

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1333/04-05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3月4日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

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
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
劉秀成議員, SBS, JP

其他出席議員：張學明議員, SBS, JP

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)4
蕭偉全先生

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
歐陽月華小姐

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)4
蕭偉全先生

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
歐陽月華小姐

環境保護署
噪音規劃及監理組主管
陳檳林先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1
周達明先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)7
何偉富先生

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

地鐵有限公司

行政總裁
周松崗先生

常務總監 —— 車務及業務發展
祁輝先生

副車務總監
麥國琛先生

總經理 —— 公司事務
梁陳智明女士

勞氏鐵路亞洲有限公司

總裁
康米高先生

高級顧問
李加恩女士

九廣鐵路公司

運輸高級總監
李殷泰先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

參與議程第V項的討論

九廣鐵路公司

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VI項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

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)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)997/04-05 —— 2004年12月11日會議
號文件 的紀要
立法會CB(1)1002/04-05 —— 2005年1月7日會議的
號文件 紀要)

2004年12月11日及2005年1月7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

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文
件。

III 2005年5月6日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1012/04- —— 待議事項一覽表
05(01)號文件
立法會CB(1)1012/04-05 —— 跟進行動一覽表)
(02)號文件

3. 委員同意在2005年5月6日下次會議上，討論以
下事項 ——

- (a) 政府當局建議有關迪士尼線的進展情況；
- (b) 陳偉業議員建議有關在地下鐵路(下稱“地鐵”)車站加裝月台幕門的事宜；及

(c) 陳偉業議員建議有關輕鐵站採用開放式收費系統。

4. 鄭家富議員建議邀請政府當局，向委員簡介南港島線及西港島線的最新發展情況。

5. 主席表示，在2005年2月舉行的事務委員會會議上，政府當局表示需要數個月研究地鐵有限公司就南港島線及西港島線提出的修訂方案。因此，政府當局在2005年5月6日下次會議上未必準備就緒，可以向委員講述南港島線及西港島線的最新情況。視乎情況而定，小組委員會將會決定應否將南港島線及西港島線納入2005年5月6日的會議議程內。

IV 鐵路事故及香港鐵路系統的表現

(立法會CB(1)1012/——政府當局提供的資料文件
04-05(03)號文件

立法會CB(1)1023/——地鐵有限公司提供題為
04-05(01)號文件 “地鐵表現及資產管理
——跟進專家報告工作”
的資料文件

立法會CB(1)873/04-——由Lloyd's Register Rail就
05(01)號文件 服務表現及資產管理檢
討提供的報告概要

立法會CB(1)873/04-——由Lloyd's Register Rail提
05(02)號文件 供有關服務表現及資產
管理檢討的報告)

6. 作為背景，主席表示，地鐵網絡在2004年下半年接連發生一連串事故後，引起公眾對鐵路安全及可靠程度的極大關注。在2004年10月中，地鐵有限公司(下稱“地鐵”)委託Lloyd's Register Rail公司(下稱“Lloyd's”)就地鐵系統的服務表現及資產管理進行獨立檢討。有關檢討在2005年1月底完成，而有關檢討的最後報告已於2005年2月4日向政府提交。

7. 環境運輸及工務局局長表示，政府已審閱Lloyd's的報告。該報告對地鐵系統服務表現作出全面及客觀的評估。政府亦已就有關報告的結果及建議，與本地專家交流意見。雖然大多數在2004年下半年發生的事故，對安全並無構成任何影響，但政府意識到這些事故確實引起乘客的極大關注，尤其是涉及冒煙及產生巨響的事故。當局已要求地鐵採取改善措施，並監察該公司的表現，以維持公眾對地鐵運作的信心。

8. 地鐵行政總裁周松崗先生表示，為釋除公眾在發生多宗事故後對地鐵系統的可靠性的疑慮，Lloyd's報告所載列的16項建議已獲地鐵接納，並已實施。有關改善措施大致上可歸納如下——

(a) 系統及技術提升

這項措施包括提升信號系統，以及加強路軌維修及鐵路更換計劃等。

(b) 改善資產管理

這項措施包括融合新工程項目及現有鐵路運作，以及改善路軌資產管理計劃。

(c) 人為因素的管理

這項措施包括進行顧客關注事項的調查，包括聲響或冒煙等事件引起乘客的不安，並加強培訓員工及改善通訊系統，以處理這些事件。

9. 地鐵行政總裁表示，地鐵察悉，Lloyd's報告認為地鐵系統營運25載，但並無證據顯示資產質素有下降的跡象，這令地鐵感到鼓舞。地鐵亦欣悉其資產管理制度獲確認符合國際最佳的做法。地鐵將會繼續提供更佳服務，並致力營運安全、可靠及高效率的集體運輸服務。

