

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)215/04-05號文件

檔 號：CB1/PS/1/04

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

有關馬鞍山鐵路的背景資料摘要

目的

本文件旨在載述由九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)興建的馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)的背景資料，並綜述議員在立法會過往舉行的多次會議席上提出的主要意見及關注事項。

背景

2. 馬鐵是一條在大圍站接駁現有九廣鐵路東鐵的新鐵路線。馬鐵共有9個車站，分別是大圍、車公廟、沙田圍、第一城、石門、大水坑、恆安、馬鞍山及烏溪沙。馬鐵可望於2004年年底或之前竣工。在通車初期，馬鐵列車的班次將約為每兩分半鐘一班，而載客量則可達到每小時每個方向32 000人次。

3. 馬鐵的路線和車站位置載於**附件A**。

融資安排

4. 在2000年5月26日，政府當局請財務委員會(下稱“財委會”)批准在“資本投資基金”項下開立為數85億元的承擔額，用以注資九鐵公司，以便展開馬鐵及九鐵紅磡至尖沙咀支線的主要工程。據財委會的文件所載，馬鐵及尖沙咀支線的初步成本預算為163億元(按付款當日價格計算)，有關的分項數字如下：

	億元 (按付款當日價格計算)
建設費用	151
融資費用	12
總計	163

5. 在財委會2000年5月26日的會議上，政府當局表示已研究九鐵公司的資本結構、借貸能力、物業發展建議及其他需要進行的項目(例如西鐵及上水至落馬洲支線)，以評估該公司的借貸能力，並為馬鐵及尖沙咀支線擬定舉債與注資各佔適當比例的融資方案。政府當局已與九鐵公司定出最理想的融資安排，該項安排既可盡量少用公帑，亦可讓九鐵公司以最符合成本效益的方式運用其資金。建議的融資安排如下：

億元 (按付款當日價格計算)	
九鐵公司借貸	78
政府注資	85
總計	163

物業發展

6. 政府當局亦表示，九鐵公司擬向政府申請批出馬鐵沿線大圍車站和車廠、利安(現改稱“烏溪沙”)及沙田頭(現改稱“車公廟”)車站，以及兩幅分別位於火炭和何東樓的東鐵用地的上蓋物業發展權，作為對該公司借貸計劃的支持。根據當時的估計，此等物業發展會帶來高達43億元的利潤，而所得利潤可用以償還九鐵公司的債務，從而令該公司在新鐵路通車初期的財政狀況更為穩健。此外，政府及九鐵公司已原則上同意，如物業發展帶來的利潤高於預計數額，除非多出的利潤須撥作推行其他鐵路發展計劃，否則均須以派發特別股息的方式悉數支付予政府。

7. 財委會在2000年5月26日會議上批准從資本投資基金撥出85億元，用以注資九鐵公司，以便建造馬鐵及尖沙咀支線。

主要基建工程

8. 政府當局表示，為配合馬鐵通車，當局須進行若干基建工程。為此，政府當局曾向財委會提交多項撥款申請，以供審批。有關詳情載於下文各段。

9. 財委會在2001年3月9日批准進行馬鐵部分主要基建工程的撥款申請。工程項目包括興建4條分別位於大圍站、車公廟站、大水坑站和恆安站的行人隧道，以及興建一條連接第一城站的行人天橋。按付款當日價格計算，估計所需費用為1億1,790萬元。有關建議的詳情載於PWSC(2000-01)86號文件。

10. 財委會在2002年5月24日批准當局的撥款申請，以便在同時是現有東鐵車站和日後馬鐵車站的大圍站及馬鐵烏溪沙站，分別興建一個公共運輸交匯處。按付款當日價格計算，估計所需費用為9,210萬元。有關建議的詳情載於PWSC(2002-03)18號文件。

在過往會議上提出的主要意見及關注事項

11. 關於馬鐵的規劃及實施，議員提出了若干關注事項，包括該鐵路線與其他鐵路線在市區的銜接問題、東鐵的載客量能否應付日後的需求及大圍站過分擠迫的情況，以及工程計劃在施工及運作期間造成的噪音影響。在欠缺一條直接連接九龍的鐵路的情況下，議員對於馬鐵通車後的商業效益亦提出關注。

12. 關於進行主要基建工程的事宜，委員認為應審慎進行公共運輸交匯處的設計工作，以確保提供足夠的淨空高度及充足的通風和照明設備。當局應提供足夠的設施，以應付乘客及各種公共交通工具的需求。

13. 2000年5月26日財委會會議及2001年1月4日鐵路事宜小組委員會會議的相關紀要摘錄，分別載於**附件B**及**附件C**，供委員參閱。

14. 應委員的要求，政府當局於2001年1月13日提供資料文件，說明大圍站及烏溪沙站的公共運輸交匯處的設計、因馬鐵的建造工程及運作所造成的噪音影響，以及馬鐵通車後東鐵列車服務是否足夠。有關文件載於**附件D**。

15. 政府當局曾先後於2004年1月8日及6月29日，向小組委員會匯報各項工程計劃的進展情況，以及馬鐵通車後的初步公共交通計劃。

16. 小組委員會關注到為配合馬鐵通車而實施的公共交通服務重整計劃，以及九鐵公司將採取何種措施以確保此條鐵路線的暢順運作。小組委員會亦籲請政府當局及九鐵公司制訂具競爭力的定價策略，並提供方便的轉乘設施及接駁服務，以提高新鐵路線的吸引力。

17. 應委員的要求，政府當局於2004年8月提交有關馬鞍山鐵路及專利巴士的交通服務表現和方便程度比較的補充資料。有關文件載於**附件E**。

18. 政府當局及九鐵將於2004年11月19日向小組委員會簡報馬鐵的最新進度及因應馬鐵通車而加強協調公共交通服務的事宜，並將於交通事務委員會2004年11月26日的會議上，向該事務委員會簡報馬鐵票價的事宜。

19. 相關文件一覽表載於**附件F**。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年11月12日



立法會

Legislative Council

立法會FC162/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱並經主席核正)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第12次會議紀要

日 期 : 2000年5月26日(星期五)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 夏佳理議員(主席)
陳鑑林議員(副主席)
丁午壽議員
田北俊議員
朱幼麟議員
何秀蘭議員
何承天議員
何俊仁議員
何敏嘉議員
何鍾泰議員
李永達議員
李柱銘議員
李啟明議員
李華明議員
呂明華議員
吳亮星議員
吳清輝議員
周梁淑怡議員
馬逢國議員
涂謹申議員
張文光議員
許長青議員
陳國強議員
陳婉嫻議員
陳智思議員
陳榮燦議員
梁智鴻議員
梁劉柔芬議員
梁耀忠議員
程介南議員

單仲偕議員
黃宏發議員
黃容根議員
曾鈺成議員
楊森議員
楊耀忠議員
劉千石議員
劉江華議員
劉皇發議員
劉健儀議員
劉漢銓議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員
鄭家富議員
司徒華議員
羅致光議員
譚耀宗議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

