

第 2 章

香港特別行政區政府

基本工程儲備基金

政府總部

工務局

政府部門

拓展署

興建西九龍填海計劃
腹地渠務改善工程第一組合

香港審計署

二零零零年二月二十九日

興建西九龍填海計劃 腹地渠務改善工程第一組合

目 錄

	段數
撮要及主要審計結果	
引言	1-4
帳目審查	5
監察承建商表現及甄選承建商	
選標準則	6
預審投標者資格	7-9
評審標書	10-15
承建商的表現	16
審計署對監察承建商表現及甄選承建商的意見	17-18
審計署對監察承建商表現及甄選承建商的建議	19
改移公用設施	20
有關找出公用設施位置的合約規定	21-22
與標明位置的公用設施有關的問題	23-25
與未有標明位置的公用設施有關的問題	26-30
因改移公用設施而批准延期完工	31
受污染水流引起的問題	32-34
審計署對改移公用設施的意見	35-37
審計署對改移公用設施的建議	38-39
臨時交通措施	40
合約內的初步臨時交通措施	41-42
全權統籌西九龍填海計劃工程所提交的臨時交通措施	43
有關臨時交通措施的合約規定	44
實施臨時交通措施的批准程序繁複費時	45-48
臨時交通措施的工作範圍	49-51
拓展署對承建商的索償的觀點	52
審計署對臨時交通措施的意見	53
審計署對臨時交通措施的建議	54

目 錄 (續)

	段數
審計署向其他工務部門作出的建議	55
當局的回應	56–59
附錄 A：承建商提出的延期完工要求	
附錄 B：一九九一年十二月十二日至一九九六年十月二十三日期間承建商的表現	
附錄 C：大事年表	
附錄 D：中文版從略	

興建西九龍填海計劃 腹地渠務改善工程第一組合

撮要及主要審計結果

A. 引言 為興建新機場，當局須在油麻地至荔枝角一段的西九龍海旁進行大型填海工程，因此有需要為西九龍腹地的雨水渠系統進行改善工程。西九龍填海計劃是機場核心計劃項目之一。一九九一年十二月，拓展署將西九龍填海計劃腹地渠務改善工程的按量數付款工程合約(下稱合約)批予出價最低的投標者，造價為 6,990 萬元。這份為期 22 個月的合約所訂明的工程，在一九九一年十二月十二日開始動工，並原定於一九九三年十月六日竣工。惟這份合約最終延至一九九六年十月二十三日才能大致完成。合約的最後一次款項已於一九九八年支付。合約最終的結算金額(包括解決所有索償的費用)合共 1.498 億元(第 1 至 4 段)。

B. 帳目審查 審計署最近進行了一項審查，以確定為何成本大幅增加和合約工程的竣工日期有所延誤，及在日後進行工程規劃、擬備招標文件及處理合約管理工作方面，是否有可汲取教訓及有可予改善的地方。審查結果撮述於下文 C 至 E 段。

C. 甄選承建商 對於要求高水平的統籌和聯繫的工程(例如這份合約的工程)來說，承建商承接這類工程所須具備的先決條件，是良好的合約策劃和管理能力。在施工期間，拓展署評核承建商的表現未符理想。審計署注意到，在進行招標工作之前，拓展署沒有就合約進行預審投標者資格的工作。審計署認為，如有就合約進行預審投標者資格的工作，拓展署便可揀選在技術及財政方面均能勝任有關工程的準投標者，也可藉此機會告知準投標者有關合約的特點和其他主要限制(第 18 段)。

D. 改移公用設施 改移公用設施影響承建商的工作進度。出現問題的原因，主要是由於西九龍區的公用設施已敷設多年，記錄有欠精確所致。承建商須與公用事業機構議定改移工程的計劃，部分改移工程不能在短時間內完成。對於公用設施的改移問題，拓展署只依據合約條款處理，而合約往往把找出和確定公用設施的位置及進行改移工程，訂為承建商的責任。審計署認為，拓展署應採取一些積極行動，而不應只依據合約有關承建商責任的條款來解決改移公用設施的問題(第 35 及 36 段)。

E. 臨時交通措施 擬備和實施臨時交通措施，亦對承建商的工作進度有所影響。為了令拓展署能夠更有效率地進行有關工程，運輸署授權拓展署負責批准由承建商所提交有關臨時交通措施的建議。承建商認為，臨時交通措施的批准和實施程序較預期複雜。承建商與工程師對詳細臨時交通措施有關工作範圍的合約條文各有不同的理解。在施工期間，工程師要求承建商進行交通燈燈號的更改工作，而這類工作

通常是由運輸署負責的。審計署認為，臨時交通措施的工作範圍、批准程序和實施，應在合約內清楚訂明(第 53 段)。

F. 審計署的建議 審計署提出以下主要建議：

——拓展署署長應：

- (a) 在日後如有複雜及要求與其他各方進行高水平的統籌和聯繫的工程時，進行預審投標者的工作(第 19 段第三分段)；
- (b) 在日後進行道路及渠務改善工程時，審慎評估進行改移公用設施工程所需的時間，並在合約內預留足夠時間及資源進行該等工程(第 38 段第一分段)；
- (c) 在合約內清楚訂明，處理未能預計的改移公用設施工程的程序及臨時交通措施的工作範圍(第 38 段第二分段及第 54 段第一分段)；
- (d) 在批出合約之前，就臨時交通措施的實施訂立更具效率的批准程序(第 54 段第二分段)；及
- (e) 在接受另一政府部門授權前，清楚了解該授權部門的各項特定要求，並進行所需的籌劃工作以協助承建商擬備臨時交通措施(第 54 段第三分段)；及

——工務局局長應：

- (f) 與公用事業機構共同研究是否能夠設立一個公用設施的中央記錄制度(第 39 段)；及
- (g) 考慮把審計署的建議，以書面形式通知所有工務部門，並採取適當行動，避免日後再次發生同類事件(第 55 段)。

G. 當局的回應 拓展署署長和工務局局長大致上同意審計署的建議。

引言

1. 為興建新機場，當局須在西九龍填海計劃下，在油麻地至荔枝角一段的西九龍海旁進行面積達 330 公頃的填海工程。西九龍填海計劃是一個機場核心計劃項目，涉及大型雨水渠工程，以便為填海區的地面徑流提供排水設施，以及作為西九龍腹地現有主要暗渠和雨水渠系統在下游的伸展部分。拓展署在工程顧問（下稱顧問）的協助下，負責設計和監管西九龍填海計劃工程，包括腹地的渠務改善工程。

2. **批准撥款** 立法會轄下財務委員會共批准了三次撥款：

——一九九一年七月，財務委員會批准把“西九龍填海計劃——腹地渠務改善工程第一組合”提升為甲級工程（註 1），按一九九一年三月價格計算，預計成本為 8,500 萬元。拓展署告知財務委員會，西九龍填海計劃進行大型填海工程，會嚴重影響西九龍腹地雨水渠系統的效能。如不改善現有的雨水渠系統，西九龍地區可能會出現嚴重水浸的情況；

——一九九四年七月，財務委員會批准增加核准工程計劃預算，按付款當日價格計算（註 2），由 8,500 萬元增至 1.25 億元，即增加 4,000 萬元。拓展署告知財務委員會，基於價格波動、額外的改移及復修工程，以及地盤狀況欠佳以致有需要更改建築方法和實施額外臨時交通措施等因素，導致成本上升，因此需要額外撥款；及

