

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(4)1170/15-16號文件

檔 號：CB4/PL/TP

### 交通事務委員會 向立法會提交的報告

#### 目的

本報告旨在匯報交通事務委員會在2015-2016年度立法會會期的工作。此報告將會根據《議事規則》第77(14)條的規定，在2016年7月13日的立法會會議席上提交議員省覽。

#### 事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過，並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的決議，成立交通事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。

3. 事務委員會由27名委員組成。田北辰議員及鄧家彪議員分別獲選為事務委員會的正、副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

#### 主要工作

##### 鐵路事宜

4. 鐵路在香港的運輸系統策略中擔當重要的角色。事務委員會轄下成立了小組委員會，繼續跟進涉及鐵路規劃、實施及運作的事宜<sup>1</sup>。於2015年10月至2016年6月中期間，鐵路事宜小組委員會共舉行了5次會議。小組委員會於2015年10月至2016年6月中期間的工作詳載於**附錄III**的報告內。

---

<sup>1</sup> 根據小組委員會的職權範圍，涉及合併後的香港鐵路有限公司的企業管治及票價的事宜應由事務委員會處理。

## 公共交通服務

### 2016年港鐵票價調整

5. 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")是本港提供鐵路服務的唯一機構，每日為超過500萬人次乘客提供鐵路服務。根據經議定的票價調整機制，港鐵票價是按票價調整機制的運算方程式每年檢討一次。整體調整幅度與政府統計處公布的前一年12月的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數的按年變動百分率掛鈎，各佔50%。方程式亦包括一個預設的生產力因素，該數值於2013年票價調整機制檢討後，由原來的0.1%調整至0.6%，令整體票價調整幅度調低0.5個百分點。

6. 港鐵公司在2016年4月29日公布，根據於2013年修訂的票價調整機制，2016年整體港鐵票價調整幅度為+2.65%。根據政府與港鐵公司於2007年簽訂的《營運協議》，票價調整機制每5年進行檢討。有鑒於此，立法會議員及市民一直有促請政府當局及港鐵公司提前進行下一次的票價調整機制檢討，因為他們認為現行的票價調整機制只會令港鐵票價每年增加。

7. 事務委員會察悉，港鐵公司董事局於2016年4月20日宣布，該公司同意政府的要求，比原定時間提早一年進行票價調整機制檢討。政府回應表示，稍後會與港鐵公司展開商討，務求新票價調整機制可於2017年實施。在2016年5月20日，政府就港鐵公司的票價調整機制檢討展開為期3個月的公眾諮詢，諮詢期限為2016年8月19日。部分委員認為，就港鐵公司票價調整機制檢討的公眾所設的諮詢期太短，並要求政府當局延長諮詢期，讓立法會議員及市民有足夠時間表達意見。

8. 在2016年5月23日的會議上，事務委員會籲請港鐵公司向乘客提供更多票價優惠。部分委員促請政府當局及港鐵公司為經常乘搭港鐵的乘客提供較大幅度的折扣，並加大分享利潤機制的規模。一些委員促請港鐵公司在2016年凍結港鐵票價，另一些委員則建議政府考慮把港鐵公司分派的股息退還，務求可以凍結港鐵票價或減輕加價的壓力。其他委員認為，政府作為港鐵公司的大股東，理應向港鐵公司爭取最大幅度的票價優惠，以保障公眾利益。部分委員指出，港鐵公司既從營運錄得盈利，又從相關物業發展項目賺取了可觀的回報，根本不應該增加票價。

9. 一些委員建議，政府當局應回購港鐵公司的股份，使政府當局在調整票價事宜上無須受到任何約束。部分委員建議成立票價穩定基金，以減低港鐵票價加幅。

#### *九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")巴士網絡的專營權事宜*

10. 在2016年1月15日的事務委員會會議上，委員察悉，專營巴士是載客量最高的路面交通工具，在2015年每日乘客量佔公共交通總乘客量的31%。據悉，九龍和新界區的巴士服務主要由九巴提供。截至2015年9月底，九巴有3 874輛巴士，行走374條路線。九巴的每日平均載客量由2007年約2 762 000人次減至2015年首三季約2 632 000人次，減幅約為5%。隨著載客量下跌，九巴的巴士總數在同期由4 027輛減至3 874輛，減幅約為4%。

11. 委員亦察悉，九巴現有的專營權自2007年8月1日起生效，並將於2017年7月1日屆滿。據政府當局所述，九巴已表示有意申請為期10年在現有專營權屆滿後隨即展開的新專營權。事務委員會進一步察悉，政府當局已在2016年1月26日至4月18日期間，邀請市民就九巴巴士網絡新專營權的規定提出意見。

12. 就此，事務委員會建議九巴應在新專營權下提供更多票價優惠。部分委員認為，政府當局應協調不同公共交通營辦商，提供跨公司票價優惠。此外，他們通過了一項議案，促請政府當局檢討和放寬審批專營巴士公司提供票價優惠的準則，令專營巴士可與鐵路公平競爭。

13. 此外，委員關注到，政府當局會否在新專營權內訂明票務收入及非票務收入的定義。他們又促請政府當局檢討，與提供專營巴士服務有關的非票務收入，特別是關乎路訊通控股有限公司的廣告收入，會否計入專營權帳目，以保障乘客的利益。

14. 除此之外，委員亦對提升九巴服務水平一事表達關注，包括改善脫班情況、開辦新路線及重組巴士路線，以及向乘客提供實時巴士服務資訊。他們又認為，政府當局及九巴應推行適當措施，例如為車長安排休息時間，確保專營巴士的行車安全，並確保九巴有遵循運輸署的相關指引。關於九巴車隊的排放事宜，委員建議加快巴士更換計劃，以進一步改善路旁空氣質素。

## 《公共交通策略研究》

15. 在2014-2015年度會期內，當局曾向事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃。《公共交通策略研究》分為兩個部分，即《角色定位檢視》及《專題研究》。《角色定位檢視》會就重鐵以外的公共交通服務的角色定位作出檢視；《專題研究》則集中探討現時公共交通業界較為關注或有迫切性而須優先處理的8個課題。政府當局自2015年首季起已陸續向事務委員會匯報個別專題，並計劃在兩年內完成對所有課題的研究。

