

沙田至中環線黃大仙段

目的

本文件旨在請議員通過黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組(專責小組)在二零一二年十月十九日會議上作出的決定，並同意將黃大仙區部分公共設施和地段轉為臨時工地，以推展沙田至中環線(沙中綫)的工程。

背景

2. 專責小組於今年八月二十八日召開第二次會議，運輸及房屋局、路政署和港鐵公司匯報沙中綫黃大仙段的工作進展，包括慈雲山區行人設施改善工程、鑽石山擴建工程、黃大仙段鐵路隧道及相關通風設施和緊急救援通道、黃大仙公共運輸交匯處及馬仔坑室內體育館，並提出推展工程時，黃大仙區部分公共設施及地段轉為臨時工地，詳情見黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組文件第 2/2012 號(附件一)。

3. 專責小組要求政府和港鐵公司跟進臨時交通管理措施的安排、馬仔坑遊樂場重置安排和室內體育館的設計、爆炸品的處理和存放安排、翠竹花園行人連接系統和檢討社區聯絡小組的組成，並向專責小組匯報進展。

4. 專責小組於今年十月十九日召開第三次會議，運輸及房屋局、路政署和港鐵公司匯報臨時交通管理措施、臨時土地、馬仔坑遊樂場的重置安排及翠竹花園無障礙設施，詳情見黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組文件第 3/2012 號(附件二)。

專責小組在十月十九日會議上所作的決定

5. 專責小組在十月十九日的會議上作出以下決定：
- (i) 馬仔坑遊樂場會用作沙中線黃大仙段工程的臨時工地，但港鐵公司須與組員進行實地視察，商討合適的工程車出入口位置；
 - (ii) 工程進行期間，不需要在馬仔坑遊樂場設置臨時五人足球場及兒童遊樂場，只需將工地以外的設施開放供市民使用；
 - (iii) 重置馬仔坑遊樂場需要在 2015 年待有關工程完成後才會進行，區議會會繼續跟進重置安排和室內運動場館的設計，政府和港鐵公司亦應充分諮詢地區人士的意見，並分階段落實重置安排；
 - (iv) 政府和港鐵公司定期向區議會轄下相關委員會匯報臨時交通管理措施的安排和環境影響的情況。

黃大仙區部分公共設施及地段轉為臨時工地

6. 運輸及房屋局、路政署和港鐵公司在八月二十八日提交的文件中(附件一)，徵求區議會支持將七處公共設施及地段轉為臨時工地，以推展沙中線工程。詳細位置及關閉時間請參閱八月二十八日討論文件的附件二(乙)。

