

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1002/04-05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1月7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  
周梁淑怡議員, GBS, 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：涂謹申議員  
張學明議員, SBS, JP

缺席委員：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

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2  
朱曼鈴女士

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  
歐陽月華女士

### **參與議程第V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  
羅智光先生

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

### **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**

副車務總監  
麥國琛先生

車務主管  
劉焯民先生

對外事務經理  
蘇雯潔女士

### **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**

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

### **九龍倉置業發展有限公司**

業務發展董事  
梁榮宗先生

首席經理——銀行及對外事務  
易志明先生

助理工程總監  
黃錦雄先生

### **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

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)5  
歐詠琴女士

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)462/04-05 —— 2004年11月19日會議  
號文件 的紀要)

2004年11月19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3月4日下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)609/04-05 —— 待議事項一覽表；及  
(01)號文件

立法會CB(1)609/04-05 —— 跟進行動一覽表)  
(02)號文件

3. 經商議後，委員同意於2005年3月4日舉行的下次會議上，討論以下事項：

(a) 王國興議員及劉江華議員建議的鐵路事故及香港鐵路系統的表現，重點特別放在有需要就列車服務延誤引入額外的表現指標，以加強鐵路安全及服務表現；以及由Lloyd's Register Rail公司進行獨立檢討的結果及建議；及

(b) 劉江華議員建議討論馬鞍山鐵路，重點特別放在最近的列車服務延誤事故及鐵路系統的整體服務表現，包括鐵路運作對毗鄰居民造成的噪音影響及迄今已採取的補救行動。

4. 鄭家富議員建議，因應由兩間鐵路公司所提交的“合併聯合報告”內所載的建議，小組委員會或須跟進訂於是次會議上討論的“沙田至中環線”的事項。

#### IV 鐵路事故及香港鐵路系統的表現

(立法會CB(1)609/04-05 —— 政府當局提供的資料  
(03)號文件 文件)

5. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)609/04-05(03)號文件)。

6. 地鐵有限公司副車務總監麥國琛先生借助電腦投影片，向委員簡介題為“地鐵有限公司的服務表現及鐵路安全改善措施”的資料便覽(立法會CB(1)609/04-05(03)號文件附件A)的要點。

(會後補註：地鐵於會議席上提交一套簡介材料，其後已隨立法會CB(1)667/04-05(01)號文件發給委員。)

7. 九廣鐵路公司運輸高級總監李殷泰先生借助電腦投影片，向委員簡介題為“九廣鐵路公司的服務表現及鐵路安全改善措施”的資料便覽(立法會CB(1)609/04-05(03)號文件附件B)的要點。

(會後補註：九鐵於會議席上提交一套簡介材料，其後已隨立法會CB(1)667/04-05(02)號文件發給委員。)

#### 政府監察的成效

##### 表現指標

8. 鄭家富議員察悉，由2004年1月至11月，地鐵發生引致持續8分鐘或以上服務延誤的事故每月平均是10.8宗，而東鐵同期則是1.73宗。儘管這兩個數字有重大差別，但地鐵系統及東鐵出車率的差別很輕微，分別是99.9%及99.88%。他因而質疑現行表現指標能否有效反映兩條鐵路的服務表現。鄭議員強烈認為，政府應就鐵路服務延誤引入額外的表現指標，以便加強鐵路安全及服務表現。

9. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2在回應時強調，政府在訂定表現指標方面定出甚高的標準，甚至較

其他先進城市更為嚴格。以新加坡為例，根據已掌握的資料，在列車正點率方面的表現要求是，到站列車為94%，而離站列車則為96%。但在香港，列車正點率的要求定在98%。她表示，每次發生鐵路事故後，運輸署及香港鐵路視察組亦會與有關的鐵路公司跟進事件，並要求提交事故報告。運輸署及香港鐵路視察組會進行調查，就初步確定的事故原因及須即時採取的行動，向有關的鐵路公司提供意見。此外，亦會監察確定事故根源的進展及落實改善措施的情況。關於服務的可靠性及服務水平，有關鐵路公司須符合一套與政府商定的服務表現規定，包括列車服務供應率、列車服務準時程度率及乘客行程準時性。運輸署透過審查兩間鐵路公司定期提交的報告，監察其服務表現。

10. 關於列車正點率的計算方式，運輸署首席運輸主任解釋，在計算各鐵路線的比率時，會考慮多個相關因素，包括運作列車的數目、延誤的列車次及延誤的時間。對於運作班次較多的地鐵市區線，運輸署在計算有關比率時，會將每宗持續兩分鐘或以上的事故計算在內。至於班次較疏的東鐵，則會把持續3分鐘或以上的事故計算在內。因此，雖然兩條鐵路線服務延誤的平均數字有所不同，但其列車正點率相當接近。

