

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



本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 34/1/4661/00
來函檔號 Your Ref.:

Transport and
Housing Bureau

Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

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

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
(經辦人：鍾蕙玲女士)

電郵及傳真
(電郵：chung@legco.gov.hk)
(傳真：2978 7569)

鍾女士：

立法會財務委員會轄下工務小組委員會
2015年12月9日會議
845TH—港珠澳大橋香港口岸—填海及口岸設施

補充資料

在2015年12月9日舉行的立法會財務委員會轄下的工務小組委員會（工務小組）會議上，有委員要求當局提供有關題述工程計劃的補充資料。我們現回覆如下。

合約批出情況及各合約的工程進度

2. 香港口岸工程計劃現時有十份主要工程合約，其中八份已經展開，餘下兩份也快將批出。有關各合約的內容、最新工程進度、合約原本及最新估算的完工日期等資料載於附件A。2011年預算和現時最新預算的合約價見附件B。

原計劃支出及最新預計現金流

3. 政府向立法會工務小組提交的文件中，價格通常以固定價格和付款當日價格表述。一般來說，工務工程的工程費用包括「基本預算」、「工程應急費用」及「價格調整準備」。「基本預算」是指工程的預計基本費用，包括建築費用、顧問的設計及管理費用，以及駐工地人員的工地監督費用等。除基本預算外，我們亦會在工程費用中預留工程「應急費用」，以應付因不可預見的情況，例如預料不到的巖土情況、較預期為高的投標價格，以及在工程進行期間可能出現的索償等等所引致的額外費用。「基本預算」和「工程應急費用」均是以固定價格計算的，而香港口岸工程計劃工務小組文件內的固定價格均是以2011年9月的價格計算。除此之外，我們亦會在工程費用中預留「價格調整準備」，以應付合約期間工人工資及材料價格的變動。我們會採用政府就有關合約期公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新假設而計算出來的價格調整因素，將基本工程項目預算的固定價格轉換成付款當日價格。付款當日價格與固定價格的差額將會是工程預算費中預留的價格調整準備。

4. 討論文件PWSC(2015-16)14號附件4旨在顯示2011年原本估計的現金流量和價格調整準備，以及因應新預算費和最新價格調整因數而計算的最新現金流量和價格調整準備。該附件的更新版載於附件C。為方便參閱，更新的部分以灰色陰影顯示。

5. 另外，討論文件PWSC(2015-16)14號附件5的作用旨在顯示最新工程預算費與2011年原來工程預算費的差異。整個香港口岸工程計劃是由各種不同類型的工種組成，而討論文件內附件5分項(a)至(u)旨在顯示在整個工程計劃下各種不同工種的建築費用、顧問費用、駐工地人員的薪酬以及應急費用等的分項預算費，該等預算費均是按2011年9月的價格計算。而分項(v)則是價格調整準備。因應上文的更新，討論文件附件5的(u)項「應急費用」會由15億8,440萬元削減至最新的13億9,430萬元(按2011年9月的價格計算)(相等於按付款當日價格計算的21億8,200萬元)；而討論文件附件5的(v)項「價格調整準備」項則由83億5,140萬元增至85億4,150萬元，其他分項的數額維持不變。討論文件附件5的相關變更(以灰色陰影顯示)請參閱附件D。

施工困難及挑戰

6. 香港口岸工程項目在施工過程中，不時遇到各種不同的困難及挑戰，包括物料供應不穩定、勞工短缺、航空限高、環保限制、以及填海沉降表現較預期慢等情況，從而引致滯後。現時面對的困難及挑戰的情況載於附件E。路政署在2015年11月27日的新聞簡報會上已向傳媒講述有關的困難及挑戰。

達致開通條件必不可少的設施

7. 香港口岸如果要達致開通條件，需要配備以下必不可少的設施。

- (a) 連接香港口岸旅檢大樓及車輛清關廣場至香港接線及本地道路網的主要道路；
- (b) 香港口岸的旅客過關設施，包括部分私家車和巴士過關亭和檢查設施、旅檢大樓等；貨物清關設施，包括部分貨車清關檢查亭和檢查設施、貨物檢查台等；以及口岸的主要道路及交通設施，包括公共運輸交匯處及上落客區等；以及
- (c) 在各過關設施內安裝有關的設備，完成系統測試及試運行。