10. 九廣鐵路公司運輸高級總監李殷泰先生感謝地鐵行政總裁分享Lloyd's報告的結果及建議。他表示，若適用的話，便會實施有關報告所載列的改善措施，以改善九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)的服務表現。

11. 王國興議員表示，由於服務受阻超過8分鐘的事故大多因為車門失靈及信號系統出現故障所致，故他詢問地鐵為改善有關情況所做的工作。地鐵常務總監——車務及業務發展祁輝先生表示，該公司已成立內部高層專責小組，統領有關的改善工作。為解決車門失靈的問題，原本列車車隊的所有車門將會裝上新的橡膠門邊，並安裝工程預計將於2005年年底完成。至於信號系統方面，改善信號接收天線防水功能的工程現時進展良好，並將於2005年年中完工。透過推行加快電線更換計劃已提升路軌旁信號電線的水平，該項計劃預計在2005年年底完成。與此同時，該公司亦已提升列車資訊系統的軟件，並已更換路軌旁信號設備的轉轍器開關掣。

12. 王國興議員提述地鐵的年報顯示工程及計劃的員工數目由2001年的978人減少至2003年的402人，他關注到縮減人手對鐵路系統的維修及保養會否構成影響，尤其是將軍澳線。他要求地鐵提供有關員工編制更詳盡的分項數字，當中包括有關外判服務類別的資料。地鐵行政總裁解釋，負責工程及計劃的員工是地鐵維修組的組成部分，該組的員工數目一直維持在2 000至2 100人之間。地鐵常務總監——車務及業務發展解釋，年報中提述的工程及計劃員工，是負責於2002年竣工的將軍澳延線主要工程隊伍的一部分。自該項工程完成後，主要工程隊伍的員工人數有所下降，但負責維修保養工作的員工數目並無減少，過往3年，此方面的員工數目一直保持穩定。至於外判工作的安排，政府及Lloyd's均確認，沒有證據顯示有關系統外判部分的表現受到任何負面的影響。儘管如此，地鐵將會繼續監察承辦商的服務表現。應委員的要求，地鐵將會提供資料，說明外判服務所佔的百分比，以及外判服務分項數字與所涉及員工數目的比較。

13. 鄭家富議員提述用以計算準時的列車班次在每月實際列車班次中所佔比例的“列車正點率”時表示，這種計算方法不能反映實際延誤時間的長短，因此亦無從反映個別服務延誤對乘客影響的嚴重程度。其結果是一次車程延誤所造成的影響，不管是持續了兩分鐘或兩小時，在計算時亦只當作一班車。鑒於曾有一段日子，在6個月內服務延誤的累積時間超過1 700分鐘，但列車正點率仍然維在99%或以上，他對現行表現指標能否反映鐵路系統服務表現方面的成效提出質疑。因此，他促請政府當局就列車服務延誤引入額外的表現指標，以便進行監察。

14. 環境運輸及工務局局長表示，表現指標是根據符合國際做法的表現準則來釐定。為保持香港地鐵系統的國際形象，有需要使用獲國際普遍接受的標準來比較其表現。因此，香港不宜自行訂定表現指標，以免無法與國際標準作出公平的比較。由於列車正點率的國際標準是根據延誤班次的數目而非延誤時間的長短來計算，在計算列車正點率時，不應計入後者，否則香港的地鐵系統即使效率很高，亦會處於不利的位置。涉及延誤時間特別長的事務或引起乘客不安的延誤，應分開處理及跟進。鄭家富議員仍然不信服環境運輸及工務局局長的解釋。他表示，由於長時間的延誤已對乘客構成極大的不便，故有需要訂出將延誤時間的長短計算在內的一個更加客觀的評估準則，以便可對列車表現進行更有效的監察。

