

黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
沙田至中環綫及其相關改善工程

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簡介沙田至中環綫的相關改善工程，包括黃大仙廟旁空地擬建公共交通交匯處、慈雲山行人系統改善工程及竹園與翠竹行人系統改善工程各事項提出的意見。

背景

2. 在十一月九日黃大仙區議會「關注沙中綫專責小組」的第二次會議上，委員就沙田至中環綫(沙中綫)黃大仙段提出不少意見，並同意將上述與沙中綫有關的交通事項由交通及運輸事務委員會跟進。

慈雲山行人系統改善工程

3. 就慈雲山行人系統改善工程，港鐵公司已於 2009 年 12 月向黃大仙區議會交運會提交文件(文件第 54/2009 號)，提出以東西兩軸為主的建議組合，配合區內現有的行人設施，形成兩條主要通道連接鑽石山站(見圖一及圖二)，改善慈雲山區與該站的連接，讓居民能方便使用鐵路服務。

東面行人通道

4. 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。

西面行人通道

5. 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。

6. 港鐵公司在 2009 年底曾就上述建議組合展開公眾諮詢，並就地區人士及居民提出的關注建議如下：

東面行人通道

- i. 橫跨毓華街的行人天橋，連接慈康邨及現有橫跨蒲崗村道的行人天橋

爲了減少對慈雲山道休憩花園內現有樹木的影響，建議將橫跨毓華街的行人天橋的走綫稍作修改(見圖三)。在施工期間，須臨時拆掉在休憩花園內橫跨蒲崗村道行人天橋的樓梯，以騰出空間興建新建的行人天橋。港鐵公司會在靠近蒲崗村道行人路位置提供臨時樓梯，供市民使用。工程完成後，橫跨蒲崗村道行人天橋的樓梯將會在原址重置。

- ii. 興建無障礙行人通道連接蒲崗村道地區休憩用地(見圖一註[1])

鑑於地區人士對增設升降機的位置建議有不同意見，港鐵公司會繼續收集地區人士對建議組合的意見，並在稍後的詳細設計階段中一併考慮，進一步優化建議方案。

西面行人通道

- i. 慈愛苑至慈樂邨的行人天橋

慈愛苑至慈樂邨的行人天橋原建議以雙橋式結構興建，因應居民對該設施所帶來的景觀影響，現建議改爲單橋式結構興建，減少天橋佔用的空間及對附近民居的景觀影響(見圖四及五)。

因應慈樂邨樂安樓住戶的意見，建議取消原有方案設置於樂安樓外的行人天橋，改爲設置升降機及樓梯，保留樂安樓住戶的原有景觀。居民可沿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(見圖四)。

此外原有方案擬議的項目，包括在慈民邨及慈康邨的有蓋行人通道、在慈樂邨(一期)停車場的升降機及在蒲崗村道/鳳德道交界的西面升降機將會由政府有關部門負責興建(見圖一註[2], [3]及[4])。

7. 現時港鐵公司建議的組合，已將工程可行性、法例對提供無障礙通道的要求、對居民景觀影響等因素納入考慮，並儘量配合現有行人設施，優化東西兩軸走廊，改善慈雲山區及港鐵鑽石山站的連接。

臨時支援工地

8. 港鐵公司理解區內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（見圖六）。

慈雲山行人系統改善工程實施時間

9. 慈雲山行人設施組合是沙中綫工程的一部分，而沙中綫鐵路方案已於 2010 年 11 月 26 日根據《鐵路條例》刊憲，方案中已包括慈雲山行人系統改善工程。我們會加大力度抓緊項目流程，目標是在 2012 年展開工程。根據現時計劃，慈雲山行人系統改善工程將會是首批完成項目之一。

黃大仙廟旁空地擬建公共交通交匯處

10. 港鐵公司建議在黃大仙廟旁空地設置沙中綫黃大仙段走綫的緊急出入口。議員建議政府及港鐵公司應研究將緊急出入口與公共交通交匯處融合，以配合地區發展和需求。
11. 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通交匯處，初步設計圖見圖七。該綜合公共交通交匯處分兩部分，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，而交匯處北部將會供旅遊巴士停泊。這綜合公共交通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。歡迎議員就此初步設計圖提供意見。
12. 有議員認為須善用土地，而該公共交通交匯處應以兩層設計，以容納更多車輛使用。港鐵公司經詳細研究後，有以下結果-
 - (a) 現時規劃作公共交通交匯處的空地總面積約為 4,000

平方米，由於部分範圍（約四成，即 1,600 平方米）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(詳見圖八)。而餘下的面積太細，並不足夠設置合乎標準的斜道供汽車上落樓層之用。

