

八號幹線沙田段

A. 引言

審計署曾就八號幹線沙田段("沙田段")進行審查。

2. 石禮謙議員申報，他是香港鐵路有限公司的獨立非執行董事。邵家輝議員申報，他從事建築材料買賣業務，但並無參與討論中的工程項目。

背景

3. 沙田段連接沙田與長沙灣。興建沙田段的目的，是紓緩當時九龍與沙田之間的現有連接道路(特別是獅子山隧道和大老山隧道)的交通擠塞情況。建造工程通過批出 3 份工程合約(合約 A、B 和 C)¹ 和一份交通管制及監察系統合約(合約 D)² 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(顧問 X 負責合約 A 及 B)和顧問合約 Y(顧問 Y 負責合約 C)進行。有關審查工作主要涵蓋合約 A、B 和 C。

4. 立法會財務委員會合共通過撥款 70 億 8,390 萬元，以支付沙田段的勘測、詳細設計和建造費用。截至 2017 年 12 月，該工程項目的開支為 61 億 7,910 萬元。沙田段於 2008 年 3 月通車。

5. 沙田段(一條長 5.6 公里的雙程三線快速公路)和八號幹線青衣段(一條長 7.6 公里往來長沙灣與青衣的雙程三線快速公路)組成青沙管制區。自沙田段通車後，青沙管制區的管理、營運及維修保養一直通過公開招標外判予營辦商。

¹ 合約 A 主要涉及荔枝角高架道路的建造工程，合約 B 主要涉及尖山隧道的建造工程，而合約 C 主要涉及沙田嶺隧道和引道的建造工程。

² 合約 D 涉及沙田段和青衣段的交通管制及監察系統的安裝，審計署在 2014 年就青衣段進行的審查已涵蓋此合約。請參閱審計署署長第六十二號報告書第 4 章(八號幹線青衣段)。

八號幹線沙田段

委員會的報告書

6. 委員會的報告書載列向證人收集所得的證據。報告書分為以下各部分：

- 引言(第 A 部)(第 1 至 11 段)；
- 合約 A 的管理(第 B 部)(第 12 至 33 段)；
- 合約 B 和合約 C 的管理(第 C 部)(第 34 至 61 段)；
- 沙田段的使用情況和管理(第 D 部)(第 62 至 96 段)；
及
- 結論及建議(第 E 部)(第 97 至 99 段)。

公開聆訊

7. 委員會分別於 2018 年 5 月 29 日、6 月 11 日及 7 月 20 日舉行 3 次公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。

審計署署長發表演辭

8. 在委員會於 2018 年 5 月 29 日舉行的公開聆訊開始時，**審計署署長孫德基先生**簡述審計署署長報告書，其演辭全文載於**附錄 17**。

運輸及房屋局局長發表序辭

9. 在委員會於 2018 年 5 月 29 日舉行的公開聆訊開始時，**運輸及房屋局局長陳帆先生**發表序辭，其內容綜述如下：

- 路政署於 2006 年 8 月及 2013 年 5 月先後修訂《道路及鐵路結構設計手冊》，載列指引訂明應對政府聘用的顧問或承建商所負責的各類新道路結構的設計及

八號幹線沙田段

其對現有道路結構所作出的相關修訂，進行適當程度的獨立查核；

- 路政署會根據《土木工程管理手冊》所訂的指引處理標書查詢，亦會將現時的標書審核機制的範圍擴闊至涵蓋對標書查詢的回覆，以加強監察；
- 路政署會在日後的工程項目中規定其員工和顧問須就建築工料清單³進行獨立查核；及
- 一個工作小組正審視《土木工程管理手冊》，研究在當中提供指引，要求部門在處理多份合約工程時，仔細核對所有有關合約工程的銜接工程的時間表，確保工程之間沒有衝突。

運輸及房屋局局長的序辭全文載於附錄 18。

審核顧問提交的項目成果

10. 委員會詢問路政署及土木工程拓展署審核顧問 X 及顧問 Y 就沙田段工程項目提交的項目成果的工作流程。

11. **路政署署長及土木工程拓展署署長**分別在 2018 年 5 月 17 日的函件(附錄 19)及 2018 年 5 月 14 日的函件(附錄 20)中提供相關資料。**路政署署長**在其函件中表示，顧問須根據合約提供並完成服務。有關服務涵蓋擬備招標文件、圖則及其他項目成果。根據顧問合約的規定，顧問須提交項目成果，以徵求路政署及其他相關部門的意見及批准。路政署發出了一份題為《HQ/GN/02 檢查顧問提交的文件指引》的文件("《檢查指引》")(附錄 21)，訂定該署在檢查顧問擬備的文件時採用的原則。**路政署主要工程管理處處長盧國華先生**在公開聆訊上解釋，現時設有 3 層機制審核顧問提交的招標文件及技術圖則。這些文件會先由一名工程師職系人員核對，再由一名高級工程師職系人員覆檢，並視乎文件性質由一名屬首長級薪級第 1 點或第 2 點的首長級人員作最後批准。

³ 建築工料清單訂明各個工程項目的估計施工量。該清單是招標文件的一部分，在合約批出後便成為合約文件的一部分。

八號幹線沙田段

B. 合約 A 的管理

12. 委員會從審計署署長報告書第 2.3 段知悉，路政署於 2003 年 9 月向承建商 A 批出合約 A，合約金額為 10 億 6,620 萬元。合約工程於 2009 年 11 月完成(較原訂完工日期 2007 年 11 月遲約 24 個月)，而合約開支總額增至 14 億 4,500 萬元(較原訂合約金額增加 3 億 7,880 萬元(36%))。此外，合約 A 和顧問合約 X 都曾出現爭議。

13. 委員會詢問政府當局，承建商 A 就合約 A 提出甚麼申索，以及經顧問 X (即負責監督有關合約工程的工程師)核證的金額為何。

14. **路政署署長鍾錦華先生**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充，承建商 A 就合約 A 提出有爭議而又未解決的申索("仲裁 A")的總額連同分類細帳如下：

	申索金額 (百萬元)
變更及新增工程	588.0
計量	50.7
延期完工費用	122.6
其他應得款項	255.4
總計	1,016.7

就合約 A 的申索，經顧問 X 核證的金額為 8,570 萬元。此爭議最終以一筆金額為 2 億 7,300 萬元的合約未有訂明的款項解決。

15. 根據審計署署長報告書第 2.7 段，仲裁 A 涉及路政署與承建商 A 對申索的爭議，當中主要包括兩大事宜，即荔枝角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。委員會知悉合約 A 是一份實計工料合約，並要求政府當局解釋何謂"新增或變更工程"，以及該宗仲裁所涉及的新增或變更工程的詳情。

八號幹線沙田段

16. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充，根據《土木工程合約一般條件》，工務工程合約的工程師須透過發出更改令，就任何對完成工程屬必要的工程變更發出指示，並有權透過發出更改令，就他基於任何其他原因認為有利或促使工程令人滿意地完成及運作的任何變更發出指示。仲裁 A 所涉及的 5 億 8,800 萬元新增或變更工程可細分為：就高架道路結構的設計和架設申索的 1 億 2,850 萬元、就工程設計的額外資源申索的 2,080 萬元，以及就更改令申索的 4 億 3,870 萬元。

17. 委員會詢問路政署與承建商 A 進行仲裁 A 的過程及有關費用的詳情。**路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充，根據法律意見，鑒於政府當局與承建商 A 的調解和仲裁開支是機密和敏感資料，當局不宜向第三方披露這些資料，因為當中涉及政府協商和解決爭議的策略，而討論這些事宜會不利當局處理日後的個案。他在其函件中進一步解釋，在接受承建商 A 於 2008 年 2 月 5 日提出的調解要求之前，路政署已於 2008 年 2 月 18 日就透過調解解決申索的可行性，徵得發展局轄下法律諮詢部(工務)的法律意見。法律諮詢部(工務)根據政府的政策(即盡可能透過調解解決工程爭議)，並考慮到調解是切實可行和能夠成功解決工程爭議的方法，支持調解方案。

18. 委員會從審計署署長報告書第 2.30 至 2.33 段知悉，審計署認為路政署需採取多項措施，包括在與承建商或顧問展開談判前，事先就合約談判的策略或底線徵求有關當局的同意。委員會詢問，為何路政署在等待財經事務及庫務局("財庫局")同意期間，與承建商 A 達成不構成任何承諾的共識。

19. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充：

- 路政署已於 2010 年 12 月事先就進行仲裁 A 的策略和底線，徵求並獲得財庫局同意。路政署於 2012 年 6 月就仲裁 A 向財庫局提交經修訂的策略和底線。在等待財庫局同意期間，承建商 A 於 2012 年 7 月主動聯絡

八號幹線沙田段

路政署，探討可否在不損害雙方權益的基礎下解決爭議，無需繼續進行仲裁程序；及

- 一 為了有利雙方可節省龐大費用，路政署同意與承建商 A 討論，嘗試盡早在不損害雙方權益的基礎下解決爭議。2012 年 7 月底，雙方達成不構成任何承諾的共識，在建基於“不承認任何法律責任”的前提下，以一筆金額為 2 億 7,300 萬元的款項解決合約 A 的所有爭議。路政署於 2012 年 10 月 11 日獲財庫局批准後，於 2012 年 10 月 24 日正式與承建商 A 簽訂和解協議。

20. 委員會詢問該筆解決合約爭議而合約未有訂明的 2 億 7,300 萬元款項的詳情，特別是路政署有何理據認為其與承建商 A 以 2 億 7,300 萬元解決的爭議事項並不能全部歸咎於顧問 X，以及擬議解決方案的成本明顯較低及對政府當局有利。

21. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充，解決爭議的款項為整體金額，並沒有分類細帳。根據法律意見，部分為解決承建商 A 的申索而支付的款項關乎新增或變更工程，與顧問 X 在高架道路結構的設計和架設的工作表現無關。路政署與承建商 A 以 2 億 7,300 萬元解決的爭議事項並不能全部歸咎於顧問 X。考慮到政府就爭議事項的整體風險承擔估算，以及繼續進行仲裁程序的費用後，路政署認為擬議解決方案的成本較低，亦對政府有利。

22. 委員會詢問，為何財庫局需時 4 個月才批准就合約 A 的爭議提出的解決方案，以及該局以何準則作出批准。

23. **財經事務及庫務局副秘書長(庫務) 3 劉震先生**在公開聆訊上表示及**財經事務及庫務局局長**在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 23)中補充：

八號幹線沙田段

- 財庫局作出應盡的努力，仔細考慮每宗就爭議而提出擬議解決方案的申請，盡力在限期前作出決定；
- 就本個案而言，路政署在 2012 年 6 月 21 日發出便箋，要求財庫局批准增加就合約 A 的爭議向法院繳存的款項。財庫局在 2012 年 7 月 6 日以書面跟進，正式要求路政署提供補充資料。路政署在 2012 年 8 月 7 日向財庫局作出回應，其後在 2012 年 8 月 10 日以書面要求財庫局暫停處理有關申請；
- 路政署與承建商 A 達成不構成任何承諾的共識後，在 2012 年 8 月 24 日遞交文件，要求財庫局批准為解決爭議而建議的償付款額。財庫局其後 3 次致函路政署，要求提供進一步資料。路政署在 2012 年 9 月 26 日就此作出綜合回覆。財庫局於 2012 年 10 月 5 日接獲路政署的進一步回覆後，在 2012 年 10 月 11 日批准建議的償付款額；及
- 財庫局批准就合約 A 的爭議提出的擬議解決方案，是考慮到所獲取的法律意見，並確定解決方案在所涉費用、對計劃的影響、潛在法律責任、風險承擔及其他公眾利益考慮因素等方面，都最能保障政府的整體利益。

24. 鑒於顧問 X 的表現未達滿意水平，委員會詢問路政署曾否處罰該顧問。**路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充，路政署按照《工程及有關顧問公司遴選委員會手冊》及《發展局技術通告(工務)第 3/2016 號—管理顧問工作表現》管理顧問。該署會在季度報告記錄顧問 X 的表現，並會於日後當顧問 X 競投政府合約時作為評審其標書的參考。由於顧問 X 是在建基於“不承認任何法律責任”的前提下支付一筆合約未有訂明的款項解決爭議，因此顧問 X 在設計和回覆標書查詢的問題上的責任爭議，並未能確定。

25. 委員會知悉，路政署曾進行審核工作，但未有發現顧問 X 的設計有問題，或其對標書查詢的回覆造成混淆。委員會要求

八號幹線沙田段

政府當局提供資料，說明路政署在合約 A 的審核工作方面涉及的人手。

26. **路政署署長**在其 2018 年 5 月 17 日的函件(附錄 19)中表示，就合約 A 而言，有一名總工程師、一名高級工程師及一名工程師參與項目管理處的工作。他在公開聆訊上進一步表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充：

- 路政署已於 2018 年 5 月提醒其員工和顧問，須繼續嚴格遵從《道路及鐵路結構設計手冊》訂明的指引，並須嚴格遵從處理標書查詢的規定，包括《土木工程管理手冊》內將予優化的規定；及
- 就標書查詢的回覆，路政署會檢討《檢查指引》，如有需要會作出更新，加入審核由顧問擬備的標書查詢回覆的準則。

27. 委員會詢問，政府當局已經/將會採取甚麼一般措施，以期在日後與顧問/承建商簽訂主要工務工程合約時更有效地保障政府的利益。

28. **發展局局長**在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 24)中答稱：

- 為了在攤分合約各方的風險方面求取平衡，以處理在履行合約期間可能發生的不可預見情況，政府當局需容許顧問/承建商提出申索，以彌補他們在遇到某些不可預見情況時所承受的損失；
- 近年，發展局一直提倡以"伙伴合作"的方式推展工務工程項目，包括透過採用"新工程合約"模式提升項目的管理效率和成本效益；
- "新工程合約"模式透過合約條文，推動合約各方以伙伴合作的方式進行建造工程，從而避免或減少爭議。在"新工程合約"模式下，合約各方如發現可能導致工程費用增加及/或工程延誤的風險，須及早通

八號幹線沙田段

報。合約各方繼而須攜手應對有關風險，制定適當措施處理和緩解風險。因此，"新工程合約"模式可助改善工程合約在管理成本及施工期方面的表現；及

- "新工程合約"模式所包含的目標價合約形式較適宜應用於較大型和複雜的項目。該形式設有分擔超支/攤分節省工程費用(相對於最終目標價)的機制，讓合約各方有共同目標，優化項目管理和加強成本控制。這機制提供誘因，鼓勵承建商主動建議更具創意及成本效益的建造方案，以減省成本及/或提早完成工程。

29. 委員會從審計署署長報告書第 2.21 段註 13 知悉，路政署於 2006 年 8 月修訂《道路及鐵路結構設計手冊》，載列指引訂明應對政府聘用的顧問或承建商所負責的各類新道路結構的設計及其對現有道路結構所作出的相關修訂，進行適當程度的獨立查核。委員會要求政府當局提供這類獨立查核的詳情，並詢問當局會否將這項新措施擴展至所有主要工務工程。

30. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 22)中補充，獨立查核會根據不同類別由相應合適的審核工程師進行。需要審核工程師查核的道路結構分為 3 類。就類別 I 而言，審核工程師須是來自同一機構，並可以是屬同一設計團隊的合資格專業人士。就類別 II 而言，審核工程師須是來自同一機構但獨立於有關設計團隊的合資格專業人士或審核小組。就類別 III 而言，審核工程師必須是來自另一獨立機構的審核小組。有關查核道路結構方面的分類詳情載於附錄 22。路政署自 2006 年頒布這項新要求以來，未有在獨立查核中發現不符合規定的個案。

31. **發展局局長**在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 24)中答稱，根據現行機制，不同工務工程項目下的主要構築物一般都需要按其性質、複雜性和重要性，進行適當程度的獨立設計查核。發展局會聯同相關工務部門進行檢討，因應建築技術的最新發展，整合及/或更新有關獨立設計查核的程度要求。

八號幹線沙田段

32. 委員會認為，若審計署沒有就沙田段進行審查，路政署與承建商 A 在建基於“不承認任何法律責任”的前提下以 2 億 7,300 萬元合約未有訂明的款項解決爭議的細節便不會公開，立法會將無法監察這類申索或和解，特別是因沒有超出原來核准工程預算而無須立法會批准追加撥款的工程項目。委員會詢問，政府當局會否考慮設立機制，向立法會報告政府當局就新增或變更工程或基於任何其他原因向承建商支付大額申索款項或合約未有訂明的款項的個案。

33. **發展局局長**在其 2018 年 6 月 8 日的函件(附錄 24)中答稱：

- 承建商就工務工程合約中的新增或變更工程提出申索的詳情一般包含商業敏感資料，若向立法會公開披露有關資料，可能會損害承建商的競爭條件或財政狀況，並可能導致政府違反合約所規定不可洩露相關資料的責任。有關披露甚或會妨礙政府在未來可能面對的法律程序中就其他類似申索的抗辯立場；及
- 現時已設有監察與制衡機制，以審批合約變更及核證合約申索。即使沒有超出工程項目的核准工程預算，工務部門在簽發合約變更及核證申索時，亦須遵從及符合工程合約的相關條文及政府其他現行指引/規定，包括《物料供應及採購規例》，以及尋求相關的內部獲授權人員批准。工務部門亦會向審計署提供已批准的合約變更及已核證的申索的副本，以供參考。如情況需要，審計署會進行審查，並在有需要時向委員會報告有關個案。政府當局認為現時向審計署報告合約變更及申索和解的機制運作良好。

C. 合約 B 和合約 C 的管理

合約 B

34. 委員會從審計署署長報告書第 3.3 段知悉，路政署於 2003 年 9 月向承建商 B 批出合約 B，合約金額為 18 億 3,600 萬元。合約工程於 2009 年 2 月完成(較原訂完工日期 2007 年 11 月

八號幹線沙田段

遲約 15 個月)，合約開支總額為 23 億 1,710 萬元(較原訂合約金額 18 億 3,600 萬元增加 4 億 8,110 萬元(26%)。

35. 根據審計署署長報告書第 3.9 段，審計署留意到，在尖山隧道的隧道工程中，合約條款所規定的平滑噴漿混凝土層厚度(即最多 100 毫米)，與合約圖則所規定的(即 170 毫米)有差異。該層 170 毫米厚的平滑噴漿混凝土是建築工料清單所遺漏的項目，而路政署最終就建築工料清單所遺漏的有關工程項目，向承建商 B 支付 4,370 萬元。委員會詢問，路政署有否根據《檢查指引》，就顧問 X 為合約 B 擬備的招標文件和合約圖則進行抽樣檢查或全面檢查；未能發現上述差異的原因為何；以及路政署是否認為有需要檢討《檢查指引》。

36. **路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上表示及**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中補充：

