

黃大仙區議會轄下
關注沙中綫專責小組

沙中綫黃大仙段進度報告

目的

1. 本文件旨在向黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組（專責小組）解釋在馬仔坑遊樂場設置工地出入口的安排及黃大仙區內其他臨時交通措施，並懇請同意將黃大仙區內部分公共設施及地段轉為臨時工地，以推展沙田至中環綫（沙中綫）的工程。

馬仔坑工地出入口位置的背景

2. 港鐵公司早期建議將馬仔坑遊樂場工地的車輛出入口位置設於天宏苑籃球場對出的一段馬仔坑道、近行人天橋的位置，是基於該處是馬仔坑道和馬仔坑遊樂場水平高度較接近的位置，在該處建造工地出入口，斜度會最低，因而可減少出入通道佔用工地的面積，也減少影響遊樂場內的設施和樹木。有鑑於在此位置設置工地出入口，其位置會與現有巴士站重疊，故須將巴士站向北遷移。此出入口建議已獲地盤聯絡小組同意及審批。

3. 而在八月二十八日舉行的專責小組會議上，港鐵公司滙報上述建議，有議員建議將馬仔坑工地出入口改設於馬仔坑道巴士站北端（見附圖一）。港鐵公司於九月廿八日與相關議員跟進建議，並實地考察及商討；會後港鐵公司與其承建商立即開展詳細研究，並與相關部門商討該建議的可行性並提交地盤聯絡小組考慮，在十月二十四日的小組會議上，相關政府部門指出，由於受現時該段馬仔坑道的走線及闊度所限，巴士停站期間的部份車身，會阻礙由竹園道轉入馬仔坑道南行的車輛，部分車輛可能會忽略安全，在彎位的視線受阻下仍然前進，因此小組認為建議未能符合道路安全要求，故未有接納該建議。以上有關工地出入口的各種考慮，亦已在本年九月二十八日和十月三十一日與議員進行之實地視察中向所有參與的人仕詳加解釋。

4. 其後運輸及房屋局、路政署及港鐵公司代表出席黃大仙區議會於本年十一月六日舉行之會議，討論馬仔坑遊樂場設置工地出入口的安排和關注，並於本年十一月十三日出席與議員進行之實地視察，再深入商討馬仔坑遊樂場臨時工地的出入口的位置，及了解

地區人士關注經由行人天橋前往巴士站的行人而須橫過工地入口的安全問題。

5. 就議員在上述會議及實地視察所提出的意見和關注，政府當局與港鐵公司已詳細研究及分析各個可選擇的出入口位置，並同意出入口位置可分階段推行以配合工程需要，詳情如下。

短期工地出入口位置的必要性

6. 沙中線黃大仙段工地設於馬仔坑遊樂場，由於受客觀的地理條件所限制，無論日後長遠的工地出入口設於何處，也必須先在馬仔坑道，一個與遊樂場水平相若的位置，設置一個供初期工程使用的短期工地出入口，使承建商進行工地平整及預備工程，以確保沙中線能早日完成；而港鐵公司亦承諾大型運泥的工程會留待長遠工地出入口完成後才展開。

7. 我們亦理解居民關注上述的短期工地出入口對馬仔坑遊樂場一帶的交通及道路使用者可能造成影響。就此方面，港鐵公司及相關政府部門，已根據在各區皆行之有效的程序，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。小組會商討各項臨時交通安排，並會在落實前諮詢地區和相關持份者，以及會實施適當的緩解措施和定期檢討，確保工程對區內交通及道路使用者的影響減至最低。而上述的短期工地出入口的建議安排(見附圖二)，包括相關出入口安全評估及其緩解措施，經已獲得地盤聯絡小組的審批及同意。

8. 我們在此重申，為了令沙中線工程能如期開展並盡早完成，我們必須設置上述之短期工地出入口，使我們在馬仔坑遊樂場工地的前期工程能夠在本年底前展開。

長遠工地出入口位置

9. 至於長遠的工地出入口，可選擇的位置包括馬仔坑道、竹園道及彩竹街。經過工程人員審慎的研究及分析，詳述如下(附表一亦列出長遠工地出入口不同位置的比較，供各小組成員考慮)：

長遠工地出入口設於彩竹街的建議(方案一:見附圖三)

10. 若採用彩竹街為長遠工地出入口，將須徵用其他馬仔坑遊樂場的現有設施(包括現有網球場及其他休憩地方)，會進一步減少馬仔坑遊樂場內能讓市民使用的設施，這建議方案與居民希望減少馬仔坑工地面積的要求不符。此外，彩竹街是位處竹園南邨內的緊急

