

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 2021 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 2021 年 6 月 30 日的主要工程進展。

背景

2. 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。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. 沙中線的10個車站中，顯徑站、鑽石山站擴建部分、啓德站、宋皇臺站、土瓜灣站，以及何文田及紅磡的屯馬線新月台已投入服務，而會展和金鐘分別會設有新站或擴建現有車站。在整個鐵路項目中，金鐘站和何文田站會成為綜合車站，分別為東鐵線、荃灣線、港島線和南港島線(東段)，以及屯馬線和觀塘線延線的乘客提供轉乘服務(走線圖及有關車站載於附

件一。)

沙中線主要工程的最新進展

4. 港鐵公司就沙中線主要工程提交截至 2021 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」

屯馬線全線(包括「啟德至紅磡段」)

5. 由烏溪沙站至屯門站的屯馬線全線已於 2021 年 6 月 27 日通車。

其他工作

6. 就提供連接北帝街及宋皇臺站的行人通道一事，港鐵公司一直探討其他對考古遺蹟影響較輕微的行人通道方案，並於 2020 年 12 月諮詢九龍城區議會相關工作小組及其他持份者。大部分意見支持以行人天橋連接北帝街及宋皇臺站的方案。港鐵公司會以行人天橋的方案，為北帝街行人通道進行深入研究和詳細設計，預計當方案細節於 2022 年年初擬定後，會諮詢九龍城區議會及相關地區人士。在上述行人通道落實前，北帝街一帶的居民可使用現有宋皇臺道行人過路設施(見附件三)往來宋皇臺站。為縮短北帝街一帶與車站出入口之間的步行距離，於譚公道新加設的地面行人過路處已開放使用。

7. 另外，港鐵公司已於 2021 年 3 月委託顧問展開為期 5 年有關紅磡站擴建部分、北面及南面連接隧道和列車停放處的監測工作，由專業人員緊密監察車站結構、地下水水位及地

下水滲入等情況是否符合預期。長期監察工作包括沙田至中環線項目專家顧問團報告提出的監察工作和要求，即就結構長遠表現、耐久性及施工記錄不足而於關鍵位置進行監察及檢查，及就更新工程設計的假設而進行限制及預防措施。現場監察工作已於 2021 年 4 月開始。港鐵公司向路政署匯報，截至本年 9 月的顧問評估結果顯示沒有異常情況，而路政署委託的獨立專家也同意相關的評估結果。

「紅磡至金鐘段」

紅磡站東鐵線路軌分岔口接駁工作

8. 為追回進度，港鐵公司在徵得政府部門同意下，已於六個星期日暫停紅磡與旺角東之間的列車服務，以進行近紅磡站東鐵線路軌分岔口的接駁工程。港鐵公司計劃於 2021 年 10 月 31 日(星期日)最後一次暫停相同路段的列車服務，以完成路軌分岔口的接駁工程。

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

9. 於 2021 年 6 月底，過海隧道段的建造工程已大致完成，港鐵公司現正進行信號系統測試。

10. 銅鑼灣避風塘的海床改善工程大致完成，港鐵公司正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)

11. 會展站的結構建造工程已大致完成。餘下的工程包括會展站的建築及樓宇修飾、屋宇裝備及機電工程，以及重置灣仔運動場設施正在加緊進行。除此之外，為配合餘下的會展

站建造工程及獲其他項目委託進行的道路改善工程，灣仔北一帶將繼續實施臨時交通管理措施。

12. 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。在 2021 年 4 月 1 日至 6 月 30 日期間，預設暫時停工指標維持不變。

13. 金鐘站及其南面的越位隧道及車站地面行人通道修復工程大致完成。

東鐵線新信號系統

14. 港鐵公司於 2021 年 1 月 21 日向政府提交調查委員會編撰的調查報告及港鐵公司編撰的技術調查報告，就東鐵線新信號系統在 2020 年 5 月期間測試出現的不正常情況，以及 2020 年 9 月暫緩啟用東鐵線新信號系統提出建議及改善措施。經審閱報告及基於多月來進行的測試，政府於 2021 年 2 月 1 日批准東鐵線新信號系統可投入服務。東鐵線新信號系統及新九卡列車已於 2021 年 2 月 6 日投入服務，現以新九卡列車及舊 12 卡列車並行的方式營運，其間舊 12 卡列車會逐步被新九卡列車所取代。「紅磡至金鐘段」的新信號系統已展開更新及測試工作。

