

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1) 2071/99-00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/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2000年5月25日(星期四)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員(主席)  
劉江華議員(副主席)  
何俊仁議員  
何鍾泰議員  
李永達議員  
李啟明議員  
陳榮燦議員  
陳鑑林議員  
劉千石議員  
鄭家富議員

缺席委員：何承天議員  
周梁淑怡議員  
黃宏發議員  
譚耀宗議員  
馮志堅議員  
鄧兆棠議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

### 運輸局

署理運輸局局長  
何鑄明先生

運輸局首席助理局長  
溫文隆先生

## 路政署

路政署鐵路拓展處處長  
麥齊光先生

總工程師／鐵路規劃  
何聘權先生

**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

### **I 鐵路發展策略2000**

(運輸局在2000年5月16日發出的立法會參考資料摘要(檔號:TBCR 16/1016/97);及立法會CB(1)1672/99-00(01)號文件——政府當局提供的參考文件)

主席表示，政府當局在2000年5月16日公布《鐵路發展策略2000》(下稱“策略2000”)後，曾要求把該議項納入事務委員會2000年5月26日會議的議程內。不過，由於會議時間有限，並因應一名委員提出的建議，即議員在2000年5月26日的財務委員會會議上就馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)及九廣鐵路(下稱“九鐵”)由紅磡至尖沙咀延線的撥款要求作出考慮前，應先就策略2000進行詳細討論，事務委員會因而安排舉行是次特別會議。

2. 何俊仁議員表示，在如此短時間內安排舉行是次特別會議，打亂了他原來的工作計劃。鄭家富議員亦表示不滿，認為政府當局在公布策略2000後不久，便把有關馬鞍山鐵路的撥款要求提交財務委員會，以致事務委員會須匆促地召開特別會議討論此事。在這情況下，委員並無充分時間詳細研究策略2000，便須在2000年5月26日舉行的財務委員會會議上，就馬鞍山鐵路計劃進行表決，對委員而言，此做法並不公平。

3. 主席表示，由於立法會會期接近尾聲，立法會的工作量極其繁重，要在有關的財務委員會會議前安排舉行特別會議實非易事。事實上，現時的會議時間已是唯一可供選擇的時段。

4. 主席對政府當局處理此事的方式深表關注。她指出，政府當局在制訂策略2000前，應在事前及早諮詢事務委員會。她並質疑政府當局因何不向事務委員會提供早在1999年年底已完成的第二次鐵路發展研究(下稱“第二次研究”)的報告。

5. 署理運輸局局長表示，有關第二次研究的中期報告已於1999年發表；該報告綜述該項研究中就鐵路網絡評估所得結果、可供考慮發展的新鐵路線的角色及功能，以及未來網絡發展的主要取向等。政府亦已就有關事項向事務委員會作出簡報。他繼而指出，策略2000所包含的大多數建議均已載於第二次研究的中期報告內，但該報告卻未有提出詳細的建造及連接計劃。

6. 至於該等鐵路計劃可否在現階段作出修訂，署理運輸局局長表示，策略2000僅載列鐵路工程項目的大概實施安排。有關鐵路的實際路線及車站地點尚未作出決定，仍須視乎個別鐵路線的詳細設計而定。政府當局歡迎市民及事務委員會提出任何意見。

7. 路政署鐵路拓展處處長向委員介紹策略2000的主要項目；該發展策略建議興建6條新鐵路走廊及一條可考慮發展的港口鐵路線。該6條新鐵路走廊為：

- (a) 由柴灣至東涌的東西向走廊：這條走廊由地鐵港島線、北港島線及東涌線組成；
- (b) 由將軍澳至堅尼地城的第二條東西向走廊：這條走廊由地鐵將軍澳支線、港島線及西港島線組成；
- (c) 南北向走廊：視乎營運權誰屬，這條走廊可直接由大圍或由馬鞍山經東南九龍至港島；
- (d) 九龍南環線：這條鐵路經九龍半島，為九鐵的東鐵及西鐵提供方便的接駁；
- (e) 北環線：這條走廊在新界北部連接九鐵的東鐵及西鐵；及
- (f) 區域快線：這條鐵路為邊界及都會區提供快速的鐵路服務。

此外，策略2000還包括一條可考慮發展的港口鐵路線，路線經由東鐵或西鐵連接羅湖及葵涌貨運站。

8. 委員對建議的鐵路發展計劃表示歡迎，該等計劃為一些策略性增長地區提供鐵路服務，以配合房屋及經濟發展；紓緩現有鐵路系統的瓶頸地帶；應付跨界客貨運輸的需求；以及有助減少可能對環境造成的影響。不過，他們關注到計劃的實施未必可以追得上本港社會的迅速發展及乘客的需求。因此，他們促請政府當局加速完成各項工程計劃。委員就個別鐵路線的討論綜述於下文各段。

