第 4 章

路政署

道路保養合約的管理

香港審計署
二零零五年十月二十二日

這項帳目審查是根據政府帳目委員會主席在一九九八年二月十一日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第四十五號報告書》共有九章，全部載於審計署網頁(網址：http://www.aud.gov.hk)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

道路保養合約的管理

目　錄

	段數
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.5
帳目審查	1.6 – 1.7
鳴謝	1.8
第 2 部分：對未符標準工程採取的跟進行動	2.1
對保養合約工程的監管	2.2
三宗未符標準工程的個案	2.3 – 2.12
加強監管程序	2.13
審計署的意見	2.14 – 2.17
審計署的建議	2.18
當局的回應	2.19
第 3 部分：品質保證及工地監督措施	3.1
分判制度	3.2 – 3.10
審計署的意見	3.11
審計署的建議	3.12 – 3.13
當局的回應	3.14 – 3.15
瀝青物料的試驗所測試	3.16 – 3.23
審計署的意見	3.24 – 3.26
審計署的建議	3.27
當局的回應	3.28
隱藏工程	3.29 – 3.37
審計署的意見	3.38 – 3.39
審計署的建議	3.40
當局的回應	3.41
晚間工程	3.42 – 3.48
審計署的意見	3.49
審計署的建議	3.50
當局的回應	3.51
第 4 部分：招標文件的管理工作	4.1
批出定期保養合約的程序	4.2 – 4.3
合約 A 的標書擬備工作	4.4 – 4.6

目　錄　(續)

	段數
工料定價表內出現的錯誤	4.7 – 4.10
出錯原因	4.11
調查小組的主要調查結果	4.12 – 4.15
審計署的意見	4.16 – 4.23
審計署的建議	4.24 – 4.25
當局的回應	4.26 – 4.27
第 5 部分：對中期付款的監管	5.1
工程付款	5.2 – 5.5
關注中期付款過多問題	5.6
審計署的查核	5.7 – 5.10
審計署的意見	5.11
審計署的建議	5.12
當局的回應	5.13

附錄	頁數
A ： 路政署組織簡圖	43
B ： 路政區辦事處的管理架構	44
C ： 審計署審查的定期保養合約	45
D ： 合約 A 大事年表	46

第 1 部分：引言

1.1　本部分說明這項審查的背景，並概述其目的及範圍。

背景

1.2　路政署負責保養公共道路，包括道路設施和路旁斜坡。由路政署保養的各類道路長約 1 900 公里。路政署的工作目的在於維持完整的道路網絡，尤其注重道路安全和可用程度。

1.3　路政署以招標競投方式批出定期合約以執行道路保養工程。這些定期保養合約通常為期三至八年。二零零五年四月起，路政署一直管理14 份定期保養合約。在 14 份合約中，有 11 份為按地區劃分的道路保養工程，3 份為公共照明系統保養工程。 14 份合約每年的開支約為八億元。

1.4　路政署轄下兩個路政區辦事處 (即市區和新界路政區辦事處 —註 1) 各自負責其管轄區內共11份定期道路保養合約的管理工作。路政署路燈部負責管理三份公共照明系統定期保養合約。路政署的組織簡圖和路政區辦事處的管理架構，分別載於附錄 A 及 B 。

1.5　環境運輸及工務局 (環運局) 的《承建商管理手冊》和多份技術通告，連同土木工程拓展署的《工程管理手冊》，為定期保養合約的管理工作提供一般指引。路政署亦發出了《保養管理手冊》和多份部門指示，為道路保養工程的監督提供特別指引。

帳目審查

1.6　審計署最近審查了路政署管理的定期保養合約 (見附錄 C 有關經審查合約的列表)。審計署注意到在最近數年，路政署的定期保養合約有三宗未符標準工程的個案，引起公眾關注。審計署審查路政署就三宗個案所採取的跟進行動，以及該署對其後合約實行的品質保證及工地監督措施。在審查過程中，審計署注意到路政署的一份定期保養合約 (即合約 A， 於二零零四年批出) 的合約價格出錯。審計署亦研究了該事件作為帳目審查的一部分。

1.7　帳目審查發現定期保養合約的管理工作有可予改善的地方。本報告按以下次序陳述有關的審查結果：

(a)　對三宗未符標準工程個案採取的跟進行動 (第 2 部分)；

(b)　品質保證及工地監督措施 (第 3 部分)；

註 1：*路政署於二零零四年二月重整架構前，原有三個路政區辦事處，即香港區、九龍區及新界區。*

(c) 招標文件的管理工作 (第 4 部分)；及

(d) 對中期付款的監管 (第 5 部分)。

鳴謝

1.8 在帳目審查期間，路政署人員充分合作，審計署謹此致謝。

第2部分：對未符標準工程採取的跟進行動

2.1　本部分審查路政署就三宗未符標準工程個案所採取的跟進行動，該些個案於二零零一至零三年間的定期保養合約內發現。

對保養合約工程的監管

2.2　定期合約承建商有責任確保其保養工程造工良好，並按合約規格施工。除此以外，路政署有多重監督，並會進行突擊檢查。有關情況撮述如下：

(a) *日常監督*　在工程督察督導下的監工，主要負責保養工程的工地監督。他們按照路政署《保養管理手冊》和多份部門指示工作。工程督察負責實地審核，以查核監工的工地監督工作。監工和工程督察所進行的實地查核／審核，均受他們的上司 (工程師和總工程監督) 進一步監察；

(b) *技術審查*　路政署合約顧問組負責對定期保養合約進行技術審查。這項審查工作基本上是對文件記錄進行獨立查核，以查看有關的保養人員遵行既定程序／要求的程度。審查工作每半年進行一次；

(c) *防範工程未符標準的審查*　合約顧問組亦負責根據《工務局技術通告第 4/2002 號》的規定，對基本工程合約和保養工程合約進行防範工程未符標準的審查。這項審查工作是獨立實地查核工程合約的關鍵性工地活動，包括對已完成工程進行測試。按照路政署署長在一九九九年發出的指示，每份長逾九個月的工程合約，均應在合約期內最少審查一次。因此，每份通常為期三年或以上的定期保養合約，將會最少進行一次防範工程未符標準的審查；及

(d) *品質保證檢查*　路政署研究拓展部負責就定期保養合約進行品質保證檢查。研究拓展部實地查核保養承建商所進行工程的進度和質素，並評估路政區辦事處的工地監督人員是否一直妥善執行符合規定標準的監督工作。

三宗未符標準工程的個案

2.3　二零零一至零三年，報章報道路政署一些定期保養合約中出現未符標準工程的個案，其中一宗由路政署在進行防範工程未符標準審查時發現，其餘兩宗由廉政公署 (廉署) 在調查時揭發。三宗個案的情況撮述於第 2.4 至 2.12段。

個案 1：未符標準的斜坡鞏固工程

2.4 *泥釘工程* 鋼筋條（俗稱“泥釘”）經常用於公路斜坡的預防山泥傾瀉工程。(照片一顯示泥釘安裝工程示例。）使用泥釘是斜坡工程中較為簡單快捷的方法。不過，一旦泥釘裝妥，便難以核實其質素。因此，妥善監督泥釘工程至為重要。個案 1 在二零零一年曝光時，當時生效的路政署《保養管理手冊》規定監工要在整個施工過程監督主要的工序。不過，該手冊亦載明次要的工序應按有關工程的重要程度釐定抽查次數。

照片一

泥釘安裝工程示例

資料來源：路政署的記錄

2.5 *防範工程未符標準的審查* 二零零一年一月，路政署合約顧問組對定期保養合約中的黃大仙平定道泥釘工程進行防範工程未符標準的審查。這項工程安裝330支泥釘。防範工程未符標準的審查顯示，兩支正在安裝的泥釘未符標準，長度只有 5 米，而不是指定的 10 米。在 55 個安裝泥釘的鑽孔中，有 52 個的長度比指定的 10 米為短，只有 5 米至 5.8 米。

2.6 *同一保養合約中其他未符標準的工程* 二零零一年五月，路政署在處理一宗有關泥釘工程的投訴時發現，有未符標準的泥釘用於觀塘飛鵝山道的斜坡工程。路政署亦發現油塘欣榮街有第三宗未符標準泥釘的事件。經證實三宗未

符標準的斜坡工程 (位於黃大仙、觀塘及油塘) 均與同一名分判商有關後，承建商便與該名分判商解約。

個案 2：香港仔隧道未符標準的牆板更換工程

2.7 *牆板更換工程* 香港仔隧道於一九八三年通車。當時隧道的兩條管道內安裝了 19 000 塊含石棉的牆板，用以隔熱和吸聲。一九九六年，石棉因危害健康而被禁用。路政署遂於一九九七年決定以不含石棉的牆板更換隧道內的牆板。由於所涉的牆板數目龐大，因此路政署優先更換損毀的牆板。路政署根據兩份定期保養合約發出牆板更換工程的施工通知。照片二顯示香港仔隧道的牆板更換工程。

照片二

香港仔隧道的牆板更換工程

資料來源：路政署的記錄

2.8 *欺詐申索* 一九九七年四月至二零零一年年底，路政署根據上述兩份定期保養合約發出施工通知，更換大約 3 000 塊損毀的牆板。不過，該兩份合約的一名分判商只重髹／修葺部分損毀的牆板，卻申領牆板更換工程的十足付款。二零零二年，廉署發現這宗欺詐申索。在廉署調查的過程中，一些牆板被抽查，以證實是經重髹或是更換。結果如下：

(a) 在一項抽查五塊牆板的測試檢查中顯示，兩塊 (40%) 未有更換；及

(b) 在另一項抽查 35 塊牆板的測試檢查中顯示， 30 塊 (86%) 未有更換。

二零零三年九月，有關分判商和路政署一名監工，被裁定串謀詐騙政府罪名成立。

個案 3：未符標準的路面重鋪工程

2.9 *重鋪路面工序* 使用瀝青物料重鋪路面，是一種常見的道路保養工程。路政署的內部指引規定監工須監督重鋪路面的整個工序，確保完成的工程符合標準。有關的監督工作包括：

