

《蘋果》亂作「紅磡站鋼筋疑造假」

港鐵斥無視事實 以誤導標題內容圖製恐慌

香港文匯報訊(記者 高俊威)《蘋果日報》即時新聞昨日刊登一篇有關沙中線紅磡站擴建工程質量有問題的報道,聲稱港鐵紅磡站擴建地盤懷疑有鋼筋接駁位造假,「最嚴重可致全層倒塌。」港鐵公司昨發表聲明,指3年前雖曾發生承建商施工工序不符標準的情況,但已立即糾正,工程才繼續,有關工序已完成多時,車站亦正進行試車,事件對車站結構、安全程度、工程費用及通車日期均無影響。港鐵並批評《蘋果》無視他們已就事實提供之資料,以誤導的標題及內容,引起公眾恐慌,又對此深表遺憾。



黃唯銘(左)及黃智聰昨在涉事月台層舉行簡報會,反駁《蘋果》。
香港文匯報記者梁祖彝攝

《蘋果》網頁昨日報道,正在擴建中的紅磡站新建月台兩層主要牆身,有近20%約5,000個螺絲頭出現破損或移位,無法與支撐月台層的鋼筋接駁扭緊。報道又指承建商懷疑未有更換問題部件,更安排工人將鋼筋剪短,「偽裝」成功接駁。

立即發聲明以正視聽

港鐵隨即發出聲明,批評《蘋果》的報道無視該公司已就事實提供的資料,未向讀者傳達有關訊息,更以誤導的標題及內容,引起公眾恐慌,該公司深表遺憾,並提供資料以正視聽。

沙中線紅磡站擴建及列車停放處建造工程,須在現有紅磡車站大堂地底,興建兩層新月台,上層為屯馬線,下層為現有東鐵線延伸至金鐘及會展。港鐵工程總監黃唯銘與沙中線土木工程(東西線)及工程管理辦公室總經理黃智聰昨在涉事月台層舉行簡報會,解釋事件,並帶記者到現場了解。

巡查發現未達標 完成修正

黃唯銘表示,港鐵及承建商工程人員於2015年12月的巡查中,發現站內新建月台連續牆與分隔月台上下層的結構層間之鋼筋工序與施工質量,未能完全符合施工規格和要求,隨即與承建商及分判商跟進,嚴厲要求分判商修正(見表)。

黃智聰承認,當時是發現月台層鋼筋有被剪短情況,已即時要求承建商修正,將有問題的部分取出,確保接駁位有足夠深度,才注入混凝土。

黃唯銘強調,修正工作完成後,港鐵及承建商再作檢查,確定施工質量

符合標準,方繼續展開下一步澆注混凝土之工序,再安裝各項鐵路設施包括路軌、幕門及路軌旁機電設備等,並已於上月起進行列車測試,至今進展順利。今次是在嚴謹監管及巡查機制下主動發現問題,可見機制充分發揮效用。

黃唯銘表示,工程期間,港鐵及承建商工程團隊已分別在工地進行監督及巡查,涵蓋工程進度、物料、工序及質量監控等。今次事件對車站整體結構、安全程度、工程費用及沙中線通車時間表均完全沒有影響。屯馬線維持明年中通車的目標,而東鐵線紅磡至金鐘段的目標通車日期則在2021年。

不損工程質量毋須通報

被問及為何未有向政府通報事件,黃智聰解釋,地盤每日均會發生此類狀況,需要作出修正,今次事件不影響整項工程質量,難以每一個步驟都向政府通報。至於鋼筋被剪短是否有人蓄意隱瞞及會否追究責任,他就指這是大判和分判商的問題,留待他們回應。

無視澄清 堆砌滲水誤導讀者

就《蘋果》同時報稱沙中線地盤滲水,黃唯銘解釋,地底牆身受地下水水壓影響,經混凝土牆身的細微裂痕而出現水漬或輕微滲漏,並非不尋常,最重要是進行適當止水措施如灌漿等,將滲水情況減到最低。

