

立法會交通事務委員會

二零一六施政綱領

運輸及房屋局

運輸方面的施政措施

引言

二零一六年施政報告和施政綱領中，政府列舉了來年會推行的措施，本報告概述陸路運輸方面各項政策措施的進展。

二零一六年施政綱領 – 新措施

第二章 – 土地、房屋和運輸

(a) 跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究

2. 就香港更長遠的規劃，政府已展開《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究。運輸及房屋局將聯同相關部門以上述研究的結果為基礎，展開跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究，當中包括對大嶼山、新界西北和新界北部等地區發展所需的運輸基建進行探討，以期初步敲定有關基建的佈局，以及因應人口及就業分佈的變化，建議有關基建的落實時間表，使大型運輸基建的規劃配合香港整體長遠土地發展的需要，為本港帶來最大的效益。

(b) 交通運輸基建

3. 中九龍幹線連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的九龍灣及啟德發展區，預計中九龍幹線完成後可減少九龍主要東西行幹道的交通流量，從而紓緩現有道路的交通擠塞問題及應付未來的交通需求。我們現正積極籌備落實中九龍幹線工程，以期早日落實項目。中九龍幹線工程需時約 7 年多，將來通車後，預計在繁忙時間取道幹線來往西九龍與九龍灣的車程約為 5 分鐘，與現時沒有幹線的情況比較，節省約 25 分鐘。

4. 同時，我們現正籌備興建連接將軍澳和東九龍的將軍澳－藍田隧道，為將軍澳提供另一條對外交通連接路，以應付將軍澳長遠的交通需求及紓緩現時將軍澳隧道的交通擠塞情況。我們會爭取在今個立法年度內就將軍澳－藍田隧道的建造工程申請撥款，以期於 2016 年展開建造工程，預計在 2021 年完成。

(c) 公共交通策略研究

5. 政府在 2014 年年底逐步展開《公共交通策略研究》下《角色定位檢視》及《專題研究》兩部份的研究，就重鐵以外的公共交通服務的角色及定位進行全面而有系統的檢視，亦研究一些公共交通行業關注的重要課題。目的是在重鐵網絡進一步擴展下，優化目前的公共交通佈局，確保能維持其長遠、均衡、便捷、多元及可持續的發展。

6. 有見公眾對的士及公共小巴服務的關注，我們正在《角色定位檢視》下優先檢視這兩項服務，重點是研究推出優質的士

及增加公共小巴座位數目是否可行可取。我們計劃於 2016 年年中向委員會匯報這兩項研究的進展，並希望於 2016 年第三季完成研究，法案的草擬工作亦會隨之而展開。此外，自 2015 年三月起，我們已就六個《專題研究》課題（即包括專營巴士的服務水平、校巴服務、公共小巴座位數目、的士供應、的士燃料附加費及公共小巴數目的限定總數）向交通事務委員會作出匯報，餘下的兩個課題（即「檢討渡輪服務」及「如何能更方便殘疾人士使用公共交通服務」）將於 2015-16 立法會年度內作出匯報。整項《公共交通策略研究》預計於 2017 年年中完成。在研究過程中，我們聽取公眾及公共交通業界等持份者的意見。當《公共交通策略研究》完成後，我們會制訂綜合研究報告。雖然出租汽車並非公共交通服務，我們亦正同步研究，因應社會上的需要，在不影響出租汽車現有的定位和規管架構的情況下，優化出租汽車的審批及監管制度(包括如何便利新服務提供者加入出租汽車市場)。

(d) 提升公共交通配套設施

7. 政府一直推行以公共交通為本的政策。現時超過九成、每天達 1 200 萬的乘客人次使用公共交通服務，當中有約 400 萬人次使用專營巴士服務。提供更完善且與時並進的配套設施，以營造一個方便和舒適的候車環境，是進一步提升服務的重要一環。就此，為方便候車乘客，尤其是年長或有需要的乘客，政府已預留 8,827 萬元，資助專營巴士公司加快在巴士站安裝座椅及實時到站資訊顯示屏。

8. 現時約有 140 個有上蓋的巴士站已裝有座椅。為加快安裝座椅的進度，政府將向專營巴士公司提供資助，在現時沒有乘客座椅而有上蓋的巴士站¹安裝座椅。首階段會在約三年內為約共 1 500 個巴士站安裝。隨後會為餘下的巴士站安裝（見下文第 10 段）。

