

資料文件

二零一一年五月六日

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
在銅鑼灣避風塘保護工程的撥款申請

目的

本文件旨在告知委員，我們建議把 58TR 號工程計劃中沙田至中環線（下稱“沙中線”）保護工程的餘下工程提升為甲級，以支付沙中線在銅鑼灣避風塘保護工程的費用。

策略性鐵路

2. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，分10個站¹（見附錄一），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」（見附錄二）—

- (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。

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。

- (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。

3. 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，並且疏導乘客，紓緩現時多條鐵路線的壓力。

沙中線的保護工程及前期工程

4. 由於沙中線部分路線與多項大型基建工程重疊，我們需要適時在這些工程項目下進行興建沙中線的保護工程或前期工程，以配合這些大型基建工程的時間表，減少施工用地佔用的範圍及對交通的影響，減低建築成本和縮短施工時間，並在施工期間盡量減少對市民的滋擾。就此，我們於 2010年6月的工務小組委員會會議上解釋此項保護工程和前期工程的需要；我們亦曾在 2010年11月及12月向鐵路事宜小組委員會匯報需要適時進行保護工程和前期工程，而有關的撥款申請將在 2011年進行。我們已獲立法會財務委員會(財委會)撥款進行以下保護工程及前期工程－

- (a) “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，以進行在灣仔發展計劃第二期下的一段沙中線隧道的保護工程。該撥款申請於 2010年7月2日獲得批准，工程已於 2010年8月動工。

(b) “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，用以擴建現有的金鐘站和興建部分何文田站，以容納沙中線鐵路設施。該撥款申請於 2011 年2月18日獲得批准。

(c) “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，用以進行紅磡國際郵件中心的重置工程，以及夏慤花園和香港公園的重置工程。該撥款申請於 2011年2月18日獲得批准。

5. 我們在 2010年11月及12月的委員會上，亦已表示需要在中環及灣仔繞道項目下進行位於銅鑼灣避風塘內的保護工程，以符合《保護海港條例》(第531章)盡量減少臨時填海的要求。現計劃向財務委員會申請撥款的58TR 號工程計劃餘下部分的擬議工程的範圍包括—

(a) 建造一條長約160米的混凝土隧道管道，以便日後進行所需的隧道工程；

(b) 建造長約270米的臨時海堤以便闢拓約0.4公頃的臨時填海土地，並於日後移除上述臨時海堤和臨時填海土地；

(c) 浚挖位於銅鑼灣避風塘東南角約1.0公頃的海床，以設置臨時碇泊區；

(d) 為香港遊艇會興建一個臨時碼頭，待保護工程完工後重置永久設施。

6. 沙中線項目將會在維多利亞港興建過海隧道把東

鐵線由紅磡延伸過海至港島，以提高鐵路網絡過海段的運載能力和方便來往新界及香港島的市民。過海隧道會在銅鑼灣避風塘內西面橫跨現時正在興建中的中環及灣仔繞道隧道；兩個工程同樣需要在銅鑼灣避風塘內同一位置進行臨時填海，中環及灣仔繞道第1A期（西段）須闢拓的臨時填海土地約1.4公頃，而沙中線的隧道保護工程則須闢拓額外約0.4公頃的臨時填海土地。進行擬議保護工程可使沙中線和中環及灣仔繞道共用同一位置的臨時填海土地，而沙中線所需的額外0.4公頃亦可同時進行，這可避免重複進行填海工程，既可保護海港，亦可善用資源，節省工程時間。此外，我們須在位於沙中線隧道與中環及灣仔繞道隧道重疊的部分進行保護工程，建造沙中線所需的隧道管道，並在中環及灣仔繞道的臨時填海土地完成後動工，令保護工程可在中環及灣仔繞道通車前完成，避免沙中線過海隧道工程在該繞道通車後造成滋擾。保護工程須建造的混凝土隧道管道長約160米。

7. 由於須為沙中線保護工程進行額外0.4公頃臨時填海，銅鑼灣避風塘中約30-40個碇泊位會受影響，而有關船隻須臨時遷移。為了在銅鑼灣避風塘提供足夠的碇泊位，令所有受影響的船隻均可留在該避風塘內，我們須在銅鑼灣避風塘東南角（現有的東區走廊以南）約1公頃的範圍內浚挖海床，以提供足夠的吃水深度，讓船隻在工程進行期間臨時碇泊。

