

二零一五年三月
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段
建造工程的進展和財務狀況

(截至二零一四年十二月三十一日為止的季度報告)

引言

本文件旨在向委員匯報截至二零一四年十二月三十一日為止的廣深港高速鐵路（下稱「高鐵」）香港段建造工程的主要工程進展和財務狀況，以及路政署的監察工作。

背景

2. 於二零一零年四月的立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會（下稱「小組委員會」）會議中，委員同意當局每隔六個月就高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況提交報告。為加強向立法會匯報高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況，報告會由半年度改以季度形式提交予委員會。

3. 本文件夾附香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）的進度報告文件（附件），匯報由二零一四年十月一日至十二月三十一日的各項主要工程進展、指標和財務狀況。

高鐵修訂工程時間表

4. 二零一四年五月，港鐵公司表示新的目標通車日期為二零一七年年底。在監察及核證顧問（下稱「監核顧問」）的協助下，路政署完成檢視港鐵公司的高鐵通車修訂工程時

間表，認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表，當中包括各承建商繼續盡最大努力推展承辦的合約工程，直至工程完成；以及多個就隧道和西九龍總站工程的關鍵工序的假設工作生產量能夠持續達標等。

5. 路政署於二零一四年十月二十三日書面告知港鐵公司有關署方的評估。其後，港鐵公司回應會繼續督促各承建商盡最大努力推展高鐵工程項目，並根據委託協議去管理及監督高鐵工程的推進，以達至二零一七年年底的通車目標。署方密切監察港鐵公司如何跟進署方提出的各項主要條件以落實二零一七年年底通車的目標，例如各承建商有否繼續盡最大努力推展承辦的合約工程；關鍵工序的假設工作生產量是否能夠持續達標等。

6. 同時，路政署繼續根據修訂工程時間表，密切監察高鐵項目餘下工程的進度。除了繼續按現有與港鐵公司高鐵項目委託協議的機制監察港鐵公司推展高鐵項目外，署方亦要求港鐵公司加強工程進度監察機制，包括集中監察各關鍵合約及工序進度的情況。在最近數次(即二零一四年十月三十一日、十一月二十八日及十二月二十四日)的項目監管委員會會議上，港鐵公司報告高鐵工程進度持續落後於修訂工程時間表內的計劃進度，當中包括下述關鍵工程合約內工程的進度(見第 8 至 14 段)。路政署與監核顧問亦察覺到部分合約內工程的進度有持續滯後現象及不足之處，這是由於工作生產量未能夠持續達標所致。

工程最新進展

7. 如港鐵公司的進度報告所述，截至二零一四年十二月底，高鐵香港段的整體完成進度為 66.3%，較港鐵公司修訂工程時間表的計劃進度 69.5%滯後。路政署與其監核顧問會繼續通過監察機制，包括各個層面的會議，例如由路政署署長主持的項目監管委員會會議，路政署助理署長主持的項目統籌會議，定期的工地視察等渠道有系統地監察港鐵公司

推展高鐵香港段工程的進度；並透過去信港鐵公司、以及在定期會議和實地視察期間，要求港鐵公司跟進及採取有效的改善措施。

(a) 西九龍總站(北)的建造(合約編號 810A)

8. 根據港鐵公司的進度報告，西九龍總站(北)(合約編號 810A)的車站挖掘工程及混凝土結構工程的累計進度為約 80% 及 30%，車站結構混凝土的澆灌量仍未如理想，距修訂的工程時間表的 39%相差 9%，故此工地仍須改善工序協調、加強人手、增加施工點，以追回澆灌量。同時，港鐵公司須採取更多改善措施，包括加強力度推動承建商按計劃澆灌混凝土、緊密與承建商溝通、每天監察承建商的人手。路政署繼續透過定期視察工地、每月的合約檢討會議及其他因應個別問題而召開的會議，跟進及監察港鐵公司有關改善措施的成效，例如要求港鐵公司提供挖掘工程及混凝土結構工程的澆灌量進度報告、去信港鐵公司要求改善有關工程的進度等等。

9. 西九龍總站(北)的建造包括三個關鍵環節，分別是(i)在總站北面靠佐敦道的挖掘工程；(ii)車站入口鋼結構的安裝工程；及(iii)連翔道地下行車道的建造工程。這三個關鍵環節現時的跟進情況如下。

10. 第(i)個關鍵環節(總站北面挖掘工程)涉及移除大量岩石，為提高挖掘工程的效率，港鐵公司提出以爆破方式輔助挖掘總站北面石層位置。路政署致力協調各項須獲取有關政府部門審批的事宜。在各方協調及努力下，港鐵公司已於二零一四年九月獲得爆破牌照，並於二零一四年十二月底完成四個階段的的首兩階段爆破，而第三階段爆破已於二零一五年一月開始。至於最後的第四階段，港鐵公司預計於二零一五年中展開，與第三階段同時進行。路政署會繼續密切監察其爆破的效果及其對周邊建築物的影響。

11. 第(ii)個關鍵環節(車站入口鋼結構的安裝工程)極為複雜，路政署對這方面的進展十分關注。路政署知悉港鐵公司與承建商正致力研究方案以克服各項工程上的困難，包括鋼結構組件的製造、運送、組裝及臨時工序的設計與施工等。為配合興建車站入口鋼結構的進度，承建商已安排於內地增設兩個預製工場，以期可加快完成有關鋼結構所需的臨時支撐鋼架。但由於新增的兩個預製工場尚未能即時投入生產，有關臨時支撐鋼架的完工目標仍待觀察。