### 馬鞍山鐵路

9. 鄭家富議員認為，若馬鞍山鐵路未能直接連接鑽石山，將會令鐵路的使用量不足，以致浪費了寶貴的鐵路資源。他並擔心現有的九鐵東鐵沒有剩餘的載客量，無法吸納馬鞍山鐵路(特別是乘客在大圍站轉車)所引起的額外需求。他促請政府當局提交撥款要求以供財務委員會考慮前，修改馬鞍山鐵路的工程範圍，使該鐵路包括大圍至鑽石山線。

10. 署理運輸局局長表示，馬鞍山鐵路讓乘客可在大圍站轉乘九鐵東鐵繼續前往市區。當局會作出安排，確保大圍站具有足夠載客量，處理由馬鞍山鐵路所引起的額外乘客需求。關於興建大圍至鑽石山線的建議，署理運輸局局長表示，該鐵路線已被納入策略2000。當局認為，從運輸角度而言，把鐵路發展計劃分期實施，以配合有關地區的預期人口增長及發展，是可以接受的。

11. 鄭家富議員表示，他不能接受政府當局的答覆，指大圍至鑽石山線是新確定的鐵路計劃，將需8至10年才能完成。事實上，事務委員會早已向政府當局提出把馬鞍山鐵路延伸至市區的構思，以供當局考慮。他又特別指出，若政府當局有決心進行某工程項目，當可以在短時間內把工程完成，建造竹篙灣鐵路線便是一個好例子。

12. 署理運輸局局長表示，若政府當局擱置其他工程項目，應可加速建造大圍至鑽石山線。不過，當局有必要取得適當的平衡，並顧及市民的交通需求。政府當局將監察九鐵東鐵的載客量，並在適當時候提供更多鐵路線。

13. 劉江華議員亦質疑馬鞍山鐵路的成本效益。若馬鞍山鐵路從利安至大圍一段的車費定為8.2元，他懷疑有多少居民會選擇乘搭馬鞍山鐵路。他並要求政府當局切實承諾在2006年前，把馬鞍山鐵路延伸至市區。

14. 署理運輸局局長表示，九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)一直按審慎的商業原則經營。在釐定票價時，九鐵公司定會考慮到其他運輸服務營辦商的票價。如九鐵公司所訂的票價不合理，其服務便會失去吸引力，並不符合該公司的利益。

#### 沙田至中環線

15. 劉千石議員關注到東九龍線及現有過海鐵路線的交通擠迫問題。他詢問有關沙田至中環線(由大圍至鑽石山線、東九龍線及第四條過海鐵路線組成)工程項目的實施計劃。

16. 署理運輸局局長表示，政府當局計劃在2008年至2011年期間完成沙田至中環線的工程計劃。不過，當局在現階段仍未訂出詳細的實施計劃。關於第四條過海鐵路線，他表示該鐵路線的發展須視乎計劃在2008年完成的灣仔填海區是否可如期完成，以供應用。政府當局現正著手處理該項工程項目，並會邀請鐵路公司在年底前提交詳細的建議書。

17. 主席認為，地鐵將軍澳支線及九鐵西鐵分別在2002年及2003年竣工後，將會吸引更多乘客使用鐵路，並導致地鐵荃灣線及港島線過分擠迫的情況。因此，她質疑政府當局因何把北港島線的工程計劃延至2008年才實施。

18. 路政署鐵路拓展處處長表示，地鐵公司會在北角提供新增的轉車設施，以作為地鐵將軍澳支線發展計劃的一個組成部分。乘搭九鐵西鐵的乘客可在美孚站轉車至地鐵荃灣線前往港島。政府當局明白到，已承諾興建的鐵路線在2002年及2003年通車後不久，地鐵荃灣線及港島線將會出現擠迫的情況。興建北港島線將可提供所需的載客量，以紓緩預期在鐵路系統中出現的瓶頸地帶。

19. 主席表示，一如政府當局特別指出，有關鐵路線預期會出現瓶頸地帶，因此當局應提早在2006年或以前興建北港島線，以作為必須的紓緩措施。她詢問可否使中環及灣仔填海計劃與北港島線計劃有更佳協調。

20. 署理運輸局局長表示，當局已作出安排，盡量使該兩項工程同步進行，政府當局並將設法加速完成北港島線的工程計劃。有關地鐵彌敦道走廊及港島線預期會在2006年出現的擠迫情況，署理運輸局局長表示，由

於東涌線的載客量目前尚未達飽和點，如有需要，當局可作出安排，把九鐵西鐵的乘客疏導至東涌線，以接載乘客過海。此外，當局並會提供其他路面交通設施，協助紓緩主要鐵路走廊的瓶頸情況。

