

二零一五年五月
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

(截至二零一五年三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二零一五年三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,報告已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),匯報由二零一五年一月一日至三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. 在匯報期間,路政署在監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)的協助下,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(下稱「監委會」))

會議，路政署助理署長主持的項目統籌會議，路政署總工程師主持的合約檢討會議)和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。

5. 路政署繼續根據港鐵公司在二零一四年五月提出的修訂工程時間表(即於二零一七年年底通車)，密切監察高鐵項目餘下工程的進度，以及監察港鐵公司如何跟進署方提出港鐵公司在落實二零一七年年底通車這個目標時須注意的事項，例如各承建商有否繼續盡最大努力推展承辦的工程合約；關鍵工序的假設工作生產量是否能夠持續達標等。署方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，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。

6. 在最近數次(即二零一五年一月三十日、二月二十七日及三月二十七日)的監委會會議上，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 7 至 15 段)。路政署與監核顧問亦注視到有些合約內工程滯後有日趨嚴重的情況，這是由於工作生產量未能夠持續達標所致。港鐵公司解釋其工程滯後原因包括承建商人手及資源不足、工序不協調、施工點不足及工程難度超過預期等問題。路政署與監核顧問在恆常的監察機制中也察覺到類近問題，因而導致工作生產量未能持續達標。署方分別在監委會會議上及透過去信港鐵公司表達嚴正關切現時工程持續滯後的問題、以及港鐵公司能否按修訂工程時間表完成項目，並敦促港鐵公司加強措施以期追回滯後情況。港鐵公司回應繼續探討及研究加強措施。此外，港鐵公司表示正進行修訂工程時間表的審視，預計於二零一五年第二季完成。屆時，港鐵公司會向署方提交有關審視報告。

工程最新進展

7. 正如港鐵公司的進度報告所述，截至二零一五年三月底，高鐵香港段的整體完成進度為 68.7%，較港鐵公司修

訂工程時間表的計劃進度 73.7%滯後，這表示若滯後的進度未能追回，二零一七年年底通車的目標將不能達到。綜觀過去數個月的進度數據，整體工程的滯後情況持續惡化及已經到了十分嚴峻的階段，路政署對港鐵公司能否達到二零一七年年底通車的目標相當存疑，認為可能有進一步的延誤。以下是一些關鍵工程合約內工程的進度情況。

(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 87% 及 36%，車站結構混凝土的整體澆灌量不理想，距修訂的工程時間表的 48%相差 12%。而被港鐵公司獨立董事委員會第二份報告評為關鍵里程碑的(北面由上而下建造範圍內)B3 層橫向支撐工程，則如期於二零一五年三月完成。港鐵公司的獨立專家認為橫向支撐工程完成後，將有助提升該合約的生產力。然而，路政署認為承建商仍須改善工序的協調、加強人手、增加施工點，以追回澆灌量。路政署會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改善措施的成效，以及下一個關鍵項目的進度，例如在由上而下建造範圍的 B3 層下的泥土挖掘以露出更多岩石面，讓較大規模的石層爆破工作可以進行。

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首兩階段爆破，而第三階段爆破已於二零一五年一月展開。總站北面 B3 層橫向支撐工序已於三月底完成，可讓較大面積挖掘及石層爆破展開，然而石層挖掘的進度仍受多方工地

限制，石層爆破對挖掘進度的效益目前並不明顯。至於最後的第四階段，港鐵公司預計於二零一五年年中展開，與第三階段同時進行。石層爆破工序進行以來，港鐵公司數據紀錄顯示爆破的震動影響極為輕微，路政署會繼續密切監察爆破工程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非常關注。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。但根據港鐵公司的進度報告，有關預製臨時支撐鋼架的預期完工日期已出現滯後，另一方面，正在預製的車站入口鋼結構組件亦出現頗為嚴重滯後情況，並預期有可能影響整個車站入口鋼結構的預計完工日期，港鐵公司正致力研究進一步的緩解措施以追回進度，例如更改部份預製鋼結構的防火塗層系統設計及工序，以節省整體施工時間。

