

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

THB(T) CR 10/1016/99

來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8167

傳真號碼 : 2868 5261

傳真: 2978 7569

香港中區

立法會道 1 號

立法會綜合大樓

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會秘書

(經辦人: 麥麗嫻女士)

麥女士 :

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2012 年 3 月 23 日會議跟進事項

沙田至中環線 - 主體工程的撥款申請

現就議員於 2012 年 3 月 23 日鐵路事宜小組委員會會議上對沙田至中環線提出的問題，提供補充資料。

(I) 沙中線項目管理費用的支出

項目管理費用適用的範圍

2. 根據服務經營權模式，沙中線工程由政府撥款興建，港鐵公司受委託進行建造工程。政府會按既定的工程委託安排，根據經適當招標程

序而確定的價格，支付實際建造費用。港鐵公司作為受託人須就工程計劃提供工程管理及監察服務，並就服務開支收取間接費用，作為項目管理費用。

3. 有關的管理費用，主要是用作支付工作人員的薪酬。像其他工務工程項目一樣，沙中線項目在施工階段須要投入大量駐工地的專業和技術人員，配合其他專責的管理和支援隊伍，來負責沙中線項目的施工監管、技術研究、設計落實、合約管理和地區聯絡等工作，這可確保工程質素符合要求，如期落實及工程進行期間與市民密切聯繫，了解他們的關注。

沙中線項目管理費用的詳細分析

(A) 工程規模及複雜性

4. 沙中線全長 17 公里，共設 10 個站，當中 6 個是轉線車站，大部分路段穿越市區多個已發展的人口密集地區，項目規模甚為龐大。在工程方面，沙中線既要在人口密集的舊區興建車站及鐵路隧道，亦要在維港海床建造鐵路管道，再加上需要與多條現有鐵路銜接，施工期間須確保現有鐵路運作不受影響，工程相當複雜。此外，沙中線施工期間須分段封閉多條主幹線，及重置和改善數十項受工程影響的設施。以上種種原因令沙中線所須的項目管理及監督工作比其他鐵路項目更為繁複，須要更周詳的策劃。因此，我們需要具豐富經驗的專業和技術人員才能肩負起沙中線所需要的管理和監督工作。

5. 另外，沙中線施工期長達 10 年。前期工程已早於 2011 年展開，而項目最後一段，即紅磡至金鐘段則在 2020 年才開通。施工階段須管理和監督約 100 份（分項見附件一）工程和顧問合約，工程橫跨超過十

個地區。十年施工期內所需投入大量人員的高峰期由 2013 年至 2017 年，達五年之久。這些因素亦使項目需要投放適當數目的監督和管理人員，才能有效處理有關工程的質量和時間要求。

(B) 估算項目管理費的方法

6. 獨立顧問在估算項目管理費總額時，並不是粗略地估算費用所佔的百分比，而是需要估算工程實際需要的人力資源及相關開支。獨立顧問根據已完成的沙中線詳細設計，深入研究了工程的性質、規模、複雜程度及施工年期，並就此評估港鐵公司監督及管理整項建造工程所需的風險管理、技術要求、專業需要及人力資源需求等。獨立顧問已仔細估計工程在 10 年工程期地盤施工監管方面所需各級員工總數，管理和執行為數超過 100 份合約及其他支援工作(例如社區聯絡工作)所需各級員工總數。獨立顧問再按所須的各級員工總數估算薪酬總開支及其他相關開支。獨立顧問亦參考了其他鐵路工程的相關資料，對落實沙中線所須的項目管理費用作了詳盡分析和評估。

(C) 估算所須資源

7. 經過獨立顧問全面評估後，沙中線整項建造工程（包括前期及主體工程）的項目管理費用預計為 60 億 9,720 萬元（按 2011 年 9 月價格計算），佔港鐵公司受委託進行的工程的預算建造費用及應急費用約 10.5%。項目管理費用的詳細分項如下：

表一

項目投入人員根據功能分類	約佔百分比
施工監管	80%
合約管理和支援	15%
其他支援	5%

8. 預算投入項目人手資源之中最多是涉及地盤監督施工和管理的人員，達八成之多，高峰期需要約 1000 人。這些都是專責負責沙中線工程的員工，且大多是駐地盤的人員。在上文已提及，沙中線工程規模龐大，不單涉及建造鐵路、車站和建造行人接駁設施，更要進行數十項重置及改善工程，過程中又要在多個地區進行封路措施和樹木管理，估計所涉及的施工點高達 300 個（分布數字見附件二）。

