

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  
總議會秘書  
(經辦人：羅英偉先生)

電郵及傳真  
(電郵 : dywlo@legco.gov.hk)  
(傳真 : 2869 6794)

羅先生：

立法會財務委員會  
2016年1月8日會議  
845TH—港珠澳大橋香港口岸一填海及口岸設施

補充資料

在2016年1月8日舉行的立法會財務委員會（財務會）會議上，有委員要求政府提供有關題述工程計劃的補充資料。我們現回覆如下。

工人在船舶上工作，必須符合相關法例。根據《商船(本地船隻)條例》及《船舶及港口管制條例》，工人在船舶上工作，必須完成「船上貨物處理基礎安全訓練課程」的強制性安全訓練課程，並獲發有關證明書（俗稱「藍咭」）。所有需要在船舶上工作的香港口岸人工島填海工程工人亦不例外。雖然條例並未有要求在船舶上工作的工人需要具備游泳技巧或需在船舶上提供拯溺員，但工人會在「船上貨物處理基礎安全訓練課程」中學習一般船上安全須知，例如意外成因和預防意外原則、船

上作業特點和潛在危險（包括上落船隻設施和船上走動安全須知和高空、近水作業須知等）、個人防護裝備正確用法、緊急程序和急救設施及呈報意外方法等。

除法例的要求外，為進一步加強工人在船上作業的安全，香港口岸人工島填海工程承建商嚴格規定於海上及海邊工作的工人必須穿著救生衣。承建商亦實施了一系列海上及海邊工作的安全措施，例如在船邊及岸邊加設圍欄等，防止工人墜海。在工程進行期間，承建商備有緊急應變船隻及急救人員，提供適時及適切的支援。承建商亦有定期安排海上救援演習，以加強各有關單位的溝通及協調。

工人萬一不幸墮海，承建商會安排緊急應變船隻及急救人員協助將墮海的工人盡快救上船隻，緊急應變船隻上備有急救用品，包括擔架床、心肺復甦器、自攜式呼吸器及急救箱等應付急救需要，急救人員亦會為受傷的工人急救及把傷者送院。

此外，就張超雄議員1月7日致財委會主席的信件，我們的回覆載於附件。

運輸及房屋局局長

(李詠彤 代行)



