

立法會

Legislative Council

立法會PWSC66/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府
當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第七次會議紀要

日期：2012年5月7日(星期一)
時間：下午2時30分
地點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：何鍾泰議員,SBS,S.B.St.J.,JP (主席)
梁家傑議員,SC (副主席)
李華明議員,SBS,JP
涂謹申議員
陳鑑林議員,SBS,JP
劉皇發議員,大紫荊勳賢,GBS,JP
劉健儀議員,GBS,JP
譚耀宗議員,GBS,JP
石禮謙議員,SBS,JP
李永達議員
張學明議員,GBS,JP
劉秀成議員,SBS,JP
甘乃威議員,MH
何秀蘭議員
李慧琼議員,JP
陳克勤議員
梁家騶議員
黃國健議員,BBS
葉國謙議員,GBS,JP
葉劉淑儀議員,GBS,JP
陳淑莊議員
陳偉業議員

列席議員 : 王國興議員, MH

缺席委員 : 霍震霆議員, GBS, JP

出席公職人員 :

| | |
|----------------|-------------------------|
| 何珮玲女士, JP | 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3 |
| 韋志成先生, JP | 發展局常任秘書長(工務) |
| 傅小慧女士 | 發展局副秘書長(規劃及地政)1 |
| 黃耀錦先生 | 環境保護署副署長(1) |
| 何珏珊女士 | 財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)(工務) |
| 鄭汝樺女士, GBS, JP | 運輸及房屋局局長 |
| 鄭美施女士, JP | 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 |
| 杜永恒先生 | 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5 |
| 劉家強先生, JP | 路政署署長 |
| 周進華先生 | 路政署港珠澳大橋香港工程處管理處處長 |

列席秘書 : 羅英偉先生 總議會秘書(1)6

列席職員 :

| | |
|-------|--------------|
| 劉國昌先生 | 助理秘書長1 |
| 胡瑞勤先生 | 議會秘書(1)6 |
| 胡清華先生 | 高級議會事務助理(1)3 |
| 邱寶雯女士 | 議會事務助理(1)8 |

經辦人／部門

主席匯報，自2011-2012年度會期開始至今，工務小組委員會一共通過32項工程計劃，總值1,460億6,550萬元。在獲通過的總撥款額中，1,425億7,310萬元與基本工程計劃有關。

總目706 — 公路

PWSC(2012-13)11 844TH 港珠澳大橋香港接線

2. 主席表示，PWSC(2012-13)11旨在把844TH號工程計劃的核准預算費提高88億5,730萬元，即由161億8,990萬元增至250億4,720萬元(按付款當日價格計算)。當局已於2012年4月25日的交通事務委員會會議上就提高工程計劃核准預算費的建議進行諮詢。該事務委員會的委員原則上不反對此項建議。事務委員會的討論概要於會議席上提交。

3. 主席申報他是一間工程公司的獨立非執行董事。

增加工程計劃核准預算費

4. 李慧琼議員關注到工程計劃的費用急升超過88億元，較只是在6個月前才獲財務委員會(下稱"財委會")批准的原來工程計劃費用增加約55%。她指出，港珠澳大橋的工程計劃預算費用已隨着此項目延遲落實而增加約65億元。她促請政府當局確保現擬增加的核准預算費合理，以及不會進一步增加有關的工程計劃預算費用。王國興議員表達類似的關注。

5. 運輸及房屋局局長表示，政府當局於2011年11月向財委會提交有關港珠澳大橋的撥款建議時已向議員解釋，港珠澳大橋香港口岸及屯門至赤鱸角連接路前期工程因有關的司法覆核程序而較原定時間延遲差不多一年才開展。當局須透過增加人手和工程設施，以及作出加班安排去壓縮施工時間表，才可趕及完成有關的工程，以配合港珠澳大橋在2016年啟用。上述措施加上工程成本價格上升，令這兩項本地工程計劃開支增加約65億元。政府當局強調，當局就增加開支進行的估算屬於非常保守，當中並不包括有關香港接線工程計劃的估算，因為在仍未接獲標書的情況下作粗略估算並不恰當。

