

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2555/01-02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：2002年6月27日(星期四)  
時 間：下午2時30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  
劉千石議員, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員

缺席委員：劉江華議員  
石禮謙議員, JP  
劉炳章議員

其他出席議員：陳婉嫻議員, JP  
陳鑑林議員  
鄧兆棠議員, JP

出席公職人員：參與議程第II項的討論

#### 運輸局

署理運輸局局長  
鄧國威先生

運輸局首席助理局長  
溫文隆先生

庫務局

庫務局副局長  
郭立誠先生

路政署

路政署鐵路拓展處處長  
蔡新榮先生

**參與議程第III項的討論**

運輸局

署理運輸局局長  
鄧國威先生

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  
蔡新榮先生

**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)2082/01-02號文件 —— 2002年2月28  
日會議的紀  
要)

2002年2月28日會議的紀要獲得確認通過。

## II. 沙田至中環線

(TBCR 10/1016/99 —— 政府當局所提交有關沙田至中環線的營辦機構的立法會參考資料摘要)

### 就重要宣布向立法會作出匯報

2. 主席扼要重述她曾於2001年12月6日致函前運輸局局長吳榮奎先生，要求政府當局在決定將沙田至中環線工程計劃的發展權批予哪一間鐵路公司前，先行向小組委員會匯報其就該工程計劃進行的評審工作。運輸局局長在其2002年6月20日致小組委員會的覆函中，曾答允一俟就批出沙田至中環線工程計劃發展權一事作出決定，即會向小組委員會作出匯報。結果，政府當局於2002年6月25日舉行記者招待會，宣布批出沙田至中環線的發展權，但卻未有安排就此事向交通事務委員會或小組委員會作出匯報。雖然有關事項納入是次會議的議程中，但她指出是小組委員會而非政府當局主動要求在是次會議上，討論批出沙田至中環線發展權的事宜。

3. 對於政府當局在最近多次事件中未有向議員匯報若干重要宣布及事宜，便已向新聞界作出簡報，委員普遍感到關注。有關事件包括發表《二〇〇二年禽流感事件調查小組報告》，以及宣布恢復出售居者有其屋計劃單位。

4. 陳偉業議員表示，政府當局決定向新聞界作出簡報而不向小組委員會匯報有關事宜，是公然不尊重立法會，並顯示其行政霸道的態度。陳議員認為應向政府當局傳達強烈的信息，表達議員對政府當局在向新聞界作出簡報前未有向議員匯報重要事宜及宣布的強烈不滿。張宇人議員表示政府當局這種做法，並無助於改善其與立法會的關係。劉千石議員補充，政府當局在作出重要宣布前應盡早通知小組委員會主席，以便主席能作出安排，讓政府當局在向新聞界作出簡報前先向委員匯報有關事宜。

5. 署理運輸局局長解釋，批出沙田至中環線發展權是一項商業敏感資料，政府當局須在收市後才作出公布。此外，根據工程計劃綱要，政府須把鐵路公司在其標書中提供的資料保密。因此，政府當局不宜在行政會議作出批准前披露任何評審詳情。他進一步表示，當局於2002年6月25日就批出沙田至中環線發展權作出決定後不久，他曾嘗試聯絡主席，以便告知其政府當局有意向委員匯報沙田至中環線的最新情況。由於主席當時正

出席另一會議，因而不能覆電。其後，他知悉主席已決定將沙田至中環線工程計劃納入是次會議的議程，因而未有與主席進一步跟進有關事宜。

6. 鄭家富議員及劉千石議員表示他們不能接受政府當局的解釋。他們指出，政府當局並無遵照議定的安排，在向新聞界作出簡報前向立法會匯報重要的宣布。如政府當局認為向新聞界作出簡報不會影響地鐵有限公司的股價，便沒有理由認為在向新聞界作出簡報前向立法會作出匯報會有影響。他們強調，小組委員會一直要求政府當局在決定批出營辦權之前，先向委員匯報沙田至中環線工程計劃的評審結果。如有需要，小組委員會亦可安排舉行閉門會議。對於政府當局未有要求九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)出席會議，向委員匯報沙田至中環線的最新情況，鄭家富議員及陳偉業議員亦感不滿。在九鐵公司未有派遣代表出席會議的情況下，他們認為召開是次會議毫無意義，因為所有重要資料均已向外公布。鄭議員及陳議員代表民主黨離場以表示其對此安排極度不滿。

