

黃大仙區議會
沙田至中環綫黃大仙段進度報告

引言

1. 本文件旨在向黃大仙區議會介紹沙田至中環綫（沙中綫）項目的進展。

背景

2. 行政會議已於 2008 年 3 月批准港鐵公司就沙中綫展開進一步規劃和設計工作。
3. 沙中綫分為兩段，分別是大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段。大圍至紅磡段將馬鞍山綫從大圍延伸至紅磡，連接現有西鐵綫的終點紅磡站，沿途設顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡站。紅磡至金鐘段則將東鐵綫由紅磡站，經第四條過海鐵路及會展站延伸至金鐘站。
4. 沙中綫黃大仙段包括鑽石山站的擴建工程，新增沙中綫月台，及鑽石山列車停放處，以配合沙中綫的運作。當沙中綫落成後，黃大仙居民便可使用過鑽石山站直接前往新界東、新界西、啓德新發展區、九龍城及紅磡一帶，中途毋須轉車，更可於紅磡站轉乘過海段前往港島各區，以及於柯士甸站轉往港深廣高速鐵路總站，乘坐高鐵直達全國各地。屆時鑽石山站將成為東九龍的一個重要交通樞紐，有助凝聚更多經濟及社會活動，建立更有活力、優質的社區；如再配合沙中綫列車停放處上蓋及周邊土地適當的發展及重建，將會產生協同效應，促使黃大仙區形成一番新氣象。

公眾諮詢

5. 過去一年多，政府及港鐵公司一直為沙中綫方案，諮詢區議會，並舉辦地區諮詢活動，包括巡迴展覽和公眾諮詢大會等，同時亦不斷向地區團體和居民解釋工程方案和收集意見。

6. 政府及港鐵公司代表於 2009 年 12 月 1 日出席黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會會議，向議員簡介沙中綫的進度報告（文件編號第 53/2009 號），並隨即在黃大仙區內舉行巡迴展覽、公眾諮詢大會及居民會，向公眾介紹沙中綫黃大仙段及聽取市民的意見。就黃大仙段所建議的土地使用和設施，分別向各分區區議員進一步了解其意見。與此同時，港鐵公司印備了沙中綫黃大仙段便覽，供區內居民參閱。
7. 在這段期間，我們收到了不少地區人士對方案的意見和關注，包括走綫、車站出入口、接駁設施、鐵路設施、臨時支援工地、建造工程期間對附近建築物和交通的影響等。

最新進展

8. 由於沙中綫鐵路項目跨越多個地區，在諮詢期間，雖然不少公眾人士表達了對沙中綫的支持，希望項目盡快動工，但與此同時，不同地區人士和居民亦表達了對沙中綫初步設計的不同意見和關注，因此政府當局與港鐵公司在過去一段期間與地區團體和人士進行更深入的討論。我們計劃在未來數月內完成相關的討論，盡可能爭取到共識後，並即敲定鐵路方案細節。我們希望沙中綫項目可於明年初刊憲，並訂出實施時間表，及盡快開展建造工程。
9. 沙中綫黃大仙段的進一步規劃及設計工作已於今年初展開。為配合相關工作，港鐵公司已於黃大仙區內展開地質勘探工程，收集更詳細的土質資料，好讓設計人員能根據這些資料，展開隧道、車站出入口及其他鐵路設施的詳細設計。

地區關注事項

(i) 鑽石山列車停放處

選址及設計

10. 沙中綫大圍至紅磡段的車站遠離現有的八鄉車廠，而大圍車廠並無空間容納現有馬鞍山綫以外的列車，該兩個現有車廠均不能配合未來沙中綫早上繁忙時間的發車班次。在考慮現有車廠的位置、其發車方向及與沙中綫車站的距離後，建議於鑽

