

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2002年5月8日

總目 706－公路

運輸－鐵路

47TR－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

請各委員向財務委員會建議，把 **47TR** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 9,210 萬元。

問題

我們需要在馬鞍山至大圍鐵路(下稱「馬鞍山鐵路」)的大圍站和烏溪沙站各建一個公共運輸交匯處，方便市民轉乘路面交通工具或鐵路。

建議

2. 路政署署長建議把 **47TR** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 9,210 萬元，用以為馬鞍山鐵路的大圍站和烏溪沙站設計並關建公共運輸交匯處。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **47TR** 號工程計劃是就下述兩個公共運輸交匯處進行詳細設計工作和建造工程－

- (a) 為同時是現有東鐵車站和日後馬鞍山鐵路車站的大圍站提供交通轉駁設施的公共運輸交匯處；以及
- (b) 為馬鞍山鐵路烏溪沙站提供交通轉駁設施的公共運輸交匯處。

—— 大圍站和烏溪沙站擬建公共運輸交匯處的工地平面圖分別載於附件 1
—— 和附件 2。

4. 九廣鐵路公司(下稱「九鐵公司」)已在 2000 年 11 月展開馬鞍山鐵路的建造工程。如撥款申請獲得批准，我們會展開 **47TR** 號工程計劃的詳細設計工作，以便在 2003 年 1 月動工闢建公共運輸交匯處，在 2004 年年底或之前完成工程，以配合馬鞍山鐵路的通車。

理由

5. 為發展鐵路，使其成為本港運輸系統的骨幹，以及協調各項公共交通服務以發揮最大的效益，我們會按情況所需，在鐵路車站闢建公共運輸交匯處，方便乘客轉乘其他交通工具。

6. 為配合馬鞍山鐵路的通車，我們需要闢建上述兩個擬議公共運輸交匯處，提供交通轉駁設施，方便乘客轉乘巴士、綠色專線小巴、的士和其他車輛。有關的公共運輸交匯處會是路面交通工具和鐵路的主要接駁點。

7. 馬鞍山鐵路的路線貫穿人口密集地區，這些地區大部分的居民徒步也可到達車站。因此，除了大圍站和烏溪沙站外，馬鞍山鐵路其他車站實際上並無需要闢建新的交通轉駁設施。

8. 馬鞍山鐵路通車後，大圍站現有巴士總站的交通轉駁設施將不能應付預計增加的需求。此外，隨着大圍區人口的增加，日後也需要增設連接鐵路車站的接駁服務。為此，我們需要闢建新的公共運輸交匯處以取代現有的巴士總站。這個公共運輸交匯處佔地約 11 600 平方米，設有八個附設巴士輪候處的鋸齒形巴士停車處、三個綠色專線小巴停車處、一個的士停車處和三個一般上落客貨處。

9. 至於擬在烏溪沙站闢建的公共運輸交匯處，則會提供新的交通轉駁設施，以配合烏溪沙站毗鄰地區(包括西貢、西沙路和白石日後的新

發展區)居民對交通接駁服務的需求。這個公共運輸交匯處佔地約 14 400 平方米，設有六個附設巴士輪候處的鋸齒形巴士停車處、兩個綠色專線小巴停車處、一個市區的士停車處、一個新界的士停車處，以及一個一般上落客貨處。

10. 我們計劃在大圍站和烏溪沙站物業發展項目地面的一層關建公共運輸交匯處。如撥款申請獲得批准，我們打算在該兩個物業發展項目所需土地的批地條件中訂明委託九鐵公司設計並關建上述兩個公共運輸交匯處。這樣，鐵路工程與公共運輸交匯處工程計劃便可以妥為協調，並更能配合得宜，而且可確保兩個擬建公共運輸交匯處能如期落成，配合馬鞍山鐵路的通車。

對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，估計擬議工程所需的費用為 9,210 萬元，分項數字如下－

大圍站公共運輸交匯處的預算費

	百萬元	
(a) 建造費用	33.9	
(b) 設計和監管費用	5.6	
	39.5	小計
(c) 機電工程營運基金收費 ¹	0.2	
(d) 裝置閉路電視和機電設備的費用	0.8	
	1.0	小計
		(按 2001 年 9 月 價格計算)
(e) (c) 項和 (d) 項的價格調整準備	0.0	
	40.5	總計
		(按付款當日 價格計算)

¹ 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，政府部門須就機電工程營運基金提供的機電裝置設計和技術顧問服務繳付費用。機電工程營運基金就這項工程計劃提供的服務包括審核顧問就所有機電裝置提交的文件，並就各機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。上述數字是根據機電工程署擬定的預算計算得出。

