

管制人員的答覆

(問題編號：2858)

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 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就監督建造沙中綫項目進度的相關事宜，政府可否告知本會：

- (a) 在監督建造沙中綫項目進度工作，每年所涉及額外開支詳情(例如部門及監核顧問費用)及人手編制為何；
- (b) 屯馬綫一期開通後，政府有否掌握屯馬綫一期的最近期載客率，以及其佔其載客上限比率為何；如有，詳情為何；
- (c) 政府有否評估屯馬綫對於新界東來往九龍市區的分流作用為何(例如東鐵綫及觀塘綫西行／東行的影響)；如有，詳情為何；以及；
- (d) 由於紅磡站擴建部份的相關結構工程安全有待全面審核，令屯馬綫全面開通需時；在確保車站安全的前提下，政府會否考慮研究分階段開放屯馬綫其餘其他車站的可能性；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何啟明議員 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

(a)

路政署負責監察及核證(監核)香港鐵路有限公司(港鐵公司)為落實沙中綫項目而進行的工程。截至2020年3月，路政署鐵路拓展處共有1名政府工程師、3名總工程師、11名高級工程師、19名工程師及1名助理工程師，協助1名首席政府工程師推展沙中綫項目。有關人員均屬於路政署現有人手，並同時負責其他工程項目，因此並無為沙中綫另行備存有關開支分項數字。路政署已委聘顧問公司協助進行監核工作。2019-20年度有關開支約為2,770萬元。

(b)及(c)

屯馬綫一期(即延伸現有的馬鞍山綫至顯徑、鑽石山及啟德站三個新車站)於2020年2月14日開通，往返大圍站及鑽石山站的乘車時間，由17分鐘大幅縮減至約9分鐘，讓東鐵綫及馬鞍山綫乘客有多一個來往市區的選擇，以便乘客可更便捷地往返馬鞍山地區與東九龍沿綫各站，並可分流乘搭東鐵綫前往九龍東及香港東的乘客，有助紓緩東鐵綫最擠逼的大圍至九龍塘段。

屯馬綫一期開通後，截至2020年3月13日，每天平均約有近38 000人次使用顯徑及啟德兩個新車站，繁忙時段經鑽石山站轉乘觀塘綫約有5 000人次。由於屯馬綫一期開通至今時間尚短，我們會繼續觀察客流變化，尤其是由新界東往返九龍東或港島東的乘客乘車模式。另外，由於近期疫情影響市民出行習慣，我們需要更多時間去評估分流效果及屯馬綫一期列車的載客率。

(d)

關於分段開通屯馬綫一期，政府與港鐵公司已探討不同方案的可行性，以期為公眾提供更便捷的鐵路服務。我們一直希望在分段開通方案下開通更多車站，但不是所有車站均可讓列車調頭，以提供循環服務。在大圍至紅磡段，列車可利用鑽石山站與啟德站之間的渡線軌道，在啟德站調頭。其他車站(包括土瓜灣站及宋皇臺站)並沒有設置調頭軌道，所以無法用作臨時終點站。在制定屯馬綫一期的開通方案時，我們已考慮多項因素，包括列車安全、鐵路運作、乘客服務，以及對日後全面開通屯馬綫的影響。我們會竭力完成餘下工程，以期在2021年年底全面開通屯馬綫。

- 完 -