

元朗區議會 沙田至中環綫項目進展匯報

引言

1. 本文件旨在向元朗區議會匯報沙田至中環綫（沙中綫）的項目進展。

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. 立法會財務委員會亦於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。大圍至紅磡段預計於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，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。「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。
6. 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

7. 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。

8. 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。

環境影響評估工作

9. 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。

社區聯絡小組

10. 沙中綫項目的建造工程會在港九新界展開，港鐵公司在展開工程前，會在施工當區成立社區聯絡小組，並邀請不同持份者加入，就工程進展，以及地區關注的事項，提供一個更直接的溝通平台。

總結

11. 興建沙中綫不但能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. 懇請各議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