

與 1991 年帳目審查有關的文件

目錄

附件

- | | |
|---|-----|
| 核數署署長第十七號報告書（1991 年 10 月）第 5.1 至 5.21 段 | (1) |
| 政府帳目委員會第十七號報告書（1992 年 1 月）第 6.10 至 6.23 段 | (2) |
| 政府覆文（1992 年 5 月）第 44 至 46 段 | (3) |
| 政府帳目委員會第十九號報告書（1993 年 1 月）第 3.15 至 3.16 段 | (4) |
| 政府覆文（1993 年 5 月）第 23 至 25 段 | (5) |
| 政府帳目委員會第二十一號報告書（1994 年 1 月）第 5.9 至 5.10 段 | (6) |
| 政府覆文（1994 年 4 月）第 11 段 | (7) |
| 政府帳目委員會第二十三號報告書（1995 年 1 月）第 5.7 至 5.8 段 | (8) |
| 政府覆文（1995 年 5 月）第 12 至 14 段 | (9) |

節錄於核數署署長第十七號報告書（1991年10月）第5.1至5.21段

工務科

5. 減低本港道路 公用設施工程延遲竣工次數的措施

5.1 引言 本港道路的交通密度，是世界上最高的密度之一。一九九零年十二月，約有405 000部登記車輛在1 484公里的道路行走。道路的作用，除供車輛和行人使用外，亦用來敷設政府和公用事業公司的管道、電纜及其他裝置，以便將基本服務供應給市民。為方便設置及維修公用設施，必須挖掘道路，以進行有關工程。公用事業機構可以自行提出進行這些工程，或與政府的道路工程計劃一併施工。

5.2 道路工程所引起的不便，一直是市民大眾所關注的問題；以金錢和時間來計算，其社會成本可以很高。運輸署署長在一九九零年年初應路政署要求，在多處正進行道路工程的地點展開調查，並提供了每日因交通阻延而導致的社會成本，數字如下：

地點	每日因交通阻延而導致的成本 (元)
近歌和老街一段南昌街	10,910
介乎信義街與嘉蘭圍之間一段加連威老道	9,350
近曉光街一段秀茂坪道	5,930
彩虹道遊樂場對出一段彩虹道	3,090
近亞公岩道一段柴灣道	3,050
近東京街一段荔枝角道	890
介乎廣東道與炮台街之間一段西貢街	770
近石澳道一段大潭道	110

不過，運輸署署長指出，因交通阻延而導致的社會成本，極難作出估計，因為牽涉的因素繁多，例如道路類別、行車量、交通容量、道路工程的長度和闊度、道路的斜度、交通改道的程度、交通的組合及車輛的載客量等。因此，不同道路情況所導致的社會成本，相差頗大，一條沿途只有少量建築物的郊區次道可能只涉及數元之微，但海底隧道卻可能涉及數百萬元之鉅。

5.3 本署最近進行的帳目審查顯示，道路挖掘程序方面，仍有待改善之處。

由公用事業機構自行提出進行的公用設施工程

5.4 剖路許可証制度 根據官地條例，任何行車道或行人路的挖掘工程必須獲得路政署簽發掘路許可證，方可進行。許可証的簽發費用全免，通常在一段指定期間內有效。如需延長許可證上指定的有效期，必須獲得當局的批准。官地條例亦規定，許可證持有人在該證期滿之前，必須將有關土地修復及整理，否則路政署可自行施工，然後向許可證持有人收回所需費用。一般而言，過去五年內建成或重建的行車道，或在過去一年內重鋪路面的行車道，都不獲准進行道路挖掘工程，除非有充分理由支持，例如需進行緊急工程，則屬例外。

5.5 近年所進行的道路挖掘工程統計數字如下：

年份	道路挖掘工程數目	道路的總長度 (公里)	以每公里計算的道路挖掘工程數目
1987	30 463	1 395	21.8
1988	35 658	1 434	24.8
1989	43 147	1 465	29.4
1990	47 413	1 484	31.9

