

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 2017 年 12 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 2017 年 12 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. 沙中線設 10 個車站，除改善現有的大圍站外，位於顯徑、鑽石山、啓德、宋皇臺、土瓜灣、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. 至於沙中線的主要工程，立法會財務委員會於2012年5月11日通過「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，相關的委託費用約為708億元。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。

6. 由於沙中線前期工程的建造費用有所增加，立法會財務委員會已在2017年6月17日通過63TR號工程計劃的追加撥款申請，把63TR的核准工程預算由62億5,490萬增加8億4,770萬元至71億260萬，用作支付政府須就沙中線前期

工程的額外費用。沙中線整項工程的核准工程預算由原預算的 798 億元上調到 807 億元<sup>1</sup>（按付款當日價格計算）。

7. 政府於 2017 年 12 月 5 日收到港鐵公司就沙中線主要工程的最新造價估算。港鐵公司表示需要上調沙中線主要工程項目的委託費用，由原先的 708 億元上調至 873 億元，增加約 165 億元。政府正就港鐵公司的最新造價估算作詳細檢視，路政署已在其「監察及核證顧問」（下稱「監核顧問」）的協助下與港鐵公司舉行多次會議，嚴格審核港鐵公司提供的理據。

8. 港鐵公司認為，令工程造價上升的主要原因包括宋皇臺站遺蹟的考古及保育工作、灣仔北工地交接日期延後而引致額外的工程開支、以及為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程。路政署和監核顧問已初步審閱港鐵公司提供的資料，由於涉及多個工程合約，路政署已要求港鐵公司提供更多資料作詳細審核。路政署會按照對政府工務工程估算的一貫做法，嚴格審視估算所涉及的假設和背後的基礎，以確定是否有足夠的理據來支持港鐵公司的估算。在完成詳細審核後，政府會向立法會尋求增加撥款以繼續推展沙中線工程。

9. 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

---

<sup>1</sup> 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 86 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 807 億元。

和有關合約申索的處理進行監察。港鐵公司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。此外，路政署每月均與港鐵公司舉行「項目統籌會議」及「項目進度會議」，以監察推展項目的各項工作及進度，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。路政署亦聘請了監核顧問，協助署方進行監察工作和定期審核，向路政署匯報項目的進度有否存在滯後的風險，並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。路政署署長每月亦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。

## 沙中線主要工程的最新進展

10. 港鐵公司就沙中線主要工程提交截至 2017 年 12 月 31 日的進度報告載於附件二。我們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）

11. 顯徑站和連接車站之高架軌道及地面軌道的屋宇裝備及機電工程已大致完成，站內相關系統測試及法定檢測現正在進行中。車站外的緊急救援通道工程、車公廟路的地下管線

工程及路面修復工程正繼續進行，進度大致符合預期。顯徑至啟德站的一段架空電纜已於 2017 年年底通電並進入測試階段，列車已經在軌道試行，以進行各項系統的動態測試。另外，馬鞍山線各車站的加裝月台幕門工程已按原定計劃提早一年於 2017 年 12 月全部完成。

黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德的鐵路段，當中包括鑽石山站)

12. 沙中線鑽石山站內正繼續進行屋宇裝備及機電工程，工程進度符合預期。位於龍翔道地底連接沙中線鑽石山站與觀塘線鑽石山站的兩條行人隧道已於 2017 年 11 月貫通。龍翔道的路面修復工程已於 2017 年 12 月展開。另外，位於黃大仙道及沙田坳道交界的緊急救援通道豎井建造工程和公共運輸總站建造工程正繼續進行。而位於前馬仔坑遊樂場的通風大樓工程正繼續進行。以上工程進度大致符合預期。

九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段，當中包括宋皇臺站(前稱土瓜灣站)和土瓜灣站(前稱馬頭圍站))

**啟德站**

13. 啟德站和介乎啟德站與宋皇臺站之間的隧道正繼續進行車站和隧道內的屋宇裝備工程及機電工程。啟德站內的屋宇裝備系統測試亦繼續進行，工程進度大致符合預期。

## 宋皇臺站

14. 港鐵公司按沙中線環境影響評估報告的建議，在宋皇臺站工程展開前，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（下稱「古蹟辦」）緊密監察下，於2012年11月至2013年12月期間進行。當承建商在考古指定範圍以外的隧道鑽挖機豎井內打樁時，發現超過500個宋朝錢幣，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，並於豎井範圍的西南角發現了一個宋元時期方形石井及其他殘存石構建築（見附件三第五及第六項考古文物）。因應古蹟辦的要求，考古工作進一步擴大至整個宋皇臺站建造範圍，最終於2014年9月完成。
15. 為免影響考古工作，當時港鐵公司停止了考古範圍內的工程，只進行需要配合考古發掘的工序，因而導致宋皇臺站和相關隧道工程進度滯後。承建商的部分人手、機械及設備無可避免要閒置。為了不影響區內的遺跡，港鐵公司亦必須更改隧道鑽挖機豎井的設計及調整豎井的建造工序。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，以及就宋皇臺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。
16. 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。沙中線宋皇臺站工地最終考古報告已於2017年6月底提交古蹟辦並獲古蹟辦接納，港鐵公司並逐步把出土的文物移交予古蹟辦。

17. 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（見附件三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。至於早前附近留作車站及列車隧道建造工程的臨時工地，港鐵公司已完成拆卸相關的後勤設施，現正邀請合資格的公司提交標書以進行考古工作，以研究行人隧道 C 的替代路線，以至其他接駁車站方案的可行性，考古工作預計於 2018 年第二季展開，於 2019 年第三季完成。因此，在宋皇臺站落成時，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興建合適並符合成本效益的替代隧道走線，北帝街一帶的居民也可以使用現有宋皇臺道行人過路設施（見附件四）往來宋皇臺站。港鐵公司亦正與相關部門商討在其他合適位置，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。港鐵公司在完成替代行人隧道 C 的路線和其他接駁車站的方案的初步研究後，會就有關結果諮詢九龍城區議會及相關地區人士，以期替代方案能盡量方便及配合居民需要。

