

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 9 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 9 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會成為綜合車站，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，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）受政府委託進行建造工程。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。

政府的監察制度

6. 根據委託協議，港鐵公司負責全面管理沙中線項目，而政府一直有機制密切監督港鐵公司的工作。包括透過路政署署長領導的「項目監管委員會」（下稱「監委會」），每月舉行會議以檢討項目進度，並對相關採購活動、招標後的成本控制和有關合約申索的處理進行監察。港鐵公司會每月向路政署提交進度報告，匯報沙中線項目的最新進展和財務狀況。

7. 此外，路政署一名助理署長級人員，每月均與港鐵公司的總經理和項目經理舉行「項目統籌會議」，以監察推展項目的各項工作，當中包括適時完成與土地相關的工作，處理在設計、建造和環境方面對項目的進度和時間表或有潛在影響的事項，以及與其他項目的銜接事宜等。

8. 同時，路政署兩名總工程師級別的人員，每月均與港鐵公司的工地督導人員就主要的土木及機電工程舉行「項目進度會議」。如果工程出現滯後，港鐵公司要在項目進度會議上匯報有關追回滯後的措施。

9. 路政署亦聘請了「監察及核證顧問」，協助署方進行監察工作和定期審核。顧問會檢視工程進度，向路政署匯報項目的進度有否存在滯後的風險，並會就港鐵公司建議的追回施工進度措施是否合適向路政署提供意見。

10. 路政署署長每月與運輸及房屋局局長（下稱「局長」）舉行項目進度會議，並且提交報告，向局長匯報項目的進度，

以及按需要提出任何與推展項目相關的重要事宜。

沙田至中環線的前期鐵路工程(63TR)

11. 擴建後的金鐘站會成為一個綜合車站，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 日向路政署表示，需要上調沙中線在金鐘站擴建工程所需承擔的相關前期工程費用。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。路政署聯同其「監察及核證顧問」在審核港鐵公司呈交的造價估算後，認為由沙中線前期工程(63TR)所需承擔的金鐘站擴建工程相關費用有下調空間。經綜合評估後，路政署聯同其「監察及核證顧問」認為仍須把 63TR 號工程計劃的核准工程預算費由原來的 62 億 5,490 萬元提高 8 億 4,770 萬元，至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)，以支付額外工程費用。

12. 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。港鐵公司在 2015 年 8 月 12 日向路政署表示，沙中線所需承擔何文田站建築費的額外開支，仍在沙中線前期工程(63TR)相關預算之內。

13. 由於上述原因，有需要上調 63TR 號工程計劃 – 「沙田至中環線 – 鐵路建造工程 – 前期工程」的核准工程預算費用，以應付有關前期工程的額外開支，因此我們會在 2016 年 12 月本委員會的會議上²，尋求委員支持把 63TR 號工程計劃的核准工程預算費由原來的 62 億 5,490 萬元提高 8 億 4,770 萬元，至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。詳情見另一提交本委員會的文件，在此不贅。

主要工程的最新進展

14. 港鐵公司就沙中線主要工程提交截至 2016 年 9 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。

² 有關擬提高 63TR 號工程計劃 – 「沙田至中環線 – 鐵路建造工程 – 前期工程」的核准工程預算費用的建議，詳見運輸及房屋局於 2016 年 12 月向本小組委員會提交的文件。

「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)

15. 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。

16. 在 2014 年 1 月至 2014 年 9 月期間，顯徑至馬仔坑隧道的挖掘工程曾因不利的土質狀況而令到進度較預期稍為落後，在港鐵公司採取多項措施加快工序後，已令隧道挖掘工作得以追回部分進度。現時，顯徑至馬仔坑隧道內的防水層及隧道壁建造工程已完成，並正進行軌道鋪設工程。

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)

17. 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及隧道內的防水層及隧道壁建造工程已完成，現正進行軌道鋪設工程。

18. 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，預計主體結構可於 2016 年年底完成。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，現正進行隧道壁建造工程。

19. 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。而在蒲崗村道和鳳德道行人天橋旁加建的升降機以及位於龍蟠街的升降機的兩項設施，已分別於 2016 年 10 月底和 11 月初投入服務。另有五項設施預計於 2016 年年底至 2017 年年初期間亦會陸續投入服務，包括位於慈正邨正康樓旁的升降機、慈樂邨近慈雲山中心的樓梯及扶手電梯、慈樂邨服務設施大樓旁的升降機，以及蒲崗村道的兩項有蓋行人道。至於餘下的兩項設施，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

20. 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

21. 港鐵公司按沙中線環境影響評估報告的建議，在土瓜灣站工程展開前，在工地指定範圍內進行相關考古工作。有關考古工作是由沙中線承建商委聘的獨立考古專家，在古物古蹟辦事處（古蹟辦）緊密監察下，於2012年11月至2013年12月期間進行。

22. 當承建商在考古指定範圍以外的隧道鑽挖機豎井內進行打樁工程時，發現超過500個宋朝錢幣，港鐵公司隨即通知古蹟辦有關發現。在古蹟辦要求和緊密監察下，港鐵公司於2013年12月擴大考古調查範圍，在隧道鑽挖機豎井範圍內進行考古工作，港鐵公司亦同時停止此區的工程，只進行需要配合考古發掘工作的工序，以免影響考古工作，因而令到土瓜灣站和相關隧道工程出現滯後。承建商的部分人手、機械及設備無可避免要閒置。

23. 有關現場擴大考古調查工作於2014年4月完成。但由於在隧道鑽挖機豎井範圍的西南角約400平方米的T1區發現了一個宋元時期方形石井及其他殘存石構建築（見附件四第五及第六項考古文物），以致T1區的工程一直未能復工，影響了整個隧道鑽挖機豎井的建造工作和其後的隧道鑽挖工程。在古物諮詢委員會的同意下，港鐵公司在2014年7月完成了保護T1區內相關石井及其他殘存石構建築的適當措施，豎井的發掘才可全面繼續進行。但為了不影響T1區內的遺蹟，港鐵公司必須更改隧道鑽挖機豎井臨時支撐架的設計及調整豎井的建造工序，因而對豎井建造工程帶來進一步的滯後。