6. 為確保所增加的核准預算費合理，運輸及房屋局局長表示，政府當局已聘請專業顧問估計香港接線的造價。然而，考慮到延遲動工引致施工時間緊迫，並因應最新的市場情況及香港接線工程的獨特性和嚴格要求，投標者擬備標書時對風險所作出的評估較當局預期為高。風險因素加上工程成本價格在過去6個月急升，以致有關的造價提高。

7. 至於委員關注到工程計劃預算費會否進一步增加，運輸及房屋局局長指出，香港接線工程計劃以具競爭性的程序進行招標。透過該程序，當局選定最能符合工程計劃所需嚴格技術要求的最低價標書。工程計劃的應急費用應可就未能預見的情況提供足夠的緩衝。基於目前的情況及顧問實施嚴格的成本控制措施，政府當局有信心中標者能在經修訂的預算內推行此項工程計劃。

因風險評估較預期為高而引致造價增加

8. 葉國謙議員指出，香港接線的造價因風險評估較預期為高而須增加的34億4,000萬元為一筆龐大的款額。他促請政府當局就所增加的款項作出詳細交代。劉健儀議員表達類似的關注。

9. 路政署署長解釋，香港接線的工程涉及嚴格的技術要求，延遲動工令有關的施工時間表十分緊迫。投標者一方面須在困難的環境下工作，因為部分工程將於海上離岸的範圍進行，在惡劣天氣情況下可能會受到影響。另一方面，香港接線的工程須在大嶼山北部及機場島附近的重要設施落成後進行，亦增加此項工程計劃的技術困難。除了於敏感設施如燃油庫和昂坪360纜車附近進行穿越石層的隧道挖掘工程外，此項工程計劃亦涉及在機場快線及機場島上的機場路下面建造隧道。此等工程必須極小心進行，以免影響上述設施的運作。

10. 路政署署長進一步表示，在克服上述困難方面，投標者須採取他們最有經驗和把握的設計和建造方法，以確保工程計劃能適時完成。舉例而言，投標者建議使用小型隧道鑽挖機(而非參考設計所示的鋼管樁)，以提升橫向打樁工程的準確度及可

控性。採用這些設計和建造方法所需的費用較參考設計和方法所需的費用為高，故此令造價增加。

11. 劉健儀議員表示，政府當局應更詳細解釋，為何投標者在評估工程風險方面較為保守。否則，市民會感到有關的款項並非是直接用於進行工程，而只是作為壓縮工程時間的補償。主席贊同劉議員的意見，並要求政府當局在相關的財委會會議前提供分項數字，詳細列明因為投標者所作的風險評估較預計為高而增加的費用。政府當局答允提供有關的資料。

司法覆核對增加工程計劃預算費用的影響

12. 張學明議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")的議員支持此項建議及港珠澳大橋相關本地工程計劃盡早開展。他表示，對於港珠澳大橋相關本地工程計劃因為司法覆核程序而嚴重受阻，以致造價額外增加逾88億元，部分市民深表關注。他表示，對於提出司法覆核一事，公民黨難辭其咎。葉國謙議員、王國興議員及陳鑑林議員表達類似的意見。

13. 陳偉業議員不同意司法覆核導致建造工程延誤及造價增加的說法。他表示，有關港珠澳大橋的討論早在1990年代已展開。倘若當時已落實該項工程計劃，應可大幅節省建造成本。他表示，某些政黨將有關的延誤歸咎公民黨並不公平。

14. 譚耀宗議員認為，司法覆核程序無可否認令工程計劃遲遲未能落實，以致造價增加。譚議員強調，就此項工程計劃尋求增撥的款項，本可用於興建大量公屋單位。關於陳偉業議員指司法覆核並非建造工程延誤的成因，他要求當局澄清此說法。

15. 運輸及房屋局局長解釋，在司法覆核於2010年1月展開後，政府當局須擱置向財委會尋求撥款的計劃。儘管設計及工地勘測工作沒有受到司法覆核影響，但行政長官會同行政會議授權及撥款申請的程序均需擱置，以致工程未能動工。原訟法庭於2011年4月作出的裁決撤銷有關香港口岸及香

港接線的環境許可證，以致有關工程不能展開，直至上訴法庭於2011年9月作出裁決，裁定環境保護署署長上訴得直，維持該等環境許可證的效力。由於司法覆核令香港接線的工程時間由十分充裕變為非常緊迫，政府當局須引入各項措施壓縮施工時間表及加快施工，務求追回延誤的時間，以趕及在2016年完成相關的工程。

