

灣仔區議會
沙田至中環綫項目進度報告

引言

1. 本文件旨在向灣仔區議會各議員介紹沙田至中環綫（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. 政府及港鐵公司曾於 2009 年 7 月向灣仔區議會提交文件（文件編號：56/2009），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。

沙中綫鐵路方案

(I) 策略性鐵路

5. 沙中綫為一條全港策略性鐵路，全長 17 公里，分 10 個站，分別是大圍站、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（見附件一），貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路綫，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」及「南北走廊」（見附件二）。
6. 「東西走廊」是指當沙中綫把馬鞍山綫由大圍站向九龍伸延與西鐵綫的紅磡站連接起來。乘客可由烏溪沙站直達九龍東、紅磡、新界西至屯門，沿途不用轉綫，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。

7. 「南北走廊」是沙中綫將會把現有東鐵綫由紅磡站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖（使用東鐵綫）及皇崗（使用落馬洲支綫）兩個口岸直達港島中心地帶。
8. 沙中綫落成後，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，紓緩現時多條鐵路綫的壓力。

(II) 轉綫站

9. 沙中綫新車站分佈在全港六個地區，服務範圍遍及港、九及新界。沙中綫設有六個轉綫站，連接現時及未來多條鐵路綫包括東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫、荃灣綫、觀塘綫、觀塘綫延綫、港島綫、南港島綫（東段）及未來北港島綫，令鐵路網絡更加完善。這六個轉綫站中部分是擴建原有車站，部分則是擬建新站，這六個轉綫站分別是：

車站	轉乘
大圍站	東西走廊及南北走廊的轉綫站
鑽石山站	觀塘綫及沙中綫的轉綫站
何文田站	觀塘綫延綫及沙中綫的轉綫站
紅磡站	東西走廊及南北走廊的轉綫站
會展站	沙中綫及未來北港島綫的轉綫站
金鐘站	沙中綫、荃灣綫、港島綫及南港島綫(東段)的轉綫站

效益

10. 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。
11. 沙中綫有助節省交通時間，新綫通車後，預計金鐘往紅磡約

5 分鐘；金鐘往羅湖約 50 分鐘。

12. 沙中綫在港島的兩個車站（會展站及金鐘站）均為轉綫站，連接多條現有及計劃中的鐵路項目，為港島區的乘客提供更方便的鐵路接駁，同時亦提供便捷途徑讓市民前往維港海旁。南北走廊更有助帶動跨境人流。
13. 另外，沙中綫項目工程將創造逾萬個就業機會，鐵路落成後亦會帶動商業和旅遊業發展，提供更多就業機會。
14. 鐵路列車以電力推動，不會排出廢氣。鐵路更可減少路面車輛，進一步減少空氣污染和噪音，改善道路安全及提高生活質素。

公眾諮詢

15. 政府及港鐵公司自 2008 年中開始，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，同時亦透過不同渠道向地區團體和居民講解工程方案和收集意見。
16. 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儘快展開。
17. 為更清晰掌握沙中綫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綫，七成受訪者支持儘快興建沙中綫。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，亦重新製作沙中綫專題網頁，讓市民能更方便快捷地在網頁獲取有關沙中綫的資料。
18. 港鐵公司與相關政府部門曾於 2009 年 7 月諮詢灣仔區議會。在該會議上，區議會同意沙中綫的重要性，同時沒有反對沙中綫經灣仔北延伸至金鐘的安排。港鐵公司亦應區議會要求，進一步以不同形式諮詢公眾，聽取持份者的意見。

沙中綫港島段走綫

19. 港島段設有兩個車站（見附件三），分別是新建的會展站及擴建的金鐘站。走綫由紅磡站開始，穿越維多利亞港，經銅鑼灣避風塘抵達港島。走綫先經過灣仔北一帶的地底，並在現有灣仔北公共交通交匯處下設置會展站，然後再經過會展新舊翼之間，經演藝道抵達金鐘站。整段鐵路均建於地底。
20. 沙中綫把東鐵伸延過海，東鐵綫將成為南北走廊的一部分。為配合鐵路走綫，以及日後沙中綫的乘客量，東鐵綫須作出多方面的改善：
 - i. 東鐵綫現時以十二卡車行駛，但由於港島沿綫建站空間非常有限，經詳細研究後，新建車站最多只可容納九卡長的月台。因此，全條南北走廊必須改以九卡車行駛；
 - ii. 為配合九卡列車服務運作，東鐵綫列車和車站須進行設施及月台更新或改善工程；並提升訊號系統，增加行車班次以應付日後的乘客量。

會展站

21. 建議的會展站設於現有灣仔北公共交通交匯處、港灣道體育館及灣仔游泳池的地底。此站為沙中綫和將來的北港島綫之轉綫站，車站設有兩層月台，乘客可於同一層月台轉乘另一綫之列車。
22. 會展站將設有兩個出入口（見附件四），分別是位於車站西面，近菲林明道的出入口，及位於車站東面，即現時港灣道體育館位置（見附件五及附件六）。兩個出入口均設有扶手電梯接駁現有灣仔北之行人天橋網絡。
23. 通風井及其他地面的鐵路設施於設計上與車站出入口相融。地面的設施亦加入綠化元素，美化周邊環境。

