

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環線工程的最新進展
(截至 2014 年 12 月 31 日)

引言

本文件旨在向委員匯報沙田至中環線(下稱「沙中線」)截至 2014 年 12 月 31 日的主要工程進展。

背景

2. 沙中線全長 17 公里，由下列兩條路段組成—
 - (a) 大圍至紅磡段：這是馬鞍山線由大圍伸延至紅磡的延線，途經東南九龍，並於紅磡連接西鐵線；以及
 - (b) 紅磡至金鐘段：這是東鐵線由紅磡橫越維多利亞港伸延至灣仔北部和金鐘的延線。
3. 沙中線將設 10 個車站，除改善現有的大圍站外，將會於顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展和金鐘建造新站或擴建現有車站，是一個全港策略性的鐵路項目（走線圖載於附件一）。

4. 沙中線整項工程的核准工程預算為 798 億元（按付款當日價格計算），以「服務經營權」模式進行，由政府撥款興建工程。2012 年 5 月 11 日，立法會財務委員會通過「61TR-沙田至中環線-鐵路建造工程-餘下工程」和「62TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-餘下工程」的撥款申請。隨後，政府與香港鐵路有限公司（下稱「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。港鐵公司作為受託人需就工程計劃提供管理和監督服務。主要工程在 2012 年 7 月展開。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。

工程最新進展

5. 港鐵公司就沙中線提交截至 2014 年 12 月 31 日的進度報告載於附件二。路政署就有關進度報告內容有下列的分析和補充。

「大圍至紅磡段」

沙田段(即大圍站至黃大仙馬仔坑的鐵路段，當中包括顯徑站和馬鞍山線車站的月台改善工程)

6. 顯徑站和相關連接密封式軌道，以及馬鞍山線車站的月台改善等工程的進度，大致符合預期。另外，顯徑站正進行車站上層建築結構工程，進度亦符合預期。預計 2015 年第二季完成車站主要結構工程，繼而展開軌道鋪設、室內裝修及機電工程等。

7. 顯徑至馬仔坑隧道的前期挖掘工程現已完成，但因土質狀況問題而令隧道建造工程進度出現約 2 至 3 個月的滯後，港鐵公司已採取一系列措施以追回進度，包括在隧道豎井安裝隔音罩以便延長鑽爆工作時間；在顯徑隧道口一帶擴闊車道讓承建商可以更有秩序地運送挖掘出來的泥石，避免泥石囤積在隧道內影響隧道工程運作；以及改動鑽爆工程的工序及施工方法，讓鑽爆工程和隧道管道的建造工程可以同步進行，盡量追回原計劃的進度。目前鑽爆工程大致符合預期，已完成挖掘約 500 米的隧道。以上的措施已改善部分原有的施工程序。路政署與港鐵公司正檢視以上追回進度措施持續施行的成效，盡力令滯後的情況不再擴大，並進一步追回原計劃的進度。

黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啓德站的鐵路段，當中包括鑽石山站)

8. 啓德站往鑽石山站和鑽石山站往馬仔坑兩段的隧道，均採用隧道鑽挖機建造，挖掘工程已在 2014 年第三季展開。啓德站往鑽石山站的隧道建造工程目前進度符合預期，預計於 2015 年上半年完成長 750 米的上行線隧道鑽挖工程，並於隨後展開下行線隧道的鑽挖。至於鑽石山站往馬仔坑的隧道，現時鑽石山站至鳳德緊急救援通道的一段隧道鑽挖工程已經完成。但由於土質較預期複雜，令工程進度較預期有約 3 個月的滯後。港鐵公司正考慮各種應變措施，盡力追回進度。

9. 鑽石山站的垂直隔牆工程現已完成，承建商正全力進行車站挖掘。

10. 為完善慈雲山與沙中線鑽石山站的行人接駁設施，港鐵公司現正於區內進行行人通道改善工程，工程原來預計在2014年至2016年分階段完成。由於出現預期以外的複雜地質狀況及密集的公用事業地底管線，增加了施工的難度，因而引致部分工程進度出現滯後，港鐵公司及承建商正不斷調整施工方法和工序及相關臨時交通管理措施，讓各項行人設施的工程可以在許可的情況下同步進行，以盡量追回進度。現時在鳳德道北面的部分有蓋行人通道已經完成並開放給市民使用。

九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段，當中包括土瓜灣站和馬頭圍站)

啟德站

11. 啟德站建於啟德發展區內，車站的主體結構建造工程已於2014年年初展開，部分月台及車站大堂結構已完成。預計車站的主體結構工程可於2015年年底完成。

土瓜灣站

12. 在古物古蹟辦事處(古蹟辦)緊密監察下，獨立考古專家團隊於2014年9月底已完成全部在土瓜灣站的考古發掘工作。為配合考古工作和減少對工程的影響，無可避免須進行工程上的調整，因而導致額外的費用。與考古工作直接有關的調整，其中包括須要擴大考古範圍，並增加人手以盡快完成擴大考古發掘工作。此外，為了保護隧道鑽挖機豎井的T1區內的考古發現，須在該位置建造臨時保護牆和改動豎井臨時支撐架設計及調整豎井的建造工序。同時，為了避免影響擴大的考

古工作，部分進行中的隧道鑽挖機豎井挖掘工程和車站的建造工程因而須要暫停，導致承建商部分人手、機械及設備要閒置，另外因工期延長亦會引致工程費用上升和增加日常運作費用。港鐵公司估計有關額外費用約 31 億元。因應對部分遺蹟的建議保育方案需要相應地改動車站設計和施工方案，港鐵公司估計需要額外增加大約最少 10 億元。因此，港鐵公司估計考古工作和發現對工程所引致的額外費用最少共約 41 億元。有關詳情請參閱運輸及房屋局於 2014 年 12 月 4 日向鐵路事宜小組委員會提交的補充資料。

