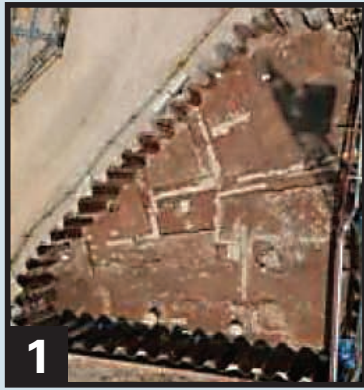


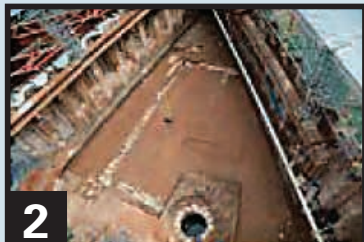
# 沙中線讓路保古蹟

## 超支54億 2018通車無望

土瓜灣站考古發現示意圖



**1** 石砌建築遺蹟 (宋元)  
位置：車站以西  
建議：原址保留



**2** 石砌建築遺蹟和J3井 (建築遺蹟：宋元；井：晚清)  
位置：車站以西  
建議：原址保留



**3** 石砌結構 (宋元)  
位置：行人通道南端  
建議：兩個保育方案 (有待確定)



**4** J2古井和引水槽 (井：宋元；引水槽：20世紀初)  
位置：車站中央  
建議：四個保育方案 (有待確定)



**5** 紅磚井 (近代)  
位置：車站以北  
建議：記錄方式保存



**6** 石砌路徑及前馬頭涌河岸結構 (石砌路徑：宋元；石結構：晚清至民國)  
位置：行人通道北端  
建議：原址保留



**7** 殘存房屋構件 (宋元) 位置：車站西南角 建議：原址保留



**8** J1方井 (宋元)  
位置：車站西南角  
建議：原址保留



**10** 坑中木質結構 (宋元)  
位置：車站北邊沿  
(已移走作保育處理)



**9** 石砌建築遺蹟 (宋元)  
位置：車站以北  
建議：原址保留



**11** J5方井 (宋元)  
位置：車站以北  
建議：原址保留



車站範圍  
第一考古區  
第二考古區  
第三考古區  
資料來源：發展局、運輸及房屋局、港鐵



▲張炳良 (右) 表示，沙中線無法於2018年通車。旁為陳茂波 本報攝

為了保育，香港可以去到幾盡？有起碼11個宋元遺蹟出土的沙中線土瓜灣站，政府宣布建議大部分原址保留，包括兩個罕見的宋元方井，但兩項對車站工程有關鍵影響的遺蹟，保育方案未定，若全部原址保育，工程將超支高達54億元，令沙中線798億元的工程造價，飆升至852億元，全部款項由政府「包底」。政府最快下月初敲定保育方案，若屆時未有決定，初步估算工程每遲一個月，造價就要增加2.5億元。運輸及房屋局局長張炳良承認，沙中線竣工日期將無可避免延遲，無法於2018年通車。

沙中線土瓜灣站地盤九月完成考古，古物古蹟辦事處昨日向古物諮詢委員會提交保育方案建議，三個考古區陸續發現多項宋元遺蹟，遍布車站內外。政府建議，原址保留大部分在非車站範圍內的遺蹟，包括多個宋元古井，而位於車站西南角的宋元方井和殘存的房屋構件，亦建議保存，土瓜灣站原定的機房位置，因而要改動，預計花費約十億元。

### 發展古蹟步行徑

身兼古物事務監督的發展局局長陳茂波表示，原址保留有價值的遺蹟並透過適當的詮釋，可讓公眾欣賞並了解香港歷史和文化遺產，長遠希望土瓜灣站古蹟可與九龍城寨南門遺蹟、龍津橋的遺址等，發展成古蹟步行徑。

不過，在11個考古遺蹟中，影響車站工程的兩個關鍵遺蹟，暫時未有保育定案。就位於車站中央位置的J2古井連水渠遺蹟，政府提出四個涉及1000萬元至13億元不等的保育方案，部分建議會令工程延期起碼四個月；至於位於車站通往北帝街通道南端的宋元石砌結構，由於通道北端的遺蹟已決定原址保留，無論該石砌結構原址保留與否，政府都需探討替代路線。(詳見表)

### 工程滯後11個月

沙中線整項工程的核准預算是798億元，大圍至紅磡段原定2018年底落成。受發現出土文物影響，工程至今已滯後11個月，涉及超支約31億元，連同昨日公布建議的原址保育遺蹟方案，土瓜灣站工程累積超支至少41億元，若車站中央的古井也原址保留，將令超支總額進一步增至54億元，令整項工程造價增

至852億元。若以香港718萬人口計算，港人平均要為保育付出752元，若以160萬納稅人口計算，每人則要付出3375元。

運輸及房屋局局長張炳良指，沙中線未來要視乎保育方案和進度，再調整通車時間，若下月初仍未決定保育方案，每推遲一個月，成本便會上升2.5億元，故此期望盡快敲定保育方案，但認為現時評論沙中線是否分段或「飛站」通車是言之尚早。

### 遲一月多付2.5億

港鐵沙中線總設計經理魏欽強昨日回應傳媒提問時指，由於沙中線大圍至紅磡段調車處位於紅磡，其中途站無法調車及進行維修，除非其他車站再有額外地方擴建，否則無法局部通車，他又指出，若保育工作影響土瓜灣站工程，變相路軌工程亦出問題，無法「飛站」通車。

