



本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 20/1016/99

來函檔號 Your Ref.: CB1/F/2/6(III)

電話號碼：2189 2187  
傳真號碼：2868 5261

傳真：2869 6794

工務小組委員會秘書  
香港花園道3號  
花旗銀行大廈3樓  
立法會秘書處  
(經辦人：游德珊女士)

游女士：

工務小組委員會  
2011年1月19日會議跟進

觀塘線延線-主要基建工程

現就議員於2011年1月19日工務小組委員會會議上，對「觀塘線延線-主要基建工程」提出的問題，提供補充資料。

a) 由擬建的何文田站通往何文田邨的隧道接駁

2. 何文田邨位於高低起伏的地域上，並與擬建的何文田站相距約350米，途中亦有東何文田配水庫相隔。考慮到以上地理因素，及於配水庫之下建造隧道的風險，我們在觀塘線延線原刊憲方案中建議提供一系列有蓋行人天橋、行人道及行人隧道的行人連接系統連接何文田邨與何文田站。這系統不但能提供舒適及安全的步行環境，亦能有效改善整體區內的行人道路網絡。在原方案刊憲

後，因應居民的意見，我們在修訂方案中，於靠近東何文田配水庫遊樂場的佛光街增設一條行人隧道，通往何文田站。何文田邨的乘客可利用該擬建的行人隧道進出車站，亦可使用原方案的行人接駁系統。

3. 就上述於佛光街增設的行人隧道，港鐵公司曾研究延長至更接近何文田邨的位置。由於現有佛光街的行人路狹窄，若延長該條行人隧道，行人隧道的出入口及升降機結構將影響毗鄰東何文田配水庫行人路旁的斜坡，這不但使建造工程面對龐大風險，亦會大幅延長建造時間。因此，我們認為不應將隧道延長。

#### **b) 由擬建的黃埔站通往海逸豪園、海濱南岸及鄰近住宅發展的行人接駁系統**

4. 為方便市民往來新建鐵路車站，政府會承擔興建觀塘線延線鐵路項目行人接駁設施的費用。提供這些行人接駁設施，需審慎考慮多項客觀因素，包括現有的行人網絡及設施、地理環境、道路安全情況、路面交通狀況、技術可行性、預期的行人使用量及成本效益等。

5. 擬建的黃埔站位處平坦地勢，並設有良好的路面行人網絡及配套設施。建議的車站出入口選址已足以為鄰近居民提供鐵路服務。現有沿紅磡道的行人通道，可以直接連接紅磡鶴園區及附近的住宅及工商業區（即海逸豪園及鄰近範圍）至黃埔站。這段行人路長約 400 米，闊約 3 米，地勢平坦，足以配合未來的人流增長，而且沿途亦已種植樹木，整體步行環境舒適。基於上述原因，我們認為無須在該路段加設行人接駁系統設施。

6. 至於紅磡灣方面（即海濱南岸及鄰近範圍），已設有合適的行人設施通往黃埔站。海濱南岸居民可使用橫跨紅磡南道附設無障礙通道的有蓋行人天橋，再沿紅磡道的行人路前往黃埔站位於嘉富樓附近的出入口；而半島豪庭及理工大學學生宿舍的住客除可選擇上述的路徑往黃埔站外，亦可使用現有行人通道前往紅磡站。

### c) 綠化觀塘線延線的行人連接系統的措施

7. 現有連接黃埔站至紅磡鶴園區及附近的住宅的紅磡道行人通道，沿途已種植樹木。為進一步優化行人設施，我們會於沿途加種樹木，既加強遮蔭作用，又能改善景觀及整體環境。而何文田站的行人接駁設施，我們將設置花槽及垂直綠化，以提供綠化環境。

8. 我們及港鐵公司會繼續與地區人士就這些優化設施保持密切聯繫及交換意見。此外，港鐵公司將於施工期間成立社區聯絡小組，與地區持份者舉行定期會議，聽取他們對建造工程的意見。

### d) 觀塘延線項目興建的行人天橋上及車站內展示藝術品的計劃

9. 現時港鐵公司進行的「港鐵車站藝術」計劃，是在車站注入藝術元素，讓乘客更容易接觸不同種類的藝術元素，令旅程更多姿多采。當中透過在港鐵沿線車站加設「港鐵畫廊」、「藝術管道」、「藝術之旅」及「社區畫廊」，邀請本港著名藝術家、新晉藝術創作者、設計師及從事創意工作的人士，在港鐵沿線車站展示他們創作的平面和立體藝術作品。計劃深受乘客及藝術組織歡迎。透過這些計劃加入社區的參與，成功加強車站和地區的聯繫，將當區的文化和生活特色融匯其中，亦有助推廣香港的社區藝術，增加各區居民對他們區內港鐵站的歸屬感。