13. 古物事務監督(即發展局局長)經考慮古物諮詢委員會、立法會及九龍城區議會等各方面的意見後，於 2014 年 12 月 8 日就土瓜灣站遺蹟的保育方案作出決定，將大部分的遺蹟予以原址保留(詳見附件三)。至於 J2 井和引水槽(附件三的第 4 項考古發現)會先進行詳細記錄，然後以人手將 J2 井和引水槽拆開，移走及妥善保存，並於日後重置。隨後，路政署已要求港鐵公司就古物事務監督的決定，提交工程費用的額外開支及對工程進度影響的詳細評估。當收到港鐵公司提交的評估後，路政署會在其委聘的「監察和核證顧問」的協助下，核實有關的評估。此外，港鐵公司亦已向古蹟辦提交了 J2 井和引水槽的計劃書，並在古蹟辦同意及監察下於 2015 年 1 月下旬展開拆除工作。截至 2015 年 1 月底，港鐵公司仍估計有關考古工作已引致沙中線「大圍至紅磡段」最少有約 11 個月的滯後及最少約 41 億元額外的工程開支。但最終的影響有待港鐵公司最後的評估和路政署的核實。

14. 港鐵公司在 2014 年 12 月已展開了因保留 T1 區的遺蹟(附件三的第 6 項考古發現)而須改動車站佈局的額外打樁工程，同時於車站東面展開挖掘工程。然而，車站工程的整體進度仍要視乎記錄和拆除 J2 井和引水槽工作的進展。

土瓜灣站至何文田站的鐵路段，途經馬頭圍站

15. 港鐵公司正於土瓜灣站的隧道鑽挖機豎井內進行安裝鑽挖機的前期工作，預計向馬頭圍站方向的隧道鑽挖工程可於 2015 年第二季展開。

馬頭圍站

16. 馬頭圍站建於九龍城馬頭圍道地底。馬頭圍道為九龍東部的交通要道，道路兩旁為樓齡較大的樓宇。在過去兩年，港鐵公司主要在浙江街與上鄉道之間的一段馬頭圍道建造車站的垂直隔牆，馬頭圍站垂直隔牆工程已於 2014 年年底完成。車站垂直隔牆於建造工程期間需要克服各種不同的困難，包括在馬頭圍道實施大型臨時交通管理措施、進行公用事業地底管線的改道工程和處理預期以外的地質狀況等。由於垂直隔牆工程的進度滯後約 5 個月，隨後的車站挖掘和頂部結構工程亦相應滯後。港鐵公司已陸續增加機械和人手，並調整了部分車站的挖掘和頂部結構工程的工序，以免工程進一步滯後，甚或追回部分滯後。預計馬頭圍道西面車站的挖掘和頂部結構工程將於今年年中完成。

紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段，當中包括紅磡站改建工程和相關隧道工程)

17. 由於紅磡站以北的隧道工程需要在非常繁忙的路段及東鐵線旁進行，施工時要特別小心以免影響鄰近繁忙路段的交通。漆咸道北一帶的臨時交通改道措施以配合鐵路隧道工程已於去年年底全面實施，交通情況大致暢順。由於部分鋼管樁工程進度出現滯後，港鐵公司已陸續增加機械和人手，盡量追回進度。而紅磡站本身的工程由於需要在現有車站平台下進行，施工難度相當高，需要特別小心進行。按現時工程進度估計，紅磡站工程滯後約 3 個月。港鐵公司已調整了部分工序，承建商亦陸續增加機械和人手，以免工程進一步滯後，甚或追回部分滯後。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

18. 為配合海底鐵路隧道的沉管建造工程，港鐵公司已分別於 2014 年第三季及第四季完成多項前期工程，包括於維多利亞港內海床進行鑽探、挖掘探溝及移除大部分與沙中線隧道走線有抵觸的硬土。另外，於銅鑼灣避風塘內，在中環灣仔繞道項目下開展的沙中線保護工程已於 2014 年第三季完成。

19. 過海段的主體工程合約已於 2014 年 12 月批出，工程已陸續展開，包括海床鑽探及安裝監測儀器等前期準備工作。此外，位於石澳的隧道沉管預製件工場的地盤平整工程亦已於 2014 年 12 月展開，港鐵公司即將於場內建造躉船轉運站、鋼筋工場及混凝土廠，以用作興建隧道沉管預製組件，目

前進展符合預期。

港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

20. 港島段的前期工程，包括港灣道體育館和灣仔游泳池的重置工程，以及於過海隧道入口處休憩花園進行的天橋及暗渠地基改建工程，已於 2013 年 6 月起陸續展開，目前進展符合預期。

21. 港島段的主體工程包括隧道工程及會展站工程已分別於 2014 年 8 月和 2015 年 1 月展開。港鐵公司正進行隧道工程的準備工作，目前進展理想。

22. 配合會展站建造工程，灣仔碼頭公共運輸交匯處須臨時遷往灣仔發展計劃第二期的新填海區，以騰出空間興建會展站，工程完成後將於原址重置。新填海區內的臨時公共運輸交匯處的建造工程已於 2014 年 10 月開始分階段進行，預計於 2015 年年中啓用。