12. 至於第(iii)個關鍵環節(連翔道地下行車道的建造工程)，港鐵公司已提交全綫封閉介乎柯士甸道西與佐敦道之間的一段連翔道北行綫的方案，以騰出空間進行連翔道地下行車道的工程及減低相關的工程風險。港鐵公司與相關政府部門的磋商已進入最後階段，並正著手安排落實方案細節，目標是於二零一五年四月實施這個臨時交通安排。

(b) 大江埔至謝屋村隧道工程(合約編號 823A)

13. 大江埔至謝屋村南段及北段的下行線隧道已分別於二零一四年五月及八月貫通，兩部隧道鑽挖機經重新組裝及測試後，已分別於二零一四年十月底及十一月底開展上行線的隧道鑽挖工作。鑑於兩部隧道鑽挖機尚在運作初期，路政署已在定期會議上及實地視察中要求港鐵公司密切監測工程進度、以及兩部隧道鑽挖機在泥石層是否能達至預期的開挖率。

(c) 皇崗至米埔隧道工程(合約編號 826)

14. 至於跨境段方面，兩部隧道鑽挖機已完成高鐵深圳段隧道，並在香港境內開展香港段隧道鑽挖工程。現時下行線的隧道鑽挖機在大理石層內進行工程，並須在鑽挖機前端進行探測，以及進行較長時間的維修以更換在鑽挖大理石層時所損耗的機件。上行線的隧道鑽挖機則已於二零一四年九月底超越下行線的隧道鑽挖機，並於十二月下旬離開大理石層，現繼續向米埔方向進發。由於下行線隧道鑽挖進度遠遜

預期，只完成了原先預計開挖距離約 30%，路政署對此十分關注，已在定期的項目監管委員會上，對隧道工程進度及鑽挖機須頻密維修的情況，向港鐵公司表達關注，並要求港鐵公司採取有效的緩解措施，例如增加維修資源以加快鑽挖機的維修工作，以改善隧道鑽挖機的開挖率。如鑽挖機在餘下隧道工程的開挖率仍未有改善，該合約將會成為其中一個影響高鐵項目於 2017 年整體完工的關鍵合約。

(d) 其他工程合約

15. 至於其餘建造工程的進展，路政署及其監核顧問注意到西九龍總站至連接隧道工程(合約編號 811B)、及大江埔至牛潭尾隧道工程(合約編號 824)也有持續滯後情況。就此，港鐵公司已提出措施以期追回滯後情況，而署方亦與港鐵公司探討及研究加強措施，可望進一步追回進度。除建議 811B 合約承建商協調其周邊的承建商外，亦研究於不同位置增加其工地運送廢土的出口，如加設平台、於未來佐敦道重置後的空間增加廢土出口，從而改善 811B 合約的挖掘進度。港鐵公司亦已要求 824 合約承建商增加工地資源及人手以改善工程進度。署方會繼續密切監察工程進度，因應可能出現的不同滯後情況要求港鐵公司跟進，並在有需要時協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，以期追回落後的進度。

16. 根據路政署和監核顧問的評估，上述關鍵合約工程(合約編號 810A、823A 及 826)能否在修訂工程時間表內建成，仍取決於以上各項改善方案能否有效落實。署方已向港鐵公司表達嚴正關注工程進度持續落後問題，並致函要求港鐵公司積極跟進及採取正如上文第 8、13 及 14 段所述的有關措施。港鐵公司表示他們正在檢視修訂工程時間表及其相關風險，預計於二零一五年第二季完成檢視。

(e) 機電系統與高鐵列車

17. 在石崗大樓、列車維修庫、牽引動力電站、軌道屋宇裝備維修大樓及保安中心的各機電系統安裝工作已大致

完成，並預期在二零一五年上半年進行驗收。石崗其他主要設施(包括列車停車線、緊急救援處、石崗機樓(南)／(北)、列車清洗設施及調度中心等)各機電工程合約包括供電(合約編號 845)、隧道通風樓及緊急救援處樓宇設備及石崗列車停放處樓宇設備(合約編號 855 及 856)、升降機(合約編號 847)、無線通訊系統／固定通訊系統(合約編號 849 及 851)及信號系統－軌旁設備(合約編號 841A)等，正按計劃施工。

18. 在各段隧道的軌道、架空電纜及軌旁設備(合約編號 830 及 846 等)的安裝正積極爭取進場施工，減低工期滯後風險。

19. 各通風大樓隧道環境控制系統(合約編號 843)及其他機電工程合約均按計劃施工，其中葵涌及米埔通風大樓的進展良好，分別進入驗收及後期安裝階段。

20. 在西九龍總站，各機電系統(包括西九龍總站的低壓供電系統(合約編號 816C)、環境控制系統(合約編號 816A)、升降機與自動人行道(合約編號 847 及 848)和消防、供水及排水系統(合約編號 816D))，則按各樓層各區的進展分批進場施工，把握工期，配合工程進度。其中在西九龍總站安裝升降機的工程因施工場地不足，進度受到影響，路政署已叮囑港鐵公司在西九龍總站工地盡早安排釋放整條升降機槽，確保相關升降機承建商能有效施工。

