

# 馬鞍山至大圍鐵路及九廣鐵路尖沙咀延線的規劃及發展

## 背景

馬鞍山至大圍鐵路連同九廣鐵路紅磡至尖沙咀延線屬於一九九四年《鐵路發展策略》所建議的其中一項優先鐵路計劃。兩項工程計劃對改善連接馬鞍山的交通以及促進該區進一步發展至為重要。兩條鐵路段其實是相輔相成的。有了尖沙咀延線後，乘搭馬鞍山鐵路前往尖沙咀的乘客可繼續使用九廣鐵路，毋須轉車，從而減輕地鐵九龍塘交匯處及地鐵彌敦道路線的壓力。

在一九九五年十一月，路政署就這兩項工程計劃展開了工程可行性研究，這項研究於一九九七年完成。

關於馬鞍山鐵路計劃，其工程可行性研究建議興建一條客運線，由大圍至馬鞍山設九個車站，並於大圍設一個車廠。有關系統的設計可供日後擴展至市區。關於尖沙咀延線計劃，工程可行性研究已研究過數條定線方案，包括梳士巴利道及中間道方案，當局在工程計劃中建議採用後者。

在一九九七年十二月，行政長官會同行政會議決定給予建議的馬鞍山鐵路及尖沙咀延線工程計劃原則上的批准，而九廣鐵路公司應獲邀就一併實施這兩項計劃，向政府提交建議。在一九九八年六月，九廣鐵路公司就這兩項工程計劃提交建議書。

## 馬鞍山鐵路

鐵路計劃及修訂方案分別於一九九九年三月及二零零零年一月根據鐵路條例刊憲。其後行政長官會同行政會議授權實施鐵路計劃，並作出了若干修訂。在二零零零年十月二十七日，有關授權實施該計劃的詳情已在憲報上刊登。

## 工程計劃的詳情

九廣鐵路公司建議興建約 11.4 公里長的電器化雙軌鐵路系統，將位於沙田的大圍連接

位於馬鞍山的烏溪沙，以提供客運服務（圖 1）。並建議興建九個車站（大圍、車公廟（圖 2）、沙田圍、第一城、石門、大水坑、恒安、馬鞍山及烏溪沙）及一個位於大圍的車廠。九廣鐵路公司所建議的馬鞍山鐵路系統亦基本上與我們的工程方案所載的建議相同。九廣鐵路公司就鐵路設計提出多項改善建議，包括在大圍提供橫過月台的交匯處，設置島式月台（圖 3）、採用封閉式的票務系統以及在高架軌道上設多重隔音系統（圖 4）。

## 主要的設計考慮因素

馬鞍山鐵路將穿過住宅中心，約有 70%（8.2 公里）的鐵路建於高架軌道上。主要考慮是環境事宜，包括噪音及景觀影響。

九廣鐵路公司已建議採用類似西鐵所用的多重隔音系統，以減少列車在高架軌道上行駛時所產生的噪音。設計旨在吸收噪音音源發出的噪音。

根據環境影響評估條例的規定，九廣鐵路公司已完成了環境影響評估報告。環境保護署署長已於二零零零年一月十五日通過這報告，並發出環境許可證。其後，九廣鐵路公司已呈交申請，要求更改環境許可證，環境保護署署長亦已發出了修訂的環境許可證。

## 尖沙咀延線

鐵路計劃於一九九九年四月根據鐵路條例刊憲。

當局在考慮過酒店及前油尖旺臨時區議會對尖沙咀行人通道的意見後，便修訂有關計劃，將相關的行人隧道網絡延長，橫過漆咸道南至尖沙咀東。有關的修訂計劃於一九九九年十月刊憲。

繼九廣鐵路公司進行工程檢討及作出建議後，當局遂修訂有關計劃，將部分鐵路定線及車站稍為向南遷移，以免切削訊號山，及改善車站的設計。相關的行人隧道網絡也會延長，包括一條沿中間道而建的新行人隧道，以改善通往彌敦道的行人通道。這些修

訂計劃於二零零零年三月刊憲。刊憲的鐵路計劃及相關的修訂計劃其後獲行政長官會同行政會議通過。

## 工程計劃的詳情

獲授權實施的鐵路計劃包括由現時位於紅磡的東鐵總站向南伸展的 1 公里延長段，並橫跨海底隧道到達尖沙咀貿易／商業中心（圖 5）。它沿梳士巴利道的地底下行走，途經尖沙咀東部的海旁到達永安廣場公園及中間道兒童遊樂場下的新車站（圖 6）。這條鐵路延線將提供第二個連接地鐵的轉車處。這個新轉車處可以紓緩現時九龍塘車站轉車交匯處的擠塞情況，特別是當馬鞍山鐵路啓用後。

一條將新九鐵車站連接現時地鐵尖沙咀站及彌敦道以西的行人隧道網絡將會沿白蘭軒道、摩地道及中間道興建，以發揮轉車處的功能及改善尖沙咀區的行人設施。沿白蘭軒道及摩地道的行人隧道段，將作為主要的轉車處路線，並會設置電動行人輸送帶，以提高乘客的舒適度。

## 主要的設計考慮因素：

當局在規劃鐵路定線時已考慮下列的主要設計考慮因素：

- 由於定線位於已建設區內，需要在地底下興建延長段；
- 減少對具歷史價值的訊號山造成影響；
- 需減少對在地區內現有發展的影響，包括對海員俱樂部、國際電訊大廈、中間道多層停車場大廈及國際郵務中心的影響；
- 需要為新的尖沙咀站設置公共行人隧道網絡，包括連接地鐵尖沙咀站的通道，以作為轉車處；
- 鐵路的高度定線受海底隧道影響。由於隧道離地面的深度較淺，故採用鑽挖式隧道方法在技術上不可行；

