資料文件
二零一零年十一月四日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環線的進度

目的

本文件旨在向委員會匯報擬議沙田至中環線（下稱「沙中線」）的進展。

背景

2. 2008年3月，行政會議通過以「服務經營權」模式進一步推展沙中線項目。政府出資興建沙中線，並委任香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）進行該鐵路的規劃和設計。2008年5月，立法會財務委員會批准撥款建議，用以支付擬議沙中線項目設計和地盤勘測工作所需的費用。這些設計和地盤勘測工作仍在進行中。

沙中線鐵路方案

(I) 策略性鐵路

3. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，分10個站[1]（見**附件一**），貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路線，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」（見**附件二**）—

(a) 「東西走廊」是指當沙中線把馬鞍山線的大圍站向九

[1] 沙中線的10個站是: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。

龍伸延與西鐵線的紅磡站連接起來。乘客可由烏溪沙站直達紅磡、九龍東、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帶來更直接和方便的鐵路服務。

(b) 「南北走廊」是指沙中線將會把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)兩個口岸直達港島中心地帶。

4. 沙中線落成後，往來九龍東、新界東和港島區的乘客，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，紓緩現時多條鐵路線的壓力。

(II) 轉線站

5. 沙中線新車站分佈在全港六個地區，服務範圍遍及港、九及新界。沙中線設有六個轉線站，連接現時及未來多條鐵路線[2]，令本港鐵路服務更加完善。這六個轉線站中部份是擴建原有車站，部份則是擬建新站，這六個轉線站分別是—

(a) 大圍站 – 東西走廊及南北走廊的轉線站;
(b) 鑽石山站 – 觀塘線及沙中線的轉線站;
(c) 何文田站 – 觀塘線延線及沙中線的轉線站;
(d) 紅磡站 – 東西走廊及南北走廊的轉線站;
(e) 會展站 – 沙中線及未來北港島線的轉線站;以及
(f) 金鐘站 – 沙中線、荃灣線、港島線及擬建南港島線（東段）的轉線站。

六個轉線站的轉線細節和車站所須工程見**附件三**。

(III) 其他主要工程

6. 除了六個轉線站以外，沙中線的其他主要工程包括—

[2] 沙中線的六個轉線站將會連接起東鐵線、西鐵線、馬鞍山線、荃灣線、觀塘線、觀塘線延線、港島線、南港島線(東段)及未來北港島線。

(a) 馬鞍山線車站改善工程

沙中線大圍至紅磡段通車後，馬鞍山線將成為東西走廊的一部分，列車會由四卡車廂增至八卡。馬鞍山線車站原先設計早已預留改建空間。

(b) 東鐵線的改善工程

沙中線紅磡至金鐘段通車後，東鐵線將成為南北走廊的一部分。為配合日後沙中線的列車系統及乘客量，東鐵線須作出多方面的改善:

(i) 東鐵線現時以十二卡車行駛。東鐵線將連接沙中線南北段途經紅磡至會展直達金鐘。在該過海段沿線建站空間也非常有限，經詳細研究後，最多只可容納九卡長的月台。因此，有別於東鐵線現時以十二卡車行駛，全條南北走廊必須以九卡車行駛;

(ii) 為配合九卡列車服務運作，東鐵線列車和車站須進行設施及月台更新或改善工程;以及

(iii) 現時東鐵線訊號系統未能配合日後沙中線的新系統及較頻密的班次，因此須進行提升工程。

(c) 鑽石山列車停放處

為了配合沙中線在早上繁忙時間的發車班次，沙中線將在鑽石山前大磡村舊址設置列車停放處。該列車停放處除了讓列車在非行車時間作停泊之用，亦會用作進行列車例行檢查和清潔工作。

(d) 慈雲山區行人設施改善工程

為了改善慈雲山區與沙中線鑽石山站的連繫，建議在慈雲山區進行行人設施改善工程，包括接駁現有的行人天橋及加設升降機，為行人提供無障礙通道。

公眾諮詢

7. 政府及港鐵公司自2008年中開始，展開了沙中線方案諮詢工作，除了到區議會進行諮詢工作外，亦舉辦地區諮詢活動，包括巡迴展覽和公眾諮詢大會等，同時亦透過不同渠道向地區團體和居民講解工程方案和收集意見。

