

第四屆黃大仙區議會轄下
關注沙中綫專責小組
第五次會議紀要
(修訂本)

日期：二零一三年一月二十二日(星期二)

時間：上午十時正

地點：九龍黃大仙龍翔道 138 號龍翔辦公大樓 6 樓
黃大仙區議會會議室

出席者：

主席：

李德康先生,MH,JP 黃大仙區議會主席

組員：

黃錦超博士,MH	黃大仙區議會副主席
陳安泰先生	黃大仙區議會議員
陳婉嫻女士,SBS,JP	黃大仙區議會議員
何漢文先生	黃大仙區議會議員
許錦成先生	黃大仙區議會議員
簡志豪先生,BBS,MH	黃大仙區議會議員
李達仁先生,MH	黃大仙區議會議員
莫健榮先生	黃大仙區議會議員
蘇錫堅先生	黃大仙區議會議員
譚香文女士	黃大仙區議會議員
黃國恩先生	黃大仙區議會議員
黃逸旭先生	黃大仙區議會議員
袁國強先生	黃大仙區議會議員

因事缺席者：

陳偉坤先生	黃大仙區議會議員
陳炎光先生	黃大仙區議會議員
何賢輝先生	黃大仙區議會議員
黎榮浩先生	黃大仙區議會議員
莫仲輝先生,MH	黃大仙區議會議員
譚美普女士	黃大仙區議會議員
丁志威先生	黃大仙區議會議員
王吉顯先生	黃大仙區議會議員

列席者：

蕭偉全先生,JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處
林世雄先生	首席助理秘書長(運輸)7	運輸及房屋局
梁世豪先生	助理秘書長(運輸)7B	運輸及房屋局
楊港生先生	總工程師/鐵路拓展部 1-3	路政署
周國智先生	高級工程師/沙中線 1	路政署
李永強先生	區域工程師/黃大仙	路政署
彭揚州先生	區域工程師/九龍城	路政署
老焯耀先生	高級工程師/優先鐵路發展 2	運輸署
蕭爾年先生	高級城市規劃師/九龍 4	規劃署
林學禧先生	黃大仙區康樂事務經理	康樂及文化事務署
余敏權先生	黃大仙區副康樂事務經理(分區支援)	康樂及文化事務署
李淑明女士	高級行政主任(策劃事務) 6	康樂及文化事務署
黃艷紅女士	行政主任(策劃事務) 6	康樂及文化事務署
馮志恒先生	主管 (道路管理組)(執行及管制組) (東九龍交通部)	香港警務處
劉志明先生	黃大仙區行動主任	香港警務處
鄭健洪先生	黃大仙消防局局長	消防處
李永孝先生	高級統籌工程師	港鐵公司

錢嘉瑋先生	高級建造工程師-隧道	港鐵公司
陳芳婷女士	項目傳訊經理	港鐵公司
馬韻然女士	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
林詠詩女士	高級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
丁天生先生	高級聯絡主任(1)	黃大仙民政事務處
彭淑華女士	高級聯絡主任(2)	黃大仙民政事務處

秘書：

趙子淵先生	行政主任(區議會) 3	黃大仙民政事務處
-------	-------------	----------

主席歡迎各與會者出席第四屆黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組(專責小組)第五次會議。黃大仙區議會在二零一二年十一月六日第六次會議上，同意由專責小組決定沙中綫黃大仙段工程徵用區內公共設施作臨時工地的安排。

一 通過黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組第四次會議紀要

2. 專責小組第四次會議紀要獲得通過，無需修改。

二 黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組成員的變更

(黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組文件第 1/2013 號)

3. 組員備悉文件。

三 討論事項

沙中線黃大仙段進度報告

(黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組文件第 2/2013 號)

4. 運輸及房屋局林世雄先生和港鐵公司李永孝先生以投影片輔助介紹文件，向專責小組匯報在馬仔坑遊樂場設置工地出入口建議方案的研究及跟進事項。

5. 主席表示，在會議前收到兩份竹園南邨互助委員會的書面意見和一份立法會議員謝偉俊議員提交的書面意見，請與會者備悉上述意見書(附件一、附件二和附件三)。港鐵公司於一月二十一日來信，提供一份有關沙中線黃大仙段馬仔坑臨時工地出入口的交通評估資料，組員可向秘書處索閱。另外，陳安泰議員就議題席上提交了意見書，請陳議員介紹文件。

6. 陳安泰議員介紹席上提交的意見書(附件四)，他和不少居民一直反對在馬仔坑遊樂場設置通風大樓和在馬仔坑道設置工地出入口，並就此多次去信政府有關部門表達反對意見。他認為政府和港鐵公司在設計工地出入口的過程草率，政府和港鐵公司有責任確保市民的安全。在馬仔坑道(天宏苑籃球場對出)近巴士站位置設工地出入口有機會影響行車視線，危害司機和行人的安全，反對文件中所建議的方案乙，及關注方案乙要設置的臨時行人天橋及斜台是否符合《殘疾歧視條例》的要求。另外，現建議在馬仔坑道南端近迴旋處設置工地出入口的方案中，須遷移現時的巴士站，擔心會對視障人士構成不便。他在專責小組第四次會議後，曾去信路政署、運輸署和運輸及房屋局，要求有關政府部門提供工程相關的交通影響評估報告和各研究方案的詳細安排，以便讓居民有足夠時間考慮港鐵公司的建議方案，惟至今仍未收到任何書面回覆。他重申反對在馬仔坑道巴士站設置工地出入口。他提出方案丙，是方案甲的優化建議，包括以隧道形式興建泥車通道，意見書內夾附方案丙的詳細設計和圖則，並建議就此方案諮詢區內居民意見。

