

二零一四年十一月  
資料文件

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段  
建造工程的進展和財務狀況

(截至二零一四年九月三十日為止的半年度報告)

## 引言

本文件旨在向委員匯報截至二零一四年九月三十日為止的廣深港高速鐵路（下稱「高鐵」）香港段建造工程的主要工程進展和財務狀況，以及路政署的監察工作。

## 背景

2. 於二零一零年四月的立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會（下稱「小組委員會」）會議中，委員同意當局每隔六個月就高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況提交報告。因應香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）在二零一四年四月十五日公佈，高鐵香港段通車日期將延至二零一七年，當局於二零一四年五月向立法會提交文件（編號CB(1)1328/13-14(03)）載述有關高鐵香港段工程的最新狀況，當中包括截至二零一四年三月底高鐵香港段建造工程的進度。

3. 本文件夾附港鐵公司的進度報告文件(附件)，匯報由二零一四年四月一日至九月三十日的各項主要工程進展、指標和財務狀況。

## 高鐵修訂工程時間表

4. 港鐵公司於二零一四年五月向立法會提交文件(編號CB(1)1354/13-14(01))表示，由於面對種種不同的挑戰影響進度，導致工程項目延誤，並表示新的目標通車日期會於二零一七年年底。港鐵公司隨後向路政署提交高鐵通車修訂工程時間表的資料，路政署委託其監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)檢視有關資料，過程中亦要求港鐵公司提供更詳盡資料以作進一步檢視。有關評估旨在檢視在工程技術上要完成餘下工程所需的時間，其考慮是基於現時高鐵項目的合約安排、各預算人手、物料及機械等資源編配情況，和各合約工程進度等技術因素。

5. 在監核顧問的協助下，路政署已完成檢視港鐵公司所建議的修訂工程時間表，認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表，當中包括各承建商繼續盡最大努力推展承辦的合約工程，直至工程完成；以及多個就隧道和西九龍總站工程的關鍵工序的假設工作生產量能夠持續達標等。政府亦期望港鐵公司能適時獲取相關部門就各項高鐵通車條件的審批，有需要時運輸及房屋局和路政署會提供協助。

6. 路政署已於今年十月二十三日書面告知港鐵公司有關署方的評估。我們將會使用該修訂工程時間表監察餘下工程進度，並繼續按現有與港鐵公司高鐵項目委託協議書的機制，監察港鐵公司推展高鐵項目。

## 高鐵修訂項目造價估算

7. 政府在今年七月二十四日收到港鐵公司的信函，告知高鐵香港段項目委託工程最新造價估算。港鐵公司亦在今年八月十一日公佈了高鐵修訂的項目委託費用估算為 715.2 億元，當中包括額外的保險及項目管理費用。該估算是基於高鐵通車修訂工程時間表，即高鐵於二零一七年年底通車而制

定，較原先的委託費用 650 億高出約 65 億元，亦超出核准工程預算。

8. 路政署及其監核顧問進行詳細檢視，並已要求港鐵公司提供進一步資料。在收到足夠的有關資料後，路政署及其監核顧問會作進一步的評估。當檢視工作完成後，政府會向立法會和公眾匯報。與此同時，關於項目超出核准工程預算及相關的費用承擔問題，政府將按委託協議處理，並會保留一切向港鐵公司追究所保證事項和應負責任的權利。

## 工程最新進展

9. 如港鐵公司的進度報告所述，截至二零一四年九月底，高鐵香港段的整體完成進度為 63.6%，與港鐵公司最新修訂的工程時間表的計劃進度大致相若。路政署與其監核顧問會繼續運用合適的監察機制，有系統地監察港鐵公司推展高鐵香港段工程的進度。如察覺合約內工程的進度和部分工程有滯後情況及不足之處，路政署會敦促港鐵公司跟進及採取有效的改善措施。

### (a) 西九龍總站(北)的建造(合約編號 810A)

10. 根據港鐵公司的進度報告，西九龍總站(北)(合約編號 810A)的車站挖掘工程及混凝土結構工程的累計進度為 73% 及 27%。路政署察覺到有工序因協調和人手不足引致施工點不足的問題，導致未能提升車站結構混凝土的澆灌量。在定期視察工地時及每月的合約檢討會議上，路政署已不斷敦促港鐵公司跟進和採取有效的改善措施，同時路政署亦知悉港鐵公司與承建商正商討改善人手和機械安排、增加施工點、改良工序安排、協調及處理鄰近工地的協作等各種問題，務求使建造量可在短期內及可持續地提升。

11. 路政署及監核顧問也留意到現時西九龍總站(北)的建造有三個關鍵環節，包括(i)在總站北面靠佐敦道的挖掘工程，當中涉及移除大量岩石；(ii)車站入口鋼結構的安裝工

程；及(iii)連翔道地下行車道的建造工程；均潛在很高的風險。若不妥善處理這些風險，將令西九龍總站(北)的工程進度出現阻滯。

12. 為提高以上(i)總站北面挖掘工程的效率，港鐵公司提出以爆破方式輔助挖掘總站北面石層位置。路政署致力協調各項須與有關政府部門審批的事宜。在各方協調及努力下，港鐵公司已於二零一四年九月獲得爆破牌照，現正進行試爆。路政署會密切監察其爆破的效果及其對周邊建築物的影響。路政署相信這可加快總站北面的挖掘工程。另外，以上(ii)車站入口鋼結構的安裝工程是極為複雜的，路政署對這方面的進展十分關注。路政署知悉港鐵公司與承建商正致力研究方案以克服各項工程上的困難，包括鋼結構組件的製造、運送、組裝及臨時工序等。

