

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2001年1月17日

總目 706－公路

運輸－道路

47TR－東鐵支線－馬鞍山至大圍鐵路的主要基建工程

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **47TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「東鐵支線－馬鞍山至大圍鐵路的主要基建工程－行人隧道及行人天橋」；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 1,790 萬元；以及
- (b) 把 **47TR** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級，改稱為「東鐵支線－馬鞍山至大圍鐵路的主要基建工程－大圍站及烏溪沙站的公共運輸交匯處」。

問題

馬鞍山至大圍鐵路(下稱「馬鞍山鐵路」)將會在 2004 年年底通車，但鐵路沿線其中五個車站，即大圍站、車公廟站、第一城站、大水坑站和恆安站的選址，並沒有足夠的行人通路設施。

建議

2. 路政署署長建議把 **47TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 1,790 萬元，用以在馬鞍山鐵路沿線的大圍站、車公廟站、第一城站、大水坑站和恆安站進行主要基建工程。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 47TR 號工程計劃的建議範圍如下—

- (a) 在現有的**大圍站**下面築建一條長 24.3 米、闊 8.9 米的行人隧道，連通村南道與大圍站和日後闢設的公共運輸交匯處；
- (b) 築建一條長 63.4 米、闊 3.7 米的行人隧道連相關的斜路和階梯，以連通車公廟路下面現有的行人隧道與**車公廟站**；
- (c) 在**第一城站**南面築建一座長 38 米、闊 4 米，橫跨插桅杆街的行人天橋連相關的斜路和階梯，以連通跨越沙田市地段第 394 號的高架行人路；
- (d) 築建一條長 125.5 米、闊 5.2 米，貫穿恆泰路、馬鞍山路和恆德街的行人隧道連相關的斜路和階梯，以連通**大水坑站**；
- (e) 築建一條長 46.2 米、闊 5.2 米，貫穿西沙路的行人隧道連相關的斜路和階梯，以連通**恆安站**；遷移巴士停車處和一段長 21 米的隔音屏障；以及在現有長 40 米的行人路加建上蓋；
- (f) 闢設一個地面**公共運輸交匯處**，以便為日後同時是東鐵和馬鞍山鐵路車站的**大圍站**提供交通轉駁設施；以及
- (g) 闢設一個地面**公共運輸交匯處**，以便為馬鞍山鐵路**烏溪沙站**提供交通轉駁設施。

—— 有關的工地平面圖載於附件 1。

4. 我們建議把上文第 3 段(a)至(e)項工程提升為甲級。另外，我們建議把第 3 段(f)和(g)項工程保留為乙級，待公共運輸交匯處的設計工作在 2001 年年底或 2002 年年初完成後，才提升為甲級。

5. 九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)已在 2000 年 11 月動工興建馬鞍山鐵路。如撥款申請獲得批准，我們計劃在 2001 年 2 月展開 47TR 號工程計劃的建造工程，在 2004 年 12 月完成工程，以配合馬鞍山鐵路通車。

理由

6. 1998 年 6 月，九鐵呈交一份關於東鐵支線紅磡至尖沙咀支線(下稱「尖沙咀支線」)和馬鞍山鐵路的規劃與工程推展建議書，內容包括建議進行多項主要基建工程，以配合馬鞍山鐵路在 2004 年年底通車。馬鞍山鐵路全長 11.4 公里，是九鐵東鐵的延線，連接大圍與馬鞍山，途經沙田東部和馬鞍山。鐵路沿線擬設九個車站，分別位於大圍、車公廟、沙田圍、第一城、石門、大水坑、恆安、馬鞍山和烏溪沙。

7. 馬鞍山鐵路大圍站、車公廟站、第一城站、大水坑站和恆安站選址，現時並沒有足夠的行人通路設施。我們必須在 2004 年馬鞍山鐵路通車前，完成上文第 3 段(a)至(e)項工程，以提供行人通路設施，方便行人前往車站。

