

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)218/04-05號文件  
(此份會議紀要業經主席核正)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會特別會議紀要

日 期 : 2004年10月15日(星期五)  
時 間 : 繫接同日上午9時30分前往尖東站參觀後  
地 點 : 立法會大樓會議室A

**出席委員** : 劉江華議員, JP (主席)  
陳偉業議員(副主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員

**其他出席議員** : 李卓人議員

**缺席委員** : 鄭家富議員  
張宇人議員, JP  
王國興議員, MH  
張學明議員, SBS, JP  
劉秀成議員, SBS, JP

**出席公職人員** : 環境運輸及工務局副秘書長  
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
蕭偉全先生

環境運輸及工務局  
香港鐵路視察組總鐵路視察主任  
魯建洪先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
袁立本先生

**應邀出席人士：九廣鐵路公司**

主席  
田北辰先生

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

運輸高級總監  
李殷泰先生

市務總經理  
黎啟憲先生

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)9  
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I. 尖沙咀支線的最新進度及票價**

石禮謙議員申報利益，他是九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)管理局成員。

2. 主席歡迎政府當局及九鐵的代表出席會議。

### 九鐵作出簡報

3. 九鐵主席田北辰先生表示，尖沙咀支線運作所必須的主要工程及設施已經全部完成。往來尖東站的東鐵列車亦已順利完成試車。尖沙咀支線將於2004年10月24日正式啓用，提供客運服務。在正式啓用前，九鐵將於2004年10月17日開放該支線，讓市民試乘列車。

4. 關於尖沙咀支線的票價問題，九鐵主席借助投影片提出以下各點——

- (a) 這次所採用的釐定票價方法，基本上沿用釐定西鐵票價的方法。市場競爭力及市民的接受程度是主要的考慮因素。目的旨在確保新票價不但能與其他交通工具競爭，亦能為乘客提供更物有所值的服務。
- (b) 九鐵最新進行的一項乘客調查顯示，新界東北居民認為，在選擇乘搭哪種公共交通工具時，“行車時間”及“車站是否近便”是最重要的準則。調查結果顯示，新界東北的準乘客認為時值為每分鐘0.16元，表示該區居民願意為節省每一分鐘的行車時間而付出0.16元。
- (c) 九鐵採用以時值釐定票價的方法，並編製列表，開列得出的時值票價，並與其他交通工具的票價，使用尖沙咀支線可節省的行車時間，以及新界東北居民估計的時值作出對比。舉例而言，乘搭東鐵由沙田直接前往尖沙咀，只需20分鐘，但乘搭巴士則需時44分鐘，乘搭東鐵在九龍塘站轉乘地鐵亦需31分鐘。相對於7元的巴士收費，乘客願意支付的時值票價是10.8元(即7元+(0.16元x(44分鐘-20分鐘)))，相對於乘搭東鐵(經九龍塘站)轉乘地鐵的10.7元收費，有關的時值票價為12.5元(即10.7元+(0.16元x(31分鐘-20分鐘)))。尖沙咀支線的票價將會是7.6元<sup>註</sup>，遠較時值票價為低。
- (d) 地下鐵路有限公司(下稱“地鐵有限公司”)已同意，向在尖東站轉車的乘客提供1.5元的轉乘折扣。

---

<sup>註</sup> 會議紀要所引述的票價是指八達通成人單程車費。

5. 九鐵主席亦表示，尖沙咀支線的建造費用高達41億元。根據尖沙咀支線的票價及其預計的乘客量，該支線所帶來的車費收入僅勉強足夠收回該支線的營運成本，遠遠不足以抵銷有關的資本資產折舊。

6. 九鐵署理行政總裁黎文熹先生亦借助投影片向事務委員會簡介如何計算出乘搭東鐵使用尖沙咀支線的時值票價，以及尖沙咀支線的實際票價與時值票價的比較為何。他亦表示，東鐵乘客轉乘77M(地鐵九龍站至尖東站)及78號(維港灣至漢口道)專線小巴，將可享有1元的轉乘折扣。此外，由2004年11月7日起，K16免費穿梭巴士將會往來尖東站及南昌站。

(會後補註：九鐵在是次會議席上提交的簡報資料其後於2004年10月18日隨立法會CB(1)54/04-05號文件發出。)