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商討，並諮詢區議會及相關持份者後，已於二零一五年四月一日實施這個臨時交通安排。路政署及港鐵公司現正密切監察其對附近交通的影響。

(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上行線隧道的兩部隧道鑽挖機自二零一四年十月底及十一月底開展隧道鑽挖工作以來，運作大致順利，開挖率亦與預期水平相若。路政署會繼續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餘下隧道鑽挖工程的表現。

(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。北行線及南行線的兩部隧道鑽挖機已分別於二零一四十二月下旬及本年三月中離開大理石層，現繼續向米埔方向進發。港鐵公司預計北行線及南行線可分別於二零一五年第三季及第四季完成隧道鑽挖工程，較計劃進度分別滯後約八星期及三十星期。有鑑於此，路政署對隧道工程的整體進度的滯後十分關注，特別是兩部隧道鑽挖機在地質欠佳泥石層中的表現，以及南北行隧道之間的連接通道工程進展，亦已去信港鐵公司及在定期的監委會上，要求港鐵公司交代滯後情況，並要求港鐵公司跟進和提供有效的緩解措施及方案以追回進度，例如承建商持續加強維修資源以加快鑽挖機的維修工作、以及加強港鐵公司與承建商高層的溝通等。

(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連接隧道(南)工程(合約編號 811B)、及大江埔至牛潭尾隧道工程(合約編號 824)滯後情況仍持續。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研究及落實加強措施，可望進一步追回進度。雖然港鐵公司已建議 811B 合約承建商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，然而有關增加工地運送廢土的出口因工地的安排而延至第二季才可實施，所以挖掘進度仍有待改善。鑑於 824 合約的隧道護壁襯砌牆工程出現滯後，以及承建商資源及人手不足的問題，路政署已去信港鐵公司表示關注，並要求港鐵公司提交有效的緩解措施及方案以追回進度，及提供相關的工地資源及人手數據，供路政署及其監核顧問參考及監察。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。而署方亦要求港鐵公司盡快落實追回進度的改善措施。

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，取決於以上各項改善方案能否有效落實。署方已於二零一五年一月向港鐵公司致函表達嚴正關注工程進度持續落後的問題，並要求港鐵公司積極跟進及採取措施以追回進度。港鐵公司表示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完成，並於二零一五年二月進行消防測試及驗收。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)的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，預期二零一五年中完成。

18. 軌道、架空電纜及軌旁設備的承建商(合約編號 830 及 846 等)已進入各隧道段內大約 68%的區域展開安裝工作。

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。南昌通風大樓的低壓供電盤已於二零一五年二月開始供電；旺角的二萬五千伏高壓牽引變壓器已在二零一五年首季就位，現正進行安裝；而葵涌通風大樓的安裝已大致完成，預期二零一五年內進行消防測試及驗收，米埔通風大樓亦已進入後期安裝階段。

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)、升降機與自動行人道(合約編號 847 及 848)和消防、供水及排水系統(合約編號 816D))，承建商已增加機械及人手，以期追回落後工程的進度，減低各層各區土建工程延誤所引致的影響。在西九龍總站安裝升降機的工程施工場地仍然不足，進度受到影響，路政署已再三要求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，告知有關高鐵香港段修訂的項目委託費用估算為 715.2 億元。港鐵公司亦在二零一四年八月十一日公布了該項修訂估算。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 億元高出約 65 億元，亦超出核准工程預算。

23. 路政署在監核顧問的協助下，基於港鐵公司提供的資料，完成了對港鐵公司的修訂委託費用預算的評估，結果發現港鐵公司有若干事項未有包括在該修訂委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。有鑑於此，署方和監核顧問認為港鐵公司建議的修訂委託費用預算，作為制訂預算作用而言，傾向低估。署方亦察悉港鐵公司獨立董事委員會的專家在該委員會第二份檢討報告中也有類近結論。署方已於二零一四年十一月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，再次檢視修訂委託費用的預算，並交代如何理順在修訂委託費用預算內的若干事項。

