蘋果日報
APPLE DAILY
2014年4月16日
港幣七元

②

# 《蘋果》多番追問 港鐵不得不認

西九總站設計出事 嚴重超支
高鐵延誤一年

**特稿** 《蘋果》於兩周前已取得港鐵最新密件，顯示高鐵工程要再延誤及嚴重超支，記者在專業工程師協助分析文件後，遂於上周五以書面向港鐵及運輸及房屋局提出查詢，但兩者的公關一邊以「需時證實稍後回覆」為由，拖延報道出街時間，另一邊廂卻暗中籌備記者會，昨日「自行引爆」政治炸彈，手法極不老實。

### 張炳良扮驚訝卸責

《蘋果》去年5月揭露高鐵工程亂局（圖）以來，曾最少四次追問政府及港鐵高鐵工程狀況，兩者雖然一直口頭否認，但卻在《蘋果》報道刊出後悄悄在高鐵官方網站動手腳，將原定2015年「通車」的字眼刪改為「完工」。

特首梁振英再在上月「爆響口」，指高鐵將在2016年通車，運房局才一改口風，指「延工早已在去年11月的鐵路事宜小組委員會公開」，但當日與會的議員都表示不清楚官方有提過延工詳情。

身為港鐵董事局成員的運房局局長張炳良，直至昨日才表示對高鐵延工「感到驚訝和意外」，將責任全部推卸給港鐵。但在港鐵一直有定期向政府提交報告狀況下，政府早應獲悉高鐵工程亂局。到底是港鐵一直以來對政府講大話，還是張炳良早知詳情故作驚訝，公眾至今仍然是蒙在鼓裏。 《蘋果》記者

## 長期隱瞞 砌詞賴黑雨

# 高鐵超支148億延誤兩年

①

【本報訊】政府及港鐵昨終自爆高鐵延誤至2016年完工及17年通車。港鐵推卸是工程龐大及黑雨令隧道水浸。惟《蘋果》獲得高鐵最新內部文件顯示，整體工程要到17年8月竣工，延期逾兩年。延誤除因施工困難，港鐵管理混亂及勘探不足也是主因。據港鐵內部評估，當年以公帑支付的669億元建造費，已超支148億元，最新造價達817億元，勢要再申請撥款。

記者：伍雅謙 盧劭業 鄭啟源 韓耀庭

■港鐵稱西九總站地底挖掘工程遇上孤石阻擋，並需遷移大量公共管綫。 王子俊攝

不認不認還須認，運輸及房屋局局長張炳良昨下午突然召開記者會，稱上周六接獲港鐵通知，高鐵將無法在2015年完工，對此感到驚訝及意外，已責成路政署署長就事件作獨立評估報告。港鐵高層隨後召開記者會解釋，總經理葉豐松推諉高鐵工程複雜，將責任賴向地質複雜及黑雨影響，並指遇上三大挑戰，包括上月底黑雨導致元朗連接七星崗及大崗埔的隧道水浸，令隧道內的鑽挖機故障，導致該段隧道工程延誤九個月；連接內地及香港的過境路段，途經濕地公園存有溶洞；西九龍總站地底挖掘工程遇上孤石阻擋，並需遷移大量公共管綫，「一環緊扣環環」。港鐵工程總監周大滄會上三次用「feel sorry」道歉，但堅拒承認勘探出現問題。

### 採取先通車後完工方法

不過，本報獲得的高鐵文件，卻踢爆港鐵講大話，企圖將隧道延誤歸咎於天雨影響。根據原本合約，所有隧道工程於15年5月完工，惟今年1月，即未出現黑雨前，港鐵已評估隧道工程會延遲九個月至15年12月完工；牛潭尾隧道其中一截管道，1月份時亦只完成57%；而港鐵聲稱因水浸導致故障、造價逾億元的鑽挖機，其實港鐵在1月時已知悉鑽挖機因延遲抵達導致延工，並為此增加1,500萬元額外開支，但港鐵昨隻字不提反而賴水浸影響。

文件又顯示，港鐵所謂的通車也屬「假通車」，採取先通車後完工的方法，屆時西九龍總站15條月台只會開放其中一條，其他月台在通車時將仍在建築中，總站所有工程預計到2017年8月才完成。

高鐵整體工程延誤，主因其實是西九龍總站工程的管理混亂及勘探不足，令進度嚴重落後。本報去年5月取得的承建商建築計劃圖，西九龍總站的車站主體80%的挖掘工作，應在2013年2月完成，至於結構工程在今年4月更應全部完工，惟港鐵於今年3月底回覆時承認，挖掘工程目前完成接近80%，而最南端結構部份只「完成超過一半」，北面車站結構正「全速進行」。

### 議員質疑故意報細數

根據合約，高鐵原定於15年5月通車。去年7月港鐵仍評估高鐵可於15年12月通車，並推算整體工程延期14個月至16年6月。但今年1月再評估，通車日期已延遲19個月至16年12月，整體工程要到2017年8月才竣工，共延期27個月。短短半年時間，通車及工程就大幅延期一年或以上，反映工程進度不但無法追回，反而越來越慢。

2010年立法會撥款669億元建造高鐵，當中鐵路工程佔550億元。因工程延誤，今年初港鐵已推算在最悲觀情況下，鐵路工程成本要698億元，整體工程預計817億元，超支148億元。