16. 梁家傑議員表示，環境諮詢委員會(下稱"該委員會")於2009年10月12日就港珠澳大橋相關項目的環境影響評估報告進行討論時，與會者得出的結論為"應要求工程計劃倡議者在諮詢漁農自然護理署後，在施工前向該委員會提交建議書及詳細計劃，包括大小磨刀洲擬議海岸公園的擬建面積及管理計劃，以徵詢該委員會的意見"。他又引述政府當局於2011年2月22日提交發展事務委員會的一份文件所載，就有關香港口岸的勘測及初步設計工作，"由於需配合2009年11月發出的環境許可證要求，需就大小磨刀進行額外的海岸公園初步研究，項目的完工日期因而需要延長"。因此，他認為，港珠澳大橋相關工程計劃延遲落實，並非因為司法覆核程序所致。他又重申其立場，即有關的司法覆核並非由公民黨提出。

完成工程計劃的時間

17. 陳鑑林議員表示，確保香港接線能在2016年竣工以配合港珠澳大橋啟用至為重要，否則便會引致經濟損失。

18. 運輸及房屋局局長表示，有關主橋及珠海和澳門各自的連接道路工程一直按計劃進行。如香港接線的工程能在2012年上半年動工，此項工程仍可在2016年竣工。由於港珠澳大橋連接香港、珠海及澳門，如香港接線不能如期竣工，港珠澳大橋便不可能在2016年啟用，屆時三地均須承受直接及間接的經濟損失。

19. 由於工程時間緊迫及未能預見的阻延情況(例如惡劣的天氣情況)，陳鑑林議員對此項工程計劃能如期在2016年完成表示有所保留。他詢問，當

局有否在合約內訂明條款，以確保工程計劃能如期完成，當局又會否透過施加罰則鼓勵工程適時完成。

20. 路政署署長回應時表示，如增加工程計劃核准預算費的建議獲批准，而政府當局又可按計劃在2012年上半年批出合約，當局即會在合約內訂明，香港接線須在2016年年底通車，以配合港珠澳大橋啟用。有關的合約亦會訂明，如遇上惡劣天氣情況，亦只能因為施工期間懸掛黑色暴雨警告信號及八號或以上風球，竣工日期才可延展。根據過去數年的天氣統計數字，在施工期間出現上述惡劣天氣情況的時間總和估計約有1個月。當局亦會在合約內訂明未能在指明竣工日期屆滿前完成工程計劃的罰則條文。

21. 甘乃威議員察悉，此項工程計劃包括隧道段合約及高架橋段合約。由於投標者第一次回標的標書顯示回標價高於政府當局的預算，當局就隧道段合約重新招標。他詢問，當局會否就高架橋段合約重新招標，以降低投標價。他又詢問，當局在招標期間接獲多少份標書，以及該等標書之間的投標價有何差異。

22. 運輸及房屋局局長答稱，工程計劃包括隧道段合約及高架橋段合約。當局首先發現隧道段合約的投標價超出原來的估算。為保障公帑用得其所及確保招標程序公平，政府當局採取多項措施紓緩工程計劃的風險，並在徵詢律政司的意見後就合約重新招標。基於隧道段合約第一次招標時的回標價高於當局的預算，當局亦在高架橋段合約截標前就合約作出類似的修改，以紓緩投標者的風險及降低投標價。

就工程計劃索償

23. 陳偉業議員指出，建造大嶼山香港國際機場的工程引致數十億元的索償。他詢問，基於香港接線工程計劃甚為複雜，當局有否在招標文件內訂定條文，以顧及可能出現的索償情況，以及會否就有關款額設定上限。

24. 路政署署長解釋，當局以總價形式批出合約及委聘一名專業顧問嚴緊地管理及監察有關的工程，以確保工程完全符合有關合約的要求，藉此把索償的風險減至最低。運輸及房屋局局長補充，在招標文件內設定款額上限的做法，在法律上並不恰當，亦可能會推高投標價。

