

編號零五一/一八 二零一八年六月十五日

港鐵公司就沙田至中環綫 紅磡站擴建工程月台層板鋼筋紮鐵工序提交報告

港鐵公司就沙田至中環綫(「沙中綫」)紅磡站擴建工程東西走廊月台層板鋼筋紮鐵工序詳情，今天(二零一八年六月十五日)向政府提交報告。

港鐵公司董事局轄下工程委員會昨日召開特別會議，審視報告內容。報告包括事件的主要事件時序表、港鐵公司項目管理制度、質量控制及保證程序的資料、以及確認鋼筋紮鐵工序符合相關規格及已獲批的設計圖則的文件記錄。

沙中綫項目工程複雜。在準備此報告期間，港鐵公司已採取各種可行措施進行調查，從港鐵公司員工、承建商禮頓建築(亞洲)有限公司(「禮頓」)以及其分判商等多方面搜集資料。惟該工程在兩、三年前進行，大部份資料必然是與相關人員會面的過程中，靠他們所憶述的資料而得來。無可避免地，個別人士之間所憶述的資料，可能互有出入。港鐵公司已盡力將搜集所得的全部資料納入今次提交予政府的報告之內，或在報告中提述。

報告亦包括由禮頓提交的文件，確認所有鋼筋及螺絲帽的安裝及接駁均符合所有相關的規格、已獲批的設計圖則及法定要求的質量監控計劃的規定。此外，報告亦包括港鐵公司根據屋宇署規定的地盤監督計劃，執行其所需之質量監控工作的文件記錄。禮頓亦已向港鐵公司書面確認紅磡站擴建工程及列車停放處建造工程均已按照其質量系統、合約中所列明的規格，及法定要求完成。

鐵路工程項目的質量和安全一直是港鐵公司的首要考慮。一如所有其他已成功完成的鐵路項目，港鐵公司亦貫徹秉承其完善的項目管理程序去推展沙中綫項目，我們會不斷求進。為加強公眾對紅磡站擴建工程東西走廊月台結構完整性的信心，港鐵公司早前已委任獨立顧問為紅磡站月台層板進行安全測試，並會向政府提交報告。而獨立顧問報告的內容亦會公開。

(轉下頁)

特區政府已宣布成立調查委員會，調查紅磡站擴建工程月台層板鋼筋紮鐵工序的完整性。港鐵公司會全面配合委員會的調查工作。港鐵公司今天向政府提交的報告，亦會提交予調查委員會參考。

有關的報告摘要、報告內的主要事件時序表、東西走廊月台層板紮鐵及混凝土工序及檢驗時間表，可參閱附件。報告全文〔只有英文〕亦已上載於沙中綫項目網址(www.mtr-shatincentrallink.hk)。

(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。

報告摘要

5月29日，香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）收到傳媒查詢有關沙田至中環綫（「沙中綫」）紅磡站擴建工程東西走廊月台鋼筋層板、鋼筋紮鐵工序工程的事宜。

5月31日，路政署鐵路拓展處致函港鐵公司，對港鐵公司在合約編號1112紅磡站連續牆及月台層板之間接駁口的紮鐵工序被指不符合規格，深表關注，並要求我們就此提交報告，而此摘要為該報告的一部分。

沙中綫是一項策略性鐵路項目，將現有鐵路綫連接成東西走廊（即大圍至紅磡段）及南北走廊（即紅磡至金鐘段），全綫設有共六個轉綫車站。2012年，政府根據2012年5月29日簽訂的委託協議委任港鐵公司，負責管理沙中綫項目的建造及調試工作。因此，港鐵公司承擔作為項目管理人的角色及責任，並代表政府進行受委託活動。項目實際建造工程的責任，則由受委託承建商承擔，而各承建商須根據其建築合約的規格及條款，興建項目的各個部分。

東西走廊月台工程（合約1112）的建造合約承建商為禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓」）。根據建築合約，禮頓的責任是按合約規定，並在符合規格及已批設計圖則的情況下，進行建造工程。此外，禮頓必須遵守合約規定的質量控制及保證程序，下文及本報告內容會詳述有關情況。從法律要求角度而言，禮頓的責任包括但不局限於屋宇署規定的地盤監督及質量監控計劃（「QSP」）。這些責任包括進行全日及持續監控地盤的所有鋼筋及螺絲頭的接駁和安裝。禮頓有責任必須進行核實所有鋼筋符合規格要求、已獲批之設計圖則及QSP，並已穩妥地進行安裝及接駁螺絲頭及螺絲帽。港鐵公司在QSP下亦有責任，監督最少20%的螺絲頭及螺絲帽接駁及安裝；如該結構為結構性轉換樓板，其監督程度則須提升至50%。

