

財務委員會 工務小組委員會參考文件

補充資料

51TR－沙田至中環線－設計及地盤勘測

引言

工務小組委員會在 2008 年 4 月 23 日的會議上審議 51TR 號工程計劃「沙田至中環線－設計及地盤勘測」的 PWSC(2008-09)1 號文件時，委員要求當局提供以下補充資料－

- (a) 估計工程計劃所需費用的分項數字；
- (b) 在沙中線工程計劃設置顯徑站的初步意見；
- (c) 在慈雲山加設行人設施以便更完善接駁鑽石山站的初步意見；
- (d) 設置中環南站作為沙中線工程計劃一部分的初步意見；
- (e) 減低或處理中環灣仔繞道填海工程的法院裁決對沙中線的影響的相應措施；以及
- (f) 公眾諮詢的安排。

當局的回應

估計工程計劃所需費用的分項數字

2. 按 2007 年 9 月價格計算，所需費用的分項數字如下表所列－

| | 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 |
| (i) 鐵路工程的設計 | 1,348.7 | |
| － 土木工程 | 1,156.5 | |
| 鐵路隧道及附屬建築物 | 727.1 | |
| 車站及其他 | 429.4 | |
| － 建築工程 | 78.5 | |
| － 屋宇裝備 | 113.7 | |
| (ii) 主要基建工程的設計(包括慈雲山行人通道、公共運輸交匯處及道路交界處修改工程等) | 39.0 | |
| (iii) 重置、修葺及改善工程的設計(包括重置國際郵件中心、灣仔游泳池及灣仔北公共運輸交匯處等) | 53.0 | |
| (iv) 影響評估研究 | 30.0 | |
| (b) 有關隧道和地基工程的地盤勘測及土力工程研究 | | 50.8 |
| (c) 鐵路系統和專用項目設計工作 | | 429.6 |
| (i) 機電工程(包括列車) | 326.3 | |
| (ii) 訊號和控制系統 | 103.3 | |
| (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 |
| 總計 | | 2,273.0 |

在沙中線工程計劃設置顯徑站的初步意見

3. 我們十分理解沙田區議會及區內人士對設置顯徑站的要求，該站可方便顯徑一帶居民，讓居民可無須前往大圍站即可乘搭沙中線，亦可疏導大圍站的擠擁情況。此外，顯徑邨附近有多項社區設施，例如足球場及游泳池，吸引不少居民使用。在顯徑設站，可方便區外居民使用這些設施。我們亦理解在進行沙中線工程計劃時同步興建顯徑站的效益，包括可避免車站造價因通漲而上升，亦可避免在沙中線投入服務期間進行顯徑站建造工程可能對乘客帶來不便。

4. 我們會在未來數月的設計階段，盡快研究大圍站、大圍維修中心、車公廟站等上蓋物業發展對大圍站運作的影響。若數據顯示大圍站日後的乘客流量會繼續上升，我們原則上同意在沙中線項目中同步興建顯徑站，以疏導大圍站的擠擁情況和確保鐵路發揮最大效益。

在慈雲山加設行人設施以便更完善接駁鑽石山站的初步意見

5. 由於在慈雲山設置車站的建議會有很大的技術困難，加上相關的安全問題未能克服，我們建議放棄這項建議。不過，我們了解到慈雲山居民對提供交通服務以接駁沙中線車站的實質需要。因此，我們建議以充分利用區內現有的行人天橋系統及公共交通服務為基礎，藉着提升行人設施及公共交通服務，改善區內的交通情況，並且在慈雲山與沙中線鑽石山站之間提供足夠的交通接駁服務。