16. 在2015年10月至2016年6月中期間，政府當局曾向事務委員會匯報在《公共交通策略研究》下的以下課題：檢討公共小型巴士(下稱"公共小巴")數目的法定上限；檢討的士服務；渡輪服務現行牌照期中期檢討；以及方便殘疾人士使用的公共交通服務。

### *檢討公共小巴數目的法定上限*

17. 在2015年11月6日的事務委員會會議上，委員察悉，根據《道路交通條例》(第374章)第23(1)條，行政長官會同行政會議可藉憲報刊登的公告，限定任何時間某種類車輛可予登記的數目。委員又察悉，自1976年起，政府透過《公共小巴(數目限定)公告》訂定公共小巴數目的上限為4 350輛。有鑒於該公告將於2016年屆滿，政府當局建議先行延續公告5年，以維持公共小巴4 350輛的上限數目，讓業界繼續為市民提供穩定的服務。與此同時，政府當局會研究增加公共小巴座位數目的課題。

18. 部分委員關注到，把公共小巴總數上限定為4 350輛，可能有礙實現改善公共小巴服務的目標，例如開辦新路線及加密服務班次。他們又認為，增加公共小巴數目有助應付市民對公共小巴服務的需求，特別是繁忙時段。然而，由於公共小巴的平均載客率維持在大約50%，政府當局建議把公共小巴數目的現有上限維持在4 350輛；否則，在現時的經營環境下，增加公共小巴的數目或會令行業競爭加劇，不利經營。

19. 另一方面，委員普遍支持增加公共小巴座位數目的建議，因為此舉能提高公共交通的整體載客量，但同時又無需增加路面的公共小巴數目。部分委員建議政府當局先增加專線小巴的座位數目，然後再增加紅色小巴的座位，因為後者的營運較為有彈性。他們又認為政府當局在檢討的過程中應採取開放的態度，願意聆聽各方就應否在切實可行的範圍內盡快增加公共小巴座位數目一事所表達的不同意見，特別是公共小巴業界的意見。

## 檢討的士服務

20. 事務委員會在2015年11月6日的會議上察悉，目前，18 138個的士牌照由多達9 000名牌主持有，而司機人數達4萬多人，當中絕大多數是自僱經營的出租司機或車主司機。據政府當局所述，社會近日對的士服務質素表達不滿，例如拒載、車輛殘舊及的士司機態度欠佳等情況。由於牌照擁有權及的士管理權高度分散，加上司機的服務質素與收入並無直接掛鈎，提升整體的士服務水平的各項工作成效往往未如人意。

21. 在事務委員會的上述會議上，政府當局向委員簡介有關改善的士服務的建議。在短期措施方面，運輸署正協助的士業界探討如何在現有法規下提升服務，包括提供較高質素的"包車"服務。此外，據悉的士業界正研發一個可供全港的士共用的召喚的士服務流動應用程式。

22. 至於中長期措施，事務委員會從政府當局察悉，當局已在《公共交通策略研究》的《角色定位檢視》下，優先審視及檢討的士服務的角色定位，其中一項研究重點，是推出優質的士的可行性。另一方面，政府當局會研究在不影響出租汽車現有定位和規管架構的情況下，優化出租汽車許可證(下稱"許可證")的審批準則，以滿足市民的需求和期望。

23. 部分委員歡迎當局引入優質的士及採用建議的專營權模式，因為他們認為，由於專營權不可轉讓，因此不會鼓勵投機活動。然而，部分委員持不同意見，他們指出，現時已有部分的士團體自組車隊經營的士服務，並已就的士服務水平、司機工作態度、賞罰制度，以及車輛質素訂定標準，供車隊成員遵守。他們促請政府當局考慮先行觀察一段時間，以確定該經營模式能否回應市民對改善的士服務質素的訴求，然後才決定是否落實推出優質的士服務。

24. 此外，部分委員贊成政府當局應增發一些許可證，用以提供較優質的交通服務，並建議出租汽車應只接受預約，而車資則不應受規管。他們又認為，為免對的士服務造成直接競爭，當局應就提供出租汽車服務方面制訂一些規定，例如以車隊形式營運出租汽車服務，並應設訂最低收費。部分委員又認為，目前就許可證申請的審批準則過於嚴格，並促請政府當局參考海外地方就發出許可證方面的經驗。

## 渡輪服務現行牌照期中期檢討

25. 在2016年4月15日的事務委員會會議上，政府當局向委員匯報就2014年年中至2017年年中的現行牌照期內向渡輪航線<sup>2</sup>提供的特別協助措施所進行的中期檢討結果。據悉，政府當局會在下一個牌照期(2017至2020年)研究特別協助措施是否將繼續適用於該6條渡輪航線。此外，政府當局會深入研究，現時每段牌照期只得3年是否過短，會否因而不利渡輪營辦商作較長遠的策劃。委員亦察悉，除6條主要離島渡輪航線外，另有8條其他離島渡輪航線<sup>3</sup>。政府當局會進行研究，考慮將特別協助措施擴展至適用於該8條航線。

26. 委員察悉，在現行牌照期的首18個營運月內，新世界第一渡輪服務有限公司和港九小輪控股有限公司分別錄得較原來估算的盈利率高出分別4.4個百分點和17.9個百分點的可觀盈利。有鑒於此，並考慮到兩個營辦商均獲特別協助措施資助，亦曾於牌照期開始時提高票價(約5%至6%)，政府當局認為營辦商所得的"額外盈利"應與乘客分享。事務委員會察悉，經政府與兩個渡輪營辦商磋商後，營辦商同意以有時限的一次過票價優惠，與乘客對分"額外盈利"。

27. 在該次事務委員會會議上，委員普遍對票價事宜及渡輪營辦商的財政表現表達關注。他們詢問，自2011年以來，6條離島渡輪航線的每年乘客量有否增加。此外，鑒於近年油價變化，部分委員關注到，上述渡輪航線的營辦商因油價回落而可節省多少。

28. 另一方面，部分委員關注到，在公眾假期及周末，離島居民日常的出行受其他乘客所影響，當中包括遊客在內。因此，他們促請政府當局要求渡輪營辦商為離島居民，特別是最受影響的長洲居民，於渡輪碼頭設置特定通道。他們又建議在乘客量較多的日子，例如公眾假期、晴天或有特別活動舉辦的日子，加密離島渡輪航班的班次。

