

財務委員會 工務小組委員會參考文件

補充資料

47TR－東鐵支線－馬鞍山至大圍鐵路的主要基建工程

48TR－東鐵支線－紅磡至尖沙咀支線的主要基建工程

引言

工務小組委員會委員在 2001 年 2 月 14 日會議上，審議有關 **47TR** 號工程計劃「東鐵支線－馬鞍山至大圍鐵路的主要基建工程」的文件 [PWSC(2000-01)86] 和有關 **48TR** 號工程計劃「東鐵支線－紅磡至尖沙咀支線的主要基建工程」的文件 [PWSC(2000-01)87]。會上，政府答允提供以下資料－

就馬鞍山至大圍鐵路(下稱「馬鞍山鐵路」)

- (a) 在馬鞍山鐵路車公廟站和恆安站設置單車停放設施，以及闢建單車徑通往該兩個車站的計劃；
- (b) 馬鞍山鐵路大水坑站附近的恆信街臨時連接路的封路安排；

就紅磡至尖沙咀支線(下稱「尖沙咀支線」)

- (c) 將受尖沙咀支線建造工程與相關的主要基建工程影響的商舖數目；

就馬鞍山鐵路和尖沙咀支線

- (d) 兩條鐵路的建造工程與相關的主要基建工程對道路交通和巴士服務的影響；以及
- (e) 九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)就成立獨立委員會審理索償個案的建議所作的回應。

政府的回應

設置單車停放設施和關建單車徑

2. 根據馬鞍山鐵路計劃，車公廟站和恆安站的西面將會設置單車停放設施。就委員提出的建議，我們同意在這兩個車站增設單車停放設施。

3. 至於原先計劃在車公廟站西面關建的單車徑，我們會將之延長，以連接獅子山隧道公路東面大涌橋路的現有單車徑。此外，我們計劃在獅子山隧道公路與車公廟路交界現有行人隧道以北的獅子山隧道公路下面，築建一條設有單車徑的隧道，把獅子山隧道公路兩旁的單車徑連接起來。我們會加快築建擬議隧道，以配合馬鞍山鐵路的通車。

封閉恆信街臨時連接路

4. 我們會在馬鞍山築建永久道路網，以配合該區現時和日後的發展。現有的恆信街臨時連接路並非政府規劃的馬鞍山永久道路網的一部分。這條連接路的作用，是在該區的永久道路網建成前，暫時供車輛由大水坑前往馬鞍山市中心。據沙田新市鎮發展藍圖所示，恆信街臨時連接路須予封閉，以便築建永久道路網中的恆泰路。

5. 有關封閉恆信街臨時連接路的建議，已在 2000 年 7 月、9 月和 11 月的沙田區議會交通及運輸委員會會議上討論。就委員會提出的意見，我們同意在封閉現有的連接路前，築建一條新的臨時連接路，由恆泰路通往馬鞍山路，以取代現有的臨時連接路。新的臨時連接路會位於現有連接路以北約 100 米處。

6. 為確保該區有足夠的巴士服務，我們正與巴士公司擬定調整巴士路線／班次的計劃，並會在實行有關計劃前諮詢區議會和區內團體。若日後因要在有關地區進行發展項目(包括建議的大老山公路擴闊工程)或基於交通安全理由而須封閉新建的臨時連接路，我們亦會先諮詢區議會和區內團體。有關封閉現有恆信街臨時連接路和進行公眾諮詢的時間表詳載於附件 1。

將受影響的商鋪數目

7. 我們估計約有 120 間地面商鋪可能會受到尖沙咀支線工程計劃與相關的主要基建工程影響。在施工期間，九鐵會保留通往商鋪的現有通道，並會分階段進行工程，以盡量減低對商鋪造成的影響。我們並會保留有關地區的上落客貨區。此外，九鐵已成立社區聯絡小組，成員包括九鐵、有關政府部門和社區代表，處理建造工程引致的事宜。

8. 任何人士如就受鐵路工程影響的土地享有可獲補償權益，而其生意或業務持續受到工程影響，則可根據《鐵路條例》向運輸局局長索償。我們已印製小冊子闡釋索償手續和安排，並把小冊子派發予有關的商鋪東主。