石山前大磡村空置土地設置列車停放處。

11. 因應地區人士對上址土地未來發展的訴求，港鐵公司在設計路軌的走向、排列和數量上都作出了調整，把列車停放處的用地量大幅下調四分之一，由原來 4.8 公頃下調至 3.6 公頃，透過這項調整，可以保留前大磡村西面啓德河的現況，而列車停放處的外牆與彩虹道的距離，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（詳見附件一）。
12. 我們建議採用半沉降形式興建列車停放處（詳見附件二），停放處頂部高度會與龍翔道的水平一致，而在彩虹道的一面會有一段高出地面約 5 米的外牆，在外牆上另設 1.7 至 3 米高的排氣口，這樣的安排亦符合排氣口位置須高於路面 5 米的要求。列車停放處經下調用地量後，在彩虹道騰出的空間將會有綠化及園林設計，把外牆對景觀的影響減至最低。
13. 為確保列車停放處上未來發展方案的靈活性，建議取消靠近龍翔道的兩座通風井；另外，按最新的消防指引，列車停放處的調車區外牆通風口數量將會相應增加（詳見附件一）。
14. 在過去的公眾諮詢中，有建議以「全沉降形式」建造列車停放處，但會有下列的不良影響 —
 - a) 環境影響：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) 交通影響：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) 通車時間的影響：全沉降工程會令沙中綫的建造時間須延長約一年；
 - d) 造價的影響：建造成本將增加約 10 億；及
 - e) 景觀影響：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，對環境景觀也會有一定影響。由於這個方案較半沉降方案產生甚多不良影響，我們建

議採用半沉降形式興建列車停放處。

15. 此外，列車停放處一段由采頤花園及彩虹道巴士總站之間的空置土地開始，至啓德發展區之間的一段隧道軌道，建議由明挖回填方法建造，將改以隧道鑽挖機建造，以避免在交通繁忙的太子道東實施臨時交通管理措施，減少工程對該區交通造成的影響。

文物及樹木保育

16. 建議興建列車停放處的工地上現有 3 座文物建築，分別是機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓。於建造期間必須把 3 座文物建築臨時遷離。古物諮詢委員會於 2010 年 8 月 31 日將機槍堡和前皇家空軍飛機庫分別列為二級及三級文物，而石寓則確定為不予評級的建築。

17. 港鐵公司聘請了文物專家作出深入研究，會盡辦法將這 3 座文物建築在前大磡村範圍內重置。顧問的初步結構評估顯示，前皇家空軍飛機庫的鋼結構在嚴重銹蝕下，部分鋼架已經倒塌，而皇家空軍飛機庫的頂部及外牆，以及在石寓結構內更發現石棉物料，故無可能原物原樣重置該兩座文物建築。在下一階段設計中，港鐵公司會與古物古蹟辦事處研究，就評估結果研究遷移機槍堡、並保留部分飛機庫及石寓建築的方案。

18. 當局明白市民對保存上述三座文物建築的訴求，因此在制定上蓋的發展方案時，會盡量配合可行的保育方案，使 3 座文物建築能在前大磡村範圍內適當地重置。至於整體的重置會待政府訂出上蓋發展用途規劃藍圖後，制定與土地發展相配合的方案後，再作進一步諮詢。

19. 此外，受建造列車停放處工程影響，部分在前大磡村空置土地內的樹木會受到影響。港鐵公司已聘請獨立顧問公司對位於前大磡村空置土地內可能會受影響的樹木作詳細評估，並會根據相關的政府指引建議保育及補償計劃。

(ii) 列車停放處的土地發展

20. 鑽石山列車停放處位於前大磡村的範圍內，在《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號 S/K11/25》上，已劃

為「綜合發展區」地帶，當中包括公營房屋、商業設施、學校及其他政府、機構或社區設施。

21. 列車停放處上蓋的土地發展，並不是沙中綫鐵路工程項目的一部分。列車停放處的設計，已預留足夠的空間及地基安排，配合不同的發展方案。規劃署現正就此與有關政府部門檢討該區的土地用途、建築物高度及發展密度限制等，並研究及評估不同的上蓋發展方案。待有關土地用途檢討完成後，屆時會諮詢黃大仙區議會。因此，我們認為先將沙中綫根據《鐵路條例》而進行的刊憲程序，而上蓋用途的規劃程序分開處理，否則只會拖延沙中綫的推展進度，與公眾期望不符。