8. 由於香港口岸工程計劃內早前預留的項目應急費用已用作支付批出數個價格比預期為高的合約的超出預算部分，現時只餘下極少量的項目應急費用，將不足以應付未來發生任何新增的工程困難而需實施進一步的追回進度措施，或處理一些因應工地實際狀況必須進行的工程變更，以確保及時完成香港口岸通車必不可少的設施，配合港珠澳大橋通車。因此，我們需要獲批追加撥款，才可以填補所需的應急費用，這部分的預算約為21.8億元(按付款當日價格計算)，否則對我們能夠如期完成必不可少的設施存在極大風險。

如不獲批追加撥款對香港口岸工程項目的影響

9. 如果我們在短期內不獲批追加撥款，我們需要從現時正執行及快將批出的部分合約中，刪除部分在通車時並非必不可少的設施。可是，刪除這些設施將影響清關的有效運作，以及口岸維修管理，對公眾造成不便，刪除的期限於2015年12月開

始陸續到期，詳情載於附件F。這些可能需要刪除設施的總預算約為13.4億元(按付款當日價格計算)。若需要重新招標建造這些設施，會引致額外招標工作並虛耗費用。由於這些設施的建造工程屆時將需要在口岸通車後進行，會對口岸的運作造成負面影響，亦增加了施工的困難，導致造價上升。因此將設施從現有合約中刪除，並重新招標勢將增加整體的工程費用，而這些因重新招標可能引致的額外費用並未被包括在是次申請中的追加撥款內。初步估算，如果把這些被刪除的設施重新招標建造，將增加約6億港元費用。而且我們必須獲得追加撥款後才能重新招標，這將會令上述被刪除的設施的落成時間由原來2017年年底或2018年年初延後至獲批追加撥款之後的一至兩年。

10. 如不獲批追加撥款，我們將缺乏資金興建香港口岸第二階段工程。我們在2014年看到有超支風險的時候，決定將部分在口岸通關初期暫時不需要的設施，延後作為第二階段工程在香港口岸通關後才開始興建。目的是為了減輕對香港口岸已經十分緊迫的工期壓力及保留資金興建有需要的口岸通關設施。第二階段工程的價值大約佔工程總費用約5%。換句話說，第一階段工程將包括香港口岸通車初期需要的口岸通關設施及連接道路，即旅檢大樓、貨物清關設施、公共運輸交匯處、口岸的主要道路及交通設施等，而第二階段工程是為優化口岸運作及應付額外通關需要而興建的設施，包括在車輛清關廣場建造額外的車輛檢查亭及在公共運輸交匯處擴建額外的上落客區等。此外，第二階段工程亦包括一些在機場島上應付將來交通增長的道路和橋樑。由於這些道路和橋樑的走線可能會受到機場第三跑道計劃的影響，需要先完成協調才進行建造。第二階段工程的總預算約為19.4億元(按付款當日價格計算)，預期在通車後隨即進行。

運輸及房屋局局長

(李詠彤



代行)

2015年12月11日

副本送：

財經事務及庫務局局長(經辦人：成韻楨女士)(傳真：2147 5240)
路政署署長(經辦人：李偉彬先生)(傳真：3188 6614)

香港口岸工程計劃現時十份主要工程合約的進度及估計完工日期 (截至 2015 年 11 月)

