

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 2019 年 3 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 2019 年 3 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延伸至灣仔北部和金鐘的延線。
3. 沙中線設 10 個車站，除改善現有的大圍站外，位於顯徑、鑽石山、啓德、宋皇臺、土瓜灣、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）。其中金鐘站和何文田站會成為綜合車站，分別為沙中線和南港島線(東段)，以及沙中線和觀塘線延線的乘客提供轉乘服務。
4. 沙中線整項工程以「服務經營權」模式進行，由政府撥款興建工程，香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)受

政府委託進行建造工程。2011年2月18日，立法會財務委員會通過「**63TR**-沙田至中環線-鐵路建造工程-前期工程」和「**64TR**-沙田至中環線-非鐵路建造工程-前期工程」的撥款申請，合共約為**77億元**（按付款當日價格計算）。隨後，政府與港鐵公司簽訂沙中線前期工程的協議，委託港鐵公司在興建南港島線(東段)和觀塘線延線的同時，分別於金鐘站的擴建工程及何文田站工程進行沙中線的前期工程。前期工程在2011年5月展開。

5. 至於沙中線的主要工程，立法會財務委員會於2012年5月11日通過「**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，合共約為**714億元**（按付款當日價格計算）。政府與港鐵公司簽訂沙中線主要工程的協議，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，相關的委託費用約為**708億元**。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。根據沙中線主要工程的協議，沙中線的「大圍至紅磡段」的目標通車日期原為2018年12月，而「紅磡至金鐘段」的目標通車日期原為2020年12月。

6. 由於沙中線前期工程的建造費用有所增加，立法會財務委員會已在2017年6月17日通過**63TR**號工程計劃的追加撥款申請，把**63TR**的核准工程預算由62億5,490萬增加8億4,770萬元至71億260萬，用作支付政府須就沙中線前期工程的額外費用。沙中線整項工程的核准工程預算由原預算的**798億元**上調到**807億元**<sup>1</sup>（按付款當日價格計算）。

---

<sup>1</sup> 沙中線整項工程的預算建造費用包括(i)保護工程(**58TR** 沙田至中環線-鐵路建造工程-保護工程和 **59TR** 沙田至中環線-鐵路建造工程-灣仔發展計劃第二期內的保護工程)，約為7億元(按付款當日價格計算)；(ii)前期工程(**63TR** 和 **64TR**)，約為86億元(按付款當日價格計算)；以及(iii)主要工程(**61TR** 和 **62TR**)，約為714億元(按付款當日價格計算)。合共約為807億元。

7. 政府於 2017 年 12 月 5 日收到港鐵公司就沙中線主要工程的修訂造價估算。港鐵公司表示需要上調沙中線主要工程項目的委託費用，由原先的 708 億元上調至 873 億元，增加約 165 億元。港鐵公司認為，令工程造價上升的主要原因包括宋皇臺站遺蹟的考古及保育工作、灣仔北工地交接日期延後而引致額外的工程開支、以及為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程。

8. 自 2017 年 12 月收到港鐵公司就沙中線主要工程的修訂造價估算後，路政署已在其「監察及核證顧問」(下稱「監核顧問」)的協助下與港鐵公司舉行多次會議，嚴格審核港鐵公司提供的資料，以及其估算工程造價的假設和基礎，以確定是否有足夠理據支持該估算。鑑於沙中線項目近期的發展，政府需要時間釐清事實和工程的狀況。在完成詳細評估及審核後，政府會向立法會尋求增加撥款以繼續推展沙中線工程。

### 沙中線主要工程的最新進展

9. 港鐵公司就沙中線主要工程提交截至 2019 年 3 月 31 日的進度報告載於附件二。我們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)

10. 顯徑站和連接車站之高架軌道及地面軌道的屋宇裝備及機電工程已完成，站內相關系統測試正繼續進行。車站外的緊急救援通道工程、車公廟路的地下管線工程和路面修復工程已經完成。

黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啓德的鐵路段，當中包括鑽石山站)

11. 位於鑽石山站、龍翔道地底連接沙中線與觀塘線的兩條行人隧道內的屋宇裝備及機電工程已經完成。鑽石山站內的系統測試及法定檢測正繼續進行。龍翔道的所有行車線及行人路的修復工程，以及位於黃大仙道及沙田坳道交界的緊急救援通道已經完成。鄰近的公共運輸總站結構工程已大致完成，現正安排建造有關連接道路。而位於前馬仔坑遊樂場的通風大樓工程已完成，相關系統測試正在進行。

九龍城段(即啓德站至何文田站的鐵路段，當中包括宋皇臺站(前稱土瓜灣站)和土瓜灣站(前稱馬頭圍站))

啓德站

12. 啓德站的屋宇裝備、機電工程及法定檢測已大致完成。站外的地面行人通道大部份已移交予相關政府部門並開放予公眾使用。

宋皇臺站

13. 正如我們在 2014 年 11 月向鐵路事宜小組委員會和發展事務委員會提交的文件顯示，由於車站至北帝街的行人隧道 C 及附近遺蹟需要原址保留(見附件三第六至第十項考古文物)，因而導致整條行人隧道的走線受到嚴重影響，需要另覓合適的替代路線。港鐵公司已於 2018 年 7 月批出工程合約，以研究行人隧道 C 的替代路線，當中涉及於替代路線進行考古工作。因此，在宋皇臺站落成時，連接車站至北帝街的行人隧道 C 將難以同步完成，有需要以臨時地面通道往來車站出入口。若最終因為進一步的考古發現或現場環境限制而未能興建合適並符合成本效益的替代隧道走線，北帝街一帶的居民也可以使

用現有宋皇臺道行人過路設施(見附件四)往來宋皇臺站。港鐵公司亦正準備在毗鄰北帝街的譚公道加設地面通道橫過宋皇臺道，以縮短北帝街一帶與車站出入口之間的步行距離。港鐵公司計劃在 2019 年 6 月底開始臨時封閉部分北帝街以開展考古工作。港鐵公司在完成替代行人隧道 C 的路線和其他接駁車站的方案初步研究後，會就有關結果諮詢九龍城區議會及相關地區人士，以期替代方案能盡量方便及配合居民需要。

14. 在 2014 年完成考古工作後，宋皇臺站的建造工程於 2015 年 3 月起全面恢復。截至 2019 年 3 月底，車站的結構工程、屋宇裝備工程及機電工程已經完成，站內相關系統測試及法定檢測正在進行。車站地面出入口的裝修工程亦正在進行。

#### 土瓜灣站

15. 土瓜灣站的結構工程、屋宇裝備工程及機電工程已經完成，相關系統測試及法定檢測正在進行。車站的出入口和通風大樓工程的裝修工程、以及馬頭圍道的地底公用設施修復工程亦正在進行。為配合設於地底的土瓜灣站的建造工程，介乎浙江街至上鄉道的馬頭圍道須實施交通改道。現時大部分受沙中線工程影響的馬頭圍道，已實施雙向雙線行車的安排。預計於 2019 年第四季開始分階段逐步恢復馬頭圍道的雙向三線行車。

16. 有關早前發生的土瓜灣站月台牆身被移除鋼筋事件，我們已於 2018 年 7 月 6 日舉行的鐵路事宜小組委員會的特別會議上詳細交代，詳見政府向本小組委員會提交的文件(立法會 CB(4)1354/17-18(01)號文件)。港鐵公司已於 2019 年第一季根據修復建議完成有關修復工程。

