

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 2015 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 2015 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伸延至灣仔北部和金鐘的延線。
3. 沙中線將設 10 個車站，除改善現有的大圍站外，將會於顯徑、鑽石山、啓德、土瓜灣、馬頭圍、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將成為綜合車站，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. 沙中線整項工程的核准工程預算為 798 億元（按付款當日價格計算），以「服務經營權」模式進行，由政府撥款興建工程。2012 年 5 月 11 日，立法會財務委員會通過「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。隨後，政府與香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）簽訂協議，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。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。根據協議，沙中線的「大圍至紅磡段」的目標通車日期是 2018 年 12 月，而「紅磡至金鐘段」的目標通車日期是 2020 年 12 月。

5. 擴建後的金鐘站將成為一個綜合車站，為沙中線及南港島線（東段）的乘客提供服務。因此，除沙中線越位隧道的建造費用（約 3.0 億元）由沙中線項目全數支付外，金鐘站的擴建費用會由沙中線和南港島線（東段）項目根據繁忙時段在該車站的預計乘客量以 70:30 的比例分攤。根據 2011 年的估算，由沙中線項目承擔的費用約為 27 億元（按付款當日價格計算），以支付金鐘站沙中線部分的車站建築工程、屋宇裝備工程和機電工程等費用。此外，沙中線項目亦須承擔 3.5 億元以支付金鐘站通風設施供沙中線使用部分的費用，因此沙中線在金鐘站所需承擔的工程費用共約 33.5 億元（按付款當日價格計算）。港鐵公司在 8 月 12 日告知路政署剛完成的南港島線（東段）金鐘站擴建工程費用檢討顯示，需要上調沙中線項目在金鐘站擴建工程所需承擔的相關工程費用。根據上述的“70:30”攤分比例，沙中線項目所需承擔的相關工程費用需由約 33.5 億元向上調整至約 46.5 億元，增加約 13 億元。路

政署會要求港鐵公司提供進一步資料，並會聯同其監察及核證顧問，就港鐵公司提供的預算進行嚴謹的審核。

6. 何文田站亦是一個綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，為這兩條鐵路線的乘客提供服務。因此，沙中線和觀塘線延線兩項工程計劃會根據繁忙時段在該車站的預計乘客量以約 74:26 比率分攤何文田站的建築費用。根據 2011 年的估算，由沙中線項目承擔的費用約為 29 億元（按付款當日價格計算），以支付何文田站沙中線部分的車站建築工程、屋宇裝備工程和機電工程等費用。港鐵公司在本年 8 月 12 日告知路政署剛完成的觀塘線延線工程費用檢討顯示，沙中線項目所需承擔何文田站的建築費用仍維持在開支估算範圍之內。

## 工程最新進展

7. 港鐵公司就沙中線提交截至 2015 年 6 月 30 日的進度報告載於附件二。路政署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)

8. 顯徑站和相關連接密封式軌道，以及馬鞍山線車站的月台改善等工程的進度，大致符合預期。顯徑站的主要結構工程已經於 2015 年 4 月底完成，現時車站內正進行室內裝修及機電工程，稍後亦會安排展開鋪設軌道的工程。

9. 顯徑至馬仔坑隧道的前期挖掘工程現已完成，但因土質狀況問題而令隧道建造工程進度出現約 2 至 3 個月的滯後，港鐵公司已採取一系列措施以追回進度，包括在隧道豎井安裝隔音罩以便延長鑽爆工作時間；在顯徑隧道口一帶擴闊車道讓承建商可以更有秩序地運送挖掘出來的泥石，避免泥石囤積在隧道內影響隧道挖掘工程運作；增加炸藥的用量，以提升效率。港鐵公司亦已改動鑽爆工程的工序及施工方法，讓鑽爆工程和安裝隧道壁的建造工程可以同步進行，盡量令滯後的情況不再擴大，並進一步追回原計劃的進度。以上的措施已改善部分原有的施工程序。

10. 至於目前鑽爆工程的進度，已完成挖掘約 1550 米的隧道。另外，當鑽爆工程繼續深入獅子山石層，港鐵公司預計仍有機會遇到斷層帶（泥石夾雜的地層），當中的地質將會較前半段的鑽爆隧道複雜，或需進行更多的鞏固工程以確保施工安全，因此可能令到工程進度放緩。港鐵公司會繼續密切監察工程進度，考慮在有需要時於黃大仙馬仔坑的隧道入口增加鑽爆點，令隧道兩端可同步施工，以減低因為遇到斷層帶而令到工程進度放緩的影響。為配合以上的追回進度措施，港鐵公司已就有關建議諮詢當區區議會，亦正研究相應的臨時交通安排。

黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啓德站的鐵路段，當中包括鑽石山站)

11. 啓德站往鑽石山站和鑽石山站往馬仔坑兩段的隧道，均採用隧道鑽挖機建造，挖掘工程已在 2014 年第三季展開。啓德站往鑽石山站的上行線隧道鑽挖工程已於 2015 年 3

月中完成，並於今年7月初展開下行線隧道的鑽挖。此外，鑽石山站至馬仔坑的上行線隧道鑽挖工程亦已於2015年6月中完成，港鐵公司現正進行下行線隧道鑽挖工程的準備工作。

