



雲報紙



Android



文匯網



早安香港



Apple iOS



文匯報微信

紅磡站查短筋 擬鑿壁驗駁位

港府促港鐵檢視核實 須提交全面記錄



港鐵沙中線工程接連出事，當中港鐵就紅磡站問題向路政署提交的圖則，竟與之前所提交的设计不符，更令多名高層即時問責離職，警方亦介入調查。運房局昨日向立法會提交的最新文件指出，由於現階段未能掌握紅磡站擴建部分的實際建造細節，已要求港鐵全面檢視及核實所有建造記錄，並提交路政署和屋宇署審視，政府會參考屋宇署專家及專家顧問團的意見，不排除需鑿開部分月台層板與連續牆的接駁處進行檢查。立法會交通事務委員會明日會召開特別會議討論事件。

■ 香港文匯報記者 費小燁、文森



政府不排除需鑿開紅磡站部分月台層板與連續牆的接駁處進行檢查。資料圖片

有傳媒於今年5月底揭發沙中線紅磡站擴建部分連接連續牆與月台層板的鋼筋螺絲頭懷疑被剪短。港鐵於6月15日就事件向路政署提交報告，指東西走廊月台層板及連續牆界面出現多項質量問題，包括螺絲頭遭剪短及螺絲頭與鋼筋未充分接駁等。路政署認為事情或會涉及刑事成分，隨即將事件轉介警方跟進。

運房局認現未掌握建造細節

港鐵其後於上月13日向路政署提交補充資料，惟路政署及屋宇署卻發現，該些圖則與屋宇署早前已同意的圖則並不相符，所顯示的接駁細節採用的螺絲頭數量亦較6月15日提交的報告所提及的約23,500個少了約2,000個。

港鐵早前委託第三方資深工程師黃志明就紅磡站擴建部分進行負重載荷測試，並於6月22日向路政署及屋宇署提交荷載測試初步建議書。

運輸及房屋局昨日向立法會提交的最新文件指出，鑑於港鐵先後提交的報告不相符，與屋宇署所同意的設計也有偏差，政府現階段並不能掌握紅磡站擴建部分的實際建造細節，有必要先行釐清。

審視記錄後才訂荷載測試法

文件指出，政府已要求港鐵全面檢視及核實所有建造記錄並提交路政署和屋宇署審視，才有條件考慮荷載測試的方法，屋宇署亦會諮詢其委聘的建築結構安全專家。政府會視乎屋宇署的專家及專家顧問團的意見，再因應港鐵能否提供足夠而可信納的資料及佐證，不排除需鑿開部分月台層板與連續牆的接駁處進行檢查。

屋宇署亦已就事件啟動《建築物條例》下的調查。同時，為加強監督港鐵擴展沙中線工

程的工作，路政署已採取了一系列強化措施，包括要求港鐵公司在每月的「項目監管委員會」、「項目統籌會議」和「項目進度會議」中加入常設議程，討論港鐵向承建商的施工所發出的「不及格報告」的數據，匯報在工程質量上有任何改善或惡化的趨勢，以便採取適當的措施及加強工地巡查次數等（見表）。

屋宇署並會持續監察紅磡站擴建工程月台層板的結構安全狀況，包括會每星期進行現場視察。路政署亦已要求港鐵公司安排在月台層板安裝電子監察系統，以進行實時的監察。

田北辰：鑿開才能查因究責

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰批評，港鐵的監工僅是目測鋼筋後便簽名，根本無法證實鋼筋是否完全扭入。他認為，港鐵無法提供完整的記錄，百分之百確認鋼筋接駁沒有問題才落石屎，即使詢問前線人員亦不能盡信，唯有鑿開部分月台才可水落石出。

他續說，鑿開抽查部分鋼筋以推測有問題的比例，並立刻進行加固工作屬當務之急，「一旦證實出現問題，承辦商禮頓需負最大責任，簽署確認書的港鐵亦責無旁貸，他們均須負擔相關工程的費用，不應由公帑支付。」

