

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 2019 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 2019 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¹（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

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。

要工程的修訂造價估算。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 2800 萬元，增加約 165 億元。

8. 自 2017 年 12 月收到港鐵公司就沙中線主要工程的修訂造價估算後，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資料，以及其估算工程造價的假設和基礎，以確定是否有足夠理據支持該估算。政府在收到港鐵公司的修訂造價估算以及完成詳細評估及審核後，會向立法會尋求增加撥款以繼續推展沙中線工程。

沙中線主要工程的最新進展

9. 港鐵公司就沙中線主要工程提交截至 2019 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」

沙田段及黃大仙段

10. 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)及黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啓德的鐵路段，當中包括鑽石山站)的工程已完成，將於本年 2 月 14 日通車。

九龍城段(即啓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))

啓德站

11. 啟德站的工程已完成，將於本年 2 月 14 日通車。

宋皇臺站

12. 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。港鐵公司已於 2018 年 7 月批出工程合約，以研究行人隧道 C 的替代路線，當中涉及於替代路線進行考古工作。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。港鐵公司正在毗鄰北帝街的譚公道加設地面通道橫過宋皇臺道，以縮短北帝街一帶與車站出入口之間的步行距離，預計於 2020 年第一季完成。港鐵公司於 2019 年 11 月完成北帝街的考古工作，現正於宋皇臺站附近進行進一步的考古工作，至今在上述兩處未有具考古價值的物件發現。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。為進行考古工作，宋皇臺站以南的部分土地需進行淺層挖掘，港鐵公司在相關監測點進行沉降監測。至今錄得的沉降幅度極微，亦沒有超越現有的預設指標。

13. 在 2014 年完成考古工作後，宋皇臺站的建造工程於 2015 年 3 月起全面恢復。車站的工程已完成，車站附近的路面修復工程正在進行。世運公園及宋皇臺遊樂場的修復工程已於 2019 年 9 月完成並移交予相關政府部門並開放予公眾使用。

土瓜灣站

14. 土瓜灣站的工程已大致完成。馬頭圍道的地底公用設施的修復工程正在進行。區內的休憩設施包括落山道遊樂場、土瓜灣市政大廈遊樂場、馬頭圍道/新山道小園地及馬頭圍道/土瓜灣道花園的修復工程已分別於 2019 年 9 月、11 月及 12 月完成並移交予相關政府部門及開放予公眾使用。為配合地底工程，介乎浙江街至上鄉道的馬頭圍道須實施雙向雙線行車的安排。馬頭圍道相關路段的修復工程預計於 2020 年第一季大致完成。

15. 至於土瓜灣站一帶沉降監測點的情況，我們已在 2018 年 8 月 31 日的鐵路事宜小組委員會的特別會議上作詳細交代。現時土瓜灣站附近受影響的構築物，包括樓宇、公用設施及道路的沉降監測點的累積沉降幅度均未有超越現有或已更新的預設指標。港鐵公司會繼續對這些監測點進行監測。港鐵公司亦因應市民的關注，於 2019 年 1 月在地區落實「土瓜灣站社區支援計劃」，在撇開法律責任的前提下，通過簡化程序及切實可行的方法在財政上協助受影響的業主維修其住宅單位內的牆壁。「土瓜灣站社區支援計劃」已於 2019 年底結束。

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)

16. 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已經完成，而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、以及軌道旁機電設施安裝工程亦已大致完成。

17. 沙中線紅磡站月台於 2018 年 5 月底據報出現鋼筋被剪短的事件，由於關乎公眾安全，政府高度重視。行政長官會同行政會議於 2018 年 7 月 10 日決定按《調查委員會條例》(香港法例第 86 章)，成立由終審法院前非常任法官夏正民擔任主席的調查委員會，就港鐵公司推行的沙中線項目紅磡站擴

建部分的連續牆及月台層板建造工程中的事實和情況進行調查。調查委員會亦會檢討港鐵公司的項目管理和監督等制度，以及政府的監察和規管機制，並建議適當措施，以促進公眾安全和保證工程的質量。

18. 由於港鐵公司一直未能提交完整的實際建造記錄，包括施工期間所採納的施工圖則以確立實際的建造細節及釐清出現「蜂巢」等現象的位置的施工質量，運房局及其專家顧問團、相關政府部門、聯同香港大學土木工程系和統計及精算學系的專家與港鐵公司舉行多次會議商討處理方法。政府要求港鐵公司制訂一套全面的策略，以確認紅磡站擴建工程月台層板等建築結構的狀況。

19. 經過政府和港鐵公司多次商討後，港鐵公司於 2018 年 12 月 4 日提交全面評估策略建議。根據港鐵公司的建議，全面評估分三個階段進行。第一階段是港鐵公司檢視相關建造記錄，覆核最新修訂設計圖則。在第二階段，港鐵公司需要開鑿部分「東西走廊」以及「南北走廊」月台層板檢查，以核實鋼筋接駁細節、以及螺絲帽與鋼筋是否妥善接駁。在第三階段，港鐵公司會綜合首兩個階段的測試結果，為紅磡站擴建工程進行詳細結構分析，以確認工程的整體結構狀況是否可以接受，以及是否須進行加固工程。政府於 2018 年 12 月 5 日公布接納港鐵公司就沙中線紅磡站擴建工程月台層板及連續牆的全面評估策略建議。

20. 第二階段開鑿混凝土進行陣列式超音波檢測的工作於 2019 年 4 月 29 日完成，有關結果已上載至路政署沙中線工程項目網頁，供公眾參閱。港鐵公司亦已完成全面評估策略第三階段的工作。政府於 2019 年 7 月 18 日完成審視並接納港鐵公司的紅磡站擴建部分全面評估策略最終報告。該份報告於同日提交沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會，並已上載至路政署沙中線工程項目網頁（https://www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/railway_projects/s

cl/index.html)，供公眾參閱。根據最終報告，港鐵公司建議在
施工質量不足的位置採取適當措施，從而達致《混凝土結構作
業守則》的要求，並且符合《建築物條例》的規定和工程設計
方面既有之良好守則。建議的適當措施，包括加裝鋼筋、加厚
個別層板、加強抗剪箍筋、增加支柱、灌漿等，以應對和處理
與施工質量包括螺絲帽接駁、抗剪箍筋、水平施工縫及滲水等
事宜。港鐵公司於 2019 年 9 月完成適當措施的設計，於 11 月
展開相關工作，並預計於 2020 年年中完成相關措施。作為適
當措施的一部分，港鐵公司會制定長遠監察，包括以儀器監測
及巡查，監察結構的持續完整性。港鐵公司正制定這些措施的
細節，並將提交予政府部門審批。

