

立法會

調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的 背景及原委專責委員會

第七次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年10月20日(星期二)

時間： 上午9時30分

地點： 立法會綜合大樓會議室3

出席委員

廖長江議員, SBS, JP (主席)

謝偉銓議員, BBS (副主席)

李卓人議員

陳鑑林議員, SBS, JP

毛孟靜議員

田北辰議員, BBS, JP

易志明議員, JP

胡志偉議員, MH

范國威議員

莫乃光議員, JP

陳恒鑾議員, JP

鄧家彪議員, JP

盧偉國議員, SBS, MH, JP

證人

公開研訊

路政署鐵路拓展處處長

陳志恩先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長2

譚漢財先生

Legislative Council

Select Committee to Inquire into the Background of and Reasons for the Delay of the Construction of the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link

Verbatim Transcript of the Seventh Hearing
held on Tuesday, 20 October 2015, at 9:30 am
in Conference Room 3 of the Legislative Council Complex

Members present

Hon Martin LIAO Cheung-kong, SBS, JP (Chairman)

Hon Tony TSE Wai-chuen, BBS (Deputy Chairman)

Hon LEE Cheuk-yan

Hon CHAN Kam-lam, SBS, JP

Hon Claudia MO

Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP

Hon Frankie YICK Chi-ming, JP

Hon WU Chi-wai, MH

Hon Gary FAN Kwok-wai

Hon Charles Peter MOK, JP

Hon CHAN Han-pan, JP

Hon TANG Ka-piu, JP

Ir Dr Hon LO Wai-kwok, SBS, MH, JP

Witnesses

Public hearing

Mr Henry CHAN Chi-yan, JP

Principal Government Engineer/Railway Development, Highways Department

Mr TAM Hon-choi

Government Engineer/Railway Development 2, Highways Department

主席：

請證人和陪同人士進入會議室，謝謝。

首先歡迎各位出席"調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會"的第七次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人是路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生，以及路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生。歡迎。

專責委員會已經同意陳先生及譚先生的要求，可以有陪同人士出席這次研訊。陳先生及譚先生的陪同人士為路政署總工程師／鐵路拓展2-1陳彩偉先生，以及發展局法律諮詢部(工務)高級政府律師連國強先生。

我請大家注意，上述陪同陳先生及譚先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

我想提醒證人，本委員會沒有獲立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條的權力，所以證人不受第382章賦予證人的特權所保障。在訊問過程中，根據第382章第18條的規定，對專責委員會提出在研訊主題上具關鍵性的問題，蓄意給予虛假的回答，或向專責委員會提交虛假、失實、捏造或捏改的文件，而意圖欺騙專責委員會，即屬犯罪。但我相信證人會真誠地協助委員會的工作。

專責委員會已經制訂本身的《工作方式及程序》，我請大家留意以下幾點。首先，第382章所訂的議員特權，只適用於研訊的過程。所有議員，包括非專責委員會委員的議員，都應該避免在研訊過程以外場合發表與研訊有關的意見。另外，我想藉此機會提醒旁聽今天研訊的公眾人士及傳媒，在研訊過程以外場合披露研訊中提供的證供，將不受第382章所保障。所以，如有需要，各位人士和傳媒應該就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程中，我會要求證人就他曾經向專責委員會提交的書面陳述書作出確認，以及把陳述書納入為專責委員會的證據。另外，專責委員會已決定，所有經專責委員會考慮並同意可以公開的文件，均會上載至立法會網頁，供公眾查詢。

時間到了，亦有足夠的法定人數，我現在宣布研訊正式開始。

陳志恩先生，你曾於2015年9月29日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書，即專責委員會文件第W11(C)號。你現在是否正式向專責委員會出示該份證人陳述書作為證據呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是。

主席：

OK。為方便列席的公眾人士和傳媒跟隨專責委員會的程序，我會應他們的要求將閣下的陳述書向他們公開。你對你的陳述書有沒有即時補充？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒有。

主席：

好的。

譚漢財先生，你曾於2015年9月29日向專責委員會秘書提供一份證人陳述書，即專責委員會文件第W12(C)號。你現在是否正式向專責委員會出示該份證人陳述書作為證據？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

是。

主席：

請問你有沒有即時補充？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

沒有補充。

主席：

好的。

我提醒各位委員，根據專責委員會《工作方式及程序》第15段，在公開研訊中，委員只應為確立與這次研訊有關的事實而提

問。委員不應該在公開研訊中發表意見或作出陳述。我會決定某條問題或某項證據是否與專責委員會的職權範圍有關，以及是否屬於研訊範圍。我作為主席亦有酌情權，決定某條問題是否屬於跟進問題，以及是否容許委員提出該條問題。另外，每位委員的提問時間為10分鐘，包括證人回應，委員可以選擇向一位或兩位證人提問。

就今天的研訊，我想先問陳志恩先生一條問題。

陳先生，根據閣下的陳述書第24段，你作為路政署鐵路拓展處處長，負責監察在工務計劃下鐵路建造工程的進度，協助路政署署長與運輸及房屋局聯繫，處理與高鐵項目相關的事宜，並且出席每月舉行的項目監管委員會會議。

我想問一問，我想你向專責委員會講述一下，你在履行你的職責時遇到甚麼困難？此外，我亦想問一問，按你的經驗，為高鐵項目設計的監察機制是否有效？謝謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝主席。關於作為鐵路拓展處處長在監察高鐵這個項目時遇上的一些困難情況，我可以這樣說，因為高鐵項目是首個以服務經營權形式推展的項目，所以我們利用了一個間接的監察方式，一個監察核實者方式，即英文稱之為check the checker的方式，這是一個間接模式。

在這種情況下，監察團隊其實只是路政署鐵路拓展處中一個10多人的小隊。所以，基本上我們要倚重港鐵公司進行直接監督。他們在地盤設有地盤建造經理、地盤高級督察及地盤督察，他們的監察團隊有數百人之多。其實，在核實資料方面，我們需要倚重港鐵公司掌握的第一手資料。路政署要靠港鐵公司適時地提出報告，我們是從各種匯報方式的內容得知工程進度。當然，我們亦有外間的核實顧問協助我們，但其實中間的過程最重要是由港鐵公司在報告中適時匯報，我們從而可以向上向運輸及房屋局作出報告。

但是，如果外間的持份者覺得，這種監察形式跟我們實際推展港鐵項目所用的核實監督者方式，中間會否有任何落差呢？這是一個比較困難的地方，因為事實上，在路政署轄下只有10多人擔當監察角色。如果這種形式有任何落差，我覺得我們需要在完成整個高鐵項目後再作檢討。

主席：

是的。你剛才說，你們的角色是check the checkers的角色，即監察監察者的角色。就這個角色而言，你們覺得在執行這個制度時有沒有出現一些"甩漏"的情況？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

基本上，我們的監察制度設有3層架構，這個3層架構是指，在監察過程中.....

主席：

陳先生，你這個架構我非常清楚。但是，我想問一問，在這個check the checkers的程序、過程中，即是在check the checkers、監察監察者的程序中，有沒有"甩漏"的情況出現？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在監察過程中，就是在那個3層核實架構中，主席，你剛才都說過知道這是包括合約檢討、我們的項目統籌委員會等，但中間的過程是有Jacobs，即我們的顧問公司幫忙。在過程中，他們每個月都有做他們應有的工作，所以過程其實是暢順的，即核實過程是暢順的。

主席：

所以，你認為在這個過程中，你們之間是沒有"甩漏"的，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

他們，即是Jacobs，在進行顧問核實工作的過程中，其實他們每月都會重點抽樣核實港鐵公司在監察整體高鐵項目過程中有沒有因應他們所謂的PIMS，即項目綜合程序，進行監察。在每月的核實工作中，他們找不到任何不符合的地方，所以他們都覺得港鐵公司本身的系統是有足夠條件的。

主席：

是的，所以，你這個check the checkers的監察過程，差不多是全然依賴Jacobs公司去履行這職責。我這麼說對不對呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這又不是一定的，因為除了Jacobs公司協助進行這項工作之外，其實每月我們的總工程師也會參與跟港鐵公司一同召開的檢討委員會，即合約檢討委員會。我們在那個過程中，已經得知每項工程合約的進度如何。我們亦有參與Jacobs一起進行地盤視察工作，可以從文件得知每月的合約進度；從檢討會議的匯報，以及每月進行工地視察，我們都知道過程進展如何，例如工程有多少滯後。如有任何滯後，我們都會要求港鐵公司就滯後的情況推行一些緩解措施，從而希望能夠追回進度。

主席：

是，好的。盧偉國議員。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，因為有兩位證人，而對於他們在工作上如何分工，即他們在高鐵香港段的建造工程方面所擔當的角色，我是不太清楚的，所以我問的問題其實兩位都可以回答。我亦相信這樣的話，我們這個環節可能會更有效一些。

首先，第一個問題，我都想了解一下兩位過往就監察鐵路興建工作的一些經驗，所以我想請兩位解釋一下，在加入政府之前，有沒有做過與興建鐵路有關的工作？而加入政府之後，並在擔任現職之前，又有否做過與監察鐵路興建相關的工作？我相信這個問題兩位都可以作答。

第二個問題是關於當時政府當局在策劃高鐵香港段時預計的2015年8月的通車日期。不知兩位有否參與有關訂定這個日期的工作？在工作期間，兩位曾否對這個日期有所懷疑，並向上司反映這看法？請問有沒有一些質疑這個完工日期的具體紀錄？

另一個問題，就是前路政署署長韋志成先生在我們2015年6月2日的研訊曾指出，"整個項目最後分成40多份不同的合約，每份合約均有開工期.....我覺得我們詳細分析的時候，不應該只看完工期，還要看合約的開工期。如果開工期遲了，而完工期又沒有調整.....緩衝期自然就會少了"。這是引述韋先生的說法。我想問兩位，在高鐵香港段的40多份合約中，有多少份合約是未能夠如期開工？如果開工期延遲了，完工期有否因而作出過調整？如果是沒有的話，這會否是造成多份合約的工期出現滯後的原因呢？

還有一個問題，其實之前我都有提過類似的問題，我記得我個別有向不同的證人，大概有一、兩位，問過這個問題。這問題就是行政會議由通過政策支持以至簽署第二份委託協議的過程，只是用了大約21個月的時間，有批評指這樣的時間其實是比較短的；亦有引述的資料指，如按國際標準，這部分的工作可能需要平均大約37個月的時間。既然有這個情況，前期工作只花了21個月，回頭看時，這樣是否出現一個很不足的情況？或者兩位會否同意，在前期工作方面，如果當時能夠預留較充裕的時間，後期實質的推展工作就會比較順利，亦可以減低延誤的機會呢？

有好幾個問題，主席。請證人作答，多謝主席。

主席：

陳先生，譚先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我在2010年10月18日起出任鐵路拓展處處長到現在為止，之前我其實也曾在土木工程拓展署、路政署和運輸及房屋局工作過。我有超過30年的工程經驗。我曾經處理過的大型地盤，包括地盤平整、填海工程、碼頭、堆填區、填料庫、拆建物料重建設施，以及海上污染泥坑的工程……

主席：

陳先生，可否大聲一點，或者對準麥克風說話？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……還有鐵路規劃的工作。其實，我的工程團隊包括譚先生在內，都有相當的經驗。或者我請譚先生回答他以往曾經做過一些甚麼的工程。

主席：

是，譚先生。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

主席，我是在2012年起參加高鐵這個項目，但其實之前我在土木工程拓展署也曾做過一些大型工程，雖然未必與鐵路這個名

稱有關，但我都曾參與過大型工程的管理規劃工作。我做過一些填海工程計劃，參與過北大嶼山的規劃研究，亦參與過香港迪士尼樂園的設計與興建；而港珠澳大橋的前期準備工作的規劃，我都有份參與。

主席：

是，好的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

至於第二個問題，就是問我們兩人有否參與前期規劃工作，正如我們所說，這個工程在2010年1月簽署第二份的協議文件，之前我和譚先生都是未曾加入路政署鐵路拓展處，所以我們並沒有參與前期的規劃工作。

至於第三個問題，就是.....

