

黃大仙區議會轄下

關注沙中綫專責小組文件第 2/2012 號 (28.8.2012)

黃大仙區議會轄下
關注沙中綫專責小組

沙田至中環線項目進展匯報

引言

1. 本文件旨在向黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組匯報沙田至中環線(沙中綫)項目的進展。

背景

2. 沙中綫為一條全港策略性鐵路，全長 17 公里，設 10 個站，分別是大圍站、顯徑站、鑽石山站、啓德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站，貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路線，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」及「南北走廊」。
3. 當沙中綫把馬鞍山線從大圍站向九龍伸延到紅磡站與西鐵線連接後的通道為「東西走廊」。乘客可通過這條走廊由烏溪沙站直達九龍東、紅磡、新界西至屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客帶來更直接和方便的鐵路服務。
4. 「南北走廊」是沙中綫將會把現有東鐵線由紅磡站延伸過海

至金鐘站，乘客將可以從羅湖及皇崗兩個口岸直達港島中心地帶。

5. 沙中線落成後，往來九龍東、新界東、新界北和港島區的乘客，可大幅節省交通時間，增強沙田出九龍以及過海鐵路的載客量，並且疏導乘客，紓緩現時多條鐵路線的壓力。

6. 行政長官會同行政會議於 2012 年 3 月 27 日根據《鐵路條例》的規定，批准沙中線鐵路方案。政府亦已委託香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）負責興建沙中線。

7. 立法會財務委員會已於 2012 年 5 月 11 日批准了沙中線項目的撥款申請。港鐵公司於 2012 年中開始陸續批出沙中線工程合約。港鐵公司預計大圍至紅磡段最早於 2018 年竣工；至於紅磡至金鐘段，由於要配合其他大型基建工程進行，包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，預計於 2020 年完成。

沙中線黃大仙段的工作進展

8. 沙中線黃大仙段的主要工程包括：
- (i) 慈雲山區行人設施改善工程；
 - (ii) 鑽石山站擴建工程；
 - (iii) 黃大仙段鐵路隧道及相關通風設施和緊急救援通道；
 - (iv) 黃大仙公共運輸交匯處；及
 - (v) 馬仔坑室內體育館。

慈雲山區行人設施改善工程

9. 慈雲山行人設施改善工程合約已在 2012 年 7 月批出，工程亦已展開。位於蒲崗村道公園的工地，現正進行平整及建設圍板工作。建造行人天橋、升降機及扶手電梯等工程將會相繼展開，預計於 2014 年至 2016 年陸續完成，讓區內市民可早日使用有關行人設施。

10. 慈雲山社區聯絡小組已於本年 5 月舉行第一次會議。港鐵公司會繼續就工程事項與地區人士及相關持份者保持緊密聯絡，做好協調工作，務求令工程能順利展開及按時完成，同時將工程對社區的影響減至最少。

鑽石山站擴建工程

11. 鑽石山站擴建工程的詳細設計已經完成，港鐵公司預計於 2012 年 12 月批出擴建鑽石山站的工程合約，目標是在 2018 年完工。

黃大仙段鐵路隧道及相關通風設施和緊急救援通道

12. 在過去數年，與地區人士經過多番討論後，沙中線黃大仙段的規劃已盡可能吸納地區的意見，原定的鑽石山列車停放處建議已經取消，鐵路隧道走線亦盡量避免收回樓宇地層。隨著行政長官會同行政會議於 2012 年 3 月 27 日根據《鐵路條例》批准沙中線鐵路方案，黃大仙段鐵路隧道的走線與及相關通風設施和緊急救援通道的位置已定案。有關鐵路工程的詳細設計已經完成，港鐵公司預計於 2012 年 10 月批出相關工程合約，目標是在 2018 年完成工程。

黃大仙公共運輸交匯處

13. 有關在黃大仙廟旁設置公共運輸交匯處，政府及港鐵公司已提交一個雙層綜合設計初稿，下層設定為公共運輸交匯處，上層是旅遊巴士停泊處，詳細規劃及設計大致完成，港鐵公司會就規劃的細節與議會保持密切溝通。預計工程會於 2013 年展開，並於 2015/16 年完成。

