

# 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 844TH－港珠澳大橋香港接線

請各委員向財務委員會建議，把 **844TH** 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 161 億 8,990 萬元，用以為港珠澳大橋香港接線進行詳細設計及建造工程。

### 問題

我們需要建造港珠澳大橋香港接線(下稱「香港接線」)，將港珠澳大橋主橋由粵港分界線連接至香港口岸。

### 建議

2. 路政署署長建議把 **844TH** 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 161 億 8,990 萬元，用以為香港接線進行詳細設計及建造工程。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. **844TH** 號工程計劃(下稱「工程計劃」)包括建造約 12 公里長的三線雙程行車的香港接線，連接粵港分界線的港珠澳大橋主橋和擬設於機場島東北面的香港口岸，其範圍包括－

- (a) 建造約 9.4 公里長的三線雙程高架橋，從粵港分界線接通港珠澳大橋主橋至機場島上的觀景山；
- (b) 建造約 1 公里長的三線雙程行車隧道(於西行方向提供一條額外爬坡車道)穿越觀景山，通過現有機場路及機場鐵路地底，在一新填海區(見下文第(d)項)走出地面，以及建造相關的隧道和營運保養設施；
- (c) 於機場島東岸從隧道出口至擬建香港口岸之間建造約 1.6 公里長的三線雙程行車地面道路；
- (d) 沿機場島東岸建造約 2.3 公里長的海堤及進行填海，闢拓約 17 公頃土地，以供建造擬議的香港接線及相關的隧道營運和保養維修設施；
- (e) 重置現有位於機場島東岸的氣象站、提升及改建現有位於大嶼山北岸鄰近沙螺灣的風測站、於香港接線高架橋及機場島上加裝風速儀；以及
- (f) 進行附屬工程，包括土木、結構、建築、機電、土力、工地勘測、海事、環境保護、斜坡、環境美化及渠務工程、設置消防設施、實施緩解環境影響措施以及設置交通監控系統。

—— 擬議項目的工地平面圖及構思圖載於附件 2。

5. 若獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們會盡快開展詳細設計及建造合約。我們計劃同期落成香港接線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。為求工程於撥款獲得批准後能盡早開展，我們已就香港接線工程的詳細設計及建造合約(詳情見註釋 3)進行招標。

## 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<sup>1</sup>，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。

### 建設香港接線的需要

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。

<sup>1</sup> 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%

## 香港接線在勘測及初步設計期間的發展

8. 在 2003 年 12 月獲立法會批准撥款後，我們已於 2004 年 3 月開展勘測及初步設計顧問研究。在研究過程中，港珠澳大橋專責小組<sup>2</sup>決定由三地政府各自在境內為港珠澳大橋設立口岸。有鑑於此，加上香港口岸擬設於機場島東北面對開水域，我們建議香港接線的走線的設計，應沿機場水道在海面上建造一條高架橋。我們於 2008 年 4 月向立法會交通事務委員會匯報了上述發展（請參閱立法會 CB(1)1317/07-08(04)號文件）。

9. 在 2008 年年底，我們就港珠澳大橋的本地工程計劃進行連串的公眾諮詢，並於其後進一步微調有關道路的設計，以回應公眾的關注。根據 2010 年 10 月完成的勘測及初步設計顧問研究所建議的初步設計，香港接線將會是一條長約 12 公里的雙程三線公路，將港珠澳大橋主橋由粵港分界線連接至位於機場島東北水域的香港口岸。

10. 以香港特區邊界為起點的香港接線會以海上高架橋形式建造，橫跨香港西面水域，接達大嶼山。該高架橋將跨越大嶼山礮石灣和沙螺灣之間的陸岬而無須觸及大嶼山的土地，之後沿機場水道南邊延伸，並採用長跨距構築物，以避免影響天然海岸線和盡量減少對景觀的影響。位於機場水道的高架橋樁帽將埋藏於海床之下，以減少對機場水道水流的影響。高架橋將會經過南面跑道着陸點和政府飛行服務隊直升機基地，然後於機場島接駁地面，而由該處起橋樑支柱和地基會建於機場島斜坡型防波堤上，無須觸及機場水道。

11. 為回應東涌居民對景觀影響方面的關注，香港接線所採用的走線會以一條長約 1 公里的隧道穿越觀景山，通過機場路和機場鐵路之下，再於機場島東岸面積約 17 公頃的新闢拓填海區回到地面，然後以一條沿機場東岸填海區興建長約 1.6 公里的地面公路連接香港口岸。

