

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1245/16-17 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 2016-2017 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. 小組委員會由田北辰議員擔任主席，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 6 次會議(截至 2017 年 6 月中)。

#### 主要工作

4. 小組委員會曾於本年度會期跟進多項與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。

#### 推展新鐵路項目

5. 小組委員會一直密切監察正在興建/近期完工的 4 個鐵路項目的推行情況。<sup>1</sup>有關項目分別為：

---

<sup>1</sup> 在第五屆立法會，除上述 4 個新鐵路項目外，小組委員會亦負責跟進西港島線的推展情況。西港島線於 2014 年 12 月 28 日通車，隨着西營盤站的奇靈里出入口於 2016 年 3 月開放予市民使用後，該鐵路線已全面投入運作。

- (a) 採用服務經營權模式推展的廣深港高速鐵路("高鐵")香港段及沙田至中環線("沙中線")；<sup>2</sup>及
- (b) 以擁有權模式推展的觀塘線延線及南港島線(東段)。<sup>3</sup>

有關該 4 個鐵路項目的主要資料載於**附錄 III**。

#### 廣深港高速鐵路香港段

6. 小組委員會繼續跟進高鐵香港段的建造工程。委員十分關注工程落後及因而導致工程費用增加的情況。扼要而言，政府當局及港鐵公司在 2014 年 4 月宣布，由於惡劣的天氣和困難的地質條件，港鐵公司無法按原先目標，在 2015 年完成高鐵香港段的建造工程，該項目的竣工日期延至 2016 年，而高鐵香港段將於 2017 年投入服務。

7. 港鐵公司於 2015 年 6 月 30 日就高鐵香港段項目向政府當局提交最新目標完工日期和修訂委託費用預算。根據最新目標完工日期和修訂委託費用預算，高鐵香港段未能於 2017 年年底完工通車，而需要進一步推遲至 2018 年第三季(包括 6 個月的緩衝時間)；工程費用則修訂為 853 億元，當中包括 832 億元的新修訂工程費用總額，以及 21 億元的備用資金。港鐵公司解釋，工程進度進一步落後，主要是由於出現不可預期的工地狀況、與隧道鑽挖機相關的事宜、工程前期緊縮的準備時間及設計修訂、生產效率遜於預期，以及勞工短缺所致。工程費用需予增加，是由於工程時間表延長、因應各種未能預見的情況而令作業範圍或施工需要改動，以及額外的勞工及物料成本所致。

8. 經政府當局與港鐵公司商討後，工程項目的委託費用預算其後修訂為 844 億 2,000 萬元，預計通車日期為 2018 年第三季。為支付工程項目的額外費用，政府當局於 2015 年 11 月 30 日與港鐵公司達成協議("高鐵香港段協議")，當中的基本元素如下：

---

<sup>2</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線的營運，並每年向政府當局繳付服務經營費。

<sup>3</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。

- (a) 政府當局承擔及支付超支部分，上限為 194 億 2,000 萬元。如進一步超支，港鐵公司將自行承擔及支付該超支部分；
- (b) 港鐵公司須向股東(包括政府)派發每股 4.4 元的特別股息；及
- (c) 政府當局保留權利，與港鐵公司透過仲裁解決該公司在工程延誤方面的責任問題。

高鐵香港段協議有以下附帶條件：(a)須在特別股東大會上得到港鐵公司獨立股東的同意，以及(b)須在 2016 年 9 月或之前獲財務委員會("財委會")同意批出款項，以支付項目超支的部分。港鐵公司獨立股東在 2016 年 2 月 1 日舉行的會議上支持高鐵香港段協議。財委會在 2016 年 3 月 11 日批准有關把高鐵項目的核准工程預算增加 196 億元的撥款申請。<sup>4</sup>

