

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1572/20-21 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 2020-2021 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 2020 年 10 月 15 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. 小組委員會由陳恒鑞議員擔任主席，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")的代表舉行 5 次會議(截至 2021 年 8 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

提升鐵路綫信號系統

5. 提升鐵路綫信號系統一直是小組委員會關注的事宜。在 2021 年 4 月 9 日的會議上，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，承辦商聘請

的新軟件設計及開發團隊已完成建構新信號系統軟件的驗證工序及確認相關流程與細項要求，之後會進行逐項檢測及確認軟件功能表現。

6. 港鐵公司表示，由於新信號系統的檢測軟件工作須在加拿大多倫多軟件測試工作室實地進行，當地疫情的衝擊及封城等防疫抗疫措施嚴重影響工作進度。儘管如此，港鐵公司一直督促承辦商全力跟進，並盡力繼續進行新軟件開發流程的相關工作。為把握時間，港鐵公司已同步開展在各鐵路綫安裝硬件信號系統設備的工作，以及在青衣站設立新信號系統模擬綜合測試平台的準備工作。要達到 2023 年完成荃灣綫信號系統更換工程的目標極具挑戰性。港鐵公司估計港島綫新信號系統需在荃灣綫新信號系統投入服務後至少一年半才能投入服務，而觀塘綫及將軍澳綫的新信號系統則需在港島綫的新系統投入服務後至少兩年才能相繼投入服務。

7. 委員詢問港鐵公司在 2019 年 3 月 18 日荃灣綫新信號系統測試事故後實施各項追回進度措施的情況，以及對有關承辦商採取的跟進行動。港鐵公司回應時表示，該公司與有關承辦商已就合約條款達成協議。該等條款涵蓋的範圍包括事故所招致的賠償及額外工作量的問題。該公司亦已督促承辦商增派人手以加快軟件更新流程。承辦商亦已委任獨立的軟件品質驗證顧問，並會不斷檢視及改良整個更新流程。港鐵公司會以內部資源應付實施追回進度措施所招致的額外開支。

8. 港鐵公司進一步表示，鑒於在事故後發現承辦商有不足之處，該公司會全力確保新信號系統軟件安全可靠。港鐵公司及承辦商同意，在荃灣綫新信號系統及其他鐵路綫投入服務時，不會使用備用電腦(C 電腦)。待新信號系統的軟件檢測及修正完成後，港鐵公司會進行反覆檢測，並會充分利用新增設的信號系統模擬測試平台，在切實可行的情況下，為更多不同情境進行模擬測試。

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

9. 委員於 2021 年 2 月 5 日聽取政府當局簡介其提出的建議，即在新鐵路項目的設計、施工、測試和試行運作各階段加強監察和控制策略。有關建議包括(a)優化項目監督和溝通平台；(b)加強監察和查核力度；(c)引入新的"工程項目安全檢討"程序；(d)設立主動匯報和預警機制；(e)監察港鐵公司的項目推展表現；及(f)建立協作文化，以及優化鐵路運作規管制度。政府當局亦就

其提出在運輸及房屋局("運房局")轄下成立鐵路署的建議，以及其為加強政府對鐵路規劃及項目推展的監管並優化鐵路安全規管而提出的人手編制建議，徵詢委員的意見。

10. 委員要求政府當局澄清擬議鐵路署的首長級與非首長級人員編制的職責。就此，政府當局表示，擬成立的鐵路署的人員編制會包括增設 3 個新的首長級常額職位，以及把一個首長級編外職位轉換為常額職位。至於非首長級人員的支援，政府當局表示將開設合共 61 個新職位，以承擔與下述有關的新職務：新的"工程項目安全檢討"程序、強化的"安全表現監察"制度、加強監察及檢查，以及因成立擬議鐵路署所帶來的其他部門行政和會計職務。

11. 有委員詢問，新任鐵路署署長是否有權調查任何鐵路事宜，以及政府當局可否承諾，擔任鐵路署署長一職的人員，將是一名在鐵路領域具備經驗的專業人士。政府當局回應時向委員保證，政府(包括運房局在內)將向新任鐵路署署長給予全力支持，使出任該職位的人員能夠有效地履行其職務，以及對鐵路事故進行深入調查。當局建議在新成立的鐵路署轄下設立兩個辦公室，即鐵路署鐵路規管處和鐵路署鐵路拓展處，分別負責規管鐵路系統的營運安全和監察新鐵路項目的推展工作。