24. 港鐵公司正在重新檢視修訂委託費用的預算，預計二零一五年第二季完成檢視，而港鐵公司在附件的進度報告中已表示委託費用預算「有可能顯著上升」。政府非常關注港鐵公司就高鐵工程委託費用的最新估算；在正式收到港鐵公司有關檢視結果後，會進行嚴謹及仔細的審核。

25. 就上述政府對港鐵公司修訂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，當中並未包括對項目超支責任誰屬的問題的必然考慮。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責任的權利。

運輸及房屋局

路政署

二零一五年五月

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

(二零一五年一月一日至三月三十一日為止的季度報告)

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. 本文件陳述高鐵香港段工程項目根據修訂工程時間表之最新進度及所面對的主要挑戰，並匯報由 2015 年 1 月 1 日至 3 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)

3. 於 2014 年 5 月 5 日小組委員會會議上，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)－ 多項工程須在複雜的
施工環境下同步進行

4. 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。港鐵公司自 2015 年 1 月起推展爆破工程，截至 2015 年 3 月 31 日岩石層之挖掘進度完成約 28.4%。在此關鍵範圍內的地庫 B3 層橫向永久支撐(垂直連續牆)工程已於 2015 年 3 月 20 日完成，是合約其中一項重要里程碑。近佐敦道一帶及總站中央位置部分堅硬地質的整體挖掘進度為 88%，較預計的 79%為高。

5. 混凝土澆灌量方面，截至 2015 年 3 月 31 日仍較目標的 12%為低，有關的滯後主要涉及非關鍵工程範圍。港鐵公司將繼續督促承建商優化及重組挖掘及混凝土結構工程的施工安排；而承建商亦會增聘人手包括紮鐵工及木工等，以加快施工。

6. 柯士甸道西與佐敦道交界一段連翔道北行綫已安排於 2015 年 4 月 1 日封閉。有關安排將有助進一步確定連翔道地下車道工程的建造時間表。

7. 高鐵香港段總站結構在落成後將成為日後西九龍一帶的地標。其鋼結構工程複雜，涉及精確的大型組件製造及裝嵌，同類工序在本港較為少見。在裝嵌的過程中，需要預先架設大量臨時鋼結構支撐，以便在裝嵌永久鋼結構組件時在原位隨時作出適當調校。截至 2015 年 3 月底，臨時及永久鋼結構的裝嵌分別完成約 45%及 16%，較預期進度分別為 93%及 35%落後。為增加臨時鋼結構組件的生產量，承建商已額外增設工場及生產設置以作配合。港鐵公司將繼續督促承建商研究額外措施，以進一步加快臨時及永久鋼結構組件的生產及裝嵌工序。完成總站鋼結構以配合高鐵香港段項目於 2017 年年底通

車的風險已見嚴峻。

(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緊密監察

8. 元朗大江埔至謝屋村隧道段現正由兩部隧道鑽挖機進行鑽挖工程，現時進度理想。

9. 負責北段鑽挖工程的隧道鑽挖機於 2014 年第 4 季展開由七星崗至大江埔段北行綫隧道的鑽挖工程，現時的進度較預期快約 28 星期。

10. 至於負責南段鑽挖工程的隧道鑽挖機，雖遇到堅硬石層及進度遜於預期，但仍繼續向前推進，並未出現嚴重延誤而影響整段隧道的鑽挖進度。

(c) 跨境段隧道(合約編號 826)－ 隧道鑽挖機損耗影響鑽挖
表現

11. 負責建造北行綫隧道的隧道鑽挖機正由邊境向米埔方向進發，於 2015 年首季的鑽挖進度理想。離開溶洞區後，隧道鑽挖機的進度已有所改善；惟鑽挖機在離開溶洞區及推進一段距離後遇到沖積土底層，其配備的泥漿處理系統運作受黏土成分較重的泥質影響，令鑽挖進度顯著放緩。

