

1.87亿公款、建设资金被挪用 京沪高铁审计曝光7大问题

报告称南京韩府山隧道环保受影响,快报探访,建设单位称已改进

审计署23日发布的京沪高速铁路建设项目2010年跟踪审计结果显示,个别施工单位及个人转移挪用公款和建设资金1.87亿元及其他相关问题,涉嫌违法违纪。

审计署依据有关法律法规,已将上述问题移送纪检监察、司法机关,有关部门正在立案彻查。

审计署固定资产投资审计司司长徐爱生表示,按照审计署统一安排,将在今年6月开始对京沪高铁建设项目进行新的一年跟踪审计,坚持注重揭露重大违法违规问题和经济犯罪案件线索。

审计署于2010年5月至7月对京沪高速铁路建设项目进行了阶段

性跟踪审计。审计结果显示,京沪高铁阶段性建设任务完成情况总体较好,工程进展较快,投资控制基本到位,未发现重大施工质量问题。

但审计也发现,京沪高铁建设中仍存在招投标不合规、资金和财务管理不严格等问题,应切实引起重视并及时研究解决。据新华社

»探访

韩府山隧道洞门景观设计已完成

审计署发现的七大问题涉及南京的主要有两块内容:一是两个标段被指提前进场开工;二是南京枢纽工程未按初步设计要求,周边环境受影响。昨天,记者采访后发现,南京相关标段对一些问题已进行了改进。

□快报记者 毛丽萍



韩府山隧道群内的岱山隧道口 快报记者 顾炜 摄

问题1:招标没开始,施工队已提前进场

工程方解释:“南京有汛期,所以我们提前进行勘察”

业内质疑:没招标队伍就进场,这不是内定吗?

昨天审计署公布的第一个问题就是“提前进场开工”。南京大胜关长江大桥工程土建及监理1标招标时间应为2006年7月,但是施工单位在2006年3月就进场了,而南京南站应急工程土建及监理1标招标时间是2008年12月,但是

施工单位在2008年3月就提前进场了。

南京大胜关长江大桥工程相关负责人解释,这是因为大胜关铁路桥下面是长江,地下水文、水质都相当复杂,南京有汛期,“3月份是枯水期,7月份进入雨季,所以

我们提前进行勘察。”不过,对此,一位不愿透露姓名的业内人士直言:“不管什么理由,这都是违规的。”他认为招标还没有开始,队伍就进场了,“这不是内定吗,后来的招标又怎么说呢,有‘走形式’的嫌疑。”

问题2:167万立方米弃土乱抛

工程方解释:土方不会随便乱堆放,这上面统计得有问题

业内分析:交给南京市处理须支付费用,私自处理可省掉这笔钱

审计报告中提及,南京枢纽工程未按初步设计要求,将167万立方米弃土交给南京市统一处理,其中64万方被堆放在水塘和低洼地,19万方被堆放在山间泥塘,其余被堆放在山间洼地沟壑,影响了当地水土环境。

昨天下午,记者从宁丹路到韩府山,然后沿着京沪高铁的高架一直到岱山,沿线在王府山附近,路边一侧确实堆有很多的泥土,但是附

近居民告诉记者,这是筑路用的。

“问题土方”记者没法找到,随后记者来到南京枢纽工程靠近韩府山的一个指挥部,该指挥部相关负责人表示:“这些土方是怎么统计出来的,我们也不清楚。”

该负责人说,从江北亭子山隧道到南京南站都是南京枢纽工程,如果包括南京南车站房,那么它就分为4个标段,分别是亭子山隧道到大胜关铁路桥北端、大胜关铁路

桥、大胜关铁路桥南侧到南京南站、南京南车站房。“这些土方不会随便乱堆放的,这上面统计得有问题,很多土方都在施工过程中被利用了。”他举例,就像韩府山下动车所站场就用掉土方70万~80万方。

而有业内人士称,弃土乱抛现象可能是工程费用的问题,因为按要求,这些弃土要交给南京市统一处理,并支付一笔处理经费,如果私自处理掉,这笔费用就省了。

问题3:韩府山隧道环保受影响

工程方解释:这个其实在审计署走后就已经落实解决了

“此外,由于未按环境影响报告书批复要求及时完成穿越牛首祖堂风景区的景观设计,影响了韩府山隧道环保措施的实施。”对此,南京枢纽工程一位姓郝的负责人表示,这个其实在审计署走后就已经落实解决了。

该负责人说,审计署是2010年5月到南京的,那时因为韩府山隧道的几个洞门设计方案还在铁道部

比选,所以让他们按环境影响报告书批复要求的景观设计没有出来,“当时就差一个洞门方案,韩府山隧道已差不多了,可能造成了误会。”他解释,2010年6~7月,洞门方案敲定“喇叭形”,“我们补做了景观设计,涉及绿化补种问题。”