新冠肺炎疫情對工程的影響

15. 根據港鐵公司提供的資料，截至 2021 年 6 月底，新冠肺炎疫情對個別工程合約的進度有所影響，但未有影響整體工程的進度，港鐵公司會繼續密切監察整體工程的進度。

總結

16. 港鐵公司就東鐵線暫緩新信號系統事件對「紅磡至金鐘段」通車日期的影響推行可行的追回進度措施，其中東鐵線關鍵工序，包括紅磡站以北的新舊路軌接駁工程(上文第 8 段)、新信號系統及新列車陸續投入服務(上文第 14 段)。當新軌道接駁工程完成後，將陸續進行全線列車動態測試、可靠性測試及營運測試等重要程序。港鐵公司因應政府要求推行各追回進度措施，並全盤檢視該等措施的成效以及工程的整體完成進度，預計「紅磡至金鐘段」可於明年 6 至 7 月通車。政府會繼續監督港鐵公司沙中線「紅磡至金鐘段」的建造工程，確保鐵路服務安全可靠，以期早日通車，服務市民。

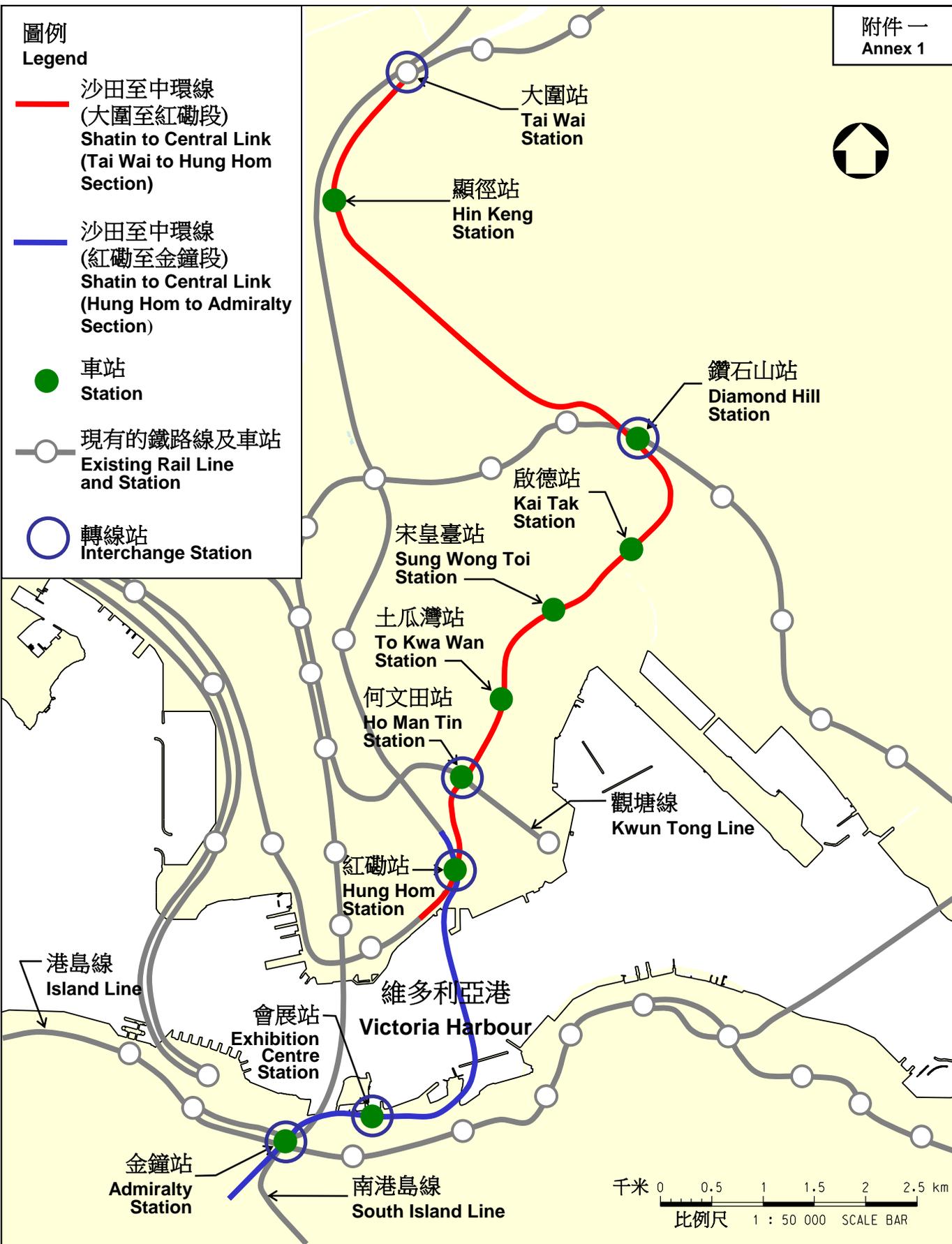
運輸及房屋局

路政署

2021 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
(截至二零二一年六月三十日)

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」)工程截至二零二一年六月三十日的最新進展。

沙中綫項目的整體進展

屯馬綫通車

2. 屯馬綫於二零二一年六月二十七日正式投入服務，是沙中綫項目的主要里程碑及重要成果。項目下「大圍至紅磡段」工程連接前西鐵綫及前馬鞍山綫，成為全長約 56 公里的屯馬綫。全綫共設有 27 個車站，經九龍區連繫新界東西；當中包括六個轉綫站，接駁荃灣綫、觀塘綫、東鐵綫及東涌綫，為乘客提供更全面及四通八達的鐵路網絡。屯馬綫通車深受沿綫社區歡迎。

工程進展

