

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

引言

本文件旨在向委員匯報沙田至中環線(下稱「沙中線」)的主要工程進展，以及路政署的監察工作。

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支線，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支線。
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。沙中線將會連接多條現有鐵路，以形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」(走線圖載於附件 1)。

- (a) 「東西走廊」把馬鞍山線的大圍站與西鐵線的紅磡站連接起來後，乘客可由烏溪沙站直達九龍東、紅磡、新界西至屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客提供更直接和方便的鐵路服務。
- (b) 「南北走廊」把現有東鐵線由紅磡站經維多利亞港延伸過海至金鐘站後，乘客可由羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)直達港島中心地帶。
4. 沙中線整項工程的總建造費用預算約為 798 億元¹ (按付款日價格計算)。

項目推行方式及資助模式

5. 按照兩鐵合併後政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在2007年簽訂的《營運協議》，新鐵路項目可以「服務經營權」模式或「擁有權」模式推展。2008年3月，政府決定以「服務經營權」模式作為沙中線項目的推行方式。根據「服務經營權」模式，沙中線工程計劃會由政府撥款興建。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，政府與港鐵公司

¹ 總建造費用預算包括 58TR 和 59TR 號工程計劃的保護工程、63TR 和 64TR 號工程計劃的前期工程、61TR 號工程計劃的主體鐵路建造工程和 62TR 號工程計劃的主體非鐵路建造工程的預算建造費用。

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。根據協議，沙中線的「大圍至紅磡段」和「紅磡至金鐘段」分別以2018年12月和2020年12月作為通車目標。

6. 截至2014年5月底為止，沙中線鐵路建造工程一批出19份主要²的土木工程合約，以及20份機電工程合約(列於附件2)。

政府的監察制度

7. 港鐵公司負責全面管理沙中線項目，而政府會全力監督港鐵公司的工作，透過路政署署長領導的「項目監管委員會」(下稱「監委會」)檢討項目進度，並對相關採購活動、招標後的成本控制和有關合約申索的調解進行監察，並聘請「監察和核證顧問」協助路政署進行監察工作和定期審核港鐵公司的工作。

8. 由路政署署長擔任主席的監委會，每月與港鐵公司舉行會議檢討項目進度。港鐵公司須向監委會提交進度報告，匯報項目的最新進展和財務狀況。截至2014年5月底為止，監委會已舉行18次會議，最近一次定期會議於2014年6月26日舉行。

² 主要合約是指合約價值逾 5 千萬元的合約。

9. 此外，路政署一名助理署長級人員，每月均與港鐵公司的總經理和項目經理舉行項目統籌會議，以監察推展項目的各項工作，當中包括適時完成與土地相關的工作，處理在設計、建造和環境方面對項目的進度和時間表或有潛在影響的事項，以及與其他項目的銜接事宜等。由2012年8月至2014年5月，合計舉行了22次項目統籌會議。

10. 同時，路政署兩名總工程師級別的人員，每月均與港鐵公司的工地督導人員就主要的土木及機電工程舉行項目進度會議。如果港鐵公司的承建商出現施工滯後，港鐵公司要在項目進度會議上匯報有關追回滯後的措施。截至2014年5月，合計舉行了74次項目進度會議。

11. 路政署亦聘請了“運基顧問有限公司”(PYPUN-KD & Associates Limited)作為「監察和核證顧問」，協助該署進行監察工作和定期審核。顧問會檢視工程進度，並通知路政署項目的進度是否存在滯後的風險，並會就港鐵公司建議的緩解措施(以追回施工進度)是否合適向路政署提供意見。

12. 路政署署長在每月與運輸及房屋局局長(下稱「局長」)舉行有關路政署工作的例會上，均向局長匯報項目的進度，並按需要向局長匯報任何與推展項目相關的重要事宜。路政署及港鐵公司也不時因應運輸及房屋局的要求，就關乎項目的重要事項向局方進行匯報。

工程最新進展

13. 因應公眾對新鐵路線通車時間的關注，運輸及房屋局要求港鐵公司就沙中線鐵路項目的進度作最新的評估，並提交報告詳細交代項目的進展情況，港鐵公司的文件載於附件 3。路政署就該鐵路項目的進度報告作出下列的分析和補充。

「大圍至紅磡段」

沙田段(即大圍站至黃大仙馬仔坑的一段鐵路線，當中包括顯徑站和馬鞍山線車站的月台改善工程)

14. 顯徑站和相關連接隧道，以及馬鞍山線車站的月台改善等工程，大致符合預期進度。其中新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站的遷移工作更提前兩個月完成，讓顯徑站的建造工作較預計更早展開。顯徑站地基工程亦已完成，進度良好。

15. 顯徑至馬仔坑隧道的前期挖掘工程因土質狀況未如理想而令到進度較預期稍為落後。路政署正密切留意前期挖掘的工程進度，並與港鐵公司商討追回進度的方案，包括採取措施以加快未來的工序。例如，實施額外保護措施以進一步減低鑽爆工程對鄰近現有輸水隧道的影響，從而將部分需要以較緩慢的機械挖掘隧道的工序改用鑽爆方法施工，令未來的隧道挖掘工作得以加快進行。

16. 此外，為配合隧道建造工程，港鐵公司建議在顯徑隧道口一帶增設臨時工地，提供空間擴闊車道讓承建商可以更有秩序地運送挖掘出來的泥石。這安排有助降低對區內交通的影響。路政署支持有關建議，並一直協調港鐵及相關的審批部門，期望能夠盡快增設該臨時工地，一方面令隧道建造工程更順暢，另一方面減少工程對區內交通的影響。

黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啓德站的隧道段，當中包括鑽石山站)

17. 由於遇到泥石夾雜的地層，引致鑽石山站擴建部分的垂直隔牆工程進度較預期為慢。港鐵公司已指示承建商調整施工工序和方法，分階段進行車站的挖掘工程，盡量追回原計劃的進度。

