

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2007 年 2 月 7 日

總目 706－公路

運輸－道路

582TH－中九龍幹線－顧問設計費及地盤勘測工作

請各委員向財務委員會建議，擴大 **582TH** 號工程計劃的範圍，以及把核准預算費提高 9,330 萬元，即由 9,900 萬元增至 1 億 9,230 萬元(按付款當日價格計算)。

## 問題

**582TH** 號工程計劃的核准預算費不足以支付這項工程計劃的工程費用。

## 建議

2. 路政署署長建議修訂 **582TH** 號工程計劃的範圍，以包括把中九龍幹線由原先的雙程雙線分隔車道設計擴大為較長的雙程三線分隔車道，以及把工程計劃的核准預算費提高 9,330 萬元，即由 9,900 萬元增至 1 億 9,230 萬元(按付款當日價格計算)。環境運輸及工務局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. **582TH** 號工程計劃的核准範圍，包括就採用雙程雙線分隔車道設計的中九龍幹線工程計劃進行詳細設計顧問工作及相關的地盤勘測工作。我們在 1999 年完成中九龍幹線原定計劃的工程檢討和相關的地盤勘測工作(下稱首份顧問合約及首份地盤勘測合約)。**582TH** 號工程計劃經修訂的範圍包括就中九龍幹線改為更長的雙程三線分隔車道設計進行詳細設計顧問工作及相關的地盤勘測工作，並充分顧及保存受影響地方的歷史建築物的問題。

## 理由

**關設中九龍幹線的需要**

4. 中九龍東西向交通主要取道龍翔道、界限街、太子道西、亞皆老街、窩打老道、加士居道行車天橋及漆咸道北。在繁忙時間，這些路線的容車量大都達致飽和。除龍翔道及加士居道行車天橋外，其餘的現有東西連接道路均設有多個臨街通道及交通燈控制路口，限制了這些連接道路的交通流量。

5. 擬議中九龍幹線會把西九龍與擬議啟德發展區和九龍灣道路網連接起來，成為貫通中九龍的新建主要連接道路，可紓緩現有東西連接道路在繁忙時間交通擠塞的情況。2016 年主要東西連接道路在沒有中九龍幹線情況下的預計行車量／容車量<sup>1</sup>比率如下－

行車量／ 容車量比率	沒有中九龍幹線和 沒有擴闊加士居道行車天橋
	2016 年
加士居道行車天橋 <sup>2</sup>	>1.3
漆咸道北	>1.3
龍翔道	1.3
窩打老道	1.3
與中九龍幹線並行的其他主要道路 <sup>3</sup>	1.2

<sup>1</sup> 行車量／容車量比率一般用以反映繁忙時間的交通情況。行車量／容車量比率低於 1.0，表示情況可以接受。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；行車量／容車量比率介乎 1.0 與 1.2 之間，顯示交通擠塞屬可以控制的程度。行車量／容車量比率高於 1.2，則表示擠塞情況愈趨嚴重。

<sup>2</sup> 目前，加士居道行車天橋穿越油麻地多層停車場大廈。在中九龍幹線工程計劃下，該大廈須予拆卸。就此，我們承諾會研究可否另外進行工程計劃，把加士居道行車天橋由單程雙線分隔車道擴闊為雙程雙線分隔車道的標準設計。我們計劃在 2016 年配合中九龍幹線一併完成這項道路擴闊工程。

<sup>3</sup> 與中九龍幹線並行的其他主要道路包括亞皆老街、界限街及太子道西。

### 擬議增加的工程計劃預算費

6. 按原定計劃，中九龍幹線是長 3.9 公里的幹道，其中約 2.6 公里為雙程雙線行車隧道。幹線西接現有的油麻地交匯處，東接前東南九龍發展(現稱為「啟德發展」)計劃原擬興建的道路網。鑑於近年東南九龍發展計劃有所變動，我們須修訂中九龍幹線的走線。我們亦認為有需要採用雙程三線分隔車道的設計，以應付來往東西九龍的預計交通需求。中九龍幹線的原定走線和現時建議的示意走線，以及隧道部分的典型切面圖載於附件 1。