立法會鐵路事宜小組委員會成員胡志偉認為，政府一直有監管高鐵工程進度，惟張炳良一番回應意圖置身事外，又質疑西九龍站的結構及過境隧道遇到的問題是否近日才發現。立法會議員梁國雄質疑當年通過撥款時，政府已故意報細數，「到底係做價上升定估錯呢？定係有人好大喜功，低估呢複雜性同難度？」

蘋果網睇片
www.appledaily.com.hk

相關新聞刊A2版

### 高鐵工程延遲原因

| 港鐵記者會說法 | 高鐵密件及港鐵消息人士的說法 |
|---|---|
| **賴水浸**<br>3月底一場黑雨浸毀負責挖掘隧道的大型鑽挖機，導致估計最少延誤九個月 | 港鐵內部在今年1月已將隧道完工日期推至12月。密件又顯示，有1,500萬元索償被標註為涉事鑽機「延遲抵達工地」 |
| **賴地硬**<br>西九一帶的總站的石層狀況及複雜地質，令工程變得困難 | 在13年1月承建商報告早已列明西九總站地質有嚴重問題導致施工困難，當時已列明總站延工386日 |
| **賴地軟**<br>深圳河及受保護濕地地質複雜，令施工出現困難 | 本報去年5月8日已引述港鐵工程人士指，米埔土地過軟，曾有鑽機陷入軟泥無法拔出，要先進行鞏固工程 |

資料來源：港鐵記者會、港鐵內部文

■港鐵指雨水浸壞元朗七星崗至大崗埔隧道內的鑽挖機。

■張炳良上周六已知工程延遲完工。

■港鐵總經理葉豐松推諉高鐵工程複雜，右為工程總監周大滄。

## 大白象工程 開支陷無底深潭

**勢破千億** 港鐵密件除列出延工日期，更列出了推算的高鐵鐵路部份工程總額，根據港鐵內部評估，最壞狀況下鐵路項目的成本將高達697億港元，連同非鐵路工程項目的118億，總額高達815億，遠超立法會批出669億的預算近150億，但如以升幅推算，到2017年完工時開支總額勢破千億，隨時成為無底深潭。港鐵的高鐵鐵路工程開支評估報告，每半年都會更新一次，文件級別屬於比機密級（Confidential）更高一級的絕密級（Secret），供港鐵行政總裁韋達誠參考。

### 索償總額93.3億

《蘋果》取得的最新文件編製日期，是今年3月10日，記者以2014年3月的工程狀況為基礎，推算高鐵鐵路工程的最終造價。在去年7月的評估中，港鐵曾預計在最悲觀情況下，鐵路工程最終將花費667.1億港元才能埋單。但今日1月的評估中，去年最悲觀的推算已變成今年最樂觀的預算：1月最樂觀的埋單價是660.4億，而最悲觀的推算則是697.9億，短短半年推算大幅上升30億。

高鐵現時最快還有三年半才完工，以每半年上升30億計算，高鐵造價最終將破1,000億大關。根據文件，此刻高鐵的索償總額已高達93.3億港元，而面臨索償的風險則高達74.9億港元。文件亦列出工程的超支細項，最嚴重的隧道工程超支35.9%，由原定的187.9億超支至255.5億，但工程已達尾聲。反而西九龍總站、連接隧道、樁柱、地基等的工程合約額總額，由本身169.4億升至227.2億，超支34.1%，而總站工程距離完工仍有長達三年半。

人民力量立法會議員陳偉業指，以赤鱲角機場為例，索償在工程後期才是最厲害，拖延至完工後三年才完結。他表示早已清楚指出工程複雜性，急上馬會令成本上升，但政府拒聽意見。現時惡果浮現，若要立法會追加撥款，人力必定反對，指港鐵應自行「填氹」。 《蘋果》記者

### 高鐵大事記

資料來源：《蘋果》資料室

**2007年**
- 10月 曾蔭權宣佈高鐵香港段為十大工程之一

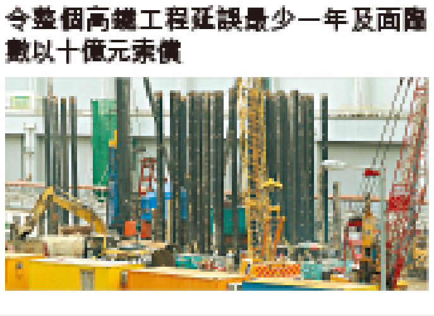
**2008年**
- 4月 行政會議將高鐵批予港鐵規劃及設計

**2009年**
- 10月 被迫遷村的菜園村村民獲特惠補償津貼
- 12月 2,000名反高鐵人士包圍立法會

**2010年**
- 1月16日 數千名反高鐵示威者再度包圍立法會
- 1月17日 立法會在爭議聲中通過高鐵撥款669億元，政府預計2015年8月通車

**2013年**
- 5月7日 《蘋果》報道高鐵因南昌站工程出問題，要拔除原先打下的200多支樁柱，令整個高鐵工程延誤最少一年及面臨數以十億元索償
- 5月15日 《蘋果》獲得高鐵文件顯示，工程延誤惡化，估計要延遲562天、即一年半，到2016年11月才完工。港鐵就重申2015年竣工，並已預留款項應付開支。運房局指總站北工程受未能預計的地質情況影響，死撐預期完工
- 11月 港鐵承認工程多個項目延誤，但稱是因為外勞不足所致

