敬啟者

關於：港珠澳大橋路政署職位保留及延長

如題，請查詢如下：

（一）鋼圓筒數據

（1）請以原始數據（raw data）的形式提供，隧道上方的兩隻鋼圓筒的所有沉降及移動數據。

（2）請以原始數據（raw data）的形式提供，其餘每隻鋼圓筒的所有沉降及移動數據。

此等資料，本人早於 1 月 2 日電郵鍾錦華署長及陳帆局長查詢，當局卻未有絲毫回覆，置若罔聞，今天距本人最初信件已逾整整一個月，請萬勿以未有充分時間準備為由推搪。

（二）鋼圓筒沉降危機

本人注意到 2018 年 1 月 2 日兩則新聞，包括《東方日報》〈剩餘沉降幅度 路署「龍門」任搬〉，及《頭條日報》〈路政署認港珠澳橋鋼筒沉降約 13 至 17 厘米 強調符合估算〉。

綜合兩段新聞，本人查詢如下：

（1）鋼圓筒沉降的可接受標準為何？

請詳細說明，並以正式的顧問文件佐證。

（2）若政府一直所言的「合乎沉降標準」為工程完成後 50 年剩餘沉降為 500 毫米，即 1 年 1 厘米的話，那麼，隧道上方的兩隻鋼圓筒，在 2017 年 1 月至 2018 年 1 月的沉降為 13 厘米至 17 厘米，當局為何仍可接受？

請詳細說明，並以正式的顧問文件佐證。

（3）若隧道上方的兩隻鋼圓筒，一年沉降達 13 厘米至 17 厘米，那麼如何推算出 50 年後沉降 2 米的結論？

請詳細說明，並以正式的顧問文件佐證。

（4）政府於何時知悉兩隻鋼圓筒「與別不同」？為何過去從未提出？

請詳細說明，並以正式的顧問文件佐證。

（5）《東方日報》報導述及：『路政署……形容它們是用作海堤及填海施工階段所需的「臨時結構」，當海堤及填海工程完成後，鋼圓筒將會隨時間被自然侵蝕而消失。』請問此說是否屬實？若然，請附詳細說明。

（6）請問此「與別不同」的沉降情況，有否影響屯赤連接路北段的隧道工程設計？責任誰屬？

（三）1 月 29 日會後補充資料追問

（1）立法會 ESC78/17-18(01)號文件，附件最後一段提及的「獨立專家研究報告」，請務必全文提供予本委員會參考。

（2）「不可接受的高風險」意指甚麼風險？

（3）「不可接受的高風險」沒有在設計階段發現，原因為何？

（4）碎石樁有可能無法全面有效灌滿的風險，有否在任何一份設計或研究的報告提及？若然，該文件或報告名稱為何，完成日期為何？能否全文提供？

（5）改動設計，招致工程延期多久？招致額外開支為何？

（6）改動設計，責任誰屬？

（四）海堤崩塌跟進

（1）請以資料形式，說明海堤崩塌或鋼筒移位的最新情況——承上，請提供所有鋼圓筒歷來的移動數據／位置準確紀錄。

（2）「臨時堤腳荷載平台」是否已拆除？請說明何時拆除，並就該平台的環境影響提供文件。

（五）主橋超支的新貸款

是次會議文件，即立法會 EC(2017-18)15 號文件，第 14 段，提述到「主要工程管理處處長」，或前稱「港珠澳大橋香港工程管理處處長」，亦會負責與其他政府，商討「帳目結算」。就此，本人查詢如下：