7. 其他組員對沙中線黃大仙段的意見和查詢綜合如下：

- (i) 要求政府以書面保證鐵路隧道工程不會影響沿線的樓宇結構安全；
- (ii) 建議政府和港鐵公司將翠竹無障礙通道伸延至馬仔坑遊樂場；
- (iii) 認同政府和港鐵公司必須做好工地管理工作，了解不同工地都受不同的地理環境所影響，政府和港鐵公司必須因應個別工地情況制定工地管理措施，以確保工地安全；
- (iv) 促請港鐵公司盡快在鑽石山港鐵站 A1 出口旁興建升降機，並研究興建一條有蓋行人天橋連接現時鳳德道及龍蟠街交界的一段行人天橋和鑽石山港鐵站 A1 出口，要求港鐵公司與當區議員和居民進行實地視察；
- (v) 查詢文件中的方案甲和方案乙是否都能確保行人和交通安全；及
- (vi) 反映竹園南邨互助委員會要求盡量縮細工地範圍及保留馬仔坑遊樂場現有的休憩設施，對方案甲有所保留。

8. 運輸及房屋局林世雄先生回應，文件中所建議的方案甲和方案乙均能滿足道路安全的要求；局方已向翠竹花園、天馬苑和天宏苑業主立案法團發出專函，解釋鐵路隧道工程不會影響沿線的樓宇結構安全；局方會繼續跟進翠竹無障礙通道的設計，港鐵公司在研究重置馬仔坑遊樂場時，會盡量預留適當位置容許未來可連接通往竹園道的無障礙通道；政府會監察港鐵公司在工地管理上的表現，並會繼續透過地盤聯絡小組和其他合適的渠道聽取持份者對工地管理的意見。他在上次會議後曾收到陳安泰議員的信件，並曾透過電話與陳議員聯絡，及與他會面商討方案的設計。

9. 運輸署老焯耀先生回應，在十一月三十日接到陳安泰議員的電話後，他已立即聯絡路政署跟進陳議員的意見。文件中的方案甲和方案乙均能符合「運輸策劃及設計手冊」的要求，對相關的路口和迴旋處的影響輕微和能提供安全的駕駛視線，讓駕駛人士能觀察到視線 60 米範圍內的交通情況。方案甲的工地出入口設於馬仔坑道南端，接近馬仔坑道的彎位及迴旋處，駕駛人士需要份外留意路面情況，港鐵公司亦要派員協助有需要人士橫過工地出入口；方案乙的工地出入口設於馬仔坑道(天宏苑籃球場對出)近巴士站位置，港鐵公司會配合有關安排，修改馬仔坑道南行線的停車彎位，車輛從竹園道轉入馬仔坑道時，駕駛人士有較充裕的時間和足夠的視距觀察工地出入口附近的行車情況。若採用方案甲，港鐵公司亦有需要在馬仔坑道(天宏苑籃球場對出)近巴士站位置設置臨時出入口，屆時馬仔坑道將會有兩個工地出入口。運輸署認為方案甲和方案乙都是可接受的方案，但方案乙在交通安排和無障礙通道要求上較方案甲理想。根據顧問公司提交的交通影響評估報告，預計現有的道路設施可應付 2015 年竹園道和馬仔坑道的車流量。

10. 香港警務處馮志恆先生回應，有關部門一直致力研究合適的工地出入口方案，警方在考慮各建議方案時，特別關注執法和道路安全，強調任何方案都必須顧及道路使用者的安全。交通意外成因眾多，而所有工地出入口都要符合既定的交通工程標準。縱觀香港的情況，這些工程標準都行之有效。警方認為方案甲和方案乙均可接受，亦表示工地管理工作十分重要。

11. 港鐵公司李永孝先生回應，港鐵公司一直與陳安泰議員和其他地區人士保持聯絡，曾於今年一月三日與陳安泰議員、天馬苑和天宏苑的居民代表會面，向他們解釋方案甲和方案乙的設計。港鐵公司在設計工地出入口時，已考慮到馬仔坑道獨特的地理環境，盡量做到人車分隔。在方案乙的設計中，港鐵公司會設置臨時行人天橋，達致完全的人車分隔，來往巴士站和鄰近屋苑的居民不需要經過工地出入口。港鐵公司亦會派員協助視障人士和在適當位置加設盲人引路設施。在興建臨時行人天橋時，只有少量工程車輛於非繁忙時間使用臨時出入口進出工地。承建商會在工地灑

