

二零一五年八月  
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

(截至二零一五年六月三十日為止的季度報告)

## 引言

本文件旨在向委員匯報截至二零一五年六月三十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小組委員會。

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），匯報由二零一五年四月一日至六月三十日的各項主要工程進展、指標和財務狀況。

## 高鐵最新的目標完工日期和修訂委託費用預算

4. 港鐵公司在二零一五年六月三十日向政府提交有關高鐵香港段的目標完工日期和委託費用預算的最新檢視結

果。根據港鐵公司最新的評估，高鐵香港段未能於二零一七年年年底完工通車，而需要進一步推遲至二零一八年第三季度，當中包括六個月的緩衝時間在內；至於委託費用預算，港鐵公司則修訂為 853 億元，當中包括 832 億元的最新修訂工程費用，以及 21 億元備用資金。

5. 政府高度關注高鐵香港段工程再進一步延誤和超支。應政府的要求，港鐵公司於六月三十日向小組委員會呈交文件(CB(4)1228/14-15(01)號)，匯報有關評估結果；而政府於七月三日向小組委員會呈交文件(CB(4)1273/14-15(01)號)，闡述政府對港鐵公司的評估結果的初步回應。運輸及房屋局局長、路政署署長和港鐵公司行政總裁等出席了七月三日舉行的小組委員會會議，作出交代。

6. 路政署及其監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)現正就港鐵公司提交最新的高鐵香港段的目標完工日期和委託費用預算進行嚴謹的審核。正如我們在七月三日的小組委員會會議上指出，政府期望港鐵公司及其各承建商須盡最大努力來推展高鐵香港段項目的關鍵工程及其他工程。港鐵公司並須展示它在處理承建商的索償時已盡最大努力來維護政府作為工程項目委託人的利益。在路政署完成審核後，我們會盡快向公眾及立法會匯報。

7. 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。除此之外，尚要對項目超支責任誰屬的問題予以確定。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究所保證事項和應負責任的權利。

## 工程最新進展

8. 在匯報期間(即由二零一五年四月一日至六月三十日)，路政署在監核顧問的協助下，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。

9. 在完成審核港鐵公司於二零一五年六月三十日提交的高鐵最新目標完工日期之前，路政署仍繼續根據港鐵公司在二零一四年五月提出的原修訂工程時間表(即於二零一七年年年底通車)，去密切監察高鐵項目餘下工程的進度。在二零一五年四月二十四日、六月二日及七月六日的監委會會議上，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 11 至 18 段)。路政署與監核顧問注視到有些合約內工程滯後的情況仍然嚴重，這主要是由於個別工種的工作生產量持續未能達標所致。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而導致承建商的工作生產量持續未能達標。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注工程持續滯後的問題。

10. 港鐵公司的進度報告表示，截至二零一五年六月底，高鐵香港段的整體完成進度為 71.3%，較港鐵公司原修訂工程時間表(即於二零一七年年年底通車)的計劃進度 77.1% 滯後。綜觀四月至六月的進度數據及比較前兩季的進度(即二零一四年第四季及二零一五年第一季)，整體工程滯後為 5.8%，情況處於嚴峻的階段。以下是一些關鍵工程合約內工程的進度。

(a) 西九龍總站(北)的建造(合約編號 810A)

11. 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 95% 及 40%，挖掘工程進度尚算滿意，但車站結構混凝土的整體澆灌量則有惡化趨勢，距原修訂工程時間表的 58% 相差

18%。路政署認為港鐵公司要加強管理，督促承建商檢視餘下混凝土工序、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。

12. 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。

13. 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中的首兩階段爆破，第三階段爆破已於本年一月展開，而第四階段爆破亦於本年中開始，與第三階段爆破同時進行。通過爆破工序，再配合機械挖掘，二零一五年第二季的挖石進度有所改善。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非常輕微，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。

14. 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及落實建議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。其中一個建議方案為承建商於內地增設兩個預製工場，以製造有關鋼結構所需的臨時支撐鋼架。四月至六月期間，該兩個工場已全面投入生產，臨時支撐鋼架的製造進度有明顯改善。然而，另一方面，正在預製的車站入口鋼結構組件出現頗為嚴重滯後的情況，港鐵公司預期車站入口鋼結構的滯後會導致整個高鐵項目的完工日期推遲至二零一八年第一季。港鐵公司正致力落實進一步的措施以確保及維持進度，例如承建商安排於內地增設一個鋼結構預製工場及增加額外資源，以期減低有關鋼結構的預製工序滯後的風險。

