

檔號：ETWB(T)CR 10/1016/99

二〇〇三年九月二十九日會議

資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環線

引言

本文件旨在告知議員沙田至中環線(沙中線)的最新情況，並且回答議員在二〇〇三年八月一日會議上提出的問題。

背景

2. 二〇〇〇年五月公布的《鐵路發展策略 2000》(《策略 2000》)，為香港鐵路網絡未來的發展，提供了規劃大綱。《策略 2002》展列多項鐵路計劃，讓當局深入研究及考慮推行。不過，如何實施，必須經過詳細的工程、環境及財務研究，才可決定。沙中線便是《策略 2000》建議優先發展的鐵路項目之一。

3. 沙中線會發展成為一條新的策略性鐵路線，將新界東北與港島區連接起來。沙中線包括三個線段：大圍至鑽石山線、鑽石山至紅磡的東九龍線，以及紅磡至中環西的第四條過海鐵路線。關於第四條過海鐵路線，「第二次鐵路發展研究」提出兩個方案：一是把東鐵延長，一是把東九龍線延長，使之成為過海的鐵路線。為了促進鐵路業界的良性競爭，我們採納了把東九龍線延長的方案，並把大圍至鑽石山線、東九龍線及第四條過海鐵路線連一起，定為沙中線的初步走線。建議中的車站共有十個。

4. 二〇〇一年一月，地鐵公司和九鐵公司應邀就沙中線計劃提交標書。二〇〇二年六月，九鐵公司獲批沙中線的建造及營運專營權。這項專營權根據工程計劃綱要的基本方案批出。工程計劃綱要並且訂明，獲批專營權的公司可建議修改或改善沙中線的方案細則，從而制定沙中線的最終方案。我們期望九鐵公司會

利用本身現有的鐵路基建增大沙中線的效益，為市民提供更佳的運輸服務，並且提高計劃的財務可行性。這項項目的規劃及設計工作仍在進行。

最新情況

5. 本年三月，九鐵公司根據最新的規劃情況、地盤勘測結果，以及人口和乘客量的預測數字，展開沙中線的方案設計工作。我們曾於本年七月提交資料文件，向議員匯報計劃的進展。現將最新情況概述如下：

(a) 顯徑站

6. 顯徑站並不在沙中線的工程計劃綱要之內。據九鐵公司預測，到了二〇一一年，該站亦只能為沙中線的乘客量帶來輕微的邊際增長，大約每日 17 000 人次。因此，九鐵公司認為闢設該站並不符合商業效益。不過，該公司會作好準備，以便日後加建該站。

(b) 慈雲山站

7. 儘管慈雲山站並不在沙中線的工程計劃綱要內，但九鐵公司已表示有意為該區提供鐵路服務。有關的地盤勘測工作已經完成，結果顯示，如要在該處興建車站，必須設於地下 60 至 90 米的深處，才符合工程上的要求。車站深入地底除了會引起工程和安全的問題外，亦使人憂慮乘客前往月台和在緊急情況下的疏散安排。九鐵公司現正研究各種技術上的解決方法，並探討其他可行方案，例如利用旅客捷運系統，把該區與鐵路主線連接起來。

(c) 黃埔的鐵路服務

8. 鑑於黃埔居民的要求，九鐵公司建議在基本方案以外，另加一條輕便鐵路形式的旅客捷運系統，直達黃埔，作為沙中線的一部分。

9. 本年年初，地鐵公司亦曾表示有意將觀塘線延長，由油麻地經何文田往黃埔，從而為黃埔區的居民提供鐵路服務。我們已要求地鐵及九鐵公司提交詳情，以便從運輸、環境及財務幾方面，比較兩間公司的建議。我們希望能在明年年初沙中線的最終方案定稿後，作出決定。

(d) 金鐘站

10. 九鐵公司正計劃在現有的金鐘地鐵站以東，設立沙中線金鐘站。鑑於保安的理由，新政府總部大樓和立法會大樓之下，不獲准有任何鐵路車站或隧道，故此先前提出在添馬設站的建議，現已取消。至於九鐵與地鐵系統之間的轉車安排，規劃工作亦正在進行。新車站會與現有及擬建的行人天橋和行人隧道連接，其中包括通往添馬艦的行人通道。當九鐵公司有實質的方案後，便會盡快徵詢地鐵公司的意見，以期定出最方便的轉車安排。

(e) 中環西站

11. 地盤勘測結果顯示，在士丹頓街與域多利監獄一帶的土質，鬆軟而不穩固，而岩石層更遠在地底大約 150 米之下，這樣的地質狀況會使該站的建造工程難以進行。九鐵公司現正研究多個可行的設計方案，包括在蘭桂坊附近的岩石層興建車站，然後以行人通道連接至皇后大道中多個乘客容易到達的車站入口。

(f) 東鐵過海方案

12. 作為審慎的商營機構，九鐵公司必須將這個項目所採用的工程假設和規劃數據重審研究，細心考證，同時亦須考慮到九鐵現有鐵路網絡的走線及沙中線工程計劃綱要的要求，然後才制定最合適的沙中線方案。為此，該公司正研究可否在興建大圍—東九龍—紅磡這條新路線時，將東鐵延長，由紅磡取道金鐘及會展，直達中環西。九鐵公司正在研究該方案的技術、財務及運作等的安排。

13. 當東鐵伸延至港島後，過境旅客和東鐵的乘客便可乘搭火車直達港島。不過，馬鞍山及東南九龍的乘客則必須首先在紅磡轉車，再往港島。

成本

14. 預算沙中線的成本會受這些附加及改善工程影響。不過，在考慮過設計方案的初步結果後，九鐵公司仍然確信沙中線符合財務效益。該公司打算以內部資金和舉債方式，籌辦這鐵路線。當方案設計完成後，便會有較準確的成本預算。在現階段，我們估計有關成本不會超過本年七月提供給各議員的 350 億之數。

時間表

15. 按照目前的時間表，期望最終的方案可大約在本年年底制定，九鐵公司隨後會按照《鐵路條例》和《環境影響評估條例》，展開有關的法定程序；而沙中線仍會按照《策略 2000》的建議，在二〇〇八至二〇一一年間落成。待方案設計完成後，我們便能定出更明確的施工時間表。

環境運輸及工務局
二〇〇三年九月