



雲報紙



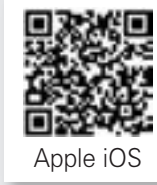
Android



文匯網



早安香港



Apple iOS



文匯報微信

■港鐵沙中線被揭發土瓜灣站周邊、馬頭圍道一帶共有23幢住宅及商廈沉降超標，惟港鐵竟未有按規定停工。

香港文匯報記者彭子文 攝

土瓜灣站23幢樓超標 區會下周特別會商 樓宇大沉降 港鐵瞞到底



港鐵沙中線工程問題揭之不盡，近日更有傳媒披露一份港鐵內部報告，揭發土瓜灣站周邊、馬頭圍道一帶共有23幢住宅及商廈沉降超出容許上限，9個設於煤氣管道的監測點亦錄得超標，惟港鐵竟未有按規定停工。當區區議員批評，港鐵一直隱瞞超標情況，欺騙居民及區議會，區議會已定於最快下星期舉行特別會議。港鐵昨晚回應表示，有恒常向政府部門提交所有監測點的數據，並強調沿線建築物及地下管道的沉降幅度已穩定，安全並無受影響。

■香港文匯報記者 陳珈瑋

沉降超標樓宇位置



部分沉降超標樓宇

名稱	沉降幅度(毫米)	超出警報水平
寶馬大廈	62.9	33.8%
土瓜灣市政大廈	51	50%
金孚中心	42.9	38.4%
馬頭圍道324號	36.2	34.1%
美善同道56號至65號	23.3	29.44%

資料來源：綜合傳媒報道 整理：香港文匯報記者 陳珈瑋



有傳媒稱取得一份港鐵內部顧問報告，當中列出2015年至2017年期間各監測點的數據。

寶馬大廈沉降最嚴重

報告指出，寶馬大廈於2017年6月錄得最高62.9毫米沉降，為沉降情況最嚴重的監測點（見表），旁邊的土瓜灣市政大廈錄得51毫米沉降；寶馬大廈對面、近50年樓齡的七喜大廈錄52.4毫米沉降。

其餘出現沉降超標的樓宇包括寶馬閣、美樂大廈、金孚中心、柏堅大廈及馬頭圍道324號至350號多幢樓齡約60年的舊樓等，累積最大沉降幅度由22毫米至42.9毫米不等。

報告提及，工程人員到超標位置進行目測及結構檢查時，未有發現明顯裂紋，又稱樓宇的傾斜度沒超出預期，經港鐵合資格人士審核後認為樓宇堅固穩定。

屋署曾發現 港鐵不理續趕工

資深土木工程師倪學仁昨在一個電台節目上指出，報告顯示港鐵曾自行增加沉降幅度容許上限，屋宇署曾發現並指出問題，惟港鐵並沒有理會、繼續趕工，導致沉降問題加劇。他批評港鐵的做法不當，不應自行解決了事。

香港文匯報記者昨到馬頭圍道一帶觀察時，不難發現多幢大廈外牆都設有疑似測量裝置，以及肉眼清晰可見、由地面開始延伸的裂縫，有些寬度足可放置硬幣。

據悉，馬頭圍道附近多間學校亦曾出現裂縫，現時已自行修補。依記者所見，有地盤工人如常

在該帶工作，市民亦沒有刻意迴避。

關浩洋：市民擔心及震驚

當區區議員、民建聯關浩洋昨到區內視察及了解受影響居民的意願。他指出，事件被傳媒揭發後，不少市民均十分擔心及震驚，若相關報告的沉降數據屬實，港鐵及沙中線承建商很明顯隱瞞事實，利用街坊的信任欺騙他們，亦是罔顧他們的生活安全，以換取沙中線的工程進度。

他說：「接近10年的沙中線工程，附近居民已就環境衛生、交通改道等方面作出忍讓，甚至自費修補一些問題。如果沉降數據真的超標，而港鐵隱瞞的話，那是完全不能接受。」

他表示，九龍城區議會的「關注沙中線工作小組」曾多次與港鐵、路政署及運輸署等部門的代表開會，惟港鐵從未披露實際沉降情況，令小組成員全不知情。

他又指，去年7月一次會議，港鐵在文件中聲稱已於工地周邊範圍設置數百個監測點，定期監察地面及附近樓宇的沉降、樓宇傾斜度及樓宇所受到的震動幅度等，「各監測點的數據均符合正常水平。」

港鐵屢次拒提供數據

「關注沙中線工作小組」主席、九龍城區議員何顯明坦言，對事件感到驚訝。他指小組過去曾要求港鐵提供相關數據，惟遭對方以私穩問題、個別大廈業主或屋苑業主立案法團欲查數據需自行與港鐵聯絡等不同理由婉拒，令區議會無法接收全面數據。

有購買保險，但相關裝潢費用亦不菲，至今仍未對地磚進行維修，「反正修好了還是會被再次震鬆，不如不修，只希望快點回復正常。」

黃先生表示，曾打算向港鐵追討賠償，但需要花費人力和物力，又要提供一堆資料數據，認為程序相當麻煩，故沒有跟進，「傷心事就不要提了，我寧願做多一兩單生意都不想煩，反正也未必能成功獲取賠償。」

頂好（香港）建築裝飾有限公司在七喜大廈設有地舖，公司門外的雲石上出現4條分別長約10厘米的裂縫，其職員、資深室內設計師吳偉成指出，過去較少留意外圍，故未有察覺裂縫的出現。

