

立法會參考資料摘要

《鐵路條例》
(第 519 章)

沙田至中環線

收到反對書後授權進行方案

引言

A
B 在二零一二年三月二十七日的會議上，行政會議建議，行政長官指令根據《鐵路條例》(第 519 章)(條例)第 11(4)條，授權進行附件 A 所述的沙田至中環線(沙中線)原方案及對原方案作出的修訂和更正(方案)，連同下文第 24 段所述和附件 B 圖則所示對方案作出的建議修改。

背景

2. 二零零八年三月十一日，行政長官會同行政會議決定 -

- (a) 要求港鐵公司根據九廣鐵路公司與前地鐵有限公司聯合制訂的方案(M方案)，推展沙中線項目的進一步規劃和設計；及
- (b) 根據服務經營權模式作為該項目的融資方式，與港鐵公司進一步商討有關落實M方案的細節。

就該決議，我們於二零零八年三月二十七日向立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會(小組委員會)匯報有關細節。此外，我們分別於二零零八年三月二十七日、二零零九年三月三十一日、二零一零年十一月四日和十二月六日、二零一一年一月七日和五月六日，以及二零一二年三月二日和三月二十三日，就沙中線項目諮詢小組委員會。小組委員會亦支持及早落實沙中線項目。

方案

3. 擬建的沙中線由兩部分組成，即現有馬鞍山線大圍站經九龍東連接西鐵線的延線，以及現有東鐵線經過維多利亞港和灣仔北連接金鐘的延線。該線為長約 17 公里的電氣化雙軌鐵路系統，鐵路車站擬設於顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、灣仔北和金鐘。馬鞍山線現有沿線鐵路車站將會修改，以配合沙中線的未來運作。行政長官會同行政會議授權進行沙中線方案，工程包括－

(a) 下述設施的建造工程－

- (i) 在顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、紅磡和灣仔北的鐵路車站和鐵路設施¹，以及相關的地下鐵路隧道、車站入口和通風井；
- (ii) 由擬建的紅磡站經過維多利亞港連接灣仔北的沉管隧道，以及通往金鐘南近香港公園的地下鐵路越位隧道和避車隧道；
- (iii) 在紅磡的列車停放處，以及相關的通風井和設施；以及
- (iv) 通風大樓和緊急救援通道；

(b) 現有馬鞍山線的修改工程；

(c) 現有鑽石山站和紅磡站的修改工程；以及

(d) 慈雲山區和九龍城區行人天橋／行人隧道、扶手電梯、升降機、樓梯和有蓋行人通道的建造工程。

4. 原方案在二零一零年十一月二十六日刊憲。為配合設計發展，以及讓當局有更多時間考慮公眾意見，並在切實可行的情況

¹ 沙中線於何文田及金鐘的鐵路車站及鐵路設施是於二零一零年十一月三十日分別於觀塘線延線及南港島線（東段）鐵路方案下獲授權興建。

下回應已接獲反對書內提及的關注，就原方案的兩次修訂分別在二零一一年七月十五日及十一月十一日刊憲。修訂主要包括－

- (a) 縮減在現有石門站西北面安睦街附近臨時施工區的範圍；
- (b) 刪除安睦街和美田路附近的臨時施工區；
- (c) 在博泉街和多石徑附近露天地方增設臨時施工區；
- (d) 修訂近夏慤道建議收回地層的範圍；
- (e) 刪除收回豪苑地層的建議；
- (f) 修改慈雲山行人連接系統；
- (g) 刪除擬設於啟德的臨時混凝土配料廠；
- (h) 增設在啟德的緊急救援通道；
- (i) 把紅磡貨運場舊址的一部分改建為列車停放處；
- (j) 刪除擬設於鑽石山的列車停放處；以及
- (k) 在紅磡設置隔音屏障和隔音罩。

土地要求

5. 方案涉及土地的總面積約為 329 公頃，其中約 53 公頃為私人土地，約 276 公頃為政府土地。該 53 公頃的私人土地當中，約 90% 由九廣鐵路公司或香港鐵路有限公司(港鐵公司)持有。港鐵公司會自行與相關各方作出安排，以使用有關土地興建沙中線。

6. 至於收地方面，並無私人樓宇需要根據條例收回。當局須根據條例收回在 34 個私人地段內共約 1.8 公頃的地層，以興建鐵路隧道。當局亦須根據條例在三個受影響地段設定暫時佔用私人土地的權利，用作興建／修改鐵路設施、地下鐵路隧道和行人天

橋的臨時作業地方。此外，當局會在灣仔海港中心和鷹君中心的一個私人地段內設定地役權及／或其他永久權利，為設置未來車站入口進行相關的行人天橋工程。大約 140 公頃政府土地和五公頃私人土地，會以臨時政府撥地、短期租約／土地租用牌照或透過其他合適的方式批予港鐵公司，用作工地或施工區。除上述五公頃的私人土地，港鐵公司會利用在九廣鐵路公司/港鐵公司擁有或歸屬於九廣鐵路公司的 48 公頃土地，用作工地或施工區。如有需要，當局會在免收地價／費用的條件下，進行契約修訂工作，或給予同意以准許擬議的鐵路用途。此外，政府已就方案影響約八公頃範圍的遊樂場或休憩處諮詢相關的區議會。現有 63 公頃政府撥地亦會受方案影響，另有 21 份短期租約須予終止。關於土地清理方面，預計沒有大型清理。

7. 鐵路走線會有部分穿過英國駐港總領事館和英國文化協會的地底。我們在方案刊憲前，已就收回地層的建議範圍取得總領事館的同意。

8. 根據港鐵公司作出的技術評估，沙中線的隧道不會對任何可能受影響地段的重建潛力構成壞影響。按此推算，收回地層的賠償預計只屬象徵式賠償。

符合《保護海港條例》的規定

9. 根據沙中線項目，東鐵線會由紅磡過海延伸至港島區。建造這段過海鐵路，須在銅鑼灣避風塘和紅磡着陸點進行臨時填海工程。為符合《保護海港條例》的相關規定，有關方面於二零一零年五月製備了「具有力和令人信服的資料」的報告，以說明臨時填海工程的「凌駕性公眾需要」。該報告已在路政署和港鐵公司的網頁登載，以供公眾查閱。二零一一年三月二十一日，行政會議根據《前濱及海床(填海工程)條例》授權進行銅鑼灣避風塘的擬議臨時填海工程，以便利沙中線項目在該處的保護工程。銅鑼灣避風塘和紅磡着陸點餘下的臨時填海工程是沙中線項目的一環，因此在此鐵路項目下予以授權。

反對意見

10. 根據條例，當局須擬備鐵路方案，並把方案刊憲。條例第10(1)條訂明，任何人士如反對刊憲的方案，可在方案的公告首次刊登後 60 天內，向運輸及房屋局局長(局長)提交反對書。條例第11(2)條訂明，局長須在 60 天反對期屆滿後的九個月內，又如方案經過修訂，則須就修訂提出反對的 60 天期限屆滿後的三個月內，把方案以及所有未撤回的反對意見提交行政長官會同行政會議考慮，但行政長官容許延期則作別論。

11. 當局共接獲 92 份針對原方案的反對個案，其中 16 份是集體反對個案(包含 134 宗子個案)。12 份針對原方案的反對個案其後無條件撤回，餘下 80 份沒有撤回。當局並沒有接獲針對方案修訂項目的反對書。我們已在實際可行的情況下盡力調解反對意見，並因應反對意見審慎探討可否修改方案。未撤回反對意見的評估摘要見下文第 13 至 21 段，當局對未撤回反對個案的詳細評估及回應摘要表列於附件 C。未撤回反對個案的內容涉及下列一項或多於一項事宜 -

鐵路方案

- (a) 沙田、黃大仙、九龍城、灣仔和中西區的鐵路走線；要求在慈雲山和黃大仙馬仔坑增建鐵路車站；
- (b) 馬鞍山線大水坑站和恆安站、顯徑站、觀塘線黃大仙站、鑽石山站及其延建部分、土瓜灣站、馬頭圍站、紅磡站和灣仔北所設車站的車站入口與車站的接駁設施；
- (c) 原方案中擬建於鑽石山綜合發展區用地的列車停放處，以及該用地日後的上蓋發展；

土地事宜

- (d) 收回地層；
- (e) 政府和私人土地的施工區及工地；

環境事宜

- (f) 建造工程引起的環境影響、施工區和支援設施，例如臨時混凝土配料廠和躉船轉運站，沙中線通車後馬鞍山線八卡車運作的噪音；

工程事宜

- (g) 進行建造／挖掘工程對現有樓宇的影響和使用炸藥的事宜；以及

其他事宜

- (h) 交通影響、鐵路保護區、發放資料、就鐵路方案進行公眾諮詢、沙田和黃大仙的重置工程，以及設置月台幕門。

因應反對意見修訂方案的準則

12. 一般來說，當局如認為反對有效，會在考慮下列因素後修訂方案，務求盡量減輕或消除方案可能造成的影響－

- (a) 有充分理由、事實和文件支持反對者的關注；
- (b) 反對者的關注如屬合理，可透過技術或其他相關範疇解決，同時不會損害公眾安全（包括鐵路系統的建造和運作安全）；
- (c) 作出修訂以處理反對者的關注事項，不會導致沙中線項目的成本增幅過大或進度不必要地延誤；以及
- (d) 作出修訂以處理反對者的關注事項，不會不必要地引來更多反對意見，或整體而言不會對區內人士造成更大干擾和不便。

反對意見評估

13. 接獲反對意見後，當局與港鐵公司仔細研究反對者的關注事項、與能夠出席會議的反對者會面，並向他們解釋方案的詳情。下文重點說明反對者主要的關注事項，以及當局和港鐵公司的回應。

