

油尖旺區議會
交通及運輸事務委員會
沙田至中環綫項目進展匯報

引言

1. 本文件旨在向油尖旺區議會交通及運輸事務委員會匯報沙田至中環綫（沙中綫）的項目進展。

背景

2. 行政長官會同行政會議於2012年3月27日根據《鐵路條例》的規定，批准在2010年11月26日刊憲的沙中綫方案及該方案於2011年7月15日及11月11日的修訂。
3. 立法會財務委員會已於2012年5月11日批准了這項目的撥款申請。在立法會批准撥款後，沙中綫工程隨即展開。預計大圍至紅磡段最早於2018年竣工；至於紅磡至金鐘段，由於必須配合其他大型基建工程進行，包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，整段工程於2020年完成。現在正進行有關工程的招標工作，部分土木工程合約亦已批出。
4. 沙中綫為一條全港策略性鐵路，全長17公里，設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，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」。
5. 「東西走廊」是指當沙中綫把馬鞍山綫從大圍站向九龍伸延，在紅磡站與西鐵綫連接。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。

6. 「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，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。

7. 沙中綫落成後，往來九龍東、新界東、新界北和港島區的乘客，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。

工作進展

8. 公眾諮詢及修訂方案

8.1 政府及港鐵公司自2008年中便就沙中綫方案展開了廣泛的諮詢工作，並曾於2011年7月14日出席了油尖旺區議會交通及運輸事務委員會會議，向委員匯報沙中綫的最新進展和介紹把沙中綫列車停放處設於已停用的紅磡貨場的建議（文件63/2011號）。

8.2 自沙中綫原方案於2010年11月26日按《鐵路條例》刊憲後，政府及港鐵公司繼續收集了不少地區人士及居民的意見，當考慮了市民的關注及意見後，港鐵公司進一步優化鐵路方案，及後分別進行了兩次鐵路修訂方案刊憲；其中包括修訂鐵路隧道走綫以減少收回樓宇地層、取消在啟德發展區擬建的臨時混凝土配料廠、取消在鑽石山擬建的列車停放處，並把該鐵路設施設於已停用的紅磡貨場、修改現有紅磡貨場及周邊鐵路設施，並於其北面增設隔音設置等。

8.3 鐵路方案作出兩次修訂後，有12名反對者經已撤回其反對個案，而兩次的修訂方案均沒有收到任何新的反對個案。至於未有撤回的反對個案，已按照既定行政程序，由非官方人士組成的獨立委員會召開聆聽會。所有未撤回的反對意見其後已提交行政會議考慮。

9. 沙中綫的保護工程、前期鐵路工程和前期設施重置工程的撥款申請已分別於2010及2011年獲立法會財務委員會批准；工程包括：灣仔發展計劃第二期及銅鑼灣避風塘內的保護工程、金鐘站及何文田站的前期工程，以及國際郵件中心、部分夏慤花園和部分香港公園的重置工程。

10. 沙中綫紅磡段工程

建造方法及安排

10.1 沙中綫將東鐵綫由紅磡站延伸過海，為了接駁第四條過海鐵路隧道往港島，東鐵綫須於紅磡站附近由地面走綫改為地底鐵路。新路綫由公主道油站以南的東鐵綫路軌開始，在現有路軌旁逐漸沉入地底，連接紅磡站的新建南北走廊地底月台。新路綫須以明挖回填方式興建。至於沙中綫「大圍至紅磡段」，連接何文田站和紅磡站的鐵路隧道將穿過漆咸道北地底，同樣以明挖回填方式興建。預計兩條隧道的興建工程將於今年年底展開。

10.2 紅磡站日後將成為「南北走廊」和「東西走廊」的轉綫站，為了配合服務，紅磡站將進行大型擴建工程，於現有車站東側增建地面及地底兩層全新月台供「東西走廊」及「南北走廊」列車使用。乘客可使用自動扶手電梯或升降機作上下層轉乘。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。預計車站的擴建工程將於2013年展開。

10.3 建議在已停用的紅磡貨場設立的沙中綫列車停放處，由於只會用作停放列車、進行清洗及檢查列車工作，並不需要進行擴建工程，內部的改建工程預計於2013年展開。

重置安排

10.4 現有暢運道天橋的支柱將受沙中綫的影響，連接紅磡站平台的部分須稍向西移。新天橋的興建工程預計於2013年展開。待

新天橋建成後，該暢運道天橋部分才會拆卸。

10.5 沙中綫將穿越位於紅磡站以南的國際郵件中心地底，國際郵件中心將須拆卸，預計於2014年遷往位於九龍灣的新國際郵件中心。新國際郵件中心的興建工程現時進行順利。