9. 沙中線項目工程複雜，包括隧道工程、車站建造工程、屋宇裝備工程、鐵路工程和系統工程等。需要工種繁多，涉及不同類別的專業人才，如土木工程師、結構工程師、土力工程師、地質學家、建築師、測量師、屋宇裝備工程師、環保專家、機電工程師、系統工程師和其他鐵路專業人士和相關專業和技術人員（詳細分項見附件三）。他們除了負責監督工程的質素達到法例和專業的標準和要求，評估建造方案對附近地區和居民的影響外，還需要監察工程的進度，提出和實施有效的措施來保障工程的質素和進度，及減低對社區的影響。此外，他們亦需要研究不同的技術方案，來落實工程設計；亦要為不同的方案進行風險評估，以選取最合理和可行的方案。同時，他們亦需要負責監察工程對環境的影響，確保工程能符合環境許可證和其他環保法例的要求。

10. 另外約一成半投入的人手資源會專責負責工程合約管理和提供合約的支援（例如採購及控制成本）。如上文所述，施工階段須管理約 100 份工程和顧問合約。這些合約涵蓋不同的土木工程、機電工程、屋宇裝備設施、列車和其他採購、建造和顧問合約，工程合約與合約之間一環扣一環，其中需要協調的地方甚多。而且整個項目所需時間長達十年。管理這眾多合約需要很多專業和技術人員投入，來負責合約的採

購、管理和處理合約中的糾紛事宜等。最高峰期約需 180 人。

11. 餘下約佔半成的員工為支援的人員。沙中線項目橫跨沙田、黃大仙、九龍城、油尖旺、東區、灣仔和中西區七個區議會，同時在其他地區亦設置不同的工地。在施工後，港鐵公司亦須在有關的地區設立地區聯絡小組，加強社區聯繫和媒體接觸，配合工程進度發放工程的訊息，聆聽市民對工程的意見及關注，儘量使工程對社區的影響減到最低。最高峰期，沙中線所須的支援人員約 60 人。

12. 綜合以上各方面的分析，預計在沙中線項目高峰期時每日需要投放超過 1200 人來負責管理、監督及支援整個沙中線工程。以 10 年施工期平均數字來說，每日投放約 800 人，主要是專業人士或技術人才。當工程進入高峰期，沙田、大圍、竹園、黃大仙、慈雲山、鑽石山、啟德、九龍城、土瓜灣、何文田、紅磡、灣仔、金鐘等十多個繁忙地區，每日一共會有以數十計的施工地點同時進行工程，管理、監督、協調和推動這龐大又複雜、而且分散在多個繁忙地區的工程，必須有足夠人手處理日常工作和應付突發情況，以確保施工質素和能夠準時完工。因此，獨立顧問認為現時預算的項目管理費用屬合理水平。

下調項目管理費對項目的影響

13. 現時沙中線的項目管理費是經過獨立顧問全面研究整個項目的詳細設計後，再審慎評估監督和管理工程所須人力資源後計算出來的。獨立顧問估計沙中線整項建造工程（包括前期及主體工程）的項目管理費用總額為 60 億 9,720 萬元（按 2011 年 9 月價格計算），約佔港鐵公司受委託進行的工程預算建造費用及應急費用的 10.5%。有意見認為沙中線計劃的項目管理費需向下調整至佔工程預算及應急費用 7.5% 的水平，才算合理。

14. 上文已仔細分析了沙中線項目所涉及的工種，所需投入人力資源總額，員工的工作和責任。獨立顧問已就人力資源的需求作仔細研究和審核。在審核過程中，港鐵公司亦已同意採納獨立顧問精簡人手的做法。因此，獨立顧問認為目前的 10.5%屬合理水平。若沙中線計劃的項目管理費用由 10.5%的水平下調到 7.5%，簡單來說，即是將所須投入的人力資源需減少近三成。這將會嚴重影響工程監管的質素及進度。就該提議把相關比率降至 7.5%，我們亦已再次徵詢獨立顧問的意見。以施工高峰期的幾年為例子，監管施工的工程人員數目若縮減三成，由 1,000 人減至 700 人，要面對屆時每日同時至少數十個工程項目如火如荼地進行的情況，包括一些施工風險相對較高的項目（例如在舊區鑽挖隧道、進行海底鐵路管道等工程等），獨立顧問認為這對管理和監督工程合約的人員來說，會構成沉重壓力。監管力度不足實在難以確保工程質素和施工安全達到所需的要求及工程能如期完成。