21. 除紅磡站外，政府亦檢視了沙中線其他車站，以確認
其主要結構工程有否出現與紅磡站擴建部分工程相類似的質
量問題。在運房局的專家顧問團監督下，路政署聯同其監核顧
問已完成檢視沙中線「東西走廊」沿線的大圍站、顯徑站、鑽
石山站、啓德站、宋皇臺站及土瓜灣站與控制施工質量和監督
紀錄有關的工作，並將檢視的結果交予港鐵公司，要求港鐵公
司就部分施工紀錄不齊全等不足之處進行調查，並提出補救措
施。另外，港鐵公司亦自行就沙中線下列車站，即大圍站、顯
徑站、鑽石山站、啓德站、宋皇臺站、土瓜灣站及何文田站的
主要工程完成內部審核工作。結果顯示約九成與結構有關的
「檢查及測量申請表格」能在審核中呈示，整體結果與監核顧
問的抽樣檢視結果大致脗合。鑑於施工紀錄有所不足，港鐵公
司已展開調查並已向政府提交相關的補救措施，包括於開通後
聘用獨立的註冊結構工程師，定期巡視相關的車站結構，以確
保結構安全。港鐵公司亦正就會展站施工記錄進行內部審核工
作，完成審核後，會適時向本委員會匯報審核結果。

22. 就政府於 2019 年 1 月 30 日公布紅磡站北面連接隧
道、南面連接隧道及紅磡列車停放處發現部分的工程相關文件
紀錄缺失，亦可能有部分已進行的工程與路政署或建築事務監
督所接納的設計、圖則或繪圖有偏差的情況，行政長官會同行

政會議已於2019年2月19日批准擴大由終審法院前非常任法官夏正民先生擔任主席的調查委員會的職權範圍，進行調查。

23. 調查委員會於2019年2月25日向行政長官就紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程的調查提交中期報告。基於法律方面的考慮，政府將該報告的部分內容遮蓋，以避免對任何進行中的刑事調查，以及將來可能就任何刑事罪行提出的任何檢控（若調查後認為有理據提出有關檢控）產生任何（實質或觀感上的）不恰當的影響，並於2019年3月26日公布經遮蓋的中期報告。

24. 調查委員會分別於2019年5月27日至6月17日就延伸調查研訊聽取事實證據，以及於9月23日開始聽取專家證據，並已於2020年1月23日完成實質聆訊。考慮到需要就港鐵公司於2019年7月18日提交的報告所帶出的新議題進行聆訊，行政長官會同行政會議應委員會要求已於2019年9月10日批准延展提交最後報告的期限至2020年3月31日。

25. 就2019年1月30日公布的相關問題（見上文第23段），政府嚴正要求港鐵公司盡快詳細交代事件、檢視在相關合約內其他工程有否出現類似問題、提交全面評估建議，以核實竣工情況、以及評估事件對屯馬線的全線或局部開通計劃的影響。港鐵公司於2019年5月7日向路政署提交核實紅磡站北面連接隧道、紅磡站南面連接隧道和紅磡列車停放處實際建造情況的建議書。經與運房局的專家顧問團、路政署及屋宇署討論後，港鐵公司於5月15日提交修訂建議書。政府於5月15日接納港鐵公司提交的修訂建議書，並督促港鐵公司盡快進行核實工作。該份建議書分為兩部分，第一部分是整合及核實現存建造記錄和檢查及確定構築物的實際建造狀況；第二部分是結構評估。政府已於2019年7月18日完成審視並接納港鐵公司就北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的實際建造狀況所提交的核實工作最終報告。該份報告於同日提交沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查

委員會，並已上載至路政署沙中線工程項目網頁 (https://www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/railway_projects/sc/index.html)，供公眾參閱。根據核實工作最終報告中結構評估的結果，港鐵公司建議於南面連接隧道的南北走廊隧道及紅磡列車停放處坑槽牆的個別位置採取適當措施，以確保結構完整性。港鐵公司於 2019 年 9 月完成適當措施的設計，於 10 月展開相關工作，並預計於 2020 年年中完成相關措施。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

26. 過海隧道段的整體進度大致符合工程計劃。過海段隧道內的軌道旁機電設施安裝工程繼續進行。

27. 當銅鑼灣避風塘的海床改善工程分階段完成後，港鐵公司將會逐步為受工程影響的船隻進行永久重置繫泊，並會繼續與相關政府部門及避風塘內相關的持份者保持溝通。

港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

28. 正在進行的港島段主要工程包括：會展站及西面連接隧道的結構工程、餘下的地基工程(包括承托連接車站出口的行人天橋、重置灣仔運動場的部分設施、以及配合會展站上蓋發展)，以及位於菲林明道西面通風大樓地庫第 4 至 5 層的建造工程。

29. 為配合餘下的會展站建造工程，灣仔北一帶將繼續分階段實施臨時交通管理措施。港鐵公司計劃於 2020 年第四季完成重置通往灣仔渡輪碼頭的會議道永久行人天橋的餘下部分，以及拆卸相關的臨時行人天橋，屆時將會在數個深夜時份臨時封閉會議道。

30. 港鐵公司拆卸前港灣道體育館及前灣仔游泳池，以騰出空間建造會展站後，港鐵公司的進一步地質勘探結果顯示前港灣道體育館工地的石層深度較預期為淺，因而施工需要挖掘更多石層，以致需時較長，工程進度亦會有所影響。

31. 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。港鐵公司亦完成於會展中庭下的西面連接隧道防洪牆建造工程，以應付因上述提及的連續隔牆改動而可能帶來的水浸風險。隨著挖掘工程完成，該處的水浸風險已大幅減低，沙中線的隧道結構工程已經完成。港鐵公司較早前表示沙中線工程進度會因鋼管樁事宜而額外滯後 3 個月，工程開支亦會有所增加。

32. 有關灣仔北一帶沉降監測點的情況，我們已在 2018 年 8 月 31 日的鐵路事宜小組委員會的特別會議和其後的季度進度報告上作詳細交代。根據港鐵公司近期的監測數據，會展站附近受影響的構築物，包括樓宇、公用設施及道路的沉降監測點的累積沉降幅度均未有超越現有或已更新的預設指標。截至 12 月 31 日，預設暫時停工指標未有更新。

總結

33. 綜合上文第 9 至 32 段的評估，有鑑於 2012 年至 2014 年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。經實施追回進度措施後，本來預計「大圍至紅磡段」可提前至 2019 年年中通車。然而，由於 2018 年 5 月紅磡站擴建工程出現質量問題的連串事件、相關調查工作及建議的適當措施，「大圍至紅磡段」的通車目標延至 2021 年年底或以前。

34. 為了讓市民能盡早使用新建的鐵路，政府同意港鐵公司的建議先行於 2020 年第一季啟用顯徑站、鑽石山站擴建部分及啟德站三個新車站。馬鞍山線的乘客將可透過大圍站直接往來這三個新車站，而整條由烏溪沙站至啟德站的鐵路正式稱為「屯馬線一期」。

35. 港鐵公司已於 2019 年 10 月 28 日就「屯馬線一期」展開試營運，模擬實際營運環境進行操作，藉此進一步理順系統的安全及可靠性，培訓員工熟習各系統操作及營運環境。政府於本年 1 月 17 日宣佈，經過過去幾個月的測試、驗收和檢查，機電工程署已於同日確認「屯馬線一期」已達至「安全良好」的狀況。「屯馬線一期」將於本年 2 月 14 日正式投入服務。有關「屯馬線一期」的通車安排及公共運輸服務的詳情載於附件五。