12. 建造南行綫隧道的鑽挖機亦已於 2015 年 3 月離開溶洞區，並已完成約 36%南行綫隧道的鑽挖工程，較預期進度的 100%落後。

13. 南行綫隧道鑽挖工程的滯後情況，正對項目整體工程的完成構成不良的影響。港鐵公司正督促承建商積極研究有效的

追回進度及應對措施，以緩解情況。

14. 其中一項追回進度的措施是同步進行隧道鑽挖工程及連接通道建造工程。六條於南北行隧道之間的連接通道，當中兩條已於 2015 年首季開始以「凍土挖掘法」建造。

(II) 建造工程的整體進展

(a) 隧道建造 – 新界段

15. 謝屋村至石蔭段隧道(合約編號 822)已完成隧道鑽挖工程，現正進行軌道鋪設及其他相關工程。城門通風樓主體結構工程已完成超過 70%。

16. 大江埔至謝屋村段隧道(合約編號 823A)的軌道及架空電纜安裝工程進度良好。

17. 牛潭尾至大江埔段隧道(合約編號 824)的南行綫及北行綫隧道已分別於 2015 年 1 月及 3 月貫通，成為此合約一項主要里程碑。然而，隧道護壁襯砌牆工序受工人不足影響，令工程進度進一步出現滯後。由於有關的滯後將影響整體由市區至新界隧道段的軌道鋪設工程，故此合約或會成為另一張關鍵合約。港鐵公司與承建商正密切跟進，以採取相應的緩解措施追趕進度。

18. 米埔至牛潭尾段(合約編號 825)隧道於 2015 年首季進度平穩。北行綫隧道的鑽挖機已被拆為多件組件並移離隧道，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建造工程的進度理想。

19. 石崗列車停放處及緊急救援處(合約編號 823B)北面及南面機樓之結構工程已大致完成。十四座建築物的結構工程已

全部完成，並正進行機電設備安裝。

(b) 隧道建造 – 市區段

20. 整段美荔道(美孚)至海庭道(西九龍)隧道(合約編號 820)的建造工程已全部完成，而最後一段工序、即海庭道回收豎井的回填亦已於 2015 年 3 月完成，稍後會開展南行綫隧道路軌鋪設及架空電纜安裝工序。

21. 近海庭道一段北段連接隧道(合約編號 811A)工程已順利完成。通風樓及牽引配電站結構工程亦已大致完成，並正進行相關的機電設置安裝工序。

22. 近佐敦道一段南段連接隧道(合約編號 811B)結構工程已完成逾 80%，當中由上而下建造的 B3 層截至 2015 年 3 月底已完成 95%。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。

(c) 西九龍總站建造(合約編號 810A 及 810B)

23. 西九龍總站整體挖掘工程及混凝土結構工程分別完成約 93%及 48%；而柯士甸道西地下行車道的挖掘和混凝土澆灌工程已分別完成約 52%及 23%。

24. 混凝土澆灌工程繼續在西九龍總站中央部分(主要工地)各樓層進行，而總站北面及南面的部分樓面亦已於本季度移交予機電承建商進行安裝工程。至於近原先佐敦道位置的地庫 B3 層橫向永久支撐(垂直連續牆建造工程)已完成，並會繼續進行 B4 層的挖掘工作。

25. 除全力推展西九龍總站的挖掘及建造工程，港鐵公司同時派員到海外及國內的製造工場，監督車站鋼結構入口之大型鋼結構組件的生產過程。另一方面，也密切推展以及於總站工

地現場的大型安裝工作。此外，承建商已增設額外的生產設備，以增加比預期進度落後的臨時鋼結構組件生產量。

(d) 機電系統及信號系統

26. 西九龍總站機電系統之主要設備安裝及測試現正進行，機電承建商已增加資源及機械，以配合在總站正陸續相繼移交作機電工程的施工用地。截至 2015 年 3 月 31 日，機電承建商已可在西九龍總站約 69,700 平方米的地方展開工作，佔總體面積約 16%，較預期的 33% 滯後。

27. 旺角西通風樓的樓宇設備安裝工程正在進行，而電力公司亦將安排於 2015 年 4 月運送 25 千伏特牽引饋電變壓器至工地。

28. 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進行。位於南昌通風樓的電動機控制中心已於 2015 年 2 月完成通電。

