

立法會

Legislative Council

立法會PWSC83/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十次會議紀要

日期：2001年2月21日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：何鍾泰議員, JP (主席)
陳偉業議員 (副主席)
丁午壽議員, JP
何秀蘭議員
李華明議員, JP
吳清輝議員
涂謹申議員
陳鑑林議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
麥國風議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員

缺席委員：李家祥議員, JP
陳婉嫻議員
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
黃成智議員

出席公職人員	：謝曼怡女士 李承仕先生, JP 蕭炯柱先生, JP 司徒高義先生, JP 許雅達先生 唐智強先生 郭禮莊先生, JP 林超雄先生 韓志強先生 黃鴻堅先生, JP 馬明耀先生 傅立新先生, JP 梁孟釗先生 尹萬良先生 劉正光博士, JP 莫亦凡先生 譚沛渲先生 曹炳松先生 林雪麗女士 嘉廉明先生 單國強先生	庫務局副局長 工務局局長 規劃地政局局長 環境保護署署長 庫務局首席助理局長(工務) 環境食物局首席助理局長 渠務署署長 渠務署助理署長／污水處理服務 渠務署總工程師／策略性污水排放計劃 拓展署署長 拓展署總工程師(天水圍及白石角) 水務署署長 水務署助理署長／設計及建設 房屋局首席助理局長(工程計劃管理) 土木工程署署長 土木工程署助理署長(土木)／土地拓展 房屋署工程策劃總經理 運輸署總工程師／九龍 運輸局首席助理局長 拓展署新界東拓展處副處長 運輸署總工程師／新界東
列席秘書	：楊少紅小姐	總主任(1)3
列席職員	：吳文華女士 薛鳳鳴女士	助理秘書長1 高級主任(1)8

經辦人／部門

總目704 —— 渠務

**PWSC(2000-01)89 308DS 策略性污水排放計劃第I
階段：昂船洲污水處理廠
—— 泵房、廠房及地盤發
展工程**

委員察悉，環境事務委員會曾於2001年1月2日討論現時的建議。

2. 陳偉業議員提出其意見，認為策略性污水排放計劃(下稱“排污計劃”)第I階段的工程計劃所引發的問

題，顯示政府當局在推行大型基本工程計劃時缺乏規劃、協調及專業知識。他表示，在合約的問題上，政府當局為該等工程計劃制訂合約時未有竭盡所能，尋求所需的法律支援。因此，根據該等合約的條款，政府一開始便處於不利的位置，結果對公帑造成沉重負擔。

3. 劉慧卿議員贊同陳偉業議員的意見。她詢問政府當局會否全面檢討排污計劃第I階段工程計劃的規劃及實施情況，以及何時進行該檢討。葉國謙議員同樣認為政府當局應檢討排污計劃第I階段工程計劃，藉此找出問題所在和尋求改善方法。

4. 工務局局長回應時表示，政府當局一貫的做法是在每項大型工程計劃完成後進行全面檢討。至於排污計劃第I階段工程計劃，適當的做法是在所有工程計劃竣工及涉及該等工程的所有申索經處理完畢才進行檢討。政府當局預計第I階段的所有工程計劃大概將於2001年年底完成，但部分合約申索的法律程序需時多久，卻非政府當局所能控制。因此，他在現階段不能就該項檢討的確實時間表作出肯定的承諾。劉慧卿議員促請政府當局盡快進行檢討，並表示應將該項檢討的結果提交有關的立法會事務委員會討論。政府當局對她的關注表示察悉。

政府當局
XX

5. 葉國謙議員要求當局澄清，討論文件第1段所載有關排污計劃第I階段工程計劃的83億2,370萬元整體核准預算費是否原定的預算費。環境食物局首席助理局長表示，第I階段工程計劃的原定整體預算費約為67億元。當首名承建商在1996年單方面中止6條污水隧道的工程後，當局在1997年獲財務委員會批准，將用以完成第I階段東面隧道工程計劃的整體核准預算費增加約20億元。當局亦於2000年12月申請把完成葵涌至昂船洲污水隧道系統的320DS號工程計劃的核准預算費增加1億1,500萬元。他表示，第I階段工程計劃過去增加的核准預算費大部分是由於首名承建商單方面中止污水隧道工程所致。