**2014年**
- 3月 特首梁振英在廣東省訪問時疑似「爆響口」，指高鐵將在2016年通車。廣深港高鐵官方網站將2015年「通車」字眼改為「完工」
- 4月 《蘋果》獲港鐵內部文件顯示，高鐵將延誤至2016年12月局部通車，並於2017年8月完工，料超支達148億元。港鐵在上周五收到查詢後，昨日公開自爆工程要延至2016年完工，2017年通車



2014年4月16日星期三
夏曆甲午年三月十七日◆丁巳除日
出紙六疊◆十九張七十六頁
今日印數：226,000份◆第二十年一〇六號
上星期三印數：229,000份 實銷：220,060份

24小時投訴報料熱線
電話2929 0000 傳真2370 3283
電郵地址adnews@appledaily.com 手機短訊6363 6568
蘋果日報網上版 www.appledaily.com.hk
港府指定刊登法律廣告之有效刊物

本港天氣預測
- 部份時間有陽光
- 吹和緩東風
- 氣溫介乎21℃至26℃

第044期六合彩攪珠號碼：
6 14 16 28 41 45 (27)
頭獎：無注中

一嘟即上蘋果網

編輯：陳芳葆、曾永健 美術：李恩敏

---

## 高鐵延誤

## 港鐵縱容承建商違約 致1.5億元鑽挖機浸壞

# 消失的防洪牆累事

### 港鐵監管不力致浸壞鑽挖機

【本報訊】港鐵早前「賴天氣」，將高鐵延工原因歸咎於200年一遇的黑雨浸壞鑽挖機。但《蘋果》取得涉事一段隧道圖則，發現渠務署早於2012年去信警告港鐵，要做足措施防範雨季水浸，港鐵及承建商均無視警告，承建商沒按合約興建防洪牆阻擋雨水，結果上月底讓洪水在無遮無擋下直灌隧道沒頂，令價值1.5億港元的鑽挖機被浸壞。文件間接顯示港鐵砌詞包庇承建商的「甩漏」。

記者：盧劭業

③

發生事故的高鐵823A工程項目「大江埔至謝屋村隧道」，與鄰接的823B項目「石崗列車停放處及緊急救援處」，均由前田—中國建築聯營興建。823B包括一段採用明挖回填方式興建的露天坑道。高鐵經過這條接近地面的坑道後，會連接823A隧道，在抵達錦田河前鑽進地底。

### 懶理渠務署來信警告

港鐵較早前向傳媒發放的新聞稿，指出雨水是經823B的露天坑道直接灌進823A隧道。但根據本報取得2013年時的另一份工程圖則，823A隧道入口處，本應建有一道臨時防洪牆，阻止雨水湧入隧道，但該牆在黑雨當日仍未建成。

有工程人員向本報指出，港鐵的南港島線、落馬洲支綫至港鐵西港島綫全部都採用鑽挖機，並非新技術。防止隧道湧入雨水是行內通識，不明承建商和港鐵為何竟然無知地犯下如此嚴重的過失。

工程書信亦揭露，渠務署早於2012年3月去信港鐵，要求對方就2012年雨季作準備，在旗下所有施工地盤採取措施防止水浸。港鐵當時將渠務署的信件直接轉寄予823A的項目總監Austen Hankinson，要求對方留意。

### 防洪方案去年才出爐

防洪方案最終延至2013年3月出爐，隨後整整一年都按計劃興建。有工程人員透露，港鐵監督工程師知悉此事，卻任由承建商違反合約，質疑承建商為慳錢釀成大禍，「港鐵知道防洪牆有幾重要亦冇督促承建商興建，漠視工人安全同浸壞鑽挖機嘅後果」。

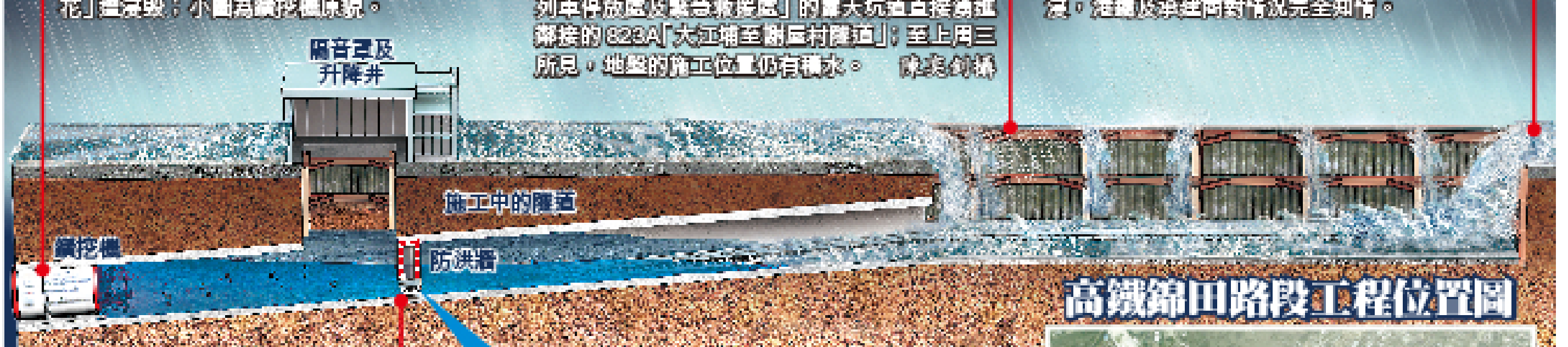
港鐵早前推諉黑雨當晚停電，令抽水機無法抽走雨水導致事故，但中電拒「食死貓」，事隔兩天就澄清錦田當晚並無停電。按本報取得的823A工程合約，承建商需採取措施確保工地不會水浸，包括興建防洪牆及閘、臨時渠道、以及備有後備發電機組以及後備抽水機以防萬一。