7. 我們已動用 5,630 萬元在 **582TH** 號工程計劃下就中九龍幹線的原定計劃進行工程檢討和相關的地盤勘測工作。考慮到東南九龍發展計劃最近的變動，我們認為有需要擴大 **582TH** 號工程計劃的範圍，以及把核准預算費提高 9,330 萬元，即由 9,900 萬元增至 1 億 9,230 萬元，以支付因下述項目而增加的費用 –

- (a) 修訂走線令中九龍幹線及其隧道部分分別延長約 21% 和 46%；
- (b) 行車道設計由雙程雙線分隔車道改為雙程三線分隔車道；以及
- (c) 幹線橫跨九龍灣水域的部分採用沉管式隧道。

有關開支增加的詳情載於下文第 8 至 11 段。

### 更改走線

8. 為配合前東南九龍發展計劃的變動(見下文第 28 段)，路政署在 1999 年 8 月開始進行一項另一走線研究，集中研究何文田以東一段中九龍幹線的走線。其後，當局初步擬訂一個可行的概念走線方案，讓車輛途經九龍城碼頭的巴士總站，以配合經修訂的東南九龍發展計劃。採用這個示意走線方案，就可在基岩層較深處建造隧道，大大減低建造隧道工程對土瓜灣區現有建築物、道路及公用設施的影響。此外，這條走線可供關設採用傳統並排式設計的隧道，而且無須在土瓜灣區大規模額外收地和重置設施，就可把行車道擴闊為雙程三線分隔車道。這個方案下的中九龍幹線全長約 4.7 公里，其中約 3.8 公里以隧道形

式興建。如採用這個方案，中九龍幹線及其隧道部分分別較原定走線長約 21% 和 46%。就經修訂的示意走線進行施工前工程，會令工程費用增加約 4,740 萬元。

#### 行車道設計由雙程雙線分隔車道改為雙程三線分隔車道

9. 運輸署在 2002 年 4 月就中九龍幹線計劃採用雙程雙線分隔車道的原定方案進行了交通檢討。檢討結果顯示，採用雙程雙線分隔車道設計的中九龍幹線在通車後，即會在繁忙時段出現交通量高於容車量的情況。當局在 2006 年 9 月確定有需要採用雙程三線分隔車道的設計。2016 及 2021 年主要東西連接道路在建有中九龍幹線(採用雙程雙線和雙程三線分隔車道設計)情況下的預計行車量／容車量比率如下－

行車量／ 容車量比率	建有採用雙程雙線 分隔車道設計的 中九龍幹線及擴闊了 加士居道行車天橋		建有採用雙程三線 分隔車道設計的 中九龍幹線及擴闊了 加士居道行車天橋	
	2016 年	2021 年	2016 年	2021 年
中九龍幹線	1.1	1.2	0.9	0.9
加士居道行車天橋	1.0	1.1	0.9	0.9
漆咸道北	0.9	1.0	0.9	0.9
龍翔道	1.0	1.1	1.0	1.0
窩打老道	1.0	1.1	1.0	1.1
與中九龍幹線並行的其 他主要道路 <sup>4</sup>	0.9	1.0	0.9	0.9

10. 由於只能一次過興建這條橫跨九龍半島的主要幹線，我們建議採用雙程三線分隔車道的隧道設計，以應付預計的交通需求。研究更改行車道的設計，會令工程費用增加約 2,750 萬元。