6. 劉慧卿議員查詢政府就重新簽訂兩份隧道合約所引致的損失提出的申索的仲裁目前情況如何，以及預計可向首名承建商討回的金額。渠務署署長表示，裁定責任誰屬的3次聆訊業已結束，政府在是次糾紛涉及的最重要問題上全部獲得勝訴。不過，首名承建商已就仲裁人對某些問題所作的決定申請上訴的許可，法院要到本年較後時間才會聆訊該項申請。為確立其申請，首名承建商必需證明仲裁人在法律觀點上犯了錯誤。在責任問題得出結論及所有隧道工程完成後，便可就政府的損害賠償申索展開評核及追討的程序。

7. 劉慧卿議員要求當局提供資料，說明政府因隧道合約的首名承建商單方面中止工程而招致的額外費用，以及預計透過仲裁可向該名承建商討回的金額。渠務署總工程師／策略性污水排放計劃回應時解釋，首名承建商單方面中止工程，導致政府須於1996年重新簽訂該兩份隧道合約，而此做法已在仲裁聆訊中被裁定為合理。其後，政府當局為完成該等隧道合約而須額外申請20億元撥款。然而，政府向首名承建商申索的損害賠償總額在現階段仍未能確定，因為根據該等重新簽訂的合約，必須待污水隧道的完工合約內的所有工程完竣後，方可評估有關金額。

政府當局
XX

8. 主席理解在完工合約完成前，政府當局沒有可能提供其預計可向首名承建商討回的金額的可靠數字。按他的建議，政府當局答應在得知仲裁結果後，會向有關的事務委員會匯報。

9. 關於政府就討論中的工程計劃(308DS號)下的機電工程未能與土木工程配合而引致的延誤，向另一項排污計劃第I階段工程計劃(307DS號)的機電工程合約承建商申索算定損害賠償一事的目前情況，渠務署署長和環境食物局首席助理局長表示，由於預期308DS號工程計劃下的土木工程合約與307DS號工程計劃下的機電工程合約會互相配合進行多項接駁工程，政府當局已在該份機電工程合約內加入有關條文，訂明機電工程承建商若對土木工程合約造成嚴重延誤，便須作出算定損害賠償。工程計劃工程師現正評估政府的申索及其他根據該份機電工程合約提出的申索。政府當局預期政府無需經過仲裁便能從該名機電工程承建商取得算定損害賠償。如該名機電工程承建商就該宗申索提出異議，政府當局或會透過仲裁解決此宗糾紛。他們確認，即使政府不能根據該份機電工程合約取得算定損害賠償，建議增加的6,000萬元核准預算費將足夠支付與308DS號工程計劃有關的所有申索。

10. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目707 —— 新市鎮及市區發展

PWSC(2000-01)92 255CL 元朗至屯門走廊 —— 洪水橋商住區工程第II階段

11. 陳偉業議員注意到，田廈路兩旁種有老樹，部分且屬珍貴品種，他查詢擬議道路工程對此等樹木的影響，以及有何移植安排。拓展署署長回答時表示，其中

一棵受影響的老樹位於私人土地上，老樹的擁有人認為它有宗教價值。由於此樹位於擬議的田廈路擴闊工程的路線之內，故此須予移除，以便進行道路工程。政府當局曾向該名擁有人建議將此樹移植到天水圍的公園，但遭該名擁有人拒絕。反之，該名擁有人希望租用附近一片私人土地用以移植此樹。政府當局目前仍在與該名擁有人商討此事，並已為移植此樹而預留款項。當局希望最終的安排會令此樹的擁有人滿意。(註：該名擁有人2000年12月26日的來函及政府當局對該函的回應已隨2001年2月7日發出的立法會PWSC68/00-01號文件送交工務小組委員會委員，有關副本亦已送交財務委員會其他委員。)至於受此項擬議工程影響的其他樹木，拓展署總工程師(天水圍及白石角)表示，當局正對工程計劃範圍內的樹木進行調查。應陳偉業議員的要求，拓展署署長答應待當局就計劃對受此項擬議工程影響的樹木作何安排一事備妥有關資料後，便會提交委員參閱。

