

立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

就沙田至中環線主要鐵路及非鐵路工程申請增加撥款

目的

本文件旨在向委員介紹沙田至中環線（下稱「沙中線」）主要工程項目增加撥款的建議，包括把 **61TR** 號工程計劃的核准工程預算費用由原來的 654 億 3,330 萬元提高 86 億 9,680 萬元，至 741 億 3,010 萬元（按付款當日價格計算）及把 **62TR** 號工程計劃的核准工程預算費用由原來的 59 億 8,310 萬元提高 13 億 6,700 萬元，至 73 億 5,010 萬元（按付款當日價格計算）的撥款建議。

背景

2. 沙田至中環線（下稱「沙中線」）全長17公里，由下列兩條路段組成－

- (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。整條由烏溪沙站至屯門站的鐵路將會稱為「屯馬線」；以及
- (b) 紅磡至金鐘段：這是東鐵線由紅磡橫越維多利亞港伸延至灣仔北部和金鐘的延線。

全線設有10個車站，除改善現有的大圍站外，將會於顯徑、鑽石山、啟德、宋皇臺¹、土瓜灣²、何文田、紅磡、會展和金鐘建造新站或擴建現有車站。沙中線的走線圖載於附件一。

¹「宋皇臺站」前稱「土瓜灣站」。

²「土瓜灣站」前稱「馬頭圍站」。

3. 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）於2017年12月5日通知政府沙中線主要工程項目的委託費用需要由原先的708億2,700萬元³上調至873億2,800萬元，即較原委託費用預算增加約165億元。路政署在其監察及核證顧問（下稱「監核顧問」）的協助下與港鐵公司舉行多次會議，嚴格審核港鐵公司提供的資料、以及其估算工程造價的假設和基礎，以確定是否有足夠理據支持該估算。

4. 經考慮路政署對支出項目的意見後，港鐵公司修訂沙中線主要工程項目委託工程費用的預算，並於2020年2月21日向政府確認修訂委託費用預算為829億9,930萬元。惟政府認為港鐵公司就增加其項目管理費（約13億7,100萬元）的理據並不充分⁴，因為委託協議中的主要工程範圍、委託工作及委託計劃方面均未有重大修改，因此不同意港鐵公司提出的額外項目管理費。基於上述原因，政府將修訂委託費用預算調整為816億2,830萬元，即較原委託費用預算增加約108億130萬元，並較2017年時評估的預算下調57億元。計及原來預留的項目備用金額、由其他工程項目支付的費用、以及監核顧問費用和其他政府開支後，政府需要提高**61TR**號及**62TR**號工程計劃的核准工程預算合共約100億6,380萬元⁵，以繼續推展沙中線餘下的工程。政府認為修訂預算可作為申請撥款以進行餘下工程的基礎，港鐵公司仍須按相關工程合約條款釐定支付予承建商等的個別款項，過程中政府會嚴格把關。

³ 在708億2,700萬元委託費用中，約2億4,650萬元由其他項目支付，其中主要包括土木工程拓展署委託在灣仔北一帶興建的一段P2路及相關道路設施。

⁴ 根據委託協議中有關增減項目管理費的條款，如果就載於委託協議內的主要工程範圍、委託工作或委託計劃進行重大修改，或就工程或工程的建造方法方面的法律、法例或命令有任何改變，而港鐵公司或政府合理地認為會就此令港鐵公司的項目管理責任或費用有實質的增加或減少，港鐵公司和政府須本著誠意進行磋商，以商定增減項目管理費。

⁵ 在約108億130萬元的增幅中，約2億5,470萬元乃沙中線項目受其他項目所委託進行的工程，其中主要包括土木工程拓展署委託的重建及改善前啟德機場北面停機坪的渠務工程，以及在灣仔北一帶興建的一段P2路及相關道路設施，因此需由61TR號及62TR號工程計劃承擔的金額約為105億4,660萬元。此金額加上約4,400萬元額外監核顧問費用和約6,000萬元支付給其他項目的開支，再減去原來預留的約5億8,680萬元項目備用金額後，61TR號及62TR號工程計劃的核准工程預算合共需提高約100億6,380萬元。

5. 政府認為港鐵公司應就任何涉及紅磡站擴建工程及相關事件負責開支⁶，因此沒有將開支納入修訂委託費用預算內。

沙中線工程項目撥款

6. 沙中線整項建造工程包括以下2項保護工程、2項前期工程及2項主要工程計劃，曾於不同建設階段，向立法會申請撥款，並獲批准 —

	說明	核准工程預算 (億元) (按付款當日價格計算)	立法會財務委員會 通過撥款 申請日期	工程展開日期	實際/預計完工日期
(1)	保護工程	6.95			
	59TR 灣仔發展計劃第二期內的保護工程	1.53	2010 年 7 月	2010 年 8 月	2012 年 11 月
	58TR 銅鑼灣避風塘內的保護工程	5.42	2011 年 6 月	2011 年 9 月	2014 年 6 月
(2)	前期工程	85.51			
	63TR 鐵路建造工程-前期工程	62.55	2011 年 2 月	2011 年 5 月	2016 年 12 月
	增加撥款	8.48	2017 年 6 月		

⁶ 政府於2019年7月18日指出與紅磡站擴建工程事件相關的開支，包括局部通車的開支，會由港鐵公司支付，相關開支估算約為20億元。

	說明	核准工程預算 (億元) (按付款當日價格計算)	立法會財務委員會 通過撥款 申請日期	工程展開日期	實際/預計完工日期
	64TR 非鐵路建造工程-前期工程	14.48	2011年 2月	2011年 7月	2018年 3月
(3)	主要工程 61TR 主要鐵路建造工程(此文件所述的增加撥款申請) 62TR 主要非鐵路建造工程(此文件所述的增加撥款申請)	714.16 654.33 59.83	2012年 5月 2012年 5月	2012年 8月 2012年 7月	2021年 12月 2021年 12月
	總核准工程預算費用	806.62			

7. 有關**58TR**、**59TR**、**63TR**及**64TR**號工程計劃的撥款申請——資料、工程範圍及進度載於附件二。

8. 於2012年5月11日，立法會財務委員會通過「**61TR**-沙田至中環線-鐵路建造工程-餘下工程」(立法會文件編號: PWSC(2012-13)1)和「**62TR**-沙田至中環線-非鐵路建造工程-餘下工程」(立法會文件編號: PWSC(2012-13)2)的撥款申請，合共約為714億元1,640萬元(按付款當日價格計算)，包括政府與港鐵公司就沙中線主要工程協議的部分委託費用(705億元8,050萬元(全部委託費用為708億2,700萬元，餘下約2億4,650萬元由其他項目支付))、獨立監察和審核港鐵公司的費用

