

黃大仙區議會
關注沙中綫專責小組
第二次會議

就沙田至中環綫(黃大仙段)工程
黃大仙區議會的意見及港鐵公司的回應

(I) 走綫及車站

1. 要求港鐵修訂沙中綫黃大仙段的走綫，避免在翠竹花園、天宏苑、天馬苑和其他樓宇下興建列車隧道。

現時建議沿馬仔坑遊樂場及黃大仙道的走綫，是爲了避免要在軟土層（風化岩層）穿越天宏苑及竹園南邨的高層樓宇，否則隧道須在地下水壓極高的軟土層內興建。根據《工廠及工業經營條例》，工人只可在每平方呎五十磅壓力下工作，而隧道一旦建於離地下水的水平三十四點五米以下，即會超越每平方呎五十磅壓力的法例上限。當隧道鑽挖機在建築物地基下的軟土層中停頓（例如因撞及石塊而須更換鑽頭），在工作期間若有任何意外影響到鑽挖機加壓艙的壓力，除了對加壓艙內工作的工人構成性命威脅之外，更有可能引致建築物地基出現不平均沉降，風險極大。

沙中綫途經翠竹花園的一段走綫，將在翠竹花園的地底岩層穿過，與翠竹花園第五及第七座的地面的垂直距離有 70-80 米，距離地底部也最少 40 米，故爆破工程並不會影響翠竹花園的樓宇結構。由於隧道深入岩層，故沙中綫隧道不會對翠竹花園的結構造成影響。

我們理解翠竹花園居民對沙中綫途經翠竹花園第五及第七座下的岩層有疑慮，考慮過議員的意見後，我們正研究微調該段走綫，使之儘量在翠竹花園第五及第六座之間的空地穿過，儘量釋

除居民的疑慮。

2. 如果港鐵未能提供其他可接受的走綫修訂方案，應重新考慮沙中綫黃大仙段走綫經慈雲山區。

九廣鐵路公司曾於 2003 年就興建慈雲山站進行詳細地質勘察，並檢查了該走綫附近建築物的地基資料，結果發現慈雲山一帶幾乎所有建築物的地基，包括所有公屋及居屋，以及沙田坳道以東一帶的私人住宅等，其樁柱均建於軟土層中，並以土壤摩擦力形式支撐，而非深入岩層之內。

若將鐵路走綫改經慈雲山，隧道須遠離建築物的地基至離地面八十米以上的軟土層中興建。如前文就第 1 點的回應所述，隧道一旦建於離地下水的水平三十四點五米以下，即會超越每平方呎五十磅壓力的法例上限，更有可能引致兩旁建築物地基出現不平均沉降，風險極大，故此建議走綫在技術上並不可行。

(II) 鑽石山綜合發展區土地用途、上蓋發展及列車停放處設計

3. 要求政府盡快交代鑽石山綜合發展區列車停放處的上蓋發展細節，查詢列車停放處工程會否拖延鑽石山綜合發展區的發展。
4. 要求規劃署在規劃鑽石山綜合發展區時，必須設建築物高度限制和保留該處的通風廊，並將該處規劃為休憩用地。

有關鑽石山綜合發展區上蓋發展的問題，規劃署會另文回應。

5. 要求港鐵公司於專責小組下次會議以書面詳細交代必須選擇在鑽石山綜合發展區設列車停放處的原因，和未能在其他選址，如顯徑和啓德發展區，興建列車停放處的原因，並以詳細資料和數據支持。

我們呈交黃大仙區議會關注沙中綫專責小組第一次會議文件的第 13 點，已詳細交代沙中綫列車停放處的設計要求和限制，至於考慮選址不可行的原因，請參閱附件一。

6. 要求港鐵交代詳細交代以全沉降方式興建列車停放處對環境的影響，並以數據支持。

我們呈交黃大仙區議會關注沙中綫專責小組第一次會議文件的第 14 點，已詳列以全沉降方式興建列車停放處會有下列的影響 –

- (a) 環境：全沉降設計會大幅增加從地底掘出的泥石，額外產生約 25 萬立方米的泥石，數量足可填滿 100 個標準泳池，挖掘工程額外產生的泥石將會加深對鄰近社區的影響；
- (b) 交通：需要多 5 萬架次的運泥車處理，除了對週遭的居民

和環境影響外，更會造成沉重交通負擔；

- (c) 建造時間：全沉降工程會令沙中綫的建造時間延長約一年，加重對地區的影響，而通車時間亦因而延長一年；
- (d) 造價：建造成本將增加約 10 億；及
- (e) 景觀：由於列車停放處完全設置於地底，通風口設計未能融合於外牆之上，再加上全沉降設計需要額外通風口，故須設置 7 個高 11 米的通風井，這些通風井不論是面向龍翔道或彩虹道，均對環境景觀有一定影響。

為回應居民的意見，港鐵公司已建議將列車停放處覆蓋，又會降低列車停放處的頂部至龍翔道的路面水平，以減低對環境、交通及景觀影響。

7. 關注鑽石山綜合發展區列車停放處對附近環境景觀與所產生噪音的影響與產生。

列車停放處及其發車軌道將被覆蓋於建築結構內，列車運作時的噪音不會傳出停放處之外。列車停放處不設任何維修設施，加上列車以電力推動，不涉及汽油燃燒，並不會產生廢氣，故不會對環境造成壞影響。

港鐵公司因應地區人士訴求，已作出以下三項改善 -

- (a) 把列車停放處的用地量由原來 4.8 公頃下調至 3.6 公頃，削減的面積約相等於 18 個網球場。透過這項調整，大致可保留前大磡村西面啓德河的現況；
- (b) 列車停放處的外牆與彩虹道的距離，亦由原來的 5 米增加到 8 至 74 米，這樣令沿彩虹道的一邊騰出了更多空間，可

供不同發展方案之用，包括將外牆配合附近環境加以綠化和美化，或作其他用途；及

- (c) 在列車停放處已預留足夠的空間及地基安排，配合不同的綠化及發展方案。

我們相信以上改善措施符合區內人士對綠化及美化方面的訴求。

此外，我們知悉地區人士仍然希望增加列車停放處與彩虹道的距離。雖然列車停放處的現有設計已十分擠迫，我們會考慮議員及地區人士意見，在詳細設計時，微調設計方案，儘量進一步增加列車停放處與彩虹道的距離。

