

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1504/17-18(02)號文件

檔 號：CB4/PS/1/16

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2018 年 8 月 31 日舉行的特別會議

有關香港鐵路有限公司現有的鐵路設施及 沙田至中環線項目工地周邊樓宇及其他設施出現沉降事宜的 資料摘要

鐵路事宜小組委員會("小組委員會")過往未曾討論有關香港鐵路有限公司("港鐵公司")現有的鐵路設施及建築項目工地周邊樓宇及其他設施出現沉降的事宜。自傳媒於 2018 年 6 月報道西鐵線元朗站高架橋橋躉出現沉降事件後，公眾深切關注鐵路保護區範圍內私人發展項目建築工程對鐵路安全及運作的影響。此後在其他港鐵車站(例如輕鐵線天榮站及東鐵線大圍站)，亦被發現鐵路設施出現沉降的情況。

2. 議員曾在 2018 年 6 月 29 日的內務委員會會議及 2018 年 7 月 4 日的立法會會議上，討論有關西鐵線元朗段高架橋橋躉出現沉降的事宜。儘管港鐵公司及政府當局於 2013 年發現有關事件，但直至傳媒作出報道之前，港鐵公司或政府當局一直未有主動向公眾或相關區議會披露事件，議員對此普遍表示不滿。議員亦促請政府當局檢討相類事件的通報機制(如有的話)。鄭俊宇議員在 2018 年 7 月 11 日的立法會會議上提出了一項口頭質詢。該項質詢及政府當局的答覆載於**附錄 I**。

3. 政府當局表示，因地基工程引致附近構築物出現沉降的情況並不罕見。因應近期接連發生附近地基工程引致鐵路構築物出現沉降的情況，為回應公眾對通報安排的關注，政府當局於 2018 年 8 月 6 日宣布，相關政府部門已聯同港鐵公司檢視現行安排及制訂措施，加強溝通及完善資料的發放安排。¹ 與此同

¹ 關於新通報安排的詳情，請參閱發展局於 2018 年 8 月 6 日發出的[新聞公報](#)。

時，港鐵公司公布了 64 項在鐵路保護區內受沉降監測的工程名單，以提高透明度。²

4. 自 2018 年 8 月 8 日起，有傳媒報道沙田至中環線項目土瓜灣站及會展站附近樓宇及地下設施，因車站鄰近的打樁/挖掘工程而出現沉降。屋宇署確認，傳媒報道土瓜灣站附近的 23 幢樓宇，並無出現明顯的結構安全問題。然而，鑒於在會展站工地周邊範圍安裝的多個監測點讀取的數據顯示沉降幅度超出最高水平，港鐵公司已應路政署的要求，暫停在該站進行挖掘工作。

5. 為方便委員進行討論，政府當局和港鐵公司發出的新聞稿，以及傳媒近期就有關議題的報道分別載於**附錄 II** 及**附錄 III**。政府當局會在 2018 年 8 月 31 日的會議上向小組委員會簡報相關事宜。

立法會秘書處

議會事務部 4

2018 年 8 月 29 日

² 資料來源：港鐵公司於 2018 年 8 月 6 日發出有關“港鐵公司配合政府有關鐵路保護區公布機制”的[新聞稿](#)。

新聞公報

立法會一題：元朗站高架橋橋躉沉降事件

以下是今日（七月十一日）在立法會會議上鄭俊宇議員的提問和署理運輸及房屋局局長蘇偉文博士的答覆：

問題：

上月有傳媒揭發，香港鐵路有限公司（港鐵）於二〇一三年發現，西鐵線元朗段架空鐵路兩個橋躉懷疑因附近建築工程而出現幅度達20毫米的沉降。港鐵隨即通知屋宇署但沒有公布該事件。就此，政府可否告知本會：

（一）屋宇署在知悉橋躉沉降事件後通知了哪些相關政府部門及決策局；後者採取了甚麼跟進行動，以及不公布事件的原因；

（二）既然屋宇署及港鐵早在二〇一三年已得悉橋躉沉降事件，為何補救工程在去年才展開；及

（三）有何機制處理日後類似的鐵路工程問題？

答覆：

主席：

就鄭俊宇議員提問的各部分，經諮詢發展局後，我綜合回答如下：

政府一直將鐵路安全放在首位，為此設有嚴謹的監管制度。機電工程署（機電署）根據《香港鐵路條例》及其規例規管及監察鐵路系統的安全運作；屋宇署則根據《建築物條例》監管位於私人土地上的建築物及相關工程的規劃、設計及建造，以確保符合安全標準。

為保障鐵路設施的結構安全，於《建築物條例》附表5所列的鐵路保護區範圍內進行建築工程須符合更嚴格的標準。屋宇署會要求負責工程的註冊建築專業人士須根據《建築物條例》及其規例，以及該署發出的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》（《作業備考》）的規定，監測建築工程對附近鐵路構築物的影響，並就建築工程的圖則及監察建議書徵求港鐵公司的同意及意見。註冊建築專業人士在鐵路保護區內展開任何建築工程前，須直接通知港鐵公司，以制定適當的監察計劃。

至於港鐵公司，其專責的鐵路保護組會按一套嚴謹的鐵路保護措施及程序監測各項鐵路設施的狀態，包括透過儀器定期檢查鐵路結構，確保軌道經常維持在安全及良好狀態；以及要求負責工程的承建商於適當位置設置額外的監測點，以便協助港鐵公司監察情況。如有任何欠妥之處，港鐵公司會立即通知有關人士。港鐵公司維修團隊亦一直按照嚴謹的鐵路基建和資產維修保養制度，為高架橋進行年檢，詳細檢查橋身及橋躉，確保其結構安全。

就今次元朗站高架橋橋躉出現沉降事件，當港鐵公司及屋宇署於二〇一二年中得悉兩座橋躉出現輕微沉降現象後，已隨即於同年六月聯同土木工程拓展署轄下土力工程處（土力工程處）及負責該項目的打樁工程註冊

建築專業人士、發展商代表及註冊承建商代表會面，要求他們增加橋臺監測點的測量次數並定時向屋宇署、土力工程處及港鐵公司匯報沉降點的測量讀數及監測點的沉降變化，以確保及時得悉該兩座橋臺的沉降情況及採取應對措施。此外，該發展項目的註冊結構工程師亦向屋宇署提交了包括擬定緩解措施的修訂圖則，以減低打樁工程對該兩座橋臺的影響。屋宇署經諮詢土力工程處及港鐵公司後批准該修訂圖則。

雖然有關沉降情況一直沒有超逾《作業備考》訂明的20毫米的可接受程度上限，發展商因應港鐵公司要求於二〇一三年九月自願停止打樁工程，而有關情況持續至今。當地盤停止打樁工程後，屋宇署繼續密切監察沉降幅度的變化，並要求註冊承建商繼續測量監測點及提交監測點的沉降紀錄。期間，港鐵公司亦一直密切監察橋臺結構及軌道情況，並確定鐵路安全未受該兩座橋臺沉降影響。

同時，為進一步加固相關鐵路設施，港鐵公司於二〇一四年十月向屋宇署提交為兩條混凝土支柱進行預防性加固工程的方案，並於二〇一五年六月獲屋宇署接納。由於加固工程涉及鐵路設施的結構，亦牽涉複雜的工序，港鐵公司及後聘請獨立顧問協助審視加固工程的執行細節，一方面確保工程不會影響鐵路安全及服務，同時亦希望減少對周邊市民影響。加固工程於二〇一七年九月展開，預計可以今年內完成。

我再次強調，是次沉降事件沒有影響鐵路安全，屋宇署、機電署及港鐵公司已經按上述制度有效監管鐵路系統的安全運作，以至在鐵路保護區範圍內施工的情況。然而，因應今次事件，政府各部門，包括屋宇署及機電署，會與港鐵公司檢視同類事件的溝通及資料發放安排，以提高透明度。

為此，我們審視了鐵路保護區內的工程資料。根據港鐵公司提供的資料，現時在鐵路保護區內受沉降監測的工程共有六十四宗，當中五十六宗涉及重鐵線附近的工程，另外八宗涉及輕鐵線附近的工程。因類似沉降而須停工的個案有兩宗，分別有一宗涉及西鐵線元朗站高架橋橋臺及另一宗涉及輕鐵線天榮站月台。未來的機制、溝通和資料發放都會以提高透明度為基準。多謝主席。

完

2018年7月11日（星期三）
香港時間16時45分

新聞公報

政府回應傳媒查詢輕鐵天榮站月台沉降一事

就傳媒查詢有關輕鐵天榮站月台沉降事宜，政府發言人今日（七月十一日）回應如下：

政府一直把鐵路安全放在首位，為此設有嚴謹的監管制度。機電工程署根據《香港鐵路條例》及其規例規管及監察鐵路系統的安全運作；屋宇署則根據《建築物條例》監管位於私人土地上的建築物及相關工程的規劃、設計及建造，以確保符合安全標準。

為此，相關政府部門及港鐵公司均有嚴謹機制，要求擬在鐵路保護區內進行工程的人士定期監察建築工程對附近鐵路構築物的影響，並適時提交報告，以助有關部門及港鐵公司作出監察，並在有需要時要求負責發展項目的註冊建築專業人士作出跟進，包括進行更頻密的監測量度，甚或停工。目前，因類似沉降而停工的個案有兩宗，分別有一宗涉及西鐵線元朗站高架橋橋躉及一宗涉及輕鐵天榮站月台。這兩宗個案，港鐵公司及相關政府部門在知悉監測結果後，已採取相應行動，足證有關監察機制發揮應有效用。

就輕鐵天榮站的個案，為跟進於二〇一八年六月二十五日元朗區議會交通及運輸事務委員會中委員的意見，港鐵公司會於稍後時間去信元朗區議會及發出新聞公告，交代情況。事實上，港鐵公司已根據機制將事件通報屋宇署，屋宇署亦已確定月台結構安全沒有受到影響。機電工程署亦已覆核港鐵公司的路軌監測數據，確定鐵路狀況沒有受相關工程影響，該段路軌符合安全標準並正常運作。屋宇署及機電工程署會繼續密切監察有關情況，確保鐵路設施結構和鐵路運作安全。

政府須強調，輕鐵天榮站的鐵路設施結構和鐵路運作安全。因應公眾關注，政府各部門（包括屋宇署及機電工程署）正與港鐵公司檢視同類事件的溝通及資料發放安排，以提高透明度。

