

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1155/11-12號文件

檔 號：CB1/PS/1/08

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2012年3月2日舉行的會議

有關沙田至中環線的最新背景資料簡介

目的

此文件載列沙田至中環線(下稱"沙中線")項目的背景資料，並綜述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")過往討論此項目時曾提出的主要關注事項。

沙田至中環線

2. 沙中線包括兩個部分——
 - (a) 大圍至紅磡段：馬鞍山線由大圍伸延至紅磡，途經東南九龍，並連接西鐵線。此段將增加沙田至九龍之間的鐵路運載能力，並為東南九龍的新發展區提供鐵路服務；及
 - (b) 紅磡至金鐘段：現有東鐵線由紅磡橫跨維多利亞港伸延至香港島，與大圍至紅磡段在紅磡交匯。此段將增加鐵路網的過海運載能力，並加強連接新界與港島區之間的鐵路服務。

建議的走線圖載於**附錄I**。

3. 行政會議於2008年3月通過以"服務經營權"模式進一步推展沙中線項目。政府負責出資興建沙中線，該鐵路的規劃和設計則委托香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")進行。當建造工

程完竣後，當局會向港鐵公司批出服務經營權，由港鐵公司負責該鐵路線的營運，並每年向政府繳付服務經營費。

4. 財務委員會(下稱"財委會")於2008年7月通過沙中線的設計及地盤勘測工作所需撥款。政府當局自2008年年底開始進行沙中線的初步設計，並同步展開公眾諮詢。沙中線方案繼而於2010年11月26日刊憲，正式進入法定的諮詢程序，估計諮詢工作可於2012年年初完成。為於2012年內動工興建沙中線，政府當局向財委會提交以下撥款申請，以供審批——

- (a) 建造在金鐘站及何文田站的沙中線前期鐵路工程(按付款當日價格計算，估計所需費用為62億5,490萬元；及
- (b) 建造沙中線前期非鐵路工程(按付款當日價格計算，估計所需費用為14億4,820萬元。

財委會於2011年2月18日的會議上批准有關撥款申請。大圍至紅磡段的建造工程預期於2018年完工；紅磡至金鐘段則於2020年完工。

小組委員會表達的主要意見和關注

5. 小組委員會曾於2007年7月16日、2008年3月27日及2009年3月31日的會議上，討論沙中線項目，包括就該項目與團體代表會晤。團體代表在2009年3月31日的會議上提出的意見摘要及政府當局的回應已隨立法會CB(1)2045/08-09(01)號文件發出，供委員參閱。

6. 政府當局在2007年7月16日向小組委員會簡介沙中線項目的進展時，委員表達了以下的意見和關注——

(a) 融資安排

委員關注到，政府須否以非經常補助金或向鐵路公司批出物業發展權的形式提供財務支援，以便推展沙中線項目。一些委員亦認為，由於九廣鐵路公司較早前曾承諾自行出資建造整項沙中線工程，故政府無需就該項目向港鐵公司提供財務支援。

(b) 落實沙中線

沙中線應加快一次過而非分期落實，以滿足市民的交通需要。

(c) 沙中線的走線

政府當局應說明取消在慈雲山設地底站的建議的理據，以及為黃埔及慈雲山區居民提供鐵路服務的具體建議。

(d) 擬建的鑽石山車廠

鑒於在九龍灣及大圍已設置兩間車廠，以及擬建的鑽石山車廠對周圍環境及附近歷史建築物所造成的影響，政府當局應檢討是否需要在鑽石山興建沙中線車廠。

(e) 銅鑼灣北站

應保留銅鑼灣北站，以應付乘客不斷增加的交通需求。

(f) 中環南站

應在有關工程項目下一次過興建中環南站。

(g) 啟德站

啟德站與九龍城舊區之間應設有行人通道。

7. 小組委員會要求政府當局提供資料，說明九龍灣及大圍車廠現有的容量及使用率，以及在鑽石山另建車廠的理據。小組委員會亦要求政府當局在規劃及落實沙中線項目時，諮詢相關的區議會及區內居民。此外，小組委員會亦要求港鐵公司提供有關興建連接黃埔區的觀塘線延線的時間表，以及重新考慮有否需要興建連接慈雲山的鐵路線。

