

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 2016 年 6 月 30 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 2016 年 6 月 30 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伸延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）。其中金鐘站和何文田站將成為綜合車站，分別為沙中線和南港島線(東段)，以及沙中線和觀塘線延線的乘客提供轉乘服務。

4. 沙中線整項工程的核准工程預算為 798 億元¹(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。2011 年 2 月 18 日，立法會財務委員會通過「63TR-沙田至中環線-鐵路建造工程-前期工程」和「64TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-前期工程」的撥款申請，合共約為 77 億元(按付款當日價格計算)。隨後，政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)簽訂沙中線前期工程的協議，委託港鐵公司在興建南港島線(東段)和觀塘線延線的同時，分別於金鐘站的擴建工程及何文田站工程進行沙中線的前期工程。前期工程在 2011 年 5 月展開。

5. 其後，於 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，合共約為 714 億元(按付款當日價格計算)。政府與港鐵公司簽訂沙中線主要工程的協議，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。根據沙中線主要工程的協議，沙中線的「大圍至紅磡段」的目標通車日期原為 2018 年 12 月，而「紅磡至金鐘段」的目標通車日期原為 2020 年 12 月。

¹ 沙中線整項工程的預算建造費用包括(i)保護工程(58TR 沙田至中環線—鐵路建造工程—保護工程和 59TR 沙田至中環線—鐵路建造工程—灣仔發展計劃第二期內的保護工程)，約為 7 億元(按付款當日價格計算)；(ii)前期工程(63TR 和 64TR)，約為 77 億元(按付款當日價格計算)；以及(iii)主要工程(61TR 和 62TR)，約為 714 億元(按付款當日價格計算)。合共約為 798 億元。

6. 擴建後的金鐘站將成為一個綜合車站，同時為沙中線及南港島線(東段)的乘客提供服務。因此，除沙中線越位隧道的建造費用(按付款當日價格計算約為 3.0 億元)由沙中線項目全數支付外，金鐘站的擴建費用會由沙中線和南港島線(東段)項目根據繁忙時段在該車站的預計乘客量以 70:30 的比例分攤。根據 2011 年的估算，由沙中線項目承擔的費用約為 27 億元(按付款當日價格計算)，以支付金鐘站沙中線部分的車站建築工程、屋宇裝備工程和機電工程等費用。此外，沙中線項目亦須承擔 3.5 億元(按付款當日價格計算)以支付金鐘站通風設施供沙中線使用部分的建造費用，因此沙中線在金鐘站所需承擔的前期工程費用共約 33.5 億元(按付款當日價格計算)。港鐵公司在 2015 年 8 月 12 日告知路政署港鐵公司已完成南港島線(東段)金鐘站擴建工程費用的檢討，其結果顯示需要上調沙中線項目在金鐘站擴建工程所需承擔的相關工程費用。根據上述的“70:30”攤分比例，沙中線項目所需承擔的相關前期工程費用需由約 33.5 億元向上調整至約 46.5 億元，增加約 13 億元。路政署已就港鐵公司提供的資料提出問題及意見，港鐵公司亦已提供進一步的資料，供路政署聯同其監察及核證顧問審核。

7. 何文田站亦是一個綜合車站，為沙中線及觀塘線延線的乘客提供服務。沙中線和觀塘線延線兩項工程計劃亦會根據繁忙時段在該車站的預計乘客量以約 74:26 比率分攤何文田站的建築費用。根據 2011 年的估算，由沙中線項目在何文田站所需承擔的前期工程費用約為 29 億元(按付款當日價格計算)，以支付何文田站沙中線部分的車站建築工程、屋宇裝備工程和機電工程等費用。根據港鐵公司在 2015 年 8 月 12 日向路政署提供的資料顯示，沙中線項目所需承擔何文田站的建

築費用仍維持在開支估算範圍之內。

工程最新進展

8. 港鐵公司就沙中線提交截至 2016 年 6 月 30 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)

9. 顯徑站和與其連接的高架軌道及地面軌道，以及馬鞍山線車站的月台改善等工程進度，大致符合預期。大圍站的自動月台閘門已於 2016 年 2 月投入服務，其餘馬鞍山線上各站的閘門工程仍在進行中。而顯徑站內和連接車站之高架軌道及地面軌道上正繼續進行屋宇裝備、機電工程，以及軌道鋪設工程。

10. 顯徑至馬仔坑隧道內的防水層及隧道壁建造工程已完成，並於 2016 年 8 月起開始進行鋪設軌道的前期工程。

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)

11. 啓德站往鑽石山站和鑽石山站往馬仔坑兩段隧道的鑽挖工程已完成，並於 2016 年 8 月起開始進行鋪設軌道和所需的前期工程。

12. 鑽石山站的主體結構已大致完成。現時車站內正繼續進行屋宇裝備、機電工程，以及軌道鋪設工程。另外，位於黃大仙道及沙田坳道交界的緊急救援通道豎井建造工程正在進行。而位於緊急救援通道旁的公共運輸總站建造工程亦繼續進行，進度大致符合預期，預計主體結構會於 2016 年內完成。由位於前馬仔坑遊樂場工地開展的通風隧道鑽爆工程已完成，在 2016 年 9 月仍繼續進行隧道壁建造工程。

13. 至於慈雲山區與沙中線鑽石山站行人接駁設施的改善工程(行人接駁設施的位置圖見附件三)，在 15 項設施當中，自 2016 年 1 月開始，已有六項設施開放予市民使用。另有七項設施預計於 2016 年第四季投入服務，包括位於慈正邨正康樓旁的升降機、在毓華街的行人天橋、慈樂邨服務設施大樓旁的升降機、蒲崗村道的兩項有蓋行人道、位於蒲崗村道和鳳德道天橋加建的升降機，以及位於龍蟠街的升降機。而餘下兩項設施，即沿雲華街和位於毓華街的行人天橋設施，則以 2017 年第三季為完工目標。

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

14. 啓德站建於啓德發展區內，車站主體結構和介乎啓德站與土瓜灣站之間的隧道結構工程已完成。現時正繼續進行車站和隧道內的裝修工程、機電工程，以及路軌鋪設工程。車站地面出入口的裝修工程亦正在進行。

土瓜灣站

15. 在古物古蹟辦事處(下稱「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。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。原址保留的遺蹟需要以保護物料回填，以作保護。在古蹟辦緊密監察下，遺蹟之保護工作已在2015年5月完成。而J2 井和引水槽，亦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。

16. 此外，正如我們在2014年11月向鐵路事宜小組委員會和發展事務委員會提交的文件顯示，由於車站至北帝街的行人隧道C及附近遺蹟需要原址保留(見附件四第六至第十項考古文物)，因而導致整條行人隧道的走線受到嚴重影響，需要另覓合適的替代路線以建造該行人隧道。由於附近土地需要留作車站及列車隧道建造工程的臨時工地，預計在2017 年下半年，當部分相關工程完成後，有關部門才可作進一步考古考察。換句話說，在土瓜灣站落成時，連接車站至北帝街的行人隧道C將難以同步完成，有需要以臨時地面通道往來車站出入口。若最終因為進一步的考古發現或現場環境限制而未能有合適的替代隧道走線時，北帝街一帶的居民便需要使用現有馬頭涌道行人過路設施(見附件五)往來土瓜灣站。港鐵公司亦正探討在其他合適位置，加設地面通道橫過宋皇臺道的可行性，以縮短北帝街與車站出入口之間的步行距離。

17. 土瓜灣站的建造工程於2015年3月起全面恢復。車站的挖掘工程已於2015年12月大致完成，港鐵公司正全力進行車站結構的建造工程。土瓜灣站至何文田站的下行隧道鑽挖工程已於2016年4月完成。而由土瓜灣站至何文田站的上行隧道鑽挖工程已於2016年8月完成。截至2016年6月30日，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」維持最少有約11個月的滯後及最少約41億元額外的工程開支。但最終的影響有待港鐵公司最後的評估和路政署的核實。

馬頭圍站

18. 馬頭圍站建於九龍城馬頭圍道地底，車站採用由上而下的建造方法。為配合車站的建造工程，介乎浙江街至上鄉道的馬頭圍道正繼續實施交通改道，並維持雙線向南、一線向北的行車線。港鐵公司正全力進行車站的挖掘和結構工程。車站大堂和上層月台的結構工程已分別於2015年11月和2016年3月完成，而車站下層月台挖掘及結構工程預期會於2017年第一季完成，進度大致符合預期。

