

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 2015 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 2015 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 2015 年 3 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 4 月底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挖掘工程運作；增加炸藥的用量，以提升效率。同時，港鐵公司會改動鑽爆工程的工序及施工方法，讓鑽爆工程和安裝隧道壁的建造工程可以同步進行，盡量令滯後的情況不再擴大，並進一步追回原計劃的進度。以上的措施已改善部分原有的施工程序。

8. 至於目前鑽爆工程的進度，已完成挖掘約 900 米的隧道。另外，當鑽爆工程深入獅子山石層後，港鐵公司預計可能會遇到斷層帶(泥石夾雜的地層)，當中的地質較一般石層複雜，或需進行更多的鞏固工程以確保施工安全，因此可能令到工程進度放緩。就此，港鐵公司正研究於黃大仙馬仔坑的隧道入口增加鑽爆點，在有需要時可於隧道兩端同步施工，以減低因為遇到斷層帶而令到工程進度放緩的影響。為配合以上的追回進度措施，港鐵公司已就有關建議諮詢當區區議會，亦會研究相應的臨時交通安排。

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)

9. 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，上

行線隧道鑽挖工程已於 2015 年 3 月中完成，並預計於今年第三季展開下行線隧道的鑽挖。至於鑽石山站至馬仔坑的隧道，隧道鑽挖機已到達接近馬仔坑遊樂場的位置。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。

10. 至於鑽石山站，部分車站主體的挖掘工程已完成，車站建造工程亦已分階段展開。另外，位於黃大仙道及沙田坳道交界的緊急救援通道豎井挖掘工程已經完成，現正進行有關的結構工程。而位於緊急救援通道旁的公共運輸總站建造工程亦已展開。

11. 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，港鐵公司及承建商會繼續在許可的情況下於區內不同地方同步進行各項行人設施的工程，以盡量追回進度。在鳳德道北面的有蓋行人通道已經在 2014 年 7 月開始逐步開放給市民使用。另外，預計首座升降機塔(位於雲華街近樂信樓之處)可於今年第三季完成並開放使用。

九龍城段(即啓德站至何文田站的鐵路段，當中包括土瓜灣站和馬頭圍站)

啓德站

12. 啓德站建於啓德發展區內，車站的主體結構建造工程已於 2014 年年初展開，車站月台結構已完成，現正進行大

堂結構建造工程。預計車站的主體結構工程可於 2015 年年底完成。

土瓜灣站

13. 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¹。

14. 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)。原址保留的遺蹟需要以保護物料

¹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。

回填，以作保護。截至 2015 年 3 月底，在古蹟辦緊密監察下，超過半數獲原址保留的遺蹟之保護工作已完成，餘下的保護工作預計在 2015 年 5 月完成。至於 J2 井和引水槽，已在古蹟辦緊密監察下，經詳細記錄後，於 2015 年 3 月完成以人手逐件移走的工作，並妥善保存，以便日後重置。港鐵公司仍未就古物事務監督的決定向路政署提交工程費用的額外開支及對工程進度影響的詳細評估。當收到港鐵公司的評估後，路政署會在「監察和核證顧問」的協助下，核實有關的評估。截至 2015 年 3 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 億元的額外工程開支。但最終的影響有待港鐵公司最後的評估報告和路政署的核實。

15. 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。土瓜灣站的建造工程亦已於 2015 年 3 月起全面恢復。

土瓜灣站至何文田站的鐵路段，途經馬頭圍站

16. 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和鑽挖隧道的準備工作，預計向馬頭圍站方向的隧道鑽挖工程可於 2015 年 4 月中展開。

馬頭圍站

17. 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。馬頭圍道西面車站的頂部結構工程已陸續完成，東面車站的頂部結構工程亦已逐步展開。

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，工作空間非常有限，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。為免工程進一步滯後並盡可能追回部分滯後，港鐵公司及承建商正不斷調整部分施工工序，及在可行的情況下，多個工序同時進行，而承建商亦已陸續增加機械和人手。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

