

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2628/11-12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： 2012年4月25日(星期三)  
時 間： 上午8時30分  
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

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  
李鳳英議員, SBS, JP  
張宇人議員, 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  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
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  
梁家傑議員, SC

缺席議員： 石禮謙議員, SBS, JP  
李慧琼議員, 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  
周進華先生

**列席秘書**：總議會秘書(1)6  
羅英偉先生

**列席職員**：高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士

議會事務助理(1)2  
岑珀欣小姐

---

經辦人／部門

**I 港珠澳大橋香港接線**

(立法會CB(1)1624/11-12(01)—— 政府當局提供  
號文件 題為"港珠澳大  
橋香港接線"的  
文件

立法會CB(1)1683/11-12(01)—— 劉江華議員於  
及CB(1)1687/11-12(01)號文 2012年4月23日  
件 的來函及政府  
當局於2012年4  
月24日的回應

立法會 CB(1)133/11-12 號文 —— 立法會秘書處  
擬備的港珠澳  
大橋的最新背  
景資料簡介)

由於討論的事項關乎撥款申請，主席提醒委員就此事發言前，先披露他們涉及有關建議的直接或間接金錢利益的性質。何鍾泰議員申報，他是一間工程公司的獨立非執行董事、機場管理局成員，並循工程界功能界別當選議員。林健鋒議員申報，他是一間工程公司的獨立非執行董事。

2. 應主席之請，運輸及房屋局局長及路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長向委員簡介政府當局文件，當中建議把844TH號工程計劃(即港珠澳大橋香港接線)(下稱"香港接線工程")的核准預算費調高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)。政府當局計劃於2012年5月7日將該建議提交工務小組委員會討論。

3. 運輸及房屋局局長表示，香港接線工程包括建造約12公里長的三線雙程行車的香港接線，連接位於香港特別行政區(下稱"香港特區")與廣東省分界線的港珠澳大橋主橋和擬設於機場島東北面的香港口岸，該工程的施工受到一宗就環境保護署(下稱"環保署")署長批准港珠澳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")及環境許可證的決定提出的司法覆核案影響。結果，該工程的招標和動工時間皆比原定時間延遲約9個月，而政府當局只可在2011年9月及10月就香港接線的兩項工程合約招標。最終收回的投標價均較有關合約的預算為高。政府當局因而需要將香港接線工程的核准預算費進一步調高約88億6,000萬元。

#### 港珠澳大橋的經濟效益及策略性價值

4. 林健鋒議員希望香港接線工程盡快完成，因為若有道路直接連接珠江三角洲(下稱"珠三角")西部，將會吸引到香港、內地及澳門的投資，並加快香港與珠三角地區的融合。他認為，政府當局應

利用港珠澳大橋的優勢，協助香港的中小企在內地生產及開拓內地市場。何鍾泰議員認同林議員的意見，並認為有迫切需要興建港珠澳大橋及其相關的本地基礎設施，依他之見，這將會為香港帶來莫大益處。

5. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局一直打算盡快完成香港接線工程，以配合港珠澳大橋的啟用。然而，在有關的環境影響評估工作仍未確定是否有效時便貿然動工的做法並不可取。關於港珠澳大橋的策略性價值，運輸及房屋局局長表示，除了旅客所節省的時間值外，港珠澳大橋將形成連接香港、珠海、澳門及深圳的策略性道路網絡，因而進一步強化香港的交通及航空樞紐地位。香港口岸由於鄰近香港國際機場，故將會發揮策略性多式聯運交通樞紐的作用。運輸及房屋局局長表示，她相信商務及經濟發展局會在港珠澳大橋啟用後，採取積極措施，例如透過內地與香港更緊密經貿關係安排，增加與珠三角的貿易。

6. 余若薇議員要求政府當局提交文件，解釋用來評估港珠澳大橋的經濟效益的依據。她關注到興建港珠澳大橋的目的是否只是要方便根據過境私家車一次性特別配額試驗計劃(下稱"配額試驗計劃")前來香港的內地車輛，以及"一地兩檢"的安排會否實施於港珠澳大橋。

