2010 年 12 月 6 日
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

南港島線(東段)進度報告及
主要基建工程的撥款申請

引言

本文件向委員匯報擬議南港島線(東段)的進展，及徵求委員支持撥款申請進行相關的主要基建工程。

背景

2. 南港島線(東段)是一條約七公里長的鐵路，來往金鐘及海怡半島，沿途於海洋公園、黃竹坑及利東設站，該鐵路走線圖見**附件一**。

附件一

3. 我們曾在 2010 年 2 月 9 日向小組委員會匯報南港島線(東段)規劃和設計工作的進展及聽取委員的意見。就議員提出的跟進事項，我們已於 2010 年 6 月 3 日提交文件供小組委員參考。

最新進展

4. 南港島線(東段)鐵路原來方案在 2009 年 7 月 24 日按《鐵路條例》刊憲。為配合詳細設計發展，以及回應市民在反對書提出的建議，當局在 2010 年 6 月 4 日刊憲，修訂南港島線(東段)方案，並一直就修訂方案與社區保持溝通。為回應市民就南港島線(東段)所提供的意見及要求，我們在修訂南港島線(東段)時所作的主要修改如下：

(a) 修訂鐵路走線以回應東華三院賽馬會復康中心(復康中心)及其家屬會代表的訴求。香港鐵路有限公司(港鐵公司)已修訂設計，將高架橋近復康中心一段原有

的兩條高架橋合併，以確保與復康中心有不少於 18 米的距離；降低高架橋的主水平基準與復康中心的地下平台高度相若；及加建一段長 100 米之全覆蓋式隔音罩；

(b) 修訂鐵路走線以減少對聖神修院的收回土地的影響；

(c) 重新檢討臨時躉船轉運站的安排，以減少對區內交通及環境的影響。考慮到奇力灣附近一帶的其他設施及對其週邊整體的影響，及平衡多方面因素後，取消奇力灣設置躉船轉運站及建議與渠務署共用現有鋼線灣的工地，以設置躉船轉運站；以及

(d) 修訂多個車站的出入口位置和升降機位置。

5. 行政長官會同行政會議於 2010 年 11 月 30 日根據《鐵路條例》批准實施南港島線(東段)計劃，包括有關的主要基建工程。授權公告將於 2010 年 12 月 10 日刊憲，以完成這鐵路項目的法定諮詢程序。

6. 港鐵公司已完成環境評估報告，並接近完成項目的詳細設計工作。環境評估報告的結論是南港島線(東段)對環境造成的影響可以控制，以符合環評條例和其技術備忘錄所規定的準則。環境保護署署長在 2010 年 10 月 26 日核准南港島線(東段)的環境評估報告。

7. 行政會議在二零零七年十二月十八日的會議決定，應預留黃竹坑邨用地，以興建南港島線車廠連上蓋私人物業，以及預留海洋公園車站以北的用地，作私人物業發展及設置泊車轉乘設施；兩幅用地均須得到改變土地用途的批准，讓政府可考慮向港鐵公司批出物業發展權，以解決南港島線(東段)資金差額的問題。當時的初步估算，南港島線(東段)的建造成本超過 70 億元(以 2006 年價格計算)，在財務上難以達至收支平衡，政府須補貼資金差額，該兩幅用地的物業發展收益將用以補貼該資金差額。

8. 自 2006 至 2009 三年間，建築工程價格上升約 55%，主要由於原料的大幅漲價。此外，在過去數年間的公眾諮詢中，我們採納了不少市民就南港島線(東段)鐵路設計和設施所提出的建議及要求，也提高了該項目的建造成本，當中包括：

