

油尖旺區議會
交通及運輸委員會
沙田至中環綫－紅磡站擴建及相關工程諮詢方案

引言

1. 本文件旨在向各議員介紹沙田至中環綫(沙中綫)－擴建紅磡站及相關工程的諮詢方案。

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。
3. 政府與港鐵公司隨即到訪相關區議會，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。預計沙中綫將於二零零九年底刊憲，而建造工程將於二零一零年展開，二零一五年完成大圍至紅磡段，及於二零一九年完成紅磡至金鐘段。

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（見附件二）。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，經第四條過海鐵路及會展站延伸至金鐘站。沙中綫大部份路段均建於地底。
5. 沙中綫將連接多條現有鐵路綫，確立兩條策略性鐵路走廊，分別為「東西走廊」及「南北走廊」。（見附件二）
6. 東西走廊將由現有馬鞍山綫、擬建的沙中綫的大圍至紅磡段、興建中的九龍南綫和現有西鐵綫組成。乘客可以直接往返屯門及烏溪沙各站。
7. 南北走廊由現有東鐵綫羅湖/落馬洲至紅磡段和擬建伸延過海的沙中綫紅磡至金鐘段組成。通車後南北走廊的列車會行走往返羅湖/落馬洲至金鐘站。

轉綫站

8. 沙中綫和現時的鐵路系統之間將會有完善的轉車安排，當中有六個站，即大圍、鑽石山、何文田、紅磡、會展和金鐘，可供乘客跨月台或以扶手電梯跨層轉乘其他鐵路綫。

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	計劃中的北港島綫
金鐘	荃灣綫/港島綫/擬建的南港島綫(東)

公眾意見

9. 過去一年，港鐵公司就沙中綫的建議方案作簡介和收集意見。除了大部份要求盡快建成沙中綫的意見外，亦有要求增設行人天橋連接紅磡區、尖沙咀東及紅磡站，港鐵公司正詳細研究有關建議。並會考慮區內現時及將來的交通需求及進行現場勘察。
10. 港鐵公司亦收到意見，要求紅磡至金鐘段能提早與大圍至紅磡段同期落成通車。但鑑於沙中綫須配合沿綫各規劃及基建項目，故紅磡至金鐘段最快只可在二零一九年完成。

走綫

11. 正如上文第八段所述，紅磡站將成為東西走廊及南北走廊的轉綫站。東西走廊途經油尖旺區的走綫將由現時空置的前山谷邨的何文田站，以隧道向漆咸道北伸延，然後穿過紅磡繞道，到達擴建後的紅磡站，並將連接即將通車啓用的九龍南綫和現有西鐵綫。
12. 為配合東鐵綫伸延香港島，共約八百米的東鐵綫亦需要降低路軌水平以茲配合。新路軌由近公主道油站以南開始，沿現有東鐵綫旁逐漸深入地底，在漆咸道北的迴旋處、紅磡繞道及現有東鐵綫之下穿過，到達擴建後的紅磡站，並經第四條過海鐵路延伸至香港島。

紅磡站

- 13.沙中綫將會分兩階段落成通車。在兩個階段中，紅磡站均為主要轉綫站，為各乘客提供轉綫服務，故須擴建現有的車站設施以作出配合。新增月台將設於紅磡站東面，即現時大堂商店以下地面。
- 14.因應車站擴建及配合第四條過海鐵路，須於紅磡站公共運輸交匯處及香港體育館以南增設通風井，其設計將與周邊的環境融合，並會配合未來的發展項目。另外亦須在港鐵範圍內（近愛晨徑）興建通風井。
- 15.走綫須在香港體育館底下穿過，因此需要進行地基加固工程。港鐵亦會作出相應的監察，以確保工程期間不會影響場地的正常運作。
- 16.位於紅磡站以南的走綫將穿越國際郵件中心，故須將之拆卸及重置該設施。按現時計劃，九龍灣宏展街用地已規劃作重置郵件中心。
- 17.有關建議方案的走綫及通風井位置圖，詳見附件三。

