

葵青區議會
交通及運輸事務委員會

沙田至中環綫項目進度報告

引言

1. 本文件旨在向葵青區議會各議員介紹沙田至中環綫（沙中綫）項目的進展。

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，並委任香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）進行該鐵路的規劃和設計。
3. 政府及港鐵公司曾於2009年8月向葵青區議會提交文件，簡介沙中綫概況和進度，及諮詢區議會意見。
4. 沙中綫的鐵路方案已於2010年11月26日按《鐵路條例》刊憲，進入法定的公眾諮詢程序，政府會按法定程序處理。

沙中綫鐵路方案

(I) 策略性鐵路

5. 沙中綫為一條全港策略性鐵路，全長17公里，分10個站，分別是大圍站、顯徑站、鑽石山站、啓德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站（見附件一），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」（見附件二）。
6. 「東西走廊」是指當沙中綫把馬鞍山綫的大圍站向九龍伸延與西鐵綫的紅磡站連接起來。乘客可由烏溪沙站直達紅磡、九龍東、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。

7. 「南北走廊」是沙中綫將會把現有東鐵綫由紅磡站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖（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。
8. 沙中綫落成後，往來九龍東、新界東和港島區的乘客，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。

(II) 轉綫站

9. 沙中綫新車站分佈在全港六個地區，服務範圍遍及港、九及新界。沙中綫設有六個轉綫站，連接現時及未來多條鐵路綫包括東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫、荃灣綫、觀塘綫、觀塘綫延綫、港島綫、南港島綫（東段）及未來北港島綫，令鐵路網絡更加完善。這六個轉綫站中部分是擴建原有車站，部分則是擬建新站，這六個轉綫站分別是：

- i. 大圍站 — 東西走廊及南北走廊的轉綫站

乘搭馬鞍山綫的乘客可以在此站轉乘東鐵綫，由新界北出發的乘客亦可在大圍站轉乘沙中綫前往東九龍。為配合其轉綫功能，大圍站將會進行擴建，並增加車站設施。

- ii. 鑽石山站 — 觀塘綫及沙中綫的轉綫站

鑽石山站將成為東九龍的鐵路樞紐，成為日後觀塘綫及沙中綫的轉綫站。由馬鞍山出發往東九龍的乘客，可直接於鑽石山站轉乘觀塘綫；而觀塘綫的乘客亦可在此轉乘沙中綫前往新界或港島。鑽石山站以南將興建全新車站大堂、月台及路軌，新舊車站將以寬敞的行人通道連接。

- iii. 何文田站 — 擬建觀塘綫延綫及沙中綫的轉綫站

乘客可經何文田站轉乘未來的觀塘綫延綫前往黃埔。由黃埔站出發的乘客，可在此站轉乘沙中綫前往東九龍，或前往紅磡站直達港島或新界。擬建的何文田站共分為八層，除了分別供觀塘綫延綫及沙中綫使用的兩個月台之外，車站亦設有兩層轉車大堂。

iv. 紅磡站 — 東西走廊及南北走廊的轉綫站

紅磡站將成爲全港重要的鐵路樞紐，屆時經東西走廊及南北走廊的乘客均可在紅磡站轉綫，便捷地來往港九新界。爲了配合沙中綫南北走廊延伸過海，紅磡站須進行大型擴建工程。現有車站大堂亦會進行大規模改善工程，增加大堂空間，爲乘客提供更方便和舒適的轉綫服務。

v. 會展站 — 沙中綫及未來北港島綫的轉綫站

乘客由新界區或東九龍出發，日後可在會展站轉乘未來的北港島綫前往港島東區。

vi. 金鐘站 — 沙中綫、荃灣綫、港島綫及擬建南港島綫(東段)的轉綫站

金鐘站將會成爲港島綫、荃灣綫、未來的南港島綫(東段)和沙中綫的轉綫站，成爲香港島的交通樞紐。現有的金鐘站將向東面的夏慤花園地底方向擴建，加建部分包括多層月台、轉車層大堂。

(III) 其他主要工程

10. 除了六個轉綫站以外，沙中綫的其他主要工程包括—

(a) 馬鞍山綫車站改善工程

沙中綫大圍至紅磡段通車後，馬鞍山綫將成爲東西走廊的一部分，列車會由四卡車廂增至八卡。馬鞍山綫車站原先設計早已預留改建空間。

(b) 東鐵綫的改善工程

沙中綫紅磡至金鐘段通車後，東鐵綫將成爲南北走廊的一部分。爲配合日後沙中綫的列車系統及乘客量，東鐵綫須作出多方面的改善：

- (i) 東鐵綫現時以十二卡車行駛。東鐵綫將連接沙中綫南北段途經紅磡至會展直達金鐘。在該過海段沿綫建站空間也非常有限，經詳細研究後，最多只可容納九卡長的月台。因此，有別於東鐵綫現時以十二卡車行駛，全條南北走廊必須以九卡車行駛；
- (ii) 爲配合九卡列車服務運作，東鐵綫列車和車站須進行

- 設施及月台更新或改善工程；以及
- (iii) 現時東鐵綫訊號系統未能配合日後沙中綫的新系統及較頻密的班次，因此須進行提升工程。

(c) 鑽石山列車停放處

爲了配合沙中綫在早上繁忙時間的發車班次，沙中綫將在鑽石山前大磡村舊址設置列車停放處。該列車停放處除了讓列車在非行車時間作停泊之用，亦會用作進行列車例行檢查和清潔工作。

