



合約編號 **NEX/1034**

## 地鐵尖沙咀站北行人隧道

行政摘要

版本 A  
二零零八年九月

香港鐵路有限公司

合約編號：NEX/1034  
港鐵尖沙咀站北行人隧道

行政摘要

版本 A

日期	版本	起草者	稽核者	批准者
2008年9月12日	A	多人合作	FCCM 	PTC 
	B			
	C			
	D			

## 目錄

	頁碼
1. 引言 .....	1
2. 有關設計方案和建造方法的考慮 .....	1
3. 影響評估 .....	3
3.1 施工期間空氣質素影響 .....	3
3.2 噪音影響 .....	4
3.3 施工期間水質影響 .....	4
3.4 廢物管理影響 .....	4
3.5 景觀及視覺影響 .....	5
3.6 建築文物影響 .....	5
4. 環境監察與審核 .....	6
5. 總結 .....	6

### 附表目錄

附表 2.1	最可取方案摘要
--------	---------

### 附圖目錄

附圖 1.1	工地平面圖
--------	-------

## 1. 引言

- 1.1.1 本工程項目名為「港鐵尖沙咀站北行人隧道」（以下簡稱為「本工程項目」）。項目倡議者是香港鐵路有限公司（以下簡稱「港鐵公司」）。安社亞洲（香港）有限公司受項目倡議者委託，按照「環境影響評估程序技術備忘錄」和研究大綱（參考編號：ESB-168/2007）的要求，為本工程項目進行環境影響評估研究。這項環評研究的範圍包括：評估本工程項目在建造塵埃、噪音、水質、廢物管理、景觀及視覺和建築文物等方面可能造成的影響。此外，環評報告亦詳細闡述了隧道路線和建造方法的篩選，以及環境監察與審核和環境影響等事項。
- 1.1.2 本工程項目是要在路面的入口之外，再為行人提供一條直接、方便和安全的隧道，作為新的高容量行人走廊，以便紓緩尖沙咀站現時繁忙的北面大堂和月台區。有關本工程項目的位置，請參閱圖 1.1。本項目包括 (a) 一條行人隧道（隧道 TST），從尖沙咀站北端起，在彌敦道地底約 85 米處，伸延至一個衛星大堂；(b) 一個位於彌敦道之下（約 45 米），毗鄰東英大廈和美麗華酒店的地底衛星大堂；以及 (c) 一條行人隧道（隧道 MSC），從衛星大堂北端起，在彌敦道地底約 80 米處，伸延至美麗華商場。
- 1.1.3 本工程項目的內容包括建造和營運下列項目：(i) 一條行人隧道，從尖沙咀站月台北端，連接至位於重建後的東英大廈、美麗華酒店及美麗華商場等地庫的綜合入口；(ii) 一個位於彌敦道之下，毗鄰東英大廈和美麗華酒店的地底衛星大堂。該衛星大堂會提供一條新走廊供行人使用，因此可以紓緩北面大堂的繁忙情況；(iii) 一個位於現有 A1 入口附近的新機房地庫，用以安放從尖沙咀車站北端遷移至此的車站設備，以便接駁北端隧道。
- 1.1.4 本工程項目擬於 2009 年 6 月動工，預計需時約 35 個月，將於 2012 年 5 月完工。

## 2. 有關設計方案和建造方法的考慮

- 2.1.1 港鐵公司於 2006 年開始規劃增加車站容量的方案，務求減輕尖沙咀站北段的擠迫情況。這個項目名為「尖沙咀站北行人隧道」，亦即本文件的主題。
- 2.1.2 這條隧道和附屬結構的建造工程必須盡量減少造成環境滋擾，以及減少對交通和行人、居民、商業活動、現有荃灣線隧道、尖沙咀站和古樹名木等的影響，因此，施工會比較困難。可供選擇的隧道建造方法包括鑽挖式隧道挖掘法和明挖回填法。
- 2.1.3 表 2.1 羅列了最可取方案的選擇根據，以及曾考慮的環境因素。

