

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)701/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2003年11月25日(星期二)
時 間：下午4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, JP
劉江華議員
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：朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
石禮謙議員, JP
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長T4
蕭偉全先生

總鐵路視察主任
胡建明先生

運輸署

助理署長／巴士及鐵路
葉麗清女士

路政署

總工程師／西鐵
陳建光先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長T1
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T7
何偉富先生

路政署

鐵路拓展處處長
溫文隆先生

應邀出席者：參與議程第IV及V項的討論

九廣鐵路公司

主席
田北辰先生

行政總裁
楊啟彥先生

財務及管理高級總監
黎文熹先生

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

東鐵總監
李殷泰先生

東鐵支線總監
李鏡權先生

西鐵總監
唐仕謙先生

公司事務總經理
丘李賜恩女士

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

議會事務助理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)339/03-04號文件 —— 2003年10月17
日會議的紀要)

2003年10月17日會議的紀要獲得確認通過。

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. 2004年1月8日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)348/03-04(01)號文件 —— 鐵路及工
程計劃一
覽表)

3. 委員同意在小組委員會2004年1月8日舉行的下
次會議，討論政府當局提出的下列事宜：

(a) 沙田至中環線設計方案匯報；及

(b) 匯報馬鞍山至大圍鐵路線及尖沙咀支線的最新
進展情況和配合該兩條鐵路線通車的擬議公共
交通服務計劃。

(會後補註：應政府當局要求並經主席同意，(a)
項事宜將押後至日後的會議再作討論。)

4. 關於(b)項事宜，委員進一步同意該事項應同時包括兩項現正進行建造工程的鐵路計劃的最新進展情況。

IV. 西鐵 —— 最新情況

(立法會CB(1)348/03-04(02)號文件 —— 九廣鐵路公司提交的資料文件)

5. 主席歡迎政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)的代表出席是次會議。

6. 九鐵公司主席田北辰先生告知委員，九鐵公司的目的是在西鐵的安全、正點率及可靠程度方面達到極高的標準。在過去數個月，九鐵公司一直採取措施解決在試車期間發現的問題，特別是在信號系統方面。隨着信號系統的表現穩定下來，試車期間的列車服務已能按照既定時間表運作。相對於正常列車試行所訂分別為95%及97.5%的最低正點率及服務可靠程度而言，西鐵自10月中以來的日均列車正點率及服務可靠程度已分別達到98%及99%以上。在取得如此良好進展的情況下，他表示西鐵將可於2003年12月底通車。

7. 九鐵公司西鐵總監唐仕謙先生及九鐵公司東鐵總監李殷泰先生借助投影機，簡介九鐵公司為配合西鐵通車而在下列各個方面進行的工作：

- (a) 通過法定檢查所需的最後準備工作；
- (b) 解決信號系統問題的措施；
- (c) 解決震動問題的措施；
- (d) 確保所發出的聲浪符合法定噪音水平規定，以及解決個別地區居民所提出有關噪音的投訴的額外紓緩措施；
- (e) 緊急事故演習；
- (f) 試車期間的正點率及服務可靠程度；及
- (g) 通車前讓市民瞭解西鐵服務而舉辦的宣傳活動。

(會後補註：九鐵公司就西鐵工程項目提交的一套簡介資料，其後已隨立法會 CB(1)442/03-04(01)號文件送交委員。)

通車日期

8. 鑒於在最近列車試行期間，列車服務的正點率及可靠程度均能達到極高標準，鄭家富議員質疑西鐵是否存在其他未經披露而九鐵公司仍需要時間解決的問題。他亦告誡謂，正如地鐵將軍澳線通車的經驗所示，即使在列車試行期間達到極高標準，亦不能保證在通車初期不會出現服務受阻的情況。因此，他籲請九鐵公司安排西鐵盡早通車，務求及早確定並從而解決任何在運作初期出現的問題。

9. 陳偉業議員認為，倘不涉及任何安全問題，西鐵應盡早通車營運。除可及早為新界西北的居民提供方便的交通服務外，九鐵公司亦可提早從西鐵獲得車費收入。在此方面，他詢問西鐵延期通車會對九鐵公司構成何種財政影響。

