

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2011 年 11 月 8 日

總目 706－公路

運輸－道路

845TH－港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

請各委員向財務委員會建議，把 **845TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 304 億 3,390 萬元，用以興建港珠澳大橋香港口岸。

問題

我們需要建造港珠澳大橋香港口岸(下稱「香港口岸」)，以配合港珠澳大橋工程。

建議

2. 路政署署長建議把 **845TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 304 億 3,390 萬元，用以興建港珠澳大橋香港口岸。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 港珠澳大橋是一項跨境的跨海道路基建項目，為珠江三角洲(下稱「珠三角」)兩岸提供直接陸路連接，東面接駁香港，而西面則接駁澳門及珠海，項目的扼要背景載於附件 1。結構上，大橋項目可以分為兩部分：(i)港珠澳大橋主橋；以及(ii)在三地各自的連接道路及口岸。

4. **845TH** 號工程計劃(下稱「工程計劃」)為興建香港口岸，其範圍包括—

- (a) 進行填海工程，以提供土地闢建香港口岸；
- (b) 興建貨物清關設施，包括貨車清關檢查亭和檢查設施、貨物檢查台等；
- (c) 興建旅客過關設施，包括私家車和巴士過關亭和檢查設施、旅檢大樓等；
- (d) 提供與香港口岸有關服務的政府部門的辦公地方和設施；
- (e) 在香港口岸設置運輸和其他設施，包括公共運輸交匯處、車輛上落客區、車輛停候區、停車場、旅客輪候區、道路網絡、行人天橋、圍網、污水及雨水排放系統、供水系統、公用設施、電子系統以及交通管制、監察及資訊系統等；
- (f) 興建道路以連接香港口岸和港珠澳大橋香港接線(下稱「香港接線」)、屯門至赤鱸角連接路及香港國際機場；
- (g) 重置受影響的機場設施；以及
- (h) 設置其他相關的商業設施、機電工程、其他土木工程、環境美化工程及休憩設施等。

—— 香港口岸的擬議位置圖、平面圖、剖面圖和構思圖分別載於附件 2 至 8。

5. 香港口岸主要填海工程的評標工作已經完成。若獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們會盡快批出填海工程合約，以便工程可在 2011 年年底開展。我們計劃同期落成香港口岸與其他港珠澳大橋的相關項目，以配合港珠澳大橋在 2016 年年底通車。

理由

大橋的策略性價值

6. 大橋在策略上甚為重要，能夠促進香港、澳門和珠三角西部的進一步經濟發展。興建大橋，可以大幅減省陸路客運和貨運的成本和時間¹，但好處遠不止於此。藉著大橋的聯繫，珠三角西部會納入香港方圓 3 小時車程可達的範圍內，這可令珠三角西部更能吸引外來投資，有助其改善工業結構。同時，香港亦會受惠於這片新的經濟腹地；珠三角西部人力和土地資源充裕，能為港商提供拓展內地業務的大量良機。此外，大橋通車後，本港旅遊、金融和商業等不同範疇均會得益。特別值得一提的是，藉著大橋，來自珠三角西部、廣東西部和廣西等地的貨物更能善用本港的機場和貨櫃碼頭，令香港作為貿易和物流樞紐的地位得以提升。整體而言，大橋可以加速珠三角與鄰近省份的經濟融合，提高其相對於東盟國家和長江三角洲等其他經濟區域的競爭力。在上述發展過程中，香港定能獲益。

建設香港口岸的需要

7. 我們需為主橋建造香港口岸和香港接線，而連同屯門至赤鱸角連接路以及屯門西繞道，大橋項目會有助形成連接香港、珠海、澳門和深圳的重要道路網，進一步鞏固香港作為運輸和航空樞紐的地位。由於鄰近香港國際機場，香港口岸亦可以發揮多式聯運交通樞紐的重要作用。

¹ 大橋落成後，往來香港與珠三角西部的行車時間會大幅縮減。正如下表所示，取道大橋往來珠海與葵涌貨櫃碼頭，可節省六成以上的行車時間，往來珠海與香港國際機場，可節省八成以上的行車時間。

起點－目的地	目前的路程和行車時間	取道大橋的路程和行車時間	路程和行車時間的減幅
珠海－葵涌貨櫃碼頭	大約 200 公里 大約 3.5 小時	大約 65 公里 大約 75 分鐘	超過 60%
珠海－香港國際機場	超過 200 公里 大約 4 小時	大約 40 公里 大約 45 分鐘	超過 80%

8. 在 2007 年 1 月 7 日港珠澳大橋專責小組²的會議上，三地政府同意各自在境內設置口岸。就此，路政署於 2007 年 5 月委託顧問展開香港口岸選址研究，最後顧問建議在機場島東北對開水域進行填海作為香港口岸，路政署並於 2008 年 7 月展開香港口岸的勘測和初步設計。我們於 2009 年 5 月 6 日向工務小組委員會解釋該首選位置的好處(詳情見工務小組委員會 PWSC(2009-10)18 號文件)。

9. 2009 年 5 月，我們在獲得立法會就 **839TH** 號工程－港珠澳大橋香港口岸－詳細設計及工地勘測工作批准撥款後，分別於 2009 年 7 月及 9 月，為香港口岸選址的填海工程展開了工地勘測及詳細設計。兩項研究均已完成。我們亦於 2010 年 12 月開展了香港口岸設施及基建工程的詳細設計工作。

填海工程

10. 基於環保及財政的考慮，我們已盡量把香港口岸涉及的填海範圍減至最小。人工島填海工程會開拓約 150 公頃的土地(其中包括為香港口岸填海約 130 公頃及為屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海約 20 公頃³)，用以提供土地容納港珠澳大橋的過境和交通運輸設施。香港口岸及屯門至赤鱸角連接路南面出入口的填海工程將透過同一張工程合約在同一位置施工，因此可減少建造約 1.8 公里永久海堤⁴。香港口岸人工島填海的工地勘測工作已於 2009 年至 2010 期間完成。

² 國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)於 2007 年成立專責小組，以便推展該項目。專責小組由國家發改委領導，成員包括交通運輸部、國務院港澳事務辦公室，以及香港特區、廣東省和澳門政府的代表。我們曾於 2010 年 3 月就大橋動工後的管理架構向立法會交通事務委員會作出匯報(詳情見立法會 CB(1)1354/09-10(01)號文件)。

³ 有關屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海工程的費用，會從 **825TH** 號工程計劃－屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道下撥付。詳情見同時提交的 PWSC(2011-12)32 號文件。

⁴ 這兩項工程項目均須各自填海造地，以提供土地興建香港口岸上蓋項目及屯門至赤鱸角連接路的隧道南面出入口。在同一位置為這兩項工程填海，可減少建造海堤的總長度。

11. 為了盡量減少填海對環境的影響，路政署聯同其顧問為人工島填海開發了一種不浚挖式填海方法，這將會是香港首次運用此方法進行填海。不浚挖式填海方法會用於海堤及主填海(圖示載於附件 9)。此方法不需在進行填海前開挖海床的軟淤泥，而是將一系列互相緊扣的大口徑鋼筒壓下海床，穿越淤泥，並固定在下層較穩固的沖積層(其後以惰性建築及拆卸物料回填)，成為周邊的海堤。而主填海則會運用常用的排水帶及預壓的不浚挖淤泥填海方法⁵。

12. 這項新式的不浚挖式填海方法差不多可以完全避免開挖及處理棄置淤泥，同時亦大大減少需用的回填物料(對比開挖淤泥的填海方法，不浚挖式填海方法可減少開挖達 97% 的淤泥及約一半的回填物料)。因此，在填海期間海中可減少約 70% 的懸浮固體散播，而施工時引致的海上交通會減少約一半，因而較為環保及符合可持續發展的原則。以上的工程方法會令整個約 150 公頃人工島的填海成本增加約 6 億 7,000 萬元(按付款當日價格計算)。如獲財委會批准所需撥款，香港口岸填海工程會首先在 2011 年年底開始動工，以分階段提供土地興建香港口岸設施及基建工程，以期港珠澳大橋在 2016 年年底通車。

香港口岸設施及基建工程

13. 顧問正進行香港口岸的整體布局設計及樓宇建築圖則設計，並確定使用部門的使用規格及要求。香港口岸的主要建築物及辦公設施的清單載於附件 10，而整體布局圖、旅檢大樓的樓層平面圖、剖面圖及構思圖分別載於附件 3 至 7。

⁵ 常用的填海方法是將排水帶插入軟土層，並在填海土地上堆載預壓荷載，加速軟土層的固結及沉降。

14. 在香港口岸的建築物當中，旅檢大樓將會是最具標誌性的建築。在符合機場障礙物高度限制(約介乎主水平基準 25 至 50 米之間)及避免建築物的體積過於龐大以致可能引起對視覺影響的同時，我們會盡量提供長跨度的屋頂結構及高樓底，以減少支柱，為旅檢大堂騰出空間。經調節的自然光線可以透過天窗進入出境大堂，然後透進入境大堂，以減少人工照明的需要。我們亦會利用其他高能源效益及環保的設計(詳細資料載於下文第 44 至 47 段)，建設一個環保的香港口岸。大樓將提供便利旅客的設施，包括在地面及一樓分別設置便捷而高效的入境及出境大堂，為所有港珠澳大橋的旅客提供服務。車輛落客位置會設於旅檢大樓入口前方，旅客下車後可步行直達旅檢大堂，完成清關手續後便直往同層的車輛上客區。大部分的車輛上落客活動會在具特色的頂篷下進行，讓旅客可以不受惡劣天氣影響。另外，旅檢大樓會有適度規模的商業活動或零售設施，以服務和滿足旅客的需求。

15. 至於香港口岸內的車輛檢查亭、貨物及車輛檢查大樓和設施，會有完善的布局，為過境車輛(包括貨車、私家車及巴士)提供有效率的服務。車輛檢查亭將位於人工島中部。貨物及車輛檢查大樓和設施將採用可持續發展及模組形式的設計。至於本地公共交通及其他車輛的上落客區及停候區，我們會預留適當的彈性，以配合大橋通車時不同交通工具的實際需求而作出調整。