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)

19. 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2014年年底全面實施，交通情況大致暢順。由何文田站至紅磡站一段的工程，隧道結構工程已大致完成。在公主道南

行至愛晨徑旁一帶，隔音罩的安裝工程和近公主道一段連接東鐵線和紅磡站新建月台的隧道挖掘及結構工程繼續進行中。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。由於工作空間有限，導致工程有約 4 個月的滯後。港鐵公司及承建商正不斷調整部分施工工序，並已增加機械和人手，以盡力追回紅磡站工程的部分滯後。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

20. 過海段的主體工程仍繼續進行，紅磡近岸的臨時圍堰現已完成，承建商正在臨時圍堰內進行隧道挖掘工程，在維多利亞港及銅鑼灣避風塘的海床挖掘工程亦繼續進行，以準備日後放置隧道沉管的預製組件。此外，亦在繼續建造隧道沉管的預製組件，目前進展大致符合預期。

港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

21. 港島段的前期工程繼續進行，重置的港灣道體育館的地基工程已經完成，現正建造地面結構。另外，位於近海底隧道入口處休憩花園的天橋地基改建工程亦已完成。

22. 隧道鑽挖的前期工程，包括地層加固、地下管線改道、地底障礙物勘探和移除等工程，正沿著隧道的走線，於海底隧道入口處、運盛街、馬師道及前灣仔西基本污水處理廠等地方進行，目前進展符合預期。由銅鑼灣避風塘至會展站一段

上行隧道的鑽挖工程已於 2016 年 7 月完成，而此段下行隧道的鑽挖工程亦已於 2016 年 8 月展開。此外，在分域碼頭街工地內，於 2016 年 9 月仍繼續為裝設另一部隧道鑽挖機的豎井進行挖掘工程。

23. 位於原有灣仔碼頭公共運輸交匯處的會展站工地內正進行垂直隔牆和鋼管樁等工程，進度符合預期。為預留彈性於會展站上蓋興建會議中心而需進行備置工程，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，而工程開支亦有所增加。

24. 有關灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內發現的大型金屬物體，土木工程拓展署已於 2015 年 6 月將它移離填海範圍，填海及相關工程得以復工。至今，該處的填海工程已完成，相關工程亦正在全力進行中。該處的新填海地原定於 2016 年 12 月底交予沙中線的承建商。但由於發現金屬物體影響了該處填海工程的進度，土木工程拓展署表示該工地的其中一部分的交接日期仍然預計會有 7 個月的延誤。路政署及港鐵公司會繼續與土木工程拓展署商討有關移交工地的安排。

25. 此外，在過往提交的進度報告中曾提及，土木工程拓展署估計博覽道東／會議道路口一帶的相關關鍵工地交接日期滯後約 6 個月。土木工程拓展署會繼續透過適當措施，追回部分工程進度，把大部分工地於原定的交接日期，移交港鐵公司。估計其他重要工地的交接日期亦會較原先約 6 個月的滯後有所縮減。至於餘下未能如期交接的工地，路政署及港鐵公司會繼續與土木工程拓展署探討進一步的措施，以盡量減少引致沙中線延誤的風險。

26. 由於部分的會展站位於灣仔北的道路下面，而該區的路面交通繁忙，因而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。現時預計會展站以至沙中線「紅磡至金鐘段」的完工日期，仍維持整體延誤 6 個月，因此「紅磡至金鐘段」會延至 2021 年通車。此外，除會展站備置工程會增加工程開支外，有關工地交接日期滯後所引起的工程延誤，亦可能會引致額外的工程開支。

總結

27. 綜合上述第 9 至 26 段的評估，有鑑於較早前土瓜灣站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案引致沙中線「大圍至紅磡段」工程有約 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。由於受到灣仔發展計劃工地交接的影響，以及要預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，沙中線「紅磡至金鐘段」會延至 2021 年方能通車。

28. 港鐵公司正就整項沙中線工程費用分階段進行詳細檢討，包括在金鐘站和何文田站的沙中線前期工程費用的增加，以及沙中線主要工程中考古及保育工作、上蓋發展備置工程費用的增加，以及工地交接日期滯後而引致額外的工程開支等。港鐵公司表示，沙中線前期工程的應急費用不足以應付有關前期工程的額外開支(港鐵公司初步表示為 13 億元(見上文第 6 段))，因此我們會在完成對額外費用的審核後，盡快向立法會尋求增加撥款以支付有關前期工程的額外開支。

29. 此外，港鐵公司於 2016 年 6 月表示，由於沙中線工程複雜，加上「紅磡至金鐘段」的工程只完成了約三成，餘下七成工程仍會受到多項因素影響。為了提供相對準確的主要工程費用估算，有需要留待 2017 年下半年，才可對沙中線主要工程費用作出更切實的評估。由於沙中線工程的應急費用將不足以應付有關主要工程的額外開支，因此我們會在完成對額外費用的審核後，適時向立法會尋求增加撥款以繼續推展主要工程。

30. 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

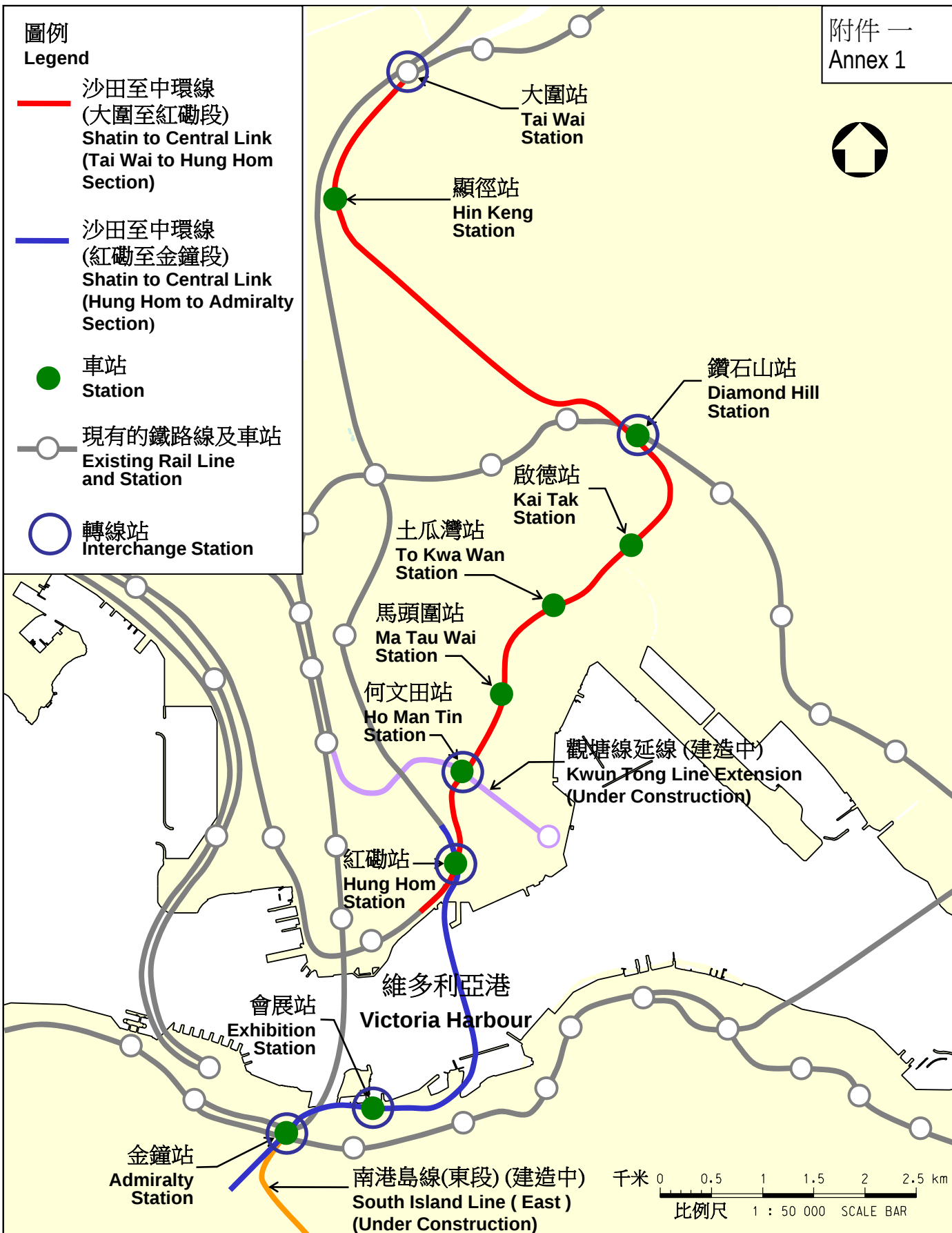
路政署

2016 年 9 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
(截至二零一六年六月三十日)

