

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 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」(見附件 2)－

- (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－

- (a) 建造 1 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 公頃的海床，以設置臨時碇泊處；以及
- (d) 為香港遊艇會興建 1 個臨時碼頭，待保護工程完成後重置永久設施。

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。

—— 擬議工程的平面圖載於附件 3。

6. 我們已完成擬議工程的詳細設計和施工圖，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，並在 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)工程須關拓的臨時填海土地約 1.4 公頃，而沙中線保護工程則須關拓額外約 0.4 公頃的臨時填海土地。在中環及灣仔繞道項目下同時進行擬議保護工程有明顯好處，這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，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。保護工程須在位於沙中線隧道與中環及灣仔繞道隧道重疊的部分建造沙中線所需的隧道管道，並在中環及灣仔繞道及保護工程下關拓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。

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「凌駕性的公眾需要」，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 至 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 1 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 1 個臨時碼頭，令遊艇會可以在工程期間維持運作。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沙中線保護工程，使有關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) 設置臨時碇泊處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
(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) 為香港遊艇會碼頭興建臨時碼頭並重置永久設施	4.3
(c) 顧問費	9.8

		百萬元	
(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		<u>43.5</u>
	小計		478.5 (按2010年9月 價格計算)
(f)	價格調整準備		<u>63.1</u>
	總計		<u>541.6</u> (按付款當日 價格計算)

—— 按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字載於附件 4。

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>

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一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。沙中線保護工程將會在中環及灣仔繞道項目下進行，是該項目工程合約的一部分。合約會訂定可調整價格的條文。

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(即保護工程)，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碇泊處位安排，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，而有關的撥款申請將在 2011 年提交立法會審批。

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 5。

20. 經考慮未能調解反對意見後，行政長官會同行政會議在 2011 年 4 月 12 日根據條例授權進行擬議工程，而未有作出任何修訂。授權公告在 2011 年 5 月 13 日刊憲。

21. 我們在 2011 年 5 月 6 日就保護工程諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會，並請委員察悉我們建議在 2011 年 6 月把 **58TR** 號工程計劃餘下部份提升為甲級，以取得撥款進行保護工程。會議上，議員要求政府提供以下補充資料—

- (a) 就港珠澳大橋本地工程環境影響評估報告(下稱「環評報告」)的法院裁決會否影響擬議保護工程的進行；
- (b) 沙中線各項目環評報告及環境許可證的情況；
- (c) 全港避風塘船隻碇泊處的情況；以及
- (d) 銅鑼灣避風塘持份者對臨時碇泊處安排的意見。

— 有關補充資料載於附件 6。

對環境的影響

22. 擬議工程屬於《環境影響評估條例》(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證。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，並在 2011 年 4 月 4 日發出擬議工程計劃的環境許可證。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²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。

² 實施緩解環境影響措施的費用約為 120 萬元；有關費用已包括在保護和相關工程的費用內。

23. 在規劃和設計階段，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³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再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。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。

25. 我們估計擬議工程合共會產生約 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⁴)。

對文物的影響

26. 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。

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。

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(所需費用應會較高昂)，則不包括在內。

土地徵用

27. 擬議保護工程無須徵用土地。

背景資料

28. 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，用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。

