

中西區區議會會議

金鐘站擴建工程 南港島綫（東段）及沙田至中環綫保護工程

目的

1. 港鐵公司於2009年3月就金鐘站擴建工程諮詢中西區區議會，本文件旨在向議員匯報最新進展。

背景

2. 政府於2007年12月批准展開南港島綫（東段）的初步設計及規劃工作，並於2009年7月將鐵路方案刊憲，正式進入法定諮詢程序。港鐵公司亦已於2009年8月正式展開項目的詳細設計工作，並同時按《環境影響評估條例》進行評估。政府與港鐵公司一直向區議會、關注團體及地區人士講解方案內容和聽取他們的意見，並會繼續與區議會及社區保持溝通。
3. 規劃中的南港島綫（東段）是一條中型鐵路，全長約七公里，由海怡半島，途經利東、黃竹坑、海洋公園至金鐘站（見附件一）。乘客可在金鐘站轉乘港鐵港島綫、荃灣綫及未來的沙田至中環綫（沙中綫）。
4. 南港島綫（東段）預計於2011年展開建造工程，並於2015年竣工。而沙中綫的規劃工作現正進行中，在完成有關的初步設計及公眾諮詢工作後便會刊憲。
5. 擴建後的金鐘站將成為港島綫、荃灣綫、南港島綫（東段）及日後的沙中綫的轉車站。前往新界的港島區乘客，將來可於金鐘站轉乘沙中綫，直接前往新界東，甚至經羅湖往返深圳，而無需經九龍塘站轉車。而前往九龍東，包括土瓜灣、啟德、鑽石山的乘客，亦可在金鐘站乘搭沙中綫直接前往以上各區，大大節省交通時間。

金鐘站擴建工程

6. 為配合新的工程項目，毗鄰金鐘站現址以東地底須增建四個月台，兩個為南港島綫（東段）使用，另外兩個則為沙中綫使用。擴建後的金鐘站將成為港島綫、荃灣綫、南港島綫（東段）及未來的沙中綫的轉車站。（見附件二及三）
7. 現有的金鐘站位處夏慤花園附近的海富中心地底。為配合南港島綫（東段）、沙中綫、港島綫及荃灣綫的走綫，以及受地理因素所限制，供南港島綫（東段）和沙中綫使用的四個新月台和車站大堂擴建部分將於現有金鐘站的東面，即現時夏慤花園

的地底興建。新建的月台將會較現時金鐘站的月台為深，並會以行人扶手電梯及通道連接現時的金鐘站大堂及月台，乘客無須出閘便可轉乘上述各綫。（見附件三）

8. 金鐘站擴建部份將分階段開放予乘客使用。當南港島綫（東段）在2015年投入服務時，會先開放南港島綫（東段）的兩個月台、部份擴建大堂和有關的扶手電梯和升降機。而其餘部份將會待沙中綫投入服務後開放使用。
9. 預計金鐘站擴建工程除了夏慤花園部份採用明挖方法外，其他均以地底挖掘方式進行，以盡量減少工程對夏慤花園周邊的交通要道，包括金鐘道及夏慤道的影響。現時位於夏慤花園地底的停車場可維持正常運作。

臨時工地

10. 夏慤花園

工程安排

- 10.1. 夏慤花園將劃為金鐘站擴建工程的主要工地。新建車站月台及大堂的明挖工程主要在夏慤花園範圍內進行，此處亦會興建隧道挖掘工程所需的臨時施工通道。在工程進行期間，大部分的公園範圍須要臨時關閉，其餘部分則會繼續開放予公眾使用。港鐵公司明白地區人士要求減少佔用休憩用地，故已盡量減少需要封閉的公園範圍（見附件二）。當工程完成後，夏慤花園將於原地復建，並於南港島綫（東段）於2015年投入服務時，同時開放予市民使用。
- 10.2. 現時位於夏慤花園的金鐘站E1及E2出入口將受工程影響而於動工時拆卸及永久關閉，而現時通往夏慤花園和夏慤花園地底停車場的F出入口將繼續開放使用，施工期間亦不受影響（見附件四）。當南港島綫（東段）於2015年通車時，夏慤花園將會設置升降機出入口連接金鐘站車站大堂。當將來沙中綫通車時，夏慤花園將會設置一個全新的E出入口。

復建安排

- 10.3. 港鐵公司了解議員及地區人士非常重視夏慤花園的綠化方案。因此我們在進行夏慤花園的詳細設計時，諮詢了多個政府部門的意見，包括康樂及文化事務署、消防處、運輸署和路政署等，務求令設計能夠更加完善。
- 10.4. 港鐵公司建議，將夏慤花園改建為平台花園，使戶外休憩用地不會因為新建的鐵路設施而減少。園內除了栽種樹木及鋪設草皮，亦會設置安裝有太陽傘或遮陰上蓋的戶外座位，其他設施（例如圍欄等）將多採用透光度高的物料製造，讓市民能夠舒適地享用綠化環境。（見附件五及六）
- 10.5. 平台花園將接駁周邊的行人天橋，包括現時連接中信大廈的行人天橋、現時

