

蓮塘口岸延後方案不可行

政府再申追加撥款冀獲議員支持



如立法會財委會6月批准追加撥款，政府預計蓮塘／香園圍工程能如期於2018年完工
資料圖片

蓮塘／香園圍新口岸工程追加撥款的申請再向立法會「闖關」，發展局稱經評估後，認為工程費「減無可減」，只能削減價格調整備金，將追加款額減為約82億元，較上次申請撥款減少3.5億元。發展局並因應立法會議員要求，研究「拖慢」部分工程以求降低追加撥款項，提出3個延後工程方案，但當局指出3個方案均不可取，不但令最終工程開支上升，涉及經濟損失30億至70億元，更令新口岸無法如期於2018年啓用，估計需押後2至3年。

大公報記者 吳卓峰

發展局早前就蓮塘／香園圍口岸工程申請追加85.5億元撥款，但在今年1月的立法會發展事務委員會會議慘遭「滑鐵盧」，在2票支持10票反對下，被否決申請建議，大部分議員認為造價過高，建議分期進行工程。事隔3個月，發展局「捲土重來」，將於本月22日的發展事務委員會會議再提出申請，但表明僅能按通脹指數，削減價格調整備金約3.5億元，新修訂核准工程預算費為244.498億元，比2012年7月財委會批准的162.532億元工程撥款，仍需申請追加81.966億元撥款。在各項增加撥款的原因中，「工程價格飆升」的分項數字增幅最高，建議增加39.747億元，佔總增幅的48.5%。

發展局提供3方案

發展局發言人昨日解釋，局方重新審視工程範圍及規模，認爲工程基本預算及應急費用已減無可減，重申道路、行車道、隧道及抽風設施等基建均有一定規格，難以削減工程費用。發言人續稱，雖然部分立法會議員建議延後推展工程，以期避開現時的建築高峰期，從中減低工程成本。可是，局方引述建造業議會2013年10月的最新數字，指未來數年的整體建造開支將會有紀錄新高，認爲延後工程有機會令數年後的施工量激增，令機械及勞工的供求失衡情況加劇，工程費用上漲，人手緊絀。

發展局經研究後，提出3個延後工程方案，供議員考慮。方案一是推遲工程3年，並取消招標來往口岸及沙頭角公路的一段北段連接路，以減低建築成本。方案二同樣擱置興建北段連接路，改爲擴闊現有沙頭角公路及坪輦路的路面闊度，以容納更多車輛來往新口岸，直至2027年道路飽和後，才建成北段連接路。方案三則建議分期進行工程，將北段連接路改爲分兩期進行，即第1期僅興建一條高架道路，來回各只有一條行車線，以應付新口岸啓用初期的交通流量，直到2027年道路飽和後，才建成第2期北段連接路。

延後工程開支更大

發展局研究後指出，3個方案都導致工程開支比原本方案更多，額外工程費用連經濟損失最高達70億元（見附表），並需推遲口岸啓用兩至三年。發言人表示，局方按實際數據及現時經濟環境分析後，建議議員支持採用原方案，強調3個方案均從實務角度分析，不認同是3個「虛方案」。發言人續稱，有信心今次申請追加撥款，能獲議員支持，政府現階段會跟進工程影響的打鼓嶺村民，商討賠償及拆遷方案，預計今年底前會完成收地程序。

若政府成功於發展事務委員會「闖頭關」後，預計於5月會把建議呈交工務小組，及於6月提請財委會批准，預計工程能如期於2018年完工。

蓮塘／香園圍新口岸北段連接路3個延後方案

方案	工程變動	新口岸啓用日期	涉及可量化損失
1. 推遲工程3年	取消招標，餘下合約施工時間表推遲3年	2021年	\$42億（工程費因通脹上升\$12億+香港經濟效益損失\$27億+已完成工程保養維修\$3億）
2. 利用替代路線	取消招標，擴建沙頭角公路及坪輦路，路面飽和後才興建北段連接路	2021年	\$70億（工程費上升\$40億+香港經濟效益損失\$27億+已完成工程保養維修\$3億），另加道路擴建費\$10億
3. 分期進行工程	取消招標，改為分兩期進行，首期先建一條雙線雙程行車的高架路，飽和後才興建第二期高架路	2020年	\$30億（工程費上升\$10億+香港經濟損失\$18億+保養維修\$2億）

註：原方案預計新口岸於2018年啓用

資料來源：發展局

盧偉國：口岸工程不能再拖

【大公報訊】記者梁少儀、吳卓峰報道：多名立法會議員對政府僅把口岸工程費用削減3.5億元，感到不滿，但肯定政府3個月來的檢討工作。各黨派於發往上海之前，均表示會詳細研究政府提出的3個延後方案，檢視工程費用是否確實「減無可減、延後無益」，才決定是否支持追加撥款申請。