19. 過海段的主體工程已經陸續展開，包括海床鑽探、安裝監測儀器、建造海上臨時工作台及海床挖掘等前期準備工作。承建商將於本年第二季起於維港內海床挖掘坑道，以便日後放置隧道沉管預製件。此外，位於石澳的隧道沉管預製件工場的地盤平整工程亦在進行中，港鐵公司即將於場內建造躉船轉運站、扎鐵工場及混凝土廠，以用作建造隧道沉管預製組件，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. 港島段的隧道工程及會展站工程已陸續展開，包括地層加固工程、土質及地下管綫勘探等準備工作，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 5 月啓用。

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。港鐵公司會繼續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。現時預計「紅磡至金鐘段」會延至 2021 年通車。

25. 於 2015 年 3 月 27 日土木工程拓展署公布於灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內鄰近舊灣仔碼頭的海床，發現大型金屬物體，土木工程拓展署正就有關發現進行勘查工作。按灣仔發展計劃第二期及沙中線項目的工程計劃，該處的新填海地須於 2016 年 12 月底交予沙中線承建商用作進行與會展站建造工程相關的臨時交通改道安排。由於該金屬物體影響該處的填海工程，因而可能會延後工地的交接日期。路政署和港鐵公司已就該新填海地的交接日期向土木工程拓展署表達關注，並會繼續密切留意土木工程拓展署勘查該金屬物體工作的進度，適時評估有關發現會否令到沙中線工程港島段的完工日期進一步延後。

總結

26. 綜合上述第 6 至 25 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。路政署會協調及監察沙中線的建造工程，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」會延至 2021 年方能通車。

27. 港鐵公司正就整項沙中線工程費用進行檢討，供路政署審議。由於沙中線工程的應急費用不足以應付考古及保育工程所引致的額外開支，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。

