

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2011 年 1 月 19 日

總目 706－公路

運輸－鐵路

60TR－觀塘線延線－主要基建工程

請各委員向財務委員會建議，把 **60TR** 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 8 億 2,690 萬元，用以進行觀塘線延線的主要基建工程。

問題

觀塘線延線將於 2015 年通車，我們需要改善行人和運輸連接設施，令市民可以安全、方便和暢通無阻地前往何文田站，以充分發揮觀塘線延線的相應社會及經濟效益。

建議

2. 路政署署長建議把 **60TR** 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 8 億 2,690 萬元，用以進行觀塘線延線的主要基建工程。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 觀塘線延線是現有港鐵觀塘線的延伸，由油麻地站至黃埔，會增設兩個新車站，分別位於何文田和黃埔。乘客可於擬建的何文田站轉乘將來的沙田至中環線(下稱「沙中線」)。觀塘線延線的設計圖載於附件 1。

4. **60TR** 號工程計劃的範圍如下－

- (a) 建造 1 個連接何文田站與何文田邨、愛民邨及漆咸道北以南紅磡一帶的行人連接系統，包括－
 - (i) 闊約 2.5 米、共長約 330 米，橫跨常樂街、佛光街、忠義街及孝民街的有蓋行人天橋，並在佛光街西面行人徑、常樂街及愛民 保民樓外設置共 3 條樓梯和 4 部升降機；
 - (ii) 1 條闊約 3.5 米、長約 95 米，連接忠義街與忠孝街的有蓋行人天橋；
 - (iii) 1 條闊約 3 至 4 米、長約 205 米，穿越忠孝街及佛光街以通往何文田站的行人隧道，並在忠孝街及佛光街東面行人徑設置共 2 條樓梯和 5 部升降機；
 - (iv) 闊約 2.5 米至 3.5 米、共長約 270 米，沿何文田體育館東面邊界及在東何文田配水庫遊樂場西北角建造的有蓋行人道；以及
 - (v) 相關的道路、渠務、機電、土力及環境美化工程。
- (b) 建造 1 條與現有行人天橋接合，橫跨漆咸道北，並連接何文田站與蕪湖街的行人天橋，包括－
 - (i) 1 條闊約 6 米、長約 100 米，橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋，以連接何文田站與蕪湖街。該天橋會與現有橫跨漆咸道北的行人天橋升降機和樓梯接合；
 - (ii) 3 條設於蕪湖街臨時遊樂場的電動扶梯，以通往上文(i)項所述的行人天橋；

- (iii) 拆卸現有橫跨漆咸道北及蕪湖街的行人天橋橋面；以及
 - (iv) 相關的道路、渠務、機電及環境美化工程。
- (c) 在忠孝街近何文田站建造 1 個面積約為 1 900 平方米的公共運輸設施，包括－
- (i) 1 個長約 160 米，供巴士和綠色專線小巴使用的停車處及有蓋行人通道；
 - (ii) 1 個長約 30 米，供的士及私家車上落客用的停車處；
 - (iii) 修建忠孝街的部份路段；以及
 - (iv) 相關的道路、渠務、街道照明、機電、土力和環境美化工程。

—— 擬議主要基建工程的平面圖載於附件 2。

5. 我們計劃委託香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)負責進行主要基建工程，與觀塘線延線鐵路工程一同興建。如獲財務委員會批准，主要基建工程預定在 2011 年年中展開，在 2015 年與觀塘線延線工程同步完成。

理由

6. 進行上述各項主要基建工程，能令市民易於往來何文田站，因此有必要進行工程。假如不進行上述提供既方便又安全的通道的主要基建工程，便無法產生預期的社會及經濟效益，如加強何文田及紅磡區的連繫、道路使用者所節省的時間及減少使用路面交通的空氣污染。

連接何文田站與何文田邨及愛民邨的行人連接系統

7. 擬建的何文田站將位於前山谷道邨第一期位置，距離何文田邨及愛民邨約 350 米。何文田邨及愛民邨位於高低起伏的地域上，現有由這兩條屋邨通往紅磡區及日後擬建何文田站地點的行人路既長且斜，對區內居民極為不便，特別是長者及殘疾人士。

8. 擬議行人連接系統包括有蓋行人天橋、行人道及行人隧道，提供無障礙通道連接何文田站與鄰近屋邨及地區。該行人連接系統亦將會提供更舒適的步行環境，令往來何文田站更為便捷，因而有助促進市民使用鐵路服務。預計在 2031 年，擬議行人連接系統在繁忙時間的行人流量為每小時約 3 700 人次。

連接何文田站與蕪湖街的行人天橋

9. 鄰近蕪湖街的紅磡區與何文田區被漆咸道北所分隔，兩區的地面高度差距超過 30 米；目前，該處只設有 1 條鄰近蕪湖街橫跨漆咸道北的無蓋行人天橋。我們建議建造 1 條橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋，以連接紅磡區與仁風街休憩花園附近的何文田站出入口，並與現有行人天橋的升降機及樓梯接合。預計在 2031 年，擬建行人天橋在繁忙時間的行人流量為每小時約 7 400 人次。在何文田站服務時間內車站的非付費區通道及連同上文第 7 至 8 段所述的擬議行人連接系統，將大幅改善何文田與紅磡的聯結。

何文田站附近的公共運輸設施

10. 為使觀塘線延線能與其他公共交通工具配合得宜，我們建議在何文田站附近建造 1 個公共運輸設施。擬建的公共運輸設施將會服務鄰近地區的居民和觀塘線延線及沙中線的乘客。

