

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

第二次研訊的逐字紀錄本

日期： 2015年4月21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

胡志偉議員, MH

范國威議員

莫乃光議員, JP

鄧家彪議員, JP

盧偉國議員, BBS, MH, JP

缺席委員

陳恒鑌議員, 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 Second Hearing
held on Tuesday, 21 April 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
Hon WU Chi-wai, MH
Hon Gary FAN Kwok-wai
Hon Charles Peter MOK, JP
Hon TANG Ka-piu, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, BBS, MH, JP

Member absent

Hon CHAN Han-pan, JP

Witness

Public hearing

Mr Peter LAU Ka-keung, JP
Director of Highways

主席：

請證人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"的第二次公開研訊。

今天向專責委員會作證的證人與上次相同，是路政署署長劉家強先生，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。

我請大家注意，上述所有陪同劉家強先生出席的人士均不可向專責委員會發言。

本席亦提醒證人，本專責委員會未獲立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條的權力，因此證人不受第382章賦予證人的特權所保障。但是，在研訊過程中，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。但是，我相信證人會真誠地協助委員會的工作。

專責委員會已制訂本身的《工作方式及程序》。我想大家注意以下數點。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章所保障。所以，如有需要的話，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，我會要求證人就他曾經向專責委員會提交的文件作出確認，把文件納入為專責委員會的證據。此外，專責委員會已決定，所有經專責委員會考慮並同意公開的文件，將會上載至立法會網頁，供公眾查閱。

我現在宣布研訊正式開始。

劉先生，路政署曾向專責委員會秘書提交了一份文件，即專責委員會文件第G7號。你現在是否正式向專責委員會出示該份文件作為證據？

路政署署長劉家強先生：

主席，是確認的。

主席：

劉先生要求在研訊開始前作5分鐘的開場發言，我現在請劉先生發言。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝你給我機會在今天的研訊作補充發言。

在上次出席研訊時，當中就個別議員的提問，因為沒有足夠時間，所以我並未能夠清楚詳細回應。我現在提供一些補充資料。

首先，易志明議員曾經提問，路政署在監管港鐵公司的過程中是否發現港鐵公司的內部機制出現問題。我當時回應說，在路政署監核顧問的監察中，並沒有發現證據顯示港鐵公司不符合其訂立的機制。

我在此要補充一點，路政署的監核顧問是採用風險為本方式，並透過抽樣檢視風險較高的項目，進行其所需的監察和核證工作。因為並不是全面檢視港鐵公司的內部機制，即使監核顧問的監察看不到證據顯示港鐵公司不符合其訂立的機制，亦未必表示港鐵公司的內部機制沒有問題。就高鐵工程出現延誤一事，路政署會繼續按委託協議的機制，評估港鐵公司就項目推展、工程延誤和項目超支的責任，並保留一切權利向港鐵公司追究其所保證的事項和應負的合約責任。

第二，陳鑑林議員在上一次會議上曾提問，當路政署發現問題時，需要由港鐵公司審批之後才能實行，即是說解決問題的進度和權力不是在路政署作為一個核實監督者身上，而是在港

鐵公司身上。所以港鐵公司做與不做對署方起不到作用。陳議員請我解釋這點，當日我未能回應，我現在補充解釋如下。

路政署作為"核實監督者"的工作，是透過緊密的監督，責成港鐵公司須按委託協議所承擔的責任，用最大努力來推展高鐵香港段工程。若我們察悉到港鐵公司在進行受委託的工程時出現問題，路政署會適時向港鐵公司提出意見，催促港鐵公司履行其作為受委託者的責任，實施改善措施及跟進有關問題。就港鐵公司推展高鐵香港段工程的工作，路政署會提出意見或質疑，但不會亦不適宜直接指示港鐵公司如何推展工作，更不會亦不可以向與路政署沒有直接合約關係的承建商發出任何指示。

最後，田北辰議員在上次研訊中，曾提出關於合約編號810A西九站挖掘岩石的問題。當日我未能回應，我現在補充回應如下。

港鐵公司獨立董事委員會第一份報告書第4.10至4.11段已經解釋了，西九站的勘測工作共取得超過600個勘探鑽孔的資料，而當時已經知悉西九站北端有大量岩石需要挖掘。根據路政署現時的分析，當時預計的數量與現時的估計沒有很大差別，只不過由於挖掘石層的工序需時，而且要在完成B3層後才可以大量挖掘，因此亦會影響承建商希望可以縮短這個工序以追回部分滯後進度的計劃。

數據顯示，西九站北端的石層就像兩座小山，分布在近佐敦道以南的東西兩邊連續牆，由東至西的石層橫切面看起來像"U"形的山谷。雖然港鐵已經在2014年開始挖掘石層及試爆，但由於主要石層的位置是在B3樓層以下，所以大量石層的挖掘，要待B3層樓面的橫向支撐完成後，才能全面展開。而B3層樓面的橫向支撐已於2015年3月完成，所以現正大量挖掘B3層樓面以下的泥土及石層。待更多主要石層露出後，就可以全面應用爆破技術以大量移除石層。

主席，我會繼續在今次研訊中盡力提供所需資料以協助研訊。多謝主席。

主席：

謝謝劉先生。你現在是否正式向專責委員會出示你的開場發言稿作為證據？

路政署署長劉家強先生：

主席，是正式出示的。

主席：

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。另外，每名委員的提問時限，包括證人回應，今次和上次同樣是10分鐘。

現在研訊開始。為了善用研訊時間，請委員提問時盡量精簡和具體，而證人則必須明確和切實地回應問題。

請盧偉國議員首先發言。

盧偉國議員：

多謝主席。主席，我以下提出的問題，會聚焦在劉家強先生作為路政署署長及此項目的監管委員會主席，就整個高鐵項目建造工程擔當的角色。

主席，運房局有一封回答專責委員會秘書的覆函，而這封覆函的日子是3月23日，主要是回答我們提出有關在此項目中政府人員，即主要參與的政府人員的職責的問題。覆函有一個附件，臚列了包括運房局的常秘以至署長等人員的職責。

我想將關於署長的職責，很簡單地讀一讀出來。相關的有好幾點，但我覺得有3點比較值得關注，其中一點是制訂政策和計劃方案，以規劃和實施公路和鐵路工程計劃，包括高鐵香港段工程項目及維修公路網……

主席：

盧偉國議員提及的文件，是在我們G6的檔案內。

盧偉國議員：

是，沒錯，在G6內。策導工務計劃的公路和鐵路工程計劃，包括高鐵香港段工程項目的規劃、設計和實施，並確保工程計劃能按財政預算準時完成兼且達到高質素。另外一點我關注的是，主持高鐵香港段工程項目每月舉行的項目監管委員會會議。

我想在這裏.....署長或者可以確認一下，特別是以下字眼："確保工程計劃能夠按財政預算準時完成兼且達到高質素"。在"確保"方面，如何理解呢？因為剛才署長在今天的補充發言中特別提到，第6點提到"路政署作為核實監督者的工作"這方面的問題。究竟"核實監督者"是否能夠起到"確保工程計劃能夠按財政預算準時完成兼且達到高質素"這個目標的作用呢？

主席，其實我們在幾次會議上，從整個安排來看.....因為對政府和港鐵而言，這次可說是一種特別的合作方式。會否由於這樣，署長擔當的角色真正能夠起到甚麼作用，與我們的期望是否有所差距？這方面是我提問主要聚焦的地方。或者先請署長回應，然後我再跟進。主席。

主席：

好，謝謝。劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，多謝盧議員的問題。我在陳述書，其實在上次的研訊都有提過，高鐵項目其實是用一個即是.....服務經營權的模式來進行。所以，其實政府，或者盧議員是關注我的角色，在"確保"方面，最重要是訂立一個適合的機制，讓我們做到監察的角色。我們亦在整個監察過程中，按照機制作出實際努力。這兩點是最重要的。

在陳述書中其實已經提過，我們有多重的機制.....多重的監察機制。除了監委會之外，還有兩層機制幫助我們知道整體工程的進度。當了解工程進度，即我們如果了解有滯後的情況，

便會催促港鐵按委託協議履行其責任，進行一些追回進度的措施。

在落實監察機制的整個過程中，我們都有做工夫。在這個過程中，第一……即我們監察到有滯後的情況。出現滯後的情況時，我們曾催促港鐵做工作。另外，當我們知悉港鐵如果提出了一些追回進度的措施後，我們也會透過機制評估追回進度措施的成效，亦會藉有關機制表達意見，幫助港鐵落實這些措施。

我們亦做了協調方面的工作，在陳述書亦有提及。當我們知道港鐵需要作出一些轉變，因而需要其他政府部門的協調和幫助後，我們會與這些政府部門做好聯絡工夫，幫助有關部門能一起研究、改變整個計劃，令高鐵項目可以順利進行。我們利用這個制度，以及整個監察的工作……盡量確保工程計劃能夠按時、按預算完成。多謝主席。

盧偉國議員：

主席，其實剛才署長的解說，也肯定了一點。雖然職責的描述中有"確保"的字眼，但我認為所謂"確保"，是與工程直接由路政署負責，是有所不同的。因為不同的地方，正正是剛才署長重複很多次的字眼，就是一個監察的角色。當然，如果你擔當監察的角色，而本身的職責是需要"確保"的話，我覺得這可能存在一定的難度。

這個難度要靠甚麼解決呢？就是這個"確保"的機制能夠真正有效，包括港鐵公司是否在監察過程中與路政署有充分配合，以及真的提供所需的所有資料。但是，我亦留意到署長在先前提交的陳述書第36段提到，港鐵公司的獨立董事委員會的第一份報告亦曾指出，項目團隊曾經對路政署保留了有關項目進度的關鍵資訊。

就此方面，在2013年11月，港鐵公司的工程團隊曾經就項目各部分的累計滯後作出分析，並指出項目的完工期可能會延至2016年。但是，當時港鐵公司的項目總監沒有將工程團隊的嚴重關注向政府交代。

如果這方面屬實，可以證明我所關注的事項。即是說，署長似乎是通過這個監察的角色……監督的角色，達到確保工程進度

和成本的問題，但如果剛才所說的情況存在，其實就是.....署長是否同意在這種情況之下，其實監察機制出現問題，或者是真的存在不足之處，但未必是制度上有不足，而是港鐵公司在執行時並沒有充分的配合。

主席：

劉先生，請作答。

路政署署長劉家強先生：

主席，在我的陳述書第36段，已經清楚提到有這樣的關注事項，而這亦是港鐵第一份報告書印證的事實。這個事實我可以確定，因為第一份報告書指出，在2013年11月，工程團隊已經作出一些預計，但卻沒有通知政府或路政署，這點是可以確定的。當時我們並不知情，多謝主席。

主席：

你還有沒有問題？

盧偉國議員：

如果主席容許的話，我想再問下去，因為.....我想問一個問題。這不單是監察工程進度的問題，而是在最初訂定目標時間方面，即是說，政府和署長擔當甚麼角色的問題，以及在訂定目標時間方面，兩者究竟起了甚麼作用，因為獨立專家小組報告第6.4段很清楚指出，高鐵香港段項目的時間估計基線是不設實際。有關小組在審視後認為，港鐵公司在項目開展之初，如果曾經進行施工計劃風險評估，便可以發現根本在2015年8月的預計日期竣工，機會很低。

其實類似的結論，港鐵本身的獨立董事委員會的報告亦有類似的論述。在訂定目標日期方面，究竟.....或者署長你作為監察角色，但在訂定目標日期方面，你其實有何參與，又起到甚麼作用？即是說，如果你以專業判斷.....你有否在項目初期充分考慮過為項目所訂定的預計竣工日期？抑或只是靠港鐵自己判斷，署方有沒有嘗試，或不一定有能力，充分估計完工期和它造成的影響？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席，首先我想指出，訂定完工期的工作其實是在我任外，即我任內之前已經發生。不過，我們都看到一些事實，也許我說一說我們所看到的事實。

第一，高鐵工程期比較緊迫確是事實。不過，獨立專家小組的報告並無指出，有證據顯示政府曾經迫使港鐵採用緊迫的時間表。事實上，如果回看一些歷史發展，九廣鐵路和港鐵公司在2007年6月提交了一份關於高鐵的項目建議書，內容指如果高鐵工程在2009年11月動工，項目的目標完工期可以是2015年1月。經過稍後的詳細設計後，港鐵將這個目標修訂為2015年6月。

所以，其實港鐵最初是經過研究和設計後，才提出這樣一個時間表。但是，我可以看得到，當時為了確認港鐵公司建議的項目時間表的合理性，路政署曾經要求監察和核證顧問審查這個時間表。當時顧問的審查結果是，高鐵工程的時間表緊迫，只有很少的調整空間，但沒有說過不可行。監核顧問亦提議在建造階段需要緊密地監察一系列事項，包括土壤結構的變化情況、環境限制、物流支援和承建商的經驗，務求令工程可以如期完工。所以，如果回答盧議員的問題，就是其實當時政府不是盡信港鐵的建議，而是亦有進行獨立研究以確定這個時間表應該可行。

