

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1436/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日期：2000年3月29日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員(主席)
劉江華議員(副主席)
何承天議員
何鍾泰議員
李永達議員
李啟明議員
周梁淑怡議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
鄭家富議員
譚耀宗議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

其他出席議員：劉慧卿議員

缺席委員：何俊仁議員
黃宏發議員
劉千石議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長
何鑄明先生

運輸局首席助理局長
鍾沛康先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

路政署

路政署鐵路拓展處副處長
馬利德先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長
黎蕙明女士

運輸局首席助理局長
鄧忍光先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

東鐵支線總監
李鏡權先生

建造總經理
胡世謙先生

財務及支援總經理
司徒少華女士

公司事務總經理
丘李賜恩女士

環境經理
麥諾理先生

參與議程第V項的討論

聯俊達有限公司

行政總裁
盧保先生

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. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1231/99-00號文件—— 2000年1月20日交通事務委員會與環境事務委員會聯席會議的紀要；及

立法會CB(1)1233/99-00號文件—— 2000年2月25日會議的紀要)

2000年1月20日及2000年2月25日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的參考文件

(立法會CB(1)1185/99-00號文件—— 政府當局就三號幹線(郊野公園段)——增加使用費提供的參考便覽)

2. 委員察悉以上自上次會議後發出的參考便覽。

III. 2000年4月28日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1234/99-00(01)號文件—— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)1234/99-00(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2000年4月28日下次會議上討論下列事項：

(a) 駕駛教師牌照；

(b) 跨區巴士專用線計劃的實施時間表；及

(c) 公共小巴超速問題。

(會後補註：上述(b)項其後由“駕駛改善計劃”議項取代；“駕駛改善計劃”本為是次會議的議項，並押後至下次會議討論。)

4. 劉江華議員建議在待議事項一覽表中加入“道路交通的噪音”的事項，委員表示贊同。

5. 劉慧卿議員表示，環境保護署(下稱“環保署”)署長在當天(即2000年3月29日)早上一個電台節目中接受訪問時表示，立法機關的議員5年前並不支持政府為改善空氣質素而提出的強制性柴油轉汽油計劃，令政府當局非常失望。她認為環保署署長的發言可能令公眾產生錯覺。她建議事務委員會召開會議，跟進政府當局有何措施降低由汽車排放廢氣所引致的空氣污染。主席認同劉慧卿議員的意見，並指出在事務委員會的議程上，該事項一向是優先處理的項目。事務委員會並定期與環境事務委員會共同檢討有關事宜，其中包括推行石油氣的士計劃、裝置催化變換器及微粒過濾器、檢討車輛的維修及測試以管制柴油車輛噴出的廢氣，以及與廣東省有關當局進行跨境連繫，以期採用劃一燃油標準。主席及劉慧卿議員均認為，立法機關的議員一向以誠懇務實的態度與政府當局討論解決本港空氣污染的問題。主席並告知委員，事務委員會與環境事務委員會已訂於2000年4月27日上午10時45分舉行另一次聯席會議，以跟進有關管制柴油車輛噴出的廢氣事宜。

(會後補註：該聯席會議其後改在2000年5月12日上午10時45分舉行。)

IV. 馬鞍山至大圍鐵路及九廣鐵路尖沙咀支線的最新發展

(立法會CB(1)1071/99-00號文件 —— 馬鞍山至大圍鐵路環境影響評估報告摘要；及

立法會CB(1)1234/99-00(03)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

6. 主席請委員注意，秘書處在是次會議召開不久前收到馬鞍山至大圍鐵路(下稱“馬鞍山鐵路”)及九廣鐵路尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)的財務研究報告。該份報告(只備英文本)已在會議席上提交，供委員參閱。

(會後補註：該份財務研究報告於會後隨立法會CB(1)1255/99-00(02)號文件送交各委員。)

7. 應主席的邀請，九廣鐵路公司東鐵支線總監李鏡權先生向委員簡介馬鞍山鐵路及尖沙咀支線工程項目下列範疇的最新發展：

- (a) 該等工程的里程碑；
- (b) 尖沙咀支線的修改車站及行人隧道圖；
- (c) 車站及月台的平面圖與設計；及
- (d) 大圍至九龍段乘客需求和載客量的估計數字。

(會後補註：九廣鐵路作簡介所用的圖表於會後隨立法會CB(1)1255/99-00(01)號文件送交各委員。)

馬鞍山鐵路

連接九龍的第二條鐵路

8. 陳鑑林議員認為，鑒於現時九廣鐵路在繁忙時間已出現擠迫情況，再考慮到當馬鞍山鐵路完成後，估計未來乘客需求將有所增加，現行九廣鐵路線(特別是在用作轉車的大圍站)將不會再有剩餘載客量吸納馬鞍山鐵路帶來的額外需求。因此，他詢問政府當局及九廣鐵路公司有何計劃，應付馬鞍山居民對多增一條鐵路直接通往九龍的交通需求。

