

香港高鐵延遲一年

港鐵：黑雨浸壞鑽挖機 港府驚訝促交報告

香港文匯報訊（記者 陳廣盛）港鐵昨日宣布，原定明年完工的廣深港高鐵路香港段工程將延誤9個月，主要工程要到2016年完工，而通車時間亦要順延一年至2017年。港鐵表示，工程一直遇到多個不同程度的困難，包括地底岩石層較預期堅硬，鑽探出現困難；而上月的暴雨更令元朗一段隧道水浸，浸壞了鑽挖機，造成了這次的延誤。然而，多名立法會議員都質疑港鐵是以水浸為藉口，隱瞞工程早已延誤的消息。運輸及房屋局局長張炳良則對工程延誤感到非常驚訝和意外，已要求港鐵提交報告及責成路政署長就工程進行獨立評估。



蔡豐松表示，西九總站的石層狀況及地質複雜，加上錯綜複雜的地下公共管線，都令工程變得困難。



張炳良對高鐵路香港段工程延誤感到驚訝及意外。

耗資669億元的高鐵路香港段工程，未能如期在明年完工。港鐵昨日召開記者會向公眾致歉及為工程延誤解畫。港鐵公司總經理蔡豐松指，工程延誤的主因是上月一場黑色暴雨，令元朗七星崗至大江埔一段的擋土牆失效，沙石夾雜雨水沖入隧道內，浸壞了負責挖掘隧道的大型鑽挖機，估計最少延誤9個月。他強調，港鐵曾與承建商商討不同的補救方案，但無論哪個方案，工程都會延遲9個月，直言「好難補救」。

地質複雜施工有困難

除了天雨之外，蔡豐松又指，西九一帶的總站、過境段隧道的石層狀況及複雜地質，都令工程變得困難。他解釋，西九總站的石層含孤石群，加上錯綜複雜的地下公共管線，很難用機器去鑽探，將石頭打走亦有難度；而在經過深圳河之後的隧道，涉及濕地保護區，鑽探亦有困難，故未能如期完成。當被問及是否事前準備不足，蔡豐松承認西九總站工程範圍大，鑽探有盲點，地底岩石層較預期高及堅硬，令工程受阻。

其實高鐵路在去年已被多次傳出工程會有延誤（見另稿），但港鐵一直否認。張炳良昨日表示，周末才接獲港鐵通知，對工程延誤感到非常驚訝和意外。昨日記者會上，記者多次追問港鐵何時通知政府工程有延誤，蔡豐松及港鐵工程總監周大滄只是不斷重申，工程十分複雜，他們已不斷想辦法克服。多名立法會議員都質疑港鐵是以水浸為藉口，隱瞞工程早已延誤的消息。

陳恒鏞王國興質疑港鐵蓄意隱瞞

鐵路事宜小組委員會副主席陳恒鏞表示，對工程延誤感到失望及遺憾。他指，立法會去年已擔心高鐵路工程未能如期完

工，故多次詢問港鐵工程的進度，但港鐵卻「實牙實齒」向立法會保證，工程一定能在2015年完工，港鐵昨日卻突然宣布要延誤，不禁令人懷疑是因為「紙包唔住火」，因為今年已是2014年，離期限只有一年，故以水浸為藉口，隱瞞工程早已延誤的消息。他續說，若港鐵之後再向立法會要求增加撥款，立法會就騎虎難下，只能批出。

鐵路事宜小組委員會委員王國興認為，港鐵是蓄意隱瞞工程延誤的消息。他說，上月底水浸，港鐵都沒有第一時間告知政府及立法會，而去年港鐵與立法會議員實地視察西九總站時，港鐵亦絕口不提石層狀況及地質複雜的問題，反而不斷重申2015年定能完工。王國興強調，今次延誤事件的責任在於港鐵，認為港鐵應到立法會就事件交代清楚。

公共專業聯盟政策召集人黎廣德亦認為，港鐵的解釋不盡不實，港鐵一年前的報告已顯示，因前期工作及勘探不足，估計延誤超過三百日，但港鐵今日的公布並無提及這些細節，令公眾未能掌握問題所在。他更指，路政署有監察小組跟進高鐵路工程進度，但署方卻無向當局報告。