9. 另外，各專營巴士公司正逐步引入實時到站資訊系統，預計在未來數年將可覆蓋所有路線，以方便乘客掌握候車時間和規劃行程。目前，除了透過網頁及智能手機程式外，個別專營巴士公司已在部分有上蓋及電力供應的巴士站²設置顯示屏提供實時到站資訊。乘客普遍反應良好。考慮到安裝顯示屏涉及相當的資本和經常性開支，有機會對票價構成壓力，政府將以配對方式³資助專營巴士公司，在有上蓋及備有電力供應裝置的巴士站設置提供實時到站資訊的顯示屏。我們預計首階段在約三年內可完成安裝 550 個顯示屏，一半(275 個)由巴士公司出資，一半由政府出資。其後，巴士公司須每年向政府建議在餘下巴士站增加顯示屏的數目及地點，政府會以同一配對方式資助安裝額外顯示屏。配對的確實數目會按巴士公司日後增加顯示屏的數目而定。目前，政府已預留上文所提 275 個顯示屏之外，另約 500 個顯示屏安裝所需的額外資助費用。

10. 專營巴士公司在擬訂安裝座椅和設置實時到站資訊顯示屏的具體地點時，會考慮不同因素，包括個別地點實際環境的限

¹ 現時全港約有 3 000 個有上蓋的巴士總站、中途站及巴士轉乘站。

² 現時全港約有 1 300 個有上蓋及電力供應的巴士總站、中途站及巴士轉乘站。

³ 即專營巴士公司每承諾安裝一個顯示屏（包括保護外殼及數據接收器），政府會提供資金安裝額外一個顯示屏。

制、巴士站是否主要供乘客登車而非落車之用、候車乘客的數目，以及在未來數年可有遷移或取消相關巴士站的計劃等。政府的資助只包括安裝座椅和顯示屏的資本開支(連同所涉的安裝費用)，所涉的額外非經常承擔額將會在運輸署的相關財政年度預算內反映。至於這些設施的日常保養、維修及數據傳輸(如適用)的開支則由專營巴士公司承擔。運輸署預計可於今年年中開始接受專營巴士公司申請資助。

(e) 紓緩道路交通擠塞

11. 政府原則上同意交通諮詢委員會(“交諮會”)於 2014 年 12 月就紓緩道路擠塞所提出的 12 項建議措施，並會考慮持份者的意見、可行方法和海外經驗等因素，分階段推展該些措施。其中，就中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃，我們已於上月展開為期三個月的公眾參與活動，然後進行深入的可行性研究，以擬定具體的細節。我們亦建議因應通脹調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，以恢復其阻嚇作用。警方亦會適當加強針對交通擠塞的執法。另外，我們會在 2016/17 財政年度內開展泊車政策檢討，優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並會因應日後的檢討結果研究改善措施，包括更新《香港規劃標準與準則》。

(f) 締造方便舒適、暢達易行的行人環境

12. 政府多年來一直在技術上可行的情況下，在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行

人隧道)加設無障礙通道設施，以回應平等機會委員會的建議(稱為「原有計劃」)。除繼續推展「原有計劃」的項目外，我們並透過 2012 年推行「人人暢道通行」計劃下的「擴展計劃」，繼續優化現有公共行人通道的無障礙通道設施。政府已完成計劃下 20 多個項目，並會繼續推展餘下遍佈 18 區約 180 個項目，當中包括每個區議會早前各自選定的 3 個優先項目，預計約八成項目將於 2018 年或以前分階段完成，利便市民特別是長者出行。

13. 此外，政府計劃於 2016 年第四季開始再邀請 18 區區議會，各自選出不多於三條現有行人通道。當中可供區議會考慮的行人通道將不須局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道，但仍要符合若干條件，包括 (i)行人通道須不屬私人擁有、(ii)橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路、(iii)市民可以在任何時間從公共道路進入這些行人通道，以及(iv)現時負責管理和維修該等行人通道的人士或機構不反對這些加建升降機建議，並願意在加建工程、其後的管理和維修工程進行期間與政府合作，以確保公帑用得其所。有關升降機設施加建後的維修保養由路政署負責。