(a) 量度深度，確定承建商是否已把舊路面磨至規定的深度；

(b) 監督瀝青物料的鋪平及壓實工序，確保按照合約規格施工；及

(c) 挑選抽取已鋪瀝青物料樣本 (註 2) 的位置，供工務試驗所測試。

2.10 *就樣本不合規格採取行動* 如測試結果顯示樣本未符合指定氣孔量，承建商便須在路政署人員監督下再次抽取新增樣本。(照片三顯示從已鋪瀝青的道路抽取樣本。) 若新增樣本亦不能通過測試，承建商通常要自費重做有關工程。不過，承建商亦可選擇提出扣減合約付款，換取路政署接納未符標準的工程。路政署會考慮道路交通情況和低於標準的程度等因素，評估接受承建商的建議是否符合公眾利益。

註 2： *試驗所會測試樣本的氣孔量。瀝青物料若不符合指定的氣孔量，其耐久表現可能減損。*

照片三

從已鋪瀝青的道路抽取樣本

資料來源：路政署的記錄

2.11 *廉署的調查* 由一九九九至二零零三年，一名分判商根據路政署六份定期保養合約進行大量路面重鋪工程。二零零三年廉署調查發現，該名分判商在沒有路政署監督的情況下抽取樣本，因而能夠以假的樣本代替真的樣本(可以通過試驗所測試)。因此，未符標準的工程便能達標過關，避免進行修整補漏工程或被扣減合約付款。二零零四年十一月，該分判商的兩名合伙人和一名管工被裁定串謀詐騙政府罪名成立。

2.12 *路政署的檢討* 二零零三年，路政署檢討有關路面重鋪工程的工地監督程序。據《工務局技術通告第14/2000號》，工程師轄下適當職級的人員須監督樣本抽取及其運送往工務試驗所的工作。該檢討發現，監工已監督大部分的樣本抽取及運送工作。至於沒有監督的其他個案，可能是監工忙於其他緊急工程所致。路政署抽查了有關分判商所執行的部分施工通知，在其中一份抽查的施工通知中發現有關的監工沒有全時間監督瀝青物料的鋪平及壓實工作。

加強監管程序

2.13 鑑於該三宗未符標準工程的個案，路政署已檢討並加強相關的監管程序。自二零零一至零五年，已實施的新增監管程序包括：

泥釘工程

(a) 修訂《保養管理手冊》，規定全時間監督泥釘工程。監工須見證泥釘插入鑽孔，以便查核泥釘的長度。他們須把查核詳情記錄於專用工地核對表內；

(b) 規定上司 (工程師／總工程監督) 每星期最少巡視工地一次，監察下屬所進行工地查核的次數及質素；

(c) 規定路政區辦事處每當發出泥釘施工通知時須知會合約顧問組，以便安排突擊檢查。合約顧問組應就每份泥釘施工通知最少進行一次防範工程未符標準的審查；

隧道保養工程

(d) 在所有政府隧道設立妥當的位置標示系統，以便監督人員確定保養工程的準確位置；

(e) 保存隧道工程的保養記錄，為路政署提供資料，以便偵查欠妥之處，例如在一段短時間內重複更換部分牆板；

(f) 提醒監督人員嚴格遵守監督規定的重要；

(g) 合約顧問組加強對隧道工程進行防範工程未符標準的審查；

瀝青工程

(h) 修訂《保養管理手冊》，規定全時間監督樣本抽取及運送往工務試驗所的工作。假如有關監工因工作繁重未能符合監督規定，他應向上司報告，而上司須安排工作的優先次序；

(i) 就安全保管測試樣本發出指示，以防樣本被干擾；

(j) 每年舉辦複修課程，定期提醒監工嚴格遵守監督規定的重要；及

(k) 合約顧問組加強對瀝青工程進行防範工程未符標準的審查，包括抽取樣本核實質素。

審計署的意見

措施推行後的檢討

2.14 為回應近期三宗未符標準工程的個案，路政署已制定多項監督規定和品質保證措施，從而加強對保養工程的監管。這些新的監管程序，尤其是與全時間監督主要工序有關的程序，將會令監督人員的工作量增加。監督人員如何有

效遵行新的監管程序，同時應付增加的工作量，是重要的管理事項。當局有需要在措施推行後進行檢討，以確定預期的監管目標是否已經達到，其他重要工作沒有因此受到影響。審計署注意到，合約顧問組的技術審查至今只檢討了一些新程序的推行情況，但技術審查替代不了措施推行後的全面檢討，因為技術審查：

(a) 主要着重監督人員是否已遵行新的監管程序，但沒有檢討遵行新程序是否會影響其他重要工作；及

(b) 其範圍並不包括一些新監管程序的推行 (例如第 2.13(a) 及 (h) 段所述監工對主要工序的全時間監督，以及第 2.13(b) 段所述工程師／總工程監督對工地查核工作的監督)。

規管行動

2.15 審計署注意到，路政署已對三宗未符標準工程的個案其中兩宗的承建商採取規管行動，詳情撮述如下：

(a) *個案 1* 二零零一年，路政署對承建商發出警告信和欠佳表現報告，因為這項未符標準的工程反映承建商對其分判商的斜坡工程監察不足；

(b) *個案 2* 由於承建商在牆板更換工程中涉嫌行為失當，環運局於二零零三年年底擬按《承建商管理手冊》強制承建商暫停競投政府合約。環運局其後徵詢法律意見，接納承建商由二零零三年十一月起自願暫停競投政府合約的申請，以待廉署調查結果。二零零四年七月，環運局在法庭裁定承建商的個案表面證據不成立後，撤銷承建商自願暫停競投政府合約的限制；及

(c) *個案 3* 分判商的兩名合伙人被裁定串謀以虛假樣本詐騙政府罪名成立，事實反映該名分判商操守不端。按照《承建商管理手冊》的規定，除非分判商的失當行為並非屬於承建商的監管範圍，否則即可就分判商操守不端而向承建商採取規管行動。不過，路政署告知審計署，雖然測試樣本不合規格，但受重鋪工程的道路交通繁忙所限，測試樣本仍在預期結果的正常幅度之內。調查結果既無顯示測試樣本不合規格是承建商的過失，亦沒有指出防止該名分判商蓄意詐騙是屬於一個合理審慎承建商的權力範圍之內。環運局補充謂，沒有足夠證據顯示承建商有份串謀，承建商亦沒有高級行政人員或職員被起訴。因此，當局沒有據此理由採取規管行動。

追討費用

2.16　二零零一年，牽涉個案 1 的承建商自費進行補救斜坡工程。不過，就個案 2 而言，由於該宗欺詐申索約在三年前，即二零零二年時被發現，因此有需要加快行動向有關承建商追討費用及損害賠償。路政署於二零零五年七月向有關承建商發信，表示有意就涉及欺詐申索的施工通知追討十足付款。不過，政府仍在評估因該詐騙案而蒙受的損失和損害賠償。

2.17　至於個案 3，路政署已與有關承建商就合約付款扣減欠妥工程費用的安排達成協議。鑑於分判商的假冒樣本，路政署在二零零三年已核實過去 12個月有關分判商路面重鋪工程測試結果的可靠程度。為此，路政署從分判商的工程中抽取了 269 個樣本 (不論該等樣本已通過測試與否)。據法庭判決指出，該分判商由一九九九年十一月至二零零三年四月串謀詐騙政府。在此期間的測試結果可能已受到假冒樣本所影響。此外，已通過測試的結果 (而不是未能通過測試的結果) 更有可能受到該分判商的假冒樣本所影響。審計署認為，路政署日後處理類似詐騙個案時，應盡量利用可用記錄，核實測試結果，尤應注意最有可能受詐騙個案影響的測試結果。

審計署的建議

2.18　審計署*建議*路政署署長應：

(a) 在防止未符標準工程的新監管程序推行後進行檢討 (見第 2.14 段)；

(b) 加快行動向有關承建商追討因牆板更換工程未符標準而引致的費用及損害賠償 (見第 2.16 段)；及

(c) 對於涉及欺詐的測試結果，盡量利用可用記錄，核實測試結果，尤應注意最有可能受影響的測試結果，從而向有關承建商追討相關費用 (見第 2.17 段)。

當局的回應

2.19　路政署署長同意審計署的建議。關於路政署就分判商工程測試結果可靠程度進行的查核，他表示該署實際抽取了 269 個樣本 (見第 2.17 段) 進行核實，佔合格樣本總數的 14.3%。路政署亦重新檢查重鋪路面的使用狀況，並無發現證據顯示合格測試樣本有偽造結果的情況。雖然有關分判商的樣本，其氣孔量不合規格的百分比較高 (見第 3.17 段)，但這並不表示他曾偽造所有測試結果。

第3部分：品質保證及工地監督措施

3.1　本部分審查路政署對定期保養合約推行品質保證及工地監督措施的工作。

分判制度

3.2　把工程分判的做法在建造業內相當普遍。由於工程合約涉及不同技能的運用，而工作量又時有變動，所以僱用分判商提供工人及專門服務，是符合成本效益的施工方法。不過，在缺乏適當管理下，分判制度可能會對工程質素造成不良影響。如屬多層分判，總承建商與分判商之間往往沒有簽訂正式合約，情況尤為嚴重。一方面，總承建商不能充分直接監管最底一層分判商所進行的工程；另一方面，最底一層分判商由於邊際利潤大減，可能會投機取巧，為求節省成本而偷工減料。

3.3　在第2部分所述三宗未符標準工程的個案中，犯事者皆為分判商。在個案2中（見第2.7及2.8段），有關分判商屬於多層分判的最底一層。這些個案揭示的分判活動監管問題撮述如下：

(a) *缺乏分判資料*　管理分判活動的基本要求，是取得合約所訂分判安排的最新資料。雖然合約條款授權路政署向總承建商蒐集該等資料，但從個案3(見第2.9至2.12段)可見，該署並未經常行使這項權利。在二零零三年廉署進行調查時，路政署並無關於為其定期保養合約進行工程的所有分判商的詳細資料；及

(b) *專門工程監督不足*　要確保承建商在技術上能勝任某些專門工程，其一做法是只邀請名列相關認可名冊的承建商參加投標。在個案1中(見第2.4至2.6段)，只有總承建商屬於“斜坡／擋土牆的防止山泥傾瀉／修補工程”類別的專門承建商。負責進行泥釘工程的分判商並非認可的專門承建商。總承建商理應密切監督分判商的工程，但在二零零一年五月，總承建商向路政署承認其品質保證制度只着重文件記錄(而非實際查核)，故未能發現分判商的工程未符標準。

