

二零零八年十一月二十一日
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

籌建中的鐵路項目的最新進展

引言

二零零七年十月，行政長官在施政報告中公佈會推動十項重大基建工程上馬，當中包括落實多項鐵路工程。本文件旨在向議員簡介正在籌建中的鐵路工程的最新進展。

建造中的鐵路

九龍南線

2. 九龍南線是《鐵路發展策略 2000》建議發展鐵路項目之一，全長三點八公里，由西鐵線南昌站經新設的柯士甸站（舊稱九龍西站）連接東鐵線尖東站【走線圖見附件一】。九龍南線接通東鐵線和西鐵線，將為新界西北約一百萬人口提供直接通往市區的鐵路服務。

附件一

3. 九龍南線的工程仍在進行中，工程進度大致良好。九龍南線預計可於二零零九年下半年通車。

正進行設計的鐵路

西港島線

4. 西港島線長約三公里，是香港鐵路有限公司（港鐵公司）港島線的延線，由現時上環站延伸至堅尼地城，途中於西營盤及香港大學附近設站【走線圖見附件二】。興建西港島線會大大改善中西區的交通。中西區是傳統舊區，重新發展潛力頗大。西港島線建成後，可以促進更多的經濟活動和重建發展，令區內增添活力。

附件二 m

5. 立法會財務委員會於二零零七年十一月通過第一期撥款後，港鐵公司現正進行西港島線的詳細設計工作。政府現正審議港鐵公司的造價及財務安排建議，預計在明年上半年向財務委員

會申請撥款，以支付第二期財務資助款項，我們希望西港島線可於二零零九年動工，二零一三或二零一四年投入服務。

6. 西港島線項目原方案在二零零七年十月底按《鐵路條例》刊憲後，政府共接獲二十五宗反對個案，修訂方案亦已於二零零八年九月十二日刊憲。現階段有關政府部門及港鐵公司正處理有關反對意見，就所有未撤回反對的個案，反對者將會獲邀出席「處理鐵路方案反對意見聆聽委員會」會議，以確保處理反對意見的過程公開、公平和具透明度。聆聽會預期今年十二月底舉行。

7. 在刊憲期間，市民對建議的鐵路方案提出一些反對意見，政府部門及港鐵公司曾反覆檢討鐵路方案和每項意見的理據，並向市民詳細解釋政府對有關意見的研究結論，對主要的反對意見的回應如下：

- (a) 為釋除居民對在山道天橋底設置通風井的疑慮，政府部門及港鐵公司過去曾多次向區議會及居民解釋通風井的運作及安排實地視察，並安排居民參觀其他現有車站附近的通風設施。港鐵公司在設計通風井時，也會盡量優化建築物的設計，美化其外型及配合四週環境，務求緩解對視覺觀感的影響；
- (b) 就市民關注噪音及空氣質素方面的影響，港鐵公司已就西港島線項目向環境保護署提交環境影響評估報告，並按程序公開報告予公眾查閱，所有工程都必須符合有關環保條例的要求；以及
- (c) 就市民關注炸藥庫和施用爆破方法的安全問題，港鐵公司會按照《建築物條例》、《危險品條例》及相關法例下的安全標準及規定，確保附近樓宇的結構安全。

8. 西港島線是西區居民期待已久，及獲得公眾支持的交通基建項目。就市民的要求及關注，政府和港鐵公司會繼續與當地社區緊密聯繫，以設計更符合大部分市民訴求的西港島線，並盡快展開建造工程。

南港島線（東段）

9. 南港島線（東段）是約七公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，途中於海洋公園、黃竹坑及利東設站【走線圖見附件三】。南港島線建成後，港島的鐵路網絡會更趨完善，節省南