8. 政府及港鐵公司代表曾先後30次出席區議會會議，包括沙田、黃大仙、九龍城、油尖旺、東區、灣仔、中西區、北區、觀塘、西貢及南區區議會會議，向議員簡介沙中線的進度，並諮詢各區議會對沙中線項目的意見。

9. 港鐵公司亦積極向有關社區和市民進一步簡介沙中線鐵路規劃方案，包括舉辦20場大型公眾諮詢大會。亦透過學校講座、青少年參與鐵路策劃及設計活動、學生簡介會和參觀鐵路設施，出席地區人士舉辦的居民大會等，介紹沙中線方案和聆聽各界的意見。我們更印備相關的小冊子、單張、便覽及通訊供市民詳閱，藉此收集地區人士對方案及新線服務的意見。在諮詢過程中，市民、關注組織及專業團體均支持沙中線項目儘快展開。

10. 為更清晰掌握沙中線公眾諮詢活動的形式和滲透面是否足夠，港鐵公司委託獨立市場調查顧問，在2010年7月在多個地區以街頭訪問形式進行調查，成功訪問了超過1,500名市民。調查結果顯示逾九成受訪者支持興建沙中線，七成受訪者支持儘快興建沙中線。因應調查所得的意見，港鐵公司在今年8月至9月期間，再次於港九新界多個港鐵車站及商場內舉行巡迴展覽，亦重新製作沙中線專題網頁，讓市民能更方便快捷地在網頁獲取有關沙中線的資料。

公眾的意見

11. 鐵路建設是以服務市民為本，在鐵路規劃階段，公眾的參與對進一步完善新線的詳細設計十分重要。在過去的公眾諮詢中，不少市民表達了對沙中線的支持，希望項目儘快

動工。亦有地區人士和居民表達了對沙中線的走線、服務和設施的不同意見和關注。

(I) 走線

12. 由於東南九龍發展規劃取消了原有的填海建議，港鐵公司在2009年建議修訂沙中線的九龍城段走線，由早期建議的土瓜灣道方案，改為經馬頭涌道和馬頭圍道。修訂後的走線，可以服務更多土瓜灣、九龍城及啟德新發展區的人口，讓區內大部分的住宅、學校和工商業區，都位處車站出入口附近五百米的步行範圍之內。

13. 政府及港鐵公司就修訂方案曾多次諮詢九龍城區議會，並舉辦地區諮詢活動，向區議會及市民解釋方案和收集意見。在聽取到地區人士關注後，我們已再度審視區內不同走線的可行性，並向議會及地區人士解釋這些走線不可行的原因。區議會理解走線的限制，並希望可以改善行人接駁設施。我們會繼續與區議會保持緊密接觸。

14. 部份地區人士亦建議多個方案將沙中線黃大仙段的走線稍作修改，以避免徵用馬仔坑遊樂場作為緊急出入口、通風樓及臨時工地。經仔細研究後，我們發覺地區人士建議的走線有各種的技術限制和安全風險問題。我們已多次向有關區議會及地區人士詳細解釋不可行的原因。我們現正與區議會及地區人士商討縮小馬仔坑遊樂場的工地面積，優化通風樓設計等方案。我們會繼續聽取他們的意見。

(II) 車站

15. 在諮詢期間，有地區人士要求在顯徑、竹園及慈雲山站增設車站。政府及港鐵公司經過詳細研究的結果如下 —

(a) 顯徑站 ： 我們同意加設顯徑站可以紓緩大圍站的擠塞情況，並確認顯徑區一帶居民對鐵路服務的需要，因此同意加設顯徑站；

(b) 竹園區：由於在鄰近已有三個港鐵車站(樂富、黃大仙及鑽石山)，足以應付現在及未來的乘客需求，因此我們沒採納有關建議。我們會繼續向地區人士作出解釋;以及

(c) 慈雲山站：經詳細的地質勘察後，發現該區的地質欠佳，車站雖然深入地底八十多米，亦未能在石層內興建，而且在興建鐵路車站時，有可能改變土壤對樓宇樁柱的支撐力，從而產生不平均沉降，風險極大，因此不得不放棄興建慈雲山站。經過多次地區諮詢，我們和地區人士同意大規模地改善慈雲山區行人設施系統。