水、在工地出入口加設洗輾池、適當的遮蔽豎井工程範圍和增加圍板的高度，減少塵土飛揚的情況和噪音。馬仔坑道南行線的巴士站亦會作出相應改善，確保竹園道轉入馬仔坑道的車輛能清楚觀察到工地出入口附近的交通情況。另外，建議在鑽石山興建行人天橋連接現時鳳德道及龍蟠街交界的一段行人天橋和鑽石山港鐵站 A1 出口需要佔用私人地段，如在行人路上興建有關的行人天橋，則須佔用大部分行人路段，港鐵公司會繼續與相關部門和當區議員跟進議員的建議。

12. 路政署楊港生先生回應，署方在上一次會議後，積極跟進組員的建議，並聯同港鐵公司一直與陳安泰議員保持溝通，交代研究的進展。

13. 康樂及文化事務署（康文署）林學禧先生表示，康文署重視樹木的保育和文康設施的使用。康文署認為方案甲和方案乙皆可接受，但方案乙對樹木和現有的文康設施影響較少。

14. 消防處鄭健洪先生表示，消防處主要關注工程安排對緊急車輛出入的影響，認為方案甲和方案乙都可接受。

15. 組員對政府和港鐵公司回應的意見和查詢綜合如下：

- (i) 政府曾發信給翠竹花園業主立案法團，解釋如證實鐵路隧道工程影響沿線的樓宇結構安全，業主可提出申索，但未有作出任何保證；
- (ii) 認同康文署同意在重置馬仔坑遊樂場時，研究將翠竹無障礙通道伸延至馬仔坑遊樂場；
- (iii) 不滿沙中線未有增設竹園站；
- (iv) 要求政府和港鐵公司的進度報告應包括重置馬仔坑遊樂場的安排和翠竹無障礙通道；

- (v) 認為近荷里活廣場一段的龍蟠街人流不多，在該處興建行人天橋不會嚴重影響行人，而且行人天橋落成啟用後，市民無須再使用路面行人路，可透過行人天橋直達港鐵站，又要求有關的行人天橋備有無障礙通道設施；
- (vi) 質疑投影片中所顯示的圖則不符合比例，亦未有顯示無障礙通道設施；
- (vii) 方案乙的工地出入口位於馬仔坑道的彎位和傾斜的路面，擔心工程車容易翻側，出入工地時會影響巴士行駛，造成交通擠塞，懷疑有關設計未能符合交通安全的標準；
- (viii) 方案乙擬建豎井和擬建臨時行人天橋相距只有五米，擔心建造豎井工程會影響行人安全和產生泥塵，及關注行人天橋會否因地理環境限制，未能符合《殘疾歧視條例》的要求；
- (ix) 關注方案乙需興建臨時行人天橋，要短時間佔用部分緩跑徑，以建造臨時行人天橋；
- (x) 沙中線馬頭圍道和黃埔花園一帶的臨時交通管理措施安排妥善，未有嚴重影響區內交通，認同政府和港鐵公司在實施有關安排時，不斷聽取地區人士的意見和作出適當的調整；及
- (xi) 認為專責小組有責任就馬仔坑遊樂場設置工地出入口的安排向政府表達意見。

16. 港鐵公司李永孝先生再回應，在鑽石山港鐵站 A1 出口旁興建升降機已納入工程合約中，港鐵公司會要求承建商優先興建該座升降機。港鐵公司會邀請悅庭軒的居民代表實地研究興建行人天橋的建議。港鐵公司在過去數星期，一直透過電話和短訊與陳安泰議員聯絡，亦分別於去年十二月二十八日和今年一月三日與陳議員會面，跟進議員的意見。此外，方案乙設置的臨時行人天橋和斜台符合《殘疾歧視條例》的要求。投影片中的圖則已按比例設計，待區議會決定採用哪一個方案後，港鐵公司會進行詳細設計。兩個擬議的工地出入口方案均符合「運輸策劃及設計手冊」的要求。鐵路隧道的挖掘工程主要在豎井中間進行，工程不需使用大型機械，不會影響使用臨時行人天橋的市民。港鐵公司會確保工地和工程車出入安全。方案乙需東移巴士站，但位置與現時巴士站的位置相若。港鐵公司會在工地運作期間(每天早上七時至晚上七時)，派員協助有需要的市民，並在工地出入口指揮交通。此外，方案乙可保留緩跑徑供市民使用。方案甲須徵用較大範圍的馬仔坑道遊樂場，而方案乙只須短時間徵用額外小部分的馬仔坑道遊樂場，以支援臨時行人天橋的建造工程，行人天橋完成後，有關範圍可重新開放供市民使用。港鐵公司已盡量將陳安泰議員的意見納入方案甲的設計中。工程角度上，港鐵公司認為方案丙的建議並不可行，因為擬議供工程車行駛的路面過斜，未合符安全標準，而且工程車沿馬仔坑道南端進出，需要佔用額外的工地以支援豎井建造工程，技術上未能進一步縮細工地範圍。