12. 鑽石山的車站建造工程經已全面展開，現正進行車站底層的結構工程。另外，位於黃大仙道及沙田坳道交界的緊急救援通道豎井現正進行與上行線隧道接駁的相關工程。而位於緊急救援通道旁的公共運輸總站建造工程亦在進行中。

13. 至於慈雲山與沙中線鑽石山站行人接駁設施的改善工程，工程原來預計在2014年至2016年分階段完成。由於出現預期以外的複雜地質狀況及密集的公用事業地底管線，增加了施工的難度，因而引致部分工程進度出現滯後，港鐵公司及承建商會繼續在許可的情況下於區內不同地方同步進行各項行人設施的工程，以盡量追回進度。除在鳳德道北面的有蓋行人通道已經開放給市民使用外，預計首座升降機塔(位於雲華街近樂信樓之處)可於今年第三季完成並開放使用。

### 九龍城段(即啓德站至何文田站的鐵路段，當中包括土瓜灣站和馬頭圍站)

#### 啓德站

14. 啓德站建於啓德發展區內，車站工程已於2014年年年初展開，車站主體結構已於2015年7月大致完成，並正逐步回填和進行車站兩側的行人隧道建造工程、車站內的裝修和路軌鋪設工程。介乎啓德站與土瓜灣站之間的隧道挖掘及建造工程亦正在進行，截至2015年6月30日，全長約700米的隧道

結構已完成了約 60%。

### 土瓜灣站

15. 在古物古蹟辦事處(古蹟辦)緊密監察下，獨立考古專家團隊於 2014 年 9 月底已完成全部在土瓜灣站的考古發掘工作。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。原址保留的遺蹟需要以保護物料回填，以作保護。在古蹟辦緊密監察下，遺蹟之保護工作已在 2015 年 5 月完成。而 J2 井和引水槽，亦在古蹟辦緊密監察下，經詳細記錄後，於 2015 年 3 月完成以人手逐件移走的工作，並妥善保存，以便日後重置。

16. 土瓜灣站的建造工程已於 2015 年 3 月起全面恢復，車站挖掘和隧道建造工程已全面展開，為了原址保留遺蹟而須改動車站佈局的額外打樁工程亦已完成。此外，向馬頭圍站方向的下行隧道鑽挖工程已於 2015 年 4 月展開，截至 2015 年 6 月 30 日，隧道鑽挖機已完成了約 200 米的隧道建造工程。截至 2015 年 6 月 30 日，港鐵公司仍估計有關考古工作已引致沙中線「大圍至紅磡段」最少有約 11 個月的滯後及最少約 41 億元額外的工程開支。但最終的影響有待港鐵公司最後的評估和路政署的核實。

### 馬頭圍站

17. 馬頭圍站建於九龍城馬頭圍道地底；車站西面的頂部結構工程已於 2015 年 4 月完成。為配合車站東面頂部的結

構工程，介乎浙江街至上鄉道的馬頭圍道已實行新一階段的交通改道，並維持雙線向南一線向北的行車線。由於早前的垂直隔牆工程的進度滯後約 5 個月，隨後的車站挖掘和頂部結構工程亦相應滯後。港鐵公司正加快工程的進度，期望於今年第三季完成車站頂部結構工程，車站頂部結構以下月台的挖掘工程亦已分階段展開。

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. 由於紅磡站以北的隧道工程需要在非常繁忙的路段及東鐵線旁進行，施工時要特別小心以免影響鄰近繁忙路段的交通。漆咸道北一帶的臨時交通改道措施以配合鐵路隧道工程已於去年年底全面實施，交通情況大致暢順。由於部分鋼管樁工程進度出現滯後，港鐵公司已陸續增加機械和人手，盡量追回進度。而紅磡站本身的工程由於需要在現有車站平台下進行，工作空間非常有限，施工難度相當高，需要特別小心進行。由於部分鋼管樁的完工日期因工作空間的限制而有所滯後，導致隨後工序的進度有所影響。按現時工程進度估計，紅磡站工程滯後約 4 個月。為了盡可能追回部分滯後，港鐵公司及承建商正不斷調整部分施工工序，及在可行的情況下，多個工序同時進行，而承建商亦已陸續增加機械和人手。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

19. 過海段的主體工程已經陸續展開，包括海床鑽探、安裝監測儀器、建造海上臨時工作台及維多利亞港內的海床

挖掘等工作。承建商已於本年第二季起於紅磡近岸興建臨時隔牆，以供日後挖掘及建造隧道之用。此外，位於石澳的隧道沉管預製件工場的地盤平整工程亦在進行中，港鐵公司即將於場內建造躉船轉運站、扎鐵工場及混凝土廠，以用作建造隧道沉管預製組件，目前進展符合預期。

### 港島段(即在灣仔北至金鐘站的鐵路段，當中包括會展站)

20. 港島段的前期工程，包括港灣道體育館和灣仔游泳池的重置工程，以及於過海隧道入口處休憩花園進行的天橋及暗渠地基改建工程，已於 2013 年 6 月起陸續展開，目前進展符合預期。

