螺絲頭少2000枚 港鐵無法解釋

港府揪出矛盾多次追問 揭擅改圖則未獲屋署同意

■特區政府指出，港鐵沙中線紅磡站月台工程鋼筋被剪短事件被揭發後，政府團隊即第一時間跟進，展開大量工作。 資料圖片

■沙中線事件上，兩名最高負責人——港鐵主席馬時亨（左）和行政總裁梁國權（右）現階段繼續留任收拾爛攤子。 香港文匯報記者曾慶威 攝

香港文匯報訊（記者 馮健文）港鐵沙中線紅磡站月台工程鋼筋被剪短事件，特區政府指出，事件被揭發後，政府團隊即第一時間跟進，展開大量工作，多次要求港鐵提交資料，在主動調查後發現事情的嚴重性，按現屆政府對社會承諾，開誠布公，盡快向市民匯報，顯示政府團隊是負責任及有承擔，表現有目共睹，亦因不斷跟進，才掌握更多數據事實。

運輸及房屋局局長陳帆昨在記者會上表示，當傳媒報道紅磡站月台層板工程中有部分鋼筋被剪短情況，政府高度重視，表明會嚴肅跟進。由於事件涉及公眾安全，特首林鄭月娥早於今年6月已宣佈成立獨立調查委員會，就紅磡站施工問題進行獨立調查，檢討港鐵和政府對工程的監管制度，並提出建議以確保工程符合安全標準。

他續說，與此同時，政府要求港鐵就事件提交和公開相關報告。港鐵於今年6月15日向路政署提交報告，內容包括月台層板和連續牆的設計。路政署及後與港鐵不斷跟進，就事件報告中的技術事宜及相關工作提出相關質詢及要求澄清。

20倉改設計 不按圖則施工

路政署署長鍾錦華指出，港鐵於上月13日向路政署提交連續牆的圖則，原來與早前屋宇署已同意的圖則並不相符。他指，在落石屎或紮鐵時，會分開一個個倉進行工程，但原來在涉及工程的22個倉中，只有2個倉按照圖則施工，其餘20個倉均改變了設計，事前並未向屋宇署申請及獲得同意。

「消失的螺絲頭」成破案關鍵

他解釋，港鐵當時以接駁螺絲頭的位置「難做」為理由，更改原本設計，原本連續牆的頂部需要扭入螺絲頭，但港鐵更改設計，把已建好的連續牆頂部拆去，就毋須扭入螺絲頭，但此舉令他們質疑：為何在6月時港鐵確認涉事月台層裝有2.35萬個螺絲頭的記錄。

他續說，直至上月底，他們再與港鐵開會，港鐵承認改動設計後，令涉事月台層減少約2,000個螺絲頭。他們多番追問港鐵實際螺絲頭的數目，以及為何有出入，但港鐵至今未能解答。政府已於上月30日將有關資料交予警方跟進。

他指出，就這些情況，他們發現在幾方面有問題：首先是港鐵於6月與上月提交的資料，互相矛盾，且與屋宇署同意的設計不符，而港鐵至昨日為止，還未曾把更改的設計提交屋宇署。

其次是上月提交圖則所顯示的螺絲頭，比6月所說減少了2,000個，這是很大改動，政府難以接受資料會有這般大出入。

此外，港鐵提交的書面資料證明工程曾用了2.35萬個螺絲頭，若7月提交的圖則屬實，之前的工地記錄或書面資料是否真確，實在令人懷疑。他坦言，事件已令他們對沙中線工程管理團隊失去信心。

陳帆亦表示，政府團隊在項目監管、結構安全規管上有其責任，但當政府團隊知悉有關情況，即第一時間跟進，在主動調查後發現事情的嚴重性，按現屆政府對社會承諾，開誠布公，盡快向市民匯報，顯示政府團隊是負責任、有承擔，表現有目共睹，亦因不斷跟進，才掌握更多數據事實。

