

黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
沙田至中環綫－黃大仙段諮詢方案

引言

1. 本文件旨在向黃大仙區議會轄下的交通及運輸事務委員會介紹沙田至中環綫（沙中綫）的有關工程及諮詢方案。

背景

2. 行政會議已於二零零八年三月批准港鐵公司就沙中綫展開進一步規劃和設計工作。立法會財務委員會亦於二零零八年五月通過撥款，進行沙中綫的項目設計和地盤勘測工作。

3. 政府與港鐵公司隨即到訪各區區議會，就沙中綫項目諮詢區議員及地區人士的意見。為進一步收集公眾對沙中綫的意見，港鐵公司現正展開公眾諮詢，以積極配合及推進設計工作。初步設計及公眾諮詢工作完成後，擬建的鐵路方案便會進行刊憲，以進入法定的諮詢程序。

4. 在初步設計的過程中，港鐵公司曾舉行展覽，展示了沙中綫的初步方案及一般資料。同時亦曾聯絡個別當區議員，就該區內建議的設施了解他們初步的意見。

沙中綫

走綫

5. 沙中綫分為兩段，分別為大圍至紅磡段和紅磡至金鐘段（見附件一）。大圍至紅磡段將馬鞍山綫從大圍延伸至紅磡，沿途設顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡站。紅磡至金鐘段將東鐵綫由紅磡站，經第四條過海鐵路及會展站延伸至金鐘站。

6. 沙中綫將連接多條現有鐵路綫，確立兩條策略性鐵路走廊，分別為「東西走廊」及「南北走廊」（見附件二）。

7. 東西走廊將由現有馬鞍山綫、擬建的沙中綫的大圍至紅磡段、和現有已伸延的西鐵綫組成。乘客可以直接往返屯門及烏溪沙各站。

8. 南北走廊由現有東鐵綫羅湖/落馬洲至紅磡段和擬建伸延過海的沙中綫紅磡至金鐘段組成。通車後南北走廊的列車會行走往返羅湖/落馬洲至金鐘站。

轉綫站

9. 沙中綫和現時的鐵路系統之間將會有完善的轉車安排，當中有六個站，即大圍、鑽石山、何文田、紅磡、會展和金鐘，可供乘客跨月台或以扶手電梯跨層轉乘其他鐵路綫。

| 車站 | 轉乘 |
|-----|---------------------|
| 大圍 | 東西走廊/南北走廊 |
| 鑽石山 | 觀塘綫 |
| 何文田 | 擬建的觀塘綫延綫 |
| 紅磡 | 東西走廊/南北走廊 |
| 會展 | 計劃中的北港島綫 |
| 金鐘 | 荃灣綫/港島綫/擬建的南港島綫(東段) |

黃大仙段

鐵路走綫

10. 黃大仙段的設施包括鑽石山站擴建的沙中綫月台及鑽石山列車停放處。

11. 建議的走綫會由獅子山的擬建隧道延伸，經馬仔坑遊樂場、黃大仙道、龍翔道及太子道東直達位於啓德發展區的啓德站。全程的鐵路均於隧道之內。有關修訂方案的走綫，詳見附件三。

12. 建議在馬仔坑遊樂場內設置通風樓及緊急出入口，而在鄰近黃大仙站的空地和采頤花園與彩虹道巴士總站之間的空置土地亦會設置緊急出入口，其外觀設計將會與周邊環境融合。

鑽石山站

13. 現有鑽石山站位於龍翔道東行綫之下。該站設有一個島式月台及兩條路軌，分別是觀塘綫的東行綫及西行綫。在沙中綫項目中，鑽石山站將成爲沙中綫與現有觀塘綫的轉綫站。

14. 在二零零八年底展開的初步設計階段中，港鐵公司就沙中綫鑽石山站的轉乘設計展開了不同的研究方案，包括原地擴建鑽石山站，方便乘客跨月台轉乘的建議方案。這個方案須將現有觀塘綫的西行綫改道，及須在現有鑽石山站進行大規模的擴建工程。此外，在擴建車站及建造連接新舊站的隧道期間，更須在龍翔道及大磡道進行大規模的挖掘工程，實施區域性交通改道措施。除增加工程風險外，建造時間亦將延長約一年，令沙中綫大圍至紅磡段的通車時間延遲；故不建議採用合併研究中所建議的方案。