15. 至於第(iii)個關鍵環節(連翔道地下行車道的建造工程)，介乎柯士甸道西與佐敦道之間的一段連翔道北行綫，於二零一五年四月一日封閉後，承建商已安排拆卸該連翔道路段的臨時行車鋼橋，以加快進行地下行車道的相關建造工作。路政署及港鐵公司會繼續密切監察這個臨時交通措施對附近交通的影響。

(b) 大江埔至謝屋村隧道工程(合約編號 823A)

16. 大江埔至謝屋村南段及北段上行綫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，港鐵公司預計南段及北段上行綫可於二零一五年第三季完成隧道鑽挖工程。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)

17. 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。北行綫及南行綫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。港鐵公司預計北行綫及南行綫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十五個星期及三十六個星期。有鑑於此，路政署對隧道工程的整體進度的滯後十分關注，特別是南行綫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措施及建議方案以確保及維持進度，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

18. 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)滯後情況仍然持續。就此，港鐵公司已提出措施以期改善滯後情況。因應港鐵公司的建議，811B 合約承建商已於本年第二季增加其工地運送廢土的出口，如加設平台及增加相關運送機械從而改善 811B 合約的挖掘進度，然而該合約現正挖掘至佐敦道地底下孤石群，所以挖掘進度的滯後情況能否改善仍有待觀察。鑑於 824 合約的隧道護壁襯砌牆工程出現滯後，以及承建商的資源及人手不足的問題，路政署已向港鐵公司表達關注。港鐵公司與承建商商討後，落實了一連串增加資源和人手的改善措施及建議方案，如增加隧道護壁襯砌牆鐵模的數目，以確保進度能與工程時間表配合。路政署及其監核顧問會繼續密切監察工程施工進度，以及相關確保進度的措施和建議方案的成效，並在有需要時協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，以確保餘下工程的進度。

#### (e) 機電系統與高鐵列車

19. 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已經裝妥，首階段的消防驗收並已完成。石崗的調度中心及列車清洗設施的機電系統已完成安裝，預期於二零一五年八月進行次階段消防測試及驗收。石崗其餘設施(包括列車停車線、緊急救援處及石崗機樓(南)／(北)等)的各機電系統安裝工作進度滿意。列車維修庫的二萬五千伏高壓架空電纜將於二零一五第三季供電。

20. 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。現時已鋪設 40%的路軌，介乎八鄉至旺角的南行方向路軌經已完成，該路段的架空電纜支架安裝工作亦已完成 50%。

21. 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。南昌通風大樓的機電及屋宇裝備設施安裝工作進展順利，預期與葵涌通風大樓同於二零一五年下半年內進行消防測試及驗收。旺角牽引供電站的二萬五千伏高壓牽引變壓器現正安裝中。八鄉及米埔通風大樓的機電及屋宇裝備系統的安裝亦進展順利。

22. 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))，各承建商持續增加機械及人手，以期追回落後工程的進度，減低各層各區土木工程延誤所引致的影響；現時兩部貫穿 B4 層月台及 B2 層入境大堂的自動梯已就位，四個升降機槽亦已交付承建商進行安裝工作。在西九龍總站安裝升降機的施工場地仍然不足，進度受到影響，路政署再三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。

23. 首列高鐵列車(合約編號 840)將適時運送至香港進行測試。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，港鐵公司須與不同政府部門充分溝通協調，方可確保如期完工，路政署將繼續主導這方面的協調工作。

運輸及房屋局  
路政署  
二零一五年八月

( 中文譯本 )

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

( 二零一五年四月一日至六月三十日為止的季度報告 )

引言

這是廣深港高速鐵路（下稱「高鐵」）香港段建造工程的進展報告。

背景

2. 本文件根據高鐵香港段工程項目在 2014 年 4 月公佈以 2017 年底為開通日期的修訂工程時間表（下稱「2017 年開通時間表」），陳述項目之最新進度及所面對的主要挑戰，並匯報由 2015 年 4 月 1 日至 6 月 30 日季度的工程進展、指標和財務狀況。

3. 誠如 2015 年 7 月港鐵公司向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報（立法會文件：CB(4)1228/14-15(01)），港鐵公司已於 2015 年 6 月 30 日，向政府提交就高鐵香港段項目造價及目標完工日期的最新評估，預計高鐵香港段項目最新的目標完工日期為 2018 年第三季，當中包括 6 個月緩衝時間。而修訂的造價



