立法會
Legislative Council

立法會 PWSC141/16-17 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(13)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會
第十二次會議紀要

日　　期　：2017 年 3 月 22 日(星期三)
時　　間　：上午 8 時 30 分
地　　點　：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員　：盧偉國議員, SBS, MH, JP (主席)
莫乃光議員, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
馬逢國議員, SBS, JP
陳志全議員
梁志祥議員, BBS, MH, JP
郭家麒議員
郭偉强議員
葛珮帆議員, JP
蔣麗芸議員, JP
楊岳橋議員

朱凱廸議員
何君堯議員, JP
何啟明議員
林卓廷議員
周浩鼎議員
邵家臻議員
柯創盛議員, MH
陳振英議員
陳淑莊議員
張國鈞議員, JP
許智峯議員
劉國勳議員, MH
劉業強議員, MH, JP
鄺俊宇議員
譚文豪議員
姚松炎議員
劉小麗議員

缺席委員 ： 陳恒鑌議員, JP
麥美娟議員, BBS, JP
張超雄議員
黃碧雲議員
尹兆堅議員
羅冠聰議員

出席公職人員：

劉震先生, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3
韓志強先生, JP	發展局常任秘書長(工務)
黃偉綸先生, JP	發展局常任秘書長(規劃及地政)
唐智強先生, JP	環境局常任秘書長
夏鎂琪女士	財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)(工務)
邱誠武先生, JP	運輸及房屋局副局長
潘婷婷女士, JP	運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
鄭念泰先生	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7
鍾錦華先生, JP	路政署署長

	陳派明先生	路政署鐵路拓展處處長
	曹榮平先生	路政署鐵路拓展處 總工程師(鐵路拓展)1-2
應邀出席者 :	黃唯銘博士	香港鐵路有限公司 工程總監
	黃健維先生	香港鐵路有限公司 總經理(工程項目)
	邱國成先生	香港鐵路有限公司 經理(估算、成本控制及物流)
	陳芳婷女士	香港鐵路有限公司 高級經理(項目及物業傳訊)
列席秘書 :	鍾蕙玲女士	總議會秘書(1)2
列席職員 :	容佩雲小姐	高級議會秘書(1)2
	周嘉榮先生	高級議會秘書(1)6
	李嬪梅女士	議會秘書(1)2
	蕭靜娟女士	議會事務助理(1)2
	邱寶雯女士	議會事務助理(1)7
	盧惠銀女士	議會事務助理(1)8

經辦人／部門

主席表示，是次會議議程上有 5 項撥款建議。第一至第三個項目是小組委員會在上次會議未完成或未曾審議而要順延的項目，第四和第五個項目則是政府當局新提交的文件。他提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就所討論的撥款建議發言前，須披露任何與該等建議有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

總目706－公路
PWSC(2016-17)43　63TR　沙田至中環線－鐵路建造工程－前期工程

2. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2016-17)43)旨在把 63TR 號工程計劃的核准預算費提高 8 億 4,770 萬元，即由 62 億 5,490 萬元增至 71 億 260 萬元(按付款當日價格計算)，以支付這項工程計劃的工程費用。小組委員會在 2017 年 3 月 16 日開始討論此項建議。

不利的地質情況

3. 姚松炎議員和陳淑莊議員要求香港鐵路有限公司("港鐵公司")就補充資料文件(立法會PWSC114/16-17(01)號文件)，說明哪些勘探鑽孔記錄能顯示實際岩石特質與在設計階段進行土質勘探所得的地質資料有落差。

4. 香港鐵路有限公司總經理(工程項目)("港鐵公司總經理(工程項目)")答稱，根據補充資料文件的附件一，在金鐘站明挖部分，港鐵公司共參考 11 個勘探鑽孔的資料，包括 5 個新增鑽孔記錄(以紅色數字顯示)，以及現有 6 個勘探鑽孔的記錄(以藍色數字顯示)。在香港公園的勘探位置，港鐵公司共參考 24 個勘探鑽孔的資料，包括 3 個新增鑽孔記錄，以及現有 21 個勘探鑽孔的記錄。在設計及草擬標書階段，港鐵公司已評估因地質情況可能帶來的風險，並根據當時掌握的地質資料和數據，估計金鐘站擴建工程地盤的地質狀況，制訂地質基準報告並將其納入標書內，成為日後合約中的地質基準。

