

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)552/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2006年11月17日(星期五)
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, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
鄭家富議員
陳偉業議員
李永達議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
朱潘潔雯女士

運輸署
助理署長／新界
羅鳳屏小姐

經辦人／部門

運輸署
首席運輸主任／巴士及鐵路
歐陽月華小姐

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

九廣鐵路公司

運輸高級總監
李殷泰先生

西鐵客運總經理
徐偉強先生

高級公司事務經理
黃景雄先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員：高級議會秘書(1)2
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)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)262/06-07 號 —— 2006年10月24日會議的紀要)

2006年10月24日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

III 2007年1月5日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)264/06-07(01)——待議事項一覽表
號文件

立法會CB(1)264/06-07(02)——跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意在訂於2007年1月5日(星期五)上午10時45分舉行的下次會議上討論以下事項 ——

(a) 沙田至中環線(下稱"沙中線") —— 此事項由王國興議員建議，並獲得劉江華議員支持。兩位委員同樣關注有關項目的規劃及實施出現的延誤。他們希望政府當局可在無需待《兩鐵合併條例草案》委員會討論得出結果的情況下，簡報有關項目在設計、融資及實施詳情方面的最新情況；及

(b) 廣深港高速鐵路及北環線 —— 此事由主席建議，她關注到，儘管2006年4月21日的小組委員會會議顯示委員屬意採用"專用通道方案"而非"共用通道方案"來興建廣深港高速鐵路香港段，但當局已尋求行政會議的批准，採用行車時間長很多的後述方案。

IV 九廣鐵路公司提供的輕便鐵路服務

(立法會CB(1)264/06-07(03)——政府當局提供的資料文件)

4. 環境運輸及工務局副秘書長指出有關資料文件的要點，解釋九廣鐵路公司(下稱"九鐵")提供的輕便鐵路(下稱"輕鐵")服務及其在新界西北區的角色。

5. 九鐵運輸高級總監李殷泰先生表示，自西鐵在2003年通車後，新界西北的交通網絡已大為改善。很多跨區來往屯門、元朗和天水圍的居民已轉乘西鐵。乘客對輕鐵長途服務的需求因而顯著下降，但對天水圍和屯門區內短途服務的需求則有所增加。數據顯示，輕鐵每天來往屯門與元朗的平均乘客量由40 000人次減至22 000人次，減幅為45%，而每天來往屯門與天水圍的平均乘客量則由35 000人次減至13 000人次，減幅為64%。

6. 九鐵運輸高級總監進一步表示，西鐵通車後，輕鐵便擔當起為西鐵提供接駁服務的角色，因為輕鐵乘客可在元朗、天水圍、兆康和屯門站轉乘西鐵。因此，輕鐵和接駁巴士每天的平均乘客量增至474 000人次，與西鐵通車前的乘客量相比，增幅超過23%。他表示，九鐵

會透過有效調配資源，在顧及乘客交通需求的情況下，不時檢討輕鐵在新界西北區的角色及其向西鐵提供的接駁服務。九鐵在規劃提供高效率的交通網絡時，會考慮區議會及乘客的意見。

取消輕鐵761號線

7. 王國興議員表示，雖然九鐵表示在提供交通服務時會考慮乘客及區議會的意見，但他不明白為何即使區內居民強烈反對取消輕鐵761號線，但九鐵卻沒有就此事諮詢他們。環境運輸及工務局副秘書長表示，從政府當局的角度而言，區議會及乘客的意見亦應在九鐵在提供及重組服務時所考慮的因素之中。這是為何九鐵須與區議會舉行多次會議，收集他們的意見。在宣布取消輕鐵761號線之前，九鐵曾就各條輕鐵路線的乘客量及乘客的交通模式進行調查。結果發現，把用於使用率不足的761號線的資源改投在服務需求較大的705及706號線可令資源得到更有效的運用。由於乘客之間有不同意見實屬無可避免，九鐵須在平衡當區居民意見及有效地運用資源方面作出決定。政府當局認為，九鐵在這次事件上諮詢區議會及當區居民的工作尚有改善餘地。政府當局亦鼓勵九鐵更詳細地考慮當區居民其後的反應。這促使九鐵其後調整輕鐵服務，延長761P號線在非繁忙時間的路線，以服務5個受影響的車站，以及增加繁忙時間的巴士接駁服務，以方便前往元朗東的乘客。這顯示九鐵願意與區議會及當區居民磋商。事實上，九鐵將需在2006年11月向有關區議會匯報其經修訂的服務。九鐵運輸高級總監補充，九鐵一直與區議會就輕鐵路線的發展進行深入討論。結果發現，取消輕鐵761號線後，可更有效地重新調配有關資源，供705及706號線使用。九鐵透過將761P號線的候車時間由7分鐘減至4分半鐘來加強該條路線的服務。在接獲取消輕鐵761號線的反對意見後，九鐵與區議會曾在2006年8月至10月期間舉行多次會議，以減輕他們的疑慮。結果，雙方達成協議，在非繁忙時間保留761P號線延伸線的服務，為取消761號線後受影響的5個車站提供服務。九鐵會在繁忙時間開設新的K73P巴士接駁線，來往天水圍北與元朗。透過上述措施，受影響的乘客便可適應取消761號線所導致的改變。