引言

本文件是向各委員提供有關沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)工程截至二零一六年六月三十日的最新進展。

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，港鐵公司已就沙中綫項目批出 26 份主要土木工程合約和 28 份主要機電工程合約¹，連同其他小型合約，合計總值達 569.46 億元。其中包括土木工程合約 435.28 億元，及機電工程合約 134.18 億元(請參閱附錄一)。

3. 根據沙中綫的委託協議，項目由香港特別行政區政府(「政府」)負責出資興建。正如我們早前報告，現時「東西走廊」和「南北走廊」分別預計於二零一九年及二零二一年完成。

工程進展

總體進展

4. 截至二零一六年六月三十日為止，沙中綫工程的總體進度為 59%。若以原定二零一八年及二零二零年為「東西走廊」

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，已包括合約價為 4,980 萬元的 11227 號合約。

及「南北走廊」的通車目標，工程進度目標為 65% (詳情請參閱附錄二)。以下的工程進度匯報是以原定時間表作計算。正如早前所述，建造工程受到不同因素的影響，包括土瓜灣站工地考古工作、灣仔北工地延遲移交以及複雜的土質情況等。在過去數月，「東西走廊」和「南北走廊」的工程進度均符合二零一九年及二零二一年的完工目標。

5. 在工程團隊的持續努力下，截至二零一六年六月三十日，「東西走廊」已完成約 74% 工程。按原定二零一八年的通車目標，有關進度為 83%。如上所述，因應考古發現，「東西走廊」現預計於二零一九年完工。主要工程進展包括：

(a) **「東西走廊」整段 11 公里長的隧道已於二零一六年八月貫通。**土瓜灣站至何文田站的隧道已完成鑽挖，標誌著整段 11 公里長、由沙田至紅磡的「東西走廊」隧道正式貫通；及

(b) **「東西走廊」第三個新建車站平頂。**鑽石山站擴建部分於今年六月平頂。裝修、機電及路軌鋪設工程正全面進行。現有鑽石山站的新升降機及扶手電梯亦分別於今年六月及七月開放予公眾使用。作為沙中綫及觀塘綫的轉綫站，鑽石山站將變身成東九龍區的主要鐵路樞紐。

6. 「南北走廊」的工程正繼續推展，工程已經在多個施工點開展。截至二零一六年六月三十日，工程的進度為 35%。按原定計劃，有關進度目標為 37%。期間工程有顯著進展，包括：

(a) **紅磡站北面大堂的改建工程已經展開。**繼南面大堂於今年三月底開放予公眾使用後，改建工程現正於北面大堂進行，並預計於二零一七年年中完成；

(b) **港島段鑽挖機「雅典娜」已經完成首階段任務。**「雅典娜」已於今年七月初完成鑽挖長約 600 米、由銅

鑼灣避風塘至會展站的上行綫隧道；及

- (c) **沉管隧道預製組件的生產工作正按計劃進行。**所有十一件預製組件預計於二零一七年第一季完成。已完成的組件預計於二零一七年年中起會由前石澳礦場拖曳至維多利亞港放置。

7. 除了沙中綫建造工程外，新列車運送、現有列車的改裝工作及列車測試正按計劃進行。「東西走廊」的新八卡列車已於二零一六年六月起分批付運到港。西鐵綫八卡列車的改裝工作正繼續進行。目前，已有七列八卡車於西鐵綫行駛，運作暢順，有助紓緩西鐵綫的擠迫情況。同時，其他現有鐵路設施的改善工程亦正在進行，當中包括馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程及東鐵綫月台加固工程。東鐵綫的信號系統更換工程亦正全速進行，目前東鐵綫沿綫車站及軌道正於非服務時間安裝新信號系統設備及鋪設電纜。新安裝的信號系統亦已於二零一六年第三季起分階段進行測試。

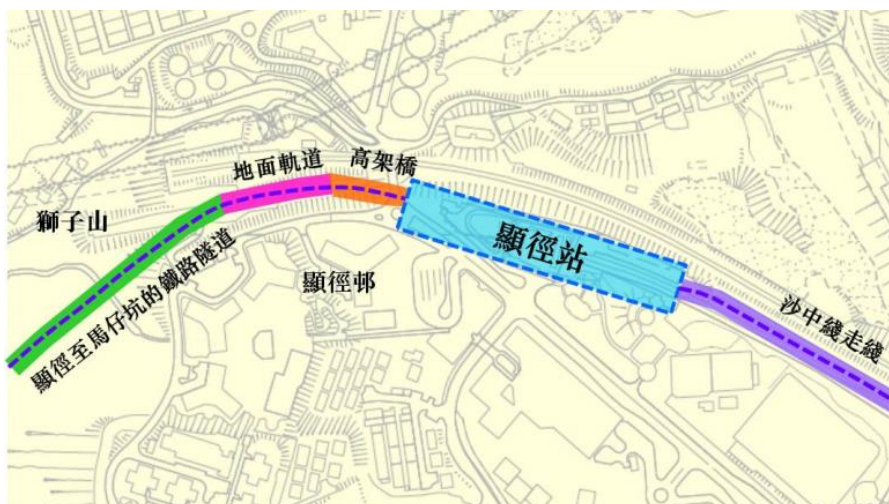
不同施工段的進展

8. 按地理劃分，沙中綫可分為以下施工段：

- (i) 沙田段；
- (ii) 黃大仙段；
- (iii) 九龍城段；
- (iv) 紅磡段；
- (v) 過海段；及
- (vi) 港島段。

(i) 沙田段 (即大圍站至黃大仙馬仔坑的鐵路段)

9. 顯徑站的裝修工程已進入最後階段，站內屋宇及機電設備裝置工程正全面進行，車站內的路軌鋪設工程亦已展開。



顯徑站與相連隧道位置圖

10. 高架橋及連接顯徑站的盒型隧道正進行回填及外部裝修工程，高架橋及盒型隧道內正同步進行路軌鋪設工程。



顯徑站及部分高架橋

11. 在獅子山以鑽爆方法所建造的一段隧道，自二零一五年十一月初貫通後，隧道壁安裝工程亦已於二零一六年五月中完成。正如早前提及，由於顯徑獅子山入口的實際土質情況較預期複雜，令隧道工程有所滯後。為加快工程進度，工程團隊實施了緩解措施，包括增加爆炸品的用量及調整工序，並成功追回部分滯後。截至二零一六年六月三十日，隧道的內部結構工程，包括建造分隔牆和行人通道，已完成約 95%，隨後將會鋪設路軌。



獅子山內之隧道

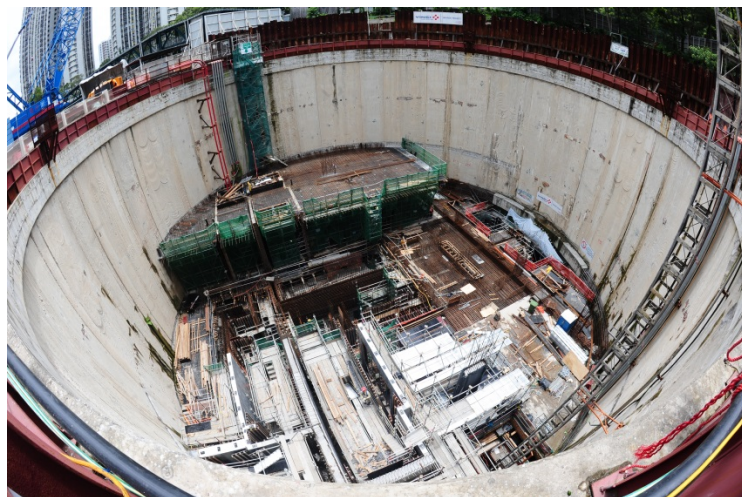
(ii) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

