

## 立法會參考資料摘要

### 沙田至中環線及地鐵觀塘線延線

#### 引言

在二零零八年三月十一日的會議上，行政會議建議，署理行政長官指令 -

- (a) 要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)根據九廣鐵路公司(九鐵公司)與前地鐵有限公司(地鐵公司)合訂的方案(合併方案)推展沙中線的進一步規劃和設計；
- (b) 根據服務經營權模式作為這個項目的融資方式，與港鐵公司進一步商討有關落實合併方案的細節；
- (c) 要求港鐵公司推展觀塘線延線項目的進一步規劃和初步設計，該段延線會為何文田和黃埔區的居民提供服務；以及
- (d) 根據擁有權模式作為這個項目的融資方式，與港鐵公司進一步商討有關落實觀塘線延線項目的細節。

#### 理據

##### (A) 沙田至中環線

##### 目的

2. 沙中線是《鐵路發展策略 2000》<sup>1</sup>(《策略 2000》)建議優先發展的鐵路之一。

---

<sup>1</sup> 《鐵路發展策略 2000》勾劃香港直至二零一六年的建議鐵路網擴展計劃。

3. 沙中線擬由以下三條線段組成：
- (a) 連接大圍與鑽石山的大圍至鑽石山線；
  - (b) 由鑽石山至紅磡的東九龍線；以及
  - (c) 由紅磡至港島的第四條過海鐵路。

#### 沙中線的益處

4. 沙中線是策略性鐵路，有助本港鐵路網擴展服務範圍<sup>2</sup>，建成後會為大量乘客提供服務，服務範圍內的居民人數達 300,000，就業人數達 283,000。沙中線將會：

- (a) 疏導鐵路乘客，紓緩九龍市區和港島現有鐵路的壓力；
- (b) 成為啟德發展計劃重要的組成部分，為區內擬發展的商業和住宅項目，以及擬於啟德興建的多用途體育館和其他康樂設施，提供公共交通服務；
- (c) 減輕已發展地區對路面公共交通服務的倚賴，並紓緩現有道路網面對的交通擠塞和環境滋擾，包括對紅磡海底隧道的殷切需求；以及
- (d) 推動土瓜灣和九龍城區的重建發展。

5. 到了二零二一年，沙中線每日乘客量約達 100 萬人次；如以乘客可節省的時間計算，每年可以產生 41 億元的交通效益。若按實質計算，沙中線的經濟內部回報率高達 10%。此外，該段新鐵路能改善本港的就業情況，可在施工期間創造 11,000 個就業機會，落成啟用後可再創造 9,600 個就業機會。

#### 沙中線方案

6. 我們建議採用地鐵公司聯同九鐵公司於二零零五年向政府提交的合併方案，作為沙中線項目進一步規劃的核心方案。這個方案由

---

<sup>2</sup> 鐵路服務範圍指鐵路車站方圓 500 米內的地方。

九個車站組成，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展和金鐘，另會在鑽石山設置車廠。合併方案的定線載於附件 **A**。

A

7. 合併方案的特點如下：

- (a) 鑽石山站、何文田站、會展站及金鐘站會成為設有月台間轉車設施的綜合車站；
- (b) 鑑於中區政府合署現址日後的用途仍未決定，中環南站會暫緩建造，直至能為該站覓得較清晰及最佳的選址為止；
- (c) 先前九鐵公司建議的銅鑼灣北站會取消；
- (d) 設置土瓜灣站和馬頭圍站，分別為啟德和土瓜灣的居民提供服務；
- (e) 會展站將設於灣仔北公共交通交匯處現址；
- (f) 先前九鐵公司建議的慈雲山自動捷運系統會取消；以及
- (g) 先前九鐵公司建議的黃埔自動捷運系統會取消，改為興建地鐵觀塘線延至黃埔的線段。

B 8. 上述特點的理據載於附件 **B**。合併方案其他主要事宜論述如下：

#### 設於鑽石山的沙中線車廠

9. 在市區闢設車廠，對沙中線的營運不可或缺。車廠原擬選址前啟德機場客運大樓用地，但由於該處靠近九龍灣海旁，地下水位高，因此不能以車廠建於地底的方法來緩減噪音。為此，我們要求鐵路公司探討車廠設於鑽石山前大磡村用地的可行性。

10. 鐵路公司的研究顯示，在鑽石山興建車廠在技術上可行。根據《環境影響評估條例》，沙中線屬於指定工程項目，因此會進一步研究，評估該項目對鄰近發展項目和設施的環境影響。如有需要，當