附件 A

合約	合約名稱及編號	工程範圍	批出合約日期	工程進度	已完成 工程量 ^{註1}	原計劃完成 工程量 ^{註2}	合約原本的 完工日期	估計完工日期
1	港珠澳大橋香港口岸－填海工程 (HY/2010/02)	進行填海工程，以提供土地 闢建香港口岸及屯門至赤 鱸角南面出入口	2011 年 11 月	堆填海砂已大致完成，部分土地已交 予口岸上蓋設施(如旅檢大樓及貨物 清關設施等) ^{註3} 工程承建商，現正進行 餘下的預壓荷載和海堤建造工程。	84.5%	92.5%	2016 年 2 月	2016 年年底
2	港珠澳大橋香港接線－香港口 岸至觀景山段 (HY/2011/03)	委託給香港接線工程項目 於機場島興建行車天橋、地 面道路及行車隧道	2012 年 5 月	現正進行香港口岸至香港機場隧道暗 挖段的挖掘工程。	55%	56%	通車必不可少的設施 於 2016 年年底完工， 其餘的設施於 2017 年 1 月或之前完工	2017 年年底
3	港珠澳大橋香港口岸和香港接 線以及屯門至赤鱸角連接路南 面連接路－交通管制及監察系 統 (HY/2013/05)	為香港口岸和香港接線以 及屯門至赤鱸角連接路南 面連接路興建交通管制及 監察系統	2014 年 1 月	現正進行系統設計。	19%	20%	通車必不可少的設施 於 2016 年年底完工， 其餘的設施於 2017 年 12 月或之前完工	通車必不可少的設施於 2017 年年底完工，其餘 的設施於 2018 年年中或 之前完工
4	港珠澳大橋香港口岸－旅檢大 樓 (HY/2013/01)	為香港口岸興建旅檢大樓 及相關基礎設施工程	2014 年 4 月	樁柱已大部分完成，現正進行樁帽及 地庫工程。承建商已有計劃追回進 度，旅檢大樓屋頂以巨型預製組件及 預先組裝方法建造，以減少現場施工 時間。	25%	40%	2016 年 11 月	2017 年年底
5	港珠澳大橋香港口岸－基礎設 施工程第 1 期(西面部分) (HY/2013/02)	興建香港口岸西面部分的 基礎設施包括行車天橋及 地面道路	2014 年 7 月	已完成大部分的樁柱預鑽孔，現正進 行部分橋樑樁柱及橋面工程。承建商 已有計劃追回進度，部分橋樑可採用 預製組件方法建造，以減少現場施工 時間。	10%	36%	2016 年 12 月	2017 年年底
運輸及房屋局局長於 2015 年 1 月 16 日在立法會交通事務委員會會議上指出，整個港珠澳大橋項目在原定 2016 年年底同步建成存在相當大的困難。								
6	港珠澳大橋香港口岸－車輛通 關廣場、輔助建築物及設施 (HY/2013/03)	為香港口岸興建車輛通關 廣場、公共運輸交匯處、輔 助建築物及設施和相關基 礎設施工程	2015 年 3 月	已完成了約七成的樁柱預鑽孔，現正 進行部分箱形暗渠的鑽孔灌注樁，部 分輔助建築物的地基及外部結構工程	4%	12%	通車必不可少的設施 於 2017 年年中完工， 其餘的設施於 2017 年 10 月或之前完工	通車必不可少的設施於 2017 年年底完工，其餘 的設施於 2018 年年初或 之前完工
7	港珠澳大橋香港口岸－基礎設 施工程第2期(南面部分) (HY/2013/04)	興建香港口岸南面部分的 基礎設施，包括行車天橋及 地面道路	2015 年 2 月	現正進行樁柱預鑽孔及部分橋樑樁柱 工程	5%	12%	通車必不可少的設施 於 2017 年年中完工， 其餘的設施於 2018 年 5 月或之前完工	通車必不可少的設施於 2017 年年底完工，其餘 的設施於 2018 年年中或 之前完工
8	港珠澳大橋香港口岸－車輛自 動清關支援系統 (HY/2013/06)	為香港口岸興建車輛自動 清關支援系統	2015 年 7 月	現正進行系統設計	1%	1%	通車必不可少的設施 於 2017 年年中完工， 其餘的設施於 2018 年 1 月或之前完工	通車必不可少的設施於 2017 年年底完工，其餘 的設施於 2018 年年初或 之前完工
9	港珠澳大橋香港口岸－門架式 X光車輛檢查系統 (HY/2014/04)	為香港口岸興建門架式 X 光車輛檢查系統	尚未 批出	快將批出	-	-	-	2017 年年底
10	港珠澳大橋香港口岸－餘下輔 助建築物及設施 (HY/2014/05)	興建於香港口岸的餘下輔 助建築物及設施	尚未 批出	快將批出	-	-	-	通車必不可少的設施於 2017 年年底完工，其餘 的設施於 2018 年年初或 之前完工