9. 小組委員會在 2010 年 4 月同意政府當局每隔 6 個月就高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況提交報告。自 2014 年第四季起，政府當局每季均提交有關報告。小組委員會在本立法會會期內曾審閱 3 份季度進度報告，分別涵蓋截至 2016 年 9 月 30 日、2016 年 12 月 31 日及 2017 年 3 月 31 日的情況。委員從截至 2017 年 3 月 31 日的進度報告中得悉，高鐵香港段的整體完成進度為 90.0%，較以 2018 年第三季通車為目標所訂的預期進度 85.9% 為快。

10. 鑒於高鐵香港段快將通車，委員極為關注在西九龍總站實施中港兩地的海關、出入境和檢疫安排("一地兩檢"安排)的進展及詳情。他們促請政府當局早日公布擬議安排，以便社會及立法會有足夠時間進行討論。在 2017 年 6 月 2 日的會議上，委員繼續跟進政府當局會否在現屆政府於 2017 年 6 月 30 日結束任期前公布有關安排。由於涉及的問題極具爭議性，部分委員認為政府當局應制訂應變計劃，以應付一旦本地立法工作未能配合高鐵香港段通車的情況。

11. 政府當局察悉委員的關注，同時亦表示"一地兩檢"安排涉及複雜的法律和實際的運作問題，政府當局一直積極與內地相關當局商討該等問題。雙方同意目標應是實施符合《基本法》及"一國兩制"原則的"一地兩檢"安排。當雙方達成共識後，政府

---

<sup>4</sup> 有關數字亦包括用以支付因延遲完工而產生的額外費用(包括監察及核證顧問服務的費用及其他研究開支)的 1 億 8,250 萬元。

當局會向立法會和公眾匯報，繼而會按着高鐵香港段的目標通車日期，推展本地立法工作。政府當局向委員保證，當局會致力在現屆政府任期內向公眾交代，亦會建議適當的應變安排，以應付一旦本地立法工作未能如期完成的情況。

### 沙田至中環線

12. 沙中線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>5</sup> 沙中線通車後，金鐘站和何文田站將成為綜合車站，分別為沙中線和南港島線(東段)，以及沙中線和觀塘線延線的乘客提供轉乘服務。大圍至紅磡段的原定目標通車日期為 2018 年 12 月，而紅磡至金鐘段的原定目標通車日期則為 2020 年 12 月。

13. 按付款當日價格計算，整項沙中線工程的核准工程預算為 798 億元。2011 年 2 月，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。

14. 在 2016 年 12 月 9 日的小組委員會會議上，政府當局告知委員，沙中線的造價估算將需大幅上調，以涵蓋有關土瓜灣站工地一帶考古發現涉及的額外 41 億元，以及因關鍵工地(包括會展站工地)延遲移交、早前未預計的會展站上蓋發展的相關地基工程，以及其他因素如勞工短缺而招致的開支。雖然委員再三要求提供超支金額的估算，但政府當局及港鐵公司均表示，鑒於工程複雜、不確定因素仍然存在和其他因素，沙中線主要工程的額外開支詳細檢討只能於 2017 年下半年完成。政府當局會在 2017-2018 年度立法會會期，就主要工程向立法會尋求額外撥款。除主要工程外，委員亦獲告知，有關沙中線於擴建的金鐘站及何文田站進行前期鐵路工程的核准工程預算，將由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> 大圍至紅磡段是馬鞍山線由大圍伸延至紅磡的延線，途經東南九龍，並於紅磡連接西鐵線；紅磡至金鐘段是現有東鐵線由紅磡橫越維多利亞港伸延至灣仔北部和金鐘的延線。

<sup>6</sup> 政府當局於 2017 年 1 月向工務小組委員會提交追加撥款建議(即 63TR — 沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 前期工程)(立法會 PWSC(2016-17)43 號文件)。工務小組委員會於 2017 年 4 月 5 日的會議上通過有關建議。在秘書處擬備此報告之際，財委會正在審議該項建議。