3. 港鐵公司現正全力推進沙中綫項目餘下的新鐵路段 — 「紅磡至金鐘段」的工程；截至二零二一年六月三十日，「紅磡至金鐘段」的工程進度為 94.3%。

4. 為日後東鐵綫延伸過海至金鐘站作好準備（「東鐵綫過海段」），東鐵綫正逐步進行多項關鍵工作，當中包括新信號系統投入服務和為東鐵綫陸續更換新列車（即混合車隊營運），以

及在紅磡站以北進行新軌道接駁工程，令東鐵綫列車可進入紅磡站新月台及過海鐵路隧道。東鐵綫新信號系統自二零二一年二月投入服務以來，整體運作大致暢順，新列車亦正陸續投入服務。

5. 港鐵各團隊在過去數月通力合作、努力不懈，使各項關鍵工程都取得實質進展，讓我們能夠為東鐵綫過海段通車確立更清晰的時間表。考慮到關鍵工程的進度、緊接下來需進行的各項鐵路系統測試和試營運，港鐵及政府預計東鐵綫最快可於明年六至七月延伸至港島區。港鐵公司會致力確保餘下工程順利完成，並與相關政府部門協調按時完成各項所需的測試及試營運，讓過海段及早竣工，投入服務市民。

6. 為盡量減低 2019 冠狀病毒病疫情的影響，港鐵公司已採取一系列措施，團隊尤其專注於需由外地送港的設備及物料、應對環球航運問題而導致的阻礙、物色其他物料供應商及利用科技進行遙距檢測工作。響應建造業議會及香港建造商會的呼籲，工作人員必須已接種兩劑疫苗至少十四日，或持有過去十四日內發出 2019 冠狀病毒病檢測的有效陰性檢測結果，方能進入施工中的工地。

(i) 紅磡至金鐘段

7. 位於紅磡的北面通風大樓及東鐵綫紅磡站新月台的所有相關法定檢測工作已經完成。

8. 東鐵綫將通過新建成的第四條過海鐵路隧道，由紅磡站穿越維多利亞港，經位處灣仔北的會展站延伸至金鐘站。整體而言，「紅磡至金鐘段」的鐵路隧道工程，包括主要機電系統的安裝工程已經完成。隨著架空電纜於今年三月底通電，「紅磡至金鐘段」現正進行列車測試。