8. 小組委員會亦察悉，其他公共交通業界關注落實沙中線後對其生意的影響。

9. 當局曾在2008年3月27日的小組委員會會議上，就擬議沙中線項目設計和地盤勘測工作的撥款建議諮詢委員。委員表達了以下的意見和關注——

(a) 融資安排

一些委員認為，由於政府將會承擔落實沙中線的成本，故應在釐定沙中線票價水平方面有發言權。他們關注如何釐定服務經營費的款額以及政府與港鐵公司攤分來自沙中線的實際收入的比例。

(b) 鐵路項目的財務支援政策

一些委員關注到政府資助鐵路項目的政策不一致，例如政府在興建沙中線時採用"服務經營權"模式，而在興建南港島線時，則以物業發展權的方式向港鐵公司提供財政資助，以填補興建南港島線的資金差額。

(c) 鑽石山沙中線車廠

一些委員關注到鑽石山沙中線車廠上蓋的物業發展，將產生屏風效應，影響鄰近的居民，而車廠或會為居民帶來噪音滋擾，並對毗鄰的文物構築物造成損害。陳婉嫻議員質疑為何沙中線車廠須建於面積約為7.2公頃那麼大片的土地上，以致區內的3幢文物建築受到影響。

(d) 興建車站

小組委員會非常關注沙中線項目的中環南站會押後興建，而慈雲山站及銅鑼灣北站則放棄興建。小組委員會促請政府當局增建行人設施及加強公共交通服務，以改善慈雲山的交通情況，並為慈雲山區與鐵路走廊提供足夠的運輸連繫。

(e) 工程項目的落實時間表

一些委員促請政府加快沙中線的規劃，爭取沙中線的兩個線段可分別於2015年及2019年之前完工。此外，亦有委員建議該兩個線段(即大圍至紅磡段及過海段)應一併興建。

10. 小組委員會在2009年3月31日的會議上進一步討論沙中線項目時，委員提出了以下的主要關注事項——

(a) 分階段落實沙中線

一些委員認為沙中線工程不應分兩個階段興建，導致前後有4年的差距，這樣可能令紅磡站成為樽頸。政府當局解釋，完工時間不同(即大圍至紅磡段預計於2015年完工而餘下線段則於2019年完工)實屬無可避免，因為後者涉及過海段，建造工程較為複雜。

(b) 加強行人接駁

鑒於在慈雲山設站已證實並不可行，一些委員認為當局應改善慈雲山區의 行人設施，以方便居民前往鑽石山站。政府當局表示已就慈雲山區建造行人天橋系統制訂若干詳細建議，並承諾會就有關建議諮詢區內人士。

(c) 保存大磡村舊址的3幢已評級文物建築

小組委員會察悉，市民一項主要的關注是位於大磡村舊址的沙中線車廠上蓋的規劃發展，以及如何保存該處3幢已評級的文物建築¹。政府當局表示現正進行詳細的研究，探討如何令這些文物建築融入沙中線車廠上蓋和附近的未來發展中。政府當局承諾就此事宜進一步徵詢黃大仙區議會的意見。

(d) 土瓜灣站的選址

一些委員詢問政府當局會否考慮居民提出土瓜灣站設於宋王臺公園一帶的要求。政府當局表示，港鐵公司仍在研究和規劃沙中線的走線和鐵路車站的位置，有關的要求會考慮在內。港鐵公司同意，車站出入口的位置應盡量方便乘客使用鐵路，以便設置便利的行人連接通道與附近的住宅區連接起來。

¹ 該3幢已評級的文物建築是機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓。

11. 政府當局及港鐵公司在2010年11月4日的小組委員會會議上，向委員簡介沙中線項目的進展情況，並於2010年12月6日及2011年1月7日的小組委員會會議上，就沙中線前期鐵路工程和非鐵路工程的撥款申請諮詢委員。政府當局建議擴建金鐘站成為一個綜合車站，安排站中的沙中線及南港島線(東段)工程同時興建。此外，亦建議興建新的何文田站作為一個綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，方便乘客轉乘。為配合南港島線(東段)預計於2011年動工、2015年啟用的時間表，金鐘站沙中線部分必須早於沙中線主體工程動工興建。同樣地，何文田站必須早於沙中線主體工程前興建，以配合觀塘線延線預計於2011年動工、2015年啟用的時間表。沙中線前期非鐵路工程包括紅磡國際郵件中心的重置工程及部份夏慤花園和部份香港公園的重置工程。小組委員會委員提出以下的主要關注事項——