24. 此外，因應古蹟辦的要求，考古工作進一步擴大至整個土瓜灣站建造範圍。現場進一步擴大考古工作由2014年4月展開，至2014年9月底完成。為了避免影響考古工作和發現，港鐵公司亦暫停在考古範圍內的工程，而路政署一直與港鐵公司研究調整工序、修改原訂的施工方法，以及就土瓜灣站設計制定適切的修訂方案，以期達至妥善保育考古發現，同時盡量減低對沙中線工程的影響。

25. 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(見附件四第四項考古文物)，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。

26. 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。

27. 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，港鐵公司繼續進行車站結構的建造工程。部分車站底層結構已完成，現正進行月台和大堂層結構。土瓜灣站至何文田站的隧道鑽挖工程已於2016年8月完成。截至2016年9月30日，港鐵公司仍估計有關考古工作已引致的沙中線「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

28. 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。車站下層月台的結構工程預期於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)

29. 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，現正進行回填工作。在公主道南行至愛晨徑旁一帶，隔音罩的安裝工程繼續進行，為免影響列車的日常運作，有關工作只能於凌晨東鐵線列車服務停止後進行，港鐵公司會密切監督承建商在夜間施工時妥善做好隔音措施，減低工程對附近居民及交通的影響。近公主道一段連接東鐵線和紅磡站新建月台的隧道挖掘工程已大致完成，隧道結構工程正在繼續進行。

30. 為配合沙中線工程，部分現有紅磡站平台的地基須作改建，以騰出空間興建新月台及隧道。因為工程複雜，部分工序須因應現有地基及地下設施的實際情況小心進行，施工期間亦遇上不利的土質情況，而導致工程有所滯後，港鐵公司及承建商已調整部分工序，並增加機械和人手，以盡力追回紅磡站工程的部分滯後。目前進度大致符合預期的時間表。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

31. 過海段的主體工程仍繼續進行，承建商正在紅磡近岸的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。截至2016年9月30日，預製組件的工程已完成約80%。

32. 由於在紅磡近岸的臨時圍堰內進行的隧道挖掘工程遇上不利的地質情況，實際需要挖掘的岩石較預期為多及堅

硬，因而增加了挖掘的難度，導致挖掘的效率下降，進度受阻，承建商需增調機械和人手來加快挖掘的進度，以減少工程的延誤。因此，對工程造價構成一定的影響。

港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

33. 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，待日後新體育館落成啟用後，才可在體育館舊址上進行該處會展站工程。此外，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。

34. 港島段的隧道鑽挖工程困難重重。由銅鑼灣避風塘至會展站的隧道位於淺層，隧道走線除經過交通繁忙的告士打道東行海底隧道入口處外，亦要處理運盛街及馬師道下面所發現的密集地底障礙物及部分未有紀錄的複雜地下管線等所帶來的挑戰，因此承建商需要調動額外資源以克服各種的困難。此外，會議道至金鐘站的鐵路隧道，亦須穿過交通繁忙的夏慤道地底及貼近十分繁忙的港鐵荃灣線隧道。因此，為減低工程風險及對市民的影響，在隧道鑽挖前須沿著隧道的走線，因應在施工期間才發現的地底障礙物進行移除及相關前期工程。在施工期間亦須緊密監察及制定緊急措施，以確保施工安全。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。下行隧道的鑽挖工程，亦已於 2016 年 11 月完成。此外，在分域碼頭街工地內的隧道鑽挖機豎井挖掘工程亦已於 2016 年 9 月完成。港鐵公司現正進行該豎井以西的垂直隔牆工程，以便配合日後將於該處進行的明挖回填隧道工程。

35. 位於原有灣仔碼頭公共運輸交匯處的會展站工地內現正進行垂直隔牆和鋼管樁等工程。此外，為預留彈性於會展站上蓋興建會議中心而需進行的備置工程，增加了會展站工程的複雜性，而鋼管樁的數目亦須增加。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。

36. 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，因此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。

37. 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。在過往一段時間，土木工程拓展署透過適當措施，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。

38. 由於部分的會展站位於灣仔北的道路下面，而該區的路面交通十分繁忙，但路面潤度有限，對規劃工程的前期準備工作，例如管有工地的安排、所需的工序、以至相關大型綜合臨時交通管理等安排，造成不同程度的限制。此外，會展站

的主體工程施工程序極為複雜，涉及工地範圍廣。如前灣仔北公共運輸交匯處、前灣仔游泳池及現有港灣道體育館等有關設施，均需在施工期間重置，以便騰出空間建造會展站。由於要維持有關設施開放予公眾使用，未能在重置前，在該處進行在設計階段所需的詳細勘探工程。因此該處的地下土質日後可能會是影響進度的潛在因素。由於會展站將會橫跨繁忙的菲林明道，因此亦需改動有關道路下面的箱型暗渠和密集的公用事業地底管線。但亦由於無法在施工前，將該段道路封閉以挖掘探坑，核實地底管線的數量和位置，加上相關地底設施紀錄的準確性不高，大大增加了施工的難度及不確定性，以致工程進度存在一定的風險，亦可能令到工程開支有所增加。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

39. 綜合上述第 15 至 38 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」工程估計約有 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。

40. 港鐵公司正就沙中線主要工程的費用進行詳細檢討，包括土瓜灣站遺蹟的考古及保育工作、會展站上蓋發展備置工程費用的增加，工地交接日期滯後而引致額外的工程開支，以及上述第 15 至 38 段提到在不同工地遇上的建造困難和挑戰而導致建造費用的增加等。

41. 港鐵公司於 2016 年 11 月表示，由於沙中線工程複雜，加上「紅磡至金鐘段」的工程截至 2016 年 9 月 30 日只完成了約四成，餘下六成工程仍會受到上述第 31 至 38 段提到的多項因素影響。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。由於預計沙中線主要工程的應急費用將不足以應付有關主要工程的額外開支，我們會在收到港鐵公司就額外費用的最後評估及完成對該評估的審核後，於 2017/18 立法年度向立法會尋求增加撥款以繼續推展主要工程。

42. 此外，如上文第 13 段所述，沙中線前期鐵路工程(63TR)的應急費用將不足以應付有關在金鐘站擴建工程所需承擔的前期工程額外開支，我們會在 2016 年 12 月本委員會的會議上，尋求委員支持把 63TR 號工程計劃的核准工程預算費由原來的 62 億 5,490 萬元提高 8 億 4,770 萬元，至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)。