21. 隧道的前期工程，包括地層加固、地質勘探及地下管線改道等工程，正沿著隧道的走線，於海底隧道入口處、運盛街、灣仔運動場及前灣仔西基本污水處理廠等地方進行，目前進展理想。連接銅鑼灣避風塘至會展站，以及連接會展站以西分域碼頭街工地至金鐘站的兩段鐵路隧道會以隧道鑽挖機建造。開展鑽挖工程前，須先在地面興建豎井，將鑽挖機組件運送至豎井底部裝嵌，然後進行鑽挖。港島段的兩個豎井分別位於避風塘內的臨時填海工地及分域碼頭街的工地。承建商現正為避風塘內臨時填海工地的豎井進行開挖的準備工作。隧道鑽挖機預計於 2016 年第 2 季開始鑽挖銅鑼灣避風塘至會展站段的隧道。位於分域碼頭街工地的豎井垂直隔牆工程亦已展開。

22. 隨著隧道工程的逐步開展，位於臨時填海工地旁的銅鑼灣警官會所將於 2015 年第 3 季開始拆卸，以騰出空間興建沙中線「紅磡至金鐘段」隧道的通風設



施。待工程完成後，警官會所會結合鐵路的通風設施在原址重建。

23. 配合會展站建造工程，灣仔碼頭公共運輸交匯處已於本年5月中遷往灣仔發展計劃第二期的新填海區，以騰出空間興建會展站，待工程完成後於原址重置。原有的公共運輸交匯處已於6月起封閉並用作工地，會展站工程隨即展開，包括工地平整、土質勘探和地下設施改道等前期工程。另外，在灣仔游泳池的重置工程於2015年年底完成後，現有的灣仔游泳池將被拆卸以興建會展站，而港灣道體育館的重置工程亦會隨即展開。

24. 為預留彈性於會展站上蓋興建新的會議中心，會展站結構需要進行一定程度的上蓋發展備置工程，主要包括在車站旁加建必要的樁柱，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，而工程開支亦有所增加。港鐵公司會繼續與承建商致力探討改善進度的可行措施，以減低其對工程進度的影響，並評估所需增加的工程開支。

25. 此外，由於要配合土木工程拓展署灣仔發展計劃第二期的填海工程，及其中的中環灣仔繞道隧道工程，博覽道東／會議道路旁的相關關鍵工地交接日期，估計較原來的時間表滯後約6個月；最遲一幅關鍵的工地於2017年年初才能交給沙中線承建商進行施工。加上灣仔北一帶路面交通繁忙，令會展站的主體工程施工程序極為複雜，工程進度存在一定的風險。現時預計「紅磡至金鐘段」會延至2021年通車。除此之外，有關工地交接日期滯後亦可能會引致額外的工程開支。

26. 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，土木工程拓展署在進行初步勘察和評估後，已於本年6月將物體在水中移離填海範圍至鄰近海底，讓填海及相關工程得以復工。按灣仔發展計劃第二期及沙中線項目的工程計劃，該處的新填海地須於2016年12月底交予沙中線的承建商用作進行與會展站建造工程相關的臨時交通改道安排。由於發現金屬物體影響了該處的填海工程的進度，因而很大機會延後工地的交接日期，從而對沙中線會展站的工程構成影響。路政署和港鐵公司會在土木工程拓展署完成評估該處的新填海地的確實交接日期後，盡快評估對會展站、以至沙中線「紅磡至金鐘段」的完工日期的影響。

## 總結

27. 綜合上述第6至26段的評估，有鑑於土瓜灣站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案，估計沙中線「大圍至紅磡段」現時最少有約11個月的滯後。路政署會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」的部分滯後，讓「大圍至紅磡段」盡可能於2019年通車。而為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心及配合灣仔發展計劃第二期的填海工程，及其中的中環灣仔繞道隧道工程的進度，沙中線「紅磡至金鐘段」會延至2021年方能通車。就土木工程拓展署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，路政署會繼續與土木工程拓展署緊密聯繫，適時採取可行措施以減低事件對沙中線「紅磡至金鐘段」工程的影響，以期讓項目能盡早完工通車。

28. 港鐵公司正就整項沙中線工程費用分階段進行檢

討，包括金鐘站和何文田站工程費用的增加、考古及保育工程、上蓋發展備置工程費用的增加，以及工地交接日期滯後而引致額外的工程開支等，預期明年第一季完成，然後提交給路政署審核。由於沙中線工程的應急費用不足以應付有關的額外開支，我們會適時向立法會尋求增加撥款以繼續推展工程。

29. 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，而個別工程合約亦難免會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，以期克服不同的困難。政府會密切監察工程進度及施工情況，並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。