---

<sup>2</sup> 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，成員包括交通部、國務院港澳事務辦公室，以及香港、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）。

## 擬議的詳細設計和建造合約

12. 港珠澳大橋位於內地水域的主體建造工程，包括珠澳口岸工程，已於 2009 年 12 月展開，至今工程進展順利，預期可於 2016 年開通。為確保大橋能如期開通，三地的相關項目必須與主體大橋在同一時間內完成。經審慎考慮，我們認為香港接線的工程應以設計及建造合約形式進行。

13. 在建議的詳細設計及建造合約下<sup>3</sup>，承建商須進行詳細設計，並按合適的工序進行建造工程，以配合其施工計劃，令工程項目能在緊迫和壓縮的施工時間內完成(整項港珠澳大橋香港工程已由原定 2010 年年底開展改為 2011 年年底開展)。舉例來說，工地工作和建造工程可於詳細設計完成前展開，從而節省所需的總工時。此外，承建商可以利用設計和相關施工方法方面的專業知識，可令施工過程更加暢順，施工進度能更受到妥善控制，從而節省時間。由於這個大型工程項目涉及多個專業建造範疇，而且必須如期完成以期令港珠澳大橋得以在 2016 年年底或之前開通，所以，在決定整體工程安排時，我們必須考慮上述施工步驟的暢順銜接。詳細設計及建造合約的模式在香港其他大型基建項目(如汀九橋和汲水門大橋等)亦有採用。

## 對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 161 億 8,990 萬元(請見下文第 28 段)，分項數字如下－

---

<sup>3</sup> 香港接線項目下將會有兩份設計及建造合約：首份合約涵蓋觀景山至香港口岸段。第二份合約則涵蓋香港特區邊界至觀景山段。兩份合約已經招標，目標是分別於 2012 年年初和 2012 年 4 月開展。

	百萬元
(a) 高架橋構築物	7,137.3
(i) 從粵港分界線至機場島之間約 7.2 公里長的海上高架橋	6,005.3
(ii) 沿機場島至觀景山約 2.2 公里長的地上高架橋	1,132.0
(b) 隧道建造工程	1,473.0
(i) 穿越觀景山及通過現有機場路和機場鐵路地底約 0.5 公里長的隧道	825.1
(ii) 穿越新填海區約 0.5 公里長的隧道	647.9
(c) 沿機場東岸興建約 2.3 公里長的海堤	752.5
(d) 在機場東岸填海約 17 公頃	387.3
(e) 填海區的地面道路	312.9
(f) 香港接線的渠務工程(括箱型暗渠、管道及泵房井)	139.7
(g) 屋宇建築工程	201.9
(i) 隧道出口通風大樓	44.8
(ii) 行政大樓	147.9
(iii) 其他建築結構物	9.2
(h) 屋宇裝備	65.6
(i) 隧道出口通風大樓	23.2
(ii) 行政大樓	40.7
(iii) 其他建築結構物	1.7

	百萬元
(i) 環境美化工程	46.2
(j) 高架橋、隧道及地面道路的機電工程	482.1
(k) 設置交通管制及監察系統	169.0
(l) 重置/改建/加裝現有的氣象站、風測站和風速儀	16.7
(m) 環境緩解措施，包括環境監察及審核	241.6
(n) 顧問費	62.4
(i) 詳細設計和合約管理	32.5
(ii) 駐工地人員的管理	26.5
(iii) 獨立的環境監察辦事處 <sup>4</sup> 和獨立的環境查核人服務	3.4
(o) 駐工地人員的薪酬	841.4
(p) 機電工程營運基金收費 <sup>5</sup>	10.8

<sup>4</sup> 香港接線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，以監察香港接線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。

<sup>5</sup> 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。

		百萬元
	(q) 應急費用	1,234.0
	小計	13,574.4 (按 2011 年 9 月 價格計算)
	(r) 價格調整準備	2,615.5
	總計	16,189.9 (按付款當日 價格計算)

15. 就上文第 14(a)段所述，估計建造高架橋構築物所需費用為 71 億 3,730 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)，當中包括粵港分界線至機場島之間長約 7.2 公里的海上高架橋(跨距由 75 米至 180 米)，以及沿機場島現有的海堤至觀景山長約 2.2 公里的地上高架橋(跨距約 60 米)。工程費用包括進行地基工程、路面工程，以及橋樑船隻碰撞保護設施。預算所需費用時亦已考慮到會採用預製組件建築法建造一般跨距之橋樑段和採用「就地灌注」建築法建造長跨距的橋樑段；此外，亦已考慮到要到達海中建造高架橋的困難等因素。

