



# 沙田至中環綫(沙中綫) 黃大仙段

黃大仙區議會  
2011年9月6日

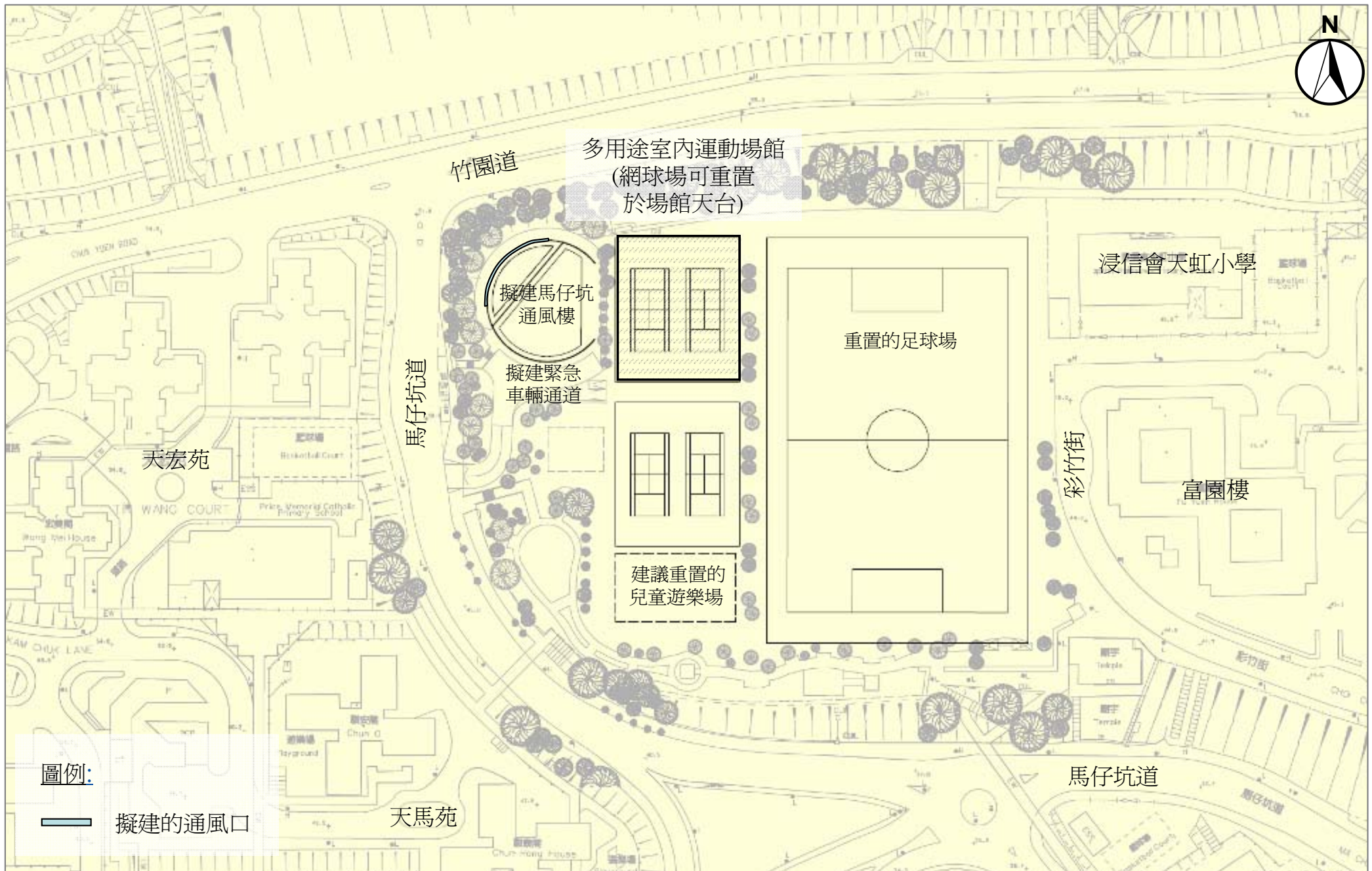
# 沙中綫最新進展

- 第一次修訂方案
  - 就部分技術性事項作出修訂
  - 已於2011年7月15日按<鐵路條例>刊憲
- 第二次修訂方案
  - 因應公眾的建議就項目作進一步的修訂
  - 預計於年底前作出第二次修訂
- 詳細設計進行中，致力進一步優化計劃

