

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



**Transport and
Housing Bureau**
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 10/1016/99
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8190
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人: 鍾蕙玲女士)
(傳真 : 2978 7569)

鍾女士 :

工務小組委員會
2017年4月12日會議

56TR - 南港島線(東段) - 主要基建工程

補充資料

在 2017 年 4 月 12 日工務小組委員會會議後，朱凱迪議員在同日就編號 56TR 南港島線(東段) - 主要基建工程的撥款申請致函工務小組委員會主席(見立法會文件編號 PWSC133/16-17(03))，要求政府提供補充資料。就議員提出的問題，現回覆如下。

地下公用設施的紀錄

香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在進行南港島線(東段)「主要基建工程」以前，曾向各公用事業機構及相關政府部門索取地下公用設施紀錄，當中包括香港電燈公司、香港中華煤氣有限公司、各電訊和網絡供應商等，以及水務署及渠務署。然而港鐵公司的承建商在南港島線(東段)「主要基建工程」進行期間(即由2011年至2016年期間)，在工地的工程位置卻發現了一些未有在上述紀錄內顯示的地下公用設施，例如在南朗山道有多條水管(其後經確認水管已停用)；在香港道有雨水渠、煤氣管和水管(其後經確認水管已停用)；在海洋公園道有多組電訊管線、高壓電纜、煤氣管和水管(其後經確認水管已停用)；在警校道有高壓電纜和煤氣管；以及在黃竹坑道有電線。由於承建商需要聯絡各公用事業機構及相關政府部門，確認有關設施誰屬和是否需要保留，然後按需要安排把設施移離工程位置，才可以展開有關的「主要基建工程」，因而影響了「主要基建工程」的進度。

地下公用設施的紀錄由擁有該等設施的公用事業機構和相關政府部門負責記錄和保管，政府現時未有一個地下公用設施的綜合資料庫。自2004年4月實施「挖掘准許證」管理制度後，包括公用事業機構和相關政府部門的挖掘工程倡議人，須根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)獲得由路政署署長發出的「挖掘准許證」後，方可在公共道路展開挖掘工程。在完成地下設施工程以後，挖掘工程倡議人須按「挖掘准許證」條款的要求，指派擁有認可專業資格的負責人士，確認有關地下設施的深度和路線的紀錄，並在路政署署長的要求下，向路政署提交有關紀錄。此外，公用事業機構和相關政府部門，可透過一個電子資料平台，分享地下公用設施的紀錄。現時參與該電子平台運作的公用事業機構和相關政府部門共有17個，涵蓋了設有地下設施的主要單位。

由公用事業機構和相關政府部門提供的地下公用設施的紀錄與現場實況不符的情況確有出現，特別是在一些早期發展的地區，例如海洋公園及黃竹坑一帶。安放在這些地區地底下的舊有公用設施，未必清晰地反映在現存的紀錄。公用事業機構和相關政府部門會盡可能向挖掘工程倡議人，提供其所能掌握的地下公用設施紀錄，以減低在挖掘工程進行期間，因提供的資料不齊全或紀錄不清晰而導致的工程延誤。事實上，

地下公用設施的擁有者也不希望其設施受到損毀，因此一般都會盡量向挖掘工程倡議人提供協助。

政府委託港鐵公司進行南港島線(東段)「主要基建工程」，根據政府與港鐵公司簽署的委託協議，港鐵公司須按對專業工程師的合理期望的標準，進行設計、建造及完成相關工程。就此，港鐵公司曾向各公用事業機構及相關政府部門，索取工地範圍內可能受工程影響的地下公共設施的資料。港鐵公司亦曾在可行的情況下，嘗試以探洞方法核實有關地下公用設施的資料和位置的準確度。然而，探洞的範圍受到現場環境、路面交通情況、土地使用狀況及工程的時間表等因素所限制，所以探洞工作的實施無可避免會有一定限制。

港鐵公司是南港島線(東段)「主要基建工程」的代理人，根據路政署與港鐵公司簽署的委託協議，港鐵公司須盡最大努力，按照委託協議完成工程。而路政署亦一直密切監督港鐵公司的工作。當「主要基建工程」合約出現額外開支，港鐵公司須按照委託協議內訂定的程序通知路政署，路政署須審核有關內容，確定理據充分後，才會支付相關的支出。