14. 政府於 2009 年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為當時收到的 20 項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於 2009 年 5 月就此諮詢交通事務委員會，並在有關評審完成後，於 2010 年 2 月向交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時

表示，會先分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。

15. 在 18 項已排名的建議中，有兩項的建造工程已經展開。排名首位的「慈雲山行人通道系統」，現正透過沙田至中環線(沙中線)工程中進行，建造工程已在 2012 年 7 月展開，預計於 2016 年年底前分階段完成(部分有蓋行人通道已在 2014 年完成並開放給市民使用)。排名第 13 位的「月華街行人通道系統」，則由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目中推展，建造工程於 2013 年 4 月展開，現已大致完成，並已於 2015 年 10 月開放給市民使用。

16. 我們現決定再推展三個處於相對成熟規劃階段的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目，即「青衣長亨邨升降機及行人通道系統」、「葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統」，及「窩打老道山升降機及行人通道系統」，以方便長者和有需要市民上下斜坡，並會在今個立法年度內申請撥款。如能獲得立法會撥款，我們會在 2016 年第 4 季逐步展開工程。

17. 為完善地區行人通道網絡，我們計劃落實在將軍澳及荃灣區分別興建高架行人道及行人天橋，方便市民特別是長者往來市中心、主要公共交通設施及街道。我們會在今個立法年度內申請撥款。如能獲得立法會撥款，我們會在 2016 年第 4 季展開工程。

第六章 — 教育、人口及人力資源

(g) 建設長者友善社區

18. 近年我們聽到不少聲音，希望在部份連接公共運輸交匯處或鐵路站的公共行人通道提供上蓋，以方便市民(尤其是長者)舒適地步行來往公共運輸交匯處或鐵路站。為回應社會的訴求，我們借鑑「人人暢道通行」計劃由下而上的模式，由區議會先諮詢地區人士，並按地區需要在每區建議一條公共行人通道提供上蓋。運輸署和路政署會就交通運輸及工程角度提供意見。視乎地區討論及規劃和設計程序所需時間，我們預計工程可於 2018 年起分批展開。

19. 為方便長者橫過交通燈控制的行人過路處，我們會研究當長者和行動不便的人士需要過馬路時，應用資訊科技識別他們的要求，以延長行人綠燈時間，讓他們有更充裕的時間橫過馬路。

20. 目前，運輸署的「香港乘車易」提供一站式的點到點公共交通路線查詢服務，以方便市民預先計劃行程。為方便長者使用有關服務，我們會提升「香港乘車易」的網站、手機應用程式及資訊站的功能，加入一個適合長者使用的新介面和提供語音輸入等新功能。

(h) 其他

21. 香港鐵路有限公司（港鐵公司）決定成立一間學院，專門

培訓鐵路管理及營運人才，以提升本地及區域鐵路服務質素。對此政府表示歡迎，因為有助推動香港運輸專業服務的進一步發展。

二零一六年施政綱領 – 持續推行的措施

第二章 – 土地、房屋和運輸

(i) 發展本地鐵路網絡

22. 在鐵路基建方面，我們會繼續協調及監督三個正在興建的新本地鐵路項目，分別為觀塘線延線、南港島線（東段）和沙中線的建造工程。

23. 觀塘線延線把觀塘線由油麻地延伸至黃埔，途經何文田，建造工程於 2011 年 5 月展開。根據政府與港鐵公司簽訂的協議，觀塘線延線的目標通車日期原為 2015 年 8 月。港鐵公司於 2015 年 8 月向立法會鐵路事宜小組委員會報告觀塘線延線將以 2016 年第三季或第四季通車為目標，並於 2015 年 10 月中正式向路政署提交修訂的工程計劃。鑑於黃埔站的月台隧道結構工程已於 2015 年第三季大致完成，港鐵公司新修訂的目標通車日期(即 2016 年第三季或第四季)是可行的。政府會繼續密切監察工程的進度，以期項目能按港鐵公司提出的修訂目標於 2016 年第三季或第四季通車。