局會建議合適的紓緩措施。另外，建議選址的地勢容許車廠採用半沉降式設計，可進一步緩減車廠對四周環境造成的影響。

11. 建議選址內亦有歷史建築文物，包括機槍堡(列作二級)、石寓(列作三級)和前皇家空軍飛機庫(列作三級)。我們會與發展局討論文物影響評估研究的要求，以及保存這些建築文物的方法。

12. 目前，鑽石山的建議車廠選址在法定分區計劃大綱圖上劃為綜合發展區，擬作租住公屋、學校、休憩用地和商業用途。車廠上蓋的未來發展有待確定，規劃署現正着手為該用地擬備規劃大綱。我們會與規劃署和地政總署緊密合作，讓上蓋發展與車廠工程互相配合，發揮協同效應，務求善用選址的發展潛力。

### 改善慈雲山交通情況

13. 根據二零零二年九鐵公司提議的沙中線方案，會興建慈雲山站。經進一步實地勘察後，九鐵公司認為，建造該車站在技術上並不可取。此外，九鐵公司於二零零四年提議興建自動捷運系統，只會連接鑽石山站與慈雲山較低地區，不設中途站，故此該建議不符合成本效益，況且會產生噪音和景觀的影響。分析結果載於附件 **B**。

B

14. 鑑於以上各點，並為改善慈雲山的交通情況及該區與沙中線的連接安排，我們現正考慮加建行人設施，與區內現有行人天橋和升降機系統結合，以改善慈雲山與鑽石山站的連接。這項安排的成本效益更大，能避免資源重疊。此外，我們會考慮沙中線通車後如何加強專線小巴的服務。增建行人設施和加強專線小巴服務，可令慈雲山的交通情況及該區與鐵路車站的連接得以改善。

15. 我們會繼續與區內居民保持溝通，就連接慈雲山與沙中線的各個方案闡明利弊。

### 顯徑站

16. 地區人士曾發表意見，建議在顯徑設置車站。但按照目前估計的乘客量，建站的理據未全面充足。我們會密切注意當區對鐵路服務的需求及顯徑、大圍一帶的交通情況，以及大圍站的運作情況，從而確定顯徑站的需要。現階段，港鐵公司已在沙中線的走線設計上作出預備，以備日後可在顯徑建站。

## 推行時間表

17. 我們需要興建沙中線大圍至紅磡段<sup>3</sup>，以紓緩東鐵線畢架山隧道段預期的乘客擠迫情況，而整條沙中線亦可為社會帶來種種益處。從技術角度來看，大圍至紅磡段的建造工程不及過海隧道段<sup>4</sup>複雜，因此可以較早竣工。考慮到完成《環境影響評估條例》和《鐵路條例》各項法定程序所需的時間，以及尚待完成的設計工作，我們估計大圍至紅磡段約於二零一五年完工。過海隧道段方面，由於過海隧道建造工程複雜，加上工程需與灣仔發展計劃第II期填海項目和中環至灣仔繞道項目互相銜接，預計二零一九年才會竣工。

## 其他相關因素

### 沙中線融資方式

18. 隨着兩鐵合併，沙中線項目可以採用擁有權模式或服務經營權模式推行。我們根據載於附件 C 的準則，選擇沙中線的融資方式。

19. 擁有權模式基本上等同地鐵鐵路項目的融資安排。根據該模式，港鐵公司會負責沙中線的融資、設計、建造、經營和維修，最終會擁有該段鐵路。按照港鐵公司的最新預測，一如大多數鐵路項目，沙中線在財政上不可行。倘若採用擁有權模式，政府須要提供大約 241 億元<sup>5</sup>資助，以填補資金差額。

20. 根據擁有權模式，政府無需承擔建造和經營沙中線的風險。然而，沙中線既屬港鐵公司所有，如果港鐵公司經營沙中線取得利潤，政府只可收取港鐵公司向股東派發的股息，無權分享該項目的財政收益。

21. 在兩鐵合併的前提下，政府、九鐵公司和港鐵公司同意可採用服務經營權模式推展新鐵路項目。根據這個框架，政府或九鐵公司需自費提供沙中線所需的鐵路基建設施。鐵路建成後，港鐵公司會獲批服務經營權，向政府／九鐵公司支付服務經營費，以取得經營相關鐵路的權利。