(a) 為高架橋所設的隔音屏障；

(b) 將多段架空路段改為隧道(例如：深灣軒至漁安苑一段及南風道近學校一段)；以及

(c) 將海怡半島站三份之二的通風設施移至利南道工業區等等。

此外，港鐵公司在進行規劃及詳細設計時，亦作出多項修訂：

(a) 為配合南港島線(東段)及沙中線於金鐘的轉線安排，將金鐘站擴建為綜合車站；

(b) 因應探土研究所得資料須為詳細設計作出多項修訂；以及

(c) 修訂鐵路詳細設計以提升防火要求。

9. 以上種種修訂所需的額外建造成本估計約 10 億元。港鐵公司按目前估算，南港島線(東段)造價約為 123 至 126 億元之間（以 2009 年價格計算）。雖然鐵路方案經已獲行政長官會同行政會議批准進行，港鐵公司的詳細設計亦已到最後階段，但仍須就工程及技術需要作最後微調。因此，鐵路方案的最終工程造價可能會受此影響而須作輕度調整，估計將於明年第一季內定案。政府會繼續謹慎監察工程的預算開支，並確保港鐵公司小心控制成本。我們亦已聘請獨立顧問審核工程的造價預算及估計資金差額。

10. 如上文第 7 段所述，行政長官會同行政會議同意預留前黃竹坑邨及海洋公園站以北用地作物業發展，以填補鐵路項目中的資金差額。我們考慮到海洋公園站附近一帶主要為低至中密度的政府、機構或社區設施、康樂及旅遊設施。從規劃角度而言，倘若該用地可作康樂或與旅遊有關的用途，會較為理想。至於前黃竹坑邨用地，附近為中至高層的發展，該地前身為樓高約 20 層的黃竹坑邨，在該地作鐵路車廠上蓋住宅發展及購物中心用途，與附近土地用途相協調，亦有助促進黃竹坑商貿區的轉型。

11. 基於上述考慮，我們建議把物業發展集中在前黃竹坑邨用地，而海洋公園站旁的用地則保留作其他更合適的用途。港鐵公司建議在前黃竹坑邨用地上，興建鐵路車站、公共交通交滙設施、鐵路車廠、購物中心和住宅樓宇。

12. 我們於 2010 年 5 月就前黃竹坑邨用地的土地用途諮詢南區區議會，議會支持集中發展前黃竹坑邨用地的方案及商住發展模式。其後，城市規劃委員會(城規會)於 2010 年 7 月公布對《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱圖》的修訂，把前黃竹坑邨用地改劃為「綜合發展區」，並根據《城市規劃條例》第 7 條展示經修訂的圖則。在兩個月的展示期內，共接獲 12 份申述，包括 10 宗支持及 2 宗反對。城規會將於 2010 年 12 月就有關申述舉行聆訊。

13. 我們亦已聘請獨立顧問，將會詳細審核港鐵公司就前黃竹坑邨用地物業發展的財務估算。政府會十分謹慎處理南港島線(東段)的財務安排，確保政府對該項目的補助公道合理令鐵路可順利實施之餘，公共資源會得到妥善運用，又不影響鐵路營運的審慎商業原則。

主要基建工程

(A) <u>工程範圍</u>

14. 為配合南港島線（東段）的通車，我們有需要改善附近的行人和運輸設施，令南港島線（東段）能充分發揮預期的社會及經濟效益。我們建議把 56TR 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 9 億 2,700 萬元，用以進行南港島線（東段）的主要基建工程。

15. 56TR 號工程計劃的範圍包括–

(a) 在黃竹坑站底層建造一個面積約 2,200 平方米的公共交通交滙處；

(b) 改善及擴闊黃竹坑站附近的道路；

(c) 為配合上述範圍(a)及(b)，須修建現有由海洋公園道至南朗山道的一段長約 650 米的黃竹坑明渠；

(d) 建造一條長約 180 米的有蓋行人天橋跨越黃竹坑

道、香葉道和南朗山道，連接至黃竹坑站；

(e) 建造一條長約 80 米的有蓋行人天橋跨越海怡路連接鴨脷洲邨西面和鄰近海怡寶血小學的怡南路；

(f) 建造一條長約 800 米連接黃竹坑站及觀海徑的步行連接道；以及

(g) 鴨脷洲徑和鴨脷洲橋路交界處的道路改善工程。

附件二

顯示擬議南港島線（東段）主要基建工程的平面圖載於**附件二**。

16. 我們計劃在 2011 年年中展開南港島線(東段)工程，並會將主要基建工程委託港鐵公司一併興建，令有關工程於 2015 年與南港島線(東段)同步竣工。

(B) 理由

17. 我們建議在黃竹坑站底建造公共交通交匯處，為南區的其他公共交通提供上落乘客設施，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轉乘南港島線（東段）。我們計劃擴闊黃竹坑附近的道路，以配合擬議的公共交通交滙處，疏導路面交通，以免造成擠塞。為提供興建黃竹坑公共交通交滙處及擴闊鄰近道路所須空間，我們須修建一段現有的黃竹坑明渠，在該處加建上蓋，設計上既保留現有河道，又可在上蓋興建上述運輸交通設施。

