

黃大仙區議會
關注沙中線專責小組
第四次會議

沙田至中環線黃大仙段跟進事項

引言

1. 本文件旨在向黃大仙區議會轄下關注沙中線專責小組簡介沙田至中環線(沙中線)及其相關改善工程的最新進展。
2. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長 17 公里，分 10 個站，貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路線，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」—
 - (a) 「東西走廊」是指當沙中線把馬鞍山線的大圍站向九龍伸延與西鐵線的紅磡站連接起來，乘客可由烏溪沙站直達紅磡、九龍東、新界西至屯門，沿途不用轉線，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。

(b) 「南北走廊」是指沙中線將會把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)兩個口岸直達港島中心地帶。

3. 沙中線有助分流鐵路網絡的乘客，紓緩現時東鐵線、觀塘線及荃灣線的繁忙情況，為乘客提供不同的鐵路走廊選擇。將來鑽石山站將成為東九龍的一個重要交通樞紐，乘客可經該站直接前往新界、啓德新發展區、九龍城及紅磡一帶，中途毋須轉車。

沙中線最新進展

4. 沙中線鐵路方案已於 2010 年 11 月 26 日按《鐵路條例》刊憲，正式進入法定的諮詢程序。刊憲反對期已於 2011 年 1 月 25 日結束，政府和香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正繼續按法定程序處理公眾對刊憲建議方案提出的反對意見及查詢，包括與反對及發表意見人士會面，了解他們對鐵路方案的意見。

5. 較早前立法會財務委員會亦已批准有關沙中線多項前期工程的撥款，部分工程已分別納入南港島線（東段）和觀塘線延線工程進行，包括擴建金鐘站和何文田站兩大轉車站的建造工程。另外，立法會財務委員會亦剛於六月批准有關沙中線在銅鑼灣避風塘一段的保護工程撥款，保護工程將會在中環及灣仔繞道的工程中一併進行。

沙中線黃大仙段

6. 就沙中線鐵路項目，政府和港鐵公司收到市民不同的關注和建議。在過去六個月，港鐵公司及政府部門代表曾出席了黃大仙區 5 次居民會議及 2 次區議會及工作小組會議，與相關持份者就刊憲方案進行了 9 次簡介會，從不同渠道了解地區對沙中線方案的意見。我們亦與區內就鐵路項目提出意見的不同市民進行了約 20 次會面，詳細聽取他們對鐵路方案的意見。我們現正整理各項意見，並作出詳細研究。

7. 除了與居民會面外，港鐵公司亦於今年四月印備了《沙田至中環線黃大仙段問與答》小冊子供居民參考，透過淺白的文字和圖解，說明沙中線在黃大仙區內的各關注事項，以及港鐵公司曾考慮的其他走線方案，以釋除黃大仙區居民對收回地層、樓宇結構及鐵路隧道走線的關注。

沙中線紅磡站

8. 根據港鐵公司的規劃及設計，擴建紅磡站可讓東鐵線伸延過海與沙中線紅磡至金鐘段形成南北走廊，分流過海的乘客，減輕現有荃灣線過海段的交通壓力。而沙中線大圍至紅磡段則與西鐵線及馬鞍山線連成東西走廊，於紅磡站及大圍站交匯，東西走廊的乘客可在此兩個轉車站轉乘南北走廊列車(見附件一)。

9. 港鐵公司現已完成沙中線紅磡站的詳細設計，以配合將來南北走廊和東西走廊的運作。就此，港鐵公司建議在現時的紅磡站進行大型擴建工程，在現時車站東側設立一個新車站，並興建兩層全新月台供東西走廊及南北走廊列車使用。轉乘南北走廊和東西走廊的乘客可使用自動扶手電梯或升降機作上下層轉線。現有車站大堂亦會進行大規模改善工程，增加大堂空間，為乘客提供更方便和舒適的轉線服務（紅磡車站擴建圖見附件二）。擴建工程會配合大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段的工程時間表分兩個階段完成。

