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

第一次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年3月24日(星期二)
時間： 上午8時45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
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳恒鑌議員, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP

缺席委員

莫乃光議員, JP

證人

公開研訊

路政署署長
劉家強先生, JP

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 First Hearing
held on Tuesday, 24 March 2015, at 8:45 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
Hon WU Chi-wai, MH
Hon Gary FAN Kwok-wai
Hon CHAN Han-pan, JP
Hon TANG Ka-piu, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, BBS, MH, JP

Member absent

Hon Charles Peter MOK, JP

Witness

Public hearing

Mr Peter LAU Ka-keung, JP
Director of Highways

主席：

我宣布會議開始。請劉家強先生及其陪同人員進入會議室。

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"的第一次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人是路政署署長劉家強先生。劉先生，歡迎。

專責委員會已經同意劉先生的要求，可以有陪同人士出席研訊。劉先生的陪同人士為：路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生；路政署鐵路拓展處副處長(2)譚漢財先生；及發展局法律諮詢部(工務)高級政府律師連國強先生，歡迎。

我想大家留意和注意的是，上述所有陪同劉先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

胡志偉議員及莫乃光議員在2014年6月25日立法會會議上聯署提交呈請書，而立法會根據《議事規則》第20(6)條將呈請書交付專責委員會處理，本專責委員會因而成立。專責委員會的職權範圍是反映呈請書的要旨，調查政府及香港鐵路有限公司於2014年4月宣布的廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤一事的背景、原委，以及相關事宜，包括政府及該公司在該項工程延誤上的表現及責任和有否蓄意隱瞞該工程延誤；以及就政府日後可以如何改善對新鐵路項目建造工程的監管，以及如何加強該公司在推展鐵路項目方面的管治及相關事宜作出建議。

本專責委員會沒有獲得立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條的權力，因此證人不受到第382章賦予證人的特權所保障。

本席亦想提醒證人，在訊問過程中，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、揑造或揑改的文件，而意圖欺騙專責委員會，即屬犯罪。

專責委員會本身已制訂《工作方式及程序》。我請大家留意以下幾點。第一，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

研訊過程以外的場合發表與研訊有關的意見。另外，我亦想藉此機會提醒旁聽今天研訊的公眾人士及傳媒，在研訊過程以外的場合披露研訊中提供的證供，將不受第382章所保護。因此，如有需要的話，各位人士和傳媒朋友應該就他們的法律責任徵詢法律意見。

在稍後的過程，我會要求證人就他曾經向專責委員會提交的書面陳述書和文件作出確認，以及把該陳述書和文件納入為專責委員會的證據。專責委員會已經同意，為方便公眾跟隨研訊的進行，當證人確立了他提交的書面陳述書和文件作為他的證供之後，我們會將該份文件公開給公眾及傳媒。此外，專責委員會已決定，所有經專責委員會同意可公開的文件及證人的書面陳述書，將會上載至立法會網頁，供公眾查閱。

在開始研訊之前，我想提出一點，專責委員會原定於今年2月26日舉行第一次研訊。但是，政府當局未有在研訊前按專責委員會所要求的時限向其提供相關資料，結果當天的研訊需要改期至今天。

我現在宣布研訊開始。

劉先生，你曾於2015年2月18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W1(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供？

路政署署長劉家強先生：

主席，是，確定。

主席：

為了方便列席的公眾人士及專責委員會的程序，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任何即時補充？

路政署署長劉家強先生：

主席，是，我有補充。

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝您給我機會在今天這個研訊作補充發言。廣深港高速鐵路香港段(或簡稱"高鐵")是香港一項重要的基建項目。對於高鐵的延誤，我知道公眾及立法會議員都非常關注。我與路政署同事會盡力配合專責委員會的調查工作。我相信各位議員清楚了解高鐵項目的背景，所以我不會詳細解說。不過，我想先用少許時間指出對調查有密切關係的兩點。

第一點，高鐵是根據服務經營權模式，委託港鐵公司進行設計及建造，這是第一次以服務經營權及委託建造模式推展的鐵路項目。為了這個第一次，政府在未進行委託前，已認真地考慮適當的安排。在2008年初，路政署委聘了勞氏顧問進行了研究，其中一個研究的主題是，假若政府以服務經營權模式委託港鐵公司推展高鐵項目，應該採用甚麼項目管理機制。最終的委託協議，大體上是根據勞氏的建議編寫。

第二點，路政署現行監察高鐵工程的機制，是按勞氏建議的核實監督者模式制訂，簡單來說，港鐵公司(或簡稱"港鐵")負責委聘顧問和承建商設計及建造工程，並且監督有關的設計和建造，而路政署的責任是核實港鐵這個監督者是按着項目管理機制及按委託協議的責任推展工程。

接着下來，我會說明我在這事件上的一些分析。

第一，是有關進度滯後及工程延誤方面。從推展一般工程的角度看，工序出現滯後是非常普遍的，因為有一些工序會受到不可控制或不可預計的因素影響，例如天氣或其他的地質情況，而出現滯後。如果無法追回出現的滯後，項目完工期就會出現延誤。港鐵委聘的專家有提出相同的論點，據專家對外國59項大型鐵路項目的研究，平均有七成項目會出現延誤，延誤的幅度平均為43%。路政署在2014年4月，經局長指示，進行了一項獨立的檢討／審視。報告中已列明，觀察到的、引起進度滯後的事項，主要的原因是遇到不理想或不可預測的地質情況。觀察到的事項和問題，大致上是脗合港鐵獨立董事委員會

第二份報告臚列的十大重要原因。我注意到，政府獨立專家小組在報告內指出了一些體系上的問題，當中包括港鐵內部工程管理機制缺乏健全性。我們會根據第二份委託協議的條款，研究這些體系上的問題有否直接或間接造成高鐵工程出現延誤，並且採取恰當的跟進工作。

第二，是路政署的監察責任。路政署監察高鐵的責任主要有兩個部分：首先是監察和核實港鐵按項目管理機制推行工程。在這方面，路政署實施了多級的機制進行，陳述書裏面已有詳細說明；其次是，當路政署從監察工作當中留意到有進度滯後的情況，要促使港鐵盡最大的努力，研究並推行適合的措施，以追回落後的進度。我在陳述書中已說明，路政署是清楚了解高鐵工程部分工序有滯後的情況，亦有催促港鐵認真地應付。事實上，在港鐵的獨立董事委員會報告及政府獨立專家小組報告內，都沒有質疑港鐵在推動措施，設法追回進度方面的努力。在港鐵宣布高鐵項目延誤之後，我留意到，公眾及立法會對路政署的監察工作有些意見。另外，政府獨立專家小組最近公布的報告中，對路政署的工作亦有一些批評。作為路政署署長，我已經考慮了這些意見和批評，檢討路政署工作的成效。

我的結論，是我們在以下兩方面可以做得更好，有改善的空間。

第一方面，在獨立專家小組報告第4.20段指出，小組找不到證據，顯示路政署在2014年4月進行檢討前，曾經就相關方案、施工計劃及預測等事宜，作過獨立的判斷。在這方面，路政署事實上有採取積極的協調和促進措施，來紓解那些已經或者可能導致滯後的事故。其中一個例子，是與內地各相關的部委聯絡，促使在深圳皇崗那兩部隧道鑽挖機早日到達。根據我們在監察累積滯後的情況時所作的獨立判斷，我們認為，高鐵項目整體完工存在風險。所以，我們便要求了港鐵聯同其內地對口單位提交季度報告。在其他隧道工程，我的同事都有做過類似的分析和判斷，但在西九龍總站工程方面，我們的分析遇到相當大的困難。西九龍總站是一個非常龐大而複雜的建築物，牽涉高技術要求的連續隔牆；車站結構方面，有些部分是採用由上至下建造的方式，其餘的是由下至上；結構建造及連續隔牆的地基及挖掘工序，環環緊扣；結構工程完成之後，緊接的電機工程及路軌工程又可以按需要分段進行，所以做工期預測需

要考慮整體計劃及可行的追回進度措施，包括改動建造方法、調整施工程序、解決工序銜接問題等等。我們留意到，在港鐵2014年5月提交立法會的報告內曾經提到，港鐵在2013年10月要求西九龍總站的承建商研究是否可以修改施工計劃，配合車站在2015年底完成的目標。但是，承建商最終用了大概5個月，到2014年3月才正式回覆建議是不可行的。如果對工程最熟悉的承建商都需要用5個月的時間，路政署獨立地就着完工期作出預測，是會遇到相當的困難。現在回想起整個事件及當時的情況，雖然路政署為西九龍總站做獨立的預測遇到相當大的困難，但可以考慮是否適合要求監核顧問作為一個增加的任務，為西九總站作一個獨立預測，當中要考慮監核顧問有沒有足夠資料，當然亦要考慮，增加的顧問費是否用得其所。無論如何，如果當時是有作出考慮，是否適合要求監核顧問做這個獨立預測，應該是一個更好的做法。