10. 此外，港鐵沿線已擺放 38 件具有較高藝術價值的作品，除了香港、內地和台灣的藝術家外，也有來自南韓、澳洲、紐西蘭及美國藝術家的創作，各種不同類型和風格的藝術作品融入車站的設計和建築中，成為車站建築的一部分。

11. 港鐵公司在觀塘線延線的何文田站及黃埔站，將延續港鐵車站藝術的方向，透過社區的參與，將何文田及黃埔的地區特色、歷史文化融入車站設計內。港鐵公司現正籌備相關的藝術計劃，並已與本地藝術團體展開討論，探討適合的藝術品，既能配合當地社區特色，又能推廣本地藝術。此外，港鐵公司正在研究車站內擺放藝術品的位罝，以令乘客在不影響人流下可欣賞設置的藝術品。

12. 在連接何文田邨、愛民邨及鄰近屋苑的居民來往何文田站的天橋加設藝術元素，在藝術品的挑選和位置的考慮會面對較多制肘，除了考慮藝術品的美感和多樣性、配合社區的特色和室外風吹日曬的環境外，也要考慮對人流的影響、設施的負重、是否有足夠的空間供行人欣賞藝術品、對日常運作的影響及行人安全等。藝術品的設置會以不妨礙市民使用有關行人通道接駁設施為原則。路政署和港鐵公司會與相關政府部門、區議會和地區團體等，研究加入反映社區特色的藝術作品的可行性。

13. 放置在車站及公共空間的藝術品，其價值是受作者、作品種類（如雕塑、版畫、大型立體裝置等）、版權等因素影響，不能一概而論。港鐵公司及相關部門會按照車站或行人通道的具體環境，決定放置適合的藝術品。

14. 謹請閣下將上述資料轉達財務委員會委員以供參考。

運輸及房屋局局長

( 周進華  代行 )

二零一一年二月十四日

副本送：

財經事務及庫務局首席助理秘書長何珏珊女士 (傳真：2147 5240)

路政署鐵路拓展處總工程師楊港生先生 (傳真：2194 0147)

香港鐵路有限公司項目經理周蘇鴻先生 (傳真：2163 6162)

香港鐵路有限公司公共關係經理陳芳婷女士 (傳真：2795 9991)



本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 17/1016/99  
來函檔號 Your Ref. CB1/F/2/6(III)

電話號碼 : 2189 2187  
傳真號碼 : 2868 5261

傳真 : 2869 6794

香港花園道3號  
花旗銀行大廈3樓  
立法會秘書處  
工務小組委員會秘書  
(經辦人: 游德珊女士)

游女士:

工務小組委員會  
2011年1月25日會議跟進

南港島線(東段) - 主要基建工程

現就議員於2011年1月25日工務小組委員會會議上,對「南港島線(東段) - 主要基建工程」提出的問題,提供補充資料。

(a) 南港島線(東段)項目在建造工程期,港鐵公司將會採取的緩解措施,使因工程而產出的噪音能進一步降低

2. 南港島線(東段)是《環境影響評估條例》下的「指定工程項目」,須進行「環境影響評估」程序。港鐵公司須要根據該法例,按「環境影響評估」研究概要和有關的技術備忘錄的規定,擬備及向環境保護署署長提交南港島線(東段)的「環境影響評估」報告。報告亦已獲環境保護署審批,而環境許可證已於2010年底發出。

3. 南港島線(東段)工程項目包括興建隧道、高架橋、車站、車廠及相關的主要基建工程。港鐵公司於項目設計時已考慮於可行範圍內實施不同方法以緩減噪音影響，亦會因應不同項目的合約所進行的有關工程，訂明需符合環評的要求。

4. 在施工期間，港鐵公司會確保在施工過程時符合《環境影響評估條例》及其他法例的要求，並在工程合約中要求承建商在施工方法上採取適當措施，於噪音源頭緩減影響；包括使用低噪音的機動設備、臨時/流動隔音屏障、減音器、隔音物料和有效地安排工序，把施工期間的噪音水平減至最低。港鐵公司會實施一系列緩解措施確保施工期間的噪音減到最少，例如施工期間的建築工作將盡可能分段進行，亦會實施良好工地作業守則，以盡量減少噪音影響。