<sup>2</sup> 由新世界第一渡輪服務有限公司營辦的航線：(1)"中環 - 長洲"；(2)來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的"橫水渡"；及(3)"中環 - 梅窩"航線。由港九小輪控股有限公司的3家附屬公司營辦的航線：(4)"中環 - 坪洲"；(5)"中環 - 榕樹灣"；及(6)"中環 - 索罟灣"航線。

<sup>3</sup> 8條其他離島渡輪航線包括：(1)"香港仔 - 長洲"；(2)"香港仔 - 榕樹灣(經北角村)"；(3)"香港仔 - 索罟灣(經模達)"；(4)"屯門 - 東涌 - 沙螺灣 - 大澳"；(5)"愉景灣 - 中環"；(6)"愉景灣 - 梅窩"；(7)"馬灣 - 中環"；及(8)"馬灣 - 荃灣"。

## 方便殘疾人士使用的公共交通服務

29. 當局於2016年4月向委員匯報公共交通工具無障礙設施的現況，以及在《公共交通策略研究》下正檢視的進一步提升措施。事務委員會察悉，不同的公共交通工具因應情況在其車廂及車站／月台／碼頭設有合適的無障礙設施。港鐵所設的闊閘機及直達路面的升降機，以及專營巴士提供的輪椅停泊位、車門關閉蜂鳴器及提示燈便是例子。

30. 委員察悉，運輸署一直鼓勵公共小巴業界加裝額外一級中門梯級及扶手，方便輕度行動不便人士及長者上落車。他們促請政府當局加快在公共小巴加設這類設施，或將之改裝成低地台車輛，方便輪椅使用者。委員亦察悉，政府當局會物色是否有適合在香港使用、可供輪椅上落的低地台小巴車種。

31. 此外，事務委員會亦察悉，本港目前只有大約80輛可直接供輪椅上落的的士。部分委員表示，這類的士的車資和預約費用相對較昂貴。因此，他們促請政府當局制訂措施，協助的士業界引入更多可供輪椅上落的的士，並考慮向殘疾人士提供交通津貼。

## 道路交通管理

32. 在2015年12月的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介為解決交通擠塞問題而提出的措施，即調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議，以及在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃。上述措施為交通諮詢委員會(下稱"交諮會")在其《香港道路交通擠塞研究報告》中建議推行的其中兩項措施。政府當局認為，原則上該兩項措施是有效解決道路交通擠塞情況的方法。事務委員會進一步在2016年1月5日舉行特別會議，邀請市民就建議的措施表達意見。

### *調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款*

33. 政府當局向事務委員會解釋，與交通擠塞相關罪行的定額罰款水平，自上次於1994年調高後一直維持不變，但綜合消費物價指數在1994年至2015年9月底期間已大幅上升約50%。因此，政府當局建議調高定額罰款收費50%，以恢復阻嚇作用。

34. 多名委員認為，泊車位短缺是導致違例泊車的主要原因。由於欠缺泊車設施，一些駕駛者須把車輛停泊在路旁，

尤以商用車輛為然。因此，他們建議政府當局採取行動，增設泊車位。

35. 部分委員亦關注到，在某些繁忙地區，司機為了接載僱主而違例泊車，導致道路交通擠塞，中環的情況尤其嚴重。他們建議當局加強執法行動，調派更多警務人員或交通督導員，在最受影響的地區執行職務，對付與交通擠塞相關的罪行。

36. 在2015年12月16日的事務委員會會議上，委員通過以下議案——

"本委員會反對政府在未解決車位錯配，執法乏力的情況下，增加違例泊車罰款。"

### *電子道路收費先導計劃*

37. 政府當局曾向委員簡報，鑒於中環及其鄰近地區是香港的商業中心區，交通特別擠塞，政府當局建議按交諮會所建議，在該等地區推行電子道路收費先導計劃，以紓緩道路交通擠塞情況。委員亦察悉，政府當局計劃在2015年12月11日至2016年3月18日期間，展開為期3個月的公眾參與活動，收集市民對電子道路收費先導計劃的意見。待收集公眾意見後，政府當局計劃委託顧問進行深入的可行性研究，在下一階段制訂更詳細的方案，以供討論。

38. 部分委員對電子道路收費先導計劃表示支持。他們認為，由於市區的平均行車速度在過去10年減少約30%，推行電子道路收費計劃，可解決繁忙地區在繁忙時間的交通擠塞問題。儘管如此，部分委員認為，政府當局應先評估中環灣仔繞道及其他新鐵路線通車後的交通情況，然後才考慮推行電子道路收費計劃。他們憂慮，在中環推行電子道路收費計劃，可能會導致港島西區及灣仔等鄰近地區交通擠塞。

39. 此外，多名委員認為，倘若推行電子道路收費計劃，商用車輛和公共交通工具應獲豁免支付電子道路收費。另一方面，他們亦關注到推行電子道路收費計劃對中環居民的影響，並因此要求為居住在收費區的居民提供豁免，原因是居民不應因為駕駛私家車往返住所而受到懲罰。



## 運輸基建

### *將軍澳－藍田隧道－建造工程*

40. 政府當局曾在2016年3月就以下建議諮詢事務委員會：提升823TH號工程計劃的一部分為甲級，稱為"將軍澳－藍田隧道－主隧道及相關工程"，按付款當日價格計算，估計費用為150億9,350萬元。委員察悉，將軍澳隧道是目前連接將軍澳與東九龍的主要通道，該隧道在繁忙時間交通擠塞。據政府當局表示，由於將軍澳與觀塘區有進一步的發展，將軍澳隧道不足以應付未來的交通需求。

41. 委員察悉，如有關建議獲事務委員會及工務小組委員會支持，並獲財務委員會於本立法年度內批准撥款，政府當局計劃於2016年7月起分階段展開建造工程，預計於2021年年中完成。部分委員認為，政府當局已花了太長時間推展將軍澳－藍田隧道工程項目，故他們促請政府當局加快推行進度。

42. 委員又察悉，根據將軍澳－藍田隧道的設計，該隧道並不設收費廣場，他們因此對於隧道費水平和收費方式表示關注。政府當局告知委員，當局會考慮各種收費方式，包括電子隧道收費系統。另一方面，將軍澳－藍田隧道預計於2021年完工，待隧道將近完工時，當局才能就隧道費水平和及收費方式作最後定案。