(iii) 鑽石山站擴建工程

22. 在港鐵公司的最新建議中，鑽石山站的擴建部分會向東移約 60 米，以進一步減少在龍翔道實施臨時交通改道措施的範圍，及對鄰近交通的影響。此外，出入口的位置和佈局亦有所調整（詳見附件一）。

23. 另外，因應居民對擴建工程中建議設置通風井位置及數量的關注，我們亦在修訂建議中作出修訂，重新規劃兩座通風井設於龍翔道旁，大大減少通風井的數目。新建議並不會影響現有鑽石山站的設施，亦毋須在龍翔道及大磡道之間興建地面設施及通風井，亦不會影響現有的隔音屏障。

(iv) 黃大仙區的鐵路走綫

24. 沙中綫為馬鞍山綫的延伸，由大圍站經顯徑現有鐵路路段進入獅子山，然後直達黃大仙區，再途經馬仔坑遊樂場、黃大仙道、龍翔道、鑽石山站及太子道東直達位於啓德發展區的啓德站，全段均設於隧道之內。現時建議沙田段的走綫與行政會議於 2008 年 3 月通過的走綫方案並沒有分別，增設顯徑站不會影響沙田段的鐵路隧道入口位置，亦不會影響到黃大仙段的走綫（黃大仙段走綫圖詳見附件三）。

25. 在初步設計階段中，政府及港鐵公司曾考慮多個走綫方案。經過土地勘測有關地質的研究及詳細研究後，確定了上述途經馬仔坑遊樂場的建議走綫，盡可能將鐵路隧道設置在現有

道路下，以盡量避免收回樓宇或樓宇地層，以及減低鐵路工程對周邊樓宇的風險。至於其他的走綫，基於工程風險和安全等問題，故未能採用。

(v) 馬仔坑遊樂場

通風樓及緊急救援通道

26. 沙中綫顯徑站及鑽石山站之間將由一段頗長的隧道連接，為保持隧道與外間空氣的流通，故此必須在隧道適當位置設置通風口。此外，亦須在適當位置設置緊急救援通道作為安全措施，一旦發生緊急事故時，可以讓乘客能安全地由隧道疏散到地面，同時也讓消防人員盡快進入隧道進行救援工作。

27. 港鐵公司就通風樓的選址，曾經研究過不同的方案，基於各方面的考慮因素，包括對居民的滋擾、景觀影響、工程可行性、及對周邊樓宇構成的風險等，建議在馬仔坑遊樂場內設置通風樓及緊急救援通道。

28. 政府及港鐵公司理解馬仔坑遊樂場附近的居民對通風樓及緊急救援通道的關注，已優化有關設施的外觀，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，減幅逾 4 成，以盡量減少通風樓佔用的空間（詳見附件四），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；按現時設計方案，天宏苑宏景閣低層住戶的視野亦不會被通風樓及緊急救援通道阻擋（詳見附件五）。由於降低了通風樓及緊急救援通道的高度，緊急車輛通道須另設在通風樓及緊急救援通道旁邊，因此需要多些永久佔用馬仔坑遊樂場的現有用地（詳見附件四）。

施工用地

29. 為減低沙中綫黃大仙段建造期間對當區交通的影響，我們建議馬仔坑遊樂場至鑽石山站之間的隧道用隧道鑽挖機建造，而不採用明挖回填方法，因此需要在擬建隧道的兩端設置臨時豎井作為鑽挖機的進口和出口處，馬仔坑遊樂場是最適合

設置臨時豎井及作為臨時工地的地點。

30. 因應居民對在馬仔坑遊樂場作為臨時工地提出的關注，我們已盡量減少臨時工地的覆蓋範圍，由約 15,000 平方米減至約 10,000 平方米，減幅逾 3 成（詳見附件四）。
31. 我們亦盡量減少受工程影響的馬仔坑遊樂場設施，建議在施工期間保留在馬仔坑遊樂場西面的健體設施及南面的緩跑徑、遊樂場的出入口及無障礙行人通道，讓居民在建造期間仍可繼續使用這些設施。同時，建議在施工期間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，以補償施工期間所佔用的十一人足球場及兒童遊樂場（詳見附件四）。
32. 我們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，盡量在工程期間仍可保留部分遊樂場和休憩設備，亦同時令這些補償設施更切合地區和居民的需要。