10. 然而，劉江華議員認為九鐵公司在決定通車日期時，應以較審慎的方法處理，以策萬全。因此，倘其間發現任何新的問題，九鐵公司應立即押後西鐵的通車日期。

11. 譚耀宗議員詢問有否就西鐵進行滿載乘客的測試，以便九鐵公司可找出任何與西鐵載客運行有關的潛在問題，特別是對信號系統造成的電磁干擾。

12. 九鐵公司主席回應時向委員保證，所有發現和信號系統有關的硬件及軟件問題均已解決。因此，在過去數個星期，列車服務的可靠程度及正點率得以維持在極高水平。他進一步表示，在決定通車日期時，九鐵公司管理局是根據為期42天的測試期作出決定，其間列車服務必須維持按每日行車時間表進行正常列車試行所須達到的最低正點率及服務可靠程度。此外，該測試期亦獲得政府同意。

13. 九鐵公司主席補充，由於西鐵自10月底開始一直能達到所需的服務水平，測試期即將於12月初屆滿。視乎管理局的決定，九鐵公司將會作出安排，向有關當局申請批出所需的法定許可，而有關手續約需一星期至10天方可完成。待一切就緒後，西鐵最早可於12月底通車。至於財政影響的問題，他表示根據工程項目協議，西鐵的目標落成日期為2003年12月底，而西鐵工程項目

的財務規劃亦是以此作為依據。他亦表示，假設西鐵的載客量為每日估計20萬人次，而每一車程的收費為10元，西鐵提早通車將可帶來每日約200萬元的車費收入。

14. 鄭家富議員察悉九鐵公司保證信號系統的技術問題已獲得解決，並要求九鐵公司主席承諾，西鐵通車後的服務中斷事故會較以往其他新鐵路通車後為少。至於實際的通車日期，他告誡謂九鐵公司應避免在接近聖誕假期的日子正式通車，以便盡量減低因節日人多擠擁而引起事故的可能性。

15. 九鐵公司主席向委員保證，九鐵公司會竭盡所能，確保西鐵於啟用後能順利運作。儘管如此，在初期營運期間可能會出現若干問題，令列車服務偶爾受阻。他察悉鄭議員對西鐵應於準備就緒後盡早通車的關注，但強調最重要的是確保鐵路安全絕不會受到任何影響。

震動問題

16. 劉江華議員要求闡釋打磨列車車輪對解決西鐵列車震動問題有何成效。九鐵公司西鐵總監回應時表示，在試車期間發現列車在駛經西鐵定線某些路段時會產生異常的震動的情況，可能會令乘客感到不適，但他強調此情況對安全毫無影響。列車過於震動的問題是和車輪與軌道的磨擦有關，並可藉着打磨列車車輪得到解決。九鐵公司會在西鐵通車營運前打磨所有西鐵列車車輪。九鐵公司主席亦證實，根據其個人經驗，列車車輪經過打磨後，列車的震動程度已減低至可接受的水平。

轉乘票價及安排

17. 劉江華議員提述西鐵網絡存在不足之處，因而必須使用接駁服務以作補足，並重申九鐵公司有必要在設施及票價折扣兩方面作出較佳安排，方便西鐵乘客轉乘其他公共交通工具，否則將很難吸引新界西北的居民改為使用西鐵。

18. 陳偉業議員亦重申，他建議在西鐵車站800米範圍內的住宅發展項目加設有蓋行人道，令乘客前往西鐵車站時更加方便。此外，九鐵公司應考慮就其提供的西鐵及輕鐵服務推出月票，從而減輕廣大乘客的負擔。

19. 九鐵公司主席以南昌站為例，表示為西鐵乘客提供方便及易用的轉車設施，是九鐵公司的一貫目標。在西鐵通車時，乘客可享有轉乘專利巴士及綠色專線小巴的折扣優惠。此外，九鐵公司會繼續與地鐵有限公司

