

黃大仙區議會

文件第 62/2011 號 (6.9.2011)

黃大仙區議會
沙田至中環線黃大仙段

目的

本文件旨在向黃大仙區議會匯報沙田至中環線(沙中線)及其相關改善工程的最新進展。

背景

2. 在 8 月 22 日黃大仙區議會「關注沙中線專責小組」(下稱專責小組)的第五次會議上，組員就沙中線黃大仙段提出不少寶貴意見，希望政府及香港鐵路有限公司(港鐵公司)就有關意見作進一步考慮，並連同其他工程細節的資料向黃大仙區議會匯報，期望在區議會會議上通過支持沙中線工程項目。

3. 沙中線鐵路方案已於 2010 年 11 月 26 日根據《鐵路條例》刊憲，目前正處於法定諮詢階段。政府及港鐵公司現正努力處理公眾人士對鐵路方案提出的意見。由於沙中線跨越港九新界多個區分，沿途經過多處人口密集的地區，各區有其不同的關注，加上工程複雜，需要處理的事項很多。為了爭取沙中線可於 2012 年動工，政府決定分兩個階段修訂鐵路方案。分兩次進行修訂能更有效處理鐵路方案所需的改動，有助達到在 2012 年上半年完成法定諮詢程序的目標。

4. 沙中線鐵路方案第一階段的修訂項目已於本年 7 月刊憲，主要是技術方面的修訂。目前港鐵公司仍致力優化沙中線項目的設計，需要多一些時間與公眾和地區人士討論他們提出的關注和意見，並研究在可行的情況下因應公眾的建議就沙中線項目作出適當的修訂。我們預計可以在數個月內完成有關的討論及研究工作，並在本年年底就沙中線鐵路方案作出第二階段的修訂。

與黃大仙區議會「關注沙中線專責小組」的諮詢及討論

5. 政府及港鐵公司一直十分重視黃大仙區議會給予沙中線工程項目的意見，並在過去五次專責小組會議內作出深入討論。通過多次討論，雙方在多個不同議題上大致取得共識。我們會繼續與議會保持溝通，進一步落實設計的細節。有關的討論重點摘錄如下：

在黃大仙廟旁設置公共交通交匯處及旅遊巴士停泊處

6. 地區一直以來期望在黃大仙廟旁設置公共交通交匯處及旅遊巴士停泊處。在專責小組於8月22日舉行的第五次會議上，政府及港鐵公司提交了一個雙層綜合設計的初稿，下層設定為公共交通交匯處，出入口設於沙田坳道；上層是旅遊巴士停泊處，出入口設於黃大仙道。小組原則上同意該初步設計，並提出一些建議，例如將上層旅遊巴士停泊處的出口和入口分開，讓旅遊巴士單向行駛，由沙田坳道駛入，於黃大仙道駛出，以確保停泊處內的車流順暢，及擴闊沙田坳道，並提供足夠行人通道接駁系統。

7. 我們認為雙方已原則上同意雙層方案的初步設計，港鐵公司定當仔細考慮小組就規劃方面所提出的寶貴意見，並就建議的公共交通交匯處及旅遊巴士停泊處，繼續探討車輛及人流的安排，在交通安全和避免引致擠塞的大前提下，作出最為合適的規劃。交匯處的規劃亦須與鄰近風俗文化區的規劃互相配合，以期盡量方便公眾人士使用。我們會就規劃的細節與議會保持密切溝通。

馬仔坑有關設施的安排

8. 就馬仔坑室內運動場的選址，港鐵公司初步建議設於現有馬仔坑遊樂場內其中兩個網球場的位置上。構思中的運動場館包括四個部分，地面是有蓋遊樂場和康文署辦公室，一樓是多用途室內運動場館，而天台是兩個網球場。有關建議及圖則已於 8 月 22 日向專責小組提交。

9. 在 8 月 22 日的專責小組會議上，組員就室內運動場館的位置及整個馬仔坑遊樂場的重置規劃提供了

不同的方案，包括將室內運動場館及網球場設於靠近天宏苑的位置，而足球場則靠近富園樓重置(方案一)；亦有組員建議將室內運動場館及網球場設於靠近竹園道的斜坡，而足球場則靠近馬仔坑道以東西方向重置(方案二)；另外有建議將室內運動場館設於靠近馬仔坑道的位置(方案三)。連同我們向專責小組提交的方案(方案四)，港鐵公司作出了初步分析。有關方案及初步分析摘要分別載於附件一及附件二。我們會仔細研究各方案的可行性及諮詢地區人士。