<sup>4</sup> 與中九龍幹線並行的其他主要道路包括亞皆老街、界限街及太子道西。

## 採用沉管式隧道

11. 鑑於終審法院在 2004 年 1 月 9 日就《保護海港條例》(第 531 章)作出裁決<sup>5</sup>，當局承諾重新規劃啟德發展區，並檢討相關工程建議，包括中九龍幹線的有關部分，以確保發展計劃完全符合終審法院的規定。為避免填海，現行建議是在九龍城碼頭與啟德跑道之間的九龍灣海床下，以沉管式隧道的形式建造部分中九龍幹線。進行沉管式隧道施工前工程，會令工程費用增加約 1,420 萬元。

## 顧問研究的範圍

12. 顧問研究的範圍除了包括中九龍幹線的勘測、影響評估和設計外，還包括以下主要工作：

- (a) 檢討中九龍幹線先前的走線建議和制訂新的走線方案，並且在新制訂的走線方案中，選取一個可保存油麻地警署的方案進行研究；
- (b) 研究各走線方案涉及的影響和須作出的配套安排，並充分考慮保存或重置受影響社區設施<sup>6</sup>的需要和可能對私人物業造成的影響。此外，我們亦會在研究中探討受工程計劃影響的地方日後的土地用途規劃，以及在全區實施交通管制措施的需要；
- (c) 考慮採用不同走線方案所造成的社會影響和各方案涉及的重置安排。此外，我們會在經濟、社會和環境等範疇(尤其在保留建築文物和區內文化方面)評估不同走線和重置方案可行組合的效果；

---

<sup>5</sup> 終審法院澄清《保護海港條例》第 3 條不准進行填海工程的推定，指出惟有填海工程符合「有凌駕性公眾需要的測試準則」這個單一測試準則，才可推翻上述推定。公眾需要是指社羣需要，包括社羣的經濟、環境和社會需要。只有當前迫切的需要，以及除填海工程外沒有另一合理解決方法，才能夠視為凌駕性需要。

<sup>6</sup> 我們在制訂各項方案時會顧及區內的「榕樹頭」文化。

- (d) 全面徵詢各有關的區議會、地區人士、小販代表、對工程計劃有興趣的專業團體和學者，藉此蒐集各方意見以制訂中九龍幹線的首選走線計劃；以及
- (e) 待市民大眾普遍接納最終走線計劃後，展開中九龍幹線的詳細設計工作。

13. 如建議獲得批准，我們計劃委聘顧問在 2007 年 8 月展開研究工作。我們會盡力在 2012 年完成詳細設計工作，以便中九龍幹線能在 2012 年施工，並在 2016 年或之前完成。我們在申請撥款以進行中九龍幹線的建造工程前，會再次徵詢公眾和立法會的意見。

### 全面檢討

14. 建議增加的 9,330 萬元的分項數字如下－

因素	按付款當日 價格計算 建議增加 的款額 (百萬元)	佔總共 增加款額 的百分率
與以下各項有關的額外費用－		
(a) 更改走線，把中九龍幹線及其隧道分別延長約 21% 和 46%	47.4	50.8%
(b) 行車道設計由雙程雙線分隔車道改為雙程三線分隔車道	27.5	29.5%
(c) 幹線橫跨九龍灣水域的部分採用沉管式隧道	14.2	15.2%
(d) 調整應急費用	4.2 <sup>7</sup>	4.5%
	<b>93.3</b>	<b>100.0</b>

<sup>7</sup> 在核准預算費中，應急費用原本為 820 萬元。由於餘下工程需要應急費用共 1,240 萬元，須增加 420 萬元。

這項工程計劃的核准預算費與修訂預算費(按付款當日價格計算)各分  
 項數字的比較，以及建議增加核准預算費的原因，載於附件 2。估計顧  
 問費的分項數字載於附件 3。

## 對財政的影響

15. 如建議獲得批准，我們會修訂分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按付款當日價格計算)
截至 2006 年 3 月 31 日	56.3 <sup>8</sup>
2007-2008	6.3
2008-2009	26.2
2009-2010	34.2
2010-2011	30.9
2011-2012	28.6
2012-2013	9.8
	192.3