如事故是因漏建防洪牆造成，到底應由承建商還是負責監工的港鐵承擔責任？港鐵拒絕回應，指將於下月向立法會交代。渠務署則指，事發地點為港鐵工地，該範圍內的排水事宜由港鐵及其承建商負責。

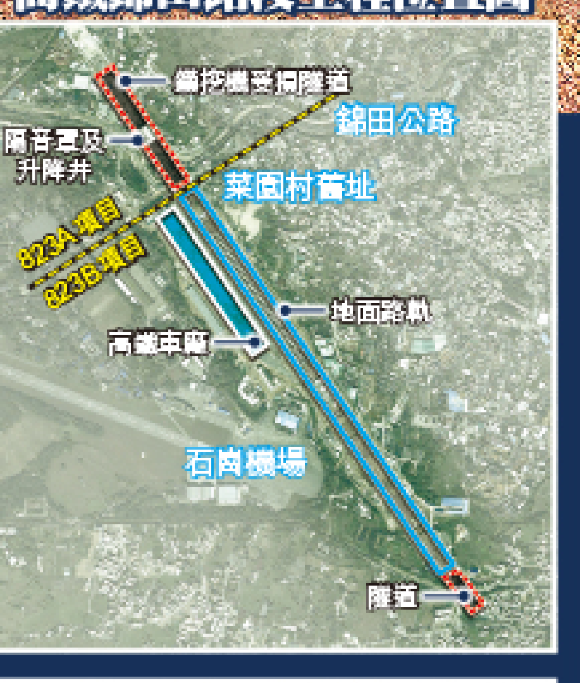
■由日立生產、價值1.5億元的鑽挖機「樊梨花」遭浸毀；小圖為鑽挖機原貌。

■黑雨當晚，雨水正是由高鐵工程823B「石崗列車停放處及緊急救援處」的露天坑道直接湧進鄰接的823A「大江埔至謝屋村隧道」；至上周三所見，地盤的施工位置仍有積水。 陳奕釗攝

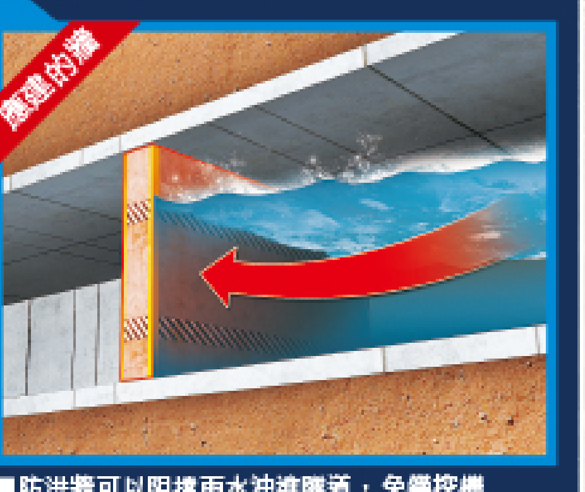
■早在2012年，涉事的高鐵工地曾出現嚴重水浸，港鐵及承建商對情況完全知情。



### 高鐵錦田路段工程位置圖



■本應安裝防洪牆的位置，現仍空空如也，只放了工程車卡和雜物。



■防洪牆可以阻擋雨水冲進隧道，免鑽挖機被浸毀。

■興建防洪牆的高鐵工程合約在2010年7月獲批，但直到上周三，由承建商負責的河道治理工程仍未完成。

## 周日遇黑雨工人避一劫

**假日停工** 防洪牆對保護鑽挖機及隧道裏的工人極為重要。有工程人員解釋，在有防洪牆的情況下，無論雨量多大，隧道都難以入水，「隔音罩、工程井甚至防洪牆夾縫都會有少量雨水滲入，但因為水量少，水泵會將水抽走，唔會浸壞鑽挖機，亦唔會影響工程進度」。但他指，如果沒有防洪牆，大量雨水就會從823B地盤湧至浸沒鑽挖機。

### 「平日夜晚隨時有人浸死」

這道牆亦能在暴雨時為工人保命，「隧道入面嘅工人冇辦法接收外間天氣消息，一旦發生特大暴雨，防洪牆可減慢洪水湧入，畀工人有更多時間撤離」。他指，幸好當晚是周日，工程停工，隧道內亦無工人，「若果係平日夜晚，後果不敢想像，隨時有工人浸死」。