盧偉國議員：

主席，不好意思，或者我補充一下，因為我那個問題是比較直指訂定2015年8月的通車日期這方面。你剛才的解釋是否指你們並沒有參與訂定這個日期的工作？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們並沒有參與訂定這個日期的工作。

主席：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

至於第三個問題，就是前期規劃工作方面，一些工程的合約完工期對第二個跟續合約的工程會否產生任何問題。我可以舉一個例子，就我們所知，在合約811B的工程進行期間，例如護土牆的建造工程有所延誤，我們要做一些"功課"，即採取一些追回進度的措施，而在過程中，其實合約811B的工程都有所延誤、有所延後，因而影響了合約810A工程的開展。

當時據我們所知，在簽署合約810A時，並沒有把合約810A工程的完成日期再加以推遲。我相信這是經過港鐵公司工程項目團

隊的參與及研究後，認為在這情況下，即使不再延展任何工期，仍然可以追及2015年8月完工。我相信港鐵公司根據以往的經驗，希望能夠用一些追回進度的措施作為手段，令工程可以如他們想像般如期完成。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

問題的最後部分，關於21個月的問題，即由行政會議通過政策支持至簽署第二份委託協議書的過程只為21個月，時間是否過短。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就規劃的過程而言，由行政會議通過直至第二份協議簽署的過程中，是有21個月的時間，但這是否導致延誤最嚴重的原因，以致工程不能完成呢？其實，當其時政府仍然覺得港鐵公司在這方面的工作及其承諾的時間均有所保證，我們認為應該需要保留權利。所以，我認為我們不便在此作任何評論。

盧偉國議員：

主席，我要再跟進我提出的其中兩個問題。不過，我想先問譚漢財先生對於剛才的問題，他會否想作回應。

主席：

譚先生。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

是的。陳處長大致上已經清楚說明了。我唯一要補充的是，剛才提到，在面對大型工程時，工程師將工程劃分不同的合約來執行，在過程中很多時候均會有不同、不可預見的事情發生，因而要作出一些修改。回應盧議員剛才所說的問題，而陳處長剛才亦已解釋，其中一個例子，合約810A為建造西九龍總站工程，如此大型的合約便正正遇到這樣的問題。

很多時候，工程可能由於前期合約中一些工作未能完成，以致不能夠準時，即是依原本的計劃"開工"。其實，我們看到港鐵公司已做了大量工作，其中可見的工作是，他們考慮把原本合約中需要做的一部分工程，安排在另一份合約來做，從而減少這份合約所需進行的工程，希望盡可能保留工期。

由此可見，由於港鐵公司有這樣的安排，所以仍然能夠在該公司的建議工期不改變的情況下招標。在招標過程中亦可看到，投標者並沒有質疑工期的時間，即在招標過程中，並沒有投標者回來表示無法做到的情況。這是我們看見的情況。我想補充只是這點而已。

主席：

盧偉國議員。

盧偉國議員：

主席，我想跟進的問題正正是這點，就是某方面的工程會影響接續的其他一些工程的開工期，這樣工期肯定會壓縮，甚至是相當嚴重的壓縮。

我很同意兩位的基本看法，即在工程管理上，當然希望能夠想方設法追回進度。不過，在每月的例會中，我發覺那些數字，之前我也曾經指出，就是整體工程滯後的數字，不見得因為大家的努力而有所縮窄，反而與原先需要完成的百分比之間的差距似乎每月遞增。你說你看見他們盡了努力，正如你剛才也舉出了一些實質例子，如果確是可以追回一點進度，我相信大家會比較放心。但是，當你看到數字的差距似乎每月都有擴大，其實當時你們是否有對完工日期提出過質疑呢？

主席：

是的。陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我們很明白在推展大型工程的過程中，很多時候都會遇到一些不能預見的情況，但就大型管理的合約而言，我們都非常倚重港鐵公司根據他們過往的經驗，利用追回進度的措施來追回這些時間。港鐵公司在以往的鐵路工程合約中，均有非常良好

的表現，他們利用追回進度措施，相當恰當地追回很多工程的時間。

港鐵公司建議的追回進度措施均經過他們的項目管理委員會通過，在項目管理委員會，我們稱為**Project Control Group**，所提出的追回進度措施中，我們路政署的同事都會有份參與，而他們在建議任何追回進度措施前，亦會提出有關原因和預期的效益，我們有份參與並表達我們的意見。批核了追回進度措施後，這些追回進度措施便會融入在我們原先的工期中。

但是，如果說在融入工期後，新的推展情況會否有另一類不能預見的問題出現，導致原先預計的追回進度措施的效益有所減省，這是有可能的。所以，其實我們說的是，由開展追回進度措施後，我們會一直採用我們沿用的政策，即是採用合約檢討委員會、工地視察等方式，跟進他們的追回進度措施的效益。

盧偉國議員：

主席，其實我的問題是要客觀地指出，無論追回進度的一些具體舉措，在工程判斷上是否合理或應否去做，我並不是懷疑這些，而是實質成效的問題。其實，從之前一直向立法會展示的許多數字均可見到，每月進度與原先進度的差距一直增大，似乎未能從資料上看見有哪段時間是可以成功追回進度，只見距離一直增大。在這樣的情況下，其實我並非問他們是否出現過確實的質疑，即我不是對他們所做的補救方法有所懷疑，但因為在成效上看不見可以追回進度，所以問他們有否出現過這方面的質疑？

總括來說，或許我最後請兩位回應一下，就這種情況而言，政府當局與港鐵公司採用從未嘗試過的合作方式，即服務經營權的模式，可以說是雙方合作的新模式，這是否令到政府當局，特別是你們兩位和你們的團隊所做的工作，真的不能夠很有效地發揮監察的作用呢？

主席：

是的。陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝主席。如果要回應盧議員剛才所有的提問，我可以引用我的署長在3月24日的研訊中，他在開場發言時曾說，這是第一次

以服務經營權的方式，以及用委託的模式推展鐵路項目。所以，政府和港鐵公司其實需要一些時間去適應這種新的方式。還有，我們是第一次用間接的方式，以核實監督者的身份來監察工務工程的推展，當中我們也發覺會有不足之處。所以，將來如果我們再使用這種方式，我覺得路政署和港鐵公司都必須檢討這種方式，研究這個核實監督者和服務經營權的方式，是否推展一些鐵路項目的最好方式，而當中的細節，我們亦必須作出檢討。

盧偉國議員：

這個環節我沒有進一步的提問。

主席：

好，副主席。

謝偉銓議員：

多謝主席。

路政署在推展高鐵項目方面，其中一個主要職責是監察高鐵項目的整體推展情況，以及確保這個項目的公共撥款可以審慎地使用。剛才說過，陳志恩先生自從2010年10月起出任鐵路拓展處處長一職，其實已經開始參與高鐵工程，亦是項目監管委員會的成員。

根據陳先生的陳述書，第40至49段提到有關高鐵項目延誤的原因，當然原因有很多，其中包括較難確定的地底環境、西九龍總站地下工程結構的複雜性、隧道鑽挖機的運作不可靠，以及承建商的資源等。

我想問一問，陳先生，你作為如此資深的工程師，亦參與了不少相關或相近的土木工程項目，對於剛才提及的一些因素，尤其是地底的地質情況、地底一些公共設施需要改道，或者因為施工時一些臨時交通改道等因素，即是我覺得，我想問一問，在推展高鐵項目時，港鐵公司除了第二份委託書之外，在2008年也有第一份委託書，也曾經受委託進行高鐵的設計和土地勘察工作。我想問，對於剛才所說的未知因素，作為一個資深工程師，你認為在考慮這些項目時，是否也應該知悉這些因素存在？我想你先簡單回答。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝主席。

就着那些未知的因素，包括地質情況，地下的utilities，即公用管線的問題，以及臨時交通改道措施的計劃，其實這些都是不確定的因素，往往對我們不同的工程，我不是說大型工程，即使在普通工程施工時亦困擾着工程師，在施工過程中遇到這些情況時都是非常棘手的。

可以舉一個例子，地下管線的問題往往是在掘開了路面，即我們所謂的"開坑"，開了一個trench出來的時候，才發現當中有一些知道的或不知道的管線。這樣會影響diversion，即改道的措施，往往會引致一個很長的時間，而相關情況更會影響臨時交通改道措施。因為我們知道，臨時交通改道措施是一個很完整的計劃，需要相關方面、相關部門鼎力襄助。如果臨時交通改道措施受影響，亦會影響大眾市民使用道路。所以，往往這些不知的因素，是非常難以估計的。

更有些情況是在地下管線揭露出來後，才發現其長度原來是很繃緊，是沒有一些虛位足以將其移到旁邊、移開數米，這樣可能變成需要進行大型改道，即是就那些公共管線進行大型改道工程。在這情況下，這些小型的不知數、不知的因素，或會引致大型的滯後或延誤，這類情況是非常困擾我們的建造工程的。

謝偉銓議員：

主席，基本上陳先生也知道這些工程，他其實一早已知道剛才所說的未知因素會影響工程進度。作為監督者，其實只不過要知道詳細資料，從而計劃將影響減至最低。就你要知道的資料而言，譬如地質方面等，路政署監督這個工程已有一段時間，有沒有敦促港鐵公司在這方面獲取多些資料，使工程的進度編排得更準確呢？

抑或好像剛才陳先生所說，要待工程開展時，譬如剛才說挖開了地下管線，然後才做呢？抑或是會預早做一些工夫？有沒有要求港鐵公司去做；如果有，做了些甚麼？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，其實在地盤內，例如在地質問題上，在早期、前期的預探工程或勘察工程中，港鐵公司也做了一些工作。在整個西九龍總站地盤，即我們現時研究的西九龍總站地盤，當中有很多"打石"的問題，他們曾經在600個位置做過鑽探，平均距離是14.4米，這與土木工程拓展署土力工程處所要求的大約平均30米相比，已經比較密。所以，在過程中，我們知悉他們做了很多勘探工作，但即使進行了勘探，亦不能完全代表知悉每一塊石或每一塊岩石出現的位置是否準確。

所以，就着地質的問題或地下管線的問題，港鐵公司作為project manager，即項目的管理者，應該在工程合約的預計完工時間內包含多一些時間，以容許在遇到如此多項不能預計的事件時，也能夠及時在工程合約完工期前完工，這是比較重要的，即是要多預留一些時間。

但是，就大型工程而言，當A合約完成後，B合約要接着上場，中間的調節過程亦非常重要。如果A合約完工，連隨接着B合約的開展，這便比較困難，在這些情況下往往需要多做一些工夫。

謝偉銓議員：

主席，如果我沒有錯誤理解陳先生的意思，即他認為就港鐵公司的工程時間計劃而言，對於一些未知因素的預留時間並不足夠。陳先生，這是不是你的看法？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我是看到個別情況有這些問題出現。

謝偉銓議員：

剛才說的地質問題，便是其中最主要的？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

地質的問題是出現在西九龍總站的工程內。

謝偉銓議員：

好，主席，我接着想問的是，說到西九龍總站地下工程結構的複雜性，結構複雜性當然是與設計有關，我想問一問陳先生，作為這方面的專家，其實在設計過程中，應該很早已有設計，有關的設計是否已經預視當中的複雜性，而在施工計劃方面，你覺得港鐵公司預算的時間是否足夠？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

西九龍總站是一個非常龐大的車站，佔地11公頃，南北方超過600米，東西方由130米至200米，所以是一個非常大的工程，而且還要挖掘至地下30米。我們也知道，這項工程非常龐大和浩大。至於港鐵公司在監察設計過程中是否出現任何問題，我相信我們不便在此作出任何評論，但我們知道，西九龍總站非常複雜，尤其是在北面，需要進行一些由上而下的挖掘工程，但中間、中庭位置，卻要由下而上進行。所以，做法和建造過程也需要進行相當的研究。港鐵公司的項目團隊，已聘請設計顧問公司進行有關的設計工作。

主席：

我想副主席提出的問題是，根據你的專業判斷，在預留時間方面，港鐵公司是否已經適當地預留時間，即是已預計工程的複雜性和地質等問題，在預留時間方面，港鐵公司有沒有作出適當的預留？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實，這個問題是需要作出一個評論，但由於我們跟港鐵公司就西九龍總站合約的一些情況，我們覺得需要作出保留，因為我們仍然覺得需要保留權利，所以我覺得不便在這裏作出任何評論。

主席：

好，副主席。

謝偉銓議員：

是，主席。我想跟進一個問題，剛才提及工程事宜的判斷方面，路政署署長劉家強先生在今年3月24日的研訊上曾經表示，西九龍總站，正如剛才所說的，是一個非常複雜的建築物，路政署不能夠憑當時所得到的資料作出獨立判斷，所以要求、催促和迫使港鐵公司提交修訂工程計劃表，然後署方才能判斷完工期。他又表示，留意到港鐵公司的獨立董事委員會的第一份報告提及一個事實，項目團隊對路政署保留了一些關鍵項目進度的信息，而陳先生在陳述書第30段也有提及。儘管路政署按既定的匯報機制向港鐵公司要求提供資料，但在一些情況下，路政署未能適時地獲得該等資料。

因應這種情況，我想問陳先生，或譚先生也可以補充，你作為代表政府監察工程方面的一個重要機構，如果港鐵公司連資料也無法向你提供，你有否察覺到資料不足呢？似乎陳述書是有提到的，既然資料不足，又如何監察呢？你又採取了甚麼行動？除了催促之外，還可以做到甚麼呢？抑或你根本是"無牙老虎"，因此港鐵公司想怎樣做便怎樣做呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，其實劉家強署長在其陳述書或發言時曾提及這方面，或許讓我quote獨立董事委員會的第一份報告第1.38段，當中提及工程總監未有就項目管理團隊於2013年11月所表達的高度關注事項與政府溝通，而這部分主要關乎延誤帶來的累計性影響，以及因此竣工日期應該為2016年。我想這是一份公開文件，我複述這一段，而在2013年11月，他們未能夠將原先內部估計的2016年竣工日期向我們通報。

這正正相當於我剛才所說的，這是我們第一次使用服務經營權模式來推展項目，因此我們採用了間接的監察方式，而這種間接的監察方式可能跟一般持份者所覺得的監察有所不同，這種監察方式需要依賴中間一個十分具專業性的項目團隊作出監察，而路政署鐵路拓展處則作為一個間接的監察者。謝議員提及當中要如何監察，我們只是擔當間接的角色，是否只能催促港鐵公司就任何滯後提出一些追回進度措施呢？獨立專家小組的報告亦有指

出這一點，他們提及，政府對港鐵公司的項目團隊能否作出任何監察並且提出任何介入，或有否介入的機制。這是獨立專家小組的看法，而其建議是將來如果要利用服務經營權模式來推展鐵路項目時，是否需要對介入方式作出任何檢討。我們覺得是需要檢討的。

謝偉銓議員：

主席，其實我想簡單一點。陳先生也提及在索取資料時不能適時獲得提供資料，你們在這方面做了些甚麼呢？如果你們連資料也不足夠，那又如何評估呢？希望陳先生能夠就這方面再簡單一點回答。

主席：

請簡單一點回答，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

簡單而言，其實我們除了從港鐵公司的匯報，也透過我們的工程團隊每月跟港鐵公司舉行合約檢討委員會和工地視察，一直掌握着工程的脈搏。不過，至於能否知悉哪一天完工或是工程不能夠完成，我們則是完全依賴港鐵公司的。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。首先，我想簡單確認，這兩份文件均是來自兩位自己的手筆的，對嗎？可否確認這一點？

主席：

陳先生，譚先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是的。

胡志偉議員：

因為我留意到，這兩份文件的內容，有相當多的部分是完全一致，我甚至可以說是copy and paste的情況，是可以對照的。我想問一問，你們寫這份文件時，是否交由同一位秘書替你們處理？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是用相同的團隊來處理這兩份文件的。

胡志偉議員：

因為你剛才說過，這兩份文件也來自你們兩位手筆，但兩份文件的內容，其實相當接近，是完全一致的，連行文內容也是一致的，我想確認這一點。

主席：

或許請你說一下，如何準備這些文件？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是整個團隊共同完成的，然後由我們各自核實。

主席：

是。

胡志偉議員：

OK，我只是想提一提，可能公眾要留意，這兩份文件是完全一致，甚至我感覺到會否是.....