土地安排

10.6 港鐵公司在設計鐵路走綫時，是以盡量避免收回土地為原則，以減低對公眾的影響。

10.7 沙中綫工程不會於油尖旺區收回地層或暫時佔用私人土地。其他地區的土地安排已經清楚列於刊憲方案中。

10.8 在興建沙中綫時，需使用漆咸道交匯處休憩處（見附件一）及尖沙咀海濱花園鄰近國際郵件中心的一小部分（見附件二）作為臨時施工用地。當工程完成後，這些工地會回復原貌。

樓宇現況勘察

10.9 為配合工程，港鐵公司會在工程展開前，於今年年底，為毗鄰工程範圍的樓宇或其他結構性建築物進行樓宇現況勘察。詳情將於稍後公佈。

10.10 在獲得業主同意下，獲委派的專業測量行會以目視方法，勘察樓宇的公共及私人地方，並進行視察、拍照、量度及記錄有關建築物目前的狀況，及制定適當之施工方法。有關工程人員將會配戴身份證明文件以資識別，並會在進行勘察前發信通知相關人士，包括業主和管理處。完成後將擬備報告，業主可要求索取其樓宇或單位的報告。

工程期間的交通安排

10.11 現有漆咸道北以及漆咸道交匯處支路的行車綫預計需要於2013年初開始，分階段改道以配合工程進行。我們會待臨時道路建成後才實施改道，工程期間將會維持現有行車綫數目。

10.12 港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行交通影響評估研究，詳細評估工程對附近交通的影響，以制定相關的臨時交通管理計劃，確保改道安排對區內的影響減到最低，在日常運作上不會構成跨區性的影響。港鐵公司進行的一項跨區性交通情況研究的結果亦顯示，雖然多項大型基建工程將於同時進行，但由於各項工程的建造高峰期並非重疊，加上各工程對交通的影響都是地區性的，通常不涉及跨區幹道，因此不會互相影響。

10.13 港鐵公司及政府部門會就有關安排落實前與地區和相關持份者溝通及定期檢討，並會在工程期間成立地盤聯絡小組，成員包括警務處、路政署、運輸署及民政事務處等政府部門代表，協調所有建造工程的臨時交通安排，以確保對區內交通影響減至最低。

環境影響評估

10.14 環境保護署已於2012年2月17日批准沙中綫的環境影響評估報告（環評報告），並於2012年3月22日向港鐵公司發出環境許可證。港鐵公司會依照環評報告中的建議進行定期監察，並採取緩解措施，以符合既定的標準及準則。

樹木保育

10.15 港鐵公司在計劃推展鐵路項目時，由設計階段開始已計劃如何保育受工程影響的樹木。我們會盡量原地保留受影響樹木，並在無可避免的情況下才會移除樹木。預計在工程期間，在漆咸道北以及漆咸道交匯處附近約300多棵樹木將受影響，當中並沒有古樹

名木冊內的樹木，300多棵受影響樹木中部份會移植。工程完成後，我們會於項目範圍內補償種植樹木。

社區聯絡

10.16 鐵路建設以服務市民為本，公眾的參與對優化新綫的設計十分重要。港鐵公司及政府過去一直與油尖旺區議會及有關的持分者緊密溝通，以收集公眾對沙中綫的意見。我們會繼續保持與社區緊密聯繫，透過不同渠道，包括出席區議會會議，並在紅磡段工程展開前，預計大約於今年第四季成立社區聯絡小組，邀請不同持份者加入，定期介紹工程進度，聽取社區對工程的關注事項，提供一個更直接的溝通平台。

總結

11. 興建沙中綫不但能提升現有的鐵路服務水平，且具有分流作用，能減輕現時九龍市中心和港島區鐵路的壓力，並能把鐵路服務帶到啟德、土瓜灣、馬頭圍和何文田等現時未有鐵路服務的地區，促進區內更新發展。

12. 懇請各委員備悉本文件的內容。

路政署鐵路拓展處

港鐵公司

二零一二年九月