(A) 沙中線在九龍城的鐵路走線，以及擬建土瓜灣站和馬頭圍站的位置和入口

14. 共有五宗反對個案關於沙中線在九龍城的鐵路走線。反對者要求鐵路走線途經土瓜灣道，一如已核准的啟德分區計劃大綱圖所示。我們解釋，集體鐵路運輸系統的規劃和設計與社會發展緊密相連。沙中線的走線經過修改，以切合九龍城在過去數十年的城市規劃變化。刊憲走線途經區內人口最稠密的地方，能為九龍城(包括土瓜灣和未來啟德發展區)更多居民提供服務。該走線的位置最能滿足社會的交通需要，也會促進較舊地區活化更新。

15. 共有 11 宗反對個案關於為土瓜灣站和馬頭圍站設置車站入口一事。反對者主要關注該兩個車站遠離馬頭角，未能方便南土瓜灣一帶的居民。他們建議在貴州街、木廠街、石塘街、天光道、農圃道和高山劇場增設該兩個車站的入口。我們回應時表示，兩個車站的建議位置可為更多人口提供服務。建議的車站入口已能滿足乘客的需要。從其他鐵路的經驗，沙中線的建造會為沿線舊建築物的重建和更新增加動力。我們會適時進行行人接駁設施的檢討，以切合地區的發展和市民的需要。

(B) 鑽石山綜合發展區用地的列車停放處

16. 共有 14 宗反對個案關於原方案中擬設於鑽石山綜合發展區用地的列車停放處。反對者主要關注該用地設置停放處的景觀影響、停放處通風井的環境影響、上蓋發展的規模，以及機槍堡、英國前皇家空軍飛機庫和石寓這三個遺蹟的保育事宜。我們因應反對者的關注，在鐵路方案第二次修訂時，改用紅磡貨運場舊址作為列車停放處，取消了鑽石山的原來建議選址。我們亦解釋，港鐵公司聘請了文物專家，為保存及／或重置綜合發展區用地的遺蹟制訂保育計劃，亦會就保存計劃的細節諮詢古物古蹟辦事處。

(C) 收回地層

17. 共有 34 宗反對個案關於建議在黃大仙、九龍城和港島區收回地層以興建沙中線鐵路隧道一事。反對者主要關注樓宇安全、對他們所居住的樓宇可能造成的損壞、因擬收回地層建造沙中線鐵路隧道所涉及的第三者責任，以及樓宇重建潛力的影響。我們向反對者解釋，沙中線是一條全港策略性鐵路，途經多個已發展和人口稠密的地區。興建沙中線無需收回任何私人土地。雖然我們在設計鐵路走線時以盡量避免收回地層為目標，但鐵路隧道若干部分難免經過一些私人地段，因此需要收回該等地段地層的相關部分。我們向反對者解釋，港鐵公司會進行樓宇影響評估，並會在隧道工程進行前為受影響樓宇安裝晃動監察裝置，以策安全。我們亦解釋，收回地層的建議不會改變受影響樓宇的許可樓面總面積，而樓宇的重建潛力，則視乎多項因素而定，包括樓宇的土地狀況、未來重建計劃及地盤的個別情況、其大小和布局、批地條款，以及城市規劃考慮因素。由於發展可能性眾多，對樓宇重建潛力的影響不能一概而論，必須根據每宗個案的情況個別評估。我們解釋，根據條例的相關條文，任何人如對所收回土地具有可獲補償權益，則有權向政府申索賠償。

18. 港鐵公司已因應反對者的關注，重新檢視鐵路設計，並研究反對者提出的各條替代走線建議。黃大仙豪苑附近的鐵路隧道走線可作輕微調整，以避免收回相關屋地的地層。港鐵公司亦曾為避免收回地層而研究其他位置的替代走線，但確定該等位置的鐵路走線並無進一步調整的空間。

(D) 馬仔坑遊樂場的通風設施和緊急救援通道，以及使用馬仔坑遊樂場作為施工區

19. 共有 22 宗反對個案關於擬建於馬仔坑遊樂場的通風設施和緊急救援通道，以及使用馬仔坑遊樂場作為臨時施工區一事。反對者主要關注擬建通風設施的環境影響，以及可供區內居民和社區使用的康樂場地的減少。我們解釋，建議的通風設施和緊急救援通道出入口必須興建，以符合消防安全規例。我們亦解釋，鐵路的通風設施只用作空氣交流。通風設施排出的空氣沒有包含任何不良的放射或污染物。港鐵公司已考慮各個可供設置通風設施的位置；而綜合對附近居民的滋擾、景觀影響、工程可行性，以及操作與防火安全規定的考慮，現時建議的位置最為合適。港

鐵公司因應反對意見，把通風設施的面積和高度分別縮減了 25% 和 40%，並把擬設臨時施工區的覆蓋範圍減少了 33%。港鐵公司亦建議，在馬仔坑遊樂場未受影響部分臨時重置兒童遊樂場，並建造五人足球場。施工期間，馬仔坑遊樂場未受影響部分的若干現有設施和行人通道將會保留。另外，由於馬仔坑遊樂場的部分遊樂設施會因建議的通風設施和緊急救援通道而永久受影響，我們會在馬仔坑遊樂場未受影響的地方興建一所室內運動場，以保償失去的設施。其他受工程影響的設施，會在工程完成後重置。

(E) 建造工程、混凝土配料廠施工區和支援設施以及躉船轉運站所引起的環境影響

20. 共有 34 宗反對個案關於沙中線的環境影響。反對者的關注事項包括沙中線施工或運作時所引起的空氣污染、噪音污染和景觀影響。我們解釋，沙中線屬於《環境影響評估條例》（環評條例）附表 2 的指定工程項目。港鐵公司已進行環境影響評估（環評），以評估沙中線施工和運作時可能產生的環境影響，例如噪音、空氣污染和景觀破壞，並視乎情況建議合適的緩解措施。沙中線獲評為符合「環評研究概要」和「環境影響評估程序的技術備忘錄」的要求。沙中線的環評報告在二零一一年十一月二十四日至十二月二十三日供公眾查閱。環境保護署署長在二零一二年二月十七日核准沙中線的環評報告。港鐵公司須確保沙中線的建造和運作符合環境許可證所訂明的條件、環評條例所訂明的環保條文，以及其他相關的法例規定和標準。關於擬設的混凝土配料廠，我們已檢視沙中線的混凝土供應安排，並在方案第二次修訂時取消擬在啓德設置的混凝土配料廠，以釋公眾疑慮。我們亦解釋，擬建於前啓德跑道的躉船轉運站必須保留，以便將沙中線建造工程掘出的棄土置於躉船，以海路運走，從而減少在附近地區公共道路上的工程車輛交通。

(F) 政府土地／設施上的臨時施工區和工地

21. 共有 19 宗反對個案關於擬設於黃大仙、九龍城和石澳的臨時施工區和工地。反對者認為，臨時施工區會減少社區人士可享用的康樂設施，並會影響所涉土地已計劃發展作康樂用途的時間表。我們解釋，要在沙中線途經的已發展市區物色合適的施工區，存在實際困難。我們難免要把一些現有的公共康樂設施暫時

用作施工區以進行建造工程。我們已把沙中線項目的擬議施工區範圍縮至最小。受工程影響的康樂設施，會在工程完成後重置，而且在工地情況許可下，我們亦安排臨時重置受影響的設施。

為未撤回的反對個案召開聆聽會

22. 一如上文第 13 段所述，當局聯同港鐵公司與所有表示有興趣及能夠出席會議的反對者會面。所有反對者，不論有否出席會議，當局均會提供回覆。此外，由非官方人士組成的獨立委員會，在二零一一年十二月十四日和十六日、二零一二年一月三十一日，以及二零一二年二月一日、三日和六日，合共舉行 12 場聆聽會，聆聽未撤回的反對個案。獨立委員會信納，當局已採取公平、公開且具透明度的方式處理反對個案。委員會也同意，反對者已獲充足機會表達意見，當局亦已因應反對者的意見，適當檢討方案。

呈交反對意見予行政會議

23. 處理未撤回反對個案的聆聽會召開後，我們把未撤回的反對個案、聆聽委員會的報告，以及反對者對報告有關內容所提出的意見，一併呈交予行政長官會同行政會議考慮。

方案的建議修改

沙田市地段第 503 號

24. 附件 B 內所示，附連於沙田市地段第 503 號的綠色黑影線地區將會用作臨時施工區，以建造擬議的鐵路設施和地下鐵路隧道。我們已建議在方案下設定暫時佔用土地權利，以取得有關用地。然而，該地段的政府租契訂明，承租人須應政府的要求把綠色黑影線地區交回政府。我們擬藉此要求承租人交回綠色黑影線地區，因此無須於該土地設定暫時佔用權利。此建議修改不會影響方案的界線。局長信納，就該地區修改暫時佔用權利不會對施行工程產生不良影響，因此建議把沙田市地段第 503 號的綠色黑影線地區(即佔地 1 932.7 平方米的地區)從暫時佔用權利中刪除，一如修改圖則第 SCL-T01 號(修訂 1)所示(見附件 B)。

撥款安排

25. 沙中線會採用服務經營權的模式建造。按此模式下，政府會在工務計劃項目撥款興建沙中線和其附屬基建，並最終擁有該段鐵路。進行灣仔發展計劃第二期及銅鑼灣避風塘內的保護工程的撥款分別於二零一零年七月及二零一一年六月獲立法會財務委員會批准。我們亦在二零一一年二月獲立法會財務委員會批准撥款興建沙中線何文田和金鐘鐵路車站和鐵路設施的前期工程。我們會在二零一二年上半年，向立法會財務委員會就進行沙中線餘下的建造工程尋求撥款批准，預算費用按二零一一年九月價格計算為 573 億元(或按付款當日價格計算為 714 億元)。

公眾諮詢

26. 過去數年，當局和港鐵公司就沙中線項目進行廣泛諮詢。我們向相關地區(尤其是沙中線途經的沙田、黃大仙、九龍城、油尖旺、灣仔和中西區)的區議會，不斷匯報該項目的主要進展。除了當局和港鐵公司舉辦的公眾論壇、及與居民的會議和實地視察外，運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表亦出席一連串由區議員和不同政治團體舉辦的同類論壇、會議和視察。市民一直促請當局及早落實沙中線項目。

