

二零一三年五月

資料文件

廣深港高速鐵路香港段 項目進展及財政狀況

目的

應立法會鐵路事宜小組委員會的要求，本文件回應近日傳媒有關廣深港高速鐵路香港段（下稱「高鐵香港段」）項目的事宜，特別是其進展及財政狀況，以供參閱。

整體工程進度和時間表

2. 政府委託香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）進行高鐵香港段的設計及建造工程，項目已於二零一零年一月動工興建，所有主要土木工程及機電工程合約亦已經批出，目標是於二零一五年竣工。我們一直密切監督港鐵公司的工程，以確保項目能如期完成、不會超出核准工程預算，以及符合施工質素的要求。我們會繼續與相關各方緊密合作，以期工程可以按預算並如期完成。

3. 截至二零一三年三月三十一日，高鐵香港段項目包括隧道及總站在內所需的挖掘工程已完成超過百分之七十，高鐵總站最南端部分已挖掘至地下 B4 層，首兩層的主體結構已完成。至於總站北工程遇上未能預計的地質情況，港鐵公司正與承建商商討可行的措施以恢復

目標進度，以期不會影響整個高鐵項目的完工時間。

4. 石崗的緊急救援處及列車停放處之所有地下連續牆工程已經完成，十四座建築物已完成當中七座的結構工程。機電設備裝置工程已於高鐵總站及石崗的緊急救援處及列車停放處開展；而高鐵列車的設計已完成，並於二零一三年四月投入生產。

5. 政府相關部門（包括路政署、屋宇署等）及港鐵公司已就高鐵香港段項目的規劃及設計進行了全面而謹慎的評估，確保項目的設計及施工方法均為安全及切實可行。然而，在建造過程中遇上比預計困難的情況亦是十分普遍，港鐵公司會與承建商保持緊密溝通，商討最合適的方案以應對有關情況。

6. 高鐵總站設計早於工程開展前已經完成，而在工程期間亦會因應實際情況，例如未能預見的地質情況等，在有需要時就設計作出微調及採用更優化的方案，港鐵公司亦會與承建商緊密溝通，從而制定合適的施工方案。路政署聯同其他相關部門，以及港鐵公司亦會審慎批核承建商提出的各項措施，確保對工程的進度、成本、以至對社區的影響減至最低。

項目財政狀況

7. 在二零一二年年底，所有主要土木工程及機電工程合約已經批出，合約總值達 448 億 1 200 萬元。截至二零一三年三月三十一日，累計開支為 244 億 1 800 萬元。

8. 一般在基建項目建造過程中，承建商遇上比預計困難的情況時會發生，若因為應付有關情況而需要使用較多時間或轉用較合適的施工方法及機械，港鐵公司會按工程合約條款處理，評估各方案對工程的整體影響，在有需要時根據合約條款支付承建商合理的額外開支。在項目的撥款中，我們已預留款項以應付建造過程中未能預見的情況，以二零零九年價格計算，為高鐵香港段工程所預留的應急費用約為 54 億元。

9. 在承建商的申索開支方面，根據合約，承建商有責任按合約要求在指定時間內完成有關工程。當遇上在準備標書時未能預計的情況（如進行地基或挖掘工程時遇到較預期為多或複雜的障礙物，而承建商可能需要使用較多時間或轉用較合適的機器，以處理有關情況），承建商可根據合約的相關條款向港鐵公司提出申索。

10. 因應不同申索個案的複雜程度，處理個案往往需時。如申索個案的論證過程比較複雜，港鐵公司可能需要較長的時間，根據有系統的索償原則要求，與承建商商討其個案的理據是否合理。在商定過程中，承建商有責任提供充足的理據及資料細節，作為申索的合理依據。港鐵公司會嚴格遵守合約條款及既定程序審批每項申索。

11. 如當中涉及詳細調查及分析承建商所提供的資料文件，港鐵公司便需要不同的專業意見來審視索償是否有效和索償金額是否合理。如承建商對審批結果有異議，便需要作進一步覆檢和研究，以商討可行的解決方案。因此，處理工程申索需時，往往未必能在項目完

