

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2003 年 1 月 15 日

總目 706－公路

運輸－鐵路

46TR－東鐵支線－上水至落馬洲支線的主要基建工程

請各委員向財務委員會建議，把 **46TR** 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 6 億 5,650 萬元，用以為上水至落馬洲支線進行主要基建工程。

問題

按照計劃，上水至落馬洲支線(下稱「支線」)會在 2007 年年中或之前通車。落馬洲總站並沒有任何過境管制設施；另落馬洲總站與深圳皇崗站之間也沒有旅客連接設施；此外，現時並沒有具足夠闊度的通路通往落馬洲總站。

建議

2. 路政署署長建議把 **46TR** 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 6 億 5,650 萬元，用以為支線進行主要基建工程。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. **46TR** 號工程計劃的範圍如下一

- (a) 為落馬洲總站政府使用的部分的過境設施，包括 112 個入境事務處櫃檯、40 個海關櫃檯，以及用作維持治安、進行檢疫和港口衛生管制的設施進行裝修工程，並裝設固定裝置、家具和設備；
- (b) 建造連接落馬洲總站與皇崗站的旅客連接設施，包括—
 - (i) 一段長 124 米、闊 16.5 米，伸延至香港特別行政區(下稱「香港特區」)界線的雙層旅客橋(下稱「旅客橋」)，並在這段旅客橋裝設自動行人道、空氣調節系統和保安監察及機電設備；以及
 - (ii) 一條長 15 米、闊 16.5 米的雙層連接橋(下稱「連接橋」)，連通旅客橋與落馬洲總站，並在連接橋建造兩道緊急樓梯，裝設空氣調節系統和機電設備；以及
- (c) 擴闊和改善現有通路，把原為單線的車道改為雙線車道，並加設闊 1.6 米的行人路，作為進出落馬洲總站的緊急通道。這條通路包括以下部分—
 - (i) 在洲頭村與禁區界線之間一段長 700 米的落馬洲路；
 - (ii) 在禁區界線與邊界路之間一條長 1.1 公里的鄉村道路；以及
 - (iii) 在鄉村道路與落馬洲總站之間一段長 700 米的邊界路，包括一條長 70 米的行車橋。

—— 主要基建工程的工地平面圖和切面圖載於附件。

4. 九廣鐵路公司(下稱「九鐵公司」)已在 2002 年 10 月動工興建支線。我們計劃在 2003 年 2 月展開 46TR 號工程計劃的各項工程，在 2007 年年中或之前完成工程，以配合支線通車。

理由

5. 羅湖過境通道是目前香港特區與內地之間唯一的鐵路旅客過境通道。這條通道處理約 83% 的陸路旅客交通，旅客處理量已接近飽和。在周末和節日期間，羅湖尤其擠塞。在 2002 年 1 月至 11 月期間，每天的平均旅客量達 261 000 人次，而在周末和節日，旅客量可高達 340 000 人次或以上。由於香港特區與內地在社會和經濟方面的聯繫日益緊密，預期過境旅客的交通需求在未來幾年會持續增加。

6. 政府已實施短期措施，在離境大堂與入境大堂之間裝設兩條自動梯，以便實施潮水式人潮管理措施，以改善旅客的流通情況。不過，由於受到地理的限制，羅湖過境通道不能進行大規模擴建工程，以致無法大幅增加旅客處理量。

7. 為應付不斷增加的過境旅客的交通需求和紓緩羅湖的擠塞情況，九鐵公司會建造並營運全長 7.4 公里的支線，連接現有的東鐵上水站與落馬洲的新過境通道，以落馬洲總站作為第二個鐵路旅客過境管制站。我們需要進行多項主要基建工程，使這條以鐵路接駁的過境通道可以運作。擬議過境設施可處理每天 150 000 人次的出入境旅客量，在周末和節日期間可處理更多旅客。

落馬洲總站的過境設施

8. 九鐵公司會斥資興建落馬洲總站大樓，包括政府使用的部分¹，而政府則會在落馬洲總站設置過境管制設施，以及出入境和海關檢查設施。政府使用的部分的總樓面面積為 22 900 平方米，其中包括入境大堂(5 400 平方米)、離境大堂(5 800 平方米)、通道(3 300 平方米)、機房(2 300 平方米)和辦公地方連通道地方(6 100 平方米)。

