

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2008 年 4 月 23 日

## 總目 706－公路

### 運輸－鐵路

#### 51TR－沙田至中環線－設計及地盤勘測

請各委員向財務委員會建議，把 **51TR** 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 24 億 750 萬元，用以進行沙田至中環線的設計及地盤勘測工作。

## 問題

我們有需要為擬議的沙田至中環線(下稱「沙中線」)工程計劃進行設計及地盤勘測工作。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **51TR** 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 24 億 750 萬元，用以進行沙中線的設計及地盤勘測工作。運輸及房屋局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. **51TR** 號工程計劃的範圍包括－

- (a) 沙中線的設計工作，包括與沙中線有關的鐵路工程，重置、修葺及改善工程(見第 9 段)，以及主要基建工程(見第 10 段)的設計工作；

- (b) 相關的地盤勘測和工程監管工作；
  - (c) 對環境、交通、海事和其他相關範疇的影響評估；  
以及
  - (d) 擬備招標文件和評審標書。
4. 我們計劃在 2008 年 8 月展開設計工作，在 2010 年完成工作，並計劃在 2010 年展開沙中線的建造工程，以期在 2015 年完成大圍至紅磡段的工程，並在 2019 年完成過海段的工程。

## 理由

5. 沙中線是《鐵路發展策略 2000》<sup>1</sup>建議優先發展的鐵路之一。
6. 沙中線擬由以下三條線段組成－
- (a) 連接大圍與鑽石山的大圍至鑽石山線；
  - (b) 由鑽石山延長至紅磡的東九龍線；以及
  - (c) 由紅磡至港島的第四條過海鐵路線。
7. 沙中線沿途設有 9 個車站，即大圍、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展和金鐘。擬議沙中線的走線圖載於附件 1。沙中線屬於策略性鐵路，有助擴展本港鐵路網的服務範圍<sup>2</sup>，建成後會為大量乘客提供服務，服務範圍內的居民人口達 300 000，就業人口達 283 000。沙中線將會－
- (a) 疏導鐵路乘客，紓緩九龍市區和港島現有鐵路線的壓力；

---

<sup>1</sup> 《鐵路發展策略 2000》勾劃香港直至 2016 年的擬議鐵路網絡擴展計劃。

<sup>2</sup> 鐵路服務範圍指鐵路車站方圓 500 米內的地方。

- (b) 成為啟德發展計劃的重要組成部分，為區內擬發展的商業和住宅項目，以及啟德擬建的多用途體育館和其他康樂設施，提供公共交通服務；
- (c) 減輕現有已發展地區對路面公共交通服務的倚賴，並紓緩現有道路網的交通擠塞和環境滋擾問題，包括對紅磡海底隧道的需求；以及
- (d) 推動土瓜灣和九龍城區的重建發展。

8. 到 2021 年，沙中線每日乘客量約為 100 萬人次；以乘客節省的時間計算，每年可產生 41 億元的交通效益；若按實質計算，沙中線的經濟內部回報率高達 10%。此外，新鐵路亦有助改善本港的就業情況，在施工期間創造 11 000 個就業機會，啓用後可再創造 9 600 個就業機會。

9. 目前，沙中線沿線一些用地設有政府設施。這些用地將會臨時或永久撥作建造及／或營運沙中線之用。在進行沙中線建造工程時，我們需要重置這些現有設施。這些設施已列入沙中線工程計劃下的重置、修葺及改善工程，有關工程的初步清單載於附件 2。清單會按沙中線的設計和規劃進展作出修訂。

10. 我們需要提供主要基建工程，以配合沙中線的運作。主要基建工程的初步清單載於附件 3。有關清單亦會按沙中線的設計和規劃進展作出修訂。

11. 根據服務經營權模式，政府須出資提供沙中線所需的鐵路基建設施。沙中線建成後，香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)會獲批服務經營權，並向政府／九廣鐵路有限公司(下稱「九鐵公司」)支付服務經營權費用，以取得經營相關鐵路的權利。因此，沙中線會以公共工程項目形式實施，由政府安排鐵路的設計和建造所需的資金。

12. 目前的擬議工程計劃涵蓋鐵路工程，重置、修葺及改善工程，以及主要基建工程等設計工作，包括所有土木、建築、機電、訊號和控制工程，以及現有鐵路線所需的相關改動。此外，我們亦會對環境、交通、海事和其他相關範疇進行影響評估，以確定沙中線工程計劃所帶來的影響和須進行的紓減措施，包括與文物保存有關的措施。我們會委託港鐵公司進行擬議工程計劃。

