

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2013 年 5 月 8 日

總目 706－公路

運輸－道路

825TH－屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **825TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「屯門至赤鱗角連接路－建造工程」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 447 億 9,840 萬元；以及
- (b) 把 **825TH** 號工程計劃餘下部分保留為乙級。

問題

我們需要興建屯門至赤鱗角連接路，連接北大嶼山公路和屯門第 40 區，以配合港珠澳大橋的開通，這將有助完善香港、珠海、澳門和深圳之間的運輸網絡，並提高香港交通網絡的整體效率。

建議

2. 路政署署長建議把 **825TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 447 億 9,840 萬元，用以建造屯門至赤鱗角連接路。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. 825TH 號工程計劃擬提升為甲級的項目如下－

(A) 北面連接路（約 5.5 公里長）

- (a) 建造 1 條長約 5 公里、雙線雙程行車的海底隧道，以連接屯門第 40 區及港珠澳大橋香港口岸；
- (b) 在屯門第 40 區進行填海工程，開拓約 16.5 公頃的土地，作為屯門至赤鱸角連接路的海底隧道北面出入口之用¹；
- (c) 於屯門第 40 區附近建造約 5.4 公頃的收費廣場（包括 17 個收費亭）和相關行人天橋；
- (d) 建造相關引路，包括約 0.5 公里陸上高架道路和 230 米的行車隧道，將屯門至赤鱸角連接路連接至屯門第 40 區的道路網絡；
- (e) 建造約 1.3 公里地面道路、行政大樓、通風大樓及其他附屬建築物／設施，以配合擬建的行車隧道及收費廣場的運作；以及
- (f) 於北面出入口重置香港海關及消防處受工程影響的有關設施，以及建造臨時船隻泊浮島。

(B) 南面連接路（約 3.5 公里長）

- (a) 於港珠澳大橋香港口岸與北大嶼山之間建造長約 1.6 公里的海上雙線雙程高架道路；

¹ 南面出入口的前期填海工程已納入 846TH 號工程計劃「屯門至赤鱸角連接路－詳細設計、工地勘測及前期工程」。

(b) 建造相關引路，包括約 1.9 公里陸上高架道路，將海上高架道路連接至北大嶼山公路和港珠澳大橋香港口岸的道路網絡；以及

(c) 更改翔東路的部分路段及重定路線。

(C) 其他相關工程

(a) 進行附屬工程，包括土地平整、斜坡、天然山坡災害防護、渠務、污水、水務、公用設施、環境美化、機電工程、擋土牆、交通管制及監察系統；以及

(b) 實施相關環保工程及緩解措施。

—— 擬議項目的工地平面圖載於附件 1。

4. **825TH** 號工程計劃餘下部分的範圍包括 —

(a) 建造 1 條長約 9 公里，雙線雙程行車的屯門西繞道，在北面連接港深西部公路，以及在南面連接擬建的屯門至赤鱗角連接路；以及

(b) 進行與屯門西繞道相關的建築、土木、結構、土力、海事、機電、環境美化、環境保護和緩解工程。

5. 如獲財務委員會批准撥款，我們計劃於本年內開展建造工程，預計於 2016 年年底大致完成南面連接路，以配合港珠澳大橋開通的目標，並於 2018 年年底或之前完成北面連接路，以適時滿足地區的交通需求。

理由

屯門至赤鱗角連接路的策略重要性

6. 屯門至赤鱗角連接路在落成通車後，將會發揮以下功能－

(a) 改善新界西北往來大嶼山的行車時間及道路容車量

屯門至赤鱗角連接路會為往來新界西北和大嶼山提供最直接的路線，連接屯門、港珠澳大橋、機場、北大嶼山以及東涌。這條新路線通車後，可縮短新界西北往來大嶼山的行車距離（預計可縮短約 22 公里）及行車時間（預計可縮短約 20 分鐘），並可騰出現有道路（例如屯門公路、汀九橋、青嶼幹線和北大嶼山公路）的部分容車量，進一步疏導交通。

(b) 為通往機場增設替代通道

我們需要在現時通往機場的道路走廊以外，增建 1 條替代通道。目前，青嶼幹線和北大嶼山公路是機場和北大嶼山往來市區的唯一道路走廊。如有任何交通事故令此走廊嚴重受阻，屯門至赤鱗角連接路的北面連接路（由屯門通往香港口岸，再連接機場）將成為北大嶼山公路以外通往機場的替代及緊急通道，有助確保機場的正常運作。舉例來說，2008 年 6 月，北大嶼山公路發生山泥傾瀉及水浸事故，以致堵塞通往機場的通路，這事故說明了增建替代通路連接機場及市區的重要性。

(c) 港珠澳大橋的協同效應

屯門至赤鱗角連接路是 1 條連接港珠澳大橋、新界西北和北大嶼山的策略性通道，有助促進跨境交通。連接路有助完善香港、澳門、深圳和珠海四地的區域運輸網絡，對促進香港與珠三角地區的經濟融合十分重要。