9. 入境大堂會設置 56 個入境事務處櫃檯和 26 個海關櫃檯，而離境大堂則會設置 56 個入境事務處櫃檯和 14 個海關櫃檯。為應付出入境高峯期增加的旅客量，入境大堂或離境大堂半數的入境事務處櫃檯可改為反方向運作，這樣出境或入境方面的最高旅客處理量便可增加 50%。此外，落馬洲總站會有用作維持治安、進行檢疫和港口衛生管制的設施。

¹ 落馬洲總站會提供地方供六個政府部門(漁農自然護理署、香港海關、食物環境衛生署、衛生署、香港警務處和入境事務處)使用。在有關地方設置的設施包括辦公室、更衣室、職員食堂、羈留室、控制室和槍房。

10. 為確保鐵路計劃與主要基建工程互相協調，配合得宜，我們打算委託九鐵公司設計並進行須融合於落馬洲總站大樓內的政府使用部分的裝修工程以及固定裝置及家具和設備裝設工程。至於其他裝修工程以及家具和設備裝設工程，我們會負責有關的設計、採購和監管工作。

皇崗與落馬洲的旅客連接設施

11. 為了在落馬洲總站與皇崗站之間提供旅客連接設施，我們打算聯同深圳市人民政府建造雙層旅客橋²，連通兩個車站。為加快疏導旅客和讓旅客更為舒適，旅客橋會裝設自動行人道和空氣調節系統。在香港特區界線內，會有一條長 15 米的連接橋把旅客橋連接至落馬洲總站。連接橋兩邊會各建一道樓梯通往地面，作為緊急逃生通道。

12. 旅客橋會橫跨深圳河，而河上交通必須維持正常。為確保在施工期間河道水流和河上交通不會受阻，旅客橋會採用只有一條橋墩位於水道的斜拉式橋樑設計。由於跨越港深兩地、支承整條旅客橋(包括香港特區和深圳橋段)的索纜必須以單一結構形式建造，因此橋樑的建造工程須由港深其中一方進行。我們經考慮進出工地的問題、深圳河的運作管制和管理後，在 2000 年 7 月委託深圳市人民政府負責旅客橋土木工程的设计工作。我們打算待撥款申請一經批核，便委託深圳市人民政府建造旅客橋的結構。根據這項安排，兩地政府會按照在其界線內橋段的長度分攤土木工程費用。我們會設置監察設備，在旅客橋施工期間和啓用後，監察香港特區界線內橋段的保安情況。

13. 至於香港特區界線內旅客橋橋段的自動行人道、空氣調節系統和機電設備的設計、採購和安裝工作，我們打算委託九鐵公司進行，以確保有關設備和機電工程與落馬洲總站內政府設施的設備和機電工程配合。

14. 在連接橋方面，我們打算委託九鐵進行土木和機電工程，以便有關工程可與落馬洲總站的工程一併進行，從而盡量避免與鐵路計劃有不協調的情況。

² 落馬洲總站與皇崗站之間的旅客橋全長 243 米，其中 124 米在香港特區界線內。

通往落馬洲總站的通路

15. 現時通往擬建落馬洲總站選址的通路由落馬洲路、一條鄉村道路和邊界路組成。這條通路十分狹窄，主要是供當地村民使用。為確保日後遇有緊急事故時消防車可前往總站，以及當支線無法運作時，旅遊車可駛至總站，接載滯留旅客離開，我們必須擴闊這幾條道路，包括位於邊界路的行車橋，把原為單線的車道改為雙線車道，為落馬洲總站提供緊急通道。我們會確保緊急通道有足夠闊度，以方便日後公共交通工具在該處營運。我們會實施臨時交通管理計劃，以確保擴闊工程施工期間交通暢順。

16. 由於通路須一直開放，供工程車輛進出落馬洲總站的工地，我們打算委託九鐵公司設計並進行有關道路擴闊工程，以便擴闊工程可與落馬洲總站工程互相協調，從而確保經擴闊的通路可配合落馬洲總站的啓用。

建議在落馬洲總站關建的公共運輸交匯處

17. 我們曾在 2002 年 11 月 27 日諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會。當時議員要求當局檢討在落馬洲總站適當地提供交通設施是否可行。我們遂考慮土地、交通、環境和保安等方面的限制，研究可否提供有關設施。