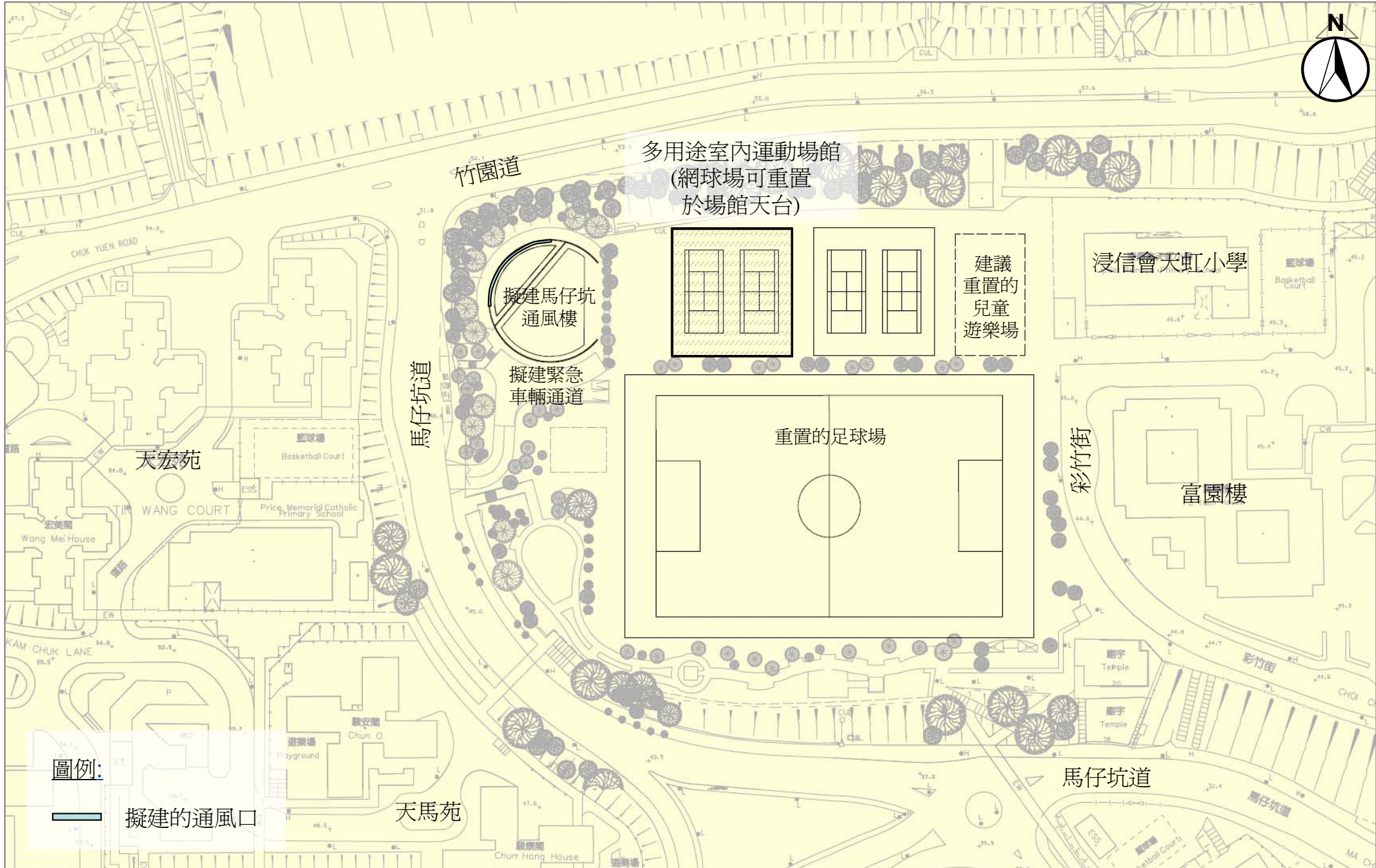
## 黃大仙區議會沙中綫工作小組

- 於8月22日向工作小組匯報最新進展