區居民的交通時間，更可促進該區的旅遊及商業發展。

10. 港鐵公司已在二零零八年二月展開南港島線（東段）的初步規劃和設計，並就此與南區區議會轄下的「南港島線計劃發展專責委員會」合作進行了兩輪的公眾諮詢。政府及港鐵公司亦出席了多個由居民組織舉辦的諮詢會，介紹及解釋建議的方案，並繼續聽取市民對該項目的意見。政府現正與港鐵公司磋商該項目的詳細範圍及實施時間表的細節。我們的目標是在二零一一年展開工程，以便該項目可在二零一五年完成及投入服務。

11. 進行上述公眾諮詢時，我們得悉市民的意見並作出初步回應如下：

- (a) 就市民要求南港島線（東段）應盡早完成並投入服務，我們將會繼續以此為目標，盡早完成該項目；
- (b) 市民關注由香港仔隧道收費站至利東邨一段的鐵路高架橋段，會帶來噪音及影響景觀，居民也擔心高架橋段會影響該區的長遠發展，要求改以隧道形式興建。港鐵公司已經完成改用隧道的可行性研究，並已向市民進一步解釋。我們認為改用隧道形式，會面對很多困難及弊處，特別是隧道會橫跨香港仔海峽，要在海峽內興建隧道，香港仔海峽沿隧道走線大約有三分之二的水域要封閉三年之久，只能留下三十五米闊的航道供船隻往來，附近香港仔避風塘的泊位亦會因而減少。施工期內要在避風塘挖掘海泥，飄出的污染物會影響該處的水質。棄置海泥會令污染泥坑容量問題加深。此外，我們會就噪音影響設計緩解措施，並就高架橋段外型以配合周圍環境，諮詢橋樑及有關建築外觀諮詢委員會及區議會等，務求能達得到一個能融合多方訴求的設計。
- (c) 市民亦就個別車站如海怡、利東等出入口的位置提出建議，港鐵公司已察悉市民建議的位置，並將會在設計車站時一併考慮；以及
- (d) 就市民關注施工期間對市民生活的影響，港鐵公司會研究適當措施，將工程可能帶來的影響減至可接受的水平。

12. 今年年初，我們要求港鐵公司與香港賽馬會探討設置跑馬地站的可行性。當港鐵公司完成了有關檢討後，於五月已經將檢討報告內容向有關區議會及立法會交通事務委員會轄下鐵路

事宜小組委員會匯報，有關的考慮要點總結如下：

- (a) 市民對跑馬地應否設站持有不同意見；
- (b) 到了二零一六年，跑馬地站可以服務的人口約有一萬九千人，預期乘客量不高；
- (c) 於跑馬地設站，南港島線（東段）需要偏離原來直接由金鐘至黃竹坑的走線【途程見附件四】，距離大約增加二點五公里。由於鐵路隧道需要延長，額外的挖掘會令建築期延長，並不符合市民對南港島線（東段）盡早完成的願望；以及
- (d) 設站會令南港島線（東段）項目的成本大幅增加，更由於行車時間需要延長，嚴重影響到該項目的運輸及經濟效益。

附件四

基於上述原因，我們對南港島線（東段）於跑馬地加設車站有極大保留。我們將會向有關區議會詳細解釋以上原因。

13. 我們亦注意到在賽馬日及假日有很多行人從銅鑼灣往來跑馬地，在紀利華木球會前橫過禮頓道以及在時代廣場附近橫過波斯富街之行人數量頗多，如能建造地下行人隧道連接銅鑼灣中心區域至跑馬地交界的繁忙街道，將可減少該區的交通擠塞情況及改善路邊空氣質素。運輸署將就以上行人隧道計劃於明年第二季聘請顧問進行研究，為期十二個月。我們在適當時候會向有關區議會匯報進展。

14. 我們會繼續諮詢有關區議會及地區人士，以便南港島線（東段）的設計更能符合大部分市民的訴求，並盡早將鐵路方案刊憲及展開有關的工程。

沙田至中環線

15. 沙田至中環線（沙中線）包括兩條線段共十七公里：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【走線圖見附件五】。沙中線將共有九個車站，其中六個是綜合轉車站，提供月台之間的轉車安排，方便乘客與現有鐵路線互相轉乘。