18. 宋皇臺站的建造工程於 2015 年 3 月起全面恢復。車站的頂層結構建造已經完成，而車站回填工程亦已大致完成。與此同時，在宋皇臺站至何文田站的隧道和車站內，正進行屋宇裝備工程及機電工程，工程人員正加緊趕工，使此關鍵路段的工程能及早完成。

19. 港鐵公司曾估計有關考古工作引致沙中線「大圍至

紅磡段」有約 11 個月的滯後及最少約 41 億元額外的工程開支。就此，路政署聯同其監核顧問一直與港鐵公司保持緊密聯絡，並就港鐵公司所建議的追回進度措施給予改善建議，以期港鐵公司能追回沙中線「大圍至紅磡段」的部分進度。在工程團隊的努力下，於「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施已見成效。

### 土瓜灣站

20. 土瓜灣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須實施交通改道。自 2016 年 12 月起，馬頭圍道開始實施第三階段的交通改道措施，分階段由雙線向南、一線向北改為雙線向南、雙線向北的行車安排。隨着介乎落山道至浙江街的一段馬頭圍道於 2017 年 9 月中實施新一輪的交通改道措施後，大部分受沙中線工程影響的馬頭圍道，已實施雙向雙線的行車安排。土瓜灣站內現正進行間隔牆結構工程、屋宇裝備工程和機電工程。而車站的出入口和通風大樓工程及馬頭圍道的地下水管鋪設工程亦正在進行。工程進度大致符合預期。

### 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）

21. 由何文田站至紅磡站一段隧道內的軌道旁機電設施安裝工程正繼續進行。因應隧道挖掘工程需於漆咸道北及其支路實施的臨時交通管理措施，隨著工程的進度，受影響的漆咸道北的東及西行車線和其他臨時改道的支路已於去年年底全部還原至原來的走線。近公主道一段連接東鐵線和紅磡站新建月台的軌道鋪設工程正繼續進行。以上工程進度大致符合預

期。

22. 為配合沙中線工程，部分現有紅磡站平台的地基需作改建，騰出空間興建新月台及隧道。新月台及隧道結構工程已大致完成，現正進行屋宇裝備工程及機電工程，進度大致符合預期。

### 「紅磡至金鐘段」

#### 過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

23. 過海段的主體工程仍繼續。在紅磡近岸的通風大樓的建造正在進行。在維多利亞港及銅鑼灣避風塘內的海床挖掘工程繼續進行，以備日後放置隧道沉管的預製組件。在前石澳石礦場內建造的十一節隧道沉管預製組件，其中七節已於 2017 年 6 月至 12 月運送至維多利亞港及銅鑼灣避風塘內完成安裝，預計所有組件可於 2018 年年中完成安裝。過海段整體進度大致符合工程計劃。

#### 港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

24. 由銅鑼灣避風塘至會展站的隧道鑽挖工程已於 2016 年底完成。受此段工程影響的道路及設施亦正在進行重置，當中包括告士打道的行車線。另外，隧道入口處休憩花園附近的天橋地基改建工程已經完成，地下暗渠的重置工程亦正在進行中。至於由分域碼頭街至金鐘站的上行及下行隧道鑽挖工程亦已先後於 2017 年 5 月及 11 月順利完成。會展站西面至分域碼頭街的一段隧道將以明挖回填方式建造，該段隧道的垂直隔牆

工程已於 2017 年 6 月完成，隧道挖掘工程亦在進行中。

25. 會展站的主體工程不僅涉及極為複雜的施工程序，而且工地的範圍較大，如前灣仔北公共運輸交匯處、前灣仔游泳池及前港灣道體育館等設施，均需待重置後才可將原有設施拆卸，以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，因此在拆卸舊有設施前只能進行有限度的土質勘探工作，待正式拆卸後，承建商才能在該處地下進行所需的詳細土質勘探工程，以了解實際的土質情況。故此，該處的地下土質日後可能會成為影響會展站工程進度和建造費用的潛在因素。此外，由於部分會展站位於灣仔北的道路地底，而該區路面交通十分繁忙，因此需要分階段實施大型綜合臨時交通管理措施，以騰出空間進行建造工程。由於當區道路路面闊度有限，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，均對工程計劃構成不同程度的限制。加上會展站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。可是，在施工前卻無法將該段道路封閉以挖掘探坑，因而難以核實公共設施機構和相關部門提供的地底管線的數量和位置。部分地下設施的現況亦不理想，因而需要完成修補工作後才可繼續進行工程，上述情況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。

26. 隨著新港灣道體育館於 2017 年 5 月落成並開放予公眾使用後，港鐵公司現正於原有體育館進行鋼管樁牆建造工程，待完成後便進行挖掘。港鐵公司在原有體育館進行進一步的地質勘探工作後，結果顯示該處的石層深度較預期為高，港鐵公司正考慮不同的挖掘方案，以減低對工程所構成的影響。

27. 為配合通往灣仔渡輪碼頭的會議道行人天橋重建工程，港鐵公司已在會議道完成地基工程，現正進行行人天橋支柱和升降機槽工程。灣仔北一帶將繼續分階段實施臨時交通管理措施，以配合另一階段的會展站興建工程及進行會議道行人天橋的餘下建造工程。
28. 位於前灣仔北公共運輸交匯處及前灣仔游泳池工地的會展站挖掘工程，已分別於2017年7月及8月展開。此外，菲林明道地底的箱型暗渠臨時改道工程已於2017年12月完成，會展站餘下的垂直隔牆建造工程現正展開。
29. 為預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，港鐵公司需於車站加建必要的地基及設施，增加了會展站工程的複雜性。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，工程開支亦會相應增加。
30. 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，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。在土木工程拓展署的努力下，相關工地已分別於2017年1月、2月及7月移交予沙中線的承建商。受金屬物體影響的部分工地的交接日期比原定計劃延遲了7個月。
31. 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。在過去一段時間，土木工程拓展署透過適當措施，追回部分工程進度，把大部分工地按原定的交接日期，移交港鐵公司。其他重要工地的交接日期亦較原先約6個月的滯後有