(d) 應付大嶼山和新界西北之間的交通需求

屯門至赤鱸角連接路有助應付大嶼山往來新界西北日益增長的交通需求。根據最新的交通流量預測，在有及沒有屯門至赤鱸角連接路的情況下，青嶼幹線及北大嶼山公路（小蠔灣段）於繁忙時間的預期行車量／容車量²比率分別載於下表－

年份／路段	2021	
	在沒有屯門至赤鱸角連接路的情況下的預期行車量／容車量比率	在有屯門至赤鱸角連接路的情況下的預期行車量／容車量比率
青嶼幹線	0.90	0.77
北大嶼山公路 （小蠔灣段）	0.81	0.68

對財政的影響

7. 按付款當日價格計算，我們估計工程計劃的擬議部分的費用為447億9,840萬元，分項數字如下－

	百萬元
(a) 約 5 公里海底隧道	16,171.5
(b) 高架道路	5,716.1
(i) 約 1.6 公里的海上 高架道路	3,692.1
(ii) 約 2.4 公里的陸上 高架道路	2,024.0

² 行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。若行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始擠塞，車速會逐漸減慢。

	百萬元
(c) 屯門第 40 區填海約 16.5 公頃土地	1,152.2
(i) 約 2.1 公里的海堤	633.7
(ii) 填海開闢約 16.5 公頃土地	518.5
(d) 地面道路 (包括更改翔東路的部分路段及重定路線)	569.0
(e) 收費廣場	864.4
(f) 連接龍門路／龍富路迴旋處的行車隧道	37.5
(g) 行人天橋	89.8
(h) 工地平整、斜坡工程、擋土牆、公用設施及天然山坡災害防護措施	286.7
(i) 渠務及水務工程	468.2
(i) 渠務管道	115.3
(ii) 水務管道	122.3
(iii) 箱型暗渠	230.6
(j) 建築工程	625.3
(i) 行政大樓	194.5
(ii) 收費控制大樓	93.9
(iii) 隧道通風大樓	243.5
(iv) 其他建築物	93.4
(k) 屋宇裝備	268.0
(i) 行政大樓	83.3
(ii) 收費控制大樓	40.4
(iii) 隧道通風大樓	104.3
(iv) 其他建築物	40.0
(l) 機電工程	837.6
(m) 交通管制及監察系統	478.7

		百萬元
(n)	重置受工程影響的香港海關及消防處設施及船隻停泊處 ³	68.5
(o)	環境美化工程	172.8
(p)	環境緩解措施，包括環境監察和審核	330.7
(q)	顧問費用	224.9
	(i) 合約管理	90.5
	(ii) 駐工地人員的管理	129.9
	(iii) 環境監察辦事處 ⁴ 及獨立環境查核人服務	4.5
(r)	駐工地人員的薪酬	1,810.9
(s)	支援消防處成立專責拯救隊 ⁵	30.7
(t)	機電工程營運基金費用 ⁶	11.7
(u)	應急費用	3,021.5
	小計	33,236.7 (按2012年9月價格計算)
(v)	價格調整準備	11,561.7
	總計	44,798.4 (按付款當日價格計算)

³ 香港海關及消防處位於內河貨運碼頭的現有泊位及船舶運作，將受擬建的北面出入口的填海工程所影響，從海事安全角度考慮，有必要於北面出入口填海區重置相關設施。

⁴ 屯門至赤鱸角連接路的環境許可證規定當局需於工程施工前，設立一個獨立的環境監察辦事處，以監察屯門至赤鱸角連接路工程及在鄰近地區同期進行的工程對環境所帶來的累積影響，以及就環境事宜與港珠澳大橋主橋的內地施工單位保持緊密聯絡。

⁵ 擬議採用隧道鑽掘機建造的隧道需要在壓縮空氣的環境中施工，而且氣壓更會高達5.2巴，遠高於香港在一般情況下的3.45巴大氣壓力壓縮空氣施工環境。因此，所有工人和消防員在施工前或擔任拯救任務前，均需接受有關的專門訓練。有鑑於此，消防處將成立專責拯救隊，以便在隧道鑽掘機建造的隧道施工期間擔任拯救任務，而成立專責拯救隊的費用，主要是用作提供必須的訓練和購買所需的裝備給拯救隊員。

⁶ 機電工程營運基金自1996年8月1日根據《營運基金條例》（第430章）成立後，就該基金向政府部門提供的機電裝置設計和技術顧問服務收取費用。基金為這項工程計劃所提供的服務包括查核顧問公司就所有機電裝置提交的文件，並就所有機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

8. 就上文第 7 段(a)項所述，估計海底隧道建造工程所需費用為 161 億 7,150 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括建造長約 5 公里雙管行車的海底隧道，連接屯門第 40 區及港珠澳大橋香港口岸，以及建造約 40 條相隔 100 米的跨管通道連接雙管行車隧道，作緊急疏散及救援之用。

