支持梁君彥依法剪布 譴責反對派道德謀殺

「一地兩檢」完成本地立法，反對派遷怒於立法會主席梁君彥限時辯論，對他提出不信任動議。40名建制派議員昨日發出公開信，表明支持梁君彥按基本法、議事規則和本港法律主持會議。梁君彥依法行使職權，維護議會秩序和效率，避免有利香港的發展受阻礙拖延，無可挑剔，不容挑戰，值得支持；反對派向梁君彥進行政治抹黑、道德謀殺，無非想打擊梁君彥的形象和聲望，妖魔化剪布，恫嚇嚴正執行基本法和議事規則的正氣議員，為他們繼續瘋狂拉布、干擾香港發展製造有利輿論。建制派議員團結一致支持梁君彥，是明辨是非，彰顯公義，確保議會正常運作，為香港穩定發展護航。

梁君彥對「一地兩檢」草案的辯論和表決作出限時規定，是行使基本法、立法會議事規則賦予的「主持會議」的權力，有關權力更獲得法庭的確認，立法會前主席曾鈺成亦多次實行限時辯論。梁君彥就「一地兩檢」審議作出限時的規定，有先例可循，並事先徵詢、取得立法會秘書處的意見，有備而來，擁有充足的法理依據。梁君彥在執行中還作出適當讓步，包括「一地兩檢」由二讀至三讀通過的時間比原計劃的36小時多出兩小時、容許反對派提出中止待續議案，讓議員有足夠時間表達意見。

但回顧當時議會情景可以看到，反對派一方面指責「不夠時間辯論」，另一方面卻不斷濫用程序拉布，浪費時間，有人更企圖衝擊主席台，用肢體暴力推撞保安員，擾亂議會秩序，不擇手段阻延「一地兩檢」草案通過。事實充分證明，梁君彥作為立法會主席，依據法律行使職權，維護議會應有的秩序和尊嚴，確保法案審議順利完成，不僅理所應當，更是以香港整體利益的大局為重，對香港和市民負責。梁君彥敢於擔當，依法行使主持會議的權力，反對派拉布的「武功」形同被廢，當然惱羞成怒，提出不信任動議、要求梁君彥下台，強加「違反議事規則」、「剝奪議員發言權」的罪名，無非是要羅織政治罪名、製造道德恐怖，向梁君彥興師問罪，對嚴正執行議事規則的議員施「下馬威」。

雖然反對派心知肚明，按照目前立法會的力量對比，根本通過不了針對梁君彥的不信任動議，但他們也要搞輿論公審，企圖誤導市民，不僅僅要醜化梁君彥，更是向今後支持剪布的議員施加壓力，造成誰敢剪布誰就是十惡不赦罪人的「白色恐怖」，令主席剪布投鼠忌器，好讓反對派日後又能肆無忌憚拉布，令香港虛耗空轉，以換取他們的政治利益。

反對派騎劫議會、顛倒是非，不少有利香港發展的法例、政策、建設因拉布而舉步維艱，甚至胎死腹中，嚴重削弱香港競爭力，受害的是全體港人。建制派議員發揮中流砥柱作用，嚴正反對針對梁君彥的不信任動議，支持主席剪布有理，不容反對派混淆視聽、胡作非為，保持議會良好運作，令香港步向穩健發展的正軌，維護香港繁榮穩定；同時讓市民看清，反對派破壞議事規則，擾亂議會，不思己過，反向主席提出不信任動議，上演一場自編、自導、自演的政治鬧劇，輸打贏要，自暴其醜，注定失敗。

堵塞港鐵監管漏洞 挽回公眾信心

沙中線工程接連被揭發施工質量問題，港鐵主席馬時亨和管理層昨日宣佈，決定要求工程委員會檢討沙中線全部工程的管理程序，又聘請顧問協助改善內部管理。這種直面問題，努力尋找原因和尋求解決的態度，值得肯定。連串施工問題被揭發前，港鐵高層和政府監管部門都蒙在鼓裡，反映港鐵通報機制失效；事件更反映港鐵無法有效管理承建商，工程出問題，港鐵竟然對承建商奈之不何，這種情況實在不可接受。港鐵工程關乎市民安全和公眾利益，希望港鐵切實檢討外判機制，賞罰分明，加強問責，挽回公眾信心。