21. 首列高鐵列車(合約編號 840)預期於 2015 年內運送至香港作前期測試。由於各機電系統的施工高峰期與整個鐵路系統的聯調聯試緊密相連，不同部門須充分溝通協調，方可確保如期完工，路政署將繼續主導這方面的協調工作。

高鐵修訂項目造價估算

22. 政府在二零一四年七月二十四日收到港鐵公司的信函，告知高鐵香港段項目委託工程最新造價估算。港鐵公司亦在二零一四年八月十一日公布了高鐵修訂的項目委託費

用估算為 715.2 億元，當中包括額外的保險及項目管理費用。該估算是基於高鐵通車修訂工程時間表，即高鐵於二零一七年年底通車而制定，較原先的委託費用 650 億高出約 65 億元，亦超出核准工程預算。

23. 基於港鐵公司提供的資料，路政署在監核顧問的協助下已完成了對港鐵公司的最新委託費用預算的評估。路政署及監核顧問在評估中，發現港鐵公司有若干事項未有包括在最新委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。署方察悉港鐵董事委員會的專家在該委員會第二份檢討報告中，亦有類近結論。署方已要求港鐵公司因應其獨立董事委員會的報告及署方的評估，再次檢視最新委託費用的預算，並交代如何理順上述未有包括在最新委託費用預算內的若干事項。署方期望港鐵公司繼續盡最大努力，依照修訂工程時間表並以最低的費用完成項目。港鐵公司表示，會重新檢視最新委託費用預算，預計二零一五年第二季完成檢視。屆時，我們會盡快向立法會交代有關結果。

24. 以上政府對港鐵公司最新委託費用預算的檢視，只是就工程上要完成整個高鐵項目所需預算金額作評估，當中並不包括對項目超支責任問題的考慮。有關項目超支及相關的費用承擔問題，政府會按委託協議處理。政府會評估港鐵公司就項目推展、工程延誤和項目超支的責任問題，並會保留一切向港鐵公司追交所保證事項和應負合約責任的權利。

港鐵公司獨立董事委員會的第二份檢討報告

25. 港鐵公司獨立董事委員會就高鐵香港段項目延遲通車進行全面檢討，繼二零一四年七月發表第一份報告後，於二零一四年十月發表了第二份報告。第二份報告載有獨立董事委員會委任的兩名專家就港鐵公司在高鐵路項目管理各個範疇的結論，以及獨立董事委員會給予港鐵董事局的相應建議。政府期望港鐵公司在充分考慮獨立董事委員會委任的兩名專家所撰寫的報告，以及路政署向港鐵公司提出的問題後，早日向政府提交一套完備和切實可行的方案，以期高鐵

香港段能依照修訂工程時間表完工和通車。路政署正就此與港鐵公司跟進，並跟進港鐵公司落實第二份報告中的建議。同時，政府期望港鐵公司在工程管理和監督，以及成本控制方面作更好的風險管理。

政府的獨立專家小組

26. 因應高鐵香港段的工程延誤，行政長官於二零一四年五月成立獨立專家小組。獨立專家小組的報告已於二零一五年一月三十日公布。《報告》就高鐵香港段的推展所作的檢討及提出建議，以改善高鐵香港段及日後新鐵路項目的推展及監察的制度、程序和常規。

27. 當局對《報告》中的各項觀察和建議高度重視，會聯同路政署積極跟進《報告》的建議，並與港鐵公司及相關各方商討落實建議的安排，特別是有關工程監察和匯報方面。此外，我們亦會詳細研究日後推展新鐵路項目採用的協議模式方面在監察制度及架構安排上需要作出的改變，其中包括因應推展高鐵香港段項目的經驗及參考《報告》的建議，重新檢視以「服務經營權」模式推展未來《鐵路發展策略 2014》下新鐵路項目的架構安排。

運輸及房屋局

路政署

二零一五年三月

資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段
建造工程的進展和財務狀況

(二零一四年十月一日至十二月三十一日為止的報告)

引言

這是廣深港高速鐵路（高鐵）香港段建造工程的進展報告。

背景

2. 香港鐵路有限公司（港鐵公司）於 2014 年 4 月 15 日公佈項目新修訂的通車目標為 2017 年年底。為了加強匯報機制及提高項目管理的透明度，港鐵公司往後就高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況報告的提交時間將由以往每隔六個月更改為每隔三個月。

3. 本文件陳述高鐵工程項目根據新修訂的工程時間表之最新進度、以及所面對的主要挑戰，並匯報由 2014 年 10 月 1 日至 12 月 31 日季度的工程進展、指標和財務狀況。

高鐵項目的主要工程進度

(I) 通車目標面對的主要挑戰（合約編號 810A、823A 及 826）

4. 於 2014 年 5 月小組委員會會議上，港鐵公司提到工程合約編號 810A、823A 及 826 為高鐵香港段項目的關鍵合約。以下會先集中闡述以上三份工程合約現時所面對的主要挑戰。

