

中華人民共和國
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China

政府總部
運輸及物流局
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

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

本局檔號 Our Ref. : TLB CR 23/2016/99

電話 Tel. No. : 3509 7262

來函檔號 Your Ref. :

傳真 Fax No. : 2136 8016

電子郵件

(電郵地址 : ssylau@legco.gov.hk)

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會鐵路事宜小組委員會秘書
劉素儀女士

劉女士 :

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2023 年 10 月 20 日會議
有關古洞站及屯門南延線的補充資料

立法會秘書處於 2023 年 10 月 24 日的電郵收悉。就鐵路事宜小組委員會在 2023 年 10 月 20 日的會議上提出有關古洞站及屯門南延線的跟進事項，現提交補充資料如下，供委員參閱。

(a) 古洞站項目的造價

正如政府在提交的文件中及在會議上指出，古洞站項目成本預算約為 98 億元（按 2023 年 7 月價格計算），當中包括古洞站建造成本約 59 億元（按 2023 年 7 月價格計算），以及北環線主線的詳細規劃與設計和部分前期工程的開支，預計約為 39 億元（按 2023 年 7 月價格計算）。至於在 2021 年政府提供的古洞站項目成本預算約 35 億元，是按 2015 年 12 月價格計算，亦不包括北環線主線的詳細規劃與設計和部分前期工程的開支。

古洞站項目成本預算有所增加，除了價格調整外，亦因應在詳細規劃及設計階段經勘察以及實地測試後，確認需要實施額外緩解風險措施，以在工程進行期間保持落馬洲支線的安全營運，以及按最新標準改善車站設計和設備。此外，預算亦採用了經核實的成本預算。當中主要包括：

- (i) 古洞站位置地下水位較高，經港鐵公司在詳細規劃及設計階段就現場排水進行勘察並實地測試後，確認工程需實施額外安全措施，包括地下灌漿、加設回灌井及降水井等，以緩減挖掘工程對落馬洲支線鐵路營運所帶來的風險；
- (ii) 在落馬洲支線增建古洞站，需要安裝新機電系統及設備以配合鐵路運作。港鐵公司在詳細規劃及設計階段就現有機電系統進行實地檢查後，確認了新機電系統及設備連接至現有機電設備的接駁儀器介面的數目及其接駁技術要求；
- (iii) 港鐵公司在詳細設計階段確認加設獨立安全評估機制的需要，包括詳細模擬測試、實地安全測試、在日常及突發情況下運作測試、軟件改動的測試等，進一步確保新鐵路項目信號系統的安全性和可靠性；以及
- (iv) 根據於 2021 年更新的車站設計標準，港鐵公司改善了古洞站的設計和設備，以提高車站管理及保養效率，並加強車站的保安監察以進一步保障乘客安全。相關改動包括於車站出入口增設上蓋、優化車站建築物頂部設計以增加採光、增加車站通信及監察系統裝置的數目、善用創新科技(例如物聯網)收集數據，以調較空調設備和監察扶手電梯運作，並為相關設施設定最佳維修時間、為機電系統增設網絡安全配套以確保系統安全運作。

對於港鐵公司擬備的項目預算，路政署已進行嚴謹的審核把關，亦已委託獨立顧問公司進行審核，參考了近期鐵路項目的實際開支和當時的市場趨勢，並考慮了建造成本，以及營運期內港鐵的收入及開支預算(包括日常營運、維修保養及資產更新)，以核實有關預算。

(b) 古洞站項目和屯門南延線項目經濟內部回報率

經濟內部回報率一般用於衡量基礎建設包括運輸基建項目對整個社會的總成本效益。經濟內部回報率是指項目的累算經濟效益(即以金額量化市民因應項目所節省的行程時間，包括因道路擠塞紓緩而節省的出行時間，其他公共交通工具節省的營運費用，以及因交通意外減少而節省的費用)，減去投資在該項目的建築和營運成本後的淨收益回報率。

