

資料文件

二零一一年一月七日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環線 - 前期工程的撥款申請

前言

我們在2010年12月6日鐵路事宜小組委員會會議上(下稱“小組委員會”),請求委員支持沙田至中環線(下稱“沙中線”)的前期鐵路工程和非鐵路工程費用的財務申請,該申請將會呈交工務小組委員會及財務委員會。會議上,議員要求政府提供補充資料。本文件載述有關補充資料,包括沙中線的融資安排,造價估算上調因素及個別項目的分項資料、支付港鐵公司間接費用的估算及呈交工務小組委員會的財務申請草擬文件。

沙中線融資安排

2. 有關鐵路的融資安排,我們曾在立法會多次討論。在兩鐵合併的諮詢期間,政府曾向立法會講解擁有權模式和服務經營權模式這兩種新鐵路項目的融資方式。2006年4月的交通事務委員會及財經事務委員會曾詳細討論上述議題。其後,就《兩鐵合併條例草案》(《草案》)而成立的法案委員會亦就此作了詳細討論。於2007年6月,當這議會恢復《草案》的二讀辯論時,政府亦就服務經營權模式及採用這模式的原因加以解釋。當局亦曾發出文件供議員參考CB(1)1291/05-06(01)號文件及檔號:ETWB(T)CR 1/986/00。於2008年滙報推展沙中線項目時,政府曾向議員詳細解釋以服務經營

權形式興建此項目的原因。(文件檔號 THB(T)CR10/1016/99)。

3. 2007年12月兩鐵合併前，所有鐵路項目均採用擁有權模式的融資方式。在這方式下，鐵路公司須負責鐵路的融資、設計、建造、營運及維修，而且最終擁有該鐵路。鑑於兩間鐵路公司以商業原則來營運，除非得到政府某種形式的財務資助，否則它們不會承辦財務上不可行的鐵路項目。政府曾提供的財務資助包括批出地產發展權和提供固定總額的非經常補助金。我們是按個別鐵路項目的情況來考慮其財務資助形式的。

4. 兩鐵合併後，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)獲九廣鐵路有限公司(“九鐵公司”)批予服務經營權，以營運九鐵公司現有鐵路線及正在興建的新鐵路線。現在，港鐵公司需在經營權生效期間，負責營運、維修及改善九鐵系統，包括重置經營權所涵蓋的資產。港鐵公司除負責其鐵路網絡的營運安排外，還要管理九鐵公司網絡，以及需為整個鐵路網絡的服務表現負責。服務經營權屆滿或終止時，港鐵公司須把符合當時營運標準的鐵路系統歸還予九鐵公司。換句話說，在這安排下，九鐵公司並沒有向港鐵公司出售其鐵路系統，而港鐵公司亦不會取得九鐵公司的鐵路資產(除部分低價項目，如：後備零件及消耗品)。

5. 我們在2008年匯報沙中線項目時，向議員建議沙中線以服務經營權模式興建，並解釋採用這融資方式的考慮因素。沙中線會成為九鐵系統馬鞍山線、西鐵線和東鐵線的伸延。在兩鐵合併的框架下，相關各方議定，九鐵公司會根據服務經營權模式把進入、使用和經營當時已有鐵路的權利批給港鐵公司。因此，採用同一模式落實沙中線的營運會有好處。當現時九鐵

網絡的50年服務經營期屆滿時，我們須與港鐵公司或另一營辦商磋商服務經營期續期一事。沙中線如由政府擁有，有助政府與港鐵公司磋商續期事宜。再者，在相關安排下，九鐵公司可保留沙中線的實益擁有權，港鐵公司須在服務經營期屆滿或終止時，把包括營運中的沙中線在內的整個九鐵系統交還九鐵公司。

6. 根據服務經營權模式，政府會提供新鐵路項目的鐵路設施；而港鐵公司則會獲批服務經營權來營運該系統；港鐵公司須向鐵路的擁有人提交服務經營費，至於港鐵公司就沙中線所需提交的服務經營費計算方法會按兩鐵合併協議中機制進行。簡而言之，根據兩鐵合併時所訂下的營運協議，港鐵公司須繳付的服務經營費約為沙中線利潤的淨現值(即其營運收入淨現值扣除港鐵就有關鐵路的營運及資產重置開支淨現值)的90%。服務經營費的結構與現有九鐵系統(包括東鐵線、馬鞍山線及西鐵線)的服務經營權協議所規定的收費模式相同。即港鐵公司每年須繳付定額服務經營費和非定額服務經營費¹。由於政府是九鐵公司唯一的股東，可經過收取服務經營費得益。

7. 小組委員會在2010年12月6日的會議上亦關注到沙中線通車後，乘客不但可轉乘多條九鐵公司鐵路線，也可轉乘多條港鐵公司的鐵路線，令那些港鐵公司鐵路線的乘客量增加，因而港鐵公司可獲得額外票務收益。事實上，兩鐵合併後，乘客可無需出/入閘而

¹ 就現有九鐵系統，港鐵公司每年的定額服務經營費為7億5千萬，非定額服務經營費則在兩鐵合併後的第三年開始(即2010年12月2日)按每年的收入以下列的累進的百分比繳付：

九鐵系統票務收入	非定額服務經營費
首 25 億	0%
25 億-50 億	10%
50 億-75 億	15%
75 億以上	35%

在前地鐵及前九鐵網絡之間轉乘，而該車程的票務收益，兩鐵是會按既定的營運協議作出攤分。這安排方便乘客轉乘兩鐵的網絡及節省轉乘車費，而兩鐵亦可互惠互利，以及提供更有效率的鐵路服務。沙中線通車後，乘客當然亦可以轉乘不同線路，同時惠及兩鐵網絡，轉乘線路的收益亦會按現行機制攤分。

沙中線造價估算上調因素

8. 於2010年12月6日的小組委員會會議上，議員要求政府提供詳細資料，解釋沙中線造價估算上調原因，並分項解釋自2007年作出沙中線造價估算後，港鐵公司因回應持份者要求和建議及在設計時因應實際和技術需要而作出設計上改動所引起的額外的費用。有關補充資料載於附件A。

附件 A

支付港鐵公司的間接費用

9. 於2010年12月6日的小組委員會會議上，議員要求政府提供補充資料，解釋政府委託港鐵公司進行前期工程所需支付的間接費用的估算方法。有關補充資料載於附件B。

附件 B

草擬工務小組委員會會議文件

10. 於2010年12月6日的小組委員會會議，議員要求政府提交就沙中線的有關前期工程財務撥款申請的草擬工務小組委員會會議文件。有關文件載於附件C和附件D。

附件 C 和

附件 D

未來路向

11. 我們計劃於2011年1月19日諮詢工務小組委員會對前期鐵路工程和非鐵路工程撥款申請的意見，並會於2011年2月徵求財務委員會批准撥款。

徵詢意見

12. 請各委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零一一年一月

沙中線造價估算上調因素

初步估算

在2008年3月，我們根據前地鐵有限公司和前九廣鐵路公司於2005年共同提交的合併方案，以及按2007年4月價格水平，估算沙中線工程的預算費約381.7億元。當時沙中線只處於概念性階段，設計和地盤勘測工作還未展開，也未有進行前期可行性研究，因此預算造價只是初步粗略估算。

最新估算

2. 2007至2009的兩年期間，由於建築材料的大幅漲價，沙中線的建造費用(包括鐵路工程及非鐵路工程)上升約百分之三十。此外，因應實際情況或需要，我們採納部份持份者在項目諮詢期間就鐵路設計和擬議設施所提出的建議和要求，這些工程改動的估算費用約50億元。另外，港鐵公司在進行初步設計時，因實際情況和技術需要所作的設計改動，以及在沙中線施工期間在地區中所需的大規模交通改道，估計費用約為70億元。據現時估算，沙中線整個項目的造價將會超過600億元，包括鐵路及非鐵路工程項目、主要基建工程、前期工程和保護工程所需費用。

3. 在2008年底，我們開展設計和廣泛的地區諮詢工作後，因應實際情況或需要，採納部份持份者所提出的建議和要求進行工程改動而導致工程的估算費用增加約50億元。分項和詳細解釋如下-

(a) 加設顯徑站 (增加費用約12億元)

回應市民強烈要求，我們決定加設顯徑站以紓緩大圍站的擠迫情況，亦可方便當區居民使用鐵路服務，有助加強區內的交通和社區聯繫。此車站建造費比一般地面車站略高，因為車站建於東鐵線斜坡旁邊，在建造時需要額外支撐及保護，確保不會影響東鐵線的運作，並須改動現有大圍車廠調車軌道以配合工程。

(b) 進一步改善慈雲山區行人連接系統 (增加費用約7億元)

我們在公眾諮詢中了解居民對慈雲山區加設行人連接系統的強烈訴求。慈雲山區的屋苑位於高低起伏的地域上，在既長且斜的斜路走路頗費勁，對於行動不便人士及長者而言尤甚。擬議行人連接系統目的是改善慈雲山區的交通情況，並提供安全及無障礙通道以連接沙中線鑽石山站及毗鄰屋苑，鼓勵區內人士使用環保的鐵路服務。設計中的行人連接系統覆蓋範圍廣泛，規模龐大，包括約五百米長的有蓋行人通道，六百多米的行人天橋，並加設二十三部升降機，四條自動扶手電梯及五條自動行人道。

為回應市民要求，我們會在沙中線動工時立即興建行人連接系統，以期該系統能盡快分段落成。按現時估計，第一階段的行人連接系統可以在動工後兩三年間落成以供使用。

(c) 將國際郵件中心由紅磡搬至九龍灣 (增加費用約12億元¹)

將國際郵件中心由紅磡搬至九龍灣是在2008年底沙中線展開設計後才確立的。由於沙中線東西走廊的隧道於國際郵件中心的現址通過，經過詳細的勘察後，確定需要拆卸及重置現有的郵件中心。透過公眾諮詢所收集的公眾意見，我們充份了解市民期望郵件中心的服務不應受影響，因此我們必須審慎計劃重置工程，包括郵件中心的設施及重置時間表。重置於九龍灣宏展街的國際郵件中心為一幢六層建築物，實用樓面面積約二萬平方米，中心設施設計及標準須符合香港郵政的要求。除加入多項綠化及能源效益設計外，新國際郵件中心內亦會設置自動郵件篩選分類及相關設備，每日可處理四百五十萬份郵件。我們會待重置工作完成後才拆卸現有國際郵件中心。

(d) 搬遷港灣道室內運動場及灣仔游泳池 (增加費用約8億元)

搬遷港灣道康體設施的需要是在2008年底沙中線展開設計工作後才確立的。由於沙中線會展站位於現時港灣道室內運動場及灣仔游泳池的地底，港灣道室內運動場及灣仔游泳池需要重置於現址以南的停車場。重置設施包括泳池，運動場，健身室，多用途室，壁球室，乒乓球室，更衣室，儲物室，急救室，機電室及泳池過濾設施等。我們充份了解市民期望灣仔室內運動場及游泳池的服務不應受影響，因此我們必須審慎計劃重置工程，包括有關的設施及重置時間表。新大樓的樓面面積約16 500平方米。重置的港灣道室

¹ 12億元包括8.93億元建造費及約3億元其他費用(包括間接費用、應急費用及價格調整準備)。

內運動場及灣仔游泳池須符合最新的標準，特別是灣仔游泳池會改為室內設計及提升至符合國際標準的50米x25米標準泳池，供運動員訓練之用。

(e) 重置及優化夏慤花園 (增加費用約2億元²)

在2008年底沙中線的設計中確立擴建金鐘站成為綜合車站供沙中線和南港島線(東段)共用，比分別興建兩車站的原設計方案更可取。為興建綜合車站，港鐵公司需要使用夏慤花園作為工地，也須改建、提升公園地台高度及重置該公園以配合興建地底車站。於工程期間，大部分的花園範圍須暫時關閉約四年，其餘部份則會繼續開放予公眾使用。我們會盡量減少受影响的範圍，並致力盡早完工。我們就此諮詢中西區區議會，明白公眾人士關注工程的影響及對重置工程的期望。

擴建車站上的夏慤花園將會重新設計，工程將與車站的擴建工程同步進行和完成。為配合地底車站工程，花園水平將會提高五至六米，提升後會提供更多休憩空間和綠化梯台，令公眾可用空間由現時約五千多平方米增加至約九千平方米。公園出入口將設有升降機連接車站大堂、地面和花園，提供無障礙通道。重置後的夏慤花園將與四周商廈天橋貫通，方便市民往來車站、夏慤花園及附近商廈，更達至人車分隔，提供安全舒適的行人通道。

² 2億元包括1.26億元重置費用及約0.7億元其他費用(包括間接費用、應急費用及價格調整準備)。

(f) 擬議堆存區及躉船轉運站的變更而須額外處理和進口填充材料 (增加費用約6億元)