運輸及房屋局

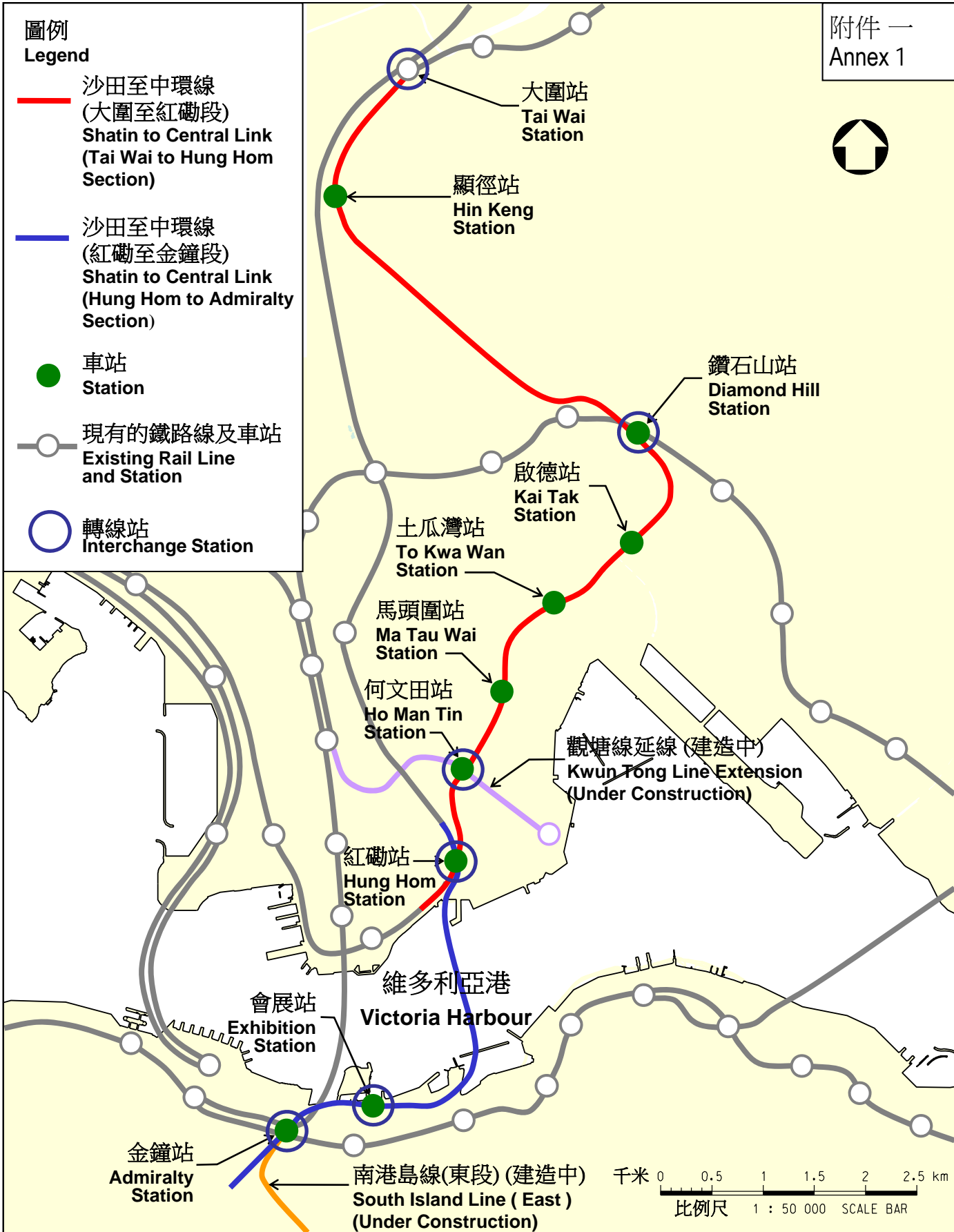
路政署

2015年8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-SK0437

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  
(截至二零一五年六月三十日)

引言

此報告是向委員提供有關沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)工程截至二零一五年六月三十日的最新進展。

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，我們已就沙中綫項目批出 24 份主要土木工程合約和 25 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 548.85 億元。其中包括土木工程合約 422.36 億元，及機電工程合約 126.49 億元（詳情請參閱附錄一）。

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。由於土瓜灣站的考古發現，以及灣

---

<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 11227 的合約價 \$49.8M。

仔發展計劃第二期工地移交的延遲，「東西走廊」和「南北走廊」的竣工日期將會有所延遲。正如我們早前提及「東西走廊」和「南北走廊」的最新通車日期分別為 2019 年及 2021 年。由於工程複雜，加上土瓜灣站的考古工作令工程造價顯著上升，我們正就項目持續面對的工程挑戰對項目造價估算及目標完工日期所帶來的影響進行檢討。在完成有關檢討後，我們預計會於明年第一季向政府提交檢討結果，並繼續監察和檢討項目造價。

### 工程進展

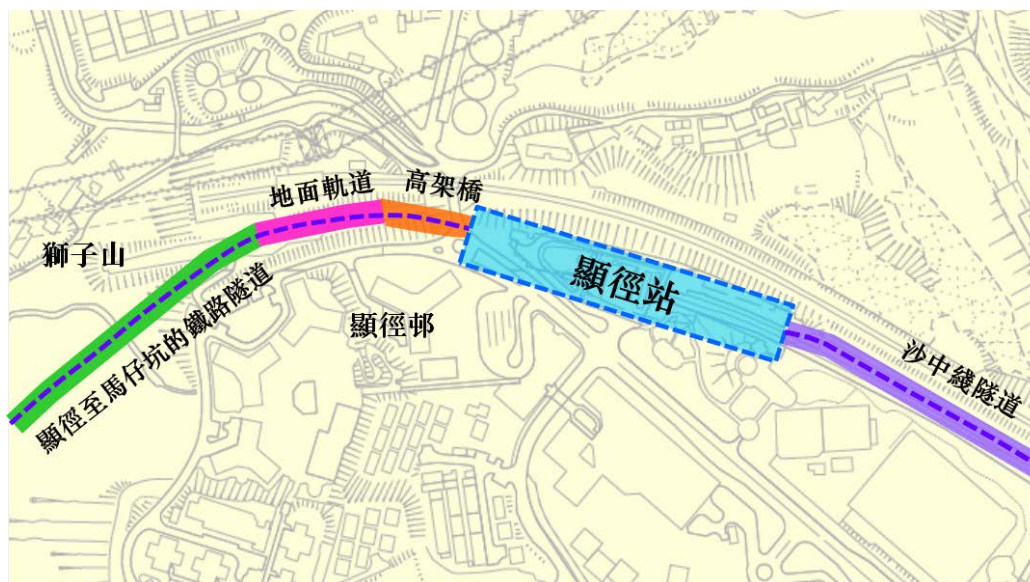
4. 截至二零一五年六月三十日，沙中綫工程的總體進度為 37%，而按原訂計劃，有關進度應為 44%（詳情請參閱**附錄二**）。以上的進度百分比是根據「東西走廊」原定以二零一八年和「南北走廊」原定以二零二零年為通車目標的基礎來計算（「原定時間表」）。以下的工程進度匯報亦是以原定時間表為基礎。

