

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)753/19-20 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 2019-2020 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. 小組委員會由陸頌雄議員擔任主席，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 2020 年 6 月底)。

#### 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

##### *港鐵應對大型公眾活動的措施及車務安排*

5. 自 2019 年 6 月起，全港各區爆發示威和舉行集會，反對政府提出有關移交逃犯的法例修訂建議。委員非常關注在公眾活動期間發生的鐵路服務延誤及激進示威者對車站設施造成的破壞。在 2019 年 12 月 6 日的小組委員會會議上，政府當局與

港鐵公司代表向委員匯報港鐵應對大型公眾活動的措施及車務安排。

6. 部分委員詢問，在鐵路設施(例如路軌)並未受公眾活動影響的情況下在正常行車時間關閉港鐵車站的理據為何。他們質疑該等決定是否涉及政府的指令，並詢問港鐵公司曾否試圖阻遏市民參與在該段期間舉行的示威活動。他們還詢問是否有警務人員在港鐵車站因公眾活動而關閉的時段內進出有關車站執勤的紀錄。小組委員會通過兩項議案，包括促請港鐵公司徹底清潔曾經施放催淚氣體的港鐵站，以保障市民健康，以及公開與"831 事件"有關的所有閉路電視影片，以釋公眾疑慮。

7. 部分其他委員認為應譴責在多個港鐵車站出現的破壞行為。雖然這些委員認同港鐵員工在暴動下維持鐵路服務的專業表現，以及維修人員修復受損設施的效率，但他們認為港鐵系統過於脆弱，難以抵禦任何攻擊，並質疑港鐵公司為何沒有適時與警方的鐵路警區合作實行相應部署，以更好保護鐵路設施。他們亦詢問港鐵公司會採取甚麼措施，以加強現有車站和將會啟用的屯馬綫一期的新車站的保安。

8. 港鐵公司表示，該公司為市民提供鐵路服務時，以乘客、職員及鐵路設施的安全為首要考慮。因應突發或緊急情況，港鐵公司在不得已的情況下暫時關閉某些車站，以保障乘客及職員的安全。此外，政府當局指出，港鐵職員未曾接受相關培訓，亦沒有所需的保護裝備及法定權力，以處理在車站發生的暴力事件。因此，港鐵公司須報警求助，以確保乘客及職員安全。在公共秩序及公共安全受到威脅時，警方有權在公眾地方採取執法行動。港鐵公司作為主要公共運輸服務營辦商，有責任全力配合警方採取執法行動及調查案件。因此，政府當局認為，港鐵公司已在大型公眾活動期間採取適當行動，加強乘客及職員的安全。

9. 港鐵公司回應委員對港鐵車站保安的關注時表示，該公司已制訂一系列短、中、長期措施，以加強車站保安。在短期措施方面，港鐵公司已在公眾活動期間加強車站人手，並安排更多專業保安人員在車站內提供額外支援，在公眾活動高峰時期增派約 1 500 人，以保障乘客及港鐵職員的安全。至於中期措施，港鐵公司會加強車站設施及提升車站保安，使示威者不能在車站關閉後闖入站內。長遠而言，港鐵公司會全面檢討鐵路系統，務求日後再次發生暴力事件時，對乘客的影響會減至最低。

## *提升鐵路綫信號系統*

10. 提升鐵路綫信號系統一直是小組委員會非常關注的事宜。在 2020 年 6 月 19 日的特別會議上，小組委員會聽取港鐵公司匯報提升 7 條港鐵綫信號系統工程的最新進展。委員獲告知，因應 2019 年 3 月 18 日港鐵荃灣綫新信號系統測試事故及相關的跟進工作，整個信號系統更新計劃的完成時間將會有所延誤。荃灣綫信號系統更換工程將於 2023 年左右完成。委員對工程延誤表示強烈不滿，並深切關注港鐵公司將採取甚麼臨時措施，紓緩鐵路服務在繁忙時間的擠迫情況。委員亦擔心現有信號系統的老化問題會加劇，並詢問港鐵公司有何措施改善現有信號系統。

