

## 立法會交通事務委員會

### 研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會

#### 沙田至中環線的進度報告

#### 引言

本報告旨在告知各位議員有關沙田至中環線的最新進度。

#### 背景

2. 政府在本年六月二十五日公布把沙田至中環線的營辦權批予九鐵公司。同日，我們邀請九鐵公司就提供更多車站或連線接駁沙田至中環線至更多人口密集區的可行性在技術和財務上作出研究。

3. 九鐵公司在本年八月建議一個修訂方案。詳情在下文各段闡述。

#### 新方案

4. 經修訂的沙田至中環線方案，大致上以工程計劃綱要所載的方案為依據。工程計劃綱要的方案共有十個車站，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田或機利士路、紅磡、會展、金鐘和中環西。九鐵公司建議在慈雲山加設新車站，並會在黃埔區地下闢建一個捷運系統，連接紅磡車站與黃埔區。此外，九鐵公司建議為日後在顯徑加設車站作出準備。大概的路線和車站位置載於附件 A。

5. 沙田至中環線的方案讓乘客無需轉車，便可來往馬鞍山與中環之間。東鐵的乘客也可在大圍或紅磡轉乘沙田至中環線。

6. 日後西鐵的乘客可由屯門經擬建的九龍南環線到達紅磡，並接駁沙田至中環線前往中環。

7. 紅磡車站會進行大規模的改建，使成為集體運輸中心，方便乘客轉乘沙田至中環線、西鐵和東鐵，並連接市際和跨境鐵路服務。

## 顯徑車站

8. 目前，鐵路途經的顯徑附近範圍約有 30 000 人口，由於該區大部分屬已發展地區，因此預期到了二零一六年，也只會有大約 35 000 人口。九鐵公司認為至少要有 50 000 人口才可以支持車站的建造及營運。不過，該公司建議，在設計上作出準備，以便在日後乘客達到合理數量時，在該區闢設車站。

## 慈雲山車站

附件 B 9. 擬建的慈雲山車站位於雲華街地底(請參閱附件 B)。車站服務範圍日後大約會有 95 000 人口。

10. 為加設車站，沙田至中環線由大圍站至鑽石山站的路段已重新定線。鐵路線須繞過兩個大彎，長度因此增加大約一公里。由於多了一個新車站和路線延長，沙田至中環線的行車時間會增加約兩分鐘。因此，九鐵公司須購置多一組列車，以維持所需的服務。

11. 慈雲山車站位於地底下約 100 米，並會設有自動梯和升降機，由地面接載乘客至車站。

## 黃埔至紅磡的接駁鐵路

12. 九鐵公司建議，在地下建造類似赤鱲角機場現有的旅客捷運系統，連接黃埔至紅磡車站。列車大約每三分鐘一班，行車時間估計約兩至三分鐘。

附件 C 13. 除紅磡車站外，在黃埔區內會加設兩個車站，一個位於德民街，另一個位於民裕街(請參閱附件 C)。日後，鐵路車站服務範圍大約會有 85 000 人口。

## 其他改變

14. 雖然確切的路線和車站位置會視乎進一步的詳細研究會稍作調整，但可以告知各位議員，除以上所述外，九鐵公司建議的路線和車站位置，大致上以工程計劃綱要所載的方案為依據。工程計劃綱要顯示，紅磡與馬頭圍之間有兩個可供選擇的車站位置；一個在山谷道邨，另一個在機利士路。九鐵公司的標書選取了山谷道邨的位置；此外，該公司正研究把中環西車站的位置稍向東移，使之更接近商業中心區的心臟地帶。

## 對成本的影響

15. 九鐵公司估計，慈雲山車站和旅客捷運系統所需的額外成本約為 40 億元(按付款當日價格計算)；因此，沙田至中環線的工程項目費用總額，會由 310 億元增至 350 億元(兩者均按付款當日價格計算)。九鐵公司已同意，以內部資金和舉債方式悉數承擔上述額外成本。政府因此無須給予財務支持。

## 票價

16. 九鐵公司表明，加設慈雲山車站和捷運系統所需的額外成本，不會導致沙田至中環線本身的票價有所提高，但無疑，使用旅客捷運系統的乘客需繳付合理的票價，而有關票價也會設於具競爭力的水平。上述所增加的成本，部分會因收入隨着乘客量增加而得以抵銷，而部分則會由九鐵公司承擔。

## 工程時間表

17. 在投標建議書內，九鐵公司建議分階段完成沙田至中環線，即大圍至鑽石山段在二零零八年初落成，其餘部分則在二零零八年年底落成。由於須加設慈雲山車站，大圍至鑽石山段不可能提早通車。目前的計劃，是在二零零八年年底或二零零九年初前完成整個工程項目。