附件五

16. 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和設計。當鐵路完成後，政府會向港鐵公司批出服務經營權，而港鐵公司會負責該鐵路的營運工作及每年向政府繳付服務經營費。立法會亦已通過第一階段撥款，港鐵公司現正展開有關的設計及地盤勘測工作。該鐵路可望於二零一零年年底動工，於二零一五年及二零一九年分段完成。

17. 在進行前期諮詢時，我們得悉市民的意見並作出初步回應如下：

- (a) 就市民要求加建顯徑站，原則上我們認為在設計上及需求上都有理據，所以我們會循這方面規劃；
- (b) 市民關注慈雲山區因技術問題難以設站後，如何改善該區的行人天橋系統，並加強與鑽石山站的接駁。我們已因應各方面提出的建議作出可行性研究，待綜合分析及敲定具體建議後，再諮詢區議會及區內人士；
- (c) 市民關注位於前大磡村的沙中線車廠上蓋的規劃，及如何保留位於上址的三件古蹟物。規劃署會跟進有關事宜，港鐵公司亦會聘請顧問公司研究如何保護古蹟物，提出保育建議；
- (d) 就市民關注中環南站的設置，我們會等待中區政府合署現址日後的用途定案後再行檢討，以便更能配合該區的未來發展；以及
- (e) 市民要求車站出入口的設置，應以方便市民使用鐵路為目標。港鐵公司會在進行車站設計時會一併考慮。

18. 就各方面提出的關注和要求，政府與港鐵公司稍後將會就沙中線的初步方案諮詢區議會及地區人士，收集意見後便會就有關建議的可行性作出適當的修改，希望盡快將鐵路方案刊憲及展開有關的工程。

觀塘線延線

19. 觀塘線延線全長約三公里，將由觀塘線油麻地站伸延至設於黃埔區的新車站【走線圖見附件六】。乘客亦可於擬建的何文田站轉乘沙中線，該段延線會為何文田和黃埔區的居民提供便捷的鐵路服務。

20. 行政會議已通過以「擁有權模式」推展該鐵路項目，並委託港鐵公司進行。港鐵公司現已展開進一步規劃及初步設計，並與九龍城區議會合作，在六月至八月期間進行了第一階段的公眾諮詢。透過舉行巡迴展覽及公眾諮詢大會，收集市民對觀塘線延線的意見。在這階段的諮詢中，公眾的主要關注事項及港鐵公司的初步回應簡述如下：

- (a) 擬設的何文田站是觀塘線延線與沙中線的轉車站，因需配合沙中線走線，建議選址在前山谷道邨。有居民指該選址遠離人口較密集的何文田邨及愛民邨。有見及此，港鐵公司將研究興建行人連接通道的可行性；以及
- (b) 港鐵公司提出黃埔站的兩個可行選址建議，分別位於德安街和戴亞街。德安街是黃埔花園的私人街道，此建議將涉及收地。由於德安街人流及車流較高，預計興建車站對環境及交通的影響較大。戴亞街方案並不涉及收地，對環境及交通的影響較少。戴亞街雖較遠離黃埔花園及紅磡舊區，但接近海逸豪園。由於居民對選址意見不一，港鐵公司待收集意見及進一步研究後再諮詢公眾。

21. 港鐵公司現正進行觀塘線延線的進一步設計。政府與港鐵公司會繼續就此鐵路線的設計諮詢區議會及地區人士，以期將鐵路方案盡快刊憲及展開有關的工程。我們預期該項目可於二零一零年動工，二零一五年投入服務。