註 1: 一般政府工務工程的已完成工程量是指截至該月份已付的累積工程費相對合約金額的百分比。

註 2: 原計劃完成工程量是指根據承建商於工程合約開展時提交的施工時間表而計算出的計劃現金流量相對合約金額的百分比。

註 3: 上蓋設施泛指在核准工程範圍內，除填海工程以外的基建及設施。主要包括：旅檢大樓、貨物清關設施、旅客過關設施、政府部門的辦公地方和設施、運輸設施和道路網絡，以及其他相關的基建及設施等。

2011 年預算與現時最新預算合約價

A. 已批出的合約				
合約	合約名稱及編號	批出合約日期	2011 年預算	回標價
			(按付款當日價格計算) (百萬元)	
1	港珠澳大橋香港口岸－填海工程 (HY/2010/02)	2011 年 11 月	7,027.1*	5,765.9*
2	港珠澳大橋香港接線－香港口岸至觀景山段 (HY/2011/03)	2012 年 5 月	1,105.6*	1,489.6*
3	港珠澳大橋香港口岸和香港接線以及屯門至赤鱸角連接路南面連接路－交通管制及監察系統 (HY/2013/05)	2014 年 1 月	244.0*	116.3*
4	港珠澳大橋香港口岸－旅檢大樓 (HY/2013/01)	2014 年 4 月	6,390.3	8,399.9
5	港珠澳大橋香港口岸－基礎設施工程第1期(西面部分) (HY/2013/02)	2014 年 7 月	1,485.2	2,371.9
6#	港珠澳大橋香港口岸－車輛通關廣場、輔助建築物及設施 (HY/2013/03)	2015 年 3 月	5,216.7	7,657.2
7#	港珠澳大橋香港口岸－基礎設施工程第2期(南面部分)(HY/2013/04)	2015 年 2 月	1,349.5	2,259.6
8#	港珠澳大橋香港口岸－車輛自動清關支援系統 (HY/2013/06)	2015 年 7 月	269.3	153.9
	(1)至(8) 小計=		<u>23,087.7</u>	<u>28,214.3</u>

B. 將批出的合約、餘下工程和其他費用的最新估算			
	將批出合約名稱及編號、 餘下工程和其他費用	2011 年預算	最新的估算
		(按付款當日價格計算) (百萬元)	
9	港珠澳大橋香港口岸－門架式X光車輛檢查系統 (HY/2014/04)^	2,414.0* (分項 9 和 10 的總和大約 是 12 億元)	3,181.6* (分項 9 和 10 的總和大約 是 12 億元， 但由於這兩 份合約尚未 批出，我們 未能提供個 別合約價)
10#	港珠澳大橋香港口岸－餘下輔助建築物及設施 (HY/2014/05)		
11	部門自行採購的家具和設備（屬通車 必不可少的部分）		
12	延後開展的第二階段工程(包括香港 口岸的優化設施及機場島上餘下的道 路和天橋等@)		
13	工程合約相關顧問費、駐工地人員的 薪酬及有關費用	2,165.5	2,317.1
14	應急費用	2,766.7	2,182.0
	(9)至(14)小計=	<u>7,346.2</u>	<u>7,680.7</u>
	(1)至(14)總計	<u>30,433.9</u>	<u>35,895.0</u>

