

編號零五二/一八 二零一八年六月十九日

港鐵公司就沙田至中環綫土瓜灣站工程提交報告

港鐵公司就沙田至中環綫(「沙中綫」)土瓜灣站內牆及矮牆建造工序，今天(二零一八年六月十九日)向政府提交報告。

沙中綫合約編號 1109，屬沙中綫宋皇臺站及土瓜灣站車站及隧道工程，主要承建商為三星一新昌聯營。

港鐵公司於六月五日接獲傳媒查詢，指土瓜灣站工程的結構設計曾被改動，公司隨即要求承建商作出解釋。六月八日，承建商書面確認部分已完成的工程未有依照已批核之圖則施工。在隨後與承建商的討論中，承建商知會港鐵公司，有關情況涉及車站上層月台兩道樓梯旁牆身上的三個位置。

根據相關監督紀錄，該幅內牆是依照已批核之圖則建造。承建商指出，車站月台兩道樓梯旁的牆身上，部分位置表面鼓起，在隨後為鋪平及修補過厚的混凝土牆身，以便鋪墊紙皮石期間，內牆鄰近兩道樓梯的三個個別位置部分鋼筋被移除。

港鐵公司對承建商在進行上述小型修整牆身鼓起的工程時，未有依照已批核之圖則施工深感失望，並會嚴正處理此違規行為。承建商已向港鐵公司提交修復工程的建議書，在取得港鐵公司及政府部門的核准後，便會盡快展開修復工程。

承建商已進一步確認，港鐵公司的初步檢查亦同樣指出，按照上述已知及可疑位置，內牆部分工序並未依照獲批核的圖則施工，但並不會對內牆及鄰近樓梯和自動扶手電梯構成任何安全風險。修復工程將會盡快展開，並會在緊密監督下進行。

(轉下頁)

港鐵公司非常關注此違規情況，並會按合約嚴肅處理此事。承建商的表現，一定會納入為日後投標港鐵公司工程合約時的考慮因素。

港鐵公司亦已調查港鐵人員對此違規行為是否知情。在與港鐵人員的會面過程中，我們知悉一名駐地盤監督人員曾經留意到一道樓梯旁有橫向鋼筋已被移除，但並無匯報，港鐵公司十分關注該人員未有匯報此事之缺失，並會展開紀律程序。

隨新聞稿附上提交予政府之報告摘要。報告全文(只有英文)亦已上載於沙中綫項目網址(www.mtr-shatincentrallink.hk)。

安全一直是港鐵公司的首要考慮，公司一直有嚴謹的程序管理工程項目，以確保安全及施工質量。而今次事件對土瓜灣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。

(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

港鐵公司於2018年6月5日收到傳媒就沙田至中環綫（「沙中綫」）合約1109土瓜灣站內牆及鄰近矮牆建築的查詢後，立即採取跟進行動。

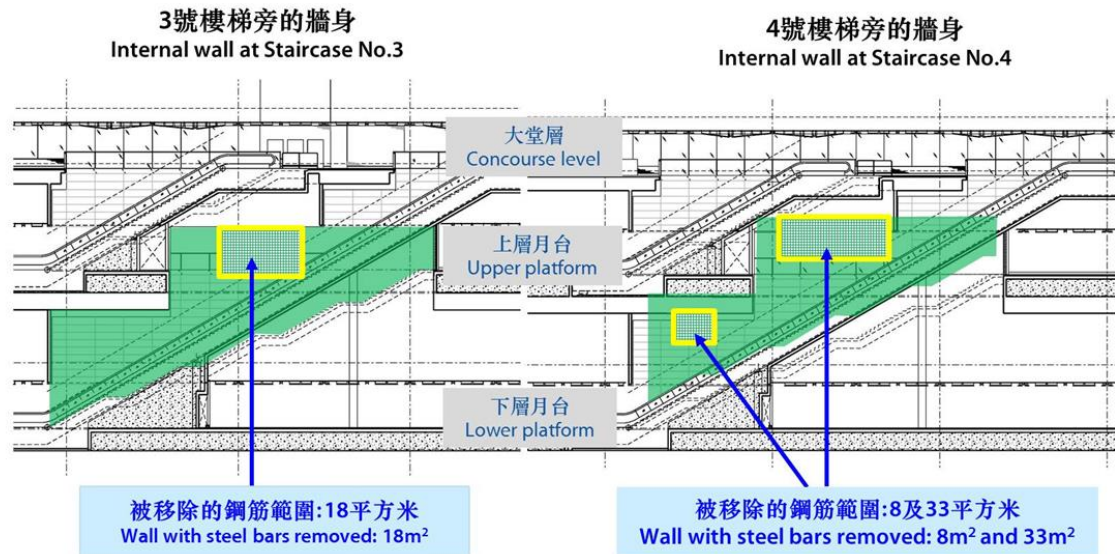
沙中綫合約1109承建商為三星一新昌聯營（「承建商」），所有施工事宜為該承建商的責任。2018年6月7日港鐵公司與承建商會面以調查事件。2018年6月8日，承建商以書面確認部分已完成之工程，未有依照已批核之圖則施工。同日，港鐵公司立即要求承建商提供 (i) 修復計劃；以及(ii) 其他相關資料，包括合約1109其他位置是否出現上述類似情況。2018年6月15日，承建商向港鐵公司提交報告，當中包括修復計劃，並確認站內可能另外有兩處亦出現類似情況，並未依照獲批核圖則施工。