5. 姚松炎議員引述補充資料文件(立法會PWSC114/16-17(01)號文件)的內容，指出勘探鑽孔記錄的部分描述為"extremely weak"(極度脆弱)，港鐵公司應提高警覺。姚議員和陳淑莊議員察悉，港鐵公司曾在金鐘站擴建部分進行更多加固及臨時支撐工作，他們詢問，工程團隊在施工時發現的岩層面的軟硬程度為何。

6. 港鐵公司總經理(工程項目)表示，由於岩石的實際平均天然節理間距為 1 米，較預期的半米增加約一倍，因而令挖掘的效率大幅下降。在考慮專家、屋宇署及土力工程處提出的意見後，港鐵公司進行了更多的加固及臨時支撐工作，並採用了更先進的承托裝置，以便更有效地監測及控制港島線隧道在支撐架工程進行期間的移動，進一步減低工程進行期間為鐵路運作和乘客所帶來的風險。譚文豪議員要求港鐵公司闡釋哪些勘探鑽孔的記錄，能明確顯示金鐘站擴建工程範圍內岩石的實際平均天然節理的間距，較預期的半米增加約一倍。

(*會後補註*：譚文豪議員在 2017 年 3 月 22 日會議後致函主席，進一步說明他要求當局就預期岩石天然節理間距的結論提供補充資料，以及就其後發現岩石天然節理間距為一米的地點提供實驗室的樣本檢驗報告(立法會 PWSC117/16-17(01)號文件)。有關信件已轉交政府當局跟進。當局的補充資料(立法會 PWSC128/16-17(01)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

7. 姚松炎議員要求港鐵公司提交補充資料，說明在擴建金鐘站時遇到 3 個不利地質情況的實際狀況，包括(a)岩石的實際平均天然節理間距較預期的半米增加約一倍；(b)實際遇到的岩層面比預期的淺，以及(c)港鐵公司進行更多加固及臨時支撐工作，為增加撥款的申請提供理據佐證。港鐵公司承諾在會議後提供姚議員要求的資料。

(*會後補註*：港鐵公司的補充資料(立法會 PWSC128/16-17(01)號文件及 PWSC128/16-17(02)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

8. 陳淑莊議員詢問，監察沙田至中環線("沙中線")工程計劃而設立的"項目監管委員會"何時知悉工程團隊在施工期間發現不利的地質情況。路政署署長表示，港鐵公司透過"每月進度報告"，首先在 2013 年 3 月向路政署匯報有關金鐘站擴建工程的不利地質情況，並在 2014 年 9 月向路政署匯報有關

何文田站擴建工程的不利地質情況對工程的具體影響。

9. 胡志偉議員關注，土質勘探工作所提供的地質資料欠準確，已令多個鐵路工程項目的造價需要調高。他詢問，沙中線前期工程項目的土質勘探方法是否出現問題；若有，詳情為何；及當局會否檢討並改善現行勘探土質的方法，以提高土質勘探結果的準確度。馬逢國議員亦建議當局考慮修訂土力工程處編撰的岩土指南，提高關於土質勘探的標準。

10. 路政署署長表示，世界各地均普遍採用鑽孔勘探的方法以掌握地底及土質情況。他認同增加勘探鑽孔的數量，可讓工程人員對工地的實際地質狀況有較佳的掌握，但鑽孔越多，牽涉的工程成本也越高。發展局常任秘書長(工務)補充，土力工程處編撰的岩土指南是為本港土力工程的設計、建造、監察及維修保養提供一套建議的標準。若修訂有關指南，並把土質勘探的標準提升，將影響全港所有建造工程項目，當局必須審慎行事。

11. 胡志偉議員詢問：(a)地質資料的誤差對工程項目核准預算費的影響為何，以及(b)沙中線項目是否因前期工程的土質勘探工作做得不好而導致超支；若然，當局是否應向相關承建商提出申索。胡議員又要求政府當局提供補充資料，說明路政署最近一次是於何時及就甚麼大型工程進行"工程後"檢討。

12. 路政署署長表示，當局在完成大型建造工程後，會進行檢討，為日後推展其他工程項目提供參考。港鐵公司總經理(工程項目)補充，金鐘站附近高樓林立，滿布地基和地下設施，因而對施工造成限制。港鐵公司難以在建築物底下鑽孔勘探土質狀況，因此土質勘探的資料未能涵蓋施工範圍內全部地質的情況。政府當局承諾在會議後提供胡議員要求的資料。