文件提交

7. 本文件將提交黃大仙區議會二零一二年十一月六日第七次會議，供議員考慮及通過上文第 5 及 6 段的內容。

黃大仙區議會秘書處
二零一二年十月

檔案編號：WTSDC 13-5/5/53

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。

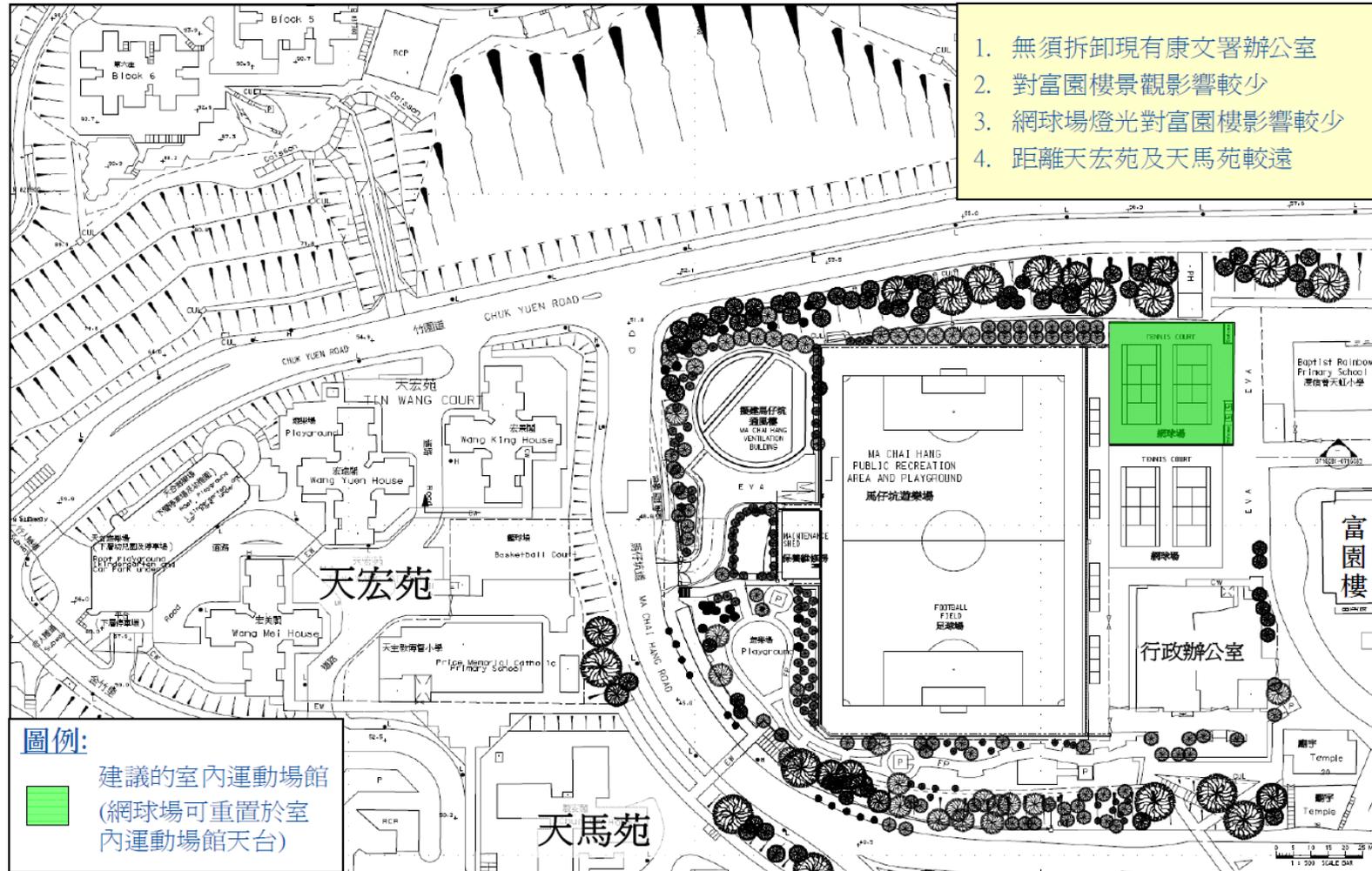
運輸及房屋局

路政署鐵路拓展處

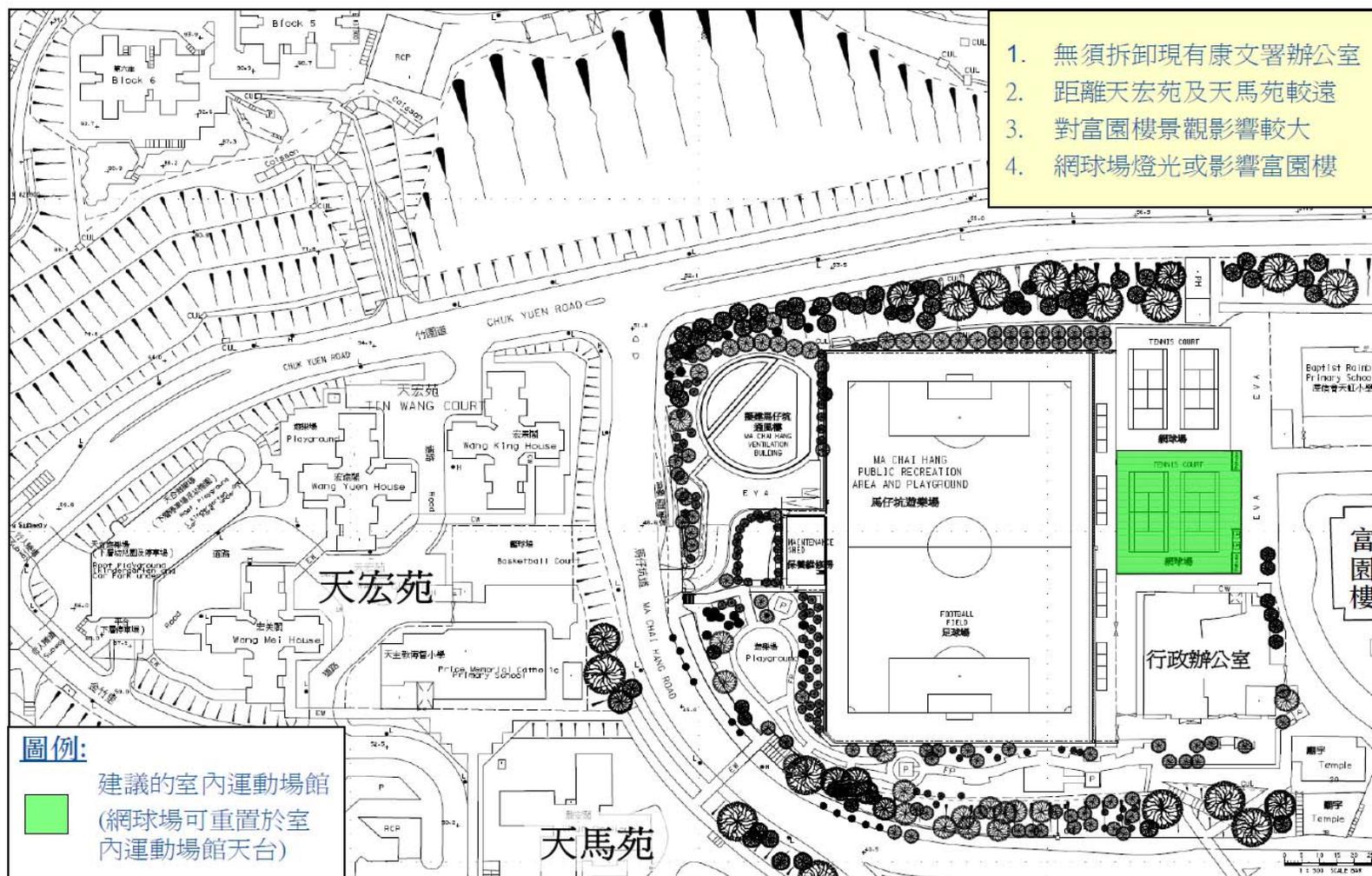
港鐵公司

二零一二年八月