立法會議員、交通事務委員會成員陳恒煇表示，政府是否需要鑿開部分月台層板及連續牆的接駁處進行檢查，取決港鐵提交的資料，因若不鑿開將不能掌握實際建造細節及找出問題的責任誰屬。他對港鐵至今仍未向政府解釋情況表示失望，形容港鐵現時已喪失很多市民的信心，促請港鐵盡快合作，以認真的態度處理事件，「如果沒有相關資料亦應開誠佈公，不要再給予公眾負面的印象。」

他表示，會在明天的會議上了解現時各部門掌握的資料及調查進度及當局的補救工作。

月台層板已委託顧問測試

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵沙中線紅磡站月台鋼筋被剪短事件，令社會各界譁然，對港鐵工程信心銳減。港鐵向立法會提交的最新文件指出，港鐵已委託獨立顧問進行安全測試，以確認紅磡站擴建部分東西走廊月台層板的結構完整性，同時會全力配合調查委員會的工作，並適時交代早前提交的報告出現不準確的資料。

港鐵表示，理解公眾對沙中線紅磡站東西走廊月台層板及連續牆鋼筋紮鐵工序的關注，並正嚴肅跟進。港鐵公司已就事件進行詳細調查，並於6月15日向政府提交報告，詳細交代調查發現。

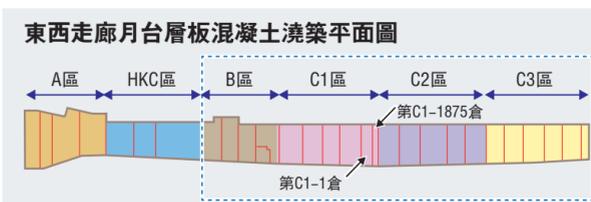
結構完整性待確認

然而，港鐵在制定安全測試的方案時，發現早前提交的報告有不準確之處，現正調查事件，會

適時向政府及調查委員會提供最新資料。

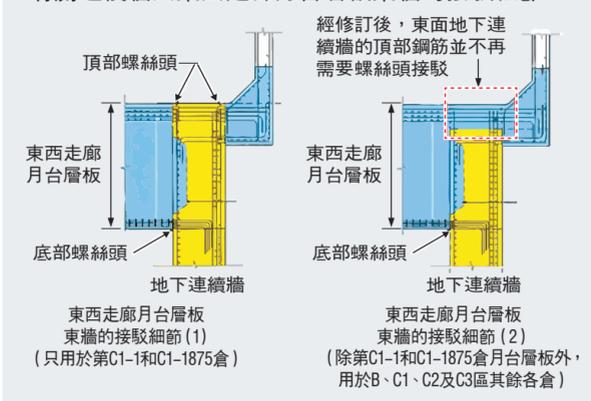
文件指，工程項目的質量和安全一直是港鐵的首要考慮，就近日發生的事故，尤其是在個別情況下在監督工作上不足之處，以及沒有適時向政府通報不合規格的工程，港鐵明白需要作出改善。為釋除公眾疑慮及加強信心，港鐵已委託獨立顧問進行安全測試，確認紅磡站擴建部分東西走廊月台層板的結構完整性。為加強公眾信心，港鐵董事局已於本月7日宣佈重組管理沙中線工程團隊，董事局轄下的工程委員會亦已委聘顧問，協助檢討「項目綜合管理系統」下沙中線管理過程和程序，並作出改善。

檢討範圍包括偵察、記錄及通報（包括內部及外部）違規工程的過程及程序，以及相關修復工作的監管。港鐵管理層已加強對所有沙中線工程合約的監督及監管。



東西走廊月台層板混凝土澆築平面圖
東西走廊月台層板共32個混凝土澆築倉
工程施工質量事件涉及B、C1、C2及C3區共22倉

7月13日港鐵公司補充資料中 有關連續牆與東西走廊月台層板東牆的接駁細節



東西走廊月台層板東牆的接駁細節(1) (只用於第C1-1和C1-1875倉)
東西走廊月台層板東牆的接駁細節(2) (除第C1-1和C1-1875倉月台層板外，用於B、C1、C2及C3區其餘各倉)

