

沙田至中環綫

沙田至中環綫（「沙中綫」）是一條策略性鐵路項目，其中，屯馬綫全綫將經新建的車站連接現有的西鐵綫和前馬鞍山綫，而東鐵綫則經新建的會展站，由紅磡橫跨維多利亞港延伸至金鐘站。屯馬綫和東鐵綫過海段將完善港鐵網絡連接各區、覆蓋範圍和便利程度，可為全港市民提供更便捷的鐵路服務。沙中綫項目由政府撥款興建，並委託港鐵公司進行設計及建造工程。屯馬綫一期已於2020年2月14日通車，將前馬鞍山綫延伸至九龍東。



項目概況：

1. 沙中綫項目包含兩個部分：

- i. 屯馬綫—延長前馬鞍山綫，由大圍經九龍東連接至西鐵綫。
- ii. 東鐵綫過海段—將東鐵綫由紅磡跨越維港延伸至灣仔北及金鐘。

2. 路綫長度：共 17 公里

- i. 屯馬綫大圍至紅磡段：11 公里
- ii. 東鐵綫過海段（紅磡至金鐘段）：6 公里

3. 分階段啟用：屯馬綫一期

- i. 啟用日期：2020 年 2 月 14 日
- ii. 路綫—由烏溪沙站至啟德站
- iii. 新車站—顯徑站、啟德站及鑽石山站擴建部分

紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程

2018年5月，沙中綫項目的紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程，在施工質量及有否適時向政府匯報方面受到質疑，政府其後於2018年6月決定成立調查委員會（「委員會」），調查紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程。於整個過程中，港鐵公司一直全力配合委員會和政府的調查及相關檢討工作。（註：有關委員會的進一步詳情，請參閱下文）

港鐵公司嚴肅對待有關事宜，積極回應調查結果和建議，並採取適當措施，以承擔我們的管理責任、釋除公眾疑慮、減低潛在影響，以及防止同類事件再次發生。港鐵公司亦立即採取措施，調查有關問題、向政府匯報調查結果，以及保留追究有關承建商的權利。在整個過程中，港鐵公司均以高透明度的方式處理，讓持份者了解情況。

董事局參與

自2018年6月起，港鐵公司董事局（「董事局」）定期召開董事局和工程委員會會議，並多次召開董事局特別會議，研究、跟進和審視有關事宜，確保公司已採取適當的跟進行動。董事局在2018年6月21日的特別會議上，責成轄下的工程委員會，在港鐵公司的項目綜合管理系統下，就沙中綫項目的管理流程和監管程序進行檢討；工程委員會隨後於2018年7月12日委聘外部顧問，協助檢討港鐵公司的項目管理程序。港鐵公司已成立專責小組，落實執行外部顧問的建議，並監察改善管理程序的進度。

董事局亦立即採取行動，指示港鐵公司管理層加強監察及督導所有沙中綫工程合約。此外，我們亦更新了港鐵公司工程委員會的職權範圍，以加強監督所有大型工程項目的質素。

港鐵公司已因應外部顧問的建議採取行動，當中包括六個範疇：

1. 加強檢討「項目綜合管理系統」，並設立「不合規格通知書」電子中央資料庫，加強項目管理；
2. 建立品質保證、監察和認證的「第二道防線」，加強管治工作；
3. 在日後的合約中，考慮採納其他在商業及合約策略方面的相關建議；
4. 為工程團隊加強工地監督及檢查的質量管理培訓；
5. 檢討及改善「關鍵檢查點」安排的規劃；及
6. 工地監督和檢查資料電子化，提供更嚴謹的系統，亦方便追溯記錄。

管理問責

於2018年6月15日，港鐵公司就沙中綫紅磡站擴建工程東西走廊月台層板的鋼筋紮鐵工序，向政府提交報告。其後於2018年7月13日，港鐵公司向政府通報在上述報告中發現錯誤，特別是可能有潛在問題的螺絲帽數目。若干港鐵公司高級管理人員因此離職，包括時任工程總監及三名參與沙中綫項目的總經理，對報告出現的錯誤承擔管理責任。時任行政總裁亦提早退休。