11. 港鐵公司表示，該公司已制訂嚴謹的資產管理系統，訂明維修保養鐵路系統各個組件，包括信號系統設備的適當程序，並會適時為該等組件作出更新，以確保信號系統運作暢順。該公司會繼續密切監察列車載客量，並採取適合的措施，包括提供車務優惠、增加列車班次及加強人流管理等，以疏導繁忙時間人流。

## *提升港鐵設施及乘客乘車體驗*

12. 小組委員會在 2020 年 6 月 19 日的特別會議上聽取港鐵公司匯報在提升車站設施以及乘客乘車體驗方面的工作。部分委員在讚賞港鐵公司在這方面採取的措施的同時，促請港鐵公司加強車站通達性，例如與醫院管理局聯絡，以加強公營醫院與港鐵車站之間的聯繫，以及加裝連接藍田車站大堂和地面的站外升降機。部分委員察悉，自 2019 年 6 月以來，約 90% 港鐵車站在公眾活動期間曾遭破壞，他們關注復修被破壞的車站設施，特別是輕鐵設施的情況。

13. 港鐵公司表示，輕鐵系統為開放式設計，車站設施較容易受到破壞。港鐵公司一直竭力復修受損設施，以盡量減少對乘客的影響，並希望乘客理解，在鐵路設施重複遭受破壞的情況下，零件需求急升造成替補零件嚴重短缺。港鐵公司亦會在進行復修工程時加固各個車站的保護設施。港鐵公司回應部分委員的詢問時表示，會循民事申索途徑要求有關人士就損毀財物作出賠償。

## 嚴重鐵路事故

14. 小組委員會曾與政府當局及港鐵公司跟進兩宗分別在 2019 年 9 月及 10 月發生的鐵路事故，即 2019 年 9 月 17 日東鐵綫紅磡站列車出軌事故("列車出軌事故")，以及 2019 年 10 月 6 日荃灣綫近荔景站列車撞向石屎躉的事故。

15. 委員深切關注列車出軌事故。令委員非常不滿的是，雖然港鐵公司對涉事地點進行的定期檢測屢次發現軌距有擴闊問題，但卻未有嚴格遵行其訂定的維修保養程序。委員詢問，港鐵公司有何措施加強維修人員的知識。部分委員認為，不僅維修人員對使用合成軌枕認知不足，負責軌道維修的管理人員給予的指導及監督亦不足夠。他們認為，未有察覺軌距擴闊情況的港鐵管理層亦應為列車出軌事故負責。

16. 港鐵公司承認，整個港鐵團隊須為列車出軌事故負責。港鐵公司會認真落實調查委員會的建議，以確保鐵路系統運作暢順和安全。港鐵公司尤其會提升該公司在引入新的軌道技術時的變革管理，包括提升員工能力，汲取是次事故的經驗，彌補認知上的不足。

17. 委員促請港鐵公司加強風險管理制度。政府當局回應時表示，政府當局作為鐵路營運的監督者及港鐵公司的大股東，已要求港鐵公司除調查事故起因外，亦應改善其維修保養制度及系統。政府當局亦要求港鐵公司董事局在其風險委員會協助下，因應從事故中獲得的經驗提升該公司的風險管理。

18. 有鑒於 2019 年 10 月公眾活動期間在荃灣綫近荔景站發生的事故，一名委員認為港鐵公司應加大宣傳力度，呼籲市民不要破壞鐵路設施，不要危及乘客安全。

### *就加強鐵路安全監察工作提出的人員編制建議*

19. 委員聽取政府當局簡介其提出的人員編制建議，即在機電工程署("機電署")轄下鐵路科開設兩個總機電/電子工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，以加強對鐵路服務的安全規管。部分委員對人員編制建議表示保留，並質疑開設該兩個擬議首長級職位可如何加強鐵路安全的監察工作。

20. 政府當局解釋，為應付不斷擴展的鐵路網絡、日益上升的乘客量、早年建設而日漸老化的設施，以及公眾對近期個別較為嚴重的鐵路事故的關注，政府認為有需要投入更多資源，

