

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2001 年 1 月 17 日

## 總目 706－公路

### 運輸－道路

#### 48TR－東鐵支線－紅磡至尖沙咀支線的主要基建工程

請各委員向財務委員會建議，把 **48TR** 號工程計劃提升為甲級，稱為「東鐵支線－紅磡至尖沙咀支線的主要基建工程」；按付款當日價格計算，估計費用為 11 億 4,640 萬元。

## 問題

東鐵支線紅磡至尖沙咀支線(下稱「尖沙咀支線」)的尖沙咀車站(下稱「尖車站」)將會在 2004 年年中啓用，屆時尖沙咀區的行人流量會增加，區內的行人設施將不足以應付所需。

## 建議

2. 路政署署長建議把 **48TR** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 11 億 4,640 萬元，用以進行尖車站的主要基建工程。運輸局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. **48TR** 號工程計劃的建議範圍如下—

- (a) 沿麼地道築建一條長 400 米、闊 6.7 米的行人隧道，以及在白蘭軒道和訊號山下面築建一條長 160 米、闊 5.15 米的行人隧道(下稱「交匯行人隧道」)；
- (b) 沿中間道築建一條長 210 米、闊 5.8 米的行人隧道(下稱「中間道行人隧道」)；
- (c) 在麼地道、白蘭軒道和訊號山下面擬建的行人隧道裝設五條總長度為 330 米的行人輸送帶；
- (d) 在擬建的行人隧道裝設升降機、電動扶梯、通風設施和相關的機電設備；
- (e) 進行相關的道路重建工程、交通工程、渠務工程、水務工程和環境美化工程；
- (f) 在約 381 個住宅單位實施間接技術補救措施(包括安裝冷氣機和隔音玻璃窗)，以減低施工期間噪音對住戶造成的影響；以及
- (g) 重置現時地鐵尖沙咀站受工程影響的設施，包括員工辦公地方、通風設施、機房，以及控制和通訊系統。

—— 有關的工地平面圖載於附件 1。

4. 九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)已在 2000 年 12 月動工興建尖沙咀支線。如撥款申請獲得批准，我們計劃在 2001 年 2 月底展開 **48TR** 號工程計劃的建造工程，在 2004 年 8 月完成工程，以配合尖沙咀支線通車。

## 理由

5. 1998年6月，九鐵呈交一份關於尖沙咀支線和馬鞍山至大圍鐵路(下稱「馬鞍山鐵路」)的規劃與工程推展建議書，內容包括建議進行多項主要基建工程，以配合尖沙咀支線在2004年通車。尖沙咀支線對馬鞍山鐵路的暢順運作至為重要，因為這條支線為東鐵和地鐵提供第二個交匯點。尖沙咀支線全長1.1公里，連接現時九鐵紅磡站與新建的尖東站。

6. 尖沙咀支線通車後，區內的行人流量會增加，當中包括轉車和非轉車乘客。由於尖沙咀現有的地面行人設施不足以應付日後的行人流量，故我們建議建造一個行人隧道網，由麼地道、白蘭軒道和訊號山，以及中間道三段隧道組成。擬建的行人隧道網提供一條與路面分隔的行人通路，連通尖東站與彌敦道以西一帶。行人可直接由尖東站步行往現時的地鐵尖沙咀站。此外，行人隧道網可使行人往來尖沙咀中部、尖沙咀東部和梳士巴利道以南一帶更加方便，對疏導尖沙咀區的整體行人流量非常重要。

7. 我們會在交匯行人隧道裝設行人輸送帶，使乘客轉車時倍感舒適方便，隧道亦因此而更為暢通。乘客使用行人輸送帶，由一個車站前往另一車站需要大約六分鐘。

8. 為紓減行人隧道網施工期間的噪音所造成的影響，我們會按照經核准的環境影響評估報告的建議，實施間接技術補救措施，包括為麼地道、白蘭軒道和中間道約381個住宅單位安裝冷氣機和隔音玻璃窗。

