

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)475/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2011年10月26日(星期三)
時 間： 上午8時45分
地 點： 立法會綜合大樓會議室3

出席委員： 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
葉偉明議員, MH
梁國雄議員
陳淑莊議員
陳偉業議員

其他出席議員： 余若薇議員, SC, JP
葉國謙議員, GBS, JP

缺席議員： 張宇人議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
鄭美施女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
杜永恒先生

路政署署長
劉家強先生, JP

路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
鄭定寧先生, JP

運輸署助理署長／策劃
盧劍聰先生, JP

列席秘書：總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員：高級議會秘書(1)2
伍美詩女士

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 港珠澳大橋香港境內工程的最新進展

(立法會 CB(1)126/11-12(01)——政府當局就港
號文件 珠澳大橋香港
本地工程的最
新進展提供的
文件

立法會 CB(1)133/11-12 號——立法會秘書處
文件 擬備有關港珠
澳大橋的文件

(最新背景資料
簡介))

運輸及房屋局局長向委員簡介政府當局提供的文件，當中講述港珠澳大橋(下稱"大橋")香港本地工程的最新進展，以及擬向工務小組委員會及財務委員會(下稱"財委會")提出的撥款申請，以便為下列項目提供財務支持：

- (a) 撥款304億3,390萬元(按付款當日價格計算)，用以興建大橋香港口岸；
- (b) 撥款161億8,990萬元(按付款當日價格計算)，用以為香港接線進行詳細設計及建造工程；及
- (c) 撥款19億960萬元(按付款當日價格計算)，用以為屯門至赤鱸角連接路進行詳細設計、工地勘測及前期工程。

2. 路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長借助電腦投影片向委員簡介大橋香港本地工程的最新進展，當中特別提到在項目的規劃及設計階段已採取的各項環保措施。委員察悉，針對環境保護署(下稱"環保署")署長批准大橋香港口岸及香港接線工程的環境影響評估報告(下稱"環評報告")及發出環境許可證的決定提出的司法覆核令工程延誤。由於訴訟的關係，動工時間較原定的動工日期相差了約一年。政府當局計劃於11月向財委會申請撥款。如撥款申請獲得批准，大橋本地工程將會於2011年年底展開。政府當局會全力加強人手、增加使用機器和修改建造方法以壓縮工程時間表，爭取如期於2016年完成工程，讓大橋開通。

大橋的經濟效益及策略性意義

3. 運輸及房屋局局長和運輸及房屋局副秘書長(運輸)1回應委員詢問大橋項目的經濟效益及以何基準評估經濟效益時表示，三地政府已仔細評估大橋項目所帶來的經濟效益。在20年期內，估計大橋項目為三地帶來的按折減現值計算的經濟淨效益

政府當局

約為人民幣400億元，當中香港所得為人民幣230億元，內地為人民幣130億元，澳門為人民幣40億元。運輸及房屋局局長表示，根據行車量預測的結果，三地政府委聘的顧問評估了大橋通車後所節省的交通費用、旅客節省的時間值、大橋項目為三地帶來的交通量，以及陸路貨運減省的時間值等效益。應主席要求，運輸及房屋局局長承諾在會後以書面提供有關大橋經濟效益的詳細資料。

4. 林健鋒議員詢問大橋預期的策略性價值。運輸及房屋局局長表示，大橋將有助建立策略性道路網，連接香港、珠海、澳門及深圳，進一步鞏固香港作為交通航運樞紐的地位。由於接近香港國際機場，香港口岸可成為各種運輸的策略性樞紐。林健鋒議員歡迎政府當局計劃盡快展開大橋本地工程，因為該項目有助促進香港、澳門和珠三角西部的經濟發展，具有非常重要的策略性意義。他支持政府當局的撥款建議。

屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的工程進度

5. 張學明議員對大橋本地工程因為司法覆核案件而拖延差不多1年表示失望。他表示屬於民主建港協進聯盟的議員支持有關的撥款建議，亦支持大橋本地工程早日動工。張議員指出，在司法覆核中，申請人明確把屯門至赤鱸角連接路的環評報告剔出覆核範圍，所以他關注政府日後會否就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的環評報告再受到司法覆核的挑戰，導致進一步推遲工程時間表。張議員察悉，連接香港口岸與屯門的屯門至赤鱸角連接路海底隧道的工程(屯門至赤鱸角連接路的北面連接路)預期在2017年完成。他關注到若工程進一步延誤，預期於2017年飽和的現有屯門公路，將無法應付大橋通車後增加的行車量。假若屯門至赤鱸角連接路的北面連接路未能如期在2017年通車，他詢問政府當局有否研究措施，紓緩屯門公路交通擠塞的情況。

6. 運輸及房屋局局長回應時表示，對於市民會否就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的環評報告提出司法覆核，政府不能預測。然而，她指出

上訴法庭已確定環保署署長就大橋本地工程項目發出的環境許可證的有效性，並表示雖然申請人明確把屯門至赤鱸角連接路的環評報告剔出覆核範圍，但由於屯門至赤鱸角連接路海底隧道南面出入口與香港口岸的填海工程屬同一張工程合約下推展的工程，並會在同一時間於同一地點施工，所以屯門至赤鱸角連接路的建造工程時間表仍然受到影響。

7. 運輸署助理署長／策劃補充，鑒於屯門至赤鱸角連接路的北面連接路不會影響大橋通車，政府當局無意壓縮這部分的工程，這部分的工程將於2017年完成。他又指出，根據由屯門公路、汀九橋、青嶼幹線和北大嶼山公路組成的交通走廊的最新交通情況檢討，一些路段(尤其是屯門公路深井段)的行車量由2017年起會超逾容車量。而屯門至赤鱸角連接路的北面連接路於2017年通車，可及時應付預期的交通需求，政府當局認為無需壓縮此部分的工程。

8. 張學明議員進一步詢問，在為興建屯門西繞道而收回土地方面，政府當局是否預期會遇到任何困難。運輸及房屋局局長表示，政府當局已就屯門西繞道項目進行廣泛諮詢，從各個途徑蒐集市民對走線的不同意見。政府當局根據所蒐集的意見，考慮了10個不同的走線方案。在與有關各方詳細討論後，政府當局從10個方案中選擇了現時的建議走線，該走線亦獲有關區議會及鄉事委員會支持。在討論及考慮過程中，政府當局設法減少對區內居民造成的影響，亦盡量避免收地的需要。運輸及房屋局局長補充，當局期望經過廣泛的公眾諮詢工作後，可盡量減低屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道環評報告受到司法覆核挑戰的風險。

9. 林健鋒議員詢問，若有關的大橋本地工程未能如期竣工，將會對北大嶼山交通帶來怎樣的影響。運輸及房屋局局長回應時表示，由於屯門至赤鱸角連接路北面連接路的工程會延遲1年至2017年才竣工，在該路段通車前，屯門居民必須使用現有路線經汀九橋及青馬大橋前往香港國際機場。在屯

門至赤鱸角連接路全面通車後，兩條橋的行車量將會減少。

工程的質量控制

10. 黃成智議員關注，當局需要壓縮工程時間表的做法，會否影響到工程的質素。葉偉明議員認同黃議員的意見，並關注到壓縮工程時間表可能對工人的職業安全造成影响。

11. 運輸及房屋局局長向委員保證，當局是在確保工人安全和施工質素的前提下修改工程及施工方法。路政署署長補充，就加速興建香港口岸基建工程、設施及建築物而言，當局不會純粹增加人手和加長工人的工作時間，政府當局的做法是考慮各項因素，包括整項工程的時間表、工程性質及施工時間、壓縮工程時間表的可行性，以及作出修改的經濟效率。他以香港口岸填海工程為例指出，政府當局曾考慮能否將填海範圍細分為不同填海區，以便分階段提供土地興建香港口岸設施及基建工程。政府當局亦曾考慮修改施工方法的可行性，例如在填海工程中改用更多海砂作回填物料，以縮短固結過程。在考慮各項因素後，政府當局認為壓縮工程時間表屬可行。