港鐵主席馬時亨承認現行通報機制「不理想」，存在前線員工隱瞞管理層，應通知政府的事故未上報等問題，已經即時要求管理層檢討改善。近期港鐵被揭出的施工問題並非個別，大部分都是傳媒報道後，港鐵高層和政府監管部門才知悉事件和問題嚴重性，然後作出跟進處理。很顯然，港鐵的通報機制存在明顯缺陷。

沙中線出現的眾多問題都顯示，現時港鐵內部、港鐵和承建商之間、港鐵和政府之間的通報機制，根本沒有有效執行，只是靠個「信」字來維繫。分判商說OK，承建商就OK；承建商說OK，港鐵就OK；港鐵說OK，政府監管部門就OK。即使問題被隱瞞、不斷累積，但各個環節依然感覺良好，最終一發不可收拾。

此次工程質量問題，更暴露出港鐵對外判商監管乏力，監管形同虛設。剪短鋼筋事件的關鍵承判商以商業秘密為由，迄今不現身交代事件，港鐵只能無奈承認對其「無符」，令人匪夷所思。香港是法治社會，商業運作制度成熟，港鐵是政府作為大股東的上市公司，更是本港最大的公共交通營運者，具有國際聲譽，怎麼可能出現承建港鐵工程的公司，賺取巨額工程費，港鐵卻管不了的怪現象。承建商不向港鐵負責，港鐵的監管等同「無牙老虎」，根本不可能保障工程質量。

港鐵在外判機制和通報機制存在的問題，並非今天才發現。2014年發生的高鐵工程嚴重延誤超支事故之後，立法會成立專責委員會調查，政府委任調查小組跟進，兩個調查的結果都直指港鐵通報和監察機制存在漏洞。例如港鐵有報喜不報憂文化，工程管理團隊與管理層，以及管理層與政府的溝通都欠佳。這些問題未得到有效改善，今天港鐵出現連串工程問題就不奇怪了。

港鐵工程涉及重大公眾利益，不容絲毫疏忽，亡羊補牢必須徹底。無論是港鐵自身的檢討，還是政府委任的調查委員會，都必須痛定思痛，作全面深刻的檢討，查根究底，避免類似問題再次發生，切忌雷聲大雨點小，更不容高高舉起輕輕放下。

港鐵聘獨立顧問檢討沙中線

馬時亨認通報機制出事 盼3個月內完成檢討挽公眾信心

港鐵沙中線工程問題揭之不盡，港鐵主席馬時亨昨日承認現行工程事故通報機制有改善空間，同時公佈港鐵董事局會要求工程委員會檢討沙中線工程，並會聘用獨立顧問協助檢討，期望於3個月內完成檢討工作，冀能挽回公眾對港鐵的信心，但他未有正面回應自己及港鐵行政總裁梁國權等管理層會否就今次事件問責離職。

■香港文匯報記者 文森

港鐵董事局昨日上午舉行特別會議，身兼董事局成員的運輸及房屋局局長陳帆、立法會議員石禮謙及測量師劉炳章等港鐵獨立非執行董事都有參與會議。陳帆在會後透露，會議的目的是討論近期發生的一連串鐵路事故。

馬時亨昨日下午與幾名港鐵管理層一同見記者，指董事局開會後決定要求轄下的工程委員會檢討沙中線工程，並會聘用獨立顧問參與有關工作，但他以聘請獨立顧問需時為由，未有明確指出工作會在什麼時候開始，只承諾會盡快開展工作，期望檢討工作可於3個月內完成。

如何問責 無正面回應

陳帆日前曾在立法會上表示，政府亦是透過傳媒得知沙中線工程所出現的問題。馬時亨承認，港鐵現時向政府通報工程問題的機制有需要改善，「應該上報給政府，沒有做到，這個我們要檢討，亦在管理層有些地方做得不好，因為甚至很高級的管理層，也是在事發後才知道這些問題。」