對港鐵公司的資產和安全管理系統進行更多全面和直接的審查，確保該等監察工作與國際水平接軌。機電署鐵路科需要額外人手以更積極的方法加強鐵路安全工作的巡查及監察。

21. 有關人員編制建議在 2020 年 6 月 17 日的人事編制小組委員會會議上獲得通過。

### 推展新鐵路項目

22. 小組委員會於本年度會期繼續密切監察政府當局及港鐵公司推行沙田至中環綫("沙中綫")項目的工作。該項目由政府當局撥款，採用服務經營權模式推行。<sup>1</sup>

### 沙田至中環綫

23. 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。<sup>2</sup>

24. 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其後由原先估算的 798 億元上調至約 807 億元(按付款當日價格計算)。

25. 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

---

<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綫的營運，並向政府當局按年繳付服務經營費。

<sup>2</sup> 大圍至紅磡段會把現有的馬鞍山綫由大圍經東南九龍延伸至西鐵綫，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。

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，增加約 165 億 100 萬元。

26. 路政署聯同其監察及核證顧問("監核顧問")，先後與港鐵公司舉行多次會議。經考慮路政署的意見後，港鐵公司於 2020 年 2 月 21 日向政府確認，沙中綫主要建造工程的委託費用須修訂至 829 億 9,930 萬元。然而，政府認為港鐵公司就其增加項目管理費(約 13 億 7,100 萬元)的建議所提交的理據並不充分<sup>3</sup>，因為委託協議中的工程範圍、委託工作及/或委託計劃均未有重大修改，因此不同意港鐵公司提出的額外項目管理費。基於上述原因，政府把修訂委託費用預算調整為 816 億 2,830 萬元，較原先的預算增加約 108 億 130 萬元，即較 2017 年評估的預算下調約 57 億元。計及原來預留的項目備用金額、由其他工程項目支付的費用，以及監核顧問的費用和其他政府開支後，政府需要把沙中綫主要工程(即 61TR 及 62TR 號工程計劃)的核准工程預算提高約 100 億 6,380 萬元<sup>4</sup>，以繼續推展沙中綫餘下的工程。

27. 在 2020 年 3 月 3 日的小組委員會會議上，委員聽取政府當局簡介上述有關把沙中綫主要工程的撥款增加約 100 億 6,380 萬元的建議。小組委員會促請政府當局就沙中綫項目的成本封頂，並為此通過一項議案。部分委員認為，政府當局應就增加沙中綫主要工程核准工程預算的建議給予更多解釋，以證明該項撥款申請理據充分。政府當局察悉委員的意見，並表示根據其最新評估，當局有信心沙中綫工程可在修訂造價估算範圍內完成。

28. 委員察悉，政府當局認為港鐵公司提交的理據並不充分，因而不同意增加約 13 億 7,100 萬元項目管理費用的建議。

---

<sup>3</sup> 根據委託協議中有關增減項目管理費的條款，如載於委託協議內的主要工程範圍、委託工作或委託計劃有重大修改，或就工程或建造方法方面的法律、規例或指令有任何改變，而港鐵公司或政府合理地認為有關改變會對港鐵公司的項目管理責任或費用造成實質的增減，港鐵公司和政府須本着誠意進行磋商，以商定增減項目管理費。

<sup>4</sup> 在增加的 108 億 130 萬元委託費用中，約 2 億 5,470 萬元為沙中綫項目受其他項目所委託進行的工程，其中主要包括土木工程拓展署委託的重建及改善前啟德機場北面停機坪的渠務工程，以及在灣仔北一帶興建的一段 P2 路及相關道路設施，因此需由 61TR 及 62TR 號工程計劃承擔的金額約為 105 億 4,660 萬元。這筆款項加上約 4,400 萬元的額外監核顧問費用，以及約 6,000 萬元支付予其他項目的開支，再減去原來預留的約 5 億 8,680 萬元項目備用金額後，61TR 及 62TR 號工程計劃的核准工程預算合共需提高約 100 億 6,380 萬元。