5. 按地理劃分，沙中綫可分為以下施工段：

- (a) 沙田段；
- (b) 黃大仙段；
- (c) 九龍城段；
- (d) 紅磡段；
- (e) 過海段；及
- (f) 港島段。

(a) 沙田段 (即大圍站至黃大仙馬仔坑的鐵路段)

6. 顯徑站車站的結構工程已於今年四月大致完成。裝修及機電工程現正進行中。至於連接顯徑站至獅子山隧道的鐵路段則正進行高架橋及地面軌道的建造工程。



顯徑站與相連隧道位置圖

7. 高架橋及地面軌道的地基工程已經完成。高架橋的結構工程已經展開，而地面軌道則正進行挖掘與支撐架工程，結構工程亦會隨即展開。

8. 至於顯徑至馬仔坑的隧道工程，由地面軌道至獅子山的隧道段是以明挖回填的方法建造，該段隧道現時正進行挖掘及鋼管樁工程。

9. 位於獅子山內的隧道段則是以鑽爆的方法建造。正如我們早前向鐵路事宜小組委員會所提交的文件中所述，顯徑獅子山入口的實際土質情況較預期複雜，須使用較多時間穩



固地層，令顯徑至馬仔坑隧道的工程進度有所滯後。鑽爆工程中已增加炸藥用量，以加快工程進度。截止二零一五年六月三十日，在長約 2,180 米的隧道中已完成約 1,550 米的挖掘。當鑽爆工程進一步深入獅子山石層後，或會遇到更多的斷層帶(泥石夾雜的地層)，工程人員或須安裝額外的臨時支撐以穩固地層，並以高壓灌漿方法填滿泥石間的空隙及避免水土流失。為免工程進一步受到影響，安裝隧道壁工程已同步展開。同時，我們亦考慮於獅子山內上行綫鑽挖隧道的末端增設鑽爆點，炸藥將由黃大仙道與沙田坳道交界的豎井經上行綫鑽挖隧道運送至馬仔坑工地。增設鑽爆點的方案已進行諮詢，並在稍後因應工程進展的情況而決定會否實行。



位於獅子山內的隧道建造工程

(b) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

10. 鑽石山至馬仔坑及啟德至鑽石山的兩段隧道均使用隧道鑽挖的方式建造。啟德至鑽石山段隧道鑽挖工程進度良好，隧道鑽挖機「穆桂英」自今年三月完成上行綫隧道的鑽挖工程後，現正於啟德工地重新組裝，以準備下行綫隧道的鑽挖



工程。鑽挖工程預計將於二零一五年第四季完成。



隧道鑽挖機於啟德工地重新組裝

11. 鑽石山至馬仔坑的上行綫隧道已於今年六月中完成挖掘。隧道鑽挖機現正於鑽石山前大磡村工地重新組裝，以準備下行綫隧道的鑽挖工作。鑽石山至馬仔坑隧道的鑽挖進度現較原定時間表滯後約三個月，但仍有機會可以在餘下時間內追回進度。預計下行綫隧道的鑽挖工作會於二零一六年上半年完成。

12. 黃大仙道與沙田坳道交界的緊急救援通道及旁邊的公共交通總站現正進行結構工程。大部分的結構工程預計會於二零一六年上半年完成。

13. 鑽石山站現正於前大磡村工地進行擴建工程。截至二零一五年六月三十日，挖掘工程已經完成，現正進行車站結構建造工程。

14. 現有鑽石山站則正繼續進行設施改善工程，連接車站大堂及月台的新升降機及扶手電梯預計於二零一五年第三季起陸續開放予公眾使用，其他站內新增及經改善的設施亦會按計劃隨後分階段開放。鑽石山站南面大堂的外牆鞏固工程已於今年六月完成，連接鑽石山站擴建部分的地下行人隧道建造工程會隨即展開。為騰出空間進行地下行人隧道建造工程，龍翔道會於今年第四季開始分階段實施臨時交通管理措施。當中龍翔道部分西行綫會向前大磡村工地方向稍移。措施實行期間，行車綫數目將維持不變。



鑽石山站擴建工程

(c) 九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段)

15. 啟德站的結構工程已於今年七月大致完成，現正進行兩條出入口通道的結構工程，以及車站月台的內部裝修、機電和路軌鋪設等工程。啟德站至土瓜灣站的隧道結構工程現正進行中，並已完成超過 60%。