大圍站

8. 大圍站南面會設置公共運輸交匯處，以方便火車和其他交通工具的乘客轉車。我們須在現有的鐵路路堤下面築建一條闊 8.9 米的行人隧道，連通大圍站北面的村南道與車站大堂的公共通道。擬建的行人隧道加上車站大堂的公共通道，除可為大圍站提供另一個出入口外，還可方便行人從大圍站北面直接前往公共運輸交匯處和車公廟路。如果不築建這條行人隧道，行人便要繞道美田路。

車公廟站

9. 車公廟站四周分別是車公廟路、擬建的 T4 主幹道路連接路和綜合發展區。我們須在擬建的 T4 主幹道路連接路下面築建行人隧道，以便為市民提供一條往來車公廟站的通道。擬建的行人隧道會連通現時貫穿車公廟路與沙田頭路的行人隧道，形成一個四通八達的行人隧道網絡，把車公廟站與鄰近的屋邨連通。如果不築建這條行人隧道，行人便須利用地面過路設施，橫過擬建的 T4 主幹道路連接路，前往車公廟站。這樣無論從行人安全或路口容車量方面來說，都是不可取的。

第一城站

10. 我們會築建一座橫跨插桅杆街的行人天橋，連通第一城站與沙田市地段第 394 號。沙田市地段第 394 號和沙田第 14B 區將會由高架行人路連通，故這兩個地方的居民可利用高架行人路經行人天橋前往第一城站。由高架行人路和行人天橋組成的綜合行人通道網絡，有助保障行人安全，以及增加插桅杆街與銀城街交界處的容車量。

大水坑站

11. 大水坑站設於馬鞍山路的中央分隔帶。該道路中央分隔帶是一條 3 米高的土堤，較毗鄰恆泰路和恆德街的路面為高。我們建議築建一條行人隧道，貫穿馬鞍山路、恆泰路和恆德街，連通大水坑站與這三條並行道路兩旁的屋邨。行人隧道可為行人提供安全方便的通道前往大水坑站，避免人車爭路。

恆安站

12. 恆安站設於西沙路的中央分隔帶。我們會築建一條行人隧道，貫穿西沙路，連通恆安站與西沙路兩旁的屋邨。在築建上述行人隧道的同時，我們會遷移現有的巴士停車處和一段長 21 米的隔音屏障。此外，我們還會在現有長 40 米的行人路加建上蓋，以提供有蓋行人路，連接現時貫穿恆明街的行人隧道。

13. 我們打算委託九鐵在進行馬鞍山鐵路計劃時，一併進行 **47TR** 號工程計劃，以便鐵路計劃和主要基建工程能夠互相配合，並同時完成。這樣，鐵路通車時，行人設施也可供使用。

對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的費用為 1 億 1,790 萬元，分項數字如下－

	百萬元	
(a) 連接大圍站的行人隧道	12.7	
(b) 連接車公廟站的行人隧道	7.6	
(c) 連接第一城站的行人天橋	18.1	
(d) 連接大水坑站的行人隧道	24.3	
(e) 連接恆安站的行人隧道	25.5	
(f) 支付予九鐵的間接費用 ¹	14.5	
(g) 應急費用	10.3	
	小計	113.0 (按 2000 年 9 月 價格計算)
(h) 價格調整準備金	4.9	
	總計	117.9 (按付款當日 價格計算)

15. 如建議獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2000 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2001-2002	65.6	1.02550	67.3
2002-2003	35.5	1.05627	37.5
2003-2004	9.7	1.08795	10.6
2004-2005	1.4	1.12059	1.6
2005-2006	0.8	1.15421	0.9
	113.0		117.9

¹ 我們會支付間接費用予九鐵，以供進行 47TR 號工程計劃下主要基建工程的技術研究、設計和建造工程監督工作。間接費用的數額是按工程項目基本費用[即第 14 段(a)至(e)項的費用]的 16.5%計算。

