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

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

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15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2016年1月15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。

香港口岸填海工程承建商在有關致命意外發生前，已實施了我們在2016年1月14日提交的補充資料（立法會FC92/15-16(01)號文件）第3段所提及法例要求以外的安全措施，包括在海上及海邊工作的工人必須穿著救生衣、在船邊及岸邊加設圍欄、提供緊急應變船隻及急救人員，以及安排海上救援演習等。

另外，就議員查詢立法會FC92/15-16(01)號文件附件中第1(IX)項有關香港口岸3宗致命意外對承建商的罰則，我們的回覆如下。

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。由於香港口岸填海工程合約的總承建商及分判商違反了相關法例規定，他們於2014年10月20日分別被判罰款48萬9,000元及6萬元。

此外，在該意外發生後，路政署將總承建商欠佳的安全及施工表現，反映在季度承建商表現報告中，因而導致總承建商在2013年1月即時暫停競投海港工程類別的公共工程合約，為期一年。

及後，發展局於2015年1月待勞工處的檢控程序完成後，就2012年10月25日的意外召開研訊小組會議。因應會議結果，承建商再次於2015年4月暫停競投有關海港工程類別的公共工程合約，為期一年。

至於另外兩宗意外，2014年7月23日發生的意外，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。而2014年12月12日發生的意外，海事處亦已完成調查，並向有關承建商提出檢控，現時法律訴訟仍然進行中。

另外，除了2014年12月12日挖泥機操作員與挖泥機一同墮海的意外以外，路政署並沒有收到有工人在沒有穿著救生衣的情況下墮海的報告。

至於張超雄議員1月18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21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)

附件

問題	回覆
1. 就港珠澳大橋（下稱：大橋）的財務及融資方面： 1. I. 已通過港珠澳大橋撥款的年份及款項： 2003 港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路勘測和初步設計 0.859億 2005 港珠澳大橋概念設計及進一步技術研究 0.268億 2008 港珠澳大橋香港口岸－勘測及初步設計工作 0.869億 2008 港珠澳大橋施工前工作 0.466億 2009 港珠澳大橋撥款資助主橋初步設計及工地勘測工作 2.335億 2009 港珠澳大橋主橋出資 90.465億 2009 港珠澳大橋香港口岸詳細設計及工地勘測工作 6.219億 2011 港珠澳大橋香港接線 161.899億 2011 港珠澳大橋人工島填海及口岸設施 304.339億 2011 屯門至赤鱲角連接路詳細設計、工地勘測及前期工程 19.096億 2012 香港接線追加撥款 88.573億 2013 屯門赤立角連接路 447.984億 2015 口岸上蓋規劃研究 0.634億 正在審議撥款： 2015 港珠澳大橋人工島填海及口岸設施追加撥款 55.4億 未連同今天填海及口岸設施追加撥款的55.4億，歷年來已提交立法會撥款申請的次數多達13次，總支出已達1124.009億。加上追加撥款的55.4億，更是達1179.409億。但未知撥款金額項目，尚有不少。	信中所列14項撥款項目當中，第一項（港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路－勘測及初步設計工作）的款項應為0.589億元；第十三項（港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究）涉及香港口岸上蓋發展，是土木工程拓展署正研究的另一個項目，與香港口岸工程項目845TH申請追加撥款事宜並無直接關係；而第十四項（港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施追加撥款）的款項應為54.611億元。
1.I. i. 口岸上蓋規劃發展，預算支出為何？ ii. 屯門西繞道，預算開支為何？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示由於問題所要求的資料分別問及口岸上蓋規劃發展及屯門西繞道事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款並非有直接關係，所以不會把第1條問題的I i及ii分項交給政府當局作答。
1.I. iii. 申索方面，預算開支為何？	在進行香港口岸項目費用估算時，我們已預留部份應急費用，以應付有關的申索開支。
1.I. iv. 還有多少項可預計需要撥款的項目？請詳述。	除香港口岸－填海及口岸設施項目需要申請追加撥款外，政府現時不需要就其他項目向立法會申請追加撥款。
1. II. 關於立法會文件CB(4)628/14-15(01)，第2頁提到大橋主體工程的貸款融資事宜。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： ・中國銀行已承諾組建銀團，包銷220億人民幣貸款； ・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	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示政府當局已於2016年1月14日藉立法會FC92/15-16(01)號文件提供答覆、或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第1條問題的II i至viii分項轉交當局。

