

九龍城區議會
交通及運輸委員會
沙田至中環綫之最新進展

引言

1. 本文件旨在向議員介紹沙田至中環綫(沙中綫)之最新進展。

背景

2. 2008年3月，行政會議通過以「服務經營權」模式推展沙中綫項目。政府出資興建沙中綫，並委托香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）進行該鐵路的規劃和設計。
3. 自2008年起，政府及港鐵公司隨即就沙中綫的規劃和設計，進行廣泛諮詢，並一直與九龍城區議會保持緊密聯繫，先後3次出席區議會交通及運輸委員會會議，並向交運會提交3份文件，簡介沙中綫概況和進度，及諮詢區議會意見。
4. 在2009年6至7月，港鐵公司與交運會合辦沙中綫九龍城段諮詢活動，包括巡迴展覽及大型公眾諮詢會。在上述的諮詢活動中，不少市民表達了對沙中綫的支持，希望盡快動工；亦有地區人士和居民表達了對沙中綫初步設計的不同意見和關注，主要包括鐵路走綫、接駁設施、車站出入口、通風井及施工用地的位置等。
5. 沙中綫鐵路方案已於2010年11月26日按《鐵路條例》刊憲，進入法定的公眾諮詢程序，公眾可在該日起的六十日內對方案中的項目提出反對意見及查詢，政府會按法定程序處理。

鐵路方案

6. 沙中綫分為兩段，分別是大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段。大圍至紅磡段將馬鞍山綫從大圍延伸至紅磡，沿途設顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡站。紅磡至金鐘段則將東鐵綫由紅磡站，經第四條過海鐵路及會展站延伸至金鐘站。
7. 其中啓德、土瓜灣、馬頭圍及何文田站位處於九龍城區內，而位於現時空置前山谷道邨地底的何文田站更是觀塘綫延綫與沙中綫的轉綫站，乘客可在此轉乘沙中綫往來香港島、九龍及新界東。

8. 沙中綫將把現有的鐵路網絡拓展至現時未有鐵路服務的九龍城區，配合方便、直接的轉綫安排，為居民提供快捷的鐵路服務往來全港，紓緩現時區內倚賴路面交通的擠塞情況。

九龍城段走綫、車站位置及設施

9. 沙中綫九龍城段共設四個新車站，分別為啓德、土瓜灣、馬頭圍及何文田站。
10. 其中何文田站的建造工程，將納入觀塘綫延綫項目內完成。政府及港鐵公司代表已於2010年7月於交運會特別會議上，就觀塘綫延綫向議員簡介何文田站的車站位置及設施（詳見九龍城交運會討論文件(33/10號)）。

啓德站

11. 啓德站將設於啓德新發展區內，共設有三個車站出入口，方便公眾使用新發展區內的多用途體育館及其他各項設施。

土瓜灣站

12. 土瓜灣站設於馬頭涌道以東，靠近世運道，共設有四個出入口，並設有兩條行人隧道連接北帝街及南角道。

馬頭圍站

13. 馬頭圍站設於馬頭圍道、在浙江街及落山道之間。四個出入口分別位於江蘇街、落山道近美善同道、落山道遊樂場及馬頭圍道／土瓜灣道公園。
14. 2010年7月交運會特別會議上，政府及港鐵公司代表已向議員簡介沙中綫的走綫、車站位置及設施（詳見九龍城交運會討論文件(34/10號)）。現時刊憲建議的沙中綫九龍城段鐵路走綫，規劃上可顧及區內現有及未來人口的發展。服務更多土瓜灣、九龍城及啓德新發展區的人口，促進新舊區的發展，更切合地區的需要。沙中綫九龍城段刊憲建議方案的走綫、車站、出入口及通風井位置見附件一至四。

臨時支援工地及躉船轉運站

15. 在上文提及的交運會討論文件中，曾建議於啓德的舊機場設置臨時支援工地，作石料儲存庫、設置混凝土配料及攪拌設備和碎石機之用。我們理解到當區居民對這些施工設施的關注，以及配合啓德發展區內其他發展項目，決定擱置在工地內設置石料儲存庫和碎石設施，令支援工地面積大幅減少十九公頃；並建議在遠離民居的啓德舊機場

跑道設置躉船轉運站。有關修訂的混凝土廠及躉船轉運站位置及面積，詳見附件五。

16. 啓德舊機場與沙中綫施工地點距離較接近，令運泥車可以最短的距離，由施工地點將泥石運送至躉船轉運站，再經海路運往指定的卸泥區，或運往其他大型基建地盤用作臨時填海之用，減輕運泥車對區內道路交通的負荷。我們會繼續與相關政府部門商討運泥車運送的路綫和交通安排，將影響盡量減至最少。