7. 署理運輸局局長表示，由於小組委員會將繼續跟進沙田至中環線工程計劃，政府當局會安排九鐵公司代表出席小組委員會的會議，向委員匯報該工程計劃的細節安排。

8. 主席總結時表示，政府當局決定向新聞界作出簡報而不向小組委員會匯報有關事宜，是公然不尊重立法會的做法。她希望政府當局會就此作出檢討，以改善立法機關與行政當局的工作關係。為反映委員的不滿，她會向內務委員會轉達委員的關注事項，以作跟進。她亦表示，在九鐵公司未有派代表出席會議的情況下，政府當局未必能解答委員所提出有關工程計劃詳細設計的問題。她希望政府當局日後會作出所需安排。

#### 沙田至中環線

9. 主席表示，委員普遍關注到工程計劃的實施時間表，以及在顯徑、慈雲山及黃埔增設車站的可行性。

10. 劉千石議員籲請政府當局加快推行有關的工程計劃，並積極與九鐵公司進行磋商，以期為黃埔、慈雲山及顯徑各區提供鐵路服務。譚耀宗議員與劉議員的意見相若。陳婉嫻議員特別指出慈雲山居民所面對的交通問題，並希望可在該處增設車站，以紓解居民的迫切交通需要。

11. 譚耀宗議員表示，馬鞍山鐵路線(下稱“馬鐵”)與沙田至中環線將分別於2004年及2008年完工，民主建港聯盟對於兩條鐵路線的完工日期出現差距感到非常關注。此情況將導致大圍轉車處出現嚴重的交通及安全問題。

12. 關於第四條過海鐵路線，譚耀宗議員認為有關的定線應予修改，以便在中環總站前增設銅鑼灣、灣仔南及香港公園站。

13. 署理運輸局局長答稱，政府當局曾要求九鐵公司因應有關建議的可行性及在財政上是否可行，研究是否可能在顯徑、慈雲山及黃埔增設車站。政府當局會邀請九鐵公司就有關建議向委員作進一步的匯報。

14. 署理運輸局局長亦明白委員對於及早推行沙田至中環線工程計劃的關注。然而，經考慮到進行詳細設計及完成法定程序所需的時間，沙田至中環線將不大可能於2008年之前完工。他告知委員，九鐵公司最初建議沙田至中環線分兩期通車，大圍至鑽石山段將於2008年3月啟用，而其餘鐵路段則於2008年10月啟用。然而，由於政府當局延遲公布批出營辦權的決定，當局須與九鐵公司磋商，研究能否按照原來的實施時間表進行該項工程。他預料可於2至3個月後作出較確切的回覆。

15. 關於大圍轉車處在馬鐵於2004年啟用後的擠塞問題，路政署鐵路拓展處處長表示，雖然沙田至中環線早日通車或可進一步改善人流情況，但政府當局會確保大圍轉車處的設計有足夠容量以應付需求。

政府當局 16. 何鍾泰議員要求政府當局提供資料，說明大圍站／轉車處在馬鐵／沙田至中環線啟用前及啟用後的現時／預計繁忙時間轉車乘客量，以及現有大圍站／轉車處的設計容量。

17. 陳鑑林議員關注到在施工期間對交通造成的阻礙及對其他設施的影響。

18. 路政署鐵路拓展處處長表示，沙田至中環線近大圍的一小段路線將為建於高架橋的架空路段。除此之外，此鐵路線主要建於隧道內。在隧道兩端將須進行地面工程，以便放置隧道鑽挖機器。政府當局會要求九鐵公司審慎研究隧道入口的所在位置，以盡量減低在施工期間對交通及環境造成的滋擾。署理運輸局局長補充，九鐵公司可利用現有大圍及紅磡車站的設施及空間，

從而盡量減低在興建沙田至中環線沿線各車站及其引道期間的交通影響。

19. 何鍾泰議員對於提供輔助設施以協助殘疾及視障人士使用新鐵路服務表示關注。他亦詢問當局會否在沙田至中環線沿線各車站設置洗手間。此類設施應為推行新鐵路系統時必需提供的設施。

20. 路政署鐵路拓展處處長表示，轉車處的方便程度及車站的易於到達程度，是評審鐵路公司所提交基本標書的表現的兩項準則。關於按照何議員的建議，採用凹凸紋引道及裝設電子發聲裝置和升降機一事，政府當局將與九鐵公司進一步討論有關事宜，研究能否提供此等設施。

