

港鐵認南港島線工程滯後

目標仍以2015年通車 港府促力追進度



■特首梁振英昨指出，特區政府很重視大型交通基建。

特首：基建利港「超級聯繫」中外

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）本港包括港鐵和廣深港高鐵香港段等多項大型鐵路和陸路基建工程正在動工，特首梁振英昨日指出，特區政府重視大型交通基建，不但促進本港城市發展，而且可加強兩地聯繫和人員交流，協助港人以至其他地區人士跨境把握內地機遇，令香港作為內地與世界的「超級聯繫人」角色實至名歸。

梁振英昨出席第三屆城市土地學會亞太年度峰會致辭時表示，特區政府着力推行大型交通基建工程，現時香港有5項鐵路工程正待完工，包括4項本地工程和廣深港高鐵香港段。這些鐵路基建不但加強香港內部新市鎮與市區的連接能力，且能滿足各社區相互間的經濟、社會和文娛康樂的需求。

城市發展 跨境接駁成要素

他強調，香港重視大型交通基建，特別是與內地的跨境鐵路連接，有助香港跨境把握內地的各種機遇，促進兩地人員和商業的交流；26公里的高鐵香港段可接駁內地1.6萬公里的高鐵系統，加強香港

七成人口在本地及與內地接觸的能力。在港珠澳大橋落成後，亦可強化香港和內地的聯繫。

他強調，「連接」是至關重要的城市發展元素，在香港只需「踏出一步」，透過各種交通工具接駁到跨境鐵路，就可做到「千里之行」，跨境到達遠至千里外的地方，香港作為內地與世界的「超級聯繫人」角色實至名歸。

梁振英強調，良好的交通基建亦能促進本地經濟和城市活動，例如鐵路沿線往往促進新市鎮的發展，鐵路上蓋物業亦能建造大量住宅和辦公室，以至各種商店和文娛康樂設施。同時，鼓勵鐵路發展亦能舒緩交通擠塞問題，從而減少排放二氧化碳。

香港地少人多，梁振英認為，香港的交通基建要在人、商業和環境方面的需要取得良好平衡，同時力保香港的經濟動力。他以中環至灣仔繞道工程為例，指這已是維港最後一項工程，工程既舒緩了中區交通擠塞問題，也力求減少對維港的影響，在城市發展和環保之間取得平衡，可謂城市發展的寶貴一課。

香港文匯報訊（記者 文森）繼高鐵香港段工程延誤之後，港鐵承認南港島線個別工程出現不同程度的滯後，會採取可行方法克服，現時整體工程已完成超過60%，仍以2015年完工及通車為目標，但確實開通日期有待確定。運輸及房屋局發言人表示，港鐵有按月向路政署提交南港島線的工程進度報告，路政署亦經常實地視察，並已敦促港鐵提交追回工程進度措施。

港鐵南港島線東段原定2015年通車，其中金鐘站將會成為南港島線接駁其他支線的轉車站，會由現時3層再向下增設3層。

顧及施工安全 金鐘站擴建遇阻

不過，港鐵承認金鐘站擴建工程面對不同困難，包括需在現有車站、隧道及樓宇林立的地下開挖。為顧及施工安全，個別工程有不同程度滯後，工程團隊會採取可行方法克服，金鐘站現已挖至地底第四層及第五層。

根據港鐵早前提交區議會的文件，南港島線部分工程早於去年已出現滯後，例如鴨脷洲隧道爆破，由去年1月預計第三季完工，2個月後卻延至年底；南風隧道爆破完工時間，由去年5月稱今年初完成，7月則改為第二季，11月再延至今年第三季完工。

港鐵指出，整體工程完成超過60%，當中整體高架橋工程完成約80%；地底路段方面，來往金鐘至海洋公園站的南風隧道爆破工程已完成75%，預計第三季完成。而鴨脷洲主隧道的爆破工程已完成。

至於有報道指工程要延誤1年半，港鐵並沒回應，只表示南港島綫以2015年完工及通車為目標，會謹守施工安全原則，克服地下開挖工程的困難。至於確實通車日期，仍有待土木工程及主要鐵路系統進一步完成後才能確定。



■民建聯南區支部昨天一早到港鐵黃竹坑辦事處請願，要求港鐵交代南港島線東段延誤的事件真相。

潘達文 攝

民記促交代延誤真相

香港文匯報訊（記者 文森）在港鐵承認南港島綫工程滯後之前，民建聯南區支部昨天一早到港鐵黃竹坑辦事處請願，要求港鐵交代南港島線東段延誤的事件真相，促請港鐵及政府從速交代事件。他們強調會一直密切跟進事件發展，又要求南區區議會緊急討論有關事件。

