

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1468/20-21 號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PS/1/20

### 交通事務委員會

#### 鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2021 年 1 月 15 日(星期五)  
時 間：上午 8 時 45 分  
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：陳恒鑾議員, BBS, JP (主席)  
陸頌雄議員, JP (副主席)  
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  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, SBS, JP  
姚思榮議員, BBS  
潘兆平議員, BBS, MH  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
柯創盛議員, MH  
劉國勳議員, MH  
鄭松泰議員  
謝偉銓議員, BBS, JP

缺席委員：陳克勤議員, BBS, JP  
梁志祥議員, SBS, MH, JP  
何君堯議員, JP  
周浩鼎議員

**出席公職人員：議程第 III 項**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
葉李杏怡女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7  
麥志光先生

路政署署長  
陳派明先生, JP

路政署鐵路拓展處處長  
陳焯明先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長(1)  
林雨舟先生

**議程第 IV 項**

運輸及房屋局局長  
陳帆先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
葉李杏怡女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3  
林兆康先生

發展局副秘書長(規劃及地政)1  
何珮玲女士, JP

路政署署長  
陳派明先生, JP

路政署鐵路拓展處處長  
陳焯明先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長(1)  
林雨舟先生

運輸署助理署長/巴士及鐵路  
阮康誠先生

**應邀出席人士：** 議程第 III 項

香港鐵路有限公司

公司事務總監  
蔡少綿女士

工程處總經理－工程建造  
周蘇鴻先生

副總經理－項目及物業傳訊  
陳霖生先生

**列席秘書**： 總議會秘書(4)2  
劉素儀女士

**列席職員**： 議會秘書(4)2  
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2  
林潔文小姐

---

經辦人/部門

**I. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(4)692/19-20(01)、CB(4)497/19-20(01)、CB(4)660/19-20(01) 至 (02)、CB(4)765/19-20(01) 及 CB(4)917/19-20(01) 至 (02)號文件)

委員察悉，鐵路事宜小組委員會("小組委員會")自 2020 年 6 月 5 日舉行上次例會後曾發出上述文件。

## II. 下次會議討論的項目

(立法會 CB(4)368/20-21(01)至(02)號文件)

2. 委員同意在 2021 年 2 月 5 日(星期五)上午 8 時 30 分舉行的下次會議上討論以下事項：

(a) 加強新鐵路項目和營運中的鐵路的監察、控制和規管策略，以及建議成立鐵路署；及

(b) 沙田至中環綫工程的最新進展。

## III. 沙田至中環綫工程的最新進展

(立法會 CB(4)360/20-21(01)及 CB(4)368/20-21(03)號文件)

3. 應主席所請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)及香港鐵路有限公司("港鐵公司")公司事務總監向委員簡介沙田至中環綫("沙中綫")工程的最新進展。港鐵公司工程處總經理－工程建造及港鐵公司副總經理－項目及物業傳訊繼而借助電腦投影片(立法會 CB(4)385/20-21(01)號文件)，向委員簡介工程進展的詳情。小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

4. 應委員的要求，政府當局/港鐵公司同意提供以下資料：

(a) 鑒於 2020 年 5 月發生東鐵綫新信號系統測試事故，而政府當局在 2020 年 9 月才獲悉有關事故，政府當局會否就港鐵公司延遲通報事故對其施以任何懲罰，以及政府當局在監察港鐵公司方面有否失職；

(b) 鑒於東鐵綫新信號系統延遲啟用，紅磡至金鐘段的目標通車日期能否維持在 2022 年第一季，以及政府當局對港鐵公司就此進行的評估有何意見；

- (c) 港鐵公司能令“紅磡至金鐘段”的目標通車日期得以實行的具體措施；及
- (d) 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在中期報告內建議的措施的推行進展詳情，包括推行各項建議的預計時間表。

(會後補註：政府當局所作回應的中文本已於 2021 年 2 月 5 日隨立法會 CB(4)488/20-21(01)號文件送交委員參閱。)

#### IV. 北環綫(及古洞站)

(立法會 CB(4)302/20-21(01)及 CB(4)368/20-21(04)號文件)

5. 應主席所請，運輸及房屋局局長向委員簡介北環綫(及古洞站)項目的擬議未來路向。路政署鐵路拓展處副處長(1)繼而借助電腦投影片(立法會 CB(4)385/20-21(02)號文件)，向委員簡介有關項目的詳情。小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

