南港島線觀塘延線補償132億
地鐵上蓋限呎
兩盤建6500伙 最細單位430呎

香港文匯報訊（記者 鄭治祖、梁悅琴）南港島線及觀塘延線工程終獲行政會議拍板通過。港府決定向港鐵批出黃竹坑邨舊址及山谷道邨第一期舊址的物業發展權，以填補兩個項目的資金差額132億元。運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，在該兩幅土地中，黃竹坑用地會用於興建限呎盤。港鐵則建議，在黃竹坑用地興建14幢樓高約27至38層的住宅大廈，提供約4,700個單位，其中940個單位面積為538方呎。山谷道邨樓盤興建最多1,800個單位，最細單位為430方呎。兩盤合計提供6,500個單位供應市場。

■鄭汝樺表示，黃竹坑用地會用於興建限呎盤。 香港文匯報記者梁祖彝 攝

兩地皮發展資料

類別	山谷道邨舊址	黃竹坑邨舊址
住宅地積比率	5倍	5倍
樓宇數量	10幢	14幢
樓宇高度	25層	27至38層
單位數量	1,400至1,800個	4,700個
單位面積	400至2,000方呎	平均800方呎（20%為500方呎）

資料來源：運輸及房屋局、港鐵 製表：香港文匯報記者 文森

香港行政長官曾蔭權日前在行政會議討論後，通過南港島線及觀塘延線兩個項目，估計兩段鐵路工程的成本達177億元，融資、設計、建造、營運及維修工作由港鐵負責，預期工程將於2015年完工。兩段港島鐵路工程將會惠及逾50萬名市民，以及帶來3,500個職位。同時，行會批准向港鐵批出兩幅用地的物業發展權，作為補貼港鐵發展南港島線及觀塘延線的財政資助。

兩線票價未足以營運

據介紹，南港島線造價高達124億元，觀塘延線則需53億元，兩段鐵路均難以單靠車票維持營運，故政府決定採用「鐵路加物業發展」的融資模式，繼續拓展鐵路項目。鄭汝樺昨日表示，據目前的計算結果反映，南港島線資金差額為99億元，觀塘延線的資金差額則為33億元，需要政府資助，「建造成本與數月前估計一致，故行政會議決定批出兩幅用地補貼差額」。

黃竹坑邨舊址擬建黃竹坑站及南港島線（東段）車廠上蓋，面積約7.17公頃，住宅地積比率為5倍。港鐵建議在該幅用地興建14幢樓高約27至38層的住宅大廈，建築物高度上限為主水平基準以上150米，提供約4,700個單位。為配合市場需求及滿足附近區域工作人口的住屋需要，擬建物業發展大部分為中小型單位，平均面積為818平方呎，而為配合房屋政策和確保房屋供應量，約20%單位面積為538方呎。港鐵計劃分3期完成住宅發展，第一期在南港島線（東段）建成後約5年可供出售，餘下兩期在隨後4年可供出售。

位於前山谷道邨第1期舊址，擬建何文田站，面積約2.6公頃。鄭汝樺表示，為回應市民對屏風效應的關注，當局已要求港鐵將該幅土地的最高許可地積比率由9倍降至5倍，與山谷道邨第2期舊址採用的地積比率配合，總樓面面積為138.2萬方呎。

兩線興建創職3500個

港鐵建議在該幅用地興建10幢樓高約25層的住宅大廈，為市場提供約1,400至1,800個大小不同的單位，面積由430至2152方呎不等。港鐵計劃分兩期完成住宅發展，第一期在觀塘線延線建成後約5年可供出售，第二期在隨後兩年可供出售，視乎市場需求。

鄭汝樺表示，兩項鐵路車站物業發展需待鐵路完工後再動工，估計該批單位至2024年才會全數落成。由於該兩鐵路項目即將動工，港鐵需要立即自行籌集資金，支付這兩段鐵路的建造費用，而該兩條港島鐵路將會採用現時的票價機制，票價不會高於現有水平。港鐵預計，兩項工程可以帶來3,500個職位。

豪宅地段 難成上車盤

香港文匯報訊（記者 梁悅琴）港府決定向港鐵批出黃竹坑邨舊址和山谷道邨第1期舊址的物業發展權，作為南港島線（東段）及觀塘延線的財政資助，以便工程可於2015年完工。地產界人士估計，兩盤位處豪宅地段，日後呎價將逾1.5萬元，難成「上車盤」。