推行分判商管理計劃

3.4　二零零二年十二月，環運局公布《環運局技術通告(工務)第47/2002號》，規定工務工程承建商須制訂分判商管理計劃。這是要加強現有合約條文，授權合約工程師可以索取任何受僱進行工程的分判商的詳細資料，以及指

令解僱任何分判商。這項規定的主要目的，是透過提高承建商在監察分判商方面的透明度及對政府的問責程度，加強工務部門對承建商的監管。

3.5　除實施分判商管理計劃安排外，環運局也制訂特別合約條文，規定承建商確保其分判商不會把整項承包的工程再分判。承建商須自行聘請職員監督分判商。如承建商不遵守新規定，當局會在評估其表現時作出反映，並可能會對承建商採取規管行動。

審計署的查核

3.6　自從《環運局技術通告 (工務) 第 47/2002 號》於二零零三年一月生效以來，路政署已把分判商管理計劃安排納入七份道路保養合約內 (四份於二零零四年批出，三份於二零零五年批出)。審計署已查核其中五份合約，看看在實施上述技術通告所載規定方面，是否尚有可予改善的地方。審查結果撮述於第 3.7 至 3.10 段。

3.7　*核實分判商管理計劃的資料*　二零零四年十一月，環運局在檢討分判商管理計劃安排的實施情況時，要求工務部門匯報直至二零零四年十月為查核分判商管理計劃而進行內部審查的次數。路政署在回應時報告，已對四份實施分判商管理計劃安排的定期保養合約進行內部審查。二零零五年五月及六月，審計署詢問路政署有否查核該四份合約是否符合《環運局技術通告 （工務）第 47/2002 號》以下兩項規定：

(a) 首項規定關乎承建商須鼓勵分判商在分判工程時採用書面合約；及

(b) 次項規定關乎承建商須要求分判商提交沒有 " 隱藏 " 分判工程的書面聲明。

二零零五年六月，路政署告知審計署，據新近查核合約 A 所得，一些分判工程並未備妥書面合約以供查察。此外，一些沒有" 隱藏 "分判工程的聲明亦未填妥，以供查察。至於其他三份實施分判商管理計劃安排的合約 (合約 D、E 及 F)，由於只有一層分判 (有別於有兩層分判的合約 A)，所以並無書面分判合約。路政署已透過會議及覆查所得文件，監察承建商有否遵行分判商管理計劃安排。不過，從監管角度來看，採用書面合約及要求聲明沒有" 隱藏 "分判工程的規定，應同樣適用於承建商所知的各分判層。

3.8　*分判商進行專門工程的資格*　根據合約條文，承建商如非就有關專門工程名列政府認可專門承建商名冊，則應與另一位名列認可名冊的承建商 (即其分判商) 簽訂分判合約。審計署發現合約 A、C 及 F 的分判商管理計劃所提名進行專門工程的一些分判商，並非名列認可專門承建商名冊 (見表一)。

表一

分判商進行專門工程的資格

合約	合約所需的專門工程類別	是否名列所需工程的認可名冊	
		總承建商	分判商
合約 A 及 F	路橋結構的專門工序：第一至五級別	否	否
	鋼結構工程	否	否
	路橋結構的預應力混凝土工程	否	否
	供應及安裝路橋結構的支承座	否	否
合約 C	路橋結構的專門工序：第二至四級別	否	否

資料來源：路政署的記錄

按照《環運局技術通告（工務）第 47/2002 號》的規定，承建商應每季提交一份更新的分判商管理計劃。就合約 A 及 C 而言，有關的承建商於二零零五年第一及第二季的分判商管理計劃中，提交與表一相同的分判商的資料。

3.9 路政署沒有就合約A及F的專門工程發出指示。不過，就合約C而言，早在二零零五年七月承建商確認為專門工程委聘一名認可的分判商之前，路政署已於二零零五年五月就專門工程 (第五級別) 發出施工通知。就合約 C 委聘專門分判商的事件經過，撮述於表二。

表二

就合約 C 委聘專門分判商

日期	事件
二零零五年 四月十一日	合約 C 的承建商提交二零零五年第一季分判商管理計劃。分判商管理計劃內提名進行專門工程 (第二至四級別) 的分判商並非名列認可名冊。雖然該承建商並非名列在專門工程 (第五級別) 認可名冊內，但他沒有提名任何專門分判商進行此類工程。
二零零五年 五月四日	路政署提醒承建商就專門工程 (第五級別) 建議一名認可分判商。
二零零五年 五月三十一日	路政署發出施工通告，指示承建商於二零零五年十月十日或之前進行專門工程 (第五級別) (註 1)。
二零零五年 七月四日	承建商提交二零零五年第二季分判商管理計劃，當中分判商的資料與上季分判商管理計劃所提交的資料相同，即分判商管理計劃提名進行專門工程 (第二至四級別) 的分判商並非名列認可名冊。分判商管理計劃沒有提名分判商進行專門工程 (第五級別) (註 2)。
二零零五年 七月二十日	承建商告知路政署，他已按合約規定就專門工程 (第二至五級別) 委聘認可分判商 (註 3)。
二零零五年 八月二日	路政署確認承建商已就專門工程 (第二至五級別) 委聘認可分判商，並提醒承建商在下季提交的分判商管理計劃內反映有關資料。

資料來源：路政署的記錄

註 1：路政署於二零零五年八月告知審計署，在路政署接納承建商委聘一名認可專門分判商之前，有關專門工程尚未動工。

註 2：路政署於二零零五年八月告知審計署，該署人員已口頭要求承建商更新分判商的姓名，並重新提交分判商管理計劃。

註 3：承建商須將聘用一名認可分判商進行專門工程一事，在有關分判合約簽訂日期起計的七天內，以書面通知合約工程師。

3.10 *提交更新的分判商管理計劃* 如第 3.8 段所述，承建商應每季提交一份更新的分判商管理計劃。合約 F 的承建商沒有提交二零零四年第三季的更新分判商管理計劃 (於二零零四年十月到期)。在路政署催辦下，承建商於二零零四

年十二月提交所需的分判商管理計劃。不過，路政署並未按《環運局技術通告（工務）第 47/2002 號》的規定向承建商發出警告信。

審計署的意見

3.11 第 3.7 至 3.10 段所載的審查結果突顯在實施分判商管理計劃安排方面尚有下列可予改善的地方：

(a) 關於鼓勵採用書面合約和要求聲明沒有"隱藏"分判工程的規定，實有必要澄清該等規定應同樣適用於承建商已知的各分判層。有關方面應定期查核分判商管理計劃所報資料的真實程度。在這方面，審計署得悉環運局正考慮採取措施，從分判商管理計劃的準時提交、內容質素和實地核證三大方面改善其實施情況。當局已成立跨部門工作小組研究改善方案，包括：

(i) 匯編標準核對表；

(ii) 加強定期內部審查，以查核分判商管理計劃的質素、承建商遵行分判商管理計劃的實況，以及整體遵行《環運局技術通告（工務）第 47/2002 號》的情況；

(iii) 擬定合約條文，使建築師／工程師能從承建商獲取文件證據，核實承建商遵行分判商管理計劃；及

(iv) 擬定分判商管理計劃的付款計劃，以供納入合約文件。建議的計劃目的是向承建商發放款項以供其進行分判商管理計劃有關的工作，例如僱用專人統籌合約分判事務，提交分判商管理計劃及按季更新文本；

(b) 倘分判商管理計劃並未顯示僱用認可分判商，則有需要規定有關承建商在下季分判商管理計劃內提供有關僱用認可專門分判商的資料 (見第 3.8 段)。審計署了解到，合約亦規定承建商在委聘認可分判商後七天內通知路政署。路政署靠此合約規定來進一步監管僱用認可分判商的情況。不過，事先要求承建商確認已委聘認可專門分判商，然後發出施工通知進行專門工程，才是謹慎的做法 (見第 3.9 段)；及

(c) 有需要嚴格執行環運局有關在分判商管理計劃內提交資料的規定。當局應對任何不遵行規定的個案採取規管行動 (見第3.10段)。

審計署的建議

3.12　審計署*建議*環境運輸及工務局局長應推行建議的措施，以改善分判商管理計劃的實施情況 (見第 3.11(a) 段)。

3.13　審計署*建議*路政署署長應：

(a) 在分判商管理計劃並未顯示僱用認可分判商進行專門工程時，規定有關承建商在下季分判商管理計劃內提供有關僱用認可專門分判商的資料 (見第 3.11(b) 段)；

(b) 事先要求承建商確認已委聘認可專門分判商，然後才發出施工通知進行專門工程 (見第 3.11(b) 段)；及

(c) 嚴格執行環運局有關在分判商管理計劃內提交資料的既定規定，並對任何不遵行規定的個案採取規管行動 (見第 3.11(c) 段)。

當局的回應

3.14　環境運輸及工務局局長對於第 3.12 段所載的審計署建議並無異議。她表示，有關建議切合環運局自二零零四年十一月就改善分判商管理計劃效益而進行檢討的結果。環運局於二零零五年六月制定方案，現正擬定有關的細節。

3.15　路政署署長同意第 3.13 段所載的審計署建議。

瀝青物料的試驗所測試

3.16　使用瀝青物料重鋪路面，是常見的保養工程。如第 2.9 段所述，已鋪瀝青物料必須進行氣孔量測試 (見第 2.9(c) 段的註 2)，看看是否符合合約規格。道路保養工程有時會在備受限制的情況下進行：第一，在工程完成後不久便要重開道路疏導交通；第二，一些路基的情況欠佳，可能會令瀝青物料難以壓實。承建商可能會利用上述限制作為未能符合規格的藉口，並且推卸責任。不過，承建商的造工亦可能是導致氣孔量不合指定規格的因素之一。按照路政署的程序，合約工程師必須考慮所有相關因素，才決定責任的問題。

承建商的違規率

3.17　*路政署的檢討*　二零零三年，在廉署調查路面重鋪工程未符標準的個案 (即個案 3 ——見第 2.9 至 2.12 段) 曝光後，路政署檢討有關分判商相對其他分判商進行瀝青路面重鋪工程的試驗所測試結果。路政署發現，有關分判商 (受聘進行六份定期保養合約) 在 2002–03 年度進行了大約 62% 的路政署路面重

