

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1546/03-04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特別會議紀要

日 期：2004年2月16日(星期一)
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, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
劉江華議員, JP
鄭家富議員
張宇人議員, JP
陳偉業議員

其他出席議員：李華明議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP

缺席委員：何鍾泰議員, JP
陳國強議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

出席公職人員：署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長
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：**九廣鐵路公司**

主席
田北辰先生

署理行政總裁
黎文熹先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

新鐵路項目總監
梁國新先生

新鐵路工程策劃總經理
戚偉強先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

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)5**
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 沙田至中環線設計方案匯報

(立法會CB(1)981/03-04(01)號文件 —— 政府當局
提交的資
料文件)

九廣鐵路公司主席田北辰先生向委員扼述有關推行沙田至中環線(下稱“沙中線”)工程計劃的最新情況，詳情載於九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)就沙中線設計方案擬備的詳細報告(立法會CB(1)981/03-04(01)號文件的附件)。

建議方案

2. 九鐵公司主席表示，九鐵公司已按照沙中線工程計劃綱要所載有關興建一條由大圍經東九龍伸展至中環的鐵路線的要求，從乘客安全及方便的角度進行改善沙中線定線的研究，並已同時考慮政府的最新規劃參數，以及各個沙中線車站擬議選址的土地狀況勘測結果。根據擬議的建議方案，沙中線將會採用東鐵過海方案。該方案包括把東鐵延長，使之成為一條由羅湖直達中環的南北行過海鐵路；以及將馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)由大圍經東九龍線連接至紅磡集體運輸中心，然後經西鐵直達屯門。

3. 九鐵公司主席強調，沙中線工程計劃綱要並未規定鐵路之間如何接駁，建議方案途經的路線亦與原來方案相同。兩者的分別僅在於各路線的乘客在哪個車站需要轉車。根據建議方案，馬鐵將會延伸，並會興建東九龍線，為馬鞍山及東九龍的居民提供服務。此鐵路將會經九龍南線及西鐵連接至屯門，組成一條東西直通的鐵路走廊。總括而言，建議方案至2016年時，可每日較原來方案吸引多大約62 000人次的乘客。此外，每日約有300 000人次乘客可受惠於直通鐵路線的安排而無需紅磡多轉一次車。

4. 九鐵公司主席亦特別提述和建議方案有關的下列發展：

- (a) 擬議的紅磡集體運輸中心將由3線轉車站簡化為兩線轉車站。由於轉車乘客數量將有所減少，故車站在緊急疏散乘客方面的安全程度將大大提高。
- (b) 就東鐵而言，現有的12卡列車將改裝為9卡列車，並會配合更先進的信號系統，把繁忙時間的列車班次由每小時最多27班增至最終的最多34班。
- (c) 沙中線將不會設立建於地底的慈雲山站，而會改為在地面興建一個專供乘客使用的自動輕便運輸系統，連接鑽石山站及慈雲山區。
- (d) 基於乘客安全和土地及工程限制的考慮因素，土瓜灣站將與馬頭圍站合而為一。

- (e) 是否在黃埔區設置輕便運輸系統，將視乎政府決定是否接納地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)的建議，把觀塘線延伸至黃埔。
- (f) 將會作出規劃，在告士打道興建新的銅鑼灣北站，提供往返繁忙的商業及購物中心的服務。
- (g) 沙中線將不會在添馬艦設站，而會改為在地鐵金鐘站以東興建金鐘東站。
- (h) 沙中線將不會在中環西設站，而會考慮在上亞厘畢道以南興建中環南站。
- (i) 九鐵公司現正與地鐵公司聯繫，商討鑽石山站及金鐘東站的轉車安排詳情。此外，現時亦正進行研究，探討在銅鑼灣北站轉乘地鐵的安排。
- (j) 根據現時的估計，建議方案的工程項目費用總額為355億元。建議方案工程將由九鐵公司全資興建，無需政府提供任何財政資助。
- (k) 如獲得政府的批准，九鐵公司的目標是按照《鐵路發展策略2000》(下稱“《策略2000》”)原來所建議的時間表，亦即在2011年或之前完成沙中線工程。