18. 我們預期每天會有大量旅客經過落馬洲總站和過境管制設施，故在遇有意外或緊急事故時能有效疏散旅客至為重要。我們並須確保往來總站的道路交通妥為規管和控制在。

19. 另一方面，我們同意應在切實可行的情況下，提供設施方便其他種類的交通工具在落馬洲總站營運。因此，我們計劃在落馬洲總站大樓旁一幅預留作落馬洲總站日後擴建之用的土地上，闢設一個面積約 3 500 平方米的公共運輸交匯處。擬設的交匯處應可設置兩個公共交通工具停車處和一個乘客候車區。

20. 由於有需要以更具效率的集體運輸工具接載旅客，我們計劃准許專利巴士公司開辦往返落馬洲總站的巴士服務。我們在制定公共運輸交匯處的設計時，會預留地方，供日後可能在落馬洲總站營運的的士和公共小巴使用。我們稍後會制定有關的公共交通安排。為確保邊界

完整，以及邊界地區保安和公共秩序良好，我們會考慮在邊界地區實施所需的管制措施。

21. 由於現存的種種限制，公共運輸交匯處的建議選址已是最為適合。如擴建這個交匯處，便須佔用周圍自然保育區的部分地方，並會妨礙落馬洲總站大樓日後進一步擴建。在決定交匯處的規模時，我們亦須考慮公共秩序問題。我們會進一步擬定交匯處的有關細節，交匯處如何與落馬洲總站大樓連通，以及相關的交通和保安安排，以配合支線通車。

對財政的影響

22. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃所需的費用為 6 億 5,650 萬元（見下文第 23 段），分項數字如下－

	百萬元
(a) 落馬洲總站政府使用部分的 過境設施	168.5
(i) 裝修工程 ³ 、固定裝置及 家具和設備（委託九鐵 公司負責）	135.4
(ii) 餘下的裝修工程及家具 和設備 ⁴ （由政府進行／ 採購）	33.1
(b) 旅客連接設施	222.2

³ 裝修工程並不包括入境大堂和離境大堂的終飾和天花板工程，這些工程為落馬洲總站大樓建造工程的一部分，會由九鐵公司進行。

⁴ 有關費用是根據初步預計所需家具和設備的估計價格計算得出。這些家具和設備包括辦公室家具、會議室和簡報室的視聽設備、X 光行李檢查器和其他運作設備。我們稍後會另行在總目 710「電腦化計劃」項下為落馬洲總站的出入境檢查電腦系統申請撥款。

	百萬元
(i) 旅客橋的土木工程(委託深圳市人民政府進行)	126.2
(ii) 連接橋的土木工程及旅客橋(香港橋段)和連接橋的機電工程，包括裝設空氣調節系統和自動行人道(委託九鐵公司進行)	90.6
(iii) 旅客橋的保安監察設備(由政府裝設)	5.4
(c) 通往落馬洲總站、長 2.5 公里的通路	138.6
(i) 道路擴闊工程(委託九鐵公司進行)	127.1
(ii) 邊界路行車橋擴闊工程(由政府進行)	11.5
(d) 支付予九鐵公司的間接費用 ⁵	58.3
(e) 支付予深圳市人民政府的間接費用 ⁶	11.4
(f) 機電工程營運基金收費 ⁷	2.2

⁵ 我們會支付間接費用予九鐵公司，以供進行主要基建工程的技術研究、設計和工程監管工作。間接費用的數額是按工程計劃基本費用(即第 22 段(a)(i)、(b)(ii)和(c)(i)項的費用)的 16.5% 計算。

⁶ 我們會支付間接費用予深圳市人民政府，以供進行委託工程的工程管理和工程監管工作。間接費用的數額是按工程計劃基本費用(即第 22 段(b)(i)項費用)的 9% 估算，惟用以估算費用的百分率須與深圳市人民政府進一步磋商作實。

⁷ 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，政府部門須就機電工程署提供的機電裝置設計和技術顧問服務繳付費用予機電工程營運基金。機電工程署就這項工程計劃提供的服務，包括 X 光行李檢查器、閉路電視和對講機的供應和裝置工程以及其他機電工程的工程管理和合約管理。

		百萬元	
(g)	應急費用	<u>60.1</u>	
	小計	661.3	(按 2002 年 9 月 價格計算)
(h)	價格調整準備	<u>(4.8)</u>	
	總計	<u>656.5</u>	(按付款當日 價格計算)