- (b) 假若把交匯處北部的旅遊巴士停泊處作多層發展，必須設置合乎標準的斜道供汽車上落樓層。由於旅遊巴士停泊處的面積不大(約 4,800 平方米)，汽車斜道的佔地比例太高，令每層可供旅遊巴士停泊的數目大減，大大降低設計效率，不合乎成本效益。

- 13. 港鐵公司會繼續與議會及地區人士保持密切聯繫，就興建公共交通交匯處收集意見，並與政府相關部門商討有關細節。

竹園與翠竹行人系統改善工程

- 14. 當局已訂立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，以客觀地決定建議的效益及進行可行性研究的優次。
- 15. 連接翠竹、竹園與黃大仙的行人系統為一項新的建議。運輸署已備悉有關建議，並納入輪候名單上，待下一次進行評審時與輪候名單上的其他行人系統建議一併考慮。當局會視乎推行建議的進度，以及人手及資源的實際情況，適時對輪候名單上的建議進行評審，以決定推展有關計劃的優次。

最新進展

- 16. 沙中綫鐵路方案已於 2010 年 11 月 26 日按《鐵路條例》(第 519 章)刊登憲報，進入法定諮詢程序，政府會按法定程序處理。

工程計劃

- 17. 我們估計法定諮詢程序可於二零一二年初完成，然後盡快申請撥款，以期二零一二年初動工。由於大圍至紅磡段需要進行額外強化工程以避免收回私人樓宇，工程預計需時六年並於二零一八年完工。而為了配合其他基建工程之進行，如灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，預計紅磡至金鐘段將於二零二零年完工。