29. 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。

30. 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。

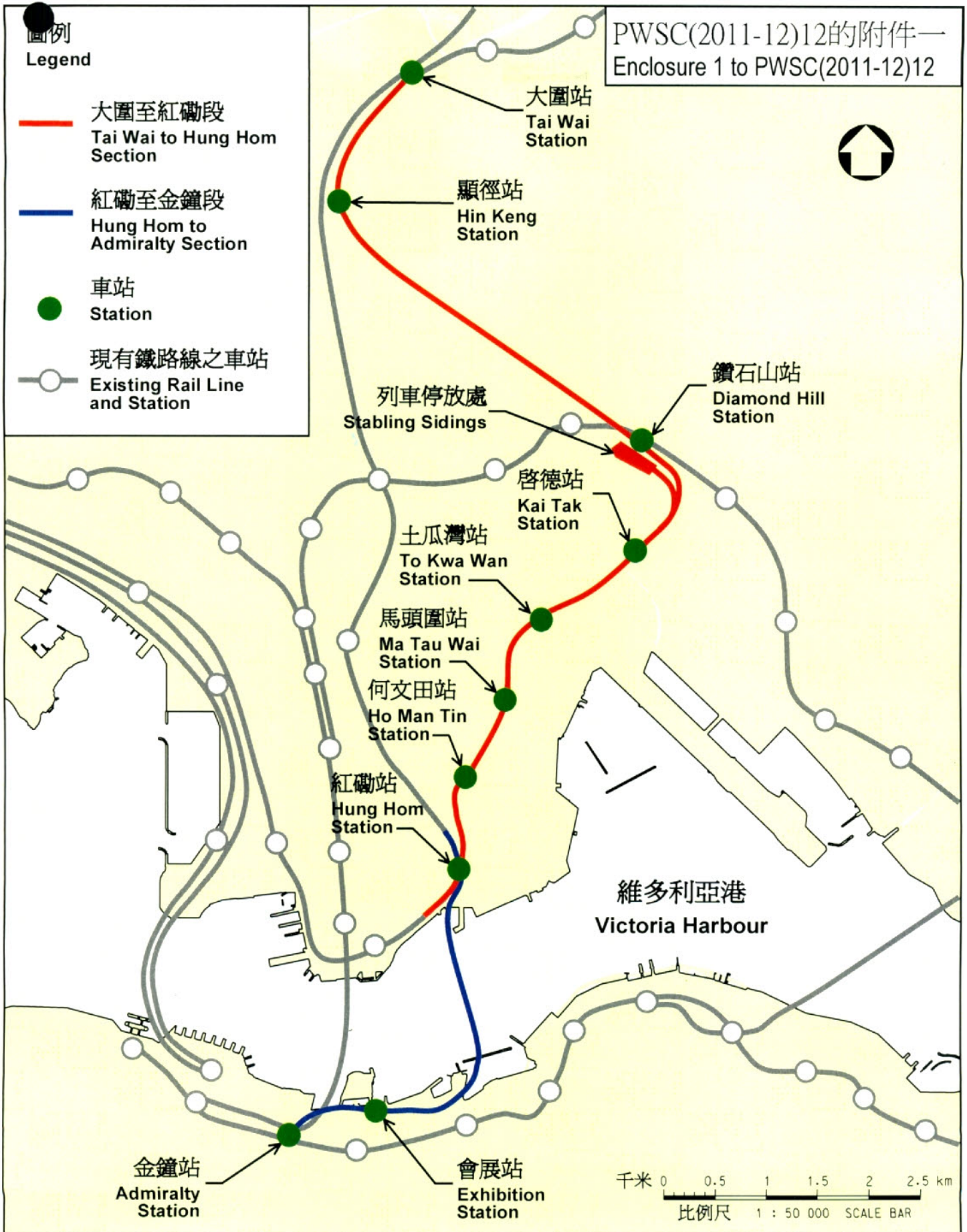
31. 擬議保護工程將不涉及任何移走或種植樹木建議。

32. 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 個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局
2011 年 5 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



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.