16. 我們按政府對 2007 至 2013 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以總價合約委聘顧問進行勘測、影響評估和設計工作。由於顧問服務期超過 12 個月，合約會訂定可調整價格的條文。顧問會按照透過招標競投方式在勘測和詳細設計階段批出的合約，監管地盤勘測工作。

17. 建議的設計和地盤勘測工作不會引致任何經常開支。

---

<sup>8</sup> 這是截至 2006 年 3 月 31 日的實際開支。

## 公眾諮詢

18. 我們在 2001 年 6 月把中九龍幹線的修訂走線告知立法會交通事務委員會，其後在 2002 年 4 月 26 日就中九龍幹線的修訂走線和雙程三線分隔車道設計諮詢該委員會。委員支持中九龍幹線的修訂走線和雙程三線分隔車道設計。

19. 我們分別在 2006 年 9 月 7 日、9 月 28 日及 10 月 19 日就修訂走線諮詢油尖旺區議會轄下交通運輸委員會、九龍城區議會轄下交通及運輸事務委員會和觀塘區議會轄下交通及運輸委員會。上述三個委員會均支持進行中九龍幹線工程計劃。我們亦已告知油尖旺區議會轄下交通運輸委員會中九龍幹線的示意走線可能影響哪些政府及團體設施，以及這些設施的初步重置安排。可能受中九龍幹線的示意走線影響的政府及團體設施清單載於附件 4。部分油尖旺區議會議員對保存油麻地警署和搬遷受影響設施的問題表示關注。

20. 我們在 2006 年 11 月 24 日再次諮詢立法會交通事務委員會。委員均支持提高這項工程計劃的核准預算費的建議。

21. 2007 年 1 月 11 日，我們為回應油尖旺區議會轄下交通運輸委員會就中九龍幹線工程計劃的進度提出的問題而再向該委員會簡報。我們重申，由於工程計劃的行車道設計由雙程雙線分隔車道改為雙程三線分隔車道，所以需要額外撥款進行顧問研究。我們會在取得額外撥款後進行有關研究，並會考慮區議會交通運輸委員會在之前的諮詢過程中表達的意見。油尖旺區議會轄下交通運輸委員會委員亦要求我們在取得額外撥款後進行一次全面的諮詢工作。我們已告知交通運輸委員會，當局在研究進行期間會不時徵詢他們的意見。油尖旺區議會轄下交通運輸委員會支持中九龍幹線的工程計劃，並促請當局早日實施該計劃。

## 對環境的影響

22. 中九龍幹線屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就工程計劃的施工和幹線的運作申領環境許可證。我們會進行環境影響評估研究，並會根據《環境影響評估條例》的規定，呈交環境影響評估報告予環境保護署署長審批。



23. 有關法例規定，環境影響評估須包括一項建築文物影響評估。這項環境影響評估會考慮其他走線方案，重點研究如何避免和／或盡量減少對建築文物(包括油麻地警署)造成負面影響，以及解決公眾和環境諮詢委員會委員所關注的問題。有關研究須顯示，當局已盡一切合理努力，透過修改工程計劃的圖則和設計以避免破壞或拆卸建築文物，才作出有關緩解措施的建議。

24. 擬議設計工作不會對環境造成任何負面影響。我們會實施標準的環境污染管制措施，以控制相關地盤勘測工作對環境的影響。地盤勘測工作只會產生極少量建築和拆卸(下稱「拆建」)物料。我們會要求負責設計的顧問全面研究在日後進行中九龍幹線工程時，如何盡量減少產生拆建物料，並盡可能再用／循環使用這些物料。

## 土地徵用

25. 建議的設計和地盤勘測工作均無須徵用土地。不過，中九龍幹線工程計劃的建造工程可能須徵用土地。我們會在詳細設計階段，確定所需徵用土地的詳情和範圍。

## 背景資料

26. 財務委員會在 1998 年 4 月批准把 **582TH** 號工程計劃「中九龍幹線－顧問設計費及地盤勘測工作」提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 9,900 萬元。