18. 鑽石山站往馬仔坑一段的隧道，將採用隧道鑽挖機建造，位於鑽石山站的前期工程已大致完成，並開始安裝鑽挖機的組件，預計挖掘工程可在本年第三季展開，但有關隧道工程的複雜性和難度較大，需要有熟練的施工隊伍，以確保施工程序順利及不受阻延。由於在本地招聘相關職位時，沒有收到任何申請，路政署現正協助港鐵公司在「補充勞工計劃」³下申請輸入所需的技

³根據勞工處提供有關「補充勞工計劃」的資料，如僱主確實未能在本港聘得合適的員工，便可輸入屬技術員級別或以下的勞工。然而，為確保本地工人優先就業，以及保障他們的薪酬及福利，僱主須優先聘請本地工人，填補職位空缺，並應積極培訓本地工人，以便他們能掌握所需的技能，以填補這些空缺。

術人員，以配合隧道鑽挖及鑽爆工程的進度。啟德往鑽石山站的一段隧道同樣採用隧道鑽挖機建造，位於啟德的鑽挖機豎井建造工程進度理想，預計可於本年第三季開始隧道鑽挖工程。

19. 為完善慈雲山與沙中線鑽石山站的行人接駁，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，部分工程進度未如理想。另外，為配合工程的進行，港鐵公司需要於區內實施不同的臨時交通管理措施。然而，為減低工程對公眾的影響，港鐵公司需要分階段及有限度實施這些臨時交通管理措施，對工程進度有一定的影響。

九龍城段(即啟德站至何文田站的隧道段，當中包括土瓜灣站和馬頭圍站)

啟德站

20. 啟德站建於啟德發展區內，車站的主體結構建造工程已於今年年初展開，預計車站的主體結構工程可於 2015 年完成。

土瓜灣站

21. 根據《環境影響評估條例》進行環境影響評估時，港鐵公司聘請的顧問曾經評估沙中線鐵路方案對文化遺產地點的影響，其中包括土瓜灣站工程範圍內以往聖山位置及其附近可能存有具考古價值的考古文物。因此，沙中線環境影響評估報告建議，在土瓜灣站工程展開前，須在工地指定

範圍進行「考古調查及發掘」⁴工作。經諮詢環境諮詢委員會和公開給公眾查閱及提供意見後，沙中線環境影響評估報告於 2012 年 2 月獲環境保護署署長批准。

22. 在土瓜灣站工程展開前，部分工地範圍內需要進行「考古調查及發掘」工作。有關的工作是由沙中線承建商委聘的獨立考古專家，在古物古蹟辦事處（古蹟辦）緊密監察下，於 2012 年 11 月在第一考古工地（位置見港鐵公司提交的附件 4)展開。在此考古工地內發現的宋代方形石井，文物價值非常高，政府已修訂在啓德發展區內第五期基建工程擬建 L9 路行車道的走線，令行車道移離該宋代方井，以便將來向公眾展示。在諮詢了古物諮詢委員會（古諮詢）的意見後，認為由於該宋代方形井保存完整，能反映古代的聚落，決定原址保留。由於石井位置並不在車站範圍內，所以不會影響車站的工程。而其他的主要發現包括零碎的陶瓷碎片、錢幣、殘存的宋元和近代遺蹟，已經被移走以方便繼續向下發掘尋找其他文物，這區域已發掘至離地面 2.3 至 4.8 米深的原生土層，現場考古工作於 2013 年 12 月結束。

23. 獨立考古專家已就上述「考古調查及發掘」工作向古蹟辦提交中期報告。而古蹟辦亦於考古工程期間，先後

⁴ 「考古調查及發掘」通常在指定考古潛藏地點施工前進行。考古調查是為了釐清考古遺存的準確分布範圍及其性質，繼而在該範圍內進行發掘工作，務求能取得全部考古資料。考古學家須向古物古蹟辦事處（古蹟辦）提交考古工作的建議，包括考古挖掘方法和程序，經古蹟辦審核，並獲得古物諮詢委員會（古諮詢）的支持下，古物事務監督（即發展局局長）向申請人發出牌照，並根據考古工作建議和古蹟辦緊密監察下進行考古工作。

多次向古諮會作匯報⁵，有關文件亦已上載於古蹟辦的網頁，供市民查閱。獨立考古專家正繼續研究分析有關的考古發現和編寫最終報告，預計於今年年底向古蹟辦提交。承建商在已完成「考古調查及發掘」工作的第一考古工地內分階段恢復施工。

24. 另一方面，當承建商在隧道鑽挖機豎井範圍內（見附件 4 的第二考古工地）進行打樁工作時，發現超過 500 個宋朝錢幣，承建商的獨立考古專家隨即通知古蹟辦有關發現。在古蹟辦要求和緊密監察下，於 2013 年 12 月在隧道鑽挖機豎井範圍進行「考古監察工作」⁶，該範圍即被劃為第二考古工地的範圍。現時在第二考古工地內進行的考古工作只剩下西南角約 400 平方米的 T1 區，第二考古工地內其他地方的考古工作已發掘至離地面 2.6 至 4.5 米深的原生土層，現場考古工作已經完成。經古蹟辦同意後，承建商將會逐步分階段在此區(T1 區除外)恢復工程。

⁵ 古蹟辦先後於 2012 年 12 月、2013 年 3 月、9 月及 11 月就獨立考古專家的「考古調查及發掘」工作向古諮會作過四次匯報，亦曾安排古諮會委員於 2013 年 11 月 27 日到工地現場視察遺蹟及出土文物。2013 年 12 月 4 日會議上，古諮會亦討論了遺蹟的保存安排和對遺蹟將來詮釋的意見。此外，古蹟辦亦於 2014 年 4 月、5 及 6 月就第二和第三考古工地的工作進展向古諮會作過五次匯報並安排古諮會委員於 5 月 2 日到第二考古工地現場視察。

