

建商記錄缺失 港鐵唔知改則

涉紅磡站3工程 政府嚴肅跟進促交代

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵沙中線再出現工程問題，通車料受影響。運輸及房屋局局長陳帆昨日會同路政署署長陳派明及屋宇署署長張天祥，匯報沙中線紅磡站擴建部分相關工程的最新情況。陳帆表示，港鐵匯報紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道及列車停放處同樣出現施工記錄缺失、未經政府同意而作出工程改動的問題，其中記錄缺失達四成。陳帆指，港鐵至今仍未全面交代事件，政府正嚴肅跟進事件。

政府對港鐵指控

- 紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道及列車停放處約四成施工記錄缺失
- 未經政府同意而作出工程改動，將部分鋼筋接駁位置改用螺絲帽連接
- 港鐵至今未能全面交代事件的具體情況
- 港鐵未有全面交代其他工程有否出現類似問題，及未交代事件對屯馬線開通計劃的影響評估



陳帆召開記者會，指出紅磡站3處工程改動的問題。香港文匯報記者莫雪芝攝

紅磡站3處工程記錄缺失



沙中線紅磡站3處施工記錄缺失。資料圖片

記錄難追溯「制度的崩潰」

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵沙中線紅磡站問題揭之不盡，連接擴建月台的北面連接隧道和南面連接隧道，以及列車停放處有施工記錄缺失和未經同意的工程改動問題。多名立法會議員批評事件非常嚴重，又斥四成表格缺失屬極不理想，甚至是「制度的崩潰」，要求港鐵提交足夠證據。

計有改動，現場管理要有清晰記錄，例如圖紙及施工指引。他批評，目前約四成表格缺失屬極不理想，甚至是「制度的崩潰」。
盧偉國：局部通車須證安全
針對部分接駁位置由鋼筋搭接方式改為螺絲帽連接，盧偉國坦言兩種接駁方法都常用，惟任何改動均需有圖紙及指引。他又指出，目前難以判斷事件會否影響工程結構，需要掌握更多細節。至於沙中線局部通車，他認為

值得考慮，但必須證實妥善安全。立法會鐵路事宜小組委員會委員田北辰則表示，事件非常嚴重，港鐵無記錄、無監督，如同「九流」。他批評，港鐵導致目前的亂局，內部應該要進行大改革。他認為，無記錄不代表安全有問題，惟若港鐵無法交齊有關表格文件，就必須閉關南、北隧道檢查，以確保安全。他又估計，未來數個月紅磡站以外的地方亦要開鑿，提交足夠證據，才可使政府信服而批准通車。

陳派明表示，港鐵於2018年4月曾向承建商發出一些「不符合通知書」，並於同年6月及7月向路政署報告情況，但未有提供詳細資料，故署方即時要求港鐵提供更詳細資料。港鐵一直未提供進一步的實質資料，至12月20日致函路政署，指出承建商就紅磡站北面連接隧道工程提交的竣工資料不完整，缺失的施工記錄包括「檢查及測量申請表格」（即RISC Form）。根據港鐵的項目綜合管理系統，在一些建築工序中會安排「關鍵檢查點」，港鐵會進行檢測，而承建商必須獲得准許、同意或無反對通知情況下，才可繼續進行下一步工程。此外，港鐵亦匯報部分接駁位置即鋼筋接駁位置，由原來鋼筋搭接方式，改為以螺絲帽連接的方式去進行。陳派明表示，港鐵仍未能提供相關具體資料及範圍。而一些關於物料測試的記錄資料，港鐵亦未能全面提供。類似的情況亦出現於南面連接隧道。

有工程資料缺四成

港鐵於上週四（24日）與政府的會議上，指北面連接隧道缺失的資料有四成。政府同日去信港鐵，要求港鐵詳細交代事件、檢視其他工程是否出現類似問題、提交全面評估，以及評估事件對屯馬線通車計劃的影響。