9. 運輸局副局長在回應時表示，政府當局在進行第二次鐵路發展研究(下稱“第二次鐵路研究”)時，會一併考慮建造連接大圍與九龍的第二條鐵路工程項目，其中包括考慮建造鐵路的時間及優先次序。預期該研究將可在2000年第二季完成。他向委員保證，政府當局會在適當時候推行該計劃，建造第二條連接大圍與九龍的鐵路，務求配合該區預期的人口增長及發展情況。不過，根據現行乘客需求和載客量的預測，在2011年前將不大可能出現對第二條鐵路的需求。關於改善東鐵載客量及班次的措施，運輸局副局長表示，東鐵現時的載客量足以應付由馬鞍山鐵路帶來的額外乘客負載量。以長遠計，由於乘客對鐵路需求有所增加，政府當局將須建造新鐵路路線及支線，以疏導過多的乘客流量。九廣鐵路新鐵路工程高級總監詹伯樂先生補充，九廣鐵路公司將一如過往，繼續致力改善東鐵的載客量。

10. 陳鑑林議員表示，延遲規劃第二條連接九龍的鐵路可能並非明智的決定，因為此舉將增加該工程項目(例如鑽挖隧道等工程)的難度。為了釋除馬鞍山居民的疑慮，政府當局應作出確切承諾，表示會在馬鞍山鐵路投入服務後，馬上展開有關工程項目的規劃工作。若按此計劃而行，即使東鐵在2011年前已達飽和水平，仍不會出現無法應付乘客需求的情況。陳鑑林議員並強調，為了保障公眾利益，在馬鞍山鐵路投入服務後，政府當局不應削減現時在馬鞍山地區提供服務的其他公共交通設施。

11. 由於政府當局對第二條連接九龍的鐵路工程所作決定，將取決於第二次鐵路研究的結果，主席要求政府當局明確表示該研究將於何時完成，以及該研究何時可供委員討論。運輸局副局長回答時表示，該研究將於2000年第二季完成。他補充，由於該研究所考慮的鐵路計劃中，沒有一項是需要即時動工的，因此，發展進度將不會受到影響。政府當局進行第二次鐵路研究，旨在作出前瞻性的規劃，以確保本港日後的鐵路發展可以配合預期的人口及經濟增長。由於鐵路工程項目規劃需時，第二次鐵路研究將評定需要新鐵路的時間，以便預先進行詳細研究及設計等工作，從而使鐵路網絡超額負載的情況，不會發展至不可接受的程度。

12. 鄭家富議員對於政府當局不肯作出確切承諾表示不滿。他引述政府當局所提供文件(立法會CB(1)1234/99-00(03)號文件)的第9段，當中述明東鐵的載客量會在2011年達飽和水平，因此，當局有需要建造第二條連接大圍與九龍的鐵路。他擔心若政府當局在現階段仍未作出承諾，不但馬鞍山地區的鐵路乘客會因大圍站嚴重擠迫而受到影響，整個東鐵沿線地區均會受到影響。鄭家富議員憶述政府當局較早時回答議員提問時曾表示約需10年時間，才可完成一項鐵路工程。鄭家富議員表示，政府當局拒絕在2006/07年度前就第二條鐵路展開規劃及設計的工作，他對政府的立場大惑不解。這樣一來，由於新鐵路要到2016年才能投入服務，期間將會出現5年無法應付需求的情況。

13. 運輸局副局長澄清，較早時所述約需10年時間，是由新鐵路的初步概念階段起計算，而非一如政府文件中所述的詳細規劃及設計工作起計算。若第二條連接鐵路的詳細設計工作在2006年展開，整項工程將可在2011年完竣。他強調，若有關乘客需求的預測顯示東鐵會在2011年達飽和水平，政府當局不能容許在配合此方面的需求出現時間上的差距，亦不會讓此種情況出現。

不過，他強調就目前的建議而言，政府當局仍有充足時間進行籌備工作。

14. 鄭家富議員對政府當局就規劃新鐵路工程項目所需時間的答覆表示懷疑。他重申，民主黨議員的立場是，若政府當局未能作出確切的承諾，表示會在2011年前完成第二條連接九龍的鐵路，他們將不會支持馬鞍山鐵路的撥款建議。

15. 運輸局副局長在回應時進一步解釋，從新鐵路的初步概念階段起計算，約需10年才能完成新鐵路的建造；有關工作包括確定最適當的路線，以及評估該等路線選擇方案對列車運作及乘客的影響。至於討論中的建議，若從政府當局的文件所述的詳細設計階段起計算，即已就路線及建造方法等選擇作出定案，以及已展開技術圖則的草擬工作，整項工程可於5年內完竣。工程為期10年只是一個概括數字，其實每項工程所需時間各異。舉例說，最近才展開規劃工作的竹篙灣鐵路，由於其工程相對上較為簡單，預計整項工程可在2005年前完竣。運輸局副局長向委員保證，只要確有充分的需求，政府當局將致力建造新路線以配合乘客的需要。但在第二次鐵路研究報告發表前，他不會就任何工程項目作出確切的承諾。