(III) 通風樓及緊急救援通道

16. 當車站之間由一段頗長的隧道連接時，為保持隧道與外間空氣的流通及鐵路運作安全，必須在隧道適當位置設置通風口和緊急救援通道作為安全措施，令發生緊急事故時，可以讓乘客能安全地由隧道疏散到地面，同時也讓消防人員儘快進入隧道進行救援工作。就通風樓和緊急救援通道的選址，考慮的因素包括對居民的滋擾、景觀影響、工程可行性及對周邊樓宇構成的風險等。

17. 在沙中線的公眾諮詢過程中，地區人士關注在馬仔坑遊樂場內設置通風樓及緊急救援通道。我們明白馬仔坑遊樂場是區內居民的重要休憩場地，在此設置通風樓及緊急救援通道會佔用珍貴的休憩空間。因此，港鐵公司修訂了原先的設計，優化有關設施的外觀，使之與周邊環境融合，並減少通風樓及緊急救援通道的覆蓋範圍及高度，以儘量減少通風樓佔用的空間及其對鄰近居民造成的景觀影響。我們知悉地區人士對現有設計及安排仍然有意見，所以，在過去數月，我們密切地與區議會及地區人士商討有關安排及儘量優化措施。

(IV) 施工用地

18. 為減低建造期間對地區交通的影響，我們建議車站之間的隧道以隧道鑽挖機建造，儘量以隧道鑽挖機建造。但在擬建隧道的兩端需要設置臨時豎井作為鑽挖機的進口和出口處及作為臨時工地的地點。因應居民對臨時工地的關注，我們已儘量減少臨時工地的覆蓋範圍，亦儘量減少工程對居民的影響。我們會繼續和地區團體及人士保持密切溝通，聽取他們對施工用地的意見，儘量在工程期間保留部分設施，亦同時令這些補償設施更切合地區和居民的需要。

(V) <u>鑽石山列車停放處及上蓋發展</u>

19. 沙中線大圍至紅磡段的車站遠離現有的八鄉車廠，而大圍車廠並無空間容納現有馬鞍山線以外的列車，該兩個現有車廠均不能配合未來沙中線早上繁忙時間的發車班次。在考慮現有車廠的位置、其發車方向及與沙中線車站的距離後，港鐵公司建議於鑽石山前大磡村空置土地設置列車停放處。

20. 在公眾諮詢中，地區意見關注到列車停放處可能造成的環境影響。經過多番的研究，港鐵公司建議採用半沉降式興建，並會將列車停放處覆蓋，又會降低列車停放處的頂部至龍翔道的路面水平，以減低對環境、交通及景觀影響。因應地區人士的意見，港鐵公司在設計列車停放處的路軌走向、排列和數量上都作出了調整，把列車停放處的用地量大幅下調四分之一。透過這項調整，可以保留前大磡村西面的啟德河，亦增加列車停放處與彩虹道的距離，令沿彩虹道的一邊騰出更多空間，供綠化及不同發展方案之用。

21. 建議興建列車停放處的工地上現有三座文物建築，分別是機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓[3]。於建造期間必須把三座文物建築臨時遷離。在公眾諮詢中，我們理解市民對保存上述三座文物建築的訴求，因此在制定上蓋的發展方案時，會儘量配合可行的保育方案，使它們能在前大磡村範圍