16. 香港口岸的基建工程主要包括地面道路、天橋、行車隧道、污水以及公用設施等，各項工程會在相關土地部分的填海工程完成後分階段迅速開展。部分在機場島進行、毗鄰香港接線的基建工程，將會與香港接線工程一併進行，而所有香港口岸設施及基建工程均須盡早分階段動工，以期在 2016 年年底通車。

對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的費用為 304 億 3,390 萬元(請參閱下文第 26 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 填海 ⁶	5,950.1
(i) 為香港口岸人工島興建約 4.1 公里長的海堤	2,395.3
(ii) 為香港口岸人工島填海約 130 公頃填海	3,419.5
(iii) 於機場島東岸為連接機場道路填海約 6 公頃	135.3
(b) 地面道路約 613 000 平方米	1,126.0
(c) 高架橋及行車隧道	2,766.2
(i) 高架橋及高架道路約 113 000 平方米	2,056.6
(ii) 行車隧道約 9 000 平方米 ⁷	466.8
(iii) 為道路及橋基而建的輔助結構／護土結構	242.8

⁶ 香港口岸人工島的填海工程將使用不浚挖式填海方法進行(即使用互相緊扣的大直徑鋼筒作海堤，詳情請見上文第 11 及 12 段)。填海工程主要包括建造約 4.1 公里長的海堤及約 136 公頃的土地，當中涉及使用約 70 000 公噸的鋼鐵及 4 400 萬公噸的回填物料。

⁷ 主要包括香港口岸內部及連接至香港國際機場的行車隧道。

	百萬元
(d) 行人天橋及行人隧道共約 7 000 平方米	153.6
(e) 渠務、污水和水務工程及 公用設施共同溝 ⁸	1,043.7
(i) 渠務工程(包括箱型 暗渠、管道及泵井)	542.4
(ii) 污水工程	59.1
(iii) 水務工程	123.9
(iv) 機場島上的水管、污 水管及雨水管改道	91.3
(v) 公用設施共同溝	227.0
(f) 行人路及其他外部工程	546.2
(i) 行人路(包括裝置頂 蓋及照明)	340.0
(ii) 巴士停泊處／公共運 輸交匯處的行人輸送 帶	68.3
(iii) 停車場	56.5
(iv) 圍欄	81.4
(g) 道路、高架道路、行車隧 道、公用設施共同溝、行 人天橋及行人隧道的機電 工程	429.2
(h) 屋宇打樁工程	817.8
(i) 屋宇建築工程 ⁹	3,687.4
(i) 旅檢大樓	2,552.6
(ii) 其他屋宇	1,134.8

⁸ 公用設施共同溝用作在地底放置公用設施，以避免將來進行維修時須開挖道路。

⁹ 屋宇建築工程造價主要包括興建香港口岸建築物的結構及裝修工程費用。主要建築物和其建築樓面面積列載於附件 10。

		百萬元
(j)	屋宇裝備	1,458.2
	(i) 旅檢大樓	1,049.7
	(ii) 其他屋宇	408.5
(k)	車輛檢查亭	348.2
(l)	家具和設備 ¹⁰	1,216.3
(m)	額外的節能措施	125.0
(n)	交通管制及監察系統	194.8
(o)	環境美化工程 ¹¹	431.5
(p)	環境緩解措施，包括環境 監察和審核	120.7
(q)	顧問費	253.0
	(i) 合約管理	140.3
	(ii) 駐工地人員的管理	105.9
	(iii) 獨立的環境監察辦事 處 ¹² 及獨立環境查核 人服務	6.8
(r)	駐工地人員的薪酬	1,443.2

¹⁰ 所需的家具和設備的估計費用是根據暫定的家具和設備清單而估算的，其中包括一般辦公室家具及設備、以及專門的設備(如行李的 X 光掃描儀；毒品和爆炸品探測儀；紅外線溫度計；廣播和電訊系統；車輛的 X 光掃描器；消防車；人羣管制設施等)。我們會就入境事務處在香港口岸運作所需的電腦系統，於稍後時間在基本工程儲備基金總目 710—「電腦化計劃」項下，向財務委員會另行申請撥款。

¹¹ 環境美化工程包括擬議的約 50 公頃的園景區，包括花園、路邊和行人路的種植、就綠化部份輔助建築物屋頂進行種植，及在旅檢大樓室內種植花卉樹木等。

¹² 香港口岸項目的環境許可證規定需於工程施工前，設立一個獨立的環境監察辦事處，以監察香港口岸工程及其他在鄰近地區同期進行的工程對環境所帶來的累積影響，以及就環境事項與港珠澳大橋的內地施工單位保持緊密聯絡。

		百萬元
(s)	機電工程營運基金收費 ¹³	35.5
(t)	海外考察 ¹⁴	1.9
(u)	應急費用	<u>2,214.8</u>
	小計	24,363.3 (按2011年9月 價格計算)
(v)	價格調整準備	<u>6,070.6</u>
	總計	<u>30,433.9</u> (按付款當日 價格計算)

18. 香港口岸工程項目涉及多方面的基建/道路及屋宇建造。當中主要包括為香港口岸人工島興建約 4.1 公里長的海堤及填海約 130 公頃(包括利用不浚挖式填海及碎石樁(以加速沉降)技術等)，以及於機場島東岸為連接機場道路填海約 6 公頃，為車輛提供通往機場的連接道路。

19. 在行車設施方面，上述第 17 段列出所須興建的地面道路、高架橋及行車隧道等工程。除了香港口岸內部需要的行車道路網絡外，我們將會提供完善的行車道路 / 高架橋網絡連接香港口岸和香港接線、屯門至赤鱸角連接路及香港國際機場，以方便駕車人士使用口岸。建造工程當中包括地基、機電工程，提供指示牌及路燈等基本設施，這些設施將主要設置於香港口岸內的車輛檢查廣場、公共運輸交匯處及其他位置。我們亦會在車輛檢查廣場和公共運輸交匯處內建造車輛檢查亭，為過境車輛(包括貨車、私家車及巴士)提供清關服務。另外，我們亦將為道路網絡配置交通管制及監察系統，並進行環境美化工程等。

¹³ 自 1996 年 8 月 1 日機電工程營運基金根據《營運基金條例》(第 430 章)成立以來，機電工程營運基金會為機電工程署所提供的設計和技術顧問服務，向各政府部門收取費用。就這工程項目的服務包括審查顧問公司就所有機電裝置所提交的文件，以及向政府提供有關機電裝置及對這工程項目的影響的技術意見。

¹⁴ 與這項工程項目有關的海外考察包括質量控制或驗收專門的操作設備、幕牆/面板的工廠、物料工場、環保設備(如樓宇集成光電板)等。機票及膳宿津貼等費用的支出，均受《公務員事務規例》的相關條文約束。

20. 在行人設施方面，上述第 17 段列出香港口岸中所須建造的行人天橋、行人隧道及行人路等工程，包括當中的地基和機電工程。所提供的設施具體包括香港口岸內車輛檢查廣場和公共運輸交匯處的行人天橋 / 隧道 / 路、行人路頂蓋及照明、行人輸送帶等，務求提供完善的行人網絡，方便旅客。

21. 在其他基建設施方面，我們亦會在口岸內進行渠務、污水和水務工程等，包括香港口岸內的水管、污水和雨水管系統(包括箱型暗渠、管道及泵井)、以及機場島上的水管、污水管及雨水管改道和相關設施，以及在車輛檢查廣場和道路下的公用設施共同溝。此外，我們亦會引進環保措施，例如雨水收集系統以提供灌溉用水等。在屋宇建造方面，我們須為各類屋宇進行打樁工程、屋宇建築工程、屋宇裝備配置工程等。當中，我們亦會加入多項節能及綠化措施(例如能源管理系統、高效率電動機、水冷式空調系統等)，務求符合可持續發展原則，建造一個更環保的香港口岸。

22. 按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字詳載於附件 11。這項工程的屋宇建築樓面面積約 157 000 平方米(不包括車輛檢查亭)。估計屋宇建築費用單位價格(以屋宇建築工程成本和屋宇裝備兩項費用合計)約為每平方米 32,800 元(按 2011 年 9 月價格計算)。我們把這項工程計劃下的屋宇建築工程與政府進行的同類工程計劃比較，並考慮香港口岸工程的特性及施工模式，認為預算費用合理。

23. 就港珠澳大橋的相關本地工程¹⁵而言，我們原定的計劃是於 2010 年年底前動工，但動工時間表卻受到一名東涌居民就環境保護署(下稱「環保署」)署長批准港珠澳大橋香港口岸及香港接線工程的環境影響評估報告(下稱「環評報告」)及環境許可證的決定向原訟法庭尋求司法覆核案件的法律程序影響¹⁶。因此，我們現計劃於本年 11 月才向立法會財委會提交有關港珠澳大橋相關本地工程的撥款申請。如獲批准，大橋的相關本地工程將於 2011 年年底展開。由於動工時間表比原定計劃

¹⁵ 包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱗角連接路前期工程。

¹⁶ 2010 年 1 月 22 日，一名東涌居民就環保署署長批准港珠澳大橋香港口岸及香港接線工程的環評報告及環境許可證的決定向原訟法庭尋求司法覆核。原訟法庭於 2011 年 4 月 18 日作出裁決，港珠澳大橋本地工程項目的環境許可證被撤銷，有關工程不能展開。環保署署長就法庭的裁決提出上訴，上訴法庭於 2011 年 9 月 27 日作出裁決，一致裁定環保署署長上訴得直，香港口岸及香港接線工程的環評報告及環境許可證維持有效。