9. 就上文第 7 段(b)項所述，估計建造高架道路所需費用為 57 億 1,610 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），當中包括位於南面連接路長約 1.6 公里的海上雙線雙程高架道路，連接港珠澳大橋香港口岸與北大嶼山；約 1.9 公里的陸上高架道路，將海上高架道路連接至北大嶼山公路和港珠澳大橋香港口岸的道路系統；以及位於北面連接路長約 0.5 公里的陸上高架道路，將屯門至赤鱗角連接路連接至收費廣場。工程費用包括進行地基工程、橋樑工程，及防止船隻碰撞設施。

10. 就上文第 7 段(c)項所述，估計填海工程所需費用為 11 億 5,220 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括於屯門第 40 區建造長約 2.1 公里的海堤及填海開拓約 16.5 公頃土地，以供建造海底隧道北面出入口、地面道路、行政大樓、通風大樓和其他相關設施。我們將以不浚挖的方法進行主填海的工程。至於海堤，我們會以傳統的浚挖方法移除海底淤泥，以鞏固海堤地基。

11. 就上文第 7 段(d)項所述，估計道路工程所需費用為 5 億 6,900 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括建造在工程範圍內的地面道路、相關鋪砌路面、街道設施、交通標誌及道路標記等；以及更改翔東路的部分路段及重定路線。

12. 就上文第 7 段(e)項所述，估計建造收費廣場所需費用為 8 億 6,440 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括建造約 5.4 公頃的收費廣場（部份由高架平台組成），以及 17 個收費亭和收費人員隧道。

13. 就上文第 7 段(i)項所述，估計渠務及水務工程所需建造費用為 4 億 6,820 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括鋪設渠務管道、水務管道，以及於北面出入口填海區建造長約 400 米的四孔箱型暗渠。

14. 就上文第 7 段(j)項及(k)項所述，估計建築工程及屋宇裝備所需費用分別為 6 億 2,530 萬元及 2 億 6,800 萬元(按 2012 年 9 月價格計算)，包括建造行政大樓、隧道通風大樓、收費控制大樓、交通管制及監察系統的控制室、其他相關的建築物及隧道營運和保養維修等相關設施。

15. 就上文第 7 段(l)項所述，估計機電工程所需費用為 8 億 3,760 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括在隧道、高架道路及地面道路進行的機電工程，例如設置隧道通風及抽煙系統、道路照明系統、隧道消防系統、隧道排水系統、中央管理及控制系統、屋宇設備系統、供電及配電系統、車輛繳費系統、避雷系統等。

16. 就上文第 7 段(m)項所述，估計設置交通管制及監察系統工程所需的費用為 4 億 7,870 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括在隧道、高架道路及地面道路裝置交通訊息顯示牌、閉路電視、監測儀器等交通管制及監察系統工程。

17. 就上文第 7(o)段所述，估計環境美化工程所需的費用為 1 億 7,280 萬元（按 2012 年 9 月價格計算），包括在隧道出入口填海區、收費廣場，以及北大嶼山公路旁種植花草樹木，共約 33 公頃的園景區。

—— 18. 按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員開支的分項數字載於附件 2。

19. 就港珠澳大橋的相關本地工程⁷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的法律程序影響⁸。

20. 在港珠澳大橋的司法覆核中，雖然申請人明確把屯門至赤鱗角連接路的環評報告剔出覆核範圍，但由於連接路海底隧道南面出入口與香港口岸的填海工程是在同一份工程合約之下一同進行，連接路的建造工程時間表亦因而受司法覆核事件影響差不多一年。因此，我們希望能盡快獲得立法會批准撥款，好讓工程能盡早開展，以期先行於 2016 年年底大致完成南面連接路，以配合港珠澳大橋開通的目標。至於北面連接路，由於海底隧道工程極為複雜，需較長時間進行，因此將於 2018 年年底或之前完成。

⁷ 包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱗角連接路前期工程。

⁸ 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。

21. 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 2012 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)
2013-2014	732.1	1.06225	777.7
2014-2015	2,459.2	1.12599	2,769.0
2015-2016	3,914.0	1.19354	4,671.5
2016-2017	6,004.2	1.26516	7,596.3
2017-2018	6,301.7	1.34107	8,451.0
2018-2019	5,589.4	1.41147	7,889.3
2019-2020	4,400.4	1.48205	6,521.6
2020-2021	2,276.4	1.55615	3,542.4
2021-2022	1,169.7	1.63396	1,911.2
2022-2023	389.6	1.71565	668.4
	<u>33,236.7</u>		<u>44,798.4</u>

22. 我們按政府對 2013 至 2023 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。在撥款獲得批准後，我們會用以下合約方式進行工程－