設置鐵路車站的建議

33. 在 2009 年 12 月的會議上，議員曾建議在馬仔坑遊樂場或竹園地區設置馬仔坑站，政府及港鐵公司亦就該建議進行了深入的研究。
34. 現時黃大仙區的 3 個港鐵車站，包括樂富、黃大仙及鑽石山，足以應付現在及未來的乘客需求。其中竹園南邨及北邨已在黃大仙站 500 米的步行範圍內，居民可方便來往該站使用鐵路服務。由於馬仔坑站與黃大仙站及樂富站的服務人口範圍重疊，在馬仔坑或竹園地區增建車站，只會為現有鐵路系統的直接服務人口、亦即在車站周圍約 500 米的步行範圍內的居住及就業人口，增加約 2 萬人，因此未有足夠理據增建馬仔坑站。
35. 如興建馬仔坑站，車站須建於地底深處的軟土層內，若在該軟土層內進行大規模的暗挖工程，其建造風險將會極大，若採用明挖回填方法，則須在翠竹花園下的斜坡底部展開深層挖掘，這不但會影響現有斜坡的穩定性，並會對翠竹花園的樓宇安全構成極大風險。由於工程非常複雜及風險高，增建馬仔坑站並不合乎社會及成本效益。

(vi) 翠竹花園地層下的隧道建造方法

36. 在翠竹花園地層內的一段隧道是建於深入地底的石層，遠離樓宇地基 40 米以上（即超過 13 層樓的深度），故此不會影響翠竹花園樓宇的安全。港鐵公司在市區內進行類似的爆破和鑽挖工程是極富經驗的，近期的例子包括北角站配合將軍澳綫通車的後期擴建工程。在翠竹花園地層採用傳統爆破方法挖掘建造隧道，並不會影響翠竹花園樓宇的結構安全，及其居民的生活。

(vii) 鄰近黃大仙站空置土地的緊急救援通道

37. 沙中綫顯徑站及鑽石山站之間將由一段頗長的隧道連接，根據消防安全指引，緊急救援通道是不可或缺的設施，必須設置在適當位置。緊急救援通道是讓消防員在緊急情況下，從地面進入隧道拯救乘客，乘客亦可通過緊急救援通道安全地離開出事隧道返回地面。

38. 由於緊急救援通道須建在走綫之上，並依據消防安全指引在指定範圍內，除了鄰近黃大仙站的空置土地外，沿綫沒有其他的土地可作興建緊急救援通道之用。

39. 我們會盡力縮減緊急救援通道所佔用的範圍，以減低對景觀及該空置土地未來發展的影響，而緊急救援通道地面入口結構的外觀亦會因應附近環境加以綠化及美化，使它與周邊環境融合。

(viii) 收回土地或地層

40. 沙中綫橫跨香港多個地區，在樓宇林立的市區興建鐵路，途中無可避免地會穿過一些私人地段，以致需要收回整幢樓宇或收回樓宇下的地層。由於沙中綫的詳細設計仍在進行中，故此現時未能確定會否需要收樓或哪些地段需要收回，我們會盡量避免收樓或收回地層，以減低對公眾的影響。

41. 港鐵公司在市區興建鐵路隧道的經驗豐富。在設計鐵路設

施時，港鐵公司會先詳細審查屋宇署提供的樓宇地基記錄圖則，及進行詳細工地勘察，充分掌握及了解現存樓宇的地基設計，並會在設計中考慮對沿綫現存樓宇的影響及加入適當的防護工序。而需要收回的地層，其現有樓宇地基大部分與沙中綫隧道走綫保持相當距離，因此沙中綫的施工和營運對沿綫樓宇的結構安全不會構成影響。