16. 我們按政府對 2001 至 2006 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。有關工程將會納入九鐵批出的三份總價合約內，當中地基工程會以重新計算工程數量形式進行，而合約不會訂定可調整價格的條文。

17. 我們估計擬議工程會引致每年的經常開支增加 120 萬元。

公眾諮詢

18. 我們與九鐵曾就馬鞍山鐵路計劃(包括 **47TR** 號工程計劃下的主要基建工程)，在 1998 年 11 月和 1999 年 5 月諮詢沙田臨時區議會交通及運輸委員會，又在 2000 年 11 月諮詢沙田區議會交通及運輸委員會。委員要求在大圍站的公共運輸交匯處關設一個跨界旅遊巴士停車處，並要求政府就大圍站和烏溪沙站新公共運輸交匯處的擬議設計，徵詢委員會的意見。有關的政府部門正着手制定上述公共運輸交匯處的擬議設計，並會就有關設計諮詢上述委員會。至於議員就馬鞍山鐵路的設計提出的意見，例如各車站的設計是否美觀，九鐵和有關政府部門會在稍後向委員會作出回應。

19. 我們在 1999 年 3 月 26 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布 **47TR** 號工程計劃下的擬議道路工程和馬鞍山鐵路計劃。其後，我們接獲兩份就上文第 3 段(d)項所載通往大水坑站的行人隧道提出的反對書。反對者基於環境和風水理由，要求更改行人隧道斜路的位置，在遠離現時大水坑村前面土墩的地方築建斜路。我們已修訂行人隧道的設計，把行人隧道斜路改設於遠離土墩的地方，並把毗連的行人路闊度由 3.5 米縮窄至 2.5 米。我們已通知兩名反對者行人隧道的修訂設計。其中一名反對者撤回反對書，條件是要保留大部分土墩，另一名反對者則未有作出回應。

20. 行政長官會同行政會議考慮有關主要基建工程的兩份反對書和有關馬鞍山鐵路計劃的其他反對書後，批准進行馬鞍山鐵路計劃和 **47TR** 號工程計劃下經修訂的主要基建工程。批准進行工程的公告已在 2000 年 10 月 27 日在憲報刊登。

21. 在立法會交通事務委員會 2000 年 12 月 15 日會議上，議員備悉有關馬鞍山鐵路計劃和尖沙咀支線主要基建工程，即 47TR 和 48TR 兩項工程計劃的文件，並知悉我們會在 2001 年 1 月提交有關上述主要基建工程的文件予工務小組委員會審議。立法會交通事務委員會轄下有關推展鐵路發展計劃事宜的小組委員會在 2001 年 1 月 4 日會議上，討論有關文件。該小組委員會的議員就主要基建工程和馬鞍山鐵路計劃提出的要點概述如下－

- (a) 應審慎設計公共運輸交匯處，以確保有足夠的淨空高度，以及充足的通風和照明設備；
- (b) 應解釋為何把計算間接費用的比率定於 16.5%；以及
- (c) 九鐵應提供資料，說明將實施哪些措施，以紓減施工期間和鐵路通車所造成的噪音影響，以及倘實際噪音水平超出既定標準，會採取哪些補救措施。

我們會在工務小組委員會 2001 年 1 月 17 日會議前，就以上各點向議員作出回應。

22. 上述小組委員會的議員並就馬鞍山鐵路計劃提出意見如下－

- (a) 應提交馬鞍山鐵路的環境影響評估報告和可行性研究報告；
- (b) 應檢討監察鐵路建造工程的機制，並成立獨立委員會，審理索償個案；以及
- (c) 九鐵應提供東鐵在早上繁忙時間的估計乘客量，並採取措施，確保在沙田至中環線通車前，大圍站的乘客通常可登上首班到站的列車。