23. 為預留彈性於會展站上蓋興建新的會議中心，會展站結構需要進行一定程度的上蓋發展備置工程，主要包括在車站旁加建必要的樁柱，根據現時所知的地質情況，初步估計，會展站建造工程的完工日期會因而延後最少 5 個月。港鐵公司會與承建商致力探討改善進度的可行措施，以減低其對工程進度的影響。

24. 此外，由於要配合土木工程拓展署灣仔發展計劃第二期的填海工程，及其中的中環灣仔繞道隧道工程，博覽道東／會議道路旁的相關關鍵工地交接日期估計較原來的時間表滯後約 6 個月；最遲一幅關鍵的工地於 2017 年年初才能交給沙中線承建商進行施工，加上灣仔北一帶路面交通繁忙，令會展站的主體工程施工程序極為複雜，工程進度存在一定的風險。為了盡量減低沙中線港島段延誤的風險，路政署正密切留意相關填海工程及隧道工程的進展，港鐵公司亦正與承建商探討可行的改善進度的措施，追回進度。現時預計「紅磡至金鐘段」很大可能會延至 2021 年通車。

總結

25. 綜合上述第 6 至 24 段的評估，有鑑於土瓜灣站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案，路政署估計沙中線「大圍至紅磡段」現時最少有約 11 個月的滯後。路政署會協調及監督沙中線的建造工程，以期港鐵公司致力追回沙中線「大圍至紅磡段」的部分滯後，讓「大圍至紅磡段」盡可能於 2019 年通車。而為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心及配合灣仔發展計劃第二期的填海工程，及其中的中環灣仔繞道隧道工程的進度，沙中線「紅磡至金鐘段」很大可能會延至 2021 年方能通車。

26. 另外，由於有關土瓜灣站考古工作對沙中線工程帶來的滯後及額外開支，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工程費用的增加，相信工程現有的應急費用將不足以應付所需支出，因此我們會聯同發展局適時向立法會尋求增加撥款以繼續推展工程。

27. 沙中線工程乃具相當規模的大型地下基建工程，在施工階段，不時遇到各種不同的困難及挑戰，而個別工程合約亦難免會出現與原計劃有所偏差的情況。港鐵公司已因應工地實際情況，調整工序，並針對個別工序增加人手和機械，以期克服不同的困難。政府會密切監察工程進度及施工情況，並協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，亦會因應工程的最新情況，適時檢討通車時間表。

