

立法會交通事務委員會

馬鞍山至大圍鐵路線 和九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線

主要基建工程

引言

本文件旨在向委員匯報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）的主要基建工程及其工程開支。

馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的最新進展

2. 立法會財務委員會在二零零零年五月二十六日，批准從資本投資基金撥出 85 億元，以股本的方式注資給九廣鐵路公司（九鐵公司），以興建馬鞍山鐵路和尖沙咀支線。
3. 行政長官會同行政會議已根據《鐵路條例》批准馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的鐵路方案，有關批准方案的公告在二零零零年十月二十七日刊憲，預計這兩項工程會在二零零四年完成。

工程範圍

4. 為配合馬鞍山鐵路和尖沙咀支線通車，我們有需要進行多項公共基建工程。
5. 馬鞍山鐵路的主要基建工程（基建工程）包括－
 - (a) 在現有的大圍站下面建造一條行人隧道，連接村南道與大圍站的車站範圍和日後興建的公共運輸交匯處；
 - (b) 建造一條行人隧道，連接車公廟路下面一條現有的行人隧道與車公廟站；

- (c) 建造一條橫越插桅杆街的行人天橋通往第一城站，並連接附近樓宇的高架行人道系統；
- (d) 建造一條連接大水坑站的行人隧道，這條隧道將橫跨恒泰路、馬鞍山路和恒德街；
- (e) 建造一條連接恒安站並橫跨西沙路的行人隧道，並進行相關工程；
- (f) 於大圍站興建一個公共運輸交匯處；以及
- (g) 於烏溪沙站興建一個公共運輸交匯處。

顯示上述各項工程的草圖載於附件 A。

6. 尖沙咀支線的基建工程包括－

- (a) 沿麼地道建造一條 400 米長、6.7 米闊的行人隧道，並沿白蘭軒道建造一條 160 米長、5.15 米闊的行人隧道，以連接地鐵尖沙咀站和新的東鐵車站（接駁行人隧道）；
- (b) 沿中間道建造一條 210 米的行人隧道，以方便由彌敦道以西的發展前往新的東鐵車站；
- (c) 在沿麼地道和白蘭軒道建造的兩條行人隧道內裝設五段全長 330 米的自動行人道；
- (d) 安裝升降機、自動電梯和其他相關的機電設備；
- (e) 按照環境保護署署長根據《環境影響評估條例》所發出的環境許可證上的規定，為大約 380 戶進行間接的技術補救工程（包括安裝冷氣機和隔音玻璃窗），以減少施工期間的噪音影響；
- (f) 重置地鐵尖沙咀站內設施以便接連接駁行人隧道。

顯示上述各項工程的草圖載於附件 B。

進行基建工程的需要

7. 目前並無足夠或沒有行人設施連接馬鞍山鐵路的車公廟、第一城、大水坑和恒安車站。建議在大圍車站下建造的行人隧道可連接擴建後的車站和新的公共運輸交匯處。有關的行人隧道和行人天橋可方便乘客安全地往返車站。如沒有這些設施，乘客便須繞道前往車站，或使用路面的過路處，這不但會危及乘客的安全，而且會增加有關路口的負荷。

8. 尖沙咀支線提供多一個接駁東鐵和地鐵的交匯處，這對東鐵的暢順運作至為重要。建議中的接駁行人隧道連接兩個車站，為乘客提供安全、直接、並與車路分隔的接駁設施。這條隧道也方便乘客前往尖沙咀東部和梳士巴利道以南地區。

9. 接駁行人隧道內擬建的自動行人道可令轉車的乘客更感方便舒適。使用自動行人道可把往來兩個車站的時間由九分鐘縮短至六分鐘左右，因此可提高這交匯處的效用。

接駁行人隧道及中間道行人隧道的管理

10. 這兩條行人隧道會每日 24 小時開放。隧道的所有入口和適當位置會裝有閉路電視，以便緊密監察人流和隧道內的情況。隧道內也會安裝廣播系統，以便在需要時作出廣播。其他安全設施則包括水喉、滅火筒和煙霧監察器。顯示這些設施的草圖載於附件 C。

11. 九鐵公司及政府有關部門正詳細研究在節日期間的人群管理措施。當局有需要在節日期間（例如聖誕節）疏導行人隧道內的人潮，以配合警方的人群管理措施。有關政府部門（包括警務處、運輸署、路政署、消防處和機電工程署）正與九鐵公司一起擬訂詳細的人群管理措施。

對財政的影響

12. 馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的基建工程的工程開支總額為 14.88 億元（以付款當日價格計算）—

(a)馬鞍山鐵路的基建工程	3.42 億元
(i) 4 條行人隧道及一條行人天橋	1.18 億元
(ii) 兩個公共運輸交匯處	2.24 億元
(b)尖沙咀支線的基建工程	11.46 億元
	合共 14.88 億元

有關上述基建工程的撥款安排載於下文第 19 段。

13. 尖沙咀支線及馬鞍山鐵路基建工程的分項開支分別列於附件 D 及附件 E。與一般行人隧道相比，接駁行人隧道及中間道行人隧道需要額外的設施，包括通風、保安及防火設備，以確保行人的安全。

建造工程計劃

14. 除地鐵尖沙咀站的修改工程外，上述基建工程將委託九鐵公司進行，以期鐵路工程與基建工程配合得宜。委託安排也可確保鐵路與這些基本設施能夠同時啟用。

15. 至於地鐵尖沙咀站的修改工程，則會委託地鐵有限公司進行，以確保工程能夠與遷置工程和該公司的車站改善工程配合。這項安排可有助盡量減低對車站運作和行人造成的騷擾。

對環境的影響

16. 當局已根據《環境影響評估條例》的規定，完成有關馬鞍山鐵路和尖沙咀支線計劃及其基建工程的環境影響評估。環境保護署署長已根據上述條例，批准有關的環評報告，並發出了環境許可證。有關方面會遵照許可證所列條件和有關法例的規定，實施環境緩解措施。

公眾諮詢

17. 政府及九鐵公司曾就馬鞍山鐵路項目(包括上述基建工程)徵詢前沙田臨時區議會及沙田區議會的意見。區議員並沒有就這些工程提出異議。

18. 至於尖沙咀支線的基建工程，前油尖旺臨時區議會和一些地區組織曾要求延長行人隧道系統，以方便由車站前往尖沙咀東部和尖沙咀其他地方。當局已因應這些要求，把接駁行人隧道延伸至橫跨漆咸道南，以方便連接尖沙咀東部。油尖旺區議會大致支持尖沙咀支線項目和有關的基建工程。

撥款安排

19. 政府打算在二零零一年二月向財務委員會提出申請，把馬鞍山鐵路的部分基建工程(包括四條行人隧道和一條行人天橋)和尖沙咀支線的基建工程提升為甲級工程。至於馬鞍山鐵路其餘的基建工程(包括在大圍和利安站的兩個公共運輸交匯處)，政府打算在完成詳細設計後才把工程提升為甲級工程。我們歡迎議員就本文件內容提出意見。

運輸局

二零零零年十二月八日