

香港網絡拓展

《鐵路發展策略 2014》

已提交 **4** 個項目建議書

高鐵香港段

全長 **26** 公里

目標

2018 年第三季完工



沙田至中環綫

全長 **17** 公里 **10** 個車站

大圍至紅磡段

目標 **2019** 年年中完工

紅磡至金鐘段

目標 **2021** 年完工

我們的目標和成就

我們拓展香港鐵路網絡，以達致加強交通連繫及滿足未來交通需求的目標。所有新鐵路項目，無論是港鐵擁有的，抑或是政府委託港鐵進行的，都經過多年的精心策劃和積極執行，務求滿足社會大眾對安全、效率及環境的期望。

繼觀塘綫延綫及南港島綫(東段)於2016年通車後，我們全力進行高鐵香港段及沙田至中環綫的建造工程。這些項目規模龐大而複雜，因此特別具挑戰性。有見這些項目對香港非常重要並引起公眾廣泛關注，我們與各界持份者進行公開、有效的溝通。這兩個項目正取得重大進展，向目標通車日期穩步邁進。

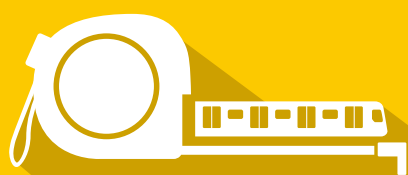
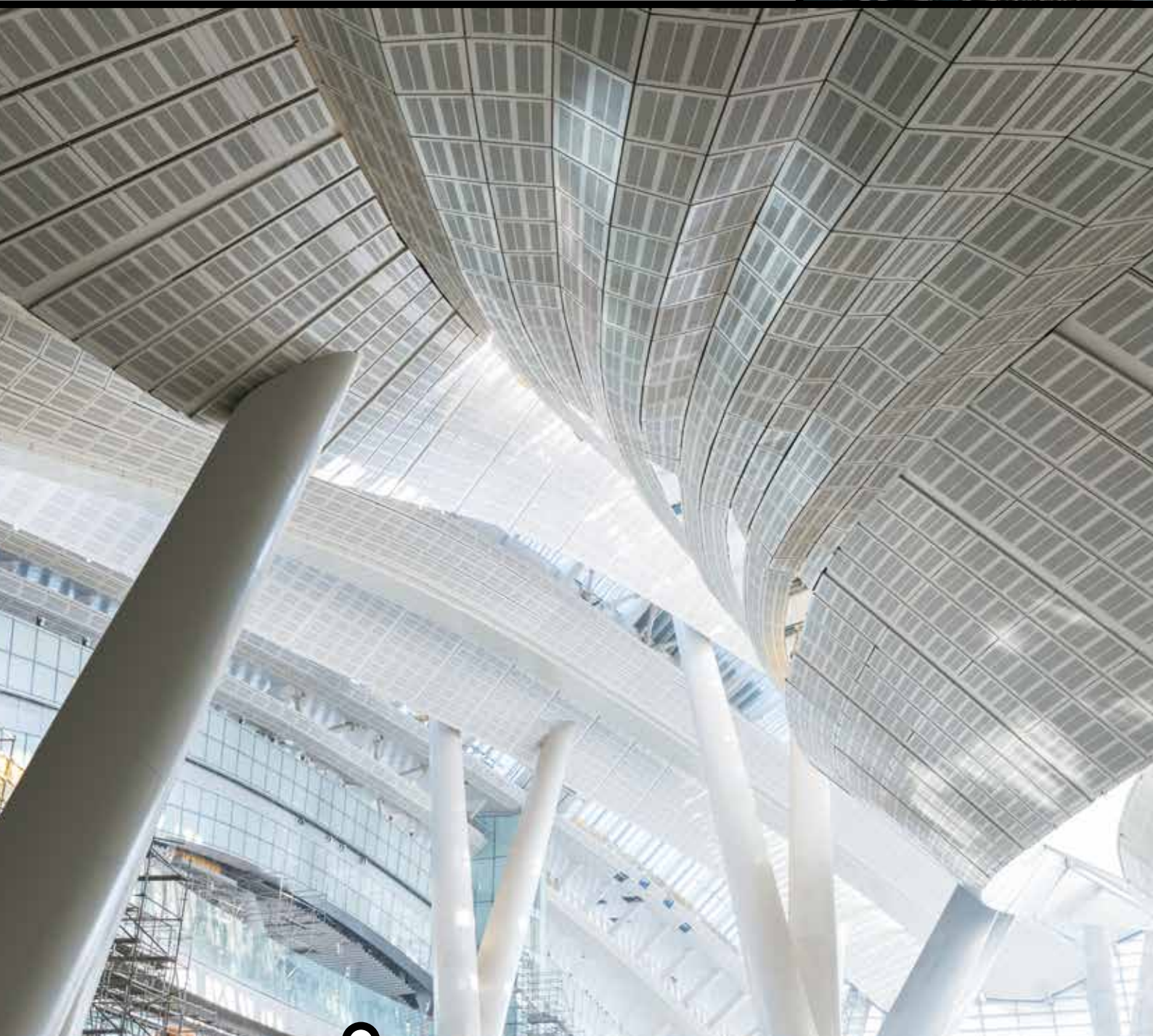
我們繼續配合政府以鐵路作為發展本港公共運輸骨幹的策略。政府於《鐵路發展策略2014》中列出了七個新鐵路項目。公司已向政府提交當中四條鐵路綫的項目建議書，並正在編製第五條鐵路綫的項目建議書。