[3] 古物諮詢委員會於 2010 年 8 月 31 日將機槍堡和前皇家空軍飛機庫分別列為二級及三級文物，而石寓則確定為不予評級的建築。

內適當地重置。至於整體的重置安排會待政府訂出上蓋發展用途規劃藍圖及制定與土地發展相配合的方案後，再進一步諮詢。

22. 地區人士對列車停放處上蓋的土地發展有不同意見，但該土地並非沙中線鐵路工程項目的一部分。因應地區人士意見，港鐵公司的列車停放處設計，已預留足夠的空間及地基安排，配合不同的上蓋發展方案。規劃署現正檢討該區的土地用途、建築物高度及發展密度限制等，並研究及評估不同的上蓋發展方案。在檢討完成後，會諮詢黃大仙區議會，並按城市規劃條例訂下的程序處理。

保護工程、前期工程和主要重置設施工程

23. 在推展沙中線整體項目時，部分項目須與現有鐵路線、公共設施及其他基建項目相關的工程互相配合或同時進行，其中包括大規模改建現有鐵路設施、在其他基建項目中進行鐵路保護工程、重置受影響公共設施以及增加主要基建設施等，使整體工程可以減低對地區的影響並依期完成。簡述如下－

(a) <u>灣仔發展計劃第二期進行的沙中線保護工程</u>

沙中線將經過灣仔發展計劃第二期的填海區。該填海區將鋪設大型過海食水管及冷卻用水水管。為了避免日後沙中線開始施工時需要將水管改道，沙中線已委託灣仔發展計劃第二期項目展開保護工程，工程的撥款已於2010年7月獲立法會財委會批准。

(b) <u>中環灣仔繞道項目進行的沙中線保護工程</u>

沙中線將於銅鑼灣避風塘橫越中環灣仔繞道，兩項工程均需要臨時填海以建造隧道。為了符合《保護海港條例》儘量減少填海的要求，沙中線將委託中環灣仔繞道建造與繞道重疊的一段長約160米的沙中線隧道。此舉亦可減低對銅鑼灣避風塘內艇戶的影響。在

銅鑼灣避風塘所有臨時填海，於工程完成後均會被移除。我們現已就此進行所須法定程序。

(c) 金鐘站的前期工程

建議的沙中線和南港島線（東段）均以金鐘站擴建部分作為總站。我們建議將整個金鐘站擴建部分一併興建，以減低建造期間對周圍環境、社區和乘客的影響。

(d) 何文田站的前期工程

何文田站是日後沙中線和觀塘線延線的轉線站。為減低建造期間對社區及乘客的影響，整個車站將會在觀塘線延線工程內一併建造。

(e) 國際郵件中心

沙中線將會穿越位於紅磡站以南的國際郵件中心之地基，故必須拆卸及重置該設施。建議將國際郵件中心重置於九龍灣宏展街的現有空地上。為確保國際郵件中心的郵遞服務不會中斷，又能配合沙中線的建造時間表，重置國際郵件中心需在沙中線動工前展開。

收回土地或地層

24. 沙中線橫跨香港、九龍及新界多個地區，在樓宇林立的市區興建鐵路，沿途會穿越一些私人地段。港鐵公司在設計沙中線的走線時，以儘量避免收回土地為原則，目前的走線，只涉及收回地層，將不會收回任何私人樓宇，以減低對公眾的影響。

造價估算

25. 就估算沙中線項目的工程預算費用而言，我們仍面對很多未明朗的因素。在2008年3月公布項目估算造價時，是根據當時地鐵有限公司和九廣鐵路公司於2005年共同提交的合訂方案，以及按2007年4月價格水平計算，當時估算沙

中線工程（約374億元）以及相關主要公共基建工程（約7.7億元）的預算費用合共約381.7億元。

26. 2007至2009年的兩年期間，主要由於原料的大幅漲價，沙中線的工程價格（包括鐵路工程及非鐵路工程）平均上升約百份之三十。此外，我們將因應實際情況或需要，考慮採納部份持份者在項目諮詢期間，就鐵路設計和設施所提出的建議和要求，這些在設計上的改動可能會提高沙中線項目的預算費用。舉例說，加設顯徑站、取消土瓜灣海心公園附近的躉船轉運站、進一步改善慈雲山區行人連接系統、及將國際郵件中心由紅磡搬至九龍灣等，估算這些工程改動的費用約50億元。另外，港鐵公司在進行初步設計時，因實際情況和技術需要所作的設計改動，以及在沙中線施工期間在地區中所需的大規模交通改道，估計費用約為70億元。據現時估算，沙中線整個項目的造價（包括鐵路工程及非鐵路工程）將會超過600億元。

