

黃大仙區議會

沙田至中環線黃大仙段

引言

本文件旨在向黃大仙區議會簡介沙田至中環線(沙中線)及其相關改善工程的最新進展。

背景

2. 沙中線鐵路方案於 2010 年 11 月 26 日根據《鐵路條例》刊憲，並正式進入法定諮詢階段。在過去的公眾諮詢，政府及香港鐵路有限公司(港鐵公司)收集了不少地區人士及居民的寶貴意見，在詳細考慮公眾提出的關注及意見後，在可行的情況下就鐵路方案提出修訂。我們於 2011 年 7 月 15 日及 11 月 11 日分別為第一階段及第二階段鐵路修訂方案刊憲。目前，我們正處於最後階段處理公眾人士對鐵路方案提出的意見，雖然時間極為緊迫，我們的目標是在未來數月

完成餘下《鐵路條例》的法定程序，爭取在今年立法會暑假休會前申請撥款，令沙中線及相關的地區改善工程可於今年內盡早動工。

最新進展

取消鑽石山列車停放處

3. 沙中線需要在市區設置列車停放處，以配合早上發車安排。在過去的公眾諮詢中，我們聽取了不少對建造鑽石山列車停放處的意見及關注。有見及此，我們仔細檢視沙中線列車停放處的計劃，力求提出一個滿足沙中線早上發車的需要、而又對市民影響最少的列車停放方案。

4. 我們的構思是盡量利用現有的設施，處理停放列車的需，避免設置新的列車停放處，既減少徵用市區的珍貴土地，又減低對市民的影響。基於此構思，我們建議使用位於紅磡車站的平台底下、本來用作鐵路貨運但已於去年4月停用的紅磡貨場作沙中線停放列車之用。紅磡貨場範圍內原本已設有路軌供列車使用，在規劃上亦是作鐵路設施用途，所以有關建議可

以地盡其用，並符合現有土地使用及規劃。經過詳細研究，我們計劃在紅磡貨場引入一系列的優化措施，包括重整軌道的功能，以用作沙中線發車及列車調頭之用。此外，我們需要在其他鐵路設施，包括在擬建的啟德地底車站內及在現有八鄉車廠內，加設額外的路軌調配列車，並且重新編配早上發車安排，以配合沙中線的運作。通過上述一系列的安排，我們達致一個以地盡其用為原則的列車停放方案，既可善用現有設施處理沙中線列車停放處的需要，又能把對市民的影響減至最低，亦可善用珍貴土地資源。因此，我們刊憲取消之前擬建的鑽石山列車停放處。

5. 另外，由於取消鑽石山列車停放處的建議，在采頤花園旁擬建的一段鐵路連接隧道亦無須進行，所以亦一併取消。

6. 至於前大磡村空置土地的發展，雖然並不是沙中線項目的一部分，但由於取消鑽石山列車停放處，政府現正基於這個改動檢討前大磡村空置土地的發展方案，審慎考慮地方人士的意見和其他規劃上的因素，包括「大磡村三寶」的重置選址及保育，待制定不同的初步發展方案後，政府會諮詢黃大仙區議會。

減少收回地層

7. 收回地層建造沙中線不會影響樓宇安全，我們亦致力在可行的範圍內，修訂鐵路走線，以減少需要收回樓宇地層的數目。我們在去年 11 月第二階段修訂鐵路方案中建議微調沙中線近豪苑的走線，在符合設計的同時，避免收回豪苑的地層，以回應地區人士的訴求。

8. 但受制於多方面的因素，例如地理環境、土質及樓宇分佈等，經過詳細的研究，沙中線其他地區的走線在現階段沒有空間作進一步的修訂，以減少收回地層範圍。事實上，沙中線線路長 17 公里，經過多個人口稠密的地區，實在難以完全避免收回地層。我們在設計沙中線路線時已盡量避免收回地層的需要，在現時沙中線的設計下，需要收回樓宇地層的數目已比其他鐵路項目（例如西港島線）為少。