24. 南港島線(東段)是連接港島南、北部的新鐵路線，由鴨脷

洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園，建造工程於 2011 年 5 月展開。根據政府與港鐵公司簽訂的協議，南港島線(東段)的目標通車日期原為 2015 年 12 月。港鐵公司於 2014 年 11 月向立法會報告南港島線（東段）將以 2016 年年底為通車目標，並於 2015 年 9 月初正式向路政署提交以 2016 年年底為通車目標的修訂工程計劃。雖然現時各段工程的整體進度大致符合修訂的工程計劃，但按該計劃，金鐘站擴建部分的餘下工程安排將會非常緊迫。港鐵公司須繼續提升金鐘站擴建工程中各個環節的效率，有效地加快餘下工程的進度，以達至 2016 年年底通車的修訂目標。政府會繼續密切監察工程的進度，以期項目能按港鐵公司提出的修訂目標於 2016 年年底通車。

25. 沙中線完成後將會形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」。「東西走廊」將把西鐵線與馬鞍山線連接起來，而「南北走廊」則把現有東鐵線延伸過海至金鐘站。建造工程於 2012 年 7 月展開。根據政府與港鐵公司簽訂的協議，沙中線的「大圍至紅磡段」的目標通車日期原是 2018 年 12 月，而「紅磡至金鐘段」的目標通車日期原是 2020 年 12 月。鑑於較早前土瓜灣站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案的討論，引致沙中線「大圍至紅磡段」工程有約 11 個月的滯後，路政署會協調及監察沙中線的建造工程，以期港鐵公司致力追回沙中線「大圍至紅磡段」的部分滯後，讓「大圍至紅磡段」盡可能於 2019 年內通車。而為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，並配合灣仔發展計劃第二期的填海工程，包括其中的中環灣仔繞道隧道工程的進度，以及受到灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內發現的大型金屬物體的影響，沙中線「紅磡

至金鐘段」會延至 2021 年方能通車。政府會密切監察工程進度及施工情況，並協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，亦會因應工程的最新情況，適時檢討通車時間表。

26. 就長遠鐵路發展而言，我們會繼續按照《鐵路發展策略 2014》中的建議，推展有關北環線（及古洞站）、屯門南延線和東九龍線的詳細規劃工作。然而，各項目的實際落實事宜，仍須取決於屆時就其進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。在敲定任何新鐵路方案前，我們會就具體走線、車站位置、行人接駁設施、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際的推展時間等細節進一步諮詢公眾。

27. 此外，配合政府局部撤銷限制薄扶林區發展的行政措施後，因應華富一帶實際的發展和重建時間表，我們會研究推展《鐵路發展策略 2014》中建議的南港島線（西段），以應付新增公營房屋及區內其他發展帶來的運輸需求。

(j) 改善道路及公共交通

中環灣仔繞道和東區走廊連接路

28. 中環灣仔繞道工程是一項龐大和複雜的道路基建項目。自 2009 年工程開展以來，遇到不少困難和挑戰，對工程進度造成影響。當中由路政署委託土木工程拓展署在「灣仔發展計劃第二期」工程下進行的部份繞道隧道結構工程，為繞道的主幹道

部分。由於早前在「灣仔發展計劃第二期」工程範圍海床發現大型金屬物體，令該範圍的填海及相關工程需要暫停。土木工程拓展署於填海工程在 2015 年七月初復工後，通知路政署復工後修訂的移交工地時間表，估計該段繞道的隧道管道要到 2017 年中方可完成並移交予路政署的承建商進行後期工序。有鑑於此，路政署相信相關的後期工序，包括安裝交通管制及監察系統、隧道通風系統、照明系統，以及消防系統等多項機電設施、鋪設行車路面及系統測試等，將難以在同年內完成，換句話說，繞道將不能按原訂計劃於 2017 年通車。路政署正聯同顧問工程師及駐工地工程人員密切監察整項工程進度，對工期作嚴謹評估，以期繞道能儘早通車。繞道通車後，從中環駕車前往北角東區走廊只需約 5 分鐘，港島東往來西面各區的交通，將變得更為直接及暢順。

巴士路線重組

29. 政府及專營巴士公司自 2013 年起更著力推動巴士路線重組，包括以「區域性模式」宏觀地檢視了屯門、北區、沙田、大埔、青衣和元朗及九龍區的巴士服務。此外，繼屯門公路轉乘站在 2012/13 年投入服務後，青沙公路轉乘站已於 2015 年 1 月啟用，為乘客提供更具吸引力的轉乘路線組合及優惠，以及更佳的候車設施（如實時到站資訊顯示屏、流動廁所，以及免費上網服務）。自 2013 年至 2015 年 9 月底，共有 29 條低用量的巴士路線予以取消或合併，另有 242 條路線縮短行車路線或減少班次。這些重組安排令途經中環、銅鑼灣和旺角繁忙交通