27. 開展工程前，港鐵公司會成立社區聯絡小組，與受影響業主和居民等區內人士直接溝通，並處理查詢和投訴。

對環境的影響

28. 沙中線項目屬於環評條例的指定工程項目，當局須就該項目的施工和營運申領環境許可證。港鐵公司遵照該條例的規定，就沙中線項目的評估完成詳細的環評研究，並在二零一一年十月十二日向環境保護署(環保署)提交環評報告。該報告在二零一一年十一月二十四日至十二月二十三日期間公開給市民查閱。在公眾查閱期間，當局接獲十份市民提交的意見書，他們提出的主要關注事項是高山道沿路樓宇所受的環境影響、樹木砍伐和補償安排、與沙田濾水廠和九廣鐵路筆架山隧道有關的生命危害事宜、前大磡村所受的文化和文物影響，以及因興建沙中線而須在金鐘建造越位隧道的建造方式。

29. 考慮市民和環境諮詢委員會的意見後，環保署署長在二零一二年二月十七日有條件地核准環評報告。港鐵公司會落實獲核准環評報告所建議的各項緩解措施，並會遵行環境許可證訂明的條件，以及其他有關環境保護的法例規定。

對可持續發展的影響

30. 根據我們進行的可持續發展評估，擬建的沙中線會令更多使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言應有助改善客運流通和空氣質素。然而，推行沙中線項目難免會對環境帶來若干不良影響，包括施工和營運期間產生噪音、工地和通風井造成空氣污染、休憩用地減少、樹木減少，以及挖掘隧道時產生廢物。我們會採取適當措施和臨時交通安排，盡量減少該等影響，並會審慎處理各持份者的不同關注和意見。

負責人員

31. 負責人員為運輸及房屋局首席助理秘書長林世雄先生(電話：3509 8167)。

運輸及房屋局
二零一二年三月

沙田至中環線

SHATIN TO CENTRAL LINK

二零一零年十一月二十六日刊憲的
沙田至中環線方案簡圖

附件 A-1

Illustration of the Shatin to Central Link scheme
gazetted on 26 November 2010

Annex A-1

二零一一年七月十五日刊憲的
沙田至中環線修訂方案簡圖

附件 A-2

Illustration of the amended Shatin to Central Link
scheme gazetted on 15 July 2011

Annex A-2

二零一一年十一月十一日刊憲的
沙田至中環線修訂及更正方案簡圖

附件 A-3

Illustration of the amended and corrected Shatin to
Central Link scheme gazetted on 11 November 2011

Annex A-3



現有的港鐵馬鞍山站
EXISTING MTR
MA ON SHAN STATION

現有的港鐵烏溪沙站
EXISTING MTR
WU KAI SHA STATION

沙田海
SHA TIN HOI

烏溪沙
WU KAI SHA

附件 A-1
Annex A-1

馬料水
MA LIU SHUI

馬鞍山
MA ON SHAN

現有的港鐵恆安站
EXISTING MTR
HENG ON STATION

現有的港鐵大水坑站
EXISTING MTR
TAI SHUI HANG STATION

火炭
FO TAN

石門
SHEK MUN

現有的港鐵石門站
EXISTING MTR
SHEK MUN STATION

現有的港鐵第一城站
EXISTING MTR
CITY ONE STATION

現有的港鐵沙田圍站
EXISTING MTR
SHA TIN WAI STATION

擬建在慈雲山的行人設施改善工程
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED IMPROVEMENT WORKS
TO PEDESTRIAN LINK AT TSZ WAN SHAN

現有的港鐵鑽石山站
EXISTING MTR
DIAMOND HILL STATION

擬建在鑽石山的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT DIAMOND HILL

擬建在啟德的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT KAI TAK

上水
SHEUNG SHUI

將軍澳137區
TSEUNG KWAN O
AREA 137

石澳
SHEK O

大潭灣
TAI TAM BAY

圖例
LEGEND

方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

鐵路高架橋
RAILWAY VIADUCT

鐵路沉管隧道
RAILWAY IMMERSED TUBE TUNNEL

鐵路設施
RAILWAY FACILITIES

行人天橋
FOOTBRIDGE

現有的港鐵車公廟站
EXISTING MTR
CHE KUNG TEMPLE STATION

現有的港鐵大圍站
EXISTING MTR
TAI WAI STATION

擬建在顯徑的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HIN KENG

鐵路高架橋
RAILWAY VIADUCT

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

擬建在鑽石山的列車停放處
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED STABLING SIDINGS
AT DIAMOND HILL

擬建在土瓜灣的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT TO KWA WAN

現有的港鐵旺角東站
EXISTING MTR
MONG KOK EAST STATION

擬建在何文田的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HO MAN TIN

現有的港鐵紅磡站
EXISTING MTR
HUNG HOM STATION

現有的港鐵金鐘站
EXISTING MTR
ADMIRALTY STATION

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

擬建在金鐘的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT ADMIRALTY

九龍
KOWLOON

黃大仙
WONG TAI SIN

鑽石山
DIAMOND HILL

九龍灣
KOWLOON BAY

旺角
MONG KOK

紅磡
HUNG HOM

尖沙咀
TSIM SHA TSUI

維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

金鐘
ADMIRALTY

銅鑼灣
CAUSEWAY BAY

灣仔
WAN CHAI

香港島
HONG KONG ISLAND

圖則名稱 DRAWING TITLE

沙田至中環線 - 在二零一零年十一月二十六日刊憲的原方案
SHATIN TO CENTRAL LINK - ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 26 NOVEMBER 2010



現有的港鐵馬鞍山站
EXISTING MTR
MA ON SHAN STATION
現有的港鐵烏溪沙站
EXISTING MTR
WU KAI SHA STATION

沙田海
SHA TIN HOI

烏溪沙
WU KAI SHA

附件 A-2
Annex A-2

馬料水
MA LIU SHUI

馬鞍山
MA ON SHAN

現有的港鐵恆安站
EXISTING MTR
HENG ON STATION

現有的港鐵大水坑站
EXISTING MTR
TAI SHUI HANG STATION

火炭
FO TAN

石門
SHEK MUN

現有的港鐵石門站
EXISTING MTR
SHEK MUN STATION

現有的港鐵第一城站
EXISTING MTR
CITY ONE STATION

現有的港鐵沙田圍站
EXISTING MTR
SHA TIN WAI STATION

擬建在慈雲山的行人設施改善工程
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED IMPROVEMENT WORKS
TO PEDESTRIAN LINK AT TSZ WAN SHAN

現有的港鐵鑽石山站
EXISTING MTR
DIAMOND HILL STATION

擬建在鑽石山的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT DIAMOND HILL

擬建在啟德的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT KAI TAK

上水
SHEUNG SHUI
將軍澳137區
TSEUNG KWAN O
AREA 137

石澳
SHEK O

大潭灣
TAI TAM BAY

圖例
LEGEND

- 方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME
- 鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL
- 鐵路高架橋
RAILWAY VIADUCT
- 鐵路沉管隧道
RAILWAY IMMERSED TUBE TUNNEL
- 鐵路設施
RAILWAY FACILITIES
- 行人天橋
FOOTBRIDGE

現有的港鐵車公廟站
EXISTING MTR
CHE KUNG TEMPLE STATION

現有的港鐵大圍站
EXISTING MTR
TAI WAI STATION

擬建在顯徑的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HIN KENG

鐵路高架橋
RAILWAY VIADUCT

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

擬建在鑽石山的列車停放處
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED STABLING SIDINGS
AT DIAMOND HILL

擬建在土瓜灣的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT TO KWA WAN

現有的港鐵旺角東站
EXISTING MTR
MONG KOK EAST STATION

擬建在何文田的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HO MAN TIN

現有的港鐵紅磡站
EXISTING MTR
HUNG HOM STATION

現有的港鐵金鐘站
EXISTING MTR
ADMIRALTY STATION

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

擬建在金鐘的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT ADMIRALTY

九龍
KOWLOON

黃大仙
WONG TAI SIN

鑽石山
DIAMOND HILL

九龍灣
KOWLOON BAY

尖沙咀
TSIM SHA TSUI

維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

金鐘
ADMIRALTY

銅鑼灣
CAUSEWAY BAY

香港島
HONG KONG ISLAND

圖則名稱 DRAWING TITLE

沙田至中環線 - 在二零一一年七月十五日刊憲的修訂方案
SHATIN TO CENTRAL LINK - AMENDMENTS TO SCHEME GAZETTED ON 15 JULY 2011



現有的港鐵馬鞍山站
EXISTING MTR
MA ON SHAN STATION
現有的港鐵烏溪沙站
EXISTING MTR
WU KAI SHA STATION

沙田海
SHA TIN HOI

烏溪沙
WU KAI SHA

馬料水
MA LIU SHUI

馬鞍山
MA ON SHAN

現有的港鐵恆安站
EXISTING MTR
HENG ON STATION

現有的港鐵大水坑站
EXISTING MTR
TAI SHUI HANG STATION

火炭
FO TAN

石門
SHEK MUN

現有的港鐵石門站
EXISTING MTR
SHEK MUN STATION

現有的港鐵第一城站
EXISTING MTR
CITY ONE STATION

現有的港鐵沙田圍站
EXISTING MTR
SHA TIN WAI STATION

擬建在慈雲山的行人設施改善工程
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED IMPROVEMENT WORKS
TO PEDESTRIAN LINK AT TSZ WAN SHAN

現有的港鐵鑽石山站
EXISTING MTR
DIAMOND HILL STATION

擬建在鑽石山的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT DIAMOND HILL

擬建在啟德的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT KAI TAK

上水
SHEUNG SHUI
將軍澳137區
TSEUNG KWAN O
AREA 137

石澳
SHEK O

大潭灣
TAI TAM BAY

- 圖例
LEGEND
- 方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME
 - 鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL
 - 鐵路高架橋
RAILWAY VIADUCT
 - 鐵路沉管隧道
RAILWAY IMMERSED TUBE TUNNEL
 - 鐵路設施
RAILWAY FACILITIES
 - 行人天橋
FOOTBRIDGE