相差約一年，我們估計這將令大橋的相關本地工程費用增加約 65 億元(按付款當日價格計算)，主要原因包括(i)須修改施工方法壓縮工程時間表，令大橋如期於 2016 年年底通車(有關工程費用增加約 41 億 5,000 萬元)；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約 23 億 5,000 萬元)。單就香港口岸工程而言，在總計 304 億 3,390 萬元(按付款當日價格計算)的預算開支當中，約 63 億元(按付款當日價格計算)是由於司法覆核案件影響的額外費用，當中涉及(i)修改施工方法以加速興建基建工程、口岸設施及建築物等的額外費用，包括在填海工程中採用更多海砂作回填物料及使用額外人手、機器及設施以加快工程進度而引致的費用(有關工程費用增加約 40 億 5,000 萬元)；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約 22 億 5,000 萬元)。上述 65 億元的增加費用的其餘 2 億元是由屯門至赤鱸角連接路的前期工程所引致(見工務小組委員會文件 PWSC(2011-12)32)。若不盡快進行工程，我們估計所需費用會繼續大幅增加。

24. 大橋是一項在社會作了充分討論並規劃已久的大型跨境運輸基建項目，對香港、內地及澳門的經濟進一步發展，有非常重要的策略性意義。位於內地水域的主橋和珠澳口岸的工程進展良好。主橋工程的橋樑工程施工圖設計階段勘察設計合同已於 2011 年 3 月簽署，詳細設計工作已正式啟動。這些工程預計於 2016 年完成。

25. 大橋貫通港、珠、澳三地，香港的境內工程會於內地與香港水域交界處與大橋主橋銜接，位於內地水域的東人工島的有關路段需接駁位於香港水域的香港接線，以完成整個交通網絡。因此，除大橋主橋外，本地的相關建造工程亦須完成才能配合接駁，讓大橋通車。如香港特區不能如期完成本地工程，導致大橋不能於 2016 年年底通車，這不單對香港，甚至對內地和澳門都會造成直接的財政及間接的經濟損失。因此，我們希望能盡快獲得立法會批准撥款，好讓工程早日開展，我們亦會採取不同方法壓縮工程時間表，以期香港境內的工程能配合大橋整體於 2016 年年底完成開通的目標。

26. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2011 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2011-2012	63.9	1.00000	63.9

年度	百萬元 (按 2011 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2012-2013	1,737.3	1.05375	1,830.7
2013-2014	2,210.1	1.11171	2,457.0
2014-2015	4,311.6	1.17285	5,056.9
2015-2016	5,387.2	1.23736	6,665.9
2016-2017	5,168.4	1.30541	6,746.9
2017-2018	4,707.0	1.37721	6,482.5
2018-2019	777.8	1.45296	1,130.1
	<u>24,363.3</u>		<u>30,433.9</u>

27. 我們按政府對 2011 至 2019 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新一套假設，制定按付款當日價格計算的預算。如撥款獲得批准，我們會用以下合約方式進行工程－

- (a) 由於填海工程數量會因應實際的海床情況而變動，香港口岸人工島填海工程將以按量數付款工程合約進行；
- (b) 由於可以預先清楚界定工程範圍，在機場島上毗鄰香港接線的基建工程將以總價合約進行，有關合約將同時涵蓋有關基建工程及香港接線的設計及建造；
- (c) 由於打樁及其他地基工程的數量會因應實際的巖土情況而變動，餘下的香港口岸上蓋及基建工程將以按量數付款工程合約進行；以及
- (d) 由於可以預先清楚界定工程範圍，交通管制及監察系統將以總價合約形式批出合約。

以上合約會訂有可調整價格的條文。我們亦會以總價形式委聘顧問，提供獨立的環境監察辦事處及獨立環境查核人服務；這些顧問合約亦會訂定可調整價格的條文。

28. 我們估計這項工程引致的每年經常開支約為 13 億 5,220 萬元。

公眾諮詢

29. 自 2003 年起，我們已就港珠澳大橋香港口岸及香港接線項目諮詢公眾及舉辦公眾參與活動。扼要而言，我們已諮詢立法會和環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)，並舉行會議和公眾參與的工作坊，諮詢不同專業學會、相關的區議會及鄉事委員會、公共交通及運輸業界、商會、漁民團體、海運業、環保團體及社區組織。有關的公眾諮詢及公眾參與活動詳見附件 12。

有關環評報告的最新諮詢

30. 香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路的環評報告於 2009 年 8 月 14 日至 9 月 12 日期間供公眾查閱。2009 年 9 月 8 日，我們向離島區議會匯報環評結果。2009 年 9 月 21 日，我們諮詢環諮會環境影響評估小組。2009 年 10 月 12 日，環諮會有條件通過環評報告。2009 年 10 月 23 日，環保署署長有條件批准環評報告，並於同年 11 月 4 日發出環境許可證。經司法覆核及上訴的法律程序後，上訴法庭確認了相關環境許可證的有效性。詳情見註釋 16。

31. 按環境許可證的條件，我們將會於 2011 年 12 月向環諮會提交位於大小磨刀洲的海岸公園¹⁷的初步研究結果。如果環諮會同意研究所建議的位於大小磨刀洲的海岸公園，當局會在香港口岸工程項目快將完成時，就擬議的海岸公園進一步研究詳細範圍及徵詢持份者的意見。

¹⁷ 在海岸公園會在項目完成後立即定立的前提下，港珠澳大橋香港口岸的環境許可證要求工程項目倡議人要預早籌備定立海岸公園。籌備工作需包括研究定立的詳情及與持份者的諮詢。工程項目倡議人需諮詢漁農自然護理署，以期在建造工程展開前提交建議書，包括有關海岸公園的擬建面積及管理計劃。

就填海工程、修改赤鱸角分區計劃大綱圖、道路工程及排污設備工程的反對意見的處理過程

32. 我們於 2009 年 6 月 12 及 19 日根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)就擬議的填海工程及根據《城市規劃條例》(第 131 章)就赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11¹⁸，進行刊憲。我們亦於 2009 年 8 月 7 日及 14 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就香港口岸的道路計劃及圖則刊憲。在提出反對的法定期限內，合共接獲了 789 份就擬議的填海工程的反對書；789 份就赤鱸角分區計劃大綱草圖的申述；及 611 份就道路計劃的反對書。大部分的反對書和申述均是以標準的電郵／函件／表格提交。反對人士認為工程對東涌居民、環境及生態有負面影響，就此表達他們對擬議工程的關注，並要求提供替代解決方案。反對書／申述的描述載於附件 13。儘管我們努力作出調解，仍有 720 份就擬議填海工程的反對書及 567 份就道路計劃的反對書未能調解。至於赤鱸角分區計劃大綱草圖，城市規劃委員會就有效的申述作出考慮後，於 2009 年 11 月 13 日根據《城市規劃條例》決定不會接納有關的申述。

33. 我們亦於 2009 年 8 月 7 日及 14 日根據《水污染管制(排污設備)規例》(第 358AL 章)第 26 條，引用《道路(工程、使用及補償)條例》的規定就香港口岸的擬議排污設備工程進行刊憲；於 60 天可提出反對的法定期限內，沒有收到有關香港口岸的擬議排污設備工程的反對書。

34. 就上文第 32 段中提及的未能調解的反對書，我們就項目連同反對書提交行政長官會同行政會議考慮。經考慮未能調解的反對書及申述後，行政長官會同行政會議在 2011 年 10 月 18 日分別根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》授權進行擬議的填海工程及道路計劃而無需作出修改；亦批准已修改的赤鱸角分區計劃大綱。環保署署長亦已授權進行香港口岸的擬議排污設備工程。就授權進行的香港口岸的填海工程、道路計劃、排污設備工程，以及獲批准的已修改的赤鱸角分區計劃大綱的公告，已於 2011 年 10 月 21 日刊憲。

¹⁸ 赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11 的主要修訂，旨在收納擬議填海區的交通基礎設施及土地用途的建議。該填海區是用作設置香港口岸、香港接線和屯門至赤鱸角連接路南面的出入口。

35. 我們已於 2011 年 10 月 26 日向立法會交通事務委員會簡報港珠澳大橋及其相關的本地工程的最新進展，並就各工程項目(包括香港口岸)申請撥款的計劃徵詢委員會的意見。委員會支持當局向工務小組委員會申請撥款。我們將另外致函交通事務委員會提供委員要求的補充資料，並將副本送交工務小組委員會秘書處供轉交工務小組委員會委員參閱。

對環境的影響

36. 在這項工程計劃下的填海工程、挖泥作業和路橋是屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱《環評條例》)附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和設施的運作申領環境許可證。我們已為香港口岸進行了環境評估，分析了這項目於施工和營運期間對環境可能帶來的影響，包括空氣質素、噪音、水質、生態如中華白海豚、廢物管理、漁業、景觀和視覺等方面的潛在影響，以及建議相應緩解措施。環評報告總結在採取建議的緩解措施後，擬議項目的環境影響可達接受水平。環評研究的主要結果和一些主要緩解措施載於附件 14 中。環保署署長已在 2009 年 10 月 23 日根據《環評條例》有條件批准香港口岸工程項目的環評報告，並在 2009 年 11 月 4 日發出環境許可證。

37. 在填海工程的詳細設計中，路政署開發了一套不浚挖式填海方法。與在 2009 年的環評報告中建議的傳統方法比較，能進一步減少傾倒淤泥量約達 1 700 萬立方米；減少耗用約一半回填物料；減少約 70% 海中的懸浮固體散播；以及減少建築期間海上交通量約一半。環保署署長已於 2010 年 6 月 24 日批准就這不浚挖式填海方法批出修訂環境許可證。

38. 在工程計劃的規劃及設計階段，我們已考慮在可能的情況下採取減少產生建築廢物的措施(例如在工地採用圍板和告示牌，以便這些物料可循環使用或在其他工程計劃再用，以及採用重複／模組設計，使模板可以再用)。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施¹⁹的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

39. 我們會在相關合約訂定條文，規定承建商實施緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的涇流所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括就高噪音建築工程，使用減音器或減音器及豎設隔音板或隔音屏障；經常清洗工地並在工地灑水；設置車輪清洗設施；以及實施香港口岸環評報告建議的其他相關措施。當中，我們特別會禁止在水底進行撞擊式打樁，以避免滋擾中華白海豚。

