

**灣仔區議會**  
**沙田至中環綫項目進度匯報**

## 引言

1. 本文件旨在向灣仔區議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 位於灣仔區的灣仔發展計劃第二期內的沙中綫保護工程已於 2011 年 8 月展開，預計於 2012 年底完成。港鐵公司於 2010 年 5 月就此保護工程向灣仔區議會提交資料文件。

9.3 其他沙中綫保護工程、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。

**土地安排**

10. 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。

11. 沙中綫項目不需要在灣仔區收回住宅物業的地層或私人土地。但由於走綫將經過香港演藝學院、香港紅十字會及香港電燈有限公司車站，因此，沙中綫項目需要收回這些建築物的地層以興建鐵路隧道。沙中綫工程將會按《鐵路條例》第 519 章收回工程所需的地層及暫時佔用私人土地。刊憲方案已清楚列明有關建議，而發出收回地層及暫時佔用土地通知日期則取決於興建沙中綫港島段工程的進度和有關土地需要的日期。

## 土質勘探工程

12. 為進一步設計港島段的走綫和相關工程，港鐵公司預計會於 2012 年下半年至 2013 年初，於灣仔北至金鐘一帶進行土質勘探工程，以收集準確的土質資料來進行會展站和鐵路隧道的進一步設計。工程進行前，港鐵公司和政府會與受影響的持份者聯絡並解釋有關的安排。

## 環境影響評估工作

13. 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

14. 港鐵公司在推展鐵路項目時，由設計階段開始已計劃如何保育受工程影響的樹木。我們會盡量保留沿綫受影響樹木，並在無可避免的情況下才會移除樹木。預計在工程期間，灣仔區部分樹木將會受到影響，港鐵公司會在工程完成後，重新種植樹木，以作補償。

## 社區聯絡

15. 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灣仔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，並在灣仔段工程展開前，即預計大約 2014 年上半年成立社區聯絡小組，邀請有關的持份者加入，並於會上定期介紹工程進度，聽取社區對工程的關注事項。有關社區聯絡小組的詳細安排，將適時向區議會匯報。

## 總結

16. 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。
17. 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