消防通道，兼且對比一般道路，工程車輛使用邨內道路，將對居民構成更直接的影響。

11. 由於涉及再行刊憲的程序，沙中線工程將因此延長約一年，徵用馬仔坑遊樂場作為臨時工地的時間和市民受工程影響的年期將因此大幅延長。

長遠工地出入口設於竹園道的建議(方案二:見附圖四)

12. 由於竹園道及馬仔坑遊樂場的地面水平相差約十一米，倘長遠工地出入口設於竹園道，承建商須興建一條斜台，以供工程車輛器材及物料出入。無論此斜台是以橋樑式或以堤基式建造，在最後都須要佔用較多的土地，不但影響現有整個足球場、部分網球場及其他休憩地方，亦與居民希望減少工地面積及影響現有設施的要求不符。而且由於兩個地點水平落差甚大，須建造大型斜台結構，對附近居民將造成景觀及噪音等的影響，而工程車亦會對鄰近居民帶來噪音影響。而且，由於涉及再行刊憲和更多的工序，沙中線工程將因此延長約一年，徵用馬仔坑遊樂場作為臨時工地的時間和市民受工程影響的年期將因此大幅延長。

13. 倘在竹園道以南的行人路旁設置停泊運泥工程車輛的高台，並以運輸帶形式把泥石輸送至運送車輛，仍無可避免地須另設其他工地出入口，供運送大型機械及物料等的其他工程車輛使用。此外，此建議亦需要先為該處的斜坡進行大型鞏固工程，因而大大增長徵用馬仔坑遊樂場作為臨時工地的時間。

長遠工地出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面）並把巴士站遷移至竹園道的建議(方案三-見附圖五)

14. 此方案乃把現有馬仔坑道的巴士站遷往上游之竹園道。雖然部份乘客需多步行約一百米的距離，但此方案的優點是巴士站和工地出入口沒有佔用同一空間，相信可釋除居民在安全上的疑慮。再者，倘若居民對工地出入口的安全仍存有疑惑，我們亦可考慮把現有馬仔坑道南行從竹園道交界至接駁天馬苑行人天橋位置之間的一段行人路封閉，令行人不會橫過工地出入口，把居民在安全上的疑慮減至最低。

長遠工地出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面）並把巴士站往南遷移約十米的建議(方案四-見附圖六)

15. 經區議會秘書處的安排，當局曾於十月三十一日與專責小組成員在馬仔坑道實地視察，當時政府及港鐵公司代表向出席議員解釋及說明工地出入口的方案，並接納了各方的意見，提出此修訂方

案，目的是希望可以妥善處理出入口位置，釋除居民疑慮的同時，並可讓工程能如期開展。

16. 建議的方案是在使用短期工地出入口期間，承建商會進行設置長遠的出入口位置準備工作，包括修改巴士停車彎位，加長巴士停泊處和擴闊行人路，以便將長遠工地出入口移至巴士停車彎位的上游位置。此方案長遠而言，亦能為隣近居民帶來好處，上述對巴士站所作的改善工程，可考慮在交還工地後繼續保留，讓市民繼續使用。

17. 但由於上述的工地長遠出入口，須移往巴士站以北位置，而東面行人路亦須向馬仔坑遊樂場斜坡方向擴闊，因此無可避免增加受工程影響的樹木數量，但所有受影響的樹木均沒有被列入古樹名木冊。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。於馬仔坑遊樂場內，預計須移植約50棵樹木及移除60棵樹木。就此，港鐵公司會於重置的馬仔坑遊樂場內補償種植約60棵樹木。

其他建議

18. 對於有建議將工地出入口設於馬仔坑道南端近天馬苑駿康閣對出的落斜彎位及近迴旋處，此舉會令車輛出入口設於道路彎位，司機駕駛視線距離並不足夠，不符合道路設計的安全要求。

交通影響評估研究

19. 在工程的設計階段，港鐵公司已聘用專業顧問公司就有關工程安排進行交通影響評估研究，詳細評估工程項目對附近交通的影響，及為項目作出相應緩解措施建議。根據報告評估，馬仔坑道在2010年有72%剩餘交通流量(在早上繁忙時間南行約每小時150架次)，並預計2015年工程高峰期間，在馬仔坑道設置出入口並增加了工程車輛流量後（預計每小時約25架次），該處仍會有66%的剩餘交通流量(在早上繁忙時間南行約每小時190架次)，顯示該建議對馬仔坑道的交通不會構成很大的影響。