表 2.1：最可取方案摘要

尖沙咀站北行人隧道組成部份	曾經考慮的方案及環境因素
行人隧道 - 連接尖沙咀站之隧道 - 連接美麗華商場之隧道	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 尖沙咀站北行人隧道是通往各個建議入口的最直接和最短通道，因此可以盡量縮小建造工程區，並將工程地區局限於酒店和商業大廈林立的一段彌敦道。這些大廈都設有中央冷氣系統，無需依賴可開啓的窗戶通風。</li> <li>• 本項目中比例最大的行人隧道均採用鑽挖式隧道挖掘法建造。這個做法在環保方面的好處包括：               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 減少對附近的敏感受體造成經空氣傳播的噪音和塵埃影響；</li> <li>- 減少在施工期間對路面車輛和行人的影響，從而減少因交通擠塞而產生噪音的機會。</li> </ul> </li> <li>• 行人隧道的路線比較接近彌敦道東側，遠離西側行人路的一排古樹名木。</li> </ul>
明挖回填法部份 - 衛星大堂、連接室、機房地庫及緊急出口	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在地面進行建造工程是無可避免的。然而，會盡量把地面工程局限於下列各項：               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 衛星大堂；</li> <li>- 機房地庫；</li> <li>- 連接室；及</li> <li>- 緊急出口樓梯。</li> </ul> </li> </ul> <p>此外，將會採用明挖回填法，亦即大部份建造工程都會在道路覆蓋層下進行。建造期間所產生的的塵埃和經空氣傳播的噪音，均會由道路覆蓋層遮擋，不致影響附近受體。</p>
機房地庫及 A1 入口改良工程	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 位於A1入口附近的兩層機房地庫佔用面積較小，因此會減少在施工階段對環境的影響。與單層地庫的方案比較，這個方案的工程區會大幅縮小，而且，相關的影響亦會顯著減少，特別是建造噪音和飄散塵埃影響。</li> <li>• 把機房地庫移至 A1 入口附近，為該入口提供了改良機會。舊入口落成已超過 26 年。新入口採用透明玻璃設計，既可減低集聚效應，亦能夠配合四周的都市環境。入口的新設施包括一個供殘障人士使用的電梯，可通往車站、路面和九龍公園。A1 入口經過改良後，可以令九龍公園這個鬧市中的康樂／消閒設施的交通更為方便，因為它顯著地改善了行人和殘障人士從車站前往該公園的通道，而只會造成不顯著的視覺影響。</li> <li>• 機房地庫利用現有的排氣槽進行通風，因此避免了建造新通風槽可能造成的環境影響。</li> </ul>

尖沙咀站北行人隧道組成部份	曾經考慮的方案及環境因素
緊急出口	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 緊急出口是港鐵尖沙咀站北行人隧道方案的法例規定必備設施。這些出口位於衛星大堂和美麗華商場行人隧道末端。</li> <li>• 衛星大堂的緊急出口設有一條專用通道，經過重建後的東英大廈通往地面。</li> <li>• 位於美麗華商場行人隧道的緊急出口則位於彌敦道東側行人路旁的花槽。這個地面結構與現有的花槽高度相若，並以花槽相近的物料進行最後裝飾，藉此達到渾然一體的效果。此外，這個出口亦遠離所有古樹名木。因此，視覺和景觀影響都可以減至最少。</li> </ul>

2.1.4 在檢討過不同的方案、建造方法和環境因素後，被選出的港鐵尖沙咀站北行人隧道最可取方案由下列部份組成：

- a) 一條行人隧道（隧道 TST），從尖沙咀站北端起，在彌敦道地底伸延約 85 米處，伸延至一個衛星大堂；
- b) 一個位於彌敦道之下約 45 米的地底衛星大堂（衛星大堂），設有收票機（可逆向轉動）、售票機、自助設施、詢問處等。大堂亦會設有地底通道，直接通往美麗華酒店地庫和舊東英大廈重建項目的地庫 - 這些綜合入口分別名為 Q2 和 Q1。衛星大堂的夾層會用作隧道的電器及通風機房；
- c) 一條行人隧道（隧道 MSC），從衛星大堂北端起，在彌敦道地底約 80 米處伸延，然後連接至美麗華商場地庫。這個綜合入口名為 Q3；
- d) 一個緊急出口，位於美麗華商場外的彌敦道東側行人道和花槽；
- e) 行人隧道的通風槽和排煙槽均與重建後的東英大廈和美麗華酒店結合一起；
- f) 一個兩層的機房地庫，位於 A1 入口前的地底，用作裝設從尖沙咀站北端遷移過來的機電設備；
- g) 改良後的 A1 入口，是在拆除現有的混凝土結構後，在原址重建的一個透明箱型結構，連同通往車站的新通道，並設有殘障人士電梯，可通往地底的尖沙咀站大堂、地面街道和九龍公園，以及一條行人自動扶梯，連接地面街道和現有的 A1 入口隧道。

