

沙田區議會
交通及運輸委員會
沙田至中環線項目

引言

本文件旨在向沙田區議會交通及運輸委員會匯報沙田至中環線(沙中線)項目。

背景

2. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長 17 公里，分 10 個站，貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路線，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」—

(a) 「東西走廊」是指當沙中線把馬鞍山線的大圍站向九龍伸延與西鐵線的紅磡站連接起來，乘客可由烏溪沙站直達紅磡、九龍東、新界西至屯門，沿途不用轉線，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。

(b) 「南北走廊」是指沙中線將會把現有東鐵線由紅

礪站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)兩個口岸直達港島中心地帶。

3. 沙中線將把現有的鐵路網絡拓展至現時未有鐵路服務的地區，能紓緩現時九龍區倚賴路面交通的情況。沙中線有方便和直接的轉線安排，貫通現有的鐵路網絡，為居民提供方便快捷的鐵路服務。

4. 較早前立法會財務委員會已批准有關沙中線多項前期工程的撥款，部分工程已分別納入南港島線（東段）和觀塘線延線工程一併進行，包括擴建金鐘站和何文田站兩大轉車站的建造工程。另外，立法會財務委員會亦於六月批准有關沙中線在銅鑼灣避風塘一段的保護工程撥款，保護工程將會在中環及灣仔繞道的工程中一併進行。我們現正進行沙中線主體工程的設計，積極爭取主體工程於2012年動工。

沙田至中環線的刊憲

5. 沙中線鐵路方案已於2010年11月26日根據《鐵路條例》刊憲，目前正處於法定諮詢階段。我們正努力處理公眾人士對鐵路方案提出的意見。由於沙中線跨越港九新界多個區分，沿途經過多處人口密集的地區，各區有其不同的關注，加上工程複雜，需要處理的事項很多。為了爭取沙中線可於2012年動工，政府決定分兩個階段修訂鐵路方案。分兩次進行修訂能更有效處理鐵路方案所需的改動，有助達到在2012年上半年完成法定諮詢程序的目標。

6. 沙中線鐵路方案第一階段的修訂項目已於本年 7 月刊憲，主要是技術方面的修訂。目前，我們仍致力優化沙中線項目的設計，需要多一些時間與公眾和地區人士討論他們提出的關注和意見，並研究在可行的情況下因應公眾的建議就沙中線項目作出適當的修訂。我們預計可以在本年內完成有關的討論及研究工作，並在本年年底前就沙中線鐵路方案作出第二階段的修訂。

公眾諮詢

7. 自 2008 年起，政府和港鐵公司一直與沙田區議會保持密切聯繫。而交通及運輸委員會亦於 2009 年 7 月 7 日的會議上，通過在委員會轄下成立關注興建沙中線及顯徑站工作小組（下稱「工作小組」）。工作小組會就有關沙中線及沙田區內車站的設計、興建、設施、服務、使用情況和相關事宜等進行討論，並向交通及運輸委員會、有關政府部門及機構反映意見，以及參與公眾諮詢及推動發展沙中線的活動。

8. 過去三年，我們先後出席了三次沙田區議會及三次工作小組會議，各議員及小組成員亦就項目提出不少意見。此外，港鐵公司亦就項目於 2009 年於區內展開巡迴展覽、協助工作小組舉辦並出席諮詢大會，及出席其他居民會議、印製工程項目便覽等，讓更多市民了解沙中線鐵路項目的詳情，並收集市民意見。

9. 港鐵公司亦於本年 8 月，支持工作小組舉辦「沙田至中環線沙田段展覽活動 2011」，透過在沙田及馬鞍山區舉行的展覽，讓居民了解沙中線刊憲方案及最新建議。

地區關注

10. 在沙田區過往的公眾諮詢，我們收到不少地區人士及居民的意見，包括擬建顯徑站的設計、漁農自然護理署新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站的重置選址、馬鞍山線的配套工程、增設行人接駁設施、以及臨時支援工地和施工用地的建議等等。

11. 因應地區人士對臨時支援工地表達的意見，港鐵公司已就其選址作出修訂，而建議佔用的面積也相應減少。有關臨時支援工地的改動，已納入沙中線項目第一次修訂方案之中。除了臨時支援工地的改動外，我們亦備悉地區人士的其他關注，並會繼續與議會和地區保持密切聯繫，聽取各方意見。在工程展開前，港鐵公司亦會成立社區聯絡小組，與地區人士及居民繼續商討工程細節安排，以務實的態度處理地區的訴求。

結論

12. 請各委員備悉本文件的內容。

路政署鐵路拓展處

港鐵公司

2011年9月