43. 事務委員會支持政府當局把撥款建議提交工務小組委員會審議。將軍澳－藍田隧道的撥款建議已於2016年5月21日獲工務小組委員會通過，並於2016年6月17日獲財務委員會批准。

### *有關接收東區海底隧道(下稱"東隧")擁有權的安排*

44. 在2015年11月6日的會議上，政府當局就因應東隧的"建造、營運及移交"專營權將於2016年8月7日屆滿而作出的接收安排，徵詢事務委員會的意見。委員察悉，政府當局就接收東隧擁有權所作出的安排，屬於技術性工作，當中的變更包括隧道擁有權，以及隧道營運的法律基礎和管理模式。隧道的實際運作將不會有任何改變。

45. 部分委員建議政府當局於2016年8月7日接收東隧擁有權後，盡快調低東隧的收費，因為這不但可以改善交通管理，亦有利民生。然而，部分委員質疑，透過調低東隧收費來把海底隧道的交通分流到東隧，是否能取得成效，因為東隧位置

偏遠，駕駛人士多數不會為較低的隧道費而加長車程。此外，他們亦認為政府當局應向使用東隧的專營巴士及公共小巴提供津貼，調低其隧道費，因為此舉不會增加這兩種交通工具的交通流量。

46. 在事務委員會上述會議上，委員通過一項議案，要求政府當局在2016年8月7日收回東隧的專營權後，盡快調低東隧收費；同時將東隧和海底隧道的盈餘成立基金，用以回購西區海底隧道或推出優惠措施吸引市民使用，從而解決3條過海隧道車量不平均的問題。

### *"人人暢道通行"計劃*

47. 事務委員會一直密切監察改善行人環境方面的措施。在2015年11月6日，政府當局向委員簡介以下建議：向財務委員會為基本工程儲備基金總目706"公路"項下整體撥款分目6101TX"人人暢道通行"計劃，於2016-2017年度申請撥款7億7,090萬元。

48. 委員普遍支持撥款建議，並促請政府當局加快施工時間。部分委員對施工進度表示滿意，但部分委員則不滿政府當局用上大約5年時間才完成部分項目。

49. 多名委員對於不屬"人人暢道通行"計劃範圍內的建議表達關注。他們促請政府當局更密切監察該等建議的狀況。事務委員會察悉，政府當局的政策，是鼓勵不同機構在其管轄範圍內提供無障礙通道設施。此外，政府當局會致力與包括領展房地產投資信託基金在內的相關機構，跟進那些不屬"人人暢道通行"計劃範圍內的建議。部分委員建議在平等機會委員會下設立仲裁機制，以評定應否在若干公共行人通道加建無障礙通道設施。

50. 事務委員會亦關注到，目前有多少行人天橋表面上由政府擁有但實際上卻無法得知由何方管理，並建議成立專責小組，在切實可行範圍內盡快處理有關問題。

### *興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統、行人天橋及高架行人道*

51. 政府當局曾在2016年3月，就提升上坡地區和市區易達程度的建造工程項目的撥款建議，諮詢事務委員會。該等項目包括——

- (a) 青衣長亨邨升降機及行人通道系統；
- (b) 葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統；
- (c) 窩打老道山升降機及行人通道系統；
- (d) 連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶的行人天橋；及
- (e) 將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道。

52. 部分委員對於政府當局在推展上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的項目方面進展緩慢，表示極度失望。他們指出，在政府當局於2009年接獲並已排名的18項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議當中，至今只有兩個系統完工及開放予公眾使用。他們促請政府當局加快推展建議的工程項目，以照顧區內居民的需要。

53. 此外，部分委員建議政府當局檢討就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的評分準則，並應考慮加入一項新的準則，就是在建議工程項目的受惠區域內，年屆65歲或以上的長者需要上落的平均水平高度差距。

54. 事務委員會在2016年4月15日的會議上通過以下議案——

"本委員會要求政府成立50億元上坡地區升降機及扶手電梯基金，並要求政府採取措施加快推行相關工程。"

## 跨境交通安排

### *港珠澳大橋香港口岸的本地公共交通安排*

55. 在2016年2月29日的事務委員會會議上，當局向委員簡介日後港珠澳大橋啟用後，香港口岸的本地公共交通安排。委員亦察悉，政府當局計劃於2016年年底開始接受新專營巴士和專線小巴路線的申請，以便獲選的營辦商有足夠的時間開展籌備工作，適時開辦服務。新服務的票價將繼續按現行機制釐定。事務委員會察悉，運輸署會鼓勵營辦商在可行情況下提供票價優惠，包括轉乘優惠。

56. 部分委員關注到，在港珠澳大橋啟用後，人流或會增加，政府當局提出的公共交通安排未必足以應付增加的乘客需求。政府當局解釋，當局的目標是為公眾提供多種交通工具選項前往香港口岸。運輸署建議安排"A"線巴士在香港口岸加設車站，使"A"路線的網絡擴展至涵蓋香港口岸。另外又會開辦接駁巴士的循環路線，分別往來香港口岸與香港國際機場、亞洲國際博覽館及港鐵欣澳站，並會增設專線小巴路線，行走香港口岸公共運輸交匯處與港鐵東涌站，以方便市民利用公共交通網絡前往香港口岸。事務委員會察悉，旅客亦可使用非專營巴士服務，遊覽區內的主要旅遊景點。

57. 然而，部分委員關注到，政府當局建議把現有的"A"路線擴展至涵蓋香港口岸，並在香港口岸增設巴士站，而且車站設於機場之前(往機場方向的巴士)。他們認為，單單為了配合香港口岸的交通需求而延長巴士的行車路線，因而耽誤了前往機場的乘客的行程，對於這些乘客來說實在不能接受且不公平。委員建議另行開辦新巴士路線服務香港口岸，或安排把香港口岸新增的巴士站設於機場之後，以盡量減少對前往機場的乘客造成的不便。此外，部分委員促請政府當局考慮在青馬大橋提供巴士轉乘服務，讓乘客可在該處轉乘接駁路線往來香港口岸。

58. 另一方面，委員察悉，香港口岸只會設650個泊車位，並憂慮泊車位數目是否足以應付未來增加的公眾需求。他們建議政府當局考慮在香港口岸提供泊車轉乘設施，方便跨境乘客可駕車至香港口岸，然後在該處的公共運輸交匯處轉乘其他交通工具。部分委員又建議政府當局在政府網站提供實時資訊，讓公眾知悉香港口岸泊車位的空缺情況，方便他們預早計劃行程。