(a) 西九龍總站（北）（合約編號 810A）－ 多項工程須在複雜施工環境下同步進行

5. 西九龍總站（北）近佐敦道一帶的挖掘工程，涉及移除大量地底岩石，故仍是工程需面對的重大挑戰。港鐵公司於 2014 年 9 至 12 月期間在總站（北）位置完成試驗爆破，監測數據顯示爆破工程可行，以及無損工地內外周邊建築物的結構及安全。試驗爆破同時有助工程團隊於 2015 年年初起全面推展正式爆破工程，以進一步加快總站北面挖掘工程的進度。至於混凝土結構工程方面，承建商須積極改善人手調配，包括招聘足夠紮鐵工及木工，以配合挖掘及混凝土結構工程的施工安排；同時加強與鄰近工地間的協作，以便追回滯後的每月目標混凝土澆灌量。

6. 相關政府部門已詳細審視港鐵公司就全綫封閉柯士甸道西與佐敦道交界一段連翔道北行綫的方案，港鐵公司亦就方案聽取相關地區人士的意見。港鐵公司將繼續與相關部門協調，以期於 2015 年第二季能順利實施封閉連翔道北行綫方案的目標。

7. 將成為日後西九龍一帶地標的高鐵香港段總站，其鋼結構工程複雜，且類近建築在本港亦較為少見。直至 2014 年年底，臨時及永久鋼結構的裝嵌分別完成約 32%及 9%。

8. 由於工地附近的道路非常繁忙，為減低工程對路面交通的影響，運送特大組件到工地均需要團隊的緊密協調，亦需安排於晚間進行，以避免對附近一帶路段交通的影響。另外，由於各鋼結構組件大小及型狀均不一致，每件組件在裝嵌時的擺位及角度均需於現場經過精細調度，才能準確成功組裝，令整個裝嵌工序甚為困難。

(b) 元朗連接七星崗和大江埔的隧道段（合約編號 823A）－ 隧道鑽挖機經改進後的表現仍有待觀察

9. 完成南行綫隧道鑽挖工程後，兩部負責元朗大江埔至謝屋村隧道段南段及北段鑽挖工程的隧道鑽挖機，已分別於

2014 年 10 月及 11 月重新啟動，進行北行綫隧道鑽挖工程。

10. 汲取鑽挖南行綫隧道時的經驗，兩部隧道鑽挖機都經過改良，並重新組裝及再次啟動鑽挖北行綫隧道，現時進度理想。但在較複雜的混合土質情況下進行鑽挖，工程團隊仍需密切監察其表現及進度。

(c) 跨境段隧道（合約編號 826）－ 隧道鑽挖機損耗影響機件狀況

11. 負責建造北行綫的隧道鑽挖機在超越南行綫隧道鑽挖機後，已於 2014 年 12 月下旬離開了溶洞區，現正加快速度向米埔豎井進發。建造南行綫的隧道鑽挖機雖於 2014 年 11 月恢復鑽挖，但其後因機件嚴重損耗問題需再次停止運作，並需要較長的時間進行維修。港鐵公司正積極與承建商商討有效的應對措施，以免進一步擴大對整體工程進度的影響。

12. 此外，因應地層複雜的地質狀況，大部分南北行隧道之間的連接通道將會以「凍土挖掘法」建造，承建商已為此展開前期的準備工作。

(II) 建造工程的整體進展

(a) 隧道建造 – 新界段

13. 全長 7.6 公里的謝屋村至石蔭段隧道（合約編號 822），當中 6 公里已於 2014 年完成隧道護壁襯砌牆工程，現正進行路軌鋪設等相關工程。城門通風樓主體結構工程完成超過 75%，通往隧道的豎井亦已完成內部的樓梯結構工程。

14. 大江埔至謝屋村段隧道（合約編號 823A）南行綫完成鑽挖工程後，南段隧道的內部結構工程現已大致完成，並正進行路軌及架空電纜等相關工程的前期工作。北段隧道的內部結構工程和連接南北行綫隧道之間的連接通道的建造工程亦陸續進行。

15. 牛潭尾至大江埔段的隧道（合約編號 824）地下水情況

有所改善，相關隧道預計可於 2015 年第一季貫通。由於工地的人手安排未能配合工程進度，鑽爆隧道內護壁襯砌牆工程進一步出現滯後，對隨後展開的路軌鋪設工程亦有一定影響，港鐵公司與承建商正密切跟進，採取相應的緩解措施以追趕進度。由於該合約或會成為另一張關鍵合約，港鐵公司會密切監察有關工程的進度。

16. 米埔至牛潭尾一段（合約編號 825）北行綫隧道已於 2014 年 11 月貫通，隧道地台結構、南北行隧道之間的連接通道及隧道兩側的行人通道等相關工程隨即展開。而南行綫隧道現正進行路軌鋪設、架空電纜、信號及通訊系統裝置等相關工程，進展順利。

17. 石崗緊急救援處及列車停放處（合約編號 823B）南面及北面機樓之結構工程相繼完成，十四座建築物的結構工程已全部完成，並正陸續進行機電設備安裝，目標於 2015 年年初開展列車停放處內的消防驗收工作。

(b) 隧道建造 – 市區段

18. 負責建造南昌至海庭道段隧道（合約編號 820）的鑽挖機於完成市區段隧道鑽挖後，已從海庭道回收豎井分拆並運離工地。南昌通風樓內部裝修及機電設備安裝工程正繼續進行，而深旺道沿綫路面將陸續完成重置工程。

19. 近海庭道一段西九龍總站連接隧道（合約編號 811A）已完成負載轉移工序，順利將西鐵綫隧道管結構的負載量轉至新建的高鐵香港段隧道結構。該連接隧道段的所有結構工程亦已完成。

