

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 10/1016/99

來函檔號 Your Ref. CP/C 1451/2011

電話號碼 : 3509 8167

傳真號碼 : 2868 5261

傳真: 2121 0420

香港中區

立法會道1號

立法會綜合大樓

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會秘書

(經辦人: 麥麗嫻女士)

麥女士:

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2012年3月2日會議跟進事項

沙田至中環線的進度

現就議員於2012年3月2日鐵路事宜小組委員會會議上對沙田至中環線提出的問題，提供補充資料。

沙中線紅磡至金鐘段通車前對荃灣線的影響

沙中線是連接沙田與九龍的第二條鐵路通道，亦是連接九龍東及九龍西的鐵路捷徑，將會有效地紓緩現時鐵路系統(例如東鐵線大圍至九龍塘段等)的擠迫情況。

現時荃灣線金鐘至尖沙咀一段的客流量甚高，尤其在繁忙時間，金鐘站的乘客可能需要等候一班以上的列車，方能上車。現時，荃灣線繁忙時間班次約為兩分鐘零八秒一班。港鐵公司已於較早時候採購了新列車，增加了整體列車數目。新列車已經在2011年起陸續抵港，經測試

後便可投入服務。港鐵公司將調派更多列車於荃灣線行駛，加強荃灣線的服務，疏導早晚繁忙時段及部份非繁忙時段的擠塞情況。這可有效減低金鐘站目前的繁忙情況。

現有荃灣線的訊號系統仍有空間增加班次，以增加超過 10% 的載客量，足以應付由目前到 2020 年間尖沙咀至金鐘站一段的乘客增長。港鐵公司會密切監察荃灣線的乘客量增長，適時調配列車以增加班次，應付乘客需求。

至於金鐘站月台的擠擁情況，我們已於南港島線(東段)及沙中線前期工程項目中，包括了金鐘站的擴建工程。擴建的新站極具規模，設計充份考慮了金鐘站長遠的乘客增長及開通南港島線(東段)和沙中線後的轉乘需要。當工程於 2015 年完成後，現有荃灣線及港島線月台的候車範圍也會擴大，以改善現有路線乘客的候車環境及配合未來需要。

大圍站使用情況

沙中線大圍至紅磡段會把馬鞍山線由大圍伸延至東九龍的鑽石山、啓德、土瓜灣、九龍城、何文田和紅磡。沙中線通車後，我們估計約有 23%(每日 74 000 人次)新界南行的乘客(包括東鐵線和馬鞍山線)會改為取道沙中線前往九龍東和港島，將有助紓緩東鐵線繁忙時間南行的載客負荷，特別是改善大圍站至九龍塘站一段東鐵線的樽頸情況。

單從馬鞍山線來看，沙中線通車後，部份由馬鞍山往九龍東或港島的乘客可乘搭沙中線列車前往目的地，不用在大圍站轉乘東鐵線。我們估計繁忙時間約有 30%(每小時 6 000 人次)馬鞍山線南行乘客會使用沙中線直接前往市區，將有助紓緩東鐵線的載客負荷。從東鐵線來看，沙中線通車後部份乘搭東鐵線前往九龍東的乘客會在大圍站轉乘沙中線，進一步減低東鐵負荷，但我們預計這會令大圍站的總轉車人流量會增加約 25%。

雖然沙中線開通後，到大圍站轉車的總人數有所增加，但上述的分流情況令大圍站的轉車設施足以應付該增長。現時，馬鞍山線是以大圍站為終點站，馬鞍山線的乘

客須在大圍站轉乘東鐵線往返市區。因此，現時在早上繁忙時間，馬鞍山線轉乘東鐵線前往市區的人流量甚高。於大圍站的轉車人流是單方向前往轉乘東鐵線往市區的月台，令該月台的使用量甚高。沙中線通車後，雖然整體轉車人流量會增加，但使用轉乘東鐵前往市區月台的人次却減少了，人流方向不再是單向集中使用轉乘東鐵線前往市區的月台，相當部份的乘客會使用東鐵線轉乘沙中線的南行月台。正如上段所述，沙中線有助分流往返九龍東及港島的東鐵線乘客，舒緩東鐵線繁忙時間的車廂擠迫情況，亦相應減低大圍站轉乘東鐵線乘客的候車時間，大大改善繁忙時間大圍站東鐵線前往市區月台的使用情況。因此，在沙中線開通後，大圍站的轉車設施足以應付乘客的需求。

「泊車轉乘」的安排

「泊車轉乘」計劃是為了鼓勵居住於偏遠地區的駕駛者開車前往一個毗鄰鐵路站的停車場，再乘搭鐵路前往位於市區的目的地，避免直接駕車往返市區，以紓緩路面交通，減少對市區泊車位的需求和配合以鐵路為運輸系統骨幹的整體運輸政策。目前，「泊車轉乘」計劃多已在市區邊陲、位於鄰近海底隧道兩岸出入口、接駁機場及跨界服務的港鐵站實施，包括上水站、錦上路站、九龍站、香港站和紅磡站等。港鐵公司及停車場營辦商提供泊車費優惠，吸引駕駛者使用「泊車轉乘」設施轉乘鐵路服務。從紓緩路面交通負荷及環保角度，我們一般不鼓勵居住於市區的市民駕駛至附近鐵路站轉乘鐵路。