註

*: 合約皆由超過一個工程計劃撥款承擔，而表內的費用為香港口岸工程計劃845TH承擔部分。

#: 合約包含可能需要被刪除的設施。

^: 合約編號HY/2014/04包括9年門架式X光車輛檢查系統的維修服務，而表內的費用為香港口岸工程計劃845TH承擔部分，並不包括上述維修服務的經常開支。

@: 詳情請參閱信件內文第10段。

845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施

表 1 – PWSC(2011-12)30 號文件所載的現金流量和價格調整準備

年度	工程計劃的 原來預算費 (按 2011 年 9 月 價格計算) (百萬元) X	原來的價格 調整因數 (2011 年 10 月)# Y	工程計劃的 核准預算費 (按付款當日 價格計算) (百萬元) Z	價格調整準備 (百萬元) A = Z - X
2011 - 2012	63.9	1.00000	63.9	0.0
2012 - 2013	1,737.3	1.05375	1,830.7	93.4
2013 - 2014	2,210.1	1.11171	2,457.0	246.9
2014 - 2015	4,311.6	1.17285	5,056.9	745.3
2015 - 2016	5,387.2	1.23736	6,665.9	1,278.7
2016 - 2017	5,168.4	1.30541	6,746.9	1,578.5
2017 - 2018	4,707.0	1.37721	6,482.5	1,775.5
2018 - 2019	777.8	1.45296	1,130.1	352.3
總計	24,363.3		30,433.9	6,070.6

表 2 – 因應工程計劃的最新預算費和最新價格調整因數而計算的最新現金流量和價格調整準備

年度	工程計劃的 最新預算費 (按 2011 年 9 月價格 計算) (百萬元) a	工程計劃的 最新預算費 (按 2015 年 9 月價格 計算) (百萬元)^ b	最新價格 調整因數 (2015 年 10 月) ## c	工程計劃的 最新預算費 (按付款當日 價格計算) (百萬元) d	最新價格 調整準備 (百萬元) e	價格調整準備 的淨增額 (百萬元) f
截至 2015 年 3 月	5,830.0^	6,620.5^	1.00000	6,620.5^	e = d - a	f = e - A
2015 - 2016	4,306.6	5,344.8	1.00000	5,344.8		
2016 - 2017	7,467.3	9,267.5	1.05875	9,812.0		
2017 - 2018	5,371.1	6,666.0	1.12228	7,481.1		
2018 - 2019	2,436.1	3,023.4	1.18961	3,596.7		
2019 - 2020	1,942.4	2,410.7	1.26099	3,039.9		
總計	27,353.5	33,332.9		35,895.0	8,541.5	2,470.9

註：

- # 2011 年 10 月採用的價格調整因數，是根據當時公營部門樓宇和建造工程產量價格的預計變動而編訂，即假設價格在 2012 年以後每年上升 5.5%。
- ## 2015 年 10 月採用的價格調整因數，是根據公營部門樓宇和建造工程產量價格的最新變動而編訂，即假設價格在 2015 年上升 5.5%，在 2016 至 2019 年期間每年上升 6%，在 2020 年上升 5%。
- ^ 截至 2015 年 3 月，實際開支(不包括價格調整)為 58 億 3,000 萬元，而實際開支(包括價格調整)則為 66 億 2,050 萬元。
- ^^ 工程計劃的最新預算費(按 2011 年 9 月價格計算)乘以 1.24108，可轉換成 2015 年 9 月的價格。1.24108 這個數字反映 2011 年 9 月至 2015 年 9 月期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的變動。

註：灰色陰影部分為 2015 年 4 月後更新了的資料。

	(A) 工程計劃的 核准預算費 (百萬元)	(B) 工程計劃的 最新預算費 (百萬元)	(B) – (A) 差額 (百萬元)
(iii) 獨立的環境監察辦事處 ⁴ 及獨立環境查核人服務	6.8	6.8	0.0
(r) 駐工地人員的薪酬	1,443.2	1,443.2	0.0
(s) 機電工程營運基金收費 ⁵	35.5	35.5	0.0
(t) 海外考察 ⁶	1.9	1.9	0.0
(u) 應急費用	2,214.8	1,584.4 1,394.3	(630.4) (820.5)
小計	24,363.3	27,543.6 27,353.5	3,180.3 2,990.2
	(按 2011 年 9 月 價格計算)	(按 2011 年 9 月 價格計算)	
(v) 價格調整準備	6,070.6	8,351.4 8,541.5	2,280.8 2,470.9
總計	30,433.9	35,895.0	5,461.1
	(按付款當日 價格計算)	(按付款當日 價格計算)	