15. 若我們減少合約管理及合約支援方面的員工資源三成之多，這樣亦會影響合約的採購、管理和成本控制，甚至未能適時處理合約過程中發生的問題，反而有機會對項目的造價造成潛在不良的影響。同樣，若我們選擇壓縮支援人手安排，這將影響我們和地區人士的聯繫，相信這未必符合公眾人士的期望。

16. 綜合而言，獨立顧問的意見認為，倘若縮減三成人手會影響監管的力度和質素，對監督沙中線工程質素、施工安全、合約管理、控制成本及工程進度等均會構成影響。

17. 由於每一個工程項目的需要、難度、要求和規模都不一樣，並不能一刀切套用某一個建造費用的百份比，去計算工程的項目管理費用。要決定項目管理費用怎樣才算合理，必須先評估有關工程的規模和複雜程度、潛在風險及持份者要求等等，然後制訂人力資源計劃，才可以準確評估項目管理費用及佔工程預算費用的比率。現時的沙中線工程計劃評估的比率，是經過這個嚴謹的程序，和通過獨立顧問審核才得以訂立10.5%的百份比。

(II) 沙中線服務經營費的計算方法及非票務收入的處理

18. 於2008年3月，行政會議決定以服務經營權模式作為沙中線項目的融資方式。在該服務經營權模式下，政府將會在工務計劃項目下撥款興建沙中線和其附屬基建，並最終擁有該段鐵路。沙中線建成後，政府會把沙中線歸屬予九鐵公司，並委託港鐵公司以服務經營權營運該段鐵路50年，而港鐵公司在這50年的服務經營期間須向九鐵公司繳付服務經營費。在這安排下，九鐵公司可保留沙中線實質擁有權，港鐵公司須在服務經營期屆滿或終止時，把沙中線交還九鐵公司。

19. 根據兩鐵的營運協議，計算沙中線帶來的收入，須包括票務方面的收入及非票務收入（例如租務、廣告收入或其他展覽收入等）。計算方法是以沙中線投入營運後的整個鐵路網絡的收入減去未有沙中線前的整個鐵路網絡收入作為沙中線總收入，再以此為沙中線的收入基礎，計算港鐵公司須繳付的服務經營費。

20. 按照營運協議的原則，營運沙中線的利潤是以淨現值計算，即其營運總收入淨現值扣除港鐵公司就有關鐵路的營運及

資產重置開支淨現值。沙中線利潤淨現值的 90%，會作為服務經營費，由港鐵公司向九鐵公司繳付，剩餘的 10%會作為港鐵公司營運期管理沙中線所收的費用。按營運協議的做法，無論沙中線的票務或非票務收入都須按此九/一比例計算港鐵公司須繳付的服務經營費。

21. 沙中線的服務經營費是九鐵公司在沙中線的 50 年經營期內的累積收入。實際的服務經營費數額須視乎該鐵路通車後 50 年內每年的實際乘客量、票價和非票價收入而定。現時政府評估沙中線 50 年服務經營費總數額，考慮了一籃子假設，包括人口增長和分佈、設備維修和更換的成本、工資、通脹率、票務及非票務收入等，這些因素本身是浮動的，與社會整體經濟狀況掛鉤。由於服務經營權有效期長達 50 年，沙中線的收入又會受到上述不確定因素所影響，目前我們採用了現時服務經營權的機制和九/一比例，並按最新的資料作長期的粗略估算，估計經營權有效期 50 年內港鐵公司須付服務經營費約為 880 億元(按當日付款計算)。

(III) 沙中線鐵路車站上蓋土地發展規劃參數

22. 擬建的沙中線將會於顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、灣仔北和金鐘設置或擴建鐵路車站。由於沙中線走線途經已發展的地區，多個擬建或擴建車站處於現有道路下或上蓋已有發展，而何文田站上蓋已按鐵路加物業發展模式授權港鐵公司推展觀塘線延線時一併發展。沙中線的車站當中，鑽石山、啟德和土瓜灣的鐵路車站上蓋土地有潛質作不同的發展，但確實的發展用途還須在有關地區整體規劃中一併考慮。