運輸及房屋局

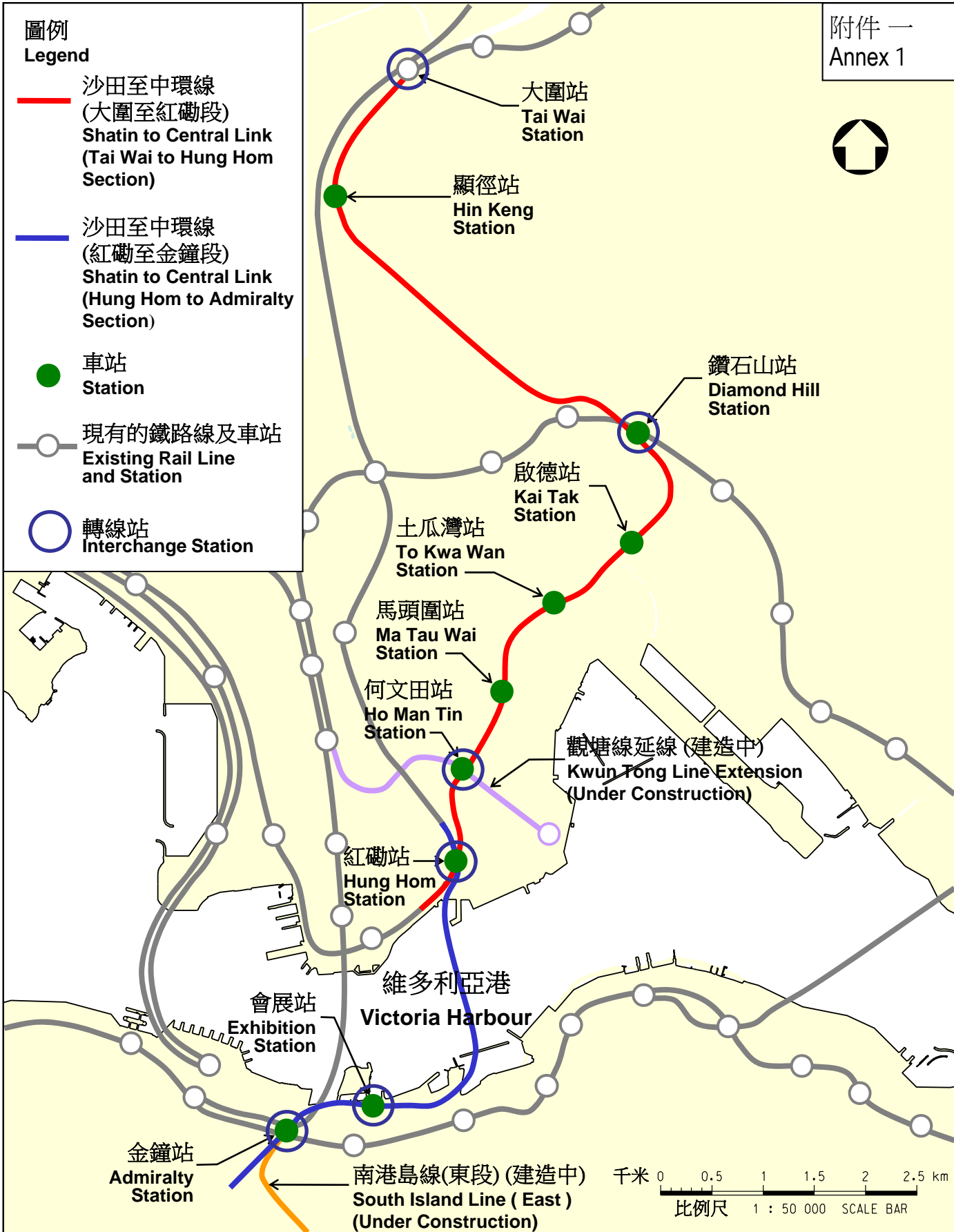
路政署

2015年3月



圖例
Legend

- 沙田至中環線
(大圍至紅磡段)
Shatin to Central Link
(Tai Wai to Hung Hom Section)
- 沙田至中環線
(紅磡至金鐘段)
Shatin to Central Link
(Hung Hom to Admiralty Section)
- 車站
Station
- 現有的鐵路線及車站
Existing Rail Line and Station
- 轉線站
Interchange Station



圖則名稱 drawing title

沙田至中環線的走線

Alignment of the Shatin to Central Link

圖號 drawing no.

HRWSC003-SK0437

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環綫項目的最新進展
(截至二零一四年十二月三十一日)

引言

在二零一四年十一月二十四日的會議上，小組委員會曾討論有關沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)項目截至九月底的進展情況。此報告是向委員提供有關沙中綫工程截至二零一四年十二月三十一日的最新進展。

沙中綫項目的整體進展

成本及開支

2. 自二零一二年年中起，我們已就沙中綫項目批出 23 份主要土木工程合約和 22 份主要機電工程合約¹，連同其他小型合約，合計總值達 486.01 億元。其中包括土木工程合約 363.64 億元，及機電工程合約 122.37 億元（詳情請參閱附錄一）。

3. 至於土瓜灣站工地的考古工作及發現對工程成本的影響(包括車站的改動和工序的調整)，有關詳情已載列於二零一四年十一月二十四日立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小

¹主要土木工程/機電工程合約是指個別價值逾 5,000 萬元的合約，已包括合約 11227 的合約價 \$49.8M。

組委員會的會議文件[CB(1)260/14-15(03)號文件]第十九至二十一段內。政府其後於二零一四年十二月八日，公佈了考古發現的保育方案（詳見下文第 13 段）。根據上述文件內的估算，考古工作及政府公佈的保育方案會為沙中綫帶來約 41 億元的額外開支。

4. 港鐵公司一直十分重視鐵路項目的成本控制。然而，近年來的主要基建項目因建造價格上升而面對艱巨的挑戰，沙中綫項目亦不例外。除了建造價格的上升，還有其他不確定因素均涉及額外的開支，特別是考古發現的保育方案，會對沙中綫的造價估算帶來影響，並很可能需要政府向立法會提出申請額外撥款。

工程進展

5. 截至二零一四年十二月三十一日，沙中綫工程的總體進度為 27%，而按原訂計劃，有關進度應為 34%（詳情請參閱附錄二）。按地理劃分，沙中綫可分為以下施工段：

- (a) 沙田段；
- (b) 黃大仙段；
- (c) 九龍城段；
- (d) 紅磡段；
- (e) 過海段；及
- (f) 港島段。

(a) 沙田段（即大圍站至黃大仙馬仔坑的鐵路段）

6. 顯徑站車站的結構工程現正進行中，預計將於本年第二季完成，裝修及機電工程會隨即展開。同時，路軌工程亦會展開。高架橋及地面軌道的地基工程進展良好，承建商正進行鋼管樁工程，以準備開始地面軌道的結構工程。連接地面軌道至獅子山段鐵路隧道的挖掘工程亦已於二零一四年年

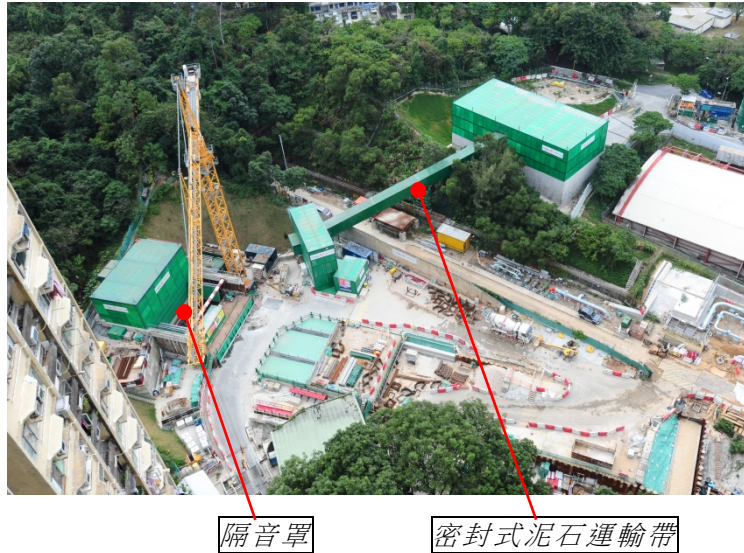
底展開。



顯徑站工地

7. 顯徑至黃大仙馬仔坑段的隧道自二零一四年七月起，已採用隧道鑽爆方法²施工。正如我們在二零一四年十一月向小組委員會會議所提交的文件所述，由於顯徑獅子山入口的實際土質情況較預期複雜，令工程進度有所滯後。工程人員須安裝額外的臨時支撐以穩固地層，並以高壓灌漿方法填滿泥石間的空隙及避免水土流失，工程進度因而有一定程度的影響。工程團隊早前向政府申請使用大型的碎石機的許可證，以加快泥石的運送。為加快工程進度，團隊亦已增加炸藥的用量，以提升效率。當鑽爆工程進一步深入獅子山石層後，我們或會遇到斷層帶(泥石夾雜的地層)。港鐵公司正考慮採取各種應變措施，例如增加鑽爆點，並同步展開安裝隧道壁工程，以追回進度。

