

沙田至中環綫項目簡介

引言

本文件旨在向議員介紹沙田至中環綫(沙中綫)項目之最新進展。

背景

2. 行政會議於 2008 年 3 月 11 日批准港鐵公司就沙中綫展開進一步規劃和設計工作。

沙中綫

3. 沙中綫是《鐵路發展策略 2000》建議優先發展的鐵路之一。

4. 政府決定採用地鐵公司聯同九鐵公司於 2005 年向政府提交的合併方案，作為沙中綫項目進一步規劃的核心方案。

運輸及經濟效益

5. 沙中綫是策略性鐵路，有助本港鐵路網擴展服務範圍，建成後會為大量乘客提供服務。沙中綫將會：

a) 疏導鐵路乘客，能減輕現時九龍市中心和港島區鐵路的壓力。新鐵路亦有助減低路面交通的依賴，改善交通擠塞情況和紓緩環境滋擾；

b) 成為啓德發展計劃重要的組成部分，為區內擬發展的商業和住宅項目，以及擬於啓德興建的多用途體育館和其他康樂設施，提供公共交通服務；以及

c) 使土瓜灣和九龍城等舊區公共交通得以改善，增添它們重建發展的機遇。

6. 沙中綫全面投入服務後，大圍站到金鐘站車程約為 17 分鐘。

7. 沙中綫預計每日乘客量約達 100 萬人次。到了 2021 年，如以乘客可節省的時間計算，每年可以產生 41 億元的經濟效益。

8. 新鐵路能改善本港的就業情況，可在施工期間創造 11,000 個就業機會，落成啓用後可再創造 9,600 個就業機會。

建議走綫

9. 全長 17 公里的沙中綫包括兩個部份，分別為大圍至紅磡段和過海段。大圍至紅磡段將從現有馬鞍山綫的大圍站延伸至東鐵綫的紅磡站，途經鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、及何文田 5 個車站，全長約 11 公里。過海段將東鐵綫自紅磡站伸延過海經會展站到達金鐘站，全長約 6 公里。

10. 沙中綫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。

11. 東西走廊由馬鞍山綫、沙中綫的大圍至紅磡段，興建中的九龍南綫和西鐵綫組成，全長約 57 公里，乘客由馬鞍山可直達屯門，中途無須轉車。

12. 南北走廊由東鐵綫和沙中綫的過海段組成，全長約 41 公里，乘客從羅湖和落馬洲均可直達香港島的心臟地帶亦無須轉車，有效節省交通時間。

13. 過海段須將在紅磡現時設於路面的東鐵綫路軌改建於地底，爲了不影響東鐵綫運作，將須由東鐵綫旺角車站興建新的地下路軌至紅磡，再連接過海段的鐵路隧道。

14. 沙中綫大部份路段均建於地底。沙中綫走綫圖、東西走廊圖及南北走廊圖分別載於附件 A、B 及 C。

15. 沙中綫經東九龍貫通新界東北和香港島，服務範圍內的人口達三十萬，就業人口約二十八萬。

轉綫站

16. 沙中綫和現時的鐵路系統之間將會有完善的轉車安排，九個

車站中有六個站，即大圍、鑽石山、何文田、紅磡、會展和金鐘，可供乘客跨月台或於上下層轉乘其他鐵路站。

車站	轉乘
大圍	東鐵綫
鑽石山	觀塘綫
何文田	觀塘綫延綫
紅磡	東鐵綫 / 城際客運服務
會展	計劃中的北港島綫
金鐘	荃灣綫 / 港島綫 / 南港島綫 (東段)

銅鑼灣北站

17. 九鐵公司曾建議在維園道下面設置銅鑼灣北站，但在建造期間，交通需要大規模改道，以至告士打道和東區走廊會嚴重擠塞。再者，因為現有地鐵銅鑼灣站已能為該區提供足夠的服務，增設銅鑼灣北站只能令整個鐵路網的乘客量微增。因此，銅鑼灣北站的建議不應推展。在 2007 年 9 月，我們向區議會簡介沙中線的最新發展時，議員普遍要求政府及就項目的詳細方案諮詢區議會。我們承諾就沙中線的大體方案諮詢立法會後，便會走訪各區議會，聽取區議會的意見，以期制定更切合大眾要求的方案。

會展站

18. 擬設的會展站設於灣仔北公共交通交匯處現址，可為香港會議展覽中心和灣仔北的發展／設施提供更佳服務。此外，新的選址可讓會展站成為沙中線和未來北港島線的綜合車站，日後能為兩條線段提供便利的轉乘服務。

19. 由於該站選址建有室內運動場和訓練池，以及灣仔北公共交通交匯處，這兩項設施均須遷往別處。在會展站施工期間，為了持續提供室內運動場及訓練地的服務，我們建議分兩階段興建會展站，首先在運輸交匯處地底，建造車站的西翼部份，完成後在上蓋興建新的室內運動場及訓練池。其後便拆卸現有的室內運動場及訓練池，再興建車站的東翼，最後於車站東翼地面重置運輸交匯處。

20. 此外，我們在進一步規劃及設計沙中線時，會全面檢討沙中線工程可能對灣仔區一帶交通的影響，以及當區的行人設施如何配合沙中線的發展。如有需要，會實施交通改道措施及改善相關行人設施，以期發揮沙中線最大效益及減少工程對當區的影響。就此，我們會繼續與區議會及地區人士保持聯絡。

項目時間表

21. 沙中綫的建議實施時間表如下：—

展開設計及公眾諮詢	2008 年
按鐵路條例刊憲*	2009 年
展開建造工程	2010 年
竣工 -	
大圍至紅磡段	2015 年
過海段	2019 年

(*註：方案須獲政府同意後方可刊登憲報)