16. 劉江華議員詢問預測大圍至九龍段的需求和載客量的理據為何。根據此項預測，東鐵現時運作的剩餘載客量為每小時30萬人次。他認為，此等數字並未反映真實情況，因為在早上繁忙時間，即使在距離市區較遠的粉嶺站，乘客也難於登上南行列車，更遑論在大圍站上車。他又質疑九廣鐵路公司預測在2003/04年度乘客驟增以後，為何預測在2011年前的乘客數字只維持穩定增長。劉江華議員認為東鐵的載客量現已接近飽和；即使沒有來自馬鞍山鐵路的額外乘客負載量，現行乘客需求也足以支持建造另一條從大圍延伸至鑽石山的東鐵支線。

17. 九廣鐵路公司東鐵支線總監在回答時澄清，有關2000年的需求和載客量數字，是根據東鐵在最繁忙時間(即從早上8時至9時)的實際乘客人次與列車載客量作一比較計算所得。他表示，列車看似過分擠迫，因為乘客往往選擇在列車的中段車廂上車，以便下車時較為接近出口，但其實列車的前排及後排車廂仍有大量空間。為了改善情況，馬鞍山鐵路在大圍站的轉車設施的設計，將把乘客分散至有較多空間的車廂。

18. 李啟明議員反駁東鐵支線總監所描述的情況，他認為東鐵全段鐵路在早上繁忙時間均過分擠迫。由於

越來越多港人在大陸生活及工作，李啟明議員詢問政府當局有否考慮由此現象引起的需求問題。九廣鐵路東鐵支線總監在回答時表示，雖然李啟明議員所言屬實，但根據九廣鐵路的觀察所得，早上由本港往大陸的乘客遠遠多於由大陸往本港的乘客。一般而言，該等乘客會在上午8時至9時繁忙時間前乘搭東鐵。

19. 運輸局副局長表示，展開該項工程項目的詳細設計及完成工程的日期分別預計定於2006年及2011年，是為了作出規劃的緣故，但實際施工日期會視乎乘客需求而提早或延遲進行。舉例說，為了紓緩羅湖的擠迫情況，上水／落馬州延線的建造工程已告提前進行。

20. 關於財務研究報告中提及馬鞍山鐵路從利安站至大圍站一段的票價為8.2元，劉江華議員對於有多少馬鞍山居民會選擇乘搭馬鞍山鐵路表示存疑，因為乘搭巴士往大學站轉乘東鐵只需3元。他認為若馬鞍山鐵路未能提供直接到達九龍的服務，便有可能出現使用率不足的情況，以致浪費寶貴的鐵路資源。運輸局副局長表示，政府當局在評估馬鞍山鐵路的營運能力時，已考慮到有車費較廉宜的另一巴士路線可供乘客選擇的問題。一如政府當局在較早時所解釋，馬鞍山鐵路投入服務後，其他公共交通服務(如專利巴士)將不會遭受削減。政府當局會維持競爭的環境，乘客可選擇乘搭巴士到大學站轉車，亦可選擇使用鐵路服務直接前往大圍。

21. 劉江華議員表示，政府當局不應過分憂慮需求不足，因為根據他本人的估計，東鐵將會在2004/05年度達飽和水平，而導致此情況的因素有兩個，即羅湖的跨境乘客有所增長，以及尖沙咀支線投入服務後乘客將有所增加。運輸局副局長表示，他對劉江華議員描述的情況表示歡迎，因為這樣一來，便可把第二條鐵路的建造工程提前進行。

22. 在政府當局不確切承諾會建造第二條鐵路直接連接九龍的情況下，劉江華議員對馬鞍山鐵路的營運能力表示存疑，但他卻支持興建尖沙咀支線。他因而詢問政府當局，在向財務委員會(下稱“財委會”)提交馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的撥款建議時，可否分開以兩份文件的形式提交財委會審議。陳榮燦議員亦持相同意見。運輸局副局長表示，馬鞍山鐵路及尖沙咀支線一向被視為一項工程項目，因為有必要建造後者的原因，是要紓緩馬鞍山鐵路的乘客在九龍塘轉車的乘客負載量。因此，政府當局不認為有需要把該兩項建議分開處理。他希望該撥款建議在5月或6月提交財委會審議時，會獲得委員的支持。

23. 但劉江華議員認為，在政府當局不確切承諾會建造第二條鐵路直接連接九龍(從大圍伸延至鑽石山)的情況下，要取得立法會議員的支持，將會十分困難。鑒於政府當局堅持在發表第二次鐵路研究前不作出任何承諾，他認為在第二次鐵路研究公布有關建造第二條連接大圍與九龍的鐵路的具體計劃後，當局才向立法會提交撥款建議，才是公平的做法。劉慧卿議員對其意見表示贊同，她表示，若政府當局對第二條鐵路作出確切的承諾，馬鞍山鐵路計劃將可獲得馬鞍山大部分居民的支持。不過，馬鞍山居民將不會接納政府當局於日後才就建造第二條連接九龍的鐵路作出決定，並且要與其他地區再作激烈競爭。

