

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)783/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2005年12月12日(星期一)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP(主席)
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

其他出席議員：梁國雄議員

缺席委員：何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
周達明先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
趙慰芬女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
陳志恩先生

路政署
鐵路拓展處處長
溫文隆先生

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)2
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會CB(1)229/05-06號 —— 2005年10月3日會議的紀要)
文件

2005年10月3日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)2137/04-05(01) —— 在2005年5月12日
號文件 與沙田區議會議員

舉行的會議上就他們要求採取消滅措施以減低馬鞍山鐵路噪音影響一事進行商議的要點

立法會CB(1)2137/04-05(02) —— 政府當局就沙田區
號文件 議會議員的要求作出的回應

立法會 CB(1)2226/04-05 —— 一位市民針對馬鞍山鐵路列車車廂內的噪音水平作出的投訴，以及九廣鐵路公司的回覆

立法會 CB(1)2234/04-05 —— 政府當局提供題為“地鐵車門／月台幕門沒有開啓的事故”的資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006年2月3日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)380/05-06(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)380/05-06(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員亦同意在事務委員會2006年2月3日下次會議上，將會討論由政府當局建議的九龍南線進展情況。

IV 廣深港高速鐵路及北環線

(立法會 CB(1)380/05-06(03) —— 政府當局提供的資料文件

立法會 CB(1)421/05-06(01) —— 新田鄉鄉事委員會主席就北環線提交的意見書

立法會 CB(1)488/05-06(01) —— 政府當局就立法會 CB(1)421/05-06(01) 號文件所作的回應)

4. 環境運輸及工務局副秘書長利用電腦投影片向委員簡介建議的北環線及廣深港高速鐵路的最新進展。接着，由九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)新鐵路工程策劃總經理戚偉強先生作出簡報，就建議的北環線及廣深港高速鐵路提供進一步的詳情。

5. 簡而言之，北環線是覆蓋九龍半島及新界的鐵路網絡圈的餘下部分。北環線將會透過興建中的落馬洲支線將西鐵和東鐵連接起來。北環線將會行走現時西鐵的錦上路站與洲頭附近的一處地點之間，並在洲頭與落馬洲支線連接。

6. 至於廣深港高速鐵路香港段，當局現正考慮兩個方案。根據甲方案，現有的西鐵、建議的北環線、興建中的九龍南線及在洲頭與邊境之間擬建的隧道將會用來組成廣深港高速鐵路香港段的主要部分。在深圳河之下將會興建一條隧道，將該段經皇崗延伸至龍華。根據乙方案，廣深港高速鐵路香港段的總站仍會設在西九龍，同時會新建一條專用鐵路，行走西九龍及所述隧道之間，再經皇崗到龍華。廣深港高速鐵路內地段的起點由邊境到深圳的龍華，經過東莞的虎門，然後到達廣州的石壁。內地方面將會展開由石壁至龍華段的工程，而龍華至邊境的餘下部分的動工時間將會配合香港段的興建工程。

(會後補註：九鐵及政府當局擬備的簡介資料副本已隨立法會CB(1)517/05-06及CB(1)562/05-06(01)號文件發送給委員。)

成本及票價

7. 鄭家富議員表示，民主黨成員全力支持北環線盡早落成，因為該條鐵路將會把西鐵和東鐵連接起來，並增加西鐵的乘客量，改善其業績。至於廣深港高速鐵路香港段，他認為以成本效益的角度而言，甲方案(即共用通道方案)將會較乙方案(即專用鐵路方案)更加可取。

8. 環境運輸及工務局副秘書長表示，兩個方案的主要分別是，甲方案將會利用九龍南線、西鐵及北環線，然後透過擬在洲頭附近興建的專用隧道與廣深港高速鐵路內地段連接。乙方案則會興建一條專用鐵路，將西九龍與所述在洲頭附近的專用隧道連接起來。無論選用哪個方案，新總站均會設在九龍西。至於甲方案與乙方案的比較，環境運輸及工務局副秘書長表示，乙方案將會的成本較高，估計較甲方案高出47%。差額將是數十億元。在技術層面而言，乙方案涉及興建一條頗長的隧道，難度較高。

9. 劉江華議員詢問廣深港高速鐵路日後的票價，九鐵新鐵路工程策劃總經理表示，會在臨近竣工時釐定票價，考慮因素包括到時其他過境交通服務票價及服務的競爭情況。由於廣深港高速鐵路將會由香港及內地的營辦商共同營運，在訂定車費時會作出協調，並會訂出進一步的細節。環境運輸及工務局副秘書長亦表示，政府當局尚未決定九鐵應否成為廣深港高速鐵路港方的營辦商。然而，梁國雄議員卻不信服有關答覆。他表示，政府或九鐵理應已就票價水平作出若干假設，以推算該項目預期的回報率。政府當局及九鐵沒有理由不能在這