問題	回覆
十，即現時規定下市場上最優惠的利率；我重覆是現時中國人民銀行基準利率減百分之十； ・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； ・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。 i. 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？即港方皆為42%？ ii. 此項貸款之承擔比例是否等如三地出資之比例，即42.91%？ iii. 此項貸款總額如今可有增加？ iv. 此項貸款息率為何？ v. 此項貸款迄今利息為何？ vi. 此項貸款預期總計利息為何？ vii. 此項貸款之貸款期有否延長？若然，延長至何時？ viii. 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？	
2. 就大橋之可持續性： 2. I. 大橋主橋的收支平衡，牽連到上述的220億人民幣貸款，估計港方佔比例42.91%，折合約百餘億港元。而這只是本金。本金和利息，都打算用橋費收入來歸還，如果還不到，就會拖，或不斷以更多利息延緩。考慮到大橋主橋維修與營運費用高昂，還款並不容易，其實後果可大可小。 融資每年的預估還款（本利），還有大橋主橋的維修與營運費用（2009年報載4.6億至5.8億人民幣），和橋費設定，比例分配，立法會和香港市民才能知道幾多車流才能回本（既能還款，又能維持營運與維修）。 而這個收支平衡的車流數字，明顯與香港口岸的設計有關。 私家車流量，特別是港澳私家車流量，對大橋收支平衡至關重要。因為不久後深中通道（預期2020-2023年落成）與深茂高鐵深圳至江門段（預期2018年落成），可能會全面吸納珠西與粵商之貨運和客運。 i. 政府預估有多少澳門私家車進港？ ii. 當中有多少可以人香港；有多少不能入香港；有何準則？ iii. 人工島上有多少泊車設施，容讓澳門私家車不入城停泊。泊車收費如何？ iv. 政府預估有多少中國私家車進港？ v. 當中有多少可以入香港；有多少不能人香港；有何準則？ vi. 人工島上有多少泊車設施，容讓中國私家車不入城停泊。泊車收費如何？ vii. 收支平衡的車流水平為何？ viii. 怎樣達到期望水平？	有關港珠澳大橋主體工程的貨款融資事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。 至於港珠澳大橋的跨境交通安排，粵港澳三地政府仍在商討，暫時未有定案。運輸及房屋局計劃於2016年2月向交通事務委員會匯報港珠澳大橋跨境交通安排的最新進展。現時口岸的設計並未包括供入境私家車停泊的停車場。