9. 於港島，近銅鑼灣避風塘的南面通風大樓工地已大致完成裝修、機電及屋宇設備安裝工程，法定檢測工作進度良好。

10. 位於灣仔北的會展站為三層設計的地底車站，車站及相關鐵路設施的建造工程正在進行中。會展站已於二零二零年十一月平頂，站內裝修、機電及屋宇設備安裝工程進度良好。附近的道路重置工程亦正在進行。

11. 位於菲林明道的會展站西面通風大樓已完成結構工程，現正進行裝修、機電及屋宇設備安裝工程。

12. 灣仔運動場正陸續進行餘下的地基工程，包括樁柱工程。考慮到早前於挖掘期間在會展站工地曾發現未爆戰時炸彈，工程團隊會繼續謹慎地進行工程，以確保將風險減至最低。配合重置灣仔運動場設施，樁柱移除工程現正進行。

13. 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。港鐵公司會繼續按通報機制，與政府緊密合作。

14. 於二零二一年四月至六月期間，並無監測點錄得到達或超越暫時停工指標，預設指標亦沒有作出修訂。

15. 為配合沙中綫工程及政府委託沙中綫進行的道路改善工程，灣仔北正分階段實施臨時交通管理措施。

16. 金鐘站擴建部分的裝修及屋宇設備和機電工程，包括扶手電梯的安裝工程已大致完成。鐵路系統包括車站控制系統、消防系統及扶手電梯等亦大致完成相關測試。消防檢測工作亦已經完成。站外重鋪路面工程已大致完成。

(ii) 現有東鐵綫

17. 為日後東鐵綫延伸過海至金鐘站作好準備，現有東鐵綫正進行多項關鍵工序，當中包括混合車隊營運及新軌道接駁工

程。

18. 因應港島段新鐵路基建設施的空間限制，港鐵公司已購置三十七列新九卡列車，並正陸續運抵本港。新列車的車廂比現有列車車廂稍闊，配置經改良設計的扶手及二極管(LED)車廂照明系統，為乘客提供更寬敞舒適的乘車環境。新列車亦設有動態路綫圖及車卡連接通道顯示屏，方便乘客於旅途中掌握更多資訊。列車車門位置亦有所改善，車門平均分佈，讓乘客上落車更方便。

19. 東鐵綫新列車正陸續投入服務。正如其他新系統剛投入服務時一樣，東鐵綫新信號系統及首批新列車自二零二一年二月投入服務後亦曾出現一些需要磨合的地方，有關情況已獲適切處理，現時東鐵綫整體運作暢順及可靠。

20. 港鐵公司在混合車隊營運期間採取周全的措施，包括在月台張貼顯眼的藍綠色標誌、安排清晰的資訊顯示及車站廣播，以及增派額外車站人手，協助乘客適應新的上落車安排。

21. 為將現有東鐵綫連接至紅磡站擴建部分的新月台，以及接駁新建的過海鐵路隧道，紅磡站以北現正進行新軌道接駁工程。新軌道接駁工程大部份安排於非行車時間進行，部分較複雜和關鍵的工序則於今年一月至十月期間的指定星期日進行，期間來往旺角東站至紅磡站之間的列車服務暫停。

22. 自今年一月起，港鐵公司已於六個星期日暫停列車服務。於暫停服務期間，乘客安排大致暢順，列車服務亦於第二天回復正常。大部分受影響的乘客均使用鐵路替代路綫，特別是於六月二十七日投入服務的屯馬綫繼續行程，部分乘客則乘搭港鐵公司提供的免費接駁巴士往返紅磡站及九龍塘站。新軌道接駁工程整體進度良好，第七次工程，同時亦是最後一次工程定於十月三十一日進行。

23. 由於現有列車及新列車的車門位置並不相同，東鐵綫自動月台閘門的安裝工程須待舊有列車車隊全面更換為新列車後才能展開。相關的準備工作，包括東鐵綫月台加固工程、興建相關系統設備房及設施已大致完成，現正進行加裝自動月台閘門的部分前期工程。

