

3. 沙中線新車站分佈在全港六個地區，服務範圍遍及港、九及新界。沙中線十個站當中六個為轉線站，連接現時及未來多條鐵路線²，令本港鐵路服務更加完善。在這六個轉線站中，部分是擴建原有車站，部分則是擬建新站。

4. 由於沙中線將伸延至現有的東鐵線及馬鞍山線，沙中線的鐵路工程除了建造全長17公里的新鐵路線之外，亦會進行東鐵線和馬鞍山線的車站改善工程，主要包括月台及訊號的提升工程。此外，沙中線需要設立列車停放處以配合其運作，有關位置圖載於附件三。

(II) 其他非鐵路配套工程

5. 配合沙中線的建造工程和方便市民使用沙中線，我們需要一併進行下列非鐵路工程－

(a) 主要公共基建工程

為了改善慈雲山區與沙中線鑽石山站的連繫，我們建議在慈雲山區進行行人設施改善工程，包括接駁現有的行人天橋及加設升降機，為行人提供無障礙通道。此外，為了方便市民使用沙中線前往啟德發展區，我們建議於土瓜灣站和啟德發展區之間設置有蓋行人通道。

(b) 相關的重置、補救及改善工程

我們建議興建公共交通交匯處，改善／重置行人隧道和天橋，方便市民使用沙中線。此外，沙中線沿途經過不同的已發展區域，工程難免會影響一些現有的設施。為了保持這些設施所提供的服務及減低對使用者的影響，我們會對該些設施進行重置、補救及改善工程，有關工程項目載於附件四。

(c) 於土瓜灣站及灣仔北工地進行備置工程

為了配合土瓜灣站的上蓋及灣仔北工地的未來發展，以確

² 六個轉線站分別是一

- (a) 大圍站 - 東西走廊及南北走廊的轉線站;
- (b) 鑽石山站 - 觀塘線及沙中線的轉線站;
- (c) 何文田站 - 觀塘線延線及沙中線的轉線站;
- (d) 紅磡站 - 東西走廊及南北走廊的轉線站;
- (e) 會展站 - 沙中線及未來北港島線的轉線站;以及
- (f) 金鐘站 - 沙中線、荃灣線、港島線及南港島線(東段)的轉線站。

保沙中線日後的運作不會對有關發展規劃造成影響，我們建議進行備置工程，加固土瓜灣站的地基和結構，以及在灣仔北工地的地底鐵路隧道兩旁安裝必要的樁柱，以保持該兩地點的發展潛力。

公眾諮詢

6. 政府及香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）自2008年中便就沙中線方案展開了廣泛的諮詢工作。我們到沿線11個區議會進行諮詢工作，共出席超過40次區議會會議，向區議會簡介沙中線項目、匯報項目進度，及諮詢各區議會對沙中線的意見。此外，我們亦透過不同途徑向市民大眾提供多方面的資訊和舉辦地區諮詢活動，包括設立網頁；印備相關小冊子、單張、便覽及通訊供市民詳閱；進行實地視察、巡迴展覽、公眾諮詢大會、學校講座等，藉此向地區團體和居民講解工程方案和收集意見，以完善鐵路方案。

7. 我們於2010年11月26日就沙中線鐵路方案按《鐵路條例》刊憲，並正式進入法定諮詢階段。在這段法定諮詢期間，我們繼續收集了不少地區人士及居民的寶貴意見，並向持份者簡介刊憲及修訂刊憲內容，及按法定程序處理市民就刊憲方案提出的反對意見。在收集反對意見期內，我們合共收到92宗反對個案，反對者主要關注沙中線項目的整體規劃；鐵路走線；車站、出入口、行人連接設施、通風設施及列車停放處的安排及位置；環境影響；交通及運輸影響；對現有樓宇或建築物結構的影響；爆炸品的使用；在政府土地和設施上設置臨時支援工地或施工用地；回收地層；鐵路保護區範圍；公共設施及公眾用地的重置等。

8. 考慮了市民的關注及意見，我們於2011年7月15日及11月11日分別進行了兩次鐵路修訂方案刊憲，主要修改如下—

第一階段修訂方案 (2011年7月15日)

- (a) 修訂在夏慤道附近的擬建隧道工程；
- (b) 修訂在沙田區的臨時支援工地；

第二階段修訂方案 (2011年11月11日)