29. 負責高架電纜及路軌安裝相關工序的承建商現已可在高鐵沿綫約 68% 的路段開展工作；而南昌至大帽山段南行綫隧道的路軌鋪設工程預計於今年 4 月完成。

30. 消防處已於 2015 年 2 月及 3 月於石崗列車停放處及緊急救援處進行第一期消防驗收工作。第二期消防驗收工作將於 2015 年 6 月進行。

31. 石崗大樓製冷設備的啟動測試和試運行已展開，調度中心的機電工程現正進行；而石崗大樓首部三部升降機已獲機電工程署發出許可證(升降機)。

(f) 整體進度

32. 截至 2015 年 3 月 31 日，高鐵香港段項目整體工程已完成 68.7%¹，較預計進度 73.7% 滯後。

(III) 施工的預備及協調工作

(a) 臨時交通安排

33. 港鐵公司在 2015 年 3 月向油尖旺區議會交通及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的進一步詳情。與持份者的溝通方面，港鐵公司已分別向九龍站上蓋所有屋苑的居民安排簡介會，介紹封路及相關替代路綫安排；同時印製相關單張，於 2015 年 3 月派發予居民，告知有關計劃的實施日期。相關資訊亦已上載至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)

34. 港鐵公司繼續在有爆破工序進行當日，以短訊預早通知持份者進行爆破的大概時段，並特設熱綫回應公眾的相關查詢。爆破工程進行至今，並未有居民及社區就爆破工程表示重大關注，惟個別關注爆破時間延誤的個案已妥善處理。

(c) 市區段隧道鑽挖工程及社區聯絡工作

35. 透過到大角咀區及海泓道一帶進行之社區探訪，接觸相關屋苑管理公司及商戶，持份者知悉區內的隧道鑽挖工作已完成。

¹ 所有主要合約的完成工作量百份比經加權因子相乘後的總和

(d) 與攸潭美村居民的溝通

36. 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 270 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。

37. 就立法會公共申訴辦事處轉介的投訴個案，港鐵公司正謹慎處理，接觸相關居民跟進，並向申訴辦事處回覆跟進情況。港鐵公司及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。

(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 2015 年 1 至 3 月期間共處理 18 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 2015 年 1 至 3 月期間，到訪 5 間中學及 3 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) 就業機會

41. 截至 2015 年 3 月底，承建商平均每日共僱用約 6,774 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。

(V) 項目的財務狀況

42. 截至 2015 年 3 月 31 日為止，已批出合約的累計支出為 449.505 億元。

43. 因應項目於 2017 年底完成的修訂時間表，我們於 2014 年 7 月底向政府提交當時的項目造價估算，總額為港幣 715.2 億元，包括未來的保險及項目管理成本。由於工程複雜，尤其在西九龍總站的工程，我們正在檢討此造價估算及目標完工日期（以及由此產生的任何潛在滯後）。考慮到項目持續面對的工程挑戰和獨立董事委員會提出的有關建議，造價估算有可能顯著上升。預計此項檢討將於 2015 年第二季完成，然後正式向政府提交檢討結果，並會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。高鐵項目的財務狀況詳載於附件三。

香港鐵路有限公司
二零一五年五月

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	- 整體完成進度：68.7% [截至 2015 年 3 月底] - 工程開支：港幣 449 億 505 萬元 [截至 2015 年 3 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 12 月底	2015 年 3 月底	2014 年 12 月底	2015 年 3 月底
810A	30%	36% (48%)	79%	87% (79%)
810B	79%	84% (98%)	99%	100% (100%)

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 12 月底		2015 年 3 月底	
	北行綫	南行綫	北行綫	南行綫
811B	77%	77%	84% (100%)	84% (100%)
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	13%	100%	57% (31%)	100% (100%)
824	92%	95%	100% (100%)	100% (100%)
825	100%	100%	100% (100%)	100% (100%)
826	34%	25%	58% (80%)	36% (100%)