#### *就港珠澳大橋跨境交通安排與廣東省和澳門政府討論的最新進展*

59. 在2016年2月29日的事務委員會會議上，當局亦向委員匯報香港特別行政區政府與廣東省政府和澳門特別行政區政府(下稱"三地政府")就討論港珠澳大橋跨境交通安排的最新進展。

60. 事務委員會察悉，三地政府已同意實施配額制度，以限制跨境車輛的數目。委員認為，有關安排應方便使用港珠澳大橋的旅客直接過境至另一邊的口岸。

61. 事務委員會進而在2016年4月1日舉行特別會議，邀請市民就政府當局建議的港珠澳大橋交通安排措施表達意見。扼要

而言，對於運輸署的建議，即增發經營港珠澳大橋跨境旅遊巴士的每日配額，以及豁免港珠澳大橋巴士營辦商無須遵守從香港現有車隊採購非專營公共巴士的現行規定，運輸、物流及旅遊業大多數人士均表示極大保留。至於本地交通安排，大部分團體代表／個別人士並不支持運輸署所建議，把現有的"A"路線擴展至涵蓋香港口岸，並在香港口岸增設巴士站，而且車站設於機場之前(往機場方向的巴士)。對於運輸署的估計指，往機場方向的巴士的行車時間只會因此增加5分鐘，他們表示質疑。

## 其他事宜

### *汲水門橋封閉後的緊急交通安排*

62. 在2015年10月23日晚上，汲水門橋遭到船隻碰撞，大橋因此全線封閉近兩小時，以便工程人員進行檢查，期間港鐵機場快線的列車服務亦一度暫停。事務委員會於2015年11月24日舉行特別會議，討論汲水門橋封閉後的緊急交通安排。

63. 委員在特別會議上促請政府當局作好準備，日後能更迅速應對同類事故，並制訂有效的應變計劃，應付緊急情況。委員又促請政府當局考慮調配更多快船作為替代的交通工具，應付一旦前往機場的陸路交通完全中斷的情況。部分委員亦要求政府當局整體檢視在緊急情況下可動員哪些其他交通服務。

64. 據政府當局表示，當局已制訂應變計劃，臨時開放位於機場的海天客運碼頭，劃作非限制區，而在調配船隻所需的時間相對較短。事務委員會察悉，在一般情況下，每小時約有5 000人次來往機場，而海天客運碼頭能疏導大約三分之一至半數的受影響乘客。

65. 部分委員認為，政府在推展機場三跑道系統時，應長遠考慮為通往機場之路提供替代路線，以應付一旦汲水門橋需要全線封閉的情況。另有一名委員認為，要防止同類事故再發生，較有效的做法是教育從業員、收緊汲水門橋範圍的高度限制，以及加重違例的罰則。

### *諮詢*

66. 事務委員會曾於2016年1月15日聽取運輸及房屋局局長就行政長官2016年施政報告中有關運輸的政策措施作出簡報。此外，事務委員會亦曾考慮以下事項的撥款建議——

- (a) 運輸資訊系統提升計劃；
- (b) 搬遷運輸署的交通控制中心至西九龍政府合署；
- (c) 安裝交通探測器；及
- (d) 更換香港仔隧道的火警警報系統及人手收費系統和東隧及啟德隧道的交通管制及監察系統。

#### 曾舉行的會議

67. 在2015年10月至2016年6月中期間，事務委員會共舉行11次會議。事務委員會已在2016年6月21日舉行另一次會議，討論在《公共交通策略研究》下就優質的士及增加公共小巴座位的《角色定位檢視》、九巴巴士網絡新專營權的公眾諮詢報告，以及2016年港鐵票價調整。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2016年6月29日

立法會

交通事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會

交通事務委員會

2015-2016年度委員名單

<b>主席</b>	田北辰議員, BBS, JP
<b>副主席</b>	鄧家彪議員, JP
<b>委員</b>	李卓人議員 涂謹申議員 陳鑑林議員, SBS, JP 王國興議員, BBS, MH 林健鋒議員, GBS, JP 陳克勤議員, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 陳偉業議員 黃毓民議員 毛孟靜議員 易志明議員, JP 胡志偉議員, MH 姚思榮議員, BBS 范國威議員 莫乃光議員, JP 陳恒鑾議員, JP 梁志祥議員, BBS, MH, JP 郭家麒議員 葛珮帆議員, JP 潘兆平議員, BBS, MH 盧偉國議員, SBS, MH, JP 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS 楊岳橋議員(自2016年3月4日起)
	(總數：27名委員)
<b>秘書</b>	劉素儀女士
<b>法律顧問</b>	李凱詩小姐(至2015年11月30日) 崔浩然先生(自2015年12月1日起)



# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(4)1115/15-16號文件

檔號：CB4/PS/3/12

### 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(下稱"小組委員會")在2015-2016年度立法會會期內的工作。

#### 小組委員會

2. 交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2015年7月17日及10月15日同意小組委員會應在2015-2016年度會期繼續工作，以便更集中討論與鐵路有關的事宜。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. 小組委員會由陳恒鑾議員擔任主席，根據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(下稱"港鐵公司")舉行5次會議(截至2016年6月中)。

#### 主要工作

4. 小組委員會曾於本年度會期跟進多項與策劃及推行新鐵路項目有關的事宜，以及現有鐵路的運作情況。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。

#### 推展新鐵路項目

5. 小組委員會一直密切監察正在興建／剛完工的5個鐵路項目的推行情況。有關項目分別為廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段、沙田至中環線(下稱"沙中線")、西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線。高鐵香港段及沙中線項目是採用服務經營權

模式<sup>1</sup>推展，而西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線項目則以擁有權模式<sup>2</sup>推展。有關該5個鐵路項目的主要資料載於**附錄 III**。

### 廣深港高速鐵路香港段

6. 運輸及房屋局局長在2014年4月15日告知公眾，政府剛收到港鐵公司的口頭通知，指高鐵香港段的建造工程未能在2015年內完工。運輸及房屋局局長要求港鐵公司盡快提交全面評估報告，並作出全面交代。在同日，港鐵公司宣布高鐵項目的竣工日期將延至2016年，而高鐵香港段將於2017年投入服務。