第二方面，在獨立專家小組報告第4.11段提到，2013年7月，監核顧問估計竣工日期可能延遲差不多11個月，但無跡象顯示，路政署曾就這項資料採取行動，要求港鐵公司深入檢討高鐵香港段項目的進度。這11個月的潛在可能延遲，是反映如果港鐵不採取任何措施來追回進度將會發生的情況。事實上，路政署十分清楚當時進度滯後的情況，正如在陳述書第75段表列所述，自從在2013年1月，我們已經要求港鐵提交整體工程計劃，港鐵亦在2013年5月、8月和9月，分別向路政署提交追回進度方案及修改工程計劃的建議。此外，自從在2013年10月，路政署在每一個監委會會議上，都敦促港鐵公司提交修訂的整體工程計劃，以解決進度滯後的問題。不過，我再重新看過，在2013年7月第37次監委會的會議紀錄，這是監核顧問發表以上意見的下一次會議，會議紀錄確實沒有提到路政署有表達過關注及要求港鐵跟進，不過卻記錄了港鐵公司承諾會在2013年8月，即接着來的那個月，就整體工程計劃及西九龍總站的修訂工程計劃作出匯報。可能是因為港鐵在會中的這個承諾，我和我的同事沒有在會上重複我們的關注，引致政府獨立專家小組的誤會。無論如何，我們的跟進和紀錄的工作日後可以做得更加詳細。

剛才提到有空間改善那兩方面，其實都牽涉溝通的考慮。路政署是否可以將高鐵項目所面對的各種困難，以及我們的各種考慮，早一點與公眾分享呢？回想這次高鐵事件，我留意到，

似乎大部分的公眾對高鐵項目的難處都未能有一個清晰的了解，對高鐵工程的滯後及延誤的情況，亦有些不明白的地方，甚至有不少的誤會。我相信，如果路政署在以上的溝通工作做得更加開放和透明，這些問題是可以改善的。為此，我向公眾表示歉意。

主席，我會盡力在研訊中提供所需要的資料。

多謝主席。

主席：

謝謝。

請問劉先生，你剛才讀出的講稿，會成為這個研訊證供的一部分，你是否願意把你剛才所陳述的作為你證供的一部分？

路政署署長劉家強先生：

我願意，主席。

主席：

劉先生，路政署曾向專責委員會秘書提交了兩份文件，即專責委員會文件第G2及G5號。你現在是否正式向專責委員會出示這些文件作為證供？

路政署署長劉家強先生：

主席，是正式提交的。

主席：

好的。我想提醒各位委員，根據專責委員會《工作方式及程序》第15段，在公開研訊中，委員只應為確立與此次研訊有關的事實而提問。委員不應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，以及應否容許委員提出該問題。每位委員的提問時限，包括證人的回應，是10分鐘。

作為主席，就今日的研訊，我想先問第一條問題。劉先生，根據政府當局為高鐵香港段工程而設立的監察機制，你作為路政署署長，是高鐵項目監管委員會的主席，這點你是確認的。你對上需要向運輸及房屋局局長匯報，內部亦有路政署鐵路拓展處的團隊協助你。鑒於這個高鐵項目的規模，政府亦另聘有一個監察和核證顧問(M&V Consultant)，協助你定期審核受託管理高鐵工程項目的港鐵公司有沒有履行責任，以及向你報告。

請你向專責委員會簡述一下，你在過去5年就高鐵工程擔當的角色，以及按你的經驗，這個監察機制是否已有效地監察整個工程的進度？當中有何不足之處呢？你在履行你的職責時遇到甚麼困難？你可否總體上向這個委員會作出陳述？請你回答這問題。這是for the benefit of整個委員會。

如果有不明白的問題的話，請你提出。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。可否給我少許時間稍為整理資料，然後才回答你的問題？

主席：

好的。

路政署署長劉家強先生：

主席，我在陳述書中也曾經清楚提到整個港鐵監察的機制，而主席其實已作了一個很簡單的總結，就是在這個機制內，路政署是擔當一個"監核監督者"的角色。路政署與我們聘請的監核顧問，主要也是監察港鐵有否按着委託協議列明的責任來做工夫。在這個機制內，我的角色是監委會的主席。在陳述書中也提及，我們有3級的機制來進行監察工作，包括第一層的監委會；第二層的項目監管委員會.....項目.....監委會，以及第三層的合約.....對不起，我需要翻查中文名稱，第三層的合約檢討會議。那麼.....

主席：

Sorry，第二層是甚麼？項目.....

路政署署長劉家強先生：

項目統籌會議。第一層是監委會；第二層是項目統籌會議；第三層是合約檢討會議，有3層的架構來進行監察的機制。路政署署長，我作為路政署署長，是監委會的主席。這個監委會有港鐵的成員到來參加會議，在會議中，港鐵也有交代整個項目的進度、其他的情況，以及遇到的問題。

第二層的會議是由路政署一名助理署長擔任主席，而港鐵方面，則由港鐵的總經理和項目經理到來參加會議。主要目的是監察推展高鐵工程香港段項目的各項工作，研究如何處理所遇到的問題，以及檢視整個項目的時間表。就這個項目而言，我們的同事會了解高鐵整個項目的進度及遇到的困難。如果我們看到項目遇到困難，我們的同事也會適當地提供協助，即幫助解決一些銜接、協調的問題，目的是令高鐵這項目能更順利地進行。這是第二層的工作。

在陳述書第27段也提到，我們還有第三級的合約檢討會議，由路政署鐵路拓展處的一名總工程師作為主席，當中會就每一個主要合約的情況進行檢討，並會討論和研究措施，以減少工程滯後及追回進度。所以，路政署是在這個3級的監察機制內進行監察工作的。

我作為路政署署長，是監委會的主席，我亦有監督我的同事進行其餘兩層監察會議的工作。我亦會定期與我的團隊開會，了解整個項目所遇到的困難……

主席：

我想問一問，不好意思，打斷你。我想問，監委會、項目統籌會議及合約檢討會議這3層會議，都是每月開會一次，還是會在其他時段開會呢？

路政署署長劉家強先生：

是的，主席是正確的，都是每月開會的。

主席：

每月開會一次？

路政署署長劉家強先生：

都是每月開會一次。

所以，我們透過這3級的機制了解到高鐵整體進度、遇到的困難，以及我們需要採取的措施和協調工作，以幫助推展這項工程。我們亦了解到工程進度的情況，從而亦會催促港鐵研究和考慮一些追回進度的措施，好讓落後了的進度可以被追回。

主席：

我想問，既然你提到追回進度的措施，那麼路政署的監察角色是否包括作出獨立評估？就追回進度的措施，例如措施是否有效等方面，會否作出獨立的評估呢？

路政署署長劉家強先生：

就所有追回進度的措施，都設有機制來進行研究和批核。透過這個機制.....sorry，對不起，我先看一看資料。港鐵設有機制審批這些追回進度的建議措施，而路政署和監核顧問亦會參與審批的過程。具體來說，按照港鐵公司的項目管理制度，所有這些追回進度的建議措施，均須得到港鐵的項目管理組審批，才可以落實，而港鐵在未開會審核之前，會先把全部有關高鐵項目追回進度的措施 —— 如果涉及造價的修訂和改動，都會在審批之前提交路政署參閱。路政署和監核顧問會就建議提出專業的意見。

主席：

是的。多謝。我所餘的時間無多，因為我只有10分鐘。你可否具體回答我，你在這段期間，即在擔當監察的角色時，遇到甚麼困難？你可否跟委員會說說？

路政署署長劉家強先生：

在擔當監察的角色時，我們都是按照這個機制來做我們的工夫。不過，我在陳述書中曾經提到，雖然我們設有監察機制，但我們未必能夠確保港鐵會將所有的資料提交給我們。事實上，根據港鐵公司的獨立董事委員會第一份報告所述 —— 我的陳述書的第36段也有提到這一點 —— 項目團隊曾對路政署

保留了有關項目進度的關鍵資訊。有關的報告指出，在2013年11月，工程團隊(港鐵的工程團隊)曾就項目各主要部分的累計滯後作分析，認為項目的完工期會延至2016年，但項目總監(港鐵的項目總監)當時沒有將團隊的這項嚴重關注向政府交代。多謝主席。

主席：

多謝，劉先生。

我先讀出議員的提問次序，范國威議員，接着是陳鑑林議員，謝偉銓副主席，李卓人議員，以及易志明議員，還有鄧家彪議員和胡志偉議員。

范國威議員。

范國威議員：

多謝主席，我有3項問題，我先問兩項。主席，現在運輸及房屋局、路政署和港鐵聯手以涉及商業敏感資料為理由，拒絕向我們立法會專責委員會提交完整的資料，包括兩份委託協議、獨立顧問報告和項目監管委員會會議紀錄在內的資料。我對政府和港鐵這樣的做法，感到非常憤怒。同時，這樣的做法，令人質疑政府和港鐵有所隱瞞。

主席，高鐵香港段的建造工程花了天文數字的公帑，工程每一天都在花香港人的金錢，香港市民有權監察，以及有權知道工程延誤背後的原委。我希望路政署署長作為這個項目監管委員會的主席，可以公開解釋，究竟為甚麼不能夠公開監委會的會議紀錄和獨立顧問的報告。當中涉及哪一種商業資料，令公帑的運用可以不需要受到立法會的監察？對於政府和港鐵要求我們專責委員會既要閉門研訊，又要保密，我認為是不能夠接受的，因為這樣會阻礙、妨礙我們專責委員會履行職務。這是第一個問題。