梁國權則表示，自己作為行政總裁，願意就工程違規的問題承擔責任，接受問責，但他和馬時亨多次被問及如何問責時都未有正面回應。馬時亨只表示自己重視問責文化，惟現時首要工作是改善工地管理和通報機制，董事局日後會找出今次事件的成因和審視事件所涉及的責任問題。

工程多重驗證 非一人話OK

對於馬時亨曾經以「我哋話你聽OK就得㗎喇！」回應鐵路工程問題，港鐵工程總監黃唯銘強調所有工程都會經多重驗證，確保質量合乎要求，「屋宇署等相關政府部門有規定合資格工程師要做指定職責上的工作，安全與否非一個人決定，是由承建商及項目管理人等工程團隊負責管理。」

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰表示，小組委員會將於下月6日上午召開兩小時特別會議，主要討論港鐵沙中線土瓜灣站及會展站的施工問題。他指委員會已經邀請包括馬時亨在內的5名港鐵高層，並已獲港鐵回覆指會派員出席會議 。

路政署亦表示，會在短期內與港鐵開會，討論港鐵監督工程制度。

■港鐵主席馬時亨(中)與幾名港鐵管理層一同見記者。 香港文匯報記者劉國權 攝

議員冀全檢 免「頭痛醫頭」

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）港鐵決定由公司常設的工程委員會，檢視沙中線全部工程的管理程序，並聘請顧問協助，期望3個月內完成工作。多名立法會交通事務委員會委員均歡迎港鐵的安排，但擔心該做法只是「頭痛醫頭，腳痛醫腳」，期望該委員會能夠全面檢視所有工程的程序，避免日後再有同類型事件發生。

田北辰：應拉闊檢視範圍

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰歡迎港鐵的做法，但質疑工程委員會在早年高鐵出現超支和延誤時已經成立，何以該委員會未有檢視好所有的監管機制，令人感覺港鐵的做法只是「頭痛醫頭，腳痛醫腳」。

他並批評，港鐵曾向有關的承建商發出不合格通知書，但未獲理會，亦無上報事件，工序也繼續，令人感覺港鐵表現得無能為力，實匪夷所思。路政署則「口啞啞」，沒有完善和港鐵之間的通報機制。

田北辰希望，港鐵委聘的顧問要拉闊檢視範圍，檢討所有工程的程序，才有前瞻性，避免將來再出現其他問題。

陳恒鑌：須嚴正處理追責

民建聯議員陳恒鑌表示，港鐵檢討事件的做法恰當，亦是企業應負的社會責任。他期望工程委員會能夠認真檢討現行沙中線工程的監工及管理程序，並一併檢視分判商、承建商、港鐵工程人員及政府部門之間的通報機制，徹底查找機制失效的原因，提出完善機制的方法。

他強調，假如在查找過程中，發現有部分工序涉嫌故意有法不依，港鐵必須嚴正處理及追究責任，以重建市民對港鐵的信心。

陸頌雄：須體現問責精神

工聯會議員陸頌雄認同全面檢討事件，但認為過去發生多宗嚴重失誤事件，年薪過千萬的港鐵高層須體現問責精神，而非只成立一些調查委員會就可了事。

他並期望新成立的委員會，可以就整體招標、外判制度、對外判商的評級、對違規外判商的懲處及扣分制、工程監管、工程巡查、上報機制、向公眾披露準則等，作出全面和詳細的檢討。