缺席委員 : 何世柱議員
李卓人議員
李家祥議員
李國寶議員
吳靄儀議員
陸恭蕙議員
黃宜弘議員
楊孝華議員
霍震霆議員

出席公職人員 : 俞宗怡女士
林鄭月娥女士
黎以德先生
梁百忍先生
岑共社先生
譚榮邦先生
許趙健先生
曾梅芬女士
郭立誠先生
何鑄明先生
麥齊光先生
詹伯樂先生
黎文熹先生
李鏡權先生
蔡淑嫻女士
梁湛添先生
庫務局局長
庫務局副局長(1)
教育統籌局副局長(3)
教育署助理署長
建築署總技術顧問
駐北京辦事處副主任
建築署總物業事務經理
政府產業署副署長
庫務局副局長(2)
運輸局副局長
路政署鐵路拓展處處長
九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監
九廣鐵路公司財務及管理高級總監
九廣鐵路公司東鐵支線總監
環境食物局首席助理局長
機電工程署署長

林錦權先生	機電工程署總工程師(能源效益)
陳鄭蘊玉女士	教育統籌局首席助理局長(9)
韋冠文先生	學生資助辦事處監督
李國彬先生	教育統籌局首席助理局長(5)
毛潤明先生	職業訓練局首席教育主任
祝建勳先生	教育統籌局副局長(1)
李美嫦女士	教育統籌局首席助理局長(1)
張建宗先生	勞工處處長
栢志高先生	公務員事務局副局長
陳松青先生	公務員事務局首席助理局長
列席秘書	：吳文華女士 助理秘書長1
列席職員	：楊少紅小姐 總主任(1)3 林余佩馨女士 高級主任(1)2

* * * * *

經辦人／部門

項目2 —— FCR(2000-01)15

資本投資基金

總目957 —— 九廣鐵路公司

◆新分目「馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線」

13. 議員察悉，現行建議包括馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)的撥款申請。交通事務委員會主席劉健儀議員表示，儘管該事務委員會屢次促請政府當局在落實各項建議前，先行公布第二次鐵路發展研究(下稱“第二次研究”)的結果，以作事前諮詢，但政府卻在完全沒有諮詢該事務委員會的情況下，於2000年5月25日公布《鐵路發展策略2000》，事務委員會對此感到失望。劉健儀議員特別強調，馬鞍山鐵路將於2004年落成，但屬於沙田至中環線一部分的第二條連接大圍與九龍的鐵路預計於2008至2011年間才完成，因此兩條鐵路在落成時間上的差距會引起問題。

14. 運輸局副局長回應時表示，當局已於去年公布第二次研究的中期報告，以作諮詢，而當中提出的建議大致上與《鐵路發展策略2000》的建議相同。然而他指出，《鐵路發展策略2000》只概括介紹擬建的鐵路，當

局現時仍就確實的路線、車站位置及其他技術安排的細節進行諮詢。

15. 劉健儀議員對於該事務委員會未能討論此課題仍感不滿。不過，為免進一步延誤有關的鐵路工程計劃，她表示仍會支持現行建議。

16. 鄭家富議員表示，民主黨的議員支持興建尖沙咀支線，但不支持興建馬鞍山鐵路，除非當局就第二條連接大圍與九龍的鐵路作出確實的承諾。他詢問可否把該兩項鐵路工程計劃分開考慮及表決。

17. 運輸局副局長答覆時確認，馬鞍山鐵路及尖沙咀支線將為東鐵支線的主要部分，兩者的服務互相關連。因此，政府當局不會分拆現行建議。

18. 劉慧卿議員表示，前綫的立法會議員支持當局發展鐵路系統，以便更有效地保護環境，但她強調，鑑於大圍車站現時的擠塞情況，當局有必要在2008年前及時建成一條與馬鞍山鐵路連接的鐵路。

19. 劉江華議員表明，由於政府當局承諾興建第二條連接大圍與九龍的鐵路，因此他會支持現行建議。不過，他詢問可否首先加快興建大圍至鑽石山的一段，以方便前往東九龍及港島東的乘客。何鍾泰議員亦贊同此項建議，認為當局應積極考慮分階段興建該第二條鐵路。

20. 運輸局副局長理解議員及沙田居民就早日興建連接大圍與九龍鐵路所表達的關注。但他指出，由於鐵路的建造工程一般需時約8至10年，因此竣工日期不可能大幅提前。此外，沙田至中環線亦會受到其他因素所限制，例如灣仔填海工程的時間表。他又表示，根據顧問報告，現時東鐵大圍至九龍塘線到2011年才會達致飽和。

21. 關於可否分階段興建沙田至中環線，運輸局副局長確認，當局會容許準鐵路營辦商分階段興建該條鐵路線，但必須考慮乘客需求等因素。九廣鐵路公司財務及管理高級總監表示，如有需要及符合商業效益，九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)會考慮分階段興建鐵路的方案。

22. 何鍾泰議員支持現行建議，但不同意政府當局謂興建一條鐵路需時約8至10年。他促請政府當局審慎檢討可否提早在2008年前完成第二條連接大圍與九龍的鐵路，就他記憶所及，地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)以往各條支線均在更短的時間內落成。

23. 運輸局副局長向議員保證，政府當局會在《鐵路發展策略2000》的諮詢工作完成後，盡早就沙田至中環線作出決定。至於可否加快建造工程，路政署鐵路拓展處處長解釋，由於近年已制定處理對環境造成影響及反對意見的法例，因此工程計劃須更長時間完成所有法定程序，例如刊登憲報及處理反對意見。根據西鐵第一期及地鐵將軍澳支線工程的經驗，他指出8年的建造期難以進一步縮短。

24. 劉健儀議員及黃宏發議員對於在欠缺第二條連接大圍與九龍／港島的鐵路的情況下，擬建的馬鞍山鐵路是否具有商業效益表示懷疑。黃宏發議員認為，乘坐巴士由馬鞍山前往九龍會更為快捷。他又指出，由於某些物業發展商在數年前已表示感興趣，當局或可委託發展商建造有關鐵路，並邀請有興趣的公司經營鐵路。

25. 關於馬鞍山鐵路是否具有商業效益，九廣鐵路公司財務及管理高級總監指出，乘客可以在日後經擴建的大圍車站轉乘往九龍方向的列車，相當方便。此外，由於鐵路不會出現交通擠塞的情況，因此是一種可靠且具競爭力的交通工具。馬鞍山鐵路將來的車費亦會具競爭力。

26. 劉慧卿議員關注日後沙田至中環線的車費水平，並詢問假如把該項工程計劃批給地鐵公司，會否招致更高費用，因為該公司的網絡必需與九鐵公司經營的東鐵銜接。運輸局副局長回應時指出，不管沙田至中環線的準經營商是哪一間機構，均需作出銜接安排，因為該鐵路部分沿線車站(例如鑽石山及金鐘站)屬地鐵公司擁有，而部分車站(例如大圍及紅磡)則屬九鐵公司擁有。

27. 關於車費水平方面，九廣鐵路公司財務及管理高級總監表示，由於考慮到必需維持擬建的馬鞍山鐵路的競爭力及乘客的負擔能力，因此當局會在該鐵路臨近落成啟用時才釐定車費。他澄清，8.2元的基本車費純屬假設數字，用以作出財政預測。運輸局副局長補充，雖然車費是由有關的鐵路公司自行釐定，但他相信該公司在訂出其車費時必定會考慮到其他交通工具的車費。

28. 劉慧卿議員要求政府當局保證，在馬鞍山鐵路落成啟用後，區內仍會提供巴士服務，以維持競爭及為居民提供選擇。運輸局副局長回應時確認政府當局的政策立場，就是鐵路與巴士服務將會並存。