8. 要求將列車停放處通風口遷往龍翔道，並美化列車停放處

我們現時的建議是將列車停放處覆蓋，又會降低列車停放處的頂部至龍翔道路面相約的水平，以減低對環境、交通及景觀影響。若果於龍翔道旁設置通風口，需要在龍翔道的路面水平上(即列車停放處的頂部)豎立直立式的通風井，除了會嚴重影響景觀外，也會令列車停放處頂部的美化及上蓋發展帶來設計上的限制。

9. 查詢興建列車停放處期間會否保留連接鑽石山站及新蒲崗之間的兩條行人路

現時連接鑽石山站及新蒲崗之間的兩條行人徑，及位於龍蟠街連接大磡道與龍翔道的二十四小時行人隧道，在工程期間將會保留，但會略作改動。當有詳細的建議時，港鐵公司會作諮詢。工程完成後，兩條行人徑將重置於列車停放處上蓋，屆時在彩虹道將建有樓梯及斜台連接此通道。

(III) 馬仔坑遊樂場臨時工地和通風樓

10. 反對港鐵利用馬仔坑遊樂場作臨時工地和興建通風樓與緊急出入口，關注工程期間居民無法使用馬仔坑遊樂場，影響居民生活，要求減少工程對居民的影響。
11. 要求港鐵向居民解釋必須利用馬仔坑遊樂場作臨時工地和興建通風樓與緊急出入口的原因，和未能採納區議會建議的原因。

我們呈交黃大仙區議會關注沙中綫專責小組第一次會議文件的第 29 至 31 點，已詳細解釋須徵用馬仔坑遊樂場作為臨時工地和興建通風樓及緊急出入口的原因，曾考慮的其他方案，以及這些方案不可行的理據。這些曾考慮的方案中，已充分反映區議會及各議員於不同場合提出的寶貴意見。

我們明白馬仔坑遊樂場是區內居民的重要休憩場地，在此設置通風樓及緊急救援通道會佔用珍貴的休憩空間。因此，港鐵公司修訂了原先的設計，優化有關設施的外觀，使之與周邊環境融合，並減少通風樓及緊急救援通道的覆蓋範圍及高度，以儘量減少通風樓佔用的空間及其對鄰近居民造成的景觀影響。

此外，我們正積極考慮改建現有的網球場，增設一個愈 700 平方米的有蓋多用途遊樂場及一個面積達 700 平方米的兒童遊樂場，以增加於馬仔坑遊樂場的休憩場地(見圖一及二)。如取得共識，我們會優先處理建議新增的休憩設施。歡迎各議員對此建議提供寶貴意見。

12. 要求港鐵交代利用馬仔坑遊樂場作臨時工地所產生的泥石數量，和工程對該處環境與交通的影響，並要求港鐵考慮將臨時工地設於顯徑。

港鐵公司建議利用在馬仔坑遊樂場內建設通風樓及緊急救援通道所須的豎井，作為興建穿越獅子山的隧道及馬仔坑遊樂場至鑽石山站之間的隧道入口。興建獅子山的鐵路隧道，需要在隧道兩端，即顯徑及馬仔坑兩處設立工地，以處理所產生的泥石。港鐵公司正進行詳細研究，以便有效地分流工地需處理的泥石，並會聘用獨立顧問公司進行環境及交通影響評估研究，詳細評估項目對附近環境及交通的影響，以及為項目提供相應的緩解措施。

13. 要求港鐵取消在馬仔坑遊樂場興建通風樓，而改於黃大仙廟旁空地興建，並與該處的緊急救援通道合併。

沙中綫顯徑站至鑽石山站之間將由一段四公里長的隧道連接，為保持隧道與外間空氣的流通，必須在隧道適當位置設置通風口。

假如在黃大仙廟旁空地加設通風樓，鐵路設施的用地將大為增加，由現時約五百平方米增至一千四百平方米，而可用作發展公共交通交匯處的空地則會相對減少，未能滿足公眾對公共交通交匯處的要求。

14. 美化通風樓外觀，並於通風樓增設休憩與康樂設施。

在聽取居民的意見後，港鐵公司已優化通風樓和緊急出入口的外觀，使之與周邊環境融合，並將通風樓及緊急救援通道的覆蓋範圍由約 1,900 平方米減至約 1,400 平方米，減幅近三成，以盡量減少通風樓佔用的空間，高度亦由 17 米減至 10 米，以盡量減低其對鄰近居民造成的景觀影響。

由於馬仔坑通風樓及緊急救援通道是一個重要的鐵路設施，對日後沙中綫的營運及乘客的安全有重要的關係。故此，我們不建議在通風樓增設休息與康樂設施，以避免影響沙中綫日後的營運及乘客安全。

15. 如果港鐵必須利用馬仔坑遊樂場作臨時工地和興建通風樓與緊急出入口，政府和港鐵必須提供補償方案，彌補居民損失。

在施工期間，港鐵公司將會在現有十一人足球場的南部臨時重置一個五人足球場及一個兒童遊樂場。政府明白居民對提供補償設施的訴求，會繼續和地區團體及人士保持密切溝通，聽取他們對馬仔坑遊樂場臨時及永久重置的安排，儘量在工程期間仍可保留部分遊樂場和休息設備，亦同時令這些補償設施更切合地區和居民的需要。

此外，如上文 11 點所述，我們正積極考慮改建現在的網球場以增加於馬仔坑遊樂場的休憩場地。歡迎各議員對此建議提供寶貴意見。

(IV) 黃大仙廟旁空地

16. 關注沙中綫工程長時間佔用黃大廟旁的空地，影響黃大仙風俗文化觀光區的發展。

擬建的沙中綫緊急救援通道，只佔該處一小部分面積，而緊急救援通道亦可與黃大仙公共交通交匯處同步興建。屆時部分旅遊巴士停泊設施可能受到影響，運輸署會因應需求，檢討旅遊巴士停泊的安排。

17. 要求政府於專責小組下次會議提交該處的公共交通交匯處設計。

於十月六日與議員實地視察後，政府各相關部門與港鐵公司基於議員的意見深入研究黃大仙廟旁的空地的使用規劃方案，初步建議於沙田坳道旁空地設置一個綜合公共交匯處（見初步概念圖三），該綜合公共交匯處分兩部分，近港鐵黃大仙站的部分將會供專綫小巴、的士及私家車使用的公共交通交匯處，而交匯處北部將會供旅遊巴士停泊。這綜合公共交匯處會納入沙中綫的工程項目，而黃大仙廟旁的空地則會預留給建議的孔廟及將來黃大仙廟擴建之用。