16. 就上文第 14(b)段所述，估計隧道建造工程所需費用為 14 億 7,300 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)，包括建造穿越觀景山及通過現有機場路和機場鐵路地底長約 0.5 公里的隧道，以及新填海區內長約 0.5 公里的隧道。預算所需費用時已考慮到施工期間需要於機場鐵路地底採用無開坑法及保持機場路現有行車線的數目，以確保來往機場的交通暢順。

17. 就上文第 14(c)及(d)段所述，估計海堤工程所需費用為 7 億 5,250 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)，包括建造長約 2.3 公里的海堤。此外，估計填海所需費用為 3 億 8,730 萬元，包括沿機場島東岸填海闢拓約 17 公頃土地，以供建造行車隧道、地面道路、隧道營運和維修區和相關的設施。預算所需費用時已考慮到將使用不浚挖式建造海堤方法(見下文第 37 段)。

18. 就上文第 14(e)段所述，估計道路工程所需的費用為 3 億 1,290 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)。這筆費用包括築建長約 1.6 公里沿機場島東岸的地面道路及位於隧道營運和維修區內的道路、鋪砌路面、街道設施、交通標誌、道路標記、街道照明設施、公用設施敷設工程，以及臨時交通安排等。

19. 就上文第 14(f)段所述，估計渠務工程所需的費用為 1 億 3,970 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)。這筆費用主要包括改建於填海區現有的箱形暗渠及排水渠口。

20. 就上文第 14(g)及(h)段所述，估計屋宇建築工程及有關的屋宇裝備所需的費用分別為 2 億 190 萬元和 6,560 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)。這些費用包括建造隧道出口通風大樓，以及位於隧道營運和維修區內的一所兩層高的行政大樓及其他建築結構物，提供整條香港接線的交通管制及監察系統的控制室、隧道營運和保養維修設施、工作室、貯物室、車輛停留地及相關設施，以及隧道／管制區人員的辦公地方。

21. 就上文第 14(i)段所述，估計環境美化工程所需的費用為 4,620 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)。這筆費用包括建造共約 7 公頃的園景區，包括在沿機場島的地上高架橋的橋樑支柱、隧道出口、地面道路沿途，以及隧道營運和維修區範圍內種植花木。

22. 就上文第 14(j)段所述，估計機電工程所需的費用為 4 億 8,210 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)。這筆費用包括在高架橋、隧道及地面道路的機電工程。

23. 就上文第 14(k)段所述，估計設置交通管制及監察系統工程所需的費用為 1 億 6,900 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)。這筆費用包括在高架橋、隧道、地面道路，以及隧道營運和維修區裝置交通管制及監察系統工程。

24. 就上文第 14(n)及(o)段所述，按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的詳細分項數字載於附件 3。

25. 就港珠澳大橋香港部分的整體工程<sup>6</sup>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司法程序影響<sup>7</sup>。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香港工程的撥款申請。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 年通車(相關成本增加約 41 億 5,000 萬元);以及(ii)工程價格上升(相關成本增加約 23 億 5,000 萬元)。若不盡快進行工程，我們估計所需費用會繼續大幅增加。若香港接線不能於 2012 年年初動工，我們亦將需要修改施工方法以壓縮工程時間表，而這將會造成成本上升。

26. 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。位於內地水域的大橋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，橋樑工程施工圖詳細設計工作已正式啟動。這些工程預計於 2016 年完成。

27. 大橋貫通港、珠、澳三地，香港境內工程會於內地與香港水域交界與大橋主橋銜接，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，好讓工程能早日開展，以期香港境內的工程能配合大橋整體於 2016 年完成開通的目標。

---

<sup>6</sup> 包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路前期工程。

<sup>7</sup> 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。

28. 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	1.7	1.00000	1.7
2012-2013	1,447.5	1.05375	1,525.3
2013-2014	3,048.6	1.11171	3,389.2
2014-2015	3,845.6	1.17285	4,510.3
2015-2016	2,752.5	1.23736	3,405.8
2016-2017	1,221.1	1.30541	1,594.0
2017-2018	836.7	1.37721	1,152.3
2018-2019	420.7	1.45296	611.3
	<u>13,574.4</u>		<u>16,189.9</u>

