

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1027/18-19 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 2018-2019 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. 小組委員會由易志明議員擔任主席，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 4 次會議(截至 2019 年 6 月中)。

主要工作

4. 小組委員會於本年度會期繼續跟進與現有鐵路運作及推行新鐵路項目有關的事宜。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。

現有鐵路的運作

5. 小組委員會繼續跟進與現有鐵路運作有關的各項事宜。

廣深港高速鐵路香港段

6. 在 2018 年 12 月 7 日的會議上，小組委員會察悉廣深港高速鐵路("高鐵")香港段已於 2018 年 9 月 23 日開始營運，並聽取當局簡介高鐵香港段通車後的營運事宜。扼要而言，高鐵

香港段是全長 26 公里的地下鐵路走廊，由西九龍一直延伸至深圳與高鐵內地段連接。高鐵香港段項目以服務經營權模式推展，由政府工務計劃下撥款興建，並擁有該段鐵路。2010 年 1 月 26 日，政府當局與港鐵公司簽訂委託協議，委託港鐵公司進行該項目的設計、建造、測試和試運行。

7. 高鐵香港段提供高速鐵路服務往來香港西九龍站及 44 個內地站點，當中包括 6 個短途站點及 38 個長途站點。在列車班次方面，政府當局於 2018 年 12 月表示，根據實際乘客量及市場需求，現時高鐵每日開行 70 對短途列車以及 13 對長途列車。鑒於周末期間的乘客需求較高，由 2018 年 10 月起直至 2019 年 2 月底，高鐵會在周五至周日加開 9 對特別班次來往西九龍站及福田。港鐵公司與中國鐵路總公司("鐵總")保持緊密溝通，按乘客需要及車務安排調整班次。

8. 在 2018 年 12 月 7 日的會議上，部分委員就高鐵香港段的乘客量提出關注，他們認為乘客量會對該鐵路綫的財務狀況造成不利影響。部分委員察悉，香港居民佔高鐵乘客的比例遠低於政府當局早在 2009 年作出的估算，他們建議政府當局在非繁忙時段或淡季為香港居民及短途列車乘客提供進一步的票價優惠。小組委員會通過一項議案，促請政府當局要求港鐵公司參考機場快綫的轉乘優惠計劃，為高鐵乘客提供港鐵轉乘優惠，以便利市民以港鐵接駁至高鐵，從而增加高鐵客流量。

9. 政府當局回應上述議案時表示，高鐵香港段自 2018 年 9 月 23 日通車後一直運作暢順。該鐵路綫的乘客量亦正穩步增長。截至 2018 年 12 月 31 日，總乘客量為 5 270 281 人次，其中離港乘客為 2 551 364 人次，到港乘客為 2 718 917 人次。在此期間，高鐵的平均每日乘客量為 52 703 人次，單日(2018 年 12 月 23 日)的最高乘客量為 94 625 人次。政府當局相信乘客已逐漸適應選用高鐵香港段作為跨境交通工具。港鐵公司進一步表示，該公司會繼續透過不同途徑積極向公眾推廣高鐵香港段。港鐵公司亦與旅遊業界合作開拓旅遊團體及自由行業務。至於為香港居民提供進一步票價優惠的建議，港鐵公司表示會繼續與鐵總商討有關票價優惠的事宜。

10. 部分委員不滿高鐵香港段的多項營運安排，包括透過高速鐵路應用程式提供列車服務資訊、本港乘客的購票及取票安排，以及票價結構。當中部分委員認為，港鐵公司應致力優化內地購票網站(即 www.12306.cn)、簡化票務安排(特別是短途列車乘客的票務安排)，以及增加直達某些內地站點的列車服務。

11. 委員獲告知，政府當局正全力與鐵總優化內地售票系統，讓香港乘客可使用電郵於內地購票網站註冊賬戶及購票，以及使用自助取票機取票。此外，政府當局會與港鐵公司合作，推出更多便利安排，例如推出電子車票，以切合不同乘客群體的需要。

12. 除以上所述外，小組委員會繼續跟進高鐵香港段項目的財務狀況。部分委員關注尚未解決的申索宗數及金額，他們促請政府當局提供更多詳情，說明已獲解決/尚未解決的申索的情況，以及在高鐵香港段通車後定期提交有關該項目的財務狀況詳情，供小組委員會參考。

