附件C

立法會
Legislative Council

立法會CB(1)475/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PS/2/00/1

立法會交通事務委員會

研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜
小組委員會會議紀要

日　期　：**2001年1月4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　：劉健儀議員, JP (主席)
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
劉炳章議員

缺席委員　：劉千石議員, JP
鄭家富議員

出席會議的非委員的議員　：黃成智議員

出席公職人員：**參與議程第II項的討論**

運輸局

運輸局首席助理局長(4)
蕭偉全先生

運輸局首席助理局長(7)
溫文隆先生

路政署

鐵路拓展處處長
蔡新榮先生

鐵路拓展處副處長
馬利德先生

運輸署

總工程師／主要公路發展
陳錦信先生

應邀出席者： **九廣鐵路公司**

東鐵支線總監
李鏡權先生

東鐵支線建造總經理
胡世謙先生

項目經理 —— 馬鞍山段
譚祐基先生

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

經辦人／部門

* * * * * *

II. 馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線 —— 主要基建工程

(立法會CB(1)304/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

2. 運輸局首席助理局長(4)應主席所請，向委員簡介政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)304/00-01號文件)所載，馬鞍山至大圍鐵路線(下稱"馬鞍山鐵路")及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(下稱"尖沙咀支線")的主要基建工程的範圍，以及此等工程的開支。視乎委員的意見，政府當局計劃於2001年1月17日向工務小組委員會提出申請，把馬鞍山鐵路部分主要基建工程(包括4條行人隧道及1條行人天橋)及尖沙咀支線的主要基建工程提升為甲級工程。有關建議如獲得工務小組委員會通過，即會於2001年2月提交財務委員會審議。

經辦人／部門

3. 鐵路拓展處副處長利用投影機，向委員闡述馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的主要基建工程中各個項目的詳細圖則。

* * * * * *

馬鞍山鐵路

15. 為方便委員瞭解有關工程的技術細則，陳偉業議員要求當局提交馬鞍山鐵路工程的環境影響評估研究最終報告及可行性研究報告，供委員參閱。

政府當局及九鐵公司

(*會後補註*：上述報告已存放於立法會圖書館。)

公共運輸交匯處

16. 關於馬鞍山鐵路擬議主要基建工程之下的兩個有蓋公共運輸交匯處，劉炳章議員認為在設計上應作出適當安排，以便引入天然空氣及光線。此外，政府當局亦應訂定適當措施，處理公共運輸交匯處一帶可能出現的交通擠塞問題。運輸局首席助理局長(4)察悉委員的意見，並表示當局在設計公共運輸交匯處時會考慮上述各點，而在完成詳細的設計後亦會進一步作出諮詢。

噪音問題

17. 劉江華議員指出，沙田區的居民深切關注到，馬鞍山鐵路的建造工程及運作所造成的噪音對他們必然會有很大影響，尤其是恒安站及第一城站與現有的學校相距極近，僅約10米之遙；為此，他詢問政府當局將會採取何種保障措施，藉以消除居民、校方和家長的憂慮，並確保鐵路沿線附近的住宅(包括沙角邨、沙田第一城和馬鞍山中心)及區內的學校不致受到不良影響。就此，他特別問及沿鐵路線裝設的新隔音屏障與東鐵現有的隔音屏障在效能方面如何比較。

18. 運輸局首席助理局長(4)回應時表示，馬鞍山鐵路是《環境影響評估條例》(第499章)所訂的指定工程項目，故此九鐵公司必須採取適當措施把所造成的噪音滋擾減至最低，以確保符合環境許可證所訂的嚴格條件。

19. 東鐵支線總監李鏡權先生補充時解釋，馬鞍山鐵路和依靠隔音屏障紓減運作噪音的東鐵不同，它在設計及工程上均有較佳安排，可從根源處紓減鐵路噪音。他又指出，環境影響評估研究中建議採取的所有緩解措施，均是按繁忙時段內每兩分鐘有一班8節車廂列車駛過的營運情況而設計。九鐵公司有信心馬鞍山鐵路對鄰近地區造成的噪音影響，將不會超出法定的限制。在營運

經辦人／部門

初期，馬鞍山鐵路在繁忙時段會每隔兩分半鐘開出一班4節車廂的列車，因此噪音水平應會更低。

20. 然而，劉江華議員認為九鐵公司應針對實際情況採取有效的緩解措施，因為即使噪音水平低於環境影響評估研究所訂的規定，仍會對居民造成滋擾，尤其是對區內的學校而言。東鐵支線總監回應時表示，根據法例規定及環境影響評估研究的模擬數據，噪音水平應維持在55分貝以下。