28. 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

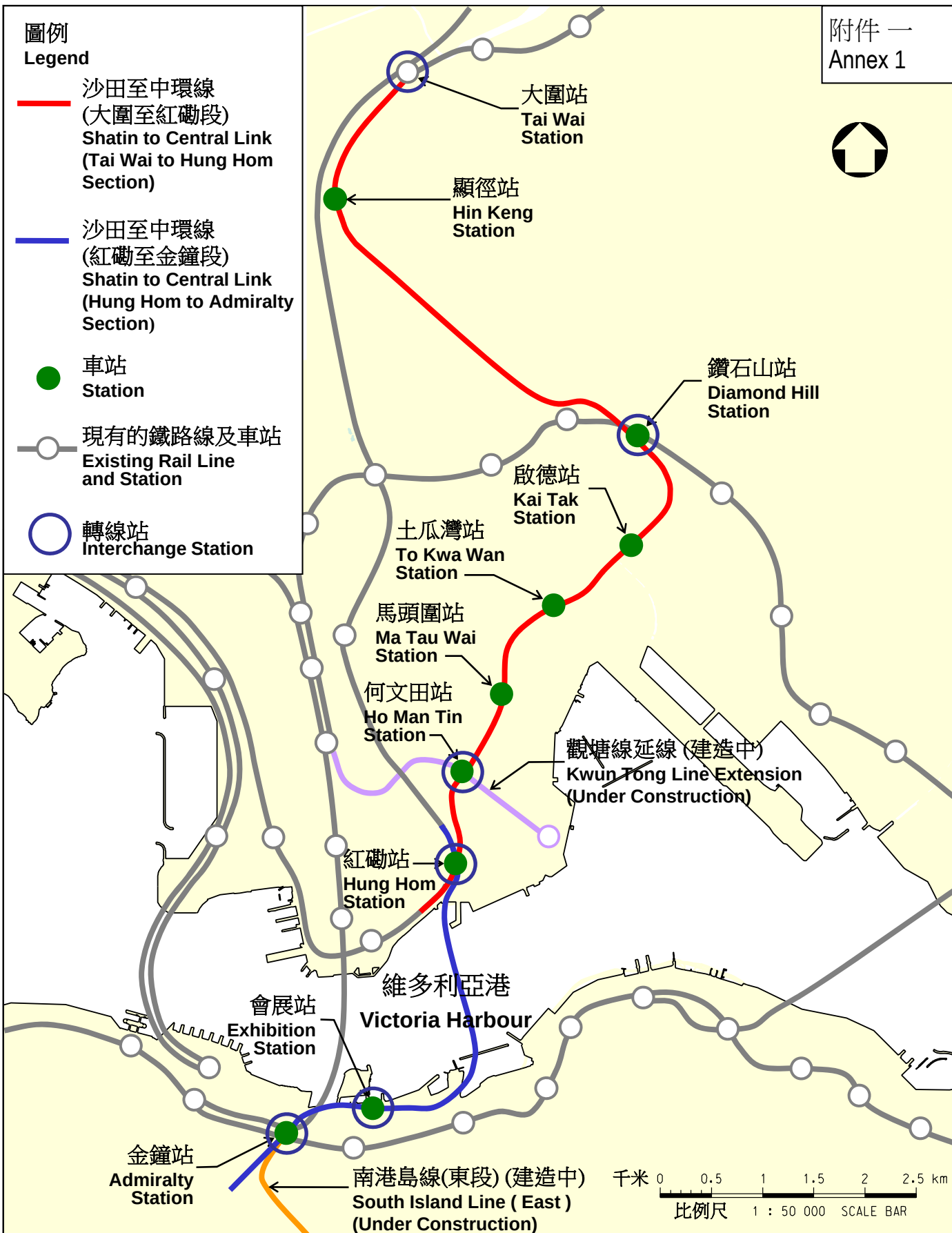
路政署

2015 年 5 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

附件一
Annex 1



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

A4 210X297

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

(截至二零一五年三月三十一日)

引言

此報告是向委員提供有關沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)工程截至二零一五年三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 24 份主要土木工程合約和 24 份主要機電工程合約¹，連同其他小型合約，合計總值達 547.02 億元。其中包括土木工程合約 422.33 億元，及機電工程合約 124.69 億元(詳情請參閱附錄一)。

3. 根據沙中綫的委託協議，項目由香港特區政府(「政府」)負責出資興建。由於土瓜灣站的考古工作，以及灣仔發展計劃第二期工地移交的延遲，「東西走廊」和「南北走廊」的竣工日期將會有所延遲，兩者的最新通車日期分別為 2019 年及 2021 年。由於工程複雜，加上土瓜灣站的考古工作令工程造價顯著上升，我們正就項目持續面對的工程挑戰對項目造價估算所帶來的影響進行檢討。在完成有關檢討後，會向政府提交檢討結果，並繼續監察和檢討項目造價。

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。

工程進展

4. 截至二零一五年三月三十一日，沙中綫工程的總體進度為 31%，而按原訂計劃，有關進度應為 39% (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)

5. 顯徑站車站的結構工程進展良好，預計於今年四月底大致完成。路軌鋪設工程、裝修及機電工程會隨即展開。高架橋及地面軌道的地基工程亦進展良好，預計將於今年第二季完成，並即將展開高架橋及地面軌道的主體結構工程。此外鄰近顯徑邨的鐵路段正同時進行挖掘工程及鋼管樁工程。



顯徑站工地

6. 正如我們在二零一五年三月向鐵路事宜小組委員會會議所提交的文件中所述，由於顯徑獅子山入口的實際土質情況較預期複雜，須使用較多時間穩固地層，令顯徑至馬仔坑隧道的工程進度有所滯後。鑽爆工程中已增加炸藥用量，以加快工程進度。當鑽爆工程進一步深入獅子山石層後，或會遇到斷層帶(泥石夾雜的