15. 鑑於以上的考慮因素，港鐵公司在初步設計階段中建議將鑽石山站的擴建部分設置在現有的車站以南，即在龍翔道南面。這個建議方案所須實施的交通改道措施的規模將會較少，建造期亦相應較短，這將可大大減低工程的風險及對地區滋擾。

16. 建議的鑽石山站擴建部分將設有一個島式月台及兩條路軌，即沙中綫南行綫及北行綫(詳見附件四)。現有的鑽石山站及日後的擴建部分將設有寬敞的行人隧道連接。

17. 擴建後的鑽石山站建議有五個出入口。現有通往龍蟠街和荷里活廣場的出入口將保持不變；而位於龍翔道南面的出入口將改建以配合鑽石山站的擴建部分(詳見附件五)。另外，在適當位置的出入口將會設升降機，供有需要人士使用。

18. 工程同時須提升原有車站的通風系統，而新建的車站部分亦須設置通風設施，以符合最新條例的設計要求。初步建議在龍翔道兩旁設置新的通風井，其外觀設計亦會與周邊環境融合。

19. 受鑽石山一帶的地理位置和空間所限制，初步考慮會用明挖回填方式擴建鑽石山站。

鑽石山列車停放處

20. 列車停放處是營運沙中綫不可缺少的設施，其主要功能是配合早上繁忙時間的發車班次。停放處除了讓列車在非行車時間作停泊之用，亦會用作進行例行檢查和清潔工作，但停放處將不會作列車大型維修之用。

21. 初步計劃，建議設置鑽石山列車停放處於鑽石山前大磡村舊址。

22. 因應地勢及現有觀塘綫的走綫和鑽石山站的擴建位置，建議鑽石山列車停放處採用半沉降形式(詳見附件六)。即列車停放處的頂部水平將會與龍翔道的水平一致，只有在彩虹道的一面會有一段約五米高的外牆，列車停放處的外牆亦會因應附近環境而設計及綠化，使列車停放處的外觀與周邊環境融合。整個列車停放處及出入軌道均置於密封的結構之內，以確保列車運作所產生的聲响不會影響列車停放處周邊的民居。

23. 鑽石山列車停放處位於前大磡村舊址的空置土地上，初步考慮會以明挖回填的方法興建。

前大磡村空置土地的發展

24. 前大磡村的空置土地在《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱草圖編號 S/K11/24》上，是劃為「綜合發展區」地帶，根據分區計劃大綱草圖的說明書，該土地預算作為綜合發展之用，當中包括公營房屋、商業設施、學校及其他政府、機構或社區設施。政府有關部門會考慮公眾團體及地區人士的有關意見和建議，包括上蓋物業發展對環境影響的關注，檢討該「綜合發展區」的土地用途，並會就擬議的土地用途，另行諮詢黃大仙區議會及地區人士。

25. 擬建的鑽石山列車停放處只佔用前大磡村的地面及地下部份。該處的上蓋發展並非沙中綫的工程範圍，仍有待政府作出規劃。港鐵公司將會配合政府的上蓋發展方案而設計列車停放處。

建造方法

26. 黃大仙段走綫及鑽石山站將全段於地底興建，藉以盡量減少對鄰近地區的影響。

27. 由顯徑至馬仔坑遊樂場之間的一段隧道在獅子山岩層內，建議以傳統的爆破方法挖掘。

28. 由馬仔坑遊樂場至鑽石山站擴建部分之間的隧道及鑽石山站擴建部分至太子道東之間的隧道，建議以隧道鑽挖機挖掘。

29. 至於鑽石山站擴建部分、位於馬仔坑遊樂場的通風樓及緊急出入口、鄰近黃大仙站空地和采頤花園與彩虹道巴士總站之間的空置土地的緊急出入口及連接鑽石山列車停放處的隧道路軌，建議以明挖回填的方法建造。