18. 此外，我們將會在黃竹坑及鴨脷洲不同地點建造有蓋行人天橋及步行連接道，令擬建的地鐵站與鄰近的商業區、住宅及學校連接，為乘客提供方便及安全的步行接駁系統。我們在策劃行人與鐵路車站的接駁設施時，盡量加入綠化及無障礙通道的設計，令步行環境更方便舒適。

19. 我們打算委託港鐵公司實施各項主要基建工程，目的是加強鐵路工程與主要基建工程之間的配合和協調，使有關工程會與南港島線（東段）工程同步進行，並同步竣工。當南港島線（東段）通車時，市民便可使用上述運輸設施往來南港島線（東段）各車站，從而接達整個鐵路網絡。

(C) 公眾諮詢

20. 我們一直就南港島線（東段）的項目及其主要基建工程的進展與南區區議會轄下「港鐵南港島計劃發展專責委員會」(專責委員會)保持緊密聯繫，詳細解釋工程計劃的範圍及內容。我們亦曾出席多個由南區區議會議員和不同團體舉辦的會議，並參與由區內居民安排的公眾論壇，詳細解釋有關南港島線（東段）的有關工程。專責委員會於 2010 年 9 月 8 日的會議上支持擬議的主要基建工程。

21. 我們曾就擬建的行人天橋諮詢橋樑及有關結構外觀委員會，並得到委員會接納這些橋樑的外觀設計。

(D) 對財政的影響

22. 按付款當日價格計算，估計 56TR 號工程計劃的費用為 9 億 2,700 萬元，分項數字如下–

		百萬元
(a)	黃竹坑站底層之公共交通交滙處	18.7
(b)	改善及擴闊黃竹坑站附近的道路	73.7
(c)	為配合上述範圍(a) 及(b)，須修建現有黃竹坑明渠	415.8
(d)	連接香葉道及黃竹坑道之行人天橋	69.3
(e)	連接鴨脷洲邨及怡南路之行人天橋	16.5
(f)	連接黃竹坑站及觀海徑之步行連接道	53.0
(g)	鴨脷洲徑和鴨脷洲橋路交界處的道路改善工程	5.0
(h)	支付港鐵公司支付的間接費用[1]	107.6
(i)	應急費用	76.0

[1]當局會向與港鐵公司繳付數額為工程基本費用(即第 22 段(a)至(g)項)16.5%的費用，以便由該公司為主要基建工程進行技術研究、設計及施工階段監管督工作。

		百萬元	
	小 計	835.6	(按2010年9月價格計算)
(j)	價格調整準備	91.4	
	總 計	927.0	(按付款當日價格計算)