⁶ 「考古監察工作」是一種與發展工程施工期間同步進行的考古工作。工程期間若發現任何考古遺存，便可有考古學家即時跟進。考古學家必須先擬備計劃書，詳列考古監察的目的、方法和可能的緩解措施。如發現重要的考古遺蹟，考古監察便會由考古發掘取代。「考古監察工作」開展後，考古學家須向古蹟辦通報所發現的考古文物及遺蹟。接著，古蹟辦會向古諮會匯報有關發現。古蹟辦亦會定期監察有關的考古工作。

25. 在 T1 區內確定發現另一宋代方形石井及其他殘存石構建築，但這石井並沒有像較早前所發現的石井完整。現階段，港鐵公司已經採取適當措施保護相關石井及其他殘存石構建築。另外在 T1 區內及其外圍共發現兩個底部有木構件的坑，其性質與功能尚需進一步研究才能確定。

26. 目前，除了第二考古工地的 T1 區外，考古工作已應古蹟辦的要求擴展至第三考古工地(見附件 4)。在古蹟辦緊密監察下，獨立考古專家於 2014 年 4 月在第三考古工地內分區展開考古工作。港鐵公司亦已停止此區的工程，以免影響考古工作。在 6 月中於第三考古工地的 A 區(見附件 4)車站範圍內發現一個引水槽系統的遺存，這系統包括一條引水槽及一個井/水槽。獨立考古專家已即時向古蹟辦匯報最新情況，並正研究遺存所屬的年代和功能。古蹟辦亦已向古諮會就有關發現發出簡報。預計相關的考古發掘工作於今年第三季完成。

27. 運輸及房屋局一直關注考古發現事宜，並在工程方面作全面配合；在未完成考古工作的工地範圍內，港鐵公司已停止工程，只進行需要配合考古發掘工作的工序。在古蹟辦監督下，出土文物亦會受到妥善的保護。

28. 至於在已完成考古工作的工地範圍內，港鐵公司會陸續恢復施工。有關考古工作和發現，對工程無可避免造成滯後，具體影響尚待詳細評估。路政署一直與港鐵公司研究調整工序、修改原訂的施工方法，以及就車站設計制定適切的修訂方案，以期達至既能保育考古發現，亦能盡量減低對工程進度的影響。

29. 截至 2014 年 6 月底為止，有關考古工作已對隧道鑽挖機豎井的建造工程帶來約 6 個月的累積滯後，繼而影響由土瓜灣站往何文田站的隧道鑽挖工程。此外，由於接著須進行更改有關豎井支撐架的設計、建造 T1 區的保護牆和調整施工工序等工作，有關考古工作對隧道鑽挖機豎井的建造工程，按現時的估計，將會帶來額外最少 5 個月的滯後，令土瓜灣站和相關隧道鑽挖的工程帶來合共最少 11 個月的影響。當有關的考古發掘工作全部完成，經研究和分析所有的考古發現後，政府會一併對所發現的考古遺蹟訂定合適的保育方案及措施，屆時古蹟辦會在諮詢古諮詢會後，作較全面和具體的結論，而對沙中線項目的最終影響才可確定。如有關考古發現所引致工程費用的增加，超過應急費用時，我們便需要向立法會尋求增加撥款以繼續推展工程。

馬頭圍站

30. 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。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。現時估計車站垂直隔牆工程的進度較預期滯後約 5 個月。港鐵公司正陸續增加機械和人手，並調整了部分在馬頭圍道的工序，盡力追回進度。

紅磡段(即何文田站至紅磡站的隧道段，當中包括紅磡站
改進工程和相關隧道工程)

31. 雖然紅磡段的個別工程進度較預期有些偏差，整體而言大致符合預期。但亦需要加強監察施工難度高的個別工程，如沙中線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，而紅磡站本身的工程也需要在現有車站平台下進行，兩者的施工難度均相當高，需要特別小心進行，以免影響鄰近繁忙路段的交通和現時車站的運作。

「紅磡至金鐘段」

過海段及港島段(過海段即橫越維多利亞港的隧道段；港島
段即在港島區至金鐘站的隧道段，當中包括會展站)

32. 過海段及港島段的前期工程，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天橋及暗渠地基的改建工程，已於 2013 年 6 月起陸續展開。過海段及港島段的車站和隧道工程現正進行招標，預計會在 2014 年下半年起分階段開展工程。

33. 港島段的會展站位於灣仔北現有港灣道體育館、灣仔游泳池及灣仔北公共運輸交匯處地底，地面為露天公共運輸交匯處。2014 年 2 月，行政長官會同行政會議核准灣仔北分區計劃大綱草圖，當中把會展站改劃為「綜合發展區」地帶，以預留彈性在該用地進行上蓋發展(主要作會議設施及其他與商業有關的用途)。為了預留彈性作日後可能進行的上蓋發展，會展站的地底結構需要進行相應的備置工程，或會對沙中線工程時間表造成影響。沙中線港島段會展站的

工程現正進行招標，當中已包括要求投標者針對備置工程探討可行的措施，以減低其對工程進度的影響。

34. 另外，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中環灣仔繞道隧道工程，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，工程進度亦存在一定風險。特別是博覽道東/會議道路旁的工地，須待此部分的灣仔發展計劃第二期填海工程及隧道工程完成後，才能把工地交給沙中線承建商進行會展站該部分的工程。根據最新填海工程及隧道工程的進展，有些關鍵的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或於 2017 年年初才能交給沙中線承建商進行施工。土木工程拓展署已採取措施，包括修改地下管道的走線以利便沙中線施工，並會繼續研究分階段移交工地，以紓緩延遲工地交接的影響。為了盡量減低沙中線延誤的風險，路政署正密切留意相關填海工程及隧道工程的進展，以便適時探討可行的措施，追回進度。與此同時，港鐵公司亦在港島段會展站工程招標階段中要求投標者探討可行的改善進度措施，以期讓沙中線「紅磡至金鐘段」盡可能按計劃完成。

總結

35. 沙中線鐵路項目是大型的地下基建工程，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，了解施工情況，並與港鐵公司討論及協助港鐵公司盡快解決施工上遇到

的問題，以期讓工程項目能盡早竣工。

36. 按現時情況，路政署估計沙中線「大圍至紅磡段」最少有約 11 個月的累積滯後。而「紅磡至金鐘段」的車站和隧道工程雖仍在招標階段，不過工程要按 2020 年底完工存在一定的風險。政府會因應工程的最新情況，適時檢討時間表。

運輸及房屋局

路政署

2014 年 6 月



圖例
Legend

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.

