

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)228/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

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：2003年9月29日(星期一)
時 間：下午3時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
何鍾泰議員, JP
陳國強議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
劉炳章議員

其他出席議員：李華明議員, JP

缺席委員：朱幼麟議員, JP
張宇人議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長
鄧國威先生

高級工程師(運輸規劃)
李士明先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

鐵路拓展處處長
溫文隆先生

參與議程第II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
蕭偉全先生

總鐵路視察主任
胡建明先生

運輸署

首席運輸主任／巴士及鐵路
歐陽月華女士

應邀出席者 : 參與議程第I項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

新鐵路項目總監
梁國新先生

參與議程第II項的討論

地鐵有限公司

車務主管
許業雄先生

車務經理(機場鐵路)
劉天成先生

對外事務經理
蘇雯潔女士

**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 沙田至中環線

(立法會CB(1)2493/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；
立法會CB(1)2490/02-03號文件 —— 秘書處所擬備有關沙田至中環線的背景資料簡介)

主席扼要重述，鑒於最近有傳媒報道政府當局正考慮修訂沙田至中環線(下稱“沙中線”)的設計及實施計劃，採納以東鐵作為過海鐵路線的方案，委員曾於交通事務委員會2003年8月1日的上次會議席上，就“沙田至中環線的最新規劃”進行緊急討論。為了讓委員就有關事宜進行更深入的討論，事務委員會將此事轉交小組委員會跟進。

2. 主席請委員注意於會議席上提交，由黃埔花園業主委員會在2003年9月29日提交的意見書。

(會後補註：該意見書其後已隨立法會CB(1)2532/02-03(01)號文件送交委員。)

3. 環境運輸及工務局副秘書長向委員簡介政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)2493/02-03(01)號文件)。

4. 鄭家富議員重申其關注到，政府當局將沙中線規劃的此等重要發展告知傳媒，而未有知會交通事務委員會或其轄下小組委員會的舉動，對於改善行政當局與立法機關的關係顯然沒有任何好處。

5. 環境運輸及工務局副秘書長回答時強調，由於九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)進行的方案檢討尚未完成，當局尚未就沙中線工程項目的任何變動作出決定。

但鑒於委員對此表示關注，政府當局遂決定藉此機會向委員簡述該工程項目規劃的最新發展。

興建金鐘站及在慈雲山提供鐵路服務

6. 李華明議員要求政府當局就興建金鐘站及在慈雲山提供鐵路服務方面的擬議改動作出澄清。鑒於添馬艦發展項目仍然擱置，他質疑當局將沙中線金鐘站由添馬艦遷移至現時地鐵港島線金鐘站以東的位置，是否言之過早。至於使用旅客捷運系統(下稱“捷運系統”)把慈雲山區與主線連接起來的建議，李議員詢問該捷運系統會否提供充足的載客量，以應付區內居民的需要。

7. 關於沙中線金鐘站的規劃，環境運輸及工務局副秘書長解釋，政府當局仍在研究添馬艦發展項目。基於保安理由，新政府總部大樓及立法會大樓之下不應設有任何鐵路車站或隧道。有見及此，沙中線將不會在添馬艦設站。九鐵公司現時就沙中線作出的規劃，亦是以此作為基礎。

8. 至於在慈雲山區提供鐵路服務的問題，九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生表示，在慈雲山地底興建大規模重型鐵路車站的技術困難，將使整項工程的難度大大提高，所需成本亦會變得極為高昂。除了會導致工程項目進度出現重大延誤外，該車站亦可能有其他安全問題。因此，九鐵公司的結論是最好在區內設立另一形式的交通聯繫，以連接鑽石山站。建議的捷運系統和機場內使用的輕型鐵路系統相若，可每小時接載多達20 000至40 000人次的乘客，確實數目須視乎系統種類及使用車卡數目而定。他向委員保證，根據九鐵公司所作研究，捷運系統將足以應付有關需求，因為慈雲山區尚有其他公共交通工具提供服務。

東鐵過海方案

9. 鄭家富議員表示，第二次鐵路發展研究認定了興建第四條過海鐵路線的兩個可行方案，它們分別是延長東鐵或東九龍線作為過海鐵路線。然而，政府當局在正式通過以“鐵路發展策略2000”(下稱“策略2000”)作為進一步擴展本港鐵路網絡的規劃大綱時，明確決定了豁除以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案。政府當局便是在此基礎上擬備沙中線的基本標書，讓兩間鐵路公司進行競投。若政府當局在批出標書後決定採用已被棄用的方案，以東鐵作為第四條過海鐵路線，原有的招標條件將出現重大變更。此舉明顯有違公平競投的原則。此外，他擔心此情況會導致地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)可