11. 就此方面，主席表示，除東鐵外，九鐵亦營運西鐵及輕鐵。若將西鐵及輕鐵服務延誤的累計數字亦計算在內，對兩間鐵路公司的服務表現作出的比較或會較為恰當。雖然如此，她認為政府當局應考慮能否及如何改善表現指標，以便在政府對服務表現進行監察方面，反映個別鐵路線的特點或營運條件。政府當局亦應向委員提供更詳盡解釋，說明如何計算出現行的表現指標。

政府當局

12. 鄭家富議員依然不信服，在延誤事故的實際數字有如此大差別的情況下，地鐵及東鐵列車的準時率純粹因為列車服務班次的差異而得出如此接近的結果。他強烈認為，如此的表現指標不足以滿足公眾對政府當局以更嚴謹的方式監察鐵路服務的期望，並重申他的訴求，籲請政府當局正面考慮他就有需要就列車服務延誤制訂新的表現指標的建議。

13. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表明，政府對鐵路服務設有既定的規管制度。亦應承認的是，兩間鐵路公司一直以來均作出不懈努力，維持為乘客提供在安全及可靠程度方面水平很高的服務。關於列車服務延誤的問題，最重要的是確定事故根源及採取改善措施，防止事故再次發生。她進一步表示，根據運輸署的數據，地鐵在發生列車服務延誤持續8分鐘或以上的事務方面

的記錄事實上在過去數月一直在改善，由2004年10月的16宗下降至2004年12月的7宗。

14. 然而，劉江華議員關注到地鐵系統的安全記錄事實上正每況愈下。他提述地鐵引致8分鐘或以上服務延誤的事故在2003年(每月有13.3宗)及由2004年1月至11月(每月有10.8宗)期間的每月平均數字，並質疑有關情況為何與市民大眾認為地鐵系統在2004年較2003年發生更多嚴重事故的觀感有別。他認為純粹比較數字，而不考慮令廣大乘客極為關注的事故(例如路軌出現裂痕、冒煙及釋放燒焦氣味或發生巨大聲響等)的嚴重性，是沒有意義的。

15. 地鐵副車務總監答稱，公眾普遍較為關注涉及冒煙及發出異味的事故。他解釋，由於地鐵系統的設計是以故障安全保護為原則，倘若發現某個主要組件或系統發生故障，便會立即安全地煞停列車。為了把列車煞停，必須猛力啟動煞車系統，因此便會發出氣味。該氣味顯示安全裝置正在運作，乘客無須因而感到驚恐。

16. 劉江華議員依然不信服，並要求政府當局就其是否滿意地鐵現時的服務表現表明立場。

17. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，一如統計數字所反映，地鐵的紀錄事實上正在改善。但這並不意味政府當局及兩間鐵路公司安於現狀而不作改善。她向委員保證，政府當局及兩間鐵路公司在改善服務表現方面採取非常認真的態度。舉例而言，在政府當局提出意見後，地鐵已採取即時及積極的步驟，落實各項加強措施，以便進一步改善服務表現。然而，她籲請委員諒解鐵路運作是一件複雜的事情，有時出現服務延誤在所難免。為使委員易於了解，她同意在會後提供更詳盡的資料，說明由2004年1月至11月期間引致8分鐘或以上延誤的地鐵事故的實際數字，以及相關事故的概要及對乘客造成的延誤。

政府當局

18. 王國興議員不滿政府當局在此事上與兩間地鐵公司站在同一陣線，並容許兩間鐵路公司以漏洞百出的表現指標作為掩飾，因而未能保障乘客的利益。

19. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2回應時表示，政府當局擔當一個不偏不倚的規管角色，並不存在偏袒鐵路公司的情況。政府一直提醒鐵路公司在需要時改善服務表現，服務市民。

通報機制

20. 鄭家富議員關注到兩間鐵路公司有否切實遵守8分鐘的通報程序，因為有關規定只屬自願性質，而非強制執行。據他所知，在最近發生的一宗馬鞍山鐵路服務延誤事故中，九鐵在有關事故發生後11分鐘才通知運輸署。他認為政府當局應考慮措施，促使兩間鐵路公司遵守通報程序。

21. 運輸署首席運輸主任回應時表示，在發生服務延誤時，有關的鐵路公司必須在短時間內採取很多回應行動。在大部分情況下，有關的鐵路公司已遵守所商定的通報程序。運輸署曾查核所述事故，並滿意九鐵已竭盡所能，在切實可行的情況下盡快通知運輸署，並同時採取所需的復修行動。雖然略有延誤，但在當時的情況下是可以理解的。

