

港鐵工程再爆延誤 西營盤站阻滯「賴地軟」

西港島線恐飛站通車

香港文匯報訊（記者羅繼盛）港鐵再有新線通車時間可能推遲。原定今年年底通車的港鐵西港島線，由於西營盤站土質鬆軟，情況複雜，港鐵需要用較緩慢的凍土方式進行隧道鑽挖工程，奇靈里出入口須延至明年第4季開放。雖然港鐵指該出入口不會影響西港島線進度，但工程進度一旦受阻，西營盤站第一街及第三街出入口亦勢難啓用，屆時西港島線縱如期今年通車，亦會「飛站」不停西營盤站，西營盤站會延至明年首季啓用。但若後備方案未能實行，整條西港島線的通車時間將延至明年首季。



■港鐵上月開始於深夜服務時段結束後，安排不載客列車在上環與堅尼地城間來回試運行。

港鐵新線工程屢見延誤

西港島線（原定2014年通車）
原因：西營盤站B3出口延至明年第4季啓用，西營盤站甚至全線可能需延至明年第一季才通車。

南港島線（原定2015年通車）
原因：整體工程完成約60%，但金鐘站高樓林立影響施工，個別工程出現進度滯後，目前仍爭取2015年完工。

觀塘延線（原定2015年通車）
原因：整體工程完成約60%，但黃埔站人口密集和地底有地下設施，個別工程出現進度滯後，仍爭取2015年完工。

高鐵（原定2015年通車）
原因：受高鐵總站石層、隧道鑽挖機損毀及跨境隧道進度落後影響，需延至2017年通車。

沙中線（大圍至紅磡段原定2018年通車）、（過海段原定2020年通車）
原因：土瓜灣站工地發現宋元遺跡及文物，工地需進行考古工作，最快今年第三季才知道對工程的影響。

港鐵西港島線全長約3公里，會建造堅尼地城、香港大學及西營盤共3個地底車站，以連接現時港島線的上環站。西港島線啟用後，市民從堅尼地城前往上環與尖沙咀，分別只需8分鐘及14分鐘。

九成完工 一出口難如期使用

港鐵總經理(西港島線/南港島線)姜盛南昨日表示，港鐵西港島線整體工程完成度已達90%，但西營盤站的車站出入口B及相關地下行人通道的工程卻出現滯後。港鐵解釋，由於該地點土質鬆軟，地下水位相當高，土層移動亦會非常容易影響地面樓宇。為確保施工安全，港鐵需採用凍土技術，緩慢地挖掘地底行人通道，令西營盤站出入口B工程出現滯後。現時行人隧道已完成80米挖掘工程，餘下20米亦即將展開。

姜盛南指，相關土木工程完成後，仍需數個月時間為出入口安裝升降機。港鐵現時仍相信可於今年12月完成西營盤站6個出入口中的其中5個，但位於奇靈里的B3出入口則需延至明年第4季啟用，且時間上非常緊

張，沒有緩衝時間。而若再有任何阻礙，B1及B2出口工程進度亦有可能受影響，令該站近半數出入口未能如期啟用。港鐵表示，近日已向政府提交後備方案，一旦西營盤站未能如期啟用，西港島線仍會於今年12月通車，但列車不會停西營盤站，而西營盤站會延至明年第一季啟用。不過，若後備方案亦不能實施，西港島線全線會順延至明年首季投入服務。

保全線通 運房局續密切監察

港鐵強調，現已努力推進工程，並仍以今年底3個車站全面開通作為目標，今次交代後備方案只是增加透明度，向公眾、社區人士分享工程資訊，未來數月會密切注視項目進度，10月會交代西港島線確實通車日期，以及是否需要採用後備方案。

至於一旦西營盤B出口有延誤，為何不先啟用西營盤站的其餘出口，港鐵指B系出入口已佔該站半數出入口，在考慮乘客安全、事故疏散及車站通風等問題下，需待B1與B2出入口工程完成後，才可啟用

西營盤站。

運輸及房屋局表示，港鐵在上周四向路政署表示，除了奇靈里出入口將未能配合西港島線於今年12月通車時開放使用外，第一街/第二街出入口基於行人通道挖掘工程的難度，預計於今年12月才能完工。如工程一旦出現滯後，以致該出入口無法於今年底開放使用，基於消防安全考慮，西營盤站亦將未能同步啟用。

