

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1188/14-15號文件

檔號：CB4/PS/3/12

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2014-2015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2014年10月底藉傳閱文件方式，同意小組委員會應在2014-2015年度會期繼續工作，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. 小組委員會由陳恒鑽議員擔任主席，根據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(下稱"港鐵公司")舉行5次會議(截至2015年6月)。

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。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. 策劃新鐵路項目

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的公眾諮詢

5. 在2000年5月，政府當局公布《鐵路發展策略2000》，勾劃香港鐵路網絡直至2016年的擴展計劃。其後，多個鐵路項目已經竣工及通車或處於不同的落實階段。委員察悉，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。扼要而言，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(下稱"屯荃鐵路")，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。

6. 政府當局於2013年3月向小組委員會表示，在完成上述公眾參與活動後，顧問會整理公眾意見，而整項研究計劃於2013年完成。政府當局其後會考慮顧問的最後建議，並會探討不同鐵路項目的未來路向。

《鐵路發展策略2014》

7. 政府當局於2014年10月向小組委員會簡介《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。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III**。

8. 小組委員會委員普遍支持興建擬議東九龍線，因為此舉有助減輕東九龍的交通擠塞問題，並為已規劃在東九龍區一帶進行的大型發展項目，如安達臣道石礦場發展項目的居民提供服務。然而，部分委員憂慮，東九龍線通車後額外增加的乘客量，會對作為沙田至中環線(下稱"沙中線")與觀塘線轉車站的鑽石山站構成壓力。此外，他們建議在東九龍線擬建的寶達站與將軍澳線寶琳站之間加設一個車站，令更多住所不在鐵路網絡覆蓋範圍的將軍澳居民受惠。

9. 小組委員會支持興建北港島線，該鐵路線是東涌線及將軍澳線沿着港島北岸的延伸，既不會嚴重干擾現有港島線的運作，亦不會影響乘客的出行習慣。由於北港島線的建造工程擬於2021年展開，並在2026年完成，部分委員建議加快落實此鐵路項目，以紓緩現時港島線擠迫的情況。

10. 小組委員會察悉，南港島線(西段)的建造工程與北港島線相同，擬於2021年展開，並在2026年完成。部分委員建議加快推展此鐵路項目，或分階段落實推行項目，最先覆蓋香港仔

和田灣，讓該等地區的居民可盡早享受鐵路服務帶來的好處。儘管如此，部分委員憂慮擬建的南港島線(西段)帶來的額外乘客量，可能會在香港大學站(計劃用作南港島線(西段)與西港島線的轉車站)製造樽頸問題。此外，他們認為政府當局應審慎處理數碼港附近居民提出的反對意見。

11. 小組委員會部分委員對於屯荃鐵路並無納入《鐵路發展策略2014》表示遺憾。他們促請政府當局重新考慮在日後發展此鐵路項目，因為鐵路發展不應僅以需求為主導，而是應更具前瞻性，以推動在鐵路站附近的新市鎮發展。政府當局解釋，擬議鐵路項目的經濟效益仍有待證實。政府當局會因應未來新界西北及新界北的新發展計劃，再研究興建新運輸基礎設施的做法是否可行可取，以應付新增的運輸需求。除了屯荃鐵路外，小組委員會部分委員亦關注到，小西灣線並無納入《鐵路發展策略2014》。他們建議，政府當局應採取措施，例如建造輕軌列車接駁小西灣和杏花村，加強該等地區的連繫，並在日後重新考慮推行小西灣線項目。

12. 部分委員認為，《鐵路發展策略2014》所載的鐵路項目不但令鐵路佔有率增加，更會對巴士、小巴及的士等其他交通工具的持續發展造成不良影響。因此，他們促請政府當局確保市民在享用有效率的服務之餘，能獲合理的選擇，而公共交通營辦商亦可持續經營且有利可圖。此外，鑑於鐵路佔有率不斷上升，部分委員建議加強港鐵公司的管治及檢討港鐵票價調整機制。

B. 推行新鐵路項目

13. 小組委員會一直密切監察正在興建的5個鐵路項目的推行情況。有關項目分別為廣深港高速鐵路(下稱"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¹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²推展。有關該5個鐵路項目的主要資料載於**附錄IV**。

¹ 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。

² 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。

廣深港高速鐵路香港段

14. 鑑於港鐵公司及政府當局於2014年4月中宣布無法按原先目標，在2015年8月完成高鐵香港段的建造工程，小組委員會深切關注工程延誤的情況及財務影響的事宜。小組委員會繼續監察高鐵香港段的推行進展，並促請政府當局及港鐵公司採取措施，緩減高鐵香港段工程延誤所帶來的影響。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，並質疑能否按經修訂的目標在2017年通車。