所縮減。路政署及港鐵公司一直與土木工程拓展署探討進一步的措施，盡量減少引致沙中線延誤的風險，而土木工程拓展署已於2017年7月將該處最後一幅工地的大部分範圍移交沙中線的承建商。

32. 為處理一條位於分域碼頭街附近的鋼管樁，港鐵公司的承建商已在鋼管樁及周圍進行灌漿工程以替代那部分的連續隔牆。港鐵公司已完成建造蓋板工程，並正在該處進行挖掘工程。港鐵公司亦正於會展中庭下的西面連接隧道建造防洪牆，以應付因上文提及的連續隔牆改動而可能帶來的水浸風險。

33. 港鐵公司較早前表示沙中線「紅磡至金鐘段」的通車日期會因上述第32段提到的改動而額外滯後3個月，工程開支亦會有所增加。路政署聯同其監核顧問現正就港鐵公司提供的評估進行審核，要求港鐵公司提供更多支持其評估的理據。此外，路政署亦要求港鐵公司積極研究追回進度的措施，盡量將延誤的風險減至最低。

34. 現時預計會展站以至沙中線「紅磡至金鐘段」的完工日期，仍維持以2021年通車為目標。此外，除了為預留彈性於會展站上蓋興建會議中心所增加的工程開支外，有關工地交接日期滯後所引起的工程延誤以及因上文第32段提到的改動，亦可能引致額外的工程開支。

## 總結

35. 綜合上述第10至34段的評估，有鑑於較早前宋皇

臺站遺蹟的考古工作、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，令「大圍至紅磡段」的完工通車時間延遲至 2019 年年底。路政署一直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」的部分進度。經工程團隊的努力，於「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施已見成效，因此，現時預計「大圍至紅磡段」可提前至大約 2019 年年中通車。

36. 由於受到灣仔發展計劃工地交接的影響，以及會展站地底的複雜情況，加上要預留彈性讓會展站上蓋可以興建會議中心，沙中線「紅磡至金鐘段」仍維持以2021年為通車目標。路政署亦要求港鐵公司積極研究追回進度的措施，盡量減低工程延誤的風險。我們繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能按上述的修訂目標通車。

37. 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，個別工程合約亦免不了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，克服不同的困難。政府會密切監察工程進度及施工情況，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。

38. 港鐵公司已完成就沙中線主要工程的最新造價估算。該估算顯示需要上調沙中線主要工程項目的委託費用約165億元。路政署已要求港鐵公司提供進一步資料，並正聯同其監核顧問，就港鐵公司提供的預算進行嚴謹的審核。

39. 由於預計沙中線主要工程的應急費用不足以應付有

關主要工程的額外開支，因此我們會在完成詳細審核後，向立法會尋求增加撥款以繼續推展沙中線工程。

運輸及房屋局

路政署

2018年1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.

HRWSCL003-SK0465

版權所有 © 2013 政府工程處

鐵路拓展處 Rail Extension Office

路政署 Road Transport Department

路政署  
Road Transport Department

## 附件二

### 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

(截至二零一七年十二月三十一日)

#### 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」)工程截至二零一七年十二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，港鐵公司已就沙中綫項目批出 27 份主要土木工程合約和 30 份主要機電工程合約<sup>1</sup>，連同其他小型合約，合計總值達 576.43 億元。其中包括土木工程合約 437.41 億元，及機電工程合約 139.02 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」預計於二零一九年年中完成，而「南北走廊」預計可於二零二一年完成。

#### 成本控制機制

4. 港鐵公司十分重視鐵路項目的監管及成本控制，並擁有

---

<sup>1</sup> 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。

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. 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。

### 最新造價估算

8. 港鐵公司於二零一七年十二月五日公布，已就沙中綫項目主體建造工程的造價估算完成詳細檢討。經考慮各項因素，並按「大圍至紅磡段」及「紅磡至金鐘段」分別於二零一九年年中及二零二一年通車的修訂工程計劃，港鐵公司將項目主體工程造價由原先估算的 708 億元上調 165 億元至 873 億元。港鐵公司已向政府提交上述最新造價估算，並會全力協助政府評估有關造價，包括提供所需的任何進一步相關資料。

9. 最新的造價估算中，外在因素佔額外工程開支約七成，包括宋皇臺站工地的考古發現、灣仔北一帶延遲或未能完整交接工地、以及為包括會展站日後車站上蓋發展而未納入工程開

支的額外地基工程。同時，沙中綫亦受到本港其他基建工程共同面對的挑戰的影響，包括建造業界勞工短缺及不利的地質等情況。

## 工程進展

### 總體進展

10. 截至二零一七年十二月三十一日為止，沙中綫工程的總體進度為 81%。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 84%（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，包括宋皇臺站工地考古工作、灣仔北工地延遲移交以及複雜的土質情況等。在實施多項緩解措施下，港鐵公司預計可追回部分工程滯後。

11. 在工程團隊的持續努力下，截至二零一七年十二月三十一日，「東西走廊」已完成約 94% 工程。按原定二零一八年的通車目標，有關進度為 98%。截至二零一七年十二月三十一日，主要工程進展包括：

- (a) 「東西走廊」所有車站已大致完成車站結構工程；
- (b) 顯徑至啟德站的一段架空電纜於二零一七年十月中旬通電，並展開列車動態測試；及
- (c) 馬鞍山綫完成更換八卡列車及自動月台閘門安裝工程。

