

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 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 2019 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 億元，增加約 165 億元。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。

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。同時，港鐵公司現正就沙中線主要工程進行最新的修訂造價估算。政府在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 6 月 30 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)

10. 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、站外的緊急救援通道工程、車公廟路的地下管線工程和路面修復工程已完成，站內相關系統測試正繼續進行。

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)

11. 位於鑽石山站、龍翔道地底連接沙中線與觀塘線的兩條行人隧道內的屋宇裝備及機電工程已經完成。鑽石山站內的系統測試及法定檢測正繼續進行。龍翔道的所有行車線及行人路的修復工程，以及位於黃大仙道及沙田坳道交界的緊急救援通道已經完成。鄰近的公共運輸總站管道鋪設工程已大致完成，運輸總站上層的旅遊巴停車場亦已於 2019 年 9 月底開放。港鐵公司現正安排建造有關運輸總站下層出入口連接沙田坳道的道路工程。而位於前馬仔坑遊樂場的通風大樓工程已完竣，相關系統測試正在進行。

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

12. 啓德站的屋宇裝備、機電工程及法定檢測已大致完成。站外的地面行人通道大部份已移交予相關政府部門並開放予公眾使用。

宋皇臺站

13. 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

公司亦正準備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。港鐵公司已於 2019 年 6 月開始臨時封閉部分北帝街以開展考古工作。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。

14. 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。車站的屋宇裝備工程、機電工程及法定檢測已經大致完成。車站附近的路面及休憩設施修復工程亦正在進行。

土瓜灣站

15. 土瓜灣站的屋宇裝備工程及機電工程已經完成，相關系統測試及法定檢測正在進行。車站的出入口和通風大樓工程的裝修工程、以及馬頭圍道的地底公用設施及附近休憩設施的修復工程亦正在進行。為配合設於地底的土瓜灣站的建造工程，介乎浙江街至上鄉道的馬頭圍道須實施交通改道。現時大部分受沙中線工程影響的馬頭圍道，已實施雙向雙線行車的安排。預計於 2019 年第四季開始分階段逐步恢復馬頭圍道的雙向三線行車。

16. 有關早前發生的土瓜灣站月台牆身被移除鋼筋事件，我們已於 2018 年 7 月 6 日舉行的鐵路事宜小組委員會的特別會議上詳細交代，詳見政府向本小組委員會提交的文件（立法會 CB(4)1354/17-18(01)號文件）。港鐵公司已於 2019 年第一季根據修復建議完成有關修復工程。

17. 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」的登記期限已於 2019 年 6 月屆滿，負責執行有關計劃的專業樓宇測量顧問公司會繼續處理已收到的申請。

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)

18. 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。

19. 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。

20. 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。

21. 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。

22. 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/sc/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》所要求的安全水平，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。港鐵公司預計需時 4 至 6 個月完成設計及獲得政府的審批，並需 9 至 12 個月完成其後的工序。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。

23. 為了審慎起見，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的工程，主要針對與施工質量控制和監督相關的紀錄的不足之處。政府已將檢視的結果交予港鐵公司，要求港鐵公司就檢視中所發現的不足之處，包括部分施工紀錄不齊全的問題，進行調查，以評估其潛在影響，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進行內部審核工作，以檢視有關車站的施工紀錄的狀況。有關的審核工作已大致完成。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，包括於車站運作後將聘用獨立的註冊結構工程師，定期巡視相關的車站結構，以評估及確保結構安全情況。

24. 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。

25. 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。

26. 調查委員會就調查研訊擴大的部分已於5月6日進行初步聆訊，而實質聆訊亦於5月27日至6月17日進行，以聽取事實證據。委員會已於2019年9月23日恢復進行實質聆訊。考慮到需要就港鐵公司於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。

27. 就2019年1月30日公布的相關問題(見上文第24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。港鐵公司會進一步制定這些措施的細節，並提交予政府部門審批。相關建議措施預計將與紅磡站擴建部分的適當措施同期進行。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