HRWSC003-SK0253

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

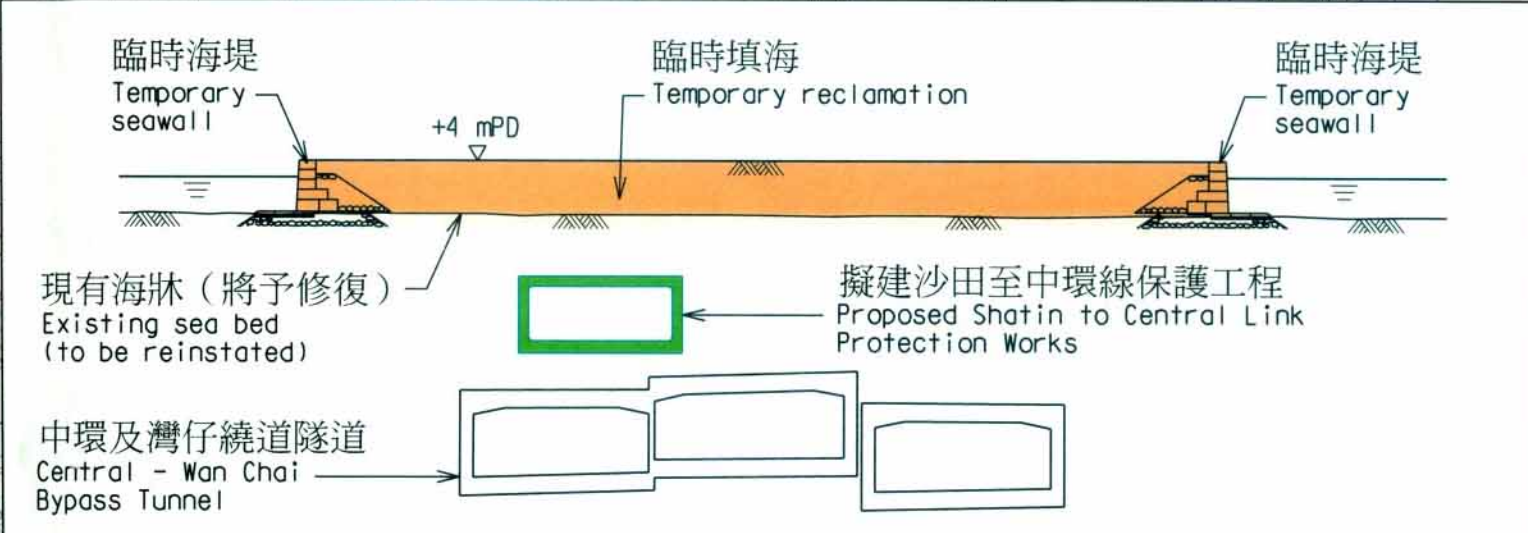