- (a) 由於南面連接路高架道路段及北面連接路海底隧道段，均屬極為複雜及高度專業的工程，因此將會以總價形式的設計及建造合約進行；
- (b) 由於打樁及其他地基工程的數量，將會因應實際的土質情況而有所改變，因此收費廣場和隧道的有關建築物，將以標準按量付款工程合約進行；以及
- (c) 由於可以預先清楚界定工程範圍，交通管制及監察系統將會以總價合約形式批出合約。

我們將會就以上合約訂立調整價格的條文。另外，環境監察辦事處將會以總價合約形式，提供獨立環境查核人服務，並為顧問合約訂立調整價格的條文。

23. 我們估計工程項目引致的每年經常開支為 2 億 6,120 萬元。根據「用者自付」的原則，我們計劃以道路收費收回屯門至赤鱸角連接路的營運成本。在日後釐定屯門至赤鱸角連接路的道路收費時，我們會考慮包括項目營運成本(包括折舊費與經常開支)、交通情況、公眾的接受程度及負擔能力等因素。

公眾諮詢

24. 路政署於 2008 年就屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道、香港口岸及香港接線項目，舉辦了連串的公眾參與活動。當中包括與各界人士舉行專題小組討論會及工作坊。於 2009 年，我們就屯門至赤鱸角連接路的建議走線，分別諮詢離島區議會及屯門區議會，均獲得支持。

25. 總括而言，公眾支持並要求盡早落實擬議項目。然而，部分東涌居民認為連接香港口岸及北大嶼山公路的南面連接路，應由海上高架橋改為隧道。就此，我們已向有關居民解釋隧道方案並不可行⁹。另外，就部分屯門居民對屯門至赤鱸角連接路接近蝴蝶灣泳灘的關注，我們已將海底隧道的北面出入口重新安排於近內河貨運碼頭，以盡量遠離該泳灘。

26. 我們於 2009 年 6 月 12 及 19 日，就赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11¹⁰按《城市規劃條例》（第 131 章），進行刊憲。我們於 2009 年 8 月 21 日及 28 日，根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）的規定，將赤鱸角連接路的道路計劃及圖則（同時涵蓋道路及填海工程）刊登憲報。在法定期限內，我們接獲 789 份就赤鱸角分區計劃大綱草圖的申述，以及 313 份有關道路計劃的反對書。反

⁹ 屯門至赤鱸角連接路的南面連接路（即赤鱸角至北大嶼山段）如以隧道方式興建，便須要在隧道兩端（即香港口岸南面及大蠔灣北面）增加填海造地的面積，為隧道提供出入口位，以供建造地面連接道路，以及保護隧道的結構。然而，這將影響該處的海上航道及交通，亦會對大蠔灣一帶的環境及生態造成影響。

¹⁰ 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上的交通基礎設施及土地用途的建議，以用作設置港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋香港接線及屯門至赤鱸角連接路南面出入口。

對人士認為工程對東涌居民、環境及生態有負面影響，並要求當局提供替代解決方案。反對書／申述的描述載於附件 3。儘管我們努力作出調解，仍未能調解 285 份有關道路計劃的反對書。而就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 日按《城市規劃條例》決定不接納有關的申述。

27. 就上文第 26 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。在考慮有關申述及未能調解的反對書、《城市規劃條例》的申述，以及城市規劃委員會的決定後，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，以及根據《道路（工程、使用及補償）條例》授權進行擬議的道路計劃。獲批准的道路計劃，以及赤鱸角分區計劃大綱的公告，已於 2011 年 10 月 21 日刊登憲報。

28. 我們已於 2013 年 4 月 19 日向立法會交通事務委員會匯報屯門至赤鱸角連接路工程的最新進展，並就屯門至赤鱸角連接路建造工程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。

對環境的影響

29. 屯門至赤鱸角連接路項目屬於《環境影響評估條例》（第 499 章）附表 2 的指定項目。環境保護署署長於 2009 年 11 月 4 日，就工程項目的施工及運作發出環境許可證。根據環境影響評估報告的結論，在實施建議的緩解措施的情況下，擬議道路工程的環境影響將會屬於可接受的水平。我們會根據報告的建議，實施各項緩解環境影響的措施、環境監測和審核計劃，以及遵守環境許可證的條款及其他環保法例的規定。有關在施工期間建議實施的緩解措施撮述於附件 4。

30. 在規劃和設計階段，我們曾考慮採取措施，以盡量減少產生建築廢物（例如採用金屬圍板和告示牌，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¹¹的惰性建築廢物。為進

¹¹ 公眾填料接收設施列載於《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4。任何人均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。

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。

31. 我們會在合約訂定條文，要求承建商實施緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括在進行高噪音建築工程時，使用減音器、減音器、豎設隔音板或隔音屏障；經常清洗工地和在工地灑水；設置車輪清洗設施；以及採取環評報告中建議的其他相關措施。

