

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

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：陳嘉瑩女士)

傳真號碼：2978 7569

陳女士：

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2014年10月27日會議

有關《鐵路發展策略 2014》內容的補充資料

在上述會議中，議員就《鐵路發展策略 2014》要求提供補充資料，我們現回覆如下：

- 一、 有關沿東九龍線走線現時地面實際的高度，資料請參閱附件一；以及
- 二、 有關小西灣線的補充資料請參閱附件二。

運輸及房屋局局長

(伍榮廷



代行)

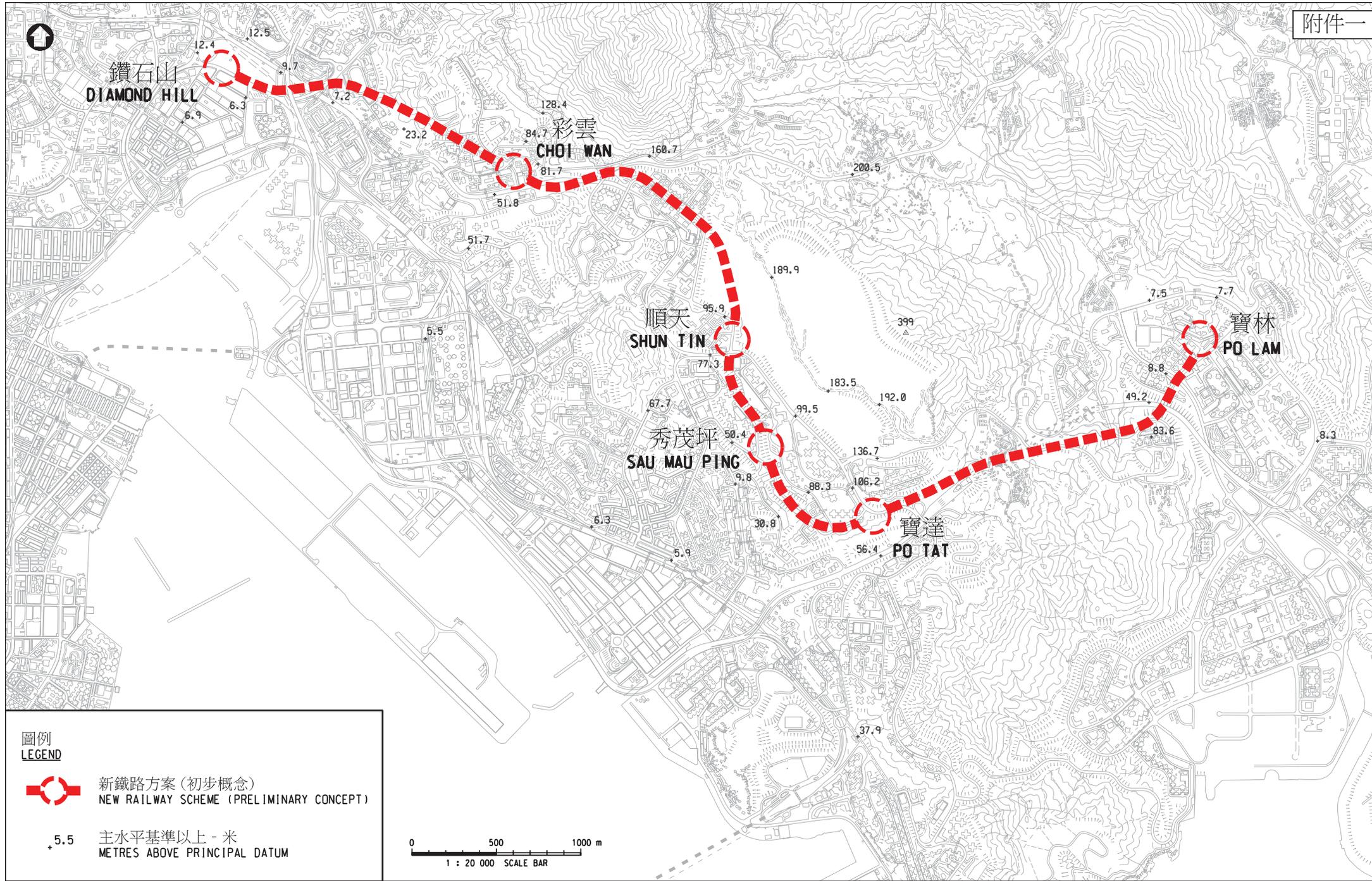
2014年12月23日

副本傳真

路政署鐵路拓展處

(經辦人：施鍵恒先生

傳真：2761 1508)