36. 至於沙中線的「南北走廊」²，由於受到灣仔發展計劃工地交接的影響、會展站地底的複雜情況、因沉降事宜而暫停會展站挖掘工程的安排，加上要預留彈性於會展站上蓋興建會議中心等因素影響，該段的通車目標時間在早前已修訂為 2021 年。東鐵線為沙中線「南北走廊」的組成部份，在沙中線工程項目下需更新東鐵線的信號系統。自 2019 年 10 月起，東鐵線的設施多次受到破壞而需要進行緊急檢查及維修，導致原本預留在晚間非服務時間進行的工程被迫取消，工程團隊因而無法按原定計劃進行東鐵線新信號系統的行車測試工作、後續更換新九卡列車的工作和路軌分岔口新線路的接駁工程。由於東鐵線新信號系統乃沙中線「南北走廊」工程下的關鍵工序，港鐵公司估計「紅磡至金鐘段」需延至 2022 年第一季才能開通。此外，港鐵公司亦已向路政署報告 2019 年 11 月期間在東鐵線大學站及其鄰近鐵路段的設施遭到嚴重破壞，當中沙中線「南北走廊」工程下新安裝的信號系統和機電設施受損嚴

² 「南北走廊」由現時東鐵線和沙中線項目下新建的「紅磡至金鐘段」所組成，通車後將續稱東鐵線。

重。經初步檢查後，港鐵公司表示受損的系統和設施包括至少 80 組沿路軌鋪設的管線(涉及的管線總長度約 70 公里，初步估計需更換其中約 35 公里)和多組軌旁信號裝置，受影響範圍達 4 公里。由於設施受損嚴重而且難以修復，港鐵公司需要重新採購及更換受損設施以及再次安裝並進行測試，現時仍就事件對沙中線工程的影響進行全面評估。港鐵公司亦須考慮因應東鐵線其他復修工作而未能按原計劃預留足夠的晚間非服務時間進行沙中線工程所引致的後續影響。路政署初步估計需要更長時間，才能完成「南北走廊」餘下的工程，並正與港鐵公司重新檢視沙中線「南北走廊」的施工時間表，探討加快部分關鍵工序的可行性。我們會繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能早日完工通車。

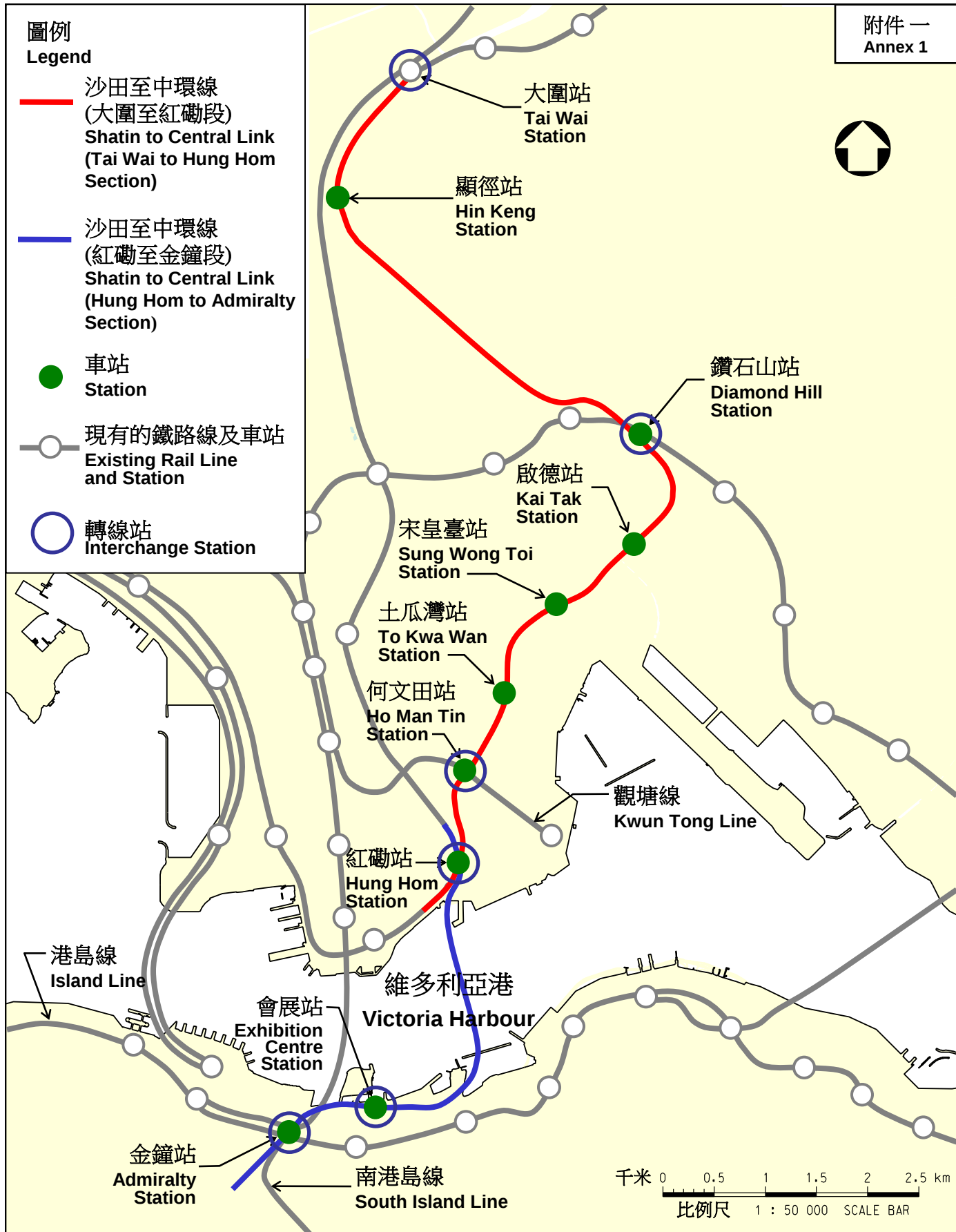
運輸及房屋局

路政署

2020 年 2 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-SK0465

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
(截至二零一九年十二月三十一日)

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」)工程截至二零一九年十二月三十一日的最新進展。

沙中綫項目的整體進展

工程進展

總體進展

2. 截至二零一九年十二月三十一日，沙中綫工程的總體進度為 92%；其中「大圍至紅磡段」已完成超過 99%工程。各車站及鐵路設施的法定檢測工作正陸續進行；而「紅磡至金鐘段」工程進度則為 82%。會展站及西面連接隧道的結構工程正全面開展，港島段的軌道鋪設工程亦進展順利。

3. 經研究屯馬綫分段開通的詳細可行性後，港鐵公司已向政府建議分段開通屯馬綫至顯徑、鑽石山及啟德三個車站，即「屯馬綫一期」，建議已獲政府接納。根據政府早前公布，「屯馬綫一期」將於二零二零年二月十四日開通。

4. 跟進紅磡站擴建部分及其相連結構的適當措施，其詳細設計經審核後已獲政府接納。適當措施的工程經已展開，目標於二零二零年年中完成。當上述適當措施完成後，便會進行重

置工作、鐵路系統測試及試運營工作。屯馬綫全綫預計可於二零二一年開通。

5. 至於「紅磡至金鐘段」，當屯馬綫一期開通後，港鐵公司將會密切監察新鐵路綫對東鐵綫所起的分流作用，然後才可展開兩項關鍵工作。首先，我們需要在紅磡站以北進行複雜的軌道調整工作(即分線工程)，然後將會陸續以九卡列車取代十二卡列車，然後才可進行全綫動態測試、可靠性測試及試運營，直至新鐵路綫通車。