42. 假使需要收回地層，政府及港鐵公司會通知有關樓宇的管理公司、業主立案法團及個別業主。在工程展開前，港鐵公司會為沙中綫附近的樓宇及建築物進行全面的樓宇狀況勘察，詳細記錄樓宇的現有狀況，以保障業主及住戶。在施工期間，倘若鄰近樓宇因鐵路工程而受到損壞，港鐵公司亦會妥善處理。任何人若認為其權益受損，可根據《鐵路條例》提出索償，索償期亦不設時限。

43. 在工程進行期間，作為沙中綫的統籌部門，路政署亦會聯同相關政府部門，不時派員到工地進行監察及檢查，以確保註冊承建商按照認可圖則施工及委派適當的技術人員出任地盤安全及質量監督，從而確保附近樓宇結構和公眾的安全。

(ix) 慈雲山區行人設施改善工程

44. 為改善慈雲山區與沙中綫鐵路站的連接，政府及港鐵公司亦已於 2009 年 12 月向黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會簡介慈雲山區行人設施改善工程建議方案（文件編號第 54/2009 號），並隨即在黃大仙區內舉行巡迴展覽、公眾諮詢大會及居民會，向公眾介紹行人設施改善工程建議方案及聽取市民的意見。我們亦就建議方案的土地使用和設施，聯絡當區區議員，詳細了解他們對建議方案中個別設施的意見。

45. 在諮詢期間，我們收到了不少地區人士對方案的意見和關注，包括行人接駁系統的設計、對鄰近民居及樹木的影響、臨時支援工地、建造期間工程對附近建築物和交通的影響。我們會繼續收集地區人士對有關改善工程的意見，並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，令工程及系統設計更切合居民的需要。