完

2018年7月11日（星期三）

香港時間20時31分

新聞公報

大圍站鐵路設施沉降事宜

* * * * *

就港鐵公司公布東鐵綫大圍站鐵路設施出現沉降事宜，政府發言人今日（七月十三日）補充如下：

政府得悉港鐵公司今日去信沙田區議會及發出新聞公告，通知安裝於大圍站的南行綫月台末端位置及一支架空電纜杆的監測點因於該站上蓋物業發展項目進行地基工程而出現沉降，並於二〇一八年七月十二日首次達到港鐵公司預設的20毫米停工指標（有關指標與屋宇署於一般情況下所採用的指標相同）。應港鐵公司要求，有關地基工程已於七月十二日早上停工。有關監測點是港鐵公司按照鐵路保護區的既定程序，要求發展商額外設置，以便港鐵公司監察沉降數據，確保鐵路的安全及營運不受有關工程影響。

屋宇署在接獲港鐵公司的通報後，已派員視察有關月台部分及架空電纜杆，確認其結構安全。另外，機電工程署亦已立即覆核港鐵公司提交的路軌監測數據，並確定鐵路安全沒有受相關工程影響，該段路軌符合安全標準並正常運作。

一般而言，因地基工程引致附近構築物出現沉降情況並不罕見。為保障鐵路安全，政府及港鐵公司設有嚴謹的監管制度；是次大圍站個案，港鐵公司及相關政府部門在知悉監測結果後，已採取相應行動，足證有關監察機制發揮應有效用。

因應大圍站上蓋私人發展項目現已停工，屋宇署會聯同港鐵公司，要求負責該發展項目的註冊建築專業人士制訂緩解措施。如接獲該發展項目的修訂圖則及復工要求，屋宇署會一如以往，在確保鐵路設施結構安全及港鐵公司確認不會對鐵路安全及營運構成影響為大前提之下，嚴格審批有關申請。機電工程署亦會繼續密切監察有關情況，確保鐵路運作安全。

完

2018年7月13日（星期五）

香港時間20時06分

新聞公報

監察及通報私人建築工程對鐵路運作影響的機制

政府今日（八月六日）闡述監察及通報鐵路保護區範圍內私人建築工程對鐵路設施結構或運作安全影響的機制及具體措施。

政府發言人表示，一般而言，因地基工程引致附近構築物出現沉降情況並不罕見。為保障鐵路安全，政府及香港鐵路有限公司（港鐵公司）一直設有嚴謹的監管制度，處理鐵路設施受鐵路保護區範圍內私人發展項目建築工程引致沉降的情況。因應公眾對近期的幾宗個案在通報安排方面的關注，屋宇署及機電工程署（機電署）聯同港鐵公司已檢視現行安排，並制定措施，加強溝通及完善資料的發放安排。

一直以來，私人發展項目需按《建築物條例》於開展建築工程前取得屋宇署同意及通知該署。在新機制下，屋宇署就鐵路保護區範圍內的私人發展項目發出開展建築工程同意書時，會同步通報機電署及港鐵公司，以讓港鐵公司及早制訂監察鐵路安全運作的計劃。在個別情況假若港鐵公司從其他途徑獲悉鐵路保護區範圍內有私人發展項目展開建築工程，港鐵公司亦會同步通報屋宇署和機電署，以加強溝通。

屋宇署會繼續因應有關私人發展項目訂定的沉降監測點及適用的停工指標。除此以外，港鐵公司亦可按保護鐵路的既定程序，要求私人發展項目的發展商設置額外沉降監測點及為該等監測點訂定停工指標。有關私人發展項目施工期間，若鐵路保護區範圍內設置的監測點錄得的沉降幅度達到港鐵公司或政府當局預設的停工指標，或在其他情況下港鐵公司或有關部門認為沉降有可能會影響鐵路設施或鐵路運作安全而須暫停工程，港鐵公司、屋宇署及機電署會即時互相通報。在隨後48小時內，屋宇署會完成視察受影響的鐵路設施，以確認其結構安全；機電署亦會完成覆核港鐵公司提交的路軌監測數據，以確定鐵路保持運作安全。屋宇署及機電署並會隨即發出聯合公布，向公眾匯報情況。

政府發言人重申，因地基工程引致附近構築物出現沉降情況，並不罕見。如相關沉降情況位於為有關監測點事先訂定的可接受沉降水平內，相關工程無須停工。若有關沉降數值已達停工指標，有關工程須停工，而有關註冊建築專業人士亦需考慮施行更多緩解措施及補救工程，以修正有關情況，但這並不代表有關鐵路設施的結構或鐵路運作已變得不安全。

發言人續說，於工程停工期間，屋宇署、機電署及港鐵公司會繼續密切監察有關情況，確保鐵路設施結構和鐵路運作安全。屋宇署亦會聯同港鐵公司，要求負責私人建築工程的註冊建築專業人士制訂緩減對鐵路設施結構影響的措施。機電署亦會確定港鐵公司有嚴謹的監測措施確保鐵路運作安全。

如接獲復工要求，屋宇署會繼續以確保鐵路設施結構安全的原則嚴格審批有關申請，包括按既定機制諮詢機電署、其他相關政府部門及港

鐵公司。若復工要求獲接納，屋宇署及機電署會向公眾公布有關決定。

(4/18)

按港鐵公司提供的資料，現時在鐵路保護區內受沉降監測的工程共有**64**宗，港鐵公司將另行公布有關名單。

屋宇署根據《建築物條例》監管位於私人土地上的建築物及相關工程的規劃、設計及建造，以確保符合安全標準。為保障鐵路設施的結構安全，於《建築物條例》附表**5**所列的鐵路保護區範圍內進行建築工程須符合更嚴格的標準，包括負責工程的註冊建築專業人士須根據《建築物條例》及其規例，以及屋宇署發出的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》的規定，監察建築工程對附近鐵路構築物的影響，並就建築工程的圖則及監察建議書徵求港鐵公司的同意及意見。註冊建築專業人士在鐵路保護區內展開任何建築工程前，須直接通知港鐵公司，以制定適當的監察計劃。機電署則根據《香港鐵路條例》及其規例規管及監察鐵路系統的運作安全。

至於港鐵公司，其專責的鐵路保護組會按一套嚴謹的鐵路保護措施及程序監測各項鐵路設施的狀態，包括透過儀器定期檢查鐵路結構，確保軌道經常維持在安全及良好狀態；以及要求負責工程的承建商於適當位置設置額外的監測點，以便協助港鐵公司監察情況。

完

2018年8月6日（星期一）
香港時間21時05分

[返回](#)

新聞公報

政府回應傳媒查詢沙田至中環線土瓜灣站工程事宜

就傳媒查詢有關沙田至中環線（沙中線）土瓜灣站工程事宜，政府發言人今日（八月九日）回應如下：

香港鐵路有限公司（港鐵公司）受政府委託進行沙田至中環線（沙中線）的設計、建造和試運行。由於沙中線土瓜灣站屬位於政府土地內進行的工程項目，故此該工程項目並不受《建築物條例》的規管。然而，根據港鐵公司與政府簽訂的委託協議，港鐵公司須確保工程質量達到要求的標準，包括須採納《建築物條例》的標準。

沙中線土瓜灣站位於馬頭圍道地底，工程自二〇一二年展開，而車站主體結構於二〇一六年十二月大致完成。在工程展開前，承建商會就工地附近範圍的樓宇進行勘察，以記錄其狀況，並於部分樓宇、設施及工地周邊範圍安裝監測點，用以監察挖掘工程對周邊範圍的樓宇及設施的影響，以策安全及確保施工符合設計的要求和法例規定。

路政署會按照港鐵公司於工程開展前提交並經審批的三級啟動機制（即預警、警報及行動）對工程進行監察。工程期間，承建商會定期到各監測點讀取數據，以監督監測點的移動情況。港鐵公司會整合有關數據，並定期向路政署匯報監測結果。根據紀錄，於工程期間有部分監測點的沉降幅度超出警報水平。在監測數據超出警報水平後，承建商需要提交詳細的行動建議予港鐵公司及相關部門審視，當中包括加設回灌井、於車站工地加設臨時支撐、由專業工程師勘察樓宇的現有狀況、加強監察沉降或傾斜情況、進行樓宇評估等以確保公眾及樓宇的安全。如到達或超出行動水平，路政署會要求港鐵公司採取適當補救措施。

九龍城區議會關注沙中線工作小組有委員於二〇一六年六月及二〇一七年七月的會議，曾討論沙中線隧道鑽挖工程引致樓宇震動的關注。就此，港鐵公司及路政署回覆沙中線工作小組，曾表示自二〇一五年四月隧道工程由土瓜灣站開展以來，所錄得的各項監測數據均屬正常水平。由於需時翻查紀錄，將在取得相關資料後補充回應。

現時車站結構建造工程已經接近完成階段，樓宇沉降情況經已穩定。

另一方面，屋宇署會因應涉及上述挖掘工程影響私人樓宇安全的舉報，派員視察有關樓宇，並會將個案轉介予路政署及港鐵公司同步跟進。屋宇署會根據樓宇的結構安全狀況，按照《建築物條例》就樓宇安全事宜採取合適的跟進行動。

就今日傳媒報道有關港鐵於二〇一六年進行土瓜灣站月台挖掘工程引致23幢周邊樓宇出現沉降，屋宇署今日已派員視察該23幢樓宇，並沒有發現明顯的結構安全問題。

完

2018年8月9日（星期四）
香港時間23時43分

新聞公報

沙中線會展站監測點沉降事宜

沙中線會展站是一個位於地底的車站，在建造車站時涉及大量挖掘工作。在工程期間，會在工地周邊範圍安裝監測點，以評估挖掘工程對周邊範圍的路面、行人路、地底公共設施及構築物的影響，以策安全及確保施工符合設計要求和法例規定。

根據監測點讀取的數據，發現多個監測點的沉降幅度超出最高水平，路政署已要求港鐵公司於會展站立刻暫時停止超出最高水平監測點附近範圍的相關挖掘工作。

完

2018年8月10日（星期五）

香港時間18時20分

新聞公報

政府回應傳媒查詢沙田至中環線會展站及土瓜灣站工程事宜

就傳媒查詢沙田至中環線會展站及土瓜灣站工程事宜，政府發言人今日（八月十一日）回應如下：

路政署於昨日（八月十日）要求香港鐵路有限公司（港鐵公司）停止會展站相關的挖掘工作。路政署今日聯同監察及核證顧問（監核顧問）進行實地視察，範圍包括其負責審查並超出最高水平的監測點附近的地方，並沒有發現明顯的結構安全問題，有關的地下設施附近亦未發現明顯異常狀況。屋宇署今日亦視察相關範圍的樓宇，沒有發現明顯的結構問題。路政署亦要求港鐵公司重新檢視所有監測數據，讓路政署審核，並在確保公眾安全的情況下，才恢復會展站的挖掘工作。