13. 政府當局回應時解釋，已發放的金額(已獲解決的申索)及中期發放金額(尚未解決的申索)並不一定相等於承建商所申索的金額，所有申索都需由工程師基於承建商提供的理據及資料進行審核。由於港鐵公司仍在就高鐵香港段項目確定有關合約的帳目，申索宗數可能有所變動。政府當局指出，高鐵自2018年9月開通以來，乘客量逐步上升。政府當局認為此時無須修訂預計乘客量及預計息稅折攤前收入(即扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益)。整體而言，高鐵香港段在通車後的財務狀況令人滿意。由於高鐵香港段僅通車一段短時間，政府當局會在適當時候向小組委員會匯報高鐵香港段的財務狀況。

提升鐵路綫的信號系統

14. 委員察悉信號系統是指揮鐵路運作的中樞，他們普遍關注鐵路綫信號系統提升工程的進展。在2019年2月1日的會議上，委員獲告知，當提升工程於2026年全面完成後，荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東涌綫及機場快綫的整體可載客量可增加約10%。儘管如此，委員察悉並深切關注到，荃灣綫及港島綫的新信號系統提升工程的預計完成時間將分別延遲一年及兩年。他們擔心提升工程滯後會令東鐵綫沿綫的自動月台閘門加裝工程進一步延遲，以及加劇鐵路綫的擠迫情況。

15. 港鐵公司解釋，測試工作較原先估計所需時間長，主要是因為港鐵公司對新信號系統進行深入測試，並參考其他地區經驗，以確保系統投入服務前，其可靠性得到更好的保障。於非行車時間進行的測試內容包括停車位置的準確度、車門開關與月台幕門的協調及乘車舒適度等。政府當局察悉委員關注東鐵綫沿綫的自動月台閘門加裝工程的進度，並會與港鐵公司檢討各項安全措施及設施，以確保東鐵綫乘客的安全。

2018 年 10 月 16 日及 2019 年 3 月 18 日的嚴重鐵路事故

16. 小組委員會跟進兩宗有關信號系統故障的嚴重鐵路事故，即 2018 年 10 月 16 日 4 條港鐵綫服務延誤，以及 2019 年 3 月 18 日有關荃灣綫新信號系統測試的事故。委員普遍不滿港鐵公司的服務表現每況愈下。就 2018 年 10 月 16 日港鐵 4 條鐵路綫服務延誤的事故，小組委員會通過 3 項議案，促請政府當局檢討服務表現安排，使該項安排恰當反映鐵路事故嚴重性，以及重新檢視政府當局及港鐵公司現時在發生較大規模鐵路事故時採取的應變措施(包括運輸署轄下緊急事故交通協調中心的運作)等。

17. 委員察悉，因應 2018 年 10 月 16 日事故的經驗，運輸署正在與港鐵公司檢討現有應變計劃，包括調派免費接駁巴士到受影響車站的安排及鐵路服務延誤的通報系統。至於在 2013 年的票價調整機制檢討後引入的服務表現安排，政府當局表示，在 2017 年年初進行票價調整機制檢討後，根據服務表現安排，就每宗嚴重服務延誤事故撥作票價優惠的最高罰款額已由 1,500 萬元上調至 2,500 萬元。政府當局會繼續加強對港鐵公司鐵路運作及服務表現的監管，確保鐵路安全，並在適當時候檢視服務表現安排。

18. 小組委員會亦深切關注 2019 年 3 月 18 日的事故，當中兩列港鐵列車於凌晨時分在新信號系統測試期間在荃灣綫近中環站發生碰撞。委員於 2019 年 3 月 29 日的會議上聽取政府當局及港鐵公司就有關事故作出簡報。部分委員認為，港鐵公司未有妥善監督承辦商進行新信號系統的模擬測試工作。委員除了要求政府當局及港鐵公司解釋有關事故的原因外，亦要求港鐵公司確定現有信號系統的安全性，以及保證日後不會再次發生類似事故。

19. 委員察悉，港鐵公司已暫停新信號系統的所有行車測試，直至確定事故成因及確保新信號系統安全為止。港鐵公司亦會根據合約條款保留按調查結果向信號系統承辦商作出追究的權利。港鐵公司向委員保證，是次事故與現有的信號系統無關，而同類事故不會在現有鐵路綫發生。雖然如此，機電工程署已實地抽驗現有信號系統各電腦控制道岔的聯鎖功能，以確保該系統繼續有效運作。