15. 小組委員會曾在 2016 年 12 月 9 日、及 2017 年 2 月 10 日和 6 月 2 日的會議上，聽取有關沙中線工程進展的簡報。根據港鐵公司的最新評估，鑒於考古發現導致工程落後 11 個月以及在施工期間遇到的其他因素，有關項目的通車時間將大約延後一年，即大圍至紅磡段將延至 2019 年年底通車，而紅磡至金鐘段則延至 2021 年通車。然而，港鐵公司就大圍至紅磡段實施追回工程進度措施後，該段鐵路的目標通車日期可提前至約 2019 年年中。

16. 除了超支及工程延誤問題，委員亦關注在沙中線工地出土的古蹟和文物的保育計劃。他們認為有關的保育方案應可協助保存考古發現，以供日後展示，例如可設立博物館展出在沙中線施工期間出土的古蹟和文物。他們亦建議，就長遠保育計劃的規劃及推行工作而言，市民和相關機構應參與其中。政府當局表示，土瓜灣站的考古及保育工作並非沙中線的工程範圍，相關費用會由政府當局承擔。

17. 部分傳媒於 2017 年 2 月報道指，在灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內的海床發現的大型金屬物體，是著名軍艦添馬艦的殘骸。關於就該項發現進行的跟進工作，委員察悉，古物古蹟辦事處已對該物體進行初步勘測及評估。該物體其後已從水底移至附近海床，以便日後作出跟進。

### 觀塘線延線

18. 小組委員會察悉，觀塘線延線已於 2016 年 10 月 23 日通車，該鐵路線將現有觀塘線延伸至新設的何文田站和黃埔站。據悉，根據港鐵公司於 2015 年 8 月就造價估算進行的檢討，觀塘線延線的建造費用為 72 億元(按付款當日價格計算)，較原先估算的 59 億元(按付款當日價格計算)為高。何文田站將作為連接沙中線及觀塘線延線的綜合車站，其建造費用會由沙中線和觀塘線延線兩項工程計劃按該站在繁忙時段的預計乘客量，以約 74:26 的比率攤分。根據港鐵公司在 2015 年 8 月就觀塘線延線的造價估算所進行的檢討，沙中線項目就何文田站所需承擔的建造費用仍然在預算之內(按付款當日價格計算約為 29 億元)。

19. 委員亦察悉，為配合觀塘線延線的通車，政府委託港鐵公司進行相關的主要基建工程，該等工程會與鐵路工程同步

進行。根據港鐵公司所作的進一步檢討，涉及觀塘線延線的主要基建工程的相關建造費用應可維持在預算之內。<sup>7</sup>

20. 為減少觀塘線延線通車對公共交通服務的影響，委員促請政府當局加快實施相關的公共交通服務重組計劃("重組計劃")。他們亦認為，政府當局有必要繼續監察和檢討有關情況，並在實施重組計劃後收集社會及運輸業界的意見。

### 南港島線(東段)

21. 南港島線(東段)是連接港島南北部的新鐵路線，在金鐘站連接港鐵港島線、荃灣線和日後的沙中線。該鐵路線已於2016年12月28日通車。小組委員會曾在2016年12月12日前往南港島線(東段)進行實地視察，以便在該條新鐵路線通車前進一步了解其服務及設施。

22. 委員察悉，由於工程複雜以及在工程推展期間持續遇到各種挑戰，南港島線(東段)項目的預算建造費用已由135億元增至169億元(按付款當日價格計算)。除了主要工程外，委員亦獲告知，南港島線(東段)的相關主要基建工程的核准工程預算會由9億2,700萬元增加2億8,620萬元至12億1,320萬元(按付款當日價格計算)。<sup>8</sup>

23. 2016年12月29日(即南港島線(東段)通車後翌日)，南港島線(東段)發生電力供應受阻事件，導致服務受阻31分鐘，並令沿線5個車站的部分鐵路及車站設施未能如常運作。小組委員會曾在2017年1月17日舉行特別會議跟進有關事件。根據港鐵公司進行的初步調查，電力供應受阻事件是由黃竹坑車廠的遙控電力供應裝置其中一條電線在其接線終端有接觸不良的情況引發。有見及此，委員促請港鐵公司徹底檢查使用中的全部43個遙控電力供應裝置。他們又認為，有必要檢討由單一遙控電力供應裝置控制不同車站設施的設計。委員亦曾檢視港鐵公司在事故期間採取的應變安排，以及在南港島線(東段)通車前進行的測試及試行運作。

