

檔號：ETWB(T)CR 10/1016/99

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環線的最新情況

引言

二零零四年二月十六日，九鐵公司向議員介紹沙田至中環線(沙中線)的建議方案。本文件旨在向議員匯報這個項目的最新進展。

整體進展

2. 自上次向議員提交建議方案後，九鐵公司進行了一連串諮詢相關團體的工作，包括沙中線沿線的區議會和交通諮詢委員會。雖然有些人對沙中線工程可能導致交通受阻表示關注，但相關團體的成員大致上都支持實施沙中線項目。有關的公眾諮詢結果摘要(由九鐵公司擬備)，現載於**附錄 I**。九鐵公司現正研究所收到的意見，然後決定可否及如何進一步改善建議方案，以回應各區議會的意見。該公司計劃在二零零四年年中就沙中線向政府提交最終建議。與此同時，在擬議合併的背景下，兩家鐵路公司正共同研究如何提高沙中線的效益，尤其是有關轉車安排的事宜。

附錄 I

黃埔區鐵路線

3. 此外，有議員對為黃埔區提供鐵路服務表示關注。現把九鐵公司和地鐵公司提出的鐵路建議詳情載於**附錄 II**。有關建議會聯同沙中線的最終建議一併作出決定。

附錄 II

總結

4. 請議員備悉擬議的沙中線的最新情況。

環境運輸及工務局
二零零四年四月

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

公眾諮詢

引言

本文件旨在就沙田至中環線(沙中線)項目，向小組委員會匯報最新一輪公眾諮詢工作所收集到的意見。

背景

2. 九鐵公司在二零零四年二月十六日的會議上向小組委員會介紹沙中線的建議方案，其後在二月中至四月中進行了一輪諮詢工作，徵詢有關區議會及社區團體的意見。

附件 3. 有關諮詢會議的一覽表載於附件。

主要關注事項

4. 各區議會大致上支持沙中線的建議方案。現把他們主要關注的事項臚列如下：

計劃進度

4.1 各區議會均要求加快推展沙中線項目，以便在二零一一年前分階段完成。他們又特別要求大圍至東九龍段盡早啓用，以紓緩可能在大圍出現的擠塞問題。我們指出，一俟定出沙中線的最終方案，該項目可在七年內完成。

定線

4.2 有關區議員及地方社區團體均要求闢建顯徑站和慈雲山站，並保留土瓜灣站。

4.3 有意見對銅鑼灣北、會展及中環南等車站的擬議位置表示關注，並建議銅鑼灣北及會展兩站改設於交通密度較低的地點，例如維多利亞公園和灣仔運動場，而中環南站則進一步西移至近荷里活道。我們解釋，建議的銅鑼灣北及會展站位置會影響車站的整體易達程度，對乘客構成不便。而荷里活道的地質情況不適宜在該地興建中環南站。

自動輕便運輸系統

4.4 慈雲山區居民要求把慈雲山自動輕便運輸系統向北及向東伸展，以便乘客更容易到達。

4.5 有居民關注慈雲山及黃埔的自動輕便運輸系統在施工及運作期間可能造成噪音問題和影響景觀。我們解釋，擬議自動輕便運輸系統使用橡膠胎列車將可減低對附近居民造成的噪音影響。有關的技術細節仍有待進一步研究。

東鐵的載客量

4.6 有意見認為，把東鐵現時使用的12卡列車改為9卡的建議會導致東鐵的載客量減少。我們指出，減少列車卡數並增加行車班次，以應付市區乘客的需求，是現時的世界趨勢。再者，由於現時的乘客傾向使用12卡列車的中間部分，減少車卡的建議可更善用列車的載客量。