政府當局

12. 劉慧卿議員問及在工程預算費項下已預留280萬元進行的環境美化工程，拓展署署長回答時表示，將會進行的環境美化工程包括移植現有樹木及在建成的新路及擴闊後的田廈路兩旁種植新樹木。當局會盡可能在此項工程計劃範圍內進行其他環境美化工程。

13. 劉慧卿議員扼述，在近期的小組委員會會議席上，部分委員曾對各項擬議工程計劃對現有植物(尤其是老樹)造成的滋擾及政府當局將會採取的環境美化措施深表關注。她要求政府當局日後向工務小組委員會提交文件時，提供更多有關這方面的資料。政府當局察悉此建議，以便作出適當的跟進行動。

政府當局

14. 劉慧卿議員察悉，當局將會為現時位於擬建的L1道路與L2道路交界處附近的一間幼稚園裝設隔音窗和空氣調節設備，以消減交通噪音，她要求當局提供進一步資料，說明該幼稚園所受到的噪音影響，以及裝設其他消減噪音措施的可行性。拓展署署長回答時表示，他曾親自視察該幼稚園的情況，發現該幼稚園將會非常接近上述的道路交界處，因而會受到過量的交通噪音影響。鑒於該幼稚園與上述擬建道路十分接近，故此不適宜在該等道路裝置隔音屏障。有鑒於此，當局遂建議採取間接的緩解措施，以裝設隔音窗和空氣調節設備來達致消減噪音的效果。政府當局會在適當時候與該幼稚園商討有關安排。就此方面，劉議員對拓展署署長親自前往上址視察表示讚賞。

15. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目709 —— 水務

**PWSC(2000-01)91 90WC 更換及修復水管工程第1
階段第1期
174WC 更換及修復水管工程第1
階段第2期**

16. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾於2001年1月8日討論現時的建議。

17. 李華明議員察悉，全港的食水和海水供應網絡由總共長達5 700公里的多條水管組成，而此項為期20年的水管更換和修復計劃涵蓋約3 000公里長的老化水管，他詢問當局對未被納入此項20年計劃內的水管有何計劃。水務署署長回答時表示，更換和修復老化水管是一項長期的工作。在完成此項20年計劃後，政府當局便需計劃為現時未被納入此項計劃的水管進行更換／修復的工程。

18. 李華明議員要求當局澄清，在哪些情況下會把老化水管修復而不進行更換。水務署署長回答時表示，修復工程對公眾的滋擾較少，因為無需把水管掘起便可進行有關工程。倘若進行修復工程(例如加設襯管)已能顯著改善水管的狀況，當局便會選擇修復工程。但若有關水管能否長期使用亦成疑問，當局便會選擇進行更換。預計已納入此項20年計劃的水管當中，少於25%適合進行修復。

19. 李華明議員察悉，此項20年計劃完成後，全港水管的整體滲漏率仍達到15%。因此他詢問，此滲漏率與國際標準比較如何，以及將根據此項20年計劃進行更換／修復的水管所引起的滲漏所佔的比例為何。水務署署長回答時強調，如不理會該等老化水管，滲漏率在20年內將會由現時的25%升至40%。在推行此項20年計劃後，滲漏率可減至15%。水務署署長進一步表示，日後發生的滲漏和水管爆裂情況仍會有少部分是由更換／修復後的水管引致，因為水管在使用期間會無可避免地不斷受到侵蝕及間中受到干擾。他表示，本港大部分的水管爆裂情況都是由其他地底公用設施工程引起。

20. 水務署署長及水務署助理署長／設計及建設解釋，水管滲漏是世界各地常見的問題，當局必需在更換及維修水管所引起的費用與用水損失及供水服務受阻所引起的費用之間取得平衡。在世界各地的水務機關中，15%的滲漏率已被視為優良的表現。他們提供其他國家的下列滲漏率，供委員參考 ——

<u>國家／地方</u>	<u>滲漏率</u>
台灣	19%
英國	19%
葡萄牙	15%
瑞典	14.6%
芬蘭	12%

21. 李華明議員指出，鑒於香港人口稠密、交通繁忙，而且地底公用設施密集，水管爆裂和滲漏會對公眾造成嚴重滋擾，並引起龐大的經濟損失。

22. 劉慧卿議員察悉，當此項20年計劃完成後，每年損失的食水會由2億2 000萬立方米減至1億8000萬立方米，她詢問用水損失所引起的費用金額為何。水務署署長及水務署助理署長／設計及建設表示，按購自內地的東江水每立方米3元的費用計算，2億2 000萬立方米食水的費用約為6億6 000萬元。如對老化水管置諸不理，在20年後，每年損失的用水會增至6億3 000萬立方米。他們又表示，在推行此項20年計劃後，在該20年期間，在水管的維修保養方面可節省約20億元，並可減少因水管爆裂而引起的約16億元的經濟損失。