17. 至於土瓜灣站一帶沉降監測點的情況，我們已在 2018 年 8 月 31 日的鐵路事宜小組委員會的特別會議上作詳細交代。現時土瓜灣站附近受影響的構築物，包括樓宇、公用設

施及道路的沉降監測點的累積沉降幅度均未有超越現有或已更新的預設指標。港鐵公司會繼續對這些監測點進行監測。港鐵公司亦因應市民的關注，於 2019 年 1 月在地區落實「土瓜灣站社區支援計劃」，在撇開法律責任的前提下，通過簡化程序及切實可行的方法在財政上協助受影響的業主維修其住宅單位內的牆壁。

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)

18. 由何文田站至紅磡站一段隧道內的軌道旁機電設施安裝工程已經完成，而近公主道一段連接東鐵線和紅磡站新建月台的軌道鋪設工程、以及軌道旁機電設施安裝工程亦已大致完成。

19. 沙中線紅磡站月台於 2018 年 5 月底據報出現鋼筋被剪短的事件，由於關乎公眾安全，政府高度重視。行政長官會同行政會議於 2018 年 7 月 10 日決定按《調查委員會條例》(香港法例第 86 章)，成立由終審法院前非常任法官夏正民擔任主席的調查委員會，就港鐵公司推行的沙中線項目紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程中的事實和情況進行調查。調查委員會亦會檢討港鐵公司的項目管理和監督等制度，以及政府的監察和規管機制，並建議適當措施，以促進公眾安全和保證工程的質量。

20. 由於港鐵公司一直未能提交完整的實際建造記錄，包括施工期間所採納的施工圖則以確立實際的建造細節及釐清出現「蜂巢」等現象的位置的施工質量，運房局及其專家顧問團、相關政府部門、聯同香港大學土木工程系和統計及精算學系的專家與港鐵公司舉行多次會議商討處理方法。政府要求港鐵公司制訂一套全面的策略，以確認紅磡站擴建工程月台層板等建築結構的狀況。

21. 經過政府和港鐵公司多次商討後，港鐵公司於 2018 年 12 月 4 日提交全面評估策略建議。根據港鐵公司的建議，全面評估分三個階段進行。第一階段是港鐵公司檢視相關建造記錄，覆核最新修訂設計圖則。在第二階段，港鐵公司需要開鑿部分「東西走廊」以及「南北走廊」月台層板檢查，以核實鋼筋接駁細節、以及螺絲帽與鋼筋是否妥善接駁。在第三階段，港鐵公司會綜合首兩個階段的測試結果，為紅磡站擴建工程進行詳細結構分析，以確認工程的整體結構狀況是否可以接受，以及是否須進行加固工程。政府於 2018 年 12 月 5 日公布接納港鐵公司就沙中線紅磡站擴建工程月台層板及連續牆的全面評估策略建議。

22. 第二階段的開鑿混凝土檢測工作於 2018 年 12 月 10 日展開，有關結果一直定期上載至路政署沙中線工程項目網頁，供公眾參閱。直至 2019 年 1 月 29 日，當時發現使用「陣列式超音波檢測方法」檢測螺絲頭扭入螺絲帽的長度，與實際經切割取出的鋼筋和螺絲頭進行量度的結果有相當大的偏差，應政府的要求，港鐵公司及其技術團隊就事件進行調查，以及深入研究和改良該檢測方法，以提高檢測的準確度和可靠性，並就改良的檢測方法進行驗證工作。過程中，運房局的專家顧問團、香港大學的專家團隊、路政署及屋宇署亦有向港鐵公司提供意見。政府於 2019 年 3 月 14 日接納港鐵公司提交改良的「陣列式超音波檢測方法」建議，港鐵公司於 2019 年 3 月 15 日全面恢復進行檢測工作，檢測所有已外露（包括已檢測及未曾檢測）的螺絲帽。港鐵公司於 2019 年 4 月 29 日確認完成就沙中線紅磡站擴建工程部分全面評估策略第二階段開鑿混凝土進行陣列式超音波檢測的工作。所有檢測結果已上載至路政署沙中線工程項目網頁（[www.hyd.gov.hk/tc/road\\_and\\_railway/railway\\_projects/scl/index.html](http://www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/railway_projects/scl/index.html)），供公眾參閱。

23. 港鐵公司已展開全面評估策略第三階段的工作，目

標是於 2019 年 6 月底向政府及調查委員會提交報告。在進行第三階段的結構評估時，港鐵公司會利用首兩個階段的測試結果、開鑿過程中所確認的月台建造細節與施工質量狀況，以及考慮供應商所提供的技術數據等資料，以評估擴建部分的整體結構狀況。運房局的專家顧問團、路政署及屋宇署一直與港鐵公司密切溝通，商議結構評估的技術細節，並向港鐵公司提供意見，盡力協助港鐵公司如期於 6 月底提交報告。

24. 為了審慎起見，除紅磡站外，政府會檢視沙中線其他車站，以確認其主要結構工程有否出現與紅磡站擴建部分工程相類似的質量問題。在運房局的專家顧問團監督下，路政署聯同其監核顧問已檢視沙中線「東西走廊」沿線的大圍站、顯徑站、鑽石山站、啓德站、宋皇臺站及土瓜灣站的工程，主要針對與施工質量控制和監督相關的紀錄的不足之處。政府已將檢視的初步結果交予港鐵公司，要求港鐵公司就檢視中所發現的不足之處，包括部分施工紀錄不齊全的問題，進行調查，以評估其潛在影響，並提出補救措施。另外，港鐵公司亦自行就沙中線下列車站，即大圍站、顯徑站、鑽石山站、啓德站、宋皇臺站、土瓜灣站及何文田站的主要工程進行內部審核工作，以檢視有關車站的施工紀錄的狀況，並正就紀錄不足之處提出解決方案。

25. 就政府於 2019 年 1 月 30 日公布紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處發現部分的工程相關文件紀錄缺失，亦可能有部分已進行的工程與路政署或建築事務監督所接納的設計、圖則或繪圖有偏差的情況，行政長官會同行政會議已於本年 2 月 19 日批准擴大由終審法院前非常任法官夏正民先生擔任主席的調查委員會的職權範圍，進行調查。

26. 調查委員會於本年 2 月 25 日向行政長官就紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程的調查提交中期報告。基於法律方面的考慮，政府將該報告的部分內容遮蓋，以避免對任何進行中的刑事調查，以及將來可能就任何刑事罪行提出的



任何檢控（若調查後認為有理據提出有關檢控）產生任何（實質或觀感上的）不恰當的影響，並於 2019 年 3 月 26 日公布經遮蓋的中期報告。

27. 調查委員會就調查研訊擴大的部分已於 5 月 6 日進行初步聆訊，而實質聆訊亦已於 5 月 27 日開始，並計劃進行至 6 月 19 日，以聽取事實證據。由於調查範圍擴大及需要等候港鐵公司於 6 月 30 日提交的相關報告，再傳召專家證人作供，調查委員會於 5 月 6 日的初步聆訊中指出，其最終報告或要延至 2019 年 11 月才可向行政長官提交。