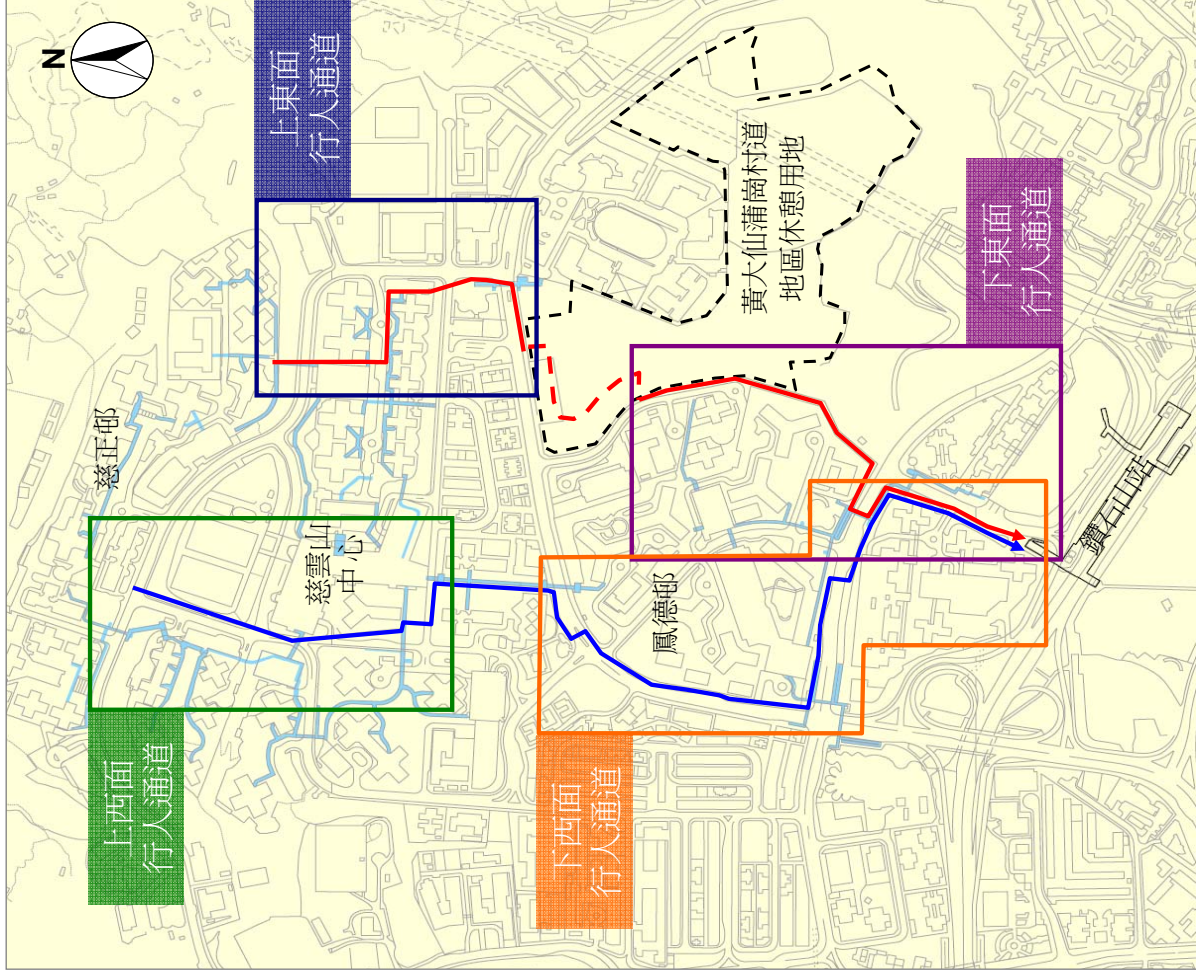
結論

18. 懇請各委員備悉本文件的內容。

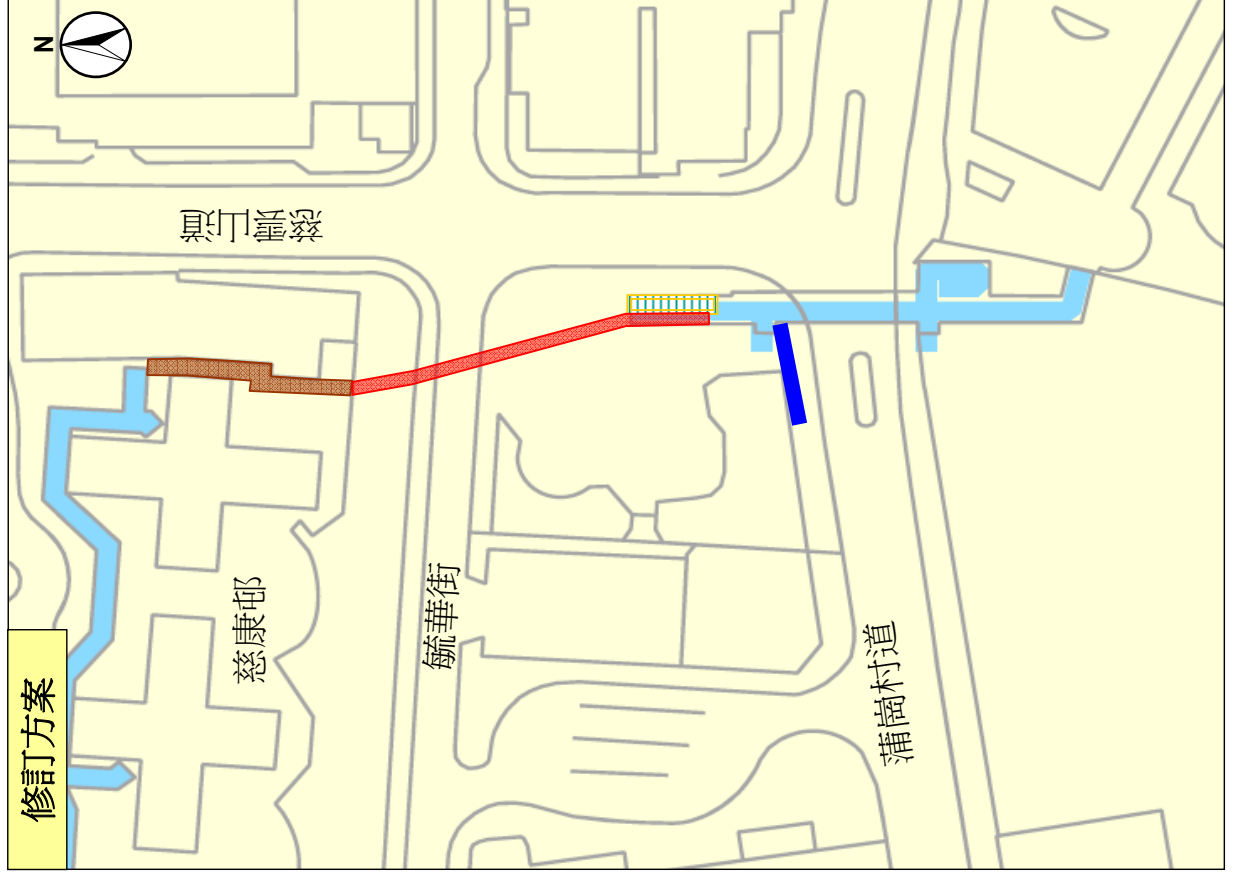