HRWSCL003-SK0427

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT

落馬洲
Lok Ma Chau羅湖
Lo Wu屯門
Tuen Mun大圍
Tai Wai

南北走廊

North South Corridor

東鐵線 East Rail Line

沙中線 (紅磡至金鐘段) SCL (Hung Hom to Admiralty Section)

附件 1 (2張中的第 2 張)
Enclosure 1 (Sheet 2 of 2)

圖則名稱 drawing title

東西走廊及南北走廊的走線圖

**Alignment Plan of the
East West Corridor and
North South Corridor**

圖號 drawing no.

HRWSCL003-SK0428

比例 scale

不按比例
NTS

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

辦事處 office

鐵路拓展處
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICEHIGHWAYS
DEPARTMENT

路政署

已批出的主要合約¹

土木工程合約

#	合約編號	合約名稱	合約總值 (百萬元)	批出日期
1	1101	馬鞍山綫改善工程	620.00	2012年7月11日
2	1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	1,039.00	2013年7月5日
3	1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	2,727.89	2012年10月16日
4	1106	鑽石山站擴建工程	1,665.08	2012年12月13日
5	1107	鑽石山至啟德隧道	1,067.34	2013年3月7日
6	1108	啟德站及相關隧道工程	1,422.00	2013年4月25日
7	1108A	啟德臨時躉船轉運站建造工程	289.99	2012年8月10日
8	1109	九龍城段車站及隧道工程	4,569.50	2012年7月11日
9	1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	3,368.44	2012年12月13日
10	1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	5,241.36	2013年3月7日
11	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	132.61	2012年9月7日
12	1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	608.00	2012年7月11日
13	1117	八鄉車廠擴建工程	810.80	2012年10月16日
14	1119	羅湖站及八鄉車廠軌道工程及架空電纜改善工程	105.60	2012年10月10日
15	1120	軌道工程及架空電纜(沙中綫第一期工程)	425.91	2013年10月18日
16	11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	835.60	2013年7月4日
17	1125	警官會所優化工程	297.00	2013年12月13日
18	1126	港灣道體育館及灣仔游泳池重置工程	871.02	2014年1月16日
19	1129	沙中綫—南北走廊前期工程	299.94	2014年1月16日

¹主要合約是指合約價值逾5千萬元的已批出合約。

機電工程合約

#	合約編號	合約名稱	合約總值 (百萬元)	批出日期
1	1141A	沙中綫第一期新列車	833.35	2013年12月11日
2	1141B	沙中綫第二期新列車	4,077.54	2012年12月14日
3	1151	沙中綫第一期列車改裝及購買新車卡	1,643.18	2013年12月11日
4	1152	沙中綫第一期信號系統及西鐵綫和馬鞍山綫信號系統改動工程	642.53	2013年7月5日
5	1152B	沙中綫第二期信號系統	845.13	2012年12月14日
6	1153	沙中綫第一期隧道環境控制系統	188.99	2013年8月12日
7	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	415.87	2012年12月14日
8	1155	沙田至中環綫：沙中綫第一期電源供應系統及軌旁設備	208.38	2013年6月5日
9	1159	沙中綫第一期升降機	72.19	2013年10月8日
10	1162	沙中綫第一及第二期集群無線電系統(TETRA)	131.44	2013年4月12日
11	1164	鑽石山站樓宇設備	272.00	2014年3月4日
12	1165	顯徑站、馬仔坑通風樓及鳳德緊急救援通道樓宇設備	219.00	2014年2月11日
13	1166	沙中綫第一期主控制系統	308.50	2013年7月5日
14	1169	沙中綫第一期通信系統	431.30	2013年8月23日
15	1172	沙中第一期扶手電梯	180.44	2013年9月5日
16	1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	631.48	2014年1月14日
17	1175	啟德站樓宇設備工程	157.88	2014年1月7日
18	1176	土瓜灣站及附屬建築物樓宇設備	183.34	2014年3月4日
19	1177	馬頭圍站及附屬建築物樓宇設備	250.31	2014年4月8日
20	1183	沙田至中環綫：東鐵綫信號系統改造工程	115.08	2012年8月7日

附件 3

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

沙田至中環綫工程的最新進展

引言

1. 本文件旨在介紹沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)項目建造工程截至二零一四年五月底的進展情況。

背景

2. 沙中綫全長 17 公里，是一個全港策略性鐵路項目，將會連接多條現有鐵路，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」¹和「南北走廊」²。沙中綫設有十個車站，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／擴建現有車站。當中有六個為轉綫站，連接現時及未來多條鐵路綫，有助擴展香港鐵路網的服務範圍。(沙中綫的路綫圖可參閱附件 A。)

¹ 「東西走廊」把馬鞍山線的大圍站與西鐵線的紅磡站連接起來後，乘客可由烏溪沙站經九龍東、紅磡、新界西至屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客提供更直接和方便的鐵路服務。

² 「南北走廊」把現有東鐵線由紅磡站經維多利亞港延伸過海至金鐘站後，乘客可由羅湖及落馬洲直達港島中心地帶。

3. 行政長官會同行政會議於二零一二年三月二十七日根據《鐵路條例》批准沙中綫方案，而立法會財務委員會亦於二零一二年五月十一日批准了這項目主體工程的撥款申請。在立法會批准撥款後，根據與政府簽訂的協議，香港鐵路有限公司(下稱”港鐵公司”或”公司”)隨即於二零一二年中展開沙中綫工程。根據協議內所載之工程時間表，大圍至紅磡段和紅磡至金鐘段分別以二零一八年十二月和二零二零年十二月為通車目標。