（2億4,910萬元），以及項目備用金額（5億8,680萬元）。根據委託協議，港鐵公司負責進行沙中線鐵路的建造工程、測試及試行運作，並提供工程管理及監督服務。主要工程在2012年7月展開。

9. 路政署於2012年8月20日委聘「運基顧問有限公司」為其監核顧問，協助進行監察工作及定期審核。

工程範圍、進展及修訂完工時間表

10. **61TR**號及**62TR**號工程計劃分別是沙中線的鐵路建造工程及非鐵路建造工程，大部分合約已經批出。截至2019年12月31日止，工程的總體進度約為92%。根據委託協議，「大圍至紅磡段」的原定目標通車日期為2018年12月，而「紅磡至金鐘段」的原定目標通車日期為2020年12月。

11. 有鑑於2012年至2014年宋皇臺站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案，「大圍至紅磡段」工程估計約有11個月的滯後，令「大圍至紅磡段」的完工通車時間延遲至2019年年底。經實施追回進度措施後，本來預計「大圍至紅磡段」可提前至2019年年中通車。然而，由於2018年5月紅磡站擴建工程出現質量問題的連串事件，港鐵公司需跟進相關調查工作及實施建議的適當措施。港鐵公司估算「大圍至紅磡段」的通車目標會延至2021年底或以前。

12. 為了讓市民能盡早使用新建成的鐵路，顯徑站、鑽石山站擴建部分及啟德站三個新車站已於2020年2月14日啟用。馬鞍山線的乘客可透過大圍站直接往來這三個新車站，而整條由烏溪沙站至啟德站的鐵路稱為「屯馬線一期」。

13. 至於「紅磡至金鐘段」的目標通車日期，由於受到灣仔發展計劃工地交接的影響，以及要預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，本來預計「紅磡至金鐘段」會延至2021年方能通車。然而及後因會展站地底的複雜情況，及因沉降事宜而暫停會展站挖掘工程，是否能維持2021年的通車目標，將會視乎紅磡站擴建部分適

當措施的工程進度。同時，自2019年10月起，東鐵線的設施多次受到破壞而需要緊急檢查及維修，導致原本預留在晚間非服務時間進行的信號系統更新工程被迫取消，而東鐵線新信號系統的行車測試工作以及後續更換新九卡列車的工作和路軌分岔口新線路的接駁工程亦無法按原定計劃進行。港鐵公司估計「紅磡至金鐘段」須延至2022年第一季才能開通。此外，港鐵公司亦已向路政署報告2019年11月期間在東鐵線大學站及其鄰近鐵路段的設施遭到嚴重破壞，範圍涉及「南北走廊」工程下新安裝的信號系統和機電設施，包括至少80組沿路軌鋪設的管線（涉及的管線總長度約70公里，初步估計需更換其中約35公里）和多組軌旁信號裝置，受影響範圍達4公里。由於設施受損嚴重而且難以修復，港鐵公司需要重新採購及更換受損設施以及再次安裝並進行測試，現時仍就事件對沙中線工程的影響進行全面評估。港鐵公司亦須考慮因應東鐵線其他復修工作而未能按原計劃預留足夠的晚間非服務時間進行沙中線工程所引致的後續影響。路政署初步估計需要更長時間，才能完成「南北走廊」餘下的工程，並正與港鐵公司重新檢視沙中線「南北走廊」的施工時間表，探討加快部分關鍵工序的可行性。我們會繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能早日完工通車。

政府的審核工作

14. 經修訂的委託費用預算主要包括已提出及預計日後將會提出的申索預算、餘下工程的風險、預期變動及備用資金等費用，並已反映路政署及其監核顧問的意見。修訂委託費用預算當中沒有用以支付港鐵公司的額外項目管理費，亦沒有包括任何涉及紅磡站擴建工程事件的相關開支。

15. 此外，由於沙中線工程時間表有變動，相關監核顧問費用亦須增加以繼續進行監察及定期審核工作，額外顧問費合共4,400萬元。

16. 計及原來預留的項目備用金額、由其他工程項目委託進行及支付的工程，以及監核顧問費用和其他政府開支後，政府需要提

高**61TR**號及**62TR**號工程計劃的核准工程預算合共約100億6,380萬元，以繼續推展沙中線餘下的工程。項目所需的鐵路及非鐵路——工程撥款總額的分項數字，夾附於附件三及四。

17. 就修訂委託費用預算，**61TR**號工程計劃的核准工程預算費用須由654億3,330萬元上調86億9,680萬元，即至741億3,010萬元。而**62TR**號工程計劃的核准工程預算費用須由59億8,310萬元上調13億6,700萬元，至73億5,010萬元。總體而言，若上述增加的共約100億6,380萬元撥款獲得批准，整項沙中線建造工程的核准工程預算費用，將由現時約806億6,200萬元上調至約907億2,580萬元。由於**61TR**及**62TR**號沙中線主要鐵路及非鐵路工程的應急費用不足以應付有關主要工程的額外開支，因此我們須要向立法會尋求增加撥款，以繼續推展沙中線餘下的工程。

