紅磡站工程違規但安全

中期報告稱毋須重建加固 特首強調逐層究責

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）沙中線紅磡站工程於去年起接連被揭發出現剪鋼筋等問題，特區政府昨日公佈紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的中期報告，委員會認為泛迅僱員為貪快，出現剪短鋼筋及鋼筋未有完全裝入螺絲帽等違規行為。委員會點名批評港鐵和總承建商禮頓監督出問題，但委員會信納車站連續牆及月台層板達安全水平，毋須重建及加固，通車後要持續監察其結構。行政長官林鄭月娥指出，報告確立工程並無按照合約規定來執行，但仍達到安全水平兩大結論，強調責任問題會一層一層追究。

■林鄭月娥強調，會一層一層追究責任問題。 香港文匯報記者劉國權 攝

■泛迅僱員被指貪快剪筋。 資料圖片

■調查委員會信納紅磡站連續牆及月台層板達安全水平，毋須重建及加固。圖為沙中線紅磡站地盤。 資料圖片

由終審法院前非常任法官夏正民擔任主席的調查委員會於上月25日將中期報告提交行政長官。林鄭月娥昨日與運輸及房屋局局長陳帆舉行記者會，公開報告。惟基於法律方面的考慮，政府將報告的部分內容遮蓋，以免對刑事調查及將來可能提出的任何檢控造成影響，待相關刑事調查和可能出現的刑事檢控完成後，政府會全面公開中期報告。

■陳帆 香港文匯報記者劉國權 攝

報告指出，委員會考慮所有證據後，信納確曾有發生剪鋼筋事件，工人多次在沒有合規格的A款鋼筋時，試圖將B款鋼筋改造為A款鋼筋，且曾發生鋼筋未能完全裝入螺絲帽時，泛迅僱員貪方便剪短鋼筋。總括而言，報告指2015年9月至12月間，至少8支鋼筋的螺紋部分被剪去，並有五六支鋼筋完整無缺但未有連接。

記錄欠嚴謹 剪筋未呈報

今次事件揭露剪短鋼筋、連續牆被削乃至到檢測表格記錄不齊的問題，委員會點名批評港鐵和總承建商禮頓監督出問題，包括監督螺絲帽安裝工序不力。灌漿之前，他們都要簽署RISC表格確認檢查過，但委員會發現東西走廊月台層板檢查及備存記錄的責任誰屬並不清楚。報告並批評港鐵及禮頓均極度依賴RISC表格，惟填寫程序不夠嚴謹，檢查日期與時間是否準確屬一大疑問。

批港鐵禮頓監管不力

委員會並指，港鐵、禮頓及分判商均沒有善用科技，無即時記下檢查結果，令人驚訝，同時批評港鐵及禮頓沒有透過不合格報告呈報鋼筋被剪短事件。委員會亦認為，監督沙中線的高層管理出問題，包括高層權責不清，建議政府要考慮是否繼續由路政署署長負責鐵路項目，抑或開設一個鐵路發展署署長專門負責。

林鄭月娥表示，中期報告緩解了大眾過去多個月對工程結構是否安全的擔憂，但目前仍有數項相關調查未完成，包括涉及鑿開某些工程部分，必須謹慎處理。她並指，須待委員會的最終報告提交後，始能追究責任，「不會等於無事發生。」她並指，香港以專業引以為傲，要輸出專業服務，在「一帶一路」參與基建，認為事件對香港的名聲十分重要，政府作為委託者，「不論港鐵、承建者抑或分判商，會一層一層追究。」

陳帆表示，他作為局長，「責任逃不了，哪裡做得不好，便由哪裡開始做好。」他表示，政府會仔細研究委員會就政府監管機制提出的意見和建議，全力作出跟進及改善。他續說，政府會總結經驗、汲取教訓，努力作出改善，以期重建市民對鐵路工程的信心。

議員促續開鑿 仍可要求加固

■政府昨舉行跨部門記者會交代事件，有議員認為應繼續開鑿進行樣本測試。 香港文匯報記者劉國權 攝

香港文匯報訊（記者 文森）沙中線紅磡站擴建工程調查委員會中期報告昨日公佈。港鐵發表聲明表示，欣悉調查委員會信納車站的連續牆及月台層板達到安全水平，認為毋須重建或進行加固工程，又提到調查委員會亦信納工程中被指剪短鋼筋的情況只屬個別行為，並非有系統事件。不過，有工程師認為，測試鋼筋樣本仍未完成，報告已對結構安全下定論，難以挽回公眾的信心。有立法會議員認為，即使報告認為紅磡站結構安全，政府仍然可以要求港鐵進行加固工程。