黑雨導致隧道鑽挖機損壞。



錦田隧道出現嚴重水浸。

去年屢傳延誤 港鐵曾估不會超支

高鐵路香港段延誤消息早於去年已多次傳出，當時有報道指出，承建商估計工程延誤最少1年，且鐵路工程較合約價超支44億元。政府及港鐵當時都一直否認，運輸及房屋局局長張炳良當時公開回應表示，指按港鐵評估，高鐵路如期建成及成本不超支的目標可以達到。他又指，高鐵路工程按計劃進行，港鐵有定期向局方提供資料。港鐵當時亦指出，工程目標於2015年完工，港鐵會按合約條款支付承建商額外開支，估計不會令項目超支。其實，高鐵路香港段工程早於去年已多次傳出延誤消息，有傳媒據稱獲得機密文件，顯示按當時進度，估計延誤最少1年，而鐵路工程則已較合約價值超支12%，達44億元。文件又指，在工期只過了五分之三，鐵路工程有近50億元應急費用，但扣除超支的44億元後，已差不多用盡應急費，日後更可能再有巨額超支，以及因工程延誤而出現數以十億元巨額計案。另有媒

田北辰：當局應追究責任

香港文匯報訊（記者 陳廣盛）對於高鐵路香港段需要延誤，曾任九鐵主席的立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰認為，當局要向港鐵追究責任。他認為，延誤會造成天文數字的超支，應急撥款肯定不足以支付。不過，港鐵公司總經理蔡豐松昨日在記者會上再三強調，高鐵路的主要工程都已批出合約，應急撥款是足以補貼延誤所產生的開支，應該不需再到立法會要求增加撥款。田北辰認為，延誤將造成天文數字超支，高鐵路工程的應急撥款肯定不足以支付。他說，即使有消息指西九總站出現意想不到的結構性問題，港府仍需要向港鐵追究責任，他又擔心港府內沒有足夠專業人士鑑定港鐵進度報告。然而，蔡豐松

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行
2014年4月
16 星期三
大多多雲 間有陽光
甲午年三月十七 十一號 氣溫 21-26°C 濕度：70-95%
港字第 23419 今日出紙 4 疊 13 大張 港幣 7 元



全長 26 公里 西九龍做總站

香港高鐵路全稱「廣深港高鐵路香港段」，全長約26公里，由西九龍向北伸延至深圳與香港邊境，並與高鐵路內地段連接。高鐵路在港不設中途站，唯一的總站位於西九龍文化藝術區的北面，經由行人天橋及隧道連接港鐵柯士甸站及九龍站。本港的高鐵路工程於2000年5月最先提出，當時公布的《鐵路發展策略2000》構思一條「區域快線」，由紅磡車站為起點，經石硤尾接駁至邊境，再接駁深圳鐵路至廣州。行政長官會同行政會議於2006年2月6日指示當時的九廣鐵路以共用通道方案作進一步規劃，即以西九龍作總站，

並與現時西鐵線共用部分路軌，再興建北環線連接落馬洲。

不過，2007年8月2日時任特首曾蔭權宣布高鐵路香港段採用「專用通道」方案，並於2007年10月將廣深港高鐵路香港段列為施政報告十大基建項目之一。行會於2008年4月22日批准由港鐵就廣深港高鐵路香港段，進行進一步規劃及設計，並於2008年7月獲立法會財委會批准撥款27.826億元進行鐵路設計和地盤勘測工作。

反對派拉布推遲動工

行政長官會同行政會議其後於2009年10月20日批准高鐵路香港段的方案及修訂方案，並向財務委員會申請撥款展開工程，

其間卻遭部分市民反對在西九龍設總站，提出將總站改至錦田，同時菜園村搬遷引起社會更大迴響，財委會審議期間，有市民在立法會外集會，亦有反對派議員就撥款表決進行拉布，至2010年1月16日正式通過高鐵路669億元撥款，並隨即於2010年1月28日動工。

港府已決定採用經營權模式，由政府出資委託港鐵公司規劃和興建高鐵路香港段。而工程完成後，港鐵將獲政府邀請按服務經營權協議經營高鐵路香港段，並向政府按年繳付服務經營費。

料每行車每小時載客1萬人

當局預計，高鐵路建成後，列車在港最高行車速度為每小時200公里，而來往西九龍站至深圳福田只需14分鐘，西九至深圳北需時23分鐘，來往香港至廣州南也只需要48分鐘。而高鐵路香港段啟用初年香港往深圳北平均每15分鐘一班，香港往廣州南平均每30分鐘一班。而高鐵路班次最頻密時可達每3分鐘一班，每個行車方向每小時最高可載約10,000名乘客。

高鐵路香港段落成後，亦可連接內地的高鐵路網絡，乘客毋須轉車便可由香港乘坐高鐵路直達內地多個主要城市。通車初期，每日將有24對列車來往全國15個城市，之後會逐步增加至每日33對列車，到達內地的廣州、廈門、上海、武漢、長沙、西安、北京等16個主要城市。

記者 文森



高鐵路香港段總站綠化廣場模擬圖。