43. 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。

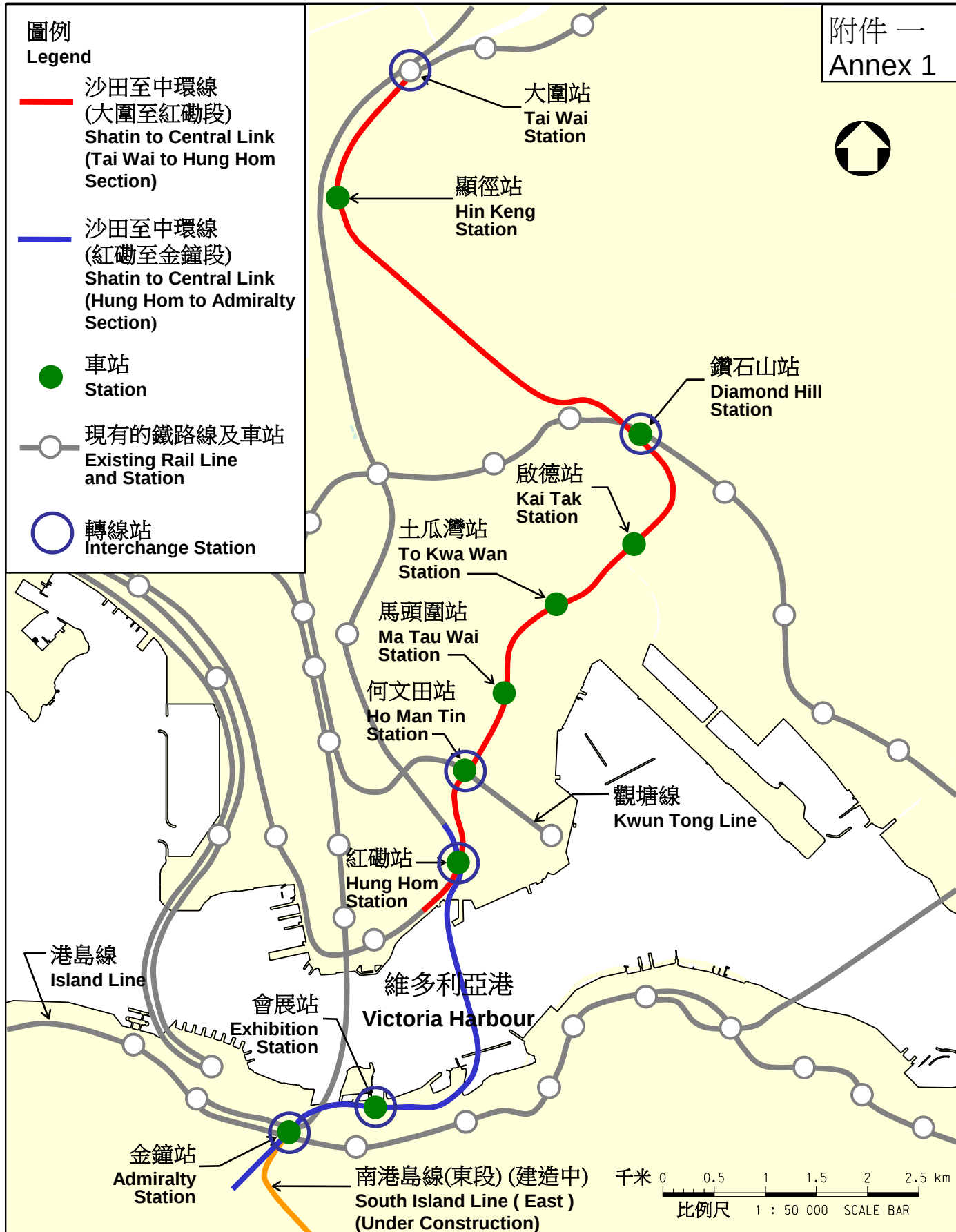
運輸及房屋局

路政署

2016 年 12 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



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-SK0448

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署

HIGHWAYS DEPARTMENT

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
(截至二零一六年九月三十日)

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九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 27 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 571.64 億元。其中包括土木工程合約 437.33 億元，及機電工程合約 134.31 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。

造價估算

4. 港鐵公司十分重視鐵路項目的監管及成本控制，並擁有一套完善的管治框架及嚴謹的程序，以監管採購、合約行政事宜及成本控制，不論是按「擁有權」模式或「服務經營權」模

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。

式推展的鐵路項目也如是。

5. 在「服務經營權」模式下進行的鐵路項目，根據委託協議，港鐵公司有責任採用與其他鐵路項目相同的管理系統及程序。至於以「服務經營權」模式進行的沙中綫工程，政府當局及其顧問有一套嚴謹的監管及核證系統，港鐵公司亦有一套合約監管及管理的程序。

6. 為更進一步控制項目開支，港鐵公司成立了項目監控小組，擔當監察者的角色，仔細審查沙中綫工程項目下，顧問及工程合約引致的申索及開支變動。路政署鐵路拓展處的代表亦有被邀出席項目監控小組會議。

7. 此外，當工程進度出現滯後，港鐵公司會適時考慮實施追回進度的措施。有關追回進度措施的計劃，包括當中的成本及效益，亦須要經項目監控小組會議的審查及同意。

8. 正如公司在今年八月九日的中期業績報告內指出，由於沙中綫工程持續面對挑戰，港鐵公司認為沙中綫的造價估算有可能需要顯著上調，以涵蓋在二零一四年公佈有關土瓜灣站工地一帶考古發現的額外 41 億港元開支、以及就會展站工地延遲移交、早前未預計的會展站上蓋發展相關的地基工程及其他因素，例如香港建築業勞動力短缺等的額外開支。

9. 由於工程複雜，而上述部分問題當中所涉及的不確定因素仍然存在，包括會展站工地延遲移交，預計最後一幅工地在二零一七年七月才可移交予沙中綫工程；再加上「南北走廊」工程截至二零一六年九月底只完成了百分之四十，因此，沙中綫主要工程的額外開支之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。

工程進展

總體進展

10. 截至二零一六年九月三十日為止，沙中綫工程的總體進度為 63%。若以原定二零一八年及二零二零年為「東西走廊」及「南北走廊」的通車目標，工程進度目標為 69% (詳情請參閱附錄二)。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」的工程進度穩定，均符合二零一九年及二零二一年的完工目標。

11. 在工程團隊的持續努力下，截至二零一六年九月三十日，「東西走廊」已完成約 79%工程。按原定二零一八年的通車目標，有關進度為 88%。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；及