昨天,记者看到,韩府山隧道已建成通车,护坡等全部做完,“待天气暖和一点,上面就不是这样黑

乎乎了,我们栽植了夹竹桃、小叶女贞等树木,还在空地上种了些草、灌木,过几天,就是一片绿了。”现场施工的工作人员告诉记者。

那么,韩府山隧道、王府山隧道、岱山隧道,这些铁路隧道的穿越有没有影响到相关风景区,比如牛首祖堂山等?昨天,江宁区旅游局相关人士表示,“本身与牛首祖堂山有一定距离,没有造成破坏。”

»直击

韩府山有个隧道群 山脚下设了“动车所”

韩府山隧道很难找,沿着山兜了两圈才找着。可是,记者站在铁轨上只能看到一个洞门,现场工作人员说并排有4个,是个隧道群,“这些轨道是停放动车的,京沪高铁开通后,车辆晚上都要开到这边来,叫动车所。”

“动车所”热火朝天

车子驶进一条窄窄的小道停下,记者穿过一个仅容一人通过的小门,没想到里面别有洞天。一条条轨道呈现在眼前,很多铁路工人在忙碌着,尽头就是韩府山隧道了。他们告诉记者,这儿是“动车所”,“是不是相当于小行地铁基地,用来停放列车的?”现场一位负责人笑着点头:“对,差不多的意思。”他告诉记者,京沪高铁通车后,南京南站是一个始发站点,这儿不仅是动车的停放地,同时也要负责车辆维护及检修。

4条隧道8个洞口

站在“动车所”里,记者只能看到一个洞门,可是他们告诉记者并排有4个。

“由北向南,第一条隧道是动车走行线路,速度比较慢;第二条是京沪高铁;第三条是沪汉蓉高铁;第四条是宁安城际。”昨天,负责隧道建设的中铁四局郝总工程师表示,这4条隧道都不长,分别是255米、429米、355米、365米。“原来的山体,隧道出了洞口就完了,山是斜的,后来考虑到美观度,就把洞接出来,然后把洞口设计成喇叭形,最长的接了37米,最短的也有16米,然后接长的一部分,用土回填,种上一些植被,护坡也做

得比较缓和,与山体融为一体。”记者看到,隧道目前已经建成,两端横截面都用特殊材料进行了加固。

据悉,韩府山与将军山、翠屏山一起,属于江宁区的三山板块,周围风景优美。为了尽可能维持整个山区的景观和环境,整个韩府山隧道工程环保施工经费高达6000万元。隧道建成后,除隧道两端横截面要用特殊材料进行加固外,其余山体的绿化和树木都维持原状,保证韩府山隧道建成后“只见绿,不见土”。

绿色隔音屏降低噪音

现场,记者还看到,铁轨从韩府山隧道钻出后就有绿色的屏“包裹”,施工人员告诉记者,那是隔音屏。记者了解到,今后韩府山隧道每天有3条高速铁路穿越,最高时速达350公里,建上隔音屏是为了给附近小区降低噪音。“虽然高铁铺设的全部是无砟轨道,平整度非常高,基本只能听到车辆引起的风声和本身的呼啸声,但是为了沿线小区的安静,高铁穿越城区和居民区的路段都设置了隔音屏,会大大降低高铁带来的干扰。”据透露,从韩府山隧道出来开始,一直到秦淮新河这一段,全部建隔音屏,火车的噪音将严格控制在指标范围内。

快报记者 毛丽萍

»新华时评

对“屡审屡犯”者 必须严格问责

审计署23日发布了京沪高速铁路建设项目2010年的跟踪审计结果,个别施工单位及个人竟转移挪用公款和建设资金1.87亿元。审计署连续两年跟踪审计,招投标不合规和虚假发票入账问题在两年审计中都有发现,如此“屡审屡犯”令舆论哗然,必须严格问责。

审计结果表明,中铁一局、三局、四局、十二局、二十四局和中交第四公路工程局有限公司、中交路桥北方工程有限公司7家单位在2009年审计时就被发现用假发票入账,2010年审计又被查出虚假发票365张,金额5312.95万元。被查出就整改,整改完成后又继续再犯,这种屡教不改挑战着政府部门的权威,对社会诚信也是一种伤害。

态度也相当坚决,那就是严格审计,即便屡审屡犯,仍会屡犯屡审,不留情面。

屡审屡犯之所以屡禁不绝,一个重要原因是相关单位责任人法制观念淡薄,甚至抱着侥幸心理,对整改持应付和敷衍的态度。另一方面,违法违纪的成本低廉,相关责任人未能受到严格问责,不能起到足够的警示作用,都是类似违法违纪不时出现的重要原因。

京沪高铁建设项目涉嫌违法违纪的责任人已被移送检察机关立案调查,具体结果相信不久会公之于众。还有哪些项目存在违法违纪问题?相信在审计部门的努力之下也会不断浮出水面。我们相信,不断完善相关制度,对各种重大建设项目严加审计,对违法违纪者严格问责,施以党纪国法的严厉惩处,以身试法者会越来越来,社会将更加清明。