

調查廣深港高速鐵路(高鐵)香港段
工程延誤的背景及原委專責委員會

2015年4月21日

補充發言

主席，

多謝你給我機會在今天的研訊作一個補充發言。

2. 在上次出席研訊時，當中就個別議員的提問，因為沒有足夠時間，我並未能夠清楚詳細回應。我現在提供一些補充資料。

3. 首先，易志明議員曾經提問：「路政署在監管港鐵公司的過程中是否發現港鐵公司的內部機制出現問題」。我當時回應說在路政署監核顧問的監察中並沒有證據顯示港鐵公司不符合其訂立的機制。

4. 我在這裡要補充一點，路政署的監核顧問是

採用風險為本方式，並透過抽樣檢視風險較高的項目，進行其所需的監察和核證工作。因為並不是全面檢視港鐵公司的內部機制，即使監核顧問的監察看不到證據顯示港鐵公司不符合其訂立的機制，亦未必表示港鐵公司的內部機制沒有問題。就高鐵工程出現延誤一事，路政署會繼續按委託協議的機制，評估港鐵公司就項目推展、工程延誤和項目超支的責任，並保留一切權利向港鐵公司追究其所保證的事項和應負的合約責任。

5. 第二，陳鑑林議員在上一次會議上曾提出：「當路政署發現問題時，需要由港鐵公司審批之後才能實行。即是說解決問題的進度和權力不是在路政署作為一個核實監督者身上，而是在港鐵公司身上。所以港鐵公司做與不做對署方起不到作用」，請我解釋。當日我未能回應，我現在補充解釋如下。

6. 路政署作為『核實監督者』的工作，是透過緊密的監督，責承港鐵公司須按委託協議所承擔

的責任，用最大努力來推展高鐵香港段工程。若察悉到港鐵公司在進行受委託的工程時出現問題，路政署會適時向港鐵公司提出意見、催促港鐵公司履行其作為受委託者的責任實施改善措施及跟進有關問題。就港鐵公司推展高鐵香港段工程的工作，路政署會提出意見或質疑，但不會亦不適宜直接指示港鐵公司如何推展工作，更不會亦不可以向與路政署沒有直接合約關係的承建商發出任何指示。

7. 最後，田北辰議員在上次研訊上曾提出關於合約編號 810A 西九站挖掘岩石的問題。當日我未能回應，我現在補充回應如下：

8. 港鐵公司獨立董事委員會第一份報告書第 4.10 至 4.11 段已經解釋了西九站的勘測工作共取得超過 600 個勘探鑽孔的資料，而當時已經知悉西九站北端有大量岩石需要挖掘。根據路政署現時的分析，當時預計的數量與現時的估計沒有很大差別。只不過由於挖掘石層的工序需時，而

且要在完成 B3 層後才可以大量挖掘，因此亦會影響承建商希望可以縮短這個工序以追回部份滯後進度的計劃。

9. 數據顯示，西九站北端的石層就像兩座小山，分佈在近佐敦道以南的東西兩邊連續牆，由東至西的石層橫切面看起來像「U」形的山谷。雖然港鐵已經在 2014 年開始挖掘石層及試爆，但由於主要石層的位置是在 B3 樓層以下，所以大量石層的挖掘，要待 B3 層樓面的橫向支撐完成後，才能全面展開。而 B3 層樓面的橫向支撐已於 2015 年 3 月完成，現正大量挖掘 B3 層樓面以下的泥土及石層。待更多主要石層露出後，就可以全面應用爆破技術以大量移除石層。

主席，我會繼續在今次研訊中盡力提供所需資料以協助研訊。多謝！

路政署署長

2015 年 4 月 21 日