

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1821/05-06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：2006年4月21日(星期五)
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, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, 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
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 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)943/05-06號—— 2006年1月18日特別會議的紀要
文件
立法會CB(1)1265/05-06—— 2006年2月17日會議的紀要)
號文件

2006年1月18日特別會議的紀要及2006年2月17日例會的紀要獲確認通過。

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發出的以下資料文件——

(立法會CB(1)937/05-06(01)—— 立法會議員與南區區會議員於
號文件 2006年1月12日舉行會議後就盡快興建地鐵南港島線的要求轉介跟進的事宜)

III 2006年6月2日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1260/05-06(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)1260/05-06(02)號 —— 跟進行動一覽表)
文件

3. 劉江華議員表示，有報章報道九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)委托的獨立專家小組已完成東鐵列車車底組件承托問題的調查工作，但該小組決定暫緩公布其調查結果，以待政府當局完成仍在進行中的調查。他表示，由於發現裂紋問題至今已有數月，政府當局和九鐵必須加快其調查工作，以便釋除公眾對鐵路安全的關注。因此，他會要求九鐵若已完成調查，應匯報調查結果。除此以外，亦有需要討論由裂紋問題所引起的問責問題及通報機制事宜。他贊成在有關調查結果一俟備妥，盡快就此召開會議。

4. 主席表示，秘書處一直向政府當局跟進裂紋事故的調查結果。她表示，如獲得委員同意，她會致函政府當局，要求當局加快調查有關事故的工作。她亦會安排舉行一次特別會議，討論九鐵的調查結果。李永達議員表示，致政府當局的函件應措辭強硬，以轉達委員對當局花了長得難以接受的時間來完成調查工作深表關注。同時亦應藉此機會提醒政府當局和九鐵應先就重要決定和宣布向立法會議員作出匯報，然後才向傳媒作出簡報，此點非常重要。

5. 陳偉業議員表示，他知悉九鐵已就輕便鐵路服務區進行策略性的檢討，有關檢討若可在6月下次會議前完成，他希望提出理順輕便鐵路服務一事進行討論。

6. 劉江華議員表示，下次例會可能是討論沙中線的適當時候。主席表示，2006年6月2日下次例會的議程將會在諮詢政府當局後擬訂。

(會後補註 —— 由於政府當局已表示，沙中線及理順輕便鐵路服務一事未能在2006年6月2日下次例會時準備就緒，委員同意將有關會議押後。)

IV 北環線及廣深港高速鐵路香港段

(檔號：ETWB(T)CR 1/16/ —— 環境運輸及工務
581/99號文件

局就北環線及廣
深港高速鐵路香
港段提供的立法
會參考資料摘要

立法會 CB(1)1260/05-06(03) —— 政府當局提供的
號文件 簡介資料
立法會 CB(1)562/05-06(01) —— 政府當局提供的
號文件 補充資料文件
立法會 CB(1)380/05-06(03) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件)

7. 環境運輸及工務局副秘書長提述有關北環線及廣深港高速鐵路香港段的立法會參考資料摘要時，匯報小組委員會自對上一次在2005年12月12日的會議上討論北環線及廣深港高速鐵路項目以來，有關項目在規劃方面的進展情況。他表示，如行政會議同意，北環線及廣深港高速鐵路香港段應以合併項目的形式實施。廣深港高速鐵路香港段應與現有的西鐵、擬建的北環線及現正施工的九龍南線共用路軌，終點站設於西九龍(共用通道方案)。當局會要求九鐵就合併項目展開進一步的規劃工作，並與九鐵開始商議合併項目的範圍、成本及實施時間表。

8. 環境運輸及工務局副秘書長利用電腦投影片，透過扼要說明立法會參考資料摘要的重點，解釋連接石壁-龍華-西九龍的廣深港高速鐵路走線計劃、內地規劃中的客運專線網絡、北環線和廣深港高速鐵路香港段走線，以及擬設於西九龍的廣深港高速鐵路終點站。他亦提供共用通道方案與專用通道方案的對比，後者將會涉及鋪設一條由西九龍終點站通往邊界的專用路軌。環境運輸及工務局首席助理秘書長解釋廣深港高速鐵路對西鐵服務的影響。