——一九九七年十二月，財務委員會批准再次增加核准工程計劃預算，按付款當日價格計算，由 1.25 億元增至 1.6 億元，即增加 3,500 萬元。核准工程計劃預算有所增加，是為了支付受地盤狀況欠佳和天氣惡劣問題影響而引致的額外費用，以及訂定合約最終的結算金額，包括解決所有索償的費用。

3. **批出合約** 一九九一年十二月，拓展署將西九龍填海計劃腹地渠務改善工程的按量數付款工程合約（下稱合約）批予出價最低的投標者，造價為 6,990 萬元。顧問同時是合約的工程師（下稱工程師）。合約所列工程，包括敷設新雨水渠、更換污水渠和管道，以及復修有關道路。合約工程分四部分進行。有關合約訂明的渠務改善工程的位置，見中間內頁圖一。

4. 這份為期 22 個月的合約所訂明的工程，在一九九一年十二月十二日開始動工，原定於一九九三年十月六日竣工。惟這份合約最後延至一九九六年十月二十三日才能大致完成，即較原定的完工日期延遲了超過三年。在施工期間，承建商在改移公用設施和實施臨時交通措施方面，遇到不少困難。因此，承建商就延期完工和額外費用提出了索

註 1：根據工務計劃，公共工程分為數個不同級別。甲級工程是指有關工程全部準備就緒，可進行招標及展開工程，並已有核准工程計劃預算。

註 2：付款當日價格所顯示的工程預算費用，已計及施工期間建造價格預計因通脹而上升的幅度。

償。雖然工程師批准了承建商所提出的部分延期完工要求，但由於大部分索償均遭拒絕，而獲批的延期完工日數又不足以抵銷延誤的日數，因此便引起了爭議。附錄 A 顯示承建商所要求及工程師所評估的延期完工日數。隨後，當局進行了合約以外的談判，解決了有關承建商與工程師就索償的爭議。一九九七年十月，拓展署和承建商簽署了一份附加協議，以解決有關爭議及其他未決事項（註 3），並將合約最終的結算金額定為 1.498 億元，合約最後的一次的款項於一九九八年一月支付予承建商。

帳目審查

5. 審計署最近進行了一項審查，以確定：
 - 為何成本大幅增加和合約工程的竣工日期有所延誤；及
 - 在日後進行工程規劃、擬備招標文件及處理合約管理工作方面，是否有可汲取教訓及有可予改善的地方。

監察承建商表現及甄選承建商

選標準則

6. 政府批出公共工程合約的政策，是徵求具競爭力的標書，以及選取最合乎經濟效益的投標價格。獲選標書須符合政府要求的技術規定。此外，承建商以往的表現、索償記錄和財政能力亦是考慮因素。根據一九八五年二月發出而當時仍適用的地政工務科科技通函第 9/85 號（註 4），對於敏感程度評級很高的工程合約（註 5），中標者必須擁有工作質量良好的往績、如期竣工的能力、處理有關公共工程類別各種工作的專門技術能力，以及處理複雜情況的管理能力。

預審投標者資格

7. 考慮是否需要預審投標者資格，是公共工程合約招標的標準程序。預審投標者資格的目的是選出在財政和技術上具備足夠能力承辦有關項目的投標者。根據一九九零年五月發出的工務局科技通函第 12/90 號（註 6），倘某項公共工程需要進行高水平的統

註 3：附加協議解決了所有未決的爭議、延期完工要求和額外費用索償、工程的更改事項及報稱更改的事項、合約最終的結算金額，以及所有有關財務事宜。

註 4：一九八五年二月發出的有關採用承建商評核報告選標建議的地政工務科科技通函第 9/85 號，已由一九九八年十一月發出及現正實施的工務局科技通函第 24/98 號取代。

註 5：倘某項公共工程合約對香港或部分人口的民生和經濟影響重大（例如不能接受延期完工的情況出現），則該合約屬於敏感程度評級很高的合約。

註 6：一九九零年五月發出的有關預審投標者資格的工務局科技通函第 12/90 號，已由一九九四年八月發出及現正實施的工務局科技通函第 15/94 號取代。

籌、運用專門技能或特別的技術，工務部門應考慮是否有需要預審投標者的資格。預審投標者資格須由庫務局局長（即中央投標委員會主席）預先批准。

8. 一九九零年九月，顧問根據工務局科技通函第 12/90 號的規定，建議就合約進行預審投標者資格的工作，因為合約涉及在西九龍高度密集地區進行大型雨水渠工程。有關工程亦需要與公用事業機構、香港警務處、運輸署和公共交通機構進行高水平的統籌和聯繫。

9. 不過，拓展署在一九九零年十月向顧問表示沒有需要就合約進行預審投標者資格的工作，因為：

—— 預期的合約金額較低；

—— 合約內的工程應屬丙級承建商能勝任的範圍（註 7）；及

—— 拓展署會查核投標者以往的工作表現和財政能力，作為正常選標程序的一部分。由投標者提供的工作量資料，可顯示投標者在香港承辦同類型工程項目的經驗。

評審標書

10. **審查出價最低的投標者的財政狀況** 一九九一年九月，拓展署就合約進行招標，截止日期為一九九一年十月十一日。在評審出價最低的三名投標者的財政狀況時，工務局注意到，出價次低及第三低的投標者的標額，較出價最低的投標者高出 10% 以上。工務局提醒拓展署，除非該標書的競投價格是在拓展署估計的價格之內，否則，出價最低的投標者承辦這合約工程時，可能出現虧損。

11. **初步評審出價最低的三名投標者** 一九九一年十月，在詳細評審各份標書前，顧問知會拓展署，出價最低的投標者競出的大部分工料清單價率，遠低於招標前預計的價率。顧問亦指出，出價最低的投標者沒有到顧問的辦事處研究由顧問的交通工程師擬備的初步臨時交通措施（見下文第 42 段）。拓展署認為，出價最低的投標者對合約所涉及的複雜情況和難度顯然並不完全理解。一九九一年十一月，拓展署指出，倘顧問在參考同類型公共工程的價率後，發現出價最低的投標者的投標價格不切實際，顧問應考慮出價次低及第三低的投標者的標書。

12. **顧問的評審標書和建議** 在一九九一年十一月的評審標書報告內，顧問認為合約的敏感程度評級高，因為工程必須如期完成。在評估出價最低的三名投標者以往的表現、經驗和索償記錄，以及工程的敏感程度後，顧問建議，拓展署應接納出價第三低的投標者的標書。顧問不贊成接納出價最低及次低的投標者的標書，理由如下：

註 7：香港的承建商是按照他們有資格競投的合約的價值而分類。丙級承建商有資格競投任何價值的合約。

- 出價最低的投標者未能完全理解該公共工程的複雜程度，以及合約要求工程在緊迫的時間和程序下進行。其標額為 6,990 萬元，較招標前的估計價格低了 16.1%。出價最低的投標者承辦這合約工程時，或會出現虧損，並可能導致工作表現不理想。出價最低的投標者曾收到為數不少表現欠佳的評核報告，顯示投標者的工作質量和組織能力並不理想；及
- 出價次低的投標者所提交的標書並不符合規定，並曾收到為數不少表現欠佳的評核報告。