歡迎議員就此概念圖提供意見。假如議員能就概念圖達成初步共識，我們會在未來的會議，與議員商討具體細節，尤其是現有交匯處與旅遊巴士停泊處的過渡安排，希望儘快確定細節，讓建議的綜合公共交通處及毗鄰的孔廟計劃可早日落實。

(V) 鑽石山站

18. 要求港鐵興建類似荔景站「跨月台換乘」的沙中綫鑽石山站，方便乘客轉乘觀塘綫或沙中綫。

由於荔景站附近設有一後備軌道供列車改道，故在車站改建期間，列車服務仍可維持。鑽石山站附近並無相關設施，故改建觀塘綫時，將影響觀塘綫的服務。加上建造期間須封閉整條大磡道，同時介乎斧山道及蒲崗村道之間的一段龍翔道包括東、西行綫均須被改道至前大磡村空地，整項臨時交通改道措施需大概三年，對黃大仙區及整個東九龍地區的交通將造成嚴重影響，同時影響區內居民及各項活動。此外，區內部分建築物和重要設施，包括黃大仙分區消防局、中電大磡配電站、大老山隧道連接路、龍蟠苑等，均會受原地擴建的跨月台換乘安排影響。

基於上述考慮，港鐵建議採用現時方案，讓乘客可經行人隧道往其他月台轉乘，轉車時間只需兩分半鐘，比九龍塘站換乘所需的四分鐘為短。

(VI) 慈雲山行人系統改善工程

19. 慈雲山行人系統改善工程的設計未有回應議會意見，亦未能有效連接慈雲山區與港鐵鑽石山站，尤其不利傷健人士使用，要求港鐵檢討工程設計。
20. 要求港鐵於專責小組下次會議交代慈雲山行人系統改善工程的詳細內容、居民對該工程計劃的意見和港鐵對居民意見之回應，並交代不同方案的好處與壞處。
21. 以書面回覆慈雲山行人系統改善工程的詳細內容和數據，並列出居民對該工程計劃的意見、港鐵對居民意見之回應和不同方案的好處與壞處，和要求運輸及房屋局於專責小組下次會議交代區內其他交通改善工程的計劃。

港鐵公司在黃大仙區議會交運會的第十三次會議中，已提出以東西兩軸為主的建議組合。詳見黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 54/2009 號。

在完成各項的建議組合後，再配合現有的行人設施，在區內將會形成兩條主要通道連接鑽石山站，對改善慈雲山區與鑽石山站的連接有很大幫助。與議員多番詳細討論後，我們仔細考慮議員及地區人士的意見，並建議以下的通道組合-

東面行人通道 - 連接慈正邨、慈民邨、慈康邨及建造中之黃大仙蒲崗村道地區休憩用地，經升降機塔連接鳳禮道/鳳美徑及經蒲崗村道/鳳德道交界的現有行人天橋系統連接龍蟠街，通往鑽石山站（即組合 1 及組合 2）。

西面行人通道 - 連接慈正邨、慈雲山邨中央遊樂場、慈雲山中心、慈樂邨(三期)，經升降機連接蒲崗村

道行人路及經鳳德道及龍蟠街的行人路，通往鑽石山站（即組合 3 及組合 4）。

港鐵公司在去年底就上述系統展開公眾諮詢，期間收到的主要意見以及港鐵公司的回應如下：

公眾意見	港鐵公司的回應
反對徵用慈雲山中央球場作為臨時工地	港鐵公司理解到當區居民和區議員對徵用部分慈雲山邨中央遊樂場作為臨時支援工地的關注，經進一步研究後，現決定擱置徵用該幅政府土地作為臨時支援工地，讓居民可以在建造期間繼續使用慈雲山邨中央遊樂場的設施。取而代之，我們建議徵用蒲崗村道和慈雲山道交界的空置土地，以及在樂華街籃球場後的空置土地（見圖四）。
慈愛苑至慈樂邨的行人設施體積龐大，影響附近樓宇的景觀	港鐵公司在聽取了居民的意見後，已對行人天橋的走綫、結構和配置上作出調整，由原建議的雙橋結構改為單橋結構，減少天橋佔用的空間及對附近民居的景觀影響（見圖五及六）
樂安樓對出的行人天橋過於接近民居	基於樂安樓住戶的意見，建議取消原有方案中設置於慈樂邨樂安樓外的行人天橋，改為設置升降機及樓梯。居民可沿慈樂邨樂安樓對出的平台步行前往擬建橫跨毓華街的行人天橋及鑽石山站，以保留樂安樓住戶的原有景觀（見圖五）
興建無障礙行人通道連接蒲崗村道地區休憩用	鑑於地區人士對該升降機建議有不同意見，港鐵公司會繼續收集地區人

地	士對工程的意見，會在稍後的詳細設計階段中一併考慮，以進一步優化建議方案
不滿行人設施不連貫	現時港鐵公司建議的組合，已考慮工程可行性、法例對提供無障礙通道的要求、對居民景觀影響等因素，並儘量連接現有行人設施，優化東西兩軸走廊，以連接慈雲山區及港鐵鑽石山站

22. 要求慈雲山行人系統改善工程盡快動工，並盡量於沙中綫工程開展前開展。

慈雲山行人設施組合是沙中綫工程的一部分，我們會儘快把整項工程(包括慈雲山行人系統改善工程)於今年年底前根據《鐵路條例》刊憲，並會加大力度抓緊項目流程，目標是在 2012 年展開工程。據我們現在的計劃，慈雲山行人系統改善工程將會是首批完成項目之一。

23. 要求加強慈雲山區的公共交通服務，並要求港鐵提供轉乘優惠。

港鐵不時與其他公共交通機構合作提供轉乘優惠推廣計劃，而任何轉乘優惠計劃均需要有關交通工具營辦商的合作，才能落實。港鐵會因應市場情況，不時為乘客提供不同的推廣活動，並在有需要時作出檢討，以配合市場的變化。

(VII) 工程安排

24. 要求港鐵在已就沙中綫工程計劃達成共識的地區先興建鐵路；並重新研究餘下的沙中綫黃大仙段工程的其他可行方案。

沙中綫是政府在《鐵路發展策略 2000》中其中一條建議興建的策略性鐵路。沙中綫連接多條現有鐵路綫，形成策略性鐵路走廊（見鐵路走綫圖），分別是「東西走廊」和「南北走廊」。