8. 張學明議員注意到新的K73P巴士線並非九鐵服務的一部分，他對有關的巴士服務只作為暫時緩解措施而非九鐵長期承擔的服務表示關注。九鐵運輸高級總監表示，九鐵在提供K73P巴士線時一直都是向私營運輸公司租用巴士。在2006年10月討論巴士重組計劃的會議上同意，將會在3個月內檢討為天水圍北提供巴士服務一事，並會就此諮詢區議會。

9. 王國興議員詢問有否重組輕鐵路線的任何計劃；若有，此等計劃的時間表為何，以及會否諮詢區議會。九鐵運輸高級總監表示，九鐵會就重組輕鐵路線的任何建議諮詢區議會，但目前九鐵並無更改輕鐵路線的計劃。

10. 王國興議員指出，倘若有關方面曾就取消輕鐵761號線的建議進行適當的諮詢，居民便不會被迫在路軌上抗議。他希望政府當局及九鐵從這次不愉快的經驗中汲取教訓，並嘗試尊重區議會的意見。

輕鐵的表現

11. 張學明議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")的委員一直密切監察輕鐵的表現。輕鐵投入服務已超過10年，其列車被發現頗為殘舊，乘客亦要求更換列車。民建聯的委員促請九鐵盡早更換及加裝輕鐵的相關設施，例如扶手及月台幕門，但此等要求並未獲得應允。九鐵亦應考慮降低輕鐵票價。九鐵運輸高級總監表示，輕鐵服務是在1988年9月通車。根據供應商提供的資料，經過中期翻新的輕鐵列車的使用壽命約為40年。九鐵已為輕鐵列車擬訂中期翻新計劃，並預期在完成翻新工作後，列車車廂及相關設施將會大為改善。至於票價方面，九鐵運輸高級總監表示，輕鐵票價與專營巴士車費相若，被認為屬合理。自西鐵通車以來，輕鐵一直為西鐵乘客提供免費接駁服務。這意味約有三分之一的輕鐵服務是免費的。

12. 王國興議員察悉輕鐵路線的長度已延伸達57%，以應付元朗、屯門及天水圍等新市鎮的發展，他詢問有否足夠的輕鐵列車以應付運作需求。九鐵運輸高級總監表示，在考慮提供輕鐵服務方面，九鐵將會考慮乘客需求及交通模式的轉變。西鐵通車後，長途乘客(即乘搭輕鐵來往天水圍、元朗及屯門的跨區交通)的需求大幅下降，而在天水圍及屯門區內的短途乘客需求卻有所增加。由於輕鐵有一半資源用來提供跨區服務，但此類服務只佔輕鐵總載客量不足一成，故有需要最有效地運用資源，以配合不斷轉變的乘客需求及交通模式。根據使用輕鐵服務的統計數字，現有的119輛輕鐵列車應可應付未來數年的乘客需求。

13. 王國興議員詢問，鑒於西鐵在2003年通車後輕鐵的載客量大幅上升，九鐵有否計劃增加輕鐵列車的數量。九鐵運輸高級總監表示，九鐵在1997年購買了20節輕鐵車卡。為了增加載客量，該公司對車廂內的座位安排作出了改動，以便騰出更多供站立的空間。此舉已令

載客容量增加15%。九鐵會適當調配資源，以應付長途及短途乘客不斷轉變的需求。值得注意的是，輕鐵乘客最多的時間是上午7時15分至7時45分，但在繁忙時段，大多數乘客可以在到達月台後登上第一列到站的列車；若沒法登上第一列車，亦只需等候數分鐘便可以登上第二列到站的列車。由於現時的輕鐵服務安排被認為屬可以接受，並且能滿足乘客需求，故在可見的將來未必需購買更多輕鐵列車。然而，九鐵將會繼續監察有關情況，並會適當地重新調配資源，以確保提供足夠的服務。

14. 王國興議員詢問政府當局在履行其監察輕鐵表現的角色方面，有否要求九鐵增加輕鐵列車車卡，以改善服務。他亦詢問政府當局對九鐵為應付輕鐵長途及短途乘客量不斷轉變的需求而調配輕鐵資源方面有否任何監管。環境運輸及工務局副秘書長表示，九鐵在調配輕鐵的資源時，將會考慮有所增加的乘客需求、交通模式的轉變及調配資源的成本效益。她表示，九鐵多年來曾增購列車車卡，供擴充輕鐵服務之用。九鐵亦須因應長途及短途乘客不斷轉變的需求，最適當地運用其資源，以便為市民提供更好的服務。九鐵在考慮對輕鐵路綫作出任何更改時，須諮詢運輸署，而運輸署則會就此等更改對乘客的影響進行評估。其後會進一步諮詢區議會。九鐵將會對所作的更改作出微調，以盡量減低對公眾造成的不便。