九龍城區內受影響的休憩和公共設施

17. 此外，為配合建造工程，建議徵用以下休憩設施和公共設施用地作施工用地：
 - i. 馬頭圍道及上鄉道交界的休憩空地；
 - ii. 馬頭圍道／馬坑涌道休憩花園；
 - iii. 馬頭圍道／土瓜灣道公園；
 - iv. 土瓜灣市政大廈遊樂場及落山道遊樂場；
 - v. 馬頭圍道及譚公道交界的休憩用地；
 - vi. 世運花園及宋皇臺遊樂場的休憩用地；
 - vii. 溫思勞街遊樂場及停車場；
 - viii. 山西街臨時停車場。
18. 上述施工用地會用作興建馬頭圍站、行車隧道、行人隧道及通風井等鐵路設施。施工期間，上述休憩及公共設施將會暫時取消，港鐵公司在沙中綫完工後會盡量還原這些設施。與此同時，馬頭圍道/土瓜灣道公園、土瓜灣市政大廈遊樂場及落山道遊樂場部分地方則會興建永久通風樓、車站出入口及相關設施。
19. 馬頭圍道及譚公道交界的休憩用地會被徵用作設置緊急救援通道，當發生緊急事故時，可以讓乘客能安全地由隧道經緊急救援通道疏散到地面，同時也讓消防人員盡快進入隧道進行救援工作。九龍城區內建議的臨時支援工地及施工用地位置圖見附件六。

建造方法

20. 為減少對鄰近樓宇的影響，由土瓜灣站至馬頭圍站之間的隧道，全段將採用隧道鑽挖機建造；而車站則會以明挖回填方式建造。
21. 至於何文田站至山西街一段隧道因深入地底石層，建議採用鑽爆方式興建。而現時的山西街臨時停車場將用作支援工地。
22. 在工程展開前，港鐵公司會對鐵路附近範圍的樓宇進行樓宇勘察，以紀錄樓宇的狀況，並於工地周邊範圍安裝足夠的監測點，用以監察地下鐵路挖掘工程對周邊範圍的整體結構影響，以策安全及確保

施工符合設計的要求和法例規定。

臨時交通改道措施

23. 由於馬頭圍站以及何文田站至紅磡站的隧道將以明挖回填的方法建造，該處一帶須實施臨時交通管理措施，分階段封閉馬頭圍道、漆咸道北和溫思勞街的行車綫，以及愛晨徑行人路。工程完成後，受影響的道路將回復原貌。政府部門以及港鐵公司將組成地盤聯絡小組協調建造工程，減低對現有路面交通及人流的影響。
24. 土瓜灣站接駁南角道的隧道會以明挖回填方式建造，因此世運花園迴旋處將實施臨時交通改道措施。在施工期間，連接世運花園至亞皆老街遊樂場、家歡樓、南角道及世運道周邊設施的行人隧道將會分階段封閉，港鐵公司會為市民預留足夠及適當的行人通道，或提供臨時的過路設施。
25. 港鐵公司並已聘用顧問公司進行交通影響評估研究，詳細評估項目對附近交通的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。

環境及文物保育

26. 為確保沙中綫鐵路工程的設計、建造和營運，包括上述工地設施的營運符合有關的環境保護條例和守則，港鐵公司已聘用獨立顧問公司為工程及鐵路營運對環境帶來的潛在影響，並提出相應的緩解措施，預計可於 2011 年中完成。環境評估報告完成後將會公開，供市民參閱。
27. 港鐵公司十分注意沙中綫工程範圍內的樹木保育工作，九龍城段工程將不會涉及任何古樹名木冊上的樹木，受影響的樹木均為本港常見品種。如工程對樹木有影響，港鐵公司將會在合適位置種植樹木以作賠償。
28. 九龍城段的隧道會在龍津石橋遺址的後續部分（即前九龍城碼頭）下面的地層經過，隧道會以暗挖方式興建，不需要開挖地面，預計龍津石橋遺址的結構不受影響。

收回地層

29. 在樓宇林立的市區興建鐵路，途中無可避免地會穿過一些私人地段，以致可能需要收回整幢樓宇或收回樓宇下的地層。港鐵公司在設計沙中綫的走綫時，以儘量避免收回土地為原則，目前九龍城段的鐵路隧道會穿過高山道和山西街共七幢住宅大廈的地層，政府已於 11 月 26 日沙中綫刊憲當日發信予受影響的大廈業主立案法團，通知收回地

