

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

主席：

各位議員，現進行第2項有關審計署署長報告書第2章興建葵涌高架道路的聆訊。應邀出席的證人包括路政署署長梁國新先生、路政署主要工程管理處副處長王振威先生、工務局局長鄭漢生先生、地下鐵路公司主席蘇澤光先生、地下鐵路公司工程計劃總監栢立恒先生、地下鐵路公司合約行政經理(特別項目)何仕達先生、地下鐵路公司公司事務經理梁陳智明女士及地下鐵路公司公共關係經理陳利碧衡女士。先請吳亮星議員提問。

吳亮星議員：

多謝主席。因時間緊迫，我會特別就審計署署長報告書C段有關在詳細設計未完成前批出葵涌高架道路合約、D段有關提供荷重資料予葵涌高架道路承建商，及E段有關機場鐵路的設計更改等3個環節來提問。

主席：

我特別一提，我們很高興地下鐵路公司蘇主席今天出席本委員會聆訊，但因他今天另有約會，故希望能在10時45分離開，我會讓需要向蘇先生發問的議員先提問。

吳亮星議員：

那麼我把問題的次序重新調動，先由報告書第45段有關機場鐵路的問題開始提問。審計署對機場鐵路的設計更改提出以下的意見：“機場鐵路道盤及鐵路橋設計的更改(見上文第38段及第39段)，是地鐵公司在葵涌高架道路的合約展開後才要求的。葵涌高架道路工程師因為不希望葵涌高架道路承建商停工，所以他在未有確實資料前沒有將這項更改通知該承建商。這做法是經路政署同意的。”。這點很重要。“使設計的更改更為複雜。葵涌高架道路承建商就替代設計所進行的工作變得白費，而地基亦須重新設計。路政署因此要給予承建商73天的延遲完工日期。”。而報告書第40及41段指出，葵涌高架道路承建商發現機場鐵路路線有差異之處，雖然路政署在第45段已作了兩項簡短的回應，“該等更改“是地鐵公司的設計發展過程而導致的””。究竟當中有甚麼問題？路政署的另一回應是，“因此，地鐵公司亦願意負責大部分經調解後支付給葵涌高架道路承建商作為補償的款項”。請問工程開展之後的更改決定是否有充份理由及理由為何？當時有否考慮對財務的影響，可否提供有關的資料文件？

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

主席：

這問題可能要分兩部分。路政署和地鐵公司在設計上同樣有作出更改，報告書亦指出這並不符合其內部的技術守則。請路政署梁署長先解釋，再讓蘇主席解釋關於地鐵公司的部分，因為他在這方面亦接受了一部分的責任。梁署長。

路政署署長梁國新先生：

主席。路政署在招標時，地鐵公司方面已有一個完成了的設計。這個設計是當時大家同意了的路線，而我們是根據地鐵公司當時的設計標準來完成了一個設計。可惜在預備招標時，地鐵公司告訴我們設計可能有變，但未能決定會如何作出改變，故此，我們在招標書內把有關地鐵公司的部分，轉為實計工料的合約，而葵涌高架道路是固定的總價合約。我們早已知道地鐵公司的設計會有更改，故我們已經分開兩部分來處理。由於地鐵公司未能提供新的設計，故該公司預定在工程展開之後，以更改合約方式來更改工程。我在這裏澄清，我們並沒有不依循工務局的指引，即完成詳細設計才招標。我們是先做妥了設計，但我們知道這在工程展開後設計將會有所更改。

主席：

吳議員剛才問政府有沒有考慮對財政的影響？以你的解釋，當時已預備以更改合約方式處理，你肯定知道在此等情況下，承建商必定會向政府索償或要求把工程完工日期延期，你是知道會有這樣的財政後果？

路政署署長：

是。故此，在地鐵公司的工程方面，我們以實計工料合約的方式來簽訂。

主席：

但實計工料合約一定有財政後果的。

路政署署長：

我們知道是一定會有的。但我們不知道會對財政有多少影響，因為我們不知道地鐵公司將會如何更改其設計。

主席：

蘇主席。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

地下鐵路公司主席蘇澤光先生：

主席先生，請容許我先請本公司的工程計劃總監栢立恒先作解釋。

主席：

剛才各位議員亦提過，若一間公司的最高負責人邀請其他人代答，而其本人又沒有補充的話，我便會以他是代表該公司。請Mr Russell Black。

Mr Russell Black, Project Director, Mass Transit Railway Corporation (PD, MTRC):

Mr Chairman, I think we need to recall what the situation was during this particular period in 1993. I think many members of the Committee would be aware that at that time the railway project had not actually been committed and there was no financial support agreement established between the Mass Transit Railway (MTR) and the Government. In fact, the project was still the subject of discussions between the Chinese and the British Governments.