地層)，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，工程進度可能會進一步受到影響。港鐵公司正考慮採取各種應變措施以追趕進度，如同步展開安裝隧道壁工程，和考慮於馬仔坑工地增設鑽爆點，炸藥將由黃大仙道與沙田坳道交界的豎井經隧道運送至馬仔坑工地。增設鑽爆點的方案已進行諮詢，並在稍後因應工程進展的情況而決定會否實行。



位於獅子山內的隧道建造工程

(b) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

7. 鑽石山至馬仔坑及啟德至鑽石山的兩段隧道均使用隧道鑽挖的方式建造。啟德至鑽石山段隧道鑽挖工程進度良好，隧道鑽挖機「穆桂英」已於今年三月完成上行綫隧道的鑽挖工作。「穆桂英」會隨後開展下行綫隧道鑽挖工程，預計將於二零一五年第四季完成。



啟德往鑽石山的上行綫隧道貫通

8. 由於出現未能預見的土質狀況，鑽石山至馬仔坑隧道的鑽挖進度出現約三個月的滯後。預計上行綫隧道的鑽挖工作會於今年上半年完成。

9. 至於黃大仙道與沙田坳道交界的緊急救援通道建造工程，豎井挖掘工作已於今年第一季完成，工地現正進行緊急救援通道的結構工程。而旁邊的公共運輸總站亦已於今年第一季完成鐵板樁工程，現正進行挖掘與支撐架工程，以及公共運輸總站的結構工程，包括興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於二零一四年十月完成，工地現已全面展開車站主體的挖掘工程。截至二零一五年三月三十一日，部分挖掘工程已經完成，車站建造工程亦已分階段展開。

11. 現有鑽石山站正繼續進行設施改善工程，連接車站大堂及月台的新升降機及扶手電梯預計於二零一五年年底開放予公眾使用，其他站內新增及經改善的設施亦會在隨後分階段開放。鑽石山站南面大堂正進行外牆鞏固工程，以準備連接擴建部分的地下行人隧道。工程預計於今年第二季完成，隨後便會展開地下行人隧道建造工程。為騰出空間進行地下行人隧道建造工程，龍翔道會於今年第三季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(即啓德站至何文田站的鐵路段)

12. 啓德站的車站月台已完成，並正興建車站大堂結構。而啓德站至土瓜灣站之間的隧道挖掘工程方面，隧道結構已完成三分之一。



啓德站工地

13. 土瓜灣站的工程已於二零一五年三月起逐步恢復。早前受擴大考古工作影響的隧道鑽挖工程，其隧道鑽挖機「文成公主」的組裝工作已於今年三月完成，現時工程人員正為開展隧道鑽挖工作進行準備，預計由土瓜灣站往何文田站的下行隧道鑽挖工程將於今年四月中啟動。

14. 古物事務監督(發展局局長)於二零一四年十二月就土瓜灣站遺蹟的保育方案作出決定，大部分予以原址保留。而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，現階段予以保留並在古物古蹟辦事處(古蹟辦)同意下正進行保護性回填，以待落實其永久保育方案。此外，在古蹟辦緊密監察下，經詳細記錄後，J2 井和引水槽已於二零一五年三月完成以人手逐件移走的工作，並妥善保存，以便日後重置。



土瓜灣站工地

15. 譚公道附近的緊急救援通道建造工程經已完成地基工作，挖掘工序即將展開。

16. 馬頭圍站近浙江街車站出入口的垂直隔牆以及車站頂板結構的建造工作現正進行中。工程現時約有五個月滯後，承建商已增加機械和人手及調整施工工序，盡量追回進度。馬頭圍道的交通改道措施將因應今年第二季的工程進度作出調整。