現有的港鐵車公廟站
EXISTING MTR
CHE KUNG TEMPLE STATION

現有的港鐵大圍站
EXISTING MTR
TAI WAI STATION

擬建在顯徑的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HIN KENG

鐵路高架橋
RAILWAY VIADUCT

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

擬建在土瓜灣的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT TO KWA WAN

現有的港鐵旺角東站
EXISTING MTR
MONG KOK EAST STATION

擬建在何文田的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HO MAN TIN

現有的港鐵紅磡站
EXISTING MTR
HUNG HOM STATION

現有的港鐵金鐘站
EXISTING MTR
ADMIRALTY STATION

鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL

擬建在金鐘的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT ADMIRALTY

九龍
KOWLOON

大圍
TAI WAI

慈雲山
TSZ WAN SHAN

鑽石山
DIAMOND HILL

黃大仙
WONG TAI SIN

擬建在馬頭圍的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT MA TAU WAI

擬建在紅磡的列車停放處
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED STABLING
SIDINGS AT HUNG HOM

擬建在紅磡的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT HUNG HOM

鐵路沉管隧道
RAILWAY IMMERSED
TUBE TUNNEL

擬建在灣仔北的鐵路車站
的大約位置
APPROXIMATE LOCATION OF
PROPOSED RAILWAY STATION
AT NORTHERN WAN CHAI

香港島
HONG KONG ISLAND

維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

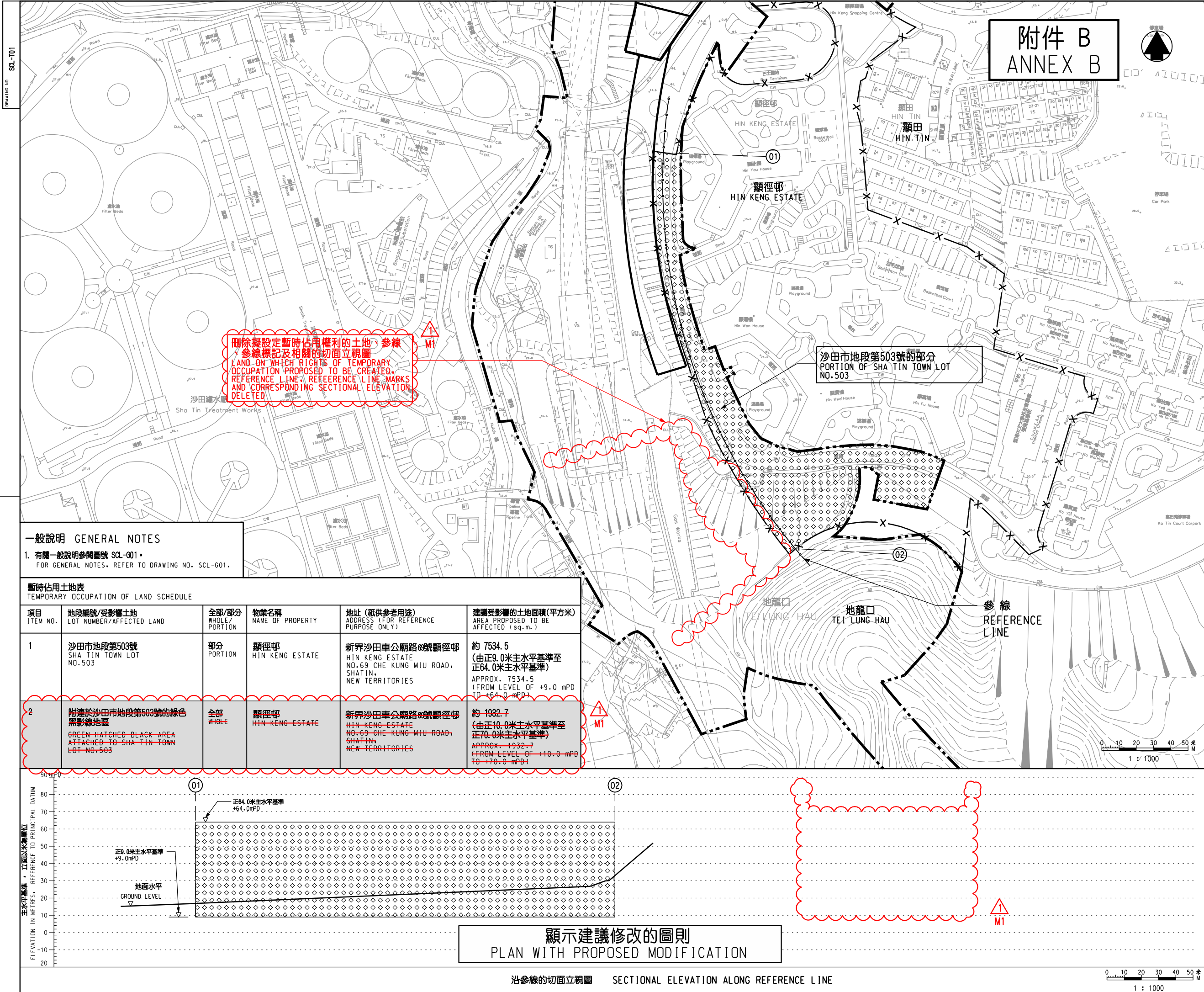
金鐘
ADMIRALTY

灣仔
WAN CHAI

銅鑼灣
CAUSEWAY BAY

尖沙咀
TSIM SHA TSUI

旺角
MONG KOK



附件 B
ANNEX B

圖例 LEGEND

- 方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME
- 地段界線
LOT BOUNDARY
- 受影響綠色黑影線地區界線
BOUNDARY OF AFFECTED GREEN HATCHED BLACK AREA
- 參線標記
REFERENCE LINE MARK
- 參線
REFERENCE LINE
- 擬建的鐵路車站及其他鐵路設施(地下)
PROPOSED RAILWAY STATION AND OTHER RAILWAY FACILITIES (UNDERGROUND)
- 擬建的車站 / 車站入口 / 通風大樓 / 通風井 / 其他鐵路設施或永久建築物
PROPOSED RAILWAY STATION/STATION ENTRANCES/VENTILATION BUILDINGS/VENTILATION SHAFTS/OTHER RAILWAY FACILITIES OR PERMANENT STRUCTURES
- 建議將予設定暫時佔用權利的土地
LAND ON WHICH RIGHTS OF TEMPORARY OCCUPATION IS PROPOSED TO BE CREATED
- 資料已更改
INFORMATION CHANGED
- 無須設定暫時佔用土地權利的土地
LAND EXCLUDED FROM CREATION OF RIGHTS OF TEMPORARY OCCUPATION
- 圖則修改
DRAWING REVISION
- 修改參考編號(參考憲報公告)
MODIFICATION REFERENCE NUMBER (SEE GAZETTE NOTICE)
- 修改範圍
MODIFICATION AREA

修訂表
TABLE OF AMENDMENTS

REV	DATE	BY	SUB	APP	DESCRIPTION
1	5 MAR 2012	CADD	KCF	DN	修改項目 1 MODIFICATION ITEM M1

批准發出
APPROVED FOR ISSUE

發出日期
DATE OF ISSUE

圖則名稱
DRAWING TITLE

鐵路條例(第519章)
沙田至中環線
設定暫時佔用土地權利圖則
5頁的第1頁
RAILWAYS ORDINANCE (CHAPTER 519)
SHATIN TO CENTRAL LINK
CREATION OF RIGHTS OF TEMPORARY OCCUPATION OF LAND PLAN SHEET 1 OF 5