港鐵公司亦有責任按項目綜合管理系統（「PIMS」）管理沙中綫項目的建造工程。此系統獲認證為符合ISO9001，港鐵過去二十多年來一直應用於鐵路項目管理。港鐵公司已將該系統加入建築合約中，包括合約1112。港鐵公司要求在進行任何建築工程時須設有多個「關鍵檢

查點」，在該些關鍵檢查點必須獲得准許、同意或無反對通知，才可進行下一步工程。在興建東西走廊月台層板時，有多個關鍵檢查點，包括層板鋼筋接合、準備及固定工程完成後設有一個、然後在澆灌混凝土前亦有一個。在這些關鍵檢查點，當禮頓完成其检查工作，並認為其相關工程已根據規格、已批圖則及QSP完成，禮頓便須向港鐵公司提交檢查及測量申請（「RISC」）、並於該申請中簽名。然後，港鐵公司會另行進行檢測。如屬層板鋼筋接合、準備及固定工程RISC表格，則需由港鐵公司現場監督人員及駐地盤工程師簽名；至於澆注混凝土RISC表格，則需由港鐵公司駐地盤監督人員簽名。如在關鍵檢查點前，在日常工地巡查監督過程中發現任何建造工程問題，並在下一個關鍵檢查點之前已完成糾正工作，則無須文件記錄。因此，在一般情況下，是由港鐵公司監督人員向禮頓發出口頭指示，糾正有關問題。

作為沙中綫項目的項目管理人，港鐵公司自知悉此事件，已在有限時間內採取各種可行措施進行調查，以回應鐵路拓展處及屋宇署的關注，以及回應傳媒的關注。此等措施包括與19名現職及已離職之港鐵公司員工、三位來自禮頓之人員、及禮頓之分判商（泛迅建築有限公司（「泛迅建築」）及中科興業有限公司（「中科興業」））的代表會面了解情況。有關東西走廊月台層板，泛迅建築受聘於禮頓，負責層板鋼筋接合、準備及固定工程；而中科興業則負責釘板及在澆注混凝土前進行清理工作，及澆灌混凝土。我們亦已審閱由港鐵公司所擁有、以及由禮頓提供的相關文件及地盤紀錄。有關收集相關資料的詳情，載於本報告第三節。

如上所述，雖然公司已收集資料以編製本報告，惟由於相關工程是在兩至三年前進行，加上有關問題涉及建造過程中的事宜，因此所收集得來的資料必然是來自相關人士之會面，而無可避免地，此等個別人士所憶述的資料可能互有出入。

此外，根據與禮頓的其中一間分判商代表的會面中所取得的陳述，與禮頓向港鐵公司所作之陳述有出入。在該次會面有兩名來自禮頓代表以觀察身份在場，惟在會面中所取得的有關陳述，隨後禮頓強烈否認分判商在陳述中的言論。由於港鐵公司從沒有任何足以證實該等指控的文

件或記錄，因此港鐵公司現階段對這些指控是否可信或可靠，未能達成任何意見。

鑒於該等陳述的性質，以及迄今為是次報告所進行的調查，無可避免有其限制，經考慮法律意見後，港鐵公司會另行向政府提交該分判商提供的陳述資料。由於政府已宣布成立調查委員會，港鐵公司會在適當時候，向委員會提供禮頓及其分判商立場不同的相關資料。港鐵公司會全面配合委員會調查。

根據所有受訪的港鐵公司現職及已離職之人員憶述，他們當中並無一人曾親眼目睹鋼筋螺絲頭部分被剪短。然而，兩位駐地盤職員表示自己曾看見、或有人向他們匯報鋼筋螺絲頭遭剪短的證據，例如鋼筋螺絲頭與連接器的接駁位有縫隙、或鋼筋螺絲頭部分末端被剪短。

其中一名地盤人員憶述，於**2015年8月至12月**期間，曾經看到、或有人向他匯報鋼筋螺絲頭部分遭剪短總共五次。在他相信是第三次遇到上述同類情況時（據其憶述，此次源於下文提及的第二位駐地盤人員向他匯報，其後他再在檢查時看到），於**2015年12月**，該名駐地盤人員以電郵向禮頓提出此事，並要求他們「加強質量檢查，保持高水平的質量控制」。有鑒於此，禮頓向泛迅發出了正式的不合格報告，並在泛迅處理跟進後，該個案已完結。