We had a situation for many, many months through 1992, 1993 and into 1994 when there was actually no firm commitment for the railway project to go ahead and, as and when necessary, along the alignment of the railway, where the railway works were an integral part of Highways works, it was necessary to make some advance decisions and to seek Finance Committee's support for Government to fund these works. In fact, at Kwai Chung Viaduct, the commitment of the Highways works was undertaken some considerable period of time in advance of the MTR carrying out detailed design. It was done on the basis of the preliminary design railway alignments and assumed loading criteria for the railway.

Subsequently, when detailed design work was committed by the MTR during 1993 and decisions were made as to the track form and the loadings and also refuge siding strategy for the service requirements of the railway, we were able to give firm information to the contractor on the design of the works.

主席：

吳亮星議員。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

吳亮星議員：

當時已考慮到若不能決定整體的設計，便會引致索償或其他財務上的影響，此點請作補充。另外，由於預計到會遭遇困難或與承建商之間產生問題，請問有沒有向當時有關的決策部門匯報此等情況？又可否於會後提供有關的會議紀要？

主席：

有關部門應是機場協調委員會和當時負責撥款的立法局財務委員會。梁署長，這問題應由你開始作答。

路政署署長：

主席。關於地鐵工程的更改，我們在1993年9月24日呈交財委會的討論文件中曾簡單地提過，葵涌高架道路的合約是包括地鐵工程在內的。在該文件第13(c)段已說明地鐵公司將會有新的設計，包括興建一條備用路軌和應急落客月台，即剛才Mr Black說過的“emergency detraining platform”和“track form”，這些工程將會透過修訂該兩份公路的合約而列入合約內。雖然，當時我們沒有詳細解釋為何要這樣做，但我們已經在文件內說明一定會有修訂。

主席：

吳亮星議員。

吳亮星議員：

請問政府對報告書第46段審計署的建議有何回應。審計署建議路政署署長應在工程合約開始施工後，盡量避免對設計作出重大更改，路政署是否認為有關設計上的更改是無可避免的？另外，審計署亦建議應盡早通知承建商有關該等設計更改，路政署是否認為已經盡早通知，但依然不能避免遭承建商索償和要求73天的延遲完工日期？

主席：

梁署長。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

路政署署長：

在工程合約開始施工後，我們當然會盡量避免在設計上作出重大更改。像這項工程，我們是有很大的理由在工程展開後作出設計上的更改。當時因地鐵公司正詳細研究如何更改其設計。雖然我們知道地鐵公司想更改設計，但因地鐵公司尚未確實知會本署會如何更改或正式落實更改設計，我們不可能要求承建商停工。當地鐵公司正式提出更改的要求後，我們已是第一時間通知承建商有關更改。

主席：

這方面我亦想跟進。以我的印象，根據報告書第40段記載，似乎當時是由承建商發現機場鐵路路線有差異之處而向路政署提出的，而第37段最後一段指出，因為當時的葵涌高架道路工程師希望承建商繼續施工，故沒有通知有關承建商任何有關更改事宜，直至承建商發現有問題，而向路政署報告。此情況與剛才路政署署長就吳亮星議員的問題所作的解釋，謂該署已盡快通知承建商，並不符合。請問這是我理解錯誤，還是事實確是由承建商先發現有問題，而不是由路政署通知承建商？梁署長。

路政署署長：

主席。這兩件事並不相同。第一，我們承認是由承建商提出路線的資料有錯，但我們與承建商討論後，這些路線的錯誤並不構成索償的理由，因為這並不在“critical path”內，且已獲得解決。這項工程共有3 000多張圖則，有些圖則可能會有錯誤。至於報告書第37段有關路政署書面確認其先前向葵涌高架道路工程師發出的口頭指示，我們雖然知道地鐵公司想更改設計，但卻沒有正式通知承建商，是因為地鐵公司一直不能確實告訴我們必定要更改和如何更改，故此，我們無法通知承建商。

主席：

剛才吳亮星議員提出關於財務風險評估的問題，地鐵公司Mr Russell Black尚未就此回應。由於地鐵公司未能提供一個實質的設計，該公司亦應預計到假若更改設計，會引致財務的承擔和被索償的機會，這是否很清楚？蘇主席還是Mr Russell Black作答？

地下鐵路公司主席：

請Mr Russell Black答。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

Chairman:

Mr Russell Black.