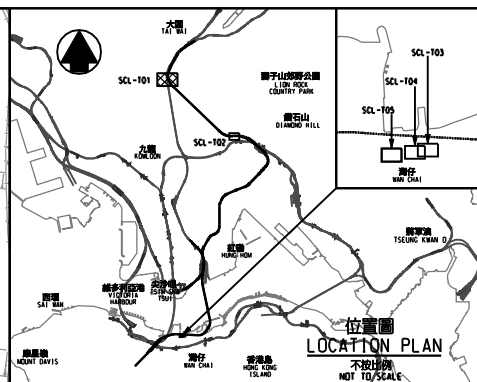
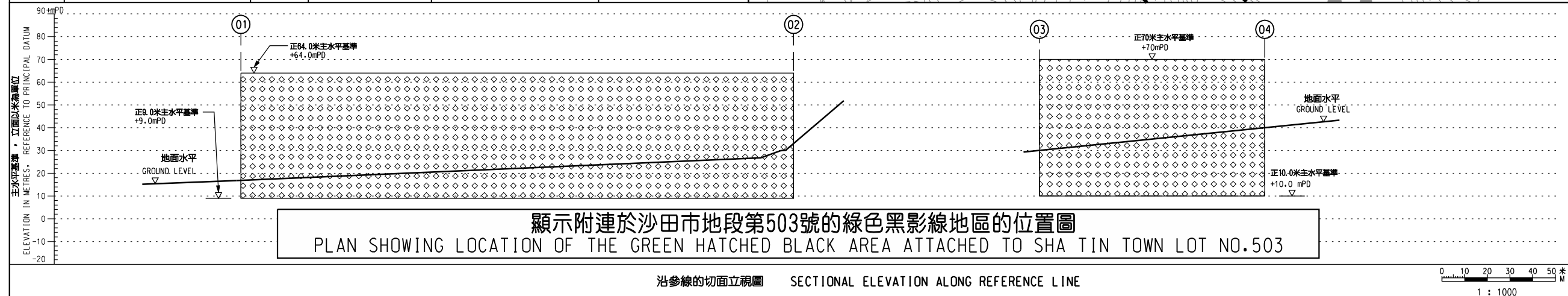
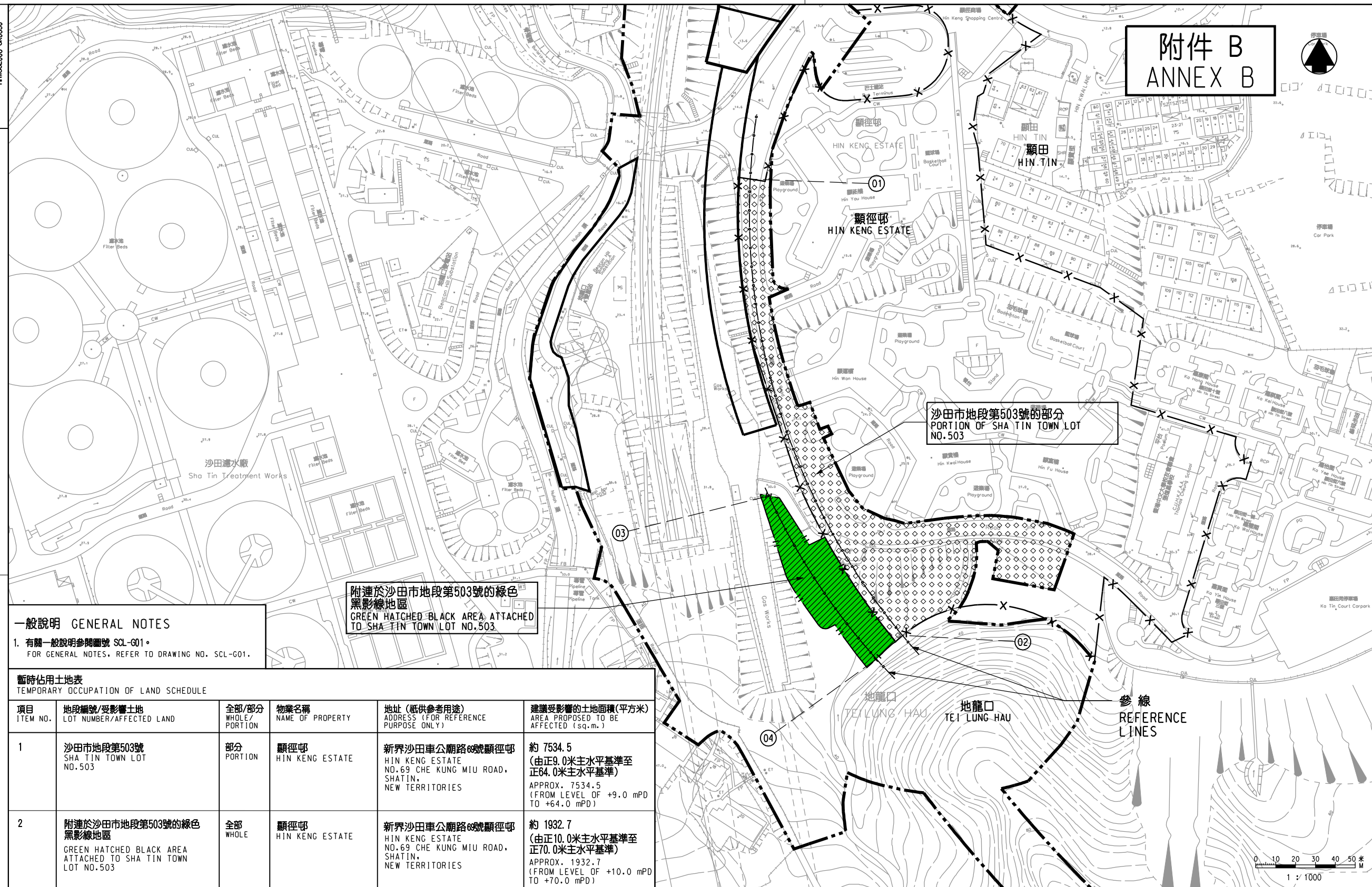
圖號
DRAWING NO.

SCL-T01

比例
SCALE

1:1000 (A1)
或如圖示
AS SHOWN

香港特別行政區政府
THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG
SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT
鐵路拓展處
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



- 圖例** **LEGEND**

	方案界線 BOUNDARY OF THE SCHEME
	地段界線 LOT BOUNDARY
	受影響綠色黑影線地區界線 BOUNDARY OF AFFECTED GREEN HATCHED BLACK AREA
	參線標記 REFERENCE LINE MARK
	參線 REFERENCE LINE
	擬建的鐵路車站及其他鐵路設施(地下) PROPOSED RAILWAY STATION AND OTHER RAILWAY FACILITIES (UNDERGROUND)
	擬建的車站 / 車站入口 / 通風大樓 / 通風井 / 其他鐵路設施或永久建築物 PROPOSED RAILWAY STATION/STATION ENTRANCES/VENTILATION BUILDINGS / VENTILATION SHAFTS/OTHER RAILWAY FACILITIES OR PERMANENT STRUCTURES
	建議將予設定暫時佔用權利的土地 LAND ON WHICH RIGHTS OF TEMPORARY OCCUPATION IS PROPOSED TO BE CREATED

修訂表					TABLE OF AMENDMENTS
修改 REV	日期 DATE	轉圖 BY	核對 SUB	負責 APP	說明 DESCRIPTION
					伍德榮 NG TAK WING
					陸政署 鐵路拓展處副處長(1) GOVERNMENT ENGINEER/ RAILWAY DEVELOPMENT (1) HIGHWAYS DEPARTMENT

6.11.2020

發出日期 DATE OF ISSUE

圖則名稱 DRAWING TITLE

鐵路條例(第519章)
沙田至中環線
設定暫時佔用土地權利圖則
5頁的第1頁

RAILWAYS ORDINANCE (CHAPTER 519)
SHATIN TO CENTRAL LINK
CREATION OF RIGHTS OF TEMPORARY
OCCUPATION OF LAND PLAN SHEET 1 OF 5

圖號 DRAWING NO.	比例 SCALE
HRWSCL003-SK0350	N. T. S

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
鐵路方案	
(A) 鐵路走線	
(A) (i) 其他走線	
a) 4 個反對個案的反對者建議以東鐵線大學站或火炭站為起點，經馬鞍山線石門站穿過大老山，連接彩虹站、啓德發展區及中環。	經過仔細研究反對者的建議方案後，認為該建議走線無助改善新界東往來市區的鐵路交通，亦未能充分使用馬鞍山線的載客量。所以從鐵路規劃及鐵路服務的角度而言，該建議走線並不理想。
b) 4 個反對個案的反對者關注東鐵線未來載客負荷，會受東鐵線伸延過海及由 12 卡車廂列車改為 9 卡車廂列車以配合將來「南北走廊」設計的影響。	沙田至中環線（下稱「沙中線」）會連接多條現有及將來的鐵路線形成兩條策略性的走廊，名為「東西走廊」及「南北走廊」。沙中線的紅磡至金鐘段會將現時的東鐵線延伸至港島形成「南北走廊」，日後新界北部的乘客不用轉線，便可乘坐「南北走廊」線直達港島；而「東西走廊」則由馬鞍山線伸延，從大圍經九龍東，並於紅磡站連接西鐵線。 沙中線紅磡至金鐘段的走線將途經灣仔北，沿線建站空間非常有限，不能興建可以容納 12 卡列車運作的月台，因此行駛「南北走廊」的所有列車須一律改為 9 卡車。當「南北走廊」通車後，由於訊號系統的改善，繁忙時間列車班次可以由現時約每 3 分鐘一班，增加至約每 2 分鐘一班。屆時「南北走廊」的總體載客量將不少於現時東鐵載客量。再者，估計東鐵線和馬鐵線約兩成的南行乘客會改為取道「東西走廊」前往九龍東和香港東，因此「南北走廊」的載客量可應付預計的乘客需求。
(A) (ii) 土瓜灣走線	
5 個反對個案的反對者反對鐵路走線由舊有沿土瓜灣道的方案改為沿馬頭圍道的刊憲方案。	鐵路的規劃及設計須配合社區發展。沙中線鐵路的走線在過去數十年間因應地區發展的轉變及鐵路網絡效益的考慮而作出修訂，以服務人口的中心帶，而刊憲鐵路的走線位處於現時及將來服務人口最稠密的地區，將服務更多土瓜灣、九龍