28. 過海段在紅磡近岸的通風大樓的建造工程已經完成，而海底隧道內的軌道鋪設工程、以及軌道旁機電設施安裝工程亦繼續進行。過海隧道段的整體進度大致符合工程計劃。

29. 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)

30. 會展站及西面連接隧道工程的所有大型挖掘工程已於 2019 年 6 月完成。車站的結構建造工程，包括車站底部、月台及大堂的建造工程正陸續進行。同時，工地正進行餘下的地基工程，以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。西面連接隧道的下行隧道結構工程繼續進行。位於菲林明道西面通風大樓地庫第 8 層及第 7 層的建造工程亦已完成，現正往上建造地庫第 6 層的結構。

31. 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。於 2019 年 3 月在會議道、菲林明道、博覽道東實施的臨時交通管理措施初步會實施至 2019 年底或 2020 年初，其後會於杜老誌道、港灣道及會議道的交界處實施另一階段的臨時交通管理措施。

32. 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。

33. 在 2018 年 11 月完成安裝通往灣仔渡輪碼頭的會議道永久行人天橋的主體部分後，港鐵公司計劃於 2019 年底或 2020 年初完成重置該段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以進行有關工程。

34. 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，隧道結構工程亦已經展開。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。

35. 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。已更新的預設暫時停工指標載於港鐵公司的進度報告(附件二中的附錄三)。

總結

36. 綜合上文第 9 至 35 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，由於去年 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。

37. 為了讓市民能盡早使用新建的鐵路，經研究及考慮安全和其他營運可行性因素後，港鐵公司建議而政府亦同意先行於 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」。

38. 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，沙中線「紅磡至金鐘段」的工程進度有所影響，至於是否能維持 2021 年的通車目標，將會視乎紅磡站擴建部分的適當措施的工程進度而再作評估。儘管如此，我們正致力於 2021 年完成沙中線項目餘下的工程。另外，由於 2019 年 9 月 17 日東鐵線紅磡站附近發生事故，港鐵公司須於晚間非服務時間進行調查及加強維修保養工作，因此，同樣在晚間進行的東鐵線新訊號系統行車測試工作需作出調整，以作配合。路政署已要求港鐵公司就上述安排是否會對沙中線工程造成重大影響盡快進行評估。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。

