

二零零七年七月十六日
資料文件

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進展

引言

本文件旨在向委員簡介沙田至中環線(沙中線)的規劃的最新進展。

背景

2. 沙中線是《鐵路發展策略 2000》建議優先發展的鐵路項目之一。由於九廣鐵路公司(九鐵公司)及地鐵有限公司(地鐵公司)均可進行及營辦沙中線，我們於二零零一年一月邀請兩家鐵路公司提交沙中線建議書。二零零二年六月，政府仔細評審地鐵公司及九鐵公司分別提交的標書後，選定九鐵公司負責沙中線項目的進一步規劃工作。

沙中線方案的發展

基本標書

3. 九鐵公司在其標書內的沙中線建議，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、東南九龍和紅磡，橫跨維多利亞港至中環，共有 10 個車站，分別設於大圍，鑽石山，啓德，土瓜灣，馬頭圍，何文田，紅磡，會展，金鐘及中環西。鐵路車廠則設於啓德。

最終方案擬稿

4. 政府於二零零一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。

5. 就此，政府與九鐵公司曾進一步探討如何改進、完善其原先建議。其後，九鐵公司提出一連串的新建議，包括在慈雲山及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；以及興建馬頭角站取代土瓜灣站與馬頭圍站。

6. 九鐵公司亦研究把東鐵伸延過海的方案，成為沙中線過海段，並把馬鞍山鐵路(馬鐵)伸延至紅磡，並經連接九龍南線及現時的西鐵到達屯門。這個九鐵網絡建成後，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，還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，以減少乘客轉車的需要。九鐵公司認為，與原先把馬鐵伸延過海的方案相比，這個方案帶來交通效益更大。

7. 九鐵公司在二零零四年二月提交其沙中線首選方案，以便諮詢立法會及區議會的意見。其後因應所得意見，進一步修改首選方案，包括減少設在啓德的沙中線車廠的面積，以配合啓德規劃檢討提出的規劃方式。二零零四年九月，九鐵公司向政府提交最終方案擬稿。九鐵公司先後在二零零四年二月十六日、二零零四年六月三日、二零零五年三月四日及二零零七年一月五日，向立法會交通事務委員會的鐵路事宜小組委員會匯報有關建議的修改。

8. 總括而言，九鐵公司的沙中線最終方案擬稿包含一條東西線，一條南北線，以及 10 個車站，分別設於大圍，鑽石山，啓德，馬頭角，何文田，紅磡，會展，金鐘，銅鑼灣北及中環南。建議方案中亦包括兩個自動捷運系統。該方案的定線見於**附件 A** 左方。

A

沙中線合併方案

9. 二零零四年二月，當沙中線進行規劃期間，政府邀請九鐵公司與地鐵公司為兩鐵合併一事進行商討。其中一個主要議題是盡早解決沙中線的轉車安排。其後，兩家鐵路公司共同制定在合併後推行的沙中線方案(合併方案)，並於二零零五年七月向政府提交該方案的建議書。

10. 九鐵最終方案擬稿與兩鐵合併方案在定線方面大致相同，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。兩者亦有不同之處。在合併方案下：

- (a) 鑽石山站，何文田站¹，會展站及金鐘站會成為九鐵與地鐵的綜合轉車站；
- (b) 建議中環南站選址需作檢討；
- (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，以及考慮在兩鐵合併情況下，設置該站的成本效益後，建議取消最終方案擬稿下擬設的銅鑼灣北站；
- (d) 最終方案擬稿下擬設的馬頭角站將一分為二，改為土瓜灣站及馬頭圍站，以便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) 最終方案擬稿下擬設的會展站會從港灣道移往灣仔北的公共交通交匯處內，以便更能配合該地區的未來發展及並更方便乘客日後轉乘北港島線；
- (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；以及
- (g) 最終方案擬稿下擬建的黃埔自動捷運系統會被取消。並以地鐵公司建議的觀塘線延線代替。

11. 總的來說，如九鐵公司的最終方案擬稿，合併方案包含一條東西線，一條南北線，以及 10 個車站，分別設於大圍，鑽石山，啓德，土瓜灣，馬頭圍，何文田，紅磡，會展，金鐘，及中環南。該方案的定線見於附件 A 右方。

12. 鐵路公司需要進一步研究合併方案的細節，以配合將該鐵路計劃刊憲。

¹ 何文田站的綜合轉車站只會在觀塘線延線項目推行時才會設置。

進一步修改及有待解決的主要問題

就啓德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討所作的修改

13. 鑑於啓德規劃檢討的最新發展，九鐵公司及地鐵公司已檢討啓德區內鐵路隧道的定線和啓德站的地點，以及研究基於市民對啓德規劃的意見，把沙中線車廠從啓德遷往鑽石山的技術可行性。研究顯示在技術上車廠可遷往擬議的地點。