還有一點就是，進入建造期後，我們留意到另一個事實：當港鐵為主要的土木和其他工程進行招標的時候，投標者沒有就合約工程期的可行性提出問題，因為如果投標者發覺工程期太緊迫和達不到的話，在投標時其實是可以提出意見，表示這樣的工期是不可行的。但是，我們看不到有投標者提出這樣的意見，多謝主席。

盧偉國議員：

主席，其實在獨立董事委員會第二份報告中亦提及相關重要的一點，就是施工期受到不可遇見事件的負面影響，究其原因主要不是由於工程或項目管理上的缺失，而是關鍵合約方面缺

乏足夠的緩衝期，並表示如果有較長的緩衝期，高鐵項目的工程時間表本可承受不可預見事件的影響。

其實以緩衝期解說也好，或者以目標竣工期太緊迫來解說也好，其實都是說項目的工程時間真的是預留得不足夠及不切實際。在這一方面，我剛才的問題，是想問政府和署長在訂定目標時間方面的角色。不過，主席，我想我暫時問到這裏，留待其他委員提問。稍後如有時間我再跟進這方面，好嗎？

主席：

好的，謝謝盧偉國議員。

我都想跟進盧偉國議員剛才的問題。譬如說，你們的監核顧問曾有一次提過出現11個月的滯後，而你上次作證時都說過，要視乎港鐵公司的追回進度措施是否可以追回已滯後的11個月。但是，這個滯後.....你研究DRMs，即追回進度措施的有效性時，請問監核顧問有否參與研究有關措施是否有效這個問題？

路政署署長劉家強先生：

主席，監核顧問一直有參與訂定追回進度措施方面的工作。上次我都提過設有一個機制，有一個會議批核擬實行的追回進度措施。港鐵在訂定這些措施之前都會提交文件，指出措施的詳情、有關資料及其成效，提供予路政署，而路政署會將這些文件送交監核顧問。所以，最後在會議討論期間，港鐵會收到我們和監核顧問的意見，多謝主席。

主席：

好的，謝謝。毛孟靜議員。

毛孟靜議員：

謝謝主席。就今次事件，我們要非常關注的一個角度，就是讓公眾看到究竟有沒有官官相衛的情況出現，因為說到底港鐵最大的股東就是香港政府，現在亦是由香港政府的官員來交代。我們經常聽到政府相信港鐵，又或是港鐵事實有提交文件

等等，轉來轉去兩邊走，說來說去……現在發生了問題，所以我們才成立這個專責委員會。

我們今天的文件，即CB(4)821/14-15(01)這份文件，大家也看到，由2010年開始，他們每次開會都說這裏滯後，那裏滯後，一時說是兩星期至兩個月，一些比較小的工程，我都失笑，兩個星期至兩個月，即是兩個星期到8個星期，是4倍，你的預測跟隨便說沒兩樣。然後，一個月、3個月、7個月滯後，你一直是這麼說，去到2012年，尤其是我們第15頁那裏，說到2012年3月30日，另外有獨立專家小組報告作出批評，指那個匯報機制……你不停地說有機制，但就因為你匯報不清晰，令到政府過度信賴港鐵公司缺乏理據的保證，其實是沒有理據的，但政府卻相信你，而政府又是你最大的股東，那真是……我們這樣爭拗不斷，即使主席你如何……是？

主席：

毛孟靜議員，我們不應該refer去我們的內部文件以作提問。

毛孟靜議員：

我們這份文件是不應該公開的嗎？

主席：

是。

毛孟靜議員：

我非常抱歉。那我就一般情況來問。你不停地說我們有機制、有多重的監察。但是，你何時決定這些內部的資料——港鐵又知、政府又知，政府就不停催促它，叫它追回進度等等，但有沒有效呢？終於是何時決定這些都可以公開討論一下的呢？而最終、最終，實實在在，我們的運房局局長是何時知道，最終那個甚麼2015年8月……真的可以……本來是通車或是開啟，是不行的。你給一個這樣的時間表，可不可以呢？又或者是最後、最大的問題，你可不可以確切在這裏說，實實在在是並沒有官官相衛的情況呢？

主席：

劉先生，請你作答。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實我不太明白毛議員的問題，因為首先如果問局長何時知道，我不可以代局長作答……

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

……所以……即是我只可以……即是憑我自己的知識回答問題。我希望毛議員再說清楚，她其實想問甚麼呢？

主席：

我相信她想問的是，第一，就是是否……政府是否過度相信港鐵公司……即鐵路公司的匯報，以及它們的所謂承諾；第二，是你們有沒有官官相衛的情況出現？

毛孟靜議員：

謝謝主席。我覺得這些問題是非常之清晰的。

路政署署長劉家強先生：

主席，是，我想指出，過度信賴只是毛議員的說法而已，即沒有……完全沒有過度信賴這一個問題。在陳述書其實都說得很清楚，即我們有，即我們有憑我們的機制去迫港鐵，催促港鐵做很多工夫。對不起，讓我先翻查少許資料……事實上，在我們……在這個監察制度裏面，以及就我們做了的監察工作而言，我們不是只憑港鐵說的資料，便相信它的。港鐵其實有提供很多資料，關於……就工程進度，我們不是憑它的報告提出的意見便信賴它的，因為我們的機制，在上次研訊也有說過，我們的陳述書也說了，我們有三重機制，甚至在我們最新提供的那份文件也有提及，是我們其實有做數項工夫：第一，我們有幾重的會議，要求港鐵提交更多的資料，以及更深入的資料；第二，

我們也會與監核顧問進行工地巡視，我們實際去地盤、去工地視察工程的進行、進度，與報告的進度來作一個比較；第三，我們要求監核顧問看很多文件，也要求港鐵提供相關的文件，然後由監核顧問作出評估，看看這些文件裏面所述的工作，是否合乎港鐵應該做的；透過這麼多種工作，其實我們是要了解實際的工作.....工程的進度及滯後的情況。所以，我們不是純粹信賴港鐵的報告。多謝主席。

主席：

是否.....第二條問題，有沒有官官相衛的情況？

路政署署長劉家強先生：

我不明白官官相衛是甚麼意思。主席，政府內部都有一貫的.....或者應該這樣問，我不知道毛議員指的"官官"是政府和港鐵，還是政府內部不同的人員呢？

毛孟靜議員：

是政府和港鐵之間，我說得很清楚.....

主席：

政府.....

毛孟靜議員：

.....角色上是有少許衝突的，港鐵最大的股東不就是香港政府？

主席：

港鐵和政府。

路政署署長劉家強先生：

是，主席，剛才我說了，我們並不是完全信賴港鐵的。至於如果是港鐵.....政府是港鐵的股東所涉及的责任問題，因為我不是股東，所以我也不適宜評論。多謝主席。

主席：

是否有其他問題？

毛孟靜議員：

主席，可否問一問劉先生，再次問一問，你到底曾否向運房局局長張炳良提供過專業意見，我是在重複上次已經有人問過的問題，令到局長在出席2013年5月24日.....去年，差不多是一年前的立法會鐵路事宜小組委員會會議的時候，他仍然堅持指高鐵香港段可以在2015年完成目標？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實上次研訊也有提供過相關資料。事實上，在2013年年中的時候，路政署是清楚知道工程滯後的情況。我在上次研訊也有指出，2013年年中其實離開2015年的完工期還有兩年多的時間，兩年多的時間其實可以發生很多事情。事實上.....

毛孟靜議員：

主席，他真的是迴避問題，不好意思，我不是有意冒犯，就這個問題，他剛才說2013年年中，但我問的是2013年5月24日那天，你令到運房局局長當時信誓旦旦，說"有事、有事"，仍然是可以在2015年"搞掂"。你有否向他提供專業意見，讓局長不用在這裏發布現在回看很明顯是不正確的信息？

主席：

是，集中於5月24日那天，運房局局長出來說話之前，你有沒有提供專業意見給局長？

路政署署長劉家強先生：

主席，我首先要從整體情況.....

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

.....才可以落實到一個具體情況。整體情況，剛才提到，在2013年年中的時候，其實還有很長時間。實際上，在那時，我們亦正在催促港鐵落實一些追回進度的措施。另一方面，我們亦在催促港鐵訂立一個修訂的工期時間表。當時，港鐵是確定可以如期完成的，但我們也沒有相信。我們在2013年時，已要求它做一個修訂的工期時間表，以證明.....以確定它說能夠如期完工的說法，是可以達到的。但是，2013年5月，是嗎？5月.....

毛孟靜議員：

24日。

路政署署長劉家強先生：

.....5月24日，在這個時空裏面，其實是一個很短的時間而已。所以，在，即尚在等待港鐵.....一來，港鐵未能.....未有證據證明它是真的能夠如期完成，但另一方面，在還有頗長時間，仍然有機會追回進度的情況下，當時我們亦不能夠確定港鐵一定不能夠如期完工；第二方面，實際上，我都有提供關於資金使用方面的資料給局長，因為當時的傳媒亦有提出港鐵會超支。當時我們有提供資料給他，以當時的情況來看，應急費仍然是很健康的，仍然是很健康的。所以，局長也沒有就超支方面，沒有說一定會超支。多謝主席。

毛孟靜議員：

好的。

主席：

我想跟進一個問題。在某一個時段，監核顧問告訴你有11個月的滯後，剛才我也提到這一點。我並非工程師，但在座有工程師，我亦有朋友是工程師。我想問一問，根據劉先生你的專業意見，如果at one stage有11個月的滯後的話，你要追回.....當時還剩兩年.....兩年時間也好，兩年半時間也好，但我相信當

時沒有這麼多時間。若你要追回差不多一年的滯後的話，在技術上，根據你的專業判斷，你認為這是否可行，或是否realistic的看法？

路政署署長劉家強先生：

主席，可從兩點來看。第一，根據我們的經驗，亦有一些滯後得頗厲害的工程可以追回進度並如期完工。其中一個例子是深圳灣大橋，深圳灣大橋在工期完成了約七成時，其實工程費只使用了大概五成左右……大概五成左右。然而，承建商最後採取了一些追回進度措施，工程最後也能如期完工。這是第一點。

第二點……

主席：

即是在這個項目中，根據你的專業判斷，你認為這11個月的滯後……差不多一年的滯後，你認為完工，即是如期完工的判斷，你認為如何？你當時有何看法？

路政署署長劉家強先生：

主席，就這11個月滯後的情況，這11個月其實是相對於高鐵最初的原定工程時間表。原定的工程時間表其實是在2015年8月完工。因為有滯後的情況，正如我剛才也提及，港鐵也正在制訂一些修訂工程計劃。但是，在未完成這些工程計劃前，其實它也訂立了一些所謂修訂計劃時間表。如果我可以提議……有一份文件……大家可看一看一份文件，在2014年5月，政府就港鐵的延誤提供了一份文件，在文件裏面，其實……

主席：

向誰提供文件？

路政署署長劉家強先生：

提供給立法會……

主席：

立法會……鐵路小組……

路政署署長劉家強先生：

.....鐵路事宜小組。當中有一份報告，是關於路政署因應局長的要求而進行的獨立審視，旨在研究延誤的原因。文件提供了一份監核顧問在2、3月發出的報告。從中可見.....例如合約810A，即西九的合約，如果按原定工期時間表計算，它有86個星期的延誤。然而，若按修訂時間表來看，延誤則只不過是15.6個星期。從這點可看出，港鐵和承建商都是就着整體計劃修訂工程時間表的。所以，如果我們按原定時間表來看，可能情況會比較差。但是，若它能制訂一份修訂時間表而又能夠落實，則正如剛才所指出，延誤只是十多個月，對不起是十多個星期。

主席：

其實，有很多工程都是緊接進行的，對嗎？正如你上次所說，是環環相扣的，對不對？即工程是有緊接性的，若這項工程延誤，可能會影響下一個階段，即下一階段的工程可能要等這階段完成後才能進行，是不是.....

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。有這種情況，但這些追回進度措施.....其實，有一類的措施是按着要早完成的部分去盡早完成。譬如車站的結構，如果結構未做妥，當然做不了機電工程。但是，如果可以安排時間表，主要的房間可以盡早完成，令主要的機電設施可在這些房間內開始做，這樣就會減低延誤的影響。所以，追回進度措施也是以這方向來進行的。多謝主席。

主席：

好的，多謝劉先生。

毛孟靜議員：

主席，我可否很快地追問一句，我希望得到簡單的答案.....