註：灰色陰影部分為 2015 年 4 月後更新了的資料。

⁴ 香港口岸項目的環境許可證規定需於工程施工前，設立一個獨立的環境監察辦事處，以監察香港口岸工程及其他在鄰近地區同期進行的工程對環境所帶來的累積影響，以及就環境事項與港珠澳大橋的內地施工單位保持緊密聯絡。

⁵ 自 1996 年 8 月 1 日機電工程營運基金根據《營運基金條例》(第 430 章)成立以來，機電工程營運基金會為機電工程署所提供的設計和技術顧問服務，向各政府部門收取費用。就這工程項目的服務包括審查顧問公司就所有機電裝置所提交的文件，以及向政府提供有關機電裝置及對這工程項目的影響的技術意見。

⁶ 與這項工程項目有關的海外考察包括質量控制或驗收專門的操作設備、幕牆／面板的工廠、物料工場、環保設備等。機票及膳宿津貼等費用的支出，均受《公務員事務規例》的相關條文約束。

香港口岸工程項目在施工過程中遇到未能預計的困難及挑戰的情況

香港口岸工程項目在施工過程中，不時遇到各種不同的困難及挑戰，包括物料供應不穩定、勞工短缺、航空限高、環保限制，以及填海沉降表現較預期慢等情況，從而引致滯後，現時面對的困難及挑戰的情況概述詳列如下：

物料供應不穩定

香港口岸填海工程於 2011 年 11 月開展，需要大量回填物料及石料，包括約 2500 萬立方米的公眾填料和海砂，及約 350 萬立方米的石料，但海砂供應不穩定和石料供應緊張，影響了填海工程的進度。

承建商於 2012 年需要較預期長的時間與內地辦理海砂出口安排（即承包商帶材料出口）；於 2014 年中，由於內地改變了海砂出口程序，承建商需要重新辦理海砂出口安排，影響進度；及由 2015 年 2 月開始，內地禁止於珠江口內伶仃島附近開採海砂，影響填海工程的進度。

自 2013 年下旬，廣東省政府因應環保理由調控了石場的開採量並整頓國內部份石場，影響大型石塊(2 至 5 噸)供應。根據顧問工程師和承建商的石場勘查，填海工程對大型石塊的總需求量約 270,000 噸，而現時可提供大型石塊的石場，每週只能合共生產約 2,400 噸大型石塊，不足夠應付工程進度的需求。因此，香港口岸填海工程北面和西北面海堤護面石鋪設工程受到影響。

由於大型石塊供應不足，承建商跟顧問工程師努力尋求合適

的解決方法。填海承建商於 2015 年提出使用預制混凝土組件替代部分大型石塊鋪設海堤的建議及有關工程技術資料，現時我們正在積極考慮有關建議。

勞工短缺

建造業的技術工人供應較緊張，香港口岸的承建商在本地招聘適合的工人時遇上困難，因此，承建商透過「補充勞工計劃」輸入合適工人，填補工程的勞工需求，然而，技術工人仍然短缺，對香港口岸工程進度造成一定影響。

雖然輸入外地勞工有助紓緩香港段工程緊張的勞工資源問題，但因申請過程需要一定的時間及招聘外地勞工也存在相當困難，香港段工程仍存在技術工人短缺的問題。承建商正採取適當措施，全力推展工程。