在一九九零年進行的 47 413 項道路挖掘工程中，67% 屬公用設施工程，其餘則為道路維修工程。根據現行安排，公用事業機構，不論是政府部門或公用事業公司，在工程完成後，必須將路面回填及臨時修復。永久的修復工程，則於收到公用事業機構發出道路修復通知書後，由路政署的承建商進行。由公用事業機構完成臨時修復工程，至展開永久修復工程所相隔的時間，通常為一至三星期。至於由公用事業公司進行的道路挖掘工程，其永久修復工程費用，連同 20% 間接費用在內，由有關公司支付。

5.6 由於臨時與永久修復工程在時間上有差距，為免規定公用事業公司必須進行臨時修復工程而浪費資源（原因是當永久修復工程展開時，臨時修復工程便須拆卸），當局在一九八五年一月在港島區實施了一項試驗計劃。根據這項計劃，香港電話有限公司、香港中華煤氣有限公司，以及香港電燈有限公司承擔為本身在混凝土行人路所挖掘的壕坑進行永久修復工程。至於有瀝青或預製嵌板鋪面的行人路，則不包括在計劃內。該項試驗計劃的評估工作在一九八七年四月完成。得出的結論是，公用事業公司所進行的永久修復工程，在質素方面大致可予接受，同時由於可減少施行臨時修復工程的次數，以及縮短回填壕坑與永久修復工程所相隔的時間，這項安排對市民更為方便。不過，雖然香港電燈有限公司極希望這項試驗計劃能夠長期推行，但香港電話有限公司和香港中華煤氣

有限公司卻退出這項計劃。其後在一九八八年，中華電力有限公司開始在九龍及新界進行本身的永久修復工程。目前來說，只有該兩間電力公司進行混凝土行人路上的永久臨時修復工程。

5.7 一九八七年，布政司署財政科應路政署所請，就道路挖掘工程向公用事業公司收費一事進行可行性研究。研究的範圍，僅限於港島區。結果顯示，當局應加強管制掘路許可證的制度，以及就每份掘路許可證申請書徵收費用，從而促使公用事業公司減少因進行挖掘壕坑工程而對市民造成的不便。不過，研究報告所提出的具體建議，卻大部分未予實施，且在提議的佔用路面收費計劃獲得詳細考慮之前，這些建議顯然已被暫時擱置。

5.8 佔用路面收費計劃 路政署署長在一九八九年建議實施一項佔用路面收費計劃。這個在英國推行的計劃，以賞罰方法促使承建商及公用事業機構把進行建築或維修工程而佔用公路或部分公路的時間縮短。一九九零年二月，路政署署長成立了一個研究有關「佔用路面收費合約形式」的工作小組，就路政署的道路合約、水管敷設合約及公用設施工程而實施佔用路面收費計劃進行可行性研究。以公用設施工程而言，初步建議是本港應仿照英國，設立一個收費制度，藉此在掘路許可證上加設一項條款，規定公用事業公司須在既定免費期限屆滿後，繳付每日徵收的費用，而該筆費用則反映因交通阻延而導致的社會成本。當局在訂定免費期限時，會顧及公用設施工程的性質，有關道路的交通情況，在進行工程時是否須要遵守任何特別限制，以及對例如惡劣天氣、可能存在的地下障礙物等情況加以考慮。當局將道路分為幾個級別，以最繁忙級別的道路所進行的挖掘工程，徵收的費用為最高。至於屬緊急工程和短期工程，則無須收費。

5.9 當局原本打算在一九九一年年底對公用設施工程實施此項計劃，惟須視乎必要的法例獲得通過而定。不過，當局發覺下列幾方面存有問題：

- 將道路網分為各個級別以進行收費，會有困難；
- 訂定各項公用設施工程的合理免費期限，會有困難；
- 需要額外資源推行收費計劃；及
- 發覺會造成貪污的機會。

工作小組現正盡力解決這些困難。

5.10 帳目審查 我最近曾就道路挖掘程序進行檢討，由於工作小組正在積極研究佔用路面收費計劃，因此我的檢討並不包括這項計劃在內。我發覺下列兩方面，即掘路許可證的程序及永久修復工程，可以作出改善。

