

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 9 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 9 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）。港鐵公司在今年 8 月 12 日告知路政署港鐵公司剛完成南港島線（東段）金鐘站擴建工程費用的檢討，其結果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。路政署已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 日告知路政署港鐵公司剛完成觀塘線延線工程費用的檢討，其結果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 9 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。在馬鞍山線大圍站向烏溪沙方向的自動月台閘門已於 2015 年 7 月底開始投入服

務。除大圍站外，閘門工程亦陸續在馬鞍山線各站展開。顯徑站的主要結構工程已經於 2015 年 4 月底大致完成，現時車站內正繼續進行室內裝修及機電工程，軌道鋪設工程亦已展開。

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 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。藉著以上的措施已稍為追回部分的滯後。

10. 至於目前鑽爆工程的進度，已完成挖掘約兩公里的隧道。隧道內同時進行防水層及隧道壁建造工程，目前進展符合預期。

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。預計啓德站往鑽石山站的隧道鑽挖工程可於 2015 年第四季完成。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，隧道鑽挖進度與原定時間表滯後約 3 個月，而下行線隧道鑽挖工程亦已於 2015 年 9 月尾展開。

12. 鑽石山站的車站建造工程經已全面展開，現正建造

車站的主體結構。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繼續進行。

13. 「鑽石山站擴建工程」合約由勝寶旺利達聯營公司¹承辦，聯營公司的其中一方合夥人(勝寶旺)據報可能涉及財務問題。港鐵公司在得知有關事件後，已經與該聯營公司了解事件，並於2015年10月底向路政署通報有關情況。路政署要求港鐵公司密切留意事態發展，並就此對有關工程的影響作出評估。根據港鐵公司提供的資料，所有沙中線合約中均訂有條款以保障工程的進行，聯營公司的任何一方合夥人如涉及訴訟或出現財務問題，現有的合約機制會確保工程合約在不受其影響下繼續推展。路政署已要求港鐵公司確保上述工程合約在不受其影響下繼續進行。

14. 至於慈雲山區與沙中線鑽石山站行人接駁設施的改善工程(行人接駁設施的位置圖見附件三)，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，雲華街慈樂邨近樂信樓的升降機已在本年十月底投入服務。當相關政府部門完成檢測、驗收及其他法定程序後，部分設施預計於今年第四季起分階段投入服務，包括鳳德道南面有

¹ 勝寶旺利達聯營公司是由勝寶旺(Sembawang Engineers and Constructors Pte. Ltd.)及利達土木工程有限公司合組而成。

蓋行人通道，毓華街慈康邨康秀樓對出的升降機及慈康邨康添樓對出橫跨毓華街的行人天橋。

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

15. 啓德站建於啓德發展區內，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 9 月 30 日，全長約 700 米的隧道結構已完成了約 70%。

土瓜灣站

16. 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。

17. 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，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 9 月 30 日，隧道鑽挖機已完成了約 700 米的隧道建造工程。截至 2015 年 9 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」維持最少有約 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

18. 馬頭圍站建於九龍城馬頭圍道地底，車站採用自上而下的方法建造。為配合車站的建造工程，介乎浙江街至上鄉道的馬頭圍道會繼續實施交通改道，並維持雙線向南、一線向北的行車線。港鐵公司正全力展開車站的挖掘和結構工程。車站的頂部結構工程已於 2015 年 7 月完成，車站大堂的建造工程亦於 2015 年 9 月展開。

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)

19. 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。主要打樁工程大致完成，現正進行隧道挖掘及結構工程及在公主道南行至愛晨徑旁興建隔音罩的地基工程。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

限制而有所影響，導致隨後工序的進度有約 4 個月的滯後。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，以盡力追回紅磡站工程的部分滯後。

「紅磡至金鐘段」

過海段(即橫越維多利亞港的隧道段)

20. 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圍堰，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內的扎鐵工場及躉船轉運站已經投入運作，混凝土廠亦即將開始運作，以準備開展隧道沉管預製組件的建造工作，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)

21. 港島段的前期工程繼續進行，當中灣仔游泳池的重置工程已大致完成。於 2015 年 10 月啓用後，原有灣仔游泳池將會被拆卸，以興建會展站和重置港灣道體育館。另外，於過海隧道入口處休憩花園的天橋地基改建工程及暗渠改道工程繼續進行。

22. 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正在進行。

23. 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的拆卸工作亦已經開始，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。

24. 位於原有灣仔碼頭公共運輸交匯處的會展站工地工程亦正在進行，包括土質勘探、地下設施改道和建造垂直隔牆等。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. 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，土木工程拓展署已於本年 6 月將該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，

該處的新填海地原定於 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填海工程的進度，土木工程拓展署表示該工地的其中一部分的交接日期預計會有 7 個月的延誤。