13. 根據政府和港鐵公司就這類委託議定的原則，委託方(就沙中線工程計劃來說，即「政府」)會根據經可核實採購程序確定的價格，支付實際費用。由受委託方(就沙中線工程計劃來說，即「港鐵公司」)提供管理和監督服務所需開支，則以間接費用支付。下文第 15 段(d)項所列 51TR 號工程計劃下設計工作的間接費用是臨時數字。應付予港鐵公司設計及建造整項沙中線工程計劃的最終間接費用，將會按照所負責的設計及建造工程的實際開支計算，而上述費用會於最終間接費用予以扣除。

14. 在詳細設計階段，我們會委聘獨立顧問就沙中線工程計劃的建設費用預算(包括間接費用)制定審核及監管機制。

### 對財政的影響

15. 按付款當日價格計算，估計沙中線的設計及地盤勘測工作所需的費用為 24 億 750 萬元(見下文第 16 段)，分項數字如下－

	百萬元	
(a) 為鐵路工程，重置、修葺及改善工程，以及主要基建工程進行設計和影響評估的顧問費用	1,470.7	
(b) 地盤勘測	50.8	
(c) 鐵路系統和專用項目設計工作	429.6	
(d) 付予港鐵公司就沙中線工程計劃進行規劃和管理間接費用，以及港鐵公司經常費用和管理開支	321.9	
小計	2,273.0	(按 2007 年 9 月 價格計算)
(e) 價格調整準備	134.5	

總計	2,407.5	(按付款當日 價格計算)
----	---------	-----------------

16. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2007 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)
2008-2009	798.0	1.02575	818.5
2009-2010	1,087.2	1.06293	1,155.6
2010-2011	283.1	1.10545	313.0
2011-2012	104.7	1.14967	120.4
	2,273.0		2,407.5

17. 我們按政府對 2008 至 2012 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。

18. 沙中線的擬議設計及地盤勘測工作，不會引致任何的每年經常開支。

## 公眾諮詢

19. 我們就沙中線及相關事宜一直與立法會、多個區議會(例如黃大仙、九龍城、沙田、中西區、灣仔和油尖旺區議會)及相關地區居民保持溝通對話。我們會繼續進一步諮詢相關的法定及諮詢團體、地區居民和其他有關各方，包括受影響的公共交通行業／經營者。

20. 我們在 2008 年 3 月 27 日諮詢立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會。委員對擬議的設計及地盤勘測工作沒有異議。

## 對環境的影響

21. 沙中線工程計劃屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和鐵路運作申領環境許可證。港鐵

公司會根據《環境影響評估條例》的規定，呈交環境影響評估報告予環境保護署署長審批，包括公開評估報告，以徵詢公眾人士和環境諮詢委員會的意見。

22. 擬議的設計及地盤勘測工作只會產生極少量的建築廢物。我們會規定港鐵公司全面研究如何在日後進行沙中線工程計劃時，盡量減少產生建築廢物，並盡可能再用／循環使用建築廢物。

### 對文物的影響

23. 擬議的設計及地盤勘測工作不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。我們會在進行設計及地盤勘測工作研究時探討沙中線工程計劃會否影響任何文物地點。

### 土地徵用

24. 擬議的設計及地盤勘測工作無須徵用土地。

### 背景資料

25. 沙中線是《鐵路發展策略 2000》建議推行的鐵路計劃之一。由於沙中線不是任何現有鐵路網絡的自然延伸部分，當局在 2001 年邀請九鐵公司及前地鐵公司提交沙中線建議書。2002 年 6 月，行政長官會同行政會議按九鐵公司提交的基本標書，指令把沙中線工程計劃批予該公司。