---

<sup>3</sup> 沙中線大圍至紅磡段，由大圍至鑽石山線以及鑽石山至紅磡的東九龍線組成。

<sup>4</sup> 沙中線的過海隧道段，即第四條過海鐵路，連接紅磡與金鐘。

<sup>5</sup> 二零一零年的淨現值。

22. 由於兩鐵合併後，九鐵公司財務管理能力大減，現時只聘有數名管理人員，而且大部分職能均已外判，要為沙中線項目承擔設計和建造的管理責任，實不可行。為此，政府決定從基本工程儲備基金撥付沙中線的建造成本，一如其他由政府撥款的工務計劃項目。鐵路建成後，政府可以象徵式款額把沙中線歸予或租給九鐵公司，讓九鐵公司把沙中線納入批給港鐵公司的服務經營權內，並按照與港鐵公司就兩鐵合併後如何攤分現有鐵路資產的收益所議定的機制和既定的方式，收取服務經營費。政府是九鐵公司的唯一股東，可因服務經營費得益。

23. 沙中線會成為九鐵系統現有馬鞍山線、西鐵線和東鐵線的伸延。在兩鐵合併的框架下，相關各方議定，九鐵公司會根據服務經營權模式把進入、使用和經營這些現有鐵路的權利批給港鐵公司。因此，採用同一模式落實沙中線的營運會有好處。當現時九鐵網絡的 50 年服務經營期屆滿時，我們須與港鐵公司或另一營辦商磋商服務經營期續期一事。沙中線如由政府擁有，有助政府與港鐵公司磋商續期事宜。再者，在相關安排下，九鐵公司可保留沙中線的實益擁有權，港鐵公司須在服務經營期屆滿或終止時，把包括營運中的沙中線在內的整個九鐵系統交還九鐵公司。

24. 在財務方面，服務經營費的總額將視乎沙中線的票價、實際乘客量和通車後非票價收入而定，估計約為 918 億元(按付款當日價格計算)。當服務經營期完結，屆滿或中止後，港鐵公司需按實際情況把仍能運作的沙中線歸還政府或九鐵公司，故此該鐵路仍具可觀的剩餘價值。對政府而言，沙中線的財務內部回報率估計約為 3.2%。

25. 為沙中線項目提供融資金，應務實地從多個角度考慮，包括政府在不同融資方式下的財務和非財務承擔，以及融資方式會否影響鐵路網順利推展等。衡量利弊後，我們建議原則上採用服務經營權模式推行沙中線。

26. 因我們將要求港鐵公司就沙中線作進一步規劃和設計，我們會分別為設計和建造工程所需的資金，向財務委員會申請撥款。如有需要，我們會着手為國際郵件中心等設施的重置工程，以及灣仔發展計劃第 II 期項目和中環至灣仔繞道項目的相關保護工程，申請撥款。

27. 自二零零二年起，沙中線方案需與沿線其他主要基建和規劃／發展互相銜接，因而有很大的改動。如推行合併方案，港鐵系統亦

需要重大改動，才能興建綜合轉車站。這些重大改動，導致沙中線的建造和經營成本大增。此外，啟德(沙中線主要服務範圍之一)的預測人口下降、轉乘車費取消，以及兩鐵合併後票價下調，均令沙中線的票價收入大減。再者，沙中線通車後改乘該線段的現有地鐵乘客，不再視為沙中線的新客源。鑑於上述改動，沙中線在財政上變得不可行。

### 影響沙中線設計的項目

28. 灣仔發展計劃第 II 期項目及中環至灣仔繞道項目連同啟德發展計劃、建議鑽石山車廠的未來發展、前山谷道邨(日後何文田站所在之處)重建計劃及北港島線等主要基建及發展計劃，均有可能影響沙中線的設計。視乎進一步研究的結果，保護／預留工程或需進行，以確保沙中線建造前已落成的建築物結構無損，沙中線之後進行的項目仍然可行，同時避免受到上述項目影響的地區造成長時間干擾。

29. 此外，部分現有政府設施會受沙中線影響，需要重置。受影響的主要設施包括位於紅磡的國際郵件中心、銅鑼灣的警官俱樂部、灣仔北公共交通交匯處，以及灣仔的室內運動場和訓練池。

30. 我們現正研究如何推展重置和保護工程。我們會繼續監察上述銜接項目的進展，並會與相關決策局／部門商討如何協調和解決銜接問題。

### 沙中線的成本

31. 目前估計沙中線，以及相關主要公共基建工程的建造成本分別約為 374 億元和 7.7 億元<sup>6</sup>。在沙中線項目詳細設計階段，當有更多相關資料可供參考時，路政署會委聘獨立顧問評估該項目的預算成本是否合理。

