

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1139/08-09號文件

檔 號：CB1/PS/1/08

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2009年3月31日舉行的會議

有關沙田至中環線的最新背景資料簡介

引言

此文件載列沙田至中環線(下稱"沙中線")項目的背景資料，並綜述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")對此項目提出的主要關注事項。

沙中線

2. 2008年3月11日，行政會議同意要求香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")根據前地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")與九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")合訂的方案(下稱"合併方案")推展沙中線的進一步規劃及設計。有關詳情載於2008年3月11日發出的立法會參考資料摘要[檔號：THB(T)CR 10/1016/99]。

3. 沙中線包括兩條鐵路線共長17公里：大圍至紅磡段把馬鞍山線、九龍南線及西鐵線連接起來，形成一條東西行的策略性鐵路走廊；紅磡至中環的過海段將現時的東鐵線延伸至港島中區，形成一條南北行的策略性鐵路走廊。沙中線將共有九個車站，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展及金鐘。沙中線擬議走線的圖則載於**附錄I**。沙中線將會為大量乘客提供服務，服務範圍¹內的居民人數達300 000人，就業人數達283 000人。

4. 行政會議已通過以"服務經營權"模式進一步推展沙中線項目。政府出資興建沙中線，並委托港鐵公司進行該鐵路的規劃

¹ 鐵路服務範圍指鐵路車站方圓500米內的地方。

和設計。當鐵路建成後，港鐵公司會獲批給服務經營權，負責該鐵路的營運工作，並每年向政府繳付服務經營費。有關選取沙中線融資方式的準則載於**附錄II**，供委員參閱。

5. 財務委員會在2008年5月9日批准撥款建議，用以支付擬議沙中線項目設計和地盤勘測工作所需的費用。按付款當日價格計算，估計所需費用約為24.07億元。港鐵公司現正展開有關的設計及地盤勘測工作。該鐵路可望於2010年年底動工，於2015年及2019年分段完成。

背景

6. 2001年1月，政府邀請當時的九鐵公司及地鐵公司根據沙中線招標書的條款及條件，提交沙中線項目的建議書。

7. 經考慮兩間鐵路公司分別提交的兩份基本標書的技術及財務優勢後，政府於2002年6月公布把沙中線的營辦權批予九鐵公司。

8. 九鐵公司在其標書內提交的沙中線建議(下稱"基本標書")，包括興建馬鞍山鐵路延線，由大圍經鑽石山、東南九龍及紅磡，橫跨維多利亞港至中環，共有10個車站，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展、金鐘及中環西。鐵路車廠則設於啟德。

9. 其後，九鐵公司提出新建議，包括在慈雲山增建新站，在黃埔建造自動捷運系統，為將來在顯徑興建車站預留土地；在銅鑼灣北加建車站；把沙中線金鐘站遷往地鐵金鐘站旁邊；把中環西站移往動植物公園附近；以及在馬頭角興建一個車站來取代土瓜灣站及馬頭圍站。

10. 九鐵公司亦曾研究把東鐵伸延過海的方案，以便成為沙中線過海段，並把馬鞍山鐵路伸延至紅磡，並經連接九龍南線及現時的西鐵到達屯門。根據此另一方案，九鐵網絡可提供貫通南北的鐵路走廊(南北線)，讓東鐵乘客可從邊界直達中環。此外，亦可以提供貫通東西的鐵路走廊(東西線)，讓乘客從馬鞍山經九龍市區往屯門。這種安排可為乘客提供更直接的鐵路服務，並把紅磡站由三向轉車安排減為兩向。九鐵公司的結論是，與原先直接把馬鞍山鐵路伸延過海的方案相比，此另一方案帶來更大的交通效益。

11. 2004年2月，九鐵公司提交了沙中線的首選方案，以便諮詢立法會及相關的區議會。因應所接獲的意見，九鐵公司進一步

修改該首選方案，包括減少擬設在啟德的沙中線車廠的面積。九鐵公司在2004年9月向政府提交最終方案擬稿。

12. 總括而言，九鐵公司在最終方案擬稿提出的沙中線方案，包括一條東西線及一條南北線，以及10個車站，即大圍、鑽石山、啟德、馬頭角、何文田、紅磡、銅鑼灣北、會展、金鐘及中環南，以及兩個自動捷運系統。

