

九龍城區議會
交通及運輸委員會
沙田至中環綫進度報告

引言

1. 本文件旨在向各議員介紹沙田至中環綫(沙中綫)九龍城段的進度。

背景

2. 行政會議已於二零零八年三月批准港鐵公司就沙中綫展開進一步規劃和設計工作。
3. 沙田至中環綫分為兩段，分別是大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段。大圍至紅磡段將馬鞍山綫從大圍延伸至紅磡，沿途設顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡站。紅磡至金鐘段則將東鐵綫由紅磡站，經第四條過海鐵路及會展站延伸至金鐘站。
4. 其中啓德、土瓜灣、馬頭圍和何文田站位處九龍城區內，走綫及車站位置見附件一。沙中綫通車後，可為區內居民帶來方便快捷的鐵路服務，紓緩現時區內倚賴路面交通的擠塞情況，縮短居民的交通時間。

公眾諮詢

5. 過去一年多，政府及港鐵公司一直為沙中綫方案，諮詢區議會，並舉辦地區諮詢活動，包括巡迴展覽和公眾諮詢大會等，同時亦不斷向地區團體和居民解釋工程方案和收集意見。
6. 政府及港鐵公司代表於二零零九年五月二十一日出席九龍城區議會交通及運輸事務委員會特別會議，向議員簡介沙中綫的進度報告。並在其後的六月至七月期間，分別舉辦了有關沙中綫九龍城段的展覽，以及四場大型公眾諮詢大會。
7. 此後我們亦出席了一些居民會議，向他們詳細解釋諮詢方

案；港鐵公司亦曾出版兩期「沙田至中環綫九龍城段通訊」，提供有關鐵路諮詢方案的最新資訊。期間，我們收到了不少地區人士對方案的意見，包括走綫、車站出入口、接駁設施、臨時支援工地、建造工程期間對附近建築物和交通的影響等。

最新進展

8. 由於沙中綫鐵路項目跨越多個地區，在諮詢期間，雖然不少公眾人士表達了對沙中綫的支持，希望項目盡快動工，但與此同時，不同地區人士和居民亦表達了對沙中綫初步設計的不同意見和關注，因此政府當局與港鐵公司會繼續在未來數個月內與地區團體和人士進行更深入的討論。當我們完成相關的討論，盡可能爭取到共識後，便即敲定鐵路方案。我們希望沙中綫項目可於明年初刊憲，並訂出實施時間表，及盡快開展建造工程。與此同時，港鐵公司在九龍城區正進行進一步地質勘探工程，收集更詳細的土質資料，好讓設計人員能根據這些資料，展開隧道、車站、出入口及其他車站設施的詳細設計。

走綫、車站位置及設施

9. 鐵路作為集體運輸系統，在可行的情況下，應以服務人口密集的地區為目的，才能發揮鐵路最大的效益。在二零零九年沙中綫九龍城段諮詢方案中，港鐵公司建議走綫由啓德新發展區的啓德站開始，經馬頭涌道和馬頭圍道，在馬頭涌道以東及馬頭圍道以南，分別設置土瓜灣站和馬頭圍站。建議修訂後的走綫，可以服務更多土瓜灣、九龍城及啓德新發展區的人口，讓區內大部分的住宅、學校和工商業區，都位處車站出入口附近五百米的步行範圍之內。各個車站、出入口及相關設施的位置及外觀圖詳見附件二至四。
10. 我們在去年聽取了地區人士對走綫的關注後，已再度審視區內不同走綫方案的可行性，包括沿炮仗街、譚公道、下鄉道及麟祥街走綫的建議，確定上述這些街道的路面闊度都不足以容納鐵路車站，倘須興建車站，便須收回私人土地及拆卸在路面兩旁大量現有樓宇。至於有居民建議沿九龍城道設置「中間走綫」的方案，此建議將受東九龍走廊橋躉及啓德隧道等現有道路建設所限制，亦未有合適的位置興建鐵路隧道及車站。
11. 我們理解地區上有部分居民對建議修訂走綫的關注，對於距