能就其在擬備標書方面所蒙受的損失，向當局提出索償。經考慮所有此等因素後，鄭議員強烈認為政府當局應按照原來計劃，延長東九龍線作為第四條過海鐵路線，並藉此避免對沙中線工程項目造成任何進一步延誤。

10. 劉江華議員贊同有需要加快推行沙中線工程項目，以便在馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)通車後紓緩九鐵大圍站的擠迫情況。他表示，政府當局重新考慮以東鐵作為第四條過海鐵路線方案的決定，已大大偏離了沙中線的原有規劃，因為當局原擬為該等在馬鞍山乘搭馬鞍山鐵路的乘客，提供直達港島商業中心區的直通列車服務。此實為政府當局向財務委員會提出撥款申請，以便向九鐵公司注資85億元興建馬鞍山鐵路時向委員及公眾作出的承諾，亦是令九鐵公司在競投沙中線專營權時較地鐵公司佔優的原因。劉議員強調上述鐵路系統的配合對於確保馬鞍山鐵路的財務可行性相當重要，並告誡政府當局須從九鐵網絡的整體成本效益，以及此項改動將對馬鞍山及九龍東南居民造成的影響，審慎研究當中所涉及的公眾利益。

11. 何鍾泰議員轉達工程界專業人士的一般意見時表示，政府當局在批出標書後請九鐵公司重新考慮以東鐵作為第四條過海鐵路線方案的決定，已引起本地及國際間對政府當局有否恪守工務計劃招標原則的深切關注。就此，如政府當局可提供中央投標委員會的有關指引，供委員參考，或會對此事有幫助。由於此事與公眾利益攸關，他對於環境運輸及工務局局長未有出席會議回答委員的問題亦感不滿。

12. 陳偉業議員認為，由於政府當局決定不容許在添馬艦發展項目地底設置任何鐵路車站或隧道，故此當局才有需要重新考慮以東鐵作為第四條過海鐵路線。他不滿政府當局專斷地作出此項改動，而未有顧及社會大眾的交通需要。

13. 環境運輸及工務局副秘書長回答時解釋，政府當局是根據沙中線工程計劃綱要所訂的基本方案而把專營權批予九鐵公司。工程計劃綱要亦訂明，獲批給專營權的公司可建議修改沙中線方案或加入更多細則，從而制訂沙中線的最終方案。作為審慎的商業機構，九鐵公司應爭取最大效益，以確保該工程項目在財政上的可行性。為此，九鐵公司現正重新研究及核證工程項目所採用的各項假設及規劃參數，從而在顧及現有九鐵網絡走線及沙中線工程計劃綱要所訂要求的情況下，訂定最合適的方案。九鐵公司現正研究可否在興建一條由大圍經東九龍前往紅磡的新鐵路線的同時將東鐵延長，以便由

紅磡取道金鐘及會展直達中環西。倘以東鐵作為過海鐵路線，過境旅客及東鐵乘客將可直達港島，此安排或可為九鐵公司帶來額外的車費收入。

14. 環境運輸及工務局副秘書長回應委員對批出標書的意見時重申，根據沙中線的工程計劃綱要，有關方面可進行方案檢討。因此，政府當局並未違反任何招標規定。政府所得的法律意見亦已確認此立場。路政署署長亦表示，基本標書雖被採納作為進行標書評審的工作，但沙中線工程計劃綱要已清楚訂明，在批出標書後可採用替代設計。由於規劃假設出現變動，政府當局現正嘗試訂定最理想的設計方案，藉以為社會謀取最大的利益。儘管如此，環境運輸及工務局副秘書長重申，政府當局尚未就任何改動作出決定，因九鐵公司仍在因應各項技術、財務及營運事宜檢討沙中線的方案。委員就有關改動對馬鞍山鐵路的營運所造成的影響而提出的關注，亦會一併作出考慮。

15. 然而，何鍾泰議員仍然不信納政府當局的解釋。他表示，只有在提交原來標書時曾一併提交的替代設計，才可在批出標書後獲採納。但現時的情況卻非如此，因為在基本標書內已明確豁除以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案。

16. 環境運輸及工務局常任秘書長察悉委員對工程項目進度的關注，並表示按照現時的時間表，九鐵公司的最終工程計劃設計已進入最終階段，並會在大約本年年底時完成。她向委員保證，政府當局對沙中線計劃相當重視，並希望委員不要再糾纏於假設性的法律問題，讓政府當局可盡快落實該計劃的設計方案。環境運輸及工務局常任秘書長亦表示，雖然須進行額外工作以展開進一步規劃及確認，但沙中線工程項目仍會一如“策略2000”所建議，如期於2008至2011年間完成。

17. 然而，主席指出，政府當局始終未能令委員信納，以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案，如獲得採納，它所提供的服務確實是最可以迎合市民的需求。儘管委員對於及早實施沙中線計劃感到關注，但政府當局不應在未有向委員提供充分理據的情況下，試圖要求委員匆匆通過其決定。