第 22 段(a)(i)項包括落馬洲總站政府使用部分的裝修工程(包括終飾、分間地方、裝設門和天花板),以及固定裝置裝設工程(包括入境事務處櫃檯和海關櫃檯、標誌、嵌入式櫃/檔案櫃/貯物櫃/狗房/長檯、布告板和百葉簾/窗簾)及家具和設備(包括閉路電視系統、綜合式廣播系統和綜合式電話(自動電話接駁)系統。有關的安裝工作須融合九鐵公司的其他安裝工作)。第 22 段(b)(i)項包括香港特區界線內一段長 124 米、闊 16.5 米雙層旅客橋的地基、橋墩和橋跨建造工程,以及終飾工作。至於第 22 段(c)(i)項,則包括把一條長 2.5 公里的通路由單線車道擴闊為雙線車道而進行的道路和渠務工程,以及相關的結構和環境美化工程。

23. 如建議獲得批准,我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按 2002 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)
2003-2004	83.5	0.99250	82.9
2004-2005	124.5	0.99250	123.6
2005-2006	193.3	0.99250	191.9
2006-2007	149.7	0.99250	148.6
2007-2008	77.8	0.99250	77.2
2008-2009	<u>32.5</u>	0.99250	<u>32.3</u>
	<u>661.3</u>		<u>656.5</u>

24. 我們按政府對 2003 至 2009 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。委託九鐵公司和深圳市人民政府進行的擬議工程，會納入他們制定的總價合約內。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。至於由政府進行的行車橋擴闊工程，則會納入渠務署就 **73CD** 號工程計劃⁸以重新計算工程數量形式制定的合約內。由於 **73CD** 號工程計劃和 **46TR** 號工程計劃有關部分的合約期超過 21 個月，故合約會訂定可調整價格的條文。就同樣由政府負責的裝修和機電設備裝置工程，建築署和機電工程署會以重新計算工程數量的合約為工程招標，而合約不會訂定可調整價格的條文。

25. 我們估計擬議主要基建工程引致的每年經常開支為 2 億 90 萬元，其中 1 億 6,690 萬元是落馬洲總站過境管制人員方面的員工開支，3,400 萬元則為設施的運作和維修保養費用。

公眾諮詢

26. 我們聯同九鐵公司在 1999 年 9 月 9 日就支線計劃(包括擬議主要基建工程)諮詢當時的元朗臨時區議會。我們同意按區議員的要求，在旅客橋裝設自動行人道。此外，我們先後在 1999 年 7 月 16 日和 10 月 25 日諮詢新田鄉事委員會，在 1999 年 12 月諮詢落馬洲村、下灣村和洲頭村的村代表，以及在 2000 年 2 月 1 日諮詢元朗區議會。有關的鄉事委員、村代表和區議員均沒有對擬議基建工程提出反對意見。其後，我們在 2000 年 4 月 19 日和 5 月 12 日再度諮詢新田鄉事委員會和有關村代表，並進行實地視察。我們同意按他們的要求，重建現有村路，使村路可通往擴闊後的通路。

⁸ 我們在 2002 年 5 月 24 日把 **73CD** 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 3 億 5,420 萬元，用以建造由新田東鎮圍伸延至深圳河的新田東主要排水道，以紓緩新田低窪地區的水浸威脅。由於 **46TR** 號工程計劃下的邊界路行車橋擴闊工程與 **73CD** 號工程計劃下的工程息息相關，我們打算委託渠務署進行擴闊工程和工地監管工作。**73CD** 號工程計劃的建造工程已在 2002 年 10 月展開，預定在 2006 年 6 月完成。

27. 我們決定採用鑽孔隧道形式建造上水至洲頭的鐵路路段後，在 2001 年 10 月 11 日再次諮詢元朗區議會，並先後在 2001 年 10 月 8 日、12 月 12 日和 2002 年 4 月 30 日諮詢新田鄉事委員會。有關的區議員和鄉事委員均沒有對擬議主要基建工程提出反對意見。我們在 2002 年 8 月 22 日特別就擬議主要基建工程再次諮詢元朗區議會，區議員沒有對有關基建工程項目提出反對意見。

28. 我們在 1999 年 10 月 8 日根據《鐵路條例》的規定，在憲報公布支線計劃，包括擬議主要基建工程。我們又分別在 2000 年 4 月 28 日和 2001 年 12 月 7 日在憲報公布這項計劃的第一次和第二次修訂。其後，我們接獲由四名反對者提交的五份反對書，其中一項反對意見與落馬洲路擴闊工程有關。兩名反對者已無條件撤回反對書，其餘兩名反對者提交的三份反對書則沒有撤回。這三份反對書的詳情如下－