26. 2002 年 12 月，前地鐵公司提出把地鐵觀塘線延伸至何文田及黃埔，以期取代九鐵公司建議在黃埔建造的自動捷運系統。

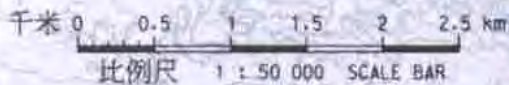
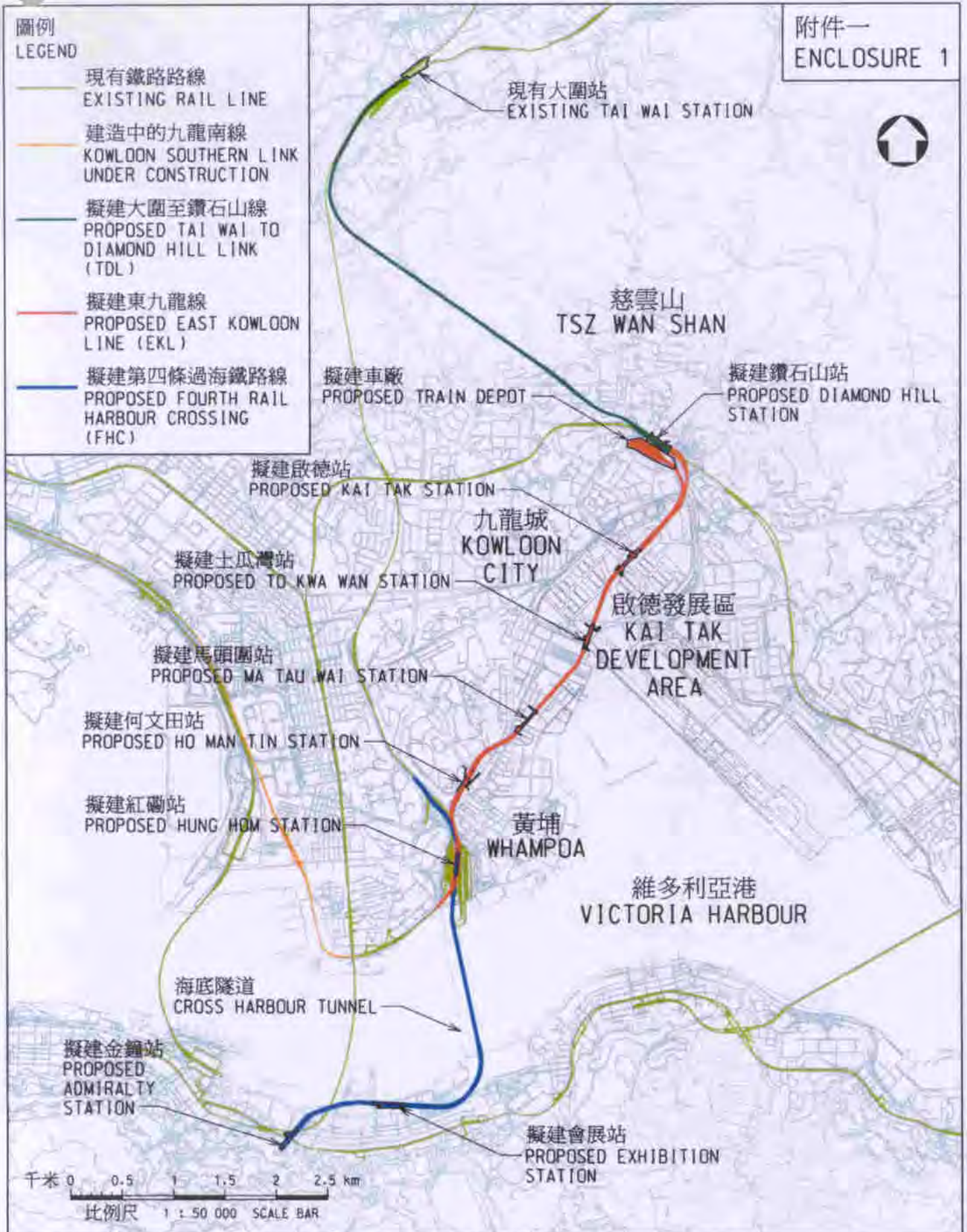
27. 2003 年 9 月，九鐵公司向政府提交沙中線建議方案。根據首選方案，東鐵線會延伸過海，成為第四條過海鐵路線。此外，方案亦包括在慈雲山建造自動捷運系統以取代先前建議的慈雲山站、興建新的銅鑼灣北站，以及興建馬頭角站以取代基本標書建議的土瓜灣站和馬頭圍站。