12. 由鑽石山至馬仔坑的下行綫隧道已於二零一六年四月貫通。隧道現正進行內部結構工程，以準備鋪設路軌。



鑽石山至馬仔坑下行綫隧道的內部結構工程

13. 馬仔坑通風豎井及通風隧道的挖掘工程已經完成。豎井現正進行內部結構工程，而通風隧道正在安裝隧道壁。



馬仔坑通風豎井結構工程



馬仔坑通風隧道的隧道壁工程

14. 位於黃大仙道與沙田坳道交界的鳳德緊急救援通道建造工程現正進行，預計於二零一七年第一季完成。而旁邊的公共運輸總站結構工程預計於二零一六年完成，隨後將裝設機電設施及屋宇設備。

15. 繼鑽石山站擴建部分於六月初平頂後，裝修、機電及路軌鋪設工程正全面進行。位於現時 B 出入口附近的新出入口建造工程已經展開。由於大磡村原址將發展為公共屋邨，部分工地已交還房屋委員會以進行相關前期工程。



鑽石山站擴建工程

16. 現有鑽石山站的改善工程正繼續進行，為車站日後成為現有觀塘綫及沙中綫的轉綫站作準備。連接路面、位於 A1 出入口的升降機已於二零一六年六月底開放予公眾使用，而另一部站內的扶手電梯亦已於二零一六年七月啟用。至於連接現有鑽石山站及其擴建部分的地下行人隧道，其首階段建造工程已於二零一五年十一月完成。為配合建造餘下的地下行人隧道，龍翔道正實施臨時交通管理措施，而最後階段的措施已於二零一六年八月底開始實施。措施實行期間，行車綫數目維持不變。

17. 啟德至鑽石山上下行綫隧道之間的相連通道已經完成挖掘工程。

18. 港鐵公司應政府委託，在沙中綫工程項目下，於慈雲山區進行行人設施改善工程，以加強與鑽石山站的連接。項目包括興建行人天橋、有蓋行人通道、升降機及扶手電梯等設施。慈雲山區人口密集，工地與民居相距甚近，為減少工程對居民的影響，部分設施及相關的臨時交通安排須因應情況作出修改，部分工程亦遇到難以預見的複雜地質，以及密集的地下管綫，以致影響原有的時間表。承建商正努力於區內不同地點同步進行工程，以盡量追回進度。自二零一五年起，設施已陸續開放予公眾使用。已開放的設施包括鳳德道及慈康邨的有蓋行人通道、橫跨毓華街的行人天橋、以及位於慈康邨、慈樂邨及慈民邨的升降機。其他設施包括位於蒲崗村道的升降機及有蓋行人

通道、龍蟠街及慈雲山道的升降機、以及慈樂邨的樓梯及扶手電梯，預計可於二零一六年下半年開放予公眾使用，而餘下位於雲華街及毓華街的兩項設施則預計於二零一七年第三季完工。

(iii) 九龍城段(即啓德站至何文田站的鐵路段)

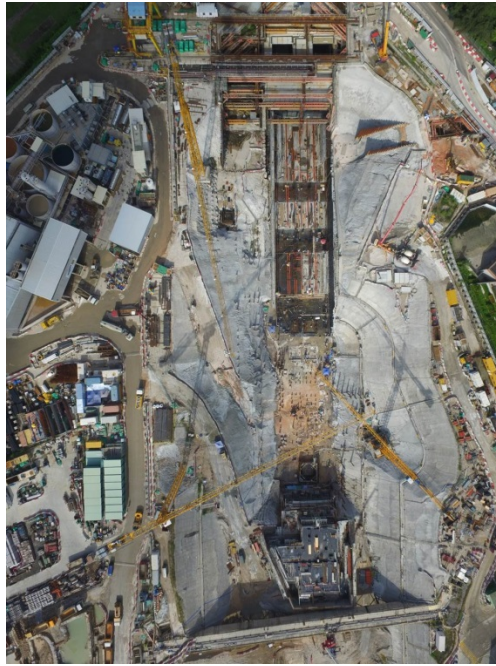
19. 啓德站內正進行裝修、機電及路軌鋪設工程。同時，兩個車站出入口的結構工程已大致完成，並正進行裝修工作。啓德站至土瓜灣站的明挖回填隧道亦已經完成。



啓德站 D 出口及通風豎井設施

20. 正如以往提及，土瓜灣站的考古工作和保育方案為沙中綫「大圍至紅磡段」工程帶來最少十一個月的滯後。港鐵公司已經就土瓜灣站、馬頭圍站及其相連隧道工程陸續施行多項措施，以加快工程進度，盡量追回因考古工作造成的部分滯後。

21. 土瓜灣站現正進行車站結構工程，超過四成的車站底層結構已經完成。連接南角道車站出入口的隧道挖掘及結構工程已完成七成。



土瓜灣站結構工程

22. 隧道鑽挖機「鐵扇公主」已於二零一六年八月完成鑽挖土瓜灣站至何文田站上行綫隧道的最後部分。

23. 位於譚公道附近的隧道緊急救援通道正進行豎井挖掘工程，並已完成九成。連接豎井及鐵路隧道的通道挖掘工作則已完成八成。

24. 馬頭圍站的挖掘及結構工程正於車站頂部下的地底進行。現正進行車站下層月台的挖掘工作。下層月台的挖掘及結構工程預計於二零一七年第一季完成。為配合車站建造工程，馬頭圍道已於二零一六年六月實施新一輪的臨時交通管理措施，將工地遷移至馬頭圍道中央。工程期間，馬頭圍道會繼續維持開放兩條南行綫及一條北行綫。

25. 四個位於落山道、江蘇街、馬頭圍道(土瓜灣街市對出)及浙江街與馬頭圍道交界的車站出入口現正進行挖掘及結構工程。土瓜灣街市附近的通風設施亦正進行挖掘工程。浙江街工地正進行緊急救援通道的豎井挖掘工程，並已完成約七成。



馬頭圍站工地

(iv) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

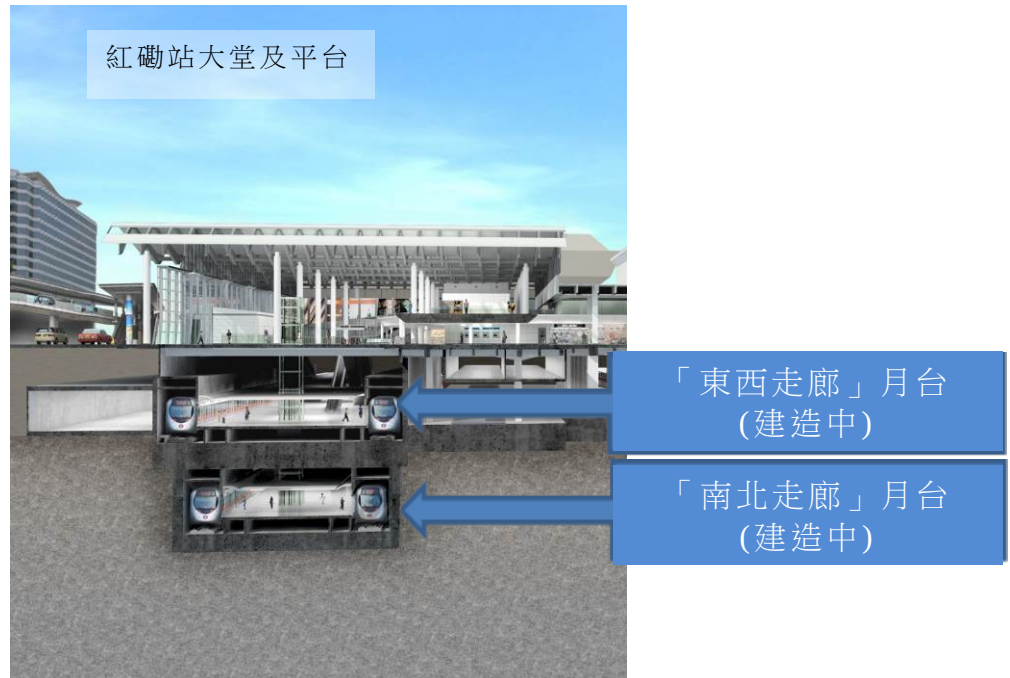
26. 在沙中綫工程下，港鐵公司正在紅磡站北面興建兩條鐵路隧道，分別連接現有東鐵綫及西鐵綫，形成「東西走廊」及「南北走廊」。接駁紅磡站至何文田站及現有西鐵綫的隧道結構工程已經完成。而連接東鐵綫形成「南北走廊」的隧道，挖掘工程正在進行中，公主道南行至愛晨徑旁亦正進行路軌建造工程。