我們與九鐵現正考慮採取適當的跟進行動，並會向議員作出回應。

對環境的影響

23. 我們已進行初步環境檢討，研究建議進行的主要基建工程在施工期間和有關設施啓用後可能對環境造成的影響。初步環境檢討確定上述各項主要基建工程都不屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目。檢討所得的結論是，各項主要基建工程都不會對環境造成長遠影響。至於施工期間的短期影響，則可實施標準的污染控制措施予以紓減。在施工期間實施適當的紓減環境影響措施所需的費用，已計算在工程計劃預算費內。

24. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們會規定承建商在展開建造工程前，擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，包括撥出地方供分揀廢料。我們會確保工地日常的運作符合經核准的廢物管理計劃書的規定，並會按照經核准的廢物管理計劃書的規定，監控建築和拆卸物料的處置。我們估計主要基建工程會產生約 23 600 立方米建築和拆卸物料，其中約 6 000 立方米物料(佔 25.4%)會在這項工程計劃的工地再用，11 400 立方米物料(佔 48.3%)會在馬鞍山鐵路計劃其他項目的工地再用，6 000 立方米惰性物料(佔 25.4%)會運往公眾填土區卸置，另外 200 立方米廢料(佔 0.9%)則會運往堆填區棄置。我們會記錄建築和拆卸物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察和審核。

土地徵用

25. 建議的工程計劃無須收回私人土地。

背景資料

26. 馬鞍山鐵路是 1994 年《鐵路發展策略》建議的優先鐵路計劃之一。這條鐵路對改善往來馬鞍山的交通和促進該區的進一步發展，至為重要。

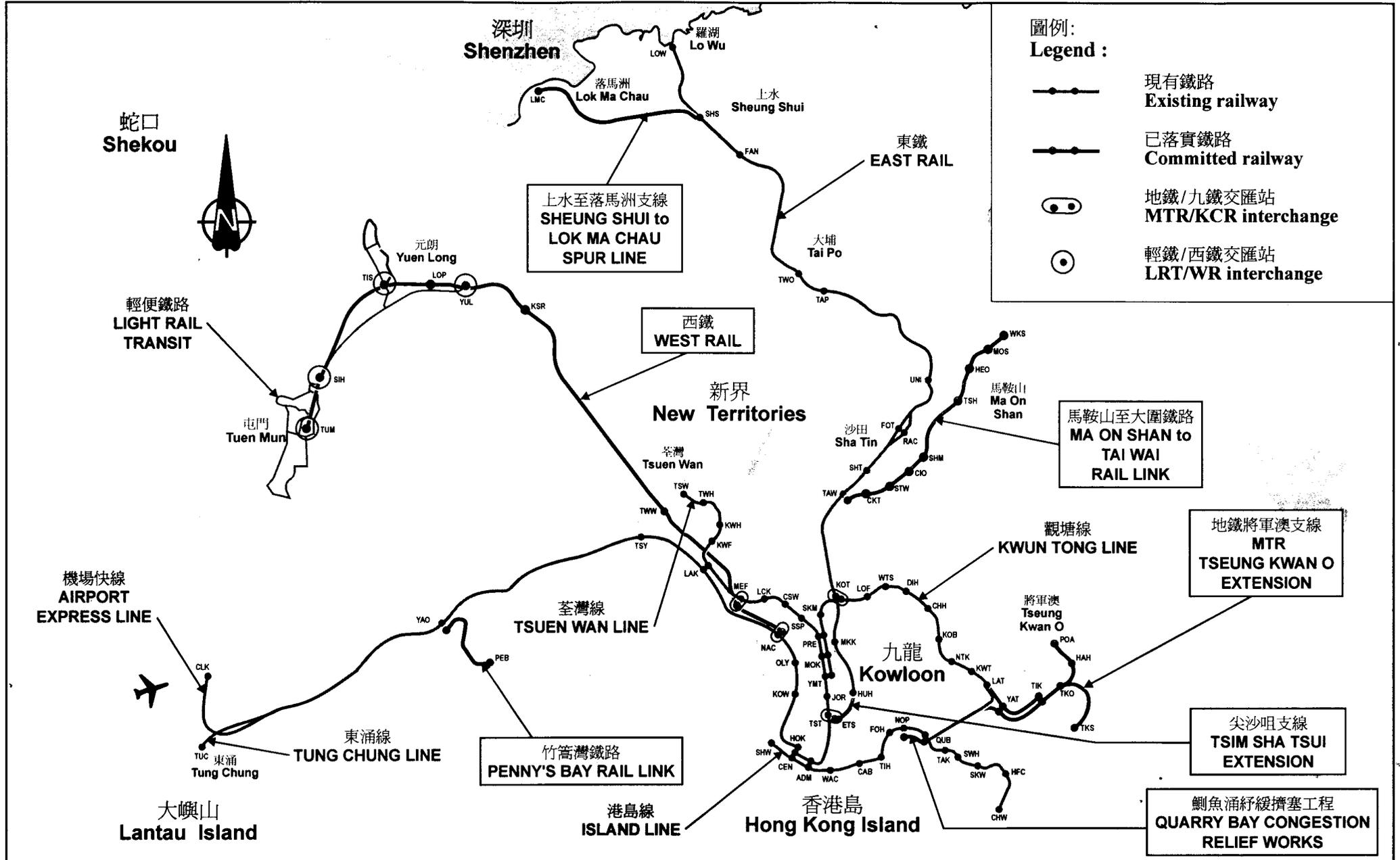
27. 2000年5月26日，財務委員會批准從資本投資基金撥款85億元注資九鐵，用以建造馬鞍山鐵路和尖沙咀支線。同時，我們已知會財務委員會，政府需要動用約18億元(按1999年價格計算)，進行必要的基建工程，包括公共運輸交匯處、行人隧道和行人天橋關建工程，以配合馬鞍山鐵路和尖沙咀支線通車。