擬委託港鐵公司進行的工程

11. 我們計劃委託港鐵公司進行主要基建工程，使主要基建工程與鐵路工程有更妥善的協調，以確保主要基建工程與觀塘線延線工程可以同步在 2015 年完成。

對財政的影響

12. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的費用為 8 億 2,690 萬元(請見下文第 13 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 連接何文田站與何文田及愛民邨的行人連接系統	432.1
(i) 行人天橋	128.9
(ii) 升降機	67.5
(iii) 有蓋行人道	27.7
(iv) 行人隧道	122.5
(v) 相關道路、渠務、機電、土力和環境美化工程	85.5
(b) 連接何文田站與蕪湖街的行人天橋	68.2
(i) 行人天橋	57.2
(ii) 電動扶梯	7.5
(iii) 相關道路、渠務、機電和環境美化工程	3.5
(c) 何文田站近忠孝街的公共運輸設施	69.4
(i) 巴士停車處及車站上蓋	57.8
(ii) 道路修建工程	8.1
(iii) 相關道路、渠務、街道照明、機電、土力和環境美化工程	3.5

	百萬元	
(d) 支付予港鐵公司的間接費用 ¹	94.0	
(e) 應急費用	66.4	
小計	730.1	(按 2010 年 9 月 價格計算)
(f) 價格調整準備	96.8	
總計	826.9	(按付款當日 價格計算)

13. 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 2010 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)
2011-2012	50.4	1.04250	52.5
2012-2013	306.7	1.09463	335.7
2013-2014	250.0	1.14936	287.3
2014-2015	79.0	1.20682	95.3
2015-2016	42.0	1.27169	53.4
2016-2017	1.6	1.34163	2.1
2017-2018	0.4	1.41542	0.6
	730.1		826.9

¹ 當局會向港鐵公司繳付數額為工程基準費用(即上文第 12 段(a)、(b)及(c)項)16.5% 的間接費用，以便由該公司為主要基建工程進行技術研究、設計及施工階段監督工作。

14. 我們按政府對 2011 至 2018 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一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。港鐵公司會把主要基建工程納入鐵路工程合約內，然後為工程招標。合約會訂定可調整價格的條文。

15. 我們估計主要基建工程引致的每年經常開支為 610 萬元。

公眾諮詢

16. 我們一直就主要基建工程及觀塘線延線工程計劃的進展，向九龍城區議會匯報。運輸及房屋局、路政署及港鐵公司的代表出席了多個由九龍城區議會成員和不同政黨舉辦的公眾論壇，區內人士亦有參與。

17. 在 2010 年 1 月 7 日的九龍城區議會轄下交通及運輸事務委員會會議上，委員通過動議，促請政府在何文田站加設車站出入口，以服務何文田邨、愛民邨、家維邨及紅磡區的居民。因應公眾的訴求，港鐵公司對車站出入口的布局作出修改，並建議增設一條行人隧道，以連接何文田東食水配水庫遊樂場附近的佛光街與何文田站。行人可使用這擬建行人隧道由何文田 前往何文田站。

18. 我們已分別在 2010 年 9 月 21 日和 11 月 16 日諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。該委員會大致接納上文第 4 段項所述構築物的擬議外觀設計。

19. 我們已在 2009 年 11 月 27 日根據《鐵路條例》(第 519 章)(下稱「條例」)的規定，在憲報公布觀塘線延線計劃，包括擬議主要基建工程，其後並在 2010 年 6 月 25 日在憲報公布觀塘線延線計劃的修訂。我們共接獲 50 份就已刊憲的原來計劃及修訂計劃提出的反對書，其中 6 份反對書與擬議主要基建工程有關。該 6 份尚未調解的反對意見摘要如下－

² 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公用公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和半密閉式隔音罩)的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、1 個學術機構、建築署、路政署、房屋署和土木工程拓展署的代表。

- (a) 擬建的何文田站位於前山谷道邨，距離附近如愛民邨和何文田 等主要屋苑略遠；
- (b) 擬建的行人連接系統其通往車站的路線迂迴，不能把何文田邨及愛民邨與何文田站直接連接起來；以及
- (c) 應在何文田邨與何文田站及愛民邨與何文田站之間建造行人隧道。

我們向反對者解釋擬建何文田站將會是觀塘線延線及日後沙中線的轉線車站，何文田站的位置受到沙中線及觀塘線延線的路線所限，因此可供遷移的範圍有限。我們進一步解釋，上文第 4 段(a)項所述的行人連接系統，能為居民提供較平坦及無障礙的通道前往何文田站，亦能改善區內目前的步行環境。反對者所提出的其他建議(即建造直接連接何文田站與何文田 及愛民邨的行人隧道)，對改善區內的行人道路網的成效有限，而且在現有何文田配水庫之下進行所需建造工程會帶來很大的風險。在改善現有的行人路網絡、提供更舒適的步行環境、減低能源消耗及所佔用的土地等方面而言，我們認為擬議的行人連接系統是最合適的方案。

20. 經考慮未能調解的反對意見後，行政長官會同行政會議在 2010 年 11 月 30 日根據《鐵路條例》批准進行觀塘線延線工程，而未有就主要基建工程作出任何修訂。批准進行上述工程的公告已在 2010 年 12 月 10 日刊憲。

21. 我們已分別在 2010 年 12 月 6 日及 16 日向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會匯報觀塘線延線的最新進展，以及就主要基建工程諮詢小組委員會。委員不反對主要基建工程的擬議撥款申請。委員要求我們就日後黃埔站出入口的位置，通風井／升降機／緊急通道的設計和行人通道提供補充資料。我們將會向小組委員會提供所需資料。我們已在上述會議中向小組委員會匯報觀塘線延線的 latest 工程預算費用及其「鐵路加物業」模式下物業發展的 latest 情況(詳情載於附件 3)。

