

管制人員的答覆

(問題編號：2647)

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：

有關鐵路發展方面：

1. 有關繼續進行沙田至中環線（沙中線）的餘下工程，餘下工程的詳情及預算為何？
2. 繼續推展《鐵路發展策略2014》建議中餘下的鐵路方案，其中原方案東九龍延線連接寶林站的研究方案，當時的研究為什麼認為原方案可行？而政府卻在2023年認為技術上不可行？有關的顧問研究涉及多少開支？而有關研究仍有多少參考價值？
3. 政府有否計劃參考如國內的新技術，重新研究原方案東九龍延線連接寶林站究的可行性？如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 沙田至中環線(沙中線)的餘下工程主要包括：
 - (a) 沙田坳道(近龍翔道東行線)道路工程；
 - (b) 馬仔坑遊樂場重置工程；
 - (c) 連接北帝街與宋皇臺站的行人天橋；及
 - (d) 東鐵線旺角東站至羅湖站及落馬洲站之間的13個車站加裝自動月台閘門。

上述(a)、(b)及(c)三項的工程預算合共約11億元，而(d)項工程的開支是由香港鐵路有限公司負責。

2. 在制定《鐵路發展策略2014》(《策略》)時，政府已考慮東九龍線包括運輸需求、工程及營運可行性、環境影響等各方面的因素。正如在《策略》中指出，個別建議鐵路項目的進一步推展，須取決於日後就項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估等因素。制定《策略》的研究涵蓋香港整體鐵路網絡的策略性規劃，並就鐵路系統的施展作出建議(包括東九龍線)，研究總開支為3,750萬元。

東九龍線原方案沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。經全面檢視項目的技術挑戰及運輸效益，我們會於東九龍引入智慧綠色集體運輸系統，以替代地下重型鐵路模式。在規劃東九龍智慧綠色集體運輸系統方案時，我們已經參考了東九龍線原方案的走線及車站位置。

3. 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相關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，並會就擴展系統的可行性包括延伸至寶琳的建議作審視。

- 完 -