括弧內的百分比為該項工程的預計進度

附件二－進度相片

新界段－ 跨境段隧 道段	連接通道-1 安裝臨時支 撐內壁 (826)	
新界段－ 米埔至牛 潭尾隧道 段	連接通道-13 挖掘工程進 行中(825)	
	連接通道-15 正進行防水 工序(825)	

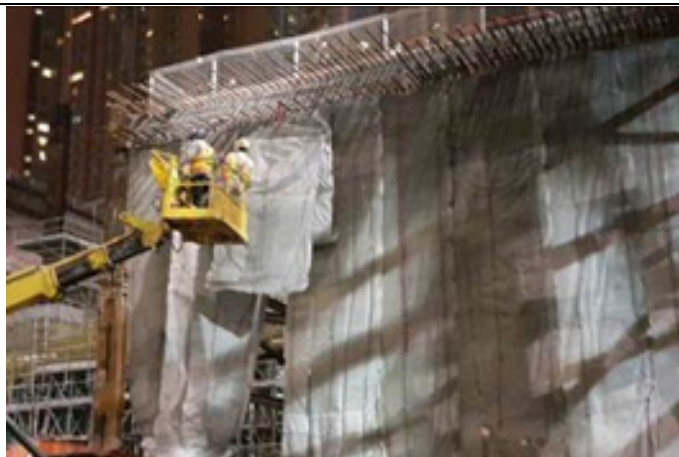
新界段一 牛潭尾至 大江埔隧 道段	隧道內岩洞 狀況 (824)	
	牛潭尾通風 樓 2 鳥瞰圖 (824)	
新界段一 大江埔至 謝屋村隧 道段	連接通道建 造工程 (823A)	
	南段隧道鑽 挖機正進行 北行綫隧道 鑽挖工程 (823A)	

新界段一 石崗列車 停放處及 緊急救援 處	保安中心頂 部及主變電 站外觀 (823B)	
新界段 一謝屋村 至石蔭隧 道段(大 帽山)	八鄉行車通 道入口(822)	
	建造八鄉行 車通道入口 車輛掉頭位 置 (822)	

新界段 — 石蔭至 美荔道隧 道段	葵涌通風樓 頂蓋園林工 程已完成 (821)	
市區段 — 美荔道至 海庭道隧 道段	合約 811A 回 收豎井內以 明挖回填方 式建造的隧 道 (820)	
市區段 — 西九龍總 站連接隧 道	旺角通風樓 外觀(811A)	

	4 號行人天橋 移除工作架 (811B)	
	地面橫樑鋼 筋工序 (811B)	
西九龍總 站	由上而下建 造範圍北面 已於地庫 B3 層樓版底下 進行挖掘 (810A)	

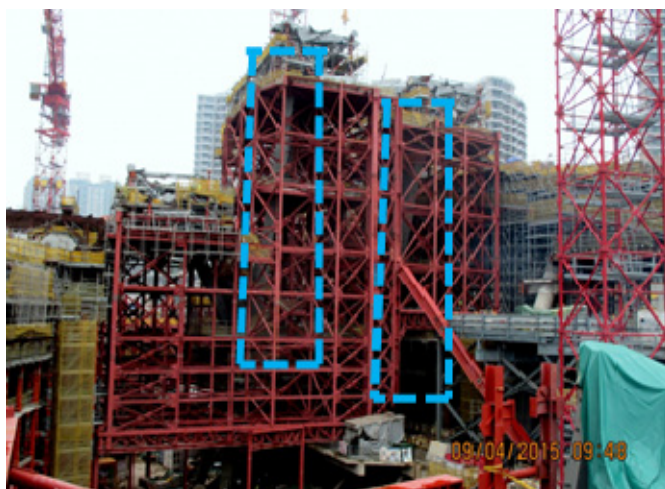
第三階段爆
破 - 鋪設爆
破墊
(810A)



準備進行爆
破工序
(810A)



西九龍總站
永久鋼結構
(藍格所示)
(810A)