- (a) 一名反對者就支線計劃提交兩份反對書，其中一項反對意見涉及落馬洲路擴闊後的定線。他又要求當局為當地居民設置單車徑和闢設現有村路與擴闊後落馬洲路接合的路口。我們向他解釋道路擴闊工程在工程和徵用土地方面的限制。我們並同意闢設路口，讓村民可由現有的村路通往經擴闊的落馬洲路。然而，反對者並沒有撤回反對書；以及
- (b) 另一名反對者提出的其中一項反對意見，涉及政府為進行落馬洲路擴闊工程而收回其土地和清拆其構築物。雖然我們已修訂收地界線，避免收回這名反對者的部分土地，但反對者並沒有撤回反對書。

29. 行政長官會同行政會議經考慮所有未撤回的反對書後，在 2002 年 6 月 11 日根據《鐵路條例》的規定批准進行支線計劃。

30. 我們已在 2002 年 11 月 27 日諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會。議員要求當局檢討在落馬洲總站適當地提供交通設施是否可行。我們已跟進議員的要求，詳情見上文第 17 至 21 段。

對環境的影響

31. 擬議主要基建工程和支線計劃屬《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、支線的通車和設施的運作申領環境許可證。環境諮詢委員會在 2002 年 2 月 26 日有條件通過有關的環境影響評估報告。環境保護署署長其後在 2002 年 3 月 11 日核准九鐵公司的環境影響評估報告，並在 2002 年 4 月 6 日根據《環境影響評估條例》簽發環境許可證。

32. 主要基建工程引致的環境問題，主要是建造旅客橋和進行其他工程時工地流出的水對水質的影響，以及築建通路時產生的噪音。我們會實施經核准環境影響評估報告建議的措施。這些措施主要包括豎設臨時隔音屏障，以及實施污染控制措施，以確保噪音和塵埃水平不會超出既定標準和準則的規限，而水質則符合既定的標準和準則。我們已把在施工期間實施的紓減環境影響措施所需的費用計算在工程計劃預算費內。

33. 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。我們會規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。計劃書須列明適當的紓減環境影響措施，例如劃出指定地方供分揀廢料，以便廢料經分揀後才處置。我們會確保工地日常的運作符合經核准廢物管理計劃書的規定。我們會把公眾填料與建築和拆卸廢料分開，然後運往適當的地方處置。我們並會在工地把建築和拆卸物料分類，然後就地再用／循環再造有關物料，以減少廢料的數量。我們估計這項工程計劃會產生約 13 330 立方米建築和拆卸物料，其中約 7 660 立方米(佔 58%)的惰性建築和拆卸物料會在這項工程計劃的工地再用，約 4 420 立方米(佔 33%)會運往公眾填土區⁹作填料之用，另 1 250 立方米(佔 9%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸廢料運往堆填區棄置理論上應收取費用，就這項工程計劃而言，所需費用估計為 156,250 元(根據每立方米 125 元的單位價格¹⁰計算)。我們會採用運載記

⁹ 公眾填土區是一項發展計劃用地的指定部分，專供卸置公眾填料作填海用途。如要在公眾填土區卸置公眾填料，必須領有土木工程署署長簽發的牌照。

¹⁰ 有關單位價格已計及堆填區的關設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，關設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。理論上應收取的估計費用只供參考之用，這項工程計劃預算費並沒有計算這部分的費用。

錄制度，以確保公眾填料及建築和拆卸廢料分別運往公眾填土設施和堆填區。我們並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。為了進一步把建築和拆卸物料的數量減至最少，我們會鼓勵承建商使用木材以外的物料搭建模板，以及使用可循環再造的物料進行臨時工程。

土地徵用

34. 我們會收回約 6 270 平方米農地，以進行擬議工程。徵用土地會影響一個家庭共兩人。房屋署署長會按照現行房屋政策，安排這個家庭入住公共房屋。徵用和清理土地的費用估計為 1,700 萬元，這筆費用會在總目 701「土地徵用」分目 1100CA「就工務計劃工程而支付的補償金及特惠津貼」項下撥款支付。

