

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港花園道美利大廈



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
Murray Building, Garden Road,  
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB (T) CR10/1016/99

來函檔號 Your Ref.:

電話號碼：2189 2187  
傳真號碼：2868 5261

傳真：2121 0420  
香港中環昃臣道八號  
立法會大樓  
立法會秘書處  
交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會秘書  
(經辦人：麥麗嫻女士)

麥女士：

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
沙田至中環線 – 前期工程的撥款申請  
補充資料

---

鐵路事宜小組委員會於 2011 年 1 月 7 日討論沙田至中環線(沙中線)前期鐵路及非鐵路工程項目時，有議員要求政府提供有關沙中線財務及融資上的資料。因該些資料與上述撥款申請有關，所以我們已於提交給工務小組委員會的有關討論文件中直接加入所須補充資料。

此外，有議員就地區上市民對沙中線某些路段的設計及工程所關注的事項要求政府提交資料，該些事項包括東鐵線 12 卡車轉為 9 卡車會否削減載容量、九龍城車站出入口及收回地層有關事宜、及采頤花園居民對鑽石山列車停放處的關注的問題。由於該些事項與上述前期工程撥款申請無直接關係，本局

現另行夾附相關補充資料文件，供議員參閱。

運輸及房屋局局長



(周進華 代行)

2011年1月18日

副本送：

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生 (傳真：2714 5297)  
香港鐵路有限公司總經理林慶樟先生 (傳真：2795 8410)

# 沙田至中環線前期工程撥款申請

## 補充資料

### (I) 東鐵線 12 卡車轉為 9 卡車會否削減載客量

目前，東鐵線最繁忙的一段是大圍往九龍塘方向的一段。根據乘客使用路程的分析，由新界往南行的乘客(包括東鐵線和馬鞍山線)中，60%是前往中九龍，15%是前往東九龍和 20%是前往港島。

2 沙田至中環線(沙中線)大圍至紅磡段將會把馬鞍山線由大圍伸延至東九龍到鑽石山、啓德、土瓜灣、九龍城、何文田和紅磡。這段沙中線預計於 2018 年通車，估計屆時約 23%(即每日約 74 000 乘客)由新界往南行的乘客(包括東鐵線和馬鞍山線)會改為取道沙中線前往東九龍和香港東，這將有助紓緩東鐵線南行的載客負荷。

3. 2018 年至 2020 年期間，南行乘客的乘車習慣會初步形成。當 2020 年沙中線過海段通車後，由於訊號系統得以提升，東鐵線繁忙時間列車班次可以由現時的約 3 分鐘一班增加至約 2 分鐘一班。雖然車卡數目將會由現時 12 卡編組改為 9 卡編組，但班次數量增加令總體載客量有提升空間。舉個例來說，如果以 12 卡列車行駛，假設行車班次是每 3 分鐘一班車，從大圍往九龍塘方向每小時便會有 20 班南行列車，它們每小時的總載客量便是 240 卡；如果轉用 9 卡列車行駛，班次只要加密至每小時 27 班，將提高每小時總載客量至 243 卡，估計每日載客量最高可提升約 12 000 人。

4. 如上文所說，沙中線大圍至紅磡段於 2018 通車後，

估計約 23%(即每日約 74 000 乘客) 由新界往南行的乘客(包括東鐵線和馬鞍山線)會改為取道沙中線前往東九龍和香港東，因此東鐵線可騰空載客量，再加上 2020 年加密班次後可以提高的載客量(約每日 12 000 乘客)，足以滿足沙中線規劃中東鐵線和馬鞍山線沿線在 2021 年後每年人口增長 1.5%至 1.8%的水平，同時也可滿足過境旅客增長而增加的乘客量(每日估計 6 000 人)。

## (II) 九龍城車站出入口有關事宜

香港的公共運輸系統是以鐵路為骨幹，再以其他交通工具及現有行人通道提供配套和接駁，以提高整體交通網絡的效率。一般而言，本港鐵路的設計主要為車站附近範圍內的居民直接提供鐵路服務。在這範圍內，居民可使用行人網絡步行往車站。

2. 由於每個車站周邊的地理環境、社區特色、現有發展、路面空間及情況等均不盡相同，故此難以將不同車站的出入口數目等加以比較。另外，車站本身的佈局亦對出入口的設計有所影響。一般來說，設立出入口須考慮以下因素：

