

管制人員的答覆

(問題編號：2026)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長 (鍾錦華)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

根據文件所指「路政署的其中一個職責是規劃、監察及協調實施新鐵路計劃所涉及各項工作。」，當局可否告知本會：

1. 政府曾於2014年9月公佈《鐵路發展策略2014》，當中屯門站的南延線及錦上路的北環線獲落實興建，初步預計於2019年動工，2022年落成通車。但近年不少鐵路興建工程均落後於預計日期，當局可有任何措施確保屯門南延線可以準時通車？及可否以表列方式列出當中研究及初步興建費用？
2. 政府曾因成效不大為由，暫時擱置屯荃鐵路的研究，當中可否詳細解釋擱置原因為何？涉及的研究費用為多少？以及當局可有長遠研究9卡列車的可行性？
3. 列出現時委託給鐵路公司或其他機構正進行設計及建築的基本工程項目，包括列出負責機構名稱、涉及的工程開支、須支付予受委託機構的費用，及預計竣工日期；
4. 列出上述工程項目中，涉及工程超支或延誤的項目，並列出超支金額、延誤時間及原因。

提問人：何君堯議員 (議員問題編號：7)

答覆：

1. 運輸及房屋局已按照《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間，邀請香港鐵路有限公司(港鐵公司)就落實首批鐵路項目(包括北環線(及古洞站)和屯門南延線)提交建議書。港鐵公司已於2016年12月底向政府提交屯門南延線的建議書，並會在今年較後時間提交北環線(及古洞站)的建議書。運輸及房屋局、路政署及相關部門現正就屯門南延線的建議書內容進

行評估，並要求港鐵公司進一步提供資料，以及補充有關建議的細節，以確保其建議切實可行，並能為社區帶來最大的裨益。

按照既定程序，在敲定任何新鐵路方案前，我們會就方案的具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間表諮詢公眾。我們會爭取在2017-18立法年度內就屯門南延線諮詢公眾，包括立法會及當區區議會。

2. 政府在《鐵路發展策略2014》的顧問研究中，曾就興建屯荃鐵路的可行性作出詳細評估，並認為在目前而言，屯荃鐵路的成本效益尚難確立，相關結果詳列於《鐵路發展策略2014》內，現夾附於附件，以供參閱。

《鐵路發展策略2014》的顧問研究的核准費用為4,300萬元，政府沒有用於屯荃鐵路研究的分項費用資料。

現時，西鐵線於繁忙時段每小時單向班次約為20班。為配合興建中的沙田至中環線(沙中線)項目，由2016年1月起，西鐵線列車逐步由7卡增加至8卡。預計所有西鐵線列車可於2018年內改為8卡，屆時全面提升可載客量約14%。此外，在沙中線工程下，港鐵公司正提升西鐵線的訊號系統，為增加班次作準備，並購買新車卡和改裝現有列車。當上述購置和改裝的列車於2019年中全數投入服務後，西鐵線可提供每小時單向最高約24班次的服務。以此計算，整體可載客量將比2015年增加37%。

經考慮沙中線沿線的設施，包括隧道段的消防安全要求和車站月台的長度等，現時預計沙中線最終的最高運力可達每小時每方向28班次，而每班次由8卡車組成。以此計算，西鐵線可載客量將比2015年增加60%。然而，具體可增加的列車服務，仍須視乎屆時列車的實際運作及乘客需求而定。

「東西走廊」由現有西鐵線、興建中的沙中線的「大圍至紅磡段」和現有馬鞍山線組成。當「東西走廊」於2019年落成通車後，新界西的乘客可由屯門站直達東九龍、大圍、顯徑至烏溪沙，沿途不用轉線。由於柯士甸站以及紅磡站至烏溪沙站的月台長度只能容納8卡列車，因此「東西走廊」(包括西鐵線)以9卡列車運作並不可行。

3. 現時政府委託鐵路公司或其他機構進行設計及/或建造的鐵路相關主要基本工程項目的資料表列如下：

分目	項目名稱	受委託方	預算總開支 (億元)	預計完工日期
6038TR	西鐵(第1期)－屯門段 － 主要基建工程	港鐵公司	4.09	工程大致完成
6039TR	西鐵(第1期)－深水埗 段－ 主要基建工程	港鐵公司	3.787	工程大致完成