### 對其他公共交通工具的影響

32. 預期沙中線通車後，原先乘搭路面公共交通工具的乘客，部分會改乘沙中線。在新界東北與九龍市區之間的交通走廊及過海隧道，這個情況會更為明顯。由於現有的路面公共交通工具部分乘客會流失，我們會因應需要訂定不同程度的服務重組計劃，務求符合公共交通服務的整體效益，以及盡量避免資源重疊而造成浪費。我們稍後

---

<sup>6</sup> 成本以 2007 年 4 月價格計算。

會就評估結果和不同的重整方案，諮詢相關區議會以及受影響的路面公共交通業界。

## (B) 黃埔區的鐵路服務

### 交通需求

33. 近年黃埔區已發展為大型住宅區兼消閒購物中心，交通繁忙。鐵路服務能為現時主要依靠路面交通工具的乘客，提供更為快捷方便的選擇。目前，繁忙時間紅磡海底隧道出現的交通擠塞，嚴重影響往返紅磡的交通。車龍由隧道往後伸延至紅磡及油麻地的道路網。鐵路能為何文田、紅磡及黃埔的乘客提供另一選擇，從運輸角度而言，建造該鐵路的理據充分。

34. 我們建議推展觀塘線延線項目，把地鐵觀塘線由油麻地站伸延至設於黃埔花園的新車站，乘客亦可在擬建的何文田站轉乘沙中線。整條延線會建於地底，觀塘線延線的定線圖載於附件 **D**。

D

35. 觀塘線延線會為黃埔及何文田 146,000 名居民提供服務，估計在二零一六年每日會有 18 萬名乘客。該鐵路及相關主要公共基建工程的預算成本分別約為 42 億元及 1 億 2 千萬元<sup>7</sup>。到了二零一六年，該段鐵路每年可產生大約 4 億元交通效益。有別於先前九鐵公司建議的自動捷運系統，觀塘線延線可以吸引更多乘客。目前，市民在繁忙時間使用路面交通工具來往黃埔與旺角，需時超過 25 分鐘。如乘搭觀塘線延線，乘客從黃埔或何文田出發，5 分鐘內便抵達旺角。因此，按實質計算，該延線每年的經濟內部回報率高達 8% 左右。由於整條延線建於地底，因此較自動捷運系統更為環保，噪音和景觀的影響較小。此外，該延線不會佔用需求極般的路面。

### 居民的要求

36. 九龍城的居民及九龍城區議會要求為黃埔區提供鐵路服務已有多多年。觀塘線延線普遍較自動捷運系統受區內居民歡迎。

---

<sup>7</sup> 以 2007 年 4 月價格計算。若以當日價格計算，相應的建造成本為 53 億元。



## 其他相關的考慮因素

37. 我們亦曾考慮以下相關事項：

### 觀塘線延線的財務安排

38. 觀塘線延線是現有地鐵網絡的伸延，屬於港鐵項目，會根據擁有權模式推展。由於項目的財務內部回報率低於該公司所定的目標內部回報率，港鐵公司估計資金差額約為 22 億元<sup>8</sup>。我們會與港鐵公司商討如何填補資金差額。在擬設的何文田站會有合適的用地(前山谷道邨)，可採用鐵路加物業發展模式。然而，該用地現擬興建租住公屋。如果將該用地批予港鐵公司興建私人樓宇，當局便需另覓合適和足夠的替代用地。

### 推行時間表

39. 考慮到完成《環境影響評估條例》和《鐵路條例》各項法定程序所需的時間，以及尚待完成的規劃和設計工作，我們估計觀塘線延線可於二零一五年竣工。

### 與其他項目的銜接

40. 需與觀塘線延線銜接的主要項目，是前山谷道邨重建用地的發展計劃，以及加士居道行車天橋擬議擴闊工程。觀塘線延線項目或需加入預留工程。我們會與相關決策局／部門討論如何解決銜接問題。

### 對路面公共交通工具的影響

41. 觀塘線延線建成後，會成為整體鐵路系統的一環，並會與現時某些行駛同一條走廊的路面公共交通工具直接競爭。我們會因應需要訂定不同程度的服務重組計劃，務求符合公共交通服務的整體效益，盡量避免資源重疊而造成浪費。我們稍後會就評估結果和不同重整方案，諮詢相關區議會以及受影響的路面公共交通行業。

---

<sup>8</sup> 二零一一年的淨現值。

## 建議的影響

- E 42. 建議對經濟、環境及可持續發展的影響載於附件 **E**。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力並無影響。

