

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1206/06-07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 : 2007年1月5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
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

其他出席議員 : 陳婉嫻議員, JP

缺席委員 : 張學明議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC

出席公職人員 : 參與議程第IV及V項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長
容偉雄先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
陳志恩先生

經辦人／部門

路政署
鐵路拓展處處長
溫文隆先生

應邀出席人士：參與議程第IV及V項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

新鐵路工程策劃總經理
戚偉強先生

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)552/06-07 號 —— 2006 年 11 月 17 日
文件 會議的紀要)

2006年11月17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3月30日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)573/06-07(01) —— 待議事項一覽表
號文件)

立法會 CB(1)573/06-07(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件)

3. 委員建議在訂於2007年3月30日舉行的下次會議上討論以下事項——

(a) 南港島線；及

(b) 西港島線。

4. 環境運輸及工務局副秘書長表示，由於與該兩項鐵路工程項目相關的技術和其他問題仍未解決，政府當局需進一步研究，看看是否已準備就緒，可在2007年3月30日的會議上，向小組委員會匯報有關工程項目的進展。他答允盡快再向小組委員會交代此事。

5. 主席表示，若經檢討有關情況後，政府當局確定尚未作好準備，可在2007年3月30日的會議上向小組委員會匯報該兩個工程項目，有關會議將改於2007年5月4日舉行。

IV 沙田至中環線

(立法會——政府當局提供的資料文件
CB(1)573/06-07(03)號文件

立法會 CB(1)574/06-07 號——立法會秘書處擬備
文件 "有關沙田至中環線的
最新背景資料"

立法會 CB(1)636/06-07 號——立法會議員與沙田
區議會議員在2006年
11月23日舉行會議
及午餐聚會轉介有
關在沙田至中環線
項目中加設顯徑站
的事宜)

6. 環境運輸及工務局副秘書長藉重點說明有關資料文件的要點，向委員匯報擬建的沙田至中環線(下稱"沙中線")目前的情況。

7. 王國興議員十分關注在落實沙中線方面出現嚴重延誤的情況。鑒於沙中線工程項目進展緩慢，以致未能適時提供鐵路服務，應付東南九龍的居民及其他已規劃發展項目的需求。他亦質疑是否需在鑽石山設置新車廠，因為兩鐵合併應為兩間鐵路公司帶來協同效益。

8. 環境運輸及工務局副秘書長表示，沙中線的規劃仍在進行中，而政府當局很瞭解居民對早日提供沙中線的訴求。然而，沙中線的實施計劃要視乎啟德規劃檢

討落實啟德發展圖則和灣仔發展計劃第二期檢討落實中環灣仔繞道計劃的進展。為配合啟德發展的最新規劃，沙中線會在擬議的啟德城中心關設一個車站(啟德站)。隨着啟德分區計劃大綱圖公布後，當局現正進行公眾諮詢，蒐集公眾對東南九龍發展區前景的意見。九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生解釋，即使考慮到沙中線可能會在兩間鐵路公司合併後利用地鐵系統的部分車廠設施，但沙中線在市區設車廠，以便為整條鐵路提供緊急維修及滿足列車運行班次至關重要。

9. 王國興議員深切關注沙中線工程項目的落實將會取決於啟德規劃檢討、灣仔發展計劃第二期檢討及兩鐵合併的進展情況。他不滿政府沒有訂定興建沙中線的具體時間表。他詢問政府當局何時會向小組委員會提交沙中線工程項目的整體發展計劃。

10. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，沙中線工程項目需顧及啟德規劃檢討和灣仔發展計劃第二期檢討的規劃建議，而政府的目標是盡快推動沙中線工程項目的規劃。

11. 鄭家富議員關注到沙中線工程項目可能會被過度拖延，因為該項工程項目需與啟德規劃發展計劃、灣仔發展計劃第二期和兩鐵合併的工作互相配合。至於沙中線的融資安排，他擔心政府可能要為該項目支付巨額款項或透過向兩間鐵路公司批出物業發展權來補貼該項目的落實。更壞的情況是，當局就融資安排與兩間鐵路公司進行的磋商可能會進一步拖延沙中線工程項目。因此，鄭議員認為沙中線的落實應與兩鐵合併的工作相提並論，而九廣鐵路公司(下稱"九鐵")應獲授權按其原來的標書展開沙中線工程項目。