(a) 政府支付港鐵公司的間接費用

小組委員會委員察悉，間接費用有關比率建議定為所進行的工程實際開支的16.5%。部分委員關注，間接費用涉及的金額預計高達100億元。政府當局解釋，採用這個比率是參考政府與港鐵公司在2003年達成的協議；根據該協議，若政府委託對方進行土木工程項目，須向對方支付所進行工程款額的16.5%，作為間接費用，以進行工程的設計、施工階段監督、合約管理及相關保險費用。政府當局會進一步委聘獨立顧問，協助審核沙中線項目的間接費用比率是否合理。由於獨立顧問進行的審核於2012年才完成，政府當局暫時採用16.5%的比率以計算間接費用。政府當局表示會根據該項目最終釐定的間接費用比率，在2012年提請財委會批准撥款以進行沙中線餘下鐵路及非鐵路工程時，調整該間接費用比率。

(b) 土瓜灣站的地點

小組委員會委員對更改土瓜灣站地點一事表示關注。政府當局解釋，修訂後的鐵路走線，令服務覆蓋土瓜灣及九龍城內人口更稠密的地方，有利這些地區的更新發展。

立法會質詢

12. 陳克勤議員在2011年7月6日立法會會議席上，就沙田至中環線項目時間表提出質詢。李慧琼議員在2011年5月18日立法會會議席上，就法庭的環境影響評估裁決對各鐵路項目的影響提出質詢。有關質詢及政府當局的答覆載於**附錄II**，供委員參閱。