29. 劉江華議員詢問，此項工程計劃對馬鞍山中心居民的噪音影響為何。九廣鐵路公司東鐵支線總監回應

時確認，由於採取噪音消減措施，因此噪音影響會維持在55分貝的法定上限以內。

30. 關於會否在顯徑設置車站，九廣鐵路公司東鐵支線總監確認，該公司已在大圍車廠南面預留一幅用地。倘若有充分的需求，該公司可在顯徑設置車站。

31. 劉慧卿議員問及當局就馬鞍山鐵路接獲的67份反對意見。運輸局副局長答覆時表示，大部分反對意見均與工程計劃的噪音及對景觀造成的影響有關，而政府當局已就此向反對者作出詳細的解釋。在1 035份內容相同的反對意見中，超過250份已被撤回。部分反對意見則批評缺乏第二條連接九龍的鐵路。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監補充，為了釋除居民對擬建馬鞍山鐵路的環境影響的疑慮，九鐵公司曾舉辦多項展覽。該公司亦已就馬鞍山鐵路及尖沙咀支線取得環境許可證。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監說明，根據計算所得，馬鞍山鐵路在清晨時分對最受噪音影響的地方造成的噪音影響，不比窗口式冷氣機所引致的噪音影響為大。

32. 關於負責就反對意見進行聆訊並由獨立人士組成的委員會(下稱“獨立委員會”)的成員組合，運輸局副局長告知議員，該委員會的主席是交通諮詢委員會的委員，而其他成員則由其他地區挑選出來。據他匯報，當局已向所有反對者發出邀請，但當中只有27人出席該委員會的聆訊，當場並沒有表達強烈的反對意見。

33. 何俊仁議員察悉，獨立委員會會在2000年6月就尖沙咀支線方案未被撤回的反對意見進行聆訊，並會提交報告予行政長官會同行政會議考慮。他質疑，倘若通過現行撥款建議，會否事先影響行政長官會同行政會議就此事的決定，以及有關撥款如獲得通過，日後會否被中止。

34. 運輸局副局長回應時解釋，行政長官會同行政會議會研究該等未被撤回的反對意見，並會在考慮所有相關的因素後才作出決定。他確認，現行建議只要求財務委員會原則上批准85億元的承擔額，以便作為九鐵公司唯一股東的政府可在日後注資該公司。他向議員保證，在行政長官會同行政會議落實鐵路線之前，九鐵公司不會取得有關的撥款。在獲得正式的批准前，鐵路公司可考慮所接獲的反對意見，繼續進行詳細的設計。例如，九鐵公司已把尖沙咀支線的車站遷往梳士巴利道，以免對訊號山造成影響。

35. 鄭家富議員表示，民主黨的議員一直支持發展鐵路系統這種交通工具，但基於下列理由，他們會反對現行建議 ——

- (a) 由於沒有第二條鐵路疏導由大圍前往九龍的乘客，因此馬鞍山鐵路工程計劃是一項規劃上的錯誤。鑑於要到2008年甚至更後的時間才有鐵路直接連接九龍，區內15個住宅屋邨的業主立案法團及其他居民組織已就擬建的馬鞍山鐵路提出反對意見。
- (b) 根據現時的計劃，大圍車站會出現嚴重的樽頸情況。東鐵的乘客量會遠高於九鐵公司現時的預測。即使大圍車站可容納的乘客量因訊號系統的改良而得以提高，相信該車站到了2004年亦不可能應付馬鞍山鐵路及上水至落馬洲支線所帶來的額外乘客量。
- (c) 政府當局提出建造一條鐵路需時10年的論點是不能接受的，因為竹篙灣鐵路線的工程在1999年年底才獲得批准，但卻預期可在2004或2005年落成，所需的時間遠較10年為短。
- (d) 馬鞍山鐵路的商業效益非常值得懷疑。根據民主黨的調查，儘管興建擬議的馬鞍山鐵路，但約有40%的居民仍會繼續使用現有的交通工具。除非取消部分現有巴士路線或收取昂貴的火車車費，否則便不能達到8.4%的預測內部回報率，上述兩種做法均會對居民構成不利影響。

36. 運輸局副局長回應時澄清，政府當局一直同意需要為擬建的馬鞍山鐵路提供連接九龍的第二條鐵路線，但何時提供則需待第二次研究得出結果後才可決定。他再次向議員保證，雖然當局或須重整部分巴士路線，以配合環保及其他服務的需要，但不會為了馬鞍山鐵路而任意削減巴士路線。

37. 關於預測的乘客量，路政署鐵路拓展處處長指出，討論文件附件2載列的平日平均乘客量預測，是指北行及南行方向兩者的乘客流量，而早上繁忙時段每小時的乘客量僅是指南行方向。他確認，考慮到第二次研究所作的預測，政府當局認為九鐵公司的預測合理。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監補充謂，在上午8時至9時的繁忙時段，大圍車站的現有乘客需求量約為45 000人，而東鐵列車在同一時段的現有載客量則約為7萬名乘客。近年，繁忙時段的需求量已經放緩，因為並非所有

乘客均在繁忙時段乘搭火車。九鐵公司預計，馬鞍山鐵路在2004年落成前，大圍的乘客需求不會急劇上升。此外，訊號系統經改良後，東鐵列車的載客量在2004年會增加至88 000名乘客。

38. 至於竹篙灣鐵路線建造時間較短的原因，路政署鐵路拓展處處長表示，該條鐵路線的設計及建造工程相對而言較為簡單，因為該鐵路線會在一幅新的填海土地上興建，不會受到現有設施的限制。

39. 鄭家富議員仍然不接受當局解釋，並重申反對現行建議。就此方面，劉慧卿議員提到居民對大圍車站擠塞情況提出的投訴，並認為九鐵公司應作出更佳的安排，因為該公司的載客量似乎足以應付乘客需求。

40. 九廣鐵路公司東鐵支線總監回應時表示，導致擠塞的其中一個原因是乘客傾向於第4、5、6及7卡車廂上車，以方便在隨後的車站轉車。他向議員保證，擬建馬鞍山鐵路的設計，會確保乘客量得以更平均地分布於各列車車廂。議員亦察悉，九鐵公司設有乘客聯絡小組，處理乘客的投訴及建議。

41. 主席把此項建議付諸表決，31位議員贊成該項建議，11位議員反對，沒有議員棄權：

贊成的議員：

丁午壽議員	田北俊議員
朱幼麟議員	何秀蘭議員
何承天議員	何鍾泰議員
李啟明議員	呂明華議員
吳亮星議員	吳清輝議員
周梁淑怡議員	許長青議員
陳國強議員	陳婉嫻議員
陳榮燦議員	陳鑑林議員
梁智鴻議員	梁劉柔芬議員
黃宏發議員	黃容根議員
曾鈺成議員	楊耀忠議員
劉江華議員	劉皇發議員
劉健儀議員	劉漢銓議員
劉慧卿議員	蔡素玉議員
譚耀宗議員	馮志堅議員
鄧兆棠議員	
(31位議員)	

反對的議員：

何俊仁議員	何敏嘉議員
李永達議員	李華明議員

經辦人／部門

涂謹申議員
單仲偕議員
鄭家富議員
羅致光議員
(11位議員)

張文光議員
楊森議員
司徒華議員

42. 委員會通過此項建議。

* * * * *

立法會秘書處
2000年10月

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)475/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PS/2/00/1