8. 香港遊艇會一個位於銅鑼灣避風塘西面用以吊運遊艇的碼頭會受臨時填海工程影響，需要拆卸。因此，我們會在附近興建一個臨時碼頭，令遊艇會可以維持現時的運作。但由於臨時碼頭的位置在配合香港遊艇會的運作並不理想，只屬臨時性質。因此，當沙中線保護工程於2014年完成後，我們會在原址重置受影響的碼頭。屆時，臨時碼頭將會拆卸。

附錄三

9. 上述銅鑼灣避風塘的保護工程估計所需費用約5億4千萬元(按付款當日價格計算)。我們已完成擬議工程的詳細設計和施工圖則，並計劃在中環及灣仔繞道項目下進行有關保護工程。我們擬在中環及灣仔繞道項目下進行有關保護工程，使沙中線保護工程與中環及灣仔繞道工程有更妥善的協調，並確保沙中線建造工程可在2020年完成。在中環及灣仔繞道工程合約範圍中已包括此沙中線保護工程，我們計劃於2011年6月向工務小組委員會提交此項保護工程的撥款申請。現附上有關保護工程財務撥款申請的工務小組委員會會議文件草擬本(見附錄三)。我們會於同月徵求財務委員會批准撥款，以便保護工程能在2011年第四季展開，並於2014年年初完成。

沙中線主體工程的進度

10. 沙中線主體工程已於2010年11月26日刊憲，正式進入法定的諮詢程序。政府及港鐵公司現正陸續約見反對人士、收集反對人士的意見及處理有關反對個案。我們會繼續詳細考慮從公眾諮詢中所收集的意見，致力改善沙中線的詳細設計，並對刊憲方案作出適當的修訂。我們計劃在2012年上半年把沙中線鐵路計劃及所有未撤回的反對書提交行政長官會同行政會議考慮，以取得其授權進行有關工程。