工地出入口安全措施

20. 在施工期間，港鐵公司及相關政府部門會經地盤聯絡小組，協調及覆檢臨時交通與安全措施，確保工程能順利進行。同時，亦會施行適當的緩解措施，令工程車輛對附近行人的影響減至最少。建議的安排包括：

- a 只准許工程車輛由馬仔坑道南行線左轉進入工地，而離開工地亦只准車輛左轉離開馬仔坑道，以免工程車輛橫越對面行車線，影響馬仔坑道北行方向；
- b 工地亦會提供足夠的交通大使，指示及協助有需要的行人；
- c 小心協調工程車輛進出工地的時間，盡量減少在繁忙時間使用該出入口，特別在早上繁忙時段減少大型工程車輛進出工地；
- d 在工程車輛出入工地時，交通大使會以護索分隔行人，令人車妥善分流；
- e 在沒有工程車輛出入時，會以閘門分隔工地及行人路；
- f 工地出入口會有足夠照明、指示牌及燈號；
- g 在工地出口位置會清楚標明工地負責人之聯絡方法；
- h 設立對講機制度，工程車輛會在其他地方等候，在沒有交通阻塞情況下才駛進馬仔坑道；及
- i 近工地出入口的斜坡將填平，使工程車輛司機能與工地外的路面保持同一視線水平，及早留意行人及路面情況。

21. 就上述之臨時交通安排和安全措施，港鐵公司已諮詢地盤聯絡小組，並得到小組同意此安排符合交通安全要求。

將部分馬仔坑遊樂場、慈雲山邨中央遊樂場及慈雲山道休憩花園轉為工地

22. 爲了如期完成沙中線計劃，必須將部分馬仔坑遊樂場、慈雲山邨中央遊樂場及慈雲山道休憩花園部分公共設施及地段（見附圖八、九及十）轉為工地，以推展沙中線工程。特別是馬仔坑遊樂場的工地處於沙中線工程的重點位置，假如我們未能順利在年底前於此處開展工程，整項沙中線的項目將因此延誤。

23. 現徵求專責小組落實支持上述地段轉為工地的建議。

黃大仙區內其他臨時交通措施

24. 爲配合沙中線黃大仙段的工程，有關區內其他臨時交通管理措施，須按《鐵路條例》刊憲，爲配合工程開展，有關刊憲安排將於二零一三年第一季進行：

- i. 爲配合於慈樂邨服務設施大樓旁和鳳德道/蒲崗村道交界加設升降機，以及在蒲崗村道和鳳德道現有行人道加設上蓋，蒲崗村道及鳳德道現有行人道將分階段臨時收窄，現有巴士站及小巴士站將須臨時遷移；

- ii. 為配合慈正邨及慈民邨加設升降機，慈雲山道近正康樓和民泰樓現有的行人路及行車路將分階段臨時收窄，現有巴士站及小巴站將須臨時遷移。此外，近正康樓的樓梯將臨時封閉。