運房局認同港鐵有需要就西港島線的通車安排擬定後備方案，路政署及相關政府部門會繼續緊密監察西港島線的工程進度，並致力為西港島線的設施進行安全檢測及批核，以期西港島線能如期順利全線通車。

西港島綫



南區議會斥港鐵「信任盡失」

香港文匯報訊（記者陳廣盛）南區區議會昨日召開特別會議，討論港鐵南港島線東段工程滯後的問題。港鐵表示，要等到今年年底，才能夠確定可否在2015年通車。多名區議員都批評港鐵在區議會月中的會議上仍堅稱工程進度良好，數天後在傳媒查詢下才承認工程滯後，形容港鐵與區議會之間信任盡失，要求港鐵要開誠布公。

南港島線如期通車成疑

港鐵昨日向南區區議會交代南港島線東段工程延誤，表示仍然要等到年底，才能確定可否在2015年通車。港鐵南港島線土木工程項目經理黃健維解釋，目前南港島線東段工程整體已完成逾60%，當中南風隧道爆破鑽挖工程完成逾85%，但由於金鐘站的擴建工程不能影響現有荃灣線和港島線運作，加上該站附近高樓林立、有許多公共設施及路窄車多，要面對的技術挑戰很大，正研究解決方案。黃健維強調，工程人員仍視2015年完工及通車為目標。

民建聯區議員朱立威表示，不滿意港鐵解釋，認為港鐵作為一間大公司，接手過多項大型工程，無可能會犯下有關錯誤，質疑港鐵過於輕視南港島線東段工程。他又批評，港鐵於年初已知道工程有滯後的情況，卻一直不公開，坦言不會再相信港鐵任何說法。他要求港鐵每個月都要向南區區議會提交進度報告，又促請路政署協助監察。

路政署鐵路拓展總工程師伍德榮則表示，未有收到港鐵修改通車時間表的通知。他指港鐵已應當局要求，於今年2月提交部分追趕工程進度的方案，例如將金鐘站的機電設施遷移，路政署會繼續跟進。

古諮會憂施工太貼毀宋井

香港文匯報訊（記者文森）港鐵沙中線地盤除早前挖掘出多個宋代至晚清古井外，近日又發現2個古坑，以及一些相信是宋元時期的石條。古物諮詢委員會昨早召開特別會議，討論沙中線聖山範圍的考古工作，以及如何保存2個古坑。古諮會主席林筱魯會後表示，港鐵堅持在較靠近宋代古井遺址的位置施工，令人憂慮。他認為，身兼古物事務監督的發展局局長陳茂波，可利用政府內部平台，探討是否有港鐵建議以外的其他方案，確保工程進行的同時不會影響古蹟。

對於如何保存宋代古井，港鐵在兩周前的古諮會會議上，曾建議在宋代古井等古蹟範圍內，興建一幅開板作保護，以繼續進行其他鑽挖工程。古諮會當時已質疑，最近的開板距離古井只有約一米，太接近古蹟。林筱魯昨日表示，多名委員已反覆詢問港鐵是否有其他方案，可降低工程對古井的影響，惟港鐵至今仍堅稱該方案在工程上「最可行」，情況令人憂慮。

冀陳茂波介入協調

林筱魯認為身為古物事務監督的發展局局長陳茂波，可利用政府內部的協調平台，探討有否其他可行方案，「若工程必須按港鐵建議的方案進行，希望有任何事故發生時，港鐵能以「警報」方式，及時向古諮會匯報。」

林筱魯表示，目前未能確定新發現兩個古坑的用途，但強調其歷史價值不比古井低，惟雨季即將來臨，兩個坑應如何保存則令人傷腦筋。康文署的考古專家則指，雙圓型坑的木質遺跡暴露於空氣就會乾枯，可能導致爆裂，現場保存環境很差，故底部的木結構已移走，並暫時填了沙土作保護。

另一委員、考古學家呂烈丹強調，從考古學角度，難以每次有發現便諮詢公眾，「如果係咁十年都搞唔完」。呂烈丹又指，一有發現古蹟便盡量拿走保存，才能繼續向下挖掘，不可能任何物品都原封不動地原址保留。