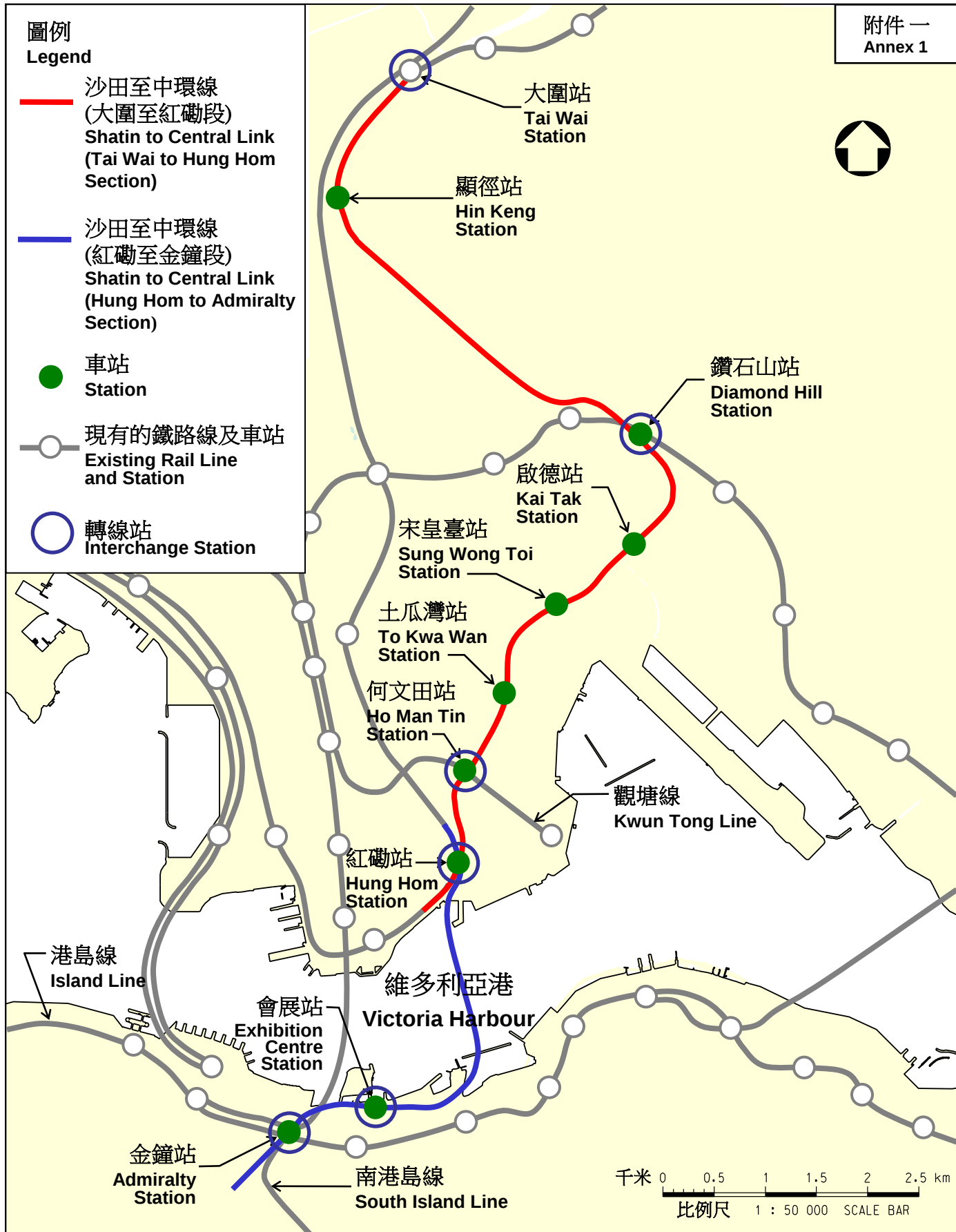
下一步工作

18. 我們擬於 2020 年上半年舉行的工務小組委員會會議上徵詢委員的意見，並隨後尋求財委會批准上述的撥款申請。

運輸及房屋局
路政署
2020年2月

圖例
Legend

- 沙田至中環線
(大圍至紅磡段)
Shatin to Central Link
(Tai Wai to Hung Hom Section)
- 沙田至中環線
(紅磡至金鐘段)
Shatin to Central Link
(Hung Hom to Admiralty Section)
- 車站
Station
- 現有的鐵路線及車站
Existing Rail Line and Station
- 轉線站
Interchange Station



圖則名稱 drawing title

沙田至中環線的走線

Alignment of the Shatin to Central Link

圖號 drawing no.

HRWSC003-SK0465

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」、
「59TR-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」、
「63TR-沙田至中環線-鐵路建造工程-前期工程」，及
「64TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-前期工程」

以往撥款申請資料、工程範圍及進度

撥款申請資料

於 2010 年 7 月 2 日和 2011 年 6 月 24 日，立法會財務委員會分別通過「59TR-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」（立法會文件編號：PWSC(2010-11)11）和「58TR-沙田至中環線-鐵路建造工程-保護工程」（立法會文件編號：PWSC(2011-12)12）的撥款申請，合共約為 7 億元（按付款當日價格計算）。此兩項保護工程內容，見第 4 及 5 段。

2. 於 2011 年 2 月 18 日，立法會財務委員會通過「63TR-沙田至中環線-鐵路建造工程-前期工程」（立法會文件編號：PWSC(2010-11)34）和「64TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-前期工程」（立法會文件編號：PWSC(2010-11)35）的撥款申請，合共約為 77 億元（按付款當日價格計算）。此兩項前期工程內容，見第 6 及 7 段。隨後，政府與港鐵公司簽訂沙中線前期工程的協議，委託港鐵公司在興建南港島線（東段）和觀塘線延線的同時，分別於金鐘站的擴建工程及何文田站工程進行沙中線的前期工程。

3. 2017 年 6 月 17 日，立法會財務委員會通過「63TR-沙田至中環線-

鐵路建造工程 - 前期工程」的增加撥款申請（立法會文件編號：PWSC(2016-17)43），由原來的 62 億 5,490 萬元提高 8 億 4,770 萬元至 71 億 260 萬元（按付款當日價格計算）。

工程範圍及進度

4. 58TR 號工程計劃是沙中線在銅鑼灣避風塘的保護工程，工程包括於興建中環及灣仔繞道時，在沙中線和中環及灣仔繞道項目重疊的部分建造一段混凝土隧道管道，以便由沙中線主要工程進行所需的鐵路隧道工程；建造及移除臨時海堤及臨時填海土地；浚挖位於銅鑼灣避風塘東南角約一公頃的海床，以設置臨時碇泊處；以及為香港遊艇會興建一個臨時碼頭，待保護工程完成後重置永久設施。有關工程是為了確保沙中線和中環及灣仔繞道項目之間可妥善配合。58TR 號工程已經完成及決算，最終支出為 4 億 2,986 萬元，在其核准工程預算費用之內。

5. 59TR 號工程計劃是沙中線在灣仔會議道的保護工程，工程包括在灣仔會議道旁地底建造兩行隔牆及上蓋，以便於灣仔發展計劃第二期進行時，該工程能於上蓋之上鋪設過海食水管及冷卻用水水管，而沙中線主要工程亦能在上蓋之下進行鐵路隧道工程，以確保兩項工程可妥善配合。有關工程已經完成。預計最終支出可在其核准工程預算費用之內。

6. 63TR 號工程計劃是沙中線的前期鐵路工程，工程包括擴建金鐘站以容納沙中線鐵路設施（包括約 200 米長的越位隧道）和為該站建造通風設施，以及建造何文田站的沙中線部分。金鐘站的擴建部分會與現有金鐘站連接，成為一個綜合車站。沙中線金鐘站的部分工程須與南港島線（東段）的設施同時興建，以縮減車站的整體規模、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。因此，金鐘站的

沙中線部分的建造工程必須先於沙中線主要工程進行，以配合較早施工的南港島線（東段）於 2011 年 5 月動工的時間表，一併建造。沙中線在金鐘站的前期工程已經完成。另外，何文田站是一個新建的綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，方便這兩條鐵路線的乘客轉乘。將何文田站設計為綜合車站，可以縮減車站的整體規模、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。跟擴建的金鐘站一樣，何文田站的建造工程必須先於沙中線主要工程進行，以配合較早施工的觀塘線延線於 2011 年 5 月動工的時間表，一併建造。沙中線於何文田站內的前期工程亦已經完成。預計在 2017 年 6 月增加的核准工程預算費用足以應付最終的支出。