2016年1月14日

副本送：

財經事務及庫務局局長（經辦人：曾婉佩女士）（傳真：2147 5239）  
路政署署長 （經辦人：李偉彬先生）（傳真：3188 6614）

問題	回覆
I. 就「工程安全」問題，港珠澳大橋（下稱:大橋）工業傷亡意外叢生。 II. 工人工作有否每更連續工時上限？若無，理據為何；若有此上限，有何監察機制？ III. 若承建商違犯，有何懲處機制？ IIII. 超時工作工人之超時薪金有否補水？	<p>我們已於2015年12月17日所遞交的立法會PWSC63/15-16(01)號文件第10和11段交代了香港口岸工程有關建築工人僱傭合約中的工作時數事宜。</p> <p>有關超時薪金為承建商與其工人在僱傭合約範圍內的事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p>
IV. 自工程開始以來，迄今工業意外，死亡人數及受傷人數累計為何？	<p>我們已於2015年12月17日所遞交的立法會PWSC63/15-16(01)號文件第8及9段詳細交代了有關發生於香港口岸的工業意外及工人傷亡數字。</p>
V. 有否整全之檢討？是否因海面工作環境份外危險而導致這麼多意外；趕工、加班、疲憊、大海變數多，會否結構性問題？ 若有此檢討報告，請政府提供予本會。若沒有此文件，請解釋為何不作跟進。	<p>香港口岸工程於2012、2013及2014年的每1000工人計意外率分別為46.6, 16.7和6.9，而建造業界平均數字分別為43.3, 40.8和41.9。除於2012年發生的致命工業意外，香港口岸的意外率都較建造業界的平均數字為低，但我們認為應不斷加強安全管理，保障工人工作安全，盡力減少意外發生。路政署已額外要求承建商聘請職業安全健康局認可的安全審核人員定期審核港珠澳大橋香港口岸(亦包括香港接線及屯門至赤鱲角連接路工程項目)承建商的安全管理系統及安全措施。此外，我們已於2015年12月17日所遞交的立法會PWSC63/15-16(01)號文件第13至20段詳細交代了有關減少工業意外及建築工人長工作時數的措施。</p>
VI. 大橋香港段的第一宗事故，便是發生在插入海面的大鐵桶上。 i. 鐵桶填海法會否極高風險，易於導致工業傷亡？若否，理據為何；若然，當局及承建商有何補救措施？	<p>有關發生於2012年10月25日涉地盤鋼板樁工作的工業意外，我們已於2015年12月17日所遞交的立法會PWSC63/15-16(01)號文件第5及9段詳細交代了承建商於意外後所作出的安全改善工作。此外，有關鋼板樁工作已經全部完成。</p>
VII. 按香港法例規定，工人進入地盤工作，必須持有俗稱『綠卡』的建造業安全訓練證明書，如涉及船上工作，更要多持一張俗稱『藍卡』的船上貨物處理基礎安全訓練證明書。 i. 在工程中的工人，是否全部都有綠卡及藍卡？若否，只有綠卡的工人人數為何，佔整體多少百分比；只有藍卡的工人人數為何，佔整體多少百分比；有綠卡及藍卡的工人人數為何，佔整體多少百分比？ ii. 當局有否曾要求承建商協助工人加強海事作業訓練及補考相關證明書？	<p>目前，約有近1300名工人在香港口岸工程地盤工作，均持有「綠卡」，其中約有200名工人同時持有「藍卡」。</p> <p>路政署要求承建商按合約條款及相關法例向工人提供安全訓練。此外，我們已於2015年12月17日所遞交的立法會PWSC63/15-16(01)號文件第14段交代了承建商須確保所有工人進入工地前均有足夠的安全訓練。</p>
VIII. 端傳媒報導〈港珠澳大橋調查：超時，趕工，於是犧牲工人？〉中提到： 「2014年10月18日，謝道朗先生因工死亡。及後，香港勞工處及警方接手調查意外成因，勞工處向涉事地盤發出「暫時停工通知書」，停止相關工序55天作出調查及要求承建商消除有關危害，但直至端傳媒報導刊出當日，即2015年10月6日，當局仍未有向謝的家屬發放任何調查消息。亦因此未有死因研訊，謝先生遺屬亦無法申領死亡證及	<p>有關工業意外是在香港接線工程項目高架橋段內發生，勞工處會按相關程序處理。是次意外與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p>