航空限高

由於機場的高度限制，填海工程及上蓋工程的建造方法與機械的選擇都需要配合機場的要求及運作時間。舉例來說，有部分建造工作，承建商要在機場南跑道關閉時才能以大型機械（例如：大型吊機）進行，惟機場南跑道關閉的時間表於工程開展以後數度調整。例如 2011 年 10 月時（即工程開展前），機場南跑道關閉時間為每週四晚（其中三晚為連續）、每晚七小時。後來於 2012 年 4 月時，機場南跑道關閉時間改為每週兩晚（不連續）、每晚 6 小時 30 分鐘。雖然在 2013 年 10 月時，機場南跑道關閉時間再調整為每週有三晚、每晚 6 小時 30 分鐘，但不穩定的施工時間對填海承建商原計劃的施工時間表包括安裝鋼圓筒等需要於機場南跑道關閉時才能進行的工序帶來負面影響，令人工島西面及南面位置

的填海工程進度受到影響。於 2011 至 2013 年人工島西面及南面位置填海工程進行期間機場南跑道的關閉時間表詳列如下：

生效日期	南跑道關閉日期	南跑道關閉時間
31/10/2011	每週一、三、四、五	香港時間 深夜 1:00-早上 7:59
31/12/2011	每週一、三、四	香港時間 深夜 1:30-早上 7:59
15/4/2012	每週日、三	香港時間 深夜 1:30-早上 7:59
31/7/2012	每週五、六、日	香港時間 深夜 1:30-早上 7:59
31/3/2013	每週一、五	香港時間 深夜 1:30-早上 7:59
20/10/2013	每週一、四、日	香港時間 深夜 1:30-早上 7:59

為減少南跑道的關閉時間表的修改對工程進度的影響，承建商已將人工島西邊和南邊部分涉大型機械的不浚挖式鋼圓筒混合堆石海堤改為不浚挖式堆石海堤。另外，承建商亦重新調動較矮的機械進行安裝排水帶及碎石樁等工程。但這批較矮的機械的施工效率不及相對較高較大型的機械，因此工程進度受到影響。

環保限制

未來兩年香港口岸上蓋工程四份主要的工程合約，包括旅檢大樓、車輛清關設施及兩份道路/橋樑合約將進入建築高峰期，為了追趕工期很多承建商都提出延長施工時間的要求。但由於港珠澳大橋香港口岸工程靠近東涌的民居，故此承建商在晚上 7 時至隔日早上 7 時施工，必須獲得環保署的建築噪音許可證。

例如因應噪音許可證的要求，環保署限制香港口岸工程合約於晚上 11 時至隔日早上 7 時所輸出的噪音不能超出 43 分

貝。就香港口岸填海工程而言，有部份工序包括打排水帶和填砂等進度由於晚上只能使用約 6 份之 1 的機械，因而限制了加人加機械加班等追趕工期的能力。

雖然我們在施工前已知悉環保署對建築噪音許可證的規管，但在實際的許可證審批過程中，環保署亦需要根據承建商提出的機動設備的類型、數目、位置及操作時段等，考慮是否批出建築噪音許可證，因此我們在施工前並不可能具體掌握各工程合約可以延長工作時間的可行性及空間。

填海沉降表現較預期慢

香港口岸方面，為減低填海工程對海洋環境的影響，首次把較環保的不浚挖式海堤設計引進本港，施工時需要一些時間累積經驗。建造期間，留在海底的淤泥、分佈和質量都比預期複雜，導致加固和沉降的速度較預期慢，因此要增加預壓荷載的時間，才能達致交付填海地予上蓋承建商進行上蓋工程的技術要求。因應填海工程的沉降表現，我們檢討了上蓋工程的施工時間表，也聯同顧問工程師和承建商詳細研究追回進度的可行措施，盡量減少整體延誤。

因應上述的延誤因素，香港口岸填海工程整體完工日期受到影響。然而，我們已將填海土地分階段釋出交給上蓋工程合約承建商動工。另外，各上蓋合約亦配合填海土地釋出的時間表重新安排工序，期望將工期影響減低。

