

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.:
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

電郵(shcheung@legco.gov.hk)

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
財務委員會
人事編制小組委員會秘書處
(經辦人：張雪嫻女士)

張女士：

財務委員會
人事編制小組委員會
2018 年 2 月 5 日會議

EC(2017-18)15

補充資料

就委員在2018年2月5日的會議上要求政府提供的資料，現回覆如下。

屯門至赤鱗角連接路海底隧道

就屯門至赤鱗角連接路海底隧道走線改動的理據，我們已於今年 2 月 2 日回覆財務委員會人事編制小組委員會。該回覆載於附件。另外，就港珠澳大橋香港口岸人工島的碎石樁位置及屯門至赤鱗角連接路海底隧道原設計走線，請參閱圖一。就屯門至赤鱗角連接路海底隧道經改動後的走線，請參閱圖二。

港珠澳大橋香港口岸的第二階段工程

港珠澳大橋香港口岸的第二階段工程，包括在車輛清關廣場建造額外的車輛檢查亭及在公共運輸交匯處擴建額外的上落客區等，原是港珠澳大橋香港口岸工程範疇的一部分，原計劃於港珠澳大橋開通時完成。在 2014 年，因工程項目有超支的風險，我們當時決定將部分在口岸通關初期暫時不需要的設施，延後作為第二階段工程，並在香港口岸通關後才開始興建。目的是為了減輕對香港口岸已經十分緊迫的工期壓力及保留資金興建有需要的通關設施。第二階段工程的價值大約佔工程總費用約 5%。

第一階段工程的車輛清關設施，將不能應付口岸車流的長遠需要，因此政府期望在港珠澳大橋開通後，早日展開港珠澳大橋香港口岸的第二階段工程，一方面避免日後工程費用增加，另一方面可以優化口岸運作及應付高峰期的額外通關需要。但在確實推展第二階段工程的具體安排時，政府會考慮一系列的因素，包括口岸開通後實際的人流及車流(特別是高峰期的使用情況)、市民對口岸設施的需求及意見、以及工程費用的增幅等因素。

港珠澳大橋的致命工業意外

自港珠澳大橋香港相關工程開展以來，在轄下工地發生的致命工業意外共有 8 宗，其中 4 宗涉及工人墮海、2 宗涉及工人在高空工作、1 宗涉及工人遭物體打擊及 1 宗涉及工人操作機器。政府對有 9 名承建商員工在上述意外中不幸身故感到非常難過。

政府十分重視建築地盤的職業安全，路政署在轄下工務工程合約中訂明相關的職業安全要求，包括要求承建商制定安全計劃書、推行安全管理系統，及按法例規定設置和維持安全的作業裝置及工作系統。路政署一直

注重監察承建商的安全表現，要求承建商嚴格確保工程安全地進行，以提升工務工程的安全水平。

另一方面，為提升工地安全，除現有法例及工程合約內的安全要求外，路政署已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、香港接線及屯門至赤鱗角連接路承建商的安全管理系統及安全措施，向路政署匯報，以採取適當的跟進行動。

至於位於內地水域的港珠澳大橋主橋，港珠澳大橋管理局直接負責大橋主橋的建設和管理。遇有工業意外或工傷個案，承建商須向大橋管理局和內地的相關政府部門報告。根據大橋管理局的資料，主橋工程開工至今一共發生了 9 宗致命工業意外，導致 9 名工人死亡，其中 6 宗意外涉及工人高空工作，其他則涉及工人墜海、工人操作機器及工人遭物體打擊。

運輸及房屋局局長

(李詠彤



代行)

二零一八年四月四日

副本送：

財經事務及庫務局局長(經辦人:顏慧敏女士) (傳真：2147 5237)
路政署署長 (傳真：2714 5216)

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.:

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

電郵(shcheung@legco.gov.hk)

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
財務委員會
人事編制小組委員會秘書處
(經辦人：盧美雲女士)

盧女士：

財務委員會
人事編制小組委員會
2018 年 1 月 29 日會議

EC(2017-18)15

補充資料

就委員在2018年1月29日的會議上要求政府提供的資料，
路政署的回覆夾附於附件。

運輸及房屋局局長

(李詠彤



代行)

二零一八年二月二日

副本送：

財經事務及庫務局(經辦人：顏慧敏女士)(傳真：2147 5237)
路政署署長 (傳真：2714 5216)

就委員在 2018 年 1 月 29 日的人事編制小組委員會會議上要求政府提供的資料，路政署的回覆如下：

有關屯門至赤鱗角連接路海底隧道碎石樁及相關淤泥層的厚度

在屯門至赤鱗角連接路海底隧道走線穿過香港口岸人工島兩個鋼圓筒下方的位置，相關的碎石樁的安裝深度平均為主水平基準約-31.7 米，其平均長度為約 19.7 米。現時，該位置含有碎石樁的淤泥層厚度，平均為約 12 米。

