

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：THB (T) CR 20/986/00 Pt. 21
來函檔號：CB4/PL/TP

電話號碼：3509 8159
傳真號碼：2537 5246

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
鐵路事宜小組委員會秘書
劉素儀女士
(傳真號碼：2523 9187)

劉女士：

有關西鐵綫元朗段高架橋橋墩沉降事件

你於2018年7月17日的來信，轉交鄭俊宇議員就題述事宜於6月22日的信件收悉。鄭議員已於2018年7月11日立法會會議上就此議題以口頭質詢運輸及房屋局局長。現夾附本局局長的回覆，供委員參閱。

運輸及房屋局局長

(謝韻婷



代行)

2018年7月23日

立法會問題第一條

(口頭答覆)

提問者： 鄭俊宇議員

會議日期： 2018年7月11日

作答者： 運輸及房屋局局長

上月有傳媒揭發，香港鐵路有限公司(下稱“港鐵”)於2013年發現，西鐵綫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2013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：

就提問的各部分，經諮詢發展局後，我綜合答覆如下：

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（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》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意見及同意。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2012年中得悉兩座橋躉出現輕微沉降現象後，已隨即於同年6月聯同土木工程拓展署轄下土力工程處（土力工程處）及負責該發展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，要求他們增加橋躉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躉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躉的影響。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¹，發展商因應港鐵公司要求於2013年9月自願停止打樁工程，而有關情況維持至今。在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記錄。期間，港鐵公司亦一直密切監察橋躉結構及軌道情況，並確定鐵路安全未受該兩座橋躉沉降影響。

同時，為進一步加固相關鐵路設施，港鐵公司於2014年10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2015年6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。加固工程已於2017年9月展開，預計今年內完成。

我再次強調，是次沉降事件沒有影響鐵路安全，屋宇署、機電署及港鐵公司均已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

¹ 為保障鐵路設施的結構安全和穩固，於鐵路保護區範圍內的打樁工程須符合一套比範圍外進行的打樁工程更嚴格的標準，包括於有關作業備考訂明打樁工程對鐵路建築物造成的沉降不得超逾20毫米（就鐵路保護區範圍外進行的打樁工程而言，標準一般為不超逾25毫米）。

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躉，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。