5. 港鐵公司會進行環境監察及審核，以確保建議實施的緩解措施有效及符合相關法例的要求，並會就監察及審核的結果，每月提交報告給環境保護署，及公開在環境保護署（環境影響評估條例）網址和港鐵公司網址讓公眾閱覽。

(b) 港鐵公司擬於春坎山為南港島線(東段)項目而設置的臨時爆炸品儲存倉庫，會就爆炸品的安全運送、儲存及使用採取的管制措施

6. 港鐵公司建議在赤柱春坎山一處偏僻地點設置南港島(東段)臨時爆炸品倉庫，在隧道及地盤平整工程進行期間，存放少量爆炸品。該處地點遠離民居，有道路可達，距離南港島線(東段)位於南風道及鴨脷洲的工地亦較近。


7. 現時在春坎山建議的選址，距離春磡角路大約 250 米，與最鄰近的住宅距離超過 300 米，中間有高約 60 米的山坡分隔。港鐵公司將會在倉庫內興建兩個各設出入口的獨立房間，儲存炸藥及雷管，以減低發生意外的機會。同時，港鐵公司也會建造高達 2.7 米及底部厚達 3 米的土堤圍繞倉庫四周。倉庫內外將會設置消防及保安系統，並有警衛 24 小時看守。

8. 港鐵公司已完成在春坎山設置臨時爆炸品倉庫和爆炸品的儲存及運送的量化風險評估，評估是基於《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件四所列出的「在合理而實際可行的情況下把風險盡可能減至最低」及按環境保護署發出南港島線(東段)的環境影響評估概要(下稱環評概要)的要求，須確定及評估可行及具成本效益的緩解措施，包括考慮由臨時爆炸品倉庫到工程工地的「最短的可行運送距離」的條件。

9. 港鐵公司會按《危險品條例》之標準，嚴格執行風險控制和安全措施，以確保施工期間爆炸品的儲存、運送及使用符合安全。所有運載爆炸品的車輛及其駕駛者均須獲得土木工程拓展署礦務處處長審批。這些車輛須設有分隔雷管和條裝炸藥之儲存空間及滅火設備，由於炸藥必須通過雷管才可引爆，這種安排更能減低意外發生可能性。駕駛者亦經須經接受滅火及處理爆炸品的培訓，按安全駕駛程序運送爆炸品。此外，承建商亦須向土木工程拓展署礦務處處長申領移走許可證，方可進行運送。在香港進行的建築工程，使用炸藥已有很長的歷史。根據記錄，多年來涉及爆炸品的運送未有發生意外，證明炸藥的儲存、運送及操作一直以來都是非常安全。

10. 港鐵公司會致力監管其承建商，把爆炸品的貯存、運送和使用的風險減至最低。

運輸及房屋局局長

(周進華  代行)

副本送：

財經事務及庫務局	(經辦人：何珏珊女士)	2147 5240
路政署署長	(經辦人：陳志恩先生)	2714 5297
香港鐵路有限公司	(經辦人：蕭錦行先生)	2798 8822

二零一一年二月十四日



本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 17/1016/99  
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 2189 7496

傳真號碼 : 2868 5261

傳真 : 2537 4874

民主黨立法會議員辦事處  
香港中環  
雪廠街 11 號  
中區政府合署西座 409 室  
甘乃威議員

甘議員尊鑒：

### 沙田至中環線及南港島線（東段）項目

有關閣下於二零一一年一月二十四日來信，轉達南區黨團對沙田至中環線（下稱「沙中線」）及南港島線（東段）項目的關注，本局就有關問題及意見，回覆如下。

#### 1. 沙中線

##### A. 金鐘站預留沙中線月台

擬議興建的沙中線及南港島線（東段）皆以金鐘站為港島區的終點站。政府及港鐵公司計劃擴建現有金鐘站，以容納新建的沙中線及南港島線（東段）車站設施，這兩線路的乘客同時可於金鐘站轉乘現有的荃灣線及港島線，方便快捷。

擴建後的金鐘站將設有 6 層，最底層為南港島線（東段）月台，之上一層為沙中線月台，其餘為轉車層及車站出入口。從建造車站的技術層面，必需一層接一層地興建，若



不興建沙中線月台層，也就無法興建上面各層。因此，沙中線金鐘站部份和南港島線(東段)必須同步進行，南港島線(東段)才能如期於 2015 年通車。為配合南港島線(東段)通車的時間表，整個金鐘綜合車站基本結構工程必須在南港島線(東段)通車前完成。