有關屯門至赤鱗角連接路海底隧道走線改動的理據

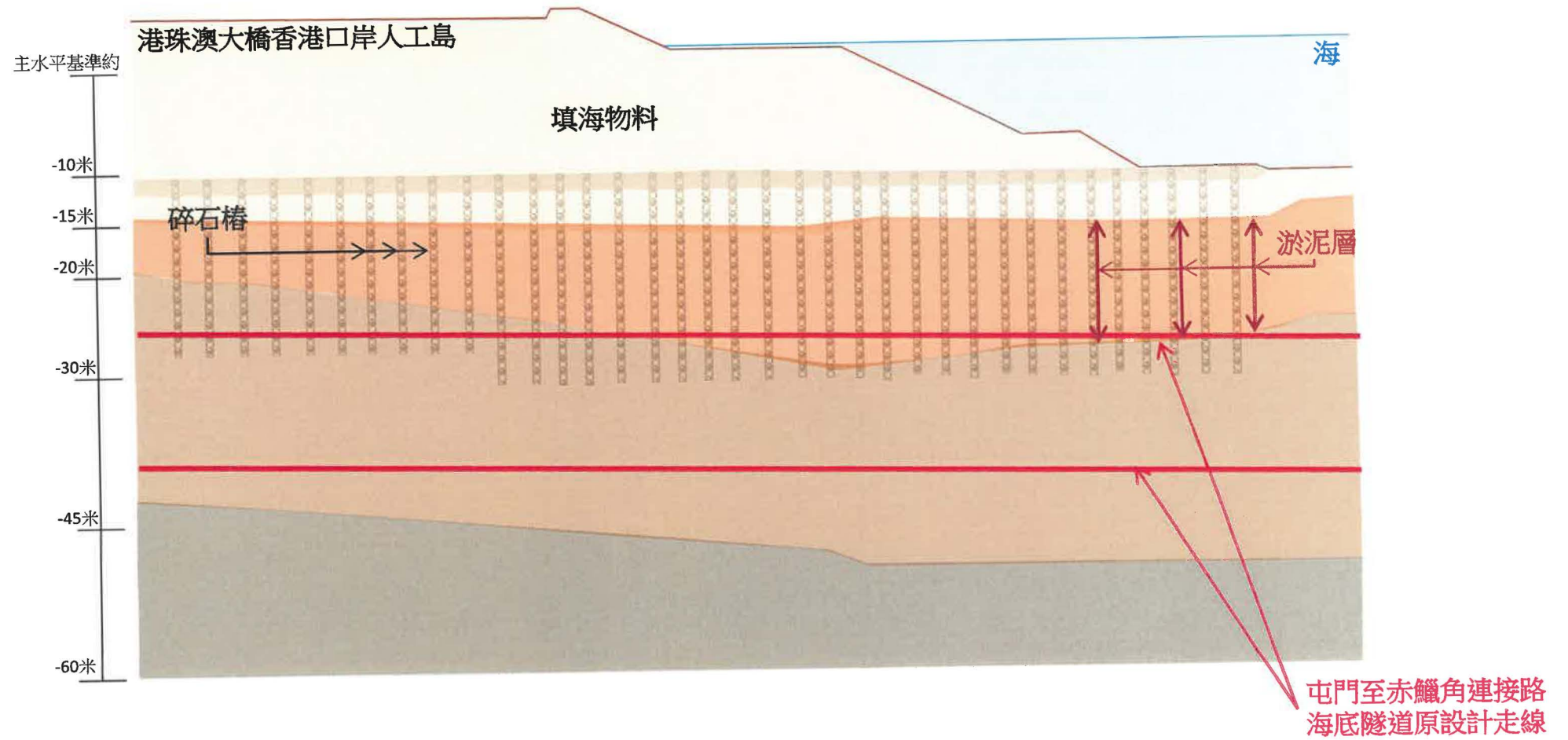
屯門至赤鱗角連接路北面連接路海底隧道段的南面出入口座落在港珠澳大橋香港口岸人工島的東面，該海底隧道以隧道鑽挖機建造，由屯門 40 區鑽挖至香港口岸人工島。按屯門至赤鱗角連接路承建商原定的設計方案，當隧道鑽挖機抵達香港口岸人工島，需要穿過口岸填海海堤下的碎石樁底層部份。工序是要預先以灌漿將碎石樁內部的空隙完全灌滿，讓隧道鑽挖機安全穿過。

對於上述的工序，屯門至赤鱗角連接路承建商在 2015 年根據當時最新的勘測結果進行風險評估。結果顯示，要進行灌漿工序達到設計的要求，會存在非常高的風險。獨立專家的研究報告中指出，若碎石樁未能有效全面灌滿，會對隧道鑽挖工作構成不可接受的高風險。於 2015 年年底，在聽取了獨立專家的意見後，路政署同意採納屯門至赤鱗角連接路項目的承建商的建議，將隧道穿過口岸填海海堤下的走線降低約 10 米，以避免穿過碎石樁，此方案亦是獨立專家於其報告內建議的唯一技術可行的建造方法。

路政署

2018 年 2 月

碎石樁位置及屯門至赤鱗角連接路海底隧道原設計走線



碎石樁位置及屯門至赤鱗角連接路海底隧道經改動後走線

