

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港花園道美利大廈



立法會 CB(1)545/07-08(01)號文件

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch

Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 18/986/00

來函檔號 Your Ref. CB1/PS/1/04

電話 2189 7348

傳真 2537 5246

傳真 2121 0420

立法會秘書處
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會秘書
劉國昌先生

劉先生：

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

你於 2007 年 11 月 9 日的來信收悉。就與兩鐵合併有關的事宜，現隨函夾附以下的文件，供委員參閱－

- (a) 當局就「沙田至中環線的進展」提交的文件（附件 1）；
及
- (b) 香港鐵路有限公司就「提升在車廂內向乘客發放資訊的措施、改善非密封式車站的通風情況及在鐵路車站提供公共洗手間。」提交的文件（附件 2）。

至於「檢討輕便鐵路在西北鐵路服務範圍內整個公共交通服務市場中所擔當的角色，並推出適合的改善措施，在收取合理車費的前提下加強區內的交通服務」的跟進工作，本局已於 2007 年 9 月向小組委員會發出資料文件 CB(1)2330/06-07(01)，載述政府就檢討輕鐵系統在新界西北鐵路服務範圍內整體公共交通服務的角色及服務水平的結果，及九廣鐵路公司購置 22 部輕鐵車廂的決定。購置 22 部輕鐵車廂的合約已於 2007 年 12 月初批出。預計新車廂將於 2009 年年底前分批投入服務。

運輸及房屋局局長

(李碧茜



代行)

二零零八年一月七日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
沙田至中環線的最新進展

引言

本文件旨在向議員簡介沙田至中環線(沙中線)的規劃的最新進展。

背景

2. 二零零七年七月十六日，我們向議員簡介九鐵公司和地鐵公司在商討合併期間，共同制定的沙中線方案(合併方案)。該方案包括十個車站，分別是大圍、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展、金鐘及中環南。我們亦告知議員，就啓德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討，對沙中線方案所作的多項修改，例如增設土瓜灣站和修訂會展站的建造方式。我們指出，有些問題仍然有待解決。其中包括在鑽石山設置沙中線車廠、慈雲山居民接駁沙中線的安排、黃埔鐵路服務、重置國際郵件中心，以及沙中線項目的融資模式。

最新發展

3. 在過往數個月，我們繼續研究沙中線車廠的選址。我們認為鑽石山的用地，是最適合興建車廠的地方。我們在二零零七年十月三十一日的立法會會議上，回應議員就沙中線車廠提出的問題時解釋，兩家鐵路公司曾檢討合併後的公司現有的車廠設施，結論是有需要在鑽石山設置新的車廠。我們會採取措施，盡量減少擬議車廠對環境造成的影響。

4. 我們現正考慮多個方案連接慈雲山居民至沙中線。我們亦已在九龍灣覓得用地，作重置國際郵件中心之用，政府有關部門現正商討此事的細節。我們現正檢視應採用擁有權模式，抑或服務經營權模式，作為沙中線的融資安排。

5. 我們一直就上述事宜，與有關的區議會及地區團體成員保持聯絡。

未來路向

6. 就沙中線合併方案，以及融資安排的選擇的審批工作已進入最後階段。我們會盡快把沙中線方案提交行政會議審議。視乎行政會議所作的決定，沙中線和黃埔鐵路服務的進一步規劃及設計工作便可繼續進行。我們會再向委員會進行簡報。我們亦會就鐵路項目的推行細節繼續諮詢有關地區。

7. 請議員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零零八年一月

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

《兩鐵合併條例草案》委員會提出的跟進事項

引言

本文件就《兩鐵合併條例草案》委員會提出的下列跟進事項匯報進度－

- (a) 提升在車廂內向乘客發放資訊的措施；
- (b) 改善非密封式車站的通風情況；及
- (c) 在鐵路車站提供公共洗手間。

港鐵公司亦藉此一併向委員簡介在現有地面及高架車站加建月台閘門進行可行性研究的進度。

提升在車廂內向乘客發放資訊的措施

背景

2. 現時，港鐵系統(除合併前的九鐵綫外)已為乘客提供第三代流動電話(3G)服務；乘客在這些車站及列車內，可利用擁有 3G 技術的手提電話接收最新資訊。此外，公司亦與一家 WiFi 服務供應商達成商業協議，在港島綫全綫車站、荃灣綫的尖沙咀及旺角站提供 WiFi 服務。公司亦正探討在列車內提供 WiFi 服務的可行性，讓列車上的乘客，可利用裝有 WiFi 的設置登上互聯網。