(*會後補註*：政府當局的的補充資料(立法會PWSC128/16-17(01)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

13. 林卓廷議員詢問，何文田站建造工程範圍內是否有建築物，影響港鐵公司不能在建築物底下進行土質勘探的工作；若然，相關建築物佔工地範圍的面積比率為何。

14. 香港鐵路有限公司工程總監("港鐵公司工程總監")回應時表示，港鐵公司於設計階段已根據土力工程處編撰的岩土指南，在何文田站及馬頭圍站的隧道進行土質勘探。然而，由於該站鄰近主要交通幹道及住宅大廈，鑽孔勘探受到限制，港鐵公司及承建商不能準確預見隧道內的全部地質情況。

15. 林卓廷議員察悉，承建商分別就金鐘站、香港公園通風大樓及何文田站的工程提出申索，他詢問，在上述位置進行鑽孔勘探的成本為何，鑽孔成本及承建商的申索金額分別佔核准預算的百分比為何。港鐵公司總經理(工程項目)表示，港鐵公司在設計階段考慮勘探鑽孔的數目時，主要取決於能否在工地範圍內找到具代表性的位置，以及現場的客觀環境是否對鑽孔勘探工作造成限制。鑽孔成本佔工程項目整體開支比例較少，它並非釐定鑽孔數目的主要考慮因素。

16. 林卓廷議員質疑，為何政府當局與港鐵公司就增加鑽孔勘探事宜的回應並不一致。他認為港鐵公司應在可行的情況下增加鑽孔的數目，以更準確地掌握地質資料。馬逢國議員表達類似的意見，他認為增加勘探鑽孔數目以獲取更多地質資料，應有助減低開展主體工程時遇到不利地質情況的機會。他要求港鐵公司提供承建商在金鐘站擴建車站進行土質勘測工程後，根據獲取的地質資料所繪製的橫切面圖。

17. 港鐵公司總經理(工程項目)重申，在施工範圍內實際可以進行鑽孔勘探的位置往往受到環境限制，港鐵公司已盡力增加勘探鑽孔的數目，他承諾在會議後提供馬議員要求的資料。

(*會後補註*：港鐵公司的補充資料(立法會PWSC128/16-17(01)號文件及

PWSC128/16-17(02)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

監察港鐵工程機制

18. 郭家麒議員、梁國雄議員和鄺俊宇議員批評，港鐵公司在管理及監察鐵路/車站工程方面的表現未如理想。他們認為，沙中線工程計劃所引致的超支不應由市民承擔，政府應就工程出現超支問題向港鐵公司問責。林卓廷議員對政府當局監察港鐵工程的成效表示質疑。朱凱廸議員詢問，政府當局與港鐵公司就 63TR 號工程計劃所簽訂的委託協議內，是否有訂明港鐵公司須為建造工程出現延誤或超支問題而承擔責任，他要求政府當局提供相關委託協議的文本。

19. 路政署署長和運輸及房屋局副局長表示，政府當局及港鐵公司在建造工程展開之前，無法完全準確地掌握施工地點的地質情況。港鐵公司在設計階段須根據風險評估的結果，進行相關的設計工作。一般而言，基建工程項目的施工計劃在施工期間會根據工地的實際情況而修訂。根據沙中線前期工程的委託協議，港鐵公司負責全面管理該項目，並須盡最大努力，按照委託計劃完成或促使完成委託工作。若港鐵公司違反在委託協議下的任何實質法律責任，政府可因其違反合約而展開追討。然而，當局現階段沒有發現港鐵公司涉嫌違反在委託協議下的責任。路政署署長承諾在會議後跟進朱議員要求的資料。

(*會後補註*：政府當局的的補充資料(立法會 PWSC128/16-17(01)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

20. 何君堯議員察悉，沙中線工程項目建造費昂貴，應急費用亦將耗盡，當局需就工程項目的額外開支申請追加撥款。他認為政府當局監察港鐵工程項目的機制有欠妥善，促請當局檢討有關機制並作出調整。

