

資料文件

立法會交通事務委員會

港珠澳大橋香港接線填海工程

本資料文件就著議員關注的若干問題提供有關港珠澳大橋香港接線工程的情況。

港珠澳大橋香港接線工程

1. 路政署港珠澳大橋合約編號 HY/2011/03 “香港接線－觀景山至香港口岸段”是一份於 2012 年 5 月 31 日動工的設計及施工總承包工程合約，承建商負責詳細設計及施工，所有提交的設計需符合合約要求，並由路政署聘請的工程顧問公司審批圖則施工。工程顧問公司的駐工地人員負責監察承建商的整個施工過程，以確保工程質量和進度。

不浚挖式填海方法

2. 路政署在 2009 年 6 月 15 日提交香港接線的環境影響評估報告予環境保護署(以下簡稱「環保署」)審閱，環保署於 2009 年 10 月 23 日根據《環境影響評估條例》(第 499 章)，批准港珠澳大橋香港接線的環境影響評估報告。有關工程會採用浚挖式的填海方法，涉及共 37 公頃低生態價值的海床範圍(包括面積 27 公頃永久及 10 公頃臨時的海床損失)。及後於 2009 年 11 月 4 日將環境許可證批予路政署。

3. 為減低填海工程對環境的影響，路政署後來決定首次在香港採用了一個新穎的不浚挖式方法進行填海及建造堆石海堤，以興建香港接線地面道路連接香港口岸人工島。因應填海工程的施工方法由浚挖法改變為不浚挖法，路政署根據條例第 13 條的規定，向環保署提出更改相關的環境許可證。環保署於 2011 年 11 月 9 日批出相關的環境許可證。申請更改環境許可證的主要理據是不浚挖的填海方式能大量減少淤泥的挖掘

及棄置，而且可減少對水質及環境影響，以及減少運送淤泥的海上交通。是項工程需要建造一個臨時填石平台，當海堤建成後，臨時填石平台會被移除。

4. 在香港接線項目的建造工程展開前，已按環境許可證的要求成立了一個環境小組，由承建商聘請的環境小組組長帶領，另外路政署聘請一名獨立環境查核人查核環境小組的工作。環境小組須按經環保署批核的環境監察及審核手冊¹內的規定，執行環境監察及審核計劃。獨立環境查核人須執行按環境監察及審核手冊所列明的職務，以及審核整體環境監察及審核計劃，包括實施所有環境緩解措施、向環保署提交環境監察及審核手冊規定的文件，以及提交環境許可證所要求的其他文件。

5. 香港接線以不浚挖法進行填海及建造堆石海堤，這方法不需要挖走填海區底下現有的鬆軟及可壓縮的淤泥層（大約 6 米至 14 米厚），承建商的設計是首先鋪設臨時填石平台，再在填海地上安裝排水帶及進行堆土和預壓荷載，使淤泥層壓縮及固結，以取得土地整固的效果，在建成永久海堤後，臨時填石平台將會完全移除。在不浚挖式的填海過程中，填海地出現沉降及橫向伸延等現象是普遍及可預計發生的，但會受地質特性而有不同的表現。

香港接線填海工地海堤的向外伸延情況

6. 正如我們在 2017 年 2 月 20 日的傳媒簡報會上所述，在填海的過程中，由路政署聘請的駐工地監督人員發現部份未完成的海堤在 2014 年 10 月 26 日及 11 月 6 日於兩處不同地點（長約 300 米及 250 米）出現較大的伸延（向海約 5 至 10 米）。事發後路政署已即時跟進。由於 HY/2011/03 是一份設計及施工總承包合約，承建商負責在相關填海地進行勘探和設計檢討，並向路政署提交加固措施方案，對受影響的海堤進行加固。承建商於 2014 年 11 月 15 日及 2015 年 1 月 5 日提交了兩個地點的事故調查初步報告。

¹ 環境監察及審核手冊是環評報告內包含的文件。

7. 承建商建議的加固措施包括安裝額外的鋼管樁及排水帶，經工程顧問公司和有關政府部門審核，並由路政署聘請的獨立專家於 2015 年 4 月驗證，確保整體海堤在功能上符合工程合約的要求。加固措施的費用全數由承建商負責，並確保整體工期不受影響。加固措施於 2015 年中審批動工，並於 2015 年底完成。是次 5 至 10 米的伸延事故，路政署已經即時採取行動處理並有效地控制該伸延。