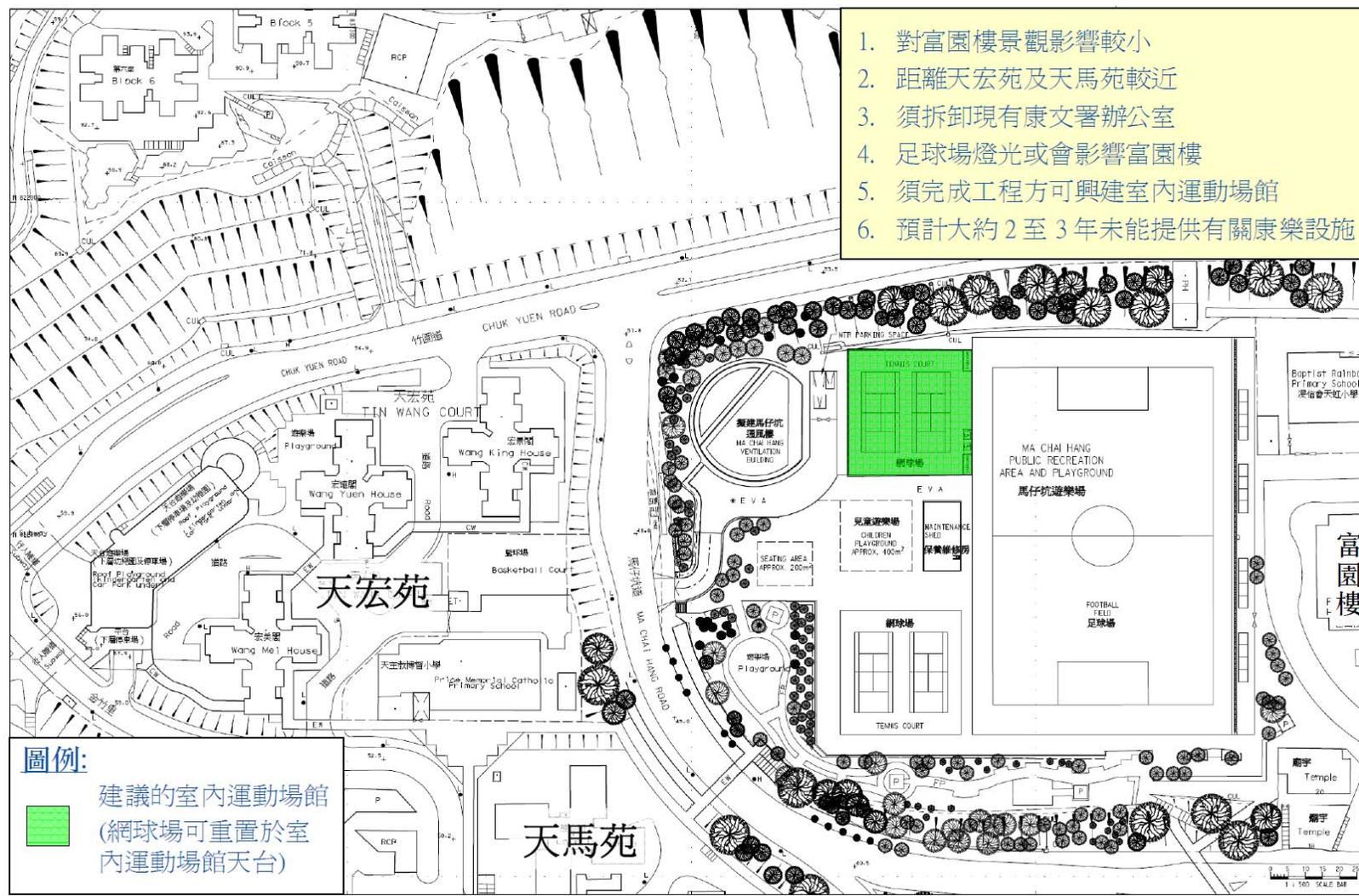
室內運動場館選址－方案一



室內運動場館選址－方案二



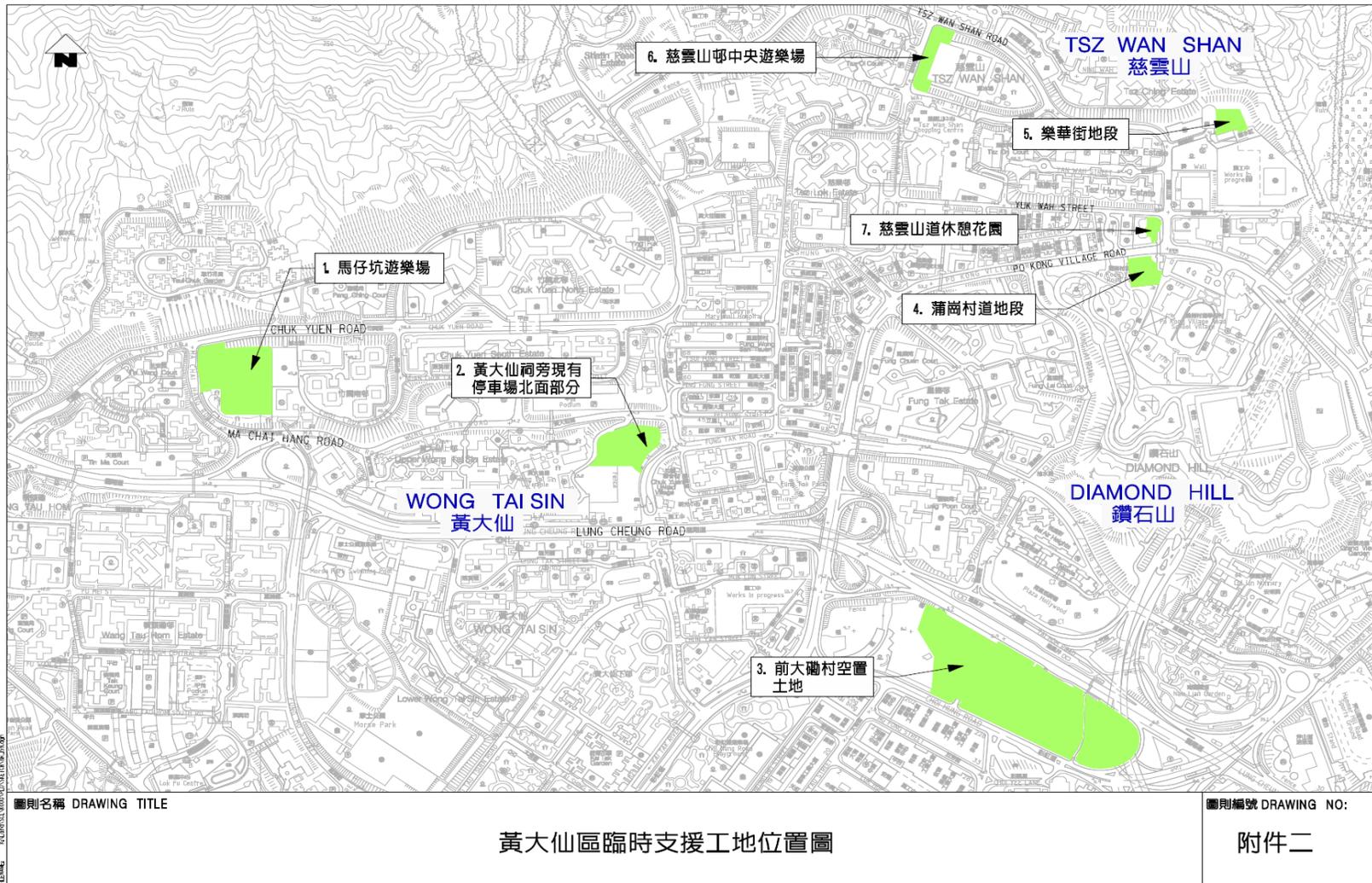
室內運動場館選址－方案三



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

馬仔坑重置康樂設施位置圖 (完成後)





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

黃大仙區議會轄下
關注沙中綫專責小組文件第 3/2012 號 (19.10.2012)

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

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（小組）匯報沙田至中環綫（沙中綫）黃大仙段的進展。

背景

2. 運輸及房屋局連同路政署及港鐵公司代表出席小組於二零一二年八月二十八日舉行之會議。會上小組成員就沙中綫黃大仙段不同議題提出不同的意見和關注。

3. 就小組成員在上述會議所提出的意見和關注，政府當局與港鐵公司的逐項回應臚列於附件一。

臨時交通管理措施

4. 為配合沙中綫黃大仙段的工程，在建造期間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，以確保對區內交通影響減至最低。有關的臨時交通管理措施，須按《鐵路條例》刊憲，為配合工程開展，有關刊憲安排將於二零一二年十二月進行。

5. 就黃大仙區內各項臨時交通管理措施安排，政府及港鐵公司會透過不同渠道，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。

臨時工地

6. 根據沙中線黃大仙段工程計劃和進度，在取得區議會和相關政府部門的支持，馬仔坑遊樂場預計可於二零一二年十二月底前轉作臨時工地之用，以配合連接顯徑及啓德的隧道工程。