28. 就 2019 年 1 月 30 日公布的相關問題（見上文第 25 段），政府嚴正要求港鐵公司盡快詳細交代事件、檢視在相關合約內其他工程有否出現類似問題、提交全面評估建議，以核實竣工情況、以及評估事件對屯馬線的全線或局部開通計劃的影響。港鐵公司於 2019 年 5 月 7 日向路政署提交核實紅磡站北面連接隧道、紅磡站南面連接隧道和紅磡列車停放處實際建造情況的建議書。經與運房局的專家顧問團、路政署及屋宇署討論後，港鐵公司於 5 月 15 日提交修訂建議書。政府於 5 月 15 日接納港鐵公司提交的修訂建議書，並督促港鐵公司盡快進行核實工作，以期於 6 月 30 日向調查委員會提交相關核實工作的報告。期間，運房局的專家顧問團、路政署及屋宇署繼續與港鐵公司密切溝通，以協助港鐵公司如期於 6 月底提交報告。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

29. 過海段的主體工程已經完成，在紅磡近岸的通風大樓的建造工程正在進行。而海底隧道內的軌道鋪設工程、以及軌道旁機電設施安裝工程已於 2019 年 4 月展開。過海隧道段

的整體進度大致符合工程計劃。

港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

30. 會展站西面至分域碼頭街的一段隧道是以明挖回填方式建造，現時正在進行下行隧道建造工程。

31. 為配合餘下的會展站建造工程，灣仔北一帶將繼續分階段實施臨時交通管理措施。於 2019 年 3 月在會議道、菲林明道、博覽道東實施的臨時交通管理措施初步會實施至 2019 年底或 2020 年初，其後會於杜老誌道、港灣道及會議道的交界處實施另一階段的臨時交通管理措施。

32. 港鐵公司拆卸前港灣道體育館及前灣仔游泳池，以騰出空間建造會展站後，現正進行石層挖掘工程，並向最後挖掘深度邁進。此外，港鐵公司的進一步地質勘探結果顯示前港灣道體育館工地的石層深度較預期為淺，因而施工需要挖掘更多石層，以致需時較長，工程進度亦會有所影響。

33. 在 2018 年 11 月完成安裝通往灣仔渡輪碼頭の會議道永久行人天橋的主體部分後，港鐵公司計劃於 2019 年底或 2020 年初完成重置該段永久行人天橋的餘下部分、以及拆卸相關的臨時行人天橋，屆時將會在數個深夜時份臨時封閉會議道以進行有關工程。

34. 為處理一條位於分域碼頭街附近的鋼管樁，港鐵公司的承建商已在鋼管樁及周圍進行灌漿工程以替代那部分的連續隔牆。港鐵公司亦完成於會展中庭下的西面連接隧道防洪牆建造工程，以應付因上述提及的連續隔牆改動而可能帶來的水浸風險。隨著挖掘工程完成，該處的水浸風險已大幅減低，隧道結構工程亦已經展開。港鐵公司較早前表示沙中線工程進度會因鋼管樁事宜而額外滯後 3 個月，工程開支亦會有所增加。

35. 有關灣仔北一帶沉降監測點的情況，我們已在 2018 年 8 月 31 日的鐵路事宜小組委員會的特別會議和其後的季度進度報告上作詳細交代。根據港鐵公司近期的監測數據，會展站附近受影響的構築物，包括樓宇、公用設施及道路的沉降監測點的累積沉降幅度均未有超越現有或已更新的預設指標。已更新的預設暫時停工指標載於港鐵公司的進度報告(附件二中的附錄三)。

## 總結

36. 綜合上文第 9 至 35 段的評估，有鑑於 2012 年至 2014 年宋皇臺站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案，引致沙中線「大圍至紅磡段」工程估計約有 11 個月的滯後，令「大圍至紅磡段」的完工通車時間延遲至 2019 年年底。路政署一直協調及監察沙中線的建造工程。經工程團隊的努力，於「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施原本已見成效，因此，本來預計「大圍至紅磡段」可提前至大約 2019 年年中通車。然而，由於去年 5 月底紅磡站擴建工程出現質量問題的連串事件及相關調查工作，通車目標日期需要再作檢討。

37. 港鐵公司正應政府的要求研究沙中線「東西走廊」局部通車的可行性和不同的方案。有關方案需考慮局部啟用鐵路路段的技術可行性、鐵路系統的運載力、訊號系統的改動及路面交通的配合等因素，現階段未有任何決定。政府正繼續積極與港鐵公司探討，將以實質可行性和鐵路營運安全為優先考慮，並適時作出決定及公布。

38. 另外，由於 2019 年 3 月 18 日港鐵荃灣線新信號系統試驗事故，港鐵公司因應其內部事故調查小組的指示而暫停轄下所有鐵路線，包括東鐵線和沙中線屯馬線的新信號系統行車測試。其後，港鐵公司聯同其獨立安全顧問及信號系統的獨

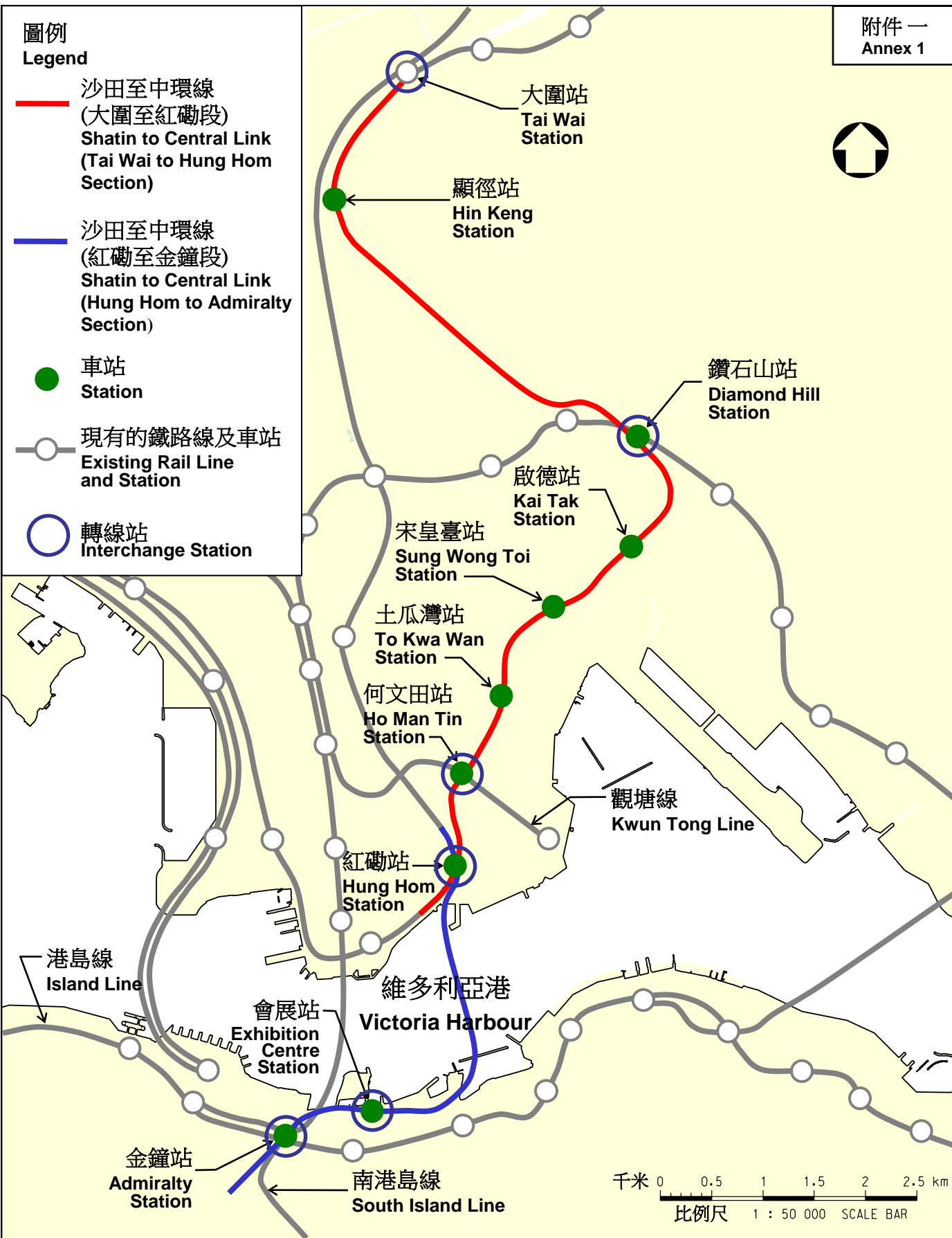
立軟件顧問就新信號系統進行評估，確定系統安全後，已於5月28日及計劃於6月10日晚上分別恢復東鐵線及沙中線屯馬線新信號系統的動態行車測試。港鐵公司正按政府的要求研究不同的沙中線屯馬線局部開通方案，當中亦會考慮新信號系統行車測試(受事故影響後)的最終完成時間。

