

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

沙田至中環線項目
紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程
調查委員會中期報告

引言

沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會（「調查委員會」）於二零一九年二月二十五日向行政長官呈交中期報告（「中期報告」）¹。本文件旨在向委員匯報調查委員會的主要調查結果和建議、政府的回應，以及沙田至中環線（「沙中線」）項目的未來路向。

調查委員會的工作

2. 在二零一八年五月底傳媒報導有關鋼筋螺絲頭懷疑被剪短後，行政長官會同行政會議於二零一八年七月十日根據《調查委員會條例》（第 86 章）委任調查委員會，就香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）沙中線項目工程合約編號 1112 下紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程中的紮鐵工程及引起公眾安全方面的關注的其他工程進行調查。調查委員會的職權範圍及成員資料載於附件 A。

A

¹ 中期報告於 2019 年 3 月 26 日另行送呈立法會秘書處供議員參閱。

3. 調查委員會獲委以三項權責，概述如下—

- (a) 裁定引起公眾關注是否安全的繫鐵工程及任何其他工程是否適合作預定用途（即是否安全）；
- (b) 裁定有關工程是否按工程合約編號 1112 的規定進行。若否，原因為何，及是否已採取糾正措施；及
- (c) 在有需要時，檢討政府和港鐵公司相關的監督、管理和規管制度。

4. 調查委員會於二零一八年十月二十二日開始聽取證供，一共舉行了 46 天聆訊，結束聆訊陳詞則於二零一九年一月二十八及二十九日進行。期間，調查委員會共聽取了 65 名證人就事實作供，七名證人獲接納為獨立專家²。涉事各方包括—

- (a) 運輸及房屋局（「運房局」）、發展局、路政署及屋宇署（合稱「政府」）；
- (b) 港鐵公司；
- (c) 禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓」）；
- (d) 中科興業有限公司（「中科」）；
- (e) 泛迅建築公司（「泛迅」）；

² 為協助調查，調查委員會委聘了結構工程及項目管理方面的專家。政府、港鐵公司、禮頓及中科各自委聘其獨立結構工程專家，而港鐵公司亦委聘了一位獨立項目管理專家。

(f) 盈發地基工程有限公司；

(g) 阿特金斯顧問有限公司； 及

(h) 運基顧問有限公司。

 B 涉事各方在沙中線項目中擔任的角色的簡介載於附件 B。

5. 在是次研訊中，調查委員會大致上按衡量相對可能性的原則，作出裁定。然而，對於關乎結構安全的基本問題而言，調查委員會採用了較高的舉證標準。委員會須考慮所有相關證據，在信納和肯定情況屬實時，再據此作出所有關於結構安全事宜的裁斷。

6. 調查委員會在二零一九年二月二十五日向行政長官提交中期報告後，中期報告轉交律政司考慮公布的方式及其他相關事宜。律政司表示，須將中期報告的部分內容遮蓋，以避免對任何進行中的刑事調查，以及將來可能就任何刑事罪行提出的任何檢控（若調查後認為有理據提出有關檢控）產生任何（實質或觀感上的）不恰當的影響，其後方可公布。經遮蓋的中期報告於二零一九年三月十五日分發給有關政策局及部門（即運房局、發展局、路政署及屋宇署）跟進。

中期報告

調查委員會的主要調查結果及裁決

7. 基於所提供的事實證據及專家證據，調查委員會在設計改動、螺絲帽接駁不良的程度、監督和檢查成效，以及結構

的安全方面的主要調查結果，概述於隨後段落。

8. 第一，在車站箱形構築物³建造期間，在委員會席前提出的證據顯示有兩處明顯設計改動——首次改動與移除東面連續牆頂部「U」型鋼筋有關；而第二次改動指削低東面連續牆的頂部及使用連續鋼筋代替該處的螺絲帽接駁位。這兩次改動均不會影響已完成工程的結構安全。在實施這兩次改動時，港鐵公司的設計管理小組似乎因為溝通問題而對這兩次改動毫不知情，以致這兩次改動並未反映在港鐵公司向屋宇署提交的相關文件中。