馬仔坑遊樂場的重置安排

7. 在二零一二年八月二十八日的小組會議上，各小組成員就馬仔坑遊樂場的重置安排和室內體育館的設計有不同意見。政府及港鐵公司會繼續就有關詳情諮詢地區團體和人士進行更深入的討論，期間亦會繼續與康樂及文化事務署緊密協調有關康樂設施的安排。與此同時，政府當局樂意就上述重置安排，與地區設施管理委員會保持緊密溝通，期望委員會可在二零一三年中前取得共識，以便開展相關的重置工程。

翠竹花園無障礙設施

8. 政府理解地區和居民對翠竹花園無障礙設施的關注，黃大仙無障礙工作小組亦已將翠竹花園的無障礙設施納入首要跟進項目之一，最新情況請參閱附件一第 2 項。

總結

9. 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

二零一二年十月

八月二十八日黃大仙區議會轄下關注沙中線專責小組會議 - 跟進事項及回應

	組員對文件的意見/查詢	跟進事項
1	樓宇結構安全及重建潛力	
1.1	要求運輸及房屋局在工程開展前以書面保證鐵路隧道工程不會影響沿線的樓宇結構安全，包括翠竹花園、天馬苑和天宏苑；及書面承諾如沙中線工程影響屋苑的重建潛力，業主有權申索補償。	路政署已於 9 月 26 日向翠竹花園業主立案法團、天馬苑業主立案法團及天宏苑業主立案法團提供專函，說明隧道工程不會影響鐵路沿線的樓宇結構安全。
1.2	反映翠竹花園業主立案法團仍未收到政府書面回覆他們就沙中線工程刊憲提交的反對意見書。	運輸及房屋局已於 8 月 31 日向蘇錫堅議員再次提供有關文件。
1.3	表示工程完成後一年的申索補償期限並不足夠。	任何人士認為沙中線鐵路工程引致他們的權益受損而要求補償，他們須在《鐵路條例》所指明的限期內向運輸及房屋局局長提出書面申索。
2	翠竹花園行人連接系統	
2.1	要求政府在展開沙中線工程前，同意興建無障礙通道的工程，以紓緩徵用馬仔坑遊樂場作臨時工地對該處交通的影響，並促請政府盡快落實在翠竹花園展開改善無障礙設施工程的時間表。	<p>政府十分明白翠竹居民對改善區內行人通道無障礙設施及加設上坡行人通道設施的關注。區議會亦曾多次就居民的關注向政府反映意見。運輸署已備悉有關建議，並作出跟進。</p> <p>現時，翠竹街與竹園道的行人通道連接，主要由位於翠竹商場旁的公共有蓋行人路及有蓋樓梯所提供。而該通道並未有包括無障礙的設計。因此，路政署現正連同運輸署，探討如何改善該段行人路的無障礙設施，以方便</p>

		<p>長者及傷障人士。路政署初步建議可為上述有蓋梯級加設接駁天橋至竹園道北面的行人路及提供升降機設施，具體詳細設計仍有待與相關部門及當區議員跟進。視乎工作的具體進度，初步的時間表如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細規劃及設計 - 2012 年尾展開 2. 公眾諮詢 - 2013 年中 3. 刊憲 - 2013 年尾 4. 審批及施工 - 爭取最早於 2014 年展開
2.2	重申在翠竹花園設置無障礙設施是沙中線工程的補償方案；要求增設竹園站。	沙中線項目不包括建議的翠竹花園行人連接系統，有關政府部門會在黃大仙無障礙工作小組跟進有關的建議。此外，獲批的沙中線方案，沒有設立竹園站。
3	鑽石山綜合發展區	
3.1	關注前大磡村三項文物建築，包括「石寓」、「前皇家空軍飛機庫」和「機槍堡」的保育和重置安排；	<p>至於前大磡村三項文物建築，包括「石寓」、「前皇家空軍飛機庫」和「機槍堡」的保育和重置安排，由於擱置在前大磡村空置土地興建列車停放處的建議，「石寓」將不會受沙中線工程影響。</p> <p>為配合沙中線工程，須臨時拆卸「前皇家空軍飛機庫」及遷離「機槍堡」這兩座古舊建築物。港鐵公司聘請了文物專家作深入研究，盡可能將這兩座古舊建築在前大磡村範圍內重置。顧問的初步結構評估顯示，「前皇家空軍飛機庫」的鋼材結構嚴重銹蝕，部分鋼架已經倒塌，而飛機庫的頂部及外牆發現石棉物料，故無法原物原樣重置該座文物建築。</p> <p>港鐵公司明白市民對保存上述兩座古舊建築的訴求，待政府訂出土地發展用途規劃藍圖及制定與土地發展相配合的方案後，會盡量配合可行的保育方法，使兩座古舊建築能在前大磡村範圍內重置。</p>

