

編號零一七/二零 二零二零年二月二十八日

**沙田至中環綫項目最新造價估算**

港鐵公司已就沙田至中環綫（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，但不包括與紅磡站擴建工程事件相關的費用。

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。港鐵公司一直嚴格控制成本，以及鑒於沙中綫項目自2017年12月起持續取得進展，許多早前估算時預計的風險因素已大大降低，部分工程合約亦已完成，令港鐵公司在工程造價的評估上有更確切的掌握，造價估算因而下調。

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；而政府就沙中綫項目向立法會提出增加撥款的申請中，亦不會預留任何金額作為港鐵公司的額外項目管理費用。儘管如此，港鐵公司將會於此段期間內繼續履行其於相關委託協議下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展。同時繼續根據委託協議的有關條款與政府磋商，尋求解決方案。

港鐵公司行政總裁金澤培博士表示：「現時沙中綫工程的總體進度為92%；其中「大圍至紅磡段」工程已完成超過99%，而「紅磡至金鐘段」工程進度則為82%。在我們的工程團隊的努力下，「大圍至紅磡段」（現已命名為屯馬綫）預計可於二零二一年通車；而「紅磡至金鐘段」（即東鐵綫過海至金鐘）於二零二二年第一季通車的目標仍充滿挑戰，港鐵公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。」

(轉下頁)

「屯馬綫一期包括三個新車站，即顯徑站、鑽石山站和啟德站，已於二零二零年二月十四日投入服務，穿越位於獅子山新的鐵路隧道將馬鞍山綫延伸至九龍東。透過位於大圍站及鑽石山站的轉綫安排，為往返新界東與九龍東的乘客提供一個更方便、快捷的新鐵路服務。」

金博士表示：「沙中綫項目對於香港鐵路網絡的完整性和發展非常重要。港鐵公司理解公眾對工程進度及造價上調的關注。在修訂造價估算時，我們已考慮了路政署的意見，政府亦已同意有關的估算（項目管理費用除外）。我們相信最新的造價估算是一個確切的估算。」

沙中綫工程涉及建造全長十七公里的隧道、十個車站（其中六個是轉綫站），工程跨越全港十四區。除了鐵路的建造工程外，沙中綫工程亦重置及興建了十一項各式各樣的公共設施，包括中央郵件中心、新界南動物管理中心及沙田植物檢疫站、港灣道體育館、灣仔游泳池，慈雲山區49項新建行人設施等等。此外，沙中綫工程亦包括於現有西鐵綫、馬鞍山綫及東鐵綫進行各類型的提升及改善工程，增加了工程的挑戰和複雜程度。

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20億元，有關的費用並不包括在最新造價估算之內。港鐵公司繼續就紅磡站相關事件的費用尋求與政府達成整體解決方案。

詳細請參閱港鐵公司刊發的交易所公告。

(完)

### 關於港鐵公司

每天，港鐵聯繫市民及社區。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十多年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、英國、瑞典、澳洲和中國內地擁有超過四萬名員工\*，每週日的全球客運量超過一千三百萬人次。港鐵更致力發展和連繫社區，創建更美好未來。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 [www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)。

\*包括香港及全球各地的附屬和聯營公司