9. 第二，在考慮所有代表港鐵公司、禮頓、中科及泛迅的證供後，調查委員會信納剪短鋼筋末端扭紋部分的事件、及鋼筋未有完全裝入螺絲帽的情況確有發生。然而，調查委員會認為當中所涉及範圍不廣泛，亦非有系統地進行，並只屬個別行為。有多次剪短鋼筋事件發生在當沒有 A 款鋼筋可用時，工人試圖把 B 款鋼筋改為 A 款鋼筋⁴。就剪短鋼筋的扭紋部分及／或未能把鋼筋妥為裝入螺絲帽而言，事件是泛迅的僱員所為。

10. 第三，港鐵公司及禮頓對沙中線項目的監督和檢查機制有頗多不足之處。首先，禮頓沒有遵行品質監督計劃中關於「全日及持續監督」及檢查人員資格的要求。就港鐵公司而言，有關東西走廊月台層板在正式檢查和備存記錄方面的責任

³ 車站箱形構築物主要由東面及西面連續牆、上層東西走廊月台層板以及下層南北走廊月台層板組成。月台層板劃分為六個獨立的「區」，分別為 A 區、香港體育館區、B 區、C1 區、C2 區及 C3 區。

⁴ A 款鋼筋約有 10 至 11 圈扭紋，而 B 款鋼筋約有 20 至 21 圈扭紋。

誰屬，並不清楚。港鐵公司和禮頓均高度倚賴檢查及測量申請表格（「檢測表格」）作為主要的即時記錄，但部分檢測表格是否真確實屬疑問，而填寫檢測表格的程序至少不夠嚴謹。在二零一八年六月，港鐵公司及禮頓均著手擬備螺絲帽安裝工程的事後記錄表，值得注意的是錯誤假設螺絲帽已妥為安裝，但實際上卻因（上文第 8 段描述的）第二次改動而沒有安裝任何螺絲帽。

11. 第四，關乎車站箱形構築物結構完整程度的事宜，獨立結構工程專家在二零一八年十二月十八日開會討論，並同意載於中期報告附件 E 的《專家聯署備忘錄》。《專家聯署備忘錄》闡述了專家對守則的一般規定、東西走廊月台層板的底部墊層鋼筋、兩次設計改動、雜項瑕疵、荷載測試及開鑿的意見。其中，獨立專家認為開鑿東西走廊月台層板底部並無必要，並應檢討是否繼續開鑿連續牆及南北走廊月台層板。

12. 在聽取所有專家的證供，以及收到各方代表大律師所提交的結束聆訊陳詞後，調查委員會在評估結構是否安全時，考慮了以下因素 —

- (a) 東面連續牆頂部施工細節的改動對安全並無影響；
- (b) 有關結構的剩餘承托力相當充裕；
- (c) 由於東面連續牆頂部 B 區及 C 區有超過 80% 的螺絲帽為連續鋼筋所取代，承受拉力的螺絲帽實際數目減至相對少數，因此就東西走廊月台層板大部分範圍而言，螺絲帽即使接駁欠妥，對結構的影響不大；
- (d) 鑑於東西走廊月台層板底部與連續牆之間的接駁處總是承受擠壓力，該處的螺絲帽對結構所起作用不

大，因此東西走廊月台層板底部位置的螺絲帽即使接駁欠妥，也不會影響結構；

- (e) 混凝土「蜂窩」現象等工藝瑕疵不涉及安全問題，而且全都可以修補；
- (f) 車站箱形構築物已在荷載情況最嚴峻的時候（即二零一五至二零一六年施工期間）通過考驗，並沒有出現任何可能引起各類安全問題的損壞跡象；及
- (g) 開鑿工作（至今）並沒有展示任何值得關注的結構安全問題。

13. 調查委員會考慮所有證據，尤其是獨立結構工程專家所作證供後，信納車站箱形構築物達到安全水平，並無須重建或進行加固工程。

14. 調查委員會基於以上調查結果作出裁決，認為紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程在要項上並沒有按照工程合約編號 1112 的規定執行。儘管如此，調查委員會認為有關工程達到安全水平。

調查委員會的建議

15. 在促進公眾安全方面，調查委員會接納由獨立結構工程專家提供的意見，建議在車站通車後，持續監察其結構。連續牆及月台層板應裝設使用光纖或其他認可方式的儀器，用以偵測移動幅度，並應監控和向政府匯報任何移動，以給予公眾信心。

16. 調查委員會亦提出保證工程質量方面的建議。中期報告的第 11 章及附件 F 概括了這些建議，涵蓋提升港鐵公司項目管理系統及政府的監管制度的措施，主要建議包括下列方面——