馬仔坑室內體育館

14. 為配合沙中線黃大仙段鐵路工程，我們需要收回部分馬仔坑遊樂場的土地建造通風設施和緊急救援通道，並就此與黃大仙區議會及地區人士進行詳盡討論。我們原則上同意興建馬仔坑室內體育館作為補償設施。港鐵公司正規劃室內體育館的興建位置及內部設施，我們仍須繼續聽取地區人士的意見，令設施切合地區的需要。該室內體育館位於《橫頭磡及東頭分區計劃大綱圖》上的「休憩用地」地帶內，當草擬規劃完成後，須按《城市規劃條例》向城市規劃委員會申請規劃許可。港鐵公司預計有關工程最早在 2013/14 年展開，在 2015/16 年完成。

地區關注事項

馬仔坑遊樂場工地及重置安排

15. 如我們以往諮詢黃大仙區議會時所說，港鐵公司需臨時佔用馬仔坑遊樂場興建通風設施和緊急救援通道，以及設置鐵路隧道鑽挖豎井。政府及港鐵公司理解地區人士及居民對徵用部分遊樂場設施作

為工地的關注，並建議以下措施，以減低工程對遊樂場、其使用者及附近居民的影響：

- (i) 在施工期間保留遊樂場南面的緩跑徑及東面的網球場；
- (ii) 於遊樂場南面近緩跑徑臨時重置一個五人足球場及兒童遊樂場，供市民在施工期間使用；及
- (iii) 工程完成後，永久重置一個十一人足球場及兒童遊樂場，另外加設一座室內體育館，供市民使用。

16. 政府及港鐵公司明白議員對相關設施的重置安排有不同意見，尤其是室內體育館的位置及設施。經詳細考慮及研究後，港鐵公司擬備了不同方案[詳見附件一(圖一至三)]以便繼續與區議會商討。我們認為現時仍有足夠時間就不同方案作更詳盡的討論。我們會繼續聽取專責小組及地區人士的意見，務求令設施切合地區的需要。

臨時交通管理措施

17. 臨時交通安排方面，港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行交通影響評估，為項目安排適當的臨時交通改道措施，減少施工期間對交通的影響。港鐵公司規劃沙中線黃大仙段工程時，主要採用了地底鑽挖施工方法建造鐵路隧道，盡量減少明挖回填，藉此縮減佔用現有道路範圍，減輕對交通的影響。然而，在建造期間港鐵公司仍須在區內分階段實施一些必須的臨時交通管理措施。港鐵公司及相關政府部門已成立地盤聯絡小組，成員包括警務處、路政署、運輸署及民政事務處等，協調所有建造工程。小組會商討各臨時交通安排，並會在落實前諮詢地區和相關持份者，並會定期檢討，以確保對區內交通影響減至最低。

18. 在施工期間，倘若工程車輛遇有交通事故，港鐵公司已要求承建商提供 24 小時緊急拖車服務，並盡快與警方合作將肇事車輛拖離現場，恢復交通運作。港鐵公司與相關部門會適時向區議會及社區聯絡小組匯報相關主要臨時交通管理措施的具體細節安排。

樓宇結構安全及重建潛力

19. 現時黃大仙段涉及收回樓宇地層的鐵路隧道，將於有關建築物的深層堅硬岩石層通過。港鐵公司經已進行詳細工地勘察，充分掌握及了解現有樓宇的地基資料以及附近斜坡的情況，在設計鐵路隧道時，已小心顧及沿線現有樓宇及斜坡的安全。根據港鐵公司的評估，由於隧道深入岩層，石層不需進行額外的鞏固工程，也有足夠的承托力來承托現有樓宇的地基荷載。港鐵公司定會按部就班地進行工程，絕對不會引致大量水土流失和獅子山大石不穩而崩落。此外，有關政府部門將就其負責的範疇如建築、結構和岩土等工程進行審查，確保所有設計和建造方法符合法定標準及其他安全規定。