(主席於上午 10 時 29 分把會議延長 12 分鐘，以便有足夠時間進行討論。)

(會後補註：在 2021 年 1 月 15 日的會議後，謝偉銓議員致函主席，要求索取有關沙中綫及北環綫項目的進一步資料(立法會 CB(4)425/20-21(01)號文件)。政府當局因應謝偉銓議員函件所提供的補充資料已於 2021 年 2 月 5 日隨立法會 CB(4)487/20-21(01)號文件送交委員參閱。)

#### V. 其他事項

6. 議事完畢，會議於上午 10 時 43 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2021 年 9 月 1 日

**交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會**

**會議過程**

日期：2021年1月15日(星期五)  
時間：上午8時45分  
地點：立法會綜合大樓會議室1

時間	發言者	主題	需要採取行動
<i>議程第 I 項 —— 自上次會議後發出的資料文件</i>			
000508 – 000524	主席	委員察悉自 2020 年 6 月 5 日舉行上次例會後發出的資料文件。	
<i>議程第 II 項 —— 下次會議討論的項目</i>			
000525 – 000552	主席	委員同意下次例會的討論事項。	
<i>議程第 III 項 —— 沙田至中環綫工程的最新進展</i>			
000553 – 001006	主席 政府當局	政府當局進行簡介 [立法會 CB(4)360/20-21(01)號文件]。	
001007 – 001848	主席 港鐵公司	香港鐵路有限公司("港鐵公司")借助電腦投影片[立法會 CB(4)385/20-21(01)號文件]進行簡介。	
001849 – 002250	主席 田北辰議員 港鐵公司	<p>鑒於在 2020 年 5 月的非行車時間發生東鐵綫新信號系統的測試事故("該事故")，田議員詢問：</p> <p>(a) 延遲向政府當局通報該事故的原因，以及港鐵公司工程處總經理－工程建造是在 2020 年 5 月抑或 9 月獲告知該事故；</p> <p>(b) 鑒於發生該事故以致東鐵綫新信號系統的測試工作暫停 4 個月，"紅磡至金鐘段"的目標通車日期可否維持在 2020 年第一季；及</p> <p>(c) 若港鐵公司決定放棄在東鐵綫新信號系統使用後備電腦，該公司會否向</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>相關軟件承辦商追討有關開發後備電腦的費用。</p> <p>港鐵公司回應時表示：</p> <p>(a) 該公司已向傳媒詳細交代該事故。調查委員會將調查東鐵綫暫緩啟用新信號系統一事，包括內部通報機制以及向政府部門通報的機制。港鐵公司工程處總經理－工程建造是該公司負責東鐵綫新信號系統啟用的小組成員；</p> <p>(b) 東鐵綫新信號系統的啟用，是籌備東鐵綫延線過海的關鍵工作之一。港鐵公司正全面評估"紅磡至金鐘段"的工程進度，並會盡快向公眾匯報最新情況；及</p> <p>(c) 港鐵公司會按照相關合約與承辦商跟進有關事宜。在現階段，該公司將聚焦於確認技術解決方案。</p>	
002251 – 002824	主席 潘兆平議員 政府當局 港鐵公司	<p>潘議員詢問政府當局對港鐵公司延遲通報該事故有何意見。政府當局回應時表示，當局於 2020 年 9 月 10 日知悉事故後已即時要求港鐵公司暫緩啟用東鐵綫新信號系統，並就事故提交詳細報告，以及須為信號系統作進一步檢視及更詳細的測試。待進一步確認系統的服務可靠性後，當局才會批准東鐵綫的新信號系統投入服務。政府當局亦已促請港鐵公司盡快提交調查委員會報告，以檢討港鐵公司向相關政府部門通報的機制，以及研究所需採取的改善措施。</p> <p>潘議員進一步詢問：</p> <p>(a) 在屯馬綫全面通車後，會否增加往來啟德站和大圍站的列車班次；</p> <p>(b) 2019 冠狀病毒病疫情對沙田至中環綫("沙中綫")整體工程進度的影響；及</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>(c)就港鐵公司已編定於指定的星期日進行新軌道接駁工程，一旦往來旺角東站和紅磡站之間的東鐵綫列車服務於翌日無法回復正常，港鐵公司除了提供穿梭巴士服務外，還會採取的其他應變措施。</p> <p>港鐵公司回應時表示：</p> <p>(a)去年爆發的 2019 冠狀病毒病疫情對沙中綫項目的進度帶來重大影響。該公司已採取一系列措施，包括物色東南亞國家的其他物料供應商，以及採用本地供應商的物料，盡可能把影響減至最少。此外，港鐵公司一直密切監察建築工人的身體狀況，並已實施預防措施，包括按照既定程序消毒工作場所，以及規定建築工人必須遵照相關政府部門的指引，填寫健康申報表及進行體溫檢測；</p> <p>(b)港鐵公司會密切監察屯馬綫全面通車後的乘客量，以及在有需要時調整列車服務，以配合乘客的需求；及</p> <p>(c)關於在指定的星期日進行新軌道接駁工程而引致的服務調整，港鐵公司的目標是在每次暫停服務後的翌日恢復往來旺角東站和紅磡站之間的正常列車服務。倘若發生任何突發情況以致無法按計劃恢復列車服務，港鐵公司已制訂全面的應變計劃，協助乘客繼續其旅程。</p>	
002825 – 003418	主席 柯創盛議員 政府當局 港鐵公司	<p>柯議員對沙中綫項目接連發生的事故(包括工程超支及延誤)表示不滿，他詢問：</p> <p>(a)鑒於 2020 年 5 月發生東鐵綫新信號系統測試事故，而政府當局在 2020 年 9 月才獲悉有關事故，政府當局會否就港鐵公司延遲通報事故對其施以任何懲罰，以及政府當局在監察港鐵公司方面有否失職；</p>	政府當局/港鐵公司(見會議紀要第 4 段。)