估算為 853 億港元，當中包括 21 億港元備用資金。該最新評估現正待政府方面進行審核。

## 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 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，為高鐵香港段項目進度的關鍵合約。以下會先集中闡述以上三份工程合約現時的工程進度及所面對的主要挑戰。

#### (a) 西九龍總站 (北) (合約編號 810A) — 多項工程在複雜的施工環境下同步進行

5. 西九龍總站 (北) 需要移除逾 87,000 立方米的地底岩石，因而令近佐敦道一帶的挖掘工程繼續成為工程上的主要挑戰。爆破工程自 2015 年 1 月起推展，截至 6 月 30 日，岩石層之挖掘進度完成約 39%。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 95%，較 2017 年開通時間表預期的 84% 為高。

6. 截至 2015 年 6 月 30 日，混凝土澆灌量仍較目標低 18%。承建商正嘗試優化及重組挖掘及混凝土結構工程之施工安排，現時有關滯後並非屬於關鍵工程範圍。總站北 B4 樓層的建造工程已於 2015 年 5 月展開；同時，承建商亦需確保有足夠人手，包括紮鐵工及木工等工種，以加快施工進度。

7. 界乎柯士甸道西與佐敦道之間的一段連翔道北行綫已於 2015 年 4 月 1 日起封閉，以進一步確定連翔道地下行車道建造工程的施工時間表。

8. 截至 2015 年 6 月底，臨時及永久鋼結構的裝嵌分別完成約 63%及 23%，較 2017 年開通時間表預期進度分別為 100%及 46% 落後。承建商已額外在西九龍總站外增設工場及增調資源，以加快臨時鋼結構組件的生產量，與及研究額外措施，以進一步改善生產及裝嵌臨時及永久鋼結構組件工序。誠如 2015 年 7 月 3 日港鐵公司向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報，西九龍總站入口的鋼結構工程極其複雜，已出現嚴重滯後。按現時相關工序的滯後進度，將導致高鐵香港段項目的開通日期後延至 2018 年。

(b) 元朗連接七星崗和大江埔段隧道（合約編號 823A）

9. 元朗大江埔至謝屋村段隧道現正由兩部隧道鑽挖機，分別於北行綫隧道的南段及北段進行鑽挖工程，進度理想。

10. 負責北段隧道工程的隧道鑽挖機於 2014 年第四季開展由七星崗至大江埔的北行綫隧道鑽挖工程，現時的進度較 2017 年開通時間表預期快約 26 個星期。

11. 汲取鑽挖南行綫隧道時的經驗，兩部隧道鑽挖機經改良後，隧道鑽挖機現時鑽挖北行綫隧道的效率均有所提高。

12. 按最新工程進度，現時合約編號 823A 已不是高鐵香港段項目進度的關鍵合約。

**(c) 跨境段隧道（合約編號 826）－ 隧道鑽挖機須進行重大維修影響鑽挖進度**

13. 負責建造北行綫隧道的隧道鑽挖機於 2015 年第二季繼續在沖積土底層向前推展，惟進度只達 2017 年開通時間表預期的 50%左右。而沖積土底層黏土成分較重的泥質，令鑽挖機所配備的泥漿處理系統運作受影響，進度大幅減慢。而建造南行綫隧道的鑽挖機於 2015 年 3 月離開溶洞區後，鑽挖進度理想；但當 2015 年 5 月最後一個星期進入沖積土底層後，鑽挖機運作與北行綫鑽挖機遭受同樣影響，進度開始減慢。

14. 因應沖積土底層黏土引致的工程滯後，工程團隊曾嘗試修改泥漿處理過程等措施，以緩解滯後情況。截止 2015 年 6 月 30 日，跨境段隧道的整體鑽挖進度完成 65.5%，較 2017 年開通時間表預期目標的 100%滯後。

15. 南北行綫隧道鑽挖工程的滯後，已用盡了 2017 年開通時間表所有預留的緩衝時間。工程團隊已採用多項追回進度措施，包括以兩部隧道鑽挖機進行隧道鑽挖工程的同時，亦同步挖掘北行綫及南行綫隧道間的連接通道，以及建造隧道內的通道。截至 2015 年 6 月底，連接通道的整體進度完成 27%，而興建隧道內通道的施工試驗亦已於 6 月開展。