(b) 馬鞍山綫八卡列車將於二零一七年年年初起陸續投入服務。

12. 「南北走廊」的工程已經在多個施工點開展。截至二零一六年九月三十日，工程的進度為 40%。按原定計劃，有關進度目標為 43%。期間工程有顯著進展，包括：

(a) 港島段第二部隧道鑽挖機「織女」已經開始鑽挖往會展站方向的隧道；

(b) 沉管隧道預製組件的生產工作預計於二零一七年第一季完成；及

(c) 東鐵綫新信號系統與東鐵綫列車已在晚間非行車時間於馬場站路段展開測試。

13. 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。「南北走廊」及「東西走廊」的新列車正如期分批付運到港。西鐵綫八卡列車的改裝工作正繼續進行。目前，已有十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。

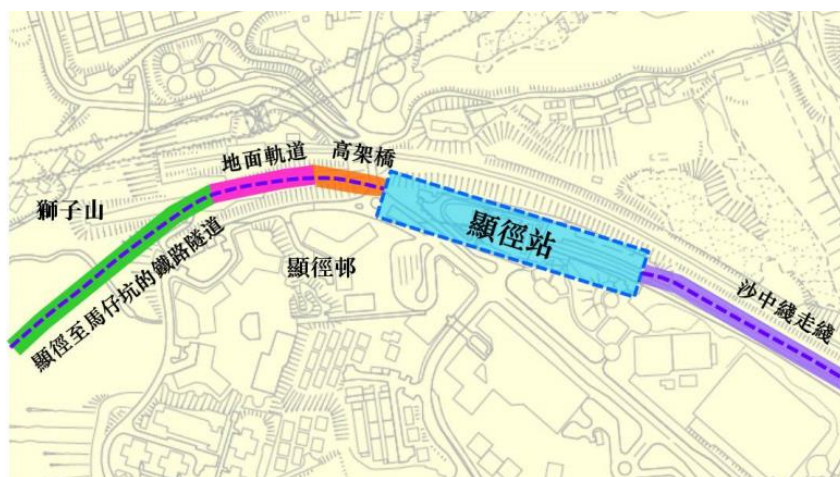
不同施工段的進展

14. 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)

15. 顯徑站正繼續進行裝修工程，站內各層正進行屋宇及機電設備裝置工程。站外工程包括地下管綫改道、顯田遊樂場及路面的重置工程亦正在進行中。



顯徑站與相連隧道位置圖

16. 高架橋及連接顯徑站的盒型隧道已完成建造鐵路結構，現正進行回填及外部裝修工程。在完成獅子山隧道的路軌鋪設工程後，顯徑邨旁的一條未命名道路預計將於二零一七年展開護土牆建造工程。



顯徑站及部分高架橋

17. 在獅子山隧道段，繼完成隧道壁安裝工程後，隧道的內部結構工程，包括建造分隔牆和行人通道亦已全部完成，現已展開路軌鋪設工程。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。

(ii) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

18. 至於鑽石山至馬仔坑隧道，自二零一六年九月完成隧道鑽挖工程後，隧道現正進行路軌鋪設及軌旁設備安裝工程。



鑽石山至馬仔坑隧道的路軌工程

19. 馬仔坑通風豎井及通風隧道的挖掘工程已分別於二零一五年十月及二零一六年一月完成。通風樓現正進行結構工程，而通風隧道正在安裝隧道壁。連接通風樓至鐵路隧道的緊急通道建造工程亦已展開。



馬仔坑通風豎井結構工程



馬仔坑通風隧道的隧道壁工程

20. 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亦已完成約八成，機電設施及屋宇設備工程現已展開。

21. 鑽石山站擴建部分在六月平頂後，現正全面進行裝修、機電及路軌鋪設工程。位於現時 B 出入口附近的新出入口建造工程正在進行中，A2 出入口的改建工程亦已經展開，以連接車站的擴建部分。大磡村部分工地已交還房屋委員會以進行興建公共房屋的前期工程。



鑽石山站擴建工程

22. 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。位於 A1 出入口的升降機及另一部站內的扶手電梯已分別於二零一六年六月及七月開放予公眾啟用。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，龍翔道已於二零一六年八月底實施第三階段的臨時交通管理措施。措施實行期間，行車綫數目維持不變。同時，餘下未建的行人隧道亦已進行地基工程。

23. 啟德至鑽石山上下行綫隧道之間的相連通道已完成挖掘。上下行綫隧道的路軌鋪設工程亦已完成，而架空電纜的安裝工作則已於二零一六年十月中展開。



啟德至鑽石山隧道正進行軌道設備安裝工程

24. 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、慈康邨及蒲崗村道的有蓋行人通道、橫跨毓華街的行人天橋、以及位於慈康邨、慈樂邨、慈民邨、鳳德邨及龍蟠街的升降機。其他設施包括位於

蒲崗村道及慈雲山道的有蓋行人通道及升降機、以及慈樂邨的樓梯及扶手電梯，預計可於二零一六年年底至二零一七年年初中期間陸續開放予公眾使用，而餘下位於雲華街及毓華街的兩條行人天橋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)

25. 啓德站內正進行裝修、機電及路軌鋪設工程。工地內正興建車站地面出入口，預計於二零一六年年底大致完成。啓德站至土瓜灣站的明挖回填隧道亦已經完成。

26. 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。

27. 土瓜灣站現正進行車站結構工程，車站底層結構已完成超過七成，而整體車站結構則完成 34%。連接南角道車站出入口的隧道的挖掘工程已完成 85%，結構亦已完成 55%。