車站設施先進 流線閘機節能

香港文匯報訊（記者羅繼盛）港鐵西港島線建造工程受西營盤站B出入口行人隧道工程影響，通車日期出現變數，但新線另外2個車站的工程進展良好，已在站內安裝車站設施。新車站將設置新款雙屏幕售賣機，集買票、增值、查詢功能於一身。出入閘機亦為流線型設計，具節能效果。

增值售票查詢 一機三用

現時港鐵西港島線整體工程已完成約90%，當中上環站至堅尼地城站約3公里隧道已於2012年貫通，軌道工程亦已於去年7月完成，供電工程亦於今年2月完成安裝。各鐵路系統包括架空電纜、訊號系統及月台幕門已展開測試。港鐵上月開始於深夜服務時段結束後，安排不載客列車在上環與堅尼地城間來回行駛。列車動態測試將於今年第三季起進行，直至西港島線通車，並於第四季展開試運。

車站亦已陸續安裝設施，當中以堅

尼地城站進度最快。港鐵昨日安排傳媒參觀堅尼地城站，站內結構工程已大致完成，售票機、出入閘機、客務中心及月台幕門等已完成安裝。車站大堂以湖水藍作為主色，再以海旁景色、百年樹牆、魯班先師廟的相片作襯托。

西港島線3個新增車站將設置共21部新設計的多用途售票機。港鐵車務營運主管(東面網絡)李聖基表示，售票機以雙屏幕設計，可作八達通增值、售賣單程票及車票查詢共3個功能。而乘客選擇車站購票時，亦會顯示車程所需時間。由於新售票機安裝於牆壁上，新設計較舊售票機節省空間。

車站的出入閘機亦以流線型設計，空間較現時闊，並有節能效果，包括使用LED燈，能夠作睡眠狀態。出入閘機亦是活板設計，而非傳統的轉棍閘機，方便懷孕婦女和傷殘人士等。



■西港島線出入閘機採流線型設計並具節能效果。圖為港鐵總經理(西港島線)姜盛南(左)與港鐵車務營運主管李聖基示範出入閘。梁祖彝攝



■堅尼地城站的客務中心為開放式設計。梁祖彝攝

澄清「爆炸螺絲」拉力合格

香港文匯報訊（記者文森）日前有報道指有一批工程用的爆炸螺絲疑因生產過程出錯，令螺絲拉力大減60%至70%，包括高鐵工程在內的部分港鐵鐵路項目均有使用出事批次的螺絲。港鐵昨日回應指，已就螺絲進行測試，並確認其質量符合港鐵標準及政府規定。

懷疑出問題的爆炸螺絲是來自生產商喜利得(Hilti)。報道指，喜利得於上月10日向承建商禮頓發出的文件指，「HSL-3 M24」系列三款於2011年5月至2013年8月生產的爆炸螺絲批次，在生產過程出現錯誤，錐形組件的磨擦塗層不足，令螺絲無法完全擰開螺絲鉗抓緊石屎，拉力大減

60%至70%。

報道又引述有關文件指，曾使用涉事螺絲包括港鐵高鐵及南港島線工程，當中高鐵工程用於西九總站、西九總站連接隧道(南)、謝屋村至石蔭隧道；南港島線工程則用於各個車站、鐵路隧道、高架橋及香港仔海峽橋工程。另外，中環灣仔繞道的中環交匯處及中環填海第3期工程亦被指有使用涉事螺絲。

嚴格驗收 加強複檢

港鐵昨日回覆查詢時澄清，高鐵香港段項目的隧道、機電工程部分均沒有使用有關類型的螺絲。而高鐵西九龍總站工程

中，部分臨時支撐有使用該型號螺絲，但只屬會移除的臨時裝置；而南港島線(東段)則在黃竹坑段明渠壁上的污水管支撐架固定裝置上，有使用少量該批次螺絲。

港鐵指，在接獲螺絲供應商喜得利通知後，已要求承建商跟進對曾使用該型號的螺絲在安裝過程進行拉拔測試，以確認符合有關的工程設計要求，而承建商亦已回覆所有螺絲符合拉力負載的要求。至於未使用的相關型號螺絲，已由生產商回收。

發言人強調，港鐵有既定程序去監控工程用料的品質及進行驗收，承建商需要在施工前按要求提交用料的詳細資料，供港鐵及有關部門作審核。港鐵並考慮到螺絲生產時可能出現品質偏差、安裝時手工可能有差異等因素，要求承建商使用前必須先進行複檢。