主席：

一份抄另一份.....

胡志偉議員：

一份抄另一份。這純粹是我的觀察而已。

我想問兩位，作為具備豐富大型工程管理經驗的工程師，在一個大型工程的管理工作中，你們認為如果要令工程能夠如期完成，其中的一個基本條件，是否要就整個大型工程的關鍵時序，

即是在某個時間要完成甚麼工作，是有一個milestone的要求，令你們在監管過程中有所依從。這是否一個基本的要求呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就大型的建設工程而言，通常也會有一個綜合管理時間表，這是港鐵公司應該準備的，因為港鐵公司才有一個項目團隊，在時間表的製作過程中可以做到這點，這是應該由港鐵公司去做，然後再把這份文件交給我們。基本上，在委託協議的附件中也有一個完成時間表，是一個粗略的時間表，講述不同的工程、不同的工序會於何時完成，然後直至2015年8月4日，便會作為一個handing over day，即是把整條鐵路交回給政府。粗略的時間表便是這樣，但在進行一項整體工程時，港鐵公司是應該有一個綜合時間表，情況就是這樣。

胡志偉議員：

主席，我想問清楚，這個綜合時間表跟你剛才所說，即每個工程項目所謂的"里程碑"這個概念，在你們今次的高鐵監督過程中，其實是否屬於相同的東西呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着港鐵公司而言，該公司本身是有一個項目時間表的，例如每項工程當中也會有一些工序，當A工序完成後，才會進行B工序。以挖掘一條隧道為例，當隧道貫穿後，才可以建造中間的隔牆，完成中間的隔牆後再鋪設軌道或電線，這些程序是一個接一個的。所以，港鐵公司在不同的合約中，本身是會有其.....

胡志偉議員：

明白.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....建造工程時間表的.....

胡志偉議員：

.....我想問一問，當路政署收到港鐵公司這個時間表後，有否就着這時間表再訂立一些重要、關鍵的里程碑，以便在監察過程中可以有所依從，還是只是百分之一百依賴港鐵公司的報告，以此作為基礎呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在過去的監察中，由於是間接監察這項高鐵工程，我們要依賴港鐵公司的團隊提交工程時間表.....

胡志偉議員：

所以.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....如果就胡議員剛才所說，是否在每項工程中都會有個別的milestone，即一個工程的特別目標或某個程序目標，其實，在港鐵公司獨立董事委員會的第二份報告書也曾提及，如要適切地監察工程，便應該就個別工程多加一些milestone或里程碑，作為監察.....

胡志偉議員：

我不是問這些，我是問路政署本身有否訂定一些里程碑，或作為自己內部一個參考、reference，以便在跟進的過程中，可以及早得到預警。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

路政署是依賴港鐵公司提交的工程時間表來進行的。

胡志偉議員：

即是路政署本身並沒有就着整項高鐵工程訂定一些重要的milestone作為參考資料，從而跟進有關進度？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們會利用港鐵公司提交的時間表，作為我們的reference和依賴。

胡志偉議員：

路政署一直依賴港鐵公司的工程進度，但你也會留意到一直有一些滯後的情況。在2013年11月時，專家報告才指出會作第一次的累計滯後分析，我便是想確認這一點。是否到2013年時，才進行第一次累計滯後分析，還是累計滯後分析其實也是監察中一個很重要的工具，從而協助政府或工程團隊監察工程進度？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實累計滯後分析是一直都有進行的，即是說，在每項工程中已經使用了的時間，以及在地盤中所得的效績百分比，在港鐵公司每個月所提交的工程報告中也有提及到。所以，從這兩個百分比的比較，我們便看到有滯後的情況。所以，這個分析應該是持續性進行及經常性存在，從而作出比較。

可是，如要作為一項預計，從累計性分析所得出的百分比作預測，看看工程能否在2015年完成的話，這便是港鐵公司內部自己所做的。如我們所相信，在剛才讀出第1.38段中所提及的事情，便是港鐵公司自己內部做了一些工夫，完成之後，有否把這個分析提交給我們呢？這便是2013年11月的情況。

胡志偉議員：

主席，是否確認了路政署在2013年11月之前，其實本身並沒有就着工程延誤的問題，進行內部的累計滯後分析？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在2013年11月之前，其實我們已經相信和知道，當時有兩項工程是有較嚴重的滯後，一項是在北面的826號工程，即是由邊界把隧道挖通至米埔。在這項工程中，我們知道有嚴重滯後，而這個滯後源自兩部隧道鑽挖機從內地福田把隧道挖穿過來，然後才……

胡志偉議員：

主席，我認為這些細節已經聽過了。我想問清楚，路政署在2013年11月之前，曾否進行內部的累計滯後分析，以及把資訊匯報予運輸及房屋局。

主席：

其實陳先生可以直接點回答他的問題。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們沒有進行定量分析，但我們在質量、qualitative上，是知道滯後相當嚴重的。因此，我們在2013年11月之前，已經與內地的承建商盡力爭取，盡快把隧道鑽挖機從福田挖通至香港境內，從而由港鐵公司接收該部隧道鑽挖機。

胡志偉議員：

當時有否進行任何評估，我照用陳先生的字眼，有否從qualitative的角度評估過，按照你們的估算，究竟滯後的情況為何？然後再把信息告訴運輸及房屋局的主事官員知道？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着這個情況，即隧道的延誤和滯後的過程，我們是有匯報給運輸及房屋局。其實在2013年7月23日，我們邀請了港鐵公司一同向運輸及房屋局匯報這些過程。也許讓我先整理一下資料。

主席：

好的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席。

主席：

是的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我翻看我的陳述書第27頁，當時提到2013年7月23日，經運輸及房屋局的要求，路政署和港鐵公司向運輸及房屋局匯報有關高鐵香港段和跨境段的整體進度。港鐵公司預測跨境段隧道工程將於2015年3月完工，而跨境段的測試工作可於7月展開。利用餘下的6個月作為試運行和動態測試，基本上便可以在2015年12月完工，這是當時進行的估算。

胡志偉議員：

主席。

主席：

胡志偉議員。

胡志偉議員：

在2013年8月20日，港鐵公司曾經向鐵路拓展處提供一個局部通車方案，你是否知悉這件事？運輸及房屋局副局長邱誠武曾經表示，他直至11月21日與港鐵公司行政總裁會面前，也不知道這件事。那麼，如果你知道這件事，你有否向路政署署長通報？有否要求路政署署長向政策局作出匯報？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

港鐵公司提出局部使用西九龍總站作全面服務，但只是局部使用而已。港鐵公司在8月20日向路政署提出這個初步建議，但該公司其實應該是在9月8日……9月13日才正式向路政署署長作出匯報。在這個過程中，路政署署長指出，不單止西九龍總站是局部使用，其實還需要在西九龍總站附近有關的土木工程完成後，才能夠使用得到；否則，車站會變成好像在海的中心，乘客沒有辦法到達。所以，在這個過程中，有需要邀請港鐵公司回去再繼續研究。所以，其實我們並沒有接受這個局部使用的方案。

其實在2013年11月8日，港鐵公司曾經和我們一起向運輸及房屋局常任秘書長作了一次匯報，而當中亦提及有關局部使用西九

龍總站的方案。但在這幾次會議上，副局長並不在場，當時副局長並不在場。

胡志偉議員：

主席，我還想問一問，當港鐵公司提出很多追趕延誤的工作安排時，你們是否需要知悉追趕落後進度的工程安排所牽涉的工程費用。這是第一點。

第二，你們會否掌握到，這些工程改動，當中有多少是牽涉到要更改設計等這類事宜，即我們所稱的VO、variation order？你們是知道還是不知道的？如果有牽涉到的話，是否所有variation order都要得到路政署或鐵路拓展處的同事批准，才能應用？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就着各項追回進度措施的推展，港鐵公司是有責任在提出這個建議的時候，將這個建議提交予港鐵公司內部的項目監管組，即Project Control Group。正如我剛才所說，他們提出這個建議的時候都會有文件送交項目監管組，當然亦會有文件送交鐵路拓展處。我們的同事會審視那些文件，然後我們會向港鐵公司提出意見。

我們明白到，每一個鐵路項目的任何追回進度措施都可能涉及增加的支出。他們在文件中亦會提出所牽涉到的金額、資金，而我們亦明白這些金額、資金會從應急費用中作出撥備。所以，這點我們是知道的。

胡志偉議員：

我要追問的是當中牽涉的設計變動，而我翻看文件第49段，當中提及那些有關工程延誤的問題，我想查詢的是，設計變動這個部分，港鐵公司是否一定要得到路政署的批准才可以進行設計變動呢？

主席：

簡單……

胡志偉議員：

如果設計變動的話，所招致的額外開支，就是路政署或鐵路拓展處代表政府承認了這個安排是恰當的。

主席：

陳先生，請簡單回答，謝謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

基本上是由港鐵公司的項目總監作出批核，當中是由路政署提出意見。

胡志偉議員：

設計變動所招致的額外開支是否需要有一個撥款機制，還是只是運用原來的合約款項而制訂？如果不是的話，我們看到有很多索償其實都牽涉到設計變動所招致……

主席：

或許給他機會回答，好嗎？

胡志偉議員：

好，謝謝。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

整體來說，如果有任何設計變動、variation order，當中是經一個項目監管組的機制去提請及撥備，這個是由港鐵公司作出的決定。

胡志偉議員：

這個決定是否等於政府都會同意，然後就可以成為追加撥款的基礎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

或者我請.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

或者由我補充。其實現時我們的安排是，根據委託協議，在港鐵公司負責的65 billion中有一筆應急費用，至於整個委託的精神，就是按照港鐵公司內部的機制運作，然後在適當的點中，政府作出參與及給予意見。

回應剛才胡議員這個問題，正正就是在所有項目變更中，港鐵的同事需要跟從自己的內部機制，正如剛才陳處長所說，就所有的變動、所有牽涉到要處理的索償、所有的additional cost，他們必須首先去到項目監管組，由他們的Projects Director，即項目總監，負責審批。在這個過程中，正正就是在這個機制中，我們要求港鐵公司將每一次提交予他的審批文件都呈交給路政署。路政署的同事會按着情況給予意見。在這個過程中，當他們的項目總監審批這些文件的時候，他需要考慮路政署的意見。但是，回應胡議員，很直接的回應就是，那個approval是由他們的項目總監去批的，政府是給予意見。但是，最重要的是，他們仍然都是在這65 billion裏面的應急費用內使用。在這份協議中，如果他們要超越65 billion，便需要在另一個機制下向政府申請。

主席：

明白。我還有一個問題想跟進，就是剛才胡志偉議員提過，關於追回進度措施。剛才盧偉國議員亦問過追回進度措施。你不斷提及追回進度措施，但是延誤期就不斷擴大。

我想問一問，當港鐵公司提出這些追回進度措施的時候，你們有沒有一個獨立機制，即自己評估這些追回進度措施是否真的有效，因為你們也看到這些延誤期不斷擴大。如果有的話，是由你們去做，還是由你們的顧問Jacobs公司去做呢？謝謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着追回進度措施的效益，當港鐵公司將文件提交給項目監管組時，其實是有提及追回進度措施的效益。但當.....

主席：

港鐵公司當然會提及有這種效益，否則你根本不會接受。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒錯。

主席：

但我想知道你會否只是聽港鐵公司說，還是你自己會作一個獨立的評估呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

路政署只是給予意見而已。當然，我們自己都會看過文件，以及其理由、邏輯思維是否可行，我們便給予意見。但是，到實施的時候，就要對比與地盤實際的情況，是否與當時提交的文件所描繪的情況吻合，而因此達到一些追回進度措施的效益。這方面是要作比較的。

但是，正如我剛才所說，在追回進度措施的推行過程中，是有機會遇到一些不可預見的情況，令追回進度措施的效益可能有所減省，而這個情況是不能預見的。但是，這個我們都會盡可能要看看。

主席：

好。范國威議員。

范國威議員：

主席，我有兩個問題想問陳處長，以及兩個問題問譚副處長。

不過，在未問之前，主席，我有一個程序建議，請主席審慎考慮。港鐵的主席錢果豐先生拒絕出席我們的研訊，我們這個專責調查高鐵延誤超支的委員會……

主席：

范國威議員，我們現在所說的跟……

范國威議員：

我知道。

主席：

.....證人有沒有關係？

范國威議員：

我想說，我們多次向錢果豐先生給予多個月時間，但他都拒絕出席，這是一個失職、卸責的表現。

主席：

不是，有甚麼.....

范國威議員：

我們委員會已經在數個月前收到通知，韋達誠先生不出席、周大滄先生又不出席，現在身在香港的錢果豐先生都以自己要外遊為原因而拒絕出席我們的研訊。我們要有一個清楚的立場，告訴港鐵公司他們要配合我們立法會這個.....

主席：

范國威議員，我想remind你，我們內部討論的事情不應該在我們.....

范國威議員：

但是，這是一個公.....

主席：

.....這件事亦跟這兩位證人無關。

范國威議員：

主席，這個跟我們的職能很有關，我們用了很長的時間.....

主席：

我現在想請你提問有關.....

