

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1290/17-18 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 2017-2018 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 5 次會議(截至 2018 年 6 月中)。

#### 主要工作

4. 小組委員會曾於本年度會期跟進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接近完成/正在興建的兩個鐵路項目的推行情況。有關項目分別為：
  - (a) 廣深港高速鐵路("高鐵")香港段；及
  - (b) 沙田至中環線("沙中線")。

該兩個項目採用服務經營權模式推展。<sup>1</sup>有關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。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。

8. 在2017-2018年度會期，小組委員會曾在2017年12月1日、2018年2月2日及2018年6月1日的會議上審閱政府當局就高鐵香港段工程的最新進展及財務狀況提交的3份季度進度報告。委員在審視涵蓋截至2018年3月31日的進度報告時得悉，高鐵香港段的整體完成進度為99.4%，較以高鐵於2018年第三季通車為目標所訂的預期進度98.2%為快。委員進一步察悉，整個高鐵香港段項目的關鍵工程主要集中在西九龍站的建造工程，包括口岸區設施的工程及消防設備相關工程。

9. 鑒於高鐵香港段快將通車，小組委員會極為關注高鐵香港段的營運安排及財務狀況。委員要求政府當局就多項財務及

---

<sup>1</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。

營運事宜提供資料，例如高鐵所連接的內地城市數目、票價水平、班次安排、營運時間，以及香港與內地的收入及成本分攤安排。委員亦非常關注高鐵香港段的售票安排，尤其是購買前往 18 個可由香港直達城市以外的內地城市的高速列車車票可能收取的手續費。委員促請政府當局為高鐵乘客推出更多利便安排(例如電子車票及電子付費)，以及在通車初期為學生及長者提供票價優惠。

10. 政府當局表示，除了有短途列車穿梭西九龍站、福田站、深圳北站、虎門站及廣州南站，高鐵香港段通車後亦有長途列車往返 14 個內地城市。在通車初期，高峰期每日可提供 114 對短途列車。列車開行方案可根據實際營運需求而作出調整。政府當局正就高鐵香港段的財務及相關事宜與中國鐵路總公司進行商討，並會適時公布商討結果。高鐵香港段的實際營運安排及最終的財務狀況將視乎有關商討結果而定。

11. 委員進一步察悉，港鐵公司已經在西九龍站票務處預留 5 個售票窗口，方便日後獲內地高鐵營運商授權代理售賣內地段票(即以內地車站為起點和終點的車票)的公司提供服務。乘客可一次過在香港購買跨境段及內地段車票。上述有關事宜，包括手續費的水平，目前仍在商討中。政府當局向委員保證會敦促港鐵公司與內地高鐵營運商磋商將手續費盡量減至最低。

12. 小組委員會關注政府當局與港鐵公司就高鐵香港段營運情況進行商討的詳情，包括服務經營權條款，以及高鐵香港段日後的營運開支。他們促請政府當局先就某些重要事宜(包括服務經營權的年期及費用、分攤運作虧損(如有的話)的安排等)徵詢小組委員會的意見，然後才與港鐵公司敲定細節。政府當局回應時表示，當局一直是在港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，推展高鐵香港段項目。政府當局已就此與港鐵公司展開討論，當與港鐵公司就《服務經營權補充協議》的安排的一般原則達成共識，即會向小組委員會匯報最新情況。

13. 委員察悉，高鐵香港段於 2018 年 4 月開始試營運。鑒於在試營運期間曾發生多宗事故，小組委員會曾就高鐵香港段的安全提出關注，並在 2018 年 6 月 1 日的會議上與政府當局/港鐵公司跟進在高鐵香港段石崗列車停放處發生的車輪偏離路軌事件。委員不滿港鐵公司未有主動披露在試營運期間發生的事故，以及港鐵公司工地人員或路政署委任的監察和核證顧問("監核顧問")在進行例行檢查時均沒有發現軌距拉闊的情況。小組