時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>(b) 鑒於東鐵綫新信號系統延遲啟用，有否全面評估"紅磡至金鐘段"的目標通車日期，以及能否維持在 2022 年第一季通車；政府當局對港鐵公司就此進行的評估有何意見；及</p> <p>(c) 港鐵公司能令"紅磡至金鐘段"的目標通車日期得以實行的具體措施。</p> <p>政府當局回答時表示，鑒於東鐵綫新信號系統對開通"紅磡至金鐘段"甚為關鍵，因此當局高度關注該事故。自 2020 年 9 月起，政府當局一直密切監察港鐵公司的相關跟進行動，以及該公司在非行車時間進行的進一步檢查和測試。基於安全為首要考慮，待進一步確定系統可靠性後，東鐵綫的新信號系統才能投入服務。</p> <p>港鐵公司補充，該公司一直積極探討是否可以調整其他關鍵工程及預先進行有關工程(例如新軌道接駁工程)。經考慮最新情況以及其他因素，"紅磡至金鐘段"擬於 2022 年第一季投入載客服務的目標仍然是一項重大挑戰。港鐵公司會在東鐵綫新信號系統投入服務後，檢討和評估"紅磡至金鐘段"的工程進度。</p> <p>柯議員認為，政府當局和港鐵公司沒有就他上述的提問給予具體回應，並要求政府當局和港鐵公司在會議後作出書面回應。</p>	
003419-003828	主席 政府當局 港鐵公司	<p>主席詢問政府當局在調查該事故的角色，以及相關政府部門有否參與進一步測試信號系統的工作和擬備港鐵公司所需提交的調查委員會報告。</p> <p>政府當局回應時表示，機電工程署("機電署")曾參與擬備上述報告。關於港鐵公司進行的測試，機電署曾參與覆檢測試所採用的假設和情景。</p> <p>主席關注到，事實上港鐵公司已就啟用東鐵綫新信號系統一事取得機電署的批</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>准。政府當局回應時表示，機電署早前依據港鐵公司提交的報告及當時進行的測試，批准東鐵綫的新信號系統投入服務。一俟獲悉 2020 年 9 月 10 日的事務後，政府當局已要求港鐵公司暫緩啟用東鐵綫的新信號系統，以及就此提交詳細報告。</p> <p>主席質疑機電署人員是否有能力監察和覆核港鐵公司進行的測試。政府當局回應時表示，機電署人員具備信號系統方面的相關知識和專長。他們會就需要進行的測試範圍向港鐵公司提供意見，並會覆檢測試結果，以期確定系統的可靠性。</p> <p>主席指出，西鐵綫和前馬鞍山綫的票價水平平均高於東鐵綫。主席注意到屯馬綫將在不久後通車，政府當局會否藉此機會檢討屯馬綫的票價結構。政府當局回應時表示，屯馬綫的票價會按既定機制釐定。港鐵公司繼而表示，一如過往在不同場合所解釋，該公司會全面檢討票價結構。</p>	
003829 – 004308	主席 謝偉銓議員 政府當局 港鐵公司	<p>謝議員要求政府當局就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("沙中線調查委員會")在中期報告內建議的措施的推行進展詳情(包括推行各項建議的預計時間表)，提供書面補充資料。謝議員進一步詢問：</p> <p>(a) 政府當局因應沙中線調查委員會的調查結果，亦即沙中綫項目的建造工程沒有按照工程合約的規定執行，所採取的跟進行動和施加的罰則(如有的話)；</p> <p>(b) 以 9 卡列車取代現時的 12 卡列車後，東鐵綫列車的載客量會否減少 25%；以及港鐵公司將會實施應付可能出現的擠迫情況的措施；</p>	政府當局/港鐵公司(見會議紀要第 4 段)