最新發展

13. 政府當局建議於2012年3月2日的小組委員會會議上匯報沙中線項目的最新進展情況。

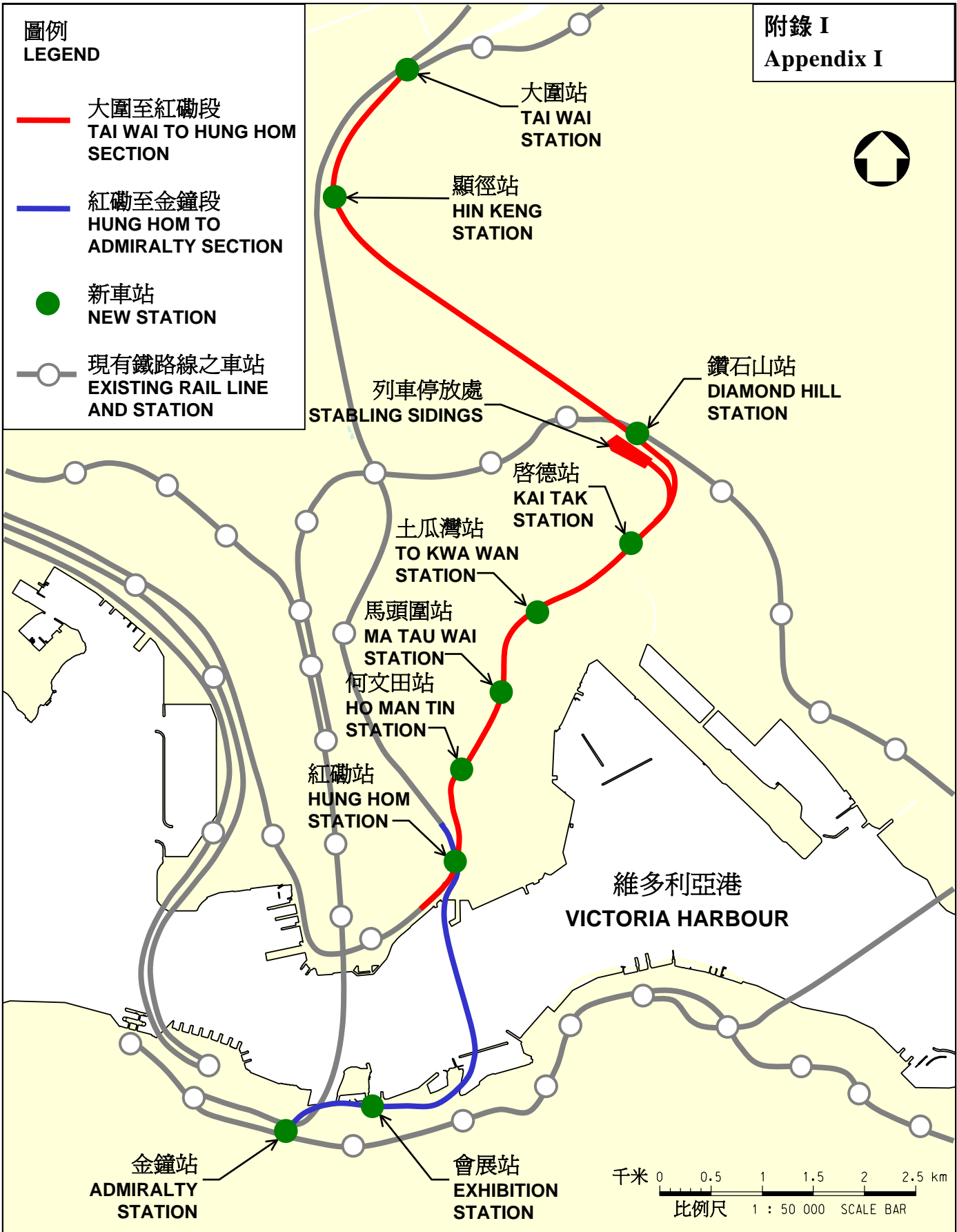
相關文件

14. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月28日

圖例
LEGEND

- 大圍至紅磡段
TAI WAI TO HUNG HOM SECTION
- 紅磡至金鐘段
HUNG HOM TO ADMIRALTY SECTION
- 新車站
NEW STATION
- 現有鐵路線之車站
EXISTING RAIL LINE AND STATION



圖則名稱 drawing title

擬建之沙田至中環線的走線
**PROPOSED ALIGNMENT OF
THE SHATIN TO CENTRAL LINK**

HRWSCL003-SK0192

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0192

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A4 210X297

新聞公報

簡體版 | English | 寄信朋友 | 政府新聞網

立法會十六題：沙田至中環線項目時間表

以下是今日（七月六日）在立法會會議上陳克勤議員的提問和署理運輸及房屋局局長邱誠武的書面答覆：

問題：

按香港鐵路有限公司（港鐵公司）的原訂計劃，沙田至中環線（沙中線）「大圍至紅磡段」可於二〇一八年通車，「紅磡至金鐘段」則於二〇二〇年通車，但受港珠澳大橋本地工程的環境評估報告的訴訟影響，港鐵公司早前撤回三份沙中線的環境評估報告，運輸及房屋局局長較早前在答覆本會議員的質詢時表示，沙中線項目的時間表會否受到影響仍有很多未知之數。就此，政府可否告知本會：

（一）鑑於有報道指，現時東鐵線、馬鞍山線及大圍站和九龍塘站這兩個主要轉車站已十分擠迫，當局是否知悉，港鐵公司有否評估，由現時直至沙中線按原訂計劃通車前，使用該兩條支線及兩個轉車站的乘客數目，分別將會增加多少；有否評估沙中線每延遲一年通車會對該兩條支線和兩個主要轉車站的擠迫情況有何影響；

（二）會否成立由各有關的政府部門、港鐵公司及其他公共交通機構組成的專責小組，研究若沙中線延遲通車，如何在沙中線通車前協調及調派不同的交通工具，以應付市民的交通需求；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

（三）鑑於港鐵公司曾經表示，沙中線及東鐵線興建月台幕門的工程將會一併進行，當局是否知悉，港鐵公司現時會否因應沙中線有可能延期通車，而改為將該兩項工程分開進行，優先籌劃興建東鐵線的月台幕門；若會，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