7. 64TR 號工程計劃是沙中線的前期非鐵路工程，工程包括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。有關工程須在主要工程動工前展開以騰出工地進行沙中線及南港島線（東段）的工程。新的中央郵件中心已經完成，並已於 2014 年交付香港郵政運作；至於夏慤花園和香港公園的重置工程，工程亦已經在 2018 年大致完成。預計最終支出可在其核准工程預算費用之內。

運輸及房屋局

2020 年 2 月

61TR－沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程 額外工程費用

工程計劃的範圍和性質

立法會財務委員會（下稱「財委會」）在 2012 年 5 月批准把 **61TR** 號工程計劃，即「沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程」，提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為 654 億 3,330 萬元。

2. **61TR** 號工程計劃的核准工程範圍包括－

(a) 進行沙中線的主體鐵路建造工程，包括－

- (i) 建造 1 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 1 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) 沿上文第(i)項和(ii)項所述的鐵路線在顯徑、鑽石山、啓德、宋皇臺、土瓜灣、紅磡和會展建造新車站／擴建現有車站；
- (iv) 在上文第(iii)項所述的新／擴建車站提供相關的鐵路設施，包括車站大堂、乘客等候區、月台等；
- (v) 提供列車停放設施，包括改建在紅磡已停用的鐵路貨運場以提供列車停放處和相關的進出站路軌和在八鄉車廠提供額外列車停放路軌；
- (vi) 從現有的東鐵線分支建造一段地底鐵路，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；
- (vii) 為鐵路隧道提供相關的通風設施和緊急救援通道；
- (viii) 進行屋宇裝備工程；

—— (ix) 進行附屬建造工程（有關項目詳情載於附錄一）；

—— (x) 修改現有的鐵路設施，配合沙中線的運作（有關項目詳情載於附錄二）；以及

—— (b) 採購列車、鐵路系統、運作及維修設備（有關項目詳情載於附錄三）。

額外工程費用

3. 經仔細檢視相關的財務狀況後，我們認為有需要把 **61TR** 號工程計劃的核准工程預算費提高 86 億 9,680 萬元，即由 654 億 3,330 萬元增至 741 億 3,010 萬元（按付款當日價格計算），以應付主要因下列事項而增加的費用 –

- (a) 宋皇臺站工地的額外考古工作；
- (b) 應對工地限制的額外措施；
- (c) 在灣仔北與其他工程項目的配合工作；
- (d) 施工計劃修訂以滿足最新安全及技術要求；
- (e) 因應持份者及鐵路營運者的意見及要求而作出的修訂；
- (f) 為車站上蓋發展進行的額外工程；
- (g) 調整監核顧問費用；以及
- (h) 為餘下工程預留的應急費用

建議增加工程計劃核准預算費的詳情，載於下文第 4 至 31 段。

宋皇臺站工地的額外考古工作

4. 有關宋皇臺站工地的考古工作，我們過往於立法會鐵路事宜小組會議已經作出定期匯報，亦於 2014 年 11 月 25 日的發展事務委員會會議上，匯報考古發現、保育和詮釋方案、相關車站設計和建造改動，以及對沙中線工程進展和開支的影響（立法會文件編號：CB(1)241/14-15(07)）。

5. 沙中線宋皇臺站考古調查及發掘工作是由沙中線承建商委聘的獨立考古專家進行。田野考古發掘工作於 2012 年年底展開，其後分別在 2013 年 12 月及 2014 年 4 月兩度擴大考古範圍由第一考古工地至整個車站工地，至 2014 年 9 月完成。及後考古專家需保存出土的文物，包括陶瓷器物和碎片，以便整理、研究和分析這些出土的文物，並根據古物古蹟辦事處（下稱「古蹟辦」）的指引撰寫最終考古報告。該報告已於 2017 年 6 月底提交予古蹟辦並獲接納。

6. 同時，古物事務監督（即發展局局長）於 2014 年 12 月 8 日決定將大部分宋皇臺站的遺蹟予以原址保留，並以保護物料回填，有關的遺蹟保護工作現已完成。

7. 為了保育考古發現及減低考古及保育工作對工程的影響，路政署一直與港鐵公司研究調整工序、修改施工方法，以及修訂車站設計方案。此外，承建商亦須實施額外措施以減低施工期間對考古遺跡的影響，例如因應在隧道鑽挖機豎井內發現考古遺跡，承建商須先完成保護豎井內考古遺跡的措施，挖掘工作才可繼續進行。由於整個車站工地皆屬考古範圍，而且需要原址保留遺蹟，宋皇臺站的設計及建造工程需作出數項改動，包括設計及建造行人隧道 C 的替代路線。

8. 考古工作及保育方案亦引致「大圍至紅磡段」工程估計約 11 個月的滯後。有關滯後除影響宋皇臺站的土木工程合約外，亦連帶影響其他相關的沙中線土木工程及機電工程合約，而部份未有直接受考古工作影響的合約亦因「大圍至紅磡段」通車日期延後而需作出相應配合。

9. 自宋皇臺站的建造工程於 2015 年 3 月起全面恢復後，路政署認同港鐵公司多項追回進度措施的建議，例如增加資源及調整工序，以加快工程進度。另外，港鐵公司亦為宋皇臺站及土瓜灣站加設隔音措施，藉此透過於晚間進行軌旁設施的安裝工程加快整體進度。港鐵公司透過這些措施，成功追回「大圍至紅磡段」約 6 個月的滯後。

10. 基於上文第 4 至 9 段所述的擴大考古工作、採納保育安排及實施追回進度措施等因素，我們估計宋皇臺站工地的考古發現導致造價增加共約 29 億 9,360 萬元。

應對工地限制的額外措施

11. 沙中線長達 17 公里，工程涉及大量地下挖掘及建造工程，工地亦遍佈港九及新界不同地域，途經高樓林立的市區、維多利亞港、郊野公園等地區，當中不乏複雜的地層、地質及地下水位等情況。在設計階段，港鐵公司已委聘專門勘測承建商進行詳細勘測工作（即 51TR 號工程計劃），並就沿線的地層及地質情況作專業估算。但是，在下屬情況類別，港鐵公司須修改工程設計及實施額外措施：

- (a) 施工期間遇上實際地質情況與勘測階段的評估結果不大相同：
例如在建造馬仔坑至鑽石山段隧道時，於黃大仙區地底遇到黏度比預期高的土層，影響了鑽挖機鑽頭的正常轉動。承建商需要加密鑽挖機的維修保養及更換組件的次數，亦需進行繁複的加壓和減壓程序，以確保工程人員的安全。雖然承建商在挖掘第二段隧道前，按實際的地質情況修改了鑽頭的設計，追回部分滯後，施工進度仍受到嚴重影響。除上述例子外，其他鐵路段亦涉及類似情況，包括紅磡站、土瓜灣站、宋皇臺站、鑽石山站及啟德站的地基及車站工程。
- (b) 勘測範圍非常有限或未能涵蓋所有相關位置：包括不少位於原有道路、公共設施及建築物底下的鐵路段及設施，例如位於前灣仔北公共運輸交匯處、前灣仔游泳池及前港灣道體育館等設施地底的會展站，由於在勘測階段仍要維持開放上述設施予公眾使用，因此施工前只能進行有限度的地質勘探工作。待重置及拆卸現有設施後，承建商在該處進行詳細土質勘探工作時，才發現部分位置的實際石層深度及土質情況跟預期不同，因而須修改相關地基設計及加深地基的深度，引致額外的工程費用。除上述例子外，其他鐵路段亦有類似情況。