而第二名駐地盤人員憶述指，在同一時期的兩次事件中，他看到有鋼筋螺絲頭部分被剪短的證據。他記得在第一次遇到此情況時，拍下了鋼筋末端被剪短的照片。在看到上述向禮頓發出之電郵副本（當中夾附多張相片）後，他相信隨電郵夾附的相片中，其中一張就是當時他所拍下的相片。

因此，第一名駐地盤人員所憶述的第三次事件，很有可能是第二名駐地盤職員所憶述的第一次事件。

根據受訪人員所憶述，在**2015年12月**後，港鐵公司人員沒有再發現其他鋼筋遭剪短事件。

據兩名港鐵現場監察人員所憶述，在發現該等問題、或有人向他們匯報時，他們亦記得每次都有向禮頓提出，並要求禮頓根據上述程序，

對有關問題加以糾正。地盤及工程人員憶述，他們隨後檢視該等工程，除下述一次外，並無發現任何其他違規事宜。然而，按其中一名駐地盤人員憶述，其中一次有三條鋼筋並未有作出糾正。但與我們會面的其他職員，並未憶及任何未有糾正的問題。

2017年1月，中科興業向禮頓發出一封電郵，指控其「在項目SCL1112中不當使用（原文如此）螺絲帽」（禮頓將該電郵轉發給港鐵公司）。接到有關指控後，禮頓要求其工程主管負責調查此事。根據調查結果顯示，相關施工及檢查程序均已按照認可的施工及檢測計劃進行。港鐵公司已收到禮頓為上述調查報告。根據禮頓的報告，港鐵公司認為，該事宜已獲處理。

2017年9月15日，中科興業向政府運輸及房屋局發出一封電郵，要求討論「……有關進行工程技術的重要問題」。其後中科興業在2017年9月18日的電郵中指出，由於其已「……就該懷疑（原文如此）技術問題作出滿意而全面的澄清」，在這基礎上撤回有關要求。他們亦認為「問題已圓滿解決，我們懇請（原文如此）各方了結所有相關文件」。

1112合約的紀錄包括東西走廊月台層板工程的所有相關RISC表格，當中沒有任何有關尚未解決修剪鋼筋螺絲頭的資料。此外，禮頓已以書面向港鐵公司確認「紅磡站及列車停放處項目乃於嚴格遵從其質量系統及合約中所列明的規格下承接」及「有關工程已按照合約及法定要求施工」。因應我們的要求，禮頓再次確認以上聲明，以回應中科興業提出的指控。禮頓亦已按照法定要求及屋宇署認可QSP的要求發出東西走廊月台層板工程的竣工證明書，包括遵守上述工程的優質地盤監督規定（即有關對所有鋼筋及螺絲帽拼接組件進行全日及持續監督的規定）的證明書。港鐵公司亦確認已遵守須監督佔整體上至少20%的拼接組件（若該結構為結構性轉換樓板，則至少50%）的規定。

儘管如此，為加強公眾對東西走廊月台層板結構完整性及安全性的信心，港鐵公司早前已委任一名獨立專家進行安全測試，以確認相關結構的安全性。現正著手研究測試方法。當測試完成（可能需時多月），結果將公開並提交調查委員會。

（完）

6.2 東西走廊月台層板及螺絲帽接駁工程的主要事件時序表

時間	詳情
2013年3月	工程合約展開
2015年2月	開始建造沙中綫東西走廊月台層板
2015年5月	澆注首倉混凝土
2015年8月至2015年9月	首次發現有問題鋼筋〔數目少於五支〕並糾正
2015年10月至2015年11月	第二次發現有問題鋼筋〔數目少於五支〕並糾正
2015年12月15日	第三次發現有問題鋼筋〔五支〕並糾正
2015年12月底	第四及第五次發現有問題鋼筋〔每次數目為一至二支〕並糾正
2016年8月	澆注最後一倉混凝土
2017年1月	中科興業向禮頓發電郵通報有鋼筋被剪短 (電郵於同日由禮頓轉發至港鐵公司)
2017年2月10日	禮頓向港鐵公司提交報告，確定東西走廊月台層板的鋼筋安裝及檢查工序，符合相關合約及法定要求
2017年9月	中科興業向運輸及房屋局發電郵，要求就技術問題進行會面，但其後中科興業澄清有關問題已獲解決
2018年3月	中科興業就與禮頓出現的商業糾紛，向禮頓發出電郵

