

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)466/01-02號文件

檔號：CB1/PL/TP

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

有關沙田至中環線的背景資料簡介

引言

在交通事務委員會轄下成立的小組委員會現正監察新鐵路工程計劃的規劃及建築進度。在小組委員會2001年7月10日會議上，委員就沙田至中環線鐵路工程計劃的發展權進行商議，並同意要求政府當局在行政會議決定將該工程計劃的發展權批予哪一間鐵路公司前，先行諮詢小組委員會。

2. 本文件旨在提供若干和沙田至中環線鐵路工程計劃有關的背景資料。

沙田至中環線

3. 根據當局所作規劃，沙田至中環線是貫通大圍及港島商業中心區的鐵路線。該鐵路線實際上由3個部分組成，它們分別是大圍至鑽石山線、東九龍線及第四條過海鐵路線。該鐵路工程計劃預計將於2008至2011年間完成。

4. 政府當局已就沙田至中環線擬備工程計劃綱要。該份綱要訂定了此工程項目各種基本要求，使兩間鐵路公司能以相同的依據擬備其標書。

基本標書

5. 政府當局表示會將各公司所提交的基本標書的每個環節逐一比較，從而決定由哪一間公司營辦沙田至中環線。有關的標書必須完全符合工程計劃綱要所訂明的各項規定，包括定線要求。雖然《鐵路發展策略2000》亦曾就沙田至中環線的港島定線提出了維園方案，但政府當局已指明基本標書須以會展／金鐘方案為依據，因為此方案可提供前往商業中心區的更直接路線，所需建造時間亦較短。此外，此方案所涉及的費用亦預計可大幅減省50至70億元，因而可帶來較高的經濟及財政收益。

評審各公司提交的標書

6. 政府當局表示，評審基本標書的準則可分為技術及財政兩方面，兩者所佔比重完全均等。概括而言，政府當局會優先考慮具備下列條件的標書 ——

- (a) 可提供更方便的轉車站及更易到達的車站；
- (b) 所需收地工作較少，且對環境、交通、現有及規劃中的土地用途造成較少影響；
- (c) 能較早完成整個工程項目及各鐵路段的工程；
- (d) 平均票價水平較低；
- (e) 建設成本較低；
- (f) 需要政府的資助較少；及
- (g) 為工程項目進行融資的能力較高。

非基本標書

7. 投標者亦可提交非基本標書。政府當局已在工程計劃綱要中訂明此類標書的最低要求，例如鐵路線的起點、終點及主要轉車站。當局會在完成基本標書的評審工作後，才對非基本標書進行評估。據政府當局所稱，此舉可確保以公正及相同的準則甄選負責進行沙田至中環線工程計劃的公司。在選定獲批沙田至中環線工程計劃營辦權的公司後，當局才會評估該公司提交的非基本標書，並且只會在非基本標書較基本標書優勝的情況下，才會進一步考慮該份非基本標書。然而，政府並無責任接納任何非基本標書。此做法與當局處理所有以“建造、營運及移交”形式批出的工程項目的一貫做法相符。

公眾意見

8. 不同地區的區議員及居民曾就沙田至中環線工程計劃表達了不同的意見。馬鞍山區的人士爭取早日完成大圍至鑽石山線，並建議將該條路線的發展權直接批予九廣鐵路公司。另一方面，九龍城區的人士則爭取早日完成東九龍線，並建議當局無需將該條路線與大圍至鑽石山線一併考慮，以及將營辦權直接批予地鐵有限公司。該兩批代表不同利益的人士亦要求當局在沙田至中環線工程計劃的招標條款中，明確訂明須早日完成與他們所屬地區有關的路段。至於第四條過海鐵路線，港島兩個不同着陸點(即會展及維園)方案均各有其支持者。

9. 上述地區的人士亦建議在若干地點增設車站，所涉地區包括顯徑、新蒲崗、黃埔，以及九龍城和何文田的現有人口集中地。

立法會秘書處

議會事務部1

2001年11月30日