27. 我們在 1998 年 6 月就中九龍幹線的原定走線和雙程雙線分隔車道設計展開工程檢討，檢討工作在 1999 年 9 月完成。

28. 1998 年 9 月，中九龍幹線工程檢討進行期間，當局根據《城市規劃條例》(第 131 章)在憲報刊登原定的東南九龍發展計劃。1999 年 6 月，當局因應公眾的意見，就經修訂的東南九龍發展計劃擬備概念規劃大綱圖，把填海面積由 299 公頃減至 161 公頃。因應這項修訂計劃，我們在 1999 年 8 月開始研究中九龍幹線的另一走線方案，並確定採用會途經九龍城碼頭巴士總站的走線方案，以配合經修訂的東南九龍發展計劃。

29. 因應終審法院在 2004 年 1 月作出的裁決，當局在 2004 年 7 月展開啟德規劃檢討，並以「不進行填海工程」為起步點。啟德規劃檢討的結論是，會以沉管式隧道的形式興建橫跨九龍灣水域的一部分中九龍幹線，以避免填海。

30. 我們在 2006 年 12 月 19 日向工務小組委員會提交 PWSC(2006-07)51 號文件，申請增加 **582TH** 號工程計劃的核准預算費。雖然委員支持發展運輸基礎設施，但對於保存建築物(尤其是油麻地警署)的問題表示關注。此項目在席上付諸表決並被否決。為釋除委員的疑慮，我們已提供有關擬議顧問研究範圍和公眾諮詢的額外資料(見上文第 12 至 13 段)。

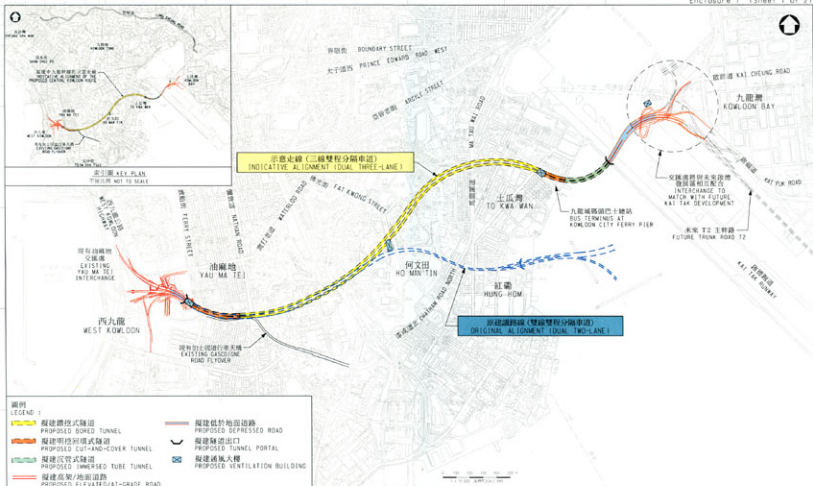
31. 擬議的設計和地盤勘測工作不涉及任何移走或種植樹木建議。我們會要求顧問在工程計劃的勘測和設計階段，考慮有否需要保留樹木。如情況許可，我們亦會在進行中九龍幹線工程計劃時，把種植樹木建議納入工程計劃中。

32. 我們估計，就提高 **582TH** 號工程計劃餘下工程核准預算費的建議而開設的職位約有 170 個(90 個工人職位和另外 80 個專業／技術人員職位)，共提供 2 900 個人工作月的就業機會。此外，我們估計就中九龍幹線工程計劃的建造工程而開設的職位約有 4 100 個(3 300 個工人職位和另外 800 個專業／技術人員職位)，共提供 182 000 個人工作月的就業機會。

-----

環境運輸及工務局

2007 年 2 月



圖例  
LEGEND :