6. 東鐵綫現有鐵路設施在近月的大型公眾活動中受嚴重破壞；而部份屬沙中綫項目的設施亦受到破壞，特別是在大學站的破壞，影響為沙中綫「紅磡至金鐘段」提供信號的信號系統。為盡早恢復及維持現有鐵路服務，現有營運鐵路系統的維修工作必須優先進行，當中大部分的維修工作須於晚間非行車時間進行。而同樣須把握晚間非行車時間進行的沙中綫工程，包括東鐵綫新信號系統測試以至九卡及十二卡列車混合車隊運營的相關工作，其可施工時間亦因而減少。大學站於二零一九年十二月二十一日重開後，我們正重新評估有關情況對「紅磡至金鐘段」時間表的影響。

7. 港島方面，雖然除會展站及相連隧道外，紅磡至金鐘段的主要結構工程已完成，惟會展站工程涉及精密的結構工序，因此成為推展工程的關鍵。就早前提及會展站工程滯後的情況，工地已實施多項措施，包括調配額外資源及在許可時段內延長工作時間。這些追回進度措施已漸見成效，但基於工程的複雜性質、工序編排及物料在工地運送上的困難，工程進度仍然面對挑戰，會展站將會是工程進度的關鍵，港鐵公司現正密切留意進度，並實施追回工程滯後的措施。

8. 基於上文提及的情況，「紅磡至金鐘段」(即東鐵綫過海至金鐘)現時很大機會於二零二二年開通。港鐵公司會繼續致力達致優化工程時間表的目標。

開通屯馬綫一期

9. 透過工程及車務團隊共同努力，如前文第三段所述，涵蓋三個新車站即顯徑站、鑽石山站及啟德站的屯馬綫一期將於二零二零年二月十四日投入服務。開通所須的法定檢測亦經已完成。

10. 為投入服務的準備及可靠程度車站設施測試，包括出入閘機及售票機等車站設施的表現及壓力測試、以及各項演練和磨合的工作已經展開。

11. 列車已開始分階段進行測試，並已按照屯馬綫一期的暫定行車時間表，模擬日常及繁忙時間的行車模式進行測試。

12. 為籌備屯馬綫一期的開通，保護措施已在部分屯馬綫一期的車站實施，以配合因過去數月大型公眾活動就安全及保安方面的評估。

13. 正如前文所述，屯馬綫全綫開通要視乎紅磡站擴建工程部分及相連結構的適當措施的實施情況。預計屯馬綫全綫可於完成有關的適當措施後約十二個月後通車。

餘下的屯馬綫一期非鐵路工程

14. 黃大仙公共運輸總站（下稱「運輸總站」）的法定檢測工作已大致完成。公共運輸總站下層連接沙田坳道的出入口設計，已按相關政府部門要求作出修改，相應的臨時交通管理措施預計將於下一階段實施。而運輸總站上層的旅遊巴士停泊處亦已完成額外的改建工程，以配合最新的運作及管理安排，並已移交予相關政府部門及開放予公眾使用。

15. 為配合房屋署的發展計劃，曾暫存於鑽石山站工地範圍的兩項歷史文物，即前皇家空軍飛機庫及機槍堡，已遷移至未

來鑽石山綜合發展區內的活水公園範圍，並將於二零二零年年底前移交予相關政府部門。

沙中綫其他鐵路段的工程進展

(i) 宋皇臺站及土瓜灣站

16. 宋皇臺站及土瓜灣站的法定檢測工作及所有車站出入口的外部裝修工程已經完成。

17. 在過往的進度報告曾提及，宋皇臺站的考古工作和保育方案曾為沙中綫「大圍至紅磡段」工程帶來十一個月的滯後。港鐵公司已為九龍城段之工程施行多項措施，例如調配工序及在工地管理上作出配合，以追回部分進度。

18. 受早前宋皇臺站現址遺蹟保育方案的影響，北帝街行人隧道未能按原定計劃建造。上述位置正進行額外的考古勘察工作，以確定有關行人隧道的合適替代方案。港鐵公司工程團隊及相關政府部門須視乎上述考古勘察工作的結果，再評估是否須擴大考古勘察範圍，以確定行人隧道替代方案的可行性。

19. 為在屯馬綫全綫開通時能提供合適的臨時行人接駁通道，方便周邊的居民往返宋皇臺站，宋皇臺道近譚公道正加設臨時地面行人過路設施；建造工程已於二零一九年十月展開，預計於二零二零年第一季度完成。

20. 至於土瓜灣站相關的工程，馬頭圍道及附近道路現正分階段永久重置早前受工程影響的公用設施，包括地下水管、渠務系統、電纜及行車路面等。

21. 重置受工程影響的休憩設施已大致完成。南角道行人路、宋皇臺遊樂場、世運花園、落山道遊樂場及土瓜灣市政大廈遊樂場的重置工程已經完成，並於二零一九年第三季開放予公眾使用。此外，馬頭圍道／土瓜灣道花園亦已於二零一九年

十二月底移交予相關政府部門。

(ii) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

22. 接駁何文田站至紅磡站的隧道已經完成法定檢測工作。至於由現有東鐵綫接駁至紅磡站新建部分的主綫隧道，其結構及軌道工程、以至機電設施的安裝工作亦已大致完成。

23. 隨著所有鐵路隧道結構工程完成，曾於漆咸道北、溫思勞街行車隧道連接路及康莊道連接路實施的臨時交通管理措施已經完成，相關道路亦已重新開放。愛晨徑行人路及休憩用地亦已經完成重置並開放予公眾使用。

24. 位於現有紅磡站平台下的屯馬綫月台已大致完成機電、屋宇裝備及內部裝修工程，以進行相關測試工作。為配合車站日後的安排，在現有紅磡站大堂進行的第三階段改建工程，包括裝修及屋宇設備、新建扶手電梯及升降機的安裝工程，亦已大致完成。

(iii) 過海段(即橫過維多利亞港的鐵路段)

25. 以沉管隧道方式興建的一條新過海鐵路隧道，將現有東鐵綫由紅磡延伸至香港島。軌道鋪設工程已於二零一九年十月完成，隧道內正進行包括架空電纜及路軌旁設備等機電設施的安裝工程。

26. 沙中綫於銅鑼灣避風塘內的工程已經完成。由於另一項政府基建工程在避風塘內進行海床改善工程，沙中綫項目配合有關安排，逐步分階段重置避風塘的繫泊安排。港鐵公司將繼續與海事處及避風塘內相關的持份者保持溝通，以盡量減低影響。