港鐵在聲明中強調,他們在回覆《蘋果》查詢時已澄清,有關工地範圍的牆身並沒有滲水,只出現潮濕痕跡,報道卻堆砌大量滲水效果,批評這是意圖誤導讀者。



港鐵帶記者到《蘋果》報道提到的月台,證明並無所謂「倒塌危機」。香港文匯報記者梁祖彝攝

陳帆：港鐵察覺問題即修復

香港文匯報訊(記者 高俊威)對於擴建中的港鐵沙中線紅磡站工程被指質量有問題,運輸及房屋局局長陳帆表示,港鐵昨日已解釋事件,指察覺問題後已即時跟進,直至修復工作完成,他認為從專業角度看,這是非常負責任的表現,希望大家對香港的專業工程團隊有多一點信心。



陳帆希望大家對香港的專業工程團隊有多一點信心。
香港文匯報記者梁祖彝攝

陳帆昨出席立法會會議後與傳媒見面時指出,知悉港鐵已回覆傳媒查詢,並詳細解釋在過程中,港鐵已察覺有關情況,亦即時與承辦商在現場監察跟進工作,直到修復工作完成。如果相關負責公司甚至政府部門在現場已察覺情況,並採取更正工作,其實安全是不受影響。

被問到事件是否涉隱瞞及應否追究承辦商,陳帆表示,首先要弄清楚究竟發生什麼事,但如果在現場施工時已發現程序出現問題,並採取適當步驟更正錯誤,其實問題已解決。從專業的角度看,他認為這是非常負責任的表現,亦已確保建設符合規格和安全標準,希望大家可以對香港的專業工程團隊有多一點信心。工程界立法會議員盧偉國表

紅磡站擴建工程事件簿

2015年12月
港鐵在巡查中主動發現紅磡站新建月台連續牆與分隔月台上下層的結構層間之鋼筋工序與施工質量,未能完全符合施工規格

2015年12月
港鐵向承建商及分判商跟進,嚴厲要求分判商修正,並一直持續監督,確保工程達至標準,方可繼續進行澆注混凝土工序

2015年12月後
經工程人員監察及處理,順利按計劃及要求完成工序,並陸續安裝路軌、幕門及路軌旁機電設施等

2018年4月起
在站內進行列車測試,至今進展順利

2018年5月30日
《蘋果》於網頁報道紅磡站地盤鋼筋接駁位懷疑造假。港鐵發聲明指《蘋果》以誤導標題及內容引起公眾恐慌,深表遺憾,並召開記者會解釋事件原委

資料來源:港鐵
整理:香港文匯報記者 高俊威

港力爭降高鐵購票手續費

香港文匯報訊(記者 范童)高鐵香港段通車在即,票務安排備受關注。多名立法會議員昨要求特區政府爭取車票優惠、內地段車票免手續費等。運輸及房屋局局長陳帆表示,特區政府明白市民的訴求,正努力與港鐵及內地營運商方面溝通,爭取相關優惠及措施,而港鐵正與內地高鐵營運商商討互助安排,希望降低手續費。

在立法會昨日大會上,工聯會議員陸頌雄、金融界議員張華峰及公民黨議員陳淑莊分別向陳帆質詢票務方面的事宜。

陸頌雄促港設內地段購票系統

陸頌雄指出,「一地兩檢」如此複雜的問

題亦能解決,處理購票等技術性問題時更應「方法總比困難多」。

他希望特區政府和港鐵總磋商,研究於內地購票系統兼容香港身份證、電話號碼等,或在香港研究一套獨立的購票系統,讓香港市民可以直接購買內地段車票。

陳淑莊也提問,港鐵未獲授權代售內地線車票的原因,以及港鐵與中國鐵路總公司磋商票務安排的詳情。張華峰則要求特區政府爭取降低高鐵票價,或推出月票、優惠票、長者票等優惠,讓市民享受高鐵路服務。