在黃大仙廟旁設置公共交通交匯處及旅遊巴士停泊處

9. 經過多番諮詢黃大仙區議會，我們已於去年 8

月提交了一個雙層綜合設計初稿，下層設定為公共交通交匯處，上層是旅遊巴士停泊處。黃大仙區議會已於去年9月原則上同意該初步設計，港鐵公司現正進行詳細規劃及設計，並會仔細考慮議會就規劃方面所提出的寶貴意見。我們會繼續聽取地區人士的意見，並會就規劃的細節與議會保持密切溝通，就此作進一步諮詢。

馬仔坑有關設施的安排

10. 於去年8月及9月我們就馬仔坑有關設施諮詢黃大仙區議會時，大多數議員表示原則上接受興建室內運動場館的建議。我們知悉地區人士對建議的室內運動場館的位置及整個馬仔坑遊樂場的重置規劃有不同的意見。港鐵公司正仔細研究各方案的可行性，並會進一步諮詢區議會的意見。我們認為現時仍有足夠時間就不同方案作更詳盡的討論，令設施切合地區的需要，而不影響沙中線工程項目的推行。

11. 至於馬仔坑工地對附近交通的影響，港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行交通影響評估研究，詳細評估工程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。根據現時獲得的資料顯示，在沙中線施工期間，並沒有其他大型工程計劃在馬仔坑遊樂場附近進行。待有關交通影響評估完成後，我們會適時向區議會匯報。

12. 港鐵公司現正積極籌備沙中線社區聯絡小組，在工程展開前，港鐵公司會邀請不同持份者加入社區聯絡小組，交流工程安排的意見。此外，港鐵公司及相關政府部門會在建造期間成立地盤聯絡小組，協調所有建造工程，確保工程能順利進行，盡量減少對現有路面交通及人流的影響。

慈雲山行人系統改善工程

13. 建議的慈雲山行人設施組合是沙中線鐵路方案的一部分，在過去的公眾諮詢，政府及港鐵公司收到不少地區人士及居民就擬建行人設施的規劃提出寶貴意見。經過多番諮詢，我們已就行人系統走線與區議會達成共識，港鐵公司快將完成詳細設計，我們亦已考慮區內意見，在去年 11 月的第二階段刊憲修訂方案中，對擬建在雲華街的行人天橋的走線稍作修改，以減少對附近居民的景觀影響。在過去的諮詢中，區內

市民明確要求盡快落實細節及開展工程。我們現計劃在完成所有法定程序及撥款申請後，把慈雲山行人系統改善工程納入首批工程建造合約內，爭取於 2012 年盡早動工，預計工程於 2014 年至 2016 年陸續完成，讓區內市民可早日使用行人設施。

連接翠竹花園的行人通道

14. 我們知悉居民及地區人士希望可盡早改善翠竹花園與鄰近屋邨及黃大仙鐵路站的交通安排，有關部門會繼續與居民保持密切溝通，了解居民的需要。此外，運輸署亦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。

環境影響評估報告

15. 根據《環境影響評估條例》的規定，沙中線須進行環境影響評估（環評）程序。港鐵公司已聘用獨立顧問公司按法例的規定詳細評估建造工程及鐵路營運對環境所帶來的潛在影響，例如水質、景觀和視覺、噪音及空氣質素等，並建議適當的緩解措施，確保設

計、建造及營運均符合相關的環境保護條例及守則。

16. 沙中線的環評工作一度受港珠澳大橋環評報告司法覆核官司影響而撤回已提交的環評報告，令環評工作延誤了八個月。基於上訴庭 2011 年 9 月 27 日就大橋司法覆核案所作的清晰裁決，港鐵公司已在同年 10 月 12 日重新提交沙中線的環評報告。環境保護署正仔細審閱環評報告及公眾對報告的意見，並會按照有關條例及程序處理。

結論

17. 請各議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

二零一二年一月