

**九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
关注沙中线工作小组
第12次会议记录**

日期: 2014 年 10 月 16 日(星期四)

时间: 下午 2 时 30 分

地点: 九龙城民政事务处会议室

出席者:

主 席: 张仁康议员

成 员: 任国栋议员 (于下午 2 时 49 分出席)

黄润昌议员

李慧琼议员, JP (于下午 2 时 48 分出席)

(于下午 3 时 40 分离席)

吴宝强议员 (于下午 2 时 48 分出席)

潘国华议员

萧婉嫦议员, BBS, JP (于下午 4 时 10 分离席)

李 莲议员, MH (于下午 4 时 12 分离席)

郑利明议员 (于下午 4 时 02 分离席)

潘志文议员 (于下午 2 时 37 分出席)

何显明议员, MH

秘 书: 施嘉昱先生 九龙城民政事务处行政主任(区议会)2

缺席者: 莫嘉嫻议员

萧亮声议员

杨振宇议员

杨永杰议员

劳超杰议员

陆劲光议员

<u>列席者：</u>	王伟光先生	路政署高级工程师/沙中线(2)
	黎澍基先生	路政署高级工程师/沙中线(5)
	黄志恒先生	运输署工程师/优先铁路发展 4
	李鋈华先生	香港警务处九龙城区警区交通队主管
	胡嘉麟先生	香港铁路有限公司高级统筹工程师
	吴立基先生	香港铁路有限公司高级建造工程师
	陈耀聪先生	香港铁路有限公司高级建造工程师
	陈永贤先生	香港铁路有限公司公共关系经理
	严钧乐先生	九龙城民政事务助理专员

* * *

开会辞

主席欢迎各成员、部门代表及香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)代表出席会议。

2. 在开始商讨议程前，主席要求成员留意，若稍后讨论的事项与其物业业权、职业或投资等个人利益有所冲突，成员务必在讨论前申报，以便主席考虑是否需要请有关成员于讨论或表决时避席。此外，根据《九龙城区议会会议常规》(下文简称「《会议常规》」)第 40(5)条，常设工作小组的法定人数为不少于该工作小组全体成员人数的三分之一。由于关注沙中线工作小组有 17 名成员，如会议期间在座成员人数不足六名，他会立即中止讨论。

通过上次会议记录

3. 上次会议记录无须修订，获得通过。

沙田至中环线项目进展汇报(文件第 11/14 号)

4. 主席表示，为使成员能聚焦讨论沙田至中环线(下文简称「沙中线」)各个车站及路段的工程进度，他建议讨论分(一)启德至土瓜湾段、(二)马头围站及(三)红磡站三部分进行。在席成员未有异议。

(一) 启德至土瓜湾段工程

5. 港铁公司高级统筹工程师胡嘉麟先生介绍文件第 11/14 号有关「启德至土瓜湾段」的部份。

6. 成员的意见及提问综合如下：

- (i) 成员表示九龙城回旋处经常出现交通挤塞，而自 2014 年第四季开始，该处将需要分阶段实施临时交通管理措施，故向港铁公司查询是否能开放更多行车线，以疏导交通；
- (ii) 成员查询港铁公司是否会如期拆卸为兴建土瓜湾站南角道出入口及行人隧道而加设的工程围板；
- (iii) 成员查询在启德趸船转运站进行工程期间，港铁公司有否接获有关环境方面的投诉；
- (iv) 成员查询在土瓜湾站发掘出来的遗迹的处理方法及订定最终遗迹保育方案的时间表；
- (v) 成员查询土瓜湾站最早及最迟的预计完工日期及建议港铁公司在必要时考虑局部开放车站或不停土瓜湾站；
- (vi) 成员查询土瓜湾站隧道的钻挖工程是否会如期进行；
- (vii) 成员查询，除了因发现遗迹而令土瓜湾站工程出现滞后外，工程进度会否因其他原因而出现延后；

- (viii) 成员留意到在土瓜湾站建设区域考古监察范围(第三考古区)C区CT1、CT5及CT6部分，发掘出来的宋元时期墙基及房基遗迹及相关遗留，与拟建通往北帝街行人通道的走线大致相同，故向港铁公司查询有否为C区的其他位置进行考古工作；
- (ix) 成员询问在土瓜湾站建设区域考古监察范围(第三考古区)C区范围内，遗迹发掘范围的深度会否与地底行人信道的结构部分重叠，并提议港铁公司为地底行人信道周边位置进行考古工作；
- (x) 成员查询将来行人通道的地面规划用途；以及
- (xi) 成员建议港铁公司采用地底钻挖模式进行工程，以保护在考古监察范围(第三考古区)A区南边所发现的遗迹。