7. 港鐵公司於2015年6月30日就高鐵香港段項目提交最新目標完工日期和修訂委託費用預算。根據最新目標完工日期和修訂委託費用預算，高鐵香港段未能於2017年年底完工通車，而需要進一步推遲至2018年第三季(包括6個月的緩衝時間在內)；工程費用則修訂為853億元，當中包括832億元的新修訂工程費用總額，以及21億元的備用資金。港鐵公司解釋，工程進度進一步落後，主要是由於不可預期的工地狀況、勞工短缺和設計修訂所致。至於工程費用增加，則是由於因應各種未能預見的事件和勞工短缺問題而令工程時間表延長及工程範圍和施工需要改動所致。

8. 政府當局於2015年12月向小組委員會匯報其就最新目標完工日期和修訂委託費用預算進行檢討的結果。經政府與港鐵公司商討後，委託費用預算其後修訂為844億2,000萬元，而高鐵香港段的預計通車日期為2018年第三季。為支付工程項目的額外費用，政府與港鐵公司達成協議(下稱"高鐵香港段協議")，當中的基本元素如下：

- (a) 政府承擔及支付高鐵項目工程超支部分，上限為194億2,000萬元。如進一步超支，港鐵公司將自行承擔及支付該超支部分；
- (b) 港鐵公司將向股東(包括政府)派發每股4.4元的特別股息；及

---

<sup>1</sup> 根據服務經營權模式，政府當局負責出資興建該鐵路項目，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線的營運，並每年向政府當局繳付服務經營費。

<sup>2</sup> 根據擁有權模式，港鐵公司負責該鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該段鐵路。

- (c) 政府保留權利，與港鐵公司透過仲裁解決該公司就高鐵項目延誤一事的責任問題。

高鐵香港段協議有以下附帶條件：(a)須得到港鐵公司獨立股東在特別股東大會上的同意，以及(b)須得到財務委員會(下稱"財委會")在2016年9月或之前同意批出款項，支付項目超支的部分。在2016年2月1日舉行的會議上，港鐵公司獨立股東支持高鐵香港段協議。

9. 政府當局曾在2015年12月4日及14日的會議上，就把高鐵項目的核准工程預算增加196億元<sup>3</sup>的建議，諮詢小組委員會。為讓委員了解高鐵香港段項目的進度，小組委員會曾在2015年12月13日到西九龍總站工地進行實地視察。

10. 委員普遍對高鐵香港段嚴重超支及通車日期進一步延誤表示深切關注。委員察悉，鑒於西九龍總站車站入口大樓的設計非常複雜，涉及鋼結構天幕及大約4 000件玻璃組件，大樓只能在2017年8月或之前竣工，他們因而憂慮到工程項目或會進一步延誤。對於政府當局因應高鐵項目超支而增加其核准工程預算的建議，委員意見分歧，但小組委員會在2015年12月14日的會議上，支持把政府當局提出的撥款建議提交工務小組委員會以供審議<sup>4</sup>。

11. 小組委員會察悉，政府當局一直建議在西九龍總站完成香港及內地海關、出入境和檢疫手續的安排(下稱"一地兩檢"安排)，讓高鐵能充分發揮其效益。就此議題，部分委員極度關注，香港及內地當局在推行"一地兩檢"安排時，均可能會尋求把有關海關、出入境和檢疫等的全國性法律納入《基本法》附件三，使該等全國性法律可適用於香港。他們認為，容許內地執法機關在西九龍總站執行該等全國性法律，是有違《基本法》的規定及有損香港的法治，亦背離"一國兩制"的原則。有意見認為政府當局應考慮其他方案，例如在香港和深圳各設海關、出入境和檢疫設施，實行"兩地兩檢"安排，或改為在高鐵車廂內替旅客辦理出入境清關手續。

12. 為回答委員就在西九龍總站實施"一地兩檢"安排而提出的疑問，小組委員會邀請了律政司司長出席2015年12月14日的會議。據律政司司長所述，香港特別行政區(下稱"香港特區")

<sup>3</sup> 有關數字亦包括1億8,250萬元用以支付因延遲完工而產生的額外費用，包括監察及核證顧問費用及其他研究開支等。

<sup>4</sup> 財務委員會其後於2016年3月11日批准有關的撥款建議。

政府與中央政府的共同目標，是確保高鐵能發揮最高的經濟及社會效益，以及為高鐵香港段落實施"一地兩檢"安排。待高鐵香港段於2018年第三季通車時，便會公布有關的詳情。政府當局與內地相關當局正研究落實"一地兩檢"安排的所有可行方案，當中包括把有關海關、出入境和檢疫的全國性法律納入《基本法》附件三。在評估此方案的可行性時，兩地政府會研究此舉是否符合《基本法》的條文，特別是《基本法》第十八條的條文<sup>5</sup>。由於香港特區政府與中央政府仍在討論有關事宜，律政司司長表示，在制訂出任何具體計劃之前，現階段並不適宜披露有關討論的任何詳情。政府當局會在適當時候就此議題向公眾提供資料及諮詢立法會。

### 沙田至中環線

13. 小組委員會曾先後在2015年12月14日及2016年2月22日的會議上，聽取有關沙中線項目的進度簡報。據港鐵公司表示，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段預期分別於2019年及2021年通車。委員對於該項目的總體工程進度表示關注，特別是紅磡至金鐘段中的過海段，即橫越維多利亞港的隧道段。部分委員關注到，人手短缺會令沙中線的建造工程進一步延誤。委員促請港鐵公司加快推展有關項目。

14. 關於土瓜灣站的考古及保育工作，政府當局表示，將會原址保留的井遺蹟已以保護物料回填，以作保護，而另一個井和引水槽在經過詳細記錄後已被移走及妥善保存，以便日後重置。運輸及房屋局、港鐵公司、古物古蹟辦事處和古物諮詢委員會已共同制訂保育計劃，令土瓜灣站的建造工程能配合保育方案。

15. 委員憂慮到沙中線項目有可能會出現超支情況，並對當局向財委會申請撥款的時間表表示關注。港鐵公司表示，因土瓜灣站的考古及保育工作而令大圍至紅磡段的工程費用增加至少41億元。港鐵公司將於2016年第二季完成沙中線工程費用的檢討，並會把檢討結果提交予路政署審核。政府當局會適時向立法會尋求增加撥款。

