

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全港各地發行
2014年5月
3 星期六
4 897001360013
多雲轉晴 一兩陣雨
甲午年四月初五 第七日 氣溫 23-27°C 濕度 70-95%
港字第 23436 今日出紙 3 頁 8 大張 港售 7 元



港鐵涉呢政府

早知工程落後 因「太自信」可追工期未實報 初算超支34億

■港鐵昨晚向立法會提交報告，承認早知高鐵工程可能延誤，但團隊因「太自信」認為能追補工期，故仍向政府匯報可如期完工。港鐵又評估完成項目需684億元，較預算超支34億元。



香港文匯報訊（記者文森）
高鐵工程延誤風波越鬧越大，揭露港鐵工程總監涉嫌欺騙政府！港鐵昨日提交立法會文件披露，早知工程落後，卻仍再三向政府強調可如期竣工，運房局亦曾提醒港鐵不要高估自己克服困難的能力，結果一語成讖，延誤收場，工程更因此而超支34億元。港鐵文件自揭工程團隊太自信，認為應對措施能追回工程延誤進度，遲遲未向政府如實匯報，又承認鑽控機受損並非工程延誤主因，並向公眾致歉。直至今年3月底，多個合約項目延誤事態嚴重，港鐵才急急向政府「招供」，無怪運房局長張炳良感到驚訝。



■運輸及房屋局局長張炳良。



■提早兩年退休的港鐵工程總監周大滄。

李焯芬「閃辭」高鐵路調查組主席

香港文匯報訊（記者郭兆東）港府昨日宣布成立獨立專家小組，查找高鐵路工程制度、流程及運作上的不足，並就所發現問題提出觀察及看法。運輸及房屋局局長張炳良昨日下午宣布，委任香港大學岩土工程講座教授李焯芬為小組主席，冀小組能在今年內完成工作，屆時將公開小組報告。不過，李焯芬因涉嫌利益衝突，同日晚上向港府辭任主席一職，運房局表示會從速確定合適人選以展開小組工作。

港府另立專家組 望今年出報告

張炳良昨日就高鐵路工程會見傳媒，表示港府及港鐵將就高鐵路工程延誤，在下周一的立法會鐵路事宜小組委員會會議上作出報告及交代。他稱，港府將於會議上提供多方面資料，包括高鐵路工程項目由2010年開始至今，在管理及進度上的情況；港鐵公司亦會提交報告予立法會，所有有關高鐵的進展或目前所出現的延誤問題細節，會留待周一詳細講述。

對於港鐵董事局決定成立由非執董組成委員會檢視工程情況，張炳良認為工程項目管理是港鐵工作，但當局亦覺得有需要成立獨立專家小組，檢視整項高鐵路工程制度的制度、流程及運作；當發現有問題時，會找出缺陷或相關問題，並監察港府及港鐵在項目推展上的互動會否存在問題。他指出，由於工程監管上有港鐵成員，亦有港府成員如路政署與運房局，故小組會就檢視的所有問題，包括人事問題，提出觀察及看法，並提出如改善流程及制度等各方面建議。

張炳良續指，現階段不可公布整個3人小組的名單，但宣布委任港大岩土工程講座教授李焯芬為小組主席，而小組職權範圍及其他相關操作情況仍需進一步確定，當局會與小組成員商討，希望小組能在今年內完成工作，具體時間表就等待小組開會後確定。張炳良強調，小組調查的結果及報告將會公開。

獲委主席兩小時 揭涉利益衝突

不過，小組成立消息公布僅兩個多小時後，李焯芬因擔任非執行董事的保華建築，是高鐵路西九龍總站部分建造工程承建商，被揭發涉利益衝突，於晚上向港府提出辭任小組主席。

就李焯芬辭任小組主席一事，運房局發言人其後表示，小組任命尚未正式作出，港府已接受李焯芬退出小組的決定，並指在考慮邀請李焯芬擔任小組主席時，是基於其工程界經驗，及曾參與多項大型基建工程，在國際工程界內備受敬重。

發言人又指，當局在參考李焯芬資料時，未有察覺他於2013年2月起出任保華建築獨立非執行董事，而局方接觸李焯芬時，李亦沒有提及公司身份，包括該公司曾於2010年及2011年分別獲兩份與高鐵路工程合約。發言人表示，當局會從速確定合適人選，盡快組成小組展開工作。

高鐵路香港段的測試在2015年10月才能展開，能於同年年底前通車的可行性很低，並打算於月底鐵路小組會議上說明，港鐵當時聲稱所有工程仍有可能按時完成，不同意向鐵路小組報告。

時至去年11月底，港鐵工程團隊得悉數份工程合約，仍面對多項艱巨挑戰，向運房局爭取放寬「局部通車」（即西九龍總站內15條行車軌中只有6條投入服務），高鐵路才有可能按時於2015年開通，但運房局不表贊同，並提醒港鐵不要高估自己克服困難的能力。時至今年3月底，工程總監因多個合約工程嚴重延誤，即使「局部通車」亦要2017年方可完成，才於4月初向港鐵匯報，港鐵於本月12、13日才向政府「招供」。

承認鑽控機受損非主因

港鐵又就本月15日公布修訂工程時間表時，令公眾誤會元朗段隧道的鑽控機受損是主要原因表示道歉。港鐵坦言，仍有其他原因而令高鐵路香港段的開通日期押後至2017年底，隧道鑽控機受損並非工程延誤的主