26. 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，包括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，土木工程拓展署估計較原來的時間表滯後約 6 個月。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。

27. 綜合以上土木工程拓展署所提供的最新工地交接的情況以及會展站備置工程的影響，路政署和港鐵公司已探討可行的改善進度措施，以減低延誤的風險。現時預計會展站以至沙中線「紅磡至金鐘段」的完工日期，仍維持整體延誤 6 個月，因此「紅磡至金鐘段」會延至 2021 年通車。此外，除會展站備置工程會增加工程開支外，有關工地交接日期的滯後亦可能會引致額外的工程開支。

總結

28. 綜合上述第 8 至 27 段的評估，有鑑於較早前土瓜灣站遺蹟的考古工作、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，配合灣仔發展計劃

第二期的填海工程，包括其中的中環灣仔繞道隧道工程的進度，以及受到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的影響，沙中線「紅磡至金鐘段」會延至 2021 年方能通車。

29. 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。

30. 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

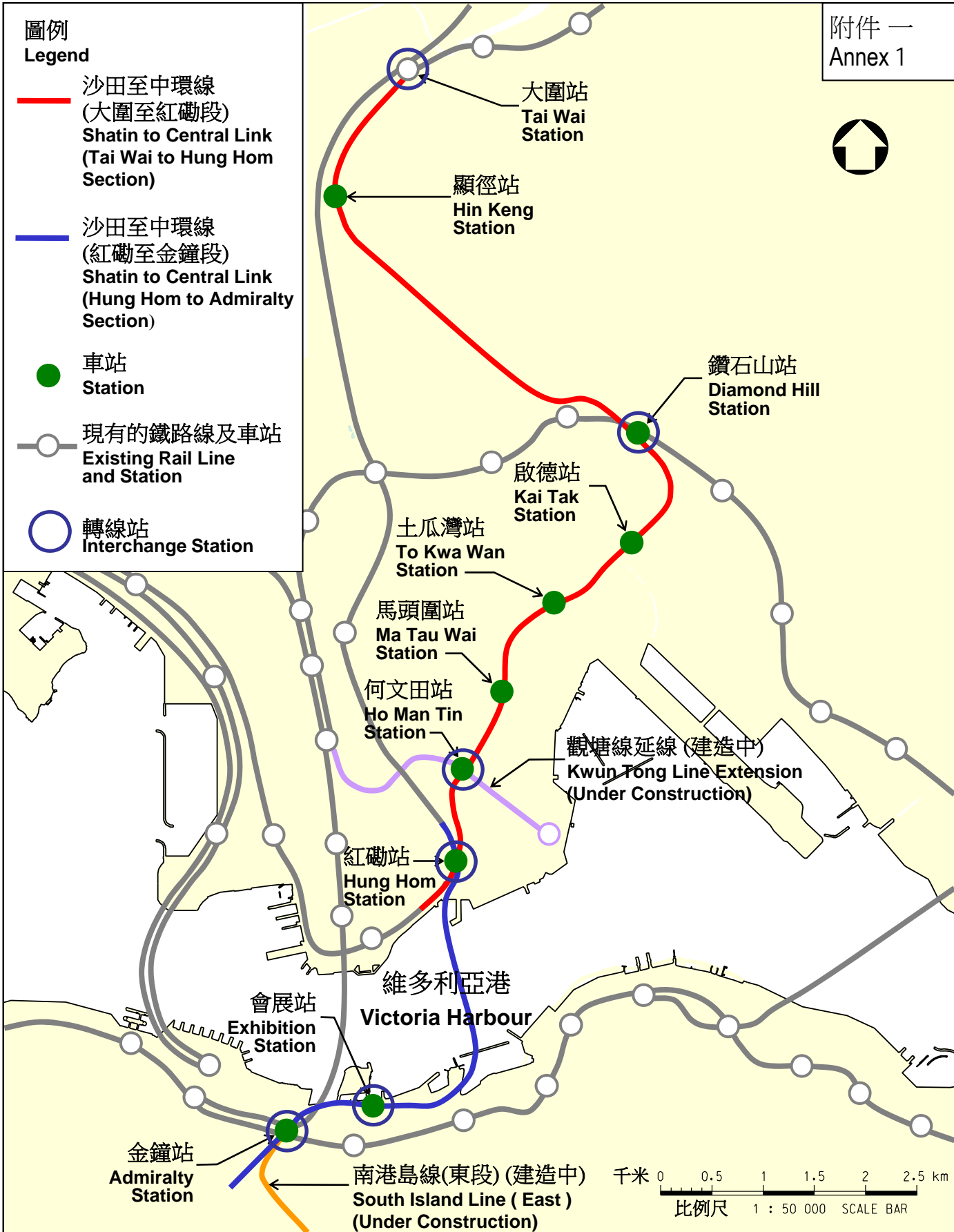
路政署

2015 年 11 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
(截至二零一五年九月三十日)