3. 除了東涌綫及迪士尼綫列車，所有港鐵列車均已設有電子資訊顯示系統，為車上乘客提供本地及財經新聞等資訊。港島綫、荃灣綫、觀塘綫及將軍澳綫列車設有點陣式屏幕電子資訊顯示系統，而東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫的列車則配備液晶體屏幕電子資訊顯示系統。此外，公司已在二零零七年在機場快綫所有列車裝設液晶體屏幕視訊系統，取代以往的椅背電視。

提升發放資訊的措施

4. 為進一步提升在車廂內向乘客發放資訊的措施，公司已探討引入新科技，包括將列車上的點陣式屏幕電子資訊顯示系統，更換為液晶體屏幕電子資訊顯示系統的可行性。
5. 為不斷提升服務，公司將於二零一三年開始，分階段把列車上的點陣式屏幕電子資訊顯示系統更換為液晶體屏幕電子資訊顯示系統。新的系統更會備有 WiFi 及寬頻，可以更迅速地在車廂內為乘客提供各種資訊。在此之前，公司會繼續與資訊供應商探討如何加強資訊內容及更頻密地更新資訊。
6. 目前，迪士尼綫及東涌綫列車未有裝置電子資訊顯示系統。由於迪士尼綫及東涌綫將分別在二零一三年及二零一七年需要進行大型列車翻新維修計劃，公司準備屆時一併為列車加設液晶體屏幕電子資訊顯示系統。進行翻新維修的期間，車廠的一系列設施會配合工程的進行，同時加裝電子資訊顯示系統可令翻新維修計劃更具效益。

改善非密封車站月台的通風情況

背景

7. 議員曾要求港鐵公司研究措施，改善非密封車站月台的通風情況。

裝設通風扇的試驗計劃

8. 雖然非密封車站大部分月台已裝有風扇，公司亦於二零零七年十一月中起，以葵芳站作試點，測試兩種通風扇的成效。試驗期會直至二零零八年八月，以量度這些通風扇在夏季期間的成效。試驗期間，公司會監察月台溫度的舒適度及空氣流動情況，亦會搜集乘客就通風扇效能的意見。當試驗於二零零八年八月完成後，公司便會決定採用哪一種通風方法。
9. 由於在車站月台加裝通風扇會影響月台天花結構及承重力，因此公司準備將加裝通風扇計劃納入裝設自動月台閘門的工程中，預計工程可於二零一二年前完成。事實上，在研究裝設自動月台閘門的可行性

時，通風是其中一項極須解決及改善的技術問題。一併裝設通風扇及自動月台閘門，亦能盡量減少工程期間對鐵路營運及乘客服務的影響。在此之前，公司會繼續檢討能否採取進一步的通風措施。

在車站提供公共洗手間

背景

10. 公司曾向《兩鐵合併條例草案》委員會闡釋，並於二零零七年七月向本小組委員會提供文件（CB(1)2058/06-07(02)），詳列在現有的鐵路車站內加設公共洗手間的技術困難，其中包括排污系統容量不足、排污管道鄰近架空高壓電纜、裝設獨立的抽風系統的需要、以及車站須預留足夠空間以確保人流暢順。

11. 基於上述各項原因，公司認為在地底車站加設公共洗手間並不可行。然而，公司已同意研究在地底車站附近的地面位置，物色合適位置興建公共洗手間的可行性，並會研究在地面及高架車站或鄰近地點設置洗手間。與此同時，公司亦同意日後在設計新鐵路綫或延綫時，會包括在站內或鄰近車站的地方提供公共洗手間設施。

現時鐵路系統內提供的洗手間設施

12. 在港鐵82個車站中，37個車站(包括機場快綫、迪士尼綫、東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫全綫車站，以及東涌綫部份車站)已設有洗手間。公司亦已在將軍澳綫坑口站、調景嶺站及將軍澳站的公共交通交匯處興建公共洗手間。所有洗手間均設有殘疾人士專用的獨立廁格。