13. **拓展署的評審標書和建議** 不過，拓展署並無採納顧問建議，接納出價第三低的標書。反之，拓展署建議中央投標委員會接納出價最低的標書。拓展署提出的理由如下：

- 出價最低的投標者如能就合約進行整體策劃和採取全面的管理技巧，並由有關方面實施額外監管措施，則他應能按合約的條件，妥善地完成工程；
- 各主要項目的競投價率合理。至於同時批出的其他三項西九龍填海計劃的合約，獲選標書的價格全部低於招標前的估計價格(差價由 8% 至 21% 不等)。這可能是基於競爭激烈的原因；及
- 工務局已確定出價最低的投標者的財政狀況符合要求。

14. **把合約批予出價最低的投標者** 一九九一年十一月，庫務局局長根據中央投標委員會的建議，批准拓展署接納出價最低的標書，金額為 6,990 萬元。在給予批准時，庫務局局長要求拓展署留意中央投標委員會的意見，內容如下：

- 在批出合約前，拓展署應告知承建商，顧問對承建商在履行合約方面的策劃和管理能力表示有所保留；
- 拓展署須確保有足夠措施監管承建商的工作；及
- 拓展署在日後遇上類似情況時，如認為並非所有在認可名冊上的承建商均符合要求，該署應進行預審投標者資格的工作。

15. 一九九一年十二月，拓展署通知承建商，其標書已獲接納，並提醒承建商如期完工的重要性。拓展署亦通知承建商必須就合約進行整體策劃和採取全面的管理技巧，因為時間十分緊迫，而且人口稠密的西九龍區在交通方面亦極受限制。

承建商的表現

16. **監察承建商的表現** 工務局曾發出科技通函，闡述匯報承建商工作表現的程序，以及利用表現記錄作為規管承建商參與公共工程的方法。根據一九八八年三月發出而當

時仍在實施的地政工務科科技通函第 5/88 號 (註 8)，倘工務部門把承建商的表現評為“欠佳”，這些部門必須採取規管行動。附錄 B 載列承建商由一九九一年十二月十二日至一九九六年十月二十三日的表現。正如附錄顯示，在承建商收到的 25 個評核報告當中，有九個屬於表現欠佳的報告。

審計署對監察承建商表現及甄選承建商的意見

17. **承建商的表現** 根據地政工務科科技通函第 5/88 號，在工程師給予承建商連續第二個表現欠佳的評核報告後，拓展署應訂定監察承建商的程序，以及每六個星期評核其表現一次。不過，在工程師給予承建商連續第二個表現欠佳的評核報告 (評核期由一九九三年三月一日至一九九三年五月三十一日) 後，拓展署沒有這樣做。根據查證所得，拓展署並沒有以書面提出不按照地政工務科科技通函第 5/88 號所述規定行事的理據。拓展署只是在工程師給予承建商第六個表現欠佳的評核報告後，才於一九九五年九月展開每六個星期一次的評核工作。一九九六年七月，承建商應拓展署的要求，同意由一九九六年七月二十二日開始，暫時自願停止競投公共工程合約 (註 9)。審計署注意到，在整段施工期間，承建商每次收到表現欠佳的評核報告後，其表現略見改善。雖然承建商的表現未符理想，他仍獲准繼續進行有關工程。審計署認為，拓展署應根據有關的科技通函，早些對承建商採取規管行動。

18. **甄選承建商** 對於要求高水平的統籌和聯繫的工程 (例如這份合約的工程) 來說，承建商承接這類工程所須具備的先決條件，是良好的合約策劃及管理的能力。審計署已知悉拓展署沒有就合約進行預審投標者資格的工作的理由 (見上文第 9 段)，以及該署建議將合約批予出價最低的投標者 (見上文第 13 段) 而不理會顧問對此事有保留的理據 (見上文第 12 段)。結果，拓展署一開始便評核承建商的表現未符理想。審計署認為，如有就合約進行預審投標者資格的工作，拓展署便可揀選在技術及財政方面均能勝任有關工程的準投標者，也可藉此機會告知準投標者有關合約的特點及其他主要限制，例如要求與各有關方面進行高水平的統籌和聯繫。

審計署對監察承建商表現及甄選承建商的建議

19. 審計署建議 拓展署署長應：

—— 嚴格遵守監察承建商表現的既定程序；

註 8：一九八八年三月發出的地政工務科科技通函第 5/88 號，已於一九九六年十二月由現正實施的工務局科技通函第 13/96 號取代。工務局科技通函第 13/96 號述明，應對表現未符理想的工程承建商採取類似地政工務科科技通函第 5/88 號所規定的規管行動。

註 9：根據一九八八年三月發出的地政工務科科技通函第 5/88 號，在工程師給予承建商連續第三個表現欠佳的評核報告後，有關方面應接見承建商，要求承建商同意暫時自願停止競投公共工程合約。一九九六年六月，由於承建商不穩定的表現未符合標準，拓展署獲承建商同意暫時自願停止投標。這次暫時自願停止投標於一九九七年六月撤銷。

- 在承建商的表現未符理想時，採取更嚴緊的規管行動，以加強監管；
- 在日後如有複雜及要求與其他各方進行高水平的統籌和聯繫的工程時，進行預審投標者的工作；及
- 在評審標書時，應特別對投標者在策劃和施工，以及解決問題方面的能力，例如有關臨時交通措施的問題（另見下文第 52 段），進行更詳細的評核。

改移公用設施

20. 合約的渠務改善工程包括在西九龍區敷設地下箱形暗渠、雨水渠和污水管。為了開展有關工程，一些現有的公用設施，例如水管、污水管、供電電纜、電話電纜和氣體燃料喉管均須改移。假如要改移該等設施，公用事業機構便須自費進行改移工程（註 10）。中間內頁照片一為敷設中的欽州街箱形暗渠，中間內頁照片二則為掘開地面敷設南昌街箱形暗渠期間而露出的公用設施。如上文第 4 段所述，承建商曾在施工期間，以須改移公用設施為理由，提出延期完工要求（見附錄 A）和額外費用索償。審計署審查過其中一些主要的索償，發現在處理改移公用設施一事上，有可予改善的地方。下文第 23 至 34 段闡述承建商因改移公用設施和出現受污染水流而引起的問題。

有關找出公用設施位置的合約規定

21. 西九龍腹地是一個人口稠密的舊區，該區的公用設施都是在很多年前敷設的，當時採用的工程標準，不及現在採用的那麼高。該等設施的記錄並不齊備，有時候承建商要在展開全面的挖掘工程後，才能確定現有公用設施的確實位置。

22. 為方便進行合約訂明的渠務改善工程，根據公用事業機構提供的資料繪製的招標文件圖則，標明現有公用設施的詳細資料和所佔的範圍。合約的特別規格明細表規定，承建商須在工程開展時，採用探井、挖掘溝槽或其他認可的方法，找出一切現有公用設施的確實位置，並須在發現有公用設施妨礙施工時，向工程師報告。合約還規定承建商須負責安排一切所需的改移工程。

與標明位置的公用設施有關的問題

23. 承建商在探井期間，發現標書圖則上標明的部分氣體燃料喉管、電話電纜、水管及供電電纜，妨礙施工。承建商於是與公用事業機構舉行聯絡會議，一同擬定改移工程計劃。由於召開會議要得到各公用事業機構和批核部門的合作，統籌工作相當費時，導致工程延誤，承建商於是提出延期完工要求和額外費用索償。