第二個問題，署長，2013年5月，傳媒報道高鐵工程會延誤一年，以及嚴重超支高達44億元。同年5月24日，在鐵路事宜小組委員會會議上，政府選擇相信港鐵的保證之前，我想問政府有否諮詢顧問公司的意見？根據政府委任的獨立專家小組報告，獨立顧問在2013年7月，即傳媒披露了延誤之後的兩個月，

已經估計高鐵完工的日期可能延遲差不多11個月，這引證了傳媒報道屬實。為甚麼政府當年、當時仍然選擇隱瞞，不肯向公眾和立法會公布這個延誤的情況？主席，兩個問題。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝范議員提出這個問題。我對范議員在問題中使用"聯手"一詞，我是有保留。或者讓我先回答這個問題。首先，我希望重申，政府在可行的情況下，會盡力配合專責委員會的工作，因此我們其實願意在作出少量遮蓋的情況下，向專責委員會提供其要求的資料。但是，由於我們在2015年2月18日信件中 —— 即剛才提交的文件 —— 所闡述的原因，我下面會再詳細解釋，我們只能在專責委員會同意將這些資料列作機密及在閉門研訊中使用的情況下，才予以提供。

專責委員會要求提供的資料，包含了機密和商業敏感的資料。在考慮是否提供這些資料時，政府有責任在配合專責委員會的工作和保障公眾利益之間取得平衡。以上提到的保障公眾利益，包括保留政府在日後任何申索中的權利。監核顧問每月提交的報告、監委會的會議紀錄和有關的文件，以及項目統籌會議的會議紀錄，都是專責委員會希望得到的文件，而這些文件都涉及敏感的商業資料。具體來說，這些文件涉及現在仍在進行中的高鐵工程合約的推展和監管細節，這些資料是需要保密的。如向公眾披露這些文件，或就當中的資料在專責委員會的公開會議上討論，可能會影響到政府和港鐵處理承建商已經提交或未提交的申索個案，令政府和港鐵在談判或解決現時和日後的申索個案時，處於不利的位置，最終會損害公眾的利益。

主席：

是的。我想打斷.....范國威議員，我會補償時間給你。請暫時停止計時。我想問一問，你的意思是不是，我們所要求的文件整份都涉及商業利益，整份都需要保密呢？包括例如劉先生的名字或路政署的地址，諸如此類.....意思是不是說整份文件都需要保密，都涉及商業敏感的資料？

路政署署長劉家強先生：

主席。主席所問的問題是問得非常好。當然不是整份，但當中有不少的資料都需要保密。

主席：

是的，明白。OK，繼續，請你繼續作答。

路政署署長劉家強先生：

是的。如果專責委員會同意將有關的文件列作機密和只在閉門研訊中使用，我們會在作出少量遮蓋的情況下，向專責委員會提供.....

范國威議員：

署長，請你回答我第二項問題。第一項問題，你未能回答。我們的專責委員會是調查政府在監管港鐵進行工程時是否有失職之嫌，你不肯披露.....你不肯向我們委員會披露政府如何監管港鐵推展這項工程的會議紀錄。連會議紀錄都看不到，我們如何調查呢？請你回答第二項問題，你未能回答第一項問題，你在迴避。

路政署署長劉家強先生：

主席，就着第一個問題，我想多作一些補充。

主席：

好的。

路政署署長劉家強先生：

我剛才也提到，這些會影響政府.....

范國威議員：

署長你不要消耗我的時間，我的時間不是很多，你不肯回答，便不要重複，請你回答第二項問題。

主席：

或者他說.....給他一個機會作補充，好嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席，是的。

主席：

簡短地回答。

路政署署長劉家強先生：

主席，我想補充的是，這些申索往往可能涉及數億元、10億元，銀碼很大。所以，其實所損害的公眾利益都是非常大。

就着第二項問題.....，2013年5月.....我首先想澄清.....

范國威議員：

為甚麼在7月仍要隱瞞，為甚麼在7月時不向公眾公布工程延誤的詳情？

路政署署長劉家強先生：

范議員提到11個月時.....我們的顧問曾經提及已經有延後11個月的情況。我想指出，我在我的陳述書以及剛才的補充發言也有提及這個問題。事實上，我們了解，清楚了解整個高鐵項目滯後的情況。但是，滯後不等於整體項目的完工期一定都會延誤，因為2013年5月時離開完工期，即是2015年的完工期，還有兩年半的時間，而在這兩年半的時間，其實是可以發生很多事情的。最主要的是，港鐵是否努力研究和實施一些追回進度的措施，而這些追回進度的措施又是否可行，能將滯後可以紓緩呢？這是最重要的問題。

所以，當時我們的看法是，我們不能夠就着當時的進度情況而指出，2015年的完工期一定不可行。既然如此，我們認為需要給予港鐵機會，讓其繼續研究一些追回進度的措施，繼續推展工程。

范國威議員：

主席，我問第三個問題。根據署長的陳述書第75段的附表，港鐵在項目監管委員會之中所預測的滯後情況，與路政署聘請的獨立監察和核證顧問 —— 嘉科工程顧問有限公司 —— 所作的預測，有明顯的差別。在2013年7月18日和8月29日兩次監委會的會議上，港鐵匯報工程整體滯後7個半至8個月，但政府委任的獨立專家小組報告則揭露，獨立顧問在7月已估計高鐵完工日期可能要延誤差不多11個月。

路政署署長，閣下當時有沒有認為港鐵的估算過於樂觀？如果沒有，為甚麼？為甚麼你會容許港鐵這種過於樂觀的估算？

路政署署長劉家強先生：

主席，我想請范議員澄清他的問題，因為第75段只有數行文字，之後便是一個附表，所以其實這段落篇幅很長。我想請問范議員所指的是哪裏？

范國威議員：

我就是說第75段那個附表……

路政署署長劉家強先生：

因為……

范國威議員：

…… 我是說，在2013年7月18日至8月29日那兩次會議中，港鐵匯報的詳情，與獨立顧問小組披露的資料不相同。為甚麼你當時會作出這個判斷？

路政署署長劉家強先生：

對不起，范議員，7月那處是說……在第37次監委會會議中，港鐵的匯報是滯後7個月……

范國威議員：

為甚麼我會這樣問呢？接着那一段，即第76段指出，路政署獨立顧問所估算的11個月滯後，是建基於港鐵完全不採取任何

追回進度的措施而作出的。換言之，根據你們路政署當時的評估，港鐵匯報工程整體滯後7個半至8個月.....8個月.....這是否在已經採取追回進度措施之後的極限？為甚麼會有這個不同的判斷，而你選擇相信港鐵，而不是根據政府自己委任的獨立專家小組報告內的估算？

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信這個問題其實已經回答了，因為監核顧問提出11個月的滯後，是當時工序滯後的情況。對於滯後的情況，我們是清楚了解的。最主要的問題是，能否實施一些措施追回進度。

多謝主席。

主席：

下一位是陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

多謝主席。

主席，我想了解一下政府背後的角色，以及背景。我想問問署長，你們在2008年的時候，決定委聘勞氏作為你們的顧問，我想知道，當時你們是如何找到勞氏的？勞氏為甚麼會被你們選為顧問？以及其在編製相關建議的過程中，他們是如何考慮你們的監督者角色？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。多謝陳議員的問題。

議員第一個問題是，我們如何找到勞氏進行顧問研究。對不起，因為我當時不在位，所以，對於詳細的資料，我現時並不掌握。

但是，一般的做法，政府聘請顧問的一般做法，會進行公開的招聘和招標，列出顧問所需要具備的資格。例如，我相信，我相信，相關的顧問招標中也會列出，顧問必須熟識鐵路的事宜。最終被選出的勞氏，其實在這方面應該是專家。

陳議員的第二個問題是關於背後的理念，為甚麼會這樣做呢？其實陳述書也有提到背後的情況。勞氏其實當時是考慮了港鐵的情況.....有幾個因素要考慮，第一，事實上，港鐵在歷史上其實推展過很多項目，在香港推展過很多項目，在外國也推展過很多項目，而這些項目都很成功，這是第一個考慮。

第二個考慮是，港鐵內部也有一個合適的項目管理機制。所以，在推行這些大型項目時有其合適的程序，而這個程序穩妥周全，亦符合業界的最佳做法。相關機制亦由外間的機構作定期檢視和審查。

所以，考慮了這些之後，其實證明了港鐵當時的機制行之有效。勞氏也看到港鐵公司與政府相關的機制有很多類似的地方，這點在陳述書第11段也有提及。所以，勞氏建議在承造高鐵項目時 —— 這在第12段提到 —— 採用港鐵公司沿用的項目管理機制。不過，因為是一份委託的協議，所以，勞氏建議政府代表應該在主要的監控程序參與，並且應該監察和核實高鐵項目在設計和建造過程中有關政府的利益。這個模式其實就是我剛才所提及，一個核實監督者的模式。換句話說，政府的角色，是核實港鐵公司有否按照指定的要求執行相關的程序。