沙中線合併方案

13. 2004年2月，當沙中線進行規劃期間，政府邀請地鐵公司與九鐵公司討論兩鐵合併一事。討論的其中一個主要議題，是盡早解決沙中線的轉車安排。其後，地鐵公司及九鐵公司共同制定在合併後推行的沙中線方案(下稱"合併方案")，並於2005年7月向政府提交合併方案的建議書。

14. 九鐵公司的最終方案擬稿與合併方案在定線方面大致相同。根據該兩個方案，沙中線將採用東鐵伸延過海成為第四條過海鐵路線的建議，亦有為將來在顯徑興建車站預留土地。然而，兩者亦有某些不同之處。合併方案具備以下特點 ——

- (a) 設置中環南站一事須重新檢討；
- (b) 鑒於興建銅鑼灣北站時可能會嚴重影響銅鑼灣一帶的交通，以及在兩鐵合併情況下，設置該站的成本效益不高，最終方案擬稿內建議增設的銅鑼灣北站將會取消；
- (c) 最終方案擬稿內建議增設的馬頭角站將會一分為二，改為土瓜灣站及馬頭圍站，目的是進一步加強該區的鐵路服務，儘管並沒有足夠的交通需求支持在該區內設置兩個車站；
- (d) 最終方案擬稿內建議增設的會展站，將會從港灣道遷往灣仔北現有的公共運輸交匯處的所在地，以便更妥善地配合該區的發展，並就日後的北港島線為乘客提供最佳的轉乘安排；
- (e) 根據慈雲山區現有的公共交通服務及行人設施，考慮其他不同方案，以便滿足該區的交通需求；及
- (f) 最終方案擬稿內建議增設的黃埔自動捷運系統將會被取消。地鐵公司改為建議以獨立的地鐵項目形式興建觀塘線延線。

小組委員會表達的主要意見及關注

15. 政府當局在2007年7月16日向小組委員會簡介沙中線工程項目的進展時，委員表達以下的意見及關注 ——

(a) 融資安排

委員關注到，政府須否以非經常補助金或向鐵路公司批出物業發展權的形式提供財政支援，以便推展沙中線工程項目。一些委員亦認為，由於九鐵公司較早前曾承諾自行出資建造整項沙中線工程，故政府無需就該工程項目向港鐵公司提供財政支援。

(b) 落實沙中線

沙中線應加快一次過而非分期落實，以滿足市民的交通需要。

(c) 沙中線的定線

政府當局應說明取消在慈雲山設地底站的建議的理據，以及為黃埔及慈雲山區居民提供鐵路服務的具體建議。

(d) 擬建的鑽石山車廠

鑒於在九龍灣及大圍已設置兩間車廠，以及擬建的鑽石山車廠對周圍環境及附近歷史建築物所造成的影響，政府當局應檢討是否需要在鑽石山興建沙中線車廠。

(e) 銅鑼灣北站

應保留銅鑼灣北站，以應付乘客不斷增加的交通需求。

(f) 中環南站

應在有關工程項目下一次過興建中環南站。

(g) 啟德站

啟德站與九龍城舊區之間應設有行人通道。

16. 小組委員會要求政府當局提供資料，說明九龍灣及大圍車廠現有的容量及使用率，以及在鑽石山另建車廠的理據。小組委員會亦要求政府當局在規劃及落實沙中線工程項目時，諮詢相關

的區議會及該區居民。此外，小組委員會要求港鐵公司提供有關興建連接黃埔區的觀塘線延線的時間表，以及重新考慮有否需要興建連接慈雲山的鐵路線。

17. 小組委員會亦察悉，其他公共交通業界關注落實沙中線後對其生意的影響。

18. 當局曾在2008年3月27日小組委員會會議上，就擬議沙中線項目設計和地盤勘測工作的撥款建議諮詢委員。委員表達了以下的意見和關注 ——

(a) 融資安排

一些委員認為，由於政府將會承擔落實沙中線的成本，故應在釐定沙中線票價水平方面有發言權。他們關注如何釐定服務經營費的款額以及政府與港鐵公司攤分來自沙中線的實際收入的比例。