馬頭圍站工地

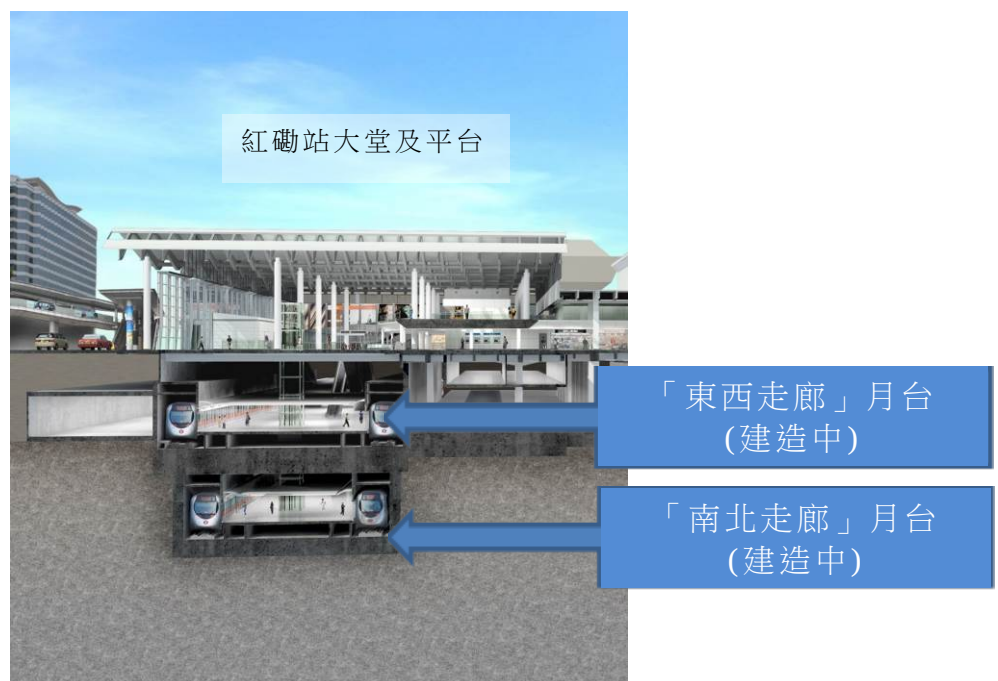
17. 為配合日後由土瓜灣站至何文田站的隧道鑽挖工程，改建東九龍走廊部分橋薈地基及移除樁柱的工作已經完成。

(d) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

18. 在沙中綫工程下，將會興建兩條鐵路隧道分別連接現有東鐵綫及西鐵綫。為配合隧道建造工程，漆咸道北的行車綫已於二零一四年十二月完成改道，鐵路隧道的挖掘工作正全面推進。有關道路將於該段沙中綫工程完成後還原。

19. 為接駁現有東鐵綫，工程團隊現正於公主道南行至愛晨徑旁興建一段新鐵路隧道及隔音屏障。由於工地在東鐵綫附近，工程團隊會小心地進行工程，並會適時檢討相關的建造方法及工序，以免影響現有鐵路服務，並同時避免對附近的建築物地基及地下管綫造成影響。

20. 沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」將於紅磡站交匯。現有的紅磡站平台下將有兩層全新的月台，分別供「東西走廊」及「南北走廊」使用。紅磡站南面部分的大堂已於二零一四年九月起圍封以進行大堂改建工程，提升車站的設施，市民將來可以享用更舒適的乘車環境及便捷往來車站大堂及新月台。第一階段的改建工程預計於二零一六年初完成，完成改建的南面大堂會投入服務，而第二階段工程會隨即展開，將會圍封北面大堂以進行改建工程。



21. 正如我們分別於二零一四年十一月及二零一五年三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，而且附近範圍可供進行工程的空間及高度有限，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。根據現時評估，工程或會存在進一步滯後的風險。