21. 就九鐵公司的回應，劉江華議員質疑有何措施能夠將鐵路運作的噪音減至與一般道路的噪音水平相若。東鐵支線總監解釋，首先，馬鞍山鐵路會採用多重隔音系統，列車兩旁將裝有邊罩，而車底則會加上吸音墊，以吸收車輪與路軌接觸所產生的噪音。路軌亦會敷設在彈性底板及以橡膠承托的浮動平板上，藉以吸收震動時所產生的噪音。另一方面，高架橋的護牆將會進一步阻隔經空氣傳送的噪音，而該等護牆在建造時已留有餘地，可以由現時的1.2米進一步加高至4米。他向委員保證，雖然鐵路營運會增加附近地方的噪音水平，但九鐵公司有信心在實施上述兩組措施後，馬鞍山鐵路所經的大部分地方，包括沙田第一城位於鐵路旁邊的學校，實際上所承受的噪音水平均不會超逾55分貝，亦即《噪音管制條例》(第400章)技術備忘錄所訂明的噪音水平。

九鐵公司 東鐵支線總監應主席所請，答允提供有關馬鞍山鐵路沿線地方的日後噪音水平的詳細資料。

(*會後補註*：所需資料已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

22. 陳偉業議員詢問，倘噪音水平未能按所作承諾維持在55分貝或以下，政府當局將會採取何種補救措施，以及會否向受影響居民作出賠償。運輸局首席助理局長(4)回應時強調，馬鞍山鐵路是《環境影響評估條例》(第499章)所訂的指定工程項目，而在環境保護署(下稱“環保署”)發出的環境許可證之下，已就該項工程的建造及營運訂定嚴格的條件。如九鐵違反有關的條件，建造工程將被中止，直至有關方面採取適當的補救措施。在此方面，九鐵公司必須聘請專業人士監察及審查工程的環境影響，以確保把所造成的噪音滋擾減至最低。為釋除委員的疑慮，他答允向環保署查證環境許可證內就有關教育機構的可接受噪音限制為何。

政府當局

(*會後補註*：政府當局作出回應的文件已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

經辦人／部門

大圍站的過分擠逼問題

23. 東鐵支線總監就委員有關大圍站過分擠逼情況的關注作出回應時表示，九鐵公司已一直密切監察大圍至九龍塘此主要鐵路段的乘客需求和載客量。由於預期馬鞍山鐵路會帶來額外的載客量，九鐵現正採取措施提高載客量，包括翻新車廂及改善訊號系統。在所有改善措施於2003年完成時，東鐵將可於繁忙時段內提供每小時最多27班列車的服務，載客量接近10萬人次。

24. 然而，黃成智議員認為九鐵公司所作預測，可能未有顧及在東鐵服務延展至尖沙咀後轉乘東鐵的額外乘客量。東鐵支線總監回應時表示，為了應付馬鞍山鐵路帶來的乘客需求，大圍站轉車設施的設計會盡量把乘客引導至月台前端或後端車廂，因為該處有較多空間。此外，當改善訊號系統的工作於2003年完成後，九鐵公司將可在有需要時從火炭調派更多空車前往大圍站，紓緩瓶頸情況。黃議員就此要求九鐵公司作出相同的彈性安排，紓緩粉嶺車站的乘客需求。

25. 劉江華議員指出，問題的關鍵在於九鐵公司在2003年後，將無法再進一步提高東鐵的載客量。鑒於新界人口持續增長，他並不信服在連接大圍與九龍的第二條鐵路欠奉的情況下，東鐵仍能應付直至2011年的乘客需求，而大圍站負荷過重的情況亦不會達到不可接受的水平。東鐵支線總監回應時強調，在實施已承諾進行的擴充及改善措施後，東鐵的載客量將可達到每小時10萬人次，而2011年的預計乘客需求量則為8萬人次。他答允
九鐵公司 提供直至2011年東鐵的乘客需求量及列車服務的預測數字，供委員參考。

(*會後補註*：所需資料已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

26. 劉江華議員重申其對因馬鞍山鐵路的轉車乘客而令大圍站過分擠逼情況進一步惡化的深切關注，並要求九鐵公司向馬鞍山鐵路的乘客作出確切的承諾，保證他們於早上繁忙時段在大圍站轉車時，必定可登上其抵達轉車站後的首班往九龍的列車。東鐵支線總監回應時答允作出上述承諾，但須附帶下列條件：