鋪工程。試驗所測試結果顯示，從有關分判商在路面重鋪工程中抽取的樣本，有 19.5% 未能通過氣孔量測試 (下稱“ 樣本不及格率 ”)；還未計及假冒樣本對測試的影響。據路政署稱，其他所有分判商的平均樣本不及格率為 4.1%。按照既定程序，路政署須評估承建商 (及／或其分判商) 應否對不及格的樣本負責 (見第 3.16 段)。根據評估結果，便可計算出承建商所要負責樣本不及格率的部分 (下稱“ 承建商的違規率 ”)。

3.18 *審計署的審查* 審計署審查了 2004–05 年度四份定期保養合約瀝青工程的部分氣孔量測試結果，以確定樣本不及格率。如表三所示，四份合約的樣本不及格率差異頗大，值得加以調查。為此，路政署有需要利用不及格樣本的責任評估計算出承建商的違規率。

表三

四份合約的瀝青工程樣本不及格率

路政區辦事處	合約	經審查的測試證明書	所涉測試樣本	不及格樣本	樣本不及格率
			(a)	(b)	(b)/(a)×100%
		（數目）	（數目）	（數目）	（%）
新界	合約 A (高速公路)	215	891	46	5.2%
新界	合約 B (高速公路)	41	164	28	17.1%
市區 (九龍)	合約 E (區內道路)	35	140	6	4.3%
市區 (香港)	合約 G (區內道路)	16	96	37	38.5%

資料來源：路政署的記錄

接受未經修繕欠妥之處的安排

3.19 在二零零一年十月前招標的合約，沒有就接受承建商工程內未經修繕的欠妥之處訂立合約條文。假如欠妥之處問題不大，承建商可與政府按個別情況簽訂補充協議，以處理欠妥的工程。二零零一年十月，當時的工務局引入新的

合約條文，授權合約工程師接受未經修繕的欠妥之處，但得扣減合約付款以彌補政府的損失。

3.20　路政署在採納新的合約條文前，曾借鑑澳洲的經驗。澳洲的合約內有條文規定，假如瀝青工程不合規格，承建商所得付款便會扣減至合約某個指定的固定數額。不過，除非承建商承諾防止事件重演，否則不合規格的工程不會獲得接受。

3.21　路政署把新的合約條文納入定期保養合約後，便向該署人員發出指示，確保處理瀝青工程不合規格個案的做法一致。路政署亦訂定指引，合約付款扣減額須視乎氣孔量與合約指定水平的差幅而定 (註 3)。不合規格的瀝青工程須經首長薪級第 2 級或以上級別人員批准方可接受。

3.22　*審計署的審查*　在表三（見第 3.18 段）所述的兩份瀝青工程樣本不及格率較高的合約中，審計署選取了合約 B 來審查路政署的跟進行動。審計署發現在32宗跟進行動的個案中，承建商自願就 22 宗個案提出扣減合約付款，但沒有解釋樣本不及格的原因。在該 22 宗個案中，路政署接受承建商的扣款建議，交換承建商無須負責修繕不合規格的工程。審計署選取了 10 宗扣減合約付款個案，分析該些個案的違規程度。表四撮述的分析結果顯示，在 10 宗扣減合約付款個案中，有 3 宗 (特別標示者) 的欠妥面積超過有關工程總面積的三分之一。

註 3：*由二零零五年四月起，路政署已提高定期保養合約不合規格瀝青工程的合約付款扣減額。*

表四

不合規格個案（合約 B）中欠妥面積的程度

施工通知	鋪蓋面積	欠妥面積	欠妥面積所佔百分比
	(a)	(b)	(b)/(a) × 100%
	（平方米）	（平方米）	(%)
1	155	155	100%
2	195	98	50%
3	3 600	1 320	37%
4	3 100	838	27%
5	665	166	25%
6	1 350	320	24%
7	250	60	24%
8	1 900	414	22%
9	3 360	305	9%
10	11 048	518	5%

資料來源：路政署的記錄

安全保管瀝青工程的測試樣本

3.23　繼廉署調查路面重鋪工程未符標準的個案後 (即個案 3 —見第 2.9 至 2.12 段)，路政署就安全保管測試樣本發出指示 (見第 2.13(i) 段)，以防樣本被干擾。路政署頒布的規定之一，是監工應安排把樣本盡快付運試驗所測試。負責的工程督察亦應確定樣本已在合理期間付運。審計署抽查了 2004–05 年度四份定期保養合約，發現 40% 的樣本需兩至四個星期才付運試驗所測試， 9% 的樣本甚至需逾四個星期。有關結果撮述於表五。

表五

樣本付運試驗所測試前相隔的時間

相隔時間	運送樣本次數				小計	佔總數的百分比
	合約 A	合約 B	合約 E	合約 G		
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)=(a) + (b) + (c) + (d)	(g)= (e)/(f) × 100%
	（數目）	（數目）	（數目）	（數目）	（數目）	（%）
兩星期及以內	95	16	33	12	156	51%
超逾兩星期並在四星期以內	96	22	1	3	122	40%
超逾四星期	24	3	1	1	29	9%
				(f) 總計	307	100%

資料來源：路政署的記錄

審計署的意見

承建商的違規率

3.24　按照既定程序，路政署須評估瀝青工程樣本不及格的責任所在。根據評估結果，便可計算出承建商的違規率。承建商違規率的統計數字是有用的管理資料 (見第 3.17 及 3.18 段)。隨着分判商管理計劃安排的實行，分判商的資料更易獲取。監察違規率的工作亦可擴展至分判商。

接受未經修繕欠妥之處的安排

3.25　對於樣本不及格的瀝青工程，路政署可指令工程重造，或扣減合約付款以換取接受未經修繕的欠妥之處。路政署在決定採取哪項行動時，須考慮交通情況和路基情況等因素。為防止接受未經修繕欠妥之處的方法被濫用，實有需

要慎重審查承建商就工程提出的建議，並應考慮承建商的違規率 (見第 3.24 段) 及違規程度 (例如第 3.22 段所述的欠妥面積) 等因素，然後才作出決定。

安全保管瀝青工程的測試樣本

3.26　路政署的內部指示規定瀝青工程的測試樣本須盡快付運試驗所測試，以防樣本被干擾。不過，第 3.23 段的表五顯示，49% 的樣本需逾兩星期才付運試驗所測試。在樣本付運試驗所測試方面，尚有加快的餘地。

審計署的建議

3.27　審計署*建議*路政署署長應：

(a) 據承建商／分判商的分類，匯編瀝青工程違規率的統計數字，以作管理資料之用；

(b) 在接受瀝青工程未經修繕的欠妥之處前，先慎重審查承建商建議扣減合約付款的理據，並考慮承建商的違規率及違規程度 (例如欠妥面積的大小) 等因素；及

(c) 考慮設定瀝青樣本付運試驗所測試的時限，確保避免不必要的延誤。

當局的回應

3.28　路政署署長同意審計署的建議。

隱藏工程

3.29　隱藏工程是完成後無法核實計量的工程，因為該等工程會被掩藏或遮蓋。第2部分所述的三宗未符標準工程的個案 (即泥釘工程、隧道保養工程和路面重鋪工程)，全皆涉及隱藏工程。妥善監督和記錄這些隱藏工程至為重要。

3.30　*工地監督規定*　根據路政署《保養管理手冊》，監工應查核承建商所擬備的隱藏工程記錄。監工應先與承建商實地確認計量記錄，然後才掩藏或移除該等工程。工程督察須實地查核最少 25% 經監工查核了的隱藏工程記錄。為方便查核，監工須在尚未遮蓋工程前立即將簽妥的隱藏工程記錄交予工程督察，以便工程督察決定是否進行實地查核。假如隱藏工程必須在監工查核後短時間內掩藏，則監工須在外出查核前通知工程督察，或即時致電工程督察徵求

同意，方可掩藏有關工程。工程督察須加簽隱藏工程記錄，並在記錄上註明曾否親自查核該項隱藏工程。

3.31 *路政署副署長關注事項* 二零零一年五月，在泥釘工程未符標準的個案(即個案 1 ——見第 2.4 至 2.6 段) 曝光後，路政署副署長去信各路政區辦事處，對多項隱藏工程雖已完成多時，但仍未有隱藏工程記錄的情況表示關注。他敦促各路政區辦事處注意署方規定，工程督察應有機會在隱藏工程掩藏前予以查核，以及工程督察應查核最少 25% 的隱藏工程記錄。

對工程督察查核程度的技術審查

3.32 二零零四年，合約顧問組對三份定期保養合約的隱藏工程記錄進行技術審查，以確定工程督察是否已查核最少 25% 的隱藏工程記錄。表六撮述的技術審查結果顯示，在一些個案中，工程督察未有遵行有關的規定。

表六

路政署對工程督察查核程度的技術審查

（以隱藏工程記錄為本）

項目編號	合約	技術審查日期	經審查的隱藏工程記錄	經工程督察查核的隱藏工程記錄	經工程督察查核的記錄所佔百分比
			(a)	(b)	(b)/(a) × 100%
			（數目）	（數目）	（%）
1	合約 H	二零零四年七月	11	0	0%
2	合約 K	二零零四年三月	6	1	17%
3	合約 M	二零零四年二月	24	0	0%
總計			41	1	2%

資料來源：路政署的記錄

審計署對工程督察查核程度的審查

3.33　合約顧問組技術審查的樣本較少 (只有 41 份記錄 ——見表六)。因此，審計署便採用合約顧問組的同一方法但增加樣本 (467 份記錄 ——見表七)進行審查。審查範圍涵蓋四份定期保養合約於二零零五年一月的隱藏工程記錄。表七撮述的審查結果顯示，在三份已審查的合約中，有關的工程督察沒有完全按照規定查核 25% 的隱藏工程記錄。

表七

審計署對工程督察查核程度的審查

(以隱藏工程記錄為本)

項目編號	合約	經審查的隱藏工程記錄	經工程督察查核的隱藏工程記錄	經工程督察查核的記錄所佔百分比
		(a)	(b)	(b)/(a) × 100%
		(數目)	(數目)	(%)
1	合約 G	111	18	16.2%
2	合約 H	138	10	7.3%
3	合約 I	109	32	29.4%
4	合約 N	109	0	0%
總計		467	60	12.9%

