

**九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
關注沙中線工作小組
第12次會議記錄**

日期： 2014年10月16日(星期四)

時間： 下午2時30分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席： 張仁康議員

成員： 任國棟議員 (於下午2時49分出席)

黃潤昌議員

李慧琼議員, JP (於下午2時48分出席)

(於下午3時40分離席)

吳寶強議員 (於下午2時48分出席)

潘國華議員

蕭婉嫦議員, BBS, JP (於下午4時10分離席)

李蓮議員, MH (於下午4時12分離席)

鄭利明議員 (於下午4時02分離席)

潘志文議員 (於下午2時37分出席)

何顯明議員, MH

秘書： 施嘉昱先生 九龍城民政事務處行政主任(區議會)2

缺席者： 莫嘉嫻議員

蕭亮聲議員

楊振宇議員

楊永杰議員

勞超傑議員

陸勁光議員

<u>列席者</u> ：	王偉光先生	路政署高級工程師/沙中線(2)
	黎澍基先生	路政署高級工程師/沙中線(5)
	黃志恒先生	運輸署工程師/優先鐵路發展 4
	李銜華先生	香港警務處九龍城區警區交通隊主管
	胡嘉麟先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
	吳立基先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師
	陳耀聰先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師
	陳永賢先生	香港鐵路有限公司公共關係經理
	嚴鈞樂先生	九龍城民政事務助理專員

* * *

開會辭

主席歡迎各成員、部門代表及香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)代表出席會議。

2. 在開始商討議程前，主席要求成員留意，若稍後討論的事項與其物業業權、職業或投資等個人利益有所衝突，成員務必在討論前申報，以便主席考慮是否需要請有關成員於討論或表決時避席。此外，根據《九龍城區議會會議常規》(下文簡稱「《會議常規》」)第 40(5)條，常設工作小組的法定人數為不少於該工作小組全體成員人數的三分之一。由於關注沙中線工作小組有 17 名成員，如會議期間在座成員人數不足六名，他會立即中止討論。

通過上次會議記錄

3. 上次會議記錄無須修訂，獲得通過。

沙田至中環線項目進展匯報(文件第 11/14 號)

4. 主席表示，為使成員能聚焦討論沙田至中環線(下文簡稱「沙中線」)各個車站及路段的工程進度，他建議討論分(一)啟德至土瓜灣段、(二)馬頭圍站及(三)紅磡站三部分進行。在席成員未有異議。

(一) 啟德至土瓜灣段工程

5. 港鐵公司高級統籌工程師胡嘉麟先生介紹文件第 11/14 號有關「啟德至土瓜灣段」的部份。

6. 成員的意見及提問綜合如下：

- (i) 成員表示九龍城迴旋處經常出現交通擠塞，而自 2014 年第四季開始，該處將需要分階段實施臨時交通管理措施，故向港鐵公司查詢是否能開放更多行車線，以疏導交通；
- (ii) 成員查詢港鐵公司是否會如期拆卸為興建土瓜灣站南角道出入口及行人隧道而加設的工程圍板；
- (iii) 成員查詢在啟德躉船轉運站進行工程期間，港鐵公司有否接獲有關環境方面的投訴；
- (iv) 成員查詢在土瓜灣站發掘出來的遺蹟的處理方法及訂定最終遺蹟保育方案的時間表；
- (v) 成員查詢土瓜灣站最早及最遲的預計完工日期及建議港鐵公司在必要時考慮局部開放車站或不停土瓜灣站；
- (vi) 成員查詢土瓜灣站隧道的鑽挖工程是否會如期進行；
- (vii) 成員查詢，除了因發現遺蹟而令土瓜灣站工程出現滯後外，工程進度會否因其他原因而出現延後；

