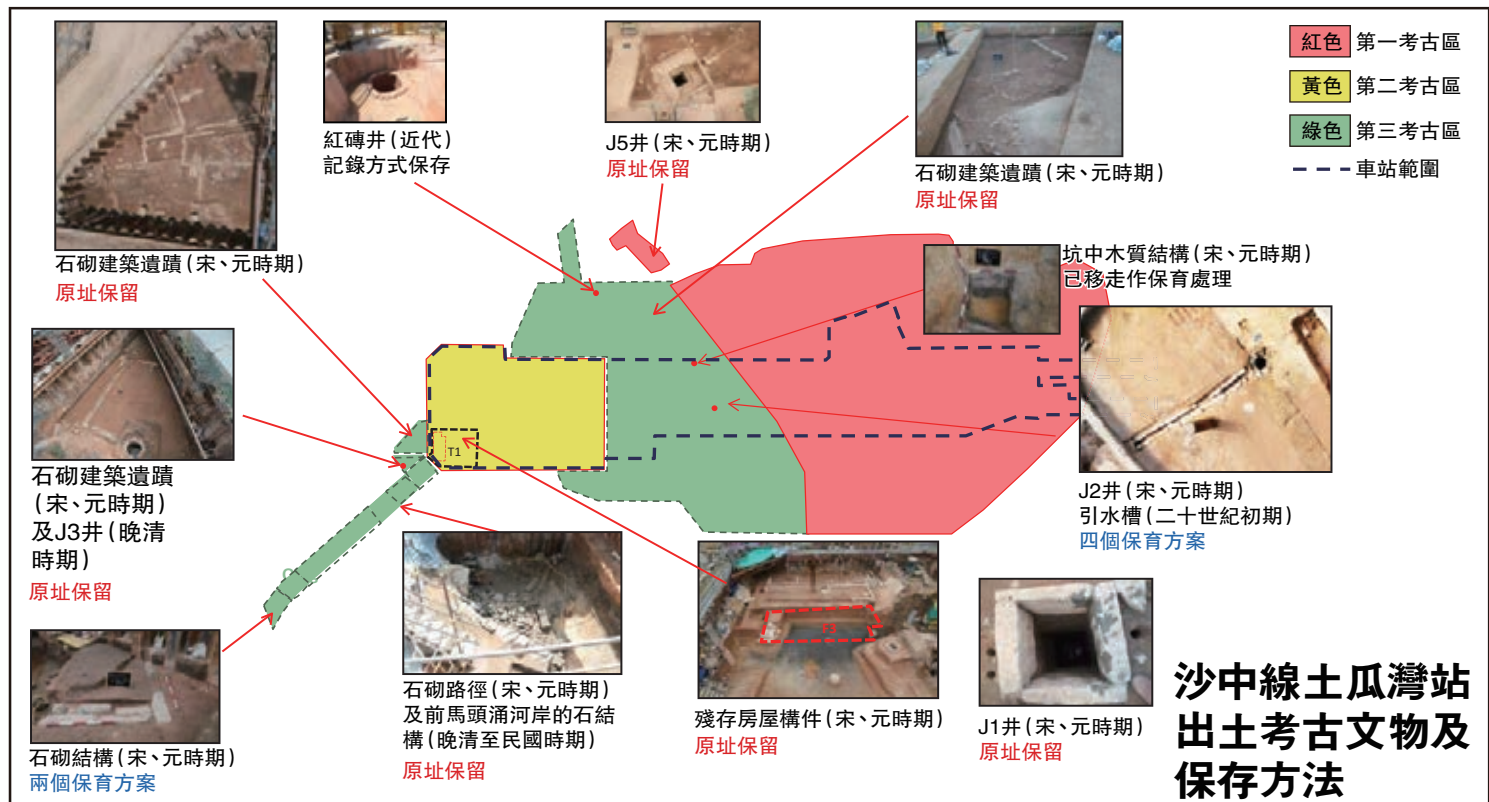


沙中線考古井 或共超支54億

工程已滯後11個月 冀下月初定方案莫再拖



香港文匯報訊(記者 陳廣盛)港鐵沙中線土瓜灣站早前於工程期間發掘出大量宋、元遺蹟，港府昨日向古諮會建議將大部分遺蹟作原址保留，並就兩項對土瓜灣站的建造與設計有較大影響的遺蹟提出多個保育方案(見另稿)。運輸及房屋局局長張炳良會後表示，沙中線土瓜灣站的工程已滯後至少11個月，額外增加開支31億元。他表示，若古諮會接納所有原址保留方案，額外開支最多會再增加23億元，以及再滯後最少4個月。他期望下月初之前能定出確實方案，否則每延遲一個月，額外開支將再增2.5億元，工程亦會進一步滯後。