- 出入口須設置在人流密集的策略性位置，配合路面行人網絡及配套設施，為區內居民提供直接和方便的通道連接車站至鄰近地方。
- 出入口需要的大小須充份考慮到乘客量的多少，以應付繁忙時間的人流，並須考慮將來人流增長，同時亦須顧及緊急疏散時的要求。
- 出入口須佔用地面的空間，以將乘客從大堂帶到地面行人設施。在已發展的市區內覓地興建出入口尤其困難，很多時均無可避免地要佔用部分路面或公共空間或對地面商鋪做成影響。因此，決定出入口的數目時需作出平衡的考慮。
- 出入口設計須顧及技術上的可行性。

3. 議員曾以深水埗站為例作出比較，該站連接地底車站大堂至地面出入口的通道有四個，分別位於大堂兩端。當年興建該站的時候區內已樓宇林立，由於受地面空間所限，故此這些連接地面的樓梯須一分為二，以提供足夠出入口大小應付車站人流，同時也須永久封閉北河街及桂林街的行車路面以作車站出入口之用。

4. 沙中線九龍城路段有三個站，分別是馬頭圍站、土瓜灣站和啟德站。馬頭圍站亦位於已發展市區內，現時的方案建議同樣設置四個連接車站大堂的出入口，足夠未來乘客量增長之用。由於車站附近一帶樓宇密集，故可供設置出入口的地面空間實在十分有限。建議的出入口須佔用部分現有路面及公共空間，而且除樓梯外亦有扶手電梯通往地面方便乘客，以應付繁忙時間人流。現時的路面空間難已再容納額外的車站出入口。

5. 土瓜灣站亦有四個通道連接車站接駁到地面，共設有七個出入口。當中有通道會穿過幾條主幹道包括馬頭圍道、亞皆老街和太子道，為了方便這些道路兩旁的居民，在這些幹道旁皆設有出入口。

6. 啟德站位於將來啟德發展區的廣場行人專區，設有三個出入口，有寬敞的扶手電梯連接地面的廣場。此外，亦預留空間以增設一出入口接駁未來的商業發展。

### (III) 九龍城收回地層有關事宜

#### 聯絡市民

自 2008 年行政會議批准港鐵公司就沙中線展開進一步規劃和設計起，政府及港鐵公司已在區內展開不同的諮詢活動，包括出席區議會會議、舉辦巡迴展覽及大型公眾諮詢會等。在當時的區議會文件和項目便覽中，亦已提及在已發展的地區興建鐵路，可能涉及徵收私人地層。至於受工程影響須收回地層的九龍城/土瓜灣區，沙中線的九龍城段走線已經刊載於 2009 年 5 月的九龍城區議會文件及 2009 年 6 月沙中線九龍城段的刊物，在該些文件及刊物中載有九龍城段走線地區圖。有關刊物在 2009 年中廣泛分發給地區人士及刊載於港鐵公司的沙中線網站。

2. 沙中線九龍城段的鐵路會穿過高山道和山西街共七幢住宅大廈的地層，政府已於 2010 年 11 月 26 日沙中線刊憲當日發信予受影響的大廈業主立案法團，通知收回地層的建議，亦已在大廈張貼通知，並積極跟進受影響居民的關注。當局與港鐵公司自 2010 年 12 月至今出席了超過 40 個居民大會、區議會會議、業主法團及關注團體/市民的會議，其中 10 個與九龍城段收回地層有關。我們會繼續出席這些會議，親身向有關市民詳細解釋收回地層的事宜。

#### 就收回或暫時佔用地層提出申索

3. 為興建沙中線，政府無可避免須收回或暫時佔用沿線一些私人土地的部分地層。《鐵路條例》(第 519 章)容許該土地或建築物擁有可獲補償權益的人士，就收回或暫時佔用地層而遭受的損失提出申索。有關人士可在收回或暫時佔用日期起計的一年屆滿前，向運輸及房屋局局長送達書面申索。