財政考慮因素

9. 王國興議員察悉，根據九鐵的評估，單靠車票收入，廣深港高速鐵路香港段在財務上是不可行的，並需政府提供財政支援。他詢問兩鐵合併成事後是否仍然需要政府提供財政支援；若然，有何理據這樣做。環境運輸及工務局副秘書長解釋，九鐵和地鐵有限公司(下稱“地鐵”)正就廣深港高速鐵路香港段與香港鐵路網絡的兼容性進行討論。兩鐵已同意，雖然共用通道方案屬可行，但當西鐵長遠的載客量接近飽和時，亦應考慮推展專用通道方案。根據兩鐵合併方案，將來政府有權決定不屬於地鐵自然延伸項目的個別新鐵路項目，應採用“擁有權模式”(即合併後的公司負責出資、建造及營運新鐵路)抑或是“服務經營權模式”(即政府撥款建造新鐵路，並向合併後的公司批出服務經營權，按照預先協定機制決定的財務條款營運新鐵路)。至於北環線和廣深港高速鐵路此合併項目，政府與地鐵將會進一步商討融資和推行的細

節。當局將會考慮以何種模式推展該項工程。然而，倘若兩鐵未能合併，則沿用現有方式處理，即政府會按照擁有權模式，與九鐵商討合併項目的財務安排。

10. 鄭家富議員詢問九鐵在興建廣深港高速鐵路方面將會要求政府提供財政支援的金額為何，以及九鐵會否獲准利用出售物業所得的收益來資助鐵路發展。環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局會要求九鐵提供需要政府財政支援的理據。由於兩鐵合併時需就應採用擁有權模式還是服務經營權模式作出決定，政府當局尚未就興建廣深港高速鐵路的融資方法作出決定。

11. 李永達議員質疑為何在共用通道方案下，每年的實質經濟內部回報率高達17%。鑒於過境巴士服務覆蓋市區及新界廣泛地區的客源而構成激烈競爭，他懷疑廣深港高速鐵路能否吸引大批乘客。由於17%的每年實質經濟內部回報率是在顧及過境乘客及道路使用者所節省的時間、其他車輛營辦商所節省的成本及安全效益之下計算出來，他詢問這個實質經濟內部回報率與計算投資回報常用的內部回報率的比較如何，以6億元的利潤計算，九鐵的內部回報率只有1%。

12. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，鐵路發展會考慮兩類回報率，即以財務投資回報為依據的財務內部回報率，以及主要考慮到所節省的時間，以經濟回報為依據的經濟內部回報率。與經濟內部回報率不同，財務內部回報率不能在規劃階段確定，因為它須考慮仍未與內地當局訂定的票價水平。李永達議員仍然認為，由於廣深港高速鐵路香港段的資本投資龐大、服務班次較疏和面對現有運輸服務的激烈競爭，故不可能是一項有利可圖的投資。他表示，委員仍未獲提供如造價、旅客需求及財務安排等資料，故無法支持該合併項目。

13. 環境運輸及工務局副秘書長表示已有估計的造價，但由於有關項目仍在磋商中，故不宜在此階段披露此等資料。除此以外，政府出資的款額及財務內部回報率將會視乎採用擁有權模式還是服務經營權模式而有所不同。

環境考慮因素

14. 鑒於興建落馬洲支線而對壆原的生態環境造成影響所引起的爭議，王國興議員表示關注興建廣深港高速鐵路香港段所帶來的生態影響，並詢問會否就該項目進行環境影響評估(下稱“環評”)。鄭家富議員及李永達議員均認同他的關注。環境運輸及工務局副秘書長表示，

政府已從落馬洲支線中汲取教訓，並會小心擬訂合併項目的走線，以避開生態易受影響的地方及避免造成不可挽回的環境影響。該項目須按照法定規定，進行環評程序，如有需要，將會推行紓緩措施。