12. 有委員詢問，擬議鐵路署會如何加快推展新鐵路項目(包括北環綫和東涌綫延綫項目)及減低建造費用。政府當局表示，鐵路署鐵路拓展處將負責在新鐵路項目的規劃、設計和施工階段，監察項目工期和開支。在敲定新的鐵路項目之前，運房局、新成立的鐵路署和其他相關的政策局/部門，將會詳細審核工程預算和工期。政府當局察悉社會對壓縮新鐵路項目的工期及減低建造費用的訴求，並答允會進一步加強監控鐵路項目在施工安全、質量、工期和成本方面的表現。

13. 有委員認為，政府當局對港鐵公司工作表現的監察受制於政府與港鐵公司簽訂的《營運協議》及兩者就相關鐵路綫簽訂的項目/委託協議。就此，政府當局表示，擬議鐵路署承擔的監察和規管工作在涵蓋範圍和時間性方面將會大為改善。擬議加強的監察和規管策略將會具前瞻性，並設有預警機制。在推展新鐵路項目的過程中，政府當局將會加強其監察和控制工作，特別是對於在系統啟用後無法重複進行的關鍵測試和程序所作的檢查。此外，政府當局並不排除修改《營運協議》的條文，以及政府與港鐵公司日後簽訂的其他項目/委託協議的條文的可能性，使當局可以表現欠佳為理由，向港鐵公司施加罰則。政府當局認

為，涵蓋鐵路項目周期各個階段的擬議措施不僅全面，亦會為日後推展和營運鐵路項目奠下良好的基礎。

14. 鑒於過往發生與沙田至中環綫("沙中綫")建造工程有關的鐵路事故時，部分港鐵職員沒有把重要情況/事故在內部上報，亦沒有適時通報政府當局，政府當局因此建議在推展新鐵路項目時，促進政府與港鐵公司之間的協作文化。政府當局知悉採用"新工程合約"模式為工務工程的時間、質量和成本帶來效益，並認為應推廣採用協作形式的合約模式，以便利有關各方在推展新鐵路項目時建立協作文化。

15. 政府當局相信，路政署鐵路拓展處(鐵路項目推展機關)及機電工程署鐵路科(鐵路規管機關)的擬議合併將可產生協同效應，以致能在整個工程項目周期加強對各個工程領域(包括土木基建、軌道、列車及信號系統)的監控工作，有利本港日後的鐵路發展。

16. 部分委員支持政府當局的建議，部分其他委員則對成立鐵路署的建議表示保留。從專家顧問團("顧問團")就沙中綫項目提交的最終報告所見，多項不當情況涵蓋有關質量保證、沉降事宜、與設計相關事宜及項目管理等方面。委員認為，在沙中綫工程期間發現的不當情況，是由於港鐵公司同時推展過多新鐵路項目、擴充海外鐵路業務，以及壟斷本港鐵路服務等因素所致，該等不當情況不能通過成立鐵路署而得到妥善解決。委員亦要求政府當局修訂相關條例，把其他鐵路營辦商引入市場。

17. 政府當局解釋，鐵路署鐵路規管處轄下將會開設約 40 個新職位，負責執行擬議的優化鐵路安全規管制度所帶來的額外職務，即推行新的"工程項目安全檢討"程序、強化"安全表現監察"制度，以及就港鐵公司的資產和安全管理系統進行擴大範圍的全面及直接審核。鑒於鐵路的載客量約佔每日公共交通總載客量的 40%，而鐵路事故會對市民的生活帶來重大的潛在影響，政府當局認為有必要進一步提高港鐵公司營運中的鐵路在安全性和可靠性方面的表現。由於部門秘書的工作會歸屬鐵路署鐵路規管處，在 40 多個新職位中，將有約 11 個職位負責為新成立的鐵路署提供行政及資訊科技支援。

18. 政府當局亦表示，促進政府與港鐵公司建立協作文化的措施將會包括採用在全球及本地廣泛推廣的"新工程合約"模式。"新工程合約"是一種強調合約雙方的合作和互信的合約模式。具體而言，政府當局會與港鐵公司合作，在不同項目階段制訂共同的短期及長期目標。