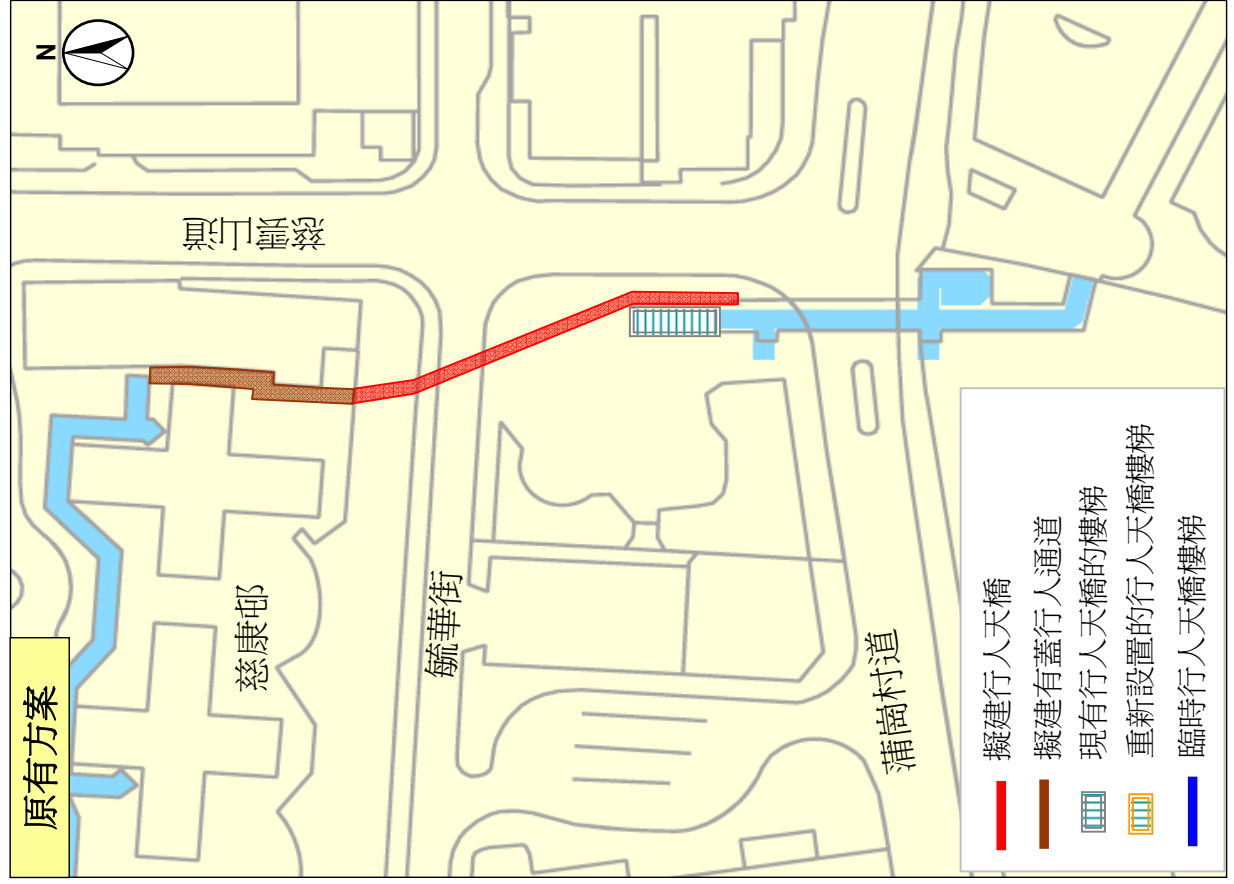
路政署鐵路拓展處
港鐵公司
二零一零年十一月



