

**南區區議會屬下
地區發展及環境事務委員會**

**沙田至中環綫
紅磡至金鐘段及相關臨時填海工程諮詢方案**

引言

1. 本文件旨在向各議員介紹沙田至中環綫(沙中綫)的紅磡至金鐘段及相關臨時填海工程諮詢方案。

背景

2. 行政會議已於二零零八年三月批准港鐵公司就沙中綫展開進一步規劃和設計工作。立法會財務委員會亦於二零零八年五月通過撥款，進行沙中綫的項目設計和地盤勘測工作。

3. 政府與港鐵公司隨即到訪各區區議會，就沙中綫項目諮詢區議員及地區人士的意見。為進一步收集公眾對沙中綫的意見，港鐵公司現正展開公眾諮詢，以積極配合及推進設計工作。初步設計及公眾諮詢工作完成後，擬建的鐵路方案便會進行刊憲，以進入法定的諮詢程序。

沙中綫

走綫

4. 沙中綫分為兩段，分別為大圍至紅磡段和紅磡至金鐘段（見附件一）。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。紅磡至金鐘段將東鐵綫由紅磡站經第四條過海鐵路延伸過海至會展站及金鐘站。

5. 沙中綫貫通多條現有鐵路綫，組成「東西走廊」及「南北走廊」，提供方便直接的轉綫安排，紓緩紅磡海底隧道的擠塞情況，疏導港島及九龍都會區其他鐵路綫的壓力，並將羅湖和落馬洲直接連繫香港島的商業中心區。（見附件二）

轉綫站

6. 沙中綫和現時的鐵路系統之間將會有完善的轉車安排，當中有六個轉綫站，即大圍、鑽石山、何文田、紅磡、會展和金鐘，可供乘客轉乘其他鐵路綫。

車站	轉乘
大圍	東西走廊/南北走廊
鑽石山	觀塘綫
何文田	擬建的觀塘綫延綫
紅磡	東西走廊/南北走廊
會展	將來的北港島綫
金鐘	荃灣綫/港島綫/計劃中的南港島綫(東段)

會展站

7. 建議的會展站設於現有灣仔北公共交通交匯處、港灣道體育館及灣仔游泳池的地底，為灣仔北和香港會議展覽中心提供更方便的鐵路接駁，同時亦提供便捷途徑讓市民前往維港海旁。此站亦為沙中綫和將來的北港島綫之轉綫站，共設有兩層月台，乘客可於同一層月台轉乘另一綫之列車。(會展站的位置圖詳見附件三)

金鐘站

8. 現有的金鐘站將於夏慤花園地底擴建，以容納沙中綫月台及毗鄰擬建的南港島綫(東段)月台。擴建後的金鐘站將成為沙中綫、港島綫、南港島綫(東段)及荃灣綫的轉車站。車站將設有行人系統連接現有的大堂和月台以及車站擴建部分，乘客無須出閘便可轉乘上述各綫。(金鐘站的位置圖詳見附件四)

9. 根據現行計劃，南港島綫(東段)項目會先行動工，故部分屬沙中綫的金鐘站擴建工程將納入該項目一併興建，以減低對周圍環境的影響。

第四條過海鐵路

10. 沙中綫跨越維多利亞港，當中部分工程可能需要填海。根據《保護海港條例》，所有填海工程須證明具有凌駕性公眾需要，而且沒有其他合理解決方法方可進行，建議之填海範圍亦不應超越凌駕性公眾需要所要求的最低限度。如需要在海港進行填海，港鐵公司會提出可信服的資料，證明填海工程是有凌駕性的公眾需要。

11. 沙中綫對減輕現有鐵路綫的負荷以及紓緩交通擠塞起著重要作

用，交通規劃顯示有當前迫切的需要推展沙中綫。

12. 初步設計顯示，並沒有一個合理可行的零填海方案興建沙中綫過海鐵路。

13. 在詳細考慮不同走綫及建造方法的優劣、臨時填海的範圍及對海港的影響後，港鐵公司建議選擇紅磡至銅鑼灣避風塘西端的走綫方案，並以沉管方式興建位於海港內的一段隧道。

