

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2442/03-04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6月3日(星期四)
時 間：上午10時30分
地 點：立法會會議廳

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：李華明議員, JP
涂謹申議員
曾鈺成議員, GBS, JP

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及III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

參與議程第II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

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
歐陽月華女士

運輸署總運輸主任／事故管理
張世文先生

應邀出席者：參與議程第I項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路項目總監
梁國新先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

地鐵有限公司

總設計經理
紀彥琛先生

高級設計管理工程師 —— 土木
黃智聰先生

對外事務經理
蘇雯潔女士

參與議程第II項的討論

九廣鐵路公司

署理行政總裁
黎文熹先生

運輸高級總監
李殷泰先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

參與議程第III項的討論

九廣鐵路公司

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

公司事務總經理
林黃碧霞女士

廣東道協會

司庫
葉日永先生

代表(九龍倉業務發展董事)
李振和先生

代表(九龍倉助理工程總監)
黃錦雄先生

個別人土

油尖旺區議會主席
陳文佑先生

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

I. 沙田至中環線工程計劃

- (立法會CB(1)1841/03-04(01)號文件 —— 九廣鐵路公司所提交有關“沙中線建議方案與原來方案乘客量的比較”的補充資料文件；
- 立法會CB(1)1676/03-04(02)號文件 —— 政府當局所提交有關“沙田至中環線工程計劃的最新情況”的資料文件；
- 立法會CB(1)981/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的沙田至中環線進度報告；
- 立法會CB(1)1418/03-04(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟2004年3月26日的意見書；
- 立法會CB(1)1464/03-04(01)號文件 —— 政府當局就環保小巴大聯盟提交的意見書作出回應的文件；
- 立法會CB(1)1732/03-04(01)號文件 —— 聯友的士同業聯會有限公司2004年5月5日的意見書；

經辦人／部門

- 立法會CB(1)1732/03-04(02)號文件 —— 新界的士營運協會2004年5月5日的意見書；
- 立法會CB(1)1732/03-04(03)號文件 —— 的士車行車主協會有限公司2004年5月5日的意見書；
- 立法會CB(1)1784/03-04(01)號文件 —— 政府當局2004年5月6日就聯友的士同業聯會有限公司、新界的士營運協會及的士車行車主協會有限公司提交的意見書作出回應的文件；
- 立法會CB(1)1732/03-04(04)號文件 —— 黃埔花園業主委員會2004年5月4日的意見書；
- 立法會CB(1)1784/03-04(02)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會2004年5月6日的意見書；
- 立法會CB(1)1784/03-04(03)號文件 —— 新界電召的士聯會有限公司2004年5月6日的意見書；

立法會CB(1)1784/03-04(04)號文件 —— 運輸業界
關注鐵路
發展大聯
盟 2004 年
5月7日的
意見書；
及
立法會CB(1)1784/03-04(05)號文件 —— 公共巴士
同業聯會
有限公司
2004年5月
7日的意
見書)

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。

2. 主席扼要重述在2004年5月7日舉行的上次會議席上，小組委員會聽取了多個代表團體／個別人士對沙田至中環線(下稱“沙中線”)工程計劃的意見。是次會議是該次會議的延續，目的是讓委員與政府當局跟進有關事宜。

在黃埔區提供鐵路服務

3. 地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)總設計經理紀彥琛先生借助投影機，向委員簡述地鐵公司把觀塘線延展至黃埔區的工程計劃建議。

(會後補註：地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)2044/03-04(01)號文件送交委員。)

4. 主席察悉，地鐵公司所提出而估計項目費用約為31億元(按付款當日價格計算)的觀塘線延線工程，是財政上並不可行而需要政府作出資助的工程計劃。在此方面，她要求地鐵公司就所需財政資助的款額水平及形式提出初步意見。

5. 劉江華議員強調，區內居民長久以來一直要求在黃埔區提供鐵路服務，當局有需要避免令他們失望。他認為由於九鐵公司建議的自動輕便運輸系統及地鐵公司建議的觀塘線延線，皆屬財政上不可行的工程項目，實施九鐵公司的建議可能是較實際的做法，因為該公司早已承諾把興建自動輕便運輸系統的費用納入為沙中線工程項目成本的一部分，而無須政府作出任何資助。至

於地鐵公司的建議，他擔心如政府不就提供資助作出確切的承諾，觀塘線延線將永不能實現。劉議員就兩項計劃的優點作出比較時表示，九鐵公司的建議較為可取，因為該計劃採用較直接的路線提供過海服務，因此對乘客而言具有節省乘車時間及票價水平較吸引的優點。