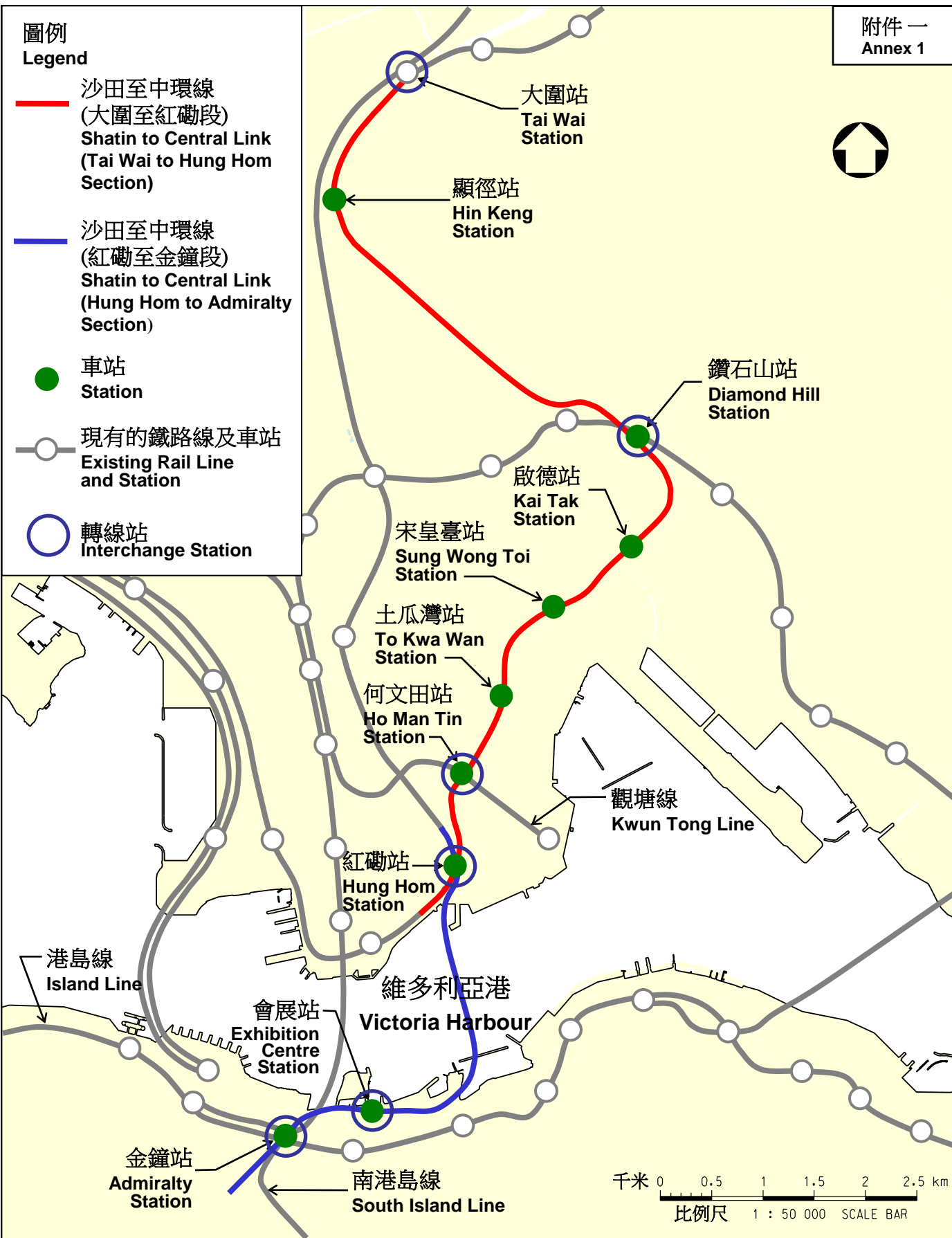
運輸及房屋局

路政署

2019 年 10 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.

HRWSCLO03-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」)工程截至二零一九年六月三十日的最新進展。

沙中綫項目的整體進展

工程進展

總體進展

2. 截至二零一九年六月三十日，沙中綫工程的總體進度為 90%；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」工程截至二零一九年六月三十日的進度則為 79%。會展站及西面連接隧道的大型挖掘工程已於二零一九年六月完成，結構工程已全面開展。軌道鋪設工程亦正進行。

3. 港鐵公司經完成屯馬綫分段開通的詳細可行性研究後，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」，目標在二零二零年第一季度開通。有關建議已獲政府接納。

4. 上述三個新車站已交付予車務營運團隊進行各項分段開通的營運準備。為配合開通屯馬綫一期所需要的法定驗收程

序，鐵路系統正進行相應調整，包括調整信號系統、遷移信號線路及改動車站指示系統等。分段開通安排的詳情載於本文件第三十八段。

5. 屯馬綫全綫開通須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十二個月後通車。

6. 「紅磡至金鐘段」的開通亦同樣須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，因此，我們需要先掌握屯馬綫全綫開通的進度及檢視會展站的工程進度，然後才可以制訂「紅磡至金鐘段」的目標完工時間表。會展站工地正實施多項措施，包括增加人手及在許可時段內延長工作時間。工程團隊會密切留意上述措施對追回進度的成效。

不同施工段的進展

7. 按地理位置劃分，沙中綫可分為六個施工段：

(i) 沙田段 (即大圍站至黃大仙馬仔坑的鐵路段)

8. 顯徑站的法定檢測和消防裝置安裝工程，以及獅子山隧道段的架空電纜及機電設備安裝工程已經完成。車站位於獅子山鐵路隧道入口的地面工地亦已大致完成重置。正如早前提及，顯徑獅子山鐵路隧道入口地底的複雜土質情況令隧道工程一度滯後。經實施一系列的緩解措施，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，工程團隊已成功追回工程滯後，隧道亦已於二零一五年十一月貫通。