這名工程人員指，823B每次下雨時都會出現嚴重水浸，年年如是，港鐵和承建商早已獲悉，竟推說事故「不可預知」，「要全港市民承擔管理失誤同金錢損失，實在令人憤怒」。

### 2012年工地曾嚴重水浸

根據多張在2012年拍攝，823B工地的相片，工地在當年雨季已嚴重水浸。地盤位於低窪地區，翻查港鐵公開資料，七星崗村代表去年3月已警告港鐵，工地附近的排水系統未能有效疏導雨水，雨季期間經常水浸。

而在3月30日當晚這場被喻為「200年一遇」的黑雨，元朗一小時內錄得107毫米雨量，記者日前實地視察，河道工程仍在進行中。 《蘋果》記者

## 政府港鐵多次馬虎回應

**迴避追問** 面對傳媒窮追猛打，港鐵與運輸及房屋局一直含糊其詞。每次都待傳媒刊登密件，才「擠牙膏式」承認部份事實。去年5月《蘋果》取得西九總站承建商的進度文件，揭露高鐵延期一年，本報當時無刊登文件，運房局長張炳良及港鐵主席錢果豐就先後否認報道，指工程沒超支及會如期完工。

### 運房局顧直接聯絡港鐵

一周後《蘋果》直接刊登另一份文件，顯示工程延誤惡化至一年半才完工，運房局才承認總站北工程受「未能預計」的地質情況影響，港鐵則承認與承建商商討申索細節。雙方重申高鐵2015年竣工，卻暗將高鐵官方網站上2015年「通車」字眼，改成「完工」。

今年4月《蘋果》取得高鐵超支額的推算密件，在4月11日就密件上的超支金額向港鐵查詢。港鐵及政府以「需時證實稍後回覆」為由，拖延本報報道的「出街」時間，然後在15日舉行記者會「自爆」醜聞。

其後《蘋果》就大角嘴鑽挖機撞樁柱、中電否認停電等問題向港鐵及運房局追問。兩個機構都馬虎回應，運房局其中一次回覆，更直接將港鐵的回應「攝字過紙」。記者質問港鐵公關，為何回覆和政府幾乎一模一樣，對方表示政府是「基於港鐵回覆來回應」。

在最近多次查詢，港鐵及政府已索性擺理，運房局叫記者直接聯絡港鐵，港鐵則以「工程團隊正準備資料向立法會匯報為由」拒絕回應。政府和港鐵多番迴避，但兩機構將要在5月2日的立法會鐵路事宜小組委員會交代。 《蘋果》記者

---

# 警設局放蛇客貨車慢駛抗議

【本報訊】物流及貨櫃車司機工會客貨車司機分會昨舉行慢駛遊行，約300架客貨車由葵涌貨櫃碼頭出發，慢駛至政府總部，要求警方停止利用誤導及不合理方式「放蛇」，以指控司機「載客取酬」，並促當局政府訂立客貨業清晰指引。

客貨車司機阿榮昨早前透過手機應用程式，接獲由元朗馬鞍崗一花場到大埔太和的要求；當車輛到達元朗後，數名「乘客」指因價錢問題未能成功買花，詢問他可否先載他們到太和。阿榮稱，眼見該地偏僻便答允要求，但「乘客」到達太和付款時，警察便出現拘捕他。阿榮指至下月中才知道自己會否被落案起訴，認為警方此舉是「設局陷害」：「（衰）啲家都唔夠膽搭車，好多客都唔敢搭，驚係放蛇」。

■約300名客貨車司機要求警察停止不合理放蛇。 謝榮耀攝

### 誘使司機載客取酬

工會副主席梁偉傑批評，警方此種誘使司機進行「載客取酬」的交易手法有待商榷。工會又指，現時法例對貨物定義不清晰，易令司機誤觸法例，如客貨車司機若需運載超過六呎長的貨物但不願將隔貨網拆走，則被視為無理拒絕工作，將會被電召台停止分派工作數日作為「懲罰」，為了維持生計，司機就此落入兩難局面，希望當局釐清「貨物」定義。

警方發言人回應有關「放蛇」手法的批評時只稱，十分重視涉及使用汽車作出租或取酬載客用途的案件，並會採取適當的執法行動以打擊相關罪行。根據《道路交通條例》，私家車及貨車均不得以出租或取酬方式載客。任何人無合理辯解而違反此規例，最高可處罰款$5,000及監禁三個月。

運輸署發言人則指根據《道路交通條例》，「貨物」包括任何類別的負重，並訂明輕型貨車不可以載客取酬。而服務是否合法，不在於所載的是甚麼「貨物」，而在於車程是否牽涉載客取酬。即使輕型貨車載滿貨物，但收費中只要有一元是為載客而收取，已屬違法，認為糾纏「個人財物」及「貨物」的定義有點本末倒置，但當局會繼續與業界溝通。

## 誘導方式被轟不公道

【本報訊】客貨車司機工會指出，警方以誘導的方式「放蛇」拘捕客貨車司機的方法並不恰當，亦令一眾客貨車司機人心惶惶。律師梁永鏗認為，若「放蛇」手法涉及不誠實、設陷阱，欺騙司機再拘捕他們，「就唔係太啱」；問題所在包括「嗰度有貨，仲要走到冇雷公咁遠」。