引言

本文件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九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，港鐵公司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¹，連同其他小型合約，合計總值達 549.03 億元。其中包括土木工程合約 422.48 億元，及機電工程合約 126.55 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。正如我們早前報告預期「東西走廊」和「南北走廊」的通車日期分別為二零一九年及二零二一年。

工程進展

總體進展

4. 截至二零一五年九月三十日止，沙中綫工程的總體進度

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。

為 42%。若以原定二零一八年及二零二零年為「東西走廊」及「南北走廊」的通車目標，工程進度目標為 50%（詳情請參閱附錄二）。以下的工程進度匯報是以原定時間表作計算。正如早前所述，建造工程受到不同因素的影響，包括土瓜灣站工地考古工作、灣仔北工地延遲移交以及獅子山土質情況複雜等。在過去數月，工程進度已經逐步改善，符合「東西走廊」和「南北走廊」二零一九年及二零二一年的預計完工日期。

5. 在工程團隊的持續努力下，截至二零一五年九月三十日，「東西走廊」已完成超過一半(56%)工程。「東西走廊」預計於二零一九年完工。儘管按原定二零一八年完工的計劃，「東西走廊」的進度目標為 67%，以下幾項工程範疇皆取得顯著進展，包括：

- (a) 兩個新建車站(顯徑站及啟德站)已經平頂，由土木工程階段進入機電工程階段；
- (b) 馬仔坑至鑽石山及啟德至鑽石山的兩條上行綫的隧道已經貫通，並準備於二零一五年十一月展開鋪設路軌工程；及
- (c) 在實施追回工程進度的措施後，由顯徑至馬仔坑的獅子山隧道的工程進度已有所改善。隧道挖掘完成接近 90%，隧道壁安裝工程亦已完成約 35%。

6. 雖然「南北走廊」仍處於工程前期階段，工程已經在多個施工點開展。截至二零一五年九月三十日，工程的進度為 18%。按原定計劃，有關進度目標為 22%。主要進展包括：

- (a) 現有東鐵綫曾經新建的過海鐵路隧道由紅磡延伸至香港島，組成沉管隧道的預製組件即將在前石澳石礦場預製組件工場展開生產工作；
- (b) 港島段現正建造隧道鑽挖機的啟動豎井，隧道鑽挖工程預計於二零一六年第二季展開；及
- (c) 會展站的地基工程已於二零一五年八月展開，為推展

工程，已展開灣仔游泳池的重置工作，騰出土地進行建造工程。新灣仔游泳池的興建工作已大致完成。

7. 除了沙中綫建造工程，現有鐵路設施的改善工程亦取得良好的進展，當中包括馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程，以及為東鐵綫加裝自動月台閘門而進行的月台加固工程。「東西走廊」及「南北走廊」的新列車已於二零一五年九月起開始分批付運到港。在進行全面的測試後，首列新八卡車的列車預計將於二零一六年初正式於西鐵綫投入服務，除了提升載客量，市民的旅程可以更舒適及方便。現有八鄉車廠的改善及擴建工程已進入最後階段，預計可於今年年底完成。

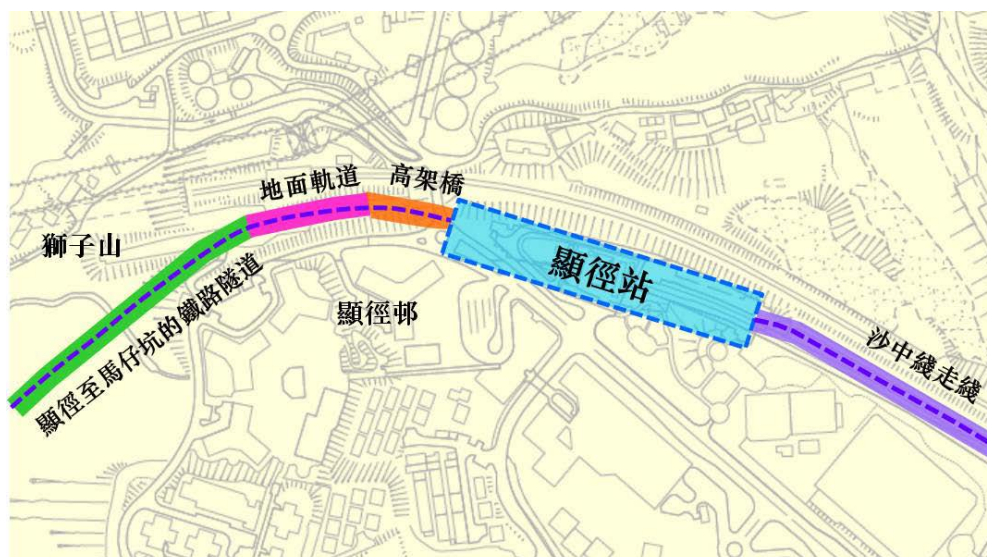
不同施工段的進展

8. 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)

