

# 香港網絡拓展



沙田至中環綫

其他  
新鐵路項目

大圍至紅磡段  
**99.99%**  
完成

紅磡至金鐘段  
**91.2%**  
完成

開展鐵路發展  
策略2014的  
**3條鐵路綫**

## 目標

網絡拓展是我們「香港核心業務」策略支柱的關鍵一環，為我們未來的增長奠定良好基礎，讓我們透過改善交通連接，滿足本港市民不斷提高的交通需求。我們致力根據最高質量標準設計和建設新鐵路項目，著重安全、成本控制、效率及環境可持續性。

## 挑戰

- 為《鐵路發展策略2014》中提出的鐵路項目進行設計工作，令港鐵鐵路網絡在未來數年可能再增加35公里，並創造更多發展機遇
- 推進工程，力求於2021年第三季開通屯馬綫全綫，至於沙田至中環綫紅磡至金鐘段，由於面對重大挑戰，2022年第一季的目標通車日期會有相當風險

## 展望

我們繼續推進全長17公里的沙田至中環綫的工程，力求完工令本港人口密集地區之間的車程時間大幅縮短。我們預計屯馬綫將於2021年第三季全綫通車，使屯馬綫一期經宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站及紅磡站與西鐵綫連接，令極為重要的沙田至中環綫項目向竣工邁進一步。我們亦在該項目的紅磡至金鐘段繼續努力。

另外，我們正在進行東涌綫延綫和屯門南延綫的設計工作，而古洞站及北環綫的設計顧問採購流程已經開始。我們繼續與政府緊密合作，進行《鐵路發展策略2014》中提出的其他鐵路項目。

## 策略

- 進一步改善項目管理系統和流程，以確保現有及未來項目的交付質量良好
- 透過現今的系統和科技，繼續將項目管理數碼化
- 繼續加強公司內各部門之間以至外部主要持份者的共同協作
- 利用及發揮過往的項目經驗來取得未來項目，以確保公司未來的成功，同時將業務多元化，並對長遠的可持續增長作出貢獻

## 業務回顧 香港網絡拓展

屯馬綫一期的通車，使沙田至中環綫在2020年取得進一步進展。為香港鐵路發展奠定框架的《鐵路發展策略2014》，

我們亦就此與政府繼續緊密合作，本港鐵路網絡將可能增加35公里，並帶來更多發展和開拓業務的機遇。

### 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，並改善本港的交通連繫。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。

大圍至紅磡段將前稱為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。

沙田至中環綫項目全綫完成後，將連接多條現有鐵路綫，大大縮短新界北、九龍和港島之間的車程時間。新增的鐵路綫亦讓乘客有更多的鐵路綫選擇，尤其是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2020年12月31日，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段已分別完成99.99%及91.2%。

於2020年2月11日，公司與政府和九廣鐵路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，令前稱為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，令乘客更方便往返新界北和新界東及九龍東以至港島東一帶。

屯馬綫全綫已於2021年1月進入試營運階段，標誌著邁向全面投入服務的一個重要里程碑。

2020年內，全長6公里的紅磡至金鐘段完成軌道鋪設工程。為紀念這里程碑，公司於2020年7月17日在會展站隧道內舉行一個小型慶祝活動。2020年11月，公司舉行會展站平頂儀式。



由於未來的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此延伸段進行更新以達致所需的兼容性。如前所述，我們在2020年9月決定暫緩啟用新信號系統，在順利完成所有進一步測試及在相關政府部門批准後，新信號系統已於2021年2月投入運作。

經研究調查委員會的報告後，公司已成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」，以監察沙田至中環綫項目在技術及服務方面的各項準備工作，並找出對沙田至中環綫餘下工程有任何重要影響的潛在事項，以便作適時匯報及跟進。公司亦會引入全新的服務可靠性報告作為政府審批新綫路投入服務的評估機制的一部分，以確保對服務可靠性有重大影響的潛在情況作適時通報及處理。港鐵公司亦會落實在調查委員會報告中提出的其他建議。

## 通車計劃

屯馬綫預計可於2021年第三季全綫通車。至於紅磡至金鐘段（即東鐵綫延伸至金鐘站），由於面對重大挑戰，2022年第一季的目標通車日期會有相當風險。公司正盡其所能，務求盡快開通此鐵路綫。