對環境的影響

22. 擬議主要基建工程不屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目，其行人天橋系統所屬的工程類別對環境造成不良影響的機會甚微。我們在 2010 年 12 月完成有關主要基建工程的初步環境審查(下稱「審查」)，當中包括主要基建工程下設有行人天橋和行人隧道的行人連接設施及公共運輸設施。審查所得的結論是這項工程計劃不會對環境造成長遠的影響。我們會在主要基建工程的施工期內實施環保署署長頒布的標準污染控制措施。

23. 在工程計劃的策劃和設計階段，港鐵公司曾研究如何盡量減少產生建築廢物。這些措施包括棄用擴展基腳而使用樁承地基，以減少產生由挖掘所得的物料；以及用行人天橋代替隧道以連接車站與愛民及何文田邨，以減少由挖掘所得物料的數量。此外，港鐵公司會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的岩石和泥土物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施³的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，港鐵公司會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

24. 在工程計劃的建造階段，港鐵公司亦會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。港鐵公司會確保工地的日常運作符合經核准的計劃。港鐵公司會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，然後運往適當的設施處置。港鐵公司會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

³ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士必須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

25. 港鐵公司估計這項工程計劃合共會產生約 76 390 公噸建築廢物。其中約 19 860 公噸(26%)惰性建築廢物會在這項工程計劃的工地再用，另外 56 400 公噸(73.8%)惰性建築廢物會運往公眾填料接收設施供日後再用。此外，港鐵公司亦會把餘下的 130 公噸(0.2%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額約為 150 萬元(以單位成本計算，運往公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運往堆填區的物料，則每公噸收費 125 元⁴)。

對文物的影響

26. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

27. 除了擬建於愛民邨保民樓外的升降機塔(見上文第 4 段(a)(ii)項)外，受擬議主要基建工程影響的土地大部分為未批租政府土地。擬建的升降機塔會佔用愛民邨地段範圍內的部分土地及其上空間(即九龍內地段第 9826 號餘段)。就此，相關地段業權人(即香港房屋委員會及領匯)原則上不反對用分割契據把所需土地部分及其上空間分割，並以土地交還契據形式免費交回所需土地予政府。有關各方現正制訂各項細節，並預期在 2012 年年初敲定，然後暫定在 2012 年年中展開相關建築工程。基於受影響的私人土地及其上空間將由地段業權人自願交回政府，因此這項工程計劃無須根據《鐵路條例》(第 519 章)收回土地。在主要基建工程的規劃區內，我們發現有農作物，因而須予清理，所需費用估計為 143,000 元，這筆費用會在總目 701「土地徵用」項下撥款支付。收回和清理土地費用的分項數字載於附件 4。

⁴ 上述估計金額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。

背景資料

28. 我們在 2010 年 9 月把 **60TR** 號工程計劃提升為乙級。

29. 工程範圍內有 715 棵樹，其中 209 棵樹會予以保留。進行擬議主要基建工程須移走 506 棵普通樹木，包括須砍伐 491 棵樹(當中 160 棵為可自行播種的野生品種樹木⁵，無需作補償種植)及移植 15 棵樹。須移走的樹木全非珍貴樹木⁶。我們會把植樹建議納入工程計劃內，估計會種植約 343 棵樹。

30. 我們估計為進行上文第 4 段所述工程而開設的職位約有 325 個(265 個工人職位和另外 60 個專業／技術人員職位)，共提供 13 800 個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2011 年 1 月

⁵ 根據環境運輸及工務局技術通告第 3/2006 號，砍伐可自行播種的野生品種樹木(例如銀合歡)，無需作補償種植，以避免其防礙原生樹木的自然演替。

⁶ 「珍貴樹木」指《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具有文化、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。



圖例：
LEGEND:

觀塘線延線方案界線
SCHEME BOUNDARY OF
KWUN TONG LINE EXTENSION

擬建升降機
PROPOSED LIFT

擬建行人天橋
PROPOSED FOOTBRIDGE

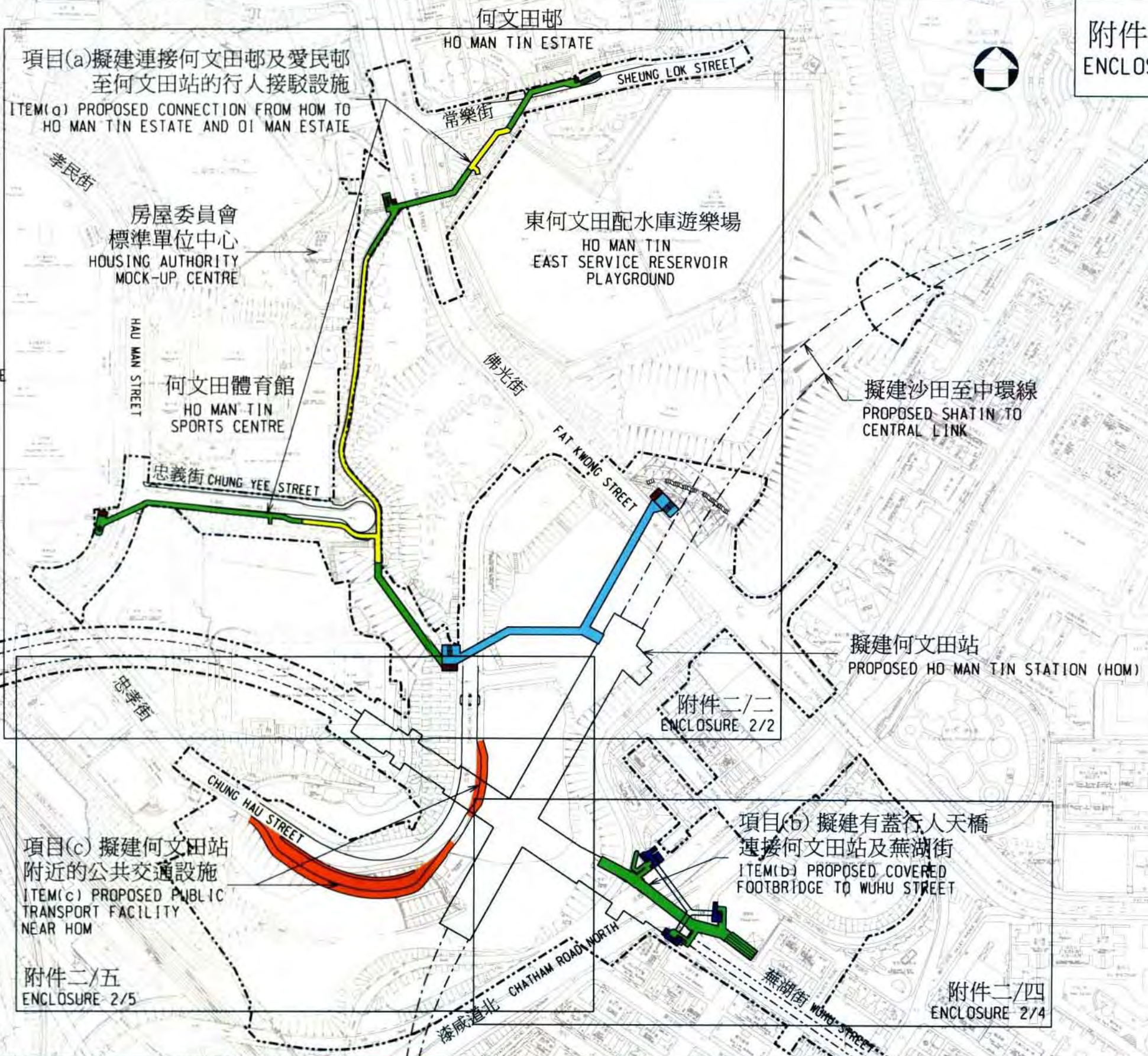
擬建行人隧道
PROPOSED SUBWAY

擬建有蓋行人通道
PROPOSED COVERED WALKWAY

擬建公共交通設施
PROPOSED PUBLIC TRANSPORT
FACILITY

保留現有升降機及樓梯
EXISTING LIFT AND STAIRCASE
TO BE RETAINED

附件二/一
ENCLOSURE 2/1



米 0 50 100 150 m
比例尺 1 : 3 000 SCALE BAR

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第60TR號 — 觀塘線延線 — 主要基建工程

PWP ITEM NO. 60TR - KWUN TONG LINE EXTENSION - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

圖號 drawing no.
HRWKTE001-SK0060

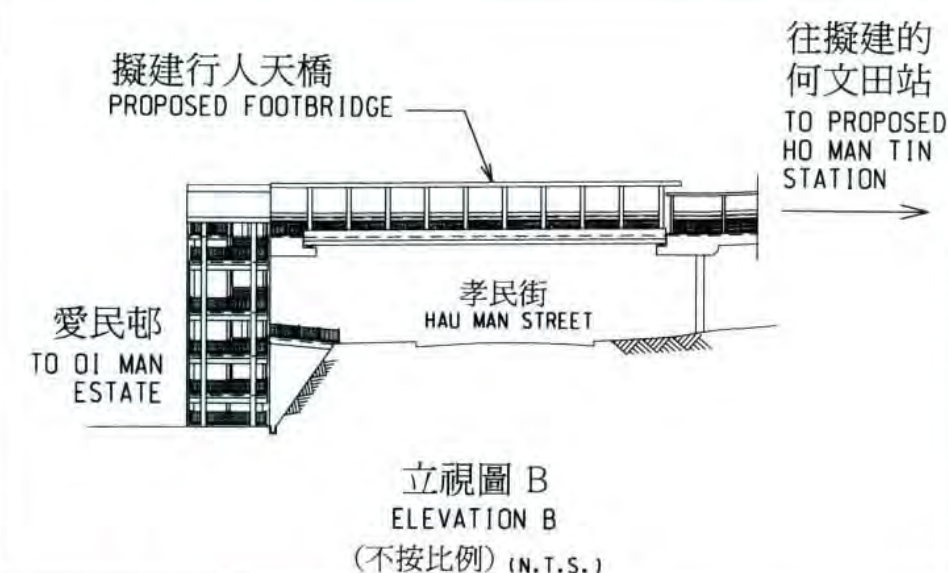
版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