19. 政府當局解釋，新成立的鐵路署不再專注於監察和控制單一鐵路項目，而是在整個鐵路周期的規劃、施工、營運及資產更新各階段加強對新鐵路項目和營運中的鐵路的監察和規管。此外，新成立的鐵路署會在考慮多項因素(包括社會及科技發展)後，以具前瞻性的態度推展鐵路項目，並在早期識別潛在關鍵事宜及相關風險，以便能適時採取跟進行動。為令營運中的鐵路的長遠安全得到保障，相關人員會參加與鐵路安全相關而在系統啟用後無法重複進行的測試，並會確保妥善備存與鐵路安全關鍵系統有關的紀錄。

推展新鐵路項目

沙田至中環綫

20. 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。¹ 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展沙中綫項目的工作。該項目由政府當局撥款，採用服務經營權模式推行。²

21. 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(63TR 及 64TR 號工程計劃)。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(61TR 及 62TR 號工程計劃)。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(63TR 號工程計劃)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 日的會議上通過有關的追加撥款申請。

22. 財委會於 2020 年 6 月通過沙中綫餘下的鐵路及非鐵路工程(61TR 及 62TR 號工程計劃)的追加撥款申請，該兩項工程

¹ 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"；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。

² 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。

計劃的核准工程預算分別由 654 億 3,330 萬元增至 741 億 3,010 萬元，以及由 59 億 8,310 萬元增至 73 億 5,010 萬元。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 907 億 3,000 萬元(按付款當日價格計算)。

23. 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預算須修訂至 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³，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⁴，以繼續推展沙中綫項目餘下的工程。

24. 在 2021 年 1 月 15 日、2021 年 2 月 5 日及 2021 年 6 月 4 日的小組委員會會議上，委員聽取政府當局簡介沙中綫主要建造工程的進度。屯馬綫已於 2021 年 6 月 27 日投入服務。政府當局表示，過海隧道段的工程已大致完成，港鐵公司現正進行信號系統的測試工作。

25. 委員深切關注 2020 年 5 月在非行車時間發生的東鐵綫新信號系統測試事故，尤其是港鐵公司延遲向政府當局通報該事故。港鐵公司表示，該公司已於 2021 年 1 月向政府提交由調

³ 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。

⁴ 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的費用，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。

查委員會編撰的調查報告，以及由港鐵公司編撰的技術調查報告。經審閱報告及基於多月來參與的測試，政府於 2021 年 2 月批准東鐵綫新信號系統及新 9 卡列車投入服務。現時東鐵綫以新 9 卡列車及舊 12 卡列車並行的方式營運，其間舊 12 卡列車會逐步被新 9 卡列車所取代。至於紅磡至金鐘段的目標通車日期能否維持在 2022 年第一季度，委員察悉，追回進度措施的成效至為關鍵。路政署和港鐵公司正就東鐵綫新信號系統暫緩啟用對紅磡至金鐘段通車日期的影響作出評估，並正研究可行的追回進度措施。

26. 關於沙中綫項目擬議的額外項目管理費(約 13 億 7,100 萬元)的付款責任，政府當局在 2021 年 1 月的會議上重申其立場，表示港鐵公司提交的理據並不充分，因此不同意增加項目管理費。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。港鐵公司會在適當時候讓公眾知悉磋商結果。

27. 政府當局在 2021 年 4 月的會議上向委員簡介最終報告及實施報告內各項建議的進度，包括如何保證紅磡站擴建部分及其他沙中綫車站的質量、改善鐵路工程的項目管理和工程設計，以及完善沉降監測和管制。

28. 因應最終報告所載顧問團的觀察所得，有委員詢問，政府當局會否繼續以服務經營權模式推展新的鐵路項目。政府當局表示，服務經營權模式和擁有權模式各有本身的優點。日後如有鐵路項目以服務經營權模式推展，根據有關的委託協議，港鐵公司須在適當期限內主動向政府匯報任何重大問題/事故，以便項目委員會在得悉有關問題/事故後，能適時採取合適的跟進行動。

29. 有委員詢問，是否有任何一方須就紅磡站擴建部分建造工程出現的不當情況而被刑事檢控。政府當局表示已把涉及懷疑行為失當或刑事行為的事宜轉交相關的執法機關跟進。據了解，屋宇署已根據香港法例第 123 章向有關的承建商提出檢控。由於案件已進入司法程序，政府當局不適宜在現階段作任何評論。