沙田至中環線（沙中線）全長 1 7 公里，香港鐵路有限公司（港鐵公司）會因應沙中線沿途不同地區的環境所採用的設計及施工程序而作出適當的環境紓緩措施，所以把不同地段的環評及紓緩措施分別載於三份環評報告內。但鑑於法庭就港珠澳大橋本地工程（大橋本地工程）環評報告的裁決，港鐵公司為審慎起見，在今年四月二十一日決定撤回該三份環評報告，以重新檢視報告內容。

我們的原訂計劃是在二〇一二年年初完成法定諮詢程序及法定環評程序，然後呈交行政會議考慮授權推展有關項目，以期在二〇一二年開始施工，並在二〇一八年完成大圍至紅磡段及於二〇二〇年完成紅磡至金鐘段。但由於我們需要按法庭就大橋本地工程環評報告作出的裁決，重新檢視和準備沙中線的三份環評報告內容，如這工作需時，而我們不能在本年內完成，則原訂計劃有可能受影響。

我們在現階段難以估計重新檢視沙中線這三份環評報告所需時間，我們和港鐵公司正仔細研究高等法院就大橋本地工程司法覆核判辭中對環評所定的新要求，及如何在工程的環評程序中達到該些要求，並就這方面的意見和環境保護署商討。我們須待清晰理解判詞要求的處理方法後，才可評估如何處理受影響的沙中線三份環評報告、其複雜程度及所需時間。屆時，我們才可評估沙中線的時間表是否受到延誤。

以下是我們按分項問題的回覆：


(一) 東鐵線及馬鞍山線目前最繁忙的部分，分別為大圍至九龍塘段及車公廟至大圍段。在二〇一〇年，這兩條鐵路線早上繁忙時間的乘客數字，分別為56 400及14 400人次。我們估計，二〇一八年沙中線「大圍至紅磡段」通車前，大圍至九龍塘段及車公廟至大圍段繁忙時間乘客數字的累積增幅約為7%，而在二〇二〇年「紅磡至金鐘段」通車前，大圍至九龍塘段會有約2%的進一步增幅，車公廟至大圍段則變動不大。有關使用九龍塘站及大圍站的乘客數字，目前繁忙時間的使用量分別為48 600及33 600人次，包括出入車站的乘客及在站內轉車的乘客。我們估計，二〇一八年沙中線「大圍至紅磡段」通車前，早上繁忙時間使用這兩個車站的乘客，累積增幅分別為約1 7%及約6%。二〇二〇年沙中線「紅磡至金鐘段」通車前，使用這兩個車站乘客的數字將大致維持不變。

(二) 沙中線於二〇二〇年全面通車前，東鐵線及馬鞍山線的設計容量足以應付上述估計的乘客量增幅。現階段爭取沙中線在二〇一二年動工及在二〇二〇年全線通車依然是我們的目標。但沙中線項目的時間表是否受影響，在現階段還有很多未知之數。我們會密切監察東鐵線及馬鞍山線的乘客量，並視乎實際情況，研究一旦沙中線遲於二〇二〇年全線通車，屆時是否需要實行紓緩措施。事實上，港鐵公司為每條鐵路線訂定服務時間表時，已考慮乘客的交通模式，以及不同地區和車站的乘客量。運輸署會審核港鐵公司定期就服務表現提交的報告，亦會進行實地調查及視察，以確保鐵路服務符合乘客的需求。如有需要，運輸署會促請港鐵公司在不超乎運作系統（例如訊號系統和路軌）的限制下，按乘客需求的變動，調整服務安排。

(三) 東鐵線車站加裝自動月台閘門與沙中線工程同步進行，是解決自動月台閘門問題的一個合理方案。根據現時沙中線項目的進度，我們的目標仍然是在二〇一二年內動工，但這時間表是否受影響，在現階段還有很多未知之數。我們會密切監察整個項目的進度，如有需要會就時間表及相關問題適時作出檢討。