(b) 鐵路項目的財務支援政策

一些委員關注到政府資助鐵路項目的政策不一致，例如政府在興建沙中線時採用"服務經營權模式"，而在興建南港島線時，則以物業發展權的方式向港鐵公司提供財政資助，以填補興建南港島線的資金差額。

(c) 鑽石山沙中線車廠

一些委員關注到鑽石山沙中線車廠上蓋的物業發展，將會為鄰近的居民製造屏風效應，而車廠或會對附近的居民造成噪音滋擾，並對毗鄰的歷史建築物造成損害。陳婉嫻議員質疑為何沙中線車廠須建於面積約為7.2公頃那麼大片的土地上，以致區內的3幢歷史建築物受到影響。

(d) 興建車站

小組委員會非常關注沙中線項目的中環南站會押後興建，而慈雲山站及銅鑼灣北站則放棄興建。小組委員會促請政府當局增建行人設施及加強公共交通服務，以便改善慈雲山的交通情況，並為慈雲山區與鐵路走廊提供足夠的運輸聯繫。

(e) 工程項目的落實時間表

一些委員促請政府加快沙中線的規劃，爭取沙中線的兩個線段可分別於2015年及2019年之前完工。此外，亦有委員建議該兩個線段(即大圍至紅磡段及過海段)應一併興建。

立法會質詢

19. 馮檢基議員、梁家傑議員、譚香文議員及陳婉嫻議員先後在2007年3月14日、10月24日及31日以及2009年4月9日的立法會會議上就沙中線項目提出質詢。有關質詢和政府當局的答覆載於**附錄III**，供委員參閱。

最新發展

20. 一些居民對沙中線項目的設計表示關注，並要求向小組委員會表達意見。這些團體代表已獲邀出席小組委員會訂於2009年3月31日舉行的會議。屆時，政府當局會在會議上匯報沙中線項目的進展情況。