## 申索程序

4. 有受影響市民關注按《鐵路條例》程序申索可能十分繁複和可能牽涉官司。但我們會向市民詳細解釋有關申索不一定涉及司法程序，雙方可以藉協議解決申索。申索人只需提供個人及土地的資料、申索的款額、計算方法等詳情。當局會根據《鐵路條例》規定，就每宗申索個案作出審核及處理。若業權人需聘用專業服務擬備申索，當申索成功後，所涉及的合理開支也可能獲得發還。倘若申索未有在限期前送達運輸及房屋局局長，而有關延遲是基於局長認為合理的情況下發生，則局長仍然可以根據《鐵路條例》第 33(1)及(5)(b)條接納有關申索。

## 就影響重建潛力提出申索

5. 任何聲稱因被納入鐵路保護區而在物業重建上蒙受損失的業權擁有人，可根據《鐵路條例》附表第 II 部第 9 項，在該等重建建築工程完成後一年內，向運輸及房屋局局長送達書面申索。申索理據，是建築事務監督為避免受鐵路保護區影響地段在重建時，出現與為建造沙中線而進行的工程不相容的情況，而要求修訂重建建築工程的圖則，或在批准該等建築工程的圖則或同意該等建築工程的展開時施加條件。

6. 然而，重建潛力會否受影響，須視乎情況而定，不能一概而論。考慮因素包括該土地地質狀況、重建發展的方案及設計、該土地的面積、沙中線鐵隧道在該處地下的深度及位置。倘若現有物業的樓面面積已發展至該地段內准許的地積比率，任何重建將不會增加其地積比率。另外，樓宇的重建潛力亦受制於政府批地條款、城市規劃、建築物(規劃)規例、樓宇業權分佈及其他經濟因素影響等。

7. 事實上，本港亦有不少地段與九龍城馬頭圍道的情況相若，而且成功在鐵路隧道保護區上重建的例子。例如在上環永樂街的重建物業便建於港島線隧道之上，重建物業樓高 25 層；隧道深約 23 米，隧道所處地層是土質。另外一個成



功重建的實例位於英皇道，該物業亦是位於港島線隧道的上面，有關隧道是於地底下 22 米的石層建造，該物業成功重建為 32 層高的大廈。此外，現時在德輔道西亦有一個正在港島線隧道上重建項目在進行中，該物業將會重建為 34 層高的大廈。

#### (IV) 采頤花園居民的關注

##### 1. 要求以全沉降方式興建鑽石山列車停放處

以全沉降方式興建鑽石山列車停放處會有下列的影響 -

- (a) 環境： 全沉降設計會大幅增加從地底掘出的泥石，額外產生約 25 萬立方米的泥石，數量足可填滿 100 個標準泳池，挖掘工程額外產生的泥石將會加深對鄰近社區的影響；
- (b) 交通： 需要多 5 萬架次的運泥車處理額外掘出的泥石，除了對週遭的居民和環境影響外，更會造成沉重交通負擔；
- (c) 建造時間： 全沉降工程會令沙中線的建造時間延長約一年，加重對地區的影響，而通車時間亦因而延長一年；
- (d) 造價： 建造成本將增加約 10 億；以及
- (e) 通風井： 全沉降設計需要額外通風口，故須設置額外 7 個高 11 米的通風井，這些通風井不論是面向龍翔道或彩虹道，均引起市民關注。
- (f) 景觀： 由於列車停放處完全設置於地底，通風口設計未能融合於外牆之上，對景觀有一定影響。

##### 2. 在彩虹道面向采頤花園興建一段約五米高的外牆會影響景觀

采頤花園第十至十二座距離擬建列車停放處最少有140米，擬建列車停放處的五米高的外牆並不會帶來景觀上的影響。而最接近的第一座距離擬建列車停放處有40多米，港鐵公司會儘量優化和綠化通風井的設計，融入週邊環境。

### 3. 噪音和空氣污染

為回應居民的意見，港鐵公司已建議將列車停放處覆蓋，又會降低列車停放處的頂部至龍翔道的路面水平，以減低對環境、交通及景觀影響。

### 4. 沒有預留足夠空間以擴闊彩虹道

根據港鐵公司及土木工程拓展署的工程顧問分別就鑽石山列車停放處及舊啟德機楊發展項目所提交的交通影響評估報告顯示，除現時位於彩虹道、大有街及蒲崗村道近彩虹道以交通燈號控制的路口需要作出改善之外，有關發展項目均不會為彩虹道帶來交通擠塞。

此外，根據規劃署的慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱圖，政府已於彩虹道旁預留足夠土地作為將來的行人路或行車道之用。

運輸及房屋局  
2011年1月