立法會交通事務委員會

研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜 小組委員會會議紀要

日 期 : 2001年1月4日(星期四)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
劉炳章議員

缺席委員 : 劉千石議員, JP
鄭家富議員

出席會議的
非委員的議員 : 黃成智議員

出席公職人員 : 參與議程第II項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(4)
蕭偉全先生

運輸局首席助理局長(7)
溫文隆先生

路政署

鐵路拓展處處長
蔡新榮先生

鐵路拓展處副處長
馬利德先生

運輸署

總工程師／主要公路發展
陳錦信先生

應邀出席者： 九廣鐵路公司

東鐵支線總監
李鏡權先生

東鐵支線建造總經理
胡世謙先生

項目經理 —— 馬鞍山段
譚祐基先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

* * * * *

II. 馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線 —— 主要基建工程

(立法會CB(1)304/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

2. 運輸局首席助理局長(4)應主席所請，向委員簡介政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)304/00-01號文件)所載，馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)的主要基建工程的範圍，以及此等工程的開支。視乎委員的意見，政府當局計劃於2001年1月17日向工務小組委員會提出申請，把馬鞍山鐵路部分主要基建工程(包括4條行人隧道及1條行人天橋)及尖沙咀支線的主要基建工程提升為甲級工程。有關建議如獲得工務小組委員會通過，即會於2001年2月提交財務委員會審議。

3. 鐵路拓展處副處長利用投影機，向委員闡述馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的主要基建工程中各個項目的詳細圖則。

* * * * *

馬鞍山鐵路

政府當局 15. 為方便委員瞭解有關工程的技術細則，陳偉業議員要求當局提交馬鞍山鐵路工程的環境影響評估研究及九鐵公司 最終報告及可行性研究報告，供委員參閱。

(會後補註：上述報告已存放於立法會圖書館。)

公共運輸交匯處

16. 關於馬鞍山鐵路擬議主要基建工程之下的兩個有蓋公共運輸交匯處，劉炳章議員認為在設計上應作出適當安排，以便引入天然空氣及光線。此外，政府當局亦應訂定適當措施，處理公共運輸交匯處一帶可能出現的交通擠塞問題。運輸局首席助理局長(4)察悉委員的意見，並表示當局在設計公共運輸交匯處時會考慮上述各點，而在完成詳細的設計後亦會進一步作出諮詢。

噪音問題

17. 劉江華議員指出，沙田區的居民深切關注到，馬鞍山鐵路的建造工程及運作所造成的噪音對他們必然會有很大影響，尤其是恒安站及第一城站與現有的學校相距極近，僅約10米之遙；為此，他詢問政府當局將會採取何種保障措施，藉以消除居民、校方和家長的憂慮，並確保鐵路沿線附近的住宅(包括沙角邨、沙田第一城和馬鞍山中心)及區內的學校不致受到不良影響。就此，他特別問及沿鐵路線裝設的新隔音屏障與東鐵現有的隔音屏障在效能方面如何比較。

18. 運輸局首席助理局長(4)回應時表示，馬鞍山鐵路是《環境影響評估條例》(第499章)所訂的指定工程項目，故此九鐵公司必須採取適當措施把所造成的噪音滋擾減至最低，以確保符合環境許可證所訂的嚴格條件。

19. 東鐵支線總監李鏡權先生補充時解釋，馬鞍山鐵路和依靠隔音屏障紓減運作噪音的東鐵不同，它在設計及工程上均有較佳安排，可從根源處紓減鐵路噪音。他又指出，環境影響評估研究中建議採取的所有緩解措施，均是按繁忙時段內每兩分鐘有一班8節車廂列車駛過的營運情況而設計。九鐵公司有信心馬鞍山鐵路對鄰近地區造成的噪音影響，將不會超出法定的限制。在營運

初期，馬鞍山鐵路在繁忙時段會每隔兩分半鐘開出一班4節車廂的列車，因此噪音水平應會更低。

20. 然而，劉江華議員認為九鐵公司應針對實際情況採取有效的緩解措施，因為即使噪音水平低於環境影響評估研究所訂的規定，仍會對居民造成滋擾，尤其是對區內的學校而言。東鐵支線總監回應時表示，根據法例規定及環境影響評估研究的模擬數據，噪音水平應維持在55分貝以下。

21. 就九鐵公司的回應，劉江華議員質疑有何措施能夠將鐵路運作的噪音減至與一般道路的噪音水平相若。東鐵支線總監解釋，首先，馬鞍山鐵路會採用多重隔音系統，列車兩旁將裝有邊罩，而車底則會加上吸音墊，以吸收車輪與路軌接觸所產生的噪音。路軌亦會敷設在彈性底板及以橡膠承托的浮動平板上，藉以吸收震動時所產生的噪音。另一方面，高架橋的護牆將會進一步阻隔經空氣傳送的噪音，而該等護牆在建造時已留有餘地，可以由現時的1.2米進一步加高至4米。他向委員保證，雖然鐵路營運會增加附近地方的噪音水平，但九鐵公司有信心在實施上述兩組措施後，馬鞍山鐵路所經的大部分地方，包括沙田第一城位於鐵路旁邊的學校，實際上所承受的噪音水平均不會超逾55分貝，亦即《噪音管制條例》(第400章)技術備忘錄所訂明的噪音水平。東鐵支線總監應主席所請，答允提供有關馬鞍山鐵路沿線地方的日後噪音水平的詳細資料。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

九鐵公司

22. 陳偉業議員詢問，倘噪音水平未能按所作承諾維持在55分貝或以下，政府當局將會採取何種補救措施，以及會否向受影響居民作出賠償。運輸局首席助理局長(4)回應時強調，馬鞍山鐵路是《環境影響評估條例》(第499章)所訂的指定工程項目，而在環境保護署(下稱“環保署”)發出的環境許可證之下，已就該項工程的建造及營運訂定嚴格的條件。如九鐵違反有關的條件，建造工程將被中止，直至有關方面採取適當的補救措施。在此方面，九鐵公司必須聘請專業人士監察及審查工程的環境影響，以確保把所造成的噪音滋擾減至最低。為釋除委員的疑慮，他答允向環保署查證環境許可證內就有關教育機構的可接受噪音限制為何。

(會後補註：政府當局作出回應的文件已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

政府當局

大圍站的過分擠逼問題

23. 東鐵支線總監就委員有關大圍站過分擠逼情況的關注作出回應時表示，九鐵公司已一直密切監察大圍至九龍塘此主要鐵路段的乘客需求和載客量。由於預期馬鞍山鐵路會帶來額外的載客量，九鐵現正採取措施提高載客量，包括翻新車廂及改善訊號系統。在所有改善措施於2003年完成時，東鐵將可於繁忙時段內提供每小時最多27班列車的服務，載客量接近10萬人次。

24. 然而，黃成智議員認為九鐵公司所作預測，可能未有顧及在東鐵服務延展至尖沙咀後轉乘東鐵的額外乘客量。東鐵支線總監回應時表示，為了應付馬鞍山鐵路帶來的乘客需求，大圍站轉車設施的設計會盡量把乘客引導至月台前端或後端車廂，因為該處有較多空間。此外，當改善訊號系統的工作於2003年完成後，九鐵公司將可在有需要時從火炭調派更多空車前往大圍站，紓緩瓶頸情況。黃議員就此要求九鐵公司作出相同的彈性安排，紓緩粉嶺車站的乘客需求。