政府委托港鐵公司在南港島線(東段)工程計劃時一併建造沙中線金鐘綜合站前期工程。該站大部分的土木建造工程會在南港島線(東段)通車前同步完成，而綜合車站內供沙中線專用的其他專用設施(例如電力系統及冷氣設備的安裝)和裝修工程，則須待沙中線主體工程獲得立法會財務委員會批准撥款後才會進行。因此這些工程並不包括在這次沙中線前期工程撥款申請。

為另一條鐵路線預先進行土木建造工程興建部分結構的安排在鐵路工程中非常普遍。現時香港站預建供機場快線日後使用的月台以及日後將於會展站預先興建的北港島線月台亦是同樣安排。香港站預建月台現時只完成土木建造工程但並未配備乘客設施；沙中線日後興建會展站的北港島線月台時亦只會興建土木結構，稍後才在北港島線項目下進行鋪設專用設施和進行裝修工程。

#### B. 金鐘站賬目分拆問題

正如上文所述，在現階段向立法會財務委員會申請撥款興建沙中線金鐘站部份前期工程是因為從興建的技術上，不能將該部分的土木建造工程分拆；此外，該部份工程必須與南港島線(東段)金鐘站同步完成。金鐘站賬目攤分並不是需要進行此部份前期工程的考慮因素。

#### C. 石澳石場作沉管隧道預製件工場

沙中線過海隧道將以沉管隧道方法建造。石澳石礦場為現時香港唯一適合設立沉管隧道預製組件工場的地方，政府和港鐵公司曾經就於石澳石礦場設立沉管隧道預製件工場的建議，分別於2009年11月及2010年7月諮詢南區區議會，並提交詳細資料解釋選址原因，區議會並不反對石澳石礦場在2013年至2018年間用作臨時基建用途。在諮詢過程

中，議員知悉石澳石礦場於法定圖則上劃為未確定用途。政府會檢討這土地的長遠用途及規劃的時間表。

在石澳石礦場設立沉管隧道預製件工場，不但可以增加本地建築工人的就業機會，紓緩業界的失業情況，並可將有關技術在香港繼續發展，長遠對香港整體有正面的影響。

## 2. 南港島線（東段）

### A. 公共交通交匯處設計

在黃竹坑站底擬建的公共運輸交匯處，將會設有供巴士、專線小巴、的士及一般車輛上落乘客的設施，使鐵路與其他公共交通工具妥善配合，方便鄰近地區的居民利用接駁服務在黃竹坑站轉乘鐵路。當局在建議提供所需的設施時，已充份考慮鐵路落成後及地區發展的預計客流量。

有關該公共交通交匯處的設計方面，為便利市民轉乘鐵路，交匯處內設有扶手電梯連接黃竹坑站，並採用半開放式設計，保持空氣流通，而在巴士站乘客候車處，將會提供上蓋設施，以免乘客日曬雨淋。至於公共交通交匯處內停泊巴士位置與候車月台的佈局，我們在策劃時需考慮各方面的因素，其中包括交匯處的位置、面積、用途及週遭環境等。黃竹坑站公共交通交匯處將主要為繞經的巴士路線提供上落客設施，因此，巴士站將單行設置在雙線行車路上，使巴士能直接進入及離開交匯處。而乘客候車處亦可因應相關的設計可靠近連接黃竹坑站的扶手電梯，方便乘客轉乘鐵路。綜合整體的地理環境及佈局，現時在黃竹坑站公共交通交匯處的建議安排比採用鋸齒型停車灣的總站形式設計更為適合。

新鐵路落成會改變市民的交通模式。因此，配合南港島線（東）通車，當局會就有關公共交通服務作出適當的調整，以便更妥善配合新鐵路啓用後乘客需求的轉變。現階段，我們尚未訂定使用該公共交通交匯處的路線或服務範圍。一如以往的新鐵路發展項目，我們會在南港島線（東）通車前，就當時的公共交通服務情況，研究新鐵路項目對其他路面公共交通工具的全面性影響，詳細擬訂新公共交通服務計劃，並會在適當時候諮詢區議會及受影響的公共交通業界。

## B. 黃竹坑站至利東站一段

南港島線（東段）的主要基建工程，包括修建現有一段由海洋公園道至南朗山道長約 650 米的黃竹坑明渠，明渠覆蓋後的土地則用作改善香葉道一帶的道路網絡及興建交通交匯處。