12. 路政署署長又表示，由廣東、香港特別行政區(下稱"香港特區")及澳門特區政府組成的三地聯合工作委員會(下稱"三地委")已在內地成立法人機構(稱為港珠澳大橋管理局)，以落實大橋主橋項目。港珠澳大橋管理局負責協調主橋的建設、營運、維修及管理。三地委亦負責各項重要事務的督導工作，包括主橋工程的時間表、質素及安全事宜。他補充，港珠澳大橋管理局已根據香港特區政府的建議，委聘獨立顧問加強質量控制工作。至於大橋本地工程方面，已有既定的質量控制指引監管香港公共工程的質素。

建造業人力資源

13. 由於未來10年會有多項基建項目陸續上馬，令市場對建造業的人手需求增加，黃成智議員

關注到本地是否有足夠人手應付需求。他詢問政府當局有否估算本港未來10年的建造業人手供應，並研究預計的人手供應能否配合未來落實主要建造工程(包括大橋)對人手的需求。

政府當局

14. 運輸及房屋局局長和路政署署長回應時表示，發展局及建造業議會(下稱"議會")已完成預測往後數年建造業專業人員、監工／技術員，以及工人供應情況的研究。該研究亦審視不同工種及技術水平的建造業工人的需求情況。由於預期個別工種將會出現輕微人手短缺的情況，政府當局已與議會合作推出各項措施，例如推出"Build升"培訓計劃，吸引更多人投身建造業，並透過培訓和工藝測試，提升建造業工人的技術水平和競爭力。政府期望在推行有關措施後，可應付建造業的人手需求。應黃議員要求，運輸及房屋局局長答允提供資料，講述政府當局為確保有足夠建造業人力應付因落實各項基建工程而增加的人手需求所採取的措施。

15. 王國興議員詢問，鑒於東涌、屯門及天水圍非常接近大橋項目的工地，區內失業率又偏高，政府當局會否優先聘用居於區內的建造業工人參與有關工程。運輸及房屋局局長回應時表示，在東涌、屯門及天水圍地區為大橋項目招聘建造業工人是可行的做法。

大橋本地工程所需撥款

16. 王國興議員表示，屬於香港工會聯合會的議員大力支持早日展開大橋本地工程及現時討論的撥款建議。王議員表示，由於有關項目已拖延約1年，實不應再浪費任何時間和公帑。他察悉司法覆核令大橋的本地工程所增加的費用預計為65億元(按付款當日價格計算)後，詢問此費用是否已包括屯門至赤鱸角連接路或任何其他相關工程所增加的費用。

17. 運輸及房屋局局長表示，工程費用增加約65億元，主要原因包括(i)須修改施工方法壓縮工程時間表，確保大橋如期於2016年年底通車(有關工程費用增加約41億5,000萬元)；及(ii)工程價格上升(有

關工程費用增加約23億5,000萬元)。她又表示，政府當局估計工程費用增加65億元，屬非常保守的估計，只涵蓋香港口岸及屯門至赤鱸角連接路前期工程(南面出入口填海工程)所增加的有關費用，不包括屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道項目所增加的費用。由於在是次撥款申請中，當局是尋求撥款以進行屯門至赤鱸角連接路餘下工程(南面和北面連接路及相關工程)的詳細設計及工地勘測工作，而屯門至赤鱸角連接路項目尚未進行詳細設計，因此現階段難以估計工程費用的增幅。屯門西繞道項目尚在初步設計階段，政府當局現時並無最新的預算造價。

18. 路政署署長進一步提供65億元的分項開支。他表示單就香港口岸工程而言，在總計304億3,390萬元(按付款當日價格計算)的預算開支當中，約63億元(按付款當日價格計算)是因大橋本地工程司法覆核案件導致的額外費用，當中涉及(i)修改施工方法以加速興建香港口岸的基建工程、設施及建築物等的額外費用，包括在填海工程中採用更多海砂作回填物料及相關設備和機器，以及使用額外人手、機器及設施以加快工程進度而引致的費用(有關工程費用增加約40億5,000萬元)；及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約22億5,000萬元)。他又表示，上述65億元增加費用的其餘2億元是由屯門至赤鱸角連接路的前期工程所引致的。在總計19億960萬元(按付款當日價格計算)的預算開支當中，約2億元是因司法覆核案件導致的額外費用，當中包括：(i)修改施工方法，在填海工程中改用更多海砂作回填物料；及使用額外人手、機器及設施(有關工程費用增加約1億元)以加快工程進度而引致的費用；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約1億元)。

