

附件一

| 工程項目 | 最新造價 估算 | 最新預計 完工日期 | 預計需申請 追加撥款金 額 | 追加撥款 申請日期 |
|-------------------------|---|--------------|---------------------|------------------------------|
| 港珠澳大橋 本地工程 | <p>港珠澳大橋香港接線的核准預算費為約 250 億元（按付款當日價格計算）；而屯門至赤鱸角連接路的核准預算費則為約 467 億元（按付款當日價格計算）（見註(一)）。現時，這兩個項目均沒有出現超支的情況。</p> <p>為回應一些媒體就該工程項目支出的報道，運輸及房屋局（下稱「運房局」）於 11 月 6 日發出新聞公報表明，港珠澳大橋香港口岸的工程費用，在 2011 年 11 月的核准預算費為 304 億 3,390 萬元（按付款當日價格計算）；但按現時的初步估算，有關的核准預算費有需要提高大約 50 億元，主要原因是近年建築工人工資水平，以及建築材料和機械等價格均向上調整，造成已批出及將批出的工程合約投標價及預算投標價高於 2011 年時向立法會申請的預算。路政署仍就工程的進展和新增費用，作深入評估。待最後確定後，運房局會向於 12 月舉行的立法會交通事務委員會詳細交代，並隨後依程序向立法會工務小組委員會及財務委員會申請追加撥款。</p> | | | |
| 廣深港高速 鐵路香港段 | 見註(二) | 見註(三) | 見內文第(二)部分的回覆 | |
| 沙中綫 | 見註(四) | | | |
| 南港島綫 (東段) | 見註(五) | | | |
| 蓮塘／香園 圍口岸與相 關工程 - | 249億7,310萬 元 | 2018 年 | 87億1,990萬元 | 撥款申請 已在 2014 年 10 月 22 |

| 工程項目 | 最新造價 估算 | 最新預計 完工日期 | 預計需申請 追加撥款金 額 | 追加撥款 申請日期 |
|---------------------|---|--------------|---------------------|--|
| 工地平整及 基礎建設工 程 | | | | 日提交工 務小組委 員會，原 擬在 2014 年 12 月提 請財務委 員會批准， 現待工務 小組委員 會進一步 討論。 |
| 西九文化區 | 在西九文化區（西九）計劃中，就支援整個西九發展（包括酒店、辦公室及住宅）的基建項目而言，政府負責興建相關的公共基建設施及綜合地庫。鑑於西九文化區管理局（下稱「管理局」）的設施將按計劃分三批落成，上述政府公共基建設施及綜合地庫會分階段完成予以配合。粗略估算未來數年向立法會申請撥款興建綜合地庫及位於綜合地庫內和外的公共基建設施的金額分別為約 70 億元、約 30 億元及約 40 億元（按付款當日價格計算），而較確實的估算需待詳細設計階段期間，才可確定。根據管理局最新的實施時間表，第一批設施預期將於 2018 年或之前完成，而第二批設施則會由 2020 年開始分階段完成。政府負責相關的公共基建設施及綜合地庫將配合第一和二批設施依期完成。 | | | |

註(一)： 有關開支包括工務計劃項目 6846TH 屯門至赤鱸角連接路－詳細設計、工地勘測和前期工程的核准工程預算約 19 億元（按付款當日價格計算）和工務計劃項目 6857TH 屯門至赤鱸角連接路建造工

程的約 448 億元（按付款當日價格計算）。

註(二)：香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）在今年 8 月 11 日公佈了高鐵修訂的項目委託費用估算為 715 億 2,000 萬元，當中包括額外的保險及項目管理費用。該估算是基於高鐵通車修訂工程時間表，即高鐵於 2017 年年底通車而制定，較原先的委託費用 650 億高出約 65 億元，亦超出核准工程預算（668 億元）。基於港鐵公司提供的資料，路政署在監察及核證顧問（下稱「監核顧問」）的協助下已大致完成對港鐵公司的最新委託費用預算的評估。署方及監核顧問發現港鐵公司有若干事項未有包括在最新委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。在收齊有關資料後，路政署及其監核顧問會作進一步的評估。

註(三)：港鐵公司在 2014 年 5 月表示新的高鐵香港段目標通車日期會於 2017 年年底。路政署對港鐵公司所建議的修訂工程時間表已完成了檢視工作，認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，及確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表。運房局將以港鐵公司修訂的工程時間表為工作目標，監察港鐵公司完成餘下工程。

註(四)：沙中線工程以「服務經營權」模式進行，工程計劃由政府撥款興建。政府與港鐵公司簽訂協議，委託

港鐵公司進行沙中線鐵路的建造工程、測試及試行運作。根據協議，沙中線的「大圍至紅磡段」的目標通車日期是 2018 年 12 月，而「紅磡至金鐘段」的目標通車日期是 2020 年 12 月。

由於擴大的考古工作陸續發現一些宋、元時期文物和遺蹟，為了要配合考古工作而需要停工、調整工序、改動建造方法和實施對遺蹟的保護措施等，按港鐵公司報告，直至本年 11 月為止，沙中線的「大圍至紅磡段」和土瓜灣站的工程有最少 11 個月的滯後，而工程及相關費用方面估計額外增加 31 億元。

此外，由於考古發現及相關保育方案建議，將對大部分宋、元時期的遺蹟作原址保留，根據港鐵公司的估計，因此在工程開支方面會需要額外增加大約 10 億元，連同上述的 31 億元，總共 41 億元。但這仍未包括有兩項對土瓜灣站的建造和設計有較大影響的遺蹟，即 J2 古井和行人隧道 C 南端的石砌結構。政府已提出不同的保育方案供古物諮詢委員會考慮及提供意見。有關 J2 井的四個保育方案，除第一個方案只會導致約一千萬元較輕微的額外費用及估計不會實質影響工期外，其餘三個方案均會令到沙中線的工程再滯後起碼 4 個月的時間，而涉及的額外工程費用由大約 8 億至 13 億元，當然視乎採納那一個保育方案。

假若保育方案未能在 12 月初落實，港鐵公司估計每遲一個月作決定，所涉及的額外工程開支會增加約 2 億 5,000 萬元，同時亦會對工程帶來相應的滯後。

由於在土瓜灣站工地的考古工作將會對沙中線工程帶來不同程度的滯後及額外開支，而沙中線工程的應急費用並未有包括擴大的考古工作，和因應考古發現所引致的額外工程費用，而工程現有的應急費用將不足以應付所需支出，因此當局會適時向立法會尋求增加撥款以繼續推展工程。

至於「紅磡至金鐘段」，由於要配合港島北的其他工程計劃，有些關鍵的工地交接日期估計較原來的時間表滯後約 6 個月。雖然港島段的車站和過海隧道工程仍在招標階段，不過工程要按 2020 年底完工存在一定的風險。

註(五): 南港島線（東段）屬「擁有權」項目，由港鐵公司負責鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該段鐵路。根據政府與港鐵公司簽訂的項目協議，南港島線（東段）的目標通車日期為 2015 年 12 月。由於金鐘站的港島線隧道支撐架工程出現滯後，如進度未能顯著改善，要達至港鐵公司提

出在 2016 年年底通車的修訂目標將存在極大的風險。港鐵公司將會負責鐵路工程延誤所引致有關的額外開支。