漆咸道北及溫思勞街旁的隧道挖掘工程

27. 為配合將來沙中綫鐵路的運作，愛晨徑旁的一段路軌會設置密封式隔音屏障。承建商現正進行隔音屏障的吊運及安裝工作，預計於二零一六年年底完成。由於工地位處東鐵綫附近，

工程團隊會小心施工，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，同時避免對附近建築物的地基及地下管綫造成影響。



28. 紅磡站會成為日後沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」的轉綫站。為配合未來的鐵路服務，現有的紅磡站平台下將有兩層全新月台，分別供「東西走廊」及「南北走廊」使用。為配合日後的安排，紅磡站北面大堂現正進行改建工程，預計於二零一七年年中完成。

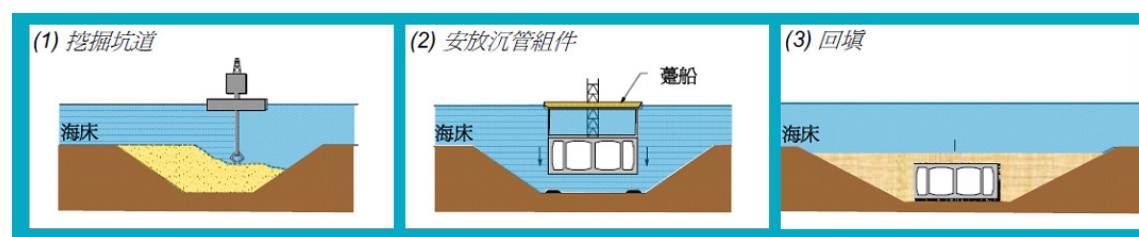
29. 紅磡站正進行新月台的建造工程。正如以往提及，由於紅磡站平台下的實際土質情況較預期複雜，而且附近範圍可供進行工程的空間及高度有限，工程較原定時間表出現約四個月的滯後。承建商已努力增加人手和修訂施工工序以追回進度。工程期間，我們亦會確保車站及附近建築物的結構安全。

30. 為配合未來鐵路運作，前紅磡貨場會改建為「東西走廊」列車停放處，該處現正進行結構、屋宇裝備及機電工程。

(v) 過海段(即橫越維多利亞港的鐵路段)

31. 沙中綫會興建一條新的過海鐵路隧道，將現有東鐵綫由紅磡延伸至香港島。紅磡近岸的一段過海鐵路隧道會於臨時圍堰內以明挖回填的方法建造。儘管在進行鋼管樁及鐵板樁工程期間，發現未能預見的障礙物，但承建商已先行處理有關障礙物，臨時圍堰的建造工程現已完成。圍堰內的海水已被抽走，並已於二零一六年第三季開始挖掘隧道。

32. 至於紅磡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

33. 沉管隧道預製組件的生產工作進展符合預期，全部十一件預製組件現於前石澳石礦場進行組裝，預計於二零一七年第一季完成。截至二零一六年六月三十日，預製組件的工程已完成約六成。完成後的預製組件會存放在工場內，預計於二零一七年年中起拖曳至維多利亞港放置。



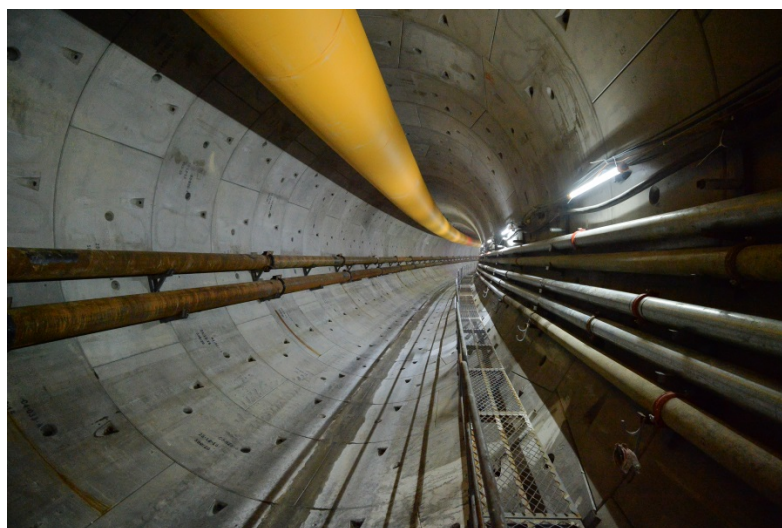
沉管隧道預製組件工場

34. 承建商繼續在維多利亞港內挖掘坑道，預計會分階段進行至二零一七年，及後將於已挖掘的坑道內鋪設碎石作為底床，以準備放置沉管隧道組件。在完成沉管隧道工程後，有關坑道便會回填。

35. 為準備在銅鑼灣避風塘內放置沉管隧道預製組件，銅鑼灣避風塘內的繫泊安排已於二零一六年六月初調整，以騰出空間進行鋼管樁及坑道挖掘工程。上述工程已於二零一六年第三季開展，以建造臨時防波堤，配合日後於避風塘內拖曳及安裝沉管隧道預製組件。

(vi) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

36. 港島段的隧道鑽挖工程由兩部分別名為「雅典娜」及「織女」的隧道鑽挖機負責建造。「雅典娜」於二零一六年三月底開始向會展站方向鑽挖長約六百米的上行綫隧道，鑽挖工作已於二零一六年七月初完成。「織女」亦已於二零一六年六月成功運送至銅鑼灣避風塘內的臨時填海工地進行裝嵌，並已於二零一六年八月開始鑽挖與會展站之間的下行綫隧道。



銅鑼灣避風塘至會展站的上行綫隧道已完成鑽挖

37. 在分域碼頭街工地，隧道鑽挖機豎井的建造工作正按預

期進度進行，預計於二零一六年九月完成。「雅典娜」在完成銅鑼灣避風塘至會展站的上行綫隧道後，將會被拆卸，並運送至上述豎井重新裝嵌，預計於二零一七年第二季再次啟動，向金鐘站方向鑽挖長約四百五十米的上行綫隧道。

38. 為確保隧道鑽挖工程能順利進行，任何隧道沿綫的地下障礙物必須先移除，當中的準備工作包括移除地下樁柱、地下管綫改道及遷移天橋地基。銅鑼灣避風塘至金鐘站之間的隧道附近亦須進行加固地層工程。運盛街地下的樁柱移除工程於二零一六年六月已大致完成，相關的地層加固工程亦預計於二零一六年第三季完成。最近，在馬師道地底發現未能預見的障礙物，工程團隊會在隧道鑽挖機到達前，將有關障礙物移除。

39. 位於銅鑼灣的前警官會所工地，沙中綫過海隧道通風設施的地基工程已經完成，並已於二零一六年第三季開始進行通風設施的挖掘工作。上述工地亦會用以支援銅鑼灣避風塘內臨時填海工地的隧道鑽挖工程。

40. 會展站位於灣仔北前公共運輸交匯處、前灣仔游泳池及現有港灣道體育館的地底。承建商現正進行會展站及相關鐵路設施的垂直隔牆建造工程。由於灣仔北可供用作工程的空間有限，會議道西行行車綫已按計劃於二零一六年五月遷移入工地內，以騰出更多空間進行會展站及相關鐵路設施的垂直隔牆工程。為配合工程，杜老誌道已於七月下旬稍向東移，會議道、菲林明道及博覽道東將會陸續分階段實施臨時交通管理措施。上述道路的行車綫會分階段遷移，行車綫數目於繁忙時間將維持不變。



會議道西行行車綫已遷移

41. 接駁鷹君中心或海港中心至舊灣仔碼頭的臨時行人天橋於二零一六年六月中開放給市民使用。原有的行人天橋已於二零一六年七月拆卸，以配合會展站的建造工程。

42. 就灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內發現的大型金屬物體，土木工程拓展署於二零一五年六月將該物體在水中移離填海範圍，讓填海及相關工程得以復工。按原來計劃，該處的新填海地將於二零一六年十二月底交予沙中綫的承建商。由於發現金屬物體影響了該處填海工程的進度，因此土木工程拓展署表示該處部分工地的交接日期會有七個月的延誤。倘工地交接有任何進一步的延誤，均會導致「南北走廊」工程出現相應的延誤。路政署及港鐵公司會與土木工程拓展署就工地移交的安排保持聯繫。