■香港高鐵路列車已就緒，工程卻延誤。

由2010年11月延至2011年5月，承建商亦因基岩石層與預期水平不同，需修改隧道豎井的臨時工程設計及施工方案，令工程出現多次延誤。而3月30日的「黑雨」令雨水及碎石流入隧道鑽控機施工的隧道，電泵未能應付大量積水之餘，電力分配系統運作中斷亦令電泵停運30分鐘，加劇水浸情況，導致鑽控機無法運作，須全面更換電力及電子零件。港鐵、承建商及隧道鑽控機生產商評估後，認為鑽控機需原位進行維修更換約2,000件組件，現已展開訂購程序及維修準備工作，但部分零件需5個月才可製成及運抵香港，預計鑽控機於今年12月重新運作。工程人員已就暴雨加強對策方案，包括豎立臨時防洪牆和更改鑽控機設計等。

至於跨境段隧道工程，港鐵指有關路段地質情況複雜，鑽控機由深圳抵港較預期滯後達14.5個月。位於米埔的走線一段長200米的大理石層亦有溶洞，需先以鑽控機前端作超前鑽探，並先以水泥灌漿注滿溶洞，鑽控機才可繼續推進，鑽控機一般情況需逾2倍時間。

港鐵昨在文件上交對高鐵路工程進展的評估進展，並透露高鐵路香港段項目工程複雜，當中三個關鍵項目更出現累計的延誤（見另稿），未必能達到2015年底完工的目標，但工程團隊太自信地認為，各項應對措施的成效，能追補工期延誤，故一直向港鐵董事局及政府匯報，項目能如期完工。港鐵就未能在今年4月前，提供完工日期的最新評估表示抱歉。

工程總監確認如期完工

文件內容顯示，政府去年已知工程落後，但工程總監仍多次確認項目可如期完成；而運房局鑑於港鐵對工程可按目標完成，表現有信心和決心，不能排除港鐵有可能達成目標。直至去年11月初，運房局質疑，

誤工卸責 怨天賴地

香港文匯報訊（記者羅繼盛）港鐵早前交代工程延誤時，搬出「天與地」原因，包括今年3月的「黑雨」浸壞隧道鑽控機，以及西九總站工地極端困難的地質情況。港鐵在提交立法會的文件上指，截至今年3月底，高鐵路香港段的整體工程進度為56%，其中3個工地面對嚴峻挑戰，包括西九龍總站北、元朗連接七星崗與大江埔的隧道段及跨境段隧道。

土質勘探疏漏

港鐵表示，港鐵在收回工地前，位於佐敦道，柯士甸站及九龍站的公共運輸交匯處，及城市高爾夫球場中央位置的勘探工作受到限制，承認沒有在繁忙的道路及公共運輸交匯處進行土質勘探。由於在佐敦道一帶遇到未有記錄的大型孤石、孤石群及不均勻的基岩層等地質情況，令連續護土牆的竣工日期延遲超過一年。

港鐵又指，總站工程同時受站頂等設計改變影響，地下公共管線亦錯綜複雜，需在接收工地後才可確定公共管線的確實配置、分佈、走線、接駁位置及相互關係等，令工程比預期更具挑戰及須耗用更多時間。

港鐵已制定方案，包括讓機電工程承建商等合約承建商分階段提早進駐，並改用其他施工方法以提升挖掘效率及制定每月混凝土澆灌量可達至2萬立方米的目標。港鐵亦正與相關部門研究全綫封閉介乎柯士甸道西與佐敦道之間的一段連翔道北行線，以騰出更多空間進行連翔道地下通道工程；並計劃以爆破取代機械挖掘，處理總站北面的基岩層，現正進行申請爆破牌照前的程序。

修改多致延誤

而位於前菜園村的元朗隧道段工程，港鐵指收地

高鐵路延誤時序表

- 13年2月：港鐵工程總監周大滄向審核委員會報告，隧道工程有重大延誤但「進度仍然良好」
- 13年3月：港鐵項目團隊指總站及跨境段兩份合約明顯落後，但周大滄仍確認所有項目可如期完成
- 13年4月：項目經理指示承建商尋找方案以追及2015年完成西九總站工程
- 13年6月：港鐵項目團隊新修訂工程時間表，表示2015年投入服務只局限於局部通車
- 13年8月：港鐵項目監管委員會主席（路政署長）對規劃與實際進度差異表示關注
- 13年11月：港鐵高層與運房局電話通話及開會，爭取放寬「局部通車」，並表示港鐵有可能於2015年開通，運房局不贊同
- 13年12月：港鐵董事局開會商討進度，周大滄匯報可於2015年底前竣工
- 13年12月：港鐵內部工程進度顯示，即使只是「局部開通」，西九總站都不能於2015年投入服務
- 14年1月：根據進度，工程推算2016年完工
- 14年2月：高鐵路香港段工程承建商非正式表示，要到2016年6月才能完成軌道，項目總監因應多份合約嚴重延誤，安排4月初向港鐵執行總監匯報
- 14年3月：被傳媒揭發港鐵內部預算項目開支達684億元
- 14年3月30日：香港發生200年一遇黑雨
- 14年3月31日：承建商向港鐵確認工程要延誤至2017年才能完工
- 14年4月15日：港鐵向外公布工程延誤，聲稱元朗段隧道鑽控機因黑雨受損
- 14年4月16日：港鐵公司董事局獲知有關工程延誤情況

資料來源：港鐵 製表：香港文匯報記者文森