資料來源：路政署的記錄

工程督察查核工作的電腦記錄

3.34　一九九九年，廉署防止貪污處檢討了路政署定期保養合約的監督程序。廉署關注路政署欠缺機制監察工程督察是否按照規定查核 25% 的隱藏工程記錄。廉署建議把工程督察的查核工作記錄於電腦系統，以便路政署高級人員監察。

3.35　路政署有一套電腦化施工通知系統。自二零零一年起，新界路政區辦事處已利用其施工通知系統來備存工程督察查核隱藏工程記錄的電腦記錄。該系

統能不時編製工程督察查核工作的統計數字，以供管理之用。不過，市區路政區辦事處尚未備存類似的工程督察查核工作電腦記錄。

審計署對電腦記錄的審查

3.36　根據新界路政區辦事處施工通知系統，審計署審查了二零零五年一月至三月的電腦記錄，以確定工程督察有否查核 25% 的隱藏工程記錄。審查範圍涵蓋新界路政區辦事處轄下七份定期保養合約中六份 (第七份合約見第 3.37 段)。表八撮述審查六份合約的結果，在四份合約中，有關工程督察沒有完全按照規定查核 25% 的隱藏工程記錄。

表八

審計署對工程督察查核隱藏工程的審查

(以電腦記錄為本)

合約	經審查附有隱藏工程的施工通知	經工程督察查核的隱藏工程記錄	經工程督察查核的記錄所佔百分比
	(a)	(b)	(b)/(a) × 100%
	(數目)	(數目)	(%)
合約 A	64 (註 1)	10	15.6%
合約 B	115 (註 2)	15	13.0%
合約 F	355	24	6.8%
合約 H	407	42	10.3%
合約 J	484	140	28.9%
合約 L	716	240	33.5%

資料來源：路政署的記錄

註 1：這份合約發出的施工通知較少，因為工程的主要部分使用了整筆付款。

註 2：二零零五年一月至三月期內發出的施工通知較少，因為這份合約於二零零五年三月屆滿。

3.37　根據路政署《保養管理手冊》，所有職員應確保輸入施工通知系統的資料準確無誤且是最新資料。如第 3.36 段所述審計署的審查，審計署須剔除合約 N，因為輸入該系統有關二零零五年一月份工程督察查核隱藏工程記錄的數據並不完整。審計署在審查109份有隱藏工程的施工通知 (見第 3.33段表七的項目4) 時，發覺當中 95 份 (87%) 並未輸入有關工程督察查核工作的數據。至於 14份已輸入數據的施工通知，審計署繼而查核資料是否準確，發現其中兩份施工通知輸入的數據，並無文件佐證。

審計署的意見

工程督察對隱藏工程記錄查核不足

3.38　路政署的技術審查和審計署的審查均顯示，在一些個案中，工程督察沒有完全按照規定查核 25% 的隱藏工程記錄 (見表六至八)。路政署須嚴格執行既定規定，以防出現未符標準的工程及欺詐申索。

工程督察查核工作的電腦記錄

3.39　就工程督察查核隱藏工程的記錄備存電腦記錄，有助路政署管理高層進行監察。如第 3.35 段所述，市區路政區辦事處尚未在其施工通知系統備存上述電腦記錄。至於已備存上述電腦記錄的新界路政區辦事處，第3.37段所載的審查結果顯示，有需要確保輸入該系統的資料準確完整。

審計署的建議

3.40　審計署*建議*路政署署長應：

(a) 要求工程督察嚴格遵照既定的監督工作規定，查核隱藏工程記錄；

(b) 在市區路政區辦事處的施工通知系統內，就工程督察查核隱藏工程的記錄備存電腦記錄；及

(c) 確保輸入施工通知系統的資料準確完整。

當局的回應

3.41　路政署署長同意審計署的建議。他表示載於隱藏工程記錄內的工程 (例如清潔行人天橋／隧道工程) 並非全部都會在完工後遮蓋。這些工程可在完工後查核，但承建商為求計量工作簡便完整，便把該等工程納入隱藏工程記錄

內。表七及八顯示，工程督察有時礙於人手所限而沒有完全按照規定查核25%的隱藏工程記錄，但當中風險不高，因為工程督察其後會在例行工地巡查時抽查一些這類工程，雖然該等抽查沒有清晰記錄。儘管如此，路政署會提醒承建商只把相關的隱藏工程納入隱藏工程記錄內。署方會向工程督察提供更多有關訂定工作優先次序的培訓，務求符合25%查核的規定。

晚間工程

3.42　為使交通受阻情況減至最低，道路保養工程往往會在晚間進行，尤以行車隧道和高速公路的保養工程為然。鑑於隧道保養工程未符標準的個案（即個案2——見第2.7和2.8段），廉署防止貪污處於二零零三年研究路政署的行車隧道保養程序，發覺監工須在監督隧道保養工程時輪班工作或逾時工作。不過，工程督察並不享有逾時工作津貼。每組工程督察查核隧道保養工程的程度不一。工程督察若同時負責監察其他日間保養工程，則他們只能對晚間隧道保養工程作出有限度的監察。

3.43　廉署建議路政署以一組專責工程督察，監察在辦公時間外進行的隧道保養工程，但路政署告知廉署礙於人手所限，對此建議有所保留。關於這一點，路政署告知環運局，監督程度視乎所進行工程的性質而定。不論工程是否在辦公時間內進行，監督程度並無差異。路政署需在計劃員工調配時保持彈性，以達至既定的監督程度。

技術審查

3.44　二零零四年七月，合約顧問組對合約H進行技術審查。該組查核11份有隱藏工程的施工通知後，發現沒有一項隱藏工程獲工程督察查核。新界路政區辦事處在回應時表示，有關施工通知均涉及在晚間進行的清理渠道工程，而有關工程督察並沒有執行25%查核的規定。署方已提醒有關工程督察，務須遵照《保養管理手冊》25%查核的規定。

審計署的審查

3.45　審計署採用合約顧問組的同一方法，對工程督察晚間監督隱藏工程的程度進行審查。審計署從兩份定期保養合約中選取二零零五年一月份有隱藏工程的施工通知進行審查。審查結果撮述於表九。

表九

審計署對工程督察晚間監督隱藏工程的審查

		合約 N	合約 H
(a) 有隱藏工程的施工通知	(數目)	109	138
(b) 有晚間進行隱藏工程的施工通知	(數目)	37	53
(c) 晚間工程所佔百分比 ((c) = (b) / (a) × 100%)	(%)	34%	38%
(d) 工程督察查核	(次數)	0	10
(e) 工程督察晚間查核	(次數)	0	1
(f) 工程督察晚間查核所佔百分比 ((f) = (e) / (d) × 100%)	(%)	0%	10%
(g) 工程督察晚間查核隱藏工程所佔百分比 ((g) = (e) / (b) × 100%)	(%)	0%	2%

資料來源：路政署的記錄

3.46 從上表可見，多於三分之一的隱藏工程於晚間進行，但工程督察晚間監督程度相對偏低 (即由 0% 至 10%)。工程督察晚間查核隱藏工程的百分比 (由 0% 至 2%)，並不符合《保養管理手冊》所載的 25% 查核的規定。

3.47 除隱藏工程外，《保養管理手冊》亦規定工程督察實地審核其他類別的工程，以核實承建商工程的進度和評估監工查核工作的質素。實地審核應至少每星期進行兩次。審計署進一步審查工程督察晚間實地審核的程度。審計署從一份高速公路保養合約 (合約 B) 選取二零零五年一月份的施工通知進行審查，有關結果撮述於表十。

表十

審計署對工程督察晚間實地審核的審查

		合約 B
(a) 二零零五年一月份的施工通知	(數目)	134
(b) 有晚間工程的施工通知	(數目)	101
(c) 晚間工程所佔百分比 ((b)/(a) × 100%)	(%)	75%
(d) 工程督察實地審核	(次數)	22
(e) 工程督察晚間實地審核	(次數)	5
(f) 工程督察晚間實地審核所佔百分比 ((f) = (e)/(d) × 100%)	(%)	23%

資料來源：路政署的記錄

3.48 從上表可見，二零零五年一月份約有 75% 的施工通知涉及晚間工程，但工程督察於晚間進行的實地審核只有 23%。二零零五年九月，路政署告知審計署在 101 份施工通知中，大部分都涉及一些其後可於日間查核的工程。不過，根據《保養管理手冊》，實地審核可以核實承建商的工程和評估監工實地查核工作的質素。因此，工程督察仍有需要按晚間工程的性質及重要程度，執行足夠的晚間實地審核，尤其是核實由監工執行的實地查核工作。

審計署的意見

3.49 為使交通受阻情況減至最低，大部分市區道路的保養工程均在晚間進行。不過，路政署的技術審查及審計署的審查均顯示，工程督察的晚間監督次數與晚間工程數目並不相稱 (見第3.44至3.48段)。審計署理解工程督察需履行重要的日間監督工作，但他們仍需按晚間工程的性質及重要程度，執行足夠的晚間監督。

審計署的建議

3.50 審計署*建議*路政署署長應：

(a) 要求工程督察按晚間工程的性質及重要程度，就晚間工程執行足夠的晚間監督；及

(b) 密切監察工程督察晚間工程的監督程度。

當局的回應

3.51 路政署署長同意審計署的建議，並且表示：

(a) 就表九（見第 3.45 段）所述工程督察晚間查核隱藏工程而言，他在第 3.41 段表達的意見是恰切的；及

(b) 表十（見第 3.47 段）所述合約 B 的大部分工程均須於晚間進行。倘路政署要求工程督察於晚間查核全部工程 (註 4)，則日間便沒有足夠工程督察工作，因為他們於晚間工作後會獲補假。雖然路政署同意工程督察應分配較多時間查核晚間工程 (查核隱藏工程，同時核實監工實地監督工作的質素)，但是否要在晚間查核和查核次數多寡，則須由工程督察及其上司，即工程師／總工程監督酌情決定。路政署重視晚間工程的查核工作，但需要考慮的是晚間工程的性質和重要程度，而非工程出現的次數。

註 4： *審計署理解員工資源的限制或會對晚間查核全部工程構成實際的困難。審計署在第 3.50(a) 段中建議，路政署署長應要求工程督察按晚間工程的性質及重要程度，就晚間工程執行足夠的晚間監督。*