以時值釐定票價的方法

7. 何鍾泰議員表示，由於尖沙咀支線票價是以時值作為基礎計算出來，因此，九鐵須闡述如何得出新界東北居民的時值(即每分鐘0.16元)，此點至為重要。根據九鐵提供的資料，在計算時值時只考慮到行車時間，而沒有顧及車站是否近便及乘車環境等相關因素。他亦評論說，來自不同收入組別及地區的居民應有不同的時值，而時值與可節省的時間兩者之間的關係不應呈直線狀態。

8. 九鐵主席表示，該公司亦曾就西鐵進行過類似的乘客調查，而當時得出的時值是每分鐘0.2元。目前就尖沙咀支線進行調查的對象是新界東北的準乘客。他引述例子，根據運輸署於2003年1月在全港進行的時值調查，包括公共交通及私家車駕駛者的時值是0.78元。倘若不包括私家車駕駛者，時值則為0.48元。他表示，新界東北及西北居民的時值較全港的數字低，主要原因是有許多交通工具可供新界東北及西北的乘客選擇，因此這些地區的公共運輸市場的競爭非常激烈。

9. 何鍾泰議員表示，除非獲得如何計算出新界東北居民時值(即每分鐘0.16元)的全面資料，否則他難以對時值及以時值釐定票價的方法作進一步評論。

10. 李鳳英議員亦表示關注缺乏九鐵進行乘客調查的資料，尤其是新界東北居民的時值計算方法。她評論說，除了行車時間及票價水平外，市民選擇交通工具時，良好的乘車環境亦是一個重要的準則。

11. 九鐵主席回應林健鋒議員時表示，尖沙咀支線的票價是根據時值原則釐定，而該項原則已考慮到市民的接受程度及市場競爭力。在釐定票價的過程中，東鐵不同車程目前的乘客量並非重要的考慮因素。

12. 鑑於委員的關注，主席要求九鐵提供詳細資料，述明如何計算出新界東北居民的時值。九鐵主席表示同意。

#### 尖沙咀支線的票價

13. 九鐵署理行政總裁回應劉千石議員的詢問時表示，現時由新界任何一個車站乘搭東鐵前往九龍塘、旺角或紅磡的票價是劃一的。舉例而言，乘搭東鐵由沙田前往九龍塘／旺角／紅磡，收費同樣是5.1元。

14. 劉千石議員注意到乘搭東鐵由沙田直接前往尖沙咀的票價將為7.6元，他質疑尖沙咀支線的票價是否已偏離東鐵現行的車費結構，因為乘客將須多付2.5元，才可繼續前往尖沙咀的車程，而現時該3個位於市區的東鐵車站之間，並沒有遞增票價。

15. 九鐵主席表示，東鐵設有按區域計算收費的系統，劃分了4個不同的收費區。由於九龍塘站、旺角站及紅磡站屬於同一區，因此乘搭東鐵由新界某個車站前往該3個市區車站中的任何一個的票價是相同的。九鐵認為將尖東站視作另一個地區來釐定票價，是適當的做法。

16. 九鐵主席又解釋，九鐵在釐定票價時，車站的地理分布一向是其中一項重要因素。以西鐵的情況而言，由於新界的某些車站之間的距離較為接近，故被歸入同一區域。反觀市區的每個車站之間相距較遠，故被列入不同的區域。他表示，東鐵及西鐵的車費結構基本上並無矛盾。

17. 陳偉業議員表示，尖沙咀支線釐定票價的方法存在問題。其中一個嚴重缺失是以時值計算票價時忽略了一個事實，就是由於本港鐵路網絡的規劃欠佳，令前往尖沙咀至中環的乘客，現時須支付高得不合理的車費。陳議員認為九鐵現時為尖沙咀支線訂定的票價過高，尤其是對於低收入人士、長者及學生而言。他強調有需要將票價定於低收入人士可以負擔的水平，並促請九鐵訂定以減輕低收入人士交通費負擔為具體目的的措施。就此，他詢問九鐵，會否向東鐵乘客提供西鐵乘客現時獲提供的月票優惠。

18. 周梁淑怡議員亦詢問九鐵會否為使用尖沙咀支線的東鐵乘客提供月票優惠。她補充，新界西北居民曾向她反映，票價優惠是他們選搭西鐵與否的一個重要考慮因素。

19. 九鐵主席在回應時表示，一如法例規定，九鐵須按審慎商業原則經營其業務。另一方面，作為一間由政府全資擁有的公司，九鐵一向重視與民生有關的因素。他表示，尖沙咀支線若要達致合理的回報率，車費收入便需為每程5至6元。現時該支線的票價已定在遠低於時值票價的水平，而遞增車費只介乎2.5至3.5元。因此，雖然九鐵的主要考慮因素是在其運作的市場上訂定具競爭力的票價，但在釐定票價的過程中，亦已適當考慮對乘客帶來的財政影響。他表示，在現行的運輸政策下，新界東北居民可以選擇多種收取不同車費的交通工具。