40. 在施工階段，我們會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作符合經核准的計劃的要求。我們會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物和非惰性建築廢物，分別運送到公眾填料接收設施及堆填區棄置的情況。

41. 在採用新的不浚挖式填海方法後，將不再需要棄置淤泥於指定的淤泥棄置區；而所產生的極少量的浚挖淤泥將在工地內重用。我們估計這工程計劃在填海階段將應用總數約 1 864 萬公噸的惰性建築廢物(軟性公眾填土)；但這工程計劃合共會產生約 927 萬公噸建築廢料。我們會在工地再用其中約 210 萬公噸(22.7%)惰性建築廢物，在其他工地再用其中約 84 萬公噸(9%)惰性建築廢物，另外 632 萬公噸²⁰ (68.2%)惰性建築廢物會運往公眾填料接收設施供日後再用，餘下約 1 萬公噸(0.1%)非惰性建築廢物會運往堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用總額估計為 1 億 7,200 萬元(以單位成

¹⁹ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)附表 4 訂明。任何人士必須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

²⁰ 這些主要是被用作為預壓土的惰性建築廢物，在填海區沉降完成後須被移走。

本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區棄置的物料，每公噸收費 125 元²¹）。

42. 我們會在工程動工前成立獨立的環境監察辦事處，以監察本項目及其他附近的同期項目的累計環境影響，以及與主橋的內地項目工作單位協調。

43. 我們已在這項工程計劃的預算費用總額內，加入執行環境緩解措施，當中包括環境監察和審核的費用(1 億 2,070 萬元)。

節省能源措施

44. 這項工程計劃會採用多項節能裝置，包括－

- (a) 樓宇能源管理系統；
- (b) 設有電子鎮流器的 T5 型節能光管，並以用戶感應器和日光感應器控制照明；
- (c) 優化電路功率因數和供應電壓系統；
- (d) 高效率電動機；
- (e) 冷凍水循環系統自動監控系統；
- (f) 空氣供應自動監控系統；
- (g) 裝有二氧化碳感應器的鮮風供應監控系統；
- (h) 可回收排氣中棄用熱能的機輪；
- (i) 發光二極管照明和出口指示牌；
- (j) 按需求提供服務的行人輸送帶；
- (k) 升降機採用自動開／關照明裝置和通風扇；
- (l) 提供熱水和空調之用的熱泵；
- (m) 水冷式空調系統；以及
- (n) 自動冷凝管清洗設備。

45. 在可再生能源技術方面，我們會採用太陽能光伏系統、太陽能熱水系統和太陽能園境照明。

²¹ 上述估計金額已計及建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的成本(所需費用應會較高昂)。

46. 在綠化措施方面，為了環境和休憩的好處，我們會綠化部分輔助樓宇的屋頂。

47. 在循環使用裝置方面，我們會設置雨水收集系統供灌溉之用，並提供地方將回收物料分類、收集和存放。我們也會收集廚餘作堆肥，以供園藝肥料之用。

48. 上述措施的額外成本估計約為 1 億 2,500 萬元(包括 2,600 萬元節能裝置)，這筆費用已包括在本工程的整體估算內。這些節能裝置每年可節省 10.5%的能源耗用量，回本期約為 6 年。

對文物的影響

49. 這項工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古研究價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

50. 我們已檢討這項工程計劃的設計，以盡量減少徵用土地的範圍。我們需收回約 30 604.4 平方米的私人土地，並需在約 13 689.9 平方米私人土地設定地役權和其他永久權利，以及臨時徵用 264 689.3 平方米的私人土地。這項工程也需清理約 22 665 平方米的政府土地。收回和清理土地將不涉及任何構築物。在適當情況下，我們會考慮向受影響人士提供特惠津貼，如「躉符」的儀式費用。根據既定政策，因受本工程影響而喪失慣常捕魚區的漁民，可獲發放特惠津貼。按上述項目，我們估計收回和清理土地的費用為 8,322 萬元，這筆費用會在**總目 701 – 土地徵用**項下撥款支付。收回和清理土地費用的分項數字載於附件 15。

背景資料

51. 我們在 2007 年 5 月委聘顧問進行港珠澳大橋香港口岸選址研究－可行性研究，估計所需的 385 萬元費用已在分目 **5101CX**「為工務計劃丁級工程項目進行土木工程、研究和勘測工作」項下撥款支付。顧問已在 2008 年 3 月完成研究。

52. 我們在 2008 年 3 月把 **834TH** 號工程計劃列為乙級。

53. 我們在 2008 年 6 月把 **834TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **837TH** 號工程計劃，稱為「港珠澳大橋香港口岸－勘測及初步設計工作」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 8,690 萬元。我們在 2008 年 7 月委聘顧問為這項工程計劃進行勘測及初步設計工作，在 2010 年已經大致上完成。

54. 我們在 2009 年 5 月把 **834TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **839TH** 號工程計劃，稱為「港珠澳大橋香港口岸－詳細設計及工地勘測工作」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 6 億 2,190 萬元。

55. 我們分別在 2009 年 7 月及 9 月委聘顧問進行工地勘測及填海工程（包括屯門至赤鱸角連接路前期工程下的填海工程）的詳細設計，而有關工作已經完成。我們在 2011 年 2 月為填海工程合約進行招標並已經完成評標工作。上述填海工程的詳細設計工作，工地勘測，以及合約採購包括擬備招標文件和協助評審標書的費用是在 **839TH** 號工程計劃以及分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下共同撥款支付。

56. 我們在 2010 年 9 月委聘顧問為港珠澳大橋香港接線的設計及建造合約進行招標的準備工作，當中也包括港珠澳大橋香港口岸工程委託香港接線在機場島內進行的部分工程。該份工程合約(包括上述香港口岸的部分工程)現正進行招標，並將盡快動工。上述工程的合約採購包括擬備招標文件和協助評審標書的費用是在 **839TH** 號工程計劃項以及分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下共同撥款支付。

57. 我們在 2010 年 12 月委聘顧問進行港珠澳大橋香港口岸的口岸設施及基建工程的詳細設計工作。這口岸設施及基建工程的詳細設計正在進行中。

58. 我們在 2011 年 9 月為獨立的環境監察辦事處及獨立環境查核人服務招標委聘顧問。

59. 我們原計劃在 2010 年年底前為港珠澳大橋本地工程動工。為此，我們分別在 2010-11 年度及 2011-12 年度的財政年度預算中為相關工程作出財政預算。我們在本文件為香港口岸工程申請的撥款，除建基於當時的財政預算外，亦考慮了因司法覆核事件將動工時間推遲了約一年，採用較環保的不浚挖式填海方法，以及設計修訂、預期建築材料成本上漲和工程價格增加等原因而可能引致的額外工程費用。

60. 在工程範圍內的 752 棵樹木(全部位於機場島)中，我們會保留 405 棵樹。擬議的建造工程須在機場島上的工程計劃工地範圍內移走 347 棵樹，包括砍伐 193 棵樹和移植 154 棵樹，當中 2 棵為珍貴樹木²²。受影響珍貴樹木的摘要載於附件 16。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃內，估計會種植約 5 000 棵樹及 186 000 叢灌木，以及闢設 93 000 平方米的草地。

61. 我們估計為進行 **845TH** 號工程計劃下的擬議工程項目而開設的職位約有 9 290 個(約 1 410 個專業／技術人員職位和 7 880 個工人職位)，共提供約 291 020 人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2011 年 11 月

²² 「珍貴樹木」指《古樹木名冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具有文化、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

港珠澳大橋項目的發展背景

相對於珠三角的其他地區，香港特別行政區(下稱「香港特區」)與珠三角西部的交通主要依靠水路交通，聯繫薄弱。國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)與香港特區政府於 2003 年共同推展《香港與珠江西岸交通聯繫研究》。研究於 2003 年完成，其結論為有急切需要興建一條陸路通道連接香港及珠三角西部。

2. 獲國務院批准開展港珠澳大橋的前期工作後，廣東省、香港特區和澳門特別行政區政府(下稱「三地政府」)於 2003 年成立港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱「協調小組」)，以便開展港珠澳大橋的準備工作。2004 年，協調小組委託中交公路規劃設計院就港珠澳大橋進行工程可行性研究。2007 年，國家發改委亦成立港珠澳大橋專責小組(下稱「專責小組」)，以便推展該項目。專責小組由國家發改委領導，成員包括交通運輸部、國務院港澳事務辦公室，以及三地政府的代表。在 2007 年 1 月 7 日的會議上，專責小組建議三地政府各自在境內設置口岸。

3. 項目的工程可行性研究報告於 2009 年 10 月獲中央人民政府的批覆。就大橋本身的具體工程進度方面，位於內地水域的主橋部分和珠澳口岸的工程，已如期在 2009 年年底動工，預期這些工程可按計劃於 2016 年完成。

4. 為配合大橋主橋工程的進行，三地政府已於 2010 年 2 月底共同簽署「三地政府協議」，就三地之間有關大橋主體的建設、營運、維修及管理的合作關係和權責，訂立明確安排。三地政府亦於 2010 年 5 月 24 日成立由三地政府代表組成的三地聯合工作委員會(下稱「三地委」)，負責督導大橋項目的推展，以及大橋項目重大事項的決策。三地政府亦根據「項目法人章程」成立管理大橋的事業法人(即港珠澳大橋管理局)¹。管理局負責大橋主橋部分的建設、營運、維修及管理的組織實施工作，以及執行三地委的各項決策。