轉綫安排

第一階段：（由二零一五年東西走廊通車開始）

- 18.沙中綫（大圍至紅磡段）預計於二零一五年落成，與西鐵綫及馬鞍山綫結合成為東西走廊，列車將途經紅磡站往來屯門及烏溪沙，屆時馬鞍山綫的列車亦會由四卡增至八卡。由羅湖/落馬洲開出的東鐵綫列車則仍以紅磡站為終站。紅磡站將成為東鐵綫與東西走廊的另一轉綫站。
- 19.工程期間，東鐵綫及城際客運服務必須保持正常運作。新建的東西走廊月台將設於紅磡站東面。第一階段工程完成後，現有東鐵綫月台會維持不變。乘客轉乘東鐵綫，需步行路程約一百米。
- 20.東西走廊與東鐵綫的轉綫安排（第一階段），詳見附件四。

第二階段：（由二零一九年南北走廊通車開始）

- 21.沙中綫（紅磡至金鐘段）預計於二零一九年落成，將東鐵綫伸延至香港島成爲南北走廊，由羅湖/落馬洲開出的列車將經紅磡站前往金鐘。屆時，東鐵綫列車將由十二卡改爲九卡，列車班次會相應地增加，而南北走廊與東西走廊的轉綫月台均設於紅磡站的新建部分。
- 22.南北走廊的月台將設於地底，位於東西走廊月台之下，乘客可使用自動行人扶手電梯或升降機轉車。
- 23.東西走廊與南北走廊的轉綫安排（第二階段），詳見附件五。

建造方法

- 24.紅磡站擴建工程和新設的月台將在現有車站範圍內進行。
- 25.爲配合東鐵綫伸延至香港島，位於紅磡站以北，連接南北走廊一段約八百米長的東鐵綫須改建於地底。改建工程以明挖回填方式進行。
- 26.位於紅磡岸邊以南一段約一百米的南北走廊或須以明挖形式建造，期間會涉及搭建臨時鋼製工作台以及興建圍堰，兩者都必須滿足《保護海港條例》的要求方可進行。由於隧道須穿越紅磡繞道的防撞樁，故須對受影響的防撞樁進行改建工程。惟此部分工程並不會影響行經該部分海面的船隻，亦不會阻礙海港的航道。
- 27.至於東西走廊中，由何文田站至尖東站的一段隧道，亦以明挖回填方式建造。

臨時交通改道措施

- 28.就隧道的施工方法，預計須在漆咸道交匯處及紅磡站公共運輸交匯處一帶實施臨時交通改道措施，故對九龍城區及油尖旺區的道路系統會構成一定影響。
- 29.現有暢運道天橋的支柱將與鐵路走綫互相抵觸，故須在拆卸前在其現有位置旁邊興建新天橋作永久重置。

30. 港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行交通影響評估研究，詳細評估項目對附近交通及人流的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。

臨時支援工地

31. 施工期間，須使用區內一些空置地方作臨時支援工地，詳見附件六。當沙中綫完工後，這些支援工地將會回復原貌。
32. 由於沙中綫的車站及隧道工程主要在地底進行，屆時將有大量從地底掘出的泥石需要運走。為減輕工程期間對區內道路及整體交通的影響，我們建議將以陸路的最短途徑運往現有的紅磡貨運碼頭，再經海路運往指定之卸泥區。

環境保護

33. 港鐵公司會確保沙中綫的設計、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。

結論

34. 港鐵公司將於稍後在港鐵紅磡站舉行上述方案和資料的展覽，並歡迎區內居民發表意見。
35. 沙中綫紅磡站將成為日後轉乘東西/南北走廊的轉綫站。施工期間將於區內部分路段實施臨時交通改道措施，並須遷移國際郵件中心及部分公共設施以便騰出工地，但港鐵公司會重置有關設施，及採取適當的紓緩措施，務求盡量減低對社區和居民的影響。
36. 懇請各委員備悉沙中綫有關工程方案。