我們了解渠務署早前亦有計劃覆蓋改善黃竹坑明渠，因此在南港島線（東段）初步設計階段開始，路政署和港鐵公司一直和渠務署保持溝通。現建議的工程已涵蓋由海洋公園道至香港仔海傍的整段明渠，既可保留現有渠道及改善明渠狀況，又可在鋪蓋面上，建造所需的交通設施。因此渠務署現階段不會有進一步的明渠改善計劃，以免重覆工程。

連接黃竹坑站至香港仔海傍的行人通道及相關設施將由各相關政府部門，包括運輸署、路政署及康樂文化事務署等管理，各部門經已按其工作範圍及設施的功能確定清晰的管理分工。這行人通道闊度不少於 2.5 米，已充份考慮興建該等設施的附近環境和新鐵路服務啓用後的人流估計。現時我們在整體市區規劃上並沒有設立單車徑以作交通運輸用途，但會備悉議員的意見。至於於警校道及南朗山道的道路擴闊工程，是因應黃竹坑鐵路車站落成後的交通流量而設計。

就信中提出為何擬議的主要基建工程並不包括一條連接擬建的黃竹坑站與深灣一帶的行人天橋。港鐵公司過往曾仔細研究有關建議，但認為由於現時在南朗山道與深灣道的道路交界處已設有足夠及安全的地面行人過路設施，即使當鐵路落成時，這些過路設施的容量亦能滿足行人的需求。另一方面，由於土地的限制，建造行人天橋支柱會佔用並收窄現時新會商會陳白沙紀念中學附近的行人通道。如擴闊該行人通道以興建橋墩，將需收窄南朗山道的行車線，造成南朗山道與深灣道道路交界處交通擠塞。

港鐵公司會斥資在前黃竹坑邨用地日後發展的上蓋物業，設置有蓋行人通道，把日後的黃竹坑站與現有的黃竹坑巴士總站連接起來，以方便深灣一帶的居民前往黃竹坑站。該有蓋行人通道的設計及安排將會與前黃竹坑邨用地日後的物業發展一併規劃。在完成物業發展前，港鐵公司亦會負責沿南朗山道設置臨時有蓋行人通道，方便深灣一帶的居民，

讓他們可經南朗山道前往黃竹坑站。港鐵公司正就該物業發展進行規劃及設計工作，會充份考慮地區居民意見及建議。

為方便市民來往港鐵站，現時黃竹坑道及南朗山道交通交匯處附近將興建行人天橋，以連接黃竹坑道及香葉道。惠福道及深灣一帶的市民可使用鄰近熟食中心之樓梯及升降機連接黃竹坑站。

為興建南港島線（東段）的高架橋工程，港鐵公司將會在東華三院復康中心近黃竹坑明渠的斜坡進行鞏固工程，將來港鐵公司會負責維修及管理與鐵路項目有關的這段斜坡。致於連接黃竹坑站至香港仔海傍的行人通道，不涉及明渠的斜坡維修或改善工程。

### C. 利東站

港鐵公司曾就南港島線（東段）的方案，與南區區議會攜手於 2008 年進行兩輪地區諮詢工作。就利東站的出入口位置，曾作出不同建議，而大部份居民的回應指利東區的出入口應設於利東商場外。港鐵公司在規劃南港島線（東段）的車站和出入口位置時，須要考慮及平衡多項因素，主要包括服務主要人口群、建造方法、技術可行性、以及施工期間對附近居民的影響等。現時利東站設置兩個出入口，配合其他交通工具，足以服務區內主要人口群。

利東站其中一個出入口將設於利東邨商場對出的現有巴士總站，因此部份巴士站需作搬遷。在現方案中，利東邨東興樓對面山坡下部份花槽位置的土地將被收回，以重置受影響的巴士站。有關搬遷及重置受影響巴士站的工程，將納入港鐵公司的鐵路項目的重建及改善工程中，由港鐵公司出資進行，因此不屬於主要基建工程。重置巴士站及候車處的設計將與現有巴士站設計相若，候車處將會設置上蓋，以免候車乘客日曬雨淋。

如上文述，東興樓對面花槽旁原有行人路將於新巴士站興建期間改道至接近山坡位置，因空間所限不能改作綠化空間。我們會就收回利東邨部份土地的補償問題，與有關業權人士商討。