問題	回覆
<p>申索補償金。」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 工友死亡調查為何如此緩慢？這是否政府對待基建工程傷亡工友的應有態度？</li> <li>ii. 港珠澳大橋工友死亡事故調查，平均需時多久？</li> <li>iii. 有何改善方法？</li> </ul>	
<p>IX. 據《蘋果日報》整理，港珠澳大橋工傷事故至少包括：</p> <p>「2012年10月25日，20噸重工作台下墜，一名工人胸骨碎裂慘死，14人受傷。</p> <p>2014年7月23日，一名男工在躉船上搬運喉管時意外墮海死亡。</p> <p>2014年9月9日，一名男工處理淤泥時，意外從躉船上墮海死亡。</p> <p>2014年10月18日，工作台折斷，5名男工1死4傷。</p> <p>2014年12月12日，一名挖泥機機手，疑因海上翻巨浪，在躉船上意外與挖泥機一同墮海，失蹤16小時始被吊起證實死亡。</p> <p>2015年04月07日，屯門興建中的海底隧道工程地盤，吊臂上半噸重吊鉤連同鋼纜突然鬆脫墮下，擊斃駕駛男工。</p> <p>2015年10月27日，赤鱲角港珠澳大橋工程地盤發生工業意外，49歲姓徐工人用吊臂車搬運風煤樽時被夾死亡。」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 以上七項意外，哪項已完成調查？請將調查報告及改善工程安全建議提供予本會。</li> </ul>	<p>問題所指的7宗意外，只有第1宗（2012年10月25日）、第2宗（2014年7月23日）及第5宗（2014年12月12日）屬於香港口岸工程項目的工業意外。其餘的第4宗（2014年10月19日而不是10月18日）及第7宗（2015年10月27日）屬於香港接線工程項目的工業意外；而第6宗（2015年4月7日）則屬於屯門至赤鱲角連接路工程項目的工業意外。而第3宗（2014年9月9日）意外，並非與港珠澳大橋本地工程相關。</p> <p>我們已於2015年12月17日所遞交的立法會PWSC63/15-16(01)號文件第4至8段交代了有關香港口岸工程項目的致命工業意外的資料。</p> <p>就2012年10月25日的意外，勞工處已完成調查，並檢控了有關的承建商。承建商亦已就地盤鋼板樁工作按風險評估制定一套安全改善方案，確保施工程序和設備的安全。具體安全改善措施包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 為加強施工程序和設備的安全，包括工作平台的設計、構造、安裝、升降及懸吊系統的安全，承建商使用了承載力更高的鋼纜、加設保險鋼纜、加強緊急煞制系統的敏感度等措施以減低工人於工作平台上工作的風險；</li> <li>ii. 加強向工人提供所需的安全指示和訓練；</li> <li>iii. 改善監察制度，包括於每一個工作平台的頂部加裝閉路電視，以加強監察鋼板樁的施工；及</li> <li>iv. 加強工序的管理，包括於鋼板樁工作的每一個重要工序進行前，重新檢查有關機械，並簽發「操作許可證」方可繼續施工等。</li> </ul> <p>就2014年7月23日的意外，海事處已完成調查，沒有作出檢控。該份調查報告載於海事處網頁。承建商根據海事處的指示已就岸邊工作按風險評估制定一套安全改善方案，確保施工程序的安全。具體安全改善措施包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 盡量減低人力處理及提舉物品的需要；</li> <li>ii. 定期檢查和保養自動充氣式救生衣，確保救生衣的功能正常；</li> <li>iii. 加強海上及岸邊工作的安全措施，例如加裝提示燈及水泡等；</li> <li>iv. 向工人提供所需的安全指示和加強訓練；及</li> <li>v. 定期進行海上拯救演習以加強各單位在意外發生時的溝通等。</li> </ul> <p>就2014年12月12日的意外，海事處已完成調查，並向有關承建商提出檢控，現時法律訴訟仍然進行中，因此，該調查報告並未上載於海事處的網頁。承建商根據海事處的指示制定及實施一套挖土機在船上作業的安全改善方案，確保施工程序的安全。具體安全改善措施包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 確保工作人員根據由特許驗船師已審批的圖則於船上工作；</li> <li>ii. 加強向工人提供所需的安全指示和訓練；及</li> </ul>