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>(c) 採用本地物料對沙中綫工程費用的影響；及</p> <p>(d) 鑒於港鐵公司在推展沙中綫項目方面的表現欠佳，在最新的造價估算中加入 13 億 7,100 萬元的額外項目管理費的原因。</p> <p>政府當局回應時表示：</p> <p>(a) 政府當局曾在過往的小組委員會會議上清楚指出，考慮到沙中綫工程範圍不涉及任何重大改動，當局不同意增加項目管理費；及</p> <p>(b) 會按照與港鐵公司簽訂的委託協議，支付須付予該公司的費用。倘發現沙中綫項目的建造工程沒有按照委託協議的規定執行，政府當局將會保留向港鐵公司採取進一步行動的一切權利。</p> <p>港鐵公司進一步回應時表示，屯馬綫一期於 2020 年 2 月 14 日通車後，約 10% 的乘客已由東鐵綫分流至使用屯馬綫一期的鐵路服務前往東九龍，令現時東鐵綫較擠逼的大圍至九龍塘段得到紓緩。有鑒於上述的分流效應以及近月來 2019 冠狀病毒病疫情對乘客量的影響，港鐵公司認為在引入 9 卡列車後，東鐵綫的載客量將足以應付乘客需求。在東鐵綫的新信號系統啟用後，港鐵公司會密切監察列車的運作情況，並會安排實施一些運作上的措施(例如按照實際情況適當及靈活地安排特別班次疏導乘客)。</p>	
004309 – 004757	主席 盧偉國議員 政府當局 港鐵公司	<p>盧議員認為，待調查完成後，政府當局及港鐵公司應盡快向委員全面交代該事故。</p> <p>港鐵公司回應時表示，該公司已收到調查委員會的調查報告，並正就技術調查部分進行非行車時間的進一步測試。港</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>鐵公司會向政府提交調查委員會的報告，並會適時公開調查結果。</p> <p>盧議員認為政府當局在 2021 年 1 月舉行的是次會議上就沙中綫工程進度提供的文件只載述截至 2020 年 9 月 30 日的情況不可接受。</p> <p>政府當局解釋，按照過往做法，當局一直按季度向小組委員會提交沙中綫工程的進度報告。政府當局在是次會議的較早時候曾就沙中綫工程作出口頭匯報，交代個別工程截至 2020 年 11 月的進展，以便委員了解沙中綫工程的最新情況。即將提交小組委員會以供其在 2021 年 2 月的會議上討論的沙中綫工程進度報告，將會提供截至 2020 年 12 月底的進展情況。政府當局表示，日後會留意小組委員會會議日期的改動，並會致力提供最新的資料供委員參閱。</p>	
004758 – 005327	主席 鄭松泰議員 政府當局	<p>政府當局回應鄭議員的詢問時表示，機電署於 2020 年 9 月 10 日因應傳媒查詢，繼而與港鐵公司溝通後獲悉該事故。機電署已立即要求港鐵公司提交技術調查報告，詳細解釋事故原因。基於安全方面的考慮，機電署亦要求港鐵公司暫緩啟用原定於 2020 年 9 月 12 日投入服務的東鐵綫新信號系統及 9 卡列車。</p> <p>鄭議員察悉，東鐵綫新信號系統在 2020 年 5 月進行測試期間曾經出現表現不理想的事件，他質疑為何港鐵公司仍可在 2020 年 9 月 10 日前獲相關政府部門批准啟用東鐵綫新信號系統。此外，鄭議員認為，政府當局及港鐵公司均未有落實沙中綫調查委員會最終報告就政府當局與港鐵公司之間的聯繫和溝通機制提出的建議。</p> <p>主席關注是否涉及有人故意對相關政府部門隱瞞該事故。</p> <p>政府當局回應時表示，在批准港鐵公司啟用東鐵綫新信號系統前，機電署和運輸署曾聯同港鐵公司進行多次測試，以確定系統的可靠性。在港鐵公司進行的</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>該等測試中，新信號系統均可引導全線列車進入正確路線，列車錯誤地駛入另一車站的情況未有在測試期間發生。</p>	