PD, MTRC:

Chairman, yes, we were aware there would be some financial implication as a result of issuing these instructions. This was reflected in the original contract by including the railway works under a remeasurement arrangement, which of course allows us to measure the works that results. Rather than a fixed lump sum price, we acknowledged that there would be some later changes with some financial implication by including the provision for remeasurement.

主席：

我還要跟進吳亮星議員的問題。既然政府和地鐵公司的做法很可能會導致財務風險，究竟政府內部有沒有向上級，即機場工程協調委員會，特別是庫務局匯報？政府如何向庫務局匯報此項工程可能出現的額外財政承擔？這問題是否應由鄺局長作答？

工務局局長鄺漢生先生：

我相信有關部門已了解當時的情況。梁署長亦已作出解釋，我們向立法局財務委員會申請撥款時，已經以書面申明我們估計該工程合約將來或會有更改。由於這項工程的實質設計尚未完成，究竟因更改合約而引致的後果和賠償額，當時尚未能詳細掌握，但我相信大家已明白整件事的安排。

主席：

我想向庫務局局長跟進有關向立法會財務委員會提交的文件。政府內部已很瞭解今次這種處理方法必會造成財務風險，雖然我和審計署署長都接受工程一般都可能會有更改，而在呈交財務委員會審批的文件中亦曾提出，但作為一份申請撥款的財務文件，庫務局會否考慮在一些明顯地會出現額外財務承擔的大型工程，先進行財務風險評估？這工程沒有完全依據工務局的技術指引和會帶來額外的財務承擔。在以後的大型工程中，能否在文件中明確指出？例如像核數師報告般，在大型工程中提供一份“statement”或意見，說明該項工程是否符合所有指引、何處不符合、何處會修改及有沒有特別的風險承擔等？雖然未必能準確地對將要承擔的風險作出預算，但財務委員會可透過這些文件，清楚所審批的是甚麼。現在以“可能會有修改”作交代，議員未必知道這會與財政承擔有關。請問在提交文件方面能否考慮加以改善？

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

庫務局局長俞宗怡女士：

多謝你的建議，我們會加以考慮。但我認為大部分的工務工程，不會出現類似這項工程般時間緊迫的情況。大部分工程是在完成所有準備工夫後，才向財務委員會呈交文件要求撥款的。這個案有其歷史的特殊背景；另外，這是一個“remeasurement contract”，須重新量度將來要付款額。因此，直至我們掌握到有關工程師提供與呈交財務委員會文件內要求撥款額相差的約數，我們才可進一步跟進，故需視乎負責的工程師在哪個階段提供這項重要的資料。此外，一般的工程都會預留備用款項，視乎某項工程的準備工作是否完全成熟或尚差多少百分比未完成，而判斷預留多少“contingency amount”。我認為這項目情況較為特殊，大部分的工程不會出現這樣的問題，但我會跟進主席剛才提出的建議。

主席：

我們其實是要要求政府，若知道有機會出現類似的例外情況，明顯地有財務風險，政府能否更明確在文件中說明，讓議員在審批時可以知道後果。政府的備用“contingency reserve”未必足以支付此等財務風險，因為這款項是根據一般的標準比例計算的，並沒有特別多作預留。劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

我想跟進報告書第45段。路政署署長沒有將更改事項通知承建商，因為不希望承建商停工，但這種做法令承建商就替代設計所進行的工作變成白費，地基亦須重新設計。請問署長，是否因為路政署不通知承建商停工，引致他們的工作變成白費，浪費時間和金錢？還是我理解錯誤？雖然署長表示，由於地鐵公司要更改設計，故地鐵公司本身會負責賠償。但其實地鐵公司承擔的賠償亦屬公帑，並非私人財產，在財政上如何計算？我同意報告書第80段提到很多的改動是有需要的，因為當時中英談判尚未成功，但是否應在中英談判完成後才開始設計，較設計後又要作出改動和浪費金錢為佳？我想請蘇主席回應。

主席：

梁署長可以先作回應，然後再請蘇主席補充。

路政署署長：

主席。我剛才解釋過，我們不可能要求承建商停工和不繼續設計，因為我們尚未收到地鐵公司明確表示如何更改。如果我們只是聽聞地鐵公司會更改便立即通知承建商停工，若地鐵公司日後不更改設計，我們又如何是好呢？故此，我們必須待地