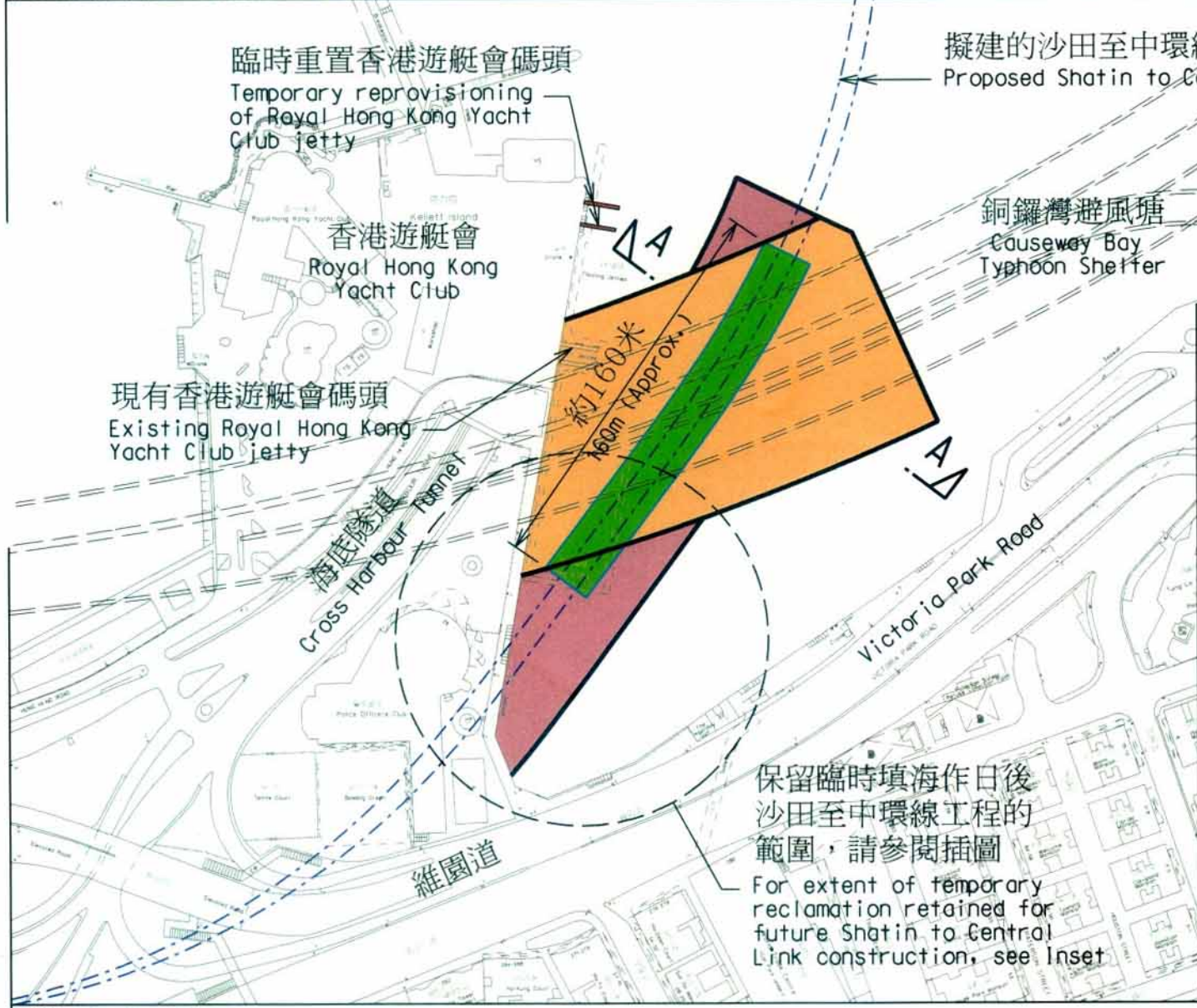
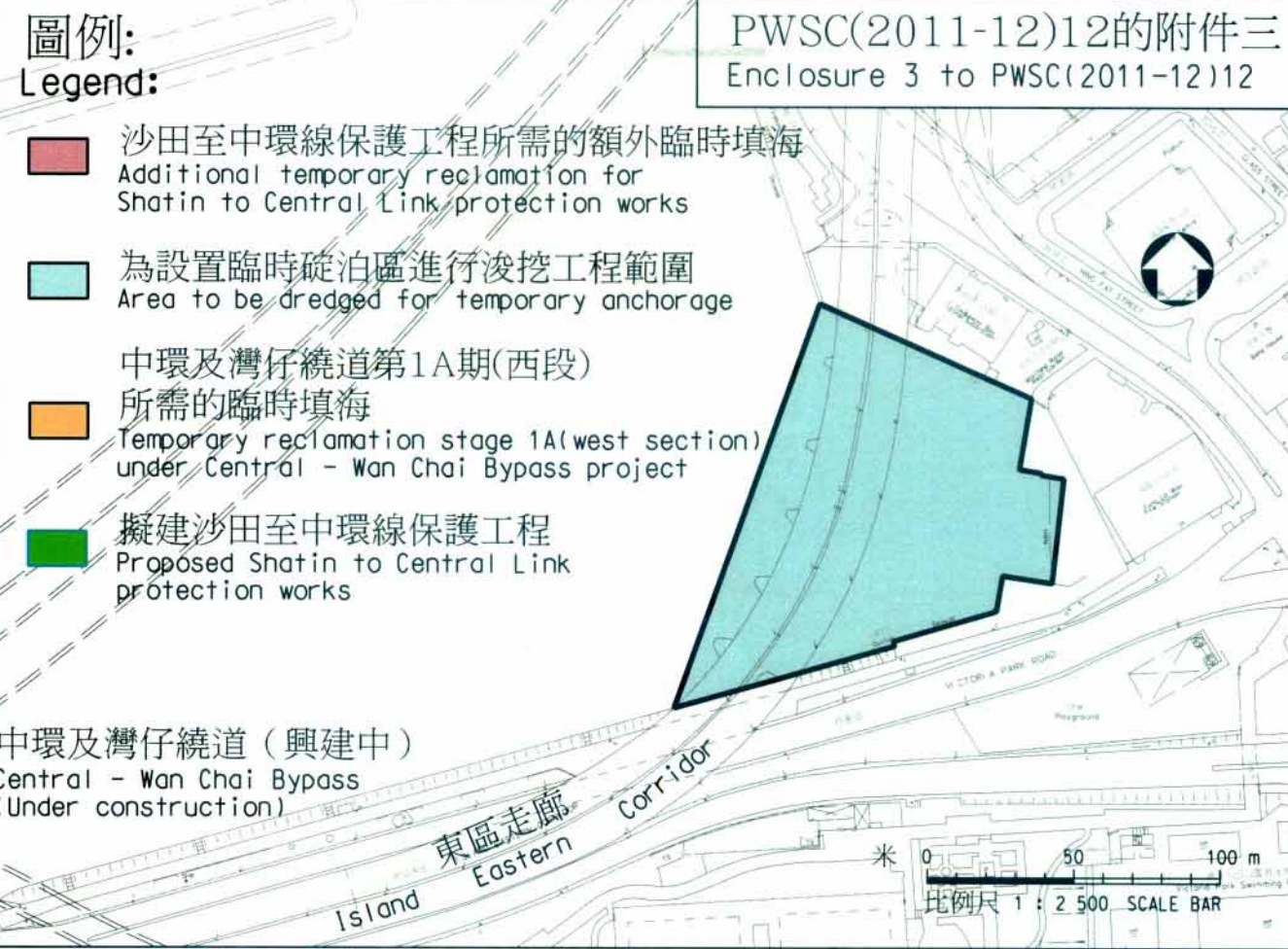