30. 政府當局進一步回應時表示，根據沙中綫的委託協議，若確立港鐵公司因未能履行協議中的責任而導致政府蒙受損失，政府將會保留向港鐵公司追究責任的權利。鑒於沙中綫項目仍未完成，政府當局會確保妥善備存有關的建造工程紀錄，如有需要，會適時對港鐵公司採取跟進行動。

北環綫(及古洞站)

31. 北環綫是《鐵路發展策略 2014》中建議的 7 個鐵路方案之一，該鐵路方案包括興建古洞站，並在現有西鐵綫錦上路站及古洞站之間興建一條 10.7 公里長的連接鐵路。港鐵公司獲邀以擁有權模式為基礎，就北環綫提交建議書。小組委員會在 2021 年 1 月 15 日的會議上聽取政府當局簡介北環綫項目的擬議未來路向。

32. 根據港鐵公司的建議，北環綫的建造工程會分兩期進行。第一期工程是在落馬洲支綫上增設古洞站；第二期工程是在錦上路站及古洞站之間興建北環綫主綫，並增設新田、牛潭尾及凹頭 3 個中途站。北環綫第一期預計於 2023 年動工興建，並於 2027 年竣工，以配合古洞北新發展區公營房屋首批大量居民遷入的時間；北環綫第二期則預計於 2025 年動工興建，並於 2034 年竣工，以帶動新田、牛潭尾及凹頭一帶的發展。北環綫第一期和第二期的預算成本分別約為 35 億元及 585 億元(按 2015 年 12 月的價格計算)。

33. 委員普遍支持北環綫項目，但同時深切關注到當局推展該項目所需的準備時間甚長。委員促請政府當局壓縮該項目的施工時間，例如透過同期進行北環綫第一期及第二期工程，以應付 2026 年古洞北新發展區公營房屋單位首批居民遷入後的交通需要。部分委員質疑，港鐵公司既然已於 2016 年提交建議書，過去數年有何重大進展。部分委員亦關注工程建造費用高昂，他們質疑政府當局是否只能委託港鐵公司推展新的鐵路項目，並鼓勵政府當局考慮委託其他機構推展日後的鐵路項目。

34. 政府當局表示，當局在接獲建議書後需要進行評估，並與港鐵公司釐清多項事宜，以確保建議切實可行，並在財務上可行，以便盡早把建議提交行政會議審批。古洞北新發展區的公營房屋單位將於 2026 年起陸續入伙。古洞站預計於 2027 年竣工，屆時約 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有何方法加快推展北環綫第一期。此外，有關文件所載北環綫第二期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。

35. 政府當局回應委員的詢問時解釋，就過往鐵路項目而言，在"鐵路加物業"發展模式下向港鐵公司批予物業發展權的目的，是為新鐵路綫的整個營運周期提供資助。當局已在古洞站附

近物色合適用地，並建議在"鐵路加物業"模式下向港鐵公司批予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審核港鐵公司提交的造價估算，以確定所需的財政資助。

洪水橋站

36. 小組委員會於 2021 年 6 月 4 日聽取政府當局簡介有關洪水橋站的建議。委員察悉，洪水橋站是《鐵路發展策略 2014》中建議的 7 個鐵路方案之一。洪水橋站將設於西鐵綫現有的天水圍站與兆康站之間，主要滿足未來洪水橋/廈村新發展區的交通需求，該新發展區在全面發展後將可容納合共約 218 000 人口。港鐵公司於 2019 年 5 月獲邀以擁有權模式為基礎，就洪水橋站提交建議書。為配合洪水橋/廈村新發展區的發展時間表，洪水橋站預計於 2024 年動工興建，並於 2030 年竣工。洪水橋站的預算建造成本約為 41 億元(按 2018 年 12 月的價格計算)。

37. 數名委員認為 41 億元的建造費用高昂，因為有關工程只涉及在現有鐵路綫建造一個新車站。部分委員不滿當局在《鐵路發展策略 2014》公布 7 年後才推展洪水橋站項目。政府當局表示，鐵路項目涉及巨額投資。政府必須因應人口、建造費用和其他發展計劃，審慎規劃未來的鐵路項目。政府當局一直逐步推展《鐵路發展策略 2014》所建議的鐵路項目。洪水橋站的預算建造費用只是初步估算。