他表明，政府會檢討日後有何改善空間，並會全力協助獨立調查委員會展開調查，留意結果與建議，執行改善。他又表示，港鐵人事變動不會影響獨立調查委員會的傳召權力。

梁國權：是承建商改圖則

港鐵行政總裁梁國權在其後的港鐵記者會上表示，是承建商更改圖則。他指，港鐵向政府提交報告時相信數字和圖則真實，又表示現時的施工方案比原有的好。

不過，梁國權亦承認未有按照原有圖則施工的做法存在問題，指即使承建商所採用的施工方案較原有的好，亦不可以作為解釋或藉口。

民記工聯促徹查 糾正安全隱患

香港文匯報訊（記者 文森）對於港鐵因應特區政府要求整頓公司管理層以為沙中線帶來的連串問題問責，各界均表示支持，但亦同時指今次造假事件或可能涉及有人刻意隱瞞、虛假文書等刑事罪行，要求執法機構必須盡快徹查，追究責任。

民建聯認為港鐵工程管理團隊明顯在沙中線工程表現失敗，完全摧毀港鐵辛苦累積起來的聲譽。民建聯認為，為了恢復公眾對港鐵的信心，港鐵工程團隊最高管理層被撤換後，應由政府委派資深工程師接管有關工作，以確保補救工程及其他監督工作到位。同時，政府必須扣起港鐵的項目管理費，並追究港鐵公司令政府的損失。

就港鐵以未經核准的圖則施工，當中更涉嫌有造假情況，民建聯指明顯涉及刑事，要求執法機構必須盡快徹查，追究責任，並期望獨立調查委員會盡快完成調查，查出事件成因，就現行監管制度提出改善建議。

民建聯認為公眾最擔心是紅磡站月台的安全問題，指現時政府用電子監察月台層板狀況，未必能釋除市民對安全的疑慮，當局必須盡一切方法確認月台的結構是否安全，如有安全隱患必須立刻糾正甚或拆卸重做。

工聯會指出，在沙中線紅磡站工程項目上，港鐵及禮頓公司均涉嫌工程造假，嚴重影響月台結構安全，置市民的性命於不顧，完全不可接受，政府必須繼續徹查有關事件，並追究有關責任，同時整頓港鐵管治及監工水平，以挽回公眾信心。

梁美芬冀調查增透明度

工聯會並指，沙中線事件造成嚴重安全鐵路隱患，港鐵管理失責、後知後覺，有失公眾期望，認為主席馬時亨與行政總裁梁國權應引咎辭職體現問責精神，才能挽回公眾信心，並體現港鐵從深刻教訓中改善監督制度的決心；政府及港鐵仍必須繼續密切監察沙中線工程項目的監工，並盡快進行補救措施。

經民聯立法會議員梁美芬歡迎港鐵撤換高層負責人員，令新的負責人有機會設立新的團隊及工作方式，但認為人事變動只是一粒止痛藥，並無解決剪鋼筋事件的因由，無助挽回公眾對港鐵沙中線的安全信心。

她期望政府獨立調查報告對於沙中線剪鋼筋醜聞作出徹底調查，傳召所有相關證人及增加透明度，開誠布公，對所有負責的人與事以及制度上出現的問題調查清楚，公諸於世，亦有利執法部門進行刑事追查及為公眾追究賠償。

「實政圓桌」立法會議員田北辰對港鐵工程總監黃唯銘請辭並不意外，「沙中線讓傳媒不斷揭發問題，黃唯銘作為沙中線工程總監，理應對工程了如指掌，但事與願違，連政府都對沙中線管理層無晒信心。」

他續說，雖然多名高層已相繼請辭或提早退休，並不代表問題已解決，市民最關心是安全，港鐵必須妥善處理。

兩請辭被拒 馬時亨留任「救火」

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）離開很容易，留下需要勇氣。沙中線事件上，4名港鐵高層已辭職離去，兩名最高負責人——港鐵主席馬時亨和行政總裁梁國權現階段繼續留下收拾爛攤子。

馬時亨昨在記者會上強調，他十分尊重問責精神，故曾先後兩度向行政長官請辭，但不被接納，希望他留下處理沙中線遺留下來的問題，以及行政總裁（CEO）的招聘事宜。

■馬時亨說：「留下原因好簡單，我也是一個好有責任感的人。」 香港文匯報記者曾慶威 攝

物色新CEO 處理沙中線難題

馬時亨表示，最終決定留下的原因十分簡單，因為他是一個十分有責任感的人，希望盡力在留下的這段時間內作出貢獻，包括物色合適的行政總裁等。

馬時亨昨在記者會上回應提問時透露，立法會鐵路事宜小組委員會於上月6日通過無約束力議案，要求他就沙中線問題引咎辭職，他已於翌日首次向行政長官提出請辭以體現問責精神，「我當時唔知道今（昨）日講的事件，政府今（昨）日亦交代7月中的文件才發現這個問題。」