- (a) 調整政府的项目督導安排，以就鐵路項目行使權力和承擔責任，並提升項目管治和高層次監管；
- (b) 理順及釐清規定和要求，尤其針對監督、保存記錄、呈報不合格事宜和竣工圖則方面；
- (c) 檢討及大幅改動港鐵公司項目綜合管理系統下的程序，同時令港鐵公司的《項目管理計劃》更全面及切合個別項目要求，並改善項目綜合管理系統和《項目管理計劃》之間的銜接；
- (d) 促使港鐵公司內部更緊密溝通，以免各自為政，以及引入設計者到工地現場，以助確保工程依照設計原意進行；
- (e) 使用最新的科技應用程式和工具，以便快捷有效地備存工地記錄，並運用建築信息模擬技術作為協作工具；
- (f) 檢視與項目相關的人員的勝任能力要求，以確保有關人員持續稱職；
- (g) 擴大路政署的監察及核證顧問（「監核顧問」）的職能和檢討其委聘安排；及
- (h) 促進政府、港鐵公司與承建商之間的協作文化，以期為項目取得更美滿的成果。

17. 調查委員會亦建議在中期報告發表當日起計12個月後進行獨立的跟進審計，以便向行政長官匯報，確保中期報告所建議的措施已妥為實施，以及／或有關的籌備工作進度理想。

政府的回應

18. 政府感謝調查委員會竭盡所能，查明連續牆及月台層板建造工程的情況，並就港鐵公司項目管理系統及政府的監管制度作出檢討。

19. 自從紅磡站擴建工程的各項問題自去年五月底曝光後，立法會、傳媒及公眾對工程質量和已建車站結構的長遠安全都非常關注。調查委員會基於所接獲和審研的證據，裁定連續牆及月台層板建造工程達到安全水平。同時，調查委員會亦指出給予公眾信心的必要，因而建議持續監察車站結構（參閱上文第15段）。

20. 同樣地，政府認為在日後考慮是否接納已竣工的工程時，有責任完全肯定該構築物在所有法律及合約層面皆完好無缺。就此，港鐵公司正就已建結構的狀況進行全面評估，傳媒亦一直跟進並定期報導評估的進展。我們認為審慎的做法，是港鐵公司需要繼續並及早完成全面評估策略，以向公眾保證已建結構的狀況和安全。

21. 政府高度重視調查委員會在促進公眾安全和保證工程質量方面的建議。事實上，部分建議已經透過路政署自發現問題以來採取的改善措施得以實施，詳情如下—

- (a) 在項目監管方面（參閱上文第 16(a)段），由路政署署長擔任主席的項目監管委員會已開始審視港鐵公司在工地監督及溝通的系統性問題，並要求港鐵公司匯報不符合通知書的統計數據，以加強透明度及監管。由屋宇署借調到路政署的專業人員組成、負責處理就沙中線項目所提交的圖則的《建築物條例》小組，亦已被要求定期參加項目監管委員會會議，以就各項有關港鐵公司遵辦《建築物條例》下樓宇安全標準的事宜和提交圖則的進展，作出匯報，以安排適當的跟進工作；
- (b) 在監核顧問的職能方面（參閱上文第 16(g)段），部分重要合約的工地巡查次數已由每三個月一次加密至每月一次（在二零一八年八月八日至二零一九年二月二十八日期間，監核顧問進行了 72 次工地巡查）。監核顧問亦已派出額外人員審視港鐵公司發出予承建商的不合格報告，並協助專家顧問團對沙中線其他車站進行審核（詳見下文第 34(b)段），以及監督全面評估策略下的開鑿工作；及
- (c) 在工地監督方面（參閱上文第 16(b)段），路政署人員已開始進行獨立的突擊檢查，以檢查港鐵公司是否已遵守其地盤監督計劃（二零一八年九月十日至二零一九年二月二十八日期間共進行了 54 次突擊檢查）。路政署已要求港鐵公司考慮推出措施，改善沙中線項目的施工監管制度及溝通。路政署亦正積極探索在該部門負責的其他運輸基建項目中採用數碼化工地監督系統。

22. 調查委員會建議在車站箱形構築物裝設儀器，用以偵測移動幅度（參閱上文第 15 段），這項建議與專家顧問團第一號中期報告（分別在二零一八年十月十九日提交予政府及在二十四日公布）中的第 2.6 項初步建議吻合。該初步建議寫明：「除使用自動監測變形系統外，港鐵公司應考慮輔以其他監測儀器（例如一些能記錄細微結構應變及變形的儀器），以量度和監測紅磡站擴建部分月台層板及連續牆的狀況。」⁵ 此外，作為全面評估策略的一部分，港鐵公司將基於第三階段的評估結果制訂一個裝設長期監測車站結構的儀器的計劃。