17. 有組員表示，雖然港鐵公司認為陳安泰議員提出的方案丙不可行，但陳議員既然認為方案丙是可行，應給予陳議員時間邀請專業人士證明方案丙的可行性，並要求將方案丙列入工作小組考慮的其中一個方案。

18. 運輸及房屋局梁世豪先生回應，局方曾於去年聖誕節前致電陳安泰議員，了理陳議員的意見，及後已將有關意見轉交港鐵公司跟進，港鐵公司亦不斷改善有關設計。港鐵公司亦於一月三日與陳安泰議員、天馬苑和天宏苑的居民代表會面，向他們解釋各研究方案的設計。自去年八月起，局方和港鐵公司已經開始就馬仔坑遊樂場臨時工地出入口諮詢專責小組。為了如期完成沙中線計劃，必須將部分馬仔坑遊樂場轉為工地，否則整項

沙中線項目將因此延誤。

19. 主席表示，政府和港鐵公司在上次會議後已跟進專責小組建議的三個方案，並解釋了各方案的利弊。區議會一直希望政府和港鐵公司減少徵用馬仔坑遊樂場的範圍，由最初需要徵用整個馬仔坑遊樂場作工地，至現時只須徵用大約一半的馬仔坑遊樂場，體現出政府和港鐵公司積極回應區議會的訴求。區議會亦要求工地出入口要確保人車分隔，由於港鐵公司在上次專責小組所建議的方案未能做到人車分隔，所以專責小組反對有關方案。港鐵公司已根據專責小組的意見改善了有關設計，並擬定兩個方案，分別是方案甲和方案乙。各相關政府部門亦已就方案甲和方案乙表達他們專業的意見。現時擬議的方案甲和方案乙均是設計草案，專責小組和地區人士仍可就方案的設計向政府和港鐵公司提出意見。他理解不同人士或會對各方案持不同意見，但專責小組有責任發揮其諮詢組織和監察的角色，就沙中線工程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的安排向政府表達意見。他建議以不記名的投票方式就馬仔坑遊樂場設置工地出入口方式進行表決。

20. 秘書介紹投票程序，專責小組將根據《黃大仙區議會常規》第 31(1) 條，以投票表決，並以議員所投的絕對多數票（即在所投有效票中(不包括棄權票)，取得超過一半票數）決定討論事項。選票上有三個選項，分別是方案甲：工地出入口設於在馬仔坑道南端近迴旋處； 方案乙：工地出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面），並設置臨時行人天橋斜台橫跨工地出入口，以接駁現有行人天橋；及方案丙：方案甲的優化建議。

21. 主席表示，投票現場共有 11 位組員，秘書處按組員數目共發出 11 張選票。他續宣布投票結果如下：

選項	所得票數
方案甲	0
方案乙	7
方案丙	3

其中一張選票為棄權票，即有效票數為 10 張。方案乙獲得 7 票，獲得絕對多數票而通過。另外，專責小組亦同意沙中線工程按方案乙的設計徵用部分馬仔坑遊樂場作臨時工地。

22. 就將部分慈雲山邨中央遊樂場轉為工地的安排，組員沒有表達反對意見。

23. 主席總結，重申黃大仙區議會已在二零一二年十一月六日第六次會議上，同意由專責小組決定沙中線黃大仙段工程徵用區內公共設施作臨時工地的安排，而專責小組通過馬仔坑遊樂場臨時工地出入口設於馬仔坑道（天宏苑籃球場對面），並設置臨時行人天橋斜台橫跨工地出入口，以接駁現有行人天橋。專責小組亦同意沙中線黃大仙段工程徵用部分馬仔坑遊樂場和部分慈雲山邨中央遊樂場作為臨時工地。此外，專責小組會繼續監察沙中線工程的施工情況和進度和跟進翠竹無障礙通道和工地安排的事宜。請政府和港鐵公司將向翠竹花園、天馬苑和天宏苑業主立案法團發出的專函副本再次送交區議會秘書處存檔；及跟進與悅庭軒居民代表實地視察在鑽石山港鐵站 A1 出口興建行人天橋的建議。

下次開會時間

23. 專責小組下次會議的日期和時間容後公布。

24. 會議於下午一時二十五分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一三年一月

檔案編號：HAD WTSDC 13-35/5/27 Pt. 4

附件一

致：黃大仙區議會轄下關注沙中線專責小組全體議員

敬啟者：

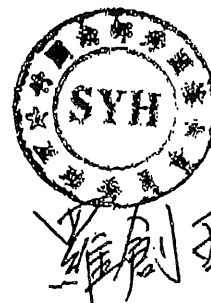
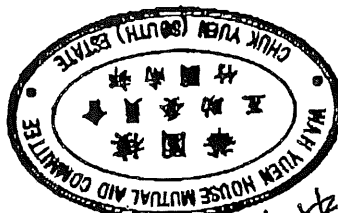
我們為竹園南村的互助委員會，現在得悉因沙中線工程工地出入口的設立，而要將現時南行馬仔坑道的巴士站遷移計劃。實在極不恰當，因為居民必需要越過工地出入口前往巴士站，這樣出入工地的大型車輛的車身高，司機由於專注路面情況，而容易忽略行人路上橫越車前的路人，以致悲劇發生。為避免此事發生，因此我們極度反對遷移巴士站；只期望維持不變，及不要讓居民橫越地盤出入口，好讓她們平平安安上學和上班去。在此祈望各位議員能體會居民的憂慮和恐懼；否決此遷移計劃。造福居民，功德無量。