23. 陳偉業議員詢問，擬議的水管更換工程將採用哪類喉管物料。由於每項更換／修復工程計劃均需長時間進行，他查詢工程合約內會否加入有關條文，規定承建商在進行建造工程時必須採用市場上供應的最優質喉管物料。水務署署長回答時確認，水務署一直留意市場上的喉管物料的開發情況。然而，新的喉管物料需要在本地情況下試用和測試，然後才可廣泛應用於本地的水務工程計劃。他表示，此項20年計劃下的大部分工程計劃的合約年期均不會超過3年。在近期的水務工程計劃中，大型水管(直徑超過600毫米)均採用加上混凝土內搪層的軟鋼，小型水管則採用聚乙烯喉管。此等喉管物料已證明適合本地使用。

政府當局

24. 應陳偉業議員的要求，政府當局答應提供一份資料文件，載述已獲准撥款及計劃進行的水務工程所採用的喉管物料，以及此等喉管物料與其他國家所採用的喉管物料的比較如何。

25. 劉慧卿議員關注水務工程的相關掘路工程會對公眾造成嚴重滋擾，她詢問當局會採取甚麼措施，以便在敷設水管及日後維修水管時盡量減少進行掘路工程。水務署署長回答時表示，雖然新敷設的水管會更為耐用，因而可減少維修的次數，但遇到水管爆裂時，仍須

掘開路面修理水管。他證實主席的理解正確，即新填海區的水管將以彈性接合物料敷設，以適應土地沉降。水務署助理署長／設計及建設補充，擬議水務工程的顧問須因應涉及掘路工程的其他工程計劃的時間表，擬訂可紓減上述工程所帶來的滋擾的方案。

26. 劉炳章議員支持此建議。他詢問政府當局有否調查水管爆裂及滲漏的成因，從而在設計或建造新水管時針對該等因素，防止同類問題再次出現。他並詢問，政府須否就水管爆裂及滲漏引致其他公用事業公司蒙受損失而作出賠償。

27. 水務署署長回答時表示，水管爆裂及滲漏的成因有很多。外在因素主要包括涉及其他地底公用設施的道路工程、路面交通引起負荷過重及震動，以及土地沉降。內在因素是水管受到侵蝕及正常損耗。除了進行已編定的更換及修復工程外，政府當局仍會繼續採取措施，改善對其他公用事業機構進行的挖掘工程的監管、教育承建商在進行工程時必需小心謹慎，以及在必要時興訟追討損害賠償等。至於賠償的問題，水務署署長及水務署助理署長／設計及建設表示，根據所有政府合約，承建商須就有關工程對第三者造成的損害負上法律責任，並須就此項法律責任投購保險。他們亦證實，如有證據證明其他公用事業機構對政府的水管造成損毀，政府當局會採取行動，向有關的公用事業機構索取賠償。

28. 劉慧卿議員建議，對於曾在有關的立法會事務委員會討論的項目，政府當局應向本小組委員會提供討論的撮要，以方便委員考慮。庫務局副局長回應時表示，在適當情況下，政府當局一般會在討論文件的“公眾諮詢”標題下載明有關建議曾於某次事務委員會會議席上討論；如情況許可，亦會扼述席上提出的具體關注事項。政府當局如在事務委員會會議上答允其後提供補充資料，便會盡可能在本小組委員會考慮該項建議前提供有關資料。不過，她表示，有關事務委員會商議過程的進一步資料，委員須參閱立法會秘書處就有關的事務委員會會議發出的會議紀要。為更方便本小組委員會進行審議，她答應考慮可否進一步改善現行的安排。