（1）為何大橋主橋超支 99.5 億人民幣，當中只有 46 億人民幣需要注資？而不是 99.5 億皆全部尋求注資？

（2）該 53.5 億人民幣新貸款中，香港政府須承擔多少？

（3）此等借貸，是否需要尋求財委會批准？

（4）該 53.5 億人民幣新貸款中，將招致多少利息，香港政府須承擔多少額外招致之利息？

（5）原有貸款（2009 年借貸的 220 億人民幣）利息為何，新舊貸款總利息為何？香港政府須承擔之總利息為何？

（6）最新還款安排為何？此還款安排的車流估算假設為何？

（六）通車

（1）因眾說紛紜，請正式說明港珠澳大橋正式通車日期；及，此日期前政府必須完成的工程細項，及任何商討或法律或安排事宜。

（2）坊間傳聞普遍指大橋將於 2018 年第二季前通車，而政府一再指出，屯門至赤鱲角連接路南段最快須於 2019 年上半年度完成。即，在兩個日期之間，所

有駛進香港之車輛，離開口岸後，須利用機場南交匯處及機場路進入北大嶼山快速公路。請說明每天預期車流，及對機場南交匯處及機場路的交通影響。

（七）口岸

（1）請詳細說明口岸第一階段及口岸第二階段二者分別所指的工程內容為何。

（2）請書面回覆胡志偉議員 1 月 29 日於本委員會的查詢，即——

（i）「口岸第二階段」總撥款金額為何；

（ii）何時決定是否興建或放棄興建；

（iii）車流若低至哪個水平，不會興建。

（iv）此問題又與更新車流估算數據極其相關，正如本人多次要求，請務必提供更新車流估算數據全文，及 2009 年 10 月 28 日國務院批准的港珠澳大橋可行性研究報告全文。（亦請參見本信第五題及第九題）

（3）請提供旅檢大樓內部圖則，並作基本說明， 即個別用途的樓面面積為何，等等。

（4）查港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究的撥款，於 2015 年 1 月 16 日已於財委會批出，如今已然 3 年。按 FCR(2014-15)46A 文件顯示，該研究橫跨 4 年，即最遲於 2018 年 3 月 31 日完成。請問是否已完成研究？若然，請全文提供；若否，請說明完成日期為何。另無論如何，請簡述「橋頭經濟」方向有否改變？

（5）1 月 24 日立法會會議上，運房局局長陳帆接受質詢時表示，香港口岸上蓋，政府會積極考慮提供泊車位。請告知，政府會於何時落實規劃上蓋安排及設計事宜？

（八）申索

（1）請就屯赤連接路、香港接線、香港口岸工程的申索，分別說明宗數、每宗金額及申索原因。

（2）正如陳志全議員 1 月 29 日於本委員會所指出，

2017 年 7 月 21 日立法會 CB(4)1409/16-17(07)號文件提述到：
「截至 2017 年 5 月，路政署收到有關屯門至赤鱲角連接路、香 港接線和香港口岸工程的申索申請金額分別為約 28 億元、26 億元及 34 億元。」

2017 年 12 月 20 日立法會 EC(2017-18)15 號文件提述到：
「截至 2017 年 11 月，路政署收到有關屯門至赤鱲角連接路、香港接線和香港口岸工程的申索申請金額分別為約 30 億元、32 億元及 54 億元。」

兩份文件僅差距四個月，而申索金額相差逾 28 億（31%），差異極大。請務必書面交代此 28 億之申索因由。

（九）大橋管理局

是次會議文件，即立法會 EC(2017-18)15 號文件，第 14 段，提述到「主要工程管理處處長」，或前稱「港珠澳大橋香港工程管理處處長」，會出席跨政府會議及大橋管理局的定期會議。請全盤披露「港珠澳大橋香港工程管理處處長」曾出席的所有大橋管理局會議及跨政府會議的議程文件及會議紀錄。

就大橋管理局之文件，特別關於大橋主橋之工傷事故紀錄、造價及超支情況、超支因由及責任、借貸、新借貸、還款安排、新還款安排、車流估算、更新車流估算……等等，迄今香港立法會未有機會閱覽過任何相關正式文件。

容本人再三指出：出席大橋管理局之香港人員，乃以公帑聘任；主導大橋工程之運房局亦受《公開資料守則》約束；《香港人權法案條例》 第 8 條香港人權法案第十六條清楚保障市民言論自由，當中必然包括資訊自由；《財務委員會會議程序》第 44 段、《工務小組委員會會議程序》第 38 段及《人事編制小組委員會會議程序》第 37 段，均清楚說明官員須口頭及書面向委員清楚解釋及提供資料；基本法第 73 條第 10 款，亦強調「在行使上述各項職權時，如有需要，可傳召有關人士出席作證和提供證據」。

該等文件，與是次保留及延長的職位的工作，及此等職位的撥款審議，息息相關，請運房局局長勿再漠視法例與基本責任，隱瞞所有關於大橋管理局及大橋主橋的資料。

（十）屯門西繞道估價

請說明屯門西繞道已開支款額（包括研究），及最新造價估算。

（十一）屯赤連接路進度

請提供 2013 年財委會撥款時，屯赤連接路北段及南段的施工日程表，及，目前最新的施工日程表。

（十二）石屎

早前涉事之嘉科工程顧問有限公司，有否為屯赤連接路南段及北段兩項工程，展開混凝土密度測試？若然，有否額外檢驗？

盼覆，感謝

此致
人事編制小組委員會主席葉劉淑儀議員
財委會主席陳健波議員
運房局局長陳帆
運房局副局長蘇偉文
路政署署長鍾錦華

立法會議員朱凱廸

2018 年 2 月 5 日