---

<sup>5</sup> 《基本法》第十八條訂明多項事宜，其中包括"全國性法律除列於本法附件三者外，不在香港特別行政區實施"，以及"任何列入附件三的法律，限於有關國防、外交和其他按本法規定不屬於香港特別行政區自治範圍的法律"。

16. 小組委員會曾於2016年5月23日前往港鐵何東樓車廠進行視察，參觀將會服務東鐵線及沙中線南北走廊(即紅磡至金鐘段)的新9卡列車。

### *西港島線*

17. 小組委員會察悉，屬於港島線延線的西港島線，除西營盤站外，已於2014年12月28日通車，而西營盤站亦相繼於2015年3月29日落成啟用，至於該車站的奇靈里出入口，則於2016年3月起開放予市民使用。委員亦察悉，西港島線的最新造價為185億元，較原先的預算造價154億元為高。

18. 部分委員對西港島線車站部分地方發現的漏水問題表示關注。港鐵公司解釋，漏水問題主要是地下水經由混凝土牆身的施工接縫滲入，而在地下構築物出現此情況並不罕見。港鐵公司已密切監察情況，並進行所需的修補工程，例如對出現問題的牆身進行灌漿，而情況已有改善。

### *南港島線(東段)*

19. 小組委員會察悉，經考慮南港島線(東段)目前的進展，其目標通車日期維持在2016年年底。委員察悉，南港島線(東段)的預算造價已由124億元增加至169億，主要是由於在金鐘站港島線現有隧道下進行支撐架工程所致。政府當局表示，待港鐵公司就最新造價提交進一步資料後，路政署會在其監察及核證顧問的協助下，就最新造價估算進行嚴謹的審核。

### *觀塘線延線*

20. 小組委員會曾聽取港鐵公司就觀塘線延線建造工程的進展作出簡報。委員察悉，在2016年第三季或第四季通車的目標是可行的。

21. 部分委員關注到觀塘線延線建造工程對公眾所造成的影響，特別是黃埔站附近的居民。據港鐵公司表示，船景街進行渠道及管線改道工程後，該街道的其中一條行車線已於2015年11月底重開。

### *各工程項目的超支問題*

22. 對於在過去數年推展的5個新鐵路項目，即高鐵、沙中線、西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線，全部均出現超支情況(該等項目的原先造價估算與最新造價估算載於**附錄III**)，

委員普遍表示極度關注。他們強調，路政署在監察鐵路項目的成本及進度方面，擔當着重要的角色。

### 現有鐵路的運作

23. 小組委員會繼續與政府當局及港鐵公司跟進與鐵路運作有關的事宜。

### 港鐵車站設施

24. 港鐵公司曾於2016年4月向小組委員會匯報提升港鐵車站設施的最新進展。委員雖歡迎港鐵公司為提升、更新及維修車站設施而推出的各項措施，但他們關注到港鐵車站內缺少一些基本設施，例如洗手間、飲水機及母乳餵哺室。委員察悉，港鐵公司只承諾於2020年或之前在8個轉線車站<sup>6</sup>加設客用洗手間，並會配合車站進行大型翻新工程期間加設。對於港鐵公司在現階段未有制訂確實時間表，為餘下現有的車站加設洗手間，委員表示極度失望。

25. 港鐵公司解釋，多年前興建的現有車站，其設計並沒有包括洗手間。要在這些車站加設洗手間，難度不低，需要充分考慮法例要求及技術可行性，包括裝設通風井、化糞池及其他輔助設備的合適位置。

### 港鐵網絡的列車可載客量和載客率

26. 小組委員會一直密切監察港鐵網絡的列車可載客量和載客率。在2016年4月19日的會議上，港鐵公司提供有關個別鐵路線在2015年的乘客量及載客率的資料。委員察悉並關注到，按每平方米站立4人的乘客密度<sup>7</sup>計算，西鐵線及荃灣線的早上繁忙時段最繁忙路段在2015年錄得超過100%的載客率，分別為104%及102%。港鐵公司向委員簡介該公司為紓緩各鐵路線擠迫情況而推出的短、中及長期措施。委員要求港鐵公司推行一切可增加載客量的必要措施，特別是加快落實更換和提升7條鐵路線<sup>8</sup>信號系統的計劃。有關的信號系統將由2018年開始分階段完成提升工程，並於2026年或之前全面完成。

---

<sup>6</sup> 8個轉線車站分別為尖沙咀站、油麻地站、荔景站、中環站、金鐘站、北角站、油塘站及調景嶺站。旺角站和太子站新設的客用洗手間已於2015年1月起啟用。

<sup>7</sup> 車廂內的最高可載客量是以每平方米可站立最多6人計算。

<sup>8</sup> 7條鐵路線分別為荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、東涌線及機場快線。

27. 小組委員會在2016年4月19日的會議上就"輕鐵載客率"通過了一項議案，促請政府當局和港鐵公司推行短期措施以紓緩輕鐵的擠迫情況，包括以每平方米站立4人的標準量度輕鐵的可載客量<sup>9</sup>，以及在早上繁忙時間調配雙卡輕鐵車輛行駛載客率達80%或以上的路線。

#### 《香港鐵路附例》及《香港鐵路(西北鐵路)附例》

28. 在2016年4月19日的會議上，港鐵公司向小組委員會簡介其計劃，即重新檢視《香港鐵路附例》(第556B章)及《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第556H章)(下稱"兩套附例")，以令兩套附例更為清晰一致之餘，亦能更切合現今鐵路服務運作的需要。部分委員指出，港鐵公司在2009年1月及2010年6月與小組委員會進行討論期間，曾就兩套附例提出修訂，但港鐵公司／政府當局卻沒有作出進一步行動，委員就此感到失望。該等委員認為港鐵公司／政府當局至少也應告知小組委員會無需要作出修訂及不會作出進一步行動。

29. 政府當局表示，運輸及房屋局和港鐵公司認為，在2009年及2010年進行討論期間，小組委員會未能就修訂兩套附例達成共識或得出明確方向，因此立法會其後對修例建議並無再作討論。雖然如此，港鐵公司一直密切留意兩套附例的施行情況，並注意到兩套附例整體運作上依然充分發揮作用。為使兩套附例部分條文更為清晰、一致，並適當修訂或刪除部分已不合時宜的條文，港鐵公司建議按其在2010年提出的修例建議及立法會當時所表達的意見作基礎，再對兩套附例重新檢視。檢視工作預計在一年內完成，當局會在適當時候就檢討結果諮詢小組委員會。

