

政府總部
運輸及房屋局
運輸科



**Transport and
Housing Bureau**
Government Secretariat
Transport Branch

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)1/16/581/99

電話 Tel.: 3509 8173

來函檔號 Your Ref.

電話 Tel.: 2136 8016

香港立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)

(傳真號碼： 2978 7569)

劉女士：

有關政府監管高鐵工程的事宜

貴處於 2014 年 5 月 26 日轉交謝偉詮議員 5 月 22 日給立法會鐵路事宜小組委員會主席的信函，我現獲授權回覆。

問題(一)

路政署委聘的監察和核證顧問嘉科工程顧問有限公司(下稱「監核顧問」)一直透過「核實監督者」(check the checker)的方式作監察。按照風險程度，監核顧問抽樣重點覆核香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公

司」)在實施工程時進行的各項程序，有系統地協助路政署監察港鐵公司推展廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)的工程，當中包括定期審核港鐵公司有否履行與政府簽定的委託協議內的責任。監核顧問每月向路政署報告其工作情況，並每月與路政署舉行工作進度會議，滙報及商討包括重要的工程關注事項及相關風險等事宜。監核顧問亦會就各工程合約的進度及各種潛在風險和關注事項，以及各項合約的滯後情況，向路政署報告。

路政署透過監察和核證機制，以及監核顧問的匯報，得悉項目中各合約內工程的進度和部分工程滯後的情況，並察覺地盤的不足之處，例如人手不足、施工點不足、及工序協調不足等等。路政署已不斷敦促港鐵公司跟進，採取有效的緩解措施。按照港鐵公司的項目管理制度，所有建議的緩解措施和「追回進度措施」，須得到港鐵公司的項目管理組(Project Control Group)審批才可落實。而港鐵公司會將所有有關高鐵項目涉及造價的修訂和改動，包括「追回進度措施」建議在審批前提交路政署審閱。路政署和監核顧問會就建議提出專業意見，與港鐵公司跟進。

路政署和監核顧問一直以來透過各級監察機制，有系統地監察港鐵公司推展高鐵香港段工程，包括每月定期視察工地各合約的進度，亦會每月與港鐵公司負責的施工團隊就各主要工程合約舉行合約檢討會議(Contract Review Meeting)，了解及查問各合約的最新情況，討論可能影響進度，包括緩解和「追回進度措施」等重要事項。每當察覺到有滯後情況，路政署會要求港鐵公司解釋導致滯後的原因，並要求提供緩解和追回進度的措施。例如，在2010年，承建商在移除南昌站上蓋物業的樁柱時，發現樁柱是變形而非

如紀錄所顯示為垂直，以至一般的移除樁柱方法並不適用。港鐵公司與承建商在探討了不同方案後，建議採用嶄新的轉動機和楔塊(Rotator and Wedge)方法來移除樁柱。港鐵公司的「追回進度措施」建議經路政署及項目管理組審批後落實，路政署和監核顧問一直跟進這項新引進方法的有效性及使用情況，每月作實地視察並在定期舉行的合約檢討會議上向港鐵公司了解移除樁柱的進度。最後，承建商通過採用這移除方法順利追回目標進度，並在隧道鑽挖機到達前完成所有樁柱移除的工程，避免隧道挖掘工程受到影響。

「追回進度措施」的例子亦包括佐敦道的臨時交通管理措施。由於在建造佐敦道北面地下連續擋土牆時遇到困難的地質情況，西九龍總站連接隧道合約811B未能按計劃如期將佐敦道向北移，如果不採取任何改善措施，工程將出現約八個月的滯後。為此，港鐵公司落實經路政署及項目管理組審批的「追回進度措施」，先把佐敦道向南移，讓承建商可盡早在佐敦道位置建造地下連續擋土牆，直至佐敦道北面連續擋土牆完成後，再將佐敦道改回北面位置。自有關臨時交通管理措施在2012年2月實施以來，路政署和監核顧問定時巡視地盤，跟進有關措施的執行情況。最後，這項交通改道措施讓西九龍總站北面的地下連續護土牆建設工程追回約六個月的進度。

有關監察機制的詳細資料，以及路政署就追回落後進度措施的跟進和核實工作，載於政府在2014年5月2日和5月15日向立法會鐵路事宜小組委員會提供的文件中(CB(1)1328/13-14(03)及CB(1)1422/13-14(02))。

路政署署長在每月與運輸及房屋局局長舉行有

關路政署工作的例會上，向運輸及房屋局局長匯報高鐵路香港段項目的進度。就關乎高鐵路香港段項目的重要事項，路政署署長亦會另行安排向運輸及房屋局局長匯報。

問題(二及三)

正如上文所述，路政署是採用一個「監察和核證」的模式去監督港鐵推展高鐵工程，是有鑑於港鐵公司擁有健全的管理制度，過去有多個成功推展鐵路項目的紀錄，因此不用進行微觀監管，這是採納「監察和核證」模式的前提，路政署成立的 13 人專責小組的人手是足夠的。但我們必須說明，「監察和核證」的模式是有別於用作監督一般工務工程的「項目管理」模式。前者是按照風險評估，以較少的人手作重點抽樣覆核港鐵公司在實施工程時進行的各項程序。自今年五月起，為了進一步加強對高鐵路香港段項目的監察，路政署已要求監核顧問重組其監察項目人手之安排，目標是對高鐵路項目進度和開支作更重點的檢視和監察。

港鐵公司在今年 5 月向立法會提交文件，表示新的目標是高鐵路香港段於 2017 年底投入服務。迄今，港鐵公司提交了最新的工程計劃資料，路政署正聯同監核顧問作全面審視及評估，以確定港鐵公司能否按其建議的新完工日期完成工程。至於項目造價的最新估算，路政署已要求港鐵公司提供補充資料和詳盡理據，待收到港鐵公司有關資料後，路政署會聯同監核顧問作全面審視及評估。

在整體檢討工作方面，行政長官已委任一個獨立專家小組，就現有港鐵公司在項目管理和開支監控

制度和方式，以至現時政府的項目監察機制的任何問題，進行全面檢視，查找問題及其成因(包括可能涉及的人為因素)，並提出改善的建議。獨立專家小組的主席為夏正民法官，另外兩位成員 Peter Hansford 先生和 Andrew J. Whittle 教授，均為海外工程專家。獨立專家小組於六月展開工作，以期於今年 11 月底前完成檢討，並向行政長官提交報告；報告內容將會公開。若涉及人為因素，將由政府或港鐵公司另行追究責任。

運輸及房屋局局長

(冼熙朗

代行)

2014 年 7 月 30 日

副本傳真

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生
(傳真號碼：2714 5297)