沙中綫項目的整體進展

(I) 主要工程

4. 我們已就沙中綫項目批出 19 份主要土木工程合約和 20 份主要機電工程合約³，連同其他小型合約，合計總值達 384.81 億元。其中包括土木工程合約 265.39 億元，及機電工程合約 119.42 億元。
(詳情請參閱附件 B)

5. 工程的整體進展，現概述如下：

(a) 土木工程

6. 截至二零一四年五月底為止，沙中綫工程的總體進展情況是 16%。按地理劃分，沙中綫可分為六個施工段，各段的工程進

³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。

展詳情如下：

沙田段

7. 顯徑站車站主體的地基工程已於今年五月完成，車站的結構工程已展開，進度良好。而連接顯徑站至獅子山段隧道的高架鐵路正進行地下公用設施改道等前期工程，同時，承建商正安裝鋼管樁及搭建臨時工作台以建造地面軌道的地基。
8. 為配合顯徑站建造工程，位於車公廟路的新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站已拆卸並在沙田多石重置，上述重置工程已在二零一三年十一月完成，較預期提早兩個月完工。
9. 至於顯徑至黃大仙馬仔坑段長 2,400 米的隧道鑽爆工程，承建商正在沙田顯徑進行前期隧道挖掘工程，由於該處實際土質情況較預期複雜，須安裝額外的臨時支撐以穩固地層，令工程進度較預期緩慢。承建商已在挖掘隧道的豎井頂部安裝隔音罩，並獲相關部門批出有關許可證後，由今年五月初開始在隧道內 24 小時施工，以加快進度；預計今年第三季展開從顯徑往黃大仙方向的鑽爆工程。

黃大仙段

10. 沙中綫鑽石山至馬仔坑一段將使用隧道鑽挖機建造，鑽挖機相關組件於今年五月起分批運送至前大磡村工地組裝，預計於今年第三季從前大磡村工地啟動，向馬仔坑方向進行長約 1,400 米的上

行綫隧道鑽挖。位於馬仔坑遊樂場工地的豎井垂直隔牆工程已於今年五月完成，預計第三季正式展開挖掘工程。黃大仙道與沙田坳道交界的緊急救援通道豎井之垂直隔牆工程亦已於今年四月完成，隨即在第二季正式展開挖掘工程。

11. 位於前大磡村地底的鑽石山站擴建部分的垂直隔牆工程已完成超過百分之九十，由於部分隔牆地底遇上斷層，增加興建垂直隔牆的難度，令進度較預期緩慢。為此，港鐵公司已要求承建商重新修訂原有工序以配合進度，將車站主體的挖掘工程分階段進行；第一階段挖掘工程已在今年第二季展開。

12. 至於現有鑽石山站內正進行加設升降機及扶手電梯等改善工程，其中車站南面大堂及部分路軌旁正進行外牆鞏固工程，以準備興建地下行人隧道接駁沙中綫擴建部分。

13. 啟德至鑽石山隧道的隧道鑽挖豎井工程目前如期進行，鑽挖機相關組件亦已於今年五月運抵工地，預計於今年第三季在近啟晴邨工地展開，往鑽石山方向進行長約 750 米的上行隧道鑽挖工程。

14. 為完善慈雲山區與日後沙中綫鑽石山站的行人接駁通道，在沙中綫項目下增建包括行人天橋、有蓋行人通道、升降機及扶手電梯等設施。有關工程已在二零一二年第三季展開，由於慈雲山區人口密集，工地與民居、學校及社區設施等相距甚近，加上受制於慈雲山區位處山勢，在工程期間，工程團隊須考慮對附近居民、交通

和環境的影響，並須不斷因應地區人士的意見而優化施工的安排，包括修訂部分行人設施建造方法或臨時交通管理措施。因此，預計個別行人設施或需較長的時間建造，現階段港鐵公司正重新評估有關工程安排及施工時間，並調整工序加快進度，而部分未受影響的工程亦會繼續爭取盡早完工。

九龍城段

15. 啟德站主體挖掘工程已完成約八成，鋼板樁工程亦大致完成，而車站結構建造工程已在今年第一季展開。啟德站至土瓜灣站的隧道現正進行挖掘工程，隧道結構工程已於今年六月起陸續展開。

16. 土瓜灣站的地基以及土瓜灣站至何文田站的隧道鑽挖豎井工程已經展開，但部分工序因考古工作範圍擴大而須要暫停，進度因而受阻，港鐵公司現正調整工序以減低影響。

17. 沙中綫環境影響評估報告（環評報告）建議於土瓜灣站工地內的考古調查及發掘工作已於去年底完成，獨立考古學家已向古物古蹟辦事處（古蹟辦）提交了中期報告。基於在工程進行期間的考古發現，並考慮到環評報告指定考古調查範圍以外的工地有可能發現考古文物，按古蹟辦的要求，擴大土瓜灣站工地考古工作範圍。有關工作正在進行，預計今年第三季完成。

18. 由於須配合考古工作範圍擴大，鐵路工程進度現已受到影響。

豎井工程進度因而受到影響，隧道鑽挖機井下組裝工序未能按計劃展開。截至 2014 年六月底，隧道及車站等關鍵工程已因而出現六個月滯後，對土瓜灣至何文田隧道鑽挖工程造成影響；另外，由於豎井範圍內西南角的 T1 區域所發現文物的處理仍未有定案，故此須建造保護牆及修改豎井支撐架的設計，並調整工序配合，估計對豎井建造工程帶來額外最少五個月的滯後。由於現階段其他工地的考古發掘工作仍在進行中，因此考古工作對沙中綫整體工程進度的影響仍有待確定。