「主要基建工程」的推展模式

正如本局在2011年1月呈交工務小組委員會的討論文件(立法會文件編號PWSC(2010-11)33)中所述，為配合南港島線(東段)的通車，政府委託了港鐵公司負責進行有關的「主要基建工程」(詳情請參閱附件一)。雖然這些「主要基建工程」與鐵路工程同步進行，但並不屬於南港島線(東段)項目。

南港島線(東段)的「主要基建工程」是經過政府、港鐵公司、南區區議會和地區人士反覆討論後，確定為有必要以及能方便市民使用鐵路設施。在上述文件(立法會文件編號PWSC(2010-11)33)第五段中，已清楚表明政府會委託港鐵公司負責進行有關的「主要基建工程」，與南港島線(東段)鐵路工程一同興建。有關工程項目的撥款申請於2011年4月得到立法會財務委員會批准。

在設計階段和施工期間，「主要基建工程」與鐵路工程涉及大量協調及銜接工作，部分工程更須在同一工地上進

行。政府委託港鐵公司負責進行有關的「主要基建工程」，與南港島線（東段）鐵路工程一同興建，讓港鐵公司可以全盤考慮兩個項目在建造工程規劃上的最佳安排，促進兩項工程之間的妥善協調，確保「主要基建工程」與南港島線（東段）工程能夠同步完成。在聘請承建商進行有關的「主要基建工程」時，港鐵公司須根據其工程管理系统進行，包括工程合約的採購程序以及招標指引。

政府在推展鐵路工程之前，均會諮詢相關區議會和地區人士等持分者。在諮詢過程中，持分者一般會就鐵路設施以及相關工程提出意見和各種建議，由於部分建議的設施並不屬於鐵路設施，因此未能涵蓋在港鐵公司負責的鐵路工程範圍內。為了回應地區人士的建議及改善社區環境，政府一般會以「主要基建工程」的模式推展確認為有需要的工程。在南港島線（東段）的「主要基建工程」推展時，亦有類似的情況。2011年1月的文件（立法會文件編號PWSC(2010-11)33）有提及當時因應南區居民的強烈要求，旅遊事務署為香港仔海峽的海濱長廊進行美化工程，作為香港仔一帶整體美化工程的一部分。為方便到達海濱長廊，運輸及房屋局當時建議在「主要基建工程」的範圍內，建造一條由黃竹坑站直達海濱長廊的行人通道。我們亦藉著南港島線（東段）隧道挖掘工程後的復原工程，擴闊和改善當時的鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道的道路交界，以助應付鴨脷洲海旁道因住宅發展項目所增加的交通流量。

興建「主要基建工程」除了改善行人和連接設施，為市民提供安全、方便和無障礙通道使用鐵路設施外，還包括一些改善社區環境的設施和道路工程以配合當區的發展。「主要基建工程」的項目管理費中，大部分是用作推展工程項目，支付負責管理及監督工作人員的薪金。這些工作人員負責支援設計、項目管理、項目規劃，以及施工階段的工地監管工作，另外亦有其他專責人員負責支援合約管理、採購、人力資源、法律、社區聯絡等工作。

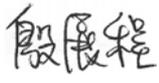
由於「主要基建工程」為政府擁有的設施，因此政府需要承擔興建「主要基建工程」的費用。

鐵路站上蓋發展與「主要基建工程」費用的關係

我們於本月 11 日就編號 63TR 沙田至中環線前期鐵路工程和 56TR 南港島線(東段)－主要基建工程的撥款申請所提交予工務小組委員會的補充資料上，已清楚交代南港島線(東段)的財務安排、建造南港島線(東段)「主要基建工程」的原因及黃竹坑站上蓋發展的利潤的用途，詳情請參閱立法會文件編號 PWSC132/16-17(01)。本局重申，從 2011 年有關南港島線(東段)財務安排的立法會參考摘要可見，當時決定批出黃竹坑車廠上蓋用地的物業發展權予港鐵公司，在財務預算上只為填補推展南港島線(東段)項目的資金差額。政府為了方便市民往返南港島線(東段)的車站而委託港鐵公司負責同步進行有關的「主要基建工程」，這些「主要基建工程」屬於政府工程，並不屬於南港島線(東段)項目。因此，在財務處理上，黃竹坑站上蓋發展的利潤，與南港島線(東段)主要基建工程的費用無關。