5.11 挖路許可證程序 財政科在其一九八七年的報告書中（見上文第 5.7 段）提出以下建議：

- 應對所收到的每份挖路許可證申請收取費用；
- 寬鬆管制的批准程序，應予收緊，特別是挖路許可證的有效期，應以工作量為依據；
- 應訂立挖路工程標準及要求公用事業公司提交詳盡的工程計劃表；
- 如許可證有效期須延長，應徵收罰款；及
- 在緊急工程進行後補發許可證的制度，應予合理化。

在提出這些建議時，財政科在報告書中指出，應該收取費用以支付行政成本，此舉亦可減少大量發出後再取消的許可證數目（以港島區計，此類許可證佔總數的 26%）。徵收罰款可以促使公用事業公司在原先獲批准的期限內完成工程，而使補發許可證的程序合理化，則可防止這個制度被濫用。

5.12 路政署署長起初認為收取費用簽發挖路許可證的做法合理，但其後卻表示，向公用事業公司收回永久修復工程成本時加徵的 20% 間接費用，已包括行政費用在內。之後，此事未獲進一步辦理。至於加強管制挖路許可證制度一事，他同意應該要求公用事業公司提交詳盡的工程計劃表，而挖路許可證的有效期亦應以工程量為依據。但他指出，由於其部門人手有限，不可能就每宗許可證申請查核公用事業公司有否提交詳盡的工程計劃表；而且由於並無有效的懲戒方法對付超逾許可證批准期限的個案，查核工程計劃表的行政工作會白白浪費。不過，他認為對許可證延長有效期徵收罰款的建議，並非實際可行，因為在確定延期原因方面有技術上困難及受到資源限制，而公用事業公司會將罰款轉嫁給用戶。路政署署長同意為了防止制度被濫用，有需要查明進行緊急挖掘工程的真正原因。他又表示，該署會考慮制訂管制措施。

5.13 我最近進行審查時，發覺發出的挖路許可證總數之中，超過 30% 獲准延長有效期，24% 是申請進行緊急挖掘工程，情況與財政科在一九八七年進行檢討時並無多大分別。我亦發覺當局仍然沒有規定公用事業公司在申請掘路許可證時，必須提交詳盡的工程計劃表。我已向路政署署長建議，鑑於道路上的公用設施工程會引致很大的社會成本，故必須制定措施，例如訂定掘路標準並進行監察，以便將這些工程的施工時間減至最短。我並且指出，可以透過對每份掘路許可證收取費用，收回這些措施的成本，正如財政科的調查報告所建議一樣。我亦建議署長考慮實施有關對延期過久完成的公用設施工程徵收罰款的提議。為減少非緊急工程被列為緊急工程處理，我亦進一步建議當局界定緊急工程的定義，以供作一般指引。

5.14 路政署署長表示，根據官地規例，現時掘路許可證的簽發，無須收取費用；不過，他會就交通易受影響的主要道路網進行挖掘工程而申請延長許可證有效期向公共事業公司收取費用的方法，包括人手編制問題，進行深入研究。他認為，恰當的做法，是將掘路許可證申請與許可證延期的費用問題，一併考慮。路政署署長並說，以官地條例所賦予的有限權力來說，現時訂定掘路許可證有效期的程序大致恰當。

不過，為確保決定許可證有效期的方法能一致，應研究採用一種合理的制度。這制度應以每單位壕坑長度的標準工作時間為依據。同時，亦應考慮規定申請人為每份許可證申請提交工程計劃表，以作支持。關於是否需要界定緊急工程的定義，他表示會成立一個工作小組，研究處理緊急工程的安排及管制。

5.15 永久修復工程 由有關公用事業公司進行永久修復工程的試驗計劃在一九八七年作出評估後，只有兩間電力公司仍繼續進行混凝土行人路的永久修復工程（見上文第 5.6 段）。一九八九年二月，路政署署長向行政立法兩局議員發言時表示，公用事業公司進行永久修復工程的範圍將擴大至行車道。但這個計劃仍未實施。由於政府可堅持應由公用事業公司進行永久修復工程，而試驗計劃在一九八七年進行評估時又證實成功，可大大縮短臨時與永久修復工程之間的時間差距，我已經建議儘快擴大該項計劃，將所有公用事業機構包括在內，並擴及至不同路面的永久修復工程。

