

二零一八年五月二十九日(星期二)
審計署署長在立法會政府帳目委員會公開聆訊就
第七十號報告書第 8 章
“八號幹線沙田段”所作的簡介

主席：

多謝你邀請我在這裏簡短介紹《審計署署長第七十號報告書》第 8 章“八號幹線沙田段”。

這份審計報告分為 4 個部分。

報告的第 1 部分“引言”是介紹這項審查工作的背景。

八號幹線連接沙田與北大嶼山，途經長沙灣和青衣。幹線全長 27.7 公里，由 3 個路段組成，分別為北大嶼山段（14.5 公里）、青衣段（7.6 公里）和沙田段（5.6 公里）。為紓緩當時九龍與沙田之間的連接道路的交通擠塞情況，並應付日後的交通需求，政府於 2002 年展開沙田段的建造工程。該路段連接沙田與長沙灣。建造工程透過批出 3 份工程合約（即審計報告所指的合約 A、B 和 C）和 1 份交通管制及監察系統合約（即合約 D）推展。合約 A、B 和 D 的工程由路政署推展，而合約 C 的工程推展則委託土木工程拓展署負責。沙田段的設計和工程監督工作，按顧問合約 X 和 Y 進行，顧問 X 負責合約 A 及 B，而顧問 Y 負責合約 C。

立法會財務委員會合共通過撥款 70.8 億元，以支付沙田段的勘測、詳細設計和建造費用。在主要工程大致完成後，沙田段

於 2008 年 3 月通車。截至 2017 年 12 月，政府在沙田段項目動用了 61.8 億元。雖然四份合約的開支總額比原訂合約金額超出約 10 億元，但沙田段項目的開支總額仍較財委會撥款低 9 億元 (13%)。

審計署最近就八號幹線沙田段進行審查，範圍主要包括合約 A 至 C。至於涉及在沙田段和青衣段安裝交通管制及監察系統的合約 D，審計署在 2014 年就青衣段所進行的審查已涵蓋該合約。

報告的第 2 部分審查路政署管理合約 A 的情況。

合約 A 主要涵蓋建造一條合共 1.9 公里由荔灣交匯處至蝴蝶谷的雙程三線分隔的荔枝角高架道路及在蝴蝶谷的一條車道。路政署於 2003 年 9 月向承建商 A 批出合約 A，合約金額為 10.7 億元，合約期約 49 個月。合約工程於 2009 年 11 月完成，較原訂完工日期遲約 24 個月。合約開支總額（包括合約價格變動的調整）為 14.45 億元。關於該道路的建造工程，合約 A 和顧問合約 X 都曾出現爭議。合約 A 的爭議主要涉及兩大事宜，即高架道路結構和架設工程的設計是否有不足之處，以及新增或變更工程的計量和估價，當中大部分爭議事項與高架道路的設計有關。至於顧問合約 X 的爭議，則主要涉及高架道路設計事宜。最終，在建基於“不承認任何法律責任”的前提下，政府同意向承建商 A 支付 2.73 億元，而顧問 X 同意向政府支付 1.33 億元，以解決合約 A 和顧問合約 X 的所有爭議。

我們在審查時發現，在解決爭議的過程中，經考慮法律意見和工程專家對荔枝角高架道路設計的意見後，路政署留意到顧問 X 的設計似乎並沒有妥為考慮施工和架設時的荷載，以及在標書查

詢中，雖然顧問 X 曾被要求就其設計所採用的臨時荷載作出澄清，其回覆可能造成混淆，令人以為其設計已考慮施工和架設時的荷載。因此，我們建議路政署在日後推展工程項目時，需要採取措施，加強審核顧問的設計和有關標書查詢的處理，包括提醒顧問提供清晰而準確的回覆。

報告的第 3 部分審查路政署管理合約 B 和土木工程拓展署管理合約 C 的情況。

合約 B 涵蓋建造一條長達 2.1 公里雙程三線分隔的尖山隧道和相關工程。路政署於 2003 年 9 月向承建商 B 批出合約 B，合約金額為 18.36 億元，合約期約 49 個月。合約工程於 2009 年 2 月完成，較原訂完工日期遲約 15 個月。合約開支總額（包括合約價格變動的調整）為 23.17 億元。我們在審查時觀察到，在合約 B 內，同一合約的合約條款與合約圖則存有差異，而有關計量隧道工程的合約條款亦不清晰，以至建築工料清單遺漏了相關的工程項目。最終，路政署就有關工程項目向承建商 B 合共支付 9,830 萬元。因此，我們建議路政署在日後擬備工程合約的文件時，需要採取措施，加強查核合約條款與合約圖則的資料是否一致，並加強審核招標文件中關於工程計量的合約條款。

合約 C 主要涵蓋建造一條合共 1.6 公里雙程三線分隔的沙田嶺隧道及位於大圍的隧道引道。土木工程拓展署於 2002 年 11 月向承建商 C 批出合約 C，合約金額為 10.74 億元，合約期約 54 個月。合約工程於 2008 年 9 月完成。合約開支總額（包括合約價格變動的調整）為 12 億元。我們在審查時觀察到，土木工程拓展署在草擬合約 C 時處理出錯，以致承建商 C 在支援路政署承建商在其工地範圍內進行後續工程方面，訂定約 7.5 個月的期

限，而非議定的 9 個月。因此，我們建議該署在日後擬備不同工程合約的施工時間表時，力求資料準確一致。

報告的第 4 部分審查沙田段的使用情況和管理。

興建八號幹線沙田段的其中一個理據是紓緩九龍與沙田之間的連接道路，特別是獅子山隧道和大老山隧道的交通擠塞情況。據運輸署的資料顯示，截至 2017 年 4 月，在平日繁忙時間，沙田段的尖山隧道和沙田嶺隧道仍有剩餘容車量，但獅子山隧道和大老山隧道的行車量卻超出各自的設計容車量。因此，我們建議運輸署需要探討措施，進一步善用八號幹線沙田段的隧道剩餘容車量，以紓緩九龍與沙田之間的連接道路的交通擠塞情況。

八號幹線沙田段和青衣段組成青沙管制區。自沙田段通車後，運輸署一直透過公開招標把青沙管制區的管理、營運及維修保養外判予營辦商。營辦商的工作表現由運輸署、機電工程署和建築署等部門按各自的職權範圍監察。我們在審查時發現，自現行合約於 2013 年 9 月生效後，營辦商未能持續按規定維持所需人手編配，當中機電工程人員的人手短缺問題較為嚴重。此外，截至 2017 年 12 月，行政及輔助人員和建築物維修保養人員的人手編配情況自合約生效後沒有受到監察。因此，我們建議運輸署聯同相關部門需要採取措施，確保青沙管制區營辦商遵從合約中的人手編配規定，以及有效監察營辦商的工作表現。

我們的意見和建議，獲得有關部門的同意。我藉此機會，向部門的同事致謝，感謝他們在審查期間充分合作，並積極提供協助和回應。

多謝主席。