24. 因應委員對第二次鐵路研究的關注，運輸局副局長強調，若最後研究結果已準備就緒，政府當局是沒有理由延遲發表的。不過，在政府當局進行該研究時，必須考慮各種新的因素，例如有關東南九龍填海區的人口預測數字，以及中區及灣仔的填海範圍等。若不重新考慮此等因素，便難以就未來的鐵路發展作出切合實際的規劃，以致當局可能未能適時建造新鐵路以配合乘客的需求，又或鐵路會出現過多的剩餘載客量，這情況對於乘客及鐵路公司均不能接受。

25. 運輸局副局長進一步表示，就第二次鐵路研究現時已完成的部分工作而言，預測的需求不足以支持在2006年建造另一條直接連接九龍的馬鞍山鐵路支線。為了作出規劃，第二次鐵路研究已評定優先發展的新鐵路線。因此，政府當局將緊密監察情況，並以靈活的方式落實此等工程項目。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監在補充時請委員注意，就2011年的乘客需求和載客量預測，九廣鐵路公司假定馬鞍山鐵路的最高乘客負載量為稍逾30萬人次。但根據1996年中期人口統計，馬鞍山鐵路沿線載客範圍的總人口僅為30萬人。該區將需出現人口大幅增加的情況，才可帶來預測的需求。九廣鐵路公司認為，該等預測已極為審慎。該公司並會與政府當局緊密合作，以確保採取可行方法，預計出現人口驟增的情況。

26. 考慮到馬鞍山居民的期望，劉慧卿議員促請政府當局承諾把馬鞍山鐵路伸延至九龍，而不論該鐵路在2006年或2011年完竣。她擔心在第二次鐵路研究的最終結果公布後，該工程項目會因需求不足而未獲得優先處理。她承認規劃鐵路發展涉及的考慮因素不少，而其他不同地區在鐵路資源方面的競爭又相當激烈，她要求政府當局明確表示根據第二次鐵路研究，馬鞍山鐵路的現行需求數字是否顯示此工程極有機會被列為優先處理項

目。劉慧卿議員並關注到乘客需求被用作釐定優先次序的唯一準則。就此，她要求政府當局證實，會基於環保的考慮因素而把鐵路發展計劃(即使是乘客需求不足的工程項目)列為優先發展項目。

27. 運輸局副局長在回答時特別指出，根據顧問進行第二次鐵路研究所得的中期結果，實在有需要建造第二條連接大圍與九龍的鐵路。不過，此鐵路未必需要在2011年前建成。政府當局並已就鐵路路線作出考慮，其一可能方案是連接鑽石山。此外，此鐵路亦肯定已列入鐵路發展策略內。運輸局副局長重申，由於顧問公司仍未提交其最終報告，政府當局尚未就任何工程項目作出決定。即使第二次鐵路研究已確定優先發展項目，政府當局仍需要把個別工程項目與整體發展策略一同衡量，以便決定該等計劃推行的次序。就優先發展鐵路運輸而言，這已是政府當局的公開政策。不過，當局仍會維持鐵路與其他公共運輸服務的競爭。

28. 由於建造合約將在5月招標，劉慧卿議員促請政府當局在向財委會提交馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的撥款建議前發表第二次鐵路研究的最終建議。運輸局副局長在回應主席的詢問時表示，他無法肯定第二次鐵路研究的最終建議能否及時備妥，可供委員在事務委員會下次會議上討論，因為當局目前仍未收到顧問的報告。

29. 何鍾泰議員以其工程師身份發言，表示從詳細設計階段起計算，發展一項鐵路工程項目最少需時5年。因此，向後推算，第二條連接九龍的鐵路的詳細設計將需在2006年展開，整項工程才可在2011年完竣，以應付過多的乘客需求。他認為，第二次鐵路研究只因東南九龍及中區與灣仔的填海範圍尚待確定而一再拖延，是不能接受的。他認為，本港鐵路網絡的整體發展不應因一兩個地區的情況有所改變而受到拖延。此外，他不相信政府當局對負責第二次鐵路研究的顧問所進行的工作毫不知情。何鍾泰議員支持及早建造馬鞍山鐵路；他表示，政府當局雖早在80年代已預留建造鐵路的土地，但至今馬鞍山鐵路的第一期工程尚未完工。

30. 何鍾泰議員詢問若第二條鐵路未能在2011年通車，當局有何措施應付乘客需求。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監解釋，即使屆時情況如此，東鐵仍有若干剩餘載客量，因為在計算繁忙時間的需求和載客量時，九廣鐵路採用了每平方米6名乘客的數字，而非一如地鐵公司採用每平方米7名乘客的數字(儘管地鐵的車廂較九廣鐵路的車廂細小)。即使是在繁忙時間，一般乘客應可接受此情況。由於東鐵現時已採用最多的12卡車行走，九廣鐵路將要採取其他措施，改善過分擠迫的情況。東