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

鐵公司落實如何更改設計，才能通知承建商。

劉慧卿議員：

主席。我想署長澄清，究竟地鐵公司當時向政府傳遞的訊息是，他們的設計可能會改，亦可能不會改，故你認為應該繼續進行工程？還是地鐵公司表示一定會改設計，只是尚未決定如何更改？若地鐵公司表示一定會改設計，政府便應該通知承建商不要展開工程，否則他們的工作會變成白費。若地鐵公司提供錯誤訊息，誤導政府，蘇主席便需要解釋。問題是若地鐵公司當時表現得模稜兩可，政府當然要繼續進行工程，但若明知現有的設計一定會更改，工程再繼續最終都會變成白費。請政府和蘇主席互相對證。

主席：

鄭局長。

工務局局長：

當時，我們雖然知道公路工程合約會包括鐵路部分，但由於地鐵公司的詳細設計尚未完成，當承建商需要進行本身的設計工作時，如果我們要求他們停工，並不表示他們不會提出索償，因為承建商需花時間等候。現在看來，承建商的工作好像是白費，但如果我們通知他們停工，並不代表他們可以節省費用和時間，他們同樣會提出索償。故當時在衡量通知他們停工，還是讓他們繼續工程，我們選擇了當地鐵公司有明確和正式的設計時，我們以最快的時間通知承建商。而我們後來是用承建商本身的設計來完成合約的。

主席：

這是很精明的做法，自己不設計，把這責任交給別人。

劉慧卿議員：

地鐵公司把政府置於兩難之地，做又要賠，不做又要賠。主席。有沒有方法是可以減少賠償額的？

主席：

妳問題的根由是工程是否需要那麼急速進行，我想不是單指投標後才令工務局處於進退兩難的局面。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

工務局局長：

我簡單補充，正如俞宗怡局長所說，這份工程合約，包括地鐵工程，是一個較為特殊的安排，因為葵涌高架道路要與第3號幹線和機場系統的時間表配合，故何時開展工程，我們有固定的考慮因素。另外，由於我們最初的鐵路選址，是沿著第3號幹線大部分的路線。若我們不在道路上預先進行一些鐵路工程，而是先完成道路工程，之後再建造鐵路，亦會產生很多問題。正如俞局長所言，這是一個較特殊的安排。我相信此後未必會再有類似的情況。

主席：

梁署長和地鐵公司主席都想回應，先請梁署長就有關政府部分回應。

路政署署長：

主席。剛才劉議員問當時究竟發生甚麼事，為何我們不可以通知承建商停工。這是因為當時地鐵公司正研究如何更改設計，但未決定如何更改，他們須待研究完成，決定了如何更改才能通知我們。故此，我們雖然知道地鐵有更改設計的打算，在他們尚未能作出決定前，我們不能通知承建商停工。

主席：

蘇主席。

地下鐵路公司主席：

主席。我想補充一點，正如俞局長所說，這個案是很特殊的。當路政署和工務局在1992年批出這份合約時，地鐵公司尚未知道是否建造機場鐵路。當時，我們的初步構思是包括“track form”和“siding”，但詳細設計尚未作出。直至1993年，我們開始詳細設計時，政府對我們說“at your own risk”，即地鐵公司自己承擔財務責任。至1993年年底至1994年才有“financial support agreement”，故我們在1993年4月至6月才能提交詳細的“track form”和“siding”設計。

但我想補充，我們在財政預算方面，已包括所有因延誤所引發的索償，這亦是我們整項工程的其中一個項目，而我們可以在351億元這預算內完成。時間方面亦很迫切，1993年才正式進行詳細設計，1997年便要啟用，因此，這是一種很特殊的情形。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

主席：

似乎政府與地鐵公司都認為，是這種特殊情形導致整項設計和承建鐵路的費用較正常情況高昂。若以正常的工序進行，彼此配合得宜，又沒有時間壓力的情況下，這項工程支出似乎可以較為便宜，因為可避免這些索償。這是否屬實？鄭局長。