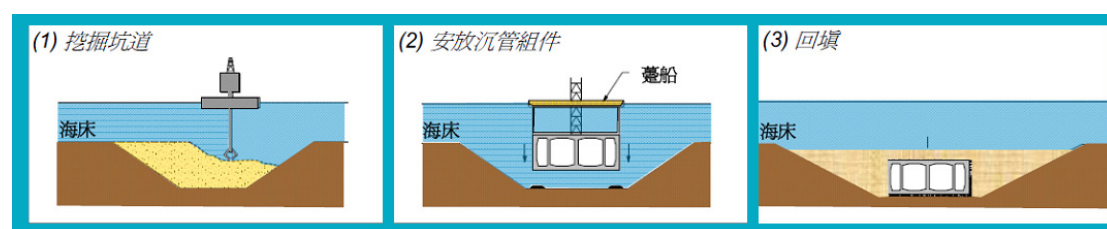
22. 工程團隊會密切監察改建工程的進度，採取各種可行措施，並會適時檢討相關措施及其他工序，以加快工程的進度。港鐵公司亦已要求承建商增加機械和人手，在確保車站及附近建築物結構安全的前提下，盡力追回進度。

23. 除了月台建造工程外，承建商現時正改建已經停用的紅磡貨場成為沙中綫列車停放處，列車停放處的地基工程將於今年第二季完成，並已開始進行建築物的結構工程。

(e) 過海段(即橫越維多利亞港的鐵路段)

24. 當「南北走廊」通車後，現有的東鐵綫將經新建的第四條過海鐵路隧道延伸至香港島。紅磡近岸的一段過海鐵路隧道會以明挖回填方法建造。承建商現正於紅磡岸邊建造海上臨時工作台以供日後建造該段隧道之用。

25. 至於紅磡離岸後至銅鑼灣避風塘的過海鐵路隧道段會以沉管隧道方式(詳見下圖)建造。



沉管隧道建造方法

26. 沉管隧道的預製組件將於前石澳石礦場建造。承建商現正進行工地平整工程，並將於二零一五年第二季於場內建造趸船轉

運站、扎鐵工場及混凝土廠，以用作興建沉管隧道預製組件。



沉管隧道預製組件工場

27. 承建商將於二零一五年第二季起於維港內挖掘坑道以安放沉管隧道組件，有關工序將會分階段進行至二零一七年。

28. 沙中綫於避風塘內的隧道工程會於二零一六年初展開，工程團隊會於避風塘防波堤及附近範圍進行鋼管樁及挖掘工程，以便日後安放沉管隧道組件。

(f) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

29. 港島段鐵路隧道建造工程的準備工作已於灣仔北開展，包括土質勘探及地層加固工程。

30. 連接銅鑼灣避風塘至會展站，以及連接會展站至金鐘站的鐵路隧道會以隧道鑽挖機建造。開展鑽挖工程前，須先興建啟動豎井，其中一個豎井將位於避風塘內的臨時填海工地，承建商現正於該工地內進行開挖豎井的準備工作。隧道鑽挖機預計於二零一六年第三季開始鑽挖隧道。

31. 位於銅鑼灣的警官會所將於二零一五年第三季開始拆卸，以騰出空間興建沙中綫紅磡至金鐘段的通風設施。待工程完成後，警官會所會結合鐵路的通風設施在原址重建。

32. 會展站將設於現有的灣仔碼頭公共運輸交匯處(「交匯處」)地底。為騰出空間興建會展站，交匯處會於二零一五年五月臨時遷往灣仔發展計劃第二期的新填海區。承建商將於二零一五年年中於該處進行土質勘探工作，及後將開始建造車站垂直隔牆。附近的道路將須實施臨時交通管理措施，以配合會展站工程。菲林明道及會議道的行車綫將會分階段遷移，行車綫數目將維持不變。上述臨時交通管理措施均涉及附近大型工程的用地，正如我們在過去向小組委員會會議所提交的文件所述，部分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。同時會展站的結構須為未來的上蓋發展進行備置工程。綜合以上因素，令「紅磡至金鐘段」的時間表出現了六個月的延誤。

33. 為配合於交匯處工地內的垂直隔牆工程，現時由鷹君中心及海港中心橫跨會議道接駁至舊灣仔碼頭的行人天橋將須作出改造。承建商會建造新臨時行人天橋取代原有的行人天橋。