問題	回覆
X. 就人工島上工人情況、意外數目及居住環境： i. 人工島上現時分別有多少本地勞工和外地勞工？	<p>iii. 加強監察制度以確保安全改善措施落實執行等。</p> <p>首先，我們必須強調，香港口岸人工島上並沒有工人居住。目前，約有近1300名本地工人在香港口岸工程地盤工作，並沒有外地勞工。由於香港口岸的承建商在本地招聘適合的工人時遇上確實困難，因此需要透過「補充勞工計劃」輸入合適工人，填補工程的勞工需求。</p> <p>香港口岸人工島填海工程承建商曾於2012年透過「補充勞工計劃」輸入200多名工人，填補特殊填海機械(如鋼板椿船、碎石椿船、排水帶船及土工布船)操作的技術工人需求。該批工人所負責的相關工序已大致完成，全部工人都已返回原居地。</p>
ii. 在人工島上的工人，是否全部都有綠卡及藍卡？若否，只有綠卡的工人人數為何，佔整體多少百分比；只有藍卡的工人人數為何，佔整體多少百分比；有綠卡及藍卡的工人人數為何，佔整體多少百分比？	有關綠卡及藍卡的資料，請參考第1. VII.i 題的回覆。
iii. 人工島上的意外數字為何？	人工島上的意外數字，請參考第1. IV及第1.V題的回覆。
2. 就大橋工程質量問題： I. 蘋果日報有報導〈港珠澳橋涉用劣質磚 判頭急向港產磚廠求救〉。 i. 當局有否嚴肅處理此事，調查過程中有否承建商偽造文書或訛騙或任何不法行為？ ii. 路政署有否全面檢查相關情況及採購單據？若無相關調查，請解釋原因；若有相關調查，請說明調查結果。	有關定位磚的報導發生在香港接線工程項目，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。
3. 就「勞工短缺」為工程延誤原因之一之問題： I. 大橋工程僱用本地勞工及外地勞工數字，分別為何？  II. 外地勞工是否於假期、加班工作及意外賠償方面，享有合理待遇？	<p>有關香港口岸上「補充勞工計劃」數字如上第1. X. i題的回覆。</p> <p>在「補充勞工計劃」的要求之下，輸入勞工的工資約相等於本地工人擔任相類職位每月工資的中位數，所享有的待遇亦不會比本地工人按勞工法例所得的為差。此外，承建商亦需要為輸入勞工提供住宿設施。</p>
III. 目前全港正同時進行基建工程多少項？ IV. 行將進行的基建工程又有多少項？ V. 共需勞工多少名？ VI. 共需僱用外地勞工多少名？ VII. 減少基建項目，能否改善勞工短缺情況？	立法會財務委員會主席已於2016年1月8日去信張超雄議員，表示由於問題要求的資料與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係，不會把第3條問題的III至VII分項（要求提供一些全港性的勞工及基建資料）交給政府當局作答。

問題	回覆
<p>4. 就「沉降表現較預期慢」為工程延誤原因之一之問題：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 填海沉降較預期慢多久？</li> <li>II. 會否與填海方法有關？請詳細解釋。</li> <li>III. 在土地未有效加固的情況下，若過急興建任何建築物，有何風險？</li> <li>IV. 目前加固工程有何難度，如何克服？</li> </ul>	<p>我們已於2015年12月11日所遞交的立法會PWSC51/15-16(01)號文件附件E交代了有關填海沉降表現較預期慢的事宜。</p>
<p>5. 就「安裝沉管時遇到嚴重技術問題」：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 媒體報導：港珠澳大橋海底隧道最近克服技術難關，成功安裝第22節沉管，經近5年施工，目前已建成隧道總長達3825米，完成三分之二的沉管浮運安裝工程。港珠澳大橋海底隧道是中國首條外海超大型深埋沉管隧道，也是目前世界上綜合難度最大的沉管隧道之一。隧道整體呈W型，由33節巨型沉管對接而成，每節標準沉管長180米，重約80000噸，最大沉放深度超過45米。港珠澳大橋早前傳出因安裝沉管時遇到嚴重技術問題，整體工程進度延後，恐導致大橋未能如期於2016年底建成通車，引起外界關注。 <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 能否解釋沉管對接方面，早前出現嚴重技術問題為何？</li> <li>ii. 此嚴重技術問題如何克服？</li> <li>iii. 餘下之11節沉管會否出現相類似問題？又預期如何克服，追趕進度？</li> </ul> </li> </ul>	<p>有關「安裝沉管時遇到嚴重技術問題」，屬於港珠澳大橋主橋工程項目，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p>
<p>6. 就「三地不同困難挑戰」之問題：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 能否詳細披露香港段工程以外的困難和挑戰，及相關應對方案？</li> <li>II. 過去數次會議，都有議員提及此事，局長顧左右而言他，拒絕向公眾披露我原因為何？</li> </ul>	<p>有關港珠澳大橋珠海及澳門段工程遇到的困難和挑戰，屬於珠海及澳門兩地政府負責的事宜，我們不便提供有關資料。</p>
<p>7. 就大橋主體工程的貸款融資事宜問題：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 查2009年4月14日，時任運輸及房屋局局長鄭汝樺在港珠澳大橋融資安排簡介會發言，提及主橋融資安排內容。要點包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>• 中國銀行已承諾組建銀團，包銷220億人民幣貸款；</li> <li>• 貸款利率可以選擇固定利率或浮動利率，利率水平為現時中國人民銀行基準利率減百分之十，即現時規定下市場上最優惠的利率；</li> <li>• 貸款年期，包括項目建設期，是三十五年，由大橋開始運營時開始還款；</li> <li>• 若稍後項目成本有變化，在一定限度內貸款總額可加大，貸款期也可延長</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 此項貸款之承擔比例是否等如三地出資之比例，即42%？</li> <li>ii. 此項貸款總額如今可有增加？</li> <li>iii. 此項貸款患率為何？</li> <li>iv. 此項貸款迄今利息為何？</li> <li>v. 此項貸款預期總計利息為何？</li> <li>vi. 此項貸款之貸款期有否延長？若然，延長至何時？</li> <li>vii. 此項貸款之貸款預期每年港府須歸還多少？此還款佔橋費收入比例為何？</li> <li>viii. 上述此項主橋出資比例(42%)、主資融資承擔比例、橋費收入比例，是否相等？即</li> </ul> </li> </ul>	<p>有關港珠澳大橋主體工程的貸款融資事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。另外，香港口岸工程項目並不牽涉貸款融資事宜。</p>