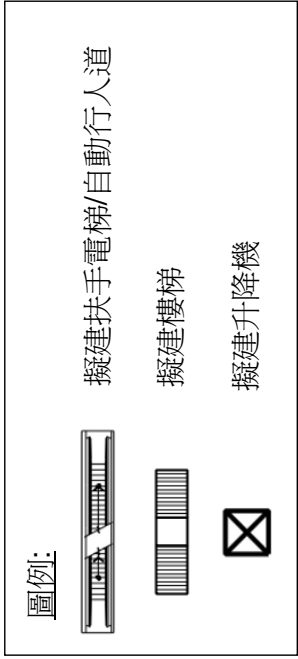
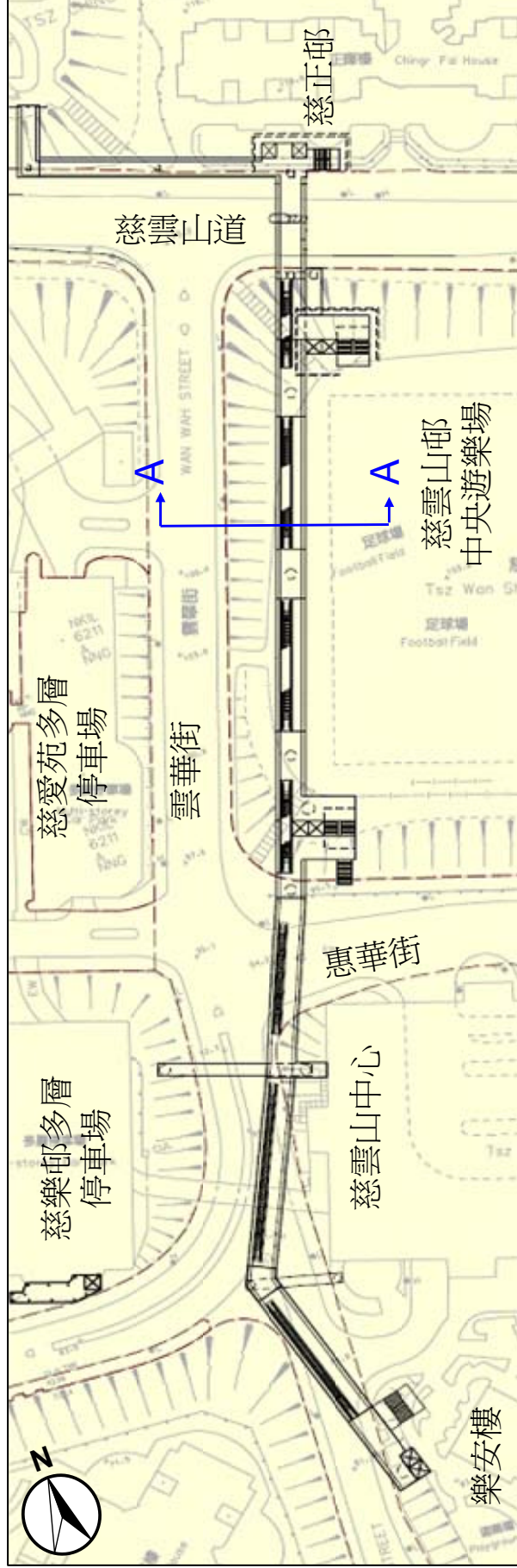
圖一:慈雲山區行人設施改善工程