12. 環境運輸及工務局副秘書長表示沙中線的規劃並無因為兩鐵合併而暫緩進行。政府一直在研究九鐵提交的方案，並正研究沙中線應如何配合將在啟德地區發展的項目的交通需要及該條鐵路如何最有效地與灣仔發展計劃第二期檢討的結果相互配合，亦需顧及兩鐵合併的進展，尤其是轉乘安排。

13. 劉江華議員對沙中線的落實無甚進展深表關注。他亦評論道，政府當局提供的文件沒有包括建造用以連接紅磡站與黃埔區的自動輕便運輸系統及在顯徑增設車站的進展的資料。他指出，當九鐵獲批給沙中線工程項目時，該公司曾承諾全資興建該工程項目。劉議員表示，合併後的公司應履行九鐵的承諾及出資興建整個沙中線工程項目。他表示，黃埔及土瓜灣區的居民對興

建鐵路線期待已久。他認為交通基建工程項目(包括沙中線)應較啟德和灣仔區的其他發展工程項目更早實施。他擔心沙中線的落實可能會因而被過度拖延。

14. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府完全明白公眾對落實沙中線的訴求，並一直繼續推展沙中線工程項目。他亦表示，九鐵的規劃已顧及日後興建顯徑站的需要，而在黃埔建造自動輕便運輸系統的建議則仍在考慮中。他表示，政府當局會繼續與兩間鐵路公司研究如何落實該項目以及可能的融資模式。

15. 李永達議員提述地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")及九鐵沙中線工程項目的標書時表示，地鐵公司對沙中線的融資安排一向審慎，因為沙中線的顧客將會與在九龍塘站轉乘地鐵前往中環的東鐵乘客重疊。他詢問政府的計劃是否先完成兩鐵合併的工作，然後才與合併後的公司商討落實沙中線的事宜，這將需要一段時間才能完成。

16. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府仍在考慮推展沙中線工程項目各個方案的利弊，包括融資模式。雖然政府當局在此事上已有進展，但在現階段為沙中線工程項目提供具體的時間表實屬為時過早。

17. 李永達議員認為政府在沙中線的問題上開倒車。他表示，既然政府已把沙中線工程項目批給九鐵，該工程項目便應按照九鐵的標書進行。他表示，政府應履行其承諾，否則便會失去誠信。

18. 環境運輸及工務局副秘書長重申，沙中線工程項目的前期工作仍在進行中，目標是盡快就該項目作出決定。他表示，沙中線工程項目是主要的基建工程項目之一，並且仍在積極探討之中。

19. 陳偉業議員表示，有關文件沒有詳細比較沙中線原來方案與經多項修改(包括此類修改的財政影響)的修訂計劃，以及因沙中線計劃取消設置有關車站而受影響地區的其他交通安排。陳議員質疑是否需與兩間鐵路公司檢討沙中線的方案，因為政府已把沙中線工程項目批給九鐵，該公司便應按照原來的協議進行有關計劃。他表示，每當政府與地鐵公司討論該公司承造新鐵路項目(例如機場快線、迪士尼線及東涌纜車)的財政安排時，所得出的條款往往對普羅市民不利。陳議員表示，他強烈反對在不經廣泛諮詢的情況下便在各區提供自動輕便運輸系統，因為有關建議是現行運輸政策的根本改變，並會對其他交通工具(例如巴士、的士及公共小型巴士)的經營能力帶來深遠影響。

20. 陳婉嫻議員關注到沙中線工程項目的延誤情況。她認為應按照與九鐵在其原來標書內擬定的條款，加快進行沙中線工程項目。她亦關注建議在鑽石山興建沙中線車廠對環境的影響，並詢問有關建議的詳情。

21. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，九鐵的沙中線標書獲接納後，九鐵曾對其基本標書作出多項修改。政府因而需要仔細考慮沙中線工程項目此等修改及最新的情況，然後才決定該工程項目的未來路向。待正在進行的同時涵蓋應否提供自動輕便運輸系統及車廠安排的檢討得出結果後，便須就最終方案擬稿達成共識，其後便會把該方案提交行政會議作決定。

22. 何鍾泰議員察悉委員對沙中線工程項目開倒車的關注，以及政府當局有關正積極跟進沙中線工程項目的回應，他表示沙中線工程項目對新界與中環的交通連接極為重要，尤其是在紓緩過海行車隧道的交通擠塞方面。他認為，應考慮在兩間鐵路公司的合併協議內加入興建沙中線的安排及時間表，以保障公眾利益。何議員詢問兩鐵合併會否利便提供沙中線整合轉車的安排。

23. 環境運輸及工務局副秘書長表示會盡力加快兩間鐵路公司合併的過程，並會考慮何鍾泰議員的建議。至於沙中線的轉車安排，新鐵路工程高級總監表示，九鐵和地鐵公司會就沙中線鑽石山及金鐘站的轉車安排緊密合作，並估計八成的乘客將可在鑽石山站的對面月台轉車，並會在金鐘站提供方便的轉車安排。

24. 劉江華議員十分關注儘管九鐵在原來方案中承諾出資建造整個沙中線工程項目，但最新的發展是該工程項目的財務安排仍在檢討中，這樣可能會導致政府需為該工程項目出資。劉議員質疑為何合併後的公司不會被要求出資建造整個沙中線工程項目，因為在兩鐵合併的框架下，地鐵公司已獲批給多幅具相當價值的用地的發展權。他關注到，進一步磋商沙中線工程項目的融資會過度拖延落實沙中線工程項目。劉議員認為可能需在兩鐵合併的框架下釐清沙中線工程項目的融資安排和實施時間表。

25. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，當局正因應兩鐵合併的情況考慮沙中線工程項目的財務安排，目前尚未有定案。他指出，九鐵是一間由政府全資擁有的公司，而九鐵承諾出資興建沙中線工程項目在某程度上亦是由公帑來承擔。環境運輸及工務局副秘書長表示，政府將會向小組委員會匯報就沙中線工程項目融資安排進行磋商的結果。

26. 李永達議員關注到，由於九鐵已承諾全資興建沙中線工程項目，他懷疑政府在此問題上是否開倒車，並且不打算如九鐵原來標書所載，出資興建沙中線工程項目。他表示，在這樣的情況下，政府將會誠信盡失。他認為沙中線工程項目的融資安排應在兩鐵合併的框架下釐清。

27. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府仍未與兩間鐵路公司磋商沙中線工程項目的融資安排，亦沒有就沙中線工程項目的任何承諾開倒車。

28. 陳偉業議員表示，沙中線問題已突顯兩鐵合併建議帶來的負面影響，因為可能為了兩鐵合併而需花費數以百萬計的公帑。他重申，政府當局應提供完整的報告，說明沙中線的重新定線的理據和成本效益、車站選址、預計乘客數目等方面的詳情。

政府當局

29. 環境運輸及工務局副秘書長承諾向小組委員會提供詳盡資料，說明沙中線的最新建議。

V 廣深港高速鐵路及北環線

(立法會——政府當局提供的
CB(1)573/06-07(04)號文件 資料文件
立法會CB(1)573/06-07(05)——九廣鐵路公司提供的
號文件 的簡介資料)

九鐵作出的簡報

30. 新鐵路工程高級總監表示，在過去6個月，九鐵曾與內地鐵路當局討論廣深港高速鐵路，並交換有關該條鐵路的技術性資料，例如信號系統、列車班次等。討論的結果是，根據共用通道方案，由西九龍總站前往邊界的預計行車時間為25分鐘，而前往廣州石壁站則為60分鐘。根據專用通道方案，由西九龍總站前往邊界的行車時間為13分鐘，而前往石壁則為48分鐘。