38. 委員指出，洪水橋站無法配合附近發展項目的時間表，而 2030 年的通車目標似乎與"基建先行"及"創造容量"的規劃方式背道而馳。政府當局表示，洪水橋站的主要功能是服務洪水橋/廈村新發展區的人口，而大部分人口在 2030 年才會遷入。在 2030 年之前，其他公共交通工具將足以滿足約 4 000 新增人口的需要。當局認為，在洪水橋站落成之前由其他公共交通工具服務首批遷入的人口，較具成本效益。

39. 政府當局進一步表示，為減低對現有鐵路綫的影響，以及確保西鐵綫正常運作，洪水橋站的建造工程將於非行車時間進行。若干前期工程會預早開始，以盡量縮短施工時間。在洪水橋站落成後，將會檢討西鐵綫的列車服務。為鼓勵市民使用公共交通工具，政府當局會積極考慮透過泊車轉乘計劃，為使用洪水橋站的市民提供優惠。

屯馬綫的通車安排

40. 在屯馬綫於 2021 年 6 月 27 日通車前，委員在 2021 年 6 月 4 日的會議上聽取政府當局簡介該鐵路綫的開通安排。委員察悉，屯馬綫全長約 56 公里，連接烏溪沙站和屯門站，整條鐵路綫共設 27 個車站，全程行車時間約為 73 分鐘。兩個新車站(即宋皇臺站和土瓜灣站)以及現時何文田站的兩個新月台和紅磡站擴建部分將會開通，貫通原有的馬鞍山綫和西鐵綫。屯馬綫新車站的票價結構與現時港鐵公司本地綫服務的票價結構相同，基本上是按車程距離訂定。

41. 數名委員察悉並關注到，在屯馬綫全綫通車後，使用該綫的乘客就部分車程支付的票價，較更遠車程的票價還高。舉例而言，由紅磡站前往顯徑站的乘客，將較經多一個站前往大圍的乘客多支付 3.4 元。港鐵公司表示，除了距離之外，新鐵路綫的票價結構亦會受市場因素(包括便利程度和車程，甚至是歷史因素)所影響。在屯馬綫全綫通車後，乘客在出行路線方面會有更多選擇。在現時的屯馬綫票價結構下，或會產生不規則的情況。港鐵公司承諾會在未來數年透過票價調整機制處理此事。

42. 委員詢問屯馬綫全綫通車後的公共交通服務重組計劃。政府當局回應時表示，運輸署預期在屯馬綫全綫通車後，屯馬綫新車站附近居民選用公共交通工具出行的模式將會有所改變。運輸署認為必須作出檢視，並會按實際的乘客需求調整有關地區的現有公共交通服務，該署亦已就此向相關區議會提交資料文件，供其參考。

建議

43. 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

2021 年 10 月 7 日

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

職權範圍

跟進整體鐵路的規劃(註 2)、及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：

- (a) 《鐵路發展策略 2014》的推行進度；
- (b) 新鐵路項目的規劃及財務安排；
- (c) 新鐵路項目的環境影響評估工作；
- (d) 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；
- (e) 推行新鐵路項目的最新進展情況；
- (f) 為新鐵路項目提供輔助基建設施；
- (g) 協調新鐵路綫通車後與其他公共交通服務安排及相關事宜；
- (h) 現有鐵路綫的表現，包括列車服務表現及安全管理事宜；
- i) 維修保養計劃；及
- (j) 列車服務中斷及故障事故，以及處理緊急情況的安排。

註 1： 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。

註 2： 根據 1997 年進行的《第三次整體運輸研究》，鐵路是客運系統的骨幹，其發展對整體民生有重大影響，在 2020 年 11 月 20 日的交通事務委員會上，有委員認為鐵路事宜小組委員會不應只跟進個別鐵路的運作，而應宏觀地關注整體鐵路的規劃及發展的時間表。

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

2020-2021 年度會期的委員名單*

主席	陳恒鑾議員, BBS, JP
副主席	陸頌雄議員, 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, 大紫荊勳賢, GBS, JP 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, SBS 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, GBS, MH, JP 柯創盛議員, MH 劉國勳議員, MH, JP 謝偉銓議員, BBS, JP

(總數：14 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

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
委員名單的變動
(2020-2021 年度)

委員	相關日期
鄭松泰議員	至 2021 年 8 月 25 日

請透過以下連結參閱立法會議員名單的變更：

(<https://www.legco.gov.hk/general/chinese/members/yr16-20/notes.htm>)