分目	項目名稱	受委託方	預算總開支 (億元)	預計完工日期
6045TR	西鐵(第1期)－元朗段 －主要基建工程	港鐵公司	5.76	工程大致完成
6055TR	西港島線－主要基建 工程	港鐵公司	0.796	工程大致完成
6052TR	廣深港高速鐵路香港 段(高鐵香港段)－設 計及地盤勘測工作	港鐵公司	27.826	工程大致完成
6053TR	高鐵香港段－鐵路建 造工程	港鐵公司	704.05	2018年第三季
6057TR	高鐵香港段－非鐵路 建造工程	港鐵公司	160.15	2018年第三季
6051TR	沙中線－設計及地盤 勘測	港鐵公司	24.075	工程大致完成
6058TR	沙中線－鐵路建造工 程－保護工程	路政署主要 工程管理處	4.406	工程大致完成
6059TR	沙中線－鐵路建造工 程－灣仔發展計劃第 二期內的保護工程	土木工程拓 展署	1.194	工程大致完成
6063TR	沙中線－鐵路建造工 程－前期工程	港鐵公司	62.549 (核准工程預 算需由62.549 億元增加至 71.026億元。)	工程大致完成
6064TR	沙中線－非鐵路建造 工程－前期工程	港鐵公司	14.482	2017年年底
6061TR	沙中線－鐵路建造工 程－餘下工程	港鐵公司	654.333 (檢討中)	大圍至紅磡 段：2019年年 中 紅磡至金鐘 段：2021年
6062TR	沙中線－非鐵路建造 工程－餘下工程	港鐵公司	59.831 (檢討中)	大圍至紅磡 段：2019年年 中 紅磡至金鐘 段：2021年
6056TR	南港島線(東段)－主 要基建工程	港鐵公司	9.27 (核准工程預 算需由9.27億 元增加至 12.132億元。)	工程大致完成
6060TR	觀塘線延線－主要基 建工程	港鐵公司	8.269	工程大致完成

*核准工程預算超過5千萬元的項目

4. 有關涉及延誤或超支工程的分目、項目名稱、原來及預計完工日期，以及預算超支表列如下：

分目	項目名稱	原定完工日期	預計完工日期	預算超支(億元)
6053TR	高鐵香港段－鐵路建造工程	2015年8月	2018年第三季	153.875 (已獲批准額外撥款)
6057TR	高鐵香港段－非鐵路建造工程	2015年8月	2018年第三季	42.15 (已獲批准額外撥款)
6063TR	沙中線－鐵路建造工程－前期工程	2015年第四季	工程大致完成	核准工程預算需由62.549億元增加8.477億元至71.026億元(有待財務委員會批准)
6064TR	沙中線－非鐵路建造工程－前期工程	2015年第四季	2017年年底	沒有超支
6061TR	沙中線－鐵路建造工程－餘下工程	2020年12月	2021年	見註
6062TR	沙中線－非鐵路建造工程－餘下工程	2020年12月	2021年	見註
6056TR	南港島線(東段)－主要基建工程	2015年	工程大致完成	核准工程預算需由9.27億元增加2.862億元至12.132億元(有待財務委員會批准)
6060TR	觀塘線延線－主要基建工程	2015年	工程大致完成	沒有超支

註：港鐵公司表示，由於沙中線工程複雜，加上「紅磡至金鐘段」的工程截至2016年12月31日只完成了約45%，餘下55%工程仍會受到多項因素影響。為了提供相對準確的主要工程費用估算，有需要留待2017年下半年，才可對沙中線主要工程費用作出更切實的評估。由於預計沙中線主要工程的應急費用將不足以應付有關主要工程的額外開支，路政署會在收到港鐵公司就額外費用的最後評估及完成對該評估的詳細審核後，與運輸及房屋局於2017-18立法年度向立法會尋求增加撥款以繼續推展主要工程。

延誤及超支的原因大致包括遇到不利的地質情況、建造率低於預期、工程質量及物流問題、承建商的配合和協調、工地限制(例如遷移公用設施、臨時交通改道、天氣惡劣、價格飆升等)。