- (a) 取消在鑽石山擬建的列車停放處；
- (b) 修訂鐵路隧道走線，減少收回樓宇地層；
- (c) 修訂擬建在慈雲山的行人設施的佈局；
- (d) 取消在啟德擬建的臨時混凝土配料廠；

- (e) 在啟德及土瓜灣擬建的鐵路車站之間增設緊急救援通道；
- (f) 修改現有紅磡貨運場及周邊鐵路設施以切合沙中線運作和停放列車的需要；以及
- (g) 在現有紅磡貨運場北面增設隔音設施。

9. 經過我們詳細解釋及回應有關的關注，並對鐵路方案作出兩次修定後，有12名反對者經已撤回反對個案，而兩次的修訂方案均沒有收到任何新的反對個案，可見修訂能切合回應市民的訴求。至於未有撤回的反對個案，我們已按照既定行政程序，在2011年12月至2012年2月期間舉行了12場由非官方獨立人士主持的聆聽會，讓反對者向聆聽委員會表達他們的關注及意見。聆聽委員會表示滿意政府以公平、公開及具高透明度的方式處理反對個案。此外，聆聽委員會同意反對者已得到充分機會表達意見，而政府亦已就反對者的意見合理地檢視鐵路方案，並向反對者作出回覆，解釋不接納反對者的意見的原因。

公眾主要關注事項

10. 由於沙中線的工程規模龐大，走線途經多個社區，涉及市民關注的議題甚多。下列為市民主要的關注事項。

(I) 通風設施及緊急救援通道

11. 通風設施及緊急救援通道是運作地下鐵路必須的設施。由於車站之間是由一段頗長的隧道連接，為保持車站和隧道與外間空氣的流通及鐵路運作安全，必須在車站和隧道適當位置設置通風口和緊急救援通道作為安全措施。尤其發生緊急事故時，緊急救援通道可以讓乘客安全地由隧道疏散到地面，同時也讓消防人員盡快進入隧道進行救援工作。就通風設施和緊急救援通道的選址，考慮的因素包括對居民的滋擾、景觀影響、工程可行性及對周邊樓宇構成的風險等。此外，通風設施在鐵路一般運作時只用作提供乘客在車站及隧道管道內有足夠的流通空氣，加上列車由電力推動，故此有關的通風設施不會釋出廢氣或有害氣體，影響空氣質素。

12. 在沙中線的公眾諮詢過程中，黃大仙居民就沙中線須在當區設置有關設施特別關注。我們明白黃大仙馬仔坑遊樂場是區內居民的重要休憩場地，地區人士關注永久徵用部份遊樂場以設置通風設施及緊急救援通道會令區內居民永久喪失珍貴的休憩空間。因此，港鐵公司修訂了原先的設計，優化有關設施的外觀，使之與周邊環境融合，並減少通風設施及緊急救援通道的覆蓋範

圍及高度，以盡量減少佔用空間及對鄰近居民造成的景觀影響。現時建議在該處興建的通風設施，其位置與最接近的住宅單位有相當距離。我們亦會將排風口的方向面向斜坡，盡量使設施不會對附近環境造成影響。經過多番諮詢黃大仙區議會，我們原則上與議會達成共識，興建室內體育館作為馬仔坑遊樂場重置工程的一部分，以補償永久徵用部分遊樂場。

(II) 臨時工地和建造設施

13. 在興建沙中線時，需要於沿線附近設立臨時工地和建造設施以進行所需建造工程。因應公眾所提出的意見，我們亦已就建議的工地安排作出調整，例如就沙田區臨時支援工地表達的意見，我們已就其選址作出修訂，而建議佔用的面積也相應減少，有關改動已納入去年第一階段修訂鐵路方案中。此外，港鐵公司亦就地區人士對其他建造設施的關注改動了該些設施的安排。例如擬設於九龍城區的臨時工地及建造設施，我們仔細考慮地區人士的關注後，已取消在海心公園旁設置臨時躉船轉運站、取消於啟德設置混凝土配料廠及把位於啟德發展區的支援工地面積由約20公頃縮減至約一公頃。