7. 主席表示成员相当关注考古及发现遗迹文物的情况，故要求到土瓜湾站的考古区范围作实地视察，以了解考古工作的最新进展。

8. 港铁公司代表的响应综合如下：

- (i) 港铁公司以不影响行车线数目及行人通道为原则，进行临时交通管理措施，亦会与不同部门研究，以维持九龙城回旋处附近交通正常运作；
- (ii) 承建商现正在南角道进行铺设钢管桩及临时路面工程，为未来进行南角道出入口挖掘工程作准备，而工地范围将会于2015年第一季由南角道东面迁至西面。另外，港铁公司一直与南角道附近的商铺沟通，以减少工程对商铺生意的影响；
- (iii) 港铁公司现时未有接获有关于启德趸船转运站进行工程的投诉，但会监察承建商及尽力减低泥石运送对环境的影响；

- (iv) 遗迹保育方案需要由古物古迹办事处(下文简称「古迹办」)及相关政府部门制定。港铁公司已在 2014 年 9 月底大致完成第二及第三阶段考古监察范围内的田野发掘工作，并已向古迹办提交初步评估报告。当落实遗迹保育方案后，港铁公司会尽快订定追回滞后的方案及措施；
- (v) 考古工作对沙中线土瓜湾段的影响主要分为两部分：就隧道钻挖工程方面，现时估计钻挖工程约有十一个月的滞后，港铁公司会以 2015 年年中展开隧道钻挖工程为目标；至于车站工程方面，由于不同的遗迹处理方法对车站工程进度会有不同影响，故实际时间需要在落实保育方案后才能确定。另外，由于隧道钻挖工程有空间限制，故增加人手并非加快工程进度的有效解决方法。惟港铁公司会研究不同方案以加快工程进度，并会以沙中线大围至红磡段全线通车为目标；
- (vi) 港铁公司在 2014 年 7 月已完成为第二阶段考古监察范围的遗迹附近(即 T1 范围)加建保护墙，并对 J1 井进行保护性回填，以保护遗迹及继续进行隧道钻挖工程。港铁公司亦已在完成考古调查但不涉及任何需要研究处理遗迹保育方案的位置继续进行车站工程。港铁公司会尽量调整工序以追回进度；
- (vii) 港铁公司已把考古监察范围(第一考古区)的初步评估报告交予古迹办，而其他非工地位置是否需要进行考古工作，则要由古迹办评定；
- (viii) 考古监察范围(第三考古区)C 区内的考古工作已经完成，考古发掘工作的深度已超越行人通道的顶部，其位置与发现遗迹的地方出现抵触，具体处理方法则有待整体保育方案确定。港铁公司备悉成员意见，并会与古迹办研究是否会于其

他地方作出修订；

- (ix) 拟建地底行人信道的地面位置原为香港飞行总会停车场。按原定计划，有关土地在完成工程后会归还政府，而地底会作行人通道用途；
- (x) 土瓜湾站遗迹的长远保育方案由相关政府部门决定，港铁公司在落实保育方案后，会制定措施配合小区对交通的需要及减低对居民的影响；以及
- (xi) 港铁公司会安排成员到土瓜湾站的考古范围作实地视察。

(二) 马头围站及相连隧道建造工程

9. 港铁公司高级统筹工程师胡嘉麟先生介绍文件第 11/14 号有关「马头围站及相连隧道建造工程」的部份。

10. 成员的意见及提问综合如下：

- (i) 成员查询于谭公道长城大厦对出工地兴建马头围站紧急救援通道出口的详细工序；
- (ii) 马头围站顶部的工程将于 2015 年年初进行，成员查询为兴建车站结构而设置于马头围道的围板届时可否拆除；
- (iii) 成员表示，港铁公司已移除东九龙走廊位于安徽街对出位置的十支桩柱，惟尚有九支桩柱需要移除，居民难以接受工程引起的震动，故查询港铁公司是否有对受影响居民作出实质补偿及监察仪器对减低震动的作用；
- (iv) 有成员表示，港铁公司除了对受工程影响的商户进行探访工作外，是否有提供实质的补偿方案或措施；

- (v) 成员留意到马头围道的地下设施属浅层位置，以致渠道的中段突出，未能达致疏通积水之效，反而会成为卫生黑点；
- (vi) 成员查询自马头围道西面的垂直隔墙工程进行以来，该处附近有否出现沉降现象；以及
- (vii) 成员表示中九龙干线及沙中线走线会有重迭，质疑地底岩层结构能否承受两条隧道的压力。

11. 港铁公司代表的响应综合如下：

- (i) 谭公道工地桩柱工程经已完成，其后会进行竖井挖掘及相关前期工程。现时该处以水马及铁网分隔工地及车路的安排，是为了确保车辆进出工地时的交通安全，港铁公司会于工程期间密切留意对周边的影响；
- (ii) 基于安全考虑及减少工地泥尘对附近环境的污染，承建商仍需在马头围站西面工地位置设置围板，以分隔工地及行人通道。按现时计划，马头围站西面的车站顶部工程预计会于2015年年中完成，设置于该处的围板亦会随之移除。而另一面的车站顶部工程预计于2015年年中展开，届时亦会于马头围道近土瓜湾市政大厦一边设置围板；
- (iii) 港铁公司已为东九龙走廊工程附近的大厦安装监察仪器，以密切监测楼宇震动的幅度，确保附近楼宇居民的安全。有见于震动的源头主要来自震碎岩层石块的工序，港铁公司曾与承建商研究减低震动幅度的方法，并会先在岩层位置钻孔，分离附近石块后再移除桩柱。而港铁公司在收到居民的震动报告后，已实时派员跟进，并提供联络方法，使居民有渠道直接联络港铁公司，以协助居民解决相关问题；