² 沙中綫處於地底岩石層的隧道會以鑽爆方式興建，先在石層鑽孔及安裝炸藥，繼而引爆、移除碎石及鞏固隧道。鑽爆的施工方法在世界各地及香港均被廣泛採用，其優點是需要較少的施工用地，減少對社區的影響。



(b) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

8. 鑽石山至馬仔坑及啟德至鑽石山兩段隧道，均使用隧道鑽挖機建造。兩部隧道鑽挖機「女媧」及「穆桂英」已先後於二零一四年八月及九月完成組裝工序，並分別在前大磡村工地及啟晴邨工地啟動。前者由鑽石山向馬仔坑方向進行長約 1,700 米的上行綫隧道鑽挖。由於遇上未能預見的土質狀況，影響了建造鑽挖機豎井垂直隔牆的進度，鑽挖機亦遇上黏土層，引致該段隧道的鑽挖進度較預期滯後約三個月。後者由啟德往鑽石山方向的隧道鑽挖進度良好，現正進行長約 750 米的上行綫隧道鑽挖。兩段隧道均預計在今年上半年完成。並會隨後開展下行綫隧道鑽挖工程。



啟德往鑽石山方向的上行綫隧道

9. 黃大仙道與沙田坳道交界的緊急救援通道豎井的挖掘工程已於二零一四年九月初正式展開，預計於今年第一季完成。而旁邊的公共運輸總站方面，由於遇上未能預見的地下設施，為免影響工程進度，工程團隊改用鐵板樁代替垂直隔牆興建公共運輸總站。鐵板樁工程於二零一四年六月中展開，進度良好，預計於今年第一季完成，結構建造工程會隨即展開。因應地區意見，港鐵公司會在興建沙中綫的同時，為公共運輸總站加建升降機及洗手間等設施。

10. 鑽石山站擴建部分的垂直隔牆工程已於二零一四年十月初完成；垂直隔牆的興建進度較預期緩慢，主要由於隔牆需要建基於地底石層，但部分隔牆地底的石層較預期深，故令工程需更長時間完成。為免整項挖掘工程受阻，港鐵公司已協助承建商重新修訂原有工序，令車站主體的挖掘工程可以在全數垂直隔牆完成前分階段進行。現時車站主體的挖掘工程已全面展開，其中接駁隧道鑽挖機之回收豎井預計於今年第一季完成。

11. 現有鑽石山站正進行設施改善工程，包括加設升降機及扶手電梯。為配合興建接駁沙中綫鑽石山站擴建部分的地下行人隧道，車站南面大堂正進行外牆鞏固工程。為騰出空間進行地下行人隧道建造工程，龍翔道會於今年開始分階段實施臨時交通管理措施。



鑽石山站擴建工程

(c) 九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段)

12. 啟德站的車站結構建造工程現正進行中，月台結構部分已大致完成。而啟德站至土瓜灣站之間的隧道挖掘工程正在進行中，部分隧道結構亦已完成。



啟德站工地

13. 土瓜灣站的田野考古發掘已於二零一四年九月底完成。考古發現的初步保育方案建議已於二零一四年十一月二十四日立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會和二零一四年十一月廿五日的立法會發展事務委員會的會議上討論。政府於十二月八日公佈了包括位於土瓜灣站的車站中心範圍內的 J2 井和引水槽³，及其他文物的保育方案。港鐵公司已就保育方案的詳細施工程序與相關部門進行商討。至於通往北帝街行人隧道南端所發現的宋、元時期石砌結構遺蹟，政府對其保育方案現階段決定予以保留。

³ 政府決定採用的保育方案為先進行詳細記錄，然後以人手將 J2 井和引水槽拆開、移走及妥善保存，並於日後在原位或於附近合適的地方重置。



土瓜灣站工地

14. 考古工作和保育方案對九龍城段的鐵路建造工程無可避免造成相當大的影響。由於車站設計和建造工序須因應原址保留遺蹟而作出修改，加上擴大考古工作，為沙中綫「大圍至紅磡段」工程帶來最少十一個月的滯後。

15. 早前受考古工作影響的土瓜灣站至何文田站的隧道鑽挖機豎井建造工程已經恢復，豎井的挖掘及支撐架工程已經完成，今年一月下旬將開始組裝隧道鑽挖機，並預計於第二季開始鑽挖下行隧道。

16. 馬頭圍站的垂直隔牆工程已經完成，現時正建造車站頂板結構和近浙江街車站出入口的垂直隔牆。如早前提及，馬頭圍站建造工程的進度較預期滯後約五個月。港鐵公司已要求承建商增加機械和人手，並調整垂直隔牆和車站工序，以盡力追回進度。此外，已實施兩年的馬頭圍道交通改道措施將要繼續，交通安排將因應工程進度而適時調整，現時馬頭圍道一帶交通大致暢順。