民建聯：考慮政府建議

民建聯立法會議員葉國謙表示，民建聯稍後會再詳細研究政府擬議的3個方案，了解工程造價是否真的沒有下調空間。他續稱，民建聯一直支持政府興建蓮塘／香園圍口岸，強調這是香港與國家之間的重要基建之一，但認爲可從人工、機器等各方面作出微調，減低工程造價。他強調，口岸工程不能跟港珠澳大橋的撥款「相提並論」，「（口岸）同廣播大樓可以話係兩回事，廣播大樓根本未出現，但口岸工程則已於去年7月展開。」他又認爲，3個方案之中，以方案

二的可行性最低，認爲該建議涉及收地、賠償等問題，情況較複雜，重申民建聯會認真考慮政府建議。

工聯會上次未有就撥款表態及投票，該會議員麥美娟表示，留意到工程已經「做咗一半」，相信工程不能半途而廢。工聯會將待政府正式把文件交到立法會討論後，提出3項質詢，包括追問工程撥款有否下調空間、要求政府不會第3度就工程追加撥款，以及承諾口岸工程能否於2018年完工。她續稱，工聯會正聯絡多名工程專家，了解工程是否如政府立場般「減無可減」，之後才就工程撥款表態。

至於上次贊成撥款的工程界盧偉國（圓圖）強調，口岸工程應盡快完工，不能再拖。他續稱，現時不少建築工程均需面對通脹及成本上升等問題，他舉例稱，「即使小蠔灣蔚然中心也比幾年前超支3倍啦」，重申政府3個月前提出的撥款方案有不足，認爲政府應汲取教訓，加強游說其他議員，今次撥款申請才有望通過。

當局：遷置屋結構安全

【大公報訊】記者吳卓峰報道：對於上星期多名打鼓嶺竹園村村民指，受蓮塘／香園圍口岸工程影響，政府需收回其居所土地，但重置建屋等賠償卻未獲妥善安排，發展局回應表示，現時受口岸工程影響的合資格居民，均獲補償或遷置安排，當中包括獲政府撥款建造的「遷置屋宇」。局方承認，部分重置村屋的牆身有輕微滲水情況，但強調已立即與工程師及承建商跟進，強調屋宇結構符合標準。

發展局發言人表示，竹園村受口岸工程影響，需於該村土地興建北段連接路及口岸基建設，該村合資格居民均獲補償或遷置安排。根據現行政策，受收地影響的合資格屋地業權人，可選擇現金補償、政府建造的「遷置屋宇」，或獲批政府土地自行興建「遷置屋宇」。

對於有村民投訴政府承建的「遷置屋宇」有漏水及牆身裂痕等問題，發展局回應說，在去年雨季連場大雨後，部分村屋窗邊及牆身出現輕微滲水情況，當時土木工程拓署已立即與顧問工程師及承建商跟進，修復後並進行專業測試，已確保牆身不會漏水。至於牆身的細微裂痕，則主要出現於兩種不同物料的接口位批蕩，強調承建商已完成修復工程，樓宇結構亦符合政府工程的標準。

欣澳填海規劃料8月啓動

【大公報訊】記者吳卓峰報道：大嶼山欣澳填海以增加土地儲備與住宅用地，得到最多公眾支持，發展局建議斥資9600萬元進行規劃及工程研究，計劃填海最多100公頃，發展局發言人強調，填海工程不會對海洋生態及白海豚構成潛在影響。發展局並建議斥資2.43億元，在馬鞍山白石進行擴闊道路及興建行人橋等基建設工程，應付該區發展爲附帶康樂設施住宅區的需要。

政府「優化土地供應策略」第二階段公衆諮詢結果顯示，公衆普遍支持維港以外適度填

海，以增加就業機會及紓緩房屋短缺問題。發展局向立法會提交文件建議，先在北大嶼山欣澳進行規劃及工程研究，並進行工地勘測，預算費用爲9600萬元。

計劃填海60至100公頃

政府透過研究，將訂立欣澳填海區的範圍、土地用途及評估其技術可行性。發展局發言人表示，估計日後填海範圍將介乎60至100公頃，用作土地儲備、商業及社區用途，發展酒店、零售、餐飲及旅遊景點等，研究亦包括進

行環評、舉行社區活動、制訂工程時間表等活動。政府預計，如6月獲立法會財委會批出撥款，將於8月展開研究，爲期兩年。

外界普遍關注，欣澳填海會否影響中華白海豚生態。發展局發言人回應說，在2013年9月至今年3月，局方在3個具潛力的填海地點，即欣澳、小蠔灣及龍鼓灘展開實地白海豚研究，當中在欣澳附近海床安裝多部24小時水底錄音器，探測海域內的海豚活動，結果發現，中華白海豚很少或偶爾在欣澳出沒，估計欣澳不是白海豚出沒熱點，強調於上述填海沒有不可克服的環境問題。至於仍在進行的累計性環評，則於今年第3季才完成研究。