18. 環境運輸及工務局常任秘書長澄清，她只想表達政府當局希望盡快完成手頭上的工作，以便相應展開該工程項目的意向。政府當局在研究九鐵公司提出的最終設計方案時，會審慎考慮委員提出的意見及關注。政府當局亦會在作出最後決定前，安排向委員匯報有關結果。

19. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回答主席時證實，方案檢討工作已接近完成，九鐵公司現正就有關細節與政府當局進行最後階段的磋商。沙中線的工程計劃設計完成後，將會提交管理局考慮。但至於管理局會在何時作出決定，他就不得而知。

20. 鄭家富議員不信納政府當局的解釋。他代表屬民主黨的立法會議員發言時堅決表示，對沙中線大綱設計作出的任何改善，均須限於在東九龍線延長為過海鐵路線的範圍內提出。企圖作出其他涉及以東鐵作為第四條過海鐵路線的改動，均屬違反招標原則之舉，並會令人對政府有否致力維護香港的法治產生很大的疑問。為方便委員研究此事，他建議要求法律事務部提交文件，闡述政府當局可能採納以東鐵作為第四條過海鐵路線之舉，將會在法律上造成何種影響，因為在完成招標工作後作出此安排，是根本上偏離了沙中線工程計劃綱要所訂明的基本方案。

21. 主席總結有關討論時表示，從運輸規劃及財務角度而言，特別是考慮到現正進行的馬鞍山鐵路工程，委員對於政府當局決定重新考慮以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案表示有極大保留。政府當局在研究此事時應考慮委員在會議席上表達的關注，以及對該做法表示的強烈保留。她亦邀請政府當局透過其在九鐵公司管理局的代表，向管理局轉達委員的意見，以供考慮。若政府當局決定採納以東鐵作為第四條過海鐵路線的方案，當局必須就其決定向委員及市民作出清楚的交代。

政府當局

22. 經商議後，委員同意政府當局須在一至兩個月後，就其決定採納延長東鐵抑或東九龍線的方案，作為沙中線項目中提供第四條過海鐵路線的安排，向小組委員會作出匯報。小組委員會將視乎政府當局作出的匯報，決定將會進一步採取何種跟進行動。由於此事與公眾利益攸關，小組委員會或需向事務委員會匯報此事，以供研究。

II 2003年7月27日機場鐵路服務中斷事故

(立法會CB(1)2493/02-03(02)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

立法會CB(1)2335/02-03(04)號文件 —— 政府當局就2003年8月1日會議所提交的資料文件；及

立法會CB(1)2335/02-03(05)號文件 —— 地鐵有限公司就
2003年8月1日會議所提交的資料文件)

23. 環境運輸及工務局首席助理秘書長簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)2493/02-03(02)號文件)。該文件就2003年7月27日機場鐵路(下稱“機鐵”)服務中斷事故的調查結果提供進一步資料，並載列對委員於事務委員會2003年8月1日會議上提出的問題所作的回應。

24. 地鐵公司車務主管許業雄先生就服務中斷事故所造成的不便向委員及市民致歉。他強調地鐵公司對鐵路安全相當重視，並表示該公司已在事故發生後進行詳細的調查，以及向政府當局提交報告(載於政府當局所提交文件的附件A)。除了確定導致服務受阻的原因外，報告內亦建議進一步作出多項改善。地鐵公司會實施所需措施，以進一步改善其服務。

25. 地鐵公司車務主管回應委員於事務委員會2003年8月1日上次會議席上所提出，有關機鐵服務表現及維修事宜的關注時表示，從所發生的重大事故數目不斷減少，可見機鐵的服務表現一直有改善。自營運協議於2000年6月生效以來，地鐵公司一直能達到該協議所訂，各項有關機場快線及地鐵東涌線的服務表現基準。在2003年截至7月為止，以機場快線及東涌線在“列車服務供應”、“列車服務準時性”及“乘客車程準時性”三方面而言，地鐵公司均能達到99%以上的服務水準。至於外判維修工程的水準，地鐵公司車務主管向委員保證，無論是由地鐵公司員工抑或承辦商負責的維修工作，均須達到相同的要求和標準，以確保為乘客提供安全和高質素的服務。地鐵公司車務主管進一步澄清，是次事件所涉及的故障組件是新近安裝的設備，與任何外判維修工程無關。

26. 鄭家富議員提述自機鐵於1998年通車以來的逾5年間，曾先後發生10宗重大事故，所涉及的服務中斷時數合計超過30小時。他質疑營運協議所載的現有服務表現基準是否有效，因該套基準完全不能用作衡量地鐵服務受阻期間對乘客造成不便所反映出來的地鐵服務實際表現。他表示，地鐵公司在此方面的服務表現水平未能令人感到滿意，絕對不應為此感到自滿，而政府當局以其承擔的規管角色而言，亦應認真考慮他的建議，在營

