

東區區議會 沙田至中環綫項目進度匯報

引言

1. 本文件旨在向東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 位於東區的銅鑼灣避風塘（避風塘）內的沙中綫保護工程已於 2011 年 11 月展開，預計於 2014 年完成。該工程的進行是為了令中環灣仔繞道（繞道）及沙中綫在避風塘的工程互相配合，並減少臨時填海，減少對社區的滋擾。

9.3 由於沙中綫過海鐵路隧道將於避風塘西面橫跨繞道之上，加上沙中綫於避風塘內的隧道將以明挖回填的方法興建，興建時須要進行臨時填海。因此為了讓繞道及沙中綫在避風塘的工程互相配合，並減少臨時填海，一段約 160 米長、與繞道重疊的沙中綫隧道結構（保護工程）已委託繞道工程預先建造，日後沙中綫動工時便可於保護工程兩端伸延沙中綫，而不會損害或影響已完成的繞道的正常運作，並且盡量減低日後工程對社區的滋擾。為了保持避風塘的碇泊面積，保護工程還包括於避風塘東南角進行浚挖工程以臨時重置西南角的碇泊區。

9.4 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。

10. 銅鑼灣避風塘內沙中綫工程安排

10.1 沙中綫將會在避風塘內的保護工程完成後，興建避

風塘內其他隧道段。為了配合繞道工程，沙中綫在避風塘餘下的工程預計在 2015 年年中展開。由於避風塘空間有限，最後一段沙中綫隧道須待整段繞道完成後騰出空間才可建造，該段隧道建造期約 18 個月。

重置安排

- 10.2 為配合沙中綫工程，位於東區海底隧道銅鑼灣出口附近的警官會所須被拆卸，以騰出空間興建供隧道鑽挖機使用的豎井及日後沙中綫的通風井。在沙中綫工程進行期間，我們不會臨時重置有關設施，但為了減少對警察設施造成的影響，我們會於九龍界限街的警察體育遊樂會進行改善工程，以補償部分受影響的服務及訓練設施，待沙中綫工程完成後警官會所會在原址重建。

土地安排

- 10.3 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。
- 10.4 沙中綫項目不需要在東區收回私人地層或私人土地，其他地區的土地安排已清楚列明於刊憲方案中。

環境影響評估工作

- 10.5 沙中綫保護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 2011 年 2 月 25 日及 2012 年 2 月 17 日獲環保署審批，並分別在 2011 年 4 月 4 日及 2012 年 3 月 22 日獲環保署發出的環境許可證。我們將根據環境影響評估報告建議進行定期監察，並採取緩解措施。

樹木保育

- 10.6 港鐵公司在推展鐵路項目時，由設計階段開始已計劃如何保育受工程影響的樹木。我們會盡量保留沿綫受影響樹木，並在無可避免的情況下才會移除樹木。預計在避風塘附近進行工程期間，位於避風塘旁的警官會所內部分樹木將會受到影響，港鐵公司會在工程完成後重新種植樹木，以作補償。

社區聯絡

- 10.7 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。港鐵公司及政府重視與避風塘持份者的溝通，有關沙中綫保護工程的細節及進度經已定期透過由繞道工程主持的海上事務特別小組及社區聯絡小組，向持份者詳細解釋，並了解他們的關注。日後當沙中綫在避風塘展開餘下的隧道工程時，港鐵公司及政府將會繼續保持與持份者的緊密聯繫和溝通。

總結

11. 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。
12. 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