並祝各位議員

政通人和！

竹園南村下列各互助委員會 謹啟

2012年11月25日



竹園南邨貴園樓互助委員會
CHUK YUEN (SOUTH) ESTATE
KWAI YUEN HOUSE
MUTUAL AID COMMITTEE

李振文



副本呈：黃大仙區議會主席李德康太平紳士 MH

黃大仙民政事務專員蕭偉全先生

傳真：23202944

傳真：23521841

附件二

致：黃大仙區議會轄下關注沙中線專責小組全體議員

敬啟者：

我們為竹園南村的互助委員會，首先非常感謝各位尊貴議員真正體會居民憂慮，而迫使港鐵從新設計至人車分路，能以臨時行人天橋跨越地盤出入口來造福居民，實是功德無量。

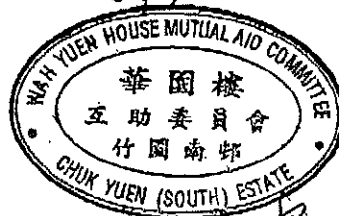
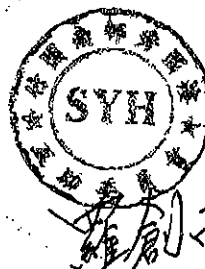
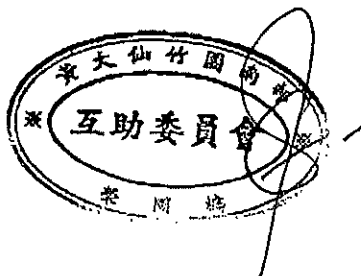
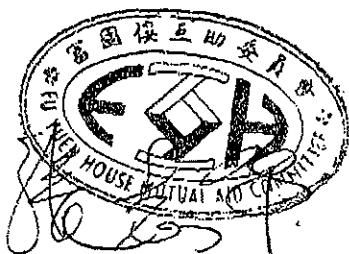
另外，居民亦期望各位議員能監察港鐵公司嚴守承諾：（一）工地面積絕不能擴大，尤以佔用足球場不能超越七份四。留下的空間來替補失去的健身區域和兒童休憩區。（二）嚴謹控制工地所產生的塵土；所以居民要求地盤圍牆的高度必需在五米或以上。（三）噪音的控制：期望能夠控制在低於可以接受的標準下，這樣是減低對鄰近的幼兒院和小學學習環境的影響。謹此再次感謝各位議員，並祈求各位繼續為我們把守最後的底線。

並祝各位議員

政通人和！

竹園南村下列各互助委員會 謹啟

2013年1月20日



竹園南部貴園樓互助委員會
CHUK YUEN (SOUTH) ESTATE
KWAI YUEN HOUSE
MUTUAL AID COMMITTEE

李振文

副本呈：黃大仙區議會主席李德康太平紳士 MH
黃大仙民政事務專員蕭偉全先生

傳真：23202944
傳真：23521841



附件三

中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China

立法會 LEGISLATIVE COUNCIL

謝偉俊 Paul W. Tse

REF:20130118-OTH

致：黃大仙區議會

敬啟者：

關於：港鐵沙中線馬仔坑工地(下稱“馬仔坑工地”)對附近民居影響

港鐵馬仔坑工地即將動工，其中擬建豎井位置，與鄰近天宏苑祇一路之隔(不足三十米)，居民對施工期豎井操作引發噪音、氣味、燈光、泥塵沼氣、及出入運泥車威脅行人安全等等，均極為關注。

此外，馬仔坑工地工程開展在即，惟工地車輛出入口選址，據理解仍存在不少爭議。

特此致函，促請區議會在討論馬仔坑工地相關事項時，各方能體恤當區居民已需承受上述各類滋擾，充份考慮上述居民意見，盡量減低工程及相關運作對居民帶來不便。



謝偉俊議員 鞠躬

2013年1月18日

RM. 714, LEGISLATIVE COUNCIL COMPLEX, 1 LEGISLATIVE COUNCIL ROAD, ADMIRALTY, HONG KONG

香港金鐘立法會第一號立法會綜合大樓714室

電話 TEL: 2509 0088 傳真 FAX: 2509 0388 電子郵件 E-MAIL: paultse@paultse.org



附件四

日期：二零一二年十二月七日

貴司電話號碼：2762 4021

貴司傳真號碼：2194 0147

貴司檔案編號：

本辦事處檔案編號：TMC/S/20121207A

致：路政署鐵路拓展處工程師/沙中綫 1

周珮如女士

港鐵馬仔坑工地交通安全評估報告事宜

在二零一二年十一月二十八日黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組會議上，主席請有關部門將馬仔坑遊樂場設置工地出入口的交通影響評估報告的相關資料轉交當區議員參閱。鑑於本人將會聯同天馬苑及天宏苑業主立案法團於十二月十四日晚召開居民大會討論沙中綫馬仔坑工地地盤入口各方案，本人希望閣下能夠在十二月十四日前提供以下有關沙中綫馬仔坑工地入口的安全評估報告以供參考：

