

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 10/1016/99
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8190
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人: 劉素儀女士)
(傳真 : 2840 0716)

劉女士 :

交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會
2017 年 2 月 10 日會議

補充資料

在 2017 年 2 月 10 日鐵路事宜小組委員會會議上，有委員要求政府/香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)就沙田至中環線(下稱「沙中線」)工程提供補充資料，繼我們在本年 11 月 2 日的回覆，現答覆如下：

港鐵公司或沙中線承建商何時於分域碼頭街附近的工地內發現廢棄的鋼管樁；為何沒有在較早前進行工地勘測期間發現該鋼管樁；為何該鋼管樁出現在該工地；以及應由哪一方負責因該鋼管樁導致工程受阻而引致的額外費用。

分域碼頭街附近的工地，主要是由土木工程拓展署進行灣仔發展計劃第二期工程灣仔填海合約一(合約編號:HK/2009/01)及灣仔填海合約三(合約編號:HK/2012/08)分期填海而成。在工地留下的一排約兩米直徑鋼管樁牆，是於2010年5月至2011年4月期間由合約一的承建商在填海前建造，以保護前博覽道行車橋及附近的填海工程。

鋼管樁牆的原設計是不須於填海工程合約一完成後移除的。及後政府於2012年落實興建沙中線，並預計其中一條鋼管樁會對沙中線的垂直隔牆造成障礙，於是土木工程拓展署在2013年1月批出合約三時，要求其承建商將鋼管樁移除，以便展開其後的沙中線垂直隔牆工程。

合約三主要包括由土木工程拓展署推展的灣仔填海工程。由於合約三的工地內還會興建由路政署推展的沙中線的部分工程(包括垂直隔牆)及中環灣仔繞道的部分工程(包括通風大樓)，因此，路政署委託土木工程拓展署將上述兩部分工程納入合約三內，讓同一個承建商能通盤及有效地考慮多個項目的建造流程，以免出現多個承建商在同一工地工作時產生的不協調問題。

合約三的承建商需要先完成填海工程，才可以於填海區上移除鋼管樁，以及建造垂直隔牆和中環灣仔繞道的部分工程，然後將工地移交予港鐵公司進行沙中線的其他工程。按照工程計劃，合約三的承建商於2015年5月開始移除鋼管樁。由於每條鋼管樁均互相連接並深入地底，移除鋼管樁工程較預期困難，經多番嘗試後，合約三的承建商於2015年底向土木工程拓展署表示無法移除鋼管樁。

土木工程拓展署當時正在該工地進行中環灣仔繞道之通風大樓的關鍵工程。由於該工地的面積有限，以及為了減少對中環灣仔繞道工程進度的影響，因此港鐵公司當時未能進入該工地同時進行勘探及替代方案工程。然而，土木工程拓展署、路政署及港鐵公司已就工程安排互相協調，讓沙中線承建商於2016年10月進場開展勘探工作。港鐵公司完成所需勘探後，亦同意合約三的承建商所提出無法移除該鋼管樁的結論。


由於該條鋼管樁無法被移除，因此需要進行替代方案工程，包括在鋼管樁周圍進行土壤加固及防水工程，讓鋼管

樁與周圍的垂直隔牆連成一體。於 2016 年 12 月，土木工程拓展署、路政署及港鐵公司就工地分階段移交予港鐵公司的日期達成共識，讓沙中線承建商於 2017 年 1 月至 3 月期間進場進行替代方案工程。

考慮到進行上述替代方案工程所需要的額外時間，港鐵公司較早前表示沙中線「紅磡至金鐘段」通車日期需延後 3 個月，但預計仍可維持以 2021 年通車為目標。為了減少對沙中線工程的延誤，路政署已要求港鐵公司詳細研究及探討其他可行措施，包括重新檢視各項工程的優先次序和所需時間、重新調整工序、以及增加機械和人手等。

由於鋼管樁的原設計是不須於填海工程合約一完成後移除，而垂直隔牆屬於配合沙中線西面連接隧道的建造工程，因此鋼管樁導致的額外開支會在沙中線項目下支付。

運輸及房屋局局長

(殷展程  代行)

副本抄送：

路政署署長

(經辦人：梁文豪先生)

香港鐵路有限公司行政總裁

(經辦人：陳芳婷女士)

2017 年 11 月 15 日