



沙田區議會

沙中綫進度報告—香港鐵路有限公司

沙田至中環綫 — 沙田段的諮詢方案

引言

1. 本文件旨在向沙田區議會介紹沙田至中環綫（沙中綫）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. 港鐵公司隨即到訪各區區議會，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，而建造工程於二零一零年展開，並預計於二零一五年完成大圍至紅磡段，及於二零一五年完成紅磡至金鐘段。

沙中綫

走綫

4. 沙田至中環綫分為兩段，分別為大圍至紅磡段和紅磡至金鐘段（見附件一）。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。
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、擬建的沙田至中環綫的大圍至紅磡段、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田至中環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，亦有意見要求增設顯徑站、在顯徑站提供沙中綫及東鐵綫的轉車安排及提供行人通道連接顯徑站及顯徑商場和附近的屋邨和屋苑。
10. 在詳細考慮當區居民的交通需求和經現場勘察後，港鐵公司就大圍至鑽石山之間展開了不同的方案研究，並建議下述修訂方案，作進一步諮詢。

沙田段

鐵路走綫

11. 沙田段的車站包括大圍站及顯徑站。根據建議，走綫會由大圍站南端、即現有的馬鞍山綫軌道延伸，經顯徑邨和獅子山下擬建的隧道直達鑽石山站。
12. 為配合現有馬鞍山綫軌道的高度，大圍至顯徑的一段沙田段鐵路擬採用地面設計，其中一段為高架軌道。途經顯徑後，鐵路便會進入擬建之隧道。有關修訂方案的走綫，詳見附件三。

13. 受走綫的限制，跨越顯徑的一段高架軌道會較貼近顯徑邨，與顯祐/顯運樓最為接近。為減低列車運作對週圍民居的影響，該處會設置隔音措施。

大圍站

14. 大圍站將成為新界區內東西走廊及南北走廊的轉綫站。
15. 沙中綫的大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段於 2015 及 2019 年相繼完成後，大圍站的轉綫安排將大為改善。乘客可乘搭現時馬鞍山綫的列車，由馬鞍山直達九龍東及現時西鐵沿綫各區；而乘搭現時東鐵綫的列車，則可由大圍及以北的地區直達九龍中/東或香港區，中途無須轉綫。這安排可大大舒緩現時由大圍至九龍塘之一段東鐵綫的擠迫情況。

顯徑站

16. 顯徑站為高架車站，將設於現有的漁農自然護理署新界南動物管理中心、沙田植物檢疫站及顯田遊樂場的西南面。
17. 顯徑站的車站大堂設在地面，上層則為兩個單側式的月台及路軌，通風井則設於車站兩端。
18. 車站中央地面大堂處會設有出入口，站外將設置乘客上落客區，方便市民轉乘鐵路（詳見附件四）。

建造方法

19. 沙田段的部份走綫設在擬建高架軌道之上，須在地面施工的工程項目僅限於高架軌道的支柱及地基，故工程對鄰近地區的影響不大。
20. 至於在隧道入口附近擬建的一段走綫，將以明挖回填的方法建造，並會在該處附近進行一些斜坡鞏固工程。而在獅子山下的隧道，則建議以爆破方法挖掘。

臨時交通改道措施

21. 沙田段大部份走綫均遠離現有道路，故只在建造擬建高架軌道的支柱及地基時，才須實施小型的臨時交通改道措施。而在建造隧道期間，工程車輛將須駛經顯徑邨的南面通道至施工地點。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的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。

臨時支援工地

22. 施工期間，顯田遊樂場、鄰近石門站的空地及鄰近馬鞍山站的空地須用作興建顯徑站，高架軌道及隧道臨時支援工地(詳見附件五)，以供放置建造機械及物料之用，所以顯田遊樂場內的康樂設施將會暫時取消。當沙中綫完工後，這些支援工地將會回復原貌。
23. 為配合獅子山下隧道所採用的爆破建造工程，建議於遠離民居的沙田水泉澳設立臨時爆炸品倉庫。有關臨時爆炸品倉庫的補充資料，詳見附件七。

重置工程

24. 受工程影響，上述的動物管理中心及檢疫站須另覓地點重置。政府已預留大老山隧道收費處附近的政府用地作為重置地點。
25. 由於須在顯徑建造隧道入口，位於顯徑邨顯貴樓對面的垃圾收集站將會在工程期間拆卸，並會在工程完成後重置。

馬鞍山綫的改善工程

26. 沙中綫的大圍至紅磡段在落成後，馬鞍山綫將會成為東西走廊的一部份。鑑於整段東西走廊日後會以八卡車廂的列車行駛，而現時馬鞍山綫的列車是由四卡車廂組成，故在沙中綫的大圍至紅磡段通車時，馬鞍山綫的列車亦會相應增至八卡。

- (1) 馬鞍山綫的原先設計早已預留擴建空間，以配合上述變更。沙中綫施工期間，馬鞍山綫各車站亦須同時展開以下改善工程，包括：

- 延長車站月台及頂蓋；
- 提升消防通道/緊急逃生樓梯；
- 提升機電設施。

主要的車站改善工程盡可能於非行車時間內進行。

- (2) 此外，建議延長烏溪沙站的高架軌道，以配合上述馬鞍山綫的列車運作改動（詳見附件六）；由於須在西沙路興建高架軌道的支柱，故在建築期間，西沙路須實施臨時交通管制措施。