問題	回覆
2. II. 為了解及估算如何讓大橋能收支平衡。 i. 預計大橋主橋每年總收入及總盈利為何？ ii. 橋費制訂為何？旅巴為何；私家車為何；貨車為何；分帳比例為何？ iii. 預計大橋主橋每年總收入及總盈利為何？	有關港珠澳大橋主體工程的財務安排事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。 至於港珠澳大橋的跨境交通安排，粵港澳三地政府仍在商討，暫時未有定案。運輸及房屋局計劃於2016年2月向交通事務委員會匯報港珠澳大橋跨境交通安排的最新進展。
2.II. iv. 除主橋外，香港接線、口岸、屯門赤立角連接路、屯門西繞道等部分，每年營運及維修成本估算為何？能否提供細項資料？	就香港口岸項目工程的經常開支，我們已於2011年所提交的立法會第PWSC(2011-12)30號文件第28段交代，香港口岸項目工程引致的每年經常開支約為13億5,220萬元。另外，我們亦於2015年所提交的立法會第PWSC(2015-16)14號文件第27段指出，提高香港口岸工程計劃核准預算費的建議不會引致任何額外的經常開支。至於其他項目工程引致的每年經常開支，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。
2.II. v. 香港口岸商場發展權打算如何安排？該等商業租金收入估算為何？	問題要求的資料是涉及土木工程拓展署正研究的另一個項目《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》，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。
2.II. vi. 屯門赤立角連接路隧道收費水平為何？估算流量為何；估算收入為何？	問題要求的資料是另一個項目屯門至赤鱲角連接路的事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。
3. 就興建大橋之環境影響及保育： 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。 而港珠澳大橋的工程範圍與大嶼山東北同樣是重災區，2001年大嶼山東北共有18至20條，去年卻只餘下1條。本來沙洲、龍鼓洲海岸公園一帶水域由昔日每十次考察看到九次海豚，變成現在每十次只有一至兩次，情況非常惡劣。 議員亦未能了解興建大橋與香港口岸工程造成對海豚及保育上的影響。 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？ 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？	立法會財務委員會主席已於 2016 年 1 月 20 日去信張超雄議員，表示政府當局已於 2016 年 1 月 14 日藉立法會 FC92/15-16(01)號文件提供答覆或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第 3 條問題的 I i 及 ii 分項轉交當局。
3. II. 關於立法會文件PWSC231/14-15(01)，第8至第10段均提到中華白海豚的情況。 當中引述中華自海豚由2010年的75條，跌至2014的61條，跌幅為18%。 然而，香港海豚保育學會曾發表一項研究，發現中華白海豚數目顯著下降至十年來新低，海豚數字由2003年的158條，大幅減少至2012年的61條。 另外，蘋果日報2015年11月29日的報導〈無立錐之海　豚影無蹤〉提及： 今年發生多宗中華白海豚死亡事件，1月時大嶼山西南海面出現6條海豚伴1條豚屍的場面，5月及6月更發生多宗幼豚死亡，單是6月已有5條幼豚擱淺，屍身滿佈傷痕。根據2014年統計，香港水域只餘下61條中華自海豚，若與2003年第一次統計共有158條相比，已減少六成。其	在整個港珠澳大橋香港工程項目的規劃、設計及建造過程中，政府非常重視環境保護和生態保育(包括中華白海豚及河流和海洋生物等)。政府已就港珠澳大橋香港工程對生態的影響徵詢環境諮詢委員會意見，環境諮詢委員會並已有條件通過工程相關的環評報告。環境保護署署長亦於2009年10月有條件批准環評報告，並於2009年11月發出環境許可證。 在施工期間，我們已採取各項環境影響評估報告和環境許可證中提及的措施以紓緩對中華白海豚的影響，包括採用非撞擊式方法建造水底樁柱、在每年五月及六月海豚繁殖高峰期不進行進入石層的海上鑽孔樁打樁工程等。我們亦已在工程範圍設置隔泥幕，在安裝隔泥幕及鑽孔樁外殼的施工點周圍250

問題	回覆
中大嶼山西北地區為重災區，高峯期有80多條海豚，但2014年卻只餘下20多條。 而港珠澳大橋的工程範圍與大嶼山東北同樣是重災區，2001年大嶼山東北共有18至20條，去年卻只餘下1條。本來沙洲、龍鼓洲海岸公園一帶水域由昔日每十次考察看到九次海豚，變成現在每十次只有一至兩次，情況非常惡劣。 再者，漁護署早前發表了2014年度海豚監察報告，顯示在大嶼山西面、西北面及東北自研究區域，海豚數目為61條，較10年前大幅下降逾半。其中，東北面的海豚數目跌幅最為明顯，由2001年的20條跌至上年只剩下1條，而且海豚的棲息地亦有西移迹象。 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。 i. 署方有否就挖泥、填海、鑽孔和打樁等工程，檢測對海豚的影響？請向公眾交代情況。 ii. 基於以上發現，可見填海工程已嚴重破壞海洋環境，令生態受傷害，請問署方的跟進方案為何？有否定期檢查附近海洋生態的狀況？請詳細交代現時的情況。如發現生態安全受到嚴重威脅，會否選擇停止工程；如否，原因為何？ iii. 中華白海豚作為香港水域的原居民現只剩下一條，請問署方如何平衡基建和生態價值，前者可再建，後者一旦消失不復返。 iv. 政府聲稱重視島區範圍內的綠化工程，甚至在海景較美的地方設置「觀景平台」。但卻對島附近的生態環境置之不顧。請問署方中華白海豚現時有否被工程影響；有否按署方之前的說法「主動遷移」？ v. 如頻臨絕種的中華白海豚都因工程而幾乎絕迹海堤，請問是否還有需要於人工島上設計中華白海豚觀賞區？署方會否考慮另覓用途？如是，會做什麼用途；如否，原因為何？ vi. 如頻臨絕種的中華白海豚都因工程而幾乎絕迹海堤，請問是否還有需要於人工島上設計中華白海豚觀賞區？署方會否考慮另覓用途？如是，會做什麼用途；如否，原因為何？ vii. 請問局長，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？	米範圍內設定海豚管制區，並定期檢查隔泥幕及其圍封區域範圍。若在管制區內發現有中華白海豚則會暫時停止相關的工作，直至確定中華白海豚游離管制區。 根據環評報告，工程項目的建造和營運過程中，有可能會影響到水質及海洋生態環境，並需作出緩解。政府已承諾將根據法定程序，尋求將大小磨刀附近水域指定為海岸公園，以補償因港珠澳大橋香港工程項目而失去的中華白海豚棲息地。指定大小磨刀海岸公園的詳細設計工作已完成，有關的法定程序即將開展, 目標是在2016年年底完成所有法定程序，指定該海岸公園。 現時香港口岸工程項目中並沒有包括興建「觀景台」或「中華白海豚觀賞區」。
3. III. 工程界黎廣德早已指出，就實際工程發展，環保署署長9次修訂環保許可證，不斷放寬對承建商的要求。 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。 議員亦難以得知興建大橋與香港口岸及其他工程相互影響下之環境影響。 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？ 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？ 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？ 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？ 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？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示政府當局已於2016年1月14日藉立法會FC92/15-16(01)號文件提供答覆、或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第3條問題的III i至v分項轉交當局。