5. 九鐵公司新鐵路工程高級總監李鏡權先生借助投影機，闡述建議方案的要點。

(會後補註：九鐵公司提供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)1015/03-04(01)號文件送交委員。)

東鐵過海方案

6. 劉江華議員表示，儘管建議方案自有效益，但他仍強烈認為現時計劃對沙中線作出此等修改，對馬鞍山的居民實在極不公平，因為他們一直以來的合理期望是能夠獲提供由馬鐵及沙中線經東九龍線，由馬鞍山直達港島商業中心區的鐵路服務。此外，他深切關注到九鐵公司為了證明有充分理據支持採納建議方案，可能高估東西行交通服務的需求，而東鐵卻不足以應付急劇增加的跨境交通需求。

7. 鄭家富議員對於九鐵公司聲稱建議方案是較佳選擇，並不完全感到信服。由於東九龍線將不會延伸過海，因此，不少馬鐵乘客將會在九鐵大圍站轉乘東鐵，因而對該站造成難以接受的過分擠迫情況。加上乘搭東鐵過海的乘客有所增加，以及九鐵公司建議縮減東鐵列車的車卡數目，他深切關注到九鐵公司低估了乘客的需求，以致東鐵的載客量出現問題。

8. 九鐵公司主席回應時解釋，建議方案的最大優點是大大改善香港鐵路網絡的連通性，無論是南北行抑或東西行皆然。整個九鐵網絡的整體效益均有所提高，而需要轉車的乘客數目則減至最低。根據建議方案，乘客可由羅湖直達港島的金融中心區，而日常往返全港各個住宅區及商業發展區的交通亦將更加便利，這對香港的長遠發展將相當有利。

9. 九鐵公司主席進一步表示，建議方案旨在為整體社會帶來最大效益。鑒於在原來方案下，有大量轉車乘客需要利用紅磡集體運輸中心，而在緊急疏散時該等轉車乘客量可能構成極大風險，九鐵公司實有必要探討有否可行方案可簡化車站的設計。他相信建議方案可達致市民大眾及九鐵公司雙贏的局面，因為需要轉車的乘客數量將大幅減低，而整個九鐵網絡的效率則有所提高。

10. 關於委員就東鐵載客量提出的關注，九鐵公司主席表示，由於東鐵將延伸過海，自然會吸引更多乘客選用此方便直接的服務。儘管如此，他強調並非所有東鐵乘客均以港島作為目的地。預計部分乘客將以紅磡集體運輸中心作為終點，而其他乘客則會在此轉乘其他交通工具。此外，繼續乘搭九鐵網絡列車的乘客亦可經九龍南線方便地轉乘西鐵，前往尖沙咀、西九龍及新界西北等目的地。因此，東鐵將有足夠的載客量，應付建議方案下的過海乘客需求。基於上述假設，大部分前往港島的馬鐵乘客將會在紅磡集體運輸中心轉乘沙中線。在此方面，建議把馬頭圍站與土瓜灣站合而為一的另一項優點，是可將東九龍線的車程時間縮短一至兩分鐘；有助吸引更多馬鐵過海乘客繼續選乘東九龍線前往紅磡集體運輸中心，再轉乘沙中線列車。

11. 鄭家富議員察悉九鐵公司所作解釋，但他認為該公司有必要提供詳細的分項資料及作出解釋，說明相對於原來方案，採用建議方案建造沙中線預計會令其乘客量出現何種變化，特別是九鐵公司估計建議方案會吸引多62 000人次的乘客，而在紅磡集體運輸中心轉車的乘

客則會大幅減少46%，由每日640 000人次下跌至340 000人次。

- 九鐵公司 12. 九鐵公司主席同意於會後提供補充資料，供委員參閱。他並扼要地指出，就乘客量而言，在建議方案下乘搭馬鐵及東九龍線過海的乘客數量將分別減少15 000及60 000人次，因為該等乘客料將改乘東鐵或其他交通工具。然而，就東鐵而言，過海乘客的數量將會增加103 000人次。按馬鐵及東九龍線乘客數量的減幅和東鐵乘客數量的增幅計算，利用沙中線(東鐵過海路段)過海的乘客量的淨增幅為28 000人次。