20. 關於為使用尖沙咀支線的東鐵乘客提供月票優惠的建議，九鐵主席表示，九鐵在西鐵通車一段時間後才向乘客推出月票計劃。以尖沙咀支線而言，現階段並無引入類似安排的計劃，但九鐵將會密切監察乘客量的情況，並在有需要時採取適當的措施。

21. 李永達議員表示，西鐵所定的票價已證實失敗，而這反映出採用時值釐定票價的方法無法準確反映市場情況。時值票價是一種掩飾，九鐵表面上就尖沙咀支線收取廉宜的票價。然而，值得注意的是，時值票價是以現有交通工具的票價為基礎計算出來，而事實上現有交通工具正收取高得不合理的票價。他重點指出，東鐵相連車站現時的遞增票價平均低於1元，但九鐵已將尖沙咀支線的遞增票價定於2.5至3.5元。他尤其覺得尖沙咀支線由紅磡至尖沙咀3.9元的單程票價過高。

22. 九鐵主席表示，西鐵的乘客調查結果顯示，乘客主要關注的是有否接駁服務，而非票價水平。有見及此，九鐵在過去數月來，大大改善西鐵各車站的接駁服務，為西鐵的服務增值，而非減低票價。乘客量由2004年初的100 000人次增至目前的170 000人次足以證明西鐵當初釐定的票價是合理的。因此，九鐵認為將釐定西鐵票價的方法套用來釐定尖沙咀支線的票價，是適當的做法，並且有信心尖沙咀支線的票價會甚具競爭力。

23. 九鐵主席又表示，時值票價可能低估了乘客願意支付的數額，因為當中並沒有加入轉乘因素。事實上，在尖沙咀支線的乘客調查受訪者當中，許多表示願意支付高於時值票價的車費。他表示，現時東鐵的市場競爭

環境與尖沙咀支線有很大分別，因此東鐵現有車站的遞增車費結構不應直接套用於尖東站。至於由東鐵紅磡前往尖沙咀3.9元的單程票價，他知悉收費2.9元的專線小巴是最常用的替代交通工具，行車時間約為10分鐘。考慮到為乘客所節省的時間及帶來的方便，九鐵認為由東鐵紅磡前往尖沙咀單程3.9元的票價甚具競爭力。九鐵署理行政總裁表示，現時東鐵一站車程的最低票價是3.2元。

24. 李永達議員認為，西鐵近月乘客量大幅上升的原因是九鐵提供月票優惠及更完善的接駁服務。而以時值釐定票價的方法一開始便忽略了這些因素。他堅持認為，尖沙咀支線及將來的新鐵路線若依然採用相同的釐定票價方法，可能會再次無法達致目標乘客量。

25. 九鐵主席表示，西鐵進行的多個乘客調查均持續反映出，市民在選擇交通工具時，票價水平並非最重要的準則。西鐵的乘客量在2004年7／8月增加了30 000至40 000人次。當時，月票計劃只推出了兩個月時間。九鐵發現乘客量的增長主要集中在南昌站、荃灣站及天水圍站。而自2004年5月1日起便提供西鐵／地鐵轉乘折扣的美孚站，乘客量的增幅並不顯著。倘若票價水平是最重要的考慮因素，美孚站的乘客量理應增長顯著。九鐵相信，乘客量增長主要是南昌站、荃灣站及天水圍站的接駁服務有所改善所致。從另一個角度來看，若西鐵降低票價後未能在車費收入方面帶來比例相稱的遞增，九鐵的財政狀況便會受到負面影響。如此降低票價便等同提供社會福利。他希望呼籲委員理解，九鐵有責任以審慎的商業原則來經營業務。

26. 劉健儀議員表示，根據九鐵迄今所作的解釋，在釐定尖沙咀支線票價方面，其主要考慮因素是與其競爭的交通工具的票價及服務。她察悉，乘搭尖沙咀支線往來沙田的遞增票價是2.5元、往來大埔是3元，往來上水及羅湖是3.5元。另外，她指出東鐵現時的跨境車程票價已包含補貼東鐵本地車程票價的成分。她詢問遞增票價有所差異的理據，以及對往返羅湖的車程收取遞增票價的理據。