### 地方偏僻 情理上可商榷

梁永鏗說，如遇客人提出乘車要求，司機最合法的處理方式當然是置「放蛇」警員於不顧，自己開車離開，但情理上卻有商榷餘地。不過在法庭上，這點卻未必能成為合理辯解，因為始終是司機決定「載客取酬」，惟事件予人不太公道的感覺。

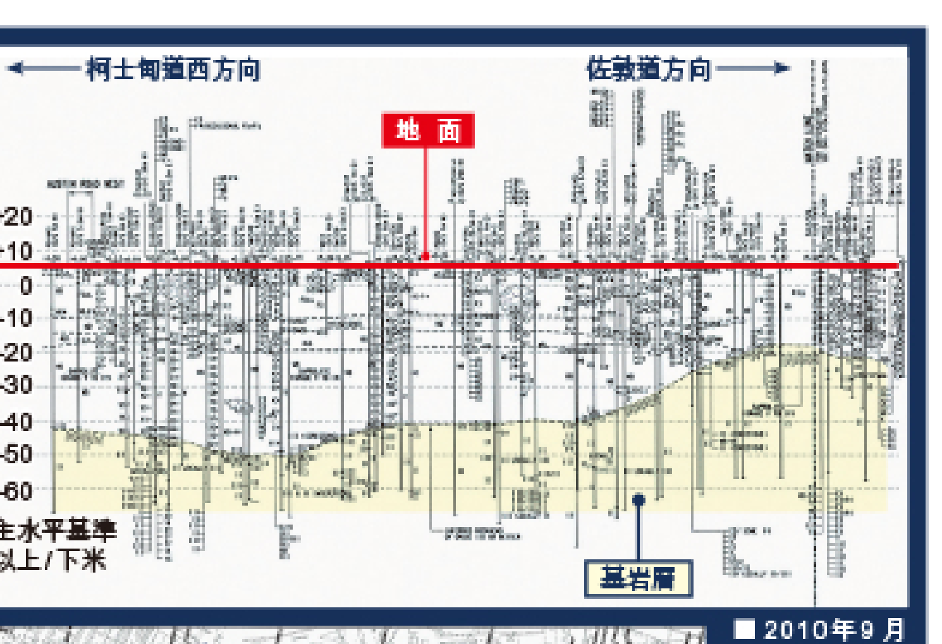
怎樣「放蛇」會較為恰當？梁永鏗表示，假設警員在旺角街頭，截的士般要求乘搭客貨車，而客貨車司機沒有拒絕，便無話可說；又或者在電召客貨車時聲稱有貨物，要求客貨車駛到如旺角這類交通方便的地方，但在沒有貨物的情況下要求乘車離開，都可算是合理的「放蛇」手法，因為司機應該明白自己駕駛客貨車不應只載人而不載貨，而在鬧市「放蛇」亦不存在「捉個人喺荒山野嶺」這種不合情理的情況。

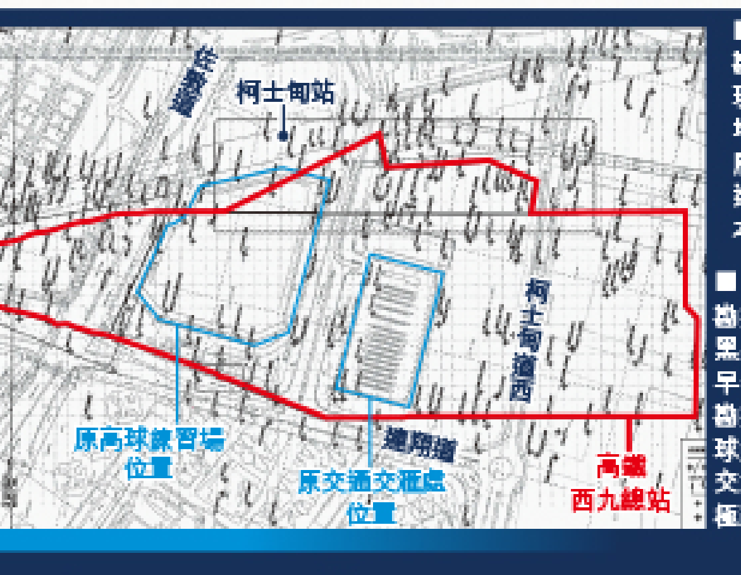
編輯：文皓心 美術：楊靄武

---

蘋果日報
APPLE DAILY
2014年4月30日
港幣七元

柯士甸站
佐敦道
匯翔道
■原定2015年通車的廣深港高鐵香港段，至今連挖掘工程也未完成。 孫君豪攝





■2010年9月勘探報告已發現，西九總站地底較淺處有岩層，影響工程進度。顏色為本報標示。

■2009年9月勘探圖則，圖中黑點代表高鐵及早年其他工程的勘探鑽孔，原高球練習場及交通交匯處位置鑽孔極疏落。

## 高鐵西九總站 勘探圖則曝光

# 港鐵4年前知有花崗岩

④

**高鐵騙局**

【本報訊】高鐵醜聞越揭越臭，《蘋果》取得多份西九總站地質勘探報告及圖則，再揭發港鐵謊話連篇。圖則顯示港鐵早於2010年就清楚知道西九總站地底有淺層的高硬度岩石，但港鐵前日卻訛稱石層是未能預期。圖則又披露政府及港鐵在西九總站地質資料嚴重不足下「霸王強上弓」，於2009年強行在立法會通過高鐵撥款。