27. 然而，現時仍有不少變數會令工程費用增加而須在日後將估算向上調整。例如，港鐵公司在繼續進行詳細設計和地盤勘測時，可能需要就沙中線的設計及配備作出進一步改動，而這些設計上的改動亦會影響工程預算費用。此外，沙中線工程計劃仍牽涉多項公眾關注的議題，例如利用馬仔坑遊樂場作臨時工地、設置通風樓和緊急出入口的安排、鑽石山列車停放處的設計、九龍城區行人通道連接的設計、啟德發展區內臨時工地和施工設施的安排等，亦有可能令工程費用有所增加，因此我們須在有較明確擬議方案時才可較準確地估算沙中線的工程預算費用。

工程計劃

28. 政府及港鐵公司現正考慮從公眾諮詢收集的意見，致力完成沙中線的詳細設計。按目前的進度，沙中線預期最快會在今年年底前刊憲，以進入法定的諮詢程序，目標是在2012年展開工程。

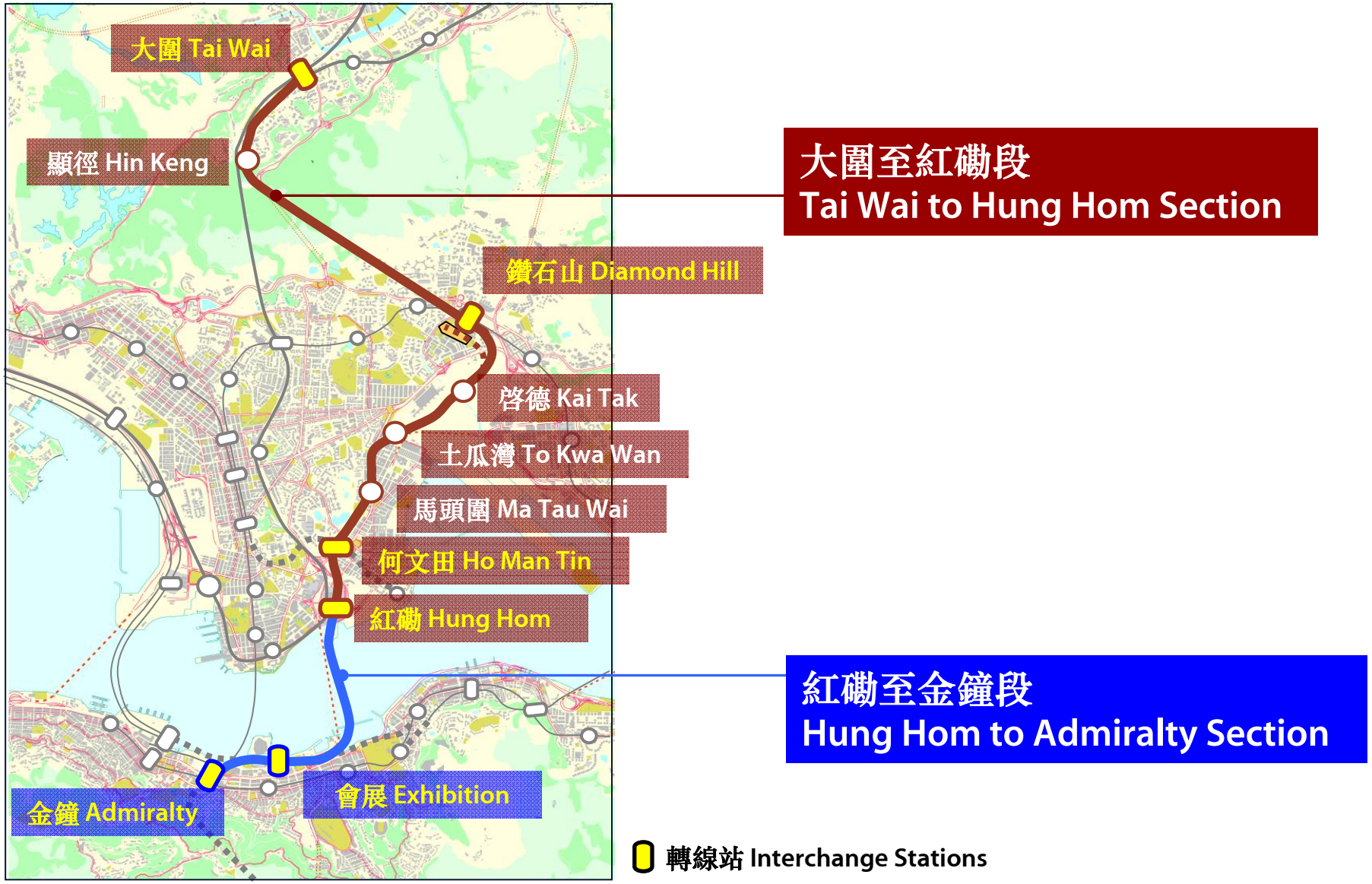
29. 此外，由於沙中線工程須配合多個大型工程項目，包括南港島線（東段）、觀塘線延線、中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期，亦包括主要設施重置項目，相關的個別保護工程，前期工程及重置設施工程撥款申請將在2011年進行。