### 3. 影響評估

#### 3.1 施工期間空氣質素影響

3.1.1 本工程項目的潛在空氣質素影響，主要來自下列工作所產生的塵埃：挖掘工程、物料處理、地面建造工程所需填料的裝卸工作，以及建造衛星大堂、連接室、新機房地庫和緊急出口所採用的明挖回填法。

3.1.2 根據預測，工地附近的空氣質素敏感受體所受到的影響，不會超過香港空氣質素指標。若能實施「空氣污染管制（建造工程塵埃）規例」所規定的減少塵埃措施，並在工程區每天洒水兩次和採用良好施工方法，便可以把空氣質素敏感受體的塵埃數量減少至符合香港空氣質素指標。

### 3.2 噪音影響

3.2.1 若不加緩解，建造工程對附近的噪音敏感受體所造成的三十分鐘等效連續噪音聲級，會超過 75 分貝(A)。

3.2.2 因此，建議實施適當的緩解措施，包括採用良好施工方法、低噪音機器、減音器、可移動隔音屏障等，並在挖掘工程區加上覆蓋，務求把噪音聲級降低至「環評技術備忘錄」所規定的噪音準則。在實施各項建議緩解措施後，預測大部份噪音敏感受體的噪音聲級均會符合「環評技術備忘錄」的日間噪音準則，而且不會造成不良的剩餘建造噪音影響。在工程區附近的部份噪音敏感受體，包括海防大廈、安樂大廈、華敦大廈商場及九龍清真寺暨伊斯蘭中心的向南正面等，在一段短時間內仍會受到超過標準 1 至 4 分貝(A) 的噪音影響。

3.2.3 雖然這次影響評估顯示，部份受體會有一段有限的時間內受到超過相關標準的噪音影響，而且，本項目亦會實施所有可行的緩解措施，然而，在實際施工期間，仍會盡可能設法再減少噪音，而且會與所有關注的團體保持聯繫，以及進行實地監察，務求盡量降低超標的程度。