21. 發展局常任秘書長(工務)答稱，當局已成立"項目成本管理辦事處"，制訂基本工程項目成本控制及成本減省措施，並計劃於五月向發展事務委員會滙報具體工作。運輸及房屋局副局長強調，路政署全力監督港鐵公司的工作，若港鐵公司違反在委託協議下的任何實質法律責任，政府可因其違反合約而展開追討。政府當局作為該段鐵路的擁有人，須承擔因超出預期的地質情況所引致的額外開支。

22. 胡志偉議員擔心，承建商可能因土質勘探結果有誤差而導致工程項目超支，向港鐵公司提出申索，使工程費用大幅增加。胡議員和林卓廷議員關注當局如何防止港鐵公司與承建商之間可能涉及利益衝突的問題。馬逢國議員詢問，政府當局及港鐵公司曾否就承建商提交的土質勘探報告採取適當的跟進行動。

23. 路政署署長表示，政府當局已設有機制，以制定、監察及審核工程項目預算。路政署與其聘請的"監察和核證顧問"負責進行監察工作，定期審核和檢視工程進度。港鐵公司在施工前需要提交土質勘測報告給屋宇署批准，土力工程處亦會就土質勘探報告提供專業意見，有關程序與私人發展商開展建造工程的程序一致。發展局常任秘書長(工務)重申，土力工程處編撰的岩土指南是為進行土質勘探的工程人員提供一般性標準，個別工程項目可以按照工程專業人士的判斷，調節勘探鑽孔的數目。港鐵公司工程總監補充，每個工程項目均由註冊工程師監督進行。

24. 胡志偉議員要求當局提交補充資料，包括港鐵公司向有關政府部門提交的土地勘測報告，以及該部門對有關報告的意見。主席表示，政府當局可扼述港鐵公司就有關 63TR 號工程計劃向政府當局所提交的土地勘測報告的內容，以及有關部門(即屋宇署及土力工程處)對該報告的意見，並在可行情況下提供該報告。政府當局承諾在會議後提供胡議員要求的資料。

(*會後補註*：政府當局的的補充資料(立法會PWSC128/16-17(01)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

25. 田北辰議員指出，政府當局委託港鐵公司為廣深港高速鐵路香港段進行設計和建造，並擔當監察和核證港鐵公司表現的角色(即"核實監督者")。他詢問，當局有否以核實監督者身份加強對沙中線項目的監察，以及土力工程處有否就工程計劃下的土地勘測工作進行實地巡查；若有，當局須提供相關實地巡查的報告。港鐵公司工程總監表示，屋宇署及土力工程處會審核工程計劃下港鐵公司提交的岩土圖則、岩土評估、及岩土報告等；港鐵公司並委任合資格的註冊岩土工程師監管工程，亦有安排專業人員到地盤作實地的監察及跟進。路政署署長表示，他會向有關部門轉達田議員的要求。

(*會後補註*：政府當局的的補充資料(立法會PWSC128/16-17(01)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

26. 胡志偉議員進一步詢問，港鐵公司擁有的鐵路工程項目有否出現超支問題；若有，詳情為何。路政署署長表示，沙中線前期工程項目涉及兩個車站，當中部分工程與屬於港鐵公司的鐵路項目透過相同的工程合約進行。港鐵公司工程總監補充，南港島線（東段）和觀塘線延線的建造工程均出現超支情況。

應急費用的運用

27. 陳振英議員引述討論文件附件 5，認為有關應急費用的載列方式有誤導之嫌，未能反映部分應急費用已撥作支付因各項原因引致的額外開支。周浩鼎議員詢問，政府當局因何估算尚餘的應急費用(即 3,000 萬元)足以應付日後的應急開支。

28. 路政署署長表示，按照工務工程項目的一般做法，工程預算費一般包括預留的應急費用，當局或會就某些工程計劃採用較高或較低的應急費百分

比。若把應急費用的分項開支詳細列出，反而不能令委員掌握應急開支運用的全貌。鑒於有關前期工程已大致完成，港鐵公司已計算出一個比較準確的額外開支金額，政府當局亦已詳細審核，估計尚餘的應急費用足以應付日後的應急開支。

29. 朱凱廸議員質疑，當局及港鐵公司為何不在動用應急費用之初或較早階段，向財務委員會("財委會")就此工程項目申請追加撥款。路政署署長表示，當局須考慮工程項目的最新進展，確認應急費用不足以應付所需承擔的額外開支，並確定需要追加的款額，才提交追加撥款的申請。