30. 有關各段的建造方法，請參閱附件七。

臨時交通改道措施

31. 受建造沙中綫黃大仙段工程影響，初步建議蒲崗村道至斧山道一段龍翔道西行綫交通須在建造期間改道至前大磡村的空置土地上。

32. 除須在龍翔道實施臨時交通改道外，亦須在下列地方實施臨時交通措施：

- 鄰近采頤花園以北的一段彩虹道；
- 鄰近采頤花園以南的一段太子道東；
- 黃大仙道；及
- 馬仔坑道與竹園道。

33. 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。

臨時工地

34. 在沙中綫建造期間，除了封閉部分道路進行工程外，前大磡村舊址的空置土地、部分馬仔坑遊樂場、鄰近黃大仙站的空地、彩虹道/斧山道交界的休憩用地及於采頤花園與彩虹道巴士總站之間的空置土地(詳見附件八)均須用作興建鑽石山列車停放處及隧道的臨時工地。

35. 港鐵公司亦建議利用沙田坳道已荒廢的石礦場作為樹木移植場地，以容納部分受工程影響的樹木，稍後將與有關政府部門商討安排。

重置工程

36. 因須提升現有鑽石山站的消防設施及車站機房，位於龍翔道及大磡道之間的部分隔音屏障須拆除。初步建議，以擬建鑽石山站的地面設施取代部分現有的隔音屏障的功能。

37. 由於工程期間將佔用整個馬仔坑遊樂場內的足球場作工地之用，建議在東啓德遊樂場以西的空地，臨時重置一個同等標準的十一人足球場，以維持區內運動設施的數量。

前大磡村文物建築

38. 現時，在前大磡村空置土地上共有三座文物建築，分別是機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓。由於擬建的列車停放處及鑽石山

站擴建部分將設置於前大磡村空置土地上，而三座文物建築均位於該工地範圍，故於建造期間必須把三座文物建築臨時拆卸及遷離。

39. 二零零九年三月，三座文物建築即機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓的評級分別是三級、三級及沒有評級。根據古物古蹟辦事處的指引，三級歷史建築宜以某種形式予以保存，如保存並不可行，則可考慮其他方法；至於沒有評級的建築是可以毋須保留的。但考慮到有市民對三座建築物的感情，並顧及建築物的穩固程度，港鐵公司已聘請有關方面的文物專家作出深入研究，並會在配合列車停放處設計的前提下，盡辦法提出將這三座文物建築在前大磡村範圍內重置的建議。由於重置方案須與前大磡村空置土地發展相配合，港鐵公司將待政府訂出規劃藍圖後，制訂具體的重置方案作進一步諮詢。

40. 港鐵公司委託顧問進行的初步結構評估顯示，前皇家空軍飛機庫的鋼結構在嚴重銹蝕下，部分鋼架已經倒塌，故無可能原物原樣重置。在下一階段設計中，港鐵公司會與古物古蹟辦事處研究，在此狀況下如何保留部分飛機庫建築。

41. 港鐵公司對重置方案持開放態度，並會收集市民對重置地點的意見。

42. 此外，港鐵公司已聘用獨立顧問公司對位於前大磡村空置土地內可能會受影響的樹木作詳細評估，並會根據相關的政府指引建議保育計劃。

環境保護

43. 港鐵公司會確保沙中綫的設計、建造及營運均符合有關環境保護條例及守則，並會採取各種可行措施，減低工程對公眾及環境的影響。港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行環境影響評估研究，詳細評估項目對附近環境和樹木的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議。

44. 部分工程須使用爆破方法建造，港鐵公司會按相關法例，嚴格處理工程所需的爆炸品。沿綫可能受影響的古舊建築，亦會按文物專家所作的研究結果，小心處理。

公眾諮詢

45. 港鐵公司將繼續沙中綫公眾諮詢工作，包括安排巡迴展覽及諮詢會等活動，向公眾介紹沙中綫的修訂方案及聽取市民的意見。

46. 為宣傳是次地區諮詢工作，港鐵公司會在區內張貼海報，邀請區內居民及相關的地區和居民團體參與展覽和出席會議，就沙中綫黃大仙段的諮詢方案發表意見，以期令沙中綫的規劃更符合社區需要。