政府當局

29. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目711 —— 房屋

PWSC(2000-01)99 564CL 彩雲道及佐敦谷毗鄰的發展計劃

30. 李華明議員詢問，在輸送帶系統完工前，當局如何安排將挖掘物料運離工地。土木工程署助理署長(土木)／土地拓展回答時表示，如在輸送帶完工後才展開擬議工程，而在此段時間內不准進行挖掘，將會令此項工程計劃延遲6個月完成。另外，如將挖掘物料暫時存放於工地，直至輸送帶完工為止，此項工程計劃則會延遲3個月完成。政府當局考慮到擬議工程的緊密時期表，特別是第1號工地的土地平整工程必須在2003年年中前完成，以及將挖掘出來的軟物料存放於上述工地數月可能會引起環境問題，所以認為此兩項方案不可行。他向委員保證，在輸送帶完工前，當局會採取措施，確保挖掘物料的運送不會對觀塘區的交通造成重大影響。他闡述，政府當局會禁止承建商使用交通繁忙的道路(包括牛頭角道和佐敦谷北道等)運送該等物料。運送時間會限於每日上午10時至下午4時，而從工地駛出的貨車數目亦會以每小時50架次為上限。此外，由政府有關部門、承建商及當區居民組成的委員會將會成立，負責監察挖掘物料的運送情況。他進一步表示，政府當局已向觀塘區議會提供一份詳載上述安排的資料文件作諮詢之用，而觀塘區議會議員在最近一次會議上並無就該等建議安排提出反對。

31. 陳鑑林議員關注該輸送帶在運作時可能會產生噪音，滋擾附近居民。土木工程署署長回應此問題時表示，該輸送帶將會完全密封。工程計劃顧問已草擬輸送帶的初步設計，並特別著重控制輸送帶在運作期間產生的震動及由此產生的噪音。他向委員保證，政府當局和工程計劃顧問會密切監督該等工程，確保輸送帶得到妥善的維修，並且不會產生大量的噪音滋擾。

32. 土木工程署署長回答胡經昌議員的查詢時表示，該輸送帶長1公里，由工地伸展至啟德機場舊址。轉運往啟德機場的挖掘物料會經由海路運送到本港其他地區。承建商須就挖掘物料實施紓減環境影響的措施。他進一步表示，當局曾在三號幹線大欖段工程計劃及地鐵太古站的工程中使用輸送帶將建築廢料運離工地。當局將會派譴專責人員駐守工地，處理輸送帶運作期間可能出現的問題。

33. 李華明議員察悉，第1號工地的公營房屋單位建造工程將於2003年年中展開，最快於2007年完工，他質

疑施工期過長，並要求當局證實該項公共房屋發展的種類。房屋局首席助理局長(工程計劃管理)回答時表示，房屋委員會(下稱“房委會”)的最新計劃是在第1號工地興建約4 000個租住公屋單位。至於施工時間表，房屋署工程策劃總經理表示，地基工程需時約1年。由於上層結構不會依照標準設計，其建造時間約為3年，較標準租住公屋大廈的上層結構一般需要的30個月建造時間稍長。如工地的巖床較一般為淺，地基工程可提早數個月完成。房屋署工程策劃總經理又表示，標準租住公屋大廈樓高40層，但第1號工地上興建的公屋大廈的實際層數仍未確定，儘管當局的主要考慮因素是盡量善用該工地的發展潛力。

34. 譚耀宗議員轉達牛頭角下邨部分長者居民的關注，他們希望知悉此工程計劃下的公屋地盤會否劃為日後的牛頭角下邨重建計劃的遷置屋邨。吳清輝議員提及一批牛頭角下邨居民(直接送交議員)的來函，當中亦提出相同的關注，他並查詢此事的最新情況。

35. 房屋局首席助理局長(工程計劃管理)回應時答應向房委會轉達譚議員及吳議員提出的關注，以供該會考慮。然而，他表示，根據房委會的整體重建計劃，牛頭角下邨重建計劃的清拆工作將於2005年完成。由於此項工程計劃下的公共房屋發展項目最早只能於2007年完成，將此發展項目劃為牛頭角下邨重建計劃的遷置屋邨並不可行。據他所知，房屋署(下稱“房署”)正考慮在諮詢牛頭角下邨居民後作出適當的安置安排。按照慣常做法，當局會在清拆前18至24個月向受影響的居民宣布有關的安置安排。房屋局首席助理局長(工程計劃管理)回答劉慧卿議員的查詢時表示，房署打算盡可能將牛頭角下邨的居民安置到東九龍的其他公共屋邨，但在現階段仍未就此事作出決定。