	擬建鑽挖式隧道 PROPOSED BORED TUNNEL		擬建低於地面道路 PROPOSED DEPRESSED ROAD
	擬建明挖埋蓋式隧道 PROPOSED CUT-AND-COVER TUNNEL		擬建隧道出口 PROPOSED TUNNEL PORTAL
	擬建沉管式隧道 PROPOSED IMMERSED TUBE TUNNEL		擬建通風大樓 PROPOSED VENTILATION BUILDING
	擬建高架/地面道路 PROPOSED ELEVATED/AT-GRADE ROAD		

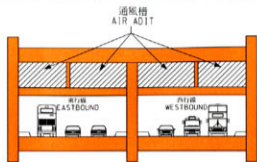
圖則名稱 drawing title  
工務計劃項目第582TH號-中九龍幹線-顧問設計費及地盤勘測工作  
PWP ITEM NO. 582TH - CENTRAL KOWLOON ROUTE - CONSULTANTS' DESIGN FEES AND SITE INVESTIGATIONS  
LOCATION PLAN OF THE INDICATIVE ALIGNMENT

設計 designed	SIGNED	繪圖 drawn	SIGNED
C.-L.LAW	26/01/07	W.-L.LAW	26/01/07
審核 checked	SIGNED	監工 approved	SIGNED
W.-L.KWAN	26/01/07	C.-W.CHOW	26/01/07

主要工程師辦事處  
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

圖則編號 drawing no. 115000  
HW582TH-SPOORB  
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS DEPARTMENT  
HONG KONG 路政署

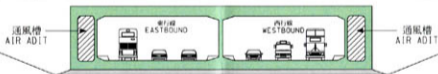


典型明挖回填式隧道橫切面  
TYPICAL SECTION FOR CUT-AND-COVER TUNNEL



典型鑽挖式隧道橫切面  
TYPICAL SECTION FOR BORED TUNNEL

現有海床水平  
EXISTING SEABED LEVEL



典型沉管式隧道橫切面  
TYPICAL SECTION FOR IMMERSED TUBE TUNNEL

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第 582TH 號 - 中九龍幹線 - 顧問設計費及地盤勘测工作  
中九龍幹線典型隧道橫切面  
PWP ITEM NO. 582TH - CENTRAL KOWLOON ROUTE  
- CONSULTANTS' DESIGN FEES AND SITE INVESTIGATIONS  
TYPICAL SECTION FOR TUNNELS OF THE CENTRAL KOWLOON ROUTE

設計 designed

SIGNED  
C.K.LAM 16/11/06

覆核 checked

SIGNED  
W.C.KWAN 16/11/06

主要工程管理處  
MAJOR WORKS  
PROJECT MANAGEMENT OFFICE

繪圖 drawn

SIGNED  
W.L.LAM 16/11/06

批准 approved

SIGNED  
M.Y.MA 16/11/06

圖則編號 drawing no.