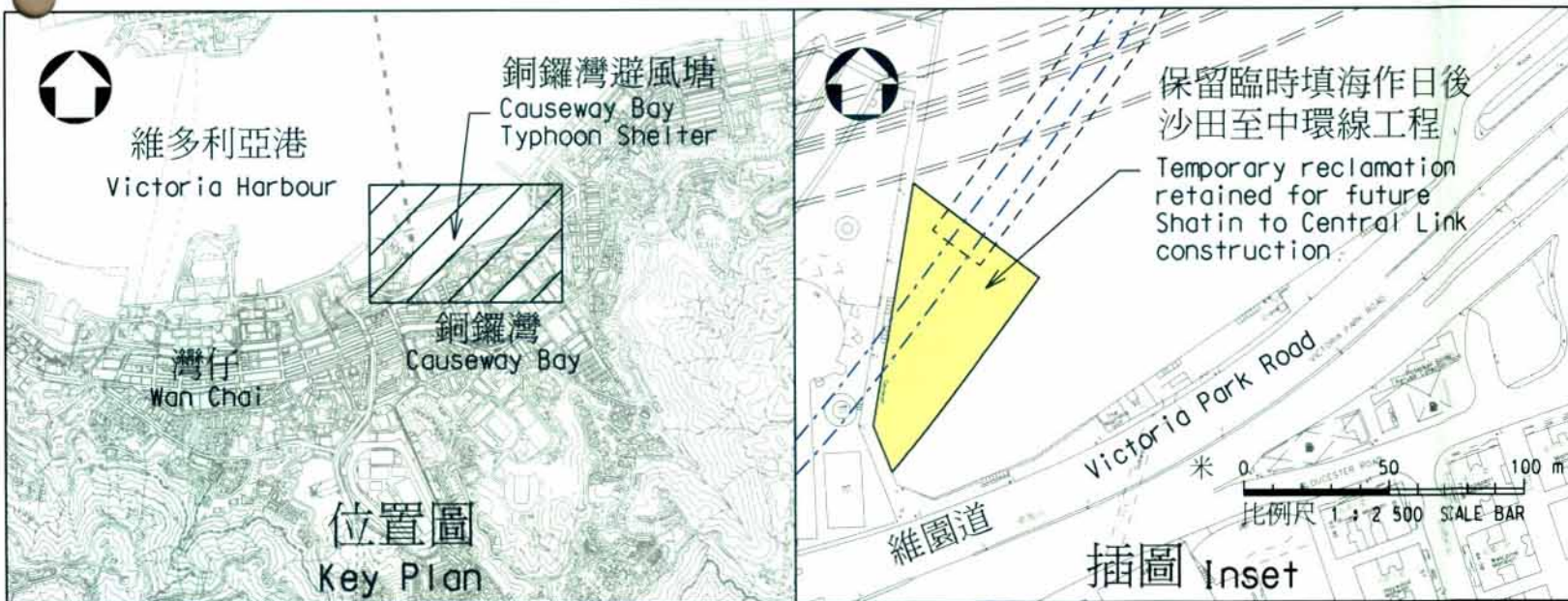
東西走廊及南北走廊
East West Corridor and North South Corridor