9. 行人隧道工程的部分工地，位於車站工程的工地範圍內，而行人隧道工程挖掘出來的泥土也會堆放在車站工程的工地內。為使鐵路工程計劃與行人隧道工程兩者配合得更好，以及確保行人隧道工程能配合其他有關工程，尤其是道路工程和臨時交通改道安排，我們打算委託九鐵在進行尖沙咀支線工程計劃的同時，一併進行交匯行人隧道工程、中間道行人隧道工程，以及其他有關工程。

10. 除進行上述行人隧道工程外，我們亦須重置現時地鐵尖沙咀站受工程影響的設施，如員工辦公地方、通風設施、機房，以及控制和通訊系統，以便地鐵站與交匯行人隧道連接。我們會委託地下鐵路有限公司(下稱「地鐵公司」)進行有關工程，以期盡量避免影響尖沙咀站的日常運作或對乘客造成不便。

11. 尖沙咀支線通車後，區內的行人流量會增加，如不進行建議的行人隧道工程，現有的地面行人設施便會不勝負荷，不單會對區內的居民和遊客造成不便，更會危及行人安全。

## 對財政的影響

12. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的費用為 11 億 4,640 萬元，分項數字如下－

	百萬元
(a) 委託九鐵進行的工程	
(i) 交匯行人隧道	
麼地道一段隧道	371.0
－土木工程	330.0
－機電工程	41.0
白蘭軒道和訊號山下面的一段隧道	66.8
－土木工程	53.8
－機電工程	13.0
(ii) 中間道行人隧道	158.2
－土木工程	146.5
－機電工程	11.7
(iii) 相關的道路工程、交通工程、渠務工程、水務工程和環境美化工程	40.0
(iv) 消減建築噪音的間接技術補救措施	12.0
(v) 支付予九鐵的間接費用 <sup>1</sup>	106.9

<sup>1</sup> 我們會支付間接費用予九鐵，以供進行 48TR 號工程計劃下主要基建工程的設計和建造工程監督工作。間接費用的數額是按工程項目基本費用[即第 12 段(a)(i)至(iv)項的費用]的 16.5%計算。

		百萬元	
(b)	地鐵公司在現時地鐵尖沙咀站進行的重置設施工程		
	(i) 現時地鐵尖沙咀站的重置設施工程	173.0	
	(ii) 支付予地鐵公司的間接費用 <sup>2</sup>	28.6	
(c)	應急費用	95.6	
	小計	1,052.1	(按 2000 年 9 月 價格計算)
(d)	價格調整準備金	94.3	
	總計	1,146.4	(按 付 款 當 日 價格計算)

13. 如建議獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2000 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)
2000-2001	2.0	1.00000	2.0
2001-2002	90.0	1.02550	92.3
2002-2003	267.0	1.05627	282.0
2003-2004	325.0	1.08795	353.6
2004-2005	251.0	1.12059	281.3
2005-2006	117.1	1.15421	135.2
	<u>1,052.1</u>		<u>1,146.4</u>

<sup>2</sup> 我們會支付間接費用予地鐵公司，以供進行 48TR 號工程計劃下主要基建工程的設計和建造工程監督工作。間接費用的數額是按重置設施工程費用[即第 12 段(b)(i)項的費用]的 16.5%計算。

14. 我們按政府對 2000 至 2006 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。建議進行的行人隧道工程將會納入九鐵批出的兩份總價合約內，合約會訂明重新計算工程數量的項目，但不會訂定可調整價格的條文。至於現時地鐵尖沙咀站的重置設施工程，則會納入地鐵公司批出的一份總價合約內，合約會訂明重新計算工程數量的項目，但不會訂定可調整價格的條文。

15. 我們估計擬議工程會引致每年的經常開支增加 1,120 萬元。

## 公眾諮詢

16. 我們與九鐵曾就 **48TR** 號工程計劃的主要基建工程和尖沙咀支線工程計劃，在 1998 年 11 月和 1999 年 5 月諮詢油尖旺臨時區議會交通運輸委員會，在 2000 年 3 月和 11 月諮詢油尖旺區議會交通運輸委員會，以及在 1999 年 5 月、2000 年 3 月和 11 月諮詢尖沙咀分區委員會。各議員和委員都支持進行 **48TR** 號工程計劃的擬議主要基建工程。我們亦曾在 1999 年 4 月和 2000 年 3 月就擬議工程，包括間接技術補救措施，諮詢擬建行人隧道附近一帶的居民和商戶。我們並沒有接獲反對意見。

