

立法會交通事務委員會

馬鞍山至大圍鐵路線 主要基建工程

引言

本文件旨在向委員匯報馬鞍山至大圍鐵路線(馬鞍山鐵路)所需的主要基建工程的餘下部分，以及有關的工程費用。

背景

2. 行政長官會同行政會議已根據《鐵路條例》批准馬鞍山鐵路的鐵路及主要基建工程的方案，有關批准方案的公告在二零零零年十月二十七日刊憲。預計這個項目會在二零零四年年底完成。

3. 立法會財務委員會已在二零零一年三月九日批准撥款 1.179 億元(按付款當日價格計算)，以建造馬鞍山鐵路的部分主要基建工程，包括分別位於大圍站、車公廟站、大水坑站和恒安站的四條行人隧道，以及一條連接第一城站的行人天橋。至於主要基建工程的餘下部分(包括兩個公共運輸交匯處)，政府當時的計劃是待有關的詳細規劃落實後，把工程提升至甲級工程。由於有關的詳細規劃現已落實，政府計劃在本年五月向財務委員會提交撥款建議。

工程範圍

4. 馬鞍山鐵路主要基建工程餘下部分的範圍包括：
- (a) 在現有東鐵與日後馬鞍山鐵路交匯的大圍站興建一個公共運輸交匯處；以及
 - (b) 在烏溪沙站興建一個公共運輸交匯處。

在大圍站和烏溪沙站的公共運輸交匯處的規劃圖，現分別載於**附件 A** 和 **B**。

理由

5. 我們的運輸策略是發展鐵路成為本港運輸系統的骨幹，同時我們的政策也着重協調各項公共交通服務，以發揮最大的效益。因此，在有需要的情況下，我們會在鐵路車站興建公共運輸交匯設施，為乘客提供方便的接駁服務。

6. 為配合馬鞍山鐵路的啟用，我們有需要興建上述兩個建議的公共運輸交匯處，以便為巴士、綠色專線小巴、的士和其他一般車輛提供運輸交匯設施。有關的公共運輸交匯處會作為主要的接駁點，讓乘客轉乘路面交通工具或鐵路。

7. 在馬鞍山鐵路啟用後，大圍站現有的巴士總站將不能應付預計增加對於運輸交匯設施的需求。此外，隨着大圍區的人口不斷增加，日後也會有需要提供新的接駁服務連接鐵路車站。因此，必須興建新的公共運輸交匯處以取代現有的巴士總站。至於建議中的烏溪沙站公共運輸交匯處，則會提供現時所沒有的運輸交匯設施。有關設施是為配合烏溪沙站毗鄰地區的乘客接駁需求，這些地區包括西貢、西沙路和白石日後的新發展區。

8. 馬鞍山鐵路的路線是沿人口密集的地區而設定，鐵路沿線大部分人口都居住在車站的步行範圍以內，因此，馬鞍山鐵路其他七個車站並無實質需要提供新的運輸交匯設施。

對財政的影響

9. 在大圍站和烏溪沙站擬建的公共運輸交匯處，工程費用預算分別為 4,050 萬元和 5,160 萬元(按付款當日價格計算)。兩個公共運輸交匯處的費用分項數字載於**附件 C**。

建造工程計劃

10. 為使鐵路和公共運輸交匯處的工程更加配合得宜，以及確保擬建的公共運輸交匯處能夠及時完成，以配合馬鞍山鐵路的啟用，上述公共運輸交匯處的設計和建造會委託九鐵公司進行。