25. 政府及港鐵公司會繼續與地區人士和居民保持密切溝通和聆聽他們的意見，冀能如期實施有關交通安排及開展建造工程。

總結

26. 懇請專責小組成員支持本文件的內容。

運輸及房屋局
路政署
港鐵公司

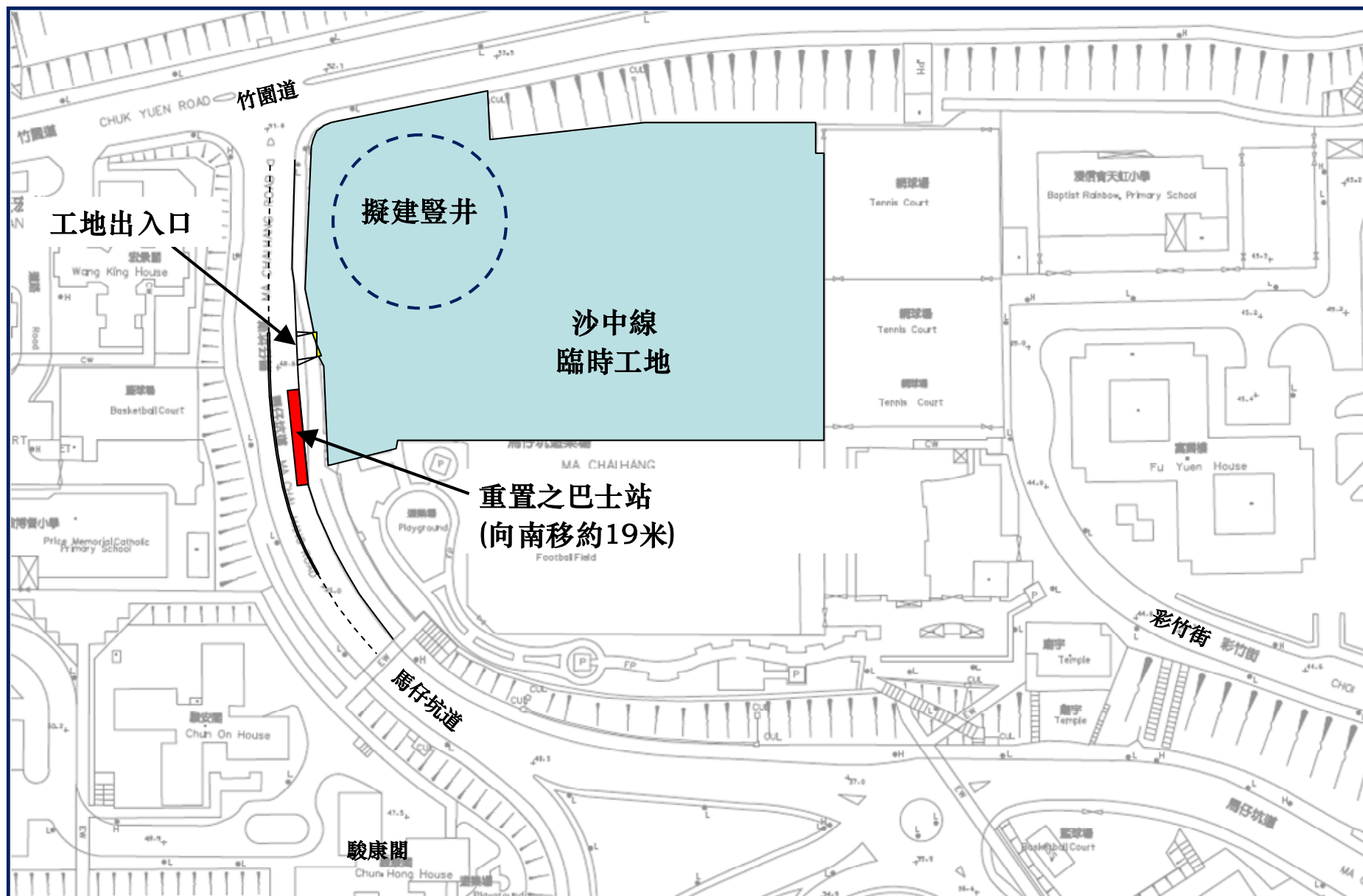
二零一二年十一月

馬仔坑遊樂場工地出入口位置的建議

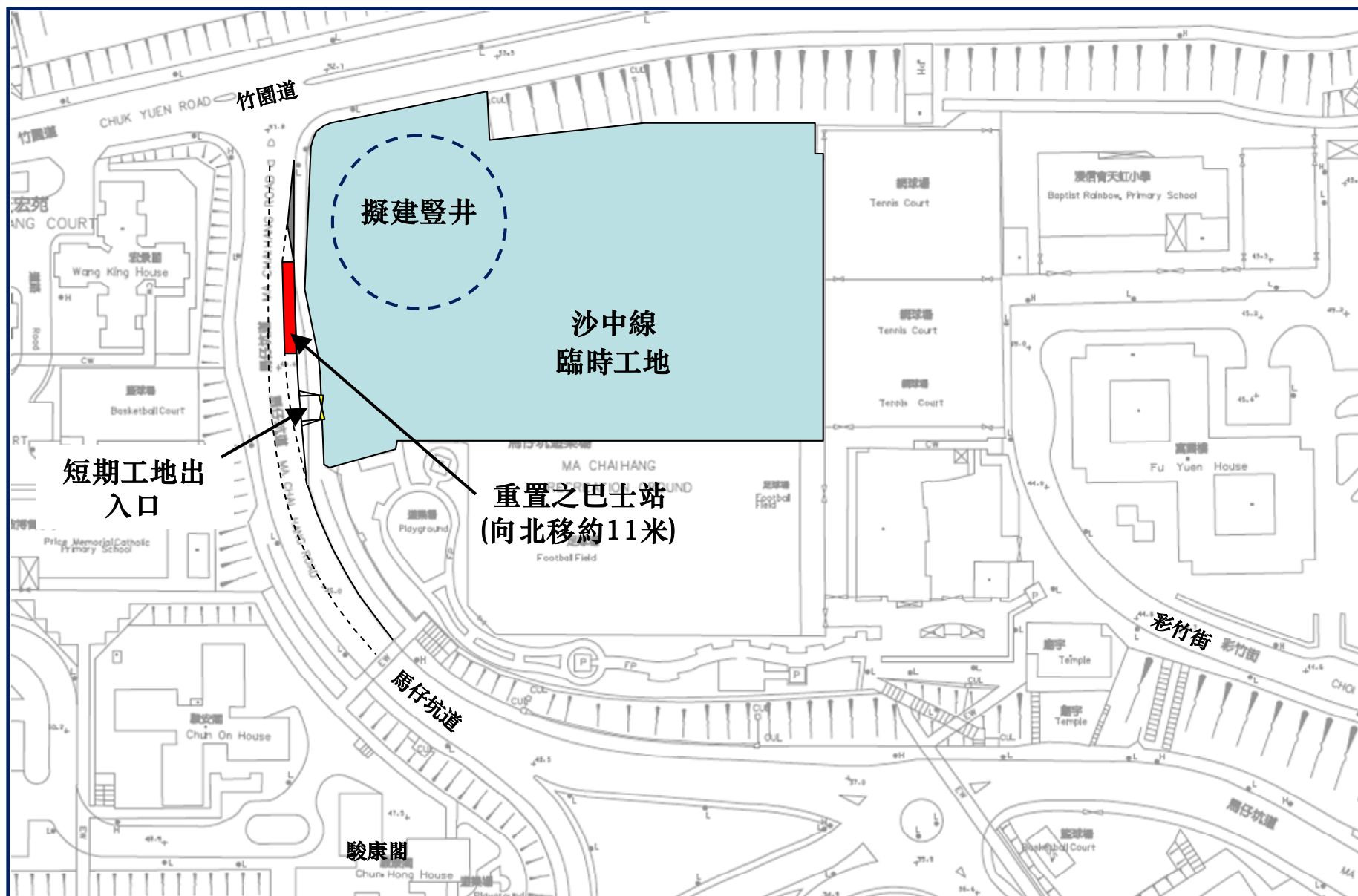
	方案一	方案二	方案三	方案四
	短期出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面）作早期工地平整和前期預備工作之用（見附圖二）			
	長遠工地出入口設於彩竹街的建議（見附圖三）	長遠工地出入口設於竹園道的建議（見附圖四）	長遠工地出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面），並將現有馬仔坑道之巴士站臨時遷移至竹園道的建議（見附圖五）	長遠工地出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面），並擴闊現有巴士停車灣位和行人路的建議（見附圖六）