個階段公布預計的票價。主席表示，政府當局在日後的報告中，應包括關於該項目的規劃及財務資料的更多細節，供委員考慮。

廣深港高速鐵路香港段的行車時間

10. 劉江華議員察悉廣深港高速鐵路內地段即將動工，他表示，政府當局在落實廣深港高速鐵路香港段方面的工作遲緩。他亦關注到，雖然香港段只佔路軌全長140公里的廣深港高速鐵路的20%，而內地由石壁至龍華段則佔80%，香港需時25分鐘的車程與需時33分鐘的內地段相比實屬過長。香港段似乎是廣深港高速鐵路的樽頸地帶，因為其行車時間與車程距離完全不成正比。這種情況可歸因於西鐵需同時讓本地列車行駛。鑒於乙方案將會提供新的專用鐵路，可將行車時間縮減約11分鐘，成本則較甲方案多47%，長遠而言，乙方案可能更為可取及持續可以應付的長遠開支。王國興議員對其關注亦有同感。

11. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局現階段對於選取廣深港高速鐵路香港段的方案抱持開放態度，並希望在作出決定前聽取委員的意見。事實上，廣深港高速鐵路香港段的發展可以分階段進行，以顧及乘客的需求、西鐵沿線發展項目的進展，以及跨境客運交通需求。首先採用甲方案的決定不會排除日後採用乙方案的可能，因為九龍西站和洲頭對出隧道之間的專用鐵路，可因應實際的乘客需求及增長，在較後階段才興建。由於兩個方案均需興建九龍西總站，而廣深港高速鐵路亦需要北環線配合，故分階段落實不會造成日後有許多已建成的項目沒有需要的情況。鑒於廣深港高速鐵路內地段預計會在2010年完工，劉江華議員詢問當局就屬意的方案作出決定的時間，環境運輸及工務局副秘書長表示，當局將會在未來數月就廣深港高速鐵路香港段屬意的方案作出決定。環境運輸及工務局副秘書長在回應王國興議員時重申，政府當局現階段在選取方案方面持開放態度，可選取的方案包括單一的甲方案或乙方案，或分期落實甲方案及乙方案。

廣深港高速鐵路的列車班次及其對西鐵服務的影響

12. 劉江華議員詢問，在甲方案之下，廣深港高速鐵路班次的最大頻密度及每天的載客量為何。九鐵新鐵路工程策劃總經理表示，廣深港高速鐵路擬採用的列車與地鐵有限公司(下稱“地鐵”)及九鐵現時使用的列車的性相似。預期最初在繁忙時間每方向每小時會開出3班

列車。有關服務經若干提升工程後，可以進一步加強至繁忙時間每小時開出5班列車。

13. 譚耀宗議員表示，民主建港協進聯盟(下稱“民建聯”)的成員支持盡快落實北環線，否則西鐵即使有票價優惠，亦可能會有虧損。他認為，除了紓緩香港與內地之間的人流外，北環線亦可利便居民來往新界西和新界東。雖然廣深港高速鐵路利用現有的西鐵和擬建的北環線更為符合成本效益，但他關注到，由於西鐵及北環線現有的路軌亦要供廣深港高速鐵路香港段行駛，如有需要增加廣深港高速鐵路的班次，此方面的能力將會受到限制。環境運輸及工務局副秘書長表示，當局已就廣深港高速鐵路在2016年對西鐵營運的影響作出評估。雖然西鐵在繁忙時間的基本班次會維持3分鐘一班，但會作出安排，讓西鐵列車較原定時間提早由個別月台開出，讓廣深港高速鐵路可以間歇在繁忙時間行駛。這樣安排的效果是令乘客在75%的繁忙時間內，可以縮短1分鐘的等候時間。然而，在餘下25%的繁忙時間內，乘客的等候時間將會增加一至兩分鐘，因為廣深港高速鐵路服務將會對西鐵服務造成輕微影響。至於非繁忙時間則有大量時間安排廣深港高速鐵路列車行駛。因此，廣深港高速鐵路不會對西鐵的服務造成嚴重影響。譚議員察悉政府當局的回覆，並促請政府當局因應對此等跨境服務的需求，檢討廣深港高速鐵路的列車班次。與此同時，亦有需要就廣深港高速鐵路對西鐵營運的影響作出更詳細的評估，以盡量減少對西鐵乘客造成的不便。