在過去的廣泛公眾諮詢中，我們理解到公眾對在啟德區內儲存泥石的關注，故在最新規劃中已大幅削減儲存區的面積。因此，在鑽石山及九龍城區因建造沙中線隧道及車站產生的一百萬立方米泥石，將未能儲存起來以用作回填之用，大幅增加運輸成本。另外由於取消在海心公園設置躉船轉運站，亦須把該處附近產生的泥石運至啟德區內的轉運站，增加了運輸及處理泥石的成本。

(g) 重置受影響警隊原來設施 (增加費用約3億元)

沙中線南北走廊的隧道須經過銅鑼灣避風塘側現時的警隊康樂設施。鑑於我們須避免不必要的填海工程，經過詳細設計後，確定整個警隊康樂設施必須拆卸，騰出空地以建造這一段沙中線隧道，並須於隧道之上建造通風設施。工程完成後可供重置警隊康樂設施的土地面積將會縮小，因此重置的康樂設施需採用多層式設計，以提供相同於原有設施的面積，建造成本亦因而有所增加。

4. 在港鐵公司進行設計時，因實際情況和技術需要所作的設計改動，以及在沙中線施工期間在地區中所需的大規模交通改道，估計費用約為70億元。分項及詳細解釋如下-

(a) 車站設計修訂，例如根據最新勘探資料更改的車站設計 (增加費用約12億元)

港鐵公司在沙中線沿線進行一系列勘探後，就所得資料確定需要修改設計，包括-

- 增加對現有鑽石山站外牆的加固工程，以免在沙中線工程期間對車站的安全構成影響；
- 加設橫向連續牆及有關的支撐結構，以進一步減低在興建馬頭圍站時對周遭樓宇所產生的影響；另外亦因發現馬頭圍站一帶的岩層較原來預計為深，因而增加連續牆的深度；
- 在大磡村舊址發現大量礫石，在該處建造四百條鑽孔樁及六百米長的連續牆時，須先行把該等礫石搗碎或移除；以及
- 在紅磡站的舊填海區發現海堤及廢棄鐵路設施，在興建隧道時須先行把該等障礙物移除。

(b) 增設站內設施以滿足現時的消防要求 (增加費用約9億元)

鐵路消防設備與一般樓宇消防設備有所分別，大部分需在進入設計階段後與消防處反覆商討並分析風險後始可落實，因此在詳細設計後才能作出具體估算。正如前文第一段所述，在2008年3月向立法會提交沙中線的初步估算造價時，沙中線的設計尚未展開。車站的預算費用，包括消防設施，是基於以往車站的一般設計而作出粗略估算。在2010年初開始，港鐵公司就大部份車站的詳細設計和相關防火安全設施與消防處仔細商討。消防處在收到港鐵公司的車站設計後，因應過去數年所發生的事故，要求增強對消防人員進入事故現場的保護，以及公眾逃生的安排。沙中線因而增加了下列各項設備以附合現時的消防要求 -

- 在各車站的輔助消防入口增設消防專用電梯(共九部)；

- 為建於地底的中電變壓設備房提供獨立出入口，因而增大了車站的面積；
- 增強車站的後備抽煙設施，因而增大了車站的面積；以及
- 為鑽石山列車停放處的停車軌道加設自動灑水系統，並在停放處的扇形軌道加設自動灑水及抽煙系統。

(c) 增加緊急通道以滿足現時的消防要求 (增加費用約9億元)

在2010年初，港鐵公司提交了緊急通道的詳細設計後，消防處因應2007年2月14日在西鐵大欖隧道發生的事故，要求增強較長鐵路隧道的抽風系統及消防人員進入事故現場的保護，以及公眾逃生的安排。沙中線因而增加了下列各項設備-

- 在馬仔坑遊樂場增加了通風大樓及緊急出入口；
- 在黃大仙廟旁的空地增加了緊急出入口；以及
- 在沙中線獅子山隧道及海底隧道增設抽風管道，因而令該兩條隧道的橫切面積增大。

(d) 在馬頭圍站附近的額外地層處理加固工程以確保樓宇安全 (增加費用約9億元)

為進一步確保馬頭圍附近樓宇不受興建馬頭圍站及沿馬頭圍道的鐵路隧道的影響，須在馬頭圍道一帶進行地層加固工程，預料需灌漿達八萬立方米；港鐵公司亦建議設置監察系統，以確保馬頭圍道周遭的樓宇安全。

(e) 優化走線以避免收回私人樓宇及減少對東鐵線運作的影響等 (增加費用約13億元)

港鐵公司在詳細設計期間，就沙中線的走線進行了下列各項優化-

- 在會展站兩端改動隧道的排列，以達至在會展站與未來的北港島線作跨月台換乘，並因而增加了會展站和沙中線隧道的深度；
- 修改南北走廊由現有東鐵線在紅磡以北分岔出來的新走線，無需在現有東鐵線的軌道下興建隧道，大大減低建造風險及對行車安全所構成的威脅，但因此須鞏固這一段東鐵線的斜坡，並須重置受影響的東鐵線現有設施；
- 原走線在馬頭圍道附近與一些樓宇的地基相抵觸，需要收回該等樓宇。優化後走線只在該等樓宇附近經過，不需要收回這些樓宇，但需為此加強地層加固工程。

(f) 在馬鞍山鐵路增設隔音設施 (增加費用約8億元)

由於馬鞍山線的列車將會由現時的四卡增至八卡，加上班次比現時頻密，故有必要進行環境影響評估，並重新評估噪音及預留一筆費用以增設所需的消減噪音設施。港鐵公司正循多種途徑研究消減噪音的方法，待完成環境影響評估報告及詳細設計完成後才可決定設施的規模。

(g) 在龍翔道、馬頭圍道和漆咸道一帶交通改道 (增加費用約10億元)

港鐵公司在詳細設計期間，確定了就沙中線建造時需要進行下列大型交通改道措施-

- 龍翔道三條現有的西行線將繞經大磡村舊址，以便興建行人通道接駁現有的鑽石山站及沙中線的擴建部分。該交通改道措施並包括橫過龍翔道的臨時行人隧道，以及實施多次分期改道以配合工程進行；
- 在九龍城南角道、世運花園迴旋處、世運道、宋皇臺道及北帝街進行分期交通改道，以配合興建連接土瓜灣站及南角道和北帝街的兩條行人通道，該兩條行人通道乃配合修訂後的土瓜灣站而設；
- 永久改動暢運道天橋，以便興建沙中線進入紅磡站的鐵路隧道；
- 在漆咸道北興建臨時行車橋，把現時七條行車線分期改道，以便興建南北走廊及東西走廊的明挖回填隧道。

最後造價估算

5. 正如文件中第2段表示，就估算沙中線的項目造價，我們仍面對一些未明朗因素，例如，港鐵公司目前只完成近半沙中線的詳細設計，餘下的設計工作仍在進行中。此外，鐵路方案的法定諮詢期剛剛開始，要到2012年初才完成。諮詢期屆滿後，我們須審慎考慮和研究是否會因應市民在諮詢期所提出意見和建議而修訂鐵路方案。按此進度，沙中線的詳細設計大概在2012年初才定案，屆時我們會考慮沙中線的工程造價是否需要再作調整。

成本控制

6. 政府計劃委託港鐵公司進行沙中線的建造工程。我們會要求港鐵公司遵從其管理系統和程序，並

按政府的要求，提供任何與沙中線項目相關的資料。政府會全力監督港鐵公司的工作，以確保項目的實施工作符合核准工程預算、質素規定，並能如期完成。沙中線建造工程（包括前期建造工程）的採購和招標程序，會符合世界貿易組織的《政府採購協定》的相關規定。我們會小心控制造價，並會就沙中線的工程預算費用進行獨立的造價預算審核。該審核估計於2012年初完成。

支付港鐵公司的間接費用

1. 根據服務經營權模式，港鐵公司獲委託進行新鐵路項目的設計和建造工作之前，必須經過政府的正式批准。港鐵公司和政府需就有關委託的費用達成協議。就沙中線而言，港鐵公司就設計和建造工作所提供管理和監督服務的費用，將會由間接費用支付，其中包括但不限於港鐵公司專責管理隊伍及總部就支援這項工程計劃所需的員工開支；專責管理隊伍及顧問的辦公室及設施費用；以及公司費用（例如法律、財政、人力資源、公關、運作支援、保險、公司管治和其他有關間接成本）。

2. 支付予港鐵公司的間接費用，會以設計和建造工程的實際開支的某個百分比（稱作間接費用比率）來釐定。我們正與港鐵公司商討沙中線的設計和建造工程（包括前期建造工程）的間接費用比率。釐定合理的間接費用比率，需要一定時間。舉例來說，我們將需審研港鐵公司以往鐵路項目經審計的帳目，確定分攤至個別項目的實際間接費用，亦需要與港鐵公司進一步磋商。因此，財務委員會工務小組委員會討論文件擬稿中所載的間接費用（即附件C的第22(e)段及附件D的第23(c)段），僅為一個暫時性的估算。我們估算這些費用時，採用了16.5%的比率¹，但這並不表示我們將會以此比率，向港鐵公司支付前期建造工程的

¹ 採用這個比率是參考政府與港鐵公司在2003年達成的協議，若委託對方進行土木工程項目，須向對方支付工程費用的16.5%，作為間接費用，以進行工程的設計、施工階段監管、合約管理及相關保險費用。

間接費用；亦不表示政府同意採用此比率，作為日後設計和建造工程（包括前期建造工程）的實際間接費用比率。我們會委聘獨立的顧問，協助審核日後港鐵公司就此項目提出的間接費用比率是否合理。

擬稿

PWSC(2010-11)XX

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

61TR－沙田至中環線－鐵路建造工程

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 61TR 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「沙田至中環線－鐵路建造工程－前期工程」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 62 億 5,490 萬元；以及
- (b) 把 61TR 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

沙田至中環線（下稱「沙中線」）會分別於將會擴建的金鐘站及未來的何文田站與南港島線（東段）及觀塘線延線交匯，我們需要在金鐘站及何文田站進行沙中線的前期鐵路工程，以配合南港島線（東段）及觀塘線延線的工程。

建議

2. 路政署署長建議把61TR號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為62億5,490萬元，用以建造在金鐘站及何文田站的沙中線前期鐵路工程（下稱「前期鐵路工程」）。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. 全長17公里的沙中線包括兩部分－

- (a) 大圍至紅磡段：這是馬鞍山線由大圍伸延至紅磡的支線，途經東南九龍，並於紅磡連接西鐵線。它將增加沙田至九龍之間的鐵路運載能力，並為東南九龍的新發展區提供鐵路服務；以及
- (b) 紅磡至金鐘段：這是現有東鐵線由紅磡橫跨維多利亞港伸延至灣仔北部和金鐘的支線。它將增加鐵路網的過海運載能力，並加強連接新界與港島區之間的鐵路服務。

—— 沙中線的擬議走線圖載於附錄一。

4. 我們建議把 61TR號工程計劃的一部分提升為甲級，包括－

- (a) 擴充金鐘站以容納沙中線鐵路設施(包

括200米長的越位隧道)和為此站建造通風設施；以及

(b) 建造何文田站的沙中線部份。

上述工程為部分第5(a)(iii)項所述工程。第4(a)和第4(b)項所述的擬議前期鐵路工程工程圖則分別載於附錄二和附錄三。

5. 61TR號工程計劃的範圍包括—

(a) 建造沙中線鐵路工程，包括—

- (i) 建造一條11公里長的鐵路，把馬鞍山線由現有的大圍站延伸至紅磡，以連接西鐵線；
- (ii) 建造一條6公里長的鐵路，把東鐵線由紅磡經維多利亞港延伸至金鐘；
- (iii) 沿第(i)項和第(ii)項所述的鐵路線於顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展和金鐘設置新車站；
- (iv) 在第(iii)項所述的新車站提供相關的鐵路設施，包括車站大堂、乘客等候區、月台、控制與信號系統等；
- (v) 在鑽石山(即大磡村舊址)提供列車停放處和相關的連接路軌；

- (vi) 為鐵路隧道提供相關的通風設施；
 - (vii) 修改馬鞍山線沿線的現有車站，以配合日後八卡車¹的運作；
 - (viii) 修改東鐵線沿線的現有車站，以配合日後九卡車¹的運作；
 - (ix) 為現有的東鐵線建造一段地下鐵路支線，由何文田延伸至紅磡，以配合沙中線過海隧道段的垂直走線；
 - (x) 為沙中線提供鐵路機電系統和修改現有東鐵線和馬鞍山線的鐵路機電系統，配合沙中線的運作；
 - (xi) 進行附屬建造工程和提供沙中線運作所需的設備；以及
- (b) 採購鐵路列車、鐵路系統及安全、運作和維修設備。

6. 我們已經完成前期鐵路工程的詳細設計及工作圖則。我們預計前期鐵路工程可於2011年展開建造工程，並於2015年完工，以配合南港島線（東段）和觀塘線延線的工程。我們會另行就沙中線前期非鐵路工程提出撥款申請（PWSC(2010-11xx)）。

¹ 為滿足馬鞍山線和東鐵線不同的乘客需求預測。

理由

策略性鐵路

7. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，分10個站²，貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路線，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」－