馬頭圍站工地

17. 為配合日後由土瓜灣站至何文田站的隧道鑽挖工程，工程人員現正改建東九龍走廊部分橋薐地基及移除樁柱，工程預計於二零一五年年中完成。

(d) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

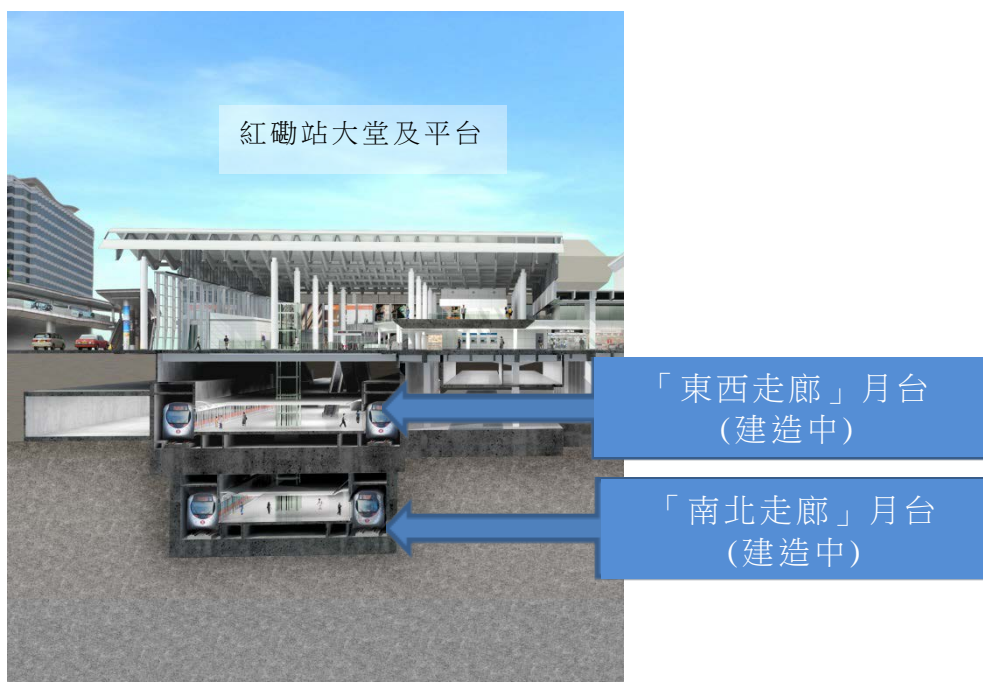
18. 沙中綫工程會在紅磡站以北以明挖回填方法興建兩條鐵路隧道，分別連接現有的東鐵綫及西鐵綫。為騰出空間於漆咸道北、溫思勞街及東鐵綫附近興建鋼管樁以準備進行日後的隧道挖掘工作，漆咸道北的行車綫已分階段改道，主要的臨時交通管理措施亦已於二零一四年十二月實施，該道路將於沙中綫工程完成後還原。



紅磡站以北的鋼管樁工程

19. 紅磡站日後將成為沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」的轉綫站。為配合新鐵路服務，紅磡站在現有的平台下將設有兩層全新的月台，分別供沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」使用，紅磡站車站大堂需進行改建，提供方便的接駁往來車站大堂和新月台。紅磡站車站大堂已於二零一四年九月開始分階段進行改建，目前南面部分的車站大堂已臨時封閉以進行工程，預計第一階段工程將於二零一六年初完成，並會隨即進行第二階段工程。

20. 正如我們在二零一四年十一月向小組委員會會議所提交的文件所述，由於紅磡站平台下的實際土質情況較預期複雜，而且附近範圍地底可供進行工程的空間有限，綜合以上因素，紅磡站新建月台的垂直隔牆及地基建造成工程較預期滯後約三個月。

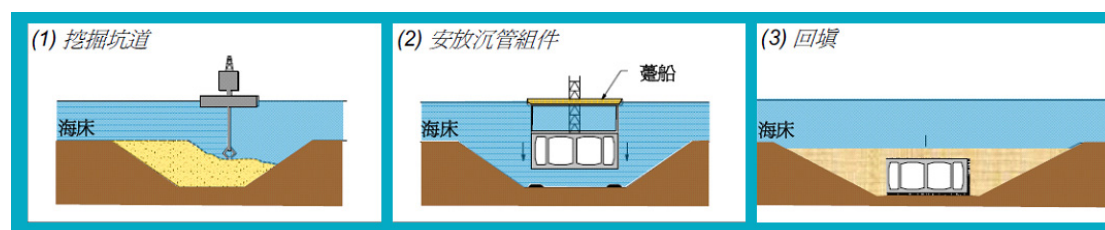


21. 興建紅磡站的新建月台及隧道工程靠近現有的鐵路綫，為免影響現有鐵路服務、地基及地下設施，工程必須小心進行。部分工序更必須安排於晚上收車後才可進行，因此增加

了工程的難度，加上可能出現因為土質狀況和工地條件限制等無法預計的風險，工程進度或會進一步受到影響。港鐵公司已與承建商積極透過調整不同的工序盡量加快工程的進度，同時將會實施所有可行措施以確保車站、附近建築物結構以及公眾的安全。

(e) 過海段(即橫越維多利亞港的鐵路段)

22. 沙中綫工程包括興建第四條過海鐵路隧道，現有的東鐵綫將經由新建過海隧道從紅磡延伸至港島北岸。過海段的鐵路隧道建造工程合約已於二零一四年第四季批出。新過海鐵路隧道會以沉管隧道方式(詳見下圖)興建，位於前石澳石礦場的沉管隧道預製件工場工地現正進行平整工程，承建商即將於場內建造躉船轉運站及混凝土廠，以用作興建沉管隧道預製組件。在維多利亞港內的前期工程，包括海床鑽探、挖掘探溝及移除與沙中綫隧道走綫有抵觸的硬土等工程已經完成。