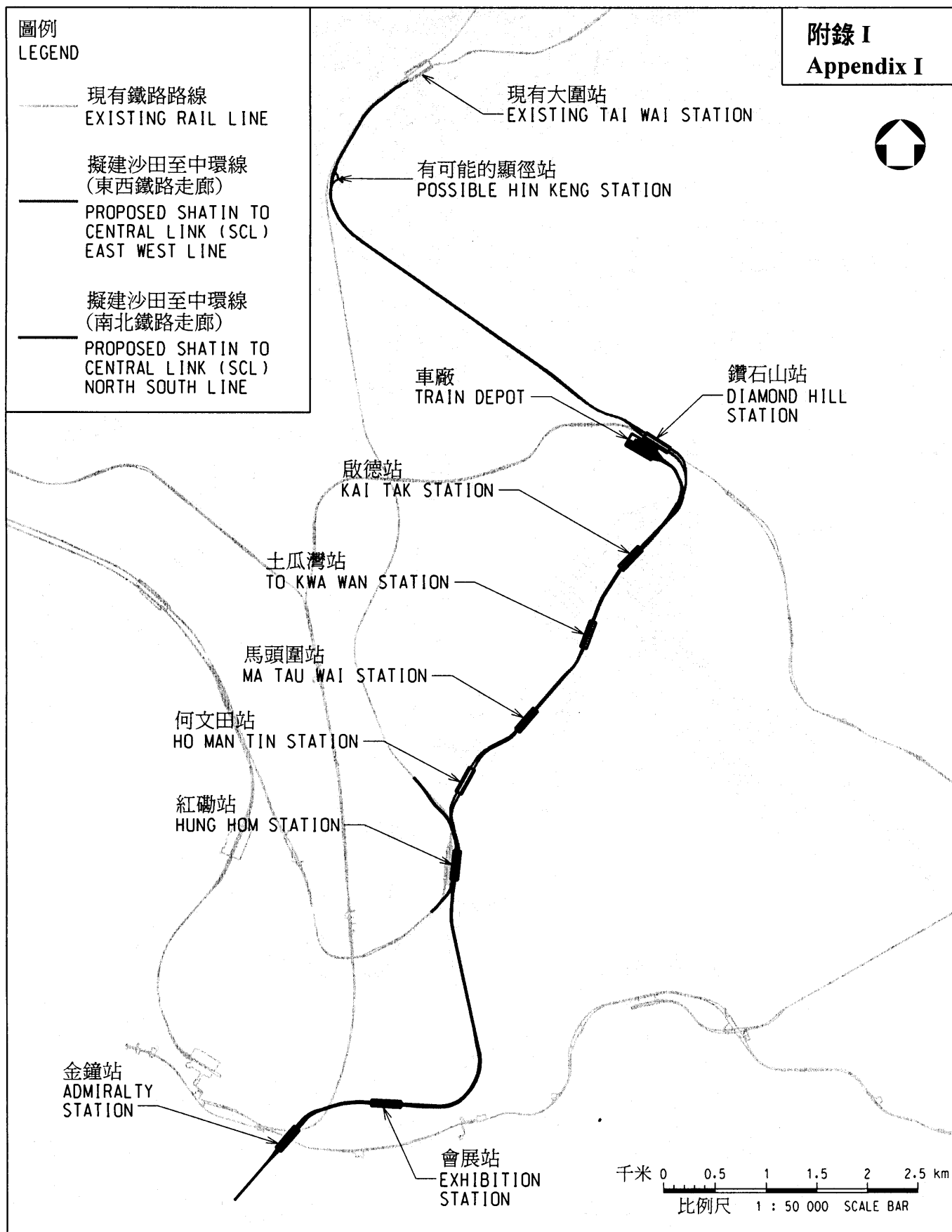
相關文件

21. 相關文件一覽表載於**附錄IV**。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年3月27日

圖例
LEGEND

- 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
- 擬建沙田至中環線
(東西鐵路走廊)
PROPOSED SHATIN TO
CENTRAL LINK (SCL)
EAST WEST LINE
- 擬建沙田至中環線
(南北鐵路走廊)
PROPOSED SHATIN TO
CENTRAL LINK (SCL)
NORTH SOUTH LINE



沙田至中環線
SHATIN TO CENTRAL LINK (SCL)

選取沙田至中環線項目融資方式的準則

選取沙田至中環線(下稱"沙中線")項目融資方式的準則

據政府當局所述，在選取擁有權模式抑或服務經營權模式作為沙中線的融資方式時，曾考慮下述因素 ——

- (a) 政府應否從較長遠的角度考慮鐵路基建的投資，保留鐵路的擁有權，從而保留鐵路的剩餘價值；
- (b) 政府是否準備投入更多資源，包括人手和現金開支，採用服務經營權模式推展鐵路項目；
- (c) 政府是否準備承擔服務經營權模式所涉及的建造和營運風險，例如乘客量低於預期以致收益下跌的風險；
- (d) 對政府財政的影響；
- (e) 所選融資方式能否讓港鐵公司有效協調鐵路的規劃和推展與車站／車廠上蓋的物業發展；及
- (f) 新鐵路由政府擁有，會否有助鐵路網的順利推展。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年3月27日

立法會十五題：沙中線的最新進展

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日（三月十四日）在立法會會議上就馮檢基議員的提問所作的書面答覆：

問題：

沙田至中環鐵路線（沙中線）原定於二〇一一年或以前完工，但自九廣鐵路公司（九鐵）奪得該項目的發展權至今，沙中線仍然興建無期。政府在去年提出《兩鐵合併條例草案》時，表明會就沙中線的財務和推行細節，與地鐵有限公司（地鐵）進行商討。此外，最近政府表示會研究分段落實沙中線的可行性，但現時仍未就分段落實作出最後決定。就此，政府可否告知本會：

（一）由九鐵參與競投沙中線項目至今，政府和九鐵在規劃及研究興建沙中線項目上共投放了多少資源；為何沙中線至今仍然興建無期；政府在考慮何時興建沙中線時，有否顧及沿線居民的期望；政府有否評估沙中線興建無期會否造成浪費資源、是否違背其於二〇一一年或以前完成沙中線的承諾，以及會否影響政府履行合約的信譽；若有評估，結果為何；若沒有評估，原因為何；