27. 九鐵主席表示，收取遞增票價只不過是因為乘搭尖沙咀支線的東鐵乘客的車程延長了，九鐵為他們提供了額外的鐵路服務。至於由沙田至尖沙咀、大埔至尖沙咀及上水至尖沙咀各程的遞增票價各有差異的問題，他解釋，有關的票價模式主要反映此等車程不同的市場情況。此外，倘若有關車程收取等額的遞增票價，較短途程的乘客便要支付相對於其整個車程票價比率較高的遞增票價，而這樣可能令有關乘客受到不公平對待。

28. 劉健儀議員表示，不論乘客以哪個車站為起點／終點，他們因乘搭尖沙咀支線而延長車程所享受的額外鐵路服務本質上是一樣的，故遞增票價有所差異的理由實難以成立。她亦質疑，現時對較長車程收取較高遞增票價的做法是否與環境運輸及工務局局長表達的理念相違背。局長的理念是，在切實可行的情況下，應令公共交通工具的票價合理化，以減輕現時須長途跋涉往返工作地點並支付較多交通費市民的負擔。

29. 九鐵主席表示，尖沙咀支線的票價已較現時東鐵轉乘地鐵(經九龍塘站)車程的票價為低，而後者是現時是前往尖沙咀及中環的乘客最常用的交通模式。因此，尖沙咀支線將會為居於新界東北的居民提供另一個更加廉宜的選擇，並在一定程度上達到環境運輸及工務局局長所建議的目標。

30. 梁國雄議員表示，本港的鐵路營運以往極之依賴來自物業發展的補貼。在物業市場的泡沫爆破後，有關補貼便無以為繼。九鐵因而轉向利用市場環境來增加車費收入。他認為，向由上水和大埔前往尖沙咀的乘客收取較從沙田前往尖沙咀的乘客為高的遞增票價並不合理。他亦認為，東鐵由紅磡至尖沙咀的單程票價為3.9元，實在高得不合理。九鐵在釐定票價時所作的商業考慮屬九鐵的內部管理事宜。他作為立法會議員，主要關注的是有否適當考慮普羅市民的負擔能力，而他看不到九鐵在釐定尖沙咀支線的票價時，有考慮此項因素。

#### 政府當局對尖沙咀支線票價的立場

31. 劉千石議員問及政府當局對九鐵就尖沙咀支線建議的票價所持的立場，環境運輸及工務局副秘書長回應稱，由於有來自過境線車費收入的補貼，東鐵本地車程的票價一向以來均是相對地低廉。部分委員及新界東北的居民希望尖沙咀支線的票價跟從東鐵本地線現行的車費結構，這是可以理解的。政府當局認為，尖沙咀支線將為東鐵增值。九鐵在釐定尖沙咀支線的票價時，曾進行詳細分析，以確保票價具競爭力及獲公眾接受。與現時的情況比較，多數由新界東北前往尖沙咀及中環的乘客會繳付較低的車費。政府當局認為有需要保持九鐵的財政穩健。否則，九鐵在系統維修及服務方面的表現將會受到不利影響。政府當局希望尖沙咀支線可吸引大量乘客，並會待支線通車後，在有需要時，與九鐵探討票價優惠計劃(例如月票及轉乘折扣)的可行性。

轉乘折扣

32. 何鍾泰議員表示，乘客現時對於兩個鐵路網絡之間轉乘抱有非常負面的態度。他詢問可否提供高於1.5元的轉乘折扣，以吸引更多乘客在尖東站轉乘東鐵／地鐵。九鐵主席答稱，鑑於尖沙咀支線會吸引部分已習慣在九龍塘站轉乘東鐵／地鐵的乘客，有關的優惠已反映地鐵對乘客的承擔。地鐵極不可能願意提高轉乘折扣。何議員促請兩間鐵路公司進一步合作，以改善轉乘安排，而他期待，兩間鐵路公司的合併一旦落實，將為轉乘優惠提供更多機會。