¹ 港珠澳大橋管理局是大橋項目的項目法人，以非營利事業法人形式運作。

845TH－港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

香港口岸主要建築物及設施表

主要建築物／設施		大約建築樓面面積(平方米)*	主要／特別設施
1	旅檢大樓	93 000	出境／入境大堂、辦公室以供清關(海關、出入境及檢疫檢查)和其他用途、商舖、員工餐廳、聯合指揮中心、接見及搜查室、員工休息室、急救室、貴賓房、出入境大堂均設有傳統及 E-通道，海關檢查櫃枱、健康檢查站、警察報案中心、觀察室及控制中心等。
2	私家車、巴士及其司機／乘客的清關大樓及設施	17 500	供入境事務處、香港海關及衛生署為私家車、巴士、其司機及私家車乘客清關的檢查設施及辦公室。
3	貨車及其貨物和司機的清關大樓及設施	22 000	供入境事務處、香港海關及衛生署為貨車及其貨物和司機清關的檢查設施及辦公室。
4	車輛檢查亭	4 500	入境事務處，香港海關及衛生署出入境車輛檢查亭。
5	消防局及救護站	4 000	辦公室、員工休息室、更衣室、演講室、康樂室、健身室、洗衣房、餐廳、練習塔樓、工具庫、藥物儲存庫、儲物室、地下燃料儲存缸及可供 5 列消防車停泊的停車場。

主要建築物／設施		大約建築樓面面積(平方米)*	主要／特別設施
6	警務處大樓及其他建築物／設施	2 500	警務處大樓包括辦公室、資料室、槍房、瞭望台、匯報室、接見室及更衣室。其他警務處建築物／設施包括警務處秤車站、警察車底監測系統監控室、警崗及危險物品倉。
7	其他政府建築物及設施	3 500	其他政府部門包括漁農自然護理署和衛生署的辦公室和檢查樓宇／設施，香港海關偵緝狗房及危險物品倉等。
8	維修站	5 500	道路及機電維修隊伍的辦公室、工場和備用零件貯存室、工具及裝備室。
9	其他建築物／設施	9 000	垃圾收集站、清水及污水泵房、污水處理設施、公共廁所及行車隧道通風井等。

* 在工程進行時可能再作調整，建築面積並不包括任何擬建的露天場地等。

845TH－港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按 2011 年 9 月價格計)

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 1)	估計費用 (百萬元)
(a) 合約管理的顧 問費 ^(註 2)	專業人員	—	—	—	116.8
	技術人員	—	—	—	23.5
小計					140.3
(b) 駐工地人員費 用 ^(註 3)	專業人員	8 384	38	1.6	837.2
	技術人員	21 013	14	1.6	711.9
小計					1,549.1
包括－					
(i) 管理駐工 地人員的 顧問費				105.9	
(ii) 駐工地人 員的薪酬				1,443.2	
(c) 獨立的環境監 察辦事處及獨立 環境查核人服務 的顧問費 ^(註 4)	專業人員	38	38	2.0	4.7
	技術人員	49	14	2.0	2.1
小計					6.8
總計					1,696.2

註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以計算顧問所提供駐工地人員的員工開支。採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算受聘在顧問的辦事處工作的員工開支總額。(目前，總薪級第 38 點的月薪為 62,410 元，總薪級第 14 點的月薪為 21,175 元。)

2. 顧問在合約管理的員工開支，是根據以下現有顧問合約計算得出

- (a) 顧問合約編號 CE 28/2009(CE)「港珠澳大橋香港口岸(填海)－設計及建造」(包括 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸及 **825TH** 號工程計劃下的屯門至赤鱸角連接路的隧道南面出入口的填海)；
- (b) 顧問合約編號 CE 36/2009(HY)「港珠澳大橋香港接線－招標及建造」(包括 **844TH** 號工程計劃下的香港接線工程及 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸在機場的一些道路及填海)；及
- (c) 顧問合約編號 CE 13/2010(CE)「港珠澳大橋香港口岸(口岸設施及基建工程)－設計及建造」(包括 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸設施及基建工程、**844TH** 號工程計劃下的香港接線工程的交通管制及監察系統(不包括土木工程配套及電力供應)及 **825TH** 號工程計劃下的屯門至赤鱸角連接路的南面連接路的交通管制及監察系統(不包括土木工程配套及電力供應))。

待財務委員會批准把 **825TH**、**844TH** 及 **845TH** 號工程計劃提升為甲級後，顧問合約的施工及完工階段才會展開。

- 3. 我們須待建造工程完成後才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。
- 4. 我們須待選定顧問後才可得知實際所需的費用。

港珠澳大橋香港接線及香港口岸

自 2003 年起的公眾諮詢及參與

自 2003 年起，當局不時向立法會交通事務委員會(下稱「委員會」)匯報港珠澳大橋項目的進度。2004 年 6 月 25 日，我們告知委員會，已着手進行香港接線(當時稱為港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路)的勘測及初步設計研究。

2. 2005 年 4 月，我們就香港接線的走線方案及港珠澳大橋的着陸點，諮詢環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)及環保團體代表(包括世界自然基金會、地球之友、綠色力量、長春社、綠色大嶼山協會、島嶼活力行動及拯救海岸)。

3. 環諮會成員及環保團體代表就環境影響評估(下稱「環評」)研究的範圍，提供有用建議。2005 年 5 月及 6 月，我們向委員會、離島區議會及城市規劃委員會作出匯報。2005 年 9 月至 2006 年 4 月，我們進一步諮詢離島區議會、環諮會、東涌鄉事委員會、大澳鄉事委員會、梅窩鄉事委員會、大嶼山分區委員會、古物諮詢委員會、港口行動事務委員會、臨時本地船隻諮詢委員會、郊野公園及海岸公園委員會，以及上文第 2 段所述的環保團體。他們大致支持沿機場水道的西面走線，因為對環境及現有設施的影響較少。至於東面走線(北大嶼山公路連接路)，無論是海上高架道路或隧道方案，均得不到大多數支持。因應各團體的意見，這東面走線方案已不再作考慮，現在的方案已改為沿機場島的走線連接香港口岸。

4. 2007 年 7 月，我們就香港口岸的選址方案諮詢環保團體和漁民代表。大多數環保團體同意，與其他選址比較，在機場東北面填海關地對環境造成的影響較少，值得進一步考慮。然而，部分團體不論選址的位置，原則上都反對填海。漁民代表亦反對填海，擔心漁獲會受影響。

5. 2007 年 9 月 19 日，我們就香港口岸的選址方案諮詢離島區議會。部分區議員支持在機場東北水域建設香港口岸的方案，因為有利香港口岸與機場發揮協同效應，讓香港整體經濟受惠。不過，有些區議員屬意在磡石灣附近建設香港口岸，藉以推動當地發展和經濟活動。然而，我們不建議磡石灣方案，因為會對中華白海豚有不良影響，更會

對噪音、空氣、視覺和景觀造成顯著不良影響，包括大規模移山，砍伐具景觀價值的林地，以及清拆考古遺址。

6. 2008 年 9 月至 10 月，我們就香港接線、香港口岸、屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道項目舉辦連串公眾參與活動，包括與離島區議會、屯門區議會及元朗區議會主席、專業學會、鄉議局、大嶼山分區委員會、屯門區各分區委員會、商會、漁民團體、海運業及環保團體舉行 10 次專題小組討論會，以及就港深珠通道¹在東涌和屯門各舉行一次公眾參與工作坊。2009 年年初，當局就港深珠通道與東涌居民、大澳鄉事委員會和東涌鄉事委員會舉行 13 次會議，進一步蒐集區內居民的意見。

7. 在這些公眾參與工作坊中，有些東涌居民關注，擬建的香港口岸如設於機場島東北水域，會造成環境和視覺影響，表示應改設於機場島西面。此外，有些居民，特別是由大澳鄉事委員會所代表的村民，認為香港口岸宜設於礮石灣，以推動當地發展和經濟活動，以及改善通往大澳和礮石灣的車路。我們解釋，上述兩個替代方案並未獲考慮，主要因為方案會引致嚴重的水力和環境保育問題；礮石灣方案更會對沙螺灣和礮石灣造成噪音滋擾和影響空氣質素。我們亦解釋，與機場島東北水域的選址相比，上述方案所建構的道路網所產生的協同效應的策略性為遜。儘管如此，我們已修改沙螺灣的一段高架道路的設計，加長道路跨度，以減少香港接線對沙螺灣居民造成的視覺影響。在諮詢公眾期間，東涌居民亦非常關注東涌對開一段香港接線採用的海上高架道路方案所造成的視覺影響。我們已以隧道連同地面道路計劃取代原來方案。

8. 2009 年 4 月 17 日，我們就擬於機場東北水域建設香港口岸一事以及就香港接線及屯門至赤鱸角連接路，諮詢離島區議會。雖然一些區議員屬意在機場島西面建設香港口岸，但大多數區議員支持上述建議選址，以落實港珠澳大橋項目。當局會繼續探討適當推動「橋頭經濟」的建議。

9. 2008 年 4 月及 5 月，我們就申請撥款進行香港口岸勘測及初步設計，諮詢立法會交通事務委員會意見。2009 年 4 月，我們亦就申請撥款進行香港口岸詳細設計及相關工地勘測，諮詢立法會交通事務委員

¹ 港深珠通道包括：(i)港珠澳大橋香港接線和香港口岸；以及(ii)屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道。

會意見。撥款申請均獲委員會支持。財務委員會分別於 2008 年 6 月及 2009 年 5 月批准有關撥款。

10. 隨着香港口岸設施的詳細設計的開展，我們於 2011 年 2 月至 4 月期間向不同的公共運輸業界的代表²簡介港珠澳大橋及相關本地工程。他們普遍支持早日興建港珠澳大橋。同時，他們就大橋及香港口岸的公共交通交匯處的運作提出一些問題／建議。當局會在決定日後於大橋及香港口岸所提供的不同公共交通服務時考慮上述建議。

² 包括非專營巴士營辦商、專營巴士公司、的士業界、貨車業界、專線小巴營辦商。

有關香港口岸工程的反對書／申述的詳細描述

甲. 根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)就 2009 年 6 月 12 及 19 日刊憲的填海工程提出的反對意見