21. 何鍾泰議員認為，應分期實施沙田至中環線計劃，以縮短個別鐵路線的建造時間。署理運輸局局長表示，他不排除分期實施該鐵路線的可能性。不過，實際的實施計劃將須在鐵路公司提交詳細建議書後再作進一步研究。政府當局將研究可如何加快進行該項工程。

22. 何鍾泰議員察悉政府當局的回覆，並認為有關分期實施該項工程的決定，應由政府當局而非鐵路公司作出。事實上，同時進行中環及灣仔填海計劃與建造鐵路線的隧道，以加快完成第四條過海鐵路線，在技術上是可行的。

23. 署理運輸局局長表示，為了提倡良性競爭，政府當局會邀請不同鐵路公司投標建造沙田至中環線，因為該鐵路線並非現有鐵路的支線。至於使第四條過海鐵路線的鐵路隧道與中環及灣仔填海計劃的建造工程互相配合的安排，他重申，政府當局會盡量安排有關工程配合進行，從而縮短實施該項工程計劃所需時間。他補充，建議興建沙田至中環線的時間，與其他鐵路工程計劃的時間相若，需時8至10年完工。

24. 署理運輸局局長進一步表示，若在現階段把大圍至鑽石山線的發展權連同馬鞍山鐵路批予九鐵公司，餘下有待發展的沙田至中環線(即東九龍線及第四條過海鐵路線)亦須批予九鐵公司，否則在沙田乘搭列車往港島的乘客便須在鑽石山轉車。為使乘客無須在不必要的情況下轉車，並為了提倡公平競爭的政策目標而邀請有意競投的不同鐵路公司投標，政府當局認為把沙田至中環線工程分割為不同的工程項目，並非理想的處理方法。

25. 有關第四條過海鐵路線的建議路線，署理運輸局局長表示，該鐵路線在九龍會以紅磡為起點。在港島方面，則可經會議展覽中心／金鐘或經維多利亞公園、禮頓山及灣仔南至中環。根據目前的估計，選擇前者的方案所需的建造費用會較低。政府當局會評估各間鐵路公司所提出的詳細實施方案，然後才作出最後決定。何鍾泰議員認為就網絡發展而言，他會選擇第四條過海鐵路線經維多利亞公園、禮頓山、灣仔南及香港公園。

26. 陳鑑林議員認為，為加強競爭，除地鐵公司及九鐵公司外，政府當局亦應邀請新營辦商提交有關發展新鐵路走廊的建議書。鑒於該兩間鐵路公司分別具有競爭優勢，李啟明議員詢問政府當局甄選沙田至中環線營辦商的準則為何。署理運輸局局長雖然贊同陳鑑林議員的意見，即應該盡量開放鐵路市場，但他表示必須確保獲甄選的營辦商有能力以安全、有效率及有效的方法經營鐵路服務。在挑選營辦商的過程中，政府當局將會把所有有關因素，例如服務質素、安全及公眾利益等納入考慮之列，以確保各營辦商在公平的情況下進行競爭。

27. 陳鑑林議員促請政府當局加速實施東九龍線，以配合東南九龍的發展。署理運輸局局長表示，政府當局將致力確保適時提供基礎設施，以配合人口增長。陳鑑林議員表示，由於東九龍線亦為馬頭圍／紅磡的居民提供服務，早日實施該鐵路線將可使附近居民受惠。

#### 九龍南環線

28. 陳鑑林議員對九龍南環線在財務上的可行性表示關注。署理運輸局局長表示，九龍南環線把西鐵從南昌街延伸至紅磡，故此可把新界西北的居民接載至馬頭圍及尖沙咀。根據第二次研究的結果，九龍南環線在財務上應該可行。

#### 港口鐵路線及區域快線

29. 何俊仁議員指出，政府當局過往曾把發展重點放在貨運服務上，特別是在研究西鐵工程項目期間。不過，策略2000在實施新的貨運鐵路網絡方面似乎另有取向；因此，他詢問貨運運輸在實施整體鐵路網絡計劃的角色及需求為何。

30. 署理運輸局局長表示，往來本港與大陸之間的貨運運輸業務前景良好。因此，九鐵公司曾修訂其貨運策略，以期提供更佳服務，與其大陸同業進行競爭。該等策略包括建造一條港口鐵路線，以及在大陸的平湖發展貨運貯存倉庫、集合及批發中心。有關後一項建議，署理運輸局局長解釋，在考慮貨運來源及本港的土地供應後，政府當局與九鐵公司均認為，在大陸的平湖興建該中心比在香港上水設立該中心更具成本效益。關於日後的發展路向，政府當局將鼓勵九鐵公司就建造港口鐵路線的可行性與適當時間，以及以東鐵或西鐵連接羅湖及貨櫃港的可行路線方案進行研究。是項工程計劃的路線選擇方案、建造的時間，以及有關制度架構等，仍有待進行周詳的規劃。