12. 此外，沙中線途經鑽石山、土瓜灣、紅磡、灣仔等已發展的地區，工地內存有很多錯綜複雜的地下設施。在施工期間，承建商須進行額外

工程，以應對設計時未能準確預視的地下設施狀況，如廢棄或比預期數量多的地下管線等，增加了施工的難度，亦引致額外的工程開支。

13. 在 2018 年 1 月及 5 月，港鐵公司於會展站挖掘工程時發現三枚二戰期間尚未引爆的空投炸彈。就此，港鐵公司要求承建商即時實施預防性措施，例如採取「監控式開挖」，並輔以金屬探測方式辨識地底金屬物。港鐵公司亦聘請海外專家，重新檢討工地風險、就較高風險的地方進行探測及提供專業意見，以辨識地底金屬物，從而確保公眾及工程人員的安全。然而，由於「監控式開挖」所需時間較一般挖掘程序長，因此影響了整體工程進度，並連鎖性影響了後續的機電、路軌鋪設及屋宇設備工程的開展時間表。

14. 上述第 11 至 13 段就應對工地限制的額外措施導致造價增加約 40 億 4,350 萬元。

在灣仔北與其他工程項目的配合工作

15. 沙中線施工期間，灣仔北一帶有不同大型基建項目同時進行，當中部分工地須在有關工程完成後，移交予沙中線工程之用。

16. 政府部門及港鐵公司在推展各項目時，均保持緊密聯繫，並因應最新情況進行協調與配合，以減少引致各方工程延誤的風險。然而，項目推展期間難免會遇上不能預視的情況而影響了工程進度及工地交接，例如在灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內發現的大型金屬物體，以及在分域碼頭街附近工地未能順利移除的鋼管樁。為配合實際的工地交接情況，港鐵公司須要修改部分設計、實施替代方案或進行額外工程等，以繼續進行會展站及相連的隧道工程。

17. 此外，路政署及港鐵公司亦須不斷審視和訂立追回進度措施，包括加裝臨時蓋板以加快挖掘工程速度、延長工作時間使部分工程可於晚間進行、重新檢視各項工程的優次和研究簡化部分工序等。現時估計，這些追回進度措施可把「紅磡至金鐘段」因灣仔北工地交接引致的滯後由原來的 9 個月縮減至 6 個月。

18. 上述第 15 至 17 段就灣仔北工地交接期影響所採取的措施，以及因工程延誤 6 個月所引致的額外費用使工程造價增加約 12 億 150 萬元。

施工計劃修訂以滿足最新安全及技術要求

19. 本工程規模龐大，施工期長約十年，期間部分安全、技術等要求相比設計階段有所提升，港鐵公司在施工期間須修訂工程設計，以符合新的要求，避免工程完成後需要拆除和翻新，以及產生不必要的建築廢料。這些設計修訂可歸類如下：

- (a) 因應港鐵公司提升消防、機電及屋宇設備及營運等方面的技術要求而作出的設計修訂：包括修訂宋皇臺站、土瓜灣站、會展站及金鐘站的車站設計、優化東鐵線車站的月台走線、強化車站自動扶梯的設計以防止嚴重意外、在鐵路隧道加設了緊急逃生出口，以及在「屯馬線」及「東鐵線」的部分新列車額外加裝全新車載軌道檢查設備以實時檢測路軌質量等，從而配合日後車務運作的需要、加強車站設施水平及進一步保障乘客及市民的安全。
- (b) 因應安全及技術規範或準則有所提升而作出的設計修訂：包括提升獅子山鐵路隧道內的通風設施以及碎石器的防塵設備，以滿足在批出工程合約後實施的新環保條例對泥塵控制的要求。
- (c) 視乎實際情況而採取的額外措施以提升工程附近樓宇及設施的安全的設計修訂：包括在土瓜灣站的額外措施，例如修改鐵路隧道的深度、優化工序、進行震動測試及樓宇狀況評估，以及進行額外灌漿工程以鞏固樓宇附近的底層等；以及在鑽石山站加強對附近設施的監察。除上述例子外，其他工程亦須處理類似的情況。

20. 上述就修訂施工計劃引致的額外開支約為 27 億 7,490 萬元。

因應持份者及鐵路營運者的意見及要求而作出的修訂

21. 本工程項目下數個接近民居的鐵路段，除了涉及建造新鐵路設施和車站外，還涉及擴建或修改部分現有東鐵線、西鐵線、馬鞍山線、觀塘線、荃灣線及港島線的現有鐵路設施。

22. 在勘測及設計階段，政府及港鐵公司已進行廣泛的諮詢工作。自 2008 年起，相關工作包括向沿線的 11 個區議會簡介沙中線項目及匯報進度、舉辦地區諮詢活動、透過不同途徑向市民提供多方面的資訊，例如設立網頁；印備小冊子、單張、便覽及通訊供市民詳閱；進行實地視察、巡迴展覽、公眾諮詢大會及學校講座等，藉此向地區團體和市民講解工程方案和收集意見，以完善鐵路方案。

23. 施工期間，路政署及港鐵公司一直有聆聽各持份者的意見。自 2012 年起參與了逾 120 次的區議會及其轄下委員會及工作小組的會議，並舉行了逾 100 次社區聯絡小組會議，聽取各方的意見。港鐵公司因應地區人士的要求進行額外工程及緩解措施，亦在施工期間作出不同的工程修訂以減低工程對現有鐵路營運的影響。

- (a) 因應近年新界西北的最新發展，該區往來市區的鐵路服務需求不斷增加。為了紓緩西鐵線在平日早上繁忙時間的擠迫情況，港鐵公司已透過沙中線項目，提早把屯馬線的七卡列車改為八卡列車，同時亦添置更多列車，以提升全段屯馬線的運載力。
- (b) 在工程期間，港鐵公司一直檢視各車站的設施需求，以滿足不同市民的需要及港鐵公司作為鐵路營運者的要求，包括於多個新車站額外增設連接地面的升降機及育嬰室；改善新車卡的設計，例如增設動態路線圖和優化車廂內的扶手設計；以及優化車站內的設施，例如售票系統等，以符合其他港鐵車站的最新標準。除上述例子外，其他工程亦有作出類似的修訂。
- (c) 為回應地區人士的意見，港鐵公司進行了多項額外工程及緩解措施，以減低工程期間對社區的影響。例如在聽取區議會及市民的意見後，於馬仔坑工地進行額外工程，包括更改馬仔坑工地的出入口、建造及拆卸臨時行人天橋等，為附近居民提供更方便的行人通道設施；改善銅鑼灣避風塘的搬遷船隻安排；於灣仔北工地進行額外工程以減少對附近住戶及現有設施的影響；以及在馬頭圍道實施大型臨時交通管理措施期間，安排額