離車站較遠乘客的需要，正如其他地區一樣，政府當局稍後會檢討路面其他公共交通工具的配套安排，並由相關的運輸部門作地區的諮詢。

12. 沙中綫九龍城段將設有四個車站，分別為啓德、土瓜灣、馬頭圍及何文田。何文田站已在觀塘綫延綫的文件中交代，這裡不再重複，其餘各車站均會設置兩組通風井，其外觀設計亦會與周邊環境融合。
13. 啓德站將設於啓德新發展區內，共設有三個車站出入口，連接未來新發展區內的基礎設施。兩組通風井會設於車站位置附近，配合啓德新發展區的規劃。
14. 土瓜灣站將設於馬頭涌道以東，靠近世運道。共設有四個出入口，其中兩個將以行人隧道連接北帝街及南角道，方便土瓜灣及九龍城的居民使用鐵路服務；另外兩個則設於啓德新發展區內，連接未來發展區內的基礎設施。此外，位於南角道的行人隧道設有兩個出入口，方便行人前往太子道西及衙前圍道一帶路面。兩組通風井將分別設於擬建的宋皇臺公園及啓德新發展區內。
15. 馬頭圍站將設於馬頭圍道，在浙江街及落山道之間。四個出入口分別位於江蘇街、落山道近美善同道、落山道遊樂場及馬頭圍道／土瓜灣道公園。其中一組通風井設於馬頭圍道／土瓜灣道公園內，另一組位於炮仗街／落山道的通風井，經公眾諮詢後，我們已因應地區意見，將其遷移至較遠離牧愛小學的土瓜灣市政大廈遊樂場內。
16. 至於較早前建議須因應建造車站出入口而永久封閉的江蘇街，經聽取地區意見後，我們在詳細設計階段中修改了出入口設計，保留了一條行車綫，以便車輛由靠背壟道經江蘇街進入馬頭圍道，將工程對居民的影響減至最低。
17. 另一方面，沙中綫橫跨沙田、黃大仙、九龍城、油尖旺、東區、灣仔和中西區等多個地區，在樓宇林立的市區興建鐵路，途中無可避免地會穿過一些私人地段，以致可能需要收回整幢樓宇或收回樓宇下的地層。由於沙中綫現時設計仍在進行中，故此現時未能確定會否需要收樓或哪些地段需要收回，我們會盡量避免收樓或收回地層，以減低對公眾的影響。
18. 港鐵公司在市區興建鐵路隧道的經驗豐富。在設計鐵路設施時，港鐵公司會先詳細審查屋宇署提供的樓宇地基記錄圖則，及

進行詳細工地勘察，充份掌握及了解現存樓宇的地基設計，並會在設計中考慮對沿綫現存樓宇的影響及加入適當的防護工序。而需要收回的地層，其現有樓宇地基大部分與沙中綫隧道走綫保持相當距離，因此沙中綫的施工和營運對沿綫樓宇的結構安全不會構成影響。

19. 假使需要收回地層，港鐵公司會通知有關樓宇的管理公司、業主立案法團及個別業主。在工程展開前，港鐵公司會為沙中綫附近的樓宇及建築物進行全面的樓宇狀況勘察，詳細記錄樓宇的現有狀況，以保障業主及住戶。在施工期間，倘若鄰近樓宇因鐵路工程而受到損壞，港鐵公司亦會盡快修復。任何人若認為其權益受損，可根據《鐵路條例》提出索償，索償期亦不設時限。
20. 在工程進行期間，作為沙中綫的統籌部門，路政署亦會聯同相關政府部門，不時派員到工地進行監察及檢查，以確保註冊承建商按照認可圖則施工及委派適當的技術人員出任地盤安全及質量監督，從而確保附近樓宇結構和公眾的安全。