註 10：個別有關公用事業條例或使用未批租政府土地的集體許可證規定，公用事業機構有責任因應政府的要求，改移公用設施。

24. 承建商提出有關索償的理據如下：

- 他必須先確定現有公用設施的位置，以及與公用事業機構磋商，然後才可擬備工程計劃。在展開挖掘工程之前，他還須先徵得有關當局批准實施臨時交通措施；
- 公用事業機構要待他獲得有關當局批准實施臨時交通措施後，才可進行改移工程；此外，臨時交通措施也要顧及公用事業機構的要求。因此，假如公用事業機構未能如期進行改移工程而導致任何工程受阻，他應可獲准延期完成有關工程；及
- 制定特別規格明細表，並不表示在非切實可行的情況下，也須遵辦該表所列的各項細則。

25. 工程師認為，不應批准承建商就標明位置的公用設施改移工程提出的延期完工要求。因為合約規定，承建商須找出會妨礙施工的公用設施的位置，並負責與各公用事業機構聯絡，安排改移工程。他認為，承建商有充足的時間找出公用設施的位置，以及安排合時宜的改移工程。

與未有標明位置的公用設施有關的問題

26. 承建商在敷設箱形暗渠期間，發現一些未有標明位置的公用設施妨礙施工，於是提出延期完工要求和額外費用索償。下文第 27 至 30 段列舉兩個因受未有標明位置的水管影響以致工程延誤的例子。

27. 一九九二年四月，承建商於文昌街挖掘溝槽時，發現一條鹹水管有意料不到的彎曲部分，位於擬敷設污水管的位置。根據標書的圖則（該圖則與建築署提供的竣工圖吻合——見註 11），該鹹水管應與擬敷設的污水管並行。建築署和水務署認為，該鹹水管或須改移。不過，因有關的水管並非標準水管，水務署沒有該類水管的存貨，而訂購和等候送貨，大概需時八個月。有見及此，工程師指示承建商不用改移該水管，而用增建沙井（註 12）以解決問題。一九九二年五月，承建商以工程受未有標明位置的鹹水管所阻為理由，提出延期完工要求。

28. 工程師考慮有關要求時，認為不應把特別規格明細表的規定理解為承建商須負上無限責任，即要負責找出和檢查在擬建的箱形暗渠及污水管定線上的每一項公用設施，以及安排有關的改移工程。他相信合約的原意，並非要規定承建商在實施臨時交通措施

註 11：該鹹水管由建築署敷設，水務署因應要求提供維修保養服務。

註 12：興建沙井的位置，是在雨水渠交匯處、不同大小／斜度的雨水渠交接點、雨水渠改變方向的地方。就這個案來說，沙井會環繞鹹水管而建，讓污水流走。

之前，先把文昌街整段路面挖開，以找出水管的確實位置。因此，工程師認為承建商要求延期完工的理據充分，應予批准。

29. 一九九四年十一月，承建商在南昌街和醫局街交界處發現另一條未有標明位置的鹹水管。該鹹水管（根據標書圖則，應是一條直線水管）有兩處連推力承座（註 13）之彎曲部分，是意料不到的。而推力承座有部分更位於箱形暗渠的定線上。一九九四年十二月，水務署表示，原則上同意改移該鹹水管，但承建商須先提交推力承座的設計圖則供該署審批。該署估計改移工程約需時六個月完成（註 14）。

30. 其後，各有關方面舉行會議，商討改移工程的定線問題和施工方法。一九九六年六月，承建商、工程師、渠務署（註 15）和水務署同意把該兩處彎曲部分改移至箱形暗渠的定線範圍外，以及更換該鹹水管的直線部分。承建商改移該鹹水管後，於一九九六年七月完成敷設箱形暗渠的工程。由於敷設箱形暗渠和改移該鹹水管須進行額外工程，因此工程師批准承建商延期 245 天完工（見附錄 A 註 3）。

因改移公用設施而批准延期完工

31. 一九九四年一月，工程師同意，假如任何公用事業機構未有按照擬定的計劃，如期開展或進行改移工程，以致渠務改善工程受阻，承建商可獲准延期完工。不過，工程師堅持，在承建商未找出現有公用設施的位置，並確定改移工程的施工範圍之前，仍須為工程延誤負責。最後，工程師批准承建商將多項工程延期完工：欽州街部分工程可延期 128 天、南昌街部分工程可延期 463 天、眾坊街部分工程可延期 302 天和文昌街 / 西貢街部分工程則可延期 416 天（見附錄 A）。

受污染水流引起的問題

32. 合約訂明承建商須拆除現有的雨水渠，以便沿同一方向敷設新的暗渠。在施工期間，承建商須繼續疏導雨水水流。要達到目的，承建商可使用水泵或波浪式金屬管，暫時把雨水水流改道。可是，即使在延長的旱季期間，仍有大量受嚴重污染的水流不斷流經雨水渠，導致承建商的工程受阻。承建商認為，各工程階段的劃定施工範圍（註 16），通常都不足以容納經改道的受污染水流。

註 13：推力承座是以混凝土灌成的重型固定支座，作用是防止水管的彎曲部分移動。

註 14：根據水務署的經驗，擬定水管改移工程計劃、採購水管和所需物料、申請挖掘道路和實施臨時交通措施的批准，以及安排暫停供水，整個過程平均需時六個月。

註 15：渠務署負責維修保養疏導雨水的箱形暗渠和水管。

註 16：每部分渠務改善工程都分多個階段進行，全部合共 68 個階段，各個階段施工範圍的長度由 5 米至 47 米不等，闊度則由 6 米至 16 米不等。

33. 一九九四年十二月，承建商通知拓展署，指現有的雨水渠，有受污染水流流經，故當初不應以“有雨水流經”來形容。受污染水流其實經常出現及並非由雨水匯流而成。承建商還表示，受污染水流含有毒性頗高的物質，這樣的工作環境會危及工人，因此，他無法按照原定計劃進行部分工程。在南昌街和文昌街敷設箱形暗渠的工程，更要為此而更改施工方法或重訂施工程序(註 17)。

34. 承建商聲稱，合約所訂的施工程序，未有充分考慮到有大量受污染水流須處理的問題。為了縮短由此引致的工程延誤和節省額外費用，他必須採取措施解決問題。該等措施包括把施工範圍擴闊至合約未有訂明的地方、重訂部分工程計劃和調撥額外資源應付所需。不過，工程師拒絕接納承建商就受污染水流提出延期完工要求和額外費用索償。

審計署對改移公用設施的意見

35. 審計署注意到，在合約工程的規劃或施工階段，均出現了種種問題。這是由於西九龍區的公用設施因已敷設多年而記錄欠精確所致。公用設施確實位置，往往是要在承建商開始施工並進行全面的挖掘工程後，才可確定。如發現有關公用設施妨礙工程，承建商便須與公用事業機構議定改移工程的計劃。部分改移工程不能在短時間內完成，承建商的工程因而受阻，故當局必須批准承建商延期完工。審計署認為，拓展署應在合約提供充裕時間，讓承建商在合約工程初期，找出公用設施的位置。

