

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

1999 年 4 月 28 日

## 總目 706－公路

### 運輸－道路

#### 41TR—地下鐵路將軍澳支線－主要基建工程

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **41TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「地下鐵路將軍澳支線－更改路線的油塘道擴闊工程」；按付款當日價格計算，估計費用為 1,860 萬元；以及
- (b) 把 **41TR** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級，改稱為「地下鐵路將軍澳支線－寶林主要基建工程」。

## 問題

地下鐵路將軍澳支線(下稱「將軍澳支線」)在 2002 年通車後和油塘區計劃進行的發展項目會引致交通量增加，油塘道現時的容車量不足以應付增加的交通需求。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **41TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 1,860 萬元，用以在地下鐵路(下稱「地鐵」)將軍澳支線油塘站附近進行主要基建工程。運輸局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

### 3. 41TR 號工程計劃的範圍包括一

#### (a) 油塘站分段

- (i) 把更改路線的油塘道(長約 500 米)由雙程單線不分隔行車道擴闊為雙程雙線分隔行車道；

#### (b) 寶林站分段

- (i) 在寶林站與寶順路之間的地面鐵路隧道四周的路堤設置園景美化地方；
- (ii) 在寶林站南面興建一條闊 6 米、長 36 米的行人天橋，連通第 24 區與上文(b)(i)項所述的園景美化地方；以及
- (iii) 在上文(b)(i)項所述的園景美化地方設置行人道。

4. 我們現建議把上文第 3 段(a)項所述有關油塘站的工程項目提升為甲級，另把第 3 段(b)(i)至(iii)項所述的工程項目保留為乙級，稍後才提升為甲級。

## 理由

5. 現有的油塘道是茶果嶺道與鯉魚門道之間一條雙程單線不分隔行車道。由於該道路近茶果嶺道的路段會與擬建的油塘站重疊，故地鐵將軍澳支線工程計劃其中一個工程項目，是更改油塘道現時的路線<sup>1</sup>。地鐵就更改油塘道的路線進行的交通影響評估已在 1998 年 4 月完成。評估結果顯示，假如不進行改善工程，更改路線後的油塘道的

---

<sup>1</sup> 由於新油塘站佔用現有油塘道的地方，故須更改油塘道的路線，以補所失。

容車量，將不足以應付計劃在該道路附近一帶進行的發展項目<sup>2</sup>和日後的西岸公路<sup>3</sup>引致增加的交通需求。因此，我們建議地鐵在進行將軍澳支線工程計劃下的油塘道路線更改工程時，一併進行 **41TR** 號工程計劃，擴闊更改路線的油塘道，將之闢為標準的雙程雙線分隔行車道。下表說明該道路現時的交通量／容車量比率與在已進行和沒有進行建議道路擴闊工程的情況下，到 2006 年時的預計交通量／容車量比率<sup>4</sup>—

年份	交通量／容車量比率	
	未經擴闊	經擴闊
1999	0.8	-
2006	2.0	0.5

6. 我們打算委託地鐵在進行將軍澳支線工程計劃時，一併進行 **41TR** 號工程計劃。以一份單一合約批出同區相關的工程，一方面避免兩項工程計劃在配合上出現問題，另一方面則確保兩項工程計劃同時完成。根據經驗所得，這項安排可省回達 10% 的工程預算費。

## 對財政的影響

7. 按付款當日價格計算，估計這部分工程計劃的建設費用為 1,860 萬元(見下文第 8 段)，分項數字如下—

<sup>2</sup> 計劃進行的發展項目包括高超道邨重建計劃、油塘邨重建計劃、鯉魚門公屋發展計劃和東區海底隧道旁居屋發展計劃。這些發展項目暫定在 2006 年年底或以前完成，屆時可容納的人口總額約為 76 000。

<sup>3</sup> 我們在 1995 年 9 月把 **584TH** 號工程計劃「西岸公路」列為乙級；按 1998 年 12 月價格計算，最新的估計費用約為 30 億元。我們正落實該道路的路線，並計劃在 2001 年年初把這項工程計劃提升為甲級，以便在 2002 年展開建造工程，在 2006 年完成工程。

<sup>4</sup> 上文所提到的容車量是指道路的設計容量。如交通量／容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量。交通量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