28. 2003 年 11 月，在審議前地鐵公司有關觀塘線延線的建議後，政府請該公司進一步檢討觀塘線延線方案以提高服務表現。2004 年 2 月，前地鐵公司向政府提交經修訂的觀塘線延線建議。
29. 2004 年 2 月 24 日，行政會議批准邀請九鐵公司與前地鐵公司展開磋商，根據一套準則洽談兩鐵合併的可能性；該套準則包括盡早解決規劃中新鐵路工程計劃的轉車安排，特別是沙中線的轉車安排。2004 年 9 月，前地鐵公司與九鐵公司完成磋商，並向政府匯報討論結果，當中包括在兩鐵合併後推行沙中線方案。
30. 根據再經修訂的沙中線建議方案，九鐵公司在 2004 年 9 月 21 日向政府提交九鐵公司沙中線方案的最終方案擬稿。2005 年 7 月，前地鐵公司與九鐵公司向政府提交兩鐵合併框架下的沙中線方案和觀塘線延線的技術及財務報告。
31. 2006 年 4 月 11 日，行政長官會同行政會議議決，有關兩鐵合併建議的諒解備忘錄擬稿可以執行，並應諮詢立法會。兩鐵合併的相關立法程序在 2007 年 7 月 11 日完成。2007 年 12 月 2 日，兩鐵正式合併。
32. 2008 年 3 月 11 日，行政會議決定邀請港鐵公司根據前地鐵公司與九鐵公司先前共同制定的沙中線方案，着手進行沙中線的進一步規劃和設計工作。
33. 2008 年 4 月，我們把 **51TR** 號工程計劃提升為乙級。
34. 擬議工程計劃不涉及任何移走或種植樹木建議。
35. 我們估計為進行第 3 段所述工程計劃而開設的職位約有 890 個(180 個工人職位和另外 710 個專業／技術人員職位)，共提供約 16 000 個人工作月的就業機會。



圖例  
LEGEND

-  現有鐵路路線  
EXISTING RAIL LINE
-  建造中的九龍南線  
KOWLOON SOUTHERN LINK  
UNDER CONSTRUCTION
-  擬建大圍至鑽石山線  
PROPOSED TAI WAI TO  
DIAMOND HILL LINK  
(TDL)
-  擬建東九龍線  
PROPOSED EAST KOWLOON  
LINE (EKL)
-  擬建第四條過海鐵路線  
PROPOSED FOURTH RAIL  
HARBOUR CROSSING  
(FHC)



<p>圖別名稱 drawing title</p> <p>工務計劃項目第51TR號 沙田至中環線 - 設計及地盤勘測 PWP ITEM NO. 51TR SHATIN TO CENTRAL LINK - DESIGN AND SITE INVESTIGATION</p>	<p>設計 designed P.Y. CHOW 27/3/2008</p> <p>繪圖 drawn H.K. CHUNG 27/3/2008</p> <p>核對 checked Y.W. WONG 27/3/2008</p> <p>核准 approved S.K. LAI 27/3/2008</p>	<p>圖號 drawing no. HRWSCLO03-LP0008</p> <p>版權所有 COPYRIGHT RESERVED</p> <p>鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE</p> <p>路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT</p>
---	---	--



51TR－沙田至中環線－設計及地盤勘測

重置、修葺及改善工程的初步清單

1. 新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站；
2. 土瓜灣宋皇臺道附近的機電工程署工場；
3. 國際郵件中心；
4. 警官會所；
5. 灣仔運動場；
6. 港灣道體育館；
7. 灣仔游泳池；
8. 灣仔北公共運輸交匯處；以及
9. 康樂及文化事務署設施，包括－
  - (i) 顯田遊樂場內的足球場；
  - (ii) 馬頭圍道／土瓜灣道花園；
  - (iii) 仁風街花園；
  - (iv) 漆咸道北休憩花園；
  - (v) 溫思勞街休憩花園；
  - (vi) 銅鑼灣花園；
  - (vii) 隧道入口處休憩花園；
  - (viii) 港灣道花園；
  - (ix) 分域碼頭街與會議道交界遊樂場；以及
  - (x) 夏慤花園。

51TR－沙田至中環線－設計及地盤勘測

主要基建工程的初步清單

1. 在鑽石山綜合發展區用地設置臨時公共運輸交匯處；
2. 改善及伸延慈雲山區行人道系統，連接鑽石山站入口；
3. 土瓜灣站附近的機電工程署工場原址設置公共運輸交匯處；
4. 興建橫跨九龍城道和馬頭圍道的新行人隧道；
5. 填滿已棄置的防空洞；
6. 在信用街設置避車處；
7. 前山谷道邨第一期原址設置臨時公共運輸交匯處；
8. 興建橫跨漆咸道北的新行人隧道；
9. 改善紅磡站平台的現有公共運輸交匯處；
10. 加強暢運道的車輛護欄；
11. 會展站附近的道路交界處進行修改工程；以及
12. 重置樂禮街交界處。