- 路政署已根據《檢查指引》，抽查由顧問 X 為合約 B 擬備的文件、設計和圖則，並從其擬備的相關特別規格、圖則和建築工料清單選取個別範圍或項目作詳細檢查。根據紀錄，路政署已檢查招標文件內就平滑噴漿混凝土層的厚度作出規定的部分和圖則，並向顧問 X 提供了意見；
- 儘管路政署會檢查和審批招標文件，但根據顧問合約，這不會影響顧問 X 提供和完成專業服務(包括擬備招標文件)的責任；及
- 為了能在短時間內完成檢查工作，路政署當時將招標文件(包括相關的特別規格、圖則和建築工料清單)分開，安排由不同員工檢查，而這可能是未能發現文件之間存在差異的原因。路政署會檢討及更新《檢查指引》，以改善檢查機制，並已提醒個別工程項目團隊安排同一位員工檢查招標文件中不同部分的相關章節。

八號幹線沙田段

路政署署長及**路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上補充，該合約的招標文件和圖則的篇幅長達 7 000 多頁，因此難以查核當中所載的全部資料，從而確保沒有任何錯誤或遺漏。

37. 委員會詢問如何計算 170 毫米厚的噴漿混凝土的費用。**路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上回應及**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中補充，依照《土木工程合約一般條件》第 59 及 61 條(附錄 26)，該遺漏的工程項目的價值，是根據合約 B 的建築工料清單中類似工程項目的標價計算出來，政府其後為該遺漏的工程項目向承建商 B 支付 4,370 萬元。即使在招標文件內及建築工料清單上列明噴漿混凝土厚度為 170 毫米，政府仍須就所完成的工作按標價向承建商支付費用。不過，**路政署署長**在公開聆訊中同意，若招標文件內和建築工料清單上的噴射混凝土項目的厚度並沒有差異，則有關費用未必是 4,370 萬元。

38. 根據審計署署長報告書第 3.11 段，承建商 B 就隧道周邊建造工程的控制式爆破費用提出申索，理由是建築工料清單遺漏了控制式爆破項目。委員會詢問，除控制式爆破外，是否可以採用其他技術完成隧道周邊建造工程。**路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上表示及**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中補充，根據合約 B 的特別規格，隧道周邊建造工程須採用控制式爆破技術進行。建築工料清單遺漏了控制式爆破項目，可能是由於當時沒有發現《土木工程的標準計量方法》第 18 部中的隧道開挖工程項目所涵蓋的原定工程範圍並不包括控制式爆破所致。根據《土木工程合約一般條件》第 59 條，工程師須對任何建築工料清單所遺漏的項目予以修正，並根據第 61 條(附錄 26)確定已完成工程的價值。顧問 X 已根據合約處理此遺漏項目。

39. 關於審計署署長報告書第 3.20 段表十，委員會詢問計算延期完工費用的公式，以及顧問 X 就蝴蝶谷和尖山隧道工程評估的延長合約期和延期完工費用是否合理。委員會亦要求政府當局提供詳細資料，說明路政署有何機制查核顧問就延長合約期和延期完工費用所作的評估。

八號幹線沙田段

40. **路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上表示及**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中補充：

- 延期完工費用通常是與時間有關的費用(例如承建商設置工地的費用、工地間接費用和一般設備)，一般受到建造工程關鍵步驟的延遲所影響。合約亦有條款就合約訂明的事件(例如額外工程、惡劣天氣等)批准延長合約期，以完成工程。工程師亦會評估每宗個案的實際情況。延期完工費用是計算為相關延誤期間額外引致與時間有關的費用；
- 顧問 X 根據合約條款作出管理合約 B 的相關決定。顧問 X 就蝴蝶谷和尖山隧道工程的延長合約期和延期完工費用所作的評估是合理的，原因是進行初期工地勘測時未探測到實際工地狀況，以致須為 3 個斜坡進行額外工程而令合約 B 的合約期延長；及
- 根據顧問合約的條款，顧問須向路政署匯報承建商就額外款項和延長合約期而提出的所有申索，並提交初步評估的細節和理據，讓路政署提供意見。顧問須先考慮路政署的意見，然後才作出最後評估。承建商 B 並沒有因自己的過失所引致的延誤而獲批延長合約期。

41. 關於審計署署長報告書第 3.22(a)和(b)段，委員會要求政府當局說明須在斜坡 A 進行額外斜坡鞏固工程的原因、無法將在斜坡 A 進行的額外斜坡鞏固工程和水管裝置包括在招標文件內的原因，以及路政署認為顧問 X 在批出合約前為蝴蝶谷工程進行的工地勘測規模是否足夠。

42. **路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上表示及**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中補充：

- 斜坡 A 的額外斜坡鞏固工程，是因應進行初期工地勘測時未探測到的實際工地狀況而進行。由於須在斜坡 A 進行額外斜坡鞏固工程，斜坡 A 的水管裝置須重新定線，以配合實際地形狀況；

八號幹線沙田段

- 由於進行初期工地勘測時未探測到某些實際工地狀況，以及在設計階段未能預計需進行額外斜坡鞏固工程，因而無法將在斜坡 A 進行的額外斜坡鞏固工程和水管重新定線工程包括在招標文件內；
- 顧問 X 已根據土木工程拓展署土力工程處出版的《岩土指南》第二冊 — 《場地勘察指南》("《岩土指南》第二冊")為合約 B 進行工地或土地勘測，並根據地政工務科技術通告第 3/88 號徵詢土力工程處的意見。考慮到土力工程處對顧問 X 擬備的土地勘測計劃沒有負面意見，相關的路政署人員當時認為在批出合約前進行的工地勘測規模已經足夠；及
- 路政署同意會繼續在切實可行的範圍內，進行詳盡的工地勘測，以便為設計和招標工作蒐集全面和足夠的資料。《岩土指南》第二冊指出，更深入的勘測只能減少工地地質的不確定性，但並不能將不確定性完全消除，除非進行完整挖掘。

43. **發展局局長**在其 2018 年 8 月 8 日的函件(附錄 27)中補充，政府當局已出版《岩土指南》第二冊，為工程部門提供優良的工地勘測方法和指引，就施工項目進行規劃和工地勘測工作，以評估工地對進行土木工程和建築工程的合適度，並蒐集可能對有關工程的設計、施工和鄰近構築物結構安全產生影響的工地資料。政府當局亦定期檢視和更新《岩土指南》第二冊(上次更新是在 2017 年 12 月)，以納入最新的技術指引和優良的工地勘測方法，從而提升在公務工程工地勘測工作中取得的工地資料的準確程度。

44. 根據審計署署長報告書第 3.23 段，承建商 B 聲稱在投標時，根本無法合理預期須在取得燃爆許可證之前，就附近另外兩個受尖山隧道爆破工程影響的斜坡，進行額外土地勘測和鞏固工程。**路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上表示，由於在該兩個斜坡上的寮屋或會受到爆破工程影響，因此需要進行額外土地勘測和鞏固工程。委員會詢問，顧問 X 在擬備招標文件前，有否評估爆破工程對有關寮屋可能造成的影響；路政署採用甚麼指引，評估公共工程對工地附近居民(尤其是他們的居

八號幹線沙田段

所的屋宇結構)的影響；以及政府當局為日後的主要公共工程項目已採取/將採取甚麼措施，以提高從初步工地勘測蒐集的工地狀況資料的準確度。

45. **路政署主要工程管理處處長**在公開聆訊上表示及**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中補充：

- 對於有爆破工序的公共工程，工程項目倡議人應就訂立合約前的"爆破評估報告"獲得土力工程處的同意。訂立合約前的"爆破評估報告"旨在確定所有敏感受體，從而評估任何由運送、儲存和使用作爆破的炸藥所帶來的不良影響和風險，以及證明以實際、安全和可接受的方式進行爆破工作的可行性。土木工程拓展署礦務部發出的《申請燃爆許可證指引》，就擬備"爆破評估報告"向工程項目倡議人提供了指引。有關指引載於附錄 25；
- 顧問 X 已在擬備招標文件前，根據國際標準進行評估，並建議為擬議隧道爆破工程附近的鄉村屋宇(包括有關寮屋)訂立許可的爆破引致震動(即粒子移動最高速度)，以避免爆破對有關屋宇可能造成影響。土力工程處和水務署審核了顧問 X 根據地政工務科技術通告第 3/88 號所擬備及提交的"爆破評估報告"，對爆破評估結果並沒有意見；
- 在設計階段擬備的"爆破評估報告"評估了爆破工程對有關寮屋和該兩個斜坡的潛在影響，確定有關寮屋和斜坡不會受到影響。該報告認為沒有必要對該兩個斜坡進行額外土地勘測和鞏固工程。在工程的建造階段，土力工程處再次確認，該處對為鄉村屋宇(包括有關寮屋)訂立的許可粒子移動最高速度，並沒有負面意見；及
- 於 2004 年年初，即進行尖山隧道爆破工程之前，路政署收到一個來自有關寮屋居民的投訴，指其屋內廚房門框上有牆磚剝落。該額外的土地勘測和其後的斜坡鞏固工程是因應土力工程處要求較保守的斜坡穩定性而進行。