20. 近佐敦道一段連接隧道（合約編號 811B）的結構工程已完成逾 70%，當中由上而下建造的 B3 層，部分亦已完成。其他工程包括建造新的公共運輸交匯處及安裝相關公共管綫設施正繼續施工。

21. 旺角西通風樓已於 2014 年 11 月完成接通低壓電源，機電承建商已進場進行安裝工程。

(c) 西九龍總站建造（合約編號 810A 及 810B）

22. 西九龍總站整體挖掘工程完成約 88%，混凝土結構工程完成約 43%；而柯士甸道西地下行車道的挖掘和混凝土澆灌工程亦已分別完成約 47% 及 18%。

23. 混凝土澆灌工程繼續在西九龍總站中央部分（主要工地）各地庫層及地面層進行，而總站（北）於 2014 年年底亦已有部分樓面移交予機電承建商進行安裝工程。至於在原先佐敦道位置，工程團隊正繼續在 B2 層以下挖掘和進行混凝土澆灌工程，以期於 2015 年第一季度完成從東面伸展至西面的 B3 層。

24. 除全力推展總站挖掘工程及車站地庫建造工程，港鐵公司同時派員到海外及國內的製造工場，緊密監督車站入口大型鋼結構組件於的生產過程，以及於總站工地現場的大型安裝工程進度。此外，承建商亦計劃增設生產設備，以增加大型鋼結構組件的生產量。

(d) 機電系統及信號系統

25. 西九龍總站機電系統之大型設備與管綫安裝及測試正陸續進行，惟有關工程能否連續進行亦取決於車站結構工程的進度。

26. 石崗緊急救援處機樓結構落成後，屋宇設備安裝隨即展開，低壓配電裝置亦已運抵高鐵香港段車務控制中心。列車停放處的列車清洗設施安裝工程亦已展開。

27. 機電設備包括通風系統和通訊設備之安裝工作繼續在數座通風大樓和隧道段，以及石崗緊急救援處及列車停放處同時進行。當中，葵涌通風樓在完成大型隧道通風扇安裝工程後，已於 2014 年 11 月首次啟動進行測試。

28. 高架電纜及路軌安裝承建商現可在高鐵沿綫約六成的路段開展工作，而南昌至葵涌段南行綫隧道的路軌鋪設工序已大致完成。

29. 南昌通風樓已安裝相關的信號系統設備，並展開初步測試。

(f) 整體進度

30. 截至 2014 年 12 月 31 日，高鐵香港段項目整體工程已完成 66.3%，較預計進度、即 69.46% 滯後。雖然項目面對各種挑戰，港鐵公司會繼續全力推展工程，以期達致項目於 2017 年年底通車的目標。

(III) 施工的預備及協調工作

(a) 臨時交通安排

31. 現有於西九龍總站工地周邊，包括柯士甸道西、匯民道、匯翔道、臨時 D1A(S)路北行、佐敦道、連翔道南行、九龍站過境巴士站入口等，會繼續維持直至柯士甸道西／連翔道地下道路系統及總站一帶之道路網於 2017 年開通為止。港鐵公司在 2014 年 11 月向油尖旺區議會交通運輸委員會匯報高鐵最新工程進度、現有及建議的臨時交通管理計劃，當中包括封閉連翔道北行綫方案。臨時交通管理計劃實施前，相關的更新訊息均會發放予附近屋苑及大廈業戶，同時上載至港鐵高鐵香港段專用網站，讓公眾人士知悉。

(b) 西九龍總站（北）爆破工程（合約編號 810A）

32. 試驗爆破在 2014 年 9 月 22 日開展後，港鐵公司共四次分別安排油尖旺區議會交通運輸委員會成員、高鐵香港段社區聯絡小組（西九龍總站段）成員及九龍站上蓋屋苑管理公司代表等地區人士，到總站工地附近感受試驗爆破的進行，參與人士大致認因爆破而感受到的噪音及震動影響輕微。

33. 每次進行爆破當日，港鐵公司會以短訊通知持份者爆破進行的大概時段。為盡快回應公眾對爆破工程的查詢，亦特別設立熱綫跟進。

(c) 市區段隧道鑽挖工程及社區聯絡工作

34. 由美荔道至海庭道以隧道鑽挖機挖掘的隧道已於 2014 年 10 月完成。港鐵公司在 10 月至 11 月期間，安排為大角咀區內相關樓宇進行覆檢，以進一步確認隧道工程對沿綫樓宇沒有造成不良影響。隨著隧道鑽挖工程在區內完成後，大角咀區居民對高鐵工程的查詢亦較過往少。

(d) 與攸潭美村居民的溝通

35. 應攸潭美村居民的要求，港鐵公司及相關政府部門代表至今已出席了超過 240 次的實地視察、探訪及居民會議，與地區人士直接溝通及對話，闡述各項與工程相關的情況，並聽取意見。

36. 就立法會公共申訴辦事處轉介的投訴個案，港鐵公司正逐一與相關居民跟進，並向申訴辦事處作回覆。港鐵公司與承建商會繼續與相關居民緊密溝通，致力減低工程對地區的影響。

37. 港鐵公司一直以務實的態度跟進立法會議員及相關人士於早前個案會議及其後提出的建議，與地區人士繼續保持緊密溝通，以收集及盡力協調相關意見，並與他們探討可行的方案。港鐵公司會繼續適時向議員交代有關進展。由於部分地區人士的要求涉及公帑開支，港鐵公司會以審慎的原則善用資源。