31. 九鐵新鐵路工程策劃總經理戚偉強先生補充，廣深港高速鐵路日後會與內地石壁至武漢，以及龍華至上海的鐵路網絡連接。香港的西九龍總站及內地的石壁、龍華和福田站將會提供出入境及海關設施。他表示，內地方面最近已證實他們在深圳福田增設車站的決定，為來往深圳市中心的廣深港高速鐵路乘客服務。他進一步闡述廣深港高速鐵路最新的進展情況及廣深港高速鐵路內地各站與其他鐵路線連接的地點。新鐵路工程高級總監補充道，乘客日後可以透過廣深港高速鐵路，在約10小時內由香港的西九龍總站直達北京。他表示，九鐵

會繼續與內地方面商討廣深港高速鐵路的進一步規劃，並已展開多項顧問研究，包括各走線方案的技術性研究、廣深港高速鐵路的運作、乘客量預測、財政營運能力及經濟影響、初步的地盤勘測及環境影響評估等。他表示，九鐵打算在2007年年中就建議的北環線及廣深港高速鐵路向政府提交研究報告。

討論

32. 王國興議員表示，內地有關當局已就廣深港高速鐵路內地段擬訂全盤計劃和時間表，但香港方面的工程進展卻極為緩慢。王議員提述立法會CB(1)573/06-07(04)號文件附件B時關注到，共用通道方案和專用通道方案在財政上均不可行。他詢問政府會否建議其他在財政上可行的廣深港高速鐵路方案。他質疑，根據西鐵目前的乘客量，其2016年的預計乘客量(即每日平均60萬人次)是否切合實際。

33. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，廣深港高速鐵路的兩個方案本身在財政上不可行此一事實只代表政府須為該工程項目提供部分資金。政府將會考慮廣深港高速鐵路內地段作出的改動，集中評估廣深港高速鐵路兩個方案，即共用通道方案和專用通道方案的可行性，該兩個方案將會對有關工程項目產生不同的技術、財政及時間影響。新鐵路工程高級總監補充，西鐵現時的乘客量每天約為200 000至210 000人次。他表示，2016年的西鐵乘客量預測是根據九龍南線及北環線已投入服務，而西鐵走廊沿線已進一步發展的假設得出。

34. 環境運輸及工務局副秘書長在回應王國興議員關於何時就廣深港高速鐵路擬採用的方案作出決定的詢問時表示，九鐵正就廣深港高速鐵路工程項目各方面進行研究，並仍在與內地有關當局討論有關廣深港高速鐵路工程項目的預計乘客量及詳細設計。

35. 劉江華議員關注到，內地方面的廣深港高速鐵路興建工程已在進行中，但香港有關各方卻仍在討論應採用哪個方案來建造廣深港高速鐵路香港段，導致廣深港高速鐵路香港段的工程較內地段落後6至7年。劉議員表示，廣深港高速鐵路香港段的建造工作必須加快，以免廣深港高速鐵路的乘客量會因與廣深港高速鐵路內地段連接的其他鐵路線將乘客分流到廣州和珠海而受到負面影響，特別是當此等地區的機場設施將會進一步發展時。他關注到廣深港高速鐵路的設計不是為了運送貨物，而在福田增設的車站將會成為內地華南鐵路線的總站。劉議員表示，一旦龍華和福田區發展成為內地的鐵

路運輸樞紐，香港便會被邊緣化及處於不利的位置。劉議員認為，廣深港高速鐵路採用專用通道方案才屬合理，因為該條鐵路最終會與內地其他鐵路連接，而廣深港高速鐵路香港段的行車時間不應長得令人無法接受。

36. 環境運輸及工務局副秘書長表示，雖然增設車站會方便往返香港與福田的乘客，但政府仍在評估在福田增設車站對廣深港高速鐵路列車班次的影響。他表示，政府會致力盡快完成廣深港高速鐵路的工程項目。