23. 政府同意調查委員會關於促進業內協作文化和採用科技的重要性的意見（參閱上文第 16(e)及(h)段）。實際上，政府在過去十年一直倡導在工務工程項目中採用協作方式管理項目和避免爭議，例如推廣在工務工程項目中應用新工程合約模式和糾紛調解顧問機制。關於新工程合約模式的應用，目前約有 100 份工務工程合約採用了新工程合約模式，而新工程合約第四版（NEC4）的試行亦正在籌備當中。在科技應用方面，正如調查委員會指出，政府在 2017 年底提出要求主要在基本工程項目中使用建築信息模擬技術，以加強項目管理。關於調查委員會認為填寫檢測表格的程序不夠嚴謹，政府已提醒業界持分者嚴格遵守處理工務工程項目檢測表格相關程序的重要性。作為一項持續的工作，政府正探索在試驗項目中應用創新科技收集有關工地環境和工程進度的實時數據，用作記錄，監測和分析，進一步提高工地監督系統的標準和效率。

⁵ 自二零一八年十月以來，東西走廊月台層板已以自動監測變形系統監測任何移動跡象，而路政署的監核顧問的每週工地檢查則監測任何損壞跡象。

24. 關於調查委員會對監核顧問的職能的觀察和建議，在理解時或須同時顧及政府與港鐵公司就沙中線項目的合約安排。根據委託安排，港鐵公司是工程項目管理人，它向政府收取達 80 億元的項目管理費以履行職務，包括聘請所需人手，以合理期望下專業而稱職的工程項目管理人應有的技能和謹慎地來管理沙中線項目。港鐵公司有責任確保承建商按照合約規定及其他相關法定條文進行工程。與此同時，政府以「核實監督者」方式維持高層次監管角色，監核顧問透過進行工地巡查和檢查港鐵公司提交的報告及文件⁶，支援路政署監察及核實港鐵公司有否遵守委託協議的責任。「核實監督者」方式是風險為本的抽樣方式，以審核項目範圍下各項要求的履行情況及各項獲授權的支出，同時考慮到政府的資源應得到有效運用，以避免造成項目資源重疊和微觀管理。這反映在路政署及其監核顧問的人手安排上，兩者的人手遠少於港鐵公司在沙中線項目下的人手。在高峰期，港鐵公司內負責沙中線的項目管理人員約為 900 人，而同期路政署及其監核顧問的人手合計約為 50 人。話雖如此，我們將會進行進一步檢討，以改善監核顧問在未來鐵路項目中的職能。

25. 至於中期報告內的其他建議，政府將仔細研究，並適當地聯同相關持分者，探討實施安排。

⁶ 監核顧問的工作範圍包括 —

- (a) 檢查與沙中線工程有關的主要文件，包括建造計劃、具有重大影響的建議、項目財務報告、向項目監控小組提交的文件及公共安全計劃；
- (b) 檢查項目文件、進行必要的工地巡查以及識別沙中線項目中有關成本、計劃和公眾安全的關鍵事項並提供意見，從而監督港鐵公司的工作；及
- (c) 透過審核港鐵公司所進行的活動/程序，核實該些程序是否符合港鐵公司的內部管理控制及程序，以及委託協議所訂明的規定及標準。

擴大調查委員會的調查範圍

26. 就北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處工程（同屬沙中線項目合約編號 1112），近期發現部分必備的工程相關文件紀錄缺失，亦可能有部分已進行的工程與路政署或建築事務監督所接納的設計、圖則或繪圖有偏差。有見及此，行政長官會同行政會議於二零一九年二月十九日批准擴大調查委員會的職權範圍，調查該三處的紮鐵工程或混凝土工程，以及將委員會向行政長官提交最後報告的期限延展至二零一九年八月三十日。政府會繼續全力配合調查委員會的工作。

沙中線項目的未來路向

紅磡站擴建工程部分的全面評估策略

27. 全面評估策略的第二階段開鑿工作由二零一八年十二月十日至今一直進行。直至二零一九年一月二十九日，當時發現使用陣列式超音波檢測方法檢測螺絲頭扭入螺絲帽的長度，與實際經切割取出的鋼筋和螺絲頭進行量度的結果有相當大的偏差，有關檢測即時停止，政府要求港鐵公司調查導致偏差的原因。