28. 我們在2000年1月把**47TR**號工程計劃列為工務計劃乙級工程項目。

29. 我們估計在工程計劃施工期間開設的職位約有145個，包括35個專業／技術人員職位和110個工人職位，共需2 410個人工作月。

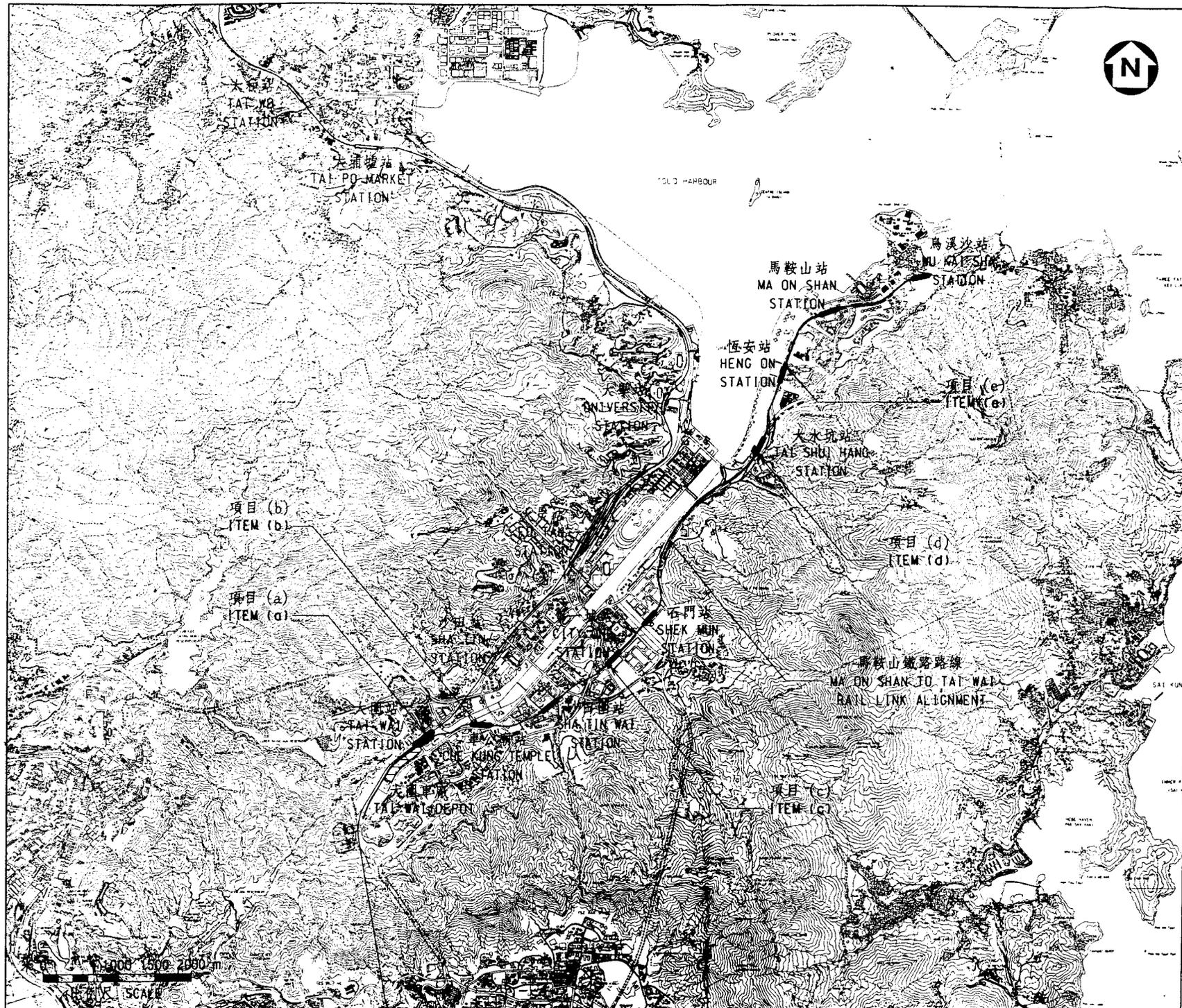
運輸局

2001年1月



現有及已落實鐵路網絡

EXISTING AND COMMITTED RAIL NETWORK



註解 NOTES:

- 圖例
LEGEND
- 擬建主要基礎工程
PROPOSED ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

A	11/12/00	STATION NAME REVISED	SIGNED BY W.M. TONG
編號 no.	日期 date	內容 description	簽署 initial

修訂 REVISION		姓名 name	日期 date
測量 surveyed			
設計 designed	SIGNED BY W.M. TONG		4/9/00
繪圖 drawn	SIGNED BY H.K. TSANG		5/9/00
描摹 traced			
核對 checked	SIGNED BY W.M. TONG		5/10/00
核准 approved	SIGNED BY N.T. CHIANG		5/10/00

ORIGINAL SIGNED yip sek ki 9/10/00
 總工程師/鐵路(I) 日期
 CHIEF ENGINEER(R11) DATE

合約編號 contract no.
 檔案編號 file no.
 工程編號 project no.