20. 在工程展開前，港鐵公司會對鐵路附近範圍的樓宇進行樓宇現況勘察，以紀錄樓宇的現有狀況，並於工程展開前於工地周邊範圍安裝足夠的監測點，用以監察地下鐵路挖掘工程對周邊範圍的整體結構影響，以策安全及確保施工符合設計的要求和法例規定。在施工階段，港鐵公司的駐工地專業及技術人員負責地盤安全及質量監督，以確保註冊承建商按照認可圖則施工。同時，政府有關部門會不時派員到工地進行監察及檢查，從而確保附近樓宇結構和公眾的安全。因此沙中線隧道的施工不會對翠竹花園及其他建築物的結構安全構成不良影響。

21. 相關樓宇的重建潛力會否受影響，須視乎情況而定。然而，

最重要的是業主的權益是受法例保障的。倘若業主認為其權益因沙中線工程項目受到影響，並導致損失，可以根據《鐵路條例》的條款提出申索補償。

連接翠竹花園行人通道

22. 我們十分明白翠竹居民對自動行人接駁設施的訴求，而運輸署已備悉有關建議。為翠竹花園這一類上坡地區興建自動行人接駁設施，包括自動扶手電梯連接系統和升降機系統等，政府已訂立統一的評審制度，客觀地檢視有關建議的效益及決定進行可行性研究的優次排序。黃大仙區議會亦已成立無障礙設施工作小組，與相關部門積極跟進區內無障礙設施的需要和進展。就這些民生工程，政府會按實際情況推動，以改善市民的生活環境。

樹木保育

23. 沙中綫跨越本港多個地區，工程規模龐大，無可避免會有一定數目的樹木受工程影響。港鐵公司會盡量原地保留或移植受影響的樹木，只有在無可避免的情況下，才會移除樹木，並會於項目範圍內補償種植受工程影響而須移除的樹木，包括觀賞及原生品種，並會盡量安排在原區進行。

籌備工作

社區聯繫

24. 政府及港鐵公司為沙中線黃大仙段成立三個社區聯絡小組，

分別為慈雲山、馬仔坑/竹園和鑽石山/鳳德聯絡小組；各小組已邀請相關持份者加入，包括當區區議員、相關屋邨、屋苑、機構、學校及政府部門代表，就工程進展及地區關注的事項，提供一個更直接的溝通平台，並讓港鐵公司及承建商工程人員直接聽取小組成員意見。

25. 其中慈雲山及馬仔坑/竹園兩個小組已分別在 5 月 31 日及 8 月 17 日舉行首次會議。在會上小組成員就項目方案和建造工程提出了多方面的意見，包括希望慈雲山行人設施系統能盡快完成；爭取興建翠竹無障礙行人通道；另外亦表達對馬仔坑遊樂場重置設施的意見。至於鑽石山/鳳德小組的首次會議，已定於 9 月舉行。

26. 與此同時，港鐵公司亦已於 6 月印製及派發沙中線黃大仙段通訊，向區內居民提供工程項目的最新資訊。政府及港鐵公司會繼續與社區保持緊密聯繫，使居民更了解項目的發展。

臨時支援工地

27. 為了如期完成市民期待已久的沙中線計劃，我們須如期將下列地段[有關位置及時間見附件二(甲)及(乙)]轉為臨時工地，以推展工程，並希望專責小組予以支持。

- 馬仔坑遊樂場內設置通風設施、緊急救援通道及鐵路隧道之臨時施工用地；
- 在黃大仙祠旁現有停車場北面部分設置興建緊急救援通道及黃大仙公共運輸交匯處之臨時施工用地；
- 在前大磡村空置土地設置擴建鑽石山站之臨時施工用地；
- 在蒲崗村道及樂華街地段設置支援工地；及
- 在慈雲山邨中央遊樂場及慈雲山道休憩花園設置興建慈雲山

區行人設施之臨時施工用地。

總結

28. 興建沙中線不但能提升現有的鐵路服務水平，且具有分流作用，減輕現時多條鐵路線的壓力和有助紓緩地面交通擠塞問題，並能把鐵路服務帶到啓德、土瓜灣、馬頭圍和何文田等現時未有鐵路服務的地區，協助促進香港整體更新發展。