節錄自《鐵路發展策略2014》
有關屯門至荃灣沿海鐵路(屯荃鐵路)的內容

- 5.6 建議的屯荃鐵路(見圖13)包括屯門西站及五個沿20公里長海岸走廊而建的中途站。
- 5.7 我們小心審視了建議方案預期的鐵路覆蓋範圍。目前，當地的人口主要集中在屯門及荃灣之間20公里長海岸線的東西兩端，而其餘人口則散布於沿海各處。對於往來屯門和荃灣的乘客而言，使用屯荃鐵路比使用西鐵線能節省的乘車時間有限(約一分鐘)，而且需要在荃灣轉乘其他鐵路線方可繼續旅程。至於在屯門以北(例如兆康站)登車的乘客，由於使用屯荃鐵路涉及兩次轉乘，因此乘車時間會比使用西鐵線更長。我們會密切注視西鐵線的使用情況，並評估多個新發展區和北環線對西鐵線的累計影響，適時探討適當的運輸基建和措施，以紓緩西鐵線的壓力。
- 5.8 根據最新的規劃情況，屯門和荃灣之間沿海地區的居住人口預計到2021年會增加約11%，其後預計不會有顯著的增長，直至2031年，人口分布仍會大致上維持現狀。
- 5.9 屯門公路改善工程在2014年完成後，往來屯門和市區的路面交通預計會進一步改善，而往來屯門和市區的巴士服務的車程時間預計會縮短。基於時間上的考慮，更多乘客可能寧願選擇乘搭巴士出入屯門，屯荃鐵路方案的吸引力則會相對地降低。此外，落實這個項目亦會對沿海地區的景觀造成負面影響。由於涉及一定的技術困難，屯荃鐵路的建造成本預計相當高(按2013年價格計算，約650億元)。目前而言，成本效益尚難確立。
- 5.10 根據最新的發展規劃及人口分布，在屯門與荃灣之間沿海地區透過填海或在山邊造地進一步發展的潛力並不大。長遠來說，若屯門與荃灣之間的沿海地區的規劃情況及人口有進一步變化，和運輸需求長遠有所增長，或該地區的發展規劃有其他新考慮，我們會重新考慮這個鐵路方案。

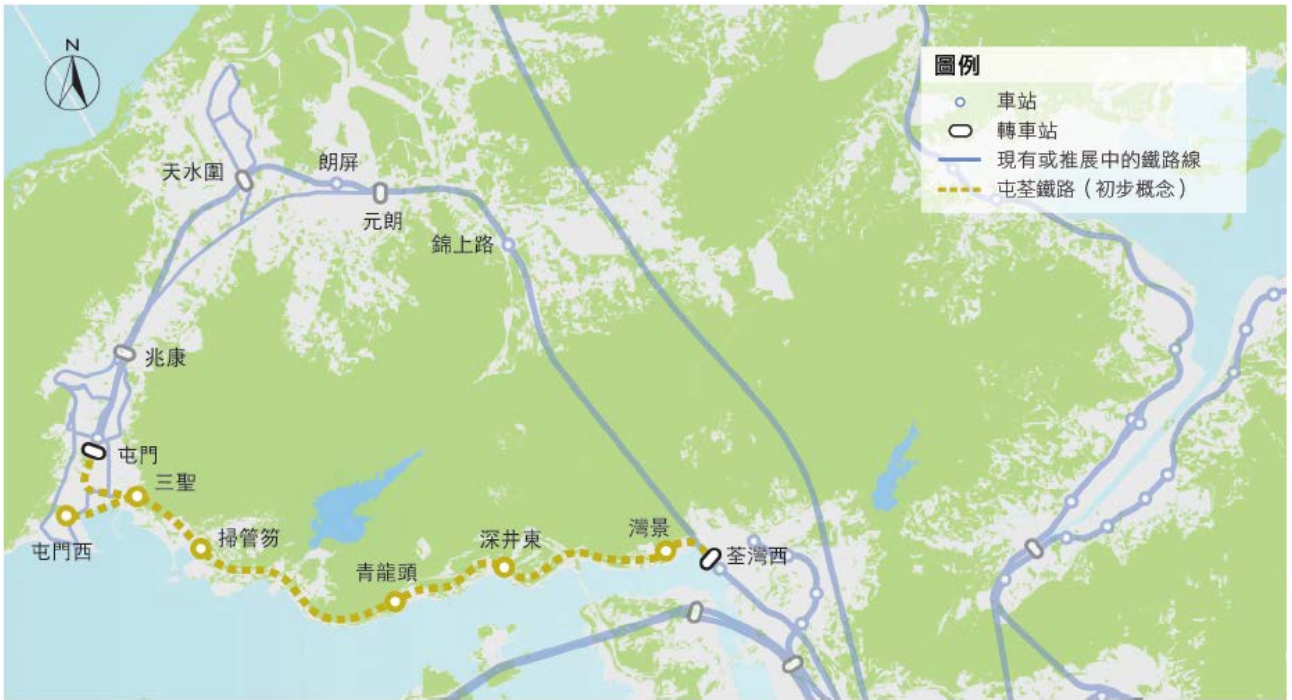


圖13：屯荃鐵路的初步概念方案

- 完 -