**(II) 建造工程的整體進展**

**(a) 隧道建造 – 新界段**

16. 謝屋村至石蔭段隧道（合約編號 822）的軌道鋪設及相關工程現正進行。城門通風樓主體結構工程已完成超過 79%。

17. 由石崗列車停放處及緊急救援處（合約編號 823B）延伸的軌道現已暫時接駁至八鄉大帽山南行綫隧道（合約編號 823A 及

822)。軌道路牀的混凝土澆灌工序正由謝屋村（合約編號 823A）向南往八鄉道岔交匯處方向推展。

18. 受勞工不足問題影響，牛潭尾至大江埔段隧道（合約編號 824）的護壁襯砌牆工序一再滯後。承建商現已延長工時及使用額外護壁鐵模，以追趕進度。港鐵公司亦已敦促承建商密切跟進滯後情況。誠如 2015 年 7 月 3 日港鐵公司向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報，此合約已成為另一張關鍵合約，而其滯後進度將影響由市區至新界隧道段的整體軌道鋪設工程。

19. 米埔至牛潭尾段隧道（合約編號 825）於 2015 年第二季進度平穩。而南北行綫隧道間的連接通道及隧道兩旁通道之建造工程進度理想。

20. 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經已完成。內部裝修及機電安裝工序正在進行，現時主要集中在通電及首列列車送達之相關準備工作。

#### (b) 隧道建造 – 市區段

21. 整段美荔道（美孚）至海庭道（西九龍）隧道（合約編號 820）的建造工程經已全部完成。由南昌道岔交匯處（合約編號 820）至海庭道南行綫隧道（合約編號 811A）之間的軌道及架空電纜支撐架安裝工程亦已完成。合約編號 820 北行綫隧道的軌道鋪設工程將於 2015 年 7 月開展，而軌道相關安裝工序預計將在 2015 年第三季起，在旺角西通風樓至南昌通風樓間一段南行綫隧道開展。

22. 近海庭道的連接隧道北段（合約編號 811A）已順利完成。旺角西通風樓及牽引配電站結構工程亦已大致完成，現時正進行相關的機電安裝工序。

23. 近佐敦道的連接隧道南段（合約編號 811B）之結構工程已完成 86%，由上而下建造之整個 B3 樓層已於 2015 年 6 月底完成。其他工程，包括建造新的公共運輸交匯處及安裝相關的地下公共管綫設施，正繼續施工。重置佐敦道預計可於 2015 年 7 月中旬完成，之後將可於重置後的佐敦道北面開展連翔道地下行車道及相關工程。

(c) 西九龍總站建造（合約編號 810A 及 810B）

24. 截止 2015 年 6 月底，西九龍總站整體工程完成 53%，整體挖掘完成 97%，而混凝土結構工程完成 53%。總站入口結構工程，以及其他屋宇設備及機電工程正繼續進行。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 68%及 25%。

25. 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（合約編號 810A）及南面（合約編號 810B）部分樓面已於本季度移交予機電承建商進行工程。

(d) 機電系統及信號系統

26. 西九龍總站主要的機電設備安裝及測試現正進行。隨著總站移交作機電工程施工的用地陸續增加，機電承建商已增加資源及機械配合。截至 2015 年 6 月 30 日，西九龍總站內共 81,911 平方米的用地已移交予機電承建商施工，佔總站整體樓面面積 18.4%，較 2017 年開通時間表預期的 28.9%少。機電工程承建商已可於首部升降機及自動電梯區開展準備及安裝工序。首部自動電梯已運送及放置於合約編號 810B 工地範圍內 B2 入境樓層及 B4 月台層之間。

27. 旺角西通風樓主要機房之屋宇設備工程已大致完成，而 25 千伏特牽引饋電變壓器已於 4 月運抵工地。

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樓和隧道段內進行。

29. 鋪設軌道的承建商（合約編號 830），可於高鐵沿綫約 68% 的隧道進行安裝高架電纜及鋪設軌道工序。石蔭至八鄉一段穿越大帽山地底的南行綫隧道（合約編號 822）內，鋪設軌道及安裝架空電纜支撐架工序經已完成。北行綫軌道路牀的混凝土澆灌工序正在進行，預計 2015 年 10 月前完成。至於南行綫軌道旁相關的安裝工序，將於 2015 年 9 月起由石崗列車停放處及緊急救援處（合約編號 823B）往海庭道（合約編號 811A）方向進行。