沉管隧道建造方法

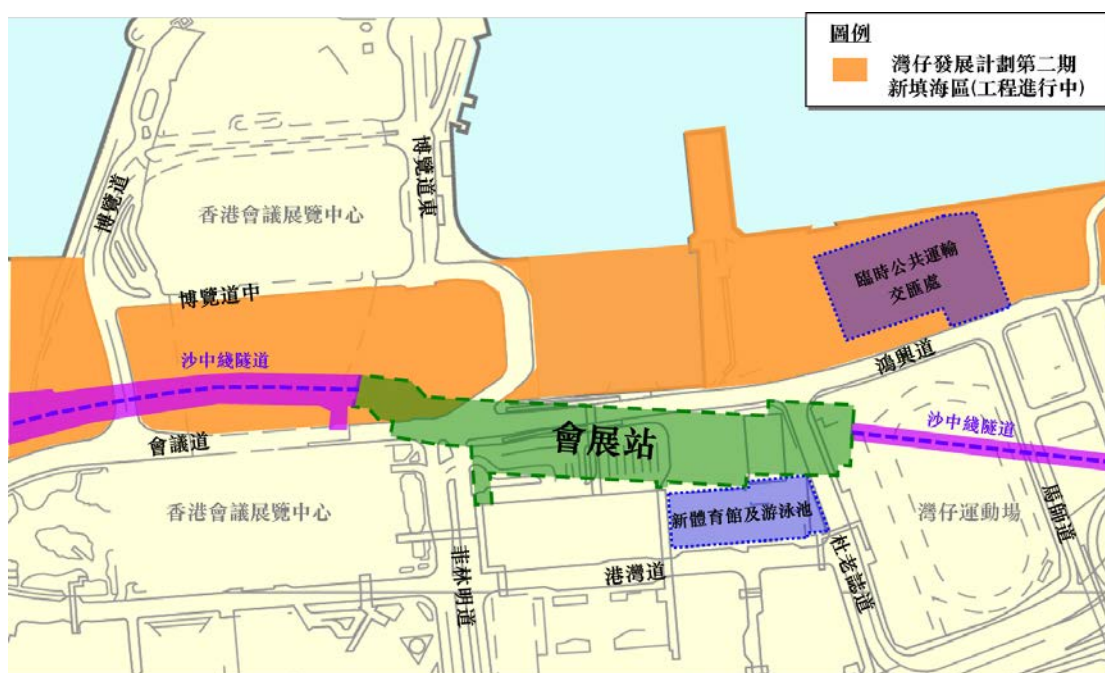
23. 沙中綫委託中環灣仔繞道(下稱「繞道」)項目於銅鑼灣避風塘進行的保護工程已於二零一四年第三季完成，預計沙中綫將於二零一五年年中開始在避風塘及附近位置進行其餘的鐵路隧道工程。

(f) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

24. 港島段的鐵路隧道建造工程的準備工作已於灣仔北開展，包括土質勘探及臨時交通管理措施的前期工程。

25. 為配合會展站的建造工程，位於灣仔北的公共運輸交匯處需要臨時遷往灣仔發展計劃第二期的新填海區。臨時公共運輸交匯處的建造工程於二零一四年十月展開。但由於灣仔發展計劃第二期工程交出此土地的時間較原來計劃為遲，按目前的進度，臨時公共運輸交匯處只能於二零一五年第二季完成及進行搬遷。會展站的建造工程會於交匯處臨時遷往新填海區後開展。

26. 部分位於博覽道東/會議道路旁的灣仔發展計劃第二期關鍵工地，會較原來計劃滯後六個月方能交給沙中綫工程進行施工，最遲一幅或須待二零一七年初完工後才可交接。同時，會展站的結構須為未來的上蓋發展進行備置工程。截至二零一四年底，以上因素令「紅磡至金鐘段」的時間表出現了六個月的延誤。



會展站及相連隧道位置圖

27. 港鐵公司會與承建商積極尋找緩解措施，並會繼續與政府部門保持緊密聯繫，了解其他基建工程的進度及商討土地交接安排，並在工程安排上作互相配合，令沙中綫工程得以盡早完成。

現有鐵路設施改善工程

28. 為配合「東西走廊」日後以八卡列車運作，馬鞍山綫沿綫各站現正進行延長月台及頂蓋等改善工程。工程自二零一二年展開，現已完成接近百分之七十五。改善工程預計於二零一六年年中完成。而首對自動月台閘門已於二零一四年十一月底在大圍站四號月台的非服務區完成安裝。港鐵公司承諾馬鞍山綫全綫加裝閘門工程可較預期早一年，即於二零一七年完成。

29. 東鐵綫沿綫車站亦會加裝自動月台閘門。但在加裝前，各車站月台須先進行加固工程，以及興建相關系統設備房及設施。為免上述工程影響列車服務，大部分工序須於收車後進行。馬場站的月台加固工程已完成，其他車站包括上水站、粉嶺站、太和站、大埔墟站、大學站、火炭站及沙田站正陸續動工。東鐵綫全綫閘門預計可在二零二零年完成。

30. 現有八鄉車廠現正進行改善及擴建工程，維修大樓擴建部分的上蓋建築結構工程已大致完成，附屬機電設備房的上蓋建築工程亦已經完成。

施工的預備及協調工作

31. 為加強與社區的聯繫，向市民提供最新工程資訊，並聆聽意見，港鐵公司在二零一二年十月於土瓜灣設立沙中綫資訊中心，中心啟用至今處理了超過七百宗查詢。另外，為方便沙田居民了解沙中綫顯徑站相關工程的最新資料，在二零一四年二月起於顯徑商場開設資訊站，至今共處理了超過一千宗查詢。