調整向港鐵公司支付的費用

30. 陳振英議員引述討論文件第 23 段，指出政府當局向港鐵公司支付的項目管理費用的減幅約為 2 億 1,200 萬元。他詢問，當局是否因港鐵公司監督工程不力，而下調向其支付的項目管理費用，以及有關減幅如何釐定。周浩鼎議員歡迎政府當局下調向港鐵公司支付的項目管理費用，然而，他關注項目管理費的減幅是否用作抵銷沙中線工程項目部分超支費用。

31. 路政署署長答稱，政府當局在 2011 年為沙中線前期工程申請撥款時，已在 63TR 號工程計劃之下暫定預留 7 億 1,050 萬元的項目管理費用，用以支付港鐵公司在有關前期工程施工階段進行的技術研究、設計、監管施工及管理合約的工作。該金額為暫定金額，是按一貫的基準，即工程預算費用的 16.5%計算。其後，路政署聘請的獨立顧問就整項沙中線的建造預算進行審視後，當局與港鐵公司進一步磋商，把在 63TR 號工程計劃下所支付的項目管理費用預算下調至 4 億 9,850 萬元，有關的百份比因而下調。下調項目管理費用並非用作抵銷工程項目部分超支費用。

工程費用及承建商的申索金額

32. 周浩鼎議員詢問，當局原來是否預計工程計劃的開支至 2016 年完結，而提高工程計劃核准預算

費的撥款申請有否計及尚未解決的承建商申索金額。

33. 路政署署長回應時表示，在 2011 年擬備工程計劃的預算時，當局預留款額至應付 2015-2016 年度的開支。由於工程造價增加，加上施工程序的改變，實際現金流量與原先預計的不同，當局需要提高價格調整準備額度，並把開支期修訂為至 2018-2019 年完結。港鐵公司工程總監表示，港鐵公司已檢視有關何文田站的索償申請，中期核實金額為 1 億 3,600 萬元，是次撥款申請已計及有關何文田站的申索金額。

34. 譚文豪議員詢問，港鐵公司如何評估何文田站工程下尚未解決的申索，以及相關申索的商討進程為何(例如港鐵公司與承建商是否已就中期核實金額達成共識)。港鐵公司工程總監表示，何文田站建造工程涉及爆破及隧道挖掘工程，相關的申索屬單一的申索項目並且具理據。港鐵公司現正與承建商就中期核實金額進行商討。

35. 何君堯議員詢問，沙中線整個項目的工程費用是多少。運輸及房屋局副局長回應時表示，當局將來無需再就 63TR 號工程計劃申請追加撥款。61TR 號工程計劃是沙中線的主要鐵路建造工程。由於工程複雜，加上主要工程仍在進行中，要待 2017 年下半年，港鐵公司才可對沙中線主要工程的費用作出更切實的評估。政府當局會適時就 61TR 號工程計劃向財委會尋求增加撥款。

36. 何啟明議員表示支持沙中線鐵路建造工程。他詢問，在填海地上與在岩石層上興建鐵路的技術是否有差別；若然，分別為何；以及有關的鑽挖技術的差別是否導致鐵路工程出現超支的原因。

37. 港鐵公司工程總監表示，沙中線走線設計主要為配合乘客的需要。在填海地上與在岩石層上興建鐵路的技術是有分別，但沙中線建造工程的困難主要在於施工方法。港鐵公司需要因應沙中線隧道的深度而修改施工計劃，例如以明挖回填方式進行工程。

工業意外事故

38. 朱凱廸議員要求港鐵公司就 2014 年至 2016 年期間沙中線工程所涉及的 3 宗工業意外，提供有關事故成因調查結果或報告，以及說明對傷亡工友作出的賠償的款額。運輸及房屋局副局長表示，上述工業意外事故與擴建金鐘站及何文田站的建造工程無關。港鐵公司工程總監承諾在會議後提供朱議員要求的資料。

(*會後補註*：港鐵公司的的補充資料(立法會 PWSC128/16-17(01)號文件)已於 2017 年 4 月 5 日會議上提交委員省覽。)

39. 主席表示，小組委員會將於下次會議繼續討論此項目(PWSC(2016-17)43)。會議於上午 10 時 30 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2017 年 4 月 26 日