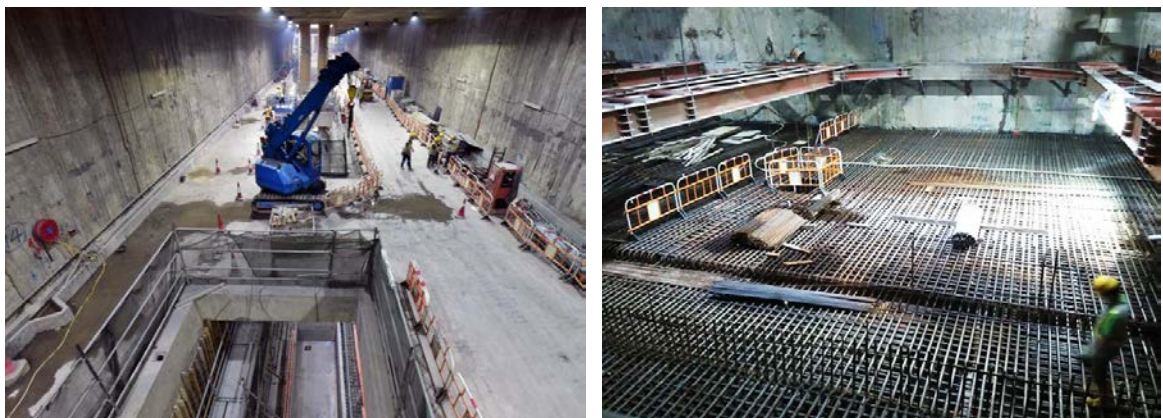
土瓜灣站結構工程

28. 隧道鑽挖機「鐵扇公主」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後，現正進行拆卸。下行綫隧道內現正建造軌旁通道及軌道路基。

29. 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 98%。連接豎井及鐵路隧道的通道已完成挖掘。

30. 馬頭圍站下層月台已於二零一六年十一月完成挖掘工序，並正進行結構工程，預計於二零一七年第一季完成。大堂層亦已展開機電及裝修工程。為配合車站建造工程，馬頭圍道將繼續維持開放兩條南行綫及一條北行綫，直至二零一六年底或二零一七年初。其後馬頭圍道會分階段重開行車綫。

31. 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。土瓜灣街市前的通風設施已完成挖掘工作，而結構工程已經展開。在浙江街工地，緊急救援通道豎井挖掘工作已完成，現正挖掘連接豎井及鐵路隧道之間的通道。



馬頭圍站工地

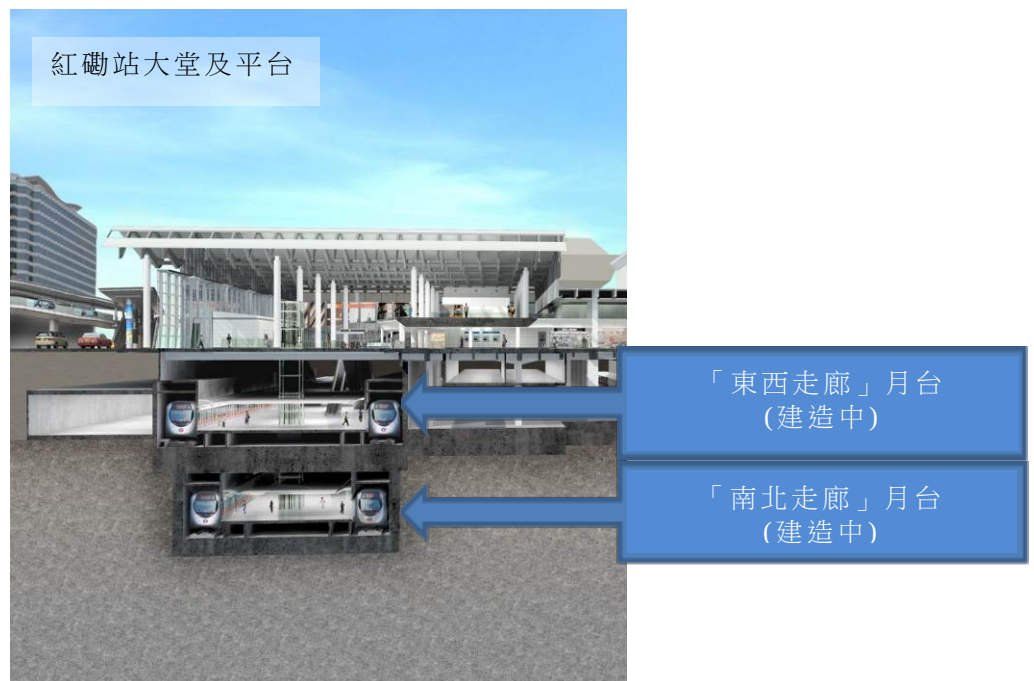
(iv) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

32. 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，挖掘工程亦已完成，現正進行結構工程。



漆咸道北及溫思勞街旁的隧道挖掘工程

33. 為配合將來沙中綫鐵路的運作，愛晨徑旁的一段新建路軌會設置密封式隔音屏障。隔音屏障的主要安裝工序已經完成，餘下的工序則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。



34. 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，預計於二零一七年上半年完成。

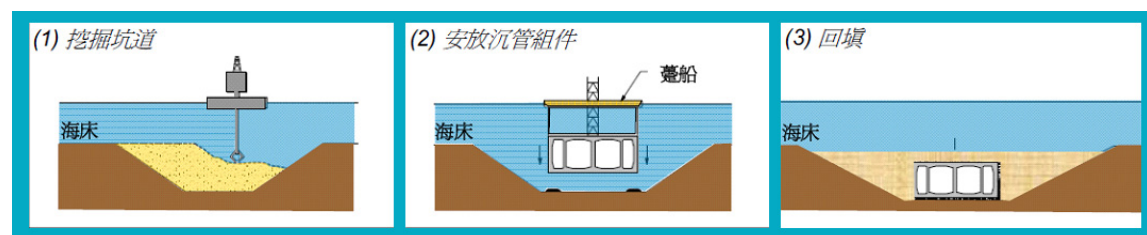
35. 紅磡站正進行「東西走廊」及「南北走廊」新月台的建造工程，月台的挖掘工作已經完成，現正進行結構工程，包括興建月台底板及後勤設施結構。正如以往提及，由於紅磡站平台下的實際土質情況較預期複雜，而且附近範圍可供進行工程的空間及高度有限，工程較原定時間表出現約四個月的滯後。承建商已努力增加人手和修訂施工工序以追回進度，包括在部分工地進行結構工程的同時，於其他位置展開機電及裝修工程。工程期間，我們亦會確保車站及附近建築物的結構安全。

36. 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)

37. 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。

38. 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

39. 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。截至二零一六年九月三十日，以混凝土量計算，預製組件的工程已完成約八成。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

40. 承建商繼續在維多利亞港內挖掘坑道。截至二零一六年九月三十日，挖掘工程已完成約六成，預計挖掘工程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。

41. 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)