19. 甘乃威議員雖然支持落實大橋項目，但對於修改施工方法的成本效益表示關注。為方便委員考慮撥款建議，他要求政府當局在工務小組委員會舉行有關會議前，以書面提供所增加的65億元費用的詳細分項數字，包括修改施工方法涉及的額外費用及工程價格上升的詳情。甘議員指出政府當局曾於不同時間，就落實大橋不同項目向財委會申請撥

款。他表示希望全面掌握香港特區政府為大橋項目分擔的開支總額，包括大橋主橋及本地工程的費用(按付款當日價格計算)。

政府當局

20. 運輸及房屋局局長答允提供所要求的分項數字及大橋項目所有獲批准的撥款資料。她補充，政府當局曾仔細研究修改的施工方法及工程價格的上升。

21. 葉偉明議員察悉政府當局稱65億元只是保守的估計數字後詢問，工程費用日後會否進一步增加。葉議員又詢問，三地政府曾否討論若大橋香港本地工程無法配合大橋主橋於2016年通車的後果。

22. 運輸及房屋局局長重申，65億元只包括香港口岸及屯門至赤鱸角連接路前期工程壓縮工程時間表及工程價格上升所需的額外費用，並未計及屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路餘下工程所增加的費用。運輸及房屋局局長重申，由於屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道項目尚未進行詳細設計，故現階段難以預測工程的費用或司法覆核有否令工程費用增加。她又表示，位於內地水域的主橋部分及珠澳口岸的工程已如期在2009年年底動工，預期這些工程可按計劃於2016年完成。若大橋本地工程可於2011年年底前動工，政府當局有信心有關工程可如期竣工。

政府當局

23. 主席及甘乃威議員認同葉議員的關注，並要求政府當局提供資料，述明推展屯門至赤鱸角連接路餘下工程及屯門西繞道詳細設計及建造工程所需撥款。運輸及房屋局局長承諾在會後根據現有資料，提供粗略的估計數字。

司法覆核對工程造成的影響

24. 余若薇議員表示，根據政府當局的文件，她覺得推展大橋項目的工作似乎一直在進展，情況如下——

(a) 主橋橋樑部分的工程已經開展；

- (b) 口岸設施及陸上的基建工程的詳細設計工作已於2010年12月開展；及
- (c) 當局已就香港接線工程首份設計及建造合約進行招標。

余議員要求運輸及房屋局局長解釋，為何當局表示動工時間表比原定計劃相差約一年。

(由於擴音系統出現技術問題，主席於上午9時53分暫停會議。會議於上午10時恢復。)

25. 運輸及房屋局局長表示，就大橋本地工程而言，當局原定的計劃是於2010年年底前動工，但動工時間表卻受到司法覆核案件的法律程序影響。舉例來說，填海工程合約的招標工作本應在2011年2月前便進行。即使當時政府當局尚未確定是否需要重新擬備有關的環評報告，但仍決定進行招標工作。因應不確定的情況，政府當局在招標文件中加入若干條款及條件，以免投標者在政府當局未能批出標書時可能提出申索。政府當局安排進行招標及所需的準備工作，以便在財委會批出有關撥款後可盡快開展工程。

26. 梁國雄議員詢問，運輸及房屋局有否與環境局討論，若環保署署長在上訴中敗訴在成本影響方面可能造成的後果。若有討論，政府當局有否設法採取措施將工程費用的增幅減至最低。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局尊重香港居民行使申請司法覆核的權力。她指出運輸及房屋局和環境局在大橋項目中扮演不同的角色：運輸及房屋局是工程項目倡議人，環境局則為監管當局。

27. 主席促請政府當局確保大橋本地工程採取所有可行的環保措施，以避免任何進一步的爭拗。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局已建議採取多項環保措施盡量減少對環境的影響，亦會確保在推行大橋本地工程時，全面遵守環境許可證所訂的條件及其他環保法例的規定。應主席的要求，運輸及房屋局局長答允再提供資料，詳述大橋香港本地工程所採取的環保措施。