7. 運輸及房屋局局長表示，配額試驗計劃會分兩個階段實施。容許香港的私家車根據配額進入廣東的首階段正在推展，至於容許廣東的私家車進入香港的第二階段則仍未有實施時間表。運輸及房屋局局長強調，顧問在預測港珠澳大橋的經濟效益時，是採用保守的車流及人流推算幅度來作出評估，有關評估並不包括配額試驗計劃將會帶來的額外車流量。她補充，有關港珠澳大橋經濟效益的詳情已於較早前向事務委員會提交。然而，她同意再次提交相關資料，供委員參閱。

政府當局

8. 陳偉業議員認為，港珠澳大橋工程似乎對澳門最有利，因為大橋的啟用會令香港居民前往澳門更方便。依他之見，澳門政府應分攤港珠澳大橋

造價的最大份額。他要求政府當局提供文件，講述已為港珠澳大橋工程批出的撥款及三地政府所分攤的造價的份額。

政府當局

9. 運輸及房屋局局長表示，香港、珠海及澳門三地政府同意按照各自政府所獲得的直接效益的比率來分攤造價。各方亦須承擔本身連接路的興建費用。她表示，港珠澳大橋主橋的興建沒有超出預算，並且進展良好。主橋計劃於2016年竣工。她同意在會後提供資料，講述三地政府就港珠澳大橋主橋所分攤的造價。

#### 將香港接線工程計劃的核准預算費調高的建議

10. 部分委員，包括副主席、王國興議員、劉健儀議員、林健鋒議員及劉江華議員認為，該宗司法覆核案不僅導致港珠澳大橋的本地工程出現延誤，亦令現時建議下的工程造價大幅增加約88億6,000萬元。他們指出，在香港口岸工程及屯門至赤鱸角連接路前期工程已於2011年11月承擔65億元(按付款當日價格計算)的額外撥款後，政府當局這次再要為香港接線工程計劃申請88億6,000萬元(按付款當日價格計算)的額外撥款，合共令工程費增加約54%。王國興議員及劉健儀議員認為，所增加的巨額工程造價原本可用於其他措施以改善民生，例如補貼市民及低收入家庭的交通費及改善公立醫院的普遍科門診服務。王議員詢問，若現時的撥款建議不獲立法會批准，會否導致工程造價進一步上升。

11. 運輸及房屋局局長回應時表示，位於內地水域的東人工島和屬於港珠澳大橋主橋的有關路段，需於粵港分界線接駁位於香港水域的香港接線，以完成整個交通網絡。因此，除港珠澳大橋主橋外，香港的相關工程亦須完成才能配合接駁，讓港珠澳大橋可於2016年啟用。若現時的撥款建議不獲批准，政府當局可能需要再次招標，因而導致工程進一步延誤及造價上升。她又表示，若港珠澳大橋因本地工程的完工時間延誤而未能於2016年年底啟用，每年將蒙受約人民幣22億元的直接經濟損失及令香港、內地及澳門三地蒙受間接經濟損失。

此外，每年預計損失約人民幣20億元的過橋費收入。與此同時，三地政府亦須解決興建港珠澳大橋主橋的銀行貸款利息。

12. 林健鋒議員認為，有需要透過加人、加班及增加工程設施來壓縮香港接線工程的施工時間表，否則，因延誤招致的損失甚至會超過建議增加的核准預算費。他表示支持增加工程核准預算費的建議。

13. 何鍾泰議員表示，由於工程價格在過去數年急升，某項工程若延誤一年，價格會增加約三至五成。何議員指出，香港接線工程本身非常複雜。舉例而言，香港接線工程有部分涉及海上橋樑工程，而香港在這方面沒有太多經驗。該工程又需要在機場快線及機場路之下鑽挖隧道。他表示，此等工程須非常小心地進行。他認為，投標者作出較政府當局的預期為高的風險評估是合理的。他詢問香港接線工程可否分階段完成(例如可以先興建一條雙線雙程而非三線雙程行車的道路)，因為壓縮施工時間表會令造價上升。