3.2.4 是次研究預測本工程項目會造成剩餘噪音影響，因此建議設立一個社區聯絡渠道，以便處理公眾諮詢和投訴。

3.2.5 在運作期間，若各項固定機器所發出的噪音均能符合相關準則所容許的最高聲功率級，並實施適當的減少噪音措施，預計本工程項目不會造成不良的運作剩餘噪音影響。

### 3.3 施工期間水質影響

3.3.1 各項建造工程的潛在水質影響來源包括：工地徑流和排水、地下工程、建造工人所產生的污水，以及一般施工活動所產生的碎物、垃圾和溢漏液體。

3.3.2 預計在實施建議的緩解措施後，本項目的建造工程均不會對水質造成不可接受的影響。

### 3.4 廢物管理影響

3.4.1 本工程項目的建造活動可能產生的廢物包括：建造及拆卸物料（拆建物料）、化學廢物，以及由工作人員產生的一般垃圾。

3.4.2 建議採用減少廢物措施和良好施工方法，藉以減少各種潛在廢物影響。此外，亦應該採用適當的方法來處理、運送和處置各項建造工程所產生的廢物。

3.4.3 若能採用本報告所建議的方法來處理、運送和處置有關廢物，並且嚴格遵守良好的施工方法，預計本工程項目在施工期間將不會造成不良的剩餘影響。

### 3.5 景觀及視覺影響

- 3.5.1 本工程項目位於尖沙咀。該區是一個商業和住宅項目混雜的市區。由於受影響的範圍細小，而且建議的發展項目亦能配合毗鄰的發展架構，因此，本工程項目不會對規劃及發展控制架構造成任何顯著影響。
- 3.5.2 在施工期間，約有 30 棵樹木會受到影響，其中沒有古樹名木在內。古樹名木的樹冠和樹根都會在原地加以保存。根據初步樹木調查的資料，所有受影響的樹木都會被移植，但位於海防道的 3 棵則屬例外，建議為被砍伐的樹木進行補償種植。項目倡議者會按照 ET WBTC 3/2006 號技術通告的要求，向有關政府部門提交一份詳細的樹木保存、移植和補償種植建議，以便取得批准。
- 3.5.3 建議工程區屬尖沙咀「市區有機或發展混合景觀特色」類型。在施工期間，各項臨時工程會對景觀造成中等程度的剩餘影響。在運作期間，擬議工程會與現有的市區景觀特色融合，因此，不會產生顯著的剩餘影響。
- 3.5.4 在施工階段，會於 A1 入口附近提供一條連接九龍公園的臨時通道。九龍公園的遊人，以及九龍公園／衛生教育展覽及資料中心內外的通道，都只會受到極輕微影響。這項剩餘影響只屬暫時性質，因此，影響程度屬於中等。
- 3.5.5 在運作階段，新 A1 入口會令九龍公園的入口階梯永遠縮窄約 2 米。由於現有階梯的闊度超過 15 米，而且使用該階梯進入九龍公園的行人很少，因此，這項影響非常輕微。
- 3.5.6 附近的居民、行人、車輛使用者、辦公室和商業大廈都會直接、近距離地看到各項建造工程，包括衛星大堂、連接室，以及機房地庫和 A1 入口及緊急出口的重建工程。建議在施工期間在工地採用裝飾性的圍板和臨時覆蓋層，並對工地面積加以限制，藉此減少工程造成的視覺影響。預計附近的高層視覺敏感受體會受到輕微至不嚴重程度的視覺影響，而低層的視覺敏感受體，例如彌敦道和九龍公園的使用者，則會受到中等程度的影響。
- 3.5.7 總括而言，若施工和運作期間都能夠實施適當的緩解措施，本工程項目的剩餘景觀及視覺影響將屬可以接受水平。

### 3.6 建築文物影響

- 3.6.1 為了找出研究區內各個建築文物資源可能受到的影響，是次研究進行了一項文獻研究和建築文物實地調查。
- 3.6.2 前威菲路軍營的 S4 號樓和擋土牆都非常接近機房地庫的擬議工程區。因此，整個施工階段都必須小心避免對這些歷史建築造成任何損害。在施工期間，需要暫時拆除兩根花崗岩支柱（S4 號樓新翼的磚牆東面），並加以妥善保管，直至完工後在原位重新裝設。
- 3.6.3 港鐵公司須實施適當的保障制度和管制計劃，以確保本項目建造工程的管理水準，不會低於建築物條例的要求。
- 3.6.4 此外，明挖回填法的工程可能會造成暫時性的視覺影響，但若能實施建議的緩解措施，即裝設配合四周環境的圍板，便能把影響減至最低。



3.6.5 預計本工程項目在運作階段不會對已知的建築文物造成不良影響。

#### **4. 環境監察與審核**

4.1.1 是次研究根據「香港發展項目的環境監察及審核指引」，草擬了一份環境監察與審核計劃，並建議本項目予以實施，藉以檢查本工程項目是否符合有關的環境法例和標準。

#### **5. 總結**

5.1.1 本工程項目是要在現有的入口之外，再為行人提供一條直接、方便和安全的隧道，以便紓緩尖沙咀站現時繁忙的北面大堂和月台區。

5.1.2 是次環評研究已找出本工程項目的潛在環境影響，並加以評估。對於本工程項目在施工和運作階段內可能造成的所有直接、間接和累積影響，都已經運用適當和被認可的評估方法加以評估。在實施本報告建議的緩解措施後，本工程項目在環保方面屬可以接受，預計將只會在施工階段造成短暫噪音的剩餘影響。