(d) 慈雲山區行人設施改善工程

爲了改善慈雲山區與沙中綫鑽石山站的連繫，建議在慈雲山區進行行人設施改善工程，包括接駁現有的行人天橋及加設升降機，爲行人提供無障礙通道。

效益

11. 沙中綫連接港九和新界東、西及北區，來往這些地區的市民可以享用快捷、可靠和方便的鐵路服務。沙中綫更有助分流鐵路網的乘客，紓緩現時東鐵綫、觀塘綫及荃灣綫的繁忙情況，爲乘客提供不同的鐵路走廊選擇；同時亦有助減低紅磡過海隧道一帶的擠塞情況，改善路面交通擠塞的情況。
12. 沙中綫亦將鐵路服務帶到啓德、土瓜灣、馬頭圍和何文田等現時未有鐵路覆蓋的地區，促進區內更新發展；亦有助現時主要依靠路面交通工具的紅磡區，紓緩區內路面交通擠塞的情況；而新增的啓德站方便市民享用啓德新發展區內的設施。
13. 沙中綫有助節省交通時間，新綫通車後，預計大圍往鑽石山約 5 分鐘；土瓜灣往元朗約 31 分鐘；紅磡往金鐘約 5 分鐘；金鐘往羅湖約 50 分鐘。
14. 另外，沙中綫項目工程將創造逾萬個就業機會，鐵路落成後亦會帶動商業和旅遊業發展，提供更多就業機會。
15. 鐵路列車以電力推動，不會排出廢氣。鐵路更可減少路面車輛，進一步減少空氣污染和噪音，改善道路安全及提高生活質素。

公眾諮詢

16. 政府及港鐵公司自2008年中開始，展開了沙中綫方案諮詢工作，除了到區議會進行諮詢工作外，亦舉辦地區諮詢活動，包括巡迴展覽和公眾諮詢大會等，同時亦透過不同渠道向地區團體和居民講解工程方案和收集意見。
17. 在諮詢過程中，市民、關注組織及專業團體均支持沙中綫項目盡快展開。
18. 為更清晰掌握沙中綫公眾諮詢活動的形式和滲透面是否足夠，港鐵公司委託獨立市場調查顧問，在2010年7月在多個地區以街頭訪問形式進行調查，成功訪問了超過1,500名市民。調查結果顯示逾九成受訪者支持興建沙中綫，七成受訪者支持盡快興建沙中綫。因應調查所得的意見，港鐵公司在今年8月至9月期間，再次於港九新界多個港鐵車站及商場內舉行巡迴展覽，亦重新製作沙中綫專題網頁，讓市民能更方便快捷地在網頁獲取有關沙中綫的資料。

保護工程、前期工程和主要重置設施工程

19. 在推展沙中綫整體項目時，部分項目須與現有鐵路綫、公共設施及其他基建項目相關的工程互相配合或同時進行，其中包括大規模改建現有鐵路設施、在其他基建項目中進行鐵路保護工程、重置受影響公共設施以及增加主要基建設施等：
 - (a) 灣仔發展計劃第二期進行的沙中綫保護工程
沙中綫已委託灣仔發展計劃第二期項目展開保護工程，以配合該處填海區一些大型過海食水管及冷卻用水水管。
 - (b) 中環灣仔繞道項目進行的沙中綫保護工程
由於沙中綫銅鑼灣避風塘一段長約160米的隧道會橫越中環灣仔繞道，沙中綫將委託繞道項目建造該段隧道，以減低對避風塘內艇戶的影響。
 - (c) 金鐘站的前期工程
為配合日後金鐘站成為沙中綫及南港島綫（東段）的轉綫站，車站將須進行擴建，而擴建部分則會一併興建，以減低建造期間對周圍環境、社區和乘客的影響。

(d) 何文田站的前期工程

何文田站是日後沙中綫和觀塘綫延綫的轉綫站。為減低建造期間對社區及乘客的影響，整個車站將會在觀塘綫延綫工程內一併建造。

(e) 國際郵件中心

沙中綫將會穿越位於紅磡站以南的國際郵件中心之地基，故必須拆卸並在沙中綫動工前重置該設施，令郵遞服務不受影響。建議將國際郵件中心重置於九龍灣宏展街的現有空地上。為確保國際郵件中心的郵遞服務不會中斷，又能配合沙中綫的建造時間表，重置國際郵件中心需在沙中綫動工前展開。

收回土地或地層

20. 沙中綫橫跨香港、九龍及新界多個地區，在樓宇林立的市區興建鐵路，沿途會穿越一些私人地段。港鐵公司在設計沙中綫的走綫時，以盡量避免收回土地為原則，目前的走綫，只涉及收回地層，將不會收回任何私人樓宇，以減低對公眾的影響。

環境保護

21. 港鐵公司會確保沙中綫鐵路項目的設計、建造及營運均符合有關環境保護條例及守則，並會採取各種可行措施，減低工程對公眾及環境的影響。港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行環境影響評估研究，詳細評估項目對附近環境和樹木的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議，預計可於 2011 年中完成。

工程計劃

22. 沙中綫項目預計於 2012 年動工。由於大圍至紅磡段需要進行額外強化工程以避免收回私人樓宇，工程預計需時六年，於 2018 年完工。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，預計紅磡至金鐘段於 2020 年完成。

徵詢意見

23. 請各委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
港鐵公司

二零一零年十二月



附件二
東西走廊及南北走廊