

香港文匯報訊(記者 羅敬文)香港自發生馬頭圍道塌樓事件後,社會日趨關注建築物的結構安全,而每天車流量逾15萬架次的東區走廊,上月底發現其中一條支路的橋臺「移位」1至2厘米,使橋面向橫移動約1吋多。路政署檢查後,強調事件不構成安全問題,將會調查成因,初步相信附近挖掘工程,令土壤流失造成移位,已要求有關工程即時停工,並回填泥土及灌漿,監測工作由每日2次增至每小時1次。有工程師表示,路政署必須採取措施防止問題惡化,否則橋身將繼續向外移,甚至令橋面墮海。

路政署上月底接報東區走廊東行線近北角與發街有1個橋臺出現移位,經測量後發現橋臺伸縮縫移動幅度約1至2厘米,屬不尋常伸展。橋面移位導致橋臺與橋面之間的10個支座外層出現變形及裂紋,路政署已派員加裝9組臨時墊片。

路政署稱移位幅度「輕微」

路政署署長劉家強昨日到現場向傳媒講解情況,他表示該段橋臺的移位幅度較預期高,但有關幅度仍屬於「輕微」及「普通」水平,否認隱瞞事件,經檢查後證實橋臺結構安全,情況未有惡化。劉家強表示,支座變形不影響安全性,只影響其壽命,須提早更換,而移位的伸縮縫已於早前晚間進行更換。他強調,任何土木工程結構都可承受輕微的移動,將會視乎調查報告決定是否進行糾正工程,但相信事件不會影響中環灣仔繞道工程進度。

車房重置工程令土壤流失

劉家強表示,初步懷疑移位事件與附近食環署的地下車房重置工程有關,因重置時涉及挖掘工程,令土壤流失,加上現場是舊填海區,當年壓實泥土時或不均勻,但具體成因仍須等待工程承建商的調查報告。他稱,為安全起見,現已停止食環署的重置工程,亦回填泥土及灌漿,對橋臺的監測亦由每日2次增至每小時1次。

工程師稱情況嚴重糾正難

工程師嚴建平表示,橋臺移位情況屬嚴重,路政署須採取措施防止問題惡化,以免橋臺及橋面向維港方向繼續移位,否則有關路段的橋面有機會墮海。他稱,上址為舊填海區、靠近海邊,土質較鬆軟,重置車房工程引致水土流失不足為奇,並舉例說上海早前有大樓亦因土質問題整座塌下。

嚴建平表示,以目前情況分析,移位不構成行車安全問題,但因橋臺「移位」使橋面向橫移動,承受橋面重量的支座,因壓力不均而須提早更換。他又稱,因橋臺移位情況嚴重,要糾正也不容易,而車輛駛經該處亦會因橋面移位而出現震動,加速支座的損耗。



路政署署長劉家強昨日向傳媒解釋,該橋臺「移位」較預期多,但移位僅屬「輕微」及「普通」。



香港文匯報記者羅敬文攝

兩截橋面左右移位約1-2吋

橋臺與橋面之間的支座出現變形及爆裂



東廊橋臺移位位置

東廊橋臺移位 填泥灌漿急救

叫停附近挖掘工程 專家促防惡化免橋面墮海



路政署上月底接報東區走廊北角與發街有1個橋臺出現「移位」跡象,檢查後認為不影響行車安全。

港島北主幹道 車流量日逾15萬

香港文匯報訊(記者 鄭佩琪)貫穿柴灣至銅鑼灣的東區走廊全長9公里,是港島北主要幹道,也是今天渣打馬拉松比賽其中一段賽道。現時每天車流量逾15萬架次,當局預料直至2017年,中環林士街天橋接駁至東區走廊的中環灣仔繞道及其相關道路網完工後,干諾道中至夏愨道及告士打道走廊一帶的交通擠塞問題可望解決,惟東區走廊的車流量隨之上升,加重負荷,橋臺移位問題不容忽視。

東區走廊於1981年開始動工,分4階段興建,沿海岸以天橋形式建造,連接銅鑼灣維園道,至柴灣接近港鐵柴灣站。在1984年首階段通車,至1989年10月全線通車,至今已22年。

100條巴士小巴線行走東廊

東區走廊沿路有多個出入口連接東區海底隧道及港島東北部,現時每天車流量逾15萬架次。由於其中一個出入口連接東區海底隧道,使用該隧道的車輛均會駛經東區走廊,現時有約100條巴士及小巴線途經東區走廊的不同路段。

東區走廊是港島北主要幹道,惟往銅鑼灣一段的維園道,是港島北塞車黑點,塞車問題多年未能解決,特別是怡東酒店對開一帶,每天繁忙時間塞車情況嚴重。運輸署於2008年建議,施工拆走維園道的加油站及垃圾站,開闢一條新的行車線,直接上堅拿道天橋,通往跑馬地及香港仔,紓緩維園道和告士打道西行的塞車情況。當年預計,未來數年完工後,現有的行車線每小時車流量將較現時1,600架次,減少60%。

中環繞道完工後東廊負荷增

由中環林士街天橋接駁至東區走廊的中環灣仔繞道及其相關道路網,將於2017年完成,去年初通車的龍和道負責分流來自中環灣仔繞道及林士街天橋的車輛,往來包括中環、金鐘、中半山和灣仔等地。現時在干諾道中至夏愨道及告士打道一帶的交通擠塞問題,屆時有望解決。

