

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. CB4/PL/TP

電話號碼 : 3509 8188
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: 程凱莉女士)
(傳真 : 2840 0716)

程女士：

鐵路事宜小組委員會
有關沙田至中環線紅磡北面連接隧道工程的查詢

就立法會秘書處議會事務部於 2018 年 3 月 21 日致函本局，轉達毛孟靜議員就題述事宜表達的意見，現謹回覆如下。

2. 沙田至中環線(下稱「沙中線」)整項工程以「服務經營權」模式進行，由政府撥款興建工程，香港鐵路

有限公司(下稱「港鐵公司」)受政府委託進行沙中線的設計、建造和試運行。根據港鐵公司與政府簽訂有關沙中線工程項目的委託協議，港鐵公司須確保這些委託工作能達至一個專業而在合理的期望下應所具備的技能和監督水平，包括須確保工程質量達到要求的標準。就此，港鐵公司按照其項目管理系統及程序運作，而路政署(在其「監察及核證顧問」的協助下)負責核實港鐵公司有否遵行該公司在委託協議下的責任。

3. 有關沙中線合約編號 1112 一段近紅磡殯儀館建造中的南北走廊的隧道管道內可能出現的工程建造問題，港鐵公司已向路政署通報，並表示已要求承建商進行復修工程。港鐵公司就事件的回應見附件。

4. 港鐵公司表示事件未有對沙中線工程計劃的時間表造成任何影響，亦表示由於事件涉及工地施工質量事宜，因此港鐵公司會按相關合約程序與承建商跟進及作出追討。路政署將聯同其監察及核證顧問繼續跟進相關事宜，密切監察港鐵公司和承建商的復修工作，以確保沙中線工程能夠如期完工。

5. 沙中線合約編號 1112 仍在進行中，當相關工程完成後，港鐵公司須向政府提交所需文件及竣工報告。

此外，在有關工程移交給政府前，路政署將聯同其監察及核證顧問和相關政府部門參與港鐵公司的竣工前驗收工作。

運輸及房屋局局長

甘家元

(甘家元 代行)

2018年5月14日

副本抄送：

路政署 (經辦人：陳派明先生)(傳真：2714 5297)
香港鐵路有限公司 (經辦人：陳芳婷女士)(傳真：2795 9991)

附件

交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

港鐵公司就有關沙田至中環線 紅磡北面連接隧道工程建造問題的回應

沙田至中環綫（沙中綫）東西走廊及南北走廊的軌道於未來沙中綫紅磡站月台以北的北面連接隧道交匯（即現有東鐵綫近暢通道的一段軌道側），其中路面為東西走廊的行車軌道，地下則為南北走廊的鐵路隧道，位置詳見附件一及附件二。

2. 港鐵公司一直非常重視鐵路項目的監管及品質監控，並擁有一套完善的項目管理框架及嚴謹的程序，以巡查及監管承建商的施工質量及安全事宜。

3. 沙中綫項目包括建造兩條鐵路走廊共十七公里，建造工程相當複雜，包括確保施工不會影響現有鐵路綫（包括東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫、觀塘綫及荃灣綫）及主要交通幹道等。因此，工程團隊在施工前須考慮各種因素，包括地理位置、技術可行性、對交通的影響、工序，以採取最適切的施工方法。

4. 此外，為確保新鐵路項目工程所使用的物料符合施工要求，港鐵公司內部成立了「物料管理系統」，可處理大量混凝土及鋼筋的檢測，全程由電腦監控，不受人為因素影響，確保檢測結果真確無誤。該系統曾應用於沙中綫等多個新鐵路項目中，一直行之有效。
5. 工程期間，港鐵公司及承建商的工程團隊亦會在工地進行巡查，涵蓋工程進度、物料、工序及質量監控等。
6. 事件中的沙中綫紅磡北面連接隧道屬工程合約編號1112，主要負責沙中綫紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程。承建商為禮頓亞洲有限公司。
7. 紅磡北面連接隧道分為兩層，承建商須先建造南北走廊的下層鐵路隧道，再建造其上層的東西走廊露天行車軌道。由於行車隧道須沿走綫逐段建造，每倉鋼筋混凝土結構要預先按隧道建造工序釐定連接位置，而事件中的連接位置由聯接器將兩邊的鋼筋連結起來。
8. 根據工程記錄，兩段南北走廊的隧道結構工序及東西走廊的露天行車軌道結構工序分別於二零一六年十二月及二零一七年一月完成。二零一七年八月，港鐵公司工程人員巡查沙中綫南北走廊隧道工程工地時，發現完

成隧道混凝土結構工序的施工連接位置出現滲水情況，經過數月先後採取多項業界常用的止漏措施，包括打針防漏法及灌漿，經多次反覆嘗試，惟效果未見理想。

9. 工程人員於今年二月決定採取進一步措施作深入檢查，鑿開連接混凝土表面，發現施工連接位置的鋼筋接駁未達施工標準，工程人員檢查同一工地內其他同類型混凝土施工連接位置，在紅磡北面連接隧道約135米範圍內另外兩處發現相同情況。

10. 港鐵公司十分關注這情況，並立即要求承建商在未符施工質量水平的位置採取補救措施，包括拆除出現問題的接駁鋼筋混凝土，並全面重新施工。而為配合工程，承建商須臨時移除紅磡站以北對出一段東西走廊長約十米的路軌，以進行所須的施工工序。

11. 港鐵公司十分重視是次發現施工質量未符理想的情況。港鐵工程人員今次在巡查時發現事件後，已立即要求承建商嚴肅跟進及處理事件。

12. 除上述有關之施工連接位置須進行相關跟進工序外，港鐵公司亦已安排工程人員檢查紅磡站另一端的南面連

接隧道及沙中綫其他隧道同類型的連接位置，已確認並沒有出現上述施工質量出現問題之情況。

13. 由於事件涉及工地施工質量事宜，因此港鐵公司會按相關合約程序，與承建商處理相關之索償事宜。

14. 港鐵公司已作出詳細評估，這次事件對整體隧道結構的完整性及安全不會有影響，亦未有對整體工程計劃時間表或工程費用造成影響。沙中綫東西走廊的目標通車日期仍維持於二零一九年年中，而南北走廊的目標通車日期則在二零二一年。

港鐵公司

二零一八年五月

沙中綫紅磡北面連接隧道

附件一



沙中綫紅磡北面連接隧道一切面圖

附件二

香港理工大學方向

紅磡方向

現有
建築物

暢通道
路面



下行軌道



上行軌道



緊急救援軌道



調車軌道

沙中綫「東西走廊」



上行隧道



下行隧道

沙中綫「南北走廊」

切面圖