29. 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。由於可以預先清楚界定工程範圍，如撥款獲得批准，我們會以總價合約，為香港接線工程推展以設計及建造合約形式進行的工程。此外，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。所有有關合約會訂定可調整價格的條文。

30. 我們估計這項工程引致的每年經常開支約為 1 億 5,140 萬元。

## 公眾諮詢

31. 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 4。

### 有關環評報告的最新諮詢

32. 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境許可證的有效性。請情見註釋 7。

### 就修改赤鱸角分區計劃大綱及道路工程的反對意見的處理過程

33. 我們於 2009 年 6 月 12 及 19 日根據《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/11<sup>8</sup> 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)就香港接線的道路計劃及圖則(同時涵蓋道路及填海工程)刊憲。在提出反對的法定期限內，合共接獲了 789 份就赤鱸角分區計劃大綱草圖的申述，以及 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／申述的詳細描述載於附件 5。儘管我們努力作出調解，仍有 567 份就道路計劃的反對書仍未能調解。至於赤鱸角分區計劃大綱草圖，城市規劃委員會(下稱「城規會」)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。

34. 就上文第 33 段中提及的申述及未能調解的反對書，我們就項目連同有關申述及反對書提交行政長官會同行政會議考慮。經考慮有關申述、未能調解的反對書，以及城規會的決定後，行政長官會同行政會議於 2011 年 10 月 18 日根據《城市規劃條例》批准已修改的赤鱸角分區計劃大綱，並根據《道路(工程、使用及補償)條例》授權進行擬議的道路計劃而無需作出修改。而獲批准的赤鱸角分區計劃大綱及獲授權進行的香港接線道路計劃的公告，已於 2011 年 10 月 21 日刊憲。

---

<sup>8</sup> 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(包括香港接線)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. 這項工程計劃屬於《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。我們已為香港接線進行了環境評估，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 6 中。環境保護署署長已在 2009 年 10 月 23 日根據《環評條例》有條件批准香港接線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. 路政署在檢討工程項目中的所需的填海期間，開發了一套新的不浚挖式填海方法，可減少浚挖約 87%(520 萬立方米)的淤泥；減少約 70% (270 萬噸)的填海用砂和約 60% 海洋懸浮固體散播；以及約 45% 所引致的海上交通。這套不浚挖式填海方法將大幅減低填海對環境造成的影響。

38. 在工程計劃的規劃和設計階段，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<sup>9</sup>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；以及實施香港接線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。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. 我們估計這項工程計劃在填海過程中會使用約 224 萬公噸的惰性建築廢物(軟性公眾填料)，但這項工程計劃合共會產生約 181 萬公噸的建築廢物。我們會在工地再用其中約 49 萬公噸(27%)惰性建築廢物，在其他工地再用約 65 萬公噸(35.8%)惰性建築廢物，另外約 67 萬公噸(37%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用，餘下約 4 000 公噸(0.2%)非惰性建築廢物會運送到堆填區棄置。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，估計總額為 1,846 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施的物料，則每公噸收費 27 元；而運送到堆填區棄置的物料，每公噸收費 125 元<sup>10</sup>)。

---

<sup>9</sup> 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(354N 章)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。

<sup>10</sup> 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

42. 我們估計這個項目會產生約 75 萬立方米的淤泥。我們會將挖掘到的淤泥傾倒於海洋填料委員會所指定的淤泥傾倒區，或海洋填料委員會及環保署所允許的其他淤泥傾倒區。

43. 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。

44. 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(2 億 4,160 萬元)。

## 對文物的影響

45. 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

46. 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 11 707.3 平方米的私人土地，並需在約 80 622.3 平方米的私人土地設定地役權和其他永久權利，以及臨時徵用約 147 314.6 平方米的私人土地。這項工程也需清理約 47 740.8 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費用為 9,963 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 7。

---

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)。

## 背景資料

47. 我們在 2002 年 10 月委聘顧問為香港接線進行初步環境檢討，估計所需的 130 萬元費用，已在**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」項下撥款支付。顧問已在 2002 年 12 月完成初步環境檢討。

48. 我們在 2003 年 9 月委聘顧問為這項工程計劃進行生態基線調查，估計所需的 130 萬元費用已在**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」項下撥款支付。顧問已在 2004 年 6 月完成該調查。