33. 在回應周梁淑怡議員及梁國雄議員就兩間鐵路公司合併對九鐵票價及九鐵／地鐵轉乘折扣的影響提出的詢問時，九鐵主席表示，九鐵及地鐵最近已向政府當局提交合併可行性聯合報告。雖然九鐵預期一旦合併，將會有減低票價的空間，但由於合併建議仍正由政府當局與兩間鐵路公司商討之中，他不宜就合併對鐵路票價的影響發表進一步意見。

尖沙咀支線的回報率

34. 周梁淑怡議員詢問預計尖沙咀支線可帶來的非車費收入，以及若將非車費收入計算在內，尖沙咀支線的回報率為何。

35. 陳偉業議員表示，一條鐵路在計及車費收入及非車費收入後得出的資本投資回報率，是用作評估有關票價是否合理的良好基礎。根據九鐵建議的尖沙咀支線票價，來自尖沙咀支線的車費收入將是每程約3元，假設尖沙咀支線每日的乘客量為300 000人次，每年所帶來的車費收入在3億至4億元之間。相對於為數41億元的支線建設費用，回報率高達10%。因此，若尖沙咀支線每日的乘客量確實接近他的估計，九鐵就支線所建議的票價便屬超高。

36. 劉千石議員詢問，九鐵會否因應委員在是次會議上提出的意見的關注，修訂尖沙咀支線的票價。

37. 九鐵主席回應時表示，根據以下假設，尖沙咀支線在營運的初始階段每日的乘客量約為100 000人次——

- (a) 在每日使用東鐵來往紅磡並前往／來自尖沙咀的70 000人次當中，50 000人次會使用尖沙咀支線；

- (b) 在每日經九龍塘站使用東鐵及地鐵來往尖沙咀的30 000至40 000人次當中，約20 000人次會改用尖沙咀支線；及
- (c) 在每日經九龍塘站使用東鐵及地鐵來往港島的40 000人次當中，約20 000人次會改用尖沙咀支線。

38. 根據使用尖沙咀支線每日估計為100 000人次的乘客量，該支線的回報率將在3至4%之間，而鐵路的理想回報率應是7至8%之間，即平均融資成本加上1%。在營運的初始階段，支線的營運成本是每名乘客每程2.5元。尖沙咀支線的車費收入只勉強足夠支付支線的營運成本。來自零售店舖、廣告等方面的非車費收入只夠抵銷資本資產折舊的一小部分。若要全面抵銷折舊成本，便需向使用尖沙咀支線的乘客每程收取5至6元。總括而言，九鐵並沒有意圖透過尖沙咀支線牟取暴利。九鐵在為尖沙咀支線釐定票價時，已仔細考慮各有關因素，並確已顧及市民的接受程度及負擔能力。九鐵會密切監察支線的乘客量，若有需要，會研究增加乘客量的措施。

39. 九鐵主席進一步表示，短期而言，尖沙咀支線很難說得上符合成本效益。不過，鐵路的規劃是著眼於未來50年，因此，應從長遠角度看待其成本效益。從長遠角色而言，尖沙咀支線的成本效益應與九龍南線一併來看。九龍南線落成後，會將西鐵與東鐵連接起來，而尖沙咀支線將為日後的連接鋪路。西鐵現時的回報率亦甚低。預料隨著九龍南線落成，西鐵的乘客量將會顯著增加。

40. 劉千石議員察悉九鐵主席的解釋後重點指出，其他交通工具現時高昂的票價是由於乘客在東鐵與地鐵之間轉乘時，須繳付轉乘收費。對尖沙咀支線的延長車程所收取的2.5至3.5元遞增票價佔了東鐵全程票價一個相當高的百分率，而這明顯偏離了東鐵現時的車費結構。其結果是乘客須為使用支線而支付高昂的票價。

41. 陳偉業議員認為，九鐵嚴重低估尖沙咀支線的乘客量。為利便日後檢討尖沙咀支線的票價，他要求九鐵在日後的財務報告中，若乘客量超出每日估計的100 000人次，將超出部分所得的車費收入另行列出。

42. 九鐵主席在回應委員的進一步評論時表示，一如先前所述，對乘客量的估計是有穩固的基礎支持的。若真正的乘客量遠高於每日100 000人次，這將證明乘客覺得新的服務物有所值，而車費收入增加將有利九鐵的

## 經辦人／部門

財政狀況。若實際乘客量偏低，九鐵必定不會增加票價。相反，該公司會改善接駁服務及採取其他措施，增加乘客量。他強調，九鐵是一間負有服務香港市民責任的公司，該公司從沒試圖牟取暴利。就這次的情況而言，九鐵建議的票價在短期內帶來的回報率甚低。將票價定得更低會對公司的財政狀況造成不利影響，並會令公司的借貸利息成本上升。