6. 我們在過去數個月就這個議題與區內人士交換意見。其中部分建議包括－

- (a) 在慈正邨正明樓與正康樓之間裝設升降機接駁慈雲山道；
- (b) 在慈康邨裝設自動梯或升降機接駁毓華街；
- (c) 沿雲華街由雲華街／慈雲山道交界至慈雲山中心裝設自動梯系統；
- (d) 沿蒲崗村道建造行人天橋，由珠鳳樓對出的行人天橋接駁鳳德道行人天橋系統；
- (e) 建造升降機塔及行人天橋接駁鳳德道與蒲崗村道地區休憩用地；

- (f) 建造橫跨鳳德道的行人天橋，接駁鳳美徑與悅庭軒；以及
- (g) 沿龍蟠街建造行人天橋，接駁鳳德道行人天橋系統與鑽石山站。

7. 我們會在沙中線的設計階段綜合和分析這些建議，以敲定具體建議，諮詢區議會及區內人士有關細節，然後推行建議。

設置中環南站作為沙中線工程計劃一部分的初步意見

8. 雲咸街以西地區的巖土情況欠佳，建造車站會對區內地基不深的現有建築物構成高風險，所以不宜在該處興建鐵路車站。在雲咸街以東地區，只有上亞厘畢道近香港動植物公園一段用地的巖土情況和環境適宜設置車站。但有關位置未能有效地為中區一帶的商業中心提供服務，因此並不理想。

9. 長遠而言，我們會適時檢討設置中環南站的需要，加強中區的鐵路服務，並會審慎考慮設站的地點和時間表，以便該站能配合中區的未來發展及方便市民使用。

10. 中區政府合署將來遷往添馬艦後，會騰出一幅較接近中區商業中心的用地，我們可以考慮該幅用地是否適宜興建車站。不過，該地點的未來規劃未有定案。目前，中西區有兩個港鐵站，在沙中線啓用後，乘客可在金鐘站轉乘港島線前往中上環及堅尼地城，十分方便。西港島線在 2019 年或之前應已投入服務。因此，設置中環南站一事，應待中區政府合署現址日後的用途定案後再行檢討，以便更能配合該區的未來發展。

減低或處理中環灣仔繞道填海工程的法院裁決對沙中線的影響的相應措施

11. 沙中線的過海隧道與中環灣仔繞道的隧道會在銅鑼灣避風塘範圍相交，所以兩項工程計劃須互相配合，以免任何一項工程計劃的可行性受到影響。根據現行計劃，沙中線在銅鑼灣避風塘的工程會安排在中環灣仔繞道工程之後進行。由於臨時填海的司法覆核問題，中環灣仔繞道工程受到延誤，因而影響沙中線工程的進度。

12. 在沙中線設計階段，我們會研究可否先進行沙中線工程。我們亦會仔細研究這項修訂安排會否涉及臨時填海，因而需要通過有關凌駕公眾需要的測試。與此同時，我們會研究是否還有其他不用臨時填海的建造方法或方案。

公眾諮詢的安排

13. 我們一直有就沙中線與相關的區議會和區內人士保持緊密聯繫。待沙中線的設計工作獲批撥款後，鐵路公司會展開進一步規劃和設計工作，項目包括車站出入口及通風井的位置、上述的顯徑站檢討工作、慈雲山交通接駁方案，以及過海隧道建造方法等。在規劃過程中，我們會繼續諮詢有關的區議會及區內人士，以徵集意見，從而敲定有效和切合需要的方案，予以落實。

14. 我們初步計劃分兩個階段進行沙中線的公眾諮詢工作。第一階段將會與沙中線初步設計同步進行，預計在本年第三季展開，為期約 4 個月；第二階段則會在審定修訂方案後進行，約在 2009 年第一季展開，為期約 3 個月。諮詢工作包括在有關地區與區議會及區內人士舉行會議、巡迴展覽和公眾論壇，向市民介紹沙中線工程計劃的設計和聽取初步意見。市民可通過巡迴展覽和公眾論壇知悉鐵路的設計並發表意見。港鐵公司亦會把沙中線的最新資料上載於港鐵公司網站，市民可隨時在該網站發表意見。

運輸及房屋局

2008 年 5 月