

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)839/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

## 交通事務委員會

### 鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2002年11月27日(星期三)  
時 間：上午8時30分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)  
朱幼麟議員, JP  
何鍾泰議員, JP  
陳國強議員  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員

#### 出席公職人員：參與議程第III項的討論

##### 環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)T2  
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4  
蕭偉全先生

#### 參與議程第IV項的討論

##### 環境運輸及工務局

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4  
蕭偉全先生

路政署

鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)  
馬利德先生

鐵路拓展處總工程師  
陳品祺先生

**應邀出席者** : **參與議程第III項的討論**

九廣鐵路公司

行政總裁  
楊啟彥先生

新鐵路工程高級總監  
詹伯樂先生

財務及管理高級總監  
黎文熹先生

東鐵支線總監  
李鏡權先生

公司事務總經理  
丘李賜恩女士

公司秘書兼首席法律顧問  
范義明先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

議會事務助理5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

- I. 通過會議紀要及續議事項**  
(立法會CB(1)284/02-03號文件 —— 2002年11月8日  
會議的紀要)

2002年11月8日會議的紀要獲得確認通過。

## II. 下次會議的日期及討論事項

(立法會CB(1)342/02-03(01)號文件 —— 鐵路及工程計劃一覽表)

2. 委員同意小組委員會將於2002年12月20日(星期五)下午4時30分舉行下次會議，討論政府當局提出的下列事項：

- (a) 因應西鐵通車而對輕鐵服務作出的重整計劃；及
- (b) 西鐵通車後更妥善地協調新界西北的公共交通服務。

3. 委員察悉思匯有限公司建議向交通事務委員會／小組委員會簡述其就鐵路融資進行研究的結果。委員同意邀請思匯有限公司向小組委員會提供書面資料，以供省覽。

## III. 九廣鐵路公司的鐵路合約標書評審準則

(立法會CB(1)342/02-03(02)號文件 —— 九廣鐵路公司提交的資料文件)

4. 主席向委員轉達九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)主席田北辰先生的歉意，他因另有要事而未能出席是次會議。

5. 委員察悉九鐵公司就其鐵路合約評審標準所提交的資料文件(立法會CB(1)342/02-03(02)號文件)。

### 落馬洲支線隧道工程合約LDB-201

#### 標書評審

6. 主席詢問將鐵路合約批予投標價最低的投標者，是否九鐵公司的一貫做法。九鐵公司行政總裁楊啟彥先生回應時解釋，如就採購事宜訂有明細的投標規格，而投標者須符合若干預設的最低標準，則在進行技術評審時會採用簡單的合格／不合格制度。被評為合格的標書將成為合資格標書，而有關合約則會批予投標價最低的合資格標書。至於所採購的產品或建造工程如須符合嚴格的設計、施工程序、施工計劃及其他高度確切的要求，九鐵公司會採用計算技術／標價評分比重的方法，以決定標書的整體排名。就此類合約而言，標書總分最高的投標者將獲批有關的合約。

7. 譚耀宗議員要求九鐵公司提供資料，說明落馬洲支線隧道工程合約LDB-201經初步評定符合資格的投標者數目。劉江華議員亦詢問該合約是否批予投標價最低的投標者。九鐵公司東鐵支線總監李鏡權先生回應時表示，公司投標委員會(下稱“投標委員會”)在已提交競投意向書的6個財團中，通過把其中4個財團列為經初步評定符合資格的投標者。經管理局通過後，有關合約最後批予法國寶嘉(香港)聯營。九鐵公司行政總裁補充，在所接獲的4份標書中，有一份被發現在技術上不符合資格。因此，九鐵公司並沒有考慮該份標書所提出的投標價。

8. 九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生就標書評審過程作出補充時表示，就有關合約進行招標前，投標委員會已訂定非常詳細及清晰的標書評審計劃。因此，向投標者發出的指示亦以非常明確的措辭書寫，清楚訂明投標者須在其標書中提供的技術細節及財務資料。在此情況下，九鐵公司可按照預先商定的標準，對各份標書作出客觀的比較。

9. 何鍾泰議員提述有關工程的複雜程度，並認為投標者既然有絕對必要在所提交的標書內符合各項技術標準，有關合約應批予投標價最低的合資格投標者。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，投標委員會已充分考慮合約LDB-201在技術及財務方面的相對比重。為確保對技術及財務事宜作出客觀而公正的評估，投標委員會決定在標書評審計劃中採用50%:50%的技術／標價評分比重。技術及財務評估分別由不同的小組負責。只有符合技術資格的標書，才會對其標價進行評估，然後相應就各份標書進行評分。所得總分最高的合資格標書便獲批予有關合約。九鐵公司行政總裁亦表示，根據《世界貿易組織政府採購協議》的規定，僱主可釐定此類複雜性質合約的評估準則，並將合約批予所提交標書被認為對其最有利的投標者。

