



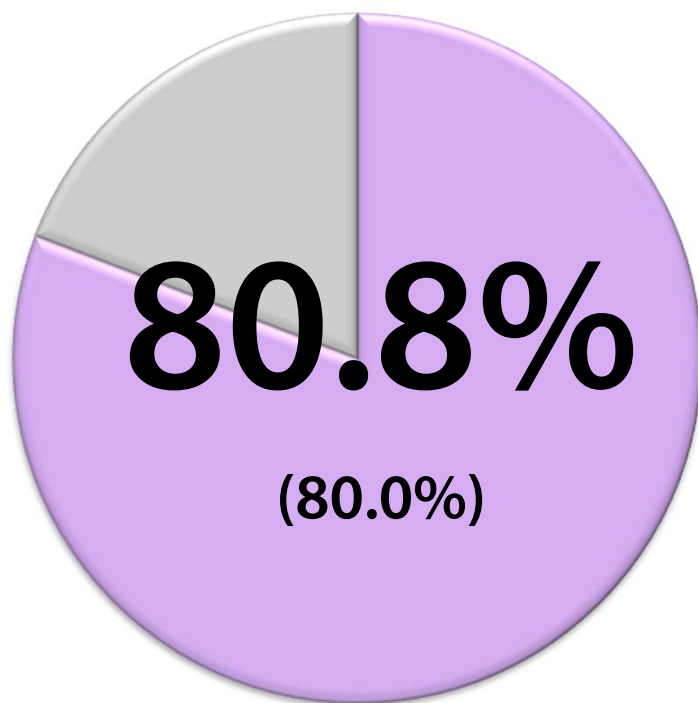
廣深港高速鐵路(香港段)項目進度 截至2016年5月31日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

2016年6月27日

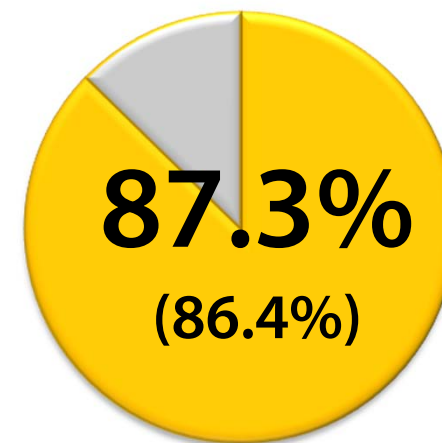
整體項目工程進度 (截至2016年5月底)