HMW6582TH-SP0004

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED



HIGHWAYS 路  
DEPARTMENT 政  
HONG KONG 署

比例 scale

不按比例  
NOT TO SCALE

## 582TH－中九龍幹線－顧問設計費及地盤勘測工作

按付款當日價格計算，這項工程計劃的核准預算費與修訂預算費比較如下－

	(i) 核准預算費 分項數字 <sup>1</sup>  (百萬元)	(ii) 首份顧問合約 和首份地盤 勘測合約		(iii) 餘下工程 的預算費  (百萬元)	(iv) 修訂預算費 總額 (ii)(b)+(iii)  (百萬元)	(v) 差額 (iv)-(i)  (百萬元)
		(a) 修訂預算費 (按投標價 計算) (百萬元)	(b) 實際開支 <sup>2</sup>  (百萬元)			
(a) 顧問費	63.3	63.9 <sup>3</sup>	36.7	76.5	113.2	49.9
(i) 檢討(包括首份 顧問合約的工程 檢討、勘測、 影響評估和初步 設計工作)	15.0	31.8	34.0	16.7	50.7	35.7
(ii) 詳細設計	42.8	27.4	-	50.6	50.6	7.8
(iii) 擬備招標文件	3.4	2.6	-	4.9	4.9	1.5
(iv) 監管地盤勘測 工作	2.1	2.1 <sup>4</sup>	2.7	4.3	7.0	4.9
(b) 地盤勘測工作	27.5	27.5 <sup>5</sup>	19.6	47.1	66.7	39.2
(c) 應急費用	8.2	7.6 <sup>6</sup>	-	12.4	12.4	4.2 <sup>7</sup>
總計	99.0	99.0	56.3	136.0	192.3	93.3

<sup>1</sup> 這項數字包括通脹準備金，有關款項已分別計入不同工程項目和應急費用內。

<sup>2</sup> 這筆款項是就首份顧問合約和首份地盤勘測合約支付的最後費用總額。由於中九龍幹線工程計劃範圍有所改變，並且與原來施工計劃有偏差，路政署署長已在 2002 年終止首份顧問合約。

<sup>3</sup> 這項數字是根據顧問在競投首份顧問合約時提供的人手需求分項數字計算得出的。

<sup>4</sup> 這項數字代表監管地盤勘測工作的撥款，當中包括用以進行工程檢討的 150 萬元撥款和另一筆用以進行詳細設計工作的 60 萬元撥款。

<sup>5</sup> 這項數字包括按首份地盤勘測合約計算得出的 2,010 萬元預算費，以及另一筆用以在詳細設計階段進行進一步地盤勘測工作的 740 萬元撥款。

<sup>6</sup> 這項數字代表從應急費用中支用 60 萬元，以抵銷按首份顧問合約中標價計算得出的較高顧問費。

<sup>7</sup> 這項數字代表比原先應急費用高出的 420 萬元，詳情載於文件第 14(d)段。

2. 關於**(a)(i)**項(檢討所需顧問費)，預算費共增加 3,570 萬元，包括 –
  - (i) 開支增加 1,900 萬元，是由於就原定走線進行並已完成的工程檢討的顧問費較預期高及就另一走線進行檢討所需的顧問費；以及
  - (ii) 開支增加 1,670 萬元，是由於中九龍幹線計劃有所變動(見文件第 8 至 11 段)。
3. 關於**(a)(ii)**項(詳細設計所需顧問費)，預算費增加 780 萬元，是由於中九龍幹線計劃有所變動(見文件第 8 至 11 段)，令詳細設計工作的開支增加 2,320 萬元所致。
4. 關於**(a)(iii)**項(擬備招標文件所需顧問費)，開支增加 150 萬元，是由於中九龍幹線計劃有所變動(見文件第 8 至 11 段)，令開支增加 230 萬元所致。
5. 關於**(a)(iv)**項(監管地盤勘測工作所需顧問費)，開支增加 490 萬元，是由於首份顧問合約的費用比預期高，令已完成的地盤勘測工作的監管開支增加 120 萬元，以及餘下工程的監管開支增加 430 萬元所致。至於預留作詳細設計階段開支的 60 萬元，因沒有動用而抵銷了部分增加的開支。
6. 關於**(b)**項(地盤勘測)，開支共增加 3,920 萬元，包括 –
  - (i) 由於中九龍幹線要更改走線和行車道設計而須在有關土地進行額外地盤勘測工作，令開支增加 3,000 萬元；以及
  - (ii) 由於須就沉管式隧道的設計進行海上地盤勘測工作，令開支增加 920 萬元。
7. 關於**(c)**項(應急費用)，我們預留一筆 1,240 萬元的款項作為與餘下工程有關的應急費用。

## 582TH－中九龍幹線－顧問設計費及地盤勘測工作

估計餘下顧問費的分項數字(按付款當日價格計算)