- 與規劃中的梳士巴利道行車隧道配合；
- 與現有的地下設施，如冷凍水管、雨水渠及污水渠配合；以及與建成的紅磡繞道配合。

## 施工計劃及進展

### 馬鞍山鐵路

鐵路的工程載在四份主要合約中。首三份合約已於二零零零年十一月展開，它們分別為由大圍至石門段的 TCC200；由石門至烏溪沙段的 TCC300 及大圍站的 TCC400，至於大圍車廠的 TCC500 則於二零零一年二月展開。

工程計劃預期於二零零四年底完成。

### 尖沙咀延線

鐵路及行人隧道的工程載在四份主要合約中。第一份合約是關於紅磡站修改工程，已於二零零零年十一月底展開。其他關於車站、鐵路隧道及行人隧道工程的三份合約（HCC300、HCC301 及 HCC302）則於二零零一年三月展開。

尖沙咀延線的完工及啓用預期於二零零四年八月底。



圖 1

馬鞍山鐵路定線  
MOS Rail Alignment

圖 2

車公廟站  
Che Kung Temple Station

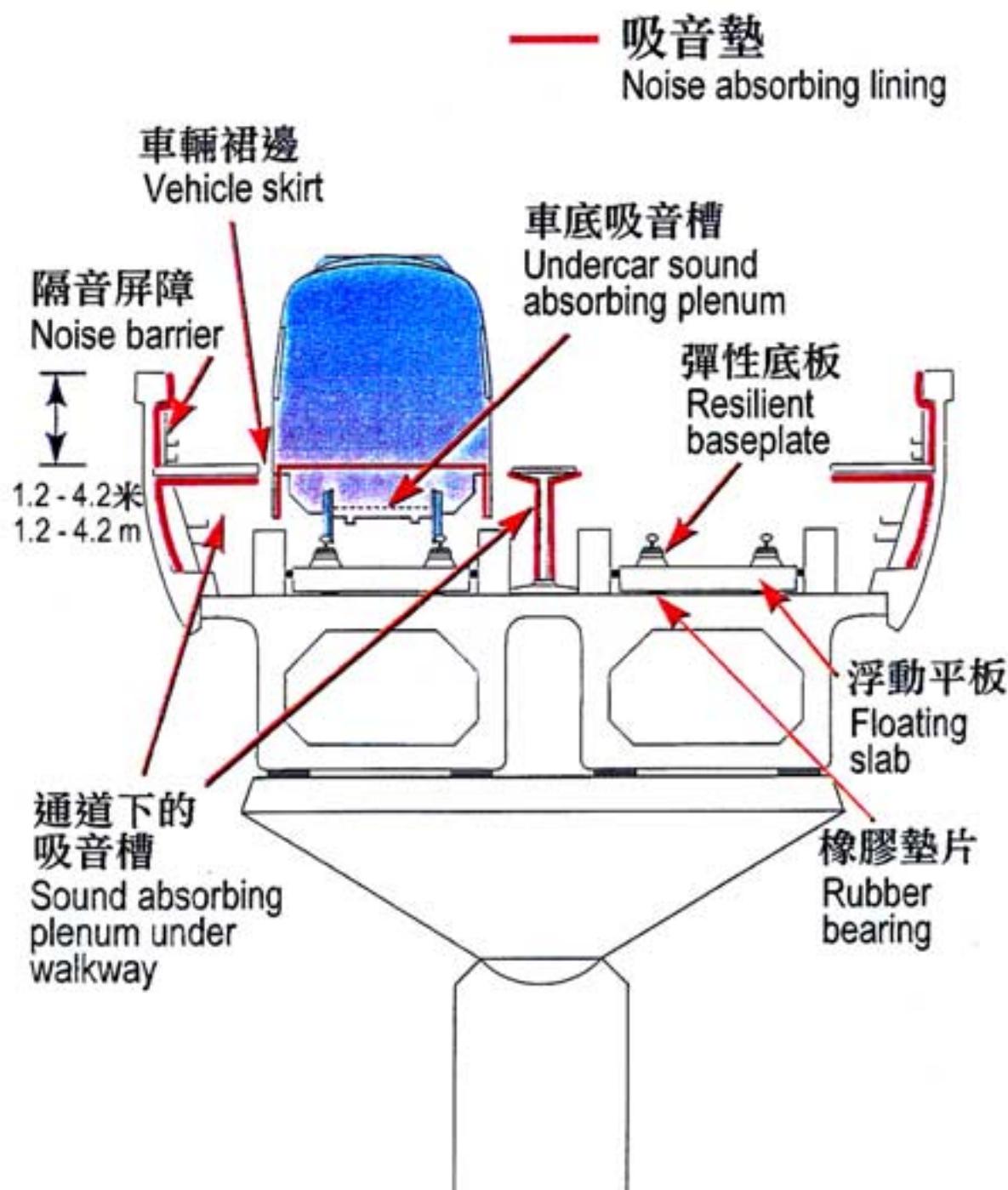




圖 3  
島式月台設計  
Island Platforms Design

# 高架軌道多重隔音系統

## Multi-Plenum Noise Attenuation System for Viaduct





HONG KONG TO EAST TSIM SHA TSUI RAIL WAY ALIGNMENT AND CONSTRUCTION CONTRACT PACKAGES  
紅磡至尖沙咀東鐵路 工程建造合約圖 圖 5



圖 6  
尖東站中間道入口  
Middle Road Entrance of East Tsim Sha Tsui Station