整體工程完成

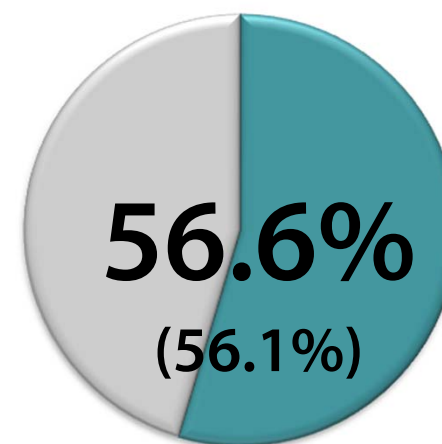


*括弧內的百分比為該項工程以2018年第三季完工時間表的預計進度

土木工程整體完成



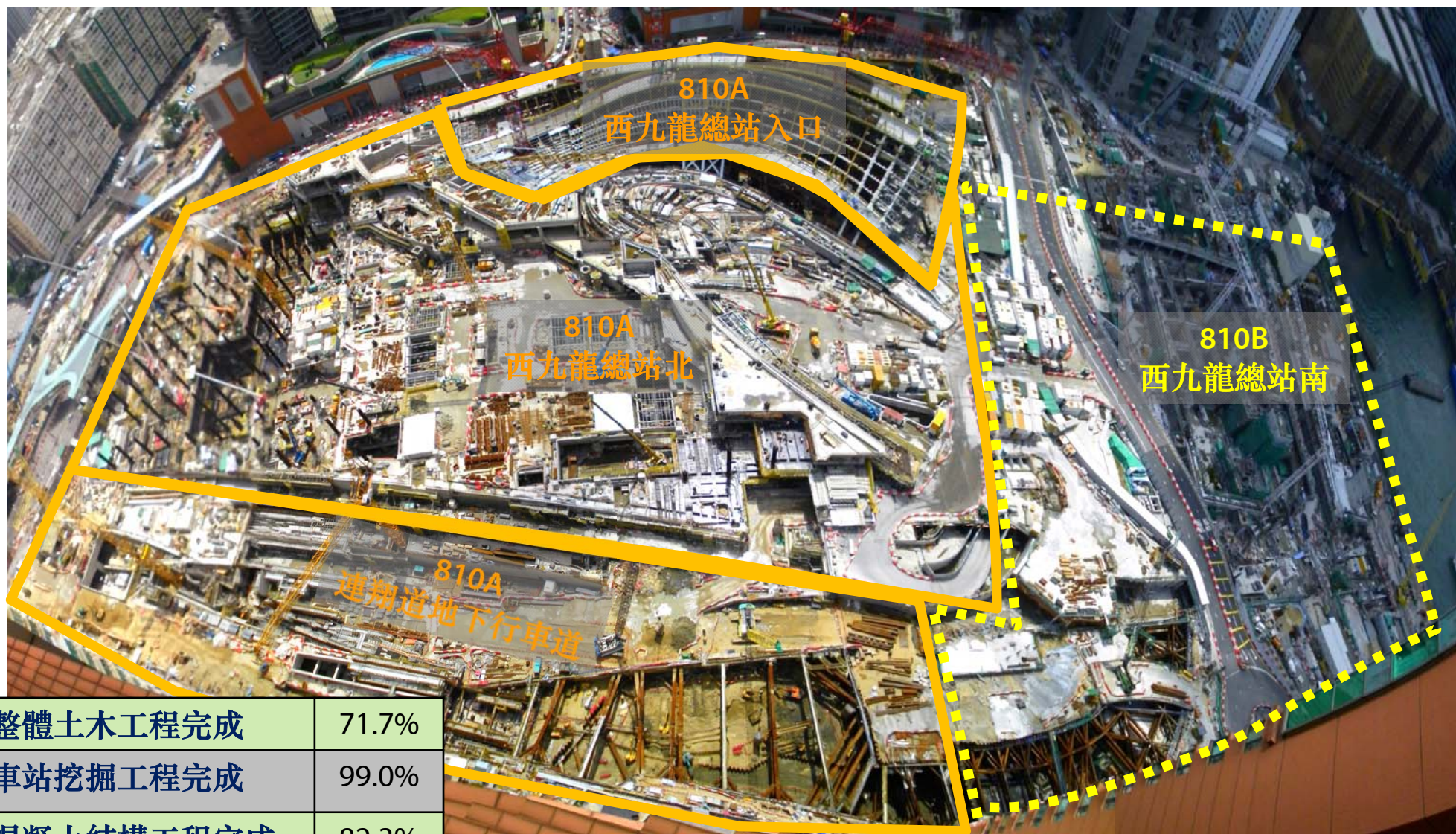
機電工程整體完成



工程進度 (截至2016年5月底)



西九龍總站 - 整體進度 (截至2016年5月底)