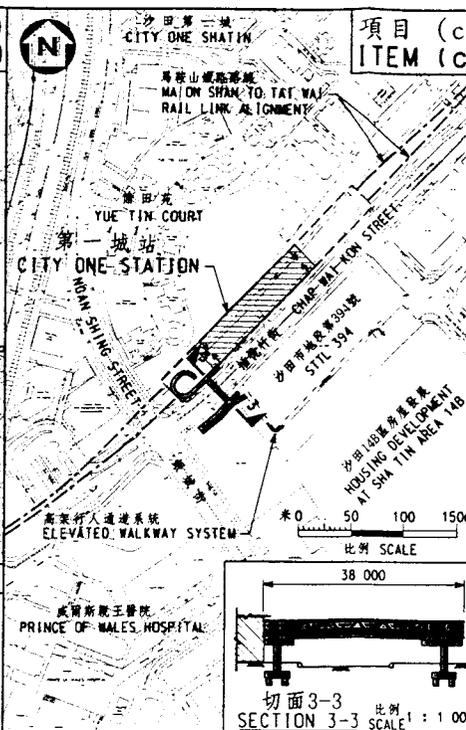
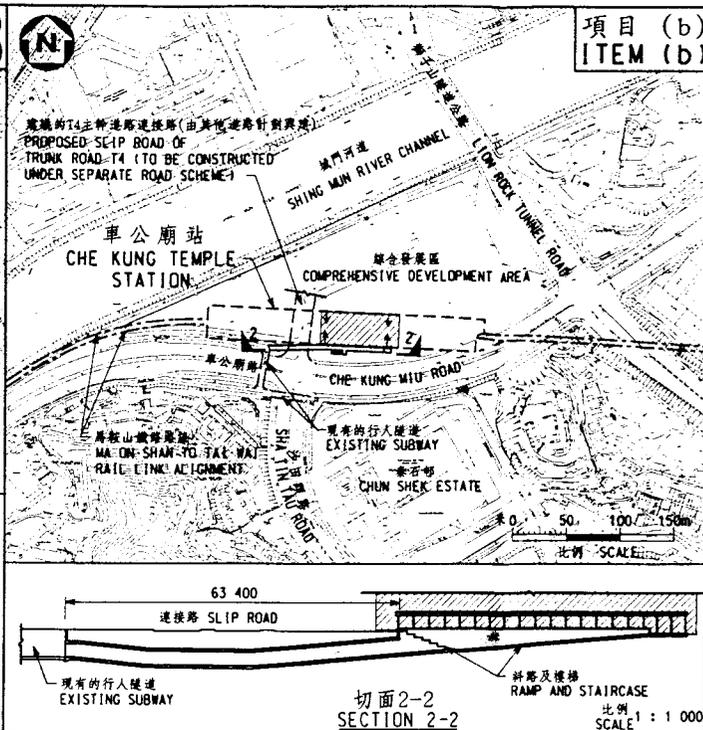
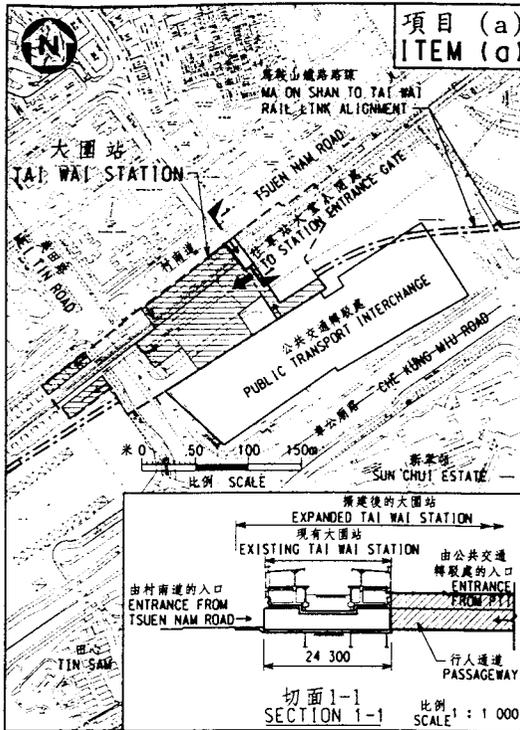
圖則名稱 drawing title
 工務計劃項目47TR
 東鐵支線 -
 馬鞍山鐵路
 主要基礎工程
 PWP ITEM 47TR
 EAST RAIL EXTENSION -
 ESSENTIAL PUBLIC
 INFRASTRUCTURE WORKS FOR
 MA ON SHAN TO TAI WAI
 RAIL LINK