39. 由於受到灣仔發展計劃工地交接的影響、會展站地底的複雜情況、因沉降事宜而暫停會展站挖掘工程的安排、加上要預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，沙中線「紅磡至金鐘段」的工程進度有所影響，至於是否能維持2021年的通車目標，將會視乎紅磡站擴建工程全面評估策略的最終結果再作檢討。我們會繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能早日完工通車。

運輸及房屋局  
路政署  
2019年6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.

HRWSCLO03-SK0465

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  
(截至二零一九年三月三十一日)

引言

本文件是向各委員提供有關沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)工程截至二零一九年三月三十一日的最新進展。

沙中綫項目的整體進展

工程進展

*總體進展*

2. 截至二零一九年三月三十一日，沙中綫工程的總體進度為 89%。若以原定二零一八年及二零二零年為「大圍至紅磡段」及「紅磡至金鐘段」的通車目標，工程進度目標為 96% (詳情請參閱附錄二)。

3. 截至二零一九年三月三十一日，「大圍至紅磡段」已完成超過 99%工程。按原定二零一八年的通車目標，有關進度則為 100%。各車站及鐵路設施的法定檢測工作正陸續進行。

4. 截至二零一九年三月三十一日，「紅磡至金鐘段」工程的進度為 77%。按原定計劃，有關進度目標為 91%。過海鐵路隧道連接工程已完成，並已於二零一九年四月展開軌道鋪設工程。

5. 就有關沙中綫建造工程的事宜，工程團隊正跟進多項工作。屯馬綫全綫或局部開通要視乎紅磡站及其相連結構的核實情況，有關範圍已納入調查委員會進一步的調查，而屯馬綫其他車站記錄的核實工作亦正進行。此外，港鐵公司亦需要考慮多項技術因素包括測試信號系統等。理解到公眾對屯馬綫開通時間、以至可能出現的局部開通安排的關注，相關研究及評估工作已進入最後階段。我們會繼續配合政府進行上述工作。

6. 同時，應政府要求，港鐵公司正就屯馬綫分段通車進行可行性研究。有關研究涵蓋一連串技術及車務考慮，包括改動信號系統及擬定的營運安排以配合分段通車的列車運作，亦須研究分段通車對現有鐵路綫以及屯馬綫全綫開通安排的影響。由於屯馬綫所有車站一些關鍵的信號系統設備及電纜均設於紅磡站擴建部分以及其相連結構內，因此，分段通車建議須就遷移及改動這些信號系統設備和綫路的可行性作仔細研究。

7. 由於「紅磡至金鐘段」的開通亦取決於屯馬綫的通車日期，我們需要先掌握屯馬綫的進度，然後才可以更清楚了解及掌握「紅磡至金鐘段」的目標完工日期。而紅磡站擴建部分或需進行的跟進工作亦可能對「紅磡至金鐘段」的通車時間表有所影響。我們會與政府在全面評估中商討有關的跟進工作。

### *不同施工段的進展*

8. 按地理位置劃分，沙中綫可分為以下六個施工段：

(i) 沙田段 (即大圍站至黃大仙馬仔坑的鐵路段)

9. 顯徑站的土木工程、機電工程、屋宇設備及消防裝置的法定檢測已完成。獅子山隧道段的架空電纜及機電設備安裝工程亦已經完成。位於顯徑的獅子山鐵路隧道入口的地面工地亦已大致完成重置。正如早前曾提及，顯徑獅子山鐵路隧道入口地底的複雜土質情況令隧道工程一度滯後。經實施有效的緩解

措施，包括增加爆炸品的用量、調整工序，並更改隧道壁的模板設計，工程團隊已成功追回工程滯後，隧道亦已於二零一五年十一月貫通。

(ii) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

10. 正如早前曾提及，首部隧道鑽挖機在鑽挖鑽石山至馬仔坑隧道時，曾經穿過黏土層。為此，需要進行額外的清理及維修保養工序，並須加密更換鑽頭次數，因而影響挖掘進度。其後，工程人員在進行第二段隧道挖掘前，修改了鑽頭的設計及更換鑽頭和其他相關設施，成功追回部分滯後。

11. 馬仔坑至鑽石山站之間的隧道已完成軌道鋪設、架空電纜及機電設施安裝工程。

12. 馬仔坑通風樓的結構及裝修工程已完成，法定檢測工作亦已於二零一九年第一季度完成。

13. 鄰近的黃大仙公共運輸總站的結構、裝修及屋宇設備工程已大致完成。消防裝置的認可檢查已於二零一九年二月完成，而餘下的法定檢測工作將於二零一九年第二季完成。至於連接沙田坳道及公共運輸總站下層出入口的設計，已按相關政府部門要求作出修改，相應的臨時交通管理措施預計將於稍後實施。此外，為配合經修訂的運作及管理安排，位於總站上層的旅遊巴士停泊處須加設額外的喉管及指示標誌，相關修訂有待相關政府部門確認。

14. 鑽石山站擴建部分的所有法定檢測工作已於二零一九年第一季度完成。同時，現有鑽石山站的改建工程正繼續進行，為車站日後成為現有觀塘綫及日後屯馬綫的轉綫站作準備。於現有鑽石山站範圍內的 A2 出入口位置已於二月下旬開放予公眾使用；另一方面，連接現有 B 出入口及車站擴建部分的新建結構則已大致完成。