9. 顯徑站的結構工程大致完成，並已於今年四月平頂。裝修及機電工程現正進行。連接現有馬鞍山綫至顯徑站的路軌鋪設工程亦已於今年八月底展開。



顯徑站與相連隧道位置圖

10. 高架橋的結構工程已經完成超過 30%，而地面段則正同步進行挖掘及盒型隧道結構工程的建造。

11. 至於顯徑至馬仔坑的隧道工程，由地面至獅子山的一段隧道是以明挖回填方式建造，該段隧道的鋼管樁工程已於五月中完成，現正進行挖掘及興建支撐架工程。



顯徑站及部分高架橋

12. 位於獅子山內的隧道段以鑽爆的方法建造。正如我們早前提及，顯徑獅子山入口的土質情況比較複雜，令顯徑至馬仔坑隧道的工程進度較原定時間表出現約兩個月的滯後。過去數月所實施的緩解措施已見成效，包括增加爆炸品用量及調整工

序，工程團隊已成功追回部分工程進度。截至二零一五年九月三十日，獅子山隧道段的挖掘工程已完成接近 90%，預計挖掘工作將於二零一五年十一月底前完成。為加快工程進度，工程人員正同步在隧道內安裝永久隧道壁，截至二零一五年九月三十日，約 35%的隧道壁已經完成安裝。

(b) 黃大仙段(即黃大仙馬仔坑至啟德站的鐵路段)

13. 鑽石山至馬仔坑及啟德至鑽石山的兩段隧道均使用鑽挖的方式建造。鑽石山至馬仔坑的下行綫隧道鑽挖工程已於二零一五年第三季展開。在建造該段上行綫隧道期間，隧道鑽挖機曾行經黏土層，加快了鑽頭的損耗速度，影響挖掘進度。鑽石山至馬仔坑隧道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。借鑑上行綫隧道工程的經驗，並為確保下行綫隧道能按計劃完工，鑽挖機的鑽頭及泥石處理系統已經過改良，以提升挖掘效率。預計下行綫隧道的鑽挖工作會於二零一六年上半年完成。

14. 工程人員現正於馬仔坑進行通風豎井及連接獅子山隧道的通風隧道挖掘工程。兩項挖掘工程已分別完成約 90%及 16%。



馬仔坑現正進行通風隧道挖掘工程

15. 黃大仙道與沙田坳道交界的工地正進行挖掘工程，以建造通道連接上行綫隧道和緊急救援通道。而位於旁邊的公共交

通總站主要結構工程預計會於二零一六年上半年完成。

16. 鑽石山站擴建部分正進行結構工程，車站底部結構已於今年八月完成。

17. 現有鑽石山站正繼續進行設施改善工程，為車站日後成為現有觀塘綫及沙中綫的轉綫站作準備。繼連接現有車站大堂及月台的一部新升降機及兩條扶手電梯於二零一五年九月啟用後，更多新增設施亦會按計劃分階段投入服務，當中包括設於A1出入口的站外升降機。鑽石山站南面大堂的外牆鞏固工程已於二零一五年六月完成，現正建造連接現有鑽石山站及其擴建部分的地下行人隧道。為騰出空間進行地下行人隧道建造工程，龍翔道會在二零一五年第四季起分階段實施臨時交通管理措施，一段位於前大磡村工地附近的西行綫會向工地方向稍作遷移。措施實行期間，行車綫數目將維持不變。



鑽石山站擴建工程

18. 啟德至鑽石山段隧道鑽挖工程進度良好，繼上行綫隧道在今年三月貫通後，下行綫隧道的鑽挖工程亦已於二零一五年七月展開，並將於二零一五年十月中貫通。



啟德至鑽石山下行綫隧道

(c) 九龍城段(即啟德站至何文田站的鐵路段)

19. 啟德站的結構工程已大致完成，並已於二零一五年七月平頂，而兩條車站出入口通道的結構工程正在進行，並預計於二零一六年初完成。車站月台層已開始進行內部裝修、機電和路軌鋪設工作，而啟德站至土瓜灣站的隧道結構工程已完成接近 70%。當中一小段位於龍津石橋遺蹟下的隧道已完成挖掘，現正進行隧道壁安裝工程。



啟德站工地

20. 正如以往提及，按照原定二零一八年的完工日期，土瓜灣站的考古工作和保育方案為沙中綫「大圍至紅磡段」工程帶來最少十一個月的滯後。。

21. 土瓜灣站工程已於二零一五年三月恢復，挖掘工作現正全面展開。土瓜灣站至何文田站的下行隧道由隧道鑽挖機「文成公主」鑽挖，已完成了 40%，預計在二零一五年十月底前可到達馬頭圍站。與此同時，另一部隧道鑽挖機「鐵扇公主」已於二零一五年九月啟動，展開上行隧道的鑽挖工程。