15. 主席察悉，自從西鐵在2003年通車以來，輕鐵便擔當接駁西鐵的角色，以輔助後者的服務。她得悉輕鐵的營運一直虧損，並詢問角色轉變對其財政狀況的影響，以及儘管輕鐵處於虧損狀態，但鑒於輕鐵透過加強交通網絡輔助西鐵，九鐵會否致力維持輕鐵服務。九鐵運輸高級總監表示，九鐵不會單獨評估輕鐵在財政上的可行性，但會從輕鐵、西鐵及接駁巴士所服務的新界西北交通網絡這個廣泛得多的角度來作這樣的評估。該三者的營運是以互補為基礎。雖然輕鐵服務每年的營運赤字(減去折舊成本)約為1億元，但輕鐵的財政狀況卻因為自從西鐵通車後便一直為轉乘西鐵的乘客提供免費接駁服務而變得複雜。因此，應將西鐵的部分收入撥歸輕鐵，以反映後者所提供的接駁服務。無論如何，預期輕鐵無法可在短期內消除營運赤字。

16. 何鍾泰議員表示，他一向認為，輕鐵的角色應是在新界西北擔當接駁作用，但鑒於其規模，實不能期望其營運會有盈利。鑒於兩鐵合併的計劃正進行當中，現在是適當時候由九鐵為輕鐵擬定長遠發展計劃，以期擴充其服務及將其轉化為一個有盈利的鐵路系統。九鐵運輸高級總監表示，輕鐵自從在1988年通車以來，九鐵

已為其系統投資約13億元，並曾進行多項改善工程，包括動用5億元將部分路軌提升至在高架橋行走。九鐵曾增購50節車卡。在考慮在輕鐵作一步投資時，九鐵需顧及成本效益及對整體交通網絡的益處，並會訂出長遠的發展計劃。

17. 湯家驊議員表示，委員有興趣知悉輕鐵的資源是否得到有效調配及此舉如何會對票價帶來影響。他要求九鐵提供有關輕鐵服務的基本資料，以便委員作出更有效的監察。九鐵運輸高級總監同意提供有關資料。

18. 張學明議員表示，他知道部分司機對於輕鐵列車獲給予優先過路權深表不滿。然而，根據乘客調查結果，給予作為集體運輸工具的輕鐵優先過路權的做法卻甚獲支持。鑒於司機與輕鐵乘客之間的矛盾，他詢問政府當局有否研究解決此問題的方法。環境運輸及工務局副秘書長表示，優先過路權的問題曾多次在區議會會議上提出。運輸署曾就此事進行研究，並接受優先過路權應更適當地給予體積大很多的輕鐵列車，因為此舉較安全及效率較高，尤其是在繁忙時間。不過，在非繁忙時間，優先過路權會有一定的彈性。由於部分輕鐵路線是在高架路軌上運行，這將有助解決與優先過路權有關的問題。

深港西部通道(下稱"西部通道")通車對西鐵及輕鐵服務的影響

19. 林健鋒議員詢問表示，自由黨的委員一直關注元朗及天水圍的交通發展。隨著西部通道在約7個後通車，對西鐵服務的需求預期會有所增加，對輕鐵所提供的接駁服務的需求亦會相應增加。他詢問現有的資源可否應付因西部通道通車而有所增加的乘客需求，以及會否有任何應急措施應付有關情況。運輸署助理署長(新界)表示，政府當局會與九鐵一同就加強提供運輸服務，以應付在西部通道通車後預期對西鐵及輕鐵服務有所增加的需求而努力。環境運輸及工務局副秘書長表示，屯門及元朗居民若打算利用西部通道過境，將需使用接駁服務。政府當局會在一至兩個月內向交通事務委員會匯報建議的交通安排，以應付因西部通道通車而有所增加的乘客需求。與此同時，當局需與內地當局訂出跨境安排。將會作出適當的列車服務調整(例如增加西鐵及輕鐵的班次)，以應付需求。九鐵運輸高級總監表示，九鐵尚未評估西部通道通車對西鐵及輕鐵服務的影響，因為該公司在制訂應變措施前，需等待政府對乘客需求作出評估。

他指出，鑒於現時西鐵的使用率只有40%，要吸納因西部通道通車而有所增加的乘客需求並無問題。至於輕鐵方面，透過最有效調配現有資源亦應可應付有所增加的乘客量。

IV 其他事項

20. 議事完畢，會議於上午11時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年12月19日