(iii) 測試及試營運

24. 隨著關鍵路段的新軌道接駁工程完成，東鐵綫主行車綫的路軌及架空電纜已成功連接紅磡站新建的東鐵綫月台。東鐵綫的架空電纜已經通電，東鐵綫現有及新路段的信號系統亦已接通，令各項列車動態測試可於全綫展開。

25. 列車動態測試正於非行車時間在東鐵綫新鐵路段進行。由二零二一年十一月開始，測試及法定檢測工作將會分階段擴展至全綫進行，確保鐵路系統全面整合並在通車前運作暢順。

(iv) 重置工程

26. 沙中綫於銅鑼灣避風塘內的工程已經完成。由於鄰近的政府基建工程在避風塘內進行海床改善工程，沙中綫項目為配合有關安排，正分階段逐步重置避風塘的繫泊安排。第一階段「香港遊艇會」的重置船隻繫泊安排經已完成。第二階段碇泊區的重置工作亦已大致完成。而第三階段的私人繫泊設備區重置船隻繫泊安排的工作正在進行，新繫泊部件的安裝工作已於今年九月展開。港鐵公司將繼續與相關政府部門及持份者就避風塘內的重置船隻繫泊安排保持溝通。

27. 重置的新會議道行人天橋正繼續進行最後階段的裝修工作。

28. 為配合會展站建造工程，前灣仔渡輪碼頭公共運輸交匯處於二零一五年起臨時遷移至近馬師道的新填海區，視乎工程

進度，該公共運輸交匯處將於二零二二年或之前於原址重置。

29. 於灣仔運動場，為配合建造工程而於二零一五年臨時遷移的設施現正進行重置，重置完成後有關臨時設施會被拆卸。各項工程預計於二零二二年完成。

(v) 「大圍至紅磡段」餘下的非鐵路工程

30. 作為黃大仙公共運輸總站重置工程的一部分，下層的出入口建造工程以及相應的沙田坳道修改工程的設計已大致完成。相關的臨時交通安排已向地區人士闡述，而有關的解說工作將繼續進行。視乎溝通及諮詢工作的進度，建造工程預計於今年底展開，其後會實施相應的臨時交通管理措施。

31. 為配合沙中綫工程，馬仔坑遊樂場部分範圍於早前被拆卸，以騰出空間建造顯徑至馬仔坑鐵路隧道的通風樓及緊急車輛通道。馬仔坑遊樂場重置工程的詳細設計工作已於二零二零年九月展開，現正進行法定程序及與相關政府部門的協調工作。完成詳細設計後，將會展開建造工程的招標程序，工程預計於二零二二年第三季開展。

32. 受早前宋皇臺站現址遺蹟保育方案的影響，擬連接北帝街出入口的行人隧道未能按原定計劃建造。為了盡早提供方便的行人通道予周邊居民前往宋皇臺站，相關地區人士普遍同意以行人天橋作為替代方案。港鐵公司會繼續與有關政府部門推進行人天橋方案。

成本及開支

成本及開支

33. 自二零一二年年中起，港鐵公司已就沙中綫項目批出 29

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 579.06 億元。其中包括土木工程合約 440.04 億元，及機電工程合約 139.03 億元 (請參閱附錄一)。

34. 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

35. 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。

36. 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獨立的監管及核證系統，港鐵公司亦有一套合約監管及管理的程序。

37. 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。

38. 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。所有相關事宜均有諮詢政府。

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。

造價估算

39. 港鐵公司於二零二零年二月就沙中綫項目的造價完成進一步估算和重新確認，並已通知政府最新造價估算為 829 億 9 千 9 百 30 萬元，包括 13 億 7 千 1 百萬元額外管理費用，但不包括港鐵公司就紅磡站擴建工程事件相關費用撥備的 20 億元（詳見本文件第四十三段）。

40. 最新的造價估算較原先估算的 708 億 2 千 7 百萬元上調 121 億 7 千 2 百 30 萬元，但較港鐵公司於二零一七年十二月公布估計上調的 165 億 1 百萬元為少。

41. 港鐵公司知悉政府認為沙中綫項目並無出現重大修改，故此政府不同意在造價中包括任何額外項目管理費用的金額；政府尋求並其後在二零二零年六月十二日獲得立法會批准的額外撥款並不包括港鐵公司的任何額外項目管理費。