廣深港高速鐵路（香港段）

22. 廣深港高速鐵路（高鐵）是一條連接香港、深圳和廣州的高速鐵路，可把往來香港與廣州的行車時間由現時約一百分鐘縮短至約四十八分鐘。高鐵將連接至國家高速鐵路網，包括京廣客運專線和杭福深客運專線，大大縮短由香港乘搭鐵路前往北京及上海等主要城市的時間。使用高鐵的乘客亦可透過珠三角城際快速軌道來往香港與珠三角主要城鎮。高鐵內地段以廣州石壁站為起點，經東莞虎門、深圳龍華及深圳福田後，由皇崗進入香港境內。香港段的終點站會設於西九龍【香港段的走線圖見附件七】。

附件七

23. 行政會議已通過進一步推展廣深港高速鐵路香港段。香港段全長約二十六公里，將以「服務經營權」形式推展，由特區政府出資興建，交由港鐵公司營運五十年。我們亦就此於二零零

八年五月二日向鐵路事宜小組委員會匯報，並於二零零八年七月八日獲立法會財委會批准有關高鐵設計及地盤勘測的撥款。港鐵公司現正就高鐵進行設計及地盤勘測工作。

24. 我們亦已就高鐵香港段進行諮詢，關於諮詢期間所收到的意見，主要包括收地賠償、西九龍總站的接駁、西九龍一帶的交通及施工期間所造成的環境影響，我們就這些方面的回應如下：

- (a) 就收地賠償的問題，高鐵香港段走線全程皆設於地底，有關地段的地面活動和目前可容許的土地用途應不會因高鐵而受到影響，政府只會收回那些地段的地層。我們會繼續向居民解釋項目的情況，並且會按既定的土地政策及有關法例處理賠償問題，務求爭取居民的理解；
- (b) 就將來高鐵的西九龍總站、九龍南線的柯士甸站及機鐵線九龍站的接駁問題，我們在詳細設計階段時會照顧到這方面的需要，以為乘客提供最大的便利；
- (c) 就西九龍總站附近一帶的交通擠塞問題，運輸署現正進行一項交通研究，研究會就該區多項主要大型發展項目落成後會引致的交通影響，提出一個解決長遠的交通及運輸問題的建議。是項研究預計會於今年底完成；以及
- (d) 就項目施工期間對環境構成影響方面，港鐵公司將根據《環境影響評估條例》，評估高鐵建築期間及日常運作對環境的影響，並於環評報告中建議緩解措施。環保署只會在滿意環評報告的情況下才發出允許興建高鐵的環境許可證。

25. 至於工作時間表方面，我們期望高鐵香港段方案可於今年年底刊憲，並於明年年底動工，於二零一四或二零一五年通車。我們希望於二零零九年第四季向立法會申請撥款，以開始建造高鐵香港段。

26. 請議員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零零八年十一月



現有南昌站
EXISTING
NAM CHEONG
STATION

柯士甸站
AUSTIN
STATION

現有尖東站
EXISTING EAST
TSIM SHA TSUI
STATION

圖例
LEGEND



現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE



建造中的九龍南線
KOWLOON SOUTHERN LINK (KSL)
(UNDER CONSTRUCTION)