（二）鑑於有報道指政府曾承諾不會因兩鐵合併而影響興建沙中線，有否評估分段落實沙中線是否違背該承諾，以及地鐵對分段落實沙中線的立場；及

（三）興建沙中線的最新融資安排、政府就沙中線與地鐵商討的最新情況，以及政府以何立場和具體原則商討融資安排等問題？

答覆：

主席女士：

九廣鐵路公司（九鐵公司）於二〇〇二年六月獲邀就沙中線項目作進一步規劃。自此，九鐵公司曾對沙中線的方案作出多項的修改。這些建議改動旨在改善該公司原有的沙中線方案，以更能配合該鐵路沿線的規劃項目（如啓德規劃檢討和灣仔發展計劃第二期檢討）的最新發展，並回應公眾提出擴大該鐵路的服務地區的要求。但由於該等規劃項目的細節仍未落定，故此沙中線的具體方案仍未能確定。我們已就有關建議改動，在二〇〇四年二月十六日和六月三日，二〇〇五年三月四日，以及二〇〇七年一月五日，向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會作出簡報。一般在鐵路發展的規劃階段，政府都需要因應對鐵路有影響的其他發展項目的最新發展，檢討及修改鐵路的發展，當中包括鐵路項目完成的時間表，但這種情況不應被視為違背「在某時間完成項目」的承諾。

至於兩鐵合併，政府在二〇〇四年二月二十四日邀請兩家鐵路公司就可能合併一事展開商討時，把盡早解決正在規劃的新鐵路項目（特別是沙中線）的轉車安排及取消兩個鐵路系統之間的轉乘車費，定為兩家公司商議時必須依循的主要範疇之一。其後，地鐵有限公司（地鐵公司）連同九鐵公司向政府提交了一個在合併的情況下採用的沙中線方案，該方案會提


供完全整合的轉車站。

政府在二〇〇六年四月十一日公布，已就地鐵和九鐵系統合併的架構和交易條件與地鐵公司達成共識，當時亦清楚表明在兩鐵合併的框架下，擬議的沙中線方案會提供完全整合的轉車站，轉車乘客無需支付轉乘車費。至於融資方面，政府亦有全權為未來非地鐵自然延伸的新鐵路項目如沙中線，選擇採用以「擁有權模式」（即由合併後的公司自資興建和營運，並擁有該鐵路。如有需要，政府提供財務資助。）或以「服務經營權模式」（即由合併後的公司根據服務經營權的協定營運該鐵路）推行這些新鐵路項目。我們現正研究採用何種融資安排會最為合適，現時尚未有定案。

至於沙中線的走線及技術方面，我們現正就啓德規劃檢討和灣仔發展計劃第二期檢討對該線的影響，審議沙中線方案，以便更有效地配合有關的運輸需要，但目前未有定案。

完

2007年3月14日（星期三）
香港時間12時03分

 列印此頁

立法會十三題：沙田至中環線修訂方案

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（十月二十四日）在立法會會議上就梁家傑議員的提問所作的書面答覆：

問題：

九廣鐵路公司（九鐵公司）在二〇〇二年六月奪得沙田至中環線（沙中線）的發展權。九鐵公司於二〇〇二年八月提交修訂方案，建議加設慈雲山站；又於二〇〇四年九月提交最終方案擬稿，改為建議興建自動捷運系統，以連接沙中線鑽石山站和慈雲山區；再於二〇〇五年七月提交新方案，放棄上述的建議設施。就此，政府可否告知本會：

（一） 是否知悉九鐵公司每次更改沙中線方案的原因；

（二） 有否估計興建上述的慈雲山站和自動捷運系統，會使沙中線的建造開支（按現行價格計算）和施工時間分別增加多少；

（三） 鑑於當局曾承諾在兩鐵合併完成立法程序後的六個月內就沙中線作出定案，當局會否採取步驟，讓慈雲山居民在定案前得悉不同的方案的詳情和優劣；若會，有關的詳情及時間表為何；若否，原因為何？

答覆：

主席女士：

（一） 九廣鐵路公司（九鐵）於二〇〇二年八月提交沙田至中環線（沙中線）的修訂建議，其中包括在慈雲山區設置車站。由於鐵路走線的需要，車站需在大約八十米深的地底下興建。九鐵及後在區內進行詳細勘探工作，發現由於當區地底由不同土層構成，堅硬程度不一，而且有斷層，所以施工時會帶來極高的風險，特別是可能會影響附近樓宇的結構安全。此外，倘若車站建於山坡下的地底極深處，要為緊急事故制定疏散的策略也極為困難。因此，九鐵就沙中線於二〇〇四年九月提交該公司的新方案時，當時改為建議建造高架的自動捷運系統以提供接駁至鑽石山站。