臨時支援工地

21. 為配合鐵路工程，港鐵公司須在區內物色合適地點作臨時支援工地。為減輕對區內路面交通的負荷，從工地掘出的泥石，將以陸路最短的途徑運往沿海的躉船轉運站，再經海路運往指定的卸泥區。我們在二零零九年五月九龍城交運會討論文件(22/09號)中提出在九龍城海心公園及啓德的舊機場跑道設置兩個躉船轉運站的建議，其中前者已因應地區人士的關注而取消。
22. 在九龍市區可供用作躉船轉運站的沿海位置並不多，我們會與相關政府部門商討運泥車運送的路綫和交通安排，以減低施工期間運泥車對區內交通的影響。
23. 此外，我們建議在啓德舊機場範圍內設置泥石儲存庫、碎石設施及混凝土廠，作物料儲存、設置混凝土配料及攪拌設備和碎石機之用（上述設施的位置見附件五）。這些工地設施，可存放未能即日運走的泥石，部分泥石經處理後，可用作填料或製作混凝土的碎石。然而，我們亦理解附近居民關注這些施工設施對環境的影響，會繼續研究減少設施所佔用的範圍。
24. 為確保沙中綫鐵路工程的設計、建造和營運，包括上述工地設施的營運符合有關的環境保護條例和守則，港鐵公司已聘用獨