8. 承建商同時建議在填海工地完全整固前，在海堤位置外增大臨時填石平台（即臨時堤腳荷載平台）(toe loading platform)，以增強未完成海堤的穩定性，確保順利在原來設計位置建造永久海堤。所以在現場可見約 9.8 公頃的臨時填石平台並非部份傳媒所指的「新填海地」。環保署於 2017 年 2 月 22 日發出的新聞公報內容亦確認是項設施沒有違反環境許可證的相關要求。

9. 路政署及工程顧問公司密切監察香港接線填海工程的情況，工程顧問公司增加了沉降及橫向伸延的監測點，從 2015 年底至今並未有發現填海地出現不尋常的沉降及橫向伸延。而路政署及工程顧問公司會繼續透過已安裝的監測點密切監察填海工程的情況。

聘請獨立專家

10. 正如上文第 7 段所提及，路政署於 2015 年 3 月 9 日聘請了國際知名專家進行獨立事故審查，及驗證由承建商建議及工程顧問公司和有關政府部門審核的加固措施，進一步確保整體海堤在功能上符合工程合約的要求。

11. 而路政署所聘請的專家的獨立審查報告需待所有永久海堤及填海工作在本年年底完成後，審視所有勘察及監測數據，經審核後才可作出最後報告，對建造期間海堤出現較大的伸延的原因作出結論。

環境及安全評估

12. 香港接線的填海工程合乎相關環評的要求，並已落實環境許可證所列明之環境影響緩減措施，包括在工程範圍安裝隔泥幕，防止沙泥從工地流入附近海域。填海工程和臨時填石平

台都是在刊憲圖則內列明受擬建填海工程影響之前濱及／或海床範圍內進行，承建商進行的填海工程並沒有超出相關範圍。

13. 已堆設的臨時填石平台約為 9.8 公頃，是該填海工程的臨時措施，亦在環境影響評估報告中提出的約 10 公頃臨時海床損失範圍之內，海堤外的臨時填石平台將會在工程完成後完全移除。

14. 一直以來環保署每月都有突擊巡視港珠澳大橋工程，以確定工程有效實施環境許可證要求的所有環境保護措施（包括在填海範圍外安裝隔泥幕等）。路政署定期提交的环境監察及審核報告的環境監測數據顯示隔泥幕有效運作，填海範圍附近的水質符合相關水質指標。香港接線的環評報告亦確認機場島東岸填海範圍附近一帶是生態價值低的海床，填海工程不會造成重大生態影響。

定期報告工程進度

15. 另一方面，路政署於每月定期舉行的海事管理聯絡小組會議向相關部門包括海事處報告有關填海工程的進度。路政署每月提交給環保署的環境監察及審核報告中，已包含臨時填石平台等的工作進度。

16. 運輸及房屋局及路政署沒有就填海工程有任何隱瞞。事實上填海工程已落實在環境許可證列明之環境影響緩減措施，填海工程和臨時填石平台都是在刊憲範圍內施工。填海地雖然於建造過程中出現伸延，但沒有出現安全事故，也沒有對公眾安全及環境構成影響，承建商亦已作出加固措施，而調整設計和加固措施的費用亦是由承建商負責。

17. 在填海工地整固及永久海堤建造完成後，臨時填石平台將會於 2017 年中開始被移走，並根據合約要求於 2017 年年內完成整項填海工程，包括移走海堤外的臨時填石平台，以完成所有的永久海堤。

總結

18. 港珠澳大橋香港接線是一項大型基建工程，施工期間難免遇到不同的困難和挑戰。就香港接線填海工程，路政署、工

程顧問公司和承建商一直了解當中的挑戰，並已在設計及施工階段努力地克服所有困難和技術問題。我們會繼續努力，盡快以安全及合乎質量和環保要求完成工程。路政署評估香港接線現時進度，估計可配合港珠澳大橋於 2017 年底達致通車條件的目標，亦估算沒有超支的情況。

路政署

2017 年 2 月 23 日