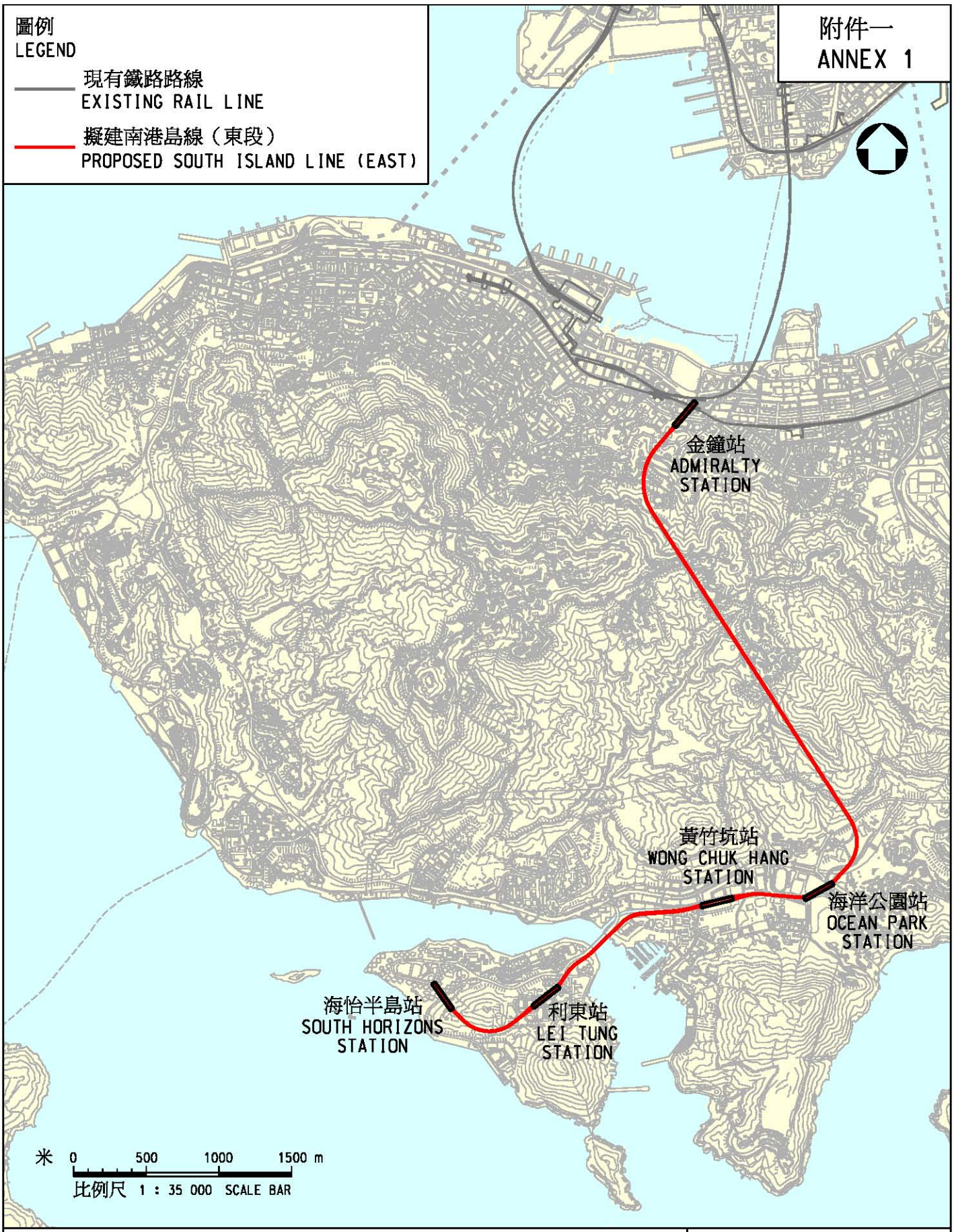
未來路向

23. 我們計劃在 2011 年 1 月諮詢工務小組委員會，並於 2011 年 2 月徵求財務委員會批准撥款。根據目前的進度，我們預期南港島線(東段)可於 2011 年動工，並於 2015 年竣工，服務市民。

徵詢意見

24. 請委員察悉本文件的內容。

運輸及房屋局
2010 年 11 月



擬建之南港島線（東段）的走線

PROPOSED ALIGNMENT OF THE SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)