30. 消防處就石崗列車停放處所進行的第一期法定驗收工作已於 2015 年 6 月圓滿完成，是項目的一項重要里程碑。第二期法定驗收工作將安排於 2015 年 8 月進行。

31. 調度中心的屋宇設備已大致完成，負責及後工序的機電承建商已陸續入場施工。控制室內主控系統的電視幕牆亦已安裝。

#### (e) 整體進度

32. 截至 2015 年 6 月 30 日，高鐵香港段項目整體工程已完成 71.3%<sup>1</sup>，較 2017 年開通時間表預計進度 77.1% 滯後。

### (III) 施工的預備及協調工作

#### (a) 臨時交通安排

33. 港鐵公司於 2015 年 5 月，就區內最新的工程進度、現時及建議的臨時交通管理計劃，向油尖旺區議會交通及運輸委員會各委員作匯報，當中包括臨時封閉柯士甸道西至佐敦道一段連翔道

---

<sup>1</sup> 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

北行綫的詳細安排。除封路前的聯繫工作外，港鐵公司在封路後曾與當區區議員進行實地視察，以檢視封路後的情況，同時就封路後的相關改善措施，適時通知九龍站上蓋屋苑的居民。

(b) 西九龍總站（北）爆破工程（合約編號 810A）

34. 爆破工序進行當日，港鐵公司將繼續以短訊預早通知持份者預計進行爆破的時段，並設立熱綫供公眾查詢。若出現爆破工序延誤或取消，亦會透過短訊通知持份者。爆破至今，曾就噪音及爆破延誤情況收到個別居民的投訴及查詢個案，並已適時處理。

(c) 與攸潭美村居民的溝通

35. 應攸潭美村居民的要求，自工程開展至今，港鐵公司及相關政府部門代表已出席約 300 次實地視察、探訪及居民會議，直接與地區人士溝通，闡釋與工程細節，並聽取意見。

36. 就立法會公共申訴辦事處轉介的投訴個案，港鐵公司已適時處理，並與承建商繼續跟相關居民緊密溝通，以釋除疑慮。

(d) 查詢及投訴的處理

37. 公眾現時可透過港鐵工程熱綫、實地視察及會面等不同渠道，就高鐵工程表達意見。過去三個月，有關高鐵香港段的查詢及投訴，主要關注工地整潔、環境影響、交通管理及建築物懷疑因工程受損等，所有個案已作跟進。而高鐵資訊中心在 2015 年 4 至 6 月期間，共處理 4 宗高鐵工程相關個案。

(e) 公眾參與及融入社區的活動

38. 港鐵公司於 2015 年 4 至 6 月期間，曾於 4 間中學及 3 間小學舉辦學校講座，介紹高鐵項目及相關最新工程進度。

#### **(IV) 就業機會**

39. 截至 2015 年 6 月底，承建商平均每日共僱用約 6,462 名建築工人及技術／專業人員，從事隧道和西九龍總站建造及機電工程。高鐵項目會繼續積極調配人手，以配合工程需要。

#### **(V) 項目的財務狀況**

40. 截至 2015 年 6 月 30 日，已批出合約的累計支出為 467.9 億元。

41. 港鐵公司會繼續監察項目造價及工程進度。高鐵項目的財務狀況詳載於附件三。

香港鐵路有限公司  
二零一五年八月



## 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
目標開通日期*	2017年底
工程進度	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 整體完成進度：71.3% [截至2015年6月底]</li> <li>• 工程開支：港幣467億9420萬元 [截至2015年6月底]</li> </ul>

\* 港鐵公司就高鐵香港段項目於2015年6月30日向政府提交新修訂時間表，修訂後的項目目標完工日期為2018年第三季，當中包括六個月緩衝時間。

### 關鍵的土木工程合約進度

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	
	2015年 3月底	2015年 6月底	2015年 3月底	2015年 6月底
810A	36%	40% (58%)	87%	95% (84%)
810B	84%	89% (100%)	100%	100% (100%)

括弧內的百分比為該項工程的2017年開通時間表預計進度




其他隧道段工程合約之累計進度：

合約編號	隧道挖掘工程			
	2015年3月底		2015年6月底	
	北行綫	南行綫	北行綫	南行綫
811B	84% (100%)	84% (100%)	86% (100%)	86% (100%)
811A	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)
820	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)
821	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)
822	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)
823A	57% (31%)	100% (100%)	78% (39%)	100% (100%)
824	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)
825	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)	100% (100%)
826	58% (80%)	36% (100%)	76% (100%)	55% (100%)