發展局昨早到古諮會交代沙中線土瓜灣站考古發現的初步保育方案，並建議將大部分遺蹟，包括3個在車站範圍外的宋、元時期古井；多個宋、元時期石砌建築遺蹟等作原址保留。發展局局長陳茂波會後表示，涉及的古蹟包括古井等相關建築，部分可追溯至宋代及元代，有很高歷史價值，反映香港歷史發展，是近年重大考古發現，相信港人亦會對歷史感到自豪。

張炳良在會後表示，沙中線的考古工作已令港鐵沙中線的土瓜灣站工程滯後最少11個月，額外增加31億元開支，而原定2018年12月通車的沙中線「大圍至紅磡段」及2020年12月通車的「大圍至金鐘段」通車時間或需再調整。

張炳良續稱，若古諮會接納當局現時提出的多項原址保留建議，工程開支方面會需要額外增加大約10億元。至於當局要求古諮會決定保育方案的遺蹟，包括在車站中間的一個宋元古井及附近的引水槽。張炳良說，如果古諮會接納第一方案，以人手拆卸異地重置，就不會令工程再滯後，費用約1,000萬，對已經超

J2古井和引水槽4保育方案	工程風險	對車站設計的影響	文物保育角度	所造成額外滯後時間	額外開支
方案一	重置後可能與原來狀況整體上有輕微分別	無額外修改	古井及引水槽完整性受影響，但展示與詮釋安排較靈活	無	1,000萬元
方案二	打樁工程有可能遇上孤石層，產生震動可能影響井結構。為避孤石可能需另覓打樁位置，增加額外施工時間及開支。搬運巨型結構的過程可能影響井結構	無額外修改	古井較完整地保存	4個月	8億元
方案三	打樁工程有可能遇上孤石層，產生震動可能影響井結構。為避孤石可能需另覓打樁位置，增加額外施工時間及開支	車站範圍須進一步擴大，而且須修改設計以承托巨型結構	完整保存古井及引水槽。展示和詮釋較為困難	4個月	13億元
方案四	與方案三風險一樣	車站範圍須進一步擴大，但比方案三範圍較小，而且須修改設計承托巨型結構	與方案三一樣	4個月	12億元

資料來源：發展局 製表：香港文匯報記者 陳廣盛

環保署申近九千萬淨化維港

香港文匯報訊(記者 鮑曼珊)為進一步提升維港沿岸水質而需要進行研究，確定近岸污染的具體原因，環保署昨日向立法會提交文件指，建議將5054DP號工務計劃提升為甲級，計劃在2015年初向工務小組委員會提交研究的撥款建議，其後向財委會申請約8,960萬元撥用，如得財委會批准，計劃在同年8月展開研究，在2017年7月完成。

文件顯示，雖然淨化計劃第一期已使維港的主體水質有所改善，預計第二期亦會繼續有所成效，但水質有所改善的範圍均遠離海岸，因此沿岸水質不會有明顯改善。由於有不同的污染源流入沿岸水體，包括渠道錯誤接駁及違規排放等，令氣味如何產生是複雜的情況需要進行研究。

文件又指，進行研究要通過實證檢討和不同分析，確定近岸污染的具體原因，從而找出針對問題的解決方案。環保署需進行目視調查、氣味巡邏、水體及沉澱物取樣等工作，以確定維港近岸污染水平的整體狀況及影響沿岸水質的污染源頭，如錯誤接駁調查。

文件亦提及，環保署由於內部資源不足，建議聘請顧問進行研究及監督相關的實地考察、環境監察及調查工作。

研九東環保連接 陳茂波盼撥款

香港文匯報訊(記者 文森)立法會昨日會議上，有議員問及有否檢討就香港美酒佳釀巡禮所反映的郵輪碼頭交通配套問題及九龍東環保連接系統。發展局局長陳茂波回覆指出，旅發局已在交通方面作出多項特別安排，又指若再有大型活動，政府會參考過往的經驗，令交通方面可進一步改善。他稱，若有立法會撥款，土木工程拓展署會在明年初展開「九龍東環保連接系統」的可行性研究。

發展局局長陳茂波表示，早前的香港美酒佳釀巡禮共吸引約18萬人次。由於入場人數眾多，旅發局在交通方面作出多項特別安排，包括安排免費穿梭巴士，方便公眾往返會場。同時，旅發局亦與警方及運輸署一直保持聯繫，疏導在活動期間碼頭一帶的交通。他又指，若再有大型活動，政府有關部門亦會參考過往的經驗，尋求在交通方面有進一步改善。

陳茂波又指，土木工程拓展署現正計劃就擬議的「九龍東環保連接系統」展開詳細可行性研究。如獲立法會財務委員會批准撥款，該研究將於2015年年初展開，研究範圍將包括制定一個綜合多模式的連接系統，並選取最具成本效益及最適合在九龍東當區採用的綜合交通系統。