25. 劉江華議員指出，問題的關鍵在於九鐵公司在2003年後，將無法再進一步提高東鐵的載客量。鑑於新界人口持續增長，他並不信服在連接大圍與九龍的第二條鐵路欠奉的情況下，東鐵仍能應付直至2011年的乘客需求，而大圍站負荷過重的情況亦不會達到不可接受的水平。東鐵支線總監回應時強調，在實施已承諾進行的擴充及改善措施後，東鐵的載客量將可達到每小時10萬人次，而2011年的預計乘客需求量則為8萬人次。他答允提供直至2011年東鐵的乘客需求量及列車服務的預測數字，供委員參考。

九鐵公司

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

26. 劉江華議員重申其對因馬鞍山鐵路的轉車乘客而令大圍站過分擠逼情況進一步惡化的深切關注，並要求九鐵公司向馬鞍山鐵路的乘客作出確切的承諾，保證他們於早上繁忙時段在大圍站轉車時，必定可登上其抵達轉車站後的首班往九龍的列車。東鐵支線總監回應時答允作出上述承諾，但須附帶下列條件：

(a) 列車服務正常運作；

- (b) 乘客並無刻意選擇在某一車廂登車，特別是列車中央部分，以便在下車後可較快前往出口；及
- (c) 所作承諾並不適用於“繁忙時段內的高峯時間”，即上午8時30分以後的10多分鐘時間內。

就九鐵公司所開列的條件，劉江華議員表示該3項條件均不應造成太大問題。第一，列車服務正常運作必然是先決的條件。第二，就選擇在某一車廂登車，九鐵公司已承諾會在九龍塘站實施相應的改善措施以及在設計大圍站轉車設施時，盡量把乘客引導至月台前端或後端車廂。第三，有關承諾的適用時段是泛指整個早上繁忙時段，而不是繁忙時段內的高峯時間。劉江華議員要求把九鐵公司在是次會議上作出的承諾記錄在案，如日後九鐵公司未能履行其諾言，東鐵支線總監便需為此負上責任。

一般關注事項

政府當局

27. 就九鐵公司作出的兩項承諾，即馬鞍山鐵路沿線大部分地區(包括位於沙田第一城的學校)的噪音水平不會超出55分貝，以及馬鞍山鐵路乘客可於早上繁忙時段內在抵達大圍轉車站後登上首班往九龍的列車，劉江華議員詢問，如上述兩項承諾未能兌現，運輸局將採取何種行動。運輸局首席助理局長(4)回應時表示，政府當局會密切監察九鐵公司有否遵守馬鞍山鐵路工程的環境許可證所訂明的規定。九鐵公司如違反任何法定規定，將會受到懲罰。他答允於會後向委員提供有關資料。關於第二項承諾，他表示作為一間負責任的公共機構，九鐵公司必須信守其承諾。政府會確保九鐵公司根據有關法例提供安全、有效率及可靠的服務。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

28. 關於劉江華議員就連接大圍至九龍的第二條鐵路線所提出的查詢，運輸局首席助理局長(7)回應時表示，連接大圍至鑽石山的鐵路線已連同第四條過海鐵路線及東九龍線，一併納入《鐵路發展策略2000》的沙田至中環線工程計劃，作為下一階段鐵路網絡擴展計劃的一部分。政府當局將於2001年年初邀請兩間鐵路公司競投有關的工程合約。在進行標書評審時，若鐵路公司有能力於較短時間內完成計劃內的全部或部分工程，將會獲得較高分數。

29. 陳偉業議員對於運輸局監察馬鞍山鐵路及尖沙咀支線工程施工情況的能力深表關注。他舉例指出，西鐵建造工程引起了諸多爭議，例如在元朗及屯門造成水浸，致令不少村民蒙受嚴重的財物損失。根據現時的安排，倘九鐵公司拒絕承擔責任，受影響居民須自行聘請專業人士證明其有充分理由提出申索，並向九鐵公司提出訴訟，以索取賠償。在缺乏財政資源的情況下，不少受影響居民被逼放棄索償。因此，他要求政府當局保證，九鐵公司須就鐵路工程對市民造成的損失負責，而受建造工程影響的居民亦可更容易提出索償，使其權利獲得較妥善的保障。

30. 運輸局首席助理局長(4)回應時向委員保證，政府會竭力確保鐵路計劃的建造工程不會造成任何不必要的滋擾。就馬鞍山鐵路及尖沙咀支線而言，當局已按照既定機制舉行跨部門會議，討論和九鐵公司的交通管理計劃、工地活動及環保措施有關的事宜，務求盡量減輕建造工程所造成的滋擾。鐵路拓展處副處長補充時指出，具體而言，當局會成立工地聯絡小組，研究九鐵公司提出的臨時交通管理計劃。該小組的成員將包括路政署、運輸署、警務處及各區民政事務處的代表。此外，九鐵公司亦須成立專責小組，負責進行工地監督及環境監察和評審的工作。為了確保能迅速回應市民大眾對鐵路工程提出的關注事項，九鐵公司亦會設立社區聯絡辦事處，以及由有關區議會及區內關注小組的代表組成的社區聯絡小組。收集所得的公眾意見將轉交政府當局考慮，以供採取所需行動及進行監察工作。就此方面，何鍾泰議員認為應作出特別安排，以便運送馬鞍山鐵路高架橋建造工程所需的預製組件，從而確保區內交通不致受到干擾。

31. 鑑於西鐵工程計劃亦由類似的機制監管，陳偉業議員對該機制的成效極表懷疑，而且他亦不信納鐵路工程所引致的民生問題會因此免致出現。他強烈要求當局成立獨立的委員會，就受影響居民提出的申索進行聆訊並作出仲裁，以恢復公眾對政府有能力以公正無私的方式保障其權益的信心。

32. 運輸局首席助理局長(4)回應時強調，《鐵路條例》(第519章)已訂有既定機制，讓受到鐵路建造工程影響的人士可就所蒙受的損失索償，而政府當局亦會繼續依法在法定規定的範圍內進行有關工作。至於馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的擬議主要基建工程，政府及九鐵公司均有信心工程計劃會以令人滿意的方式進行，對個別人士及社會整體造成的不便亦會減至最低。陳偉業議員對政府當局的回覆極表失望，並認為政府當局如採取此種官僚作風行事，顯然不可能發揮其監察功能。

33. 陳偉業議員不滿九鐵公司過往以武斷的態度處理受鐵路工程影響居民所提出的申索，並建議九鐵公司考慮成立獨立委員會處理日後的申索事宜，例如現時建議進行的主要基建工程所引致的申索個案。東鐵支線總監回應時表示，他不認同陳議員指九鐵公司過往漠視受影響居民權益的說法。他強調，根據現行安排，九鐵公司過往一直／將會聘用獨立專業人士進行施工前的勘查工作，而每宗申索亦會交由獨立的賠償測算師進行仔細審查。九鐵公司作為一間公共機構，必須確保所作出的任何賠償均有充分理據支持。就建議的主要基建工程而言，他向委員保證，九鐵公司定會謹慎行事，以確保對居民造成的滋擾可減至最低。陳偉業議員對九鐵公司的回覆不感信服，並表示為了保障受影響居民的利益，他會考慮在主要基建工程的撥款申請提交工務小組委員會審批時加入上述條件。

九鐵公司

34. 儘管九鐵公司已作出解釋，但主席指出，受影響居民的申索一旦遭九鐵公司否決，便再無其他途徑可提出申索。由於不少居民均無力聘請專業人士就九鐵公司的決定作出反駁，以及透過法律行動追究到底，因此，他們的處境將相當窘迫。鑑於委員對此表示關注，東鐵支線總監答允考慮陳偉業議員提出的建議。