42. 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」已於二零一六年七

月初完成鑽挖長約六百米，由銅鑼灣避風塘至會展站的上行綫隧道。「織女」亦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下行綫隧道的鑽挖工作已經完成

43. 在分域碼頭街工地，隧道鑽挖機豎井的建造工作已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已運送至上述豎井，現正重新裝嵌，預計於二零一七年第二季再次啟動，在荃灣綫走綫附近，向金鐘站方向鑽挖長約四百五十米的上行綫隧道。

44. 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。另外，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已於二零一六年九月下旬完成。最近，工程團隊正在馬師道進一步移除地底障礙物。由於隧道沿綫位於交通繁忙的道路下，施工期間需要制定應變措施，加上要移除沿綫額外的地底障礙物，故此令工程的複雜性增加，並需要調動額外的資源去完成。

45. 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四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。

46. 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，介乎博覽道、博覽道東及菲林明道的一段會議道已按計劃於二零一六年九月向北遷移，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。



介乎博覽道、博覽道東及菲林明道的會議道已向北遷移

47. 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。

48. 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，該處的新填海地原定於二零一六年十二月底交予沙中綫的承建商，但由於發現金屬物體影響了該處填海工程的進度，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。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。

49. 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。在過往一段時間，土木工程拓展署透過適當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。

50. 綜合以上土木工程拓展署所提供的最新工地交接的情況，以及為預留彈性於會展站上蓋興建會議中心而需進行的備置工程，包括興建額外的樁柱，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。

51. 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。截至二零一六年九月三十日，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，屋宇設備工程亦已展開。然而，原有體育館位置下的土質情況仍有待確定，待體育館的重置工作完成後，才可以在原有體育館的位置進行詳細的地質礮探工作，確認該處的土質情況。

52. 沙中綫「南北走廊」將以金鐘站為終點站，屆時，金鐘站將會成為港島綫、荃灣綫、南港島綫（東段）和沙中綫的轉綫站，成為香港島的交通樞紐。為配合沙中綫的車務運作，沙中綫需要由金鐘站沙中綫月台向南延伸一條約九百米的越位隧道，以供列車作調度之用。當中位於金鐘站以南至香港公園長約二百米的一段沙中綫越位隧道，已委託南港島綫（東段）項目進行，挖掘工程亦已於二零一五年第二季完成。至於由香港公園向南延伸、餘下長約七百米的沙中綫越位隧道，鑽爆工程已於二零一六年九月底展開，預計至二零一八年第三季完成。



沙中綫越位隧道香港公園工地

新列車

53. 「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

54. 與此同時，「東西走廊」的新列車亦正分批付運到港。已到埗的新列車正於八鄉車廠進行嚴謹及全面的測試，並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，十列八卡改裝列車已於西鐵綫正式投入服務，整個改裝工程預計於二零一八年完成。

55. 另外，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。為更妥善預備，首兩列八卡列車已由二零一六年十一月下旬開始，在服務時間以外於馬鞍山綫上進行動態測試，為期約三個月。在完成動態測試後，八卡列車預計於二零一七年年年初起陸續投入服務。馬鞍山綫現役十五列列車需要約一年時間完成轉換。



馬鞍山綫四卡列車將陸續由八卡列車取代

現有鐵路設施改善工程

56. 馬鞍山綫沿綫各站的延長月台及頂蓋工程、裝修及機電工程已大致完成。各站的延伸月台亦已於今年十一月下旬開放，以配合八卡列車的動態測試。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正在進行中。港鐵公司承諾馬鞍山綫全綫加裝閘門工程可於二零一七年完成。



自動月台閘門加裝工程

57. 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年底分階段完成。

58. 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已於今年十月底開始，在晚間非行車時間內於馬場站路軌進行測試。測試其後會分階段在大學至火炭站之間的路段進行。

59. 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，我們會致力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。

60. 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

61. 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。

62. 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超過一千宗查詢。

就業機會

63. 在二零一六年九月三十日，承建商共僱用約 6,868 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 709 位學員提供訓練，當中 436 位已完成培訓並正式獲聘。

總結

64. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一六年十二月

截至二零一六年九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	43,732.8	30,157.6	2,060.1
機電工程	13,431.3	2,715.8	160.0
合計	57,164.1	32,873.4	2,220.1

* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$2,691.9 (百萬元) - 中期發放金額 \$471.8 (百萬元) = \$2,220.1 (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	37	484.1	441.7	354	2,531.9	471.8
機電工程	6*	0	0	65	160.0	0
合計	43	484.1	441.7	419	2,691.9	471.8

* 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. 截至二零一六年九月三十日，港鐵公司共接獲 462 宗具有理據的申索，申索金額約為 31 億 7,600 萬元，佔已批出合約總額的 5.6%。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。截至二零一六年九月三十日，已獲解決的申索共

43 宗，並已發放約 4 億 4,170 萬元，佔已批出合約總額約 0.77%。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 4 億 7,180 萬元。

附錄二

截至二零一六年九月三十日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：63%

原定計劃⁽¹⁾完成進度：69%

(甲) 已批出的 26⁽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	95%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	92%
1106	鑽石山站擴建工程	82%
1107	鑽石山至啟德隧道	100%
1108	啟德站及相關隧道工程	97%
1108A	啟德臨時躉船轉運站建造工程	100%
1109	九龍城段車站及隧道工程	76%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	90%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	88%
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	82%
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)	43%

1120B	軌道工程及架空電纜(沙中綫第二期工程)	少於 1% ⁽³⁾
1121	過海鐵路隧道建造工程	57%
1122	金鐘站越位隧道建造工程	4%
1123	會展站及西面連接隧道工程	24%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	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	83%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	43%
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	89%
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 1120B 於 2016 年 7 月 8 日批出。