九廣鐵路公司
二零零四年四月

於二月中至四月中進行的諮詢會議

會議	日期
立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議	2004年2月16日
黃大仙區議會全體會議	2004年2月17日
與18區區議會主席及副主席舉行的會議	2004年2月19日
沙田區議會交通及運輸委員會會議	2004年2月19日
九龍城區議會交通及運輸事務委員會會議	2004年2月19日
交通諮詢委員會會議	2004年2月24日
為慈樂邨居民舉行簡介會	2004年2月25日
為慈正邨居民舉行簡介會	2004年2月25日
中西區區議會交通及運輸委員會會議	2004年2月26日
為慈康邨及慈民邨居民舉行簡介會	2004年3月8日
為慈正邨及慈愛苑居民舉行簡介會	2004年3月8日
黃大仙區議會交通及運輸事務委員會會議	2004年3月9日
油尖旺區議會交通及運輸委員會會議	2004年3月18日
慈雲山分區委員會會議	2004年3月18日
灣仔區議會全體會議	2004年3月19日
北區區議會全體會議	2004年4月8日
東區區議會交通及運輸事務委員會會議	2004年4月22日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

黃埔接駁鐵路

背景

沙田至中環線(沙中線)是二零零零年五月公布的《鐵路發展策略 2000》(《策略 2000》)所建議的優先發展鐵路項目之一。由於沙中線可以由地鐵有限公司(地鐵公司)或九廣鐵路公司(九鐵公司)實施及經營，我們在二零零一年一月邀請兩家鐵路公司就此提交工程項目建議書。經詳細評審有關的標書後，我們在二零零二年六月二十五日把沙中線的營辦權批給九鐵公司。

2. 為提高沙中線的運輸效益，讓更多乘客受惠，我們邀請九鐵公司研究各種改善方案，使沙中線可以為更多人口密集的地區提供服務，包括黃埔區。為此，九鐵公司在二零零二年八月提交建議，提出在沙中線項目加建自動輕便運輸系統，以便為黃埔一帶的乘客提供服務。

3. 二零零二年十二月，地鐵公司向政府提交初步工程項目建議書，建議把觀塘線延長至黃埔區。

4. 為了讓政府可以基於運輸、環境及經濟效益的考慮，對兩份建議書作出公平的評審，我們要求兩家鐵路公司提交更詳盡的建議書。由於自動輕便運輸系統不能算為沙中線的自然延伸部分，我們要求九鐵公司進一步說明，作為一個獨立項目，建議的系統在技術上是否可行，以及是否合乎商業效益。九鐵公司在二零零三年十二月向政府提交了修訂建議書。

5. 此外，我們又邀請地鐵公司根據最新的工程項目參數和規劃假設，檢討可否提高其建議的效益。在二零零四年二月底，地鐵公司向政府提交了經修訂的工程項目建議書。

九鐵公司的建議

6. 九鐵公司的自動輕便運輸系統會是一條與沙中線分開的鐵路線，以紅磡站為起點，途經德民街一個新車站，再通往位於民裕街的黃埔終點站。考慮到預計的需求量，以及列車需在紅磡的擠迫地區經過多個急彎，九鐵公司建議這條鐵路線採用輕便鐵路系統。建議的自動輕便運輸系統方案載於**附件 A**。

附件 A

7. 該系統以紅磡站東北角為起點，以高架橋沿暢通道行走，與一條現有的行人橋並行，再沿紅磡南道行走，進入紅磡道地下的隧道，然後返回地面道路，以紅磡道以西現時一個空置地盤為終點，該處亦將用作該自動輕便運輸系統的車廠。

8. 自動輕便運輸系統的預計工程項目費用約為 11 億元（按付款當日價格計算）。九鐵公司表示，該系統並不符合財務效益，但預備把有關費用計算作沙中線項目一部分，因此無須政府撥款資助。按照九鐵公司的計劃，捷運系統會與沙中線同時落成。

地鐵公司的建議

9. 地鐵公司建議在觀塘線興建一條地下延線，由油麻地通往黃埔（觀塘線延線）。建議方案包括兩個車站，一個在何文田，另一個在黃埔。何文田站會設有轉車設施，接駁九鐵公司的沙中線。該鐵路線會以油麻地站為起點，途經加士居道和公主道地底，再經過設於漆咸道北及擬議山谷道重建計劃範圍地下的車站，最後以黃埔的德民街為終點。建議的設計圖載於**附件 B**。