14. 位於紅磡岸邊以及銅鑼灣避風塘近岸兩段隧道則須以明挖回填方式興建，過程中需要進行臨時填海(包括紅磡岸邊約 1 公頃及銅鑼灣避風塘近岸約 2.2 公頃)；同時，部分受工程影響的現有設施須予重建(如紅磡繞道防撞欄樁柱、紅磡貨運碼頭、銅鑼灣避風塘防波堤、香港遊艇會碼頭及浮橋等)。

15. 在沙中綫過海段工程期間，預計將會有數項大型基建工程於附近同時進行，包括中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期。港鐵公司正與有關人士及部門商討，務求將工程所需時間及滋擾減至最低。

16. 當工程完成後，所有臨時填海將予移走，回復海港面貌。

銅鑼灣避風塘船隻泊位重置

17. 中環灣仔繞道須於銅鑼灣避風塘內進行建造工程。在中環灣仔繞道工程期間，政府會將避風塘內的私人繫泊區船隻暫時重置在其他有空置私人繫泊位的繫泊區，當中包括香港仔避風塘。

18. 預計部份位於銅鑼灣避風塘的沙中綫工程可於中環灣仔繞道建造期間同時進行，但受制於走綫設計和避風塘內有限的工作空間，沙中綫最後階段的建造工程須待中環灣仔繞道工程的最後階段才能展開。預計該段工程將緊接中環灣仔繞道工程，需時約 18 個月。港鐵和政府正積極規劃，盡量讓私人繫泊區船隻可在中環灣仔繞道完工後全數遷回銅鑼灣避風塘。

沉管隧道

19. 建議中以沉管隧道方式興建的一段過海隧道全長約 1.3 公里，由多節沉管隧道預製件組成，每節長度可達約 150 米。沉管隧道預製件製成後將經海路拖曳至維多利亞港施工地點。(有關擬建沉管隧道的資料見附件五)

20. 為配合沙中綫興建工程，必須物色合適工地製造沉管隧道預製組件。所選工地必須符合以下條件：

- 甲) 位處岸邊，組件製成後可經海路拖曳至維多利亞港；
- 乙) 有足夠空間容納組件製作及存放；

- 丙) 地質情況理想，土質需較為牢固以確保在製造過程中不會出現沉降；
- 丁) 對四周民居和環境影響輕微。

21. 為尋找最合適的地方製造沉管隧道預製組件，港鐵公司曾對多個選址進行研究。由於受以上條件所限，港鐵公司認為位處石澳的石礦場為本港唯一合適用作沙中綫沉管隧道預製件製造工場的選址，事實上該石礦場亦曾用作西區海底隧道及機場鐵路過海段沉管隧道預製件的製造工場，其位置亦與沙中綫過海鐵路的施工地點距離不遠，不但減省運送時間，更可減低對海面航道的影響（石澳石礦場地點詳見附件六）。

22. 根據石澳石礦場的面積和規模以及沙中綫現時的時間表估算，沉管隧道預製件製造工程將於二零一四年開始，至二零一七年完成。

23. 另外，據了解土木工程拓展署亦有計劃使用石澳石礦場製造擬建之 T2 主幹道的沉管預製件，港鐵公司相信與土木工程拓展署共同使用石礦場將更有效提昇兩項工程的成本效益。

24. 製成的沉管隧道預製件將經海路拖曳至維多利亞港，預計運送過程將不會影響附近路面交通。在製造工程中將有工程車輛進出工地。港鐵公司將聘用獨立顧問公司進行交通影響評估研究，詳細評估整項工程及安排對附近交通的影響，並作出相應的緩解措施建議。

25. 沉管隧道製造工程將為本港的建築業開創就業機會，有助舒緩業界的失業情況，長遠有利香港的經濟發展。

26. 工程完成後，港鐵公司將會把該地段還原至本來面貌後再交還給政府。該地段之用途將由政府再作安排。

環境保護

27. 港鐵公司會確保沙中綫包括第四條過海鐵路的設計、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的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。

公眾諮詢

28. 港鐵公司已就沙中綫展開公眾諮詢活動，包括安排巡迴展覽、公眾諮詢大會、專業團體簡介會等，向公眾介紹沙中綫及聽取市民的意見，以期令沙中綫的規劃更符合社區需要。在活動中，大部份參與者