13. 除了上述公共洗手間，現時並無設置公共洗手間的42個港島綫、荃灣綫、觀塘綫、東涌綫及將軍澳綫車站，亦設有職員洗手間可供乘客使用。每個車站設有4至14個廁格，數目視乎車站職員數目而定，上述的42個車站共有275個廁格。職員洗手間超過九成設有獨立廁格供殘疾人士使用，其餘洗手間則會在二零零八年中前裝設殘疾人士專用廁格。公眾有需要時，亦可要求使用這些洗手間。港鐵公司最近已在車站大堂及月台張貼告示，提醒有需要的乘客可向車站職員尋求協助。此外，乘客亦可向顧客服務中心求助。

在地面設置洗手間的可行性

14. 港鐵系統是一個市區鐵路網絡，一般車程較短，通常圍繞或連接車站的商場也設有洗手間。港鐵車站街道圖內亦標示了鄰近洗手間的位置。乘客有需要時，也可向車站職員要求使用車站內的職員洗手間。基於上述原因，公司考察了各鐵路車站附近一段合理的步行路程及時間內是否設有公共洗手間，以研究在未符合上述條件的車站的附近地面興建公共洗手間的可行性。在進行這次考察時，公司採用了從車站步行二百米的距離（即約四分鐘路程）作為衡量標準。

15. 考察結果確定，除了牛頭角、太子及鰂魚涌站外，其餘港鐵系統的車站（包括地底、地面及高架車站），其二百米內或步行四分鐘路程的範圍內已設有公共洗手間。

16. 為方便乘客，公司已準備在上述三個二百米範圍內未設有公共洗手間的車站的附近路面範圍設置公共洗手間，包括殘疾人士專用的廁格。公司將與有關政府部門商討，在該三個車站附近物色合適地點，並在取得有關許可後，展開工程。預計整項工程在取得所有有關政府部門批准後，約需 12 個月完成。

加裝自動月台閘門

背景

17. 合併前地鐵系統內共有 8 個採用自然通風的地面及高架車站。公司較早前承諾會於二零零七年底完成在這些車站裝設自動月台閘門的可行性研究。有關研究主要集中在三個技術範疇，包括月台邊緣承托力、接地保護及月台通風。

在合併前的地鐵系統裝設自動月台閘門

18. 公司已完成大部分的研究。雖然月台邊緣承托力及接地保護方面有多項重大的技術困難，不過公司確定這些問題均可解決。

19. 有關通風方面的研究，公司現正試驗兩種不同的通風扇（見本文件第 8 及 9 段），試驗計劃將於二零零八年八月完成。試驗完成後，公司會確定加裝自動月台閘門工程中，將採用的通風方法，並會落實工

程細節、項目進度及詳細的開支評估。

20. 按照可行性研究結果，公司原則上已決定在合併前地鐵系統內 8 個地面及高架車站，即荃灣、葵芳、葵興、杏花邨、柴灣、九龍灣、牛頭角及觀塘站加裝自動月台閘門。

21. 公司亦計劃採納與地底車站月台幕門安裝工程相同的財務安排；換言之，工程的一半開支將由乘客每程八達通車程中收取一角作補貼，並會以延長現時收費計劃的方式收取這些補貼；至於其餘開支則由公司內部資源支付。

東鐵綫的非密封月台

22. 公司曾向議員解釋，若要考慮在東鐵綫裝設自動月台閘門，必須先在月台安裝自動伸縮系統。這是因為東鐵綫的設計是供不同闊度的列車使用，當中包括貨運車卡、直通車及本地客運列車。受地理因素影響，東鐵綫部分車站有弧度較大的月台及較闊的月台空隙。若裝設了自動月台閘門，寬闊的月台空隙會增加乘客上落車的危險，因此合併前的九廣鐵路公司決定首先在空隙較闊的車站月台安裝自動伸縮系統。

23. 公司將會在二零零八年二月在羅湖站月台展開自動伸縮系統的試驗計劃，並預計在二零零八年九月完成。公司會按試驗計劃的成效，考慮是否在其他弧度較大、月台空隙較闊的東鐵綫車站安裝自動伸縮系統。

香港鐵路有限公司
二零零八年一月