政府當局

填海工程

28. 陳偉業議員非常關注建議採用隧道鑽挖機方法建造屯門至赤鱸角連接路海底隧道，以及採用新的不浚挖式填海方法，而香港將是首次運用此方法進行填海。他詢問政府當局有否研究在香港採用此等方法是否可行，政府當局又有否參考海外地區在這方面的經驗。他關注到政府可能缺乏有關經驗，日後可能遭承建商索償。林健鋒議員詢問興建第三條跑道的建議填海方法，是否與現時香港口岸建議採用的方法相同。

29. 路政署署長回應時表示，勘測及初步設計顧問研究建議採用隧道鑽挖機而不用傳統的沉管式方法建造屯門至赤鱸角連接路海底隧道。此建造方法可大量減少浚挖和棄置海泥，亦可將對海洋生態的影響減至最少。至於不浚挖式填海方法，日本、新加坡和美國均曾採用，由於可以大大減少浚挖和棄置淤泥，故被確認為環保的填海方法。他補充，此填海方法亦用於建造大橋主橋、西人工島及東人工島。政府當局為香港口岸人工島填海工程進行工地勘測工作後，確定此新填海方法適合香港。運輸及房屋局局長表示，興建第三條跑道的建議填海方法，與不浚挖式填海方法相似。不過，她補充由於必須先進行可行性研究，現時尚未決定興建第三條跑道是否需要填海。

30. 劉健儀議員察悉，香港接線是長約1公里的隧道穿越觀景山，通過現有機場路及機場鐵路地底，在機場島東岸新闢拓的填海區回到地面。該項目亦包括沿機場島東岸從隧道出口至大橋香港口岸之間建造約1.6公里長的三線雙程行車地面公路。劉議員詢問為何建議以地面公路而非海底隧道接駁香港接線至香港口岸。她認為採用海底隧道既可避免對東涌居民造成不良的視覺影響，亦可盡量減低工程費用，因為可以避免進行花費巨大的填海工程。

31. 路政署署長表示，因應部分東涌居民關注東涌對開一段香港接線原先採用海上高架道路方

案所造成的視覺影響，政府當局經檢討後，以隧道連同地面道路計劃取代原來方案。政府當局亦曾考慮建造海底隧道，穿越觀景山接駁至香港口岸。然而，此方案必須使用傳統開挖淤泥的填海方法，不符合政府盡量減少對環境造成影響的政策。如建造擬議地面公路，則可採用嶄新及較為環保的不浚挖式填海方法。況且，建造海底隧道可能需要進行更多填海工程，將海底隧道與香港口岸地面道路連接起來。經比較兩個方案後，政府當局認為現時的設計最為切實可行。

在香港口岸提供跨境客運渡輪服務

32. 劉健儀議員歡迎香港口岸的建造，因為香港口岸連同附近的香港國際機場，將令跨境陸路及航運交通更為便捷。她亦詢問能否使用香港口岸提供跨境客運渡輪服務。她指出現時只有上環港澳客運碼頭及尖沙咀中國客運碼頭經營跨境客運渡輪服務，連接香港至澳門及珠三角西部港口。她認為若香港口岸可以提供跨境客運渡輪服務，便可以帶來更多遊客，亦可令亞洲國際博覽館受惠，從而推動香港整體經濟。運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局認為該兩個碼頭處理旅客的能力已足以應付預期的需求。此外，由於原本設計並不包括在香港口岸興建碼頭，建造此設施涉及額外費用。政府當局在考慮是否需要增建跨境渡輪碼頭時，需要進一步考慮有關各方的意見。

33. 運輸及房屋局局長回應劉健儀議員進一步提問時表示，香港口岸公共交通交匯處的設計會盡量讓乘客使用各類不同的公共交通工具，亦會提供私家車泊車位。

34. 主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會，以供其於2011年11月8日的會議上考慮。他要求政府當局在該工務小組委員會會議前，提供委員所要求的補充資料。

政府當局

經辦人／部門

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2011年11月1日隨立法會CB(1)249/11-12號文件發給委員。)

II 其他事項

35. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年12月2日