八號幹線沙田段

46. **發展局局長**在其 2018 年 8 月 8 日的函件(附錄 27)中就進行岩石爆破影響評估的一般指引及規定作出補充：

- 《岩土指南》第二冊第 4.1.2 節指出，勘測範圍必須涵蓋所有可能影響鄰近建築物的因素。在可能的情況下，應在施工前、施工期間和完工後記錄地面水平、地下水位和鄰近建築物的相關詳情。如有可能對現有構築物造成損毀，須獲取足夠的影像紀錄。鄰近樓宇、構築物及地下設施，包括輸送食水、煤氣或污水的管道亦須予特別考慮，因為它們可能受到工程進行和完成後帶來的震動、地面沉降或地下水位改變所影響。醫院及其他有敏感儀器或設備的樓宇須予特別考慮；
- 對於涉及岩石爆破的工程項目，《土木工程管理手冊》第 4 章第 3.5 和 4.6.13 節規定，工程部門須提交岩土工程文件予土力工程處審視和批核，當中須包括爆破評估。爆破評估提供的資料需包括一份報告，內容涵蓋爆破工程影響評估及建議的預防措施，以證明擬議爆破工程不會對任何人士造成傷害或對財產及敏感受體(或會因擬議爆破工程而受損或引致不穩固)造成損毀；及
- 承建商須在爆破工程開始前獲得礦務處處長發出的燃爆許可證。承建商須證明已採取所有相應措施，以防止因爆破工程而對工地鄰近設施和構築物造成損毀或不良影響、嚴重影響交通或對公眾造成不恰當滋擾，甚或對公眾人士及工程人員造成傷害的任何風險。燃爆許可證只會在爆破評估和施工方法綱領符合相關要求，以及工地已按《土木工程管理手冊》內的相關規定完成爆破前的準備措施後，才會發放。指引的相關部分載於附錄 27。

47. 委員會從審計署署長報告書第 3.26(d)段知悉，路政署會在進行中九龍幹線(連接西九龍填海區和擬議的啟德發展區)項目的隧道建造工程之前作大規模的水平定向鑽探工程，以蒐集更準確的資料。委員會詢問政府當局日後會否於所有隧道工程使用此技術。

八號幹線沙田段

48. **路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中表示，水平定向鑽探工程對深層隧道勘測非常有用，因為此技術能夠沿着隧道定線提供連續的資料，將隧道工程的不確定性減低及改善工程項目風險的管理。在可行及合適的情況下，路政署日後會於隧道工程更多使用此技術。儘管如此，使用水平定向鑽探存在限制，例如鑽探深度和長度、能夠蒐集到的岩芯樣本種類和能夠進行的岩土測試等，因此未必適合所有隧道工程。

49. **發展局局長**在其 2018 年 8 月 8 日的函件(附錄 27)中補充，政府當局鼓勵使用與擬議隧道路線平行的長鑽孔取芯方法，以獲得更全面的工地資料，並在土力工程處《技術指引第 24 號 — "隧道工程工地勘測"》中提供相關指引。指引的相關部分載於附錄 27。

50. 委員會詢問，顧問 X 有否因招標文件與技術圖則所規定的平滑噴漿混凝土層厚度的差異，以及建築工料清單遺漏了控制式爆破項目而受到懲處。

51. **路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中表示，根據當時發展局技術通告(工務)第 2/2009 號內有關管理顧問工作表現的指引，顧問在個別顧問合約的工作表現評分，是基於各個相關方面而得出的整體評核。這些合約工作表現評分會綜合為顧問工作表現評分，作為日後顧問合約招標時的考慮。在嚴重情況下，例如經法院定罪、違法、破產、顧問連續收到兩份惡劣表現報告等，工程項目部門會對顧問採取規管行動，例如暫時禁止該顧問參與投標。路政署一直按照上述通告所訂的指引，評核顧問 X 的整體工作表現，並認為顧問 X 的整體工作表現可以接受，無需採取規管行動。

合約 C

52. 委員會從審計署署長報告書第 3.28 段知悉，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 億 7,380 萬元。合約工程於 2008 年 9 月完成(較延後的完工日期遲約 3 個月)，合約開支總額為 11 億 9,960 萬元(較原訂合約金額 10 億 7,380 萬元增加 1 億 2,580 萬元(12%))。

八號幹線沙田段

53. 關於審計署署長報告書第 3.31(c)段中有關合約 C 的條款 A 和條款 B，委員會要求政府當局說明土木工程拓展署決定條款 B 在出現差異時凌駕於條款 A 的原因，以及在工程合約中使用兩項獨立條款來訂定支援期是否慣常的做法。

54. **土木工程拓展署署長林世雄先生**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 8 月 7 日的函件(附錄 28)中補充：

- 根據合約 C 的特別規格條款第 1.82(6)條(即審計署署長報告書中的條款 A)規定，承建商 C 應允許承建商 B 和 D 進入工地及進行為期 9 個月的安裝機電設施工程和交通管制及監察系統工程。此規定意味承建商 C 須在該 9 個月期間提供支援工程，例如在隧道內提供臨時照明和通風；
- 特別規格條款第 1.82(6)條的最後一句規定，承建商 C 須在特別規格條款第 1.82(1)條規定的期限內保留佔有工地和執行保養工程(包括支援工程)，即直至工程部分 XVI 完成或工程師所指示的較早日期為止(審計署署長報告書中的條款 B)；
- 由於條款 B 的要求與工程部分 XVI 的完工日期有關，而該完工日期是根據一般工程合約條款第 49 條的規定自開工日期(包括開工日期當天)起計，而條款 A 僅規定了支援工作的時限，因此條款 B 應凌駕於條款 A；
- 視乎個別合約的具體需要和情況，合約草擬人會選擇最合適的機制在合約文件中規定所需的支援期；及
- 特別規格的條款可作修改，簡單訂明在工程部分 VIII、IX 和 XI 完工後，需提供 9 個月的支援期，而無須參考工程部分 XVI 的完工日期。

55. 委員會詢問，有否因為合約 C 縮短支援期至約 7.5 個月而非原先設想的 9 個月(審計署署長報告書第 3.31(d)段)而產生額外費用。**土木工程拓展署署長林世雄先生**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 8 月 7 日的函件(附錄 28)中補充，承建商根據合約 C

八號幹線沙田段

建築工料清單的相關項目按月對提供支援工程落價，並按實際工作計算工程費用。承建商僅按合約規定的實際提供支援工程時間收取費用，因此不會產生額外費用。

56. 據土木工程拓展署署長在公開聆訊上所述，合約 C 的建築工料清單提供了 8 個月支援期項目的標價。委員會詢問，該合約為何只包含 8 個月支援期而不是原先設想的 9 個月支援期。**土木工程拓展署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 8 月 7 日的函件(附錄 28)中表示，招標文件的建築工料清單內給投標者就有關支援工程落價的 8 個月估計數量，是根據條款 B 規定的較短支援期(即 7.5 個月)計算。然而，實際提供支援工程時間的收費是根據相關建築工料清單項目按實際工作計算。

57. 根據審計署署長報告書第 3.35(b)及(c)段，有 12 個月為承建商 C 提供進一步延長支援工程的時間。委員會詢問，當局會採取甚麼措施提高支援期估計的準確性，以及消除草擬合約條款時的處理錯誤(審計署署長報告書第 3.34(b)段)。

58. **土木工程拓展署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 8 月 7 日的函件(附錄 28)中表示，根據現行做法，政府要求負責有關工程項目的部門或其顧問，必須仔細查核相互影響工程的施工時間表與其管理的工程項目的施工時間表是否一致。顧問把相關施工時間表加入招標文件前，必須向負責有關工程項目的部門徵詢意見。上述要求將會正式納入《土木工程管理手冊》內，以便實施。**路政署署長**在其 2018 年 8 月 10 日的函件(附錄 25)中表示，路政署會提醒其員工和顧問，在日後擬備招標文件時，如合約須與其他合約配合，需繼續仔細查核和更新，以確保所有相關合約的銜接工程的施工時間表和相關合約條款一致。

59. **發展局局長**在其 2018 年 8 月 8 日的函件(附錄 27)中補充：

- 為確保工務工程中各關連合約的銜接工程時間表的一致性，《土木工程管理手冊》第 5 章第 9.1 節要求，當工程項目涉及(a)於同一工地同時進行不同合約工程的各有關承建商之間按序移交有關工地的情況，

八號幹線沙田段

及/或(b)其中一個承建商的施工進度取決於同一個工程項目中另一個承建商的施工進度的情況時，相關工程部門須仔細評估多合約安排與該工程項目的屬意合約形式的兼容性；及

- 相互影響的工程所容許的施工期會因應有關工程項目遇到的相互影響工程的規模和複雜性而有所不同。為確保評估關鍵工序時間表的一致性(包括涉及不同工程項目的接合工程)，以及回應審計署在審計署署長報告書第 3.38(b)段中提出的建議，政府當局在 2018 年加強了《土木工程管理手冊》第 5 章，在其附錄 5.57 中加入了一份核對表，要求工程項目人員在招標前填寫該份核對表及獲得工程部門首長級人員批核。

60. 委員會進一步詢問，政府當局已採取/將採取甚麼措施，以便日後就主要工務工程合約加強查核由工程顧問制訂的招標文件、合約條款、圖則和建築工料清單的準確性。

61. **發展局局長**在其 2018 年 8 月 8 日的函件(附錄 27)中表示，

- 《土木工程管理手冊》第 5 章第 1.3 至 1.5 節要求有關工程部門需謹慎處理，避免各有關合約文件內容不清晰或出現矛盾；如對合約招標文件確實存有疑問，有關工程部門需就有關等文件諮詢合約顧問的意見；以及如合約工程估算造價超逾 3 億元，有關工程部門需在招標前就其合約招標文件提交予發展局轄下法律諮詢部(工務)審視；
- 政府當局亦已在《土木工程管理手冊》第 5 章第 7.2 節中提供了更新指引，明確規定需在切實可行的範圍內盡量減少遺漏項目，以及需查核建築工料清單，以確保其完整及準確和剔除重大錯誤。為提高由工程顧問編製的建築工料清單的準確性，政府當局在《土木工程管理手冊》第 6 章第 3.12 節和發展局技術通告(工務)第 7/2017 號中，要求工程部門和工程顧問在進行招標前覆檢所編製的建築工料清單，並在工程項目設