23. 因沙中線會以服務經營權模式來實施，即是上述車站上蓋可用作不同形式的物業發展，這些上蓋土地屬政府所擁有，並不包括在沙中線鐵路項目內，港鐵公司不會因為獲委託設計、建造及經營沙中線而獲得車站上蓋發展權。鑽石山，啟德及土瓜灣車站上蓋的土地發展規劃參數如下-

	鐵路車站	土地發展規劃參數
1.	鑽石山	車站位於《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號 S/K11/25》內規劃為「綜合發展區」地帶範圍的一部分，其前身為大磡村。該「綜合發展區」地帶，除部分地下用作為車站外，地面預算作綜合發展用途，當中主要包括房屋、商業設施、學校及其他政府、機構或社區設施。規劃署現正檢討這個綜合發展區的土地用途及發展密度，以制定合適的發展方案。當中車站上蓋的規劃，其中一個初步構思方案為文化長廊，以連接啟德河的源頭及附近的文化旅遊景點，其中部分地方或可用作低矮建築物發展。政府會就發展方案諮詢有關區議會及地區人士。
2.	啟德	車站在啟德發展區內，上蓋已劃為「其他指定用途」，其地積比率為 0.5，計劃會拓展為兩層高的發展。在沙中線的詳細設計中，我們已考慮和配合啟德發展計畫，車站設計可承托計劃中的上蓋發展。
3.	土瓜灣	車站亦在啟德發展區內，上蓋劃為「商業用途」，其地積比率為 4.5。上蓋可建樓高約 12

	鐵路車站	土地發展規劃參數
		層的商業大廈，在沙中線的詳細設計中亦已考慮及配合有關發展用途。

(IV) 沙中線投入服務後對東鐵線載客量的影響

24. 東鐵線是香港鐵路網絡最繁忙路線之一。在早上，東鐵最繁忙的一段，是大圍至九龍塘往九龍的一段，這是東鐵線和馬鞍山線乘客前往市區必經的路段。根據現時乘客數據顯示，在繁忙時段，東鐵線大圍站以南的路段最高上座率約為 68%，大圍站以北的路段最高上座率則約為 52%。

25. 沙中線開通後，將會成為一條新的鐵路連接新界和市區，預計約有 23%（即每日約 74,000 乘客）由新界往九龍的乘客（包括東鐵線和馬鞍山線），會採用「東西走廊」前往九龍東和香港東，分流東鐵線的乘客流量，特別有助紓緩早上繁忙時段大圍至九龍塘的高峰乘客流量。

26. 現時東鐵線繁忙時間大約 3 分鐘一班，當沙中線全線落成，港鐵會增加班次，應付預計的乘客量。將來班次將會加密至約 2 分鐘一班，雖然列車卡數由現時十二卡編組改為九卡編組，整體載客量將有所提升。舉個例來說，以三分鐘的行車班次，每小時有 20 班車開出，以十二卡行駛，每小時有 240 卡的載客量；如果轉用九卡行駛，加密班次後每小時班次可提高到 27 班，每小時載客量可提升至 243 卡，所以相關的載客量並沒有減少，總載客量每日可額外提升 12,000 個。

27. 上述分流乘客量每日騰出的 74,000 載客量，再加上 2020 年加密班次後可提高的載客量約每日 12,000 乘客，相等沙中線使用九卡車的載客量的 9%，足以滿足沙中線規劃東鐵線和馬鞍山線沿線在 2021 年後每

年人口增長 1.5%至 1.8%的水平，同時也可滿足過境旅客增長而增加的乘客量（估計每日 6,000 人）。

28. 由於沙中線的分流作用，大圍站以南路段在繁忙時段的擠迫情況可以得到改善。至於大圍站以北路段，現時上座率只有 52%，仍有空間應付乘客流量。但有議員特別關注大圍站以北一段，尤其大埔墟至大圍的中長期未來客流情況。根據我們就該路段的上座率估計（見表二），2011 年最繁忙時間每小時約為 39 500 人次，上座率為 52%。我們以每年 1.5%增長率來估計，到 2020 年沙中線全線通車時，上座率上升到約 59%。到 2030 年，上座率上升到約 68%。

