

沙中綫何文田站 勢成交通中心點

兩鐵路綫十字交匯 貫通社區行人網絡

何文田站是沙中綫與觀塘綫延綫的轉車站，車站以十字交匯的設計，方便兩綫乘客轉車。車站工程更包括興建行人接駁網絡，連接周邊社區，紅磡與何文田區一直分隔的局面，隨著沙中綫落成，也可以得到解決。

完善鐵路網絡

設於前山谷道邨地底的港鐵何文田站，是未來沙田至中環綫與觀塘綫延綫的轉車站。日後兩條新鐵路綫通車後，荃灣綫或觀塘綫的乘客，可到何文田轉乘沙中綫北行前往東九龍和新界、或南行經紅磡站過海。這樣不只有效分流乘客，舒緩現時荃灣綫彌敦道和過海段以及東鐵綫大圍至九龍塘站比較擠逼的情況，同時亦令現時倚賴路面交通的何文田、紅磡、九龍城和土瓜灣區居民也可以使用鐵路，大大減少路面交通的擠塞情況。

四通八達的社區行人網絡

何文田區位處山坡，居民出入都須利用一些長而斜的行人路，為了方便居住在車站周邊社區的居民，興建何文田站時會一併興建一套完善行人接駁網絡，分別連接何文田邨、愛民邨以至紅磡北蕪湖街一帶。其中會翻新現時橫跨漆咸道北的行人天橋，包括擴闊、加上蓋和扶手電梯，令紅磡北居民前往車站更加方便。

港鐵公司觀塘綫延綫設計經理鍾國良說：「何文田站落成之後，何文田和紅磡的兩區居民可以利用這個平坦、舒適的行人接駁網絡，再經車站內的非付費通道來往兩區，由何文田邨到紅磡，步行時間亦不過十五至二十分鐘左右，加強了這兩個社區的聯繫和連接。」

全新十字交匯設計

由於兩條鐵路綫的走向不同，何文田的轉車安排會有別於其他車站，兩綫月台交疊成十字。觀塘綫延綫的月台設於最底層，沙中綫月台則設於其上面。

工程人員在面對這個十字交匯的月台設計時，首要解決的便是如何分流乘客。因此，兩層月台之間便巧妙地加設了一層轉車大堂，乘客只須經月台與轉車大堂之間升降機或扶手電梯，便可以到另一個月台轉綫。「轉車大堂可以達到分流的作用，避免乘客集中走到十字的交匯，即兩綫月台的中間上落車，減少月台和列車個別位置的擠逼情況。」鍾國良說。

車站綠化休憩空間

受制於何文田一帶的地形，最高點的忠孝街到底層層的觀塘綫延綫月台相距近六十米。因此，車站共分為八層，除了上述的兩綫月台與之間的轉車大堂，其餘各層分別為車站出入口、機房樓層和車站大堂。

何文田站連接漆咸道北行人天橋的出入口樓層，會



何文田站行人接駁網絡



何文田站車站大堂設計



何文田站車站共八層



何文田站與漆咸道北行人天橋之間會開闢一個全新的社區綠化休憩空間

開闢一個面積達四千五百平方米的綠化休憩地帶。鍾國良表示：「何文田站不只為居民帶來鐵路服務，

也為紅磡和何文田區帶來一個全新的休憩空間，為社區和居民的生活帶來一個全新面貌。」



新建漆咸道北行人天橋



何文田站將設有忠孝街出入口

話你知：何文田站特色

- 全港首個以十字交匯設計的轉車站
- 車站共分八層，以配合車站所處的地勢
- 沙中綫與觀塘綫延綫兩綫月台之間設轉車大堂，有助分流轉車乘客
- 四通八達的行人接駁網絡，連接附近屋邨屋苑；配合車站非付費通道，貫通何文田和紅磡北
- 在連接漆咸道北行人天橋的樓層設有面積達4,500平方米的綠化休憩空間，為居民帶來一個全新的社區休憩地帶

何文田站分層用途

第八層	忠孝街出入口
第七層(地面)	仁風街及行人接駁設施車站出入口
第六層	漆咸道北車站出入口
第五層	車站大堂
第四層	機房樓層
第三層	沙中綫月台
第二層	轉車大堂
第一層	觀塘綫延綫月台

(資料由港鐵公司提供)