會展站工地

43. 正如早前提及，土木工程拓展署估計博覽道東／會議道路旁相關關鍵工地的交接日期會滯後約六個月。隨後，土木工程拓展署繼續採取措施追回部分工程進度，以期按原定時間表移交其他工地予沙中綫。有關餘下工地之交接情況，路政署、土木工程拓展署及港鐵公司會繼續進行商討。

44. 綜合以上土木工程拓展署所提供的最新工地交接的情況，以及預備將來可能於會展站上蓋加建的靈活性而進行的地下構築物額外工程，港鐵公司已探討可行的改善進度措施，同時亦會繼續與相關政府部門保持緊密聯繫，密切留意工地交接的最新發展，盡量減低延誤的風險。預計會展站的完工日期維持整體延誤六個月，因而令「南北走廊」要推遲到二零二一年才能通車。

45. 為配合會展站的建造工程，港灣道體育館及灣仔游泳池均須重置。自灣仔游泳池於二零一五年十月完成重置後，港灣道體育館的重置工程及會展站的建造工程已於舊灣仔游泳池的位置開展。截至二零一六年六月三十日，新港灣道體育館的地基工程及底部結構工程，包括安裝地下管綫及設施已經完成，現正進行建築物的主體結構工程。

新列車

46. 「南北走廊」新列車正陸續運抵本港。已到埗的新列車正於何東樓車廠進行嚴謹及全面的測試。自二零一五年十二月起，新列車亦開始於非服務時間在東鐵綫進行動態測試。新列車會增設動態路線圖及液晶體顯示屏等新設備。



「南北走廊」新列車

47. 「東西走廊」的新列車正分批付運到港。已到埗的新列車正於八鄉車廠進行嚴謹及全面的測試。新列車亦正於非服務時間在西鐵綫進行動態測試。除了購入新列車，西鐵綫列車亦正陸續改裝為八卡車，以配合「東西走廊」日後以八卡列車的運作。目前，七列八卡改裝列車已於西鐵綫正式投入服務。合共二十八列的西鐵綫列車會進行為期三十個月的改裝工程，預計於二零一八年完成。當所有八卡列車於二零一八年投入服務後，西鐵綫的整體載客能力可提升約 14%。

48. 目前以四卡列車行駛的馬鞍山綫將會改以八卡列車行駛，以配合「東西走廊」的運作。港鐵公司正參考西鐵綫以八卡列車運作的轉換過程，規劃馬鞍山綫列車的轉換安排。為配合有關的轉換安排，八卡列車現正於非服務時間進行動態測試。



「東西走廊」新列車

現有鐵路設施改善工程

49. 馬鞍山綫沿綫各站的延長月台及頂蓋工程已大致完成。裝修及機電工程預計於二零一六年年底完成。大圍站的自動月台閘門加裝工程已經完成，其他車站的加裝工程亦正在進行中。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。



自動月台閘門加裝工程

50. 東鐵綫沿綫車站亦會加裝自動月台閘門。在加裝工程開始前，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，大部分工序須於列車

服務時間以外的凌晨時分進行。落馬洲至大圍站的月台加固工程已大致完成。工程正按計劃陸續於其餘東鐵綫車站進行。信號及通訊系統設備房的建造工程則預計於二零一六年第三季分階段完成。



東鐵綫月台加固工程

51. 為配合新列車及自動月台閘門的運作，現有東鐵綫的信號系統須進行提升。提升工程正分階段進行，現時正於列車及路軌安裝可配合新信號系統運作的設備。火炭、馬場及大學站路軌的新設備安裝已大致完成。安裝工作正於大埔墟、太和及粉嶺站的路軌進行。新安裝的信號系統與東鐵綫列車預計於今年第四季起，分階段在晚間非行車時間內在大學至火炭站之間的路段進行測試。

52. 由於信號系統涉及數以萬計的電子系統組件，更換信號系統並不可能完全免除風險。在工程期間，信號系統進行大型提升工程可能引致系統表現不穩，鐵路服務受阻或中斷的機會或會增加。尤其在轉換信號系統初期，不同國家的鐵路系統均曾出現磨合的情況。海外的經驗顯示，為免除這些風險，部分鐵路在進行大型的信號系統提升工程時會全綫暫停服務。由於東鐵綫為市民提供日常必須的鐵路服務，全綫服務暫停的做法在香港並不可行。因此在更換信號系統的同時，我們會盡量避免出現服務暫停的情況。工程的複雜性，加上有限的工作時間為工程團隊及鐵路運作帶來挑戰。

53. 鐵路安全是港鐵公司的首要考慮，我們已委聘獨立專家就這方面提供意見，確保符合國際安全標準。我們正就信號系統提升工程進行風險評估，考慮可能出現的風險，並以現有鐵路延誤應變機制為本，制訂應變措施。此外，港鐵公司就鐵路服務延誤制訂的應變計劃，亦須得到運輸署的同意。我們會小心進行工程，避免影響鐵路運作。惟在更換信號系統期間可能會出現需要磨合的情況，工程及鐵路運作的團隊會緊密監察，確保在維持鐵路安全的同時，情況得以適時處理。



東鐵綫信號系統提升工程

持份者的參與及溝通

54. 沙中綫大部分工程皆位於市區，並且接近民居。我們十分重視與市民及相關持份者保持緊密的溝通及聯繫，以向他們提供最新的工程資訊，並聆聽他們意見。

55. 除了向小組委員會及各相關區議會定期匯報沙中綫的工程進展，另一個與地區人士的主要溝通渠道是社區聯絡小組。港鐵公司已在各區成立了多個社區聯絡小組，定期向小組介紹沙中綫的工程進度及可能帶來的影響。社區聯絡小組的成員包括區議會、居民、學校、地區團體的代表。列席的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。港鐵公司亦定期向地區人士派發工程通訊、小冊子及通告，以提供有關沙中綫最新的工程資訊。港鐵公司及承建商亦設立工程熱綫處理與工程有關的查詢及投訴，而土瓜灣設立沙中綫資訊中心自二零一二年十月起至今亦處理了約一千宗查詢。

56. 於二零一六年四月及五月，港鐵公司安排了小組委員會及區議會參觀「南北走廊」新列車，簡介新列車的設計及設施、工程進度以及正面對的挑戰。



小組委員及區議員參觀「南北走廊」新列車

就業機會

57. 在二零一六年六月三十日，承建商共僱用約 7,337 名建築工人及技術／專業人員。工人短缺的情況仍然為工程進度帶來嚴竣的考驗。為吸納建造業新血，港鐵公司在二零一二年開始推行「沙中綫建造業學員培訓計劃」。在該計劃下，沙中綫所有土木工程合約均要求承建商招募指定數量的建造業學員。承建商及建造業議會會為學員提供訓練和實習課程。在通過相關工藝測試後，學員可獲沙中綫承建商正式聘用，為期至少十二個月。到目前為止，計劃已為 648 位學員提供訓練，當中 426 位已完成培訓並正式獲聘。

總結

58. 考慮到持續的困難和挑戰(包括上述各項因素)，港鐵公

司認為沙中綫的造價估算有可能需要顯著上調，以涵蓋早前就土瓜灣站工地一帶考古發現時曾公布的額外 41 億港元、會展站工地延遲移交、早前未預計的會展站上蓋相關的地基工程，以及其他因素例如香港建築業勞動力供應短缺等。港鐵公司已知會政府，公司因此將進行詳細評估，以檢討整個項目的項目造價估算。由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上「南北走廊」工程現時只完成了 35%，此評估只能於二零一七年下半年完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

59. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一六年九月

截至二零一六年六月三十日的開支報告

表 1-開支狀況

	批出的合約 總值 (百萬元)	批出的合約 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	43,527.8	27,868.3	1,898.4
機電工程	13,417.7	2,429.7	145.1
合計	56,945.5	30,298.0	2,043.5

* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$2,627.3 (百萬元) - 中期發放金額 \$583.8 (百萬元) = \$2,043.5 (百萬元) (見表 2)

表 2 – 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	21	83.2	41.6	317	2,482.2	583.8
機電工程	6*	0	0	39	145.1	0
合計	27	83.2	41.6	356	2,627.3	583.8