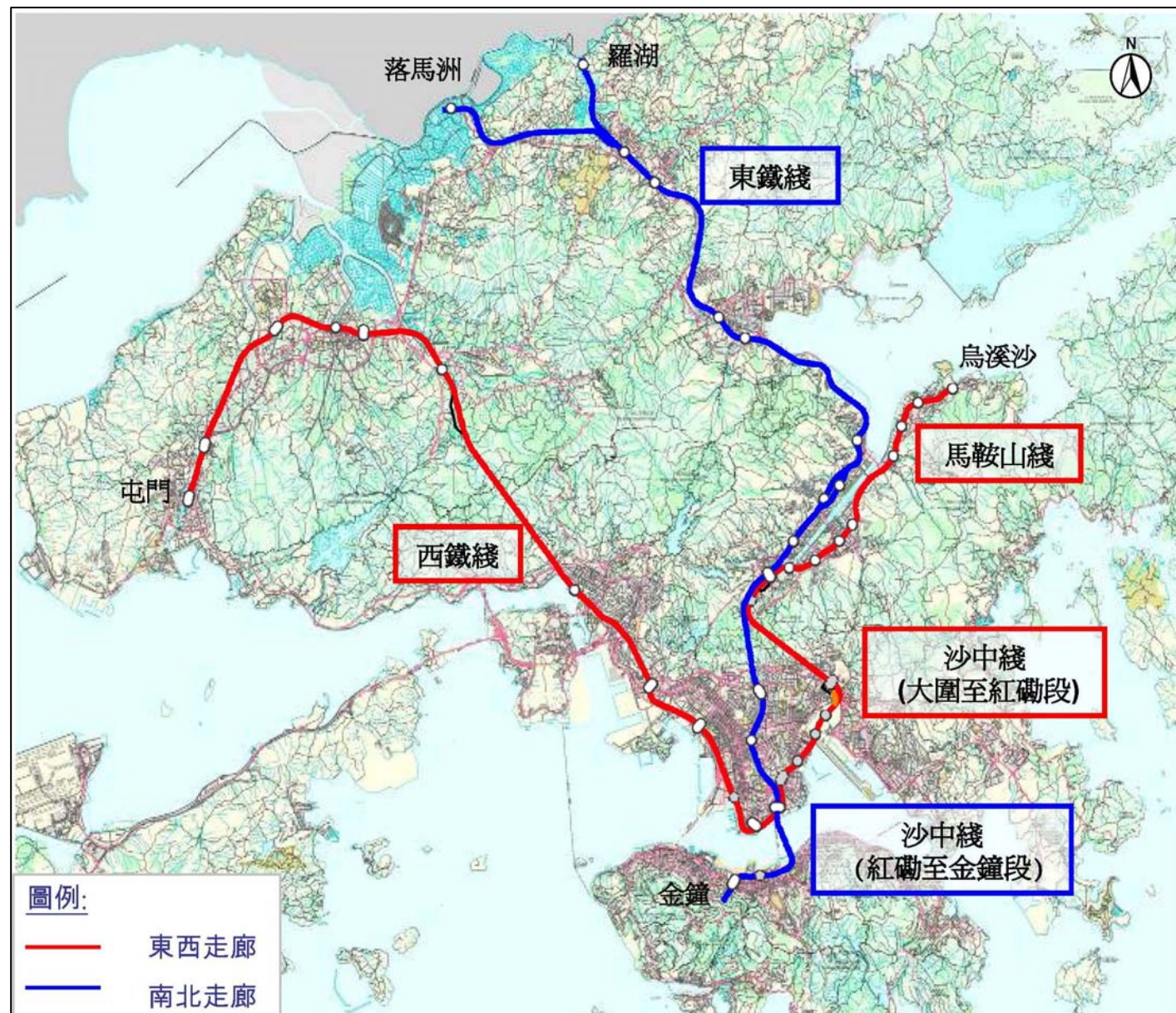
結論

47. 沙中綫黃大仙段由獅子山下的擬建隧道，經鑽石山站連接啓德發展區的啓德站，而鑽石山站則會擴建成為日後構成東西走廊的沙中綫及現有觀塘綫的轉綫站。為配合日後東西走廊的班次安排，須在前大磡村空地設置半沉降形式的列車停放處。