(a) 列車服務正常運作；

經辦人／部門

(b) 乘客並無刻意選擇在某一車廂登車，特別是列車中央部分，以便在下車後可較快前往出口；及

(c) 所作承諾並不適用於"繁忙時段內的高峯時間"，即上午8時30分以後的10多分鐘時間內。

就九鐵公司所開列的條件，劉江華議員表示該3項條件均不應造成太大問題。第一，列車服務正常運作必然是先決的條件。第二，就選擇在某一車廂登車，九鐵公司已承諾會在九龍塘站實施相應的改善措施以及在設計大圍站轉車設施時，盡量把乘客引導至月台前端或後端車廂。第三，有關承諾的適用時段是泛指整個早上繁忙時段，而不是繁忙時段內的高峯時間。劉江華議員要求把九鐵公司在是次會議上作出的承諾記錄在案，如日後九鐵公司未能履行其諾言，東鐵支線總監便需為此負上責任。

一般關注事項

27. 就九鐵公司作出的兩項承諾，即馬鞍山鐵路沿線大部分地區(包括位於沙田第一城的學校)的噪音水平不會超出55分貝，以及馬鞍山鐵路乘客可於早上繁忙時段內在抵達大圍轉車站後登上首班往九龍的列車，劉江華議員詢問，如上述兩項承諾未能兌現，運輸局將採取何種行動。運輸局首席助理局長(4)回應時表示，政府當局會密切監察九鐵公司有否遵守馬鞍山鐵路工程的環境許可證所訂明的規定。九鐵公司如違反任何法定規定，將會受到懲罰。他答允於會後向委員提供有關資料。關於第二項承諾，他表示作為一間負責任的公共機構，九鐵公司必須信守其承諾。政府會確保九鐵公司根據有關法例提供安全、有效率及可靠的服務。

政府當局

(*會後補註*：所需資料已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

28. 關於劉江華議員就連接大圍至九龍的第二條鐵路線所提出的查詢，運輸局首席助理局長(7)回應時表示，連接大圍至鑽石山的鐵路線已連同第四條過海鐵路線及東九龍線，一併納入《鐵路發展策略2000》的沙田至中環線工程計劃，作為下一階段鐵路網絡擴展計劃的一部分。政府當局將於2001年年初邀請兩間鐵路公司競投有關的工程合約。在進行標書評審時，若鐵路公司有能力於較短時間內完成計劃內的全部或部分工程，將會獲得較高分數。

29. 陳偉業議員對於運輸局監察馬鞍山鐵路及尖沙咀支線工程施工情況的能力深表關注。他舉例指出，西鐵建造工程引起了諸多爭議，例如在元朗及屯門造成水浸，致令不少村民蒙受嚴重的財物損失。根據現時的安排，倘九鐵公司拒絕承擔責任，受影響居民須自行聘請專業人士證明其有充分理由提出申索，並向九鐵公司提出訴訟，以索取賠償。在缺乏財政資源的情況下，不少受影響居民被逼放棄索償。因此，他要求政府當局保證，九鐵公司須就鐵路工程對市民造成的損失負責，而受建造工程影響的居民亦可更容易提出索償，使其權利獲得較妥善的保障。

30. 運輸局首席助理局長(4)回應時向委員保證，政府會竭力確保鐵路計劃的建造工程不會造成任何不必要的滋擾。就馬鞍山鐵路及尖沙咀支線而言，當局已按照既定機制舉行跨部門會議，討論和九鐵公司的交通管理計劃、工地活動及環保措施有關的事宜，務求盡量減輕建造工程所造成的滋擾。鐵路拓展處副處長補充時指出，具體而言，當局會成立工地聯絡小組，研究九鐵公司提出的臨時交通管理計劃。該小組的成員將包括路政署、運輸署、警務處及各區民政事務處的代表。此外，九鐵公司亦須成立專責小組，負責進行工地監督及環境監察和評審的工作。為了確保能迅速回應市民大眾對鐵路工程提出的關注事項，九鐵公司亦會設立社區聯絡辦事處，以及由有關區議會及區內關注小組的代表組成的社區聯絡小組。收集所得的公眾意見將轉交政府當局考慮，以供採取所需行動及進行監察工作。就此方面，何鍾泰議員認為應作出特別安排，以便運送馬鞍山鐵路高架橋建造工程所需的預製組件，從而確保區內交通不致受到干擾。