問題	回覆
3. IV. 2015年10月，《蘋果》有報導指出，港珠澳橋工程涉排污入海，中國建築涉嫌違法。報導說明： 「香港接線工程總承建商為中國建築，工程於2012年5月動工，合約總值88.8億港元，在機場東岸填海23公頃，建設一條約2.6公里長的隧道及道路，由機場觀景山一直伸延至香港口岸人工島，最終與港珠澳香港接線駁通。至於涉嫌非法排污的地盤，位於赤鱲角機場東面過路灣路，鄰近民航處總部。 市民陳小姐（化名）的親友於涉事地盤工作，今年親友間討論中華白海豚快將絕迹香港水域，在地盤工作的親戚還露香港接線工程一直非法排污，今年7月就拍攝到工地範圈直接排放污水落海。環保署回覆本報稱，署方在9月23日接到本報查詢後，翌日派人到場調查，但未有發現該地點有污水排放，而根據牌照要求，污水須經過處理設施才可排放。陳小姐質疑政府為令地盤符合工程進度，對違規排污官官相衛，「政府幫住啲發展商，冇人巡查冇人去管」。陳小姐又指，地盤曾短暫停工和停止排污，但其後故態復萌。9月初陳小姐的親戚再於工地拍得片段，工人拉藍色膠喉到岸邊，將工地的青綠色污水泵出海，另一片段見到污水呈灰白色，源源不絕流入大海。 路政署證實，駐工地監督人員早前巡查時，曾發現承建商於工地內不當處理泥水，已要求停止並糾正有關情況，並向承建商作書面警告，又稱會將事件在承建高表現評核報告中反映。路政署指，承建商已於開工前設立建築廢水處理系統和沉澱池，廢水中的沙石、垃圾及油污要經分隔、沉澱和過濾後方可排放。不過，陳小姐就指承建商一直無跟隨排污程序，近期才增購過濾污水設施。 i. 除上文中引述之巡查外，有否就此事作嚴正調查？調查結果為何？該地點有否及有何環境污染 ii. 為何環保署與路政署所言有如斯分歧？會否反映跨部門協調未善，令承辦商有機可乘；是否反映路政署清楚知道排污問題，而未有向環保署報告？ iii. 路政署所言之評核報告，能否提供予公眾？ iv. 環保署與路政署一直以來檢控工程污水排放的程序為何？有否定時檢查，隔多久；如何確保承建商不會再非法傾倒污水？ v. 承建商到底於何時購入濾污水設施？是否於於開工前已經設立好建築廢水處理系統？如是，為何署方三年來沒有發現中國建築沒有使用過濾設施；如否，署方為何沒有做妥全面評核就讓中國建築開工；是否為了趕工程而置海洋生態及市民健康於不顧？ vi. 現時有否設立或將來考慮設立投標扣分制度，嚴格懲處違規承建商或取消其競投合約資格？	問題要求的資料是屬於另一個項目香港接線的事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。
3. V. 2014年7月，傳媒揭發，正在興建的港珠澳大橋香港段，被沙螺灣村民發現其中三個橋墩位處沙灘的潮間帶上。此事有可能違反已批出的環境許可證。環保署隨之表示，已介入調查，路政署亦已暫停有關橋墩工程。 i. 此事後來如何處理？有否吊銷其環境許可證；抑或放寬其環境許可證之要求；若為後者，理據為何？	問題要求的資料是屬於另一個項目香港接線的事宜，與香港口岸工程項目申請追加撥款事宜並無直接關係。