啟德站工地

16. 土瓜灣站須因應遺蹟保育方案而修訂原先設計，並須進行額外地基工程。有關地基工程已經完成。另外，車站西北面早前已完成建造額外保護牆，以保護該處原址保留的遺蹟，並同時開展車站西北端的挖掘工程。



土瓜灣站工地

17. 早前曾受考古工作的影響而出現滯後的土瓜灣站至何文田站的鐵路隧道工程已經於今年四月中展開。隧道鑽挖機「文成公主」已由土瓜灣站開始鑽挖下行綫隧道，而負責上

行綫隧道的隧道鑽挖機「鐵扇公主」的組裝工作將於今年第三季展開。

18. 古物事務監督（即發展局局長）於二零一四年十二月八日決定原址保留大部分考古遺蹟。在古物古蹟辦事處（「古蹟辦」）的同意下，通往北帝街行人隧道南端所發現的宋、元時期石砌結構，在現階段將會予以保留，其回填保護工作已於今年五月完成。

19. 考古工作和保育方案無可避免對九龍城段的鐵路建造工程造成顯著的影響。正如我們過去向鐵路事宜小組委員會匯報，土瓜灣站的車站設計和建造工序須因應原址保留遺蹟而作出修改，加上擴大考古工作，為沙中綫「大圍至紅磡段」工程帶來最少十一個月的滯後。

20. 位於譚公道的緊急救援通道已於今年四月按計劃開始進行全面挖掘。

21. 馬頭圍站東面的頂部結構工程現正進行，並預計今年第三季完成。為配合工程，馬頭圍道已於今年四月實施新一階段臨時交通管理措施。另外，位於落山道和江蘇街的车站出入口已於今年五月展開臨時鋼板樁工程，而位於馬頭圍道/土瓜灣道花園之車站出入口及緊急救援通道正分別進行垂直隔牆及鋼管樁工程。





馬頭圍站工地

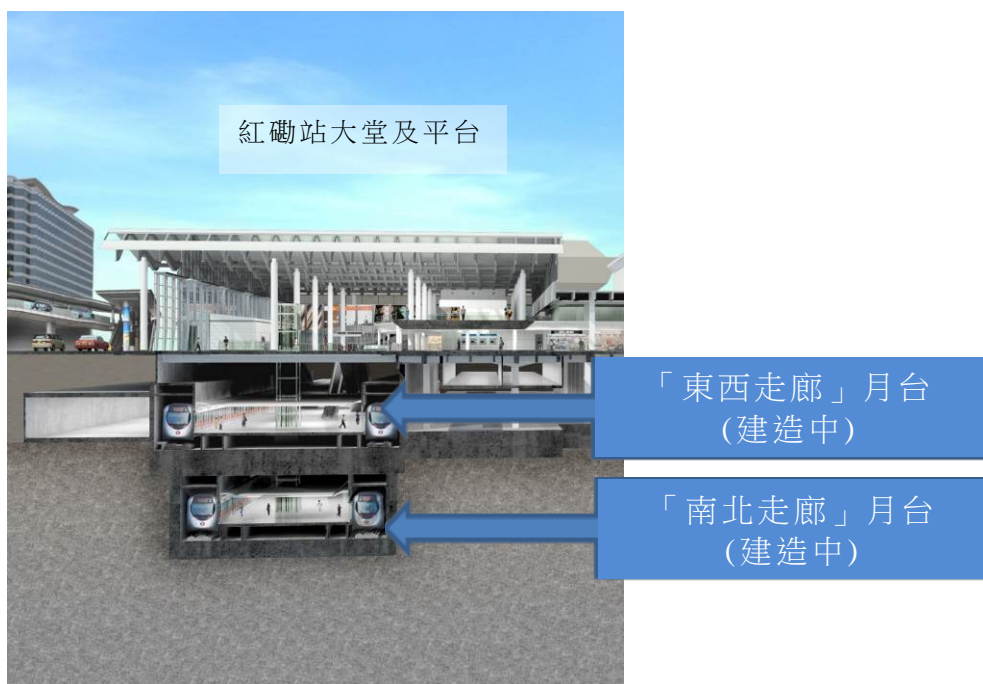
(d) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

22. 在沙中綫工程下，將會興建兩條鐵路隧道分別連接現有東鐵綫及西鐵綫。為配合隧道建造工程，漆咸道北的行車綫現已改道，鐵路隧道的挖掘工作正全面推進。有關道路將於該段沙中綫工程完成後還原。

23. 為接駁現有東鐵綫，工程團隊現正於公主道南行至愛晨徑旁興建一段新鐵路隧道、路軌及隔音屏障。由於工地在東鐵綫附近，工程團隊會小心地進行工程，並會適時檢討相關的建造方法及工序，以免影響現有鐵路服務，並同時避免對附近的建築物地基及地下管綫造成影響。

24. 沙中綫落成後，紅磡站將成為「東西走廊」及「南北走廊」的轉綫站。現有的紅磡站平台下將有兩層全新的月台，分別供「東西走廊」及「南北走廊」使用。紅磡站南面部分的大堂現正進行改建，並預計於二零一六年初完成。當南面