28. 港鐵公司及其技術團隊已就事件進行詳細調查，以及深入研究和改良該檢測方法，以提高檢測的準確度和可靠性，並就改良的檢測方法進行驗證工作。在調查和驗證過程中，專家顧問團、香港大學的專家團隊、路政署及屋宇署亦有向港鐵公司提供意見。

29. 港鐵公司已在實驗室及工地反覆測試及驗證改良的陣列式超音波檢測方法。驗證結果顯示，所有樣本的螺絲頭扭入

螺絲帽的實際長度，與採用改良的陣列式超音波檢測方法比較，全部均處於測試容許的量度差距三毫米之內。基於以上結果，政府同意港鐵公司建議繼續利用非破壞性的改良的陣列式超音波檢測方法進行第二階段檢測工作，以減少對結構的破壞。

30. 港鐵公司於二零一九年三月十五日全面恢復進行檢測工作，以改良的陣列式超音波檢測方法檢測所有已外露（包括已檢測及未曾檢測）的螺絲帽。經實驗室覆檢的檢測結果會適時上載至路政署沙中線工程項目網頁，供公眾參閱（www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/railway_projects/scl/index.html）。

31. 政府已要求港鐵公司加快開鑿及測試進度，以期在二零一九年四月底完成全面評估策略第二階段。我們會盡力確保港鐵公司在調查委員會結束工作前及早完成全面評估策略第三階段的結構分析，以便調查委員會在準備總結報告時，可將有關結果納入考慮。我們亦將繼續緊密監督檢測工作。

沙中線通車

32. 「大圍至紅磡段」原定於二零一九年年中通車。然而，由於對紅磡站及其他車站施工質量的關注，通車目標日期需要再作檢討。

33. 就局部啟用「大圍至紅磡段」的訴求，我們已要求港鐵公司研究不同的方案，以期在需要局部通車的情況下，盡可能啟用最多車站及路段。政府及港鐵公司將根據全面評估策略的結果，考慮局部啟用鐵路路段的技術可行性、鐵路系統的運

載力、訊號系統的改動及路面交通的配合等因素，作出更全面的評估。在此期間，港鐵公司正採取所需準備工作，以保留和保護所有切實可行方案。

34. 作為啟用「大圍至紅磡段」的準備工作，我們已就所有有關車站（除紅磡站外）啟動以下三個層面的審核工作—

- (a) 首先，政府已要求港鐵公司就沙中線其他車站進行內部審核工作，以確保施工細節符合設計和可接受的標準；
- (b) 第二，在專家顧問團的監督下，路政署聯同其監核顧問正審核沙中線其他車站的工程。首階段審核由二零一九年一月底至三月初期間進行，涵蓋土瓜灣站和鑽石山站，針對與施工質量控制和監督相關的記錄。鑽石山站的檢測表格和與螺絲帽相關的工地記錄大致可以接受，但土瓜灣站的結構工程檢測表格和與螺絲帽相關的工地記錄則有不足之處。港鐵公司於二零一九年三月十八日獲悉審核結果，政府並要求港鐵公司進行調查，以評估問題的程度和可能造成的影響，及提出補救措施。審核工作將會擴展到其餘沙中線車站，並會優先處理「大圍至紅磡段」不同局部通車方案中必須的車站，即大圍站、顯徑站、啓德站和宋皇臺站；及
- (c) 最後，港鐵公司須於向政府提交竣工證明書及相關資料，包括記錄圖則、建築物料的測試報告和證明書，以供審核。然後，政府將進行所需的工地巡查／審核及見證。若工程能達至令政府滿意的水平，有關機關（建築事務監督或路政署，視乎情況而定）會發出不反對通知書，認收竣工證明書。

35. 至於沙中線「紅磡至金鐘段」，目前仍維持以二零二一年為通車目標。路政署已要求港鐵公司積極研究追回進度的措施，盡量減低工程延誤的風險。

運輸及房屋局

發展局

路政署

屋宇署

2019 年 3 月

沙田至中環線項目
紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會

經擴大的職權範圍
(於 2019 年 2 月 19 日獲批准)

有關香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）沙田至中環線項目工程合約編號 1112（「合約」）：