我們明白地區關注來往利東邨及鴨脷洲大街的安排。在南港島線（東段）落成後，市民可經車站非付費區，往來山上利東商場出入口及山下鴨脷洲大街的出入口。

#### D. 海怡半島站

我們十分理解海怡半島居民，特別是第 31 座，關注擬建連接鴨脷洲邨及怡南路的行人天橋對附近民居私穩的可能影響。有關之行人橋，與海怡半島 31 座最少距離 14 米，橋面高度亦將會低於其一樓地面高度約 2 米，而天橋設計亦已諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會(ACABAS)。擬建的行人天橋會在怡南路設有升降機及樓梯，因這些設施會佔用行人道的部份空間，該段行人道將會被擴闊至不少於 2.5 米。同時，因怡南路的闊度受兩旁建築物限制，行車線的闊度無可避免將會稍被收窄，但這並不會對現時雙線雙程行車的安排有任何改變。

我們與南區區議會及關注南港島線（東段）的團體一向保持連繫，充份了解南區居民對這鐵路項目的熱切訴求。我們會繼續竭盡所能令該鐵路項目如期於 2011 年動工。再次感謝閣下對南港島線（東段）的關注，我們會與您繼續保持聯絡。

運輸及房屋局局長



（何國輝

代行）

二零一一年二月十四日

特別副本送：

路政署署長	(經辦人：伍德榮先生)	2714 5297
運輸署署長	(經辦人：鄧偉亮先生)	2827 9237
	(經辦人：李萃珍女士)	2802 2679
南區民政事務處	(經辦人：林敏女士)	2553 7268
香港鐵路有限公司	(經辦人：蕭錦行先生)	2798 8822

政府總部  
運輸及房屋局

運輸科  
香港花園道美利大廈



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
Murray Building, Garden Road,  
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 10/1016/99  
來函檔號 Your Ref.: CB1/F/2/6(III)

電話號碼：2189 2187  
傳真號碼：2868 5261

傳真：2869 6794

工務小組委員會秘書  
香港花園道3號  
花旗銀行大廈3樓  
立法會秘書處  
(經辦人：游德珊女士)

游女士：

工務小組委員會  
2011年1月25日會議跟進

沙田至中環線 — 鐵路建造工程  
沙田至中環線 — 非鐵路建造工程

現就議員於2011年1月25日工務小組委員會會議上，對「沙田至中環線—鐵路建造工程」及「沙田至中環線—非鐵路建造工程」提出的問題，提供補充資料。

**A)(i) 沙中線假設在不同的工程造价下的經濟內部回報及財務內部回報**

2. 鐵路項目屬於大型基建項目，需要高昂的資金以支付鐵路的設計和建造費用、購買列車、重置及改善工程和土地成本，因此在財務上一般都是不可行的。從各地的經驗來看，要推行這些大型基建項目，大多是由政府直接負責融資或透過不同方面提供資助，項目才得到開展，香港也不例外。至於是否推行個別鐵路項目，政府主要的考慮因素是這些項目對社會整體帶來的好處，包括交通、社會及經濟效益，而非政府在鐵路項目中的財政得益。

3. 沙中線是策略性鐵路，將會連成東西走廊及南北走廊，服務範圍內的居民人數達 380 000 人，就業人數達 260 000 人。當 2021 年沙中線全線通車後，每日乘客量估計約為 110 萬人次。以乘客節省的時間計算，每年可產生 44 億元的經濟效益。此外，新鐵路有助改善本港就業情況，在施工期間創造 11 000 個就業職位，啟用後再創造 9 600 個就業職位。在 2008 年政府決定推展沙中線進一步規劃和設計時，已於立法會參考資料摘要 (THB(T)CR10/1016/99) 中指出沙中線在財務上不可行，而主要考慮因素則是其交通、社會及經濟上的效益。

4. 雖然我們現在未有準確的工程造價估算，但我們已因應議員要求於工務小組委員會討論文件 (PWSC(2010-11)34) 及 PWSC(2010-11)35) 中，假設沙中線造價為 600 億元、640 億元及 680 億元(2009 年 9 月價格)及不同乘客量下，估計沙中線的經濟內部回報率約為 5.1%至 6.9%。從以上不同假設情況的估算可見沙中線經濟上可行。

5. 於 2011 年 1 月 25 日立法會工務小組委員會的會議上，議員要求我們提供沙中線的財務內部回報率。要評估沙中線的財務內部回報率，必須有準確的工程造價估算及沙中線在通車後五十年的營運開支估算。但政府須待香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)於 2012 年初大致完成詳細設計和我們完成法定諮詢程序，才可確定如何進一步修改沙中線的設計以配合實際工程需要及回應市民提出的意見和建議，和評估及確認這兩方面的開支估算。根據港鐵公司的現時估計，沙中線的整項工程造價超過 600 億元。為向議員提供所需要的財務資料，假設沙中線的造價分別為 600 億元、640 億元及 680 億元(2009 年 9 月價格)，在乘客量為每日 110 萬人次的情況下，根據港鐵公司的估算，沙中線的財務內部回報率約為 1.0%至 1.5%。沙中線為政府出資興建，港鐵公司會獲批服務經營權以營運該鐵路，並向鐵路的擁有人支付服務經營費，當服務經營權完結、屆滿或中止後，港鐵公司需把仍能運作的沙中線歸還給政府，故此該鐵路仍具可觀的剩餘價值。