就此，委員詢問，若政府當局與港鐵公司未能就上述費用達成解決方案，港鐵公司會否循法律途徑解決涉及額外項目管理費用的付款責任的爭議。部分委員強烈認為，港鐵公司不應試圖向政府當局收回有關費用。

29. 港鐵公司表示，由於該公司預計會與政府當局展開漫長的討論，商討如何按照委託協議妥善處理此事，不宜過早談論未來路向。目前，港鐵公司的首要考慮是繼續推展有關項目，務求令沙中綫早日通車。政府當局澄清，至今未有就紅磡站擴建工程事件相關開支的付款責任與港鐵公司進行任何法律程序。

30. 經諮詢小組委員會後，政府當局於 2020 年 5 月向工務小組委員會提交有關撥款建議，其後獲財務委員會在 2020 年 6 月 12 日的會議上批准撥款。整個沙中綫項目建造工程的核准工程預算現為 907 億 2,580 萬元。

31. 小組委員會曾在 2019 年 12 月 6 日、2020 年 3 月 3 日及 2020 年 6 月 5 日的會議上，聽取當局簡介沙中綫項目的進展。政府當局表示，由於 2018 年 5 月紅磡站擴建工程出現連串有關工程質量問題的事件，紅磡至大圍段的目標通車日期一度延至 2021 年年底。為了讓市民能盡早使用新建的鐵路，顯徑站、鑽石山站擴建部分及啟德站這 3 個新車站已於 2020 年 2 月 14 日啟用。整條由烏溪沙站至啟德站的鐵路稱為"屯馬綫一期"。經審視最新的工程進度後，政府當局於 2020 年 6 月 5 日的小組委員會會議上表示，港鐵公司應可把餘下的"啟德至紅磡段"的通車時間提前至 2021 年第三季。

32. 由於受到灣仔發展計劃第二期項目工地移交安排的影響、會展站地底的複雜情況、因沉降事宜而暫停會展站挖掘工程的安排，加上要預留彈性於會展站上蓋興建新的會議設施，南北走廊<sup>5</sup>的目標通車日期已在先前修改至 2021 年。由於東鐵綫是沙中綫南北走廊的組成部分，因此需要在沙中綫工程項目下提升東鐵綫的信號系統。政府當局在 2019 年 12 月表示，自 2019 年 10 月起，東鐵綫的設施多次受到破壞，令工程團隊無法按原定計劃進行東鐵綫新信號系統的行車測試工作。由於東鐵綫新信號系統是沙中綫南北走廊工程的關鍵工序，港鐵公司認為紅磡至金鐘段需延至 2022 年第一季度才能開通。

---

<sup>5</sup> 南北走廊由現時東鐵綫和沙中綫項目下新建的紅磡至金鐘段所組成，通車後將續稱東鐵綫。

33. 委員關注到，由於近期爆發新型冠狀病毒疫情，以及如社會動盪持續令鐵路設施日後再受破壞，屯馬綫及紅磡至金鐘段的通車日期將會進一步延後。港鐵公司表示一直有探討加快部分關鍵工序的可行性，以確保沙中綫項目的整體進度符合工程計劃。

34. 委員獲告知，作為現階段安排，港鐵公司同意先支付與紅磡站擴建部分及鄰近位置進行評估和核實工作及推行適當措施有關的開支，以及與屯馬綫局部通車有關的開支，預計合共約為 20 億元。委員不滿該 20 億元的款項包括就在紅磡站擴建部分推行適當措施而須付予港鐵公司的額外項目管理費。委員詢問港鐵公司會否向政府收回上述 20 億元。政府當局回應時強調，港鐵公司應負責涉及紅磡站擴建工程事件的相關開支，包括屯馬綫局部通車的開支。