民建聯南區支部區議員朱立威、麥謝巧玲和楊位款昨早到港鐵黃竹坑辦事處請願。他們指出，南區居民一直以來都非常期望南港島線東段盡快開通，當昨日有報道指工程會有延誤，民建聯南區支部區不斷收到南區居民查詢，要求了解事件緣由。他們又批評，港鐵在5月15日南區區議會會議上，從未提及有關延誤通車情況，促請港鐵及政府必須明確交代進展。

3度「跪低」逾半句鐘 東鐵罰400萬

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）港鐵近期頻密出現事故，令不少市民怨聲載道。運輸及房屋局昨日透露，由2013年5月1日至2014年4月30日的1年間，港鐵公司須為3宗東鐵線因機件故障引致延遲31分鐘或以上的事件（見表），罰款共400萬元。

運輸及房屋局局長張炳良昨在書面回覆立法會議員提問時指出，2013年達8分鐘或以上、由機件故障或人為因素導致的事件共143宗，是自2007年12月兩鐵合併以來最低數字的一年。今年第一季的事件共31宗，亦比去年同期的34宗為少。

將用作「九折優惠」回饋乘客

他續說，根據去年開始實施的新票價調整機制下的「服務表現安排」，港鐵倘發生31分鐘或以上、因機件故障或人為因素導致的服務延誤事故，即會被罰款，款項將會放入票價優惠帳戶，並於其後的年度透過「即日第二程車費九折優惠」計劃，回饋乘客。由2013年5月1日至2014年4月30日的1年間，港鐵公司須為3宗東鐵線延遲31分鐘或以上的事件罰款共400萬元。

至於在發生嚴重服務延誤時應否扣減港鐵公司管理層薪酬，特區政府已向港鐵公司董事局反映，要求港鐵公司慎重考慮此關注及意見。港鐵公司董事局亦已作出跟進，決定日後在每年向管理層職員發放與表現掛鈎的薪酬時，把嚴重服務延誤事故的情況列作考慮因素。

張炳良強調，雖然總體數據上並未見港鐵的安全可靠程度有所下降，但政府認為在服務至上的前提下，港鐵公司必須第一時間深入調查每一宗列車服務事故的因由，採取改善措施，以防止同類事故再次發生。

他指出，港鐵公司每年投放超過50億元去更新、

提升及維修列車、鐵路資產及車站設施，以維持安全可靠的服務。2013年為56億元，佔該年香港客運業務開支（約84億元）及相關資本開支（約27億元）共111億元約一半。港鐵公司亦會因應營運需要，不時增聘維修人員，全職維修人員數目由2009年約3,700人，增至2013年約4,000人。

東鐵訊號系統 2020年完成更新

張炳良透露，目前東鐵線的訊號系統於1998年投入服務，其設計可使用約20年。東鐵線的訊號系統，將配合沙田至中環線工程作出更新，預計工程於2020年全部完成。有關合約已經於2012年底批出，承建商目前正就新訊號系統進行設計等前期工作。

張炳良續表示，馬鞍山線於2004年投入服務，訊號系統相對較新，但該線的訊號系統亦會隨著沙田至中環線工程作出改動，以配合把馬鞍山線從大圍經東九龍連接西鐵線、並由現時4卡車廂改以8卡車廂的列車運作等。

港鐵事故延誤情況

原因	延誤時間			
	8分鐘至30分鐘 東鐵線 馬鞍山線		31分鐘或以上 東鐵線 馬鞍山線	
機件故障	21	1	3	0
人為因素	3	0	0	0
乘客行為或外在因素*	21	2	3	0
總計	45	3	6	0

*包括惡劣天氣（即屬港鐵公司控制範圍以外的原因，不納入「服務表現安排」內）

資料來源：運輸及房屋局數字

製表：香港文匯報記者 鄭治祖

張炳良：嚴把關追回高鐵進度

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）高鐵香港段延誤「已成定局」，各界普遍關注港鐵公司如何追回工程進度。運輸及房屋局局長張炳良昨在書面回覆立法會議員提問時表示，政府會全力與港鐵公司跟進，包括要求港鐵公司盡量減少延誤，把任何額外開支控制於核准工程預算內，以及追回進度的詳細方案。當局在收到港鐵所有相關資料後，會嚴格審視港鐵公司建議的新完工日期是否切實可行，並及早向立法會及公眾交代。

待審視港鐵方案 交代竣工期

張炳良昨在書面回覆議員提問時指出，廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）是香港的重要運輸基建，特區政府對項目延誤高度關注，並會全力與港鐵公司跟進，致力追趕工程進度及控制工程支出，以及要求港鐵公司盡量減少延誤，把任何額外開支控制於核准工程預算內，並要求港鐵公司提供更多資料，尤其是追回進度的詳細方案。

他續說，待收到港鐵公司所有相關資料後，當局會嚴格審視港鐵公司建議的新完工日期是否切實可行，並及早向立法會及公眾交代。

張炳良指出，當局現階段未能確實評估高鐵香港段通車日期，亦未有就是次延誤可能做成的經濟損失作出評估。在西九文化區方面，政府需要時間詳細評估高鐵香港段延誤可能對其造成的影響，並會繼續與西九文化區管理局保持溝通。

