

沙田區議會
交通及運輸委員會

沙田至中環線項目進度報告

引言

本文件旨在向沙田區議會交通及運輸委員會(委員會) 匯報沙田至中環線項目(沙中線)沙田段工程的進展。

背景

2. 沙中線全長 17 公里，由下列兩條路段組成—
 - (a) 大圍至紅磡段：這是馬鞍山線由大圍伸延至紅磡的延線，途經東南九龍，並於紅磡連接西鐵線；以及
 - (b) 紅磡至金鐘段：這是東鐵線由紅磡橫越維多利亞港延伸至灣仔北部和金鐘的延線。
3. 沙中線將會連接多條現有鐵路，以形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」。
 - (a) 「東西走廊」把馬鞍山線的大圍站與西鐵線的紅磡站連接起來後，乘客可由烏溪沙站直達九龍東、紅磡、新界西至

屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客提供更直接和方便的鐵路服務。

(b) 「南北走廊」把現有東鐵線由紅磡站經維多利亞港延伸過海至金鐘站後，乘客可由羅湖(使用東鐵線) 及皇崗(使用落馬洲支線) 直達港島中心地帶。

4. 截至二零一六年六月三十日止，沙中線工程的總體進度為59%。在工程團隊的持續努力下，「東西走廊」已完成約74%工程，而「南北走廊」已完成35%。按現時的進度，預期可以達到「東西走廊」在二零一九年及「南北走廊」在二零二一年的通車目標。近來主要工程進展如下：

(a) 「東西走廊」整條十一公里長的隧道已經於二零一六年八月貫通，現正進行隧道內的機電及路軌工程；

(b) 「東西走廊」鑽石山站擴建部分大堂及月台的結構工程已大致完成，並已於今年六月平頂，是繼顯徑站及啟德站之後第三個平頂的車站；

(c) 「南北走廊」的工程進度正繼續推展，工程已經在多個施工點開展。

沙田段工程進度

(即由大圍至黃大仙馬仔坑的鐵路段)

5. 顯徑站的工程已進入最後階段，站內的路軌鋪設工程包括連接現有馬鞍山線至顯徑站的路軌鋪設工程已經大致完成，站內正全面進行屋宇裝置及機電設備工程。連接獅子山隧道的高架橋及地面盒型隧道的結構工程亦已大致完成，現正進行路面重置工程、回填及外部裝修工程。

6. 位於獅子山內，以鑽爆方法建造的隧道於二零一五年十一月初貫通。隧道壁安裝工程及隧道結構工程已全部完成，現時正鋪設路軌及進行機電設備工程。

7. 為配合顯徑站工程，顯田遊樂場部分位置於較早前封閉，作為施工用地。隨著車站的土木工程進入最後階段，工程人員現正展開重置遊樂場的前期工程，預計所有康樂設施的重置工程將於二零一八年完成，並開放予公眾使用。

臨時交通管理措施

8. 因應顯徑站旁的高架橋結構工程已經完成，車公廟路及徑口路現正進行路面重修工程，位於顯徑巴士總站外的臨時迴旋處預計於二零一七年上半年期間遷回至車公廟路及徑口路交界的原有位置(見附件一)。徑口路、顯徑街及車公廟路將會繼續實施不同階段的臨時交通措施直至二零一八年年中，以完成整段路面工程。

9. 為配合沙中線顯徑站及相連隧道的後期工程，顯徑邨未命名道路(顯祐樓、顯運樓及顯貴樓對開的一段道路)的部分行車線亦不時需要實施臨時交通措施，直至二零一八年工程完成為止(見附件二)。

馬鞍山線及東鐵線改善工程

10. 在沙中線項目下，現有鐵路設施亦正進行一系列的改善工程。為配合「東西走廊」日後以八卡列車運作，馬鞍山線沿線各車站的延長月台及頂蓋工程已經大致完成，目前正進行裝修及機電工程。馬鞍山線大圍站的自動月台閘門加裝工程已於二零一六年二月完成，其他車站的自動月台閘門加裝工程亦正在進行中，預計馬鞍山線全線加裝工程可較預期早一年，即於二零一七年完成。

11. 東鐵線沿線車站亦會加裝自動月台閘門。在加裝工程進行前，沿線車站必須先進行月台加固工程，以承托閘門的附加重量。落馬洲站至大圍站的月台加固工程已大致完成，當中火炭站、沙田站及大圍站現正進行後期的重鋪月台路面工程。

