、沙中線、西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線；
  - (iv) 協調西港島線及南港島線(東段)通車後的公共交通服務；
  - (v) 高鐵香港段列車的安全管理措施；及
  - (vi) 南港島線(東段)的新鐵路系統，包括全自動列車控制系統。

### (c) 現有鐵路的運作

- (i) 鐵路服務表現，包括列車服務表現及安全管理  
工作；
- (ii) 港鐵服務中斷的原因(例如絕緣體出現故障及  
有動物進入路軌範圍)，以及分別採取的應變  
安排；
- (iii) 輕鐵事故的原因及為免同類事故再次發生而  
採取的改善措施；
- (iv) 東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門工程  
的進展及相關的財務安排；
- (v) 港鐵公司的路軌檢查制度，包括有關外判維修  
員工的事宜；及
- (vi) 港鐵列車的可載客量及管理列車車廂載客率，  
以為乘客提供更舒適的乘車環境。

4. 小組委員會亦曾進行4次實地視察。在2013年6月24日及2014年4月28日，小組委員會曾前往高鐵香港段西九龍總站視察，以更深入了解工程的進度。小組委員會在2014年1月10日前往港鐵沙田貨運場及馬場站進行另一次視察，以進一步了解在東鐵線車站加裝自動月台閘門的工程進度。此外，小組委員會在2015年5月19日前往一個繁忙的車站，即港鐵金鐘站，視察黃昏繁忙時段港鐵車廂及車站月台的情況。

## **在2015-2016年度會期繼續工作的需要**

### 策劃新鐵路項目

5. 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，以期修訂長遠鐵路發展藍圖，應付本港直至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<sup>1</sup>，供公眾討論。此外，政府當局在2013年2月至5月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<sup>2</sup>的意見。

<sup>1</sup> 港深西部快速軌道、北環線及屯門至荃灣沿海鐵路

<sup>2</sup> 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

6. 在2014年10月27日的會議上，政府當局向小組委員會委員簡介《鐵路發展策略2014》。當局是基於上述檢討及修訂《鐵路發展策略2000》的顧問研究結果和最終建議，制訂《鐵路發展策略2014》。在回應運輸需求、合乎經濟效益，並配合新發展區及其他新發展項目的發展需要的前提下，《鐵路發展策略2014》建議在直至2031年的規劃期內完成7個鐵路項目。小組委員會察悉，該7個規劃項目為北環線及古洞站(兩者合而為一)、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線(西段)，以及北港島線。個別鐵路項目的初步建議落實時間及初期的項目成本估算，表列於**附錄I**。政府當局建議，暫定在2018年至2026年之間完成該7個鐵路項目，初步成本估算總額為1,100億元。因此，小組委員會有需要繼續監察上述新鐵路項目的規劃工作(包括走線)、財務安排，以及環境影響評估。

### 推行新鐵路項目

7. 小組委員會有需要繼續工作，以監察正在興建的5個新鐵路項目的推行情況。該5個新鐵路項目分別為高鐵香港段、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>3</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>4</sup>推展。有關該5個鐵路項目的主要資料載於**附錄II**。政府當局於2014年年中公布，上述項目在施工階段出現各種困難情況和挑戰，因此不大可能於原定時間完成，並可能會出現超支情況。

### 廣深港高速鐵路香港段

8. 在2015年1月2日、3月6日、5月19日及7月3日的會議上，小組委員會深切關注高鐵香港段工程延誤的情況及財務影響的事宜。在察悉港鐵公司所述，在西九龍總站(合約編號810A)有需要移除大量岩石、西九龍總站的鋼結構複雜、鋼結構的生產率偏低，以及人手短缺的情況後，委員大都擔心工程項目會進一步延誤。此外，政府當局告知小組委員會，港鐵公司公布高鐵香港段修訂的項目委託費用估算為715億2,000萬元，較原先的委託費用650億元高出約65億元，亦超出核准工程預算的668億元。經路政署評估後，政府當局要求港鐵公司重新檢視委託費用的預算。據港鐵公司於2015年6月表示，高鐵香港段未能於

<sup>3</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>4</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。

2017年年底完工通車，而需要進一步推遲至2018年第三季，而項目委託費用估算則修訂為853億元。由於高鐵香港段預計於2018年通車，因此預期小組委員會有需要繼續監察該項目的推行及工程費用或會增加的情況。

### 沙田至中環線

9. 在2014年11月24日及2015年5月19日的會議上，政府當局向小組委員會委員簡介，由於土瓜灣考古發現的關係，沙中線大圍至紅磡段的工程進度累計落後至少11個月，預計此路段將於2019年通車。他們亦察悉，為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，並配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及其中的中環灣仔繞道隧道的建造工程，沙中線紅磡至金鐘段會延至2021年方能通車。委員憂慮，土瓜灣站的考古發現、鄰近舊灣仔碼頭的海床發現大型金屬物體，以及人手短缺的問題，會令沙中線建造工程進一步延誤。此外，小組委員會察悉，沙中線大圍至紅磡段涉及的額外工程開支至少為41億元。政府當局表示，由於沙中線現有的應急費用不足以應付考古和保育工作所引致的額外支出，運輸及房屋局稍後會聯同發展局向立法會申請額外撥款。為此，小組委員會有需要繼續跟進政府當局推行沙中線項目的進展及該項目的財務狀況。