委員會要求政府當局及港鐵公司提供有關在試營運期間發生事故的通報機制的詳情，包括呈報事故的準則及由實際發生事故至實際向相關政府部門通報事故的時限(如有的話)。

### 沙田至中環線

14. 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>2</sup>

15. 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，財務委員會("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。其後，政府當局與港鐵公司簽訂協議，委託港鐵公司進行沙中線的建造工程、測試工作及試行運作，費用為 708 億 2,700 萬元。政府當局於 2016 年 12 月告知小組委員會，沙中線前期鐵路工程的修訂造價將較核准工程預算超出 8 億 4,770 萬元，由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。財委會在 2017 年 6 月 17 日的會議上批准有關的追加撥款申請。沙中線整項工程的核准工程預算由原先估算的 798 億元上調至 807 億元(按付款當日價格計算)。

16. 小組委員會在 2017 年 12 月 1 日、2018 年 2 月 2 日及 2018 年 6 月 1 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。

17. 在 2018 年 2 月 2 日的小組委員會會議上，委員察悉，港鐵公司已在 2017 年 12 月 5 日向政府當局提交沙中線工程的最新造價估算。港鐵公司表示需要將沙中線項目主要工程的委託費用，由原先的 708 億 2,700 萬元上調至 873 億 2,800 萬元，即增加約 165 億 100 萬元。政府當局表示正就港鐵公司的最新造價估算進行詳細審核，預計有關工作將於 2018 年第二季完

---

<sup>2</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。

成。在完成詳細審核後，政府當局會向立法會申請額外撥款，以繼續推展沙中線工程。

18. 除了超支及工程延誤問題外，委員在 2018 年 6 月 1 日的會議上深切關注沙中線項目工程的結構安全。就紅磡站擴建部分的月台底板發現不合規格的鋼筋工程，委員強烈不滿港鐵公司多次提供混亂資訊及未有披露所有相關細節。他們促請政府當局成立獨立專家小組，以確定有關底板的結構安全，以及調查港鐵公司及其承建商有否試圖隱瞞不合規格的工程。委員亦質疑港鐵公司確定是在糾正工程完成後才進行有關底板的混凝土澆注工序的說法。委員亦在會議上察悉，應政府當局要求，港鐵公司承諾提交調查報告及安排獨立專家進行負載測試，以確定有關月台底板的結構完整性。政府當局亦承諾，一旦發現有任何不當行為，會將此事轉交執法部門跟進。

19. 委員尤其關注鐵路項目的監察機制。委員普遍質疑路政署及其監核顧問在督導及監察鐵路項目的推展工作上所擔當的角色。他們促請政府當局加強監察工作，以避免再出現超支，以及加強港鐵公司及政府當局在監察鐵路項目方面的問責性。

20. 在 2018 年 2 月 2 日的小組委員會會議上，委員察悉，會展站工地於 2018 年 1 月發現兩枚未爆炸彈。<sup>3</sup> 委員不滿港鐵公司雖然早在 2012 年的工程設計及規劃階段已知悉存在相關風險，但卻沒有在工地展開挖掘工程前，使用金屬探測器探測地底是否存在戰時炸彈。委員深切關注到，港鐵公司的做法對工地工人及在灣仔工作和生活的市民的安全構成威脅。他們促請港鐵公司全面勘探整個工地。部分委員亦關注事件會否對沙中線的工程進度造成不利影響。

21. 港鐵公司回應時表示，鑒於在第二次世界大戰期間港島北岸曾遭受轟炸，該公司在規劃階段已預期會有發現戰時爆炸品的風險。為提高工人對有關風險的了解和意識，港鐵公司於 2016 年展開大型挖掘工程前，已聯絡及邀請警方爆炸品處理專家舉辦簡介會，向工地工程人員講解發現懷疑炸彈時適用的處理程序。港鐵公司已採用監控式開挖方法進行挖掘工作，確保工程在嚴謹的監控下進行，以維持最高的安全水平及將風險減至最低。路政署已要求港鐵公司評估發現未爆炸彈對工程進度及費用的影響，並研究採取追回進度措施，盡量減低工程延誤的風險。

