

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)263/10-11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 2010年11月4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。政府當局擬在2010年內完成諮詢工作，以期在2011年根據《鐵路條例》(第519章)把沙中線的工程計劃刊登憲報，並於2012年展開建造工程。

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政支援，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政支援。

(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聯繫。

(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. 小組委員會對上一次在2009年3月31日的會議上討論沙中線項目時，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的行人設施，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定若干詳細建議，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

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。

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。

立法會質詢

11. 李慧琼議員在2010年1月20日的立法會會議席上，就沙中線項目臨時支援工地提出質詢，並於2009年3月11日就基建工程對土瓜灣及馬頭角地區的影響提出質詢。葉劉淑儀議員在2009年11月18日的立法會會議席上，就沙中線臨時支援設施提出質詢。涂謹申議員亦在2009年10月28日的立法會會議席上，就啟德發展區興建沙中線提出質詢。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

12. 政府當局擬於2010年11月4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

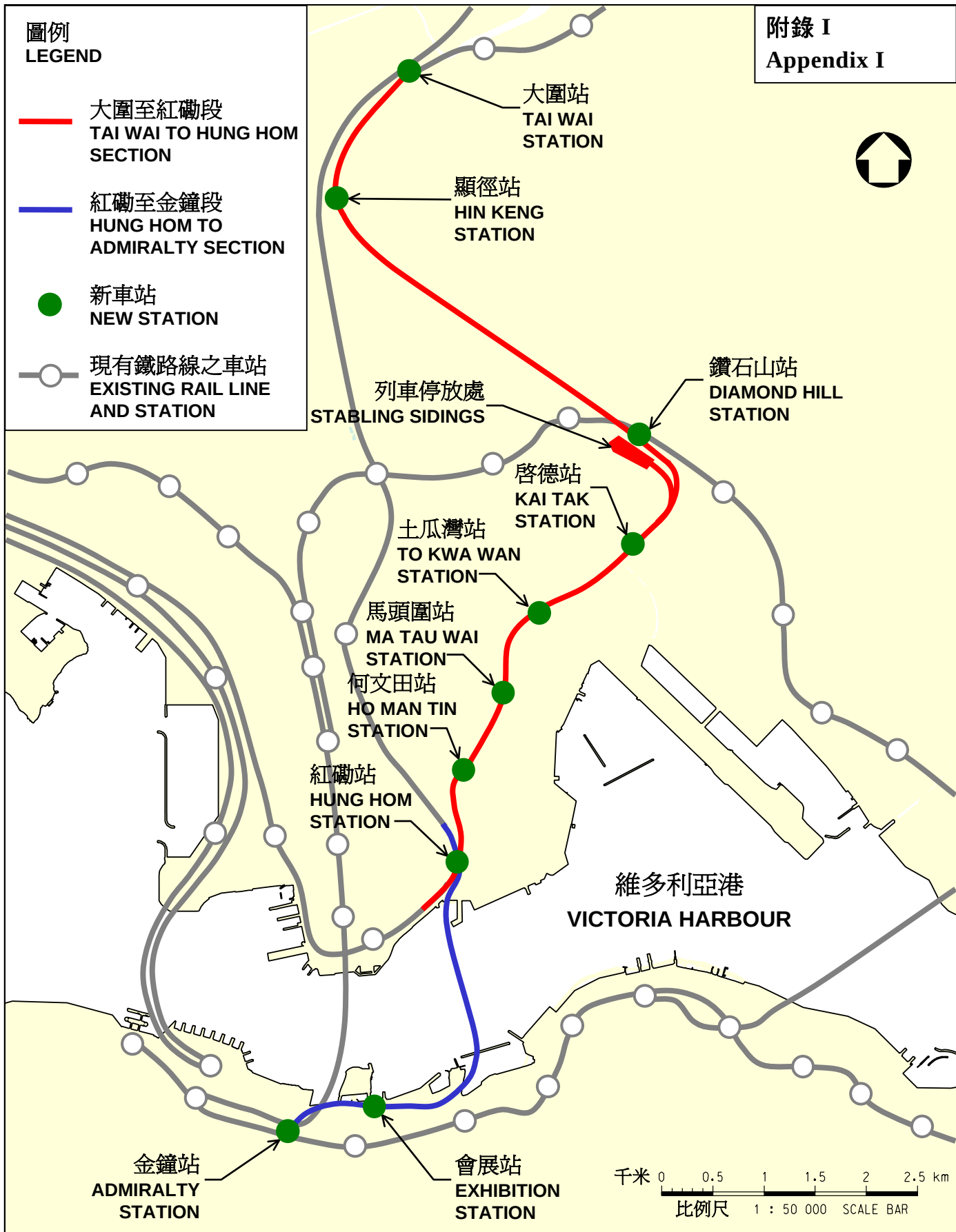
13. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年11月1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

