

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1038/07-08號文件

檔 號：CB1/PS/1/04

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2008年3月27日的會議

有關沙田至中環線及地鐵觀塘線延線的背景資料簡介

引言

鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")一直跟進沙田至中環線(下稱"沙中線")項目的規劃及設計。在2008年3月11日，政府決定要求香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")根據九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")與前地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")合訂的方案推展沙中線的進一步規劃及設計。港鐵公司亦被要求推展觀塘線延線項目的進一步規劃及初步設計，該段延線會為何文田及黃埔區的居民提供服務。進一步的詳情載於2008年3月11日發出的立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)CR 10/1016/99)。

2. 此文件載述落實沙中線及地鐵觀塘線延線的背景。此文件亦綜述委員過往在討論相關的事宜時提出的主要關注。委員亦可參閱供2007年1月5日會議參考，隨立法會CB(1)574/06-07號文件發給委員的背景資料簡介，以瞭解進一步的詳情。

沙中線的發展情況

3. 在2001年1月，政府邀請兩間鐵路公司就沙中線工程計劃，提交以設計、建造、營運及融資安排為基礎的建議。

4. 經考慮兩間鐵路公司提交的該兩份基本標書的技術及財務優勢後，政府於2002年6月25日公布把沙中線的營辦權批予九鐵公司。

九鐵公司提交的基本標書

5. 九鐵公司在其標書內提交的沙中線建議(下稱"基本標書")，基本上依循《鐵路發展策略2000》中沙中線方案的佈局。該方案包括一條馬鞍山鐵路的延線，由大圍經鑽石山、東南九龍及紅磡，橫跨維多

利亞港至中環，共有10個車站，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展、金鐘及中環西。鐵路車廠則設於啟德。
最終方案擬稿

6. 政府於2001年邀請九鐵公司及地鐵公司競投沙中線項目時已清楚訂明，競投結束後，政府可與中標者商議由中標者提出的修改，然後把中標者提出而獲政府同意新增或修改的細節，連同政府要求的修訂細節，一併加入以發展成為沙中線的最終方案。

7. 鑑於前述情況，政府與九鐵公司曾進一步探討如何改進及完善後者原先的基本標書。其後，九鐵公司提出多項新建議，包括在慈雲山增建新站，在黃埔建造自動捷運系統，為將來在顯徑興建車站作好準備；在銅鑼灣北加建車站；把沙中線金鐘站遷往地鐵金鐘站旁邊；把中環西站移往動植物公園附近；以及在興建馬頭角興建一個車站來取代土瓜灣站及馬頭圍站。

8. 九鐵公司亦曾研究把東鐵伸延過海的方案，以便成為沙中線過海段，並把馬鞍山鐵路伸延至紅磡，並經連接九龍南線及現時的西鐵到達屯門。根據此另一方案，九鐵網絡可提供貫通南北的鐵路走廊(南北線)，讓東鐵乘客可從邊界直達中環。此外，亦可以提供貫通東西的鐵路走廊(東西線)，讓乘客從馬鞍山經九龍市區往屯門。這種安排可為乘客提供更直接的鐵路服務，並把紅磡站由三向轉車安排減為兩向。九鐵公司的結論是，與原先直接把馬鞍山鐵路伸延過海的方案相比，此另一方案帶來更大的交通效益。

9. 在2004年2月，九鐵公司提交了沙中線的首選方案，以便諮詢立法會及相關的區議會。為回應所接獲的意見，九鐵公司進一步修改該首選方案，包括減少擬設在啟德的沙中線車廠的面積，以配合啟德規劃檢討提出的規劃方式。其後，九鐵公司在2004年9月向政府提交最終方案擬稿。

10. 總括而言，九鐵公司在最終方案擬稿提出的沙中線方案，包括一條東西線及一條南北線，以及10個車站，即大圍、鑽石山、啟德、馬頭角、何文田、紅磡、銅鑼灣北、會展、金鐘及中環南，以及兩個自動捷運系統。

沙中線合併方案

11. 在2004年2月，當沙中線進行規劃期間，政府邀請地鐵公司與九鐵公司討論兩鐵合併一事。就兩鐵合併進行討論的其中一個主要議題，是盡早解決沙中線的轉車安排。其後，地鐵公司及九鐵公司共同制定在合併後推行的沙中線方案(下稱"合併方案")，並於2005年7月向政府提交合併方案的建議書。