陳茂波續稱，觀塘連接橋為連接觀塘及前跑道的長遠方案，是環保連接系統的重要構成分，其功能及可行性必須深入研究，並與環保連接系統一併考慮，故不適宜只為連接橋作獨立研究。而且啟德新發展區項目分期完成，交通配套自然亦分階段落成，連繫啟德發展區及九龍東的交通建設有短中長期方案。

議員盼盡快完工 4方案或選搬遷

香港文匯報訊(記者 陳廣盛)港府昨日向古諮會建議將大部分遺蹟作原址保留，又就車站大堂範圍發現的宋、元朝古井與旁邊20世紀初的引水槽；以及車站往北帝街通道的石砌結構，分別提出四個及兩個保育方案。前者有3個方案的額外開支達8億元或以上，並造成的起碼4個月的滯後。有立法會議員表示，認為不應再爭拗工程範圍內古物保育問題，並盡快搬遷遺蹟。有九龍城區區議員亦表示，當區居民已苦等沙中線通車多年，希望工程可盡快完成。

當局就宋、元朝古井及旁邊20世紀初的引水槽提出4個方案。第一方案是將古井與引水槽在記錄後以人手拆遷，並在車站工程完成後將遺蹟重置於車站上方或其他地方。有關方案會令古井與引水槽的完整性受影響，但展示及詮釋安排較靈活，可增加教育效果，額外開支亦只須1,000萬元，且不會造成滯後。

第二方案是將古井以重300噸至400噸的巨型結構搬遷，引水槽則在記錄後以人手拆遷。有關方案的風險在於打樁工程有可能遇上孤石層，產生的震動可能影響井的結構；搬運巨型結構的過程亦可能影響井的結構，但古井能較完整地保存；方案額外開支達8億元，並造成至少4個月的滯後。

第三與第四方案都屬原址保留方案，前者將古井與引水槽以重800噸至1,000噸的巨型結構圍存，後者則只將古井圍存，引水槽在記錄後以人手拆遷。兩者都面對打樁工程有可能遇上孤石層，產生的震動可能影響井結構的風險，另外車站範圍亦須進一步擴大，並需修改設計以承托巨型結構。雖然方案能完整保存古井，



但由於古井位處車站地面以下，展示及詮釋較為困難。兩個方案分別需13億元和12億元的額外開支，並造成至少4個月的滯後。

田北辰倡盡快搬遷古蹟

立法會交通事務委員會主席田北辰指出，港鐵沙中線工程已超支41億元，古諮會至今未明確表態應原址保留，認為不應再爭拗工程範圍內古物保育問題，並盡快搬遷古蹟。田北辰解釋，有爭議的宋代古井只餘下底部，是半新半舊的「怪胎」，認為若能以10億元保留其他文物，花費13億元保留古井並無意思。他又說，勘察前無法知道沙中線工程範圍有古蹟，因此港鐵無責任保留任何古蹟，若社會真的希望保留遺蹟，費用就必須由公帑支付。

梁美芬盼加派人手追回進度

經民聯九龍城區議員梁美芬亦表示，當區居民已苦等沙中線通車多年，故傾向選擇第一方案，因為該方案不會造成滯後。她解釋，沙中線土瓜灣站的工程已因考古滯後至少11個月，居民雖然不滿，但仍可理解；如果工程要滯後，居民一定會苦不堪言。梁美芬又希望港鐵能加派人手，盡力追回11個月的滯後。

搬遷與否 市民各有說法

針對沙中線土瓜灣站地盤考古遺蹟的處理問題，政府及港鐵初步建議4個不同方案。任職小學老師的馬小姐認為，應以保育為先，「錢對港鐵來說不是大問題，但保育是非常重要的，我比較傾向原址保留。」她續指，若不能整個遺蹟原址保留，也希望可盡量保留。

對於延遲工程會令成本不斷上升，馬小姐認為，保育需要錢是合理的，「本身保育已經是一件要用錢的事，既然現時的工程已經延遲了，只在乎政府及港鐵的商討是否迅速、是否主動商討及實際研究。」

從事工程的任先生表示，發現古蹟一定會令工程的開支上升，惟港鐵應清楚列明每項開支及用途。對於不同方案，任先生認為搬遷重置比較可行，「因為原址保留需時一定較長，而搬遷重置則可照顧到大眾利益，能更早日通車。」他表示，明白到原址保留對古蹟一定有某程度上的破壞，但若要多花逾10億元，好像不太值得，「有時不可一面倒保育，要以時間及成本作平衡。」

梁同學則表示，有關項目的開支已經不少，若可以減少額外的開支會比較好，故選擇搬遷重置。她說：「如果要花多些錢，等於是市民負擔，搬遷重置又不是放棄保育，只是轉到其他地方。」

任先生表示，惟港鐵應清楚列明每項開支。 葉佩妍 攝

上覺下光長老 示寂

天台繼宗主 俗世皆眾師

荃灣東普陀講寺住持 了知暨兩序大眾 頂禮