港珠澳大橋與香港接線的銜接

25. 劉秀成議員詢問，在香港、珠海和澳門各自把其連接道路與主橋連接方面，三地如何作出協調，以確保有關的工程在技術上可行。他察悉，珠海和澳門正全速進行各自的連接道路工程，並建議政府當局在設計此工程計劃及合約方面向珠海和澳門兩地借鏡。

26. 運輸及房屋局局長表示，三地政府均負責落實港珠澳大橋主橋的工程，而有關的工程則由內地承建商按國際標準進行。由三地政府共同成立的港珠澳大橋管理局會監督包括主橋工程品質及安全等重要事宜。路政署署長補充，雖然主橋和香港接線的承建商各自採用他們最有經驗和信心的設計及建造方法，政府當局一直與有關當局緊密合作，以確保主橋和香港接線的接合無瑕。

與港珠澳大橋有關的本地工程

27. 張學明議員關注到，屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的造價或會因為工程延遲落實而進一步增加。他表示，把屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道與香港接線連接具策略重要性。他關注到此等工程計劃不能同步完成，以於2016年與香港接線連接。

28. 運輸及房屋局局長表示，延遲落實與港珠澳大橋有關的各項本地工程，會影響該等工程的施工時間及財政安排。雖然屯門至赤鱸角連接路南段(連接港珠澳大橋香港口岸和北大嶼山公路的高架橋段)將可如期於2016年竣工，以提供通道讓車輛進出香港口岸，但北段(連接港珠澳大橋香港口岸與屯

門的海底隧道)的工程在2017年才能竣工。至於屯門西繞道，政府當局廣泛諮詢屯門區議會和當區居民後，已從10個走線方案中選定1個。屯門西繞道各項影響評估、工地勘測和初步設計現正進行。政府會分階段推展與港珠澳大橋有關的本地工程，以配合港珠澳大橋啟用及應付交通需要。

29. 張學明議員指出，部分市民支持興建十號幹線以解決屯門的交通擠塞問題。他表示，民建聯認為，屯門西繞道在解決上述問題方面的成效會遠高於興建十號幹線。鑒於屯門公路隨着港深西部公路通車而將於2016年出現飽和的情況，他關注到，若屯門西繞道未能於適當時候通車，港珠澳大橋啟用可能會令屯門公路的交通擠塞情況進一步惡化。

30. 運輸及房屋局局長解釋，當局雖已為屯門西繞道覓得走線方案，但須作出多項修改。在展開下一階段的工作前，政府當局需妥為諮詢相關持份者。政府當局知悉當區居民的強烈訴求，並會不遺餘力加快興建屯門西繞道。

僱用勞工及職業安全

31. 甘乃威議員批評政府當局在2011年11月向財委會尋求撥款時低估有關的工程計劃預算費用。他詢問，為何根據文件所述，工人屬意在市區工作的機會，會引致核准預算費增加，因為當局在計算原來的工程計劃預算費用時理應已考慮此因素。

32. 運輸及房屋局局長解釋，直至標書反映有需要提供津貼以吸引勞工在大嶼山偏遠地點及在海上進行此項工程計劃前，當局一直未能預計此項工程計劃會出現勞工短缺的情況。主席促請政府當局盡早展開此項工程計劃，否則或會更難吸引勞工進行須在更緊迫的時間內完成的工程計劃。

33. 王國興議員關注到，香港接線的工程時間緊迫，承建商除可能有需要輸入建造業工人外，亦可能有需要輸入技術勞工。梁家傑議員表示，就港珠澳大橋進行討論的過程中，部分建造業團體曾就

建造業勞工短缺的情況呼籲政府當局減慢推展基建項目的速度。

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1回應時表示，香港接線的工程計劃將為建造業工人和技術人員創造約4 580個職位。當局絕不會純粹以工程時間緊迫為由輸入勞工。

35. 王國興議員關注到，由於建造業工人須在工程時間緊迫的情況下工作，此情況可能會危及他們的安全。他要求政府當局加強採取措施確保工人在建築地盤安全。

36. 路政署署長表示，政府當局十分注重建築地盤的職業安全，並已在招標文件中訂明相關的職業安全要求。中標者須顯示本身已達到多項要求，包括一切所需的安全標準，方可獲支付合約所訂的款項。

37. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。陳偉業議員要求把他放棄表決一事記錄在案。

38. 議事完畢，會議於下午3時34分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年5月24日