

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2495/03-04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/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6月29日(星期二)
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, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

其他出席議員：涂謹申議員

缺席委員：陳國強議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
何健華先生

環境運輸及工務局總鐵路視察主任
魯建洪先生

路政署總工程師／鐵路
馮傑榮先生

運輸署助理署長／新界
葉文光先生

運輸署總運輸主任／特別職務
戴富源先生

參與議程第II項的討論

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：參與議程第I項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

運輸高級總監
李殷泰先生

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

石禮謙議員申報利益，表明本身是九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)管理局的成員。

I. 馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的最新進展及該兩條鐵路線通車後更妥善協調公共交通服務

(立法會CB(1)2242/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)2242/03-04(02)號文件 —— 九廣鐵路公司提交的資料文件)

2. 委員察悉政府當局及九鐵公司就此事提交的資料文件(分別為立法會CB(1)2242/03-04(01)及(02)號文件)。

3. 九鐵公司新鐵路工程高級總監李鏡權先生借助投影機，向委員簡介馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鐵”)及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)的工程進度。

(會後補註：九鐵公司提交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)2287/03-04(02)號文件送交委員。)

馬鐵票價

4. 劉江華議員提述西鐵的乘客量遠較預期中為低，並表示馬鐵的票價必須訂定於極具競爭力的水平，且應比專利巴士服務收費廉宜，否則乘客將不大可能轉乘馬鐵。梁富華議員亦表達了相若的意見。

5. 鄭家富議員強調，鑒於兩間鐵路公司現正進行合併會談，九鐵公司應藉此機會，積極與地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)探討是否有可能取消兩個鐵路系統的轉乘收費，從而使馬鐵的轉車乘客得以受惠。在此方面，他認為政府當局應擔當推動者的角色。

6. 九鐵公司運輸高級總監李殷泰先生表示，馬鐵將於年底開放供市民使用，實際票價水平亦會在較接近啟用日期時訂定。九鐵公司在釐定馬鐵的票價時，會仔細考慮市場情況及市民的接受能力，使票價能訂定於具競爭力及市民可以負擔的水平，從而確保向乘客提供物有所值的服務。

7. 環境運輸及工務局副秘書長表示，現正進行的合併會談的主要商議範疇之一，是取消兩個鐵路系統的轉乘收費。由於合併會談須待至8月底才告完成，在馬鐵通車前將不大可能定出統一的收費結構。然而，他向委員保證，政府當局會繼續鼓勵兩間鐵路公司合作，以及探討任何聯手向乘客提供車費優惠的措施。

8. 然而，鄭家富議員對政府當局的回應表示失望。由於社會已為建造馬鐵作出重大投資，政府當局應運用本身作為兩間鐵路公司股東的影響力，為乘客爭取具吸引力的票價水平，從而增加該鐵路線的乘客量，藉以提高其成本效益。他要求環境運輸及工務局副秘書長向環境運輸及工務局局長轉達他的意見，以供考慮。

測試及通車準備

9. 鄭家富議員提述最近因為信號系統故障而導致的西鐵服務中斷事故，並促請九鐵公司就馬鐵通車作出準備時，特別留意重要鐵路系統的測試工作。他就此詢問九鐵公司，以及香港鐵路視察組在履行其決定該鐵路系統的表現是否可以接受的職責時，將會謀求作出何種改善。

10. 陳偉業議員提述就西鐵系統進行測試時採用了極高的標準，並詢問會否就馬鐵採用相同的標準。

11. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時證實，九鐵公司會就馬鐵的試行運作採用相同的標準，亦即在正點率及服務可靠程度方面須分別達到最低95%及97.5%的水平。九鐵公司會檢討可從西鐵通車初期運作汲取何種教訓，以便為馬鐵的交工測試作好更佳準備。他特別指出，九鐵公司的技術與操作人員由最初階段已開始參與信號系統的測試工作。總鐵路視察主任亦表示，香港鐵路視察組一向密切監察九鐵公司的工作，以確保新鐵路的運作安全。