12. 截至二零一七年十二月三十一日，「南北走廊」工程的進度為 64%。按原定計劃，有關進度目標為 67%。主要工程進展包括：

- (a) 隨着隧道鑽挖機「雅典娜」於二零一七年十一月完成挖掘最後一段由分域碼頭街工地至金鐘站的鐵路隧道，標誌沙中綫全部隧道鑽挖工程全部完成，包括港島段四條隧道較原定計劃提早四個月完成鑽挖；
- (b) 由十一節沉管隧道預製組件組成的過海鐵路隧道，工程人員已成功將七節預製組件安放於維多利亞港銅鑼灣避風塘附近範圍；及
- (c) 東鐵綫新信號系統在晚間非行車時間進行的測試已涵蓋東鐵綫全綫。

#### 不同施工段的進展

13. 按地理劃分，沙中綫可分為以下施工段：

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

(i) 沙田段 (即大圍站至貴大仙馬仔坑的鐵路段)

14. 顯徑站現正進行裝修工程。站內各層的屋宇及機電設備裝置已大致完成，現正進行測試。車站頂部綠化工程已於二零一七年十月完成。車站已於二零一七年十二月進行消防裝置認可檢查。站外正進行緊急救援通道建造工程及顯田遊樂場重置工程。



顯徑站

15. 至於連接顯徑站的高架橋及盒型隧道一帶，毗連盒型隧道的護土牆建造及回填工程已經完成，現正建造間隔圍欄。高架橋附近的排水渠鋪設工程及街道照明裝置工程已大致完成，現正重置行車路及行人路。至於高架橋及盒型隧道的綠化工程亦已大致完成。



顯徑站及部分高架橋

16. 獅子山隧道段的架空電纜及機電設備安裝工程已經完成。位於顯徑的獅子山鐵路隧道入口工地的重置工作已大致完成。正如早前曾提及，顯徑獅子山鐵路隧道入口的實際土質情況較預期複雜，令隧道工程有所滯後。工程團隊實施了有效的緩解措施，成功追回部分滯後，隧道亦已於二零一五年十一月

貫通。緩解措施包括增加爆炸品的用量、調整工序，並更改隧道壁的模板設計，令不同工程可同步於隧道內進行。

(ii) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

17. 隧道鑽挖機在初次鑽挖鑽石山至馬仔坑隧道時，曾經行經黏土層，需要加密的清潔及維修保養，因此須多次更換鑽頭，影響挖掘進度。工程人員在進行第二段的隧道挖掘前，修改了鑽頭的設計及更換鑽頭及其他相關設施，成功追回部分滯後。隧道亦已於二零一六年四月貫通。隧道於二零一七年三月完成路軌鋪設工程，而架空電纜及機電設施安裝工程亦已大致完成。隨着顯徑至啟德站的一段架空電纜於二零一七年十月中通電，列車正在該路段行駛以進行信號及各項鐵路系統的動態測試。

18. 馬仔坑通風樓的結構、裝修及屋宇設備工程已大致完成，現正進行測試工作，預計於二零一八年一月完成。



馬仔坑通風樓結構工程

19. 位於黃大仙道與沙田坳道交界的鳳德緊急救援通道結構工程已經完成，現正進行屋宇設備、裝修及機電安裝工程。黃大仙祠通道正進行排水渠及路面工程，預計於二零一八年年中完成。至於鄰近的黃大仙公共運輸總站(運輸總站)的結構工程亦大致完成，現正建造車輛停泊設施；而位於沙田坳道地面出

入口的道路建造工程，將於連接道路之修訂設計獲得通過後展開。



鳳德緊急救援通道

20. 鑽石山站擴建部分的整體裝修工程已完成逾六成，月台層的機電及屋宇設備安裝工程已經大致完成；而大堂層的工程則進度良好。

21. 位於龍翔道地底、連接現有鑽石山站及其擴建部分的行人隧道已於二零一七年十一月貫通，現正全力進行機電及屋宇設備工程。龍翔道新一階段臨時交通管理措施已於二零一七年十二月展開，以配合連接車站的緊急救援通道建造工程，相關建造工程將會在管線重置工程完成後展開。



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。現有的 A2 出入口現正實施行人改道措施，以延伸出入口結構連接日後沙中綫的鑽石山站；而連接現有 B 出入口及車站擴建部分的改建工程則已於二零一七年十一月完成。另外，港鐵公司亦應政府委託在鑽石山站進行備置工程，以配合日後鑽石山綜合發展區內之建設。

23. 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已在諮詢地區人士的意見後作出修改。儘管部分工程遇到難以預見的複雜地質以及密集的地下管線，以致影響原有的時間表，所有行人設施已於二零一七年十月完成，並開放予公眾使用，預計餘下的重置工程於二零一八年三月前陸續完成。

24. 鑽石山至啟德站隧道的軌旁設備及機電設施安裝工程已大致完成。

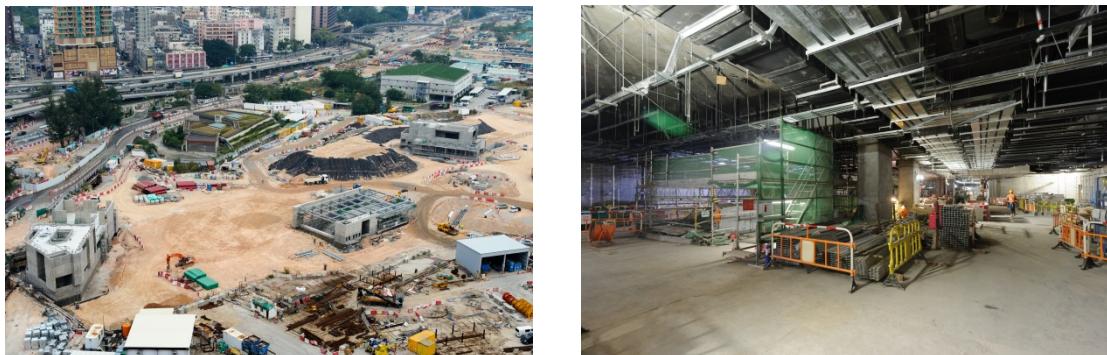
(iii) 九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段)