工務局局長：

主席。正常的做法當然是如審計署署長的提議般，在完成所有設計，尤其是重要的設計後才開展工程。但因為這種情況較為特殊，公路工程展開時，要配合其他的系統，令我們可預留的時間不多。因為有其他的問題，甚至乎財政上的安排，我們展開工程時，地鐵公司根本未能進行詳細設計，故才有這種較特別的安排。問題出自兩項工程的詳盡設計資料未能銜接，我們亦預計了會有這種可能，故此，我們已把合約的形式等各方面都更改了，希望盡量減低風險。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席。我想問蘇先生，為甚麼在1992年尚未知道是否需要機場鐵路？為何在1993年才開始進行設計？另外，蘇主席說該項工程並沒有超出350億元的預算開支，若地鐵公司的財務評估寬鬆的話，當然不會超出預算，我們未必接受你這種處理方法是最恰當。

主席：

蘇主席。

地下鐵路公司主席：

我剛才說不知是否需要建造機場鐵路，是因為當時在只興建機場，還是機場要配合機場鐵路的問題上還有爭拗。

劉慧卿議員：

當時政府尚未決定。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

地下鐵路公司主席：

是。

主席：

當時的爭拗在於是否只需要公路和巴士。

地下鐵路公司主席：

是。至於工程的費用，是否因加大預算便不至超支？其實作出預算時是有一定的準則，在行內計算工程的費用是有準則的，可預留多少百分比作為後備費用，即“contingency”，不是我們可以刻意提高開支預算的。

主席：

似乎鄭局長和蘇主席都在某程度上同意，若時間許可，依足一般工序，這項工程的費用是可以較為便宜，但因這是較為特殊的情況，導致費用增加，我相信這是沒有爭議的，雖然他們盡量減少額外的風險承擔及成本。至此，我相信同事會繼續追問鄭局長的看法，誰人在這樣大風險和急迫工作時間的情況下，仍下決定繼續進行工程？

工務局局長：

主席。我不認為這是一項特殊情形下的決定。撇除機鐵問題，整個道路系統毫無異議地仍是要進行的，問題是我們究竟會否興建機鐵及在何時進行。退一步而言，若在1993年我們決定不興建機鐵，到1996年才決定進行，最終可能會做得到，但問題是可能會有很多限制。若部分道路路線架構須承接鐵路，當然會有限制，以致將來真的需要建造機鐵，費用可能會更昂貴。

主席：

這是否唯一的答案？我們在前兩份審計署署長報告書曾經討論過，鄭局長諒亦記得，當時要求機場和機鐵要趕在1997年年底同時完工，而最終機鐵工程需要更多時間，故我亦理解在時間上是十分趕急。是否有這背景和時間上的要求？

工務局局長：

主席。我認為這不是最主要的因素。最重要的原因是，我們建造了一條道路

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

，然後決定是否需要建造鐵路。若需要建造鐵路，即使這條鐵路只建在這個高架道路和其中一段路上，因為鐵路路線是跟著公路行的，要利用部分的道路結構來承擔路軌的話，兩項工程始終是要配合的，問題是在時間和設計上如何遷就。

劉慧卿議員：

主席。我相信機鐵的建造時間，應該不是延遲了，蘇先生稍後亦可證實。因為他們早已表示要在1998年4月才啟用，故啟用時間應該沒有延遲。蘇先生，我們同意你們在報告書第80段所指更改設計是有需要的，若有充裕時間，地鐵公司便不需要為更改設計而付出代價。設計上有修改，必定是因為最初的設計不好，有需要才更改，我相信審計署署長的報告書是指有人為的錯誤，導致後來的修改，整個社會承受這些代價，請你作答？

Chairman：

Mr Russell Black.

PD, MTRC:

Mr Chairman, I think Members need to be clear on the sequence of events. At the time that the Highways contract was put together, the alignment of the railway that was adopted was the alignment that had been developed in the feasibility study and preliminary design which had been undertaken previously by the Government. The standards for track form design assumed that the Airport Railway would use the track form design that had been adopted for the Island Line of the MTR.

No detailed design work had been undertaken at that stage by Mass Transit. That detailed design work to meet the service requirements of the Airport Railway, which is a different type of railway, did not commence until late 1992, and the information on track form and refuge sidings was not available to us and MTR until around March and April of 1993.

If provision had not been made in this Highways contract for the railway to be constructed by the Highways contractor, we would have faced the prospect of a two and a half year delay in the Airport Railway because we would not be able to come in and do that work until after the Highways contract was completed. The big picture for the MTR was whether this work should be incorporated in the Highways contract. Because, ultimately, we carried the cost of this work, would accept the consequential costs or, alternatively, we were prepared to accept a two and a half year delay in the railway project. For us, that was quite a simple decision, notwithstanding the fact it would increase the cost.