14. 運輸及房屋局局長及路政署署長表示，香港接線工程下有兩份設計及建造合約：首份合約主要涵蓋香港口岸至觀景山段1公里長的隧道及1.6公里長的地面道路(下稱"隧道段合約")，第二份合約則主要涵蓋觀景山至香港特區邊界段9.4公里長的高架橋(下稱"高架橋段合約")。政府當局曾研究是否需要在2016年年底前完成香港接線工程的所有建造項目，以降低因壓縮施工期而上升的造價。事實上，政府當局已主動輕微推遲香港接線的迴旋設施及機場島部分道路設施的施工時間表，該等設施對於港珠澳大橋的啟用並非必不可少。儘管如此，政府當局仍期望在2016年左右完成相關工程。至於只開放兩條行車線，並在較後階段開放第三條行車線的建議，政府當局認為，從道路安全的角度而言，有關建議不能接受。

15. 劉健儀議員察悉，香港接線工程造價較預期為高，主要原因有二：分別是"延遲動工後工程價格在過去半年的上升"(導致造價上升32億7,000萬

元)及"投標者"對風險所作的評估較預計為高"(導致造價上升34億4,000萬元)。她詢問，與其他類似的基建項目比較，造價上升的數額是否合理。劉議員察悉，當局是在上訴法庭在2011年9月27日作出判決前招標，她詢問鑒於環境許可證的有效性已獲得確定，"投標者"有否可能會降低其對風險所作的評估。副主席亦詢問為何投標者對工程風險作出較預計為高的評估。

16. 運輸及房屋局局長重申，港珠澳大橋本地工程的動工日期已受上述司法覆核案的法律程序影響。當政府當局招標時，需要為香港口岸及香港接線工程再次進行相關的環境影響評估的不確定因素仍然存在。為應付這樣的不確定因素，政府當局已在招標文件內加入若干條款及條件，以避免投標者在政府當局未能批出標書時可能提出申索。政府當局透過作出這樣的安排，便可招標及展開所需的準備工作，令工程可在獲得財務委員會批准撥款後，盡快展開。

17. 路政署署長補充，政府當局曾再次檢視所有招標文件，並確定在招標文件內加入的相關條件及條款並沒有導致較高的風險評估。他表示，在招標過程中，政府當局曾與準投標者舉行會議，以瞭解其關注的事宜，並採取具體措施，盡量減低工程的風險。當局收回的標書顯示，投標者因應2011年下半年以來的市場價格上升趨勢，並考慮到香港接線工程的獨特性、複雜性和要求，對工程的風險作出較政府當局的預期為高的評估。他們已假設會採取加人、加班和增加工程機械的方法以便壓縮工程時間表，因此所需風險因素成本亦較當局的預期高。投標者亦在計劃建造方法時採取他們覺得最有經驗和把握的建造方法，但這些建造方法所需成本皆高於政府當局提供的參考設計及建造方法。

18. 梁國雄議員認為，由於政府當局宣布將香港接線工程的施工時間表壓縮，以配合港珠澳大橋的啟用，投標者自然會提出較高的標價。他認為，港珠澳大橋的經濟效益有限，沒有需要動用額外開支來加快香港接線工程的進度。葉偉明議員質疑，