在收集反對意見的法定期限內，共收到 789 份反對書，當中的 69 份其後無條件撤回。其餘 720 份反對書中，31 份所載的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料；3 份有條件地撤回(但我們不能完全接納條件)；686 份維持反對。因此，這 720 份反對書被視為仍未能調解。有關反對意見的細節載述如下。

第一組

2. 有 767 份以標準電郵範本形式遞交的反對書。這些反對者大部份為東涌居民。他們的關注重點，包括可能對東涌居民、附近的生態環境、大嶼山島的天然山坡和海岸線，以及赤鱸角島東面的海岸保護區造成的負面影響。他們又提議研究替代方案，例如分別於機場島西南面和北面結合香港口岸和香港接線。當局已就反對者的關注作出回應，告知他們當局已就擬議工程進行全面而詳盡的環境影響評估(下稱「環評」)。該項環評分析了工程項目在施工和營運期間對環境可能帶來的影響，包括對空氣質素、噪音、水質、廢物管理、生態、漁業、景觀及視覺影響方面的潛在影響。環評結果指出，如在某些指定範圍採取若干緩解措施後，有關項目將完全符合《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱《環評條例》)的要求。此外，當局亦已評估進行擬議工程的其他替代地點，並向反對者解釋為何他們建議的替代方案被認為不可行。

3. 調解工作結束後，共有 66 份反對書無條件撤回。449 份沒有回應，221 份維持反對意見，31 份的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料。因此，這 701 份反對書被視為仍未能調解。

第二組

4. 14 名反對者經電郵遞交的 15 份反對書，與上文第 2 段所述的反對書為同樣的標準電郵範本。不過，這些反對者也循各種途徑提出了附加或進一步的關注。對此，當局的回應如下－

- (a) 部份反對者就事件缺乏東涌居民的參與、港珠澳大橋的交通及機場日後的發展令污染水平加劇並影響東涌的環境、東涌的景觀受到影響，以及照明設施造成眩光等問題表示關注。部份反對者建議把港珠澳大橋的著陸點設於屯門，使施工地點遠離東涌；把屯門至赤鱸角連接路的南面連接路進一步北移；或把更多道路工程設計成隧道。當局向反對者解釋，有關項目符合《環評條例》的要求，而香港口岸的各個選址方案以及香港接線與屯門至赤鱸角連接路的走線方案，也確實進行了廣泛的公眾參與活動／諮詢。當局亦向反對者解釋了為何其他替代方案(包括反對者所提議的方案)被認為不可行。
- (b) 部份反對者關注到東涌及北大嶼山地區的未來發展(包括第三條機場跑道)，並就各發展方案提出了多項建議，主要是要求一併統籌有關發展。當局解釋，機場的未來發展的時間表和設計尚未有定案，因此不能一併考慮。不過，當局進行環評研究時，已評估在東涌及北大嶼山地區同期進行的工程項目可能造成的累積環境影響。
- (c) 一名反對者覺得由路政署委聘的工程顧問提供香港口岸和香港接線的環評結果有利益衝突之嫌。當局已解釋，由項目的工程顧問進行有關的環評研究是慣常的做法。況且，根據環評機制，環評報告須交由環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)審議及通過，而該會是一個非政府組織¹，由環境專家、環保團體及學者等組成。
- (d) 一名反對者進一步建議路政署應考慮以貨運或客運鐵路橋取代行車橋，並提議了其他多條新的鐵路走線。當局回應時解釋，在進行可行性研究時，已慎重考慮把鐵路納入港珠澳大橋的方案，但基於種種因素最後認為方案並不可行，這些因素包括需求預測、技術要求及財務可行性等。

¹ 環諮員會是一個非法定諮詢組織，而委員來自不同的背景，他們都是由行政長官委任，負責檢討香港環境情況；及透過環境局局長，向政府建議應採取甚麼適當措施以應付各類污染問題，使環境得以保護及持續發展。

5. 調解工作結束後，有 1 份反對書無條件撤回。2 份沒有回應，10 份維持反對意見，餘下的 2 份則有條件地撤回(但當局不能完全接納條件)。因此，這 14 份反對書被視為仍未能調解。

其他未能調解的反對書

6. 一漁民團體關注擬議工程會導致捕魚場永久失收，因而影響漁民生計，並為此要求合理補償。當局解釋，推行緩解措施後，泥沙懸浮物只會局限在貼近建築工地一帶，該項目不會對養魚區及主要捕撈漁區的水質造成顯著影響。此外，按照現行政策，受擬議工程影響的合資格漁民將會獲發一次過的特惠津貼。反對者的意願是維持反對意見。因此，這份反對書被視為仍未能調解。

7. 一名反對者關注擬議工程可能會對東涌居民造成環境影響，並支持香港口岸設於機場西面，香港接線則沿機場北面興建。當局回應指環評報告已確定有關項目符合《環評條例》的要求。當局亦向反對者解釋為何他提議的替代方案被認為不可行。反對者的意願是維持反對意見。因此，這份反對書被視為仍未能調解。

8. 一非牟利機構遞交與第 2 段所述意見相類似的反對書。反對者進一步表示環評報告在評估其他對環境的影響後，並沒有評估工程項目對人類健康的影響。該機構亦建議採用強制性電子收費模式或全港性電子道路收費計劃，以避免興建或大大減少屯門至赤鱸角連接路的收費廣場的規模。當局回應指在進行環評研究時已就各有關範疇(包括空氣質素、噪音、水質等)的影響作詳細評估，已涵蓋對健康方面的影響。環評報告確定有關項目完全符合《環評條例》的要求。當局亦解釋，鑑於一些具爭議性的問題(如個人私隱及公眾認受性)，在現階段推行強制性電子收費模式或全港性電子道路收費計劃是不可行的。反對者的意願是維持反對意見。因此，這份反對書被視為仍未能調解。

9. 另一名反對者是一關注自然保育的慈善機構。該機構主要關注香港接線對地質地形的影響，特別是大嶼山島的海岸線和機場島東面的海岸保護區。該機構建議將香港口岸設於機場的西南面，而香港接線則沿機場北面興建。當局解釋，當局已評估並確定機場東面現有海岸線的生態和地質價值不高；該處的陸上及海洋生物為香港常見的物種；而該處的自然生態可以很容易地在新建海堤的保護岩石上重新繁殖。此外，香港接線不會觸及沙螺灣與深屈之間的天然海岸線，而橋

樑／高架橋將以大跨度的結構橫跨沙螺灣岬角，盡量減少視覺影響。反對者回覆表示，他們會撤回反對書，但必須符合若干條件。雖然當局會在詳細設計階段盡量把影響減少，但現階段當局不能為政府作出承諾，特別是容許公眾前往香港接線的新海岸線的要求(因為該處將設有禁區限制)，及關於建議在將來的環評研究概要加入地質遺產價值評估(因為環境保護署署長是獲授權按各項工程項目特殊情況而制定環評研究概要的要求)。由於撤回反對書附帶條件，因此這份反對書被視為仍未能調解。

10. 另一名反對者亦是一環保組織。該組織主要關注擬議工程可能會對海洋環境、海洋生態(中華白海豚)、漁業、水質和擬議建築工地及附近一帶的水流造成嚴重負面影響。當局解釋，有關的環評結果顯示工程項目完全符合《環評條例》的要求。此外，為進一步加強保育海豚的生態環境，在工程項目完成後，當局會根據《海岸公園條例》(第 476 章)爭取把大小磨刀設定為海岸公園。當局亦進一步向反對者解釋該組織建議的替代方案(包括將香港口岸與機場島西面結合、將香港接線與機場島北面結合、以高架橋方案取代沿機場東岸填海的方案來興建香港接線，以及取消香港口岸西南面的填海)被認為不可行的原因。由於反對者沒有作出進一步的回應，因此被視為維持反對意見。因此，這份反對書仍未能調解。

其他無條件撤回反對的反對書

11. 反對者是一環保組織。該組織主要關注機場島東面海岸保護區的保育問題。該組織就沿機場東岸興建香港接線的建議提出了多項替代方案(例如使用高架橋或海底隧道)，以期盡量保留海岸線。當局回應時解釋在有關項目的環評研究中所進行的各項評估，以及該會提議的方案被認為不可行的原因。當局解釋，上述海岸線多年來並沒有展示或發展出任何重要的生態或地質價值；該處的陸上及海洋生物為香港常見的物種；以及在工程完成後，該處的自然生態可容易地重新繁殖在用天然保護岩石建成的新海堤上。經過當局解釋後，反對者無條件撤回反對書。因此，這份反對書被視為已經調解。

12. 另一名反對者是一公用事業公司。該公司主要關注擬議工程會否影響該公司將來從屯門鋪設公用事業管道至赤鱸角方案的可行性。當局解釋，擬議工程不會令上述鋪設公用事業管道的方案變得完全不可行。經當局解釋後，反對者無條件撤回反對書。因此，有關反對書被視為已經調解。

乙. 根據《城市規劃條例》(第 131 章)就 2009 年 6 月 12 及 19 日刊憲的赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11 提出的申述

13. 在《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11》展示期間內，共收到 789 份申述，當中的 7 份其後撤回，有 1 份則因申述的內容與修訂項目無關而被視為無效。剔除這些申述，共有 781 份為有效申述。有關申述的細節載述如下。

第一組

14. 780 份申述涉及擬議的香港口岸、香港接線和屯門至赤鱸角連接路及相關配套設施，以及赤鱸角島天然海岸線的改劃用途地帶的建議。其中 777 份申述由個別市民以內容劃一的電郵提交。其餘 3 份申述由 3 個環保組織遞交，其中兩個是與上文第 9 及 10 段所述就第 127 章提出反對的組織相同。申述主要理據撮錄如下－

香港口岸的選址及香港接線的定線

- (a) 普遍關注香港口岸的選址及香港接線的定線，會導致工程帶來交通污染問題。同時關注設施接近東涌現有和日後的民居，以及保安通道過長(在辦理香港報關、入境及檢疫手續前後均如此)，應可以大幅縮短；