他坦言，不敢妄下判斷指裂縫就是因為沙中線工程導致沉降，但認為並不出奇，因樓齡高的樓宇會出現結構損耗，進行第三方工程時或多或少會造成影響。



■馬頭圍道有些大廈的裂縫寬度，足可放置5元硬幣。香港文匯報記者劉國權攝

他說，為了釋除市民對安全問題的擔憂，區議會決定最快於下星期舉行特別會議，要求港鐵、特區政府及煤氣公司代表參加，並要求港鐵提交相關數據。

港鐵昨日傍晚回應指，工程團隊及承建商一直密切監察工程附近的建築物及地下管道之狀況，每周均會向相關政府部門提交所有監測點的數據。

根據記錄，部分沉降幅度的監測數據達至工程設定指標，工程團隊與承建商已採取適當的跟進措施，包括安排註冊結構工程師進行檢查，確定建築物安全及傾斜度符合工程預設的要求，由承建商委聘的顧問公司重新檢視沉降對建築物的影響等，工程在確定相關建築物結構安全後繼續進行。

港鐵強調，土瓜灣站的挖掘及主體結構工程已於2016年底完成，車站的土木工程亦已於去年完成，沿線建築物及地下管道的沉降幅度已穩定下來，傾斜度亦符合要求，安全並無受影響。

麗芸泳舜巡察 促政府主動跟進



■蔣麗芸及鄭泳舜等人昨午到現場巡察。香港文匯報記者劉國權攝

香港文匯報訊（實習記者嚴杏意）港鐵土瓜灣站地盤工程疑令附近樓宇出現沉降問題，民建聯九龍西立法會議員蔣麗芸及鄭泳舜等昨日下午到現場巡察。他們要求政府主動跟進，包括委派專業工程師巡察受影響樓宇，並要求煤氣公司交代新換喉管的承受力。

促交代新換喉管承受力

蔣麗芸指出，已聯絡過煤氣公司、港鐵及工程師學會了解事件，並估計與港鐵抽地下水時連帶帶走附近樓宇地底的泥沙有關，目前煤氣公司已向她承諾土瓜灣站地底的煤氣喉均運作安全，且將受沉降影響的煤氣喉管以韌性較高的PE膠取代。

她促請煤氣公司交代新換喉管的承受力，同時希望相關結構工程師能向市民交代繼續施工的原因，並委派專業工程師視察受影響樓宇及發出安全證明書。

蔣麗芸指出，事件牽涉逾20幢樓，她不明白港鐵為何未有通報，對此感到十分震驚。港鐵目前未有回覆是否已進行補救措施及應由誰去補救，只稱需要時間了解。若港鐵未能交代一個滿意的答覆，政府又不主動跟進問題，不排除立法會上引用特權法調查的可能性。

鄭泳舜亦對港鐵連番事件感到非常失望及憤怒。他指出，自己翻看九龍城區議會過去有關沙中線的記錄，發現港鐵不斷向議會解釋有關工程的數據屬正常範圍，故他明白議會被欺瞞的心情，並同意議會召開特別會議。

至於是否支持將土瓜灣站納入立法會沙中線調查委員會的調查範圍，他認為應檢視整體沙中線的管治問題，並盡快公開相關的報告內容。

梁美芬：港鐵態度不能接受

經民聯立法會議員梁美芬表示，土瓜灣站工作導致附近樓宇有沉降問題，甚至超出政府要求的上限3倍，而港鐵從來沒有提及有關沉降超標的事宜，每次報告也說「一切正常」，質疑港鐵是否故意隱瞞九龍城區議會。

她批評港鐵這種試圖瞞天過海的態度實在不能接受，應馬上向公眾道歉，並要求政府調查涉及的樓宇石屎剝落與裂痕是否與沙中線工程有關，以及到底會否影響樓宇結構安全，同時應該向受影響居民作出賠償。

特稿

打樁磚碎牆裂 商戶損失慘重

沙中線土瓜灣站的地盤工程一直困擾該區商戶，除了營業額大受打擊外，更構成實質損耗。有店舖的地磚因打樁工程而鬆脫，至今仍未修補；亦有店舖門階出現多條裂縫，未知是否因沉降問題所致。面對土瓜灣站再爆出醜聞，他們只盼工程早日完工，讓一切重回正軌。

市民繞路生意減 怕煩不索償

位於大廈地舖的瑋迪傢俬設計老闆黃先生坦言，當初願及大眾福祉和交通便利，以發展為大前提下支持興建沙中線，但沒想過影響如此深遠，自己的損失慘重。他向記者展示當時相片，指打樁工程的劇烈震動，令其店舖的牆身亦出現裂縫和地磚鬆脫等情況。

他續說，當時工程令街道被封，市民紛紛繞路而行，相關店舖指路牌亦只張貼於隱蔽轉角位，使客流量十分少，營業額大受打擊，雖然

有購買保險，但相關裝潢費用亦不菲，至今仍未對地磚進行維修，「反正修好了還是會被再次震鬆，不如不修，只希望快點回復正常。」

黃先生表示，曾打算向港鐵追討賠償，但需要花費人力和物力，又要提供一堆資料數據，認為程序相當麻煩，故沒有跟進，「傷心事就不要提了，我寧願做多一兩單生意都不想煩，反正也未必能成功獲取賠償。」

頂好（香港）建築裝飾有限公司在七喜大廈設有地舖，公司門外的雲石上出現4條分別長約10厘米的裂縫，其職員、資深室內設計師吳偉成指出，過去較少留意外圍，故未有察覺裂縫的出現。

他坦言，不敢妄下判斷指裂縫就是因為沙中線工程導致沉降，但認為並不出奇，因樓齡高的樓宇會出現結構損耗，進行第三方工程時或多或少會造成影響。



■吳偉成展示店舖外的裂縫。香港文匯報記者陳珈瑋攝

他直言，最擔心工程的完工日期一再延後，期望有關部門盡快檢查清楚喉管及沉降數據等，保障區內人士的安全，同時減少對商戶的影響。

■香港文匯報記者 陳珈瑋、實習記者 嚴杏意