環境保護

27. 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和樹木的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。
28. 部分工程須使用爆破方法建造，港鐵公司會按相關法例，嚴格處理工程所需的爆炸品；沿綫可能受影響的古舊建築，亦會按文物專家所作的研究結果，小心處理。

公眾諮詢

29. 港鐵公司將展開的公眾諮詢，包括安排巡迴展覽、居民大會等活動，向公眾介紹沙中綫及聽取市民的意見。
30. 為宣傳是次地區諮詢工作，港鐵公司建議與沙田區議會攜手合作，包括在區內張貼海報及懸掛橫額、邀請區內居民及相關的地區和居民團體參與展覽和居民大會，就沙中綫沙田段的諮詢方案發表意見，以期令沙中綫的規劃更符合社區需要。

結論

31. 沙中綫沙田段由大圍站經獅子山下的隧道連接觀塘綫鑽石山站，而新設的顯徑站則經大圍站連接日後分別構成東西及南北走廊的馬鞍山綫及東鐵綫，形成貫穿全港的綜合鐵路網絡。為配合東西走廊採用八卡列車行駛，馬鞍山綫沿綫車站須進行多

項相關擴建及改善工程。

32. 懇請各委員備悉及支持沙中綫有關工程及公眾諮詢計劃。

港鐵公司

二零零九年五月二十一日

臨時爆炸品倉庫 補充資料

爆炸品的應用及管制

1. 香港特區政府對於爆炸品（火藥）的應用，有極其嚴格的管制。主要由土木工程拓展署屬下之礦務部，按法例第295章《危險品條例》的有關規定，管制所有爆炸品的製造、貯存、運送、及使用。此外，礦務部亦負責現場監督爆炸品的保安，以及測量爆破工程所產生的地面震幅和聲響。
2. 在本港使用之爆炸品，主要儲存在礦務部位於大嶼山狗虱灣之政府爆炸品倉庫。該倉庫之容量約為五百公噸。
3. 現時礦務部在九龍及新界區並無爆炸品倉庫。爆炸品須在每日上午由政府爆炸品運輸船，於指定時間從倉庫運送到指定的停泊點，然後再由政府爆炸品運輸車運往爆破工地。
4. 按法例規定，日落之後運載爆炸品的船隻不可在海上航行，但經陸路運送則不受此限制。換言之，礦務部只能在日間向工地供應爆炸品。

沙中綫工程的爆炸品

5. 沙中綫全長共約十七公里，設有十個車站。預計穿過獅子山的段落須以爆破方法進行挖掘，總長約2.5公里。為確保沙中綫可如期竣工，部分工地將須每天進行兩次爆破。兩次爆破的時間約相距十至十二小時，分別在早上及黃昏時分。連同裝置爆炸品所需的時間，預計在早上進行的爆破工程，必須在日出前將所需的爆炸品送抵工地。
6. 如上文所述，由於法例對運送爆炸品有嚴格限制，礦務部未能為在早上時間進行的爆破工程供應爆炸品。

7. 為解決早上爆炸品供應的問題，礦務部原則上同意港鐵公司在合適地點設置臨時爆炸品倉庫，以便港鐵公司能適時向工地供應爆炸品。但倉庫的選址、存量、設計、運作和管理及爆炸品的運送及使用，均須符合法例的規定及獲得礦務部的批准。
8. 港鐵公司過去及即將進行的鐵路工程，亦有設置同類型的爆炸品倉庫，如將軍澳支綫的百勝角臨時爆炸品倉庫、及西港島綫之域多利道臨時爆炸品倉庫等。

臨時爆炸品倉庫的建議

9. 港鐵公司連月來與礦務部的商討及研究爆炸品倉庫的選址，初步建議在水泉澳興建臨時爆炸品倉庫（地點詳見附圖）（見附件三）。
10. 水泉澳位於沙田，地點人煙稀少、遠離民區。雖然地點偏遠，但有道路可達，亦相對靠近沙中綫的施工地點，符合倉庫選址的要求。初步建議倉庫的存量為約三百千克，唯最終的存量尚待礦務部審批。
11. 初步預算，礦務部會每天向倉庫運送一次爆炸品，而承建商則每日兩次向沙中綫的各處爆破工地分發所需之爆炸品。
12. 倉庫在沙中綫完成後將會復修，而土地在復修後將交還政府。

安全措施及對附近環境的影響

13. 港鐵公司建議將臨時爆炸品倉庫的地點設置於人煙稀少、遠離民居地點，並會按法例及礦務部的要求，採取嚴格的風險控制和安全措施，確保倉庫安全運作。
14. 倉庫內外將按照法例及礦務部、消防處、警務處等部門的規定，設置消防及保安系統，並有警衛二十四小時看管。
15. 倉庫的運作及運送往工地的安排，包括負責的人員、使用的車

輛等，均須符合礦務部的嚴格要求。

16. 港鐵公司將進行詳細的設計及風險評估，以確保倉庫的設立及運作，不會對鄰近地區、生態及交通造成影響。稍後會再進行土質勘探和環境影響評估，以便完成具體的建議，提交礦務部。