49. 我們在 2003 年 12 月把 **787TH** 號工程計劃－港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路－勘測和初步設計工作提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為 5,890 萬元。我們在 2004 年 3 月委聘顧問為這項工程計劃進行勘測和初步設計工作。顧問已在 2010 年 10 月完成有關的勘測和初步設計工作。

50. 我們在 2010 年 9 月委聘顧問為這項工程計劃擬備招標文件，按付款當日價格計算，估計所需費用為 1,840 萬元，費用已在**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」項下撥款支付。

51. 我們在 2010 年 12 月委聘顧問在 **839TH** 號工程計劃－港珠澳大橋香港口岸－詳細設計及工地勘測工作下為香港口岸的設施及基建進行詳細設計，其中亦包括了香港接線的交通管制及監察系統工程。香港接線交通管制及監察系統工程部分所需費用，在撥款申請獲批准後，會由 **844TH** 號工程計劃支付。

52. 我們在 2011 年 9 月為獨立的環境監察辦事處和獨立的環境查核人服務進行委聘顧問的招標工作。

53. 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，我們在 2011-12 年度的財政年度預算中為香港接線作出財政預算。我們在本文件申請的撥款，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。

54. 在工程範圍內的 8 481 棵樹中，我們會保留 7 783 棵樹。擬議的建造工程須在工地範圍內移走 698 棵樹，包括砍伐 576 棵樹和把 122 棵樹移植到工地內。所有會被移走的樹木全非珍貴樹木<sup>11</sup>。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃內，估計會種植 900 棵樹及 5 000 叢灌木，以及闢設 37 000 平方米的草地。

55. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 4 580 個(860 個專業／技術人員職位和 3 720 個工人職位)，共提供 174 100 個人工作月的就業機會。

-----

運輸及房屋局

2011 年 11 月

---

<sup>11</sup> 「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)<sup>1</sup>。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。

---

<sup>1</sup> 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。

## 844TH－港珠澳大橋香港接線

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

		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)	
顧問費						
(a)	交通管制及監察	—	—	—	2.0	
	系統工程的詳細 設計 <sup>(註 2)</sup>	—	—	—	1.4	
(b)	合約管理 <sup>(註 3)</sup>	—	—	—	22.5	
		—	—	—	6.6	
(c)	獨立的環境監察	18.5	38	2.0	2.3	
	辦事處和獨立的 環境查核人服務 <sup>(註 4)</sup>	25	14	2.0	1.1	
				小計	35.9	
駐工地人員的員工開支 <sup>(註 5)</sup>						
		專業人員	3 239	38	1.6	323.4
		技術人員	16 071	14	1.6	544.5
				小計	867.9	
包括－						
(i)	管理駐工地 人員的顧問 費				26.5	
(ii)	駐工地人員 的薪酬				841.4	
				總計	<u>903.8</u>	

## 註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以計算由顧問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，以計算受聘在顧問辦事處的員工開支總額。(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. 交通管制及監察系統工程的詳細設計的顧問費是根據 CE 13/2010(CE) 號合約「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的交通管制及監察系統工程(不包括土木工程配套及電力供應)，**825TH** 號工程計劃下的屯門至赤鱸角連接路南面連接路交通管制及監察系統工程(不包括土木工程配套及電力供應))訂明的條款估計得出。待財務委員會批准把 **825TH**，**844TH** 和 **845TH** 號工程計劃提升為甲級後，施工及完成階段的工作才會展開。
3. 合約管理的顧問費是根據下列合約訂明的條款估計得出－
  - (a) CE 36/2009(HY)號合約「港珠澳大橋香港接線的招標和建造－設計及建造」(包括 **844TH** 號工程計劃下的香港接線工程，**845TH** 號工程計劃下的香港口岸在機場的一些道路及填海工程)；以及
  - (b) CE 13/2010(CE)號合約「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** 號工程計劃為香港口岸工程，**844TH** 號工程計劃為香港接線的交通管制及監察系統工程，**825TH** 號工程計劃為屯門至赤鱸角連接路南面連接路交通管制及監察系統工程)待財務委員會批准把 **825TH**，**844TH** 和 **845TH** 號工程計劃提升為甲級後，施工及完成階段的工作才會展開。
4. 我們須待選定顧問後，才可得知實際所需的費用。
5. 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。

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<sup>1</sup>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。

---

<sup>1</sup> 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。

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<sup>2</sup>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。