36. 對於改移公用設施的問題，拓展署只依據合約條款處理，而合約往往把找出和確定公用設施的位置及所須之改移工程，完全訂為承建商的責任。至於提供給承建商的資料是否有用和準確，拓展署則毋須負責。審計署注意到，在這些情況下，拓展署如只依據合約有關承建商責任的條款，不足以迅速解決有關改移公用設施的問題。審計署認為，如僱主能採取更積極的行動，合約又能更清楚界定承建商和僱主的職務和責任的話，改移公用設施的工程便會較順利。

37. 另一項因素足以影響承建商進行改移公用設施工程的進度，是雨水渠系統有大量的受污染水流。審計署認為，在籌劃合約時，拓展署應預留時間和資源以供承建商處理受污染水流。

審計署對改移公用設施的建議

38. 審計署建議，在日後進行道路及渠務改善工程時，特別是在有關設施已敷設多年的舊區進行該等工程時，拓展署署長應：

—— 審慎評估進行改移公用設施工程所需的時間，並在合約內預留足夠時間及資源進行該等工程；

註 17：在南昌街三個主要道路交界處，無法同時敷設雙孔箱形暗渠，故須把雙孔暗渠分開逐一敷設。此外，還須採用預製組件，敷設文昌街一段的單孔箱形暗渠。

——在合約內清楚訂明處理未能預計的改移公用設施工程的程序，包括承建商與政府之間就分擔工程費用所作的安排；及

——在工程的設計階段就改移公用設施的問題制訂實際可行的計劃，並謀求與有關的公用事業機構在原則上達成協議。

39. 審計署亦建議，工務局局長應與公用事業機構共同研究是否能夠設立一個公用設施的中央記錄制度，備存準確及詳盡的公用設施資料，供有關方面索閱，以配合運作需要，也為更妥善規劃受公用設施影響的工程。

臨時交通措施

40. 臨時交通措施通常涉及封閉行車線、禁止車輛在路口轉向、設立限制區，以及更改行車方向。實施臨時交通措施的目的，是要盡量減少建造工程對交通造成的影響。合約內的特別規格明細表規定，“有關工程須待經批准的臨時交通措施和管制安排實行後才可展開”。中間內頁照片三顯示南昌街因進行渠務改善工程而實施臨時交通措施的情況。如上文第4段所述，在施工期間，承建商在實施臨時交通措施方面曾遇到困難，結果要就延期完工及額外費用提出索償。

合約內的初步臨時交通措施

41. 一九九一年三月，即合約批出前，顧問就欽州街、南昌街、眾坊街以及文昌街與西貢街交界處的渠務改善工程草擬了一份交通管理建議書，並把建議提交各政府部門徵詢意見。運輸署表示，為免造成交通混亂，交通管理措施的設計應配合九龍道路網的整體交通管理策略。有關交通安排的各項措施，須在招標前經有關部門討論及同意。

42. 一九九一年五月，顧問聘請了一名交通工程師，負責擬定初步的臨時交通措施，以方便進行渠務改善工程。顧問告知拓展署，待該名交通工程師擬備的交通管理報告獲得認可後，他在交通管理措施方面的職責便告全部完成，接着便會由中標者擬備詳細的臨時交通措施。一九九一年六月，顧問向拓展署提交交通管理報告。該報告載列可作優先選擇的工作安排和初步的臨時交通措施。一九九一年七月，拓展署、運輸署、路政署、渠務署、香港警務處及深水埗民政事務處原則上同意報告的內容。招標文件包括了該交通管理報告，以供投標者參考。

全權統籌西九龍填海計劃工程所提交的臨時交通措施

43. 運輸署負責批准承建商就阻塞交通或阻礙行人的工程所提交的臨時交通措施。一九九一年七月，為方便進行西九龍填海計劃工程和鄰近的港口及機場發展策略計劃工程，拓展署全權統籌西九龍填海計劃的交通管理。這項安排可讓該署更有效率地執行其工作。此外，運輸署亦授權拓展署負責批准承建商就西九龍填海計劃工程所提交的詳細

圖一

合約訂明的渠務改善工程的位置



說明：

-  合約訂明的渠務改善工程
-  西九龍填海計劃
-  道路
-  公園

資料來源：拓展署的記錄

照片一

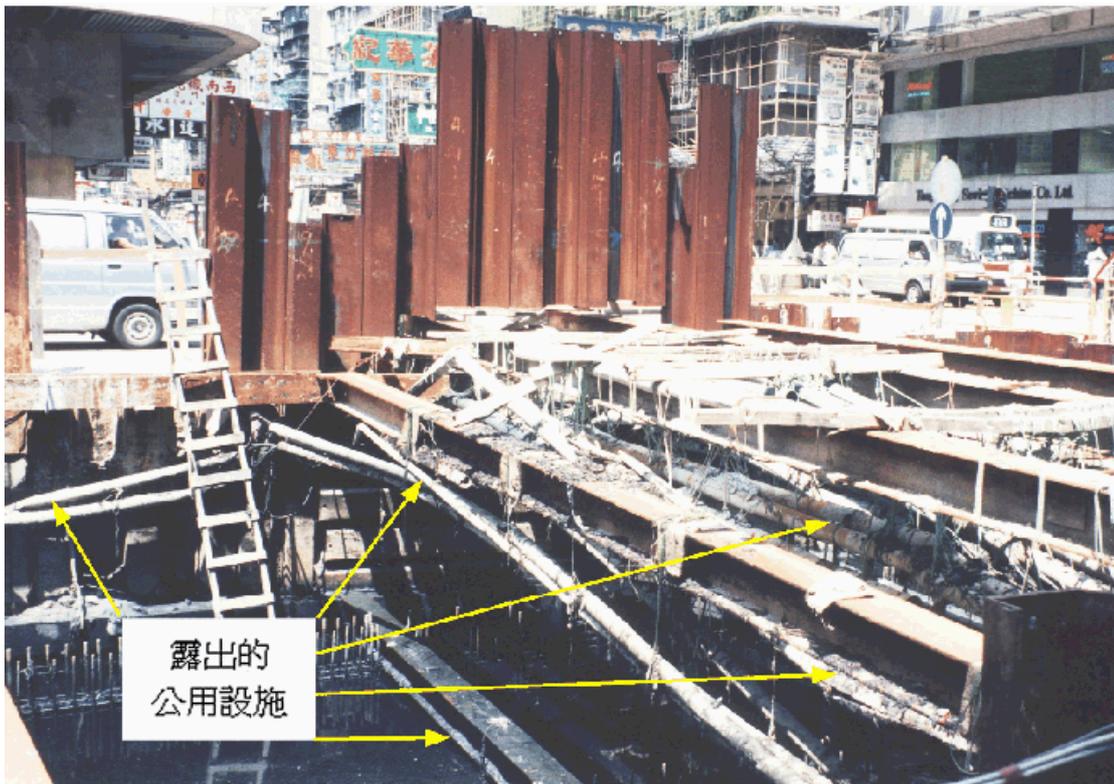
敷設中的欽州街箱形暗渠



資料來源：拓展署的記錄

照片二

掘開地面敷設南昌街箱形暗渠期間而露出的公用設施



資料來源：拓展署的記錄

照片三

南昌街因進行渠務改善工程而實施的臨時交通措施的情況



資料來源：拓展署的記錄

臨時交通措施。在西九龍填海計劃的交通及運輸事宜上，運輸署會擔當專家的角色，在有必要時才參與有關工作。

有關臨時交通措施的合約規定

44. 關於臨時交通措施，合約訂明：

- 承建商須擬備詳細的臨時交通措施，並在着手擬備該等措施起計的 21 天內 (註 19) 取得有關當局 (註 18) 的批准。承建商亦須在實行臨時交通措施的最少一個月前，把已獲有關當局批准的臨時交通措施提交工程師批准；及
- 承建商須在完成一個階段的工程，並重開行車道後，才展開另一階段的工程。