1. 道路安全	- 符合標準	- 符合標準 - 警務處、運輸署及路政署均接納此方案	- 符合標準 - 巴士站和工地出入口不佔用同一空間 - 若進一步封閉工地出入口附近行人路,市民毋須橫越工地出入口位置 - 警務處、運輸署及路政署均接納此方案	- 符合標準 - 大部分巴士乘客毋須橫越工地出入口位置 - 須採用建議的出入口安全措施 - 警務處、運輸署及路政署均接納此方案
2. 對附近交通之影響	- 行車流量影響輕微 - 工程車輛須使用竹園邨緊急消防通道 - 須使用邨內道路，對居民有更直接的影響	- 不影響主要行車道 - 行車流量影響輕微	- 行車流量影響輕微 - 居民前往巴士站須多步行約100米 - 若進一步封閉工地出入口附近行人路,部份市民須改道行走	- 設有候車處，不影響主要行車道 - 行車流量影響輕微
3. 佔用工地範圍	較多	最多	最少	最少
4. 對馬仔坑遊樂場設施之影響	須佔用現有網球場及其他休憩地方	須大量佔用現有網球場或其他休憩地方	影響最少	影響最少
5. 佔用馬仔坑遊樂場設施之時間	較長	最長	最短	最短
6. 對附近景觀	部分富園樓住戶將面向	出入口及工地水平落差約	影響輕微	影響輕微