32. 港鐵公司為沙中綫在各區成立了多個社區聯絡小組，定期向小組介紹工程進度及影響，至今已舉行合共 47 次會議。

社區聯絡小組的成員包括當區區議員、居民、學校、地區團體等代表、以及政府部門(包括路政署、香港警務處、運輸署、地政總署及民政事務總署)代表。

33. 沙中綫有不少工程都十分接近民居和商鋪，港鐵公司的社區聯絡主任及工程隊伍會不時主動探訪商戶，了解他們對工程的關注，並作出適時的回應。

就業機會

34. 在二零一四年十二月，承建商共僱用約 6,300 名建築工人及技術／專業人員，而預計到二零一五年第三季建造高峰期，承建商聘請的建築工人及技術／專業人員將會上升到約 8,000 名。

總結

35. 請各位議員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一五年三月

截至二零一四年十二月三十一日的開支報告

表 1-開支狀況

	批出的合約 總值 (百萬元)	累計開支 總額 (百萬元)	尚未解決工程 合約申索的預 算金額* (百萬元)
土木工程	36,364	12,330	478.2 (見表 2)
機電工程	12,237	825	0
合計	48,601	13,155	478.2

*承建商於申索書上列明之金額

表 2 - 已具有理據的申索情況

	已獲解決的申索			尚未解決的申索		
	宗數	原本申索金額* (百萬元)	發放金額 (百萬元)	宗數	申索金額* (百萬元)	中期發放金額 (百萬元)
土木工程	11	20	20.2	141	478.2	15.6
機電工程	2	0	0	9	0	0
合計	13	20	20.2	150	478.2	15.6

*承建商於申索書上列明之金額，金額可能會於申索期間作出更改。

1. 政府及港鐵公司在工程規劃階段和制定預算時，已進行風險分析，盡量減少出現工程的申索情況。然而，在進行工程時，常會遇上不能預見的情況，例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，這會加深工程的難度，承建商可能需要用上較多或轉換較適合的機器，以及聘請更多人員，以處理這些情況。承建商會根據合約條款提交申索申請，以支付上述額外開支。在收到承建商的申索後，港鐵公司會根據合約條款、承建商提交的申索理據及相關的文件記錄等檢視該申索的合理性，以評估有關額外開支的金額是否可以接受。
2. 截至二零一四年十二月三十一日，港鐵公司共接獲 404 宗申索，申索金額約為 14 億元。當中 163 宗為具有理據的申索，根據遞交文件中的細項，申索金額約為 4 億 9650 萬元佔已批出合約總額的 1.0%。港鐵公司正與有

關承建商商討申索內容及細節，亦會就提出的申索金額進行詳細評估。港鐵公司會謹慎處理每一宗申索，而承建商亦必須提供充足理據及資料。截至二零一四年十二月三十一日，已獲解決的申索共 13 宗，並已發放約 2,020 萬元，佔已批出合約總額約 0.04%。港鐵公司會繼續審慎處理其他個案。

截至 2014 年 12 月底的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：27%

原訂計劃完成進度：34%

已批出的主要土木工程合約之累計進度：

合約編號	合約名稱	累計進度
1101	馬鞍山綫改善工程	75%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	37%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	52%
1106	鑽石山站擴建工程	48%
1107	鑽石山至啟德隧道	76%
1108	啟德站及相關隧道工程	49%
1109	九龍城段車站及隧道工程	39%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	46%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	36%
1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	38%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	23%
1121	過海鐵路隧道建造工程	NA*
1125	警察體育遊樂會會所優化工程	93%
1126	港灣道體育館及灣仔游泳池重置工程	36%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	1%*
1129	沙中綫－南北走廊前期工程	76%

*工程合約 1128 及 1121 分別於 2014 年 8 月 18 日及 12 月 15 日批出

土瓜灣站考古文物保育方案

	考古發現	位置	時期	保育方案
1)	J5 井	第一考古 工地	宋、元時期	原址保留
2)	石砌建築遺蹟	第三考古 工地 A 區	宋、元時期	原址保留
3)	坑中木質結構	第三考古 工地 A 區	宋、元時期	屬有機物，已移走作 保護處理
4)	J2 井和引水槽	第三考古 工地 A 區	宋、元時期 (井)和二 十世紀初 期(引水 槽)	先進行詳細記錄，然 後以人手將 J2 井和 引水槽拆開，移走及 妥善保存，並於日後 重置
5)	J1 井	第二考古 工地 T1 區	宋、元時期	原址保留
6)	殘存房屋構件	第二考古 工地 T1 區	宋、元時期	原址保留
7)	石砌路徑及前 馬頭涌河岸的 石結構	第三考古 工地 C 區北 端	宋、元時期 (石砌路 徑)及晚清 至民國時 期(石結 構)	原址保留
8)	石砌結構	第三考古 工地 C 區南 端	宋、元時期	現階段原址保留
9)	石砌建築遺蹟 和 J3 井	第三考古 工地 D 區	宋、元時期 (石砌建築 遺蹟)及晚 清時期(J3 井)	原址保留
10)	石砌建築遺蹟	第三考古 工地 B 區和 C 區北端	宋、元時期	原址保留
11)	紅磚井	第三考古 工地 A 區	近代	記錄方式保存

考古文物保育方案

Conservation Options for Archaeological Features Discovered