17. 我們在 1999 年 4 月 30 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布 **48TR** 號工程計劃的擬議工程和尖沙咀支線工程計劃。其後，我們在 1999 年 10 月 15 日和 2000 年 3 月 3 日在憲報刊登修訂工程計劃的公告，分別公布延長交匯行人隧道，貫穿漆咸道南和築建中間道行人隧道。

18. 關於 **48TR** 號工程計劃的主要基建工程，我們接獲由八名反對者提交的共 14 份反對書。現把這些反對書的內容撮述如下－

- (a) 有三名反對者提交共六份反對書，要求把交匯行人隧道延長，貫穿漆咸道南，連通尖沙咀東部的中心地帶。我們認為把行人隧道延長，貫穿漆咸道南，會方便區內行人，因此已按而修改工程計劃。不過，我們認為沒有需要再把隧道延長至尖沙咀東部的中心地帶，因為該處已有足夠的地面行人設施。反對者堅持提出反對。

- (b) 地鐵公司基於交匯行人隧道連通地鐵尖沙咀站可能對該站造成影響的理由，提交三份反對書。同時，該公司要求沿彌敦道築建另一條行人隧道連接地鐵尖沙咀站。我們已與地鐵公司商定有關重置地鐵站受工程影響設施的細節。不過，我們認為築建另一條行人隧道連接地鐵站的理據並不充分。地鐵公司堅持提出反對。
- (c) 土地發展公司基於工程計劃可能會對其位於碧仙桃路與河內道之間一幅土地的擬議發展計劃和進度造成影響為理由，提交兩份反對書。雖然我們承諾與他們保持緊密聯絡，並進行協調工作，使有關的工程妥為配合，以盡量避免影響他們的擬議發展計劃，但該公司堅持提出反對。
- (d) 有三名反對者關注到擬建行人隧道的入口會影響他們的物業，以及行人隧道施工時會對交通和環境造成影響。我們已向他們解釋，行人隧道的設計會顧及附近的物業，盡量避免影響到他們的物業，但這些反對者堅持提出反對。

19. 行政長官會同行政會議考慮有關主要基建工程的 14 份未予撤回的反對書，以及其他有關尖沙咀支線計劃未予撤回的反對書後，批准進行尖沙咀支線計劃，包括經修訂的主要基建工程。批准進行工程的公告已在 2000 年 10 月 27 日在憲報刊登。

20. 在立法會交通事務委員會 2000 年 12 月 15 日會議上，議員備悉有關馬鞍山鐵路計劃和尖沙咀支線主要基建工程，即 **47TR** 和 **48TR** 兩項工程計劃的文件，並知悉我們會在 2001 年 1 月提交有關上述主要基建工程的文件予工務小組委員會審議。立法會交通事務委員會轄下有關推展鐵路發展計劃事宜的小組委員會在 2001 年 1 月 4 日會議上，討論有關文件。該小組委員會的議員就尖沙咀支線主要基建工程提出的要點概述如下－

- (a) 應研究可否在中間道行人隧道和交匯行人隧道裝設行人輸送帶；

- (b) 應提供資料，說明在有關行人隧道為殘疾人士提供的服務和設施，以方便他們使用隧道；
- (c) 政府應考慮建造一條行人隧道，連通中間道行人隧道與地鐵尖沙咀站的南面大堂；
- (d) 應解釋為何把計算間接費用的比率定於 16.5%；以及
- (e) 應提供繪示行人隧道入口／出口的圖則，並提供行人隧道和附近一帶行人流量的預測數字。