13. 至於(iii)連翔道地下行車道的建造工程，港鐵公司提出全綫封閉介乎柯士甸道西與佐敦道之間的一段連翔道北行綫的方案，以騰出空間進行連翔道地下行車道的工程及減低相關的工程風險。港鐵公司正與相關政府部門磋商此方案，以期取得相關批准以落實計劃。路政署及相關政府部門認為港鐵公司的封路方案或會對鄰近的交通有頗大的影響及對公眾造成不便，因此要求港鐵公司須要審慎考慮每個關注點，作出全面的交通影響評估，及提出合適而有效的緩減措施，並需要諮詢相關的地區人士後，方可落實其計劃。

14. 根據路政署的評估，西九龍總站能否在新修訂的工程時間表內建成仍取決於以上各項改善方案能否有效落實。我們會密切監察情況並要求港鐵公司積極跟進。

#### (b) 大江埔至謝屋村隧道工程(合約編號 823A)

15. 大江埔至謝屋村北段下行隧道的鑽挖機因二零一四年三月三十日的一場黑雨，受水浸而嚴重損毀。根據港鐵公司二零一四年四月的評估，預期此部分隧道工程進一步滯後，這是令高鐵香港段的開通日期延後至二零一七年年底的其

中一個原因。路政署要求港鐵公司積極跟進包括尋求不同方法搶修受損的隧道鑽挖機。當南段下行綫隧道在本年五月貫通後，港鐵公司利用該隧道鑽挖機的閒置組件轉移至受損的隧道鑽挖機。經過數個月的維修及測試，受損的隧道鑽挖機終於在本年七月初重新運作並在八月貫通北段下行綫隧道。兩部隧道鑽挖機正在工地重新組裝。路政署已敦促港鐵公司儘早完成組裝測試及展開餘下隧道工程。雖然受損的隧道鑽挖機提早恢復運作，合約編號 823A 的隧道工程能否按最新修訂的工程時間表的計劃完成，將取決於兩部鑽挖機在重新啟動後能否達至預期的開挖率。此外，路政署亦要求港鐵公司加強工地的各項防洪措施，以避免同類事故發生。

(c) 皇崗至米埔隧道工程(合約編號 826)

16. 至於跨境段方面，兩部隧道鑽挖機已完成高鐵深圳段隧道，並在香港境內開展香港段隧道鑽挖工程，但其鑽挖進度遠遜於預期。路政署對此十分關注，並在定期視察工地時及合約檢討會議上，向港鐵公司了解及查問滯後情況及原因，討論各種潛在風險和關注事項，敦促港鐵公司跟進和採取有效的緩解措施，以及適時檢討及匯報相關緩解措施的成效。此外，鑑於現時兩部隧道鑽挖機均在大理石層內進行工程，路政署及其他相關政府部門已要求港鐵公司，為鑽挖工程做好風險評估及應對措施，以確保工程安全進行。

(d) 其他工程

17. 至於其餘建造工程的進展，路政署及其監核顧問注意到西九龍總站至連接隧道工程(合約編號 811B)及大江埔至牛潭尾隧道工程(合約編號 824)也有持續滯後情況，惟現時未屬關鍵部分。就此，港鐵公司已提出措施以期追回滯後情況，而署方亦與港鐵公司探討及研究加強措施，可望進一步追回進度。其中一個改善方案為建議 811B 合約承建商協調其周邊的承建商，以安排建造工地中運送廢土的出口，從而改善 811B 合約的挖掘進度。署方會繼續密切監察工程進度，因應可能出現的不同滯後情況要求港鐵公司跟進，並在有需

要時協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，以期追趕回落後的進度。

18. 各機電工程合約包括供電(合約編號 845)、屋宇裝備(合約編號 856)、電梯(合約編號 847)、通訊(合約編號 850)及信號系統(合約編號 841A)等在石崗各主要大樓(包括石崗維修大樓、列車停放處、緊急救援處南／北面機樓等)、各段隧道及各通風大樓均按計劃施工。在西九龍總站，各機電系統(包括供電(合約編號 845 及 816C)、製冷(合約編號 816B)、電梯(合約編號 847)及通風(合約編號 816A/D)等系統)則按各樓層各區的進展分批進場施工，把握工期，配合工程進度。至於高鐵列車(合約編號 840)，部分列車已於 2014 年 5 月在國內完成部分相關動態測試，並將適時運送至香港作前期測試。由於各機電系統的施工高峰期與整個鐵路系統的聯調聯試緊密相連，不同部門須要充分溝通協調，方可確保如期完工，路政署將繼續主導這方面的協調工作。

