

就議程五「港珠澳大橋及香港段工程的最新進展」作查詢

如題。謹查詢如下：

(一) 大橋主橋與大橋管理局

日前，張炳良教授向傳媒透露，大橋主橋超支事宜；其後，又向立法會發出電郵，作簡單解釋。然而，整體而言，就大橋主橋及大橋管理局之不明朗情況，本人仍舊有不少疑點。

(1) 2008 年 11 月 27 日，時任運房局局長鄭汝樺在廣州出席港珠澳大橋前期工作協調小組第 9 次會議後，接受傳媒採訪，談及工程進度云云。鄭汝樺其時透露，協調小組就三地政府日後推動大橋項目的組織框架及模式達成共識，這個組織框架設有「三地聯合工作委員會」，與協調小組模式接近，下設「港珠澳大橋管理局」，負責具體組織項目實施，包括投融資、招標、設計、建設、營運和管理等。由此可見，大橋管理局角色關鍵，權責重大。

2009 年 4 月 14 日，鄭汝樺女士就大橋融資事宜發表演說，政府亦刊為新聞公告。題為〈運輸及房屋局局長於港珠澳大橋融資安排簡介會的發言全文〉，超連結可見 <http://www.info.gov.hk/gia/general/200904/14/P200904140277.htm>。當中談及大橋主橋之港方出資比例（67.5 億人民幣，約佔三地出資總額之 42.91%），及融資 220 億人民幣情況。相信大橋管理局為融資承責主體，但鄭女士無明言。

至今，運房局於立法會匯報大橋管理局有關工作之次數，據本人了解，是十分稀少。煩請立法會秘書處同事，簡答本人，運房局及屬下任何官員，究竟曾在本會向本會議員介紹或報告過大橋管理局的工作多少次？文件編號為何？

(2) 請政府解答，大橋管理局組成為何？決策平台為何？章程為何？香港代表為何，是否運房局局長？會議文件能否公開，按何準則決定能否公開？

(3) 請政府解答，目前大橋融資方面，香港承擔比例，是否與出資比例相同，即 42.91%？大橋收入比例，是否與出資比例相同，即 42.91%？

(4) 按比例計，香港方於大橋項目，目前負債多少？預估總負債多少？目前利息多少？預估最終利息多少？預估攤還年期，由幾年至幾年？每年車流及營運額達至何水平，方能順利還款？

(5) 就大橋主橋超支，如何處理，決定權為哪方？決定形式為何？若大橋管理局最終選擇增加負債，是否不用向本委員會申請撥款？若大橋主橋超支，最終選擇向本委員會申請撥款，本委員會是否不可否決？

(6) 張炳良局長去年於審議追加撥款時，向本會指出，車流估算更新工作已開始但未完成。事隔一年，請政府清楚說明，車流估算更新研究提供予本會及本委員會之日期為何。另，請政府向本會及本委員會提供 2009 年 10 月 28 日，中國國務院批准之港珠澳大橋工程可行性研究報告全文正文，以資對照。查此車流估算資料，對整個項目息息相關。請政府盡快提交。

(二) 香港接線海堤崩塌事件

(1) 就香港 01 近日一系列報導，請政府即時向公眾及本會提交現有關於崩塌之所有報告正文全文。據報，承建商中國建築和獨立專家 John Burland 分別進行了事故審查並撰寫報告。請政府即時全面披露此等報告全文。

請政府交代，此等報告，有否研究海堤崩塌後，相關之香港接線路段有否土力承載危機？若否，會否聘用獨立顧問研究此事宜，並告知本會，目前之所謂加固海堤工作（即「臨時堤腳荷載平台」）究竟是否恰當。

(2) 請政府交代，此事應由誰人負責，設計、統籌還是施工？承判商、分判商、路政署署長，抑或聲稱承擔政治責任的幾位政治問責官員？

(3) 上述報導中，媒體曾採訪相關專家。當中，資深土木工程師倪學仁質疑，「填海工序歷時只有約一年，推測施工太快，令海床粘土層未及排水，或因此變成泥流滑動。」請政府說明，海堤崩塌若如媒體報導所言，因施工太快，沉降不規則及太快，而導致結構不穩，目前之口岸人工島會否面對同樣隱憂？填海後上面之建築工作，應否暫緩，作全面之土力承載檢查，以免欲速不達？

(4) 2 月 20 日，上述提到的一系列媒體報導中，有題為〈主事路政署長早已退休 四招掩飾海堤大崩塌爛攤子〉之採訪。當中有一段落述及：

『對於香港接線填海區出現近 20 米崩塌，有負責隧道工程的工人表示，雖然不知有崩塌問題，但指出要在 2017 年底完成所有工程非常困難，個人估計「起碼要多兩年左右時間，大約 2019、20 年先可以完工，因為表面上基建好似已起得七七八八，但實際上隧道、內部完全未動工。」』

而上週五，即 2 月 17 日，運房局致函本會之文件（編號 CB(4)584/16-17(01)），第 16 段卻述及「香港段工程會於 2017 年年底完成，具備通車條件」。

即，前線工人之估算，與政府推測能於 2017 年底完成之承諾，相去殊遠。本人無意推測政府是否有意隱瞞，然而，亦請政府務必向本委員會提交：

(i) 2016 年 1 月 30 日（即追加撥款通過時）港珠澳香港口岸人工島填海及口岸設施工程之施工日程表（implementation programme）

(ii) 2017 年 2 月 23 日（今天）港珠澳香港口岸人工島填海及口岸設施工程之施工日程表（implementation programme）

(iii) 2017 年 2 月 23 日（今天）港珠澳香港接線工程之施工日程表（implementation programme）

以助本會及本委員會議員了解與監察。

(三) 《財政預算案》演詞中第 79 段提到：

「79. 為方便日後經港珠澳大橋往來香港國際機場與珠三角地區的中轉旅客，香港機場管理局(機管局)建議提供雙向陸空轉乘接駁巴士服務，讓中轉旅客可直達香港國際機場禁區轉飛海外。旅客從海外經香港國際機場前往珠、澳口岸亦同樣受惠。我們現正與兩地政府、機管局及相關機構積極商討細節安排。」

就此，報載：

「消息人士表示，當局計劃在港珠澳大橋香港口岸人工島新興建一條專用行車橋，旅客在澳門或珠海的上車點辦理出境手續後，便可經此行車橋直達香港機場禁區轉搭飛機往外地，車程約 5 分鐘。機管局則會在海天碼頭旁新興建一棟中轉客運大樓。」

消息人士續指，新行車橋工程不涉及填海，但會在海床上打樁興建橋墩，需進行環評，預料無法趕及與大橋同步啟用，強調會盡快興建。

機管局發言人回應指，去年初已開始設計中轉客運大樓，至於大樓何時動工、落成、造價，以及造價會否轉嫁予旅客等細節，則仍未有定案。」

請政府說明此報導是否屬實，若然，請就行車橋提供進一步資料，包括概念與目標、日程、估價、地圖，等等。

上述部分內容，本人亦會向本會財委會及本會環境事務委員會致函查詢。因運房局主事官員，就港珠澳大橋種種負面新聞一直採取迴避態度，整個港珠澳大橋項目，不斷以「斬件」資料敷衍公眾，乃至誤導公眾，情況極不理想。

不論是事務委員會或財委會，政府均應將大橋項目的關鍵資料向公眾及本會作通盤及整全披露。故此，希望陳恆鑾主席閣下理解，將本信查詢轉交政府。

此致
交通事務委員會主席陳恆鑾議員
運房局局長張炳良教授

立法會議員朱凱迪 謹啟

2017 年 2 月 23 日