推展新鐵路項目

20. 小組委員會一直密切監察沙田至中環綫("沙中綫")項目的推行情況。該項目由政府當局撥款，採用服務經營權模式推行。¹ 有關的主要資料載於**附錄 III**。

沙田至中環綫

21. 沙中綫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。²

22. 按付款當日價格計算，整項沙中綫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綫的建造、測試及試運行，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，沙中綫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。沙中綫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)。

23. 政府當局表示，港鐵公司已於 2017 年 12 月 5 日提交沙中綫項目主要工程的最新造價估算。港鐵公司表示需要上調沙中綫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。港鐵公司表示，工程造價上升的主要原因包括：宋皇臺站遺蹟的考古及保育工作、灣仔北工地交接日期延後引致額外的工程開支，以及為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程。政府當局一直就港鐵公司的最新造價估算進行詳細審核。在完成詳細審核

¹ 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綫的營運，並向政府當局按年繳付服務經營費。

² 大圍至紅磡段會把現有的馬鞍山綫由大圍經東九龍延伸至西鐵綫，形成"屯馬綫"綫；紅磡至金鐘段會把現有的東鐵綫延伸過海至灣仔北部和金鐘。

後，政府當局會向立法會申請額外撥款，以繼續推展沙中綫工程。

24. 根據政府當局和港鐵公司當時所作的評估，鑒於宋皇臺站的考古發現和保育工作引致沙中綫大圍至紅磡段工程滯後約 11 個月，該鐵路段的通車時間一度延至 2019 年年底。由於在這鐵路段實施的追回進度措施漸見成效，目標通車日期本可提前至大約 2019 年年中。然而，基於紅磡站擴建部分發生的連串事故及相關調查工作，目標通車日期需再作檢討。紅磡至金鐘段則維持以 2021 年為通車目標。

25. 小組委員會曾在 2018 年 12 月 7 日和 2019 年 2 月 1 日的會議上聽取政府當局簡介沙中綫項目的進展。此外，小組委員會亦在 2019 年 3 月 29 日的會議上，審閱沙中綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會("調查委員會")的中期報告。小組委員會從政府當局的文件察悉，行政長官會同行政會議於 2019 年 2 月 19 日批准擴大調查委員會的職權範圍，以調查沙中綫項目工程合約編號 1112 涉及的 3 個位置³的紮鐵工程或混凝土工程，並批准調查委員會延展其向行政長官提交報告的期限。⁴

26. 在 2018 年 12 月 7 日的小組委員會會議上，部分委員關注沙中綫項目的現金流情況。委員獲告知，就仍在進行建造工程的沙中綫主要工程項目(即 61TR 及 62TR)而言，截至 2018 年 12 月底的總支出約為 580 億元，佔核准工程預算的 82%。鑒於沙中綫項目紅磡站擴建工程事件的最新發展，政府當局需要更多時間釐清事實和工程狀況，並會在適當時候向立法會申請額外撥款，以繼續推展沙中綫工程。

27. 鑒於紅磡站發生的連串事故及相關的調查工作，大圍至紅磡段的目標通車日期需再作檢討，委員促請政府當局及港鐵公司在切實可行的範圍內，盡快完成有關局部開通大圍至紅磡段部分車站和鐵路段的可行性研究。

28. 港鐵公司表示，政府當局已要求該公司加快就不同方案進行研究，並就局部開通大圍至紅磡段部分車站及鐵路段的需要及可行性提出建議。港鐵公司指出，控制何文田站的系統設

³ 該 3 個位置為北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處。

⁴ 政府當局表示，調查委員會向行政長官提交最終報告的期限或需由 2019 年 8 月延至 11 月(立法會 CB(4)975/18-19(05)號文件)。

於紅磡站擴建部分，故此能否局部開通至何文田站需視乎紅磡站擴建部分工程的整體狀況。局部開通方案是否可行，主要取決於北面連接隧道以及位處於紅磡站內用作屯馬綫的鐵路系統控制室是否能及早通過相關政府部門的審批。

29. 除了超支及工程延誤問題外，小組委員會非常關注沙中綫項目的建造工程質量。鑒於紅磡站擴建部分、土瓜灣站及會展站的工程發生連串事件，委員批評政府當局及港鐵公司未有妥為監察沙中綫項目的推展工作，他們亦對委託協議所訂有關港鐵公司向政府當局作出通報的機制表達深切關注。他們尤其質疑路政署委任的監察及核證顧問在事件中的角色，並認為該顧問未有履行其監察職責。