我們的挑戰

- 對所有列車和系統進行跨境測試和調試，並聯繫內地當局，以完成法定檢查，確保高鐵香港段如期通車
- 確保所有系統和列車平穩交接，使現有的西鐵綫能通過新的沙田至中環綫無縫連接至現有的馬鞍山綫
- 在建造項目各方面採用創新設計和技術。例如，西九龍站在設計上，可以讓充足的陽光照進大樓的不同區域
- 保留在施工過程中累積的知識和經驗，在未來《鐵路發展策略2014》的發展機遇中得以應用

我們的策略

- **交付目標：**
執行良好的項目管理實務，確保政府委託的兩個項目進度良好。高鐵香港段預期於2018年第三季開通，沙田至中環綫大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段預期分別於2019年年中及2021年開通
- **增長和發展：**
創造一個動態的互動平台，為《鐵路發展策略2014》帶來的新鐵路項目編製具效益的項目建議書，並籌劃一系列香港未來的鐵路項目。把握新項目所提供的機會，提升員工的能力，為公司業務的多元化及長遠持續發展作出貢獻
- **聯接工作的成效：**
加強公司內各部門以至與外部主要持份者的共同協作。在移交鐵路延綫項目至營運鐵路時，加強協調運作



高鐵
香港段

98.6%
完成

沙田至中環綫

大圍至紅磡段

93.9%
完成

紅磡至金鐘段

63.6%
完成

「鐵路2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了兩個施工中的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及透過科技提升顧客體驗的多項措施。除了「鐵路2.0」以外，

《鐵路發展策略2014》以鐵路作為公共交通骨幹，其涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里，而長遠來說，政府的「跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」或會帶來更多的鐵路發展。

「鐵路2.0」正在興建的新鐵路綫

香港鐵路網絡長達230.9公里。在未來數年，正在興建中的兩個「鐵路2.0」鐵路項目，即廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫，將為香港整體鐵路網絡增加43公里。

高鐵香港段

全長26公里的高鐵香港段，將提供跨境高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍站開出。西九龍站的可用樓面面積約為400,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。港鐵獲政府委託管理高鐵香港段的建造工程。

截至2017年12月31日，該重點項目整體上已完成98.6%，其中西九龍站土木工程已完成97.8%，隧道內的軌道鋪設工程已全部完成，架空電纜亦已通電。消防處已於2017年5月對該站展開法定檢測，其他法定檢測亦已陸續進行。香港段及內地段的鐵路綫之信號及通訊系統已於2017年7月5日接通。車站入口大樓設計具地標性的屋頂玻璃嵌板安裝工程已於2017年7月完成。

西九龍站結構工程已大致完成。屋宇裝配及裝修工程以及屋宇設備工程正在進行中。當中，海關、

出入境及檢疫設施範圍內屬於港鐵管轄的工程正按計劃進行，但按時完成所有海關、出入境及檢疫設施仍然至關重要。

該新鐵路綫的所有九列列車均已於2017年8月從青島車廠運抵香港，並於2017年12月完成跨境動態測試。為讓市民率先體驗高鐵列車，我們於2017年10月在石崗列車停放處舉行高鐵列車開放日，讓訪客參與導賞團進入列車車廂參觀體驗。

高鐵香港段的目標通車日期仍為2018年第三季，試營運預期於第二季展開。公司正就該路綫未來的營運和維修安排與政府進行磋商。





我們歡迎政府於2017年7月25日就高鐵香港段「一地兩檢」安排所作的公布。有關安排將令高鐵服務為乘客帶來最大的便利，充分發揮高鐵香港段的運輸、社會及經濟效益。

根據「一地兩檢」安排的「三步走」程序，香港特別行政區政府於2017年11月18日與廣東省人民政府簽署了《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施「一地兩檢」的合作安排》《合作安排》，共同推進落實高鐵香港段的通關程序的相關工作。其後，全國人民代表大會常務委員會亦已於2017年12月27日批准《合作安排》。我