15. 鄭家富議員察悉政府當局就信號系統表現提供的數據有差異。有關文件第26段顯示，因信號系統失靈而發生的事故，在2004年有37宗，但該文件附件IV所載的服務比較表則顯示，由2002年8月至2004年12月期間，觀塘線的韓製列車已發生281次列車車內信號失靈事故。有關數字顯示，韓製列車因信號系統而發生事故的次數，差不多是其他列車的10倍。他要求地鐵解釋有關的差異及造價較低的韓製列車的表現。地鐵常務總監——車務及業務發展解釋，附件IV載列由2002年8月至2004年12月期間不同路線的列車出現設備故障的數字。大部分韓製列車車內信號系統的故障，可追溯至此等列車早期行走觀塘線的時候。在2004年下半年，地鐵已全面提升列車車內信號系統的電腦硬件及軟件。自此，觀塘線韓製列車的表現與其他路線列車的表現並無分別。截至2005年1月／2月為止，觀塘線韓製列車的車內信號系統並無發生任何故障。

16. 劉江華議員對Lloyd's報告只著眼於數字表示失望。雖然2004年列車故障的總次數較早年低很多，但事故的頻密程度及嚴重性卻引起公眾的極大關注，尤其是2004年下半年，差不多每天都發生列車故障。他不同意Lloyd's報告稱，故障次數上升的感覺可能是長期受其他因素影響所致，例如對先前發生的事故的記憶。他詢問有否就一連串事故徵詢乘客的意見。他亦察悉，雖然環境運輸及工務局局長曾公開表明，在2004年下半年發生的連串事故是不可以接受的，但政府當局卻同意Lloyd's就地鐵表現的可靠程度所作的報告。他擔心政府當局過分安於現狀，並質疑除了向地鐵發出警告外，如何能對地鐵表現施行法定管制，以確保其表現符合要求。

17. 環境運輸及工務局局長解釋，在評估列車表現時需要依靠數據，因為這些數據會顯示鐵路事故的頻密程度，從而確定是否需要採取補救行動。政府當局已接納Lloyd's報告。該報告以科學方法進行評估，並顧及乘客感受及其他人為因素。除了監督Lloyd's報告所提的16項建議的實施工作外，政府當局經諮詢本地專家後，已要求地鐵進一步落實各項改善措施。政府當局將會密切監察落實此等建議的情況。她亦表示，由於地鐵表現受到《地下鐵路條例》(第556章)的規管，如有不遵守規定的情況，當局會採取處罰措施。

18. 陳偉業議員關注到地鐵服務在質素及安全方面是否符合成本效益的問題。他認為，鑒於地鐵的高級管理層的薪金豐厚，市民一直為地鐵服務支付高昂的代價，但該等服務並非物有所值。他亦對地鐵忽視昂平生態環境的重要性表示不滿，地鐵的忽視導致大量稀有品

種的植物因吊車工程而被摧毀。他指出，荃灣地鐵站使用鐵柱作為圍柵，對市民而言有礙觀瞻。地鐵行政總裁在回應時請委員參閱Lloyd's報告第5.2.2.1段，該段指出就員工效率、可靠程度、服務質素及安全程度而言，與全球其他10條地下鐵路比較，地鐵的表現遠高於平均水平。這點可以證明地鐵服務符合成本效益。勞氏鐵路亞洲有限公司總裁康米高先生補充，Lloyd's報告的結論是，地鐵以合理成本提供安全及可靠的服務。該報告亦披露，最可靠的鐵路系統的營運成本較地鐵高出50%。他無法評論地鐵高級管理層的薪級水平，因為這並不屬於Lloyd's檢討範圍內的事宜。

19. 何鍾泰議員贊揚Lloyd's對地鐵表現所作的專業分析。該項分析建基於與國際性都市鐵路聯會的其他成員所作的比較之上。作為每天均使用地鐵服務的用家，他認同乘客對長時間延誤所造成的不便的關注。他詢問地鐵採取了何種措施，提高員工對引起乘客不安的事宜及其他人為因素作出反應的意識及能力，並認為有需要就此進行一些模擬演習。地鐵常務總監——車務及業務發展表示，地鐵在培訓員工方面作出不少努力。去年，地鐵進行了一項大型員工態度調查，以了解員工如何看待他們的工作，尤其是從乘客安全的角度而言。地鐵亦已接納Lloyd's有關人為因素的意見，並已委聘公司以外的顧問，研究員工及乘客的行為模式及互動溝通關係，以期對整體表現作出改善。該公司採用電腦輔助訓練及模擬模型對員工進行列車及車站運作方面的訓練進行。列車操作員每年必須到培訓中心接受兩次訓練，而他們的表現會利用精密的模擬裝置來評估。