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

劉慧卿議員：

主席。我相信審計署署長可提供協助。若按Mr Russell Black的說法，其實可能不是在設計上有更改。我們這些非專業人士從字面上看，以為有些地方出現錯誤，於是作出更改以致賠償，最終要付出額外的金錢。但原來初時根本未有任何設計，只假設有這條鐵路路線，因為不想再等兩年多，故要行這條路，其實不是因為有錯而要改。是否我理解錯這份報告書？請審計署署長解釋。

主席：

審計署署長。他們似乎是先以一些舊有的設計和初步的資料來作應付，然後才進行設計。請審計署署長解釋。

審計署署長：

主席。政府在1993年年中已知悉修改的內容，但數月後才通知承建商，可能因為要計數和“check”，後來可能還有地方要修改的。在報告書第14段最末段指出，“1993年9月30日，葵涌高架道路承建商按指示把機場鐵路工程納入葵涌高架道路合約內。”。而第17段第3小段亦提及“即使在葵涌高架道路工程師指示興建該道路的承建商，把機場鐵路工程納入葵涌高架道路合約後，地鐵公司仍要求修改設計”。謝謝主席。

劉慧卿議員：

主席。我相信蘇先生須再解釋，究竟是否如剛才主席所說只是交出一些初步設計來作應付，還是如署長所指是有些地方要修改？

Chairman :

Mr Russell Black.

PD, MTRC:

Sorry, Chairman, I wasn't very clear on the question. But, I think the answer was that the decisions in the Corporation as to track form and refuge siding requirements, which applied to the whole railway and not just to this particular contract, were made around March and April of 1993. That information was conveyed to Highways. Because at that stage, Government was funding the works pending the agreement of the financial support agreement, at which time Mass Transit was to pick up the funding, it was necessary for Highways to seek Finance Committee's approval for the funding of the changes. The process for that took it through until around September/October of 1993, at which point in

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

time the contractor was instructed.

劉慧卿議員：

主席。我仍不十分清楚有關的時間。剛才陳署長所說的第17段不知是甚麼時間？按Mr Russell Black所說應該是1993年9月完成，但有關地鐵要求更改設計的日期又沒有在報告書內記載。

主席：

或許稍後請秘書處協助翻查紀錄，整理和編排今天討論過各事情發生的時間資料，讓議員更清楚了解。

劉慧卿議員：

不知地鐵公司的解釋是否屬實？因審計署署長否定了他們的解釋，是地鐵公司不斷要求更改設計，所以才浪費金錢。

主席：

請蘇主席先補充，然後請梁署長。

地下鐵路公司主席：

主席。據我所知，關於“track form”和“siding”這些大型設計已在1993年4月完成，並且已通知路政署。後來的修改是一些比較細微的修改。

主席：

梁署長。

路政署署長：

主席。在報告書附錄A大事年表內，可以看到為何在1993年9月，我們要求承建商將鐵路工程納入合約內。因為當日我們才得到立法局同意，批准把機鐵工程納入葵涌高架道路合約內。我們要取得立法局的同意才可要求承建商展開工程。

劉慧卿議員：

主席。剛才蘇先生表示在1993年4月已經提交設計文件，即當時政府已知道

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

，為何報告書第39段指出路政署在1993年10月又要求承建商更改機場鐵路橋的設計？

主席：

是的。

路政署署長：

主席。我想補充，地鐵公司是在1993年3月、4月期間決定更改設計，但我們的工程師亦需要時間完成設計、畫圖等工序後，才可以指示承建商展開工程。

主席：

7、8月立法局可能是在休會期間，但我不敢肯定是否這個原因，你可以查證。

劉慧卿議員：

我們須把時間計算出來。看來似乎是地鐵公司已做了該做的事，提交了給政府，只是政府趕不及，以致有些工程變成白費，是否這樣？主席。

主席：

根據大事年表，在6月興建道路工程，檢定所有設計的時候，政府實在已知道地鐵公司的要求。但因尚未獲得當時立法局的同意，政府才先開展工程，留待後來修改。情況似乎是這樣。梁署長，這是否正確？

路政署署長：

記憶所及，雖然地鐵公司決定更改設計，但工程師亦需時間作出更改，才知道其影響。我要翻查為何9月才到財委會，我記得那是一次特別的財委會會議。因在合約上寫明在10月3日，政府一定要決定機鐵部分工程是否在合約內刪除。我們一直都不知道機鐵最終是否會興建，所以合約內寫明1993年10月3日是最後決定日期，政府一定要通知承建商是否進行工程。