附件 B

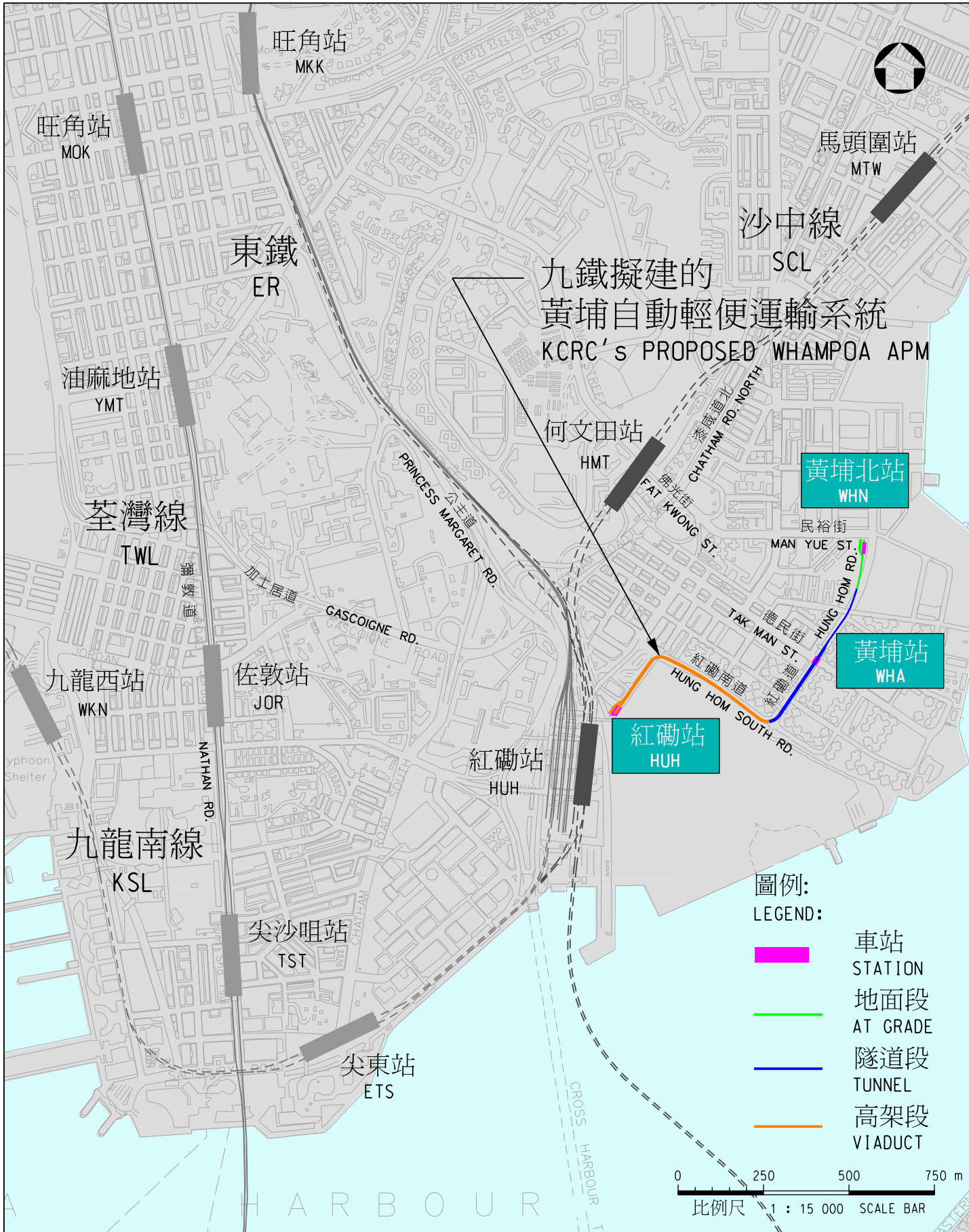
10. 上述建議的預計工程項目費用約為 31 億元（按付款當日價格計算）。地鐵公司認為觀塘線延線並不符合財務效益，因此需要政府撥款資助。不過，地鐵公司的初步工程項目建議書並無列明所需的財政資助額，理由是現時仍未能完全確定觀塘線延線的各項工程參數及規劃假設。