就沙中線而言，路線穿過人煙稠密的市區，車站選址均為人流密集的地方，以服務更多市民；車站出入口及行人接駁通道的設計皆方便市民步行至車站。至於距離車站 500 米以外的屋苑或上班地區，我們會仔細計劃提供短途公共交通服務接駁，方便市民使用公共交通工具轉乘沙中線。

而沙中線十個車站中，只有大圍站及顯徑站位於市區以外；鑽石山站則位處大老山隧道出入口附近，較有需要提供「泊車轉乘」的服務。在運作上，實施「泊車轉乘」計劃不一定需要在車站附近修建特定的停車設施。「泊車

轉乘」計劃可利用車站附近現有的停車設施。現時，沙中線大圍站、顯徑站及鑽石山站附近已設有公眾停車場，提供充足泊車位。待沙中線運作時，港鐵公司會監察乘客的轉乘模式，適時研究提供「泊車轉乘」設施，方便乘客使用鐵路服務。

受影響樹木的分區數字

沙中線主體工程範圍內有 7 144 棵樹，其中 2 679 棵會予以保留，678 棵須作移植，餘下 3 787 棵須予砍伐。所有須移植及砍伐的樹木並非「珍貴樹木」。同時，我們於沙中線工程計劃內將從新種植約 3 860 棵樹和全新提供約 3.3 公頃草地以作補償。工程範圍內樹木的分區分佈數字如下：

地區	工程範圍內的樹木	樹木予以保留	樹木須予移植	樹木須予砍伐	新種植樹木和草地
新界區	2 439	721	247	1 471	仔細分佈情況須與有關部門商討
九龍區	3 462	1 652	193	1 617	
港島區	1 243	306	238	699	
總數	7 144	2 679	678	3 787	3860 棵樹木和 3.3 公頃草地

沙中線車站文化藝術計劃

沙中線的車站藝術將會按香港鐵路的車站藝術計劃方向發展。沙中線會將藝術元素融入沿線車站，除了可為乘客帶來更舒適和悅目的乘車環境外，並盡量展現社區的歷史和文化特色，推動社區藝術。在設計沙中線車站的藝術品時，亦會採用社區參與和公開徵召的方式，加強與地區的聯繫和本地藝術工作者的參與。

港鐵公司已開始著手沙中線沿線車站的藝術設計工作，並接觸本地多個藝術團體，商討沙中線車站的藝術概念及合作的可能性。港鐵公司亦會舉辦地區活動，進一步籌備沙中線沿線藝術的工作。

現時，沙中線車站的設計主題尚在萌芽階段。然而，設計主題將以展示當區文化和生活特色為主。舉例說，馬頭圍站的藝術作品初步計劃以展示該區傳統唐樓建築群面貌對比區內發展及變遷為主；而由於啟德一帶昔日為舊機場所在，因此啟德站藝術品的初步設計概念是展示香港人對啟德機場的集體回憶；土瓜灣站的藝術品則會描述宋皇臺的史事為主題。

在決定沙中線藝術品的種類、大小和擺放的位置時，大前提是不影響車站的正常運作，並要視乎車站的實際環境、空間限制和技術可行性等。一般在車站內長期展示的藝術品包括雕塑和壁畫；港鐵公司的目標是在沙中線的每個車站，設置一組獨特而長期展示的藝術作品供市民欣賞。而在非長期展示的藝術品方面，沙中線沿線車站將考慮設置社區畫廊，展示區內學生和非牟利團體的作品。

在設計沙中線的車站藝術品時，港鐵公司會透過社區的參與，將地區的文化特色融入車站的設計中，方式包括舉辦公開比賽，以及與藝術團體或本地藝術家合作，製作車站藝術品。港鐵公司已開始與香港青年藝術協會等商討社區參與藝術創作的主題及細節；此外，亦會與本地不同藝術機構商討公開徵召藝術品的細節。部分沙中線車站的藝術作品會透過公開比賽挑選，港鐵公司會邀請本地藝術家成立獨立的評審委員會，挑選適合的車站藝術品。

在沙中線安裝設施供乘客收聽收音機或數碼廣播

鐵路隧道及車站在無線訊號覆蓋設計來說，相對於一般行車隧道，其複雜程度高出很多。行車隧道只是簡單的兩條直線管道，無線訊號覆蓋設計簡單直接。在鐵路隧道給乘客提供無線覆蓋，則須考慮擁擠的車廂環境和車廂結構令對訊號衰減的影響。

至於鐵路車站，其建築設計更為複雜。一般的車站都有不同的層數，也有很多長通道及出口。要把無線訊號帶到車站每一個角落，須把訊號源多次分拆，對訊號造成很大的衰減。這個情況就如進入建築物內收聽廣播，訊號會變得微弱的情況一樣。加上數碼廣播要求十分高的訊號強度，因此需要很高的輸入功率，對設備的要求和發射電

