

管制人員的答覆

(問題編號：0465)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(邱國鼎)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領內當局會繼續推展《鐵路發展策略2014》建議中餘下的鐵路方案，以及有序地推展《香港主要運輸基建發展藍圖》定下的其他鐵路方案。就此，政府可否告知本會：

1. 《鐵路發展策略2014》項目的最新進展、未來工程時間表及開支預算。
2. 東九龍線規劃工作的最新進展及建造時間表。
3. 東九龍智慧綠色集體運輸系統的涵蓋範圍、建造時間表和開支預算。

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 《鐵路發展策略2014》項目的最新進展、工程時間表及開支預算載於下表：

鐵路項目	最新進展	工程時間表	預算開支
1. 東涌線延線	建造工程已於2023年展開。	預計於2029年竣工。	建造成本預算為195億元(按2020年12月價格計算)。
2. 屯門南延線	建造工程已於2023年展開。	預計於2030年竣工。	建造成本預算為158億元(按2023年7月價格計算)。

鐵路項目	最新進展	工程時間表	預算開支
3. 北環線及古洞站	<u>古洞站</u> 建造工程已於2023年展開。 <u>北環線主線</u> 詳細規劃及設計進行中。	<u>古洞站</u> 預計於2027年竣工。 <u>北環線主線</u> 建造工程預計於2025年開展，於2034年竣工。	<u>古洞站</u> 建造成本預算為59億元(按2023年7月價格計算)。 <u>北環線主線</u> 見註1
4. 洪水橋站	詳細規劃及設計進行中。	主要工程預計於2024年開展，於2030年竣工。	見註1
5. 南港島線(西段)	鑑於沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，南港島線(西段)部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。有見及此，政府正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。我們目標於今年內敲定合適技術方案，以期鐵路項目能配合華富邨重建計劃的時間表。在研究不同技術方案時，我們亦會評估相關方案的推展時間表和建造成本。因此我們需要在敲定技術方案後才能提供這方面的資料。		
6. 東九龍線	參考答覆的第2及3部分。		
7. 北港島線	《香港主要運輸基建發展藍圖》指出隨著港島線信號系統的提升，其運載能力將會增加，直至2046年前都沒有迫切性推展北港島線。		

註1：政府與其獨立顧問現正因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行評估，以更新成本估算。

- 2.及3. 擬議的東九龍智慧綠色運輸系統為原建議東九龍線的替代方案，走線全長約7公里，為觀塘上坡地區提供便捷的接駁交通服務，便利市民前往港鐵彩虹站及油塘站，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘，並透過行人通道接駁安達臣道一帶。

政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財委會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開。政府亦計劃於今年下半年內邀請本地及國內外智慧綠色集體運輸系統的供應商及營運商遞交意向書，從而敲定系統及其基建設施的具體要

求及設計。與此同時，我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就項目的建造工程招標，以期於2027年批出工程合約。項目的初步工程造價和推展時間表，將於勘查研究及設計階段確定。

- 完 -