列車載客量

13. 鄭家富議員認為，九鐵公司更改東鐵列車車卡數目的建議，並未能提供足夠的載客量，應付因為東鐵提供直達港島的服務及馬鐵即將通車，而預期為東鐵帶來有所增加的需求。儘管列車班次有所增加，但在繁忙時間行走東鐵的列車車卡總數實際上會由324卡減至306卡。倘由此產生的載客量問題令九鐵大圍站的過分擠迫情況進一步惡化，將會促使乘客改乘其他公共交通工具。

14. 劉江華議員表示，由於根據建議方案，沙中線將延伸至銅鑼灣的繁忙購物及商業中心，因此，他對於9卡列車方案能否應付額外需求表示有極大懷疑。此外，他認為有關建議會導致嚴重浪費資源，因為現有的東鐵車站設施均是為了供12卡列車使用而設計。

15. 九鐵公司主席回應時表示，在提出以較少車卡但較頻密班次的列車行走東鐵的建議之前，九鐵公司曾審慎考慮各項因素，包括有需提高東鐵的營運效率及令乘客更加方便。他解釋，現時一般認為東鐵列車過分擠迫的問題，在很大程度上是由於乘客較喜歡在列車中段登車，以便下車時較接近月台出口。目前，東鐵12卡列車的頭尾兩端車廂並未充分利用，上座率不足70%。倘改用9卡列車，上座率預計可增至80%以上。此外，使用9卡列車後，列車班次的相隔時間會縮短至少於兩分鐘，乘客亦可因而得享更方便的服務。此安排切合目前全球各地鐵路系統的趨勢，而地鐵列車亦只有8卡。

16. 九鐵公司主席進一步表示，另一重要考慮因素是，港島4個擬議沙中線車站的空間有極大限制。儘管如此，他向委員保證，建議方案的設計可每小時處理最多100 000人次乘客。比起政府就沙中線所訂每小時85 000人次乘客的設計載客量規定，實已足夠有餘。

17. 關於委員詢問可否進一步增加東鐵12卡列車的每小時的行走班次，九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，當年就東鐵進行設計時，原擬以之作為一條近郊鐵路線，為數量較低的乘客提供服務。以12卡列車的長度而言，實不可能一如建議中的9卡列車方案，將東鐵列車班次進一步增加至每小時最多34班。

與地鐵交匯

18. 陳偉業議員表示明白建議方案可達致的整體交通效益，並詢問會否作出安排，讓沙中線乘客在新設的銅鑼灣北站轉乘地鐵。

19. 九鐵公司主席表示，九鐵公司仍在研究於銅鑼灣北站轉乘地鐵的安排，以便進一步方便九龍東及新界北的乘客轉車前往港島東。

20. 鄭家富議員表示，鑒於兩間鐵路公司可能合併，對於乘搭沙中線在鑽石山站及金鐘東站轉乘地鐵的安排，必須作出審慎的規劃，以免出現資源重疊的情況，導致日後需要就任何車站設施重新作出設計。

21. 九鐵公司主席回應時表示，不管就合併一事進行磋商會得出何種結果，也有需要興建鑽石山站及金鐘東站。九鐵公司會確保為乘客作出最方便的轉車安排。迄今為止，與地鐵公司就鑽石山站轉車安排進行的磋商一直進展良好，至於金鐘東站的轉車安排則尚有若干問題需要解決。

22. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，建造沙中線的需要，將不受有關兩間鐵路公司可能合併的任何考慮因素影響。正如九鐵公司主席所作匯報，兩間鐵路公司已就沙中線與地鐵的轉車安排取得有用的進展。儘管現時就合併一事作出任何揣測未免言之過早，但她表示把兩間鐵路公司的鐵路網絡連接起來所達致的其中一個主要效益，是長遠而言可為乘客提供整合的轉車安排。雖然政府當局仍在就合併事宜進行研究，但環境運輸及工務局局長已表示可望於不久之後作出公布。九鐵公司會視乎是否有任何進一步的發展，考慮在計劃於2004年年中提交政府的最後定案，加入任何所需的修改。