(e) 查詢及投訴的處理

38. 公眾現時就高鐵工程可透過港鐵工程熱綫、地區會面、會議等不同渠道，表達意見。過去三個月，有關高鐵香港段的查詢或投訴，主要關於工地管理、環境影響、交通管理、建築物懷疑因工程受損等方面，個案已作跟進。

39. 高鐵資訊中心在 2014 年 10 至 12 月期間處理共 5 宗查詢工程相關的個案。

(f) 公眾參與及融入社區的活動

40. 港鐵公司於 2014 年 10 至 12 月期間，曾到訪 3 間中學及 7 間小學舉辦學校講座，當中包括介紹高鐵項目及工程最新資訊。

(IV) 回應公眾對項目的關注

(a) 獨立董事委員會

41. 繼港鐵公司獨立董事委員會於 2014 年 10 月 28 日發佈就高鐵香港段全面檢討的第二份報告，董事局成立的工程委員會已採用專家提出主要里程碑及關鍵績效指標，而管理團隊已就各里程碑的達標進度作出匯報。

42. 港鐵公司亦加強匯報機制，當一些關鍵合約出現滯後，工程團隊會盡快通知管理層及董事局，並且提交切實可行的追回進度措施。這個機制可提高項目管理的透明度，同時亦提高追回進度及如期完工的可能性。

(V) 就業機會

43. 在 2014 年 12 月底，承建商共僱用約 7,907 名建築工人及技術／專業人員，從事隧道和西九龍總站的建造及機電工程。高鐵項目會繼續積極調配人手，以配合工程進度需要。

(VI) 項目的財務狀況

44. 截至 2014 年 12 月 31 日為止，已批出合約的累計支出為 431.538 億元。

45. 因應項目於 2017 年完成的新修訂時間表，我們已於 2014 年 7 月底向政府提交最新的造價評估為港幣 715.2 億元（包括保險及項目管理費用）。港鐵公司參考專家的意見及建議，重新評估項目造價，預計於 2015 年第二季完成重新評估並提交予政府。與此同時，我們會繼續監察工程的進展，以將工程支出控制在所需的最低水平和質素優良為原則，並能按序

—— 進行。高鐵項目的財務狀況詳載於附件三。

香港鐵路有限公司
二零一五年二月

附件一 – 主要工程進度指標

高鐵香港段建造工程進度總結

工程展開日期	2010年1月26日
預計開通日期	港鐵公司新修訂時間表為2017年底
工程進度	<ul style="list-style-type: none"> • 整體完成進度：66.3% [截至2014年12月底] • 工程開支：港幣431億5380萬元 [截至2014年12月底]

關鍵的土木工程合約之進度

西九龍總站工程合約之累計進度：




合約編號	混凝土結構工程		車站挖掘工程	
	2014年9月底	2014年12月底	2014年9月底	2014年12月底
810A	27%	30% (39%)	73%	79% (75%)
810B	75%	79% (95%)	98%	99% (99%)

括弧內的百分比為該項工程的預計進度

其他隧道段工程合約之累計進度：

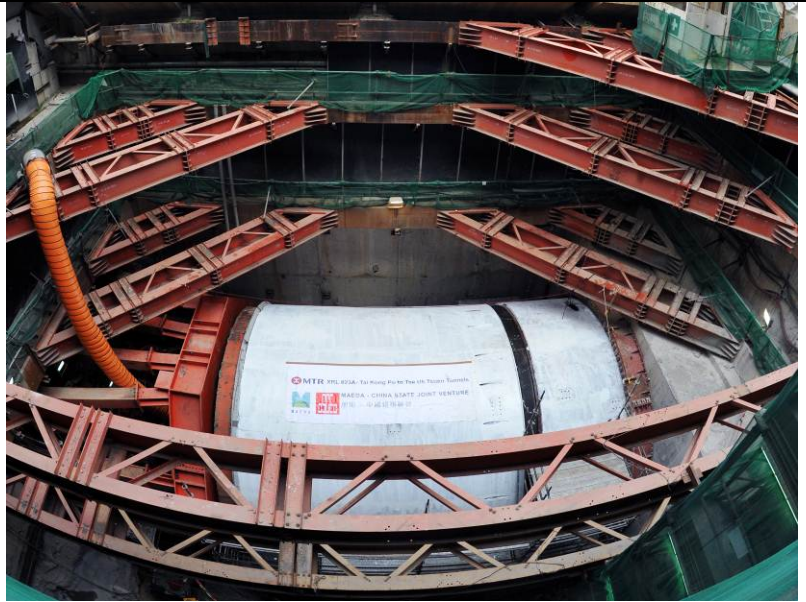
合約編號	隧道挖掘工程			
	2014年9月底		2014年12月底	
	北行綫	南行綫	北行綫	南行綫
811B	72%	72%	77% (93%)	77% (93%)
811A	100%	100%	100% (100%)	100% (100%)
820	100%	100%	100% (100%)	100% (100%)
821	100%	100%	100% (100%)	100% (100%)
822	100%	100%	100% (100%)	100% (100%)
823A	0%	100%	13% (16%)	100% (95%)
824	85%	88%	92% (100%)	95% (100%)
825	94%	100%	100% (100%)	100% (100%)
826	24%	24%	34% (45%)	25% (82%)