圖號 drawing no.
HRWSCL003-SK0252

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

 路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



切面圖 A-A (不按比例)
Section A-A (N.T.S.)

說明: Notes:
所有水平均為約數，以米為單位顯示高/低於香港的主水平基準。
All levels are approximate and in metres above/below Hong Kong principal datum (mPD)

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-SK0250
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	專業人員	—	—	—	1.5
	及合約管理的 顧問費 ^(註 2)	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：

- 我們採用倍數 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 1 名反對者是毗鄰銅鑼灣避風塘的 1 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 1 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碇泊處的影響。該反對者亦聲稱其研究顯示香港(尤其是維多利亞港)並無足夠的繫泊位或碇泊處供遊艇使用。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 1 道臨時防波堤，以提供更多繫泊位或碇泊處，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碇泊處構成的影響，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位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。

鐵路事宜小組委員會 2011 年 5 月 6 日會議
要求政府提交的補充資料

我們在 2011 年 5 月 6 日鐵路事宜小組委員會會議上，請求委員同意政府當局向工務小組委員會及財務委員會提交沙中線在銅鑼灣避風塘保護工程的撥款申請。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－

- (A) 就港珠澳大橋本地工程環境影響評估報告(下稱「環評報告」)的法院裁決會否影響擬議保護工程的進行；
- (B) 沙中線各項目環評報告及環境許可證的情況；
- (C) 全港避風塘船隻碇泊處的情況；以及
- (D) 銅鑼灣避風塘持份者對臨時碇泊處安排的意見。

(A) 就港珠澳大橋本地工程環評報告的法院裁決會否影響擬議保護工程的進行

1. 環境保護署(環保署)署長經已批准沙中線在銅鑼灣避風塘保護工程的環評報告，並在 2011 年 4 月發出有關的環境許可證。港珠澳大橋本地工程司法覆核案件中，法庭只就港珠澳大橋本地工程的環境評估及環境許可證作出裁決，並未有觸及其他工程項目。我們認為沙中線在銅鑼灣避風塘保護工程的環評報告及環境許可證仍然合法和有效。我們計劃將有關保護工程如期進行。
2. 沙中線保護工程將會在中環及灣仔繞道項目下進行，是該項目工程合約的一部分。中環及灣仔繞道臨時填海工程已在進行中，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，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。這安排也符合環保人士對保護海港的期望。
3. 銅鑼灣避風塘保護工程主要包括建造臨時海堤和進行臨時填海以建造埋在海床的混凝土隧道管道。沙中線工程完成後，所有臨時海堤和臨時填海均會被移除，並不構成長遠環境影響，有關環境影響將會十分輕微和短暫。
4. 沙中線保護工程對銅鑼灣避風塘及鄰近區域的環境影響是臨時性的，並十分輕微。此外，中環及灣仔繞道承建商會就環保署發出的環境許可證制定措施，處理施工期間的環境影響。
5. 從公眾諮詢及港鐵公司做的調查結果顯示，公眾普遍支持沙中線早日動工及完成。如期進行有關保護工程符合公眾期望。因此，我們計劃將有關保護工程如期進行。

(B) 沙中線各項目環評報告及環境許可證的情況

6. 我們自 2008 年年底開始為沙中線工程計劃進行初部設計，並分階段進行相關的前期和保護工程。

(i) 灣仔發展計劃第二期內的保護工程

7. 在 2010 年 7 月，我們把 **58TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級。由於沙中線隧道其中一段過海段與灣仔發展計劃第二期下的重置水管工程重疊，我們須為該段沙中線隧道進行保護工程，以便在日後在同一地點進行沙中線主體工程時不須要重新遷移這些水管。該保護工程本身不屬於《環境影響評估條例》(下稱「《環評條例》」)的指定工程項目。但是灣仔發展計劃第二期則是指定工程項目，該項目已獲批環境許可證，並已動工。為評估有關保護工程對環境的影響，我們已就保護工程進行額外環境審查，涵蓋施工期間引致的噪音、空氣和水質影響以及廢物管理問題。環境審查的結論指出，相對於整項灣仔發展計劃第二期的工程，保護工程的規模較小，對環境影響輕微，因此灣仔發展計劃第二期環評報告就符合環境標準的程度所作的結論依然適用。