在兩鐵合併的商討期間，九鐵及地鐵有限公司（地鐵）重新檢討沙中線的方案，目的在制定適用於合併後推行的方案，包括考慮到達至更理想的轉車安排。檢討後，兩家鐵路公司均認為興建慈雲山站在技術上不可行，同時亦指出由於慈雲山區位處山坡，自動捷運系統無法在坡度超過百分之七的地方行走，若實行這個方案，只能在慈雲山南部，即慈樂邨附近建造車站，服務範圍不大，遠離該系統的居民仍須使用其他接駁服務，或徒步一段路程才可到達自動捷運系統的車站，區內大部分市民難以直接前往該車站。再者，在過往的公眾諮詢期間，區內有居民亦表示關注該系統在施工及運作期間對景觀及環境造成的影響，特別是列車在晚間行車時造成的噪音。


兩鐵亦指出，慈雲山地區已有專線小巴及專營巴士接駁鑽石山及黃大仙地鐵站。鑑於以上各點，兩鐵建議就慈雲山的接駁交通問題，改為考慮其他方案。

(二)及(三) 慈雲山站估計建造成本約為二十億元，自動捷運系統則會耗資約十億元。答案(一)部分已指出是否進行該兩項工程需要考慮的問題。

當局正全力審議沙中線的建議方案，以期在明年初提出具體方案和實施時間表，進一步諮詢市民意見。今年七月，當局向立法會匯報了該鐵路規劃工作的進展，其後我們一直和地區團體保持聯絡，討論該鐵路各方面的問題，我們會繼續聽取他們對沙中線的建議，務求制定一個妥善的方案。

完

2007年10月24日(星期三)
香港時間14時49分

 列印此頁

立法會一題：沙中線車廠選址

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（十月三十一日）在立法會會議上就譚香文議員的提問所作的口頭答覆：

問題：

據報，沙田至中環線（下稱沙中線）車廠將會在鑽石山大磡村舊址的土地上興建，其上蓋亦會進行物業發展項目。黃大仙區議會已表明反對在該處興建沙中線車廠，並擔心興建該車廠會造成大量噪音和屏風效應。就此，政府可否告知本會：

（一） 是否知悉在兩鐵合併後，沙中線是不是必須興建獨立的車廠；政府和鐵路公司有沒有考慮擴充東鐵、馬鞍山鐵路或地鐵的車廠以應付沙中線的需要；如果有，詳情是甚麼；如果沒有，原因是甚麼；

（二） 是否知悉鑽石山大磡村舊址是不是沙中線車廠唯一的合適選址；如果是，政府將如何回應地區居民對興建車廠的反對聲音；如果不是，沙中線車廠仍有哪些合適的選址，以及政府會以甚麼準則衡量車廠的最終選址是否合適；及

（三） 政府會不會在確定沙中線車廠的最終選址前就相關選址進行環境影響評估研究；如果會，研究的詳情，以及會不會向受影響的居民、有關的區議會和立法會交代研究結果；如果不會進行評估，原因是甚麼？

答覆：

主席女士：

（一） 在鐵路的建造的項目中，車廠是不可缺少的設施，以進行維修工作並供列車在服務時間後停泊之用，沙田至中環線（沙中線）也不例外。

沙中線通車後，會與西鐵和馬鞍山鐵路（馬鐵）連接成為整體鐵路網絡。在沙中線的規劃過程中，地鐵有限公司和九廣鐵路公司曾多次檢討該鐵路對車廠的需求。兩鐵在二〇〇五年七月向政府提交的沙中線合併方案中，已經預計，沙中線通車後，現時行走西鐵的二十二輛七卡長列車和行走馬鐵的十八輛四卡長列車，將不足夠應付沙中線帶來的服務需求，最終需增加至五十三輛八卡長列車。