范國威議員：

.....邀請對象出席我們的研訊。

主席：

.....向證人提出你的問題。

范國威議員：

.....我會、我會、我一定會問，但我們要有一個立場的表態，告知港鐵公司他們需要配合我們的調查。即使我們沒有《立法會(權力及特權)條例》，但他們應該尊重立法會，亦不要立了一個先例，因為自己外遊就拒絕來這裏出席我們的研訊。

主席，我想表達這個很清楚的具體建議，我們內部會議是要討論，是要處理的。

主席：

請你提出你的問題。

范國威議員：

陳處長，我想請問，你給我們的陳述書第61段表示，在2013年7月監核顧問估計高鐵的完工日期可能延遲差不多11個月之前，路政署已經清楚知道當時進度的滯後情況，所以，路政署在其後的項目監管委員會會議上要求港鐵公司在8月提交修訂的整體工程計劃。但是，我們看到得出的客觀效果是，港鐵公司一直沒有履行這個承諾，令路政署自2013年11月起，在每一次監委會會議上都要敦促、促請港鐵公司提交計劃。

你剛才多次提到，路政署在這個監委會上多次促請、敦促港鐵公司，而對於這些敦促，我想請問，你閣下認為究竟有沒有成效？因為公眾看到的、傳媒看到的、我們看到的就是，港鐵公司由始至終都沒有重視過路政署的敦促。你多次說3重監察，間接監察、直接監察、獨立專家，以及要檢討等等。如果港鐵公司沒有認真回應你們的敦促，你又作了甚麼實際行動，要求港鐵公司提交這個修訂的整體工程計劃呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我的陳述書第61段提及，2013年監核顧問方面，顧問曾提出竣工日期可能延遲差不多11個月，而這方面我們其實是有少許辯解的，因為這11個月的滯後在獨立專家小組的報告裏是有一些落差。在2013年7月，當時的滯後是7個月；不過，監核顧問說，如果甚麼都沒有做，一直將這個延遲順延下去，即是將落差一直擴大，竣工日期就可能滯後11個月，這點其實我們跟港鐵公司都有提及過。這裏是有少少誤解。

范國威議員：

陳處長，你是說獨立專家誤解？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是，因為他的預測應該是7……

范國威議員：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……有7個月的落差，不過，他的預測變成了11個月……

范國威議員：

好。那麼，除了敦促之外，你們還有甚麼實際行動請港鐵公司提交這個修訂的整體工程計劃？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是不停地敦促港鐵公司……

范國威議員：

即除了敦促之外。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....需要修改，其實我想請大家參閱鐵路事宜小組委員會於2014年5月5日和5月19日舉行的會議，當時港鐵公司提交了一份文件，在這份文件的第52段(j)提及，在2013年10月，港鐵公司以局部開通模式正式向西九承建商建議，要求承建商就這個目標計劃提供回應。當時是2013年10月。

主席：

范議員的意思是，除了敦促之外，政府還做了些甚麼？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們敦促他們。但是，他們一直推遲回應這份文件，即是做一個新的計劃。我們發覺在文件第52段，即是剛才所述的文件第52段(j)，他們要求合約810A的承建商就西九局部開通這個計劃作出一個承諾。然後在(w)段提到，到了2014年3月31日，西九龍總站的承建商才正式向港鐵公司匯報表示，在2013年10月提交的局部開通方案不能在2015年完成，完工日期要到2017年。即是說，最清楚地盤狀況的承建商要做出一個覆檢時間表也需要5個月，5個月的時間，即承建商要用5個月，港鐵公司則要依賴承建商提交有關情況，而路政署其實是未能作出一個如此真實的時間表的檢討。所以，我們其實是依賴港鐵公司。

范國威議員：

陳處長，你的意思即是，政府、路政署依賴港鐵公司，港鐵公司就依賴承建商，你剛才發言的內容是這樣說。我想表達的是，港鐵公司從來都不重視路政署的敦促。你在陳述書第30段甚至寫道，"向路政署隱瞞項目進度的關鍵資訊"，第30段是這樣寫的，港鐵公司就是做了這樣的事。那麼，你認為路政署和鐵路拓展處在這件事情上是否算是無計可施呢？只是讓港鐵公司又再將責任放在承建商方面。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這件事情是獨立董事委員會的報告書提出來，我們都是從港鐵公司這份報告書，才得知原來其內部之間有這樣的描述。

范國威議員：

那麼，你知道了之後，做過甚麼呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們知悉這件事……

范國威議員：

時間一秒一秒地過去。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……我們是在2014年的獨立董事委員會報告書發表後，才知道這件事。

范國威議員：

OK，好。我另外還有兩條問題，我想問譚副處長。譚副處長，你在陳述書第27段表示，港鐵公司沒有按照既定的匯報機制向路政署提供項目進度的關鍵資訊。你認為路政署不能夠得知這些關鍵資訊，是否影響了路政署的評估，以致出現了一個情況，就是錯估工程滯後不會導致最終的延誤？是不是有一個因果關係呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

范議員，其實這裏我們是說，透過港鐵公司獨立董事委員會第一份報告裏記錄的事實、反映的事實，得知就着某一些事，港鐵公司事實上沒有適時地將一些資料向我們匯報。剛才陳處長已經說過，在核實監督者這個制度之下，我們路政署只有10多人，加上監核顧問也只是20多人，而這個這麼複雜的工程……

范國威議員：

你的意思是人手不足？還是想強調……是不是人手不足？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

不是，我是說制度上。

范國威議員：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

在我們現時採納的這個制度上，港鐵公司用了900多人推行這項工程。

范國威議員：

我知道，是不是人手編制令你們人手不足？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

所以，這個制度需要港鐵公司適時、適當地遵守的其中一個條件，是適當地將其資料匯報給我們，將準確的資料匯報給我們。

范國威議員：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

但是，這個制度當然不止是，正如剛才陳處長所說，不止是單方面依賴港鐵公司給我們資料。

范國威議員：

OK。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

因為剛才我們不斷重複說……

范國威議員：

副處長，請回答我的問題。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

我們有我們的監察制度。

范國威議員：

有沒有因為它未有適時提交這些關鍵資訊給你們，而導致你們錯估延後不等於延誤、延後不會滯後，不會導致最終的延誤呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

就着……

范國威議員：

是會還是不會呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

就如我的陳述書第27段所說，港鐵公司是推行這個項目的管理人，他們親自推行這個項目，但都不能夠適時將這資料告訴我們。即等於剛才說，其實在2013年11月的時候，他們的工程團隊已經判斷，根據有關資料，他們的完工日期將會延至2016年。如果他們當時有告訴我們，我們會知道2015年……

范國威議員：

好。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

即盡其所能，用盡所有方法去追，應該都追不到。

范國威議員：

好。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

那麼，我們會明白。

范國威議員：

好。副處長負責主持每個月的項目統籌會議，跟港鐵公司的總經理和項目經理有聯繫，理應甚至比局長更加能夠掌握每一個工程合約的進度。

我想問譚副處長，即使港鐵公司隱瞞了這些關鍵資訊，但路政署根據自己手頭上的資料，例如個別工程合約滯後的情況，為何都不能夠較為準確地判斷工程最終會延誤完工呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

范議員，劉署長曾經說過，工程的滯後不等於最終一定要延誤完工。為甚麼呢？當一些不可預見、不可預測的事情發生，需要處理，這些事情會帶來滯後，但究竟最終會否延誤，則很在乎所採用的有效措施、追回進度的有效措施.....

主席：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....追回進度的有效措施就需要一個由.....

范國威議員：

但是，路政署自己本身都掌握個別工程合約滯後的情況。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....我相信，范議員，請你聽我詳細解釋一下，因為.....

范國威議員：

我知道，每一次發言你都是重複其他人說過的事情。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....其實事實就是這樣，因為最重要就是，當要追回進度時，就要由項目管理的港鐵公司去設計追回進度的方法，決定用甚麼方法去追回.....

主席：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....這些進度，而在考慮這些方法時，最關鍵是要掌握第一手資料，知道整個工程的.....

范國威議員：

不是.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....詳細情況，是透過那900多人.....

范國威議員：

.....副處長，我想問路政署.....我想問路政署.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....然後.....不是.....

范國威議員：

.....主體是路政署，不是其他人.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....我.....OK。

范國威議員：

.....不是港鐵公司，不是承建商。為何你在今天出席研訊，我就是問你。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

我想指出一點，就是路政署10多人，沒有港鐵公司900多人所掌握到的詳細資料，亦沒有第一手資料，從那個角度.....承建商的力度.....

范國威議員：

那麼，究竟這是資訊不足的問題，還是人手編制的問題呢？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....我覺得現時在這個制度上，當中的運作是需要由擁有第一手資料的港鐵公司作為項目管理人，將這些資訊告訴我們，作為參考.....

范國威議員：

那麼，資訊不足較為重要.....

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....另一方面，我們.....

范國威議員：

.....還是人手不足以審視這些資料較為重要呢？你正在交替說出兩個重點。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....范議員，我覺得最主要的原因，就是我們按現有制度，我們10多人，要去採用不同的方法，透過不同的會議、到地盤的監察，檢視其情況。當發生問題的時候，我們就敦促港鐵公司追回進度.....

范國威議員：

是，但你說人手不足，你暗示、明示說，在現有編制方面你們人手不足.....

主席：

范國威議員，或者給他機會回答.....

范國威議員：

好的。

主席：

.....我不想將這場答問變成一場辯論，好嗎？或者簡單一點回答，接着或者我再安排第二輪讓范議員再問。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

最主要就是，讓我詳細說明，在現有制度下，我們的角色是核實監察者。我們採用的方法就是利用我們現有的資源去監察港鐵公司。我們透過不同的地盤視察，透過不同的會議去得知；而另一方的途徑，就是要港鐵公司適時提交一些準確的資料給我們，然後互相去cross-check，檢視一下其情況。如果我們發覺有滯後，就需要港鐵根據委託協議，負起責任盡其最大力度去追回。在追回的過程中，其實路政署都會作一些協調，有些情況牽涉到不同部門，我們會協助他們去追。

我想舉一個例子。在北面，即剛才所提到的一個跨境項目中，那兩部鑽挖機由內地延遲運抵香港，其實路政署都有就此積極地配合，安排跟內地有關單位開會，敦促他們交報告，然後敦促他們想盡方法去盡快、加快.....

主席：

好的。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....這些一系列工夫都是路政署所做的。

主席：

好，謝謝。下一位，鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席。一直聽下去，我真的覺得很奇怪。素來都是兵多於將，難道你們想有900多人的團隊來監察900多人做事嗎？資料是很多，但你們具備專業和行政經驗告訴你們哪些資料最重要。

剛才胡志偉議員問得很好，而最後聽到的結果是，就追回滯後所採取的措施、或是一些分析，以及設計改動所引致的超支，原來你們只是給予意見，而不是有介入的權力。

所以，我想問，你們認為鐵路拓展處是否受顧問的影響呢？按照最初設計這個制度的勞氏所建議，當局會盡量避免插手管理高鐵事務。舉例而言，你們有否試圖直接向承建商了解工程的進度、困難，以及承建商與港鐵公司的關係？又舉例，你們有否直接以書面，包括警告信，提醒港鐵公司要依期完工，並合乎預算地完工？這兩點，你們有沒有做呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就鄧議員所說的事情，即是鐵路拓展處有沒有直接與承建商作任何書面上或諸如此類的溝通，我們的回應是，其實這個動作應該由港鐵公司作為項目管理團隊去做的，因為只有港鐵公司才與承建商有一個合約關係，一個是承建商，一個是業主。如果覺得承建商在地盤所做的工作、進度有問題，應該由港鐵公司敦促承建商，或者由港鐵公司提議一些追回進度的措施，交予承建商協助推行。由於我們路政署與承建商沒有任何關係，所以我們沒有渠道去作任何溝通。

主席：

但是，你可以經港鐵公司責成承建商去做的嘛！你對港鐵公司是有監督權，可以要它作一個承擔，是嗎？對不對？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們對港鐵公司有一個監察作用，我們可以敦促港鐵公司，但我們沒有需要指引港鐵公司去敦促承建商。

主席：

OK。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

港鐵公司敦促承建商，是其應該有的自然作用，因為在合約上，它與承建商有合約關係。

主席：

即你的意思是，你可以敦促港鐵公司，至於港鐵公司是否敦促承建商，則是它的事，不關你事？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

港鐵公司敦促承建商，這其實基本上是委託協議內的一個合約條款。

鄧家彪議員：

主席，我想問清楚，敦促承建商做事，這當然是港鐵公司的責任，但你們有否曾經懷疑過，正如你在開始時曾說，港鐵公司所提交的資料與承建商在前線的情況有很大的落差。所以，你不如試圖直接問一下承建商？

主席：

是，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

簡單來說，我們沒有直接與承建商跟進這個問題，因為我們仍然覺得這應該是港鐵公司的項目團隊所要做的事。

鄧家彪議員：

那麼，你們曾否發出一些書信，言詞嚴厲地警告港鐵："你們的施工進度不理想"？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在這個問題上，我們亦有作出一些檢討。我可以提出的是，獨立專家小組所建議的其中一個方式，就是使用服務經營權的方法去推行高鐵項目的時候，並沒有所謂量度的標準。專家小組亦看出，在委託協議沒有特訂任何量度標準，即如何界定港鐵公司作為項目團隊的表現是如何。這其實是相當於，即是說，比較之下，一個大型工程項目由路政署聘請顧問去作監察，跟港鐵公司作為一個項目團隊去監察一個項目，是有很大的分別。因為我們沒有在任何委託協議中寫下任何條文，訂明如何評核港鐵公司。

所以，在這樣的情況下，我們沒有向港鐵公司發出任何信件，就其表現作出任何評論。

鄧家彪議員：

處長，從衡量量值的角度，就着高鐵這個項目，政府或立法會已經批出一筆特別的金額，讓你們請一批團隊、工程師團隊。當然，你說區區10多人都不夠。但比起其他鐵路，這個團隊很明顯是特別為高鐵而設，而且亦再有給你們資源去聘用Jacobs。

我想問，既然在制度沒有指標，就正如前路政署署長韋志成在2015年6月2日的研訊中指出，其實制度是死的，不能夠靠一個死的機制自動提出預警；人是活的。你們有豐富行政經驗和工程專業經驗，為何你們不運用你們的專業判斷去看清楚，究竟它提交的資料是否足夠？以及究竟在預算和進度上是否合乎理想呢？為何你們不運用這方面的專業能力呢？

再具體一點問，你們作為路政署，第一個問題便是，當你們收到Jacobs的報告指出似乎不太可行，但港鐵公司又表示可行，當出現兩種說法的時候，究竟你們是否正如一直所說般，只是依賴港鐵公司，而將Jacobs的報告掉到一旁？當兩方的報告出現不同的時候，你們會怎樣看呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們從顧問公司提出的地盤的觀察，或者我們同時在每個月的工地視察或合約檢討委員會所得的資料，知道港鐵公司就着高鐵工程所滯後的情況之後，我們已不停敦促港鐵公司推行追回進度措施。這是關乎港鐵公司，基本上在委託協議中，都是要求港鐵公司作為一個專業及能勝任的項目管理人員，在合理期望下，所具備的技能和施工水平應該達到一定的水準。

因此，我們設計的這個制度，是建基於勞氏顧問公司所提出的建議。建立了這個制度，要求港鐵公司作為一個專業的管理團隊，就着如何推展高鐵項目作出管理。它應該對承建商有適度的監察，以及適時向我們匯報工程進度。路政署就着我們所獲得的

資料，以及附以我們在地盤工地所得的資料，適時地向運輸及房屋局作出匯報。

鄧家彪議員：

好的。我想問你們覺得自己只是擔當一個猶如messenger的角色，還是會過濾港鐵公司的資料？舉例而言，其實2013年已經開始出現一些滯後的情況，你們有否運用自己部門的專業分析，向運輸及房屋局提出質疑港鐵公司的說法？你們有否曾經這樣做呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們其實是配合港鐵公司的報告再加上我們的意見，向運輸及房屋局提交報告。正如我剛才所說，就着826號工程合約中有非常大的滯後，我們向運輸及房屋局，甚至聯同港鐵公司，向運輸及房屋局作出適當的匯報。例如我們在2013年7月和11月，也曾向常任秘書長匯報有關的滯後。

其實我們還有一個動作。我們的另一項工作不止是監察港鐵公司，我們其實有一個很大的作用，我們還負責協調的工作。正如我在陳述書也提及，我們的協調工作也佔相當大的部分，例如我們需要協調不同的政府部門，如何輔助港鐵公司，就着它所需要的，例如臨時交通改道計劃或.....