附錄 I
Appendix I



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

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

沙田至中環線

12. 李慧琼議員：主席，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)於去年5月21日向九龍城區議會發出沙田至中環線(“沙中線”)工程有關九龍城段的諮詢文件，建議在啟德發展區內設置臨時支援工地(“支援工地”)。支援工地的面積預計約20公頃，將用作貯存物料及設置混凝土配料、攪拌設備和碎石機。有不少在該擬議支援工地附近(翔龍灣、傲雲峰及偉恒昌新村等)的居民向本人反映，他們擔心支援工地的面積過大及設施貼近民居，將引起嚴重的噪音、空氣及交通滋擾，影響他們的生活。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述支援工地內各項設施的安排詳情為何；
- (二) 鑒於政府及港鐵公司已委託環境顧問就上述沙中線工程及其相關臨時設施的設置及運作進行詳細的環境影響評估，何時完成評估報告，以及公開報告內容，以便市民就其內容發表意見；
- (三) 當局會否承諾將可能產生上述滋擾的支援工地內的設施盡量安排遠離民居；若會，詳情為何；若否，原因為何；有何新的具體措施減低沙中線工程進行期間對區內居民的滋擾；及
- (四) 會否因應區內居民的要求，重新檢討支援工地的面積；若會，詳情如何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，現時政府及港鐵公司正在進行進一步的規劃和設計工作，處理一些鐵路工程的細節，當中包括如何設置施工時的必要臨時支援設施，如混凝土廠、碎石場、泥石貯存區及躉船轉運站等。

就有關設置上述設施的分項質詢，我現答覆如下：

(一)及(二)

建造沙中線的地下鐵路隧道及車站工程，須處理大量從地下掘出的泥石。我們建議在啟德發展區內設置泥石貯存區、碎石場、混凝土廠和躉船轉運站等支援工地，目的是以最有效及最環保的方法來處理這些泥石。有了這些設施，泥石可在

貯存區臨時存放及分類。經篩選後適合的石料可運送至混凝土廠，作為原料以生產工程所需的混凝土；而適用的泥土則可作填料回填車站和隧道完成後附近的地方；至於不適用的沙泥，也可以經過最短的路線運往躉船轉運站，經海路運至指定的處置地點。這樣的安排不但可以令建築廢料循環再用，減少浪費及污染，同時也可把泥石運輸對整體的環境及交通的影響減至最低。

港鐵公司建議將臨時泥石貯存區、碎石場及混凝土廠設置在擬建的啟德站及土瓜灣站之間。這地點位處啟德發展區內的中央位置，與馬頭角、土瓜灣、新蒲崗及觀塘各區的民居均有一定距離。

政府及港鐵公司明白市民及議員們十分關注啟德發展區內臨時設施的設置及運作，會對環境產生的不良影響，因此已委託了環境顧問就這項鐵路工程及其相關臨時設施的設置及運作進行詳細的環境影響評估。事實上，沙中線項目的環境評估已於2008年下旬展開，就鐵路工程本身及其相關支援設施可能產生的噪音、空氣、水質及廢物污染等進行了詳細研究，並提出相應的緩減措施。當評估在2010年上半年完成後，港鐵公司會把評估報告提交有關當局審核，並會公開給市民查閱，並就其內容發表意見，也會諮詢有關區議會的意見，其後更要經環境保護署審核，獲得環境許可證後才可以動工。這些臨時設施會受嚴格的《環境影響評估條例》規管，盡量減輕這些設施對當地居民及區內環境的影響。