此外，就傳媒報道土瓜灣站附近樓宇及一些地下設施因工程而出現沉降，路政署昨日亦已聯同監核顧問及屋宇署派員視察該23幢樓宇，並沒有發現明顯的結構安全問題。此外，有關的地下設施附近亦未發現明顯異常狀況。

完

2018年8月11日（星期六）

香港時間21時32分

新聞稿

Press Release

編號零六八/一八 二零一八年八月六日

港鐵公司配合政府有關鐵路保護區公布機制

港鐵公司知悉政府剛公布的公布機制，指出若港鐵發現鐵路保護區範圍內，監測點錄得的沉降幅度達到港鐵及政府當局預設的停工指標，或在其他情況下，認為沉降有可能會影響鐵路設施或運作而須暫停工程，會向公眾匯報有關情況。

事實上，安全是港鐵營運的首要原則，絕不妥協。港鐵有一套國際認可、全面而嚴謹的鐵路基建和資產維修保養制度，確保鐵路設施時刻維持在安全及良好狀態，保障乘客、職員以至大眾安全。港鐵亦有一套嚴謹、完整的鐵路保護措施，由專責的港鐵鐵路保護組負責執行，目的是為了確保所有於鐵路範圍附近進行的工程，不會對鐵路的安全及營運構成影響。

目前鐵路保護區內正進行多項私人項目及公共工程，負責有關工程的相關政府部門在施工前已知會港鐵公司。我們根據上述的嚴謹機制，密切監察工程對鐵路處所的影響。為提高透明度，正在鐵路保護區內施工之工程資料已詳列於附件，港鐵公司亦會按新公布機制，與政府緊密合作。

(完)

關於港鐵公司

港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和成本效益之表現卓越，被公認為全球首屈一指的鐵路系統。港鐵植根香港，共營運十條客運鐵路綫、一個輕鐵網絡及一條高速的機場快綫，每周日的總乘客量約 580 萬人次。公司在中國內地、英國、瑞典及澳洲營運的鐵路綫，每天服務的乘客亦達 650 萬人次。此外，港鐵公司在世界各地參與鐵路建造項目，以及提供顧問及承包服務。港鐵公司運用在鐵路方面的專業知識，參與發展與鐵路相關的住宅及商業物業項目，並提供物業管理、商場租賃及管理、車廂及車站內的廣告媒體和電訊服務。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

附件

於鐵路保護區內進行沉降監察的鐵路相關設施

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
觀塘綫							
1	在行人天橋、 高架行人道及 行人隧道加建人人 暢道通行設施	土木工程	公共工程	路政署	九龍灣站 至牛頭角站之間	20	+2
2	東九文化中心	建築項目	公共工程	建築署	九龍灣站	20	+4
3	為道路構築物提供 無障礙通道設施	土木工程	公共工程	路政署	九龍灣站	20	-1
4	將軍澳-藍田隧道	土木工程	公共工程	土木工程拓展 署	藍田站附近	20	+4
5	為道路構築物提供 無障礙通道設施	土木工程	公共工程	路政署	九龍灣站	20	-1
6	何文田站物業 發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	何文田站	20	-2
7	清水灣道 35 號 物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	彩虹站附近	20	-1

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
荃灣綫							
8	尖沙咀加拿分道隧道	建築項目	私人項目工程	(註一)	尖沙咀站	20	+2
9	葵涌健全街商貿發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	葵興站至大窩口站之間	20	+6
10	旺角彌敦道 742-744 號重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	旺角站至太子站之間	20	+2
11	荃灣西樓角路公共升降機及接駁天橋	土木工程	公共工程	路政署	荃灣車廠	20	-3
港島綫							
12	油街住宅物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	炮台山站	20	-2
13	渣華道住宅物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	北角站附近	20	-8
14	皇后大道西 450-456G 號物業重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	香港大學站附近	20	-4
15	忠正街 1-19 號物業重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	西營盤站	20	+3
16	干諾道西 48-51 號物業重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	西營盤站至上環站之間	20	-3

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
17	德輔道西 87-89 號 物業重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	上環站至西營盤站 之間	20	-2
18	美利道 2 號重建項 目	建築項目	私人項目工程	(註一)	中環站至金鐘站之 間	20	-2
19	美利道 2 號重建項 目	建築項目	私人項目工程	(註一)	中環站至金鐘站之 間	20	-2
20	馬寶道 1A-1P 號物 業重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	北角站	20	-4
南港島綫							
21	鴨脷洲利南道住宅 物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	利榮街附近通風樓	20	-1
將軍澳綫							
22	將軍澳日出康城第 7 期	建築項目	私人項目工程	(註一)	將軍澳車廠附近	20	+2
23	將軍澳日出康城第 9 期	建築項目	私人項目工程	(註一)	將軍澳車廠附近	20	+2
24	將軍澳日出康城第 10 期	建築項目	私人項目工程	(註一)	將軍澳車廠附近	20	+3
東涌綫及機場快綫							
25	葵涌公園環保工程	土木工程	公共工程	環境保護署	葵涌公園內的路段	20	-10

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
26	西九文化區 - M+項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	九龍站附近 <i>相關工程已完成， 沉降監察因此已終 止</i>	20	-17
27	西九文化區 - M+項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	九龍站至香港站之 間 <i>相關工程已完成， 沉降監察因此已終 止</i>	20	-6
28	西九文化區 演藝 綜合劇場	建築項目	私人項目工程	(註一)	九龍站附近	20	-5
29	機場三跑道系統工 程	建築項目	私人項目工程	(註一)	機場站至博覽館站 之間	20	-3
30	東涌新市鎮擴展	土木工程	公共工程	土木工程 拓展署	小蠔灣至東涌站之 間	20	-1
東鐵綫及馬鞍山綫							
31	在行人天橋、 高架行人道及 行人隧道加建人 暢道通行設施	土木工程	公共工程	路政署	旺角東站附近	15	+3

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
32	粉嶺站行人天橋擴闊工程	土木工程	公共工程	土木工程 拓展署	粉嶺站	15	-2
33	行人天橋加建無障礙設施	土木工程	公共工程	路政署	粉嶺站附近	20	-3
34	蓮塘/香園圍口岸的電纜鋪設工程	土木工程	公共工程	路政署	太和站與粉嶺站之間 相關工程已完成， 沉降監察因此已終 止	20	-3
35	粉嶺公路擴闊工程 -大窩行人天橋重建工程	土木工程	公共工程	路政署	太和站與粉嶺站之間	20	-2
36	行人天橋加建無障礙設施	土木工程	公共工程	路政署	太和站與粉嶺站之間	20	-2
37	羅湖站改善工程	建築項目	私人項目 工程 [@]	(註一)	羅湖站	20	0
38*	大圍站上蓋發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	大圍站	20	-23
39	上水彩園路地盤第三及四期公共房屋發展計劃建造工程	建築項目	公共工程	香港房屋 委員會	上水站	15	-3

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
40	沙田石門安耀街商業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	石門站至大水坑站之間	20	-1
41	馬鞍山恆健街資助出售房屋發展計劃	建築項目	公共工程	香港房屋委員會	大水坑站至恆安站之間	15	-2
西鐵綫							
42	尖沙咀梳士巴利道18-24 號重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	尖東站	20	+3
43	尖沙咀梳士巴利道12 號重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	尖東站至柯士甸站之間	20	+2
44	尖沙咀新世界中心重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	尖東站至柯士甸站之間	20	+4
45	元朗站橋躉改善工程	建築項目	私人項目工程	(註一)	錦上路站至元朗站之間	20	-16
46	西九龍公共房屋建築項目三	建築項目	公共工程	香港房屋委員會	南昌站至美孚站之間	15	-3
47	西九龍公共房屋建築項目三	建築項目	公共工程	香港房屋委員會	南昌站至美孚站之間	15	-3
48	西九龍公共房屋建築項目三	建築項目	公共工程	香港房屋委員會	南昌站至美孚站之間	15	-3
49	葵芳葵福路行人天橋加建公共升降機項目	土木工程	公共工程	路政署	荃灣西站至美孚站之間	15	-1

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
50	葵涌永建路 22 號 商貿發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	美孚站至 荃灣西站之間	20	-2
51	元朗朗日路 單車徑工程	土木工程	公共工程	土木工程 拓展署	錦上路站至 元朗站之間	15	+2
52	紅磡站改動 及加建工程	現有建築物改 動及增建工程	私人項目 工程 [®]	港鐵	紅磡站	20	-2
53*	Grand YOHO 物業 發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	元朗站附近	20	-16
54	朗屏站南 物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	朗屏站	20	-3
55	元朗凹頭物業發展	建築項目	私人項目工程	(註一)	錦上路站至元朗站 之間	20	-2
56	元朗站 物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	元朗站	20	+3
輕鐵綫							
57	屯門鄉事會路 升降機工程	土木工程	公共工程	路政署	輕鐵市中心站附近	20	-5
58	屯門鄉事會路 升降機工程	土木工程	公共工程	路政署	輕鐵市中心站附近	20	-2
59	屯門兆康路 行人天橋改善工程	土木工程	公共工程	路政署	輕鐵兆康站附近	20	-2

	相關項目	相關工程種類	項目性質	相關負責單位	鄰近港鐵站/ 鐵路設施	停工沉降指標 (毫米)	最新沉降幅度 [#] (毫米)
60	屯門新益里 5 號 附近的 工業大廈重建項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	輕鐵建安站附近	20	-7
61	元朗站 物業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	輕鐵元朗站附近	20	-5
62*	天水圍市地段 第 23 號住宅物業 發展	建築項目	私人項目工程	(註一)	輕鐵天榮站	80	-90
63	屯門鳴琴路資助置 業發展項目	建築項目	公共工程	(註一)	輕鐵石排站附近	20	+3
64	屯門泳池站住宅物 業發展項目	建築項目	私人項目工程	(註一)	輕鐵屯門泳池站附 近	20	-17

[#] 根據港鐵公司的記錄，資料為截至 2018 年 8 月 3 日，沉降監測點中最大讀數。「+」和「-」分別代表升幅及降幅。

* 相關工程因沉降幅度超逾預設指標而需暫時停工。

@ 為車站改善工程

註一：有關私人項目工程受屋宇署按《建築物條例》所規管。

新聞稿

Press Release

新聞通告 二零一八年八月九日

沙中綫土瓜灣站工程

就傳媒查詢有關沙田至中環綫(沙中綫)土瓜灣站工程，港鐵公司現提供以下資料。

沙中綫土瓜灣站位於馬頭圍道的地底，建造工程包括車站結構及其相連隧道。為確保附近的建築物及設施結構在工程期間不受影響，自 2012 年施工以來，工程團隊一直嚴密監察工程，在可行情況下在工程附近的建築物外牆、地面及地下管綫安裝監察儀器，以監測沉降或傾斜數據等。港鐵公司每周均會向相關政府部門提交所有監測點的數據，而港鐵公司及其委聘的註冊岩土工程師每月亦會向相關政府部門提交報告，詳載有相關監察數據以供審視。