旅客需求

15. 劉江華議員提述廣深港高速鐵路內地段與香港段的比較時察悉，雖然內地段的長度較香港段要長得多，但內地段的行車時間卻並非較香港段長很多。他舉出由於以往的規劃不當而導致現時落馬洲管制站過度擠迫的例子，並關注香港在鐵路發展方面已落後他人，並且低估了過境服務需求的增長。他亦注意到政府當局在先前向小組委員會提交的文件內並沒有提供旅客對過境鐵路服務需求的資料。

16. 環境運輸及工務局副秘書長表示，根據目前的預測，廣深港高速鐵路及東鐵在2016年的城際乘客數目分別為50 000人次及10 000人次。他進一步解釋，當局與國家鐵道部規劃廣深港高速鐵路時，曾就旅客需求作出多項假設。根據雙方同意的假設，以下所計劃的廣深港高速鐵路服務預期可足以應付截至2016年的旅客需求 ——

- (a) 西九龍至龍華每小時來回方向各開出4班列車；
- (b) 西九龍至石壁每小時來回方向各開出一班不停站列車；
- (c) 西九龍至石壁每小時來回方向各開出一班途經虎門的列車；及
- (d) 西九龍至廣東省外城市(包括北京和上海)每天來回方向開出7班長途列車。

17. 環境運輸及工務局副秘書長在回應劉江華議員時證實，經龍華(新深圳站)連接香港與石壁(新廣州站)的廣深港高速鐵路將會組成包括京廣客運專線及杭福深客運專線的國家高速鐵路網絡的一部分。

共用通道方案與專用通道方案的比較

18. 劉江華議員察悉，政府當局不會完全放棄專用通道方案，但會考慮當西鐵的載客量日後接近飽和採用該方案。他認為，除了將焦點放在西鐵的載客量外，當

局在發展快速鐵路方面，亦應考慮顧及過境旅客對廣深港高速鐵路服務需求的較長遠規劃。

19. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，根據目前的預測，共用通道方案下規劃的廣深港高速鐵路服務預料不會對西鐵服務造成嚴重影響。當西鐵長遠的載客量接近飽和(根據目前預測將在2030年以後)，屆時可考慮在西九龍終點站和邊界之間興建一條專用路軌，只供廣深港高速鐵路列車使用。現在推展共用通道方案可提供最理想的彈性。他進一步解釋，在規劃廣深港高速鐵路服務時，必須考慮如經濟增長及與內地經濟聯繫的發展等因素。

20. 鄭家富議員察悉，政府當局在立法會參考資料摘要中已表明，共用通道方案與專用通道方案的造價將會相差數十億元，但當局未能提供一個確切的數字。鑒於珠江三角洲地區經濟預期的增長，倘若多花相差的數十億元可滿足因經濟增長所帶來的旅客需求，這也許是值得的。若一開始便採用專用通道方案便可省卻對共用通道方案的投資，亦可縮短行車時間。環境運輸及工務局副秘書長解釋，目前的旅客需求預測顯示，在2030年後才需專用通道方案。與專用通道方案相比，共用通道方案對環境的影響較小，因為該方案將會使用已建成的共用設施。此外，專用通道方案涉及建造一條約30公里長的隧道，這將會成為全球最長的鐵路隧道之一。與這類隧道挖掘工程相關的風險及在其在營運鐵路相關的風險均非常高，必須在防火及通風方面實施極為嚴格的規定。