公共交通計劃

12. 委員察悉，經考慮在公眾諮詢期間收集所得的地區人士意見及委員提出的意見，運輸署已檢討配合馬鐵通車的初步公共交通計劃。簡要而言，運輸署會作出下列修訂：

- (a) 保留3條由馬鞍山至中環／上環的過海專利巴士路線，但會減少其行車班次和把總站遷往金鐘，以改善中環的交通狀況和環境問題。
- (b) 收回取消數條巴士路線的建議，該等路線的主要服務範圍均在馬鐵步行距離以外。當局會改為建議減少該等路線的行車班次。
- (c) 關於在初步公共交通計劃中，有關數條與馬鐵路線有較小部分重疊的巴士路線的建議改動，將於稍後階段另行探討。

13. 陳偉業議員歡迎政府當局決定保留部分現有專利巴士路線，以待在馬鐵通車後檢討乘客乘車模式的實際改變。然而，他認為由於馬鐵將於數個月後開放供市民使用，政府當局及九鐵公司應確保盡快就擬議票價水平、轉乘其他公共交通工具的安排及新接駁服務(特別是新的綠色專線小巴路線所提供的服務)，向廣大乘客提供更詳細的資料，以便進行諮詢。

14. 劉江華議員轉達馬鞍山居民對於維持合理的公共交通工具選擇，以應付居民對外交通需求的深切關注。因此，他們強烈要求當局在馬鐵通車初期維持現時的對外專利巴士服務水平，而任何主要的服務重整措施均應在考慮乘客需求的實際改變後，以循序漸進的方式實施。他要求政府當局承諾，假如在馬鐵通車後，乘客對現有3條過海巴士路線的需求維持於相若的水平，當局不會減少該等路線的行車班次。

15. 主席提述當局建議縮減該等主要服務範圍在馬鐵步行距離以外的巴士路線的行車班次時告誡謂，政府當局不應漠視有關居民的交通需求。

16. 朱幼麟議員亦表示，經考慮區內居民的意見，政府當局應承諾在馬鐵通車後3至6個月內，不會對馬鞍山區內現有公共交通服務作出任何重大改動。

17. 黃成智議員表示，根據他進行的一項意見調查的結果所顯示，區內居民強烈反對取消現有對外專利巴士路線的建議。由於馬鐵乘客須轉乘東鐵或地鐵前往各個位於繁忙市區的目的地，他表示不會有太多馬鞍山居民轉乘新鐵路列車。最重要的是，政府當局必須確保乘客有合理的公共交通工具選擇。在此方面，他要求政府當局提供補充資料，就馬鐵及專利巴士的交通服務表現和方便乘客的程度作一比較。

政府當局

18. 運輸署助理署長／新界回應時證實，在馬鐵通車後，運輸署會密切監察實際交通情況及乘客需求的轉變，然後才作出任何主要改動。他強調政府當局會一如將軍澳線通車時的做法，在諮詢區內人士後改善服務調整措施及其實施計劃。

19. 環境運輸及工務局副秘書長補充，雖然當局會在實地觀察乘客乘車模式的改變後，才逐步作出其他改動，但當局會在馬鐵通車的首天提供或加強接駁交通服務，以確保馬鐵有完善的接駁服務。運輸署正就此等接駁服務徵詢區內人士的意見。他回應石禮謙議員時表示，政府當局已就將會對公共交通計劃作出的擬議改動諮詢及知會九鐵公司。

20. 運輸署助理署長／新界補充，運輸署在改善公共交通計劃時，會考慮委員在是次會議上提出的意見，並會在7／8月間進一步諮詢有關的區議會。他答允於會後向委員提供所述的經修訂公共交通計劃的詳細資料，以供參閱。

政府當局

21. 梁富華議員認為，政府當局有責任確保馬鐵通車對公共交通服務帶來的擬議改動，將不會為乘客造成額外的交通費用負擔，而又同時可確保乘客有合理的公共交通服務選擇。在此原則下，政府當局須確保在過海專利巴士路線的總站從上環遷往金鐘後，乘客將無需因為由此而引致的額外車程繳付任何車費。

22. 運輸署助理署長／新界答稱，經修訂的公共交通計劃將包括提供分段收費，以及就建議停辦路線的替代服務提供更理想的巴士轉乘優惠，以便受影響的乘客不會因有關變動而在車費支出方面蒙受損失。