## 公眾諮詢

43. 我們一直就沙中線及相關事項與立法會、多個區議會(例如黃大仙、九龍城、沙田、中西區、灣仔、北區、東區及油尖旺區議會)及相關地區的居民保持溝通對話。我們會繼續進一步諮詢相關法定團體及諮詢團體、相關地區的居民和其他相關人士，包括受影響的公共交通行業／經營者。

44. 我們推展沙中線及觀塘線延線，會遵守《環境影響評估條例》及《鐵路條例》的規定。根據這兩條條例，市民有權表達對環境影響評估報告及鐵路計劃的意見。

## 宣傳安排

45. 我們會發出新聞稿，闡明建議所依據的考慮因素。我們會召開記者招待會，向多個區議會及其他相關諮詢團體匯報最新進展，並擬備回應口徑，以及安排發言人解答傳媒的查詢。

## 背景

- F 46. 沙中線及觀塘線延線的背景資料載於附件 **F**。

## 負責人員

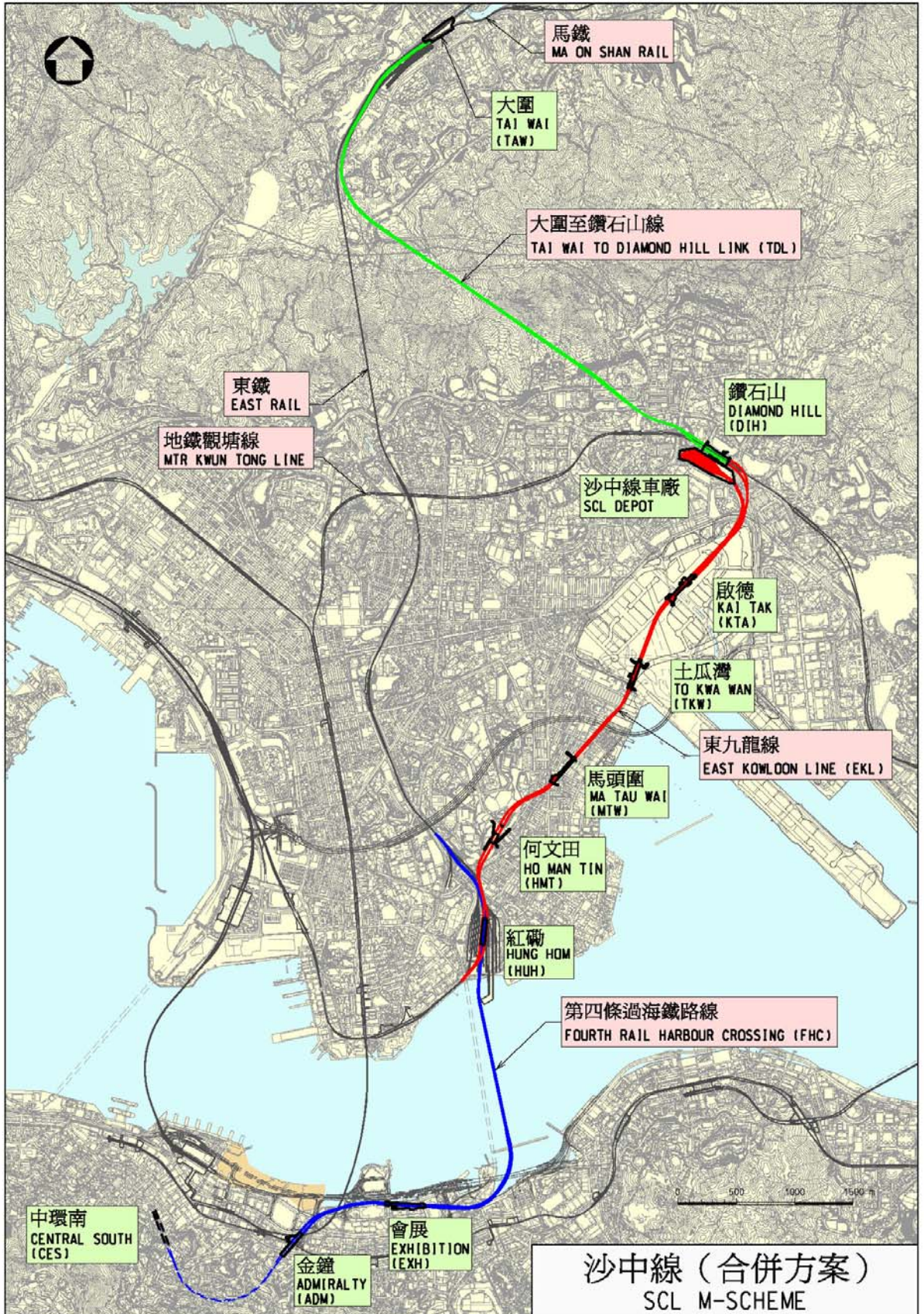
47. 負責人員是本局首席助理秘書長(運輸)陳志恩先生(電話:2189 2187)。