6. 以上的財務內部回報率只是假設性估算，確實估算將會在 2012 年我們提交沙中線餘下工程的撥款申請時一併提交。但我們須再度指出，政府考慮是否開展一大型鐵路項目的主要考慮因素是項目帶來的交通、社會及經濟效益，而非項目對政府帶來的財務回報。



## A)(ii) 沙中線的估算收益及財務安排

7. 在 2011 年 1 月提交予財務委員會工務小組委員會討論文件 (PWSC(2010-11)34 及 PWSC(2010-11)35) 中，我們經已解釋沙中線將採用服務經營權模式推行。政府會自費興建沙中線所需的鐵路基建設施，港鐵公司則會獲批服務經營權來營運該系統。港鐵公司須向鐵路的擁有人提交服務經營費，該服務經營費的計算方法會按兩鐵合併協議中機制進行。簡而言之，根據兩鐵的營運協議，計算沙中線為整個鐵路網絡所帶來收益的方法，是以沙中線投入營運後的整個鐵路網絡的收益減去未有沙中線前的整個鐵路網絡收益作為沙中線總收入，再以此為基礎計算港鐵公司須向政府繳付的服務經營費。港鐵公司須繳付的服務經營費為沙中線利潤的淨現值(即其營運總收入淨現值扣除港鐵公司就有關鐵路的營運及資產重置開支淨現值)的 90%，剩餘的 10%會作為港鐵公司營運期管理沙中線的費用。因此，這方法已把沙中線為兩個鐵路系統所帶來的所有額外收益計算在內。

## B) 沙中線前期工程間接費所包括的施工監管、合約管理、技術研究及設計落實所佔的比率

8. 為詳細研究興建沙中線(包括鐵路主體建造工程及相關工程)的間接項目管理費用，我們會委聘獨立工程顧問，協助詳細審核日後港鐵公司就沙中線提出的預算費用(包括間接費用)是否合理。獨立工程顧問的審核報告估計須待 2012 年初沙中線詳細設計進入最後階段後和法定諮詢程序完畢後才能完成，因屆時會更詳細界定工程範圍及細節。

9. 由於要到 2012 年才有獨立工程顧問的審核結果，所以當草擬沙中線的前期工程撥款申請時，我們採用了 16.5%作為計算間接費用的基礎<sup>1</sup>，但這只是暫時性安排。當顧問完成審核報告後，我們會與港鐵公司進一步商訂最後比率，並於 2012 年向財委會就整個項目申請沙中線餘下鐵路及非鐵路工程的撥款時，一併調整間接費用比率。

10. 沙中線前期工程的間接費用實為項目的管理費用，主要用以支付港鐵公司為沙中線前期工程施工階段進行的技術研究、設計落

<sup>1</sup> 政府曾進行詳細研究及與兩間鐵路公司作詳細討論，並在 2003 年跟它們達成協議，雙方相互對委託工程皆以 16.5%作為間接費用計算比率。

實、施工監管及合約管理工作。項目管理費用的詳細分項如下：

(a) 施工監管	81%
(b) 合約管理	10%
(c) 技術研究、設計落實	6%
(d) 其他 (例如：社區聯絡、資訊科技等)	3%
總計	100%

### C) 沙中線在 2012 年通車時的乘客分佈及現有鐵路線乘客量的改變

11. 沙中線的乘客量預測是採用四階段運輸模型，參考多樣的調查數據和統計資料，包括人口、就業分配及社會經濟數據、香港的最新規劃數據和發展，以及對主要鐵路及道路網絡作出比較，例如路線、行車時間、班次、收費、車站位置及轉乘安排等，並透過有系統的方法來推算分流作用。