(ii) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

9. 正如早前曾提及，首部隧道鑽挖機在鑽挖鑽石山至馬仔坑隧道時，曾穿過黏土層。為此，需要進行額外的清理及維修

保養工序，並須加密更換鑽頭次數，因而影響挖掘進度。其後，工程人員在進行第二段隧道挖掘前，修改了鑽頭的設計及更換鑽頭和其他相關設施，成功追回部分滯後。

10. 馬仔坑至鑽石山站之間的隧道已完成軌道鋪設、架空電纜及機電設施安裝工程。

11. 馬仔坑通風樓在完成結構及裝修工程後，法定檢測工作已於二零一九年第一季完成。

12. 毗鄰的黃大仙公共運輸總站，其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稍後實施。此外，為配合政府要求而修訂的最新運作及管理安排，位於總站上層的旅遊巴士停泊處會進行額外喉管安裝工程及改建工程。土木工程將於二零一九年第三季展開，而旅遊巴士停泊處的電線鋪設及自動控制系統的安裝工程則由相關政府部門負責統籌。

13. 鑽石山站擴建部分的所有法定檢測工作已於二零一九年第一季完成。現有鑽石山站的改建工程正繼續進行，為車站日後成為現有觀塘綫及日後屯馬綫的轉綫站作準備。於現有鑽石山站範圍內的 A2 出入口位置已於二零一九年二月下旬開放予公眾使用；另一方面，連接現有 B 出入口及車站擴建部分的新建結構亦已完成。

14. 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。而鑽石山站工地範圍內原用作暫存兩項歷史文物的用地，預計於二零一九年第四季移交予相關政府部門。

15. 鑽石山站至啟德站之間隧道的軌旁設備及機電設施安裝工程已完成，並已完成法定檢測工作。

(iii) 九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段)

16. 啟德站的裝修、機電工程及法定檢測工作已完成。連接啟德站與附近道路的臨時地面行人接駁通道亦已大致完成。經與相關政府部門協調及取得其同意後，接駁沐安街、沐翠街、以及高飛里北至沐元街的臨時行人通道已先後於二零一九年一月、三月及六月開放予公眾使用。

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。上述位置須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。考古勘察工作已於二零一九年七月於關鍵接駁位置（即行人隧道兩端－車站及北帝街）展開。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，宋皇臺道近譚公道將加設臨時地面行人過路設施。臨時交通管理措施的設計及申請挖掘准許證等前期準備工作正在進行；建造工程則預計於二零一九年第四季展開，並於二零二零年第一季度完成。

20. 宋皇臺站的法定檢測工作及五個車站出入口餘下的外部裝修工程已經完成。

21. 南角道行人路的重置工作預計於二零一九年八月完成。

22. 土瓜灣站的法定檢測工作將繼續進行，而四個分別位於

落山道、江蘇街、浙江街及土瓜灣街市外的車站出入口的外牆裝修工作亦正繼續進行。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。

(iv) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

23. 接駁何文田站至紅磡站的隧道結構及軌道鋪設工程已經完成。至於由現有東鐵綫接駁至紅磡站新建部分的主線隧道，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。

24. 隨着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。

25. 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。

(v) 過海段(即橫過維多利亞港的鐵路段)

26. 沙中綫以沉管隧道方式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。沉管隧道的結構工程已經完成，隧道內正鋪設軌道。

27. 沙中綫於銅鑼灣避風塘內的工程已大致完成。由於其他政府基建工程項目將於避風塘內進行海床改善工程，沙中綫項目會配合有關安排，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。

(vi) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

28. 銅鑼灣避風塘至會展站的隧道正鋪設軌道及安裝機電設施。

29. 前警官會所工地的地基及大型挖掘工程已完成，現正在進行主體結構工程。

30. 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及地下暗渠的重置工程已經完成。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。