31. 劉江華議員認為，為盡量增加港口鐵路線及區域快線的使用量，政府當局應考慮在荔景、美孚及沙頭角設立更多車站，以方便該等地區的居民使用新建的鐵路。由於乘搭區域快線從羅湖至紅磡只需38分鐘，他詢問實施該鐵路的目的，是否為了吸引市民前往大陸。

32. 署理運輸局局長答稱，根據現行建議，區域快線將駛經一條長隧道。為了安全的考慮因素，有需要進行進一步的研究，以確定同時提供客運與貨運服務是否適合，因為貨運服務或會不時運載危險物品。不過，政府當局在這方面持開放的態度，並會要求九鐵公司在顧及客運的需求及其他有關因素的情況下再作進一步的研究。如有充分的理據支持，當局會提供更多車站。

33. 關於在區域快線沿線提供更多車站的問題，署理運輸局局長解釋，設立更多車站無疑會使附近居民受惠，但卻會令跨界乘客受到阻延。根據現時的建議，區域快線會以紅磡為起點途經石硤尾至邊界。其路線在新界的部分有兩個方案可供選擇：其一是在東面經粉嶺南部；其二是在西面經錦上路。此等車站均會提供轉車至地鐵網絡、九鐵東鐵及西鐵的設施。東面路線可提供第三條鐵路過境通道，但此構想須配合深圳方面的規劃意向。

34. 署理運輸局局長澄清，鐵路工程計劃的實施將視乎乘客的實際需求而定。政府當局絕對無意利用鐵路發展吸引市民前往大陸。

### 南港島線

35. 在回應何俊仁議員的問題時，署理運輸局局長表示，當局曾考慮規劃多條路線及多項工程計劃，以連接南港島發展較為分散的地區與港島北海濱的鐵路網絡及商業區。南港島線雖可帶來合理的裨益，但就南港島線計劃所進行的研究顯示，其財務業績相對而言並不理想，此項工程計劃因而難以實施。

### 北環線

36. 由於北環線連接西鐵走廊及東鐵走廊，並連接落馬洲及羅湖的過境站，何俊仁議員認為及早實施該鐵路線可改善新界西直達邊界的交通設施，並有助鄰近策略性增長地區的發展計劃。署理運輸局局長察悉委員的意見，並表示提供北環線的時間及優先次序將視乎跨界交通的增長情況而定。政府當局將監察該情況，並會作出所需安排。路政署鐵路拓展處處長補充，政府當局已承諾實施上水至落馬洲延線計劃，以提供香港與深圳之



間跨界客運的額外設施，紓緩羅湖的擠迫情況。當局計劃在古洞提供另一車站。至於西鐵，當局將考慮在洪水橋提供另一車站。此等措施均可紓緩羅湖站的擠迫情況。

### 集體運輸中心(下稱“運輸中心”)

37. 何俊仁議員詢問，當局因何指定紅磡為運輸中心，而非按原先建議，以西九龍為運輸中心。署理運輸局局長表示，運輸中心有別於其他公共交通交匯處。作為跨界市際服務的終點站，當中必須設有海關及出入境設施。現有的紅磡終點站位處香港的中心位置，目前已發揮了運輸中心的作用，而且尚有發展空間。政府當局曾考慮其他地點，包括西九龍，但基於財務及運輸等考慮因素，最後認為紅磡才是最佳地點。

38. 何鍾泰議員表示，現行的運輸政策不夠明確。他雖同意應優先發展鐵路運輸，但亦注意到有空的巴士在繁忙地區行駛，導致交通受阻的情況。署理運輸局局長澄清，雖然鐵路將成為本港運輸系統的骨幹，但當局仍有必要維持專利巴士服務，為市民提供更多選擇。當鐵路網絡擴展完成後，鐵路的乘客人次會上升約100%，而鐵路在公共交通系統所佔的比例將上升至43%。至於巴士，乘客人次則會上升約50%。政府當局會取得平衡，以確保充分滿足乘客對交通運輸服務的需求。

39. 委員察悉《香港2030：規劃遠景與策略》旨在為本港訂下一個長遠的土地用途、運輸及環境規劃大綱。署理運輸局局長證實，策略2000與《香港2030：規劃遠景與策略》的內容一致。

40. 李啟明議員認為，新鐵路工程項目應在完成現行工程計劃(如地鐵將軍澳述項目鐵路及九鐵西鐵工程項目)後即時展開，使用於後述項目的資源可以有效率及有效地轉而應用於新的工程項目。署理運輸局局長贊同李議員的意見，並表示將作出安排，以協調各項鐵路工程的實施。

## **II. 其他事項**

41. 議事完畢，會議在下午12時40分結束。

立法會秘書處  
2000年9月26日