



二零一一年一月二十日  
討論文件

文件STDC 12/2011

沙田區議會

沙田至中環綫的進度報告

請各議員參閱由路政署鐵路拓展處(路政署)及香港鐵路有限公司(港鐵公司)提交的《沙田至中環綫進度報告》討論文件。路政署及港鐵公司代表將於會上簡介文件內容及解答議員詢問。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/20/15

二零一一年一月

沙田區議會  
沙田至中環綫進度報告

引言

1. 本文件旨在向沙田區議會簡介沙田至中環綫(沙中綫)項目的進展。

背景

2. 2008年3月，行政會議通過以“服務經營權”模式推展沙中綫項目。政府出資興建沙中綫，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。

3. 政府及港鐵公司由2009年5月開始向沙田區議會及其相關的委員會和工作小組提交文件，簡介沙中綫概況和進度，及諮詢區議會意見。

4. 沙中綫的鐵路方案已於2010年11月26日按《鐵路條例》刊憲，進入法定的公眾諮詢程序，政府會按法定程序處理。

效益

5. 沙中綫連接港九和新界東、西及北區，來往這些地區的市民可以享用快捷、可靠和方便的鐵路服務。沙中綫更有助分流鐵路網的乘客，紓緩現時東鐵綫、觀塘綫及荃灣綫的繁忙情況，為乘客提供不同的鐵路走廊選擇；同時亦有助減低紅磡過海隧道一帶的擠塞情況，改善路面交通擠塞的情況。

6. 沙中綫有助節省交通時間，新綫通車後，預計由大圍出發，往鑽石山約 5 分鐘；往啓德約 8 分鐘；往何文田約 13 分鐘；往金鐘約 17 分鐘。

## 沙中綫鐵路方案

7. 沙中綫分爲兩段，分別是大圍至紅磡及紅磡至金鐘段。大圍至紅磡段將馬鞍山綫由大圍延伸至紅磡，沿途設顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡站。紅磡至金鐘段則將東鐵綫由紅磡站，經第四條過海鐵路及會展站伸延至金鐘站。

### 顯徑站

8. 顯徑站將有助紓緩現時東鐵綫大圍站的擠塞情況，車站設於現址爲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西南面的位置；而車站大堂設在地面，上層爲兩個單側式月台及路軌，通風井則設於車站南端(附件一)。

9. 顯徑站以開放式高架設計，出入口設於車站地面大堂中央，站外設置上落客區，方便市民轉乘鐵路。

10. 受影響的漁農自然護理署新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站將會覓地重置。港鐵公司曾於 2009 年 5 月的沙田區議會會議上(文件編號：STDC 52/2009)，建議將這些設施重置於大老山隧道收費處附近的政府用地。由於政府已規劃該幅土地作其他用途，港鐵公司須在沙田區內另覓其他空置土地。初步建議徵用沙田第 34 區內部分的空置土地作重置上述設施(附件二)。

## 鄰近顯徑站的高架軌道

11. 顯徑站以南的一段高架軌道較貼近顯徑邨，為減低列車運作對鄰近民居的影響，我們建議以密封式設計興建該段鐵路，並加以綠化，減低對區內景觀的影響。

12. 另外，為減低運送工程泥石對附近居民的影響，我們正研究在擬建的獅子山隧道入口(近顯徑邨)利用密封運輸帶(附件三)，將泥石經沙田濾水廠旁的現有道路運走，以減少工程車輛出入該區。

## 臨時重置垃圾收集站

13. 為配合顯徑邨附近的隧道入口建造工程，我們建議將顯徑邨顯貴樓對面的垃圾收集站於顯富樓對面的空置土地上臨時重置。工程完成後，原有的垃圾收集站將會在原址重置(附件四)。

## 顯田遊樂場的受影響設施

14. 為配合建造沙中綫顯徑站及鐵路工程，顯田遊樂場內的部分康體設施須永久或暫時取消。我們會在完工後盡量在顯田遊樂場內及鄰近地方重置有關設施。

15. 政府及港鐵公司代表分別在 2010 年 2 月及 8 月，向沙田區議會轄下交通及運輸委員會關注興建沙中綫及顯徑站工作小組就顯田遊樂場內受影響設施的重置安排進行諮詢，經過詳細設計階段的仔細研究後，已因應地區人士及居民的要求，不斷減少在建造工程期間徵用顯田遊樂場內作臨時支援工地的面積，並盡量保留部分顯田遊樂場的康樂設施，包括現有網球場旁的涼亭、足球場旁的休憩用地、部分健身徑、洗手間、更衣室、小食亭、十一人草

地足球場及 4 個網球場，讓居民可以在建造期間繼續使用這些設施。

### 擬建重置設施

16. 經詳細研究及與地區人士和相關政府部門商討後，建議在石門安睦街(近大涌橋路)的空置政府土地(附件六)重置受沙中綫工程影響的休憩設施。在 2010 年 2 月提交工作小組的文件中，該幅土地原建議用作臨時支援工地。