主席：

根據附錄A大事年表，似乎政府在8月已決定興建機鐵，當時的決定並非是否興建機鐵，而是是否通知承建商設計的更改。在4月地鐵公司通知政府，在6月政府決

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

定進行工程，在8月政府接納地鐵的建議，但仍決定不通知承建商，因為尚未完全知道設計的更改，然後在9月向財委會申請撥款，到10月才通知承建商開展工程。

路政署署長：

我需要再詳細查核資料，我記得在9月以後，工程師還有很多設計圖則要處理。

主席：

我相信梁署長明白我們的關注點。如果你認為有需要補充，可以提交予委員會，我們可能會請審計署署長替我們覆查這些資料。

蘇主席。請問有沒有補充？如果沒有，我建議在現階段先請地鐵公司的人員離開，因為有關機鐵部分的問題已完結，多謝他們出席會議。

還有兩部分問題需要跟進的，請大家把握時間。吳議員可否精簡地提問？

吳亮星議員：

報告書第17段指出，在未完成詳細查核有關設計前，政府為何批出葵涌高架道路的合約？路政署的回應載述在報告書第17段的3小段。請問在無完成查核有關設計情況下而批出合約的關鍵理由何在？在何種情況下可行使此酌情權？有甚麼特別的機制來處理這些問題？審計署署長報告書第9段載述，根據1991年3月工務局發出有關工務計劃的工務局科技通函第6/91號，訂明應該在完成詳細設計後才向工務小組委員會提交有關把工程提升為甲級的文件。

主席：

這是工務局的守則，若部門沒有依循，工務局局長應有意見。局長。

工務局局長：

主席。署長剛才已回答了大部分問題。他們是有依照工務局守則的精神，所欠缺的詳細設計，只是地鐵的部分，道路工程部分的設計已全部完成。剛才我亦反覆解釋了為何會有這種情況出現，這是一個比較特殊的例子。一般來說，尤其是重大的設計，若設計未完成，“quantity”也不知道，根本無可能進行招標。所以，一般而言是不會與我們的指引脫鈎的。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

主席：

除非你要求他們自己設計，或者批出“alternative design”。

工務局局長：

只有“design and build”才會這樣。

主席：

梁署長。

路政署署長：

主席。我想補充，即使地鐵公司當時已完成詳細的設計，剛才Mr Russell Black已解釋，該設計是以當時所訂的路線和地鐵的設計標準的，我亦已依照技術指引的方針，即我們當時是有詳細設計的。但正如我剛才所解釋，不幸地，當我們完成招標，地鐵公司表示他們仍想更改設計。這在工程合約方面是很普遍的，一項工程招標後並非甚麼也不能改動，要視乎如何更改。政府當時也知道地鐵公司方面會有更改，但卻不知道會如何更改，所以便發生了現時的問題。至於你們指我們沒有一份證明文件可以證明我們已完成“checking”，這點我承認。但是.....

主席：

對不起，請問你承認甚麼？

路政署署長：

報告書第16段指出，普通一項工程設計，工程師完成整套設計計算後，他們的助手是會查核的。但我們的合約內列明，還需由路政署工程顧問聘用的另一位合資格獨立設計師查核並簽發證明，證明每項設計正確。在招標時，我們承認仍未取得這份證書，但工程師本身和他的助手已查核每項設計。機鐵在工程展開後29個月才真正取得證書，地鐵是在1998年6月通車，故若要依足程序而行，那麼機鐵工程現時尚未完成，即機場開幕後機鐵還未竣工。故此，有時工程師是需要決定應該如何處理這等問題。

主席：

好，很清楚，我們是會理解。吳亮星議員。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

吳亮星議員：

相信大家都明白有關機鐵問題的特殊性。我希望瞭解政府在這種特殊情況下的處理程序。在報告書第18段最後一句“以致該承建商的設計工作受阻”，及第19段最後一句“葵涌高架道路承建商就延遲完工日期和額外費用提出索償”等問題出現。政府應該有適當的機制來運用酌情權。明知無法依照工務局科技通函6/91號的有關指引，負責執行的人士根據甚麼準則來行使酌情權？是否有紀錄？如機鐵一般，政府有否預計將會承擔的財務風險？雖然後來政府與承建商達成索償協議，無須興訟，協議由機鐵負責賠償，但如果機鐵不肯承擔賠償責任，便會由政府負起全部責任。政府當時是否預計必能與機鐵達成協議？當時曾否就有關酌情權和財務的預計進行商討？