徵詢意見

30. 請各委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零一零年十一月

附件一 沙中線走線
Annex 1 Shatin to Central Link Alignment



附件二
東西走廊及南北走廊

Annex 2
East West Corridor and
North South Corridor

附件三

沙中線六個轉線站

(a) **大圍站** – 東西走廊及南北走廊的轉線站

乘搭馬鞍山線的乘客可以在此站轉乘東鐵線，由新界北出發的乘客亦可在大圍站轉沙中線前往東九龍。為配合其轉線功能，大圍站將會進行擴建，並增加車站設施。

(b) **鑽石山站** – 觀塘線及沙中線的轉線站

鑽石山站將成為東九龍的鐵路樞紐，成為日後觀塘線及沙中線的轉線站。由馬鞍山出發往東九龍的乘客，可直接於鑽石山站轉乘觀塘線；而觀塘線的乘客亦可在此轉乘沙中線前往新界或港島。鑽石山站以南將興建全新車站大堂、月台及路軌，新舊車站將以寬敞的行人通道連接。

(c) **何文田站** – 觀塘線延線及沙中線的轉線站

乘客可經何文田站轉乘觀塘線延線前往黃埔。由黃埔站出發的乘客，可在此轉乘沙中線前往東九龍，或前往紅磡站轉乘東鐵線直達港島或新界。擬建的何文田站共分為八層，除了分別供觀塘線延線及沙中線使用的兩個月台之外，車站亦設有兩層轉車大堂。

(d) **紅磡站** – 東西走廊及南北走廊的轉線站

紅磡站將成為全港重要的交通樞紐，屆時經東西走廊及南北走廊的乘客均可在紅磡站轉線，便捷地來往港九新界。為了配合沙中線南北段延伸過海，紅磡站須進行大型擴建工程。現有車站大堂

亦會進行大規模改善工程，增加大堂空間，為乘客提供更方便和舒適的轉線服務。

(e) **會展站** – 沙中線及未來北港島線的轉線站

乘客由新界區或東九龍出發，日後可在會展站轉乘未來的北港島線前往港島東區。

(f) **金鐘站** – 沙中線、荃灣線、港島線及擬建南港島線（東段）的轉線站

金鐘站將會成為港島線、荃灣線、未來的南港島線（東段）和沙中線的轉線站，成為香港島的交通樞紐。現有的金鐘站將向東面的夏慤花園地底方向擴建，加建部份包括多層月台、轉車層大堂。