36. 陳鑑林議員查詢，第1號工地發展項目的租住公屋單位中有多少會分配給長者。房屋署工程策劃總經理回答時表示，房署進行公共房屋發展項目的設計時，會就發展項目的單位組合諮詢政府有關部門。他確實表示，該署會考慮遷置的問題。

37. 劉慧卿議員查詢佐敦谷堆填區的沼氣擴散情況。土木工程署助理署長(土木)／土地拓展表示，環境保護署一直監察沼氣的水平，而此乃修復工程完成後的部分監察工作。土木工程署亦曾在此項工程計劃的可行性研究及詳細設計階段進行監察計劃。當局於1999年修復工程剛完成後曾探測到堆填區釋放出極少量甲烷(0.7%)，但過去一年已沒有再探測到該處釋放出該種氣

體。此等監察結果顯示沼氣構成的危險非常低，但政府當局會在此項工程計劃的施工期間繼續監察有關情況。

38. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目707 —— 新市鎮及市區發展

PWSC(2000-01)98 112TB 沙田車公廟路與紅梅谷路 交界處的行人天橋系統和 道路改善工程

39. 委員察悉，交通事務委員會原定於2001年2月15日討論現時的建議。然而，該事務委員會的委員認為此建議並不涉及交通政策事宜，因此在會上決定事務委員會不會討論此建議。

40. 鄭家富議員提及討論文件中的註1，並要求當局說明它決定在建造工程招標前不進行工地勘測工作的理據。拓展署署長回應時解釋，有關的行人天橋系統的大部分樁柱均位於車公廟路與紅梅谷路交界處，該地點的交通十分繁忙。由於工地勘測工作需時2至3個星期，定必阻礙該處的交通。代之，當局曾在該道路交界處的鄰近地點進行工地勘測工作。可惜，當局在進行建造工程時發現該道路交界處地下的地質情況與四周地下的地質情況相差甚大。

41. 拓展署新界東拓展處副處長回答主席的查詢時表示，招標文件內原先指明樁柱腳的入巖深度為0.5米。在施工期間，當局發現螺旋鑽孔樁挖孔工程遇到巨礫，鑽孔樁嚴重折斷。為了確保行人天橋系統的地基穩固，政府當局接受工程計劃顧問的建議，同意加深樁柱腳的入巖深度。

42. 鄭家富議員察悉，此項工程計劃引起的問題使工程受到嚴重延誤(520天)，他認為是次經驗顯示欠缺工地勘測工作將會帶來高風險。就此個案而言，倘若政府當局曾向沙田區議會詳細說明有需要進行工地勘測工作，當區居民或會接受該等工程可能引起的交通阻塞。他促請政府當局日後採取更審慎的做法。政府當局察悉此意見。

43. 劉江華議員質疑，政府當局在進行此項工程計劃時曾否參考以往為其他工務工程計劃在所述地點收集的地下地質資料。拓展署新界東拓展處副處長表示，以往在上述地點進行的工地勘測工作所達到的深度相對而

言是非常淺的。行人天橋系統的樁柱須深入地下45米，但以往的勘测工作只在地下少於10米之處進行。

44. 胡經昌議員察悉，政府已與工程計劃顧問透過協商達成和解協議，政府會根據此協議向顧問收回600萬元，他詢問此協議的理據為何。拓展署署長回答時表示，在此項工程計劃進行期間，政府當局和顧問對如何推展建造工程持不同意見。在檢討事情的經過後，政府當局認為顧問對有關問題的判斷是導致施工時間延長的部分原因。經商議後，顧問同意向政府支付600萬元，作為因施工時間延長而引起的部分費用，政府當局接納此和解協議。拓展署署長回答胡經昌議員的進一步查詢時證實，當局委聘同一位顧問負責此項工程計劃及另一項目PWSC(2000-01)95的工程計劃。