### 港鐵公司獨立董事委員會的檢討報告

19. 港鐵公司獨立董事委員會今年七月十六日發表就高鐵香港段項目延遲通車進行全面檢討的第一份報告。該報告提出加強港鐵公司制度及運作的建議，包括港鐵公司董事局應成立「工程委員會」，監察任何涉及設計及／或建造的重大工程項目，每季須向董事局匯報相關項目進度及開支預算；董事局應與港鐵執行委員會檢討日後向董事局及「審核委員會」進行項目匯報的形式和內容，確保董事局及「審核委員會」在有關項目上獲得清晰和全面的資料。另外，港鐵公司董事局亦就如何加強監督港鐵公司的全面風險管理，包括鐵路營運和服務表現、乘客關係等作出跟進。港鐵公司在八月二十一日公布港鐵公司董事局轄下成立兩個新的委員會，包括工程委員會及風險委員會，以加強公司的整體管治。港鐵公司其後在十月十四日公布上述兩個委員會的成員名單。政府期望港鐵公司積極跟進報告的建議，並認同應強化港鐵公司董事局監察重大工程項目和鐵路服務的制度和機制。

20. 隨後港鐵公司獨立董事委員會於十月二十八日發表第二份報告。該報告載有獨立董事委員會委任的兩名專家就港鐵公司在高鐵項目管理各個範疇的結論，以及獨立董事委員會給予港鐵董事局的相應建議。政府注意到在報告中兩名專家與港鐵公司的項目團隊和採購團隊，就港鐵公司的修訂工程時間表和委託工程造价最新估算存在不同的看法。政府期望港鐵公司在充分考慮獨立董事委員會委任的兩名專家所撰寫的報告，以及路政署向港鐵公司提出的問題後，早日向政府提交一套完備和切實可行的方案，以期高鐵香港段能依照修訂工程時間表(二零一七年十月)完工和通車。同時，政府希望港鐵公司在工程管理和監督，以及成本控制方面作更好的風險管理。

21. 另一方面，政府早前多次重申，會積極履行公司大股東的責任，促使港鐵公司檢視其管治架構和運作，作出必要的改革。港鐵公司於今年十月十四日公布四名新任董事的任命，當中包括一名政府董事及三名獨立非執行董事，相信能夠強化港鐵公司的管治和運作。

### 政府的獨立專家小組

22. 政府對高鐵香港段工程的延誤高度重視。政府已於今年五月成立獨立專家小組，由退休法官當主席，成員並包括兩名海外工程專家，就現有港鐵公司在項目管理和開支監控制度和方式，以至現時政府的項目監察機制的任何問題，進行全面檢視，查找問題及其成因，並提供改善建議。獨立專家小組預計於今年內完成檢討，並向行政長官提交報告，報告將予以公開。

### 運輸及房屋局

二零一四年十一月

資料文件

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段  
建造工程的進展和財務狀況

(二零一四年四月一日至九月三十日為止的報告)

引言

這是廣深港高速鐵路（高鐵）香港段建造工程的進展報告。

背景

2. 於 2010 年 4 月的立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會（小組委員會）會議中，委員同意當局每隔六個月就高鐵香港段建造工程的進展和財務狀況提交報告。

3. 港鐵公司於 2014 年 4 月 15 日公佈項目新修訂的時間表，經謹慎評估餘下的工程所面對的挑戰後，認為將項目的通車時間修訂為 2017 年底的目標是更為可行及切合實際情況。

4. 港鐵公司就新修訂時間表於 5 月 5 日及 19 日出席小組委員會會議，並提交有關高鐵香港段建造工程和啟用的資料文件，當中匯報了高鐵項目直至 2014 年第一季的進展。

5. 本文件陳述高鐵工程項目根據新修訂的工程時間表之最新進度、以及所面對的主要挑戰，並匯報由 2014 年 4 月 1 日至 9 月 30 日的工程進展、指標和財務狀況。



## 高鐵項目的主要工程進度

### **(I) 通車目標面對的主要挑戰(合約編號 810A、823A 及 826)**

6. 於 2014 年 5 月 5 日小組委員會會議上，港鐵公司提到工程合約編號 810A、823A 及 826 的進度，對達成高鐵香港段項目於 2017 年年底開通的新修訂工程時間表至為關鍵。以下會先集中闡述以上工程合約現時所面對的主要挑戰，而高鐵建造工程的整體進展則會在其後的段落匯報。

#### **(a) 西九龍總站(北)(合約編號 810A) – 複雜地質情況及施工環境**

7. 西九龍總站工地地質情況極為複雜，工程團隊於佐敦道附近面對的挑戰包括基岩參差、大型孤石及孤石群等地質狀況，加上錯綜複雜的公共管綫，令挖掘前由其他合約負責興建之地下連續護土牆工程極度困難，因而總站(北)的挖掘工程亦遇到嚴重延誤。

8. 根據項目的新修訂工程時間表，2014 年第二及第三季的挖掘進度已逐漸改善至符合預期，縱使混凝土澆灌量仍有所落後。另一方面，港鐵公司已於 2014 年 9 月從政府相關部門獲得爆破牌照並開始進行試驗爆破，可望進一步加快挖掘西九龍總站北面靠佐敦道的地底岩石。

9. 連翔道地下行車道將直接影響總站入口之工程。現工程須要實施多次交通改道，工期不能得到保證，所以須要移除建造連翔道地下行車道的風險，港鐵公司計劃全綫封閉介乎柯士甸道西與佐敦道之間的一段連翔道北行綫，以便騰出更多空間同時進行連翔道地下行車道於不同位置的相關工程。我們正積極研究相關措施，以減低有關封路對交通的影響，並與政府相關部門協調以期於 2015 年第一季實施此項臨時交通改道措施。我們會適時向油尖旺區議會、相關社區聯絡小組及地區人士作匯報及講解。