- (三) 政府承諾會採取一切可行的方法把臨時支援設施對區內居民可能產生的滋擾減至最低。但是，由於沙中線建議的走線經過人口稠密的已發展區，可供考慮用作上述支援設施的選址十分有限。假如把這些支援設施設置在其他偏遠地區，會增加香港整體的道路交通負荷及環境污染，對沙中線工程進度也會有影響。在平衡各項利弊後，政府初步支持在啟德發展區內設置該等支援工地，主要是因為該地點靠近沙中線的車站和隧道，掘出的泥石可以用最短的路程送到該處分類和處理，生產出的混凝土也可以迅速運到工地使用，這樣的安排可有效地減低處理沙中線工程物料而引起的環境及交通問題。

我們在去年5月的九龍城區議會會議及6月至7月的公眾諮詢大會上，已經介紹了支援工地的建議及位置。去年9月18日，路政署、九龍城民政事務處、港鐵公司與一批九龍城區議員、區內居民及關注組代表，亦曾到過青衣現有的混凝土廠和柴灣躉船轉運站參觀，瞭解這些設施的實際運作，以及對周邊環境的影響。對此，居民代表發表了很多意見，就他們提出的理由及關注，我們都慎重地考慮過，但適合用作支援設施的土地實在十分難求，要把支援設施安排在更遠離民居的地方將會十分困難。

- (四) 現時，建議設在啟德發展區內的沙中線支援工地面積約20公頃，是依循善用土地及佔用最小工地面積為原則而計算出來。由於沙中線鐵路工程龐大，產生的泥石量多，亦需要大量的混凝土來興建車站及隧道，故此須有這樣的土地面積。但是，隨着工程的進行，所佔用的支援工地面積會逐步減少。政府及港鐵公司亦會因應啟德發展的最新情況及區內居民的要求，不時檢討支援工地的面積。在可行的情況下，會盡快把支援工地的面積減少。

基建工程對土瓜灣及馬頭角地區的影響

19. 李慧琼議員：主席，據悉，有不少大型基建工程(包括啟德發展計劃、中九龍幹線、沙田至中環鐵路線(“沙中線”))的部分相關工程將會相繼於土瓜灣及馬頭角地區展開。由於有關工程的施工地點與民居十分接近，而且工程會涉及填海，預計施工期間會有大量泥頭車進出該等地區，工程所產生的噪音和空氣污染問題將對翔龍灣和偉恆昌新邨的居民，以及附近學校和民居造成很大影響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局將會實施甚麼措施，以緩減有關工程所產生的噪音問題；
- (二) 是否知悉，在有關工程施工期間，平均每天將會有多少架次的工程車輛進出有關地盤，以及須否為配合工程而實施改道措施；若有需要，詳情為何；及
- (三) 須否把位於九龍城碼頭的巴士總站搬遷，以配合工程；若有需要，哪些巴士線將受影響，以及有關巴士線的改道措施將於何時實施？

運輸及房屋局局長：主席，政府一直十分關注基建項目對附近環境及居民的影響，並積極採取有效的措施，減低工程帶來的滋擾。此外，如果工程屬於《環境影響評估條例》(第499章)(“《環評條例》”)附表2或附表3的指定工程項目，當局須根據《環評條例》的要求，評估工程項目對環境可能構成的影響和提出所需的紓減措施，有關環境影響評估(“環評”)報告須提交予環境保護署署長審批。

由於質詢涉及發展局轄下的啟德發展計劃，以及運輸及房屋局轄下的中九龍幹線及沙中線，現綜合兩個政策局的回覆如下：

- (一) 啟德發展計劃已進入實施階段，整個發展計劃根據《環評條例》附表3擬備的環評報告已於2009年3月4日獲得批准。由於啟德發展計劃絕大部分的工程將於啟德工地內進行，報告