表二

年份	早上大圍以北最繁忙路段 客流量（南行）（每小時）	上座率
2011 年	39 500 人次	52%(以現時 12 卡車計算)
2020 年(沙中線全線通車)	估計 45 000 人次	59%（以將來 9 卡車計算）
2030 年	估計 52 000 人次	68%（以將來 9 卡車計算）

29. 視乎實際情況需要，新的東鐵線訊號系統仍有空間再增加約 10% 的載客量，加上上述分流和加密班次所騰空的 9%載客量（86,000 個載客量），這足以滿足未來的人口增長，以及過境旅客的增長對東鐵大圍站以南及以北載客量需求。港鐵公司承諾會因應增長增加新車去滿足需

求。

30. 至於非繁忙時段，東鐵線的班次現時約四分鐘一班，如上文所述，如有需要，列車班次可加密，這足以應付乘客量的增長。

31. 港鐵公司會密切注視情況，確保列車載客量能應付未來需求。

(V) 沙中線安裝設施供乘客收聽數碼廣播

32. 我們和港鐵公司在設計沙中線車站服務時，都是以向乘客提供優質服務為目標。我們明白乘客希望可以在乘搭地鐵時收聽到數碼廣播，因此港鐵公司一直在研究其可行性。

33. 正如我們在 2012 年 3 月 16 日向立法會提交的文件（文件編號 CB (1) 1340/11-12 (01)）中提及，港鐵公司與相關服務營辦商於去年三月在鐵路網絡已展開數碼廣播的測試。但測試結果不理想，數碼廣播的訊號只能在車站大堂接收得到；而遠離大堂訊號源頭的位置（例如月台），其接收水平強差人意；至於鐵路隧道內則完全不能接收到有關訊號。

34. 港鐵公司繼續與數碼廣播服務營辦商再作測試，研究在港鐵網絡內安裝數碼廣播系統的可行性。若技術上能在鐵路車站及列車的環境下提供穩定的數碼廣播訊號，港鐵公司定會積極配合在沙中線安裝數碼廣播系統，服務乘客。

(VI) 沙中線車站設置藝術品的預算費用

35. 我們非常同意沙中線車站須要加強藝術和文化元素。沙中線車站的設計主題將以展示當區的歷史、文化和生活特色為主。港鐵公司已開

始著手沙中線沿線車站的藝術設計工作，當中的構思包括以下三方面：

- (a) 會採用社區參與的方式，舉辦地區活動，加強與地區的聯繫，收集地區的意見，將地區的文化特色融入車站的設計；
- (b) 舉辦公開比賽徵召作品，一方面可以鼓勵創作，推動社區藝術發展；另一方面可從參賽作品中挑選合適的設計，作為沙中線車站設計的一部分；
- (c) 接觸本地藝術團體，商討沙中線車站的藝術設計概念和攜手合作的可能性，藉此進一步提高本地藝術工作者的參與。

根據港鐵公司初步粗略的評估，預計投放在車站藝術設計工作及藝術擺設的費用約為 4 千 100 萬元計（按 2011 年 9 月價格計算）。由於沙中線車站的設計主題尚在萌芽階段，要待整個藝術設計概念訂定出來後，才有具體的預算費用。

(VII) 有關在沙中線提供洗手間設施事宜

36. 港鐵公司會在擬建的沙中線鐵路車站內提供公共洗手間設施，供乘客使用。

37. 港鐵公司亦理解乘客對車站內公共洗手間設施，特別是女性乘客對洗手間數量的要求。除非車站有場地的限制，港鐵公司會按建築物規例的最新男性和女性洗手間設施的比例規定，安排車站內公共洗手間設施，從而提高女性洗手間數量的標準。

(VIII) 區議會和市民提議的事項及政府的回應

38. 政府及港鐵公司自 2008 年中就沙中線方案展開了廣泛的諮詢工作。我們到沿線 11 個區議會進行諮詢工作，共出席超過 40 次區議會會議，向區議會簡介沙中線項目、匯報項目進度，及諮詢各區議會對沙中線的意見。此外，我們亦透過不同途徑向市民大眾提供多方面的資訊和舉辦地區諮詢活動，包括設立網頁；印備相關小冊子、單張、便覽及通訊供市民詳閱；進行實地視察、巡迴展覽、公眾諮詢大會、學校講座等，藉此向地區團體和居民講解工程方案和收集意見，以完善鐵路方案。