公眾參與

- (b) 沒有對其他所有可行方案(包括在機場島西南面設置過境設施，以及在機場島上及北面興建香港接線)進行全面評估以供公眾詳細考慮，表示關注。建議應包括連接貨櫃碼頭及落馬洲的客貨運鐵路，以避免貨櫃車駛經市區。有些申述則關注東涌居民沒有參與；以及

對天然海岸線的影響及破壞天然山坡

- (c) 沙螺灣的陸岬及其海岸線因興建赤鱸角機場(下稱「機場」)而消失，在天然海岸劃出「海岸保護區」原本旨在作出部分補償。有人關注建議移走天然海岸線，對於環境紓緩措施是否發揮可靠的作用，以及政府是否有能力及願意尊重推行有關措施，將會立下不良先例。有關建議違反「海岸保護區」地帶的原有規劃意向。擬議修訂項目未能將對水流的影響減至最少，特別是擬議香港口岸北面與南面之間的水域，以及機場與大嶼山之間的水道。

15. 若干申述人提出下列建議：

- (a) 重新評審有關整體計劃及進一步評估其他替代方案；
- (b) 把香港口岸設於機場西面，避免在「海岸保護區」地帶、「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶及「其他指定用途」註明「美化市容地帶」，進行填海；
- (c) 倘香港口岸必須設於機場東北面的水域，便應採用在東岸興建高架路的方案，以保護「海岸保護區」的水體及天然海岸線；以及
- (d) 應保留尚餘的天然景物，例如赤鱸角東面的海岸線。

16. 城規會決定不會接納以上申述，理由如下－

- (a) 興建香港口岸的主要目的是提供口岸設施，處理貨物及旅客的過境清關手續。《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11》所示的擬議香港口岸用地，配合港珠澳大橋主橋

與香港接線，連同屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路，將有助建立策略性道路網，連接香港、珠海、澳門及深圳，進一步鞏固香港作為交通航運樞紐的地位，及發揮重大的協同效應。由於接近香港國際機場，香港口岸可成為各種運輸的策略性樞紐，讓過境的航空／陸路旅客可輕易轉乘各類交通工具；

- (b) 現時建議的香港口岸及屯門至赤鱸角連接路南面出入口的位置與佈局和香港接線的定線，就技術、環境及工程方面而言，均是合適的安排，這已獲一系列顧問研究確認；
- (c) 香港接線及香港口岸與東涌海旁的住宅發展之間的距離分別約為 700 米及 2 公里。此外，赤鱸角分區計劃大綱草圖已訂明最高建築物高度限制，以規管香港口岸的發展高度輪廓。此外，已評審香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路對環境造成的影響，而有關環評研究所作結論指出，若採取適當的紓緩措施，對環境可能造成的影響是可以接受的。環保署署長已於 2009 年 10 月 23 日根據《環評條例》在附加條件的情況下批准有關環評報告；
- (d) 路政署已進行廣泛的諮詢及公眾參與活動，並曾修訂香港接線的定線，以回應若干東涌居民的關注。路政署表示已向居民和相關人士清楚解釋採納現行建議的理由；
- (e) 一名申述人建議把香港口岸及香港接線設於機場西南面及北面，此建議不獲支持，因為沒有足夠資料證明有關建議在技術上是可行和符合環保原則的，或較現時的擬議位置優勝；
- (f) 一名申述人建議香港口岸西南填海區採用高架路方案及香港接線沿機島東岸而行，有關建議遜於填海方案，因為建議須增設大量樁柱，樁柱下面可能會積聚垃圾，難以落實在路旁栽種樹木以改善視野，而且無法為生態物種提供合適生境；以及
- (g) 全港鐵路規劃與發展並無計劃在港珠澳大橋興建鐵路。申述人的建議不符合現有的基礎設施規劃，從工程及經濟效率角度而言亦並不可行。

第二組：另一份申述

17. 另一名申述人(屬運輸政策及規劃範疇的專業人士組成的組織)認為赤鱸角分區計劃大綱草圖未能全面顧及航空物流業的發展需要，而物流業是推動和維持香港經濟持續發展的四大支柱之一。應靈活處理土地用途地帶規劃，協助航空物流業的發展。因應貨運代理及物流業的演變，及運送貨物至機場的貨櫃車數目亦不斷增加，為作出配合，申述人建議修訂分區計劃大綱圖上「商業」地帶、「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶及「其他指定用途」註明「商業園」地帶的「註釋」。申述人亦要求提供若干資料，包括擬議「其他指定用途」註明「公路維修區」地帶內用地的分配情況，以及為改劃「海岸保護區」地帶(原有赤鱸角島的海岸線)而採取的紓緩措施。城市規劃委員會決定不會接納這份申述，理由如下－

- (a) 機場島已預留足夠地方，以供航空物流業發展之用。在赤鱸角分區計劃大綱草圖上，分別共有 137.99 公頃及 44.74 公頃土地劃為「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」及「其他指定用途」註明「商業園」地帶。在上述兩個地帶內，各類「貨物裝卸及貨運設施」用途(包括貨物裝卸設施、貨物裝卸區、物流中心及貨運代理服務中心用途)均屬經常准許的用途。此外，「貨物調配中心」用途亦屬上述地帶經常准許的用途；
- (b) 為提供後勤用地以進行香港接線的營運和維修工作，以及保護香港接線的隧道及其位於赤鱸角東岸的入口，必須闢設擬議填海區作為公路維修區。此外，沒有充分的規劃理據，支持把有關地點用作貨物調配中心及／或物流中心；以及
- (c) 新闢設的海傍區會採用環保設計，以紓緩天然海岸消失所造成的影響，為現有品種提供合適生境，以便在新環境重整生態；同時亦可沿新海堤進行綠化，以改善環境。

其他無條件撤回或被視為無效的申述

18. 7 份申述撤回，有 1 份則因申述的內容與修訂項目無關而被視為無效。

丙. 根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就 2009 年 8 月 7 日及 14 日刊憲的香港口岸道路計劃及圖則提出的反對意見

19. 在收集反對意見的法定期限內，共收到 611 份反對書，當中的 44 份其後無條件撤回。其餘 567 份反對書中，20 份所載的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料；5 份有條件地撤回(但我們不能完全接納條件)；542 份維持反對。因此，這 567 份反對書被視為仍未能調解。有關反對意見的細節載述如下。

第一組

20. 這 198 份反對書均是以標準函件發送，反對者大多是沙螺灣村村民，反對該計劃涵蓋的香港口岸項目，以及另外根據條例下刊憲的香港接線道路計劃項目。五類標準函件提出的關注相若。反對者不贊同已刊憲的香港口岸位置和香港接線的走線，關注有關項目對環境及風水所造成的影響。71 名反對者亦要求改善沙螺灣村的交通。當局回應時指出，當局已為香港口岸和香港接線項目進行全面而詳盡的環評研究，結果顯示在指定範圍採取若干緩解措施後，兩個項目完全符合《環評條例》的規定。當局亦闡釋已刊憲的發展規劃的優點，以及基於道路運作、交通管理及安全等因素，無法另闢支路連接香港接線與沙螺灣村。不過，政府會密切留意相關地區的發展，以便檢討及研究可否另闢連接路通往沙螺灣村。

21. 調解工作結束後，12 份反對書無條件撤回。其餘 186 份反對書中，89 份反對書沒有回應；78 份反對書維持反對；19 份因聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料而無法跟進。這 186 份反對書均被視為仍未能調解。

第二組

22. 有 125 份反對書均採用上文第 20 段所述的五類標準函件其中一類。反對者亦大多是沙螺灣村村民，反對香港口岸和香港接線項目。他們除了提出共通的意見(見上文第 20 段)，亦在反對書、其後與路政署通信／聯絡時，或在處理反對意見的會議席上提出其他或進一步意見，包括香港接線可能影響機場水道沿線的海上交通，並指有關該項目的宣傳及諮詢不足。部份反對者亦提出，在機場水道的一段香港接線不應興建高架道路，應改為興建隧道，或改於機場北面興建香港接線。當局除了如上文第 20 段所述回應外，亦向反對者解釋，通往沙螺灣的船隻航道會於香港接線的建造階段盡量保持開通及在營運階段保持開通；當局已廣泛諮詢公眾；以及他們提議的隧道或走線方案被認為不可行的原因。調解工作結束後，3 份反對書無條件撤回。至於其餘的 122 份反對書，其中的 1 份反對書提出有條件撤回(但當局不能接納條件)及 121 份反對書維持反對。因此，該 122 份反對書均被視為仍未能調解。

第三組

23. 這 237 份反對書採用同一內容式樣的電郵範本，反對按條例刊憲的香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路項目。部份反對者在電郵有附加意見，但均與範本內的反對意見類同或相似。反對者大約一半是東涌居民。反對者關注當局沒有提出替代方案和該 3 個項目可能對東涌居民和環境、大嶼山島的天然山坡和海岸線，以及赤鱸角島東面海岸保護區造成的負面影響。他們提議把香港口岸和香港接線分別納入機場島的西南面及北面。當局回應時解釋，當局已為該 3 個項目進行全面而詳盡的環評，經考慮多個選址及走線方案後，才建議已刊憲的計劃。當局又說明他們提議的香港口岸選址／香港接線走線方案被認為不可行的原因，並解釋擬議的香港口岸和香港接線方案不會觸及大嶼山島的天然山坡和海岸線。當局進一步解釋，該海岸保護區內的陸上和海洋生物都是香港常見的物種，未來海堤的護面塊石可輕易為牠們提供新的天然棲息地。調解工作結束後，26 份反對書無條件撤回。其餘 211 份反對書中，165 份反對書沒有回應，45 份反對書維持反對，1 份反對書因聯絡資料不正確而無法跟進。該 211 份反對書均被視為仍未能調解。

第四組

24. 有 47 份採用上文第 23 段所述的標準電郵範本遞交的反對書。反對者亦通過不同途徑(在反對書中、其後與路政署通信／聯絡時，或處理反對意見的會議上)提出其他關注事項或進一部建議。當局的回應如下－