沙中線票價

23. 鄭家富議員重申其關注到採納東鐵過海方案，會嚴重削弱馬鐵在財政上的可行性。此外，按建議方案建造沙中線須多付50億元。凡此種種均會對九鐵公司的票價水平構成沉重壓力。

24. 九鐵公司主席回應時表示，雖然建議方案的造價較原來方案高出50億元，但該方案可每天吸引多62 000人次乘客乘搭，從而可增加票價收入。以50年的回報率計算，成本的上漲可藉收入方面的增加抵銷。因此，回報率不會有實質的改變，票價水平亦不會受到影響。他進一步表示，九鐵公司知道有需要把其票價維持在具有競爭力的水平，特別是在目前的經濟狀況下。

慈雲山自動輕便運輸系統及黃埔輕便運輸系統

25. 鑒於會對安全構成潛在風險，涂謹申議員同意九鐵公司所作評估，認為未必適宜在慈雲山設站。關於擬議的慈雲山自動輕便運輸系統，李華明議員要求九鐵公司保證，該系統將有足夠容量應付區內的交通需求。他同時強調，由於該系統將建於高架橋上，九鐵公司必須竭盡所能，盡量減輕其噪音及景觀影響。

26. 陳婉嫻議員認為九鐵在發展擬議的自動輕便運輸系統時，必須以應付慈雲山區內居民的交通需要為目標，因為這會對他們的生活造成重大影響。由於九鐵公司原本承諾就沙中線工程項目在慈雲山設站，因此擬議的自動輕便運輸系統不應當作為沙中線以外的另一系統，而且使用慈雲山自動輕便運輸系統的乘客亦不應需要就有關車程支付額外車費。此外，陳議員關注到有需要盡量減輕該系統對鄰近一帶，包括住宅、學校及休憩用地等造成在噪音及景觀上的滋擾。九鐵公司亦應確保車站設計能配合附近旅遊景點如志蓮靜苑的吸引力。

27. 九鐵公司新鐵路工程高級總監表示，自動輕便運輸系統的載客量與原來計劃興建的車站相若，將可應付乘客的需求。九鐵公司現時的構想，是參考海外國家如日本的類似系統，採用最新科技建造自動輕便運輸系統，以盡量減輕該系統可能產生的噪音。舉例而言，九鐵公司會考慮採用低速磁浮系統或橡皮車輪的設計。至於接近民居的地點，如有需要，九鐵公司會考慮採取適當的緩解措施以減輕噪音。九鐵公司亦會確保車站的設計與鄰近環境協調。

28. 至於慈雲山自動輕便運輸系統的票價，九鐵公司主席證實該系統會作為沙中線的車站之一，使用該系統的乘客如亦同時乘搭九鐵列車，將無須支付任何額外費用。然而，視乎沙中線所採用的車費區的分界，以慈雲山自動輕便運輸系統及鑽石山站作為終點站的乘客可能須支付不同票價。

29. 陳偉業議員重申其一直對輕鐵服務感到不滿，並告誡九鐵公司不要考慮採用類似的系統，設置慈雲山自動輕便運輸系統或黃埔輕便運輸系統。他強調必須向廣大乘客提供方便的交通服務，並認為若使用穿梭巴士或無軌電車服務可為乘客帶來更大裨益，九鐵公司應積極研究以之取代自動輕便運輸系統的可行性。

30. 九鐵公司主席解釋，擬議的慈雲山自動輕便運輸系統將建於高架橋上，其設計及運作與在地面行走的輕鐵系統有所不同。他察悉陳偉業議員所提出有關使用穿梭巴士服務的建議，並表示九鐵公司對此事持開放態度。九鐵公司會進一步諮詢區內居民，探討如何盡量滿足他們的交通需求。關於在黃埔提供鐵路服務一事，九鐵公司主席表示，若有關方面決定把地鐵系統延伸至黃埔區，九鐵公司將不會設置輕便運輸系統，以免出現資源重疊。

31. 鑒於在黃埔區提供鐵路服務一事已拖延甚久，涂謹申議員要求政府當局作出保證，表明會由九鐵公司或地鐵公司落實為該區居民提供鐵路服務。署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時證實，除九鐵公司的建議外，政府亦已邀請地鐵公司就觀塘線經何文田延伸至黃埔一事作進一步的規劃。當局會在處理沙中線的設計方案時，一併就此條接駁鐵路作出決定。