30. 鑒於北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處鋼筋工程的檢查及測量申請表格("檢測表格")遺失，與及在施工期間北面連接隧道部分鋼筋之間接駁位置有關設計改動的文件紀錄亦不足，委員對港鐵公司推展沙中綫項目的監察系統表示極度失望。部分委員深切關注事件有否涉及懷疑欺詐行為或使用虛假文書。他們亦質疑，承建商如何及為何可在沒有相關檢測表格的情況下進行下一個工序。

31. 政府當局回應時表示，有關事宜已轉交執法機關進行所需的跟進行動。港鐵公司表示，根據迄今所得的資料，有關承建商(即禮頓建築(亞洲)有限公司("禮頓"))並無按照既定程序提交相關的檢測表格，亦無證據顯示港鐵公司或禮頓的職員曾刪除項目管理系統的相關檢測表格紀錄。

32. 小組委員會察悉，政府當局於 2018 年 12 月接納港鐵公司提出分 3 個階段進行的全面評估策略建議，以確定紅磡站擴建工程月台層板等建築結構的狀況。港鐵公司提出的建議之一是利用非破壞性測試(陣列式超音波檢測方法)量度螺絲頭扭入螺絲帽的長度。然而，該公司於 2019 年 1 月發現使用非破壞性的陣列式超音波檢測方法檢測螺絲頭扭入螺絲帽的長度，與實際經切割取出的鋼筋和螺絲頭進行量度的結果有相當大的偏差。在 2019 年 2 月 1 日的會議上，部分委員促請政府當局考慮使用其他檢測方法，例如警方所採用的方法，即鑿開混凝土起出螺絲帽連接鋼筋的部分，以取得實際量度數據。

33. 政府當局表示，港鐵公司在諮詢有關專家及實驗室後已就導致偏差的原因進行詳細調查，並改良陣列式超音波檢測方法，以提高其準確度及可靠性。港鐵公司亦就經改良的檢測方法進行驗證工作。委員獲告知，政府當局於 2019 年 3 月 14 日

接納港鐵公司提交經改良的陣列式超音波檢測方法建議，而該公司亦於 2019 年 3 月 15 日恢復進行檢測工作，檢測所有已外露(包括已檢測及未曾檢測)的螺絲帽。

34. 在 2019 年 3 月 29 日的小組委員會會議上，部分委員對於調查委員會認為紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平的裁定，提出質疑。他們指出，全面評估策略第二階段的工作仍在進行，因此認為調查委員會作出此項裁定未免言之尚早。

35. 政府當局表示不適宜由其解釋調查委員會作出的裁決，並請委員注意中期報告第 9 章；調查委員會已在該章詳盡闡釋其就結構安全作出的結論。

36. 就委員對沙中綫其他車站的工程質量提出的關注，政府當局表示會檢視該等車站，以確認其主要結構工程有否出現與紅磡站擴建部分工程相類似的質量問題。政府當局已特別就所有相關車站啟動 3 個層面的審核工作，以確定工程質量。首階段的審核涵蓋土瓜灣站及鑽石山站。

建議

37. 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

2019 年 6 月 24 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) 協調新鐵路綫通車後的公共交通服務。

鐵路運作

- (a) 現有鐵路綫的表現，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

2018-2019 年度會期的委員名單*

主席	易志明議員, SBS, JP
副主席	陸頌雄議員, JP
委員	張宇人議員, GBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 姚思榮議員, BBS 陳恒鑾議員, BBS, JP. 梁志祥議員, SBS, MH, JP 郭家麒議員 黃碧雲議員 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, SBS, MH, JP 楊岳橋議員 朱凱廸議員 何君堯議員, JP 何啟明議員 林卓廷議員 柯創盛議員, MH 陳淑莊議員 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：27 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
邵家輝議員	至 2019 年 1 月 4 日
鍾國斌議員	至 2019 年 1 月 31 日

沙田至中環綫的主要資料
(更新至 2019 年 6 月)

	沙田至中環綫
鐵路綫長度	17 公里
預算建造費用	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	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 服務經營權模式 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	2012 年
原定目標通車日期	大圍至紅磡段：2018 年 12 月 紅磡至金鐘段：2020 年 12 月
目標通車日期	大圍至紅磡段：鑒於紅磡站擴建部分發生的連串事件而需再作檢討 紅磡至金鐘段：2021 年