八號幹線沙田段

計中採用可優化建築工料清單的編製及/或檢查工作的建築信息模型技術；及

- 政府當局亦會持續提示工程部門須按照發展局技術通告(工務)第 3/2016 號的附錄 A 和 B，遇有工程顧問在編製招標文件中出現錯漏時，必須適切反映在其表現報告中。指引的相關部分載於附錄 27。

D. 沙田段的使用情況和管理

62. 關於審計署署長報告書第 4.3 段載述，沙田段的尖山隧道和沙田嶺隧道在平日繁忙時間並不擠塞，委員會詢問在 2008 年 3 月至 2017 年 1 月，當局為何沒有就沙田段的道路使用情況進行研究或檢討。

63. **運輸署署長陳美寶女士**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

- 為進一步善用沙田段，以適當地紓緩九龍與沙田之間各條連接道路的交通擠塞情況，運輸署一直進行詳細的分析及評估，集中解決現有道路前往八號幹線的瓶頸問題；
- 運輸署一直致力推行所需的道路工程項目，包括於大埔公路(沙田段)通往八號幹線近蔚景園的連接路新增一條行車線；⁴ 將大埔公路(沙田段)擴闊為一條雙程三線分隔車道，⁵ 以及推展 T4 號主幹路的策略性道路工程計劃；⁶ 及
- 鑒於上文所述，運輸署沒有就沙田段的使用情況進行任何研究。

⁴ 有關工程於 2015 年完成。

⁵ 有關工程於 2018 年 5 月獲立法會財務委員會批准撥款，並將於 2018 年年中動工。

⁶ 有關工程包括興建一條策略性道路，西接青沙公路及城門隧道公路，東接沙田路，提供一條由西九龍/荃灣往返馬鞍山及西貢的連接道路。

八號幹線沙田段

64. 委員會詢問運輸署曾接獲甚麼涉及巴士線及/或公共小巴線及紅色小巴("紅巴")改道途經尖山隧道和沙田嶺隧道的建議。**運輸署署長**在公開聆訊上答稱及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

- 自沙田段於 2008 年啟用至 2017 年 12 月，運輸署已提出共 39 個改善項目，涉及增設途經八號幹線相關路段的巴士路線，或加強途經八號幹線相關路段的現有巴士服務。經諮詢相關區議會後，當中 32 個項目已經或將會實施，餘下 7 個項目則沒有實施或在實施後被撤回。有關措施的詳情載於附錄 29；
- 在 2018-2019 年度巴士路線計劃中，7 個涉及加密班次及新增服務的項目獲得相關區議會的支持，並安排在 2018 年第三季至 2019 年第一季實施。有關措施的詳情載於附錄 29；及
- 政府的既定政策是鼓勵紅巴轉為綠色專線小巴，以確保服務質素水平。由於紅巴的服務路線及班次不受規管，因此為維持有效的交通管理，紅巴一般受到限制，不能在已有完善鐵路及巴士網絡的新發展地區提供服務和使用新落成的快速公路。運輸署可按個別情況酌情稍為放寬限制，並正研究是否可以放寬紅巴行駛青沙公路部分路段的限制。

65. 委員會詢問青沙管制區管理、營運及維修保養的招標工作。**運輸署署長**在公開聆訊上答稱及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充，自青沙管制區於 2008 年 3 月 19 日啟用以來，運輸署曾進行兩次公開投標，將青沙管制區的管理、營運及維修保養外判。鑒於青沙管制區現行的管理、營運及維修保養合約將於 2019 年 9 月 18 日完結，運輸署現正諮詢各有關政府部門，以制訂下一份合約的招標文件。運輸署預計於 2018 年第四季公開招標，並於 2019 年第一季將合約批予中標的營辦商。

66. 根據審計署署長報告書第 4.11(c)段，由運輸署、路政署、機電工程署和建築署人員組成的政府監察小組，負責監察青沙

八號幹線沙田段

管制區的管理、營運及維修保養營辦商的表現。委員會要求政府當局說明每個部門的職責及職權範圍。

67. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

- 4 個部門之間的職責均有清晰的分工，每個部門負責監督特定範圍的工作：運輸署監察日常營運、交通管理和事故處理；路政署監察橋樑、高架道路和隧道構築物的維修保養；機電工程署監察所有機電系統和設備的維修保養；及建築署監察建築物的維修保養；
- 在接獲審計署的建議後，運輸署已聯同政府監察小組另外 3 個成員，整合出一份"青沙管制區的政府監察小組成員的監察責任"一覽表，清楚列明各部門的特定職責範圍。該一覽表載於附錄 29；及
- 有關部門一般每隔 1 至 3 個月與營辦商舉行會議，藉此保持溝通及監察其表現。運輸署亦會按需要聯同營辦商和相關部門舉行特別會議，以監察營辦商推行重要項目的表現。在有需要的情況下，運輸署會與政府監察小組其他成員舉行會議，討論與青沙管制區有關的管理及維修保養事項。

68. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 26 日的函件(附錄 30)中補充，政府監察小組成員之間的職責分工及職權範圍，並沒有在原訂合約內訂明。運輸署其後於 2018 年 3 月向營辦商發出"青沙管制區的政府監察小組成員的監察責任"，以補充青沙管制區現行的管理、營運及維修保養合約。

69. 委員會詢問，自青沙管制區的管理、營運及維修保養合約批予現時的營辦商以來，政府監察小組每個成員部門如何監察及檢討營辦商的表現。**運輸署署長**、**路政署署長**及**機電工程署署長**分別在其 2018 年 7 月 4 日的覆函(附錄 29)、2018 年 6 月 26 日的覆函(附錄 30)及 2018 年 6 月 22 日的覆函(附錄 31)中提供他們所屬部門採取的監察措施。所有 3 個部門均設有監察機制，包

八號幹線沙田段

括實地巡查、工作會議、評核報告及由營辦商定期提交的報告。運輸署及機電工程署亦調派人員駐守青沙管制區。運輸署會進行突擊及非預先編定的巡查，以評估營辦商的表現。機電工程署也有進行這些巡查，查核營辦商有否遵從機電人員的人手編配規定。

70. **建築署署長林余家慧女士**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 32)中補充：

- 自青沙管制區的管理、營運和維修保養合約生效以來，建築署通過查核由營辦商每月提交的建築物視察紀錄、維修方案及相關進度，監察營辦商在建築物維修保養方面的表現；及
- 如發現營辦商有不足之處，建築署會與營辦商跟進，以作糾正，並向運輸署報告在維修保養方面的嚴重事故，以便根據合約採取規管行動。建築署一直有定期監察營辦商的表現，因此無須與營辦商及/或其他相關部門舉行會議。若有需要，該署會安排特別會議。

71. 關於審計署署長報告書第 4.16 至 4.19 段及第 4.26 段的表十七，委員會要求當局解釋，自青沙管制區的管理、營運及維修保養合約於 2013 年 9 月生效後至 2017 年 1 月期間，運輸署及建築署為何一直沒有分別監察行政及輔助人員和建築物維修保養人員的人手編配情況，以及當局已採取/將採取甚麼措施，確保營辦商遵從有關上述人員的人手編配規定。

72. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

- 在合約管理方面，運輸署一直採用雙管齊下的方式監察營辦商的表現，即視乎工作的性質而採用投入資源為本方式(如最低人手編配規定)或表現為本方式(如能否於限期內提交財務資料)；

八號幹線沙田段

- 自合約生效以來，運輸署一直採用表現為本方式監察行政及輔助人員所提供的服務，包括審閱由營辦商製備的人力資源資料、每月表現報告或每月財務資料；查核有關資料是否依時提交，以及恆常實地視察清潔服務和員工膳食供應。營辦商一直適時提供應有的服務，該署未有發現不妥之處；
- 由於行政及輔助人員主要為後勤人員(如文員、廚師、會計及行政人員等)，並非涉及管制區的核心前線服務，故此招標文件沒有就行政及輔助人員訂定最低人手編配規定。按照審計署的建議，運輸署要求營辦商自 2018 年 2 月起遞交有關行政及輔助人員的人手編配資料，從而監察營辦商有否遵從合約就這些人員所訂明的人手編配規定；及
- 運輸署亦會透過進行實地視察及核對營辦商每月提交的營運報告，監察營辦商有否遵從合約就行政及輔助人員所訂明的人手編配規定。根據營辦商所提供的員工出勤紀錄、運輸署的巡查紀錄，⁷ 以及該署審閱營辦商自 2018 年起每月提交的營運報告的結果，行政及輔助人員的人手編配情況由合約生效起一直符合合約規定。

73. **建築署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 32)中補充：

- 營辦商的建築物維修保養人員的人手編配情況早前有待查核，但建築署現已完成查核工作，並將查核的結果通知運輸署，以作跟進；
- 在 2013 年 9 月至 2017 年 1 月期間，營辦商屬於無須徵收算定損害賠償類別的建築物維修保養人員短缺的情況如下：