鄧家彪議員：

處長，我想問清楚，你曾否向運輸及房屋局提出，你也質疑港鐵公司提交的資料，認為要不是漏了提交就是提交了錯誤的資料。你們有否提出質疑港鐵公司？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們沒有向運輸及房屋局提出質疑港鐵公司漏報資料。

鄧家彪議員：

OK。好，我想問你，說了那麼長時間，你可否用一個比例說明，你們這個高鐵工程專責小組用了多少成的時間來配合港鐵公司實施高鐵工程，又用了多少成的時間來監察港鐵公司有否如期完工？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我認為，要用一個簡單的百分比來回應鄧議員的問題是比較困難，是比較困難的。因為港鐵公司，正如我們在陳述書也提及……

鄧家彪議員：

如果是困難的話，不好意思，因為時間完結，要珍惜時間，你會否覺得你們的工作是配合港鐵公司多於監察港鐵公司？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們的身份其實有數個，一個是監察港鐵公司，就着高鐵推行時的進度，我們將適當的資料，將資料適時地向運輸及房屋局作出匯報。

但是，在另一個角色中，我們亦配合港鐵公司就着推展工程期間需要一些輔助的情況，正如我剛才所說的，譬如就着臨時交通改道措施，向運輸署……

主席：

即是協調方面的工作，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……協調方面，我們也有很多工作要做的。

主席：

是。好，或者我們現在有10分鐘的小休時間。

我想讀一讀，還有3位議員報了名提問，但未有機會提問，田北辰議員、毛孟靜議員和陳恒鎮議員。如果有第二輪的，請鄧家彪議員、胡志偉議員，哦，易志明議員也未問過。

OK，10分鐘，謝謝。

(研訊於上午11時9分暫停)

(研訊於上午11時20分恢復進行)

主席：

研訊繼續進行。下一位是田北辰議員，謝謝。

田北辰議員：

主席，我想整件事情有一個核心問題，便是關乎2013年11月22日，政府前來立法會所說的事情，以及半年後所發生的改變，究竟是涉及有人刻意隱瞞、有人監管不力，還是其實全部也是天意、天意、天意？即是we don't know what we don't know，基本上，我們的聆訊就是以此為主要目標。

我有兩個背景問題，想先問一問處長，第一，由2013年1月到11月，你本人到過工地多少次？

主席：

陳先生……

田北辰議員：

可否簡單說一說？

主席：

你問哪一位？處長、副處長，還是兩位也問？

田北辰議員：

陳處長，你本人到過工地多少次？九龍站。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我沒有特別記下到過多少次。

田北辰議員：

你記得你有否去過？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

去過，當然有去過。

田北辰議員：

記不起去過多少次？3次？兩次？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

比這個次數多。

田北辰議員：

不止數次？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是不止數次。

田北辰議員：

接着，11月21日晚上的緊急會議，Jacobs是否有人出席？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒有。

田北辰議員：

沒有？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒有。

田北辰議員：

好。剛剛你解釋，你跟港鐵公司和承建商的關係，港鐵公司是checker，你是check the checker，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是。

田北辰議員：

我想理解多一些，究竟你的角色是check the checker，還是trust the checker。這樣，我便可以知道你和Jacobs的關係。我所聽到的是，黎以德說運輸及房屋局是通才，全賴路政署；路政署署長又說他是通才，全賴鐵路拓展處，那麼，你之下再也沒有人可以委託，對嗎？如果你覺得你的功能是check the checker，不是trust the checker，那麼，你也要充分利用Jacobs。Jacobs之前告訴你有11個月的滯後，那麼，你當晚出席11月21日的緊急會議時，你應該是鐵路拓展處唯一的官員，對嗎？

主席：

陳先生……

田北辰議員：

你是鐵路拓展處唯一的官員，代表鐵路拓展處出席會議，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

還有路政署署長。

田北辰議員：

我知道，我是問鐵路拓展處。好，既然你是check the checker，你剛才也有提及，其實你很難有能力去監察究竟港鐵公司說的話是否準確，所以便聘請了顧問，那麼，為何你不帶Jacobs前往呢？因為Jacobs之前說看到種種跡象，認為會滯後11個月，但你們與

港鐵公司，即是checker，經過兩、三小時會議後，便被說服了。但是，你剛才又說自己沒有能力說明或澄清港鐵公司的事情能否做到，你可否解釋一下，為何不帶Jacobs出席會議呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這是一個緊急會議，由運輸及房屋局和港鐵公司聯同召開，我們認為沒有必要帶上嘉科公司。

田北辰議員：

不好意思，主席，我要照直說，這樣聽起來真的比較難接受。處長，你承認自己沒有專業知識去逐項監察港鐵公司說其將要做的工作是否真的有能力做得到，所以委託Jacobs；未開會前，Jacobs已經說明，如果港鐵公司甚麼也不做的話，會有11個月滯後，那麼，不論怎樣看，你亦一定"捉"他一同開會，一起聽聽港鐵公司會做到些甚麼以追回那11個月的時間。為何你會覺得沒有需要？如果你覺得沒有需要，便應該有能力check港鐵公司所說的話，但你剛剛又說真的沒有這種專業水平，對嗎？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我剛才沒有說過.....

田北辰議員：

你會否承認，其實沒有帶Jacobs前往，是真的有點疏忽，無法讓其多給予一個second opinion。

我向第一位醫生求診，他叫我不要開刀，第二位醫生叫我開刀，我相信第二位而不相信第一位，那麼，我也要回去問第一位醫生，或帶他前往的，對嗎？

主席：

對。

田北辰議員：

所以這是十分奇怪。

主席：

給他機會回答。陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就當天的會議，我們沒有提出任何指港鐵公司不可能在2015年完成工程的說法，其實我們是不排除有這個情況的，因為港鐵公司一向依賴追回進度措施的方式來追趕進度，港鐵公司作為一名合約的業主，他們知道其承建商有可能增加多少資源，以及他們作為一個項目的管理人員，有甚麼力度能夠迫使承建商更加努力地追回進度。

田北辰議員：

你今日看回頭，是否仍然覺得當時不帶上Jacobs這位專家前往，即告訴你不用開刀的第一位醫生，OK？你覺得沒有帶上他是正確的，還是你覺得是疏忽了？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

正如我的署長在3月24日或4月11日的研訊中提及，如果……

主席：

或者由你自己回答，不要引述署長的說話，好嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是……

主席：

署長有署長的看法……

田北辰議員：

問題是你現在看回頭，有否覺得當時疏忽了這一點？只需回答有或沒有便可。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們當時沒有排除港鐵公司是可以完成……

田北辰議員：

不是，問題是你現在看回頭，有否覺得當時疏忽了這一點？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們覺得，如果看回頭，我們可能應該考慮可以要求……

田北辰議員：

Jacobs一起去……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs，即嘉科公司進行評估，同一個評估，是否在其有限的資料下……

田北辰議員：

但當晚的緊急會議後，第二天便要到立法會開會，當晚便要告訴老闆他第二天應該有何取態；那麼，你何來機會問Jacobs，如何看待港鐵公司當晚所說的話呢？我不太明白。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這是事後的想想法……

田北辰議員：

OK……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……這是事後的想想法而已。

田北辰議員：

我再想問一問，你們基本上只是依賴過去那個會議，那麼究竟港鐵公司當時說了些甚麼，令你們跟運輸及房屋局說，覺得有信心他們可追回進度？特別是你當時應已知道有85 000立方米的花崗岩還未開始挖掘，當時是2013年11月，而要在2015年年底通車，挖掘工程最少要在半年內完成，否則如何興建一個車站呢？建站後還要試車。當時港鐵公司說了些甚麼，令你覺得即使還未開始挖掘85 000立方米的岩石，也可以在數月內處理好？

第二，是連提也沒有提及的天幕。Jacobs的顧問報告有否提到天幕呢？有沒有？因為你剛才只說隧道，但今天最"大劑"的是天幕。

主席：

或者給他機會回答，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就田議員所說的問題，港鐵公司表示，如果這麼早便告訴承建商2015年不能完工，延展至2016年，便沒有能力迫使承建商繼續加快、加把勁完成，恐怕承建商的力度會鬆弛下來。

田北辰議員：

所以，結果其實並不是港鐵公司成功游說你，相信其有能力追回進度，似乎當晚大家也知道追回的機會不高，但如果公布延誤便會給承建商一個藉口。你是否這個意思？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這是港鐵公司的其中一個說法，其實從我們看來，承建商最清楚自己的資源，知道何時.....

田北辰議員：

當晚他說了些甚麼，令你覺得85 000立方米的花崗岩可以在半年內妥善處理，他說了甚麼？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我的記憶是當晚沒有提及過花崗岩。

田北辰議員：

連花崗岩也沒有提過，天幕也沒有提過，但這兩件事便是今天"攞命"的事項，而不是那條隧道，對嗎，處長？這樣，你是否認為Jacobs做得極之不好，完全沒有向你提出有這兩件事。

主席：

處長。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs有提及過鋼結構和岩石的情況，但基本上最主要的是，我們要信賴專業的港鐵公司項目團隊有能力推展這項工程。就着他們所說，我們不知道港鐵公司和承建商之間過往的密切關係，他們知道承建商有多少resources，有多少資源可以投入這個.....

田北辰議員：

當時尚未開始興建天幕，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

當時尚未。

田北辰議員：

還未開始嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

尚未。

田北辰議員：

整晚"天幕"這兩個字沒有出現過嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

據我記憶，未有提及過。

田北辰議員：

現在今天最棘手的地方，即據我所理解，至今仍未解決的事項，當晚竟然完全沒有提及過。這樣，你是否認為港鐵公司真的刻意隱瞞呢？Jacobs有否提過天幕？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs有提及過，但我相信天幕現時的問題，可能是因為事情及後的發展出現了更大的變數所致。

田北辰議員：

不是的。當時尚未開始興建天幕，你們又沒有提問。Jacobs亦沒有提出"如果在2013年11月天幕也尚未開始釘第一口釘，要2015年年底完成，這樣是否天方夜譚"。Jacobs的說法是甚麼？11個月的滯後，應該是說這方面，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs提出的11個月滯後，是根據他們當時於2013年7月在地盤所見到的，以及合約檢討會議中所得出來的資料，而知道當時有7個月的滯後。

田北辰議員：

Jacobs向你提交的報告一直沒有提及過天幕嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

他有提及過。然後，他用7個月去.....向上.....

田北辰議員：

如果他有提及過，而你參與會議時，整晚都沒有說過天幕，為甚麼你會相信港鐵公司呢？

主席：

田議員，或許你給予他機會回答。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

Jacobs，即嘉科公司，有提及過天幕。但是，基本上最主要的是，天幕的建造工程發展至現在，發覺在製造的過程中，即 fabrication，以及在安裝時發現有滯後，這是事後的發展。在我記憶中，在2013年11月的會議上是沒有提及天幕的。

田北辰議員：

沒有提及。OK。好的，可以了。謝謝。

主席：

好的，下一輪。謝謝。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

多謝主席。不論閱讀文件或聆聽他們的講話，基本上有兩個結論，就是"賴"兩件事，或不用"賴"這個字，用"歸咎"。首先是港鐵公司，他們用的字眼比較客氣，說是保留了一些資料、一些資訊，這即是隱瞞。及至一些情況，相對路政署，港鐵公司甚至是"賴皮"的姿態，是的，跟它說了，無論如何敦促，都是沒有事發生的，是否這樣呢？

而第二個歸咎的原因是制度上的缺陷，對嗎？你只可以給予意見或提出意見而已，敦促是無效的，而別人又不把事情告訴你，會否有這樣的情況？我這樣的解讀是否錯誤？陳先生。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，回應一下毛議員所說的話。有些關鍵資料被保留，這也是我們從獨立董事報告中得知的。所以，這種說法應該留待你們大家作決定。至於……

主席：

它當時不提交那些資料，但有否交代保留的原因？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我不揣測港鐵公司.....