10. 除挖掘工程外，項目的另一重大挑戰是安裝總站上蓋結構，因其複雜性及在本港建造類近鋼結構之經驗相對有限。為

了克服這項挑戰，工程團隊已加強監察，並與承建商及設計師保持更緊密協調。

(b) 元朗連接七星崗和大江埔的隧道段(合約編號 823A) – 隧道鑽挖機受浸損毀

11. 承建商因進入元朗大江埔至謝屋村隧道段(合約編號 823A) 工地受阻，工程開始時已有 5 個月延誤。雖然其後已額外購買多一部隧道鑽挖機作為緩解措施，然而於 2014 年 3 月 30 日的一場黑雨，北段隧道鑽挖機因水浸而嚴重損毀，影響項目的工程進度。

12. 根據 2014 年 4 月的評估，最切實可行處理受損隧道鑽挖機的方案，是在隧道鑽挖機原來的位罝進行維修。有關的維修工作須更換約 2,000 件組件，當中絕大部分為電子及電機組件，預計損壞的隧道鑽挖機須經數個月的維修及測試，方可重新全面運作。

13. 港鐵公司工程團隊研究不同的方法以追趕進度，並成功將本年 5 月貫通南段南行綫隧道之隧道鑽挖機的閒置組件轉移至浸毀的隧道鑽挖機，使其成功於 7 月初恢復運作，較預計復修時間為早。

14. 為避免隧道再次出現水浸導致損毀的情況，港鐵公司工程團隊已加強各項應對方案，包括加強巡查工地內有機會被雨水沖毀的斜坡，以及經常清理地面去水渠等。這些措施於其後的暴雨中證實有效。

(c) 跨境段隧道(合約編號 826) – 隧道鑽挖機延遲抵達香港邊境及複雜地質情況

15. 跨境段隧道需穿越不少漁塘及受保護濕地，此地帶地質複雜，同時穿越一段長 200 米的大理石層(溶洞區)，但由於工程開展前未能作深入勘探，隧道鑽挖工程需要謹慎緩慢進行。

16. 跨境段的兩部隧道鑽挖機先後於 2013 年 11 月及 2014 年 3 月完成高鐵深圳段隧道，抵達香港邊境開展香港段隧道鑽

挖工程，進度比預期滯後十四個半月。

17. 現時香港段的工程團隊正專注地推進位於高風險的大理石層（溶洞區）內的隧道鑽挖工程。由於受到漁塘及受保護濕地的限制，工程人員未能取得溶洞的確實位置、大小及深度等詳細資料。為確保隧道鑽挖機安全運作，隧道鑽挖機前端內的探土裝置會先作超前鑽探；若發現有溶洞層的跡象，則需要先進行灌漿工序才可繼續挖掘，故於溶洞區內建造隧道需要較長的施工期。

18. 較先抵達邊境負責鑽挖南行綫的隧道鑽挖機在進入香港境內大理石層的複雜地質後，機件出現相當的損耗，需要較長時間維修受損的機件。為免同時影響跨境段兩部隧道鑽挖機的進度，工程團隊決定讓建造北行綫的隧道鑽挖機先超越南行綫隧道鑽挖機。由於隧道鑽挖機現時仍在複雜的地質環境下進行鑽挖，需要頻密地在鑽挖機前端進行探測和維修，故只能以較緩慢的速度推進。

## **(II) 建造工程的整體進展**

### **(a) 隧道建造 – 新界段**

19. 全長 7.6 公里的謝屋村至石蔭段隧道（合約編號 822）鑽爆工程於本年第一季末完成。隧道之內部結構已完成超過 80%，高架電纜安裝的前期工作已於本年 9 月開始，目標於本年內展開路軌鋪設。城門通風大樓主體結構工程繼續進行，完成超過一半。豎井結構工程於年初展開，主要內部分隔牆的澆灌工程已於 8 月完成，餘下的內部結構工程繼續進行。

20. 從石崗工地向南往謝屋村（合約編號 823A）的隧道鑽挖機已於 2014 年 5 月下旬完成南行綫鑽挖工程，向北往大江埔的隧道鑽挖機在 7 月重新啟動後，亦於 8 月完成餘下的南行綫鑽挖。兩部鑽挖機都會在石崗工地重新組裝，並預計於本年第四季內開展北行綫的鑽挖工程。

21. 雖然牛潭尾至大江埔段隧道（合約編號 824）鑽爆工程已完成超過 85%，但仍需面對地下水情況的難題。故此，灌漿及挖掘工程現同時進行。

22. 米埔至牛潭尾一段（合約編號 825）北行綫的鑽挖工程自去年 7 月初啓動後已完成約 94%，並將於第四季貫通至牛潭尾，完成此段隧道的所有鑽挖工程。南行綫亦預計於本年內開始鋪設路軌。

23. 石崗緊急救援處及列車停放處（合約編號 823B）隧道結構工程已大致完成。高鐵香港段車務控制中心的結構工程已於本年 3 月完成，至今，十四座建築物當中十二座已完成結構工程。餘下緊急救援處南面及北面機樓之結構工程則繼續進行，預計將於第四季完成。