在要求承建商提交進一步資料的同時，港鐵公司亦自行展開調查，包括與九名港鐵公司員工會面了解情況。然而承建商拒絕與港鐵公司會面。

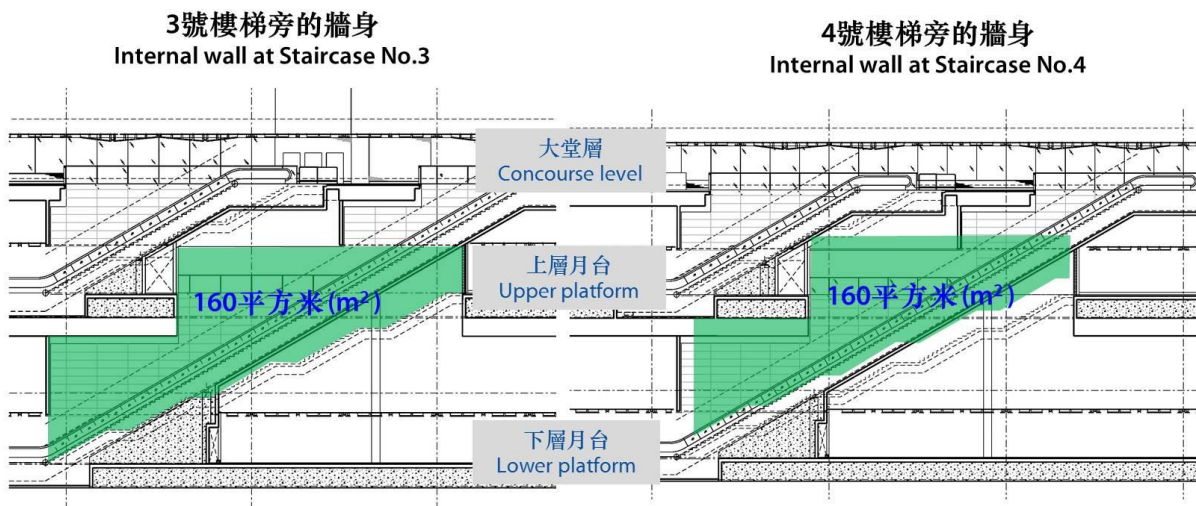
今次調查涉及的是位於土瓜灣站上層月台、編號ST-03及ST-04的樓梯旁邊一幅200毫米厚的內牆。根據港鐵公司調查以及承建商的報告，內牆及矮牆均已按照已批核的圖則建造，並一如其他港鐵工程項目，已遵循項目綜合管理系統（「PIMS」）內所定的質量控制程序，即設定工程中的「關鍵檢查點」，並已根據相關規定，設有特定申請表格（檢查及測量申請「RISC」），並適時由承建商及港鐵公司工程及監督人員檢查和簽署。

當牆身建造工程完成後，發現內牆正面某部分向車站公共區域微傾，原因在於澆注混凝土期間模板鼓起，導致混凝土牆身過厚，牆身不同位置出現厚度不一。若要修整牆身鼓起的部份，須直接修補混凝土，而此工序亦有清晰及批核的施工方案。然而，在隨後為鑿開、鋪平及修補過厚的混凝土牆身以便鋪墊紙皮石期間，內牆的個別位置（承建商估計面積約為18平方米）部分鋼筋被移除。此工序並未經批核，而且未有依照獲批核之施工計劃進行。根據承建商在2018年6月15日的報告，其懷疑樓梯ST-04附近相同內牆另外兩個局部位置（承建商估計面積約為8平方米及33平方米），亦出現類似情況。此外，經修

整牆身表面後，位於樓梯ST-03及ST-04旁牆身平均厚度為介乎175毫米至180毫米。



於每一道樓梯（即ST-03及ST-04）旁的內牆牆身，其總面積約為350平方米（即兩道樓梯總共約為700平方米）；而據承建商估計，當時修整牆身表面混凝土之面積約為160平方米（即兩道樓梯總共約為320平方米）。據承建商所指，在上述「可疑位置」進行廣泛檢查及進一步調查；並已委任專家在此等位置進行非破壞性測試。承建商估計，經修整過的約320平方米混凝土，當中約有共60平方米或未符合獲批核的圖則。而根據現有資料，並無證據顯示該幅250毫米厚的矮牆上有鋼筋被移除的情況，有別於傳媒早前之報道。



承建商已確認，移除鋼筋有違獲批核的圖則。此工序亦未有依照修復工序中已獲批核的施工方案，而此舉亦未取得港鐵公司批准。與港鐵公司職員會面中，得悉一名港鐵公司監督人員曾在檢查其他事宜過程中，留意到樓梯**ST-03**旁個別位置有橫向鋼筋已被移除，但並無匯報。港鐵公司極度關注該人員未有匯報此事之缺失。

承建商已進一步確認，港鐵公司的初步檢查亦同樣指出，按照上述已知及可疑位置，內牆部分工序並未依照獲批核的圖則進行，並不會對內牆及鄰近樓梯和自動扶手電梯構成任何安全風險。

港鐵公司非常關注此事，已要求承建商提供所有關於此事的資料以協助調查，並提交有關修復工程計劃。港鐵公司已收到承建商的調查報告及修復建議書。儘管承建商已指出，其估計受影響範圍僅局限於上述位置，為審慎起見及釋除公眾疑慮，港鐵公司已指示承建商鑿開所有先前經過修整的牆身表面（即樓梯**ST-03**及**ST-04**共**320**平方米總修整面積），以確保工程符合獲批核的圖則，或按照獲批核的施工方案採取修復工作。

港鐵公司將向政府提交修復工程建議書，港鐵公司亦會嚴密監督承建商所採取的一切修復工程。此外，港鐵公司將按照合約，向承建商採取行動，亦會對違反內部程序及指引的港鐵人員展開紀律程序。

（完）