有關外判的事宜

22. 王國興議員對政府當局如何監察地鐵將保養維修工程外判的做法深表關注。就此，他要求獲提供資料，述明地鐵現時將與安全及保養維修有關的工作外判的限度，並詢問維修人員數目減少，是否導致地鐵系統事故持續上升的原因之一。

23. 地鐵副車務總監表示，約有18%的保養維修工程已外判。他強調，地鐵員工及承辦商進行的保養維修工程均採用相同的規定及標準。地鐵對外事務經理蘇雯潔女士提述地鐵在事務委員會上次在2004年10月20日的會議上討論此事後提供的補充資料文件(立法會CB(1)300/04-05(01)號文件)，並告知委員，近年來用於進行重要的安全維修保養工作的工時並無減少。

24. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府當局知悉公眾關注地鐵將工作外判所帶來的影響。正因如此，政府當局已要求Lloyd's Register Rail公司現時進行的獨立第三者檢討加入這個環節。

25. 主席總結討論時表示，小組委員會將在訂於2005年3月4日舉行的下次會議上，與政府當局及兩間鐵路公司繼續討論此事，重點特別放在有需要為加強鐵路安全及服務表現而就列車服務延誤引入額外表現指標；以及Lloyd's Register Rail公司進行獨立檢討的結果及建議。



**V 九龍南線**

- (立法會CB(1)609/04-05 —— 政府當局提供的資料  
(04)號文件 文件；及  
(立法會CB(1)656/04-05 —— 油尖旺區議會主席於  
(01)號文件 2005年1月5日的來  
函，當中夾附18區區議  
會35位正、副主席聯署  
的意見書)

26. 主席請委員注意18個區議會35位正、副主席聯署的意見書，當中表明支持政府就日後在廣東道加建車站進行預備工程。
27. 石禮謙議員申報利益，他是九鐵管理局的成員。
28. 環境運輸及工務局局長表明政府就九龍南線項目加建車站的立場如下：
- (a) 九龍南線的策略性功能是連接西鐵及東鐵，為新界西北部過百萬居民提供一條快捷及方便的鐵路線，市民可乘搭西鐵，無須轉乘其他交通工具便可到達尖沙咀區，或接駁到東鐵駛經的其他地區。正因如此，是否在海港城現時所在的地點加設新站，不會影響九龍南線的策略性功能。
  - (b) 儘管社會上部分人士希望加建該車站，但政府當局須考慮加建車站的成本效益問題，興建該車站需額外動用18億元，而日後運作亦需更多公帑。大家必須緊記，票價相應提高，最終會加重乘客的負擔。
  - (c) 九龍南線項目下擬建的西九龍站，建站的地點事實上將會是廣東道政府合署的現址。該地點實際離中港城及海港城不遠。
  - (d) 九龍南線通車後，3個鐵路站(即地鐵尖沙咀站、九鐵尖東站及九龍南線的西九龍站)會為尖沙咀區提供方便的服務。西九龍站的選址已顧及現有鐵路站的服務範圍。因此，《鐵路發展策略2000》中建議的九龍南線方案並不包括在廣東道南部設站。
  - (e) 乘客由西九龍站步行至中港城及海港城以北的地方，只需約4分鐘。此外，九鐵已決定將中間道下面的行人隧道延伸至北京道現有的行人隧

道，從而將由尖東站前往廣東道以南及天星小輪碼頭附近地區的步行時間，縮短至7至10分鐘。簡而言之，即使不在海港城設站，來往海港城依然十分方便。除此以外，對市民而言，步行是一項健康的運動。

- (f) 九倉已清楚表明，九鐵應承擔增建車站的全部費用。此外，九倉亦明言，加設車站須拆卸及重建整個海港城，而為了令重建計劃在財務上可行，建築事務監督須給予約600 000平方呎的額外建築樓面面積，估計值40億至90億元。有關的額外建築樓面面積約等於該站所需面積(約280 000平方呎)至少兩倍。
- (g) 政府的運輸政策很清晰，批出的土地只可以用於支持提供公共運輸基建。政府永遠不會為補貼私人發展商而批出土地發展權。
- (h) 在鐵路計劃方面，興建鐵路車站佔整體成本的最大部分。由於現有的地鐵及九鐵系統大致上已滿足了尖沙咀區的運輸需要，加建車站所帶來的邊際乘客量將會微乎其微。由於加建車站並不符合成本效益，無可避免會導致西鐵票價上升。政府當局相信，很多乘客都不願意為此付出代價。
- (i) 由於缺乏與該項計劃相關的基本理據及合理的成本效益，政府當局已作出決定，展開不加建車站的九龍南線的工程。這是考慮過乘客的方便程度及審慎投資公帑的因素後，經審慎思量才作出的決定。