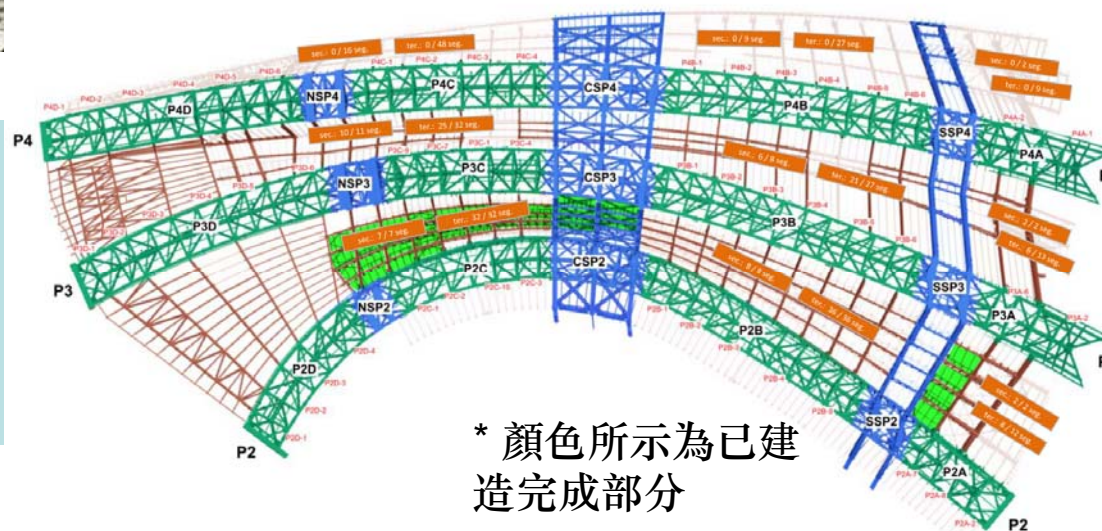
整體土木工程完成	71.7%
車站挖掘工程完成	99.0%
混凝土結構工程完成	82.3%

西九龍總站 - 入口結構工程* (截至2016年5月底)



圖例：

- 巨型支柱及頂部鋼架
- V字型橫樑
- V字型橫樑間的連接鋼架



項目進度總結（截至2016年5月底）

➤ 隧道

- 隧道內所有建造行人通道等相關工程已完成，現時全綫已交予鋪設軌道及架空電纜的承建商進行相關安裝工序。

➤ 機電工程

- 機電工程整體完成56.6%，符合預期。
- 挑戰
 - 熟練機電工人短缺。

項目進度總結（截至2016年5月底）

➤ 西九龍總站

- 整體土木工程完成71.7%；
- 仍然為整個高鐵工程項目中的主要關鍵部份；
- 挑戰
 - 總站入口結構工程；
 - 部份土木工程承建商於最近兩個月的進度未如理想，工地的人手及工序安排未能配合工程進度，或會對項目整體工程的進度構成影響。

高鐵香港段列車最新進展

高鐵香港段系統設計

- 採用“防患於未然”設計理念：
 - 客運專線
 - 主動防護設計
(CTCS2 與 CTCS3 雙信號系統)
 - 嚴謹的營運作業守則和程序
- 列車車體結構設計符合 EN12663 標準



歐盟EN15227標準

➤ 針對歐洲獨特環境及營運模式，例如：

- 部分路綫沒有信號系統保障
- 與貨運列車共用路軌
- 有其他路面車輛經過路軌



- 以被動安全要求，在低速碰撞時提供有限保障
- 此標準在其他採用主動安全防護的地區 (例如日本) 並不普遍
- 但為釋除疑慮，按 EN15227 標準進行了：
- 風險評估：高鐵香港段的列車碰撞風險已被減到可接受的水平
 - 列車碰撞分析：時速25公里

CRH380A列車可靠性

- 媒體報導CRH380A列車出現裂紋 — 並非事實
- 車體與車頭罩的接口位出現油漆開裂 — 絕不影響安全
- 373 列 CRH380A 型號列車於內地行駛超過 4.68 億公里 — 可靠度高



車體：鋁合金

油漆開裂處

頭罩：玻璃纖維

高鐵香港段列車最新進展

- 首三列列車已於內地完成相關測試
- 預計首列列車於今年9月付運到港
- 抵港後將進行測試及驗收
- 需通過機電工程署及相關政府部門審批