---

<sup>7</sup> 財委會在2011年4月15日的會議上，批准把"60TR — 觀塘線延線 — 主要基建工程"提升為甲級的建議；按付款當日價格計算，估計所需費用為8億2,690萬元。

<sup>8</sup> 政府當局於2017年1月向工務小組委員會提交追加撥款建議(即56TR — 南港島線(東段) — 主要基建工程)(立法會PWSC(2016-17)44號文件)。工務小組委員會於2017年4月20日的會議上通過有關建議。在秘書處擬備此報告之際，財委會正在審議該項建議。

24. 此外，委員十分關注新鐵路線的運作。他們指出一些需予改善之處，例如金鐘站沒有足夠的指示牌引導乘客轉乘荃灣線、港島線和南港島線(東段)；金鐘站缺乏無障礙通道設施及列車與月台邊緣水平高度不一；在全自動列車控制系統操作下，間或需以人手調整列車在部分月台的停車位置；以及海怡半島站出入口廣播系統的音量過高所造成的噪音滋擾。

25. 由於南港島線(東段)屬於中型系統，沿線的車站不大，只能容納 3 卡列車，委員擔心會局限南港島線(東段)日後應付區內人口增長的能力。港鐵公司回應時解釋，該公司預料 2031 年之前的乘客數目將可穩步增至每天載客約 17 萬人次。現時於繁忙時段的列車班次為約每 3.5 分鐘一班，非繁忙時段的班次則為約每 4.5 分鐘一班。為支援日後乘客數目的增長，可進一步增加列車班次。至於金鐘站月台過於擠迫的問題，委員促請港鐵公司密切監察因南港島線(東段)帶來額外乘客量而出現的乘客流量；如有需要，可實施人潮管理措施及增加南港島線(東段)的列車班次。

26. 關於與南港島線(東段)通車同步推行的重組計劃，委員促請政府當局在敲定重組計劃時，全盤考慮路面交通服務(包括巴士及小巴服務)需求。他們特別促請政府當局考慮乘客對為仍未有鐵路覆蓋的路段提供服務的現有巴士路線的需求。他們察悉，運輸署已在 2016 年 10 月至 12 月及 2017 年 2 月 6 日至 22 日期間進行調查，以收集受影響巴士路線的乘客數據，並會微調重組計劃，以便進一步諮詢相關區議會。政府當局會尋求在南港島線(東段)通車後約 6 個月內分階段實施重組計劃。

### *鐵路項目的超支情況*

27. 委員深切關注所有新鐵路項目(即高鐵、沙中線、南港島線(東段)及觀塘線延線)的超支情況(該等項目的原先造價估算及最新造價估算載於**附錄 III**)。他們強調，路政署在監察鐵路項目的成本及進度方面，擔當重要的角色。

28. 政府當局曾在 2016 年 12 月 9 日的會議上，就提高南港島線(東段)相關主要基建工程及沙中線前期鐵路工程的核准工程預算的建議諮詢委員。當時，委員對超支情況極為關注，並追問多項事宜，包括地盤勘測的不足之處、工程管理及監察機制的問題、土力工程處就土質勘探編撰的《岩土指南》的限制、港鐵公司在風險分析和評估方面的表現未如理想，以及處理承建商提出的申索的安排。

29. 委員尤其感到失望的是，儘管港鐵公司從營運及推展鐵路項目獲批的物業發展權賺取了巨額利潤，向港鐵公司支付的間接費用仍然增加。此外，委員認為港鐵公司在管理和監察工程項目方面的表現未如理想。委員建議政府當局全面檢討推展鐵路項目的模式(即服務經營權模式及擁有權模式)。