部分大堂開放供乘客使用時，第二階段的大堂改建工程會隨即展開。工程期間，北面大堂會臨時圍封。



25. 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，紅磡站新建月台的垂直隔牆及地基建造成工程較預期滯後約四個月。根據現時評估，工程或會存在進一步滯後的風險。

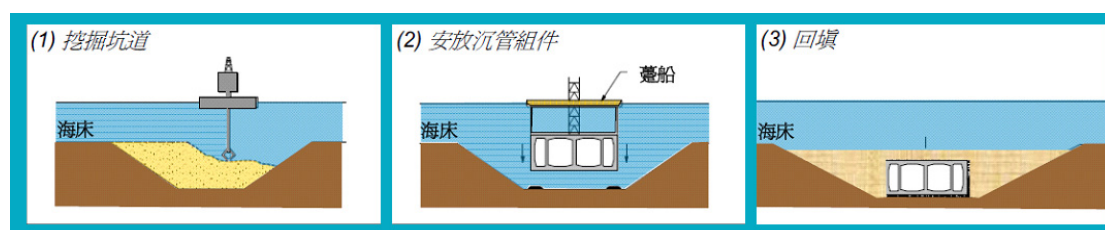
26. 工程團隊會密切監察改建工程的進度，採取各種可行措施，並會適時檢討相關措施及其他工序，以加快工程的進度。港鐵公司亦已要求承建商增加機械和人手，在確保車站及附近建築物結構安全的前提下，盡力追回進度。

27. 除了月台建造工程外，承建商現正於前紅磡貨場進行沙中綫列車停放處建築物的結構工程。

(e) 過海段(即橫越維多利亞港的鐵路段)

28. 沙中綫會興建一條新的過海鐵路隧道，將現有東鐵綫延伸至香港島。紅磡近岸的一段過海鐵路隧道會以明挖回填方法建造。工程團隊已完成建造海上臨時工作台，並將於臨時工作台上進行海上地基工程，以準備該段隧道的挖掘工程。

29. 至於紅磡離岸後至銅鑼灣避風塘的過海鐵路隧道段會以沉管隧道方式(詳見下圖)建造。



沉管隧道建造方法

30. 沉管隧道的預製組件將於前石澳石礦場建造。承建商於今年六月下旬起在前石澳石礦場的海灣抽出海水，及後將平整成為預製組件工場。工地內同時亦正建造臨時行車路、排水設備、躉船轉運站及混凝土廠。



沉管隧道預製組件工場

31. 承建商現正於近紅磡的維多利亞港內挖掘坑道，以準備日後安放沉管隧道組件，有關工序將會分階段進行至二零一七年。

32. 根據工程計劃，沙中綫於避風塘內的隧道工程會於二零一六年初展開。工程團隊會首先於避風塘防波堤附近範圍進行鋼管樁及挖掘工程，以建造臨時防波堤，隨後部分原有防波堤將會暫時被移除，以便日後安放沉管隧道組件。

(f) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

33. 連接銅鑼灣避風塘至會展站，以及連接會議道以西分域碼頭街工地至金鐘站的鐵路隧道會由兩部隧道鑽挖機——「雅典娜」及「織女」建造。隧道鑽挖工程預計於二零一六年第二季展開。隧道鑽挖機的啟動豎井將位於避風塘內的臨時填海工地及分域碼頭街的工地。

34. 為配合日後隧道鑽挖工程，承建商正於隧道的沿綫進行相關的準備工作，其中包括改建地下設施、勘探地下樁柱以及加固地層。上述工程進行的範圍包括海底隧道入口處休憩花園、運盛街、灣仔運動場及前灣仔西基本污水處理廠。

35. 位於銅鑼灣的警官會所將於二零一五年第三季開始拆卸，以騰出空間興建沙中綫「紅磡至金鐘段」的通風設施。待工程完成後，警官會所會結合鐵路的通風設施在原址重建。



36. 在灣仔北一帶，原位於灣仔碼頭的公共運輸交匯處（「交匯處」）已於五月中臨時遷往灣仔發展計劃第二期的新填海區，以騰出空間興建會展站。承建商現正進行於會展站工地內進行工地平整、土質勘探和地下設施改道等前期工程。及後，工程人員將於工地內建造車站的垂直隔牆。

37. 為配合會展站工程，灣仔北附近的道路將須分階段實施臨時交通管理措施。菲林明道及會議道的行車綫將會分階段遷移，行車綫數目於繁忙時間將維持不變。正如我們在過去向鐵路事宜小組委員會會議所提交的文件所述，部分灣仔發展計劃第二期關鍵工地會較原來計劃滯後六個月方能交給沙中綫以實施上述的臨時交通管理措施。同時會展站的結構亦須為車站上蓋新建的會議設施進行備置工程。正如我們早前提及，綜合以上因素，「紅磡至金鐘段」較原定的時間表出現了六個月的延誤。

38. 就土木工程拓展署於早前於灣仔發展計劃第二期工程填海範圍內海床發現大型金屬物體，土木工程拓展署在進行初步勘察和評估後，已於本年六月將物體在水中移離填海範圍至鄰近海底。按灣仔發展計劃第二期及沙中綫項目的工程計劃，該處的新填海地須於二零一六年十二月底移交予沙中綫的承建商用作進行上述與會展站建造工程相關的臨時交通管理措施。由於發現金屬物體影響了該處的填海工程的進度，因而很大機會延後工地的交接日期，從而對沙中綫會展站的工程構成影響。路政署及港鐵公司會在土木工程拓展署完成

