

「五股楊梅度高架拓寬新建工程井基鋼筋短少案」

記者會新聞稿（100.5.10）

台灣世曦公司設計烏龍、交通部國工局曲意迴護

「國道 1 號五股至楊梅段拓寬建設計畫」總經費 882 億 5,700 萬元（含設計監造費 27 億 9208 萬元、施工費 426 億 48,13 萬元），路線長度 40 公里，係屬行政院振興經濟方案之公共建設，原由交通部高速公路局主辦，98 年 2 月 9 日由交通部臺灣區國道新建工程局（下稱國工局）接續辦理，預計工期自 98 年 9 月至 101 年 12 月。

「國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程」計分五股林口段、林口中壢段及中壢楊梅段 3 段，其顧問標（設計監造工作）除中壢楊梅段為林同棧工程顧問公司外，五股林口段及林口中壢段設計監造單位均由台灣世曦工程顧問股份有限公司（下稱台灣世曦公司）承攬，技術服務費用高達 19 億 6,900 萬元，占全部技術服務費用的 70.52%。99 年 9 月初經媒體披露五股林口段 C901、C902、C904A 及 C904B 標共 119 座橋墩「井式基礎」（下亦稱井基）疑有鋼筋短少、偷工減料及耐震能力不足情事，社會各界咸表關切。

經監委陳永祥、程仁宏調查，發現 119 座橋墩井基確有設計錯誤及耐震能力不足情事，每一座井基鋼筋量約短少 1/3，短少鋼筋總重量約 1343 噸，而台灣世曦公司設計錯誤的原因荒謬至極，竟然是「沒考慮軸力及彎矩之交互影響」！台灣世曦公司先是佯稱國內並無「井式基礎」設計規範可資依循，企圖將「設計錯誤」美化成「設計疏失」，實際上卻只是按一般柱桿件設計為之，與國內有無「井式基礎」設計

規範根本無涉。然而，就算是按柱桿件設計，台灣世曦公司也設計錯了，按軸力與彎矩聯合作用之構材需依考量軸力及彎矩之交互影響(P-M 曲線)設計，長久以來為一般鋼筋混凝土柱構件設計所遵循，此亦係土木工程背景人員基本常識，根本不是什麼高度專業。

待監委陳永祥、程仁宏進一步調查設計人員的專業背景，發現實際負責設計的人員居然不是台灣世曦公司員工，而是台灣世曦向亞新工程顧問公司借調來的人力！眾所皆知，台灣世曦公司為交通部轉投資之工程顧問公司，長期壟斷國內重大公共工程，其規模國內首屈一指，員工人數近2,000人，究竟有何必要向比它小的公司「借調」2位工程師？是台灣世曦公司不具井式基礎設計人力？抑或是台灣世曦公司承包工程已超過該公司所能負荷？台灣世曦公司是否以亞新2位工程師為待罪羔羊，掩飾其違法轉包情事？凡此均頗令人質疑。

另有甚者，井基鋼筋短少、耐震能力不足經媒體披露後，台灣世曦公司已是斯文掃地、商譽受創，卻不思從品質管制系統(Q.A/Q.C)根本改過，竟發布人令，由該公司因本案遭國工局移付行政院公共工程委員會懲戒之簽證技師暫行副總經理職務，實非合宜之舉。

國工局為工程主辦機關，負責採購及履約管理，理應對設計成果進行審查，檢核顧問公司提送成果是否涵蓋契約規定內容及符合相關規定，必要時尚須委請第三公正單位辦理設計圖說審查。然而，國工局任由合署辦公之顧問標廠商私下採人力借調代工方式，以規避轉包之嫌，其管理流於型式、顯不切實，對一路由台灣世曦公司初核、複核、核定及簽證之「錯誤」設計圖說，亦照單全收、旋即發包，顯示設計圖說審核機制有欠落實。

有關對台灣世曦公司設計罰則部分，除6座已施作而須敲除重製所需費用2,048萬元將由該公司支付外，另國工局依設計服務契約「3.3 罰則」(3)予以懲處，預估罰款金額

約 300 萬。惟無論自台灣世曦公司技術服務費用 19 億 6,900 萬元、或是 119 座橋墩井基造價 6 億元觀之，均屬偏低，絲毫不具懲處效果，國工局拘泥合約規定，僅依最低額度處罰台灣世曦公司，顯有縱放該公司之嫌。面對施工查核委員及本院要求確實檢討並追究台灣世曦公司責任，國工局均一味表示井基改善作業不影響各標施工期程、重新頒圖施工之井基並不影響本計畫之施工期程、亦不致有其他衍生性之損失、尚難構成政府採購法第 101 條停權要件等，迴護之甚、令人側目！與該局對待其他技術服務廠商，不可同日而語。

再者，國道中山高速公路（即國道 1 號）五股至楊梅段平日車流眾多，假日期間更是車龍綿延、宛如一巨大停車場，用路人怨聲載道。為解決該路段常態性塞車問題，交通部配合行政院擴大內需方案，研提「國道 1 號五股至楊梅段拓寬建設計畫」，立意良善，本值嘉許，惟五楊段壅塞已非一朝一夕，究有何必要急於一時，僅以基本設計圖說即倉促發包，致生高架橋墩井式基礎設計錯誤情事，不僅重創台灣世曦公司專業形象，亦傷害國工局甚至政府施政形象，交通部應再審慎檢討基本設計圖說發包策略得失及使用時機，避免倉促發包致生忙中有錯、欲速則不達。