19. 馬頭圍站現時正進行垂直隔牆及橫向支撐牆工程。車站工程在馬頭圍道一帶進行，因應地區人士對馬頭圍道交通改道計劃的意見，臨時交通管理計劃在實施前須作出修改，而垂直隔牆工程安排亦須作相應調動；而在工程進行期間，亦須處理地下管線改道、預計之外的地質情況以及居民對樓宇震動的關注，以上種種情況令工程進度面對不少挑戰。根據現時估計，垂直隔牆工程的進度較預期滯後五個月。港鐵公司已要求承建商增加機械和人手，並調整部分垂直隔牆和車站工序，以盡力追回進度。馬頭圍道東面的垂直隔牆及橫向支撐牆工程已於去年底至今年初陸續完成，工地已於今年年初移至馬頭圍道西面繼續工程。為改善馬頭圍道西面行人路在架設圍板後的步行環境，承建商已在透明圍板上安裝照明系統和紗網，以加強照明、阻隔揚塵和工程聲響。

紅磡段

20. 沙中綫工程會在紅磡站以北興建兩條鐵路隧道，其中一條將

成為日後東鐵綫介乎公主道至紅磡站一段的新軌道。新軌道將東鐵綫由公主道油站以南起改為地底行車，接駁紅磡站後伸延至香港島；另一條鐵路隧道將連接興建中的何文田站和紅磡站，於紅磡站與現有的西鐵綫連接。現時正於漆咸道北、溫思勞街及東鐵綫旁進行鋼管樁工程，以準備日後於上址開挖隧道。由於工地在東鐵綫附近，工程必須要小心進行，以免影響現有鐵路服務，而部分工序亦須於安排於晚上收車後才可進行。

21. 紅磡站日後將成為沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」的轉綫站，為此，紅磡站將重新佈局並進行改建。新月台的建造工程已於去年六月開始，現時承建商正興建新月台的垂直隔牆及地基。紅磡站大堂的改建工程亦將於今年第三季分階段展開，以盡量減低工程對乘客及車站運作影響，改建後的車站大堂的環境和車站設施將會提升。

22. 已停用的紅磡貨場正改建成沙中綫列車停放處，工程已於去年 7 月展開，貨場內舊有月台經已拆卸，現正進行地基工程，以鋪設供沙中綫列車停泊的路軌。

23. 位於九龍灣的郵件中心重置工程已於去年完成並移交香港郵政，原有紅磡國際郵件中心的郵務運作已陸續遷往新址，並將於今年稍後時間拆卸，以騰出空間進行沙中綫工程。

過海段及港島段

24. 沙中綫過海段及港島段工程須配合港島北岸的其他基建工程。為減低日後施工時重複對社區及基建的影響，故此已委託灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道項目進行保護工程，保護工程現時已接近完工階段。另外，港島段的前期工程已於去年開始相繼動工，多個工地的準備工作亦已陸續展開，包括臨時封閉受影響的公共設施、設置圍板分隔行人及工地等。而過海段及港島段主體工程預計於今年下半年陸續展開，現正進行有關的招標工作。

25. 為配合鐵路隧道的建造工程，海底隧道灣仔入口一帶正進行天橋地基及暗渠改建工程。另外，部分原有設施的臨時或永久重置工程，包括灣仔運動場的北面部分看台、港灣道體育館及灣仔游泳池等亦已陸續展開。部分由灣仔發展計劃第二期工程所完成的新填海土地預計於今年第三季交予沙中綫項目，以進行灣仔碼頭公共運輸交匯處的臨時重置工程，從而配合會展站工程。

26. 會展站工地位處灣仔北，該處附近交通繁忙，而且部分工地須待灣仔發展計劃第二期填海及中環灣仔繞道隧道工程完成後才可交予沙中綫進行車站工程，故此會展站的施工程序將十分複雜。據政府最新資料顯示，部分位於博覽道東 / 會議道的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。與此同時，為配合政府於二零一

四年初改變會展站上蓋的規劃用途⁴，會展站的結構須進行備置工程，以預留彈性作發展，預計對沙中綫時間表或有所影響。港鐵公司將繼續與政府部門商討，探討在工程安排上的配合，上述工地的交接、以及今年初土地規劃用途的更改，都影響沙中綫時間表。

(b) 現有鐵路設施改善工程

27. 為配合「東西走廊」以八卡車廂列車運作的需要，馬鞍山綫沿綫各站需進行改善工程，而現有八鄉車廠亦須進行擴建。與此同時，東鐵綫及馬鞍山綫會加裝自動月台閘門。

馬鞍山綫車站月台改善工程

28. 為配合「東西走廊」以八卡車廂列車運作的需要，馬鞍山綫沿綫各站由二零一二年第四季展開延長月台及頂蓋等改善工程，現已完成接近百分之五十。為免影響列車服務，大部分於月台及頂蓋的工程須在晚上收車後才可進行，工程人員每晚只可在約二至四小時內施工。

東鐵綫及馬鞍山綫加裝自動月台閘門

29. 在加裝自動月台閘門前，東鐵綫沿綫車站月台須先進行加固工程，並加設自動月台閘門設備房、通訊系統設備房、信號系統設備房、機電和屋宇設施等。為免上述工程影響列車服務，大部分工

⁴ 行政長官會同行政會議核准灣仔北分區計劃大綱草圖，當中把會展站改劃為「綜合發展區」地帶，以預留彈性在該用地進行上蓋發展(主要作會議設施及其他與商業有關的用途)。

序須於收車後進行，工程時間十分有限，當中亦牽涉複雜工序。馬場站月台加固工程在二零一三年利用馬季歇暑期間率先開展，東鐵綫其他車站工程亦陸續動工，現時正分別在太和站、上水站、粉嶺站、大埔墟站、沙田站及大學站進行工程。東鐵綫全綫閘門預計可在二零二零年完成。

30. 馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程合約已在二零一二年十二月中批出。新閘門原型樣板已於二零一三年十月付運到港，正進行模擬測試工作，預計最早於二零一四年年底在大圍站展開安裝閘門工程。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。

八鄉車廠擴建工程

31. 為配合日後沙中綫東西走廊以八卡列車運作，現有八鄉車廠亦須進行擴建。其中維修大樓擴建部分的地基工程已經完成，上蓋建築工程在今年第二季展開，而附屬機電設備房上蓋建築工程將於今年第三季開展；另外，東面車廠正進行改善工程，以準備日後作列車停泊處之用。