鐵並已裝置一套新的訊號系統，即自動列車保護系統。九廣鐵路將繼續與該系統的設計公司合作，並有信心可作出若干進一步的改進。經改善後，東鐵的載客量亦會相應增加。

九廣鐵路

31. 由於上水／落馬州延線會連接深圳地鐵，李啟明議員擔心該鐵路在2004年投入服務時，會即時引起東鐵出現額外的乘客負載量。他問及由此帶來的額外乘客需求為何，並詢問東鐵乘客需求和載客量的預測有否顧及此因素。九廣鐵路公司東鐵支線總監在回答時向委員保證，已考慮此方面的額外需求。基本上，除了該延線外，上水及粉嶺的發展亦會帶來額外的乘客負載量。在馬鞍山鐵路投入服務後，預期在早上繁忙時間，大圍站的乘客負載量會增加2萬人次，而由該延線所帶來的乘客負載量會較此數目少得多。在回應委員的疑問時，運輸局副局長解釋，所引述的數字並非淨增幅，因為現時在大學站乘搭東鐵的乘客亦包括在內。應李啟明議員及主席的要求，九廣鐵路公司東鐵支線總監同意提供由馬鞍山鐵路及該延線所帶來有關額外乘客需求的詳細數字。

鐵路計劃的反對意見

九廣鐵路

32. 劉慧卿議員察悉政府當局的文件第2段提及，當局共收到67份反對興建馬鞍山鐵路的意見，其中有3份反對意見已告撤回。她要求九廣鐵路就所收到的反對意見提供摘要，說明有關反對意見的主要關注範疇、九廣鐵路解決該等關注事項的措施、已撤回的反對意見的詳細內容，以及處理尚未撤回的反對意見的詳情等資料。九廣鐵路公司東鐵支線總監同意提供劉慧卿議員要求的資料，但強調九廣鐵路公司為了釋除有關人士的疑慮，已向每名反對者詳細解釋該鐵路的設計、建造及運作。因應有關人士提出的關注，九廣鐵路已就該鐵路計劃作出若干修訂。

尖沙咀支線

接駁行人隧道

33. 周梁淑怡議員對興建接駁行人隧道連接地下鐵路尖沙咀站及九廣鐵路尖東站表示歡迎。她特別指出連接尖沙咀區的行人隧道網絡所帶來的好處與方便，並詢問九廣鐵路公司會否在隧道內裝置自動行人道，為本港居民與外國遊客提供方便。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監在回答時表示，若證實有此需要，隧道的設計將可裝置自動行人道。周議員強烈支持提供自動行人道。她進一步詢問，有關的政策決定將由九廣鐵路公司、地下鐵路公司抑或政府作出。運輸局副局長回答時表示，

若證實有此需要，政府當局一定會支持裝置自動行人道。不過，就該計劃而言，礙於隧道的實地環境限制，未必可以在所有行人隧道裝置自動行人道，例如隧道的闊度不足以同時容納自動行人道及行人道。政府當局在作出決定時，會同時考慮到行人流量及安全等因素。

34. 在回應主席詢問有關三方對建造成本所分擔的費用時，運輸局副局長表示，有關建造行人隧道的撥款將由政府獨力承擔，而詳細設計的工作則交由九廣鐵路公司負責。因此，若提供自動行人道是可行及有助行人的話，九廣鐵路公司定會把自動行人道納入其設計內。政府當局不會只為成本的考慮因素而反對提供自動行人道。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監進一步表示，九廣鐵路公司希望隧道獲得充分利用以發揮其最大長處，而該公司的詳細設計亦是朝這方向進行。隧道的設計應確保行人可使用自動行人道從某一地點迅速到達另一地點。與此同時，行人隧道應盡量方便使用者，並盡量接通四周的建築物。九廣鐵路公司除了考慮讓乘客從一個車站迅速到達另一車站外，亦要考慮到其他多項因素，例如讓使用隧道的行人通往建築範圍內的地下商場。

35. 周梁淑怡議員雖接納九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監提出的論點，但亦促請政府當局承諾會在無需提供通路通往商店的情況下提供自動行人道。就運輸局副局長有關所涉及限制作出的解釋，周梁淑怡議員表示並非完全信服，因為若自動行人道被視為隧道網絡的重要部分，便一定會納入設計內。由於自動行人道是裝置在新隧道內，有關設計應可克服環境方面的限制。若該等自動行人道是裝置在現有路面上，情況便有所不同。

36. 由於建造工程不久便會招標，而該工程項目是集體運輸系統的延續，周梁淑怡議員要求政府當局就提供自動行人道的詳情向事務委員會作出匯報。運輸局副局長在回應時表示，所需資料將須由九廣鐵路公司提供，因為該工程項目的詳細設計工作是由九廣鐵路公司負責。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，鑒於隧道建造工程與主要合約分開，招標會在8月才進行。至於隧道的設計及提供自動行人道事宜，均已達到後期籌備階段。他答應在工程的詳細建議備妥時，會向事務委員會提供有關建議。就此，運輸局副局長表示，向委員所提供的隧道設計草圖只供參考之用。

九廣鐵路

37. 何承天議員詢問政府當局就行人隧道所須承擔的建造成本。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回答時表示，隧道的建造工程將由政府交予該公司負責。有關預算正由路政署與該公司共同擬備。