31. 位於會展站西面的隧道，已與金鐘站沙中綫月台貫通連接及完成隧道壁安裝工程，現正鋪設軌道。

32. 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，灣仔北一帶現正分階段實施臨時交通管理措施。

33. 會展站及西面連接隧道的大型挖掘工程已於二零一九年六月完成。工地正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。

34. 視乎工程進度，會議道行人天橋預計於二零一九年年底或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。

35. 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上述因素令會展站的完工日期延誤九個月及增加工程費用。此外，工程亦受到早前會展站工地先後發現戰時炸彈、暫停相關挖掘工程及採用監控式開挖方法的影響。會展站工地正實緩解措施，包括增加人手及在許可時段內延長工作時間。在實施多項措施下，預計可追回部分工程滯後。工程團隊會密切留意措施對進回進度的成效。

36. 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。隧道現正進行屋宇設備及軌道鋪設工程。香港公園及鄰近法院道的工地正進行重置工程。隨著香港公園通風設施的結構工程於二零一九年六月完成，相關的裝修及屋宇設備安裝工程現正進行。

37. 金鐘站的擴建部分現正進行裝修及屋宇設備安裝工程，並已展開機電設施安裝工程及軌道鋪設工程。金鐘站大堂近 F 出入口的新通道已經完成建造，並已於二零一九年六月底開放，讓乘客更方便往來車站大堂、地面的樂禮街及夏慤花園和車站月台。原有的臨時通道已封閉並正進行拆卸，以建造金鐘站擴建部分的車站大堂。

屯馬綫分段開通

38. 現時屯馬綫分段開通的建議，乃經過探討不同方案，目標是希望盡可能開通最多車站，並為乘客提供方便的列車服務。現時開通至啟德站的方案，已平衡多項因素，包括車務運作、顧客服務、以及對日後屯馬綫全綫開通安排的影響。港鐵公司相信分段開通車至啟德站是切實可行的方案，同時能為乘客提供有效的列車服務。有關建議亦已獲政府接納。

39. 屯馬綫新車站中，只有大圍及紅磡站設有調頭軌道，因此，在車務運作上不能以其他車站包括土瓜灣站及宋皇臺站作為臨時終點站。至於屯馬綫一期開通至何文田站的建議，由於

何文田站的信號系統是由紅磡站擴建部分及其相連結構所控制，而紅磡站這些位置須進行適當措施工序，所以現階段未能開通此信號系統區域。

40. 當屯馬綫一期開通後，馬鞍山綫乘客可經顯徑及鑽石山直達位於九龍東的啟德站，列車於早上繁忙時段的班次為約 3.5 分鐘一班。擴建後的鑽石山站將成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北及新界東的乘客轉乘鐵路綫前往九龍東及港島東，有助紓緩現時東鐵綫早上繁忙時段大圍至九龍塘最繁忙路段的擠迫情況；而往返大圍站至鑽石山站的乘車時間¹，亦可由 17 分鐘大減至約 8 分鐘。

41. 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。適當措施的詳情仍有待落實及須獲政府審批，預計屯馬綫全綫可於完成有關的適當措施十二個月後通車。

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

42. 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、與及東西 / 南北走廊層板與

¹ 乘車時間是指預計採取最短路徑由出發車站前往目的地車站(月台至月台)所需的時間，當中可能考慮了等候時間、乘車時間、轉乘列車以及其他信息和假設。

連續牆接駁位置的實際建造狀況及施工質量。

43. 第一階段核實工作為覆核現存的建造記錄。第二階段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。第二階段的核實工作已於二零一九年四月完成。

44. 所有於第一階段及第二階段所得的資料均已納入第三階段作結構評估。

45. 港鐵公司已於二零一九年七月向政府提交《紅磡站擴建部分全面評估策略最終報告》，其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