20. 九鐵運輸高級總監表示，除了實施與鐵路安全有關的規例外，九鐵亦一直為員工提供訓練，以加強他們對緊急情況作出反應的意識及能力。該公司會盡力確保有關情況可立即得到處理，而在遇上任何緊急情況時會提醒乘客，並給予指引讓乘客跟從。進行模擬演習是訓練員工應付緊急情況的一部分，該公司有時會在不提早很多時間給予通知的情況下進行此類演習。有關演習結束後便會檢討表現，看看有何可作進一步改善之處。環境運輸及工務局局長補充，在提供員工培訓方面，當局已要求兩間公司對培訓課程的成效作出評估。

21. 李永達議員表示，鑒於地鐵預防性的保養制度，如石硤尾站附近路軌出現裂痕的事故理應不會發生。勞氏鐵路亞洲有限公司總裁表示，Lloyd's發現地鐵的保養工作是完全可以接受的，由於鐵路防裂系統的設計，此方面亦不構成安全風險。該次路軌出現裂痕的問題極不尋常，無法以任何自動或人手操作方法發現。李

地鐵

議員問及能否利用超音波儀器及早發現有關問題，勞氏鐵路亞洲有限公司總裁作進一步回應時表示，雖然大部分缺陷可以透過超音波或肉眼檢查發現，但在路軌底部的裂痕是製造商的錯漏所致，無法透過任何方法發現。應委員的要求，地鐵將會就石硤尾站附近路軌出現裂痕一事提交事故報告，供委員參考。

22. 劉秀成議員察悉Lloyd's的結論，即地鐵系統偶然發生事故並不表示該系統老化或系統有問題。由於有需要進行預防性的保養工作，他詢問在確定路軌是否老化方面有否任何國際準則；若然，何時需要全面更換。勞氏鐵路亞洲有限公司總裁表示，路軌的預防性保養工作是一個持續進行的過程，而有關資產會參照資產管理系統予以更換。由於不同資產會有不同的使用壽命，在這些資產的表現到了不可接受的程度前，將會相應予以更換。地鐵常務總監——車務及業務發展補充，雖然列車的設計使用壽命是40年，但該公司亦進行預防性保養工作，以確保列車表現達到安全及可靠。在過去10年，原本列車車隊的發動系統、電力供應系統、車內照明系統及通訊系統均已全部更換。與此同時，使用壽命為25年的信號系統已在1997年更換。該公司並使用超音波設備持續監察鐵路系統大型組件的表現，並在該等組件的情況變壞前予以更換。

V 馬鞍山鐵路

(立法會CB(1)1012/04- —— 政府當局提供的資料
05(04)號文件 文件
立法會CB(1)899/04-05 —— 政府當局提供予事務
(01)號文件 委員會參考的資料文
件)

23. 王國興議員詢問，馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)通車後對其他公共交通服務有何影響，以及其載客量是否已達到設計容量。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，馬鐵在通車後，馬鞍山居民乘搭交通工具的模式亦有所改變，馬鐵每天平均吸引80 000至90 000人次。這個數字與九鐵預計馬鐵通車初期每天100 000人次的乘客量非常接近。另一方面，行走馬鞍山及其附近地區的73輛公共巴士每天流失約60 000人次的乘客，約佔其10%的載客量。要評估馬鐵通車後對小巴所提供服務的影響並不容易，因為不同路線的小巴會受到不同的影響。在馬鐵通車前，運輸署曾與九鐵討論如何協調各種交通工具。結果，額外開辦了4條小巴線，為馬鐵乘客提供接駁服務。除了提供轉乘優惠及分段收費外，運輸署一直在與小巴營辦商制定希望能增加小巴乘客量的安排。同時，

應的士業界的要求，當局已加設更多的士站及上落客點，以方便馬鐵乘客乘搭的士繼續他們的行程。迄今，並無接獲的士業界指馬鐵通車後對其生意帶來負面影響的投訴。這點有可能是因為的士較在固定路線營運的小巴更具彈性。