38. 陳鑑林議員代表民主建港聯盟的議員發言。他表示，由於行人隧道只是為九廣鐵路尖東站而設，他對政府當局提供撥款建造隧道有所保留。運輸局副局長澄清，該等隧道是為連接九廣鐵路尖東站與地下鐵路尖沙咀站及尖沙咀東部而設。周梁淑怡議員亦不贊同陳議員的意見，因為提供此通道的成本不應由公共交通機構承擔，否則便會導致票價增加。運輸局副局長進一步表示，當局會在稍後時間另行要求財務委員會批准行人隧道工程的撥款。

39. 何承天議員跟進周梁淑怡議員要求政府當局提供該項工程項目的詳圖時，對九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監指該等圖則仍未備妥一事提出質疑。若招標將在8月進行，為了擬備所需的投標文件，有關草圖甚至工程的詳細設計應已完成。在現階段，若干圖則應已備妥。他要求九廣鐵路公司澄清是否故意不讓委員審閱草圖。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，正如何承天議員指出，由於在8月進行招標，詳細設計工序已達後期籌備階段，但改良圖則的工作則仍在進行中，尚未完成。

40. 在此情況下，主席質疑九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監因何不能直接告知委員，自動行人道是否載於該等圖則內。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回答時表示，他因未曾向委員表達清楚有關情況向與會人士致歉。他表示，隧道設計的闊度足以裝置自動行人道。由於政府原則上支持此方案，九廣鐵路公司已與政府當局緊密合作，就在隧道內裝置自動行人道作出準備。提供自動行人道最基本條件，是要確保有足夠闊度可供使用，而九廣鐵路公司的設計已計及這點。其次，自動行人道一方面與地下鐵路連接，而另一方面與九廣鐵路連接，兩間公司均須有能力應付由自動行人道帶來的行人流量。現正進行的詳細設計工作，均須考慮所有上述問題。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監以麼地道為例，進一步解釋可能影響提供自動行人道設施的環境限制。隧道的闊度已盡量按照道路的闊度而規劃，並顧及建築物的安全及環境許可證所訂定的噪音問題，但其內部闊度只有6.8米。由於環境限制，在隧道內只可提供單向的自動行人道，並在適當時間實施潮水式運作措施。

41. 何承天議員堅持委員應獲提供詳細的方案，顯示隧道的闊度、各幢大廈與車站之間的接駁通道、是否裝置自動行人道及自動行人道的裝置地點。他認為九廣鐵路公司不願意提供該等圖則，是因為受到當局的壓力，而政府當局並沒有誠意提供該等自動行人道。何承天議員認為委員有權審議該方案，以決定九廣鐵路公司

是否已作出設置自動行人道的最理想設計。若事實如此，有關設計會獲得委員的支持。

42. 周梁淑怡議員表示不滿在是否提供自動行人道一事上，政府當局及九廣鐵路公司均沒有提供明確的答覆。

九廣鐵路

43. 主席總結時表示，委員必須先看到設計方案，然後才能就此事進行有意義的討論。為此之故，她要求九廣鐵路公司盡快向委員提供該方案，以便在下次會議上的續議事項下繼續討論。主席亦指出，此事項十分重要，值得詳細討論，因為關乎九廣鐵路與地下鐵路之間的接駁通道，以及乘客由一個車站通往另一車站的人流問題。政府當局及九廣鐵路公司察悉主席的要求。

車費政策

44. 鑒於東鐵現時各分段的車費並不公平，陳鑑林議員詢問，財務研究報告第2.4.2段所述的車費政策是否只適用於馬鞍山鐵路，才計算出由利安站至大圍站的基本車費為8.2元。他亦詢問有關尖沙咀支線的車費水平。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回應時表明，該報告所述的政策是九廣鐵路公司的政策，採用此政策是為了作財務預測之用。所述的車費水平也是純粹為了在現階段作財務預測之用。與其他新工程項目一樣，該公司會在鐵路正式啟用前，經考慮一切列於車費政策下的因素後，才決定實際收取的車費。尖沙咀支線的車費亦會以類似的方式釐定。

45. 就陳鑑林議員進一步的提問，九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，該等因素在釐定東鐵其他路段的車費時亦適用，而在釐定車費的過程中，與巴士的競爭也會納入考慮之列。

46. 就劉江華議員問及由利安站至大圍站車費的當日價，九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回答表示並無此項資料。他重申，一如較早時解釋，以1997年價格訂出的8.2元車費水平，只純粹作財務預測之用。他向委員保證，當釐定實際車費時，會以商業上的考慮作出具競爭性的決定。

47. 在提及馬鞍山鐵路的車費政策時，李永達議員提出質疑，因何把馬鞍山鐵路的車費與地下鐵路類似距離的車費作比較，而不是與東鐵本身或西鐵作比較。他擔心，如以地下鐵路車費作指標，車費水平會大為提高。新鐵路工程高級總監解釋，地下鐵路與東鐵延線的情況較為接近。東鐵是現有的境內鐵路，所服務的乘客對象