圖號 drawing no.
HRWSILE01-SK0013

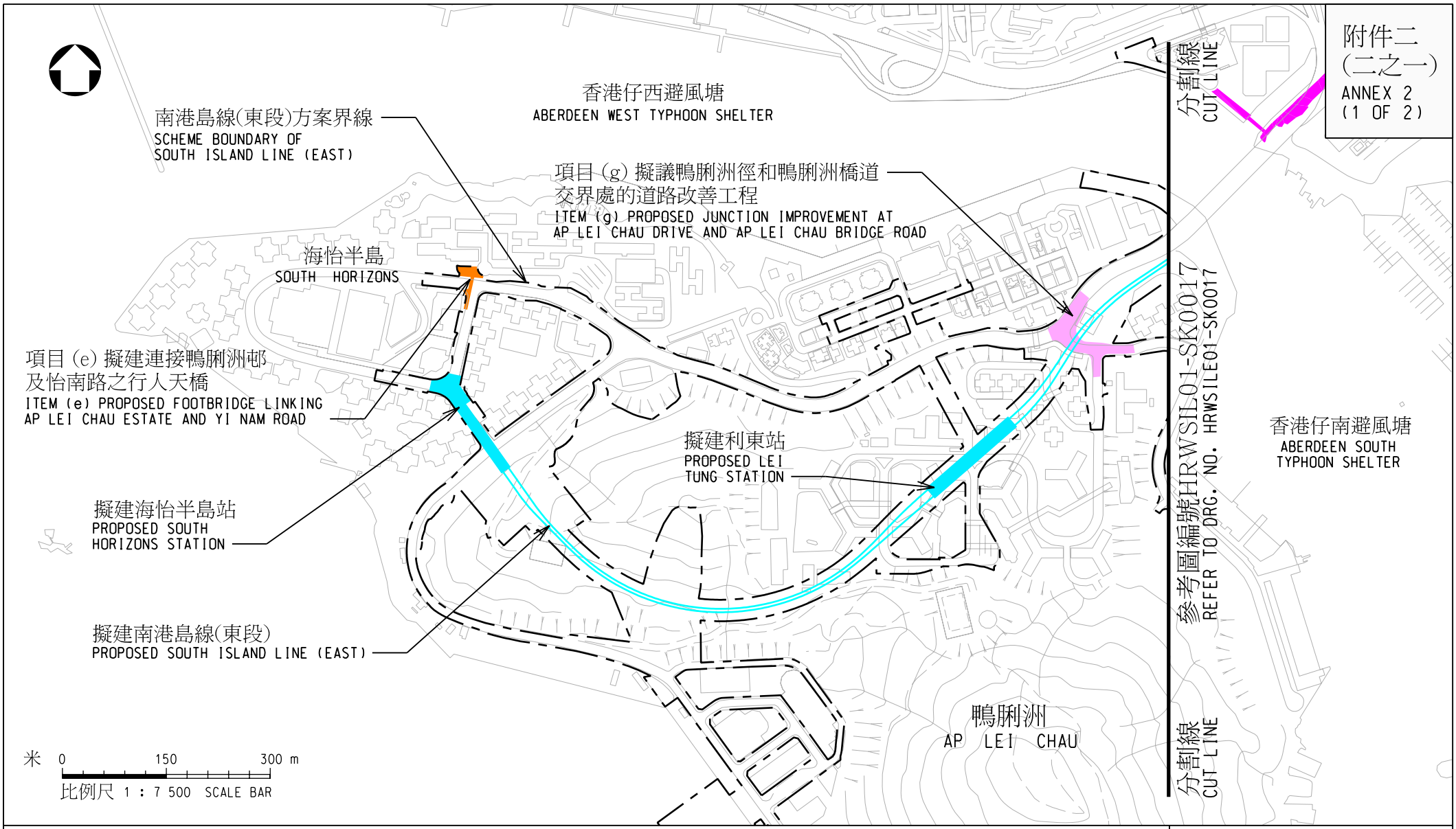
版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

路 政 署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A4 210X297

HRWSILE01-SK0013.dgn 22-11-2010



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第56TR號 - 南港島線(東段) - 主要基建工程

PWP ITEM NO. 56TR - SOUTH ISLAND LINE (EAST) - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

圖號 drawing no.