#### 就行李尺寸的規定

30. 根據兩套附例，所有攜帶進入港鐵網絡的行李必須符合有關附例及港鐵公司發出的運載行李條件的規限<sup>10</sup>。在2015年，發生有乘客攜帶大型樂器／體育用品被拒進入付費區或乘搭港鐵列車的事件後，市民因而關注到港鐵公司對行李尺寸所施加的限制。港鐵公司於2015年11月推行登記攜帶較大型樂器試行

<sup>9</sup> 每輛輕鐵車輛的最高可載客量約為200人，即等同每平方米站立6至7人的乘客密度。

<sup>10</sup> 根據有關條件，每名乘客可攜帶一件長、闊、高尺寸總和不超過170厘米，而任何一邊的長度亦不超過130厘米的行李。

計劃<sup>11</sup>(下稱"該計劃")，為期4個月。2016年3月1日，港鐵公司宣布由即日起將該計劃恆常化，以利便乘客進入車站及車廂。

31. 委員關注到是否有需要保留該計劃，因為在4個月的試行期間，鐵路運作並未有受到不良影響。他們建議港鐵公司取消該計劃，放寬可攜帶進入港鐵網絡的樂器／體育用品的尺寸規限。港鐵公司回應時表示，港鐵公司在制訂尺寸及重量限制時，主要考慮涉及鐵路安全及營運方面的因素，例如有需要保持通道暢通無阻、在車站和車廂進行緊急疏散，以及可能會觸及高壓架空電纜和設備。

#### 有關在路政署鐵路拓展處保留一個首長級職位以支援沙田至中環線和觀塘線延線工程項目的建議

32. 政府當局曾就下述建議諮詢小組委員會：在路政署鐵路拓展處保留一個總工程師(首長級薪級第1點)編外職位，為期6年，至2022年3月31日止，以繼續支援監察港鐵公司完成沙中線項目東西走廊(即與西鐵連接的大圍至紅磡段)和觀塘線延線項目。雖然委員普遍對有關建議表示支持，但部分委員質疑，鑒於沙中線項目東西走廊預計將於2019年完工，而觀塘線延線則預計於2016年第三季或第四季完工，當局把該職位延長6年至2022年，理據何在。

33. 政府當局告知小組委員會，沙中線項目的承建商已向政府提出多項合約申索，而根據其他規模相若的工程項目的經驗，實在有必要保留該個總工程師職位至2022年3月31日，屆時，大部分建造合約和相關的申索問題應可獲得解決，而相關的結算工作也應大致完成。

### **建議**

34. 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  
2016年6月13日

---

<sup>11</sup> 根據該計劃，樂器的長、闊、高尺寸總和不得超過235厘米，而任何一邊的長度亦不得超過145厘米(連盒或袋計算)。



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) 協調新鐵路線通車後的公共交通服務。

鐵路運作

- (a) 現有鐵路線的表現，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

2015-2016年度會期的委員名單

主席	陳恒鑾議員, JP
副主席	王國興議員, BBS, MH
委員	李卓人議員 涂謹申議員 陳鑑林議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, GBS, JP 梁國雄議員 黃毓民議員 毛孟靜議員 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, JP 胡志偉議員, MH 姚思榮議員, BBS 范國威議員 莫乃光議員, JP 郭家麒議員 葛珮帆議員, JP 鄧家彪議員, JP 盧偉國議員, SBS, MH, JP 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS 楊岳橋議員(自2016年3月4日起)
	(總數：22名委員)
秘書	朱漢儒先生
法律顧問	李凱詩小姐(至2015年11月30日) 崔浩然先生(自2015年12月1日起)

正在興建／剛完工的5個鐵路項目的主要資料  
(截至2016年5月的情況)

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	西港島線	南港島線(東段)	觀塘線延線
鐵路線長度	26公里	17公里	3公里	7公里	2.6公里
預計工程費用	668億元	798億元	154億元	124億元	53億元
香港鐵路有限公司 (下稱"港鐵公司") 最新預計工程費用	864.2億元 (增加196.2億元)	至少增加41億元	185億元 (增加31億元)	169億元 (增加45億元)	72億元 (增加19億元)
財務安排	採用 <b>服務經營權模式</b> 進行  鐵路建造工程： 704.05億元  非鐵路建造工程： 160.15億元  就項目發放的特設 特惠津貼：8,600 萬元	採用 <b>服務經營權模式</b> 進行  保護工程： 6.95億元  前期工程：77億元  鐵路建造工程—主要 工程：654億元  非鐵路建造工程—主要 工程：59.8億元	採用 <b>擁有權模式</b> 進行  以非經常補助金 方式資助127億元	採用 <b>擁有權模式</b> 進行  向港鐵公司批出 前黃竹坑邨用地的 物業發展權，以填補 此鐵路項目99億元 的資金差額	採用 <b>擁有權模式</b> 進行  向港鐵公司批出 前山谷道邨第一期 用地的物業發展 權，以填補此鐵路 項目33億元的資金 差額

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	西港島線	南港島線(東段)	觀塘線延線
工程展開日期	2010年	2012年	2009年	2011年	2011年
原定目標通車日期	2015年	2018年12月： 大圍至紅磡段  2020年12月： 紅磡至金鐘段	2014年8月	2015年12月	2015年8月
目標通車日期	2018年第三季	2019年： 大圍至紅磡段  2021年： 紅磡至金鐘段	香港大學站及堅尼地城站於2014年12月28日啟用  西營盤站(除奇靈里出入口外)於2015年3月29日啟用  奇靈里出入口於2016年3月27日啟用	2016年年底	2016年第二／三季
車程	由香港至深圳福田： 14分鐘  由香港至深圳北： 23分鐘  由香港至廣州南： 48分鐘	由烏溪沙至金鐘： 36分鐘  由大圍至鑽石山： 6分鐘  由大圍至啟德： 8分鐘	由上環至堅尼地城： 少於10分鐘	由金鐘至海怡半島： 10分鐘	由旺角至黃埔： 5分鐘

	廣深港高速鐵路 香港段	沙田至中環線	西港島線	南港島線(東段)	觀塘線延線
		由紅磡至金鐘： 5分鐘  由大圍至金鐘： 17分鐘  由羅湖至金鐘： 50分鐘			