39. 在與區議會的溝通中，我們聽取了議會的意見及市民對項目的關注事項。我們亦儘量在可能的情況下採納市民提出的意見，優化沙中線的方案，使其更切合市民要求和期望。當中包括修訂鐵路隧道走線以減小收回樓宇地層、提供行人接駁設施、重置休憩用地、縮減臨時工地範圍和取消鑽石山列車停放處等，以回應市民的關注和訴求。在鐵路方案於去年七月和十一月兩次刊憲修訂時，我們已作出一系列的回應措施，並沒有市民反對修訂內容，可見我們修訂的內容確能切合市民的要求。

40. 我們已接納的區議會或地區人士意見有數十項。主要的項目包括：取消鑽石山列車停放處；在沙田、土瓜灣、黃大仙及啟德多處縮減或取消工地及取消市民關注的工程設施；設置顯徑站和在多區設置行人接駁系統及公共交通交匯處；在重置灣仔、金鐘、沙田、土瓜灣及黃大仙多區康體休憩設施時採納地區意見；及在可行範圍內縮減收回地層範圍。有關項目列於附件四。

41. 雖然我們很努力調整沙中線方案來回應市民提出的關注，但我們仍不能百分之百回應市民提出對沙中線的意見。我

們未能接納的項目主要包括：因黃大仙區已有三個鐵路車站而未有理據增建竹園站；考慮到現時設計行人接駁設施的原則及封閉道路造成的滋擾等因素未有接納在顯徑及大水坑站加建行人接駁設施或車站出入口；馬頭圍站加建出入口須作進一步研究務求在地區取得共識；及不能再修改走線進一步縮少收回地層範圍。項目詳列於附件四。

運輸及房屋局局長

(林世雄  代行)

二零一二年三月二十九日

副本送：

路政署鐵路拓展處 2761 1508

港鐵公司 2795 9991

沙中線項目的工程及顧問合約數目

合約項目	數目	總數
土木工程		36
車站工程	8	
隧道工程	6	
其他	22	
建築工程		5
機電工程		30
隧道	6	
訊號	4	
列車	5	
其他	15	
顧問服務（包括環境審核、 有關項目設計落實等）		30
總數		101

沙中線施工高峰期預計施工地點的分布

施工點	分布	數目
新界區	沙田	58
	其他	13
九龍區	黃大仙	60
	九龍城	80
	油尖旺	40
香港區	灣仔	36
	其他	15
	總數	302

沙中線施工高峰期預計所需員工人數

地盤監督及管理工作		
1. 工程師（土木、結構、機電、屋宇裝備、土力、地質、環境等專業人士）		
東西走廊		439 人
南北走廊		179 人
	合計	618 人
2. 建築師		
東西走廊		28 人
南北走廊		12 人
	合計	40 人
3. 監督工程技術人員		
東西走廊		293 人
南北走廊		95 人
	合計	388 人
		共 1046 人

合約管理及支援工作		
1. 合約管理	114 人	
2. 採購及成本控制	64 人	
	共	178 人
其他支援工作（主要是地區事務聯絡人員）		
1. 新界區	16 人	
2. 九龍區	40 人	
3. 香港區	12 人	
	共	68 人
	總數	1292 人

區議會及地區人士就沙中線提出的建議

(I) 就區議會和市民過去提議的事項，我們接納他們的意見而落實進行的項目主要有：

工地、工程設施

- (a) 縮減在啟德的支援工地規模
- (b) 縮減沙田區臨時施工區的範圍
- (c) 取消土瓜灣海心廟附近的臨時躉船轉運站
- (d) 取消在啟德的臨時混凝土配料廠
- (e) 取消建議的臨時支援工地
 - (i) 在西沙路及馬鞍山路旁（即綠田園現址）
 - (ii) 美田路旁
- (f) 縮減馬仔坑遊樂場工地面積
- (g) 修改設計以縮減馬仔坑遊樂場通風設施及緊急出入口面積