有關南港島線(東段)、機場鐵路及將軍澳線的財務安排的盈虧整理，港鐵公司的回應載於附件二，供委員參閱。

運輸及房屋局局長

(殷展程  代行)

副本抄送：

路政署 (經辦人：陳派明先生)(傳真：2714 5297)
香港鐵路有限公司 (經辦人：陳芳婷女士)(傳真：2795 9991)

2017 年 4 月 20 日

56TR - 南港島線(東段)主要基建工程

黃竹坑站底層的公共運輸交匯處

為方便市民使用南港島線（東段）及其他公共交通工具，我們在黃竹坑站底層建造 1 個公共運輸交匯處¹。該公共運輸交匯處是供黃竹坑區內居民及黃竹坑工業區內工作人口使用。

改善海洋公園站及黃竹坑站附近的現有道路網絡

2. 為配合海洋公園站和黃竹坑站周圍地區在南港島線（東段）通車後預計增加的交通量，我們為多條道路進行擴闊工程及／或重新定線，包括香葉道、黃竹坑道、海洋公園道、南朗山道、塘邊徑與警校道，以及修建數個重要道路交界處，以增加交通容量。這些道路的行人道亦會擴闊，以容納增加的行人流量，並提供額外空間以進行環境美化工程，務求營造更佳的步行環境。

修建現有黃竹坑明渠

3. 為提供所需空間以建造在上文第 1 及 2 段所述的黃竹坑站底層的公共運輸交匯處及擴闊香葉道，我們擴闊和修建了現有沿香葉道一段長約 650 米的黃竹坑明渠，使它成為鋪面渠。這樣既可保留現有渠道，又可在鋪面渠上建造所需的交通設施。該鋪面渠既符合雨水排放設計標準，亦有助改善明渠的臭味問題。

連接黃竹坑工業區的有蓋行人天橋

4. 該有蓋行人天橋可提供 1 條直接、安全和方便的通道連接黃竹坑站與鄰近的工業區。行人天橋各個上落處均設置升降機，提供無障礙通道。

¹ 該公共運輸交匯處現名為公共運輸設施，更改名稱後並不會對該處公共運輸服務的日常營運有任何影響。

連接鴨脷洲邨的有蓋行人天橋

5. 海怡半島站其中一個出入口設在鴨脷洲橋道南面的怡南路。鴨脷洲邨位於近鴨脷洲橋道北面的高架平台，較怡南路高約 7 米。如不建造行人天橋，鴨脷洲邨的居民便須迂迴步行一段長約 300 米的路程往鴨脷洲橋道與怡南路交界處的地面過路處，然後才能到達海怡半島站。這會對鴨脷洲邨的居民，尤其是長者和殘疾人士造成極大不便。

6. 該行人天橋可提供一條直接、安全和方便的通道連接鴨脷洲邨與海怡半島站的怡南路出入口。行人天橋亦設置 1 部升降機，以提供無障礙通道。

連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道

7. 因應當時南區居民的強烈要求，旅遊事務署為香港仔海峽的海濱長廊進行美化工程，作為香港仔一帶整體美化工程的一部分。為方便到達海濱長廊，我們已建造 1 條連接黃竹坑站的行人通道，直達海濱長廊。

8. 除了建造 1 條跨越黃竹坑明渠的行人天橋外，該行人通道亦包括其他設施，例如 1 個位於海濱長廊海旁的觀景台、1 個面積約 1 140 平方米的休憩用地²，以及在鴨脷洲橋道之下進行環境美化工程，以回應南區區議會的訴求。

改善鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道的交界處

9. 南港島線(東段)工程進行期間，鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道的道路交界處需要暫時封閉，以便進行隧道挖掘工程。挖掘工程完成後，交界處已施行擴闊及改善工程，有助應付鴨脷洲海旁道因住宅發展項目所增加的交通量。

² 經詳細設計後，連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道旁的休憩用地面積修訂為 1 190 平方米。

南港島線(東段)

二零一零年十二月，政府委託一間獨立審核顧問(獨立顧問)審查港鐵公司擬備的南港島線(東段)項目預算成本及收入，以確保港鐵公司並無過度高估項目成本及所需資助。二零一一年四月，獨立顧問完成審查工作，認為港鐵公司預算的124億元建設成本及99億元資金差額大致妥當。

政府除參考獨立顧問的評估外，還委託兩間獨立測量公司為發展項目作物業估值。獨立顧問及兩間獨立測量公司根據香港測量師學會公布的《物業估值準則》及其他相關法規進行估值。