34. 土木工程拓展署於三月底公布在灣仔發展計劃第二期工程填海範圍內海床發現大型金屬物體。由於該金屬物體影響該處的填海工程，因而可能會影響工地的交接日期。港鐵公司及路政署已就該新填海地的交接日期向土木工程拓展署表達關注，並會繼續密切留意土木工程拓展署勘查該金屬物體工作的進度，適時評估有關發現會否令到沙中綫工程港島段的完工日期進一步延後。



會展站及相連隧道位置圖

35. 港灣道體育館及灣仔游泳池亦須拆卸及永久重置，以提供空間興建會展站。重置工程於二零一三年展開，目前進展符合預期。新灣仔游泳池已於二零一五年二月平頂，現正進行內部建築工程，並預計於二零一六年第一季落成。及後，原有灣仔游泳池將會拆卸以提供空間興建新的體育館和會展站。



重置的灣仔游泳池於本年二月平頂

現有鐵路設施改善工程

36. 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 84%。改善工程預計於二零一六年年中完成。馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程已於二零一四年底在大圍站展開。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。

37. 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。上水、粉嶺、太和、大埔墟、大學、火炭及沙田站現正進行月台加固工程，其餘車站亦將於二零一五年底展開工程。相關訊號及通訊系統設備房的建造工程亦正在進行中，當中沙田站及大學站的設備房已於今年三月完成並轉交承建商進行相關系統設備工程。自動月台閘門安裝工程會在完成月台加固工程，以及更換訊號系統及新列車後正式展開。

38. 現有八鄉車廠現正進行改善及擴建工程，維修大樓擴建部分現正進行裝修及機電工程，附屬機電設備房亦正進行機電工程。

施工的預備及協調工作

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在土瓜灣設立沙中綫資訊中心，中心啟用至今處理了約八百宗查詢。港鐵公司亦自二零一四年年中起於沙中綫四個轉綫站：大圍、鑽石山、紅磡及金鐘站舉行巡迴展覽，讓乘客了解更多有關車站擴建及改善工程。

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，至今已舉行合共 50 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。港鐵公司亦定期向地區人士派發通訊，以提供最新的工程資訊。

41. 沙中綫有不少工程都十分接近民居和商舖，港鐵公司的社區聯絡主任及工程團隊會不時主動探訪附近的商戶和居民，了解他們對工程的關注，並作出適時的回應。工程隊伍亦與地區人士進行實地視察，以理解他們對工程及有關臨時交通管理措施的意見及關注。

就業機會

42. 在二零一五年三月，承建商共僱用約 6,600 名建築工人及技術／專業人員，而預計到二零一五年第四季建造高峰期，需聘請約 8,200 名建築工人及技術／專業人員。

總結

43. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一五年五月

截至二零一五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)	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	42,233.4	14,356.6	686.0
機電工程	12,469.1	1,059.4	0.0
合計	54,702.5	15,416.0	686.0

* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$705.8 (百萬元) - 中期發放金額 \$19.8 (百萬元) = \$686(百萬元) (見表 2)

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)
土木工程	14	31.9	20.2	167	705.8	19.8
機電工程	2	0	0	14	0	0
合計	16	31.9	20.2	181	705.8	19.8

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. 截至二零一五年三月三十一日，港鐵公司共接獲 197 宗已具有理據的申索，申索金額約為 7 億 3770 萬元，佔已批出合約總額的 1.3%。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。截至二零一五年三月三十一日，已獲解決的申索共 16 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。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 1,980 萬元 。

附錄二

截至二零一五年三月底的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：31%

原訂計劃完成進度：39%

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	84%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	48%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	58%
1106	鑽石山站擴建工程	53%
1107	鑽石山至啟德隧道	80%
1108	啟德站及相關隧道工程	59%
1109	九龍城段車站及隧道工程	42%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	52%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	43%
1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	47%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	30%
1121	過海鐵路隧道建造工程	1%*
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	53%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	4%*
1129	沙中綫－南北走廊前期工程	84%

*工程合約編號 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

附件三
Annex 3