鐵路工程對道路交通和巴士服務的影響

9. 我們預期現有的巴士服務不會因有關的兩項鐵路工程計劃與相關的主要基建工程而有重大變動，只有部分巴士站和巴士路線或須暫時稍為遷移和調整，以配合為進行建造工程而實施的臨時交通管理計劃。根據最新的交通影響評估，梳士巴利道一段西行行車道因進行鐵路建造工程而暫時封閉期間，269B 號和 5A 號兩線巴士的路線須稍作調整，改為經麼地道和麼地里往梳士巴利道。一俟有關的建造工程完成後，受影響的兩線巴士便會立即恢復原來路線。

10. 我們會確保鐵路建造工程進行期間交通暢順。為此，我們已成立工地聯絡小組，成員包括各有關政府部門和九鐵的代表，以審研各項擬議臨時交通管理計劃。我們並會在實施建議的交通改道計劃前諮詢有關區議會。

成立獨立委員會審理索償個案

11. 九鐵和其承建商已設有機制，處理因建造工程對土地或樓宇造成實際或結構損毀而提出的索償。九鐵和其承建商現正為工地附近的現有樓宇、構築物和斜坡進行施工前狀況的勘測工作，並會在施工期間，使用放置在關鍵位置的儀器，持續監察上述樓宇、構築物和斜坡的狀況。

12. 九鐵承諾會加快調查建造工程引致的事件的起因和影響，並盡快支付賠償。所有的索償個案會轉交獨立的損失核算人評估，而損失核算人須純粹就索償個案的實況作出公正的評估並提出建議。九鐵會繼續與承建商和獨立的損失核算人緊密合作，以便迅速處理索償個案並盡快作出回應。九鐵認為現有機制足以解決索償事宜，因此在這階段無須成立獨立委員會審理索償個案。不過，九鐵會不斷檢討審理索償個案的安排。

運輸局

2001年3月

封閉恆信街臨時連接路的暫定時間表

我們承諾在 2001 年 4 月封閉現有的恆信街臨時連接路前，會在連接路附近築建新的臨時連接路。該臨時道路所需的工程費用約為 100 萬元。新連接路的封路日期會視乎實際的交通增長情況而定，而交通的增長則取決於馬鞍山日後發展的步伐。我們預期要到 2002 年年初或年中才須封閉新連接路。我們會監察交通流量，一俟交通流量接近安全標準上限，我們便會檢討是否需要封閉新建的臨時連接路。雖然新連接路只供臨時使用，但我們經考慮委員所關注的問題和居民的需要後，認為築建新連接路是合理的。我們會在封閉新臨時連接路前，徵詢沙田區議會的意見。

2. 與封閉恆信街臨時連接路有關的改動的暫定推行時間表如下－

| 事件／工作 | 目標日期 | 備註 |
|-----------------------------------|--------------------------|--|
| (a) 新臨時連接路開放通車 | 2001 年 4 月中 | |
| (b) 封閉現有臨時連接路 | 2001 年 4 月中 | 緊接事件(a) |
| (c) 監察馬鞍山路北行線經連接路往第 77 區／西沙路的交通流量 | 2001 年年中至 2002 年年初／年中 | 監察工作大約會在連通馬鞍山路與第 77 區的連接路開放通車時開始進行。 |
| (d) 擬定巴士路線／班次調整計劃 | 持續進行 | 我們先後在 2000 年 7 月 11 日和 9 月 12 日諮詢沙田區議會交通及運輸委員會。我們正與巴士公司根據諮詢結果商議調整計劃。 |
| (e) 諮詢沙田區議會交通及運輸委員會 | 2001 年第四季 | 我們會就擬議巴士路線／班次調整計劃進一步諮詢沙田區議會。 |

| 事件／工作 | 目標日期 | 備註 |
|--------------|------|---|
| (f) 封閉新臨時連接路 | 尚待決定 | 我們預測連接路的交通流量到 2002 年年初／年中，便會達到安全標準上限，故此，我們大概會在該段時間封閉連接路。不過，實際的封路日期會視乎交通監察的結果而修訂。我們會在封路前諮詢沙田區議會。 |