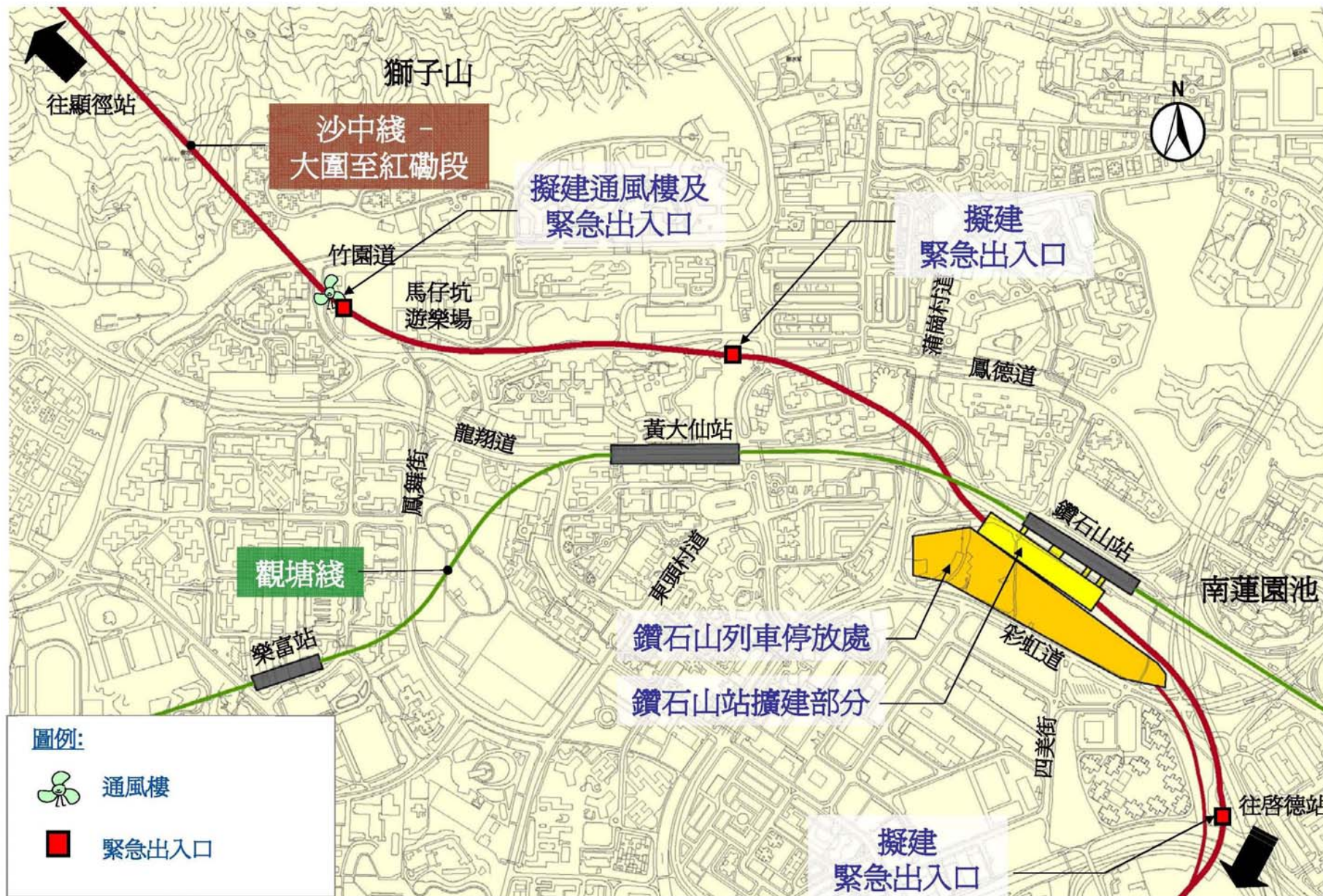
48. 懇請各委員備悉及支持沙中綫有關工程及公眾諮詢計劃。

運輸及房屋局
路政署鐵路拓展處
港鐵公司
二零零九年十一月