第一太平戴維斯估值及專業顧問董事總經理陳超國估計，山谷道邨第1期舊址的補地價約150億元，但他質疑，政府一方面表示要增加土地供應，但在市區中心點把地積比由9倍大降至5倍，十分浪費，亦令住宅供應減少。

黃竹坑邨地皮料補價320億

港鐵預期，南港島線（東段）最新建築成本為124億元，內部回報率約5.8%。陳超國估計，前黃竹坑邨地皮的補地價約320億元。

中原測量師行董事張競達表示，兩幅地皮都位於傳統豪宅地段，加上擁有海景，雖然港府限制單位面積，但相信發展商會將項目包裝成豪宅，加上限呎不限價下，未必可以成為「上車盤」。

他估計，黃竹坑邨地皮估值高達620億元，山谷道邨地皮估值亦達168億元，但港鐵需要補地價，實際所得要視乎將來與發展商如何攤分售樓收入。

張競達指出，由於項目需要到2024年才會全部完工，難以預計落成後實際呎價，但以現時樓價計算，黃竹坑邨地皮日後呎價可達1.5萬至1.6萬元，山谷道邨地皮日後呎價更可達1.7萬元。

分期造橋 保2016年通車

■邱騰華稱當局已採取措施爭取大橋2016年完工。 香港文匯報記者梁祖彝 攝

香港文匯報（記者 鄭治祖）高院撤銷環保署署長向港珠澳大橋發出的環境許可證，環境局局長邱騰華表示，路政署正積極研究工程的推進，包括透過分期工程、分期落成等方式，盡量壓縮工程的時間表；期間亦會繼續推展香港境內各項工程的前期工作，以爭取配合大橋於2016年通車的目標。

邱騰華昨日在立法會大會上以書面回覆專業會議議員石禮謙提問時表示，環保署不同意高等法院的裁決，並認為該裁決對現正進行及未來的環境影響評估及《環境影響評估條例》的執行原則有重大影響，故已就裁決提出上訴。

邱騰華強調，環評條例自98年實施以來，環保署均按照《技術備忘錄》，要求環評報告進行現有空氣質素的「基線研究」，但高等法院的裁決卻認為，環評除了確保進行工程後對整體環境帶來的累積影響需符合法定環境標準外，更需比較工程進行與否的環境影響，以衡量工程的影響和相關的紓緩措施，政府工程日後亦需依照裁決進行有關分析，故環保署目前必須根據條例訂明的程序及時限，按裁決來考慮所有申請。

6號幹線受阻 東九憂擠塞

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）在70多項因高等法院裁決而受影響的基建項目中，有6項正在進行環評的公路工程，包括連接九龍東西部的6號幹線、將軍澳藍田隧道和「T2主幹路」等。立法會多名議員均憂慮，東九龍的交通勢因主要幹道工程延誤而更為擠塞。不過，被指在背後策劃以司法覆核手法推翻港珠澳大橋環評報告的公民黨，就聲言工程延誤「責在政府」。

6號幹線內的中九龍段環評報告原預計明年3月提交，而將軍澳藍田隧道及「T2主幹路」則於明年內提交，惟報告有可能要全數延期提交。

在場議員對高院裁決的影響範圍之廣，盡皆嘩然。工聯會立法會議員黃國健擔心，東九龍一帶交通擠塞會進一步加劇。不過，被指為「罪魁禍首」的公民黨則稱，工程延誤的責任在政府。該黨立法會議員吳靄儀聲稱，港府應盡早向立法會提供相關數據，或要求法庭排期提早審議。鄭汝樺在回應時坦言，港府正就有關裁決提出上訴並準備應對措施，但無法避免工程延誤。

環評觸礁 70多項基建受累
沙中線延誤 勢增成本

■李慧琼要求當局採取措施，應對環評報告被判無效所引發的連鎖效應。 香港文匯報記者梁祖彝 攝

需重新檢視環評的部分工程

工程	預算造價
沙田至中環線共3份環評報告	逾600億元
西九龍至將軍澳的6號幹線	270億元
屯門西繞道	96億元
大埔沙螺洞公私營自然保育試驗計畫	—
石鼓洲焚化爐工程	逾40億元*
沙田濾水廠原址重置工程	1.08億元
洪水橋新發展區	—