21. 陳鑑林議員認為應為沙田至中環線裝設月台幕門及在其高架橋路段安裝隔音屏障。署理運輸局局長察悉陳議員的建議。

22. 主席告知委員，黃大仙區議會希望能出席事務委員會會議，就沙田至中環線提出意見。

23. 鑒於委員對路線設計、增設車站的可能性、車站設計及環境緩解措施表示關注，經主席建議，委員同意召開另一次會議以跟進有關事宜。政府當局應邀請九鐵公司代表向委員匯報沙田至中環線的最新設計。委員亦同意邀請九龍城區議會、沙田區議會及黃大仙區議會就沙田至中環線提出意見。署理運輸局局長表示，政府當局預期於2002年年底左右完成優化方案的評審工作，以便落實沙田至中環線工程計劃，繼而着手進行詳細的規劃及設計工作。

(會後補註：經主席同意，上述會議訂於2002年9月27日上午10時45分舉行。)

### III. 北環線

(立法會CB(1)2083/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

24. 委員指出，北環線是新界北一條連接東鐵及西鐵的策略性鐵路線。該鐵路線亦把西鐵連接至落馬洲過境通道，為香港西部地區提供前往邊界的更直接鐵路服務。鑒於新界西北的人口持續增長，過境交通需求亦

與日俱增，當局實無理由將推行北環線的計劃押後至2011年。委員的磋商要點概述於下文各段。

25. 主席表示，北環線是本港鐵路網絡的一個主要組成部分。若不興建北環線，新界北部將出現網絡中斷的情況。

26. 黃成智議員表示，隨着本港與內地的聯繫及跨境經濟活動日益頻繁，當局應增建運輸基礎設施，讓旅客可以高效率而舒適的方法往返兩地。因此，當局並無理由將推行北環線的計劃押後至2011年。對於九鐵上水車站在落馬洲支線通車後的擠塞問題，他亦感到憂慮，並詢問政府當局有否就新界西北所產生的過境客運量作出估計。

27. 譚耀宗議員表示，早日推行北環線計劃，將可提供多一條鐵路過境通道，以滿足新界西北的乘客的迫切交通需求，並紓緩落馬洲支線為東鐵帶來的額外交通需求。譚議員並提到，政府當局提交的文件(立法會CB(1)2083/01-02(01)號文件)第10段雖然指出，現時在北環線車站附近範圍的人口只有約15 000人，但他表示政府當局不應以此作為拒絕考慮提前推行北環線計劃的藉口。鑒於北環線在策略上的重要性，並考慮到土地用途發展會在鐵路線建成後隨之展開，政府當局應審慎地重新考慮北環線的實施時間表。

28. 鄧兆棠議員贊同譚議員的意見，並表示當局應在興建落馬洲支線前先行興建北環線，因為北環線不僅能紓緩羅湖的擠迫情況，且能為香港西部居民提供前往邊界的更直接鐵路線。在此方面，他就不同鐵路線之間預計出現的分流情況提出查詢。

29. 運輸局首席助理局長回應時表示，政府當局亦知道有需要推行北環線工程計劃，以便在新界北部提供連接東鐵與西鐵的策略性鐵路線。然而，為紓緩在羅湖邊境管制站出現的嚴重擠塞情況，以及應付日益增加的過境客運量，政府決定在建造北環線之前先行興建落馬洲支線，以期在落馬洲提供第二條鐵路過境通道。落馬洲支線原計劃於2004年完工，但由於其後需要修訂鐵路計劃，落馬洲支線現訂於2007年完工。

30. 關於不同鐵路線之間預計出現的分流情況，路政署鐵路拓展處處長告知委員，少於三分之一過境旅客會使用北環線。

31. 然而，以新界西北的人口而論，鄧兆棠議員並不信服只有三分之一過境旅客會使用北環線前往邊境。由於落馬洲支線的建造成本已高達約100億元，鄧議員質疑該工程計劃的成本效益。他認為如政府當局能優先興建北環線，將可大大惠及新界西北的居民，兼且可以較低成本紓緩羅湖的擠塞情況。