- 繼續與區議會、居民及持份者保持密切聯繫，進一步落實設計細節

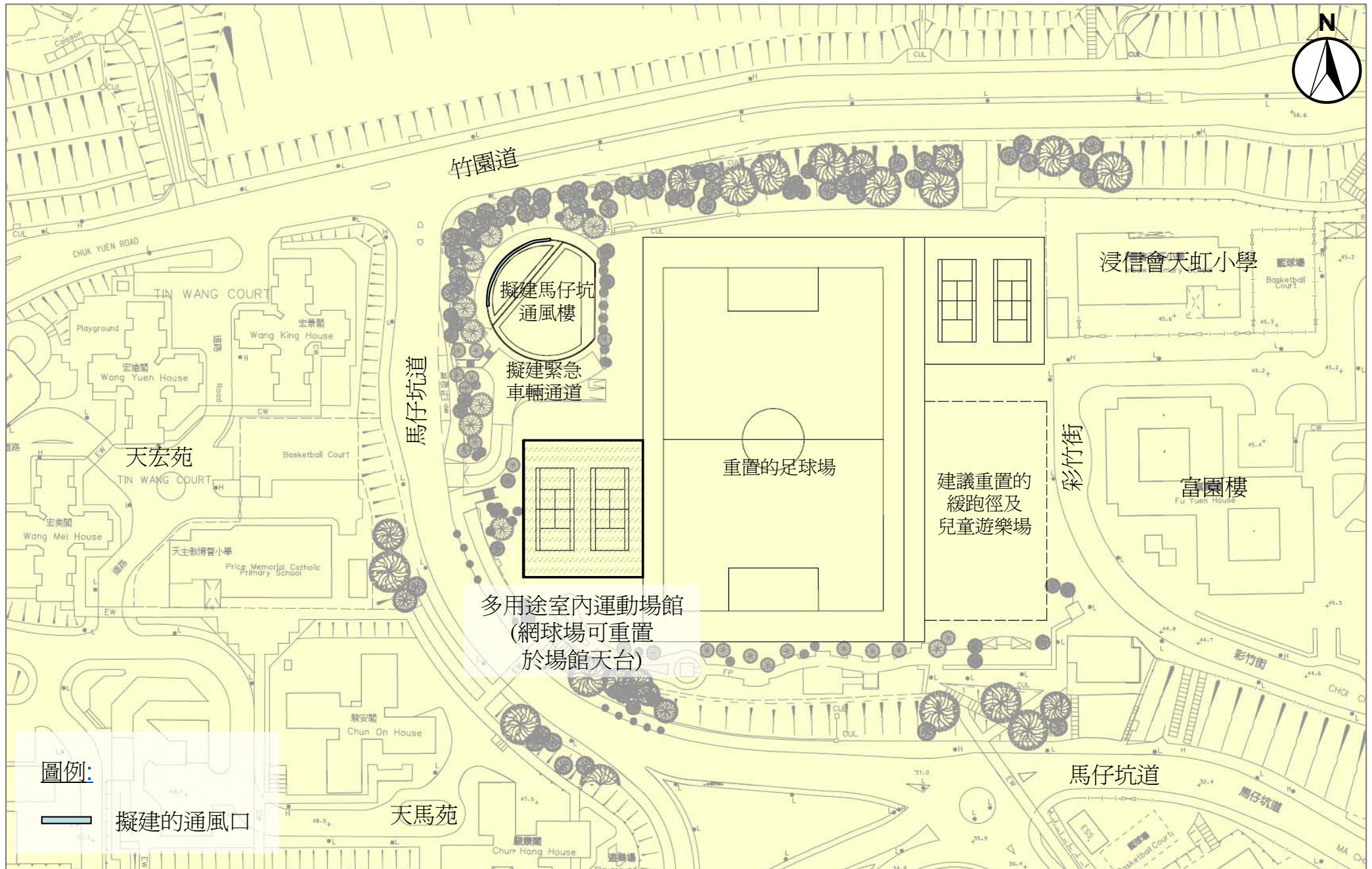
# 建議馬仔坑遊樂場重置安排的建議方案一



# 