(會後補註：九鐵公司作出回應的文件已隨立法會CB(1)467/00-01及CB(1)469/00-01號文件送交委員。)

35. 關於陳偉業議員對馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的收地安排所表達的關注，運輸局首席助理局長(4)回應時證實，當局無須就該兩項鐵路工程進行收地工作。

36. 關於資料文件中文本第17段，劉江華議員認為“(沙田)區議員並沒有就這些工程提出異議”的表述有誤導成分，而且未能反映政府當局就馬鞍山鐵路工程計劃諮詢沙田區議會時，區議員所提出的眾多意見及建議。事實上，部分關注事項已轉交九鐵公司考慮。有見及此，劉議員要求政府當局撤回該文件中上述語句。此外，他建議在提交工務小組委員會的討論文件中，開列沙田區議會議員提出的所有關注事項，讓議員清楚瞭解區內人士的意見。他的建議獲得主席的支持。

37. 運輸局首席助理局長(4)回應時澄清，政府當局絕無誤導議員之意。他請委員參閱有關文件的英文本，當中表明“Members of the Sha Tin District Council did not raise any adverse comments on the EPIW”。該語句所涉及的主要事項是主要基建工程，旨在表明沙田區議會

經辦人／部門

政府當局 議員並沒有就主要基建工程提出反對。儘管如此，他答允向委員提供沙田區議會議員就主要基建工程所提出意見的摘要。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)482/00-01號文件送交委員。)

38. 陳偉業議員代表民主黨議員，對有關的撥款建議表示有所保留。

39. 石禮謙議員支持建議的主要基建工程，但他要求政府當局在有關項目提交工務小組委員會審議前，向委員提供和16.5%間接費用有關的資料。

40. 劉江華議員要求政府當局及九鐵公司在有關項目提交工務小組委員會審議前，提供他要求取得的所有資料。

41. 主席請政府當局察悉委員在會議席上提出的意見及建議。

* * * * *

立法會秘書處
2001年2月7日

立法會交通事務委員會
研究和推行鐵路計劃有關的事宜小組委員會

馬鞍山至大圍鐵路線和
九鐵紅磡至尖沙咀支線
主要基建工程

補充資料

目的

在二零零一年一月四日的會議上，委員曾討論有關馬鞍山至大圍鐵路線(馬鞍山鐵路)和九鐵紅磡至尖沙咀支線(尖沙咀支線)主要基建工程(即工務計劃項目第 47TR 號和第 48TR 號)的資料文件。委員所提出的要點撮錄如下－

馬鞍山鐵路的主要基建工程

- (a) 應審慎設計有關的公共運輸交匯處，以確保有足夠的淨空高度，以及充足的通風和照明設備；
- (b) 應解釋為何把計算間接費用的比率定於 16.5%。這個提問也適用於尖沙咀支線的主要基建工程；
- (c) 九鐵應提供資料，說明將實施那些措施，以紓減施工期間和鐵路通車所造成的噪音影響，以及倘實際噪音水平超出既定標準，會採取那些補救措施；

尖沙咀支線的主要基建工程

- (d) 應研究在中間道行人隧道和尖沙咀接駁行人隧道裝設雙向自動行人道的可行性；
- (e) 應提供資料，說明在有關行人隧道為殘疾人士提供的服務和設施，以方便他們使用隧道；
- (f) 政府應考慮興建造一條行人隧道，連通中間道行人隧道與地鐵尖沙咀站的南面大堂；以及
- (g) 應提供繪示行人隧道入口／出口的圖則，以及行人隧道和附近人流的預測數字。

我們已仔細考慮過這些要點，這份文件旨在載錄我們的回應。

有關馬鞍山鐵路主要基建工程的要點

公共運輸交匯處的設計

2. 我們正就大圍車站和烏溪沙車站的公共運輸交匯處進行詳細設計工作。我們會考慮委員就公共運輸交匯處的高度、通風和照明設施所提出的意見。

以 16.5%的比率計算間接費用

3. 有關以 16.5%的比率計算間接費用的做法已載於二零零一年一月五日發給工務小組委員會的資料文件(編號 PWSCI(2000-01)42)。我們是根據在處理設計服務、工程計劃管理、工地監督、保險和有關經常工作要求這類委託工程所累積的經驗而得出這個計算方式。這些服務或工作要求平均所需費用為有關工程預算建設費用的 16.5%左右。這個採用一個方程式的計算辦法較實報實銷的做法更為實際和方便。由於這個方程式做法是相應的，即既適用於政府擬委託第三者(今次第三者是鐵路公司)進行的工程，也適用於第三者擬委託政府進行的工程，因此計算間接費用的比率是公平合理的。

4. 政府最近完成了內部檢討，研究各項委託工程間接費用應否繼續採用 16.5%的算式計算。經比較委託工程所採用的 16.5%間接費用計算方法，與政府聘請顧問進行而在最近完成和仍在進行的政府工程計劃的間接費用，政府認為以 16.5%這個比率計算委託工程間接費用的做法仍然適合。

用以減低建造工程和鐵路運作所引起噪音的措施

5. 九鐵公司會根據環境保護署(環保署)所批准的環境影響評估報告，在整個鐵路建造期間和日後運作中推行有關的噪音緩減措施，以符合根據《環境影響評估條例》所發環境許可證上所列的條件。根據《噪音管制條例》，鐵路的建造和運作須受噪音管制，這與其他發展項目或計劃的建造工程須受制於建築噪音許可證的規定的情況相同。有關噪音限制視乎不同地區而有差異，晚上十一時至早上七時的噪音限制為 45 至 55 分貝(A)，晚上七時至十一時以及假期日間及晚間的限制則介乎為 60 至 70 分貝(A)。九鐵公司就建造工程而採取的措施包括—

- (a) 使用低噪音的機器和施工方法；
- (b) 視乎需要使用臨時和可移動的噪音屏障；以及

(c) 在鄰近對噪音感應強的地方施工時減少同一時間使用機器的數目。

6. 馬鞍山鐵路的運作必須遵守《噪音管制條例》和有關技術備忘錄的規定。該技術備忘錄訂明用以釐定鐵路運作噪音準則的可接受噪音水平。可接受噪音水平會因應地區對噪音感應程度的級別和不同時間而有差異。下表列出馬鞍山鐵路沿線不同地區對噪音感應程度的級別和相應的可接受噪音水平。

地區對噪音感應程度的級別	每 30 分鐘等效連續聲級的可接受噪音水平	
	早上 7 時至晚上 11 時	晚上 11 時至早上 7 時
A	60 分貝(A)	50 分貝(A)
B	65 分貝(A)	55 分貝(A)
C	70 分貝(A)	60 分貝(A)

馬鞍山鐵路沿線範圍內對噪音感應強的地方的位置和預測的鐵路運作噪音水平分別撮錄於環境影響評估報告卷二的附件 F1 和附件 G¹。沙田第一城站附近學校所屬的地區對噪音感應程度級別為 C，實施緩解措施後的鐵路運作噪音水平為 53-54 分貝(A)。

7. 九鐵公司會根據獲批准的環境影響評估報告和環境許可證的規定，實施多項噪音緩解措施，以便把鐵路運作的噪音水平降低至符合所定的噪音標準。這些措施包括－

(a) 高架鐵路段會採用一套特別設計的噪音消減系統，以減低由車輪/鐵路產生的噪音。這個系統會採用不同的隔音設施如車輛裙邊和在高架橋兩邊通道下設置吸音槽，並會在通道內面裝上吸音物料以及在高架橋邊架設圍牆。至於並排的高架橋，則會加設中間隔音牆，而牆頂會加上帽蓋。