32. 何鍾泰議員亦認為政府應自行規劃本港的鐵路網絡，然後邀請鐵路公司競投有關的工程計劃，而非交由鐵路公司制訂建議供政府考慮。他並不相信北環線車站附近範圍的現有人口，不足以支持推行北環線工程計劃。他認為鐵路發展最終能帶動交通需求。由於北環線作為第二條鐵路過境通道是成本較低的方案，他對於政府當局推行落馬洲支線計劃的決定表示懷疑。

33. 署理運輸局局長回應時希望委員明白，鑒於羅湖的擠塞情況，當局確有迫切需要在落馬洲興建另一條鐵路過境通道。他確認實有需要興建北環線，關鍵只是實施時間的問題。鑒於需要若干籌備時間進行詳細設計工作及環境影響評估研究，北環線不可能於2007年之前建成。

34. 署理運輸局局長進一步表示，由於北環線亦為凹頭、牛潭尾及新田的發展提供本地鐵路服務，北環線的規劃須同時顧及該等地區的土地用途發展。然而，他向委員保證，政府當局不會待至有人入住該等地區或該等地區已全面發展後，才展開北環線的建造工程。可是，就規劃角度而言，當局有需要確定土地用途發展的設計概念，包括規劃中的人口數目，然後才落實該鐵路線的定線。此外，由於九鐵公司在未來數年須承辦若干工程計劃，故實有必要因應資源影響訂定推行餘下工程計劃的先後次序。

35. 運輸局首席助理局長補充，為方便在日後推行北環線工程計劃，當局已採取行動，完成所需的初步規劃及其他籌備工作。政府當局已就此鐵路線完成預留土地的工作，並會配合鐵路沿線的土地用途發展，繼續進行所需的土地預留工作。凹頭、牛潭尾及新田的土地用途規劃及發展計劃一經落實，政府當局即會確定北環線的規劃及實施時間表。

36. 在此方面，路政署鐵路拓展處處長重申，北環線已納入《鐵路發展策略2000》所建議的鐵路網絡中。該工程計劃預計將於2011至2016年間完成。政府當局的目標是在落實凹頭、牛潭尾及新田的土地用途發展計劃後，提前至上述預計完工日期的前段時間推行北環線計劃。當局亦已作出安排，讓北環線於古洞連接落馬洲支線。北環線亦會連接落馬洲的新鐵路過境通道。

37. 何鍾泰議員表示，政府當局在1994年宣布進行西部走廊發展計劃，該計劃包括港口鐵路線、過境客運線及近郊客運線。其後，政府當局曾接獲各項不同建議。多年來，規劃環境已發生重大改變。西鐵現將於2003年啟用。因此，政府當局應考慮最新的發展，檢討落馬洲支線及北環線的實施時間表。

38. 鄧兆棠議員亦批評政府當局在推行鐵路發展計劃方面欠缺彈性。鑒於新界西北的人口不斷增長，政府當局沒有理由利用過往數據規劃新的鐵路工程計劃。他並不接納北環線車站附近範圍的現有人口只有15 000人的說法。他表示，除了居住於鐵路車站附近的居民外，提供接駁交通服務亦可擴大北環線的載客範圍。

39. 運輸局首席助理局長答稱，政府於1999年因應羅湖出現極殷切的交通需求而批准興建東鐵延線，以便在落馬洲為鐵路乘客提供第二條過境通道，而該計劃的目標完工日期為2004年。此方案是當時可用以紓緩羅湖的殷切交通需求的最佳方案。他同時澄清，於1993年完成的第一次鐵路發展研究，已納入落馬洲支線的設計概念。

40. 署理運輸局局長重申，當局認為落馬洲支線及北環線均是本港鐵路網絡的主要組成部分。行政會議已批准推行落馬洲支線計劃。有關工程將於短期內展開，並會於2007年完成。至於北環線，當局已採取行動，完成所需的初步規劃及其他籌備工作。他回應主席時表示，規劃署將於2004年年底完成凹頭、牛潭尾及新田的土地用途規劃研究。運輸局／鐵路拓展處在取得所需的規劃數據後，會確定北環線的規劃及實施時間表。

41. 關於新界西北的過境客運詳細資料，運輸局首席助理局長答允於會後提供進一步的資料。

42. 主席總結時表示，北環線是整個鐵路網絡的主要連接路線。她促請政府當局檢討其實施時間表，並於適當時訂定新的時間表，以供委員研究。

## VI. 其他事項

43. 議事完畢，會議於下午4時15分結束。

立法會秘書處  
2002年9月19日