

## 中西區區議會 沙田至中環綫項目進度匯報

### 引言

1. 本文件旨在向中西區區議會匯報沙田至中環綫（沙中綫）項目進展。

### 背景

2. 行政長官會同行政會議於2012年3月27日根據《鐵路條例》的規定，批准在2010年11月26日刊憲的沙中綫方案及該方案於2011年7月15日及11月11日的修訂。
3. 立法會財務委員會已於2012年5月11日批准了這項目的撥款申請。在立法會批准撥款後，沙中綫工程隨即展開。預計大圍至紅磡段於2018年竣工；至於紅磡至金鐘段，由於必須配合其他大型基建工程進行，包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，過海段及香港島的工程預計於2014年動工，整段工程於2020年完成。項目現正進行有關工程的招標工作，部分土木工程合約亦已批出。
4. 沙中綫是一條全港策略性鐵路，全長17公里，設10個站，分別是大圍站、顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站，貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路綫，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」及「南北走廊」。
5. 「東西走廊」是指當沙中綫把馬鞍山綫從大圍站向九龍伸延，在紅磡站與西鐵綫連接。乘客可由烏溪沙站直達九龍東、紅磡、新界西至屯門，沿途不用轉綫，為往來新界東及新界西的乘客帶來更直接和方便的鐵路服務。

6. 「南北走廊」是沙中綫把現有東鐵綫由紅磡站延伸過海至金鐘站，乘客將可以從羅湖（使用東鐵綫）及皇崗（使用落馬洲支綫）兩個口岸直達港島中心地帶。
7. 沙中綫落成後，往來九龍東、新界東、新界北和港島區的乘客，可大幅節省交通時間，增強沙田出九龍以及過海鐵路的載客量，並且疏導乘客，紓緩現時多條鐵路綫的壓力。

## 工作進展

### 8. 沙中綫的公眾諮詢及刊憲

8.1 政府及港鐵公司自 2008 年中便就沙中綫方案展開了廣泛的諮詢工作，自沙中綫原方案於 2010 年 11 月 26 日按《鐵路條例》刊憲後，政府及港鐵公司繼續收集了不少地區人士及居民的意見，當考慮了市民的關注及意見後，港鐵公司進一步優化鐵路方案，及後分別進行了兩次鐵路修訂方案刊憲。當中的重要修訂建議包括：修訂鐵路隧道走綫以減少收回樓宇地層、取消在鑽石山擬建的列車停放處，並把該鐵路設施設於已停用的紅磡貨場，以及取消在啟德擬建的臨時混凝土配料廠。

8.2 鐵路方案作出兩次修訂後，有 12 名反對者經已撤回其反對個案，而兩次的修訂方案均沒有收到任何新的反對個案。至於未有撤回的反對個案，已按照既定行政程序，由非官方人士組成的獨立委員會召開聆聽會。所有未撤回的反對意見其後已提交行政會議考慮。

## 9. 沙中綫保護工程、前期鐵路工程和前期設施重置工程

9.1 沙中綫的保護工程、前期鐵路工程和前期設施重置工程的撥款申請已分別於 2010 及 2011 年獲立法會財務委員會批准；工程包括：灣仔發展計劃第二期及銅鑼灣避風塘內的保護工程、金鐘站及何文田站的前期工程，以及國際郵件中心、部分夏慤花園和部分香港公園的重置工程。

9.2 位於金鐘的沙中綫前期工程已於 2011 年 7 月動工。由於沙中綫和南港島綫（東段）將共用金鐘站部分新建鐵路設施，兩綫的部分新建設施亦將位處毗連位置，故沙中綫已將有關的建造工程委託於 2011 年動工的南港島綫（東段）項目一併進行。另外，一段位於金鐘站以南、長約 200 米的沙中綫越位隧道，以及供沙中綫和南港島綫（東段）共用、位於香港公園的通風設施，亦已委託南港島綫（東段）項目進行，以縮短在金鐘的整體施工時間，減少對社區、環境和道路交通的影響。有關工程將配合南港島綫（東段）的啟用時間表完成。港鐵公司已於 2010 年 4 月向中西區區議會介紹有關安排並提交文件。

9.3 其他沙中綫保護工程、前期鐵路工程和前期設施重置工程亦已於 2011 年陸續展開，進展順利。

## 土地安排

10. 港鐵公司在設計鐵路走綫時，是以盡量避免收回土地為原則，以減低對公眾的影響。

11. 由於沙中綫將以金鐘站為終點站，而金鐘為已發展地區，建築物臨立，加上沙中綫須在金鐘站以南興建越位隧道，供沙中綫列車掉頭和停泊故障或後備列車之用，因此，沙中綫項目需要收回某些機構和私人住宅的地層以興建鐵路隧道。沙中綫工程將會按《鐵路條例》第519章收回工程所需的地層。刊憲方案已清楚列明有關建議，而發出收回地層通知日期仍要取決於興建沙中綫港島段工程的進度和有關土地需要的日期。

### 環境影響評估工作

12. 沙中綫在金鐘的前期工程及沙中綫主體工程的環境影響評估報告（環評報告）已分別於2010年10月26日及2012年2月17日獲環保署審批，並分別在2010年12月8日及2012年3月22日獲環保署發出的環境許可證。港鐵公司會依照環評報告中的建議進行定期監察，並採取緩解措施，以符合既定的標準及準則。

### 社區聯絡

13. 鐵路建設以服務市民為本，公眾的參與對優化新綫的設計十分重要。港鐵公司及政府過去一直與中西區區議會及有關的持分者緊密溝通，以收集公眾對沙中綫的意見。我們會繼續保持與社區緊密聯繫，透過不同渠道，包括諮詢及出席區議會會議，並在金鐘一帶的工程展開前，透過社區聯絡小組會議，向持份者定期介紹工程進度，並聽取社區對工程的關注事項。有關社區聯絡小組會議的詳細安排，將適時向區議會匯報。

## 總結

14. 興建沙中綫可以提升現有的鐵路服務水平，且具有分流作用，能減輕現時九龍市中心和港島區鐵路的壓力，並能把鐵路服務帶到啟德、土瓜灣、馬頭圍和何文田等現時未有鐵路服務的地區，促進區內更新發展。
  
15. 懇請各委員備悉本文件的內容。

路政署鐵路拓展處  
港鐵公司  
二零一二年九月