徵詢意見

11. 請各委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零一一年五月

圖例
Legend

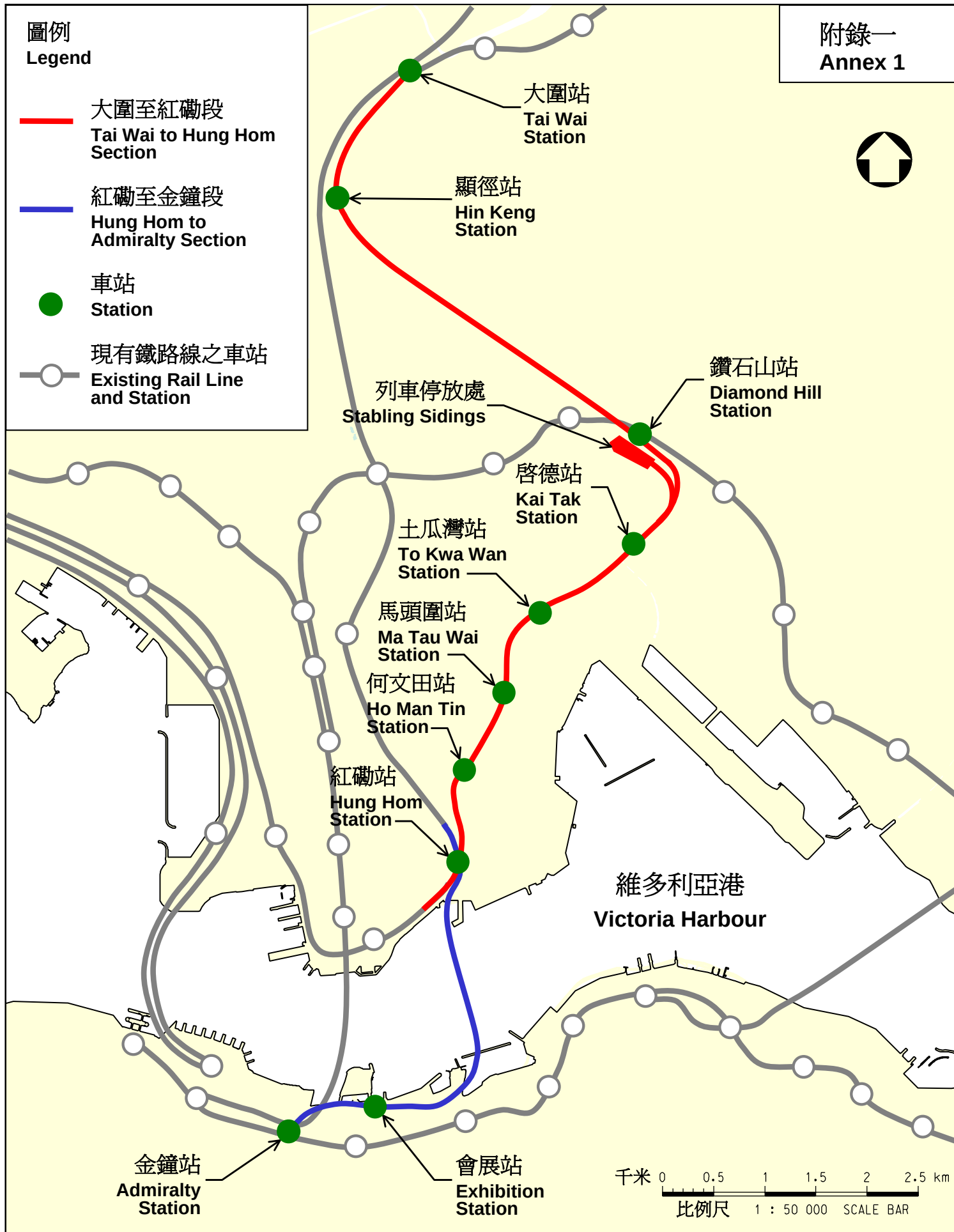
大圍至紅磡段
Tai Wai to Hung Hom
Section

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
Annex 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-SK0243

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



財務委員會
工務小組委員會討論文件

2011年6月1日

總目 706 - 公路

運輸 - 鐵路

58TR - 沙田至中環線 - 鐵路建造工程 - 保護工程

請各委員向財務委員會建議，把58TR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5億4,160萬元，以便在銅鑼灣避風塘進行沙田至中環線的保護工程。

問題

沙田至中環線（下稱“沙中線”）隧道將會在銅鑼灣避風塘橫跨建造中的中環及灣仔繞道隧道。為確保沙中線和中環及灣仔繞道項目之間可妥善配合，我們必須在銅鑼灣避風塘為沙中線隧道進行保護工程和其他相關工程。

建議

2. 路政署署長建議把58TR號工程計劃的餘下部分提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為

5億 4,160萬元，以便在銅鑼灣避風塘為沙中線隧道進行保護工程和其他相關工程（詳情載於第5段）。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. 沙中線為一條全港策略性鐵路，全長17公里，分10個站¹（見附件一），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」（見附件二）—

（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。

4. 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，並且疏導乘客，紓緩現時多條鐵路線的壓力。

5. 58TR號工程計劃餘下部分的擬議工程範圍包括—

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) 建造一條長約160米的混凝土隧道管道，以便日後進行所需的隧道工程；
- (b) 建造長約270米的臨時海堤以便闢拓約0.4公頃的臨時填海土地，並於日後移除上述臨時海堤和臨時填海土地；
- (c) 浚挖位於銅鑼灣避風塘東南角約1.0公頃的海床，以設置臨時碇泊區；
- (d) 為香港遊艇會興建一個臨時碼頭，待保護工程完工後重置永久設施。

—— 擬議工程的圖則載於附件三。

6. 我們已完成擬議工程的詳細設計和施工圖則，並計劃在中環及灣仔繞道項目下進行有關保護工程。待財務委員會批准後，我們計劃在2011年第四季展開有關保護工程，並於2014年年初完成。

理由

7. 沙中線項目將會在維多利亞港興建過海隧道把東鐵線由紅磡延伸過海至港島，以提高鐵路網絡過海段的運載能力和方便來往新界及香港島的市民。過海隧道會在銅鑼灣避風塘內西面橫跨現時正在興建中的中環及灣仔繞道隧道；兩個工程同樣需要在銅鑼灣避風塘內同一位置進行臨時填海，中環及灣仔繞道第1A期(西段)須闢拓的臨時填海土地約1.4公頃，而沙中線的隧道保護工程則須闢拓額外約0.4公頃的臨時填海土地。進行擬議保護工程可使沙中線和中環及灣仔繞道共用同一位置的臨時填海土地，而沙中線所需的額外