提供鐵路貨運服務

14. 為了增加甲方案的經濟效益，尤其是在地鐵及九鐵的合併建議落實後，鄭家富議員建議廣深港高速鐵路除了提供客運服務外，亦應提供貨運服務。他表示，內地當局已制訂多項措施，改善進出鹽田港的交通。因此，香港政府有迫切需要加強香港港口的競爭力，否則香港在發展成為物流中心方面便會落後於內地。為此，建議的廣深港高速鐵路應伸展至葵涌貨櫃碼頭，以方便貨流及物流的運作。他詢問，政府當局會否考慮提供上述的服務。環境運輸及工務局副秘書長解釋，廣深港高速鐵路的目的是提供一條紓緩香港及內地之間人流的鐵路連線，因此，並無包括提供貨運服務。除此以外，廣深港高速鐵路內地段及其鐵路連線均用作客運服務。再者，擬建的廣深港高速鐵路九龍西站沒有足夠的空間容納及處理貨櫃。九鐵新鐵路工程策劃總經理補充，由於車速規定不同，利用廣深港高速鐵路同時提供貨運及客運服務會有困難。提供貨運服務將會拖慢最高時速超過200公里的客運火車的速度。過往就興建廣深港高速鐵路

與內地當局商討時的焦點均放在客運方面，因為這是全國高速鐵路網絡的組成部分。雖然一般包裹可以透過廣深港高速鐵路運送，但一直既沒有考慮也沒有討論提供貨櫃運輸服務的事宜。現時，鐵路貨運服務可以透過東鐵經羅湖提供。要進一步發展任何鐵路貨運服務，必須與內地互相協調，而設想中在西鐵與葵涌貨櫃港之間興建鐵路連線一事則尚未成事。

15. 劉江華議員贊成應把握機會，為廣深港高速鐵路加入貨運服務。鑒於貨櫃運輸的增長，以及深圳港口鐵路連線的發展，葵涌貨櫃港在欠缺鐵路連線的情況下將會喪失競爭力。他亦查詢當局會否考慮探討將廣深港高速鐵路發展為同時提供貨運及客運服務的可行性。主席亦表示，她知悉當西鐵在上世紀九十年代中期處於構思階段時，曾有待北環線落成後利用西鐵同時提供客運及貨運服務的考慮。她詢問是否由於在客運服務中一併加入貨運服務會有困難，當中涉及與葵涌貨櫃港的連接路安排，以及貨物裝卸的程序可能會出現重疊，以致放棄了這個最初的想法。環境運輸及工務局副秘書長表示，雖然《鐵路發展策略2000》包括興建港口鐵路線，但此事仍在規劃階段，尚未有實施時間表。他進一步表示，發展與物流業互有關連的鐵路貨運連線一事需與經濟發展及勞工局協調。九鐵新鐵路工程策劃總經理表示，九鐵明白有需要因應內地鐵路交通的增長，改善東鐵現時提供的貨運服務。

16. 梁國雄議員雖然對興建北環線表示支持，但他亦表示是否需要興建內地與香港之間的貨運鐵路連線將視乎兩地之間的貨流需求而定。鑒於物流業及將香港發展成為物流中心非常重要，他表示應把握機會，探討可否利用廣深港高速鐵路提供另一條鐵路貨運連線的可行性，以彌補現時經羅湖由東鐵提供的貨運服務的不足。由於九鐵在動用公帑興建鐵路時必須小心謹慎，故應對兩地的客貨運需求作出評估，並應公開有關結果讓公眾審核。環境運輸及工務局副秘書長表示，客貨運的需求是根據與內地當局交換的資料及規劃署的經濟預測評估的。在廣深港高速鐵路興建另一條鐵路貨運連線可能會令該地區內所提供的服務重覆。應主席要求，政府當局會在小組委員會下次討論此事時，提供更多有關客運需求預測的資料。

17. 劉江華議員要求政府當局就北環線及廣深港高速鐵路的最新發展提供更多資料，因為這樣有助委員審核將會採用的方案。主席亦表示，倘若不給予委員足夠時間閱覽有關資料，他們要消化有關資料會有困難。因此，她希望當局可以在舉行會議前預先提供有關資料文

件，並應盡量避免在會議席上提交文件。環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局現正審核九鐵提出的方案，當就所選取的方案作出決定時，會向委員提供更多資料。

V 其他事項

18. 議事完畢，會議於下午5時46分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年1月24日