政府當局 運協議中增訂和列車服務受阻有關的服務表現基準，以確保公眾利益獲得適當的保障。若沒有上述指標，行政長官會同行政會議將極難在有需要時行使其法定權力，就嚴重的服務中斷事故施加懲罰。他重申其認為地鐵公司應就廣大乘客所蒙受的不便提供機鐵票價優惠，以示歉意。

27. 環境運輸及工務局首席助理秘書長回應時向委員保證，政府當局對每宗服務中斷事故均相當重視。香港鐵路視察組(下稱“視察組”)會確保找出任何重大事故的成因，並相應採取所有必要的補救及改善措施。

28. 環境運輸及工務局首席助理秘書長進一步表示，營運協議所訂的現有服務表現基準是衡量地鐵公司列車服務水平的有用指標，且與國際做法一致。運輸署署長每年均會對該等服務表現基準及地鐵公司的實際服務表現作出檢討。在該等服務表現基準中，列車服務供應、乘客車程準時性及列車服務準時性均被視為衡量地鐵公司列車服務水平的適當標準，特別是就地鐵公司實際列車班次與編定列車班次作出比較的列車服務供應基準，已可作為列車發生故障的服務表現指標。

29. 劉江華議員提述因電力供應或信號系統問題而發生過數宗重大機鐵服務中斷事故，並質疑此情況是否顯示該兩個重要系統出現任何系統性的故障。他亦就此詢問，有關的修理及維修工程由承辦商負責抑或由地鐵公司自費進行。他提述九廣東鐵亦為露天鐵路系統，並詢問視察組有否就架空電纜所涉及的問題，對機鐵與東鐵的服務表現作出比較評估。

30. 總鐵路視察主任回答時表示，涉及架空電纜設備問題的重大機鐵事故均在機鐵通車初期發生。在有關系統運作一段時間後，近年已再無出現類似的問題。視察組在檢討有關事故後，對地鐵公司作出改善以避免再次發生同類事故感到滿意。由於東鐵自80年代開始實施電氣化列車運作，因此並無相關數據，可就兩條鐵路通車初期的架空電纜設備的表現作出比較。地鐵公司車務主管補充時向委員保證，地鐵公司對每宗服務受阻事故均相當重視，並會相應作出技術上的改善。

31. 儘管有上述解釋，劉江華議員始終認為運輸署有責任密切監察機鐵在服務可靠程度方面的表現。機鐵經常發生導致服務長時間受阻的重大事故，情況實屬極不理想。

32. 譚耀宗議員表示，乘客依賴機鐵將他們準時接載前往機場，他強調，地鐵公司有需要作出安排，以便在出現服務中斷情況時及時提供足夠的緊急交通服務。為此，他認為當局或有需要訂定有關的服務表現指標。

33. 地鐵公司車務主管解釋，在列車服務受阻期間，將極難單單依靠緊急巴士服務以取代列車服務。在短時間內調動大量緊急巴士，亦屬非常困難，尤其是在列車服務中斷初期。地鐵公司一旦預期會出現嚴重的服務延誤情況，即會根據既定的警報系統知會運輸署緊急交通應變協調中心。地鐵公司亦會立即利用機場快線穿梭巴士和公共巴士聯會提供的巴士，為乘客提供緊急巴士服務。就後者而言，有關的安排是在30分鐘內調派若干緊急巴士接載乘客。在此方面，譚耀宗議員認為確保滯留乘客獲知會提供緊急巴士服務的時間安排，實屬至為重要。

34. 陳偉業議員對機鐵的服務表現深表關注。他認為一旦出現服務受阻的情況，政府當局應向專利巴士公司求助，以便提供緊急交通服務。首席運輸主任／巴士及鐵路回答時表示，在此次事故發生後，政府當局已與地鐵公司檢討提供緊急交通服務的事宜。根據運輸署現時與專利巴士公司作出的安排，當情況有此需要時，部分現有的專利巴士路線將改道行走機場快線及東涌線各車站，以便接載滯留的鐵路乘客。就此，當局亦已檢討臨時的上落客安排，並將有關安排知會所涉及的服務供應商。

政府當局

35. 儘管政府當局作出上述回覆，陳偉業議員認為在此方面或許仍有可作進一步改善之處。為方便委員瞭解有關情況，他要求政府當局提供詳細資料，說明在服務中斷期間於機場快線及東涌線各車站提供緊急交通服務的情況，包括由各公共交通機構所提供的此類服務的時間安排及載客量。

III 其他事項

36. 議事完畢，會議於下午6時25分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年10月31日