21. 何鍾泰議員欣悉當局打算落實拖延已久的廣深港高速鐵路。儘管政府當局竭力令委員信服共用通道方案的成本效益，但他認為，在專用通道方案下多花數十億元而可以享用一條使用期長得多的專用路軌，並且不會令耗資290億元興建的西鐵受影響，這樣做更為值得。現在投資共用通道方案，若干年後為了應付內地經濟發展增長所帶動的過境旅客需求增長而又轉用專用通道方案，這樣的規劃並不恰當。他詢問，除了建議的隧道方案之外，專用通道有否考慮其他走線方案，因為隧道造價會視乎長度而有重大差異。他認為當局有需要向委員提供更多資料，述明專用通道方案不同的走線連同其成本的比較。他補充，政府當局在決定採用共用通道方案之前，理應先提供此類資料。主席亦表示，既然興建尖沙咀支線的費用已接近40億元，倘若投資相若的金額可提供一條可供長遠使用的專用路軌，專用通道方案或許值得採用。

政府當局

22. 環境運輸及工務局副秘書長表示，興建廣深港高速鐵路會提供在現行九廣東鐵港穗直通車以外的另一種交通工具。透過這條城際鐵路走廊，由廣州前往香港的行車時間將會由目前的100分鐘，縮短至一小時之內。政府當局在評估是否需要採用專用通道方案時，將會顧及最新的過境旅客需求，當局並會預先作好準備，以應付有所增加的需求。在現階段，共用通道方案會較為可取，因為該方案除了成本較低外，亦可善用使用率不足的西鐵。應何鍾泰議員要求，他同意提供資料，述明當局曾就專用通道方案考慮的不同走線及其成本的比較。

23. 路政署鐵路拓展處處長表示，《鐵路發展策略2000》中曾考慮多個廣深港高速鐵路的走線方案。由於西九龍至落馬洲之間的地形結構普遍是山地，倘若要為廣深港高速鐵路提供專用路軌，便須採用挖掘隧道的方案。為了減低造價和行車時間，專用通道方案選用一條較直接的走線。鑒於挖掘隧道的費用高昂及其在防火及通風方面的規定，專用通道方案的造價約為共用通道方案下的合併項目的一倍半。他進一步表示，以採用共用通道方案作為起點的決定不會妨礙在較後階段採用專用通道方案。由於兩個方案均需興建西九龍終點站及北環線，因此共用通道方案不會出現所投入的費用日後一無所用的情況。採用共用通道方案所節省的數十億元可在數十年後因旅客需求增長而需興建專用路軌時動用。

24. 劉江華議員表示，鑒於共用通道方案的經濟內部回報率(17%)與專用通道方案的經濟內部回報率(15%)的差距只有2%，此差距日後加上行車時間較短將會進一步收窄，他認為或許值得重新考慮專用通道方案。他表示，專用通道方案下的資本投資增加數十億元便可興建一條永久性的快速鐵路。與只能接載乘客到廣州的東鐵直通車服務相比，廣深港高速鐵路可吸引範圍更廣範的乘客，因為該鐵路將會連接全國性鐵路網絡。他指出，使用共用通道方案下的西鐵和因而導致的速度限制或會令全國性鐵路網絡的發展受影響。亦令人關注與共用路軌相關連的信號系統的兼容性問題。他希望政府當局會考慮委員的關注，檢討採用共用通道方案的決定。環境運輸及工務局副秘書長表示，採用共用通道方案可盡量善用使用率不足的西鐵，並可節省大量公共資源。使用共用設施在內地的鐵路網絡頗為普遍，事實上，廣深港高速鐵路內地段亦使用共用路軌。

25. 鄭家富議員認為，考慮到鐵路科技的最新發展和旅客需求增長，在鐵路發展方面應該更有遠見。採用共用通道方案是目光短淺，西鐵的鐵路服務需求預期會在2030年飽和，擴充鐵路服務的規劃工作必須提早在6或

7年前展開。興建一條提供較快速服務的長期鐵路線會更為可取。環境運輸及工務局副秘書長表示，共用通道方案與專用通道方案的主要分別在於興建長隧道通往皇崗。共用通道方案不會出現大量已做的工程日後會一無所用的情況，因為該兩個方案均須興建北環線和西九龍終點站。目前的預測是，西鐵的設計載客能力可一直維持至2030年，但現時對2030年以後的未來需求作出有意義的預測未免過早。至於廣深港高速鐵路採用較先進的鐵路技術，例如磁懸浮技術的問題，環境運輸及工務局副秘書長表示，廣深港高速鐵路香港段所連接的內地鐵路系統將採用輪軌技術，因此，採用磁懸浮技術的香港段將不能兼容。