5.16 路政署署長告訴我，在可行情況下，應規定公用事業公司在挖掘路面後負責其永久修復工程，以減輕對市民所造成的妨礙和不便。不過，最重要的，是確保永久修復工程妥善進行，並達致可予接受的水準。行車道的永久修復工程較行人路更為重要，因為行車道的交通量大，其後如要修理或維修，會對使用道路人士造成嚴重妨礙。他又告訴我，路政署正就這個問題定期與公用事業公司商討，如果人手許可，該署會草擬一份有關永久修復工程的指南。至於政府的公用設施工程，水務署及渠務署均表示願意負責行人路及車道的永久修復工程。

公用設施工程與政府道路工程一併進行

5.17 一般來說，過去五年內建成或重建的行車道，或在過去一年內重鋪路面的行車道，都不獲准進行掘路工程。因此，政府展開任何主要道路工程時，會讓公用事業機構進行全新鋪建工程及更換工程，以配合有關工程。此舉亦可盡量減低對市民所造成的不便。該類公用設施工程須在道路工程開始前完成，又或政府同意的話，可與道路工程同時進行。此外，如公用設施因進行道路工程而須予改動，政府可根據道路（工程、使用及補償）條例向有關公用事業機構發出通知，要求他們更改任何電纜、管道或其他受道路工程影響的裝置的路線或位置。公用事業機構必須進行該類工程，並在政府經諮詢有關機構後定出的日期內，自費將受影響的路面修妥。如該機構不依通告的規定辦理，政府可自行施工，並向其收回所需的費用。

5.18 事實上，就配合道路工程而展開的敷設工程而言，公用事業機構並沒有與政府簽訂合約，列明完工的日期。此外，政府亦沒有根據道路條例，規定道路工程引致的公用設施更改工程須在某個限期內完成。公用設施工程的性質一旦確定後，政府僱用的道路工程承建商便負責與公用事業機構擬訂公用設施工程計劃表。此外，政府承建商亦須為這些機構預留充足時間，並提供設施及工作空間。實際的公用設施工程則由有關公用事業機構聘用的承建商進行，受僱於政府的承建商與受僱於公用事業機構的承建商並無合約關係。再者，根據政府工程的一般合約章程，政府承建商通常不獲准因公用事業機構或其承建商工程延誤而提出索償。結果，審慎的承建商在標投政府工程時，通常都把可能出現延誤而引致的成本計算在內。因此，這方面的成本將包括在投標所出的價格內，並由政府承擔。

5.19 帳目審查 因公用設施工程方面的延誤而導致道路工程計劃延期完工的情況，並不罕見。我最近曾對 450 項在一九八四年一月一日之後完成、涉及公用設施工程的道路工程計劃進行帳目審查，發覺其中 36 項(即 8%)計劃的進度因有關連的公用設施工程而受到影響，以致當局要延長給予道路工程承建商的施工時間，結果使這些工程計劃延期完成。在這 36 份合約之中，工程的延期時間與原定的全部合約工程完成時間相比，以百分率計如下：

——少於 10%	15 份合約
——10% 至 25%	13 份合約
——超過 25%	8 份合約

根據承建商在未經容許的情況下使工程延期完成而需繳付的清償損失額計算，我估計上述工程延期所涉及的費用可能達至 760 萬元左右。其中一項工程為興建兩條行人天橋，合約期為一年，而由於公用設施工程的影響，興建天橋的工程受阻達 175 日，以致政府承建商向政府提出 800 萬元的索償要求——儘管合約內的一般規條不容許承建商提出這些要求。有關方面現仍就這事進行仲裁。

5.20 我研究過工程延期的原因，發覺雖然有些工程的延期屬無法避免(例如因天氣惡劣)，但其他則可歸咎於政府未能通過與有關的公用事業公司達成協議，或根據道路條例發出通知書，從而對這些工程的進度實行有效監管。由於現行法例賦予政府權力規定公用事業公司須在一段合理時間內完成有關的工程，我已向路政署署長建議，應嚴格執行法定條款，並規定假如公用事業公司導致工程延期完成，必須負責向政府支付有關的費用。