- (viii) 成員留意到在土瓜灣站建設區域考古監察範圍(第三考古區)C區CT1、CT5及CT6部分，發掘出來的宋元時期牆基及房基遺蹟及相關遺留，與擬建通往北帝街行人通道的走線大致相同，故向港鐵公司查詢有否為C區的其他位置進行考古工作；
- (ix) 成員詢問在土瓜灣站建設區域考古監察範圍(第三考古區)C區範圍內，遺蹟發掘範圍的深度會否與地底行人通道的結構部分重疊，並提議港鐵公司為地底行人通道周邊位置進行考古工作；
- (x) 成員查詢將來行人通道的地面規劃用途；以及
- (xi) 成員建議港鐵公司採用地底鑽挖模式進行工程，以保護在考古監察範圍(第三考古區)A區南邊所發現的遺蹟。

7. 主席表示成員相當關注考古及發現遺蹟文物的情況，故要求到土瓜灣站的考古區範圍作實地視察，以了解考古工作的最新進展。

8. 港鐵公司代表的回應綜合如下：

- (i) 港鐵公司以不影響行車線數目及行人通道為原則，進行臨時交通管理措施，亦會與不同部門研究，以維持九龍城迴旋處附近交通正常運作；
- (ii) 承建商現正在南角道進行鋪設鋼管樁及臨時路面工程，為未來進行南角道出入口挖掘工程作準備，而工地範圍將會於2015年第一季由南角道東面遷至西面。另外，港鐵公司一直與南角道附近的商舖溝通，以減少工程對商舖生意的影響；
- (iii) 港鐵公司現時未有接獲有關於啟德躉船轉運站進行工程的投訴，但會監察承建商及盡力減低泥石運送對環境的影響；

- (iv) 遺蹟保育方案需要由古物古蹟辦事處(下文簡稱「古蹟辦」)及相關政府部門制定。港鐵公司已在 2014 年 9 月底大致完成第二及第三階段考古監察範圍內的田野發掘工作，並已向古蹟辦提交初步評估報告。當落實遺蹟保育方案後，港鐵公司會盡快訂定追回滯後的方案及措施；
- (v) 考古工作對沙中線土瓜灣段的影響主要分為兩部分：就隧道鑽挖工程方面，現時估計鑽挖工程約有十一個月的滯後，港鐵公司會以 2015 年年中展開隧道鑽挖工程為目標；至於車站工程方面，由於不同的遺蹟處理方法對車站工程進度會有不同影響，故實際時間需要在落實保育方案後才能確定。另外，由於隧道鑽挖工程有空間限制，故增加人手並非加快工程進度的有效解決方法。惟港鐵公司會研究不同方案以加快工程進度，並會以沙中線大圍至紅磡段全線通車為目標；
- (vi) 港鐵公司在 2014 年 7 月已完成為第二階段考古監察範圍的遺蹟附近(即 T1 範圍)加建保護牆，並對 J1 井進行保護性回填，以保護遺蹟及繼續進行隧道鑽挖工程。港鐵公司亦已在完成考古調查但不涉及任何需要研究處理遺蹟保育方案的位置繼續進行車站工程。港鐵公司會盡量調整工序以追回進度；
- (vii) 港鐵公司已把考古監察範圍(第一考古區)的初步評估報告交予古蹟辦，而其他非工地位置是否需要進行考古工作，則要由古蹟辦評定；
- (viii) 考古監察範圍(第三考古區)C 區內的考古工作已經完成，考古發掘工作的深度已超越行人通道的頂部，其位置與發現遺蹟的地方出現抵觸，具體處理方法則有待整體保育方案確定。港鐵公司備悉成員意見，並會與古蹟辦研究是否會於其

他地方作出修訂；

- (ix) 擬建地底行人通道的地面位置原為香港飛行總會停車場。按原訂計劃，有關土地在完成工程後會歸還政府，而地底會作行人通道用途；
- (x) 土瓜灣站遺蹟的長遠保育方案由相關政府部門決定，港鐵公司在落實保育方案後，會制定措施配合社區對交通的需要及減低對居民的影響；以及
- (xi) 港鐵公司會安排成員到土瓜灣站的考古範圍作實地視察。