主席：

Sorry，第二輪吧。毛孟靜議員，第二輪好嗎？陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

多謝主席。主席，我會繼續跟進劉署長你在監委會內的角色，以及你如何執行職責的問題。

你是監委會的主要領導，我想知道一下，在每一次會議上，你會聽取轄下的總工程師、技術人員，甚至監核委員會監核顧問的報告，但除此之外，即你除了看文件、聽會議報告外，你還有沒有做其他事情以確保在履行職責時，不會有任何偏離或失職的地方？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，除了監委會的會議，其實，路政署也成立了一些內部會議，每兩星期我都會與鐵路拓展處的同事開會，以了解各個鐵路項目的進度和問題。所以，我不是只憑監委會的資料做我的工作。在監委會以外，我們也有做工夫，了解整體情況、遇到的問題、有甚麼協調工夫需要做、要在哪些地方監察港鐵，從而進行我的工作。多謝主席。

陳鑑林議員：

我認為，即使你是每兩星期開一次會議，你主要也是聽取他們的報告，你不是第一手接觸那些資料的人，你也是聽取報告，間接了解情況。當然，你在聽取報告後可能會提出一些意見，指導他們如何去做。但是，你在今早就我在上次會議所提出的事宜作補充回應時也有提到，你們在提出意見後，港鐵做與不做，你們也無能為力，對不對？因為你們與他們沒有直接的合約關係，你們亦不可能指示他們如何工作。所以，我想知道的是，你有沒有一種感覺，即使你們盡了很大的力量去監察整項工程，但這個監察是否形同虛設？有沒有這種感覺呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，首先我想澄清，陳議員指我們與港鐵沒有合約，這點我需要澄清，其實我們與港鐵是有一份委託協議的。事實上，我們都是按照委託協議，催促港鐵需要履行其責任。可以這樣說，我們催促港鐵，但港鐵未必會即時有反應，未必即時有反應。這可能有兩方面的原因，第一，它可能真的需要時間做這項工作，又或者它不太上心，未必立即去做。但是，這不代表我們催促了一次後便停止，我們會在會議上繼續催促它。如果有些事情它未能令我們感到滿意，我們會繼續催促它及令……直至我們得到滿意的答案，我們才會停止的。所以，我們會繼續催促，不會任由港鐵就這樣停下來。多謝主席。

主席：

是。

陳鑑林議員：

主席……

主席：

陳議員。

陳鑑林議員：

……署長亦在陳述書中說，除了每個月的監委會會議之外，他們也會不時往工地視察。我想知道一下，署長你有否參與這些實地的視察？你在實地視察的過程裏，如果你有參與的話，有否發現任何在報告中所提及的延誤情況？你自己有否作出任何指示來改善這些情況呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我也有前往工地進行實地視察，不過，在實地視察方面，其實也不容易了解整體情況，還需要從數方面一起看。第

一是他們的進度報告，第二是監核顧問給我們的意見，然後是工地視察。實際上，除了我前往工地視察之外，監核顧問其實每個月都會提供一系列的工地照片，幫助我們更好地了解工地實際的情況。多謝主席。

陳鑑林議員：

主席，說到監核顧問，我想知道一下。他是用一種所謂抽樣檢查風險較高項目的做法。究竟你在整個過程裏，有否感覺到這種行事方式未必是恰當的做法呢？因為有很多時候，延誤問題的出現，並不是由於一個原因的，當中可能會是由多種原因綜合而成的。所以，如果採用抽樣方式去進行，便很可能只看到一面，看不到另一面，這可能會影響整體工程的進展。你在整個過程裏面，有否發覺這種做法是有問題的呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。實際上，我在陳述書都有提及，我們真的明白、了解港鐵的高鐵工程出現滯後的情況。在這方面，根據我們與監核顧問進行的工地視察，以及審閱港鐵的報告及文件，其實所反映的進度與港鐵在報告所說的進度，其實沒有很大的分別。所以，純粹看進度方面或滯後情況方面，其實我們看不到有甚麼……港鐵並沒有把資料給予我們。但是，實際上，如果到了……陳述書的第36段都有提及，當到了2013年，他們其實已經作出了評估，表示如期完工有很大問題的時候，其實他們並沒有將這個信息與我們分享，在這方面是出現……

主席：

你說的是內部文件吧？

路政署署長劉家強先生：

是……

主席：

是內部評估吧？

路政署署長劉家強先生：

是內部評估。

陳鑑林議員：

主席，署長今天的補充發言的第4段都指出了，即使監核顧問的監察看不到港鐵內部有甚麼問題也好，並不表示港鐵的內部機制不存在問題。我想知道一下的就是，監核顧問是否知道港鐵內部機制的運作情況呢？為何我會這樣問呢，因為如果你不知道.....即是不能知己知彼，不能知道對方究竟在做甚麼，這很可能引致一種情況，就是港鐵給你甚麼資料，你便收取甚麼資料，你完全不會察覺它有甚麼資料是沒有全部提供給你，而你也沒有辦法在監察過程裏提出一些重要的數據或資料來進行監察的工作。所以，我想知道一下，署長你對於監核顧問的了解有多少？他們.....監核顧問對港鐵內部機制的了解又有多少呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。陳述書都提及，港鐵在項目管理方面是有一個機制，而我們的委託協議亦要求港鐵按照這個機制來進行項目監察。關於整個制度的文件.....其實我們亦取得關於這個監察機制的文件，所以我們是有整套文件，知道其機制怎樣運作的。我們的監核顧問亦獲提供這份文件，所以，我們和監核顧問都清楚了解港鐵項目管理的機制，從而我們可以憑着它的機制，抽樣拿取一些文件來作核實。多謝主席。

陳鑑林議員：

主席。

主席：

是，陳議員。

陳鑑林議員：

署長在補充發言都已指出，".....未必表示港鐵公司的內部機制沒有問題"，即是說其實你都知道港鐵的內部機制存在問題或可能存在問題。究竟你發覺存在一些甚麼問題，可否告訴我們呢？

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我在上一次的發言都提及，獨立專家小組提出港鐵可能在其機制的健全性方面有一些問題，這是獨立專家小組的意見。如果我在這裏表達意見.....主席，這不是很方便的，因為其實.....尤其文件都有提及，我們都是按照委託協議研究港鐵的責任，如果有需要，我們會進行追討的工作。如果在這裏公開討論、表達我的意見，港鐵可能拿着我的意見來作辯解，對於將來政府採取法律行動作追討時，可能會令政府處於不利的位置。所以，我不便在此表示我的意見。多謝主席。

主席：

謝偉銓議員。

謝偉銓議員：

是，多謝主席。我想跟進.....首先跟進的是上一次的一些問題。主席，劉署長在他的陳述書.....即文件編號W1(C)的第21段中指出，如果有需要，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。在3月24日的研訊上，我曾經問劉先生"重大問題"的定義為何，以及劉先生在過去就"重大問題"向局長作出了多少次匯報。當時劉先生回覆，第一，"重大問題"的定義當然由劉先生自己決定，而在匯報方面，在2010年至2014年4月間，他只匯報了兩項重大的問題。我亦問劉先生可否提供相關的匯報及涉及文件的資料。根據劉先生在4月10日提供的資料，即文

件編號G7，我留意到，回覆內容的(b)項，與陳述書的內容是有出入的。為何呢？陳述書第21段提及"重大問題"，但劉先生似乎已改為"重大議題"，劉先生可否就字眼上的變更作出解釋或澄清。劉先生對"重大問題"及"重大議題"的理解是怎樣的呢？兩者涉及的事宜和相關的跟進行動，會否有所不同？作出字眼上的更改是否希望.....劉先生是否希望他所需要負上的責任，可因而減少呢？主席，我先問這個問題。

主席：

劉先生，請你作答。

路政署署長劉家強先生：

主席，.....sorry，對不起，我也要作出澄清。"議題"和"問題"令各位議員產生一些誤解，所以我在最新提供的文件作出了澄清。最新提供的G7文件也說明，我們跟運房局每個月也會舉行定期會議，在會議上，我會就港鐵出現的議題，大家要清楚"議題"這兩個字，其實即是報告，我們不是只有兩個問題才向運房局報告，而是.....

謝偉銓議員：

主席，我想說的是"重大"。問題當然十分多，劉先生作為署長，我不相信要向局長，要局長留意他負責的每件事情。我覺得，會否是你認為重大的問題，才會向局長反映？

路政署署長劉家強先生：

主席，其實在這些定期會議中，已經有報告高鐵工程的整體情況，因為當中涉及一些議題或重大議題，我們曾經數次提出。作為一個例子，在一些定期會議之外，我們特別安排港鐵向局方作出匯報，令局方更為清楚問題。這些做法有時候是有需要的，因為在我們的匯報當中，未必能夠十分詳細地向局方說清楚問題。在指出問題後，我們便會安排港鐵作出專項匯報，令所有事實也能夠在局方面前呈現，令他們更加明白問題。多謝主席。

主席：

我想確認一點，或者先暫停計時。我想確認一點，聽了你剛才的答案，根據你的理解，"重大議題"和"重大問題"是同一回事，對嗎？我這樣理解你的理解，是否正確？

路政署署長劉家強先生：

沒錯。

主席：

請繼續。

謝偉銓議員：

多謝主席，換言之，我可否這樣理解，署長認為所有事均屬重大，所以一般的事也匯報給局長，而沒有.....例如最後到了4月12日、13日，港鐵行政總裁和主席分別致電給局長，表示不可能在2015年8月通車，你連這些也不視為重大問題，只是跟普通的一樣。過去這麼多年來，你在路政署作為監管高鐵的總負責人，你覺得所有事也可說是重大議題或問題，但同樣地，會否所有事也不重要呢？多謝主席。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

其實我不太明白謝議員的問題，可否再說一次？

謝偉銓議員：

你說所有議題也是重大問題，而每次開會也有局長或局方負責人出席，所以過去沒有就任何你覺得重大的問題，向局長匯報。

路政署署長劉家強先生：

主席，首先，我沒有說過，我認為所有議題也是重大問題。或許讓我澄清，我想指出，我們有定期向局方匯報，在匯報當

中，也涉及一些比較重要的問題，不是普通的進度等問題，當中也會指出一些問題，讓局方了解。這不代表我認為所有議題也是重大議題，只是在匯報當中，除了匯報一般情況外，我們已經匯報了一些重大議題，多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我可否要求劉先生.....我上次也曾要求他就這些他認為重大的問題或重大議題提交有關文件。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我們就每個月與運房局舉行的會議，也會提供一份文件給運房局。我知道專責委員會正要求局方提供有關文件，據我了解，局方就此有些意見。我相信專責委員會將與局方跟進關於提供文件的問題。

謝偉銓議員：

主席，我想澄清一下，因為我專注的是重大議題，即正如署長所說的，而不是一般問題。就這方面，我相信是由署長提交的。你是否覺得向專責委員會提供這方面的原始文件會有困難？

路政署署長劉家強先生：

主席，運房局對這方面有些意見，因為這些屬內部文件。據我了解，運房局暫時未同意提供這些內部文件予專責委員會。我相信留待專責委員會與局方跟進，比我在此作出表示為好。多謝主席。

主席：

我想問你一個比較.....或者先暫停計時。我想問一個比較直接的問題，你向局長提供有關重大議題的匯報，有否涉及商業秘密？這是你自己作出的匯報，你應該清楚吧？

路政署署長劉家強先生：

在匯報當中，一定會涉及我們對港鐵的意見，一些關於合約完工期的資料……

主席：

我只是問重大議題的匯報，而不是一般的匯報。就重大議題方面的匯報，有否涉及商業秘密在內？

路政署署長劉家強先生：

主席，這要個別來看。如果是關於重大議題，我們在提交的G7文件中，也有兩個例子，便是高鐵跨境段隧道出現滯後的情況，我們曾向局方匯報，並且安排了一個專項會議，把事實好好地告知局方，這是其中一個我們在定期會議文件中向局方提交重大議題的例子。

主席：

但相信你向局長匯報的內容，不會細緻到包括承建商索償或可能索償等這些細微的事情，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

這項跨境段工程，其實也有牽涉一些承建商的問題。我相信大家也記得，這個工程進度出現了延誤，當中出現了甚麼問題。

主席：

繼續。

謝偉銓議員：

多謝主席。另外，我想問劉先生，上次研訊時也有提及，在監核過程中，監核顧問曾經提出不少質疑，例如是否可以追回進度，以及追回進度措施的成效等問題。就此，政府會去信港鐵要求作出回應，並且提及，如果監核顧問不滿意港鐵的回應，政府便會把相關事項保留在關注表內。在上次研訊時，曾經要求劉先生提供相關資料，包括劉先生提及的關注表，我想問一

問劉先生，或請他澄清一下，所提及的關注表是否即是文件編號G7中(c)項提及的項目風險列表？

路政署署長劉家強先生：

主席，並不是。

謝偉銓議員：

那麼可否補充提交這個關注表給我們呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，這個我們要再作研究。我暫時的想法是，因為這些關注表其實牽涉高鐵不同合約的情況，我們要詳細研究當中有沒有一些機密或敏感的資料。我暫時的想法是，並不適宜作公開討論。

多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，到現在仍然不可以提供關注表。那麼，我也想跟進一下，問題加入關注表之後，你一般是怎樣跟進？

路政署署長劉家強先生：

主席，我們在會議上，也會就着關注表繼續催促港鐵做其要做的事。其實，在今天研訊較早的時間，我也有提過，若未令我們滿意……未給予我們一個滿意的答案，我們便會把事項一直放在關注表內，並會繼續跟進，直至港鐵給予一個滿意的答案為止。我們就是這樣跟進。

謝偉銓議員：

主席，即是可否這樣理解，其實署方或署長都是坐着等待而已？

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才也提過，其實……一來，我們利用我們的監察機制，了解整體的情況，在有需要時，譬如就追回進度措施等，我們都會催促港鐵做這些工夫。

