

二〇一八年七月五日
書 面 問 題

路政署及港鐵公司的書面回覆
灣仔區議會文件第 55/2018 號

灣仔區議會

關於沙田至中環線(沙中線)會展站和西面連接隧道工程事宜

引言

就 貴會文件第55/2018對會展站和西面連接隧道工程的關注，本文件向灣仔區議會回覆如下。

背景

2. 沙中線工程合約編號1123，屬沙中線「會展站及西面連接隧道」工程，承建商為禮頓－中建聯營。會展站及西面連接隧道以明挖回填方法建造，沿車站及隧道兩旁建造連續牆或樁柱隔牆，以支撐泥土及挖掘工程。

會展站挖掘工程事宜

3. 路政署在得悉沙中線會展站挖掘工程事宜後，於6月17日要求香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)就有關事件提供詳情。根據港鐵公司於6月19日在向路政署提供的書面回覆中指出，港鐵公司於今年5月及6月發現其承建商於前灣仔碼頭公共運輸交匯處工地的兩個位置，在未有安裝第五層(即最後一層)的臨時橫向支撐前，挖掘工

程超出了可容許的深度。港鐵公司已分別於今年5月10日及6月11日向承建商發出兩張「不合規格通知書」(前稱「不及格報告」)，並要求承建商提交修復方案，及檢查橫向支撐架系統的設計及其穩定性。於港鐵公司發出「不合規格通知書」後，承建商經過一段時間才提出修復建議和設計檢查方案。

4. 港鐵公司於6月19日的回覆並未能解答多個問題。路政署於6月20日去信港鐵公司，就港鐵公司未能在其監督工程的過程中發現及阻止有關題表示不能接受，並要求港鐵公司提供進一步資料。港鐵公司於6月27日傍晚提交進一步資料。路政署會小心審視其內容，研究需要改善的範疇，包括港鐵公司的工程監督和通報機制。

西面連接隧道連接牆工程事宜

5. 路政署於2016年7月收到港鐵公司匯報，有兩幅位於沙中線項目會展站的連續牆模版已完成澆灌混凝土工序，但由於牆內鋼筋安裝方向有誤，港鐵公司建議修改連續牆的設計，以承托原設計的荷載。在確保結構安全的考慮下，路政署認為港鐵公司的修改建議可以接受，隨後承建商亦已按照修改建議進行施工。路政署當時已敦促港鐵公司加強對工程的管理及監督，以避免同類情況再次發生。

6. 另外，港鐵公司就以上事件的解釋，詳情請參閱**附件一**。

總結

7. 我們對沙中線工程的質量及安全極為重視。港鐵公司受政府委託進行沙中線工程的設計、建造和試運行。根據港鐵公司與政府簽訂的委託協議，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。路政署已提醒港鐵公司作為沙中線工程的項目管理人，必須繼續嚴格遵行其在委託協議下的責任，並確保沙中線工程的質量。

8. 懇請各委員備悉本文件的內容。

路政署鐵路拓展處

二零一八年七月

灣仔區議會
沙田至中環綫
沙田至中環綫會展站建造工程

引言

本文件就近日有關沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)會展站建造工程的關注，向灣仔區議會提供資料。

簡介

2. 沙中綫會展站的工程，屬沙中綫工程合約編號1123「會展站及西面連接隧道」工程，承建商為禮頓－中建聯營。在施工期間，會展站及西面連接隧道工地有兩宗未符合施工所需規格的個案。第一宗個案即在安裝臨時鋼支撐前，挖掘工程超出了可容許的深度。第二宗個案涉及兩塊連續牆模版的建造工程按照錯誤的施工圖則施工。本文旨在向各委員提供這兩宗個案的詳細資料。

挖掘工程的臨時鋼支撐

3. 會展站位於前灣仔碼頭公共運輸交匯處工地的大型挖掘工程於二零一七年七月展開。挖掘工程於兩邊連續牆之間進行，當挖掘至指定水平時，須於連續牆之間安裝臨時鋼支撐，構成橫向支撐架系統以支撐挖掘工程。

4. 此區域有五層臨時鋼支撐，承建商一直按合約要求安裝第一至四層的臨時鋼支撐，但今年五月及六月，港鐵公司於此區域的兩個個別位置，發現承建商未有按照已獲接納的施工方法施工，即在安裝第五層（即最後一層）的臨時支撐前，挖掘工程超出了可容許的深度。

5. 港鐵公司已分別於今年五月十日及六月十一日向承建商發出兩張「不合規格通知書」（前稱「不及格報告」），並要求承建商提交修復方案，及檢查橫向支撐架系統的設計及其穩定性。

6. 承建商經過一段時間才提出修復建議和設計檢查方案，並於六月十九日向港鐵公司提交。現時有關位置正進行回填，預計於二零一八年七月初完成。

7. 港鐵公司有一套嚴謹的監測制度，包括連續牆測斜儀、臨時鋼支撐壓力測量儀、沉降監測點及連續牆的檢查工作。註冊岩土工程師亦會每兩周進行一次檢查。註冊岩土工程師於今年六月十八日進行的專業評估時已確定自今年五月起至評估當日，連續牆狀態穩定，該處之挖掘工程亦屬安全。

8. 有關的修復建議和設計檢查方案須提交予政府審視。港鐵公司對未有更早向政府通報事件，以及沒有在承建商回應「不合規格通知書」前要求停止挖掘，表示致歉。

9. 上述未有依照圖則施工的情況，港鐵公司會以嚴肅的態度根據合約跟進。而所需的修復工作將盡快進行。

連續牆建造工程

10. 會展站及西面連接隧道以明挖回填方法建造，沿車站及隧道兩旁建造連續牆，以支撐泥土及挖掘工程。

11. 有關的設計圖則是由承建商的設計顧問負責編製，該設計圖則乃準確無誤，並於二零一六年初獲相關政府部門接納。其後分判商按照上述已獲接納之設計圖則擬備位於近菲林明道工地的連續牆模版施工圖則。然而在擬備過程中分判商對設計圖則有所誤解，以致該施工圖則出錯。這些施工圖則其後經承建商審視後再正式提交港鐵公司，惟過程中未有發現錯誤，因而令該兩塊連續牆模版的建造工程按照錯誤的施工圖則施工。

12. 港鐵公司其後發現問題，於二零一六年六月向承建商發出「不合規格通知書」，並指示承建商提交修復方案。

13. 承建商提交修復方案後，港鐵公司作出審視，並於二零一六年七月與政府相關部門展開討論；其後於八月，港鐵公司按照程序向政府相關部門正式提交修復方案。經相關政府部門於十月審視及接納該修復方案後，承建商已在港鐵公司駐工地監督人員的監督下，完成上述之修復工程。

14. 除在上述連續牆進行所須的修復工程外，港鐵公司亦已重新檢視會展站及西面連接隧道所有早前已完工的連續牆之施工圖則，確認並沒有出現同類情況。港鐵公司確認在工地的所有連續牆均符合安全標準，讓其後的挖掘工程得以開展。

總結

15. 港鐵公司一直以安全為首要任務，在整個挖掘工程中，監測記錄及檢查亦確定連續牆狀態穩定，該處之挖掘工程亦屬安全。而事件對會展站的整體結構完整性，以及整個項目的工程計劃時間表，並無影響。

港鐵公司

二零一八年七月