### 現有鐵路的運作

30. 小組委員會繼續跟進與鐵路運作有關的事宜。

### 港鐵車站設施

31. 在2017年4月28日的會議上，小組委員會聽取港鐵公司匯報有關改善車站設施的最新進展。委員普遍歡迎港鐵公司為提升、更新及維修車站設施而推出的各項措施，特別是在車站提供無障礙通道設施及洗手間方面的明顯進展。然而，委員對於在現有車站加設母乳餵哺室一事未有進展感到失望，並批評港鐵公司在推展這項措施方面缺乏承擔。

32. 港鐵公司解釋，在規劃及加設母乳餵哺室時，需要充分考慮車站的空間、人流及緊急情況下疏散乘客的安排，以確保乘客安全。若乘客有此需要，他們可聯絡車站職員，車站職員會提供合適位置供乘客餵哺母乳。然而，委員對此解釋不表信服，他們認為港鐵公司有責任積極物色合適的地方，例如騰出部分港鐵店鋪作此用途。

### 提升輕鐵載客量的措施

33. 委員關注到，輕鐵服務將無法應付屯門及元朗在未來數年日益增加的人口及交通需求。鑒於某些輕鐵路綫於繁忙時間的載客率超過90%，委員促請港鐵公司調配更多雙卡輕鐵車輛，藉以提升載客量及紓緩繁忙時間的擠迫情況。他們亦促請港鐵公司在新購置的輕鐵車輛於2019年至2023年陸續運抵本港以擴充輕鐵車隊之前實施臨時措施，藉此加強現時的輕鐵服務。

34. 委員察悉輕鐵系統的開放式設計的限制。由於輕鐵採用開放式設計，故此須與其他道路使用者共用部分路面，因而限制輕鐵車輛的調配安排。雖然如此，委員察悉港鐵公司一直透過多個途徑優化輕鐵服務，包括購置新的輕鐵車輛、適當調配短途特別班次及雙卡輕鐵車輛以紓緩某些繁忙路段的載客率、加



強月台管理以令列車達致較佳的停站時間，以及翻新輕鐵車輛以增加載客量。

35. 委員察悉，《公共交通策略研究》將涵蓋輕鐵的長遠發展，當中包括研究重組部分輕鐵路線的可行性，以期把輕鐵車輛從乘客量不多的路線重新調配到乘客量較高的路線，以及減少重疊的路線，藉此紓緩在繁忙的市中心地區的擠塞情況。委員普遍同意，重組長途路線有助港鐵公司調配輕鐵車輛在繁忙時段行駛乘客量較高的路線，而部分委員則認為此事具爭議性，應爭取公眾的支持。

36. 因應新界西北的進一步發展(尤其是洪水橋新發展區及元朗南發展計劃日後吸納的人口)，委員促請政府當局改善交通基建。舉例而言，政府當局應考慮推展可與現行輕鐵系統配合的環保運輸服務，以及探討透過興建隧道或天橋實行分層交匯的可行性。委員察悉，相關事宜會在《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》中予以考慮。

#### *《香港鐵路附例》及《香港鐵路(西北鐵路)附例》*

37. 在 2017 年 4 月 28 日的會議上，小組委員會會聽取港鐵公司匯報有關《香港鐵路附例》(第 556B 章)及《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第 556H 章)("該兩套附例")而延宕多時的檢討所得的結果。

38. 委員普遍歡迎港鐵公司更新該兩套附例，令條文更為清晰一致之餘，亦能配合科技發展及廢除不合時宜或重複的條文。然而，他們不同意該兩套附例所訂的若干限制，尤其是禁止乘客在付款區內飲水，以及單車需在拆除車輪後才可帶進鐵路處所的規定。小組委員會通過一項議案，促請港鐵公司取消上述有關拆除單車車輪的規定。亦有意見認為，港鐵公司應就現時禁止任何人士將任何動物(即使是小型寵物)帶進鐵路處所的規例，徵詢乘客的意見和進行檢討。關於未來路向，委員察悉該兩套附例的修訂將會提交予立法會通過。