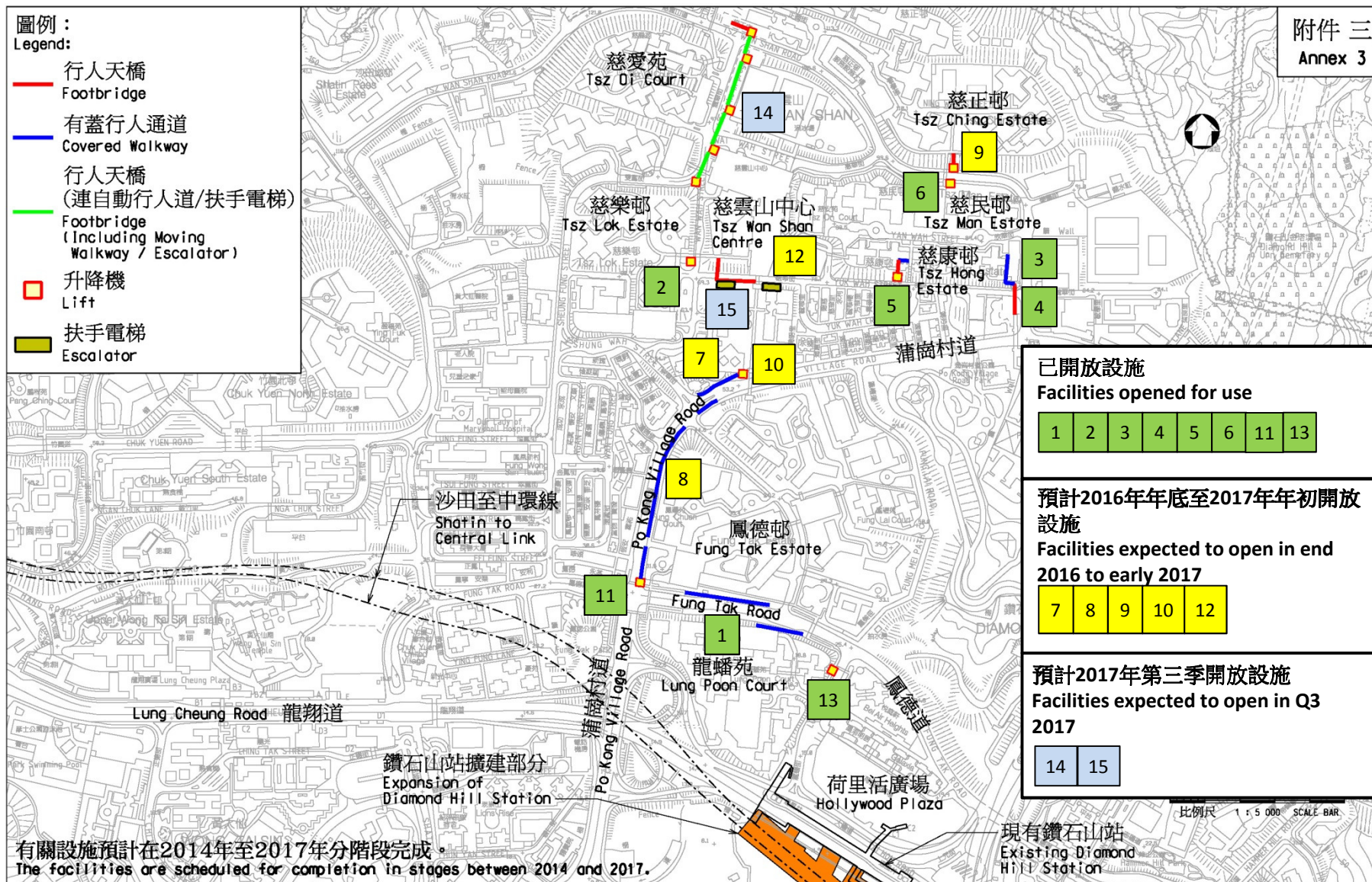
(乙) 已批出的 28 份主要機電工程合約之累計進度：

合約編號	合約名稱	累計進度
1141A	沙中綫第一期新列車	70%
1141B	沙中綫第二期新列車	30%
1151	沙中綫第一期列車改裝及購買新車卡	55%
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	69%
1152B	沙中綫第二期信號系統	52%
1153	沙中綫第一期隧道環境控制系統	44%
1153B	沙中綫第二期隧道環境控制系統	21%
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	69%
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	2%
1155	沙中綫第一期電源供應系統及軌旁設備	63%
1155B	沙中綫第二期電源供應系統及軌旁設備	17%
1159	沙中綫第一期升降機	43%
1162	沙中綫第一及第二期集群無線電系統 (TETRA)	74%
1162B	沙中綫第一期及第二期無線通訊覆蓋系統	29%
1163	沙中綫自動收費及進出保安管理系統	24%
1164	鑽石山站樓宇設備	41%
1165	顯徑站、馬仔坑通風樓及鳳德緊急救援通道樓宇設備	63%

1166	沙中綫第一期主控制系統	77%
1166B	沙中綫第二期主控制系統	23%
1169	沙中綫第一期通信系統	68%
1172	沙中綫第一期扶手電梯	42%
1172B	沙中綫第二期電梯及扶手電梯	2%
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	54%
1175	啟德站樓宇設備工程	84%
1176	土瓜灣站及附屬建築物樓宇設備	29%
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	4%