8. 這項保護工程於 2010 年 7 月已獲立法會財務委員會撥款，現正在灣仔發展計劃第二期項目下進行中。

(ii) 在金鐘站及何文田站的沙中線前期工程

9. 我們須擴建金鐘站作為南港島線(東段)及沙中線共用的轉車站；在工程上，金鐘站的南港島線(東段)部分及沙中線部分必須一併進行。另一方面，我們亦須建造何文田站作為觀塘線延線與沙中線共用的轉車站；同樣地，何文田站的觀塘線延線部分及沙中線部分在工程上必須一併進行。南港島線(東段)及觀塘線延線工程將在 2011 年動工，我們須將擴建的金鐘站及擬建的何文田站內沙中線使用的部分以前期工程方式，包括在南港島線(東段)及觀塘線延線工程中，使工程能一併進行。

10. 在 2011 年 2 月，我們把 61TR 號工程計劃的一部分提升為甲級，用以建造在金鐘站及何文田站的沙中線前期鐵路工程，以分別配合南港島線(東段)和觀塘線延線的施工時間表。立法會財務委員會經已批准撥款進行這兩項前期工程。

11. 南港島線(東段)(包括金鐘站內沙中線轉車設施的前期工程)及觀塘線延線(包括何文田站內沙中線轉車設施的前期工程)，均屬於《環評條例》(第 499 章)附表 2 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。環保署署長已分別於 2010 年 9 月及 2010 年 12 月批出觀塘線延線及南港島線(東段)的環境許可證。港珠澳大橋司法覆核案件中，法庭只就港珠澳大橋的環境評估及環境許可證作出裁決，並未有觸及這兩個鐵路項目。我們認為這兩個鐵路項目的環境評估及環境許可證仍然合法及有效。

12. 我們已完成推展南港島線(東段)和觀塘線延線所需的所有法定、行政及撥款程序。這兩個鐵路項目，包括須一併進行的金鐘站和何文田站內沙中線前期工程，亦已於今年 5 月動工。

(iii) 沙中線主體工程

13. 至於沙中線主體工程，詳細設計進度進展良好，相關的三份環評報告原本已完成並於 2011 年 2 月提交環保署。全長 17 公里的沙中線從大圍經九龍多個人口稠密的地區，之後在紅磡車站經維多利亞港，並以金鐘為終點站。港鐵公司會因應沙中線沿途不同地區的環境所採用的設計及施工程序而作出適當的環境紓緩措施，所以把不同地段的環評及紓緩措施分別載於三份環評報告內。第一份報告涵蓋大圍至紅磡段，第二份是從旺角東至紅磡段，第三份則涵蓋紅磡至金鐘段。由於涉及的環境問題複雜及牽涉多個區域，這三份報告分別用了一年時間準備及撰寫。由於受港珠澳大橋本地工程環評報告司法覆核裁決的影響，港鐵公司為審慎起見，在 4 月 21 日已撤回這三份環評報告，以重新檢視環評報告內容。

14. 我們和港鐵公司正仔細研究高等法院就大橋本地工程司法覆核判辭中對環評所定的新要求，及如何在工程的環評程序中達到該些要求，並就這方面的意見和環保署商討。我們須待清晰理解判詞要求的處理方法後，才可評估如何處理受影響的沙中線三份環評報告、其複雜程度及所需時間。屆時，我們才可評估沙中線的時間表是否受到延誤。

15. 我們估計受影響的工程所牽涉的環評工作本身愈複雜，重新檢視環評報告所須時間可能愈長；工程的準備工作愈成熟，距離原訂動工時間愈近，則容許重新檢視環評報告的時間愈短，工程受延誤的風險愈高。以沙中線而言，工程所牽涉的環評工作本身十分複雜，但環評工作及其他準備工作本來進度理想，我們原訂的計劃是於明年初完成法定諮詢程序和法定環評程序，再把工程項目呈交行政會議考慮授權進行，以期 2012 年動工。如重新檢視和準備環評報告工作需時，而我們不能在本年內完成，則原訂計劃亦有可能受影響。

(C) 全港避風塘船隻碇泊處的情況

16. 根據海事處出版的《2009 至 2025 年避風塘面積需求評估》報告¹，目前在香港水域的避風塘和避風碇泊處的供應足以應付在本地領牌的船隻包括遊樂船隻的需求。此外，海事處也指出，過去數年在颱風臨近期間及颱風期間，香港水域的避風塘及避風碇泊處的整體能力足以應付在本地領牌的船隻包括以維多利亞港為主要業務基地的遊樂船隻的需求。