15. 政府當局於2014年11月告知小組委員會，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。路政署在其監察和核證顧問(下稱"監核顧問")的協助下，完成評估港鐵公司所作的項目委託費用估算。然而，路政署及其監核顧問發現，若干事項未有包括在該委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。政府當局要求港鐵公司重新檢視委託費用的預算，有關工作預期於2015年第二季完成。委員憂慮，超支金額日後會進一步增加。

16. 小組委員會亦甚為關注在西九龍總站實施一地兩檢的邊界管制設施的安排(下稱"一地兩檢"安排)，因為這對於體現高鐵香港段作為高速、省時鐵路的原意，實在非常重要。因此，部分委員促請政府當局盡快解決相關的法律及憲制問題。政府當局解釋，當局正積極研究實施"一地兩檢"安排的事宜，並與內地有關當局進行商討，目標是在高鐵香港段於2017年年底通車時，可在西九龍總站實施"一地兩檢"安排。

沙田至中環線

17. 政府當局向小組委員會簡介，由於土瓜灣考古發現的關係，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。委員亦察悉，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，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。因此，他們促請政府當局加快工程進度，並建議安排沙中線分階段通車。

18. 委員非常關注沙中線工程項目可能會超支，故此港鐵公司向小組委員會簡介有關建造工程的財務狀況。港鐵公司表示，沙中線大圍至紅磡段涉及的額外工程開支至少為41億元。小組委員會詢問，政府當局或港鐵公司應否為沙中線考古工作引致額外開支負上責任，以及當局是否計劃就有關工程向立法會申請額外撥款。政府當局解釋，當局負責為沙中線建造工程及有關考古工作提供資金，包括工程延誤所引致的開支。此外，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。

西港島線

19. 小組委員會察悉，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。

20. 對於只設有升降機出入口的西港島線車站，部分委員關注到發生緊急情況時乘客的安全問題，包括處理在避火層升降機大堂內200多名乘客的火警疏散程序。港鐵公司表示，設計額外的防火和防煙保護裝置，如避火層升降機大堂及防火幕，是為了當香港大學站發生緊急情況時，令乘客更安全。此外，小組委員會部分委員關注西港島線的3個車站部分地方滲水的問題。港鐵公司解釋，滲水事件主要是地下水經由混凝土牆身的施工接縫滲入。就有關事件，港鐵公司已即時在香港大學站展開修補工程，並於出現問題的牆身進行灌漿。

南港島線(東段)

21. 小組委員會察悉，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。政府當局表示，港鐵公司需要加快進行南港島線(東段)餘下的建造工程，以實現目標通車日期。港鐵公司亦向委員簡介，南港島線(東段)的預計費用已由124億元增至152億元。據港鐵公司所述，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。

22. 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。港鐵公司解釋，雖然面對重重挑戰，但該公司會盡最大努力加快南港島線(東段)建造工程的進度，例如每周7天、每天24小時工作，以及增調人手及機械。

觀塘線延線

23. 小組委員會曾聽取港鐵公司就觀塘線延線工程進展作出的簡報。委員察悉，由於連接黃埔站東西大堂的月台隧道的挖掘工作尚在進行，加上遇到複雜地質的不明朗因素，因此，要達到在2016年年中通車的目標，有一定的風險。小組委員會察悉，觀塘線延線黃埔站的挖掘工作進度持續落後，並建議港鐵公司應向委員匯報觀塘線延線工程的規劃進度與實際進展，以便更妥善進行監察。

24. 小組委員會部分委員亦關注到，觀塘線延線建造工程對公眾，特別是對黃埔站附近居民構成的影響。他們擔心，在2015年年中暫時封閉船景街部分路段數個月，會對附近的交通狀況造成不良影響。港鐵公司表示，有關行人道會繼續開放，而緊急車輛通道亦會維持作緊急用途。港鐵公司正與相關政府部門、社區人士及公共交通營辦商緊密合作，推行臨時交通管理計劃，務求盡量減低對附近交通和居民造成的影響。

政府當局作出匯報

25. 為加強向立法會匯報上述鐵路項目的工程進度和財務狀況，政府當局承諾，由本年度會期開始，有關報告會由半年度改以季度形式提交予小組委員會。

C. 現有鐵路的運作

26. 小組委員會繼續與政府當局及港鐵公司跟進與鐵路運作有關的事宜。

鐵路安全

27. 政府當局於2014年2月向小組委員會簡介，指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，是由於架空電纜絕緣體發生故障所致。在發生事故後，港鐵公司已從海外聘請獨立架空電纜專家，全面檢討港鐵的架空電纜系