幹道的巴士流量每天合共減少超過 3 400 班次，有助改善路面交通及減少路邊空氣污染。專營巴士公司並善用所節省的資源，開辦了 19 條新路線和增加了 210 條路線的班次，以更好地滿足乘客需求的轉變。重組工作會繼續進行。

的士的服務質素

30. 有見近期社會對的士服務質素的關注，除了在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》中重點研究推出優質的士外，運輸署正協助的士業界研究可如何在現有法規下提升普通的士的服務質素，以回應乘客訴求。就此，業界透過「包車」服務形式⁴為乘客提供較高質素的普通的士服務的車隊，已由 2015 年年初時的 20 多輛增至超過 70 輛，全部皆為可供輪椅上落。另外，亦有業界正籌備以配置較大行李廂及更佳車廂設備的車輛提供包車服務。同時，17 個本港的士團體在 2015 年 11 月組成了「香港的士業議會」(下稱「的士業議會」)，旨在透過自我監管模式改善服務水平。據了解，的士業議會正籌備推出一個可供全港普通的士共用的召喚的士服務手機應用程式。運輸署會繼續與業界保持緊密溝通，協助他們落實各項提升普通的士服務質素的措施。

(k) 加強監管港鐵公司

31. 香港的公共交通以鐵路為骨幹。政府明白公眾對港鐵服務有很高的期望。政府積極履行公司大股東的責任，加強對港鐵

⁴ 按現行法例，的士除了可以按錶收費外，亦可提供預約的「包車」服務。

公司的監管，並不時向董事局反映市民對港鐵運作普遍關心的事宜。我們會要求公司持續優化內部管理，以提供優質服務及做好新鐵路項目的興建工作，及早察識公司於不同範疇所面對的風險及作出必要的改革，以維持公司整體高水平管治。此外，政府會繼續要求港鐵公司在顧及上市公司須維持的財政穩健的前題下，盡量推出不同的票務優惠，以照顧不同乘客的需要，並適切回應社會上對票價事宜的意見。

32. 此外，鑑於近來推展鐵路項目時所遇到的種種挑戰和經驗，我們已經加強與港鐵公司的聯繫，以期能夠更加掌握工程的進度，並根據港鐵公司就各鐵路項目中的關鍵工程所提交的詳細工程時間表，密切監察各鐵路項目的推展情況，以適時要求港鐵公司及早採取適當的改善措施，依據工程時間表完成新鐵路項目。

33. 雖然港鐵服務一直維持在國際公認的高水平，近年的鐵路事故數字亦保持平穩，但在鐵路網絡不斷擴展以及列車班次加密的情況下，政府有需要督促港鐵公司適當地投資於系統的維修保養，適時更新列車等鐵路資產，並維持對鐵路服務的安全及可靠性的有效監管。為此，政府已增加作為法定鐵路安全監管機構的機電工程署的人手，以加強安全巡查及監管力度。

(I) 改善行人環境

34. 我們會繼續在適合的地點推出行人環境改善措施，鼓勵多步行，減少依賴機動交通工具作短途出行。現時，我們正在本

港多個人流暢旺的繁忙地區，例如銅鑼灣、旺角及元朗，規劃改善行人環境的工程，其中包括興建行人天橋系統，及擴闊行人活動空間等計劃。這有助締造一個方便舒適的行人環境，鼓勵市民安步當車。

35. 在元朗，我們已推展並完成全部共九項較小型的改善措施，包括在路口擴闊行人過路處及行人道等。而擬建由西鐵朗屏站向南伸延至教育路的行人天橋這項較大型的改善措施，隨後的勘測及詳細設計工作亦已於 2014 年 12 月展開。我們已為擬議行人天橋制定不同的設計方案，亦已開展了工程的環境影響評估研究。我們會竭力推展詳細設計工作及相關法定程序，使工程能早日開展。

36. 至於建議的旺角行人天橋系統，我們已於 2013 年 10 月開展進一步的勘查研究工作，範圍包括評估擬議行人天橋系統的預計使用量、在建造期及運作期間的交通影響、環境影響，以及對地下公用設施的影響等。有關勘查研究工作預計於 2016 年完成。在完成勘查研究工作後，我們會適時就有關工程諮詢油尖旺區議會及其他持份者。