陳帆指出,特區政府正努力爭取票價優惠,但「時間就是金錢」,城際鐵路和高鐵

在速度、舒適度和站點亦有距離,冀社會有切實點的期望。他強調,票價會考慮市民的負擔能力及受歡迎程度,同時亦需要考慮長遠營運,平衡整體營運空間。

他表示,在香港購買內地段車票,需要由內地高鐵營運商授權香港的代理公司處理,提供有關服務涉及一定的成本,包括人手、配套等支出,故需要收取手續費是可以理解的。

陳帆重申,特區政府明白市民的訴求,會敦促港鐵公司與內地高鐵營運商商討盡量把手續費減至最低。據他所知,雙方正積極進行談判,商討互助安排,希望將運作成本減低,並將節省的金額回饋給市民。

巴士黑盒下季提升 可實時提示超速

香港文匯報訊(記者 文森)香港專營巴士服務獨立檢討委員會昨日繼續舉行聽證會。新巴城巴代表作供時指出,巴士黑盒系統預計於今年第三季可提升,能向車長發出實時超速提示。對於巴士座位是否需要全部加裝安全帶,公司代表就認為,因少人佩戴,要求所有巴士座位加裝安全帶只會造成浪費。

新巴城巴:每15秒監察車速

新巴城巴董事總經理鄭偉波昨繼續在聽證會上作供,他表示,於2007年起已應運輸署要求,在首次登記的巴士上安裝黑盒,記錄巴士超速情況,即連續10秒的時速維持75公里以上,待巴士晚上返回車廠時,將數據上傳電腦,系統5天後編制超速報告交予部門,再根據內部指引作紀律處分。

他表示,今年第三季起將提升黑盒功能,加入實時系統的黑盒,可每15秒傳送數據一次,監察車長車速,公司可即時採取行動。

他並表示,現時巴士下層部分座位設有安全帶,但乘客很少佩戴,目前亦沒有法例規定乘客一定要扣上,即使日後訂立法例,但若無人執法,要求所有巴士座位加裝安全帶只會造成浪費。

代表委員會的資深大律師鄧樂勤詢問,如果制訂巴士附例,由車長執法是否可行?鄭偉波指出,車長沒有能力執法,亦沒有可能觀察所有乘客是否已扣上安全帶,即使見到,亦需先停車關上引擎,再到座位要求乘客扣上,此舉會影響服務質素,如果對方拒絕,雙方可能發生摩擦,甚至打架。

上層加裝安全帶需2.4億元

新巴城巴工程總監李廣威指出,如果要為現有巴士的所有上層座位加裝安全帶,需要加固上層結構,並更換所有座位,估計每輛巴士需要1.5萬英鎊至2萬英鎊,公司共有1,100輛同類型巴士,總開支折合達1.8億港元至2.4億港元,如果政府願意提供補貼,公司會十分歡迎。

「一地兩檢」辯論 建制派冀主席劃死線

香港文匯報訊(記者 鄭治祖)立法會將於下周三恢復二讀審議《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》,反對派提出75項修正案,圖阻撓「一地兩檢」安排的通過。立法會主席梁君彥昨日傍晚與各黨派代表會面,聽取議員對處理修正案的意見。據悉,下周三會議將仿效財政預算案的辯論方式,由主席為討論劃死線。

立法會下周三恢復二讀審議《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》,立法會秘書處共收到13名議員提交共75項修正案。提出修訂

的議員全為反對派中人,包括公民黨全部5名議員,「議會陣線」的毛孟靜、陳志全、范國威、朱凱迪、區諾軒,民主黨的胡志偉、尹兆堅,以及工黨的張超雄。

限時討論 免反對派拉布

梁君彥在昨日下午3時通知建制及反對派各板塊代表,在主席辦公室內聽取議員對下周三會議的意見。有反對派議員透露,他們希望主席給予「足夠時間」,讓議員「充分辯論」,而主席只聽取意見而未有提出建

議,並表示將於周一通知各議員當日的安排。

建制派議員則指出,既然反對派已「擺明車馬」拉布,要阻礙法案通過,就不應給予反對派任何幻想的空間,並相信下周三會議將仿效財政預算案的辯論方式,先限定討論時間,再將75項修訂根據內容範疇整合,並分數節進行辯論,確保辯論時間可掌握在主席手中,又估計要趕及在7月休會前完成審議,討論時間最多只能佔兩次至三次會議。