兩鐵已檢討使用現有設施作車廠的可行性，包括九鐵何東樓車廠、大圍維修中心和八鄉維修中心，以及地鐵九龍灣車廠。九鐵的列車，訊號系統和供電系統與地鐵系統有所不同，沙中線列車因此不能使用九龍灣車廠，同時九龍灣車廠目前已經飽和，沒有剩餘用地供沙中線列車使用。何東樓車廠位於東鐵沿線，因此行走馬鐵與西鐵之間的列車未能接駁至該車廠。大圍和八鄉維修中心共可容納三十七輛八卡長列車，但大圍維修中心並無擴展的可能。至於八鄉維修中心方面，只有有限的擴展空間，以供未來北環線列車使用。有鑑於此，需另建新車廠容納沙中線餘下的列車。

（二） 在鑽石山綜合發展區用地設置車廠，因應地勢，可採用半沉降方

法建造沙中線車廠，列車停泊路軌會設於地面三米下，車廠四周的牆壁可作為隔音屏障，牆壁露出地面部份較少，也能減少景觀上的影響。現時沿龍翔道北面已設有隔音屏障，故此，在該隔音屏障南面設置車廠，對附近環境應不會產生極大的噪音影響。

鐵路公司較早前曾提出在啓德發展區設置車廠，但該處地下水位甚高，故出現水浸機會相對地高。水浸對車廠設施會構成極高風險，故此，該車廠必須建於地面，不能以沉降方式興建，對周圍環境會帶來較大影響。再者，如在啓德設置車廠，會對九龍城現有發展及日後啓德發展的融合造成掣肘。

因此，在考慮到應盡量減低車廠對附近環境的影響，我們認為在鑽石山綜合發展區用地設置車廠較為合適。

(三) 在沙中線進一步規劃工作時，鐵路公司必須為沙中線這鐵路項目各項工程，包括車廠選址，進行環境影響評估。與此同時，我們會繼續就沙中線項目與有關地區團體保持聯絡，討論該鐵路方面的問題。待沙中線方案根據鐵路條例刊憲時，會再諮詢有關區議會和市民，聽取他們的意見，以便制定妥善的方案。

完

2007年10月31日（星期三）
香港時間12時28分

立法會十題：在鑽石山興建沙田至中環線車廠

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（四月九日）在立法會會議上就陳婉嫻議員的提問所作的書面答覆：

問題：

據悉，政府及香港鐵路有限公司皆屬意於鑽石山前大磡村用地，以半沉降方式興建沙田至中環線車廠。就此，政府可否告知本會：

（一）計劃興建的車廠是否需要用盡整塊七點一公頃的前大磡村用地；若需要，原因為何；若不需要，該車廠需佔用的用地面積為何，以及餘下的用地會作何發展；

（二）鑒於當局表示會就上述車廠興建計劃對前大磡村用地內已被評級的歷史建築（包括機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓）的影響進行評估研究，該項研究是否會以原址保留該等歷史建築為前提，以及當局會否在該用地的發展計劃內加入昔日大磡村的介紹，以便市民得知該地的歷史；及

（三）當局會否考慮在擬建車廠的上蓋興建物業，以及會否在擬備相關的規劃大綱前先行諮詢附近居民，並在該地進行空氣流通評估，以確保車廠的未來發展不會對有關的社區及居民造成負面影響？

答覆：

主席女士：

沙田至中環線（沙中線）沿線設置車廠，對該鐵路能有效運作不可或缺。我們認為前大磡村用地適宜興建車廠，該處的地勢容許車廠採用半沉降式設計，車廠只高於地面一點五至六米，有助減輕其產生的噪音和景觀影響。對於分項問題，謹答覆如下：

（一）擬建車廠會用作停放十八輛沙中線列車，以及設置維修保養設施，例如驗車線、小型維修線，以及機房和供電分站，而這些設施不能由香港鐵路有限公司（港鐵）現有車廠或維修中心提供。港鐵正進行沙中線進一步規劃和設計，車廠所需面積需待詳細設計階段才可確定，而車廠的設計也要通過環境影響評估。

（二）我們知悉車廠選址有三座歷史建築文物，已獲古物諮詢委員會評級，包括機槍堡（二級）、石寓（三級）和前皇家空軍飛機庫（三級）。我們會對這些文物進行文物影響評估研究，並會與發展局和古物古蹟辦事處討論該項研究的要求。我們會根據技術可行性以及與車廠設計兼容的程度，探討是否保存這些文物和保存方法。此外，有關部門會考慮在未來發展計劃內加入大磡村歷史介紹的建議是否合適。