「東西走廊」－ 是指沙中綫將馬鞍山綫大圍站與西鐵綫紅磡站連接起來後，乘客可由烏溪沙站直達九龍東、紅磡以至屯門站，沿途不用轉綫，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；

「南北走廊」－ 是將現有東鐵綫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。

沙中綫作為全港策略性鐵路的其它功能包括－

- (a) 跨越多區，為東九龍的九龍城、土瓜灣、馬頭圍、啓德發展區等未有鐵路覆蓋的地區提供鐵路服務；
- (b) 加強新界與香港島的聯繫，同時亦方便新界東西往來；
- (c) 沙中綫除了帶來方便快捷的轉綫安排外，亦將紓緩現時東鐵綫大圍站及九龍塘站的乘客流量；及
- (d) 讓馬鞍山綫乘客直達東九龍市區，沿途毋須轉綫。

若黃大仙段的建造時間推遲，將令沙中綫分流乘客的作用成疑，而且當東鐵綫在延伸過海至金鐘後，亦會令大圍站至九龍塘站一段的客量超出其負荷。

(VIII) 其他交通或地區改善建議

25. 要求興建自動行人扶手電梯或升降機連接翠竹、竹園南邨、天馬苑、天宏苑與港鐵黃大仙站。

連接翠竹、竹園與黃大仙的行人系統為一項新的建議。運輸署會根據已設立的「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度」，定期為新的建議或以往因排名較後而未有落實的建議進行評審，訂出進行可行性研究的優次，從而得知有關建議在技術上是否可行，以及詳細的建造費用預算。運輸署已備悉有關訴求，以便納入在將來的評審工作之中。