田北辰促續追究剪筋

立法會鐵路事務小組委員會成員、實政圓桌田北辰表示認同報告指紅磡站月台結構安全無問題，不用加固的結論，但事件涉及施工質量，認為開鑿進行樣本測試的工作要繼續進行，以追究施工質量問題的責任，亦可為日後涉及的訴訟及賠償作準備。至於報告指出有人剪鋼筋，他認為當局要繼續追究。

田北辰又說，即使結構安全無問題，屋宇署仍然可要求港鐵及禮頓按照香港守則施工要求加固月台，以達至標準。至於調查委員會建議，長遠是否由路政署署長負責鐵路項目，或另行設立新的鐵路發展署署長職位負責有關事務，田北辰指這正是他倡議成立的鐵路拓展處，促請政府嚴肅研究。

李慧琼倡明確罰則

民建聯主席李慧琼表示，調查報告是由法官及專業團隊撰寫，內容披露了問題癥結，非常具參考價值，結論是紅磡站是安全，相信可以減低市民對工程安全的疑慮，不過政府和港鐵對沙中線的檢查工作不應停止，以確保鐵路安全。

她亦批評港鐵和禮頓均未有做好其角色，質疑禮頓是否適合承辦政府工程，又認為應就是次事件對港鐵有更明確罰則，以反映事件的嚴重程度。

資深土木工程師倪學仁表示，報告指工程違反月台原來設計的標準，但仍然指結構安全，對報告感失望。

倪學仁認為，沙中線紅磡站月台近期的檢測結果中，發現不少數目的鋼筋扭入螺絲帽不達標，測試仍繼續，如果早已下定論為結構安全，測試無必要繼續進行。

曾在調查委員會聆訊作供的中科興業董事總經理潘焯鴻認為，調查報告是太武斷，指月台及連續牆結構安全及毋須加固等都是過早下定論，未能挽回公眾信心。他表示，調查委員共有5個專家證人，委員會似乎較多採納港鐵、委員會及禮頓的外籍專家證人證供。

他又說，聆訊期間有港鐵員工曾表示看到有人剪鋼筋，但當時被委員會主席夏正民要求停止說出誰人剪鋼筋，現時報告卻指明是泛迅員工，

他認為應交由警方等專業部門再調查。他表示，如果政府認為紅磡站結構完全無問題，毋須加固，為何又要表明在日後通車要加設儀器監察。

調查委會倡通車後持續監察

特稿

雖然沙中線工程存在明顯違規行為，但紅磡站的結構到底是否安全才屬大眾最關注之處。報告指出，委員會綜合獨立專家的意見得出結論，相信改用連續鋼筋而非使用螺絲帽，並不會對結構造成不良影響；而車站結構即使有任何移動，幅度亦只會極為輕微，不會影響鐵路的安全運作。

委員會信納車站連續牆及月台層板達安全水平，毋須重建及加固。然而，沙中線項目的監督和檢查機制有頗多不足之處，委員會建議採取適當措施以釋除公眾的憂疑，以及保證工程質量，包括於車站通車後持續監察其結構。

■香港文匯報記者 聶曉輝

去年底起鑿查 驗筋術曾改良

話你知

中線紅磡站擴建工程醜聞爆發後，政府及港鐵決定鑿開部分月台層板與連續牆的接駁位進行詳細檢查，並利用非破壞性測試，即「陣列式超音波檢測方法」，量度螺絲頭扭入螺絲帽的長度。

根據螺絲帽生產商資料，正確安裝螺絲頭的準則為螺絲頭最多外露兩個扭紋，以及螺絲頭扭入螺絲帽的長度，至少需有40毫米，但因測試容許的量度差距為3毫米，故若儀器量度的讀數少於37毫米，會被視作不達標。

測試於去年12月14日起進行。直至本年1月29日，因發現使用「陣列式超音波檢測方法」檢測螺絲頭扭入螺絲帽的長度，與實際經切割取出的鋼筋和螺絲頭進行量度的結果，有相當大的偏差，故政府叫停原有檢測，要求港鐵及其技術團隊再深入研究和改良有關檢測方法。直至1月28日，以原本的檢測方法共檢測121支鋼筋，當中42支未達標，不達標比率為34.7%。