鑒於全球建造成本均上升，香港接線工程的造價會否進一步增加。

19. 運輸及房屋局局長解釋，由於該宗司法覆核案導致工程延誤，香港接線工程的施工時間由十分充裕變為非常緊迫，而投標者已將相關的風險成本反映在標價上。運輸及房屋局局長表示，香港接線工程曾經過極具競爭性的招標程序，當局接獲4份標書。投標者所提出的標價已在合理程度上反映相關工程在市場上的造價。她又指出，政府當局於2011年11月為港珠澳大橋的本地工程申請撥款時，她已解釋，香港口岸工程及屯門至赤鱸角連接路前期工程為數約65億元(按付款當日價格計算)的額外開支屬非常保守的數目，而該等預測並不包括香港接線工程。這是因為雖然香港接線工程的施工時間表非常緊迫，但仍有可能在2016年完成有關工程。然而，香港接線的標價高於預算的情況反映延遲動工對工程時間表及造價的影響進一步浮現，並較預期嚴重。

20. 副主席察悉，除香港接線工程外，屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的工程亦受到該宗司法覆核案影響，他詢問該兩項工程預計增加的造價為何。

21. 運輸及房屋局局長表示，屯門至赤鱸角連接路會分期完成。連接香港口岸及北大嶼山公路的南段將於2016年完成，而連接香港口岸及屯門的屯門至赤鱸角連接路的北段將於2017年完成。由於屯門至赤鱸角連接路餘下工程的詳細設計尚未展開，現階段難以準確預測造價。同樣地，屯門西繞道工程仍處於初步設計階段，由於沒有足夠資料，故難以預測造價。

22. 不過，李鳳英議員認為，政府當局最低限度應根據工程價格及勞工成本在以往一年的升幅，就港珠澳大橋工程的總造價及因該宗司法覆核案而導致的造價上升作出很粗略的估計。她指出，當局最新為港珠澳大橋本地工程提出的兩項增加撥款的申請的款額已達到約154億元，她關注到有關的工程造價可能會進一步上升。



政府當局

23. 運輸及房屋局局長及路政署署長回應時表示，兩項本地工程(香港口岸工程及屯門至赤鱸角連接路前期工程)為數約65億元及香港接線工程為數約88億元的上升造價是參考標價作出的預測。有關工程的應急費應為應付未能預見的情況提供足夠的緩衝。根據現時的情況及已採取的嚴格控制成本的措施，政府當局有信心，中標的投標者將在不超出經修訂的預算之下展開工程。運輸及房屋局局長重申，由於屯門至赤鱸角連接路餘下工程及屯門西繞道工程的相關招標工作尚未展開，政府當局認為不宜在沒有接獲標書的情況下作出粗略估計。應李議員的進一步要求，運輸及房屋局局長表示，政府當局會就港珠澳大橋餘下工程的造價提供很粗略的估計。

24. 劉江華議員認為，公民黨應就發起該宗司法覆核案而受到譴責。該宗個案導致香港接線工程的造價大幅上升約88億6,000萬元。他要求政府當局在提交工務小組委員會及財務委員會的文件中，詳細列出導致工程延誤的因素。副主席、王國興議員及林健鋒議員認同劉議員的意見。

25. 梁國雄議員認為，在原訟法庭於2011年4月作出判決，撤銷環保署署長批准港珠澳大橋的相關報告及就相關工程批出的環境許可證後，政府當局理應立即就該判決採取跟進行動，並在環評報告內對該工程進行獨立評估，而非提出上訴，而上訴導致香港接線工程延誤。他質疑政府當局有否盡力訂出任何應變計劃，以盡量減少造價上升的數額。

26. 運輸及房屋局局長強調，政府已嚴格按照《環境影響評估條例》的規定進行環境影響評估。她指出，上訴法庭3位法官一致判決環保署署長的上訴得直，並確認環保署署長先前發出的環境許可證有效。她補充，港珠澳大橋的本地工程只能在獲得有效的環境許可證之下才可以動工。何鍾泰議員表示，根據《環境影響評估條例》，在環評報告內就有關工程進行獨立評估並非強制性規定。這亦非建造業的既定做法。