(iv) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

27. 銅鑼灣避風塘至會展站的隧道的結構工程已經完成，軌道鋪設亦已大致完成，現正安裝機電設施。

28. 近銅鑼灣避風塘的南面通風大樓工地的地基及大型挖掘工程已完成，現正進行通風大樓及重置警官會所主體結構的工程。

29. 近銅鑼灣避風塘隧道入口處的休憩花園內，休憩及康樂設施的重置工程正陸續進行，預計於二零二零年完成；分域碼頭街至金鐘站的隧道結構工程已經完成，現正鋪設軌道。

30. 會展站及相關鐵路設施的建造工程現正於灣仔北進行。為配合相關建造工程，灣仔北一帶繼續分階段實施臨時交通管理措施。

31. 隨著會展站及西面連接隧道的大型挖掘工程於二零一九年六月完成，工地正陸續進行餘下的地基工程，包括配合車站出入口及附近設施建造工程而進行的樁柱工程。考慮到早前於挖掘期間在工地曾發現未爆炸彈，工程團隊會繼續謹慎進行工程，以確保安全及將風險減至最低。同時，會展站及西面連接隧道的結構工程，包括上下月台層、車站大堂、隧道管及通風設施的建造工程正全面開展。

32. 正如早前匯報，會展站的建造工程受到不同因素的影響，包括早前灣仔發展計劃第二期於灣仔北的關鍵工地的滯後交接情況、為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程、灣仔發展計劃第二期未完成沙中綫所委託建造的垂直隔牆圍堰等。工程亦受到早前會展站工地先後發現三個戰時炸彈、暫停相關挖掘工程及開挖期間採用額外監控措施的影響。會展站工地已實施多項措施，包括調配額外資源及在許可時段內延長工作時間。這些措施對追回進度已漸見成效，惟工程進度仍然面對挑戰。工程團隊正繼續密切留意措施對追回進度的成效，並正研究採取進一步的措施。

33. 視乎工程進度，會議道行人天橋預計於二零二零年完成重置，而現有的臨時行人天橋將會在新天橋啟用後拆卸。

34. 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。隧道的結構工程已經完成，現正進行軌道鋪設工程。香港公園工地及鄰近的法院道已大致完成重置。隨著位於香港公園的通風設施的結構及裝修工程完成，屋宇設備安裝工程及垂直綠化工程現正進行。

35. 金鐘站的擴建部分現正進行裝修、屋宇設備及包括扶手電梯的機電設施的安裝工程。

沙中綫工程質量及安全

紅磡站擴建工程的評估及核實工作

紅磡站擴建部分全面評估策略

36. 鐵路工程項目的安全和質量一直是港鐵公司的首要原則。在任何情況下，定必以保障公眾及工地工人的安全為首要任務，絕不妥協。因應施工質量被指未符理想的情況，為釋除公眾對紅磡站擴建部分結構安全的疑慮，港鐵公司已外聘顧問公司制訂措施，核實及評估車站的完整性。政府已於二零一八年十二月接納港鐵公司提交的全面評估策略建議。全面評估策略分三階段進行，以核實連續牆、以及東西 / 南北走廊層板與連續牆接駁位置的實際建造狀況及施工質量。

37. 完成三個階段的核實工作(覆核現存的建造記錄、進行實地檢測包括開鑿混凝土，並以陣列式超音波檢測的方法釐清螺絲帽接駁狀況、以及進行結構評估)後，港鐵公司於二零一九年七月公布《紅磡站擴建部分全面評估策略最終報告》，報告內容已獲得政府及其專家顧問團接納。根據報告結論，車站結構就繼續進行建造工程而言是安全的，惟須實施適當措施以處理工

程上的不足之處，以及確保結構符合既有的守則及工程合約的要求。此外，港鐵公司會考慮適當的長遠監察計劃，持續監察車站的結構完整性。

紅磡站相連結構實際建造狀況核實工作

38. 鑑於建造記錄出現不齊備的情況，例如承建商禮頓建築（亞洲）有限公司未能就紅磡站相連的建造工程，包括北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處提供部分「檢查及測量申請表格」，港鐵公司已就有關結構的實際建造狀況進行核實工作，目的是核實有關結構的建造記錄及實際建造狀況，以及進行結構評估，包括在有需要時制定修復工作及長遠監察計劃。

39. 港鐵公司亦於二零一九年七月向政府提交核實工作的最終報告，其內容及結論已獲得政府接納。根據報告結論，有關結構就繼續進行建造工程而言是安全的，惟須在南面連接隧道及紅磡列車停放處的個別位置實施適當措施以處理工程上的不足之處，以確保結構符合相關作業守則及工程合約的要求。港鐵公司亦會考慮長遠監察計劃，持續監察結構完整性。

適當措施

40. 經詳細檢視後，紅磡站擴建部分月台層板、隧道結構以及南面連接隧道及紅磡列車停放處結構適當措施的詳細設計，已於二零一九年十月及十一月獲政府接納。在制訂這些適當措施時，設計顧問已根據工地實際建造狀況，並利用更精密及仔細的結構模擬系統，進行了詳細分析，進一步落實適當措施的範圍和內容。

41. 適當措施現正分別在紅磡站擴建部分 A、B 及 C 區，以及於紅磡列車停放處及南面連接隧道實施。有關措施包括加厚層板及牆身、加裝鋼筋、支柱及支撐架等。

42. 政府接納設計後，適當措施工序已於二零一九年十月展開，而在紅磡列車停放處進行的適當措施已於二零二零年一月大致完成。而在紅磡站擴建部分及南面連接隧道的工程目標於二零二零年年中完成施工，較原訂計劃略為提早。工地已派駐專職的監督團隊，確保工作按照地盤監督計劃進行。此外，已採用數碼系統，以更有效地監督和管理監察工程的記錄。

屯馬綫其他新車站的審核工作

43. 港鐵公司就屯馬綫五個新車站，包括顯徑、鑽石山、啟德、宋皇臺及土瓜灣站關鍵文件記錄的獨立審核工作亦已完成。審核結果顯示超過九成與結構有關的檢查及測量申請表格能在審核中呈示；另外亦有足夠的照片記錄及工地日誌等佐證資料，證明有關的工序是在充分的監督下完成。

紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會

44. 港鐵公司歡迎調查委員會的中期報告。調查委員會信納車站的連續牆及月台層板達到安全水平。調查委員會亦信納工程中被指剪短鋼筋末端螺紋部分的情況，只屬個別行為，並非有系統事件。

45. 港鐵公司亦歡迎及備悉調查委員會中期報告內的建議，尤其是有關港鐵公司項目管理系統的部分。當中大部分與港鐵公司董事局轄下的工程委員會及其外聘顧問提出之建議一致。

46. 港鐵公司知悉調查委員會將於二零二零年三月或之前提交最終報告，我們會繼續配合調查委員會的工作。

工程委員會的檢討工作

47. 正如本文件第四十五段提及，工程委員會已檢討公司的項目管理系統。工程委員會所委聘的顧問提出多項建議，這些

建議對企業架構及未來項目的工程合約方面有長遠影響。為配合沙中綫工程品質管理的需要，港鐵公司已即時跟進報告內中至短期的建議。港鐵公司已實施多項措施，包括加強項目管理及質量管理系統、重整團隊架構以加強品質保證、利用科技協助港鐵工程人員與承建商保存施工記錄及跟進工程不合規格情況。

沙中綫沿綫車站就附近沉降事宜採取的措施

48. 政府於二零一八年九月公布沙中綫項目工程對周邊構築物及公用設施的監測及通報機制，當相關構築物及公用設施的監測數據達至或超越預設暫時停工指標時，能讓公眾及時獲悉相關資料。港鐵公司會繼續按新通報機制，與政府緊密合作。