1. 方案 5、6、7 的人身安全及交通影響評估的相關資料；
2. 方案 5、6、7 的交通優化管理設計措施；
3. 方案 5、6、7 的路面測試方法及時間表；及
4. 地盤出入口的交通安全法例

閣下如對本事宜有任何查詢，歡迎隨時致電 2326 6938 聯絡本人或辦事處職員。

順祝

工作愉快

黃大仙區議員
陳安泰謹啟

副本送黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組秘書



陳安泰議員辦事處



日期：二零一二年十二月十一日

致：運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7 林世雄先生

要求提供馬仔坑道巴士站旁設置工地出入口的交通及安全詳細報告資料

在 2012 年 11 月 28 日黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組會議上，主席李德康先生促請政府有關部門，把港鐵建議在馬仔坑道巴士站旁設置工地出入口，已經收集到的交通及安全詳細報告資料，盡快轉交陳安泰議員參閱。

本人其後在 11 月 30 日致電運輸署老焯耀工程師索取報告。老先生表示會在 12 月 6 日將有關資料交給本人。

直到 12 月 7 日未有回覆，本人之所以再三要求詳細資料，目的是為了以分析各方案的是否安全和可靠，解除居民的疑慮，方便收集民意的工作得以順利進行。可惜運輸署老生言而無信，不肯合作，只懂得推卸責任給路政署。

而路政署周珮如小姐態度傲慢，毫不尊重區議員及居民的意見，堅拒提供足夠資料且說：不會下次會議前提交資料交給本人。雖然本人多次提出我們將會在 12 月 14 日召開居民大會，需要資料諮詢居民；沒有詳細資料的話居民大會上，我們便難以清楚解釋給居民知道。但她卻大聲地重申不會將資料提早給本人。

請問運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7 林世雄先生，以上兩位公僕之所作所為，有沒有違反黃大仙區議會之指示？有沒有尊重過社會民意？在今天的開明社會，為什麼香港公僕還會保留如此官僚作風？路政署及運輸署是否溝通不足呢？兩者有沒有行政上的失當呢？

天馬苑業主立案法團和天宏苑業主立案法團在 2012 年 12 月 10 日開會後一致要求本人致函閣下，希望 閣下能夠在 12 月 14 日前，幫助我們促請路政署提供詳細資料，讓我們收集民意的工作得以順利進行。並切實執行優化方案五，方便工地出入口工程之進行。

如 閣下對上述事宜有任何查詢，歡迎隨時致電 93220992 與本人聯絡。

順祝 工作愉快



黃大仙區議員
陳安泰謹啟



天馬苑業主立案法團主席
袁葉容謹啟



天宏苑業主立案法團主席
葉彼得謹啟

副本送：運輸及房屋局局長 張炳良, GBS, JP
運輸署署長 楊何蓓茵太平紳士
路政署署長 劉家強先生, JP
警務處處長 曾偉雄, PDSM
黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組各委員



陳安泰議員辦事處



日期：二零一二年十二月十四日

致：運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7 林世雄先生

盡快提供足夠高透明度的資料

為免延誤沙中線工程，請你盡快提供馬仔坑道遊樂場巴士站擬設置工地出入口的交通及安全詳細資料。為了方便收集方案五、六、七的民意，本人經已作出多面查詢，以下記錄本人向各部門交涉過程。

1. 在十一月三十日，我已致電通知運輸署老先生我們準備在十二月十四日召開居民大會，要求提供足夠資料以便清楚解釋給居民知道。
2. 在十二月六日，黃大仙區議會秘書處又再次發電郵提醒路政署提供資料。
3. 十二月十一日本人發電郵給 閣下，要求催促有關部門在十二月十四日舉行居民大會前，提供資料給本人。
4. 在十二月十二日本人再致電閣下秘書轉告要求提供資料。但至現在我們仍未收到任何音訊，到底原因何在？

目前天馬苑和天宏苑業主立案法團對於有關部門的不肯合作態度和反映意見的過程中感到投訴無門，非常憤怒。他們強烈要求本人向運輸及房屋局和區議會反映，在通過馬仔坑出入口方案前要充份諮詢民意，同時要求港鐵在下次沙中綫專責小組會議前一星期提供足夠高透明度的資料給我們再召開居民大會，讓居民有時間分析方案是否安全可靠。唯有在釋除居民的憂慮後，我們才能決定是否支持方案。

我們堅持：

1. 政府絕對不能罔顧民意，一意孤行強行通過威脅行人和駕駛者安全的方案。
2. 本區居民大會原定於十二月十四日舉行，但至十二月十四日仍未收到有關資料，居民大會也要被逼改期，一切責任將誰承擔？
3. 請閣下盡快全催促運輸署及路政署提供資料，本區居民經已等候太久，實在忍無可忍，假若貴署不顧民意，後果一定不堪設想。