本月14日，政府決定接納港鐵提交改良的「陣列式超音波檢測方法」建議，港鐵於本月15日全面恢復進行檢測工作。直至本月25日（星期一），以新方法測試的48支鋼筋中，累計有13支鋼筋未達標，不達標鋼筋比率為27.1%。

■港鐵去年底起開鑿月台混凝土進行檢測。 資料圖片

■香港文匯報記者 高俊威

改良方案「不夠票」「三隧分流」再撤回

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）為解決過海隧道多年來的塞車問題，特區政府一度提出西隧減價、紅隧與東隧加價的「三隧分流」方案，惟因未獲足夠立法會議員支持而一度撤回，其後提出改良方案，惟與各界商討後仍無足夠支持。行政長官林鄭月娥昨日宣佈撤回原定今日向立法會提交的「三隧分流」無約束力議案。她表示，目前是推行「三隧分流」方案的最佳時機，對擱置方案感到十分可惜，但尊重議員因為不同理由未能支持政府方案。

去年10月施政報告建議由2020年起調整私家車、的士及電單車的過海隧道收費，同時豁免巴士隧道收費。其中私家車西隧收費減至50元，紅隧及東隧收費則加至40元等。政府預計若落實方案，2021年紅隧和東隧早上繁忙時間的車龍將分別減少30%及40%，黃昏時段更減少42%及29%。惟多個政黨對方案存在憂慮，政府一度撤回並作改良，但收費調整建議不變。

林鄭月娥昨日於記者會上指出，上任初期便有決心解決過海隧道交通擠塞的問題，社會亦大致認同「三隧分流」的方向，且得到不少學者與運輸界代表支持。她強調，建議方案具科學基礎並經過大量數據分析，預期可有效紓緩過海交通擠塞，為不同持份者帶來實質效益。

特首重申紓塞難「無痛」

她續說，中環及灣仔繞道於上月全面通車後，西隧在中環附近連接路的整體交通有所改善，為利用西隧的剩餘容車量作分流之用締造有利條件，「現在理應是推行『三隧分流』方案的最佳時機。」她重申，要解決過海交通擠塞這個老、大、難的問題，沒有「無痛方案」。

林鄭月娥表示，明白反對聲音主要認為紅隧與東隧的隧道費加幅應該下調，但政府一直強調，此舉將對交通帶來負面影響，起不到分流作用。

對於再度撤回方案，她坦言因為「不夠票」，要知所進退，以免不斷內耗議會的時間和政府的精力，且指至2023年收回西隧前也不會再研究及商討透過調整隧道費分流三隧。她指可惜之處不在於做了大量工作卻無功而還，而是錯失為市民解決塞車問題的機會。

民記盼續研策紓塞

香港文匯報訊（記者 文森）政府昨日宣佈，決定第二度撤回三隧分流方案，直至2023年收回西隧經營權。有立法會議員對此表示失望，指優化方案值得支持，亦有議員指政府撤回方案是願意聽取民意，並促請當局在收回西隧經營權前諮詢公眾，重新思考另一個大眾接受的分流方案。

民建聯對於政府再次撤回動議，認為是合適的決定。民建聯主席李慧琼表示，較早時已經表示不會支持政府方案，因為該方案可能會造成三隧齊塞，以及即使方案實施後，亦未必能達至顧問公司預期的效果。立法會交通事務委員會主席兼民建聯議員陳恒鑌說，期望政府撤回方案後繼續與西隧溝通，改善現有安排以紓緩隧道擠塞情況，包括為巴士、邨巴及的士經西隧提供優惠，紅隧和東隧在非繁忙時間可以調整收費，達到分流的效果。

郭偉強冀再研方案達共識

工聯會立法會議員郭偉強表示，歡迎政府撤回三隧分流方案，願意聽取市民意見，但認為政府應該在2023年收回西隧專營權前諮詢公眾，重新思考另一個大眾接受的方案，改善交通擠塞問題，不應將交通擠塞問題放低。

立法會建築、測量、都市規劃及園境界議員謝偉銓表示，對政府未能取得議會大多數支持而撤回三隧分流優化方案感到失望。他認為，現時西隧仍有剩餘行車量供使用，方案可以有效運用三條隧道的行車量，個人覺得值得支持。他並希望政府不要放棄與西隧商討豁免公共巴士隧道費的安排，並預計西隧未來幾年，很大可能會加價。