立顧問公司為工程及其相關臨時設施的設置和運作進行詳細的環境影響評估，並就影響提出相應的緩解措施。有關的評估報告會提交環保署審閱，再公開供公眾參閱。

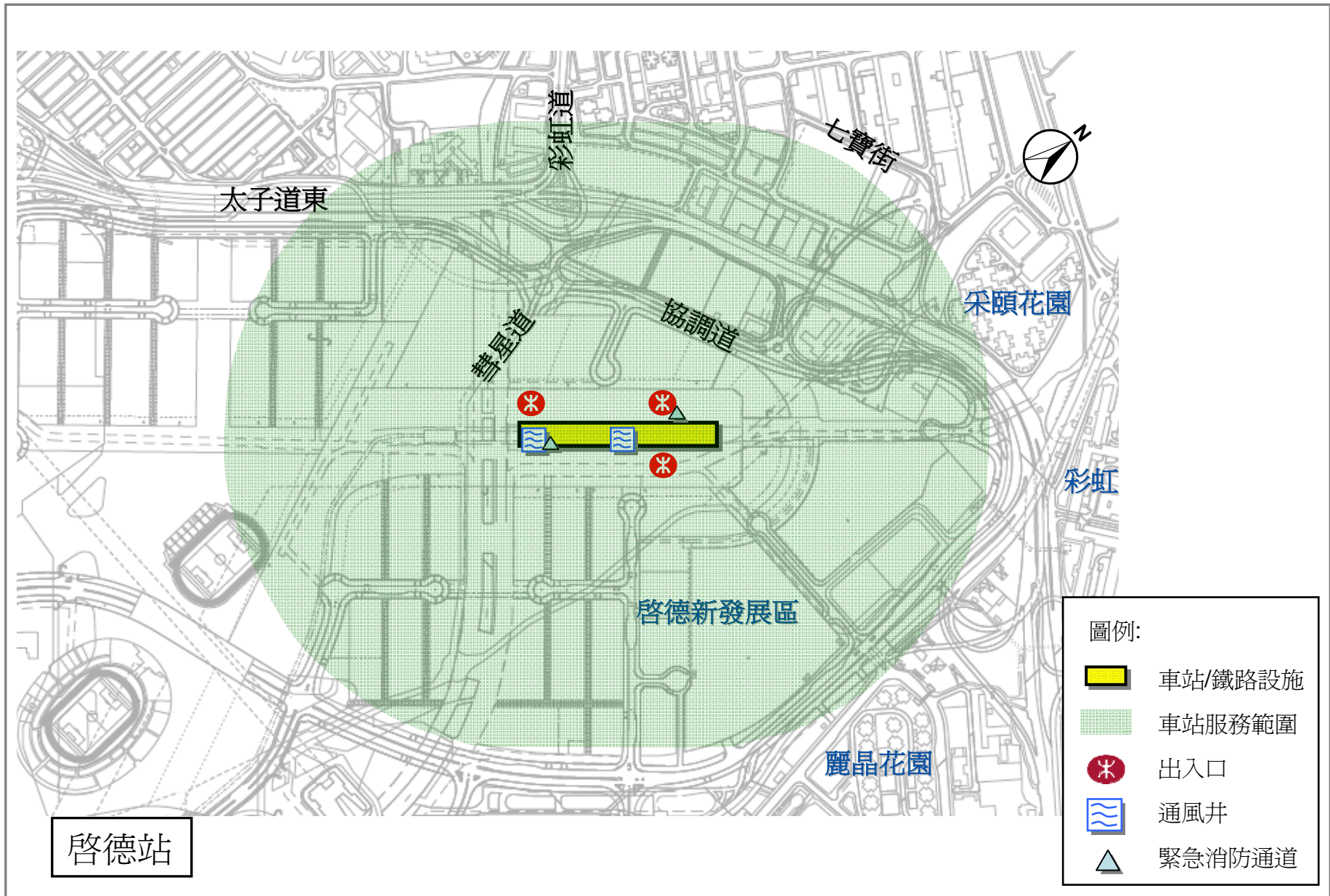
結論