第4部分：招標文件的管理工作

4.1　本部分審查路政署招標文件的管理工作，特別是關於發現部分保養工程合約價格出錯的合約A。

批出定期保養合約的程序

4.2　*擬備招標文件*　路政署按定期保養合約的共同屆滿日期(通常為三月三十一日即各財政年度的終結)把有關合約分成數批。路政署轄下定期合約委員會負責統籌每批定期保養合約的招標工作。該委員會由路政署總工程師(註5)擔任主席，成員包括路政區辦事處、研究拓展部、合約顧問組、保養工程帳目及工料測量組的代表。根據定期合約委員會的職權範圍，擬備招標文件的職責劃分如下：

(a) 該委員會負責定期檢討和更新一套適用於一般公路定期保養合約的標準合約文件；及

(b) 有關的路政區辦事處和分部負責草擬適合個別合約的特別條文。

4.3　*招標*　根據定期保養合約完成的工程所須付的款額，會按構成合約整體之一部分的工料定價表釐定。工料定價表一般都包含二千多個以不同行業組別分類的工程項目。為進行招標工作，路政署就各行業組別內每個工程項目預先釐定標準市場價格。投標者須按他們給予各行業組別的百分率調整額(即增加或減少)競投合約。有關路政區辦事處的路政署總工程師在接獲中央投標委員會收集的標書後，便會召集標書評審小組(註6)評審標書。評審小組會擬備投標報告及建議，供有關路政區的路政署助理署長審批，然後提交中央投標委員會通過。

合約A的標書擬備工作

4.4　二零零三年三月底，定期合約委員會開始為二零零四年四月一日生效的一批共四份的定期保養合約(包括合約A)擬備標書。合約A的大事年表載於附錄D。根據第4.2段所劃分的職責，該委員會專注修訂四份定期保養合約通用的標準文件。合約A是新界路政區辦事處轄下高速公路的保養合約。草擬合約A特別條文的職責應屬新界路政區辦事處的項目工程師及高級工程師。

註5：*二零零五年四月前，定期合約委員會由合約顧問組的高級工程師擔任主席。*

註6：*合約A標書評審小組的成員包括合約顧問組一位高級工程師、新界路政區辦事處一位高級工程師及另一個工務部門的專業人員(渠務署的一位工程師)。*

4.5 *新合約模式* 合約 A 是首份試用新管理、營運、保養模式 (註 7) 的高速公路保養合約。新合約模式對標準合約格式作出多項修訂。項目高級工程師和合約顧問組的高級工程師主要負責草擬有關推行新合約模式的特別條文。項目工程師負責草擬合約 A 的其他特別條文。

4.6 *道路工程的照明、標誌及防護的新綜合價格* 根據過往合約，道路工程的照明、標誌及防護設備，是按實際使用的個別設備 (即交通圓筒、閃燈等) 數目，以及工料定價表上該等項目的價格而付款的。(照片四為道路工程的照明、標誌及防護設備示例。) 這種付款方法繁複冗贅，廉署亦曾質疑路政署有關人員在批核付款前是否確曾點算各項目。為簡化計算方法並杜絕貪污機會，項目工程師為道路工程每50米路段所需照明、標誌及防護設備計算出綜合價格。項目工程師把新的綜合價格及個別價格同時納入合約 A 的工料定價表內。綜合價格適用於封閉至少一條行車線的道路工程，而個別價格可應用於零碎的工程。

照片四

道路工程的照明、標誌及防護設備

資料來源：路政署的記錄

註 7： *根據這個新模式，承建商負責提供定期道路保養服務，包括路橋結構維修工程的道路檢查、設計及監督工作。一般相信以表現為本的付款方法，會鼓勵承建商善用本身的創意，致力提高效率及成本效益。*

工料定價表內出現的錯誤

4.7 二零零四年四月，在合約 A 生效後不久，承建商向項目工程師指出照明、標誌及防護設備的綜合價格很高。項目工程師於是發現工料定價表內以下兩項綜合價格的計量單位“ no.-day ”(即 number-day) 因打字出錯而成為“ m-day ”(即 metre-day)：

(a) *項目編號 97753* 項目說明為“ 適用於 50 米封閉道路（但不包括接駁道路及楔形路段末端）的照明、標誌及防護設備 ”；及

(b) *項目編號 97754* 項目說明為“ 編號 97753 以外，每加 50 米的額外費用價格 (E.O. (extra-over) of rate no. 97753 for every additional 50m) ”。

就該兩個項目而言，正確的單位應為“ no.-day ”，因為路政署擬以道路工程使用照明、標誌及防護設備的每 50 米路段為一個單位 (見第 4.6 段)。打字出錯令以每 50 米路段道路工程為單位的項目價格變成以每米路段為單位的項目價格，每項價格因而漲升 50 倍。

4.8 除量度單位的打字錯誤外，就項目 97754 的應用最初亦曾出現爭議。路政署的原意是，就若干長度的封閉行車線而言，為首 50 米提供的照明、標誌及防護設備應按項目 97753 估價，而其後每50米的設備則按項目97754估價。就 97754 的項目說明 (見第 4.7(b) 段) 而言，承建商認為，項目 97753 和項目 97754應同時應用於每加50米。路政署不同意這樣詮釋。承建商其後同意不再按其意思詮釋項目 97754 。

4.9 合約 A 的序言第 13 條訂定綜合價格適用範圍的合約條文如下：

> *“除非合約或施工通知另有明文規定，否則在適用情況下，須以綜合總價項目支付承建商所進行的任何工程部分。”*

路政署擬根據此條文在有關的施工通知訂明，道路工程的所有照明、標誌及防護設備均應按個別價格估價以避免按使用錯誤的綜合價格。不過，承建商提出異議，認為此法有違路政署的一貫做法，即在適當綜合價格存在的情況下，按指示進行的工程都會以綜合價格估價。

4.10 新界路政區辦事處徵得法律意見後，便與承建商磋商調低照明、標誌及防護設備的價格。經過多次的磋商後，承建商於二零零四年七月建議把一般工程和交通意外後維修工程的照明、標誌及防護設備綜合價格，分別調低 22% 及 80% 。承建商亦撤回針對照明、標誌及防護設備計量方法的爭議。新界路政區辦事處認為，承建商的減價建議並無超出合約範圍。二零零四年八月，路

政署助理署長 (新界區) 行使根據《物料供應及採購規例》授予 (首長薪級第 2 級或以上級別人員) 的權力，接受承建商的減價建議。

出錯原因

4.11　路政署在二零零五年四月進行的檢討中，發現項目工程師在草擬合約 A 的特別條文時，採用了過往的合約文件為藍本。他以手寫方式修改這些舊文件。當時一名工地文員替他打好了一套合約 A 新的招標文件。該項目工程師稱工料定價表上項目 97753 及 97754 的 " no.-day " 很可能因打字出錯而成為 " m-day "，因為兩者的手寫字形十分相似。由於工作繁重，他當時並未察覺這個打字錯誤。他已忘記曾否請上級留意這兩項新價格。鑑於合約 A 收納了不少新增項目及價格，他沒有把項目97753及97754提交定期合約委員會討論。

調查小組的主要調查結果

4.12　二零零五年五月，路政署署長委任內部調查小組 (註 8) 重新審視整宗事件。二零零五年六月底，小組向路政署署長提交調查報告。小組的主要調查結果撮述於第 4.13 至 4.15 段。

4.13　*擬備招標文件*　小組認為，項目工程師可能因其工作量和擬備招標文件的時間所限，以致綜合價格出錯。小組建議路政署路政區辦事處和分部在指派職員擬備招標文件時，妥為考慮員工相對的工作量。小組亦發現，雖然今次事件中，有關高級工程師曾覆檢該招標文件，未能察覺出錯之處，但路政署的品質管理程序並未詳加說明高級工程師查核下屬所擬備招標文件的職責。小組建議署方應據此修訂上述的程序。此外，任何以過往合約為藍本的招標文件擬稿，均應以改正模式提交，並特別標示修改之處。

4.14　*財政影響*　在二零零四年四月中發現出錯後，路政署已與承建商就照明、標誌及防護設備減價一事達成初步協議。小組曾嘗試確定政府因上述錯誤而要承擔的額外費用。不過，路政署於二零零五年八月告知審計署，小組報告所載的財務資料是以初步協議為本。由於現有更多數據可用，路政署已開始進一步覆檢有關情況。目前正與承建商磋商，在稍後階段便可得到最終的財政影響。

4.15　*調解程序*　小組注意到，路政署助理署長 (新界區) 行使了根據《物料供應及採購規例》授予的權力，與承建商就減價建議簽訂協議 (見第 4.10 段)。不過，小組認為署方與承建商簽訂的協議屬於申索調解定義範圍內的事

註 8：*小組的主席及成員為路政署的高級人員，他們與擬備招標文件和管理定期保養合約的工作沒有關連。*

情。署方應先徵得財經事務及庫務局批准，才與承建商談判，以期調解這宗申索。小組建議《工程管理手冊》應訂明有關規管申索調解及補充協議的程序，應適用於類似合約 A 的情況。

審計署的意見

4.16　合約 A 的照明、標誌及防護設備綜合價格是工料定價表的新增項目。合約文件的新增項目屬於高風險事項，宜應重複查核，以免出錯。事實說明，綜合價格的出錯要到批出合約後才發現，顯示目前招標文件的管理工作尚有可予改善的地方。為方便路政署早日行動，審計署已於二零零五年六月初向路政署提供初步審查結果 (撮述於第 4.17 至 4.21 段)。路政署歡迎並同意審計署的審查結果。審計署的其他審查結果撮述於第 4.22 及 4.23 段。

在標書擬備階段監管新增／非標準項目

4.17　定期保養合約的工料定價表通常包含二千多個工程項目。工料定價表的任何新增／修訂項目，如未經起草的項目工程師妥為標示，很易為覆核人員所忽略。這情況正出現在合約 A 照明、標誌及防護設備綜合價格打字錯誤的事件上。為免日後再有類似錯誤，署方應規定負責擬備定期保養合約招標文件的人員特別標示工料定價表的新增／修訂項目，好讓其上司和定期合約委員會多加注意。

