

南區區議會
地區發展及環境事務委員會
沙田至中環綫項目進度匯報

引言

1. 本文件旨在向南區區議會地區發展及環境事務委員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 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. 過海鐵路隧道工程

10.1 位於維多利亞港的沙中綫過海鐵路隧道將以沉管隧道方法興建。製造沉管隧道預製組件的工場建議設於前石澳石礦場位置。土木工程拓展署亦將以沉管隧道方法興建 T2 主幹路，亦建議於前石澳石礦場位置設置沉管隧道預製組件的工場。港鐵公司、路政署鐵路拓展處及土木工程拓展署於 2009 年 11 月及 2010 年 7 月向南區區議會屬下地區發展及環境事務委員會介紹沙中綫及 T2 主幹路在前石澳石礦場建議設立沉管隧道預製組件工場的安排，並提交文件。根據現時的時間表估算，沙中綫在前石澳石礦場的工程會於 2018 年完成，港鐵公司及有關部門會就工程共同使用石礦場的安排繼續協調。

10.2 石澳石礦場的工程完成後，該地段會還原至本來面貌。該地段之長遠用途將由有關部門再作安排。

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 沙中綫工程不會於南區收回地層或佔用私人土地。其他地區的土地安排亦已列於刊憲方案中。

環境影響評估工作

10.5 環境保護署已於 2012 年 2 月 17 日批准沙中綫的環境影響評估報告（環評報告），並於 2012 年 3 月 22 日向港鐵公司發出環境許可證。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。

樹木保育

10.6 沙中綫工程不會影響南區的樹木。

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。港鐵公司及政府過去一直與南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，定期介紹工程進度，並聽取社區對工程的關注事項。

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