圖號 drawing no. 比例 scale
 RW047MQS-SP0001A 1 : 50 000
 @ A3

參考編號 CAD Ref. RW047MQS-SP0001A.DGN
 版權所有 翻印必究 COPYRIGHT RESERVED

辦事處 office 鐵路拓展處
 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

HIGHWAYS DEPARTMENT 路香港
 HONG KONG 政署



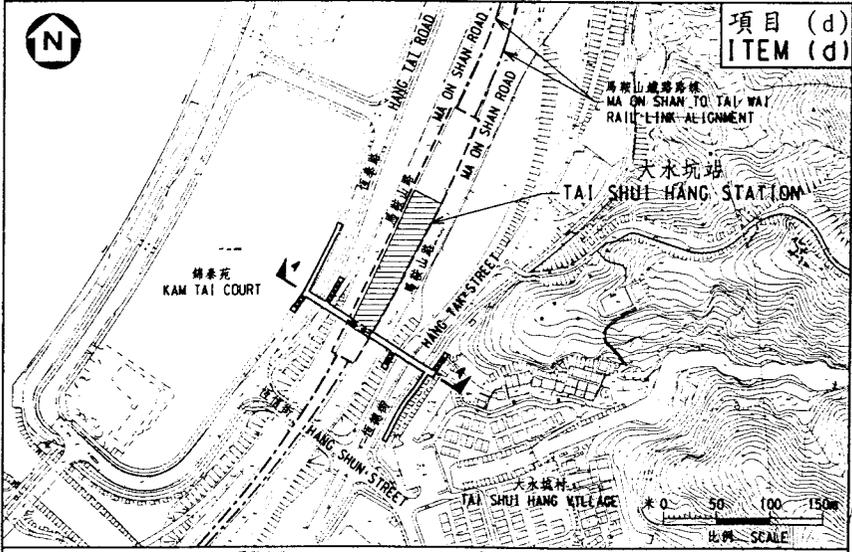
註解 NOTES:

1. 所有量度單位皆為毫米。
ALL DIMENSIONS ARE IN MILLIMETRES.

圖例 LEGEND

- 擬建的行人隧道 PROPOSED PEDESTRIAN SUBWAY
- 擬建的行人天橋 PROPOSED FOOTBRIDGE
- 擬建的行人徑 PROPOSED COVER TO EXISTING FOOTPATH
- 現有巴士站擬改為美化市容地帶 EXISTING BUS BAY TO BE CONVERTED TO AMENITY AREA
- 建議遷移後的巴士站 PROPOSED RELOCATED BUS BAY
- 車站大堂 STATION CONCOURSE
- 車站入口 STATION ENTRANCE

A	11/12/00	STATION NAME REVISED	SIGNED BY W.M.TONG
編號 no.	日期 date	內容 description	簽署 initial
修訂 REVISION			
		姓名 name	日期 date
測量 surveyed			
設計 designed	SIGNED BY W.M.TONG		1/9/00
繪圖 drawn	SIGNED BY K.S.YAU		1/9/00
描摹 traced			
核對 checked	SIGNED BY W.M.TONG		5/10/00
核准 approved	SIGNED BY M.T.CHIANG		5/10/00



ORIGINAL SIGNED YIP SEK KI 9/10/00
總工程師/鐵路(1) 日期
CHIEF ENGINEER/RL(1) DATE

合約編號 contract no.
檔案編號 file no.
工程編號 project no.

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目 47TR
東鐵支線 -
馬鞍山鐵路
主要基建工程
PWP ITEM 47TR
EAST RAIL EXTENSION -
ESSENTIAL PUBLIC
INFRASTRUCTURE WORKS FOR
MA ON SHAN TO TAI WAI
RAIL LINK

圖號 drawing no.	比例 scale
RW047MOS-SPO002A	1 : 5 000 OR AS SHOWN @ A3

參考編號 CAD Ref. RW047MOS-SPO002A.DGN
版權所有翻印必究 COPYRIGHT RESERVED

辦事處 office 鐵路拓展處
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