他續說，自己於前日第二度向行政長官提出請辭，但政府兩次均not accept（不接納）其請辭，而是希望他留下處理行政總裁的招聘事宜，以及許多沙中線遺留下來的問題，他亦答應了。

留下原因：我好有責任感

馬時亨說：「留下原因好簡單，我也是一個好有責任感的人。」就今次事件，港鐵董事局及工程委員會委員均對由2015年至今一直無管理層匯報而被蒙在鼓裡感到十分失望，且自2014年高鐵延誤事件後，董事局曾在公司管治上作出很大改動。

他坦言，港鐵主席工作壓力十分大，「10年前，我正是因為壓力大而離開政府，今日選擇於高壓力下工作，正因我是一個好有責任感的人。」他指出，其3年主席任期至今年底，到時會否延任屬言之尚早，並呼籲各界無謂作假設性揣測。

港鐵董事局已成立遴選委員會，全球招聘新的行政總裁，由馬時亨擔任主席。他坦言，不知道招聘行政總裁需時多久，而根據以往經驗需要6個月至9個月。

「如果到時（任期屆滿時）未完成招聘的話要繼續做，我可能做多一段時間都未定，如果已經搵到，可能我年底便做完工作，到時再商討。」馬時亨說。

無約滿酬金 願退休讓賢

對於有人指他願意留任是為了拿取約滿酬金，馬時亨回應指他的合約並無約滿酬金，並謂今年4月接受傳媒訪問時已表明完全願意退休讓賢。

馬時亨並指，行政總裁梁國權過去十多年付出不少汗馬功勞，對方決定提早退休是體現問責精神，而要找人替代梁國權並非易事。

「但作為一個負責任的人，我會盡力在短時間內協助公司找一個適合的行政總裁，好多問題要處理，我希望在這段時間內作出貢獻。」他說。

因醜聞上位 亦因醜聞落台

話你知

梁國權與黃唯銘分別於2015年及2014年接替因為高鐵超支而問責離職的韋達誠及周大滄成為港鐵行政總裁及工程總監，但兩人現在就因為另一鐵路醜聞而要離開港鐵，為沙中線工程的問題問責。

57歲的梁國權本身是註冊會計師，於2002年才從會計及投資銀行界轉投港鐵，出任財務總監及執行總監會成員，其後更升任為副行政總裁。

梁國權曾涉八達通賣客料

2015年，梁國權成為港鐵行政總裁，並於今年獲港鐵續約，任期原本至2020年才會屆滿，現時年薪逾1,500萬元，但最終因為沙中線醜聞而要提早退休。

沙中線問題並非梁國權首次捲入醜聞，他早年曾經兼任八達通公司非執行主席，其間八達通在2010年被揭出賣客戶私隱牟利，並被裁定違反3項私隱原則，梁國權當年曾就事件公開道歉，並要辭任主席。

梁國權現時亦身兼房協副主席，有消息指他早前曾向不少房協成員表達競逐下任主席的意願，並被視為下任房協主席的熱門人選，但近日已因受沙中線醜聞拖累而表明不會競逐房協下任主席。

黃唯銘頂替超支案周大滄

63歲的黃唯銘是一名資深工程師，並且是香港工程師學會會長。他在2011年加入港鐵擔任沙中線總經理，至2014年頂替因高鐵超支問題而提早退休的周大滄，升任為港鐵工程總監，負責監督所有在香港鐵路網絡拓展的項目，現時月薪高達66.7萬元。

黃唯銘曾在加拿大和澳洲攻讀碩士及博士學位，回港後加入金門建築，參與過多項香港、內地及海外的大型基建項目的業務管理、執行及交付工作。

他現時亦有多項公職，包括建造業議會委員會、職業性失聰補償管理局等工作。

黃唯銘離職後，港鐵常務總監—車務及中國內地業務金澤培會暫代離職工程管理人員的職務。金澤培在1995年加入地鐵公司（現稱港鐵），曾在車務處、工程處和中國及國際業務處擔任不同管理職位，並有英國特許工程師資格，亦是英國機械工程師學會及香港工程師學會的法定會員。

■香港文匯報記者 文森