完全不一樣，與之競爭的市場力量也截然不同。東鐵的每一競爭範疇須視作獨立的個體，此點已在述明的車費政策，以及用作財務預測的車費水平中獲得反映。

工程項目的內部回報率

48. 李永達議員又質疑，當局有何理據以通車後120年的年期來計算工程項目的內部回報率。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回答時表示，有關工程項目的內部回報率及最終價值的計算方式，已在財務研究報告中詳盡解釋。為了釐定工程的最終價值，必須以120年的現金流量作出預測及反向折扣。他強調，此財政預測模式貫徹用於九廣鐵路公司所有新工程項目，並完全合乎謹慎的商業原則。

49. 李永達議員對九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監的回覆不表信服。他認為，其他和交通有關的大型工程項目普遍採用30年或40年的年期計算。以如此長的年期作計算，工程的內部回報率可能會變得較高，因而令工程看來具有較佳的商業營運能力。在回應李永達議員進一步的詢問時，運輸局副局長表示，在不斷維修及更換設施的情況下，該鐵路可使用120年，而有關的維修工程及更換設施，已列入建設改善工程項目之下。

50. 在總結討論時，主席表示，委員已就通往九龍的第二條鐵路向政府當局發出了強烈而清晰的訊息。

51. 主席繼而徵詢委員的意見，以決定如何跟進會議中提出的事項。委員普遍同意在第二次鐵路研究最後報告備妥後，再就馬鞍山鐵路及尖沙咀支線工程作進一步的討論。經商議後，委員同意在下次會議的續議事項下，進一步討論在尖沙咀支線行人隧道內提供自動行人道一事。政府當局及九廣鐵路公司的代表察悉委員的建議。

政府當局
九廣鐵路

IV. 八達通車票系統

(立法會CB(1)1234/99-00(04)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

提供服務

52. 有關巴士上裝設的八達通收費器因失靈而被遮蓋，以致對乘客帶來不便一事，劉江華議員詢問收費器的故障率為何。聯俊達有限公司行政總裁盧保先生解釋，一般來說，假如八達通收費器被遮蓋，表示該收費器尚未獲授權使用。現時，所有城巴及差不多所有新巴

的車隊均已裝設八達通收費器。因此，有關情況很可能出現在九巴的巴士上。九巴將在本年底前在該公司的所有巴士上裝妥收費器，屆時劉江華議員所述的問題應不會再出現。至於收費器的可靠程度，聯俊達行政總裁表示，城巴提供的“八達通免車費保證計劃”可充分說明這方面的情況；由於該公司對收費器的可靠性充滿信心，因此認為因收費器故障而須讓乘客免費乘車的情況將極少出現。

53. 對於劉江華議員進一步的詢問，聯俊達行政總裁澄清，“八達通免車費保證計劃”只適用於城巴的巴士。至於九巴方面，由於該公司車隊並未全面裝設收費器，或會出現一些特別的情況，就是該公司可能會調派並未裝設收費器的巴士，行走某條平日由已全部裝設收費器的巴士所行走的路線。不過，當所有巴士全部裝妥收費器後，其他公司可能亦會效法城巴，給予類似的保證。聯俊達最終的目標，就是要確保所有攜帶正常運作的八達通卡的乘客均可順利乘車。

54. 儘管當局在其提供的文件(立法會CB(1)1234/99-00(04)號文件)中列出的可靠性數字十分高，鄭家富議員表示，根據民主黨所進行的一項調查結果顯示，不少回應人士無法確定被扣除的金額是否正確，特別是在乘搭地下鐵路及九廣鐵路時，收費器並沒有顯示被扣除的金額。聯俊達行政總裁解釋，在若干情況下，錯扣車費其實是由人為錯誤所引致，例如，在設定巴士的分段收費時輸入了不正確的金額。為了監察有關情況，該公司曾進行審計測試，並未發現任何錯扣車費的情況。不過，他承認，每天進行的八達通交易多達400萬宗以上，在這些交易中出現極少數的誤差是有可能的。

55. 至於收費器顯示的資料，聯俊達行政總裁告知與會各人，聯俊達希望各種交通服務能有一致政策，讓乘客知悉八達通卡上剩餘的票值，以及該次車程所扣除的車費。地下鐵路及九廣鐵路並沒有新巴士及輕便鐵路所設置可同時顯示兩項資料的顯示器，他們只是改裝原有的入閘機，令其可以使用八達通車票系統，因此只能顯示一項資料。經與聯俊達進行磋商後，地鐵公司及九廣鐵路公司正研究更換舊的顯示器是否符合成本效益，以便為乘客提供最佳的服務。

56. 鄭家富議員促請地鐵公司及九廣鐵路公司早日更換舊的顯示器，讓乘客能清楚知悉扣除的金額是否正確；此舉亦有助消除市民以往因情況不明朗而感到的疑慮。

57. 聯俊達行政總裁在回應主席的問題時表示，舊的顯示器所採用的是多年前的技術；此等顯示器無法顯示兩項資料，與顯示器的屏幕大小沒有關係。

擴大八達通卡的用途

58. 周梁淑怡議員表示，從使用的角度而言，如八達通卡的用途更廣泛、更多元化，便更合乎理想。她詢問該公司有否計劃把八達通卡擴展至用於其他交通用途上。聯俊達行政總裁表示，該公司致力擴展八達通卡的用途，使之可用於所有種類的公共及私營交通工具。目前，該公司正與若干其他專利公共運輸公司進行商討。八達通卡進一步的用途，亦可以是公共小巴、的士、路旁泊車及街道以外泊車、山頂纜車等。為方便市民，該公司希望八達通卡最終能成為乘客的綜合交通卡。就此，周梁淑怡議員認為，若能擴大八達通卡的使用範圍，對該公司的財政會有好的影響。假如該公司的財政狀況轉虧為盈，市民就八達通卡成本所須付出的費用，可能會少於30元。主席亦贊同她的意見。