24. 就王國興議員提出將轉乘優惠擴展至適用於巴士的建議，九鐵運輸高級總監表示，在馬鐵通車前，九鐵曾與巴士、小巴及的士營辦商討論轉乘優惠的事宜。雖然小巴及的士營辦商願意提供轉乘優惠，但巴士公司認為這些優惠不應適用於巴士。九鐵願意就向馬鐵乘客提供轉乘優惠方面與小巴營辦商合作。

25. 劉江華議員表示，馬鐵由於對經常來往馬鞍山及沙田的居民而言十分方便，故很受馬鞍山居民歡迎。他認為倘若馬鐵可提供更多優惠，例如引入月票，其乘客量可進一步增加。九鐵應就使用馬鐵方面加強宣傳推廣工作，令市民知悉若轉乘東鐵，馬鐵某段車程是免費的。另一方面，他對馬鐵運作所造成的噪音影響甚表關注。根據最新的量度結果，馬鐵運作所產生的噪音水平超過56分貝，受影響的居民認為屬不可接受的水平。他在較早前的會議上曾要求九鐵盡更大努力，將噪音水平降低至可接受的水平。他明白九鐵會在2005年6／7月實施額外的消減噪音措施，而他希望這些措施可以將噪音水平降低至55分貝。

26. 九鐵運輸高級總監解釋，九鐵在馬鐵通車前後在易受噪音影響的地點監測列車噪音的結果顯示，有關噪音水平在法定限制之內。九鐵將會定期檢查路軌及車輪，並在有需要時改善列車與路軌的接觸面，並會繼續監測噪音水平，以確保符合法定限制。與此同時，九鐵將會在花園城附近額外架設兩米高的視覺屏障，使附近住宅不會受到列車燈光產生令人目眩效果的影響。這些屏障更具備降低列車噪音的額外功能。九鐵希望，隨著架設屏障的工程於2005年6／7月完成，再加上落實額外的噪音消減措施(例如減慢車速及應用吸音墊)，可將噪音水平進一步降低。他同意在完成架設有關屏障後，提交監測馬鐵噪音情況的報告。

九鐵

27. 劉秀成議員要求九鐵就擬架設的視覺屏障作出澄清，因為他擔心這些屏障可能對景觀產生令人難以接受的影響。新鐵路工程高級總監李鏡權先生解釋，為確保一致性，視覺屏障將會採用與馬鐵隔音屏障相同的材料製造。

28. 鄭家富議員表示，公眾要求馬鐵引入月票，此舉將可達致既增加乘客量又可減輕增加票價壓力的雙重目的，既然九鐵已決定對此項要求作出積極回應，他質疑九鐵為何仍需蒐集馬鐵乘客乘搭交通工具模式的數據，而非立即提供優惠。九鐵運輸高級總監解釋，由於馬鐵乘客可轉乘東鐵的南行線或北行線路段，而該等路段所收取的票價並不相同，因此，在決定月票定價之前，有需要就乘客乘搭交通工具的模式進行分析。由於九鐵自馬鐵通車後已蒐集了大量數據，故會努力盡快完成有關分析。

29. 鑒於九鐵過往獲得的財政收益，鄭家富議員認為，九鐵無車基於商業原則分析月票的定價。月票計劃應平等地適用於馬鐵及東鐵的乘客，以紓緩新界東居民沉重的票價壓力。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)表示，政府當局一向鼓勵運輸營辦商向乘客提供優惠。她相信九鐵會根據審慎的商業原則，正面及積極回應優惠安排的事宜。關於將月票計劃的範圍擴大，除馬鐵乘客外，亦包括東鐵乘客的建議，九鐵運輸高級總監解釋，九鐵現時正全面分析所收集的數據，若九鐵信納將有關計劃的範圍擴大至涵蓋東鐵的乘客，可提高有關計劃的成效，便會加以考慮。

30. 鑒於馬鐵沿線有多個郊野公園，王國興議員要求九鐵對他較早前提出為馬鐵乘客提供優惠票價，以促進該區的生態旅遊業的建議表達意見。九鐵運輸高級總監表示有關建議值得跟進，因為有不少遊客前往附近的郊野公園旅遊。該公司察悉，在公眾假期時，於烏溪沙站下車的乘客會利用接駁服務前往西貢。與其提供優惠票價，倒不如考慮推行利便連接各種交通服務的措施。就此，九鐵將會就提供接駁服務與運輸署及其他交通工具營辦商磋商，並會就擬開辦的路線徵詢區議會的意見。有關安排可望於2005年夏季實施，而此舉預期可增加馬鐵在公眾假期的乘客量。

