

立法會劉江華議員的信頭

民主建港聯盟的信頭

立法會交通事務委員會
一九九八年十月廿三日
劉江華議員就馬鞍山鐵路發展提交文件

1 前言

政府已決定興建馬鞍山鐵路，但運輸局的建議只把起點定在馬鞍山利安邨，終站則建在大圍火車站，這種設計，立法會議員、區議會議員及地區團體均一直對這項設計有所保留，市民是需要一條具成本效益而又方便乘客的鐵路。

2. 成本效益

- 2.1) 計劃中的馬鞍山鐵路途經範圍，大約有 40 萬人口，這一帶亦可細分為 3 個區域：馬鞍山區、第一城、及沙角乙明邨一帶，現時馬鞍山區居民大多以\$3的車資乘搭巴士至大學火車站轉乘東鐵；第一城居民更有免費接駁巴士往火炭站；而沙角、乙明邨一帶居民有不少是步行至沙田火車站。

現時政府興建馬鐵由利安總站至大圍站的收費為\$8.2，上述所提及的 3 個區域的乘客會乘搭馬鐵嗎？而且在大圍站轉車並不比在大學、火炭及沙田站上車容易，為甚麼居民要乘搭一條既花錢，又費時的鐵路？

- 2.2) 這種設計，縱使政府全部注資興建，但營運必定虧本，屆時是要提高車資還是要東鐵乘客補貼？

3. 更佳方案

- 3.1) 政府一直強調，並不反對把馬鐵接駁至研究中的東九龍線，致令馬鐵乘客可以直接出市區，然而這個延伸線建議仍在研究，而馬鐵即將動工，2004 年建成，建成後的一段日子，顯然不具備成本效益。

- 3.2) 唯一可行的替代設計，是把馬鐵列車的行車終站並不是設在大圍，而是直出市區，換句話說。當馬鐵列車到達大圍站時，乘客無須下車，而列車則由馬鐵路軌轉到東鐵路軌，直出九龍。這個安排，就正如東鐵每日在一些中途站開出空車，在兩班列車中間轉入主路軌的原理一樣，技術上完全可行。

- 3.3) 若果此方案實行，上述所提及 3 個區域的居民，並不會再乘巴士或步行至河對岸的東鐵車站轉車，而是在馬鐵車站上列車直達九龍。馬鐵才可具成本效益及方便市民。

4. 政府的回應

- 4.1) 政府回應興建馬鐵後，大圍站可能出現嚴重擠塞情況時，提出由於東鐵改善系統及改裝車廂，所以列車客量會提高 30%。但這個估計已在 2 年前提出，至 2004 年馬鐵通車時，東鐵乘客量亦有可能增加 30%。(根據過往的統計而推算)，因此，要馬鐵沿線居民到大圍迫車，似乎是不切實際(現時每朝在粉嶺站開始已是人山人海，不用說在大圍站)。況且，沿線居民不會乘搭馬鐵，原因在 2.1 段已述。
- 4.2) 路政署於去年曾提出由於馬鐵與東鐵的路軌不同，因此技術上不可行，但最近九鐵公司卻同兩條鐵路的路軌確實可以互用，技術上是可行的。
- 4.3) 最近，政府再提出另一理由，指出馬鐵列車車卡只得 4—6 卡，要轉接到東鐵的車站(12 卡車的設計)，並不符合成本效益。6 卡車駛至 12 卡車月台，為何不可？關鍵問題是政府希望見到一條鐵路，令市民覺得花錢費時，抑或一條具成本效益的鐵路。

5. 總結

- 5.1) 馬鞍山鐵路必需興建，而且要具備成本效益。而明年第 2 期的延伸綫研究有結果後，儘速興建連接市區的新鐵路線
- 5.2) 要求政府考慮 3.2 段所述：“馬鐵列車到達大圍站時，乘客無須下車，而列車則由馬鐵路軌轉到東鐵路軌,直出九龍”的方案。

— 完 —