(a) 「東西走廊」是指當沙中線把馬鞍山線的大圍站向九龍伸延與西鐵線的紅磡站連接起來。乘客可由烏溪沙站直達紅磡、九龍東、新界西至屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客帶來更直接和方便的鐵路服務。

(b) 「南北走廊」是指沙中線將會把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)兩個口岸直達港島中心地帶。

8. 沙中線落成後，往來九龍東、新界東和港島區的乘客，可大幅節省交通時間，增強沙田出九龍以及過海鐵路的載客量，疏導鐵路乘客，紓緩九龍市區和港島現有多條鐵路線的壓力。建成後會為大量乘客提供服務，服務範圍內的居民人數達380 000，就業人數達260 000。沙中線將會－

² 沙中線的10個站是：大圍站、顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

- (a) 疏導鐵路乘客，紓緩九龍市區和港島現有多條鐵路線的壓力；
- (b) 成為啟德發展計劃重要的組成部分，為區內擬發展的商業和住宅項目，以及擬於啟德興建的多用途體育館和其他康樂設施，提供公共交通服務；
- (c) 減輕已發展地區對路面公共交通服務的倚賴，並紓緩現有道路網面對的交通擠塞和環境滋擾，包括對紅磡海底隧道的殷切需求；以及
- (d) 推動土瓜灣和九龍城區的重建發展。

9. 到2021年，沙中線每日乘客量估計約為110萬人次。以乘客節省的時間計算，每年可產生44億元的交通效益。此外，新鐵路亦有助改善本港的就業情況，在施工期間創造11 000個就業機會，啟用後可再創造9 600個就業機會。

10. 我們已在2010年11月26日根據《鐵路條例》(第519章)把沙中線計劃刊憲。根據條例，任何人士如反對刊憲的方案，可在關於方案公告首次刊登後60天內提交反對書。政府須在60天反對期屆滿後的九個月內，又如方案經過修訂，則須就修訂提出反對的60天期限屆滿後的三個月內，把方案以及所有未撤回的反對個案提交行政長官會同行政會議考慮。這項工程計劃已進入法定諮詢程序。政府和香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)會繼續考慮在公眾諮詢中所收集的意見，致力改善沙中線的詳細設計。

11. 我們自2008年年中開始就沙中線進行廣泛的

公眾諮詢，向有關地區的持份者，包括共十一個區議會，講解有關鐵路方案。此外，我們亦舉辦巡迴展覽、公開論壇、學校講座及其他公眾諮詢活動，以聽取社區人士的意見及建議。我們一直希望爭取盡快完成設計及法定程序，以期可以盡快動工，當時估計大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段可於2015年及2019年分別完工。由於沙中線的工程規模龐大，走線途經多個社區，涉及市民關注的議題甚多，所以我們需要較預期長的時間考慮及跟進社區人士的意見及建議，並盡量吸納可行建議於刊憲的鐵路方案中。我們估計法定諮詢程序可於2012年初完成，然後盡快申請撥款，以期2012年動工。由於大圍至紅磡段需要進行額外地基強化工程以避免收回私人樓宇，工程預計需時六年並於2018年完工。而為了配合其他基建工程之進行，如灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，預計紅磡至金鐘段將於2020年完工。我們在依循法定程序之同時，亦會繼續致力盡早展開工程，以期早日完工。

擴建金鐘站沙中線部分

12. 前期鐵路工程包括擴充金鐘站以容納沙中線鐵路設施及建造何文田站的沙中線部份。

13. 現有金鐘站將向東面的夏慤花園地底方向擴建，以容納新建的沙中線及南港島線(東段)車站設施。擴建後的金鐘站將為乘客提供一個方便快捷的轉線站，乘客可於金鐘站轉乘沙中線、南港島線(東段)、以及現有的荃灣線及港島線。為了避免影響金鐘站現有鐵路的運作，沙中線及南港島線(東段)的列車隧道需在荃灣線及港島線的列車隧道之下經過。故此，沙中線及南港島線(東段)的列車隧道及車站月台需深入地層超過40米建造，工程龐大和複雜。擴建後的金鐘

站共有六層，最底層為南港島線(東段)月台，之上一層為沙中線月台，另三層為轉車層，把沙中線及南港島線(東段)乘客分流轉車至其他路線，亦容納機房設施；最頂層為車站出口。

14. 我們建議擴建金鐘站成為一綜合車站，安排站中的南港島線(東段)及沙中線工程同時興建，這做法較分開興建兩站可取，因可以縮減車站的總體規模，減少整體建築成本，縮短施工時間，並在施工期間減低對市民的滋擾。整個金鐘站的擴建必須配合南港島線(東段)預計於2011年動工、2015年啟用的時間表，因此需早於沙中線主體工程動工興建。

15. 沙中線的前期工程還包括一段位於金鐘站以南約200米長的沙中線越位隧道³和為此站而建造位於香港公園側的通風設施。由於隧道位置非常接近南港島線(東段)的列車隧道，所以需一併進行，以避免構成風險，影響日後鐵路運作及公眾安全。通風設施則供金鐘站的沙中線和南港島線(東段)使用，因此需要配合南港島線(東段)的通車時間表，而供金鐘站沙中線的通風設施將於稍後安裝，以配合沙中線的通車時間表。通風設施設計會融合周邊環境，並盡量縮小佔用面積、通風口位置亦已避免影響民居。

擬建的何文田站沙中線部分

16. 擬建的何文田站是一個綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，方便乘客轉乘。由於何文田所處地勢較馬頭圍及紅磡地段高，何文田車站需深入地下超過60米建造，以配合沙中線馬頭圍段和紅磡段的走線。因此何文田站共分為八層，最底層是觀塘線延線的月

³ 越位隧道是供沙中線列車轉軌及掉頭之用。

台，而沙中線的月台則在第六層，其他樓層為車站大堂、機房及轉車大堂。因應沙中線及觀塘線延線不同方向的走線，何文田站需以十字型設計供兩線轉車。何文田站的十字型設計，加上需要深入地層60米，令工程龐大和複雜。何文田站為綜合車站，這做法較分開興建兩站可取，因可以縮減車站的總體規模，減少整體建築成本，縮短施工時間，並在施工期間減低對市民的滋擾。跟擬擴建的金鐘站一樣，整個何文田站必須於沙中線主體工程前興建，以配合觀塘線延線預計於2011年動工、2015年啟用的時間表。

17. 根據《鐵路條例》（第519章），上述的前期鐵路工程已分別在南港島線（東段）和觀塘線延線的鐵路方案刊登憲報。行政長官會同行政會議於2010年11月30日亦已分別批准進行南港島線（東段）和觀塘線延線的鐵路方案。

委託港鐵公司進行的工程

18. 我們將委託港鐵公司於南港島線（東段）和觀塘線延線項目一併建造前期鐵路工程。於南港島線（東段）和觀塘線延線通車時，大部分綜合車站的建築工程將會完成，而就沙中線運作時需要的屋宇裝備和裝修工程將於沙中線正式批准後才進行。

19. 根據政府和港鐵公司就這類委託議定的原則，委託方（就沙中線工程計劃來說，即「政府」）會根據經適當招標程序確定的價格，支付實際工程費用。由受委託方（就沙中線工程計劃來說，即「港鐵公司」）提供管理和監督服務所需開支，則以間接費用支付。我們會聘請獨立工程顧問，評估這項工程計劃的預算費用（包括間接費用）的合理性。下文第22段(e)

所列的間接費用(沙中線整項工程計劃中的部分間接費用)只是臨時數字。待獨立工程顧問完成間接費用的檢討後，我們會與港鐵公司進一步商討及訂定有關數字，才會要求小組委員會支持沙中線餘下鐵路及非鐵路工程的撥款申請。

由獨立工程顧問覆核

20. 我們曾向工務小組委員會呈交文件(PWSC(2008-09)1)，就沙中線設計及地盤勘察工作的撥款申請提供資料供委員考慮。當中，我們曾承諾會聘請獨立工程顧問，評估這項工程計劃的預算費用(包括間接費用)的合理性。我們已聘請了一間工程顧問公司對沙中線的造價(包括前期鐵路工程)進行評估。

21. 獨立工程顧問檢討了前期鐵路工程收費項目的數目及價格，並查核了建造價格的最新走勢及前期鐵路工程的規模。該顧問完成評估後認為目前的預算建造費用是合理的。獨立工程顧問預計將會於2011年第一季完成何文田站沙中線與觀塘線延線分攤開支比率的評估，屆時我們會檢討有關的開支比率。根據工程委託安排，政府須支付經合適招標程序批出的建造工程的實際開支。我們會密切監察工程支出。此外，如上文第19段所述，我們會在稍後階段聘請另外一間獨立工程顧問評估沙中線鐵路項目中支付給港鐵公司的間接費用。

對財政的影響

22. 按付款當日價格計算，我們估計前期鐵路工程所需的費用為62億5,490萬元(見下文第23段)，分項數字如下－

	百萬元	百萬元
(a) 金鐘站沙中線之部分 ⁴		1,873.8
(i) 車站建築工程	1,351.4	
(ii) 屋宇裝備工程	172.8	
(iii) 機電工程	349.6	
(b) 金鐘站通風設施供沙中線用部分 ⁵		231.7
(i) 建築工程	206.9	
(ii) 屋宇裝備工程	24.8	
(c) 金鐘站沙中線越位隧道 ⁶		199.0

⁴ 擬擴建的金鐘站是一個綜合車站，同時容納沙中線及南港島線(東段)的鐵路設施，以服務使用這兩條鐵路的乘客。由於車站的規模，包括乘客使用的相關設施、車站大堂及月台空間等等皆與估計的乘客量成正比，因此為估算開支，我們以沙中線和南港島線(東段)的繁忙時間乘客量比例(7:3)作為兩條鐵路分攤開支的比率。政府會負責沙中線部分的開支，而港鐵公司則負責南港島線(東段)部分的開支。我們已聘請獨立工程顧問檢討此建築費用分攤開支的比率。

⁵ 如擬擴建金鐘站一樣，政府和港鐵公司是以 7:3 的比率分攤沙中線及南港島線(東段)在這通風設施的建築費用。

⁶ 由於長 200 米的越位隧道僅為沙中線專用，因此這越位隧道全由政府斥資興建。

(d)	何文田站沙中線之 部分 ⁷	2,001.3	
(i)	車站建築工 程	1,496.3	
(ii)	屋宇裝備工 程	399.5	
(iii)	機電工程	105.5	
(e)	支付港鐵公司的間 接費用 ⁸	710.5	
(f)	應急費用	501.6	
	小計	5,517.9	(按 2010 年 9 月價 格計算)
(g)	價格調整準備	737.0	
	總計	6,254.9	(按付款 當日價格 計算)

⁷ 擬建的何文田站是一個綜合站連接沙中線及觀塘線延線。我們使用類似擴建金鐘站的分攤開支的安排，以沙中線和觀塘線延線的繁忙時間乘客量比例(3:1)作為兩條鐵路分攤開支的基礎，亦即政府和港鐵公司是以 3:1 的比率分攤沙中線及觀塘線延線在何文田站的建築費用。我們已聘請獨立工程顧問檢討此建築費用分攤開支的比率。獨立工程顧問預計將會於 2011 年第一季完成何文田站沙中線與觀塘線延線分攤開支比率的評估，屆時我們會檢討有關的開支比率。

⁸ 7 億 1 050 萬只是向港鐵公司繳付數額為工程計劃基準費用(即上文第 22 段(a)至(d)項)16.5%間接費用的臨時數字，以便由該公司為主要基建工程進行技術研究、設計及施工階段監管工作。實際的基準費用會參考獨立工程顧問的檢討結果及需要與港鐵公司進一步商討，預期會低於 16.5%。

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	價格調整 因數	百萬元
	(按2010年9月 價格計算)		(按付款當日 價格計算)
2011 - 2012	1,015.4	1.04250	1,058.6
2012 - 2013	1,656.5	1.09463	1,813.3
2013 - 2014	1,399.9	1.14936	1,609.0
2014 - 2015	1,002.0	1.20682	1,209.2
2015 - 2016	<u>444.1</u>	1.27169	<u>564.8</u>
	<u>5,517.9</u>		<u>6,254.9</u>

24. 我們按政府對2011至2016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。

25. 前期鐵路工程本身不會引致任何經常開支。

公眾諮詢

26. 政府及港鐵公司自2008年中開始，展開了沙中線方案諮詢工作，除了到區議會進行諮詢工作外，亦

舉辦地區諮詢活動，包括巡迴展覽和公眾諮詢大會等，同時亦透過不同渠道向地區團體和居民講解鐵路方案和收集他們的意見。政府及港鐵公司代表曾出席30多次區議會會議，包括沙田、黃大仙、九龍城、油尖旺、東區、灣仔、中西區、北區、觀塘、西貢及南區區議會會議，向議員簡介沙中線的進度，並諮詢各區議會對沙中線項目的意見。此外，亦有與各區議員及地區人士會面及出席居民大會，講解鐵路方案的走線、車站設施及行人接駁設施，並聽取及了解居民的關注。