(下稱“地鐵公司”)磋商，研究為乘搭地鐵及九鐵網絡列車的乘客提供轉乘折扣優惠的可行性。

20. 在此方面，環境運輸及工務局副秘書長T2表示，在西鐵通車後3個月內，地鐵公司將為所有使用八達通卡進出南昌站及美孚站的乘客提供九折啟用優惠。經研究此項啟用票價優惠對使用西鐵轉乘地鐵的乘客帶來的實際效用後，地鐵公司會確定有關計劃的財政影響，然後繼續與九鐵公司及政府當局進行討論。

21. 譚耀宗議員籲請九鐵公司協調天水圍新輕鐵支線啟用與西鐵通車的安排，以方便轉車乘客。

22. 此外，陳偉業議員亦表示，一俟確定天水圍新輕鐵支線可安全運作後，應立即安排該支線通車營運。

23. 九鐵公司主席表示，九鐵公司打算安排西鐵及天水圍新輕鐵支線分期通車。關於天水圍新輕鐵支線，有關的準備工作已進入最後階段，並可望於12月初通車。一俟取得由有關當局批出的所需法定許可後，預計將可於短期內作出公布。因此，乘客在西鐵通車前將有較多時間熟習新的輕鐵服務。此外，在通車前亦會安排舉行試乘活動。

公共交通服務計劃

24. 梁富華議員查詢在西鐵通車後，為重整現有公共交通服務而推行的擬議公共交通服務計劃的實施情況。他特別詢問如巴士的乘客量在西鐵通車後銳減，專利巴士服務是否仍會在通車初期維持於現有水平。

25. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時向委員簡介實施擬議公共交通服務計劃的3個階段，有關工作將會在西鐵通車後3至6個月內推行。最初，當局會加強前往各西鐵車站的接駁專利巴士及綠色專線小巴服務。當局會在仔細監察及評估乘客的乘車模式後，才會實施任何重大改變，例如取消巴士路線。她證實在西鐵通車後首兩個星期，對外的專利巴士服務將維持不變。

26. 環境運輸及工務局副秘書長T2補充時向委員保證，重整新界西北公共交通服務的工作會以循序漸進的方式進行，藉以盡量減低對區內居民的影響。政府當局會密切監察在西鐵通車後，對其他公共交通服務的需求的改變。如有需要，當局會在考慮當地的實際情況並諮詢有關各方後，改善個別服務調整項目及／或其實施時間。

V. 九龍南線 —— 最新情況

(立法會CB(1)348/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

27. 九鐵公司主席向委員匯報九龍南線的最新發展，詳情載於九鐵公司所提交的文件(立法會CB(1)348/03-04(03)號文件的附錄)。他表示，鑒於工程方面的考慮因素及施工期間會對市民造成廣泛滋擾，九鐵公司已重新研究在廣東道設立車站的建議。現時的建議是只在九龍南線沿線西九龍一帶興建一個車站，並押後興建廣東道站。九鐵公司擱置興建廣東道站的主要考慮因素綜述如下：

- (a) 以明挖隨填的方式興建廣東道站，不單會對廣東道一帶的交通及行人構成嚴重滋擾，更會影響鄰近大廈的業主及住客。在建造工程進行期間，廣東道將不能保持兩條行車線，也不能在任何一旁保持兩米闊的行人通道。即使在工程完成後，廣東道亦只能維持雙線行車，而該處行人通道的闊度亦須縮減，以騰出地方設置車站入口及設施。
- (b) 由於廣東道東面某些大廈的樁柱深度位於石層之上，因此，採用明挖隨填的建造方法將會影響大廈的結構及造成不可接受的風險。
- (c) 改用隧道鑽挖方式的方案在廣東道建站，將須收回若干物業。此舉會對店鋪東主及商戶造成嚴重滋擾。由於廣東道附近將設有兩個車站，即現有的地鐵尖沙咀站及日後建成的九鐵尖沙咀東站，而該等車站均位於與廣東道相距不超過600米的步行範圍之內，因此從交通需求的角度而言，並沒有足夠理據支持在廣東道收回物業設站。
- (d) 九鐵公司會致力確保往返廣東道的乘客可方便地使用其他車站。九鐵公司現正研究設置連接廣東道和其他車站的行人隧道，如情況許可的話，更可在隧道內加設自動人行道及空氣調節。