記者：盧劭業 林偉聰 鄭啟源

這兩份2009年及2010年的西九龍總站地質勘探報告及圖則，均由港鐵聘請的顧問公司AECOM製作。第一份於2009年9月發表的報告，標註了高鐵西九龍總站的勘探鑽孔位置。鑽孔共分兩種，一種是專為高鐵工程進行的鑽探，深度達高鐵月台層地底30多米。

### 部份地方無鑽新洞勘探

另一種鑽孔，則是政府90年初進行西九龍填海、興建公路等基建及九鐵興建柯士甸站時進行的鑽孔，最淺的鑽孔只鑽了數米。除鑽探深度不足，這報告中的鑽洞數目亦相當稀疏，除港鐵提及的高爾夫球練習場，當時由運輸署管理的交通交滙處亦無鑽過任何新洞。

然而，這份粗疏的勘探報告，卻被用來做位於地底的西九龍總站設計，工程所需時間及資金亦是以這份報告為基礎推算，直接於2009年交予立法會要求撥款興建。結果工程現時出現大規模改動，更可能要納稅人為超支填氹。

至於港鐵指工程「最近」才因高石層及花崗岩受阻，這些解釋則統統被2010年的另一份地質勘探報告揭破是謊言。報告在2010年9月發表時，港鐵已從政府處收回高球練習場、交通交滙處的土地，並進行進一步的勘探。理論上鑽洞數量越多，工程師對地底狀況掌握就越清晰。

在第二次鑽探中，報告以多個橫切面、地底岩層等高線方式，披露了總站地底的地質狀況。總站路軌位於離地面30米深的地底，當時港鐵已清楚知道包括花崗岩在內被列為屬高硬度的三級硬度岩層，最近離地面不足15米深，無論如何承建商最終都需要找方法，將地底15米至地底30米之間的岩石通通移除才可施工。

港鐵近日帶同傳媒及議員看到B4層仍有岩石的位置，並非舊日的高球場，而是舊日的交通交滙處。在2010年的勘探圖則上，該處是一座有三級硬度的小岩山，離地面20米深。但港鐵卻謊稱這是「未能預期」的地質狀況，負責工程的港鐵工程師更向包括田北辰在內的議員指是「最近才發現B4層有大量岩石」，不斷「大話冚大話」，企圖瞞騙立法會及公眾。

### 高層避談 稱看不懂圖則

由於連日來向港鐵書面查詢不果，記者昨日在西九總站實地視察時直接拿出圖則向港鐵副總經理蘇雯潔查詢，整個地盤上到底有多少「未能預期」的岩石、何時發現岩層及位置、勘探是否粗疏，蘇表示自己並非工程人員「看不懂」，十問九不知，但記者其實在上周已將該圖電郵傳給她查詢。

港鐵又向議員指，最近才向政府申請改用爆破，但一直未獲批准，企圖卸責往政府，但政府本身亦可能一早清楚西九龍總站的地底岩層狀況。

兩份勘探報告中，都有引用自土木工程拓展署的資料及數據，當中更有90年代填海時的淤泥分佈圖、填海範圍及鑽探位置，政府理應知道地底岩層離水平面有多高。

記者昨晚向土力工程處查詢政府是否擁有岩層數據並將之交予港鐵，發言人稱這些是人人可取閱的公開資料，這些資料是否包括岩層水平？發言人稱手頭上沒資料。

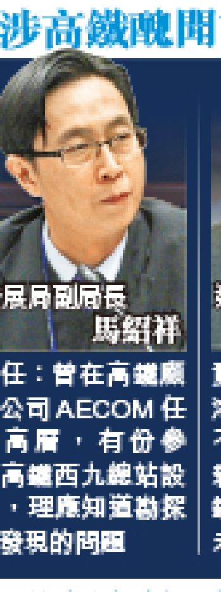
蘋果網睇片
www.appledaily.com.hk

■港鐵稱因無法預計西九總站B4層有花崗岩而要延工，但密件顯示港鐵2010年已知情。 陳奕釗攝

■記者現場所見B4層有大塊花崗岩在旁，影響工程。

### 涉高鐵醜聞高官

資料來源：《蘋果》資料室


發展局副局長 馬紹祥
責任：曾在高鐵顧問公司AECOM任職高層，有份參與高鐵西九總站設計，理應知道勘探時發現的問題

運輸及房屋局局長 張炳良
責任：作為政府在港鐵董事局代表，不掌握高鐵延誤最新資訊；作為監管鐵路的問責官員也未能發揮監督角色

路政署署長 劉家強
責任：作為政府監管高鐵的對口部門，劉家強一直監管工程不力，無法及早發現工程問題及延誤

### 港鐵解釋高鐵延誤大話冚大話

| | |
|---|---|
| 2009年 | 立法會未通過撥款，港鐵已在西九總站勘探 |
| 2010年 | 立法會通過高鐵撥款669億元，料2015年8月通車 |
| 9月 | 顧問報告指西九總站地底滿佈岩石，最淺層僅15米 |
| 2013年<br>5月 | 《蘋果》引述機密文件指高鐵最少延工一年，但港鐵堅稱如期完工 |
| 2014年<br>4月15日 | 港鐵在《蘋果》追問下自爆2016年才完工及2017年通車，推諉是200年一遇黑雨浸壞鑽機及停電所致 |
| 4月17日 | 中電否認黑雨當晚有停電 |
| 4月28日 | 立法會議員參觀高鐵地盤時，揭發港鐵去年聲稱已挖好的B4層仍有大量花崗岩未處理，港鐵辯稱是未能「預期」的地質情況 |