### 西港島線

10. 政府當局於2014年11月24日及2015年5月19日的會議上向小組委員會簡介，西港島線連同香港大學站和堅尼地城站已於2014年12月28日通車啟用，而西營盤站(除奇靈里出入口外)的工程已經完成，並在2015年3月29日啟用。小組委員會知悉，由於受早前進行的建造工程影響，奇靈里出入口與第一街／第二街出入口之間行人隧道的凍土工程仍在進行。小組委員會察悉，奇靈里出入口可於2015年第四季開放予公眾使用。委員亦察悉，西港島線的最新造價為185億元，高於原先估算的154億元。為此，小組委員會有需要繼續監察落實西港島線的情況。

### 南港島線(東段)

11. 在2015年1月2日及5月19日的會議上，小組委員會深切關注到，南港島線(東段)工程整體滯後，主要原因是金鐘站港島線隧道支撐架工程出現延誤。政府當局表示，按現時評估，要達到南港島線(東段)在2016年年底通車的目標，仍存在一定的風險。港鐵公司亦向委員簡介，南港島線(東段)的預計建造費用已由124億元增至152億元，而由於建造工程複雜，加上面對各種

困難和挑戰，南港島線(東段)的建造費用可能會上升。鑒於南港島線(東段)工程可能出現延誤和超支，小組委員會有需要繼續監察該項目的推行情況。

### 觀塘線延線

12. 政府當局於2015年1月2日及5月19日向小組委員會簡介，連接觀塘線延線黃埔站東西大堂的月台隧道的挖掘工作尚在進行。鑒於複雜地質的不明朗因素，要達到觀塘線延線在2016年年中通車的目標，有一定的風險。港鐵公司表示，由於建造工程複雜，加上不斷面對各種困難和挑戰，該公司預計53億元的建造費用有機會上升。因此，小組委員會有需要繼續監察觀塘線延線的推行情況。

### 現有鐵路的運作

13. 在2015年3月6日的會議上，小組委員會察悉，獨立專家因應2014年2月9日和2月18日的東鐵線事故及2014年1月22日的輕鐵事故就港鐵架空電纜系統的檢討結果。港鐵公司表示，上述事故是由於架空電纜絕緣體發生故障所致。部分委員不滿港鐵公司高級管理人員無須為鐵路服務延誤負上責任，並認為因應嚴重服務延誤事故制訂的現行罰款機制，不足以補償受影響乘客在車程時間和金錢上的損失。小組委員會預期有需要繼續跟進現有鐵路線的運作事宜。

14. 小組委員會亦於上述會議上，對在2014年8月20日發生的東鐵線路軌發現狗隻死亡事件表示關注。委員從港鐵公司的報告中得悉事件發生經過，以及港鐵公司經諮詢漁農自然護理署及愛護動物組織後提出的建議改善措施。委員促請港鐵公司增加巡查周邊圍欄的次數，以及加裝感應器偵測是否有動物進入路軌範圍等，避免再次發生可能導致鐵路服務延誤的同類事故。小組委員會有需要繼續監察現有鐵路線的服務表現，以及港鐵公司採取應急措施的情況。

### 建議延展工作期

15. 《內務守則》第26(c)條訂明，小組委員會應在展開工作起計12個月內完成工作，並向有關的事務委員會作出報告。若小組委員會有需要在該12個月過後繼續工作，該小組委員會應在取得有關的事務委員會同意後，向內務委員會作出報告，並提出充分理由，以便把12個月的期限延長。按照《內務守則》該項條文，內務委員會先前已於2014年10月31日的會議上批准

小組委員會在其12個月工作期於2014年12月屆滿後，再將其工作期延長，至2015年9月30日為止。

16. 小組委員會在政府當局及港鐵公司推展施工中或規劃中的新鐵路項目，以及在鐵路運作引起的各項事宜上(例如服務延誤及安全運作)，皆擔當着重要的監察角色。鑒於小組委員會須更集中討論和跟進上文第5至14段所述的事宜，小組委員會在2015年7月3日的會議上同意其應在2015-2016年度會期繼續進行工作。

### **徵詢意見**

17. 謹請委員同意小組委員會延展其工作期，並在2015-2016年度會期繼續運作的建議。視乎交通事務委員會委員的同意，小組委員會將會就上述建議向內務委員會提交報告，以徵求批准其繼續工作。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2015年7月9日

規劃中的鐵路項目的初步建議落實時間表及初步成本估算

規劃中的鐵路項目	為規劃目的而初步建議的落實時間	初步成本估算 (億元，按2013年 價格計算)
(a) 北環線及古洞站	2018年至2023年*	230
(b) 屯門南延線	2019年至2022年	55
(c) 東九龍線	2019年至2025年*	275
(d) 東涌西延線	2020年至2024年*	60
(e) 洪水橋站	2021年至2024年*	30
(f) 南港島線(西段)	2021年至2026年*	250
(g) 北港島線	2021年至2026年	200
<b>總數</b>		<b>1,100</b>

\* 此等方案的推展時間，將取決於附近住宅發展項目的進度。

## 正在興建的5個鐵路項目的主要資料

(於2015年7月更新)

	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	853億元 <i>(較2010年1月原來 650億元的委託費用 預算高出203億元)</i>	至少增加41億元	185億元 <i>(增加31億元)</i>	152億元 <i>(增加28億元)</i>	53億元
財務安排	採用 <b>服務經營權 模式</b> 進行  鐵路建造工程： 550億元  非鐵路建造工程： 118億元  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	2017年年底	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  奇靈里出入口將於2015年第四季開放予公眾使用	2016年年底	2016年年中
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			