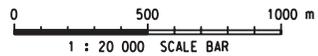


圖例
LEGEND



新鐵路方案 (初步概念)
NEW RAILWAY SCHEME (PRELIMINARY CONCEPT)

+ 5.5 主水平基準以上 - 米
METRES ABOVE PRINCIPAL DATUM



東九龍線的初步概念方案

PRELIMINARY CONCEPTUAL SCHEME OF THE EAST KOWLOON LINE

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2014年10月27日會議

小西灣線的補充資料

運輸及房屋局在2014年9月17日公佈《鐵路發展策略2014》，為香港鐵路網絡直至2031年的未來發展提供規劃框架。在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區和其他新發展項目的發展需要等三大前提下，我們建議在直至2031年的規劃期內完成七個新鐵路項目。

2. 《鐵路發展策略2014》是基於顧問研究的結果和最終建議而制訂的全港性鐵路發展藍圖，當中充分考慮了於2012及2013年進行的公眾參與活動期間收集得來的意見，以及多方面的因素，包括運輸需求、土地用途規劃、地區的發展需要、鐵路項目的經濟回報、財務以及社會效益、對環境的影響及工程的技術可行性等。

3. 在研究新的鐵路發展策略期間，我們的顧問探討了三個不同小西灣線的方案，分別為「延線」方案、「支線」方案及「接駁線」方案。

4. 「延線」方案是直接將港島線由現有的柴灣站延伸至小西灣。「支線」方案建議在杏花邨站興建一條支線，港島線東行的列車將輪流以柴灣站及於小西灣增設的鐵路站作為終點站。而「接駁線」方案建議設置一條中運量的鐵路專線，連接小西灣至杏花邨站，乘客需要在「接駁線」和港島線之間轉乘。

5. 在三個方案之中，市民普遍認同延伸港島線(即「延線」方案)最為方便，是服務小西灣居民的最佳方案。根據顧問的估算，「延線」方案的造價成本最為昂貴。

6. 在技術評估方面，由於現時港島線的柴灣總站目前被多座建築物（例如住宅和商場）圍繞，對鐵路線的延伸造成阻礙。因此，「延線」方案的可能性，以及其經濟和財務效益等因素有待有關建築物被拆卸作重建時，障礙物得以清除後才可進一步考慮。至於「支線」方案，則列車必須輪流以小西灣和柴灣作為終點站，意味著柴灣現有的鐵路服務班次將會減少，而港島線的運作亦會受到影響。同時，擬議的鐵路走線將通過貨物裝卸灣，工程會牽涉填海，而重置柴灣公眾貨物裝卸區亦十分困難。而在「接駁線」方案下，技術上亦有相當困難，因須永久佔用區內一些現有休憩用地及社區設施，以及一些政府、機構或社區設施的土地；另一方面，港島線杏花邨站是地面站，新接駁線大有可能須以高架形式興建，而沿線的現有高架行車橋或需要拆卸和重建。同時，

高架鐵路亦會相當接近民居，會在建築及營運期間帶來視覺及噪音滋擾。

7. 雖然政府的政策是以鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，但我們亦致力造就多元的公共交通系統，促進各公共交通服務優勢互補，讓市民享有便捷服務之同時，亦有所選擇。現時，在日間及夜間有不少巴士路線服務小西灣(共23條巴士路線)。另外，亦有6條專線小巴路線接駁至港島線的柴灣站及杏花邨站，以及提供通宵服務往來東鐵線旺角東站。小西灣居民除了使用路面交通工具直接前往各個目的地外，已可接駁到各個港鐵站轉乘港島線。

8. 綜合以上不同的考慮因素，我們未有在《鐵路發展策略2014》中建議推展小西灣線。

運輸及房屋局

2014年12月