裂橋消息網上討論區首曝光

香港文匯報訊(記者 羅敬文)東區走廊有橋臺出現「移位」的消息,始於互聯網的討論區曝光。一名網民日前報稱,得悉東區走廊因附近工程影響,出現嚴重沉降,北角一段橋臺出現裂縫,日前需要封閉行車線,傳媒遂跟進事件。但路政署署長劉家強昨日強調,署方沒有隱瞞事件,橋臺移位亦無礙行車安全,毋須封路,公眾毋須過份擔心。

網中流傳在北角一段出現「嚴重沉降」。網民「cfow」前日在香港討論區中聲稱,聽聞「東廊因為打樁工程出現嚴重沉降!」並指路政署日前要封閉行車線,而涉及的食環署地下車房重置工程承建商須全面停工。事件經廣泛報道後,有網民擔心行車安全,亦有人表示今天舉行的渣打馬拉松「應該取消」,形容事件是「大件事」,有網民更聲言事件涉及「豆腐渣」工程。



橋面「移位」導致橋臺與橋面之間的10個支座(中間)外層出現變形及裂紋,路政署已派員加裝9組臨時墊片(兩旁)。

本報攝影記者獲兩獎



香港文匯報訊(記者 文森)香港攝影記者協會舉辦的《前線·焦點2010》周年攝影比賽結果昨日揭盅,大會今年收到共71名參賽者合共1,325張作品。香港文匯報攝影記者梁祖彝在一般新聞組奪得季軍,照片「主角」唐英年當天出席青年高峰會議,期間遭青年示威者包圍,更有人向其投擲彈張。紙從天降,見慣「世面」的唐英年仍能保持笑容。

香港文匯報另一名攝影記者曾慶威則奪得一般新聞組的優異獎,其作品攝於去年6月中特首曾蔭權與立法會議員余若薇就政制改革方案辯論當天。曾慶威於辯論後再次會見記者,他一身深色打扮,站在藍色背景板前,面前是一個黑沉沉的「咪架」,攝影記者運用巧思,把焦點放在五顏六色的咪線,令照片「生猛」起來。

利東街一帶進行震盪測試

香港文匯報訊(記者 文森)市建局灣仔利東街重建地盤的打樁工程,懷疑令附近的大王東街18號唐樓出現塌樓驚魂。屋宇署與有關地盤的承建商昨日起一連3天在利東街及大王東街一帶十多幢大廈,進行模擬震盪測試,測量打樁對大廈結構的影響。有受影響的居民認為,由於測試只於模擬的環境下進行,而非測試實際情況,批評作用不大。

上月底,灣仔大王東街18至20號一幢唐樓,3天內兩次報稱出現震動,居民需疏散。屋宇署工程師勘察後,未能確定唐樓搖晃的原因,但認為樓宇結構安全。居民懷疑附近利東街(舊帖街)重建地盤的打樁工程是導致「樓震」的原因,市建局遂暫停打樁工程。

居民稱停打樁後沒搖晃

地盤承建商及屋宇署人員昨日起一連3天在利東街、大王東街、油頭街、廈門街及春園街等十多幢大廈進行震盪測試。工作人員在天台及地面,分別放置2個測試儀器,每天分別進行4次的測試,每次測試20分鐘。

「開車窗日」籲公交支持環保

香港文匯報訊(記者 文森)現時不少公共汽車不論夏季或冬季,均會關上所有車窗及開放空調,浪費大量能源。有環保團體昨日舉行「開車窗日」,並呼籲小巴及的士司機日後在清涼的日子開啟車窗,以自然風代替空調,除可減低傳染病傳播和污染物排放外,每日更可節省20%燃油費,預計會有2,000多名小巴司機響應。

減疾病傳播 日省20%油費



有居民表示,早前因為感覺樓宇搖晃,令居民寢食不安,但自從打樁工程暫停後,至今都沒搖晃的感覺,希望震盪測試有助找出「樓震」原因,促請當局重視舊樓的結構安全。其中一幢接受測試的春園街榮利樓的居民表示,早前打樁工程進行期間,經常感到震盪,雖然當局在大廈進行震盪測試,但由於只屬模擬性質,未能測度到實際震感,批評測試的作用不大。



承建商工程人員在大王東街早前發生搖晃的大廈內安裝監察震動儀。

外溫差大,車頭玻璃起霧,影響駕駛安全。另一位的士司機韓先生則稱車外太嘈吵,而且空氣混濁,不宜開窗。而乘客何小姐表示,是否開啟車窗要視乎行車路線,市區空氣混濁,這些路線使用空調較合適。

指巴士公司冬天收空調車費

現時大部分巴士是空調車種,並採用密封式車窗,即使在冬季亦會開放空調。譚凱邦稱,密封式空調巴士是反智及浪費能源,並指搞巴士公司為了在冬天收取空調巴士車費,只引進密封式巴士。他期望巴士及小巴公司日後購買新車時,引入可開窗的車種。

環保觸覺將昨日訂為「開車窗日」,呼籲小巴業界多開啟車窗取代空調。團體指出,現時是流感高峯期,開車窗有助空氣流通,降低如流行性感冒等的傳播機會,每日亦可節省20%燃油費。環保觸覺主席譚凱邦期望,小巴及的士司機在未來數個月的春季裡,盡可能開啟車窗,他預計會有2,000多名小巴司機參與,並希望下一步可爭取的士司機支持,響應日日「開車窗日」。

的士司機關先生稱,下雨時,如開窗會令車廂內