32. 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，以避免和減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地的日常運作符合經核准的計劃，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運送到適當的設施棄置。我們會以運載記錄制度，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和堆填區棄置的情況。

33. 我們估計，填海工程進行期間將使用約 466 萬公噸的惰性建築廢物（軟性公眾填土），而這項工程計劃合共會產生約 824 萬 3 000 公噸建築廢物。我們將會在工地再用其中約 193 萬公噸(23.4%)的惰性建築廢物，以及在其他工程工地再用約 153 萬公噸(18.6%)的惰性建築廢物。至於另外 476 萬公噸(57.7%)的惰性建築廢物，將會運送到公眾填料接收設施供日後再用。餘下約 2 萬 3 000 公噸(0.3%)非惰性建築廢物則會棄置於堆填區。就這項工程計劃而言，把建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額為 1 億 3,140 萬元（以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區棄置的物料，則每公噸收費 125 元¹²）。

34. 我們估計工程項目會產生約 84 萬立方米（原位體積）的淤泥。我們會將挖掘出來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。

¹² 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）。

35. 另外，我們於 2012 年 3 月成立環境監察辦事處，以監察香港口岸、香港接線項目及其他附近的同期項目所累計的環境影響，並與大橋主橋的內地項目人員緊密協調。擬議的屯門至赤鱸角連接路建造工程撥款獲批准後，我們會指示環境監察辦事處監察有關建造工程。

36. 工程計劃的預算費用總額內已包括執行環境緩解措施的費用，當中包括環境監察和審核的費用（3 億 3,070 萬元）。

對文物的影響

37. 擬議的工程項目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

38. 我們已檢視此工程計劃的設計，以盡量減少徵用土地的範圍。我們須收回約 6 227.7 平方米的私人土地，並須在約 6 155.5 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 3 826.4 平方米的私人土地。我們也需清理約 512 318.2 平方米的政府土地。收回和清理土地將涉及 15 個住用構築物及 144 個非住用構築物。在適當情況下，我們會考慮向受影響人士提供特惠津貼。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 786 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 5。

背景資料

39. 2005 年 11 月，我們委聘顧問就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道工程計劃進行可行性研究，估計所需的 1,180 萬元費用在分目 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。我們已於 2007 年 3 月完成可行性研究。

40. 我們已在 2007 年 11 月，把 825TH 號工程計劃列為乙級。

41. 我們在 2008 年 1 月把 **825TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **828TH** 號工程計劃－屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道－勘測及初步設計工作，估計所需費用為 8,860 萬元（按付款當日價格計算）。我們先後於 2008 年 5 月和 8 月委聘顧問公司，分別就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道工程計劃進行勘測及初步設計工作。

42. 2009 年 9 月，我們委聘顧問就屯門至赤鱸角連接路工程計劃的南面出入口的前期填海工程進行詳細設計，估計所需的 690 萬元費用在分目 **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。前期工程的詳細設計已經完成。

43. 2011 年 11 月，我們把 **825TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **846TH** 號工程計劃「屯門至赤鱸角連接路－詳細設計、工地勘測及前期工程」，估計所需費用為 19 億 960 萬元（按付款當日價格計算）。

44. 我們隨即於同年 11 月委聘顧問就屯門至赤鱸角連接路主要工程進行詳細設計，並把屯門至赤鱸角連接路的南面出入口填海工程，納入香港口岸的填海工程合約作為前期工程。有關工程於同年 11 月展開。我們亦於 2012 年 3 月委聘顧問提供環境監察辦事處及獨立環境查核人服務。另外，我們已分別於 2012 年 9 月及 10 月為首兩份合約招標，現正就餘下的合約進行詳細設計。

45. 工程項目範圍內的 5 730 棵樹木中，2 554 棵會加以保留。擬建工程包括移走工地的 3 176 棵樹木，包括 701 棵須移除的枯樹，2 293 棵須砍伐的樹木及 182 棵於工程項目範圍內移植的樹木。受影響珍貴樹木¹³的摘要載於附件 6。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃內，包括種植約 3 858 棵樹及 1 200 000 叢灌木，以及提供約 87 000 平方米的草地。