多謝主席。

陳鑑林議員：

主席，為甚麼我要這樣問呢？是因為勞氏建議.....以及作為一個負責任的政府，在履行其監管角色時，必須要有辨別的能力，不能夠看到顧問公司的建議，便全盤接收。

港鐵在建造、營運鐵路方面固然是相當有經驗的公司，但是，港鐵在推展自己的項目，以及受委託推展他人的項目時，做法可能完全不同。政府在監督過程中 —— 按照剛才署長的陳述書第12段所述 —— 建議採取的方法，是進行抽樣監督的檢查。如果是這樣的話，其實相當危險。我想知道，你是如何落實這個所謂抽樣的監督方法呢？是否按照你剛才所說的3層會議，便可以實行呢？

剛才署長亦提到，如果出現問題，他們便會進行所謂協調的工作，使工程可以暢順。我想知道，在過去.....自2013年開始發

覺會有問題時，在過程中，你們曾經做過甚麼協調工作？你能否舉例？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝陳議員這個問題。

勞氏建議的模式，具體而言，是按照風險評估，抽樣覆核港鐵公司在實施工程時是否符合工程計劃的範圍及核准的預算。其實，勞氏也提出了一些建議，就是既然港鐵的項目管理機制行之有效，所以政府便不應該進行英文所說的micro-management，即是很仔細地查察，以及應在運用資源方面作出一些考慮，所以才建議以抽樣覆核的模式監察港鐵的工作。

事實上，我們是通過剛才提及的3層架構來作為監察的機制。其實，除了這3層架構外，我們並非完全相信港鐵提交的資料和報告，因為我們的同事和監核顧問都會定期每月到工地進行實地視察，並會當場與港鐵工地人員溝通，了解工程進行的情況及遇到的困難。透過這些會議和工地視察，我們便能夠有一個較好的概念，知道工程進行的情況、遇到的困難，以及需要協調的地方，同時亦能夠看到滯後的情況，進而催促港鐵研究和實施追回進度的措施。

在協調方面，事實上，在陳述書也提到一些例子.....讓我先翻到那一頁，然後再向大家解釋.....

在陳述書第74段提到，當我們了解到內地過境段隧道的工程可能會出現滯後時，便即時與內地各相關部委聯絡，促使在皇崗的兩部隧道鑽挖機能早日到達。這是第一個例子。

第二個例子，我們在港鐵研究和實施追回進度措施的過程中，均有進行各方面的協調。簡單而言，在陳述書第64段至第68段也有提到數個例子。例如第68段提到佐敦道的一些臨時

交通管理措施，是需要作出改變的。我們的協調工作，是代港鐵聯絡有關政府部門，包括運輸署及警方，因為這些交通管理措施需要得到有關部門的同意才能推行。所以，我們的協調工作是盡快安排會議，讓港鐵能盡快將其理據向有關部門陳述，進而令港鐵知道部門的要求，以及考慮適當的措施，令這些臨時交通管理措施得以落實。這便是另一個例子，多謝主席。

陳鑑林議員：

主席，雖然我的發言時間到了，但我仍想跟進一些事情。署長剛才說的協調，我發現主要是與政府有關部門的協調。當然，這是你原有的角色。然而，我們最關心的是，當工程出現延誤時，你們有否發現在工程技術上或在工程進行過程中出現的一些問題？究竟你們在抽樣監督過程中，能否發現這些問題？你們的角色為何？因為很多時候，若按照你剛才說的例子，你們都是無能為力的。你在剛才開場聲明中表示，如果你們發現問題，在提出建議後，還要待港鐵公司的項目經理審批後才能實施。換言之，解決問題的進度和權力，實際上並不在於你作為核實監督者的身上，而是在於港鐵公司。所以，港鐵公司做也好，不做也好，其實你們的監督起不了作用。你可否解釋這方面的工作？

主席：

陳鑑林議員，為了公平起見，或者在第二輪 —— 希望我們會有第二輪發問時間 —— 不要緊，將來可能還有機會發問。下一位是副主席謝偉銓議員。

謝偉銓議員：

多謝主席，我相信推展和監控高鐵項目是路政署其中一項主要職責。劉署長，你作為路政署署長，我想請問你，一般而言，你平均每月花多少時間在高鐵項目上？

此外，關於陳述書第30段，你提到路政署轄下有一個專責分部。資料顯示，2014年4月有13名土木工程師，亦設有支援人員。我想知道在2014年以前，這個小組是否一開始已有這麼多人員？有否計算聘用這個小組的人員平均花費多少？此外，你也聘用了一個獨立顧問協助你監察，這裏的人手又有多少？

第二點，我想跟進陳述書第21段，當中你提到，如有需要，署長亦會向局長匯報有關高鐵在推展時所遇到的重大問題。"重大問題"的定義由誰來作出？是否閣下？過去，你曾否發現重大問題？重大問題出現了多少次？當中有多少次曾向局長匯報？內容為何？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝謝議員的問題。謝議員說得對，鐵路……港鐵……尤其是高鐵，是路政署的一個重要項目。路政署負責的項目有很多，簡單而言，路政署共有4個分部，鐵路拓展處是其中之一。鐵路拓展處負責的項目不止高鐵一項，相信大家都知道現時共有5個鐵路項目正同時進行中，高鐵只是其中一項。

在日常工作中，我剛才亦有提到，監委會 —— 我身為監委會主席，所以也要處理監委會的工作，故此，每兩星期便要與同事……

謝偉銓議員：

主席，我想簡單一點，署長可否提供一個百分比？因為署長負責的事項眾多，我想知道一個百分比，你大概會花多少時間？

路政署署長劉家強先生：

主席，若簡單地即場作出評估，我估計所花的時間大概也佔了一成。因為，正如我剛才所說，路政署共有4個分部，高鐵只屬其中之一，所花的時間也大約在10%至20%之間。這是第一個問題，多謝主席。

第二個問題，是小組的人手方面。專責小組專門負責高鐵項目，其實人手是會變動的，我們會按照工程量作適當的調配。例如，2014年4月後，我們也調配了多一名高級工程師……

謝偉銓議員：

主席，我們主要討論的是2014年4月的事件。我想知道的是，之前有甚麼大變動？可否稍後提供有關資料？其實這個小組，政府當然需要花錢，例如工資各方面。我想知道政府一年大概需要花費多少。所以，就這方面，我希望他回答我剛才第二個問題，關於陳述書第21段"重大問題"的定義。

路政署署長劉家強先生：

"重大問題"在陳述書都有提及，正如剛才所說。謝議員詢問究竟是誰決定。我作為路政署署長，最終當然由我決定某件事是否屬重大的事件而須匯報局長和運房局。

我們曾上報的事件——其實剛才在陳述書也有提及——就是過境隧道段工程滯後的問題。剛才也有提過，我們要求了港鐵聯同其國內的對口單位，每3個月提交進度報告。這些進度報告亦有提交運房局，讓其知悉這個比較嚴峻的跨境隧道進度問題。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我想跟進。意思即是說，由2010年至2014年4月，路政署只向局長提交過一個"重大問題"，即剛才說的進度問題。這是我從剛才的答覆所聽到的。

另外，我想跟進陳述書第28段，當中指路政署聘請了外間的顧問，就是嘉科工程顧問。剛才我們小組的議員同事亦提過，在過去，嘉科工程顧問對地鐵提交的工程進度或落後的時間，可能未必持相同意見。

署長，在過去發生這些問題時，你是否都傾向接受港鐵所提交的意見，抑或你會考慮嘉科工程顧問的意見？如果你考慮嘉科工程顧問的意見，過去在出現不同意見時，你是如何跟進，令雙方最終達成一致意見？或者就兩個不同的意見，你如何取捨？過去曾否發生這樣的情況？謝謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我想就剛才的問題作出補充。有關"重大事件"或"重大問題"的情況，其實我想補充，我們不是待有重大事件，才向局長或運房局報告。其實，陳述書也有提及.....

謝偉銓議員：

主席，我其實只想問重大事件而已，我不是問其他，因為我認為大家關注重大事件。

路政署署長劉家強先生：

.....主席，我都需要補充.....

主席：

劉先生，或者你集中答.....

路政署署長劉家強先生：

.....其實我們每個月都有向運房局匯報情況。就整體重大事件而言，其實，另外還有一件.....就是在2013年 —— 其實在之前的報告都有提及 —— 港鐵經過研究、修訂其工程計劃之後，提出了局部使用西九站的方案。這個方案其實非常重大，因為對整個計劃及完工時間都可能會有影響，所以我們也有向運房局匯報。多謝主席。

下一個問題是關於監核顧問。我相信議員提出的問題是，如果監核顧問的意見與港鐵的意見有所不同，我們會怎樣處理。其實，有兩方面，第一，我們看到，監核顧問提出的進度情況，其實大致上與港鐵提出的進度情況大同小異。所以，在進度方面，沒甚麼大的差異。但是，監核顧問也提出了很多質疑。在監核的過程中，監核顧問曾經提出不少質疑，例如進度、生產率的問題、是否真的可以追上進度，以及追回進度措施的成效問題。

就着監核顧問提出的這類質疑，我們也會去信港鐵，要求港鐵作出正式回應。如果港鐵的回應未能符合監核顧問.....即是未能令監核顧問滿意，我們會將相關事項保留在關注表內，繼續要求港鐵跟進。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我可否要求署長就剛才.....因為在我問及他向局長匯報有關高鐵推展所遇重大問題的情況時，剛才署長說過兩點。我可否要求他提供這方面的文件？署長在匯報方面，過去——可以說是差不多4年的時間——只匯報了兩件重大事件。

另外，就剛才所說，關於顧問與港鐵在進度或追回延誤方面持有不同的意見的情況，他可否再提供簡單的資料，即是有哪.....