(c) 列車及機電工程

32. 「南北走廊」新列車及新信號系統的工程合約已於二零一二年十二月批出，承建商隨即展開 37 部新列車的設計及製造工作，預計首部列車可於二零一五年付運到港進行測試。新信號系統進行

設計及生產工作亦正進行中，預計二零一五年初陸續在深夜開始安裝及測試，包括靜態及動態測試、與其他機電系統及列車聯合測試、及新舊系統交接測試等。

33. 另外，「東西走廊」新列車合約在二零一四年一月相繼批出，包括 14 列新列車的設計及製造工程，以及現有西鐵綫、東鐵綫及馬鞍山綫列車共 348 個車卡改裝工程。

34. 有關沙中綫工程進展的進一步資料可參閱附件 C。

(II) 施工的預備及協調工作

(a) 臨時交通管理措施

35. 為配合沙中綫工程，港鐵公司須在各區繼續實施不同規模的臨時交通管理措施，包括於馬頭圍道實施的交通改道措施，現時該路段原本三條行車綫已封閉作為工地，而另外三條行車綫則維持兩南一北的行車安排，改道至今交通大致正常。

36. 為興建紅磡站以北的鐵路隧道，漆咸道北一帶的道路已於去年六月起，分階段實施臨時交通管理措施。漆咸道北東行綫計劃在今年年中陸續向北移。

37. 自沙中綫工程開展以來，我們一直就臨時交通安排與地區人士及區議會保持緊密溝通，包括臨時交通安排的具體細節諮詢區議

會及按需要安排實地視察，以了解實施臨時交通管理措施後的情況及聽取意見。此外，我們會將最新臨時交通安排的訊息發放予相關大廈和商戶，亦會上載至沙中綫項目網站，讓居民、商戶和公眾人士及早知悉相關安排。

38. 為協助居民適應交通改道，並在區內提供適時的協助，我們特別在部分實施交通改道的地方安排關懷大使協助居民和行人，關懷大使會留駐在一些過路位置和巴士站，協助居民橫過馬路及乘搭交通工具。

(b) 社區聯絡工作

39. 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，中心開幕至今處理了超過六百宗查詢。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，至今共處理了超過二百宗查詢。與此同時，馬鞍山綫沿綫車站亦舉行了三輪「馬鞍山綫車站月台改善工程互動資訊區」，除展示相關工程資料外，乘客可親身向工程人員查詢項目資訊及最新進度，交流意見。

40. 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，自二零一二年中動工以來已舉行合共 36 次會議。社區聯絡小組的成員包括當區區議員、居民、學校、

地區團體代表等、政府部門代表包括路政署、香港警務處、運輸署、地政總署及民政事務總署。

41. 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。

(c) **查詢及投訴的處理**

42. 港鐵公司一向重視與公眾及地區的溝通，市民可透過不同渠道，包括郵遞、傳真、電郵、港鐵公司工程熱綫或承建商的二十四小時熱綫，查詢沙中綫項目或表達意見。過去有關沙中綫工程的查詢或投訴，主要關於建築物懷疑受工程損毀、交通管理、環境影響、地盤整潔等方面，港鐵公司在接獲公眾的查詢或投訴後，會盡早聯絡事主確認個案，並進一步了解詳情及作出跟進。

(III) 就業機會

43. 在二零一四年三月，承建商共僱用超過 4,615 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，需聘請約 8,000 名建築工人及技術／專業人員。

通車目標面對的主要挑戰

44. 沙中綫「大圍至紅磡段」原訂以二零一八年十二月為通車目標，但由於在土瓜灣車站和隧道工地這一個關鍵環節上擴大了考古

工作範圍，暫停了部分工序，整體工程進度因而受影響；由於現階段部分工地的考古監察工作仍在進行中，對工程設計、進度和開支預算的具體影響程度仍有待確定。

45. 沙中綫「紅磡至金鐘段」原訂以二零二零年十二月為通車目標。由於過海段及在灣仔一帶的工程極為複雜，並需要配合灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道等基建工程，需要加倍留意，進度上有一定程度上的風險。港鐵公司繼續與政府部門緊密聯繫，了解其他項目的工程進度，在沙中綫工程適時作出適當調配。

總結

46. 沙中綫項目穿越港九新界多個已發展地區，當中有不少工程須在營運中的鐵路綫進行，同時亦須配合附近的大型基建項目，每一個施工環節皆面對不少挑戰。儘管如此，港鐵公司仍會繼續努力去克服所有困難，工程團隊會持續檢討相關進度，積極尋找緩解措施，尋求政府部門的配合，並會適時將有關資訊透過不同渠道，公布工程的資料和進度。

香港鐵路有限公司

二零一四年六月

附件 A



沙中線路線圖

附件 B

截至二零一四年五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	26,539	8,386**	209.3
機電工程	11,942	369**	0
合計	38,481	8,755	209.3

* 承建商於申索書上清楚列明之金額

**由政府支出之金額

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		
	<u>宗數</u>	<u>申索金額*</u> <u>(百萬元)</u>	<u>發放金額</u> <u>(百萬元)</u>	<u>宗數</u>	<u>申索金額*</u> <u>(百萬元)</u>	<u>中期發放金額</u> <u>(百萬元)</u>
土木工程	9	12.0	6.8	54	209.3	0
機電工程	0	0	0	4	0	0
合計	9	12.0	6.8	58	209.3	0

*承建商於申索書上清楚列明之金額

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. 至二零一四年五月三十一日，港鐵公司共接獲 67 宗已具有理據的申索，申索金額約為 2 億 2,130 萬元，佔已批出合約總額的 0.6%。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。至二零一四年五月三十一日為止，已獲解決的申索共 9 宗，並已發放約 680 萬元，佔已批出合約總額約 0.02%。港鐵公司會繼續審慎處理有關個案。

沙田段

附件 C

- 顯徑站主體的地基工程已於二零一四年五月完成，車站的結構工程已展開；
- 連接顯徑站至獅子山段隧道的高架鐵路正進行地下公用設施改道等前期工程；
- 位於車公廟路的新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站已在二零一三年十一月於沙田多石徑重置；