32. 涂謹申議員亦詢問若興建黃埔輕便運輸系統，九鐵公司會否就該系統採用相同的票價安排。九鐵公司署理行政總裁黎文熹先生回應時表示，根據原來的構思，黃埔輕便運輸系統是九鐵系統的延線，並設有3個車站，為黃埔區提供服務。使用該系統轉乘沙中線的乘客可獲折扣優惠。

啟德站

33. 陳偉業議員察悉工務小組委員會即將審議政府當局所提交的撥款申請，以便拆卸舊啟德機場北面停機坪餘下的客運大樓和相關構築物，以整理地盤供九鐵公司興建沙中線車廠。在此方面，他詢問政府當局會否考

慮委託九鐵公司進行該工程計劃，以便同時進行相關工程，藉以節省成本。

34. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，當局曾就此事諮詢九鐵公司。鑒於有關安排未必具有成本效益，加上沙中線工程項目仍未刊憲，九鐵公司決定不會進行上述政府工程。此外，政府有需要確保及時完成有關的前期工程，以便把地盤移交九鐵公司，以供進行隨後沙中線的建造工程。

何文田站

35. 涂謹申議員表示應作出適當安排，例如裝設升降機或自動人行道，以確保何文田站可與何文田邨及山上其他地區接連。九鐵公司新鐵路項目總監梁國新先生察悉涂議員的關注，並表示九鐵公司將於適當時就所需的安排與政府當局作進一步討論。

銅鑼灣北站

36. 陳婉嫻議員關注到在銅鑼灣北的繁忙地帶興建車站，將會造成嚴重的干擾，特別是對附近多個康樂及旅遊景點，包括維多利亞公園、午炮炮台、香港遊艇會及警官俱樂部。她進一步詢問，是否需要就興建銅鑼灣北站進行任何填海工程。

37. 劉江華議員對於在興建銅鑼灣北站期間暫時封閉告士打道5年所造成的交通影響，表示深切關注。在此方面，他詢問將會作出何種臨時交通安排，以保持交通暢順。

38. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，九鐵公司現正與運輸署及其他有關的政府部門檢討興建銅鑼灣北站的細則。按照目前的計劃，在銅鑼灣避風塘將會興建多座臨時躉座，以便在告士打道暫時封閉期間提供9條行車線供改道車輛使用。至於警官俱樂部，則會於稍後階段暫時遷往他處，並以稍有不同的配置方式重置，藉以提供土地興建隧道的通風系統。

39. 關於重置銅鑼灣海旁多項設施一事，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，此事會在進行灣仔發展計劃第二期時一併處理。在此方面，主席告誡謂，政府當局須確保即將在區內進行的各項建造工程協調得宜。陳婉嫻議員亦要求政府當局先向委員簡介該車站的詳情，然後才作出最後決定。

日後路向

40. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應委員就政府當局對建議方案有何看法所提出的查詢時表示，根據初步評估，當局認為建議方案可吸引更多乘客使用沙中線，而建議的9卡列車方案亦足以應付預計中的需求。

41. 署理環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，九鐵公司表示其最後建議將於數個月後備妥，並提交政府審閱。由於沙中線是配合本港長遠運輸需求的大型投資項目，政府需要時間審慎研究九鐵公司的建議，然後才作出最後定案。按照目前的時間表，當局會在2004年年底根據《鐵路條例》(第519章)在憲報刊登最後定案，以便在2005年年底展開有關項目的工程，並按照《策略2000》的原來構思在2008至2011年間分階段竣工。

42. 儘管政府當局作出上述解釋，委員普遍認為政府當局應竭盡所能，加快有關沙中線工程項目的決策過程及整體實施時間表。他們同意小組委員會於2004年6月召開特別會議，跟進該工程計劃的最新發展。

(會後補註：小組委員會其後將有關沙中線計劃最新進展的項目，編排在2004年5月7日的會議上討論。)

II. 其他事項

43. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年4月16日