59. 委員特別關注到把八達通卡的用途擴展至泊車方面。李永達議員認為政府應在此事上起帶頭作用，與聯俊達展開商談，共同制訂計劃，使八達通卡可用於公眾停車場及停車收費錶。日後其他私營停車場亦可能因而加入。主席表示，既然市民須憑卡付款使用電子停車收費錶，若可以八達通卡付款，便會更加方便。市民若無需為泊車另持一卡，將可省卻不少麻煩。周梁淑怡議員亦表示希望八達通卡的用途能擴展至泊車。

60. 運輸局副局長在回應時簡介泊車用途的電子貨幣試驗計劃，其中進行試用的包括可增值再用的電子錢及Visa Cash。由於仍須與聯俊達解決若干技術問題，當局計劃在2000年下半年就八達通卡進行另一項試驗計劃。

61. 李永達議員表示，由方便使用者的角度來看，除非八達通卡的收費過分高昂，否則應較其他卡佔有優勢。運輸局副局長回答時表示，進行試驗計劃是為了公眾人士的利益，藉以評定哪個選擇最為方便及符合成本效益。在此問題上，主席認為一張綜合交通卡會最受市民歡迎。

62. 運輸局副局長察悉委員就此事發表的意見，她表示會在評估試驗計劃時充分考慮此等意見。運輸局支持發展及推廣可以為乘車人士帶來方便的綜合交通卡。

63. 陳鑑林議員提醒政府當局，在研究此問題時須把科技的新發展一併考慮。由於八達通系統已推出一段

時間，現時市場上可能已出現更先進、功能更佳科技。他支持政府就其他付款卡進行試驗計劃。

64. 在回應陳鑑林議員的意見時，聯俊達行政總裁向委員保證，聯俊達會致力提升八達通卡的功能，以便日後可發展出效能更佳的卡，與市場上其他新卡競爭。

65. 作為另一相關事項，周梁淑怡議員詢問因何須把八達通卡的非主要用途規限於15%之內。聯俊達行政總裁在回答表示，此問題應由香港金融管理局回答。從聯俊達的角度而言，該公司現時正致力確保八達通卡優先應用於公共交通服務；此外，八達通卡尚有許多其他可進一步發展的範疇。然而，八達通卡現時亦可用於少數非交通用途，例如鐵路車站內的照相機及繳費電話。聯俊達行政總裁認為，如能拓展其他適當的用途，香港金融管理局應不會施加不恰當的限制。聯俊達行政總裁在回應周梁淑怡議員的進一步詢問時澄清，若把八達通卡作並非交通方面的用途，便須符合若干限制及規則。

財政

66. 劉江華議員詢問，對一家新公司的初期運作而言，聯俊達現時的虧蝕是否屬於正常。聯俊達行政總裁表示事實並非如此。由於聯俊達是一家非牟利的公司，故此在釐定收費水平時只求達到收支平衡。不過，在最初數年間，收費水平訂得稍為偏低，故此該公司仍未達到收支平衡。

67. 譚耀宗議員建議把有關科技售予海外國家，以補貼該公司的收入。聯俊達行政總裁回答時解釋，有關軟件其實是由一家外國公司開發，而香港人亦有參與其中。據他了解，有關軟件的知識產權很可能歸屬軟件承辦公司，而非屬聯俊達所有。現時，該公司的重點工作是把八達通卡的應用範圍擴展至本港其他交通營運機構，而非拓展海外市場。

68. 鑒於部分由委員提出的問題在政府當局的文件中未獲回應，鄭家富議員要求政府當局就該文件附件中的問三、問七及問九提供補充資料。就問三中有關對聯俊達的監管措施，他希望知悉運輸局在此事中擔當的角色。至於問七及問九，鑒於聯俊達仍處於虧蝕狀態，他特別關注該公司如何使用從按金累積所得的利息。運輸局副局長答應提供所需資料。

政府當局

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)1347/99-00號文件及立法會CB(1)1398/99-00號文件送交各委員。)

V. 駕駛改善計劃

(立法會CB(1)1234/99-00(05)號文件 —— 政府當局提供的
參考文件)

69. 由於時間所限，主席建議押後討論本議題，並以此取代原來在下次會議上建議討論的“跨區巴士專用線計劃的實施時間表”；委員表示贊同。

VI. 其他事項

70. 應主席的建議，定於2000年4月28日舉行的下次會議會在上午10時30分開始，以便有較多時間進行討論。

71. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
2000年4月26日