實施臨時交通措施的批准程序繁複費時

45. 正如上文第 43 段所述，運輸署把批准詳細臨時交通措施的權力，轉授予拓展署。一九九二年一月，拓展署委聘顧問，由該顧問在交通工程師協助下，研究承建商所提交的詳細臨時交通措施，並就其是否給予批准，向拓展署提出建議。承建商在獲批合約後，才知悉上述安排。

46. 一九九二年一月底，承建商通知工程師，實施詳細的臨時交通措施受到延誤，並提出延期完工要求。自此，工程師和承建商就承建商提出延期完工要求的理由，發生爭議。承建商和工程師對該項要求的觀點概述於下文第 47 和 48 段。其後，拓展署和承建商通過合約以外的談判，解決爭議 (見上文第 4 段)。

47. **承建商的觀點** 承建商認為，批准臨時交通措施的程序繁複。他就臨時交通措施提出延期完工要求的理由概述如下：

- 委聘顧問的交通工程師研究臨時交通措施的安排，引致混亂。要當局批准臨時交通措施，便須訂立新的溝通方法。新的溝通方法和各有關方面的確實職責在最初並不明確；

註 18：根據合約內特別規格明細表的附錄，有關當局包括拓展署、運輸署、香港警務處、路政署、水務署、渠務署及公用事業機構。

註 19：根據合約規定，承建商須在合約生效後第 21 天之前展開預備工作，包括提交臨時交通措施給有關當局批准。在獲得各有關當局批准前，不得進行任何挖掘或交通改道工程。鑑於承建商在標書中表示可在合約生效後第 42 天前展開挖掘工程，因此臨時交通措施必須在展開預備工作起計的 21 天內 (即第 21 天至第 42 天之間) 獲得批准。

——根據合約的里程碑，有關工程須在預備工作展開後21天內進行。不過，這個里程碑與特別規格明細表的其中一項條款有所抵觸，該條款規定在某階段的工程實施前最少一個月，須向工程師就該階段的工程提交經批准的臨時交通措施；及

——批准臨時交通措施的程序較預期的程序繁複費時得多。這是由於運輸署把批准權力轉授予拓展署，而拓展署又另行委聘顧問，由顧問在一名交通工程師協助下研究有關的臨時交通措施。這項安排有別於通常的臨時交通措施批准程序（即運輸署負責批准詳細的臨時交通措施），理應在合約內清楚列明。

48. **工程師的觀點** 工程師對承建商的索償所持的觀點概述如下：

——合約訂明，承建商應負責與有關當局訂定各項安排，並取得所需的批准；

——合約的特別規格明細表訂明，承建商應負責向有關當局（見上文第44段註18）取得詳細臨時交通措施設計的批准，並在實施前最少一個月，把措施提交工程師批准。臨時交通措施的預備工作理應在更早的時間展開。在某些情況下，在獲批准的臨時交通措施實施前最少一個月須將之提交工程師的規定，有時也獲豁免；及

——他承認，批准程序較承建商在招標期間所預期的程序繁複。

臨時交通措施的工作範圍

49. 一九九一年十二月合約生效。不久，承建商發覺，由於須大幅修改初步臨時交通措施，而詳細臨時交通措施有關的工作範圍遠較合約所訂明的範圍廣泛。對於在主要道路交界處的交通燈，工程師亦要求承建商進行燈號更改（重新調校燈號熄亮的時間和時段）工作，這些工作通常是由運輸署負責的。承建商認為，這些屬額外工作，因此提出延期完工要求和額外費用索償。

50. **承建商的觀點** 承建商就臨時交通措施的工作範圍提出索償的理由概述如下：

——特別規格明細表清楚訂明，承建商的責任是根據顧問的交通工程師所擬備的初步臨時交通措施，擬備詳細的臨時交通措施。故要作出大幅修改，是始料不及的；

——沒有預留足夠的工作空間以供機器與設備運作和進行改移公用設施工程。初步臨時交通措施須作出大幅度及重大的修改。因此，工作範圍已超越根據初步臨時交通措施擬備詳細臨時交通措施的工作；

——招標期間，未能預計到須額外為一些其他工程擬備詳細的臨時交通措施；及

——根據合約，承建商毋須更改現有交通燈的燈號。

51. **工程師的觀點** 工程師不接納承建商就延期完工和額外費用提出的索償。他表示：
- 投標者可查閱初步臨時交通措施，而該等臨時交通措施並不是合約的一部分，其作用只在於提供一個設計基礎。這並不表示不可採取其他方法擬備臨時交通措施；
 - 有關當局已“原則上同意”初步臨時交通措施，但原則上的同意並不同臨時交通措施的設計已完備；
 - 特別規格明細表訂明，詳細臨時交通措施應由承建商僱用有經驗的交通工程師設計。因此，承建商所擬備的詳細臨時交通措施，是配合其施工方法的措施，是他本身的“設計”；及
 - 由於特別規格明細表訂明，臨時交通措施應由承建商的交通工程師設計，故更改現有交通燈燈號的工作是擬備詳細臨時交通措施工作的其中一部分。

拓展署對承建商的索償的觀點

52. 拓展署認為，關於臨時交通措施的工作範圍，承建商對有關合約條文的理解未必完全錯誤。不過，拓展署在一九九六年八月指出：

- 承建商並未顯示有能力妥善籌劃有關工程，而且在進行工程期間沒有以務實的方法解決與地盤有關的問題；
- 由於承建商未能預見有關問題，以致完工日期嚴重延誤；及
- 承建商以“臨時交通措施的延誤”為主要理由，以解釋為何工程無法如期完成。

基於上述原因，拓展署指示工程師採取更積極的角色，確保承建商按計劃竭力完成工程。

審計署對臨時交通措施的意見

53. 擬備和實施臨時交通措施對承建商的工作進度有所影響。為了令拓展署能夠更有效率地進行西九龍填海計劃工程，運輸署授權拓展署負責批准由承建商所提交有關臨時交通措施的詳細建議。審計署注意到：

- 承建商認為，臨時交通措施的批准和實施程序較預期複雜；
- 雖然有關當局“原則上同意”初步擬備的臨時交通措施，而有關資料亦可供投標者細閱，惟其後仍須作出重大修訂。此事令承建商與工程師之間出現爭議，原因是雙方對詳細臨時交通措施有關工作範圍的合約條文各有不同的理解。拓展署認為承建商對合約條文的理解未必完全錯誤；及

——在施工期間，工程師要求承建商進行現有交通燈燈號的更改工作，而這類工作通常是由運輸署負責的。

審計署認為，臨時交通措施的工作範圍、批准程序和實施，應在合約內清楚訂明。這樣可使承建商在投標時，能夠在定價和籌劃工作方面作出相應調整。拓展署在接受運輸署授權之前，應先從運輸署取得有關交通改道和更改交通燈燈號的所需資料，並在合約內適當地載列這些安排。