*2008年初步估價

資料來源：環境保護署、本報資料室 製表：香港文匯報記者 文森

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）香港高等法院裁定港珠澳大橋接線及香港口岸工程的環評報告不符合程序，撤銷環境保護署署長發出的工程環境許可證。運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，目前最少有70多項已獲批准但尚未動工的基建工程項目受高院裁決影響或需「叫停」，包括港鐵沙田至中環線（沙中線）；又涉及6項正在進行環評的公路工程，尤以連接九龍東西部的6號幹線影響最深（見另稿）。當局暫時無法評估對造價帶來的確實影響。

全長17公里的港鐵沙中線原定明年動工，但因港珠澳大橋的環評報告被裁定無效而動工無期。民建聯立法會議員李慧琼昨日在立法會大會上指出，高等法院的有關裁決波及多項基建工程，造成連鎖效應，尤其沙中線、南港島線（東段）和觀塘線延線等均會受到挑戰，要求當局交代會採取何種相應措施，及對通車日期及造價等帶來的影響。

遵判詞 重訂環評程序

鄭汝樺在回應時強調，港府過去一直按照《技術備忘錄》為項目進行研究概要，及後再進行諮詢及審批，但礙於裁決提出了新的環評準則，包括要進行基線研究及採取相應的緩減措施，故政府多達70多項工程或需全數推倒重來。她表示：「《技術備忘錄》並無提及基線評估的明文規定，即等同考試範圍有變，學生也要清楚了解轉變尺度，先識讀書再考試。」

港府原訂沙中線工程在明年年初完成法定諮詢程序及法定環評程序，呈交行政會議審批後，以期在明年開始施工，並於2018年完成大圍至紅磡段、2020年完成紅磡至金鐘段。不過，由於該項裁決，港鐵已於上月主動撤回3份環評報告。

鄭汝樺強調，政府為了爭取沙中線工程可以盡快展開，在上訴同時並會按法庭判詞重新制定報告，現階段港鐵會與環境局再商討新環評準則的步驟及程序，包括如何在工程的環評程序中達到該等要求，並會因應沙中線沿途不同地區的環境所採用的設計及施工程序，從而作出適當的環境紓緩措施。

不過，倘港鐵重新檢視和準備環評報告的工作，未能在今年內完成，原訂計劃亦會相繼延誤，故現階段無法評估沙中線的動工時間表，而「假如沙中線受到延誤，預料建築費用可能因而有所增加，但現階段亦難以評估」。

至於觀塘線延線及南港島線（東段）這兩個鐵路項目的環境許可證，鄭汝樺表示，法庭只就大橋本地工程的環境評估及環境許可證作出裁決，並未有觸及這兩項鐵路，故港府認為這兩個鐵路項目的環境評估及環境許可證仍然合法及有效，而當局已完成推展這兩項鐵路工程所需的法定、行政及撥款程序，故港鐵公司會如期動工。

澳門人工島完成40%

■澳門建設辦主任陳漢傑對港方追回港珠澳大橋工程進度有信心。

香港文匯報訊（記者 林婉琪 澳門報道）澳門建設發展辦公室主任陳漢傑，被問及是否擔心港珠澳大橋因香港段延誤而導致成本上升或其他阻礙時表示，目前工程進度相當理想，人工島的工程已完成3至4成，相信整體工程進度不會受香港方面的法律程序影響。

陳漢傑稱，現時離大橋預測的落成期尚有一段時間，他相信香港政府必會設法追回港方的工程進度。

對有漁民反映人工島施工後周邊的水質變差、漁獲有所減少，陳漢傑承認，填海工程對海洋生態有一定影響，他強調盡量控制，將影響減至最小，並將會作出相關的補償。

大圍居民促盡快環評

香港文匯報訊（記者 嚴敏慧）沙中線工程受高院環評裁決影響，或會延遲通車。居於沙田大圍的曾小姐(上圖)每天要到鰂魚涌上班，往往需要乘火車到九龍塘站，再轉車到鰂魚涌，繁忙時間全程車程長達1小時15分。若沙中線落成，她相信可大大節省上下班時間；而且她於大圍的自住物業樓價，本因興建沙中線而升值，現在「樓價升，返工便捷」的美夢全落空，批評官司害人不淺。

對於工程因環評可能導致延遲完工，她感到十分無奈，盼港府能盡快解決有關問題，並展開工程。同樣居於大圍的梁先生(下圖)表示，該區交通不方便，出入都需要轉車，認為若沙中線通車後，他出入港島區會更方便和快捷。

■曾小姐每日要到鰂魚涌上班，她希望沙中線早日落成，令交通時間減少。

■梁先生表示，大圍交通不便，對沙中線工程有機會延遲，他表示失望。 香港文匯報記者 嚴敏慧 攝