6. 地鐵公司總設計經理表示，地鐵公司已因應政府當局的要求，檢討較早前就觀塘線延伸至黃埔區一事所提出的建議，並於2004年2月底向政府當局提交修訂建議。他明白兩項計劃各有優點，並表示在兩間鐵路公司現正進行合併會談的情況下，兩鐵會致力合作訂定在黃埔區提供鐵路服務的最佳方案。就此，有關方面已成立工作小組跟進有關事宜。至於觀塘線延線工程計劃所需資助款額的水平，地鐵公司總設計經理表示，當合併建議在2004年8月得出定案時，確實的細節將趨於明朗。

7. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，由於合併會談尚在進行，觀塘線延線計劃的各項工程參數及規劃假設仍未能完全確定，因此，在現階段說明會採納哪一項建議實屬言之過早。儘管如此，政府會根據兩項建議的相對運輸及經濟效益、環境影響及商業效益，就有關建議作進一步研究和比較。政府當局會考慮兩鐵合併會談的結果，在處理沙中線最後定案的同時一併就黃埔區鐵路服務作出決定。

8. 黃成智議員認為，當局必須提供更多資料，說明兩鐵在計算其所提建議的預計乘客需求時所採用的假設，委員才能確定有關建議的交通效益。

9. 地鐵公司總設計經理回應時表示，地鐵公司在制訂其建議前，曾就黃埔區80 000人次人口的乘車模式進行仔細研究。九鐵公司新鐵路項目總監梁國新先生告知委員，九鐵公司是採用電腦模擬方式計算預計的乘客量。他答允於會後提供補充資料，說明九鐵公司就黃埔自動輕便運輸系統採用的起點——目的地矩陣估算，供委員參閱。

九鐵公司

10. 石禮謙議員認為，政府當局不應等待合併會談結束後才採取行動，而應及早就其屬意的方案作出決定，然後協調兩間鐵路公司的工作，改善所選定的方案，以免浪費更多資源進行徒勞無功的研究。

11. 署理環境運輸及工務局常任秘書長向委員保證，兩鐵先前進行的研究將可提供有用的資料，以供進一步改善所採用的最後定案。在此方面，地鐵公司總設計經理表示，倘兩鐵在完成合併會談後提出聯合建議，

該建議將會以其中一項現有建議作為基礎。何鍾泰議員強調有需要為乘客提供鐵路網絡之間的更方便轉車安排，並建議九鐵公司及地鐵公司採取合作性更高的工作關係，以及成立聯合工作小組，研究在黃埔區提供鐵路服務的有關事宜。署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，現時已成立一個工作小組，專責研究有關事宜。此外，政府當局亦有參與有關的討論。

沙中線的建議方案

12. 鄭家富議員提述立法會CB(1)1841/03-04(01)號文件所載，九鐵公司就沙中線建議方案帶來的額外乘客量所提供的資料，並重申其深切關注到採用東鐵過海方案的建議方案，會嚴重削弱馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)及日後沙中線在營運上的可行性，因為馬鐵及沙中線之下東九龍線的過海乘客量將分別減少15 000人次及60 000人次。此外，馬鞍山及東九龍的居民將不能按原有方案所承諾，獲提供由馬鞍山乘搭馬鐵及經東九龍線的沙中線前往港島商業中心區的直通列車服務，此安排對他們實在極不公平。由於馬鐵及東九龍線的乘客量將有所減少，主席亦對建議方案的成本效益表示關注，並質疑在此情況下應否推行沙中線工程計劃。

13. 九鐵公司新鐵路項目總監回應時表示，建議方案旨在為整體社會帶來最大效益，因為整個九鐵網絡的整體效率將有所提高。儘管馬鐵及東九龍線的過海乘客量料將有所減少，但建議方案會令東鐵的過海乘客量增加103 000人次。

14. 署理環境運輸及工務局常任秘書長察悉，建議方案令九鐵網絡過海線及東西行線的乘客量均有淨增長。九鐵公司確信建議方案符合成本效益，並表示政府無需作出任何財政資助。

15. 儘管政府當局及九鐵公司作出上述解釋，但鄭家富議員及主席均籲請當局和九鐵公司在現正進行的合併會談中，審慎檢討建議方案在提高九鐵網絡整體效率方面可帶來何種效益。