⁷ 運輸署於 2013 年 9 月至 2017 年 1 月期間所進行的巡查，只記錄執行人員的人手編配情況。

八號幹線沙田段

- (a) 在 2015 年 2 月 16 日至 2015 年 3 月 8 日期間，物業經理短缺；
 - (b) 在 2014 年 2 月 25 日至 2016 年 2 月 29 日期間，以及在 2016 年 11 月 1 日至 2017 年 1 月 31 日期間，屋宇裝備工程師短缺；及
 - (c) 在 2014 年 11 月 11 日至 2015 年 2 月 1 日期間，以及在 2016 年 2 月 7 日至 2017 年 1 月 31 日期間，屋宇裝備督察短缺；及
- 建築署已根據營辦商呈交的員工出勤紀錄及糧單等，每月查核其建築物維修保養人員的人手編配情況。該署已於及將於視察青沙管制區時進行隨機實地抽查。

74. **署理機電工程署署長戴德謙先生**在公開聆訊上表示，如營辦商未能僱用足夠的機電工程人員以替補短缺的人手，合約容許營辦商將部分機電工程外判。**運輸署署長**表示，儘管有外判工程，但若短缺的人手屬於須徵收算定損害賠償的員工類別，則仍會徵收算定損害賠償。委員會要求運輸署署長及機電工程署署長澄清上述看似矛盾的言論。

75. **機電工程署署長**在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 31)中答稱，根據青沙管制區的管理、營運及維修保養合約，營辦商在有需要時，並在得到運輸署及機電工程署的批准後，可外判部分預防性機電維修保養工程。合約亦規定，若營辦商未能僱用所需數量的機電工程人員(非關鍵人員)，應向營辦商徵收算定損害賠償。若營辦商外判部分機電維修保養工程後，機電工程人員仍有人手短缺的情況，便會向營辦商徵收算定損害賠償。**運輸署署長**在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充，營辦商曾在 2013 年 10 月至 2014 年 4 月期間外判部分機電維修工作。該等外判的工作可用來抵銷在該段期間因機電工程人員短缺而須徵收的算定損害賠償。截至 2018 年 5 月底，青沙管制區內除提供膳食服務的數名員工為外判員工外，所有員工均由營辦商直接僱用。

八號幹線沙田段

76. 委員會從審計署署長報告書第 4.26 段中的表十七知悉，在 2017 年 1 月至 9 月期間，機電工程人員平均短缺約 24 人。委員會詢問機電工程署為何出現上述人員短缺，以及有否評估對青沙管制區的營運所造成的影響。

77. **署理機電工程署署長**在公開聆訊上表示及**機電工程署署長**亦在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 31)中答稱，根據營辦商提供的資料，由於近年多項新進行或進行中的大型基建工程對機電工程人員的需求殷切，導致市場人手緊張，因此營辦商在聘請機電工程人員時遇到困難。營辦商一直採取緩解措施，包括：(a)安排員工加班工作，以盡量填補空缺，以及(b)把部分維修保養工程外判。根據觀察所得，青沙管制區機電系統的運作及表現在整個管理、營運及維修保養合約期內大致令人滿意。

78. 根據審計署署長報告書第 4.23 段，營辦商須合共調配 403 名員工，當中 60 人屬於無須徵收人手短缺算定損害賠償的員工類別。委員會詢問，若無須徵收人手短缺算定損害賠償的員工有人手短缺的情況，相關部門可作出甚麼跟進行動/懲處。

79. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 26 日的函件(附錄 30)中補充，當公路維修保養人員(不論是否須徵收算定損害賠償)短缺，⁸路政署會以書面形式敦促營辦商盡快提供替補人員，同時密切監察人手短缺有否影響營辦商的表現。路政署亦會於季度表現報告中反映公路維修保養人員短缺的情況及營辦商在公路維修保養方面的表現，並相應告知運輸署。

80. **署理機電工程署署長**在公開聆訊上表示及**機電工程署署長**在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 31)中補充，當屬於無須徵收算定損害賠償類別的機電工程人員有人手短缺的情況，機電工程署會敦促營辦商立即填補空缺。為解決這問題，機電工程

⁸ 在 2013 年 9 月 19 日至 11 月 6 日期間，欠缺一名副道路維修保養工程師(道路工程)，而在 2013 年 9 月 19 日至 2014 年 8 月 11 日期間及在 2016 年 4 月 25 日至 10 月 16 日期間，則欠缺第二名副道路維修保養工程師(結構)。

八號幹線沙田段

署會與運輸署合作，在擬定下一份青沙管制區的管理、營運及維修保養合約的條款時，研究算定損害賠償是否應適用於所有級別的機電工程人員。

81. **建築署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 32)中補充，建築署已將營辦商屬於無須徵收算定損害賠償類別的建築物維修保養人員短缺的情況通知運輸署，以便運輸署按合約條款採取跟進行動。建築署已在季度表現報告中評核營辦商在建築物維修保養方面的表現，包括建築物維修保養人員任何短缺的情況，並將評核結果告知運輸署，以便編製營辦商的整體表現報告。

82. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

- 在 403 名當值員工中，343 名前線員工屬於須徵收人手短缺算定損害賠償的類別，包括 186 名執行人員(負責日常營運、交通管理和事故處理)、34 名公路維修保養人員、122 名機電工程人員及 1 名建築物維修保養人員。現行合約訂明，如前線執行職級人員有人手短缺的情況，便會徵收算定損害賠償，以確保營辦商調派執行日常營運和維修保養工作所必需的足夠前線人員到管制區；
- 至於餘下 60 名無須徵收人手短缺算定損害賠償的員工，當中包括主要(管理及專業)人員、公路維修保養和建築物維修保養的支援人員，以及行政及輔助人員(例如行政經理、廚師及文員等)；
- 根據合約條款，如有主要(管理及專業)人員的職位因任何原因突然出缺，營辦商須於 3 個工作天內通知運輸署，並須在獲得運輸署批准後盡快聘請合資格人士填補出缺的職位。營辦商如未能按照合約訂明的人手編配規定聘用上述 60 名無須徵收人手短缺算定損害賠償的員工，亦屬違反合約；

八號幹線沙田段

- 如持續有人手短缺的情況，政府可根據《青沙管制區條例》(第 594 章)或管理、營運及維修保養合約，對營辦商作出處罰；及
- 編配 80 名"替假"人員，是為了填補在早/午/夜更當值的執行和機電工程人員的空缺，以維持青沙管制區 24 小時運作。凡所需更分出現人手短缺的情況，營辦商會適當調派"替假"人員填補空缺。如仍有人手短缺的情況，營辦商會通過加班工作或署任安排填補。青沙管制區的運作大致維持正常，未有受到員工不足所影響。

83. 委員會詢問，營辦商若未能符合表現規定/營運標準，會受到甚麼懲處。**運輸署署長**在公開聆訊上答稱及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

- 根據《青沙管制區條例》第 24 及 25 條，如營辦商違反管理合約，有關當局可在行政長官會同行政會議的批准下，按照該條例就每項違反事項對營運者施加罰款。就能夠予以補救的違反事項而言，每一項的首次罰款不得超過 10,000 元；若該事項持續發生，則政府每一天可再對營辦商施加不超過 10,000 元的罰款。就不能夠予以補救的違反事項而言，每一項的首次罰款不得超過 20,000 元，第二次罰款不得超過 50,000 元，第三次或以後罰款則不得超過 100,000 元；及
- 按照青沙管制區的管理、營運及維修保養合約第 91 至 93 條，當營辦商因犯錯或違反管理合約而引致政府蒙受損失，政府可向營辦商索償。承辦商若人手短缺或未能達到核心服務的營運標準，須向政府支付算定損害賠償。運輸署曾兩次申索算定損害賠償，以補償政府因營辦商未有按時到達交通意外現場而招致的行政開支。如情況嚴重，並符合管理、營運及維修保養合約的相關條款，例如營辦商持續違反合約規定，政府甚至可終止合約。

八號幹線沙田段

84. 委員會察悉，運輸署署長曾在公開聆訊上表示，一名員工可兼任兩個職位，而在計算算定損害賠償時不會計入這情況。委員會要求運輸署就這情況作出解釋。

85. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充，營辦商現時必須按合約規定安排足夠人員於早/午/夜更當值。任何輪更員工若符合多於一個職位的資歷要求，可於不同更分擔當不同職位，這情況亦可抵銷算定損害賠償的相關部分。然而，若在營辦商安排員工兼任或署任較高職級後持續有人手短缺的情況，便會對營辦商相應徵收算定損害賠償。

86. 委員會關注到，員工於不同更份擔當不同職位，會導致員工超時工作。就此，委員會詢問在 2017 年 1 月至 12 月期間，營辦商有多少名員工曾超時工作，以及這些員工超時工作的總時數為何。

87. **運輸署署長**在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中，提供營辦商在 2017 年 1 月至 12 月期間每月的超時工作統計數字。概括而言，執行人員、機電工程人員及公路維修保養人員全部都有超時工作。就執行人員而言，超時工作的員工數目介乎 90 人至 110 人，超時工作時數則介乎 2 182 小時至 6 600 小時。機電工程人員的相應數字分別為 22 人至 50 人及 789 小時至 1 450 小時，而公路維修保養人員的相關數字則分別為 8 人至 33 人及 84 小時至 696 小時。

88. 委員會詢問為何不在招標文件或合約內清楚列明算定損害賠償的計算方法，以致花了 27 個月(由 2014 年 11 月至 2017 年 1 月)與營辦商討論和議定計算方法。

89. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充：

八號幹線沙田段

- 在 2013 年 5 月，為青沙管制區的管理、營運及維修保養合約選出中標者後，中央投標委員會告知運輸署，假如營辦商未能遵從其最低人手編配承諾，便應對營辦商施加懲處，以清楚傳達營辦商須完全遵從合約規定，並盡快糾正不足之處的信息；
- 運輸署繼而須在短時間內與中標者就於合約內加入有關條款進行談判。在得到中標者的同意後，該署便把有關人手短缺算定損害賠償的懲處條款納入青沙管制區的管理、營運及維修保養合約。由於中央投標委員會的上述建議是在選出中標者之後才提出，故此招標文件並沒有包含有關條款；
- 鑒於籌備有關合約條款的時間有限，合約僅包括"原則性"的條款。在執行合約時，運輸署曾多次就算定損害賠償條款的理解徵詢律政司的法律意見。該署亦與機電工程署、路政署及營辦商舉行多次會議，討論和議定計算算定損害賠償額的方法(例如如何把病假或年假、或外判及署任計算在內)；
- 2017 年年初，大致釐清人手短缺算定損害賠償的計算方法和細則後，政府當局即着手擬訂遞交資料的格式及建立用以核對遞交資料的程式計算表；及
- 首封徵收人手短缺算定損害賠償的信件於 2017 年 5 月發出。2017 年 6 月，運輸署與營辦商討論和議定在 2018 年 3 月或之前分批收回自合約生效至 2017 年年底的算定損害賠償的安排，而營辦商已按時向運輸署全數支付有關算定損害賠償。

90. 審計署署長報告書第 4.33 及 4.34 段載述，截至 2017 年 12 月，運輸署和機電工程署仍未確定由 2014 年 3 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日，以及由 2017 年 10 月 1 日至 12 月 31 日的機電工程人員算定損害賠償金額。委員會詢問延遲的原因為何，以及有否採取補救行動。

八號幹線沙田段

91. **署理機電工程署署長**在公開聆訊上表示及**機電工程署署長**在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 31)中答稱，青沙管制區的管理、營運及維修保養合約是第一份就人手編配情況加入算定損害賠償條款的合約。由 2014 年 11 月至 2017 年 1 月，機電工程署曾協助運輸署諮詢律政司的法律意見，以及與營辦商解決有關如何徵收算定損害賠償的爭議，例如透過外判彌補部分機電工程人員短缺的情況。在解決爭議後，機電工程署開始計算，並於 2017 年 5 月至 2018 年 2 月期間分批向運輸署提供自青沙管制區的管理、營運和維修合約生效(即 2013 年 9 月)至 2017 年 12 月期間的算定損害賠償的確定金額。

92. 關於審計署署長報告書第 4.33 及 4.34 段，委員會要求當局提供向營辦商徵收及收取算定損害賠償的紀錄詳情，並詢問運輸署、路政署、機電工程署及建築署有否核對營辦商就計算算定損害賠償提交的資料/紀錄是否準確。

93. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 7 月 4 日的函件(附錄 29)中補充，根據運輸署的紀錄，在 2013 年 9 月至 2018 年 3 月期間，就機電工程人員向營辦商徵收的算定損害賠償約為 1,984 萬。運輸署會核對營辦商就徵收算定損害賠償提供的一切紀錄，包括出勤紀錄、人力資源紀錄及員工資歷等，以確保有關紀錄正確及出勤的員工均為合資格人員。此外，運輸署會定期派員進行突擊巡查，實地監察及記錄青沙管制區內執行人員的人手編配情況。

94. **路政署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 26 日的函件(附錄 30)中補充，自青沙管制區的管理、營運和維修保養合約生效以來，營辦商因公路維修保養人員短缺而支付的算定損害賠償總額為 137 萬元，分項數目載於附錄 30。路政署已核對營辦商就計算公路維修保養人員的人手短缺算定損害賠償所提供的一切相關紀錄，並在需要時要求營辦商提供補充文件。路政署亦有將所有有關公路維修保養人員短缺及計算算定損害賠償的信函抄送運輸署，供該署參考。

八號幹線沙田段

95. **機電工程署署長**在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 31)中答稱，機電工程署一直透過：(a)核對營辦商提交的每月報告、出勤紀錄和相關證明文件；(b)以機電工程署的突擊檢查紀錄核對營辦商的紀錄，以及(c)在有需要時要求營辦商提供補充資料，協助運輸署覆核及確定因機電工程人員短缺而對營辦商徵收的算定損害賠償金額。

96. **建築署署長**在公開聆訊上表示及在其 2018 年 6 月 22 日的函件(附錄 32)中補充，建築署已確定在 2014 年 3 月 1 日至 9 月 14 日(約 6.5 個月)期間，須徵收算定損害賠償的建築物維修保養人員有人手短缺的情況，而運輸署已向營辦商收取約 12 萬元的算定損害賠償。建築署已根據營辦商的員工出勤紀錄及糧單，核實算定損害賠償的金額。該署亦會隨機實地抽查營辦商的員工出勤情況，以便計算算定損害賠償。

E. 結論及建議

整體意見

97. 委員會：

- 知悉政府工務部門一貫就主要工務工程合約委聘外間顧問提供規劃、設計、招標文件及圖則擬備及工程監督服務，因為相關部門未必有足夠的內部人力資源或所需專業知識承接有關服務；
- 強烈提醒政府工務部門，顧問表現未達滿意水平，會大大影響相關工程的進度，可能會導致長時間延誤，其後如需進行修正工程，亦可能會大幅增加成本。相關工務部門應承擔最終責任，並應負起監察這些顧問的角色，確保其表現達到滿意水平；

八號幹線沙田段

路政署對顧問表現的監察

- 對下述情況感到驚訝和表示極度關注：八號幹線沙田段("沙田段")⁹ 建造工程合約 A、B 和 C 的完工日期分別較原訂/延後的合約完工日期遲約 24 個月、15 個月和 3 個月，合約開支總額(14 億元、23 億元和 12 億元)亦分別較原訂合約金額高 36%、26% 和 12%；
- 對下述情況表示震驚和極度關注，並認為不可接受：路政署未有妥為審核顧問 X 為沙田段工程項目涉及荔枝角高架道路及尖山隧道建造工程的合約 A 和 B 的工作及監察顧問 X 的有關表現，這可見於以下情況：
 - (a) 對於荔枝角高架道路的永久結構，顧問 X 的設計似乎並沒有妥為考慮施工和架設時的荷載；
 - (b) 顧問 X 的合約圖則只顯示施工時使用雙臂澆築法，但沒有顯示某些必需的施工系統；
 - (c) 顧問 X 對要求他澄清其設計所採用的臨時荷載的標書查詢所作的回覆可能會造成混淆，令人以為顧問 X 的設計已考慮施工和架設時的荷載。顧問 X 在發出有關回覆時，把回覆副本送交路政署；
 - (d) 政府最終在建基於"不承認任何法律責任"的前提下，向承建商 A 支付一筆金額為 2 億 7,300 萬元的合約未有訂明的款項，以解決合約 A 的所有爭議，並且只成功向顧問 X 追討 1 億 3,310 萬元，以解決顧問合約 X 的所有爭議；

⁹ 沙田段建造工程通過批出 3 份工程合約(即合約 A、B 和 C)和一份交通管制及監察系統合約(合約 D)推展。沙田段的設計和工程監督工作按顧問合約 X(顧問 X 負責合約 A 及 B)和顧問合約 Y(顧問 Y 負責合約 C)進行。

八號幹線沙田段

- (e) 在合約 B 中，合約圖則就尖山隧道的隧道工程所規定的平滑噴漿混凝土層厚度(即 170 毫米)，與合約條款所規定的(即最多 100 毫米)有差異；及
 - (f) 為隧道周邊建造工程進行的控制式爆破未有列為合約B的建築工料清單¹⁰項目；
- 對下述解釋不表信服，並認為完全不可接受：路政署在公開聆訊上稱，合約 A 和 B 的招標文件和圖則出現上述差異和遺漏，是由於招標文件和圖則長達 7 000 多頁所致；
 - 強烈要求工務部門(特別是路政署)檢討審核招標文件和顧問工作的現行機制，包括但不限於設計、招標文件和合約條款的準確度、圖則及對標書查詢的回覆，以便能及時發現任何差異、遺漏及不符合規定的情況。當局亦應考慮研究利用最新及先進資訊科技，協助相關人員和顧問執行工務工程項目招標的預備、審核及查核程序工作；

設立機制向立法會報告涉及工務工程項目的申索及以合約未有訂明的款項解決爭議的情況

- 對下述情況感到費解和不可接受：立法會沒有有效途徑，監察相關工務部門與承建商/顧問之間涉及工務工程項目的申索及以合約未有訂明的款項解決爭議的情況，特別是無須就超支尋求立法會批准追加撥款的工程項目。就沙田段而言，鑒於工程項目的開支低於獲批的撥款額，¹¹ 立法會在相關審計署署長報告書發表前，未獲告知路政署與承建商A已於 2012 年同意在建基於"不承認任何法律責任"的前提下，以一筆金額為 2 億 7,300 萬元的合約未有訂明的款項解決爭議；
- 強烈要求發展局研究設立機制，規定在主要工務工程項目以合約未有訂明的款項解決爭議及/或達成其他