建造工程

24. 沙中綫沿綫的隧道須因應地形、地質及現有設施等限制而採用不同的建造方法。

25. 會展站預計須以明挖回填方式興建。由避風塘至會展站及由博覽道至金鐘兩段隧道將以鑽挖隧道方式興建，以減少對現有路面的影響。位於會展第一期及第二期之間水道的一段須以明挖方式興建，並會配合灣仔發展計劃第二期的填海工程。
26. 沙中綫的隧道將經過部分位於紅隧出口一帶的行車天橋的地基，包括鴻興道天橋及堅拿道天橋，故此需要進行地基改建工程。預計工程將不會影響日常路面交通。

灣仔發展計劃第二期內的保護工程

27. 沙中綫將經過會展一期及二期之間的水道和會議道地底，此處為灣仔發展計劃第二期的填海區。為了避免影響該處即將鋪設的全新大型食水管以及為灣仔北多幢主要建築物提供冷卻用水的新水管。沙中綫已委托灣仔發展計劃第二期項目在這些水管下預建約 70 米長的混凝土支架作承托，日後沙中綫項目便可在支架下的空間興建隧道，避免日後遷移水管和進行交通改道，減低對社區的影響。
28. 港鐵公司曾於 2010 年 5 月就此保護工程向灣仔區議會提交資料文件。保護工程亦於 2010 年 7 月獲立法會批准撥款。

重置安排

29. 沙中綫將穿越灣仔區密集的道路，無可避免需要拆卸及重置部分公共設施。這些設施會待重置項目完成及啟用後才予拆卸：
- i. 因會展站須以明挖回填方式興建，部分現有公共設施會先重置後拆卸，騰出空間建造車站：
 - 甲、港灣道體育館及灣仔游泳池將永久搬遷至現址南面的停車場；
 - 乙、灣仔北公共交通交匯處及公共洗手間將臨時遷至灣仔發展計劃第二期的新填海區。工程完成後將搬回原址；
 - 丙、灣仔運動場北面部分看台將臨時重建於運動場內其他位置，工程完成後會在原址重建。

- ii. 四條分別位於紅隧入口附近、波斯富街、運盛街和灣仔碼頭的行人天橋，因其地基將受沙中綫的隧道工程影響而需要臨時局部或全部拆卸。港鐵公司將按實際環境和需要提供臨時改道措施，待工程完成後會重置。
 - iii. 為了騰出空間建造新的室內運動場，接駁灣景中心及海港中心的行人天橋的梯級將須拆卸。建議改用鷹君中心、港灣道與菲林明道交界的天橋梯級、位於杜老誌道及港灣道交界的行人天橋，或可使用海港中心內的通道。
30. 另外，位於海底隧道銅鑼灣出口附近的警官會所亦需要拆卸，以騰出空間興建供隧道鑽挖機使用的豎井及日後沙中綫過海段的通風井。部分設施將會遷移至太子的警察體育遊樂會，待工程完成後警官會所會在原址重建。
31. 位於分域碼頭的海軍商場，因部分地基受沙中綫的隧道工程影響，故需要臨時移走部分結構。有關的重置方案正在商討中。

臨時交通改道措施

32. 在進行工程期間，灣仔北一帶的部分道路，包括鴻興道、會議道、博覽道、博覽道東、分域碼頭街、龍景街、運盛街、菲林明道及杜老誌道，有可能需要進行臨時交通改道。港鐵公司將會對附近交通作出評估，並與有關部門商討，以制定改道方案，儘量減低對現有交通的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。

臨時工地及建築設施

33. 在興建沙中綫時，需要於沿綫附近設立施工用地以進行所需建造工程；及設立臨時支援工地以放置所需機械及物料。現建議使用位於紅隧入口附近的隧道入口處休憩花園、會議道的兒童遊樂場及夏慤花園作為施工用地。當沙中綫完工後，這些工地將會回復原貌。原先建議的港灣道公園臨時支援工地經已取消。
34. 沙中綫港島段工程主要於地底進行，將有大量泥石從地底掘出並運走。為減輕運泥車對區內道路交通的負荷，會將從工地掘出的泥石，儘可能以陸路的最短途徑運往沿海之躉船轉運站，再

經海路運往指定之卸泥區。

35. 建議利用前灣仔公共貨物起卸區作為臨時躉船轉運站，以海路運走泥石，減低對區內外路面交通的負荷。
36. 港鐵公司亦會與運輸署、香港警務處、路政署等有關部門商討運泥車運送的路綫及交通安排，以減低施工期間對區內交通的影響。

收回土地或地層

37. 沙中綫橫跨香港、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綫的走綫時，以儘量避免收回土地為原則，目前的走綫只涉及收回地層，將不會收回任何私人樓宇，以減低對公眾的影響。
38. 港島段走綫在灣仔區並不需要收回住宅物業的地層。

環境保護

39. 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，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。受工程影響的樹木，港鐵公司將於合適的位置進行移植或重新種植。

工程計劃

40. 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，工程預計需時六年，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。

徵詢意見

41. 請各委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

附件一
沙中綫項目走綫



附件二
沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」



附件三
沙中綫港島段走綫



附件四
會展站的位置圖



附件五
未來會展站西面出口電腦模擬圖



附件六
未來會展站東面出口電腦模擬圖