東鐵線新列車

12. 為配合沙中線南北走廊的發展，除了更新信號系統及加裝自動月台閘門外，港鐵公司已購買三十七組全新列車，新列車會增設動態路線圖及液晶體顯示屏等新設備，為乘客提供更多的列車資訊。

13. 今年四月，港鐵公司曾安排區議會議員參觀新列車，並聽取意見。新列車正於何東樓車廠進行嚴謹及全面的測試，並已開始於非服務時間在東鐵線進行動態測試。

東鐵線新信號系統

14. 為配合新列車及自動閘門的運作，現有東鐵線的信號系統須進行提升。為免影響日常的列車服務，信號系統更換工程須於晚間非行車時間進行。

15. 由於信號系統涉及數以萬計的電子系統組件，更換信號系統並不可能完全免除風險。信號系統進行大型提升工程可能引致系統表現不穩，鐵路服務受阻的機會或會增加。尤其在轉換信號系統初期，不同國家的鐵路系統均曾出現磨合的情況。海外的經驗顯示，為免除這些風險，部分鐵路在進行大型的信號系統提升工程時會全線暫停服務。由於東鐵線為市民提供日常必須的鐵路服務，港鐵公司會盡量避免出現服務暫停的情況。工程的複雜性，加上有限的工作時間為提升信號系統的工程帶來挑戰。

16. 鐵路安全一向是首要考慮，港鐵公司已委聘獨立專家就這方面提供意見，並會確保符合國際安全標準。港鐵公司正就信號系統提升工程進行風險評估，考慮可能出現的風險，並以現有鐵路延誤應變機制為本，制訂相關措施。港鐵公司曾於今年九月安排議員參觀位於青衣的車務控制中心，並聽取議員對相關應變措施的意見。此外，港鐵公司就鐵路服務延誤制訂的應變計劃，亦須得到運輸署的同意。港鐵公司會小心進行工程，避免影響鐵路運作。惟在更換信號系統期間可能會出現需要磨合的情況，工程及鐵路運作的團隊會緊密監察，確保在維持鐵路安全的大前提下，情況得以適時處理。

馬鞍山線將以八卡列車運作

17. 為配合東西走廊以八卡車運作，現時馬鞍山線十五列四卡車將逐步改為八卡列車(以下簡稱「四轉八」)。完成轉換後，馬鞍山線的載客量將大幅提升，乘車環境會更加舒適。除了正陸續運抵本港

的新列車外，現有列車亦會進行改裝。整個「四轉八」的過程需時約一年，預計於二零一七年年底完成。

18. 八卡列車在投入服務前，須接受嚴謹的測試，包括在馬鞍山線進行動態測試。有關動態測試預計需時兩個月左右，測試完畢後，首兩列八卡車會隨即投入服務。為免影響日常的列車服務，測試只會於夜間收車後進行。為配合馬鞍山線由四卡車逐步改為八卡列車運作，馬鞍山線月台的延長部分預計會在未來數星期內開放，候車位置亦會作出相應改動。車站會更新月台標示，並加強廣播及增加人手，提醒乘客新的候車位置。

19. 整個「四轉八」的過程將由明年初展開，期間會同時有四卡車及八卡車行駛。參考了西鐵線七卡車轉八卡車的經驗，港鐵公司擬訂了一系列措施，以協助乘客前往適當的位置候車 –

- (a) 月台地面/自動月台閘門會貼上顯眼的顏色標示：四卡車的尾端位置會貼上啡色標示，指示四卡車的候車位置；而第五至第八卡車的候車位置會貼上綠色標示；
- (b) 月台顯示屏會顯示即將抵達的是四卡或八卡列車；
- (c) 繁忙時間加派月台助理，並手持清晰顯眼的指示牌，協助乘客到四卡和八卡車的候車區；及
- (d) 車站當眼地方張貼告示，並提供廣播，通知乘客有關安排。