土瓜灣站工地

22. 位於譚公道附近的隧道緊急救援通道正進行豎井挖掘工程，並已完成約 50%。

23. 馬頭圍站以及馬頭圍道/土瓜灣道花園之車站出入口的所有垂直隔牆工程已分別於二零一四年十二月及二零一五八月完成。車站的整個頂部結構工程已於今年七月完成，現時車站內的挖掘工作已到達大堂層。落山道及江蘇街車站出入口現正進行鋼板樁工程。土瓜灣街市附近會設置通風設施，早前已完成相關地下管線改道，並已繼續進行鋼管樁工程。在浙江街，緊急救援通道的鋼管樁工程已經完成。



馬頭圍站工地

(d) 紅磡段(即何文田站至紅磡站的鐵路段)

24. 在沙中綫工程下，港鐵公司正興建兩條鐵路隧道，分別連接現有東鐵綫及西鐵綫。漆咸道北及溫思勞街一帶的鋼管樁工程已完成。截至二零一五年九月三十日，整體工程已完成65%。隧道挖掘及結構建造工程現正展開。

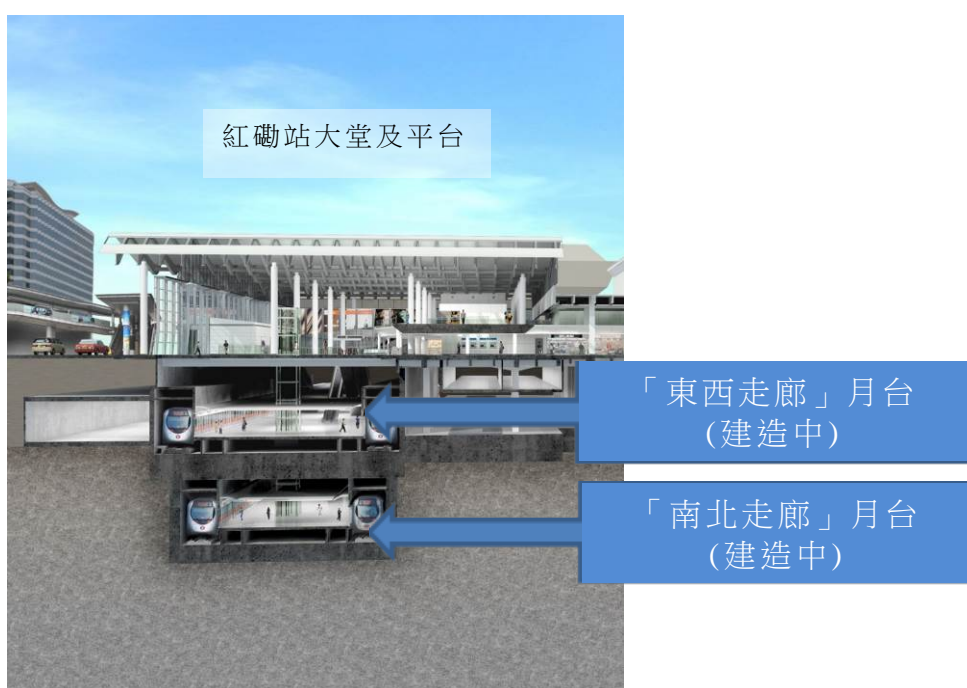


漆咸道北及溫思勞街旁的隧道挖掘工程

25. 為接駁現有東鐵綫，公主道南行至愛晨徑旁正興建一段新鐵路隧道、路軌及隔音屏障。隔音屏障的地基工程正在進行，其上蓋的吊運及安裝工作將於二零一五年年底/二零一六年年初展開。由於工地位處東鐵綫附近，工程團隊會小心施工，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，同

時避免對附近建築物的地基及地下管綫造成影響。

26. 紅磡站會成為日後沙中綫「東西走廊」及「南北走廊」的轉綫站。為配合未來的鐵路服務，現有的紅磡站平台下將有兩層全新月台，分別供「東西走廊」及「南北走廊」使用。紅磡站南面大堂的改建工程及全新閣樓樓層的結構工程現正進行。改建後，南面大堂的設施會重新佈局，預計於二零一六年第二季啟用。隨後，北面大堂會臨時圍封，以進行第二階段的大堂改建工程。