37. 就銅鑼灣方面的計劃，2014 年《施政報告》提出在包括銅鑼灣及跑馬地在內的策略性地區進行地下空間發展的先導研究；有關工作由發展局負責。由於在地理上該先導研究涵蓋建議的銅鑼灣行人隧道系統，我們會視乎先導研究的結果，再行檢討原有擬議行人隧道系統的需要，以及推行的方案和時間表。

38. 我們會繼續致力在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境、提升現有單車徑的連接性、增加單車停泊設施、以及加強單車安全的宣傳教育活動。我們正就這方面的工作進行顧問研究，並會分階段推展顧問研究所提出的改善措施。

(m) 加強對外交通運輸聯繫

港珠澳大橋

39. 港珠澳大橋工程龐大而且複雜，在設計及施工的過程中面對很多工程上和技術上的挑戰。三地政府及負責大橋主橋工程的大橋管理局於 2015 年底根據主橋及三地相關工程最新情況對工期進行進一步梳理及評估，認為大橋項目包括主橋工程於 2016 年年底建成通車已不可行，並會作最後評估，綜合擬定整個大橋項目建成通車的修訂日期，上報中央。在香港本地工程方面，由於面對物料供應不穩定、勞工短缺及航空限高、環保限制，以及填海沉降表現較預期慢等施工上的困難及挑戰，路政署估計香港口岸工程及香港接線工程會延至 2017 年年底才可完成。

40. 為配合港珠澳大橋的開通，粵港澳三地政府正積極研究及商議港珠澳大橋的跨境交通安排。有關研究的範圍包括跨界車輛規管及配額制度、跨界車輛通行費、交通管理、營運養護、救援及應急預案、執法協調、通關便利等。我們會因應大橋的功能和特性，制訂相關交通安排，讓大橋可以配合本地道路系

統，發揮最大的經濟和運輸效益。運輸署亦正規劃往返大橋香港口岸及本港不同地區的公共交通服務。政府將於 2016 年 2 月向交通事務委員會匯報港珠澳大橋交通安排的最新進展。

41. 至於屯門至赤鱸角連接路，此項目全長約 9 公里，分為南、北兩段。南面連接路的完工時間與港珠澳大橋主橋的完工時間互相銜接，而北面連接路則以 2018 年為目標推進。由於工程龐大而且複雜，並涉及海底隧道鑽挖，故在進行中難免遇到各種挑戰和風險。路政署會密切監察工程進度，以克服有關的技術困難。

廣深港高速鐵路香港段

42. 政府委託港鐵公司進行高鐵香港段工程的建造和試行運作，工程於 2010 年 1 月動工，原定 2015 年底完工通車，惟港鐵公司於 2014 年 4 月宣布工程延誤超支。2015 年 6 月 30 日，港鐵公司向政府提交有關高鐵香港段進展的最新檢視結果，將目標完工日期推遲至 2018 年第三季，當中包括六個月的緩衝期；又將委託費用預算再修訂為 853 億元，當中包括 21 億元備用資金。路政署在其監察及核證顧問協助下，已完成評估港鐵公司就高鐵項目所提交的修訂完工時間表及修訂委託費用預算。政府及港鐵公司在 2015 年 11 月 30 日公布，雙方同意，把高鐵的目標完工日期修訂為 2018 年第三季度，包括六個月的緩衝時間在內。而修訂的委託費用則為 844 億 2,000 萬元，比原先港鐵公司的估算減少 8 億 8,000 萬元，並要求港鐵公司為委託費用封頂。

43. 政府和港鐵公司同意修改目標完工時間和委託費用，並不代表政府滿意港鐵公司作為高鐵工程「項目管理人」的表現。政府保留向港鐵公司追究所保證事項和責任的全部權利。不過，為了不影響當前非常緊迫的施工時間表，雙方同意留待工程於 2018 年完工通車後才啟動相關的程序。就高鐵項目超支，政府正按既定程序向立法會申請追加撥款。我們已在 2015 年 12 月獲得立法會鐵路事宜小組委員會支持把撥款建議提交工務小組委員會審議，並希望在今年 2 月底前得到財務委員會批准撥款。

運輸及房屋局

二零一六年一月