---

<sup>3</sup> 其後，會展站工地於 2018 年 5 月 10 日發現第三枚未爆戰時炸彈。

## 現有鐵路的運作

22. 小組委員會繼續跟進與鐵路運作有關的事宜。

### *提升鐵路線的信號系統*

23. 委員察悉並深切關注到，信號系統故障是鐵路服務延誤的主要原因之一。在此方面，小組委員會曾與港鐵公司跟進有關更換鐵路線信號系統的進展。委員察悉，新信號系統的整體零件及組件數目較少，出現故障的機會亦會減低。為進一步提升列車服務的可靠度，新信號系統亦加強了備用裝置。在 2017 年 12 月 1 日的小組委員會會議上，委員籲請港鐵公司推行措施，以減低提升信號系統期間對鐵路服務造成影響的風險，避免對乘客構成不便。

24. 部分委員關注新信號系統的使用周期，以及信號系統的電子組件在整個系統使用周期內會否定期更新，以配合日新月異的科技發展。港鐵公司表示，一般而言，信號系統的使用年期應有 20 至 30 年。該公司已制訂嚴謹的資產管理制度，訂明維修保養鐵路系統(包括信號系統設備)各個組件的適當程序，並會根據鐵路組件的功能及效用，適時作出更新。

### *提升輕鐵服務的措施*

25. 鑒於屯門及元朗社區的發展帶動乘客量上升，加上在洪水橋新發展區落成後人口增長帶來的龐大交通需求，小組委員會委員極度關注輕鐵服務及設施將不足以應付日益增加的乘客量和客務需要。政府當局向委員簡報在 2017 年 6 月公布的《公共交通策略研究》報告中為加強輕鐵服務而建議推行的各項短、中、長期措施的進展。

26. 委員察悉，在《公共交通策略研究》報告中，政府當局重新確定輕鐵作為元朗及屯門區內重要路面軌道交通工具，以及接駁西鐵線的角色。委員促請港鐵公司調配更多雙卡輕鐵車輛，以紓緩繁忙時間的擠迫情況。他們認為，在 2019 年至 2023 年間增加 10 輛輕鐵車輛僅屬最低程度，並不足以應付龐大的交通需求。此外，委員建議透過興建架空或地下路軌，改善已確定的繁忙路口的情況，從而利便在繁忙時間調配雙卡輕鐵車輛提供服務。

27. 委員察悉港鐵公司已加開短途特別班次，以紓援擠塞問題。港鐵公司表示，增加輕鐵車輛未必是提升可載客量的最佳

方法，因為此舉或會令路口更易出現交通瓶頸和擠塞情況。該公司會探討其他有效方法，例如路線重組。委員進一步察悉，當局即張展開就改善繁忙路口設計進行的可行性研究，該項研究是《公共交通策略研究》建議推行的中期措施之一。政府當局會在適當時候向小組委員會匯報研究結果。

### *港鐵車站設施*

28. 小組委員會一直密切監察提升港鐵車站設施的措施。委員促請港鐵公司從多方面提升車站設施，包括在港鐵車站內安裝飲水設施、在某些港鐵車站的特定出入口加設無障礙設施、進一步改善為視障乘客提供的設施、增設出口以紓緩車站的擠迫問題，以及在所有港鐵車站加設設備齊全的育嬰間。有委員不滿港鐵公司沒有騰出部分港鐵店鋪，而是在職員休息室撥出部分地方增設哺乳間。

29. 港鐵公司解釋，由於在現有車站加設育嬰間和其他設施涉及大型改動工程，設計及工程均需時完成。在職員休息室撥出部分地方增設哺乳間屬臨時措施，旨在及早為有需要的乘客帶來方便。港鐵公司察悉委員的意見，並承諾會致力繼續改善在各個車站提供的設施。

### *鐵路服務的人力資源*

30. 小組委員會在 2018 年 4 月聽取港鐵公司匯報其人手狀況及職員培訓課程。委員指出，港鐵公司在人手方面的主要增長來自經驗較淺的兼職員工，他們未必能夠處理突發或緊急事故，委員關注港鐵公司是否有足夠的全職員工應付運作需要。小組委員會通過兩項議案，促請港鐵公司增聘前線人手、加強員工培訓、提升薪酬水平，以及檢討薪酬調整機制。