29. 懇請專責小組組員備悉本文件的內容。

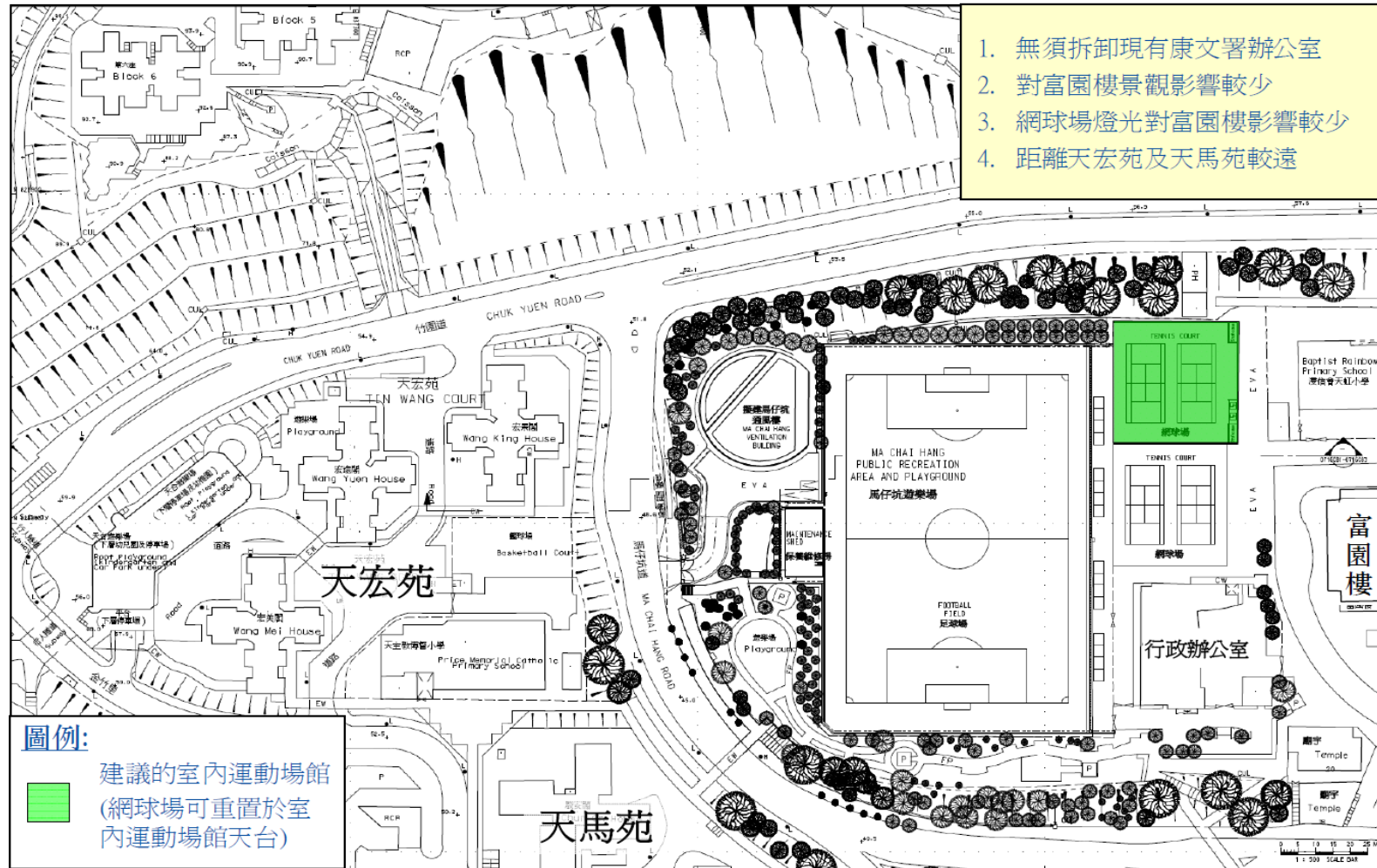
運輸及房屋局

路政署鐵路拓展處

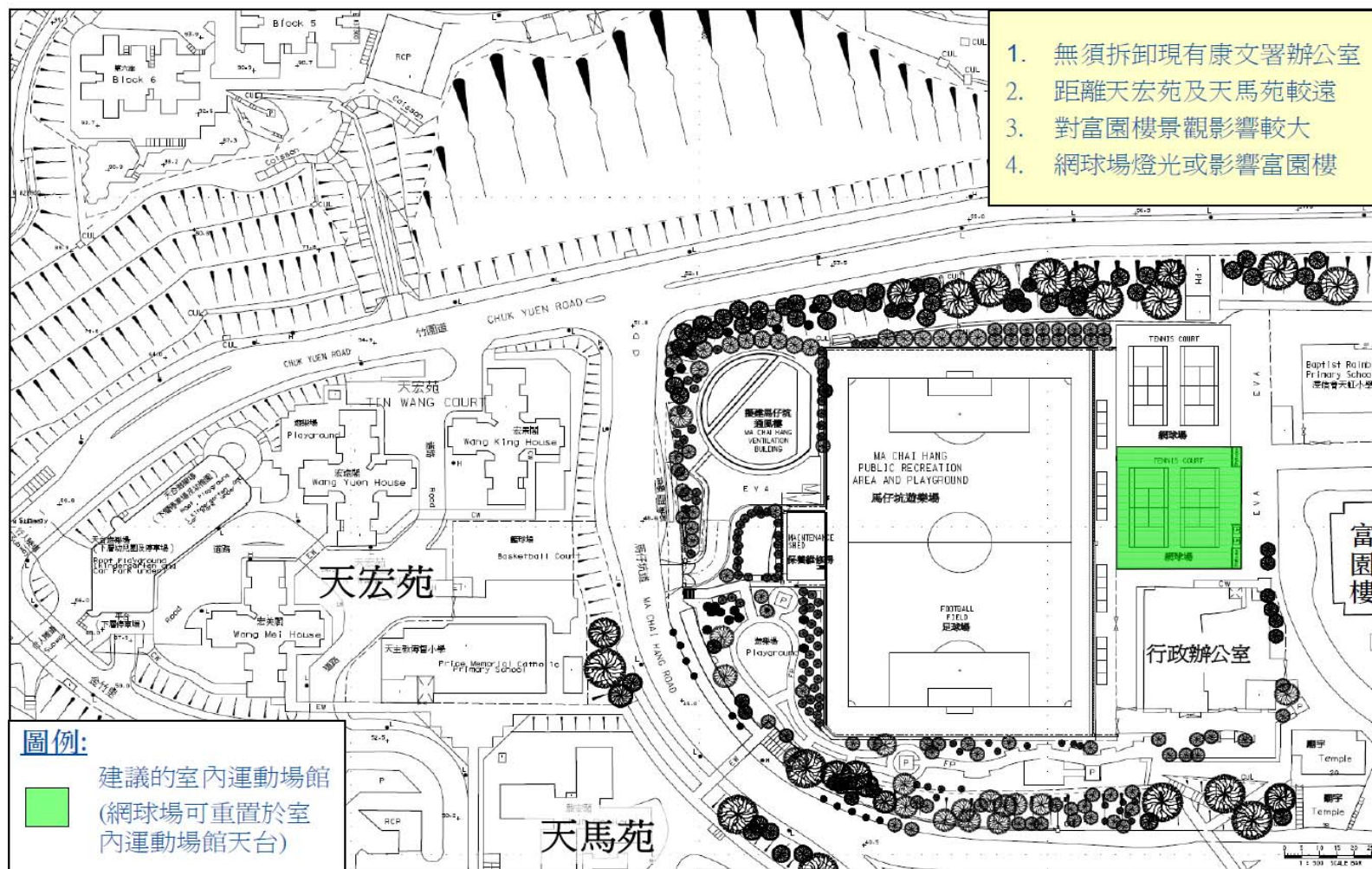
港鐵公司

二零一二年八月

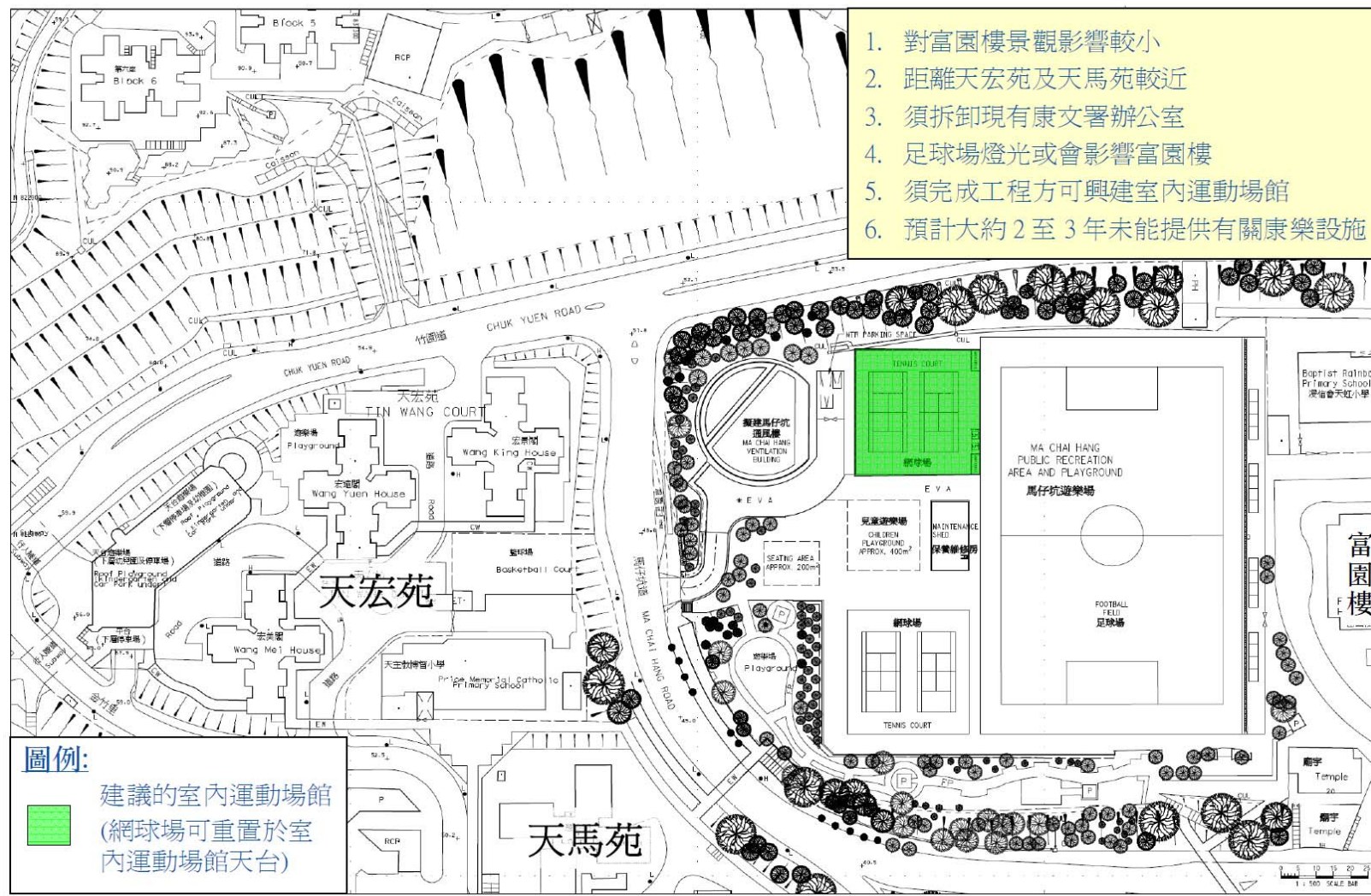