31. 鑒於西鐵工程計劃亦由類似的機制監管，陳偉業議員對該機制的成效極表懷疑，而且他亦不信納鐵路工程所引致的民生問題會因此免致出現。他強烈要求當局成立獨立的委員會，就受影響居民提出的申索進行聆訊並作出仲裁，以恢復公眾對政府有能力以公正無私的方式保障其權益的信心。

32. 運輸局首席助理局長(4)回應時強調，《鐵路條例》(第519章)已訂有既定機制，讓受到鐵路建造工程影響的人士可就所蒙受的損失索償，而政府當局亦會繼續依法在法定規定的範圍內進行有關工作。至於馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的擬議主要基建工程，政府及九鐵公司均有信心工程計劃會以令人滿意的方式進行，對個別人士及社會整體造成的不便亦會減至最低。陳偉業議員對政府當局的回覆極表失望，並認為政府當局如採取此種官僚作風行事，顯然不可能發揮其監察功能。

經辦人／部門

33. 陳偉業議員不滿九鐵公司過往以武斷的態度處理受鐵路工程影響居民所提出的申索，並建議九鐵公司考慮成立獨立委員會處理日後的申索事宜，例如現時建議進行的主要基建工程所引致的申索個案。東鐵支線總監回應時表示，他不認同陳議員指九鐵公司過往漠視受影響居民權益的說法。他強調，根據現行安排，九鐵公司過往一直／將會聘用獨立專業人士進行施工前的勘查工作，而每宗申索亦會交由獨立的賠償測算師進行仔細審查。九鐵公司作為一間公共機構，必須確保所作出的任何賠償均有充分理據支持。就建議的主要基建工程而言，他向委員保證，九鐵公司定會謹慎行事，以確保對居民造成的滋擾可減至最低。陳偉業議員對九鐵公司的回覆不感信服，並表示為了保障受影響居民的利益，他會考慮在主要基建工程的撥款申請提交工務小組委員會審批時加入上述條件。

34. 儘管九鐵公司已作出解釋，但主席指出，受影響居民的申索一旦遭九鐵公司否決，便再無其他途徑可提出申索。由於不少居民均無力聘請專業人士就九鐵公司的決定作出反駁，以及透過法律行動追究到底，因此，他們的處境將相當窘迫。鑒於委員對此表示關注，東鐵支線總監答允考慮陳偉業議員提出的建議。

九鐵公司

(*會後補註*：九鐵公司作出回應的文件已隨立法會 CB(1)467/00-01 及 CB(1)469/00-01 號文件送交委員。)

35. 關於陳偉業議員對馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的收地安排所表達的關注，運輸局首席助理局長(4)回應時證實，當局無須就該兩項鐵路工程進行收地工作。

36. 關於資料文件中文本第17段，劉江華議員認為“(沙田)區議員並沒有就這些工程提出異議”的表述有誤導成分，而且未能反映政府當局就馬鞍山鐵路工程計劃諮詢沙田區議會時，區議員所提出的眾多意見及建議。事實上，部分關注事項已轉交九鐵公司考慮。有見及此，劉議員要求政府當局撤回該文件中上述語句。此外，他建議在提交工務小組委員會的討論文件中，開列沙田區議會議員提出的所有關注事項，讓議員清楚瞭解區內人士的意見。他的建議獲得主席的支持。

37. 運輸局首席助理局長(4)回應時澄清，政府當局絕無誤導議員之意。他請委員參閱有關文件的英文本，當中表明“Members of the Sha Tin District Council did not raise any adverse comments on the EPIW”。該語句所涉及的主要事項是主要基建工程，旨在表明沙田區議會

經辦人／部門

政府當局

議員並沒有就主要基建工程提出反對。儘管如此，他答允向委員提供沙田區議會議員就主要基建工程所提出意見的摘要。

(*會後補註*：所需資料已隨立法會CB(1)482/00-01號文件送交委員。)

38. 陳偉業議員代表民主黨議員，對有關的撥款建議表示有所保留。

39. 石禮謙議員支持建議的主要基建工程，但他要求政府當局在有關項目提交工務小組委員會審議前，向委員提供和16.5%間接費用有關的資料。

40. 劉江華議員要求政府當局及九鐵公司在有關項目提交工務小組委員會審議前，提供他要求取得的所有資料。

41. 主席請政府當局察悉委員在會議席上提出的意見及建議。

* * * * * *

立法會秘書處
2001年2月7日