政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)CR 1/4661/00
來函檔號 YOUR REF.: CB1/F/3/6

電話 Tel. No.: 3509 8182
傳真 Fax No.: 2136 8017

傳真

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：司徒少華女士)

司徒女士：

立法會人事編制小組委員會
2013 年 12 月 4 日會議跟進事項

有關路政署港珠澳大橋香港工程管理處
保留三個編外職位及
延長須重行調配的一個常額職位的任期
補充資料

於上述會議中，有議員要求當局提供以下四項有關港珠澳大橋相關香港工程的補充資料。我們現回覆如下，供議員參閱。

(a) 與港珠澳大橋相關工程的地盤工業意外，包括意外次數及傷亡數字（死亡、嚴重受傷，以及輕傷人數）；

香港接線工程自 2012 年 5 月開展以來，一共發生 4 宗地盤工業意

外，涉及 4 人受傷[1]，當中並沒有發生死亡事故。至於香港口岸人工島的填海工程，於 2011 年 11 月開展，至今發生 14 宗地盤工業意外，當中分別導致 1 名工人身亡，以及 27 名工人受傷[1]。另外，屯門至赤鱲角連接路的建造工程於 2013 年年中開展至今，並無發生任何工業意外。

路政署會緊密監察施工地盤的工作安全情況，並定期與承建商檢討安全措施的成效。署方重視建造安全，以安全為首要考慮，絕對不會因時間關係而忽視安全事宜。承建商已採取適當的措施，提升施工安全，並投放額外的機械及人手，以確保在安全的情況下推進工程。我們會繼續優化工程的設計及施工方法，全力推動有關項目，以配合大橋主橋 2016 年通車的目標。

(b) 勞工處巡查大橋相關工程的工地的次數、該類巡查的頻率，以及跟進工作包括執法及檢控；

自香港接線工程於 2012 年 5 月開展以來，截至 2013 年 11 月底，勞工處曾到訪並視察香港接線工程的工地共 21 次，並發出 16 份建築地盤視察報告書，當中並沒有作出任何檢控。至於香港口岸人工島的填海工程，自 2011 年 11 月開展以來，截至 2013 年 11 月底，勞工處共進行了 49 次巡查，並發出 17 份建築地盤視察報告書、4 份敦促改善通知書及 6 份暫時停工通知書，對承建商及其分判商作出 4 次檢控。就此，路政署一直緊密監察該地盤的工作安全情況，並定期與承建商及其分判商檢討工地的安全措施的成效，以及在有需要時優化工程的設計及施工方法。另外，屯門至赤鱲角連接路的建造工程自 2013 年年中開展以來，截至 11 月底，勞工處進行了 1 次巡查，當中並無作出任何檢控。

---

[1] 根據發展局制訂的《建築地盤安全手冊》內有關嚴重受傷的定義，如危險事故或建築工地意外引致工人喪失超過 3 天的工作能力，並且於即時送院診治後，須接受超過 24 小時的留院觀察或治療，則當嚴重受傷論。香港接線工程 4 宗地盤工業意外的傷者，按此定義則分別包括 2 人嚴重受傷及 2 人輕傷；而香港口岸人工島的填海工程則分別有 24 人嚴重受傷及 3 人輕傷。

(c) 就受到與大橋相關工程影響的漁民所提交的索償要求的處理，包括何俊賢議員於人事編制小組委員會的會議上提及的個案；

何俊賢議員於人事編制小組委員會的會議上提及的黑色塑膠管乃香港口岸填海工程中用以阻隔泥沙流出工程範圍外的隔泥幕的組件。就2013年年初發生的黑色塑膠管隨水飄流一事，路政署已責成承建商加強巡查隔泥幕，以確保其結構穩妥並能有效阻隔因工程而產生的泥沙。

根據署方駐工地工程師的巡查紀錄顯示，隔泥幕現時的運作良好，而且署方並未接獲漁民有關的投訴或索償要求。署方於 2013 年 3 月與漁民代表會面時，亦已詳細解釋隔泥幕的結構及其用處，以及香港口岸填海工程的推展時間表及最新進度。