們歡迎此兩步程序，並期望能完成第三及最後一步，即香港特別行政區立法會（「立法會」）立法通過所需法案。

沙田至中環綫

由政府委託港鐵進行的沙田至中環綫全長17公里，設有十個車站，將為香港的交通創建重要的新聯繫，這條策略性鐵路亦將會連接及拓展現有的鐵路網絡。沙田至中環綫第一期為大圍至紅磡段，全長11公里，第二期為紅磡至金鐘段，全長6公里。當大圍至紅磡段完成後，現有的馬鞍山綫

將從大圍經六個站延伸至西鐵綫，成為「東西走廊」。當紅磡至金鐘段完成後，現有的東鐵綫將經紅磡延伸過海至會展站和金鐘站，成為「南北走廊」。

沙田至中環綫項目完成後，將連接多條現有鐵路綫，加強整個香港鐵路網絡的交通聯繫。新界北、九龍和香港之間的車程將大大縮短。新增的鐵路綫除了為乘客提供更多選擇，亦讓乘客可以選乘其他鐵路綫，將有助疏導繁忙的荃灣綫過海段及東鐵綫大圍至九龍塘段。

截至2017年12月31日，該項目整體上已完成約81.2%，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段分別完成約93.9%及63.6%。

大圍至紅磡段方面，軌道鋪設工程以及最後兩個新車站，即土瓜灣站(前稱馬頭圍站)及宋皇臺站(前稱土瓜灣站)的結構工程均已完成。這標誌著此路段的所有土木及結構工程已大致完成。古物古蹟辦事處於2017年6月接納了宋皇臺站工地考古工作的最終報告。目前，各車站的機電工程及內部裝修工程正穩步邁進。由於新路段將連接現有的西鐵綫及馬鞍山綫，鐵路走廊的試運和測試工作極為複雜，

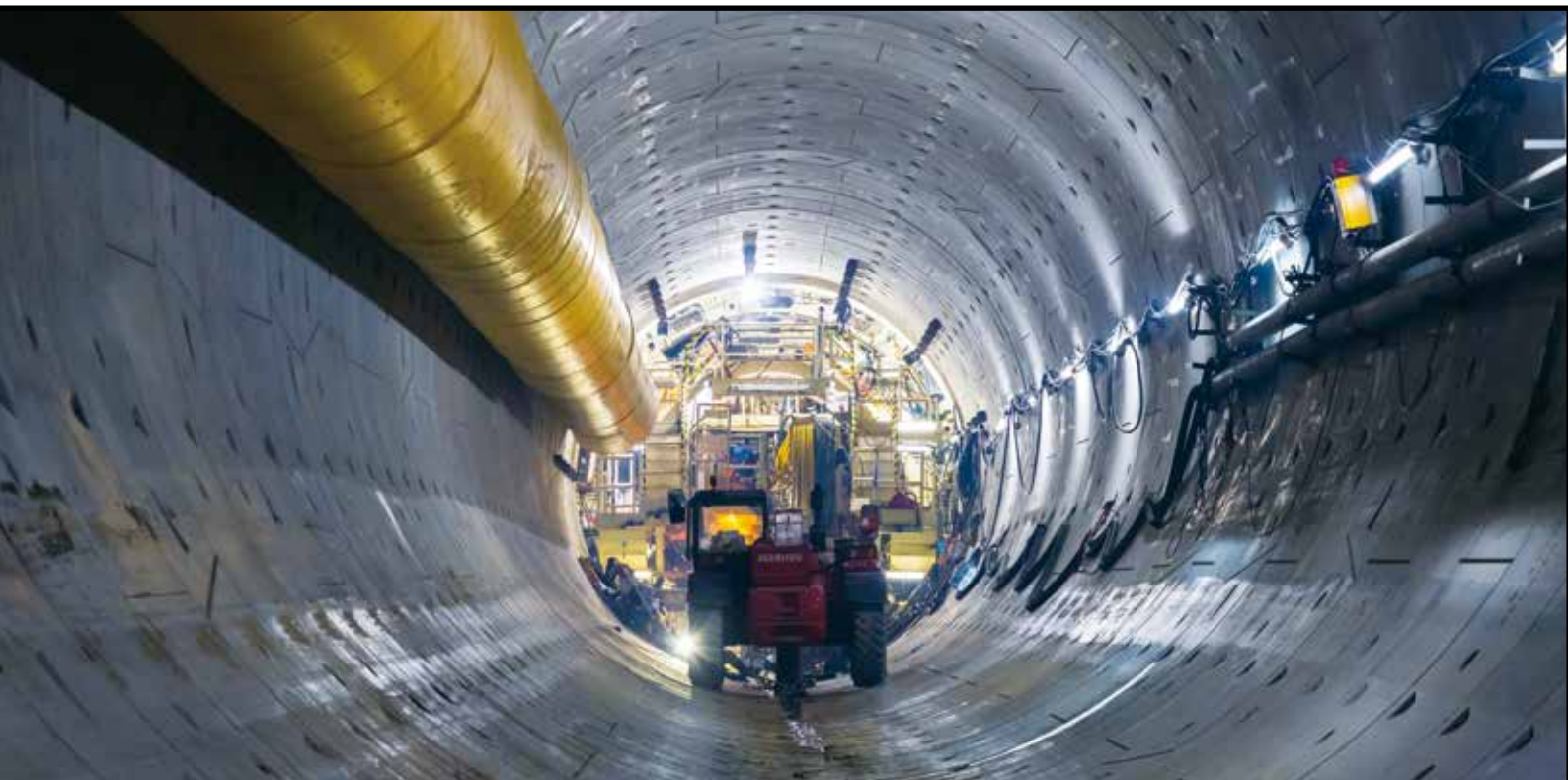
涉及不同範疇的連接工程，並需與營運中鐵路的各種新舊系統相結合。為確保現有鐵路綫的正常運行不受影響，包括動態測試在內的部分必要工序已安排在夜間非行車時段進行。