005328 – 005732	<p>主席 姚思榮議員 港鐵公司</p>	<p>姚議員察悉並關注到，據港鐵公司所述，"紅磡至金鐘段"冀於 2022 年第一季通車的目標仍然是一大挑戰。他從政府當局文件附件二第 7 段進一步得知，會展站的工程進度仍然面對挑戰。就此，姚議員詢問，倘能解決會展站工序編排及物料在工地運送上的困難等問題，"紅磡至金鐘段"的目標通車日期是否可維持在 2022 年第一季。</p> <p>港鐵公司回應時表示，"紅磡至金鐘段"的通車時間將取決於多項關鍵工序(包括會展站的建造工程、東鐵綫新信號系統的啟用及新軌道接駁工程)的進度。鑒於會展站實施了追回進度措施，現時該站的工程進度理想。目前至為關鍵的工程將是在東鐵綫啟用新的信號系統。</p> <p>姚議員詢問有關現行 12 卡車的處置安排。港鐵公司回應時表示，該公司計劃重新組合 12 卡車的某些零件及組件，供其他鐵路綫的列車重用。</p>	
005733 – 010144	<p>主席 副主席 政府當局 港鐵公司</p>	<p>副主席詢問，政府當局與港鐵公司就沙中綫擬議的額外項目管理費用(約 13 億 7,100 萬元)的付款責任而進行磋商的現況。</p> <p>政府當局重申立場，表示不同意增加項目管理費用。港鐵公司補充，該公司正按照既定機制處理此事，與政府當局的磋商仍在進行中。</p> <p>副主席對港鐵公司的上述答覆表示失望，他亦不滿政府當局與港鐵公司涉及擬議額外項目管理費用的付款責任的爭議一直懸而未決。他認為，政府當局與港鐵公司之間的管治模式令推展新鐵路項目時出現工程延誤問題。因此，他認為政府當局應回購港鐵公司的所有股份，從而完全掌握港鐵營運的控制權。</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
010145 – 010316	主席	主席表示，委員普遍不滿港鐵公司在會議上就他們的提問所作的回應。他指出，港鐵公司未有具體回應委員對沙中綫工程的關注，並促請政府當局就此與港鐵公司作出跟進。	
010317 – 010910	主席 梁美芬議員 政府當局	<p>梁議員深切關注"紅磡至金鐘段"的目標通車日期或會進一步延後。對於政府當局和港鐵公司均沒有具體回應委員在會議上提出的關注事宜，她認為不可接受。就此，她要求政府當局具體解釋沙中綫施工期間對整體工程進度造成不利影響的技術問題。</p> <p>政府當局表示，一如港鐵公司較早前解釋，"紅磡至金鐘段"的通車主要受 3 項關鍵工序影響，即會展站的建造工程、東鐵綫新信號系統的啟用和列車更換，以及新軌道接駁工程。在實施追回進度措施後，會展站建造工程面對的挑戰已經受控。至於過去數月東鐵綫新信號系統在非行車時間測試期間發生的事故，港鐵公司一直在調查事故成因，並正進行所需的修正工程。待東鐵綫新信號系統啟用後，方可確定該等事故對沙中綫南北走廊通車時間的影響。最後，旺角東站至紅磡站之間須進行新軌道接駁工程，以將現有的東鐵綫連接至紅磡站擴建部分的沙中綫新月台。旺角東站至紅磡站之間的列車服務曾於上週日暫停，以便讓較複雜和關鍵的工程順利進行。預計在其他 9 個指定星期日亦須作出同樣的安排。</p>	
<b>議程第 VI 項——北環綫(及古洞站)</b>			
010911 – 011722	主席	政府當局借助電腦投影片[立法會 CB(4)302/20-21(01)及 CB(4)385/20-21(01)號文件]進行簡介。	