施工圖則不符批准圖則

沙中線全長17公里，由大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段組成，設有10個車站。紅磡站擴建部分是一個地鐵車站，工程承建商為禮頓建築（亞洲），工程於2013年3月展開，主要是建造大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段的月台層板及連續牆及列車停放處。

路政署一直密切監督港鐵的工作，透過路政署署長領導的「項目監管委員會」，每月與港鐵工程總監檢討沙中線項目進度，並對相關採購活動、招標後的成本控制和有關合約申索的處理進行監察。港鐵每月向路政署提交進度報告，匯報沙中線項目的最新進展和財務狀況。

今年5月底，有傳媒揭發沙中線紅磡站擴建部分連接連續牆與月台層板的鋼筋螺絲頭懷疑被剪短後，行政長官會同行政會議於7月10日根據《調查委員會條例》委任由終審法院前非常任法官夏正民任主席的調查委員會調查事件，同時檢討港鐵的項目管理和監督等制度和政府的監察和規管機制，並建議適當措施，以促進公眾安

全和保證工程的質量。路政署及屋宇署其後發現港鐵於7月13日提交的圖則與屋宇署早前已同意的圖則並不相符後，當局除已將之轉交警方及調查委員會外，路政署會繼續向港鐵索取進一步資料以作跟進。根據委託協議，港鐵作為項目管理人，有責任於合理時間內向政府提供相關資料及其他協助，惟經路政署多番催促，港鐵至今仍未能解釋為何出現上述情況，政府對此表示遺憾。港鐵於本月7日舉行的記者會上宣佈，4名高層因應事件辭職離去，行政總裁梁國權亦宣佈提早退休，但會待新行政總裁接任後才生效。運輸及房屋局於本月15日成立由3名資深退休政府官員，即前土木工程署署長劉正光、前屋宇署署長許少偉及前土木工程處處長汪學寧組成的沙中線項目專家顧問團，全面檢討港鐵的項目管理系統，並向港鐵和相關政府部門建議在擴展沙中線項目時應採取的額外管理和監察措施。顧問團需在約9個月內完成調查報告，如有需要亦會提交中期報告。

■ 香港文匯報記者 費小燁

路政署四招應對

- 要求港鐵在每月的「項目監管委員會」、「項目統籌會議」和「項目進度會議」中加入常設議程，討論港鐵向承建商的施工所發出的「不及格報告」的數據，匯報在工程質量上有任何改善或惡化的趨勢，以便採取適當的措施，並會加強核實港鐵執行相關程序
- 監察顧問會增加工地巡查的次數
- 路政署工程人員會到工地進行獨立的突擊檢查
- 要求港鐵加強內部及與政府之間的通報機制，和改善施工監管制度

資料來源：運輸及房屋局
整理：香港文匯報記者 費小燁

政府跟進事件時序

- 5月30日 路政署就傳媒揭發事件隨即派員聯同其監察顧問進行現場視察
- 5月31日 路政署署長與港鐵高層人員會面要求就事件提交報告
- 6月15日 路政署認為港鐵提交的報告或會涉及刑事成分轉介警方跟進
- 6月21日 港鐵委聘顧問協助其工程委員會進行檢討工作
- 6月22日 港鐵向路政署和屋宇署提交由獨立第三方專家編寫的荷載測試初步建議書
- 6月23日 路政署署長到紅磡站擴建工程現場視察
- 7月10日 行政長官委任調查委員會就工程進行調查
- 7月13日 港鐵向路政署提交補充資料，路政署及屋宇署研究後發現圖則與早前的獲批的圖則不相符
- 8月15日 運輸及房屋局成立沙中線項目專家顧問團
- 8月29日 政府向立法會提交文件指經路政署多番催促，港鐵仍未解釋事件，政府對此表示遺憾

資料來源：立法會文件
整理：香港文匯報記者 文森