紅磡至金鐘段的所有隧道鑽挖工程現已完成。至於連接紅磡站與銅鑼灣地區的過海鐵路隧道，維多利亞港海床上將安裝11個沉管式組件，截至2018年2月，其中九個已經完成安裝。

會展站工程受工地延遲移交、其他各方未完成之委託工程、及不利的地質條件影響，截至2017年年底已完成54.8%。會展站垂直隔牆的建造工程已大致完成，現正進行車站的全面挖掘工程。由於灣仔北地盤空間有限，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施，以擴展工地範圍，同時盡量減少對道路使用者的影響。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的主要轉綫中心。為配合沙田至中環綫，金鐘站擴建部分的結構工程及屋宇裝備工程正在進行中。





作為紅磡至金鐘段的一部分，現有的東鐵綫將會更換信號系統。新信號系統的動態測試，已連同東鐵綫列車於非行車時間內在東鐵綫全綫全速進行，預計該工程將於2019年年中完工。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。大圍至紅磡段宋皇臺站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，此段的完工日期預期提前六

個月至2019年年中。至於紅磡至金鐘段，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於灣仔北另一處工地上有第三方承辦商移交的委託工程尚未完成，令此段的完工期出現額外三個月的延誤(即預期延誤合共九個月)。然而，紅磡至金鐘段的完工期仍以2021年為目標。

公司的工程團隊一直就大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

公司就2011年有關沙田至中環綫的前期工程委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)內的前期工程，獲得政府73.5億港元撥款。於2017年1月，政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於2017年6月批准額外撥款8.48億港元。

公司就2012年有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)內的主要建造工程，獲得政府708.27億港元撥款。公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰及與香港其他主要基建工程面對的共同困難，沙田至中環綫造價將需要顯著上調。

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造价估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)，公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元，比原來的主体工程造價上升23%。根據我們的評估，外在因素佔扣除應急費用後的額外工程開支約70%，包括宋皇臺站工地的考古發現、灣仔北一帶延遲或未能完整交接工地、以及未納入工程開支的額外工程，當中包括為會展站日後車站上蓋發展而進行的地基工程。



「鐵路2.0」以外的新鐵路項目

除了正在興建的兩個「鐵路2.0」新項目外，政府在《鐵路發展策略2014》中建議進行七個新鐵路項目，並已邀請我們為其中五個提交建議書，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫、東涌西延綫(及東涌東站)和北港島綫。

目前，我們正就多個已提交的項目建議書與政府進行磋商，包括屯門南延綫、北環綫(及古洞站)，以及東九龍綫。我們亦已提交了東涌西延綫(及東涌東站)的項目建議書，而北港島綫的項目建議書將於2018年下半年提交。我

們正在等待政府就餘下兩個項目(即洪水橋站和南港島綫(西段))向我們發出邀請。

政府正在進行《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究，以探討香港未來的發展。為滿足較長遠的交通需求並以鐵路為公共交通骨幹，政府正計劃於2018年進行「跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」，探討包括鐵路在內的策略交通基建網絡，以符合2030年後的交通需求，當中包括來自東大嶼都會和新界北兩個策略性增長地區的交通需求。