10. 我們原則上同意興建室內運動場館作為補償設施。我們認為現時仍有足夠時間就上述不同方案作更詳盡的討論，而不須阻礙沙中線工程項目的推行。我們會繼續聽取小組及地區人士的意見，令設施切合地區的需要。建議的室內運動場館位於《橫頭磡及東頭分區計劃大綱圖》上的「休憩用地」地帶內，故須按《城市規劃條例》向城市規劃委員會申請規劃許可。

11. 此外，政府知悉專責小組十分關注馬仔坑工地對附近交通的影響，並就工地出入口提供了不同建議，盡量遠離巴士站。港鐵公司已聘用獨立顧問公司

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，及為項目作出相應的緩解措施建議。

12. 工程展開前，港鐵公司會邀請不同持份者加入社區聯絡小組，交流工程安排的意見。在建造期間，港鐵公司及相關政府部門會成立地盤聯絡小組，協調所有建造工程，確保工程能順利進行，盡量減少對現有路面交通及人流的影響。沙中線項目現正進行詳細設計，待有關交通影響評估完成後，我們會適時向區議會匯報。

鑽石山列車停放處

13. 我們充分理解議會及地區人士對建議在鑽石山前大磡村空置土地設置列車停放處的關注。港鐵公司現正研究將位於紅磡車站毗鄰的紅磡貨場用作列車停放處，如屬可行，可分擔鑽石山列車停放處一部分的停車功能，而鑽石山列車停放處的規模可相應縮小。

14. 由於將紅磡貨場改建為列車停放軌道的研究（包括環境評估和設計工作）尚在進行中，暫時未能確

定鑽石山列車停放處及其相關通風設施確實可縮減的面積。我們的構思是將列車停放處的範圍盡量遠離彩虹道，並致力縮小列車停放處的規模，以騰出更多的空間，配合鑽石山用地日後的發展。同時，我們亦會在詳細設計階段，致力把列車停放處的排風口設置較遠離民居的位置，並會優化通風設施的設計，以配合附近環境。

15. 政府理解采頤花園居民對橫過彩虹道至鐵路車站的行人設施的訴求，並會因應紅磡和鑽石山兩個列車停放處的研究和設計工作，以及彩虹道的改善規劃，一併檢視接駁采頤花園行人設施的可行性。

慈雲山行人系統改善工程

16. 建議的慈雲山行人設施組合是沙中線鐵路方案的一部分，有關方案已於2010年11月26日根據《鐵路條例》刊憲，當中已包括慈雲山行人系統改善工程。在過去的公眾諮詢，政府及港鐵公司收到不少地區人士及居民的意見，要求盡快落實細節及開展工程。我們會因應實際情況，適當地採納地區的意見，在完成

所有法定程序，獲行政會議的批准及立法會的撥款後，爭取於 2012 年盡早動工，預計工程於 2014 年至 2016 年陸續完成，讓區內市民可早日使用行人設施。

樓宇結構安全及重建潛力

17. 政府及港鐵公司十分理解專責小組提出對樓宇結構安全的關注。事實上，保障鐵路沿線樓宇安全正是保障鐵路隧道安全的重要一環。沙中線的建造受《鐵路條例》、《建築物條例》及相關法例規管。港鐵公司會聘用合資格人士，就鐵路的隧道工程對附近樓宇結構和設施進行評估，確保樓宇結構的穩定性及安全性。目前，鐵路隧道的詳細設計工作尚在進行中，而有關的建造方法有待聘用承建商後才得以落實。我們會在動工前，書面向居民解釋隧道工程不會影響鐵路沿線的樓宇結構安全。

18. 在工程進行期間，港鐵公司會實施一套嚴謹有效的監察機制，監測附近樓宇的情況，以策安全及確保施工符合設計及有關法例的要求。政府有關部門亦會不時監察鐵路項目的施工，以確保附近樓宇的結

構和公眾安全。

19. 相關樓宇的重建潛力會否受影響，須視乎情況而定。然而，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而受到影響，導致損失，可以根據《鐵路條例》的條款提出申索補償。

連接翠竹花園的行人通道

20. 政府知悉居民及地區人士極度關注翠竹花園的道路及交通情況，並希望可及早改善翠竹花園與鄰近屋邨及黃大仙鐵路站的連繫。有關部門會就此問題與居民繼續保持密切溝通，了解居民的需要。