馬鞍山增加基建設施

發展局並建議，6月向財委會申請2.43億元撥款，用作於馬鞍山白石及落禾沙建造額外基建設施，配合日後建議將上址發展爲附帶單車場等康樂設施的住宅區。工程涉及加闊長約500米的耀沙路至雙程雙線行車、建造一條橫越耀沙路的有蓋行人天橋（附升降機）、興建一座污水泵房及污水渠，以及進行附屬工程，包括優化雨水渠、食水管，和進行環境美化工程。若成功取得撥款，政府計劃於今年底展開工程，2017年6月竣工。

造構築物及不合法將官地泥土及草皮移走等活動。

發言人續稱，有必要按現今標準，反映有關罪行的嚴重程度，建議大幅提高《條例》的最高罰款，以及引入每日罰款制度，以收阻嚇作用。政府會參照現行《建築物條例》、《城市規劃條例》及《廢物處置條例》，考慮提高罰金至最高100萬元。政府計劃於下星期二在立法會發展事務委員會討論有關議題，如建議獲立法會議員支持，將在本立法年度內，向立法會提交修訂法案。

佔官地罰款擬增至百萬

【大公報訊】記者吳卓峰報道：政府建議大幅調高非法佔用政府土地罪行的罰則，指出去年有1.1萬宗霸佔官地個案，但僅24宗成功提出檢控，罰款額介乎500元至1萬元。發展局發言人指，有關法例自1972年至今未曾調整，罰款的阻嚇力嚴重不足，建議引入每日罰款制度，並參考其他性質相近的法律條文，將最高罰款額，由1萬元增至20萬元至100萬元不等。

審計署兩年前曾指地政總署縱容霸佔官地行爲，建議檢討法例罰則，增加阻嚇力。現時地政總署主要依據《土地（雜項條文）條例》執法，檢控非法霸佔官地的活動，但相關法例逾40年來沒有作出調整，最高罰則是罰款1萬元及監禁6個月。發展局發言人指出，2011、2012、2013年分別錄得約9000宗、1.1萬宗及1.1萬宗非法佔用官地個案，包括於官地上建

議員批評九巴加幅過高

【大公報訊】立法會昨日討論九巴加價申請，議員普遍認爲九巴要求4.3%加幅過高，批評巴士脫班問題沒有改善，九巴回應指去年虧損逾2000萬元，成本隨通脹不斷增加，申請加價經審慎考慮。運輸及房屋局則按票價調整機制計算出參考加幅爲3.99%，行政會議審議最終加幅時將考慮多項因素，政府強調會嚴謹把關。

立法會交通事務委員會昨日討論九巴加價申請，政府按照票價調整機制，計算最新的消費物價指數、運輸業名義工資指數等因素後，參考加幅爲3.99%，低於九巴申請4.3%。工聯會王國興議員批評，加幅比消費物價指數高0.09%，作爲公共事業而言是難以接受，勞工界議員潘兆平質疑，九巴的脫班問題沒有改善，但新民黨議員田北辰則認爲，公共交通每年加價3至4%，九巴加價是無可厚非，但不應高於方程式計算的參考加幅，因此只支持加價3.9%。

運輸及房屋局副局長邱誠武表示，最終訂立加幅會考慮多方因素，包括營運成本及收益變動、市民接受程度及負擔能力、服務表現，強調政府會爲市民嚴謹把關。九巴董事總經理



▲運輸局按票價調整機制計算出九巴的參考加幅爲3.99%
何達文重申，申請加價經嚴謹考慮，九巴去年錄得除稅後虧損2120萬元，虧本路線比例約爲70%，薪金、隧道費及零部件等營運成本受通脹上升，加上每年投資10億元更新車隊，即使加價後僅能維持收支平衡。

沙田屯門將建體育館

【大公報訊】綜合報道：政府進一步落實《施政報告》的文康設施建議，計劃於沙田及屯門區興建新體育館，預計最快2018年落成。但立法會民政事務委員會上，多名議員均指兩區僅各添1個體育館，仍不足以應付沙田和屯門的人口需求。

署理民政事務局局長許曉暉回應指，政府整體規劃地區時，已預留土

地興建體設施，承諾會加快興建場館進度。
擬建的兩個新體育館，工程費用合共18.6億元，如獲立法會財委會批出撥款，最快可於今年底可以動工。署理民政事務局局長許曉暉說，政府冀日後落成的體育場館，可用作區域或學界比賽，甚至達到國際賽場館標準，提升整體體設施的質素。