12. 九鐵公司的最終方案擬稿與兩間鐵路公司擬訂的合併方案，在定線方面大致相同。該兩個案均採用東鐵伸延過海作為沙中線第四

條過海鐵路線，亦有為將來在顯徑興建車站作好準備。兩者亦有某些不同之處。在合併方案下，——

- (a) 鑽石山站、何文田站、會展站及金鐘站會成為九鐵與地鐵的綜合轉車站；
- (b) 建議重新檢討中環南站的選址；
- (c) 鑑於興建銅鑼灣北站時可能會嚴重影響銅鑼灣一帶的交通，以及在兩鐵合併情況下，設置該站的成本效益不高，最終方案擬稿內建議取消增設銅鑼灣北站；
- (d) 最終方案擬稿內建議增設的馬頭角站將會一分為二，改為土瓜灣站及馬頭圍站，目的是進一步加強該區的鐵路服務，儘管並沒有足夠的交通需求支持在該區內設置兩個車站；
- (e) 最終方案擬稿內建議增設的會展站，將會從港灣道遷往灣仔北現有的公共運輸交匯處的所在地，以便更妥善地配合該區的發展，並就日後的北港島線為乘客提供更佳的轉乘安排；
- (f) 就慈雲山區現有的公共交通服務及行人設施，建議考慮其他不同方案，以便滿足該區的交通需求；及
- (g) 最終方案擬稿內建議增設的黃埔自動捷運系統將會被取消。地鐵公司改為建議以獨立的地鐵項目形式興建觀塘線延線。

13. 總括而言，一如最終方案擬稿，合併方案包括一條東西線及一條南北線以及10個車站，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展、金鐘及中環南。

委員表達的主要意見及關注

14. 政府當局在2007年7月16日向小組委員會簡介沙中線工程項目的進展時，委員表達以下的意見及關注：

- (a) 融資安排 —— 政府須否以非經常補助金或向鐵路公司批出物業發展權的形式提供財政支援，以便推展沙中線工程項目。亦有意見認為，由於九鐵公司較早前曾承諾自行出資建造整項工程，故不應要求政府向港鐵公司提供財政支援；
- (b) 落實沙中線 —— 沙中線應加快一次過而非分期落實，以滿足香港廣大乘客的交通需要；
- (c) 沙中線的定線 —— 取消在慈雲山設地底站建議的理據，以及為黃埔及慈雲山區居民提供鐵路服務的具體建議；

- (d) 擬建的鑽石山車廠 —— 鑑於在九龍灣及大圍已設置兩間車廠，是否需要在鑽石山興建沙中線車廠；以及擬建的鑽石山車廠對周圍地區(包括附近的一幢歷史建築物)的環境造成的影响；
- (e) 銅鑼灣北站 —— 應保留銅鑼灣北站，以應付乘客不斷增加的交通需求；
- (f) 中環南站 —— 應在有關工程項目下一次過興建中環南站；及
- (g) 啟德站 —— 啟德站與舊九龍城區之間應設有行人通道。

15. 小組委員會亦察悉，運輸業界關注落實沙中線後對其生意的影響。

16. 政府當局被要求提供資料，說明九龍灣及大圍車廠現有的容量及使用率，以及在鑽石山另建車廠的理據。政府當局亦被要求在規劃及落實沙中線工程項目時，諮詢相關的區議會及該區居民。再者，港鐵公司被要求提供有關興建連接黃埔區的觀塘線延線設定時間表，以及重新研究有否需要興建一條前往慈雲山的鐵路線。

鐵路項目的融資安排

17. 在地鐵公司私有化時，政府透過招股章程向投資者確認，地鐵公司在任何新鐵路項目的投資上，需要有適當的商業回報率，即一般為地鐵公司的加權平均資金成本加1%至3%。

18. 對於可為公眾帶來好處但財務上並不可行的新鐵路項目，須為其填補項目資金差額。政府以往主要藉批出物業發展權，提供財政支援，以填補大部分鐵路項目的資金差額。在2002年7月，政府亦同意豁免收取原本以股東身分獲地鐵公司支付的7億9,800萬元股息(按現值計算)，以便彌補用以落實竹篙灣鐵路線(即迪士尼線)已知的資金差額。以西港島線的情況而言，由於鐵路沿線或附近缺乏適合的土地，政府建議以即時支付費用的形式提供非經常補助金，以降低有關工程項目的建設成本，向港鐵公司提供開展有關項目的誘因，因為西港島線項目在財務上不可行，如欠缺政府的財政資助，該公司根本不會進行該項工程計劃。據估計，西港島線工程項目的資金差額約為60億元(2007年1月現值淨額)。政府須出資的實際金額有待釐定。

19. 至於南港島線，政府當局表示，南港島線(東段)建設成本估計將超過70億元，故該項目在財務上不可行。由於財政資助是必要的，故政府當局將會委聘顧問，以便在詳細設計階段內，審核估計財務數字的細節。政府亦需進一步研究鐵路車站及車廠用地的規劃參數及發展規模。就此，政府亦會繼續研究批出南港島線(東段)沿線車站及車廠上蓋物業發展權的建議，以填補該項目的資金差額。

20. 根據兩鐵合併方案，政府有權決定不屬於地鐵自然延伸項目的個別新鐵路項目，應採用"擁有權模式"(即港鐵公司負責出資、建造及營運新鐵路)抑或是"服務經營權模式"(即政府撥款建造新鐵路，並向港鐵公司批出服務經營權，按照預先協定機制決定的財務條款營運新鐵路)。

立法會秘書處

議會事務部1

2008年3月14日