(III) 車站出入口與鄰近區域的行人連接配套

14. 我們明白居民希望在沙中線沿線不同地方增加車站出入口及行人接駁通道。然而，在設計該些設施時，須考慮多項客觀因素，包括交通狀況、現有的行人網絡及設施、行人使用量、地理環境、對居民的滋擾程度及技術可行性等。如路面行人通道已能提供適當的步行環境，並有安全和適當的過路設施讓市民往來附近車站出入口，其闊度亦能應付未來人流增長的客觀條件下，我們會建議使用這些路面通道往來附近車站出入口以接駁車站，目的是結合和善用現有行人設施，避免功能重疊，亦可妥善運用公共資源。

15. 在可選擇的情況下，車站的出入口均會設於人流密集位置，並會盡量靠近車站，以方便市民用最短的時間往來車站和地面；此外，亦要確保車站出入口位置具備足夠的路面空間並符合消防規定，並考慮地理環境限制和技術可行性，以及在建造期間對交通及行人構成的影響。我們認為現時建議之車站出入口已可為應付乘客的需要。根據其他鐵路的經驗，沙中線的興建相信會為沿線一帶舊式樓宇的更新及活化注入新的動力。我們會適時檢視車站的行人接駁設施，配合地區發展步伐和市民需要。至於行人通道系統，經過仔細考慮，我們建議為慈雲山區加建行人設施，與區內現有行人天橋和升降機系統結合，以改善慈雲山地區與鑽石山站的連接。此外，我們亦建議於土瓜灣站與啟德發展區內的

多用途場館之間設置有蓋行人通道，以方便將來使用該場館的人士。我們與有關的區議會就這兩行人通道系統走線已達成共識。另外，港鐵公司一直致力在各車站提供至少一條無障礙通道，方便有需要人士出入車站並使用列車服務。

(IV) 收回地層

16. 在設計沙中線走線時，避免收回土地、樓宇及地層是我們的主要考慮之一。現時建議的走線已完全避免永久徵收私人樓宇和土地，但是沙中線線路長17公里，主要以隧道興建，經過多個人口稠密的地區，實在難以完全避免收回地層。在現時沙中線的設計下，需要收回樓宇地層的數量已比其他鐵路項目（例如西港島線）為少。有部分地區人士要求沙中線避免收回樓宇地層，以免影響樓宇安全及日後重建潛力。我們已向有關持份者解釋，收回地層不會影響樓宇安全，我們亦已致力在可行的範圍內減少需要收回樓宇地層的數量。我們在去年11月第二階段修訂鐵路方案中建議微調沙中線近黃大仙豪苑的走線，在符合設計要求的同時，亦避免收回豪苑的地層，以回應地區人士的訴求。但受制於多方面的因素，例如地理環境、土質及樓宇分佈等，經過詳細的研究，沙中線其他地區的走線在現階段沒有空間作進一步的修訂，以減少收回地層範圍。

(V) 列車停放處的建議

17. 沙中線需要在市區設置列車停放處，以配合早上發車安排。考慮到市民就建造鑽石山列車停放處的意見及關注，我們努力地檢視了沙中線列車停放處的計劃，力求可以提出一個滿足沙中線早上發車的需要、而又對市民影響最少的列車停放方案。我們的構思是盡量利用現有的設施，處理停放列車的需要，減低對市民的影響。

18. 沙中線紅磡車站鄰近的紅磡貨運場的貨櫃運作在2011年4月開始停用，為了善用資源，港鐵公司隨即研究利用該停用的紅磡貨運場作沙中線停放列車之用。紅磡貨運場範圍內原本已設有路軌供列車使用，在規劃上亦是作鐵路設施用途，所以有關建議可以地盡其用，並符合現有土地使用及規劃。我們計劃在紅磡貨運場引入一系列的優化措施，包括重整軌道的功能，以用作沙中線發車及列車調配之用。

19. 本着地盡其用的原則，除了盡量利用現有的紅磡貨運場外，我們會在現有及規劃中供鐵路設施使用的土地上加設路軌，配合停放列車的需要。這包括在擬建的啟德地底車站內加設額外的停放軌道停泊壞車、在現有八鄉車廠內加設路軌供沙中線使用

及重新編配早上發車安排等，以配合沙中線的運作。通過上述一系列的安排，可達致善用現有設施處理沙中線列車停放的需要，因此我們建議取消之前擬建的鑽石山列車停放處。有關建議已包括在第二次的刊憲修訂內。