事實上，若港鐵做不到這些工夫，其實我們也不只是白等。在2013年，當我們覺得有關進度的確有很大疑問時，其實我們也催促港鐵提交修訂的工期時間表，讓我們能確實看到，如期完工這種說法是否合理並有理據支持。

多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我也想再問一問劉署長，如在工程的進度出現問題，而監核顧問或署方持有不同的意見，劉先生作為技術部門的首長，他會不會向運房局提供自己或署方的專業判斷和評估意見？除了只是去信港鐵要求作出回應之外，劉先生或署方有沒有採取一些積極的措施，主動尋找或探討工程延誤的原因和相關問題？

路政署署長劉家強先生：

主席，可否要求謝議員重複他開首的部分？

主席：

第一部分……

路政署署長劉家強先生：

有兩個……有一些差別，是指甚麼差別？

謝偉銓議員：

在工程進度或其他工程上的問題持有不同意見。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝謝議員的澄清。剛才我也提過，在工程進度方面，監核顧問在工作中所看到的事，以及其報告的進度，其實與港

鐵提供的報告所表述的相關進度，大致上一樣，在那方面沒有很大的偏差，所以，就那方面沒有這樣實質的問題出現。

謝偉銓議員：

其他問題呢？

路政署署長劉家強先生：

請問其他甚麼問題呢？

謝偉銓議員：

譬如你對於追回進度等都持有不同的意見。

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

請問謝議員在哪方面看到有不同意見呢？

謝偉銓議員：

即是說，對於追回滯後，你們察覺不到有任何意見，你向來都……即是署方和監核顧問，以及港鐵，其實對工程進度或追回工程進度的情況，大家意見都是相若，是不是這個意思？

路政署署長劉家強先生：

剛才說過，在進度方面，它們所報告的情況都差不多，所以那方面沒有甚麼大的問題。至於追回進度措施方面，在訂定時，監核顧問有提供意見，我們也有提供意見。但是，當追回進度措施落實之後，其實這項追回進度措施便成為整體工程的一部分，並會與其他工程一併納入整個監核工作之下，以審視其進度，以及如果有滯後的話，便審視滯後的情況。

所以，我不明白謝議員的問題重點。

謝偉銓議員：

我問題的重點由你自己去演繹吧，劉先生。你給我的答覆，即是說，署方和你們的顧問與港鐵就高鐵的進度或一些追回滯後的措施等，基本上沒有不同的意見。這是我剛才所理解的。

主席，我想再問一問，劉先生.....

路政署署長劉家強先生：

對不起，主席，我想澄清，不能說"沒有不同意見"，因為剛才也提過，追回進度措施是由港鐵負責制訂，在制訂後會將意見.....不，將整個計劃提出來，供路政署和監核顧問研究及提供意見。如果我們有向其提出意見，即代表實際上我們的看法與港鐵原先的建議不盡相同，否則，我們也不需要向其提出意見。所以，就那方面會有一些差別。

但是，我們或監核顧問提出的意見，大部分都會獲港鐵採納。如果覺得不適合，它也會作一些討論，研究甚麼是最好的方法。所以，我們確實有出現不同意見的地方，但是，正如我剛才所說，它會作一些研究，或在有需要時作出修訂。多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，此外，剛才劉署長說，在2013年5月，他也曾提過，雖然工程有滯後，但是，因為距離原本計劃通車的日期2015年8月還有一段時間，所以，他覺得並非不可能追回這些滯後的時間。我想問劉署長，直到何時，你才認為就這個工程，是沒有辦法追回完工日期而要延後呢？然後，你何時才把你們的看法向局長匯報呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，就在進度方面，其實不如我由較早時間說起，這樣可以解釋得清楚一點。在2013年年初，其實我們已經看到工程延誤.....即是滯後的情況.....是頗為嚴重。所以，當時我們亦有懷疑，究竟能否追得上進度。如果大家翻看我們之前提供的文件，關於我們有很多個監委會會議，當中討論過甚麼，其實在2013年1月，我們已經催促港鐵提交修訂的工期時間表.....

主席：

我想你直接點回答副主席的問題，好嗎？因為他只是問你最早何時知道沒有辦法追回進度，即是追上target date。你最早是何時知道，以及你何時向局長匯報。我想你直接點回答，好嗎？

路政署署長劉家強先生：

直至港鐵宣布時，我們才可以肯定……才可以肯定它未能追回進度。多謝主席。

主席：

OK。你和局長是同一時間知道，是不是？我的理解對不對？即港鐵公布了，你才知道，是不是？

路政署署長劉家強先生：

同一時間。

主席：

是同一時間？

路政署署長劉家強先生：

同一時間。

主席：

是的。我們現在有10分鐘的休息。或許我讀一讀以下已報名提問的委員：田北辰議員、李卓人議員和莫乃光議員，以及毛孟靜議員是第二輪……是嗎？你是否會提問？

毛孟靜議員：

我未……你意思是，我剛才這樣說，對嗎？

主席：

你剛才問……

毛孟靜議員：

好的，好的，那就是了。我以為我未曾舉手你便理解為我要提問。多謝，是的。

主席：

第一輪的……即今個會議第一輪的，還有胡志偉議員。謝謝。

11時……

秘書：

11時正。

主席：

我們11時正返回這裏，好嗎？稍作休息。

(研訊於上午10時50分暫停)

(研訊於上午11時02分恢復進行)

主席：

我們可以繼續研訊。下一位是田北辰議員。

田北辰議員：

多謝主席。很抱歉，我剛才遲了進來，所以我不太清楚，我們每人是有15分鐘抑或10分鐘？

主席：

10分鐘，可是……

田北辰議員：

不過你.....

主席：

.....如果時間不夠，可以等第二輪。

田北辰議員：

好的，不過你管得很鬆，好像每人也有10多分鐘。

主席：

不是的，我們是有另一些安排的。

田北辰議員：

OK，好的。

主席：

也許讓我向你解釋吧，田北辰議員，我們這裏有些是主問委員，如果是主問委員，我便有酌情權讓他們可以多說一點，讓當中有連貫性。

田北辰議員：

好的，好的，總之我有10分鐘，對嗎？主席，眾所周知，高鐵延誤達兩年，當中的主因便是九龍站的挖石工程，我在上次也是有提及過的。我現時便想與大家分享一下，在文件當中有一個表¹，主席，我相信你也看過，署長，你們也是很熟悉的，各位議員也很熟悉這個表。在這個表中，很清楚顯示出整個九龍站被分為南部與北部，南部的工程稱為810B，而北部的工程則稱為810A。北部的工程分為兩項，藍色部分稱為由下至上，而黃色的部分則稱為由上至下，我便是想重溫一下當中的歷史背景。

¹ 秘書處會後補註：即香港鐵路有限公司就廣深港高速鐵路香港段工程的最新進展向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件[立法會CB(4)611/14-15(02)號文件第4頁]

當年，在2013年11月22日來到立法會解釋時，說法是這樣的：西九龍總站車站主體的挖掘工程已完成超過60%，其中車站內最南的結構已到B4層，這便是810B的部分；而北面的車站部分，則已挖掘至車站最低層，即地下B4層，其實所指的便是圖表中藍色的部分。即港鐵公司(港鐵)上次在11月份來到立法會時，是解釋了黃色和藍色以外的部分，是沒有框的，這個部分便稱為南部工程，即是810B，這個部分已經挖掘至B4層，由B4層再興建上去的。主席，你也知道建築是很快的，副主席也很熟悉，只是當中的挖掘需時，但建築其實是很快速的。

之後，在港鐵來到立法會時，港鐵提到810A藍色這部分已去到B4層，大家聽到後，即使我不是專家，我也是會相信的，因為如果是由下至上，挖掘到B4層，那麼便一定沒有問題，在建築工程方面，兩年時間怎會興建不到呢？所以，當時我們也較為相信可以在2015年完工，當時是2013年11月，OK？

可是，最有趣的是，810A還有一個黃色部分，是在今天出事了，死因就是這個黃色部分，便是810A中由上至下的工程。這個由上至下的工程，在當年的文件中竟然完全沒有提及到。署長，我翻查在2013年11月提交立法會的文件，當中是完全沒有提及這個黃色部分，眾所周知，當中是有10萬立方米的花崗岩埋藏在下面，卻連挖掘也未曾開始，而且是完全沒有提及的。

署長，在這種情況下，你支持港鐵的說法，認為在2015年可以完工，那麼我的問題很簡單，港鐵在該年11月時，應該沒有告訴你有關黃色這個由上至下部分的進度，對嗎？

那麼，如果港鐵完全沒有提過的話，所以你的文件便沒有提及。即是說，港鐵與政府告訴全香港市民，指這項工程可以如期完成，但其中最具挑戰性的部分，卻完全沒有提及，當沒有這回事。我便想問一問署長，你今天回頭看來，是否認為港鐵當時是在刻意隱瞞呢？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我沒有這份文件在手，但如果像田議員所形容般，我相信當時我們可能是沒有全面地形容整個進度的情況。事實上，高鐵北端810A這份合約，其實有部分已經去到B4層，有部分，正如田議員所說般，在由上至下的中間部分已經去到B4層，如果可以全面形容整體進度，應該是會更好的。多謝主席。

田北辰議員：

嘩，署長，很抱歉，我本來是很溫和地向你提問，但你現時有黃色格和藍色格，與我們會面時，你卻只提及藍色格，我已經指出了這一點，你無須再重複我的說話。藍色部分是由下至上的，已挖掘至B4層，便一定可以控制到時間。可是，黃色那個由上至下的部分，卻連挖掘也未開始，而在港鐵向你提交的文件中，是完全沒有提及有10萬立方米的花崗岩在內。署長，是花崗岩，你應該知道花崗岩是甚麼吧？這是絕不簡單的，對嗎？

我現在的問題是，你覺得他們有否刻意隱瞞呢？你可否回答我這個問題？

路政署署長劉家強先生：

主席。

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我認為要翻看當時所有文件後，我才可以……

田北辰議員：

當時的文件，我剛才已經讀出了，就是完全沒有提及由上至下那個部分，亦沒有提及下面有多少岩石。

路政署署長劉家強先生：

主席，如果我憑現時的資料作判斷，我認為對港鐵是不公平的。因為實際上，當時除了向立法會提交的文件外，可能還會有其他文件，能更佳地形容當時的情況。其實，當時的情況究竟是怎樣呢？我相信如果要我作出判斷，我需要翻看其他文件和當時的資料後，才可以作出判斷。

田北辰議員：

署長.....

主席：

也許先把計時器停一停，我想問一問，你可否確認在你提交予立法會鐵路小組的文件中，是沒有提及到在黃色這部分中，會有10萬平方米的花崗岩在底下？

路政署署長劉家強先生：

主席，我並沒有文件在手，所以變相.....

主席：

好的，即是你無法確認，我明白，OK。

田北辰議員：

主席，不要緊，由我回答吧，是肯定沒有的。署長，你剛才給予我們的答案，是說你到今天仍然不可以判斷它有否刻意隱瞞。那麼，我便再重複，如果你回去翻看提交予立法會的文件中，翻看你在6月30日與港鐵開會的紀錄，而事實證明港鐵完全沒有提及黃色由上至下的部分，假設情況如此，你會否覺得它是有刻意隱瞞呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才在研訊之前也提及過，政府現時也是按照委託協議，研究港鐵在協議中的責任，以及研究它有否做足其應有的責任。如果我們看到有問題，我們是會按照委託協議進行追討的。

田北辰議員：

好的，可以了，明白。

路政署署長劉家強先生：

所以，如果現時我表達了意見，便會影響我們將來的追討行動。

田北辰議員：

是的，署長，多謝你，最低限度你也回應了我的問題。即是說，要你今天判斷它當時有否刻意隱瞞，你覺得現時是不方便表態的，是嗎？那麼，最低限度你也有回應了我的問題，我也是可以接受的。

接着，署長，我便想問一問有關你責任的問題。你知道由始至終，在批出合約時，在黃色格內是有很多花崗岩，你是知道的。那麼，你是否知道有10萬立方米呢？

路政署署長劉家強先生：

主席.....

田北辰議員：

你監管了這項工程那麼久，到2013年11月，大家也知道港鐵知悉下面有多少岩石。那麼，你又是否知道呢？

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：

關於西九站北端的岩石量，我們其實是知道的，港鐵也知道，其實我們也是知道的.....

田北辰議員：

你是知道有10萬立方米以上的花崗岩，你一直是知道的。那麼，如果你知道的話，你在2013年11月出席立法會會議，完全沒有提及10萬立方米，亦不知道速度會怎樣。但是，你今天卻告訴我們，你們路政署一直知道有10萬立方米。這事件真是頗為嚴重。何來監管的角色？我一直以為你不知道。因為我時常覺得，港鐵牽着你的鼻子走，你一直不知道其細節，它對你說："行、行、行，石是有的，但不是很難處理"，你便完全相信它。

你今日說你一直知道有10萬立方米，但在11月的會議上卻完全沒有提及此事，還堅定地告訴全香港人你做得到。何解呢？你有甚麼客觀基礎認為做得到呢？

主席：

是，劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，首先，就岩石數量的問題，我須要澄清一下。港鐵在5月提交的文件內作出一個補充，說明那裏大概有7萬多、8萬立方米的岩石。他們是知道有這個數量.....