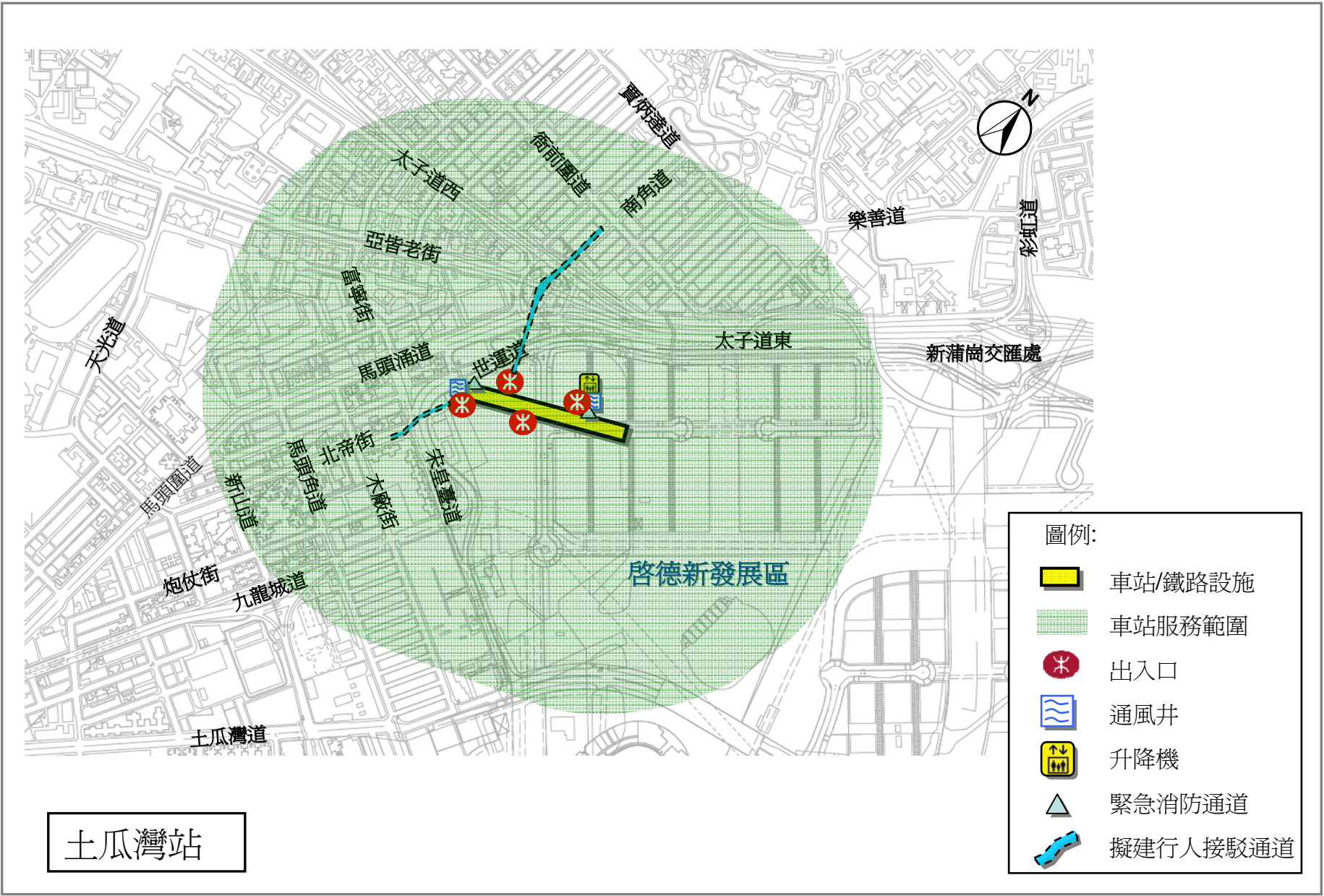
25. 政府和港鐵公司會繼續就沙中綫，與地區人士和居民保持密切溝通和聯繫，以期盡快敲定鐵路方案，於明年初刊憲。
26. 懇請各委員備悉本文件的內容。