運輸及房屋局  
二零零八年三月十一日

## 附件

### 沙田至中環線及地鐵觀塘線延線

- 附件 A - 合併方案的定線
- 附件 B - 採納合併方案的理據
- 附件 C - 選取沙中線融資方式的準則
- 附件 D - 觀塘線延線的定線
- 附件 E - 沙中線及觀塘線延線的影響
- 附件 F - 沙中線及觀塘線延線的背景資料



沙中線 (合併方案)  
SCL M-SCHEME

Notes: CES station needs to be reviewed (中環南站需作檢討)



## 採納合併方案的理據

### 押後興建中環南站

九鐵公司建議的中環南站位於上亞厘畢道和下亞厘畢道之間，位置欠佳，除現有的中區政府合署外，不能為該處一帶其他大型住宅區或就業中心提供服務，而該政府合署日後會遷往添馬艦用地。九鐵公司進行岩土工程勘探後，發現雲咸街以西地區的地質不宜興建鐵路隧道或車站，因為建造工程會對區內地基不深的現有建築物構成高風險。因此，設置中環南站一事，應待中區政府合署現址日後的用途有所決定後再行檢討。臨時的解決措施是，沙中線乘客可方便地在金鐘站轉乘地鐵港島線前往中環，將來還可轉乘規劃中的西港島線。由於兩鐵已合併，乘客無需繳付轉乘車費。

### 取消銅鑼灣北站

2. 在維園道下面建造銅鑼灣北站，交通需要大規模改道，施工期間預料告士打道和東區走廊會嚴重擠塞。再者，增設該站只能令整個鐵路網的乘客量微增，因為地鐵銅鑼灣站已能為該區提供足夠的服務。因此，銅鑼灣北站的建議不應推展。

### 興建土瓜灣站

3. 先前的啟德發展計劃提議較高密度發展，《鐵路發展策略 2000》因而建議在土瓜灣與啟德交界處設置土瓜灣站。興建馬頭圍站和土瓜灣站，可為馬頭圍和土瓜灣的居民提供服務。九鐵公司建議只興建馬頭角站，代替上述兩個車站，理由是啟德的預期人口由 260,000 大跌至 87,000，兼且牽涉若干技術問題。然而，有市民要求沙中線車站靠近九龍城和土瓜灣等舊區。

4. 我們同意興建土瓜灣站，因為該站惠及九龍城。儘管有人關注到車站可能令啟德發展計劃建議的多用途體育館在啟用後產生人群管理問題，但我們原則上亦希望土瓜灣站能為體育館提供服務。

5. 由於多用途體育館的佈局和位置已受多方面限制(例如現有的啟德隧道、擬建的沙中線隧道和設施、擬建的中九龍線和 D2 號幹路等)，可用作增建鐵路車站和緩衝區的地方所餘無幾。因此，當局會要求港鐵公司審慎考慮土瓜灣站的位置，並與相關決策局／部門保持緊密聯繫。

## 遷移會展站

6. 擬設於港灣道的會展站如改設於灣仔北公共交通交匯處現址，可為香港會議展覽中心和灣仔北的發展／設施提供更佳服務。此外，新的選址可讓會展站成為沙中線和北港島線的綜合車站，日後能為兩條線段提供便利的轉乘服務。我們同意遷移會展站的建議，但該站選址建有室內運動場和訓練池，以及灣仔北公共交通交匯處。為了興建會展站，兩項設施均須遷往別處。根據現時建議，兩項設施會原地重置，但建造計劃能否落實，要視乎是否能夠獲得灣仔發展計劃第 II 期填海所得的土地，用作臨時重置灣仔北公共交通交匯處。若該填海土地最終落空，我們會作出適當安排，在沙中線施工期間容納現時的公共交通服務和上落客貨活動。

## 取消慈雲山站和自動捷運系統

7. 慈雲山捷運系統的建議緣於九鐵公司在制訂沙中線方案期間，在二零零二年的建議書中提議重訂沙中線的走線，讓定線經過慈雲山，並在該區設置車站。基於定線的設計，車站須建於大約 80 米深的地底下。其後，九鐵公司進行詳細的實地勘探後，發現該處地層的地質欠佳，軟硬土層夾雜，還有斷層，車站的建造工程會涉及極高風險。車站如建於山坡下的地底深處，為鐵路事故制訂緊急疏散的策略亦會極為困難。若只提供小量通道，便不能方便區內多個屋邨。於是九鐵公司另行提出建造高架的自動捷運系統行走慈雲山區。