海外永久鋼
結構組件生
產工場
(810A)

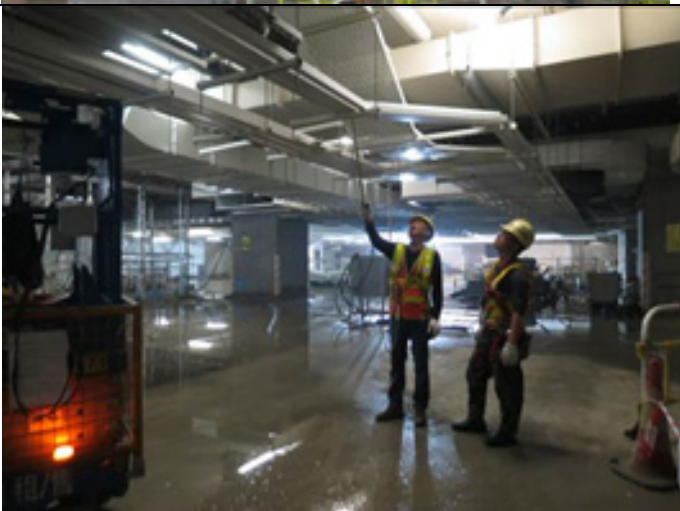


永久鋼結構
大型組件
(810A)



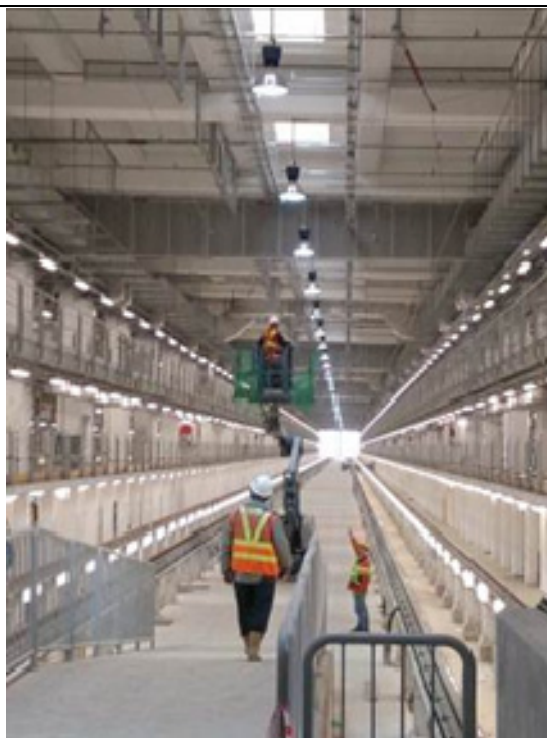
柯士甸道西
地下行車道
預備安裝 S3
支柱
(810B)



機電系統	西九龍總站 安裝冷凍系 統、噴灑器及 泵房	
	西九龍總站 B2 層管綫槽 安裝工序	
	禁區範圍進 行路軌絕緣 及石碴電阻 測試(830)	
	禁區範圍架 空電纜連續 性及絕緣預 檢(830)	

		
	西九龍總站 升降機槽檢 測 (847)	
	石崗主變電 站內向消防 處進行灑水 系統演練 (856)	

列車維修庫
內向消防處
進行煙霧通
風演練(856)



附件三－項目的財務開支

截至 2015 年 3 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	22,464.7	25,102.2	6,567.2
西九龍 總站	14,591.0	13,841.1	4,538.4
機電工程	8,166.1	6,007.2	1,004.5
合計	45,221.8	44,950.5	12,110.1

*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	327	7,817	1,250
西九龍 總站	46	247	187	274	5,817	1,278
機電 工程	2	0	0	63	1,019	14
合計	130	2,505	1,394	664	14,653	2,542

*承建商於申索書上清楚列明之金額。

至 2015 年 3 月 31 日，港鐵公司共接獲 794 宗已具有理據的申索，申索金額約為 171 億 6000 萬元，佔已批出合約總額的 37.9%。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 2015 年 3 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 25 億 4200 萬元。