審計署對臨時交通措施的建議

54. 關於日後的道路及渠務改善工程，尤其是在舊區內的該等工程，由於會涉及多項臨時交通措施，因此審計署建議，拓展署署長應：

- 在合約內清楚訂明臨時交通措施的工作範圍，從而避免因合約條款的不同理解而引致索償；
- 在批出合約之前，就臨時交通措施的實施訂立更具效率的批准程序；及
- 在接受另一政府部門授權前，清楚了解該授權部門的各項特定要求(例如運輸署有關交通改道和交通燈燈號更改的要求)，並進行所需的籌劃工作以協助承建商擬備臨時交通措施。

審計署向其他工務部門作出的建議

55. 其他工務部門在改善工程籌劃工作和有關道路及渠務改善工程的合約管理方面，亦可從此事汲取教訓，從而獲益。審計署建議，工務局局長應考慮把上文第 19、38 和 54 段提及的建議，以書面形式通知所有工務部門，並採取適當行動，避免日後再次發生同類事件。

當局的回應

56. 拓展署署長大致上同意審計署有關監察表現和甄選承建商、改移公用設施，以及臨時交通措施的建議。他表示：

綜論

- (a) 在極為人煙稠密的市區內，進行規模如此龐大的渠務改善工程，實屬前所未有的。工程中有關改移公用設施和受污染水流的問題，遠較其他同類合約的一般預期情況嚴重。由於施工期間天氣異常惡劣，以上問題就愈加棘手。為了應付原定計劃之外的改移公用設施工程，有關人員須進行額外的工程和更改設計工作；

監察表現和甄選承建商

- (b) 他同意所涉及工程如性質複雜，並要求高水平的統籌，則必須對投標者進行資格預審；

改移公用設施

- (c) 拓展署從該合約汲取到有關經驗，並已在其後批出的腹地渠務工程合約中給予承建商更多時間，以改移主要的公用設施。該合約是首份在極為人煙稠密的市區範圍內進行龐大渠務改善工程的合約。由於舊區內並無足夠空間可供施工，而施工期間又須盡量減少對交通流量的影響，因此改移公用設施的工程亦變得極其複雜費時；
- (d) 審計署建議在有關合約應清楚訂明應如何處理意料不到的公用設施，是合理的。不過，各項改移公用設施工程的性質和規模都未必相同。現有合約條款有關承擔或分担改移公用設施所涉費用的責任，已在業界沿用多年。如因改移公用設施而引起意料不到的延誤，承建商會獲准延期完工，但政府不會支付延期完工所涉及的費用；
- (e) 對於一些在設計階段已確定須改移公用設施的合約來說，制定實際的改移工程計劃，並就此取得有關公用事業機構原則上同意，應是切實可行的做法。建造業近來採用了一些如地面探測雷達等先進技術，因此能夠更準確找出藏於地下公用設施的位置。如在投標前的階段已能確定公用設施與有關工程可能出現的主要衝突，對於與公用事業機構商討改移計劃，必會有所幫助；

臨時交通措施

- (f) 他同意審計署的建議，即於批出合約前訂立批准及實施臨時交通措施的程序。根據該合約所得的經驗，拓展署在其後批出腹地渠務工程合約時，已在有關文件中載明程序流程圖，清楚列出批准臨時交通措施的規定和程序；
- (g) 他同意審計署的意見，認為在接受另一政府部門轉授批准臨時交通措施的權力前，必須確知批准當局所有特定要求。拓展署成立了一個交通管理聯絡小組，以便通過各項臨時交通措施，這樣可簡化批准臨時交通措施的制度。由於交通管理聯絡小組已包括各有關方面的成員，因此承建商毋須向各方面逐一取得批准或同意。其後批出的西九龍填海計劃合約，亦採用了設立交通管理聯絡小組的處理方法；及
- (h) 審計署建議在合約內清楚訂明有關臨時交通措施的工作範圍，以免產生不同的理解，並藉此盡量減少合約所引起的索償。這是一項合理的建議。

57. 工務局局長表示：

- 政府和公用事業機構均認同，有需要備存可靠的記錄。大部分公用事業機構一直採用電腦化製圖／設施管理系統，使公用設施記錄更趨完備。雖然這些記錄可顯示有關公用設施的詳細圖則資料，但有些問題則要在挖掘整段溝漕之後才能確定；及
- 路政署最近完成了一項顧問研究，探討能否設立電子系統，以縮短查閱公用設施記錄所需的時間。五間公用事業機構、渠務署和水務署均有參與這項研究。該擬議系統會把索閱公用設施記錄所需的時間由數周縮短至數天。由各間公用事業機構高層代表組成的公用設施政策統籌組將會就顧問研究所提建議進行磋商，以確定未來路向。

他已留意到審計署建議當局以書面方式把上文第 19、38 和 54 段所述的建議通知各工務部門。

58. 運輸署署長贊同審計署就臨時交通措施的工作範圍、批准程序及批准當局的特定要求等事宜所提出的建議。他表示：

- 配合建築工程所採取的臨時交通措施在很大程度上取決於承建商建議採用的施工方法和工序。在批出合約前初步擬備臨時交通措施，應屬一個可行的方法。採用與否，則由承建商自行決定；
- 道路情況或會因其他建築工程而有所改變。公用事業機構在舊區進行改移和維修公用設施工程，也是很常見的情況；及
- 某些臨時交通措施建議，例如暫停使用停車位和把某些地方指定為限制區，或會受到區內居民反對。因此，在採取臨時交通措施之前，須與區內居民溝通。另一些臨時交通措施，則可能須試行一段時間，才能獲准實施。當局已成立了交通管理聯絡小組，加緊進行批准實施臨時交通措施的工作。

59. 水務署署長表示，水務署向來建議，涉及道路工程的各有關方面應在最初的設計階段確定那些水管會受影響，這樣便可善加統籌，以規劃和進行所需的改移工程。在工程規劃和設計階段，該署提供給其他政府部門的水管圖則記錄僅供參考。雖然此等記錄可提供準確資料，讓進行道路工程的有關方面可找出水管的敷設定線，但在展開全面挖掘工程之前，工程師和承建商仍須確定水管的確實位置。

承建商提出的延期完工要求

部分工程 / 索償類別	承建商要求的 延期完工日數 (註 1)	工程師評估的 延期完工日數
欽州街		
改移公用設施	1 099	128
臨時交通措施	843	425
其他	234	215
總計	<u>2 176</u>	<u>768</u> (註 2)
南昌街		
改移公用設施	992	463 (註 3)
臨時交通措施	28	—
其他	402	105
總計	<u>1 422</u>	<u>568</u> (註 2)
眾坊街		
改移公用設施	326	302
臨時交通措施	24	42
其他	3	33
總計	<u>353</u>	<u>377</u> (註 2)
文昌街 / 西貢街		
改移公用設施	253	416
臨時交通措施	21	13
其他	18	9
總計	<u>292</u>	<u>438</u> (註 2)