8. 不過，自動捷運系統亦有問題。由於慈雲山區坡度甚大，而自動捷運系統無法在坡度超過 7% 的地方行走，故只能在慈雲山南部建造一個車站。遠離自動捷運系統的居民仍需使用接駁服務或步行一段路程才可到達該系統。最終，慈雲山大多數居民難以直接使用該系統。此外，該自動捷運系統在施工及運作期間會影響景觀和環境，特別是列車在晚間造成的噪音。

9. 目前已有專線小巴及專營巴士往來慈雲山與地鐵黃大仙站和鑽石山站，提供方便的接駁服務。路面公共交通機構已對該自動捷運系統會影響其接駁服務的市場表示關注。由於造價高昂，加上相關的環境影響，我們不建議建造該自動捷運系統。

## 取消黃埔自動捷運系統

10. 關於取消黃埔自動捷運系統後如何滿足該區的交通需要，本文件的正文有詳細論述。

## 選取沙中線融資方式的準則

在選取擁有權模式抑或服務經營權模式作為沙中線的融資方式時，須考慮下述因素：

- (a) 政府應否從較長遠的角度考慮鐵路基建的投資，保留鐵路的擁有權，從而保留鐵路的剩餘價值；
- (b) 政府是否準備投入更多資源，包括人手和現金開支，採用服務經營權模式推展鐵路項目；
- (c) 政府是否準備承擔服務經營權模式所涉及的建造和營運風險，例如乘客量低於預期以致收益下跌的風險；
- (d) 對政府財政的影響；
- (e) 所選融資方式能否讓港鐵公司有效協調鐵路的規劃和推展與車站／車廠上蓋的物業發展；以及
- (f) 新鐵路由政府擁有，會否有助鐵路網的順利推展。





## 沙中線及觀塘線延線的影響

### 對經濟的影響

沙中線可增加鐵路網的整體載客量及擴大服務範圍，以滿足隨着人口增長和經濟發展而不斷增加的交通需求，讓沙中線沿線居民出入更為便利。沙中線建成後，鐵路系統縱橫交錯，貫通東西南北，能夠發揮更高效益。

2. 再者，沙中線過海段落成後，乘客可直接往來羅湖／落馬洲與港島商業區，無須轉車，故此可加強與內地的經濟聯繫。《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》實施後，香港與內地的聯繫更加緊密，預期在未來數年，對過境交通的需求更為殷切。改善東鐵線服務，貫通羅湖／落馬洲與港島，定必有利香港的長遠發展。

3. 沙中線可在建造階段創造大約 11 000 個職位。隨着時間推移，該項目發展及運作成熟時，相信整體上能提供更多就業機會，反映出效率提升所帶來更廣層面的益處，還有本地交通以至與內地的跨境交通更趨便捷而促進經濟增長和發展潛力。按實質計算，該鐵路的經濟內部回報率估計約為 10%。觀塘線延線則可在建造階段創造 1 000 個職位。按實質計算，該鐵路的經濟內部回報率估計約為 8%。

4. 沙中線及觀塘線延線可加強鐵路網的功能，使鐵路成為本港公共運輸系統的骨幹。沙中線不但有助減低市民對路面公共運輸的倚賴，更可配合啟德的發展，令往來土瓜灣和九龍城更加便利，從而刺激兩區的重建發展。觀塘線延線會為九龍市區(特別是黃埔及何文田區)大量乘客提供利便的服務。鐵路網的轉車安排得以改善，鐵路的乘客量會隨之增加。在促進人流、節省時間成本以及改善環境方面，對本港經濟均有裨益。

5. 沙中線及觀塘線延線通車後，專營巴士、的士及小巴等公共交通服務營辦商會受到影響。我們進一步規劃這兩個項目時，會進行詳細研究，確定影響的程度。不管評估結果如何，透過重整鐵路服務範圍內的公共交通網，應可減低對路面公共交通工具的影響。

## 對環境的影響

6. 在二零零零年完成的第二次鐵路發展研究，曾進行策略性環境評估。根據評估結果，整體上鐵路較使用路面的集體運輸工具更為環保，以及推展鐵路有助達成一個可持續發展的運輸系統。