23. 劉江華議員詢問，九鐵公司會否考慮提供來往馬鐵至廣源邨的免費穿梭巴士服務。運輸署助理署長／新界表示，現時有一條行走廣源邨至沙田第一城的專線小巴路線。政府當局會鼓勵九鐵公司與有關的專線小巴服務營辦商合作，為乘客提供轉乘不同交通工具的票價折扣優惠。九鐵公司運輸高級總監亦表示，由於馬鐵是以巨額公帑建成，九鐵公司支持政府當局在新鐵路通車後重整現有公共交通服務。然而，九鐵公司亦明白有需要盡量減輕對現有服務營辦商的生意所造成的影響。

24. 主席總結有關討論時，請政府當局及九鐵公司察悉委員就推行公共交通計劃、馬鐵票價水平及新鐵路的交工測試所提出的意見及關注事項。如有任何新的發展，政府當局及九鐵公司應作出安排，向委員提供有關的資料，以便及早作出商議。

政府當局／
九鐵公司

II. 檢討《鐵路發展策略2000》

(立法會CB(1)2242/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

25. 署理環境運輸及工務局常任秘書長向委員簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)2242/03-04(03)號文件)，該文件詳述當局落實《鐵路發展策略2000》(下稱“《策略2000》”)建議推行的鐵路計劃的最新進展。署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，《策略2000》為現時至2016年進一步擴展鐵路網絡的工作提供規劃大綱。在決定建造任何個別鐵路前，政府當局會重新衡量各項規劃參數及工程計劃假設，並會進行詳細的工程、環境及財務研究。每項工程計劃的推行時間均會按照所得的最新數據作出調整。

26. 陳偉業議員認為，政府當局在決定何時實施《策略2000》建議的各項鐵路工程計劃時，應適當考慮鐵路發展對其他公共交通工具的營運所帶來的影響。

兩鐵合併磋商

27. 鄭家富議員認為，九鐵公司與地鐵公司擬議合併一事的日後發展，會為本港日後的鐵路發展規劃(特別是沙田至中環線工程計劃)帶來重大影響。

28. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，兩鐵會在2004年8月31日前完成磋商，並向政府提交報告。基於此一背景，兩間鐵路公司現正檢討其有待進行的鐵路工程計劃，探討可按照何種方式推行最能切合市民的交通需要的各項計劃。

29. 石禮謙議員詢問，政府當局日後就發展新鐵路工程項目而作出的財務安排，會否在任何方面受到兩鐵擬議合併的結果所影響。

30. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時指出，兩間鐵路公司均須按照審慎的商業原則營運，而無需政府就其營運作出任何資助。然而，政府在考慮新鐵路工程項目的財務安排時，會因應個別情況評估須否提供財政資助，藉以確保市民可從鐵路發展中獲得最大利益。只有在某些工程計劃如不獲政府資助便變得不可行，而該等計劃卻可為市民帶來重大的經濟及交通效益的情況下，政府才會考慮向鐵路公司提供財政資助。在作出任何決定前，政府當局會審慎研究有關的交通需求

及擬議工程計劃的交通效益。政府當局會根據研究結果，決定是否提供財政資助，以及如須提供資助則同時決定須提供何種形式的資助，從而使有關的鐵路工程計劃可符合商業營運原則。批給物業發展權是政府提供資助的其中一種方式。然而，鑒於此舉會對整體房屋供應造成影響，當局不會輕易作出批准。

港島鐵路延線

31. 梁富華議員提述交通事務委員會最近通過，促請政府當局擱置南港島鐵路任何進一步發展及規劃的議案，並要求政府當局確切交代其現時對實施該項工程計劃有何立場。他並詢問北港島線的實施時間表為何。

32. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，根據《策略2000》，視乎南港島的土地用途發展及運輸基建規劃，南港島線是較長遠的可行鐵路計劃。政府當局會在下一階段的鐵路網絡擴展工作，優先處理《策略2000》建議推行的6個工程項目。至於北港島線的最新情況，她表示由於港島的居住／就業人口有所減少，政府在2003年1月決定把北港島線計劃的完工日期押後至2016年以後。當局已循行政途徑保護北港島線定線所經的用地。