## 建造工程相關事宜

2020年5月12日，政府公布沙田至中環綫紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的最終報告。報告的結論

是完成適當措施後，紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構均屬安全和適合作預定用途。紅磡站的相關適當措施工程亦已於2020年年中完成。

另外，沙田至中環綫的專家顧問團的結論也是紅磡站擴建部分及其鄰近的相關已落成結構，在完成適當措施後用作其預定用途，實際上是安全的。

調查委員會在最終報告中指出在紅磡站及其相連結構施工過程中有所不足（包括施工過程缺失，例如造工差劣事件和監督不力的問題，而建造工程的管理水平亦在某些範疇未能達到預期及合理標準），並就公司的項目管理提出建議。過去兩年，公司按調查委員會中期報告以及董事局轄下工程委員會在其委聘的顧問Turner & Townsend（「T&T」）協助下於2018年所提出的建議為藍本，在項目管理方面持續更新及引進了改善措施，當中不少亦已納入日常項目管理流程當中。在T&T建議的38項改善措施當中，有31項已經實施，其餘七項建議正在實施當中。公司亦將調查委員會在最終報告中提出的意見及建議，納入我們一直就項目管理及質素保證流程所持續進行的改善工作之內，以推展新的鐵路項目。

同時，我們將繼續與承辦商就履行其合約責任展開磋商，並將會考慮我們在法律上的立場。



## 工程造價

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10日提交政府。公司提交的評估包括額外項目管理費。然而，政府已告知公司政府認為沙田至中環綫項目並無出現重大修改，故此政府不同意在造價估算中包括任何額外項目管理費。於2020年6月12日，政府要求增加的撥款獲得立法會批准，但當中並未有包含公司的額外項目管理費用。政府最近對公司作出回應，重申政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。公司認

為本公司有權(根據相關的沙中綫委託協議及在公司取得獨立專家意見後)收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據相關的沙中綫委託協議的規定釐定。儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，公司在不影響其法律責任的原則為基礎上繼續履行其於沙田至中環綫委託協議之下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使沙田至中環綫項目能取得進展，同時就承擔相關費用以及就可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

鑑於上述事件，本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出14億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的估計額外費用。詳情可參考本年報之綜合帳項附註21B。

## 其他新鐵路項目

根據為香港鐵路網絡未來發展訂立框架的《鐵路發展策略2014》，我們分別於2020年4月、5月及12月獲政府邀請就東涌綫延綫、屯門南延綫和古洞站及北環綫進行詳細規劃及設計。我們於2020年6月及10月分別批出東涌綫延綫及屯門南延綫的設計顧問合約。土地勘測和環境影響評估亦已開展。古洞站和北環綫的設計顧問採購流程亦已開始。

東涌綫延綫項目包括兩部分：第一部分是設於欣澳站及東涌站之間的東涌東站，第二部分是將現時的東涌綫延伸至東涌西，成為新的終點站，工程預計於2023年動工。公司亦同意政府要求興建機場鐵路掉頭隧道延展段，以配合將來東涌綫增加班次的需求。

屯門南延綫項目將現時西鐵綫(即將來的屯馬綫)由屯門站向南面延伸約2.4公里至位於屯門南的新終點站，並於屯門站與新增的屯門南站之間擬議一個中途站。工程預計於2023年動工。

古洞站及北環綫項目將分為兩個階段：第一階段先興建一個位於落馬洲支綫上的古洞站，新增車站設於落馬洲站及上水站之間；第二階段會興建一條長10.7公里的鐵路綫，以連接西鐵綫(將來屯馬綫)的錦上路站及新增的古洞站，途經三個設於新田、牛潭尾及凹頭的中途站。項目完工後，東鐵綫及將來屯馬綫會在新界西北部連接並形成一個環狀網絡，加強新界西部和東部的交通連接。

2020年5月，我們向政府提交洪水橋站項目的建議書，並繼續向政府提供更多資訊及細節。我們亦於2020年12月提交南港島綫(西段)的項目建議書。

年內，我們繼續與政府合作，應對東九龍綫及北港島綫項目的技術挑戰。