烏溪沙站公共運輸交匯處的預算費

	百萬元		
(f) 建造費用	43.6		
(g) 設計和監管費用	7.2		
	小計	50.8	
(h) 機電工程營運基金收費 ¹	0.2		
(i) 裝置閉路電視和機電設備的費用	0.6		
	小計	0.8	(按2001年9月 價格計算)
(j) (h)項和(i)項的價格調整準備	0.0		
	總計	51.6	(按付款當日 價格計算)

12. 我們會在大圍站和烏溪沙站物業發展項目所需土地的批地條件中訂明，九鐵公司須闢建上述兩個擬建公共運輸交匯處，而政府就有關交匯處承擔的工程費用設有上限；按付款當日價格計算，工程費用上限分別為 3,950 萬元和 5,080 萬元。政府會在工程完成後，按每個公共運輸交匯處的實際建造、設計和監管費用或有關的工程費用上限(以款額較低者為準)，發還款項予九鐵公司。倘批地條件所訂工程的建造費用(包括通脹調整)超出上限，多出的費用則會由九鐵公司承擔。

13. 我們會另行為兩個擬建公共運輸交匯處的閉路電視系統進行機電工程。兩個公共運輸交匯處的閉路電視系統會連接至現正裝置的主要中央設備。這套主要中央設備是用以監控地鐵將軍澳支線和西鐵沿線 14 個新建公共運輸交匯處的外設閉路電視。我們已委託機電工程署進行這套主要中央設備和外設閉路電視的設計工作和機電工程。我們打算把馬鞍山鐵路兩個擬建公共運輸交匯處閉路電視系統的機電工程合約批予機電工程署，由該署進行設計和裝置工作，以確保兩套系統能夠互相兼容和配合。

14. 如建議獲得批准，我們會就第 11 段(c)、(d)、(h)和(i)項作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2001 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)
2002-2003	0.1	0.98625	0.1
2003-2004	0.1	0.98378	0.1
2004-2005	1.6	0.98378	1.6
	<u>1.8</u>		<u>1.8</u>

15. 我們按政府對 2002 至 2005 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，為第 11 段(c)、(d)、(h)和(i)項制定按付款當日價格計算的預算。兩個公共運輸交匯處的建造費用會在 2005-06 財政年度，工程計劃完成後支付予九鐵公司。

16. 我們估計這項工程計劃會令每年的經常開支增加 950 萬元。

公眾諮詢

17. 我們在 1999 年 3 月 26 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布 47TR 號工程計劃的擬議道路工程和馬鞍山鐵路計劃。其後，我們並沒有接獲就擬建公共運輸交匯處提交的反對書。

18. 行政長官會同行政會議批准進行馬鞍山鐵路計劃和 47TR 號工程計劃下的主要基建工程。我們已在 2000 年 10 月 27 日在憲報公布鐵路計劃和基建工程獲准進行。

19. 立法會交通事務委員會轄下研究和推行鐵路發展計劃事宜小組委員會會在 2001 年 1 月 4 日討論馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的主要基建工程計劃。議員建議應妥善設計馬鞍山鐵路兩個擬建公共運輸交匯處，以確保交匯處有足夠高度，通風和照明。就議員提出的意見，我們會規定九鐵公司按最新的淨空高度、通風和照明標準設計公共運輸交匯處。我們在 2002 年 4 月 26 日立法會交通事務委員會會議上，把一份有關擬建公共運輸交匯處的文件提交議員傳閱。議員在會上備悉有關建議，並正審研是否會就工程計劃提出問題。倘議員有任何提問，便會在 2002 年 5 月 6 日舉行的事務委員會特別會議上作進一步討論。議員同意應按原定計劃，提請工務小組委員會在 2002 年 5 月 8 日會議上審議這項工程計劃。

大圍站公共運輸交匯處

20. 我們就擬建的大圍站公共運輸交匯處，在 2001 年 9 月 11 日諮詢沙田區議會交通及運輸委員會，並先後在 2001 年 11 月 21 日和 12 月 13 日諮詢沙田區議會。我們其後按沙田區議員的意見，修訂大圍站公共運輸交匯處的設計，包括增設綠色專線小巴上落客停車處和一般車輛上落客貨處；擴闊公共運輸交匯處的入口；以及增設一條引入路和緊急出口。此外，大圍站上蓋發展計劃的公眾停車位數目，會由 170 個增至 250 至 300 個之間，而車站毗鄰也會闢設 330 個單車停車位。這些公眾停車位和單車停車位並不屬於公共運輸交匯處的工程範圍，我們會在批地條件中訂明由九鐵公司另行闢設這些停車位。沙田區議會在 2001 年 12 月 13 日會議上，通過大圍站公共運輸交匯處的設計。