根據相關政府部門的作業指引，工程範圍附近的建築物及地下管綫的沉降及傾斜度指標，會因應其結構、位置、所處的地質情況、功能和工程施工方法等而設定，而這些指標已涵蓋在土瓜灣站進行大型開挖前已提交予相關政府部門的「特定跟進行動計劃書」（「計劃書」）中，以用作工程期間的監測基準。而在評估建築物的整體結構安全時，須同時參閱沉降及傾斜幅度兩項監測數據。

工程期間，當沉降幅度的監測數據達至工程設定指標，工程團隊會按上述計劃書，與承建商採取適當的跟進措施，包括安排註冊結構工程師進行檢查，確定建築物安全及傾斜度符合工程預設的要求、由承建商委聘的顧問公司重新檢視沉降對建築物的影響等，在確定相關建築物傾斜幅度的監察數據，符合工程預設的要求和結構安全的情況下，提交修訂的沉降指標予相關政府部門。

工程團隊及承建商一直小心謹慎施工，同時密切監察工程附近的建築物及地下管綫之狀況。根據紀錄，部分土瓜灣站附近的建築物及地下管綫曾經達至工程設定指標，工程團隊及承建商根據上述程序，確定相關建築物結構安全，傾斜幅度的監測數據亦符合工程預設的要求，因此工程在安全情況下繼續進行。

(轉下頁)



至於地下煤氣喉管，港鐵公司自 2014 年開始已向煤氣公司提供工程範圍附近地下煤氣管綫的數據，並定期進行會議；至 2016 年，港鐵公司先後發現有四個喉管位置的沉降幅度達至相關指標，期間一直與煤氣公司商討跟進工作，包括煤氣公司每日派員巡查。惟經翻查紀錄，發現在 2016 年底有三個喉管監測位置的監測數據曾達至相關指標，當時未有向煤氣公司通報，而該三個喉管位置屬煤氣公司一直以來每日巡查範圍之內，相關喉管已於 2017 年年中回復至低於相關指標水平。

土瓜灣站及相連隧道工程自 2012 年開展以來，港鐵公司曾經接獲個別物業管有人、法團或業主，查詢其樓宇的狀況。港鐵公司及承建商曾進行實地視察，並將個案轉交獨立第三方的公證行調查及跟進。我們有向個別作出要求的物業管有人或業主提供相關數據或資料。

土瓜灣站的挖掘及主體結構工程已於 2016 年底完成，而車站的土木工程亦已於 2017 年完成。沿綫建築物及地下管綫的沉降幅度已穩定下來，傾斜度亦符合要求，安全並沒有受影響。

安全一直是港鐵公司的首要原則，公司一直有嚴謹的程序管理工程項目，以確保安全及施工質量。

(完)

文章總數：1 篇

1. 蘋果日報 | 發行量/接觸人次：130,230 | 2018-06-23

報章 | A02 | 要聞

字數：1369 words

沙中未平 西鐵又起 元朗站架空橋沉降 港鐵拖4年才補救 專家：嚴重或致倒塌 旁邊Grand YOHO停工

【本報訊】港鐵沙中綫醜聞未完，西鐵綫又爆出醜聞。西鐵元朗站架空路軌其中兩座橋墩出現嚴重沉降，幅度最少達20毫米。港鐵早於2013年已知悉沉降，惟隱瞞5年未公佈，至去年才悄悄進行補救工程加固橋墩。有工程師指，架空路軌落成多年後出現沉降，情況甚罕見，沉降達20毫米非常嚴重，即使暫停附近工程，亦可能在這4年間繼續沉降，最嚴重可影響建築結構，令架空路軌倒塌。立法會議員炮轟港鐵隱瞞事件，並狠批加固工程要拖拉4年才進行是「遲得離譜」。

記者：伍雅謙

沉降的架空路軌位於錦上路往元朗站方向路段，於2003年啟用，距離西鐵元朗站東面僅100米，對面就是新鴻基地產發展的大型住宅項目Grand YOHO，相距不足20米。現場所見，其中兩座位於朗和路、支撐架空路軌的橋墩，正進行高架橋地基鞏固工程。

新地支付加固工程費

《蘋果》取得一幅加固工程的施工示意圖，顯示承建商須將橋墩附近地面挖深，露出橋墩樁帽後，以工字鐵及千斤頂穩定橋墩，最後再灌漿加固，防止繼續下沉。記者現場觀察，可見橋底的地面確有如施工圖般挖深，負責工程的承建商是「泰昇地基」，但目前兩座橋墩連地基已被隔音罩完全密封，難以觀察內裏情況。地盤貼出告示則顯示，有關地基加固工程由去年10月展開，預計今年9月完工，為顧及架空路軌及列車行車安全，工程只能於凌晨12時至早上7時進行。

港鐵在回應中承認，最早於2012年至2013年已留意到個別橋墩有沉降現象，而上述兩座橋墩於2013年下旬的沉降幅度更達原先定下的20毫米停工指標，需暫停附近地盤工程，但稱鐵路運作一直安全。港鐵指曾就此與發展商及屋宇署積極探討方法，審核相關建議及資料後，於去年10月同意為高架橋墩進行「預防性加固工作」，工程預計於今年年底完成。

新鴻基地產表示，由於Grand YOHO第3期（即第6及7座）早前打樁工程期間，港鐵發現西鐵綫個別橋墩出現沉降現象，要求新地停止項目工程。新地為能盡快恢復項目工程，願意支付相關橋墩加固工

程費用；又指現時第3期工程經已暫停，會待港鐵完成橋躉加固工程以後才恢復施工。

屋宇署就指沉降未有超出「可接受程度的上限」，沉降幅度至今未有明顯變化，認為紀錄顯示沉降不影響結構安全。署方又披露，加固方案原來早於2015年6月已獲接納，但港鐵再拖延至去年才動工，

土木及結構工程師蘇耀坤指出，一般沉降約10毫米已屬警號，要進行補救工程，現時沉降至20毫米已非常嚴重，就算暫停附近工程，惟橋躉亦有可能在4年間繼續沉降，提醒若沉降至25毫米便會影響建築結構，令橋面及路軌傾斜，列車行駛時會因路軌傾斜而撞到路軌，「日日每次經過都會撞擊到」，進一步影響橋躉承托力，不但影響列車行車安全，「更可以令橋面脫離支撐站（橋躉）跌落嚟」。

議員轟港鐵隱瞞事件

立法會鐵路事宜小組主席田北辰指，屋宇署與港鐵之間有協議，若沉降接近20毫米，附近地盤需停工，如情況進一步惡化，沉降達45毫米便非常嚴重，列車需要停駛。他認為，屋宇署一直已知悉情況，可能政府認為安全而未有向外通報。

但立法會議員兼元朗區議員鄭俊宇指，涉事鐵路每日載客量達40多萬人，惟元朗區議會從未討論上述情況，直斥港鐵隱瞞事件，又批評港鐵拖拉4年後才進行加固工程，拖延程度令人震驚，「遲得離譜，乘客人命安全係最重要嘅」。他稱，沉降至45毫米已須停駛列車，擔憂是次兩座橋躉沉降或是警號，「如果係一種蔓延性，我點知你會唔會有第三條橋躉、第四條橋躉出事？」他稱將就事件向立法會提出緊急質詢。

文章編號：[201806233234996]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 明報 | 發行情/接觸人次: 140,000 | 2018-07-12

報章 | A12 | 港聞

字數: 842 words

輕鐵天榮站沉降逾8 厘米 議員轟政府擠牙膏式公布

【明報專訊】港鐵西鐵線元朗站上月被揭發橋墩出現沉降，署理運輸及房屋局長蘇偉文昨在立法會上透露，輕鐵線天榮站月台亦出現沉降，上蓋地盤工程須停工。港鐵透露，該站自去年10 月出現沉降，今年6 月進行加固工程期間，沉降幅度加大，超過80 毫米的停工指標，但強調月台結構及路軌狀況符合營運安全。多名區議員批評，政府及港鐵公布事件嚴重滯後，促請政府檢視通報機制。

蘇偉文昨回應民主黨鄭俊宇就元朗站橋墩沉降提出的質詢時表示，現時在鐵路保護區內，受沉降監測的工程有64宗，包括56 宗重鐵線附近工程，及8 宗輕鐵線附近工程。他又透露，因沉降而須停工的個案有兩宗，除了早前被揭發的西鐵線元朗站高架橋墩沉降，輕鐵線天榮站月台亦出現沉降。蘇稱，正與港鐵檢視同類事件的溝通及資料發放安排。

月台結構鐵路狀況無影響

政府發言人昨晚補充指出，就天榮站個案，港鐵已按機制通報屋宇署，屋宇署已確定月台結構安全無影響；機電工程署已覆核港鐵的路軌監測數據，確定鐵路狀況沒有受相關工程影響，該段路軌符合安全標準並正常運作。

港鐵表示，天榮站上蓋項目於去年9月展開地基工程，至去年10 月發現該站7 號月台輕微沉降，港鐵隨即要求發展商暫停在該月台附近使用震動方法進行開板樁工程。工程其後復工，但到上月8 日，發展商完成控制沉降的灌漿工程後，月台沉降達到80 毫米的停工指標；發展商之後進行進一步加固工程，但月台繼續沉降，到上月28 日，沉降幅度已超過80 毫米，港鐵再次要求暫停工程，至今未復工。

負責天榮站上蓋項目的新鴻基地產承認該站出現沉降，但強調工程一直進展順利，符合有關政府部門的規定，會繼續監察有關情況。

港鐵去年10 月起兩度促上蓋停工

多名元朗區議員及立法會議員均表示，昨日才得悉沉降事件。鄭俊宇表示，每日有大批市民乘坐輕鐵及西鐵線，政府在回應立法會質詢時，才披露該站出現沉降，批評政府是「擠牙膏」式公布。元朗區議員李月民表示，昨晚收到港鐵信件交代事件，他批評港鐵上月25日已發現沉降超標，但港鐵26日出席元朗區議會時，卻未有一併公布。他已要求區議會召開緊急會議討論。