外的關懷大使及交通督導員實地協助居民適應交通及行人路改造。除上述例子外，其他工程亦有作出類似的修訂。

24. 上述就因應持份者的意見及要求而作出的修訂引致的額外開支約為 22 億 2,580 萬元。

為車站上蓋發展進行的額外工程

25. 為了預留彈性予會展站上蓋發展項目，港鐵公司於車站加建地基及提供設施，此舉令工程更複雜，工程開支亦相應提高，主要包括：

- (a) 更改部分垂直隔牆和車站結構及建造額外樁柱，以提供承托力應付部分上蓋發展項目的荷載；
- (b) 修改會展站通風井結構，以預留彈性予興建上蓋發展項目時延伸通風井高度；及
- (c) 提升通風風扇的設計，以滿足延伸通風井後的車站通風要求。

26. 此外，在鑽石山擴建車站亦進行了額外工程，以配合車站上蓋鑽石山綜合發展計劃。

27. 上述就車站上蓋發展進行的額外工程所引致的額外費用使工程造價增加約 5 億 8,290 萬元。

工程合約實際價格與最初預算的淨差額的分賬安排

28. 沙中線主要工程由 **61TR** 號和 **62TR** 號兩項工程計劃組成，當中涉及 58 份主要工程合約及大量小型工程合約。工程合約的開支會按合約的範圍及性質分別由兩項工程計劃支付。如工程合約同時涉及鐵路及非鐵路工程，其開支會由兩項工程計劃共同支付，此情況於沙中線的土木工程合約尤其常見。

29. 每份工程合約的實際價格與港鐵公司於 2012 年的原預算都有出入。根據實際的招標結果，沙中線主要工程（即綜合 **61TR** 號和 **62TR** 號兩項工程計劃一併考慮）的整體工程合約價格略低於港鐵公司 2012 年評估的預算，淨節省共 2 億 8,900 萬元。按照兩項工程計劃的分賬安排，

該淨節省開支由 **61TR** 號工程計劃的 7 億 9,730 萬元節省開支以及 **62TR** 號工程計劃的 5 億 830 萬元額外開支共同組成，當中並不涉及任何額外工程。

調整監核顧問費用

30. 由於沙中線工程時間表有變動，以及需要跟進紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會在 2019 年 2 月向行政長官所提交中期報告的建議，路政署加強了監核顧問的工作。相關監核顧問費用因此須增加以繼續進行監察及定期審核工作，額外顧問費合共約 4,400 萬元，由 **61TR** 號工程計劃分擔其中約 4,100 萬元。餘下約 300 萬元會由 **62TR** 號工程計劃分擔。

為餘下工程預留的應急費用

31. 原本的核准預算費中的應急費用（即約 58 億 6,910 萬元）已全數用作支付部分上述額外成本。鑑於過去或未來的風險可能帶來的持續挑戰和風險，為了應付承建商確立申索後須支付的額外金額，現建議在 **61TR** 號工程計劃下預留一筆總數 15 億元作為額外應急費用，亦即餘下工程預算約 10%。

財政狀況摘要

32. 總括而言，建議增加的 86 億 9,680 萬元的分項數字如下－

因素	按付款當日價格 計算 建議增加／節省 的款額 (百萬元)	佔總共增加 ／節省款額 的百分比 (%)
增加款額原因：		
(a) 宋皇臺站工地的額外考古工作	2,993.6	19.5
(b) 應對工地限制的額外措施	4,043.5	26.3

因素	按付款當日價格 計算 建議增加／節省 的款額 (百萬元)	佔總共增加 ／節省款額 的百分比 (%)
(c) 在灣仔北與其他工程項目的 配合工作	1,201.5	7.8
(d) 施工計劃修訂以滿足最新的 安全及技術要求；	2,774.9	18.1
(e) 因應持份者及鐵路營運者的 意見及要求而作出的修訂；	2,225.8	14.4
(f) 為車站上蓋發展進行的額外工程	582.9	3.8
(g) 調整監核顧問費用	41.0	0.3
(h) 為餘下工程預留的應急費用	1,500.0	9.8
(i) 總增加款額		
(i) = (a)+(b)+(c)+ (d)+(e)+ (f)+(g)+(h)	15,363.2	100.0
部分費用因以下原因得以抵銷 -		
(j) 工程合約實際價格與最初預 算的淨差額的分賬安排	797.3	11.9
(k) 已從應急費用支付的款額	5,869.1	88.1
(l) 總節省款額 (l)=(j)+(k)	6,666.4	100.0
(m) 建議增加的款額 (m)=(i)-(l)	8,696.8	

61TR－沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程

為建造沙中線而進行的附屬工程

1. 在啓德發展區、紅磡及灣仔設置臨時躉船轉運站。
2. 在石澳興建沉管隧道臨時預製件工場及混凝土配料廠。
3. 在將軍澳設置臨時爆炸品儲存倉。

61TR－沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程

現有鐵路設施修改工程

1. 修改東鐵線車站月台，以配合沙中線運作。
2. 修改馬鞍山線車站月台，以配合沙中線運作。
3. 修改位於車務控制中心及東鐵線、馬鞍山線和西鐵線車站的控制及通訊系統。
4. 修改八鄉車廠，以配合沙中線的運作。
5. 修改羅湖調車場、何東樓車廠、旺角貨場、何文田側線及紅磡北面軌道區域，以便設置鐵路設施。
6. 修改位於大圍及紅磡的現有路軌，以接駁新建的鐵路段落。
7. 修改現有西鐵線及馬鞍山線訊號系統。
8. 修改現有票務系統及乘客資訊系統。

61TR－沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程

採購列車、鐵路系統、運作及維修設備

1. 採購新列車行走擬議的「東西走廊」及「南北走廊」。
2. 為新建鐵路段落提供訊號系統。
3. 採購新鐵路系統設備，包括 –
 - (a) 車站設施；
 - (b) 環境控制系統；
 - (c) 軌道工程；
 - (d) 軌道旁的輔助設備；
 - (e) 供電系統；以及
 - (f) 控制及通訊系統。
4. 採購新工程車輛及車廠設施，以配合沙中線運作及維修。