背景資料

35. 支線原為 1994 年發表的《鐵路發展策略》提出進行的西鐵第 II 期工程的一部分。後來為應付自 1996 年以來急速增長的過境交通，以及紓緩羅湖通道日趨嚴重的擠塞問題，政府決定首先推展西鐵第 II 期工程中的支線工程，以期在落馬洲提供第二條鐵路過境通道。

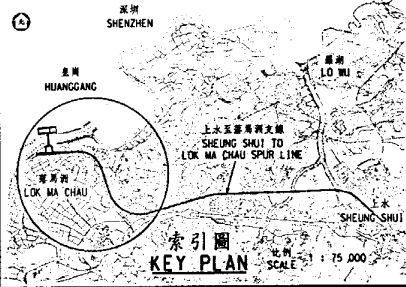
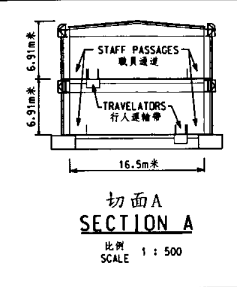
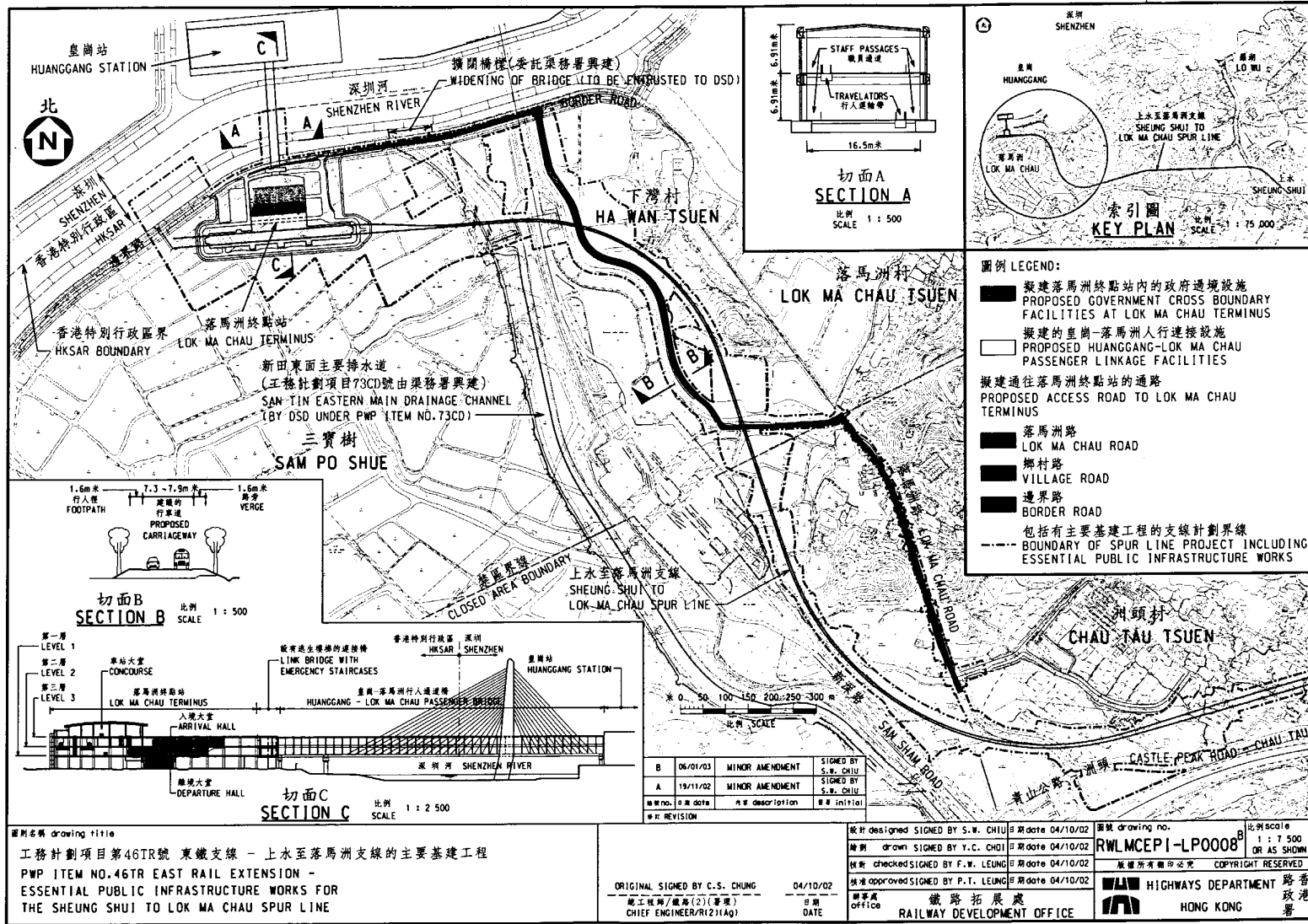
36. 我們在 1998 年 9 月邀請九鐵公司提交支線工程的計劃書。我們經審議九鐵公司在 1999 年 3 月提交的計劃書後，邀請該公司着手進行支線的詳細規劃和設計工作。九鐵公司與我們其後依照法定程序，包括《鐵路條例》和《環境影響評估條例》規定的程序，推展支線工程。為減低工程對塱原生態和當地居民的影響，九鐵公司在 2001 年 9 月決定支線以隧道和高架道路的形式建造。九鐵公司估計支線的建造費用為 100 億元(按付款當日價格計算)，這筆費用會悉數由該公司以內部資源和透過商業借貸集資支付。九鐵公司預計鐵路工程會在 2007 年年中或之前完成。