45. 劉江華議員提及承建商辯稱工程合約所訂的扎鐵工程細則極難遵行，在某些情況下根本無法解決所遇到的困難，他質疑有關的招標文件內是否已向承建商列明扎鐵工程細則，若已列明，則他會懷疑該承建商提出的論據是否成立。拓展署署長解釋，當此項工程計劃下的各項工程進行招標時，政府當局並無在招標文件內提供行人天橋系統的扎鐵工程圖則。當局其時這樣做，是考慮到此項工程計劃的迫切性，皆因地區人士(尤其是沙田區議會)強烈要求加快進行此項工程計劃。因此，招標文件只訂明鋼筋的假設數量，並邀請投標者就扎鐵工程提出一個單位價格。施工期間，當局發覺需要大大增加鋼筋的數量。政府當局已根據重新計算所得的工程數量，按標書所報的造價向承建商支付因鋼筋數量增加而引起的費用。然而，鑒於鋼筋數量大增令扎鐵工程更為複雜，政府當局認為償付額外費用予承建商亦屬合理。拓展署署長回應劉江華議員的進一步質詢時表示，由於招標時並無扎鐵工程的圖則，要求承建商對其後增加的鋼筋數量負責並不公平。他證實，現時所有有關合約的招標文件均有提供扎鐵工程的圖則。

46. 拓展署新界東拓展處副處長回答主席的查詢時表示，在招標文件中，顧問曾假設鋼筋數量的比率為3%。當所有圖則完成後，卻發現所需比率應為5%。他表示，雖然設計守則容許5%的鋼筋數量比率，但這並非普遍採用的鋼筋數量比率。

47. 劉健儀議員提到當局在合約批出後才改動鋼筋的數量，她詢問這類改動在政府合約中是否常見。她並質疑工程計劃顧問及／或任何政府官員是否應對此項改動引致的額外費用負責。

48. 拓展署署長回應時澄清，在此個案中，政府並非在合約批出後才改動鋼筋的數量。反之，當局是因為扎鐵工程圖則在招標時尚未備妥，所以才根據重新計算所得的工程數量為扎鐵工程招標。不過，他承認這並非政府合約的慣常做法，政府當局在日後亦會避免採用此方法。他並表示，當局與工程計劃顧問達成的和解協議與鋼筋的問題無關，而是關乎工程的編排。基於保密理由，他不能透露有關該和解協議的進一步詳情。拓展署署長亦表示，回顧事件的發展，政府當局認為所有有關的政府官員在實施此項工程計劃時已竭盡所能。

49. 譚耀宗議員認為，政府當局對為何引起額外費用作出的解釋不能令人完全信服，他並促請政府當局審慎檢討整項工程計劃。拓展署署長表示，政府當局贊同譚議員的意見，認為從此項工程計劃汲取的經驗對日後制訂改善措施非常有用。

50. 主席表示，雖然他明白在特殊情況下有需要減省某些步驟，以加快工程進度，但他認為從工程角度而言，關於樁柱腳入巖深度和鋼筋數量的問題，可能是由設計方面的問題引起。

51. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**PWSC(2000-01)95 475CL 沙田新市鎮第II階段工程
—— T3道路的詳細設計和
地盤勘測**

52. 委員察悉，交通事務委員會曾於2001年2月15日會議上討論現時的建議。交通事務委員會主席劉健儀議員匯報，在上述的事務委員會會議上，委員並無就此建議提出具爭議性的問題。

53. 丁午壽議員詢問當局在制訂T3道路的詳細設計時所發現的新增工程項目。拓展署署長回答時表示，建議在香港粉寮建造的第二條橫跨城門河河道的行車橋，將會連通美田路與T3道路及九號幹線，從而改善該區的交通流量。鑒於T3道路帶來更大的交通流量，政府當局認為有需要擴闊一段大埔公路，藉以改善交通安全，而為了實施有關的道路擴闊工程，當局亦必需進行一些斜坡鞏固工程。丁議員認為，政府當局應檢討此項工程計劃的開支大幅上升，是否由於初期規劃不足所致。政府當局察悉他的意見。

經辦人／部門

54. 拓展署署長回答劉江華議員時證實，在1996年3月完成的沙田及馬鞍山地區交通研究(當中曾建議在大圍進行額外的道路工程)已顧及東鐵支線——馬鞍山至大圍支線在將來通車後的情況，以及大圍站日後的住宅發展項目可能帶來的額外交通量。

55. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

56. 會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處

2001年3月8日