#### (b) 隧道建造 – 市區段

24. 負責建造南昌至海庭道段隧道（合約編號 820）的鑽挖機於本年 7 月離開大角咀區後進入海泓道，並於 9 月底貫通海庭道之回收豎井，順利完成市區段最後一段的鑽挖隧道。位於鑽挖機啟動豎井的南昌通風大樓已於本年 6 月平頂，現正進行內部裝修及機電設備安裝工程。工程團隊亦透過啟動豎井運送物料，進行市區段隧道的路軌鋪設工程。

25. 近海庭道的部分西九龍總站連接隧道（合約編號 811A）已開始在完成的隧道結構上進行回填，工程團隊亦已在西鐵綫隧道下利用千斤頂，並於 7 月開始將原本西鐵綫的結構負載轉至新建的高鐵隧道結構，以便完成在西鐵綫隧道底下餘下的工程。近佐敦道的部分連接隧道（合約編號 811B）的結構工程已完成超過一半，當中由上而下建造的 B2 層部分亦已完成，並繼續向下挖掘。

26. 位於旺角西的通風大樓已興建至地面水平，變壓設備亦已開始運到相關機房進行供電系統的安裝。

#### (c) 西九龍總站建造（合約編號 810A 及 810B）

27. 位於原來佐敦道位置從東面伸展至西面的 B1 層及 B2 層已分別於 2014 年 4 月及 8 月完成，為總站（北）結構提供足夠支撐，現已可於 B2 層以下進行挖掘。總站中央部分（主要工地）各地下層及地面層的結構工程正陸續完成。

28. 西九龍總站整體而言，挖掘工程完成約 84%，混凝土結構工程完成約 41%。當中，總站（南）有 33%的樓面面積，機電承建商已可進場進行安裝工程。站內包括月台層的內部結構及裝置工程，以及柯士甸道西地下行車道的建造工程現正進行。

29. 除了全力進行挖掘工程和建造地底車站，工程團隊亦正加緊監督車站入口鋼結構組件的生產過程，於海外及國內生產的永久鋼結構組件已完成約 52%。另外，工地正搭建大型臨時支撐以開展車站入口鋼結構的安裝工程，並已完成約 36%。

30. 港鐵公司現正與承建商著手，積極透過增加工人、工時及機組等措施，以配合修訂後的工程時間表。其他措施包括在可行情況下安排相關工序透過交叉作業、同步施工等方式進行，並安排在已完成挖掘的位置盡快建造車站結構，使混凝土澆灌量能逐步增加。

#### (d) 機電系統

31. 車站機電設備之安裝工程已於西九龍總站（南）展開，當中大型機電設備及物料已陸續運抵工地及有關的倉庫，其中包括中央空調冷水機組、水泵、大型熱交換器、抽煙風扇等。西九龍總站（南）之低壓配電裝置，已完成安裝及測試。

32. 位於石崗緊急救援處及列車停放處的辦公大樓和基建維修大樓，以及葵涌通風大樓，已分別完成主供電系統安裝，各設備房間的供電安裝工程亦正在進行。

33. 機電設備包括通風系統和通訊設備之安裝工作已陸續在數座通風大樓和隧道段，以及石崗緊急救援處及列車停放處同時進行。米埔通風大樓及高鐵香港段車務控制中心內的升降機亦正在進行安裝。

34. 高架電纜及路軌安裝工程正配合隧道段土木結構工程進度繼續推展，並已調配額外機械以加快路軌鋪設進度。

(e) 高鐵列車及信號系統

35. 第一至三輛高鐵列車已完成組裝，並在內地完成部分相關動態測試，將適時運送至香港作前期測試。

36. 第一輪及第二輪信號系統仿真測試已分別於 6 月及 8 月在設備承辦商的北京實驗室內順利完成。

**(III) 施工的預備及協調工作**

(a) 臨時交通安排

37. 為配合高鐵項目工程，我們繼續實施不同規模的臨時交通管理措施。現時於西九龍總站工地周邊，包括柯士甸道西、匯民道、匯翔道、臨時 D1A(S)路北行、佐敦道、連翔道南行、九龍站過境巴士站入口等，會因工程需要繼續臨時分段封閉至 2017 年並改行替代道路，以配合西九龍總站、柯士甸道西／連翔道地下道路系統及總站一帶之道路網於 2017 年開通的計劃。按現時工程進度，暫時向北遷移的佐敦道，預計於 2015 年於原有位置重置。

38. 我們會繼續就臨時交通安排與相關地區人士及區議會保持緊密溝通，按需要安排實地視察及聽取意見。此外，我們會將最新臨時交通安排的訊息發放予相關屋苑及大廈業戶，亦會上載至港鐵高鐵香港段的專用網站，讓附近居民、商戶和公眾人士及早知悉相關安排。

(b) 西九龍總站（北）爆破工程（合約編號 810A）

39. 為加快挖掘總站地庫月台層的進度，港鐵公司就西九龍總站（北）爆破工程，於 2014 年第三季分別向油尖旺區議會交通及運輸委員會、高鐵香港段項目（高鐵總站）社區聯絡小組，以及周邊屋苑管業處作出匯報及進一步介紹。期間，我們亦製作有關爆破工程單張發放予相關屋苑，亦會上載至高鐵香港段的專用網站，向相關持份者及地區人士介紹相關工程細節。