---

<sup>2</sup> 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。

有關香港接線工程的申述／反對書的詳細描述

甲. 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/11A 提出的申述

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

2. 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) 陸岬及在沙螺灣的天然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」原本旨在作出部份補償。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。

3. 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。

4. 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

5. 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

6. 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。

#### **乙. 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 日刊憲的香港接線道路計劃及圖則提出的反對意見**

7. 在收集反對意見的法定期限內，共收到 613 份反對書，當中的 44 份其後無條件撤回。其餘 569 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)；544 份維持反對。因此，這 569 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

8. 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，並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，當局已為香港接線和香港口岸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。

9. 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

10. 有 125 份反對書均採用上文第 7 段所述五類標準函件其中一類。反對者大多亦是沙螺灣村村民，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 7 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。部分反對者亦提出，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。

11. 當局除了如上文第 7 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並不可行的原因。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(但我們不能接納條件)，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

12. 一名反對者為沙螺灣村村民的代表，另一名反對者是大澳鄉事委員會主席，兩人皆至少出席了一次處理香港接線及香港口岸項目反對意見的會議。他們不贊同已刊憲的香港接線走線，並關注香港接線貼近沙螺灣村，以及環境和風水因而受到的影響。他們亦要求興建一條

通往沙螺灣村的連接路，以改善該村的交通。反對者認為有關該項目的諮詢不足，並提議在機場水道的一段香港接線應改為隧道，不應興建高架道路，或改於機場北面興建香港接線。

13. 當局回應時指出，已為香港接線項目進行全面而詳盡的環評，結果顯示在指定範圍採取若干緩解措施後，該項目完全符合《環評條例》的規定。當局闡釋採用已刊憲走線的理由、他們提議的隧道或走線方案並不可行的原因，以及已為該項目廣泛諮詢公眾。當局又解釋，基於道路運作、交通管理及安全等因素，不能按他們的要求興建連接路，但政府會密切留意相關地區的發展情況，以便檢討及研究可否另闢連接路通往沙螺灣村。反對者維持反對，亦不回應路政署的進一步回覆。因此，反對書被視為仍未能調解。

#### 第四組

14. 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。部分反對者在電郵有附加意見，但都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，及該三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。

15. 當局回應時解釋，當局已為該三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。

16. 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。

第五組

17. 有 47 份反對書採用上文第 13 段所述的標準電郵範本。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步建議。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深入研究，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、噪音及景觀造成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，並已為該三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。當局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，相關項目完全符合《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已經遠離住宅樓宇，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，亦不理性的。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 日與反對會面並詳細討論後通過三份相關的環評報告。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。

18. 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 份的反對者維持反對。因此，該 45 份反對書被視為仍未能調解。

#### 其他未能調解的反對書

19. 一漁民團體聲稱香港接線及香港口岸的建議工程會導致捕漁場永久失收，嚴重影響漁民生計，並為此要求合理賠償。當局回應時解釋，推行緩解措施後，泥沙懸浮物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。不過，根據政府現行政策，受建議工程影響的合資格漁民會獲發一次過特惠津貼。儘管

當局已在書面回應及其後處理反對意見的會議上解釋，反對者沒有回應當局於會議後向其發出的函件。因此，該份反對書被視為仍未能調解。

20. 另一名反對者是一環保組織。該組織主要關注香港接線和香港口岸的建議工程可能對環境，包括海洋環境、海洋生態(中華白海豚)、漁業、水質，以及擬議建築工地及附近一帶的水流造成嚴重負面影響，並認為在他們以上對環境的關注得到充分回應、證明所有潛在的破壞是可接受的或已得到足夠的緩解之前，不適宜為工程刊憲。反對者亦以相若理由反對屯門至赤鱸角連接路項目。當局解釋，相關項目符合《環評條例》的要求。為進一步加強保育海豚的生態環境，於香港口岸工程項目完成後，當局會隨即根據《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他們提議的替代方案(包括把香港口岸和香港接線分別納入機場範圍的西面及北面；機場東岸的一段香港接線改為高架道路，取代填海關建地面道路；以及取消香港口岸西南面的填海工程)不可行的原因。反對者曾出席一次處理反對意見的會議，但對於路政署會後的進一步回覆沒有回應。因此，反對書被視為仍未能調解。