27. 我們特別就在南港島線(東段)擴建金鐘站和在觀塘線延線興建何文田站展開一系列諮詢工作。於2010年4月諮詢中西區區議會和於2010年7月諮詢九龍城區議會時，議員原則上支持工程項目。

28. 公眾對沙中線項目的意見是正面及支持的，我們曾諮詢的團體及居民大部分希望工程項目盡快動工。在未來數月，我們會繼續考慮從公眾諮詢收集的意見，並會致力優化沙中線的詳細設計。

29. 我們在2009年7月24日根據《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報公布金鐘站的前期鐵路工程作為在南港島線(東段)的部分的鐵路方案，並於2010年6月4日在憲報公布經修訂的方案。我們共接獲85宗就刊憲方案和經修訂方案提出的反對個案，其中5宗反對個案是和前期鐵路工程有關的。反對者關注事宜包括地層的收回、環境影響、擬建的通風設施及在金鐘站交通擠塞問題。

30. 我們在2009年11月27日根據《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報公布在何文田站的前期鐵路工程作為在觀塘線延線的部分的鐵路方案，並於2010年6

月25日在憲報公布經修訂的方案。我們共接獲50宗就刊憲方案和經修訂方案提出的反對個案，其中6宗反對個案是和前期鐵路工程有關的。反對者關注擬建的何文田站和其附近屋邨的行人接駁。

31. 行政長官會同行政會議經考慮兩個鐵路方案未能調解的反對意見和擬議的修訂後，於2010年11月30日根據《鐵路條例》分別批准進行南港島線(東段)方案(包括於擴建金鐘站的前期鐵路工程)和經修訂方案及觀塘線延線方案(包括於何文田站前期鐵路工程)和經修訂方案。兩個鐵路方案的批准公告已於2010年12月10日刊憲。2010年11月30日就兩個鐵路的授權方案發出的兩份立法會參考資料摘要，已分別詳述兩方案未能調解的反對意見。我們於2010年12月16日向小組委員會簡介兩個鐵路方案最新進展。

32. 我們在2010年12月6日和2011年1月7日就沙中線前期鐵路工程及前期非鐵路工程諮詢小組委員。*[將會於2011年1月7日小組委員會會議後更新。]*

對環境的影響

33. 沙中線是根據分開的研究擇要上的要求進行環境影響評估(下稱「環評」)。南港島線(東段)包括其相關車站、車廠和通風設施，以及觀塘線延線包括何文田站、其相關結構及與沙中線的轉車設施均屬於《環境影響評估條例》(第499章)附表二的指定工程項目，當局須就這些工程的施工申領環境許可證。

34. 南港島線(東段)及沙中線前期鐵路工程施工期間於金鐘站的累計環境影響已於南港島線(東段)的環評報告中處理。環評報告的結論是南港島線(東

段)及沙中線前期鐵路工程施工期間於金鐘站的環境影響可以受控制，以符合《環境影響評估條例》及其技術備忘錄所規定的準則。環境保護署署長已於2010年12月8日發出南港島線(東段)的環境許可證。南港島線(東段)及沙中線前期鐵路工程於金鐘站的累計營運影響則會在沙中線的環評研究中處理。

35. 觀塘線延線的環評報告的結論是只要在完工時及營運階段落實環評報告內指定的緩解措施，觀塘線延線對環境造成的影響是可以接受的。環境保護署署長已分別於2010年9月27日和2010年12月1日發出觀塘線延線的環境許可證和修訂的環境許可證。

36. 在規劃和設計階段，港鐵公司已考慮所有工程及施工程序，以盡可能減少建築廢物。此外，為了盡量減少棄置於公眾填料接收設施⁹的惰性建築廢物，港鐵公司會要求承建商盡可能在這項工程的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖拙所得的岩石和泥土)。為了進一步減少建築廢物，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。

37. 在施工階段，港鐵公司會要求承建商提交計劃，列明各項廢物管理措施，供當局批核。計劃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與經核准的計劃相符。港鐵公司會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。港鐵公司亦會利用運載記錄制

⁹ 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。任何人士都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。

度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

38. 港鐵公司估計前期鐵路工程會產生約共2 530 000公噸建築廢物。港鐵公司會把其中約18 000公噸(1%)及789 000公噸(31%) 惰性建築廢物分別用於這項工程計劃的工地及其他建築工地，並把另外1 702 000公噸(67%) 惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。港鐵公司會將餘下21 000公噸(1%) 非惰性建築廢物運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為4,850萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費27¹⁰元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費125元。)

對文物的影響

39. 上述的前期工程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

40. 因擴建金鐘站會收回約1.33公頃地層，涉及4個私人地段。我們亦會為0.14公頃地層設定暫時佔用土地的權利，涉及2個私人地段。擴建金鐘站估計並不

¹⁰ 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

需要土地徵用費用。擬建的何文田站則無須徵用土地。該站工程範圍內的現有農作物需予以清除，預計費用為6萬6,000元，這筆費用會在基本工程儲備基金總目701「土地徵用」項下撥款支付(附錄四)。

背景資料

41. 我們在2008年5月把51TR號工程計劃「沙田至中環線 — 設計及地盤勘測」提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為24億750萬元。我們委託港鐵公司進行設計和地盤勘測工作，並在2008年11月展開初步設計工作。沙中線項目的初步設計已經完成，目前正進行詳細設計工作。

42. 我們在2010年7月把58TR號工程計劃「沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 保護工程」的一部分提升為甲級，並改稱為59TR號工程計劃 — 「沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 灣仔發展計劃第二期內的保護工程」，按付款當日價格計算，估計所需費用為1億5,260萬元。建造工程正在灣仔發展計劃第二期進行。

43. 我們在2010年9月把61TR號工程計劃提升為乙級。

44. 在工程計劃範圍內有1 002棵樹，其中871棵需要砍伐，17棵將會移植，114棵將予以保留。其中一棵在何文田的樹為「珍貴樹木」¹¹，我們會在建造何文

¹¹ 「珍貴樹木」包括《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) 百年或逾百年的樹木；

(b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；

田站時將它保護。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃中，包括種植不少於 2 390棵新樹及提供約3 000平方米草地。

45. 我們估計為進行第5段所述的工程而開設的職位約有610個(包括125個專業／技術人員職位和485個工人職位)，共提供21 400個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2011 年 1 月

(c) 屬貴重或稀有品種的樹木；

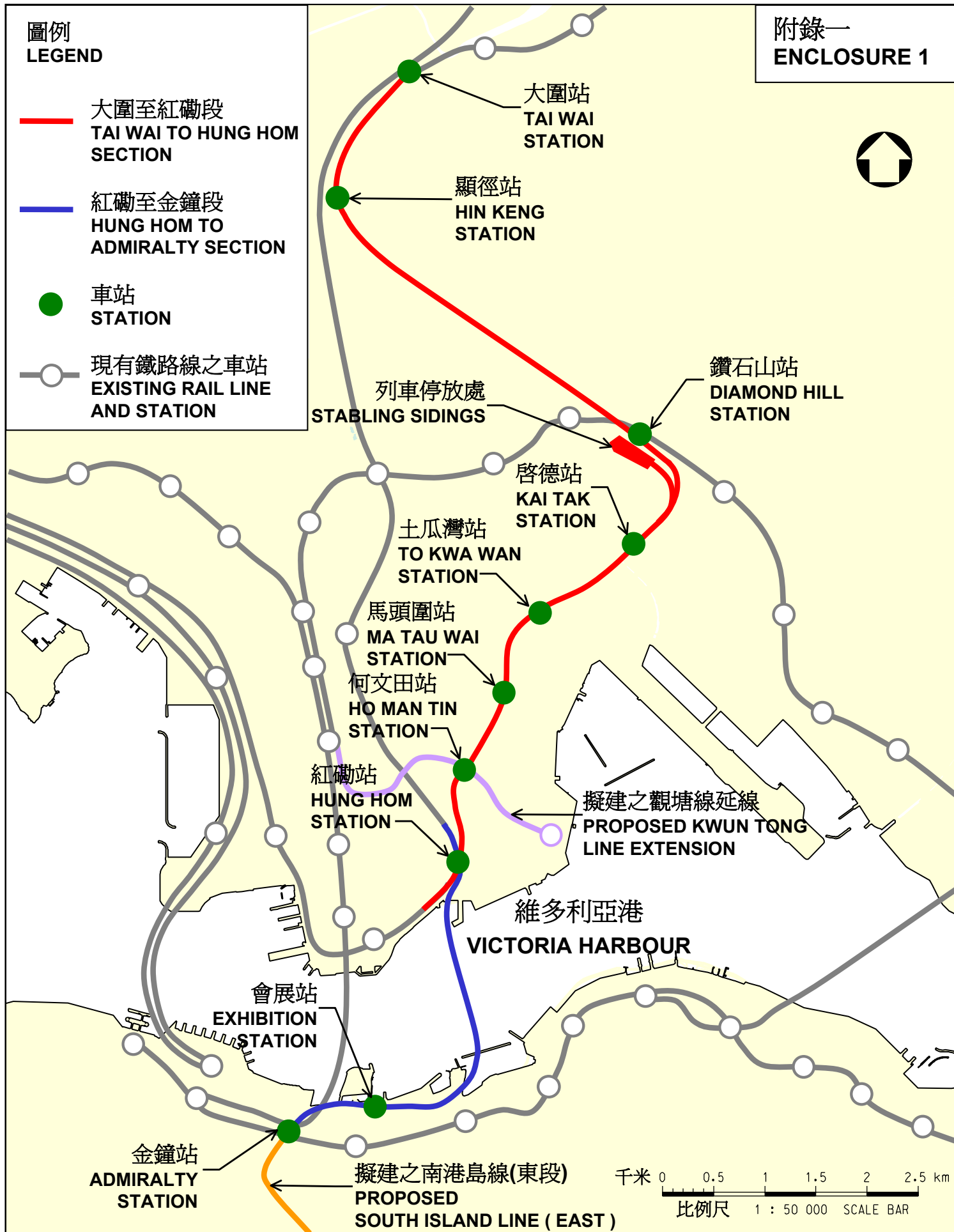
(d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或

(e) 樹幹直徑等於或超逾1.0米的樹木(在高出地面1.3米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾25米。

圖例
LEGEND

- 大圍至紅磡段
TAI WAI TO HUNG HOM
SECTION
- 紅磡至金鐘段
HUNG HOM TO
ADMIRALTY SECTION
- 車站
STATION
- 現有鐵路線之車站
EXISTING RAIL LINE
AND STATION

附錄一
ENCLOSURE 1



圖則名稱 drawing title

擬建之沙田至中環線的走線
PROPOSED ALIGNMENT OF
THE SHATIN TO CENTRAL LINK

圖號 drawing no.