46. 早前曾提及，港鐵公司收到承建商禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓」）有關與紅磡站相連的建造工程，即北面連接隧道及南面連接隧道的實際建造圖則。就禮頓未能就上述兩項工程提供部分檢查及測量申請表格，港鐵公司已為此於二零一八年四月向禮頓發出不合規格通知書。於二零一八年年底，於紅磡列車停放處亦發現類似情況。

47. 鑑於建造記錄出現不齊備的情況，港鐵公司已就北面連接隧道、南面連接隧道與紅磡列車停放處的實際建造狀況進行了核實工作，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，並在有需要時制定修復工作及長遠監察計劃。港鐵公司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。

下一步工作

48. 港鐵公司正就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所採取的適當措施進行詳細設計，並將提交政府接納，預計過程需時四至六個月完成。在獲政府正式接納後，有關措施預計需時九至十二個月完成施工。

屯馬綫其他新車站的審核工作

49. 港鐵公司亦已完成屯馬綫其他五個新車站，包括顯徑、鑽石山、啟德、宋皇臺及土瓜灣站關鍵文件記錄的審核工作。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

50. 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。

51. 港鐵公司亦歡迎及知悉調查委員會中期報告內的其他調查結果及建議，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。

52. 港鐵公司會繼續配合調查委員會正進行的調查工作。

工程委員會的檢討工作

53. 正如本文件第五十一段提及，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

54. 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。港鐵公司正按新通報機制，與政府緊密合作。

55. **附錄三**詳列曾到達或超越預設指標的監測點，以及曾作出更新預設暫時停工指標的監測點的最新資料。

56. 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。

57. 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。

58. 港鐵公司於二零一九年一月推出一項社區支援計劃，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。港鐵公司已委託專業樓宇測量顧問公司負責執行有關計劃。

新列車及其他鐵路系統測試

59. 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。自二零一五年十二月起，新列車開始於晚間非服務時間在東鐵綫進行動態測試。新列車的可靠性測試亦已展開。新列車會增設動態路線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。

60. 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。

61. 除購入新列車，馬鞍山綫、西鐵綫及東鐵綫部分現有車卡會進行改裝，並與新購的車卡組裝成屯馬綫的八卡列車。當中馬鞍山綫全部十五列四卡列車已全面提升為八卡列車，整體載客能力提升一倍；西鐵綫的七卡列車亦已於二零一八年五月全面改裝為八卡列車。

62. 東鐵綫更換信號系統工程於二零一五年展開，列車及全綫軌道旁的新信號設備安裝工作已大致完成。列車動態測試於二零一六年十月開始分路段進行，並已於二零一八年三月延伸至東鐵綫全綫。列車正於東鐵綫沿綫進行可靠性測試。在最後階段的可靠性測試，須於個別晚上模擬及測試早上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。

63. 為避免對東鐵綫日常服務造成影響，新信號系統測試在晚上非服務時間進行，因此測試期間所發出的聲響或會對較接近鐵路的居民造成不便。東鐵新列車已具備較以往更能減低聲響的設施。測試期間，港鐵公司亦會適時採取緩解措施，例如嚴格控制夜間測試的列車數目，以盡量降低行車聲響可能對附近居民構成的影響。港鐵公司會繼續與附近居民保持溝通，並

向他們發放夜間測試的訊息。

64. 儘管東鐵綫及屯馬綫的信號系統與荃灣綫的新系統並不相同，但為審慎起見，自二零一九年三月十八日荃灣綫發生事故後，所有新信號系統的列車測試，包括於東鐵綫及屯馬綫進行的相關測試已即時暫停。經信號系統的承建商及獨立安全顧問的詳細審視後，確定測試計劃安全及符合國際安全標準。東鐵綫及屯馬綫的動態行車測試其後分別於五月底及六月中恢復。因應於九月十七日在東鐵綫紅磡站附近發生的事故，東鐵綫新信號系統測試的時間表及路段亦有所調整。

65. 為配合日後屯馬綫的運作，各鐵路系統，包括通訊系統、主控制系統及信號系統等，正於屯馬綫不同路段包括現有西鐵綫及馬鞍山綫進行綜合測試。一系列為屯馬綫分段開通作準備的測試亦已全面展開。