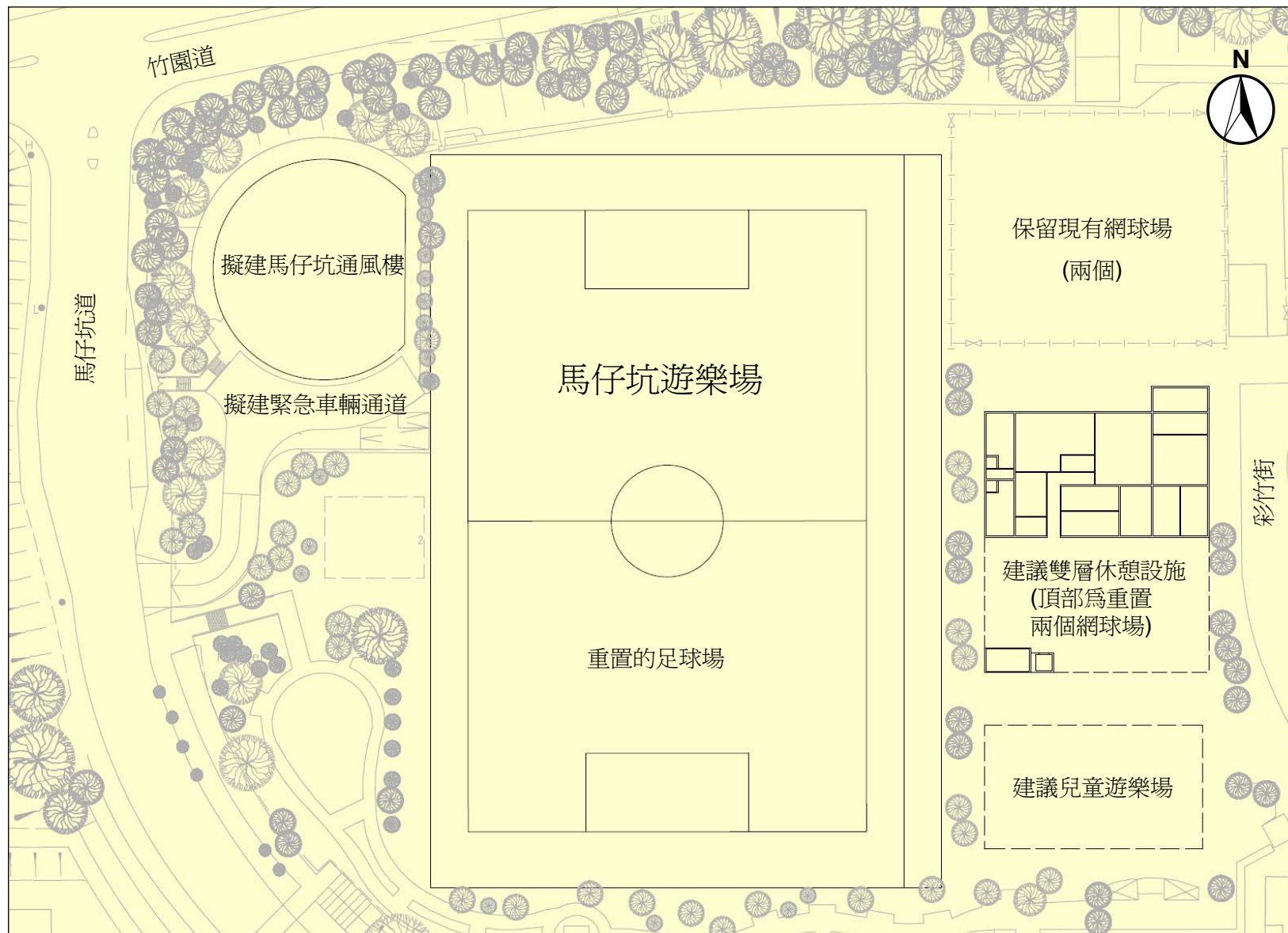
運輸及房屋局
路政署鐵路拓展處
港鐵公司

二零一零年十一月

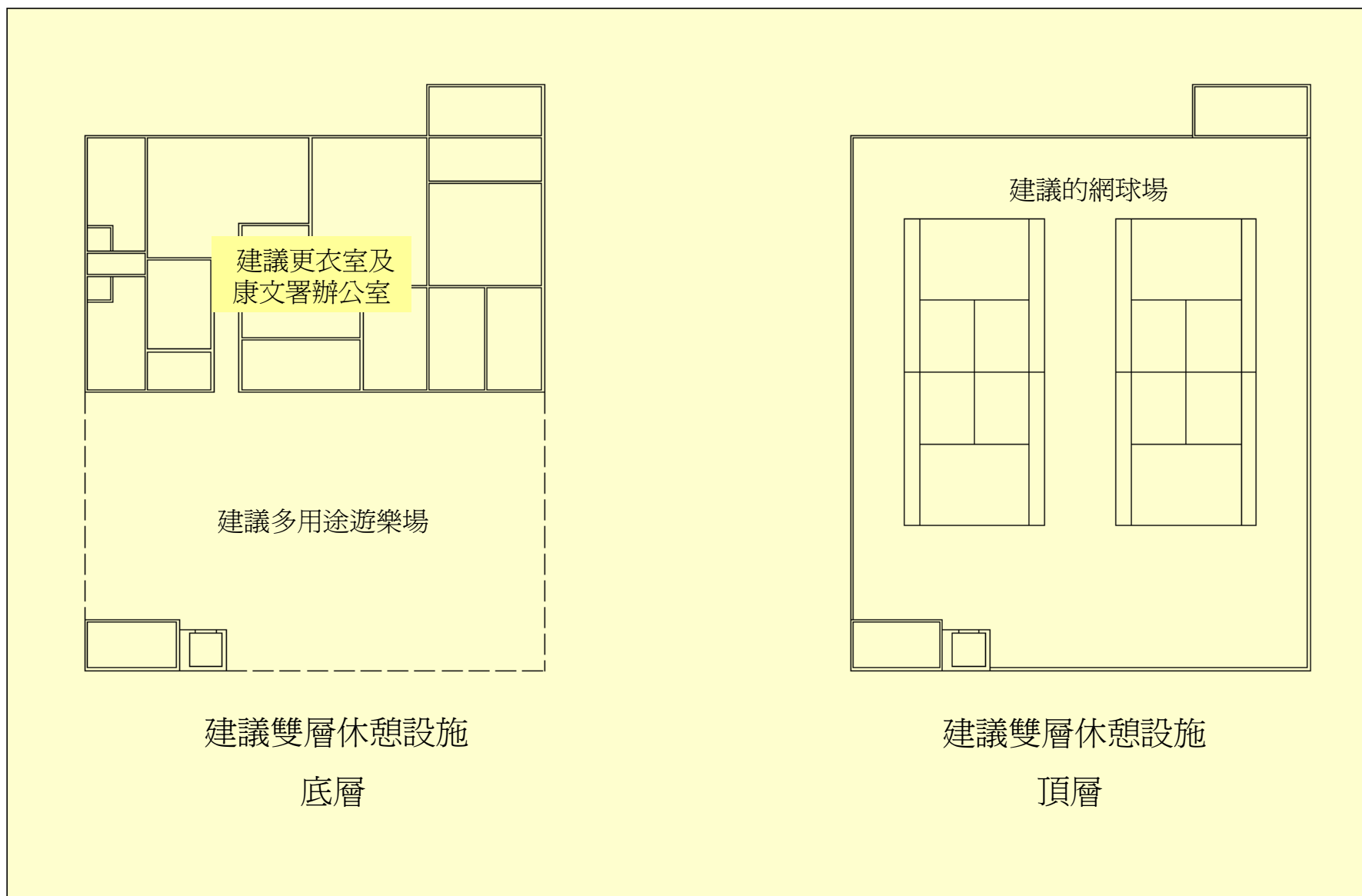
沙中綫列車停放處曾考慮的選址

選址	未能設置列車停放處的原因
啓德	<p>由於東南九龍發展規劃取消了原有的填海建議，港鐵公司在 2009 年建議修訂沙中綫的九龍城段走綫，由早期建議的土瓜灣道方案，改經馬頭涌道和馬頭圍道。修訂後的走綫，可以服務更多土瓜灣、九龍城及啓德新發展區的人口，讓區內大部分的住宅、學校和工商業區，都位處車站出入口附近五百米的步行範圍之內。修訂走綫的土瓜灣站位於原啓德列車停放處的選址（見圖七），故不能再於該處設置列車停放處。此外，在原啓德列車停放處的選址，在 2008 年因應啓德發展計劃環境影響評估所進行的考古調查，發現有「龍津石橋」的歷史遺蹟，而建議龍津石橋作原址保存，並進行更深入的考古調查，以確定石橋遺跡的範圍。政府現正深入研究保護遺蹟及展開相關保育工作，該石橋遺蹟範圍的位置已不可能作其他用途。</p>
烏溪沙	<p>選址涉及多片已被收購的農地，而發展商提出的發展計劃亦已獲城規會批准，倘將地盤收回用作設置列車停放處，將涉巨額賠償，亦不符合在盡可能情況下不收回私人業權作鐵路發展的原則。此外，選址離八鄉車廠的車程距離達五十分鐘，與車廠距離應為三十分鐘車程的原則不符。</p>

選址	未能設置列車停放處的原因
大水坑	選址的大小及形狀均不符合列車停放處的設計要求。
顯徑	<p>顯田遊樂場的選址的發車軌道必須在沙中綫主綫進入顯徑邨的急彎前與其連接，由圖八可見，該接駁處將佔用幾乎整個顯徑站的選址，附近再無空間興建顯徑站。由於新的列車停放處須向南發車，故發車軌道不能向北接入沙中綫的主綫軌道，再者，向北的發車軌道須接入大圍車廠，將嚴重影響大圍車廠及馬鞍山綫的運作。基於上述理由，位於顯徑的選址在技術上並不可行。</p> <p>此外，選址亦須佔用部分顯徑站的地盤，新發車軌道須穿越顯徑站，從而影響設置顯徑站的計劃。</p>
沙田坳	選址的水平高於主綫一百米，接駁主綫的發車隧道將長達三公里以上，基於地形及坡度所限，無法與主綫連接。
紅磡貨場	選址無法容納所需的十三條軌道，加上基於地形、軌道弧度及現有樁柱所限，發車軌道與主綫只能有一個接駁點，倘若該道岔發生故障，整個停放處的列車均無法發出主綫，嚴重影響鐵路服務。