主席：

你是說文件還是.....

謝偉銓議員：

是文件，關於這方面的文件和資料。正如署長剛才所說的事由，以及雙方持有不同意見而他會繼續跟進的事項，請他提供詳細資料。謝謝主席。

主席：

是。劉先生，可否就那兩次的重大事件提供文件？另外是謝議員所提出關於協調方面的問題，對嗎？

謝偉銓議員：

是的，即是在持有不同意見方面，你過去一定有很多案例，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席，有關那兩項事件，其實陳述書都有提及。不過，如果議員覺得我們還有需要提供.....

謝偉銓議員：

不是。我想知道，主席，最主要的是，署長向局長匯報，尤其是重大事件，當然是有文件的，對嗎？

主席：

他要求的，是關於該兩次事件的原始文件。

路政署署長劉家強先生：

文件方面，我們要與運房局商量，研究是否適宜提交。

主席：

是，你可以與運房局商量。但是，劉先生，你不要忘記，我們在這裏，都是嘗試保障公眾利益。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，知道。

主席：

下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

第一個問題是關於文件方面。我覺得，其實你第75段已經列出監委會每一次會議的一些重點，但是，為何不可以提交監委會的所有會議紀錄給我們看呢？這是第一個問題。因為你把當中一些事項抽了出來……

主席：

或者讓他先回答。

李卓人議員：

……是的，先回答這個問題。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝李議員的問題。就是否可以公開文件的問題，其實在研訊最初都有提及。主席，我是否需要再.....

李卓人議員：

不是，我意思是，裏面有甚麼機密？因為裏面全部都是說.....你現在有3層架構，我們現在的問題是甚麼？3層架構，又說有一個監委會，然後有一個合約的執行會，有一個項目監督會，然後有一間顧問公司，有4種東西。但問題是，這麼多架構，最後的結果都是.....整個監察機制好像是廢的，好像是"放咗"港鐵，早知港鐵滯後，也讓其繼續滯後，好像完全無能為力。

我們想看看你們真正做了甚麼，其實是需要從監委會的文件中看到你們真正有沒有做事。所以，第一個問題是，裏面有甚麼機密呢？我想知道。

路政署署長劉家強先生：

主席.....

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

.....首先，我想指出，第75段的這個時序表，只不過是一個簡單的扼述，抽了最重要的事件作簡報而已。其實，在文件中，陳述書都有提及，主要的.....基礎是運房局在去年5月提交立法會的一份文件，當中有一份時序表。該時序表中其實已經差不多將所有監委會.....在每一次監委會會議提及的工作，已詳細列明在該時序表中，而陳述書只不過是一個sample而已.....

李卓人議員：

所以，其實這是一個sample，你當時又說有比較詳細的.....你為何不把監委會的原始文件給我們看呢？我現在就是問這個問題。我已不說剛才你提過其他不想讓我們知道的協議，或要保持機密、閉門的資料。但這個為何不能公開呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才已經說過，或者我再重複。專責委員會要求提供的資料，包括了一些機密、商業敏感的資料.....

李卓人議員：

我問你監督委員會內有何資料不能公開？那不過是會議紀錄，那邊港鐵工程說.....

主席：

監委會的紀錄有何商業秘密和機密資料？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。在監委會的討論中，無可避免一定會提及當中的合約情況，而這些合約現時仍然在進行中。當中也會提及索償的情況，我們對索償的態度、打算如何處理，甚至可能會提及一些金額數字。如果公開這些資料，或在專責委員會的公開會議上討論，便會讓承建商知悉，他們知悉後.....很簡單地說，或者粗俗點說，我們會被對方知道"底牌"。我相信大家也明白，在處理索償、談判的過程中，最不利的情況，是被對方知道"底牌".....

李卓人議員：

主席，或許這樣吧，署長可否提供監委會所有的會議紀錄？如果是你認為跟索償有關的部分，可以先遮蓋起來，然後我們自行看一看前文後理，也可以大約知道整個監督過程。可不可以這樣做呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實我們十分願意.....如果專責委員會同意將有關文件 —— 即監委會的會議紀錄 —— 列作機密，並只在閉門研訊中使用，我們是會同意提供的。多謝主席。

李卓人議員：

我容許你刪除你認為是機密或敏感的資料，但我們想看一看，你們與港鐵公司之間關於整個監察工程進度的會議紀錄，我們就是想做這件事。

主席，問題是第75段的資料經過剪裁，或者之前所有資料也經過剪裁，我們想看看原始的資料。不過，我們委員會可能要再討論，跟政府商討就這方面可以做到哪個地步。

我提出第二個問題，我剛才已經說過，你有3個監察機制，再加上一間顧問公司，但問題好像不在於沒有人做事、沒有人開會，而是在於劉先生你整個團隊的態度？第一，對於滯後一事，你們好像覺得十分正常，最重要的只是追回進度；第二，副主席剛才也有問及顧問公司，顧問公司在7月明明說滯後11個月，港鐵則說是7個月，但你似乎覺得差異不是太大，態度上不太覺得.....認為滯後一事十分正常，因而沒有緊迫性，要確保能夠追回整個工程的進度。在追回進度方面，你經常被敷衍，因為我看到你每次也會說，請他們提供追回進度的情況，讓你檢視一下，而港鐵則回應說數個月後會作出匯報，但數個月後的匯報仍然顯示情況不妙。你們是否在態度上不夠強硬，未有強硬地要求港鐵能夠真正提交整個追回進度的實質情況呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。我在陳述書和剛才的補充發言中也有提及，其實一般工程出現滯後是非常普遍的，是非常普遍的情況。所以，主要的問題是，監督者 —— 在這個項目上監督者是指港鐵 —— 是否有心盡力追回滯後的進度。我剛才在簡介發言時也有提及，路政署的監察工作包括兩部分，一部分是監察港鐵按機

制而行；第二部分是，當我們留意到有進度滯後的情況時，便要促使港鐵盡最大的努力，研究和推行適合的措施，以追回落後的進度。

事實上，我們留意到，港鐵的獨立董事委員會報告和政府的獨立專家小組報告，也沒有質疑港鐵在推動措施、設法追回進度上所作的努力。事實上，陳述書也有提及，我們在很多監委會會議中，不斷催促港鐵研究和推行一些追回進度的措施，其實我們也看到港鐵實際正在做很多工夫.....

李卓人議員：

但你會否覺得根本已經一直滯後？一個月、兩個月、3個月到11個月，然後港鐵又說7個月，當中已經出現差距，為何你當時不質疑港鐵？港鐵自己估計是7個月，但顧問報告估計11個月，在滯後方面，根本已經是隱瞞，你有否質疑過港鐵呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，我們在監委會會議上，也曾質疑港鐵不斷說可以維持在2015年完工這個承諾，是否實際可行，所以，我們實際要做的工作 —— 我們亦已做了 —— 便是迫使港鐵提交一個經修改的工程計劃，這樣才能客觀地看到，港鐵說2015年能夠完工的工期是否實際可行。

剛才陳述書也有提及，我們留意到港鐵在2013年10月，曾經要求西九承建商研究可否修改工程計劃，以配合2015年年底完工這個要求。承建商用了5個月時間，到3月才告訴港鐵這並不可行。

我們看到，其實所需的時間十分長，而根據我們的經驗，這並不是因為承建商拖延，不交功課，因為西九是一個非常龐大和非常複雜的建造項目。陳述書也有提及為何那麼複雜，因為西九是一個地下車站，如果它是一個地下商場，就會仿如3、4個又一城那麼龐大的地下商場，所以建造過程相當複雜。我們不能單憑某個工序的進度，來判斷是否需要延期，而是要實際考慮多方的研究，包括不同工序的協調、是否可以增加人手、改變工序，才能夠作出判斷。多謝主席。

李卓人議員：

主席，我只是問多.....