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	城及啓德發展區的居民。所以現有走線更能迎合社區的運輸服務需求，亦可促進舊區的發展。
(A) (iii) 走線與附近建築物及發展協調事宜	
a) 1 個反對個案的反對者關注沙中線灣仔段的走線，認為擬建的隧道會與反對者兩座電力站的樁柱衝突。	港鐵公司更改了鐵路走線，以免隧道走線與電力站的樁柱不相容，政府亦將附近一帶的地層處理工程加入修訂刊憲中。
b) 1 個反對個案的反對者關注沙中線灣仔段的走線，及相關的鐵路保護範圍，認為沙中線完工後會影響反對者於附近的土地發展，包括北面附屬大樓的校社擴建計劃。	根據中區（擴展部分）的分區計劃大綱圖，該地盤已規劃為政府、機構或社區設施用地。雖然該校社北面附屬大樓擴建工程的撥款亦有待審批，而該地盤亦未批予反對者，但為了減少日後須興建政府、機構或社區設施時的限制，地盤內沿沙中線鐵路隧道所需的前期樁柱工程，將納入沙中線的項目內。
(A) (iv) 馬仔坑遊樂場增建鐵路車站	
6 個反對個案的反對者建議在馬仔坑遊樂場興建鐵路車站。	黃大仙區內的 3 個現有港鐵車站，即樂富站、黃大仙站及鑽石山站，可以應付現在及未來的乘客需求。如按反對者的建議在馬仔坑遊樂場興建車站，因設該站而增加的直接服務人口，即車站 500 米範圍內的人口，只有約 20 000 人，而該車站的服務範圍亦與黃大仙站及樂富站的服務範圍重疊，所以，我們認為反對者建議在馬仔坑遊樂場興建的車站的理由並不足夠。
(B) 車站、出入口及行人連接設施	
(B) (i) 現有馬鞍山線大水坑及恆安站	
4 個反對個案的反對者關注大水坑站及恆安站的接駁，並建議增設新車站入口及有蓋行	在沙中線的規劃及設計階段，港鐵公司曾根據現有及將來的整體土地規劃(包括馬鞍山線沿線)，考慮每個車站的服務人口，然後檢討鐵路車站的設計。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
人通路／行人隧道直達車站。	經仔細研究後，認為現有的馬鞍山線各站出入口的設計，足以配合將來的乘客流量，因此沒有計劃在沙中線方案內增加或修改車站出入口。 大水坑站及恆安站兩旁是馬鞍山路，出入口連接橫過馬鞍山路的公共行人隧道；現有的行人隧道已自馬鞍山線通車以來提供連接車站的通道，根據港鐵公司顧問進行的交通影響評估的分析，現有的行人隧道足已應付馬鞍山線日後增加的人流，乘客使用現時地面過路設施來往大水坑站及恆安站十分安全及便捷。
(B) (ii) 顯徑站	
2 個反對個案的反對者建議在擬建的顯徑車站設置行人天橋，接駁至顯徑商場、顯祐樓及顯揚樓。	擬建在顯徑的車站將位於顯徑邨的對面，被車公廟路分隔。在計劃增設與地面分隔的行人過路設施接駁車站時，須考慮車公廟路的行車流量及速度、現有行人過路設施的容量、道路使用者的安全及日後來往車站的客流量等因素。 現時車公廟近顯徑體育館旁已設有兩項行人設施，根據港鐵公司顧問進行的交通影響評估的分析，只要將現有設施稍作改善，例如延長過路燈號時間及擴闊路面，便足以應付日後顯徑站與顯徑邨之間的人流。而上述路段並非繁忙道路，乘客使用地面過路設施來往顯徑站十分安全及便捷，同時反對者建議增設的行人天橋走線與現時車公廟路的路面行人過路設施相同，功能重疊，因此並無足夠理由興建該行人天橋。
(B) (iii) 現有觀塘線黃大仙站	
5 個反對個案的反對者要求將竹園區與翠竹花園行人系統的改善工程納入沙中線工程內。	沙中線方案不包括建議興建連接翠竹花園及竹園區內的行人系統，但政府會另按既有的「訂定興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的機制」研究有關建議的效益及可行性。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
(B) (iv) 慈雲山行人系統改善工程	
8 個反對個案的反對者要求慈雲山行人系統優先於沙中線項目動工。	擬建的慈雲山行人系統是一項重點工程項目。擬議的工程將是首批完成的沙中線工程項目之一，預計在 2012 年展開行人系統的建造工程。
(B) (v) 鑽石山站及擴建部分	
7 個反對個案的反對者建議改善鑽石山站的設計及相關的行人連接設施，並要求加設車站出入口及升降機。	沙中線鑽石山站將成為沙中線與現時觀塘線的轉線站，所以現有鑽石山站須擴建。在設計沙中線時，港鐵公司已評估沙中線通車後現有車站及擴建部分的乘客量，認為擴建後的鑽石山站出入口設計可配合將來的乘客需求。至於星河明居及悅庭軒的居民，可使用龍蟠街鑽石山站 A1 出入口乘搭列車，該出入口的路面行人網絡及配套設施已能配合將來的人流。 關於采頤花園與鑽石山車站之間的接駁，現時該處有兩條行人徑，可配合未來人流增加時的需要。
(B) (vi) 土瓜灣站	
10 個反對個案的反對者關注擬建在土瓜灣的鐵路車站及相關出入口未能服務南土瓜灣一帶，並建議增設行人設施連接土瓜灣站及南土瓜灣。	港鐵公司研究反對者提出的各車站出入口的位置建議，經考慮如交通狀況、道路安全、將來的行人使用量及現有行人設施等因素後，認為缺乏充足理據採納反對者的建議。 港鐵公司曾再度審視將土瓜灣車站接駁至南土瓜灣地區，但由於受現有樓宇及啓德隧道的連續牆等構築物的限制，建議的行人接駁系統須建於地底下約 9 至 10 層樓高的深度。而該帶如木廠街或馬頭角道的行人通道闊度均不能容納升降機及車站出入口設施，加上宋皇臺道的一條大型地下雨水渠將妨礙於該處興建隧道，除了增加技術和建造風險外，亦大幅增加往來車站和地面的時間，所以沿宋皇臺道興建地下行人通道的建議沒有足夠理據。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
(B) (vii) 馬頭圍站	
7 個反對個案涉及擬建在馬頭圍的鐵路車站及相關出入口的位置，反對者認為未能服務南土瓜灣一帶。	有關馬頭圍車站出入口的研究結果與土瓜灣站(上述項目(vi))大致相同。 此外，港鐵公司認為建議的行人隧道走線將會與現時的地面行人通道大致相同，因此隧道與現有行人路功能將會重疊。再者，興建行人隧道須同期封閉馬頭圍道及土瓜灣道，並實施臨時交通改道措施，此舉將對區內地面商舖、行人通道網絡及附近交通構成嚴重影響。
(B) (viii) 紅磡站	
a) 4 個反對個案的反對者建議在紅磡暢通道南興建有蓋支路或天橋，紓緩紅菱街行人天橋的人流。	觀塘線延線及沙中線落成後，預計現時往返紅磡站的乘客，部分將改為使用何文田站或黃埔站，因此紅菱街天橋的人流情況將得以改善。
b) 5 個反對個案的反對者建議在紅磡暢運道增設有蓋行人天橋連接紅磡站。	現有紅磡站已設有完善的行人接駁系統連接周邊地區。部分現有暢運道天橋將因沙中線工程而須拆卸，受影響的天橋部分會於拆卸前按原貌重置於附近位置，讓行人及車輛可於工程期間繼續使用該天橋。此外，位於暢通道附近的紅菱街有蓋行人天橋也可往來紅磡站。
(B) (ix) 灣仔區	
1 個反對個案的反對者建議在跑馬地、灣仔南、銅鑼灣北及維園加設車站。	九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)曾經就興建銅鑼灣北站進行仔細研究，報告顯示興建工程將涉及大規模的交通改道，嚴重影響告士打道一帶的交通。九鐵亦曾諮詢灣仔區及東區區議會，當時大部分議員因考慮到工程對灣仔北及告士打道帶來嚴重的交通影響，反對興建銅鑼灣北站的建議。另外，銅鑼灣北站的服務範圍與現有銅鑼灣站大致相同。 關於在跑馬地興建車站，港鐵公司預計新站可服

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	務的人口只有約有一萬九千人。同時，當南港島線（東段）通車後，將可有助改善香港仔隧道及跑馬地區的交通情況。 「鐵路發展策略 2000」提出在維多利亞公園設站的方案。現時建議的沙中線港島段走線經過灣仔北及金鐘，相對「維園方案」來說，建議方案可較為直接地將乘客帶到主要目的地(包括商業中心區與及維多利亞港海濱一帶)，為乘客提供較方便直接的服務。
(C) 鐵路設施	
(C) (i) 馬仔坑遊樂場的通風大樓及緊急救援通道	
19 個反對個案涉及擬建在馬仔坑遊樂場的通風設施及緊急救援通道。大部分反對者認為通風井會影響環境(包括空氣、噪音及景觀)，對健康構成影響，亦令到地區休憩設施減少，並建議應該將設施建於其他地方。	港鐵公司曾研究多個興建通風大樓的選址，包括翠竹花園下的斜坡、竹園南邨下的斜坡、龍翔官立中學旁的空地、鄰近黃大仙站的空地、在獅子山上及在獅子山公園附近的兩幅空地，經考慮包括對區民的滋擾、景觀影響、工程可行性、對沙中線項目的影響及周邊樓宇的風險等因素後，認為在馬仔坑遊樂場內設置通風設施是最合適的方案。 通風井是地下鐵路不可或缺的部分，其主要功能是促使行車隧道或車站內外的空氣交換。由於沙中線列車以電力推動，不會產生有害氣體；乘客和站內工作人員所排出的二氧化碳已充分稀釋，並透過通風設施與外界空氣交換。鐵路車站及車廂內的二氧化碳濃度符合環境保護署公布的《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則－鐵路》指引下要求的「良好空氣質素水平」。 沙中線項目的設計、建造及運作須符合《噪音管制條例》及《環境影響評估條例》的規定，以確保噪音不會超過法定標準。此外，通風疏格的導向會盡可能調校至遠離民居的方向，而擬建的通風設施亦會遠離民居。由於排放空氣的速度緩慢，在配合裝置適當的抑噪系統後，運作聲音會減低至符合《噪音管制條例》水平。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	有關通風設施對視覺影響，港鐵公司解釋通風設施的設計會融入周邊環境，而高度亦會與附近路面水平相若。
(C) (ii) 於鑽石山綜合發展區的列車停放處	
a) 13 個反對個案的反對者關注鑽石山列車停放處的「半沉降」設計，並要求以「全沉降」形式建造列車停放處。	港鐵公司在諮詢期間已反覆考慮反對者建議的不同方案，方案經修訂後，已取消在鑽石山興建列車停放處的計劃。
b) 3 個反對個案的反對者關注鑽石山列車停放處通風設施對環境(包括噪音及空氣)的影響。	方案經修訂後，已取消在鑽石山興建列車停放處的計劃。
c) 8 個反對個案的反對者關注在鑽石山綜合發展區內三座古舊建築的保育。	該三座古舊建築物，包括機槍堡、英國皇家空軍飛機庫及石寓。由於興建鑽石山列車停放處的計劃已取消，石寓將不受影響，而其餘兩座古舊建築物，則須在施工期間暫時拆卸及遷離。港鐵公司聘請了文物專家，研究將這兩座古舊建築物保留及重置在前大磡村範圍內的方法。在設計有關計劃時，港鐵公司會充分諮詢公眾人士。
(C) (iii) 鑽石山綜合發展區的上蓋發展	
4 個反對個案的反對者關注前大磡村的上蓋發展。	政府解釋前大磡村的上蓋發展並不是沙中線工程的一部分。規劃署現正檢討有關該幅土地的用途，並會適時諮詢公眾。
(C) (iv) 香港公園的通風及機房大樓	
1 個反對個案的反對者關注擬建在香港公園通風及機房大樓及附近的垃圾收集站的拆卸及重置事宜	通風井是地下鐵路不可或缺的部分，其主要功能是交換行車隧道或車站內外的空氣，因此必須設近車站及隧道的位置。沙中線的列車均以電力推動，無須燃燒汽油，因此該鐵路系統不會釋出廢