指出相關工程在實行若干紓減措施(例如採用低噪音機動設備、流動隔音屏障)後，工程對土瓜灣及馬頭角的噪音影響將會較為輕微。啟德發展計劃的部分項目屬《環評條例》附表2所列的指定工程項目，當局會根據《環評條例》的要求，實行所需的紓減措施。

至於現正進行初步設計的中九龍幹線及沙中線，兩項工程均屬《環評條例》附表2所列的指定工程項目，路政署及港鐵公司現正按照《環評條例》的要求分別為兩項工程進行環評研究，研究會包括檢視工程建造期間須實施的噪音紓減措施。路政署及港鐵公司稍後會向環境保護署署長分別提交環評報告，並會與有關的區議會及地區人士磋商，盡力協調及完善工程的方案及施工安排。

為免影響地面的樓宇，中九龍幹線中段會以深層鑽挖式隧道興建，工程帶來的噪音有限。在幹線東端，由於隧道大致位於土層，離地面較淺，須採用“明挖回填”方式建造。就這段隧道來說，路政署正研究採用先建隧道頂部的明挖回填方法的可行性，藉建成的隧道頂部盡量阻隔建造隧道其餘部分產生的噪音。至於沙中線，大部分都是建於地底，除了車站及其出入口等設施外，當局亦會盡量使用隧道鑽挖方式建造。總括來說，我們會致力減少明挖回填地盤的面積，以減低噪音影響。

- (二) 就啟德發展計劃而言，當局會具體研究工程車輛的流量。初步評估顯示，由於啟德發展的工程將集中於舊啟德機場內進行，大部分的工程車輛將途經主要的道路例如太子道東及啟福道等進出工地，因此對土瓜灣及馬頭角等地區影響輕微。

至於中九龍幹線及沙中線方面，如上所述，路政署正進行工程的初步設計及環評研究，當中包括研究工程車輛流量。該署亦正考慮由海路運送隧道工程物料的可行性，希望可以減少所需的工程車輛數目。

以上3個基建項目施工期間，難免需要在不同階段實施不同的臨時交通措施，當局會進行交通影響評估，以制訂具體的措施，並會與有關的區議會及地區人士保持緊密聯繫，務求把措施對周圍地區的影響減至最少。

- (三) 在中九龍幹線東端建造期間，目前近九龍城渡輪碼頭的公共交通交匯處(“交匯處”)將會暫時封閉，我們會在現有交匯處旁，設立一個臨時交匯處，供現有巴士線使用。東端隧道工程完成後，交匯處將會在原址重置，有關的巴士線亦將於該處繼續服務。

按照現時的工程規劃，啟德發展計劃及沙中線將不會影響該交匯處。

沙田至中環線

17. 葉劉淑儀議員：主席，本人得悉，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”) 在沙田至中環線(“沙中線”)工程進行期間，計劃在海心公園旁及啟德發展區內興建大型的臨時混凝土廠、泥石儲存庫、碎石設施及躉船轉運站，當中躉船轉運站與附近民居只有約300米的距離。此外，政府就啟德發展計劃將進行多項工程(包括啟德城中心、郵輪碼頭及都會公園等)，以及將在啟德發展區範圍內興建的中九龍幹線九龍灣段工程。就此，政府可否告知本會，各相關政府部門會否與港鐵公司溝通及協調，安排啟德發展區範圍內的工程項目利用沙中線工程的臨時支援設施，以盡量減少對區內居民及環境的影響？

運輸及房屋局局長：主席，我們建議在海心公園旁及啟德發展區內設置臨時泥石儲存區、混凝土廠和躉船轉運站等設施，目的就是以最有效及最環保的方法，來處理建造沙中線及觀塘線延線的鐵路隧道及車站時所產生大量的泥石。有了這些設施，泥石可在儲存區臨時存放及分類。經篩選後適合的石料可運送至混凝土廠，用作生產混凝土的原料，而泥土則可作車站和隧道完成後附近地方回填之用。至於不適用或用剩的石塊與沙泥，我們會用最短的路線運送該等物料往躉船轉運站，經海路運至指定的處置地點。這樣的安排不但可以減少產生建築廢料，也可把泥石運輸對附近環境及交通的影響減至最低。