文章編號: [201807123101971]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

文章總數：1 篇

1. 文匯報 | 發行人/接觸人次：132,000 | 2018-07-14

報章 | A02 | 文匯要聞

字數：1156 words

大圍站沉降21毫米微超標 上蓋物業打樁出事 港鐵已要求停工

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵大圍站月台因上蓋物業發展項目進行地基工程而出現沉降，降幅達至20毫米的停工指標，港鐵已要求發展商新世界暫停工程。據了解，沉降幅度為21毫米，屬輕微超標，項目主要範圍的打樁工程已完成。港鐵表示，事件已通報相關政府部門，屋宇署視察後確認結構安全，機電工程署覆核港鐵的路軌監測數據後，確定路軌符合安全標準。新世界表示會密切監察項目情況，並配合港鐵的鐵路安全措施。

港鐵大圍站物業發展項目的地基工程於2016年5月展開。港鐵昨日主動發出新聞稿披露，該公司鐵路保護組人員在前日凌晨的恒常監察中，檢測到大圍站南行線月台末端及附近一支架空電纜杆的監測點沉降幅度，首次達到預設的20毫米停工指標，港鐵於早上隨即要求發展商暫停在東鐵線相關鐵路保護區內的地基工程。

後續施工方法需保鐵路安全

港鐵表示，發展商委任的註冊建築專業人士已就事件通報相關政府部門。屋宇署已派員視察有關月台及架空電纜杆，確認其結構安全。機電署亦已覆核港鐵的路軌監測數據，確定鐵路狀況沒有受相關工程影響，該段路軌符合安全標準。

港鐵表明，會繼續密切監察大圍站沉降情況，並繼續與相關政府部門保持緊密聯繫。屋宇署及港鐵已要求發展商委任的註冊建築專業人士提供有效緩減沉降的施工方法及緩解措施。港鐵會在確保鐵路設施和營運安全不受後續工程影響後，方會同意發展商恢復相關工程。

政府發言人表示，政府得悉港鐵昨日已去信沙田區議會及公佈事件。因應港鐵要求，有關地基工程已於前日早上停工。有關監測點是港鐵按照鐵路保護區的既定程序，要求發展商額外設置，以便港鐵監察沉降數據，確保鐵路安全及營運不受有關工程影響。

新世界：即日通報 配合港鐵

發言人又指，屋宇署將聯同港鐵要求負責項目的註冊建築專業人士制訂緩解措施。如接獲項目的修訂圖則及復工要求，屋宇署會在確保鐵路設施結構安全及港鐵確認不會對鐵路安全及營運構成影

響為大前提下，嚴格審批有關申請。機電署亦會繼續密切監察有關情況，確保鐵路運作安全。

新世界發言人表示，該公司一直有委託結構工程師定期監察項目毗鄰大圍站的沉降情況，當發現輕微沉降情況後，結構工程師已即日向屋宇署通報，並因應港鐵要求，即時暫停在相關鐵路保護區內的地基工程。

該公司會繼續密切監察項目情況，並與港鐵及相關政府部門保持緊密聯繫，以配合港鐵的鐵路安全措施。

民建聯立法會鐵路事宜小組委員會副主席陳恒鏞表示，今次港鐵主動向公眾交代的做法值得肯定。

民建聯倡監察擴至30米以外

他認為現時港鐵只監察距離月台30米內的打樁工程，未來可能要考慮是否需要擴大監察範圍。

民建聯沙田區議會交通及運輸委員會主席李世榮表示，雖然相關政府部門已了解大圍站月台及路軌暫不受影響，但市民對沉降事件仍非常擔心。他要求港鐵盡快全面調查事件原因及提供補救方案，並要求政府密切監察事件會否對大圍鐵路站造成影響。

文章編號：[201807143140455]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 成報 | 發行情/接觸人次: 50,000 | 2018-07-30

報章 | A05 | 港聞

字數: 777 words

發現64宗同類事件 疑因打樁活動所致 天榮站沉降 區會促勘查地基

輕鐵天榮站七號月台沉降事件持續升溫，元朗區議會將展開第一次特別會議緊急討論事件，區議會促請當局為附近多個屋苑勘查地基情況，以確保符合安全標準，並且要求停止附近一切打樁活動，直至當局證實附近建築物地基及樓宇結構安全。本報港聞部報道

元朗區議會交通及運輸委員會將在今天（30日）下午召開第一次特別會議，緊急討論輕鐵天榮站沉降事件。本月11日，運輸及房屋局副局長蘇偉文透露鐵路保護區受沉降影響的工程共64宗，有56宗在重鐵綫附近，8宗在輕鐵綫附近，亦有兩宗因類似沉降而需要停工的個案，除輕鐵站天榮站月台還有元朗站。

事件或致出軌風險

事件引起全城譁然，除了元朗站高架路軌沉降達20毫米外，港鐵事後證實天榮站七號月台原來在6月25日已錄得沉降，幅度更超逾停工指標的80毫米。據悉，沉降是因為附近新鴻基地產的住宅項目打樁所致，發展商早前稱已配合港鐵要求暫時停工。

元朗區議會極為關注事件，憂慮事件有機會令輕鐵出軌，直指情況嚴重，如同將數萬個不知情的輕鐵乘客置於危險中，元朗區議會將在今天召開第一次特別會議，促請運房局、港鐵公司、新鴻基地產交待事情始末，以及全面檢視沿線路軌下沉情況及對行駛中輕鐵安全的影響。

要求公開審批報告

特別會議將要求局方交代現時月台的最新沉降情況；質詢當局對兩大沉降工程進行了何種補救措施，是否有部門在公布前便得知月台發生沉降；並會問及屋宇署為何在2018年5月將停工標準由沉降20毫米提升到80毫米，區議會要求公開審批報告並質詢當時是由哪位官員審批。

特別會議又會促請運房局、港鐵公司、新鴻基地產、屋宇署、機電署馬上檢討並擬備新的通報機制以提高透明度；並立即為附近的建築物（栢慧豪園、栢慧豪庭、天頌苑、麗湖居、十八鄉事委員會公益社小學及中學和伊利沙伯舊生會中學）進行結構及沉降檢測，採取補償措施；另外要求承建商停止一切打樁活動，直至當局證實附近的建築物地基及樓宇結構安全為止。

文章編號: [201807303196978]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 英文虎報 | 發行情/接觸人次: 200,000 | 2018-08-02

報章 | P07 |Local |By Phoenix Un

字數: 385 words

Sinking problem at another rail station

The Tuen Mun Swimming Pool light rail station has been hit by land settlement, but the MTRCL assured yesterday that it is still within safety limits.

The rail operator admitted settlement of the station platform after residents found cracks at the station near the Sun Hung Kai Properties construction site.

MTR staff members have been frequently spotted at the swimming pool station measuring different spots. There is a temporary tunnel between the station and the construction site for pedestrians, and residents found cracks between the ground and the concrete posts supporting the roof, measuring up to six centimeters.

Vice chairman of Tuen Mun District Council Traffic and Transport Committee Terry Yip Man-pan said he had seen signs that the settlement could be serious. More than 100,000 people used or passed the station every day.

Under Secretary for Transport and Housing Raymond So Wai-man in the Legislative Council earlier this month, revealed that 64 railway protection areas had settlement issues, eight with the light railway.

Among these eight, the Tin Wing Station subsidence was so serious that the developer had to stop the piling of its construction site nearby. Again the developer was Sun Hung Kai Properties.

Yip was not satisfied with the government's response to the incident. "The government drip-feeds information and now two of the light railway stations have been identified, but what about the other six? We don't know if they are also affected by piling."

He planned to file questions in the District Council meeting asking the government to reveal the location of all 64 spots with settlement issues.

MTR spokesman said they had been notified by the Buildings Department in October 2015 that there would be construction work within the railway protection area of the swimming pool stop.

Construction began in January last year and by the end of last year, slight settlement had been found at platform number two of the swimming pool station.

MTR stressed that the platform, the rail line and other railway facilities at the swimming pool station have always met safety standards.

Most of the piling works at the construction site had been completed, the MTR spokesman said, and the superstructure was under way.

A Sun Hung Kai Properties spokeswoman said the construction work had complied with the directions of the Buildings Department and other rules.

文章編號: [201808023215968]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

文章總數：1 篇

1. 文匯報 | 發行情/接觸人次：132,000 | 2018-08-03

報章 | A10 | 香港新聞

字數：1142 words

大圍站沉降擴大 地盤復工無期

香港文匯報訊（記者 文森）繼輕鐵天榮站月台沉降幅度擴大後，港鐵東鐵線大圍站的沉降幅度亦出現擴大跡象。屋宇署證實，截至昨日的最新數據顯示，大圍站月台的沉降幅度為23毫米，比之前多了2毫米，繼續超出20毫米停工警戒線，地盤至今復工無期。

港鐵早前公佈，於上月12日凌晨進行的恒常監察中，發現大圍站南行線月台末端及附近一支架空電纜杆的監測點錄得沉降，並達到預設為20毫米的停工指標。港鐵即時要求在鄰近進行工程的發展商新世界暫時停工。據悉當時月台的沉降幅度為21毫米。

屋宇署表示，自大圍站附近地盤停止打樁工程後，該署一直密切監察有關鐵路設施的沉降幅度，並於近日派員再進行視察，確認相關鐵路設施結構安全，現時有關打樁工程仍然停工。

屋宇署指出，截至昨日，港鐵要求安裝於大圍站南行線月台末端位置及附近一支架空電纜杆的監測點之沉降數值，分別為23毫米及22毫米。

屋宇署續說，該項目註冊結構工程師已向該署提交緩解措施的建議，該署正就有關建議諮詢土力工程處及港鐵意見，並會一如以往，在確保鐵路設施結構安全及港鐵確認不會對鐵路安全及營運構成影響為大前提下，嚴格審批有關申請。

港鐵發言人表示，港鐵一直緊密監察大圍站月台各項監測數據，至今沉降情況見有輕微上落，因沉降水平會受天氣、水位、濕度等因素影響，最重要是必須確保月台結構安全、路軌平順，以及路軌、月台上落水平及架空電纜等的相互高度及距離均符合安全標準，有關方面已獲屋宇署和機電工程署確認。

發言人指出，港鐵及屋宇署正審視發展項目的註冊建築專業人士所提交的建議緩減沉降施工方法及緩解措施。在確保鐵路設施和營運安全不會受後續工程影響，並獲相關政府部門同意後，才會同意發展商恢復相關工程。