	百萬元	
(a) 道路擴闊工程和相關的渠務工程	13.8	
(b) 支付予地鐵的間接費用 <sup>5</sup>	2.3	
(c) 應急費用	1.6	
小計	17.7	(按 1998 年 12 月價格計算)
(d) 價格調整準備金	0.9	
總計	18.6	(按付款當日價格計算)

8. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 1998 年 12 月 價格計算)	價格 調整因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
1999-2000	8.2	1.02625	8.4
2000-2001	6.6	1.06217	7.0
2001-2002	1.4	1.09934	1.5
2002-2003	0.9	1.13782	1.0
2003-2004	0.6	1.17765	0.7
	<u>17.7</u>		<u>18.6</u>

9. 我們按政府對 1999 至 2004 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。有關工程會納入將由地鐵批出的一份重新計算工程數量的合約內，而合約不會定有可調整價格的條文。

<sup>5</sup> 我們會支付間接費用予地鐵，以供進行 41TR 號工程計劃下主要基建工程的技術研究、設計和建造工程監督工作。間接費用的數額是按工程計劃基本費用(即第 7 段(a)項的費用)的 16.5%計算。

10. 估計建議的工程會引致每年的經常開支增加 20 萬元。

## 公眾諮詢

11. 路政署署長和地鐵分別在 1997 年 10 月 6 日和 7 日，就地鐵將軍澳支線第一期計劃，包括在 **41TR** 號工程計劃下進行的主要基建工程，諮詢觀塘臨時區議會和西貢臨時區議會。兩個區議會均支持進行這項工程計劃。

12. 我們在 1997 年 9 月 26 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布更改路線的油塘道的擴闊工程和地鐵將軍澳支線第一期計劃。其後我們並沒有接獲就擬議道路擴闊工程提出的反對書。

## 對環境的影響

13. 路政署署長曾進行初步環境檢討，檢討擬議基建設施在施工期間和啓用後，可能對環境造成的影響。檢討所得的結論是，各項主要基建設施均非《環境影響評估條例》附表 2 所列的指定工程項目。我們會實施有關合約訂定的適當紓減環境影響措施，以控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾。房屋署署長也曾進行兩項環境評估研究，探討新油塘道通車後會造成的影響，並已承諾實地在住宅發展項目實施紓減環境影響措施。

## 土地徵用

14. 這項工程計劃無須徵用土地。

## 背景資料

15. 行政長官會同行政會議在 1998 年 10 月 20 日批准建造將軍澳支線後，地鐵在 1998 年 11 月 4 日簽訂將軍澳支線計劃的《工程項目協議》。將軍澳支線計劃共分兩期。第 1 期會在 2002 年年底或以前為將軍澳區提供一條鐵路線，由現有的地鐵東區海底隧道和藍田站伸延