建議馬仔坑遊樂場重置安排的建議方案二



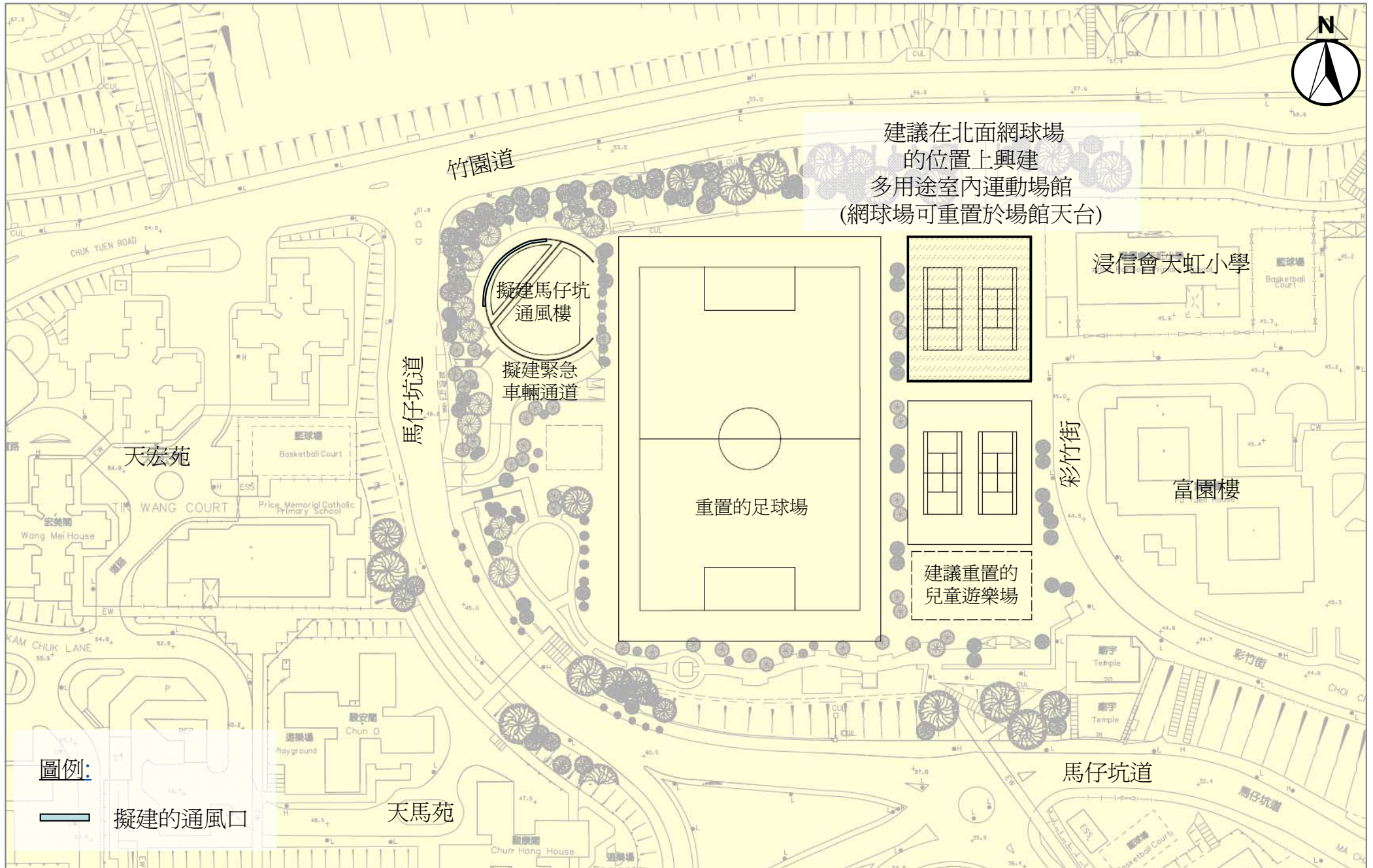
# 建議馬仔坑遊樂場重置安排的建議方案三



圖例:

— 擬建的通風口

# 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。	

# 建議在馬仔坑遊樂場設置的多用途室內運動場館

- 跟進事項

- 就不同方案聽取小組及地區人士意見
- 向城市規劃委員會申請規劃許可
- 完成相關程序後，與沙中綫工程同步進行

# 馬仔坑遊樂場作臨時工地的交通影響評估

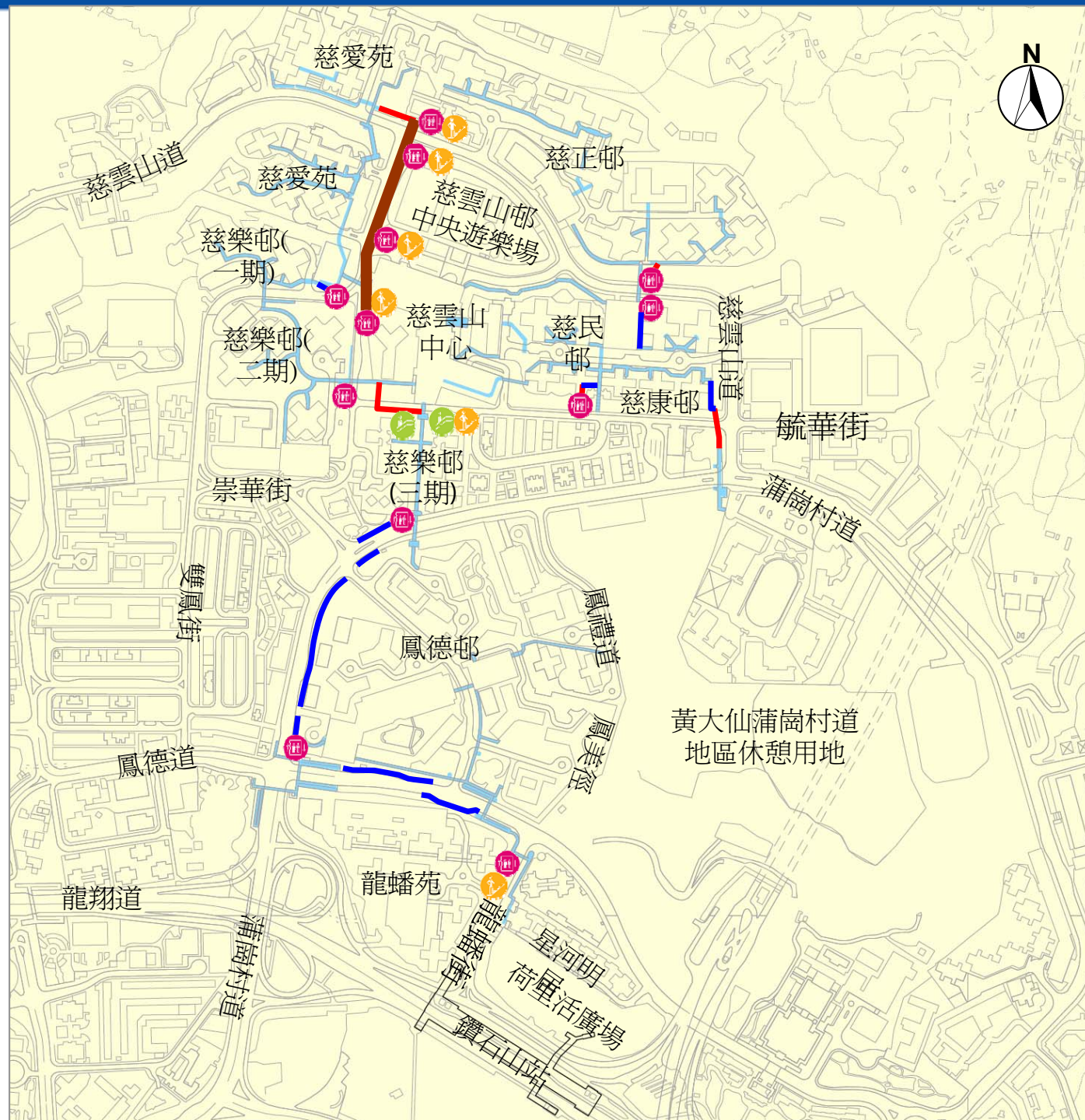
- 在工程展開前，港鐵公司會成立社區聯絡小組，與當區市民及社區組織、學校保持緊密溝通及協調他們的關注事項，致力將工程對社區的影響減至最低。
- 在建造期間，港鐵公司及相關政府部門亦會成立地盤聯絡小組，協調所有建造工程，確保工程能順利進行，並盡量減少對現有路面交通及人流的影響，及盡量避免影響巴士站的使用。
- 而就沙中綫整體項目而言，港鐵公司現正進行詳細設計，待有關交通影響評估完成後，我們會適時向區議會匯報。

# 列車停放處

- 繼續研究將位於紅磡車站毗鄰的紅磡貨場作列車停放處。
- 上述研究(包括環境評估和設計工作)尚在初步階段，所以暫時未能確定鑽石山列車停放處及相關通風設施可縮減的面積。然而，港鐵公司會致力縮減列車停放處的規模，以騰出更多的空間，配合鑽石山用地日後的發展。
- 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。

# 慈雲山區行人設施改善工程

- 爭取工程於**2012年**盡早動工
- 預計工程大致於**2014年**至**2016年**陸續完成



# 樓宇安全

- 沙中綫的建造工程受<鐵路條例>、<建築物條例>及相關法例的規管。
- 港鐵公司會聘用合資格的專業人士，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。
- 港鐵公司於施工前須提交報告予屋宇署及其他有關的政府部門審查，並會在施工期間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各鐵路項目的施工，以確保附近樓宇的結構和公眾安全。
- 完成詳細設計及確定有關的建造方法後，會書面向居民解釋隧道工程不會影響樓宇結構安全。

# 翠竹

- 運輸署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。
- 運輸署已備悉翠竹花園與鄰近屋邨對連繫黃大仙鐵路站的行人通道設施的訴求。

# 總結

- 繼續與議會及居民保持溝通，進一步聽取意見及作深入探討。
- 懇請各議員支持沙中綫工程計劃。

多謝

2011年9月6日