括弧內的百分比為該項工程的2017年開通時間表預計進度

附件二－進度相片

<p>新界段－ 跨境段隧 道（826）</p>	<p>北行綫隧道狀 況</p>	 <p>A photograph showing the interior of a tunnel under construction. The tunnel is circular with a concrete lining. Various pipes, cables, and scaffolding are visible. A date stamp '2018.06.29' is in the bottom right corner.</p>
<p>新界段－ 米埔至牛 潭尾段隧 道（825）</p>	<p>軌道存放於南 行隧道內</p>	 <p>A photograph showing the interior of a tunnel with tracks laid out along the length. The tunnel walls are concrete and lined with lights. A date stamp '2018.08.22' is in the bottom right corner.</p>
	<p>連接通道 CP8 內的混凝土工 序準備工作</p>	 <p>A photograph showing the interior of a connection channel (CP8) with extensive scaffolding and construction equipment. The scene is dimly lit with some work lights. A date stamp '2018.08.22' is in the bottom right corner.</p>

<p>新界段－牛潭尾至大江埔段隧道 ( 824 )</p>	<p>牛潭尾段隧道道岔交匯處</p>	
<p>新界段－大江埔至謝屋村段隧道 ( 823A )</p>	<p>北行綫南段的隧道鑽挖機</p>	
<p>新界段－石崗列車停放處及緊急救援處 ( 823B )</p>	<p>列車維修庫內部狀況</p>	

<p>新界段 —謝屋村 至石蔭段 隧道（大 帽山） （822）</p>	<p>八鄉行車通道 入口狀況</p>	
	<p>八鄉主隧道道 岔交匯處</p>	
<p>新界段 —石蔭至 美荔道段 隧道 （821）</p>	<p>葵涌行車通道 入口內的機電 工序</p>	

<p>市區段一 美荔道至 海庭道段 隧道 ( 820 )</p>	<p>南昌通風樓外 觀</p>	
<p>市區段一 西九龍總 站連接隧 道北段 ( 811A )</p>	<p>旺角西通風樓 內牆混凝土管 道工序</p>	
	<p>公共運輸交匯 處地面橫樑</p>	

<p>市區段－ 西九龍總 站連接隧 道南段 (811B)</p>	<p>連接隧道內的 軌道豎井</p>	
<p>西九龍總 站北 (810A)</p>	<p>總站北 B3 樓 層下進行的挖 掘工序</p>	
	<p>爆破範圍的狀 況</p>	

南面臨時支撐架






總站北 L1 樓層搭建工作架以建造外牆



已包裝的鋼結構預製組件準備付運





	<p>連翔道地下行車道建造頂部樓板</p>	
<p>西九龍總站南 (810B)</p>	<p>B1 樓層上就牆身及支柱進行鋼筋、模板安裝及混凝土澆灌工序</p>	
<p>機電系統</p>	<p>南昌軌道道岔交匯處的混凝土澆灌工序 (830)</p>	

西九龍總站合約編號 810A  
一區 B2 樓層的  
屋宇設備工程 (816D)



葵涌通風樓內的  
氣壓系統  
(843)



西九龍總站合約編號 810B  
二區內安裝自動  
電梯 (848)



北行綫隧道安裝消防栓喉管  
(846)



石崗列車停放處饋電絕緣器  
連接工序  
(845)



石崗列車停放處信號儀器地  
基工程 (841)



附件三－項目的財務開支

截至 2015 年 6 月 30 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	22,466.1	25,787.2	7,688.7
西九龍 總站	14,591.0	14,815.3	7,237.6
機電工程	8,166.1	6,191.7	2,502.0
合計	<b>45,223.2</b>	<b>46,794.2</b>	<b>17,428.3</b>

\* 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	345	9,236	1,548
西九龍 總站	46	247	187	281	8,940	1,702
機電 工程	2	0	0	65	2,599	97
<b>合計</b>	<b>130</b>	<b>2,505</b>	<b>1,394</b>	<b>691</b>	<b>20,775</b>	<b>3,347</b>

\*承建商於申索書上清楚列明之金額。

2. 截至 2015 年 6 月 30 日，港鐵公司共接獲 821 宗已具有理據的申索，申索金額約為 232 億 8000 萬元，佔已批出合約總額的 51.5%。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 6 月 30 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 33 億 4700 萬元。