40. 試驗爆破已在 2014 年 9 月 22 日開展，港鐵公司於 9

月中旬已發出通告通知附近居民，並以短訊在爆破當日通知持份者有關爆破時段，以及設立熱綫方便居民及公眾查詢。港鐵公司及承建商在爆破範圍附近已設置多個震動監測點，密切監察爆破工程，期間並與相關持份者及地區人士保持緊密聯絡。由於所使用之燃爆物料數量輕微，根據現場視察，爆破期間之聲響及震動與重型車輛駛過路面時相若。根據專家顧問評估，在地庫樓板底進行岩層爆破對總站地庫結構及周邊大廈和基建設施（包括港鐵柯士甸站及九龍站上蓋建築物等）不會造成影響。

(c) 在市區段之隧道鑽挖工程及社區聯絡工作

41. 港鐵公司於 2014 年 7 月召開高鐵香港段項目（海泓道段）社區聯絡小組會議，向成員介紹高鐵於區內工程的最新進展；並於 7、8 月期間分階段聯絡區內高鐵沿綫大廈及建築物，安排重設監測點等前期工作。

42. 隧道鑽挖機於 2014 年 5 月中進入大角咀區內建造北行綫隧道。隧道鑽挖工程開展前，港鐵公司於 2014 年 1 月召開高鐵香港段項目（油尖旺大角咀段）社區聯絡小組會議，向成員介紹高鐵香港段於區內工程的最新進展。隧道鑽挖機已於 7 月順利通過大角咀區地底，並於 9 月底貫通市區段的鑽挖隧道。期間，我們分階段派發工程通告、巡迴展覽及工程簡訊等，向居民及當區區議員更新有關大角咀區隧道鑽挖進度。

(d) 與攸潭美村居民的溝通

43. 應攸潭美村居民的要求，港鐵公司及相關政府部門代表至今已出席了超過 220 次的實地視察、探訪及居民會議，與地區人士直接溝通及對話，闡述各項與工程相關的情況，並聽取意見。

44. 就立法會公共申訴辦事處轉介的投訴個案，港鐵公司正逐一與相關居民跟進，並向申訴辦事處作回覆。港鐵公司與承建商會繼續與相關居民緊密溝通，致力減低工程對地區的影響。

45. 港鐵公司一直以務實的態度跟進立法會議員於早前個

案會議提出的建議，我們與地區人士保持緊密溝通，以收集及盡力協調相關意見，並與他們探討可行的方案。港鐵公司會繼續與地區人士保持緊密聯絡，並適時向議員交代有關進展。

(e) 查詢及投訴的處理

46. 港鐵公司及政府一向重視與公眾及地區的溝通，市民可透過不同渠道，就高鐵香港段項目表達意見或查詢。過去六個月，有關高鐵香港段的查詢或投訴，主要關於建築物懷疑因工程受損、交通管理、環境影響、地盤整潔等方面，我們已聯絡事主以進一步了解詳情及作出跟進。

47. 高鐵資訊中心在 2014 年 4 至 9 月期間處理 23 宗查詢及工程相關的個案，亦提供最新的隧道鑽挖工程進度予公眾。

(f) 公眾參與及融入社區的活動

48. 港鐵公司於 2014 年 4 至 9 月期間，曾到訪 4 間中學及 8 間小學舉辦學校講座，當中包括介紹高鐵項目及工程最新資訊。

49. 高鐵義工隊於中秋佳節期間探訪大角咀及海泓道的商戶，除了派發月餅以表關懷外，亦同時介紹工程的最新資訊。此外，義工隊亦參與旺角街坊會陳慶社會服務中心舉辦的中秋活動，並到訪荃灣及油尖旺區的長者中心，派發月餅及時令水果，與一眾長者歡度佳節。

**(IV) 回應公眾對項目的關注**

(a) 獨立董事委員會

50. 港鐵公司董事局於 2014 年 4 月 29 日決定成立由獨立非執行董事組成的獨立董事委員會，就高鐵香港段項目延遲通車的原因及所造成的影響進行全面檢討。委員會有權要求取得所有需要用於審查的資料，亦可聘請獨立顧問提供第三方客觀意見。

51. 獨立董事委員會就高鐵香港段全面檢討的第一份報告



已完成，並於 7 月 16 日發佈。港鐵公司董事局接納報告提出就加強公司制度及運作的建議，當中包括加強項目的匯報、增設工程委員會加強項目上技術上的監督，及加強就工程項目進度與各界的溝通策略。

52. 獨立董事委員會委任了兩名專家，檢視港鐵公司就高鐵項目採用的項目管理系統和程序。其意見收納在獨立董事委員會的第二份報告內，第二份報告已於 10 月 28 日發佈。兩名專家核實了獨立董事委員會在第一份報告中，就高鐵項目的技術事項，以及項目管理程序和過程所得出的調查結果。兩名專家亦就四方面提出建議，包括(一)加強項目管理，以消除關鍵部分合約的風險；(二)加強預算控制；(三)加強報告程序和匯報；以及(四)關鍵的報告里程碑。獨立董事委員會在接納獨立專家的建議之外，亦就如何落實專家的多項建議，進一步提出了委員會的建議。