總結

20. 就沙中線的整體工程進度，路政署及港鐵公司亦已於九月向立法會鐵路事宜小組委員會提交文件，並已上載至立法會網頁 -

http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb4-1317-3-c.pdf

21. 請各委員備悉本文件內容。

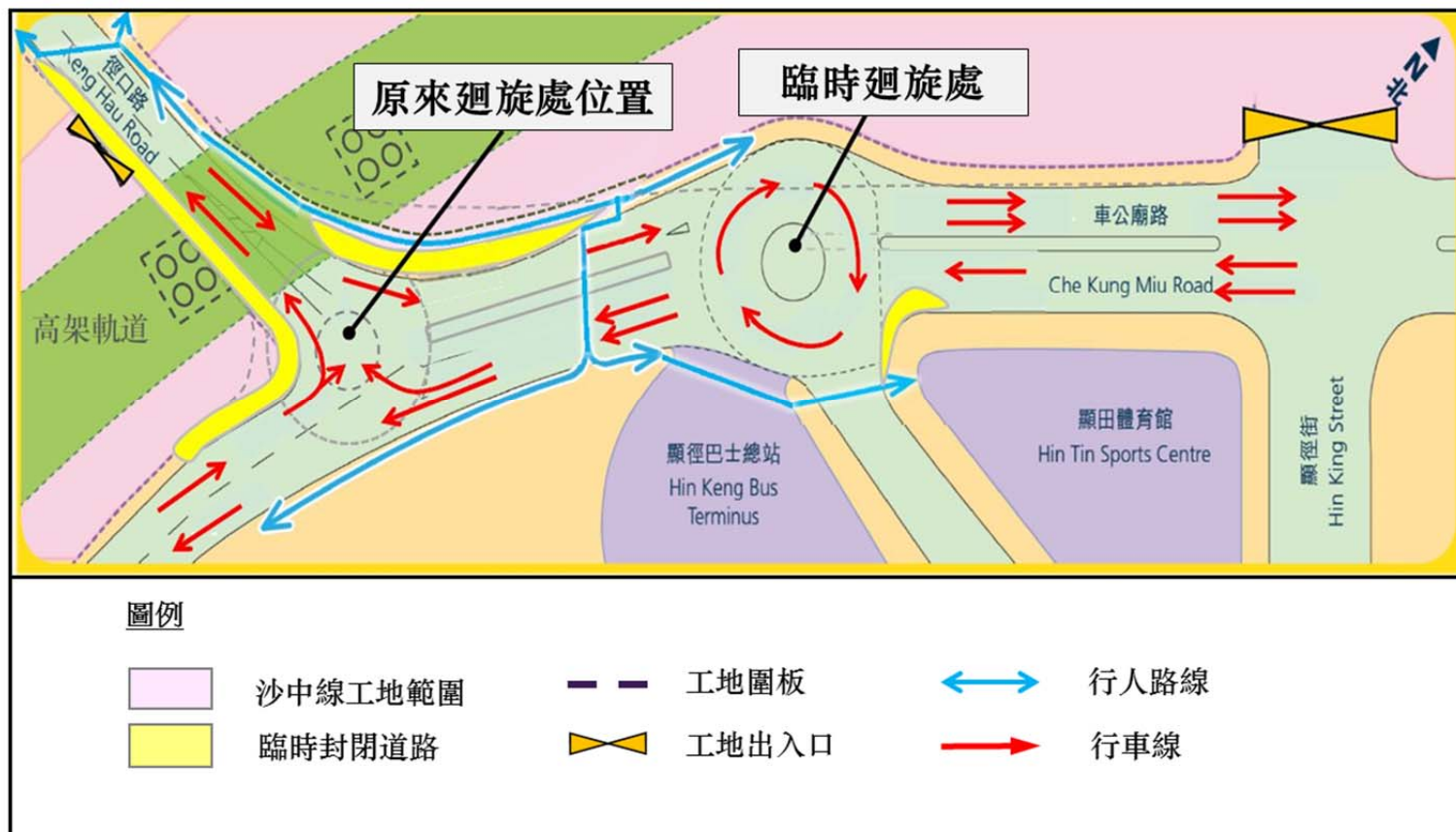
路政署

港鐵公司

二零一六年十一月

附件一

車公廟路顯徑巴士總站外的臨時迴旋處，預計於二零一七年上半年期間遷回至車公廟路及徑口路交界的原有位置



非合比例圖則

附件二

顯徑邨未命名道路其中一條行車路部份路段，有需要時須實施單線雙程行車，以配合沙中線後期工程直至竣工