米 0 500 1000 m
比例尺 1 : 20 000 SCALE BAR

九龍南線

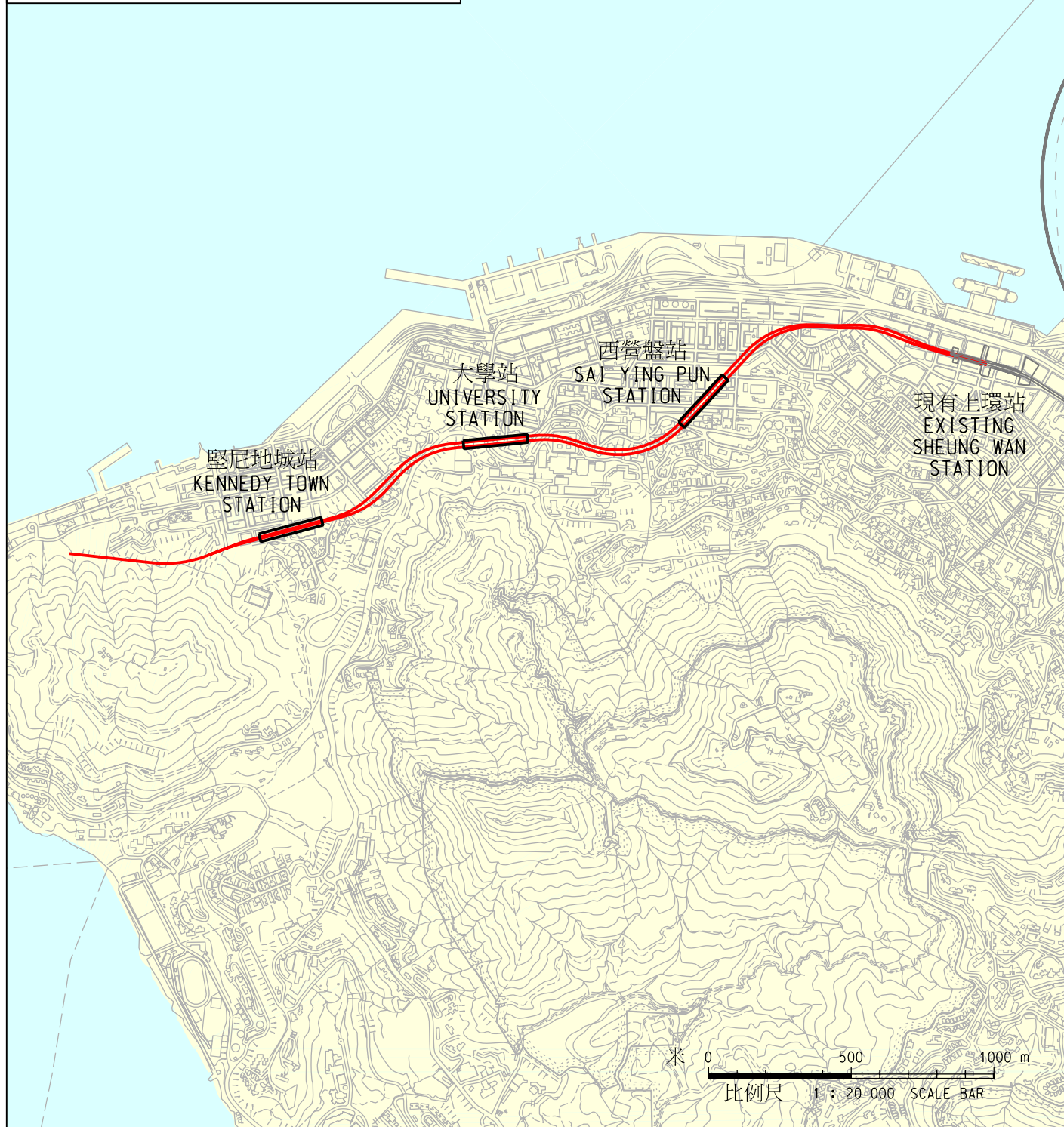
KOWLOON SOUTHERN LINK (KSL)

圖例
LEGEND

—— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

—— 擬建西港島線
PROPOSED WEST ISLAND LINE (WIL)

附件二
Annex 2



西港島線
WEST ISLAND LINE (WIL)