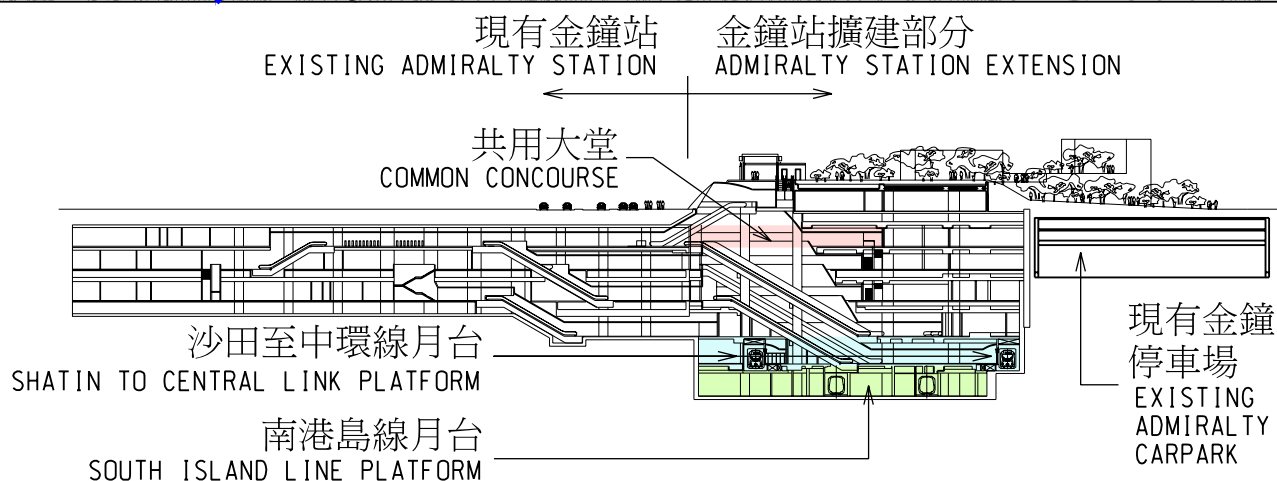
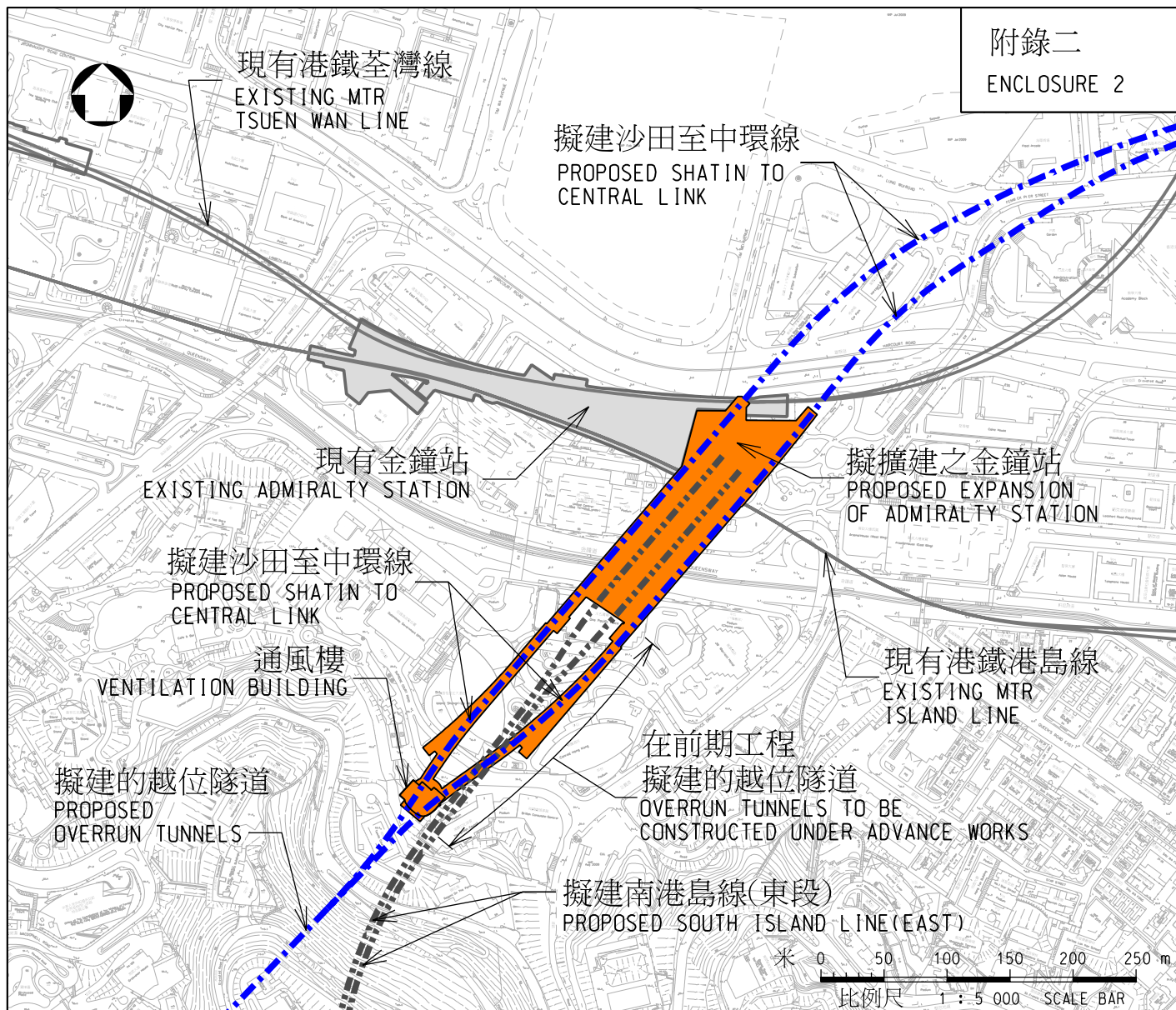
HRWSCL003-SK0212

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



典型橫切面示意圖 (不按比例)
TYPICAL CROSS SECTION (N.T.S.)

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第61TR號
沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 前期工程
項目(a) — 金鐘站擴建工程

PWP ITEM NO. 61TR

SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS
ITEM (a) - EXPANSION OF ADMIRALTY STATION

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0210

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

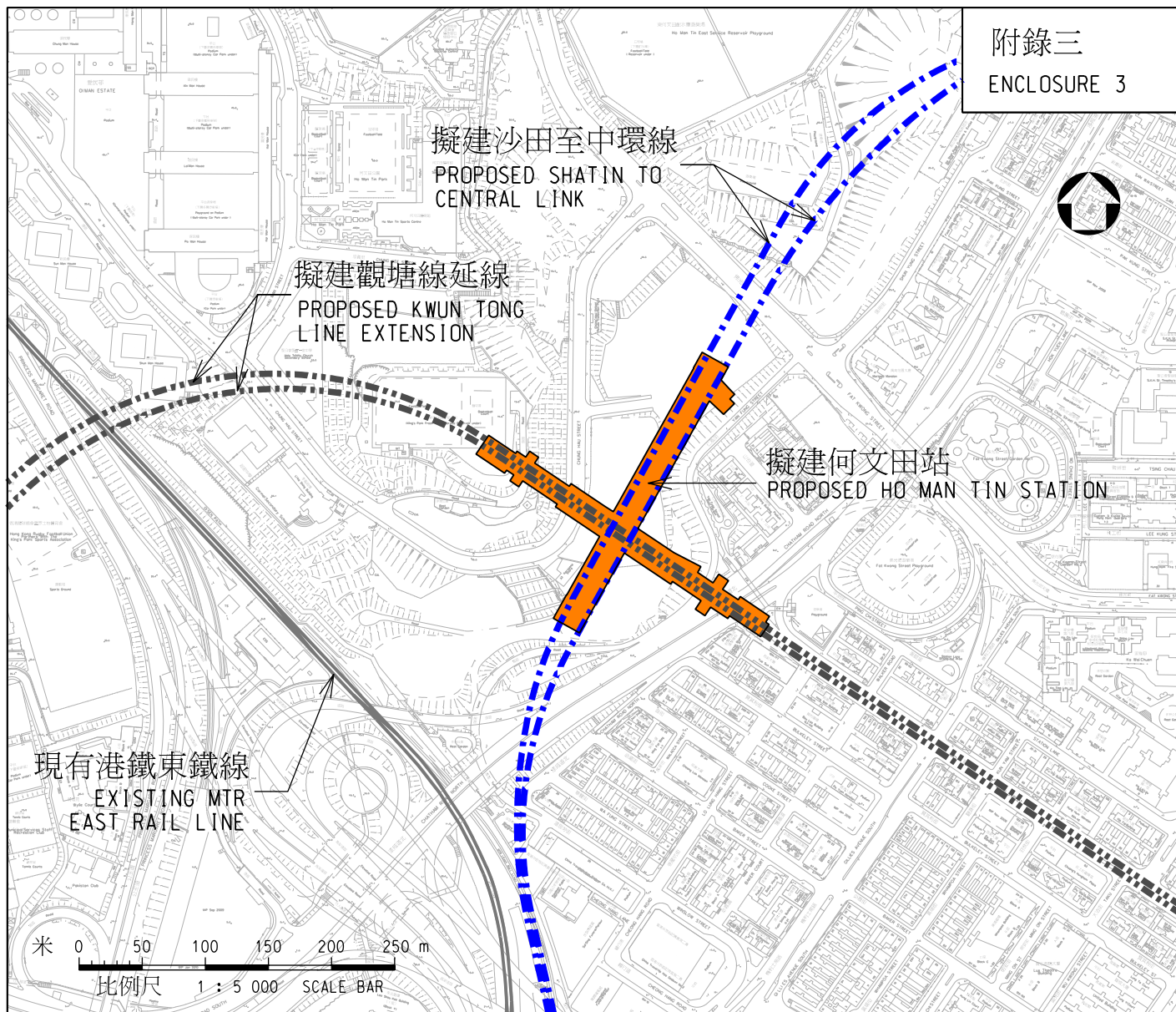
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



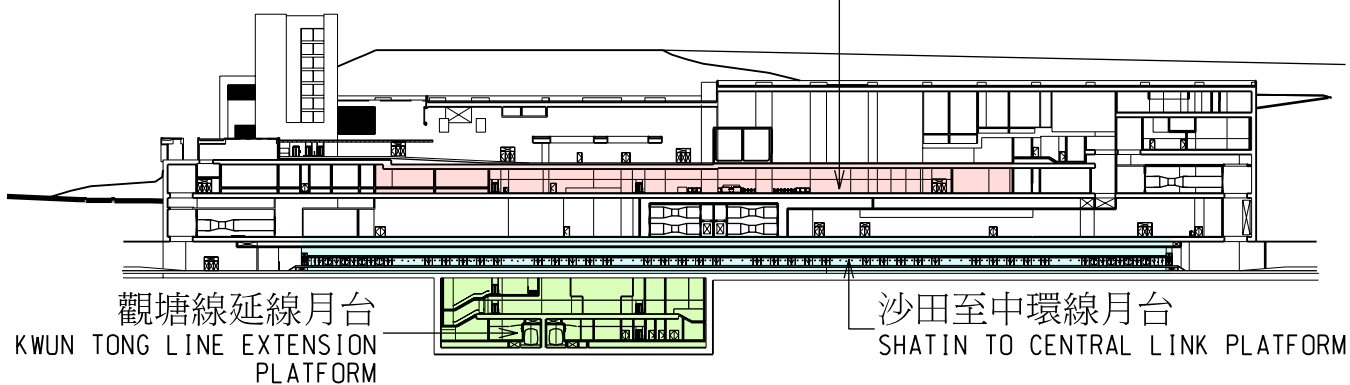
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

附錄三

ENCLOSURE 3



共用大堂
COMMON CONCOURSE



典型橫切面示意圖 (不按比例)
TYPICAL CROSS SECTION (N.T.S.)

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第61TR號
沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 前期工程
項目(b) — 何文田站建造工程

PWP ITEM NO. 61TR
SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS
ITEM (b) - CONSTRUCTION OF HO MAN TIN STATION

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0211

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A4 210X297

61TR - 沙田至中環線 — 鐵路建造工程

估計收回和清理土地費用的分項數字

	百萬元
清理土地費用	
— 青苗補償特惠津貼	0.06 ¹
應急費用	0.006
總計	0.066

¹ 擬建的何文田站是一個綜合站連接沙中線及觀塘線延線。我們使用類似估算何文田站建築費用的安排，以沙中線和觀塘線延線的繁忙時間乘客量比例(3:1)作為兩條鐵路分攤開支的基礎，亦即政府和港鐵公司是以 3:1 的比率分攤沙中線及觀塘線延線在何文田站的清理土地費用。如工務小組委員會討論文件第 21 段所述，我們已聘請獨立顧問，檢討此分攤比例。

擬稿

PWSC(2010-11)XX

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

62TR－沙田至中環線 — 非鐵路建造工程

請各委員向財務委員會建議 —

- (a) 把 62TR 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「沙田至中環線 — 非鐵路建造工程 — 前期工程」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 14 億 4,820 萬元；以及
- (b) 把 62TR 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

我們需要為沙田至中環線(下稱「沙中線」)進行前期非鐵路工程，包括紅磡國際郵件中心的重置工程，以及部分夏慤花園和部分香港公園的重置工程，以騰出工地進行沙中線及南港島線(東段)的工程。

建議

2. 路政署署長建議把 62TR 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 14 億 4,820 萬元，用以進行沙中線的前期非鐵路工程（下稱「前期非鐵路工程」）。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. 全長 17 公里的沙中線包括兩部分－

(a) 大圍至紅磡段：這是馬鞍山線由大圍伸延至紅磡的支線，途經東南九龍，並於紅磡連接西鐵線。它將增加沙田至九龍之間的鐵路運載能力，並為東南九龍的新發展區提供鐵路服務；以及

(b) 紅磡至金鐘段：這是現有東鐵線由紅磡橫跨維多利亞港伸延至灣仔北部和金鐘的支線。它將增加鐵路網的過海運載能力，並加強連接新界與港島區之間的鐵路服務。

—— 沙中線的擬議走線圖載於附錄一。

4. 我們建議把 62TR 號工程計劃的一部分提升為甲級，包括－

(a) 紅磡國際郵件中心的重置工程；以及

(b) 夏慤花園和香港公園的重置工程。

上述工程為部分第 5(b)項所述工程。第 4(a)和第 4(b)項所述的擬議前期非鐵路工程的圖則載於附錄四至附錄八。

5. 62TR 號工程計劃的範圍包括 —

(a) 進行沙中線的相關主要公共基建工程；

(b) 進行沙中線的相關重置、補救及改善工程；以及

(c) 為鑽石山列車停放處、啓德站和土瓜灣站上蓋的物業發展進行備置工程。

目前知道需要進行的相關主要公共基建工程和重置、補救及改善工程的清單分別載於附錄二和附錄三。在沙中線的設計和規劃過程中，清單上的工程可能會有所增減。

6. 我們已完成前期非鐵路工程的詳細設計及工作圖則。我們計劃在 2011 年展開國際郵件中心的重置工程，並於 2014 年完工，以配合沙中線的工程。至於部分夏慤花園和部分香港公園的重置工程，則會與南港島線（東段）的建造工程同步進行，並於 2015 年完工。我們會另行就沙中線前期鐵路工程提出撥款申請（PWSC(2010-11)XX）。