我們會在工務小組委員會 2001 年 1 月 17 日會議前，就以上各點向議員作出回應。

21. 上述小組委員會的議員並就尖沙咀支線工程計劃提出意見如下－

- (a) 應提交尖沙咀支線的環境影響評估報告和可行性研究報告；以及
- (b) 應檢討監察鐵路建造工程的機制，並成立獨立委員會，審理索償個案。

我們與九鐵現正考慮採取適當的跟進行動，並會向議員作出回應。

## 對環境的影響

22. 建議的主要基建工程和東鐵支線紅磡至尖沙咀支線都屬於《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和設施的運作申領環境許可證。2000 年 4 月，環境諮詢委員會通過工程計劃的環境影響評估報告(下稱「環評報告」)，但附加若干條件。這些條件包括(a)在與環境保護署署長(下稱「環保署署長」)議定的地點設立持續噪音監測機制；(b)在九鐵的網頁，公布持續噪音監測機制的監測結果；以及(c)如噪音水平超出環評報告預測的最高水平，便須立即實施補救措施。環保署署長在 2000 年 5 月核准環評報告，並根據《環境影響評估條例》發出環境許可證。

23. 環評報告所得的結論是，工程計劃對環境造成的影響可予控制，使影響程度不會超出《環境影響評估條例》和《環境影響評估程序的技術備忘錄》既定準則的規限。我們會實施經核准的環評報告所載的各項建議措施，並會在環境許可證訂明必須實施這些措施。

24. 經核准的環評報告確定擬建行人隧道引起的環境問題主要是建築噪音。九鐵已實施所有實際上可施行的直接消滅噪音措施，包括使用低噪音機器和在工地周圍設置隔音圍板。不過，由於需要在施工期間維持道路通車，並為緊急車輛預留通道，故設置隔音罩或其他隔音裝置等直接消滅噪音措施並不可行，以致施工期間的噪音問題未能完全解決。為此，我們破例在麼地道、白蘭軒道和中間道約 381 個受工程噪音影響的住宅單位，實施間接技術補救措施，即安裝冷氣機和隔音玻璃窗。這是紓減餘下噪音問題的唯一方法。為確保建議的紓減環境影響措施如期實施，並且發揮作用，九鐵會制定環境監測與審核計劃，並按照計劃所定的程序，消滅建築噪音，使噪音水平不會超過環評報告預測的最高水平。同時，九鐵會在網頁公布持續噪音監測結果。我們估計實施各項消滅噪音措施所需的費用為 1,200 萬元；這些費用已計算在整體工程計劃預算費內。

25. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們曾研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們會規定承建商在展開建造工程後六個星期內，擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。計劃書會列明適當的紓減環境影響措施，包括撥出地方供分揀廢料。我們會確保工地日常的運作符合經核准的廢物管理計劃書的規定，並會按照經核准的廢物管理計劃書的規定，監控建築和拆卸物料的處置。我們估計工程計劃會產生約 88 000 立方米建築和拆卸物料，其中約 17 500 立方米物料(佔 19.9%)會在這項工程計劃的工地再用，70 000 立方米惰性物料(佔 79.5%)會運往公眾填土區卸置，另外 500 立方米廢料(佔 0.6%)則會運往堆填區棄置。我們會記錄建築和拆卸物料的處置、再用和循環再造情況，以便監察和審核。

## 土地徵用

26. 建議的工程計劃無須收回私人土地。

## 背景資料

27. 尖沙咀支線是 1994 年《鐵路發展策略》建議的優先鐵路計劃之一。

28. 2000 年 5 月 26 日，財務委員會批准從資本投資基金撥款 85 億元注資九鐵，用以興建馬鞍山鐵路和尖沙咀支線。同時，我們已知會財務委員會，政府需要動用 18 億元(按 1999 年價格計算)，進行必要的主要基建工程，包括尖沙咀行人隧道築建工程，以配合馬鞍山鐵路和尖沙咀支線通車。