完

2011年7月6日（星期三）
香港時間17時12分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

新聞公報

簡體版 | English | 寄信朋友 | 政府新聞網

立法會二題：法庭環評裁決對各鐵路項目的影響

以下為今日（五月十八日）在立法會會議上李慧琼議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的答覆：

問題：

港珠澳大橋的主橋工程已經展開。然而，高等法院上月裁定該項目在香港境內的工程的環境評估（下稱「環評」）報告不合法例規定，要求環境保護署署長撤回該等工程的環境許可證。有報道指出，該項裁決提出新的環評準則，包括要進行基線研究及採取相應的緩減措施，影響深遠。報道又指出，事件引起連鎖效應，香港鐵路有限公司已主動撤回三份沙田至中環線（下稱「沙中線」）工程的環評報告，至於多個環評報告已獲批但尚未動工的基建工程項目（包括南港島線（東段）和觀塘線延線），亦可能受到波及。就此，政府可否告知本會，為免沙中線、南港島線（東段）和觀塘線延線的相關環評報告受到挑戰，政府會否參照是次法庭裁決，為該等基建工程進行基線研究及採取相應的緩減措施；若會，詳情為何；預計各項工程所受到的阻延程度為何；通車日期是否要押後；以及造價會否上升；若不會進行研究及採取措施，原因為何？

答覆：

主席：

今年四月十八日高等法院就港珠澳大橋香港接線及香港口岸工程（「大橋本地工程」）的環境影響評估報告的司法覆核案件作出裁決，未有接納尋求司法覆核申請所提出的七項質疑中的其中六項。但判決指出，經考慮了《環境影響評估條例》（《條例》）的目的後，認為大橋本地工程的環境評估報告（環評報告）除了評估工程項目實施後會對整體環境帶來的累積影響外，沒有就工程的獨立影響作出評估（「基線評估」），以及提出相關的紓緩措施，以讓環保署考慮有關的影響已否減至最低，故判司法覆核申請人勝訴，香港接線及香港口岸工程的環評報告和環境許可證亦被撤銷。

我希望藉此機會指出，當局一向是以仔細、嚴謹的態度進行環境評估（環評）工作，港珠澳大橋本地工程的環評工作當然也不例外。自從《條例》實施以來，我們理解條例的要求和準則，是以估算工程項目完成後對將來整體環境帶來的累積影響，會否符合法定的環境標準，作為審批的基礎。一直以來，我們均依照條例、條例下的《環境影響評估程序的技術備忘錄》（《技術備忘錄》），及有關項目經公眾諮詢才確定的環評研究概要，進行有關的環境影響評估研究，並按條例向環境保護署署長（環保署署長）提交有關的環評報告。事實上，作為項目倡議人，我們一向的理解是《條例》及《技術備忘錄》中並沒有明文規定需要在環評報告中提供法庭裁決所要求的「基線評估」，因此我們在提交的環評報告中並未有包括有關評估。至於要求工程倡議人盡量引入紓緩措施，亦一向是政府工程整體規劃及環境保護的原則。雖然我們未有在大橋本地工程環評報告中提供法庭裁決所要求的「基線評估」，但我們一直就項目對環境的影響提出適當及可行的紓緩措施，以盡量回應市民的關注。此外，所有按條例作出的申請，每一步驟都在環保署網頁上公開展示，讓公眾和環境諮詢委員會在不同階段參與，大橋本地工程的環評工作同樣是在這樣公開透明的程序中進行。

大橋本地工程環評報告的司法覆核裁決對其他正在進行環評工作的工程會帶來影響。就鐵路項目而言，最受影響的是沙田至中環（沙中線）這

個鐵路項目。香港鐵路有限公司（港鐵公司）為審慎起見，在今年四月二十一日決定撤回沙中線三份已提交給環境保護署（環保署）考慮的環評報告，重新檢視報告內容。

由於高等法院的裁決涉及《條例》的重要法律觀點，以及對《條例》執行原則有重大影響，環保署在徵詢法律意見及深入考慮和研究所有有關因素後，決定就裁決提出上訴。但上訴需時，為了可以繼續推展沙中線，我們在環保署署長提出上訴的同時，會重新檢視有關工程的環評報告或環評工作，並按裁決及程序準備和提交有關報告，以期可以盡快展開有關工程。重新檢視和準備沙中線的環評報告將會對這個項目的推展時間表帶來不明朗因素。