專家：有可能令路軌變形

資深土木工程師倪學仁接受傳媒訪問時表示，地盤工程如打樁即使停工，若泥土黏性程度較高，也可能會帶來延後影響，令沉降程度擴大，但這只是其中一個可能引致的因素，始終要視乎本身土質如何。

他重申，如果月台或路軌某一個監測點沉降幅度與其他監察點有太大差異，有機會令路軌變形，影響行車安全。

至於輕鐵屯門泳池站的沉降情況，屋宇署表示，自鄰近發展項目工程開始至今，該項目的註冊結構工程師須定期向該署提交相關監測點的沉降記錄，而沉降幅度一直沒有超出批准圖則所訂定的20毫米停工指標。

屋宇署指出，雖然有關沉降幅度一直沒有超出停工指標，但為釋除公眾疑慮，該署已派員視察地盤毗鄰的屯門泳池站鐵路設施及南浪海灣的圍牆，確認其結構安全。

另外，工聯會元朗區議員姚國威、鄧焯謙及劉桂容亦去信港鐵公司，關注輕鐵車站出現沉降問題，並查詢濕地公園站及天秀站的情況。信中指出，相關車站附近有建築地盤，更有消息指站內有監察記號，故擔心涉及安全問題。他們要求港鐵交代有否監察其沉降情況及有何措施保證車站的行車安全。

文章編號: [201808033072126]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 蘋果日報 | 發行人/接觸人次: 130,230 | 2018-08-04

報章 | A03 | 要聞

字數: 533 words

元朗輕鐵站沉降 港鐵不提幅度

【本報訊】港鐵接連有車站被揭沉降，最新災區為元朗輕鐵站。港鐵承認今月1日發現該站的一段路軌及架空電纜桿出現「非常輕微」沉降，無公佈沉降幅度。有立法會議員認為港鐵應全數公佈64個沉降監察點，若10月立法會復會仍未公佈，會考慮引用《立法會（權力及特權）條例》要求當局公佈。

鄭俊宇考慮引特權法

港鐵承認，今月1日元朗輕鐵站的一段路軌及架空電纜桿出現「非常輕微」的沉降，其幅度平穩保持在屋宇署要求的20毫米指標內，惟並無公佈沉降幅度。港鐵又指元朗輕鐵站附近的新鴻基地盤繼續打樁，鐵路安全不受影響，若沉降幅度達停工指標，會即時要求暫停工程。新鴻基回應指，元朗站項目施工一直如常進行，所有工程均按屋宇署及相關規定。本報向屋宇署查詢，截稿前未獲回覆。

民主黨立法會議員鄭俊宇認為，即使元朗輕鐵站的沉降幅度未達停工指標，港鐵亦須公佈數字，「佢個標準飄移得好犀利，好似天榮站咁，陣間改咗又話安全，唔可以再係你話OK就OK」。鄭稱港鐵及政府有必要公佈64個正受沉降監察的地點，若立法會復會時仍未答覆，他會考慮引用特權法要求公佈。

運房局早前自爆有64個位於鐵路保護區範圍的工程正受沉降監察，惟未有詳情。連同元朗輕鐵站，已知有沉降的港鐵車站共有5個，分別為元朗西鐵站、屯門泳池站、天榮站及大圍站。

■記者趙雅婷

文章編號: [201808043191671]

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 東方日報 | 發行情/接觸人次: 500,000 | 2018-08-05

報章 | A19 | 港聞

字數: 1008 words

輕鐵鳴琴至石排兩站沉降月台裂

再爆出有輕鐵相連站沉降威脅路軌安全！運輸及房屋局與港鐵堅拒向公眾交代全港鐵路保護區內六十四宗受沉降監測的工程地點，公眾被蒙在鼓裏，港鐵昨承認鳴琴站至石排站相連站輕鐵範圍，一處屬鐵路保護範圍的地點出現沉降，港鐵未有明確交代兩站沉降幅度，只表示會有監察及機制應對，但相連站中間一段路軌會受沉降幅度不一而影響行車安全。另最新傳出屯門田景及建生站又有沉降，港鐵表示，港府正研究優化沉降事件通報機制，港鐵會全力配合。

輕鐵石排站毗鄰的房協翠鳴臺地盤昨仍繼續開工。（何天成攝）

昨日到現場視察，發現鳴琴站與石排站之間的路軌已畫上數條「神秘藍線」，藍線位處房協翠鳴臺地盤對出不足二十米，地盤昨仍繼續開工。另外，兩站月台表面亦出現多道裂縫，石排站情況較為嚴重，月台上可見裂縫處處，其中一條更長達約六十五厘米！至於鳴琴站離地盤較遠，月台裂縫較少及不顯眼。

港鐵指，於一五年九月接獲屋宇署通知，石排頭路及鳴琴路附近的輕鐵範圍，一處屬鐵路保護範圍的地點，將有發展項目建築工程，並徵詢港鐵意見。港鐵公司鐵路保護組按照相關條例及程序，要求由發展商聘用的註冊建築專業人士評估工程對現有鐵路設施所產生的影響，以便港鐵公司監察沉降及其他數據，確保鐵路安全運作不受影響。

港鐵稱幅度輕微 持續監察

石排頭路及鳴琴路附近的項目自一六年九月開展至今，港鐵一直監察有關數據，留意到石排頭路及鳴琴路附近的輕鐵範圍出現非常輕微的沉降，至今沉降幅度一直平均及平穩，沒有顯著改變，並維持在屋宇署沿用的二十毫米的沉降指標以內。該段範圍的鐵路設施一直符合安全標準，不影響鐵路安全運作。雖然沉降幅度並未達二十毫米的沉降指標，但公司一直與相關政府部門保持緊密聯繫，亦定時將有關數據通報相關政府部門。

附近地盤仍施工 正建上蓋

據港鐵了解，該工地大部分地基打樁工程已經完成，現正進行上蓋建造工程。港鐵強調會一直監察，若沉降幅度達預設停工指標，會按既定機制即時要求承建商暫停相關鐵路保護區內的工程，及通報相關政府部門有關安排，確保鐵路安全。

不過，由於今次出現沉降的是兩個相連站及有輕鐵路軌連接，兩個站的沉降若出現較大差距，就會損壞兩站之間的輕鐵路軌，列車經過隨時會發生意外。

另外，元朗區議員李月民日前斥港鐵於上周二（7月31日）區議會上「講大話」，隱瞞輕鐵元朗站沉降一事，港鐵昨指，港鐵代表當時所指的是Grand YOHO發展項目，並不落入輕鐵元朗站月台的保護範圍，指言論或引起誤會，日後會更清楚解說。

記者梁銘姿

文章編號：[201808053158658]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 文匯報 | 發行人/接觸人次: 132,000 | 2018-08-07

報章 | A09 | 香港新聞

字數: 1090 words

港鐵沉降名單 條條路線出事 64監測點 最嚴重90毫米 西鐵線重災

香港文匯報訊（記者 高俊威）特區政府昨晚公佈監測沉降新機制後，港鐵隨即公佈64個現時在鐵路保護區內受沉降監測地點之名單，其中因超過沉降指標而曾停工的包括之前被揭發的輕鐵天榮站、港鐵大圍站及港鐵元朗站附近，最新沉降幅度分別仍達90毫米、23毫米及16毫米，而其他較嚴重而仍在監測中的包括輕鐵屯門泳池站及東涌線葵涌公園內路段，最新沉降幅度分別為17毫米及10毫米。

經各界多番要求後，港鐵終於在昨晚公開64宗受沉降監測的工程項目。這些監測項目遍佈各條港鐵路線，其中最多為西鐵線，共有15個項目，其次東鐵及馬鞍山線有11個，此外觀塘線有7個，荃灣線4個，港島線9個，南港島線1個，將軍澳線3個，東涌線及機場快線6個，以及輕鐵線8個。

在64個項目中，其中有46個項目錄得沉降，佔總數達70%。而其中3個已停止監察，因為相關工程已經完成，分別為西九文化區的兩個M+項目，其中一個項目的沉降幅度達17毫米，以及蓮塘/香園圍口岸的電纜鋪設工程。

大部分未達停工指標

大部分錄得沉降的工程均未達停工指標，其中最嚴重為輕鐵天榮站，最新沉降幅度達90毫米，超出停工指標80毫米的標準；另一個須停工工程為大圍站上蓋發展項目，最新沉降幅度為23毫米，超出20毫米的停工指標3毫米。

至於元朗站附近的Grand YOHO，最新錄得沉降幅度為16毫米，因之前曾超出20毫米停工指標，故仍暫時停工。

港鐵：有嚴謹維修保養

其他較嚴重而仍在監測中還包括之前曾被揭發沉降的輕鐵屯門泳池站附近，最新沉降幅度為17毫米，以及東涌線葵涌公園內路段，最新沉降幅度為10毫米，皆未超逾20毫米停工指標。

此外，早前曾出現鋼筋造假事件的紅磡站改建工程，亦屬其中一項監測工程，最新沉降幅度為2毫米，未達20毫米停工指標。

港鐵表明，安全是港鐵營運的首要原則，絕不妥協，並有一套國際認可、全面而嚴謹的鐵路基建和資產維修保養制度，確保鐵路設施時刻維持在安全及良好狀態，保障乘客、職員以至大眾安全。

港鐵又指，目前鐵路保護區內正進行多項私人項目及公共工程，負責有關工程的相關政府部門在施工前已知會港鐵。港鐵會按新公佈的機制，與政府緊密合作。

陸頌雄批港鐵後知後覺

本身是元朗區議員的工聯會立法會勞工界議員陸頌雄接受香港文匯報訪問時表示，港鐵過去一直以「擠牙膏」方式處理事件，顯示港鐵沒有在元朗站高架橋沉降事件中吸取教訓，也反映港鐵對輕鐵站的關注程度不足。

他指出，沉降幅度最多、沉降幅度達90毫米的輕鐵天榮站，市民肉眼也可察覺出問題，「可見到月台側向一面，有少少波浪形。」

他批評港鐵對事件後知後覺，亦沒有開誠佈公，港鐵高層實難辭其咎，建議港鐵改善通報機制，加強透明度，一旦鐵路設施發現有任何問題，應立刻派員維修，以釋除公眾疑慮。

文章編號：[201808073119013]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數：1 篇

1. 蘋果日報 | 發行人/接觸人次：130,230 | 2018-08-09

報章 | A01 | 要聞 | 頭條

字數：1269 words

港鐵再隱瞞沙中綫工程醜聞 土瓜灣23幢樓大沉降

【本報訊】港鐵高層集體下台，沙中綫醜聞卻陸續有來。《蘋果》取得土瓜灣站內部顧問報告，顯示地盤2016年挖掘月台時，多達23幢周邊樓宇的沉降幅度超出容許上限，其中一個位於油站旁的監測點，更錄得最高的62.9毫米沉降，超出上限逾三成。不過，港鐵的合資格人士（Competent Persons）卻指示承建商繼續工程，沒有按規定停工、沒作加固及緩解措施，亦沒有通報受影響居民。港鐵、屋宇署及路政署至截稿前未有回覆。記者：梁御和