沙中線事件簿

日期	事件
2018–05–30	港鐵被揭發紅磡站月台鋼筋被剪短
2018–05–31	路政署派員到工地實地視察，要求港鐵公司一星期內提交報告；港鐵表示會委任獨立顧問為工程進行負重荷載測試
2018–06–01	港鐵工程總監黃唯銘承認早在2015年8月已發現鋼筋被剪痕跡
2018–06–06	港鐵首度公開被剪短鋼筋的照片，承認2015年發現鋼筋被剪短的5次巡查中，4次均無書面記錄
2018–06–09	政府承認去年已知紅磡站問題
2018–06–11	港鐵被揭發土瓜灣站出現「削筋」事故
2018–06–12	政府宣佈成立獨立調查委員會調查事件
2018–06–13	路政署要求港鐵於一周內提交報告，詳細說明導致事故的原因及修復方案
2018–06–15	港鐵向政府提交沙中線紅磡站擴建工程鋼筋被剪短事件之報告，路政署認為事情或涉刑事成分，轉介警方跟進
2018–06–18	會展站被揭橫向工字鐵支撐不足，路政署限港鐵48小時內書面交代；政府決定徹查禮頓所涉其他政府工程質量
2018–06–19	港鐵被揭會展站工程有工人誤將兩幅牆的鐵籠正反兩面調轉
2018–06–21	馬時亨表示港鐵將聘獨立顧問檢討沙中線管理程序

整理：香港文匯報實習記者 嚴杏意

「肥佬」報告密密發 會展站必超3份

香港文匯報訊（記者 文森）沙中線紅磡站、土瓜灣站及會展站接連被揭發工程出現問題，港鐵工程總監黃唯銘拒絕透露港鐵曾就有關工程發出多少不合格報告，只強調如發現有工程出現可能對公眾安全構成影響的事故時，一定會對外公佈。

會展站接連被揭發橫向工字鐵支撐不足、兩幅牆倒轉安裝等工程問題。黃唯銘昨日承認，涉及會展站的工程不合格報告一定多於3份，但他指發現蜂巢、上油油得不好等都會發出不合格報告，因此拒絕公開港鐵一共就沙中線工程發出多少份不合格報告，稱市民亦不會認為港鐵需公開有關資料。

不過，黃唯銘強調港鐵一定會公開所有可能對公眾安全構成影響的工程問題，重申所有不合格報告都有記錄，相關承建商接獲報告後一定要作出跟進。他舉例指港鐵於2016年得知會展站工程因為工人對工程圖則上的資料出現錯誤理解而出錯後，已即時要求承建商跟進，其後進行的修正工作亦有獲政府相關部門批准。

被問及紅磡站台月被剪短鋼筋的事件時，黃唯銘指港鐵負責監督工程的人員發現問題時已即時跟進，要求承建商按圖則施工，強調紅磡站的月台符合安全標準，港鐵亦已經按政府要求進行月台荷載測試，以回應公眾對事件的關注。

港鐵強調，十分重視公眾安全及工程質量，指新路線通車前必須提交完工報告予相關政府部門，港鐵在政府完成第一階段的審核後會展開測試和準備營運，再等政府作最終批准才能正式通車。

港鐵認無計對付禮頓

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵沙中線工程問題被揭發至今近一個月，但紅磡站工程的項目總承建商禮頓建築（亞洲）有限公司至今從未回應事件。港鐵主席馬時亨承認，港鐵現時沒有辦法對付禮頓，但指特區政府已成立具法定傳召能力的調查委員會，相信禮頓最終仍要清楚交代事件，並強調一旦發現違法行為一定會送官究辦。

禮頓一共承接兩項與沙中線有關的工程，並分別涉及工程質量問題，但由事發至今一直未有向公眾交代事件。馬時亨昨日被問及港鐵是否「冇佢哋（禮頓）符」時指表示同意記者講法，承認港鐵的調查工作存有掣肘。

不過，馬時亨指政府已就紅磡站月台的工程問題成立由夏正民法官擔任主席、具法定權力的獨立調查委員會，指禮頓屆時必須現身交代，相信委員會將就事件查個水落石出。他並表示，如日後的內部調查發現有人違法，港鐵一定會嚴肅處理，將違法者送官究辦。

港鐵工程總監黃唯銘表示，如日後的調查結果顯示禮頓等涉事承建商出現錯失，港鐵一定會將事件記錄在案，作為日後再有招標或聘請承建商負責新項目時的考慮因素之一。