#### *重大鐵路事故*

39. 小組委員會曾跟進多宗鐵路事故。除了在 2017 年 1 月 17 日的特別會議上討論南港島線(東段)的電力供應受阻事件外，小組委員會亦在 2017 年 4 月 28 日的會議上討論 2017 年 2 月 14 日海怡半島站因水管爆裂引致水浸的事件，以及 2017 年 4 月 10 日觀塘線在傍晚繁忙時段服務中斷近兩小時 20 分鐘的

事件。在 2017 年 6 月 2 日的會議上，小組委員會檢視港鐵公司就東鐵線服務受阻近 4 個半小時提交的初步結果，該次事件的成因是集電弓損壞繼而纏繞架空電纜，在列車行駛時拉斷架空電纜。

40. 委員深入討論港鐵公司如何處理有關事故及所採取的應變措施。所討論的事宜包括向乘客發布有關服務暫停及最新列車服務安排的資訊、緊急接駁巴士的安排及登車地點的指示、向受影響乘客作出賠償，以及港鐵公司進行的緊急事故演習。委員亦對鐵路系統老化的問題表示關注，並促請港鐵公司加強檢查和維修工作。主席和委員亦促請政府當局檢討現時以目測方式檢查架空電纜的程序。

41. 此外，委員亦促請政府當局加強監察工作，以及若港鐵公司的表現未符標準，應向其徵收罰款。委員察悉，按照在 2013 年檢討票價調整機制後引入的服務表現安排，政府當局會就港鐵公司為時 31 分鐘或以上的嚴重服務延誤向該公司徵收罰款，而所得的罰款會撥入票價優惠帳戶。<sup>9</sup> 有委員建議，如發生嚴重服務延誤，應扣減港鐵公司高級管理人員的薪酬，政府當局回應時表示，已向港鐵公司董事局反映委員就此提出的意見。港鐵公司董事局已作出跟進，並決定日後向該公司高級管理人員發放與表現掛鈎的薪酬時，亦會考慮發生嚴重服務延誤的因素。

## 建議

42. 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

2017 年 6 月 16 日

<sup>9</sup> 每宗事故的罰款額如下：

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| 31 分鐘或以上但少於或等於 1 小時     | 100 萬元 |
| 超過 1 小時但少於或等於 2 小時      | 200 萬元 |
| 超過 2 小時但少於或等於 3 小時      | 300 萬元 |
| 超過 3 小時但少於或等於 4 小時      | 500 萬元 |
| 超過 4 小時後的每個小時(或不足 1 小時) | 250 萬元 |

(每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元，而根據適用於 2017-2018 至 2022-2023 年度的票價調整機制的新方案，每宗事故的最高罰款額將提高至 2,500 萬元，新方案將於 2017 年 6 月生效)

**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

2016-2017 年度會期的委員名單

|            |   |
|------------|---|
| <b>主席</b>  | 田北辰議員, BBS, JP  |
| <b>副主席</b> | 劉國勳議員, MH   |
| <b>委員</b>  | 葉劉淑儀議員, GBS, JP<br>梁國雄議員<br>毛孟靜議員<br>易志明議員, JP<br>姚思榮議員, BBS<br>陳恒鑾議員, JP<br>郭家麒議員<br>黃碧雲議員<br>盧偉國議員, SBS, MH, JP<br>楊岳橋議員<br>朱凱迪議員<br>何君堯議員, JP<br>林卓廷議員<br>柯創盛議員, MH<br>容海恩議員<br>陳振英議員<br>陳淑莊議員<br>陸頌雄議員<br>劉業強議員, MH, JP<br>鄭松泰議員<br>譚文豪議員<br>羅冠聰議員<br>姚松炎議員 |