政府當局

26. 至於鄭家富議員要求就旅客需求及造價提供更多資料，環境運輸及工務局副秘書長表示，九鐵與政府當局仍在商討廣深港高速鐵路的融資問題，現階段未能提供所述資料。在完成這一步的規劃及談判後，將會在下一個立法會會期向委員提供有關成本的資料。除此以外，假如兩鐵合併，政府當局須決定採用“擁有權模式”還是“服務經營權模式”。

27. 劉江華議員表示，從落馬洲過份擠迫的情況判斷，政府當局一直低估入境旅客的需求。在個人遊計劃下可望有更多內地旅客訪港。雖然他支持盡量善用使用率不足的西鐵，但他認為這點不應是為廣深港高速鐵路選定方案的唯一考慮因素。在設計將會成為全國性高速鐵路網絡一部分的廣深港高速鐵路時應以人為本。他不希望看到全國性高速鐵路網絡因為要方便共用通道方案下盡量使用西鐵服務的原因而要慢下來。此外，使用共用設施亦可能會令西鐵服務受影響。因此，他需要透過客觀和科學化的分析，才能信服廣深港高速鐵路擬採用的方案屬最佳選擇。環境運輸及工務局副秘書長表示，採用共用通道方案的決定是因應全國性鐵路網絡最新發展所帶動的乘客需求而作出。除了可以將由廣州前往香港所需的行車時間減少至一個小時以內之外，共用通道方案亦更符合成本效益，因此，一個負責任的政府應採用該方案。

廣深港高速鐵路對西鐵服務的影響

28. 譚耀宗議員關注到廣深港高速鐵路對西鐵服務的影響，以及在共用通道方案下可能會引起列車信號系統混亂的情況。鑒於現時有多種相互競爭的交通工具可供選擇，例如為往返內地提供方便途徑的過境巴士服務和直通車服務，他詢問在興建廣深港高速鐵路方面，政府當局有否考慮其競爭力的問題，當中尤其包括列車票

價。環境運輸及工務局副秘書長表示，廣深港高速鐵路將會為過境旅客提供額外的選擇。當局估計廣深港高速鐵路會有50 000人次的乘客時，已考慮到來自不同交通工具的競爭。興建廣深港高速鐵路香港段將會配合內地段的工程進行，與信號系統相關連的問題不會發生。鑒於往返內地的各種交通工具競爭激烈，廣深港高速鐵路的票價需定於一個具競爭力的水平。由於廣深港高速鐵路將會由香港和內地共同營運，故須在諮詢內地當局後才能訂出確實的票價水平。

29. 九鐵新鐵路工程策劃總經理戚偉強先生補充，九鐵一直與國家鐵道部就廣深港高速鐵路使用何種信號系統進行商討。一個可行的安排是在廣深港高速鐵路列車安裝一套雙重的信號系統，以便與西鐵的系統兼容。這與東鐵為提供往返廣州的直通車服務所採用的做法相似。

30. 陳偉業議員關注到共用通道方案將會對西鐵服務造成負面影響，並會產生技術困難。其運作與廣深港高速鐵路內地段的高速運作未必可以兼容。何鍾泰議員亦表示，雖然全國性鐵路網絡將在每小時250至350公里的最高車速運作，但香港則只可以每小時80至120公里的最高車速運作。主席亦有類似的關注，並表示，廣深港高速鐵路香港段的減速將予人不好的印象，令人覺得在全國性高速鐵路網絡中香港的連接是最弱的一環。廣深港高速鐵路內地段與香港段列車的車速差別是為該項目選擇方案的主要考慮因素。環境運輸及工務局副秘書長不同意興建廣深港高速鐵路會令西鐵服務受到嚴重影響。他補充，雖然廣深港高速鐵路內地段某些較直的路段的最高車速可達每小時250公里，但其平均車速卻較每小時250公里低得多。除此之外，改善專用隧道的設計，使廣深港高速鐵路列車可以每小時200公里的最高速度行走，亦只能把香港段的行車時間縮短兩分鐘。