車站及接駁設施

- (h) 在顯徑邨設置車站

- (i) 在慈雲山中央遊樂場附近建行人設施系統
- (j) 在毓華街一帶建行人設施系統
- (k) 在鳳德邨接駁現有行人設施

列車停放處

- (l) 取消鑽石山列車停放處

收回地層

- (m) 避免收回地層或減少收回地層的範圍，例如黃大仙豪苑和香港演藝學院

康體、休憩設施

- (n) 提升灣仔游泳池設施
- (o) 提升夏慤花園設計、面積及設施
- (p) 在馬仔坑遊樂場設置室內運動場
- (q) 重置馬頭圍一帶休憩設施
- (r) 重置海底隧道港島入口休憩花園

(s) 重置顯田遊樂場

(t) 進行支撐工程配合未來宋皇臺公園加建土墩

公共交通交匯處

(u) 興建鳳德公共交通交匯處

保育設施

(v) 保育前大磡村的古舊建築物-機槍堡和英國皇家空軍飛機庫

(II) 以下事項地區仍有意見而我們仍不能接納他們的意見，詳列如下：

項目	原因
增設竹園站	● 現時黃大仙區內的三個港鐵車站：樂富、黃大仙及鑽石山，服務範圍已覆蓋大部分地區，足以應付現在及未來的乘客需求，與建議的竹園站服務人口範圍重疊。

項目	原因
車站出入口與鄰近區域的行人連接配套	
(a) 顯徑行人接駁設施	● 在設計該些設施時，須考慮多項客觀因素，包括交通狀況、現有的行人網絡及設施、行人使用量、地理環境、工程對居民的滋擾程度及技術可行性等。如路面行人通道已能提供適當的步行環境，並有安全和適當的過路設施讓市民往來附近車站出入口，其闊度亦能應付未來人流增長的客觀條件下，我們會建議使用這些路面通道，善用現有行人設施，亦可妥善運用公共資源。我們會密切留意當地的交通情況，再檢視所需的配套安排。 ● 地區建議興建橫跨車公廟道行人天橋系統連接顯徑車站到附近顯徑邨商場。車公廟路車流量不太繁忙，只需調整現有過路設施，將可以應付沙中線通車後車站至附近顯徑邨的人流量。
(b) 馬鞍山線大水坑站 加出入口	● 馬鞍山線在設計沿線各站的出入口時，已預留足夠流量應付八卡車廂的客量，因此沒有必要增加車站出入口。

項目	原因
	● 在大水坑站及恆安站加建出入口的工程亦須同時提供行人接駁設施（例如行人天橋或隧道）橫越馬鞍山路和西沙路，有關工程會涉及封閉部分行車線才可進行，施工期間會大大影響馬鞍山路和西沙路的交通，為社區帶來不便。
(c) 馬頭圍站加建行人隧道接駁到土瓜灣道以東	● 我們同意建議確能方便使用鐵路服務的市民毋須橫過交通繁忙的土瓜灣道，既可減少人車爭路，又可進一步保障交通安全。 ● 由於沙中線馬頭圍站將以明挖回填方式興建，故需要分階段封閉馬頭圍道的行車線，並實施臨時交通改道措施。如要同時興建行人接駁隧道往土瓜灣道，亦須封閉部分土瓜灣道、九龍城道及附近道路予以配合，這樣將對區內地地面商鋪、行人通道網絡及附近交通構成嚴重影響。因此，在工程的角度來看，興建接駁隧道橫過土瓜灣道的工程不能與沙中線馬頭圍站同步進行，必須待沙中線馬頭圍站工程完成後，才有空間考慮興建這些設施。 ● 我們會在沙中線動工後，就有關行人隧道的數個方案作進一步研究和諮詢，務求尋求共識和配合土瓜灣區的長遠規劃和發展。

項目	原因
縮減地層回收	● 沙中線全長 17 公里，大部份走線跨越很多已發展地區，現有的方案已完全避免收回私人土地和樓宇，但仍難以避免需收回部份樓宇地層。 ● 我們已多次審視走線以減少所需收回地層，並於修訂刊憲中反映所縮減的地方，但仍須收回位於黃大仙、九龍城及香港島的部份樓宇地層作興建隧道之用。 ● 我們已向有關業戶解釋收回地層不會對他們樓宇的發展潛力有影響。我們亦提供資訊和解釋在鐵路條例下他們的權益，以釋他們的疑慮。