(二) 馬頭圍站及相連隧道建造工程

9. 港鐵公司高級統籌工程師胡嘉麟先生介紹文件第 11/14 號有關「馬頭圍站及相連隧道建造工程」的部份。

10. 成員的意見及提問綜合如下：

- (i) 成員查詢於譚公道長城大廈對出工地興建馬頭圍站緊急救援通道出口的詳細工序；
- (ii) 馬頭圍站頂部的工程將於 2015 年年初進行，成員查詢為興建車站結構而設置於馬頭圍道的圍板屆時可否拆除；
- (iii) 成員表示，港鐵公司已移除東九龍走廊位於安徽街對出位置的十支樁柱，惟尚有九支樁柱需要移除，居民難以接受工程引起的震動，故查詢港鐵公司是否有對受影響居民作出實質補償及監察儀器對減低震動的作用；
- (iv) 有成員表示，港鐵公司除了對受工程影響的商戶進行探訪工作外，是否有提供實質的補償方案或措施；

- (v) 成員留意到馬頭圍道的地下設施屬淺層位置，以致渠道的中段突出，未能達致疏通積水之效，反而會成為衛生黑點；
- (vi) 成員查詢自馬頭圍道西面的垂直隔牆工程進行以來，該處附近有否出現沉降現象；以及
- (vii) 成員表示中九龍幹線及沙中線走線會有重疊，質疑地底岩層結構能否承受兩條隧道的壓力。

11. 港鐵公司代表的回應綜合如下：

- (i) 譚公道工地樁柱工程經已完成，其後會進行豎井挖掘及相關前期工程。現時該處以水馬及鐵網分隔工地及車路的安排，是為了確保車輛進出工地時的交通安全，港鐵公司會於工程期間密切留意對周邊的影響；
- (ii) 基於安全考慮及減少工地泥塵對附近環境的污染，承建商仍需在馬頭圍站西面工地位置設置圍板，以分隔工地及行人通道。按現時計劃，馬頭圍站西面的車站頂部工程預計會於2015年年中完成，設置於該處的圍板亦會隨之移除。而另一面的車站頂部工程預計於2015年年中展開，屆時亦會於馬頭圍道近土瓜灣市政大廈一邊設置圍板；
- (iii) 港鐵公司已為東九龍走廊工程附近的大廈安裝監察儀器，以密切監測樓宇震動的幅度，確保附近樓宇居民的安全。有見於震動的源頭主要來自震碎岩層石塊的工序，港鐵公司曾與承建商研究減低震動幅度的方法，並會先在岩層位置鑽孔，分離附近石塊後再移除樁柱。而港鐵公司在收到居民的震動報告後，已即時派員跟進，並提供聯絡方法，使居民有渠道直接聯絡港鐵公司，以協助居民解決相關問題；

- (iv) 符合資格的受影響商戶可根據《鐵路條例》既定的索償機制向運輸及房屋局提出索償。港鐵公司已派員實地探訪受影響商戶，了解他們的需要，亦改善了行人通道的環境及道路指示，包括為受影響商舖對出的行人通道加裝照明燈及風扇等。馬頭圍道對出的行人通道更加設排水溝，以疏導積水；
- (v) 港鐵公司表示在建造排水溝時會考慮其集水範圍，而有關排水溝的路段有簷蓬覆蓋，工人亦會經常清理排水溝，收集到的雨水會經過過濾才排放至主要的雨水渠系統；
- (vi) 港鐵公司在馬頭圍道設立了不同的監察點，以監察沉降情況，現時數據沒有出現異常；以及
- (vii) 港鐵公司相信相關政府部門在設計中九龍幹線時，已考慮到沙中線工程的規劃。