林偉聰

屋宇署的作業備考（APP-137）列明，如工程可能導致相鄰建築物沉降，施工前要擬定可容許的沉降上限。一般情況下，署方建議上限為25毫米；承建商亦可因應地盤情況自行計算上限，再交屋宇署審批。工程開展後，如有監測點錄得沉降數值超出上限，便要即時停工，直至找出沉降原因，完成修補加固方案，有必要時或要更改工程設計，再向屋宇署提交報告，獲批後方可復工。

市政大廈超上限五成

本報取得一份2017年中撰寫的顧問覆核報告，當時土瓜灣站的連續牆安裝及月台挖掘工序已完成。報告顯示，工程開展前有擬定周邊地面、建築物及地下喉管的容許沉降上限，視乎不同建築物狀況，其上限亦有所不同；並按屋宇署作業備考建議，將沉降幅度劃分成三個級別，即預警（須加強監測）、行動（須檢討施工方法減低沉降）、以及等同上限的警報（停工）級別。

報告列出2015年至2017年各監測點數據，顯示該站周邊有23幢住宅及商廈沉降超出容許上限（即警報級別）。情況最嚴重的寶馬大廈錄得最高62.9毫米沉降，超出上限34%，該大廈的基座便是蜆殼油站；旁邊的土瓜灣市政大廈亦錄得51毫米沉降，超出上限五成。

無加固及通知居民

寶馬大廈對面的七喜大廈亦錄得52.4毫米沉降；馬頭圍道324至350號多幢樓齡約60年的舊樓亦錄得35至36毫米沉降，全數超出容許上限。

另外，地面及地下喉管的監測點，亦有17個錄得超標。寶馬大廈旁邊的地下煤氣管就錄得最高的54.2毫米沉降，超出上限29.2毫米，足足逾1.2倍；七喜大廈外另一條煤氣管亦沉降39毫米。

報告指，工程人員曾到超標位置進行目測檢查（Visual inspection）及結構檢查（Structural inspection），未發現明顯裂紋；又稱樓宇的傾斜度沒超出預期，港鐵合資格人士審核後認為樓宇堅固穩定。報告又解釋，指用作初擬定沉降上限數值的計算方法「可能不適用（may not be applicable）」於土瓜灣站地理環境，故令沉降情況超出預期。

消息人士透露，即使監測點出現大規模沉降超標，港鐵及承建商卻沒有按照機制停工，也沒有作加固及緩解措施阻止沉降惡化。該消息人士又指出，報告指的「檢查」，只是委託工程師到超標的大廈走廊、樓梯等公眾範圍視察，最多一至兩日，避免驚動居民；港鐵至今亦沒有通報該區居民。

或抽水工序控制不理想

資深土木工程師倪學仁看過涉事報告，認為事件中的大規模沉降屬罕見。他指，土瓜灣站位於馬頭圍道地底，部份位置穿過樓宇底部，月台及隧道要深至地底逾30米，低於樓宇樁腳，因此要進行大規模抽地下水及開挖等工程。他估計是抽水工序控制不理想，令泥土過份收縮出現較多沉陷。

倪學仁又指，「如果成幢樓同時沉落去，對結構影響未必好大；如果幢樓得一邊沉多啲，一邊無沉，就會對結構造成破壞」。就現時土瓜灣站的沉降規模，他估計周邊大廈會有不少地方出現裂紋。

文章編號：[201808093208684]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 南華早報 | 發行情/接觸人次: 105,347 | 2018-08-10
報章 | EDT1 | EDT | TRANSPORT | By Sum Lok-kei lokkei.sum@scmp.com
字數: 586 words

MTR insists sinking work areas are safe

Rail giant on the defensive after reports of subsidence around To Kwa Wan

Hong Kong's embattled rail operator yesterday dismissed public safety concerns after it emerged that more than 20 areas around its To Kwa Wan station building site had been sinking since construction began six years ago.

MTR Corporation managing director Jacob Kam Chak-pui said the land subsidence related to its scandal-plagued Sha Tin-Central Link, the city's most expensive rail project, was "a common phenomenon" resulting from piling, excavation and groundwater extraction work.

"Things have stabilised, with minor fluctuations in recent periods," Kam said at a press briefing on the firm's interim results.

He was responding to media reports citing internal MTR documents from 2016 indicating that 23 residential buildings around To Kwa Wan station were sinking beyond acceptable limits.

Buildings Department guidelines say action must be taken if there is land subsidence of more than 2.5cm. BMW House near the new station had sunk by 6.3cm by 2016, according to the internal MTR documents.

To Kwa Wan is one of five new stations along the HK\$97.1 billion Sha Tin-Central Link, which has been hit by substandard construction work and unauthorised design changes.

In a statement late last night, the MTR Corp said: "According to the records, while the settlement levels of some of the adjacent buildings and underground utilities have reached the set thresholds, the tilting ratios of the buildings have all along met the set requirements, so the works can continue in a safe manner."

On Tuesday, the government said it had told the rail giant to remove those in charge of the project, while police would investigate "huge discrepancies" and "conflicting reports" in its reports on construction work.

Four senior managers left immediately while the firm's CEO is due to take early retirement.

Veteran engineer Ngai Nok-yan said he had seen parts of the internal report from 2016 showing the level of subsidence was above the statutory limit.

He said it was hard to judge from the documents if the structural safety of buildings had been affected, as measurements were taken at only one or two points around each location.

"If the subsidence is even across the whole building, there is no issue," Ngai said.

However, if different sections of a building were sinking at different levels, this could cause "structural damage" and residents would start seeing cracked walls.

At least two residents in the area said cracks in the walls of their flats had started appearing when station construction work began six years ago.

The MTR Corp said it had since received enquiries from some property owners about the impact on their buildings.

"The corporation and the contractor conducted on-site inspections and then referred the cases to an independent loss adjuster for further investigation and follow-up," the rail operator said. "We have provided relevant data or information to owners of individual residential flats in the past."

Towngas, the city's sole household gas provider, said four cases of subsidence exceeding statutory limits had been identified near the To Kwa Wan station work site in the last four years, but it had carried out necessary repairs and replacement of pipes.

"The situation of gas pipes is stable, the public does not need to worry," it said.

Shell Hong Kong Limited, which operates a service station at Ma Tau Wai Road next to BMW House, said its premises were not affected.

Ngai agreed it was possible the subsidence had stabilised as major work had been completed.

> MTR PROFITS FALL A3> HARRY'S VIEW A10

文章編號: [201808103230263]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 星島日報 | 發行情/接觸人次: 100,000 | 2018-08-11

報章 | A01 | 要聞 | 頭條

字數: 1102 words

會展站也沉降 港鐵煞停挖掘 釋公眾疑慮 擬設公布機制

沙中綫風暴

港鐵沙中綫問題一波未平一波又起，繼日前發現土瓜灣站附近多幢大廈及煤氣管錄得沉降，昨日再傳出會展站十四個地面和公用設施監測點亦發現沉降超標；位於舊灣仔碼頭一個監測點，更超標二點三倍，錄得八十三毫米的沉降。港鐵昨日傍晚宣布暫時停止會展站相關的所有挖掘工程，並研究設立一套監測數據超標的對外公布機制。車務及中國內地業務常務總監金澤培(見圖)強調，並非因工程危險而停工，而是希望釋除公眾疑慮，以全面審視相關的監測記錄，現沒有復工的時間表。

有傳媒昨日引述一份港鐵去年一月的工程監督報告，指會展站的地盤設有七百零七個沉降監測儀，大部分警報水平均訂於二十五毫米，但發現十四個地面和公用設施監測點超出警報水平，並引述消息指港鐵未有按指引停工。

14監測點超標 最高錄83毫米

超越警報水平的監測點集中於會議道近舊灣仔碼頭一帶，達預警和行動水平的監測點分別有十六個及四個。其中，位於舊灣仔碼頭的一個地面監測點，更超標二點三倍，錄得八十三毫米的沉降；菲林明道的一個食水管監測點亦錄得沉降超標約五成，達三十七毫米沉降。

車務及中國內地業務常務總監金澤培昨日傍晚臨時召開記者會，宣布會展站相關所有挖掘工程即時停工，解釋灣仔北是填海地區，附近亦有其他基建工程進行，因此沉降問題會較顯著，「我們停工不是因為覺得危險，是希望釋除公眾疑慮，亦都讓我們有時間審視數據，確認周邊設施是真正安全。」

金澤培：不清楚何時復工

金澤培同時宣布，港鐵公司將增加透明度以釋除公眾疑慮，會參考鐵路保護區，由屋宇署與路政署設立的向外通報機制，與政府部門商討研究一套對外公布機制，當監測數據超出指定指標時，向外公布有關資料。金澤培坦言不清楚會展站會何時復工，需要審視相關工作，才會知道對整個項目有否影響，包括會否增加建築成本、延遲通車日期等。

港鐵交代最新決定後，路政署隨即發出新聞稿，指根據會展站監測點讀取的數據，發現多個監測點的沉降幅度超出最高水平。值得注意的是，路政署路政署在新聞稿內稱，要求港鐵於會展站立刻暫時停止「超出最高水平監測點」附近範圍的相關挖掘工作，但據了解，港鐵會展站所有挖掘工程都會停工，包括仍未超最標的監測點位置。

消息指，路政署並非認為會展站工程存有危險，而建議暫停挖掘工作，而是考慮到部分監測點出現沉降超標情況，希望港鐵能夠提高透明度，釐清當中數據後才繼續施工。

立會月底特別會議跟進

隨着沙中綫問題擴大，多個政黨均表示強烈不滿，有政黨昨日發起簽名行動，於路政署總部抗議，並要求區議會召開特別會議。立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰昨日稱，委員會將於本月底召開特別會議跟進事件，亦不排除引用權力及特權法調查港鐵工程問題。相關新聞刊A4版

本報記者

文章編號：[201808113150429]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 東方日報 | 交通 | 發行人/接觸人次: 500,000 | 2018-08-13