35. 委員亦獲告知，在屯馬綫通車後，港鐵公司會根據所簽訂的合約，行使向其承建商禮頓建築(亞洲)有限公司("禮頓")作出追究的權利。

36. 除了超支及工程延誤的問題，小組委員會亦非常關注沙中綫項目的工程質量。鑒於《沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會最終報告》("最終報告")經遮蓋的版本已於 2020 年 5 月 12 日公布，政府當局藉 2020 年 6 月 5 日小組委員會會議的機會，簡介最終報告的主要調查結果和建議，以及政府就此作出的回應。

37. 政府當局表示，沙田至中環線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")完全信納各方的共識，即在推行《紅磡站擴建部分全面評估策略最終報告》及《北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處實際建造狀況核實工作最終報告》中建議的"適當措施"後，車站箱形構築物、北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的有關構築物便會安全和適合作預定用途。儘管如此，委員對港鐵公司未有按照相關合約訂明的標準和程序推展項目，認為不可接受。大部分委員強烈認為，鑒於港鐵公司的管理和監察系統出現嚴重失誤，政府當局應削減支付予港鐵公司的沙中綫項目管理費用。部分委員詢問，政府當局會否循法律途徑向港鐵公司及禮頓追究責任。

38. 政府當局表示會因應最終報告的結論研究港鐵公司的責任，如有需要會適時根據委託協議作出嚴肅跟進。至於法律責任問題，屋宇署已於 2020 年 5 月根據《建築物條例》(第 123 章)



向禮頓提出檢控。由於個案已進入司法程序，政府當局表示現階段不宜作任何評論。

39. 部分委員察悉，政府當局正循調查委員會建議的方向，研究成立一個全新的部門，專責處理和監督鐵路規劃和建造事宜。他們關注擬設的新部門和機電署轄下鐵路科的職責分工。部分委員籲請政府當局在科技方案的輔助下精簡工地監督機制，以及跟進調查委員會有關持續監察車站箱形構築物的建議。政府當局察悉委員的意見，並會就此與港鐵公司作出跟進。

### 東涌綫延綫

40. 按照 2019 年《施政報告》所宣布，政府會在來年邀請港鐵公司就《鐵路發展策略 2014》中 7 個項目的其中 3 個，包括東涌綫延綫、屯門南延綫、北環綫(及古洞站)，開展詳細的規劃及設計工作，以期讓這 3 個鐵路項目早日動工。在本年度會期，小組委員會曾在 2020 年 5 月 5 日及 6 月 5 日的會議上，聽取當局簡介上述 3 個鐵路項目的其中兩個項目，即東涌綫延綫及屯門南延綫的擬議未來路向。

41. 東涌綫延綫主要包括東涌西延綫和東涌東站。東涌西延綫長 1.3 公里，將從現有的東涌綫東涌站伸延至東涌西並新設一個鐵路站；東涌東站則為東涌綫欣澳站與東涌站之間增設的中途站。

42. 委員普遍對東涌綫延綫高達約 187 億元(按 2016 年 12 月價格計算)的預算建造成本深表關注，並認為政府當局應提供更多資料，為高昂的工程費用提供理據。委員察悉東涌綫延綫項目將以擁有權模式推展，他們詢問政府當局是否會悉數承擔預算建造費用，以及是否會向立法會申請撥款以推展東涌綫延綫項目。

43. 政府當局解釋，東涌綫延綫項目的打樁費用將會高於一般情況，因為工程範圍位於填海區，而且靠近海堤。此外，東涌東站以及建造機場鐵路掉頭隧道延展段餘下部分的建議並未納入《鐵路發展策略 2014》所載東涌西延綫約 60 億元的初步造價估算之內。政府與港鐵公司攤分東涌綫延綫建造費用的比例，將取決於該項目的詳細規劃及設計工作、將向港鐵公司批予的物業發展權，以及因此而獲得的利潤。政府當局向委員保證，當局會在詳細規劃及設計過程中仔細審視工程造價。