11. 如有關的撥款建議獲財務委員會批准，我們計劃在二零零三年一月展開建造工程，並在二零零四年年底完成，以配合馬鞍山鐵路的啟用。

公眾諮詢

在大圍站的公共運輸交匯處

12. 我們曾就擬建的大圍站公共運輸交匯處諮詢沙田區議會及其轄下的交通及運輸委員會。經考慮沙田區議會議員的意見後，大圍站公共運輸交匯處的設計已作出修訂，包括增加供綠色專線小巴上落客及一般車輛上落客貨用的上落客貨處，擴闊公共運輸交匯處的入口，以及增設一條引入路段及緊急出口。此外，大圍站上蓋發展計劃的公共停車位數目，會由 170 個增加到 250 至 300 個之間，而車站毗鄰也會關設 330 個單車停放處。這些公共停車位和單車停放處並不屬公共運輸交匯處的工程範圍，而將會在批地條款下由九鐵公司提供。沙田區議會在二零零一年十二月十三日的會議上，通過上述公共運輸交匯處的設計。

在烏溪沙站的公共運輸交匯處

13. 我們曾就擬建的烏溪沙站公共運輸交匯處的設計諮詢沙田區議會轄下的交通及運輸委員會，以及翠擁華庭的業主委員會。擬建的公共運輸交匯處在二零零一年九月十一日獲上述交通及運輸委員會通過，而設計則稍作修訂，包括增設一個緊急車輛出入口，經由擬建的車站緊急車輛通道通往沙安街，把巴士出口移離翠擁華庭的入口，以及修訂道路和路口設計。此外，由於翠擁華庭的業主委員會要求興建一條行人天橋，連接翠擁華庭的平台層和烏溪沙站，我們建議在沙安街興建一個地面過路設施，這項設施將會在批地條款下由九鐵公司提供。我們其後並未收到翠擁華庭居民的進一步意見。

對環境的影響

14. 根據《環境影響評估條例》規定，上述擬建的項目並非指定工程項目，並已經過初步環境評審，結論是該兩個公

共運輸交匯處的運作不會造成難以克服的環境影響。我們會按照環境保護署就半封閉式公共運輸交匯處空氣污染管制發出的專業守則中所訂明的指引和規定，實施足夠的噪音管制措施，並裝設機動通風系統，以確保上述公共運輸交匯處的空氣質素符合標準。

撥款安排

15. 我們計劃在本年五月向財務委員會提出申請，把馬鞍山鐵路主要基建工程的餘下部分(即在大圍站和烏溪沙站的公共運輸交匯處)，提升為甲級工程。我們歡迎議員就本文件內容提出意見。

運輸局

二零零二年四月

位於大圍站和烏溪沙站的公共運輸交匯處的工程費用分項數字

位於大圍站的公共運輸交匯處

	百萬元	
(a) 建築費	33.9	
(b) 設計及監督費	5.6	
(a)項和(b)項的小計	39.5	
(c) 機電工程營運基金收費 ¹	0.2	
(d) 就閉路電視機電設備而預留的款項	0.8	
(c)項和(d)項的小計	1.0	(按二零零一年九月價格計算)
(e) 就(c)項和(d)項的價格調整而預留的款項	0.0	
(f) 位於大圍站的公共運輸交匯處的工程費用總額	40.5	(按付款當日價格計算)

¹ 機電工程營運基金在一九九六年八月一日根據《營運基金條例》設立，並向政府部門收取機電裝置設計和技術顧問服務的費用。該基金為這個項目提供的服務包括審查所有由顧問提交的機電裝置工程計劃，以及就所有機電工程和工程對有關項目的影響向政府提供技術意見。上述數額以機電工程署所提供的預算為根據。

位於烏溪沙站的公共運輸交匯處

	百萬元	
(g) 建築費	43.6	
(h) 設計及監督費	7.2	
	<hr/>	
(g)項和(h)項的小計	50.8	
(i) 機電工程營運基金收費 ¹	0.2	
(j) 就閉路電視機電設備而預留的款項	0.6	
	<hr/>	
(i)項和(j)項的小計	0.8	(按二零零一年九月價格計算)
(k) 就(i)項和(j)項的價格調整而預留的款項	0.0	
	<hr/>	
(l) 位於烏溪沙站的公共運輸交匯處的工程費用總額	51.6	(按付款當日價格計算)
	<hr/>	
(f)項和(l)項的總額	92.1	(按付款當日價格計算)
	<hr/> <hr/>	