主席：

不是的，它有否向你們交代過原因？沒有嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們也是在2014年才知道這件事情。

主席：

我知.....當時知道後，你們問它當時為甚麼不提交資料，那麼它有否交代過原因？為甚麼不及時提交？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在我知道的過程中，是沒有的。

主席：

沒有交代過，OK，sorry，繼續，請你繼續作答。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

第二就是，事實上，就推展高鐵工程來說，這是第一次用服務經營權模式，所以，我們知道應該如何利用委託協議，以及在委託協議下如何監察這個項目管理者，也是我們認為有需要檢討的問題。因此，我們當時一早聘請的勞氏顧問公司，其建議是設立監察制度。制度訂定後，就採用間接監察，核實監督者的方式，而路政署鐵路拓展處只是透過小組成員，按照勞氏提出的機制作出監察，這應該是，制度已經訂定，若說如果將來以服務經營權方式推展另外一些新的鐵路項目，有否需要對核實監督者的方式作出檢討的話，我們是可以接受的。

主席：

好的。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

在2013年時，港鐵公司提出局部開放的念頭，但在半年後，承建商表示西九龍總站方面是不行的。我沒有任何指責的意思，今天大家都是來這裏交換一些資訊，主要是我們向你提問。你剛才表示港鐵公司問承建商可否局部開放或通車，而承建商表示不可以。你們不會直接找承建商是因為沒有合約的關係，但主席已經問了他，指你是再上一層的監察者，你怎可能說："我叫了它問的，它再問承建商，而它沒有得到答案或問遲了，就與我無關"。

這個過程出現了很大的問題，你不可以隨便說，我坐在這裏，或剛才有人提問用的字眼，我是配合而已，我這個監察的角色純粹是間接的。但是，你不可以說，因純粹間接的關係，我就真的完全不用肩負任何大的職責，總之知道多少事情，便說兩句話，敦促一下，給予一些意見。在這方面，你們是否真的粗疏了呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，回應毛議員的問題。其實我們也看到，我們當初設計這套監察制度會否有問題，我們也應該要作出檢討。但是，你說應否就監察港鐵公司作出任何評論，或進行任何方式的監察，正如我剛才所說，獨立專家小組已提及，就着監察的過程，我們有否就監察港鐵公司訂定量度標準。由於是間接性質，是否需要訂定一些量度標準以便對港鐵公司進行監察？獨立專家小組提出過名為綜合推展文件，Overall Development Strategy Statement，這項建議我們是接納的。我們認為如果未來採用服務經營權的方式推展任何新工程，須考慮是否需要就這方面擬備一份綜合文件，寫下雙方的責任，雙方的量度條件如何，要這樣做才行。

毛孟靜議員：

你現在也認為應該需要量度的條件。我也同意，你去了多少次工地，並不是量度整個監察過程的付出或有多努力。主席，這些是"無解"的，即等於在立法會參與了多少次會議，是否代表是最勤力的議員呢？說這些話是廢話。

但是，過程當中量度的情況，整個高鐵項目是由路政署作為管制人員的，而你作為路政署鐵路拓展處處長，路政署署長在精神上和身份上，也一定要看着高鐵項目，他最終也是要負責的。可是，假設以常人常理來考慮，若我是署長，而你是負責鐵路方面的，我會信任你。可是，你們現時有這種說法，會否是整個路政署管制人員的身份出了很大失誤呢？可是，我不會問你是否認錯，並非這個問題。但你說到了量度，如果以100分來計算，在整個高鐵項目的監察過程中，路政署轄下的鐵路拓展處，你們是說純粹提供意見，是給予、提出和敦促的，那麼你們在監察上的weighting，即重量和百分比有沒有三成呢？

主席：

有沒有三成？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

要回應毛議員這個問題是相當困難的，若要用一個單一數字代表監察的重量，我認為會較為困難，而且我亦覺得這並非很適宜。

毛孟靜議員：

可是，你個人總會有感覺，每個人在做一些事情時，自己知道是在扮演一個甚麼角色，有多少份量，例如沒有人理會我，便是10%也沒有；又或是若我們的比重很重要，路政署是會負責超過五成，因為我們代表政府監察整個龐大的項目，這個項目確實是monumental的，便不可以說自己不知道，總之有事情便出來說兩句，是不可以這樣的。那麼，最低限度會否有超過一半呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我仍然要這樣回答，便是不適宜作一個很簡單的數字上的回應。

毛孟靜議員：

好的，那麼最後一條問題。陳先生剛才也有提到，項目中有很多不可預見的情況，而眾所周知，就是西九龍總站的地質問題，確實是即使非專業人員看到此情況，我也同意是相當不可預見的。你會否說這甚至不是現任政府的問題，而是上一任政府的問題，是"上馬"快了，所以未做好地質報告呢？如果叫你批評上任政府，我亦理解這是有難度的，我並非叫你去批評，我只是問你是否同意有這個看法，而最終西九龍總站的地質，現時便是在"賴地硬"，是硬得很厲害，要進行爆破等，令人相當頭痛。那麼，這是否一個天災呢？

主席：

你認為前期勘察是否已做足了工夫，然後這個項目才"上馬"呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着西九龍總站內的勘察情況，前期的勘探工作，我們看到，正如我剛才所說，它是取了600個鑽探孔，所以對地質是相當知情的。不過，那麼大的地盤，如果地質情況會有不同的演變，而事實上，一項大型工程，我們以往進行一些不同的工程時，也知道想作出準確預測是非常困難的。

主席：

是的，明白。下一位，陳恒鏞議員。

陳恒鏞議員：

多謝主席。主席，對於上一節有人在我們的會議上講述哪些人不出席，或哪些人不想來，其實我擔心有關委員向今天的證人傳遞了一些怎樣的信息，或向之後可能出席我們這個會議的證人傳遞了甚麼信息。主席，我希望記錄在案，稍後再嚴肅處理這種做法。

主席：

是的。

陳恒鏞議員：

剛才之前兩位在回答我們委員的提問時，提到其實你們處方只有很少人，而港鐵公司則有很多人。那麼，會否覺得他們有很多人，而你們只有很少人，在監察時會有些無力感，甚至港鐵公司提交資料給你們時會有拖延或不齊全等情況？又會否覺得因為有這種感覺，而產生一些無力感，令到你們有時想向港鐵公司提出索取資料，或想監察港鐵公司時，也會出現一些困難呢？

主席：

陳先生。

陳恒鏞議員：

也許兩位……

主席：

陳先生，接着是譚先生作答，好嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

回應陳議員所說的"人多人少"及究竟有否產生無力感的問題，其實港鐵公司作為一個項目團隊，監察如此大型的工程，當中有超過40份大型合約，當然他們在地盤的工程人員，或是在寫字樓的backup、技術支援相當多，有900人之多。可是，路政署鐵路拓展處的10多人小隊，我不評論是人多或人少，其實應該說回頭，是有關於機制的設立。當初我們設立這個間接的監察制度，機制的設立已經有了定案，而且亦有把它寫在委託協議中，作為間接的監察。至於會否產生無力感，我們不認為是有的。

主席：

可是，你與港鐵公司是直接監察，而非間接監察，我說得對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

沒錯。

主席：

OK。

陳恒鏞議員：

或者其實你有否感到被忽視呢？有無力感呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們是不可以這樣說的，因為……

陳恒鏞議員：

因為你問他們拿取資料，他們不給你，又在拖延你，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實在這個過程中，如果我們向港鐵公司提出要求資料，港鐵公司也是相當歡迎的，也會盡力合作向我們提供資料。我剛才提到，在獨立董事報告第1.38段中所提到的過程，只是我看到的內部文件，是他們自己公開提到有關的過程。所以，並不表示路政署向港鐵公司索取資料，但港鐵公司卻沒有理會。

陳恒鏞議員：

其實你有一個監核顧問，那麼他日常與你們的溝通如何，相隔多久才舉行一次會議？在這項工程中，你們只有很少人，那麼你認為監核顧問能否掌握整個工程的進度呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實，在這個恆常的運作中，監核顧問的人員與我們路政署的同事每月也會進行地盤視察。在這個過程中，他們已經得知很多地盤進度，我看到，在與他們一起到地盤視察時，他們也有很多人員記錄下當時工程的進度如何，例如是否開始鋪設混凝土或扎鐵等，會有這些實地視察報告提交上去。此外，監核顧問和我們的同事也會出席合約檢討會議，聽取港鐵公司的地盤主理人員對各自工程作出的匯報。那麼，接下來在每個月，我們也會與監核顧問有一次檢討報告，大家也是會開會的。最後，他會向路政署提交一份報告。所以，監核顧問的運作是對的，亦符合我們的要求。

陳恒鏞議員：

也許我換句話說，你認為監核顧問是完全掌握整件事情的進度，即是政府也清楚有關工程會有延誤，可否這樣說？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

監核顧問就着他在地盤的觀察，以及合約檢討會議中所得的資料，從而制訂他的報告，然後再交給我們。所以，可以看得出他是知道工程進度的。我們亦經由監核顧問提供的資料，再加上我們在項目監察委員會上所得到的匯報，知道港鐵公司在高鐵工程的推展的過程中遇到了很嚴重的滯後，這情況我們是知道的。可是，我們悉力要求港鐵公司推行追回進度措施，就着工程完成的時間表，希望能夠配合得到。

陳恒鏞議員：

但在今早我們其他委員問你們的時候，都說到有關追回進度的進展非常緩慢，而且是沒甚麼進展，更有進一步滯後。這一方面，監核顧問的評估是怎樣呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

監核顧問的評估是知道進度有滯後。其實，正如我剛才所說，當追回進度措施推出之後，就會變成整體工作時間表的一部分，變成時間表的一部分。至於說會否在追回進度措施推出之後，有其他不能預見的事情，令追回進度措施引致工程計劃繼續延誤，這都是有可能的。

陳恒鏞議員：

我的意思是問，你的監核顧問發現追回進度措施起不到作用，甚至乎遇到不可能預計的因素，然後監核顧問有否發現，推行追回進度措施時又再進一步遇到不可預計的因素？即是不可預計之上再加不可預計的情況。這個說法我覺得未必行得通。是否應該再解釋清楚一點，你們的監核顧問，在推行追回進度措施時，有否發覺這些追回進度措施有問題而告訴它，這些措施是沒用的，或者是進度根本是非常滯後或不理想呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

監核顧問在每月與我們開完會之後，會提交一份關注表，即是說如果他發現地盤有些工程進度仍然有問題，需要加以處理的話，他都會將這個事項提交給我們。我們亦會與港鐵公司跟進關注表所列的事項。所以，如果在追回進度措施推出之後，仍然發覺有些情況可能未如理想，我們會繼續跟進事情，與港鐵公司繼續跟進。

陳恒鏞議員：

經過你的跟進，有沒有發現有所改善呢？

主席：

陳先生。

陳恒鏞議員：

或者情況改善令你往後向你們的局長提出一些建議，甚至乎有關進度也會受到影響？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實在個別情況下，我們都聽到港鐵公司在這個會議上匯報指出，有時候個別說是有所進步的，即承建商的進度是有所提升的。這種情況是有的。

陳恒鏞議員：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我剛才……

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

我想補充一點，其實在政府委聘的獨立專家小組，其報告第3.16段都說到，它承認港鐵公司落力推行那些追回進度措施，以及部分追回進度措施是有效益的。

事實上，這個如此複雜的工程，推行了很多追回進度措施，不是所有追回進度措施都沒有效益的。舉一個例子，合約編號823A便採用多買一部鑽挖機的追回進度措施，確實對挖掘隧道工程有幫助。就合約編號802而言，在南昌地盤移除樁柱的事件中，所採用的追回進度措施，確實在該工序追回了很多滯後的進度。

問題是還有很多追回進度措施，是否每項追回進度措施均能發揮效用；而這些追回進度措施執行了之後，就成為整個工序的一部分。整體來說，就是這樣的情況。

主席：

是。

陳恒鏞議員：

主席，我想問多一句。

主席：

是。

陳恒鏞議員：

在你發現它追回進度時，其實那時已經延遲了11個月，你認為它能追回進度，即是就你的專業評估，你評估它追回進度，是可以追回11個月，令到在2013年5月24日鐵路事宜小組委員會會議上，局長向鐵路事宜小組委員會表示2015年仍然可以完工。你是否因為相信可以追回11個月的進度，還是你的評估出了問題？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着陳議員所說，鐵路事宜小組委員會在2013年5月24日開會的時候，當時尚未出現7個月或11個月的進度誤差。我所知道的是，如果說到11個月，就是在獨立專家小組報告第4.11段提及，當時嘉科顧問公司看到有7個月的落後，認為如果不做任何事，就會有11個月的滯後，而當時是2013年7月。在局長出席2013年5月24日的會議時，當時未出現7個月滯後或11個月滯後的問題。

陳恒鑽議員：

我想知道，局長前來立法會鐵路事宜小組委員會說明之前，你們預計是否可以追回滯後進度呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

當時是2013年5月，距離完工，即2015年年底，還有兩年多的時間。我們聽到港鐵公司說明後，仍然覺得他們可以追到，我們在做完本身工作的情況下，並無提出任何異議。

陳恒鑽議員：

你們的監核顧問有沒有給你們甚麼意見？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我請譚先生回應。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

或許我在這裏補充一點，其實在(註：2013年)5月7日於報章公布工程延誤的時候，無論路政署或運輸及房屋局都比較關注。在5月8日，港鐵公司前來向我們路政署，當時監核顧問也在場，它前來對我們說最主要工程出現滯後，提出一些追回進度的方案，因為它看到當時，正如剛才我們所說，北面隧道的鑽挖機由內地運來香港的時間會延遲，而西九龍方面亦有延遲。它預計鋪路軌的工程會受到阻礙，所以在5月8日對我們說，建議額外購買多一部機器，加速鋪路軌的工作。它對我們說了這件事。我們的監核顧問也在場，都同意這是追回進度的有效方法，並無反對。

主席：

是。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

所以，之後港鐵公司將我們沒有反對的意見，提交給他們的項目監管組，在這份合約之下購買這部機器。就當時的判斷，我們覺得在2013年5月時我們判斷，根據港鐵公司所提出追回進度的方法，在當時來說，是可以追回滯後進度的。

主席：

你覺得兩年可以追7個月？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

當時來說，應該沒有7個月，剛才提到7個月滯後的時候，是說2013年7月，現在我們是說2013年5月。

陳恒鑌議員：

我的意思是，你們的監核顧問都告訴你們是可以追得到的？

主席：

以一半來計算，兩年追回3個半月，可不可以呢？

Anyway，不要緊，回答陳議員的問題吧。

陳恒鑌議員：

你們的監核顧問告訴你們是可以追得到的？

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

監核顧問沒有說這句說話，但對於港鐵公司所建議追回進度的方案，他沒有反對，認為這是可行的方案。

主席：

是。

陳恒鏞議員：

OK。

主席：

下一位是易志明議員。

易志明議員：

謝謝主席。就陳處長的陳述書第38段，我想問清楚這件事。這裏你說到："當考慮應否進行追回進度措施的時候，港鐵公司是會全面檢視，實行有關措施會否比容許個別合約延期更有成本效益。港鐵公司亦會尋求加快後續機電工程合約的機會"。

這裏是否表示如果延期是會更具成本效益的話，港鐵公司是會選擇由它延誤，然後希望後面的合約追回。如果是這樣，而你們署方是知道的話，會有甚麼措施？你們會同意還是不同意呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實港鐵公司因應工程滯後建議了不少追回進度措施，但是，我們亦有不斷提醒港鐵公司，推行一些追回進度措施，盡量將滯後拉回來，但如果拉不到的話，我們在管理、監察、其他工程合約都有這樣的做法，就是當發覺有滯後，便會有稱之為延後的做法，即是把工程的完工期延後。

工程延後的時候，亦會有所謂"延後的費用"，我們稱之為prolongation cost，即是說承建商可能對政府索償。所以，我們要求港鐵公司研究一下，如果把工程的完工日期推後，所引致的任何金錢上的償索，與使用一些支出來推展一些追回進度措施，兩者在金錢上的比較，其實可能有一個比較.....