理由

策略性鐵路

7. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長 17 公里，分 10 個站¹，貫通東西南北，連接多條現有和未來的鐵路線，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」－

(a) 「東西走廊」是指當沙中線把馬鞍山線的大圍站向九龍伸延與西鐵線的紅磡站連接起來。乘客可由烏溪沙站直達紅磡、九龍東、新界西至屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客帶來更直接和方便的鐵路服務。

(b) 「南北走廊」是指沙中線將會把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至金鐘站，因此乘客將可以從羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)兩個口岸直達港島中心地帶。

8. 沙中線落成後，往來九龍東、新界東和港島區的乘客，可大幅節省交通時間，增強沙田出九龍以及過海鐵路的載客量，疏導鐵路乘客，紓緩九龍市區和港島現有多條鐵路線的壓力。建成後會為大量乘客提供服務，服務範圍內的居民人數達 380 000，就業人數達 260 000。沙中線將會 －

¹ 沙中線的 10 個站是：大圍站、顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站、會展站和金鐘站。

- (a) 疏導鐵路乘客，紓緩九龍市區和港島現有多條鐵路線的壓力；
- (b) 成為啟德發展計劃重要的組成部分，為區內擬發展的商業和住宅項目，以及擬於啟德興建的多用途體育館和其他康樂設施，提供公共交通服務；
- (c) 減輕已發展地區對路面公共交通服務的倚賴，並紓緩現有道路網面對的交通擠塞和環境滋擾，包括對紅磡海底隧道的殷切需求；以及
- (d) 推動土瓜灣和九龍城區的重建發展。

9. 到 2021 年，沙中線每日乘客量估計約為 110 萬人次。以乘客節省的時間計算，每年可產生 44 億元的交通效益。此外，新鐵路亦有助改善本港的就業情況，在施工期間創造 11 000 個就業機會，啟用後可再創造 9 600 個就業機會。

10. 我們已在 2010 年 11 月 26 日根據《鐵路條例》（第 519 章）把沙中線計劃刊憲。根據條例，任何人士如反對刊憲的方案，可在關於方案公告首次刊登後 60 天內提交反對書。政府須在 60 天反對期屆滿後的九個月內，又如方案經過修訂，則須就修訂提出反對的 60 天期限屆滿後的三個月內，把方案以及所有未撤回的反對個案提交行政長官會同行政會議考慮。這項工程計劃已進入法定諮詢程序。政府和香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）會繼續考慮在公眾諮詢中所收集的意見，致力改善沙中線的詳細設計。

11. 我們自 2008 年年中開始就沙中線進行廣泛的

公眾諮詢，向有關地區的持份者，包括共十一個區議會，講解有關鐵路方案。此外，我們亦舉辦巡迴展覽、公開論壇、學校講座及其他公眾諮詢活動，以聽取社區人士的意見及建議。我們一直希望爭取盡快完成設計及法定程序，以期可以盡快動工，當時估計大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段可於 2015 年及 2019 年分別完工。由於沙中線的工程規模龐大，走線途經多個社區，涉及市民關注的議題甚多，所以我們需要較預期長的時間考慮及跟進社區人士的意見及建議，並盡量吸納可行建議於刊憲的鐵路方案中。我們估計法定諮詢程序可於 2012 年初完成，然後盡快申請撥款，以期 2012 年動工。由於大圍至紅磡段需要進行額外地基強化工程以避免收回私人樓宇，工程預計需時六年並於 2018 年完工。而為了配合其他基建工程之進行，如灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道，預計紅磡至金鐘段將於 2020 年完工。我們在依循法定程序之同時，亦會繼續致力盡早展開工程，以期早日完工。

國際郵件中心的重置工程

12. 紅磡的國際郵件中心座落於現有的紅磡站以南。沙中線的走線會在紅磡站以南連接現有的西鐵線。於 2010 年 11 月 26 日刊憲的沙中線鐵路隧道會穿越國際郵件中心及其地基。為了進行沙中線鐵路隧道工程，我們建議在沙中線工程計劃下把國際郵件中心拆卸並重置其設施於九龍灣宏展街。

13. 重置於九龍灣宏展街的新國際郵件中心為一幢六層建築物，中心內設置的自動郵件篩選分類及相關設備每日可處理四百五十萬份郵件，並加入多項綠化及能源效益設計。我們充份了解市民期望郵件中心的服務不應受影響，因此我們必須審慎計劃重置工程，包括郵件中心的設施及重置時間表。為確保國際

郵件中心的郵遞服務不會中斷，我們會待新的國際郵件中心投入運作後，才拆卸現有的國際郵件中心，以便興建沙中線。我們考慮到興建新的國際郵件中心、把現有的郵件篩選分類設備和服務遷移至新的國際郵件中心、以及拆卸現有的國際郵件中心，都需要一段較長的時間，因此我們必須將興建新的國際郵件中心納入沙中線的前期工程。這項重置工程須於 2011 年動工，才可於 2014 年完成以及時騰空國際郵件中心的現址以進行鐵路工程，藉此確保沙中線大圍至紅磡段能按計劃於 2018 年通車。

14. 由於中環的郵政總局須按照中環新海濱城市設計研究的建議遷離現址以便發展該區，香港郵政亦計劃把郵政總局的郵件篩選分類設備重置於新的國際郵件中心。新國際郵件中心的實用樓面面積為 21 080 平方米，當中包括用以重置現有國際郵件中心的地土（13 480 平方米）和容納郵政總局郵件篩選分類設備的擴展區（7 600 平方米）。建造擴展區的費用將會從郵政署營運基金撥款支付。

夏慤花園和香港公園的重置工程

15. 現有金鐘站將向東面的夏慤花園地底方向擴建，以容納沙中線及南港島線（東段）的鐵路設施。部分夏慤花園和部分香港公園須暫時用作施工區，以便建造綜合車站及設置有關鐵路設施（如通風設施）。該處受影響公共設施需要重置。為配合南港島線（東段）的時間表及減少對市民的影響，我們建議將上述重置工程納入沙中線的前期工程，令它可與南港島線（東段）項目同步興建。

16. 於施工期間，大部分的花園範圍須暫時關閉約四年，其餘部份則會繼續開放予公眾使用。我們就

此諮詢中西區區議會，明白公眾人士關注工程的影響。我們會盡量減少受影响的範圍，並致力盡早完工。

17. 夏慤花園將會重置於擴建的金鐘站上，並提高五至六米至金鐘站的平台水平。有關重置工程包括園景平台、有蓋行人通道、公共廁所、自動扶手電梯、工作室和其他設施。工程將與車站的擴建工程同步進行和完成。提升後的夏慤花園會提供更多休憩空間和綠化梯台，令公眾可用空間由現時約五千五百平方米增加至約九千七百平方米。公園出入口將設有升降機連接車站大堂、地面和花園，提供無障礙通道。重置後的夏慤花園將與四周商廈天橋貫通，方便市民往來車站、夏慤花園及附近商廈，更達至人車分隔，提供安全舒適的行人通道。

18. 香港公園側近法院道會有部分地方須暫時用作施工區，以便建造鐵路的通風設施。重置工程包括工作室及垃圾收集站。

委託港鐵公司進行的工程

19. 我們計劃委託港鐵公司進行前期非鐵路工程，並會與港鐵公司及其他相關機構進一步商討有關安排。

20. 根據政府和港鐵公司就這類委託議定的原則，委託方(就沙中線工程計劃來說，即「政府」)會根據經適當招標程序確定的價格，支付實際工程費用。由受委託方(就沙中線工程計劃來說，即「港鐵公司」)提供管理和監督服務所需開支，則以間接費用支付。我們會聘請獨立工程顧問，評估這項工程計劃的預算費用(包括間接費用)的合理性。下文第23段(c)所列的間接費用(沙中線整項工程計劃中的

部分間接費用)只是臨時數字。待獨立工程顧問完成間接費用的檢討後，我們會與港鐵公司進一步商討及訂定有關數字，才會要求小組委員會支持沙中線餘下鐵路及非鐵路工程的撥款申請。

由獨立工程顧問覆核

21. 我們曾向工務小組委員會呈交文件(PWSC(2008-09)1)，就沙中線設計及地盤勘察工作的撥款申請提供資料供委員考慮。當中，我們曾承諾會聘請獨立工程顧問，評估這項工程計劃的預算費用(包括間接費用)的合理性。我們已聘請了一間工程顧問公司對沙中線的造價(包括前期非鐵路工程)進行評估。

22. 獨立工程顧問檢討了前期非鐵路工程的收費項目的數目及價格，並查核了建造價格的最新走勢及前期非鐵路工程的規模。該顧問完成評估後認為目前的預算建造費用是合理的。根據工程委託安排，政府須支付經合適的招標程序批出的建造工程的實際開支。我們會密切監察工程支出。此外，如上文第 20 段所述，我們會在稍後階段聘請另外一間獨立工程顧問評估沙中線鐵路項目中支付給港鐵公司的間接費用。

對財政的影響

23. 按付款當日價格計算，我們估計前期非鐵路工程所需的費用為 14 億 4,820 萬元（見下文第 24 段），分項數字如下－

	百萬元
(a) 重置國際郵件中心	893.0
(i) 建築工程	518.0
(ii) 屋宇裝備工程	191.0
(iii) 機電工程	179.0
(iv) 節約能源措施	5.0
 (b) 在夏慤花園及香港公園的重置工程 ²	126.0
(i) 建築工程	44.1
(ii) 環境美化工程	52.5
(iii) 機電工程	29.4
 (c) 支付港鐵公司的間接費用 ³	168.1

² 為了能把金鐘站擴建為綜合車站，供沙中線和南港島線（東段）共用，以服務使用這兩條鐵路的乘客，我們必須進行夏慤花園和香港公園的重置工程。因此，建造費用會由兩個工程計劃分攤。由於重置工程的規模和車站規模、工地大小及估計的乘客量成正比，因此為估算開支，我們以沙中線和南港島線（東段）的繁忙時間乘客量比例（7:3）作為兩條鐵路分攤開支的比率。政府會負責沙中線部分的開支，而港鐵公司則負責南港島線（東段）部分的開支。我們已聘請獨立工程顧問檢討此建築費用分攤開支的比率。

³ 我們計劃委託港鐵公司進行前期非鐵路工程，並會與港鐵公司及其他相關機構進一步商討有關安排。1 億 6,810 萬只是向港鐵公司繳付數額為工程計劃基準費用（即上文第 23 段(a)及(b)項）16.5%間接費用的臨時數字，以便由該公司為主要基建工程進行技術研究、設計及施工階段監管工作。實際的基準費用會參考獨立工程顧問的檢

(d) 應急費用		118.7	
	小計	1,305.8	(按 2010 年 9 月價格計算)
(e) 價格調整準備		142.4	
	總計	1,448.2	(按付款當日價格計算)

24. 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	335.3	1.04250	349.6
2012 - 2013	525.7	1.09463	575.4
2013 - 2014	280.3	1.14936	322.2
2014 - 2015	125.8	1.20682	151.8
2015 - 2016	38.7	1.27169	49.2
	1,305.8		1,448.2

25. 我們按政府對 2011 至 2016 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。

討結果及需要與港鐵公司進一步商討，預期會低於 16.5%。

26. 我們估計前期非鐵路工程完成後所引致的每年經常開支約為 50 萬元。

公眾諮詢

27. 政府及港鐵公司自 2008 年中開始，展開了沙中線方案諮詢工作。除了到區議會進行諮詢工作外，亦舉辦地區諮詢活動，包括巡迴展覽和公眾諮詢大會等，同時亦透過不同渠道向地區團體和居民講解鐵路方案和收集他們的意見。政府及港鐵公司代表曾先後 30 多次出席區議會會議，包括沙田、黃大仙、九龍城、油尖旺、東區、灣仔、中西區、北區、觀塘、西貢及南區區議會的會議，向議員簡介沙中線的進度，並諮詢各區議會對沙中線項目的意見。

28. 我們於 2009 年 7 月就重置國際郵件中心諮詢觀塘區議會，並回應區議員對運送郵件車輛的數目和郵件中心的營運的查詢。觀塘區議會知悉我們把國際郵件中心重置在九龍灣的計劃。我們亦於 2010 年 4 月，就與南港島線（東段）工程項目同期進行的部分夏慤花園及部分香港公園重置工程諮詢中西區區議會，議員原則上支持工程項目。

29. 公眾對沙中線的項目的意見是正面及支持的，我們曾諮詢的地區團體及居民大部分希望工程項目儘快動工。在未來數月，我們會繼續考慮從公眾諮詢收集的意見，並會致力優化沙中線的詳細設計。

30. 我們在 2010 年 12 月 6 日和 2011 年 1 月 7 日就沙中線前期鐵路工程及前期非鐵路工程諮詢小組委員。*[將會於 2011 年 1 月 7 日小組委員會會議後更新。]*