17. 根據過去 10 年觀察顯示，在颱風期間(發出 8 號或更高颱風信號)，市區的避風塘的實際使用率約為 80% 至 90%。因此，位於市區的避風塘有足夠能力應付颱風期間在維多利亞港作業的船隻尋求避風碇泊處的需求。

(D) 銅鑼灣避風塘持份者對臨時碇泊處安排的意見

18. 為了解銅鑼灣避風塘持份者就沙中線工程對避風塘的影響所引起的關注，路政署及港鐵公司自 2009 年年中已開始與銅鑼灣避風塘持份者會面，收集他們的意見。持份者的意見摘要如下－

¹ 報告於 2009 年 12 月出版，其摘要已上載於海事處的網頁
http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/ass2009_2025c.pdf

(a) 香港遊艇會

19. 香港遊艇會不反對興建沙中線。他們關注的要點包括：遊艇會的船隻重置繫泊位應保留在銅鑼灣避風塘內和須有足夠吃水深度；須重置與他們運作和航海活動相關的受影響設施；以及不應減低現有防波堤提供的保護程度。

20. 路政署及港鐵公司由 2009 年年中至今已與他們進行多次會面，商討重置船隻繫泊位及受影響設施(包括臨時重置遊艇會的碼頭及浮躉系統)。為減少沙中線工程對遊艇會船隻繫泊位和相關的設施的影響，在銅鑼灣避風塘的沙中線保護工程會與中環及灣仔繞道項目同時進行。此外，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。香港遊艇會同意這安排。相關的重置碼頭工程為擬議保護工程的一部分。

(b) 碇泊處使用者

21. 經路政署及港鐵公司於 2009 年年中的簡介會上解釋沙中線過海段走線的限制，包括現有的海底隧道、現有建築物、紅磡站和現有鐵路線等，碇泊處使用者明白沙中線工程將會穿過銅鑼灣避風塘。他們關注的要點包括：施工所需的時間應盡量縮短；拆除現有的防波堤會否為其船隻碇泊處帶來風險；挖泥工程會否影響海洋生態和水質等。

22. 路政署及港鐵公司回應是：為盡量減少沙中線工程對避風塘使用者的影響，沙中線在銅鑼灣避風塘的保護工程會與中環及灣仔繞道項目同時進行。此外，在拆除一段防波堤前，我們會先在其旁邊興建臨時海堤和進行臨時填海，以確保防波堤不會出現缺口，而臨時填海及臨時海堤會在防波堤完全重置後才會被移走。沙中線工程亦會實施緩解措施，例如良好施工方法、設置隔泥幕和採用閉合式抓斗等，以盡量減少挖泥所帶來的影響。

23. 路政署及港鐵公司在本年 4 月再與銅鑼灣避風塘碇泊處使用者會面，解釋保護工程和船隻碇泊處安排，出席者提出對避風塘東南角碇泊位的水深和雨水排放口對船隻的影響的關注。我們回應沙中線保護工程會在避風塘東南角範圍內浚挖海床，以提供足夠的吃水深度；同時亦向與會者解釋雨水排放口與碇泊處有一段距離，估計影響不大。在遷移船隻前，我們會繼續與他們溝通和適時通知他們重置碇泊處安排。

(c) 私人繫泊處使用者(包括商業船隻)

24. 私人繫泊處使用者明白在中環及灣仔繞道工程完成後 18 個月(即待沙中線有關工程完成後)，他們的船隻才能返回銅鑼灣避風塘。他們關注在這 18 個月後(約 2018 年年中)可否回到銅鑼灣避風塘的原來位置。就此，我們表示會在工程後期適時跟私人繫泊處使用者進一步商議有關船隻返回銅鑼灣避風塘的安排。

25. 在本年 4 月，我們與銅鑼灣避風塘西南角的繫泊位使用者及其他受沙中線保護工程影響的避風塘使用者會面，解釋保護工程和船隻泊位安排。出席者提出希望減少臨時遷移次數和可預先被通知遷移時間。我們表示在展開工程之前會適時通知有關使用者泊位的重置及搬遷安排，並會在搬遷過程中與他們保持聯絡，以減低工程對他們日常運作的滋擾。此外，中環及灣仔繞道工程亦已成立一個「海事管理工作小組」處理泊位的重置及搬遷安排。受工程影響的船隻擁有人會被邀請加入該工作小組。