25. 啟德站之裝修及機電工程已大致完成，預計於二零一八年第一季進行消防裝置認可檢查。連接啟德站與附近道路的地面行人接駁通道的建造工程預計於「東西走廊」投入服務前完成；而餘下的地面行人接駁通道則由相關政府部門及機構建造，預計該部分工程亦會於「東西走廊」通車前竣工。

26. 正如以往提及，宋皇臺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。港鐵公司已為九龍城段之工程施行多項追回進度措施。例如於宋皇臺站工地的隧道鑽挖機豎井內透過調配工序，以及在工地管理上作出配合，在興建該部分的車站結構時，可同步拆卸隧道鑽挖機

豎井。在工程團隊的努力下，在「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施漸見成效，現時預計「東西走廊」可提前至二零一九年年中通車。

27. 宋皇臺站包括隧道鑽挖機豎井範圍的結構工程已大致完成。車站回填工程現正進行中，預計於二零一八年第一季完成。連接南角道車站出入口的行人隧道結構工程亦已完成，而南角道的車站出入口則正在興建中。屋宇裝備安裝工程已同時在車站及連接南角道之行人隧道展開。



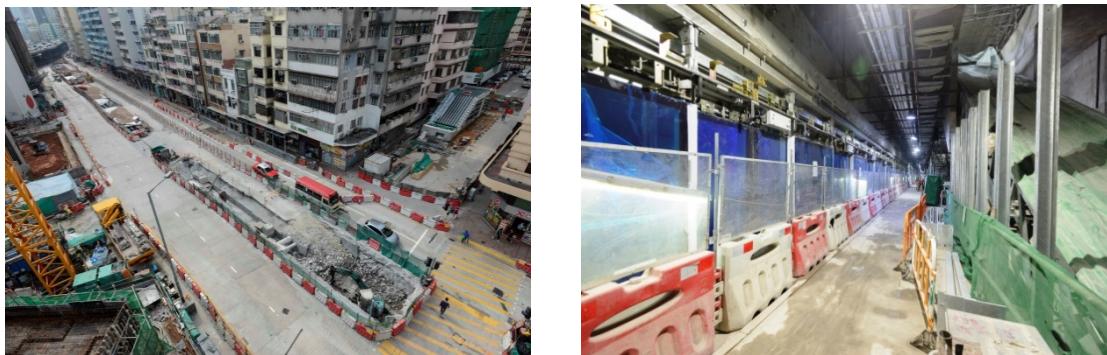
宋皇臺站建造工程

28. 港鐵公司與相關政府部門商討後，已確定連接宋皇臺站與附近道路的地面行人接駁通道的走線，建造工程將於二零一八年第一季展開。

29. 宋皇臺站至何文田站之間的隧道內現正繼續進行機電工程及架空電纜安裝工作。

30. 位於譚公道及浙江街的隧道緊急救援通道現正全力進行內部結構工程。

31. 土瓜灣站內各樓層正進行月台幕門安裝等機電、裝修及屋宇裝備工程。土瓜灣街市前的通風設施已完成結構及回填工程。土瓜灣站四個車站出入口現正安裝頂部鋼架結構。隨着土瓜灣站完成結構工程，馬頭圍道由二零一七年九月中旬起已大致實施兩條南行及兩條北行的行車線安排。同時，重置馬頭圍道渠管及道路之工程亦已展開。



土瓜灣站建造工程

(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」。接駁何文田站至紅磡站的「東西走廊」隧道結構及路軌鋪設工程已經完成。至於由東鐵綫接駁至紅磡站新建部分的「南北走廊」隧道，結構工程已大致完成，並已展開軌道工程。

33. 為配合「東西走廊」的隧道建造工程，漆咸道北及其連接路在二零一三年開始實施臨時交通管理措施。隨着鐵路隧道結構工程完成，漆咸道北、溫思勞街行車隧道連接路及康莊道連接路的臨時交通管理措施已經全部撤銷，並於二零一七年十二月中重新開放。



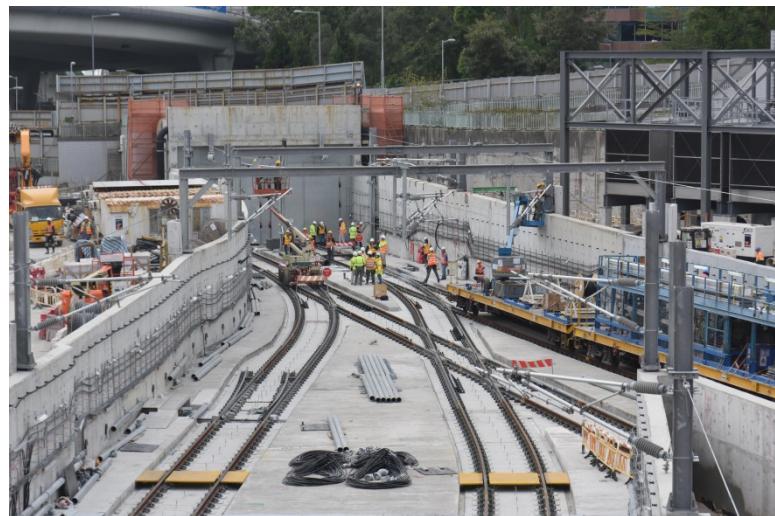
漆咸道北、溫思勞街行車隧道連接路及康莊道連接路的  
臨時交通管理措施已經完成

34. 愛晨徑旁的一段東鐵線路軌已於二零一七年四月完成安裝密封式隔音屏障。愛晨徑行人路的重置工程預計於二零一八年第一季完工。

35. 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已建造兩層全新月台，分別供「東西走廊」及「南北走廊」使用。為配合日後的安排，紅磡站大堂現正分階段進行改建工程。隨著首兩個階段的改建工程已經完成，改建後的南面及北面大堂現已分別於二零一六及二零一七年重新開放。第三階段的改建工程已於二零一七年三月開展，工程包括安裝屋宇設備、新扶手電梯及升降機連接大堂及新沙中綫月台。