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



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

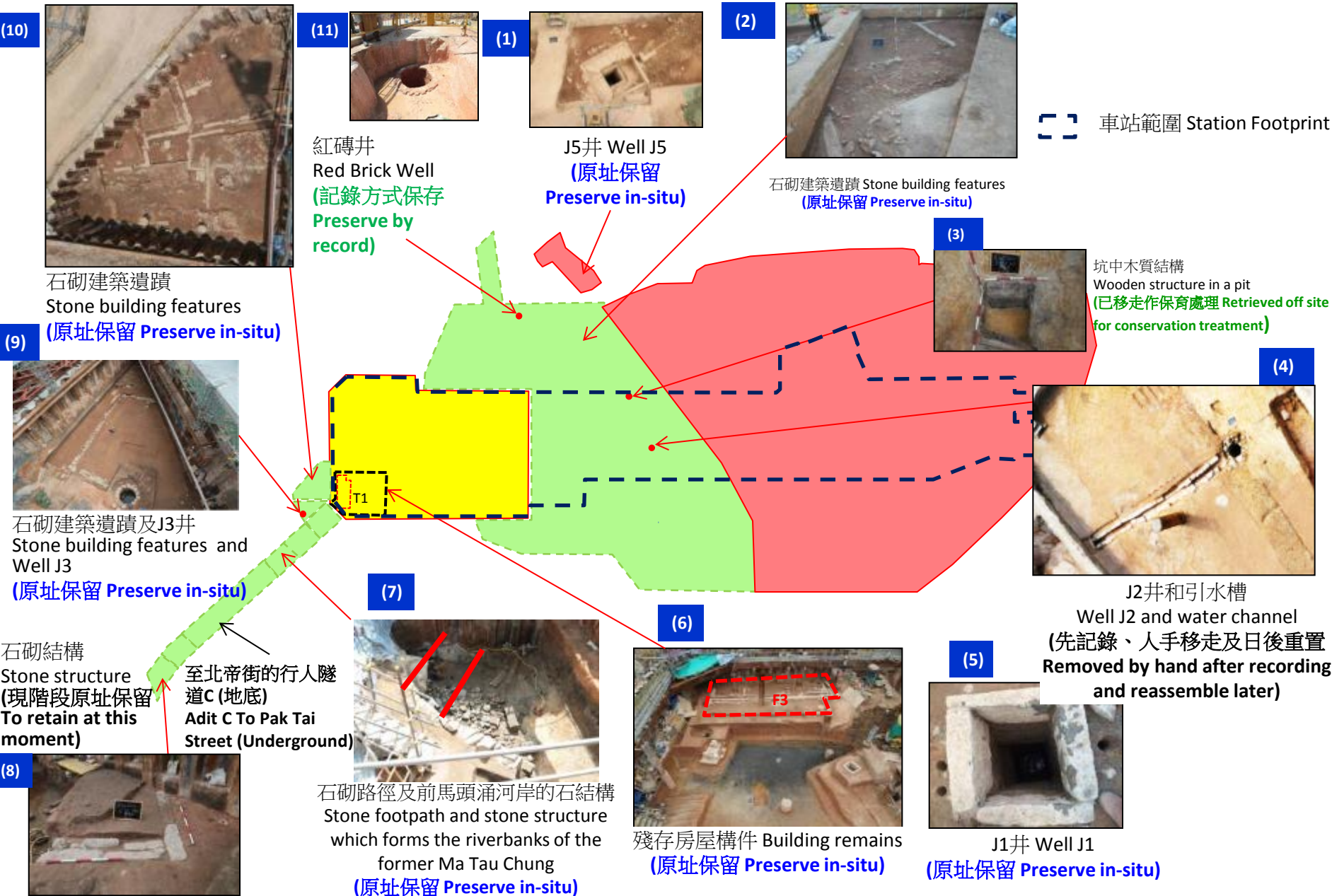
沙田至中環線 - 慈雲山區與沙田至中環線鑽石山站的行人接駁設施

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

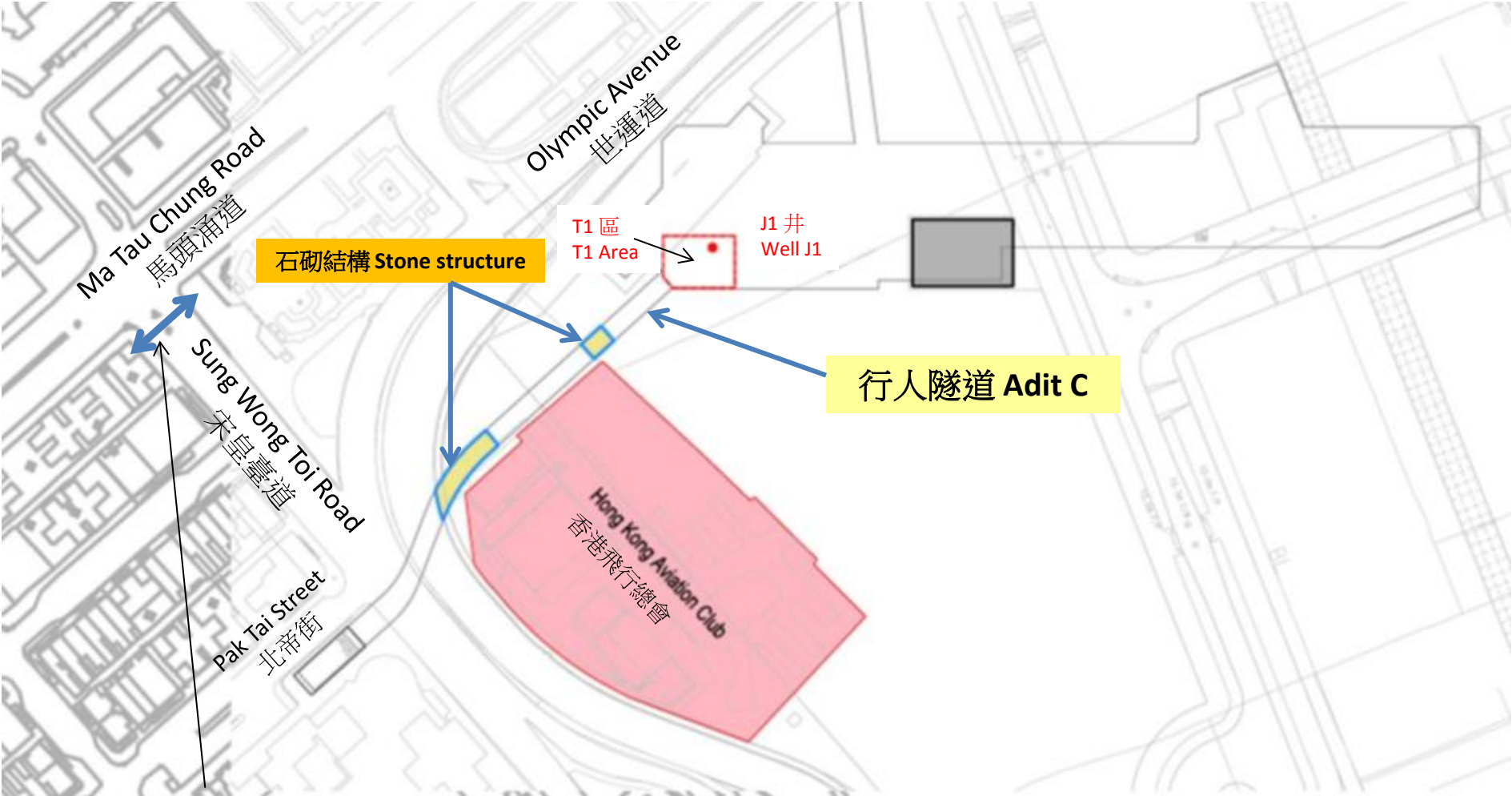
土瓜灣站工地考古文物保育方案

Conservation Options for Archaeological Features Discovered at To Kwa Wan Station

附件四 Annex 4



行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C



Existing pedestrian crossing
原有行人過路處