監管加入額外費用

4.18　路政署原擬利用綜合價格項目 97753 及 97754，分別為道路工程首 50 米和每加 50 米的照明、標誌及防護設備估價。不過，項目 97754 的說明為“編號 97753 以外，每加 50 米的額外費用價格”，以致項目 97754 的應用引起爭議 (見第 4.8 段)。雖然承建商最終同意不按其意思詮釋項目 97754，但事件突顯確有需要加強監管額外費用的適當使用。任何使用非標準項目 (例如對政府有添加財政影響的額外費用) 的建議，均應予嚴格審核和正式批准，並要把充分的理據妥為記錄，方便交代責任。

定期合約委員會的職責

4.19　審計署從路政署得知，在合約 A 的標書擬備階段，定期合約委員會並未特別查核兩項出錯的綜合價格。如第 4.11 段所述，部分原因是項目工程師沒有把這些項目提交定期合約委員會討論，更重要的原因是該委員會目前的職權範圍並未特別規定委員會在招標前，查核投標文件的標準及非標準兩類項目。合約 A 中使用的綜合價格是非標準項目。根據定期合約委員會的職權範

圍，委員會負責定期檢討並更新一套適用於一般公路定期保養合約的標準合約文件。至於草擬適合個別合約的特別條文，則屬於有關路政區辦事處和分部的責任。現在實有需要修訂委員會的職權範圍，詳加說明其查核工作的職責，包括投標文件的標準及非標準兩類項目。

標書評審小組的職責

4.20　雖然標書評審小組已審核了標書才作標書舉薦，但仍忽略了綜合價格出錯的地方。這是因為定期保養合約的工料定價表已預先印列工程項目的單位和價格，投標者在提交的標書中，只需填寫行業類別的調整百分率 (見第 4.3 段)。標書評審小組在分析標書時，會把投標調整百分率套用於有關行業組別的若干預定加權因數上，然後計得調整投標價，用以比較競投合約的標書。標書評審小組無需參閱工料定價表預先印列的單位和價格，因此不可能期望評審小組會在評審標書過程中發現工料定價表的任何打字錯誤。有鑑於此，審計署認為有需要在招標前，以獨立小組執行加強查核工料定價表預先印列的單位和價款的職責。

適時檢討的需要

4.21　雖然二零零四年四月發現綜合價格出錯，但路政署到二零零五年四月 (註 9) 才全面檢討定期保養合約的投標管理程序。在二零零四年四月至二零零五年四月期間，路政署批出另一批共三份定期保養合約，連同二零零四年三月與合約 A 同期批出的其他三份定期保養合約，共有六份合約已以合約 A 類似的投標管理程序處理。如第 4.17 至 4.20 段申明，這些程序尚有可予改善的地方。現在實有需要嚴加審視這六份定期保養合約的合約文件，看看是否有出現類似錯誤；若發現任何錯誤，當盡快採取適當行動加以糾正。

4.22　除二零零五年四月的檢討外，二零零五年五月委任的調查小組亦建議其他改善投標管理程序的措施 (見第 4.13 及 4.15 段)。良好的管理方法是需要在發現合約文件有重大錯誤時，立刻檢討投標管理程序，俾能汲取教訓，不致延誤。

日後個別價格的適用範圍

4.23　就合約 A 而言，路政署以綜合價格為封閉至少一條行車線的道路工程估價，而以個別價格為零碎的工程估價。不過，承建商已質疑在綜合價格存在

註 9：*二零零五年一月，路政署擬定重組定期合約委員會的方案。自二零零五年四月，各路政區辦事處的路政署總工程師輪流接任為期兩年的委員會主席。*

的情況下採用個別價格的做法 (見第 4.9 段)。現在實有需要就日後定期保養合約適當使用個別價格和綜合價格一事，徵詢法律意見。

審計署的建議

4.24 審計署*建議*路政署署長應：

(a) 發出指示，規定負責擬備定期保養合約投標文件的人員標示工料定價表的新增／非標準項目 (例如新綜合價格)，好讓其上司和定期合約委員會多加注意 (見第 4.17 段）；

(b) 加強監管工料定價表納入任何對政府有添加財政影響的非標準項目 (例如額外費用項目) (見第 4.18 段）；

(c) 修訂定期合約委員會的職權範圍，詳加說明其查核工作的職責，包括投標文件的標準及非標準兩類項目 (見第 4.19 段）；

(d) 在招標前，以獨立小組執行加強查核工料定價表的職責 (見第4.20 段）；

(e) 嚴加審視在二零零四及零五年批出其他六份定期保養合約的合約文件，看看是否有出現類似錯誤；若發現任何錯誤，盡快採取適當行動加以糾正 (見第 4.21 段)；

(f) 如發現合約文件有重大錯誤時，立刻檢討投標管理程序，俾能汲取教訓，不致延誤 (見第 4.22 段)；

(g) 密切監察調查小組建議的實施情況 (見第 4.22 段)；及

(h) 就日後定期保養合約適當使用個別收價格和綜合價格一事，徵詢法律意見 (見第 4.23 段)。

4.25 從今次事件汲取的教訓，亦有利其他工務部門管理定期保養合約。審計署*建議*環境運輸及工務局局長應考慮把審計署的建議告知所有工務部門。

當局的回應

4.26 路政署署長歡迎審計署就改善招標及合約管理程序而提出的建議。他表示，自從事件發生後，路政署已檢討在擬備標書時的監管及查核程序，以及定期保養合約的管理工作。路政署現正擬備新的技術通告，為管理程序 (包括審核在標書擬備期間的一切修改) 提供更明確的指引。新通告尚待頒布期間，路

政署自二零零五年四月起已實行新的查核程序。至於第 4.21 段所述的六份合約，路政署已審視有關的合約文件，並無發現類似合約 A 的錯誤。

4.27 環境運輸及工務局局長表示：

(a) 就第 4.25 段所述的審計署建議，她會提醒所有工務部門檢討定期保養合約的管理工作，以免類似事件重演；及

(b) 至於第 4.15 段所述路政署調查小組的建議，一九九七年十二月，當時的工務局發出有關申索管理的指引。該等指引已上載環運局及各工務部門的內聯網，以供內部參考之用。環運局對調查小組按需要改善《工程管理手冊》的建議並無異議。

第5部分：對中期付款的監管

5.1　本部分審查路政署對定期保養工程中期付款的監管情況。

工程付款

5.2　*施工通知的費用預算*　路政署簽發施工通知指示其定期合約承建商進行保養工程。合約工程師及其代表會按既定的財政權力規限簽發施工通知。在施工通知簽發前，監工會就施工通知擬備一份(以工料定價表及預計所需的工量為本的)費用預算。費用預算會由工程督察查核，再由其上司(工程師／總工程監督)批簽。根據路政署《保養管理手冊》的規定，有關費用預算應在施工期間定期檢討；倘發覺工量與預算數量相距甚大，便須作出修訂。

5.3　*中期付款*　施工期間，承建商可就施工通知已完成的部分申領中期付款。任何施工通知的中期付款總額，不得超逾施工通知費用預算的90%。承建商須負責提交全部所需文件，以支持申領中期付款。

5.4　*提交工料數量簿和最後一期中期付款*　工料數量簿是記錄承建商實際進行工程計量的文件。承建商在完成一份施工通知後，應在完工當日或指定完工日期(兩者以較早者為準)起計90天內提交工料數量簿。承建商提交工料數量簿後，路政署可向承建商核證最後一期的中期付款。最後一期的中期付款額，為施工通知費用預算或申報價(兩者以較低者為準)的90%再扣除過往已發放的所有中期付款。

5.5　*對已完成施工通知的分批付款*　鑑於施工通知數量眾多，先查核每份施工通知才發放最終付款並不符合成本效益。大部分工務部門包括路政署均採用電腦化分批付款系統。署方會分批處理施工通知，並且抽樣查核承建商提交的工料數量簿所載的工量是否準確。在抽查後，若發現被抽查的施工通知需調整申報價，則整批施工通知的申報價亦須相應調整，從而計出初步建議價值。倘承建商接納初步建議，署方便會發放最終付款(即施工通知的最終價值扣除過往已發放的所有中期付款)。

關注中期付款過多問題

5.6　雖然任何施工通知的中期付款總額均以費用預算的90%為限，但若費用預算被高估，便會出現中期付款多於施工通知最終價值(即多付款項)的情況。一九九六年，路政署管理層對多付款項的問題表示關注。原因是若在某一財政年度出現多付款項，但該筆款項卻在其後財政年度才收回，則收回的款項便得按《財務及會計規例》撥入政府一般收入帳目。換言之，收回的款項不能

用於保養工程。在 1995–96 年度，約有 200 份施工通知所多付的款項在其後財政年度收回。由於收回的款項須撥歸政府一般收入帳目，因而有 55 萬元未能用於保養工程。在二零零二年另一次檢討中，路政署發覺 2000–01 年度多付款項問題再擴大，而多付款項的施工通知約有 858 份，多付款額達 190 萬元，這筆款項在其後財政年度收回。自此以後，路政署便加倍努力防止類似多付款項的情況重現。

審計署的查核

5.7　審計署根據路政署過往多年收回的多付款項會計記錄，審查路政署 2001–02 至 2004–05 年度施工通知多付款項的情況。審查結果撮述於表十一。

表十一

施工通知多付款項

年度	有多付款項的施工通知 (註)	已收回並撥入政府一般收入帳目的多付款額	每份施工通知平均多付款額
	(a)	(b)	(b)/(a)
	(份)	(元)	(元)
2001–02	736	2,593,021	3,523
2002–03	819	2,618,817	3,198
2003–04	417	1,215,729	2,915
2004–05	280	1,151,575	4,113

資料來源：路政署的記錄

註：　只包括於左欄所示的年度收回往年多付的款額的施工通知數目。在同一年度收回多付款項的施工通知為數甚少，介乎2001–02年度的50份至2004–05年度的5份。在一年內發出的施工通知總數，介乎 2001–02 年度的 88 000 份至 2004–05 年度的 64 000 份。

對申報價偏離預算報告的審查

5.8　倘施工通知的申報價大幅偏離費用預算，該施工通知便不會獲電腦系統分批處理，而會被列入申報價偏離預算報告候查。申報價偏離預算，可能是由於施工通知預算不準、工程範圍有變或承建商的申報價出錯所致。負責有關施工通知的工程人員，必須確定申報價偏離預算的原因，電腦系統才會進一步辦理付款。