主席：

這是在何時發生？

路政署署長劉家強先生：

這是在2014年5月.....

田北辰議員：

主席，我是問2013年。正正要命的問題是，事件在2014年被揭穿，all hell breaks loose，所有事情被揭破，但是，路政署監管港鐵，基本上的死線是直至2013年11月。到了2013年11月，如果政府說他們知道下面有7萬、10萬立方米，而提交的文件並無提到，而他們又堅定地說那些石能夠被清除得到，那我覺得這事情真是頗有問題。

主席：

劉先生，可否解釋一下？

路政署署長劉家強先生：

主席，在2013年的時候，其實我們都有與港鐵商討如何加快移除石層的方法。當時，港鐵都有提出追回進度措施，即是用爆石的方法，有提出過及討論過這件事的。但是，這些措施是需要港鐵去落實，所以當時我們知道.....

田北辰議員：

署長，讓我先明白一下。你在2013年出席立法會會議的時候，就藍色那部分，你很大聲說："挖掘到B4層了，所以由下而上，你信我吧"。但是，黃色那部分，你今日告訴我們，你和港鐵都知道有7萬多、10萬立方米，但你當時完全沒有提及，而又竟然相信港鐵。這個所謂"由上而下"是未開工的，當時好像還未開工，卻竟然可以神奇地在幾個月、一年內完成？這個是你作為監管者的看法嗎？

主席：

或者簡潔一點回答。

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我都提過，我們是知道有岩石這個問題，亦正在與港鐵商討，亦知道他們在研究用爆石的方法，加快移除的進度。事實上，這個都是最終落實到.....

田北辰議員：

為何你的文件沒有提及？在11月的文件中，完全沒有提及這方面，完全沒有提及，卻要我們信你做不到，因為你已經挖掘到B4層，即是很明.....黃色那部分，你那時都未曾挖掘。

主席：

你為何沒有提及？

路政署署長劉家強先生：

主席，如果那時資料不齊，我覺得我們是需要改善的。不過，正如剛才所說，我們是知道，亦正與港鐵商討一些追回進度的措施。多謝主席。

主席：

是，下一位是李卓人議員。

李卓人議員：

主席，我跟進剛才謝偉銓議員最後的問題，亦是主席最後的問題。你說，其實最後你覺得是延誤的時候，是港鐵公布的時候，或者可否具體說是何時，即是哪份報告、哪一日，你覺得港鐵的報告："終於在港鐵自己公布之下，我覺得是延誤了"，你指這是何時？請先澄清一下。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實那些日子，我不是記得很清楚，但是.....

李卓人議員：

是哪份報告呢？

路政署署長劉家強先生：

.....但是，港鐵和局長是在4月某個星期.....

李卓人議員：

即是水浸之後，2014年.....

路政署署長劉家強先生：

.....水浸之後，是.....

李卓人議員：

.....4月。

路政署署長劉家強先生：

.....是，之後向公眾作出了公布。事實上，在我們之前提交的文件亦有提及，就是在之前的星期六，港鐵公司行政總裁致電局長，在同一日亦有港鐵的職員致電通知我同一個消息。

主席：

大約在4月12、13日，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

4月12日的周末，即是4月12日。

李卓人議員：

我覺得問題就是在這裏，在整件事本身，我一直聽你說，你是一個很關鍵的人物，因為你監察着顧問，有一位顧問專責監察風險，你和他，你又是監察委員會的主席，你一個月與他開會一次，然後你看到報告，由2013年開始，一直滯後，有時滯後8個月、滯後11個月。但是，你一直的判斷，我覺得很奇怪，你從來沒有以自己作為監察機構或署長的身份，專業地作出一個判斷，說："不行，你現時滯後已經一年"。因為你上次至今日都是說："我早知道是滯後，但我覺得可以追回"。11個月，剛才主席問，11個月，你也覺得可以追回？

你又好像覺得，港鐵說可以便可以，原來現在是否.....我想問的問題就是，其實你擔當監察的角色，是很容易的，港鐵說甚麼就是甚麼。港鐵說可以追回，你就說可以追回；港鐵說不可以追回，你就說不可以追回。我想問你自己的判斷在哪裏？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，作為一個監察的角色，其實都要從另外一方面來看。假設港鐵對我們說它現在要延遲，我是否便要立即相信它，並說"你會遲，我向公眾公布"呢？所以，其實.....

李卓人議員：

你就是信了它，在2014年3月你便信了它。

路政署署長劉家強先生：

2014年.....

李卓人議員：

.....2014年4月它公布說會遲了，你就相信它，但你之前自己由始至終都相信它。其實，我不太明白你剛才說："難道它說會遲，我就相信它嗎？"事實上，它說會遲的時候，你便相信它。

路政署署長劉家強先生：

主席，我想指出，我們需要一些客觀的事實，才可以幫助我們確定那個真是事實。它告訴我會遲，我也不會即刻相信它會遲。它告訴我不會遲，我亦不會相信它一定不會遲。所以，我們其實在做工夫，要求它提交一個修訂的時間表，即是以整體、整個布局來作一個評估，即是確認給我們看，它的時間表真是確實可行的.....

李卓人議員：

但是你.....

路政署署長劉家強先生：

.....都要有客觀的證據，我們才能作出判斷。

李卓人議員：

你說要客觀證據，我現在希望你回頭看看，你自己去回想，其實它一直有向你報告，一直有說如何追回進度。其實你現在看回，你是否一直覺得你當時的判斷，追回進度是OK的，是可以做得到的？但是，你自己回看，其實你的判斷本身會否有錯誤呢？其實當時判斷說可以追回，最後證實不可以，你覺得錯在誰人身上呢？你自己的判斷是否有問題呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我也提過，我們要有一些確實的資料，才可以確定港鐵給我們的資料一定是屬實。事實上，我們都不斷做監察，監察有關進度滯後的情況，在獲取所有資料後，一併做判斷。

李卓人議員：

你現在即是說，你一直都覺得港鐵有向你報告，而你一直都信納。然後，到了2015年，當它說會遲的那時候，你亦都信納。你是否一直信納其追回時間表，你覺得是OK的，你信納它可以追回，所以你一直沒有alert到或沒有向公眾公布，甚至沒有向立法會公布？你一直覺得是接納的，對嗎？你沒有一刻說不接納？

路政署署長劉家強先生：

主席，在接納當中，其實不是全部接納。我剛才都提過，我們在它提交資料後，我們都有一些質疑，亦要求它提供更加確實的資料，去證明它所說的話如所承諾一樣。

其實我們留意到，港鐵公司的內部文件及所提交的文件均提及，港鐵曾經在2013年11月要求承建商就局部啟用的方案制訂最終的修訂時間表，報告亦已指出，承建商花了5個月的時間才完成檢視工作，然後在2014年3月告訴港鐵這個時間表是不可行的。

我在第一次研訊的開場發言時都有提及，我們當時沒有資料，如果我們要自己做這樣的判斷或評估，是非常困難的。基於九龍站.....西九站是一個非常龐大的工程，所以我們自行做這樣的評估是非常困難的。

我在開場發言中亦有提及，其實當時如果我再重溫當時的情況，是可以考慮要求監核顧問作一個獨立的評估，雖然不知道他是否一定可以完成，或是否有足夠的資料，但當時其實沒有

作出這方面的考慮。我在上次的發言亦有提及，我們可以在這方面做得更好。多謝主席。

李卓人議員：

但是，其實你說到這一點，在11月的時候你是否應該要亮起紅燈，認為未能追回進度，工程會延誤。為甚麼你要等到.....好像剛才所說，在2014年4月13日聽完港鐵的說話，最後才表示算了，沒有辦法，始終也要"認衰"？

其實你們當時也不同意局部通車方案，如果你不同意局部通車方案，但又給予承建商5個月時間研究局部通車方案，我不知道剛才可有聽錯，你剛才是這樣說的，港鐵花了5個月時間研究局部通車方案。但你當時已表示不同意，卻又要求港鐵.....如果你根本不同意，港鐵研究局部通車方案又有何意思？所以，我想先弄清楚這一點。

路政署署長劉家強先生：

主席，或者我要澄清，所謂"局部"，其實應該很準確地說，是一個局部使用的方案，局部使用九龍站。當時港鐵的建議是，最初開通時應該有10條軌道開通，而局部使用方案只是開通6條軌道，但可以全面提供服務。當時，政府沒有同意這個方案，但不表示政府反對這個方案。我們不同意，是因為港鐵仍未提交足夠的資料，所以我們需要港鐵提供足夠資料後再作研究。因此，如果依照我們的理解，畢竟那份是港鐵的報告，如果依照我們的理解，港鐵要求其承建商提交的是局部使用九龍站的方案。

李卓人議員：

但是你不同意.....然而，你又表示這不代表反對，我不知道你是甚麼立場。這樣你做甚麼監察機構？你.....別人花了5個月的時間做一件你尚未同意的東西，但你又很曖昧地表示不反對，究竟你是甚麼立場？

路政署署長劉家強先生：

主席，對於西九站這個如此龐大的建築，我們不可以在一兩天之間便作出修改的建議。所以，我們便要求港鐵做好修改的建議，再提供予政府作決定，研究是否可以採納。

我想回答李議員較早前的問題，我想引述局長其實曾就這方面回答過，有疑中留情的情況，即懷疑港鐵做不到，但我們當時又沒有足夠的資料指出他們一定做不到，而實際上，在11月，港鐵也要求多給予6個月的時間，即在之前的文件其實都有引述，港鐵要求多給予6個月的時間，便可以更好地掌握工期。其實，我們在這6個月不斷催迫港鐵必須制訂修改的工期時間表，向我們證明其是否一定可以做到或做不到。多謝主席。

李卓人議員：

主席，最後我想問，我不明白你的角色是甚麼？如果這樣說，整個監察制度根本是不需要的。因為你也是等待港鐵提交報告，然後港鐵每次提交報告，你都是"疑中留情"的話，即是"情"就全部留了，但完全沒有監察，是否這樣呢？

主席：

是的，署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，有關我們監察的角色，其實在上一次研訊提供的陳述書已清楚說明。我們是要憑着多重的監察機制，確保港鐵按委託協議中的責任進行這項工程，如果遇有滯後的情況，我們會催迫港鐵按其責任來推行追回進度的措施。多謝主席。

主席：

我想.....劉先生，我都想跟進一下這個問題，從你的證供中我了解到，根據協議，你是.....政府是through你，是有一個監察的角色，需要監察工程的進度。但是，現在你告訴我們很多事情，指你們沒有足夠的資料作評估，甚至港鐵沒有提供很多資料，而你須責成港鐵做一個新的計劃書給你們看，但港鐵卻遲遲沒有提交。甚至你要求說明那些DRMs是否可行，承建商也要

5個月才能答覆你這是不可行的。政府是締約方.....政府都是一個締約方，在合約上有監管的角色，為甚麼你會如此困難才能取得足夠的資料，以作你的評估和監察呢？

路政署署長劉家強先生：

多謝主席。首先要澄清兩點，主席剛才提到港鐵沒有提交所需資料給我們，這點要澄清。我其實在文件第36段中提及，港鐵在其報告提及，他們做了一些評估，但沒有把這些評估的結果告訴我們.....

主席：

劉先生，其實我不是說那件事。我說的是，你沒有足夠的資料來作評估，而港鐵自己可以作出評估，港鐵肯定是有足夠的資料作出評估。那麼你沒有足夠的資料，你不懂得向港鐵索取嗎？你是締約方，有監管的角色。你明白我說甚麼嗎？

即我不只是說那一方面的事，即是說，普遍而言，你要求港鐵提交計劃書，港鐵遲遲未提交；你想做獨立評估，資料卻不足夠，所以要問港鐵索取計劃書，但港鐵又遲遲不提交計劃書，變成了你完全未能發揮你的監察功能，即在合約上你監察的權利，是不是呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，答案為不是的。為甚麼我們未能作出評估呢？因為在制訂修改工期時間表時，其實一般工程亦是如此，很多時候都會牽涉承建商在合約中的責任，究竟出現滯後的情況，其實是承建商的責任，或是例如港鐵有些資料沒有提供，這樣的責任呢？

很多時候要澄清這些責任誰屬的問題，要澄清究竟由誰負責追回進度。所以，在這些討論中會牽涉合約管理的詳細資料，亦要跟承建商商討其責任問題，如果不能夠釐清這些責任，便做不到一個合理的工期時間表，即使做到，可能全部均由我們負責，但當然我們不想這樣。我們當然認為，如果承建商有責任追回進度，則部分追回進度措施該由承建商負責斥資進行.....