10. 梁富華議員詢問，除技術規定外，九鐵公司就批出合約LDB-201作出決定時，有否同時考慮其他因素如聘用本地勞工及員工關係等。九鐵公司行政總裁回應時表示，就合約LDB-201進行的技術評估已同時包括人員編制及勞工事宜，以及安全和質素問題，因為此等事宜會對工程時間表及風險管理構成影響。

11. 朱幼麟議員表示，投標者的商業道德亦是重要的考慮因素，因為部分承建商或會試圖以低價投得合約，然後藉着提出大量申索及工程改動而提高工程項目費用。九鐵公司行政總裁回應時表示，技術評估的其中

一項重要標準是投標者過往的表現。在此方面，他證實法國寶嘉(香港)聯營在承辦九鐵公司的西鐵工程項目隧道工程時紀錄良好。

12. 石禮謙議員強調，立法會議員有必要確保在使用公帑方面審慎行事；然而，批出合約是一項複雜事宜，他相信九鐵公司應獲給予空間按照審慎商業原則作出其決定。經研究有關的招標文件後，石議員認為批出標書的安排實屬恰當。展望將來，他籲請九鐵公司在監察承建商表現方面提高警覺，以確保隧道工程能順利進行。

#### *確保承建商符合規定的保障措施*

13. 委員對於在塋原濕地進行隧道工程所造成的潛在環境影響，以及有需要確保承建商遵守環境許可證所訂條件普遍感到深切關注。

14. 九鐵公司東鐵支線總監回應梁富華議員時解釋，在工程項目的環境許可證上已訂明詳細的條件。倘違反任何該等條件，環境保護署(下稱“環保署”)署長可下令中止有關工程，直至有關方面已就所造成的環境損害採取補救行動。

15. 劉江華議員深切關注到儘管環保署署長有權中止有關工程，而九鐵公司亦有意規定承建商在進行整個工程項目期間，採用最頂尖的設計技術及資源鑽挖隧道，但地下水位一旦受到隧道工程影響，對塋原濕地將造成無法彌補的損害。倘出現上述情況，為了保育濕地而建造鑽挖隧道所花費的28億元，將會完全白費。就此，他強調九鐵公司應從過往錯誤中汲取教訓，並訂定更多合約保障措施，以確保在出現上述情況時，能夠就鑽挖隧道方案所動用的公帑取得足夠的補償。

16. 鄭家富議員提述在西門子事件中，九鐵公司未能促使沒有履行合約的承建商就其所犯錯誤承擔責任，並擔心在處理此項極度複雜的合約時可能會重蹈覆轍。因此，他詢問九鐵公司有否作出任何改善，令承建商無法以不可預見的情況作為藉口，逃避其合約責任。

17. 九鐵公司東鐵支線總監回應時向委員保證，九鐵公司從規劃階段開始已竭盡所能，解決此工程計劃所帶來的環境問題。為達到此目的，九鐵公司曾進行全面風險評估，然後就有效的緩解措施提出建議。該公司亦曾就此徵詢法律意見，以確保在合約內清楚訂明承建商的責任及法律責任。他進一步解釋，由於有關合約是設計及建造合約，因此，承建商必須為隧道挖掘工程對

地下水位及土地沉降造成的任何不良影響負上全責。除嚴格遵守環境許可證所訂條件外，承建商亦須採用土壓平衡隧道鑽挖機進行隧道挖掘工作，因為在西鐵工程中，此種技術已證明能有效防止地下水滲入。

18. 九鐵公司新鐵路工程高級總監亦強調，此合約的最重要改善之處，是採用了預計問題的處理方法。由於事前已詳細考慮工程可能會出現問題之處，故此在合約內便能明確地針對有關問題訂出具體要求，規定承建商在情況到達某一地步時必須停工，並自資採取所有必需的行動以糾正有關問題，然後才可繼續施工。

19. 九鐵公司東鐵支線總監補充，在施工期間會密切監察地下水位及土地沉降情況，九鐵公司並已擬訂行動及應變計劃，以備不時之需。九鐵公司行政總裁亦表示，即使出現不可抗力的情況，承建商仍有責任採取合理的步驟以減輕任何損失。