HRWSILE01-SK0016

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

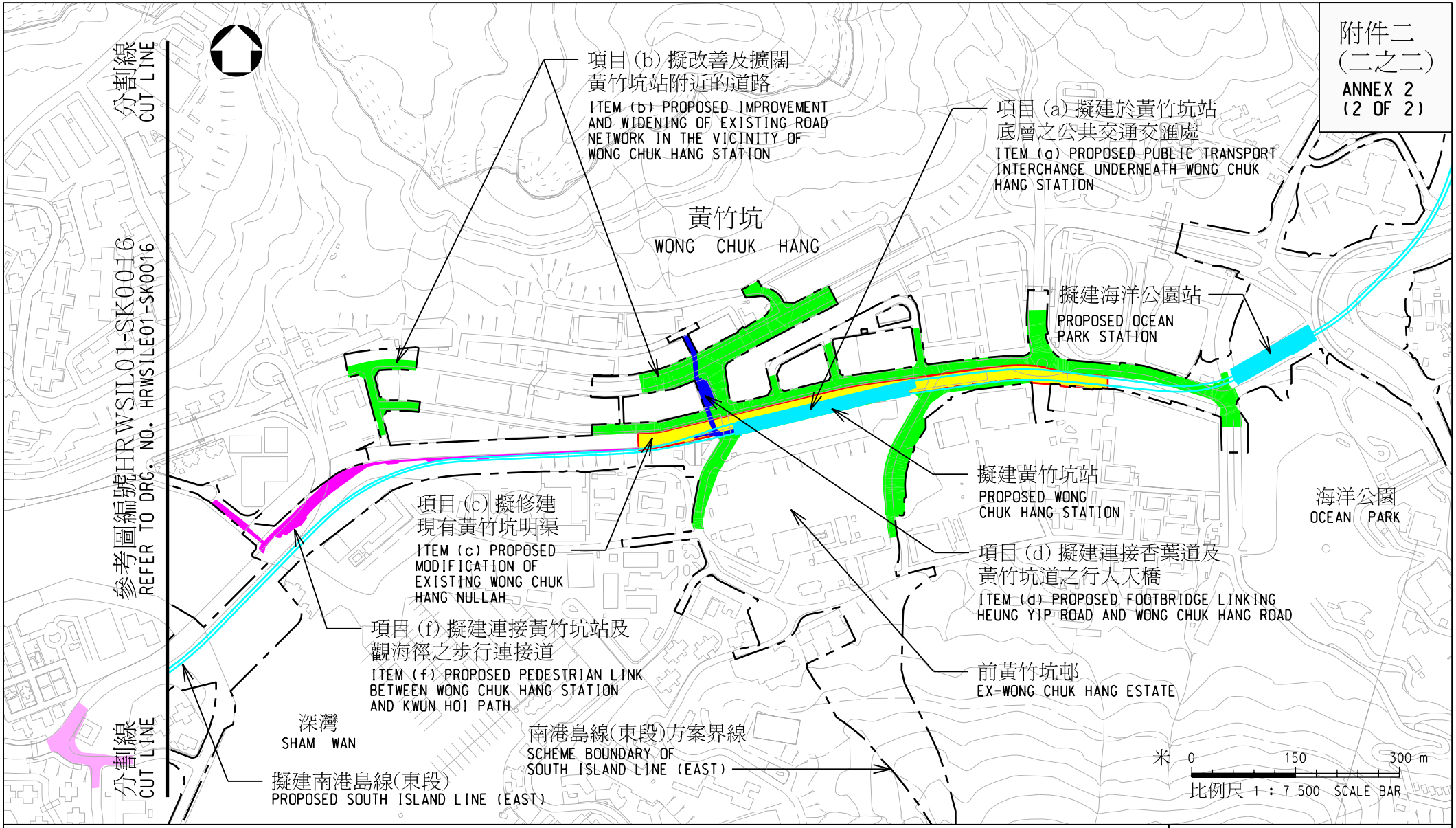
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

路 政 署
HIGHWAYS DEPARTMENT

HRWSILE01-SK0016.DGN

A4 210X297

.../dms01666/HRWSILE01-SK0016.dgn 29-11-2010



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第56TR號 - 南港島線(東段) - 主要基建工程

PWP ITEM NO. 56TR - SOUTH ISLAND LINE (EAST) - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

圖號 drawing no.
HRWSILE01-SK0017

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

HRWSILE01-SK0017.DGN
A4 210X297
.../dms01666/HRWSILE01-SK0017.dgn 29-11-2010