15. 為配合房屋署的發展計劃，曾暫存於鑽石山站工地範圍的兩項歷史文物，即前皇家空軍飛機庫及機槍堡，已遷移至未來鑽石山綜合發展區內的活水公園範圍。而鑽石山站工地範圍內原用作暫存兩項歷史文物的用地，將分兩階段於二零一九年第二季及第四季移交予相關政府部門。

16. 鑽石山站至啟德站之間的隧道的軌旁設備及機電設施安裝工程已完成，並已完成法定檢測工作。

(iii) 九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段)

17. 啟德站的裝修、機電工程及法定檢測工作已大致完成。連接啟德站與附近道路的臨時地面行人接駁通道亦已大致完成。經與相關政府部門協調及取得其同意後，接駁沐安街和沐元街，以及接駁啟德站 A 出入口和沐翠街的臨時行人通道已分別於二零一九年一月及三月開放予公眾使用。

18. 以往提及，宋皇臺站的考古工作和保育方案曾為沙中綫「大圍至紅磡段」工程帶來十一個月的滯後。港鐵公司已為九龍城段之工程施行多項措施，例如調配工序及在工地管理上作出配合，以追回部分進度。

19. 受早前宋皇臺站現址遺蹟保育方案的影響，北帝街行人隧道未能按原定計劃建造。上述位置須進行額外的考古勘察的工作，以便為有關行人隧道確定合適的替代方案。二零一九年一月獲發「挖掘及搜尋古物」牌照後，現正進行臨時交通管理措施的設計及申請挖掘准許證等的前期工作，預計考古勘察的工作於二零一九年第二季展開。考古勘察工作會首先於關鍵接駁位置（即行人隧道兩端－車站及北帝街）進行。港鐵公司工程團隊及相關政府部門須視乎上述考古勘察工作的結果，再評估是否須擴大考古勘察範圍，以確定行人隧道替代方案的可行性。

20. 為令「大圍至紅磡段」通車時能提供合適的臨時行人接

駁通道方便周邊的居民往返宋皇臺站，港鐵公司已完成於宋皇臺道近譚公道加設臨時地面行人過路設施的可行性研究，而設計方案亦已獲相關政府部門批准，現正進行臨時交通管理措施的設計及申請挖掘准許證等前期工作。建造工程預計於二零一九年第三季展開，並預計於二零一九年年底完成。

21. 宋皇臺站已完成消防裝置的認可檢查，其他法定檢測工作則預計於二零一九年第二季進行。五個車站出入口正進行餘下的外部裝修工程。

22. 南角道行人路的重置工作預計於二零一九年第二季完成。連接宋皇臺站與附近道路的地面行人接駁通道的建造工程亦已大致完成。

23. 土瓜灣站的消防裝置認可檢查已完成，其他法定檢測工作則預計於二零一九年第二季進行。土瓜灣站內餘下的裝修工程、以及分別位於土瓜灣街市、落山道、江蘇街及浙江街的四個車站出入口的外牆裝修工作正繼續進行。而沿馬頭圍道早前受工程影響的公用設施，例如地下水管、渠道及路面等，正分階段永久重置。上述馬頭圍道的工程的目標完工日期須視乎各項工序的進度。

24. 至於早前土瓜灣站月台兩道樓梯旁牆身未有依照圖則施工的情況，相關的修復工程已於二零一九年二月完成。

(iv) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

25. 接駁何文田站至紅磡站的隧道結構及軌道鋪設工程已經完成。至於由現有東鐵綫接駁至紅磡站新建部分的隧道，其結構及軌道工程、以至機電設施的安裝工作亦已大致完成。

26. 隨着鐵路隧道結構工程完成，曾於漆咸道北、溫思勞街行車隧道連接路及康莊道連接路實施的臨時交通管理措施已經全部完成，並已重新開放相關道路。愛晨徑行人路及休憩用地

亦已經完成重置及開放予公眾使用。

27. 位於現有紅磡站平台下的屯馬綫月台已大致完成機電、屋宇裝備及內部裝修的工程，以進行相關的測試工作。為配合車站日後的安排，在現有紅磡站大堂進行的第三階段改建工程，包括裝修及屋宇設備、新建扶手電梯及升降機的安裝工程，已大致完成。

28. 正如早前提及，位於前紅磡貨場的屯馬綫列車停放處，其結構、屋宇裝備、機電、軌道鋪設及架空電纜安裝工程已經完成，而消防裝置認可檢查亦已完成。

(v) 過海段(即橫過維多利亞港的鐵路段)

29. 沙中綫以沉管隧道方式興建一條新的過海鐵路隧道，將現有東鐵綫由紅磡延伸至香港島。完成沉管隧道的建造工程後，已於二零一九年四月開始鋪設軌道。

30. 沙中綫於銅鑼灣避風塘內的工程已大致完成。由於其他政府基建工程項目將會於避風塘內進行海床改善工程，沙中綫項目會配合有關安排，逐步分階段重置避風塘的繫泊安排。港鐵公司將與海事處及避風塘內相關的持份者保持溝通，以盡量減低影響。

(vi) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

31. 銅鑼灣避風塘至會展站的上行隧道正進行機電設施安裝工程。

32. 前警官會所工地內的地基及大型挖掘工程已完成，現正進行相關的結構工程。

33. 近銅鑼灣避風塘隧道入口處的休憩花園內，堅拿道天橋的地基改建工程及地下暗渠的重置工程已經完成。花園內休憩

及康樂設施的重置工程經已展開，預計於二零二零年完成。

34. 位於會展站西面的隧道，已與金鐘站沙中綫月台貫通連接及完成隧道壁安裝工程。工地現正進行架空電纜及鋪設軌道的前期準備工作，軌道鋪設工程預計於二零一九年年中展開。

35. 會展站及相關鐵路設施的建造工程現正於灣仔北進行。會展站及西面連接隧道工程的所有工地，包括早前發現未爆戰時炸彈的前灣仔游泳池工地及前港灣道體育館工地，已完成於有發現未爆戰時炸彈潛在風險區域的挖掘工作。大型挖掘工程預計於二零一九年上半年完成。港鐵公司會進一步檢視早前會展站工地先後發現戰時炸彈及暫停相關挖掘工程對工程進度的影響。為配合相關建造工程，灣仔北一帶現正分階段實施臨時交通管理措施。

36. 完成挖掘後，工地正進行餘下的地基工程，包括配合車站出入口及附近設施建造工程而進行的樁柱工程。考慮到早前於附近曾發現未爆炸彈，工程團隊會繼續謹慎進行建造工程，以確保安全及將風險減至最低。同時，會展站的結構工程，包括車站底部及大堂的建造工程正陸續進行。

37. 視乎工程進度，會議道行人天橋預計於二零一九年年底或二零二零年初完成重置，而現有的臨時行人天橋將會在新天橋啟用後拆卸。

38. 正如早前匯報，會展站的建造工程早前受到不同因素的影響，包括灣仔發展計劃第二期於灣仔北的關鍵工地的滯後交接情況、為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程，以及灣仔發展計劃第二期未完成沙中綫所委託建造的垂直隔牆圍堰。上述因素令會展站的完工日期延誤九個月及增加工程費用。在實施多項緩解措施下，預計可追回部分工程滯後。