22. 由於過海隧道建造工程複雜，加上工程需與灣仔發展計劃第 II 期填海項目和中環至灣仔繞道項目互相銜接，預計於 2019 年才會竣工。

財務安排

23. 政府從營運和財政各方面仔細考慮後，決定採用服務經營權模式，出資約 374 億元興建。在該模式下，建成後港鐵公司將獲批服務經營權營運沙中綫，而每年向政府繳付服務經營費。

24. 政府會分別為設計及建造工程所需的資金分期向立法會財務委員會申請撥款。

與觀塘綫延綫的聯繫

25. 除了沙中線外，政府亦同時決定推展觀塘綫延綫。觀塘綫延綫在何文田設有綜合轉車站，乘客可在該站轉乘沙中綫。觀塘綫延綫是從現有觀塘綫油麻地站延伸，經何文田站至黃埔站，全長約 3 公里。全綫均建於地底。觀塘綫延綫走綫圖載於附件 D。觀塘綫延綫計劃於 2015 年竣工。

下一步工作

公眾諮詢

26. 港鐵公司將會於未來數月期間到各有關區議會向議員介紹沙中綫項目詳情及聽取初步意見。

設計及土質勘探

27. 沙中綫進一步的設計及土質勘探工程正在籌備當中。待有關撥款批出後，港鐵公司將隨即進行有關工作。

結論

28. 請議員備悉有關沙田至中環綫的進展，並提供意見。

運輸及房屋局

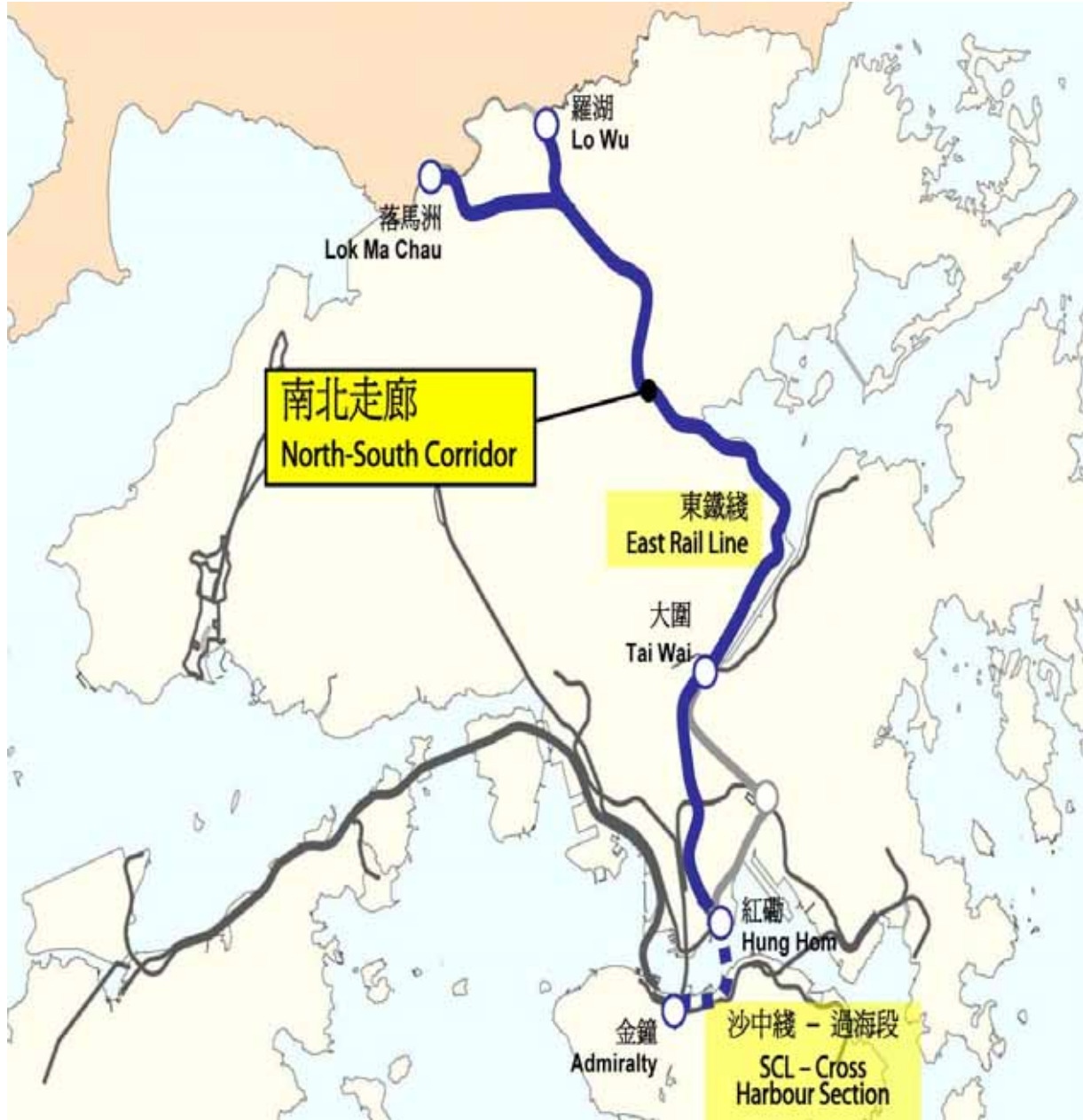
2008年5月



沙田至中環綫



東西走廊



南北走廊



觀塘綫延綫