我們原本亦建議在海心公園旁設置臨時躉船轉運站。在進行沙中線及觀塘線延線兩個鐵路項目的公眾諮詢期間，我們收到了不少地區團體及人士就上述臨時工程設施的關注。考慮到這些關注，我們決定不在海心公園旁設置臨時躉船轉運站。

將來觀塘線延線工程所產生的沙泥將會運往紅磡近國際郵件中心的臨時躉船轉運站，不會對周遭環境造成影響。沙中線工程的泥石將會使用舊啟德機場跑道範圍內的臨時躉船轉運站，舊啟德機場跑道的選址與最鄰近的民居有相當距離，相信躉船轉運站的運作對區內居民的影響可減至最少。

政府及港鐵公司明白市民及議員們十分關注啟德發展區內臨時設施的設置及運作，會對環境產生的不良影響，因此已委託了環境顧問就這項鐵路工程及其相關臨時設施的設置及運作進行詳細的環境影響評估並提出相應的緩解措施。環境評估報告完成後將會公開，讓市民參閱及就報告內容發表意見，其後更要經環境保護署審核，才會發出環境許可證。這些臨時設施會受嚴格的环境保護的法例規管，確保這些設施不會對當地居民及區內環境，造成傷害。

政府各相關部門及港鐵公司一直有就啟德發展區的各項工程計劃保持緊密溝通及協調，務使各項工程的落實時間表、相關的工地使用及支援設施等安排得以互相配合。

政府各相關部門亦會繼續與港鐵公司積極研究，在時間及土地限制容許的情況下，將沙中線工程項目興建的臨時支援設施，於施工期間同時支援啟德發展區範圍內的其他工程項目。但是，我們必須指出，沙中線工程項目興建的臨時支援設施，在沙中線工程施工初期，將主要應付沙中線工程項目的龐大需求，當鐵路項目工程高峰期過後，該等設施才可以兼顧其他的工程項目。路政署鐵路拓展處將會積極擔當協調的角色，促使港鐵公司與其他工務部門合作，務求減少啟德發展區內各項工程施工時對附近居民及區內環境的影響。

啟德發展區內的沙田至中環線發展項目

5. 涂謹申議員：主席，政府於本年5月就沙田至中環線鐵路（“沙中線”）工程諮詢九龍城區議會，表示沙中線土瓜灣站的位置將有更改，以及計劃將部分啟德發展區內的土地用作臨時支援工地，興建臨時混凝土廠及躉船轉運站，而混凝土廠會在擬建多用途體育館的地點上興建。按本人理解，有關當局從沒有在於本年5月以前的有關諮詢工作中透露會興建上述設施。就此，政府可否告知本會：

- （一）香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）及政府於何時構思興建上述設施；政府有否評估有關該等設施的公眾諮詢期是否足夠；當鄰近的居民反對興建上述設施時，港鐵公司及政府有否足夠時間研究及會否提出替代方案；
- （二）政府對在啟德發展區內興建上述臨時設施的建議的立場是甚麼；鑒於發展局原預訂於2013年展開多用途體育館工程，

但沙中線工程(沙田至紅磡段)於2015年才會完工，政府有否評估在現有選址興建上述設施對該體育館以至其他工程有何影響；

(三) 關於改動土瓜灣站位置的影響，除了政府早前向本人表示新車站位置“將對體育館舉行大型活動時的公眾秩序及人羣控制更為有利”外，發展局有否評估該改動會對啟德發展區內的規劃有何其他影響；及

(四) 鑒於落實改動土瓜灣站的位置後，土瓜灣站及啟德站均會靠近太子道東，政府會否加快研究落實加設單軌列車運輸連接系統以改善擬議的都會公園一帶的對外暢達程度，以及會否考慮將該系統連接沙中線；若會，預計何時可完成有關研究？