按上述定義及假定運作期 50 年計算，政府評估古洞站及屯門南延線項目的經濟內部回報率分別為百分之六點五及百分之零點六。

(c) 屯門南延線項目的造價

正如政府在提交的文件中及在會議上指出，在 2023 年，經政府及其獨立顧問審核後，屯門南延線項目最新的建造成本預算為 158 億元(按 2023 年 7 月價格計算)。至於在 2020 年政府提供的屯門南延線項目成本預算約 114 億元，是按 2015 年 12 月價格計算。

屯門南延線項目成本預算有所增加，除了價格調整外，亦是由於在設計過程中確認因施工困難而實施的額外措施、優化了屯門南延線的設計，以及採用了經核實的成本預算。當中主要包括：

- (i) 在現有屯馬線增設屯門南延線，需要安裝新機電系統設備以配合鐵路運作。港鐵公司在詳細設計階段進行實地檢查後，確認了新機電系統及設備連接至現有機電設備的接駁儀器介面的數目及其接駁技術要求。
- (ii) 根據於 2021 年更新的車站設計標準，港鐵公司改善了屯門南延線的車站設計和設備，包括為屯門南延線新增的列車在 A16 站加設列車停放處、將 A16 站位置移至河邊以盡早開展相關工程、新增創新科技系統以及科技安全系統、增加車站通信及監察系統的裝置數目、提供額外無線網絡等。此外，屯門

游泳池的設計亦有所優化，以回應社區各持分者的訴求，例如將觀眾席由 700 個座位增加至 1,200 個座位，以及增加額外設備及設施包括自動扶梯和升降機等。

與上文提及古洞站的安排一樣，對於港鐵公司擬備的項目預算，路政署已進行嚴謹的審核把關，亦已委託獨立顧問公司進行審核，參考了近期鐵路項目的實際開支和當時的市場趨勢，並考慮了建造成本，以及營運期內港鐵的收入及開支預算(包括日常營運、維修保養及資產更新)，以核實有關預算。

(d) 重置屯門游泳池的安排

屯門南延線將於已成熟發展的屯門南社區興建，因此無可避免地需要拆卸及重置個別現有社區設施，以騰出空間進行工程，當中包括拆卸現有屯門游泳池以建造屯門南延線的第 16 區站。

在考慮屯門南延線的工程計劃和工程費用的同時，社區的支持及意見對推展項目工程亦十分重要。自 2020 年項目的詳細規劃及設計階段開始後，政府及港鐵公司與區內持份者，包括屯門區議會、居民代表及地區團體等，就項目進行廣泛的溝通及諮詢，聆聽意見及訴求，當中包括要求先重置後拆卸目前使用率很高的屯門游泳池。

就工程計劃而言，屯門南延線項目的關鍵工程包括第 16 區站建造工程、高架橋延伸段及屯門南站主體建造工程。這些關鍵工程的建造期受多個因素影響。除了上述先重置後拆卸的屯門游泳池外，其他因素包括於屯門河道上興建的高架橋延伸段工程需配合旱季進行，以減低對屯門河的影響、於湖景路興建的屯門南站施工空間非常有限，以及港鐵公司需在湖景路附近路段有序地分階段實施臨時交通管理措施，以進行地底管線改道工程、拆卸受影響的設施、騰出現有的湖景路以開展屯門南站的地基、車站結構及機電工程等。港鐵公司的施工安排亦需顧及鄰近持份者尤其是多間學校的運作需要，以盡量減低影響。經評估各個影響主體建造工程的因素及施工安排後，路政署及港鐵公司均認為，不論採用「先重置，後拆卸」或是「先拆卸，後重置」屯門游泳池的安排，整個屯門南延線項目的完工時間差別不大。因此，項目團隊在充分考慮屯門南延線的工

程計劃和施工安排後認為採用「先重置，後拆卸」屯門游泳池的方案能減低工程對社區帶來的影響，亦不會影響屯門南延線的目標通車日期。

至於工程費用方面，無論是採用「先拆卸，後重置」或者「先重置，後拆卸」屯門游泳池的方案所涉及工程流程分別不大，故工程費用的變化並不顯著。

運輸及物流局局長

(張慧中



代行)

副本送：

路政署署長 (經辦人：林雨舟先生) (傳真：2187 2971)

香港鐵路有限公司(經辦人：韓美娟女士) (傳真：2795 9991)

二零二三年十二月十三日