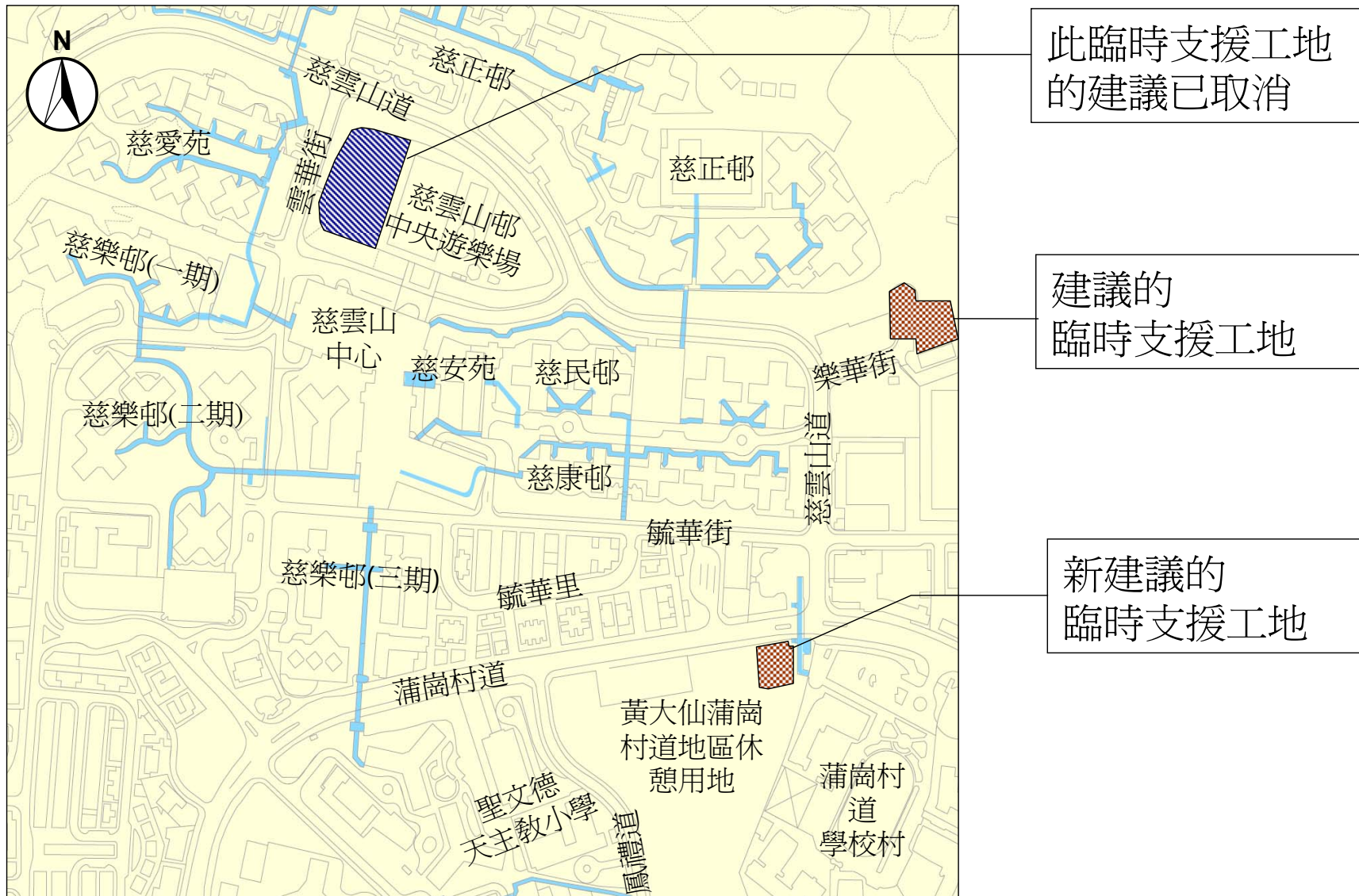
圖一：建議馬仔坑遊樂場的永久重置安排



圖二：建議在馬仔坑遊樂場設置的雙層休憩設施的佈置圖



圖三：鄰近黃大仙站空置土地的發展規劃建議簡圖

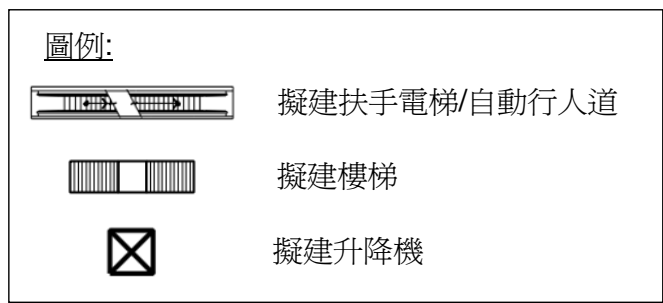
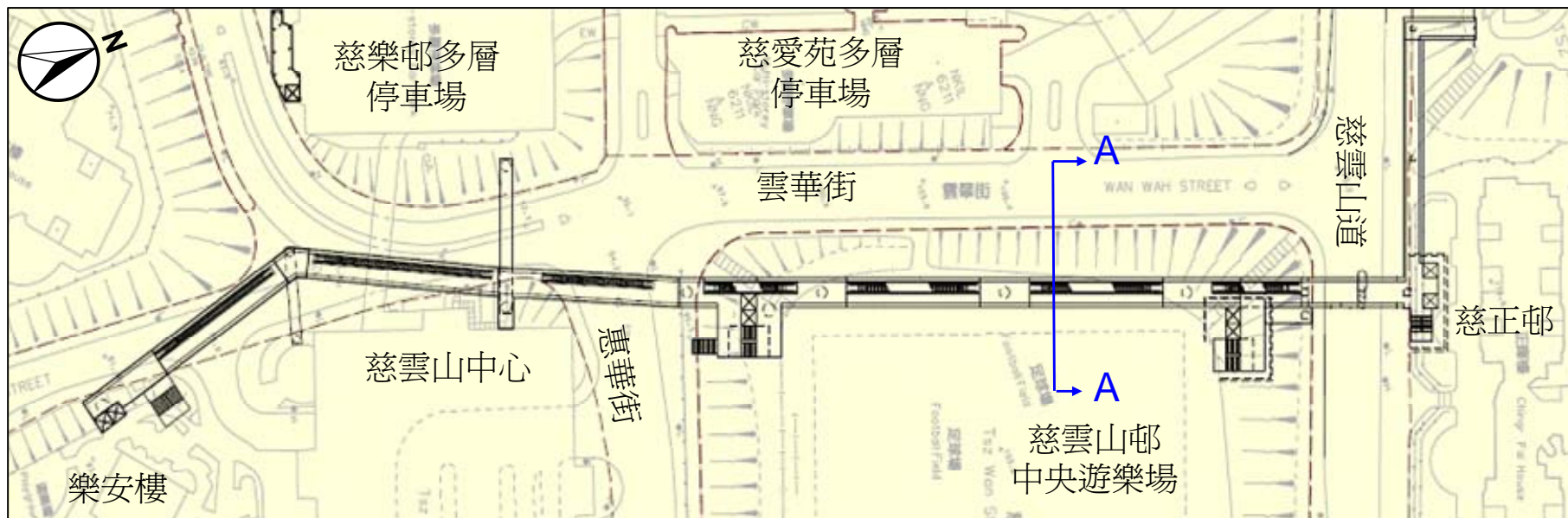