就高鐵香港段延遲通車，路政署一直有通過協調小組，與內地相關單位商討有關的工程進度，協調跨界

施工安排。政府會繼續透過現行機制與內地緊密聯繫，包括研究是次工程延誤對內地口岸可能帶來的影響。

被問及責任問題，張炳良表示，特區政府已從不同渠道，包括市民給政府的函件及電郵、媒體的報道及立法會議員的提問及質詢，清楚了解市民對高鐵香港段工程延誤的深切關注和責難。政府當務之急，是與港鐵公司全面跟進工程進展，並加緊監督港鐵公司致力減少延誤時間，以及盡力把開支控制於核准工程預算內。

倘查出涉人為因素 追究責任

就港鐵公司在委託協議下的責任問題，特區政府會徵詢律政司的意見，按法律去保障納稅人的利益。張炳良強調，由港鐵公司獨立非執行董事組成的董事局委員會現正進行工作，以全面檢討高鐵的項目管理方式，並計劃在7月完成初步報告，倘將來的報告發現有任何港鐵公司職員因失職而須負上任何責任，港鐵公司董事局會跟進。同時，在特首委任的獨立專家小組完成報告後，倘發現涉及人為因素，當局會另行追究責任。

張炳良又重申，自己身為運輸及房屋局局長，在處理高鐵事宜時一直秉持尊重和信任專業的原則。他過去提交立法會的所有報告，也是基於路政署的專業匯報和判斷，從不會政治凌駕專業。「如果行政官委任的獨立專家小組在審視中，認為我作為運輸及房屋局局長在政府監察高鐵項目的制度和過程中是有具體責任，我會立即辭職。」

市建局8需求主導項目 料蝕30多億



■市建局主席蘇慶和。

香港文匯報訊（記者 陳廣盛）市建局專責小組召開首次會議，檢討「需求主導」計劃。市建局消息人士透露，8個「需求主導」項目，預計共虧損30多億元，主因收購呔價高及建築費持續上升，承認對「需求主導」計劃的可持續性帶來隱憂。消息人士又透露，專責委員會對於調整申請門檻，例如提高地盤面積下限有一定的共識，但對於是否改變以同區7年樓齡樓價作賠償，則未有詳細討論。

「麵包價買麵粉」建築費漲逾倍

市建局消息人士表示，推行3年的「需求主導」計劃，平均每個項目虧蝕2億元以上，以8個項目加上利息計，預計共虧蝕30多億元。消息人士解釋，虧蝕是因為樓市興旺，收購呔價動輒上萬元，加上近年建築費又飆升逾一倍，市建局是「以麵包的價值買麵粉做麵包」。消息人士承認，

「需求主導」計劃的財政可持續性正存在隱憂，但目前狀況仍算健康，故不傾向要求政府再向市建局注資。

消息人士又透露，大部分小組委員都同意，為免出現太多「牙籤樓」項目，申請門檻有必要調高，由現時的400平方米，擴大至600平方米或800平方米。消息人士說，400平方米的地盤，重建後的實用比率最多只有65%；600平方米則有75%；800平方米更有機會達80%，不過，委員會暫時仍未有決定。至於最具爭議的同區7年樓齡賠償準則，委員會則未有詳細討論，消息人士坦言是政治上的問題，因為若想修改同區7年樓齡這個準則，必須提交立法會審議，通過的可能性近乎是零。

擴中介角色 助舊區復修

另外，消息又指市建局未來會擴大「促進者」的角色，加大力度協助舊區復修；投放更多資源和人手，做

舊樓業主及發展商之間的「中介人」。消息人士指出，市建局亦會發揮更多新思維，如有委員建議推行「需求主導快速版」，若面積達1,000平方米，同時集齊八成業權，可由市建局直接啟動；亦有委員建議「需求主導」到「市建主導」，市建局主動向「需求主導」項目附近的舊樓提出計劃，合併兩個項目以擴大地盤。

被問及市建局過往多個重建項目由預期會虧損，到最終都會賺錢，今次檢討「需求主導」項目是言之過早，消息人士解釋，過往賺錢的項目都是不可預料的，因為局方沒法估計樓市的發展，而且項目都集中於港島區，該區重建前的地積比較較低，重建後可提升至7.5倍地積比，便能賺取兩者之差幅；而近來的項目主要集中在九龍區，地積比只有少量增加。

市建局專責委員會有13名委員，市建局非執董林滄被選為委員會主席。委員之一的蔣麗芸在會後表示，各委員均有共識，認為最重要是認清未來財政方向，以及釐清市建局的定位，因市建局有責任做好社區重建。市建局計劃於本月至下月在各個地區諮詢委員會討論，以及於下月底到立法會發展事務委員會聽取議員意見，希望在年底收集好所有意見，並作出定案。