17. 該土地在沙田第 11 區內，其中約 3 100 平方米的面積將用作永久重置顯田遊樂場內部分受沙中綫顯徑站範圍影響的休憩及園藝設施。為配合區內的發展計劃，建議以中式設計重置設施，包括行人徑、涼亭、座椅及園藝區等。而其餘約 2 600 平方米的土地將用作臨時重置之用。

18. 此外，建議在沙田第 31 區內的一幅政府土地內臨時重置一些休憩設施，包括太極園，供附近居民在施工期間使用。

### 臨時支援工地及施工用地

19. 較早前港鐵公司曾建議徵用位於西沙路及瑞泰路交界的政府土地及位於恆健街及恆輝街之間的政府土地作為臨時支援工地。因應地區人士的關注，已決定擱置徵用該兩幅政府土地。

20. 由於建議減少徵用位於石門安睦街(近大涌橋路)的空置政府土地作臨時支援工地的面積，須在沙田區內另覓空置土地作填補，初步建議徵用以下石門及馬鞍山區內的空置土地作臨時支援工地(附件五至七)：

- 安睦街(安心街至安群街)的政府空置土地；
- 安睦街(近大老山路)的政府空置土地；
- 西沙路旁的政府空置土地；
- 西沙路及馬鞍山路交界的政府空置土地；及
- 香粉寮街及美田路交界的政府空置土地。

21. 上述最新建議的臨時支援工地，其總面積比我們在2010年8月提交工作小組的文件中所建議徵用的臨時支援工地總面積相若。我們現正與政府相關部門商議有關安排，待有進一步進展時，會向工作小組匯報及諮詢地區人士。

22. 另外，我們建議將水泉澳其中一幅並未納入為公屋用地的土地用作臨時存放鑽石山前大磡村內的文物建築。待沙中綫工程完成後，這些文物建築會被運回前大磡村重置。

23. 為配合馬鞍山綫的改善工程，鄰近港鐵馬鞍山站的空地會在建造期間作為施工用地(附件八)。

### 建造方法

24. 沙田段的部分走綫設在擬建高架軌道之上，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。

25. 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。獅子山下的隧道，則建議以鑽爆方法挖掘(附件九)。

## 馬鞍山綫改善工程

26. 為配合日後整段東西走廊以 8 卡車廂的列車行駛，馬鞍山綫沿綫各車站將展開各項改善工程，包括延長車站月台及頂蓋、提升消防通道/緊急逃生樓梯及提升機電設施等。為免影響馬鞍山綫的列車服務，主要的車站改善工程大部分將於非行車時間內進行。有關馬鞍山綫各個車站的改善工程及相關的交通改道措施的詳細情況，我們會在詳細設計階段開始後，諮詢地區意見。

## 烏溪沙站的高架越位軌道

27. 為配合 8 卡列車的運作，烏溪沙站的高架越位軌道將會延長(附件十)，並在西沙路興建高架軌道的支柱。建造期間，西沙路須實施臨時交通管制措施。

## **公眾諮詢**

28. 政府及港鐵公司自 2008 年開始，展開了沙中綫方案諮詢工作，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多個不同渠道，積極向地區團體和居民進一步簡介沙中綫鐵路規劃方案和聆聽各界的意見。

29. 此外，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綫服務的意見，希望計劃更切合社區需要。在諮詢過程中，市民、關注組織及專業團體均支持沙中綫項目盡快展開。

30. 港鐵公司於2010年12月印備沙中綫項目小冊子及沙田段通訊供市民詳閱沙中綫的刊憲安排及建議鐵路方案，並已隨文件夾附為附件十一及十二，供議員參閱。港鐵公司亦同時沙田區內多個地點再次舉行巡迴展覽，包括港鐵大圍站、馬鞍山站、第一城站、顯徑商場及希爾頓中心，方便區內居民了解沙中綫刊憲方案及詳情。

## 環境保護

31. 港鐵公司會確保沙中綫鐵路項目的設計、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按《環境影響評估條例》詳細評估建造工程及鐵路營運對環境所帶來的潛在影響，例如水質、樹木、噪音或空氣等影響，並提出相應的緩解措施，預計可於2011年中完成。環境評估報告完成後將會公開，讓市民參閱及發表意見。

32. 根據環境保護署在建造馬鞍山綫時所發出的環境許可證上的要求，為配合8卡車廂的列車運作，福安花園附近的高架軌道將須加建半封閉式隔音罩(附件八)。工程會在非行車時間內進行，令列車運作不受影響。另外，建議在顯徑站至現時港鐵大圍車廠之間一段軌道設置隔音屏障，以減低對鄰近環境及居民的影響。

## 結論

33. 沙中綫項目預計於2012年動工。由於大圍至紅磡段需要進行額外強化工程以避免收回私人樓宇，工程預計需時6年，於2018年完工。而為了配合其他基建工程之進行，包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，預計紅磡至金鐘段於2020年完成。



34. 請各議員備悉本文件的內容。

路政署鐵路拓展處  
港鐵公司

二零一一年一月