其他現有鐵路設施改善工程

66. 馬鞍山綫九個車站合共七百二十對自動月台閘門已完成安裝。

67. 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。上述的工程已大致完成，車站現正進行後期的重鋪月台地面以及修補工程。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，有需要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。

68. 至於東鐵綫以九卡列車取代十二卡列車之事宜，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屯馬綫一期通車、分流東鐵綫乘客的作用得以發揮後，才陸續更換東鐵綫新九卡列車。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正進行提升及測試。

成本及開支

成本及開支

69. 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²，連同其他小型合約，合計總值達 577.52 億元。其中包括土木工程合約 438.50 億元，及機電工程合約 139.02 億元 (請參閱附錄一)。

70. 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

71. 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。

72. 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。

73. 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有被邀

² 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。

出席項目監控小組會議。

74. 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

75. 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。考慮到自二零一七年十二月造價估算後的不同因素及相關延誤，公司亦擬於二零一九年內完成造價估算的進一步評估。

76. 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

77. 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

78. 截至二零一九年六月三十日，承建商共僱用約 2,600 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

79. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一九年十月

截至二零一九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	43,849.9	44,207.8	2,050.5
機電工程	13,901.8	6,720.1	1,337.5
合計	57,751.7	50,927.9	3,388.0

* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$4,562.0 (百萬元) – 中期發放金額 \$1,174.0 (百萬元) = \$3,388.0 (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	1,780.8	551	2,832.6	782.1
機電工程	9*	0	0	150	1,729.4	391.9
合計	311	3,039.2	1,780.8	701	4,562.0	1,174.0

* 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. 截至二零一九年六月三十日，港鐵公司共接獲 1,012 宗具有理據的申索，申索金額約為 76 億 120 萬元，佔已批出合約總額的 13.2%。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。截至二零一九年六月三十日，已獲解決的申索共

311 宗，並已發放約 17 億 8,080 萬元，佔已批出合約總額約 3.08%。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 11 億 7,400 萬元。

附錄二

截至二零一九年六月三十日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：90%

(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	99%
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)	56%
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	98%
1123	會展站及西面連接隧道工程	73%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	69%
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	84%
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) 文中第六十九段所提及的 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 11231 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	83%
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	49%
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	45%
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	65%
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	78%
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	24%

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	71%
1169	沙中綫第一期通信系統	100%
1169B	沙中綫第二期通信系統	35%
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	29%
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	97%
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	63%

最近作出更新的預設指標

	監測點	類別	沉降幅度 (毫米)	最新的 預設指標 (毫米)
1. 會展站及西面連接隧道 (讀數截至 2019 年 6 月)				
1	1123-AB-GSM(USM)-48-A	路面	-19.1	-35
2	1123-AE-GSM-56	路面	-12.3	-30
3	1123-AE-GSM(GP)-18	路面	-13.7	-30
2. 會展站西面至金鐘站之連接隧道 (讀數截至 2019 年 6 月)				
1	FPP-BSM-012A	道路構築物	-1.5	-13
2	FPP-BSM-013	道路構築物	1.3	-10
3	FPP-BSM-014	道路構築物	-1.5	-14
4	FPP-BSM-015	道路構築物	-2.5	-13
5	FPP-BSM-016	道路構築物	-2.4	-13
6	FPP-BSM-017	道路構築物	-2.0	-13
7	FPP-BSM-034	道路構築物	1.3	-13
8	FPP-BSM-035	道路構築物	0.5	-13
9	FPP-BSM-036	道路構築物	1.5	-14

附註：實際運作的監測點數量會因應工程進度而有所改動，部分沉降監測點的相關監測工作亦會因不同原因而終止，例如相關構築物已經移除、或挖掘工程的施工位置已經遠離等。

宋皇臺 站工地考古文物保育方案

附件三 Annex 3

Conservation Options for Archaeological Features Discovered at Sung Wong Toi Station



行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C



Existing pedestrian crossing
原有行人過路處