港鐵公司

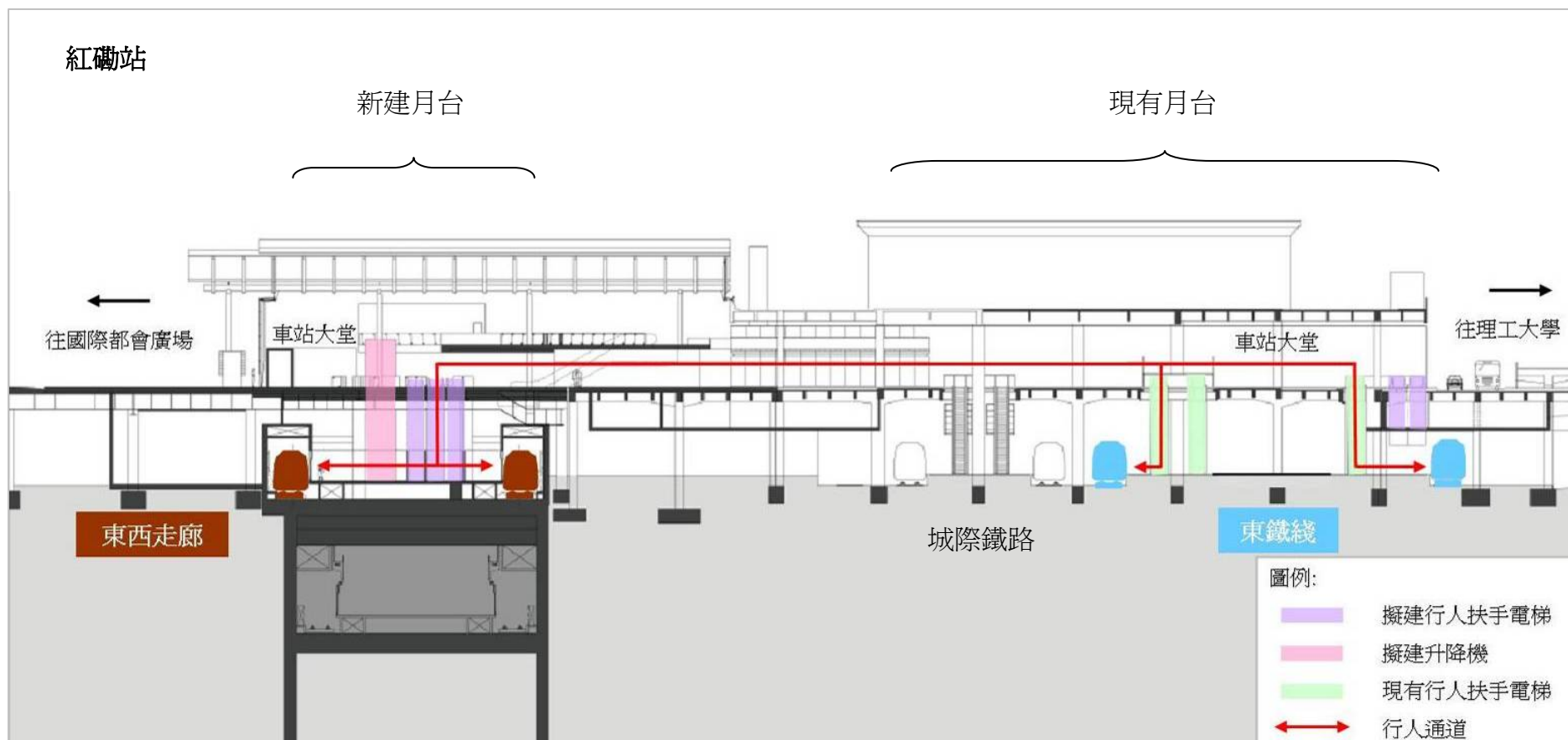
二零零九年六月







東西走廊與東鐵綫的轉綫安排（第一階段）



東西走廊與南北走廊的轉綫安排（第二階段）