主席：

Sorry，李卓人議員請等第二輪。易志明議員。

易志明議員：

多謝主席。署長，你在今早的發言稿第5頁指出，獨立專家小組報告有兩個批評，第一個在第4.20段，指出"小組找不到證據，顯示路政署在2014年4月進行檢討前，曾就相關方案、施工計劃和預測等事宜，作過獨立的判斷"。這是第一個批評。

第二個批評在第7頁，在專家小組報告第4.11段提到，"2013年7月，監核顧問估計'竣工日期可能延遲差不多11個月'，但無跡象顯示路政署曾就這項資料採取行動，要求港鐵公司深入檢討高鐵香港段項目的進度"。如果翻查你的文章第2頁，你開宗明義解釋了路政署的責任，當中指出"路政署的責任是核實港鐵這個監督者是按項目管理機制和按委託協議的責任推展工程"。你的角色只是一名auditor，只要港鐵根據這些既定機制，按時提交報告，而你又將這些事宜如實向運房局反映，你的職責似乎便告完成。那麼，我想問，第一，你是否同意專家小組這兩個批評？第二，坦白點說，我想問路政署署長，你從來有否覺得要準時完成這條鐵路是路政署的責任？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。其實兩個獨立專家小組的兩個批評，我在剛才的發言中已作回應。第一個回應，就作獨立判斷方面，我已指出一些獨立判斷的例子。另一個例子，我想邀請大家看看獨立專家小組報告。在獨立專家小組報告中，後部分有一個所謂"Factual Annexure"的東西。

主席：

第幾頁呢？

路政署署長劉家強先生：

第126頁，其中的第494段。第126頁的"Factual Annexure"。

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

請大家看看倒數第3行開始，即頁底最後的3行，其實是這樣說的，"On an ad-hoc basis, the team will perform specific reviews such as forecasting the expected completion date based on actual production rates"。所以，其實專家小組都獲得一些文件，從中看到我們這個團隊是有做一些獨立forecast，即一些預測的。所以，獨立專家小組其實都有得到這些證據，然後才作出這樣的結論。

好像我剛開始時的補充發言都有提及，我們真的有就此做一些判斷和評估。但是，西九站實在是一個非常複雜的建築物，我們不能夠憑當時所得到的資料作出獨立的判斷。所以，我們要求、催促和迫使港鐵提交修訂的工期計劃表，這樣我們才能夠判斷到完工期。

至於第二個指控.....第二個批評，就是這11個月的延遲，其實剛才我都有提及。監核顧問提出完工期延遲差不多11個月，這是指工期滯後的情況，是當時進度的情況，但不代表港鐵.....高鐵項目一定會延遲11個月。所以，當時我們做的工作，就是繼續迫使港鐵在追回進度措施方面做工夫。

易議員提及路政署的角色好像一個auditor，這點我是不同意的.....不同意的。因為我們的角色其實已清楚寫在每年的財政預算裏的一份文件內，即一份所謂Controlling Officer's Report，管制人員報告。就着路政署.....我作為一個管制人員，都有提交文件，說明我們在數個範疇的工作及我們的責任。那份文件亦清楚提到，我們在推展高鐵項目方面負有責任。實際上，陳述書

都有提及，而我開場的補充發言都有提及，我們除了監察港鐵跟着機制進行工作之外，其實我們都有做一些協調工夫。協調工夫方面，剛才陳鑑林議員都有問及，我都有解釋。

所以，其實我們對於高鐵是否可以如期完成，我們覺得我們有責任盡量促使項目如期完成。多謝主席。

易志明議員：

主席.....署長，你否定了專家小組的兩個批評，亦確立了你們是有責任的。我想問，你今天發言稿的第4頁，指專家小組在其報告裏面指出了一些體系上的問題，當中包括港鐵的內部工程管理機制缺乏健全性。我想問，路政署本身有否曾經發現這類問題呢？如果有，何時發現，有否嘗試如何修正；如否，為甚麼？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。我們要求監核顧問做的其中一項工作，就是定期做一些audit，一些核證工作，核證港鐵的機制是否跟隨機制行事。監核顧問大概每半年做一次核證，而做了這麼多次之後，其實都沒有提出過一些所謂non-compliance，即並無觀察到有不符合機制的情況。多謝主席。

易志明議員：

主席，這個批評的意思應該是，他們都發覺——這是專家小組說——港鐵內部工程管理機制不完善，不是說compliance的問題。因為你們是直接參與audit.....監察工作，那麼有否發覺在這數年日子裏面，他們內部的管理機制確有些不完善的地方？有否察覺這樣的情況呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我都回答過主席的問題。我們在陳述書的第36段.....我看看有沒有看錯.....是，第36段都有提到，我們留意到港鐵公司的獨立董事委員會第一份報告說明了一個事實，即項目團隊對路政署保留了一些關鍵項目進度的信息。

很具體地說，他們的報告指出，在2013年11月，港鐵的工程團隊就項目各個主要部分的累計滯後做過分析，認為項目的完工日期會延至2016年。但是，港鐵的項目總監當時沒有將這個項目團隊最嚴重的關注向政府交代。我相信這是港鐵其中一個需要改善的地方。多謝主席。

易志明議員：

主席，我仍然覺得署長未能回答我的問題。我是問，路政署在其監管過程中有否發覺港鐵的內部管理機制出了問題？你沒有回答我這個問題。

主席：

劉先生，你是否清楚問題呢？

路政署署長劉家強先生：

清楚。我們在監察過程中沒有看到有甚麼證據.....憑我們的監察我們沒有看到證據，指出他們這些機制上的問題。多謝主席。

易志明議員：

我不是很明白，因為如果你有發覺他們這裏有問題，理論上你應該知道他們有隱瞞你，因為肯定是有些東西不夠完善才會這樣的。我的意思是，連隱瞞了你，你都不知道。

主席：

我想問.....因為我看到你們的顧問報告所作的評估，以及香港鐵路公司的內部評估，關於delay的問題相差很多個月，是大家不相稱的。顧問公司評估的delay是高很多，MTR方面則估

低很多，你收到兩方面不同而有衝突的信息資料，是如何去評估，如何做協調呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，就進度的情況而言，其實不同的報告有少許差異，可能的原因……

主席：

其實不是少許，是頗多的。

路政署署長劉家強先生：

我想指出，其實可依數個基礎去報告進度。第一個基礎，就是以最初原定的時間表作為一個基礎來報告。原定的完工時間，根據委託協議，應是2015年8月。這是第一個基礎。

第二個基礎的報告，就是按港鐵在進行工程期間的一些修改，即經修改的目標時間表。經修改的目標時間表跟原定的時間表不同，因為一些工序的先後次序或有調整。所以，這是第二個進度指標。

我剛才說的修改進度的目標時間，是以合約來計算的。如果合約同意可作出有關修改，便可以就整個項目，改變工程時間表的基礎。所以，其實是有數種時間表提出來的，而我們的責任，是要就不同的進度資料作分析。不過，整體而言，我們了解到項目有滯後的情況，而他們也努力研究追回進度的措施，嘗試追回已滯後的進度。多謝主席。

主席：

謝謝，下一位是鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

多謝主席。雖然10分鐘很長，但其實一直問下去，時間也是有限的。所以我第一個問題很簡短，希望你也簡短地回應。

在你今天的開場發言和發言稿中，你其實也有向公眾致歉。我想問，你在作出這次發言及撰寫這篇發言稿前，有否與局方

及法律顧問研究清楚，究竟應否說出這5個字？會否由於說出了這5個字，影響到香港政府向香港鐵路公司索償，或追究在高鐵事件中港鐵可能需要償付給特區政府的一些損失，甚至可能影響追討一般性損失的司法行動？我想問你有否諮詢過法律意見？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

我在撰寫這份文件時，其實也有與運房局及法律顧問溝通……有溝通過。最主要的問題是，我承認我向公眾致歉，原因是我們覺得溝通工作其實可以做得好一些。因為，從現時的事件，我們看到當中存在很多誤會及不明白之處，而如果我們溝通工作做得好一些，相信這些問題或大家關注的情況是可以改善的。最主要是溝通的問題，而溝通的問題與港鐵的委託協議，其實沒有直接關係。多謝主席。

鄧家彪議員：

可是，你在當中也詳細指出，說最低限度有兩方面可作改善。這可能給予公眾一個印象，就是路政署原來有需要改善之處，原來在這件事件上，路政署好像有做得不好的地方，所以便需要改善。那麼，若再拉闊一點來看，如果公眾這樣想的話，日後這件事情一旦上到法庭，法官可能也會這樣認為，即路政署在高鐵事件上可能做得不好，引致延誤和超支，所以港鐵的責任並非很大，無須賠償很多，甚至可能無須賠償。你是否同意我的說法？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我是不同意的。在我們的文件，即在陳述書當中，亦清楚說明了港鐵的責任，即港鐵必須盡最大能力推展這項工程，並按期完成這項工程。路政署與公眾的溝通，其實不會影響港鐵做這些工夫。

議員剛才也有提及，我在發言時曾經提到可以在兩方面做得更好。我相信作為一個政府部門，是需要不斷檢討和自我監察的。如果有些事情可以做得更好，自然希望以後在同一項工作上可以作出改善，不斷完善服務。我是以這心態撰寫這份陳述書。多謝主席。

主席：

鄧家彪議員。

鄧家彪議員：

好的，我問另一方面的問題。監核顧問.....我留意到，獨立專家小組報告的第4.9段其實也頗肯定監核顧問的工作，指其已履行就高鐵香港段項目所獲授的權責。我看到，這應該是對其工作的肯定。我亦聽不到 —— 不論是運房局、港鐵或路政署 —— 對於監核顧問的批評。沒有批評指監核顧問有些事情做得不好，或質疑為何不把監察工作做好一點。所以，我假設大家也覺得其工作是可以接受的。