未來路向

11. 我們會根據兩份建議書的相對運輸及經濟表現、對環境的影響和商業效益等，作進一步研究和比較。兩者所需的財務資助額，亦會是其中一項重要考慮因素。

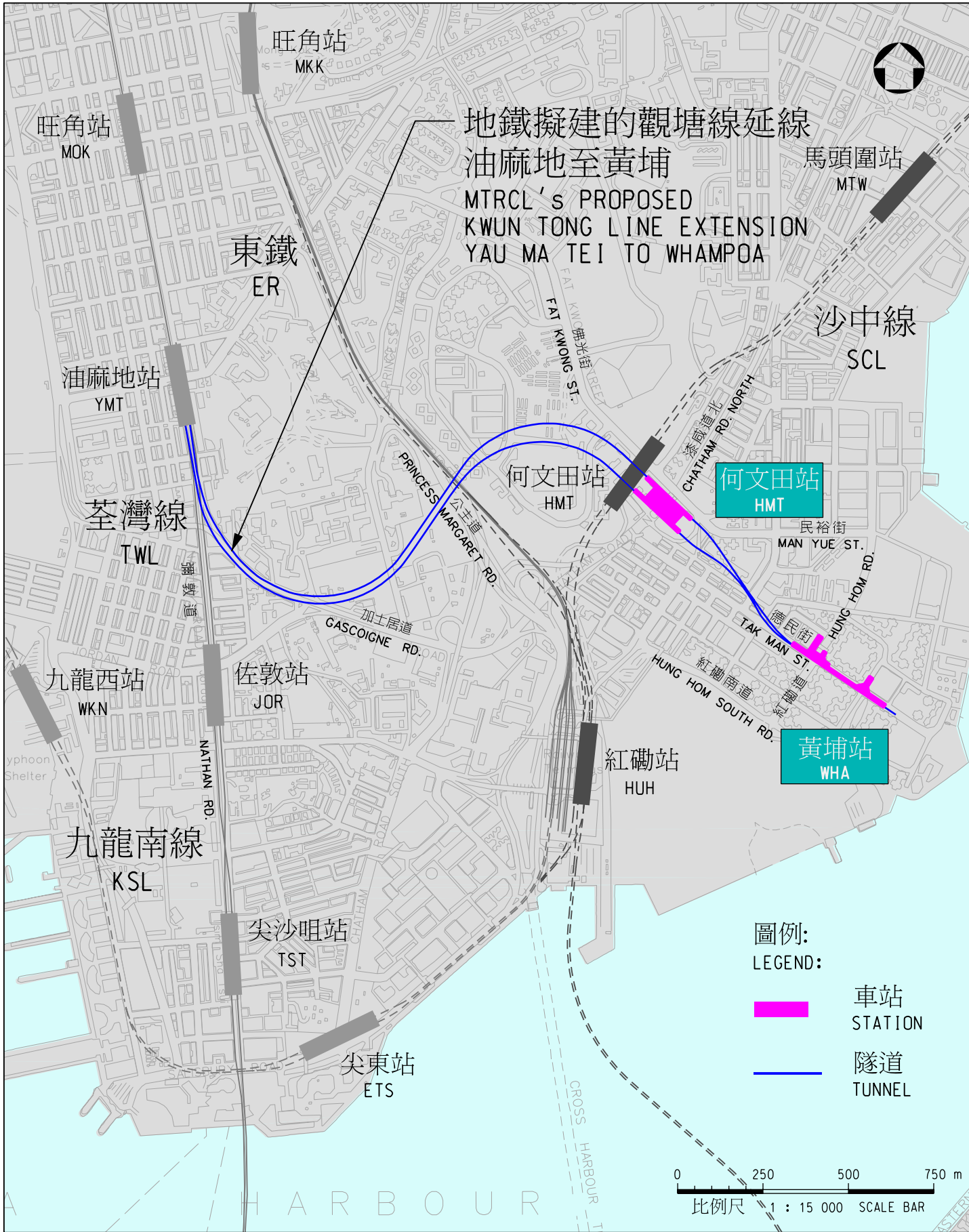
12. 在這段期間，我們會與兩家公司保持溝通，進一步澄清有關的鐵路建議。黃埔區的鐵路服務會聯同沙中線的最終方案，一併作出決定。

環境運輸及工務局
二零零四年四月



九鐵擬建的黃埔自動輕便運輸系統

KCRC's PROPOSED WHAMPOA APM



地鐵擬建的觀塘線延線

MTRCL'S PROPOSED KWUN TONG LINE EXTENSION