0.4公頃亦可同時進行，這可避免重複進行填海工程，既可保護海港，亦可善用資源，節省工程時間。此外，我們須在位於沙中線隧道與中環及灣仔繞道隧道重疊的部分進行保護工程，建造沙中線所需的隧道管道，並在中環及灣仔繞道的臨時填海土地完成後動工，令保護工程可在中環及灣仔繞道通車前完成，避免沙中線過海隧道工程在該繞道通車後造成滋擾。保護工程須建造的混凝土隧道管道長約160米。

8. 在沙中線保護工程完成後，大部分共用的臨時填海土地將被移除。但在避風塘西南角一片約0.26公頃的土地則會保留至2017年，以便日後進行沙中線建造工程。

9. 我們已根據《保護海港條例》（第531章）的規定和2004年終審法院的判決，為沙中線項目進行的臨時填海工程擬備“具有力和令人信服的資料”報告（《沙中線符合測試準則報告》），以證明該臨時填海工程有“凌駕性公眾需要”，並已把該報告上載到路政署及香港鐵路有限公司（下稱“港鐵公司”）的網站，讓公眾查閱。

10. 由於需為沙中線保護工程進行額外0.4公頃臨時填海，銅鑼灣避風塘中約30-40個碇泊位會受影響，而有關船隻須臨時遷移。為了在銅鑼灣避風塘提供足夠的碇泊位，令所有受影響的船隻均可留在該避風塘內，我們需在銅鑼灣避風塘東南角（現有的東區走廊以南）約1公頃的範圍內浚挖海床，以提供足夠的吃水深度，讓船隻在工程進行期間臨時碇泊。

11. 香港遊艇會一個位於銅鑼灣避風塘西面用以吊運遊艇的碼頭會受臨時填海工程影響，需要拆卸。因此，我們會在附近興建一個臨時碼頭，令遊艇會可以

維持現時的運作。但由於臨時碼頭的位置在配合香港遊艇會的運作並不理想，只屬臨時性質。因此，當沙中線保護工程於2014年完成後，我們會在原址重置受影響的碼頭。屆時，臨時碼頭將會拆卸。

擬在中環及灣仔繞道項目下進行保護工程

12. 我們擬在中環及灣仔繞道項目下進行有關保護工程，使沙中線保護工程與中環及灣仔繞道工程有更妥善的協調，並確保沙中線建造工程可在2020年完成。在中環及灣仔繞道工程合約範圍中已包括此沙中線保護工程，待獲得財務委員會撥款後，保護工程可於2011年第四季動工。

對財政的影響

13. 按付款當日價格計算，估計擬議工程的費用為5億4,160萬元。（請見下文第14段），分項數字如下—

		百萬元
(a)	保護和相關工程	376.3
	(i) 設置臨時碇泊區和臨時填海的海事工程	26.3
	(ii) 建造混凝土隧道管道的垂直隔牆及地基	188.0

百萬元

(iii) 建造臨時海堤 和臨時填海土 地的土方工程		87.6	
(iv) 混凝土隧道管 道		74.4	
(b)	重置受影響香港遊艇 會碼頭	4.3	
(c)	顧問費	9.8	
(i)	建造工程監督 及合約管理	4.3	
(ii)	駐工地人員管 理	3.7	
(iii)	環境監察及審 核計劃	1.8	
(d)	駐工地人員的薪酬	44.6	
(e)	應急費用	43.5	
	小計	478.5	(按2010 年9月價 格計算)
(f)	價格調整準備	63.1	
	總計	541.6	(按付款 當日價格 計算)

—— 按人工作月數估計的顧問費的分項數字載於附件四。

14. 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	42.6	1.04525	44.5
2012 - 2013	213.5	1.10143	235.2
2013 - 2014	170.8	1.16201	198.5
2014 - 2015	49.9	1.22592	61.2
2015 - 2016	1.7	1.29335	2.2
	<u>478.5</u>		<u>541.6</u>

15. 進行擬議工程不會引致任何經常開支。

公眾諮詢

16. 我們自2009年5月起就沙中線工程計劃的初步設計進行廣泛諮詢，包括諮詢有關的區議會、舉辦巡迴展覽，以及與相關地區居民及團體舉行會議、公眾論壇和簡報會。市民普遍對沙中線持正面和支持的態度。我們亦已諮詢保護海港協會、當時的共建維港委員會和專業團體。對於為盡量減少銅鑼灣避風塘內的臨時填海範圍而擬在沙中線項目下採取的措施，他們均表示支持。