統，檢討範圍主要包括技術規格、採購、品質控制、安裝及維修保養。

28. 政府當局及港鐵公司於2015年3月完成上述檢討工作，並向小組委員會表示，港鐵公司邀請的獨立海外專家Lloyd's Register Rail認為，該公司就絕緣體的標準規格與設計、安裝及更換機制方面採取的做法恰當。然而，港鐵公司獨立專家建議該公司改進絕緣體採購及品質控制方面的做法，並提出建議改善措施。此外，委員察悉，機電工程署(下稱"機電署")另請的獨立專家KEMA Nederland B.V.檢視了港鐵公司獨立專家的檢討工作，並同意港鐵公司獨立專家的檢討結果及各項改善建議。機電署亦認為，港鐵公司獨立專家及署方獨立專家所提出的建議改善措施妥當。港鐵公司已接納其獨立專家，以及機電署獨立專家及署方提出的所有改善建議，港鐵公司亦正落實推行改善措施。

29. 小組委員會部分委員擔心，事故的根本原因可能是港鐵公司缺乏經驗，或未有就採購和品質控制方面制訂技術指引。港鐵公司解釋，該公司已就採購和品質控制方面訂定嚴格規則與規定。由於組件數量龐大而且種類繁多，港鐵公司一直採用風險為本的採購管理方法。在事故發生前，港鐵公司採購價值較高或較重要的組件時，會考慮有關供應商過往的產品質量表現報告，而在訂購例如絕緣體一類價值不高，但對鐵路服務有較大影響的組件時，亦會採用同一方法。

30. 此外，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。政府當局表示，港鐵公司董事局答允在檢討該公司高級管理人員的薪酬福利條件時，將鐵路服務表現納入考慮之列。另外，政府當局會把小組委員會有關引入更多補償機制的建議轉達港鐵公司董事局，以供考慮。

其他事宜

2014年8月20日狗隻進入東鐵線範圍事件

31. 小組委員會對在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。港鐵公司應邀在2015年3月6日的小組委員會會議上，向委員簡介有關事件。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。港鐵公司提出的3項改善

措施包括加固鐵路沿線周邊的圍欄以防止狗隻進入路軌範圍；加強前線員工處理狗隻進入路軌範圍的培訓；以及如接報或確定有狗隻在路軌範圍出現時，應採取較謹慎的做法。

32. 部分委員表示，許多市民，特別是動物愛好者，對此事感到不滿。部分委員亦建議採取改善措施，以免再次發生可能導致鐵路服務延誤的同類事故。有關措施包括增加巡查周邊圍欄的次數，以防止狗隻進入路軌範圍；開發應用程式，供市民向港鐵公司報告鐵路沿線周邊圍欄發現縫隙的情況；以及加裝感應器，偵測是否有狗隻或其他動物進入路軌範圍。

建議在機電工程署轄下鐵路科開設兩個首長級職位以加強監察鐵路安全

33. 政府當局建議於機電署轄下鐵路科開設兩個總工程師(總機電工程師／總電子工程師)常額職位(首長級薪級第1點)，以加強對現有鐵路服務及新鐵路項目的安全巡查及監管，政府當局就此建議徵詢小組委員會的意見。委員普遍支持有關建議，但部分委員要求政府當局進一步說明，就規管和監督港鐵系統安全運作而言，在鐵路科開設上述職位與否，究竟有何分別。

34. 政府當局向小組委員會表示，鐵路科現時工作繁重，人手只有16名，但要處理的鐵路網絡總長度超過200公里。在現有的人手安排下，鐵路科履行職務時須審慎釐定各項工作的緩急次序，而開設該兩個首長級職位及9個非首長級職位後，便可加強現有鐵路服務及新鐵路項目的安全巡查及監管工作。舉例而言，針對鐵路系統的資產管理工作進行的安全巡查，可更頻密和全面地進行。

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4
2015年6月19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。

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2014-2015年度會期的委員名單

主席	陳恒鑽議員, JP
副主席	王國興議員, BBS, MH
委員	李卓人議員 涂謹申議員 陳鑑林議員, SBS, JP 湯家驛議員, SC 陳克勤議員, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 梁國雄議員 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 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, JP 盧偉國議員, BBS, MH, JP 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS
	(總數：20名委員)
秘書	劉素儀女士
法律顧問	李凱詩小姐

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
總數		1,100

* 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

	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	715億2,000萬元 (增加47億2,000萬元)	至少增加41億元	185億元 (增加31億元)	152億元 (增加28億元)	53億元
財務安排	採用服務經營權 模式進行 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	採用服務經營權 模式進行 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	採用擁有權模式 進行 以非經常補助金 方式資助127億元	採用擁有權模式 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	採用擁有權模式 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	2015年	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	2017年年底	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
		<p>由紅磡至金鐘： 5分鐘</p> <p>由大圍至金鐘： 17分鐘</p> <p>由羅湖至金鐘： 50分鐘</p>			

於2015年5月更新