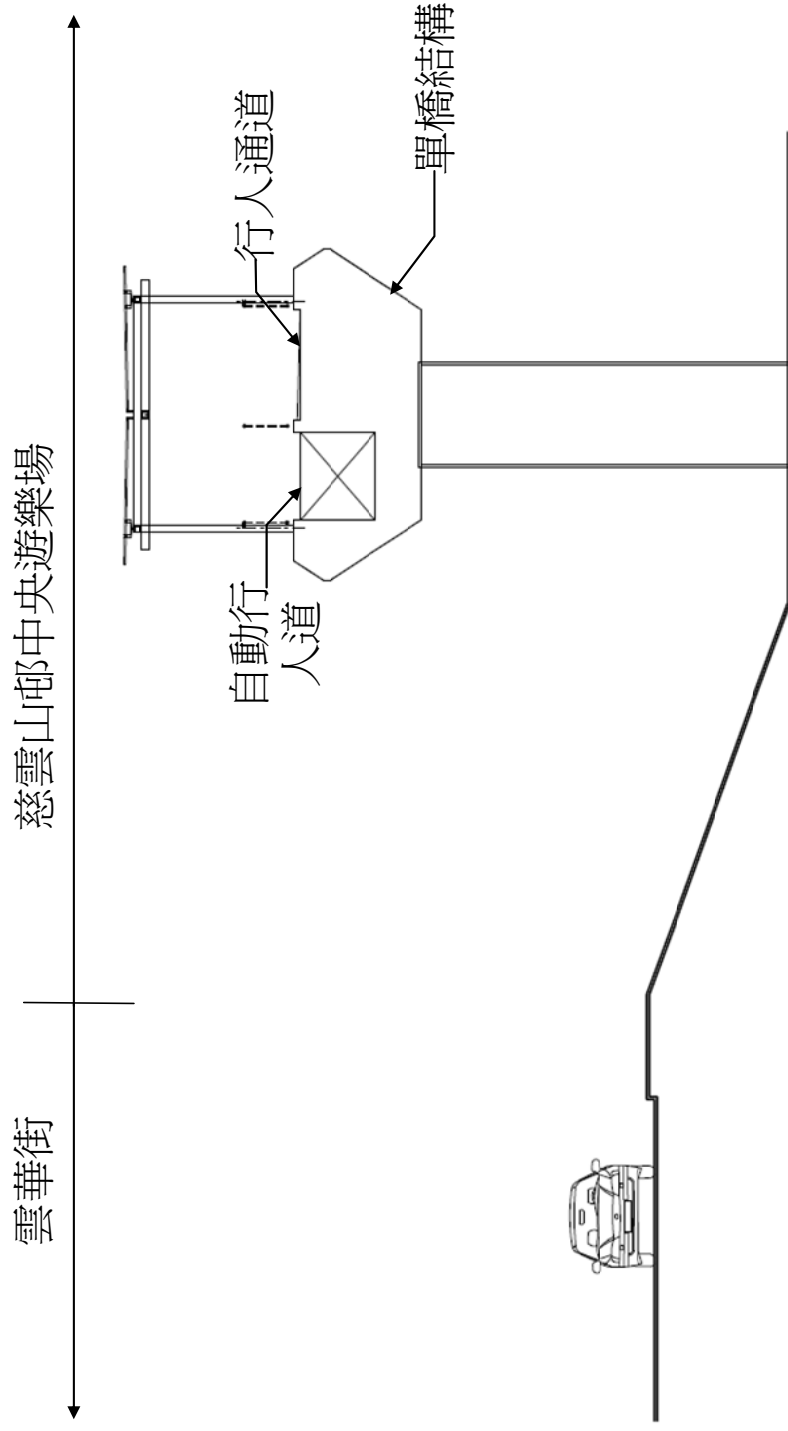
圖二：東面行人通道及西面行人通道



圖三：連接慈康邨的行人天橋建議修訂方案

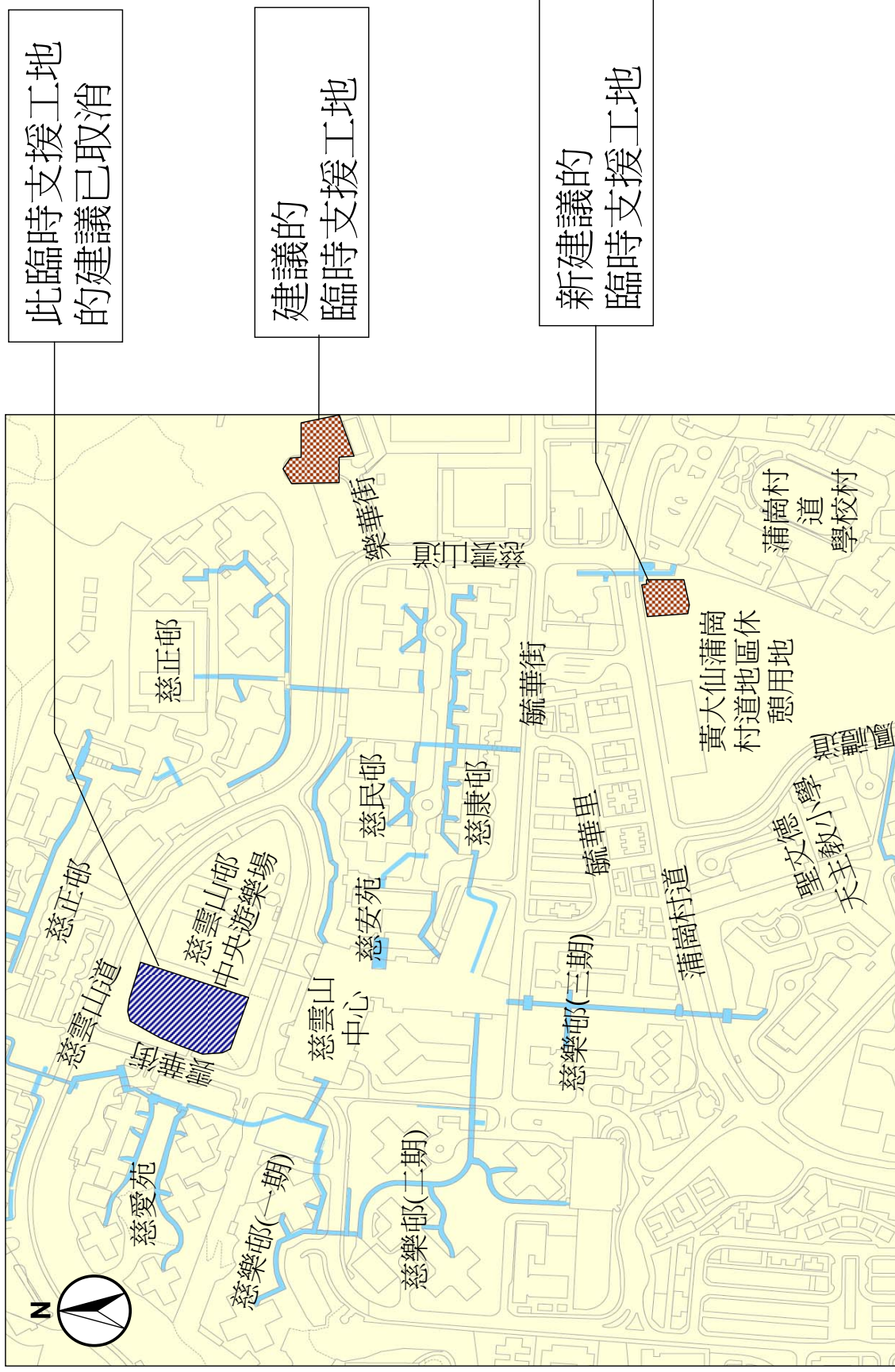