5.9　審計署審查了二零零四年十月及十一月份的申報價偏離預算報告。在報告的 606 份施工通知中，383 份 (63%) 的費用預算遠超申報價。審計署再從這批預算費用遠超申報價的施工通知中，選取 19 份價值較高的施工通知加以分析。有關結果撮述於表十二。

表十二
費用預算遠超申報價的施工通知
(二零零五年六月三十日的情況)

施工通知	原來預算	最終預算	中期付款前修訂預算	多付款額
	(元)	(元)	(有／沒有)	(元)
(A) 已作最終結算的施工通知：				
1	2,476,800	1,999,938	沒有	無
2	1,970,000	1,575,000	沒有	30,681
3	332,200	240,000	沒有	無
4	260,800	185,653	沒有	無
5	488,300	326,296	沒有	69,849
6	625,600	469,515	沒有	無
7	132,000	41,000	沒有	24,008
8	710,000	514,339	有 (註 1)	無
9	143,000	87,000	沒有	無
10	630,000	338,100	沒有	31,475
11	1,380,000	1,107,209	沒有	11,876
(B) 未作最終結算的施工通知：				
12	1,100,000	888,033	有 (註 2)	(註 3)
13	4,500,000	3,777,950	沒有	
14	2,339,400	1,935,000	沒有	
15	653,000	505,636	沒有	
16	1,586,000	1,159,195	沒有	
17	1,581,000	965,490	沒有	
18	2,320,000	1,941,000	沒有	
19	410,000	321,000	沒有	

資料來源：路政署的記錄

註 1: 原來預算由 710,000 元修訂為 520,000 元。

註 2: 原來預算由 1,100,000 元修訂為 768,000 元。

註 3: 多付款額 (如有的話) 在現階段未能確定。

5.10　從表十二可見，在 19 份施工通知中，有 17 份的費用預算沒有作出修訂以反映實質完工量，便用作計算中期付款的根據。結果，在二零零五年六月三十日前已辦理最終付款的 11 份施工通知中，有 5 份多付款項 (特別標示者)。

審計署的意見

5.11　保養工程的中期付款過多，尤其是未能在同一年度收回的多付款項，是不可取的。第 5.7 段的表十一顯示路政署近年已減少多付款項的施工通知數目，但多付款項的金額仍可進一步減少。表十二顯示有需要修訂施工通知費用預算以反映實質完工量，才用作計算中期付款的根據。

審計署的建議

5.12　審計署*建議*路政署署長應：

(a)　繼續努力防止保養工程的中期付款過多；及

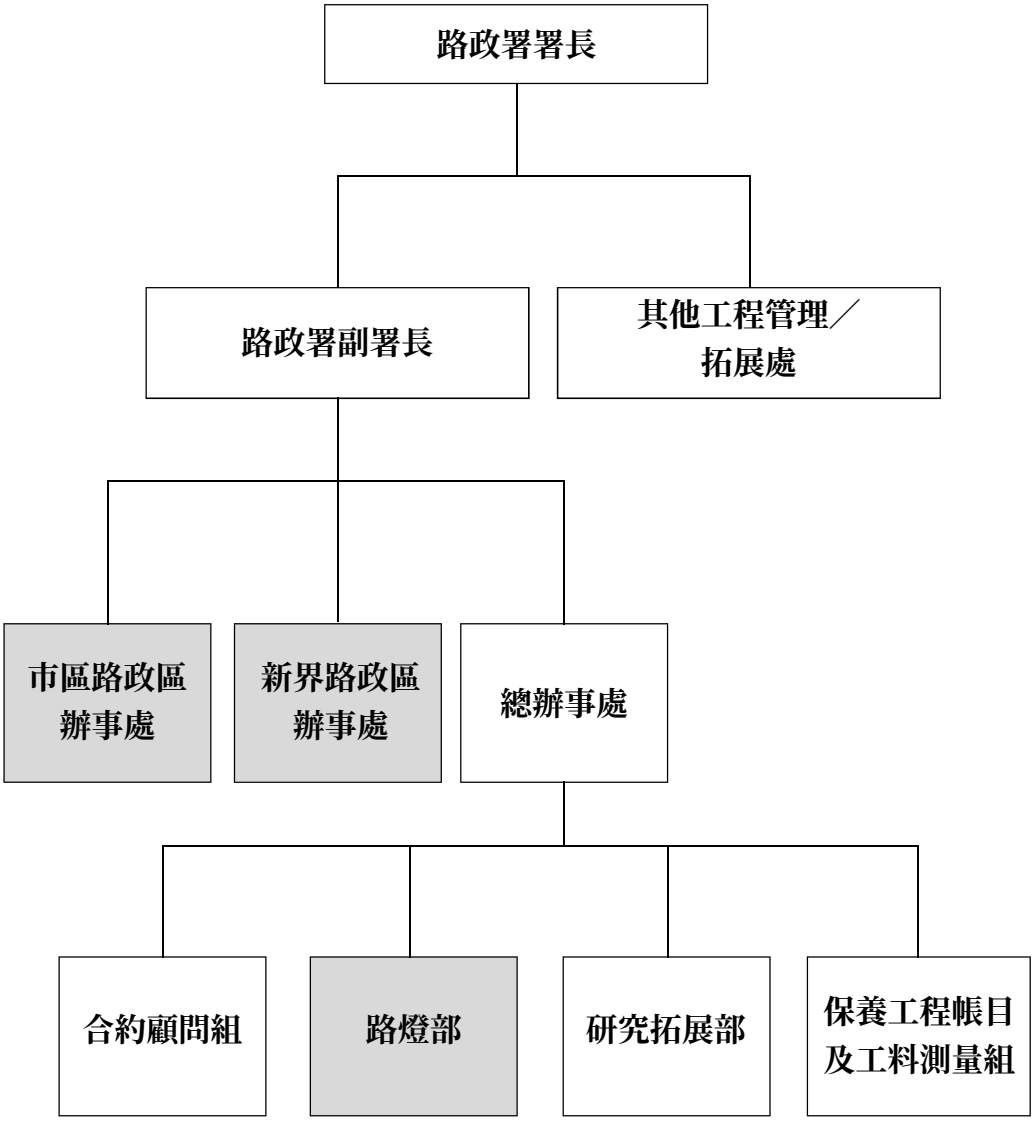
(b)　提醒該署職員檢討和更新施工通知的費用預算，才用作計算中期付款的根據。

當局的回應

5.13　路政署署長同意審計署的建議。

附錄 A
(參閱第 1.4 段)

路政署組織簡圖

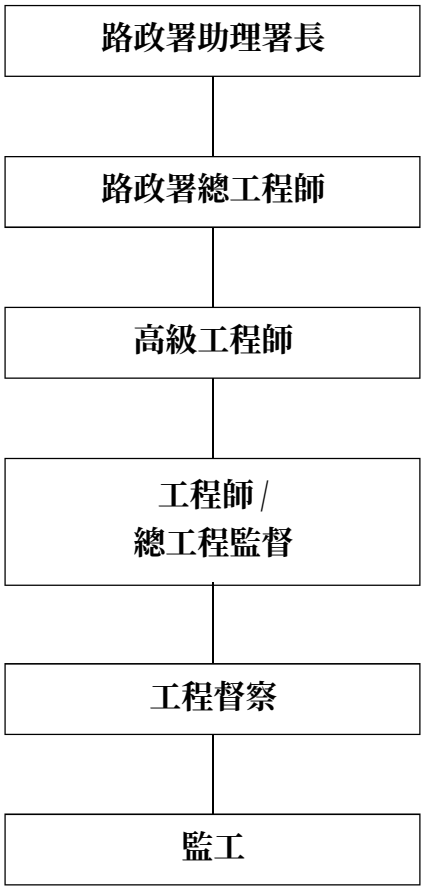


說明： 負責管理定期保養合約的路政區辦事處和路燈部

資料來源：路政署的記錄

附錄 B
(參閱第 1.4 段)

路政區辦事處的管理架構



資料來源：路政署的記錄

附錄 C
(參閱第 1.6 段)

審計署審查的定期保養合約

定期保養合約	合約期
高速公路 (2 份)：	
合約 A	1.4.2004 – 31.3.2008
合約 B	1.4.2002 – 31.3.2005
分區的區內道路 (11 份)：	
合約 C	1.4.2005 – 31.3.2009
合約 D	1.4.2004 – 31.3.2007
合約 E	1.4.2004 – 31.3.2007
合約 F	1.4.2004 – 31.3.2007
合約 G	1.4.2003 – 31.3.2006
合約 H	1.4.2003 – 31.3.2006
合約 I	1.4.2003 – 31.3.2006
合約 J	1.4.2003 – 31.3.2006
合約 K	1.4.2002 – 31.3.2005
合約 L	1.4.2002 – 31.3.2005
合約 M	1.4.2001 – 31.3.2004
路橋結構 (1 份)：	
合約 N	1.4.2002 – 31.3.2005

資料來源：路政署的記錄

附錄 D
(參閱第 4.4 段)

合約 A 大事年表

二零零三年三月	定期合約委員會開始為一批共四份的定期保養合約 (包括合約 A) 擬備標書。
二零零三年八月至九月	新界路政區辦事處的項目工程師和高級工程師，以及合約顧問組的高級工程師草擬合約 A 的特別條文。
二零零三年十一月	路政署就合約 A 招標。
二零零四年一月	招標工作結束。
二零零四年二月	標書評審小組評審標書。
二零零四年三月	經中央投標委員會通過後，路政署批出合約 A 。
二零零四年四月	合約 A 生效。
二零零四年四月中	項目工程師發現兩項綜合價格 (項目編號 97753 及 97754) 的計量單位 " no.-day " 因打字出錯而成為 " m-day " 。
二零零四年五月至八月	路政署徵得法律意見後，便與承建商磋商調低照明、標誌及防護設備的價格。
二零零四年八月	路政署接納承建商的減價建議。
二零零五年一月	路政署擬定重組定期合約委員會的方案。
二零零五年四月	路政署檢討標書擬備工作的監管及查核程序，以及定期保養合約的管理工作。
二零零五年五月	路政署署長委任內部調查小組，重新審視整宗事件。
二零零五年六月底	調查小組向路政署署長提交調查報告。
二零零五年八月	路政署繼續與承建商磋商。