烏溪沙站公共運輸交匯處

21. 我們就擬建烏溪沙站公共運輸交匯處的設計，在 2001 年 9 月 11 日諮詢沙田區議會交通及運輸委員會，並先後在 2001 年 7 月 6 日和 8 月 8 日諮詢翠擁華庭的業主委員會。交通及運輸委員會同意進行擬議工程，惟交匯處的設計需稍作修訂，包括增設一個緊急車輛出入口，讓緊急車輛可經車站擬設的緊急車輛通道前往沙安街；把原擬設於翠擁華庭入口附近的巴士出口改設於其他地方；以及修訂道路和路口的設計。此外，翠擁華庭的業主委員會要求興建一條行人天橋，連通翠擁華庭的平台與烏溪沙站。就這項要求，我們建議在批地條件中訂明由九鐵公司在另一項工程計劃下，在沙安街闢設地面過路處。我們再沒有收到翠擁華庭居民提出的進一步意見。

對環境的影響

22. 擬議工程計劃不屬《環境影響評估條例》的指定工程項目。我們已完成工程計劃的初步環境審查。環境保護署署長對審查結果表示滿意，並同意無須進行進一步的環境研究。

23. 根據初步環境審查所得的結論，公共運輸交匯處的運作不會對環境造成難以紓解的影響。我們會採取足夠的噪音管制措施，並設置機動通風系統，以維持公共運輸交匯處內空氣質素良好，符合環境保護

署發出的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制專業守則》訂明的指引和規定。

24. 初步環境審查的結論並指出，實施工程合約訂明的適當紓減環境影響措施，可控制公共運輸交匯處建造工程施工期間對環境造成的影響，影響程度不會超出既定標準和準則的規限。這些措施包括經常清洗工地和在工地灑水，設置車輪清洗設施，採用低噪音機器和隔音設備，以及實施環境保護署在擬議污染控制條文中建議的其他程序。九鐵公司的合約會訂明須就建造工程擬定並實施全面的環境監察及審核計劃。

25. 在工程計劃的策劃階段，我們已充分考慮兩個公共運輸交匯處的平整水平，以盡量減少產生建築和拆卸物料。九鐵公司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。廢物管理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。九鐵公司會確保工地日常的運作符合經核准廢物管理計劃書的規定，並會採用運載記錄制度，以確保公眾填料及建築和拆卸廢料分別運往指定的公眾填土設施和堆填區。我們估計這項工程計劃會產生約 22 500 立方米建築和拆卸物料，其中約 7 100 立方米(佔 32%)會在這項工程計劃的工地再用，3 500 立方米(佔 15%)會在馬鞍山鐵路計劃其他工程項目中再用，11 700 立方米(佔 52%)會運往公眾填土區²作填料之用，另 200 立方米(佔 1%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸廢料運往堆填區棄置理論上應收取費用，就這項工程計劃而言，所需費用估計為 25,000 元(根據每立方米 125 元的估計單位價格³計算)。九鐵公司會記錄建築和拆卸物料的處理、再用和循環再造情況，以便監察和審核。

土地徵用

26. 這項工程計劃無須徵用土地。

² 公眾填土區是一項發展計劃用地的指定部分，專供卸置公眾填料作填海用途。如要在公眾填土區卸置公眾填料，必須領有土木工程署署長簽發的牌照。

³ 有關單位價格已計及堆填區的闢設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。理論上應收取的估計費用只供參考之用，這項工程計劃預算費並沒有計算這部分的費用。

背景資料

27. 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。

28. 我們在 2000 年 1 月把 **47TR** 號工程計劃提升為乙級。

29. 2000 年 5 月 26 日，財務委員會批准從資本投資基金撥款 85 億元注資九鐵公司，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，政府需要動用大約 18 億元(按 1999 年價格計算)進行必要的主要基建工程，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。

30. 2001 年 3 月 9 日，財務委員會批准把 **47TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **49TR** 號工程計劃，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，估計所需費用為 1 億 1,790 萬元，用以進行馬鞍山鐵路的部分主要基建工程，包括興建四條行人隧道，分別在大圍站、車公廟站、大水坑站和恆安站各建一條，以及興建一條連接第一城站的行人天橋。我們在 2001 年 3 月展開工程，以期在 2004 年 12 月完成工程。

31. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 85 個，包括 20 個專業／技術人員職位和 65 個工人職位，共需 1 830 個人工作月。

運輸局

2002 年 5 月