問題	回覆
<p>港方皆為42%？</p> <p>ix. 目前預估橋費為何？</p> <p>x. 預計每年總收入及總盈利為何？</p> <p>xi. 預計每年維修及保養支出為何？</p> <p>xii. 預計每年營運支出為何？</p>	
<p>II. 按政府今年初書面回覆王國興議員提問之文件引述，政府於2008年5月21日提交本會工務小組委員會有關港珠澳大橋的每日總行車量預測的補充資料顯示，2016年、2020年、2030年及2035年的大橋每日總行車量分別為9 200架次、15 350架次、27 400架次及35 700架次。</p> <p>i. 面對大橋主體工程貸款，大橋流量須達到每天多少架次，方能應付還款且沒有虧損？</p>	<p>有關車流量的問題，我們已於2015年12月12日的立法會工務小組委員會會議上回應了相關問題。</p>
<p>III. 考慮到政府過去多次大幅高估交通設施流量，港珠澳大橋營運前景乃極不明朗。</p> <p>i. 他日若大橋流量過低，會否推行「自駕遊」第二階段（粵車南下）以作救亡？</p> <p>ii. 港人普遍反對自駕遊，普遍認為自駕遊既影響交通安全，也令香港道路壓力大增——當局會否聆聽港人聲音，承諾不論港珠澳大橋流量，仍不會開放「自駕遊」第二階段（粵車南下）？</p>	<p>有關車流量的問題，我們已於2015年12月12日的立法會工務小組委員會會議上回應了相關問題。至於有關「自駕遊」的事宜，運輸及房屋局局長在2015年12月9日回覆范國威議員的質詢時已表示，粵港政府就「自駕遊」第二階段（即粵車南下）沒有具體的推行時間表。</p>
<p>IV. 坊間不少意見認為，大嶼山應該盡力保育，然而港珠澳大橋可能意味的中港旅運，卻似是瞄準大嶼山的所謂服遊商機。</p> <p>i. 當局能否在此承諾，不會以增加港珠澳大橋流量為借口，強行推動居民相當反對的大嶼山多項發展項目？</p>	<p>有關大嶼山的發展計劃事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p>
<p>V. 考慮到政府過去多次大幅高估交通設施流量，港珠澳大橋營運前景，乃極不明朗。珠三角地區經濟情況、人流物流亦每年不斷變化。</p> <p>i. 政府有否就2015年數據，更新大橋帶來的經濟效益？若然，能否公開；若否，理據為何？</p>	<p>有關車流量的問題，我們已於2015年12月12日的立法會工務小組委員會會議上回應了相關問題。</p>
<p>8. 就不同部分之核准預算費及最新預算費之差距問題：</p> <p>i. 關於立法會文件CB(4)628/14-15(01)，第3頁提到：「在本局向交通事務委員會提交的「討論文件（草稿）」的附件5中已比較了各分項工程最新預算費及核准預算費的差額，大部分分項工程的最新預算費都較核准預算費為高，詳情可參考討論文件（草稿）的附件5。」</p> <p>i. 高架橋及高架道路，核准預算費為20.566億，最新預算費為36.092億，差額為15.526億，增幅竟達75.49%之鉅。</p> <p>可否詳加解釋？並說明將來如何能有較準確之預算。</p>	<p>主要原因是這些設施在2013年年底及2014年的投標價較我們在2011年中的原本估算為高。工程價格飆升的原因見工務小組委員會討論文件PWSC(2015-16)14號第10至19段。</p>