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	氣或有害氣體。將設於香港公園的沙中線通風設施會與南港島線（東段）的設施結合成一座通風樓，從實際環境及工程角度來看是最可取的選擇，而這座設有機房的通風樓主體，將由已獲授權興建的南港島線（東段）工程的承建商建造；在沙中線工程期間，這座通風樓須進行後期裝修，配合沙中線的營運。 由於須興建該通風及機房設施，現有的垃圾收集站將會拆卸並在附近重置。
(D) 土地事宜	
(D) (i) 收回地層 - 更改走線及樓宇結構	
a) 13 個反對個案涉及鐵路隧道經過翠竹花園地底，反對者要求修改鐵路走線以避免收回地層及破壞樓宇結構。	擬建的沙中線鐵路隧道的走線會穿過翠竹花園地底的石層，圍繞該段鐵路的石層足以分散翠竹花園地基引致的額外荷載。 港鐵公司曾考慮反對者建議的多個走線方案，包括經(i)獅子山公園、天宏苑、天馬苑；(ii)龍翔道迴旋處、龍翔道；(iii)穎竹街；(iv)翠竹街，以及(v)慈雲山蒲崗村道等，但由於工程風險和安全等考慮因素，均未能採用。經過詳細的地質勘測及研究後，最後建議了途經馬仔坑遊樂場及翠竹花園的走線方案，原因是在該建議走線下，可以將鐵路隧道及相關設施盡量建於現有道路下，減少收回樓宇及個別屋地的地層，以及減低鐵路工程對周邊樓宇的影響。
b) 1 個反對個案的反對者關注鐵路隧道走線經過黃大仙豪苑地層，影響將來重建的潛力，因此要求將走線移至薺色園或鳳德公園。	收回豪苑地層的建議已在沙中線的修訂方案中剔除。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
c) 10 個反對個案的反對者關注鐵路隧道走線對馬頭圍高山道及漆咸道七幢大廈樓宇結構的影響，及收回地層對重建潛力的影響。	沙中線走線橫跨多個地區，部分地區是在樓宇林立的市區如九龍城。為盡量減少對居民的影響，港鐵公司在設計走線時已盡量避免收回私人土地及減少收回地層的範圍，而現時擬建的鐵路走線已力盡完善，是收回地層範圍最少的方案。 經過與公眾會面後，港鐵公司收集了不少避免收回高山道及漆咸道七幢大廈地層的走線建議。港鐵公司曾就不同的建議方案作出研究，但發現這些建議技術上並不可行，原因包括需收回私人土地、不標準的走線弧度及／或地質問題。
d) 7 個反對個案涉及灣仔區及中西區收回大廈地層的事宜，反對者認為可能會影響大廈樓宇結構及將來的重建發展。	政府解釋沙中線興建在人口密集的市區，擬建的鐵路走線及收回地層的範圍，已考慮到不同因素包括地方限制，運作需要及地理情況。由於相關地點是已發展的稠密區域，興建鐵路隧道難免會經過一些私人地段，以致須收回部分私人土地的地層。擬建的走線已平衡各種因素，是最可取的設計。 港鐵公司考慮到中西區及灣仔區的反對者及居民的意見及關注、最新的設計發展、施工限制和土地用途的改變，沙中線的修訂方案已於 2011 年 7 月 15 日刊憲。根據修訂方案，建議修訂金鐘站以北的走線及方案界線，避免影響香港電燈有限公司電站的樁柱，以及減少收回香港演藝學院地層的範圍。
e) 5 個反對個案涉及金鐘站以南的越位隧道，反對者要求更改走線避免收回地層。	相關的隧道路段主要有兩個功能，包括越位隧道及避車隧道。沙中線金鐘站為「南北走廊」的終點站，因此需要興建越位隧道作列車調配之用，令列車由南行轉為北行。而且當有列車故障時，列車亦可迅速地移到避車隧道以減低對列車服務的影響，因此興建避車隧道是必須的。由於沙中線香港段在市區人口密集的地方興建，所以現時金鐘站以南的避車隧道選址是唯一恰當的位置。如果沒有該避車隧道設於香港島，當有列車故障發生於紅磡站以南的時候，故障列車便需要拖回九龍方向，嚴重影響列車的正常服務。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	越位隧道的長度設計已考慮到不同因素，包括列車運作及安全需要。而鐵路走線及顯示在圖上擬建收回地層的範圍已考慮了地方限制、運作需要及地理環境等因素。港鐵公司亦已研究不同的走線方案，但由於相關範圍是已發展地區且建築物林立，任何走線方案都會涉及收回私人物業的地層及有需要將物業納入鐵路保護範圍。 況且隧道將深入石層之下，而所收回的地層亦處於地下 60 米至 300 米之間。由於隧道位處的石層能堅固地支撐現有樓宇及其地基，隧道的建造不會影響樓宇結構。
(D) (ii) 收回地層 - 重建潛力	
19 個反對個案的反對者關注收回地層影響物業的重建潛力及／或賠償事宜。	政府解釋收回地層不會影響地段內准許的地積比率，至於會否影響將來的重建價值，則視乎各種不同因素，包括將來鐵路設施的位置及附近地質情況而定。土地重建發展潛力涉及很多因素，如地段的地積比率是否已被充分使用、地段的規劃限制、重建發展的方案及設計、新建築物結構的設計，地盤面積等。賠償需就每宗個案逐一作出評估。 儘管如此，根據《鐵路條例》，任何對該被收回的土地擁有可獲補償權益的人士，可向政府提出書面申索。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
(D) (iii) 支援工地及工地對公共用地 / 設施的影響	
a) 13 個反對個案涉及暫時徵用馬仔坑遊樂場作臨時工地，反對者認為會剝奪公眾的使用權利。	政府明白馬仔坑遊樂場是當地社區重要的休憩設施，因此在聽取居民的意見後，港鐵公司修訂了原先的設計，將該通風設施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，受影響範圍較原設計少四分之一，高度亦由 17 米減至 10 米。同時，港鐵公司亦已盡量減少臨時工地的覆蓋面積，由約 15,000 平方米減至約 10,000 平方米，減幅逾三成。在施工期間亦會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等；並會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，供市民使用。
b) 1 個反對個案的反對者關注擬議在慈雲山的臨時工地，認為會減少社區的休憩設施及影響該土地的休憩用途發展。	沙中線橫跨多個人口稠密的地區，為了配合建造工程，有必要徵用市區一些未撥用的政府土地作支援工地。在考慮公眾的意見後，政府已減少徵用支援工地的範圍。
c) 2 個反對個案的反對者關注在香港飛行總會進行的建築工程。	公眾曾強烈要求在北帝街設置車站入口以服務當地居民。入口須要由一條貫穿世運道/宋皇臺道的行人隧道連接至擬建的土瓜灣站，隧道亦會經過香港飛行總會現時短期租約內部分露天停車位置的地底。由於該處地下填料狀況及隧道位於淺層的關係，港鐵公司認為以明挖回填的方法來興建隧道是最為適合。 沙中線施工期間，為了維持香港飛行總會的通道設施，將會經宋皇臺道另設車輛出入口。所以除了現時的停車位置外，沙中線項目不會佔用香港飛行總會日常飛行運作的範圍。
d) 5 個反對個案的反對者關注徵用九龍城馬坑涌道及馬頭圍道附近的休憩地方。	沙中線橫跨多個地區，部分地區如九龍城是樓宇林立的市區。而在沙中線設計走線時，已盡量避免收回私人土地、地層或樓宇以減低對當地居民的影響，所以無可避免地須要臨時徵用一些公共休憩用地及露天地方作為支援工地。在考慮公眾的意見後，政府已減少徵用支援工地的範圍。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
e) 1 個反對個案的反對者關注徵用石澳石礦場作為臨時工地，認為會影響該土地發展為休憩用地的時間表。	政府解釋前石澳石礦場為現時香港唯一適合設立沉管隧道預製組件工場的地方，該土地會於 2013 年至 2018 年預留作沙中線的用途。港鐵公司曾經就於石澳石礦場設立沉管隧道預製件工場的建議，分別於 2009 年及 2010 年諮詢南區區議會屬下地區發展及環境事務委員會，並沒有收到反對的意見。在諮詢過程中，亦有就石礦場的短期／長遠規劃及用途與有關部門再作討論。
(D) (iv) 支援工地及工地對私人土地的影響	
1 個反對個案的反對者關注顯徑邨暫時被佔用的土地。	沙中線項目施工期間，須佔用部分顯徑邨內的道路，以設置顯徑邨附近一段連接隧道所需的工地及通道。港鐵公司在施工前會勘察邨內道路及記錄道路當時的情況；如證實道路因沙中線工程而損壞，港鐵公司將會妥善處理。 關於在工程期間受影響的垃圾收集站，將會在隧道工程前暫時重置及在工程完成後原址重置。
(E) 環境事宜	
(E) (i) 工程引致的環境影響	
34 個反對個案的反對者關注沙中線工程對環境的影響，包括噪音及空氣質素。	根據《環境影響評估條例》(環評條例)的規定，沙中線是「指定工程項目」，港鐵公司須根據該條例進行環境影響評估研究，就工程及沙中線的營運可能造成的環境影響，包括噪音、空氣、水質、廢物處理、環境及視覺影響等進行評估，並因應需要建議合適的紓緩措施，確保鐵路的建造及營運均符合有關的環境許可証條款及於環評條例下相關的環境保護規則，與及相關法定要求及標準。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
(E) (ii) 擬設在啓德的混凝土配料廠及躉船轉運站	
10 個反對個案的反對者關注擬設在啓德擬議的支援工地內的臨時躉船轉運站、泥石儲存處和混凝土配料廠會嚴重污染社區環境。	由於沙中線的车站和隧道主要建於地底，挖掘工程會產生大量泥石，須要運離工地。爲了減少對當地道路及整體交通的影響，港鐵公司建議在啓德發展區設置躉船轉運站，將挖掘出來的泥石以最短途徑運走。如不設置該躉船轉運站，便須將泥石從陸路運往堆填區，必定大幅增加區內外的交通負荷，爲社區帶來更大的影響。 因應地區人士的關注，港鐵公司已重新檢視混凝土的供應安排。原擬建於啓德的混凝土配料廠已在修訂方案內剔除。
(E) (iii) 8 卡列車的運作	
2 個反對個案的反對者關注馬鞍山線由 4 卡列車改爲 8 卡列車的運作後所增加的噪音。	與鐵路列車運作相關的噪音水平是受法例約束的。港鐵公司已採取多項紓緩措施，減低由列車發出的聲浪，其中包括在車底、路軌兩旁通道及護牆內側鋪設吸音物料、在列車加裝「裙板」，以及在路軌裝置浮動板及橡膠墊片等。此外，港鐵公司亦會採取多項措施，包括打磨路軌及車輪、調節車速、更新路軌，以及重新編排行車與維修時間表等。
(F) 工程事宜	
(F) (i) 對現有樓宇結構的影響	
20 個反對個案的反對者關注在樓宇地底及附近所進行的沙中線挖掘工程，尤其是所使用的鑽爆方法，會對樓宇結構造成影響及產生震動。	港鐵公司會負責監督沙中線的設計及建造。在詳細設計階段，港鐵公司已聘請專業人士擬備詳細設計，以確保鐵路工程對現有樓宇的影響減致最低，以及不會影響地面及附近樓宇的安全及結構。所有設計及建造工程均會符合《建築物條例》第 123 章及其他條例下的安全標準。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	港鐵公司在工程展開前，會勘察鐵路附近範圍的樓宇及記錄樓宇的現時狀況，並於工程期間在施工範圍周邊安裝監測點，監察工程對周邊樓宇、建築物及斜坡的影響。由於安全是建築工程的首要考慮，港鐵公司在施工期間會委派其有資格人士、地盤監督組和註冊土力工程師，覆核監察結果及採取必要行動，修正不尋常的情況。此外，有關政府部門亦會不時派員到工地進行監察及檢查，確保負責人員履行職責。 若在施工期間樓宇因鐵路工程受到損壞，港鐵公司及承建商會盡快採取適當的跟進。在《鐵路條例》的規定下，如確定因鐵路工程引致土地或建築物遭受實質上或結構上的損壞，任何對該土地或建築物擁有可獲補償權益的人士可向政府提出索償。
(F) (ii) 爆炸品的使用	
7 個反對個案的反對者關注地下隧道爆破工程對現有樓宇、建築物或設施的影響。反對者擔心爆破工程會影響樓宇結構及產生震動，造成大廈裂痕及產生噪音。亦有部分反對者關注炸藥運輸的安全。	興建隧道所採用的建造方法受不同因素影響，包括地理環境、地質及隧道走線周邊現有設施。而使用炸藥爆破的方式進行地底挖掘是香港及海外常用的安全及有效建造方法。所以這是適合興建相關深入石層的隧道的建造方法。而港鐵公司亦擁有多年在市區採用鑽爆方法建造鐵路及隧道的成功經驗。 有關使用炸藥，必須得到土木工程拓展署礦務部批核及獲得燃爆許可證，港鐵公司亦會按土木工程拓展署礦務部、消防處及警務處監管的《危險品條例》的要求，嚴格執行風險控制和安全措施，以確保施工期間爆炸品的運送、貯存及使用均符合安全標準。 每次爆破必須由承建商的合資格人事負責設計及施工，並會嚴格執行《建築物條例》及相關條例的監控措施。在有需要的情況下，港鐵公司會安裝監測點，監測工程對附近樓宇的影響。屋宇署及土木工程拓展署轄下的土力工程處亦會進行嚴格監管，確保工程符合有關法例要求。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
(G) 其他事宜	
(G) (i) 交通事宜	
a) 18 個反對個案涉及沙中線工程對地區交通的影響。反對者關注建築工程會加劇繁忙時間現已擠塞的交通情況。	港鐵公司已聘請獨立顧問公司進行全面的交通影響評估及制定合適的臨時交通管理措施，盡量減少在施工期間對交通的影響。此外，於工程期間，由相關政府部門代表組成的地盤聯絡小組會審批港鐵公司提交的臨時交通管理措施。政府會確保所有相關工程經協調下進行，以及不會對現有道路和行人路構成不良影響。 當工程展開時，政府及港鐵公司會與當區的持份者保持聯絡，社區聯絡小組亦會成立，並定期召開會議，知會相關的持份者工程的最新進展。
b) 10 個反對個案要求在黃大仙廟旁空地興建公共交通交匯處及提供旅遊巴士停泊位。	相關的政府部門已經著手研究黃大仙祠對出空地的用途，以及建議在沙田坳道與黃大仙道交界處附近，興建一個公共交通交匯處。該交匯處將設計成為公共小巴總站，和讓的士及私人車輛乘客上落，也給旅遊巴士停泊。
(G) (ii) 鐵路保護範圍	
2 個反對個案反對者關注私人土地被納入《鐵路條例》第 27 條擬控制建築圖則的範圍。	政府解釋，若反對者的物業在鐵路保護範圍內（即擬建車站及其他鐵路設施外圍約 30 米範圍內的任何土地，則整個地段均包括在內），這些樓宇將受建築控制的約束。 政府亦給反對者解釋，受建築控制的土地範圍可超出方案界線。根據《鐵路條例》第 27 條，屋宇署獲授權拒絕批准，或施加條件於建築圖則和樓宇工程的動工，以避免有關工程與方案或鐵路的營運或維修不相容。 鐵路保護是行之有效的措施。儘管有《鐵路條例》第 27 條的監控，反對者獲保證，港鐵公司的諮詢會與其他相關政府部門的諮詢同時進行，所以建築圖則的批核時間不會被延長。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
	政府再解釋，一般而言，維修渠道和沙井，不會引至與鐵路營運或維修不相容的情況，所以不會附加特殊施工條件。 若屋宇署認為建築圖則與方案或鐵路的營運或維修不相容而需根據《鐵路條例》第 27(1)條所賦予的權力以確保鐵路營運的安全與可靠性，在該樓宇工程進行的土地擁有人可就規定作出的修改，或根據《鐵路條例》第 27(1)(c)或(d)條規定為避免建築工程與為建造鐵路而進行的工程不相容所施加的條件而導致的合理損失，向運輸及房屋局局長提出書面申請。該申請須在建築工程完成日期起一年屆滿前向局長提出。
(G) (iii) 發放資料	
16 個反對個案的反對者關注沙中線技術細節的資料發放。	港鐵公司解釋，相關的土地勘測、建造圖則記錄、地基圖則及僭建物的清拆令可到屋宇署索取。 反對者得悉，在決定設計前，路政署及其他相關政府部門會考慮港鐵公司提交的報告，並查核設計與建造方法是否附合《建築物條例》及其他有關條例的安全要求。 港鐵公司亦會勘察現有樓宇及檢視它們的狀況，包括外牆與公用地方。沙中線工程的技術細節，只會在完成詳細設計、委任承建商及有關政府部門批准建築方法之後方可確定。 在工程展開前，港鐵公司會勘察工程附近範圍的樓宇，記錄樓宇的狀況，以保障業主及居民的權益及制定最適當的施工方法及防護工序。港鐵公司會先取得相關業主同意，才勘察大廈現況和在適當位置安裝監測點，而勘察結果可應要求提供給相關單位的業主。