62TR－沙田至中環線－非鐵路建造工程－餘下工程 額外工程費用

工程計劃的範圍和性質

立法會財務委員會（下稱「財委會」）在 2012 年 5 月批准把 **62TR** 號工程計劃，即「沙田至中環線－非鐵路建造工程－餘下工程」，提升為甲級，按付款當日價格計算，核准其估計所需費用為 59 億 8,310 元。

2. **62TR** 號工程計劃的核准工程範圍包括－

(a) 進行主要公共基建工程，如下－

- (I) 鳳德行人設施系統；
- (II) 毓華街一帶的行人設施系統；
- (III) 慈雲山邨中央遊樂場附近的行人設施系統；
- (IV) 連接宋皇臺站和啓德發展區的有蓋行人通道；

(b) 進行重置、補救及改善工程，包括－

- (I) 道路及相關設施；
- (II) 政府設施：
 - (i) 康體設施；
 - (ii) 休憩設施；
 - (iii) 保育工程；
 - (iv) 其他政府設施；

(III) 其他設施；以及

(c) 進行備置工程。

沙中線非鐵路工程包括的主要公共基建工程和重置、補救及改善工程的項目清單、位置圖及相關圖則分別載於附錄一及二。

額外工程費用

3. 經仔細檢視相關的財務狀況後，我們認為有需要把 **62TR** 號工程計劃的核准工程預算費提高 13 億 6,700 萬元，即由 59 億 8,310 萬元增至 73 億 5,010 萬元（按付款當日價格計算），以應付主要因下列事項而增加的費用－

- (a) 應對工地限制的額外措施；
- (b) 施工計劃修訂以滿足最新安全及技術要求；
- (c) 因應持份者的意見及要求而作出的修訂；
- (d) 鐵路範圍內進行的備置工程；
- (e) 工程合約實際價格與最初預算的淨差額的分賬安排；
- (f) 調整監核顧問費用；以及
- (g) 為餘下工程預留的應急費用

建議增加工程計劃核准預算費的詳情，載於下文第 4 至 16 段。

應對工地限制的額外措施

4. 沙中線長達 17 公里，工程涉及大量地下挖掘及建造工程，工地亦遍佈港九及新界不同地域，途經高樓林立的市區、維多利亞港、郊野公園等地區，當中不乏複雜的地層、地質及地下水位等情況。在設計階段，港鐵公司已委聘專門勘測承建商進行詳細勘測工作（即 **51TR** 號工程計劃），並就沿線的地層及地質情況作專業估算。但是，在施工期間亦有遇上實際地質情況與勘測階段的評估結果不大相同的情況，因此港鐵公司須修改工程設計及實施額外措施：例如加深了慈雲山區行人接駁設施樁柱的深度，引致額外的工程費用。

5. 此外，沙中線途經鑽石山、土瓜灣、紅磡、灣仔等已發展的地區，工地內存有很多錯綜複雜的地下設施。在施工期間，承建商須進行額外工程，以應對設計時未能準確預視的地下設施狀況，如廢棄或比預期數量多的地下管線等，增加了施工的難度，亦引致額外的工程開支。

6. 應對工地限制的額外措施導致開支增加約2億3,580萬元。

施工計劃修訂以滿足最新安全及技術要求

7. 本工程規模龐大，施工期長約十年，期間部分安全、技術等要求相比設計階段有所提升，港鐵公司在施工期間須修訂工程設計，以符合新的要求，避免工程完成後需要拆除和翻新，以及產生不必要的建築廢料。例如，因應一宗 2016 年發生的屋頂綠化支架倒塌意外，港鐵公司全面檢討設施，提升港灣道體育館綠化屋頂的結構水平，使用較輕物料以減少負重等，以確保體育館的結構安全。

8. 此類因應安全要求所作出的工程修訂，引致開支增加約 1,010 萬元。

因應持份者的意見及要求而作出的修訂

9. 在勘測及設計階段，政府及港鐵公司已進行廣泛的諮詢工作。自 2008 年起，相關工作包括向沿線的 11 個區議會簡介沙中線項目及匯報進度、舉辦地區諮詢活動、透過不同途徑向市民提供多方面的資訊，例如設立網頁；印備小冊子、單張、便覽及通訊供市民詳閱；進行實地視察、巡迴展覽、公眾諮詢大會及學校講座等，藉此向地區團體和市民講解工程方案和收集意見，以完善鐵路方案。

10. 施工期間，路政署及港鐵公司一直有聆聽各持份者的意見。自 2012 年起參與了逾 120 次的區議會及其轄下委員會及工作小組的會議，並舉行了逾 100 次社區聯絡小組會議，聽取各方的意見。港鐵公司因應地區人士的要求進行額外工程及緩解措施。其中例子如下：

(a) 在興建鳳德公共運輸交匯處(現稱黃大仙公共運輸總站)期間，因應區議會、市民及相關持份者的意見，港鐵公司增設升降機及公眾洗手間、改善公共運輸總站的車位及出入口安排，並額外擴闊及優化連接黃大仙道與黃大仙祠的道路。

(b) 因應區議會及慈雲山區內市民的要求，港鐵公司在慈雲山區的行人接駁設施額外增設一部升降機及一條為殘疾人士而設的斜面行人通道、加長及更改有蓋行人通道、加裝扶手設施及加闊接駁行人通道等，並就交通改道措施作出修訂。

(c) 部分馬仔坑遊樂場的土地及康樂設施由 2013 年 3 月起被徵用，

以興建沙中線隧道、通風設施和緊急救援通道等設施。工程完成後將會重置受影響的設施，包括一個十一人足球場以及一個雙層室內體育館。因應區議會及地區人士就重置安排的意見後，上述室內體育館將增加至三層高並加設一所多用途室，同時亦須優化相關康樂設施，以更切合市民的實際需要。

- (d) 在興建臨時灣仔公共運輸交匯處和重置灣仔游泳池及港灣道體育館時，港鐵公司需改動有關設施的設計，以提升設施的水平及確保使用者的安全，例如更改臨時灣仔公共運輸交匯處及鄰近交通燈號的設計以回應區內對交通的關注，以及提升灣仔游泳池及港灣道體育館的消防、機電及屋宇裝備以滿足設施的運作需要。

11. 除上述例子外，其他工程亦有作出類似的修訂。因應持份者的意見及要求而作出的修訂導致開支增加約8億8,870萬元。

鐵路範圍內進行的備置工程

12. 為配合鑽石山綜合發展區的發展，港鐵公司須於鑽石山站及一段位於鑽石山綜合發展區的鐵路隧道範圍附近進行額外的備置工程，包括加建樁柱地基及更改鑽石山站部分結構牆等，額外工程費用約 7,800 萬元。