- (a)(1) 就紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程，
- (i) 就紮鐵工程（包括但不限於在若干地點進行並自 2018 年 5 月以來就其是否安全引起廣泛公眾關注的紮鐵工程）的事實和情況進行調查；
 - (ii) 就引起公眾安全方面的關注的任何其他工程的事實和情況進行調查；以及
 - (iii) 查明上文(1)(i)及(ii)項下的工程是否按合約進行。若否，箇中原因及是否已採取糾正措施；
- (2) 就北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的建造工程，
- (i) 就與紮鐵工程或混凝土工程相關的任何問題的事實和情況進行調查，包括但不限於任何未有為該等工程妥當地進行巡查、監督或備存文件紀錄的情況；任何未有為該等工程所採用的物料妥當地進行測試及為該等測試妥當地備存文件紀錄的情況，以及該等工程中任何與路政署或建築事務監督所接納的設計、圖則或繪圖有偏差的情況；
 - (ii) 就引起公眾安全或重大工程質量問題方面的關注的任何工程或事宜的事實和情況進行調查；以及
 - (iii) 查明上文(2)(i)及(ii)項下的工程和事宜是否按合約進行。若否，箇中原因及是否已採取糾正措施；
- (b) 因應上文(a)項，檢討
- (i) 港鐵公司的項目管理和監督制度、品質保證和品質控制制度、風險管理制度、工地施工監督和控制制度及程序、通報政府的制度、內部溝通及與各持份者溝通的制度和

程序，以及其他相關制度、程序和做法在各有關方面是否完備，以及其執行情況；以及

(ii) 政府的監察和規管機制的涵蓋範圍及該等機制是否完備，以及其執行情況；以及

(c) 因應上文(b)項，建議適當措施，以促進公眾安全和保證工程的質量。

沙田至中環線項目
紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會

成員

主席兼委員

夏正民先生, **GBS**

夏正民先生曾在香港司法機構任職逾二十年，於二零一二年榮休前為高等法院上訴法庭法官，退休後留任終審法院非常任法官至二零一六年。現時分別擔任市場失當行為審裁處、證券及期貨事務上訴審裁處及較高級法院出庭發言權評核委員會主席。夏正民先生精通公法和行政法。

委員

Peter George HANSFORD 教授, **FREng, FICE, FAPM, FRSA**

Peter George HANSFORD 教授是英國土木工程師學會前會長及英國皇家工程院院士，在推行大型基建項目方面具逾四十年的經驗。在二零一二年至二零一五年期間出任英國政府首席建造顧問，現時為倫敦大學學院名譽教授。在二零一八年十一月獲項目管理學會頒發終身成就獎 Sir Monty Finniston Award。

沙田至中環線項目
紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會

涉事各方在沙中線項目中擔任角色的簡介

沙田至中環線（沙中線）項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的涉事各方包括—

- (a) 運輸及房屋局（運房局）、發展局、路政署及屋宇署（合稱政府）— 運房局及路政署擔任沙中線項目擁有人，執行一般監察職能，而發展局及屋宇署則分別履行其對發展局「認可公共工程承建商名冊」內的承建商採取規管行動及規管樓宇安全方面的職能和工作；
- (b) 香港鐵路有限公司（港鐵公司）— 透過運房局局長（代表香港特別行政區政府）與港鐵公司簽訂的三份委託協議，受委託為項目管理人，三份委託協議分別關於沙中線項目的 (i) 設計及地盤勘測；(ii) 前期工程；及 (iii) 建造及試行運作；
- (c) 禮頓建築（亞洲）有限公司（禮頓）— 受港鐵公司委聘為沙中線項目工程合約編號 1112 的建造工程的總承建商；
- (d) 中科興業有限公司 — 受禮頓委聘的分判商，負責月台層板的釘板及澆注混凝土工作；
- (e) 泛迅建築公司 — 受禮頓委聘的分判商，負責月台層板的鋼筋切割及屈紮工序；
- (f) 盈發地基工程有限公司 — 受禮頓委聘的分判商，負責建造連續牆、矩形樁及相關工程；
- (g) 阿特金斯顧問有限公司 — 受港鐵公司委聘為詳細設計顧問，同時受禮頓委聘為技術顧問；及
- (h) 運基顧問有限公司 — 受路政署委聘為政府的監察及核證顧問，負責監察港鐵公司在建造及試行運作委託協議下的表現。