環境影響評估

46. 港鐵公司已聘用獨立顧問公司進行環境影響評估研究，詳細評估項目對附近環境和樹木的影響，及為項目作出相應的緩解措施建議，預計可於 2011 年中完成。

臨時交通管理措施

47. 為配合沙中綫的工程，在建造期間須在下列地方實施相應的臨時交通管理措施：

- 蒲崗村道至現時鑽石山站B出入口之間的一段龍翔道西行綫
- 鄰近采頤花園以北的一段彩虹道；
- 黃大仙道；及
- 馬仔坑道與竹園道。

48. 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。當我們完成詳細設計後，便會向區議會報告。

結論

49. 政府和港鐵公司會繼續就沙中綫，與地區人士和居民保持密切溝通和聯繫，以期盡快敲定鐵路方案，於明年初刊憲。

50. 懇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
二零一零年九月

鑽石山站擴建部分及鑽石山列車停放處設計

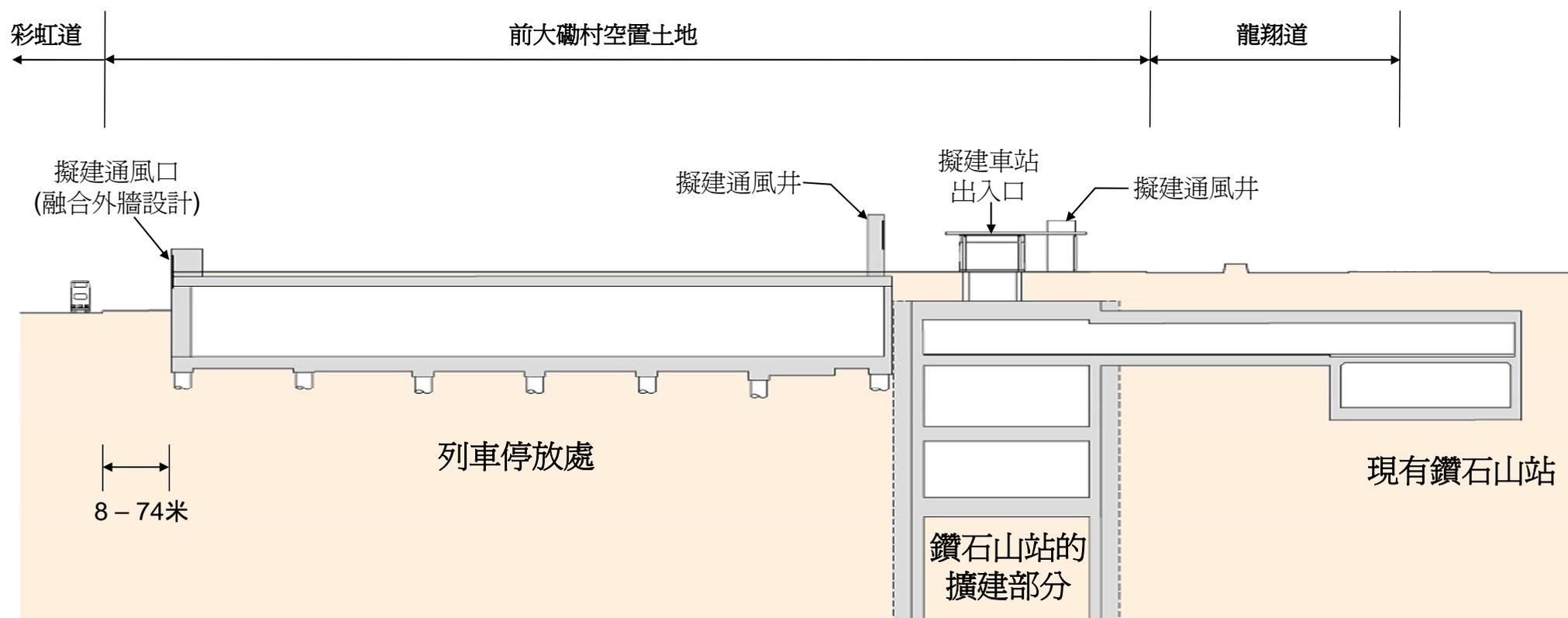
圖 1: 二零零九年十二月的建議方案



圖 2: 修訂建議方案



半沉降設計的列車停放處切面圖



黃大仙段走綫



圖 1: 二零零九年十二月的建議方案

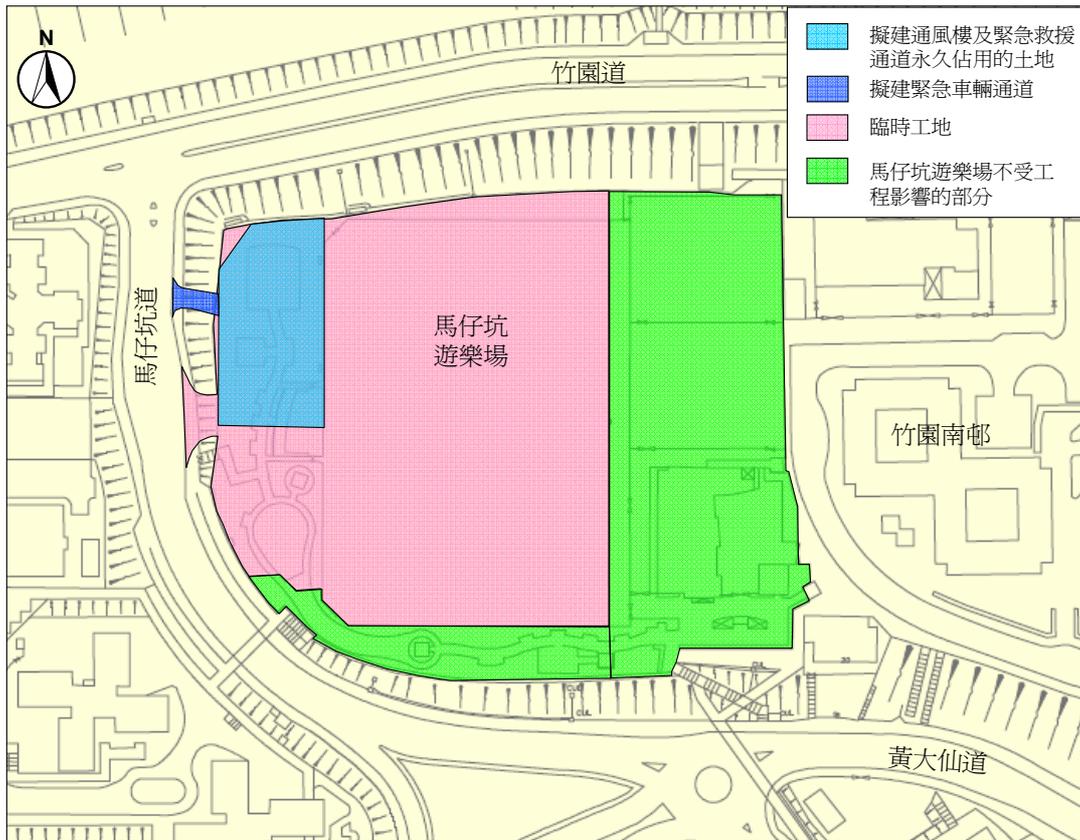
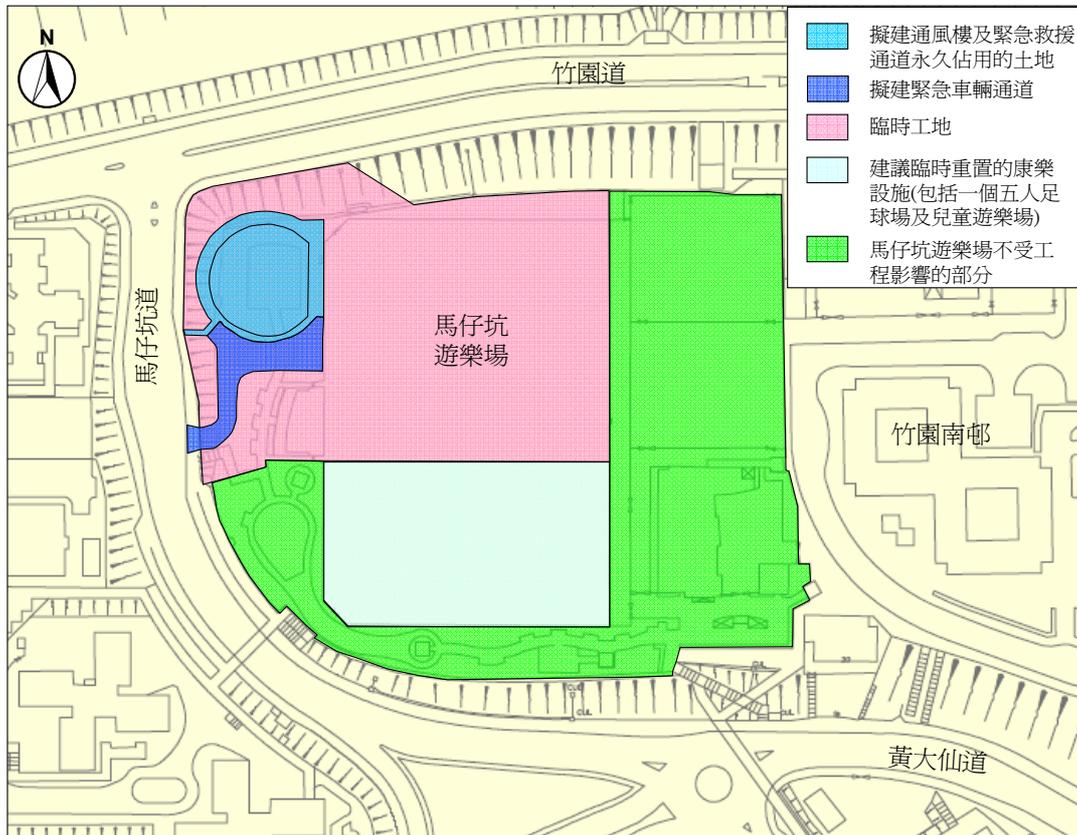


圖 2: 修訂建議方案



馬仔坑遊樂場通風樓及緊急救援通道的切面圖