21. 運輸署亦會繼續和區議會及居民保持聯絡，積極跟進翠竹花園一帶的交通安排，包括 211 號巴士及 KR21 邨巴的服務。

結論

22. 政府曾就沙中線項目廣泛諮詢各界意見，市

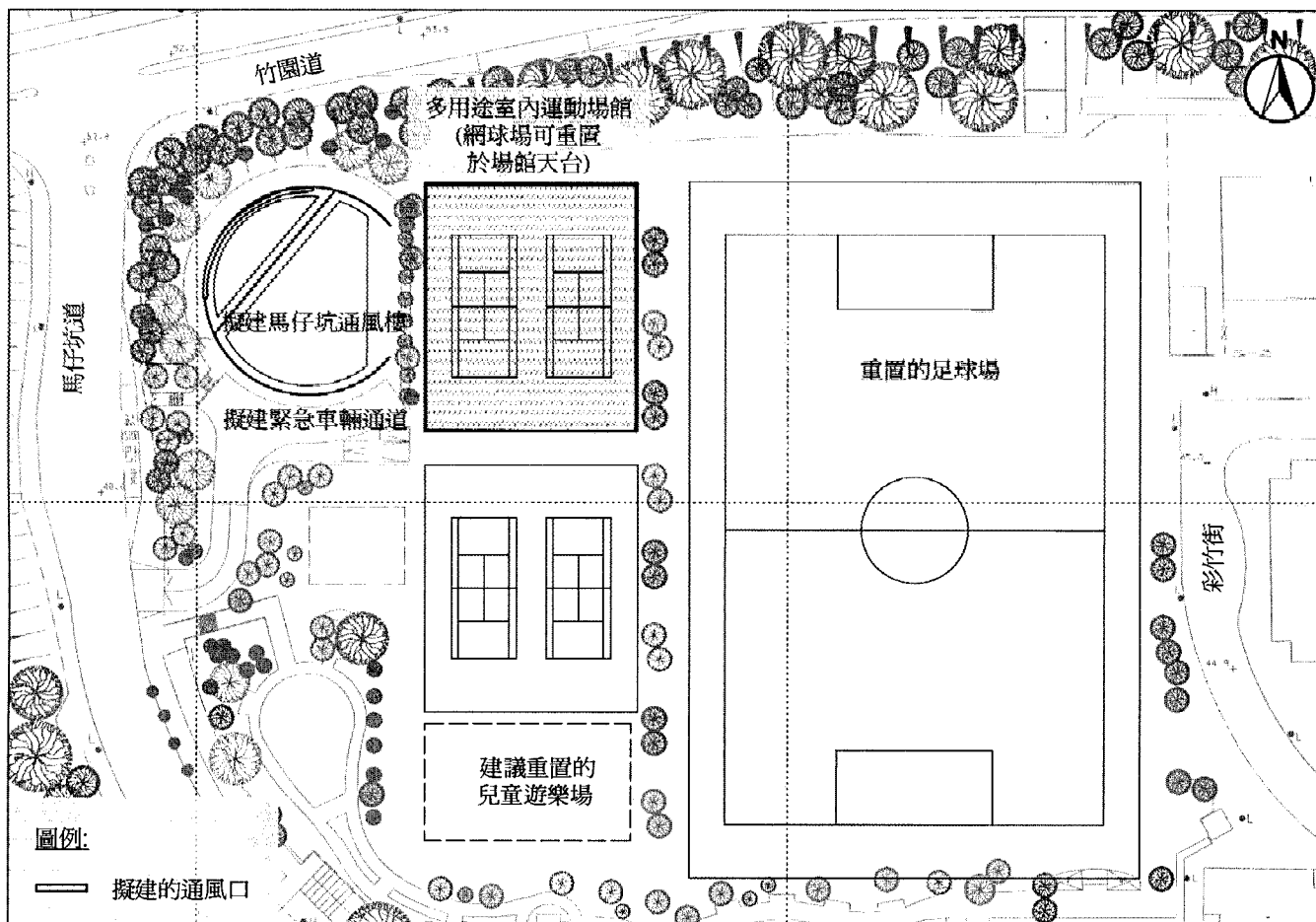
民普遍支持和歡迎該項鐵路計劃。議員關注的設施補償及重置安排，政府及港鐵公司會繼續聽取相關意見，並會作深入探討，以期盡早達致共識。懇請各議員支持沙中線工程計劃。