北環線

33. 基於西鐵運作所得的經驗，鄭家富議員籲請政府當局加快實施北環線工程項目，以便完成將東鐵與西鐵網絡連接起來的工作。除了改善鐵路網絡的接連之外，興建北環線亦可有助改善西鐵營運上的可行性。黃成智議員亦表達了相若的意見。

34. 陳偉業議員表示，鑒於北環線預期可帶來交通方面的效益，政府當局應考慮為九鐵公司提供足夠的財政資助，以便及早推行該計劃。他強調有需要維持公共交通市場在營運上的平衡，並表示政府當局亦須確保其他公共交通工具可獲准營辦來往以鐵路接駁的新過境通道的交通服務。

35. 劉江華議員認為，由於本地的鐵路網絡發展已差不多完成，政府當局應集中力量改善過境鐵路服務的容量，以應付日益殷切的客運及貨運需求。因此，政府當局應作出規劃，以便及早一併建造北環線、區域快線及港口鐵路線。

36. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，為了讓政府當局能夠更確切評估北環線計劃在運輸及經濟方面的表現，當局已要求九鐵公司進一步探討該計劃的技術、環境及財務事宜。當局預期九鐵公司將於2005年年初向政府當局提交其研究結果。

區域快線

37. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回答梁富華議員時報告謂，政府當局已聯同鐵道部成立聯席專家小組，推展廣深港高速鐵路的策略性規劃工作，而區域快線將為該鐵路的香港段。聯席專家小組已確定該鐵路線在策略上的價值。有關方面現正進行研究，以確定區域快線在技術上是否可行及是否符合商業效益。一俟研究工作完成，政府當局便會與內地當局商討未來路向。

38. 劉江華議員認為，政府當局應及早研究採用西鐵作為區域快線定線的方案，並以九龍南線計劃下建議興建的廣東道站作為其總站。在此方面，他重申其要求政府當局確保九鐵公司及其他有關各方，及早就廣東道站所需的車站設施及安全規定相應作出規劃。署理環境運輸及工務局常任秘書長察悉劉議員的意見，並表示政府當局仍在研究在九龍南線計劃下興建廣東道站的事宜。然而，鑒於廣東道站的空間極為有限，在該站為區域快線提供額外總站設施的可能性似乎不大。

港口鐵路線

39. 何俊仁議員詢問，鑒於近年經濟不景，推行港口鐵路線計劃是否已變得不合時宜。

40. 劉江華議員認為東鐵的載客量已達到飽和，政府當局應積極考慮採取西鐵作為港口鐵路線的選線方案。

41. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，根據《策略2000》，何時建造此條由羅湖至位於葵涌的新港口鐵路總站的鐵路線，須視乎鐵路貨運需求的增長而定。考慮到過去數年港口貨運吞吐量的增長相對緩慢的情況，當局預期現有的運輸基建可足以應付直至2016年的貨運需求。儘管如此，加強鐵路連接可為本港提供機會，以便更加深入珠江三角洲一帶較為北部的內陸貨源地。因此，九鐵公司現正研究建造此條鐵路線，以支持香港與內地之間的長途貨運需要的可行性。至於選擇經東鐵還是西鐵作為該鐵路線的選線方案，她表示

主要將視乎香港的內陸貨源而定。主席對建造港口鐵路線表示支持，並指出九鐵公司的研究應同時顧及各項最新發展，例如簽訂“9+2”《泛珠三角區域合作框架協議》。該協議旨在透過更緊密夥伴合作形式，加強泛珠三角區域的合作及提高其整體競爭力。

42. 然而，涂謹申議員表示，儘管提供額外運輸基建，但本港的貨櫃碼頭處理費倘維持在高水平，在拓展香港貨源方面將極為困難，因為該費用將直接影響付貨人對港口設施的選擇。

43. 主席總結有關的討論時表示，委員普遍贊同政府當局應根據當前各項規劃參數及工程計劃假設，檢討《策略2000》建議推行的個別鐵路項目的需要、建造時間及成本效益。此外，當局亦應充分考慮鐵路發展對其他公共交通工具的營運所帶來的影響，使公共交通市場可保持平衡。

III. 其他事項

44. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年8月25日