¹⁰ 建築工料清單訂明各個工程項目的估計施工量。該清單是招標文件的一部分，在合約批出後便成為合約文件的一部分。

¹¹ 截至 2017 年 12 月，政府當局就沙田段工程項目動用了約 62 億元，較獲批的撥款額低 9 億 480 萬元(13%)。

八號幹線沙田段

方式的和解協議而所涉金額超過某個門檻時，便須透過該機制將有關詳情告知立法會財務委員會及/或其他適當的委員會，以提高透明度，並加強立法會對工務工程開支的監察；

使用沙田段的剩餘容車量

- 對下述情況深表不滿，並認為不可接受：運輸署在利用尖山隧道和沙田嶺隧道紓緩九龍與沙田之間的連接道路的交通擠塞情況方面，規劃不力，後續工作成效不彰，這可見於以下情況：
 - (a) 截至 2017 年 4 月，尖山隧道和沙田嶺隧道平日早上及傍晚繁忙時間平均每小時的交通需求低於 80%，獅子山隧道和大老山隧道的需求則超過 120%；及
 - (b) 截至 2017 年 12 月，只有 5 條駛經尖山隧道和沙田嶺隧道的專營巴士線提供全日服務，但提供全日服務並駛經獅子山隧道和大老山隧道的專營巴士線卻分別有 21 條和 23 條。此外，不時有意見要求開辦駛經沙田段的巴士及小巴服務；
- 知悉：
 - (a) 在 2017 年 1 月，運輸署曾委聘顧問展開研究，審視 3 條過海隧道(即海底隧道、東區海底隧道及西區海底隧道)和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道(即獅子山隧道、大老山隧道，以及尖山隧道和沙田嶺隧道)的交通流量分布；及
 - (b) 在 2018-2019 年度巴士路線計劃中，運輸署已就駛經沙田段的巴士線提出 7 個建議改善項目，有關項目獲相關區議會支持；

八號幹線沙田段

— 強烈促請運輸署：

- (a) 在主要交通網絡及基礎設施啟用前，預先就擬議的新交通安排詳細諮詢有關區議會及相關持份者，以確保這些新安排能適時實施，應付當區人口的需要；及
- (b) 定期檢視新交通網絡及基礎設施的使用情況，並向有關區議會和立法會交通事務委員會匯報最新的使用量數字。若持續出現使用量不足的情況，應更頻繁地諮詢有關區議會和立法會交通事務委員會，以研究是否需要推出更多改善措施。

具體意見

98. 委員會：

合約 A 的管理

— 對以下情況表示震驚和極度關注，並認為不可接受：

- (a) 關於荔枝角高架道路的建造工程，路政署在處理合約 A 和顧問合約 X 時都曾出現爭議，主要涉及高架道路的設計事宜。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永久結構的設計的意見後，路政署留意到：
 - 該設計似乎並沒有妥為考慮施工和架設時的荷載；
 - 合約圖則只顯示施工時使用雙臂澆築法，但沒有顯示某些必需的施工系統；及
 - 顧問 X 對要求他澄清其設計所採用的臨時荷載的標書查詢所作的回覆可能會造成混淆，令人以為顧問 X 的設計已考慮施工和架設時的荷載。顧問 X 對標書查詢作出如此令人混

八號幹線沙田段

淆的回覆，亦可能令承建商 A 有理由就高架道路結構和架設工程的設計提出申索；

- (b) 路政署在 2012 年 7 月與承建商 A 商討並達成不構成任何承諾的共識，以一筆金額為 2 億 7,300 萬元而合約未有訂明的款項解決合約 A 的所有爭議，但事前沒有就談判的策略或底線徵求財經事務及庫務局的同意；及
- (c) 合約 A 和顧問合約 X 的完工後檢討於 2018 年 1 月完成，其時已是顧問合約 X 完成一年後及工程項目啟用約 10 年後，違反了相關技術通告¹²所作出的指引，即完工後檢討應在顧問合約或工程合約大致完成後的一段合理時間(例如 6 個月)內進行；

— 知悉：

- (a) 路政署會提醒其員工和顧問嚴格遵從載於《道路及鐵路結構設計手冊》的指引，包括對各類新道路結構的設計和現有道路結構的相關修訂，進行適當程度的獨立查核；
- (b) 路政署署長同意審計署在審計署署長報告書第 2.25 及 2.40 段提出的建議；及
- (c) 土木工程拓展署署長同意審計署在審計署署長報告書第 2.26 段提出的建議；

合約 B 和合約 C 的管理

— 對以下情況表示震驚和極度關注，並認為不可接受：

- (a) 在合約 B 中，合約圖則就尖山隧道的隧道工程所規定的平滑噴漿混凝土層厚度(即 170 毫米)，與合約條款所規定的(即最多 100 毫米)有差異。該層 170 毫米厚的平滑噴漿混凝土是建築工料清單

¹² 《環境運輸及工務局技術通告(工務)第 26/2003 號》"工務計劃下主要顧問合約和主要工程合約的完工後檢討"

八號幹線沙田段

遺漏的項目。在此個案中，路政署就這個遺漏項目向承建商 B 支付 4,370 萬元；

- (b) 在合約 B 中，由於計量隧道工程的合約條款不清晰，以致為隧道周邊建造工程進行的控制式爆破未有列為建築工料清單項目。最終，路政署就這個遺漏的工程項目向承建商 B 支付 5,460 萬元；
- (c) 在合約 B 中，由於進行初期工地勘測時未探測到某些實際工地狀況，以致須為 3 個斜坡進行額外工程，因延長合約期(兩個工程部分分別延長 331 天和 114 天)而批出的延期完工費用總計 3,450 萬元；及
- (d) 土木工程拓展署在草擬合約 C 時處理出錯，以致兩項條款並不相符，結果令支援期縮短至約 7.5 個月而非議定的 9 個月。此外，合約 B、C 和 D 內預定提供支援工程的時間亦與議定的銜接移交時間表不符；

— 知悉：

- (a) 路政署會繼續在切實可行的範圍內進行詳盡的工地勘測，以便為設計和招標工作蒐集全面和足夠的資料；
- (b) 路政署署長同意審計署在審計署署長報告書第 3.18、3.25 及 3.39 段提出的建議；及
- (c) 土木工程拓展署署長同意審計署在審計署署長報告書第 3.38 及 3.39 段提出的建議；

沙田段的使用情況和管理

— 對以下情況深表不滿，並認為不可接受：

- (a) 由運輸署、路政署、機電工程署和建築署人員組成的政府監察小組，負責監察青沙管制區營辦商的表現。然而，截至 2017 年 12 月，政府監察小

八號幹線沙田段

組成員各自的監察角色和職責並沒有在青沙管制區的管理、營運及維修保養合約內訂明，也沒有在其他文件中記錄；

- (b) 自青沙管制區的管理、營運及維修保養合約於 2013 年 9 月生效後，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一直沒有受到監察；
- (c) 截至 2017 年 12 月，沒有文件顯示路政署和建築署(作為政府監察小組成員)曾按各自的職權範圍，就青沙管制區營辦商的表現撰寫報告，也沒有文件顯示運輸署(作為合約管理人)曾要求這些部門提供有關報告；
- (d) 不論招標文件或青沙管制區的管理、營運及維修保養合約，均沒有訂明 80 名"替假"人員的人手編配規定(合約訂明的總人手編配為 483 人)是強制營辦商遵從，還是僅作參考用途；
- (e) 青沙管制區營辦商自 2013 年 9 月合約生效後，未能持續按規定維持所需的人手編配。就人手編配規定中屬於須徵收人手短缺算定損害賠償的 343 人而言，在 2017 年 1 月至 9 月期間平均短缺的數目為約 25 人(約等於規定編配的人手的 7%)，主要源於機電工程人員出現約 24 人的短缺(約等於規定編配的 122 名機電工程人員的 20%);
- (f) 由於青沙管制區的管理、營運及維修保養合約所載列的計算方法不清晰，運輸署花了 27 個月與營辦商討論和議定計算算定損害賠償金額的方法；及
- (g) 截至 2017 年 12 月，就青沙管制區營辦商在約 51.5 個月(2013 年 9 月 19 日至 2017 年 12 月 31 日)期間在機電工程人員方面出現的人手短缺，運輸署和機電工程署仍未確定當中 37 個月的算定損害賠償金額。此外，截至 2017 年 12 月，有關建築物維修保養人員方面的人手短缺情況的資料仍

八號幹線沙田段

有待查核，因此直至 2017 年 12 月都未有徵收算定損害賠償；

— 知悉：

- (a) 運輸署已聯同政府監察小組其他成員，整合出一份"青沙管制區的政府監察小組成員的監察責任"一覽表。該一覽表已夾附於青沙管制區現行的管理、營運及維修保養合約，並會納入下一份於 2019 年開始的新合約；
- (b) 運輸署已開始監察營辦商有否遵從青沙管制區的管理、營運及維修保養合約所訂明的行政及輔助人員人手編配規定；
- (c) 路政署和建築署會按各自的職權範圍，每季評核青沙管制區營辦商的表現(由 2017 年 12 月起)，並把評核結果提供予運輸署，以供製備每季整體表現評核報告；
- (d) 運輸署會檢視應否和如何在日後的青沙管制區管理、營運及維修保養合約中，訂明"替假"人員和行政及輔助人員的人手編配規定；
- (e) 在現行青沙管制區管理、營運及維修保養合約的合約期內，運輸署和機電工程署會繼續監察機電工程人員的人手編配情況，並適時採取所需行動；
- (f) 運輸署署長同意審計署在審計署署長報告書第 4.8 及 4.36 段提出的建議；
- (g) 機電工程署署長同意審計署在審計署署長報告書第 4.36 段提出有關監察青沙管制區的管理、營運及維修保養合約中的機電工程事宜的建議；及
- (h) 路政署署長及建築署署長同意審計署在審計署署長報告書第 4.37 段提出的建議；及

八號幹線沙田段

-
-
- 強烈促請運輸署、路政署、機電工程署及建築署按各自的職權範圍，檢討訂有員工人手編配規定的管理、營運及維修保養合約和其他類似合約，確保營辦商遵從這些規定，並在出現違規情況時適時採取跟進行動，使服務不會受到負面影響。

跟進行動

99. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。