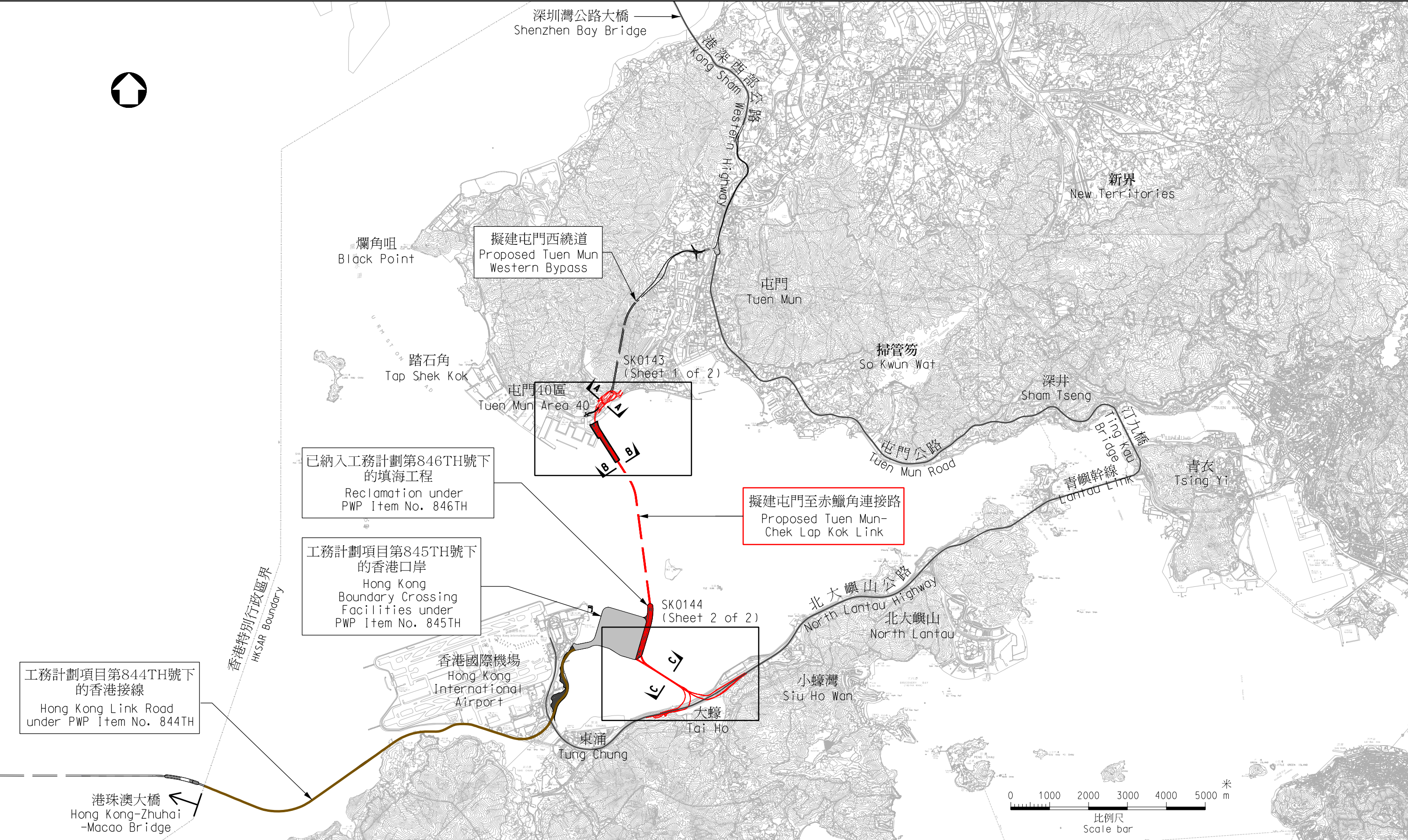
¹³ 「珍貴樹木」指《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (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。