問題	回覆
<ul style="list-style-type: none"> <li>ii. 渠務工程(包括箱型暗渠、管道及泵井)，核准預算費為5.424億，最新預算費為12.925億，差額為7.501億，增幅竟達138.29%之鉅。 可否詳加解釋？並說明將來如何能有較準確之預算。</li> <li>iii. 水務工程，核准預算費為1.239億，最新預算費為2.502億，差額為1.263億，增幅竟達101.94%之鉅。 局長可否詳加解釋？並說明將來如何能有較準確之預算。</li> <li>iv. 車輛檢查亭，核准預算費為3.482億，最新預算費為6.501億，差額為3.033億，增幅竟達87.11%之鉅。 可否詳加解釋？並說明將來如何能有較準確之預算。</li> <li>v. 環境緩解措施，包括環境監察和審核，核准預算費為1.207億，最新預算費為3.287億，差額為2.08億，增幅竟達172.33%之鉅。 可否詳加解釋？並說明將來如何能有較準確之預算。</li> </ul>	
<p>9. 就屯門西繞道的情況問題：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 就政府上年3月最新之改動，民協曾表達強烈不滿，指責政府竟沒有考慮其多年來訴求，並以持份者（相信為鄉事派）反對為由，取消青田路至港深西部公路的高架道路。民協進而指出，審視多年，政府沒有積極研究其他可行的新定線，實在是嚴重失職。           <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 當局是否同意民協就最新走線之強烈批評？</li> <li>ii. 可否具體提供屯門西繞道走線之興建日程？若不能提供具體日程，原因為何？</li> <li>iii. 屯門西繞道工程嚴重滯後，責任誰屬？</li> <li>iv. 是否假設港珠澳大橋流量中，有車輛經大橋往返珠西及深圳西部？若然，假設經大橋往珠西及深圳西部之車輛，佔大量總流量比例多少？</li> <li>v. 港珠澳大橋落成，屯門西繞道未落成，會否減少大橋流量？</li> <li>vi. 若政府假設港珠澳大橋流量中，沒有或極少車輛經大橋往返珠西及深圳西部，那麼，屯門赤立角連接路及屯門西繞道何以為港珠澳大橋配套？</li> <li>vii. 公眾可索閱之港珠澳大橋交通流量評估最新版本為何時發表？當中數據，至今有否更新？若然，能否提供更新報告？並提出多年來評估之變化，及關鍵；若否，為何不作更新？</li> </ul> </li> </ul>	<p>立法會財務委員會主席已於2016年1月8日去信張超雄議員，表示由於問題要求的資料與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係，不會把第9條問題（另一個項目屯門西繞道事宜）交給政府當局作答。</p>
<p>10. 就「人工島飄移」及工程應急費用問題：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 在工務小組委員會(2015年12月9日)會議上，路政署署長表示港珠澳大橋人工島「在建造期內出現填海土地沉降及海堤橫移屬正常清況。」           <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 署方有否清晰指引，指出填海區橫移多少幅度，才需要向公眾報告？</li> <li>ii. 當局在計劃工程時對相關項目的評估為何，當初評估的土地沉降及海堤橫移幅度為多少？</li> <li>iii. 人工島飄移問題對人工島的整體工程帶來甚麼影響？</li> </ul> </li> <li>II. 人工島飄移問題是否導致工程超支的原因之一？</li> </ul>	<p>我們已於2015年12月1日工務小組委員會會議以投影片詳細交代了有關海堤向外伸延的事宜。</p>