#### (b) 文件檔案室

53. 高鐵香港段項目文件檔案室於 2014 年 6 月 30 日正式開放，供立法會議員於工程期間到訪參閱文件。存放的主要文件，包括工程進度及建造成本報告、項目成本情景規劃、個別合約地質基準報告等。

#### (V) 就業機會

54. 在 2014 年 9 月底，承建商共僱用約 7,900 名建築工人及技術／專業人員，從事隧道和西九龍總站的建造及機電工程。高鐵項目會繼續積極調配人手，以配合工程進度需要。

#### (VI) 項目的財務狀況

55. 截至 2014 年 9 月 30 日為止，已批出合約的累計支出為 411.08 億元。

56. 因應項目於 2017 年完成的新修訂時間表，我們已於 7 月底向政府提交最新的造價評估為港幣 715.2 億元（包括保險及項目管理費用）。我們會再進行項目成本估算，並於下年年初將報告提交政府。與此同時，我們會繼續監察工程的進展，

以將工程支出控制在所需的最低水平和質素優良為原則，並能按序進行。高鐵項目的財務狀況詳載於附件三。

香港鐵路有限公司  
二零一四年十一月

## 附件一 – 主要工程進度指標

### 高鐵香港段建造工程進度總結

工程展開日期	2010年1月26日
預計開通日期	港鐵公司新修訂時間表為2017年底
工程進度	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 整體完成進度：63.6% (截至2014年9月底)</li> <li>• 工程開支：港幣411億800萬元 (截至2014年9月底)</li> </ul>

### 關鍵的土木工程合約之進度

西九龍總站工程合約之累計進度：

合約編號	混凝土結構工程		車站挖掘工程	
	2014年3月底	2014年9月底	2014年3月底	2014年9月底
810A	17%	27%	63%	73%
810B	63%	75%	97%	98%

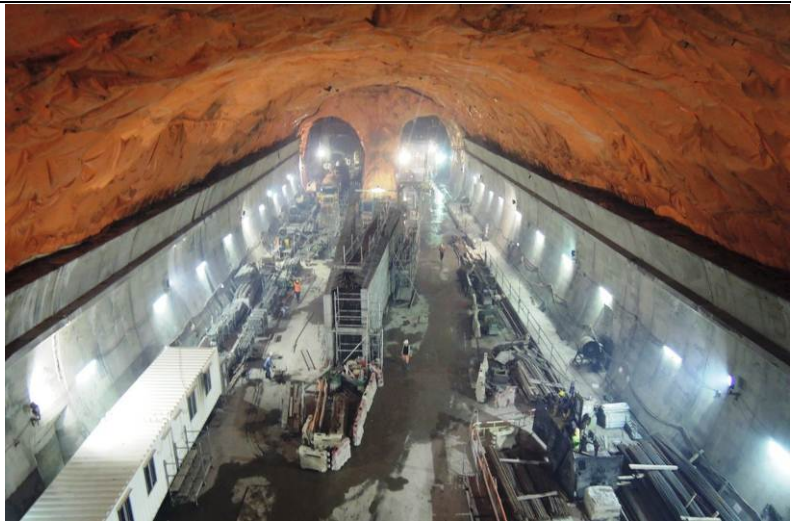
其他隧道段工程合約之累計進度：

合約編號	隧道挖掘工程			
	2014年3月底		2014年9月底	
	北行綫	南行綫	北行綫	南行綫
811B	59%	59%	72%	72%
811A	99%	99%	100%	100%
820	41%	100%	100%	100%
821	100%	100%	100%	100%
822	100%	100%	100%	100%
823A	0%	90%	0%	100%
824	73%	70%	85%	88%
825	47%	100%	94%	100%
826	1%	16%	24%	24%

<p>新界段－ 跨境段隧 道段</p>	<p>跨境段隧道 鑽挖機前端 探土(826)</p>	
<p>新界段－ 米埔至牛 潭尾隧 道段</p>	<p>米埔至牛潭 尾隧道段內 部混凝土澆 灌(825)</p>	
<p>新界段－ 牛潭尾至 大江埔隧 道段</p>	<p>大江埔隧道 結構工程緊 隨鑽爆工程 進行(824)</p>	



牛潭尾隧道  
之內部情況  
(824)

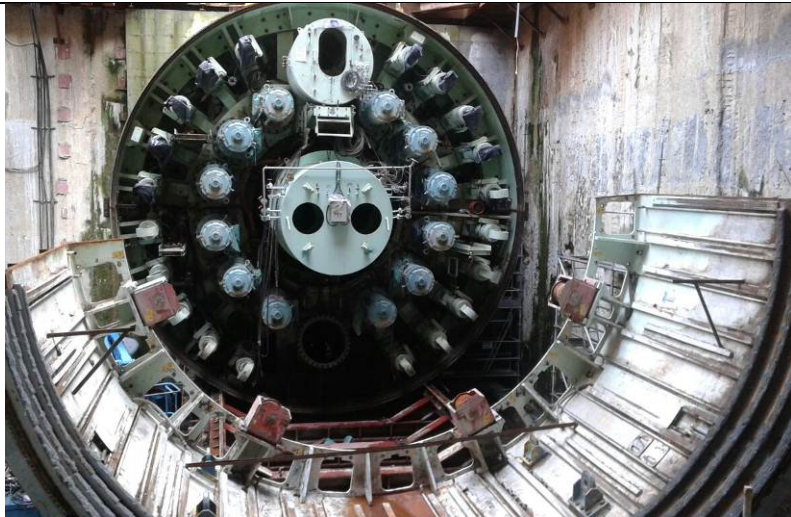


新界段一  
大江埔至  
謝屋村隧  
道段

石崗北部隧  
道鑽挖機於 8  
月完成餘下  
的南行綫鑽  
挖貫通大江  
埔(823A)