44. 委員察悉並深切關注到，東涌東首批居民將於 2024 年入伙，但東涌綫延綫項目在 2029 年才會完成。委員不滿當局在東涌東地區提供的交通基建追不上該區房屋發展的落成日期，並促請政府當局加快推展有關項目，以及提供足夠的路面公共交通服務，以在東涌綫延綫通車前應付社區的需要。小組委員會通過一項議案，促請政府當局建造新的輕型鐵路系統，貫通東涌站、擬議的東涌東站、國泰城、機場大樓、航天城、亞洲國際博覽館及港珠澳大橋香港口岸人工島，方便東涌居民就近就業，不必乘搭東涌綫前往市區工作。

45. 政府當局表示，文件所示的工程時間表只屬初步的時間表。政府當局會爭取盡早完成有關項目。與此同時，為滿足東涌居民的交通需要，政府當局會提供足夠和合適的路面公共交通服務，並已建議興建新的 P1 公路，以改善北大嶼山的交通網絡。

#### 屯門南延綫

46. 政府當局表示，屯門南延綫項目會將西鐵綫從屯門站向南延伸約 2.4 公里，包括一個設於屯門碼頭附近的新鐵路站，以及設於屯門第 16 區的中途站，以期改善屯門市中心南面社區的鐵路服務。

47. 委員察悉，現時已有共 11 萬名居民在擬議屯門南站及擬議第 16 區車站附近一帶居住，他們關注到，若擬議的北環綫及洪水橋站亦會接駁至西鐵綫，屆時將進一步加劇繁忙時間西鐵綫車廂的擠迫情況。小組委員會促請政府當局採取具體措施解決有關問題，以及重新考慮委員就推展新鐵路項目提出的建議，該等鐵路項目包括屯門至荃灣沿海鐵路或屯荃葵沙鐵路，以應付日後新界西人口增長的需求。小組委員會通過一項議案，向政府當局提出相關建議。

48. 委員獲告知，屯門南延綫全面通車後，西鐵綫的信號系統將會獲得提升。港鐵公司會購置新列車以應付運作需要，因此西鐵綫的載客量最早可在 2021 年或之前，由每小時每方向 21 班列車增至每小時每方向約 24 班列車，較 2015 年的載客量累計增加 37%。

49. 儘管知悉委員就新鐵路項目提出的建議，政府當局表示，考慮到成本效益及服務人口等因素，現已暫時擱置屯門至荃灣沿海鐵路的建造工程。雖然如此，運輸及房屋局("運房局")正計劃推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》

(“《2030+策略性運輸基建研究》”)。在《2030+策略性運輸基建研究》中，運房局會考慮發展局將進行的“中部水域人工島相關研究”的結果，該項研究將會探討有關建設一組全新的策略性道路及鐵路網絡，以貫通人工島、香港島、大嶼山及屯門沿海地帶的可行性。

50. 委員曾就政府當局推展屯門南延綫的緩慢進展提出關注。小組委員會促請政府當局壓縮工程時間表，包括詳細規劃和設計過程及與港鐵公司磋商撥款安排所花的時間。政府當局表示會與港鐵公司合力加快完成屯門南延綫項目。政府當局補充，如可在興建新泳池之前清拆現時的屯門游泳池，有關項目的目標完成時間可提早 10 至 11 個月。

51. 然而，部分委員轉達屯門市民對重置屯門游泳池的關注。小組委員會通過另一項議案，當中包括促請政府當局在新泳池建成後才清拆現有泳池。政府當局表示會按既定程序，就另址重置屯門游泳池的潛在地點諮詢地區人士。與現時的屯門游泳池相類似，新泳池亦會提供暖水游泳設施。

## **建議**

52. 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

2020 年 6 月 26 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

2019-2020 年度會期的委員名單\*

主席	陸頌雄議員, JP
副主席	陳恒鑞議員, BBS, JP
委員	石禮謙議員, GBS, JP 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 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, BBS 梁志祥議員, SBS, MH, JP 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 朱凱迪議員 何君堯議員, JP 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 謝偉銓議員, BBS

(總數：24 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
范國威議員	至 2019 年 12 月 16 日
區諾軒議員	至 2019 年 12 月 16 日
何啟明議員	至 2020 年 5 月 31 日