39. 沙中綫須由金鐘站沙中綫月台向南延伸一條約九百米的越位隧道，以供日後列車作調度之用。隧道的結構工程已經完

成，現正進行屋宇設備及軌道鋪設工程。香港公園工地正進行重置工程，而香港公園通風設施的結構工程亦正進行，預計於二零一九年年中完成。

40. 金鐘站的擴建部分現正進行內部結構、裝修及屋宇設備安裝工程。

## 沙中綫工程質量及安全

### *紅磡站擴建工程月台層板的核實工作*

41. 鐵路工程項目的安全和質量一直是港鐵公司的首要原則。在任何情況下，定必以保障公眾及工地工人的安全為首要任務，絕不妥協。因應施工質量被指未符理想的情況，為釋除公眾對紅磡站擴建工程月台層板結構安全的疑慮，港鐵公司已外聘顧問公司制訂措施，核實及測試月台層板的完整性。政府已於二零一八年十二月接納港鐵公司提交的全面評估策略建議。全面評估策略會分三階段進行，以確認月台層板的竣工狀況與最新收到的建築圖則一致，並釐清螺絲帽接駁的施工質量。

42. 第一階段核實工作為整合修訂設計圖則及建造記錄，相關工作已經完成。在第二階段的非破壞性測試工作中，由於陣列式超音波檢測結果與鋼筋實際量度扭入螺絲帽的長度出現偏差，港鐵公司遂於二零一九年一月底起暫停上述檢測工作。

43. 經詳細檢視檢測的程序及應用後，政府已於二零一九年三月中接納經改良的陣列式超音波檢測程序。檢測工作於三月恢復，以重新檢測所有已外露，以及所有未曾檢測的螺絲帽。

44. 第二階段的核實工作於四月底大致完成。在第二階段的陣列式超音波測試結果中，鋼筋扭入螺絲帽的接駁長度出現不同情況。共有 152 個鋼筋檢測樣本(即佔測試總數約八成)，扭

入螺絲帽的接駁長度超過 37 毫米；而餘下的兩成，約 17% 的接駁長度超過 32 毫米。所有於第一階段及第二階段所得的資料，例如月台的建造細節及工程質量等資料，均會在第三階段作評估，以確認紅磡站擴建工程的結構完整性及安全。評估亦會考慮是否有需要進行任何的跟進工作。

45. 港鐵公司歡迎政府於二零一九年三月二十六日公布的紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會呈交的中期報告。調查委員會信納車站的連續牆及月台層板達到安全水平，認為無須重建或進行加固工程。調查委員會亦信納工程中被指剪短鋼筋末端螺紋部分的情況，只屬個別行為，並非有系統事件。

46. 港鐵公司亦歡迎及知悉調查委員會中期報告內的其他調查結果及建議。當中大部分與港鐵公司董事局轄下的工程委員會及其外聘顧問提出之建議一致。港鐵公司正逐步落實有關建議，並成立專責小組監督落實上述建議的進度。詳情載於本文件第五十一段。

### *紅磡站相連結構建造工程*

47. 早前曾提及，港鐵公司收到承建商禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓」）有關與紅磡站相連的建造工程，即北面連接隧道及南面連接隧道的竣工圖則。就禮頓未能就上述兩項工程提供部分檢查及測量申請表格，港鐵公司已為此於二零一八年四月向禮頓發出不合規格通知書。於二零一八年年底，於紅磡列車停放處亦發現類似情況。即使現時已收到有關的竣工圖則，惟仍未收到部分有關的檢查及測量表格。港鐵公司對禮頓沒有備存及提交所有所需的記錄，感到十分失望，並保留一切追究的權利。

48. 鑑於建造資料不全的情況，港鐵公司已根據相關施工記錄及其他證據，審視北面及南面連接隧道的竣工狀況。至於紅

礮列車停放處的相關審視工作亦正在進行，預計於今年六月底完成。港鐵公司會盡快向政府提交報告，待政府完成審視後，港鐵公司會提交予調查委員會。

49. 與此同時，港鐵公司正就沙中綫其他車站關鍵文件記錄進行審核工作。審核工作已大致完成，結果顯示，整體上約有九成與結構有關的檢查及測量申請表格能在審核中呈示，現正檢視餘下約一成文件記錄的佐證資料，包括照片記錄及工地日誌等。

### *工程委員會的檢討工作*

50. 港鐵公司董事局轄下的工程委員會正檢討公司的項目綜合管理系統及其他相關範疇，並就改善沙中綫及未來項目的管理提出建議。工程委員會所委聘的顧問已提交中期報告及提出建議。顧問提出的建議對企業架構及未來項目的工程合約方面有長遠影響。為配合沙中綫工程品質管理的需要，港鐵公司已即時跟進報告內中至短期的建議。

51. 根據顧問提出的建議，港鐵公司已於過去數月實施多項措施，包括：

#### *i. 加強項目管理*

- 修訂項目綜合管理政策，以制定更清晰的管理原則及要求；
- 就沙中綫項目擬備特定的項目質量管理計劃，確立質量管理的指引；
- 配合新的管理規程，重新分類「不合規格通知書」，以加強工地監督及跟進工程進度；
- 建立「不合規格通知書」電子中央資料庫，並涵蓋承建商向其分判商發出的「不合規格通知書」。

#### *ii. 重整團隊架構*

- 經檢討後，工程處會保留其品質保證團隊，確保項目

綜合管理系統下的質量保證工作得以妥善執行。為進一步加強管治，技術工程處亦將引入一個獨立的品質保證團隊，就質量保證的管理及程序作獨立匯報。增聘人手的工作現正進行；

- 同時，透過從外間借調質量保證人員，進一步提升團隊的專業水平。

### iii. 商業及合約策略

- 相關建議將應用於日後的港鐵工程項目。

### iv. 人力資源及其能力

- 為港鐵公司及承建商的工程團隊提供的首階段質量管理培訓已經完成；
- 有關工地質量事宜的內部溝通工作經已加強。工地質量事宜亦將會納入日常工地座談會內容，以監察工地人員這方面的能力。

### v. 質量規劃及匯報

- 檢討及改善「關鍵檢查點」的規劃及「質量控制檢查點」的安排。

### vi. 科技應用

- 港鐵公司已於二零一九年一月起，在仍在進行的沙中綫主要土木工程合約引入特定的智能電話應用程式，協助工地人員有效紀錄涉及工程監督及檢查方面溝通時的資訊，以提供更嚴謹的系統，供工地人員追溯。有關的應用程式將會繼續發展及積極推廣。

## *沙中綫沿綫車站就附近沉降事宜採取的措施*

52. 政府於二零一八年九月公布沙中綫項目工程對周邊構築物及公用設施的監測及通報機制，當相關構築物及公用設施的監測數據達至沉降設定指標時，能讓公眾及時獲悉相關資料。港鐵公司正按新通報機制，與政府緊密合作。



53. 附錄三詳列曾到達或超越預設指標的監測點，以及曾作出更新預設暫時停工指標的監測點的最新資料。

54. 會展站挖掘工程於二零一八年九月恢復。自復工至今，未有監測數據出現達至工程設定指標的情況。工程團隊會繼續謹慎進行工程，同時亦會繼續密切監察工程附近的建築物及地下管綫之狀況。若沉降監測數據達至工程設定指標，會採取適當的跟進措施。