(會後補註：有關九龍南線工程計劃的一套簡介資料已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)442/03-04(02)號文件送交委員。)

設置廣東道站

28. 儘管九鐵公司作出上述解釋，鄭家富議員表示該公司純粹是從財政角度作出有關決定，其用意是避免因收回物業而承擔額外開支，從而令該項工程計劃的回報率維持於較高水平。他強調，九鐵公司應從滿足廣大乘客的需求此項交通上的考慮因素，重新研究其對設置廣東道站的立場。此外，對於九鐵公司並未排除長遠而言設置廣東道站的可能性，他感到混淆。鄭議員提及興建廣東道站在工程上的困難，並對興建該站的成本日後可能會飆升尤其感到憂慮。倘最終會興建廣東道站，設置行人隧道的開支及資源便有可能白費。因此，他要求九鐵公司及政府當局澄清其對設置廣東道站的立場。

29. 劉江華議員對於九鐵公司決定擱置興建廣東道站深感失望。他提述九龍南線在接載從新界西北前往九龍市區的西鐵乘客方面所擔當的重要功能，並表示現時的單一車站方案顯然無法達到上述目的，因為九龍西站及尖沙咀東站均非新界西北居民的最終目的地。倘不興建廣東道站，九龍南線工程計劃的成本效益將極成疑問。此外，他並不信服設置行人隧道確屬可取的解決方法，因為乘客仍需步行一段很長的路程。鑒於公帑一分一毫的支出均須物有所值，以便為乘客帶來最大裨益，他籲請九鐵公司檢討其決定，使能發展符合成本效益的鐵路項目。

30. 何鍾泰議員對此亦有同感，並認為應基於交通理由設置廣東道站。他並不信納應純粹為了避免對店鋪東主及商戶造成滋擾而擱置興建該站，因為鐵路建造工程難免會造成滋擾。為免日後須就設置廣東道站支付額外費用，他籲請九鐵公司審慎評估所涉及的各项事宜，然後才作出最後決定。為方便委員研究九鐵公司現時的建議是否足以應付乘客的交通需要，他要求九鐵公司於會後提供擬議行人隧道網絡的暫定圖則，供委員參閱。

九鐵公司

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)657/03-04(01)號文件送交委員。)

31. 九鐵公司主席回應時強調，是項決定並非基於財政上的考慮因素作出，因為在工程預算中已預留款項，支付因工程而需收回任何物業的開支。在此情況下，九鐵公司是希望以務實態度推行該項工程計劃。雖然在較早前就九龍南線作出規劃時曾打算興建廣東道站，但九鐵公司其後確定，採用明挖隨填方法建造該站所造成的嚴重滋擾及技術風險實屬不能接受。至於改用隧道鑽挖方案，則由於附近已設有兩個鐵路車站，以致在交通

角度而言並無充分理據支持收回有關的物業。儘管如此，他相信九鐵公司現時提出的建議，一方面可在西鐵及日後於紅磡建立的集體運輸中心之間提供主要的接駁鐵路，另一方面則可盡量減輕九龍南線在施工及營運期間對社區造成的滋擾。

32. 九鐵公司主席進一步表示，九鐵公司現計劃設置接駁行人隧道網絡，以便乘客前往位於尖沙咀的其他鐵路車站。基於上述種種原因，九鐵公司遂擱置任何在短期內於廣東道設站的計劃。他明白興建廣東道站可為西鐵乘客提供額外方便，但表示及早興建九龍南線是符合公眾利益之舉。

33. 鄭家富議員察悉九鐵公司所作解釋，但他表示如九鐵公司及政府當局均信納在行人隧道設置自動人行道，已足以應付廣大乘客的交通需求，便應就設置廣東道站訂定明確的立場。他進一步建議，為改善行人隧道的環境，九鐵公司可研究發展地下購物商場的可行性。