36. 紅磡站「東西走廊」及「南北走廊」新月台以及新月台附近機房的結構工程已於二零一七年第二季大致完成。車站現正進行扶手電梯安裝工程及屋宇裝備工程。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。承建商透過增加人手和修訂施工工序逐步追回進度，工程人員正於各施工點全力推展工程。

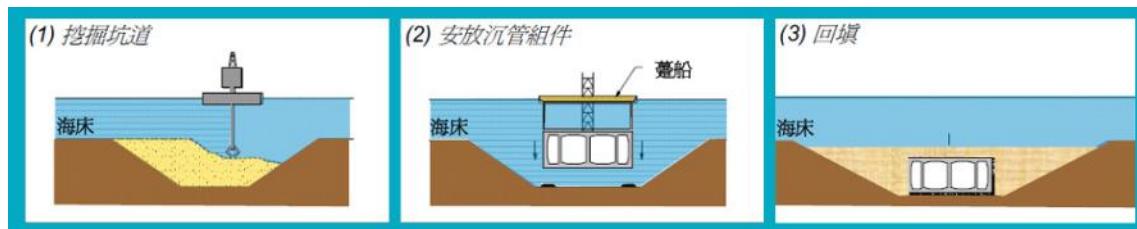
37. 為配合未來鐵路運作，前紅磡貨場正改建為「東西走廊」的列車停放處，該處之結構、屋宇裝備、機電路軌鋪設及架空電纜安裝工程已大致完成。



紅磡列車停放處架空電纜安裝工程大致完成

(v) 過海段(即橫越維多利亞港的鐵路段)

38. 沙中綫正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的結構工程已於二零一七年六月完成。臨時圍堰北面的鋼管樁亦已經移除，以準備接駁餘下以沉管隧道方式(詳見下圖)建造的過海隧道。



沉管隧道建造方法

39. 全部十一件沉管隧道預製組件在前石澳石礦場建造，並於二零一七年三月完成。首件沉管隧道預製組件已於二零一七年六月成功於銅鑼灣避風塘附近沉放及安裝。截至二零一七年十二月底，其中七件預製組件已被拖曳至維多利亞港進行沉放及安裝，預計整條沉管隧道將於二零一八年第二季完成沉放及安裝，並於二零一九年初貫通。



已於維港海床成功安裝七件沉管隧道預製組件

40. 沙中綫於銅鑼灣避風塘內的工程預計於二零一八年下半年完成，隨後將會重置避風塘的繫泊安排。港鐵公司將與海事處及避風塘內的持份者保持溝通，以盡量減低影響。

41. 與此同時，承建商繼續在維港海床已挖掘的坑道內鋪設碎石作為底床，準備日後放置沉管隧道組件。為配合沉管隧道預製組件沉放及安裝工程，下一階段的維港內航道改道已於二零一七年十一月實行。在完成安裝沉管隧道工程後，有關坑道便會回填。

(vi) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

42. 隨著隧道鑽挖機於二零一六年十一月完成銅鑼灣避風塘至會展站的隧道鑽挖工作，承建商現時正於上行及下行隧道內建造軌旁通道及軌道路基。而上行隧道內亦正進行集水及排水系統的挖掘工程，預計有關工程將於二零一八年第三季完成。

43. 承建商正拆卸位於銅鑼灣避風塘西面、早前被用作支援隧道鑽挖工程的臨時填海工地，預計二零一八年第一季完成。為減低對陸路交通的影響，拆卸的泥石會經由海路運走。待拆卸臨時填海工地後，前警官會所旁的沿岸行人路將會重開。

44. 前警官會所工地內正進行通風設施的豎井挖掘工程，預計於二零一八年年初完成，及後將進行設施的結構工程。警官會所的重置工程預計於二零一八年第二季於原址展開。

45. 近銅鑼灣避風塘隧道入口處的休憩花園內，堅拿道天橋的地基改建工程已經完成，現正進行地下暗渠的重置工程。花園內休憩及康樂設施的重置工程預計於二零一八年第四季展開。



於前警官會所工地的鐵路隧道的通風設施挖掘工程

46. 至於位於會展站西面的隧道，隧道鑽挖機「雅典娜」已分別於二零一七年五月及十一月完成鑽挖由分域碼頭街工地至金鐘站的上、下行隧道，並於二零一七年十月初及十一月中成功於現有荃灣綫隧道下通過，期間並未對列車服務帶來影響。隧道鑽挖機的拆卸工作現正進行，並預計於二零一八年第一季完成。

47. 會展站及相關鐵路設施的建造工程現正在灣仔北進行。位於前灣仔北公共運輸交匯處和前灣仔游泳池的工地正進行會展站的大型挖掘工程。在原港灣道體育館位置進行的車站地基工程將於二零一八年年初完成，隨後便會進行挖掘。至於在菲林明道工地的垂直隔牆工程，預計會於二零一八年年初完成。由於灣仔北可供用作工程的空間有限，灣仔北一帶正分階段實

施臨時交通管理措施，以騰出空間進行上述工程。



灣仔北一帶正分階段實施臨時交通管理措施

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，該處的新填海地原定於二零一六年十二月底交予沙中綫承建商，但由於發現金屬物體影響了該處填海工程的進度，土木工程拓展署分階段於二零一七年一月、二月及七月移交相關工地至沙中綫工程，令該處部分工地的交接日期有七個月的延誤。

49. 正如早前提及，關鍵工地的滯後交接情況及為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程，令會展站的完工日期延誤六個月，因而令「南北走廊」要推遲到二零二一年才能通車。

50. 另外，位於分域碼頭街附近、屬於灣仔發展計劃第二期的工地的交接日期亦先後出現了四至六個月滯後的情況。上述工地已分階段移交予港鐵公司、並於二零一七年三月完成交接，用以建造會展站的西面連接隧道，以及接駁金鐘站的隧道。