20. 關於法律補救的事宜，九鐵公司東鐵支線總監表示有關合約訂有條文，以便在承建商引致任何工程延誤時索取算定損害賠償。九鐵公司公司秘書兼首席法律顧問范義明先生補充，在該公司的一般合約條款內訂有一般的損害賠償條文，清楚訂明承建商須為其疏忽所引致的一切損害承擔法律責任。

21. 對於委員關注到在承建商的表現未如理想時，合約條文能否有效保障九鐵公司的利益，九鐵公司公司秘書兼首席法律顧問表示，工程合約LDB-201與九鐵公司土木工程的一般合約條款大致相同。該等條款及條件已證明行之有效，並符合業內的一貫做法。至於現時的合約，九鐵公司已格外小心行事，確保承建商須符合的要求既確切亦具體，令承建商極難以有關係文有欠清晰為辯解，逃避所需承擔的責任。

22. 石禮謙議員雖然認同具體合約條文可提供額外保障，但他告誡謂在此方面必須取得適當的平衡，因為此舉定會令投標價有所提高。

23. 九鐵公司行政總裁亦請委員注意，九鐵公司已按照環境許可證所訂條件，就落馬洲支線計劃成立環境委員會。該委員會由九鐵公司新鐵路工程高級總監擔任主席，成員包括環保團體的代表、環境顧問及九鐵公司高層管理人員。該委員會可提供有效的渠道，以便各成員就該工程計劃的擬議緩解措施提出意見並監察其推行情況。

九鐵公司 24. 鄭家富議員及劉江華議員均告誡九鐵公司不應因為所作出的改善而感到自滿。他們認為最重要的是，九鐵公司須在整項工程進行期間密切監察承建商的表現。因應鄭議員的要求，九鐵公司行政總裁答允提供詳細資料，說明和落馬洲支線隧道工程有關的風險評估的結果。

25. 關於政府當局在此事所擔當的角色，環境運輸及工務局副秘書長表示，當局對於委員就承建商表現所提出的關注事項亦有同感。政府當局一直透過其在九鐵公司管理局的代表，支持九鐵公司在訂立此項合約方面所作出的改善措施。有關合約現時既已批予按照涵蓋全面的標書評審機制所甄選的承建商，而且已訂有足夠的合約及技術保障措施，政府當局會盡力確保九鐵公司管理層對承建商的表現及工作進度作出妥善監察。一旦遇到任何困難，管理層會即時向管理局匯報有關事宜，以便盡早找出解決辦法。

#### IV. 東鐵支線 —— 上水至落馬洲支線的主要基建工程

(立法會CB(1)342/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

26. 路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)利用投影機，簡介現時的撥款申請所涵蓋的上水至落馬洲支線主要基建工程的範圍，詳情載於立法會CB(1)342/02-03(03)號文件。

27. 委員察悉估計費用達6億5,660萬元的主要基建工程的範圍包括：

- (a) 為落馬洲總站的政府使用部分提供過境設施；
- (b) 在落馬洲總站與皇崗站之間興建旅客連接設施；及
- (c) 擴闊及改善前往落馬洲總站的現有通道。

此外，委員亦察悉政府當局打算於2002年12月18日工務小組委員會會議上提交有關的撥款申請，以供審批。

支付九鐵公司的間接費用

28. 石禮謙議員提述現時的經濟狀況，並認為當局就委託工程向九鐵公司支付的16.5%間接費用，與深圳市政府所獲支付的9%間接費用相比之下，實屬過高。他相信如把有關工程外判予私營機構，將可節省鉅額費用。在此方面，他詢問政府當局有否嘗試與九鐵公司議定較低的費用比率，或聯絡私營機構以獲取較具競爭力的收費。

29. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4回應時表示，16.5%是政府與兩間鐵路公司就所有委託工程議定的標準收費比率。路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)補充，政府當局已於2001年1月完成有關16.5%間接費用計算方法的內部檢討。經比較委託工程所採用的16.5%間接費用計算方法，以及外判予顧問承辦而新近完成及尚在進行的政府工程計劃的相若間接費用後，政府當局認為以16.5%比率計算委託工程間接費用仍屬恰當，因為工程管理及工地監督的要求(例如和環境緩解措施及建築安全有關的規定)日趨嚴格。為確保主要基建工程與落馬洲支線配合得宜，政府當局認為委託九鐵公司進行有關工程是恰當的做法。

30. 關於向九鐵公司及深圳市政府支付的間接費用比率有所不同一事，路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)解釋，九鐵公司獲委託進行的工程範圍較為廣泛，包括就主要基建工程進行技術研究、設計、工程管理及建造監督。至於深圳市政府，則只需負責委託工程的工程管理及建造監督工作。9%的間接費用比率與深圳河治理工程第III期工程的比率一致。