34. 九鐵公司主席回應時表示，推行鐵路計劃的目的是應付社會的長遠交通及發展需要。因此，九鐵公司並不排除日後倘能克服在建造方面的實際困難，並將建設成本降低至不會對工程回報率帶來任何負面影響的水平時，設置廣東道站是可取的做法。九鐵公司會繼續探討在日後設站的任何可行方案，例如日後透過與私人發展商合作在廣東道合適地點進行重建而設置有關車站。

35. 環境運輸及工務局副秘書長T1表示，九龍南線是“鐵路發展策略2000”建議推行的工程項目，其目的是把西鐵的南昌站與九鐵尖沙咀支線連接起來。按照原來的建議，九龍南線只設有一個車站，亦即九龍西站。九鐵公司其後提出設置廣東道站，以供在訂定大綱設計時作進一步研究。政府當局認為根據現時的單一車站方案，九龍南線仍可達到連接西鐵與東鐵，並把乘客接載往九龍市區的主要功能。當局亦曾研究工程方面的考慮因素、施工期間對市民造成的廣泛滋擾，以及廣東道永久收窄為雙線行車道所造成的交通影響程度。基於上述種種原因，似乎並沒有充分理據在短期內設置廣東道站。儘管如此，政府當局會因應委員提出的意見，就此事作進一步的研究。

環境影響

36. 九鐵公司主席明白委員較早前提出的關注事項，並向委員保證，九鐵公司在處理擬議九龍南線的噪

音及震動影響時會特別小心留意，並會就此特別委聘噪音專家處理。

37. 劉江華議員重申，他強烈要求九龍南線的建造及營運，不應對毗鄰文化中心設施造成任何不良的噪音或震動影響。關於九鐵公司承諾會就針對震動影響訂定的緩解措施，徵求康樂及文化事務署(下稱“康文署”)同意一事，他認為九鐵公司在處理該項工作時應盡可能達到最高標準。

38. 九鐵公司東鐵支線總監李鏡權先生回應時表示，九鐵公司會與康文署及環境保護署緊密合作，以解決有關問題。在此方面的設計要求是，所產生的聲浪不得超出現時文化中心四周環境的最高噪音水平。他進一步向委員保證，在採用特別浮動平板後，將可有效消滅列車行走時所引致的聲浪及震動。

九龍南線在就業方面的影響

39. 梁富華議員重申，他對於實施此項鐵路工程計劃的建議，對其他公共交通機構造成的就業及生計影響極感關注。在此方面，他詢問政府當局有否就有關問題作出實際評估。

40. 環境運輸及工務局副秘書長T1回應時表示，在研究發展鐵路工程項目時，政府當局會考慮有關項目為社會帶來的整體長遠經濟效益，包括其在建造及營運期間，在節省時間及製造就業機會兩方面所帶來的公共交通效益。她對梁議員所提出，有關鐵路發展對其他公共交通工具的營運所構成影響的關注亦有同感，並表示政府當局會在落實建造新鐵路前作出詳細的評估。一俟得出九龍南線大綱設計的最後定案，政府當局會研究各項相關問題，並在得出結果後向小組委員會作出匯報。

41. 主席總結有關的討論時表示，委員普遍對九鐵公司現時擱置興建廣東道站的建議感到關注。部分委員認為此舉並無充分理據支持，特別是從交通角度而言。因此，委員要求政府當局提供更多資料，協助他們確定九鐵公司為方便乘客前往車站而興建行人隧道網絡的建議的成效。

42. 環境運輸及工務局副秘書長T1回應主席時表示，九龍南線的計劃大綱即將刊登憲報。市民可於計劃大綱在憲報刊登後60天內就有關方案提出反對。委員同意小組委員會屆時將決定如何跟進此項工程計劃。

經辦人／部門

VI. 其他事項

43. 議事完畢，會議於下午6時25分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年1月6日