## 下一階段工作

18. 我們仍在與九鐵公司商討，以制訂更確切的工程時間表，以及修訂的方案詳情。我們擬在本年年底就有關路線作出定案，並在二零零四年動工，使鐵路線可在二零零八年底或二零零九年初前通車。

## 結語

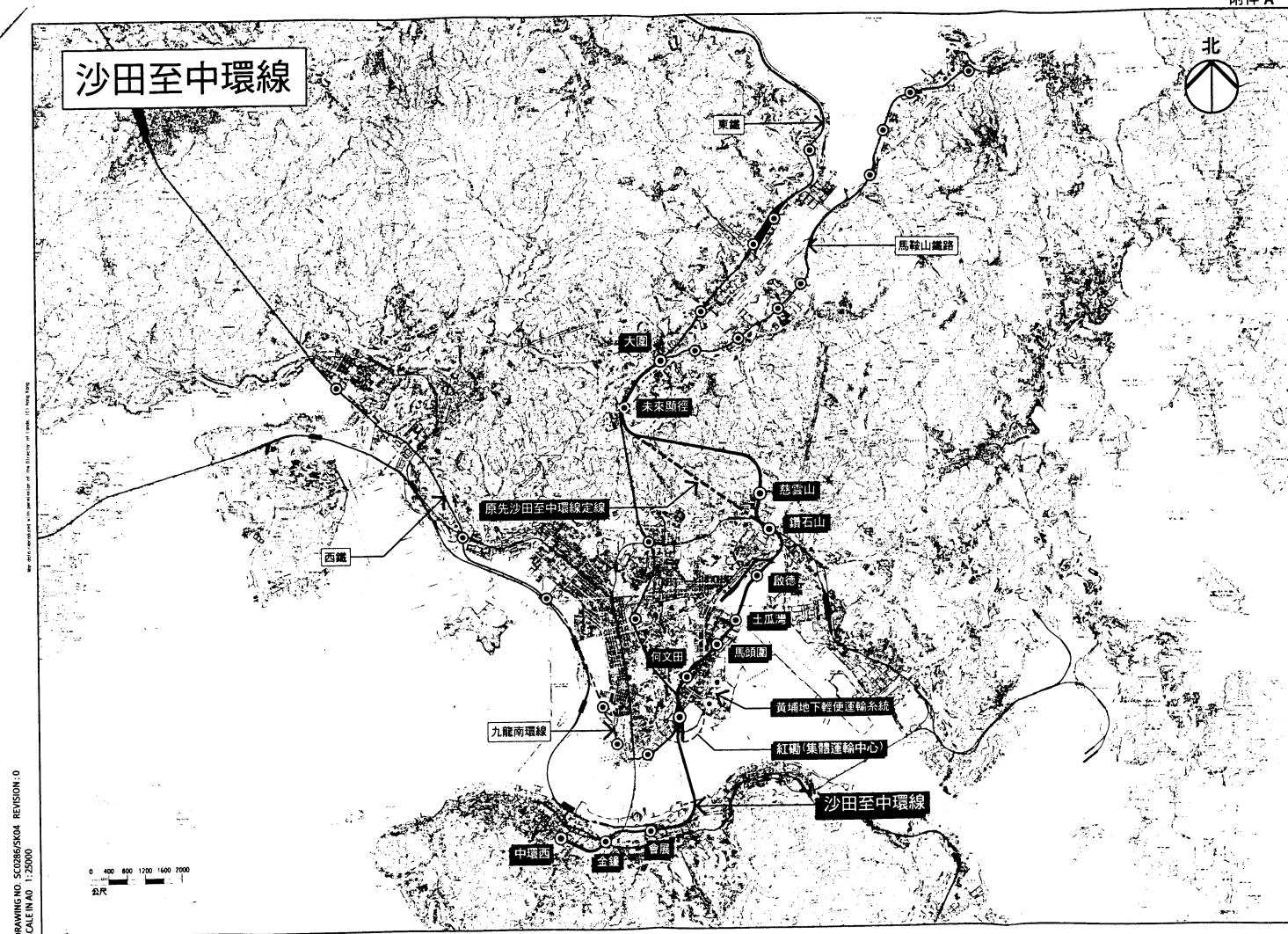
19. 請議員省覽推行沙田至中環線這個項目的最新進度。

環境運輸及工務局

二零零二年九月十九日

(ETWB(T)CR 10/1016/99)

附件 A



附件 B