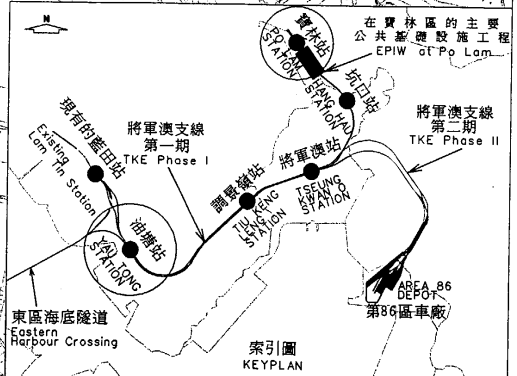
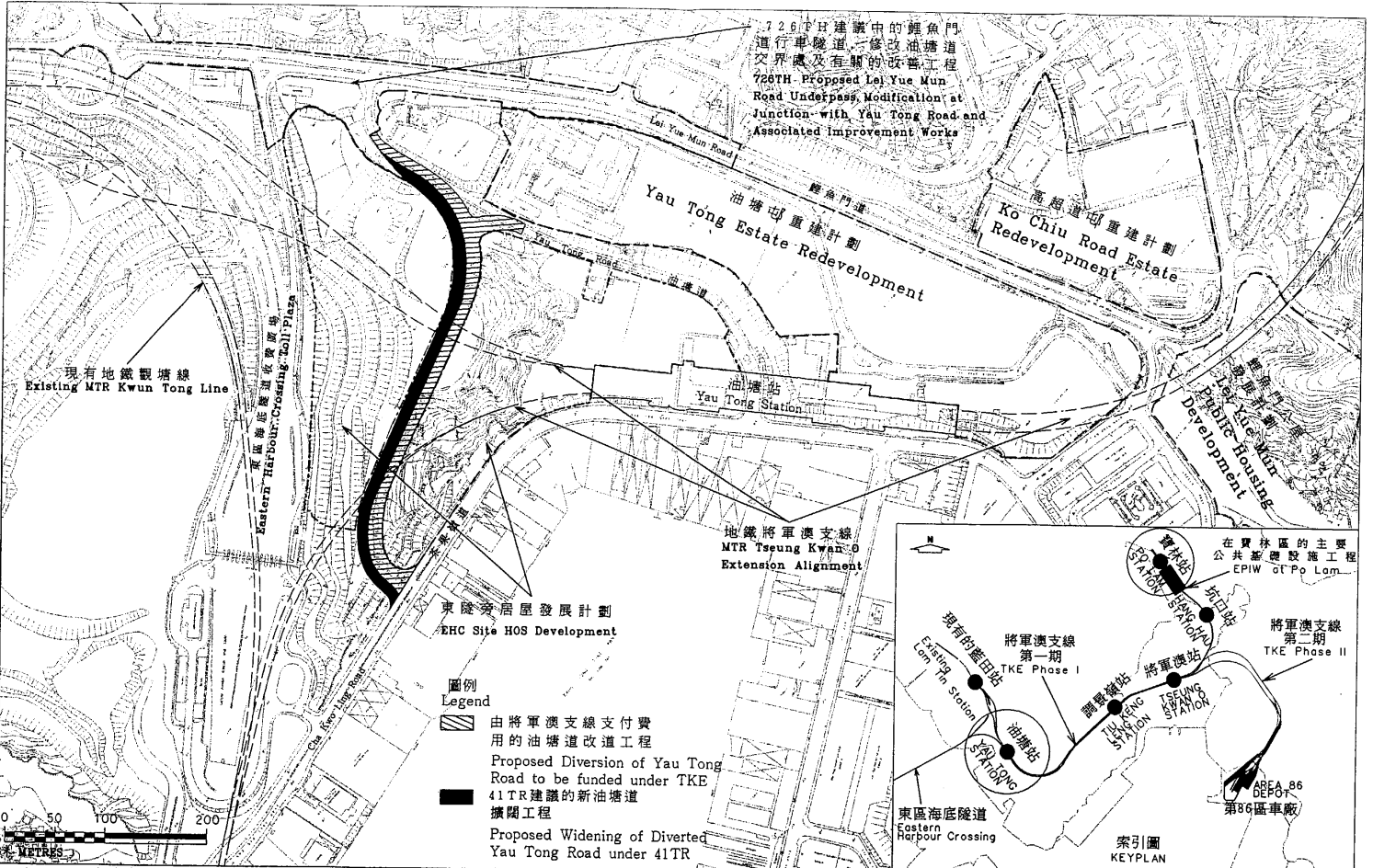
至油塘、調景嶺、將軍澳、坑口和寶林。第2期會提供一條支線，由將軍澳站經百勝角至將軍澳第86區的車站和車廠。

16. 我們在1998年9月把**41TR**號工程計劃列為乙級。我們計劃在1999年7月委託地鐵進行**41TR**號工程計劃下的油塘道擴闊工程。這項工程會納入地鐵東區海底隧道／藍田隧道地盤平整工程、隧道和相關工程的工程合約內。這些工程預定在2002年8月完成。我們計劃待日後寶林站的設計落實後，在1999年10月把**41TR**號工程計劃餘下部分工程項目的級別提升，並在2000年年初展開該部分項目的建造工程。

-----

運輸局

1999年4月



project no. 工程編號 41TR 地下鐵路將軍澳支線 主要公共基礎設施工程 MTR Tseung Kwan O Extension Essential Public Infrastructure Works	drawn by K. S. YAU	date 26/3/99	drawing no. RW9730A	scale AS SHOWN
	approved by L. H. WILLIAMSON	date 26/3/99	路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT 鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE	
	office 鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE			

RW/TRD/01EPIF001