資料來源：審計署對拓展署記錄的分析

註 1：由於承建商只提出了初步的延期完工要求，因此其要求的部分工程延期完工日數，可能會少於工程師所評估的延期完工日數。

註 2：下述四部分工程的延長完工日期(根據工程師就延長完工所作的評估)如下：

	原定完工日期	獲工程師批准的 延長完工日期	實際完工日期
1. 欽州街	一九九三年十月六日	一九九五年十一月十三日	一九九六年十月二十三日
2. 南昌街	一九九三年十月六日	一九九五年四月二十七日	一九九六年七月十八日
3. 眾坊街	一九九三年四月二十四日	一九九四年五月六日	一九九四年九月二日
4. 文昌街 / 西貢街	一九九三年四月二十四日	一九九四年七月六日	一九九四年九月二十二日

由於合約以外的談判解決了所有索償事宜(見上文第 4 段)，故此並未因延長完工日期再次有所延誤而扣取承建商的協定違約金。

註 3：463 天的延期完工日數，已包括上文第 30 段所述就鹹水管改移工程所批予的 245 天延期完工日數。

一九九一年十二月十二日至一九九六年十月二十三日期間
承建商的表現

評核期	向承建商發出表現欠佳 評核報告後按地政工務科科 評核報告的評級 技通函第 5/88 號須採取的行動			每六個星期 填寫評核報告
	表現欠佳	表現良好	發出警告信	
一九九一年十二月十二日至 一九九二年一月三十一日		✓		
一九九二年二月一日至 一九九二年四月三十日	✓		✓	
一九九二年五月一日至 一九九二年五月三十一日		✓		
一九九二年六月一日至 一九九二年七月三十一日	(註 1)			
一九九二年八月一日至 一九九二年十月三十一日		✓		
一九九二年十一月一日至 一九九二年十一月三十日	(註 1)			
一九九二年十二月一日至 一九九三年二月二十八日	✓		✓	
一九九三年三月一日至 一九九三年五月三十一日	✓		✓	× (註 2)
一九九三年六月一日至 一九九三年八月三十一日		✓		
一九九三年九月一日至 一九九三年十一月三十日	✓		✓	

附錄 B
三之二
(參閱第 16 段)

向承建商發出表現欠佳
評核報告後按地政工務科科
評核報告的評級 技通函第 5/88 號須採取的行動

評核期	表現欠佳	表現良好	發出警告信	每六個星期
				填寫評核報告
一九九三年十二月一日至 一九九四年二月二十八日		✓		
一九九四年三月一日至 一九九四年五月三十一日		✓		
一九九四年六月一日至 一九九四年八月三十一日	✓		✓	
一九九四年九月一日至 一九九四年十一月三十日		✓		
一九九四年十二月一日至 一九九五年二月二十八日		✓		
一九九五年三月一日至 一九九五年五月三十一日		✓		
一九九五年六月一日至 一九九五年八月三十一日	✓		✓	
一九九五年九月一日至 一九九五年十月十五日		✓		
一九九五年十月十六日至 一九九五年十一月三十日		✓		
一九九五年十二月一日至 一九九六年一月十五日	✓		✓	
一九九六年一月十六日至 一九九六年二月二十九日	✓		✓	(註 3)

向承建商發出表現欠佳
評核報告後按地政工務科科
評核報告的評級 技通函第 5/88 號須採取的行動

評核期	每六個星期		
	表現欠佳	表現良好	發出警告信 填寫評核報告
一九九六年三月一日至 一九九六年四月十五日		✓	
一九九六年四月十六日至 一九九六年五月三十一日		✓	
一九九六年六月一日至 一九九六年七月十五日		✓	
一九九六年七月十六日至 一九九六年八月三十一日	✓		✓
一九九六年九月一日至 一九九六年十月十五日		✓	
一九九六年十月十六日至 一九九六年十月二十三日		✓	
總計	<u>9</u>	<u>16</u>	

資料來源：拓展署的記錄

註1：根據查證所得，該段期間的評核報告未能提交審計署審核。

註2：拓展署沒有以書面提出不按照地政工務科科技通函第 5/88 號的規定（即在給予承建商連續第二個表現欠佳的評核報告後，便應每六個星期評核其表現一次）行事的理據。

註3：根據地政工務科科技通函第 5/88 號，在工程師給予承建商連續第三個表現欠佳的評核報告後，有關方面應要求承建商同意暫時自願停止競投公共工程合約。在一九九六年一月十六日至一九九六年二月二十九日期間進行的評核，工程師給予承建商連續第二個表現欠佳的評核報告。隨後，承建商同意由一九九六年七月二十二日起，暫時自願停止競投公共工程合約。這次暫時自願停止投標於一九九七年六月撤銷。

大事年表

日期	主要事項
一九九零年九月	顧問建議就合約進行預審投標者的資格。惟拓展署不接納該項建議。
一九九一年六月	顧問向拓展署提交交通管理報告，該報告載列可作優先選擇的工作安排和初步臨時交通措施。
一九九一年七月	拓展署、運輸署、路政署、渠務署、香港警務處和深水埗民政事務處原則上同意顧問的交通管理報告。
一九九一年七月	財務委員會批准就“西九龍填海計劃——腹地渠務改善工程第一組合”工程合約撥款。按一九九一年三月的價格計算，估計款額為 8,500 萬元。
一九九一年七月	運輸署授權拓展署，負責批准由西九龍填海計劃工程承建商所提交的詳細臨時交通措施。
一九九一年九月	拓展署為有關合約招標，截標日期為一九九一年十月十一日。
一九九一年十一月	拓展署並無採納顧問的建議，接納出價第三低的投標者的標書。該署建議中央投標委員會接納出價最低的投標者的標書。
一九九一年十二月	拓展署把合約批予出價最低的投標者，標價為 6,990 萬元。渠務改善工程隨即展開。
一九九二年一月	拓展署委聘顧問，在交通工程師協助下，研究承建商提交的詳細臨時交通措施。
一九九二年五月	承建商發現文昌街的鹹水管有意料不到的彎曲部分，位於擬敷設污水管的位置。因此，要求延期完工。
一九九三年六月	承建商連續第二次收到有關工作表現欠佳的評核報告，報告所評核的時期為一九九三年三月一日至一九九三年五月三十一日。
一九九四年七月	財務委員會批准將核准工程計劃預算由原來按一九九一年三月價格計算的 8,500 萬元，增加 4,000 萬元至按付款當日價格計算的 1.25 億元。

- 一九九四年十一月 拓展署在南昌街和醫局街交界處發現一條鹹水管。該水管有兩處連推力承座之彎曲部分，而推力承座有部分更位於箱形暗渠的定線上。
- 一九九四年十二月 水務署原則上同意改移南昌街和醫局街交界處的鹹水管，惟有關方面須提交推力承座設計圖。
- 一九九六年六月 承建商、工程師和水務署協議更換該鹹水管的直線部分，以及改移兩處彎曲部分至箱形暗渠的定線範圍外。
- 一九九六年七月 承建商進行水管改移工程；同月，承建商完成暗渠建造工程。
- 一九九六年十月 合約工程大致完成。
- 一九九七年十月 拓展署與承建商簽署附加協議，以解決其他一切有關索償事宜，並把合約最終的結算金額定為 1.498 億元。
- 一九九七年十二月 財務委員會批准將核准工程計劃預算由 1.25 億元，進一步增加 3,500 萬元至按付款當日價格計算的 1.6 億元，以解決有關合約的索償事宜，以及訂定合約最終的結算金額。
- 一九九八年三月 工程師核證合約最終的結算金額為 1.498 億元。