對環境的影響

31. 國際郵件中心的重置工程不屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱“環評條例”)的指定工程項目。興建國際郵件中心對環境造成不良影響的機會甚微。港鐵公司會在施工期間實施污染控制措施，以符合所有有關的環境標準及規定。港鐵公司已把實施合適緩解措施以控制短期環境影響的費用計算在工程計劃預算費內。

32. 南港島線(東段)的環境影響評估研究已涵蓋夏慤花園及香港公園的重置工作對環境造成的影響。環評報告的結論是南港島線(東段)及沙中線前期非鐵路工程施工期間於金鐘站的環境影響可以受控制，以符合《環境影響評估條例》及其技術備忘錄所規定的準則。南港島線(東段)及沙中線前期非鐵路工程於金鐘站的累計營運影響則會在沙中線的環評研究中處理。南港島線(東段)鐵路(包括其相關車站、車廠及通風大樓)屬於環評條例附表二的指定工程項目，當局須就南港島線(東段)工程項目的施工和營運申領環境許可證。環境保護署署長已於 2010 年 12 月 8 日發出南港島線(東段)的環境許可證。

33. 在施工階段，港鐵公司會納入南港島線(東段)環評報告所建議的緩解措施，控制重置工程施工和營運期間所引致的環境影響，以符合既定的標準及準則。這些主要措施包括採用低噪音機器和使用活動隔音屏障以減低噪音影響；定期灑水、沖洗車輪、遮蓋堆存物料和其他塵埃控制措施；良好廢物管理方法、使用圍板和盡可能保留及移植現有樹木，減低景觀及視覺影響。港鐵公司估計實施環境影響緩解措施

的費用為 100 萬元，並已把該費用計算在前期非鐵路工程項目的預算費內。

34. 在規劃和設計階段，港鐵公司已考慮所有工程及施工程序，以盡可能減少進行工程時產生的建築廢物。此外，為了儘量減少棄置於公眾填料接收設施⁴的惰性建築廢物，港鐵公司會要求承建商盡可能在這項工程的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物（例如挖拙所得的岩石和泥土）。為了進一步減少建築廢物，港鐵公司會鼓勵承建商儘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。

35. 在施工階段，港鐵公司會要求承建商提交計劃，列明各項廢物管理措施，供當局批核。計劃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與經核准的計劃相符。港鐵公司會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。港鐵公司亦會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

36. 港鐵公司估計前期非鐵路工程合共會產生約 64 300 公噸建築廢料。港鐵公司會在工地再用其中約 7 600 公噸（12%）惰性建築廢料，把 55 900 公噸（87%）惰性建築廢料運到公眾填料接收設施供日後再用，以及把 800 公噸（1%）非惰性建築廢料運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建

⁴ 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。任何人士都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。

築廢料的費用，估計總額為 160 萬元（以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元⁶）。

節能措施

37. 新國際郵件中心採用多項節能設施，包括：

- (a) 低窗牆比例；
- (b) 低透熱性的雙層玻璃；
- (c) 裝有變速驅動器的冷凍機和泵；
- (d) 較高室內氣溫設定點（25.5°C）；
- (e) 熱能回收設施；以及
- (f) 在停車場使用設有一氧化碳和二氧化氮感應器的通風系統需求控制。

38. 在綠化設施方面，我們會在街道和新國際郵件中心天台種植植物。

39. 在循環再造方面，我們會提供收集、分類、儲存和棄置廢物和再造物料的設施。

40. 採取上述措施的估計額外開支總額約為 500 萬元（包括 400 萬元節能措施）。我們已把這筆費用計算在工程計劃預算費內。採用節能設施可令每年耗電量節省 10% 年，收回成本年期約為 5 年。

⁶ 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本（估計為每立方米 90 元），亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本（所需費用應會更為高昂）。

對文物的影響

41. 前期非鐵路工程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。

徵用土地

42. 前期非鐵路工程無須徵用土地。

背景資料

43. 我們在 2008 年 5 月把 51TR 號工程計劃「沙田至中環線－設計及地盤勘測」提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為 24 億 750 萬元。我們委託港鐵公司進行設計及地盤勘測工作，並於 2008 年 11 月展開初步設計。我們已完成沙中線工程項目的初步設計，現正進行詳細設計工作。

44. 我們在 2010 年 7 月把 58TR 號工程計劃「沙田至中環線－鐵路建造工程－保護工程」的一部分提升為甲級，並改稱為 59TR 號工程計劃－「沙田至中環線－鐵路建造工程－灣仔發展計劃第二期內的保護工程」，按付款當日價格計算，估計所需費用為 1 億 5,260 萬元。建造工程正在灣仔發展計劃第二期進行。

45. 我們在 2010 年 9 月把 62TR 號工程計劃提升為乙級。

46. 在工程計劃範圍內的 670 棵樹中，我們會砍

伐 213 棵樹、移植 332 棵樹和保留 125 棵樹。所有樹木全非「珍貴樹木」⁵，但其中 3 棵屬於古樹名木的樹木會保留在香港公園內，並受到保護。我們會把種植計劃納入工程計劃中，包括不少於 209 棵新樹和約 9 855 平方米草地（包括草坪）。

47. 我們估計，為進行第 5 段的工程而開設的職位約有 185 個，包括 35 個專業／技術人員職位和 150 個工人職位，共提供 6 400 人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2011 年 1 月

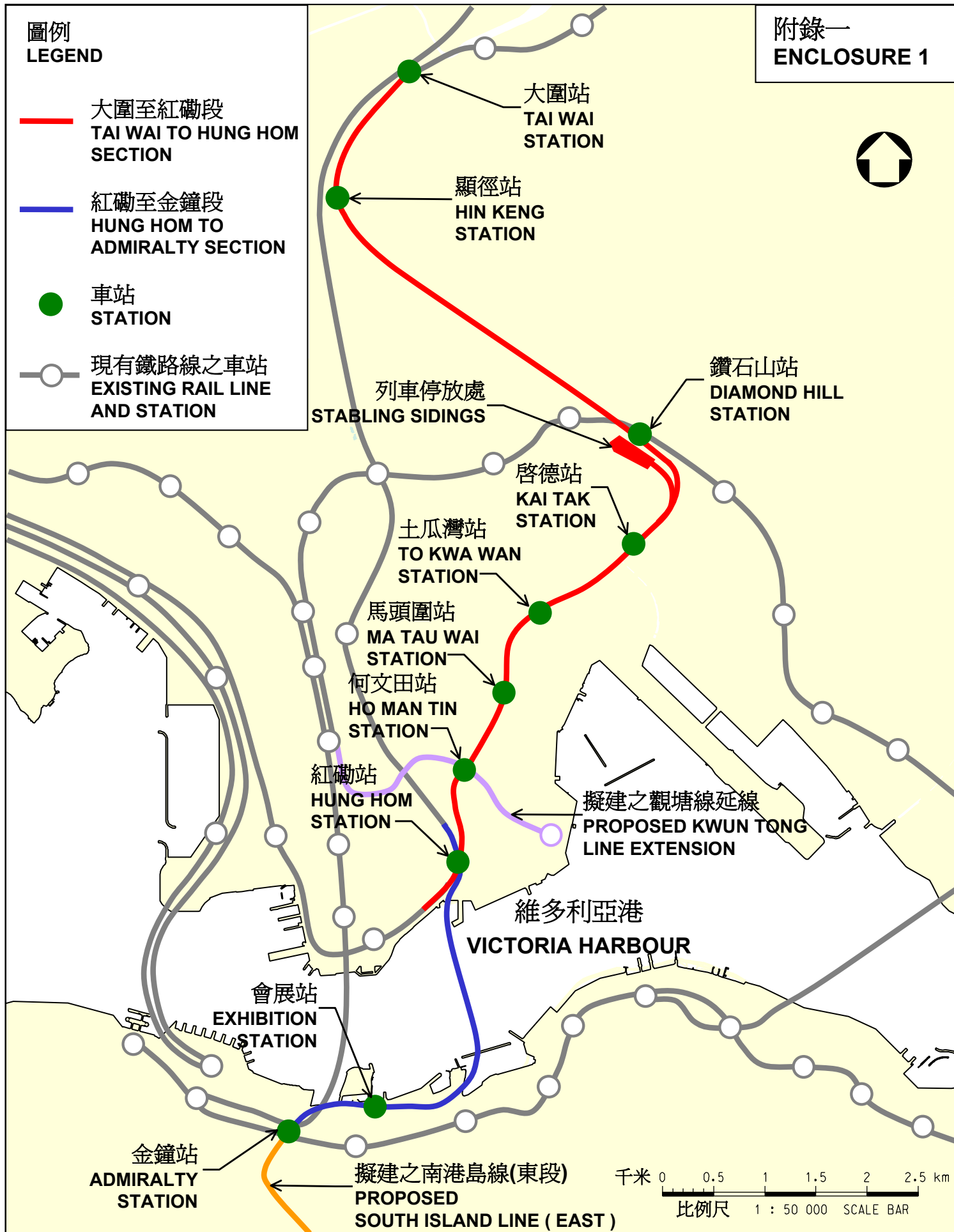
⁵ “珍貴樹木”包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木—

- (a) 逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如許願樹、風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木（視乎樹的整體大小、形狀和其他特徵），如樹冠似高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超過 1.0 米的樹木（在高出地面 1.3 米的水平量度），或高度／樹冠範圍等於或超過 25 米的樹木。

圖例
LEGEND

- 大圍至紅磡段
TAI WAI TO HUNG HOM
SECTION
- 紅磡至金鐘段
HUNG HOM TO
ADMIRALTY SECTION
- 車站
STATION
- 現有鐵路線之車站
EXISTING RAIL LINE
AND STATION