17. 我們已就沙中線在銅鑼灣避風塘內進行的保護工程諮詢東區區議會，東區區議會在2009年7月及2010年7月會議上通過議案，表示除非獲銅鑼灣避風塘

的持份者同意，否則反對在銅鑼灣避風塘進行任何沙中線工程。為此，我們曾與銅鑼灣避風塘的持份者進行實地視察及舉行會議，解釋將在銅鑼灣避風塘進行的擬議工程。港鐵公司亦出版了一份《沙田至中環線 - 保護工程》通訊，派發予銅鑼灣避風塘的持份者，就將在銅鑼灣避風塘內進行的擬議工程提供詳情。我們並無接獲負面意見。在本年4月，我們亦與銅鑼灣避風塘的持份者會面，解釋保護工程和船隻泊位安排，出席者對我們的建議並無意見。在遷移船隻前，我們會繼續與銅鑼灣避風塘的持份者溝通，以及徵詢他們的意見。

18. 就此，我們於2010年6月的工務小組委員會會議上解釋此項保護工程和前期工程的需要；我們亦曾在2010年11月及12月向鐵路事宜小組委員會匯報需要適時進行保護工程和前期工程，而有關的撥款申請將在2011年進行。

19. 我們在2010年7月16日根據《前濱及海床（填海工程）條例》（第127章）把擬議的臨時填海和浚挖工程刊憲。在為期兩個月的法定反對期內，共接獲兩份反對意見。我們曾與反對者會面和回應反對者的意見，有關反對意見和當局的回應簡述於附件五。

對環境的影響

20. 擬議工程屬於《環境影響評估（下稱“環評”）條例》（第499章）附表2的指定工程項目，施工需獲批予環境許可証。在2011年2月25日，環境保護署署長核准擬議工程的環評報告。擬議工程對環境的影響可控制在環評條例和有關環評程序的技術備忘錄所訂定的準則內。我們會落實經核准的環評報告建議的各項緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃。

建議的緩解措施主要包括：在挖掘及堆填區域設置隔泥幕；在填海工程附近的海水進水口裝設隔泥網；使用較靜的機械和豎設流動隔音屏障。我們估計，實施緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃的費用約為300萬元。我們已把這筆費用計算在整體工程計劃預算費用。

21. 在策劃和設計階段，我們已在所有擬議工程及施工程序考慮如何盡量減少產生建築廢物。此外，我們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（例如挖掘所得的物料），以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施²的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們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。

22. 在施工階段，我們會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃需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。我們會確保工地日常運作與經核准的計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們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分別運到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

23. 我們估計擬議工程合共會產生大約 29 400 公噸建築廢物。我們會在其他建築工地再用其中約1 460 公噸(5%)惰性建築廢物，把另外約 27 340 公噸(93%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。我們會把約 600 公噸(2%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。擬議工程在公眾填料接收設施和堆填區

² 公眾填料接收設施在《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。

棄置建築廢物的費用，估計總額約為 813,000 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27元；而運送到堆填區的物料，每公噸收費125元³)。

對文物的影響

24. 擬議保護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

25. 擬議保護工程無須徵用土地。

背景資料

26. 我們在2009年10月把 58TR號工程計劃提升為乙級，以及在2010年7月把 58TR 號工程計劃的部分工程提升為甲級，編定為 59TR 號工程計劃，稱為“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，以為進行在灣仔發展計劃第二期下的一段沙中線隧道的保護工程。該撥款申請於 2010年7月2日獲得批准，工程已於 2010年8月動工。

³ 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)。

27. 我們在2010年9月把 61TR號工程計劃提升為乙級，以及在2011年2月把 61TR號工程計劃的部分工程提升為甲級，編定為 63TR號工程計劃，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，用以擴建現有的金鐘站和興建部分何文田站，以容納沙中線鐵路設施。該撥款申請於 2011年2月18日獲得批准。

28. 我們在2010年9月把 62TR號工程計劃提升為乙級，以及在2011年2月把 62TR號工程計劃的部分工程提升為甲級，編定為 64TR號工程計劃，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，用以進行紅磡國際郵件中心的重置工程，以及夏慤花園和香港公園的重置工程。該撥款申請於 2011年2月18日獲得批准。

