

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承建商為三星新昌聯營公司（「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。

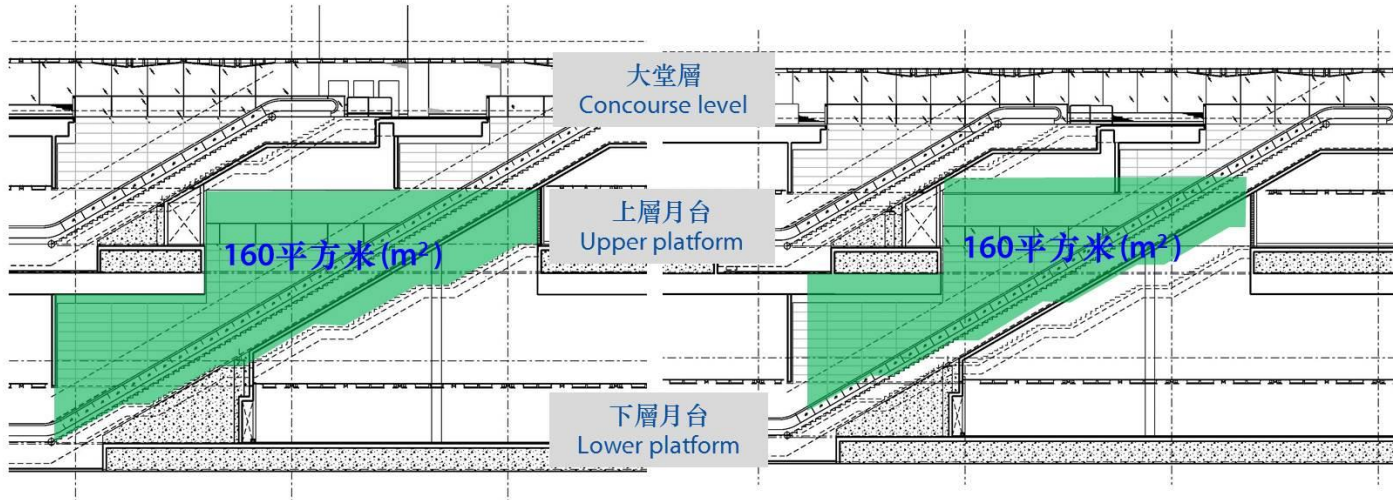
今次調查涉及的是位於土瓜灣站上層月台、編號ST-03及ST-04的樓梯旁邊一幅200毫米厚的內牆。根據港鐵公司調查以及承建商的報告，內牆及矮牆均已按照已批核的圖則建造，並一如其他港鐵工程項目，已遵循項目綜合管理系統（「PIMS」）內所定的質量控制程序，即設定工程中的「關鍵檢查點」，並已根據相關規定，設有特定申請表格（檢查及測量申請（「RISC」）），並適時由承建商及港鐵公司工程及監督人員檢查和簽署。

當牆身建造工程完成後，內牆正面某部分被發現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。

3號樓梯旁的牆身
Internal wall at Staircase No.3

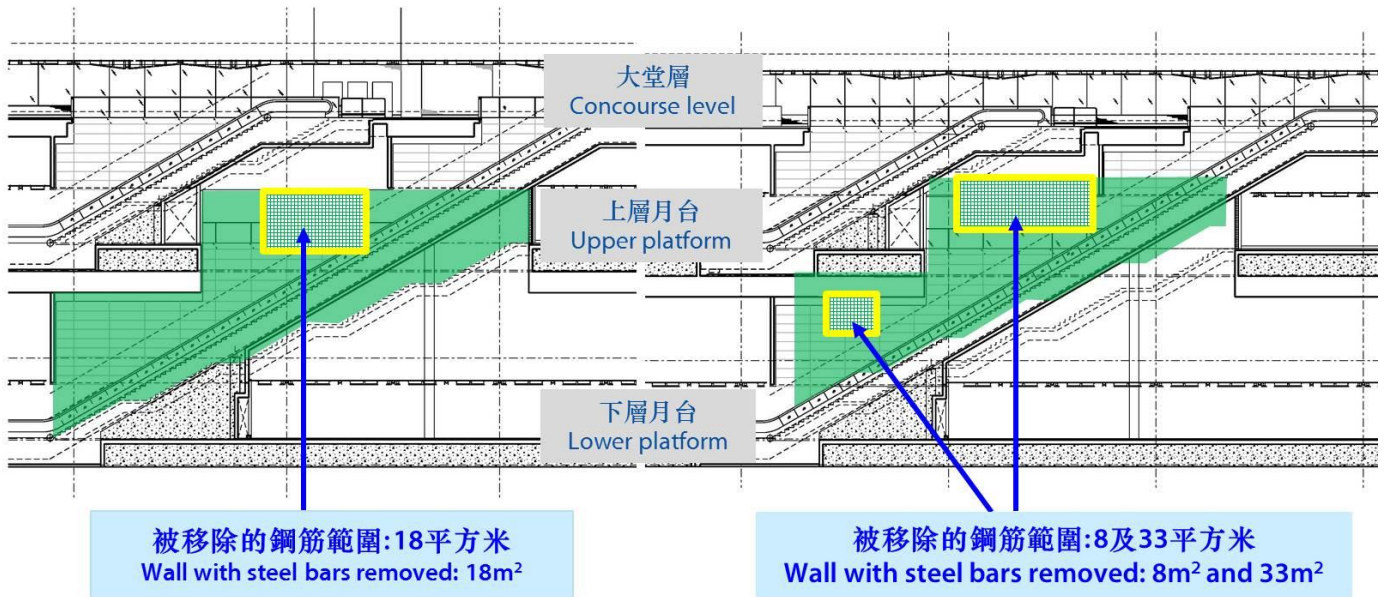
4號樓梯旁的牆身
Internal wall at Staircase No.4



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。

3號樓梯旁的牆身
Internal wall at Staircase No.3

4號樓梯旁的牆身
Internal wall at Staircase No.4



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)