5.21 工務司告知我，他現正對加強管制與政府道路工程計劃一併進行的公用設施工程的各項建議，予以考慮，並會向合約規條常務委員會呈交一份文件。我亦已由路政署署

長方面獲知，最近某些涉及公用設施工程的道路工程合約，已安排將一些公用設施工程，例如敷設水喉總管、下水道及輸水管的工程，以及挖溝工程，交予路政署處理，由道路工程承建商負責進行，因而避免爭用土地及由此而導致工程延期完成及承建商提出索償要求的情況出現。採用上述做法，是由於當局考慮過政府帳目委員會第十二號報告書內第 5.31 段（聘用不同承建商在同一地點進行道路及有關連的水務工程所引起的問題）所載的建議：「道路和水務工程如要一併進行時，應以同一合約進行，但有關的水務工程必須由一名認可的水務工程承建商進行，換言之，其公司名號必須列入政府的認可水務工程承建商名單內。」

節錄於政府帳目委員會第十七號報告書（1992年1月）第6.10至6.23段

工務科

6.10 第5.1至5.21段 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施

委員會對於過去幾年道路挖掘工程的數目繼續增加，表示關注。關於這點，工務司答覆說：

- 他充份了解問題的嚴重程度。一九九零年內香港1484公里的道路上約有47 000項道路挖掘工程進行，正好反映出這點；
- 關於規定公用事業公司須就道路挖掘工程進行永久修復工程這項建議，他現正採取進一步行動；
- 他現正研究收緊掘路許可証制度的方法，包括考慮對延長許可証徵收罰款的建議；及
- 為改善政府與公用事業公司的整體協調情況，兩個新的委員會現已成立，即由公用事業公司主持及管理的公用設施政策統籌組以及由政府主持的公用設施工程聯絡委員會。這兩個新的委員會將與路政署現時的分區道路挖掘統籌委員會相輔相成。

6.11 關於管制與政府道路工程一併進行的公用設施工程的事宜，工務司表示將公用設施工程交予主要道路工程承建商進行，可減少統籌問題和節省時間。當局已就某些公用設施工程，例如敷設水喉總管、下水道及輸水管的工程，採用上述安排。當局現正考慮就其他公用設施工程亦採用這些安排。他又表示，雖然道路工程承建商與公用設施工程承建商之間並無正式合約，但根據目前政府的合約條件，統籌公用事業公司的責任在於道路工程承建商，因為他本人有合約義務去完成有關工程，另外公用設施工程承建商如因公用事業公司方面的任何問題而導致工程延誤，道路工程承建商亦可能要清償損失額。如果道路工程承建商毋須承擔有關公用設施的風險，工程成本會有影響，並可能引致更多索償要求。他現正再次研究風險處理這個特殊問題，並與建造業人士進行討論。

6.12 關於道路挖掘工程為何在近年急劇增加的問題，路政署署長找到兩個主要原因。其一，由於現時市區範圍的重建步伐加快，以及生活水平普遍提高，故有必要改善各種服務，包括公用設施在內。其二，路政署撥配更多資源進行道路維修工程。

6.13 關於路政署是否有權因公用設施工程延誤而向公用事業公司施加懲罰一事，路政署署長表示，根據官地條例，假如工程延誤的程度不可接受，路政署唯一的做法是替公用事業公司完成有關的工程，然後向該公司追討所涉及的費用。但這情況甚少發生，因為部門缺乏所需的資源。

6.14 委員會詢問，導致工程延誤的部分原因，是否由於公用事業公司方面態度鬆懈，工務司認為情況並非如此。

6.15 委員會建議應考慮在晚間施工，以盡量減低工程對交通的影響。工務司答允研究這項建議。他估計最主要的反對理由會來自環境方面。

6.16 委員會指出，道路被掘開而沒有工程進行的情況時常發生。工務司表示，導致這情況的原因很可能是，儘管有各種關於現有服務和公用設施的圖則，但實際上當道路一旦被掘開時，往往出現一些問題，而這些問題是最初發出許可証時所無法預知的。