顧問的員工開支	估計費用(註 1) (百萬元)
(a) 勘測、影響評估和初步設計工作	16.7
(b) 詳細設計	50.6
(c) 擬備招標文件和評審標書	4.9
(d) 監管地盤勘測工作	<u>4.3</u>
顧問的員工開支總額	76.5
<b>實付費用(註 2)</b>	
地盤勘測工作	<u>47.1</u>
<b>總額</b>	<b><u>123.6</u></b>

註：

1. 上述數字是根據路政署署長擬定的預算計算得出。我們須待透過一貫的費用總價競投方式選定顧問後，才能知道實際的人工作月數和實際所需的費用。
2. 實付費用是實際承付的費用。顧問無權就這些項目要求支付額外的間接費用或賺取任何利潤。



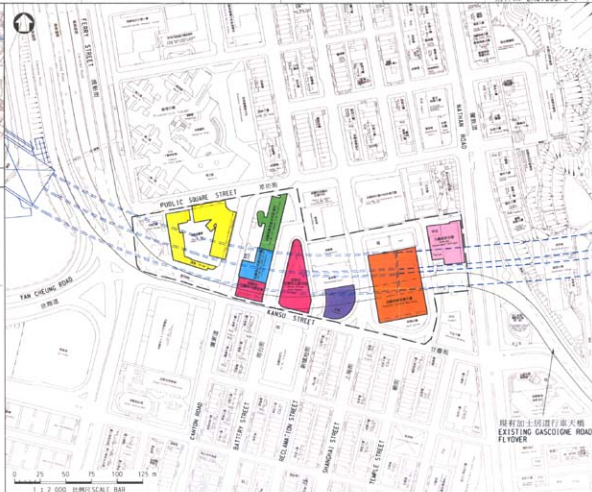
索引圖 KEY PLAN  
 字樣並非 1:1 比例

## 圖例 LEGEND

- 擬議中九龍幹線的路定走線  
INDICATIVE ALIGNMENT OF THE PROPOSED  
CENTRAL KOWLOON ROUTE (CKR)
- 可能受影響的範圍  
BOUNDARY OF THE AREA WHICH MAY BE AFFECTED

可能受中九龍幹線影響的現有主要設施 -  
 MAJOR EXISTING FACILITIES WHICH MAY BE AFFECTED BY THE CKR -

- 油麻地警署  
YAU MA TEI POLICE STATION
- 油麻地玉器市場  
YAU MA TEI JADE HAWKER BAZAAR
- 小販市場  
HAWKER BAZAAR
- 油麻地多層停車場大樓 (包括圖書館及辦公室)  
YAU MA TEI MULTI-STORY CARPARK BUILDING  
(INCLUDING PUBLIC LIBRARY & OFFICE)
- 九龍政府合署  
KOWLOON GOVERNMENT OFFICES
- 油麻地牙科診所擴充  
YAU MA TEI SPECIALIST CLINIC EXTENSION
- 油麻地賽馬會牙科診所  
YAU MA TEI JOCKEY CLUB POLI-CLINIC



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第 582TH 號 - 中九龍幹線 - 顧問設計費及地盤勘测工作  
 油麻地區內可能受影響的設施

PWP ITEM NO. 582TH - CENTRAL KOWLOON ROUTE - CONSULTANTS' DESIGN FEES AND SITE INVESTIGATIONS  
 FACILITIES IN YAU MA TEI WHICH MAY BE AFFECTED

設計 designed	SIGNED	繪圖 drawn	SIGNED
C.K.LAM	26/01/07	K.L.LAM	26/01/07
審核 checked	SIGNED	批准 approved	SIGNED
W.C. KWAN	26/01/07	C.K.W. CHOW	26/01/07

工務局工程發展處  
 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

圖則編號 drawing no. 26/01/07  
 HM6582TH-SPO006

比例 SCALE 1:2000

此圖乃根據合約條款繪製

LAW DEPARTMENT  
 律政司  
 HONG KONG