圖例
LEGEND

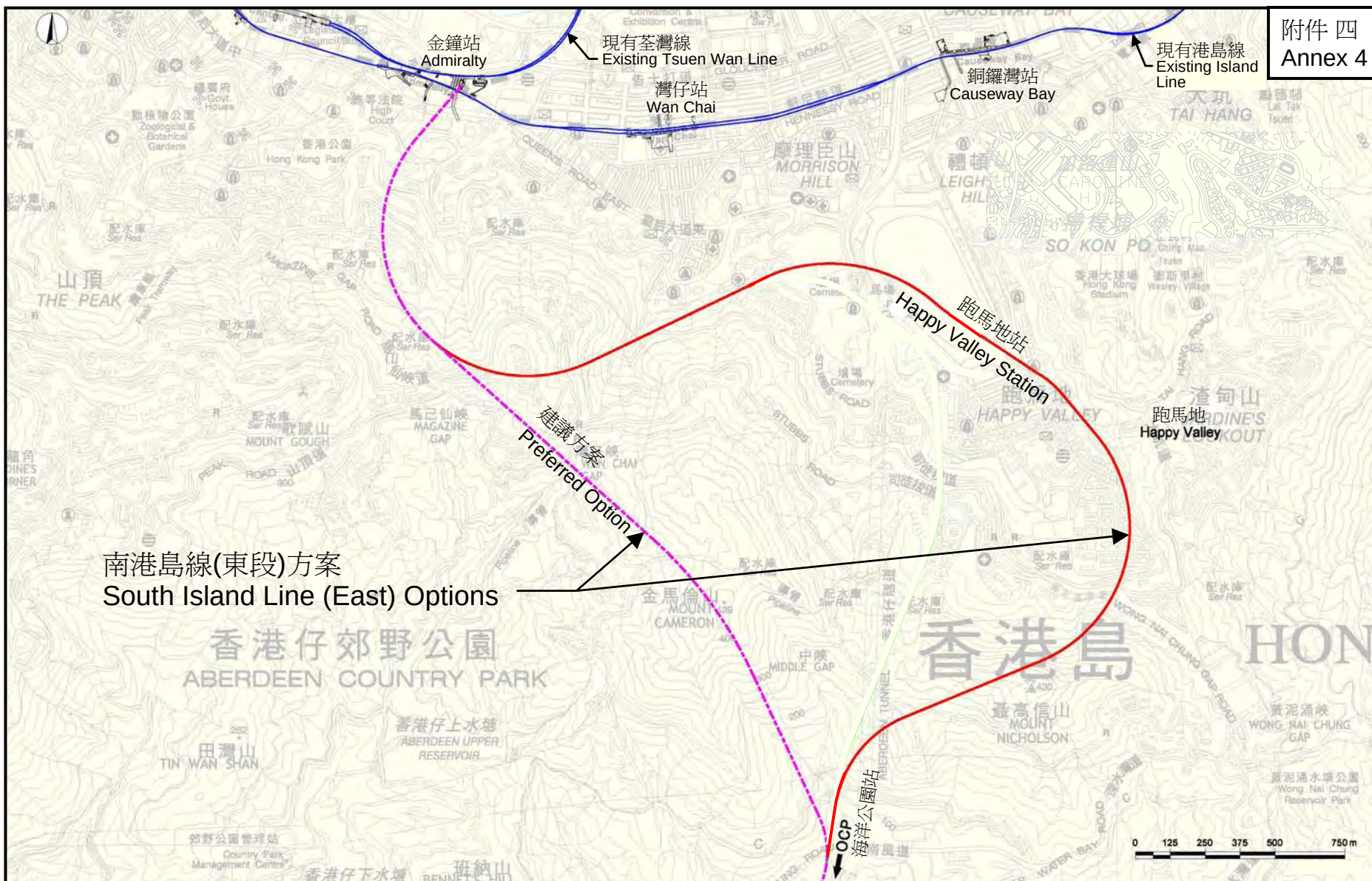
—— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

—— 擬建南港島線（東段）
PROPOSED SOUTH ISLAND LINE (EAST)

附件三
Annex 3



南港島線（東段）
SOUTH ISLAND LINE (EAST) (SIL(E))