6.17 委員會詢問，為何所有公用設施均要放置在道路下面而不是道路兩旁。工務司回答說，大多數因為行人路不夠闊大。事實上，通常只有較大型的公用設施，例如較大的喉管及供電設備才放置在道路下面，而較細小的公用設施，由於接觸次數較為頻密，則放置在行人路下。**路政署署長**補充說，新市鎮內道路挖掘工程的問題不太嚴重，因為路旁有美化市容用地，可供公用設施使用。

6.18 委員會提到核數署署長報告書第 5.12 段，並問為何路政署署長認為對許可證延長有效期徵收罰款並非實際可行。路政署署長說，這項結論是在一九八七年作出的，當時路政署沒有其他國家的經驗可資借鏡。由該時起，英國在這件事上有很大發展，最終並訂立《道路及街道工程法令》。這條新法令授權路政監督實施佔用路面收費計劃，對未能在合理時間內完成的工程收取費用。鑑於這項新近發展，路政署正在研究實施類似計劃。

6.19 委員會要求闡述建議的佔用路面收費計劃，路政署署長回應時表示，路政署已就佔用路面收費計劃進行研究，並曾考慮三個可行方案：

——第一個方案，是首先給予許可證持有人一段免費期限，以便進行公用設施工程；如有充份理由，免費期限可獲延長。倘若需要進行的工程在免費期限屆滿時仍未完成，則佔用路面須繳交費用；

- 第二個方案，是給予一段免費期限，但不可將期限延長；及
- 第三個方案，是不給予任何免費佔用路面期限，這是路政署署長認為最理想的方案。

6.20 委員會詢問本港何時可能實施佔用路面收費計劃，路政署署長回答說：

- 由於建議計劃的所有可行方案都對交通有影響，當局必須首先（可能在一九九一年十二月）諮詢交通諮詢委員會的意見；
- 隨後會諮詢公用事業公司及區議會的意見，可能需要四至五個月才完成諮詢程序；及
- 諮詢階段之後是修訂法例階段。

6.21 核數署署長報告書第 5.9 段詳載實施佔用路面收費計劃所預期出現的問題。被問及這些問題是否仍然存在時，路政署署長表示：

- 當時發現的第一個問題，是關於根據交通密度將道路網分級上的困難。現時的見解是道路網其實無須分級，因為無論如何，所收取的費用都不足以抵銷工程延遲的成本；更重要的考慮是應將收費訂於足以鼓勵及時完工的水平；及
- 核數署署長報告書所列的其他三項困難，全部是與有需要訂定合理免費期限有關。如決定收費計劃不設立免費期限，這些困難便不會出現。

6.22 委員會詢問究竟佔用路面收費計劃是否真正可行，路政署署長表示有需要再進行研究以克服有關困難。**工務司**說，雖然應該繼續研究佔用路面收費計劃，但他認為目前應盡力設法改善協調工作，縮短道路挖掘工程的許可時間，並在挖掘工程施工期內監察公用事業公司及承建商的工作。這些做法會比佔用路面收費計劃更快收效。

6.23 結論與建議 委員會的結論與建議如下：

- 得悉道路挖掘工程數目及有關的社會成本增多，感到非常關注；
- 促請當局加速檢討建議的佔用路面收費計劃，並確保備有足夠資源，以便及早推行該項計劃；
- 促請當局同時考慮預先計劃和有效統籌各方工作的重要性，並採取改善現行道路挖掘工程制度的措施；及
- 促請當局認真考慮有關在夜間進行公用設施工程的建議。

節錄於政府覆文（1992年5月）第44至46段

回應

一九九二年一月

政府帳目委員會報告書

的

政府覆文

布政司署

一九九二年五月十三日

一九九零至九一年度報告書

布政司署

工務科

第 6.10 至 6.23 段 — 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施

44. 佔用路面收費計劃的模擬試驗將於一九九二年下半年展開，為期約六個月。試驗的目的是評估未來的收費、財政承擔及任何可能會發生的問題，屆時毋須徵收實際的佔用路面費用。

45. 公用設施政策統籌委員會及公用設施工程聯絡委員會已經成立，藉以輔助路政署轄下三個分區道路挖掘統籌委員會。因此，政府及各公用事業公司之間的整體協調已得到進一步改善。