的影響	工地入口	11米，須鞏固現有斜坡及建大型斜台，嚴重影響景觀		
7. 對現有樹木的影響	影響輕微	為鞏固現有斜坡，須移除最多樹木	須移除少量樹木	須移除少量樹木
8. 符合行政會議所批准的鐵路方案	否，須修訂方案再刊憲	否，須修訂方案再刊憲	是	是
9. 交還工地後對鄰近環境的好處	沒有	沒有	沒有	巴士站改善工程的設施，如增長的巴士停車灣位、擴闊之行人路和行人天橋的改善等，可考慮在交還工地後繼續保留
10. 對沙中線工程進度的影響	就算馬仔坑工地的前期工程能在年底前開展，仍較方案三和方案四對沙中線工程進度有較大的影響	就算馬仔坑工地的前期工程能在年底前開展，仍較其他方案對沙中線工程進度有最大的影響	假若馬仔坑工地的前期工程能在年底前開展，影響輕微	假若馬仔坑工地的前期工程能在年底前開展，影響輕微

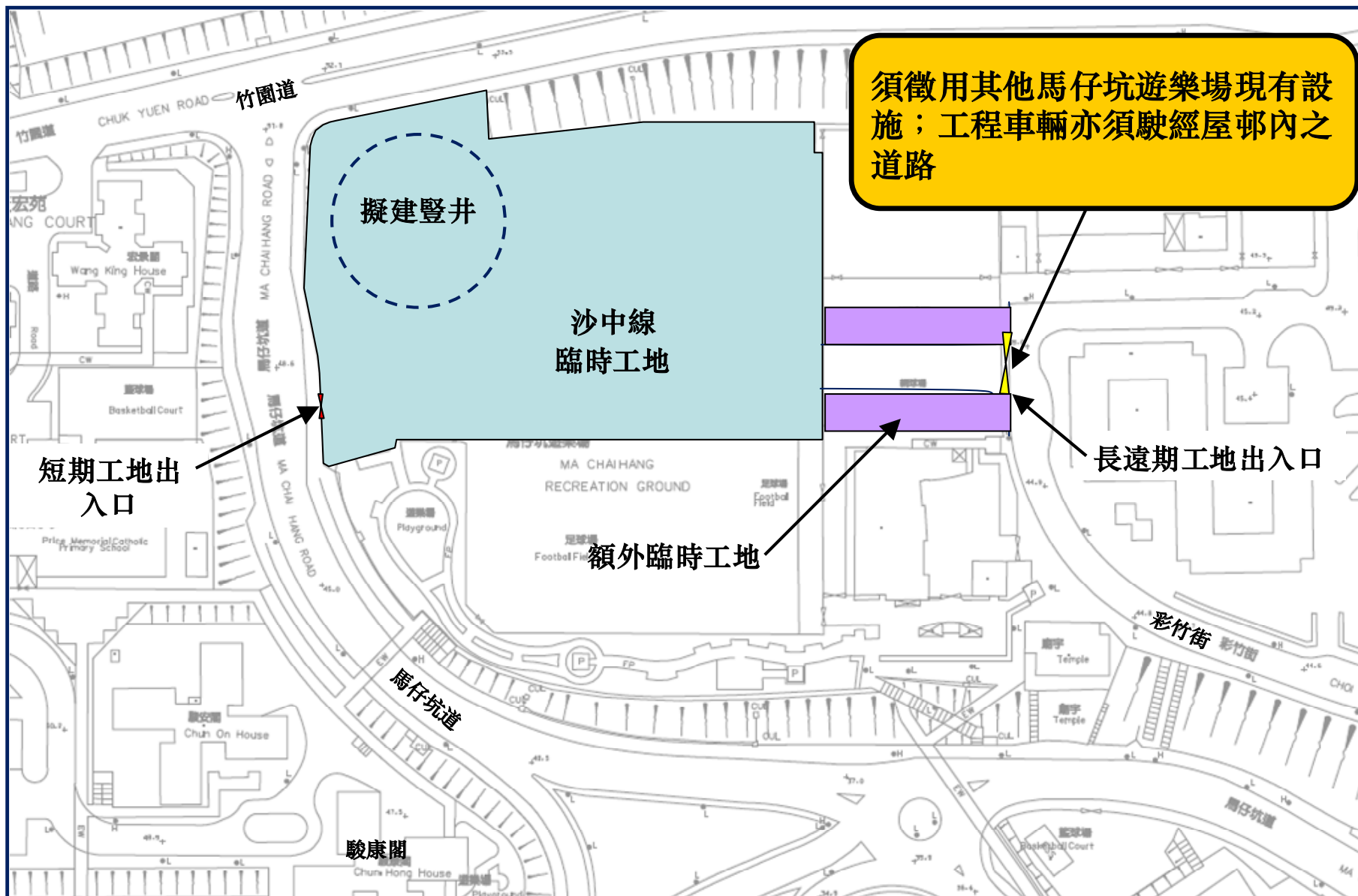
八月二十八日的專責小組建議馬仔坑工地出入口及重置巴士站的位置



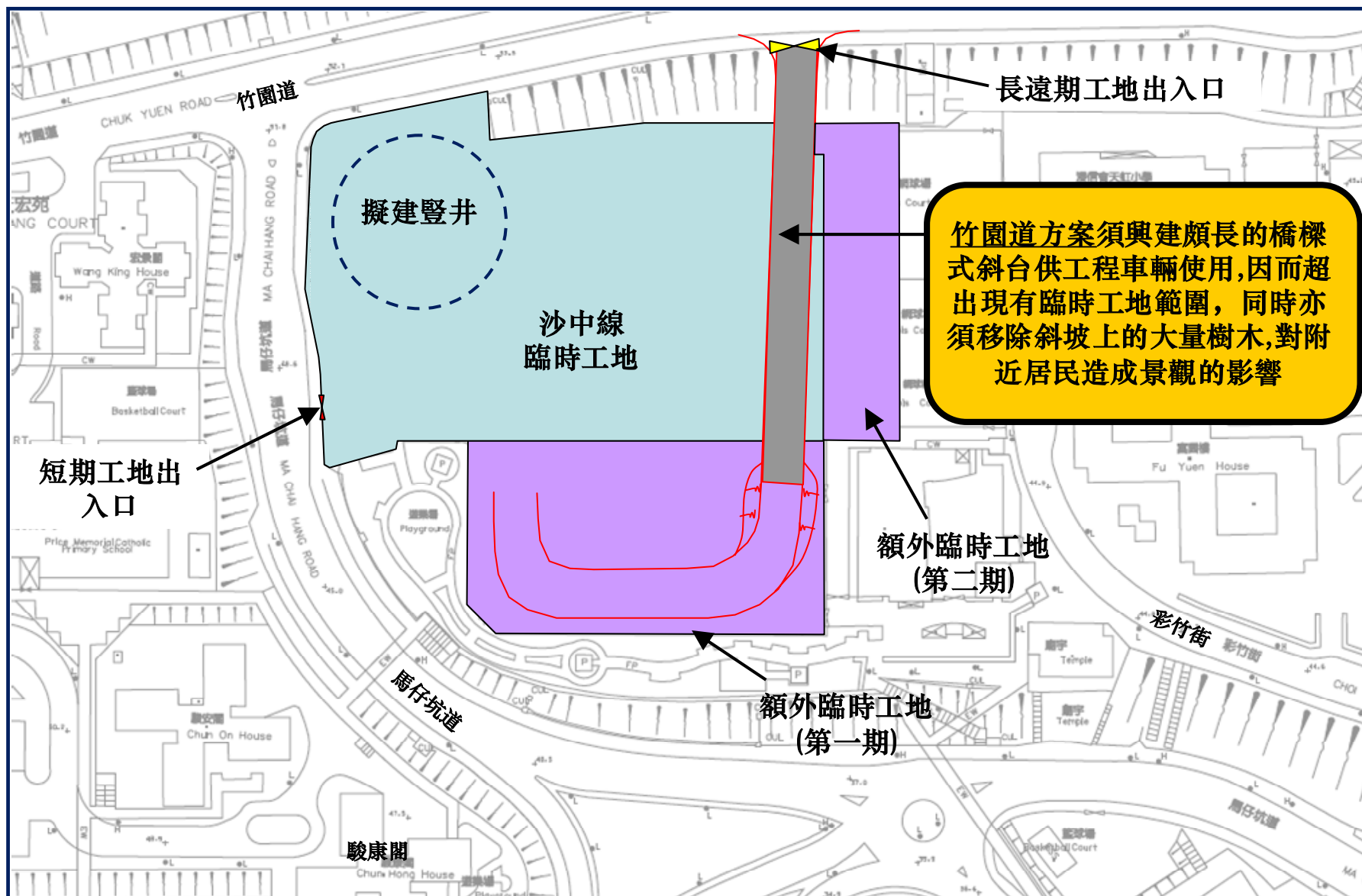
短期馬仔坑工地出入口 - 主要用作工地平整及預備工程



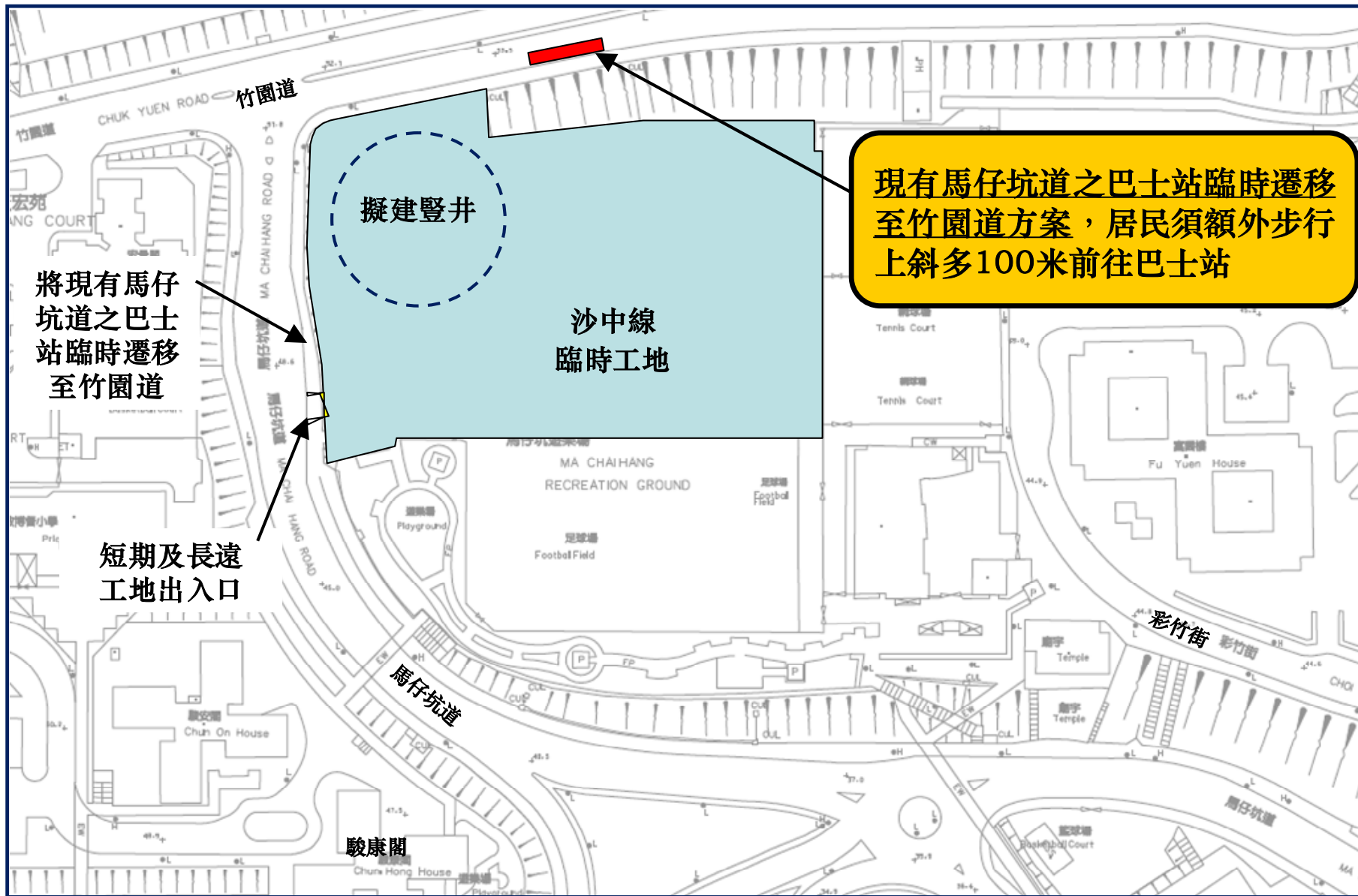
長遠馬仔坑工地出入口設於彩竹街(方案一)



長遠馬仔坑工地出入口設於竹園道(方案二)



長遠馬仔坑工地出入口設於馬仔坑道(天宏苑籃球場對面)及將現有 附圖五
馬仔坑道之巴士站臨時遷移至竹園道(方案三)



長遠馬仔坑工地出入口設於馬仔坑道(天宏苑籃球場對面) (方案四)