運輸局及發展局將於下周就土瓜灣站保育方案，出席立法會鐵路及發展小組委員會會議，聽取議員的意見。

古物諮詢委員會多名委員認為，教育與保育同樣重要，關注政府日後如何展示原址保留的遺蹟。就對工程時間及造價有最大關鍵影響的車站中央古井及引水槽保育，委員高添強認為，兩者的文物價值相當高，建議一併保留。委員盛慕嫻則關注，原址保留方案下，古井與引水槽遺蹟連同附近的泥土，都會以巨型鋼架圍封，日後成為車站大堂內的一條大柱，而公眾無法欣賞到柱內的古井與水渠，無助公眾認識這段曾在香港出現的古歷史，所以認為以最平最快的異地重置保育，反而更能平衡不同需要。

## 沙中線因考古造成的額外開支

### 擴大考古範圍及暫停部分建造工程

滯後時間最少11個月，額外開支約\$31億

### 建議原址保育遺蹟的工程調整

會延誤土瓜灣站工期，但不至於令沙中線滯後，額外開支約\$10億

### J2和引水槽保育方案的工程調整

方案一：記錄後人手遷拆古井及引水槽，日後異地重置  
不會引致進一步額外滯後，額外開支約\$1000萬

方案二：將古井及附近泥土整體搬遷，引水槽記錄後人手遷拆，日後異地重置  
額外至少四個月滯後，額外開支約\$8億

方案三：將古井、引水槽及附近泥土圍封，成為地鐵站大堂巨柱  
額外至少四個月滯後，額外開支約\$13億

方案四：將古井及附近泥土圍封，成為地鐵站大堂巨柱，引水槽記錄後人手遷拆  
額外至少四個月滯後，額外開支約\$12億

### 行人隧道C南端石砌結構保育

方案一：原址保留  
整條通往北帝街的行人隧道受影響，要找替代路線，額外開支現未能評估

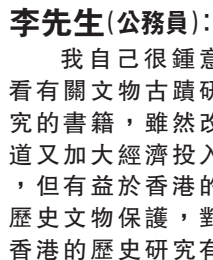
方案二：記錄後搬遷保存  
影響部分行人隧道，要探討替代路線，額外開支現未能評估

資料來源：發展局、運輸及房屋局、港鐵公司

### 市民心聲



**周小姐 (文員)：**  
任何文物古蹟若被損壞都無法複製，古蹟的消失便不可再生，我個人都很支持應該保留香港的古蹟，這也是見證我們這座城市發展的一部分。我認為值得花金錢和時間保留。



**李先生 (公務員)：**  
我自己很鍾意看有關文物古蹟研究的書籍，雖然改道又加大經濟投入，但有益於香港的歷史文物保護，對香港的歷史研究有很大意義，我認為不該為了經濟發展拆除並破壞古蹟。



**余小姐 (學生)：**  
我認為不應該為了那部分的文物古蹟就花費更多金錢和延長工期，現在工期已經延遲太久，改道修建地鐵是消耗龐大公帑，延遲又會影響很多市民的正常生活，應該盡快通車。

# 巨資保育 或將全球最大

【大公報訊】記者楊致琦報導：巨額原址保育古蹟，是否值得？有建築保育學者認為值得，指若今次保育成功，此處有望成為全球最大規模的考古加基建工程，而此處可考慮以公園形式作保育，以公共空間吸引遊客，認為李鄭屋古墓失敗在於採用老套的博物館式，易造成「拒人於千里之外」的感覺。有旅遊學者指，古蹟文化不能用錢量度，這裡有望成為旅遊新景點，彌補香港景點不足的問題，同時亦有助加強本土文化與社會凝聚力。

香港大學建築文物保護課程主任李浩然稱，雖然國外早前亦有類似的保育工程，但規模較小，若今次原址保育成功，有望成為全世界最大規模的考古及基建工程，故認為即使花費巨額仍是值得。他稱，相信四、五十億元的額外工程估算屬合理範圍，因期間的建築材料及建築工人的人工均會錄得升幅，而他估計，日後用於展示遺蹟的建設費用，「兩、三億一定夠晒！」

現時的李鄭屋古墓亦是原址保育，惟歷來參觀人數稀疏，李浩然認為，問題在於保育方法太老舊，「一係，得個少少碎碎就話起個博物館，咁點可以算『博物』呢？二係，起咗博物館之後，就會形成一個私人空間，好容易畀人一種『唔好修養就唔好來』的感覺，拒人於千里之外，點可以達到教育的意義？」他認為，政府可考慮在沙中線的原址建立一個如公園等的公共空間，讓那裡起碼有兩個以上的功能，增加公眾接觸它的機會，才能達至保育的真正意義。

香港專業教育學院 (黃克競) 酒店、服務及旅遊學系高級講師黃家榮認為，從旅遊角度看，原址保育方案一定獲支持，「古蹟無咗就無咗，所以佢一定係無價實」，認為只要宣傳得當，將來一定是香港的旅遊新景點。他稱若沙中線土瓜灣站宋元遺蹟獲成功保育，可補充本港景點不足的問題。

立法會交通事務委員會主席田北辰認為，港鐵沙中線因考古及建議保育方案，已超支41億元，有爭議的宋元古井是半新半舊的「怪胎」，再花費13億元保留古井是無意思，他希望港鐵盡量追回滯後11個月的工程，在2018年底通車。