圖四：慈愛苑至慈樂邨的行人通道建議修訂方案

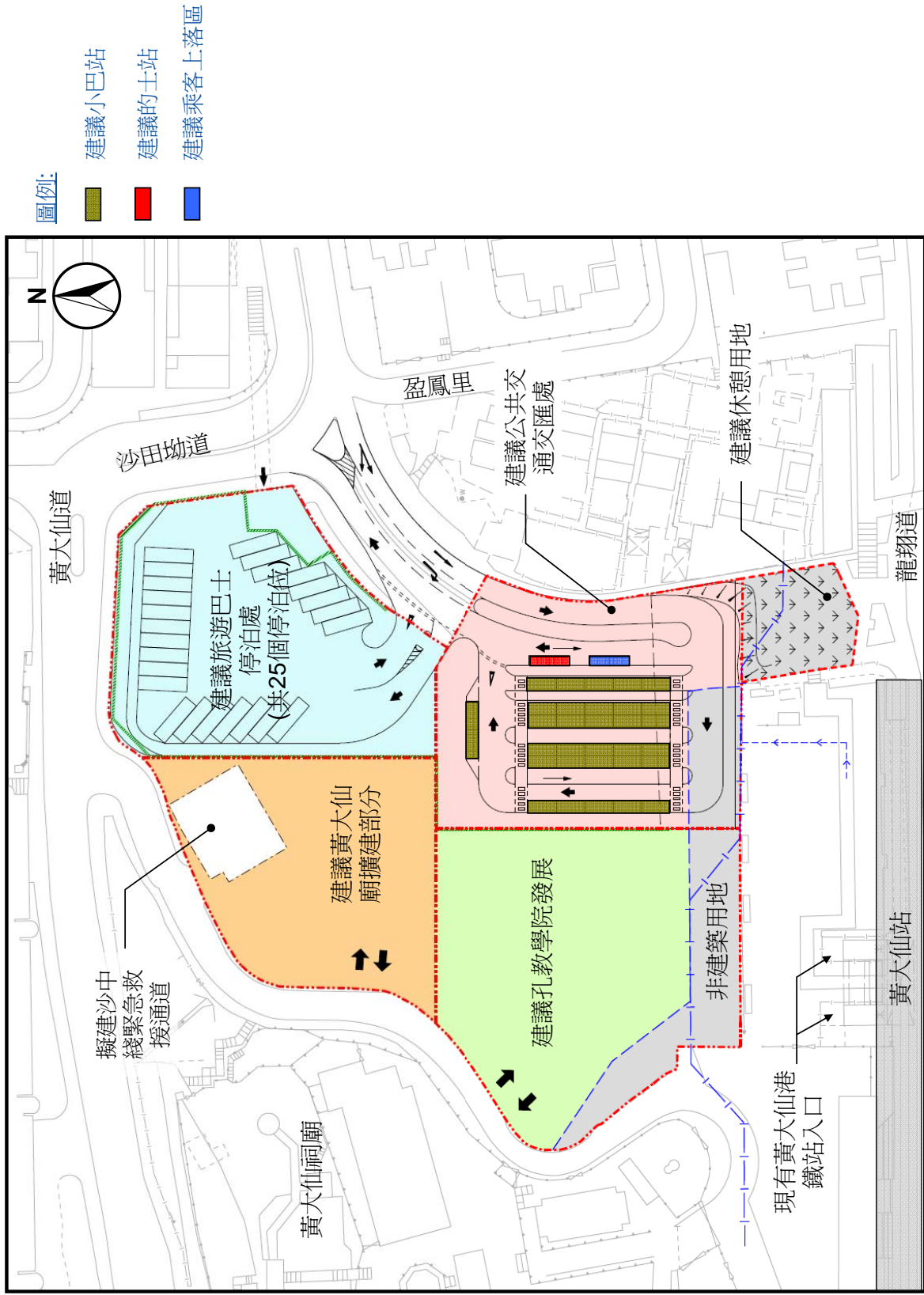


切面圖A-A

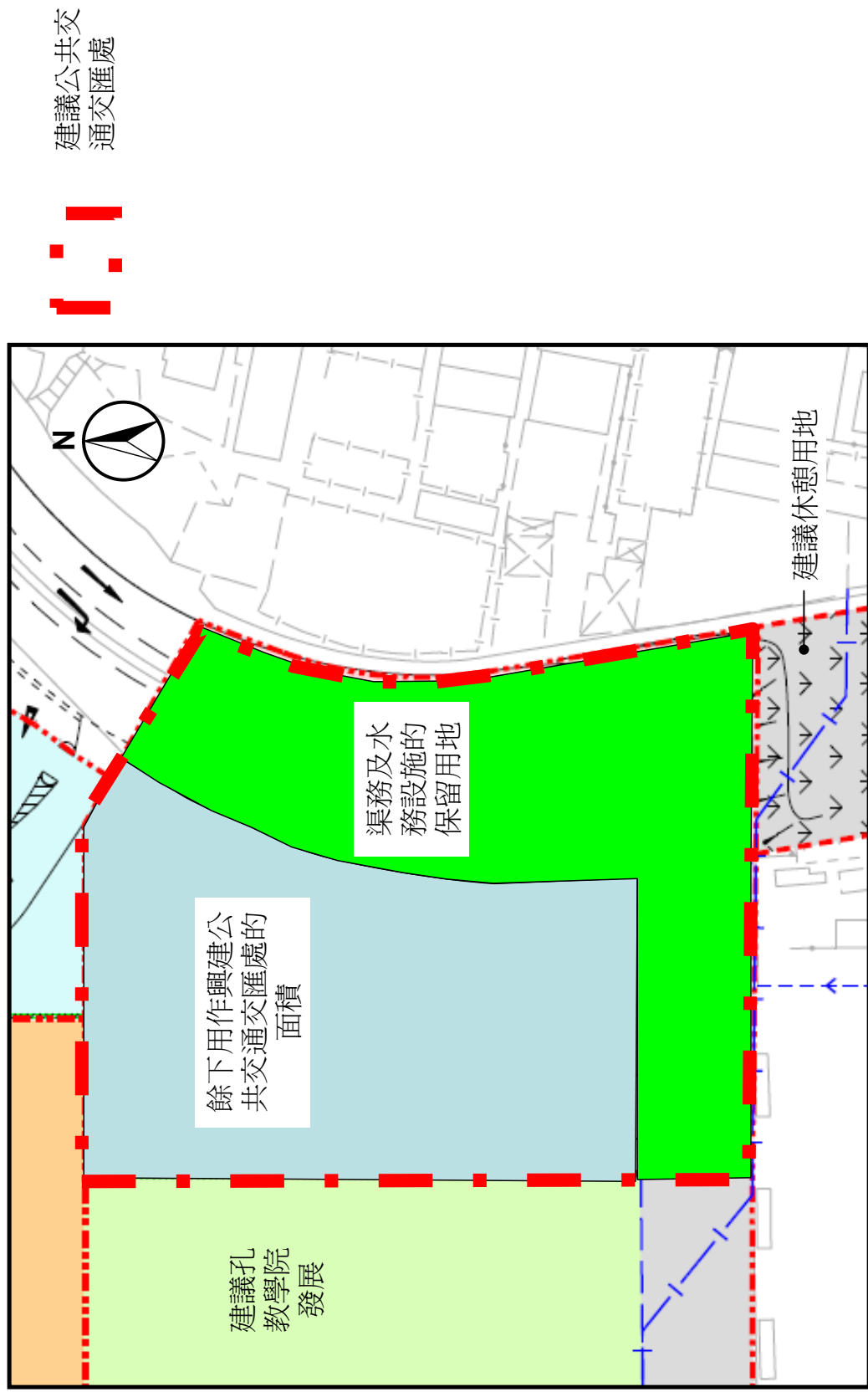
圖五: 慈愛苑至慈樂邨的行人通道建議修訂方案



圖六：慈雲山區行人設施改善工程的臨時支援工地



圖七:設於鄰近黃大仙站空置土地內的建議公共交通匯處及旅遊巴士停泊處的初步設計圖



圖八：設於鄰近黃大仙站空置土地內的建議公共交通交匯處