3.2	<p>關注鑽石山綜合發展區的規劃，要求政府和港鐵公司盡量縮減鐵路站的佔地範圍，以騰出更多空間作其他發展。</p>	<p>政府及港鐵公司理解地區人士及居民對前大磡村空置土地未來發展的關注。事實上，在最新的鐵路方案中，由於取消了鑽石山列車停放處，沙中線工程徵用前大磡村空置土地的面積已由最初的 4.8 公頃減少至 1.26 公頃。該工地主要作為日後鑽石山站擴建部分及其連接隧道之用。</p>
3.3	<p>促請政府興建橫跨彩虹道的行人通道連接擴建的港鐵鑽石山站和新蒲崗及鄰近屋邨，如采頤花園。</p>	<p>港鐵公司在設計車站出入口時的原則是盡量靠近車站，方便市民以最短的時間往來車站和地面的行人網絡。若車站與附近社區之間存在很大的分隔障礙(如主要行車幹道)，阻礙乘客前往車站，才會考慮興建天橋或隧道，讓乘客安全地抵達車站使用鐵路服務。在考慮鐵路車站與周邊社區的接駁時，港鐵公司一般會考慮使用地面行人網絡。</p> <p>關於增設連接鑽石山站及采頤花園行人設施建議，現時連接鑽石山站及新蒲崗之間的兩條行人徑，在工程期間將會保留，但會因應工程需要而作出修改，以便配合工程。待工程完成後將會在前大磡村土地上重置。屆時居民可在彩虹道沿此兩條通道步行至鑽石山站擴建部分的新出口。此外，規劃署現正就前大磡村的土地發展進行規劃，將會一併研究區內行人設施的需求。</p> <p>政府及港鐵公司會密切注視日後人流情況及社區發展的需要，適時檢討車站的行人接駁設施。</p>
4	<p>黃大仙公共運輸交匯處</p>	
4.1	<p>要求黃大仙公共運輸交匯處的建築和設計融合周邊地區設施的發展。</p>	<p>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</p>

		完成，港鐵公司會就規劃的細節與議會保持密切溝通，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。
5	慈雲山區行人設施改善工程	
5.1	關注興建行人設施工程的臨時交通管理措施和對環境的影響，要求承建商必須確保行人安全和慈雲山的交通暢順；要求承建商和有關政府部門提供臨時交通管理措施的資料，並與當區議員進行實地視察。	港鐵公司已分別於 9 月 25 日及 10 月 8 日與慈雲山區當區區議員包括黃逸旭議員、何漢文議員、袁國強議員及居民代表就慈雲山區行人設施改善工程進行視察；議員及居民代表就工程設計、臨時交通管理措施、工地範圍等提出不少意見，港鐵公司會與承建商一同跟進。
5.2	查詢各項慈雲山行人設施改善工程完成的日期。	慈雲山行人設施改善工程合約已在 2012 年 7 月批出，承建商現正進行豎立圍板工作，興建地盤臨時辦公室及進行地盤平整工程。同時，工程亦在龍蟠街及毓華街開展。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。
6	馬仔坑遊樂場臨時工地	
6.1	關注馬仔坑一帶的交通安排和對鄰近居民造成的環境影響，要求政府和港鐵公司確保有關安排不會影響車輛和行人，以及詳細交代工程車每小時出入的架次，及工地對交通、噪音和空氣污染的影響。	有關工程期間對附近環境的影響，港鐵公司已完成相關的環境影響評估研究，詳細評估項目對附近環境的影響，並為項目作出相應的緩解措施建議，以確保在施工及營運期間符合有關環保條例和守則。環境保護署亦已於 2012 年 2 月批准沙中線的環境影響評估報告，並於 2012 年 3 月向港鐵公司發出環境許可證。 港鐵公司將按照環境監察與審核計劃的要求，對項目在工程期間所產生的噪音及塵埃等影響進行監察 ^[1] ，並會進行工地視察及審查等。港鐵公司會採取恰當的施工程序及緩解措施以減低工程產生的噪音：包括使用靜音機器、於固定設備及機械外安裝隔音屏障、以及在所有工