29. 擬議保護工程將不涉及任何移走或種植樹木建議。

30. 我們估計為進行第5段所述的工程而開設的職位約有 337個（包括 63個專業／技術人員職位和 274個工人職位），共提供 7 592個人作月的就業機會。

運輸及房屋局
2011年6月

圖例
Legend

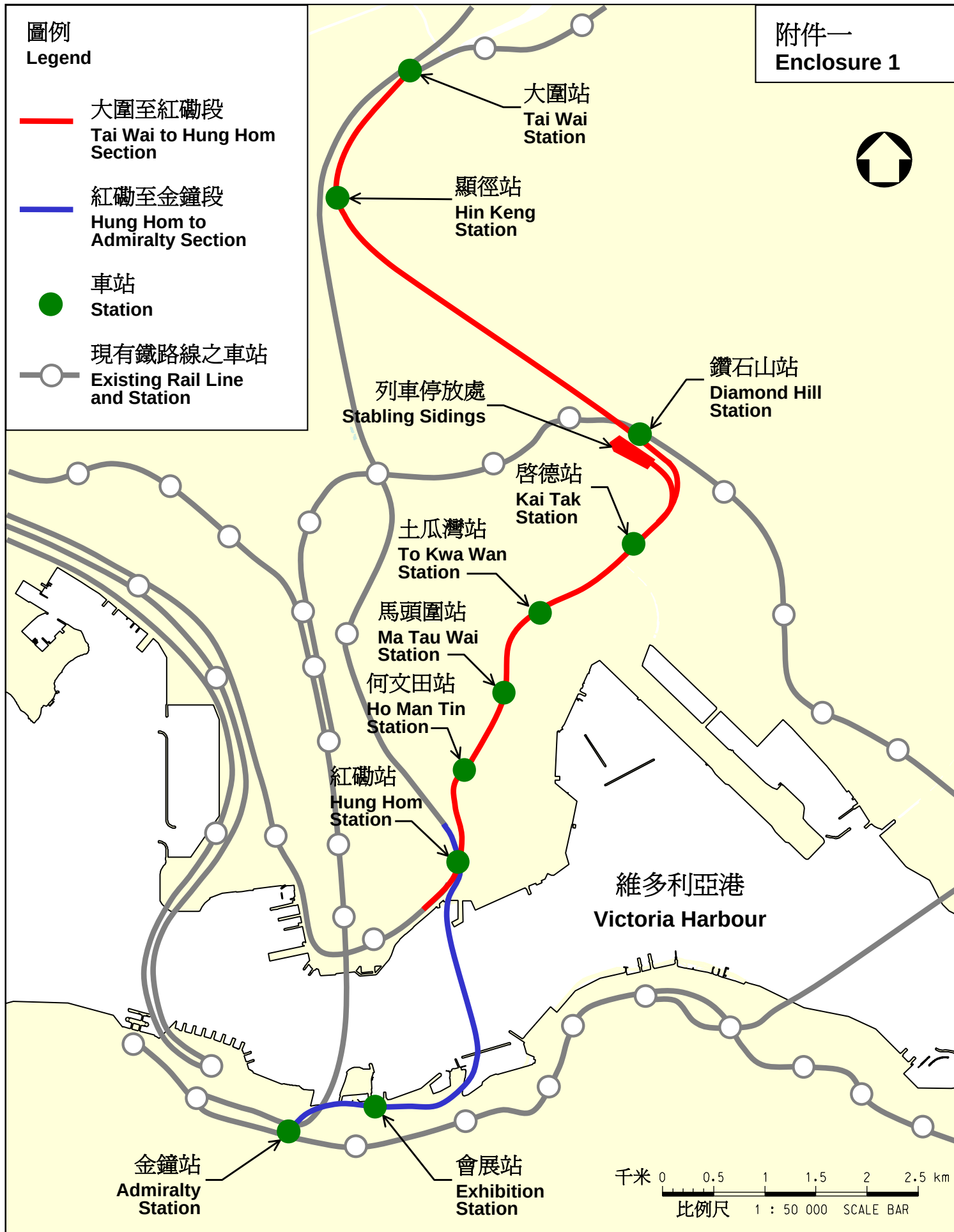
大圍至紅磡段
Tai Wai to Hung Hom
Section

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

附件一
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-SK0239

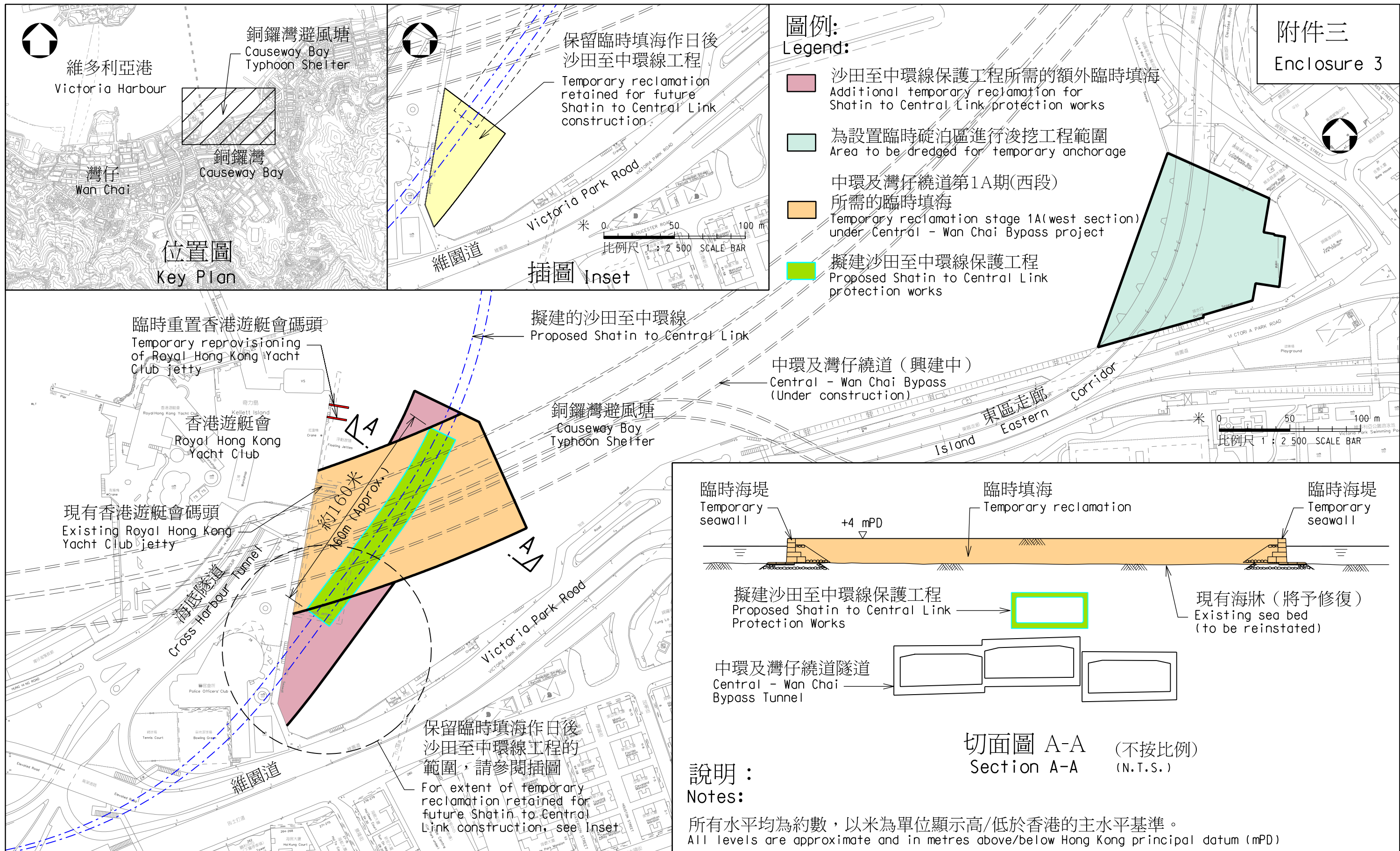
版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT





附件三
Enclosure 3

圖則名稱 drawing title 工務計劃項目第58TR號 沙田至中環線 — 鐵路建造工程 — 保護工程 PWP Item No. 58TR Shatin to Central Link - Construction of Railway Works - Protection Works	圖號 drawing no.		HRWSCL003-SK0245
	版權所有 COPYRIGHT RESERVED		
	鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE		
	 路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT		

58TR—沙田至中環線 - 鐵路建造工程 - 保護工程

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按2010年9月價格計算)