¹ 馬鞍山鐵路及尖沙咀支線的環境影響評估報告(各兩冊)已存放在立法會秘書處。

- (b) 鐵路定線有若干段會使用隔音屏障和密封式隔音屏障，並會採用浮動平板軌道(即軌道會鋪設在一塊墊有小型浮板的軟底板上)；以及
- (c) 大圍車廠將會裝設密封式隔音屏障，以控制噪音。有關機器的噪音水平不得高於有關環境影響評估報告所定的最高噪音水平。

8. 九鐵公司會實施各項措施，以確保符合環境許可證的規定。該公司已委任獨立的環境監察員，以便獨立監察建造工程的環保事宜，及監督整個環保程序。為了監察馬鞍山鐵路通車後的環境影響，有關環境許可證規定九鐵公司須就鐵路的環保事宜向環保署提交文件。如果鐵路的運作超出所定的噪音標準，該公司會按照環境許可證的規定實施各項補救措施，九鐵公司亦須要根據《噪音管制條例》採取措施以減低噪音，例如檢查與鐵路運作有關的機器和設備並從中找出超出噪音標準的原因以作改善，或減低車速和增加隔音屏障的高度等。《環境影響評估條例》第 26 條已訂明違反環境許可證有關規定的罰則，違例者可被處的罰則如下-

- (a) 一經循公訴程序首次定罪，可處罰款二百萬元及監禁 6 個月；
- (b) 一經循公訴程序第二次或其後每次定罪，可處罰款五百萬元及監禁 2 年；
- (c) 一經循簡易程序首次定罪，可處第 6 級罰款及監禁 6 個月；
- (d) 一經循簡易程序第二次或其後每次定罪，可處罰款一百萬元及監禁 1 年；
- (e) 在任何情況下如該罪行屬持續性質，則法院或裁判官可就其信納該罪行持續的每一天另處罰款一萬元。

有關尖沙咀支線主要基建工程的要點

在中間道行人隧道和接駁行人隧道裝設雙向自動行人道的可行性

9. 隧道的闊度須取決於現有建築界線、路形、以及建造工程須盡量在行車道範圍內進行的原則。如果把工程延伸至在行人道上進行，則須把地下的公用設施移往其他地方，而更重要的是，這會阻礙建築物前面的地方和走火通道。顯示有關建築物、行車道與隧道三個主要部分相關位置的草圖載於附件 A。

10. 根據該處的人流預測(詳情見下文第 13 段)，在上午繁忙時段使用接駁行人隧道主要是由九鐵車站到地鐵車站的人流。若我們在麼地道行人隧道裝設一對雙向的自動行人道，則兩條自動行人道的使用率將不平均。此外，即使假定我們可控制行人道只容許單向前往地鐵車站，這條行人道和一條自動行人道的總容量將不足以應付早上繁忙時段西行前往地鐵車站的人流，因此可能會構成安全問題。有關的技術評估載於附件 B。由於白蘭軒道的隧道較麼地道一段的隧道為窄，因此白蘭軒道的問題更大。中間道行人隧道受到更多限制，理由是彌敦道下面設有一個大形的箱形暗渠和地鐵隧道，這條行人隧道的結構須建於暗渠下面有限的空間內，同時須與地鐵隧道保持最低限度的相距空間。為此，一些原應裝於隧道頂部的通風和其他設備須安裝於隧道兩旁，致令隧道變得更窄。

為方便殘疾人士使用隧道而提供的服務和設施

11. 我們認同為殘疾人士提供足夠設施以便他們使用行人隧道的重要。我們會在麼地道與河內道交界處，以及百周年紀念公園的入口裝設升降機，方便他們前往行人隧道。所有行人隧道和相連的車站也會設於同一水平，讓傷殘人士可使用鐵路車站的升降機前往行人隧道。隧道和升降機也會安裝“求助電話”，以便隧道使用者在有需要時聯絡九鐵職員。

連接中間道行人隧道與地鐵尖沙咀站的行人隧道

12. 我們正考慮進一步擴展尖沙咀區的行人隧道網絡。議員所建議的彌敦道行人隧道是其中一項正在考慮的計劃。我們正進行有關的技術評估，這項評估會在二零零一年年中完成。儘管我們需要時間進行有關的規劃和設計程序，已計劃的地鐵尖沙咀站改建工程將不影響興建彌敦道行人隧道建議的跟進及可行性。

隧道的人流預測

13. 附件 C 的繪圖顯示行人隧道入口／出口的位置，以及有關的人流預測。下表顯示鐵路乘客和非鐵路使用者每小時的人流預測－

行人隧道	2004 年		2011 年	
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段
麼地道	14 300 (西行) 4 900 (東行)	9 300 (西行) 7 000 (東行)	15 300 (西行) 5 000 (東行)	10 900 (西行) 7 400 (東行)
白蘭軒道	11 600 (北行) 1 900 (南行)	7 700 (北行) 4 900 (南行)	13 700 (北行) 3 400 (南行)	9 900 (北行) 5 000 (南行)
中間道	4 200 (西行) 2 800 (東行)	3 200 (西行) 4 100 (東行)	7 100 (西行) 3 500 (東行)	4 300 (西行) 5 300 (東行)

其他意見

14. 委員在二零零一年一月四日的會議上也曾就馬鞍山鐵路和尖沙咀支線提出了一些意見，其重點如下－

- (a) 應提供馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的環境影響評估報告和可行性研究報告²；
- (b) 九鐵公司應考慮檢討馬鞍山鐵路和尖沙咀支線建造工程的監察機制，並成立獨立委員會審理索償個案；以及
- (c) 九鐵公司應提供東鐵在早上繁忙時間的估計乘客量，並採取措施，確保在沙田至中環線通車前，大圍站的乘客通常可登上首班到站的列車。

² 有關的環境影響評估報告和可行性研究報告(各兩冊)已存放在立法會秘書處。

建造工程的監察機制

15. 九鐵公司已成立一個東鐵支線部，該部擁有專業工程師、負責特定範疇的專家和輔助人員共約 400 多人。東鐵支線建造合約的設計和監督工作亦會由九鐵公司所委聘的顧問提供協助。建造工程會有緊密的監管，九鐵公司承擔最終責任，在盡量減低對公眾造成滋擾和符合所有法定要求的原則下，準時及安全地建成有關鐵路。建築監督工作將由駐工地人員和九鐵公司的工程管理人員執行。

16. 九鐵公司會在整個建築期間，繼續就有關鐵路工程諮詢有關區議會和區內居民的意見。此外，該公司會成立社區聯絡小組和社區聯絡辦事處，以便提供一個直接和有效的渠道，讓該公司與社區人士和有關政府部門彼此溝通，同時也可確保能迅速回應市民的意見。

17. 九鐵公司及其承建商已有機制處理補償申索。九鐵公司與承建商正為鄰近鐵路工地的現有建築物、結構物和斜坡的狀況進行建築工程前的勘查工作，並會在重要地點放置儀器以監察有關結構在整個建築期間的情況。九鐵公司會從速調查與建造工程有關事故的成因和影響及發放補償。該公司會繼續與其承建商和負責評估損失的公證行緊密工作，以便盡快回應補償申索。九鐵公司明白委員對盡快完成處理與建造工程有關申索的關注，並正考慮是否有需要成立一個獨立的小組處理此事。