評估該新填海地的確實交接日期後，盡快評估對會展站，以至沙中綫「紅磡至金鐘段」的完工日期的影響。

39. 為騰出空間建造會展站的垂直隔牆，港鐵公司將會興建一條臨時行人天橋接駁鷹君中心或海港中心至舊灣仔碼頭，以取代現有的行人天橋。為配合區內的基建工程，港鐵公司已修訂臨時行人天橋的走綫，亦已重新安排施工工序。



會展站及相連隧道位置圖

40. 港灣道體育館及灣仔游泳池亦須拆卸及重置，以提供空間興建會展站。新灣仔游泳池現正進行內部裝修工程，並預計於二零一五年年底落成。及後，原有灣仔游泳池將會拆卸以提供空間興建新的體育館和會展站。



重置的灣仔游泳池預計於本年年底落成

## 現有鐵路設施改善工程

41. 為配合「東西走廊」日後以八卡列車運作，馬鞍山綫沿綫各站現正進行延長月台及頂蓋等改善工程。工程自二零一二年展開，現已完成接近 90%。改善工程預計於二零一六年年中完成。馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程已於二零一四年年底在大圍站展開。港鐵公司承諾馬鞍山綫全綫加裝閘門工程可較預期早一年，即於二零一七年完成。

42. 東鐵綫沿綫車站亦會加裝自動月台閘門。但在加裝前，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，大部分工序須於收車後進行。東鐵綫沿綫車站現正分階段進行月台加固工程，訊號及通訊系統設備房的建造工程亦正在進行中，當中沙田、馬場及大學站已完成興建設備房，並正進行相關系統設備工程。自動月台閘門安裝工程會在完成月台加固工程，以及更換訊號系統及新列車後正式展開。沙中綫新列車預計於二零一五年第三季起分階段付運到港，隨後會進行全面測試。

43. 現有八鄉車廠正進行改善及擴建工程，維修大樓擴建部分及附屬機電設備房的裝修及機電工程已大致完成。現正進行法定的檢查工作。

### 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。為加強施工的預備及協調工作，與市民及相關持份者保持溝通及聯繫至為重要，以向他們提供最新的工程資訊，並聆聽他們意見。

45. 港鐵公司除了向鐵路事宜小組委員會定期匯報沙中綫的最新工程進展，亦與區議會保持緊密的聯繫，包括在各區的區議會會議定期匯報工程進度及主要事項。為令區議員更了解相關工程及臨時交通管理措施，工程團隊亦與區議員進行個別諮詢、講解，並到工地進行視察。

46. 為了設立與地區人士的主要溝通渠道，港鐵公司為沙中綫在各區成立了多個社區聯絡小組，定期向小組介紹工程進度及影響。社區聯絡小組的成員包括區議會、居民、學校、地區團體的代表、以及政府部門(包括路政署、香港警務處、運輸署、地政總署及民政事務總署)代表。各區至今已舉行合共 54 次會議。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。

47. 為了與居民和商戶保持更緊密的溝通，港鐵公司的社區聯絡主任及工程團隊會不時主動探訪附近的商戶和居民，了解他們對工程的關注，並作出適時的回應。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。另外，港鐵公司自二零一二年十月起在土瓜灣設立沙中綫資訊中心，中心啟用至今已處理了約九百宗查詢。

### **就業機會**

48. 在二零一五年六月三十日，承建商共僱用約 6,849 名建築工人及技術／專業人員，而預計到二零一五年第四季建造高峰期，需聘請約 8,200 名建築工人及技術／專業人員。

### **總結**

49. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一五年八月

## 截至二零一五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)	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	42,235.7	18,053.1	1,324.6
機電工程	12,649.0	1,380.5	0.0
合計	<b>54,884.7</b>	<b>19,433.6</b>	<b>1,324.6</b>

\* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$1,376.7 (百萬元) - 中期發放金額 \$52.1(百萬元) = \$1,324.6 (百萬元) (見表 2)

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)
土木工程	14	31.9	20.2	192	1,376.7	52.1
機電工程	4	0	0	16	0	0
<b>合計</b>	<b>18</b>	<b>31.9</b>	<b>20.2</b>	<b>208</b>	<b>1,376.7</b>	<b>52.1</b>

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. 截至二零一五年六月三十日，港鐵公司共接獲 226 宗已具有理據的申索，申索金額約為 14 億 860 萬元，佔已批出合約總額的 2.6%。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。截至二零一五年六月三十日，已獲解決的申索共 18 宗，並已發放約 2,020 萬元，佔已批出合約總額約 0.04%。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 5,210 萬元。



## 截至二零一五年六月三十日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：37%

原訂計劃完成進度：44%

已批出的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	90%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	64%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	64%
1106	鑽石山站擴建工程	57%
1107	鑽石山至啟德隧道	84%
1108	啟德站及相關隧道工程	74%
1109	九龍城段車站及隧道工程	46%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	58%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	49%
1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	52%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	39%
1121	過海鐵路隧道建造工程	9%
1123	會展站及西面連接隧道工程	1%*
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	61%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	8%
1129	沙中綫－南北走廊前期工程	98%

\*工程合約編號 1123 於 2015 年 1 月 15 日批出