括弧內的百分比為該項工程的預計進度

<p>新界段－ 跨境段隧 道段</p>	<p>跨境段隧道 南北行綫之 間連接通道 的前期工程 (826)</p>	
<p>新界段－ 米埔至牛 潭尾隧道 段</p>	<p>米埔至牛潭 尾隧道段北 行綫於 2014 年 11 月貫 通，所有鑽 挖工程已完 成 (825)</p>	
<p>新界段－ 牛潭尾至 大江埔隧 道段</p>	<p>牛潭尾至大 江埔隧道段 內壁澆灌工 程 (824)</p>	

新界段一
大江埔至
謝屋村隧
道段

石崗北段隧
道鑽挖機於
2014年11月
重新啟動，進
行北行綫鑽
挖工程
(823A)



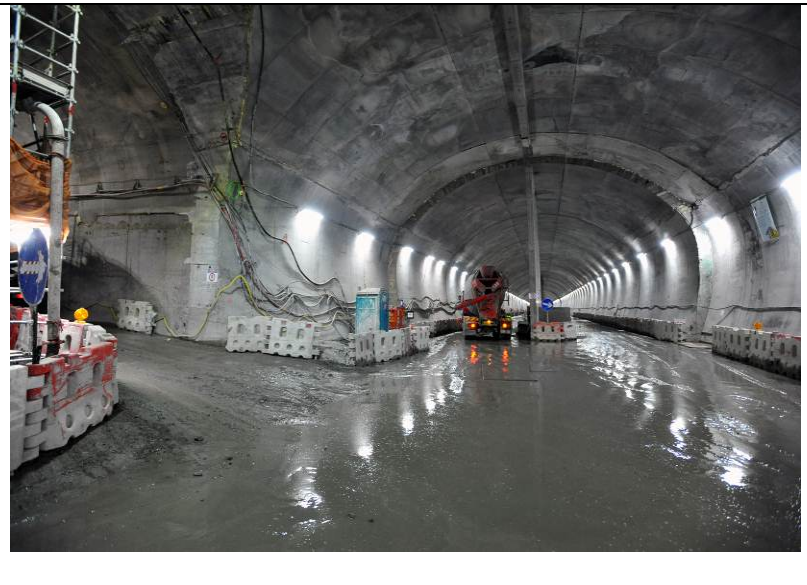
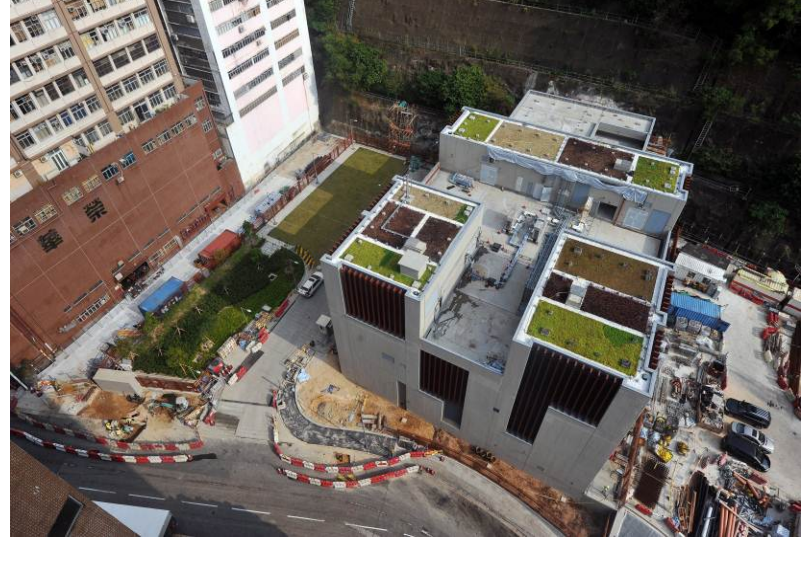
石崗南段南
行綫隧道內
部結構大致
完成(823A)



新界段一
石崗緊急
救援處及
列車停放
處

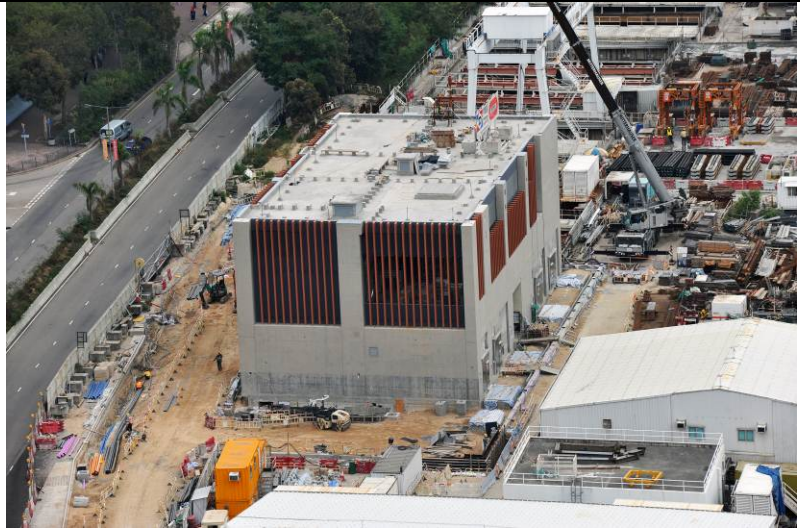
列車停放處
(823B)