16. 劉江華議員對於九鐵公司聲稱建議方案是較佳選擇的說法亦有疑問。他尤其關注到沙中線中環南站的擬議設站位置並不便利，以及九鐵公司將東鐵列車的車卡數目由12卡縮減至9卡的建議。九鐵公司新鐵路項目總監回應時表示，九鐵公司知悉有建議要求把中環南站進一步西移至荷李活道附近。然而，荷李活道的土地狀況並不適宜興建車站。九鐵公司會在現正進行的合併會談

中，嘗試物色是否有其他更合適的地點，可供在中環設立沙中線車站。

17. 九鐵公司新鐵路項目總監回應委員的進一步提問時證實，在沙中線工程計劃下將會興建一條由大圍至鑽石山的新隧道。經考慮地區人士的意見後，九鐵公司現正研究將慈雲山自動輕便運輸系統向北及向東延伸的可行性，以便乘客更方便乘搭。

18. 主席指出，在作出建議方案提出的改動後，沙中線將由一條主要的鐵路線，淪為九鐵東鐵及西鐵之間的一條連接鐵路。她提述各公共交通業界代表團體在小組委員會2004年5月7日上次會議席上所表達的深切關注，並籲請政府當局認真檢討上述修改是否符合政府以鐵路作為香港公共運輸系統的骨幹，而其他公共交通工具則擔當輔助角色的政策。她深切關注到在本地鐵路發展項目日益增多，特別是有越來越多只用作提供接駁服務的鐵路支線(例如建議中的慈雲山及黃埔自動輕便運輸系統)的情況下，其他公共交通工具的生意及公共交通市場的秩序已受到嚴重影響。

19. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，九鐵公司已因應地區人士的要求，提交有關以慈雲山及黃埔自動輕便運輸系統作為沙中線延線的建議。她強調政府當局會按照該兩項工程計劃的個別情況作出考慮，亦即會研究其交通效益、成本效益及環境影響，然後才就推行此等工程計劃作出最後決定。在評審有關的建議時，政府當局的其中一項主要考慮因素，是必須協調各種公共交通工具所提供的鐵路接駁服務。

II. 西鐵服務中斷事故

(立法會CB(1)2007/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；
及
立法會CB(1)1986/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交交通事務委員會的資料文件)

20. 主席請委員注意政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)2007/03-04(01)號文件)，其中包括九鐵公司就2004年5月21及22日發生的西鐵服務中斷事故提交的報告(立法會CB(1)2007/03-04(01)號文件的附件)。

21. 委員普遍對於2004年5月21日早上，當信號系統發生故障以致影響西鐵的正常服務時，九鐵公司未有按照既定通報機制於8分鐘內通知運輸署一事，感到深切關注。事實上，九鐵公司延遲了兩個小時才作出通報。鑒於西鐵自2003年12月通車以來已先後發生多宗服務中斷事故，委員對西鐵的服務可靠程度感到憂慮。由於西鐵在通車初期一再發生信號系統故障事故，部分委員亦促請九鐵公司及政府當局採取較嚴格的標準，就新建的馬鐵進行通車前的測試及試行運作。

22. 儘管市民對西鐵的運作是否安全可靠感到關注，但石禮謙議員表示，九鐵公司主席已就2004年5月21及22日的服務中斷事故對乘客所造成的不便公開道歉。和其他新鐵路系統一樣，西鐵在通車初期遇到若干在運作之初才會出現的問題。然而，無論以任何國際標準衡量，西鐵依然是先進而安全的鐵路系統。

通報機制

23. 黃成智議員認為，與其諉過於個別前線人員，高層管理人員亦應就未能確保採取適當行動處理有關事故承擔責任。展望將來，九鐵公司應從是次錯誤汲取教訓，俾能作出所需的程序改善，以糾正有關問題。他亦詢問政府當局會否考慮就九鐵公司犯下如此重大的過失，而向該公司施以任何懲罰。

24. 九鐵公司署理行政總裁黎文熹先生解釋，在2004年5月21日早上6時09分，荃灣西站至美孚站一段鐵路的信號系統出現問題，導致往南昌站列車的行車時間有所延長。在服務受影響期間，列車班次為平均5至7分鐘一班。控制中心的主管人員未能準確評估服務延誤會為時超過8分鐘，因而未有及時通知傳媒或運輸署。在發生事故後，九鐵公司已即時在西鐵屯門、錦上路及南昌各站設立行車服務監察點，協助監察列車服務及記錄行車時間，使控制中心人員掌握更多資料，以便就有關事故對行車時間的影響作出更準確的評估。長遠而言，九鐵公司亦會為此目的改善其電腦軟件，藉以向控制中心人員提供更多資料。此外，九鐵公司亦會確保就東鐵作出類似的安排。