主席：

我說的不是責任的問題，而是索取資料的問題。你與港鐵公司有合約，港鐵公司與承建商有合約，你要索取資料，可以經港鐵公司索取，以履行你的監察功能，對嗎？你是可以做到的，因為即使港鐵公司手邊沒有，也可以取得這類資料，因為它是承辦商，是嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席……

主席：

是承建商。

路政署署長劉家強先生：

主席，如果我們需要資料，我們一定可以去問港鐵。但是，剛才我想指出的是，在制訂這類修訂工期時間表不是純粹我們取得一些資料就可以做得到，因為這牽涉港鐵與承建商在合約的責任問題。如果有一些延誤屬承建商的責任，在制訂工期時間表時，一部分的工夫其實需要有關承建商承擔。事實上，很多工程也是這樣的，就是在討論責任問題時，會牽涉比較長的時間，因為承建商通常不會承認其有責任，變成如果要制訂這些時間表，一定會牽涉承建商與港鐵在合約中的責任問題，需要有很多資料、很多分析才可做到，這不是我們索取資料便可做到，因為整個過程需要港鐵與承建商作一個商討。

主席：

下一位，莫乃光議員。

莫乃光議員：

是，主席。主席，謝謝。我連提問都滯後了。我見到，一直以來，運房局向立法會提供的資料裏面，都提到整個港鐵匯報工程滯後的情況，其實原來由頭開始至2013年以後，其實基本上好像每次都是在說滯後的。這情況由2010年剛剛開始這個項目，可能只是小小的滯後，那些招標等等，滯後一個月，那些小小的項目，一直就這樣，越滯越多，都數不清有多少次了。

感覺上，其實普通人來看，當然，大家也知道，這類項目管理出現一些滯後或超支的問題，都是很常見的。劉先生，你剛才也說了這一點，其實這是很常見，經常會出現的。但是，這當然亦不是必然的。然而，在態度上，我見到你們一直好像比較集中於能否追回進度這方面，這可能是很正面的態度，但其實在不同的項目管理工作都見到很多相類的情況。當然，剛才你都有說過一、兩個能追回進度的例子，但在這個情況下，大家看到，就像你在開頭那幾分鐘輸了一球，接着一直這樣，越輸越多，其實大致上來說一直都是追不回的。我想問的是，第一，其實在你，或整個政府，或者你自己，就你處理的態度或處理的文化而言，你是給港鐵所謂**benefit of the doubt**，即疑中留情，不知道中文是否這個意思；還是作最壞的打算，從而將公眾利益，最壞的打算即是滯後可能追不回，而其實我們見到，我相信多數都是追不回的，而以最大的公眾利益來考慮，就是在很多的情況下都是真的追不回的。政府若果想追回進度，這點我們可以理解。再者，第一，就是剛才提到的心態或態度問題，其實有沒有考慮到，如果追不回的時候影響會更大，不論是各方面的影響，而不是以採取比較寬鬆的態度來處理，同時有沒有評估能否追回的可能性，因為你純粹說它說會盡力去做，那你有沒有評估它，即**counter-propose**那方面的可能性呢？以及如果追不回，有沒有應變措施呢？即在整個過程中，因為剛才聽見大家說，就是一直說不行的話便需要監察，繼續監察，令人感覺好像有點是不了了之，即繼續這樣下去，那個監察表可能就越來越長。或者先讓他作答。

主席：

好。劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信最大的公眾利益，就是高鐵能如期完工，這是無可置疑的。所以，其實我們的工作，即我們的心態都是盡量去迫港鐵，如果有滯後，就想辦法追回，我們不是這麼容易就接納它說“懶懶閒”地就這樣不追了，滯後了也就這樣算了。我們的心態並不是這樣的。所以，我相信我在陳述書和研訊的資料都提供了，其實我們有催促港鐵盡其最大能力去追回進度。事

實上，政府獨立報告……專家小組報告都曾指出，港鐵是很努力地去做這些追回進度的措施。

莫乃光議員：

我想問，你其實……它提出了一些建議措施，顧問可能也作了評核，但其實我們亦都見到顧問估計滯後的時間通常跟港鐵的不同，有時候又好像長很多。在這樣的情況下，其實你們有否真的進行一些評估，即使港鐵盡全力也好，如果覺得未必追得到，那麼就contingency應變措施而言，其實政府當局一方會否在任何階段作出一些考慮，而不只是要求港鐵盡力，便說這是最大的公眾利益。這點我們當然知道，但有時候是追也追不回的。其實，政府會否到了某個階段便真的要決定真的不行呢？還是你仍一直相信他們能夠妥善解決呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，最後這個問題，莫議員這個問題，剛才都提過了，即我們不是盡信港鐵，我們都有催促其提供一些客觀的資料。從有否應變方案的角度來想，其實如果港鐵做一個修改工期時間表……其實是一個……如果是延遲之後，這個修訂工期時間表就是一個最佳的應變方案。所謂應變方案，就是說，如果真的做不到，則在甚麼時間盡早可以完成，我相信這是大家都想達到的目的。所以，我們催促它做一個修訂時間表，其實目的有兩方面：第一，是證實它是否真的可以如期完工，如果是不行的，修訂時間表就會顯示它可以在甚麼時間完成，我們都會，如果它交給我們的話，好像現在港鐵提交了修改時間表給我們，我們會與它認真研究，然後看看它是否真的做到最好……這樣的方向。所以，其實我們確曾針對這方面做工夫。多謝主席。

莫乃光議員：

主席，如果出現這些問題時拖延了很長時間……當然可能是港鐵亦拖延了很長時間才向你提供修訂時間表，當中監核顧問亦可能提供了一些意見，但始終推來推去之餘，最後都是停在港鐵方面，而我們看到的客觀事實就是一直無法追回，亦出現到現時最後的情況。你剛才亦提到，到了2013年，你才開始懷疑港鐵是做不到的，其實這令人覺得你並沒有辦法作出一個很肯定的確定，其實真是無法追回，令人覺得你是一個遲的時間

才開始懷疑，卻仍不是十分肯定。我想問的是，現在客觀回看，就整個過程來說，其實你覺得這情況是否在於整個制度的問題，以致這類項目.....政府要不就難於監管，要不就是這個制度易於被好像港鐵這類不單純是承辦商的機構.....即這個制度易於被它manipulate，繼而出現這種情況？正如你所說，你沒有辦法幫他們完成工作，告訴他們應該怎樣做，最後還得依賴他們的說法。整個制度是否出現了權力或決定上的不平衡，導致現時出現這種情況？你認為，在檢討後，最大的問題是甚麼？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信沒有制度是完美的，每個制度都有其缺陷或缺欠之處。現時的制度建基於港鐵有能力做好這項工程，亦建基於存在某種程度上的信任。其實，委託協議，英文是Entrustment Agreement，當中有"trust"這字眼。所以，要建基於對港鐵有一定程度的信任。然而，我們亦並非單純地信任港鐵，正如我在陳述書中提到，我們有一系列、多層的監管機制，確保港鐵按照委託協議的責任進行項目。但是，正如我剛才所說，沒有制度是完美的，如果港鐵在履行責任方面出現了問題，我們設有監察措施，至於能否全面看見問題所在，相信未必能夠做到。多謝主席。

莫乃光議員：

主席，我只想說一句，不會妨礙大家太多時間，因為追問下去也是一樣。不過，我覺得話雖如此，但我觀察所得，整件事似乎會令人覺得政府.....我不想說政府無能，而是整個制度好像令你被港鐵牽着鼻子走，而港鐵在這個entrustment中，監核顧問好像發揮了某些作用，但在制度中，其意見似乎未完全即時獲得採納，繼而令問題繼續惡化。我只想指出這一點，多謝主席。

主席：

謝謝。下一位是胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席。今天整個早上，署長都把自己形容像孤軍作戰一樣。然而，我想在這裏請公眾或署長確認一下，其實你並非孤軍作戰，因為立法會每年批了約1億3,000多萬元，成立了一隊由1名總工程師，4至5名高級工程師，以及8至9名工程師組成的專責小組協助你監察整項港鐵工程。

我想問一問，當你開始在監察委員會報告上看見工程有所滯後時，在看見這些資料後，你有否指示你的專責隊伍，就港鐵所提交的工程滯後情況、追趕的想法進行深入研究，了解所有滯後措施，其實在技術上、工程上或客觀條件上是否真的能夠貫徹執行？我想問一問，你有否指示你轄下的專責工程隊伍協助你提供這些資料？

主席：

劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，如果你要我說在某時某刻是否做過，或在何年何月作出過指示，我說不出來。因為，其實這也是我們工作的一部分，我們的工作就是監察他們，監察他們所提供的資料是否合理和有效。正如我剛才提到，我們內部每兩星期會舉行一次會議，討論數個鐵路項目，包括高鐵，亦討論了有關項目滯後的情況，以及討論了我們需要確保措施有效，是可以追回進度的。這些都是有討論的。

胡志偉議員：

主席，即是說.....不如這樣吧，署長你可否說一說，其實你與你轄下的專責隊伍的工作關係如何？專責隊伍有否向你提供任何報告，顯示港鐵所提交的修補措施或追趕措施，在他們眼中其實有很大的疑慮？有否收過此類報告？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，正如我剛才也有提到，在我們一貫的會議上也會作出討論，我們都會討論，例如港鐵做了甚麼，有些地方可能不太有效，有些則比較有效。這些都會在我們的定期會議中商討。我須依靠我的團隊實施多層的監察制度，我也不想再重複，因為我們有幾層的會議，所以不只是靠我一個人把事情做完。多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我要問的問題是，你有沒有收過你轄下團隊的這些報告？因為你一定不是把會議上的三言兩語變成考慮基礎，而是要求你的團隊協助你，可能是審視，或是他們主動發現了問題，向你提交報告，你才可作進一步的判斷。不是這樣一回事。你可否說一說你們之間的工作形態為何？

路政署署長劉家強先生：

或者這樣說吧，我們每兩星期舉行的會議.....時間是每兩星期舉行一次，我的同事會.....

胡志偉議員：

主席，我想打斷署長這部分的發言，因為我們針對的是高鐵，然而署長經常說的兩星期會議是一個"大雜燴"，這個"大雜燴"包括了其他各種不同的鐵路線。

路政署署長劉家強先生：

主席，這也是我要說的，因為高鐵是其中之一，所以在這些會議上亦會討論高鐵的情況。說到工作關係，同事會有一個簡單的update，即關於高鐵項目的最新情況，我們會就這方面作出討論。所以，胡議員所說的報告，很可能是一些口頭報告，若需要我翻查出來，我未必能做到。但是，在這些會議上，我們會就此作出討論。多謝主席。

主席：

這些會議是否有紀錄？

路政署署長劉家強先生：

會議沒有紀錄，只會提交一些update。

胡志偉議員：

主席，我想了解一下，根據協議書或協定，其實政府是有權取得高鐵工程期間的任何資料。我想問一問，你是否在索取資料方面遇到困難，即向港鐵要求索取資料時被拒絕？

路政署署長劉家強先生：

主席，有時候港鐵未必會即時把資料給我們，但我們最終都能獲取大部分資料。事實上，我們在文件中也有提及，我們有要求監核顧問就數百份文件作出檢討，確定港鐵的責任。

胡志偉議員：

主席，我想繼續追問，雖然署長在監督委員會的工作上，看見工程的滯後情況一直累積，但你卻仍然只依賴港鐵提交的追趕措施，希望能夠完成工作。對於這些追趕措施，你有否指示你的工作團隊去審查、審議這些追趕措施的成效和工程成本？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我剛才也有提到，其實追回進度措施在制訂時是經過審批的。在審批過程中，港鐵會提供文件和一切資料，我們也會將這些建議交給監核顧問，我們亦會提供意見，監核顧問也會提供意見，這其實是一個常設機制。至於施行這些追回進度措施後，其實我剛才也曾提過，便會變成整個工程的一部分，所以亦會受整個工程的監察機制監察，這樣無需特別指示，因為其實有常設的機制，慣常的做法也是如此。

主席：

我想或許暫停計時。我想胡志偉議員的問題並非是說.....你現在所說追回進度的措施須經你們審批。

路政署署長劉家強先生：

是的。

主席：

在這個審批的過程，審批的參與者有港鐵公司、署方及顧問，是嗎？

路政署署長劉家強先生：

是的。

主席：

大家聯同一起商討，你又可以提供意見。我想胡志偉議員所問的，就是你有沒有責成你的團隊或顧問公司去進行一個全面的獨立評估，而不只是與它坐下來一起討論。說的是究竟有沒有全面獨立的評估措施的成效有多大。是不是這個意思呢？

胡志偉議員：

是的。

路政署署長劉家強先生：

所以，主席，其實我剛才把情況分開來說，即施行前和施行後。追回進度措施未施行前，那便是一項建議。就這些建議而言，其實根據我們的常設機制，我們也一定會考慮這些追回進度措施的建議實際是否有效，然後提出意見，再由港鐵將之優化或作出修改等，這是之前的事情。所以，一定要有這樣的機制來做這方面的工夫。在施行後，便變成了工程的一部分。根本所有工程也設有監察機制，亦會根據監察機制一起受到監察的。

胡志偉議員：

主席，我想再繼續追問的是，在監委會的會議上，一直也顯示工程滯後的情況越演越烈。監委會有運房局的代表，據我理解是這樣的一回事。你可否說一說該名運房局的代表其實是哪一位，以及他在監委會上看到這些滯後的情況，他是否有責任