設計及提供落馬洲總站的設施

31. 劉江華議員提述羅湖站在繁忙時間過度擠迫的情況，並詢問當局會就落馬洲總站和旅客連接橋採用何種設計及建造哪些設施，以改善人潮管制及加強乘客安全。劉炳章議員亦詢問深圳方面的有關安排為何。

32. 路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)回應時解釋，與羅湖站的縱向布局有所不同，落馬洲總站的月台與過境設施之間的通道會採用橫向設計，有助大大改善旅客的流通情況。當局會在出入境大堂裝設自動梯，以便實施潮水式人潮管理措施。此舉可有助改善旅客的流通情況，因而能夠應付繁忙時間內的較大需求。



33. 路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)進一步表示，擬議的16.5米闊雙層旅客橋將能應付龐大得多的旅客量。為改善客運量及令旅客更感舒適，該處將裝設自動行人道及空氣調節系統。在香港特別行政區的一方將興建一條長15米的連接橋，貫通旅客橋及落馬洲總站。連接橋的兩邊各設有一條通往地面的樓梯，作為緊急通道。路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)亦證實，雖然深圳方面連接旅客橋的設施的設計仍有待落實，但會設有類似的緊急通道。此外，皇崗站亦會裝設空氣調節系統。

34. 路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)回應劉炳章議員時表示，擴闊邊界路一段行車橋的工程將委託渠務署進行，因為該項工程與渠務署即將進行的工務計劃項目73CD號——興建新田東面主要排水道工程的若干部分重疊。

35. 劉江華議員歡迎當局在落馬洲總站採用經改善的設計及提供計劃中的設施，並詢問在新總站辦理出入境手續估計需時多久。環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4回應時向委員保證，在改善過境設施，包括在旅客橋裝設自動行人道及使用智能式身份證後，使用落馬洲總站的旅客將可於更短時間內迅速完成出入境檢查手續。他答允於會後提供補充資料，供委員參閱。

政府當局

#### 利用其他公共交通工具前往落馬洲總站

36. 劉江華議員重申，他認為政府當局應考慮開放邊境管制站，以便旅客可利用其他交通工具如的士、小巴或專利巴士前往該處。對於政府當局建議中有關落馬洲總站的規劃既落後於形勢，且未能應付過境旅客流量日益增加所帶來的需求，他感到極之不滿。

37. 黃成智議員贊成提供其他前往落馬洲總站的交通服務，讓旅客有更多選擇。

38. 陳偉業議員認為應從使用者的角度，就邊境管制站的交通設施作出規劃及安排。因此，他並不信納使用公帑興建僅用以服務鐵路旅客的新落馬洲總站，是物有所值之舉。此做法實際上令市場無法出現真正的競爭，而只能保障九鐵公司的壟斷經營。在此方面，他詢問政府當局有否考慮准許其他公共交通工具使用落馬洲總站。

39. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4回應時表示，政府的政策目標是繼續就進一步擴展以鐵路為主的交通基建進行規劃及推行有關工作，而鐵路亦

將發展成為本港運輸系統的骨幹。此項政策亦普遍獲得市民接納。為應付過境交通流量的大幅增加及紓緩羅湖過境通道日益擠迫的情況，政府決定興建落馬洲支線，以連接現有的東鐵上水站及位於落馬洲的新建口岸，作為第二個鐵路旅客過境通道。為配合落馬洲支線，政府當局必須及時進行一系列主要基建工程；當局現時所申請的撥款正是用以進行該等工程。環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4亦表示除鐵路外，在其他管制站亦有提供過境渡輪及穿梭巴士服務，讓旅客有更多選擇。因此，根本不存在鐵路壟斷過境交通服務的問題。

40. 路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)補充時強調，落馬洲總站的設計，是以之作為配合落馬洲支線運作的鐵路過境通道。作為主要基建工程的一部分，現時通往擬議落馬洲總站的落馬洲路、一條鄉村道路及邊界路，均會擴闊為雙線行車道，但純粹只用作通往落馬洲總站的緊急通道。與現時的安排一樣，經擴闊後的一段1.9公里長的通道(包括在禁區範圍內的邊界路及鄉村道路，以及一段100米長的落馬洲路)，於落成後將只准持有禁區通行證的人士進入。他察悉委員所提出的問題除涉及提供交通服務的事宜外，亦涉及進行有效禁區管制的問題。