本人於十一日致函 閣下的信件中提出多處疑問，唯一直未得到 閣下回覆。本人希望 閣下盡早就上述事宜作書面回覆，或致電 93220992 與本人聯絡。

順祝 工作愉快



黃大仙區議員
陳安泰謹啟

副本送：運輸及房屋局局長 張炳良, GBS, JP
運輸署署長 楊何蓓茵太平紳士
路政署署長 劉家強先生, JP
警務處處長 曾偉雄, PDSM
黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組各委員

二零一三年一月二十一日

致：黃大仙區議會轄下關注沙中綫專責小組全體議員

反對港鐵馬仔坑道巴士站旁開設工地出入口

我們由二零零九年起多次向貴小組表達，馬仔坑道遊樂場是本區居民日常使用運動及休憩的重要康樂設施，亦是維持本區空氣清新的綠肺。因此港鐵徵用馬仔坑道遊樂場開挖豎井進行沙中綫工程，已經嚴重影響本區居民生活環境。如果再將工地出入口設於本區居民日常依賴的馬仔坑道巴士站旁，無疑是草菅人命。在巴士站旁設置泥頭車出入口，實際上是一個危害本區居民及其他道路駕駛者的提議，我們可以預見傷亡事故必然發生，後果嚴重。

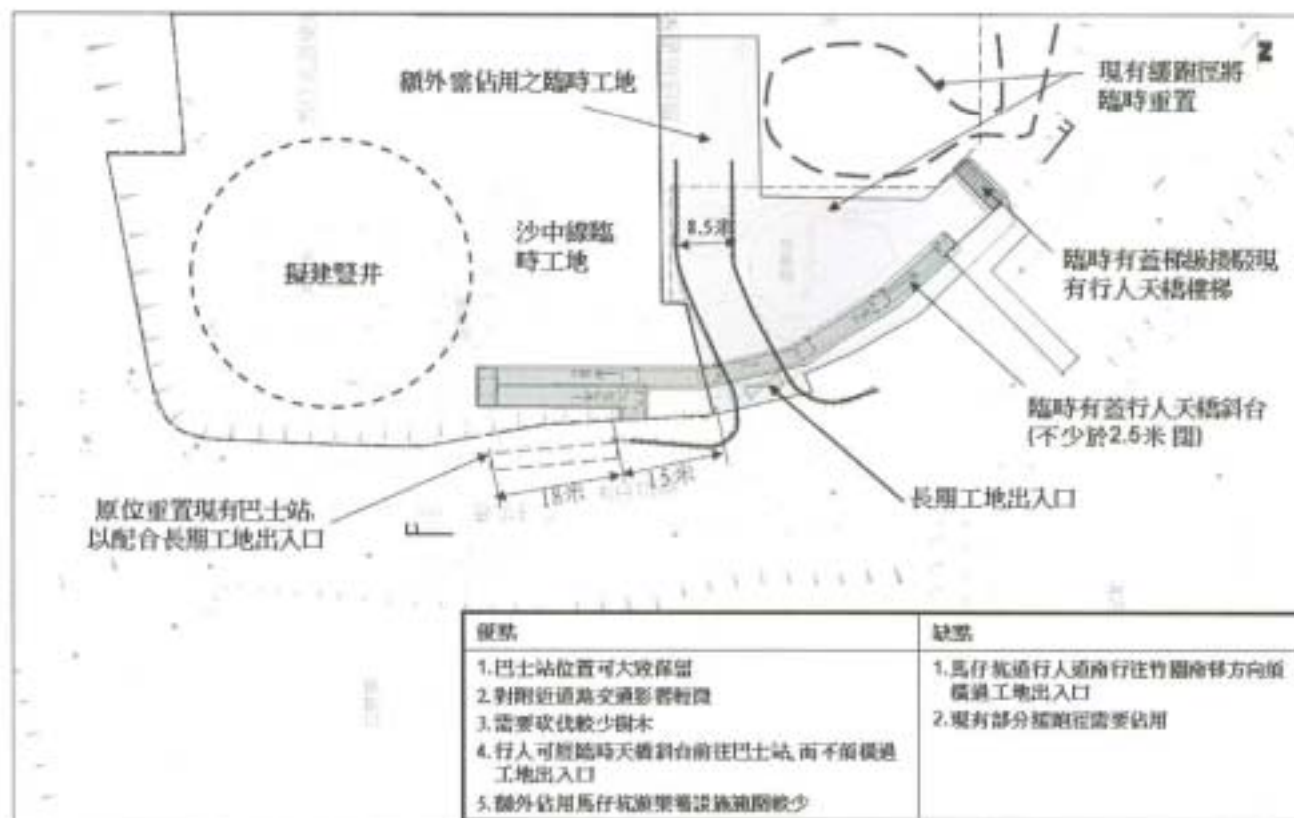
居民更強烈反對鐵橋方案乙，因為：

- 1 需要拆毀現有遊樂場緩跑和行人石橋徑，本區視障居民表明不能適應改變多年前往巴士站慣性使用石橋的路徑，擔心一旦疏忽容易意外傷亡。
- 2 輪椅使用者表明不能接受以鐵橋代替石橋構成不便和危險，擔心市民往來巴士站容易滑倒危害人命安全。
- 3 新建兩段鐵橋破壞大量樹林，還需要長達約十年額外佔用工地補設緩跑徑及泥車出入口用地。
- 4 新建鐵橋兩段與豎井巨型上落吊石鐵斗距離太接近。居民需要行近接核心工程操作地區，毫無安全保障。工作人員一旦在長達十年八年的工程期間有任何疏忽，都會造成使用鐵橋的行人傷亡。
- 5 工地出入口接近巴士站旁加上每小時來回五十架次泥車及四十六架次巴士，泥車亦會與巴士互相阻礙，容易發生交通意外。
- 6 其他車輛視野亦被繁忙的巴士及泥頭車阻礙，唯一的南行行車線一旦發生傷亡或工業意外會造成交通癱瘓。
- 7 巨型通風塔在天宏苑對面，工程進行及重建估計需時八至九年，期間的噪音、燈光、氣味和泥塵等已嚴重影響天馬及天宏苑居民健康生活。理應設法減輕滋擾，實在不應增添破爛的石屎橋嚴重影響環境和安全上不可靠危害巴士站候車市民及路過駕駛者的工地泥車出入口。
- 8 出入口傾斜，泥頭車沙石載重不平衡，出入容易造成車輛翻側。