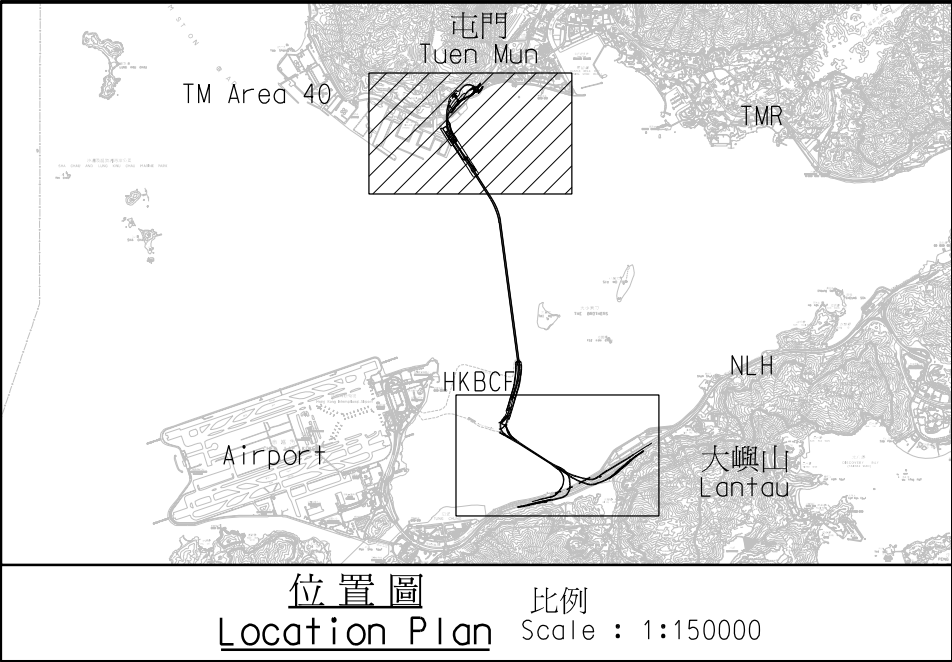
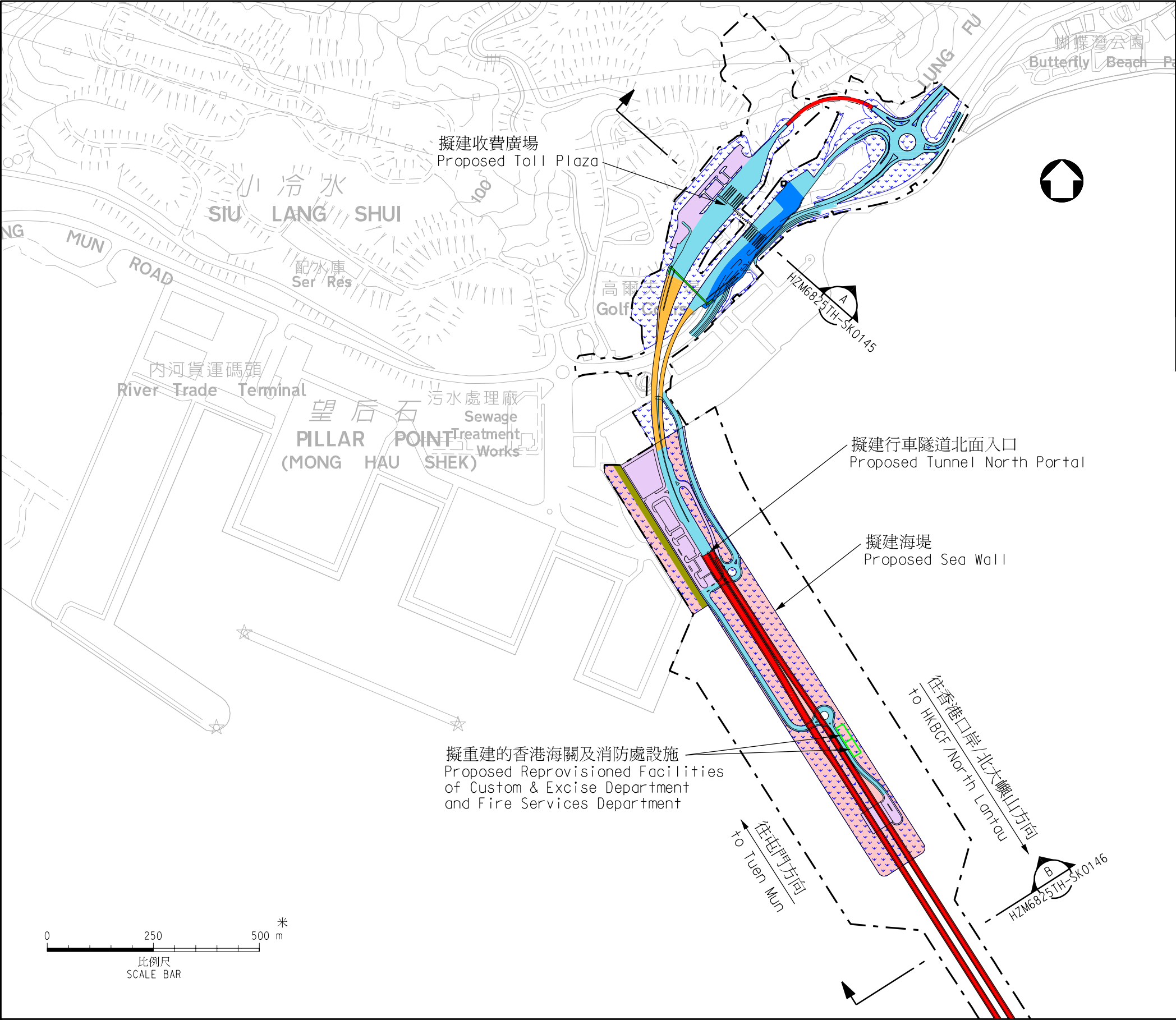
46. 我們估計為 **825TH** 號工程計劃的一部分擬提升為甲級的工程項目而開設的職位約有 12 190 個（包括約 9 900 個工人職位和另外 2 290 個專業／技術人員職位），共提供約 373 390 人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2013 年 4 月



圖則名稱 plan title	圖則編號 plan no.	比例 scale
	HZM6825TH-SK0142	1:90000
	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱗角連接路 - 建造工程		
PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link - construction works		
<div><div></div><div><div>HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG</div><div>路政署 香港</div></div></div>		