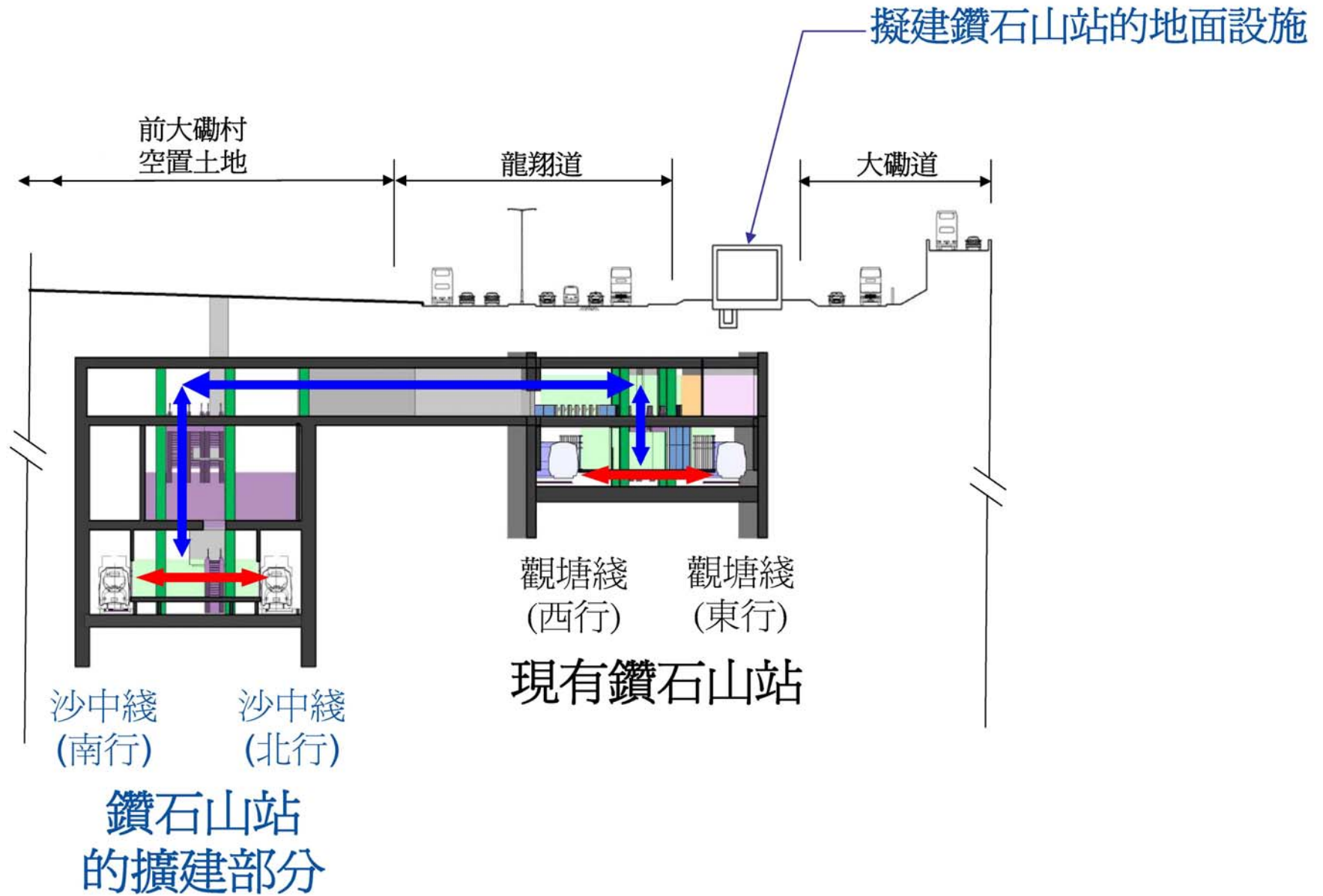




「東西走廊」及「南北走廊」



黃大仙段走綫



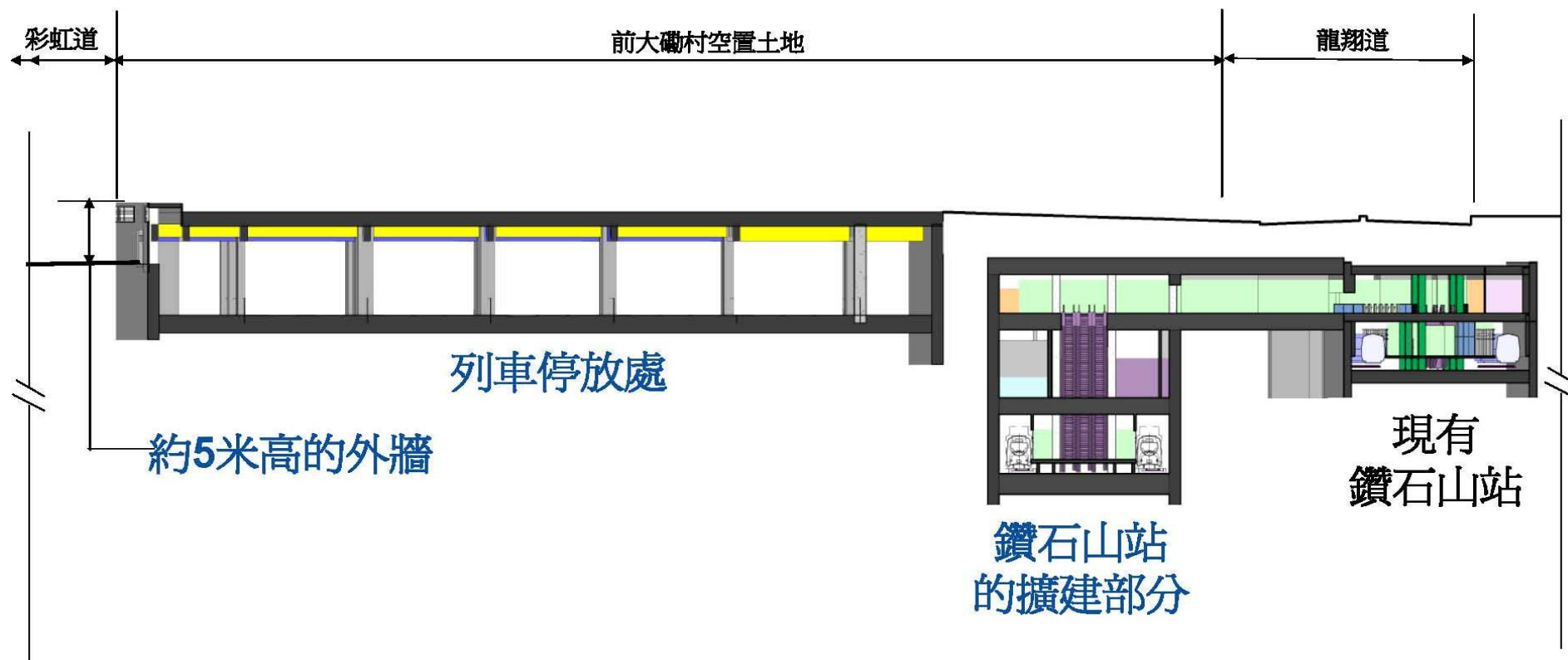
沙中綫完成後鑽石山站的轉綫安排



圖例:

-  現有車站出入口
-  擬建新/改建現有車站出入口
-  現有通風井
-  擬建通風井
-  擬建地面設施

鑽石山站位置圖



鑽石山列車停放處切面圖





臨時工地