29. 環境運輸及工務局局長在回應主席時表示，政府當局曾考慮18個區議會聯署者所提出的要求，為日後加建車站進行預備工程的方案。然而，有關的預備工程將需耗資約5億元，因為這會涉及加大鑽挖的隧道。此外，日後能否物色到加建車站的合適地點仍是未知數。因此，不會進行任何預備工程。

30. 九龍倉置業發展有限公司首席經理——銀行及對外事務易志明先生提述九倉於會議席上提交的意見書，並強調以下各點，供委員考慮：

- (a) 九倉早在2004年10月致九鐵的函件中，已提及其要求給予額外建築樓面面積，作為重建方案

的先決條件。九倉並非在最後一分鐘才提出此要求。

- (b) 九倉根據“認可人士及註冊結構工程師作業備考第233號”所載的相關條文，計算出其要求獲給予的約600 000平方呎額外建築樓面面積。有關備考載述提供土地作為交換撥出土地／地方專作公眾通道用途的一般指引。此項要求是根據現行的常規而提出。九倉曾多次作出公開聲明，表示該公司不會參與任何涉及“利益輸送”的協議。
- (c) 在2003年，是九鐵就於海港城加建車站一事主動聯絡九倉。九倉知悉該站將會帶來的交通效益，在有關過程中擔當了推動者的角色。
- (d) 由於政府已宣布不會加建車站的決定，九倉與此事已沒有任何直接關係。不過，九倉認同市民普遍的意見，即加建車站從交通角度而言確屬必要。鑒於在上次小組委員會會議上有委員提出在九龍公園加建車站的建議，廣東道協會已提供初步設計(平面圖夾附於九倉的意見書內)，供委員考慮。
- (e) 在研究此事時，政府亦應考慮在廣東道加建車站將會帶來的社會及經濟效益。一如廣東道協會委託進行的一項顧問研究結果(夾附於九倉的意見書內)所顯示，加設這樣一個車站會帶來正面的社會及經濟效益。

(會後補註：九倉提交的意見書其後已隨立法會667/04-05(03)號文件發給委員。)

31. 九鐵署理行政總裁黎文熹先生在回應九倉提出的(a)點時表示，九鐵並不涉及任何與給予額外建築樓面面積有關的討論，因為這是九倉與政府之間的事。

32. 為了讓委員就此事進行更徹底的商議，主席建議將“沙田至中環線”的下一個事項，押後至訂於2005年3月4日舉行的下次會議上討論。委員對此表示贊同。

33. 王國興議員特別指出加建車站將會帶來的交通效益時，他對於有關各方未能就興建該個車站達成協議表示失望。作為18區區議會聯署意見書的其中一位簽署人，他籲請環境運輸及工務局局長尊重區議會的要求，

並對此作出積極的回應。他亦詢問政府當局會否進一步考慮廣東道協會所建議在九龍公園設站的方案。

34. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局知悉公眾希望在廣東道加建車站。不過，為了只有部分人可享受的額外方便，便要付出龐大代價。作為公共開支的管制人員，她有責任確保善用公帑。與其動用數十億元加建新站，她強調從運輸規劃的角度而言，乘客步行不超過10分鐘是可以接受的事。在善用公帑的相同原則下，政府不會考慮在九龍公園設站的方案。她請委員察悉，在過往的多項研究中，九鐵及政府當局已就可能建站的地點(包括九龍公園)進行徹底研究。

35. 王國興議員對環境運輸及工務局局長的答覆極為不滿。他其後離席，抗議局長拒絕積極考慮18個區議會聯合提出的要求。

政府當局／  
九鐵

36. 涂謹申議員並不信服環境運輸及工務局局長的答覆，並要求政府當局及九鐵向委員提供文件，述明他們先前考慮九龍公園方案的過程。他亦詢問政府有否考慮透過額外收費來資助加建車站的可行性。

37. 周梁淑怡議員對於政府指加建的車站從運輸角度而言並非必要的立場提出質疑，並指出，《鐵路發展策略2000》未有為九鐵南線項目在廣東道該部分設站以連接尖沙咀東部及西部，在規劃上是一項失誤。她強調，從運輸規劃的角度而言，應在最繁忙的位置設置鐵路車站，以方便乘客出入往來，即使這樣做未必符合成本效益。她進一步表示，依照國際標準，兩個車站之間相距不應超過500米。要乘客每天步行很長的路程明顯違反公眾利益。周梁淑怡議員提述政府當局在此事上立場強硬，並質疑九鐵是否有自由就此事作決定。