此臨時支援工地的建議已取消

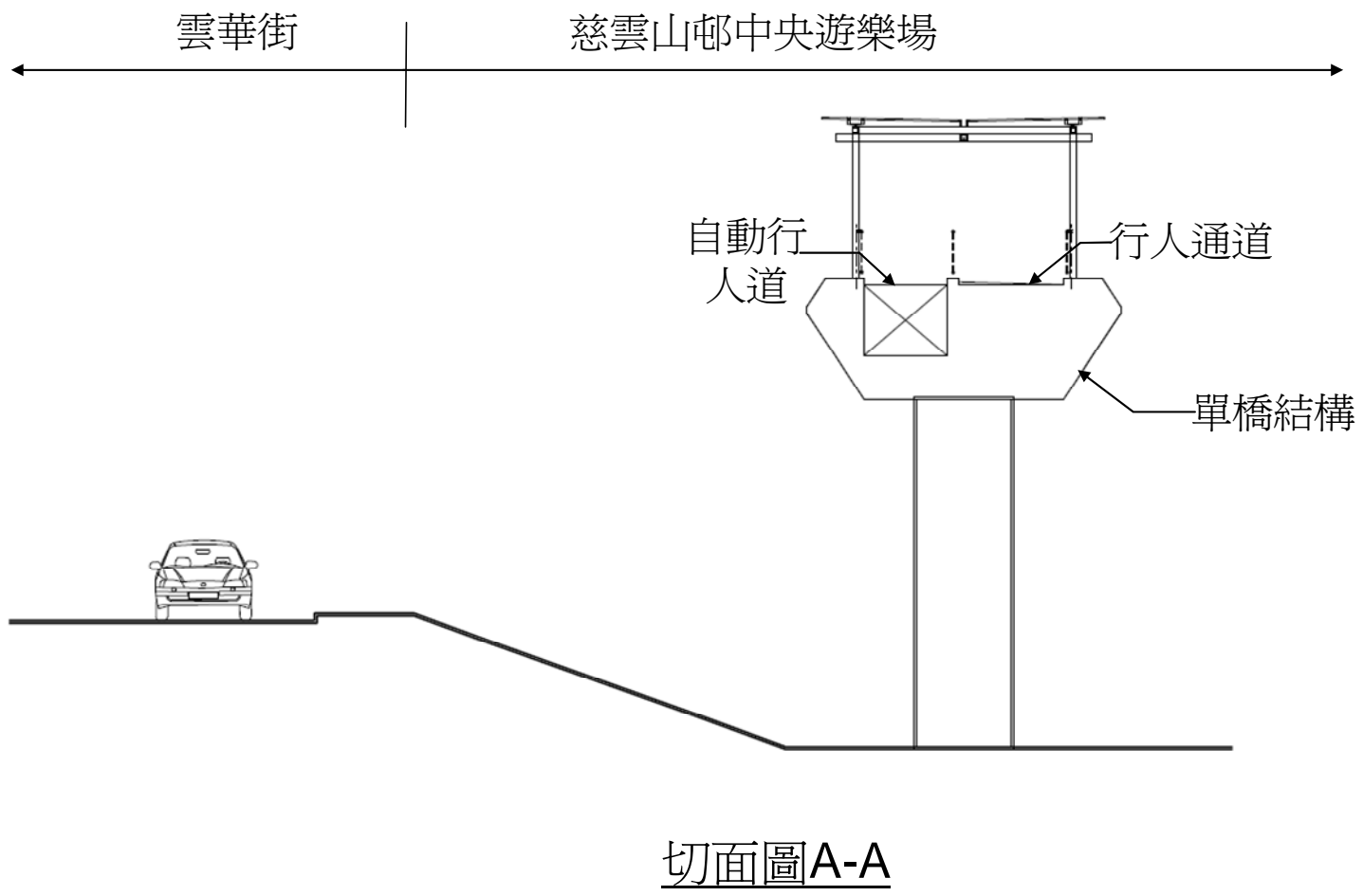
建議的臨時支援工地

新建議的臨時支援工地

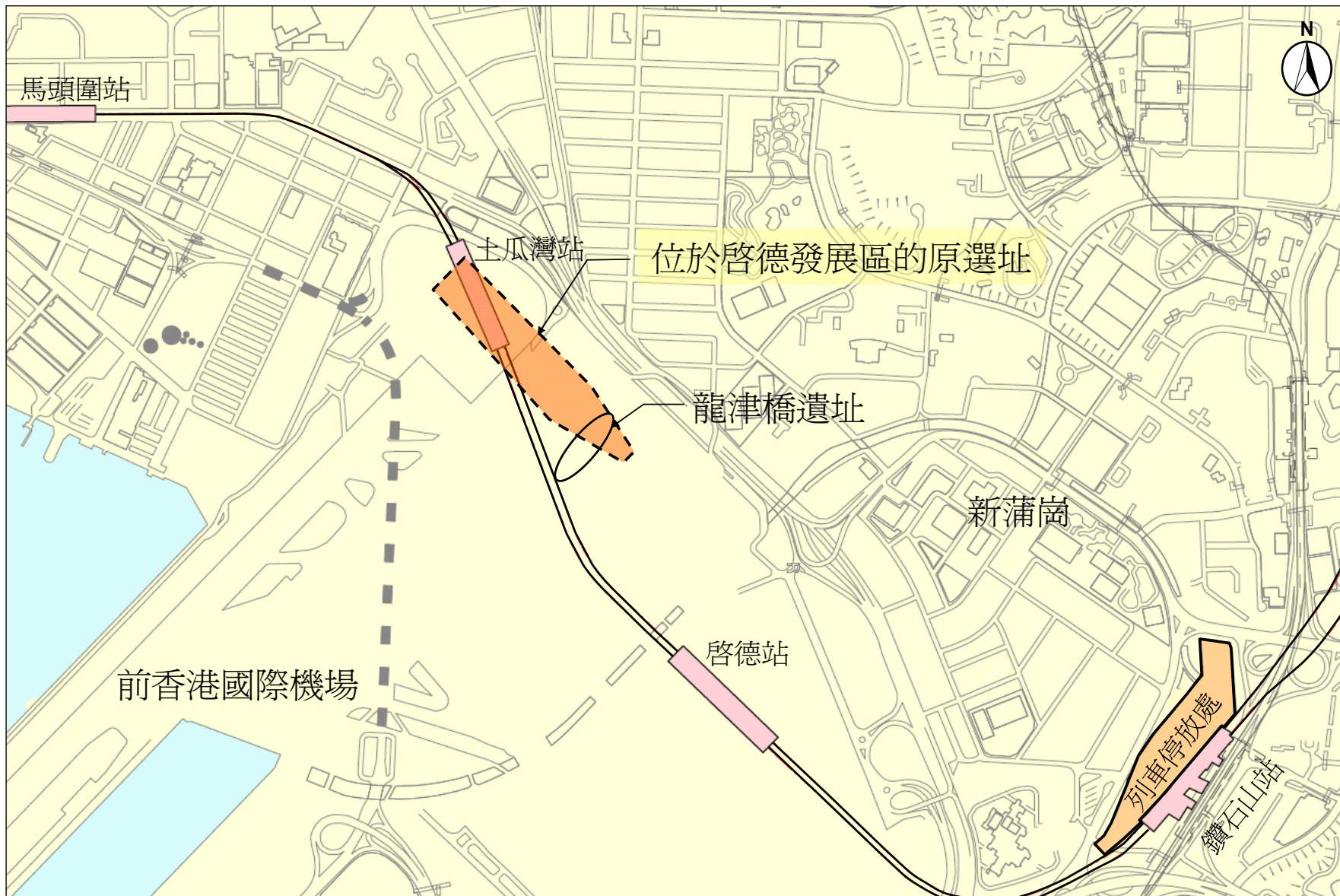
圖四：慈雲山區行人設施改善工程的臨時支援工地