31. 港鐵公司向小組委員會解釋，該公司一直密切留意以兼職/全職員工一同應付運作需要的情況，並會靈活調動人力資源以配合不同運作需要及應付危機/緊急情況。該公司聘請的前線車站員工及車務人員已達到充足數量，因此足以應付服務需求和運作需要。此外，該公司已制訂一套用以檢討及調整員工薪酬的機制，所考慮的因素包括利潤水平、員工表現、市場薪酬趨勢等。該公司亦已就多年來行之有效的機制諮詢職方。

## 重大鐵路事故

32. 小組委員會曾跟進兩宗由信號系統故障造成的重大鐵路事故，分別是 2017 年 8 月 5 日觀塘線服務中斷超過 10 小時的事件，以及 2018 年 1 月 11 日東鐵線服務受阻兩小時的事件。在 2018 年 4 月 10 日的會議上，委員察悉並關注到，2018 年 1 月 11 日東鐵線服務受阻的事故與東鐵線列車控制系統的伺服器在過去數年處理的交通規例數據持續增長有關。鑒於舊鐵路線(例如東鐵線)的載客量已達到飽和，委員詢問港鐵公司會否積極向政府當局提議發展新鐵路線。政府當局回應時表示，運輸署負責規劃和發展運輸服務(包括鐵路服務)以應付服務需要，該署在發展新的鐵路項目時會積極聽取港鐵公司的意見。

33. 委員在調查個別事故起因的同時，亦促請港鐵公司改善在事故期間採取的應變安排，尤其是在事故期間提供免費接駁巴士及其他交通服務以疏散乘客的安排，以及向市民發放最新的車務資訊。委員認為應訂立機制，讓港鐵公司可聯絡其他交通工具營辦商，以便在短時間內調動額外的交通服務。部分委員亦促請港鐵公司適時作出投資，更新信號系統等鐵路資產，以配合最新的科技發展，以及加強鐵路系統的可靠度和安全性。港鐵公司回應時表示，該公司正計劃更換在 10 年或更多年前通車的鐵路線的信號系統，並會研究是否可以使用最新的鐵路技術改善信號系統。

## 建議

34. 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

2018 年 6 月 22 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

2017-2018 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>	陳恒鑾議員, JP
<b>委員</b>	葉劉淑儀議員, GBS, JP 毛孟靜議員 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, BBS 郭家麒議員 黃碧雲議員 盧偉國議員, SBS, MH, JP 楊岳橋議員 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 林卓廷議員 柯創盛議員, MH 陳振英議員 陳淑莊議員 陸頌雄議員 劉國勳議員, MH 鄭松泰議員 譚文豪議員 范國威議員 區諾軒議員 謝偉銓議員, BBS

(總數：23 名委員)

**秘書** 劉素儀女士

**法律顧問** 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
謝偉銓議員, BBS	自 2018 年 3 月 21 日起
區諾軒議員	自 2018 年 3 月 22 日起
范國威議員	自 2018 年 3 月 26 日起

### 附錄 III

#### 接近完成/正在興建的兩個鐵路項目的主要資料 (更新至 2018 年 6 月)

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線
鐵路線長度	26公里	17公里
預算建造費用	668.2億元 (按付款當日價格計算)	798億元 (按付款當日價格計算)
香港鐵路有限公司("港鐵公司")的 最新預算建造費用	864.2億元  (增加196億元)	807億元  (港鐵公司就主要工程提交的最新造價估算現為873億元，較主要工程原先的委託費用708億元增加165億元。政府當局正詳細審核港鐵公司的最新造價估算)
財務安排	採用 <b>服務經營權模式</b> 進行  建造工程： - 鐵路工程： 704.05億元 - 非鐵路工程： 160.15億元  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：86億元  建造工程： - 鐵路工程—主要工程：654億元 - 非鐵路工程—主要工程：59.8億元
工程展開日期	2010年	2012年

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線
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
目標通車日期	2018年9月	2019年年中： 大圍至紅磡段  2021年： 紅磡至金鐘段