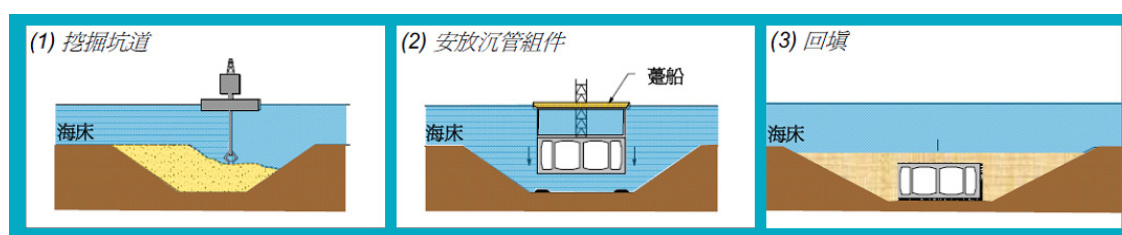
27. 紅磡站新建月台的垂直隔牆及地基建造成工程已於二零一五年七月大致完成。正如我們以往提及，由於紅磡站平台下的實際土質情況較預期複雜，而且附近範圍可供進行工程的空間及高度有限，工程較原定時間表出現約四個月的滯後。承建商亦努力增加人手和特製機械，在確保車站及附近建築物結構安全的前提下追回進度，令工程可按照目標完工日期完成。

28. 為配合未來鐵路運作，前紅磡貨場會改建為「東西走廊」列車停放處，該處現正進行結構及屋宇裝備工程。

(e) 過海段(即橫越維多利亞港的鐵路段)

29. 沙中綫會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。紅磡近岸的一段過海鐵路隧道會以明挖回填方法建造。工程團隊現正進行海上地基工程，以建造臨時圍堰。挖掘工程將於隨後展開，以建造隧道。

30. 至於紅磡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

31. 工程團隊已在前石澳石礦場設立沉管隧道的預製組件生產工場。躉船轉運站已投入運作，而混凝土廠亦即將開始運作，沉管隧道的預製組件生產工作會於隨後展開，預計預製組件將於二零一七年年中起拖曳至維多利亞港放置。



沉管隧道預製組件工場

32. 承建商現正於近紅磡的維多利亞港內挖掘坑道，以準備日後放置沉管隧道組件，有關挖掘工作將會分階段進行至二零

一七年。在完成沉管隧道工程後，有關坑道會回填。

33. 沙中綫在銅鑼灣避風塘內的隧道工程會於二零一六年初展開。鋼管樁工程將於避風塘防波堤附近範圍進行，以建造臨時防波堤。隨後，部分原有防波堤將會暫時被移除，以便在鋼管樁保護牆內進行挖掘工程，放置沉管隧道組件。工程團隊就建造方法，早前已諮詢相關持份者。

(f) 港島段(即在港島區至金鐘站的鐵路段)

34. 為配合港島段日後的隧道鑽挖工程，承建商正在銅鑼灣避風塘內的臨時填海工地及分域碼頭街的工地建造隧道鑽挖機的啟動豎井。兩部隧道鑽挖機分別名為「雅典娜」及「織女」，首部隧道鑽挖機將會於二零一六年上半年經海路運送至銅鑼灣避風塘，以展開隧道鑽挖工程。

35. 自今年八月起，位於銅鑼灣的警官會所已被用作工地，並正進行拆卸工程，以配合沙中綫過海隧道通風設施的建造工程及銅鑼灣避風塘內臨時填海工地的隧道鑽挖工程。待工程完成後，警官會所會結合鐵路的通風設施在原址重置。

36. 為配合日後隧道鑽挖工程，承建商正於隧道沿綫進行相關的準備工作，包括地下管線改道、遷移天橋地基、勘探地下樁柱及加固地層工程。上述工程進行的範圍包括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。

37. 在灣仔北一帶，自今年八月起，灣仔碼頭公共運輸交匯處舊址已展開會展站垂直隔牆的建造工程。會議道、菲林明道、博覽道東及杜老誌道將於二零一六年上半年分階段實施臨時交通管理措施。上述道路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。

38. 接駁鷹君中心或海港中心至舊灣仔碼頭的臨時行人天橋工程現正進行，預計於二零一六年年年底完工。待臨時行人天橋落成後，現有的行人天橋將被拆卸，以騰出空間配合會展站的建造工程。

39. 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，土木工程拓展署已於本年六月將該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，該處的新填海地原定於二零一六年十二月底交予沙中綫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填海工程的進度，因此土木工程拓展署估計該工地的其中一部分的交接日期會有七個月的延誤。



會展站及相連隧道位置圖

40. 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，包括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，土木工程拓展署估計較原來的時間表滯後約 6 個月。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。

41. 綜合以上土木工程拓展署所提供的最新工地交接的情況與及會展站備置工程的影響，港鐵公司已探討可行的改善進度

措施，同時亦會繼續與相關政府部門保持緊密聯繫，密切留意工地交接的最新發展，盡量減低延誤的風險。現時預計會展站，以至沙中綫「紅磡至金鐘段」的完工日期，仍維持整體延誤六個月。