37. 我們在 2000 年 1 月把 46TR 號工程計劃提升為乙級。

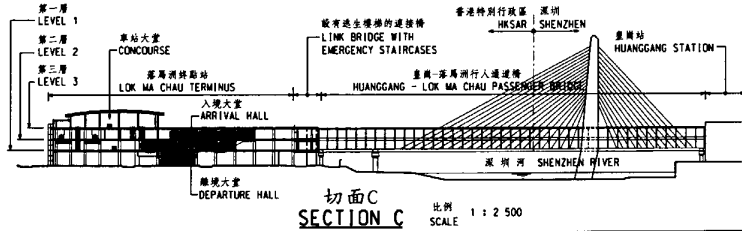
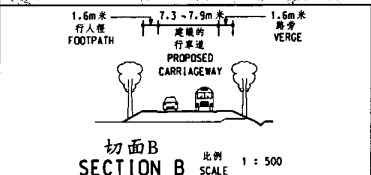
38. 我們估計為進行這項工程計劃而開設的職位約有 246 個，包括 54 個專業／技術人員職位和 192 個工人職位，共需約 8 659 個人工作月。

環境運輸及工務局

2003 年 1 月



- 圖例 LEGEND:
- 擬建落馬洲終點站內的政府過境設施
PROPOSED GOVERNMENT CROSS BOUNDARY FACILITIES AT LOK MA CHAU TERMINUS
 - 擬建的皇崗-落馬洲人行連接設施
PROPOSED HUANGGANG-LOK MA CHAU PASSENGER LINKAGE FACILITIES
 - 擬建通往落馬洲終點站的通路
PROPOSED ACCESS ROAD TO LOK MA CHAU TERMINUS
 - 落馬洲路
LOK MA CHAU ROAD
 - 鄉村路
VILLAGE ROAD
 - 邊界路
BORDER ROAD
 - 包括有主要基建工程的支線計劃界線
BOUNDARY OF SPUR LINE PROJECT INCLUDING ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS



B	06/01/03	MINOR AMENDMENT	SIGNED BY S.W. CHIU
A	19/11/02	MINOR AMENDMENT	SIGNED BY S.W. CHIU
* 0 50 100 150 200 250 300 m			
比例 SCALE			

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第46TR號 東鐵支線 - 上水至落馬洲支線的主要基建工程
PWP ITEM NO.46TR EAST RAIL EXTENSION -
ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS FOR
THE SHEUNG SHUI TO LOK MA CHAU SPUR LINE

設計 designed SIGNED BY S.W. CHIU 日期 date 04/10/02 圖號 drawing no. RWLMCEPI-LP0008
繪圖 drawn SIGNED BY Y.C. CHOI 日期 date 04/10/02 比例 scale 1 : 1 500 OR AS SHOWN
核對 checked SIGNED BY F.W. LEUNG 日期 date 04/10/02 版權所有 備印必究 COPYRIGHT RESERVED
核准 approved SIGNED BY P.T. LEUNG 日期 date 04/10/02
辦事處 office 鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
原工務處/總工(2)(專理) 日期 DATE
CHIEF ENGINEER(R2)(Ag)