連接統一中心、金鐘廊的行人天橋和即將由太古地產興建連接太古廣場的新行人天橋，行人可以四通八達。在鄰近樂禮街位置將設置全新的升降機和扶手電梯連接地面與平台花園，而升降機更可直接由平台花園直達車站大堂，為市民提供更便捷的通道，進一步加強公園與周邊設施的連繫。（見附件五）

10.6. 當南港島綫（東段）於2015年通車時，會先開放連接夏慤平台花園、地面及車站大堂的升降機的出入口。而位於樂禮街的新E出入口，需待沙中綫工程完工後才可開放使用（見附件七）。該出入口在開放使用前，將以圍板遮蓋，而圍板設計將配合夏慤平台花園的綠化環境。

10.7. 為了進一步優化夏慤花園一帶的景觀，令平台花園能夠提供最大的休憩空間，港鐵公司建議將現時位於夏慤花園地面的現有鐵路通風設施，與將來南港島綫（東段）和沙中綫的通風設施組合，再在四周栽種樹木，令市民能夠享用最大的綠化環境。（見附件五）

11. 香港公園

11.1. 建議將公園內鄰近英國文化協會的部分用地劃為臨時工地，以興建南港島綫（東段）及沙中綫共用的通風設施和其他鐵路相關設施。此處亦建議用作興建南港島綫（東段）及沙中綫保護工程的臨時施工通道。（見附件二）

金鐘行人天橋網絡

12. 現時連接中信大廈及統一中心的行人天橋，其中途經夏慤花園的一段，須於工程期間拆卸（見附件四）。港鐵公司現正與有關部門，包括警務處，運輸署及路政署等積極商討施工期間的臨時行人改道安排，確保何時段都能滿足金鐘一帶和明年啟用的添馬艦新政府總部的行人的需求。當南港島綫（東段）工程完成後，夏慤平台花園將取代該段被拆卸的行人天橋段，連接附近的行人天橋網絡（夏慤平台花園連接附近行人天橋的安排詳情請見上文10.5段及附件五）

沙中綫保護工程

13. 南港島綫（東段）及沙中綫分別為兩項獨立項目，將於不同日期展開建造工程。若按照一般的工程施工安排，兩個項目將會由不同的承建商分別在不同時段於金鐘進行建造工程，此安排將須佔用較多的工地和需要大大延長建造時間，對社區造成更大的滋擾。

14. 由於南港島綫（東段）及沙中綫將共用金鐘站某些新建鐵路設施，兩個項目的部分新建設施亦將位處相同或毗連位置，因此港鐵公司建議將南港島綫（東段）的金鐘站擴建工程和沙中綫於金鐘一帶的保護工程一併進行，以縮短在金鐘一帶夏慤道的整體施工時間，減少工程對社區、環境和道路交通造成的滋擾。日後當沙中綫（港

島段) 工程展開時, 在金鐘所需佔用的工地和施工時間將可大幅減少。港鐵公司在去年三月就此安排諮詢中西區區議會, 議會原則上支持一併進行沙中綫保護工程。

15. 沙中綫於金鐘的保護工程包括: 於金鐘站擴建部份(即夏慤花園地底)興建沙中綫月台並預留空間作日後沙中綫的臨時施工通道; 於夏慤平台花園下預留空間設置沙中綫的鐵路設施, 並供臨時儲存沙中綫建造工程所需的機械及物料; 興建金鐘站至香港公園的一段沙中綫越位隧道; 保留設於香港公園通往地底的臨時施工通道, 供日後興建由香港公園以南的沙中綫越位隧道。

臨時拆卸物料躉船轉運站

16. 金鐘站擴建工程產生的泥石, 港鐵公司建議在路面非繁忙時段經西港島綫項目在西區公眾貨物裝卸區設置的臨時拆卸物料躉船轉運站, 以海路運走處理。此舉能減少運泥車對香港整體交通的影響, 達致環保原則。港鐵公司曾考慮其他位於港島北岸的選址, 包括柴灣公眾填土躉船轉運站及在金鐘北面填海區的海濱。前者因為沒有剩餘的容量接收額外的泥石, 後者則沒有合適位置用作躉船轉運站。
17. 港鐵公司會就此建議進行交通影響評估, 並承諾與有關政府部門緊密合作, 盡量減低在非繁忙時段對行車路線所帶來的交通影響。
18. 西港島綫的泥石主要由運輸帶運走, 不受路面交通影響, 加上南港島綫(東段)金鐘一帶工程的建造高峰期較西港島綫的高峰期遲約一年, 故此安排將不會影響西港島綫或南港島(東段)工程的進度, 並能更有效地善用資源。

其他影響

19. 由於工程關係, 預計夏慤花園內的部分樹木將受影響。為此, 港鐵公司將對可能受影響的樹木作詳細評估, 並建議相關保育計劃。有關建議詳情, 會相繼向區議會匯報。

結語

20. 為配合南港島綫(東段)及沙中綫項目, 有需要在金鐘站進行擴建工程。為了減少兩項工程所佔用的整體工地範圍及對環境和交通的影響, 並且將對社區的滋擾減至最低, 港鐵公司建議在展開南港島綫(東段)金鐘站擴建工程時一併進行部份與此相關的沙中綫保護工程。
21. 上述方案平衡鐵路發展, 環境及社區的影響, 懇請議員支持以上建議。

港鐵公司
2010年4月