<p>新界段 — 謝屋村 至石蔭隧 道段 (大 帽山)</p>	<p>謝屋村隧道 之內部情況 (822)</p>	
	<p>城門通風樓 豎井內的樓 梯結構(822)</p>	
<p>新界段 — 石蔭至 美荔道隧 道段</p>	<p>葵涌通風樓 正進行公共 管綫接駁工 程(821)</p>	

市區段一
美荔道至
海庭道隧
道段

南昌通風樓
與南昌工地
(820)



市區段一
高鐵總站
連接隧道

西鐵綫隧道
底進行餘下
的高鐵隧道
結構工程
(811A)

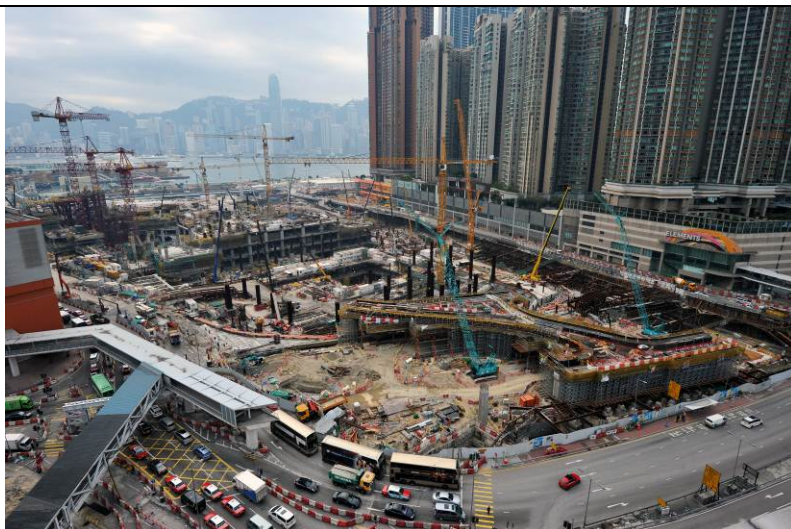


近佐敦道的
連接隧道及
公共設施工
程(811B)



高鐵總站

高鐵總站工程總覽(810A及 810B)



柯士甸道西地下行車道工程(810B)



支撐總站柱頂網結構組件運送至工地(810A)



車站上蓋結構
搭建工程
繼續進行
(810A)



機電系統

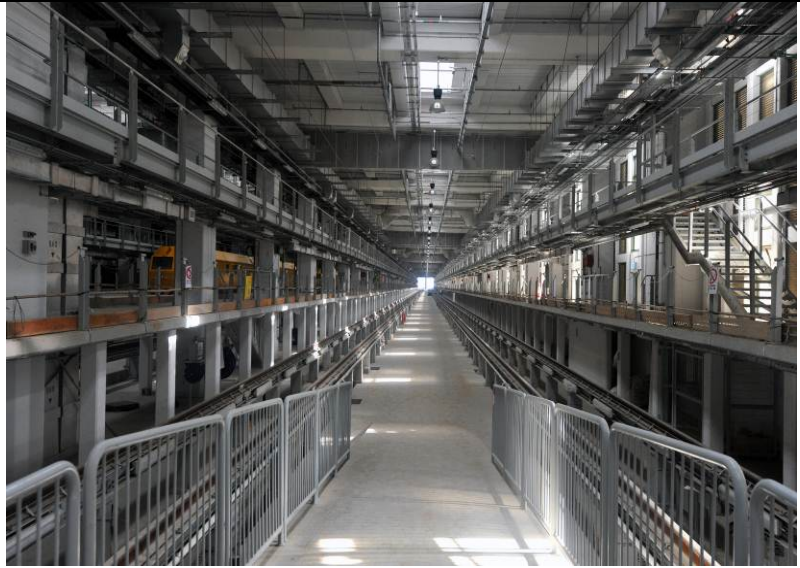
總站機電系
統之大型設
備與管綫



閘機在內地
廠房進行測
試



列車維修庫
安裝大致完
成



葵涌通風樓
之大型隧道
通風扇



隧道內正安
裝軌道道岔



截至 2014 年 12 月 31 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)	尚未解決申索 的預算金額* (百萬元)
鐵路隧道	22,463.6	24,162.4	6,334.5
西九龍 總站	14,590.2	13,072.3	4,606.5
機電工程	8,166.1	5,919.1	737.2
合計	45,219.9	43,153.8	11,678.2

*承建商於申索書上清楚列明之金額。

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	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)
鐵路隧道	82	2,258	1,207	302	7,308	974
西九龍總站	46	247	187	265	5,580	973
機電工程	2 ⁰	0.0	0.0	59	747	10
合計	130	2,505	1,394	626	13,635	1,957

*承建商於申索書上清楚列明之金額。

⁰ 不再包括承建商自行撤回的申索。

至 2014 年 12 月 31 日，港鐵公司共接獲 756 宗已具有理據的申索，申索金額約為 161 億 4010 萬元，佔已批出合約總額的 35.7%。港鐵公司正與有關承建商商討申索內容及細節，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 2014 年 12 月 31 日為止，已獲解決的申索共 130 宗，並已發放約 13 億 9400 萬元，佔已批出合約總額約 3.08%。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 19 億 5700 萬元。