層的建議，亦已在大廈張貼通知，並積極跟進受影響居民的關注。

公眾諮詢

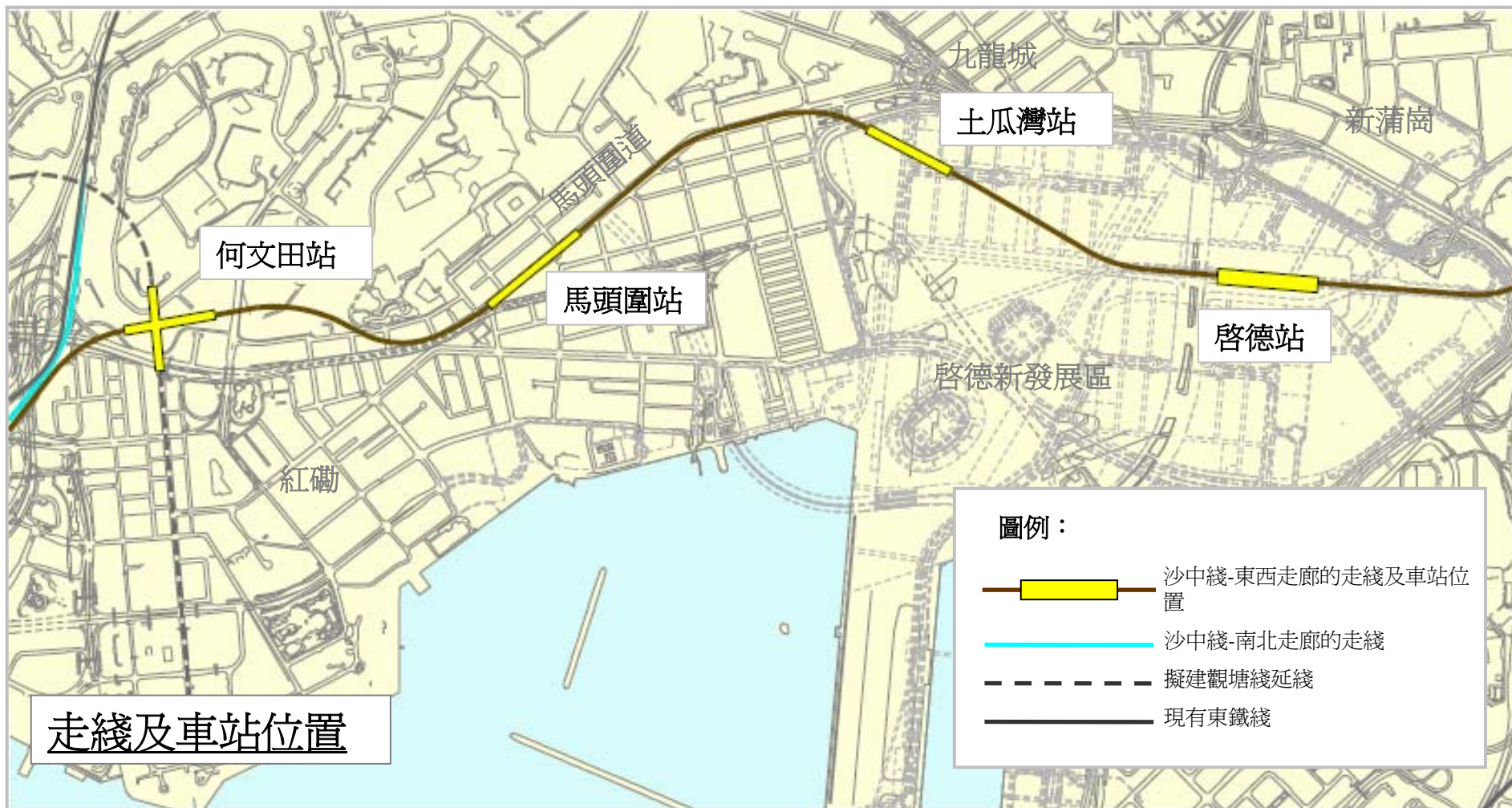
30. 過去的公眾諮詢期間，政府及港鐵公司一直為沙中綫方案，諮詢九龍城區議會，並舉辦地區諮詢活動，包括在全港十八區展開巡迴展覽，並在各相關地區舉行公眾諮詢大會，同時亦透過學校講座、青少年參與鐵路策劃及設計活動、學生簡介會和參觀鐵路設施，出席地區人士舉辦的居民大會等多個不同渠道，積極向地區團體和居民進一步簡介沙中綫鐵路規劃方案和聆聽各界的意見。
31. 於今年8月至9月期間，港鐵公司再次於港九新界多個港鐵車站及商場內舉行巡迴展覽，並重新製作沙中綫專題網頁：www.mtr-shatincentrallink.hk，使公眾可透過網頁更快捷方便了解沙中綫項目建議方案和詳情，以及有關項目的最新消息。
32. 港鐵公司於2010年12月印備沙中綫項目小冊子及九龍城段通訊供市民詳閱沙中綫的刊憲安排及建議鐵路方案，並已隨文件夾附為附件七及八，供議員參閱。港鐵公司亦於2011年1月再次在九龍城區內多個地點舉行巡迴展覽，包括九龍城廣場、馬頭圍邨及土瓜灣街市，方便九龍城區的市民了解沙中綫的刊憲方案及詳情。

結論

33. 政府和港鐵公司會繼續按法定程序處理市民對刊憲建議方案提出的反對意見及查詢，以期令鐵路服務更切合地區的需要，及盡快展開建造工程。沙中綫項目預計於2012年動工。大圍至紅磡段預計於2018年完成；而為了配合其他基建工程之進行，包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，紅磡至金鐘段預計於2020年完成。
34. 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
二零一一年一月

沙中綫九龍城段走綫及車站位置圖







馬頭圍站出入口及鐵路設施位置圖



躉船轉運站及混凝土廠位置圖



九龍城區內建議的臨時支援工地及施工用地