12. 路政署高級工程師/沙中線(2)王偉光先生表示，中九龍幹線馬頭圍段會經過沙中線隧道。據他初步了解，中九龍幹線屬較深層的隧道，而沙中線則屬較淺層的隧道，故兩者沒有矛盾。

13. 主席表示會監察馬頭圍站的工程進度，並要求港鐵公司在下次會議匯報以下事項：

- (i) 與附近大廈居民就移除東九龍走廊樁柱工程而引致大廈震動的聯絡詳情；
- (ii) 向居民解釋馬頭圍站緊急救援通道工程的詳情；
- (iii) 了解受工程影響商戶需要的詳情；以及
- (iv) 日常監察沉降及地下水的情況。

(三) 紅磡站及相連隧道建造工程

14. 港鐵公司高級統籌工程師胡嘉麟先生介紹文件第 11/14 號有關「紅磡站及相連隧道建造工程」的部份。

15. 成員的意見及提問綜合如下：

- (i) 成員查詢暢運道天橋重置工程的進度是否符合預期；
- (ii) 成員查詢紅磡站改建工程的完工日期；
- (iii) 成員反映溫思勞街居民的意見，指附近工地令大廈的窗戶積聚泥塵；
- (iv) 成員表示，溫思勞街一段需要封閉以配合工程進展，令本來可由溫思勞街右轉至漆咸道北的車輛，要改道駛至必嘉街尾段，才能右轉至漆咸道北。由於該路段亦有不少旅遊巴行駛及停泊，故建議運輸署在漆咸道北近必嘉街位置設立車輛停泊禁區，以防止擠塞情況出現；以及
- (v) 成員查詢整個沙中線工程的人手是否足夠及有關追回滯後工程進度的細節。另外，成員認為港鐵公司提出的方法對解決人手不足問題沒有實質作用。

16. 港鐵公司代表的回應綜合如下：

- (i) 港鐵公司一直以於 2015 年第一季開放新暢運道天橋為目標；
- (ii) 紅磡站改建工程分兩至三個階段進行：首兩階段會把紅磡站車站大堂分為兩部分，並會依次進行改建，以減低對商戶及乘客的影響，而每階段的工程大約維持一年至一年半；隨後會進行零星改建工程，整個改建工程需時約四年；

- (iii) 港鐵公司表示承建商有責任維持工地整潔，港鐵公司會了解承建商有否採取相關措施(如於工地灑水等)及監察承建商的工作；以及
- (iv) 整體而言，建造業正面對人手不足的問題。港鐵公司會與承建商及相關政府部門商討吸引人才加入業界的措施(如為建造工人提供更多福利等)。港鐵公司重申，並非每項工程均可通過增加人手來加快進度。港鐵公司已採取不同方法(如調整施工次序及實施臨時交通管理措施等)，以期在受到環境限制的情況下追回滯後工程進度。同時，港鐵公司亦需要平衡各持份者的需要。

17. 運輸署工程師/優先鐵路發展 4 黃志恒先生備悉成員要求於漆咸道北近必嘉街位置設立車輛停泊禁區的意見，並會向署方相關的組別反映。

18. 主席要求相關政府部門及港鐵公司跟進以下情況，並於下次會議作出匯報：

- (i) 跟進有關溫思勞街附近的工地泥塵污染的細節；以及
- (ii) 因封閉溫思勞街而導致漆咸道北近必嘉街位置在繁忙時間交通擠塞的跟進工作。

下次會議日期

19. 主席建議約於 2014 年 12 月下旬至 2015 年 1 月上旬召開下次會議。他指示秘書處與相關政府部門及港鐵公司洽商下次會議日期，並將於稍後以書面通知成員有關會議詳情。會議於下午 4 時 17 分結束。

(會後補註：由於九龍城區議會已於 2014 年 12 月 1 日召開特別會議討論沙中線土瓜灣站事宜，主席同意改於 2015 年 2 月上旬至中旬召開下次會議。)

20. 本會議記錄於 2015 年 2 月 13 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處

2015 年 2 月