55. 土瓜灣站方面，註冊結構工程師已於過去數月檢查據報受車站工程沉降影響的樓宇的狀況，而有關樓宇亦已獲確認結構安全。

56. 港鐵公司於二零一九年一月推出一項社區支援計劃，為土瓜灣站工地附近的住宅業主提供財務上的協助，以進行維修工作。港鐵公司已委託專業樓宇測量顧問公司負責執行有關計劃。

## 新列車及信號系統測試

57. 為配合將來東鐵綫延伸至港島，三十七列新列車正陸續分批運抵本港。已到埗的新列車正於何東樓車廠進行嚴謹及全面的測試。自二零一五年十二月起，新列車亦開始於非服務時間在東鐵綫進行動態測試。新列車會增設動態路綫圖及液晶體顯示屏等新設備。新列車的車門位置亦有所改善，車門的間距會平均分佈，讓乘客進出車廂更為方便。

58. 屯馬綫全部十七列新列車已於二零一八年十一月運抵香港。

59. 除購入新列車，馬鞍山綫、西鐵綫及東鐵綫部分現有車卡須進行改裝，並與新購的車卡組裝成屯馬綫的八卡列車。當

中馬鞍山綫全部十五列四卡列車已全面提升為八卡列車，整體載客能力提升一倍；西鐵綫的七卡列車亦已於二零一八年五月全面改裝為八卡列車。

60. 為配合日後屯馬綫的運作。新列車及其他鐵路系統已於屯馬綫不同路段，包括現有西鐵綫及馬鞍山綫進行測試。新列車的動態測試及可靠性測試已於二零一九年一月完成。與此同時，其他鐵路系統，包括信號系統及乘客資訊系統，亦正分段進行聯合測試。

61. 東鐵綫更換信號系統工程於二零一五年第三季展開，列車及全綫軌道旁的新信號設備安裝工作已大致完成。列車動態測試於二零一六年十月開始分路段進行，並已於二零一八年三月延伸至東鐵綫全綫。列車正於東鐵綫沿綫進行可靠性測試。在最後階段的可靠性測試，須於個別晚上模擬及測試早上繁忙時間的行車模式，確保日後新信號系統及列車運作暢順。

62. 為避免對東鐵綫日常服務造成影響，新信號系統測試在晚上非服務時間進行，因此測試期間所發出的聲響或會對較接近鐵路的居民造成不便。東鐵新列車已具備較以往更能減低聲響的設施。測試期間，港鐵公司亦會適時採取緩解措施，例如嚴格控制夜間測試的列車數目，以盡量降低行車聲響可能對附近居民構成的影響。港鐵公司會繼續與附近居民保持溝通，並向他們發放夜間測試的訊息。

63. 自三月十八日荃灣綫發生事故後，所有新信號系統的列車測試已即時暫停。儘管東鐵綫的新信號系統設計與荃灣綫的新系統並不相同，但為審慎起見，港鐵公司自事件後亦已暫停東鐵綫新信號系統的相關測試，以便進行詳細審視。在暫停測試期間，信號系統的承建商完成了系統的檢視，並確認系統符合測試的安全要求。承建商須採取審慎的措施，在重啟相關的動態行車測試前，向港鐵公司提交詳細報告及進行檢測，以再三確定系統符合測試的安全要求。同時，公司亦委聘了獨立安

全顧問進行安全評估，確認新信號系統符合國際安全標準。經仔細審視承建商提交的資料，確定測試計劃安全後，於東鐵綫進行的動態行車測試已於五月底恢復。

## 其他現有鐵路設施改善工程

64. 馬鞍山綫九個車站合共七百二十對自動月台閘門已完成安裝。

65. 東鐵綫沿綫車站亦會加裝自動月台閘門。在加裝工程開始前，各車站月台須進行加固工程，以及興建相關系統設備房及設施。上述的工程已大致完成，車站現正進行後期的重鋪月台地面以及修補工程。由於新列車與現有列車的車門位置並不相同，為配合新列車的車門位置，有需要待東鐵綫全面以新列車運作後，才能展開自動月台閘門的安裝工程。

66. 至於東鐵綫以九卡列車取代十二卡列車之事宜，因應有乘客對採用新列車及載客量的關注，現時港鐵公司正考慮待大圍至紅磡段通車、分流東鐵綫乘客的作用得以發揮後，才陸續更換東鐵綫新列車。為配合新列車及自動月台閘門的運作，現有東鐵綫的信號系統正進行提升。

## 成本及開支

### 成本及開支

67. 自二零一二年年中起，港鐵公司已就沙中綫項目批出 28 份主要土木工程合約和 30 份主要機電工程合約<sup>1</sup>，連同其他

---

<sup>1</sup> 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，已包括合約價為 4,980 萬元的 11227 號合約。

小型合約，合計總值達 577.50 億元。其中包括土木工程合約 438.48 億元，及機電工程合約 139.02 億元 (請參閱附錄一)。

68. 根據沙中綫的委託協議，項目由香港特別行政區政府(「政府」)負責出資興建。

### 成本控制機制

69. 港鐵公司十分重視鐵路項目的監管及成本控制，並擁有一套完善的管治框架及嚴謹的程序，以監管採購、合約行政事宜及成本控制，不論是按「擁有權」模式或「服務經營權」模式推展的鐵路項目也如是。

70. 在「服務經營權」模式下進行的鐵路項目，根據委託協議，港鐵公司有責任採用與其他鐵路項目相同的管理系統及程序。至於以「服務經營權」模式進行的沙中綫工程，政府當局及其顧問有一套嚴謹的監管及核證系統，港鐵公司亦有一套合約監管及管理的程序。

71. 為更進一步控制項目開支，港鐵公司的項目監控小組擔當監察者的角色，仔細審查沙中綫工程項目下，顧問及工程合約引致的申索及開支變動。路政署鐵路拓展處的代表亦有被邀出席項目監控小組會議。

72. 當工程進度出現滯後，港鐵公司會適時考慮實施追回進度的措施。有關追回進度措施的計劃，包括當中的成本及效益，亦須要經項目監控小組會議的審查及同意。

### 最新造價估算

73. 港鐵公司於二零一七年十二月公布，已就沙中綫項目主體建造工程的造價估算完成詳細檢討。項目主體工程造價由原先估算的 708 億元上調 165 億元至 873 億元。自港鐵公司向政

府提交上述最新造價估算後，一直全力協助政府進行有關評估。考慮到自二零一七年十二月造價估算後的不同因素及相關延誤，公司亦擬於二零一九年內完成造價估算的進一步評估。

## 持份者的參與及溝通

74. 沙中綫大部分工程皆位於市區，並且接近民居。我們十分重視與市民及相關持份者保持緊密的溝通及聯繫，以向他們提供最新的工程資訊，並聆聽他們意見。除了向小組委員會及各相關區議會定期匯報沙中綫的工程進展，港鐵公司在各區成立的社區聯絡小組是另一個與地區人士溝通的主要渠道，定期向小組介紹沙中綫的工程進度。港鐵公司亦定期向地區人士派發工程通訊、小冊子及通告，以提供有關沙中綫最新的工程資訊。位於土瓜灣的沙中綫資訊中心自二零一二年十月起至今已處理超過一千三百宗查詢。港鐵公司及承建商已設有工程熱綫處理與工程有關的查詢及投訴。