易志明議員：

明白，那麼你們處方.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....所以，我們不停提醒港鐵公司.....

易志明議員：

.....處方曾否不同意一些工程延後呢？有否嘗試提出你們的異議？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

依我的記憶，我們沒有覺得港鐵公司嘗試把完工時間推遲。在早前的過程中，他們都是盡量用追回進度措施作為一個手段，希望能夠追及工期。

易志明議員：

OK，我的問題是，你們從來沒有提出過反對？那40張合約中任何一張的延遲，是因為成本考慮的問題，而你們從沒有反對過？抑或根本你無從反對呢？因為細節根本不是你執行的。

主席：

是，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這正如我剛才所提及，獨立專家小組的報告提出，在推展高鐵項目時採用服務經營權和間接監察的方式，而在這情況下，是沒有介入機制的。即是它看得出，為何我們沒有指出港鐵公司這是不行的，沒有實行一些介入。我們其實內部也有檢討，根本我們是採用間接的管理方式，採用check the checker，我們與港鐵公司是沒有介入的機制.....

易志明議員：

好.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....因為介入的話，會引致責任不清，而責任應該在項目管理者身上，即是港鐵公司。

易志明議員：

OK，處長，你的解釋給我的感覺是，可能在過程中，你們也對於他們的建議有一些質疑，你也想提出一些反建議，不過，礙於機制，根本你無從參與，是否這樣說？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

因為介入機制在現時的制度中，是沒有寫下來.....

易志明議員：

OK，行，清楚。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....是沒有寫下來，因為中間會引致責任不清的問題。

易志明議員：

明白。主席，我不打算再重複今早其他同事的問題.....

主席：

是。

易志明議員：

.....不過，我想說出我今早聽了兩個多小時之後的一些觀感或觀察，看看兩位處長是否同意。似乎整件事，現時出現的第一個問題是，你的陳述書第50段提到的勞氏的建議，因為它最初表示港鐵公司非常有經驗，內部管理機制非常完善，所以建議政府採用所謂核實監察者的角色便可以，而無須直接參與。

又由於政府現時採用所謂服務經營權的模式，這個是一個全新的機制，由於當中並沒有一些權責，賦予路政署或鐵路拓展處可以有比較細節的介入，所以，你們真的純粹是一個監察者而已。

最奇怪的地方是，剛才處長你也再提出，你們從來也不知道被人蒙在鼓中，直至你們看到獨立董事委員會報告所指出的資料，這是我所得的感覺。在2014年4月之前，你們也從來不察覺被人欺騙，有很多事根本沒有提交給你。

所以，其實，主席如果你記得，在很早期的研訊時，我也問過路政署署長，究竟路政署從來有否覺得，高鐵項目能夠按時在合預算範圍內完成是其責任。署長當時回答是，是他的責任，因為他是主管人員。但是，回看一直以來大家的提問和回答，以及在文件看到，似乎制度根本不容許他這樣做，即是他何來可以說"我有責任"呢？我不太明白這個矛盾點，可否解釋一下？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

其實在制度的設立上，這是一個核實監察者的制度。我們也要重複一句，其實我相信在設立這個制度之前，由於覺得是一個新嘗試，需要一個新的制度，所以聘請了顧問公司。而顧問公司勞氏建議了這個核實監察者，盡量避免資源的重疊，所以把工程委託給港鐵公司。

由於信賴港鐵公司以往的經驗，在處理以往的鐵路項目也有好的成績，加上看到其內部整個推展鐵路項目系統中所謂的"PIMS"，即是項目推展的系統也不錯，所以才建議政府採用這個方式。

但是，如果將來推展項目時有需要採用這個服務經營權模式，我們相信應該汲取這次經驗，作出檢討。

易志明議員：

處長，剛才你已說過，如果這個項目是由路政署做，監察方法便不是這樣，你剛才已說了一次。主席，現時聽起來，似乎錯就是錯在制度上，而港鐵公司亦沒有盡其責任，盡量將資料透露出來。聽起來給我的感覺是這樣，責任便在港鐵公司上，對嗎？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我想另外還有一個觀察，我們一般是依賴港鐵公司提交工作時間表、其進度比較，看看能否順時完成，而路政署的同事會提出意見。但是，很多時候，在有延誤、有滯後的情況下，如果港鐵公司推展追回進度措施，在甚麼情況下可以追回呢？不同的工程師有不同的看法，即是港鐵公司項目團隊的看法，與我們的看法可能不時也有點不同，但其實大家都是專業工程師。所以，在這個情況下，我們是不適宜評論港鐵公司，我們只是把我們的意見提交給港鐵公司。這是整個制度的情況。

易志明議員：

明白了，即是現時是制度出錯，不是人為出錯。

好，我有個問題，我在另外一份文件看到，港鐵公司在整個過程中，並沒有提供所謂的master plan或master schedule，而是把工程分為40件不同的工程。所以，情況其實非常複雜，你們也不知道，即看不到critical path，這是某一份報告也提到的。

你作為監察者，我認為做工程最基本的應該是看這一點，對嗎？你怎可能沒有master schedule，以便看到critical path呢？哪裏有滯後、哪些落後了才需要緊張呢？原來並沒有。那麼你作為監察者，你自己在day 1也不發覺沒有這件事，你覺得你是否失職呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着推展這個工程而言，應該有工程的總綱，master plan，即工程的時間表；在時間表內應該看到關鍵路徑，critical path，critical path。

但是，獨立專家小組所建議或提出其觀察所得的是，港鐵公司欠缺integrated master plan，即是綜合的時間表。把港鐵公司推行的高鐵項目中，那數十頁工程的事項全部賦予在一個電腦的時

間表的制訂方面，*integrated*，而在這些*integrated programme*中便能夠看到關鍵路徑。它指出如果中間有任何延誤、滯後，只要把工序改動，便能夠看到，經過關鍵路徑之後，最後的完成時間有否超越2015年年底，這個便是它提出的問題。

以我所知道，港鐵公司沒有制訂一個綜合的工程總綱，但是，我們知道港鐵公司其實有一個工程總綱，有一個*master plan*，然後賦予每個工程合約內，也有很多本身的時間表。

最重要的是有一個名為"TRIP"的*programme*，即是Track Related Installation Programme，這是時間表或鋪軌的時間表。是有一個表，能看出整個路段中哪項工程先做、哪項工程後做、哪項工程要繼續做，包括鑽挖隧道、鋪軌、電網等，所以是有個*programme*的，是有時間表的。我們亦知道，我們能看出在哪種情況下，為何關鍵路徑會突出、超出了某個時間限制。這點我們也是知道的，只不過在過程中，當出現某些延誤、滯後的情況，港鐵公司便說，原來在2015年也無法完成。因此，中間的過程是有這個時間表存在的。

易志明議員：

只是多說一句，主席。

主席：

好的。

易志明議員：

即是處長並不同意獨立專家小組所說，沒有*master plan*，看不到*critical path*，*which*你又說看得到。不過.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

不是.....

易志明議員：

.....只是欠了"integrated"一字而已。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

是真的沒有*integrated programme*，但是.....

易志明議員：

那麼其實你說有一個master schedule，那當然是integrated，不可能是獨立一件一件的。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

但卻有賦予在另外一個programme可以看到。

主席：

補充問題。你剛才提到的服務經營權，關於這個服務經營權的條款，港鐵公司和政府之間仍未有任何決定，是嗎？即仍未有協議提出來？即現在……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

不是太明……

主席：

……港鐵公司替你監察這項工程，將來它可獲服務營運權，那麼這項服務營運權內的條款是仍未有決定的，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

暫時未有。

主席：

謝謝。李卓人議員。

李卓人議員：

首先跟進剛才的一個問題。其實在整個過程中，你們好像是嚴重地後知後覺，好像要等到港鐵公司本身說已滯後得最後無法追上進度，你們才說"原來追不上"。剛才易志明議員說的可能都是制度的問題，我覺得制度是有問題，但在整個過程中，無論是你們的危機意識或監察意識，都好像很薄弱。好像港鐵公司說甚麼，你便相信甚麼；尤其最重要的一點，便是港鐵說可以追回進度，你們好像是完全相信。

那麼我的問題就是，情況是否真的如此呢？可能不是，可能你們內部一看便知不妥，但卻不便說出來，免得大家害怕會出現公關危機。我想問清楚，從一個專業工程師的角度，你剛才極強調這點，你們的危機意識或滯後意識是不是真的薄弱到一個地步，就是等到港鐵公司告知你們追不上了，你們才知悉追不上？還是之前內部或監察機構跟大家一起討論時說，看來已不行了？可否就這方面告知我們實際真正的情況為何？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

好的，主席，回應李議員的問題，議員提到，港鐵公司說甚麼我們便相信甚麼，其實這並非實際情況。其實我們就這項工程，聽到港鐵公司在每個月的監委會會議上的報告，知道出現滯後。所以現在我們使出的招數，可以這樣說，就是敦促它盡量追回進度，以及向我們提交新的時間表，是新的時間表，所以這些是我們的判斷。我們覺得，如果它不行的話，便要向我們提交時間表。但是，就港鐵公司所說，表示可以追上的，那麼我們是否完全相信呢？這基本上是一種判斷。它可能作出新的時間表，它的看法是，**project**推展下去，是可以完成的，而我們對推展可能有少許不同的見解，但各個專業工程師都會有不同的看法。

但是，有一點是我們欠缺的，就是與承建商的合約之間，港鐵公司是業主，承建商就是承建商，他們之間才有合約關係，只可由港鐵公司驅使承建商做好其工作。再者，在追回進度措施或在以往的情況下，港鐵公司迫使承建商做事，是要視乎港鐵公司看到承建商有甚麼資源。即是說，如果承建商根本也是“死下死下”，港鐵公司便應要做一些工夫，要麼更換承建商，要麼迫使它做事。再者，承建商配合的態度也是很重要，它是否真的想配合港鐵公司追回進度呢？又或承建商會否配合港鐵公司，表示倒不如不做了，寧願把進度慢下來，留待以索償的方式進行？這是港鐵公司才能拿捏的。在路政署鐵路拓展處內，我們這個小組是無法拿捏的，這是我們欠缺的條件，所以我們並沒有條件說，港鐵公司一定無法做到這項工程，所以是沒有條件.....

李卓人議員：

是的，你沒有這樣的條件，但你剛才卻好像說，你又未必完全相信它，你們也懷疑是否可行；不過大家是專業工程師，你有你的一套，我有我的一套，又覺得自己似乎有所欠缺，所以不能介入。但是，即使你有所欠缺而不能介入業主與承建商之中，為何你不能介入至一個位，就是跟港鐵公司表明，因為它也是監察承建商，你們覺得它根本沒有可能做到這個進度，說明在哪裏出現問題而根本無法追上。既然你們有不同意見，那麼有沒有表達你們的不同意見呢？別人說一套，你們自己覺得不行而有另一套，難道你們連表達也沒有表達，或者連大家商議可能這樣做會較好，或是你們有另一項建議。是不是連這種大家商議的過程也沒有？有沒有？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

在過程中，在監委會上曾商談過這些過程，即是港鐵公司匯報表示會盡可能採取追回進度措施，看看每月的進度有否改善、有否滯後、有否再度緩慢下來等，這些它是有說過的。其實我們也曾向港鐵公司表示，它應盡可能重新……即我們懷疑它是否真的做到，請它提交時間表，要重新釐定工序，即是說在時間表內會否縮短某些工序，哪個工序由非關鍵路徑變成關鍵路徑的工序，這是需要它提出時間表的。所以我們曾向港鐵公司提出意見，我們是有要求的，是有要求的。

所以在2013年11月以後，我們不斷要求港鐵公司提交新的時間表，我不是預計它把該時間表修訂至把完工時間推遲至2016或2017年，但我們希望它能配合自己的說法，就是在中間的進度中，是否可以把某些工序compress壓縮，至令每一條關鍵路徑都能達致最後完工時間是2015年。所以我們是曾經要求港鐵公司做這些工夫的。

李卓人議員：

好的，你有要求它做這些工夫，那麼你們剛才好像說到你們是隱惡揚善，你說港鐵公司也做了某些工作，譬如購買多一部鑽挖機，這是你剛才也曾說過。

其實你們有沒有一個表，或者有沒有文件，說明港鐵公司在你們提出意見後而做的事情，另外一些事情，是你們提出意見後，它卻完全沒有做。有沒有這個表？又或在你們自己內部檢討時，發現其實港鐵公司本身並沒有做到某些已承諾的事情？

有一些已承諾的事情，可能是它做不到的，但有一些則是沒有做過的。有沒有這樣呢？你們有沒有這種內部文件？因為我們想知道一點，其實今天整個研訊一直都是希望知道，究竟是否制度的問題，還是根本整個港鐵公司本身的執行問題呢？是監察的問題，還是執行問題？我們經常也要考慮這點。你一開始回答主席時，主席問有沒有"甩漏"，你便說很順利。但一路聽下來，又並非很順利，根本有很多"甩漏"。我不知道你是否想回頭再回答主席第一個問題，究竟有否"甩漏"，因為你說到與港鐵公司其實有些不同意見。

我先回頭問剛才一個具體事實的問題，然後你才回答我監察制度有否"甩漏"的問題。具體事實的問題是，你們曾否向港鐵公司提出一些意見而港鐵公司不理睬你們，然後有些意見，當然是你剛才說它理睬了你、跟進了，就這方面，你們怎樣回應？然後接下來再回答，整個監察制度是這個樣子，請你最後再說一次有否"甩漏"。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就李議員所問的問題，我簡單說一句，我們向港鐵公司提出的意見，其實它有否接納，當中有否記錄，我們並沒有一個列表。我可以這樣說，我們內部並沒有一個列表列出我們曾經向港鐵公司提出甚麼意見而哪一項是它不接納的，我們沒有這樣的.....