以政府委聘獨立顧問及獨立測量公司的評估，即使是樂觀情況，物業發展帶來的利潤或僅可支付估計的資金差額。由此可見，港鐵公司當時是承擔著多方面的商業風險以推展南港島線(東段)項目，當中包括物業市場的波動，以及日後鐵路運作收支情況等等。隨著物業發展權批予港鐵公司，一切有關市場動盪及營運的風險亦由港鐵公司承擔，政府毋須負責。基於相同原則，如有額外收益，亦屬風險承擔者所得。此外，有關港鐵物業發展項目的整體財務收益，每年均於港鐵年報披露。

機場鐵路及將軍澳綫

在二零零零年，前地鐵有限公司(現稱「香港鐵路有限公司」；下稱「港鐵公司」)上市前，政府全資擁有該公司，亦是公司唯一的股東。政府曾就發展觀塘綫、荃灣綫、港島綫、機場鐵路及將軍澳綫，向該公司授予物業發展權，以「鐵路加物業發展」融資模式興建相關的鐵路。除了滿足運輸需要，當時政府就這個安排亦有其他重要考慮，包括利用鐵路發展帶動沿線的社區發展，和令該公司有能力在市場舉債發展鐵路和物業。

機場鐵路及將軍澳綫早於一九九八年和二零零二年

先後通車，成為整個鐵路網絡的一部分，之後亦有多條新鐵路綫相繼投入服務，當中包括西鐵綫、馬鞍山綫、迪士尼綫、西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫等。隨著各鐵路綫的發展和融合，乘客可以轉駁不同鐵路支綫前往目的地，故每當有新鐵路項目投入服務，現有鐵路綫的營運收支及固定資產維修和更新費用等都會有所改變。因此，對於個別鐵路支綫的收入情況、營運成本、固定資產維修和更新費用實在難以獨立估算，而整個網絡的相關資料則詳載於港鐵公司的年報內，有關二零一六年的相關數字可參考年報內的綜合損益表（附錄）。

港鐵公司
2017年4月

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2016	2015
香港客運業務收入	4	17,655	16,916
香港車站商務收入	5	5,544	5,380
香港物業租賃及管理業務收入	6	4,741	4,533
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	13,478	12,572
中國內地的物業發展附屬公司收入	7	1,348	-
其他業務收入	8	2,423	2,300
		45,189	41,701
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用	9A	(5,191)	(4,906)
- 水電費用		(1,511)	(1,482)
- 營運鐵路的地租及差餉		(149)	(231)
- 耗用的存料與備料		(538)	(557)
- 保養及相關工程	9B	(1,379)	(1,324)
- 鐵路配套服務		(277)	(274)
- 一般及行政開支		(659)	(610)
- 其他費用		(318)	(318)
		(10,022)	(9,702)
香港車站商務開支		(532)	(550)
香港物業租賃及管理業務開支		(811)	(865)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(12,890)	(11,846)
中國內地的物業發展附屬公司開支	7	(982)	(140)
其他業務開支		(2,278)	(2,174)
項目研究及業務發展開支	9C	(361)	(304)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	9D,E&F	(27,876)	(25,581)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤			
- 來自經常性業務		16,947	16,260
- 來自中國內地物業發展		366	(140)
		17,313	16,120
香港物業發展利潤	11	311	2,891
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		17,624	19,011
折舊及攤銷	12	(4,127)	(3,849)
每年非定額付款		(1,787)	(1,649)
未計利息及財務開支前經營利潤		11,710	13,513
利息及財務開支	13	(612)	(599)
投資物業重估	19	808	2,100
應佔聯營公司利潤或虧損	28	535	361
除稅前利潤		12,441	15,375
所得稅	14A	(2,093)	(2,237)
年內利潤		10,348	13,138
下列人士應佔：			
- 公司股東		10,254	12,994
- 非控股權益		94	144
年內利潤		10,348	13,138
公司股東應佔年內利潤：			
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務		8,916	8,565
- 來自物業發展		530	2,329
- 來自基本業務		9,446	10,894
- 來自投資物業重估		808	2,100
		10,254	12,994
每股盈利：	16		
- 基本		1.74 港元	2.22 港元
- 攤薄		1.74 港元	2.22 港元

第218至302頁的附註屬本帳項的一部分。