## 就業機會

75. 截至二零一九年三月三十一日，承建商共僱用約 2,800 名建築工人及技術/專業人員，比項目早前的建造高峰期少，現時的人手可大致滿足項目的需求。然而，為維持建造業的可持續發展，港鐵公司會繼續推行「沙中綫建造業學員培訓計劃」，吸納建造業新血。在該計劃下，沙中綫所有土木工程合約均要求承建商招募指定數量的建造業學員。承建商及建造業議會會為學員提供訓練和實習課程。在通過相關工藝測試後，學員可獲沙中綫承建商正式聘用，為期至少十二個月。到目前為止，計劃已為 764 位學員提供訓練，當中 520 位已完成培訓並正式獲聘。

## 總結

76. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一九年六月

## 截至二零一九年三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)	批出的合約 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	43,848.2	43,747.9	2,065.8
機電工程	13,901.8	6,385.6	1,352.9
合計	<b>57,750.0</b>	<b>50,133.5</b>	<b>3,418.7</b>

\* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$4,576.3 (百萬元) – 中期發放金額 \$1,157.6 (百萬元) = \$3,418.7 (百萬元) (見表 2)

表 2 – 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	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	302	3,039.2	1,780.8	548	2846.9	781.1
機電工程	9*	0	0	146	1,729.4	376.5
<b>合計</b>	<b>311</b>	<b>3,039.2</b>	<b>1,780.8</b>	<b>694</b>	<b>4,576.3</b>	<b>1,157.6</b>

\* 上述已獲解決的申索個案只涉及工程時間，並沒有涉及工程費用。

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，這會增加工程的難度，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. 截至二零一九年三月三十一日，港鐵公司共接獲 1,005 宗具有理據的申索，申索金額約為 76 億 1550 萬元，佔已批出合約總額的 13.2%。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。截至二零一九年三月三十一日，已獲解決的申索共 311 宗，並已發放約 17 億 8,080 萬元，佔已批出合約總額約 3.08%。港鐵公司會繼續審慎處理其他個案。因應個別工程的需要及個案的審核和商討進度，部分個案獲發放中期金額合共約 11 億 5,760 萬元。

## 附錄二

### 截至二零一九年三月三十一日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：89%

原定計劃<sup>(1)</sup>完成進度：96%

(甲) 已批出的 28<sup>(2)</sup>份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	100%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	100%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	100%
1106	鑽石山站擴建工程	100%
1107	鑽石山至啟德隧道	100%
1108	啟德站及相關隧道工程	100%
1108A	啟德臨時躉船轉運站建造工程	100%
1109	宋皇臺站及土瓜灣站車站及隧道工程	99%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	100%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	99%
1113	漁農自然護理署新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站重置工程	100%
1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	100%
1117	八鄉車廠擴建工程	100%
1119	羅湖站及八鄉車廠軌道工程及架空電纜改善工程	100%

1120	軌道工程及架空電纜(沙中綫第一期工程)	100%
1120B	軌道工程及架空電纜(沙中綫第二期工程)	41%
1121	東鐵綫過海鐵路隧道建造工程	98%
1122	金鐘站越位隧道建造工程	94%
1123	會展站及西面連接隧道工程	71%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	63%
1125	警察體育遊樂會會所優化工程	100%
1126	港灣道體育館及灣仔游泳池重置工程	100%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	83%
1129	東鐵綫伸延至香港島的前期工程	100%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	100%
11227	東鐵綫伸延至香港島的過海隧道前期工程	100%

註：(1) 原定計劃是分別以 2018 年 12 月及 2020 年 12 月為「大圍至紅磡段」及「紅磡至金鐘段」的通車目標。

(2) 文中第六十七段所提及的 28 份主要土木工程合約，包括工程合約編號 11230 及 11241。合約編號 11230 為工程合約編號 1123 及 1128 聯合工程辦事處之租務合約，屬 1123 及 1128 工程費用的一部分。合約編號 11231 則是由連接北帝街考古勘察工程的合約。由於該兩份合約並不涉及土木建造工程，故未有羅列於上表內。

(乙) 已批出的 30 份主要機電工程合約之累計進度：

合約編號	合約名稱	累計進度
1141A	沙中綫第一期新列車	100%
1141B	沙中綫第二期新列車	65%
1151	沙中綫第一期列車改裝及購買新車卡	100%
1152	沙中綫第一期信號系統及西鐵綫和馬鞍山綫信號系統擴展工程	99%
1152B	沙中綫第二期信號系統	82%
1153	沙中綫第一期隧道環境控制系統	100%
1153B	沙中綫第二期隧道環境控制系統	48%
1154	沙中綫第一期建造月台幕門及馬鞍山綫加建自動月台閘門	100%
1154B	沙中綫第二期建造月台幕門及東鐵綫加建自動月台閘門	44%
1155	沙中綫第一期電源供應系統及軌旁設備	100%
1155B	沙中綫第二期電源供應系統及軌旁設備	59%
1159	沙中綫第一期升降機	98%
1162	沙中綫第一及第二期集群無線電系統 (TETRA)	98%
1162B	沙中綫第一期及第二期無線通訊覆蓋系統	77%
1163	沙中綫自動收費及進出保安管理系統	77%
1164	鑽石山站樓宇設備	99%
1164B	屋宇設備工程 – 沙中綫香港島段	21%

1165	顯徑站、馬仔坑通風樓及鳳德緊急救援通道樓宇設備	100%
1166	沙中綫第一期主控制系統	99%
1166B	沙中綫第二期主控制系統	71%
1169	沙中綫第一期通信系統	99%
1169B	沙中綫第二期通信系統	34%
1172	沙中綫第一期扶手電梯	100%
1172B	沙中綫第二期電梯及扶手電梯	26%
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	96%
1175	啟德站樓宇設備工程	100%
1176	宋皇臺站及附屬建築物樓宇設備	100%
1177	土瓜灣站及附屬建築物樓宇設備	100%
1183	東鐵綫信號系統改造工程	100%
1191	沙中綫第二期水閘系統	57%

## 最近作出更新的預設指標

	監測點	類別	沉降幅度 (毫米)	最新的 預設指標 (毫米)
<b>1. 會展站以東連接隧道 (讀數截至 2019 年 3 月)</b>				
1	1128-W2-BSM-032	道路構築物	-3	-19
2	1128-W2-BSM-033	道路構築物	-6	-19
3	1128-W2-BSM-034	道路構築物	-12	-22
4	1128-W2-BSM-035	道路構築物	-14	-22
5	1128-W2-BSM-036	道路構築物	-10	-17
6	1128-W2-BSM-037	道路構築物	-11	-17
7	1128-W2-BSM-038	道路構築物	-8	-21
8	1128-W2-BSM-039	道路構築物	-8	-21

附註：實際運作的監測點數量會因應工程進度而有所改動，部分沉降監測點的相關監測工作亦會因不同原因而終止，例如相關構築物已經移除、或挖掘工程的施工位置已經遠離等。

# 宋皇臺 站工地考古文物保育方案

## 附件三 Annex 3

### Conservation Options for Archaeological Features Discovered at Sung Wong Toi Station





# 行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C

附件四 Annex 4



Existing pedestrian crossing  
原有行人過路處