資料來源：《蘋果》資料室、高鐵密件

## 監管不力 三高官難辭其咎

【本報訊】高鐵工程延誤凸顯港府監管不力，多名高官難辭其咎。運輸及房屋局局長張炳良作為部門首長，未能發揮督促角色；路政署署長劉家強身兼高鐵項目監管委員會主席，遲遲未能發現工程延誤。發展局副局長馬紹祥更在加入政府前，於工程顧問公司AECOM參與高鐵總站設計工作，對地盤勘探提供意見。

高鐵工程2010年獲立法會撥款興建後，港府成立由路政署署長領導的項目監管委員會，負責與港鐵定期開會跟進。原擔任渠務署署長的劉家強同年獲升任路政署署長，一直負責跟進高鐵工程。項目監管委員會適用主席，共有11名港府代表，包括運房局陸上交通規劃組首席助理秘書長、鐵路拓展處處長及多名高級工程師。港鐵則有7名代表，包括前日辭職的工程總監周大滄及總經理葉豐松等。

### 馬紹祥曾參與西九總站設計

除委員會，路政署另委聘嘉科工程顧問公司，協助審核高鐵工程及財務狀況。不過在雙重監察機制下，運房局仍然「睇漏眼」，令人質疑各級官員監管不力。路政署發言人也拒評，負責審核資料的獨立顧問是否需要負上責任。

本報又發現馬紹祥去年加入政府前，擔任AECOM亞太區土木及基礎設施執行副總裁，AECOM為高鐵總站的設計顧問。馬透過發展局新聞組承認曾參與高鐵西九總站設計工作，也有為車站工程勘探工作提供建議。不過他隨即劃清界線，稱勘探全由港鐵按地盤實際情況進行，勘探方案及範圍會受交通、業權、地底管線分佈等因素影響調整，自己未有參與其中。

曾任九鐵主席的立會議員田北辰批評，張炳良似乎未有做好督促角色，認為張應做「鬼見愁」，向路政署及港鐵「問長問短」發揮監督功能。他又指，路政署在事件更責無旁貸，若一早發現「唔對路」，便應及早到地盤巡視。

## 設委員會 自己人查自己人

【本報訊】高鐵工程越揭越混亂，港鐵董事局決定成立獨立委員會調查事件，但成員全是董事局成員。立法會議員范國威批評委員會是「自己人查自己人」，促交由海外專家負責調查。

港鐵董事局昨宣佈成立獨立委員會檢討項目管理方式，料7月可向董事局提交建議，但委員會成員全是港鐵獨立非執行董事，由馬時亨任主席，其餘成員包括施文信、文禮信、陳阮德徽、石禮謙和何承天，並無港鐵以外成員。

立法會交通事務委員會副主席范國威批評調查委員會絕不獨立，形容是「自己人查自己人」。他質疑董事局是希望透過委員會找管理人員孭黑鑊，從而迴避立法會可能以特權法展開的正式調查。他指香港工程界大部份都有承接港鐵或政府的工程項目，最理想的做法是委任海外專家進行調查，才能做到真正專業獨立。

### 倡設開支上限

高鐵工程不斷延期和超支，范認為港鐵應負巨大責任，行政總裁韋達誠亦應辭職問責。他促請政府吸取教訓進行制度改革，包括效法興建赤鱲角機場和啟德發展區，成立新的法定機構，由政府直接統籌高鐵工程的權力，以免進一步延誤及超支。

一直反對建高鐵的本土研究社成員陳劍青認為有必要由立法會以特權法徹查事件，他指西九總站除基本工程外，尚有一地兩檢、接駁港島的高鐵延線等問題懸而未決，項目總開支可謂是「無底深潭」。他建議政府為項目設開支上限，一旦預支就應考慮停建，「高鐵停建可即時釋放好多土地做其他用途」。

西九地盤是否適宜爆破，工程界有不同意見，專業教育學院建造工程系主任陳子明認為，西九地盤面積大又深，且遠離附近大廈，問題不大；但也有工程師質疑，花崗岩在興建中的西九總站部份結構旁，爆破或對其有影響。

2014年4月30日星期三
夏曆甲午年四月初二日◆辛未平日
出紙六疊◆二十張八十頁
今日印數：225,000份◆第二十年一二〇號
上星期三印數：178,500份 實銷：169,713份

24小時投訴報料熱線
電話2929 0000 傳真2370 3283
電郵地址adnews@appledaily.com 手機短訊6363 6568
蘋果日報網上版 www.appledaily.com.hk
港府指定刊登法律廣告之有效刊物

本港天氣預測
- 多雲有驟雨
- 吹和緩東風
- 氣溫介乎22℃至25℃

第050期六合彩攪珠號碼：
2 8 15 26 37 45 (14)
頭獎：$17,936,070(0.5注中)

一嘟即上蘋果網