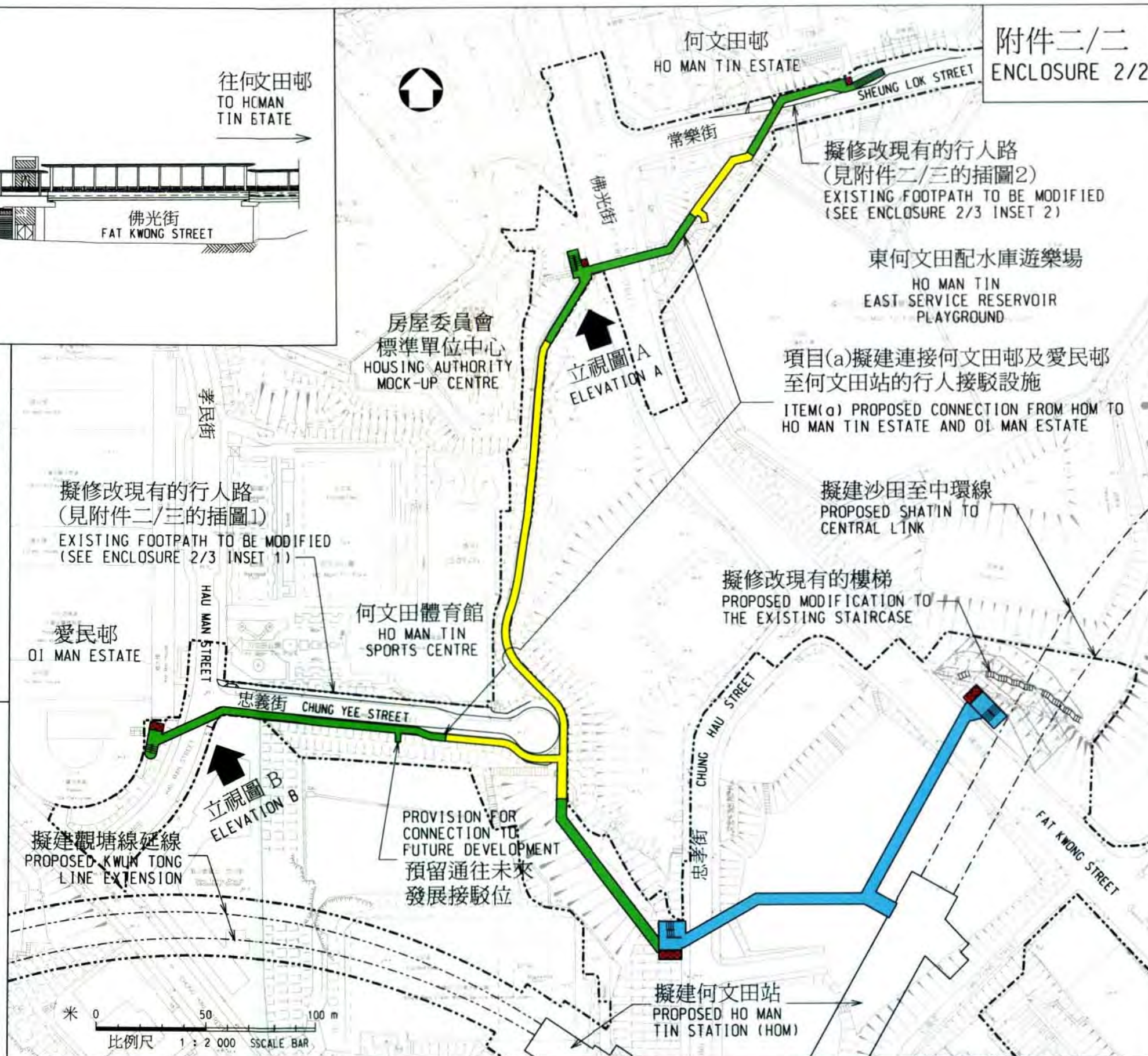


路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A3 297X420



- 圖例：
LEGEND:
- 觀塘線延線方案界線
SCHEME BOUNDARY OF KWUN TONG LINE EXTENSION
 - 擬建升降機
PROPOSED LIFT
 - 擬建行人天橋
PROPOSED FOOTBRIDGE
 - 擬建行人隧道
PROPOSED SUBWAY
 - 擬建有蓋行人通道
PROPOSED COVERED WALKWAY



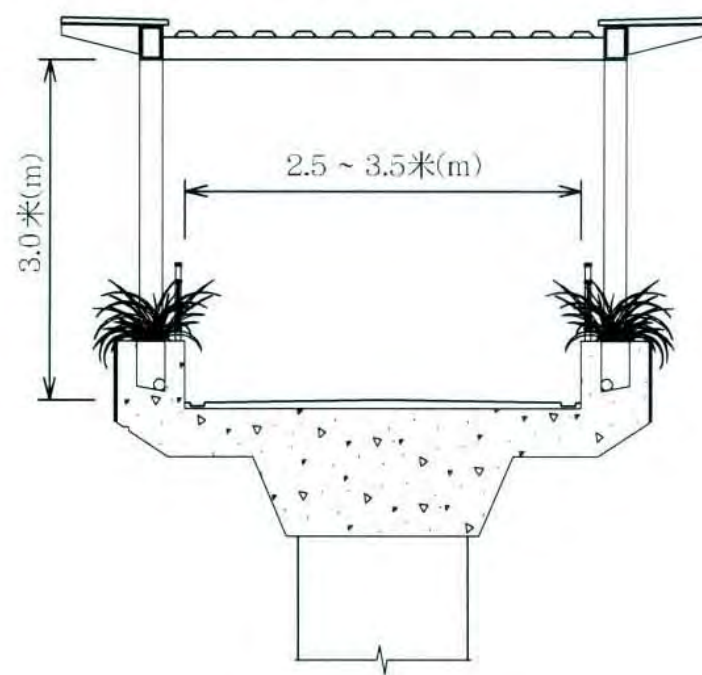
圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第60TR號 — 觀塘線延線 — 主要基建工程