纜系統的影響需作深入研究。

港鐵公司與相關服務營辦商探討後，於 2011 年 3 月在鐵路網絡展開相關的測試。測試結果顯示，數碼廣播的訊號只能在車站大堂接收得到；而遠離大堂訊號源頭的位置（例如月台），其接收水平強差人意；至於鐵路隧道內則完全不能接收到有關訊號。如要在港鐵網絡內安裝數碼廣播系統，須進行進一步可行性研究。

至於 FM 廣播系統，由於全港不同區域是採用不同頻率，除了要在港鐵網絡內解決訊號接收的技術問題，還需要在頻率配置上進行複雜的規劃，甚至需要使用新增頻率供港鐵專用，以避免干擾地面廣播訊號。否則乘客在乘搭港鐵經過不同區域時，便要沿途重新調校收音機的頻道。

為了向乘客提供更佳的服務，港鐵公司已在鐵路系統引入 3G 電訊服務，乘客可以利用智能電話收聽電台廣播及獲得最新的新聞資訊。此外，港鐵已在 42 個港島線、荃灣線、觀塘線、機場快線、東涌線和將軍澳線的車站內提供 Wi-Fi 服務，乘客可透過 Wi-Fi 無線上網，收聽及收看電台和電視節目。乘客亦可以在鐵路系統內用手機致電 2272 0000，收聽香港電台的電台廣播節目。

在世界各地地鐵系統及列車提供 FM 電台廣播及數碼廣播服務並不常見；港鐵公司曾向多個海外地鐵系統查詢，未有得悉任何地鐵系統提供相關服務。

沙中線非鐵路工程時間表

我們預計沙中線非鐵路建造工程將於 2012 年年中陸續動工。各工程項目的實際動工日期將會配合承建商的施工計劃及沙中線的鐵路工程進度。由於招標工作剛剛開始，現階段未能確定各工程項目的實際動工日期。當我們知道承建商的施工計劃後，會就此諮詢區議會及區內人士，以減低工程對地區的影響。屆時，我們才能落實具體的施工時間表。

概括來說，各項非鐵路建造工程項目中，我們會要求承建商盡早完成由於沙中線鐵路工程而需要拆卸現有設

施的重置工程，例如灣仔游泳池、港灣道體育館及灣仔運動場部份設施的重置工程等。重置工程進行期間，現時的設施會繼續開放使用，待重置工程完成及新設施開放後，才會拆卸現有設施，令使用這些設施的市民不會受重置工程影響。盡早完成重置工程亦可確保沙中線工程如期施工。

就沙中線工程所須而徵用作為臨時工地的休憩用地，我們會在相關工程完成後，立即展開重置相關的休憩設施，盡量縮短徵用休憩用地的時間。我們明白市民希望在施工期間可以有臨時休憩用地。由於沙中線大部分工程都是在發展密集的地區進行，尋找適當空置用地作臨時休憩用地不易。我們仍就此與區內人士商討，盡量與有關部門共同努力，提供臨時休憩設施。假如找到適當地點，我們可在短時間內提供有關設施。

此外，非鐵路工程亦包括建造一些方便市民使用沙中線的新配套設施，假如設施毋須直接連繫沙中線車站設施，而又不受制於沙中線工程，我們計劃盡快完成有關工程，方便市民盡早使用該些設施。連接沙中線車站或受制沙中線工程的有蓋行人通道、車站附近的行人隧道及天橋等，則會和沙中線同步完成。

部分較先完成的非鐵路工程項目的工程時間表見附錄。我們預期其餘的非鐵路工程項目大致與沙中線工程同步完成。

運輸及房屋局局長

(林世雄  代行)

二零一二年三月十六日

副本送：

路政署鐵路拓展處

港鐵公司

2761 1508

2795 9991

2818 7750

表 1. 預計於沙中線大圍至紅磡段通車前完成的項目

1.	重置部分灣仔運動場設施 (臨時重置設施預計於 2015 年完成)
2.	重置灣仔游泳池及港灣道體育館 (預計於 2017 年分階段完成)
3.	擬建鳳德、毓華街一帶及慈雲山邨中央遊樂場附近的行人設施系統 (預計於 2014 年至 2016 年分階段完成)
4.	保育前大磡村的機槍堡及前英國皇家空軍飛機庫 (預計於 2013 年完成遷移)
5.	重置新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站 (預計於 2014 年完成)
6.	界限街的警察體育遊樂會改善工程 (預計於 2015 年完成)
7.	重置部分暢運道天橋 (預計於 2015 年完成)
8.	擬建顯貴里休憩處及石門花園 (預計於 2013 年及 2014 年完成)

表 2. 隧道及車站工程施工前須完成的重置/加固工程

(確實時間尚待承建商施工計劃落實及諮詢區議會及區內人士後才能確定)

9.	行車天橋進行基礎托底工程
10.	暗渠重置工程
11.	香港體育館平台加固工程