		預計的 人 工作月 數	總薪級 平均薪點	倍數 (註1)	估計費用 (百萬元)
(a) 建造工程監管及合約管理的顧問費 ^(註2)	專業人員	—	—	—	1.5
	技術人員	—	—	—	2.8
小計					4.3
(b) 駐工地人員的員工開支 ^(註3)	專業人員	183	38	1.6	17.0
	技術人員	982	14	1.6	31.3
小計					48.3
包括—					
(i) 管理駐工地人員的顧問費					3.7
(ii) 駐工地人員的薪酬					44.6
(c) 環境監察及審核計劃的顧問費 ^(註2)	專業人員	4	38	2.0	0.5
	技術人員	33	14	2.0	1.3
小計					1.8
總計					54.4

註：

1. 採用倍數2.0乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。在顧問提供駐工地人員的情況下，則採用倍數1.6乘以總薪級平均薪點以計算員工開支。(目前，總薪級第38點的月薪為58,195元，總薪級第14點的月薪為19,945元。)

2. 建造工程監管和合約管理方面的顧問費，是根據CE5/95 號合約「中環及灣仔繞道和東區走廊連接路的設計及建築」估算得出。只有在財務委員會批准把 58TR號工程計劃的餘下部分提升為甲級後，我們才會執行顧問合約有關58TR號工程計劃的餘下部分的部分。
3. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

58TR—沙田至中環線 - 鐵路建造工程 - 保護工程

反對意見和當局的回應

- (a) 其中一名反對者是毗鄰銅鑼灣避風塘的一個遊艇會。該反對者所關注的是工程可能會影響遊艇會的遊艇活動，包括須臨時重置碼頭、臨時重新安排船隻貯存區和船塢運作、重新安排浮躉系統和可作繫泊用途的水體，以及遊艇和小型船隻的下水和收回。

我們向反對者提交概念計劃，以闡明我們擬如何配合碼頭的臨時重置，重新安排船塢和船隻貯存區；並且同意繼續與反對者溝通，以及進一步把該概念計劃制定成工作計劃。我們亦已說明將提供足夠的水體，令遊艇會的船隻能繫泊在銅鑼灣避風塘內。銅鑼灣避風塘因保護工程所需的臨時填海而失去的繫泊水體，將會在該避風塘東南角重置。我們會就經修訂的繫泊和浮躉布局平面圖諮詢反對者，然後才作出定案和正式實施。該反對者將獲邀參與銅鑼灣避風塘的海上管理委員會。我們在中環及灣仔繞道工程計劃下成立該委員會，旨在處理銅鑼灣避風塘在施工階段的海上交通和臨時繫泊事宜。

- (b) 另一名反對者則關注沙中線的設計和走線對社會造成的普遍影響，並特別關注對銅鑼灣避風塘可用繫泊位和停泊處的影響。該反對者亦聲稱其研究顯示香港（尤其是維多利亞港）並無足夠的停泊處供遊艇使用。反對者又詢問當局會否考慮在現有防波堤以北為銅鑼灣避風塘設置一道臨時防波堤，以提供更多繫泊位，藉此減少對有關船隻的影響。

我們在回應時表示，自2009年年中起已推行全面的公眾諮詢計劃，而市民亦普遍支持早日推展沙中線工程計劃。對於反對者關注工程可能對銅鑼灣避風塘內可用繫泊位和停泊處構成的影響，我們已解釋沙中線項目的規劃基礎是：除了因中環及灣仔繞道工程而須遷移的船隻外，不會再有其他船隻須遷離銅鑼灣避風塘。我們以這個考慮因素為前提，制定了一個能與銅鑼灣避風塘內進行的中環及灣仔繞道工程互相協調的施工程序，藉以把所需的臨時填海範圍減至最少。至於在銅鑼灣避風塘內進行的沙中線餘下隧道建造工程，會於稍後時間展開：即待該處能容納沙中線所需的額外填海範圍而又無須把更多繫泊處遷離銅鑼灣避風塘時才動工。我們又曾向反對者解釋，擬議工程不會影響沿海岸線設置的現有公眾登岸處，而供香港遊艇會使用的浮躉將會臨時重置。我們補充，自2009年以來一直與香港遊艇會保持密切溝通，以商討浮躉的重置事宜，並會繼續保持聯絡。有關在現有防波堤以北設置臨時防波堤一事，我們已向反對者解釋，以前曾考慮過類似的方案，但由於現時建議的安排可避免為設置新防波堤而填海，所以在《保護海港條例》下並無足夠理據提供這樣的臨時防波堤。