運輸及房屋局

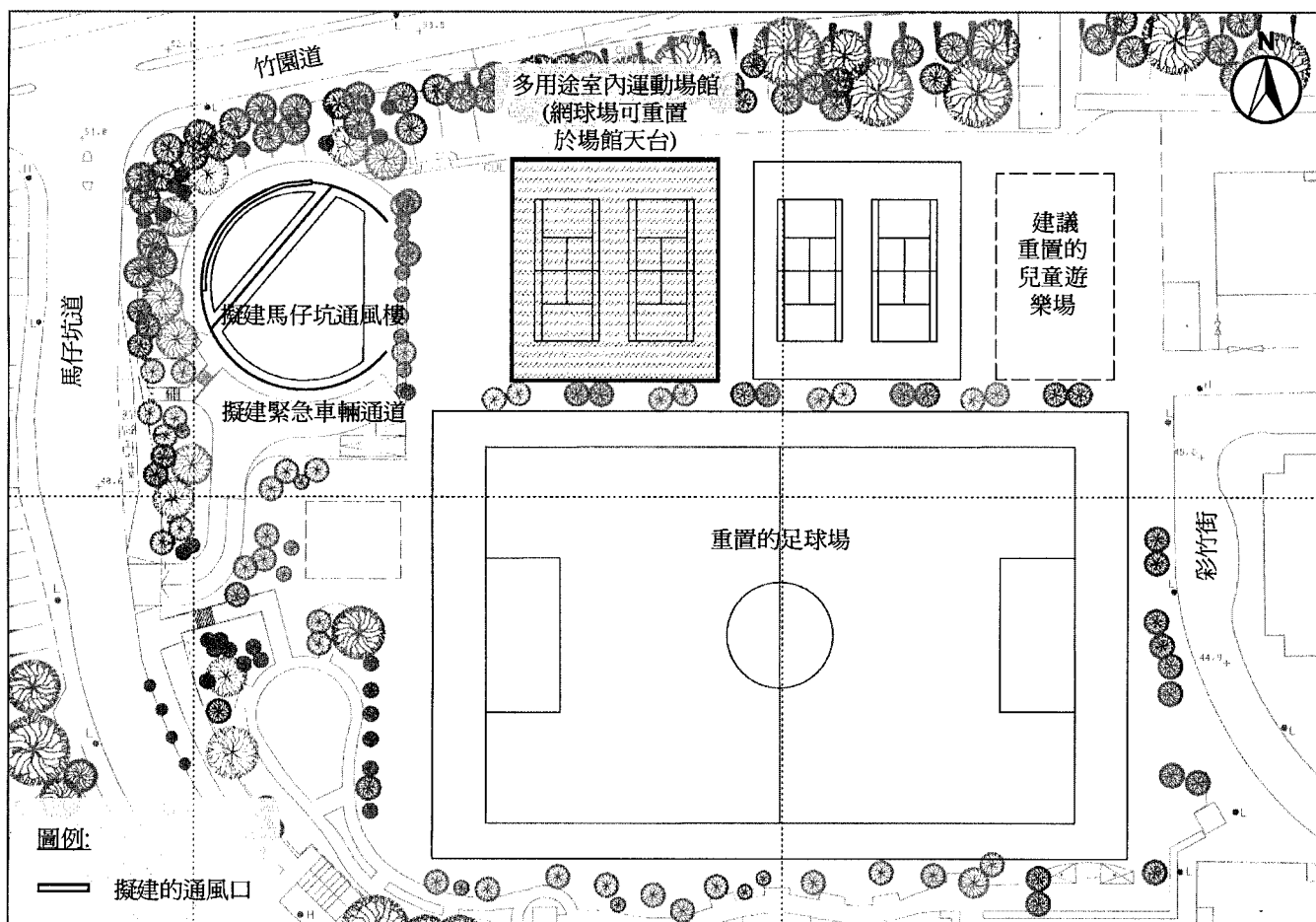
路政署鐵路拓展處

港鐵公司

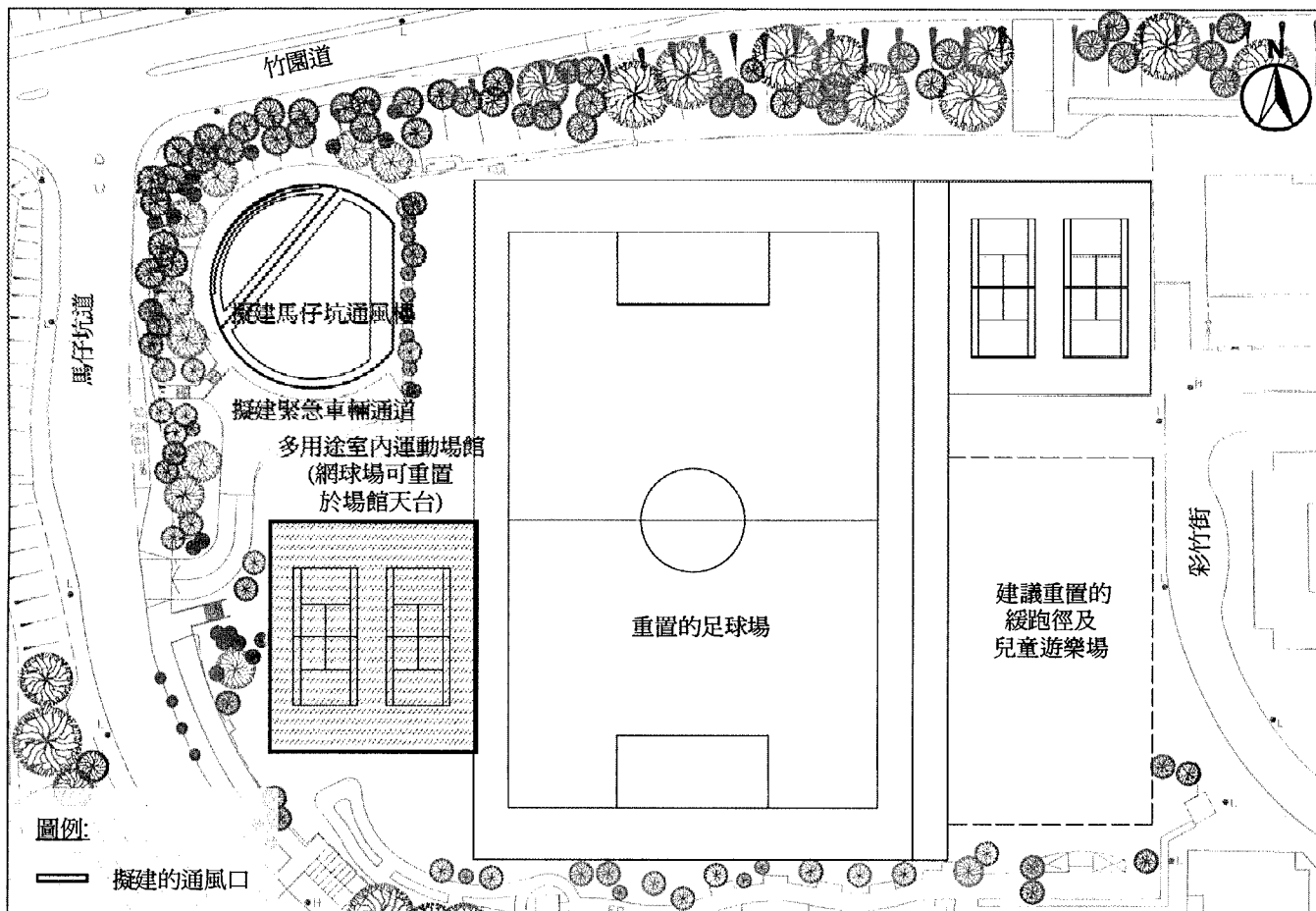
二零一一年九月



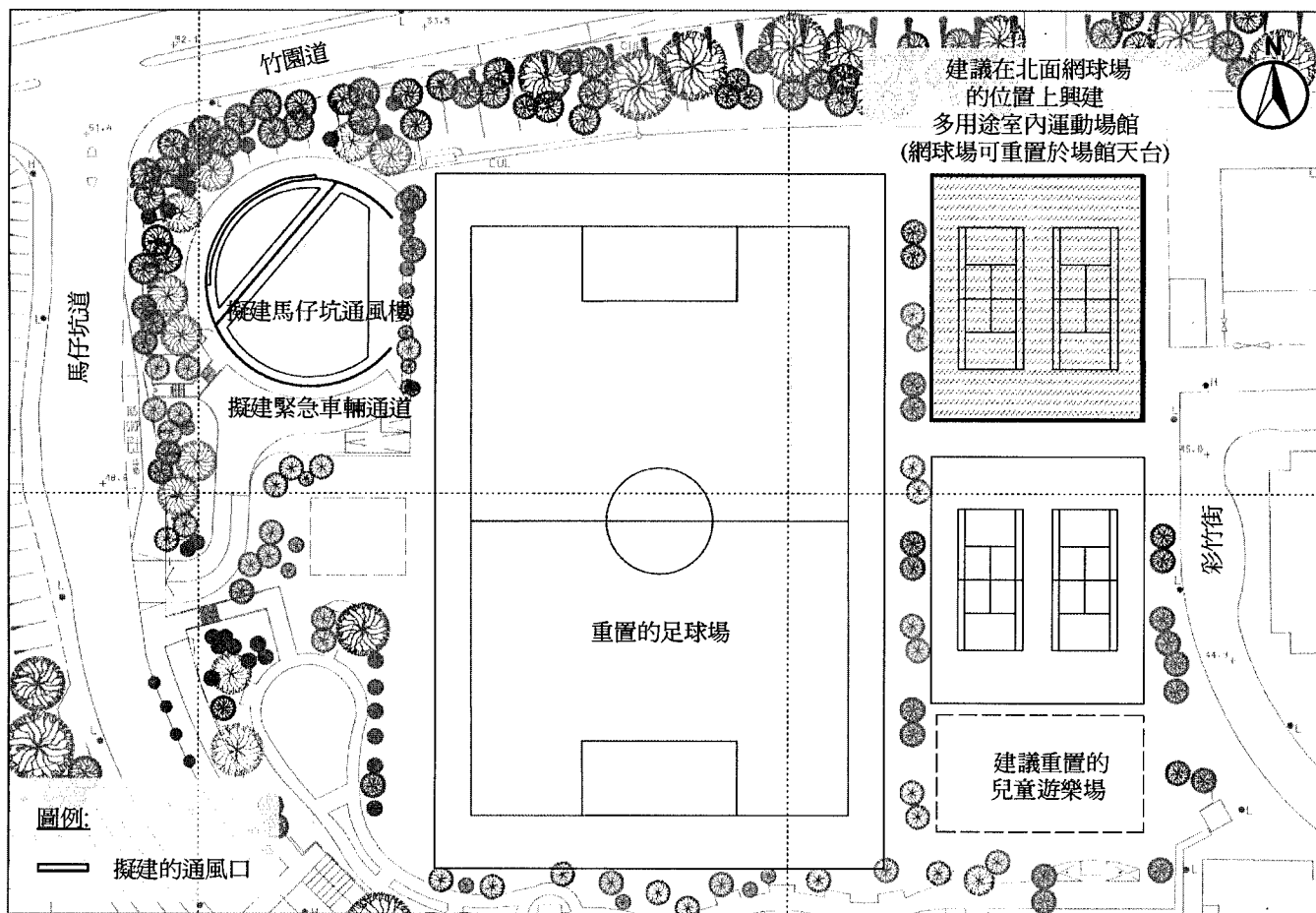
圖二:建議馬仔坑遊樂場重置安排的建議方案二



圖三:建議馬仔坑遊樂場重置安排的建議方案三



圖四:建議馬仔坑遊樂場重置安排的建議方案四



**馬仔坑遊樂場的重置規劃
建議各方案的初步分析**

	景觀	落成時間	其他因素
方案(一)	位於竹園道斜坡以南，對鄰近屋苑影響較少。	建議的多用途運動場館位於工地範圍內，需待沙中線工程完工後才可動工，落成時間後於沙中線 2 至 3 年。	
方案(二)	位於竹園道斜坡以南，對鄰近屋苑影響較少。	建議的多用途運動場館位於工地範圍內，需待沙中線工程完工後才可動工，落成時間後於沙中線 2 至 3 年。	一般足球場是以南北座向設計，以減少守門員受日照的影響；而這建議的足球場則為東西座向，未必可符合實際需要。
方案(三)	位於馬仔坑道以東，位置較天宏苑低，對天宏苑景觀影響不大。	建議的多用途運動場館位於工地範圍內，需待沙中線工程完工後才可動工，落成時間後於沙中線 2 至 3 年。	
方案(四)	位於浸信會天虹小學旁，對附近民居的景觀影響較少。	可與沙中線工程同步進行，並可同時落成。	