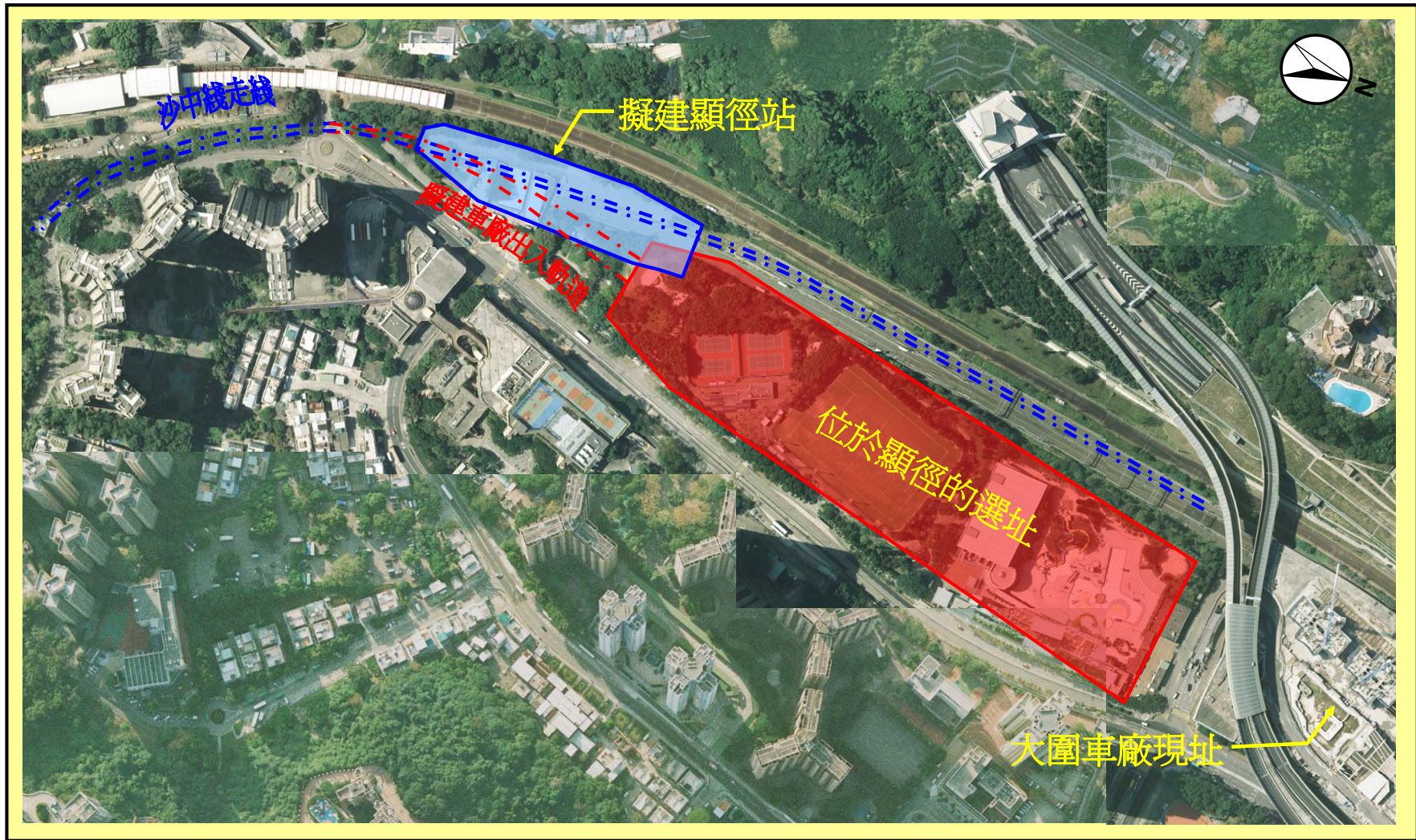
圖五: 慈愛苑至慈樂邨的行人通道建議修訂方案



圖六: 慈愛苑至慈樂邨的行人通道建議修訂方案



圖七: 列車停放處設於啓德發展區的建議選址



圖八：列車停放處設於顯徑的建議選址