

立法會交通事務委員會

馬鞍山至大圍鐵路線以及 九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線

引言

本文件旨在告知委員有關馬鞍山至大圍鐵路線(馬鞍山鐵路)和九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(尖沙咀支線)兩項計劃的進展。

馬鞍山鐵路

2. 馬鞍山鐵路的鐵路方案已按《鐵路條例》的規定，在一九九九年三月二十六日刊憲，並於二零零零年一月二十九日就方案作出輕微修訂(有關路線圖載於附件 A)。我們至今共收到 67 份反對意見，其中 8 個為集體反對個案，包括多封格式內容相同的反對信。我們亦接獲來自馬鞍山居民和商戶的 43 份信件表示支持鐵路計劃。當局現正根據《鐵路條例》的規定及由獨立委員會聆聽反對者意見的行政安排，處理上述反對意見。至目前為止，有 3 份反對個案和大約 200 封格式內容相同的反對信已撤回。

3. 九鐵公司已根據《環境影響評估條例》的規定，就馬鞍山鐵路計劃進行詳細的環境影響評估研究，以確定主要的環境問題及緩解措施。研究的主要結果如下-

- (a) 列車噪音 — 在採用多種噪音消減設備(包括多重隔音系統、浮動平板床道，以及設於路軌交接處的隔音屏障)後，可把列車操作時產生的噪音減低至符合有關夜間發出噪音的水平(即 55 至 60 分貝(A))；
- (b) 對景觀的影響 — 緩解措施包括把高架橋的設計與四周環境融為一體、在高架橋下種植樹木和灌木，並利用攀緣植物美化高架橋支柱和路軌旁的護牆。

此外，報告也研究其他環境問題，包括空氣質素、水質、廢物管理和生態。環境影響評估報告在根據法例規定進行公眾諮詢後，已獲環境諮詢委員會通過，而環境保護署署長亦已在二零零零年一月向九鐵公司發出環境許可證。整份環境影響評估報告以及該報告的摘要已在二零零零年二月送交立法會秘書處。

4. 根據《鐵路條例》第 11 條的規定，政府須在二零零零年六月底前，向行政長官會同行政會議提交鐵路方案和沒有撤回的反對意見。九鐵公司現正進行最後階段的詳細設計工作，並籌備招標和投標資格預審等工作，以期建造工程可於二零零零年年底開展。預期工程會在二零零四年完竣。

尖沙咀支線

5. 尖沙咀支線的方案已在一九九九年四月三十日刊憲，並獲該區區議會和商店／酒店經營者的支持。當局考慮過區議會和一些反對者的意見後，已把方案修訂如下-

- (a) 延長地鐵站和東鐵站之間的接駁行人隧道，該隧道將橫越漆咸道南，直達永安廣場花園；
- (b) 更改鐵路部分定線和車站的位置，以紓緩對訊號山的影響，並減少砍伐已成長的樹木；
- (c) 加建一條橫越彌敦道的接駁行人隧道，以疏導路面的人流。

修訂後的路線圖載於附件 B。更改定線後，鐵路會沿梳士巴利道地底行走(而不經中間道)，並將提供一個更佳的九龍南環線定線選擇，以便日後與西鐵連接。

6. 九鐵公司完成尖沙咀支線工程計劃的環境影響評估報告後，已在二零零零年二月二十三日發表該報告，並根據《環境影響評估條例》的規定，供公眾一個月時間查閱該報告。該報告確定主要的環境問題，並提出緩解措施。九鐵公司預計可在二零零零年四月完成法定的環境影響評估程序，並獲當局簽發環境許可證。

7. 到目前為止，我們收到 24 份對鐵路方案和修訂項目提出的反對意見。政府處理這些反對意見後，會在二零零零年下半年把工程計劃提交行政長官會同行政會議批准，以便在二零零零年年底前動工。尖沙咀支線將於二零零四年完竣。

第二條連接大圍與九龍的鐵路

8. 《第二次鐵路發展研究》正探討第二條連接大圍與九龍的鐵路的建議。《第二次鐵路發展研究》旨在為本港制定至二零一六年的鐵路發展策略，該研究正處於最後階段。

9. 負責進行《第二次鐵路發展研究》的顧問所提交的中期研究結果顯示，東鐵的載客量會在二零一一年達飽和水平。因此，我們有需要建造第二條連接大圍與九龍的鐵路，而路線可能經鑽石山至紅磡，以紓緩日後東鐵乘客量增加所造成的擁擠情況。按照上述估計，第二條連接大圍與九龍的鐵路的詳細規劃和設計工作將於二零零六至零七年間開展。

運輸局

二零零零年三月二十三日