		<p>地及臨時工程範圍內架起圍板等。為減少工程產生的泥塵，港鐵公司會採取合適的緩解措施：包括使用有蓋的運泥車，工地會不時灑水，亦會在所有工地及臨時工程範圍內架起圍板等，務求把工程對區內環境的影響減至最低。</p> <p>港鐵公司亦會成立社區聯絡小組，繼續與居民保持溝通。</p> <p>^[1]以下為<<環評技術備忘錄>>對施工期間產生的噪音和空氣所規定的標準：</p> <p>空氣質素：</p> <p> 懸浮粒子 1 小時平均濃度：500 微克／立方米</p> <p> 懸浮粒子 24 小時平均濃度：260 微克／立方米</p> <p>經空氣傳遞的噪音（非受限制時段）：</p> <p> 住宅樓宇：75 分貝(A)</p> <p> 教育機構：在正常教學期間是 70 分貝(A)；在考試期間則是 65 分貝(A)。</p> <p>此外，港鐵公司於 2012 年 9 月 28 日與陳安泰議員會面及商討馬仔坑道搬遷巴士站及使用遊樂場事宜，港鐵公司會繼續跟進有關意見。</p>
6.2	查詢爆炸品和大型工具的運送、處理和存放安排。	<p>港鐵公司已聘請顧問公司對爆破工程進行全面評估。為配合沙中線工程，臨時炸藥貯存庫會設於將軍澳第 137 堆填區。每次爆破所需的爆炸品運送至爆破地點後，隨即按預定時間進行爆破，至爆炸品完全耗盡。</p> <p>港鐵公司將按《危險品條例》的要求，嚴格執行風險控制和安全措施，以確保施工期間爆炸品的貯存、運送及</p>

		使用均符合安全標準。
7	馬仔坑遊樂場的重置安排和室內體育館的設計	
7.1	組員就馬仔坑遊樂場的重置安排和室內體育館的設計有不同意見，包括有組員反映部分竹園南邨居民反對以室內運動場作為補償方案，及要求將馬仔坑遊樂場改建為公園或大型休憩地方，不需要重置11人足球場；亦有建議在擬建的室內運動場加設乒乓球場、舞蹈室和禮堂等；亦有組員認為馬仔坑遊樂場和室內體育館的設施要多元化，迎合不同年齡的市民需要等。	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。港鐵公司會繼續與區議會商討及聽取專責小組及地區人士的意見，希望於2013年中前取得共識，落實重置安排，讓居民能早日使用設施。
8	社區聯絡小組的組成	
8.1	要求路政署和港鐵公司邀請所有持份者出席社區聯絡小組會議，及加入運輸及房屋局和香港警務處代表，並容許組員推薦有關的地區團體和地區人士加入社區聯絡小組，以及建議港鐵公司與社區聯絡小組組員商討會議日期的安排。	港鐵公司已知悉議員的意見，日後會進一步改善社區聯絡小組，包括考慮在日後的會議，因應個別議題，邀請相關代表出席。