46. 交通繁忙地區的公用設施工程是經諮詢環境保護署、運輸署、警方及區議會後在夜間進行的。可是，夜間工程受到住宅區許可噪音水平的管制，因而昂貴得多。政府現正就夜間工程的一般應用概況徵詢其他亞洲國家的意見。

節錄於政府帳目委員會第十九號報告書（1993年1月）第3.15至3.16段

3.15 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施（政府帳目委員會第十七號報告書第6.10至6.23段）委員會獲悉——

- 自一九九二年七月底開始已進行多次模擬試驗。起初揀選了三十個地點進行試驗，並得到公共事業公司的參予。這些試驗並沒有作出實質的佔用路面收費。當局已成立了一工作小組負責監管有關進度及評估任何可能出現的問題；
- 當局並成立了公用設施政策統籌委員會及公用設施工程聯絡委員會，協助路政署三個分區道路挖掘統籌委員會的工作。政府與公用事業公司在整體聯絡上因而取得進一步改善；
- 須在交通繁忙地方進行的公用設施工程，現經諮詢環境保護署、運輸署、警方及區議會後，於晚間進行。但由於住宅地區的噪音管制，晚間施工成本自然更加昂貴；及
- 當局仍繼續與亞洲其他國家就晚間施工的一般情況進行諮詢。現已收到日本及星加坡的回覆。當局現正要求有關方面對某些問題提供進一步澄清。

3.16 委員會獲悉路政署署長因實施委員會建議而採取的各種行動，並希望知道這方面的進展。

節錄於政府覆文（1993 年 5 月）第 23 至 25 段

回應一九九三年一月政府帳目委員會
第十九號報告書的政府覆文

一九九零至九一年度報告書（第十七號報告書）

未解決的事項

第 3.15 段至第 3.16 段 — 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的
措施

23. 被挑選進行佔用路面收費計劃模擬試驗的 93 個地點之中，已完成了 65 個地點的試驗。在目前階段，並未有全面的結論，因為所得的數據有限。全部挑選地點的工程會於一九九三年六月完成，屆時則可進行最後的評估。

24. 公用事業公司已同意於公用設施工程地點展示宣傳告示，列出扼要資料及進行工程的原因。當局並已作出安排，於許可證條件內加入額外規定，以改善目前公用設施工程的安全及保護措施。

25. 從日本及新加坡所得的資料顯示，該兩地對建築噪音亦有類似香港的管制措施，即批准於可將噪音水平限制在規定限度以內的地點，進行晚間工程，舉一個例，新加坡只准晚間工程在市內商業區進行，而住宅區通常則禁止進行晚間工程。

節錄於政府帳目委員會第二十一號報告書（1994 年 1 月）第 5.9 至 5.10 段

5.9 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施（政府帳目委員會第十九號報告書第 3.15 至 3.16 段）委員會獲悉：

- 借用路面收費計劃的模擬試驗已完成。草擬報告書亦已製備並會在短期內分發予有關部門，以便這些部門發表意見；
- 所有挖掘工程許可證內已加入額外條件，以改善目前公用設施工程的安全及保護設施；及
- 當局已就晚間進行公用設施工程一事諮詢其他亞洲國家。日本及新加坡對建築噪音亦有類似香港的管制措施。只有在可將噪音水平限制在規定限度的地點，才可進行晚間工程。

5.10 委員會對當局在評估佔用路面收費試驗計劃時進展緩慢，表示關注，並促請當局立即完成這項評估工作。

節錄於政府覆文（1994年4月）第11段

回 應

一九九四年一月

政府帳目委員會報告書
的
政府覆文

布政司署

一九九四年四月二十七日

第 5.9 至 5.10 段 — 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施

11. 「佔用路面收費試驗計劃」草擬報告書已經製備，並分發予各有關方面，包括所有公用事業公司。有關方面對該計劃內容，特別是建議的處罰安排及毋需許可證期間的建議評估方法，有很大保留。當局正檢討這些意見，而包括各項意見和構想的報告書，很快會再分發各有關方面傳閱。預計可於下半年，就如何推行該計劃，或可否採取其他管制方法以減低公用設施工程佔用道路時間，得出結論。