預測東鐵直至二零一一年的乘客需求和列車服務

18. 九鐵公司根據最新的人口數字，預測東鐵和馬鞍山鐵路在二零零四、二零零六和二零一一年在平日的平均乘客量。有關預測數字列於下表 -

年份	東鐵	馬鞍山鐵路
2004	1 032 000	264 000
2006	1 082 000	284 000
2011	1 232 000	295 000

19. 與一九九九年平日的平均乘客量比較，東鐵在二零零四、二零零六和二零一一年的乘客量預測會分別增加 284 000、334 000 和 484 000 人次。大圍至九龍塘南行段在早上繁忙時段在二零零四、二零零六和二零一一年的每小時乘客量預測列於下表 -

年份	大圍至九龍塘段的乘客量
2004	60 000
2006	69 000
2011	78 000

20. 經改善訊號系統和翻新列車後，東鐵的載客量已增加超過35%。東鐵每小時每方向可接載90 000名乘客，因此可應付上述繁忙時段的每小時預測流量。九鐵公司正推行一項計劃，借助最先進的訊號技術以進一步增加東鐵的載客量。九鐵公司也會擴大和改建大圍車站，以方便馬鞍山鐵路的乘客在早上繁忙時段登上首班到達月台的列車。九鐵將會密切監察東鐵乘客量的增長情況，並會在其鐵路發展規劃的過程中予以配合。

運輸局
二零零一年一月十三日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

因應馬鞍山鐵路通車而加強協調公共交通服務

補充資料

在二零零四年六月二十九日的鐵路事宜小組委員會會議上，委員要求當局就馬鞍山鐵路和專營巴士在交通服務表現和方便程度的比較提供補充資料。

2. 有關乘搭馬鞍山鐵路和專營巴士由馬鞍山前往不同目的地所需的時間和轉車次數的比較已載列於下表，供委員參考。該表顯示雖然乘搭馬鞍山鐵路往該等目的地的乘客需要轉乘東鐵或地鐵(大多數情況下需一次轉乘)，但行車時間會較乘搭專營巴士大為縮短。

由馬鞍山往	馬鞍山鐵路轉乘東鐵/地鐵		專營巴士	
	估計行車時間 (分鐘)	轉車次數	行車時間 (分鐘)	無需轉車
九龍塘	20	1	38 - 48	-
旺角	22	1	53	-
紅磡	27	1	73 - 79	-
尖沙咀	28	1	68	-
中環	42	2	50* - 70	-

* 有關行車時間指使用路線 681, 681P 及 680X 特快服務所需的時間。

環境運輸及工務局

二零零四年八月

馬鞍山鐵路

相關文件一覽表

立法會／委員會	會議日期	文件
交通事務委員會	1998年10月23日	<p>九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)就實施馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鐵”)及九廣鐵路尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)所提交的建議書(立法會CB(1)339/98-99(03)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/panels/tp/papers/tp2310_4.htm</p> <p>馬鐵及其他交通工具 —— 費用及交通時間的比較(立法會CB(1)470/98-99號文件) http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/panels/tp/papers/p470c.pdf</p>
交通事務委員會	1999年6月25日	<p>馬鐵及尖沙咀支線的融資安排(立法會CB(1)1612/98-99(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/panels/tp/papers/tp2506_6.htm</p> <p>委員於會議席上索取的補充資料(立法會CB(1)1648/98-99號文件) http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/panels/tp/papers/p1648c1.pdf</p>
財務委員會	1999年7月2日	<p>馬鐵及尖沙咀支線的財務建議(FCR(1999-2000)30) http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/fc/fc/papers/fc020730.htm</p>
交通事務委員會	2000年3月29日	<p>馬鐵的環境影響評估報告摘要(立法會CB(1)1071/99-00號文件)</p> <p>馬鐵及尖沙咀支線的財務研究報告(立法會CB(1)1255/99-00(02)號文件)</p> <p>馬鐵及尖沙咀支線工程計劃的最新進展(立法會CB(1)1234/99-00(03)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr99-00/chinese/panels/tp/papers/a1234c03.pdf</p>

交通事務委員會	2000年4月28日	實施馬鐵及尖沙咀支線工程計劃 —— 委員於2000年3月29日會議席上索取的補充資料 (立法會CB(1)1435/99-00(03)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr99-00/chinese/panels/tp/papers/a1435c03.pdf
財務委員會	2000年5月26日	馬鐵及尖沙咀支線的財務建議(FCR(2000-01)15) http://www.legco.gov.hk/yr99-00/chinese/fc/fc/papers/f00-15c.pdf
鐵路事宜 小組委員會	2001年1月4日	馬鐵及尖沙咀支線 —— 主要基建工程(立法會CB(1)304/00-01號文件) http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/a304c01.pdf 委員於會議席上索取的補充資料(立法會CB(1)467/00-01號文件) http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/a467c.pdf
工務小組委員會	2001年2月14日	在馬鐵沿線的大圍站、車公廟站、第一城站、大水坑站及恆安站進行主要基建工程的財務建議(PWSC(2000-01)86) http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/fc/pwsc/papers/pw00-86c.pdf 在尖沙咀東站進行主要基建工程的財務建議(PWSC(2000-01)87) http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/fc/pwsc/papers/pw00-87c.pdf
財務委員會	2002年3月9日	工務小組委員會於2001年2月14日會議席上因應在馬鐵沿線的大圍站、車公廟站、第一城站、大水坑站及恆安站進行主要基建工程所提出的建議(FCR(2000-01)80) http://www.legco.gov.hk/yr00-01/chinese/fc/fc/papers/f00-80c.pdf
工務小組委員會	2002年5月8日	就兩個分別位於馬鐵大圍站及烏溪沙站的公共運輸交匯處的設計及建造工程所提出的財務建議(PWSC(2002-03)18) http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/fc/pwsc/papers/p02-18c.pdf 委員於會議席上索取的補充資料(PWSCI(2002-03)21) http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/fc/pwsc/papers/pwsci0508cb1-21-c.pdf

財務委員會	2002年5月24日	工務小組委員會於2002年5月8日會議席上就兩個分別位於馬鐵大圍站及烏溪沙站的公共運輸交匯處的設計及建造工程所提出的建議(FCR(2002-03)15) http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/fc/fc/papers/f02-15c.pdf
鐵路事宜小組委員會	2002年6月27日 (就沙田至中環線工程計劃所作討論)	有關大圍站轉車乘客量及過境旅客量的補充資料(立法會CB(1)2403/01-02(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0627cb1-2403-1c.pdf
鐵路事宜小組委員會	2004年1月8日	馬鐵及尖沙咀支線的最新進展與兩條鐵路線通車後更妥善地協調公共交通服務(立法會CB(1)690/03-04(02)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0108cb1-690-2c.pdf
立法會	2004年6月23日	鄭家富議員所提出有關馬鐵的質詢 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/counmtg/floor/cm0623ti-confirm-c.pdf
鐵路事宜小組委員會	2004年6月29日	因應馬鐵通車而加強協調公共交通服務(立法會CB(1)2242/03-04(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0629cb1-2242-1c.pdf 馬鐵及尖沙咀支線的最新進度(立法會CB(1)2242/03-04(02)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0629cb1-2242-2c.pdf