沙中線為一條全港策略性鐵路項目，鐵路落成後，往來九龍東、新界東和港島區的乘客，可大幅節省交通時間、可紓緩九龍市區和港島現有多條鐵路線的擠迫情況、減輕現有道路網的交通擠塞和環境問題，以及推動一些舊區例如土瓜灣和九龍城區的重建發展。由於沙中線全長十七公里，跨越港九新界多個人口稠密的區域，包括沙田、黃大仙、九龍城、灣仔和中區等，其施工及運作都會對有關區域帶來環境上的改變，所以必須小心評估有關影響。港鐵公司已完成三份沙中線的環評報告，並早於二月二十一日已向環保署提交該三份報告。但鑑於法庭就大橋本地工程環評報告的裁決，港鐵公司為審慎起見，在今年四月二十一日決定撤回該三份環評報告，以重新檢視報告內容。

自行政會議於二〇〇八年同意推展沙中線後，我們開始進行全面而詳細公眾諮詢工作。我們曾諮詢的各級議會、團體及居民，他們普遍支持和歡迎沙中線項目工程計劃，並促請政府盡快進行這項工程計劃。我們在二〇一〇年十一月底把沙中線工程項目根據鐵路條例刊憲，目前正處於法定諮詢階段。多個沙中線的前期工程及保護工程已分別在二〇一〇年及二〇一一年獲立法會撥款，並已動工。

沙中線鐵路項目的詳細設計原本進展甚為良好，相關的環評報告已完成並已提交環保署。全長十七公里的沙中線從大圍經九龍多個人口稠密的地區，之後在紅磡車站經維多利亞港，並以金鐘為終點站。港鐵公司會因應沙中線沿途不同地區的環境所採用的設計及施工程序而作出適當的環境紓緩措施，所以把不同地段的環評及紓緩措施分別載於三份環評報告內。第一份報告涵蓋大圍至紅磡段，第二份是從旺角東至紅磡段，第三份則涵蓋紅磡至金鐘段。由於涉及的環境問題複雜及多個區域，這三份報告分別用了一年時間準備及撰寫。

我們的原訂計劃是在二〇一二年年初完成法定諮詢程序及法定環評程序，然後呈交行政會議考慮授權推展有關項目，以期在二〇一二年開始施工，並在二〇一八年完成大圍至紅磡段及於二〇二〇年完成紅磡至金鐘段。但由於我們需要按法庭就大橋本地工程環評報告作出的裁決，重新檢視沙中線的三份環評報告內容，沙中線項目的時間表是否受影響，在現階段還有很多未知之數。

我們在現階段難以估計重新檢視沙中線這三份環評報告所須時間，我們和港鐵公司正仔細研究高等法院就大橋本地工程司法覆核判辭中對環評所定的新要求，及如何在工程的環評程序中達到該些要求，並就這方面的意見和環保署商討。我們須待清晰理解判詞要求的處理方法後，才可評估如何處理受影響的沙中線三份環評報告、其複雜程度及所需時間。屆時，我們才可評估沙中線的時間表是否受到延誤。

我們估計受影響的工程所牽涉的環評工作本身越複雜，重新檢視環評報告所須時間可能越長；工程的準備工作越成熟，距離原訂動工時間越近，則容許重新檢視環評報告的時間越短，工程受延誤的風險越高。以沙中線而言，工程所牽涉的環評工作本身十分複雜，但環評工作及其他準備工作本來進度理想，我們原訂的計劃是於明年初完成法定諮詢程序和法定

環評程序，再把工程項目呈交行政會議考慮授權進行，以期二〇一二年動工。如重新檢視和準備環評報告工作需時，而我們不能在本年內完成，則原訂計劃亦有可能受影響。

假如沙中線受到延誤，預料建築費用會可能因而有所增加，但現階段難以評估有關影響。


至於觀塘線延線及南港島線（東段）這兩個鐵路項目的環境許可證，環保署署長已分別於二〇一〇年九月及二〇一〇年十二月批出。大橋本地工程司法覆核案件中，法庭只就大橋本地工程的環境評估及環境許可證作出裁決，並未有觸及這兩項鐵路。我們認為這兩個鐵路項目的環境評估及環境許可證仍然合法及有效。現時南港島線（東段）及觀塘線延線的鐵路設計中已包括多項緩減措施，以回應市民對進一步減低影響環境的訴求。九龍城、紅磡區及南區市民一直渴望觀塘線延線及南港島線（東段）工程能早日動工，當區區議會亦一直促請當局盡早落實這兩鐵路項目。