(VI) 前大磡村歷史建築物的保育

20. 在取消鑽石山列車停放處的建議之後，位於前大磡村範圍內的三座歷史建築物之一的石寓將不受沙中線工程影響，而另外兩座歷史建築物，包括機槍堡及前英國皇家空軍飛機庫（分別被列為二級及三級文物）則須在沙中線鑽石山站建造期間臨時遷移。在公眾諮詢中，我們理解市民對保存上述文物建築的訴求，港鐵公司將會向古物古蹟辦事處提交施工期間的詳細保護方案。規劃署現正檢討前大磡村空置土地的發展方案，審慎考慮地方人士的意見和其他規劃上的因素，包括上述兩座歷史建築物的重置選址及保育，待制定不同的初步發展方案後，政府會諮詢地區人士意見。

環境影響評估工作

21. 沙中線項目屬《環境影響評估條例》的指定工程項目，項目須進行環境影響評估（環評）程序，並就其施工和營運申請環境許可證。港鐵公司已聘用獨立顧問公司按法例的規定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、景觀和視覺、噪音及空氣質素等，並建議適當的緩解措施，確保設計、建造和營運均符合相關的環境保護條例及守則。

22. 港鐵公司原於2011年2月已向環境保護署（下稱「環保署」）提交沙中線的環評報告。但受到港珠澳大橋本地工程環評報告司法覆核的影響，港鐵公司於2011年4月撤回有關報告。及至法庭一致裁定環保署上訴得直，港鐵公司於2011年10月再度向環保署提交沙中線的環評報告，並於2012年2月諮詢環境諮詢委員會。沙中線環評報告的結論指沙中線項目對環境造成的影響可以控制，符合環評條例和其《技術備忘錄》所規定的準則。環保署在仔細審閱報告及公眾對報告的意見後，已於2012年2月批准沙中線的環評報告。港鐵公司會依照環評報告中的建議，採取緩解措施，以符合既定的標準及準則。

工程計劃進度

23. 沙中線的前期工程及主體工程進度如下－

(I) 保護工程、前期工程和主要重置設施工程

24. 在推展沙中線整體項目時，部分項目須與現有鐵路線、公共設施及其他基建項目相關的工程互相配合或同時進行，其中包括大規模改建現有鐵路設施、在其他基建項目中進行鐵路保護工程、重置受影響公共設施以及增加主要基建設施等，使整體工程可以減低對地區的影響並依期完成。這些工程的撥款申請已分別於2010及2011年獲立法會財委會批准，並已陸續展開，工程進度簡述如下－

- (a) 灣仔發展計劃第二期進行的沙中線保護工程的撥款已於2010年7月獲立法會財委會批准，工程已於2010年8月展開，預計於2012年中完成；
- (b) 中環灣仔繞道項目進行的沙中線保護工程的撥款已於2011年6月獲立法會財委會批准，工程於2011年11月展開，進展順利，預計於2014年完成；
- (c) 金鐘站的前期工程的撥款已於2011年2月獲立法會財委會批准，工程於2011年5月展開，前期工程進展順利；
- (d) 何文田站的前期工程的撥款已於2011年2月獲立法會財委會批准，工程於2011年5月展開，前期工程進展順利；以及
- (e) 國際郵件中心重置工程的撥款已於2011年2月獲立法會財委會批准，工程於2011年7月展開，工程進展順利，預計於2013年完成。

(II) 主體工程

25. 沙中線主體工程項目的詳細設計工作已大致完成，鐵路方案按《鐵路條例》進行的審批工作亦已進入最後階段，我們預計在短期內完成有關審批程序。在去年2月提交財委會的文件，我們告知財委會沙中線的造價將會超過600億元（按2009年9月價格計算）。工程造價主要包括2007年至2009年期間工程價格上升了百分之三十，及因應實際情況或需要，採納部份持份者的建議和要求（估算約增加50億）及因應實際情況和技術需要所作的設計改動（估算約增加70億）。獲政府委任審核沙中線造價估算的顧問正就港鐵

公司的具體估算進行仔細的審核工作。

26. 我們計劃在數星期內向鐵路事宜小組委員會提交文件詳細交代沙中線主體工程造價估算，並尋求各委員支持沙中線工程項目的撥款申請。雖然時間非常緊迫，我們會悉力爭取於今年立法會暑假休會前完成撥款申請。如沙中線的撥款申請如期獲批准，項目預計可於2012年年中動工。大圍至紅磡段預計於2018年竣工；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，紅磡至金鐘段預計於2020年竣工。

徵詢意見

27. 請各委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零一二年二月