向運房局局長匯報滯後的情況，讓其知悉工程滯後的情況？而如果出現滯後的情況，在向運房局局長表達工程滯後的情況一事上，署長有何角色？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我相信運房局其實已提供了一份文件，說明他們不同的同事在高鐵項目中的角色，也有一位同事，其實不是一位，由於這項工程需時長，所以也牽涉數位同事曾出席監委會的會議，一起參加會議。至於他們的責任，我不是局方，所以我不能回應。

至於胡議員最後的問題，當然我們有責任，如果看到高鐵進度的情況，當然有責任向局方反映和報告。我剛才也曾提過，我們每月也有會議，在會議上也會有一些討論。

謝謝主席。

胡志偉議員：

主席，可否請署長……既然署長剛才提到他有向局方提供這些報告，這些報告是否也可供我們審閱的文件呢？這是第一點。第二點，是否可以確認每次進行監委會會議，運房局代表也在席？

主席：

署長，可否回答這個問題？

路政署署長劉家強先生：

主席，他們可能間中會有一兩次會議未能出席，我也記得有人並非出席所有會議，可能是間中有一個或兩個人。在提供文件方面，我相信我們在這個研訊的前期也曾提過，因為這牽涉我們向局方提交的內部文件，現時專責委員會正與局方商討可否向專責委員會提交這些文件。據我理解，暫時局方未能同意，

因此我認為留待專責委員會與局方繼續跟進，是比較適合的做法。

謝謝主席。

胡志偉議員：

主席，可否再追問，署長在向局方反映在監委會上所看到的現象的做法，其實是否依賴兩個途徑？即第一，他主動向局方提交文件報告；第二，依賴運房局本身的代表在會議上出現，聆聽會議期間所得的資訊。是不是這樣的呢？

路政署署長劉家強先生：

兩個都是可能的途徑。多謝主席。

胡志偉議員：

你剛才提到，就監委會的會議而言，運房局代表並沒有出席部分會議，是缺席的，你會否因為他們沒有出席，而需要在那些會議場合特別制訂一些專責報告提交予運房局呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我們沒有專責報告，但我剛才也提過在每月會議上的討論。

多謝主席。

胡志偉議員：

可否簡單提供一項資訊，就是運房局代表沒有出席哪次會議，即他們缺席的情況？

路政署署長劉家強先生：

主席，現時不能提供，因為需要翻查所有會議的.....

胡志偉議員：

是否可以提供？

主席：

可否在稍後以書面提供？

路政署署長劉家強先生：

我們再以書面提供，主席。

多謝主席。

胡志偉議員：

主席，我暫時問到這裏。

主席：

我們現在開始第二輪提問，毛孟靜議員，仍是10分鐘。

毛孟靜議員：

主席，我想我們或者可以詳細地考慮一下時間方面的問題，因為聽了整個早上，無論是誰問，答案基本上也是差不多。無論是主席或副主席，又或是正式提問或跟進問題，整個早上的答案均非常類似，只是提出了新的形容詞而已，譬如"疑中留情"。我覺得如果是這樣的話，我們這次研訊或純粹.....這不是審訊，其意義真的不大。因為我自己聽後的感覺，即使是抽離，好像署長很愛說的客觀判斷，作為一個市民，純粹以客觀判斷，感覺是首先覺得署長有少許淒涼，他一個人就這個如此龐大的高鐵延誤的問題，這真的是一個mammoth出錯的問題，要他一個人完全承擔，由9時說到現在，不同的人提出問題，他也是回答類似的答案。

第二點，純粹是一個市民的感覺，即政府一直是"hea"着相信港鐵，又或邊相信邊"hea"着推行整個高鐵項目。你"疑中留情"，大家也能理解，我們做人永遠也要為別人留有餘地，而不是每有出錯便一棒把人打死。但是，你現在已"疑"了很久，亦"留情"留了很久，而明顯"情"較"疑"多，一直給港鐵情面。如果這

方面不行的話，便姑且繼續進行；如限期出錯的話，便作出修訂。署長剛才回答其中一個問題時，更直接說總之如果限期出錯便作出修訂，在修訂後便是最佳方案了。正如莫乃光剛才的問題，港鐵一直所說的話，政府均暫且相信，然後順便催促一下，要求港鐵快些追回，一直暫且相信，如果真的不行，便又在其他地方開會，又再說一輪，然後又說不行，便又要暫且相信。一直在"疑中留情"，一直留待港鐵自己支持不住，出來說不行了，等到延誤至如此地步，政府才說其也知悉出現如此的延誤，謹此向公眾宣布。

當然，就整件事，人人也可以"馬後砲"，即事後孔明，說本應要怎樣做。這當然是很容易說的事情，但回想過去兩三年管理層的問題，剛才都有提到，你不是孤軍作戰。實在是，你一時說："我們有多重機制，我們是做確實、核實的監察者"；但另一方面又說："它這樣說，我暫且相信，再看看情況"。

一直到現在，立法會要開這個專責委員會，整個星期二的早上，我們重重複複的問題，重重複複的答案，究竟要如何問你，我想不到可以如何繼續問你。唯一我自己看到的是，如果要問署長個人，你覺得你個人方面，有沒有甚麼方面可以做得更好？而在你說的重重、多重監察機制當中，有甚麼部分可以做得更好？這是問題一。

問題二，我想跟進主席剛才說的，你明知已經有11個月的延誤，還以為追得到，認為這不是一個很重要的資料。在這一刻，在這個關鍵位，你會不會承認政府，我不可以問你，你是否承認有錯，明白這裏是有問題，你是否承認在這裏出了一點差池，或者你早點在報告裏說明會比較好一點，早點告訴大家。這是我第二個問題。有沒有不覺意地有隱瞞之嫌呢？我的用字是 *inadvertent*，不覺意。

而我第三個問題，亦是剛才田北辰議員問的。說到底，你們明知西九站的北端，無論是7萬，抑或是10萬立方米的花崗岩，你一直說有互相信任，*entrustment*，你用*trust*這個字，但*trust*這個字，是我負託你做一件事，當中當然有基本的信任。但是，它現在辜負了你。我們一直問你，資料從何而來？它有沒有試過不提供資料？你差不多全部都答，大多數資料都取得。有沒有試過不提供資料？這需要回去找找。我真的不知道怎樣問下去。

但最緊要的是，花崗岩10萬，或者7萬、8萬立方米的問題，你沒有寫入文件裏，資料上你沒有提到。你不停說，你信港鐵知道需要改善這裏、改善那裏。舉例來說，一個人出了很大問題，差不多犯法，而你是社工，一直安撫他的時候疑中留情，但你也得在其他層面alert，有人用alert這個字，告訴其他涉事人物，例如他的爸爸媽媽、父母、親戚、朋友，讓他們知道當事人可能出了問題。你是不是應該作少許公開呢？不是向全世界公開，而是相關的人便應該.....而不是完全隻字不提，只說我們有互相信任等。

主席：

毛議員，或許先讓他回答，好嗎？劉先生。

路政署署長劉家強先生：

主席，第一個問題是，哪方面可以做得更好。我在上次研訊的開場發言已提過兩點，我相信不需要再重複這兩點，我覺得這兩點是可以做得更好。

至於剛才田議員提到，我們提供的文件不夠詳細，如果我們正如田北辰議員所形容般，沒有提供足夠資料，我就覺得這一點，以後我們可以做得更好。這便回應了.....

毛孟靜議員：

我不是純粹問是否可以做得更好，而是有沒有隱瞞的成分呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，我會回答這個問題。

主席：

她問的是，有沒有在不覺意的情況下隱瞞？

路政署署長劉家強先生：

首先，我想說的是，一定沒有隱瞞的情況，我們.....

毛孟靜議員：

不論覺意抑或不覺意的隱瞞都沒有？

路政署署長劉家強先生：

我們在2014年4月之前，曾7次出席立法會鐵路事宜小組委員會會議，亦提交過7份報告。其實回看整段時間，港鐵仍然維持2015年完工的目標。所以，我們是按實際的情況報告。

不過，我想指出，在2013年11月.....2013年11月，即最後一次會議，當有議員詢問的時候，其實我都提出了，會議紀錄是這樣記錄："除了跨境段外，高鐵餘下的香港段部分建造工程亦落後於時間表，政府當局因而採取了不同措施，務求追上工程時間表"。所以，當時所說的是反映當時的事實，多謝主席。

毛孟靜議員：

主席，這是一個不夠誠實的答案，你亦說當時仍然堅持2015年8月這個目標是可以達到，是按實際情況匯報。但是，實際情況就是，你已經知道，這裏有數以噸計的花崗岩，爆石要多少時間呢？你明知這個問題很大，你仍然堅持說："問題不是很大，實際情況沒有甚麼問題，我們繼續堅持這個目標是可以達到的，我們不會宣布延遲"。這樣就是不盡不實。

主席：

你這個不是問題，這個可能是你的結論，將來我們再討論這個問題，好嗎，毛議員？

毛孟靜議員：

嗯。

主席：

其實我忘記了我未用我的時間，也許我只問一條簡單的問題。我看到署長，你在上次和今次所給予的證供及提供的陳述書，都對這個獨立.....sorry，這個INED.....

路政署署長劉家強先生：

獨立專家小組。

主席：

.....獨立董事的這兩份報告.....

路政署署長劉家強先生：

是。

主席：

.....和專家小組的報告作出了一些回應。我想問你，在你的回應方面，你會不會對這3份報告有甚麼加或減的回應呢？即除了你之前提過的之外。

路政署署長劉家強先生：

主席，多謝主席，也許我再加多一點，我們會詳細研究港鐵的獨立專家報告和政府的報告，因為當中可能會提出一些論點。我們會跟着這些論點，看看港鐵在委託協議所承擔的責任方面，有沒有做足其工夫。如有需要，我們會進行追討工作，多謝主席。

主席：

嗯，這個我明白。但是，對這3份報告，除了你現在已作出的回應，你沒有其他回應，對嗎？

路政署署長劉家強先生：

是，沒有。

主席，因為我們在陳述書中對政府專家小組的報告，已很詳細地交代了我們的回應。

主席：

好的，謝謝。下一位是謝偉銓議員，第二輪。

謝偉銓議員：

多謝主席，署長，你在首次的研訊中提及，一般工程延誤，尤其是土木工程，以及一些涉及挖掘地下的工程，出現延誤的機會其實非常大。你亦說高鐵香港段，包括西九總站和其他沿線的建造工程，都相當複雜。

我想問你，你應該是在2010年9月接任路政署署長，之後你有沒有考慮或曾經檢視整個高鐵香港段的地質勘探工作是否有不妥？如果有，或者沒有，你有否採取任何後續的行動？如果你有，有否採取後續行動？如果沒有，為甚麼呢？

路政署署長劉家強先生：

主席，一般而言，我們進行工程，如果要取得有關地質的資料，都會事先或在工程進行期間抽取。如果要進行檢視，便要再進行多一些、新一輪的探土，才可以有資料進行檢視。

根據我的了解，其實港鐵在未進行工程之前，已經做了大量的探土工作。我在文件也提過，其實已鑽挖超過600個探孔。在工程進行期間，港鐵也有按工程計劃的要求，在確實的、更實質的位置做一些確定的探土工作。我理解到，其實整個機制並沒有問題。如果只是憑我自己，並不可以進行探土，因為這要在工程中進行，而當時所有工地已全交給承建商。所以，我並沒有如謝議員所說，進一步做一些獨立的探土工作。

謝偉銓議員：

當然，主席，我問署長進行探土，這是一件事。另外，剛才你說之前已經鑽挖了600個探孔，那麼你過去有沒有檢視過這是否足夠？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

如果你是說在2010年的時候，那我並沒有作過這樣的檢視。其實……我們整個團隊不只靠我一個人，雖然剛才才有議員說我孤軍作戰，我的團隊其實是知道整個情況的。

多謝主席。

謝偉銓議員：

那麼是不是即是……主席，我想問一下……

主席：

是。

謝偉銓議員：

其實，工程在繼續進行的時候，其實之後也有檢視過，一些探土工作可能並不足夠，有需要再多做一些探土工作？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我不太明白這個……

謝偉銓議員：

因為你說2010年的時候，你覺得是沒有需要。

路政署署長劉家強先生：

主席，因為謝議員開始時是問我，當我接任時有沒有做……

謝偉銓議員：

是。

路政署署長劉家強先生：

……所以，我便說2010年。

謝偉銓議員：

不，我現在便追問你，是不是之後又有？

路政署署長劉家強先生：

之後其實都是在工程繼續進行.....在工程內、在合約內，我們知道其實都會進行一些探土。其實到承建商接收工地時，往往都需要做一些實質的探土。因為當時其實已經把土地交給承建商，所以承建商有責任弄清楚究竟地下的情況是怎樣，進而可以採用一些更適合的儀器或機械，進行打樁和連續牆等工程。