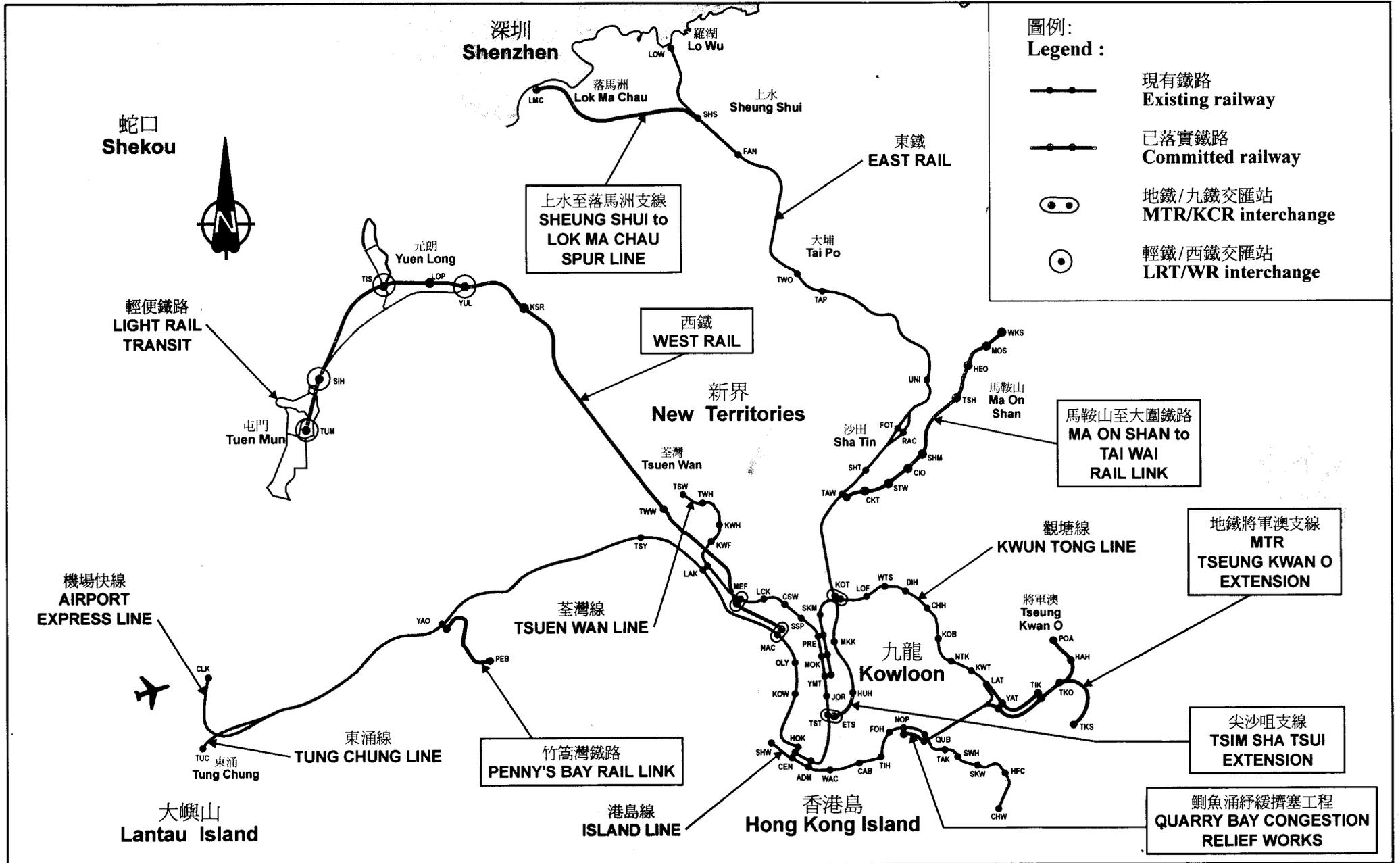
29. 我們在 2000 年 1 月把 **48TR** 號工程計劃列為工務計劃乙級工程項目。

30. 我們估計在工程計劃施工期間開設的職位約有 579 個，包括 149 個專業／技術人員職位和 430 個工人職位，共需 18 330 個人工作月。

-----

運輸局

2001 年 1 月



圖例:  
Legend :