附錄一
ENCLOSURE 1



圖則名稱 drawing title

擬建之沙田至中環線的走線
PROPOSED ALIGNMENT OF
THE SHATIN TO CENTRAL LINK

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0209

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

62TR - 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程

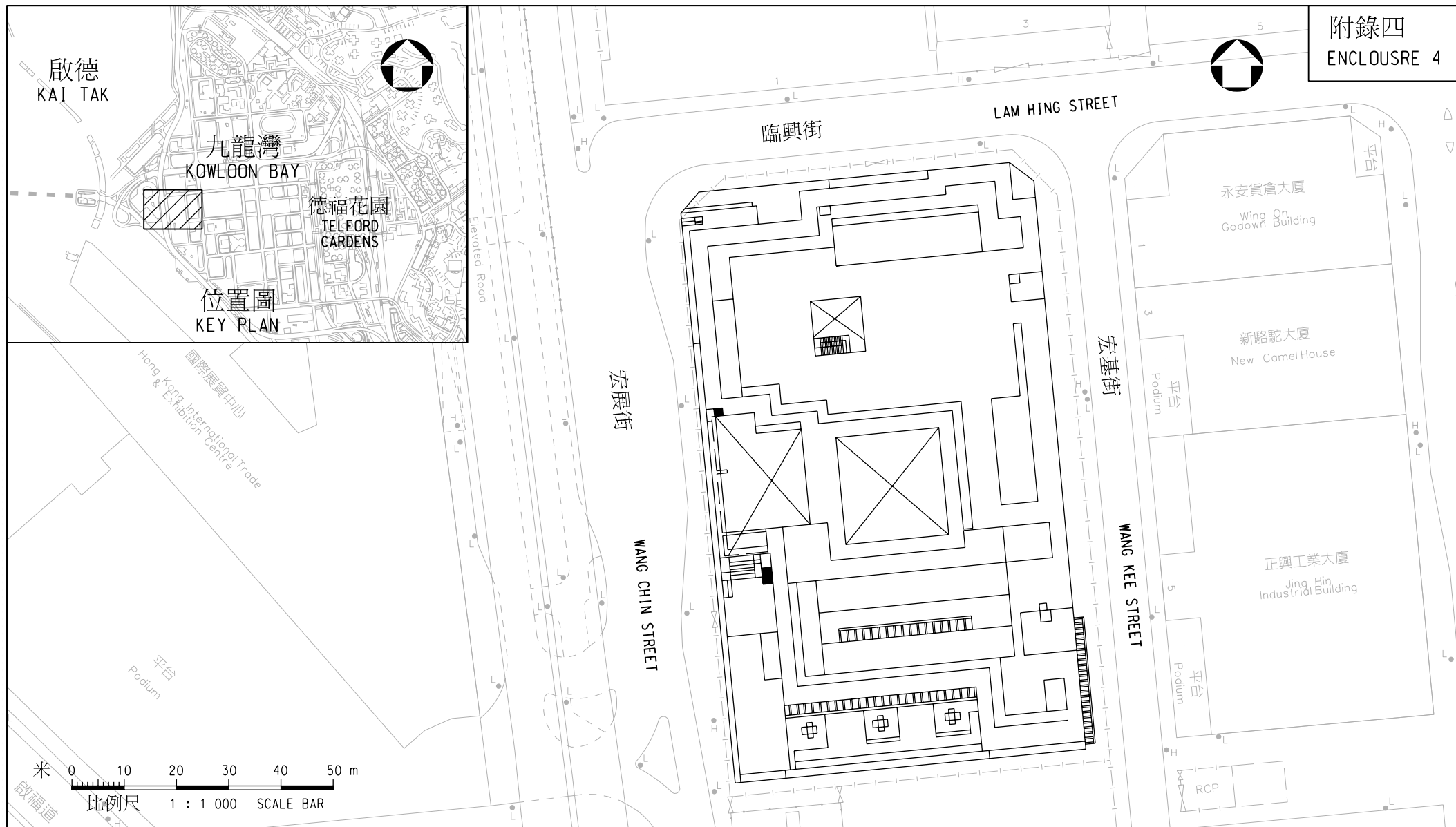
主要基建工程的初步清單

1. 改善及伸延慈雲山區行人天橋系統，連接鑽石山站入口；
2. 興建土瓜灣站和九龍城之間的有蓋行人通道；以及
3. 會展站附近的道路交界處進行修改工程。

62TR - 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程

重置、修葺及改善工程的初步清單

1. 新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站；
2. 國際郵件中心(建議的前期工程)；
3. 銅鑼灣避風塘側的警隊康樂設施；
4. 警察體育遊樂會；
5. 灣仔運動場；
6. 港灣道體育館；
7. 灣仔游泳池；
8. 灣仔北公共運輸交匯處；
9. 暢運道天橋；
10. 康樂及文化事務署在下列地點的設施，有部分會受影響，包括：
 - (i) 顯田遊樂場；
 - (ii) 馬頭圍道/土瓜灣道花園；
 - (iii) 落山道遊樂場；
 - (iv) 土瓜灣市政大廈遊樂場；
 - (v) 溫思勞街休憩花園；
 - (vi) 隧道入口處休憩花園；
 - (vii) 分域碼頭街與會議道交界遊樂場；
 - (viii) 夏慤花園(建議的前期工程)；
 - (ix) 香港公園(建議的前期工程)；
 - (x) 馬仔坑遊樂場；
 - (xi) 慈雲山道休憩花園；
 - (xii) 世運公園；及
 - (xiii) 宋王臺休憩處。



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第62TR號 — 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程 — 前期工程
項目(a) — 重置在紅磡的國際郵件中心

PWP ITEM NO. 62TR - SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS
ITEM (a) - REPROVISIONING OF INTERNATIONAL MAIL CENTRE AT HUNG HOM

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0204

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A4 210X297



立體俯視圖
AXONOMETRIC OVERVIEW

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第**62TR**號 — 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程 — 前期工程
項目**(a)** — 重置在紅磡的國際郵件中心

PWP ITEM NO. 62TR - SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS
ITEM (a) - REPROVISIONING OF INTERNATIONAL MAIL CENTRE AT HUNG HOM

圖號 drawing no.

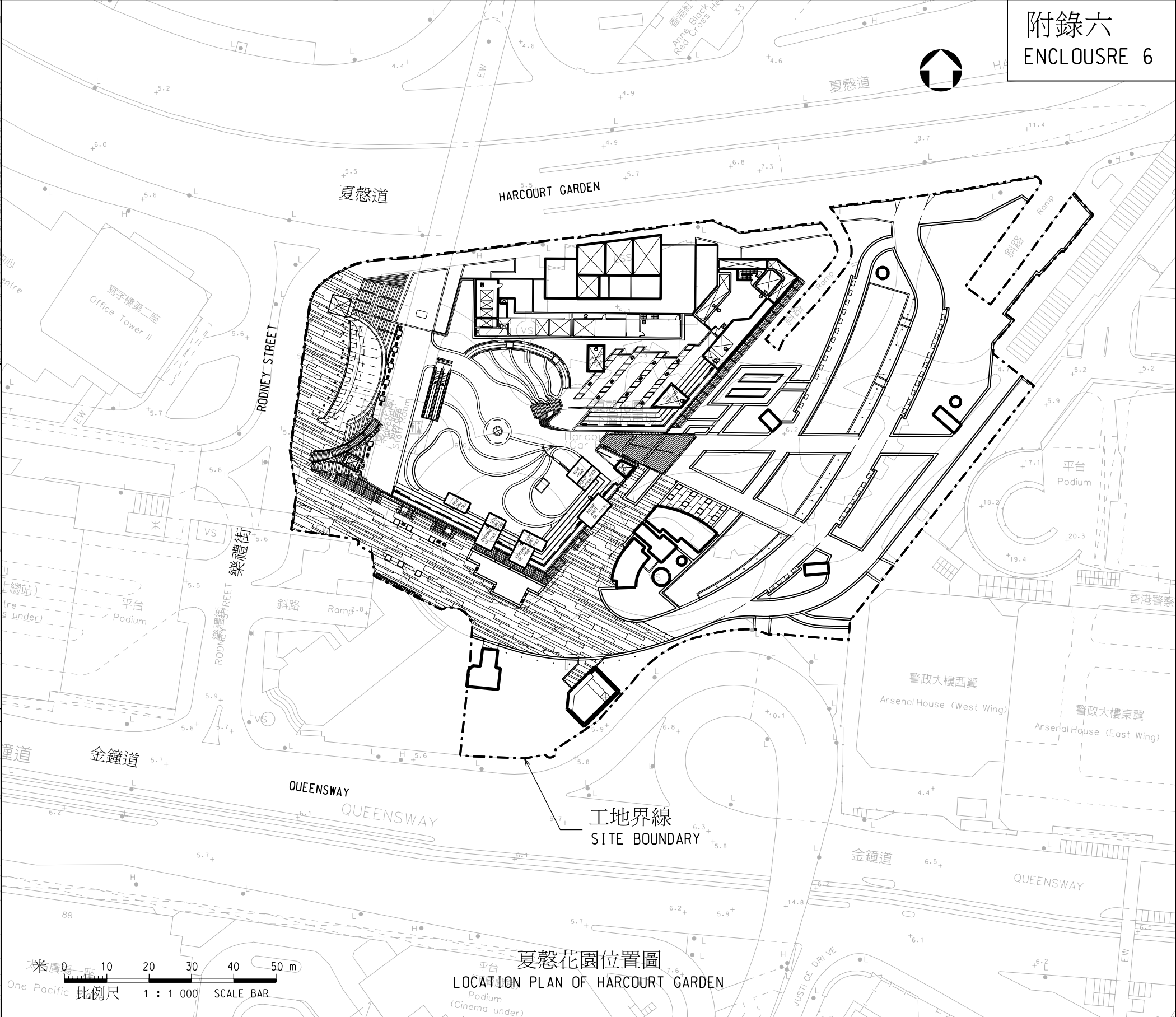
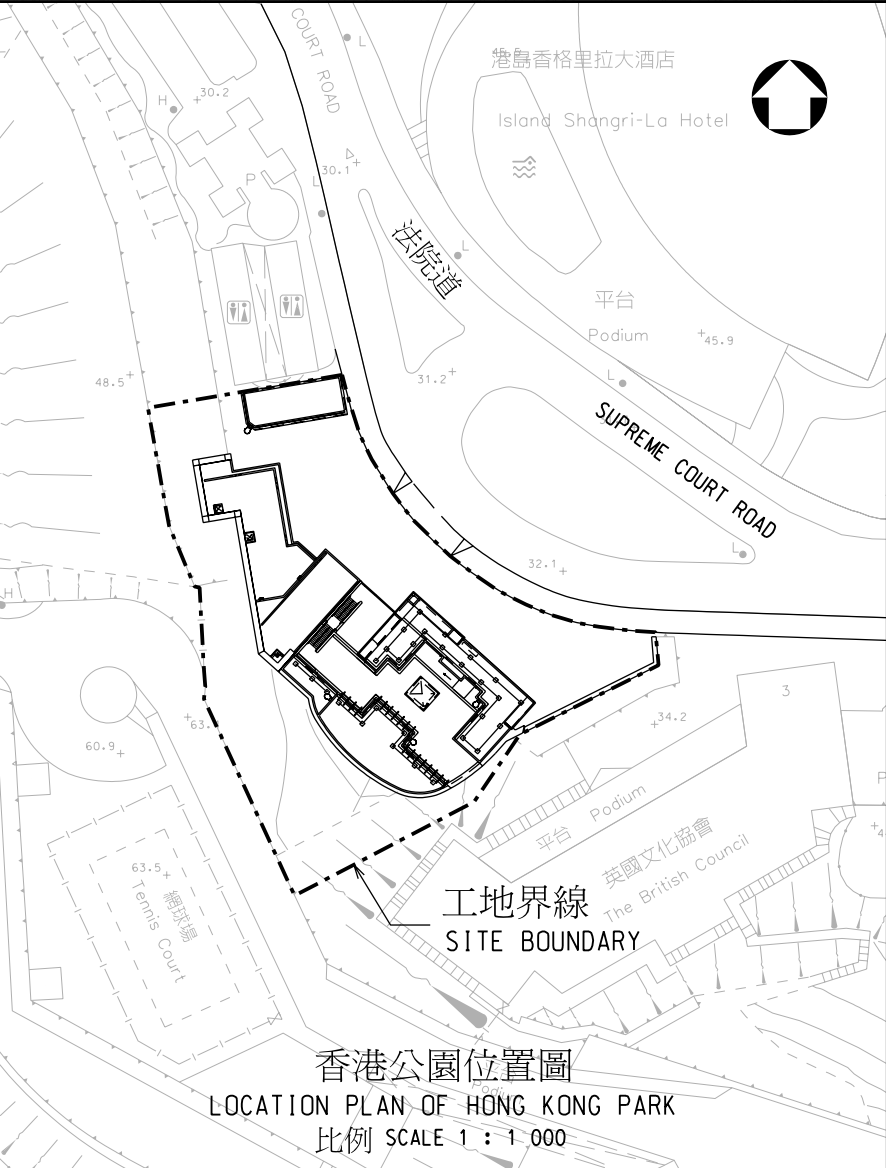
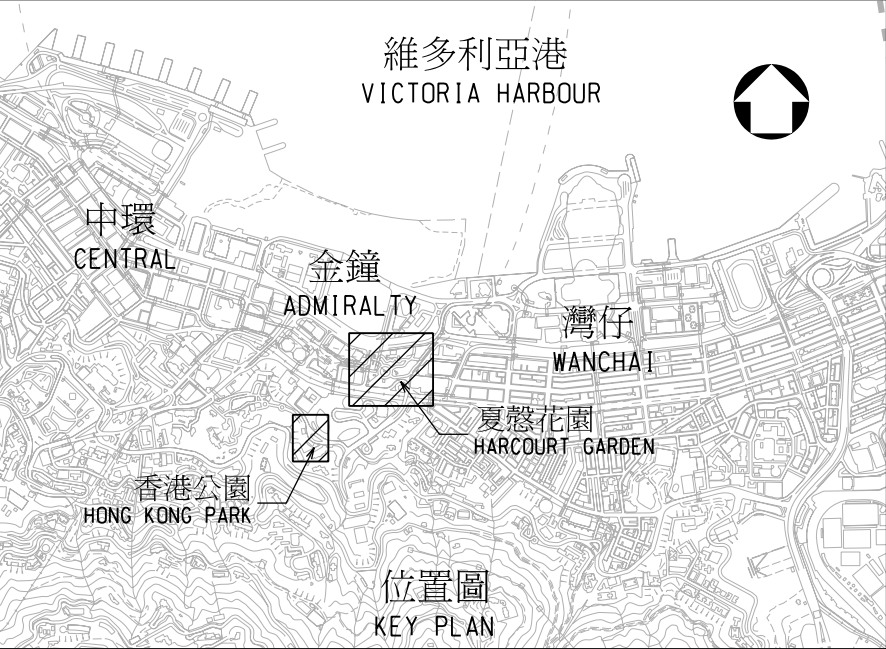
HRWSCL003-SK0205

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title	工務計劃項目第62TR號 — 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程 — 前期工程	圖號 drawing no.	HRWSCL003-SK0206
	項目(b) — 在夏慤花園及香港公園的重置工程	版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
	PWP ITEM NO. 62TR - SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS	鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE	
	ITEM (b) - REPROVISIONING WORKS AT HARCOURT GARDEN AND HONG KONG PARK	路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT	



立體俯視圖 (夏慤花園)
AXONOMETRIC OVERVIEW (HARCOURT GARDEN)

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第62TR號 — 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程 — 前期工程
項目(b) — 在夏慤花園的重置工程

PWP ITEM NO. 62TR - SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS
ITEM (b) - REPROVISIONING WORKS AT HARCOURT GARDEN

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0207

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



立體俯視圖 (香港公園)
AXONOMETRIC OVERVIEW (HONG KONG PARK)

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第62TR號 — 沙田至中環線 — 非鐵路建造工程 — 前期工程
項目(b) — 在香港公園的重置工程

PWP ITEM NO. 62TR - SHATIN TO CENTRAL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS - ADVANCE WORKS
ITEM (b) - REPROVISIONING WORKS AT HONG KONG PARK

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0208

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT