

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1325/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

### 立法會環境事務委員會與立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2002年1月24日(星期四)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：立法會環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)  
何秀蘭議員(副主席)  
\* 何鍾泰議員, JP  
黃容根議員  
\* 劉江華議員  
羅致光議員, JP  
\* 張宇人議員, JP  
\* 劉炳章議員  
余若薇議員, SC, JP

立法會交通事務委員會委員

劉健儀議員, JP(主席)  
石禮謙議員, JP(副主席)  
朱幼麟議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
劉千石議員, JP  
鄭家富議員  
陳偉業議員  
黃成智議員

缺席委員：立法會環境事務委員會委員

李柱銘議員, SC, JP  
陳婉嫻議員, JP

單仲偕議員  
劉慧卿議員, JP  
胡經昌議員, BBS  
麥國風議員  
勞永樂議員

立法會交通事務委員會委員

何俊仁議員  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
梁富華議員, MH, JP

(\* 亦為立法會交通事務委員會委員)

**出席公職人員：**環境食物局

首席助理局長(C)2  
王學玲女士

運輸局

首席助理局長(T)4  
蕭偉全先生

環境保護署

助理署長(環境評估及噪音)  
區偉光先生

漁農自然護理署

助理署長(自然護理)  
黎接傳先生

規劃署

總城市規劃師(房屋發展專責組)  
黃靄儀先生

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級監督  
詹伯樂先生

東鐵支線總監  
李鏡權先生

建造總經理  
謝達生先生

公司事務經理(傳媒及公共關係)  
黃景雄先生

環境經理  
麥諾理先生

**應邀出席人士：** 香港顧問工程師協會

會員  
羅榮慶先生

會員  
Glen PLUMBRIDGE先生

香港工程師學會

會長  
周明權博士

理事  
顧玉燦工程師

香港建築師學會

秘書長  
黃華生先生

文物及自然保育委員會主席  
羅健中先生

嘉道理農場暨植物園

自然保育主任  
黃倫昌先生

新界鄉議局

增選執行委員  
林國昌先生

增選執行委員  
薛浩然先生

香港大學

助理教授／生態學及生物多樣性學系  
侯智恒教授

長春社

主席  
黎廣德先生

理事  
熊永達博士

理事  
吳祖南博士

世界自然(香港)基金會

環境保護主任  
胡麗恩女士

**列席秘書** : 總主任(1)1  
余麗琮小姐

**列席職員** : 高級主任(1)2  
鄧曾藹琪女士

---

經辦人／部門

**I. 選舉主席**

應委員要求，劉健儀議員擔任聯席會議主席。

**II. 因應落馬洲支線計劃的最新發展保護塋原濕地的事宜**

與團體代表舉行會議

2. 主席表示，是次會議是2001年12月13日上次會議的延續會議。為使有足夠時間進行討論及讓政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)對委員提出的關注問題作出回應，主席建議只邀請沒有出席上次會議的專業學會的代表陳述意見，委員對此建議表示贊同。應長春社提

出的要求，該社亦會再度獲邀請發言，以便就其在上次會議發表的意見作出補充。

香港顧問工程師協會(下稱“顧問工程師協會”)  
(立法會CB(1)882/01-02(01)號文件)

3. 羅業慶先生向委員詳述顧問工程師協會的意見書內容。他表示，建造隧道器材的設計不斷改進，尤其是在鑽挖隧道機引入土壓平衡技術後，地下水滲入及地面下陷的情況已可避免，從而確保可將地下水流失及／或土地下陷的情況減至最低。土壓平衡技術在亞洲其他地方及世界各地均證明效用良好。西鐵DB320號合約建造雙管隧道的工程亦是採用該技術，至今並無發現在水文地質方面出現任何問題。由於落馬洲支線隧道亦將採用類似DB320號合約的設計、隧道鑽孔機及建造隧道方法，因此，出現滲水及嚴重問題的風險不大。

香港工程師學會(下稱“工程師學會”)  
(立法會CB(1)882/01-02(02)號文件)

4. 周明權博士表示，工程師學會明白落馬洲支線計劃的迫切性，並支持早日展開該計劃。工程師學會同意，高架橋方案與隧道方案均為可行的工程措施，但認為九鐵應進行隧道計劃，因為從環保角度而言，高架橋方案很難獲得接受。不過，作為一項應變安排，工程師學會極為主張九鐵在等待隧道方案公眾諮詢工作於2002年3月結束期間，繼續進行有關工作，以便完成高架橋方案的環境影響評估(下稱“環評”)報告。工程師學會亦支持在隧道方案中採用土壓平衡技術，因為前述兩處地點的地質相近，而土壓平衡技術在建造青荃隧道時曾成功採用。此外，工程師學會沒有理由懷疑九鐵承辦工程的能力，亦沒有理由懷疑九鐵就所有相關問題進行妥當調查及予以解決的決心。

香港建築師學會(下稱“建築師學會”)  
(立法會CB(1)892/01-02(01)號文件)

5. 黃華生先生表示，建築師學會支持採用一個既可保存塱原濕地，又可滿足市民交通需求的鐵路連線方案。若採用隧道方案，便須按環評研究的建議，盡量減低對濕地生態的負面影響。他補充，政府當局將某些地方指定為具有自然文物或建築文物的地方時，應具較高的透明度。羅健中先生表示，收購土地並非保護文物的最終解決方法，因為長遠而言，此做法的費用太高。他強調政府當局有需要設立一項文物發展基金，對具有自然文物及建築文物的地方作出長遠保護，以便像許多海

外國家一樣，可以更完善地管理及運用該等文物。本地居民在保護文物方面的合作及參與實屬至為重要。新界某文物徑的設立未能取得成功，其後更須關閉，由此可見保護文物的工作並不容易；儘管如此，這方面的工作還是必須進行的。此外，政府當局亦須致力發展自然保育地區，開發此等地區在教育、科學、康樂、歷史、就業及其他經濟等方面的潛質，令村民及社會整體均能受惠。

長春社

(立法會CB(1)565/01-02(01)及882/01-02(04)號文件)

6. 鑒於落馬洲支線計劃的建築費用高達100億元，黎廣德先生質疑政府當局有否就各個方案的成本效益進行詳細分析。他表示，長春社曾努力分析可供參考的資料，而所得結論是，優先建造北環線方案較落馬洲支線方案更符合成本效益。優先建造北環線方案的建築費用為90億元，不但較落馬洲支線廉宜，而且至少可令全港總人口的40%受惠。預期優先建造北環線可將羅湖的152 000人次分流，從而紓緩東鐵的擠塞情況。優先建造北環線的行車時間每程可縮短10至38分鐘，視乎車程起點地區而定。每年可因此而節省共1 500萬個小時，若以金錢衡量，則相等於9億700萬元。他希望委員及政府當局認真考慮優先建造北環線方案在成本方面的效益。

與政府當局舉行會議及一般討論

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| (TBCR 25/1016/97號文件      | —— 運輸局提供的立法會參考資料摘要                        |
| 立法會CB(1)390/01-02(02)號文件 | —— 由環境食物局提供有關塋原的資料文件                      |
| 立法會CB(1)390/01-02(03)號文件 | —— 由運輸局提供有關落馬洲支線計劃的跟進文件                   |
| 立法會CB(1)295/01-02號文件     | —— 由立法會秘書處擬備關於因應落馬洲支線計劃的最新發展保護塋原濕地的背景資料簡介 |

立法會CB(1)869/01-02號文件 —— 上水至落馬洲支線的隧道／高架橋方案的環境影響評估報告的摘要

立法會CB(1)882/01-02(05)號文件 —— 委員及團體代表在2001年12月13日聯席會議上發表有關因應落馬洲支線計劃的最新發展保護塹原濕地的意見摘要

立法會CB(1)882/01-02(06)號文件 —— 政府當局對立法會CB(1)882/01-02(05)號文件所作回應)

#### 北環線與落馬洲支線的相對利弊

7. 運輸局首席助理局長表示，根據《2000年鐵路發展策略》，當局會優先發展6項新鐵路計劃，即沙田至中環線、港島線延線、九龍南環線、北環線、區域快線及港口鐵路線。雖然該等鐵路計劃在設計上是互相銜接及互補不足，但它們的發展次序及發展時間須視乎交通及發展需求而定。預期沙田至中環線、港島線延線和九龍南環線會在2008至2013年間落成，而北環線則在2011至2016年間落成。他補充，北環線與落馬洲支線均須在新界北部與西鐵及東鐵連接，以應付不斷增加的過境客運交通。該兩項鐵路計劃是互補不足而非互相取代的項目。落馬洲支線是透過另一條跨境鐵路連線紓緩羅湖的交通擠塞情況。雖然該項工程計劃的完工日期已由2004年推遲至2007年，但落馬洲支線仍是紓緩跨境交通的最快捷方法，因為該項工程的規劃及環評報告均已完成。無論如何，他向委員保證，政府當局會密切監察規劃新界西北土地用途的進度，並會因應跨境客運需求檢討北環線的實施計劃。根據《2000年鐵路發展策略》，政府當局建議北環線在牛潭尾、新田及凹頭設立車站，為該等在規劃中的策略性發展地區提供服務。

8. 羅致光議員表示，民主黨議員支持建造北環線及落馬洲支線，以便為東鐵和西鐵提供所需的接駁鐵路。元朗區議會亦支持加快建造北環線，因為該鐵路可為西鐵提供元朗與落馬洲之間的跨境連接線。按此安排，乘客可使用西鐵及北環線由深水埗經元朗至落馬洲，從而紓緩東鐵及羅湖的擠塞情況。他促請政府當局

從速建造北環線，無須等待鄉郊地區進行詳細規劃，並繼續向委員匯報有關進展情況。黃成智議員同意，在北環線建成後，新界西北的乘客將會受惠，他們可取道較直接的路線前往落馬洲，無須在上水轉乘東鐵接駁至羅湖。此舉有助紓緩上水的擠塞情況，而上水是在新界西北居住的乘客的轉車站。由於北環線是紓緩北區交通擠塞問題的最終解決方法，北區區議會必然屬意北環線而捨棄落馬洲支線。身兼北區區議會轄下運輸事務委員會主席的黃議員表示，他不知道政府當局曾就在2007年建成落馬洲支線一事諮詢北區區議會。

9. 運輸局首席助理局長肯定政府當局曾就落馬洲支線諮詢鄉議局、元朗區議會及北區區議會。他表示，上述兩個區議會、政府當局及九鐵在2001年10月11日會議上就落馬洲支線各個方案的細節進行討論時，該兩個區議會均支持落馬洲支線早日動工，條件是須將建造工程對交通造成的影響減至最低。落馬洲支線旨在將羅湖的交通分流至落馬洲。按照有關規劃，在落馬洲支線計劃第一期及第二期完成後，新落馬洲管制站每日處理的乘客量將分別為15萬至30萬人。在北環線方面，運輸局首席助理局長重申，該鐵路現時仍在初步規劃階段，政府當局尚未就土地用途、環境影響、需否收回土地等問題作出決定。此外，即使政府當局在現階段展開詳細規劃及設計，建造北環線最低限度亦需要7或8年時間。不過，他向委員保證，政府當局會繼續密切監察規劃新界西北土地用途的進度，並會因應交通需求量檢討有關工程的實施計劃。與此同時，相關的規劃研究已有顧及現時建議的北環線鐵路。

10. 鑒於優先建造北環線較落馬洲支線更具成本效益，長春社的熊永達博士不信服純粹因落馬洲支線是紓緩跨境交通最快捷的方案，便優先進行該項工程。他指出，由於預期西鐵的客運需求較東鐵高，優先建造北環線連接該兩條鐵路，以便兩者互補不足是較為明智的做法。因此，政府當局值得從工程角度重新研究現有的各個方案，並因應過往數年的環境轉變(包括西鐵提早通車)，從而決定最便捷的解決方法。

11. 周梁淑怡議員表示，落馬洲支線旨在紓緩過境交通。興建北環線可進一步改善有關情況，但北環線不能取代市民對落馬洲支線的需求。主席同意落馬洲支線與北環線均屬必需，只是落成先後的問題。就此，她詢問政府當局可否優先建造北環線，在2007年完成建造工程。陳偉業議員表示，對於與運輸局就塱原鐵路計劃進行的冗長而又沒有成果的討論，他感到非常氣憤。他批評運輸局對交通需求反應遲緩，並促請政府當局加快建



造北環線，以便該鐵路與落馬洲支線可同步啟用，以解決交通擠塞的問題。

12. 運輸局首席助理局長表示，政府當局在規劃鐵路發展時，必須顧及多項因素，例如在鐵路工程及安全方面的規定、土地用途及規劃方面的規定、環境影響、對當地社區的影響及工程計劃等，以確保在滿足交通需求之餘，亦可妥善地平衡各項因素。政府當局認為落馬洲支線的隧道／高架橋混合方案既可解決對環境關注的問題，亦可滿足市民在交通方面的需求。運輸局首席助理局長答應檢討北環線的完工時間表，但同時指出，由於鐵路工程的規劃和建造最少需7至8年時間，北環線工程不可能在2007年完成。主席表示，研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會會跟進北環線的發展進度。

13. 至於九鐵會否繼續跟進高架橋方案環評報告的其他工作，藉以作為應變安排，九鐵新鐵路工程高級監督詹伯樂先生表示，據上訴委員會指出，高架橋方案環評報告提出的若干問題須再予跟進，當中包括對耕種方法及創造生境的影響，以及塋原的水文狀況等。由於研究該等問題最少需兩年時間，而研究完成後，其結果又未必會獲人普遍接受，九鐵及其環境專家認為有需要跟進隧道／高架橋混合方案，因為該方案是解決羅湖日益嚴重的交通擠塞問題最快捷的方法。無論如何，高架橋方案的環評報告會被保留。由於急需紓緩跨境交通，劉江華議員支持早日提供落馬洲支線。他補充，九鐵建議重新採用原先提出的高架橋方案會造成進一步的延誤，因為此舉會就已通過立法上訴程序的議題，再度展開討論。在北環線方面，劉議員同意應優先建造該鐵路。但鑒於該計劃存在多項不明朗的因素，他對能否在2007年之前完成工程抱有疑問。

#### 工程可行性

14. 顧問工程師協會羅榮慶先生在回應何鍾泰議員的詢問時表示，沒有證據顯示塋原一帶存在地質問題。他又證實，隧道方案擬採用的土壓平衡隧道鑽挖機(下稱“土壓鑽挖機”)，與淨化海港計劃第一期隧道工程採用者相同，只是隧道方案將採用密封式隧道而非開放式隧道，以防止地下水滲入隧道之內。此外，承建商亦須採用最先進的技術，同步進行穩定工程和隧道工程。

15. 黃成智議員仍然關注隧道工程造成地下水流失的情況，因為該情況會對塋原的濕耕方法和相關生態造成不良影響，令隧道方案的20億元額外投資變得毫無價

值。他詢問上文提及的土壓鑽挖機以往有否出現故障，若有的話，需要作出甚麼補救措施。工程師學會顧玉燦工程師表示，隧道工程的可行性視乎地質及地下水的情況而定。顧問工程師協會羅榮慶先生表示，在進行隧道工程前，必須進行土地勘察以找出有問題的地方。在建築工程進行期間，應密切監察隧道工程，如有需要，可採用灌漿方法防止地下水流失。周明權博士表示，工程計劃出現問題的情況相當普遍，以他所知，土壓鑽挖機未有出現任何不能解決的嚴重故障問題。

16. 九鐵建造總經理謝達生先生回應主席時表示，土壓鑽挖機配備週全，而整條施工隧道均會封閉。由於維修工作可在鑽挖機前端進行，因此，即使出現任何故障，亦無須到隧道外進行維修。此外，九鐵以土壓鑽挖機鑽挖隧道之前、期間及之後，均會密切監察隧道內的水位，並會以電腦系統監察工程進度。曾任青荃隧道建造總經理達6年的謝達生先生表示，隧道工程對外圍環境並沒有造成任何影響。九鐵新鐵路工程高級監督詹伯樂先生補充，土壓平衡技術是一項業經證實可行的技術，而本隧道計劃並非第一條採用該技術的隧道。港島DB320號工程的同一批承建商在法國及澳洲建造隧道時亦曾採用土壓平衡技術，而有關隧道的運作亦令人十分滿意。現時荷蘭正採用該技術建造另一條隧道，有關隧道位處生態敏感地區之下，而該區淡水的水位較海水為高。荷蘭的有關當局已批准使用該技術。因此，九鐵相信該技術適用於現時的隧道計劃，絕對有信心該隧道在建造及在其後的運作期間均可保持乾爽，而且不會出現地下水流失的情況。應委員的要求，九鐵詹伯樂先生答允透過政府當局提供關於上述荷蘭隧道工程的資料。

17. 但劉江華議員指出，近期有些建造工程因地下水流失造成土地沉降，令人對隧道工程的可行性產生疑問。他又關注到，九鐵作出的承諾會在負責有關工程的人士退休或離職後無法實現。他與何秀蘭議員持相同意見，認為應設定機制，界定各有關當局的責任及問責程度，以便在工程計劃出現問題時，他們須負起責任。運輸局首席助理局長解釋，環境保護署(下稱“環保署”)及漁農自然護理署會密切監察有關的環評程序，並會對不遵守環境許可證所訂條件的人士採取執法行動。運輸局會監察落馬洲支線計劃，確保九鐵可如期完工，以應付市民對跨境交通的緊急需求，而路政署轄下的鐵路拓展處會監察鐵路拓展工程的進度，並會與各有關政府部門協調，以期解決在技術及銜接方面的問題。香港鐵路視察組會負責鐵路的安全和運作問題。九鐵新鐵路工程高級監督詹伯樂先生補充，建造合約會清楚訂明承建商須遵

守環境許可證所訂的條件，若不遵守有關條件，便須承擔有關責任。但當局的目標是制訂措施，確保各方均遵守有關規定。

#### 環境考慮因素

18. 環境保護署助理署長(環境評估及噪音)(下稱“環保署助理署長”)表示，已公布隧道／高架橋混合方案的環評報告，以供市民查閱；市民如擬提出意見，須於2002年2月5日或該日前送交環保署署長。環保署署長若在進行公眾諮詢後通過該報告，則該報告建議的各項紓緩措施將會納入有關的環境許可證內，以便九鐵施行該等措施。九鐵如不遵行環境許可證所訂的條件，即屬犯罪。在建造工程進行期間，政府當局會進行環境監察及評審，確保有關條件獲得遵行。

19. 九鐵新鐵路工程高級監督詹伯樂先生表示，九鐵已就環保團體提出的問題進行研究，認為可採用先進的隧道挖掘技術處理隧道計劃的水文地質問題。以最先進的技術結合環評報告的建議，並對自然生境作長遠管理，可視為保護香港環境的一個重要里程碑。隧道／高架橋混合方案的環評報告已解決以往提出的所有問題，並特別指出平衡人類需要及環境需要的重要性，以及確認落馬洲支線的建造時間是一個至為重要的考慮因素。對環境的持續發展而言，鐵路是最能改善本港與內地運輸連繫的交通工具。

20. 何秀蘭議員仍然關注塱原地下水水位的情況。九鐵環境經理麥諾理先生表示，正如上述環評報告所解釋，九鐵設有一項故障保險機制，防止地下水滲入隧道之內。塱原的用水並非來自地下，而是來自雙魚河。雙魚河的河水會被輸送至塱原中部地方。詹伯樂先生告知委員，控制附近河流的水位，可作為避免流失塱原地下水的一項支援措施。

21. 羅致光議員同意在隧道／高架橋混合方案環評報告中提出的環境問題並非無法解決，但關注到在缺乏明確保育政策的情況下，即使額外投放20億元建造隧道，亦不能對塱原提供完善的保護。陳偉業議員同意，雖然環境食物局會就濕地保育政策進行檢討，但該檢討要到年底才可完成。在此期間，當局並無採取任何措施保護該等濕地免受破壞性活動影響，而該等破壞性活動可能影響塱原的生態價值。如果該等濕地失去其生態價值，則當局作出的努力及就建造隧道額外增加的開支便會白費。他要求政府當局答允在進行隧道工程前，實施各項措施以保護塱原的濕地，包括成立信託基金在塱原

收購土地作保育用途。何秀蘭議員補充，當局可研究與土地業權人建立伙伴合作關係，藉以開拓塋原的發展潛質。

22. 環境食物局首席助理局長表示，塋原現時是劃作農業用途。除非獲城市規劃委員會批准更改土地用途，否則，區內土地不能用作發展或其他用途，例如作停車場或存放貨櫃之用。據悉，由於塋原大部分土地為私人擁有，政府將無法實施任何積極的管理計劃，藉以對該區進行保育工作。政府當局正就其保育政策進行檢討，並會在2002年年底進行公眾諮詢。當局會致力找出實際可行的措施，以期對具有高生態價值的私人土地作出更佳的保護。成立信託基金或與土地業權人發展伙伴合作關係等措施均屬可行的方案，但須詳加研究。根據現有的資料，現時超過10個位於私人土地上的地點均具有與塋原相若或更重要的保育價值，將塋原個案視為個別事件並不恰當。當局應採用兼顧週全的處理的方法，按檢討結果研究保育該等地點的最佳方法。此外，當局亦應在混合方案的環評報告中解決落馬洲支線計劃對塋原可能造成的環境影響。環保署在決定應否通過環評報告時，會考慮其接獲的意見，並會在發出環境許可證前，確保有關方面已制訂紓解措施，把對環境造成的影響減至可接受的水平。