節錄於政府帳目委員會第二十三號報告書（1995年1月）第5.7至5.8段

5.7 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施（政府帳目委員會第二十一號報告書第5.9至5.10段）委員會獲悉——

- 根據有關佔用路面收費計劃的研究，路政署署長認為，在香港實施該計劃會有困難，亦無成效。公用事業公司對此議極有保留，並列舉在訂定合理許可証期間方面的困難；此外，推行該計劃的費用及公用事業公司承擔的開支均屬高昂。鑑於研究結果顯示的種種弊處，當局已擱置該項計劃；及
- 工務司已成立跨部門工作小組，研究有效措施以減少掘路工程引起的問題。其中部分措施已予實施，包括禁止在繁忙時間施工、為坑道鋪設臨時上蓋，加強監管、進行公用設施工程的機構直接負責進行永久修復工程、改善挖掘工程的標準及方法、加強協調及聯絡工作，進行公用設施工程的機構加強宣傳及作出服務承諾。

5.8 委員會——

- 對於此事進展緩慢及當局顯然缺乏有效措施減輕掘路工程問題，表示不滿；及
- 促請當局主動採取措施解決此問題。

節錄於政府覆文（1995年5月）第12至14段

回應

一九九五年一月

政府帳目委員會報告書

的

政府覆文

布政司署：財政科

一九九五年五月十日

第 5.7 至 5.8 段 – 減低本港道路公用設施工程延遲竣工次數的措施

12. 當局得悉委員會對有關方面顯然缺乏有效措施應付掘路工程問題的關注。謹此報告，由於有關部門在過去六個月採取下列措施，情況已有改善 –

- (a) 由一九九四年十二月開始，當局禁止在 45 條主要道路於日間進行公用設施掘路工程。這些工程須在夜間施工，及坑道在日間須鋪設臨時上蓋；
- (b) 由一九九四年九月起，申請在主要道路進行掘路工程的公用事業機構須在施工前進行交通影響評估。交通影響評估包括有關的臨時交通安排及紓緩措施，這些措施須經運輸署批准。上述新安排現正分階段實施，至一九九五年四月之前適用於所有主要道路。當局將於今年稍後期間檢討這個計劃的成效；
- (c) 路政署正密切監察掘路工程。該署已在挖掘准許證增訂額外條款，規定公用事業機構須密切監管其承建商。無人施工的地盤比例由一九九二年約 32% 減低至一九九四年年底少於 8%；
- (d) 公用事業機構必須自行負責永久修復工程，從而避免「雙重掘路」；
- (e) 當局已著手改善坑道工程的標準及方法，例如在可行情況下採用管道起重設備等「不設坑道」的技巧；

- (f) 由一九九四年十月起，對於一些大型工程或在主要道路進行的工程，公用事業機構必須在動工前至少三至六個月向道路挖掘統籌委員會呈交工程計劃，以便改善協調及聯絡工作；
- (g) 為了更有效地規劃、協調及管理這些工程，路政署計劃採用電腦化公用設施管理系統。當局擬在一九九七年年初實行這個系統，並會於稍後要求財務委員會批准。另一方面，公用事業機構亦採用以地圖為基礎的電腦紀錄系統；
- (h) 當局已訂出一個名單，載列表現良好的道路工程承建商，以供公用事業機構選擇。當局正考慮在挖掘准許證上增訂條款，包括拒絕向一貫紀錄不良的承建商發出挖掘准許證，藉以加強對承建商的管制。在道路挖掘工程方面表現欠佳的承建商會被暫時取消投標政府合約的資格；及
- (i) 路政署現正進行研究及調查，以找出可以確定地底公用設施位置的偵察設備，從而避免不必要地挖掘道路及減少因疏忽而對地底設施造成損害的機會。

13. 這些措施可大大減少道路挖掘工程的延誤及對交通及行人造成的滋擾。當局會通過部門之間的合作，不斷尋求改善。

14. 此外，儘管在佔用路面收費計劃方面遇到困難，當局仍然考慮可否推行收費計劃，鼓勵各有關方面加快進行道路挖掘工程。