42. 港鐵公司在二零二一年一月十九日公布，政府按照原本項目管理費用總額向本公司支付的項目管理費用已被全數使用。作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上撥備約 13 億 7 千 1 百萬元，以繼續履行其於相關委託協議下的項目管理責任，務求使沙中綫項目能繼續進展。港鐵公司會根據委託協議與政府磋商，尋求解決方案，並會就承擔相關費用的最終責任、可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事宜上保留其權利。港鐵公司會繼續嚴格控制成本，務求妥善管理建造成本。

43. 正如港鐵公司於二零一九年七月公布，為配合屯馬綫分段通車，作為臨時安排及在不損權益的原則下，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，以及準備和落實屯馬綫分段通車的費用，預計大約為 20 億港元。港鐵公司日後會就紅磡站相關事件的實際費用的攤分安排，按相關合約跟進處理。

持份者的參與及溝通

44. 沙中綫大部分工程皆位於市區，並且接近民居。港鐵公司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。

45. 由於 2019 冠狀病毒病疫情及社交距離措施，令不少需要親身出席的會面和活動均被取消，但我們仍然與地區人士及持份者以適當方式保持緊密聯絡，並適時進行溝通。我們透過網上會議、網頁及社交媒體與持份者保持溝通及向公眾發放項目的最新資訊。

就業機會

46. 截至二零二一年六月三十日，承建商共僱用約 1,499 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

47. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零二一年十月

截至二零二一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	44,003.5	48,598.4	1,064.3
機電工程	13,902.5	8,731.6	858.9
合計	57,906.0	57,330.0	1,923.2

- * 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 (\$2,863.3 百萬元) - 中期發放金額 (\$940.1 百萬元) = (\$1,923.2 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	558	4,553.1	2,361.0	414	1,770.8	706.5
機電工程	80	740.4	335.8	120	1,092.5	233.6
合計	638	5,293.5	2,696.8	534	2,863.3	940.1

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. 截至二零二一年六月三十日，港鐵公司共接獲 1,172 宗具有理據的申索，申索金額約為 81 億 568 萬元，佔已批出合約總額的 14.1%。港鐵公司正與有關承建商商討申索內容及細節，就提出的申索金額進行詳細評估。港鐵公司按相關的合約條款處理每一宗申索，而承建商亦必須提供充足理據及資料。截至二零二一年六月三十日，已獲解決的申索共 638 宗，並已發放約 26 億 9,680 萬元，佔已批出合約總額約 4.66%。港鐵公司會繼續審慎處理其他個案。

因應個案的審核和商討進度，部分個案獲發放中期金額合共約 9 億 4,010 萬元。

附錄二

截至二零二一年六月三十日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：97.4%

(甲) 已批出的 29⁽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	100%
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)	99%
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	99%
1123	會展站及西面連接隧道工程	97%
1124	金鐘站沙中綫相關工程	99%
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	99%
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) 文中第三十三段所提及的 29 份主要土木工程合約，包括工程合約編號 11230、11241 及 11260。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 乃由連接北帝街考古勘察工程的合約。合約編號 11260 則是何東樓車廠重型維修車間擴建工程。由於 11230 及 11241 兩份合約並不涉及土木建造工程，而 11260 合約是現有車廠的改建工程，並不影響沙中綫工程總體進度，故未有列於上表。

(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	77%
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	92%
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	98%
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	57%
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	99%
1159	沙中綫第一期升降機	100%
1162	沙中綫第一及第二期集群無線電系統 (TETRA)	99%
1162B	沙中綫第一期及第二期無線通訊覆蓋系統	97%
1163	沙中綫自動收費及進出保安管理系統	88%
1164	鑽石山站樓宇設備	100%
1164B	屋宇設備工程 — 沙中綫香港島段	80%

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	96%
1169	沙中綫第一期通信系統	100%
1169B	沙中綫第二期通信系統	79%
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	81%
1173	紅磡站及紅磡列車停放處樓宇設備工程	100%
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	99%

行人隧道 C 的走線 Alignment of Adit C



Existing pedestrian crossing
原有行人過路處