成前解決，甚至有時需要以解決糾紛的機制(例如調停、仲裁及訴訟)來處理。

12. 截至二零一二年年底，已獲解決的申索共 97 宗，並已發放約 10 億 4 900 萬元。港鐵公司正繼續審慎處理尚未解決的申索個案。其中，就高鐵總站北工程的進度(即近日公眾較關注的工程)，由於在地基及地盤平整工程施工期間，承建商指出遇到未能預計的地質情況而受到影響，港鐵公司正與承建商商討可行的措施以克服有關的問題，以期恢復目標進度。根據現時估算，項目的應急費用足夠應付有關的申索開支。

13. 鑑於高鐵香港段項目的規模，我們成立了高層次的跨部門項目監管委員會，由路政署署長領導，定期與港鐵公司及相關政府部門舉行會議，在不同層面監察項目的推展及財務情況(包括檢討項目進度、監察採購活動、成本控制和有關合約申索的情況等)，並就任何影響高鐵香港段項目的事宜向港鐵公司提供指引。

14. 此外，路政署有委聘工程顧問，協助進行項目監察和核證的工作，範圍包括建造安全、技術、系統及管理程序、施工進度及財務狀況等，並審視港鐵公司就承建商申索的處理。

南昌站樁柱移除工程

15. 高鐵香港段項目在設計階段曾探討採用不同的隧道走綫方案。於二零零九年十月獲行政會議授權通過的高鐵香港段方案，採用對社

區影響最少的方案，全部隧道將於地底興建。市區南段隧道的走綫已盡量採用現有較闊的行車道下面以隧道鑽挖機建造，如海泓道及深旺道。整體而言，這走綫途經的樓宇數目較少，對社區的影響亦相對較低。

16. 市區樓宇密集，隧道難以避免會與一些建構物相抵觸而需要相應搬遷、調整或重置。南昌上蓋物業與西鐵的規劃始於九十年代，早年在興建西鐵時，已預留部分興建上蓋物業的樁柱，由於部分當時預留的樁柱與高鐵隧道有所抵觸，因此需要進行改動及移除，讓隧道鑽挖機通過。隧道旁邊會重置鑽孔樁，以代替原來的樁柱，承托南昌上蓋將來的物業發展。有關工程是高鐵香港段項目的一部份，並已於二零零九年高鐵路香港段項目刊憲方案上顯示，及於二零零九年十一月發出的「有關鐵路及非鐵路建造工程費用增加的補充資料文件」向立法會鐵路事宜小組委員會匯報。

17. 隧道鑽挖機會兩次經過南昌站的位置，以興建高鐵南北行隧道，現時隧道鑽挖機已順利通過南昌站（南行隧道）一次，餘下的樁柱移除工程現正順利進行，預計在隧道鑽挖機第二次通過南昌站（北行隧道）位置前完工。

對大角咀樓宇安全的關注

18. 高鐵香港段項目的一部隧道鑽挖機（南行隧道）已於二零一二年十一月第一次順利通過大角咀區，並繼續向油麻地方向進發，預計隧道鑽挖機（北行隧道）將於二零一四年第二季再次經過大角咀區的

地底。

19. 政府及港鐵公司一直十分重視高鐵工程對社區設施及樓宇結構安全的影響。港鐵公司按照《建築物條例》及相關安全要求，進行項目的設計及建造，以確保鐵路工程不會影響沿線建築物的結構安全。

20. 港鐵公司自二零一二年開始於大角咀區內及相關樓宇設置監測點，並於工程進行期間一直密切監測樓宇、地面及公用設施等的情況。港鐵公司一直定期向路政署提交監測報告，供相關部門審閱。到目前為止，所有監測數據均屬預期水平之內，高鐵工程並沒有影響現有樓宇的安全。

21. 港鐵公司有既定程序處理一般的樓宇損毀報告。當接獲有關報告後，港鐵公司會安排工程團隊及承建商代表與當事人進行實地視察及專業評估，以瞭解相關的損毀情況是否因工程所導致。港鐵公司亦會於部份大廈內安裝裂縫計，進一步加強對樓宇的監察及確保樓宇和居民之安全。我們及港鐵公司一直以建造安全為首要考慮，會繼續密切監察工程及與居民保持溝通。

運輸及房屋局

二零一三年五月