工程合約實際價格與最初預算的淨差額的分賬安排

13. 沙中線主要工程由 61TR 號和 62TR 號兩項工程計劃組成，當中涉及 58 份主要工程合約及大量小型工程合約。工程合約的開支會按合約的範圍及性質分別由兩項工程計劃支付。如工程合約同時涉及鐵路及非鐵路工程，其開支會由兩項工程計劃共同支付，此情況於沙中線的土木工程合約尤其常見。

14. 每份工程合約的實際價格與港鐵公司於 2012 年的原預算都有出入。根據實際的招標結果，沙中線主要工程（即綜合 61TR 號和 62TR 號兩項工程計劃一併考慮）的整體工程合約價格略低於港鐵公司 2012 年評估的預算，淨節省共 2 億 8,900 萬元。按照兩項工程計劃的分賬安排，該淨節省開支由 61TR 號工程計劃的 7 億 9,730 萬元節省開支以及 62TR 號工程計劃的 5 億 830 萬元額外開支共同組成，當中並不涉及任何額外工程。

調整監核顧問費用

15. 由於沙中線工程時間表有變動，以及需要跟進紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會在 2019 年 2 月向行政長官所提交中期報告的建議，路政署加強了監核顧問的工作。相關監核顧問費用因此須增加以繼續進行監察及定期審核工作，額外顧問費合共約 4,400 萬元，由 **62TR** 號工程計劃分擔其中的約 300 萬元。餘下約 4,100 萬元會由 **61TR** 號工程計劃分擔。

為餘下工程預留的應急費用

16. 原本的核准預算費中的應急費用（即約 5 億 3,060 萬元）已全數用作支付部分上述額外成本。鑑於過去或未來的風險可能帶來的持續挑戰和風險，為了應付承建商確立申索後須支付的額外金額，現建議在 **62TR** 號工程計劃下預留一筆總數 2 億元作為額外應急費用，亦即餘下工程預算約 10%。

財政狀況摘要

17. 總括而言，建議增加的 13 億 6,700 萬元的分項數字如下－

因素	因按付款 當日價格 計算的建 議增加／ 節省款額 (百萬元)	佔增加 ／節省 款額的 百分比 (%)
增加款額原因－		
(a) 應對工地限制的額外措施	235.8	12.3
(b) 施工計劃修訂以滿足最新安全及技術要求	10.1	0.5
(c) 因應持份者的意見及要求而作出的修訂	888.7	46.2

因素	因按付款 當日價格 計算的建 議增加／ 節省款額 (百萬元)	佔增加 ／節省 款額的 百分比 (%)
(d) 鐵路範圍內進行的備置工程	78.0	4.1
(e) 工程合約實際價格與最初預算的 淨差額的分賬安排	508.3	26.4
(f) 調整監核顧問費用	3.0	0.2
(g) 為餘下工程預留的應急費用	200.0	10.3
(h) 總增加款額 (h) = (a) + (b) + (c) + (d) + (e) + (f) + (g)	<u>1,923.9</u>	<u>100</u>
部分費用因以下原因得以抵銷 -		
(i) 已從應急費用支付的款額	530.6	95.2
(j) 節省項目	26.3	4.8
(k) 總節省款額 (k) = (i) + (j)	<u>556.9</u>	<u>100.0</u>
(l) 建議增加的款額 (l) = (h) - (k)	<u>1,367.0</u>	

62TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-餘下工程

主要公共基建工程的項目清單

編號	項目
1.	擬建鳳德行人設施系統
2.	擬建毓華街一帶的行人設施系統
3.	擬建慈雲山邨中央遊樂場附近的行人設施系統
4.	擬建連接土瓜灣站和啓德發展區的有蓋行人通道

62TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-餘下工程

重置、補救及改善工程的項目清單

(I) 道路及相關設施

(i) 公共運輸交匯處

編號	項目
1.	重置灣仔北公共運輸交匯處
2.	擬建鳳德公共運輸交匯處

(ii) 重置及加固行人設施及行車天橋

編號	項目
3.	重置部分暢運道天橋
4.	漆咸道北一帶道路設施的重置工程
5.	九龍城及馬頭圍一帶道路設施的重置工程
6.	龍翔道近鑽石山站一帶道路設施的重置工程
7.	重置部分運盛街行人天橋
8.	重置部分波斯富街行人天橋
9.	改善世運花園行人隧道
10.	重置灣仔碼頭行人天橋
11.	重置康運徑
12.	重置紅磡繞道防撞樁
13.	於下列多條行車天橋進行基礎托底工程 東北九龍走廊橋墩
14.	東九龍走廊橋墩
15.	紅磡繞道橋墩

編號	項目
16.	堅拿道天橋橋墩
17.	鴻興道天橋橋墩

(iii) 重置暗渠及加固斜坡

編號	項目
18.	重置下列多條暗渠 紅磡鐵路站及擬建紅磡列車停放處的暗渠
19.	紅磡鐵路站北扇形區的暗渠
20.	堅拿道暗渠
21.	龍景街暗渠
22.	菲林明道暗渠
23.	紅磡鐵路站附近的污水渠及冷卻管道
24.	愛晨徑附近斜坡加固工程

(II) 政府設施

(i) 康體設施

編號	項目
25.	重置部分灣仔運動場設施
26.	重置灣仔游泳池及港灣道體育館
27.	香港體育館平台加固工程

(ii) 休憩設施

編號	項目
28.	重置部分馬仔坑遊樂場及擬建體育館
29.	重置及改善宋王臺遊樂場
30.	重置及改善世運花園
31.	改善顯田遊樂場、擬建顯貴里休憩處及石門花園
32.	重置及改善馬頭圍道/土瓜灣道花園
33.	重置及改善馬頭圍道/浙江街美化市容地帶
34.	重置及改善馬頭圍道/漆咸道北美化市容地帶
35.	重置及改善馬頭涌道/譚公道美化市容地帶
36.	重置及改善馬頭圍道/馬坑涌道休憩花園
37.	重置及改善落山道遊樂場及土瓜灣市政大廈遊樂場
38.	重置及改善慈雲山邨中央遊樂場及慈雲山道休憩花園
39.	重置及改善溫思勞街遊樂場及美化市容地帶
40.	重置及改善漆咸道交匯處花園
41.	重置及改善分域碼頭街與會議道交界遊樂場
42.	重置及改善紅磡海底隧道港島入口處休憩花園

我們亦須在地區提供小型臨時休憩設施。

(iii) 保育工程

編號	項目
43.	保育前大磡村的機槍堡及前英國皇家空軍飛機庫

(iv) 其他政府設施

編號	項目
44.	重置新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站
45.	重置銅鑼灣避風塘側的警隊設施及改善界限街的警察體育遊樂會
46.	重置灣仔渡輪碼頭廣場公廁

(III) 其他設施

編號	項目
47.	重置顯徑邨垃圾收集站
48.	灣仔分域碼頭街的海軍商場的重置工程
49.	重置香港會議展覽中心的樓梯及隔油池