49. 於二零一九年十月至十二月期間，沒有監測點曾到達或超越預設暫時停工指標，而預設指標亦沒有作出更新。

50. 自會展站挖掘工程於二零一八年九月恢復以來，未有監測數據出現達至或超越預設指標的情況。大型挖掘工程已於二零一九年六月完成。監測工作會在完成地底結構及回填工程後繼續進行一段時間，直至沉降讀數穩定及沒有太大變動為止，以確保附近的樓宇、建築物及公用設施安全。

51. 土瓜灣站方面，註冊結構工程師已評估據報受車站工程沉降影響的樓宇的狀況，而有關樓宇亦已獲確認結構安全。

52. 港鐵公司於二零一九年上半年資助一項社區支援計劃，為土瓜灣站工地附近的住宅業主提供財務上的協助，以進行維修工作。港鐵公司委託專業樓宇測量顧問公司負責執行有關計劃，而該計劃已於二零一九年十二月完成。

現有鐵路設施改善工程

53. 屯馬綫全部十七列新列車已於二零一八年十一月運抵香

港。新列車的動態測試及可靠性測試已於二零一九年一月完成。

54. 所有馬鞍山綫的四卡列車及西鐵綫的七卡列車已分別於二零一七年十二月及二零一八年五月全面提升及改裝至八卡列車，並與新購的列車組成屯馬綫的八卡列車車隊，為屯馬綫的八卡列車運作作準備。而馬鞍山綫九個車站合共七百二十對自動月台閘門亦已完成安裝。

55. 東鐵綫方面，為配合將來東鐵綫延伸至港島，三十七列新九卡列車正陸續分批運抵本港。已到埗的新列車正進行嚴謹及全面的測試。新列車會增設動態路綫圖及液晶體顯示屏等新設備，列車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。

56. 東鐵綫全新的九卡列車將會陸續取代現時的十二卡列車。因應有乘客對新列車載客量的關注，港鐵公司會待屯馬綫一期通車，對東鐵綫大圍站以南繁忙路段的部分乘客產生分流作用後，才陸續更換東鐵綫新九卡列車。

57. 為配合日後新列車及自動月台閘門的運作，現有東鐵綫的信號系統正進行提升及測試。列車及全綫軌道旁的新信號設備安裝工作已大致完成。列車動態測試已於二零一六年開始分路段進行，並已於二零一八年延伸至東鐵綫全綫。列車可靠性測試已進入最後階段，並模擬日常及繁忙時間的行車模式，確保日後新信號系統及列車運作暢順。當中大部分工程需於晚間非行車時間進行，並要與其他營運中的鐵路綫同樣所需要在晚間非行車時間進行的營運及維修工作互相配合。然而，近期大型公眾活動對現有鐵路系統造成破壞，亦對上述工程造成影響。正如前文提及，可以預留作沙中綫工程的非行車時間因而減少，包括東鐵綫九卡及十二卡列車混合車隊運營及新信號系統測試。

58. 另一方面，現有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，各車站月台須進行加固工程，以及興建相關系統設備房及設施。上述工程已大致完成，現正進行加裝自動月台閘門的部分前期工程。由於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，須待東鐵綫全面以新九卡列車運作後，才能展開自動月台閘門的安裝工程。

成本及開支

成本及開支

59. 自二零一二年年中起，港鐵公司已就沙中綫項目批出 28 份主要土木工程合約和 30 份主要機電工程合約¹，連同其他小型合約，合計總值達 578.14 億元。其中包括土木工程合約 439.12 億元，及機電工程合約 139.02 億元 (請參閱附錄一)。

60. 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。

成本控制機制

61. 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」模式推展的鐵路項目也如是。

62. 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

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。

約監管及管理的程序。

63. 為更進一步控制項目開支，港鐵公司的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會出席項目監控小組會議。

64. 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。在實施前，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

65. 港鐵公司於二零一七年十二月公布，已就沙中綫項目主體建造工程的造價估算完成詳細檢討。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。自港鐵公司向政府提交上述最新造價估算後，一直全力協助政府進行有關評估。

66. 為推展沙中綫項目及屯馬綫分段開通，作為現階段安排，港鐵公司同意先支付紅磡站擴建部分及其相連結構工程的評估及核實工作、所採取的適當措施，以及準備和落實分段開通屯馬綫的費用，預計總數大約為 20 億港元。港鐵公司會繼續與政府積極磋商，務求就紅磡站相關事件、分段開通、相關開支以及工程的整體造價估算達成整體解決方案。

持份者的參與及溝通

67. 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有工程熱綫處理與工程有關的查詢及投訴。

就業機會

68. 截至二零一九年十二月三十一日，承建商共僱用約 2,647 名建築工人及技術／專業人員，比項目早前的建造高峰期少，現時的人手可大致滿足項目的需求。此外，承建商及建造業議會已透過港鐵公司的「沙中綫建造業學員培訓計劃」，招募 764 位學員並提供訓練和實習課程，當中 520 位學員已通過培訓並正式獲聘。

總結

69. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零二零年二月

截至二零一九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	43,912.2	45,146.6	2,122.7
機電工程	13,901.8	7,254.4	1,298.6
合計	57,814.0	52,401.0	3,421.3

* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 (\$4,634.5 百萬元) – 中期發放金額 (\$1,213.2 百萬元) = (\$3,421.3 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	302	3,039.2	1,780.7	571	2,921.4	798.7
機電工程	16	39.9	17.3	157	1,713.1	414.5
合計	318	3,079.1	1,798.0	728	4,634.5	1,213.2

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. 截至二零一九年十二月三十一日，港鐵公司共接獲 1,046 宗具有理據的申索，申索金額約為 77 億 1,360 萬元，佔已批出合約總額的 13.3%。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。截至二零一九年十二月三十一日，已獲解決的申索共 318 宗，並已發放約 17 億 9,800 萬元，佔已批出合約總額約 3.11%。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 1,320 萬元。

附錄二

截至二零一九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：92%

(甲) 已批出的 28⁽¹⁾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	100%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	100%
1106	鑽石山站擴建工程	100%
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	100%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	100%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	99%
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)	100%

1120B	軌道工程及架空電纜(沙中綫第二期工程)	75%
1121	東鐵綫過海鐵路隧道建造工程	99%
1122	金鐘站越位隧道建造工程	100%
1123	會展站及西面連接隧道工程	79%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	77%
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	89%
1129	東鐵綫伸延至香港島的前期工程	100%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	100%
11227	東鐵綫伸延至香港島的過海隧道前期工程	100%

註：(1) 文中第五十九段所提及的 28 份主要土木工程合約，包括工程合約編號 11230 及 11241。合約編號 11230 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。合約編號 11241 則是由連接北帝街考古勘察工程的合約。由於該兩份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	100%
1141B	沙中綫第二期新列車	66%
1151	沙中綫第一期列車改裝及購買新車卡	100%
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	99%
1152B	沙中綫第二期信號系統	84%
1153	沙中綫第一期隧道環境控制系統	100%
1153B	沙中綫第二期隧道環境控制系統	53%
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	100%
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	47%
1155	沙中綫第一期電源供應系統及軌旁設備	100%
1155B	沙中綫第二期電源供應系統及軌旁設備	85%
1159	沙中綫第一期升降機	98%
1162	沙中綫第一及第二期集群無線電系統 (TETRA)	98%
1162B	沙中綫第一期及第二期無線通訊覆蓋系統	84%
1163	沙中綫自動收費及進出保安管理系統	77%
1164	鑽石山站樓宇設備	100%
1164B	屋宇設備工程 — 沙中綫香港島段	37%