## 藝術品及指示標誌

43. 陳偉業議員表示，市民一直籲請交通運輸機構營運者在新的運輸設施的設計當中加入藝術品的元素，並善用地方展覽藝術品，讓市民欣賞。不過，尖東站現時的設計似乎並沒有很好地顧及這點。由於尖東站會有大量本地人及遊客使用，他籲請九鐵在這方面作出改善。他建議，若成本是重要的關注點，九鐵可尋求私人贊助藝術品。陳議員亦促請九鐵改善車站內的指示標誌。他特別指出有需要加裝清晰及足夠的引路標誌，以方便乘客轉乘其他交通工具。

44. 周梁淑怡議員表示，尖東站的建築設計很基本及實用，但卻缺乏美感。市區如此重要的地點值得有更佳的建築設計。她建議在特別日子或節慶，在裝飾車站方面多花心思。她並指出，車站總體而言缺乏向乘客有效發放資訊的設施，尤其是票務資訊。例如，由於沒有票務資訊板，乘客只可在售票機確定所應購買的車票，而這會阻慢購票過程，以及令售票機產生人龍。她促請九鐵加以改善。

45. 九鐵主席感謝委員在當日特別會議舉行前的實地參觀時所提供的建議及意見，並向委員保證，九鐵會跟進有關意見及建議。關於尖東站內的指示標誌，他表示，由於車站的面積很大及有多個出口，這對九鐵帶來一定的挑戰。九鐵已在指示標誌方面花了不少心思，並會致力作出改善。

## 處理緊急情況的設施及安排

46. 李鳳英議員籲請九鐵確保尖沙咀支線為乘客提供高質素的乘車環境。她在前述的實地參觀時注意到，尖東站大多數出口只配備一部自動梯，而部分走廊頗為狹窄。她因而詢問有何額外的行政措施，以確保車站內的人流可暢順移動。鑑於尖東站的實際布局頗為複雜及預期站內會有大量人流，李議員亦關注在出現緊急情況時，是否有足夠設施及行政安排處理人群控制及疏散工作，以保障市民的安全。

47. 九鐵主席表示，基於空間及成本效益方面的考慮，鐵路車站內各個出口只配備一部自動梯屬慣常情況。自動梯的運行方向會參照每日不同時段主要人流的潮水式移動方向加以調整。他並表示，由於空間所限，行人隧道網麼地道一段只配備單向自動行人道。同樣地，自動行人道的運行方向會參照主要人流的潮水式移動方向調整。至於乘車環境方面，他表示，待尖沙咀支線通車後，行走東鐵的列車將由12節車卡組成。與地鐵8節車卡的列車相比，東鐵列車的載客量會大很多。

48. 九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生表示，尖東站的設計必須符合有關規定，以確保在出現緊急情況時保障乘客安全。寬15米的車站月台及自動梯／樓梯有足夠容量，應付由一列滿載列車湧出的乘客流量，以及同時由大堂進入一列空的列車的乘客流量。車站內的往來設施有足夠容量在出現緊急情況時，令乘客可在指定時間內疏散。

49. 九鐵署理行政總裁補充，尖東站的安全設施是經過與政府有關部門充分商討後，再小心設計出來的。在出現緊急情況時，會觸發內置裝置進行人群控制及疏散工作。

50. 李鳳英議員察悉九鐵的解釋後表示，過去發生鐵路事故時，應變機制的承諾反應時間與實際反應時間之間時常有差異。她重點指出，鑑於尖東站的規模及預期會有大量乘客使用，有足夠用於處理緊急情況的設施及程序至為重要。她要求在這方面有非常明確的保證。

51. 環境運輸及工務局副秘書長同意李鳳英議員的意見，認為有足夠用於處理緊急情況的設施及程序非常重要。他表示，香港鐵路視察組、消防處及其他有關部門曾與九鐵緊密合作，參與有關系統、設備及程序的測試及演習，並曾仔細檢討其是否足夠及可靠程度，以確保完全符合有關規定。他向委員保證，政府當局會在尖沙咀支線通車後，繼續密切監察這方面的情況。

52. 主席對委員及政府當局和九鐵的代表表示感謝。

## II. 其他事項

53. 議事完畢，會議於上午11時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2004年11月12日