* 上述已獲解決的申索個案只涉及工程時間，並沒有涉及工程費用。

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. 截至二零一六年六月三十日，港鐵公司共接獲 383 宗具有理據的申索，申索金額約為 27 億 1050 萬元，佔已批出合約總額的 4.8%。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。截至二零一六年六月三十日，已獲解決的申索共

27 宗，並已發放約 4,160 萬元，佔已批出合約總額約 0.07%。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 5 億 8,380 萬元。

附錄二

截至二零一六年六月三十日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：59%

原定計劃⁽¹⁾完成進度：65%

(甲) 已批出的 25⁽²⁾份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	99%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	94%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	89%
1106	鑽石山站擴建工程	79%
1107	鑽石山至啟德隧道	100%
1108	啟德站及相關隧道工程	95%
1108A	啟德臨時躉船轉運站建造工程	99%
1109	九龍城段車站及隧道工程	70%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	84%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	81%
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	100%
1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	76%
1117	八鄉車廠擴建工程	100%
1119	羅湖站及八鄉車廠軌道工程及架空電纜改善工程	100%
1120	軌道工程及架空電纜(沙中綫第一期工程)	39%
1121	過海鐵路隧道建造工程	46%

1122	金鐘站越位隧道建造工程	少於 1% ⁽³⁾
1123	會展站及西面連接隧道工程	18%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	少於 1% ⁽⁴⁾
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	76%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	39%
1129	沙中綫南北走廊前期工程	100%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	80%
11227	沙中綫南北走廊過海隧道前期工程	100%

註：(1) 原定計劃是分別以 2018 年 12 月及 2020 年 12 月為「大圍至紅磡段」及「紅磡至金鐘段」的通車目標。

(2) 文中第二段所提及的 26 份主要土木工程合約，包括工程合約編號 11230。該合約為工程合約編號 1123 及 1128 聯合工程辦事處之租務合約，屬 1123 及 1128 工程費用的一部分。由於該合約並不涉及土木建造工程，故未有羅列於上表內。

(3) 工程合約編號 1122 於 2015 年 10 月 19 日批出。

(4) 工程合約編號 1124 於 2016 年 3 月 10 日批出。

(乙) 已批出的 28 份主要機電工程合約之累計進度：

合約編號	合約名稱	累計進度
1141A	沙中綫第一期新列車	61%
1141B	沙中綫第二期新列車	28%
1151	沙中綫第一期列車改裝及購買新車卡	49%
1152	沙中綫第一期信號系統及西鐵綫和馬鞍山綫信號系統擴展工程	65%
1152B	沙中綫第二期信號系統	49%
1153	沙中綫第一期隧道環境控制系統	40%
1153B	沙中綫第二期隧道環境控制系統	16%
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	61%
1154B	沙中綫第二期建造月台幕門及東鐵綫加建自動月台閘門	少於 1% ⁽⁵⁾
1155	沙中綫第一期電源供應系統及軌旁設備	57%
1155B	沙中綫第二期電源供應系統及軌旁設備	14%
1159	沙中綫第一期升降機	40%
1162	沙中綫第一及第二期集群無綫電系統 (TETRA)	71%
1162B	沙中綫第一期及第二期無線通訊覆蓋系統	26%
1163	沙中綫自動收費及進出保安管理系統	18%
1164	鑽石山站樓宇設備	35%
1165	顯徑站、馬仔坑通風樓及鳳德緊急救援通道樓宇設備	59%

1166	沙中綫第一期主控制系統	75%
1166B	沙中綫第二期主控制系統	18%
1169	沙中綫第一期通信系統	65%
1172	沙中綫第一期扶手電梯	37%
1172B	沙中綫第二期電梯及扶手電梯	少於 1% ⁽⁶⁾
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	48%
1175	啟德站樓宇設備工程	78%
1176	土瓜灣站及附屬建築物樓宇設備	27%
1177	馬頭圍站及附屬建築物樓宇設備	25%
1183	沙中綫東鐵綫信號系統改造工程	100%
1191	沙中綫第二期水閘系統	少於 1% ⁽⁷⁾

註：(5) 工程合約編號 1154B 於 2016 年 5 月 16 日批出。

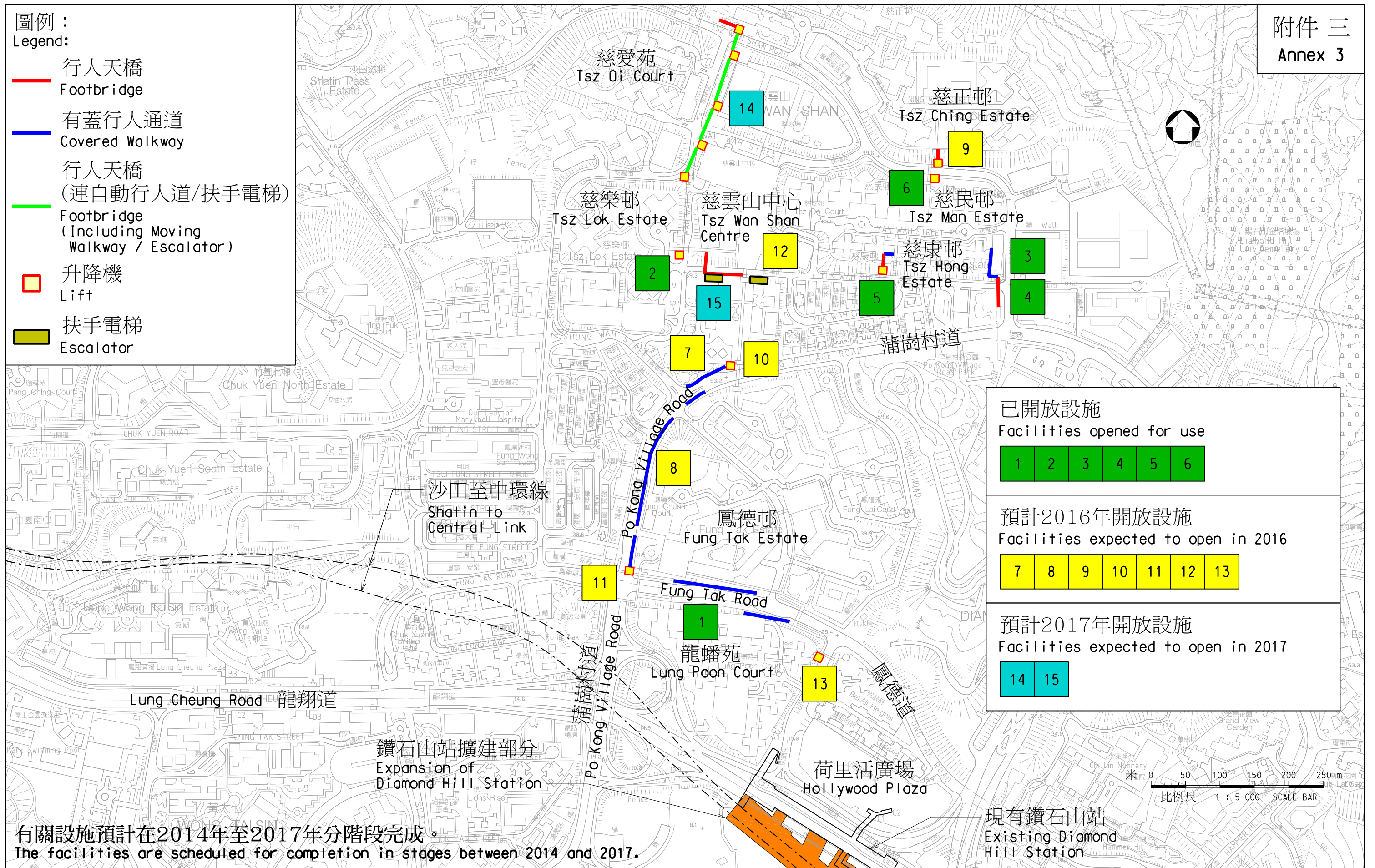
(6) 工程合約編號 1172B 於 2016 年 5 月 10 日批出。

(7) 工程合約編號 1191 於 2016 年 1 月 8 日批出。

圖例：
Legend:

- 行人天橋
Footbridge
- 有蓋行人通道
Covered Walkway
- 行人天橋
(連自動行人道/扶手電梯)
Footbridge
(Including Moving
Walkway / Escalator)
- 升降機
Lift
- 扶手電梯
Escalator

附件 三
Annex 3



有關設施預計在2014年至2017年分階段完成。
The facilities are scheduled for completion in stages between 2014 and 2017.