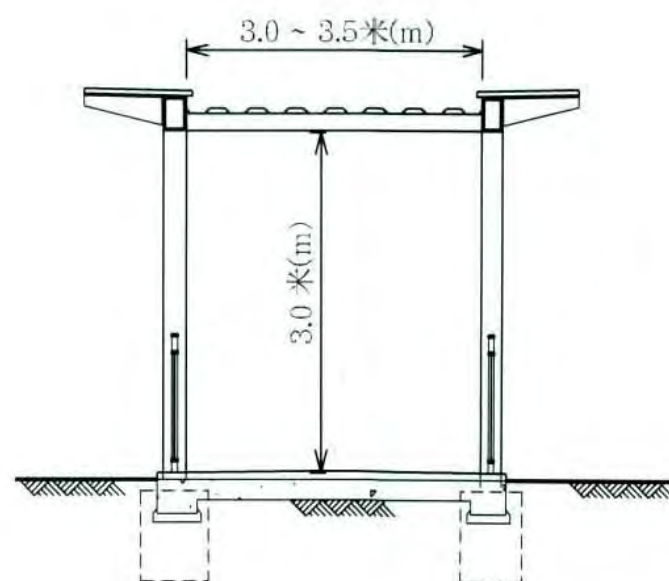
PWP ITEM NO. 60TR - KWUN TONG LINE EXTENSION - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

圖號 drawing no.
HRWKT001-SK0056
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

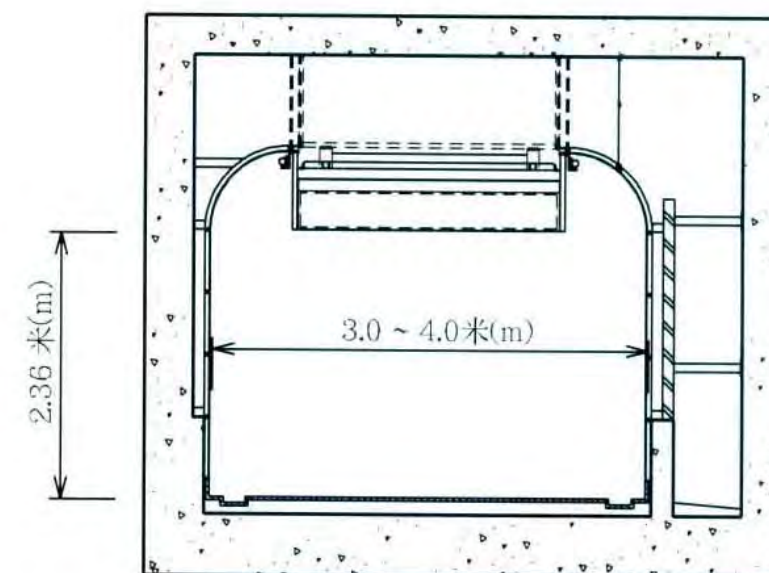
A3 297X420



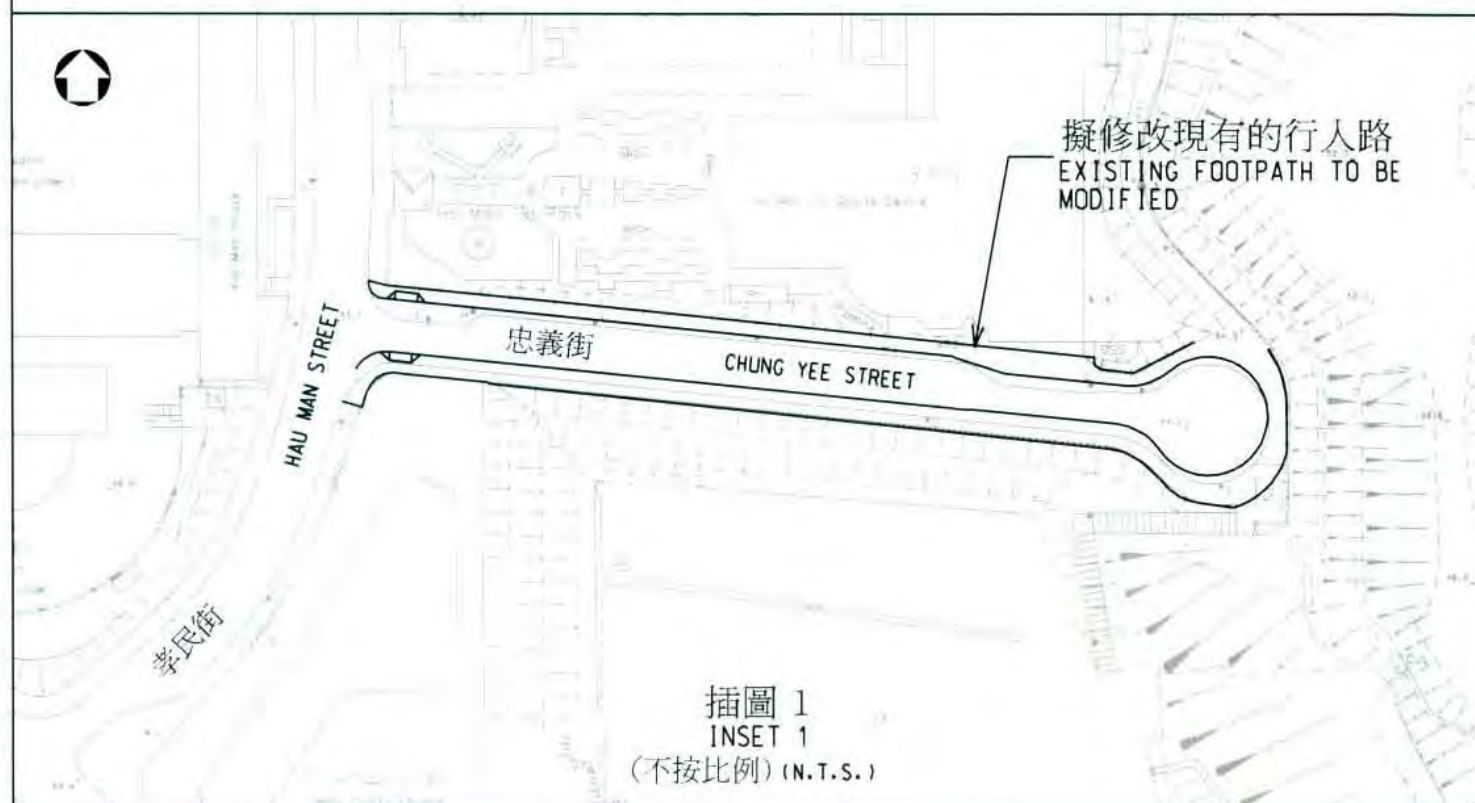
行人天橋典型切面圖
TYPICAL SECTION OF FOOTBRIDGE
(不按比例) (N.T.S.)