均認同由港鐵公司所建議的方案。

結論

29. 沙中綫將現有的鐵路網絡拓展，提高社會和經濟效益。在公眾諮詢過程中，市民普遍希望沙中綫能夠盡快動工及落成，以享用更完善的鐵路服務。

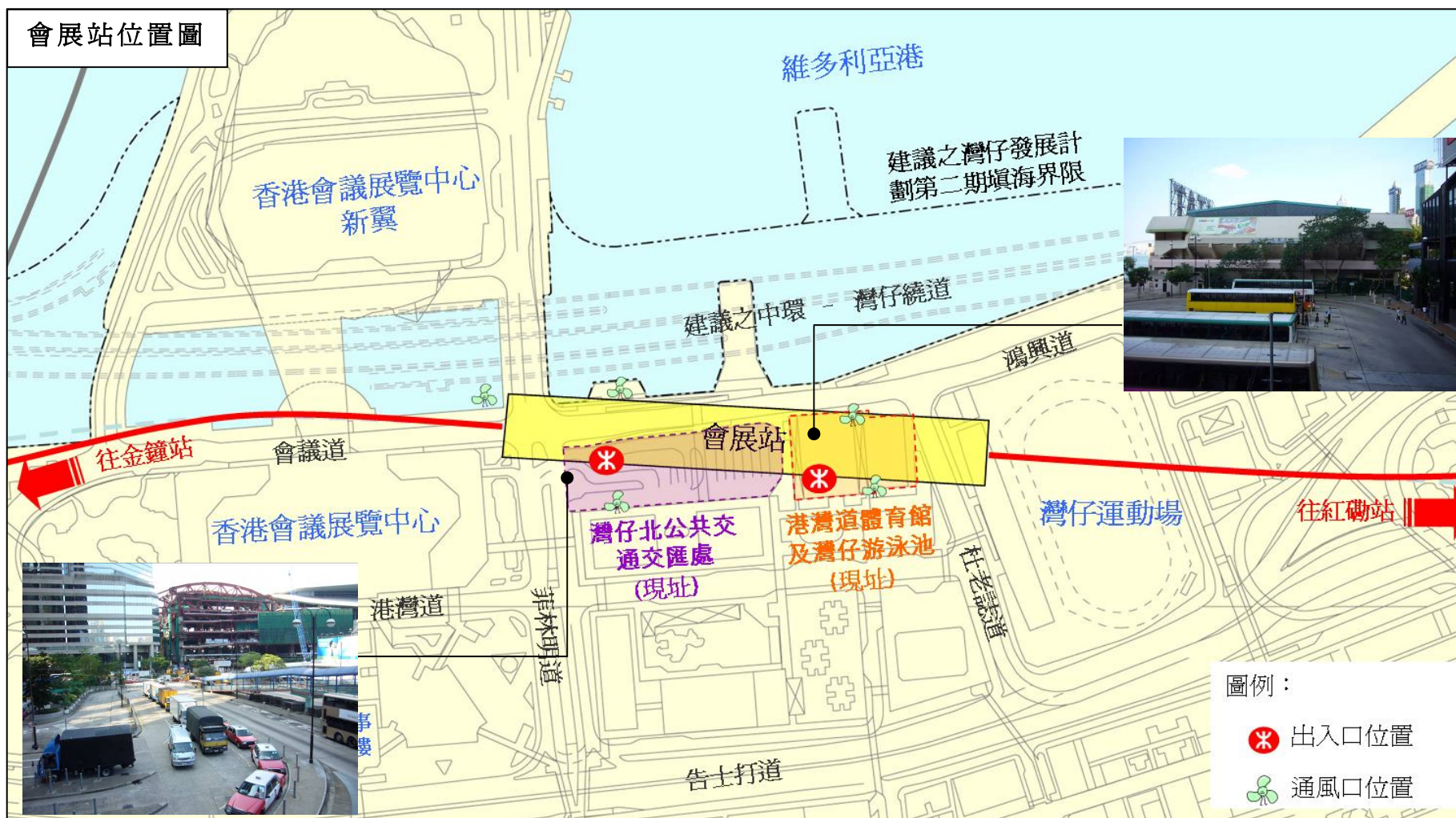
30. 懇請各議員備悉及支持上述工程計劃，並提供相關意見，好讓沙中綫工程能順利展開。