- 現有鐵路  
Existing railway
- 已落實鐵路  
Committed railway
- 地鐵/九鐵交匯站  
MTR/KCR interchange
- 輕鐵/西鐵交匯站  
LRT/WR interchange

上水至落馬洲支線  
SHEUNG SHUI TO  
LOK MA CHAU  
SPUR LINE

西鐵  
WEST RAIL

馬鞍山至大圍鐵路  
MA ON SHAN TO  
TAI WAI  
RAIL LINK

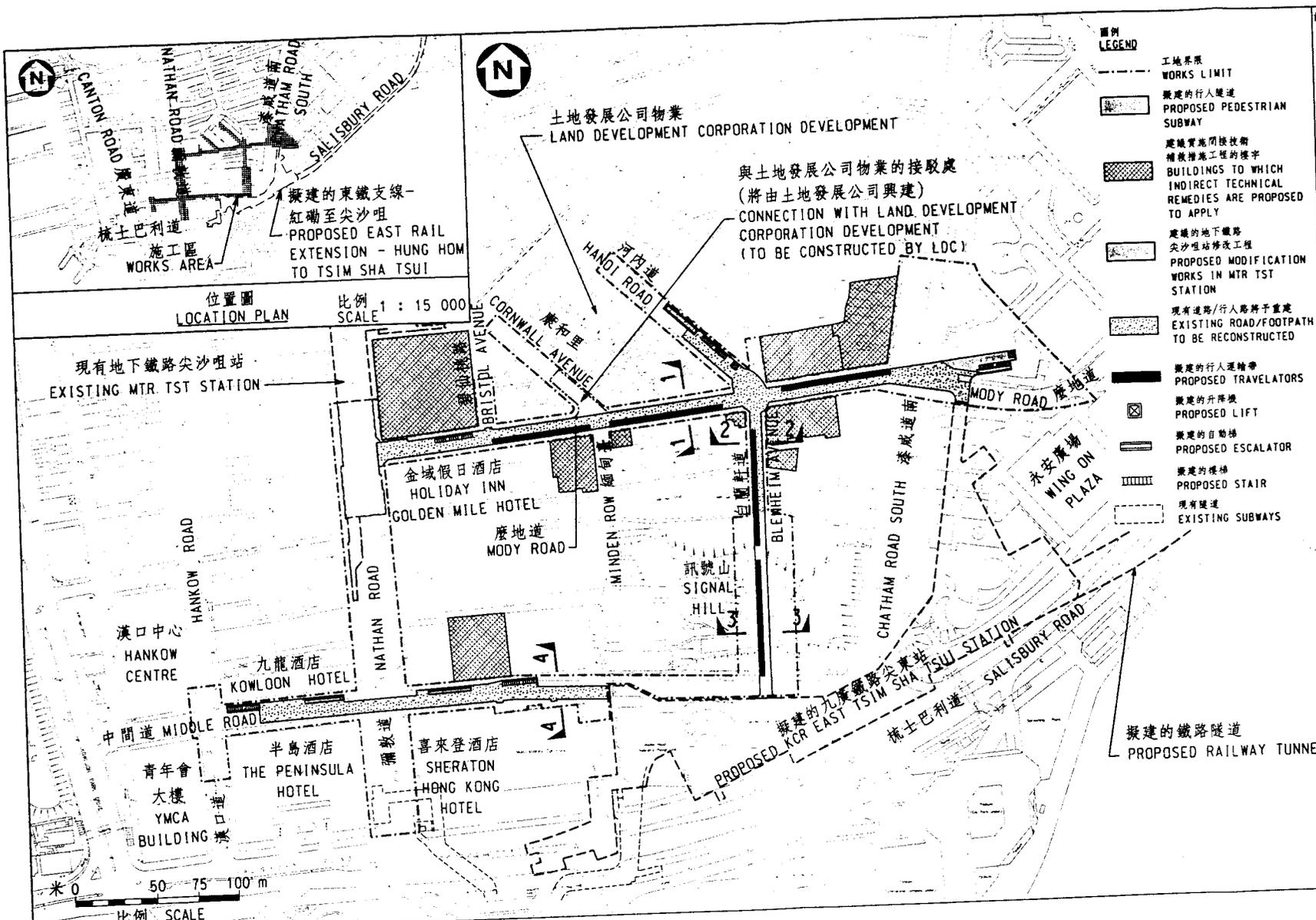
地鐵將軍澳支線  
MTR  
TSEUNG KWAN O  
EXTENSION