23. 由於落馬洲支線的發展工程如箭在弦，鄭家富議員認為政府當局急需為塋原制訂保育計劃，無須等待檢討結果。他又詢問政府當局對於把“土地發展的期望價值”變成“土地保育的期望價值”，藉以鼓勵土地業權人管理土地作保育用途的建議的立場。環境食物局首席助理局長察悉，上述建議是長春社在2001年12月31日上次會議席上提出。政府當局認為，由於大部分在鄉郊地方的私人土地均屬農地，只可作農業用途，而按照有關地契的規定，在該等土地上進行物業發展通常不會獲得批准，因此，該等土地是否具有“土地發展的期望價值”實屬疑問。長春社回應主席時表示會提交書面回應，說明對此事的意見。

#### 成本考慮因素

24. 周梁淑怡議員承認委員普遍認同有迫切需要解決羅湖的擠塞情況，但強調必須確保在生態上具有重要價值地區的保育工作不會受到影響。她詢問建議中的隧道方案能否滿足交通及環保兩方面的需要。如果可以滿足這兩方面的需要，便值得額外耗資20億元及批准有關工程計劃在實際可行情況下盡早展開。周明權博士表示，落馬洲支線及北環線均為重要的鐵路連線，可應付

不斷增加的客運量。他又同意，在決定採用哪個方案時，應平衡環境及成本兩方面的影響因素。在進行建造工程時，雖然難免對環境造成損害，但亦須審慎行事，將該等損害減至最小。採用隧道方案應可避免許多環境問題，因為大部分建造工程均會在地面下進行。此外，相對於較具爭議性的高架橋方案，隧道方案另一個好處是較為確定可以完成工程。

25. 九鐵新鐵路工程高級監督詹伯樂先生表示，除按審慎商業原則進行考慮外，九鐵建議就落馬洲支線採用隧道／高架橋混合方案時，亦有考慮成本效益問題。在北環線方面，詹伯樂先生表示，九鐵只進行了非常初步的研究；因此，現時並無可靠的預算費用可就落馬洲支線及北環線的成本效益作出比較。他並趁此機會澄清長春社以為鐵路計劃可在6年內完成的誤解。他指出，根據初步工程計劃研究結果，北環線的完工時間須延長2至3年，才能符合《環評條例》(第499章)及《鐵路條例》(第519章)的規定。

26. 如果採用隧道方案，落馬洲支線的預算費用會由80億元躍升至100億元，增幅達25%，有鑒於此，羅致光議員關注到，費用增加可能會影響車費，況且有關費用尚未計及日後的營運開支。他提醒政府當局，車費高昂會令乘客不願使用鐵路。詹伯樂先生表示，工程費用與車費兩者並無直接關係。工程費用取決於可接受的投資回報率，而車費則在鐵路臨近運作時才會予以研究，並須顧及當時的整體各種交通工具的競爭及車費結構。九鐵東鐵支線總監李鏡權先生回應主席就落馬洲支線營運開支提出的問題時表示，隧道需要提供通風系統，故隧道方案的電費開支會較高，但電費所佔的百分率很少，低於營運開支的5%。

#### 未來工作路向

27. 關於落馬洲支線的未來工作路向，運輸局首席助理局長表示，落馬洲支線計劃現正根據《環評條例》及《鐵路條例》分別進行法律程序，在完成該等程序後，政府當局會把鐵路計劃提交行政會議審核。主席認為政府當局有需要向委員簡報落馬洲支線計劃的進展，以及釋除委員對需否就隧道方案額外花費20億元所表達的疑慮。何鍾泰議員表示，從工程角度而言，隧道方案是可行的。由於落馬洲支線計劃有所延誤，他促請政府當局加快進行整個程序，並盡量在切實可行情況下向委員作出匯報。運輸局首席助理局長答允以書面回應委員提出的關注問題，並於稍後向委員匯報工程計劃的進展。

**III. 其他事項**

28. 議事完畢，會議於下午12時56分結束。

立法會秘書處  
2002年3月18日