

# 採用預製件提速

# 古洞站2027竣工

工地先裝後嵌增安全更環保

自動排水系統抵禦強颱風黑雨



■羅迪高指採用預製組件能提升工程質效。

北環線項目下的東鐵線古洞站，是香港首個在營運中的鐵路隧道正上方興建的車站。港鐵昨表示，古洞站工程項目已完成大型挖掘、車站地面層板等工程，月台層改造工程正在進行，車站結構預計今年內平頂，項目於2027年竣工。港鐵北環線(第一期)項目執行主管羅迪高指，車站隧道已設置全自動板下排水系統、自動監測水壓及按水壓變化開關水閘，即使早前接連經歷10號風球「韋帕」及黑色暴雨，相關系統及整個地盤亦沒損壞，反映港鐵施工措施有效應對惡劣天氣。

羅迪高表示，興建古洞站面對兩大挑戰，包括在有限工地範圍施工，以及於營運中的東鐵線行車隧道展開工程。因應工程進度緊迫，港鐵採用「可供製造和裝配的設計」(DfMA)技術超前規劃及應對挑戰，透過「先裝後嵌」概念，地面樓層板、樓梯組件、通風管道、懸掛組件及混凝土組件均先在工場預製，再運至工地精密裝嵌以加速進度。

他解釋，DfMA技術可令工地專注精準裝嵌工序，且組件在受控環境製造並以自動化技術嚴格監管質量，精確度與結構耐久性優於傳統現場施工，以提升工程質效。同時透過場外預製組件亦能減少工地高風險作業以提升施工安全，亦可減少噪音、廢棄物、粉塵及污水排放，符合可持續發展原則。

當年興建落馬洲支線時同步建造的箱形隧道結構，內部共逾90條、每條重量約3噸的柱躉，協助穩定深入地底約20米深的東鐵線隧道結構，以及抵消地下水浮力。因此港鐵建造古洞站月台時，先將東鐵線隧道內19條共重60噸柱躉逐條切割及移除，以騰出空間興建月台。

## 實時監察水位 異常即發警報

港鐵又使用全自動板下排水系統管理車站隧道結構下方的地下水壓力，並配備壓力傳感器、流量計和中央控制器控制電動閥門，能檢測到最微小水壓變化，自動調節系統以維持穩定性，同時配備閉路電視實時監控系統，水位異常即發警報；同時亦在古洞站隧道段設逾200個高靈敏度監控儀器，實時監測隧道結構狀況，精確度達微米級別，精準了解結構狀況。



■大堂層將建扶手电梯到月台層，周圍已擺放預製組件。

## 輸入716名外勞司機 綠Van投訴減

特區政府分別於前年及去年推出兩輪運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/客車行業，運輸及物流局局長陳美寶昨指，兩輪計劃已悉數批出1,700個配額，其中第二輪獲批的849個配額中，至上月已有716名輸入司機完成培訓和考核，考取駕照及在完成路線訓練後投入服務，422名為公共小巴司機，另167及127人為客車司機及跨境巴士司機。

### 意外佔比低於10%

陳美寶回答立法會議員提問時指，輸入司機能有效紓緩行業人手嚴重短缺問題，提升服務水平，部分專線小巴路線輸入司機後服務班次已改善，並舉例其中荃灣及元朗區的專線小巴服務班次提升一倍，而葵青區部分路線的投訴減少65%，元朗部分路線更減少80%。

據營辦商向警方報案數字顯示，去年1月

至今年4月底，分別有1,115宗涉及小巴及554宗涉及客車的交通意外，當中111宗涉及輸入小巴司機及18宗涉及輸入客車司機，佔比分別低於10%和約3%。截至上月底，輸入公共小巴司機、本地客車司機及跨境巴士司機的本地駕駛考試及格率平穩，分別為43%、43%和55%，均高於去年公共小巴和公共巴士本地司機的15%和30%考試及格率。



■輸入外勞司機後，專線小巴班次有所改善。資料圖片

## 「仁安」百戶續停電 料搶修3天

觀塘仁安大廈前日在暴雨期間，電錶房疑因滲水令電箱短路起火，導致全幢大廈逾220戶及多間地舖大停電，經搶修後仍有約99個單位及多間地舖昨日仍未能恢復供電，

■受停電影響，大廈地舖繼續暫停營業。



估計仍需兩三日進行搶修。機電署指正提供技術支援，民政處及關愛隊續在大廈為有需要居民提供協助。

觀塘區議員金堅指，大廈燒毀電箱電掣款式陳舊，尋找現成零件需時，「否則要買新電掣，這部分比較棘手。」他指業主立案法團正尋找承辦商檢查，除更換電掣外，若電線有問題亦需一併更換維修，估計涉及工程開支巨大，法團今晚將舉行緊急業主大會商討工程費用等事宜。據了解搶修工程仍需兩三日，目前1至10樓仍未有電力供應，故會繼續與中電及各部門進行協調。

## 黃昏戀陷阱·呢走70歲老翁逾300萬