主席：

你提出意見之後，有否跟進這些意見？我想他.....

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我們就時間表提出的意見，通常是透過其項目監管組，Project Control Group，即是說，若有些改動或有些追回進度的措施令時

間表可以改善，都是透過PCG項目監管組提交文件。這些文件及我們提供的意見，當然我們是有記錄的，這些當然是有記錄的。

李卓人議員：

但為何你沒有一直監察着，在提供了意見後，公司說如何跟進，你剛才說文件是齊備的，但是你最後沒有做一件事。聽你這樣說，你最後就是沒有做一件事，便是提供了意見又說所謂跟進了，但結果是怎樣，你卻沒有一個總的檢討或總的列表，說明究竟對方有否跟進你提出的事項。是否沒有呢？好像說到是沒有的。

我覺得你也有問題，監察者跟進的情況如何，原來沒有一個最後的結論，然後可能你可以說，被事件的發展已經蓋過了，已經不relevant了。我不知情況是否這樣，你每次提供的意見，到了最後都沒有一個清楚的統計和檢討。

但是，主席，我希望他回答了這個問題之後，能回答你最初的問題，好像是有很多"甩漏"的。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就這個問題，我再說說，項目監管會，即PCG，Project Control Group，是有文件的。他們是否接受我們，這是有會議紀錄，是港鐵公司的會議紀錄。但是，就會否繼續跟進.....(收音不清)跟進問題之後，我們是有一個關注表，我們把有關問題放進關注表，而關注表是一直存在的，即是說，我們會與港鐵公司一直研究，哪個問題是我們所關注，是有一直繼續跟進的，直至我們覺得滿意為止。所以，我們對於這個問題是有跟進的。

我剛才回答李議員時說，沒有把文件寫下來，意思就是，沒有一份特別的文件，列明我們個別提出而它沒有接納的意見，我是沒有這樣.....

李卓人議員：

就是這個問題了。既然你們最後沒有這份文件，但主席，起碼我覺得可以做到一點，你們內部其實可以做到一點，就是你自

已有一些意見、一些跟進，然後有一個關注表。最後它是否做到關注表所列的事項，理應你們自己可以列出來看。

剛才你們只是隱惡揚善，說它做到些甚麼，但你完全沒有回答究竟它沒有做到些甚麼，是完全沒有的。那麼，可否給我們這個委員會一份很清楚的文件，列明有甚麼意見是它沒有做到的，是你關注的事情而它是根本沒有跟進的，有沒有呢？

主席：

是，陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

關注表我們是有的，但若是特別說明我們提供了哪些意見而它沒有跟進的，這個我們便沒有了。或許就李議員這個意見，我們會回去作出檢討。

李卓人議員：

那是否"甩漏"呢？這方面的監察制度是"甩漏"的，根本關注了之後便沒有跟進，亦沒有向港鐵公司施壓，要求它真的跟進你們的意見。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

這要看看大家對"甩漏"一詞是怎樣演繹。我們對於港鐵公司要跟進的事情，我們在關注表是一直有跟進的。

主席：

是，好。第二輪，每位5分鐘，只有兩位在第二輪發問，分別是鄧家彪議員和胡志偉議員。但因為時間問題，我會頗嚴格執行那5分鐘的時限。鄧家彪議員先發問。

鄧家彪議員：

OK。當然，數小時都在說有否"甩漏"、是否做到監察的本份還是配合，但是，在對答的內容中，我聽到你們同意、承認，港鐵公司並沒有把最關鍵的資料全部交給你們，我一直都聽到這一點。我留意到你們的陳述書，返回最基本你們對於協議的看法，就是第10點，港鐵公司在行事上如有任何錯誤或遺漏，以致構成

違反《第二份委託協議》，港鐵公司便要負責，甚至須自費做一些工夫，即妥為推展工程。我想問，在第10點所說如此重要的內容上，就這個遺漏，你們曾否審視，港鐵公司遺漏一些應該交給你們而沒有交的文件，究竟是否構成了違反《第二份委託協議》內的要求呢？謝謝。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

對於任何錯誤或遺漏引致的任何損失，港鐵公司應該自行負責，因為這是陳述書所述的。其實委託協議都是這樣寫的，港鐵公司應該做到一個competent、能幹的管核人員。至於說它有否遺漏，這種情況我應該不作任何評論，因為我們應該對港鐵公司所做的事情仍然保留一個權利，如果有需要時便作出申索。

鄧家彪議員：

即是說，你們在過去數年的工作裏，你們有否貫徹第10點所說，時刻警惕港鐵公司有否遺漏提交重要文件？你們會否做這項工作？時刻在做這項工作？還是至2014年4月"爆鑊"了，你們有全盤去看有否遺漏？還是到了今天，你們都沒有？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

如果由我自己演繹"時刻"一詞，其實我們在說，我們的PSC監管委員會，即我們每個月都會與港鐵公司開會，檢討報告，看看他們的進度如何。我們有任何特別的事情，都會在這個由署長主持的會議上處理。所以，我們是有做到這個動作的。

鄧家彪議員：

雖然你們都同意，港鐵公司把一些事情收起來，沒有把最重要的文件全盤交給你們，但你們不會檢視一下，究竟它把甚麼事情收起來，以及有否違反委託協議，你們並無做這個檢視。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就着一個如此大型的鐵路項目，有超過40份以上重大的合約，當中事實上真是有很多、很多、很多文件。若問路政署是否可以全部檢視他們的所有文件，然後說已作出了這樣的決定、說港鐵公司對文件有所遺漏，我想這在實際上是做不到的，應該是做不到的……

鄧家彪議員：

那麼……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……所以，我剛才指出，港鐵公司有部分意見並沒有向我們詳盡交代，這些都是例子，而這都是從港鐵公司於5月5日提交予鐵路事宜小組委員會那份文件，我才看到出來。

鄧家彪議員：

既然他們自己都承認了，你們有否做一個全盤的檢視？否則你怎樣處理政府與港鐵公司之間，究竟有否違反協議？這是追究責任的一個重大問題。你們現時有否做這樣的預備呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

對此，我們會回去再檢討一下。

主席：

好，下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。根據委託協議書，其實政府是有權向港鐵公司索取一切所需的資料，以供路政署進行監察工作。我想問一下，路政署有否盡力去取得所有這些工程資料，協助進行監察工作呢？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，我相信，在協議內，如果說是可以向港鐵公司索取一切資料，我相信這是一個比較概括性的詞語。即是說，可能是有些不同的文件，我們都希望在有需要時，能夠向港鐵公司索取。例如，我們看到，監核顧問在地盤的檢視或審核的過程中，需要向港鐵公司索取一些資料。這個制度，我們是有的，我們會適時向港鐵公司要求索取一些資料，作為審核之用。在不同的合約中有各自的審核，我們的審核包括安全……

胡志偉議員：

換言之，路政署沒有試過向它索取資料卻索取不到任何資料？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

基本上是我們向它索取的，基本上它都願意給我們。

胡志偉議員：

但是，如果你不問的話，它就不會給你，它不會主動提供……

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

那要視乎哪類資料，我們都要知道……

胡志偉議員：

OK。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

……哪類資料是對事情、對監管合約、對監察制度有用的，我們才會向港鐵公司提出。例如，我剛才所說，做審核的過程中，這些是必然的。

胡志偉議員：

因為這都是根據路政署署長在較早前所說，單憑當時得到的資料，他不能夠獨立判斷西九龍總站是否能夠符合原來的工程目標。因此，我們當然會理解為，路政署署長就這方面的考慮，他應該會想過，其實如果有較多資訊，有些恰當資訊的話，就應該

做到評估了，這是我理解這一段文字的意思。但很自然，路政署署長沒有向港鐵公司要求更多的資訊，令他無法作這個判斷。我不知道你如何看我這個理解呢？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我這麼說吧，正如我剛才所說，究竟是港鐵公司不能夠讓我們有多些資料，以判斷工程是否能夠在2015年完成呢？那就視乎港鐵公司對承建商所知的有多少。譬如承建商的態度、承建商的資源、承建商是如何配合港鐵公司，這些是未必拿到的資料。所以，我們覺得這個資料是港鐵公司才有的，但你說港鐵公司是否有.....

胡志偉議員：

即這類資料，其實你們就沒有問過港鐵公司索取，用以協助你作判斷？因為我相信承建商的態度很顯然一定影響到工程的進度。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

或者就着這點，我相信在陳述書中大家都看到，在2013年年底時，在每一次的監委會會議上，其實署長都已經不斷要求港鐵公司將那個修訂時間表交給我們。其實這項最首先、最基要的資料，都要等他們提供。從那個時間表，大家看到比較長.....跟着以後.....港鐵公司自己的獨立報告書中也提到，其實它原來在2013年10月問承建商，究竟那個局部方案是否可行。那個承建商也要用5個月時間，到2014年2月才能回答。正正就是在那段時間.....

胡志偉議員：

明白。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....其實我們署長正正就是將一些很關鍵需要的資料.....正在問港鐵公司，港鐵公司需要這麼長時間，正正因為.....

胡志偉議員：

明白。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....那個工程如此複雜，連那個承建商都需要這麼長時間。所以，我們首先要索取這些資料，然後若這些資料足夠作判斷，我們就判斷，如果我們認為.....

胡志偉議員：

OK，行。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....要再多些資料，正如剛才所說，承建商的力度，各方面的事情，我們都可以問.....

胡志偉議員：

好。

路政署鐵路拓展處副處長譚漢財先生：

.....它都會給我們。

胡志偉議員：

行，明白。主席，我想問另一部分關於更改設計的安排。我想問一下，大型工程如果有更改設計的話，是否需要得到路政署的批准，才能夠執行更改設計的安排，以及更改設計所牽涉的工程費用，就大型工程來說，是否一般都會由政府預算中承擔，而如果不夠的話，是要追加撥款，而這個是得到政府同意的？

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

就這個大型工程，如果涉及更改設計，當然，按我們以往的經驗，更改設計當然屬於業主的責任，就應該由業主負責，即是說，由.....

主席：

即是你們負責。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....如果是港鐵公司，就是港鐵公司負責，但是.....

主席：

業主？港鐵公司不是業主啊，對嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....或者要弄清這個身份.....即以往一個工程合約，就是由一個業主和一個承建商的比較，現在因為這個比較特別的情況，就是由港鐵公司批出合約.....

主席：

港鐵公司代表業主，是嗎？

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

.....是，港鐵公司代表業主。應該由承建商.....由我們負責.....應該這麼說.....應該這麼說。但是.....但是.....要修改設計時，所涉及的金額等，都會經過項目管制組批核，而在批核的時候，它要將文件交付路政署，以供提出意見。我們會特別留意在這些情況之下，視乎涉及的金額有否超越應急金額，即是說，不要超出contingency，那就應該是港鐵公司有權利做這個動作。

主席：

是，好。

胡志偉議員：

主席，只是兩項資料而已。第一項，這些更改設計的項目及工程金額，不知可否提供給我們作為資料？

主席：

是。

胡志偉議員：

第二，我想確認，因為處長一直說，有關港鐵公司的更改設計，他們只是給予意見。沒有反對，是否等於同意？即不反對，是否在工程行內等於同意呢？我想弄清楚這個概念而已。

主席：

陳先生。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

主席，就胡議員提出的要求，關於要求文件提到金額的問題，或者我想請問一下主席，這個委員會是研究工程延誤和背景，與金額是否有關係？

主席：

現在有兩個概念：一個就是去年4月的事，一個就是到現在的事。但是，如果是因為去年4月的延誤而引致金錢上有分別的話，譬如追回進度措施，則都是屬於這個委員會的範疇；但如果是之後，就不屬於這個委員會的範疇。我相信胡志偉議員正在說的，是4月那時的延誤出現的情況。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

如果是這樣，就着胡議員的建議或要求，我們可以回去再研究如何提交。至於"不反對"是否等於"同意"呢，我相信要視乎在不同的情況作出不同的演繹。

主席：

Sorry，請再說一次，我不是太明白。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

胡議員的問題是問"不反對"是否等同"同意"？

主席：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

我覺得，這要視乎如何演繹這個"不反對"。我們不反對它做，它便繼續做，我指的是港鐵公司。

主席：

是。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

即我們是負責給意見的。

主席：

是，我不會要求你再回答你的演繹是甚麼，因為這都牽涉到一些法律問題。

OK，我相信今天暫時就到此為止。多謝陳先生和譚先生出席今次我們的聆訊。如果有需要的話，我希望不需要，但如果有需要的話，我們會再邀請你出席研訊。暫時來說，你們可以退席了。多謝。

路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生：

多謝。

主席：

我想請委員到會議室4繼續進行我們的閉門會議，謝謝。

(研訊於下午12時38分結束)