（三）我們就前大磡村用地興建沙中線車廠的建議和相關事宜，一直與地區人士保持溝通。規劃署正為該用地未來的發展擬備規劃大綱，以便提交城市規劃委員會審議。目前，該用地在法定分區計劃大綱圖上劃為綜合發展區。待規劃署備妥該用地的規劃大綱後，便會諮詢黃大仙區議會及地區

人士。稍後，有關部門也會進行空氣流通評估，確保車廠上蓋的擬議發展，不會對四周環境造成不良影響。

完

2008年4月9日（星期三）

香港時間15時38分

 列印此頁

沙田至中環線

相關文件一覽表

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2001年 12月6日	鐵路事宜小組委員會 (下稱"小組委員會")	有關沙田至中環線 (下稱"沙中線")投標 最新情況的進度報告 會議紀要	CB(1)472/01-02(03) http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1206cb1-472-3c.pdf CB(1)1022/01-02 http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/panels/tp/tp_rdp/agenda/rdag1206.htm
2002年 6月27日	小組委員會	2002年6月25日，行政會議建議，行政長官指令把沙中線的營辦權批予九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")	TBCR 10/1016/99 http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tbcr_10_1016_99.pdf
2002年 9月27日	小組委員會	沙中線的最新進度報告	CB(1)2556/01-02(01) http://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0927cb1-2556-1c.pdf
2003年 7月18日	小組委員會	政府當局就添馬艦發展項目與公共交通服務提供的文件 政府當局就沙中線提供的文件	CB(1)1741/02-03(01) http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1741-1c.pdf CB(1)2209/02-03(01) http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0718cb1-2209-1c.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	CB(1)2428/02-03 http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd030718.pdf
2003年 9月29日	小組委員會	政府當局就沙中線提供的文件 會議紀要	CB(1)2493/02-03(01) http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0929cb1-2493-1c.pdf CB(1)228/03-04 http://www.legco.gov.hk/yr02-03/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd030929.pdf
2004年 6月3日 2004年 5月7日	小組委員會	沙中線的最新情況	CB(1)1676/03-04(02) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0507cb1-1676-2c.pdf
2004年 6月3日 2004年 5月7日 2004年 2月16日	小組委員會	沙中線的進度報告	CB(1)981/03-04(01) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0216cb1-981-1c.pdf
	小組委員會	有關沙中線設計的補充資料	CB(1)1841/03-04(01) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0216cb1-1841-1c.pdf
	小組委員會	沙中線補充資料 —— 黃埔自動輕便 運輸系統乘客量預 測	CB(1)2441/03-04(01) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0603cb1-2441-1c.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	CB(1)1546/03-04 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd040216.pdf CB(1)2080/03-04 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd040507.pdf CB(1)2442/03-04 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd040603.pdf
2005年 1月7日	小組委員會	政府當局就沙中線提供的文件 會議紀要	CB(1)609/04-05(05) http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0107cb1-609-5c.pdf CB(1)1002/04-05 http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd050107.pdf
2007年 1月5日	小組委員會	政府當局就沙中線的最新進展提供的文件 會議紀要	CB(1)573/06-07(03) http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0105cb1-573-3-c.pdf CB(1)1206/06-07 http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd070105.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2007年 7月16日	小組委員會	<p>政府當局就沙中線的進展提供的文件</p> <p>會議紀要</p>	<p>CB(1)2058/06-07(01)</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0716cb1-2058-1-c.pdf</p> <p>CB(1)2454/06-07</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd070716.pdf</p>
2008年 3月27日	小組委員會	<p>有關沙中線及地鐵觀塘線延線的立法會參考資料摘要</p> <p>政府當局就沙中線設計工作的撥款申請提供的文件</p> <p>政府當局就沙中線及地鐵觀塘線延線提供的補充文件</p> <p>會議紀要</p>	<p>THB(T)CR 10/1016/99</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp-thbtr10101699-c.pdf</p> <p>CB(1)1036/07-08</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0327cb1-1036-3-c.pdf</p> <p>CB(1)1377/07-08(01)</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0327cb1-1377-1-c.pdf</p> <p>CB(1)1374/07-08</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd080327.pdf</p>