問題	回覆
<p>III. 人工島飄移的補救工程，有何經濟代價？是否包括於增加的工程應急費用中？</p> <p>IV. 人工島飄移未來發展的情況，是否已能控制？能否預測？</p> <p>V. 人工島飄移未來發展的情況，局方會否有一系列的對應指引？例如，甚麼情況下會主動通知立法會？</p> <p>VI. 甚麼情況下承辦商會自行處理？</p> <p>VII. 甚麼情況下須動用應急費用補救？</p>	
<p>11. 就興建大橋影響海豚保育問題：</p> <p>i. 蘋果日報2015年11月29日曾報導〈無立錐之海 豚影無蹤〉。香港海豚面對很多問題，工程產生的水底噪音，會影響海豚利用發聲導航與覓食，海水污染亦會導致海豚不育。加上高速船越來越多，令海豚上水呼吸都危機重重。</p> <p>i. 當局會否回應民間建議，重新審視北大嶼山水域之環境承載能力，作為將來衡量應否發展大嶼山的重要參考？</p> <p>ii. 會否整理基建工程的區域性累計環境影響檢討？若然，何時提交；若否，理據為何？</p>	<p>有關大嶼山的發展計劃及北大嶼山水域之環境承載能力等的問題，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p> <p>香港口岸的環境評估報告已於2009年完成並獲批。有關整理現時基建工程的區域性累計環境影響的問題，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p>
<p>12. 就港珠澳大橋對本港環境之影響問題：</p> <p>i. 查近年大嶼山大興土木，除了港珠澳世紀工程之外，還有屯門赤立角連接路，機場北商業區，東沙洲及磨刀洲南海上污泥卸疊設施，和繞過立法會撥款機制、令議員無從質詢之機場第三條跑道工程。</p> <p>i. 目前個別項目分開評估，忽視累計影響之環境評估制度，原因為何？</p> <p>ii. 當局會否就累計影響之環境評估制度向本會提交詳盡報告？</p> <p>iii. 會否回應環保人士意見，制訂「地區策略性環評」？若然，日程為何；若否，理據為何？</p> <p>iv. 自動工以來，準確而言，環保署署長共曾修訂環境許可證多少次？每次修訂內容分別為何？</p> <p>v. 能否清楚提供每次理據，及解釋環保署署長判斷準則，與相關權限？</p>	<p>香港口岸的環境評估報告已於2009年完成並獲批。有關整理現時基建工程的區域性累計環境影響的問題，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p> <p>環境保護署（環保署）已於2015年12月2日的立法會會議上回應了梁繼昌議員有關香港口岸工程項目修訂環境許可證的問題。</p>
<p>13. 就「完工日程評估報告」問題：</p> <p>I. 將來路政署會否定期撰寫個別項目及整體工程之「完工日程評估報告」提交本會？若然，下次提交為何時；若否，理據為何？</p> <p>II. 將來其他兩地工程部門會否定期撰寫個別項目及整體工程之「完工評估日程評估報告」？若然，可否及何時提交予本會；若否，理據為何？</p>	<p>我們已於2015年11月25日的新聞公報、11月27日的新聞發佈會、及其後12月的立法會工務小組委員會會議上交代了路政署的評估，港珠澳大橋香港段工程，只能在2017年年底完成及具備通車的條件。在有需要時，政府將會再向立法會報告港珠澳大橋工程的最新情況。</p> <p>有關港珠澳大橋珠海及澳門段的工程進度，屬於珠海及澳門兩地政府的事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。</p>
<p>14. 就《港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究——可行性研究・第一階段社區參與》之文件：</p>	<p>立法會財務委員會主席已於2016年1月8日去信張超雄議員，表示由於問題要求的資料與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係，不會把第14條問題（另一個項目《港珠澳大橋香港口岸上蓋發</p>

問題	回覆
I. 當中發現零售面積高達90000平方米。 i. 口岸上蓋具體人流估測為何？ ii. 何須如此龐大之商業面積？ iii. 每天大橋流量須遷至多少架次，此零售面積才不致浪費？	展的規劃、工程及建築研究－可行性研究》）交給政府當局作答。