10. 擬建的沙中線紅磡車站鄰近的紅磡貨場在今年四月經已停用，為善用土地資源及現有設施，港鐵公司現正研究利用已停用的紅磡貨場為沙中線提供列車停放軌道，以配合沙中線紅磡車站的運作及供早上發放列車之用。現有紅磡貨場的規模會維持不變，建議的列車停放處並不需要將貨場擴建，亦不設任何維修設施，只會用作停放列車、進行清洗及檢查列車工作。

11. 為了配合上述研究，港鐵公司已向環境保護署提交有關紅磡貨場列車停放處的工程項目簡介，為此項新建議展開環境影響評估。由於紅磡貨場過去長期用作鐵路貨運，其業務性質和建議的列車停放處性質相若，建議對環境的影響有限。

鑽石山列車停放處

12. 紅磡貨場用作列車停放的建議如屬可行，將可分擔一部分鑽石山列車停放處用作停放列車及早上發放列車的功能，故

此鑽石山列車停放的規模可因應縮細。我們現時的構思是將列車停放處的範圍盡量遠離彩虹道，騰出更多的空間。我們充分理解議會及地區人士對建議在鑽石山前大磡村空置土地設置列車停放處的關注，我們會致力縮少列車停放處的規模，以騰出更多空間，配合鑽石山用地日後的發展。

在黃大仙廟旁設置綜合公共交通交匯處

13. 地區一直以來期望在黃大仙鐵路站旁設有綜合公共交通交匯處，方便居民使用公共交通工具轉乘鐵路及照顧接載遊客前往黃大仙廟旅遊巴士的泊車需要。建議經多年的反覆討論和研究也未能落實，為回應地區的熱切要求，政府及港鐵公司建議在黃大仙廟旁，採用開放式設計興建一個綜合公共交通交匯處。該建議綜合公共交通交匯處如納入沙中線的工程項目，可免卻與其它公路工程競爭資源，將可令討論多年的建議早日上馬。

14. 我們理解議會希望地盡其用，而建議採用兩層方案，將公共交通交匯處放在下層，而上層則用作停放旅遊巴士。議會提議兩層的公共交通交匯處及旅遊巴士停放處應設於沙田坳道現時小巴士的位置。就此項建議，港鐵公司已作出了詳細研究，由於沙田坳道地底有公共設施及已被規劃保留作渠務及水務設施，在此範圍內不能興建任何建築物，因此兩層方案不可行。如議會同意將兩層的交通交匯處及旅遊巴士停放處設在鄰近黃大仙道的位置，我們願意研究兩層方案的可行性。

重置安排

15. 政府及港鐵公司理解地區人士及居民就馬仔坑遊樂場受影響設施的臨時及永久重置安排的意見。我們已採納他們對馬仔坑遊樂場受影響設施的臨時及永久重置的建議安排，盡量在工程期間仍可保留部分遊樂場和休憩設備，務求令這些臨時康體設施更切合居民的需要。就此，我們已將建議徵用的面積減少至一公頃，並有臨時五人足球場及兒童遊樂場。

16. 至於永久補償設施，我們明白不少區內市民都希望在沙中線工程完成後我們能在馬仔坑遊樂場位置提供補償的康體設施。我們樂意聽取小組及區內市民就補償設施方面的意見。由於在現有的規劃大綱圖中，建議的室內運動場並未被列為「許可建築物」。即使小組有共識，我們必須先諮詢公眾，並按照《城市規劃條例》，展開修改分區大綱圖的法定程序。待法定程序完成後，才可與沙中線工程同步進行。

17. 政府及港鐵公司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緊密溝通，

要求將翠竹行人系統改善工程納入沙中線方案

18. 連接翠竹、竹園與黃大仙的行人系統為一項新的建議，就此，運輸署已備悉有關建議，並會與其他上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議一併考慮。

19. 事實上，當局已訂立一套全面、客觀、公平和具透明度的評審準則，以評定來自各區的興建上坡地區自動扶梯連接系

統和升降機系統建議的效益及進行可行性研究的優次。我們已根據評審制度評估較早前共收到的 20 項興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議包括翠竹行人系統改善工程，並自 2010 年年中開始分階段進行技術可行性研究。我們會因應翠竹花園的情況，根據訂立的評審準則去研究建議的可行性。

結論

20. 請各委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

二零一一年七月