7. 沙中線及觀塘線延線屬於《環境影響評估條例》附表 2 所列明的指定工程項目，在興建及運作時必須取得環境許可證。根據該條例所進行的環境影響評估(環評)會處理多項環境問題，包括鐵路運作及施工時所產生的噪音、土地污染、廢物處理、景觀的影響、危險及文化遺產的影響等。港路公司會遵照該條例的規定，為沙中線及觀塘線延線項目進行詳細的環評研究，確定對環境的潛在影響並制訂緩解措施。無論是鐵路定線及設計、切實可行的建造方法或適當的舒緩措施，都會經過審慎考慮和仔細修訂，確保不良影響減至最低。沙中線及其他大型基建項目的累積影響，特別是建造階段出現的影響，都會審慎研究及處理。根據該條例的規定，當局須就環評研究的結果諮詢公眾及環境諮詢委員會。

## 對可持續發展的影響

8. 擬議的沙中線及觀塘線延線應能利便原先乘坐路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言，應該有助促進人流和改善空氣質素。落實這兩條鐵路線段，可以提供可靠而有效率的公共運輸系統，從而積極促進本港的可持續發展。至於其他已知的潛在問題，包括施工及運作時所產生的噪音、工地造成的空氣及水質污染，以及失去休憩用地等，當局會在詳細規劃階段徵詢有關部門的意見，審慎處理。按照《香港首個可持續發展策略》訂明的相關策略性目標，挖掘隧道所產生的廢物在最終棄置前會盡可能重用。

## 沙中線及觀塘線延線的背景資料

沙中線是《鐵路發展策略 2000》建議推行的鐵路項目之一，由三條鐵路線段組成，即大圍至鑽石山線、東九龍線及第四條過海鐵路。該發展策略建議沙中線在二零零八至二零一一年完工。

2. 二零零一年一月九日，行政長官會同行政會議決定邀請九鐵公司及地鐵公司根據沙中線招標書的條款及條件，提交沙中線的建議書。我們於二零零一年一月向兩鐵發出邀請，兩鐵在二零零一年七月各自向政府提交建議書。我們評估兩份建議書後，認為從技術角度而言，兩鐵的建議相若，但在財務安排上九鐵公司的建議較地鐵公司為佳。二零零二年六月二十五日，行政長官會同行政會議基於九鐵公司提交的基本標書，指令把沙中線項目批給該公司。

3. 批出沙中線項目後，我們邀請九鐵公司研究可否及如何把沙中線伸延至顯徑、慈雲山和黃埔區，以進一步提高沙中線的交通效益。二零零二年九月，九鐵公司建議在慈雲山設站，另外在黃埔建造自動捷運系統，以及在顯徑預留地方作日後設站之用。

4. 二零零二年十二月，地鐵公司提出把地鐵觀塘線伸延至何文田及黃埔，取代九鐵公司建議在黃埔建造的自動捷運系統。

5. 除上文第 3 段所述的建議外，九鐵公司在考慮最新的規劃參數以及與沙中線附近發展項目的銜接問題後，進一步修訂沙中線方案。二零零三年九月，九鐵公司向政府提交沙中線的建議方案。根據建議方案，東鐵線會伸延過海，成為第四條過海鐵路。該方案亦包括在慈雲山建造自動捷運系統以取代原先建議的慈雲山站、興建銅鑼灣北站，以及興建馬頭角站以代替基本標書建議的土瓜灣站和馬頭圍站。

6. 二零零三年十一月，政府考慮地鐵公司有關觀塘線延線的建議後，請該公司進一步檢討觀塘線延線方案，務求提高效益。二零零四年二月，地鐵公司向政府提交經修訂的觀塘線延線建議。

7. 二零零四年二月二十四日，行政會議批准邀請九鐵公司及地鐵公司展開磋商，根據一套準則洽談可能合併一事；該套準則包括盡早解決規劃中新鐵路項目的轉車安排，特別是沙中線的轉車安排。二零零四年九月，地鐵

公司與九鐵公司完成商討後向政府報告結果，其中包括在兩鐵合併後推行沙中線方案。

8. 九鐵公司根據再經修訂的沙中線建議方案，在二零零四年九月二十一日向政府提交九鐵公司沙中線方案的最終方案擬稿。二零零五年七月，地鐵公司及九鐵公司向政府提交沙中線合併方案和觀塘線延線的技術及財務報告。

9. 二零零六年四月十一日，行政長官會同行政會議議決，有關兩鐵合併建議的諒解備忘錄擬稿可以執行，並應諮詢立法會。兩鐵合併的相關立法程序於二零零七年七月十一日完成。二零零七年十二月二日，兩鐵正式合併。