問題	回覆
ii. 此事曾否作深入調查？若存在，調查報告，可否提供？ iii. 調查結果，有否進而追究，負責部門或企業？ iv. 署方有否任何懲罰措施，例如扣分制等，以避免以後發生同類型事件？	
3. VI. 請參考《「橋頭經濟」暴露小農社會思維》 黎廣德 http://www.inmediahk.net/node/1022311 i. 論者指出人工島之環境問題:「人工島的130公頃面積，全部位處飛機噪音等量線(NEF)25的範圍之內，即屬於高度噪音污染地區，根據《香港規章標準與准則》，禁止興建酒店或住所；再加上機場飛機升降和大橋車流做成的空氣污染，人工島絕非「可宜居」的環境。」工程設計上有何措施，令人工島上之旅客面對之噪音和空氣污染有所紓緩？ ii. 論者亦指出：「由於口岸人工島鄰近機場，高度限制須為主水平基准以上30米至50米，再加上口岸出入境設施佔據了大部份面積，商業設施需向地下發展，建築成本遠較一般地段高昂，另須額外長期空調費用，增加了加劇氣候變化的碳排放量。除了整體工程成本效益不化算，更違反政府節能減碳的目標。」 署方有否做過任何的環境評估，評估若他日於人工島上發展商業區，其做成的環境污染？ 署方有否考慮任何措施減低碳排放較低的，例如放棄向下發展？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示由於問題所要求的資料問及人工島上發展屬於其他工程項目的範圍，與香港口岸工程項目申請追加撥款並非有直接關係，所以不會把第3條問題的VI分項交給政府當局作答。
3. VII. 關於工程中水中懸浮物對環境影響。 i. 有沒有定期跟進水中懸浮物的動向，有否因風向、潮漲潮退、人工島飄移等原因而流去不同水域？如有，具體操作為何；如否，原因為何？ ii. 承上題，若水中懸浮物有流去不同水域，當局有何措施減低水中懸浮物對不同水域水質的影響？署方如何能夠確保工程所生產的水中懸浮物不會對海洋生態造成不可逆轉的影響？ iii. 路政署在工程附近水域進行水質基線監測，當中有兩個指標，即「行動水平」及「極限水平」。請問署方兩個指標的分別為何？設定時有否參考過國際的水質檢測指標？ iv. 路政署曾承諾若水質監測數據超越「極限水平」，在未有適當的補救行動前（包括嚴格覆核機械及施工方法），工程不得進行。就此，署方會否定期向公眾匯報水質監測數據，讓公眾能參與檢察工程對環境的影響？如是，將會多久更新一次次，用什麼形式？如否，為什麼？	署理運輸及房屋局局長已於2015年11月25日的立法會會議上回應了何俊賢議員有關工程項目對水質影響的問題。
4. 就大橋之工程問題：	
4. I. 關於立法會文件PWSC41/15-16(01)，第4段提到「沉降表現較預期慢」為工程延誤原因之一。 i. 填海沉降較預期慢多久？會否與填海方法有關？請詳細解釋。 ii. 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？目前加固工程有何難度，如何克服？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示政府當局已於2016年1月14日藉立法會FC92/15-16(01)號文件提供答覆、或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第4條問題的I分項轉交當局。