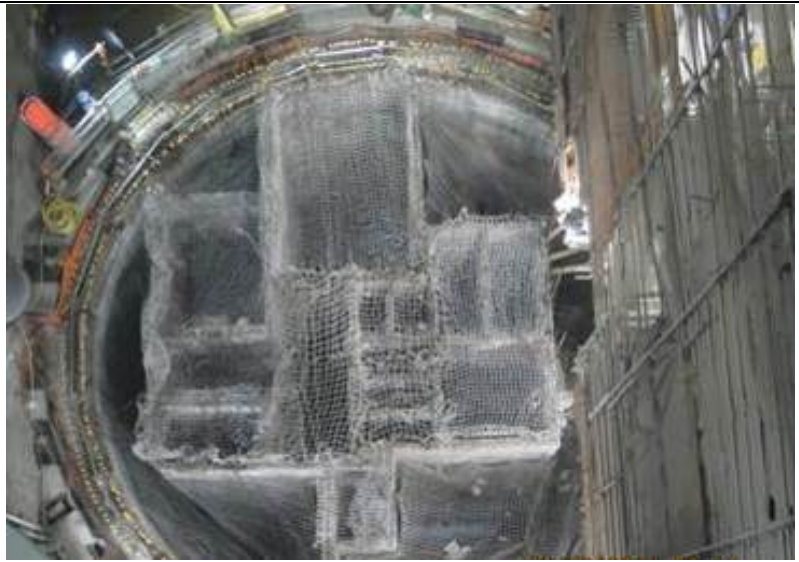
石崗南部隧  
道鑽挖機於  
石崗工地重  
新組裝以進  
行北行綫鑽  
挖工程  
(823A)



<p>新界段一 石崗緊急 救援處及 列車停放 處</p>	<p>緊急救援處 南面機樓 (823B)</p>	
	<p>緊急救援處 北面機樓 (823B)</p>	
<p>新界段 一謝屋村 至石蔭隧 道段（大 帽山）</p>	<p>謝屋村至石 蔭隧道段繼 續推進內部 結構工程 (822)</p>	



城門通風大  
樓豎井(822)



新界段  
—石蔭至  
美荔道隧  
道段

葵涌通風大  
樓之園藝綠  
化(821)



市區段一  
美荔道至  
海庭道隧  
道段

海庭道回收  
豎井在隧道  
鑽挖機「嫦  
娥」於 9 月  
底貫通北行  
綫前之準備  
工作(820)





市區段一  
高鐵總站  
連接隧道

在西鐵綫隧  
道底下的負  
載轉移工程  
(811A)



連接隧道明  
挖回填工程  
(811B)



高鐵總站

高鐵總站鳥  
瞰圖(810A 及  
810B)



佐敦道以南  
正繼續進行  
挖掘及混凝  
土結構工程  
(810A 及  
811B)



車站內部結  
構(810B)





部分在泰國  
廠房生產的  
入口鋼結構  
組件(810A)



為建造車站  
上蓋結構搭建  
的大型臨時  
時支架  
(810A)



機電系統

風扇運抵總  
站(南)工地  
以進行安裝



總站海水泵房



石崗大樓天台安裝太陽能板



高鐵路香港段車務控制中心內正進行升降機安裝





隧道內通訊  
設備安裝



隧道內路軌  
鋪設



截至 2014 年 9 月 30 日的開支報告

表 1 – 開支狀況

	批出的合約總值 (百萬元)	累計開支 總額 (百萬元)	尚未解決申索 的預算金額* (百萬元)
鐵路隧道	22,459	23,264.4	5,331.7
西九龍 總站	14,590	12,168.3	4,989.7
機電工程	8,166	5,675.3	580.7
合計	<b>45,215</b>	<b>41,108.0</b>	<b>10,902.1</b>

\*承建商於申索書上清楚列明之金額。

表 2 – 已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)
鐵路隧道	82	2,258	1,207	273	6,110	778
西九龍總站	46	247	187	250	5,538	548
機電工程	2 <sup>θ</sup>	0	0	42	587	7
<b>合計</b>	<b>130</b>	<b>2,505</b>	<b>1,394</b>	<b>565</b>	<b>12,235</b>	<b>1,333</b>

\*承建商於申索書上清楚列明之金額。

<sup>θ</sup> 不再包括承建商自行撤回的申索。

港鐵公司及政府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，這會加深工程的難度，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。承建商可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. 至 2014 年 9 月 30 日，港鐵公司共接獲 695 宗已具有理據的申索，申索金額約為 147 億 4000 萬元，佔已批出合約總額的 32.6%。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。至 2014 年 9 月 30 日為止，已獲解決的申索共 130 宗，並已發放約 13 億 9400 萬元，佔已批出合約總額約 3.08%。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 13 億 3300 萬元。