在貴小組十一月二十八日的會議上，為了保障本區及竹園居民的生命安全，本區議員陳安泰先生已經代表本法團詳細解釋將工地出入口設於馬仔坑道巴士站旁對本區居民及駕駛人士的害處。而當日區議會主席李德康先生亦以危害人身安全為由否決所有將工地出入口設於馬仔坑道巴士站旁的工地方案。在十二月七日，十一日及十四日，我們分別去信和通過區議會秘書處通知運輸及房屋局、路政署鐵路拓展處和港鐵，要求他們在小組會議召開一星期前提供出入口的交通安全評估資料以供我們召開居民大會，諮詢本區居民。唯他們至今尚未有任何回覆。

另一方面，當日會議上早已經議決要求港鐵考慮方案五、六和七。因此我們對港鐵在小組早已否決所有將工地出入口設於馬仔坑道巴士站旁的工地方案的情況下提交鐵橋方案乙感到大惑不解。我們要求貴小組維持當日會議中之決議，嚴守承諾，工地出入口不設置在馬仔坑道巴士站旁，保障本區市民生命安全。

今次方案乙的設計草率和疏忽。在我們已經清楚指出設計疏忽後有關人士仍要推動誤導市民和誘騙議員完成通過方案乙，他們應承擔責任賠償給每一個死亡或意外事件。根據香港法例，港鐵有關工程師在默認情況下產生的傷亡事件，有不能原諒自己的責任，無論是通過主要道路的行人或駕駛者。政府所有部門及港鐵工程師應有社會責任保障市民，如果他們漠視實際運作所引起的問題，提出更需負上專業責任，剝奪專業資格。僅此希望各位議員將人命安全放在首位，按需要適度調節工程用地面積。



(Signature)

天馬苑業主立案法團主席
袁葉容



(Signature)

天宏苑業主立案法團主席
葉彼得



(Signature)

天強區區議員
陳安泰



方案甲優化建議，泥車通道用隧道結構： 馬仔坑工地出入口設於馬仔坑遊樂場南面

優點

1. 竹園南邨居民往天馬苑巴士站不需要橫過工地出入口。
2. 兩區居民往來可以使用遊樂場原有行人通道。
3. 馬仔坑道巴士站附近沒有工地出入口，居民使用安全。
4. 泥車使用工程車專用線出入工地，保障道路使用者安全。
5. 工地出入口遠離民居，減少燈光、塵埃、噪音及氣味滋擾。
6. 巴士站與工地出入口完全分隔，免除巴士及泥頭車互相阻塞，改善車輛流量。
7. 除足球場外所有設施可以保留。
8. 出入口路面平坦同一水平，工程車可以安全入線。
9. 工地出入口遠離巴士站，候車居民不用長期吸入廢氣。
10. 挖掘斜坡工程簡單，鋼板樁成本低效益高。
11. 立即可提供興建室內運動場用地和綠化環境。

優化出入口設施方法

1. 將馬仔坑道近KF60天橋一段行人路封閉。
2. 地盤出入口加水碼。
3. 近行人路旁馬仔坑道南行線左上方鬆上影線，鬆上只准工程車駛入。
4. 公園上方行人路鋪上鐵橋讓行人通過。
5. 馬仔坑道路中分隔物縮小改善交通流量。
6. 馬仔坑道北行近地盤入口位置擴闊一點入花園改善交通疏導。
7. 斜坡樹木移植往綠化帶。

缺點

1. 對迴旋處交通有輕微影響。