那麼，我再看一看獨立報告第4.10段。其實，當中指出，由2011年12月起(和隨後每月)，監核顧問(即嘉科)隨後每月都提出警示，指出將會有延期和延誤的可能，而且敦促要進行完整的評核。由2011年12月起，每月.....在2012年3月又有一些新看法，而在2012年5月更要求和建議進行完整的評核。當然，到了2013年7月，很多同事剛才也已經提到了。我想問，就着嘉科這一系列的報告，署長，你有否把這些報告內容如實向特區政府的運房局反映？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝議員的問題。我在陳述書和發言中也提及，我們清楚了解.....即從監核顧問的報告，亦從我們的現場視察和港鐵報告，我們清楚知道工程項目滯後的情況。監核顧問提交的報告，只是確定我們已知道的信息，所以我們的做法和責任，其實便是 —— 我在開場發言時也有提及 —— 促使港鐵盡其最大努力，研究和推行適合措施以追回落後進度。在這方面，我們是有下工夫的。我剛才也有提到，港鐵的獨立報告和政府的獨立報告，也沒有質疑港鐵推動措施，設法追回進度的努力。

回應議員的問題，我們並沒有把整份報告提交運房局，但會在定期報告中向運房局交代整體情況，包括遇到甚麼重大問題。多謝主席。

鄧家彪議員：

署長，你是否同意，當你決定是否把獨立監核顧問的建議或關注事項轉交予運房局時，其實已經行使了判斷。你是否同意呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，這當中一定會涉及作出專業判斷。正如剛才所說，就一般工程而言，尤其是土木工程及牽涉要挖掘地下的工程，出現延誤的機會其實非常大，問題在於出現延誤與可否追回進度之間的連繫為何。所以，我們便需要就此作判斷，究竟以當時的情況來看，追回進度是否完全不可行？所以當中需要作出專業的判斷。當時我們已考慮到有關情況，亦考慮了整個高鐵項目，尤其是西九站如此複雜的情況，而我們當時是未能夠作出這樣的判斷，所以亦沒有把這判斷告知運房局。多謝主席。

鄧家彪議員：

即是說，你的判斷是，由於你無法判斷港鐵所言究竟會否應驗，便判斷不把這份獨立監核顧問提出的憂慮告知運房局？這

是我聽到的意思，而其實你已作出了判斷。我亦想問一問，運房局有否主動要求 —— 撇除2014年4月出現如此重大的社會關注事件 —— 在這之前，運房局有否主動要求署長，說既然這是一項如此高難度的項目，會是很辛苦的，你可否給予他們更多資訊，包括嘉科的報告，讓他們也知悉此事。他們有否提出這類要求？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。議員剛才提到監核顧問的憂慮，我認為需要對此表示有所保留。剛才提到，監核顧問指出會有11個月的滯後。但是，監核顧問只是指出了事實，卻沒有清楚說明整項高鐵工程會有11個月的延誤。這並不是監核顧問的說法。

主席：

我想鄧議員的問題是，運房局有否主動向你提出任何關注，即是在2013年4月之前，運房局有否就工程的進度提出關注？

路政署署長劉家強先生：

即是我.....

主席：

或者是關於能否在2015年通車的問題。

路政署署長劉家強先生：

根據我的記憶，運房局曾向我表達要求，表示我需向其表達.....即如果出現問題時，需要向其報告。

多謝主席。

鄧家彪議員：

署長，我想.....不好意思，很快而已。究竟在2014年4月之前，你有否以你的專業判斷告知局方，即使港鐵實施現時的追

回措施，其實都應該不可能令項目於2015年順利完工 —— 莫說是通車？你曾否作過這個判斷，向運房局說過？

路政署署長劉家強先生：

主席，第一，運房局其實有代表出席監委會的會議。第二，我們其實在2013年已經與局方曾經提過，跨境隧道段工程存在風險。

我相信大家都知道，在2013年11月，港鐵曾被要求來作出交代。根據我們.....因為我們的報告，港鐵也曾被要求來交代整體的情況，尤其是跨境隧道段工程的情況。所以，我們其實有向運房局報告我們關注的事項。

主席：

是，胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。

路政署署長有責任確保工程計劃能按財政預算準時完成，兼且達到高質素。我聽了一個早上，路政署的說法似乎一直糾纏在工程能不能夠準時完成，和那些mitigations是否可行這些考慮。但是，我似乎沒有聽到路政署署長你會就這些mitigations可能會招致的財務承擔，作出任何評估。

在你自己的陳述書也好，今天的補充發言也好，我從無看到你們在這方面的評估和估計。你是否覺得在追趕工程進度的過程中，其實是一定不會牽涉到財務承擔的變化？你們有否進行關於追趕工程進度的財務評估，以確定整體高鐵工程造價會有何調整？

我想請他首先回答這個問題，因為我還有其他問題。多謝主席。

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。多謝胡議員的問題。

其實就我們監管的範圍而言，財務承擔都是一個重要的環節。事實上，在高鐵的專責團隊中，我們也有同事專責監管預算及資金使用的情況。

我們也留意到，其實在高鐵.....當所有的主要工程合約批出後，其實所剩餘的應急費用都仍處於健康的水平。所以，我們就此繼續監察高鐵的財政使用情況。而財政使用的情況，港鐵每月都要在監委會的會議上提交.....

胡志偉議員：

主席，不好意思，我想打斷署長的說話。我想問，作為一個工程部門，工程延誤、追趕.....即是在我們要透過工程的方法追趕工程延誤或進度不足的問題時，一般而言，你們是否不需要考慮因為要追趕進度所招致的財務承擔？

主席：

劉先生。

胡志偉議員：

或者你是否不需要評估由於追趕工程的方式所招致的財務承擔？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，答案是否定的。我們在監管工程、推展工程當中，時間和工期兩者非常有關連，所以，兩者均需要注意。

事實上，在監察港鐵進行工程時，我們在監委會中也曾經提醒港鐵，其在推動追回進度措施時也要考慮財政方面有甚麼影響，對整體項目的資金有何影響，不只是追趕，而是也要考慮這方面。

實際上，在每一個追回進度措施的審批過程，港鐵也要向我們提交這些資料，我們亦會提供意見。

多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我只想進一步就這一點發問。即是說，其實你一直沒有就這個部分進行任何具體的財務承擔評估，可能你只是純粹核實，我想確認這句說話而已。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，這便需要說回整個委託協議的機制。整個委託協議是委託港鐵進行工程，而港鐵是負責設計、推動這項工程。所以，港鐵掌握了最詳細的財務情況。我們有做的工作，是按照港鐵的報告和實際進行的情況，進行監察和評估。

而在實際評估方面，我剛才也有提過，在批出所有工程合約之後，其實剩餘的應急費用，是一個很可觀的數目。我們按照應急費用的使用情況，以評估最終的費用。

胡志偉議員：

主席，不好意思，因為剛才聽署長的說法是，他一直覺得我們有很龐大的應急費用，所以不用擔心。但是，每一個追趕的做法所招致的財務承擔.....其實署長說，他只能夠依賴港鐵所提供的資料。我想問，那麼你有否指示過.....因為我們是check the checker，有否指示過嘉科就港鐵提出的追趕措施所招致的財務承擔，進行核實程序？你有否在任何時刻，懷疑過這些追趕的方式會令整個高鐵項目總體承造價上升至超過工程預算的水平？

主席：

是，劉先生，有否責成嘉科做評估？

路政署署長劉家強先生：

主席，監核顧問，即嘉科，是要就幾方面做一些實際的監察工作，其中之一是財政方面。

我想補充一點，我們不會只是因為應急費用那麼可觀，便完全相信嘉科。剛才我也提過，在審批、批核每項追回進度措施時，關於財政狀況，以及所需要使用的資金的各方面的資料，都提交給審核的會議來討論。所以，就每一項批出的追回進度措施，我們都會知道其財務負擔會如何，及進而會如何影響應急費用。

多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我還想問另一個部分。署長你在第2頁.....開場白的第2頁提及你核實港鐵監督的做法。其實你剛才已回應，你是透過抽樣調查大致掌握這些資料究竟是否可信。我想問，這些抽樣調查，第一，數量是怎樣；第二，你根據甚麼基礎進行抽樣調查，以及判斷這些抽樣調查所反映的究竟是事實，還是須要進一步追查的情況？譬如我們做任何sampling也好，都會憑一個基礎決定我們要如何進一步跟進。你可否說明這個部分？

此外，你可否提供你在過去那麼長時間，曾經進行的抽樣調查的範圍屬哪方面？就着這些範圍進行了的調查，有些甚麼發現？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，抽樣調查其實是按一個風險評估機制來進行，而做法是監核顧問會每半年做一次風險評估，評估整個項目中有哪些地方的風險比較大，再就風險比較大的地方，提出所需進行的監察、抽樣，以及調查行動。換言之，我們會按照所提出的風險評估結果與顧問進行研究，決定接下來的抽樣調查的方向、方法及目標。我們是這樣進行工作的。多謝主席。

主席：

好。

胡志偉議員：

主席，可否打斷一下？我其實想問一下，如果這樣的話，路政署署長可否就這部分提供一些資訊給我們呢？因為剛才牽涉到，第一，你的風險評估機制；第二，牽涉到你的抽樣調查的方法、數目和範圍，有些甚麼是.....即研究結果。這些都是很重要的資訊，反映整個監察機制是有效或無效。我不知道是否可就這部分提供資料？

路政署署長劉家強先生：

主席，是可以提供資料的。

主席：

可否提供資料？

路政署署長劉家強先生：

可以提供資料。

主席：

是，好，或者你.....遲些請你跟秘書聯絡.....