31. 王國興議員詢問，九鐵可否考慮在公眾假期向乘搭馬鐵的長者提供優惠票價。九鐵運輸高級總監表示，九鐵現正考慮多項優惠安排。目前，長者在公眾假期可以2元的優惠票價乘搭西鐵，九鐵亦正考慮應否將此項優惠擴大至馬鐵及東鐵。

VI 沙田至中環線

(立法會 CB(1)609/04-05 —— 政府當局提供予
(05)號文件 2005年1月7日會議
參考的資料文件
立法會 CB(1)610/04-05號 —— 立法會秘書處擬備
文件 的背景資料摘要)

32. 九鐵新鐵路工程高級總監借助電腦投影片簡介了擬建的沙田至中環線(“沙中線”)現時的情況。

(會後補註：在會議席上提交的電腦投影片簡介資料已於2005年3月7日隨立法會 CB(1)1046/04-05(01)號文件發給委員。)

33. 王國興議員表示，土瓜灣及黃埔的居民得悉，根據沙中線的建議方案，土瓜灣站將與馬頭圍站合二為一，他們對此表示失望。儘管會在黃埔興建自動輕便運輸系統，但居民寧願保留土瓜灣站，以服務該區密集的人口。他因而促請有關方面重新考慮居民的要求。他亦詢問建議的銅鑼灣北站會否在地下與地鐵的銅鑼灣南站連接。

34. 九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵曾考慮興建土瓜灣站。不過，興建該站在技術上並不可行。該公司因而決定，由於土瓜灣站與馬頭圍站相距非常接近，且服務重疊的乘客服務範圍內，故該兩個車站將會合二為一。與此同時，該公司會因應建議的銅鑼灣北站及地鐵的銅鑼灣南站前往銅鑼灣心臟地帶出口的位置，研究在地下將兩個車站連接起來的方案。主席認為，該兩個車站的連接將取決於九鐵與地鐵是否合併。

35. 劉江華議員關注沙中線啟用的時間表，以及黃埔區鐵路線方案的規劃，因為他知悉九鐵及地鐵對該鐵路線均表示有興趣。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，鑒於九鐵與地鐵建議的合併計劃非常複雜，他在現階段無法披露進一步詳情，例如沙中線的實施時間表。政府當局正與兩間鐵路公司積極研究合併聯合報告，並會顧及平衡公眾及股東利益的需要。合併聯合報告內沙中線方案的轉乘安排尚未有決定，但有關安排與原先的方案比較，很可能會為乘客帶來更大的好處。至於黃埔區的鐵路線方案的設計，當局會在就沙中線作出決定時予以公開。九鐵新鐵路工程高級總監表示，根據沙中線的建議方案，馬鐵乘客可直接前往尖沙咀，無需轉乘任何鐵路。劉江華議員問及由烏溪沙至屯門的東西鐵路走廊的預測乘客量，九鐵新鐵路工程高級總監答

稱，預期不會有很多馬鞍山居民來往烏溪沙及屯門，但他們當中很多人會來往尖沙咀及西九龍。

36. 鄭家富議員關注到在九鐵與地鐵的合併建議成事後，由於兩間公司不再在提供列車服務方面相互競爭，沙中線將會胎死腹中。就此，他要求政府當局承諾，沙中線將是合併後落實的首項鐵路項目，以及其實施不會因定線方面的爭議、填海程度及需平衡公眾與股東的利益而受阻。他表示，若沙中線未能興建，馬鐵將只可以服務馬鞍山的範圍，而不能伸延至市區。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局承諾興建沙中線，當局一直積極與九鐵商討各項建議的方案。因此，現在並不是是否興建沙中線的問題，而是採用哪個方案的問題。當局會在宣布就合併一事所作的決定時一併向公眾公布沙中線的建議方案。

37. 鑒於沙中線的興建出現難以接受的延誤，陳偉業議員詢問，若當局在6個月後仍未就合併建議作出決定，會否考慮着手展開興建沙中線的工程。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1雖然確認委員對於早日興建沙中線的關注，但又重申，鑒於合併建議非常複雜，當局需要更長時間解決所牽涉的問題，但會致力盡快完成合併商談。

VII 其他事項

38. 議事完畢，會議於下午12時43分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年4月21日