37. 鄭家富議員認為應採用專用通道方案來興建廣深港高速鐵路香港段。他表示，隨着內地全國性高速鐵路網的發展，廣深港高速鐵路的預計乘客量將會較原先估計為高。倘若廣深港高速鐵路使用專用走廊，便會大大縮短行車時間。鄭議員表示，委員曾在上一次會議上指出共用通道方案的缺點。舉例而言，倘若採用共用通道方案，西鐵月台便需改裝。廣深港高速鐵路通車後不久便需檢討有否需要改用專用通道，這樣可能會導致花費額外的公帑。他質疑政府當局為何尚未決定應否採用專用通道方案進行該工程項目，因為有關工程項目必須加快，以配合內地的急速發展。

38. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局完全明白委員支持專用通道方案的理據。他表示，政府當局正積極就相關的事宜進行工作，並會在2007年年中向小組委員會匯報廣深港高速鐵路的進展。

39. 何鍾泰議員認為，由於廣深港高速鐵路將會連接內地的全國鐵路網絡，故不採用專用通道方案是不合理的。何議員認為，兩個方案在財政上不可行的說法是帶有誤導性的，因為應考慮到廣深港高速鐵路工程項目對香港經濟帶來的整體效益。在專用通道方案下需建造一條30公里長的隧道，而有關的工程項目將較共用通道方案遲一年左右完成，此點不應是作出決定的主要考慮因素，因為相關的技術困難是可以解決的，並可加快實施計劃。他表示，政府在採用專用通道方案方面不應猶豫不決，並應就該兩個方案的整體經濟效益及財政影響提供資料。

40. 環境運輸及工務局副秘書長表示已考慮廣深港高速鐵路工程項目的經濟效益。他承諾就廣深港高速鐵路各個發展方案的經濟效益提供進一步資料。

41. 陳偉業議員認為廣深港高速鐵路在洲頭設置總站會較為恰當，因為香港大部分人口居住在新界北部和東部，在西九龍總站下車的乘客需再乘車往新界。他指

政府當局

出，大部分高速鐵路的總站均設在市郊地區，因為市區用地極為珍貴。即使廣深港高速鐵路內地段在廣州的總站亦設於市中心以外的地方。陳議員認為，倘若在洲頭提供足夠的接駁交通服務，該處較適合作為廣深港高速鐵路總站。他表示，倘若廣深港高速鐵路的總站設於西九龍，該條鐵路的造價將較於洲頭建造總站高出約100億元。

42. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，廣深港高速鐵路需照顧大批內地乘客的需要，而西九龍總站可以為內地旅客(尤其是商務旅客)提供一個方便的轉車處。他指出，倘若廣深港高速鐵路的總站設於洲頭，便需考慮對環境的影響。

43. 劉江華議員認為應考慮在洲頭興建車站的方案，因為當局將會發展邊境地區。他表示廣深港高速鐵路可以分階段發展，例如可在2010年在洲頭設總站，以配合內地福田站落成，其後廣深港高速鐵路可伸延至西九龍。劉議員要求九鐵的廣深港高速鐵路工程項目研究報告涵蓋該工程項目的經濟效益的詳情、將會與廣深港高速鐵路連接的內地鐵路線和城市、與廣深港高速鐵路連接的內地鐵路線的預計乘客量、廣深港高速鐵路內地車站所在地區的人口。他表示，政府應與九鐵緊密合作，以便當九鐵的研究報告於2007年6月或7月備妥後，可立即就擬採用的通道方案作出決定，以便加快有關的工程項目。

44. 新鐵路工程高級總監解釋，九鐵在推展廣深港高速鐵路工程項目方面，一直與有關的政府政策局／部門、地鐵公司及內地的鐵路當局緊密合作，並會繼續這樣做，以期盡快完成廣深港高速鐵路工程項目。

45. 主席要求九鐵在2007年6月／7月之前完成其研究報告，以便小組委員會可在今個立法會會期內檢討有關工程項目。新鐵路工程高級總監答稱，九鐵會竭力盡快完成有關的研究報告，並在今個會期內再向小組委員會作出匯報。

VI 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年3月22日