

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

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

本局檔號 OUR REF.: THB(T)L4/6/264
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

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
(經辦人：盧慧欣女士)

電郵及傳真
(電郵：esnliu@legco.gov.hk)
(傳真：2840 0269)

盧女士：

交通事務委員會
屯門至赤鱗角連接路

你於 2017 年 3 月 20 日夾附林卓廷議員的來信收悉。

路政署於去年 10 月 31 日曾發出新聞公報，指出屯門至赤鱗角連接路南面連接路原訂的完工時間是與港珠澳大橋主橋的完工時間互相銜接，而北面連接路原訂於 2018 年年底完工。不過，由於工程存在技術困難，工期壓力非常大，相信未能按上述原訂的目標完工。路政署並表示，一直緊密監察工程進度，致力克服有關的技術困難，盡力追趕工程進度，並就屯門至赤鱗角連接路項目的通車日期進行全面檢視。

整個屯門至赤鱗角連接路項目，以北面連接路海底隧道段工程最為龐大和複雜，工程面對各種技術困難。路政署於去年回應個別傳媒查詢時曾表示，海底隧道的南面出入口將在港珠澳大橋香港口岸人工島的東面部分建造，惟因應工地的實際情況，隧道經過口岸填海海堤下的走線需要降低約 10 米，以避免穿過該處的碎石樁，確保隧道鑽挖機能安全運作。亦由於走線的改動，在口岸人工島下的一段約 700 米長隧道的設計及施工方案需要作出相應修改。

上述一段隧道設計的修改亦需顧及人工島鋼圓筒海堤頂部向外的伸延及深層土質較預期複雜的影響。由於需要顧及複雜的技術問題、緊迫的工程時間表及確保安全的施工方法、所需的機械、人手及配套等，路政署及顧問工程師在過去一年多不斷積極與承建商研究多個設計修改方案，以確立設計修改方案的技術可行性及成本效益，務求盡早落實隧道設計修改方案。

就屯門至赤鱗角連接路北面連接路的隧道工程，路政署及顧問工程師於去年 11 月初向承建商發出指令，要求承建商按顧問工程師的最新研究結果適時提交在口岸人工島下的一段約 700 米長隧道的合理修改設計方案。其後，經過多次催促，承建商才於最近提交粗略的修改方案，但涉及的建造費用卻不合理地高昂。就此，路政署及顧問工程師多番與承建商商討，期望承建商能夠以合作的態度處理相關事宜，以期盡早達成最符合成本效益及合約要求的隧道修改設計方案，繼續推展及盡早完成有關工程。

路政署於 2017 年 3 月 17 日的新聞公報提及，根據初步估計，如承建商能夠充份合作，適時完成合理的修改設計，並盡力追趕工程進度，相信承建商能夠爭取最快於 2019 年年底完成隧道工程並在 2020 年完成屯門至赤鱗角連接路北面連接路的全部工程。

路政署及顧問工程師現正積極與承建商商討隧道修改設計方案，包括所涉及的建造費用。現階段不適宜公開有關資料和細節，以免影響雙方的談判。

至於屯門至赤鱗角連接路南面連接路，根據承建商最新遞交的進度表，若未來沒有其他不可預見的情況出現，估計屯門至赤鱗角連接路南面連接路全部工程最快可於 2019 年上半年完成。當港珠澳大橋建成通車後，來往大橋香港口岸及大嶼山的車輛，可取道機場島的現有道路，因此，雖然屯門至赤鱗角連接路南面連接路未能如期完工，但亦不會影響港珠澳大橋通車。

至目前為止，屯門至赤鱗角連接路工程項目承建商共提交了有關金錢及工期的申索為 134 宗，申索金額總計約 30 億元。屯門至赤鱗角連接路工程項目(即工務計劃項目 6846TH「屯門至赤鱗角連接路—詳細設計、工地勘測和前期工程」及 6857TH「屯門至赤鱗角連接路 - 建造工程」)的總核准預算為約 467 億元，現階段，工程項目預留的應急費用足以應付目前預計的工程額外開支，並沒有出現超支的情況。

謝謝議員對工程的關注。

運輸及房屋局局長

(李詠彤 代行)

2017 年 5 月 15 日

副本送：

路政署署長 (經辦人：李偉彬先生) (傳真：3188 6614)