1165	顯徑站、馬仔坑通風樓及鳳德緊急救援通道樓宇設備	100%
1166	沙中綫第一期主控制系統	100%
1166B	沙中綫第二期主控制系統	73%
1169	沙中綫第一期通信系統	100%
1169B	沙中綫第二期通信系統	39%
1172	沙中綫第一期扶手電梯	100%
1172B	沙中綫第二期電梯及扶手電梯	32%
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	98%
1175	啟德站樓宇設備工程	100%
1176	宋皇臺站及附屬建築物樓宇設備	100%
1177	土瓜灣站及附屬建築物樓宇設備	100%
1183	東鐵綫信號系統改造工程	100%
1191	沙中綫第二期水閘系統	65%

宋皇臺 站工地考古文物保育方案

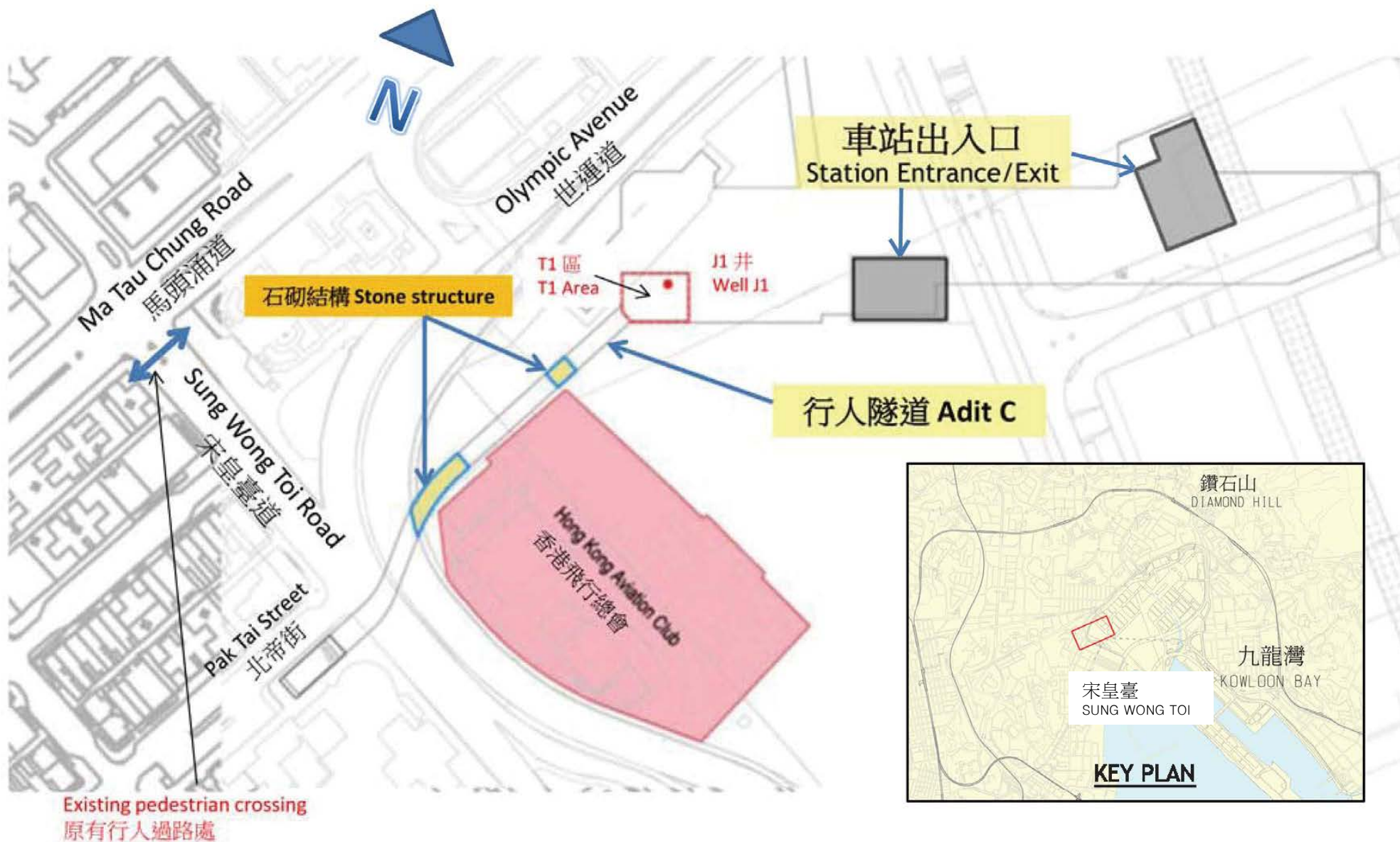
Conservation Options for Archaeological Features Discovered at Sung Wong Toi Station

附件三 Annex 3



行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C

附件四 Annex 4



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
屯馬線一期的營運安排

背景

沙中線以服務經營權模式推展，由政府工務計劃下撥款興建，並擁有該段鐵路。港鐵公司受政府委託進行沙中線的設計、建造、測試和試行運作，並由路政署監察項目的落實。為預備屯馬線一期的開通，政府把屯馬線一期歸屬予由政府全資擁有的九廣鐵路公司（「九鐵公司」），再由九鐵公司把屯馬線一期以服務經營權模式授予港鐵公司營運。此外，政府會與港鐵公司簽訂修訂協議和補充協議（集體稱為《營運修訂協議》），列明屯馬線一期在管理、營運及維修保養方面的規定。政府及九鐵公司已於2020年2月11日簽訂《歸屬契據》和《轉讓契據》；同日，政府及港鐵公司簽訂《營運修訂協議》，而九鐵公司及港鐵公司則簽訂《服務經營權補充協議》。

通車前準備

2. 為確保運作暢順，港鐵公司已於2019年10月28日展開屯馬線一期的試營運，模擬實際營運環境進行操作，藉此進一步理順系統的安全及可靠性，培訓員工熟習各系統操作及營運環境。港鐵公司亦已完成所有與相關應急及救援部門就營運時可能出現的不同情景的演練，確保整個鐵路系統安全及妥善，以準備於本年2月14日正式投入服務。

列車服務

3. 屯馬線一期於繁忙時段的列車班次為 3.5 分鐘一班，非繁忙時段約為 4 至 7 分鐘一班。乘客可以由現有馬鞍山線經屯馬線一期直達啟德站。鑽石山站在擴建後將成為屯馬線一期與現有觀塘線之間的新轉線站，由新界北和新界東出發的乘客可在此轉駁前往東九龍和港島東的鐵路，所需乘車時間可減少(來往大圍站與鑽石山站的車程將由 17 分鐘減至大約 9 分鐘)，亦有助紓緩目前東鐵線早上繁忙路段的客流量¹，減少幅度約為 12%。

票價

4. 類似早年其他新本地線啓用時的安排，屯馬線一期沿線新車站(顯徑、鑽石山站擴建部分和啟德站)的票價，將跟從現時港鐵本地線服務的票價結構，按車程距離而訂定。港鐵公司亦會因應政府的要求，提供票務優惠及轉乘優惠予乘客。有關屯馬線一期的票價及優惠詳情，請參閱立法會交通事務委員會文件 CB(4)271/19-20(01))。