竹篙灣鐵路  
PENNY'S BAY RAIL LINK

尖沙咀支線  
TSIM SHA TSUI  
EXTENSION

鯽魚涌紓緩擠塞工程  
QUARRY BAY CONGESTION  
RELIEF WORKS

現有及已落實鐵路網絡  
EXISTING AND COMMITTED RAIL NETWORK



- 註解 NOTES:
- 所有量度單位皆為毫米。  
ALL DIMENSIONS ARE IN MILLIMETRES.
  - 行人運輸帶的總闊度及淨闊度分別為2.25米及1.4米。  
OVERALL WIDTH AND CLEAR WIDTH OF PROPOSED TRAVELATOR ARE 2.25m AND 1.4m RESPECTIVELY.

編號 no.	日期 date	內容 description	簽署 initial
C	12/12/00	STATION NAME REVISED	SIGNED BY Y.L.CHENG
B	24/11/00	RAILWAY TUNNEL AND DRAWING TITLE REVISED	SIGNED BY Y.L.CHENG
A	14/11/00	RAILWAY WORKS ADDED IN LOCATION PLAN	SIGNED BY Y.L.CHENG

修訂 REVISION	姓名 name	日期 date
測量 surveyed		
設計 designed	SIGNED BY Y.L.CHENG	19/7/00
繪圖 drawn	SIGNED BY H.K.TSANG	30/10/00
描摹 traced		
核對 checked	SIGNED BY Y.L.CHENG	8/11/00
核准 approved	SIGNED BY K.S.YEUNG	8/11/00

ORIGINAL SIGNED CHAN PUN KEI 8/11/00  
 總工程師/鐵路(2) 日期  
 CHIEF ENGINEER/RL(2) DATE

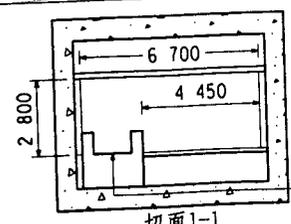
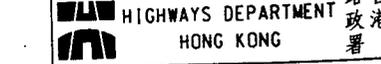
合約編號 contract no.  
 檔案編號 file no.  
 工程編號 project no.

圖別名稱 drawing title  
 工務計劃項目48TR  
 東鐵支線 - 紅磡至尖沙咀支線  
 主要基建工程  
 PWP ITEM 48TR  
 EAST RAIL EXTENSION - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS FOR HUNG HOM TO TSIM SHA TSUI EXTENSION

圖號 drawing no.	比例 scale
RWTST01EP1P001C	1 : 2 500 OR AS SHOWN @ A3

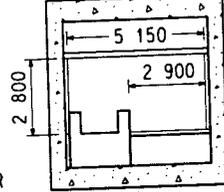
參考編號 CAD Ref. RWTST01EP1P001C.DGN  
 版權所有圖印必究 COPYRIGHT RESERVED

辦事處 office 鐵路拓展處  
 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

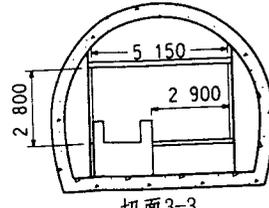


擬建的行人運輸帶  
PROPOSED TRAVELATOR

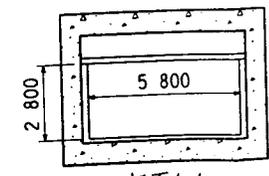
切面1-1  
SECTION 1-1  
比例 SCALE 1 : 200



切面2-2  
SECTION 2-2  
比例 SCALE 1 : 200



切面3-3  
SECTION 3-3  
比例 SCALE 1 : 200



切面4-4  
SECTION 4-4  
比例 SCALE 1 : 200