我們已於去年十一月，獲行政會議批准進行觀塘線延線及南港島線（東段）的鐵路方案。此外，立法會財務委員會在本年四月十五日批准這兩項鐵路的主要基建工程所需的撥款，行政會議亦已批准有關的財務安排。由於這兩項目的環評報告及環境許可証是合法是有效的，而我們已完成推展這兩項鐵路工程所須的法定、行政及撥款程序，港鐵公司會如期動工，以回應社會的訴求。

當局一向以仔細和嚴謹的態度進行環境評估工作，亦致力爭取各項鐵路項目盡早動工，以滿足社會的需要。雖然沙中線的環評工作在現階段面對很多不明朗的因素，但我們會盡力按裁決及程序處理沙中線的環評工作，力求減低對工程時間表及造價可能造成的影響。

完

2011年5月18日（星期三）
香港時間15時19分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

沙田至中環線

相關文件一覽表

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2007年 7月16日	鐵路事宜小組 委員會	政府當局就沙田至中環線的進展提供的文件	CB(1)2058/06-07(01) http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0716cb1-2058-1-c.pdf
		會議紀要	CB(1)2454/06-07 http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd070716.pdf
2008年 3月27日	鐵路事宜小組 委員會	有關沙田至中環線及地鐵觀塘線延線的立法會參考資料摘要	THB(T)CR 10/1016/99 http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp-thbtr10101699-c.pdf
		政府當局就沙田至中環線設計工作的撥款申請提供的文件	CB(1)1036/07-08(03) http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0327cb1-1036-3-c.pdf
		會議紀要	CB(1)1374/07-08 http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd080327.pdf
2009年 3月11日	立法會會議	李慧琼議員就基建工程對土瓜灣及馬頭角地區影響提出的質詢	http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/counmtg/hansard/cm0311-translate-c.pdf
2009年 3月31日	鐵路事宜小組 委員會	政府當局就沙田至中環線的最新進展提供的文件	CB(1)1137/08-09(05) http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0331cb1-1137-5-c.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	CB(1)1544/08-09 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20090331.pdf
2009年 10月28日	立法會會議	涂謹申議員就啟德發展區興建沙田至中環線提出的質詢	http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm1028-translate-c.pdf
2009年 11月18日	立法會會議	葉劉淑儀議員就沙田至中環線臨時支援設施提出的質詢	http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm1118-translate-c.pdf
2010年 1月20日	立法會會議	李慧琼議員就沙田至中環線臨時支援工地提出的質詢	http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/hansard/cm0120-translate-c.pdf
2010年 6月4日	鐵路事宜小組 委員會	政府當局就灣仔發展計劃第二期內沙田至中環線保護工程的撥款申請提供的文件	CB(1)2088/09-10(02) http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0604cb1-2088-2-c.pdf
		會議紀要	CB(1)2844/09-10 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20100604.pdf
2010年 11月4日	鐵路事宜小組 委員會	政府當局就沙田至中環線的進度提供的文件	CB(1)277/10-11(01) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1104cb1-277-1-c.pdf
		會議紀要	CB(1)1068/10-11 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20101104.pdf
2010年 12月6日	鐵路事宜小組 委員會	政府當局就沙田至中環線——前期工程的撥款申請提供的文件	CB(1)603/10-11(01) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1206cb1-603-1-c.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	CB(1)1161/10-11 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20101206.pdf
2011年 1月7日	鐵路事宜小組 委員會	政府當局就沙田至中環線——前期工程的撥款申請提供的補充資料文件	CB(1)987/10-11(01) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0107cb1-987-1-c.pdf
		會議紀要	CB(1)1547/10-11 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20110107.pdf
2011年 5月18日	立法會會議	李慧琼議員就法庭環評裁決對各鐵路項目的影響提出的質詢	http://www.info.gov.hk/gia/general/201105/18/P201105180191.htm
2011年 7月6日	立法會會議	陳克勤議員就沙田至中環線項目時間表提出的質詢	http://www.info.gov.hk/gia/general/201107/06/P201107060181.htm

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月28日