



沙田至中環綫
大圍至紅磡段
99.8%
完成



紅磡至金鐘段
82.3%
完成



與政府合作，
就鐵路發展策略2014的
三條新鐵路綫
進行詳細規劃及設計

香港網絡拓展

目標

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。所有新鐵路項目均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。

挑戰

- 屯馬綫全綫預計可於2021年通車，紅磡至金鐘段於2022年第一季通車的目標仍充滿挑戰
- 繼續全力配合有關當局(包括調查委員會)就沙田至中環綫項目紅磡站事件的調查工作
- 吸收在建設項目中累積的知識、專長和經驗，運用於《鐵路發展策略2014》中提出的未來鐵路項目，包括《2019年施政報告》所述的三條新鐵路綫

策略

- 交付目標：啟動現代化的數碼項目管理平台，確保沙田至中環綫進展良好及安全

- 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中鐵路時，加強協調運作
- 增長和發展：創造一個動態的互動平台以發展新鐵路項目，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

展望

年內，沙田至中環綫項目取得穩步進展，但其最終交付日期需視乎公司可控制範圍內及外的多項因素而定，包括承建商的施工進度及質量、與現有營運中鐵路綫的聯接及整合工作，以及維修在公眾活動中受到破壞的設施。隨著屯馬綫一期於2020年2月通車後，我們將努力完成沙田至中環綫的餘下路段。我們亦預期與政府緊密合作，為《鐵路發展策略2014》中的三個新鐵路項目進行詳細規劃及設計。

沙田至中環綫於2019年繼續取得進展，除了沙田至中環綫外，政府公布的《鐵路發展策略2014》所涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里。我們歡迎政府如《2019

年施政報告》所述，計劃為東涌綫延綫、屯門南延綫及北環綫(及古洞站)三條新鐵路綫展開詳細規劃及設計。

沙田至中環綫

由港鐵代表政府管理的沙田至中環綫工程全長 17 公里，設有十個車站。這條策略性鐵路將會提升現有的鐵路網絡，並改善本港的交通聯繫。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。

第一期大圍至紅磡段將現有的馬鞍山綫經鑽石山站及紅磡站連接至西鐵綫，成為「屯馬綫」。當第二期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。

沙田至中環綫項目完成後，將連接多條現有鐵路綫，大大縮短新界北、九龍和港島之間的车程。新增的鐵路綫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。

項目進度

截至 2019 年 12 月 31 日，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段已分別完成 99.8% 及 82.3%。

會展站方面，所有大型挖掘工程已於 2019 年 6 月完成。年內，公司繼續進行餘下的地基工程，包括車站入口及附近設施的打樁工程，以及車站上蓋、西面連接隧道及相關通風設施的建造工程。

採用沉管隧道的過海隧道工程，以及港島段的鑽挖隧道工程，均已於 2019 年完成。工程團隊於年底進行軌道鋪設及機電安裝工程，為裝設架空電纜及軌旁設施作好準備。

通車計劃

於 2020 年 2 月 11 日，公司與政府和九鐵公司訂立了相關協議以補充現有協議，以便公司能夠從 2020 年 2 月 14 日開始，以與現有鐵路網絡大致相同的形式營運屯馬綫一期，為期兩年。

於 2020 年 2 月 14 日開通的屯馬綫一期，令原有馬鞍山綫的乘客可以經顯徑站及鑽石山站直達位於九龍東的啟德站。擴建後的鑽石山站成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北和新界東的乘客前往九龍東以至港島東一帶。

屯馬綫全綫預計可於 2021 年通車。紅磡至金鐘段（即東鐵綫過海至金鐘）於 2022 年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。

由於紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應沙田至中環綫項目進行更新，近日公眾活動令東鐵綫設施遭受破壞，導致原定在非服務時間進行的新信號系統行車測試受到阻延。

建造工程相關事宜

於 2018 年上半年，沙田至中環綫其中三個車站若干建造事宜的施工質量受到質疑，尤其是有關紅磡站擴建部分的工程。

我們立即調查事件、向政府報告調查結果，以及保留對相關承建商追究的權利。

香港特區行政長官會同行政會議委任的調查委員會就有關紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板的事宜，公司的項目管理和監督制度是否完備及相關事項進行調查。

於 2019 年 2 月 19 日，政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，以涵蓋合約編號 1112 下有關北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的問題。

2019 年 3 月 26 日，政府公布調查委員會就紅磡站擴建部分的工程質量問題所提交的經遮蓋的中期報告。調查委員會

在此中期報告內表示紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平。

調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。公司歡迎有關建議，當中大部分為與董事局轄下的工程委員會提出之建議一致。公司已開始落實部分建議，並將繼續加強項目管理制度。

調查委員會的最終報告預計將於2020年3月31日或之前提交政府。

公司已於2019年7月份就紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的相關事件，向政府提交兩份最終報告，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

工程造價

根據公司與政府於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及通車試行所簽訂的委託協議(「委託協議」)，政府負責委託協議列明的所有工程費用，而公司則負責與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干費用。

公司已完成對委託協議下沙田至中環綫主要建造工程造價進行的更新估算，並已於2017年12月5日提交政府審核。公司已把估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元。公司自提交更新估算以來，一直與政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認，並已於2020年2月11日提交政府審核。公司提交的評估包括額外項目管理費，政府已回覆並要求進一步資料及澄清，同時反對在評估內包含任何額外管理費用。公司於2020年2月28日的公告中提及，公司注意到政府已就沙田至中環綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序發出文件，而該份政府文件中並未有包括政府就公司的額外項目管理費用而預留任何金額。公司現正與政府商討有關事宜。當有關事宜得到解決後，公司會就此發出公告。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

其他新鐵路項目

除了沙田至中環綫外，政府在《鐵路發展策略2014》中建議進行七個新鐵路項目，我們已就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。

港鐵將繼續與政府合作，就行政長官在《2019年施政報告》中宣布的三條新鐵路綫，即東涌綫延綫、屯門南延綫及北環綫，進行詳細規劃及設計。我們預計將在2020年展開這些新鐵路綫的詳細規劃及設計工作，並將繼續向政府提供更多資料及細節，更期待政府可正式作出政策支持。

東九龍綫及北港島綫方面，我們將繼續就先前向政府提交的項目建議書提供補充資料。未來一年，我們將與政府部門緊密合作，按要求應對技術及財務事宜。

我們已於2019年5月及6月獲政府邀請，分別就《鐵路發展策略2014》所述的餘下兩個項目(即洪水橋站和南港島綫(西段))提交建議書。公司正進行技術性研究，為2020年提交項目建議書作好準備。

長遠來說，我們期待參與政府即將於2020年進行的策略性規劃及運輸研究工作，以支持鐵路網絡的持續發展。