- 位於顯徑的隧道豎井工程已經完成，頂部亦已安裝隔音罩，現正進行前期挖掘，顯徑至黃大仙馬仔坑段鑽爆工程預計於二零一四年第三季正式開展。



黃大仙段

- 鑽石山至馬仔坑段隧道使用隧道鑽挖機建造，鑽挖機相關組件已於今年五月起運抵工地組裝，預計今年第三季在前大磡村工地啟動，展開鑽挖工程；



- 馬仔坑遊樂場工地的豎井垂直隔牆工程已於二零一四年五月完成，預計今年第三季正式展開挖掘工程；
- 黃大仙道與沙田坳道交界的緊急救援通道豎井之垂直隔牆工程已於二零一四年四月完成，挖掘工程於第三季展開。



黃大仙段

- 鑽石山站擴建工程的垂直隔牆工程已完成超過百分之九十，第一階段挖掘工程已在今年第二季展開；



- 現有鑽石山站內正進行加設升降機及扶手電梯等改善工程，同時車站南面大堂及部分路軌旁正進行外牆鞏固工程；



- 啟德至鑽石山隧道的隧道鑽挖豎井工程目前如期進行，鑽挖機相關組件亦已於今年五月運抵工地組裝，預計於今年第三季在近啟晴邨工地啟動。



黃大仙段

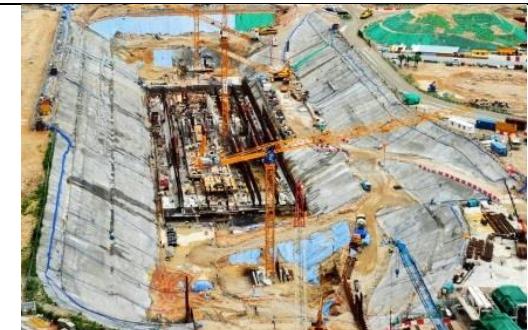
- 慈雲山區行人設施改善工程已在二零一二年第三季展開，由於慈雲山區人口密集，工地與民居、學校及社區設施等相距甚近，工程團隊須加倍考慮對民生及環境的影響，並因應地區人士的意見而優化施工的安排，包括修訂部分行人設施設計和建造方法或臨時交通管理措施。因此，預計個別行人設施或需較長的時間建造。港鐵公司正調整工序加快進度，爭取工程如期完成，而部分未受影響的工程亦會繼續爭取盡早完工；
- 其中於鳳德道東面行人路的有蓋行人通道將率先在二零一四年七月開放予公眾。





九龍城段

- 啟德站主體挖掘工程已完成約八成，車站結構工程已在今年第一季展開。啟德站至土瓜灣站的隧道現正進行挖掘，並於今年六月展開隧道結構工程；



- 土瓜灣站的地基以及土瓜灣站至何文田站的隧道鑽挖豎井工程已經展開，但部分工序因考古工作範圍擴大而須要暫停；
- 土瓜灣站工地擴大範圍考古工作現正進行，預計今年第三季完成；
- 馬頭圍站現正進行西面的垂直隔牆及橫向支撐牆工程。



紅磡段

- 漆咸道北、溫思勞街及東鐵綫旁現正進行鋼管樁工程，以準備日後開挖隧道；



- 紅磡貨場正改建成沙中綫列車停放處，貨場內舊有月台經已拆卸，現正進行地基工程；



- 九龍灣的郵件中心重置工程已於去年完成，並移交香港郵政，取代位於紅磡的國際郵件中心。



過海段及港島段

- 港灣道體育館及灣仔游泳池重置工程已經展開，以配合會展站工程，現正興建泳池部分地面結構；
- 隧道入口處休憩花園正進行天橋地基及暗渠改建等前期工程，以配合今年底展開的鐵路隧道建造工程。



現有鐵路設施改善工程-東鐵綫加裝自動月台閘門

- 配合東鐵綫加裝自動月台閘門，部分車站月台須進行加固工程，車站內亦須加設閘門設備房、通訊系統房、信號系統房、機電和屋宇設施等；
- 馬場站月台加固工程在二零一三年馬季歇暑期間率先開展，其他車站工程亦陸續動工，現時太和站、上水站、粉嶺站、大埔墟站、大學站及沙田站工程已展開。東鐵綫閘門預計可在二零二零年全綫啟用。



馬場站



上水站



粉嶺站



太和站



大埔墟站



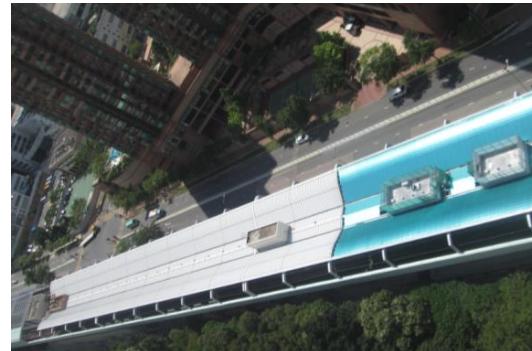
大學站

現有鐵路設施改善工程-馬鞍山綫加裝自動月台閘門及車站月台改善工程

- 九個馬鞍山綫車站由二零一二年第四季展開延長月台及頂蓋等改善工程，以配合八卡車廂的列車的運作，現已完成接近百分之五十；
- 馬鞍山綫自動月台閘門原型樣板已於二零一三年十月付運到港，正進行模擬測試工作，預計最早於二零一四年底在大圍站展開安裝閘門工程。



車公廟站



第一城站



烏溪沙站

現有鐵路設施改善工程-八鄉車廠擴建工程

- 維修大樓擴建部分的地基工程已經完成，上蓋建築工程在今年第二季展開，而附屬機電設備房上蓋建築工程將於今年第三季開展；另外，東面車廠正進行改善工程，以準備日後作列車停泊處之用。



附件4

Enclosure 4