- (a) 有反對者認為不應興建港珠澳大橋；有反對者建議以海運替代港珠澳大橋；有反對者關注他們沿岸物業的價值會因工程項目而受到負面影響。當局回應時解釋，港珠澳大橋具策略重要性，有助推動香港、澳門和珠江三角洲西部地區經濟進一步發展。
- (b) 有反對者就該三個項目的走線或建造方式提出多項建議(例如以屯門為港珠澳大橋着陸點、將更多道路改為隧道形式)，或把項目與日後第三條機場跑道或東涌發展項目一併考慮。當局闡釋建議方案的缺點和不可行的原因，並指出東涌未來發展或第三條跑道方案尚待進一步研究，因此不能一併考慮。
- (c) 有反對者提出多項有關可持續發展和環境的關注，包括不應採用已過時和將會更改的現行空氣質素指標評估空氣質素所受的影響；項目對人類健康、噪音及景觀所受的影響和眩光問題的影響；以及認為環評報告中沒有評估項目對公眾健康和福祉的影響及侵害等。此外，有反對者亦關注全球暖化和石油見頂等問題。當局回應時解釋，政府致力實踐可持續發展，並已為該 3 個項目進行嚴謹的環評。空氣質素指標方面，當局回應指現行的空氣質素指標是源於空氣中污染物濃度和空氣污染對市民健康的不利影響的科學分析而制訂的。路政署的評估已考慮有關當局的所有意見和要求。當局亦說明，進行環評研究時，已就空氣質素、噪音及水質等有關方面詳細評估影響，當中已涵蓋對健康的影響。環評結果確定，在某些指定範圍採取若干緩解措施後，項目完全符合《環評條例》下的現行規定。有關眩光問題，當局回應香港口岸及香港接線經已遠離住宅樓宇，而香港口岸的照明系統將不會向住宅樓宇直接照射。此外，當局將於工程詳細設計階段將對有關方面進行研究和採取相應的緩解措施。

- (d) 有反對者特別關注工程對中華白海豚和野生生態的影響，擔心港珠澳大橋工程會令相關物種滅絕。當局解釋，會採用多項緩解措施保護中華白海豚，例如設立海豚保護區和制訂海豚監察計劃。政府亦已明確承諾，會按法定程序爭取把大小磨刀一帶水域指定為海岸公園。此外，相關項目會避開所有生態易受破壞地區，例如在觀景山的一段香港接線會採用隧道模式，以避開盧氏小樹蛙的生境。另外，項目亦會避開該區馬蹄蟹的繁殖地。
- (e) 一名反對者特別關注區內的地質風貌和天然海岸線，並要求闢設公眾通路通往舊海岸線和新人工海岸線。當局解釋，環評報告已根據《環評條例》的技術備忘錄的要求評估工程對景觀和視覺的影響，以及天然海岸線的價值。反對者提出，如當局接納數項條件，便會撤回反對書。雖然當局會在詳細設計階段盡力減低工程的影響，但無法完全接納有關條件。
- (f) 一名反對者關注環評程序是否公開公平。他投訴環諮會的行政及會議的安排不善。當局回應時解釋，環評報告按照《環評條例》所定機制審議，而屬於非政府組織的環諮會亦參與審議。另一位反對者認為批准有關項目的環評報告和發出環境許可證既不合法，亦不理性。當局回應時解釋，環保署署長同意環評報告符合環評研究概要和《環評條例》技術備忘錄的規定。環諮會亦於 2009 年 10 月 12 日詳細討論後通過 3 份相關的環評報告。有關的環評報告是經過如此嚴謹的審批過程才於 2009 年 10 月 23 日獲環保署署長批准。

25. 調解工作結束後，2 份反對書無條件撤回。餘下 45 份反對書中，4 份有條件撤回(提出的條件不能完全接納)、25 份反對書沒有回應，16 份反對書維持反對。因此，這 45 份反對書被視為仍未能調解。

其他未能調解的反對書

26. 上文第 6 及 10 段所述的反對者根據第 370 章刊憲的道路計劃所提交的反對書，與上文第 6 及 10 段所述根據第 127 章提出的反對書理由相若。當局的回應與第 6 及 10 段所述的相若。

27. 另一名反對者為上文第 8 段所述的同一名反對者(該反對者亦根據第 127 章提交反對)。反對者關注的事項與上文第 23 段所述相若。另在反對書中亦提出與第 8 段相若的、就對人類健康的影響及屯門至赤鱗角連接路收費廣場的關注。當局的回應與上文所述的相若。

其他無條件撤回的反對書

28. 反對者主要關注港珠澳大橋的建造工程會破壞環境，尤其會影響海豚和馬蹄蟹。反對者亦認為不應興建港珠澳大橋。當局回應時闡釋興建港珠澳大橋的急切需要性，並說明有關港珠澳大橋工程項目的環評研究結果，以及當局會推行一系列緩解措施，盡量減輕工程對海豚和馬蹄蟹的影響。反對者考慮當局的回覆後，無條件撤回反對書。因此，反對書被視為已經調解。

845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施
環境影響及緩解措施

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對空氣質素及噪音影響	<ul style="list-style-type: none"> • 香港口岸距離東涌 2 公里，有關的評估研究結果顯示工程項目所引致的空氣質素及噪音對東涌的影響輕微。 • 環境影響評估結果顯示，工程項目對空氣質素及噪音的影響完全符合《環境影響評估條例》(第 499 章)的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> • 定期為空曠泥土灑水。 • 施工期間定期監察空氣質素及噪音水平。
對水質影響	<ul style="list-style-type: none"> • 環境影響評估結果顯示，在實施適當的緩解措施後，採用挖掘淤泥建造海堤方案在施工期間對水質的影響，祇限於工地附近水域，水質亦完全符合《環境影響評估條例》的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在香港口岸工地四周安裝外圍隔泥幕，在碎石樁安裝期間，須在碎石樁外圍安裝第二重隔泥幕，防止沉積物股流擴散。 • 築建海堤須早於填土作業完成。 • 限制載土躉船的航次及每日填土量。 • 定期監察水質。 • 採用不浚挖式填海方法，更將大大降低對水質的影響。 • 在籠式防沙幕內使用抓斗式挖泥船浚挖淤泥。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對中華白海豚影響	<ul style="list-style-type: none"> • 海豚專家深入研究結果顯示，香港口岸定位於香港機場東北海面，可遠離香港西部水域的中華白海豚活躍區。 • 中華白海豚棲息地的永久損失屬中等，需作出緩解。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在安裝或重置外圍隔泥幕期間，工程 250 米範圍內須設立海豚禁區。如禁區內發現海豚，安裝／重置工程須暫停，直至海豚離開該禁區為止。 • 執行海豚監察計劃，包括定期檢查隔泥幕及監察隔泥幕以外的水域。 • 採用震動式方法安裝鋼筒，取代較大噪音的水底撞擊式安裝方法。 • 設置海岸公園將有助於保育中華白海豚，以有效緩解因香港口岸填海及其他同期在西部水域進行的工程對中華白海豚的棲息地所造成的損失。 • 限制工地範圍內所有船隻的航行速度不得超過 10 海浬。
對生態環境影響	<ul style="list-style-type: none"> • 香港口岸的選址已避開生態敏感地區。 • 在實施適當的緩解措施後，將不會對周邊的馬蹄蟹及海草有剩餘影響。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在香港口岸工地四周安裝外圍隔泥幕，在碎石樁安裝期間，須在碎石樁外圍安裝第二重隔泥幕，防止沉積物股流擴散。 • 築建海堤須早於填土作業完成。 • 限制載土躉船的航次及每日填土量。 • 定期監察水質。 • 採用不浚挖式填海方法，更將大大降低對水質的影響。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對漁業影響	<ul style="list-style-type: none">• 捕魚區的損失並不顯著，而對漁業影響可以接受。	<ul style="list-style-type: none">• 安裝新增及重置人工魚礁，作為工程對海上限制區內現有人工魚礁影響的緩解及改進措施。
對景觀和視覺影響	<ul style="list-style-type: none">• 香港口岸距離東涌 2 公里。香港口岸鄰近香港國際機場而且外觀接近，所以潛在視覺影響極微。	<ul style="list-style-type: none">• 通過美化工程、建築設計和最適當的綠化處理，會把潛在的景觀影響降至最低。

845TH－港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

收回和清理土地費用的分項數字

百萬元

(I) 收回和清理土地費用 70.683

- 收回 30 604.4 平方米私人土地補償
- 在 13 689.9 平方米面積的私人土地開展地役權和其他永久使用權賠償
- 暫時佔用 264 689.3 平方米的私人土地賠償
- 各種有關原居民的特惠津貼，如「躉符」的儀式費用
- 合資格漁民的特惠津貼

(II) 利息和備用費 12.534**總額 = 83.217
(約 83.22)**

受影響珍貴樹木資料摘要

項目編號 : 845TH 項目名稱 : 港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

樹木編號	樹木品種 (植物學 名稱)	樹木護理 部門	樹木大小			形態 ⁽¹⁾ (良好/ 普通/ 欠佳)	健康狀況 (良好/ 普通/ 欠佳)	美化市容 價值 (高/中/ 低)	移植後的 生存能力 (高/中/ 低)	建議 (保留/ 移植/砍伐)	備註(包括擬移走樹木的 理由/受影響樹木的生態 和歷史價值(若有))
			整體高度 (米)	樹幹直徑 ⁽²⁾ (毫米)	平均樹冠 闊度(米)						
T8131	細葉榕	香港機場 管理局	14	1 140	9	良好	良好	高	高	移植	有關樹木與擬議高架道路 工程有所抵觸。沒有生態 及歷史重要性。
T8133	細葉榕	香港機場 管理局	13	1 000	12	良好	良好	高	高	移植	有關樹木與擬議高架道路 工程有所抵觸。沒有生態 及歷史重要性。

(1) 樹木形態會顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵。

(2) 樹幹直徑是指樹木胸徑(即在高出地面 1.3 米的水平量度的直徑)。