42. 為騰出空間興建會展站，港灣道體育館及灣仔游泳池均須重置。新灣仔游泳池已於二零一五年九月大致完工，現正安排專業訓練團體參觀，以及進行最後測試。新游泳池啟用後，原有灣仔游泳池將被拆卸，新體育館及會展站的建造工程隨即展開。



重置的灣仔游泳池已大致完工

現有鐵路設施改善工程

43. 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 93%。改善工程大致會於二零一六年完成。馬鞍山綫自動月台閘門加裝工程現正於大圍站進行，當中大圍站往烏溪沙方向四號月台的閘門工程已經完成。沙田圍及第一城站亦已於二零一五年九月中開始加裝自動月台閘門。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。

44. 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，大部分工序須於列車服務時間以外的凌晨時份進行。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。

45. 「東西走廊」及「南北走廊」的新列車已於今年九月起分批付運到港。新列車正於八鄉及何東樓車廠進行嚴謹及全面的測試。及後，新列車會於今年第四季起於現有鐵路行車綫，包括西鐵綫及東鐵綫進行動態測試。為免影響現有的列車服務，新列車的初步測試會於非行車時間內進行。除了新列車，部分現有車卡會進行改裝及重組，以配合「東西走廊」日後以八卡列車運作。八卡列車的車卡會增設動態路線圖及液晶體顯示屏等新設備。預計首列八卡車列車將於二零一六年初於西鐵綫投入服務。

46. 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經完成，並已投入服務。其他改善工程，包括路軌及架空電纜鋪設工作現正進行中，預計於今年年底完成。

持份者的參與及溝通

47. 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。

48. 港鐵公司除了向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諮詢、講解，並到工地進行視察。

49. 社區聯絡小組是一個與地區人士的主要溝通渠道，港鐵公司已在各區成立了多個社區聯絡小組，定期向小組介紹沙中綫工程進度及可能帶來的影響。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。列席的政府部門代表包括路政署、香港警務處、運輸署、地政總署及民政事務總署。各區至今已舉行合共 60 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。

50. 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超過九百宗查詢。

就業機會

51. 在二零一五年九月三十日，承建商共僱用約 6,800 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，須聘請約 8,200 名建築工人及技術／專業人員。

52. 自工程開展至今，沙中綫工地內不同的工種均出現了接近 20% 的勞工短缺，為工程進度帶來嚴竣的考驗。為吸納建造業新血，港鐵公司在二零一二年開始推行「沙中綫建造業學員培訓計劃」。在該計劃下，沙中綫所有土木工程合約均要求承建商招募指定數量的建造業學員。承建商及建造業議會會為學員提供訓練和實習課程。在通過相關工藝測試後，學員可獲沙中綫承建商正式聘用，為期至少十二個月。到目前為止，計劃已

為 480 位學員提供訓練，當中 210 位已完成培訓並正式獲聘。

總結

53. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司

二零一五年十一月

截至二零一五年九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	42,247.7	20,571.5	1,217.6
機電工程	12,655.1	1,689.1	0.0
合計	54,902.8	22,260.6	1,217.6

* 尚未解決工程合約申索的預算金額：申索金額 \$1,340.4 (百萬元) - 中期發放金額 \$122.8(百萬元) = \$1,217.6 (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	14	31.9	20.2	236	1,340.4	122.8
機電工程	5	0	0	20	0	0
合計	19	31.9	20.2	256	1,340.4	122.8

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. 截至二零一五年九月三十日，港鐵公司共接獲 275 宗具有理據的申索，申索金額約為 13 億 723 萬元，佔已批出合約總額的 2.5%。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。截至二零一五年九月三十日，已獲解決的申索共