27. 余若薇議員認為，該宗司法覆核個案並非是導致香港接線工程的動工時間延誤的原因，因為在司法覆核期間，相關的招標工作一直在進行。她又提及傳媒報道，並指出，政府當局在其於2011年2月22日提交發展事務委員會的文件中表示，有關香港口岸的勘測及初步設計工作，"顧問研究已大致完成。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"。余議員表示，有關的新聞稿顯示，該宗司法覆核並非導致香港口岸工程的動工時間延誤的原因。余議員要求政府當局解釋，為何有說法指港珠澳大橋本地工程(包括香港接線及香港口岸)展開施工的時間表因該宗司法覆核而延誤。她又強調，該宗司法覆核並非由公民黨發起。

28. 運輸及房屋局局長澄請，港珠澳大橋本地工程與大小磨刀的海岸公園工程完全無關，因此，海岸公園工程的施工時間表從沒有令港珠澳大橋的本地工程延誤。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1補充，港珠澳大橋的主要本地基建工程包括香港口岸、屯門至赤鱸角連接路及香港接線。當中只有屯門至赤鱸角連接路的環境影響評估不包括在該宗司法覆核申請之內。然而，屯門至赤鱸角連接路的施工時間表仍然受到影響，因為屯門至赤鱸角連接路南面(隧道出入口)及香港口岸的填海工程會透過同一張工程合約在同一位置施工。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1又表示，由於該宗司法覆核案，香港接線的施工時間表受到直接影響。舉例而言，根據原本的工程計劃，政府當局是要在2011年年初為香港接線的兩份工程合約的其中一份招標，有關工程於同年年中動工。由於需要考慮原訟法庭於2011年4月作出的判決，原定的招標及施工時間表難以實行。政府當局須根據該宗司法覆核案的進展情況，數度修改相關招標文件的條款及條件。最後，由於考慮到等待上訴法庭的判決將會太遲，政府當局決定在上訴法庭於2011年9月27日作出判決前，於2011年9月展開香港接線的

相關招標工作。她表示，若政府當局不這樣做，該宗司法覆核案所造成的延誤將會長很多。

30. 運輸及房屋局局長在回應余若薇議員的進一步詢問時表示，由於該宗司法覆核案，香港口岸的施工時間表已延誤約一年，而香港接線的施工時間表則已延誤約9個月。

31. 主席認為，港人在有理據之下尋求司法覆核的權利應受尊重。他要求政府當局檢討其在進行環境影響評估工作方面有否任何漏洞，以避免日後被人透過司法覆核挑戰。

32. 葉偉明議員表示關注有何措施確保壓縮施工時間表不會影響施工時的安全。路政署署長表示，當局除在招標文件訂明工程承辦商須遵從法定安全措施外，亦要調派工地經理監察相關安全措施的實施情況。招標文件亦訂明，只有當承辦商在執行合約規定(包括安全措施)方面的表現令人滿意，政府當局才會付款。

33. 葉劉淑儀議員指出，鄰近香港國際機場的亞洲國際博覽館及迪士尼樂園的業務可能因為港珠澳大橋的啟用而大幅改善，她詢問當局在設計香港接線的走線時，有否考慮確保有方便的途徑前往該兩處地方。她又詢問，政府當局有否評估香港接線工程延誤對該兩處地方的業務的影響。

34. 運輸及房屋局局長表示，政府當局是根據旅客所節省的交通費開支及時間值來評估港珠澳大橋的經濟效益。雖然港珠澳大橋會為本地商界帶來間接效益，但當局難以對這些效益作出合理及確切的分析。她表示，亞洲國際博覽館位於香港口岸旁，該處的設施將有助旅客使用各種各樣的公共交通工具或私家車轉往不同地方。她補充，政府的下一步行動是就應為港珠澳大橋提供的輔助服務及其本地基建(例如點到點跨境巴士服務等)諮詢相關持份者。

35. 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2012年5月7日的會議上考慮。

(會後補註：政府當局就港珠澳大橋香港接線提供的補充資料文件已於2012年5月3日隨立法會CB(1)1754/11-12號文件發出。)

## **II 其他事項**

36. 議事完畢，會議於上午10時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2012年9月26日