報章 | A19 | 港聞

字數: 977 words

沙中線料站站沉降 議員促港鐵公布數據

沙中線工程醜聞連環爆，土瓜灣站及會展站工地附近多個監測點先後被揭沉降超標，港鐵與港府至今仍未回應民意，公布數據讓居民安心。立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰昨在電視節目表示，已要求港鐵本星期交代沙中線其餘八個站的沉降數據，同時需交代該新線其他站有否發生如紅磡站般剪短鋼筋造假事件，港鐵已承諾會盡量交代。有工程師認為其他站出現沉降機會很高，建議港鐵於網上設立實時沉降數據更新，以釋公眾疑慮。

沙中線土瓜灣站日前被揭工地附近監測點沉降超標，多達廿三幢樓宇受影響。

田北辰指出，除土瓜灣站及會展站外，其餘八站肯定會有沉降現象，受影響樓宇甚或較土瓜灣站涉及的廿三幢樓宇更多。他認同於工程中，若每次有一幢樓超過二十毫米便要停工，無疑會拉長建造鐵路的時間，但現時事件已令大眾失去信心，故應對外公布沉降數據，當務之急亦要改善機制，提高透明度。

要求交代其他站有否剪鋼筋

另外，按現時做法，若附近工程令港鐵工程出現沉降超標，必須先停工審視相關數據，但港鐵工程令附近建築物沉降超標就可以繼續動工。田批評此舉是「雙重標準」，認同港鐵給予社會「唯我獨尊」的態度，故港鐵更應該向公眾交代清楚。他亦關注沙中線其他站負責工程的承建商，會否有剪鋼筋造假，「有幾多人係偷雞博大霧，可能人人都係咁做。」，促請港鐵一併盡快交代。

田北辰表示港鐵承諾會盡快交代沙中線沿線各站的沉降數據。

工程師：煤氣管水渠易受影響

沙中線公共專業聯盟召集人、資深工程師黎廣德認為，沙中線沿線各站有沉降的機會相當高，但對樓宇造成的影響要視乎樓齡等因素而定，反而煤氣管及水渠未有打樁，較易受沉降影響。至於有說法指工程中難免會出現沉降現象，黎表示「唔可以咁講話預咗（沉降）」，認為有關人士於建造工程時，應盡量減少移動泥土避免沉降。

黎又指，市民現時對港鐵已失去信心，認為港鐵應於網上實時公布所有監測點的沉降數據，「等市民知道自己有冇受到影響」，市民是有能力理解沉降資訊，「唔好當係（市民）細路仔」。

港鐵：會商討研對外通報機制

本報昨日再向港鐵查詢沙中線沿線各站的沉降數據，港鐵回覆只說，以保障公眾及工地工人的安全為首要任務，絕不妥協，又指鐵路工程監測儀器安裝在工地附近的私人建築物或公共設施上，並非安裝在屬於港鐵的鐵路處所，有關數據都已交給港府相關部門，因此會與相關部門商討，研究一個對外的通報機制，以及監測數據超出設定指標的處理。

文章編號：[201808133238099]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數：1 篇

1. 蘋果日報 | 發行人/接觸人次：130,230 | 2018-08-14

報章 | A05 | 要聞

字數：539 words

屯門區議員斥港鐵「誠信沉降」

【本報訊】港鐵早前終公佈64個鐵路線沉降監測點，其中輕鐵屯門泳池站沉降達17毫米，距離停工指標只差3毫米。屯門區議會昨開會討論事件（圖），民建聯葉文斌批評港鐵僅擠牙膏式交代事件，形容港鐵誠信及市民對港鐵的信心均「沉降」。民主黨黃麗嫦反指建制派區議員雖在會上批評港鐵，其立法會黨友卻未有支持引用權力及特權法徹查港鐵。

港鐵總經理（基建維修）黃永健回應指，港鐵也是受影響一方，而屯門泳池站附近地盤已於6月完成大部分地基工程，現時該站沉降情況平穩，各鐵路設施均符合安全標準，已與相關建築人士探討控制沉降幅度措施，包括灌漿、改變施工方法等。

專家：25毫米是生死線

屋宇署高級結構工程師（新界）劉志明則指，因打樁工程導致沉降並不罕見，現時工程對沉降設有警報機制，如屯門泳池站以10毫米為「預警」、15毫米為「警告」，20毫米則會「停工」。他與港鐵均強調即使達沉降指標，亦不代表建築物的結構和安全已受影響。

《蘋果》早前揭發沙中綫土瓜灣站和會展站的挖掘工程導致周邊建築物沉降超標，前土力工程處長陳健碩日前指社會誤解警報水平是生死線，資深土木工程師倪學仁昨反駁，雖然沉降幅度達100毫米未必對周邊造成損傷，但25毫米已是設計上的「生死線」，超出已代表有出錯，他預計可能與沒跟批准圖則施工、或監管問題有關。

■記者羅繼盛

文章編號：[201808143232845]

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 明報 | 發行情/接觸人次: 140,000 | 2018-08-16

報章 | A02 | 要聞

字數: 1082 words

會展站50沉降點超「預設門檻」 議員批隱瞞

沙中線會展站及土瓜灣站接連被揭沉降監測點超標，相關區議會和立法會委員會本月內陸續舉行特別會議討論。灣仔區議會昨日召開特別會議，多名區議員質疑港鐵和政府涉隱瞞，過往對沉降「隻字不提」。港鐵則在會上證實，會展站有50 個公共設施沉降監測點超出「預設門檻」，但未回應監測點的分佈及沉降幅度等問題。

4名港鐵代表，路政署、運輸署、屋宇署和水務署等政府部門代表昨午出席灣仔區議會特別會議，但13名議員只有6人出席，未夠法定人數，故只視為非正式開會，沒有會議紀錄。港鐵會上證實，會展站有50個沉降監測點超出預設門檻，包括道路、煤氣管、水管和冷卻水管，但不包括樓宇的監測點，其他900至1000個監測點則未超出門檻。據悉，大多數超標的監測點位處道路。

未交代位置幅度 只稱預設嚴謹

港鐵會上未有交代「預設門檻」的水平，港鐵沙中線土木工程（南北線）項目經理吳偉亨只稱，超出三級制中的最高指標並非超出生死線，「（沉降）絕對不可去到生死線，就是有此機制才可安全施工」。港鐵項目及物業傳訊副總經理陳霖生補充，該些指標預設嚴謹，是提醒工程團隊須留意及採取跟進措施，並非安全水平的上限。

被問及報道指沉降幅度最嚴重、達83 毫米的監測點位置，港鐵土木工程建造經理林偉德表示，該監測點近舊灣仔碼頭，惟已被移除，由於該處日後屬新建的會議道路面，故會重造部分路面和重鋪部分雨水渠，公眾毋須過分擔心。他續說，地盤最高峰時一度設約1400 個監測點，監測路面和大廈沉降、大廈傾斜度，絕大部分每日「讀數」。

路署：無安全問題 故未報區會

路政署鐵路拓展處總工程師曹榮平稱，與水務署及煤氣公司溝通後，覺得沉降未有引致安全問題，因此未曾向區議會匯報，會展站暫停相關挖掘工程純粹為釋除公眾疑慮。

煤氣公司回覆本報查詢時稱，以沉降25 毫米為警戒線，會展站施工至今，5 個監測點中，只有1 個菲林明道及會議道交界的監測點沉降26.5毫米，輕微超標，但沒有滲漏。

立會31日討論 陳帆港鐵允出席

然而，多名區議員批評港鐵和政府做法，楊雪盈批評事件蓄意隱瞞區議會，靠傳媒披露才得悉事件；民建聯李均頤說，不少城市參照港鐵的鐵路興建和管理，事件令名聲蕩然無存，要求重新動工前先向區議會交代；另一民建聯區議員鍾嘉敏表示，港鐵和政府過往在區議會對沉降「隻字不提」，「不是（港鐵）高層走了，此事就可以完結」。

另外，九龍城區議會今午召開特別會議，討論土瓜灣站附近大廈沉降事件；立法會鐵路事宜小組則於本月31日上午召開特別會議，討論港鐵連串沉降事件，據悉運輸及房屋局長陳帆、相關部門首長和港鐵代表均答應出席，立法會交通事務委員會亦於同日下午召開另一場特別會議，討論紅磡站月台鋼筋造假。【相關評論刊A12】

文章編號：[201808163167949]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3888 電郵速遞：info@wisers.com網址：<http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司（2018）。版權所有，翻印必究。

文章總數: 1 篇

1. 成報 | 發行情/接觸人次: 50,000 | 2018-08-17

報章 | A03 | 港聞

字數: 729 words

顧問團9個月後交報告 民主派促引特權法徹查

【本報港聞部報道】沙中綫工程醜聞揭港鐵管理不善，特首林鄭月娥上周表示會委任顧問團進入港鐵「整頓」，運輸及房屋局昨日公布，由三名前高官組成的顧問團已於周三成立，將全面檢討港鐵管理系統，並建議額外管理和監察措施，預計明年5月提交報告。另外，有民主派成員則收集到5,000名市民簽名，促運用《立法會（權力及特權）條例》徹查事件，要求建制派表態是否支持。

促交代23廈沉降數據

沙中綫項目專家顧問團成員分別為前土木工程署署長劉正光、前屋宇署署長許少偉和前土力工程處處長汪學寧，運房局表示顧問團將全面檢討港鐵管理系統，向港鐵和相關部門建議在推展沙中綫項目時應採取的額外管理和監察措施，顧問團任期1年，約要9個月完成調查報告，有需要亦會提交中期報告。

多個民主派政黨及團體昨午則到九龍城政府合署外抗議，要求政府及港鐵交代受沙中綫土瓜灣站工程影響的23幢大廈沉降數據，其中勞福界立法會議員邵家臻、工黨李卓人和劉小麗在土瓜灣設街站，劉小麗表示過去兩周已收集約5,000個市民簽名，促立法會徹查沉降真相，並要求建制派表態會否贊成引用特權法調查。

九龍城區議會昨日則召開特別會議討論沙中綫沉降問題，地政總署高級產業測量師鄧家柱透露，截至前日，政府錄得20宗涉及沙中綫土瓜灣站工程的《鐵路條例》索償申請，當中8宗與樓宇損毀有關，全部未完成處理，會按相關法例及個案決定是否賠償和釐定金額。

有區議員關注港鐵早前在落山道部分樓宇外架設工字鐵，沙中綫土木工程建造經理鄭啟聖回應工字鐵是「裝飾」，惹不少區議員譁然。西九新動力主席、立法會議員梁美芬亦聯同一批區議員及居民在場外請願，要求政府的獨立調查委員會擴大調查範圍，確保鐵路及樓宇安全，梁表示已去信特首林鄭月娥要求交代，明言若政府不擴大調查範圍，會考慮引用特權法調查。

文章編號: [201808173212076]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。