51. 正如早前提交的進展匯報中提及，沙中綫項目工地內，發現一條深入地底四十米、貼近已建成的隧道地基結構的廢棄鋼管樁。此外，早前委託給灣仔發展計劃第二期建造的最後一

段垂直隔牆圍堰仍未完成。就此，繼早前提及的六個月滯後，港鐵公司及其承建商需要克服這些由其他工程項目帶來的挑戰，為「南北走廊」帶來額外三個月的影響及增加工程費用。

52. 當上述工地分階段移交後，港鐵公司即時於工地內進行土質勘探工程，並仔細研究有關的建造方法及替代方案。最後，承建商在鋼管樁周邊進行灌漿工程以替代該段連續隔牆，在日後開挖時亦需進行額外的鞏固工程。此範圍的開挖工程經已展開。

53. 沙中綫須由金鐘站沙中綫月台向南延伸一條約九百米的越位隧道，以供日後列車作調度之用。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。至於餘下長約七百米的越位隧道鑽爆工程已於二零一七年六月底完成。隧道內正進行結構工程，預計於二零一九年年中完成，隨後會進行機電及屋宇設備工程。



越位隧道正進行結構工程

54. 金鐘站的擴建部分內正進行內部結構、裝修及屋宇設備安裝工程；而環境控制系統機房的搬遷及相關機電工程已於二零一七年十二月完成。

## 新列車

55. 為配合將來「南北走廊」的運作，三十七列新列車正陸續分批運抵本港。已到埗的新列車正於何東樓車廠進行嚴謹及全面的測試。部分新列車現正臨時停放於沙田貨場內之路軌上。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。新列車的車門位置亦有所改善，車門的間距會平均分佈，讓乘客進出車廂更為方便。



新列車於非服務時間在東鐵綫進行動態測試

56. 另一方面，「東西走廊」十七列新列車亦正分批付運到港。已到埗的新列車正於八鄉車廠及大圍車廠進行嚴謹及全面的測試，並於非服務時間在西鐵綫、馬鞍山綫及顯徑至啟德段進行動態測試。

## 改裝列車以提升列車服務

57. 除了購入新列車，馬鞍山綫、西鐵綫及東鐵綫部分現有車卡正陸續進行改裝。經改裝的車卡會與新購的車卡組裝成「東西走廊」的八卡列車。當中西鐵綫列車已由二零一六年一月開始，陸續改裝為八卡列車，以配合「東西走廊」日後以八

卡列車的運作。截至二零一七年十二月底，西鐵綫已有二十四列八卡改裝列車正式投入服務，全部二十八列列車的改裝工程預計於二零一八年完成。

58. 馬鞍山綫的十五列四卡車已於二零一七年十二月全面提升為八卡車，令馬鞍山綫整體載客能力提升一倍。



馬鞍山綫已全面提升為八卡列車行駛

## 現有鐵路設施改善工程

59. 馬鞍山綫九個車站合共七百二十對自動月台閘門已於二零一七年十二月完成安裝，較原定計劃提早一年完成。



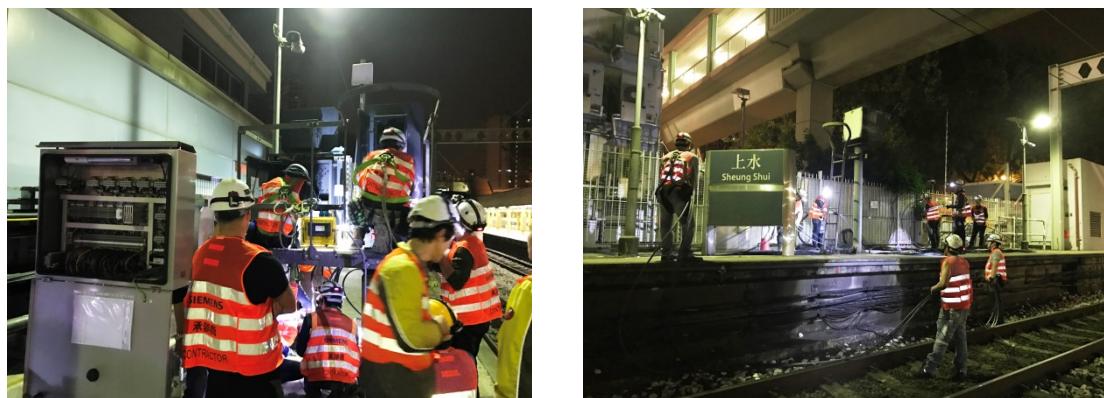
60. 東鐵綫沿綫車站亦會加裝自動月台閘門。在加裝工程開始前，各車站月台須先進行加固工程，以及興建相關系統設備房及設施。為免上述工程影響列車服務，大部分工序須於列車服務時間以外的凌晨時分進行。東鐵綫的月台加固工程及信號與通訊系統設備房建造工程已大致完成，車站現正進行後期的重鋪月台地面工程。另一方面，新列車與現有列車的車門位置並不相同。為配合新列車的車門位置，有需要待東鐵綫全面以新列車運作後，才能展開自動月台閘門的安裝工程。

61. 在東鐵綫以九卡列車取代十二卡列車的安排上，因應有乘客對採用新列車及載客量的關注，現時港鐵公司正考慮待東西走廊通車、分流乘客的作用得以發揮後，才陸續更換東鐵綫新列車。因此，自動月台閘門的安裝時間表亦須相應作出調整。

62. 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，而東鐵綫全綫軌道旁的新設備安裝工作已大致完成。隨着新信號系統連同東鐵綫列車的測試於二零一七年十二月起推展至旺角東及紅磡站，測試已涵蓋全長三十七公里的東鐵綫。

63. 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會出現磨合的情況。海外的經驗顯示，為免除這些風險，大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。

64. 鐵路安全一直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。工程及鐵路運作的團隊會緊密監察信號系統更換工程，確保在維持鐵路安全的同時，任何磨合期的情況均得以適時處理。