38. 石禮謙議員表示，他作為九鐵管理局成員可證明，九鐵南線不加建車站是管理局的一致決定，因為管理局考慮到此個車站對整個項目在財政上的可行性所帶來的負面影響。

39. 劉秀成議員認為，就鐵路車站之間的距離而言，九鐵南線在西九龍站與尖東站之間設置一個車站的做法較為可取。劉議員提及他在上次會議上提出在九龍公園加建車站的建議時表示，他對於九鐵未有就該項建議所涉及的技術困難提供他所要求的資料表示失望。

40. 關於是哪一方主動提出在海港城範圍內加建車站的問題，九鐵署理行政總裁指出，在2002年9月，九倉

九鐵

董事Lawrence先生致函九鐵，探討配合九倉物業的重建計劃，可否在海港城的範圍內加建車站。在2003年較後時，九鐵經研究在廣東道站地底加建車站位置的所有可能方案後接觸九倉，以確定可否及如何在海港城範圍內加建該車站。關於九龍公園方案的技術可行性，九鐵署理行政總裁請委員留意廣東道協會所提交的規劃圖的注釋，即應對以隧道貫穿現有建築物地基的可行性作進一步的詳細研究。由於現有建築物的樓齡甚高，這將構成無法接受的風險。他承諾九鐵會在會後提供劉秀成議員所要求的有關補充資料。

41. 環境運輸及工務局局長指出，一般而言，鐵路車站相距400至800米屬可以接受。她強調，政府在動用公帑興建運輸基礎設施時，有責任在方便與成本效益兩方面的考慮之間作出平衡。若純粹因為興建一個“有當然好”但並非絕對必要的車站，結果導致乘客承受額外車費的壓力，這將違反公眾利益。

42. 劉江華議員對於九鐵及九倉未能就加建車站一事達成協議表示遺憾，並重申，乘客每天均須步行超過10分鐘由尖東站前往廣東道的情況屬不能接受。鑒於九龍南線具有連接西鐵及東鐵的策略功能，並為新界西北及東北超過300萬居民提供服務，他無法接受政府當局有關加建的車站從運輸角度而言並非必要的聲稱。不過，他提及九倉在席上提交的九龍公園方案的初步設計時詢問，九倉會否考慮作出更大的讓步，以便此事可得到圓滿解決。

43. 陳偉業議員表示，雖然大家都希望設置該個額外的車站，但不應再讓九龍南線項目拖延下去，因為其早日落成會為新界西北居民帶來運輸方面的重大裨益。作為一名區議員，他認為18個區議會35位正副主席聯署的意見書不能被視作代表所有區議員的意見。他個人認為，成本效益是此事的重要考慮因素。他因而詢問，九倉認為是否仍有可能與九鐵達成一項既符合其商業原則又不會在車費壓力方面對公眾利益造成損害的協議。

44. 易志明先生答稱，九倉已作出多方面的實質性讓步，希望促成興建該個額外的車站。九倉作為商業機構，不會拒絕任何有利可圖的營商機會。然而，九倉堅持，興建鐵路及車站是作為公共基建公司的九鐵的責任，而九倉作為私人業主，其責任是拆卸及重建其物業，騰出地盤讓九鐵加建車站。九倉認為，維護此項原則符合公眾利益。

45. 林健鋒議員詢問，政府當局有否因應香港與內地更緊密的經濟及社會聯繫，以及個人遊旅客對交通運輸不斷增加的需求，檢討該個額外的車站在功能方面的需要。環境運輸及工務局副秘書長1確認，政府當局不時因應最新的規劃數據檢討該項目。

46. 何鍾泰議員認為，鑒於此事已到了現時的階段，政府不應再讓九龍南線項目繼續拖延下去，因為其早日落成有助改善西鐵的財政狀況。他亦反對動用5億元進行所需的預留工程，因為此舉將為乘客帶來沉重的票價壓力。展望將來，他表示最重要的是九鐵及政府當局在施工期間，盡量減少對受影響的店鋪東主及經營商的滋擾。

47. 鄭家富議員對不興建該個額外的車站一事表示遺憾，並認為，政府述明其在考慮應否興建“有當然好”的車站時所採用的原則及評估準則將會非常有用。

48. 環境運輸及工務局局長回應時表示，當局需要考慮多項因素，例如任何建議的車站的財務可行性及策略功能等。與此同時，維護政府透過只向有關鐵路公司批地以支持興建必要的公共交通基建項目的政策亦很重要。

## **VII 其他事項**

49. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年2月25日