41. 然而，劉江華議員認為政府當局可初步容許有限度的專線小巴服務在該處運作，經上述通道前往落馬洲總站。從邊境管制的角度而言，此舉應不會造成太大問題。為了彈性作出其他交通安排，他要求政府當局在土地用途規定、交通設施及出入境和海關檢查設施方面，為落馬洲總站作出適當的安排。否則，他將難以支持現時的撥款申請。

42. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4回應時表示，按照他的理解，保安局已承諾檢討現時的邊境禁區政策。環境運輸及工務局將視乎保安局進行檢討的結果，以及在考慮土地的用途規劃後相應作出所需安排，以便提供公共交通設施以應付需求。

43. 鄭家富議員不滿環境運輸及工務局沒有採取積極的態度就此項重要交通措施進行檢討，反而交由保安局作出決定。他指出以鐵路為本的運輸策略，並不表示須把其他公共交通工具排除在外。因此，他促請環境運輸及工務局盡快與保安局跟進此事，俾能在主要基建工程的撥款申請提交工務小組委員會前，解決所涉及的政策問題。政府當局應因應檢討結果，就落馬洲總站作出有關的土地用途及資源分配安排。否則，他對於支持現時的撥款申請有極大保留。

44. 主席詢問如在保安局作出檢討後出現任何政策上的改變，已就落馬洲總站作出規劃的交通及過境設施可否相應作出適當的修改，特別是在興建公共交通交匯處及增加出入境檢查櫃位方面。

45. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4回應時表示，落馬洲支線的規劃客運容量為初期每日150 000人次，其後可進一步增至每日300 000人次。因此，落馬洲總站在設計上亦已作出安排，可以在日後應付多一倍的出入境旅客流量。

46. 路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)亦重申，一如政府當局所建議，落馬洲總站只會處理過境的鐵路旅客，而其他陸路客運服務則預計會使用現時位於落馬洲管制站的客運大樓。現時，75號專線小巴為處於禁區範圍內的下灣村的居民提供服務。政府當局將視乎保安局進行檢討的結果，考慮准許其他公共交通工具就前往落馬洲總站提供有限度的服務，俾能方便附近居民。

#### 落馬洲支線工程的環境關注事項

47. 黃成智議員轉達區內居民對於在塋原濕地棄置建築物料的關注，並詢問政府當局在監察該種行為對塋原濕地的保育所造成的不良影響方面，會擔當何種角色。

48. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4回應時向委員保證，在推行落馬洲支線工程計劃時，九鐵公司將須監察有關工程的環境影響，並須盡量將該等影響減至最輕，藉以嚴格遵守環保署在所簽發的環境許可證中訂明的所有條件。倘九鐵公司違反許可證所訂條件，建造工程便可能需要中止。此外，九鐵公司亦已在區內成立社區聯絡小組，以供討論及解決區內人士的關注事項，包括建造落馬洲支線所引致的環境問題。

49. 陳偉業議員提述因進行落馬洲支線計劃而將會收回的魚塘用地，並關注到如當局未有就失去魚塘作出足夠的補償，塋原濕地可能會因為地下水流失而受到不良影響。因應陳議員提出的要求，政府當局答允提供補充資料，說明為補償因有關計劃收回魚塘用地所造成的損失而採取的環境措施。

政府當局

委員對撥款申請的立場

政府當局

50. 主席在總結討論時表示，大部分委員認為在政策上，政府當局應考慮開放管制站讓其他公共交通工具使用。因此，對於當局建議斥資6億5,650萬元興建僅用以服務鐵路旅客的落馬洲總站及其輔助的主要基建工程，他們表示有極大保留。相反，政府當局應盡快完成檢討現行政策的工作，俾能就落馬洲總站的其他交通安排作出有關的土地用途規劃及資源分配安排，然後才就主要基建工程向工務小組委員會提出撥款申請。主席請政府當局察悉委員所提出的意見及關注事項，並表示她會向工務小組委員會匯報小組委員會的商議過程，以供考慮。

51. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T4明白委員就開放管制站所提出的關注事項，並籲請委員理解現時有迫切需要興建落馬洲支線，以紓緩羅湖的擠迫情況。為達到此目的，擬議的主要基建工程必須盡早展開，以配合落馬洲支線預計於2007年年中之前通車的計劃。與此同時，他向委員保證，環境運輸及工務局會與保安局密切聯絡，並探討在落馬洲總站範圍內提供適當交通設施的可能性。

**IV. 其他事項**

52. 議事完畢，會議於上午10時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年2月5日