問題	回覆
4. II. 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。 i. 能否解釋沉管對接方面，早前出現嚴重技術問題為何？如何克服？ ii. 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？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示政府當局已於2016年1月14日藉立法會FC92/15-16(01)號文件提供答覆、或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第4條問題的II分項轉交當局。
4. III. 南早資深傳媒人於其個人網站提到人工島加固難度：「The government says it has adopted ground strengthening measures to try and stabilise the marine mud. But engineers say these have not been successful and believe that further expensive ground improvement techniques will have to be employed to increase the stability of the artificial island. Consultants say that contractors have been reluctant to build on the site, resulting in delays to their projects. Little is happening on the site at the moment while engineers consider what to do next.」 i. 此說是否屬實？ ii. 是否需要昂貴更先進之加固技術？	運輸及房屋局/路政署已於2015年12月1日工務小組委員會會議上以投影片（立法會PWSC35/15-16(01)號文件）詳細交代了有關香港口岸填海沉降固結的挑戰以及應對措施。
4. IV. 關於進度問題，《南華早報》的資深傳媒人Howard Winn於2015年11月25日於其個人網站HowardWinnReports上表示：「Despite official coyness surrounding the HK$30.4 billion Hong Kong Boundary Crossing Facilities (HKBCF) it now appears unlikely the projects will be completed before 2021. Suppliers of construction material say they have been told by their customers working on HKBCF projects that they are running up to five years late.」 （原文： http://howardwinnreports.com/2015/11/25/delays-of-up-to-5-years-for-hkbcf-moving-island-projects/） i. 此2021完成的說法，與實局承諾2017完成的說法，相去極遠。當局可否作澄清？	就一些對港珠澳大橋香港本地工程完工期的揣測，路政署已於2015年11月25日以新聞公報的形式向公眾澄清。另外，運輸及房屋局亦已於2015年12月8日所提交的立法會PWSC41/15-16(01)號文件的第4段再次作出交代。
4. V. 就沉管對接工程方面： i. 33節之中，原預計平均需時多久？現實質需時多久？ ii. 已完成之22節之中，最久花多少時間完成一節？ iii. 餘下11節之中，延誤風險為何？ iv. 若延誤，預期延誤最久可延誤多久？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示政府當局已於2016年1月14日藉立法會FC92/15-16(01)號文件提供答覆、或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第4條問題的V分項轉交當局。

問題	回覆
4. VI. 就人工島移動： i. 人工島移動至何時方會停止？ ii. 署方有否日後監測人工島有否繼續移動的計畫，如多久進行一次評估及維修？ iii. 當中又會涉及多少款項？ iv. 署方有甚麼方案控制人工島的移動程度？ v. 如何估算人工島的移動程度？ vi. 如果移動沒法準確估計，又會否影響另外兩地的工程，以致最後難以接駁？	運輸及房屋局/路政署已於2015年12月1日工務小組委員會會議上以投影片（立法會PWSC35/15-16(01)號文件）詳細交代了有關香港口岸填海沉降固結的挑戰以及應對措施。
4. VII. 據前香港工程師學會會長陳健碩解議，在土地未有效加固的情況下，不適宜興建任何建築物，他建議當局可以分批加固人工島的軟土，然後在已加固的土地先動工。陳健碩指，現時的科技可以在一年內加固經無浚挖式填海工程所得的土地。若不用工程方法加固土地，則要等待數十年才完成沉降過程，使土地變得適宜興建樓宇。 i. 請問現時有否計劃以此方式進行加固？ ii. 香港有否足夠經驗和能力進行此工程？ iii. 在人工島上建建築物的計劃又為何？ iv. 會否涉及在未及沉降的土地上建築，以致產生危險？	運輸及房屋局/路政署已於2015年12月1日工務小組委員會會議上以投影片（立法會PWSC35/15-16(01)號文件）詳細交代了有關香港口岸填海沉降固結的挑戰以及應對措施。
4. VIII. 關於立法會文件PWSC41/15-16(01)，第4段提到「三地不同困難挑戰」 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？ ii. 過去數次會議，都有議員提及此事，為何局長顧左右而言他，拒絕向公眾披露我？	立法會財務委員會主席已於2016年1月20日去信張超雄議員，表示政府當局已於2016年1月14日藉立法會FC92/15-16(01)號文件提供答覆、或曾指出與香港口岸工程項目申請追加撥款無直接關係，因此，主席決定不會把第4條問題的VIII分項轉交當局。