路政署署長劉家強先生：

好的，多謝主席。

主席：

.....提供這方面的資料。

胡志偉議員：

主席，還有一點，很簡單而已，其實可能你處理的會議文件牽涉到很多重大的.....商業秘密.....機密，影響索償的問題，但委託協議書的全部文字版本，其實與整個研究.....它在整個調查中，是相當關鍵的基礎文件，而這份文件只牽涉到兩個團體而

已 —— 政府和港鐵之間的協議關係。這部分是否都可以全面披露，以及提供給我們？還是一定仍然要列為機密文件？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實這個協議是運房局及港鐵簽訂的一份文件。我知道，專責委員會曾與運房局研究了這個問題。我相信這個答案最好還是.....即繼續留待討論.....即繼續看看.....即由運房局的決定應怎樣做。多謝主席。

主席：

好。田北辰議員。

田北辰議員：

主席，我未試過在10分鐘提問。任何調查，如果只是好像坐在直升機看樹林一樣，我恐怕怎樣問也無法問出所以然來。我嘗試跳出飛機，下去摸一下樹葉，看一下樹葉能否反映到樹林正在患甚麼病吧。

署長，我想很簡單問一些較具體的事情。你的陳述第76段指："自2013年1月我們已要求港鐵公司提交整體工程計劃"，OK？你有這樣的一句話；而根據獨立專家報告第4.10段，由2011年12月起，而隨後每個月，顧問都不斷就個別關鍵合約的延誤向你們提出警示，即是由2011年12月到2013年1月，你總共收過11次提示。就這11次提示而言，基本上，我按照你今日的做法估計，就好像有個病人前來問你，說："我很不舒服，你可否看一看我？"你不是具體問一下他："你昨晚做了些甚麼？你這陣子吃了些甚麼東西？"你只是說："你哪裏不舒服？沒有甚麼了吧？"這樣便打發他走了。關於這11次的警示，我現在很實在地問你，顧問就個別關鍵合約的延誤，有否提起810A？有否提起810A是整個高鐵延誤的critical path？是整件事情的源頭？即關鍵環節呢？有否向你提及？

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，這個.....監核顧問是有提及的，我們其實一早都很清楚知道，810A西九站這份合約是一份關鍵的合約。

田北辰議員：

那便麻煩了。11次提醒你810A的關鍵環節的重要性。我想請問你，顧問說810A合約哪一方面是如此關鍵，以致影響整項工程的呢？可否與我們分享一下？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，西九站是高鐵的唯一一個車站。所以，如果不能夠完成這個車站，整條高鐵根本就不能夠開通，這是第一點；第二，西九站需要的建築時間比較長，要在港鐵預算的完工期前的最後階段，才.....

田北辰議員：

署長，我想問的是，810A是一項很龐大的工程，包括興建、移除岩石，以及林林總總的工程。你有否問過顧問 —— 11次的提示 —— 有否問過顧問，810A哪一方面是最致命的。即是說，你在樹林看來看去，看不出甚麼，便摸一下樹木，再看不出甚麼，便又去摸一下樹葉。你不斷問顧問810A如何如何，但卻不具體地問顧問，其認為810A哪一方面是關鍵的。你這樣很難做好監察工作。你有否問顧問，810A是哪一方面出問題呢？

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實我們與監核顧問是同時進行工地巡查的。所以，其實我們都很清楚當時進度滯後的情況。如果你問出了些甚麼事，第一，就是.....即挖掘進度慢了，以及.....

田北辰議員：

是，行了.....11次提示，由2011年到2013年1月，你清楚掌握整個高鐵工程的關鍵環節是810A，而810A當中的關鍵環節就是移除岩石的問題，因為地底的花崗岩比原本探測多出很多，神仙都幫不了忙。如果是這樣的話，你曾收到11次提示，你有否要求港鐵每月提交對上一個月移除了多少立方米的岩石，以及地底還剩餘多少岩石？

路政署署長劉家強先生：

主席，這是一個非常具體的問題。但是，其實.....

田北辰議員：

在這個世界.....署長，在這個世界，如果不提出具體的問題，便不會得到答案，不能解決任何事情。所以，主席，我想說一說.....

主席：

是。

田北辰議員：

如果說每樣事情都是具體問題，太細節了，那麼，我便不明白一個監管者.....其實真的要反省一下，但不要緊，或者署長繼續說.....

路政署署長劉家強先生：

主席.....

田北辰議員：

你有否要求港鐵每月提交報告？

路政署署長劉家強先生：

主席，我說這個是具體問題，並不是田議員說的那個意思。其實.....我們清楚了解當時的情況.....即田議員關心的挖掘岩石情況。其實在2013年時，仍未認真進行挖石的程序，因為就挖掘而言，首先要挖掘面層的泥土才可以向下挖掘，亦要做好.....B3層那個結構的橫向支撐，才能夠向下挖掘岩石。所以.....即是.....

田北辰議員：

何時？署長，何時開始挖掘？何年何月？

路政署署長劉家強先生：

挖石方面，如果是大量的挖掘，其實就剛剛在2015年3月才在B3層底下開始大量挖掘.....

主席：

我想先打斷大家，我會將這個會議延長到田北辰議員問完這個問題為止。

繼續，請繼續。

田北辰議員：

你即是說2015年。不對。我們於2014年一同前往地盤視察時，他們已經說花崗岩的數量遠遠超乎想像，那才是要命的事情。那時候挖掘工作已進行了很長時間。

路政署署長劉家強先生：

是，主席。這個地盤其實非常龐大，範圍也很大。所以，剛才我說大量挖掘.....主要大量的挖掘只可在剛剛才開始，但在一些邊圍的地方，已可到達石層，便可以開始挖掘了。其實，再說得具體一點，西九站北端的石層，形狀其實大約似U形.....

田北辰議員：

但是，署長，你即是說2015年才開始知道有多少岩石。但是，在2014年時，你們把完工期延遲11個月至2017年。你在2014年

年初已知道是不行的，為何在2015年才掘挖呢？不是這樣的，署長……

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才仍未回答完畢。就是石層的形狀呈U形，即兩邊的牆高很多，然後中間較低處有大量石頭，所以我剛才所說的大量挖掘是要在完成B3層的橫向支撐，才可挖掘B3層下面的大量石層。但這個U字的兩邊其實是在……

田北辰議員：

你即是說，你知道整個工程的critical path是810A，而810A最重要的是移除岩石。在移除岩石方面，你從來沒問過他們究竟下面有多少岩石，更沒有問他們估計每月可移除多少立方米岩石，便相信會有11個月的滯後。這個顧問向你收取8,300萬元，告訴你可能滯後11個月，卻連岩石太多而來不及移除如此簡單的原因也說不出來，那麼我想你要看看是否需要到法庭與顧問解決這個問題。我是絕不可接受的。

路政署署長劉家強先生：

主席……

主席：

劉先生，或許稍作補充。

路政署署長劉家強先生：

其實我補充一句而已。就11個月這個時間，其實顧問是指當時工序的滯後情況，而不是指預測會有11個月的工程延誤，這兩點是要分開處理。

田北辰議員：

你即是說，今日很確實地跟我們說，在2013年1月顧問跟你們說……或許是7月或其他時間說會滯後……他當時不是建基於挖掘工程延遲才計算出來，那麼真的是匪夷所思，我更不知道他的時間是如何計算的了。

我最後想問，合約內有關移除岩石的費用，是以"全包制"方式定一個數目，還是按立方米計算呢，署長？

路政署署長劉家強先生：

主席，其實實際的合約情況，是港鐵跟承建商的.....

田北辰議員：

你們跟港鐵.....你們跟承建商是按立方米計算，還是如何？如果是按立方米計算，今日的岩石數量較原本所估計高出很多，base on這個岩石數量，今日超支會是多少，你有否一個約數？

路政署署長劉家強先生：

主席，就.....

主席：

有還是沒有？有沒有一個約數？先回答這問題吧。

路政署署長劉家強先生：

主席，問題未必是完全正確的，因為首先在超支方面，不是完全因為石層多了。其實我們有文件.....

田北辰議員：

我沒有說是完全，我只是問這一點，我只是問這一塊樹葉。

主席：

田北辰議員，時間已過了，或許你留待下一次，好不好？

田北辰議員：

好的。

主席：

我們有兩位議員仍未能提出首次發問，即毛孟靜議員和盧偉國議員，我相信要等下一次。署長，我們在下一次再邀請你回來協助我們進行委員會的工作。謝謝你。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。

主席：

今日就……今次會議結束。

(研訊於上午10時50分結束)