如果我們在短期內未能獲批追加撥款，我們需要從現時正執行及快將批出的部分合約中，刪除部分在通車時運作所需要，但並非必不可少的設施。詳情表列如下：

項目	到期時間	合約編號	需刪除設施	預計該設施的完工時間	對清關的有效運作、口岸維修管理及公眾的影響
1	2015 年 12 月	HY/2013/04	香港口岸南面部分的環境美化工程	2018 年年初	香港口岸將缺少南面部分環境美化工程，影響口岸外觀。
2	2016 年 1 月	HY/2013/03	供本地車輛停泊的公眾停車場	2017 年年底	市民將不能直接駕車至香港口岸，再轉乘穿梭巴士前往珠海或澳門。香港口岸於開通當日將不能提供完善的交通配套予公眾，引致公眾不便，尤其是住在偏遠地區、或因緊急情況而需要駕車到香港口岸的市民，將會最受影響。
3			的士輪候區		現時香港國際機場及主要過境口岸（如：落馬洲支線管制站、深圳灣口岸等）均設有的士輪候區，方便的士有秩序地輪候接載市民和訪港旅客，避免他們需要長時間等候的士。
4			出境及入境私家車旅客檢查處的通訊及保安等電子系統		如果港珠澳大橋香港口岸缺乏的士輪候區，的士需要在的士站排隊上客，但的士站長度非常有限，輪候之的士需佔用一般行車路面輪候駛入的士站，這容易導致周邊道路出現擠塞，影響口岸一帶的交通運作。
5			應付開通後車流量增長的額外私家車和貨車車輛檢查亭		同項目 7
6	2016 年 2 月	HY/2013/03	機電及道路設施維修站的通訊及保安等電子系統	2018 年年初	將未能應付口岸通車初期以後的預計車流量。當遇上公眾假期的旅客高峰期或每年的貨運旺季時，缺少這部分車輛檢查亭可能引致口岸大擠塞。
7	2016 年 5 月	HY/2014/05 (尚未批出)	出境及入境私家車旅客檢查處	2018 年年初	同項目 12
8			偵緝狗房		過境載客私家車的乘客和司機將不能選擇分途過關。一旦任何一方在通關上出現問題，譬如海關人員在車上發現問題物品，由於需要釐清物品誰屬，所有乘客和司機都將被迫一同扣查。
9			危險物品倉庫		我們將需要依照海關要求作出臨時安排，安置偵緝狗房。
10	2016 年 6 月	HY/2013/03	清關廣場及公共運輸交匯處的灌溉系統	2018 年年初	海關需要將查獲的危險物品逐次送往香港口岸以外的危險物品存放倉，影響海關的日常清關有效運作。另外，將危險物品送往香港口岸以外的危險物品存放倉，增加的運送次數也會增加對公眾的風險。
11	2016 年 7 月	HY/2014/05 (尚未批出)	清關廣場上的 4 個公共廁所	2017 年年底	缺少灌溉系統，將影響落實環境美化工程。
12			機電及道路設施維修工場	2018 年年初	貨車、私家車的司機和乘客將不能在通關時使用有關設施，構成不便。
13	2016 年 8 月		餘下輔助建築物的園境美化工程		將影響口岸道路及設施的維修及管理，延誤所需的維修工作，影響道路及設施的質素。假如遇到停電事故，維修單位未必能做到迅速反應的要求。
14	2016 年 8 月	HY/2013/06	額外車輛檢查亭和出境及入境私家車旅客檢查處的車輛自動清關支援系統	2017 年年底	香港口岸將缺少部分環境美化工程，影響口岸外觀。
15	2017 年 1 月	HY/2013/03	清關廣場及公共運輸交匯處的園境美化工程	2018 年年初	同項目 5 及 7

這些被刪除的設施總值13.4億元，若需要重新招標建造，會引致額外招標工作並虛耗費用。由於這些設施的建造工程屆時將需要在口岸通車後進行，會對口岸的運作造成負面影響，亦增加了施工的困難，導致造價上升。因此將設施從現有合約中刪除，並重新招標勢將增加整體的工程費用，而這些因重新招標可能引致的額外費用並未被包括在是次申請中的追加撥款內。初步估算，如果把這些被刪除的設施重新招標建造，將增加約6億港元費用。而且我們必須獲得追加撥款後才能重新招標，這將會令上述被刪除的設施的落成時間由原來2017年年底或2018年年初延後至獲批追加撥款之後的一至兩年。