公共運輸服務安排

5. 配合屯馬線一期通車，運輸署會加強啟德站和顯徑站接駁鄰近地區的公共運輸服務，方便乘客前往上述兩個新鐵路站轉乘鐵路服務。就啟德站方面，城巴第 22 號線會新增輔助服務第 22M 號線(啟德郵輪碼頭-太子道東)(循環線)途經該站，而現有途經土瓜灣區的九巴第 5A 號線(九龍城(盛德街)-

¹ 就東鐵線而言，大圍站至九龍塘站是最繁忙的路段，早上繁忙時間的乘客需求亦最高。

尖沙咀(天星碼頭)) 會延長至啟德，並改為全日服務。此外，就顯徑站方面，新界專線小巴第 68K 號線會新增輔助服務第 68S 號線(顯徑站-瑞峰花園)途經該站。

6. 運輸署會在屯馬線一期開通後，密切監察沿線各現有公共運輸服務的運作情況，及按實際乘客需求，於有需要時調整有關服務的安排。

宣傳及推廣

7. 在屯馬線一期的通車日期公布後，港鐵公司隨即推出多管齊下的宣傳計劃，包括透過於大眾媒體刊登廣告專輯，教育公眾有關轉乘的安排及介紹站內設施。此外亦透過車站廣告、車站刊物、網上資訊及短片、站內宣傳及廣播等不同的途徑，讓公眾認識新鐵路服務。

《歸屬契據》及《轉讓契據》

8. 行政長官會同行政會議於 2018 年 2 月 6 日決定，以象徵式價格，把營運沙中線所需的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利歸屬九鐵公司，以及把沙中線的動產轉讓予九鐵公司。政府已與九鐵公司簽訂屯馬線一期的《歸屬契據》及《轉讓契據》，該等契據的主要條款包括：將土地歸屬九鐵公司的年期定為 50 年；訂定終止條款，賦權政府可因應情況收回土地和就該等土地所享有的權益或其他權利／動產；就土地收取象徵式地價，金額為當前的標準收費，即 1,000 元；就轉讓動產訂定象徵式代價，即 1 元。至於債券、擔保書、知識產權權利、產品保證／第三方承辦商和第三方作出的保證及附屬契據等無形資產，則會由港鐵公司持有及／或由政府持有，視乎情況而定。

《服務經營權補充協議》及《營運修訂協議》

9. 現有的《服務經營權協議》和《營運協議》會繼續涵蓋九廣鐵路網絡中的馬鞍山線（即烏溪沙至大圍段）。為了把涵蓋範圍擴展到大圍至啟德段，九鐵公司及港鐵公司已簽訂《服務經營權補充協議》，政府與港鐵公司亦已在《營運協議》之上簽訂了《營運修訂協議》。這些文件載列了港鐵公司就營運屯馬線一期所涉及的財務和營運安排與規定。

服務經營權年期及經營費

10. 鑑於屯馬線一期屬沙中線局部通車的短暫安排，九鐵公司及港鐵公司現先簽訂了一份為期兩年的《服務經營權補充協議》，授權港鐵公司經營屯馬線一期。根據協議，九鐵公司將會授予港鐵公司接觸、使用及營運經營權財產的獨有權利，從而營運屯馬線一期，直至協議終止或屆滿為止。視乎沙中線進度，兩間公司會磋商及訂立新的協議，以涵蓋整段屯馬線（或沙中線）。屆時，這份為期只有兩年的《服務經營權補充協議》將會被取代。

11. 屯馬線一期所涵蓋的現有車站（即烏溪沙至大圍段）屬現有九廣鐵路網絡一部分，九鐵公司會繼續按現有的《服務經營權協議》從港鐵公司獲得服務經營費²。至於新車站（即顯徑站、鑽石山站擴建部分及啟德站）方面，由於首兩年從三個新車站所得的收入不足以應付營運開支，按《服務經營權補充協議》，九鐵公司為此需要暫時支付一筆估算為 2.41 億元（按

² 整體而言，2018 年，九鐵公司收取了港鐵公司合共 29.57 億元的服務經營費。

付款當日價格計算)的款項予港鐵公司³。然而，這個影響是暫時性的。根據最新估算，在沙中線全線通車後一年（即現時估計為 2023 年第一季），九鐵公司除了可以收回上述暫時支付的款項外，將會從港鐵公司獲得淨額經營費約 1.55 億元（按付款當日價格計算）。

《營運修訂協議》的主要條款

12. 隨着屯馬線一期的服務經營權批予港鐵公司，政府與港鐵公司已簽訂《營運修訂協議》，訂明運輸及房屋局、機電工程署，及運輸署就營運屯馬線一期向港鐵公司施加的規定。鑑於屯馬線一期基本上是港鐵公司提供的本地鐵路服務中不可或缺的一環，屯馬線一期《營運修訂協議》的規定將會與現時規管本地鐵路服務表現的《營運協議》條款看齊⁴。《營運修訂協議》的主要條款如下。

(a) 列車服務安排與服務表現要求

13. 港鐵公司須在經營期內全時間以安全、適當、以及高效的方式營運屯馬線一期。具體而言，《營運修訂協議》訂定在屯馬線一期開通後列車服務安排的最低標準，包括因應車廂設計的容量、每班列車的車卡數目以及列車計劃班次，而訂定的服務時間和服務容量。

³ 具體而言，在兩年的服務經營權期間，港鐵公司將向九鐵公司繳交估算為 2.24 億元的非定額額外經營費，而九鐵公司須向港鐵公司支付定額額外經營費，金額為 4.65 億元。兩者均按付款當日價格計算。

⁴ 根據《營運協議》第 4.10.3(iii)條，「新項目規定」（包含對列車服務供應、乘客車程準時程度，和列車服務準時程度採用一個較低的表現目標）將會在新鐵路項目通車後兩年內適用，旨在為鐵路營運者推出新服務時提供一些時間和空間。這個安排適用於屯馬線一期，並與近年推出的新鐵路線，如南港島線、西港島線以及觀塘線延線的安排相似。

14. 港鐵公司亦須符合服務表現要求，包括列車服務表現(列車服務供應、乘客車程準時程度以及列車服務準時程度)和新車站與乘客服務相關設備的可靠程度(包括增值機、售票機、出入閘機、扶手電梯以及乘客升降機)。另外，港鐵公司將會提供和維持足夠職員及可靠的票務系統作收費的用途，以及在新車站保持一個舒適乘客環境(例如清潔程度和通風)。

(b) 安全規定

15. 一如其他本地鐵路服務，港鐵公司須設計、建造、營運和全時間維持屯馬線一期以及其列車的安全。港鐵公司亦須分別成立及維持安全管理系統和資產管理系統，作持續檢討、安全風險控制以及高效管理鐵路資產之用。港鐵公司並須訂立和維持應變計劃以應對緊急情況。

經濟效益

16. 屯馬線一期的營運可以方便乘客經擴展的鐵路網絡前往顯徑和啟德，改善這些地區的連接性及縮短乘客的出行時間。

運輸及房屋局
2020 年 2 月