(總數：25 名委員)

|           |   |
|-----------|---|
| <b>秘書</b> | 劉素儀女士(至 2017 年 2 月 14 日)<br>盧慧欣女士(自 2017 年 2 月 15 日起) |
|-----------|---|

|             |       |
|-------------|-------|
| <b>法律顧問</b> | 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               |
|-----------|--------------------|
| 林卓廷議員     | 自 2016 年 12 月 9 日起 |
| 葛珮帆議員, JP | 至 2017 年 3 月 12 日  |
| 張國鈞議員, JP | 至 2017 年 3 月 14 日  |

## 正在興建/近期完工的 4 個鐵路項目的主要資料

(截至 2017 年 6 月的情況)

|                                  | 廣深港高速鐵路<br>香港段  | 沙田至中環線  | 觀塘線延線  | 南港島線(東段)  |
|----------------------------------|---|---|--|---|
| 鐵路線長度                            | 26 公里   | 17 公里   | 2.6 公里   | 7 公里  |
| 預計工程費用                           | 668 億元<br>(按付款當日<br>價格計算)   | 798 億元<br>(按付款當日<br>價格計算)   | 59 億元<br>(按付款當日<br>價格計算)   | 135.2 億元<br>(按付款當日<br>價格計算)   |
| 香港鐵路有限公司<br>("港鐵公司")最新預<br>計工程費用 | 864.2 億元<br><br>(增加 196.2 億元)   | 至少增加 41 億元  | 72 億元<br>(按付款當日<br>價格計算)<br><br>(增加 13 億元)                               | 169 億元<br>(按付款當日<br>價格計算)<br><br>(增加 33.8 億元)                             |
| 財務安排                             | 採用 <b>服務經營權模式</b> 進行<br><br>建造工程：<br>- 鐵路工程：704.05 億元<br>- 非鐵路工程：160.15 億元<br><br>就項目發放的特設特惠津<br>貼：8,600 萬元 | 採用 <b>服務經營權模式</b> 進行<br><br>保護工程：6.95 億元<br>前期工程：77 億元<br><br>建造工程：<br>- 鐵路工程—主要工程：<br>654 億元<br>- 非鐵路工程—主要工<br>程：59.8 億元 | 採用 <b>擁有權模式</b> 進行<br><br>港鐵公司獲批何文田<br>站的上蓋物業發展<br>權，以鐵路加物業發展<br>模式推展該項目 | 採用 <b>擁有權模式</b> 進行<br><br>港鐵公司獲批黃竹坑<br>車廠的上蓋物業發展<br>權，以鐵路加物業發展<br>模式推展該項目 |
| 工程展開日期                           | 2010 年  | 2012 年  | 2011 年   | 2011 年  |

|                   | 廣深港高速鐵路<br>香港段                                   | 沙田至中環線  | 觀塘線延線                    | 南港島線(東段)                 |
|-------------------|--|---|--------------------------|--------------------------|
| 原定目標通車日期          | 2015 年   | 2018 年 12 月：<br>大圍至紅磡段<br><br>2020 年 12 月：<br>紅磡至金鐘段  | 2015 年 8 月               | 2015 年 12 月              |
| 目標通車日期/實際<br>通車日期 | 2018 年第三季  | 2019 年年中：<br>大圍至紅磡段<br><br>2021 年：<br>紅磡至金鐘段  | 於 2016 年 10 月 23 日<br>通車 | 於 2016 年 12 月 28 日<br>通車 |
| 車程                | 由香港至深圳福田：14 分鐘<br>由香港至深圳北：23 分鐘<br>由香港至廣州南：48 分鐘 | 由烏溪沙至金鐘：36 分鐘<br>由大圍至鑽石山：6 分鐘<br>由大圍至啟德：8 分鐘<br>由紅磡至金鐘：5 分鐘<br>由大圍至金鐘：17 分鐘<br>由羅湖至金鐘：50 分鐘 | 由旺角至黃埔：5 分鐘              | 由金鐘至海怡半島：<br>10 分鐘       |