室內運動場館選址－方案一



室內運動場館選址－方案二

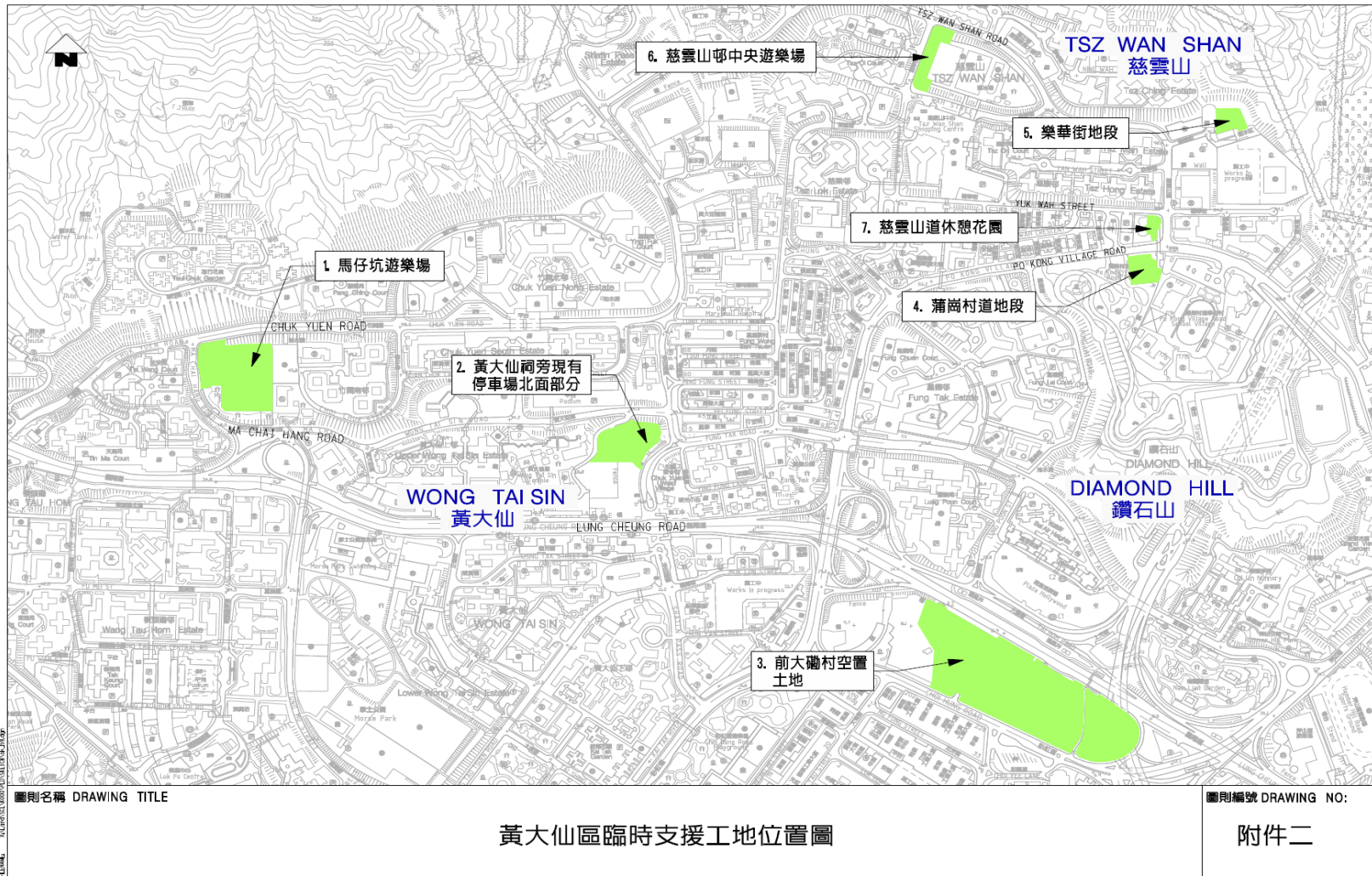


室內運動場館選址－方案三



1. 對富園樓景觀影響較小
2. 距離天宏苑及天馬苑較近
3. 須拆卸現有康文署辦公室
4. 足球場燈光或會影響富園樓
5. 須完成工程方可興建室內運動場館
6. 預計大約 2 至 3 年未能提供有關康樂設施

圖例:
 建議的室內運動場館
 (網球場可重置於室內運動場館天台)



附件二(乙)

黃大仙區部分公共設施及地段擬分階段關閉時間表

公共設施/地段		關閉時間
1.	馬仔坑遊樂場 <ul style="list-style-type: none"> • 十一人足球場 • 兒童遊樂場 • 網球場 	2012年第四季 2012年第四季 2012年第四季
2.	黃大仙祠旁現有停車場北面部分	2013年第一季
3.	前大磡村空置土地	2012年第四季
4.	蒲崗村道地段	已在2012年第三季轉為工地
5.	樂華街地段	2013年第二季
6.	慈雲山邨中央遊樂場	2013年第一季
7.	慈雲山道休憩花園	2013年第一季