- (iv) 符合资格的受影响商户可根据《铁路条例》既定的索偿机制向运输及房屋局提出索偿。港铁公司已派员实地探访受影响商户，了解他们的需要，亦改善了行人通道的环境及道路指示，包括为受影响商铺对出的行人通道加装照明灯及风扇等。马头围道对出的行人通道更加设排水沟，以疏导积水；
- (v) 港铁公司表示在建造排水沟时会考虑其集水范围，而有关排水沟的路段有檐蓬覆盖，工人亦会经常清理排水沟，收集到的雨水会经过过滤才排放至主要的雨水渠系统；
- (vi) 港铁公司在马头围道设立了不同的监察点，以监察沉降情况，现时数据没有出现异常；以及
- (vii) 港铁公司相信相关政府部门在设计中九龙干线时，已考虑到沙中线工程的规划。

12. 路政署高级工程师/沙中线(2)王伟光先生表示，中九龙干线马头围段会经过沙中线隧道。据他初步了解，中九龙干线属较深层的隧道，而沙中线则属较浅层的隧道，故两者没有矛盾。

13. 主席表示会监察马头围站的工程进度，并要求港铁公司在下次会议汇报以下事项：

- (i) 与附近大厦居民就移除东九龙走廊桩柱工程而引致大厦震动的联络详情；
- (ii) 向居民解释马头围站紧急救援信道工程的详情；
- (iii) 了解受工程影响商户需要的详情；以及
- (iv) 日常监察沉降及地下水的情况。

(三) 红磡站及相连隧道建造工程

14. 港铁公司高级统筹工程师胡嘉麟先生介绍文件第 11/14 号有关「红磡站及相连隧道建造工程」的部份。

15. 成员的意见及提问综合如下：

- (i) 成员查询畅运道天桥重置工程的进度是否符合预期；
- (ii) 成员查询红磡站改建工程的完工日期；
- (iii) 成员反映温思劳街居民的意见，指附近工地令大厦的窗户积聚泥尘；
- (iv) 成员表示，温思劳街一段需要封闭以配合工程进展，令本来可由温思劳街右转至漆咸道北的车辆，要改道驶至必嘉街尾段，才能右转至漆咸道北。由于该路段亦有不少旅游巴行驶及停泊，故建议运输署在漆咸道北近必嘉街位置设立车辆停泊禁区，以防止挤塞情况出现；以及
- (v) 成员查询整个沙中线工程的人手是否足够及有关追回滞后工程进度的细节。另外，成员认为港铁公司提出的方法对解决人手不足问题没有实质作用。

16. 港铁公司代表的响应综合如下：

- (i) 港铁公司一直以于 2015 年第一季开放新畅运道天桥为目标；
- (ii) 红磡站改建工程分两至三个阶段进行：首两阶段会把红磡站车站大堂分为两部分，并会依次进行改建，以减低对商户及乘客的影响，而每阶段的工程大约维持一年至一年半；随后会进行零星改建工程，整个改建工程需时约四年；

(iii) 港铁公司表示承建商有责任维持工地整洁，港铁公司会了解承建商有否采取相关措施(如于工地洒水等)及监察承建商的工作；以及

(iv) 整体而言，建造业正面对人手不足的问题。港铁公司会与承建商及相关政府部门商讨吸引人才加入业界的措施(如为建造工人提供更多福利等)。港铁公司重申，并非每项工程均可通过增加人手来加快进度。港铁公司已采取不同方法(如调整施工次序及实施临时交通管理措施等)，以期在受到环境限制的情况下追回滞后工程进度。同时，港铁公司亦需要平衡各持份者的需要。

17. 运输署工程师/优先铁路发展 4 黄志恒先生备悉成员要求于漆咸道北近必嘉街位置设立车辆停泊禁区的意见，并向署方相关的组别反映。

18. 主席要求相关政府部门及港铁公司跟进以下情况，并于下次会议作出汇报：

(i) 跟进有关温思劳街附近的工地泥尘污染的细节；以及

(ii) 因封闭温思劳街而导致漆咸道北近必嘉街位置在繁忙时间交通挤塞的跟进工作。

下次会议日期

19. 主席建议约于 2014 年 12 月下旬至 2015 年 1 月上旬召开下次会议。他指示秘书处与相关政府部门及港铁公司洽商下次会议日期，并将于稍后以书面通知成员有关会议详情。会议于下午 4 时 17 分结束。

(会后补注：由于九龙城区议会已于 2014 年 12 月 1 日召开特别会议讨论沙中线土瓜湾站事宜，主席同意改于 2015 年 2 月上旬至中旬召开下次会议。)

20. 本会议记录于 2015 年 2 月 13 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处

2015 年 2 月