未撤回反對個案的評估及回應摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
(G) (iv) 公眾諮詢	
24 個反對個案的反對者認為應該加強擬議鐵路方案刊憲的諮詢工作，並建議於當地社區建立更多的溝通渠道。	政府及港鐵公司與相關社區保持緊密溝通，自初步設計於 2008 年初展開起，已舉辦廣泛的公眾諮詢活動。在工程展開前，會設立社區聯絡小組，就鐵路工程的進展及有關事宜與社區繼續溝通。
(G) (v) 沙田的重置工程	
a) 2 個反對個案的反對者關注顯徑邨的垃圾收集站的拆卸及重置，建議先選址設置臨時垃圾站後拆卸。	擬建的沙中線鐵路走線在顯徑邨的旁邊經過。施工期間建議設定暫時佔用土地的權利，是爲了使用屋邨的道路作工程通道及工地之用。受影響道路部分會於工程完成後被還原及交回屋邨。由於須興建隧道入口，垃圾收集站將會暫時重置。港鐵公司現正研究在垃圾收集站種植樹木以加強綠化的可行性。
b) 1 個反對個案的反對者關注暫時佔用顯田遊樂場，並希望在附近空置地方重置顯田遊樂場被佔用的休憩設施。	政府解釋，爲了興建擬建的顯徑車站和進行相關的工程，須要收回部分地方及暫時佔用一些設施。港鐵公司已擬備多個重置方案，減少顯田遊樂場與周邊受影響的設施。在諮詢居民後，港鐵公司已修改及減少在顯田遊樂場暫時佔用的地方。在工程進行期間，健體徑、4 個網球場包括小食亭，11 人足球場及休憩場地，更衣室及廁所將會保留。
(G) (vi) 黃大仙的重置工程	
1 個反對個案的反對者要求在馬仔坑遊樂場設置室內運動場。	政府解釋在馬仔坑遊樂場將會設置室內運動場，並會根據《城市規劃條例》的條文提交規劃申請，在此之前，會進行公眾諮詢。
(G) (vii) 安裝月台幕門	
3 個反對個案的反對者關注月台幕門的安裝及乘客安全。	所有沙中線的車站將設有月台幕門。