南港島線(東段)－跑馬地站繞道

South Island Line (East) – Detour with Happy Valley Station

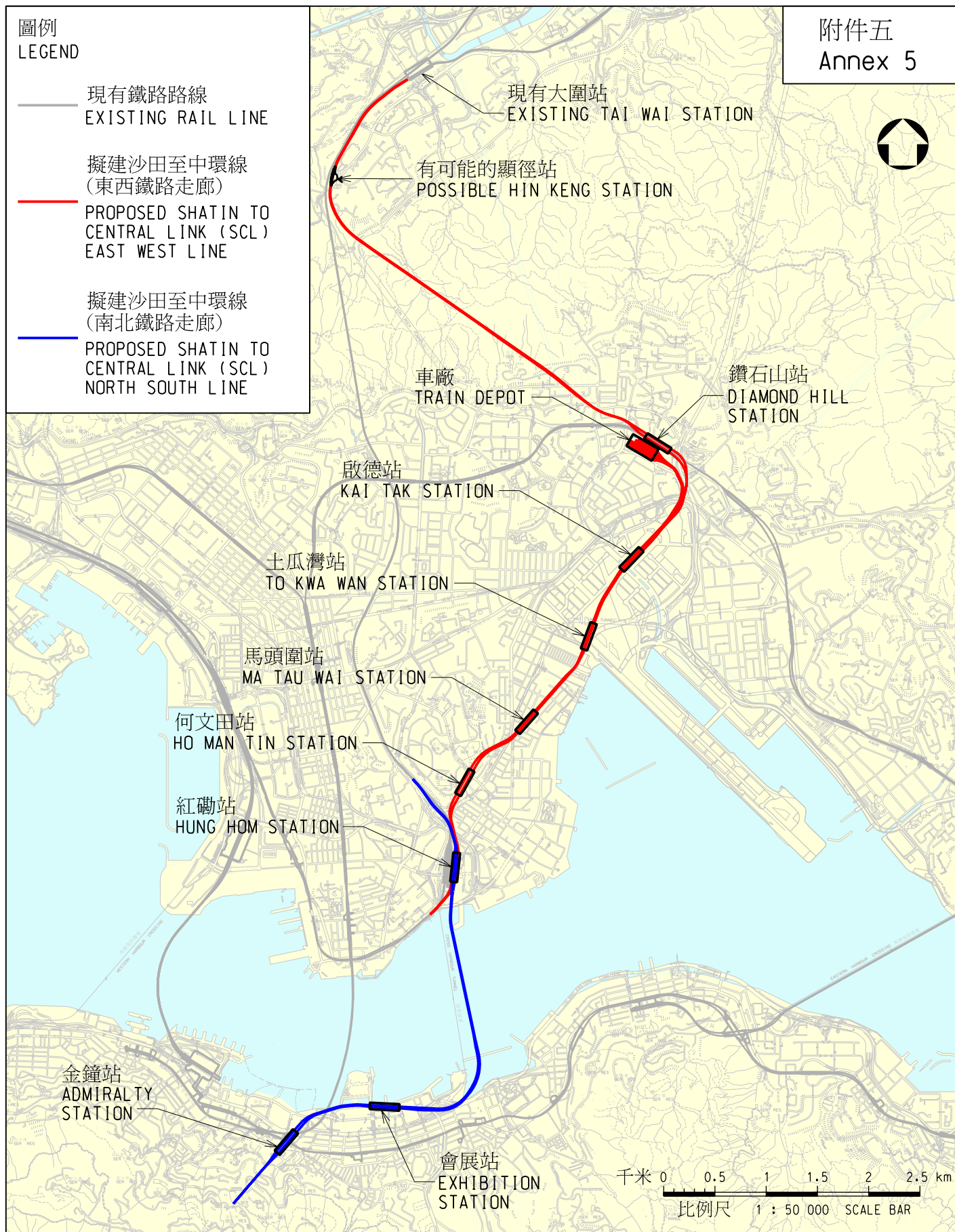
圖例
LEGEND

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

附件五
Annex 5



沙田至中環線
SHATIN TO CENTRAL LINK (SCL)

圖例
LEGEND

— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

— 擬建觀塘線延線
PROPOSED KWUN TONG
LINE EXTENSION (KTE)

附件六
Annex 6



觀塘線延線

KWUN TONG LINE EXTENSION (KTE)



廣深港高速鐵路香港段
HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG
EXPRESS RAIL LINK (XRL)