011723 – 012141	主席 田北辰議員 政府當局	鑒於在現行國家政策下香港與粵港澳大灣區融合的重要性，田議員詢問政府當局為何不考慮發展一條支綫，連接擬議的新田站及現時東鐵綫的落馬洲站。他	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>表示，九廣鐵路公司曾考慮有關建議，並把建議納入北環綫工程的一部分。</p> <p>政府當局回應時表示，在規劃北環綫的發展時已考慮多項相關參數，包括深圳市政府就香港與深圳之間邊境管制站進行的規劃工作(例如皇崗口岸重建計劃)。政府當局會因應深圳市政府的規劃工作提供適當的交通配套設施，以便利跨境人流。儘管田議員的建議在現階段並未納入政府當局的方案，當局會因應跨境交通需求和深圳的相關重建方案，適切考慮其建議。</p> <p>政府當局進一步表示，《鐵路發展策略2000》提出北環綫項目(或會連接落馬洲站以及當時建議的區域快線)時，廣深港高速鐵路("高鐵")香港段的走綫(應採取專用通道方案抑或共用通道方案)仍未決定。無論如何，日後規劃跨境交通基建時，當局會妥為考慮香港與大灣區融合的政策措施。</p> <p>田議員並不信服政府當局的解釋，並表示新界西居民不會使用高鐵西九龍站前往內地。</p>	
012142 – 012602	主席 副主席 政府當局	<p>北環綫項目的構思早在《鐵路發展策略2000》中公布，副主席深切關注到政府當局推展該項目所需的準備時間甚長。副主席從政府當局文件中得悉，北環綫第一期及第二期的建造工程分別需要4年及9年之久才能完成，而鑒於第一期只涉及在現有的落馬洲支綫上建造一個車站(即古洞站)，他詢問政府當局可否壓縮該項目的施工時間。他亦質疑港鐵公司是否有能力負責該項目的規劃、設計及建造工程，並認為政府當局應考慮引入其他競爭對手，好能以較低成本及更高效率完成工程。</p> <p>政府當局表示，古洞北新發展區內公營房屋單位的入伙時間會由2026年逐步開始。當古洞站預計於2027年竣工時，</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>約 7 400 個公營房屋單位(即約四分之一)將會落成。政府當局會與港鐵公司探討加快推展北環綫第一期(即在落馬洲支綫增設古洞站)的方法。此外，文件所載北環綫第二期(即北環綫主綫)的工程計劃只屬初步計劃。視乎該項目的詳細規劃及設計，政府當局會致力縮短北環綫第二期的施工時間。</p>	
012603 – 013113	<p>主席 盧偉國議員 政府當局</p>	<p>盧議員指出，根據《鐵路發展策略 2014》中建議的北環綫初步落實時間表，北環綫會於 2018 年建造，並會在 2023 年竣工，以適時配合古洞北新發展區首批居民在 2023 年開始遷入。他察悉並極度關注北環綫第二期工程預計將於 2034 年或之前完成，較《鐵路發展策略 2014》中建議的落實時間表延遲約 11 年。盧議員批評政府當局“議而不決，決而不行”。盧議員察悉，港鐵公司自 2016 年起已向政府當局提交數份有關新鐵路項目的建議書，他質疑過去數年在推展該等新鐵路項目方面有何重大進展，以及政府當局有何措施壓縮工程所需的時間。</p> <p>政府當局表示，一如《鐵路發展策略 2014》指出，策略所建議的個別鐵路項目的進一步推展，須視乎每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究的結果，以及最新的需求評估和是否有足夠的資源而定。港鐵公司較早前已向政府當局提交北環綫項目的建議書。政府當局接獲建議書後需要進行評估，並就多項事宜與港鐵公司進行釐清，確保建議切實可行，並財務上可行，以便盡早把建議提交行政會議審批。因此，政府當局一直陸續推展有關的新鐵路項目。政府當局察悉委員的意見，並會與港鐵公司跟進，探討有何方法壓縮相關程序及推展時間表。</p>	
013114 – 013517	<p>主席 潘兆平議員 政府當局</p>	<p>潘議員詢問，未有同期進行北環綫第一期及第二期工程的原因。政府當局解釋，分兩期建造北環綫的主要考慮是使古洞</p>	