就紅磡站擴建部分及鄰近工程進行的評估及核實工作

港鐵公司按政府同意的的方法，完成對紅磡站擴建及相關工程的詳細核實，釋除公眾對紅磡站擴建部分月台層板，北面及南面連接隧道，以及列車停放處實際建造情況的疑慮。港鐵公司於2019年7月向政府提交有關紅磡站擴建部分的全面評估研究最終報告，以及北面及南面連接隧道和列車停放處的實際建造情況核實最終報告。根據報告總結認為，上述結構安全，可繼續進行建造工程，惟須實施適當措施以處理工程上的不足之處，以及確保結構符合既有的守則要求。鑑於政府已仔細檢視並接納報告的結論，港鐵公司已於2019年10月開始實施相關的措施，並已於2020年年中完成相關措施。

透明度

自沙中綫問題發生以來，我們一直保持高透明度，並透過媒體發布會、新聞稿、業績公布中的公開演辭、沙中綫項目網站的最新資訊、以及年報、可持續發展網站及可持續發展報告等途徑，向各相關方及公眾適時公布有關事件的進展及結果。

調查委員會

於2018年6月，香港特區政府宣布成立調查委員會（「委員會」），調查沙中綫紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程。委員會亦會檢討港鐵公司的項目管理制度，以及政府規管及監察鐵路興建項目的方式。

有鑑於發現部分必要的工程文件有欠完整，而有部分已進行的工程可能未有按照相關部門所接納的設計、圖則或繪圖而完成，香港特區政府於2019年2月擴大委員會的職權範圍，加入審視北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的情況。

委員會已提交中期及最終報告，並由香港特區政府分別於2019年3月26日及2020年5月12日公布。

調查委員會中期和最終報告及相關審查結果

委員會中期報告和最終報告的結論均認為，在適當措施完成後，紅磡站擴建部分及其鄰近相關結構安全，並且適合作預定用途。

委員會在兩份報告中指出施工過程中的不足之處，並就港鐵公司的項目管理方式提出建議。為此，港鐵公司持續完善和改進項目管理工作，當中不少改進措施已納入港鐵公司的日常項目管理流程中。這些已成為港鐵公司項目管理一部分的措施，包括：加強質量管理程序和組織結構、引入數碼匯報及監管系統，處理「檢查及測量申請表格」（「檢測表格」）、「不合規格通知書」程序、工地日誌及照片等記錄，改善檢查和監督程序，以及加強員工培訓。

港鐵公司正進一步推行改善措施，包括採用新技術管理未來項目，例如使用建築信息模型技術，以及採用新工程合約第四版，兩項措施已加入新鐵路項目的設計中。

香港特區政府委任獨立審計小組，就調查委員會中期報告內所述各項建議的實施進度，完成獨立跟進審計。於2020年6月3日發表的報告內，獨立審計小組認為調查委員會所提出的58項建議內，當中的14項建議已經完成，42項建議的進度理想，其餘兩項建議亦已取得進展。

港鐵公司亦留意到，調查委員會認為建造工程並沒有按照工程合約的規定執行。港鐵公司會按照相關合約處理有關事宜。

展望未來

港鐵公司借鑒所獲得的經驗，致力為沙中綫項目的屯馬綫及東鐵綫過海段提供安全可靠的列車服務。

屯馬綫一期已於2020年2月14日順利通車，而屯馬綫全綫亦已進入試營運階段，進展良好，並預計於2021年第三季通車。至於東鐵綫過海段，要達成2022年首季通車的目標仍具挑戰性，港鐵公司正全力以赴，以期實現計劃進度。

參考資料

上述參考資料可於以下連結查閱：

[沙中綫項目網站](#)

[沙中綫項目新聞稿](#)

[業績公布](#)

[年報](#)

[可持續發展報告](#)

[調查委員會](#)

[調查委員會中期報告](#)

[調查委員會最終報告](#)

[調查委員會中期報告中之建議獨立審計小組報告](#)