謝偉銓議員：

即是說，其實，署長你主要說，承建商須根據合同履行當做的事，其實署方沒有就探土的資料，檢視過是否足夠，或要求進行額外的探土？

路政署署長劉家強先生：

主席，如果是要檢視，都是在合約之前作檢視，在規劃的時間作檢視。

謝偉銓議員：

即是有檢視，在規劃之前？

路政署署長劉家強先生：

這個.....如果謝議員想要詳細的資料，我相信要稍後提供。

謝偉銓議員：

此外，主席，我想問署長，因為路政署就高鐵這個項目的監督角色其實是非常重要的。我想問一下，署長閣下履行有關職責已有一段時間，你自己覺得有沒有地方，可能有同事也問過，我想你具體的說說，有沒有地方可以.....或者有做得不好的地方，或者就你履行職責方面，你對自己的評價是怎樣呢？

此外，你就整個團隊，在過去數年，即到2014年4月為止，有沒有做過一些衡工量值的估量呢？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

請問估量甚麼？

謝偉銓議員：

衡工量值。

路政署署長劉家強先生：

不，即是估量……

謝偉銓議員：

即是你們的團隊在這方面是否稱職呢？

路政署署長劉家強先生：

OK，即是關於我團隊的問題。就……

謝偉銓議員：

第一個……還有你自己個人，我也有問。

路政署署長劉家強先生：

主席，其實剛才也回答過這個問題。在我第一次研訊的開場發言中，我也提過有數點、數方面是可以做得更好。我今天也說了一點，我們提交予鐵路事宜小組委員會的報告如果不夠詳細，這是我們可以做得更好的地方。

事實上，在這些做得未夠好的地方，或者我們可以做得更好的地方，我也有責任。例如上一次提過，有一方面可以做得更好的是，我們應該考慮，雖然我們做不到西九站的評估，我們其實可以考慮一下是否適宜指示監核顧問，作為附加任務來作這個評估或這個判斷。當時我們沒有做到，我們的團隊當然沒有提出，但是，我自己亦未有想到。所以，其實這亦牽涉整個團隊，我也不可以推卸責任指團隊沒有告訴我，因為我自己有一個領導的責任。如果我們未有想到，我自己也未有想到，都是一個……這方面是可以做得更好的。

在溝通方面，我亦有指導的責任，如果我們的溝通做得不好，我其實也牽涉其中。

在衡工量值方面，我們當然有，政府的僱員每年也有衡工量值的考勤報告。

多謝主席。

謝偉銓議員：

主席，我想再問署長，剛才就整件事件，當然，剛才署長也說，有些地方現在看來可能做得不足夠，或者應該可以做得好一點。我想問署長，因為你其中一個職責，就是確保工程按計劃準時完成，就這方面，你認為你自己有沒有失職？應該負上多少責任？

路政署署長劉家強先生：

主席，就着"確保"這工作，其實都是一個目標，其實是一個目標。其實在之前我也有提過，就是我們是憑我們的機制來做這件事。我在上一次研訊提到有做得更好的空間，但我不認為，我或路政署有失職的地方，因為要看清楚一些事實。

在我發言時其實已經提到，我第一次的發言已經提到，就是工程延誤的主要原因是遇到一些不可以控制或不可以預計的因素或情況，例如地質和天氣等等。根據委託協議，港鐵負責建造高鐵，路政署的責任是監察和核證。路政署已經按委託協議的機制，進行監察和核證的工作，我們從無阻礙港鐵的建造工作，所以，不可能引致工程延誤。

路政署具體的監察工作，正如我的陳述書或發言也提過，可以分為兩部分：第一部分便是監察和核證港鐵，有否按項目管理機制推展工程。就這方面，路政署實施了多級的機制；監核顧問也進行了多次的核證工作，但也沒有看到有不符合的地方。當路政署發現滯後情況時，我們亦曾催促港鐵盡最大努力，研究和推行適合的措施，以追回落後的進度。所以，就這方面，路政署是有做到的。

政府委託的獨立專家小組報告表示，認同港鐵有制訂和實施追回進度的措施，在這方面有積極紓緩合約的延誤。所以，就這方面，我們也有努力催促港鐵的工作。

路政署在高鐵工程的另一角色，是負責跟其他政府部門協調，以及解決高鐵施工期間與其他工程出現的問題。就這方面，陳述書也有提出數個例子，所以，這方面我們是有做到的。多謝主席。

主席：

最後一位，胡志偉議員。

胡志偉議員：

多謝主席，我有兩個問題。第一，我想問，運房局向立法會提交了7份報告，講述高鐵的工程進度，我想問一問，如何編製這些報告？是否由署長匯集一些資料之後，交給運房局作為正式文件提交立法會，還是由運房局自行編製的？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

關於報告，首先我們要求港鐵就進度提交資料，然後我們利用這些資料完成提交予鐵路事宜小組委員會的報告。

胡志偉議員：

主席，我留意到監委會的一些工程進度資料的描述，較我們從鐵路事宜小組委員會所接獲的報告，嚴峻得多，例如滯後情況，監委會的報告寫得比較仔細。我想問，署長，你是否想告訴我，其實你沒有倚賴監委會的報告，匯集後交給運房局，成為文件，提交立法會，而是由港鐵按照自己的工程進度，描述實際情況後，交予運房局，再交給我們審閱？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，監委會報告裏面的資料其實也要經過消化，才適宜作為整體的報告，加入鐵路事宜小組委員會的報告文件。所以，我們要看整體情況，未必會利用監委會每一份報告的資料。我們最主要是把整體情況說出來……

胡志偉議員：

主席，可否請署長說清楚，你是利用監委會的報告作為寫文件的基礎和原始材料，還是由港鐵另外提供一份準備要寫給立法會的文件，作為一個原始資料？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

我們是根據港鐵另外提供的一些資料，而不是根據監委會的報告。

胡志偉議員：

換言之，提交立法會的文件，其實是由港鐵撰寫，再提交運房局，然後交由立法會審閱？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

它是有這樣的參與。多謝主席。

主席：

我想問，署長本身有否參與撰寫這份由運房局提交立法會鐵路事宜小組委員會的報告？署長有否參與？

路政署署長劉家強先生：

文件是提供給我們的團隊來做，視乎情況，在有需要時，我也會參與編寫。

主席：

即是運房局找你，你便會幫忙撰寫？

路政署署長劉家強先生：

不是這樣子的，或者我說好一點，文件是由我們提交給運房局，是我們提交的文件，我們有需要負責。大部分資料和制訂編寫，也由我的團隊負責，在適當時候，我亦會參與，看看他們撰寫的報告是否適合。

胡志偉議員：

主席，我想我的問題是，撰寫這份文件的基礎、原始資料來自哪裏？因為如果來自……

主席：

他已經回答你，是港鐵公司。

胡志偉議員：

是港鐵？我想確認這一點，是港鐵提供原始……簡單而言，是港鐵撰寫skeleton，寫好文件，然後由你的同事參與撰寫工作，最後交回運房局，我想問主次問題而已。

路政署署長劉家強先生：

主席，我在第一次回應時已經說過，我是根據港鐵提供的資料來撰寫。

胡志偉議員：

即是跟監委會的資料不一定完全一致？可否這樣說？

主席：

據常理來看，兩份不同文件，應該是不一致的。

胡志偉議員：

我知道不一致，但我是問裏面的內容和基本資料。

路政署署長劉家強先生：

基本資料.....

胡志偉議員：

換言之，監委會的資料，會否被港鐵撰寫報告的時候剔除，然後當局又不會補充資料，我的意思便是這樣。

路政署署長劉家強先生：

不如這樣說吧，主席，鐵路事宜小組委員會的文件所說的是6個月的情況，因為我們每6個月提交一次，所以說的是6個月的情況，但監委會文件說的是每一個月的情况，情况其實已經不一樣。所以，我們是根據當時6個月的情況而作出一個整體報告。主席，情况便是這樣。

胡志偉議員：

OK，其實我問這個問題，是因為監委會的報告，有一個頗為清楚的趨勢，便是工程滯後的情況，是每個月一直累積下去的，如果說是6個月的狀態，我想問署長，既然每個月的監委會報告已經指出工程滯後一直累積增加，你為何覺得在6個月的報告中，無需要向立法會.....或在半年報告中作任何顯示？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我們的報告是講述當時的整體狀況，胡議員指出的滯後問題，我們是知道的。我剛才較早發言時也想指出，其實自從2013年看到情況後，我們已迫使港鐵做工夫，港鐵也在5月的時候，前來向我們交代一些追回進度的措施。在我們迫迫港鐵的同時，也看到港鐵有做工夫，嘗試追回進度。所以，我們便按照所有情形，作出6個月的報告。

主席：

但你是否同意，你一直催促港鐵公司的同時，滯後的情況也呈現越來越差的趨勢？

路政署署長劉家強先生：

主席，但是在同一時間，我們看到港鐵正在做工夫。如果可以的話，讓我較詳細回應這一點。在2013年1月，我們開始催促港鐵修訂工期時間表。其實港鐵曾經在5月前來向我們交代隧道出現問題，並且即時提出一個意見，便是多購買一部安裝路軌的機械，因而可以把安裝路軌的時間縮短。所以，港鐵是有正面處理滯後的問題。

至於西九站，港鐵承諾會繼續研究，事實上，它亦在8、9月間前來向我們交代局部使用西九站的方案。我們可以看到.....當時我們手邊沒有全面的資料，要求港鐵落實這個方案.....不是落實，是先作檢討，然後再告訴我們評估結果。但是，我們可以看到，這是一個追回進度的方向，因為港鐵建議提早完成的6條路軌，就是在站的中間。我剛才亦提及，西九站北端的石層呈一個"U"形，所以中間要挖掘的石層數量少得多，可以提早完成。如果港鐵可以作出安排，提早完成挖掘，提早鋪設那6條路軌，這個站便可以局部開通。所以，我們亦看到.....

胡志偉議員：

主席，他的答案好像重複了。

路政署署長劉家強先生：

是的，主席，但我想指出，其實他們有就延誤正面地想出一些辦法，我們亦看到他們正想出正面的辦法。

主席：

是。

胡志偉議員：

主席，我想繼續跟進的是，我們留意到在監委會會議經常出現的詞彙，就是港鐵已經告訴政府.....告訴署長你，有些追回進

度的安排。我想問一下，在這些會議上，是否有就這些追回進度的措施作詳細的討論和論述？有沒有紀錄？

主席：

署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，監委會的會議已經很詳細記錄了當時的討論。事實上，未必全部追回進度的措施都會在監委會會議上討論，因為我們有數級機制，我們有數級機制，有一個是項目統籌會議、合約檢討會議，在當中亦有討論每一份合約滯後的情況及追回進度的.....

主席：

.....即是那3層其中一層會有討論，是否這個意思？

路政署署長劉家強先生：

沒錯，多謝主席。

胡志偉議員：

這些討論是否會有紀錄？

主席：

有否紀錄？署長。

路政署署長劉家強先生：

有一個會議沒有紀錄，沒有紀錄...是根本沒有紀錄，合約檢討會議是不作會議紀錄的，主席。

主席：

是，但應該不會在那個層次討論那些追回進度的措施，是嗎？

路政署署長劉家強先生：

主席，都會的，因為合約檢討會議是就每一份合約的滯後情況和.....

主席：

是。

路政署署長劉家強先生：

.....一些問題作出討論。所以.....

主席：

好，明白。

路政署署長劉家強先生：

.....追回進度措施可能都牽涉每一份合約的事。

主席：

是。

胡志偉議員：

主席，可否多追問一點.....

主席：

是。

胡志偉議員：

.....就這些追回進度的措施——因為署長你不會出席每一個會議——你是用一個甚麼機制來掌握每一項追回進度的措施？

路政署署長劉家強先生：

主席，剛才我都提過，我們的追回進度措施是有一個審核的機制，而我們有參與這個審核機制，我們都有讓監核顧問進行檢視及提出意見。在這個過程中，我們會了解到他們想提出一

些甚麼意見。如果是一些非常大型的建議，它亦會特別前來向我們詳細交代。正如我剛才提過，在2013年5月，他們因應隧道段有些滯後，便建議多買一套鋪設路軌的儀器或機械，就此，其實他們有親自前來向我們交代。

胡志偉議員：

2013年之前呢？

路政署署長劉家強先生：

2013年交代……2013年之前的，其實就會在我們一貫的審核會議中審核每一個……這根本是常設的機制……

胡志偉議員：

主席，我想問清楚，署長是否告訴我們，你會有渠道、有紀錄，可看到每一個追回進度的措施其實是甚麼一回事？

主席：

OK，署長。

路政署署長劉家強先生：

主席，我本人不可能就每個措施都詳細理解，但是，我整個團隊則會看到每一個措施，因為在審核機制中，會就每一個措施提交文件，以便在審核機制中予以審議。所以，我們整個團隊對每一個都有認識的。多謝主席。

主席：

即未必是你本人去做，但你轄下的工程小組會幫你做這工作？

路政署署長劉家強先生：

是，主席，對的。

主席：

是，好。多謝劉先生你今天及上次來這裏協助我們的工作，如果有需要的話，專責委員會會再邀請你出席研訊，現在你可以退席了。謝謝。

專責委員會下次研訊會在4月28日上午9時15分，都是在這個會議室舉行。請委員到會議室4繼續專責委員會的閉門會議。謝謝。

(研訊於下午12時35分結束)