25. 環境運輸及工務局副秘書長表示，根據現行安排，九鐵公司須於任何服務中斷事故發生8分鐘後或預計事故會長達8分鐘或以上時，於8分鐘內通知運輸署及盡快通知傳媒，以便市民可及早作出準備，而運輸署亦可採取所需的應變措施。自通報機制於2003年12月15日訂立以來，一直普遍行之有效。截至2004年5月20日，新通

報機制在東鐵、西鐵及輕鐵共啟動了31次。為確保通報機制有效運作，運輸署已分別致函九鐵公司及地鐵公司，重申其必須嚴格履行既定機制所訂的承諾。

26. 劉江華議員並不認為九鐵公司所作解釋言之成理，因為通報機制過去已曾多次啟動。對於九鐵公司向委員及市民作出匯報時不願披露延誤通報的真正原因，他表示失望，並強調通報機制的目的，在於確保有關各方及廣大乘客可及早作好充分的準備。因此，九鐵公司在發生服務中斷事故後延遲兩小時才通知運輸署，實在令人無法接受。

27. 九鐵公司署理行政總裁重申，通報出現延誤是由於控制中心主管人員作出錯誤評估所導致。他的評估是由於信號系統發生故障，列車服務將會延誤約5至6分鐘。因此，當時未有向運輸署作出通知。九鐵公司署理行政總裁亦表示，九鐵公司已訂立獲員方同意的清晰指引，以確保遵照通報機制行事。九鐵公司會考慮現正進行的聆訊所得出的建議，盡力作出所需的改善，以及繼續為市民提供安全可靠的服務。在此方面，鄭家富議員指出，九鐵公司在其文件中採用的“服務中斷事故”一語，可能引起若干誤解。九鐵公司或有需要向其員工澄清，他們必須在發生任何服務“受阻”事故後的8分鐘內通知運輸署，而非待服務“中斷”時才作出通報。

28. 關於責任問題，環境運輸及工務局副秘書長表示，九鐵公司已成立聆訊小組調查有關事故。在進行聆訊時亦會研究九鐵公司管理層處理有關事故的方法，以及該公司應變程序及系統的有待改善之處。九鐵公司署理行政總裁補充，倘發現有任何員工須為此事負責，將會按照該公司的程序採取適當的處分。在此方面，梁富華議員告誡謂，聆訊不應只針對前線人員。九鐵公司須確保對所有有關員工一視同仁。陳偉業議員對梁議員的關注亦有同感，並認為在進行聆訊時亦應就高層管理人員的責任作出調查。九鐵公司察悉他們的意見。

西鐵的表現

29. 陳偉業議員表示，一再發生信號系統出現故障的事故，可能顯示重要鐵路系統存在較嚴重的缺陷。同樣地，他亦關注到就各項西鐵基礎設施進行的土木工程所達到的水平。為了讓廣大乘客安心，他詢問九鐵公司會否就西鐵的建造工程及系統安裝工作的質素進行全面檢討。

30. 九鐵公司新鐵路工程高級總監李鏡權先生回應時表示，作為改善措施的一部分，九鐵公司現正全面檢查所有信號電纜接駁口，該項檢查工作約需時一個月才可完成。此外，九鐵公司會審查各個鐵路系統，確保它們在承建商的品質保證期於2004年10月屆滿前符合有關標準。回應陳偉業議員所提出有關對西鐵土木建造工程水平的關注時，九鐵公司新鐵路工程高級總監表示在工程期間，九鐵公司曾作出嚴格的監控，而屋宇署亦有參與有關的工作。

31. 鄭家富議員表示，一再發生的服務中斷事故，已削弱了公眾對西鐵可靠程度的信心。他提述九鐵公司提交的文件第22段指出，西鐵能夠提供出車率99.7%及正點率99.4%的高水平服務，但他表示上述服務表現指標顯然不足以反映鐵路服務中斷對乘客造成的不便。為確保對鐵路服務水平作出有效的監察，鄭議員要求政府當局認真考慮他一直以來提倡的建議，增訂和列車服務中斷有關的服務表現規定，使公眾利益可獲得適當的保障。

32. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，本港的鐵路服務一直維持在極高水平，這是只有在政府當局密切監察及鐵路公司努力不懈之下，才可獲得的成果。他強調，政府當局及鐵路公司對每宗重大服務中斷事故均相當重視。政府當局會確保展開適當的調查，俾能採取一切所需的補救及改善措施。

33. 主席總結有關的討論時籲請九鐵公司察悉委員所提出，有關有需要改善其程序及制度以遵從既定通報機制的關注。

III. 九龍南線

- (立法會CB(1)2018/03-04(01)號文件 —— 廣東道協會 2004年 5月21日的意見書；
- 立法會CB(1)2007/03-04(02)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
- 立法會CB(1)348/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

34. 主席歡迎廣東道協會的代表及油尖旺區議會主席陳文佑先生(以個人身份出席)出席是次會議。應主席的建議，委員同意由於時間所限，小組委員會將先行聽取各與會代表的意見。小組委員會將於2004年6月24日上午10時45分舉行特別會議，繼續與政府當局討論九龍南線工程計劃。委員進一步同意油尖旺區議會亦將獲邀出席該次會議，以便就設立廣東道站一事提出意見。

35. 油尖旺區議會主席陳文佑先生表示，他是以個人身份出席是次會議。他請委員注意，油尖旺區議會交通及運輸委員會先前就九龍南線工程計劃進行討論期間，已就興建廣東道站一事達成明確的共識。此外，沿廣東道進行的九龍南線建造工程應採用鑽挖隧道方式，俾能盡量減輕對附近商戶造成的滋擾。

36. 廣東道協會的代表葉日永先生強烈反對九鐵公司押後興建九龍南線廣東道站的建議。他強調廣東道站預計可在公共交通及經濟方面帶來效益，但九鐵公司卻決定在較偏遠的西九龍一帶設站，至於屬繁忙旅遊業、商業及娛樂中心的廣東道則未有任何設站建議，該協會對此感到大惑不解。就此，他表示據他所知，屬該協會成員之一的九龍倉置業發展有限公司(下稱“九倉”)較早前曾就設立廣東道站一事，與九鐵公司進行討論。

(會後補註：該協會於會議席上提交的發言稿及意見書，其後已分別隨立法會CB(1)2044/03-04(02)及(04)號文件送交委員。)

37. 九倉助理工程總監黃錦雄先生扼要重述和九倉與九鐵公司就設立廣東道站一事所作討論有關的事態發展。他表示，九倉在與九鐵公司就其較早前建議收回兩項由九倉擁有的物業所進行的初步討論告吹後，曾提出一項反建議，即在廣東道世界金融中心的停車場闢建3個小型車站大堂。雙方一直有就此作進一步的討論，但討論在九龍南線鐵路方案(即單一車站建議)刊憲前不久卻停止了。

(會後補註：九倉於會議席上提交的一套圖表已於其後隨立法會CB(1)2044/03-04(03)號文件送交委員。)

38. 鄭家富議員表示，經考慮各代表所提出的意見及建議，他的初步意見是為了保障公眾利益，政府當局應擔當較積極的角色，協調九鐵公司與九倉之間的討論，從而就設立廣東道站一事訂定可行的建議。他希望

在政府當局作出協調下，雙方可在小組委員會於2004年6月24日舉行會議前，就處理此事取得良好的進展。

39. 九鐵公司署理行政總裁表示，九鐵公司一直打算在九龍南線計劃下興建廣東道站。然而，鑒於各項工程方面的考慮因素及施工期間對公眾造成的廣泛滋擾，在刊憲的鐵路方案中剔除了興建該站的建議。他評論九倉所提出有關為廣東道站興建3個小型車站大堂的建議時表示，由於空間有限，一旦須在如此擠迫的車站進行緊急疏散，將會造成嚴重的安全問題。

40. 九鐵公司署理行政總裁補充，九鐵公司並未排除興建廣東道站的可能性，而最佳的處理方法是聯同毗鄰地段的重建工程一併進行。然而，九鐵公司亦樂意探討興建該站的其他方案，但設立該站必須是符合運作及安全規定，且屬商業上可行之舉。

政府當局

41. 石禮謙議員察悉九鐵公司所作解釋，並要求政府當局提供和鐵路車站的規劃及設計要求有關的資料，特別是有關安全規定的事宜。此外，他亦要求有關方面提供資料，說明其他有關各方曾否就廣東道站提出任何建議。

政府當局／
九鐵公司

IV. 其他事項

42. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年7月23日