有蓋行人通道典型切面圖
TYPICAL SECTION OF COVERED WALKWAY
(不按比例) (N.T.S.)



行人隧道典型切面圖
TYPICAL SECTION OF SUBWAY
(不按比例) (N.T.S.)



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第60TR號 — 觀塘線延線 — 主要基建工程

PWP ITEM NO. 60TR - KWUN TONG LINE EXTENSION - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

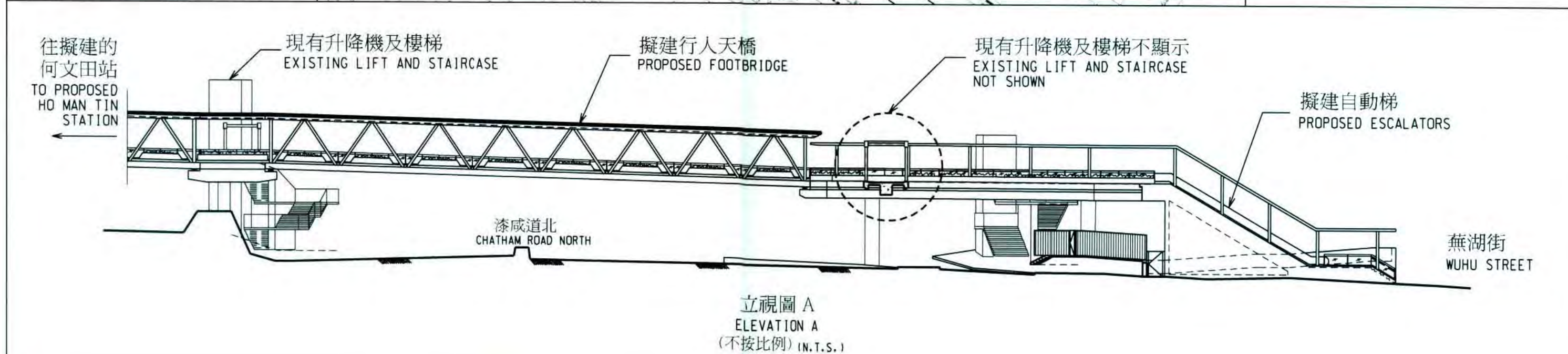
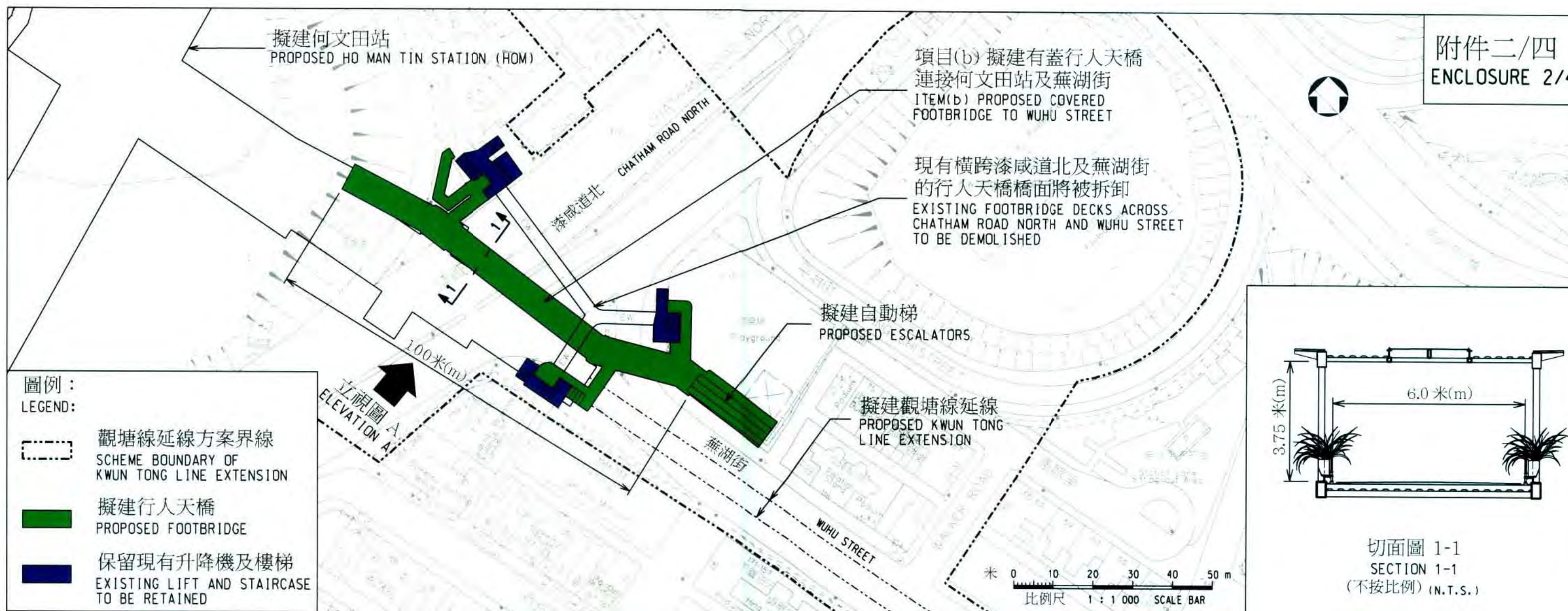
圖號 drawing no.
HRWKE001-SK0058