港鐵公司
二零一零年七月

附件一



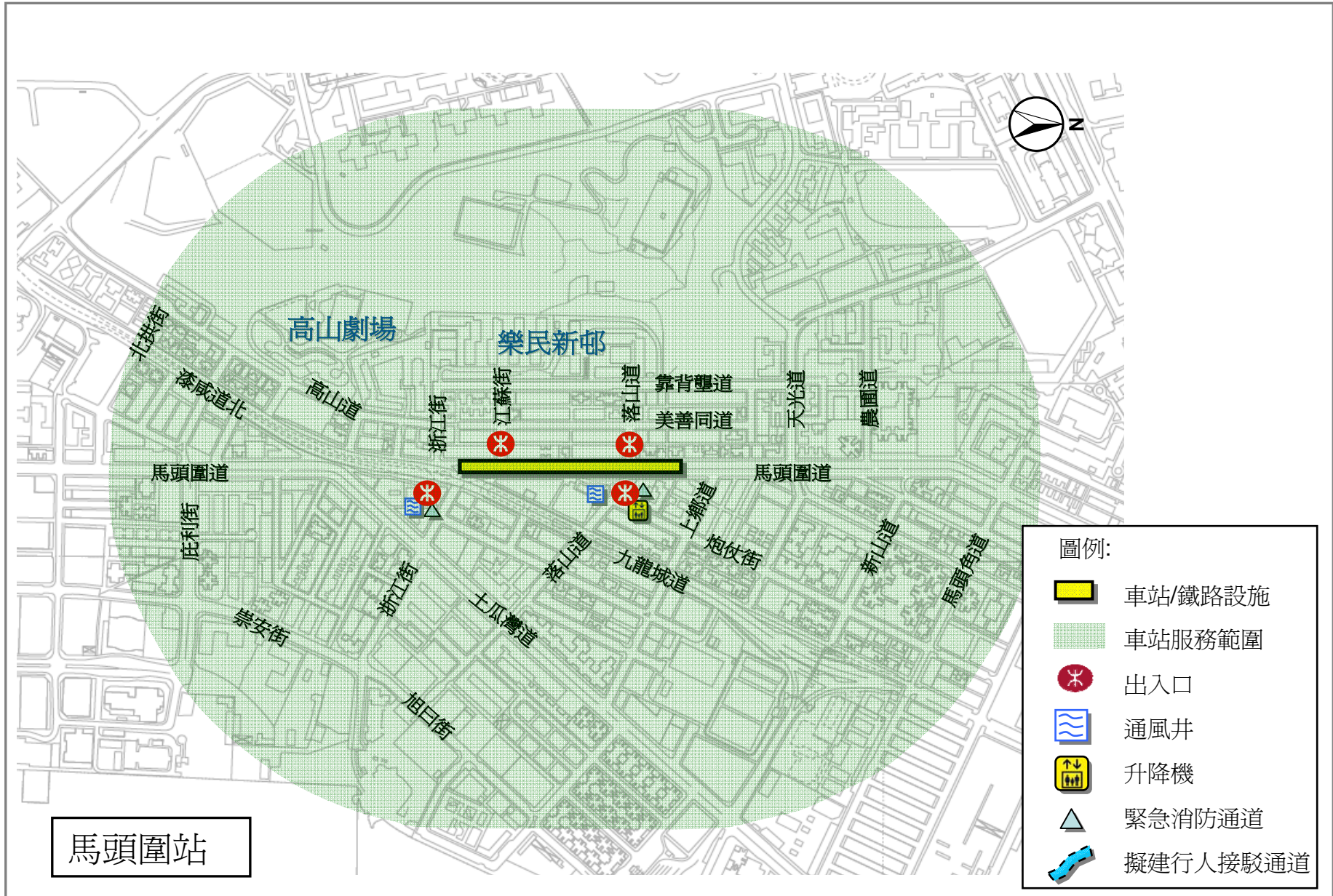




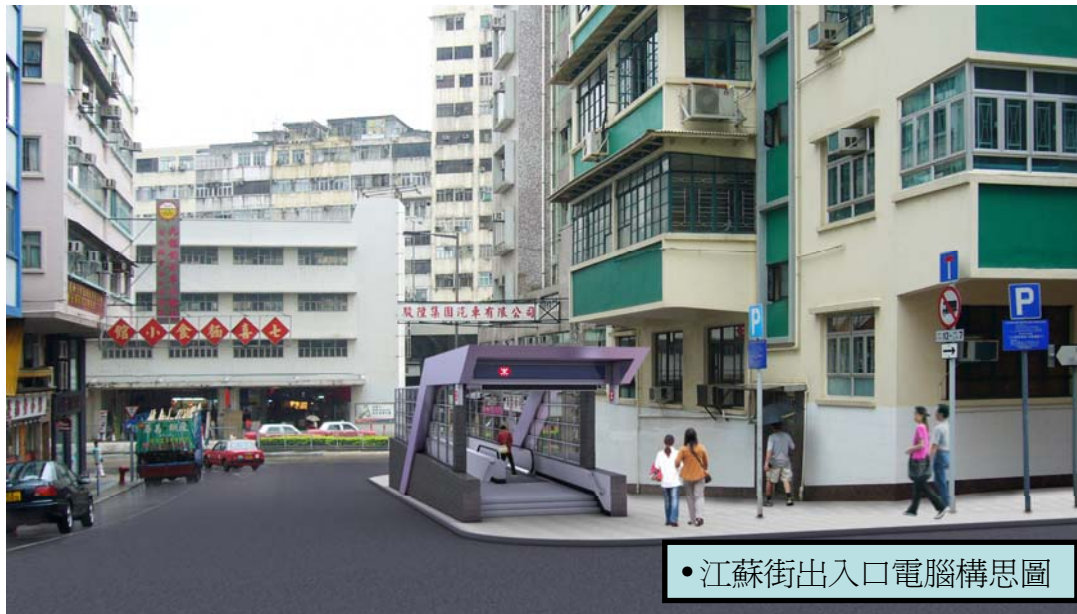
土瓜灣站



土瓜灣站行人接駁通道出入口電腦構思圖



附件四



馬頭圍站出入口電腦構思圖