主席：

梁署長答。

路政署署長：

主席。關於委託的工程，即“entrusted work”，政府與地鐵公司均有協議。地鐵公司委託我們負責某項工程，我們便是這項目的工程師，工程師有權決定如何進行工程和怎樣付款，地鐵公司則要付款給我們。並不是當有索償時，我們的工程師可以單方面決定賠償的款額，地鐵公司亦有參與很多會議的討論，故他們明白和接受為何需要負責這大筆款項。

主席：

吳議員。

吳亮星議員：

最後一條問題。有關政府提供荷重資料予葵涌高架道路承建商的問題。報告書第33段指出，“葵涌高架道路工程師認為他沒有合約上的責任提供有關資料。不過，該承建商卻認為非他設計的結構不應由他負責”。而報告書第34段提到“持不同意見，而合約文件並沒有提到葵涌高架道路工程師會否提供原來設計的結構的荷重資料。審計署認為，葵涌高架道路合約本應清楚明確訂明提供原來設計荷重資料的安排。”。這裏有兩個不同的觀點。請問合約條文是否資料不足？原因為何？是否有責任問題？

主席：

梁署長。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

路政署署長：

這個問題的產生，主要是因為承建商採用替代設計“alternative design”所引起，因為當承建商使用替代設計，便需要自己負全責。其實地鐵公司已提供全部荷重資料，例如機鐵列車的重量等，亦有支持路軌橋樑的圖則。倘承建商具備所有資料，而自己卻做一個替代設計，他便應負全責，他們的工程師要重新設計，不應由我們的工程師提供荷重資料。若我們提供這些資料，日後設計出現問題，他們便會推卸責任，說是因我們提供的資料出現問題而需由我們的工程師負責。這是由於兩方面對合約條文有不同的理解。

吳亮星議員：

請問是條文的理解不同、還是文件並沒有提及？

主席：

吳議員是希望你們清楚解釋，將來訂定合約時是否有可改善的地方，清楚訂明條文，不再出現今次的情況？

吳亮星議員：

報告書第34段說明，“合約文件並沒有提到葵涌高架道路工程師會否提供原來設計的結構的荷重資料。”。我想證實這一句是兩方面的誤解，還是實際上條文並沒有提及？

主席：

鄭局長。

工務局局長：

有一點請各位議員注意，在我們招標時，原意並非以替代設計作為工程合約。當招標後，承建商提出可以使用替代合約來完成工程。當時我們認為有利，才會允許他們使用替代設計來進行工程，所以我們在原本的合約並沒有考慮這問題。假如我們早知他們可以使用替代合約，條文的內容當然會有所不同。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路

主席：

最後一條很簡單的問題，如果你不能簡短回答，請以書面回覆。在報告書第75段，提及承建商構思在道路上興建架建預製混凝土構件，後來你們為了車輛和乘客的安全，禁止他們在路面有流動交通的道路上興建，工程只能在晚上進行。我想瞭解你們提出這個項要求，是根據法例、工程指引、合約上的指引，還是酌情權，要求他們先展開工程，而當時是未有任何的指引或專業指引，可以要求他們在晚上進行工程？請問不准許承建商在日間進行工程的權力是來自何處？你們明顯地應該知道會引致財政後果。梁署長可否清楚解釋？

路政署署長：

主席。工程合約內訂明工程師有絕對的權力，如果他認為有不安全的地方，可以禁止承建商展開工程。除非工程合約清楚說明，否則承建商一定會有爭議和可能要求索償。首先，工程師絕對有權禁止承建商施工。理由是承建商在替代設計時，沒有列明要在夜間進行工程，只表示他們採用的方法很安全，他們曾在法國進行類似工程。工程師看過他們提交的文件後，亦同意他們的說法。但路政署要確保絕對安全，因為承建商的提案要把有些重達140噸的U-beams在日間橫過很多車輛來往的葵涌道，橫架在橋臺上。雖然他們表示有這類工程經驗，絕對安全，但意外就是意外。雖然承建商方面認為安全，若意外發生又如何？若一條這麼重的beam跌在車輛來往不斷的道路上，責任誰負呢？路政署對公眾安全有責任，雖然知道承建商會要求賠償，但我們仍要這樣做。

主席：

好。我只希望理解權力的來源。謝謝各位證人的出席。

The construction of the Kwai Chung Viaduct

興建葵涌高架道路