運輸及房屋局局長：主席，沙中線初步設計工作正在進行中，除了要規劃鐵路方案外，我們也要考慮如何設置施工時的必要臨時設施，例如支援工地、混凝土廠及躉船起卸點等。

沙中線的鐵路隧道及車站工程，無可避免產生大量泥石，我們建議在啟德發展區內設置臨時泥石貯存區、混凝土廠和躉船起卸點等，就是以最有效及最環保的方法來處理這些泥石。有了這些設施，泥石可在貯存區臨時存放及分類。經篩選後適合的石料可運送至混凝土廠，用作生產混凝土的原料；而泥土則可作車站和隧道完成後附近地方回填之用。至於不適用的沙泥，也可以經過最短的路線運往躉船起卸點，經海路運至指定的處置地點。這樣的安排不但可以減少產生建築廢料，也可把泥石運輸對附近環境及交通的影響減至最低。

這些臨時設施的設置及運作受環境保護條例規管，確保這些設施不會對附近居民的健康及環境，造成不良影響。此外，在啟德發展區內設置這些臨時設施，各有關部門會盡力協調，確保發展區內各項目的進程不受影響。

就有關設置上述設施的分項質詢，我現答覆如下：

(一) 沙中線項目現時仍在設計階段，政府與港鐵公司於本年6、7月間，在九龍城、土瓜灣及馬頭圍區舉辦了多場巡迴展覽和

公眾諮詢大會，聽取市民對沙中線各方面，包括上述的臨時設施的意見。

由於設置這些臨時設施需要較大的土地，而沙中線沿線均為樓宇林立的已發展市區，我們因此建議在啟德發展區設置這些設施，我們會繼續檢討及優化這些設施的設計，並會繼續與居民及區議會保持緊密溝通。

此外，正如上述，這些設施的設置及運作均受環境保護條例所規管，港鐵公司已委託環境顧問進行詳細環境影響評估，並會提出相應的緩解措施。環境影響評估報告完成後會公開，讓市民參閱並就報告內容發表意見，並要經環境保護署審核。

- (二) 就啟德發展計劃，政府已設立跨部門機制，協調各部門推展各項目，當中包括地盤平整、道路及渠務工程、郵輪碼頭、都會公園、多用途體育館及沙中線等項目，其中沙中線與多用途體育館的工程，會在互相協調下進行，我們已妥善安排兩項工程在施工時所需的工地，而沙中線項目將適時騰空相關工地以配合體育館的建造工程。故此，多用途體育館的推展時間表不會受興建沙中線影響。
- (三) 沙中線土瓜灣段原有方案於1990年代後期擬定，當時政府正進行東南九龍發展可行性研究，當中包括在啟德進行填海，以配合規劃發展。當時建議的土瓜灣走線，主要服務當時規劃中的東南九龍發展區及現有的鄰近居民。2006年年底，經廣泛公眾諮詢後，政府修訂了啟德分區計劃大綱圖，以零填海為原則，新發展區內的規劃人口亦因此大幅減少。故此，我們在規劃新鐵路線時也應作出相應的修訂。

此外，自政府於2008年3月批准港鐵公司就沙中線作進一步規劃及設計後，我們收到市民不少意見，要求修訂沙中線東南九龍段的走線，以服務更多人口的地區。

我們就更改走線及車站位置的建議進行詳細研究，結論是改動土瓜灣站的位置在技術上可行，亦預計對啟德的規劃及布局設計無須作出重大的修訂。啟德站的位置維持不變，因此

修訂不會對啟德發展計劃有影響。修訂後的鐵路走線，顧及區內現有及未來人口的發展，令服務覆蓋土瓜灣及九龍城內人口更稠密的部分，有利這些地區更新發展。

- (四) 《啟德分區計劃大綱批准圖》已將以鐵路為本的環保運輸系統，包括定軌列車，列為可能會興建的設施，目的是減少新發展區內的車輛流量。土木工程拓展署預計在2009年12月展開有關建議的可行性研究。研究範圍除包括連接區內的主要設施如沙中線、都會公園及郵輪碼頭等，亦會探索將環保運輸系統伸延以連接至鄰近地區，例如觀塘、九龍城及馬頭圍的可行性。待有初步研究結果後，土木工程拓展署會盡快諮詢區議會及有關各方的意見。

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-thbtcr10101699-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

立法會秘書處
議會事務部1
2010年11月1日