14. 在啓德規劃的過程中，公眾人士曾要求政府考慮在土瓜灣區採納其他鐵路走線及車站位置。現時，最終方案擬稿和合併方案都建議沙中線的鐵路隧道沿土瓜灣道延伸，並於該路的路底設置車站。就上述要求，鐵路公司已研究多個方案，包括在九龍城道，譚公道，或馬頭涌道設置車站。研究顯示現時最終方案擬稿和合併方案的建議是較為可取的安排。這個安排可克服在該區興建鐵路的種種限制，以及避免徵收私人土地。

15. 根據二零零二年原有規劃，啓德規劃區的人口可達 26 萬，但最新推算的人口約為 8 萬。從交通需求的角度來看，上述推算人口的變化，會影響設置土瓜灣站的可行性。而沿土瓜灣道設置一個馬頭角站便足夠應付該區的交通需求。但是在啓德的多用途體育館亦會影響設置土瓜灣站的決定。若車站位置過於接近多用途體育館，會引致人羣控制問題。就此，鐵路公司需作進一步檢討。

16. 政府有關部門亦就灣仔發展計劃第二期檢討與九鐵公司及地鐵公司進行磋商，雙方曾深入研究沙中線與該區擬議的規劃及中環灣仔繞道的配合問題，以及會展站興建時如何配合灣仔北公共運輸交匯處和港灣道室內運動場及訓練池的重置工作。

有待解決的其他主要問題

17. 其他有待解決的主要問題包括：

(i) 設置沙中線車廠

18. 鐵路公司的研究顯示，沙中線車廠移往遷往鑽石山在技術上可行，不過需要深入研究在環境、交通、通風和景觀方面對附近發展項目和設施的影響，並須提出緩解措施。據九鐵公司表示，沙中線要能妥善運作，車廠就必須設在市區。現時建議興建車廠的鑽石山用地是被規劃為綜合發

展區。有關當局已同意沙中線車廠可與該處的未來發展互相配合發展。鐵路公司亦會研究採用半沉降方式興建車廠，進一步減低車廠對周圍環境的影響。

(ii) 設置通風大樓

19. 九鐵公司曾建議把沙中線過海段的南面通風大樓一併設在銅鑼灣北站。有市民對此有保留。若通風大樓不設在銅鑼灣北站，就要另覓地點設置。

(iii) 重置國際郵件中心

20. 現設在紅磡的國際郵件中心位於沙中線擬議的定線之上。我們現正着手研究是否需要遷移國際郵件中心，若有需要，就要物色重置地點。

(iv) 融資模式

21. 根據兩鐵合併建議，政府有權決定採用擁有權模式還是服務經營權模式，來落實不屬地鐵自然延長部分的新鐵路項目(沙中線亦包括在內)。若實行擁有權模式，合併後的公司會出資、規劃、建造及營運沙中線。視乎項目的預計財務可行性，由政府向合併後的公司提供某種形式的財務支持。若實行服務經營權模式，政府會撥款建造新鐵路，合併後的公司則會獲授予服務經營權，按照預先協定的機制決定的財務條款營運新鐵路。

沙中線的時間表

22. 沙中線的實施時間表，要視乎啓德規劃檢討落實啓德發展圖則和灣仔發展計劃第二期檢討落實繞道計劃的進展，以及兩鐵合併的進度。現時，啓德及灣仔北的分區計劃大綱圖的修訂建議已於憲報刊登。啓德的分區計劃大綱圖可望於二零零七年年底根據城市規劃條例獲得通過，而灣仔北的分區大綱圖則可望於二零零八年年初獲得通過。至於兩鐵合併，有關的條例草案已於六月八日獲三讀通過。當相關的附例和規例的建議修訂在七月獲得通過後，整個立法程序便告完成。

下一步工作

23. 沙中線仍是政府建議致力發展的鐵路項目。我們會密切注意啓德規劃和灣仔發展計劃第二期檢討的最新情況，繼續與立法會、有關的區

議會及當地居民保持聯絡，以期落實沙中線有關細節。我們現正就沙中線與鐵路公司繼續商討財務和推行的細節，並考慮以何種模式推展工程。當局亦已承諾，在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內，定出沙中線的方案，包括實施時間表。

24. 請委員備悉實施沙中線方案的最新情況。

運輸及房屋局
二零零七年七月



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