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A3 297X420



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第60TR號 — 觀塘線延線 — 主要基建工程
PWP ITEM NO. 60TR - KWUN TONG LINE EXTENSION - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

圖號 drawing no.
HRWKT001-SK0057
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A3 297X420

圖例：
LEGEND:

-  觀塘線延線方案界線
SCHEME BOUNDARY OF KWUN TONG LINE EXTENSION
-  擬建公共交通設施
PROPOSED PUBLIC TRANSPORT FACILITY

擬建公共交通設施
PROPOSED PUBLIC
TRANSPORT FACILITY

忠孝街
CHUNG HAU STREET

切面圖 1-1
SECTION 1-1
(不按比例) (N.T.S.)

擬建觀塘線延線
PROPOSED KWUN TONG
LINE EXTENSION

項目(c) 擬建何文田站
附近的公共交通設施
(ITEM(c) PROPOSED PUBLIC
TRANSPORT FACILITY
NEAR HOM)

擬修改現有的
行人路及行車道
EXISTING FOOTPATH &
CARRIAGEWAY TO BE
MODIFIED

擬建行人過路處
PROPOSED PEDESTRIAN
CROSSING

30米(m)
的士及私家車落客處
DROP-OFF AREA
FOR TAXI AND PRIVATE CARS

忠孝街

專線小巴站
GMB STAND

160米(m)

巴士站
BUS STAND

擬建沙田至中環線
PROPOSED SHATIN TO CENTRAL LINK

擬建何文田站
PROPOSED HO MAN TIN
STATION (HOM)

漆咸道北
CHATHAM ROAD NORTH

米 0 10 20 30 40 50 m
比例尺 1 : 1 000 SCALE BAR

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第60TR號 — 觀塘線延線 — 主要基建工程

PWP ITEM NO. 60TR - KWUN TONG LINE EXTENSION - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

圖號 drawing no.

HRWKTE001-SK0061

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

60TR－觀塘線延線－主要基建工程

觀塘線延線的造價估算及物業發展

觀塘線延線是現有港鐵網絡的伸延，會根據擁有權模式進行。2008 年 3 月，觀塘線延線的預算費用約為 42 億元(按 2007 年價格計算)，在財政上難以達致收支平衡。自 2007 至 2009 年兩年間，由於建築材料的大幅漲價，建造價格上升約 30%。為供參考，建築署建築工程投標價格指數由 2007 年第二季的 859 上升至 2009 年第三季的 1111，上升了 29%。此外，港鐵公司在詳細設計中所作的修訂及就項目細節的調整也令預計工程費用有所增加。按目前港鐵公司的估算，觀塘線延線工程費用為 53 億元至 56 億元之間(按 2009 年價格計算)。雖然這項鐵路方案經已獲批准進行，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。當局會繼續謹慎監察工程計劃的開支，並確保港鐵公司會審慎控制成本。此外，我們亦已委聘獨立顧問審核工程計劃的預算費用及資金差額。

2. 2008 年 3 月，行政長官會同行政會議要求當局研究該幅面積約 2.6 公頃的用地(即前山谷道邨)是否適合在擬議的何文田站用作「鐵路加物業」發展模式。在詳細考慮及研究後，我們認為該幅用地可供作「鐵路加物業」發展用途。目前，港鐵公司正就該幅用地的上蓋發展進行規劃工作。我們會在上文第 1 段所述的獨立工程顧問協助下審慎考慮及審核港鐵的物業發展建議。我們會充份顧及有關地段的規劃要求，盡量使物業發展權的價值，不會與鐵路項目所需的資金差額脫節，務求確保政府對該項目的補助公道合理，同時不會影響鐵路營運的審慎商業原則。

3. 雖然在《何文田分區計劃大綱核准圖編號 S/K7/20》中，該用地的准許最高地積比率為 9 倍，但考慮到周邊的土地用途、發展密度、建築物高度、景觀、空氣流通及市民的關注等因素，我們要求港鐵公司採用 5 倍的最高地積比率，作為該用地的規劃及設計基礎。

4. 根據政府和港鐵公司就該用地的初步討論，計劃在該用地上發展住宅，樓高約廿多層，住宅樓宇約 10 幢，單位面積將介乎 400 至 2,000 平方呎之間，估計提供約 1,400 至 1,800 個單位。

5. 政府近期推出一系列締造優質及可持續的建築環境的措施。雖然有關指引仍未頒布，但港鐵公司已同意遵守新規定。物業發展的詳細規劃仍在進行中。

60TR－觀塘線延線－主要基建工程

土地徵用和土地清理費用的分項數字

	\$
(a) 青苗補償的特惠津貼	130,000
(b) 應急費用	<u>13,000</u>
總計	<u>143,000</u>