此外，署方已向漁民代表說明，倘若漁民發現工程範圍鄰近水域有工程物料飄浮，可立即致電路政署的有關熱線，以便署方安排承建商盡快清理。倘若署方收到有關的索償要求，將會按照既定機制和程序處理。

(d) (i) 港珠澳大橋工程計劃和相關道路基建計劃的施工時間表；(ii) 香港口岸人工島的規劃；(iii) 與大橋相關的交通網絡規劃，以及(iv) 與大橋及鄰近地區相關的旅遊規劃。

(i) 正如我們於提交予人事編制小組委員會的討論文件（EC(2013-14)9）的附件二中所交代，位於內地水域的主橋的隧道部分及人工島工程已在2010年12月展開，而隧道東面及西面的人工島已在2011年年底成形。沉管隧道、人工島的上蓋構築物及橋樑的建造工程現正進行，以期在2016年完成港珠澳大橋主橋項目。

至於大橋相關香港工程（包括香港口岸、香港接線，以及屯門至赤鱲角連接路），亦已按計劃進入施工的階段。香港口岸的

工程於2011年11月展開，而香港接線工程亦於2012年5月動工。屯門至赤鱲角連接路的建造工程於2013年年中開展，預計於2016年年底大致完成南面連接路，以配合大橋開通的目標，並於2018年年底完成北面連接路，以適時滿足地區的交通需求。目前，本地工程項目大致如期推展，並致力於2016年完成。

(ii) 港珠澳大橋香港口岸現正於香港國際機場東北面水域，以填海方式興建。人工島填海工程會開拓約150公頃的土地（其中包括約130公頃的香港口岸，以及約20公頃的屯門至赤鱲角連接路南面出入口），以容納港珠澳大橋的過境和交通運輸設施。

香港口岸當中的旅檢大樓將提供便利旅客的設施，包括在地面及一樓分別設置入境及出境大堂，為所有港珠澳大橋的旅客提供服務。另外，旅檢大樓將設置適度規模的商業設施，包括免稅店、便利店、兌換店、食肆、快餐店、銀行櫃員機等，為旅客提供方便。除了旅檢大樓，香港口岸也會設置停車場、公共運輸交匯處、另外供巴士及其司機、貨車及其貨物和司機等清關的大樓及設施，以及提供服務的政府部門的辦公地方等。

運輸及房屋局現正全力推展香港口岸及其他與大橋相關的本地工程，以配合大橋於2016年年底通車的目標。

(iii) 為配合大橋於 2016 年年底通車，整體交通網絡已作出相關的規劃，以應付新增車流。相關道路規劃設計包括新建的屯門至赤鱲角連接路，其南段將會以高架道路模式連接港珠澳大橋香港口岸與北大嶼山公路，並將會與港珠澳大橋同時通車。到時由港珠澳大橋香港口岸往來市區將可直接利用這段高架道路，而無需經過東涌一帶的道路。

至於屯門至赤鱲角連接路北段，將會以海底隧道模式連接港珠澳大橋香港口岸與屯門，預計於 2018 年年底通車。屆時往來新界西北各區與港珠澳大橋香港口岸及大嶼山(包括香港國際機場)之間的交通可直接利用這段海底隧道。屯門至赤鱲角連接路將會提供分流作用，減輕北大嶼山公路、青嶼幹線及屯門公路的交通負荷。此外，相關的道路規劃設計亦包括新建道路連接港

珠澳大橋香港口岸與鄰近的香港國際機場，以方便旅客。

(iv) 港珠澳大橋通車後，旅客可便捷地經大橋抵港，並使用北大嶼山以及其鄰近的商業、旅遊以及酒店設施。政府會把握大橋通車的機遇，與各有關持份者保持密切聯繫，進一步開拓大嶼山旅遊業的潛力。

現時港珠澳大橋的香港口岸工程項目並未包括較具規模的購物商場或酒店。然而，政府當局明白議員及公眾希望可以進一步發揮香港口岸人工島的經濟效益。政府會充分考慮如何善用香港口岸人工島、以及港珠澳大橋通車後所帶來的機遇，大前提是不影響大橋於2016年年底通車的目標。

運輸及房屋局局長

(葉嘉欣　　代行)

二零一四年一月八日

副本送：
路政署署長　(經辦人：陳特揚先生)