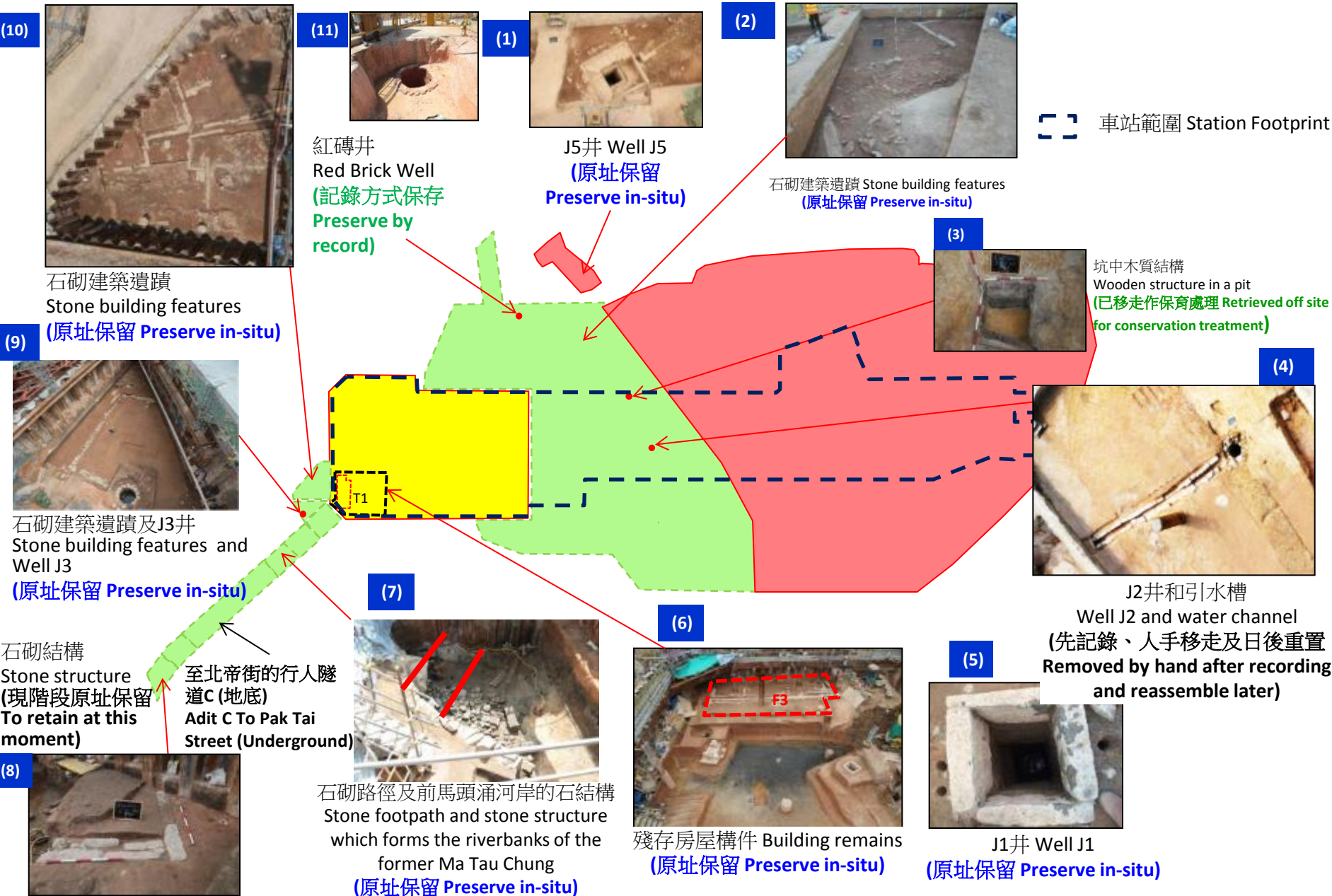
圖則名稱 drawing title

沙田至中環線 - 慈雲山區與沙田至中環線鑽石山站的行人接駁設施

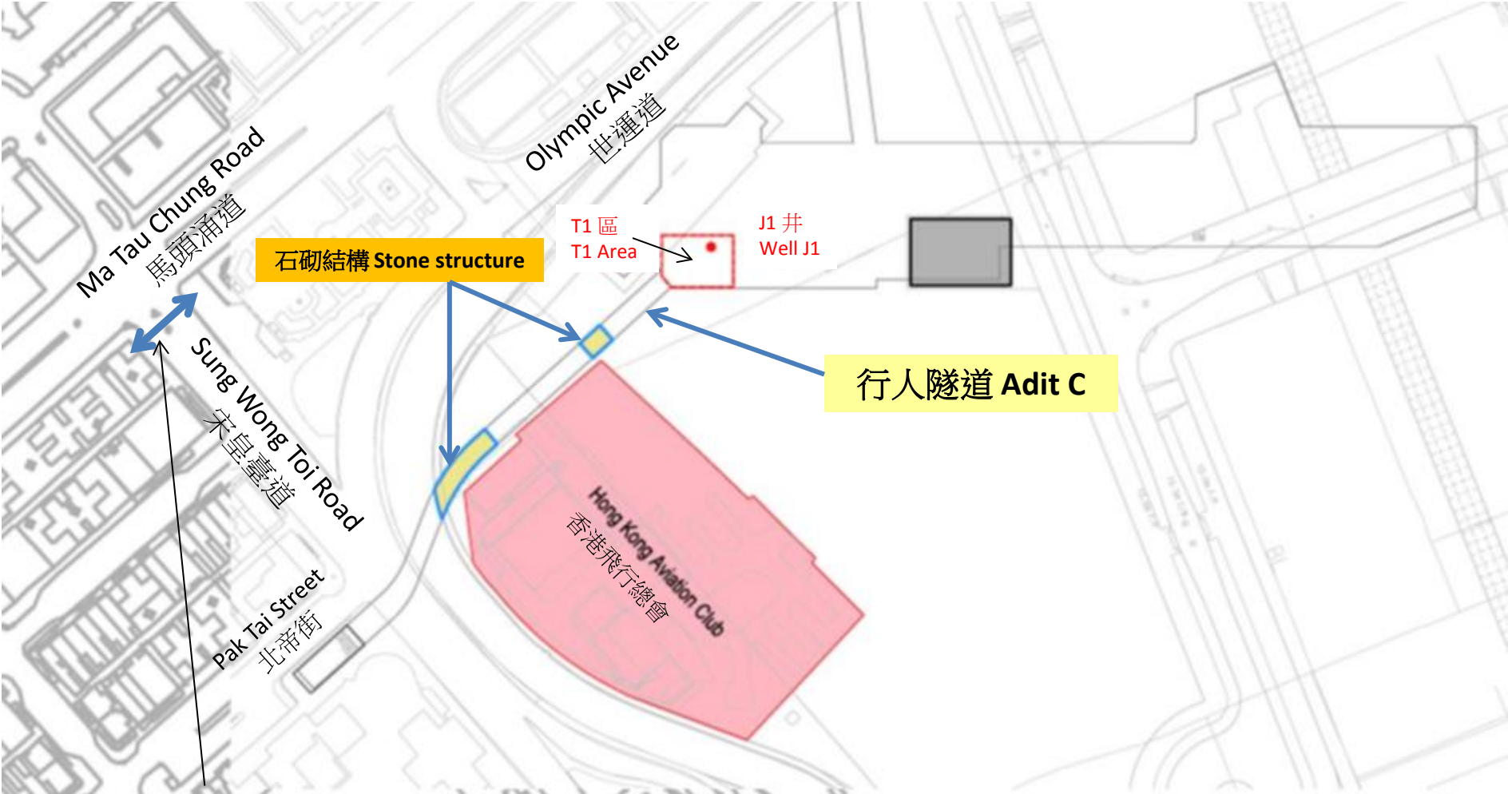
Shatin to Central Link - Pedestrian connecting facilities between Tsz Wan Shan Area and Diamond Hill Station of Shatin to Central Link

土瓜灣站工地考古文物保育方案

Conservation Options for Archaeological Features Discovered at To Kwa Wan Station



行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C



Existing pedestrian crossing
原有行人過路處