12. 預計在 2021 年，每日將有 110 萬人次使用沙中線。預計的乘客量可分為-

- (a) 新增乘客：由使用非鐵路交通工具，例如巴士、私家車，轉而使用沙中線；
- (b) 從現有港鐵路線改用沙中線的乘客：現時使用港鐵荃灣線、東涌線及將軍澳線過海的乘客及現時使用東鐵線再轉乘觀塘線往東九龍的乘客；和
- (c) 現有鐵路線的乘客使用沙中線取代其他接駁交通：例如現時乘搭東鐵線再轉乘巴士往土瓜灣和何文田的乘客會轉用沙中線往東九龍、現時乘搭東鐵線和西鐵線往紅磡再轉乘過海巴士往香港島的乘客會轉用沙中線過海等等。

13. 沙中線的估計乘客量分項如下：

新增乘客	38 萬
從現有港鐵路線改用沙中線的乘客	
(a) <u>過海段</u>	
荃灣線	15 萬
東涌線	2 萬

將軍澳線	2 萬	
(b) <u>由新界東北往東九龍</u>		
觀塘線	7 萬	
	26 萬	26 萬
現有鐵路線的乘客使用沙中線取代其他接駁交通		46 萬
總乘客量		110 萬

14. 港鐵公司現共有五條跨區鐵路線服務各地區<sup>2</sup> - 荃灣線、東涌線、將軍澳線、觀塘線和港島線。上文經已解釋估計前四條線路會流失共 26 萬乘客至沙中線，但沙中線會為港島線新增約 7 萬乘客，其中約 4 萬前往中環至堅尼地城，而 3 萬前往灣仔至柴灣。

15. 我們亦作出估算，假設沙中線的乘客量增加 10%，即每日 121 萬人次，各組別的乘客量分佈如下：

新增乘客		42 萬
從現有鐵路線改用沙中線的乘客		
(a) <u>過海段</u>		
荃灣線	17 萬	
東涌線	2 萬	
將軍澳線	2 萬	
(b) <u>由新界東北往東九龍</u>		
觀塘線	8 萬	
	29 萬	29 萬
現有鐵路線的乘客使用沙中線取代其他接駁交通		50 萬
總乘客量		121 萬

16. 此外，沙中線亦為現有港島線新增約 8 萬乘客，其中約 5 萬前往中環至堅尼地城，而 3 萬前往灣仔至柴灣。

<sup>2</sup> 不包括迪士尼線和機場快線等專線

#### D) 沙中線預計需要進行地層加固工程的資料及工程涉及的範圍

17. 沙中線(大圍至紅磡段)的詳細設計工作包括全線的詳細勘測工作，並會仔細檢視沿線附近的樓宇。目前，港鐵公司委聘的設計人員正就樓宇的設計及建造圖則記錄、地基資料和屋宇署維修令、僭建物警告通知等等進行審核和評估。此外，詳細設計工作也會包括對樓宇的現況作整體評估，包括勘察樓宇外牆及一些公共地方的狀況等。現時勘察人員在土瓜灣區內正進行勘探工程，以詳細了解區內的地質及土地資料。

18. 在詳細設計時港鐵公司會進行岩土評估及制定監測計劃，將結果提交路政署及其他相關政府部門審查。有關的政府部門（如路政署和土木工程拓展署的土力工程處）會根據有關的技術規定，就其負責的範疇如建築、結構和岩土等工程進行審查，確保所有設計均能符合標準及安全規定。

19. 沙中線的馬頭圍站及連接隧道將會在馬頭圍道之下興建。我們現正研究最適當的施工方法，確保附近樓宇的狀況在工程進行時保持不變，可行的施工方法包括在挖掘工程期間在坑內安裝垂直隔牆 (diaphragm wall) 及橫向支撐牆 (crosswall)、地層處理加固工程。我們亦會在工程期間在附近樓宇設置監察系統。

20. 為進一步確保在興建馬頭圍站時不會影響附近樓宇的狀況，設計人員現正詳細檢視由浙江街至天光道一帶的樓宇，以評估在建造工程前是否須為個別有需要樓宇的周邊進行地層加固工程，例如進行灌漿以加強該處泥土的強度，及設置監察系統。港鐵公司已在沙中線整體工程預算費用中預留開支為一些樓宇周邊進行地層加固工程的費用。港鐵公司現正進行詳細檢視工作以評估需要地層加固工程的範圍。

21. 謹請閣下將上述資料轉達財務委員會委員以供參考。

運輸及房屋局局長

(周進華  代行)

二零一一年二月十四日

副本送：

財經事務及庫務局

首席助理秘書長(庫務)(工務)何珏珊女士 (傳真：2147 5240)

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生 (傳真：2714 5297)

香港鐵路有限公司

總經理－沙中線及觀塘線延線林慶樟先生 (傳真：2795 8410)