東鐵綫信號系統提升工程

## 持份者的參與及溝通

65. 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。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，港鐵公司在各區成立的社區聯絡小組是另一個與地區人士溝通的主要渠道，定期向小組介紹沙中綫的工程進度。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，而位於土瓜灣的沙中綫資訊中心自二零一二年十月起至今亦處理了超過一千二百宗查詢。

## 就業機會

66. 在二零一七年十二月三十一日，承建商共僱用約 5,817 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峻的考驗。單以建築工人計算，預計尚欠約 368 名工人。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 759 位學員提供訓練，當中 497 位已完成培訓並正式獲聘。

## 總結

67. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一八年一月

附錄一

截至二零一七年十二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)	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	43,741.3	39,373.4	1,817.9
機電工程	13,901.8	4,477.1	1,008.0
合計	<b>57,643.1</b>	<b>43,850.5</b>	<b>2,825.9</b>

\* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$4,065.9 (百萬元) - 中期發放金額 \$1,240.0 (百萬元) = \$2,825.9 (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	197	1,920.6	1,214.7	486	3,032.9	1,215.0
機電工程	9*	0	0	118	1,033.0	25.0
<b>合計</b>	<b>206</b>	<b>1,920.6</b>	<b>1,214.7</b>	<b>604</b>	<b>4,065.9</b>	<b>1,240.0</b>

\* 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. 截至二零一七年十二月三十一日，港鐵公司共接獲 810 宗具有理據的申索，申索金額約為 59 億 8650 萬元，佔已批出合約總額的 10.4%。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。截至二零一七年十二月三十一日，已獲解決的

申索共 206 宗，並已發放約 12 億 1470 萬元，佔已批出合約總額約 2.11%。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 12 億 2,400 萬元。

附錄二

截至二零一七年十二月三十一日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：81%

原定計劃<sup>(1)</sup>完成進度：84%

(甲) 已批出的 27<sup>(2)</sup>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	100%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	99%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	99%
1106	鑽石山站擴建工程	95%
1107	鑽石山至啟德隧道	100%
1108	啟德站及相關隧道工程	100%
1108A	啟德臨時躉船轉運站建造工程	100%
1109	宋皇臺站及土瓜灣站車站及隧道工程	96%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	99%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	98%
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	100%
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)	94%

1120B	軌道工程及架空電纜(沙中綫第二期工程)	25%
1121	過海鐵路隧道建造工程	84%
1122	金鐘站越位隧道建造工程	68%
1123	會展站及西面連接隧道工程	55%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	24%
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	100%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	69%
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	99%
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 27 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。

(乙) 已批出的 30 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	94%
1141B	沙中綫第二期新列車	52%
1151	沙中綫第一期列車改裝及購買新車卡	85%
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	90%
1152B	沙中綫第二期信號系統	69%
1153	沙中綫第一期隧道環境控制系統	80%
1153B	沙中綫第二期隧道環境控制系統	31%
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	92%
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	16%
1155	沙中綫第一期電源供應系統及軌旁設備	90%
1155B	沙中綫第二期電源供應系統及軌旁設備	29%
1159	沙中綫第一期升降機	76%
1162	沙中綫第一及第二期集群無綫電系統 (TETRA)	88%
1162B	沙中綫第一期及第二期無線通訊覆蓋系統	48%
1163	沙中綫自動收費及進出保安管理系統	46%
1164	鑽石山站樓宇設備	79%
1164B	屋宇設備工程 – 沙中綫香港島段	9% <sup>(3)</sup>

1165	顯徑站、馬仔坑通風樓及鳳德緊急救援通道樓宇設備	90%
1166	沙中綫第一期主控制系統	89%
1166B	沙中綫第二期主控制系統	53%
1169	沙中綫第一期通信系統	87%
1169B	沙中綫第二期通信系統	18%
1172	沙中綫第一期扶手電梯	76%
1172B	沙中綫第二期電梯及扶手電梯	12%
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	73%
1175	啟德站樓宇設備工程	98%
1176	宋皇臺站及附屬建築物樓宇設備	66%
1177	土瓜灣站及附屬建築物樓宇設備	56%
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	25%

註：(3) 工程合約編號 1164B 於 2017 年 3 月 14 日批出。

### Conservation Options for Archaeological Features Discovered at To Kwa Wan Station

(10)



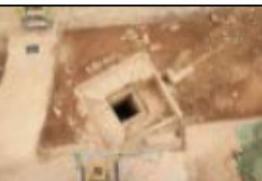
石砌建築遺蹟  
Stone building features  
(原址保留 Preserve in-situ)

(11)



紅磚井  
Red Brick Well  
(記錄方式保存  
Preserve by record)

(1)



J5井 Well J5  
(原址保留  
Preserve in-situ)

(2)



石砌建築遺蹟 Stone building features  
(原址保留 Preserve in-situ)



車站範圍 Station Footprint

(9)



石砌建築遺蹟及J3井  
Stone building features and  
Well J3  
(原址保留 Preserve in-situ)

石砌結構  
Stone structure  
(現階段原址保留  
To retain at this moment)

至北帝街的行人隧道C (地底)  
Adit C To Pak Tai  
Street (Underground)

(8)



石砌路徑及前馬頭涌河岸的石結構  
Stone footpath and stone structure  
which forms the riverbanks of the  
former Ma Tau Chung  
(原址保留 Preserve in-situ)

(3)



坑中木質結構  
Wooden structure in a pit  
(已移走作保育處理 Retrieved off site  
for conservation treatment)

(4)



J2井和引水槽

Well J2 and water channel  
(先記錄、人手移走及日後重置  
Removed by hand after recording  
and reassemble later)

(6)



殘存房屋構件 Building remains  
(原址保留 Preserve in-situ)

(5)



J1井 Well J1  
(原址保留 Preserve in-situ)

(7)



石砌結構  
Stone structure  
(原址保留 Preserve in-situ)

# 行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C

附件四 Annex 4