31. 陳偉業議員進一步指出，西鐵使用率不足的原因是該鐵路沒有鐵路可與東鐵連接。一旦透過興建北環線和九龍南線建立所需的鐵路連線，西鐵的乘客量便會增加。西鐵乘客量增加會對共用通道方案下的共用鐵路設施構成困難。因此，他要求當局提供在興建連接東鐵的鐵路線後，預計乘客對西鐵服務需求的資料，供委員參考。他表明反對當局現時所建議的廣深港高速鐵路香港段的設計和規劃。

政府當局

西九龍終點站

32. 譚耀宗議員問及因何將終點站設於西九龍而非紅磡，環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，鑒於紅磡站已達飽和，在發展規模及服務水平方面均受到局限。同時，西九龍終點站將會設於九龍商業及旅遊區的心臟地帶。除了紅磡站以外，該站將會是香港過境旅客的第二個集體運輸中心。在該處轉乘本地鐵路網絡及現行的地鐵東涌線亦甚方便。至於將廣州終點站設於石壁的決定，環境運輸及工務局副秘書長表示，石壁將會發展為內地快速鐵路網絡的主要運輸轉乘站，現時正計劃將其發展為一個中心地標。

33. 陳偉業議員批評政府當局在規劃及設計廣深港高速鐵路時沒有考慮旅客的需求。他表示，現今甚少鐵路終點站設於市中心，而新廣州站設在位於市郊的石壁就是一個典型例子。由於近半的香港人口居於新界，將終點站設於西九龍是不符合實際，因為這意味新界居民需前往市中心才能乘搭廣深港高速鐵路。除此以外，西九龍終點站的位置將會涉及珍貴土地資源的運用，而該等土地其實可作其他商業發展用途。他不明白為何不能將鐵路終點站設於洲頭，因為落馬洲支線通車後，洲頭站將會成為香港所有主要鐵路系統的主要轉車站。除了減低投資成本及縮短新界居民的旅程時間外，在洲頭設站的建議亦可減少廣深港高速鐵路香港段的總行車時間。除此以外，這樣做亦不會令西鐵服務受影響。他要求政府當局提供廣深港高速鐵路的旅客特徵、此等旅客前往乘搭廣深港高速鐵路需使用的交通工具類別，以及將終點站設於洲頭及西九龍的利弊作出比較。

政府當局

34. 環境運輸及工務局副秘書長表示，公眾將難以接受以洲頭作為廣深港高速鐵路的終點站。這是因為乘客可以在西九龍終點站轉乘作為西鐵一部分的九龍南線及地鐵機場快線／東涌線，但鐵路終點站若設於洲頭便不可能這樣做。再者，將終點站設在洲頭便無法達致將由廣州至香港市區的城際行車時間縮短至一小時之內的原定目標，這是《鐵路發展策略2000》定出的目標行車時間。

其他考慮因素

35. 王國興議員詢問北環線項目可創造多少個職位，以及北環線會否加裝幕門。環境運輸及工務局副秘書長確定北環線與西鐵一致，幕門屬標準安裝設備。他同意提供北環線項目將會創造的職位數目，供委員參考。

政府當局

結論

36. 主席總結時表示，小組委員會委員並無完全接納擬議的北環線和廣深港高速鐵路香港段的共用通道方案，並要求當局提供更多資料，述明專用通道方案下的各個走線方案、各個方案的成本及成本效益比較。因此，小組委員會仍未決定是否接受該合併項目的方案。小組委員會希望當局可在下個立法會會期提供所要求的資料，供小組委員會討論。

V 其他事項

37. 議事完畢，會議於下午12時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年6月21日