21. 另一名反對者是一非牟利機構。反對者關注的事項與上文第 13 段所述相若，另在反對書中反對興建屯門至赤鱸角連接路的收費廣場。該機構提議推行強制電子收費措施或全港電子道路收費計劃，從而可免興建收費廣場，或藉此大幅縮減廣場的規模。反對者又認為除卻環境影響，環評沒有為相關項目對市民健康的影響進行評估。當局回應時解釋，環評研究對工程項目的詳細評估已涵蓋對健康的影響(見上文第 16(c)段)；而強制電子收費措施或全港電子道路收費計劃涉及個人私隱和公眾是否接受等問題，現階段並不可行。雖然當局已在書面回應和處理反對意見的會議上作出解釋，但反對者對於當局會後的進一步回覆，沒有回應。因此，反對書被視為維持反對意見及仍未能調解。

#### 無條件撤回反對的反對書

22. 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，如記錄所示，反對書被視為已經調解。

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"> <li>● 空氣質素及噪音評估研究結果顯示工程項目對東涌的空氣質素及噪音影響輕微(香港接線與東涌相距700米)。</li> <li>● 環境影響評估結果顯示，工程項目對空氣質素及噪音影響完全符合《環境影響評估條例》(第499章)的要求。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定期為空曠泥土灑水。</li> <li>● 施工期間定期監察空氣質素及噪音水平。</li> </ul>
對水質影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境影響評估結果顯示，在實施緩解措施後，工程項目對水質的影響只限工地附近，完全符合《環境影響評估條例》的要求。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 在金屬外殼內進行鋼筋混凝土鑽孔樁工程。</li> <li>● 在填海工地四周安裝外圍隔泥幕，防止沉積物股流擴散。</li> <li>● 築建的海堤須比填土作業地點超前最少200米。</li> <li>● 限制每日載土躉船的航次及最高填土量。</li> <li>● 施工期間定期監察水質。</li> <li>● 採用不挖掘淤泥填海方法，將大大降低對水質影響。</li> </ul>

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"> <li>● 香港機場西面水域有兩個重要的海豚活躍區，包括沙洲／龍洲海岸公園，以及大澳半島至分流附近的水域。香港接線的走線於兩個高密度的海豚活躍區之間通過，相對於直接穿過密度的海豚活躍區，擬建走線對中華白海豚的影響會較少。</li> <li>● 建造和營運香港接線難免會導致海洋棲息地的損失，並可能對水質構成潛在的影響，但該填海區不是中華白海豚使用高的區域，柳珊瑚的覆蓋也很低。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 在工地四周安裝外圍隔泥幕，在安裝或重置外圍隔泥幕期間，在工程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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 進行定期海豚監察和監察水底鑽孔樁工程發出之噪音。</li> <li>● 在每年五月和六月中華白海豚孕育高峯期間，暫停所有海上鋼筋混凝土鑽孔樁進行嵌入岩石中的金屬沉箱安裝。</li> <li>● 不在水底進行撞擊式打樁。</li> <li>● 限制工地範圍內所有船隻的航行速度不得超過10海浬。</li> </ul>
對漁業影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 捕魚區的損失並不顯著，對漁業影響可以接受。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安裝新增及重置人工魚礁，作為工程對海事管制區內現有人工魚礁影響的緩解及優化措施。</li> </ul>

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對景觀和視覺影響	<ul style="list-style-type: none"><li>● 香港國際機場東南面海水景觀資源和近岸的海水景觀的損失。但這損失面積相對於整體水上面積是很少。</li><li>● 現有機場島東南面的半天然岩石海岸線將受到香港接線地面道路填海工程的影響。</li><li>● 香港接線的觀景山隧道入口會對現有的植物帶來影響。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 緩解措施包括樹木保育措施、補償種植和加強環境美化。當植物成熟和長大後，這剩餘影響會降至輕度，亦將提升這新海岸線的視覺質素。</li><li>● 香港接線在接近東涌市區的路段採用了隧道及地面道路形式，大大降低對市區居民的潛在剩餘視覺影響。</li></ul>

844TH－港珠澳大橋香港接線

收回和清理土地費用的分項數字

	百萬元
<b>(I) 收回和清理土地估計費用</b>	<b>83.673</b>
• 收回 11 707.3 平方米私人土地補償	
• 在 80 622.3 平方米面積的私人土地開展地役權和其他永久權利補償	
• 暫時佔用 147 314.6 平方米的私人土地貼償	
• 其他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	
<b>(II) 利息及應急費</b>	<b>15.959</b>
	<b>合共 99.632</b>
	<b>(約 99.63)</b>