19 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 1 億 2,280 萬元。

截至二零一五年九月三十日的沙中綫主要工程進度指標

整體完成進度：42%

原定計劃⁽¹⁾完成進度：50%

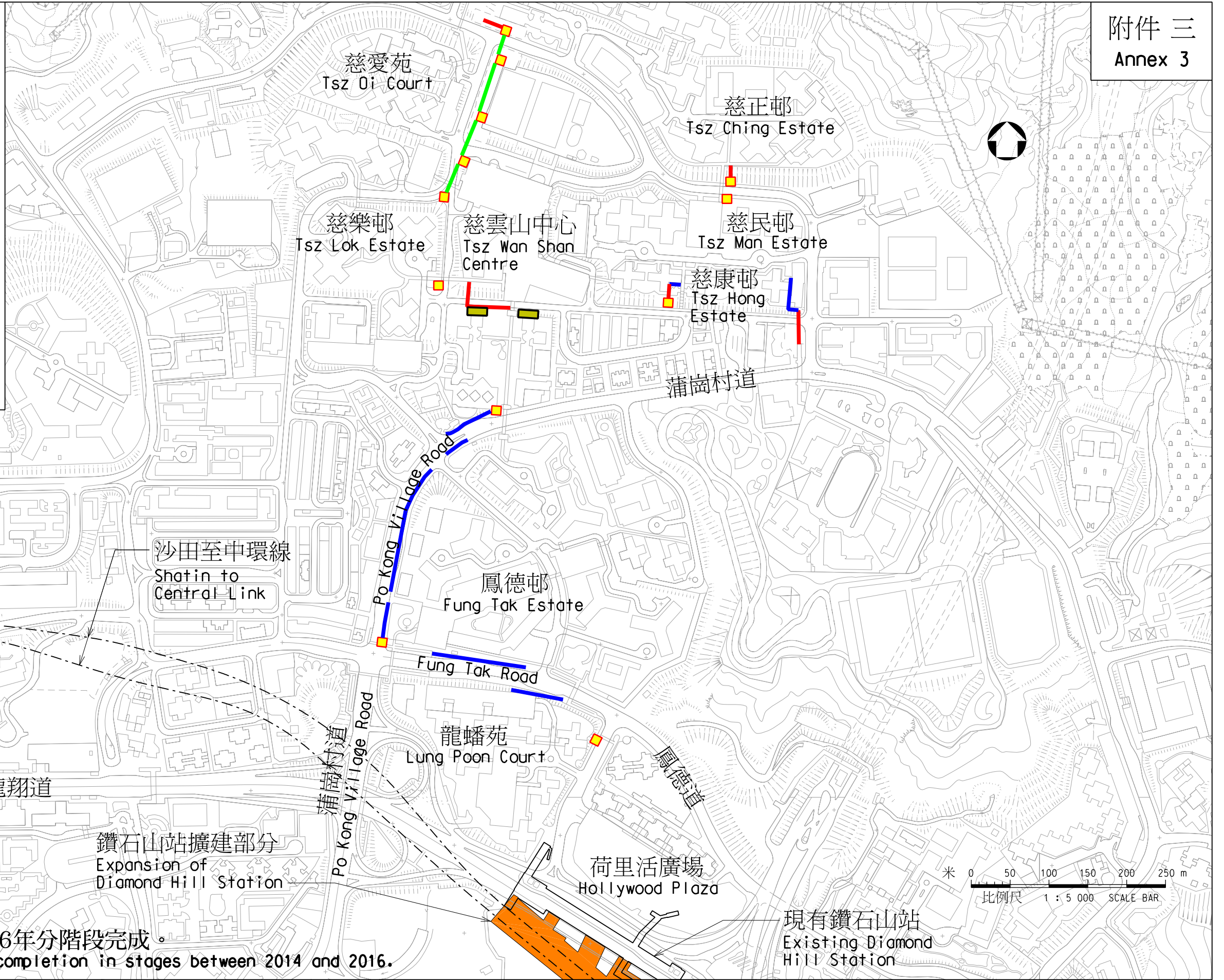
已批出的主要土木工程合約之累計進度：

合約編號	合約名稱	累計進度
1101	馬鞍山綫改善工程	93%
1102	顯徑站及大圍至顯徑高架軌道及地面軌道工程	79%
1103	顯徑至鑽石山站鐵路隧道及鳳德公共運輸交匯處	71%
1106	鑽石山站擴建工程	63%
1107	鑽石山至啟德隧道	91%
1108	啟德站及相關隧道工程	83%
1109	九龍城段車站及隧道工程	51%
1111	紅磡站鐵路隧道建造工程	65%
1112	紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程	56%
1114	慈雲山區行人接駁設施建造工程	58%
11209	東鐵綫車站月台改善及相關工程	47%
1121	過海鐵路隧道建造工程	17%
1123	會展站及西面連接隧道工程	2% ⁽²⁾
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	64%
1128	南面通風大樓至金鐘站鐵路隧道建造工程	14%
1129	沙中綫－南北走廊前期工程	99%

註：(1) 原定計劃是分別以 2018 年 12 月及 2020 年 12 月為「大圍至紅磡段」及「紅磡至金鐘段」的通車目標。

(2) 工程合約編號 1123 於 2015 年 1 月 15 日批出。

- 圖例：
Legend:
- 行人天橋
Footbridge
 - 有蓋行人通道
Covered Walkway
 - 行人天橋
(連自動行人道/扶手電梯)
Footbridge
(Including Moving Walkway / Escalator)
 - 升降機
Lift
 - 扶手電梯
Escalator



有關設施預計在2014年至2016年分階段完成。
The facilities are scheduled for completion in stages between 2014 and 2016.

圖則名稱 drawing title

沙田至中環線 - 慈雲山區與沙田至中環線鑽石山站的行人接駁設施

Shatin to Central Link - Pedestrian connecting facilities between Tsz Wan Shan Area and Diamond Hill Station of Shatin to Central Link