時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>站能早日啟用，讓古洞北新發展區的居民能早日使用新鐵路。</p> <p>潘議員察悉，政府當局會以擁有權模式為該項目融資的基礎上，與港鐵公司磋商北環綫的財務安排，而參照過往做法，對於在財務上不可行的鐵路項目，政府當局可把物業發展權批予港鐵公司，以提供資助，填補資金差額。潘議員詢問，物業發展權是否政府當局與港鐵公司磋商的關鍵內容之一。</p> <p>政府當局回應時表示，對於在財務上不可行的鐵路項目，提供資助以填補資金差額的方法之一是把物業發展權批予港鐵公司。政府當局進一步表示，北環綫項目的詳細規劃和設計涉及多項工作，包括進行工地勘察、評估對鐵路走綫沿綫的環境及自然保育區的影響，以及與有關方面協調沿綫地區的整體規劃及發展。因此，政府當局需要一些時間進行北環綫項目的詳細規劃和設計。</p>	
013518 – 013909	主席 易志明議員 政府當局	<p>雖然易議員歡迎政府當局有關推展北環綫項目的建議，但他關注該項目完工需時甚長及高昂建造費用。他詢問，政府當局會否考慮檢討整個制度(包括城市規劃及環境影響評估)，以加快香港的基建發展。鑒於該項目的造價估算甚高，易議員亦質疑政府當局是否只能委託港鐵公司推展新的鐵路項目。</p> <p>政府當局回應時表示，一如較早時所解釋，北環綫項目的詳細規劃及設計涉及多項工作。在進行這些工作期間，政府當局及港鐵公司將需處理與新鐵路項目有關的技術問題。政府當局會因應港鐵公司的詳細規劃及設計，進一步確定造價估算。路政署亦會委聘獨立顧問檢視港鐵公司提交的造價估算。此外，由於北環綫鐵路走綫沿綫有一些自然保育區，當局需要更多時間進行詳細規劃及設計，以評估及緩減該項目帶來的影響。</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>政府當局進一步表示，現屆政府非常重視能否適時完成基建項目。在推展新鐵路項目時，運輸及房屋局局長會與發展局局長保持緊密聯絡，以期壓縮項目所需的時間，同時確保工程質量及安全。</p>	
013910 – 014331	<p>主席 梁志祥議員 政府當局</p>	<p>梁議員察悉，北環綫第二期的詳細規劃和設計以及法定程序會在 2025 年之前完成。他深切關注到，仍需近 10 年時間才可建成古洞站與錦上路站之間的連接鐵路(即北環綫第二期)。</p> <p>政府當局回應時表示，推展新鐵路項目涉及多個元素，包括工地勘察、評估鐵路走綫、建造工程以及測試和試運行對鄰近居民造成的影響。因應工地勘察的結果，鐵路走綫亦可能有所改動。政府當局承諾在會議後向梁議員進一步解釋有關詳情。</p>	
014332 – 014807	<p>主席 葉劉淑儀議員 政府當局</p>	<p>葉劉淑儀議員察悉並深切關注到，對於在財務上不可行的鐵路項目，政府當局會在擁有權模式下批出物業發展權，藉此向港鐵公司提供資助。她認為，此項安排會為港鐵公司帶來巨額物業發展利潤。就此，她促請政府當局盡快檢討鐵路綫的票價結構，以及設立機制，規定港鐵公司須在所賺取的物業發展利潤達到一定水平時，以該等利潤補貼港鐵票價。</p> <p>政府當局回應時表示，就過往鐵路項目而言，在"鐵路加物業"模式下向港鐵公司批出物業發展權的目的，是為新鐵路綫的整個營運周期提供資助。至於葉劉淑儀議員進一步詢問古洞站上蓋的未來物業發展，政府當局表示，政府當局已在古洞站附近物色合適用地，並建議在"鐵路加物業"發展模式下向港鐵公司批出有關用地的物業發展權，以填補古洞站及北環綫第二期的詳細規劃及設計的資金差額。在進行北環綫第一期的建造工程之前，政府當局與其獨立顧問會嚴</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		<p>格審核港鐵公司提交的造價估算，以確定所需的財政資助。</p> <p>葉劉淑儀議員亦關注港鐵公司的壟斷問題，並認為政府當局應檢討向港鐵公司批予為期 50 年營運鐵路綫的專營權的安排。</p> <p>會議延長 12 分鐘。</p>	
014808 – 015235	主席 政府當局	<p>主席關注到，在 2026 年古洞北新發展區公營房屋首批居民遷入時，古洞站仍處於施工階段。他認為政府當局聲稱採用"基建先行"的規劃模式，只是空談而已。鑒於北環綫會連接現有西鐵綫的錦上路站(鐵路綫啟用後會連接屯馬綫)，主席關注錦上路站在繁忙時段的擠迫情況會進一步惡化，西鐵綫亦無法應付北環綫啟用後帶來的額外乘客量。</p> <p>政府當局表示，連接東鐵綫及西鐵綫的北環綫會為社會帶來多重效益，例如利便新界西北居民的過境車程，以及為他們提供另一種過境交通服務。在推展北環綫項目時，政府當局會同時進行相關研究，探討改善屯門及元朗道路網絡的措施。政府當局亦已邀請港鐵公司考慮進一步提升西鐵綫的可載客量。港鐵公司一直透過不同措施疏導繁忙時段的乘客需求。在北環綫項目完成後，倘採用在車廂內每平方米站立 4 人的服務基準，西鐵綫於早上繁忙時段在最繁忙的鐵路段仍能應付需求，但會略為擠迫。除了推展北環綫項目外，政府當局亦會致力提升其他鐵路綫及路面交通的效率。</p> <p>主席認為，政府當局應在北環綫啟用後提供有關交通影響評估的資料，使元朗及錦田的居民信納西鐵綫的可載客量足以應付未來乘客量的需求。</p>	
015236 – 015658	主席 謝偉銓議員	謝議員指出，雖然大多數委員及市民表示支持北環綫項目，但他們均關注該項	