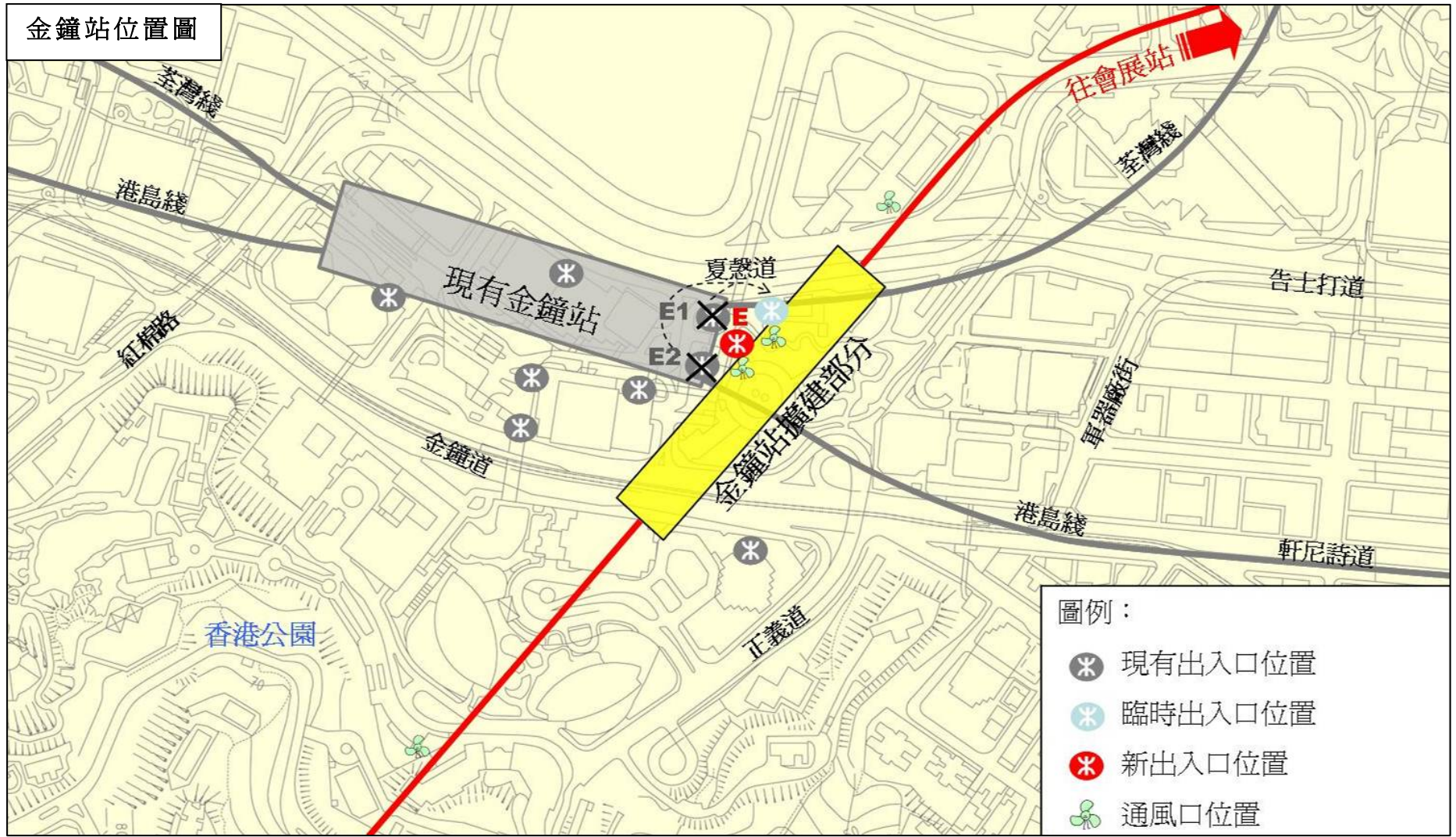
港鐵公司

二零零九年十一月











沉管隧道組件

建議的沙中綫沉管隧道走綫



建議用作沉管隧道
預製件工場的部份