

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 16/10/1016/99
來函檔號 Your Ref. CB4/PS/1/16

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: 劉素儀女士)
(傳真 : 2840 0716)

劉女士：

要求政府當局及港鐵回應沙中線工程評估及財務問題

立法會秘書處議會事務部於 2018 年 12 月 7 日致函本局，轉達陳淑莊議員就題述事宜提出的問題，現謹回覆如下。

第二階段評估工作的假設及抽樣方法

為確認紅磡站擴建工程月台層板等建築結構的狀況，政府要求港鐵公司制訂一套全面評估策略。港鐵公司於 2018 年 11 月 23 日提交有關全面評估策略的建議。運輸及房屋局連同相關政府部門、沙中線項目專家顧問團，以及有關結構工程、統計及精算方面的大學教授詳細審視建議內容後，要求

港鐵公司釐清部分技術細節及提供進一步資料。港鐵公司於2018年12月4日提交修訂建議，該修訂建議於2018年12月5日獲政府接納。

由於港鐵公司一直未能提交紅磡站擴建部分於施工期間所依據的圖則及建造記錄，政府不能掌握實際建造細節，即使港鐵公司事後嘗試重整月台層板及連續牆的施工資料，但該等圖則、相片及施工記錄並不齊全，因此有需要就資料不完整的地方開鑿混凝土作實地檢查，這是開鑿混凝土的第一個目的。

同時，因應部分鋼筋螺絲頭懷疑被剪短，港鐵公司有需要鑿開部分月台層板與連續牆的接駁位進行詳細檢查，並利用非破壞性測試核實螺絲頭與螺絲帽的接駁情況，這是開鑿混凝土的第二個目的，而鑿開位置將以統計方法隨機取樣。

整個隨機抽樣過程首先在紅磡站東西走廊連接東西兩邊連續牆的月台層板，隨機抽樣28個有螺絲帽或懷疑有螺絲帽的開鑿位置。每個開鑿位置包括3個螺絲帽，因此28個位置共有84個螺絲帽樣本，及後在每個被抽中的開鑿位置中隨機抽樣需要開鑿到螺絲帽的那一層。至於南北走廊，同樣會隨機抽樣28個月台層板開鑿位置，以及在每個被抽中的開鑿位置中隨機抽樣需要開鑿到螺絲帽的那一層。上述的隨機抽樣由香港大學專家團隊負責並已於12月5日及10日在香港大學進行，政府相關部門代表及其沙中線專家團隊見證整個開鑿取樣過程，並會繼續跟進下一階段的結構分析，過程中亦會徵詢有關專家的意見。

政府在2018年12月5日接納港鐵公司就沙中線紅磡站擴建工程月台層板及連續牆的全面評估策略建議後，港鐵公司隨即於2018年12月10日展開相關工作。在開鑿工作過程中，政府會視乎情況及需要，開鑿樣本數量可能會增加。至於

檢測結果，政府於收到新增的檢測結果後，均會在路政署沙中線工程項目網頁（www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/railway_projects/scl/index.html）上公布，供公眾參閱。

據全面評估策略，當第二階段的實地開鑿檢測工作完成後，港鐵公司會在第三階段進行結構分析時，利用首兩個階段獲得的月台建造細節、工程質量及考慮供應商所提供的技術數據等資料進行結構分析，以確定月台結構的安全及是否需要進行加固工程，過程中政府相關部門會嚴格把關。

評估工作費用的承擔安排

政府留意到港鐵公司認為開鑿出來的螺絲帽的接駁情況與螺絲帽供應商所指明的施工質量水平出現偏差，港鐵公司並鄭重聲明對總承建商禮頓建築（亞洲）有限公司（禮頓）的施工質量非常關注及感到失望。根據港鐵公司與政府就推展沙中線工程簽訂的委託協議，政府委託港鐵公司以項目管理人的身分進行沙中線工程的設計、建造和試運行。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。同時，根據委託協議，與港鐵公司簽訂有關沙中線工程合約的承建商，包括禮頓，均須與政府簽訂附屬契約。附屬契約主要訂明承建商在違反工程合約條文時，政府與承建商之間的法律責任和權利。至於有關評估工作費用的責任問題，視乎紅磡站擴建工程相關事件的調查結果，政府保留一切追究港鐵公司及有關承建商的權利。

沙中線的最終通車時間及開支

本來預計「大圍至紅磡段」可於大約 2019 年年中通車。然而，有鑑於紅磡站的連串事件及相關調查工作，通車目

標日期需要再作檢討。就局部開通「大圍至紅磡段」部分車站及路段的需要及可行性，政府已要求港鐵公司加快研究不同的方案並作出建議。有關局部開通方案需考慮局部開通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、路面交通的配合等因素。政府會繼續積極與港鐵公司探討合適的方案，現階段未有任何定論。

由於受到灣仔發展計劃工地交接的影響、會展站地底的複雜情況、因沉降事宜而暫停會展站挖掘工程的安排、加上要預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，沙中線「紅磡至金鐘段」的工程進度有所影響，但目前仍維持以 2021 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。政府會繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能早日完工通車。

政府於 2017 年 12 月 5 日收到港鐵公司就沙中線主要工程的修訂造價估算。港鐵公司表示需要上調沙中線主要工程項目的委託費用，由原先的 708 億元上調至 873 億元，增加約 165 億元。港鐵公司其時認為，令工程造價上升的主要原因包括宋皇臺站遺蹟的考古及保育工作、灣仔北工地交接日期延後而引致額外的工程開支、以及為預留彈性於會展站上蓋發展而需進行的車站工程。

自 2017 年 12 月收到港鐵公司就沙中線主要工程的修訂造價估算後，路政署已在其「監察及核證顧問」的協助下與港鐵公司舉行多次會議，嚴格審核港鐵公司提供的資料，以及其估工程造價的假設和基礎，以確定是否有足夠理據支持該估算。鑑於沙中線項目紅磡站擴建工程近期的發展，政府需要更多時間釐清事實和工程的狀況。在完成詳細評估及審核後，政府會向立法會尋求增加撥款以繼續推展沙中線工程。

運輸及房屋局局長

甘家元

(甘家元 代行)

2019年1月29日

副本抄送：

路政署 (經辦人：陳焯明先生)(傳真：2714 5297)

香港鐵路有限公司 (經辦人：陳芳婷女士)(傳真：2795 9991)