港鐵隨後回覆時，再匯報紅磡列車停放處的施工記錄亦有不完整的情況。港鐵稱會就3處整合承建商的修訂圖則及聘請工程技術顧問，覆核建造記錄及修訂設計圖則。

政府追查細節 冀保局部開通

路政署認為，港鐵的回覆仍未能全面交代事件，對於港鐵作為沙中線項目管理人的表現感到遺憾，並強調政府會嚴肅地跟進事件，已要求港鐵公司盡快提供進一步資料。屋宇署署長張天祥指出，按一般的程序，港鐵在工程完成之後，會按規定向政府提交竣工證明書，包括一些記錄圖則、建築物料測試報告，以證明有關工程已經按照政府同意的圖則、設計要求及訂明的規定完成。他續指，就着涉事3處的工程，港鐵公司到現在仍未向政府提交所需的竣工資料，所以政府在現階段仍未能夠充分掌握這些工程與獲政府同意的圖則的設計有何不同。

陳帆表示，若日後發現事件導致政府有不必要損失，會保留法律追究的權利，又相信沙中線開通會受到影響。他希望盡快釐清細節，確認安全後加快工作，讓沙中線開通。他說，若發現有障礙，當局亦已邀請港鐵研究局部開通，但需要改動訊號系統、交通配套等。

指禮頓未交文件 港鐵仍稱工程安全

香港文匯報訊（記者 文森）沙中線紅磡站再被揭出問題，南、北面連接隧道及列車停放處出現施工記錄缺失和未經政府同意而作出工程改動的問題，政府昨日直批港鐵作為沙中線項目管理人，對其表現感遺憾。港鐵回應時，將矛頭指向承建商禮頓，又強調新問題暫時不構成結構安全問題。



港鐵行政總裁梁國權（左）及港鐵工程處總經理周蘇鴻（右）會見傳媒。

承諾日後加強監察

港鐵行政總裁梁國權昨日表示，對於禮頓未能提供所需要的竣工記錄和文件「極度失望」，港鐵會保留追究權利。他相信不會尋回缺失的文件，承諾日後會作出改善，避免事件再次發生。他強調，港鐵已經在該結構上作列車測試一段時間，目前沒有證據顯示兩連接隧道及列車

停泊處有安全問題。港鐵工程處總經理（工程項目）周蘇鴻解釋，禮頓遞交文件後，港鐵才發現施工和完工的文件記錄並不齊全，而比對完工圖及工地圖片時，發現圖則可能並不準確、不齊備，故向禮頓方面跟進。

稱追查數月未有結果

港鐵稱，是禮頓遺失有關資料，追了數月仍未有結果，承認在監察上有改善空間。他續指，南、北面連接隧道及列車停放處均使用「明挖回填」方式建造，結構較簡單，並無發現任何結構方面安全或需要關注的地方。他又認為，禮頓將接駁方法由鋼筋搭接改成螺絲頭接駁並不罕見，只要文件齊全便可。港鐵並指出，正應特區政府要求，檢視沙中線局部通車的可行性及實際需要。

特稿 超聲波驗筋有誤差 政府搵專家查實數

沙中線紅磡站工程調查委員會聆訊披露，取走部分已用超聲波方法檢測不合格的鋼筋和螺絲帽覆檢，發現其中4條由不合格變合格，令人質疑「陣列式超音波檢測方法」誤差大。運輸及房屋局局長陳帆昨日表示，政府團隊正在跟進並查找原因，盡力將實況

顯現。警方曾到開鑿石屎現場，扭開6條鋼筋後，發現其中4條已經量度的樣本都長39毫米至40毫米，達到合格長度。陳帆昨日在立法會回應查詢時說，政府當初考慮使用超聲波檢測時，經過嚴肅考慮，在實驗室內要求承建商進行檢測測試並模擬實況，才得出3毫米

的拉力誤差。他表示，政府團隊正全力與港鐵、實驗室和專家深入了解，查找原因並跟進。他提到，對於沙中線局部通車的建議，政府仍未放棄，但希望公眾明白，有關做法需要訊號系統和車站附近交通配合，當中有很多挑戰。 ■香港文匯報記者 文森