時間	發言者	主題	需要採取行動
	政府當局	<p>目的竣工時間表、效率及造價估算。謝議員深切關注北環綫的單位成本高達約每公里 60 億元。他質疑，由於市場上缺乏競爭，政府當局如何確定港鐵公司就北環綫項目提交的造價估算是否合理。鑒於近年鐵路事故頻仍，謝議員質疑政府是否有足夠人才監察港鐵公司的表現。</p> <p>就港鐵公司對委員較早前在會議上就沙中綫的提問所作的回應，政府當局認同尚有進步空間，並承諾會就此與港鐵公司的管理層溝通。政府當局進一步表示，財經事務及庫務局會參與審核該項目的造價估算。政府當局亦會委聘一名財務顧問及一名技術顧問，嚴格審核港鐵公司提交的造價估算。至於對港鐵公司的監察，政府當局正草擬一項建議，該項建議關乎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。政府當局會適時向小組委員會匯報有關建議的詳情。</p> <p>謝議員表示，政府當局及港鐵公司應避免就該項目委聘同一顧問，以免出現利益衝突。政府當局察悉謝議員的意見，並會處理涉及利益衝突的關注事項。</p>	
015659 – 020124	主席 石禮謙議員 政府當局	<p>石議員表示支持北環綫項目。儘管如此，他關注推展該項目所需的時間甚長，亦認為該項目的預算建造成本不可接受。鑒於高鐵項目及沙田至中環綫項目均出現超支情況，石議員質疑港鐵公司是否有能力管理現有鐵路綫和新鐵路綫的運作。石議員認同葉劉淑儀議員的意見，認為政府當局應採取新思維，不應繼續委託港鐵公司推展新的鐵路項目，而應考慮中國鐵路總公司等機構。此外，政府當局應考慮把港鐵公司私有化，而他支持政府當局的建議，亦即設立全新的鐵路部門，以加強監察港鐵公司。石議員認為應舉行特別會議，討論與港鐵公司的營運及管治有關的事宜。</p>	

時間	發言者	主題	需要採取行動
		政府當局回應時表示，早前立法會討論相關議題時，政府當局已表示不會排除日後以其他方法推展個別鐵路項目的可能性。	
<i>議程第 VII 項——其他事項</i>			
020125 – 020133	主席	結語	

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2021 年 9 月 1 日