- 圖例
Legend
- 施工區界限
Limit of works area
 - 黃色方塊 擬建高架道路
Proposed Viaduct
 - 淺藍色方塊 擬建地面道路
Proposed at-grade road
 - 紅色方塊 擬建行車隧道
Proposed Road Tunnel
 - 紫色方塊 擬建行政大樓、通風大樓及其他附屬建築物 / 設施
Proposed administration building, ventilation building and other ancillary buildings / facilities
 - 粉紅色方塊 擬建填海
Proposed reclamation
 - 藍色方塊 擬建高架行車道
Proposed elevated carriageway
 - 綠色方塊 擬建行人天橋
Proposed footbridge
 - 棕色方塊 擬建箱形暗渠延伸
Proposed box culvert extension
 - 點狀圖案方塊 擬建環境美化地帶
Proposed landscape area

圖則名稱 plan title

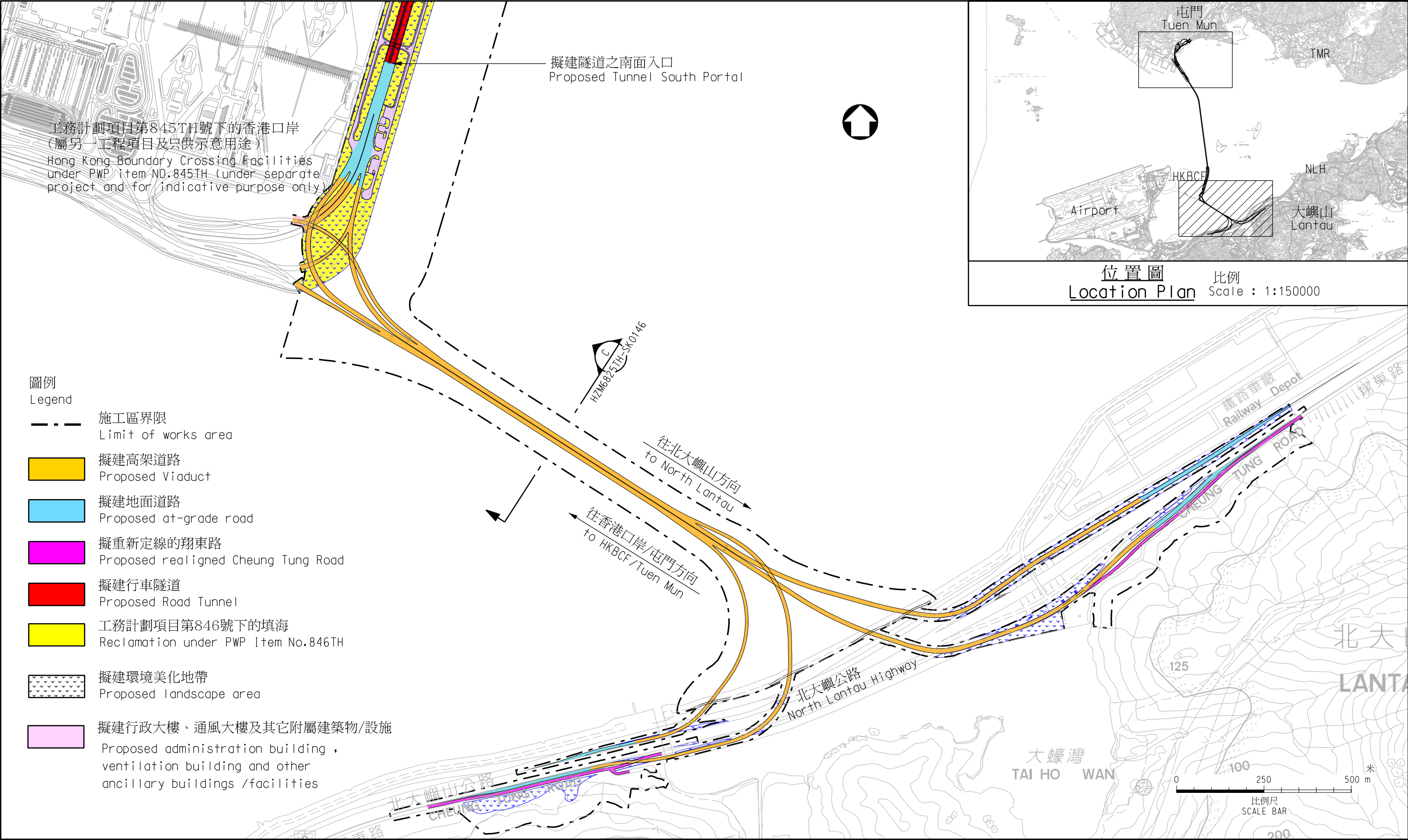
工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱗角連接路 - 建造工程 (2張中的第1張)
PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link - construction works (Sheet 1 of 2)

圖則編號 plan no.
H2M6825TH-SK0143

比例 scale
1:10000

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

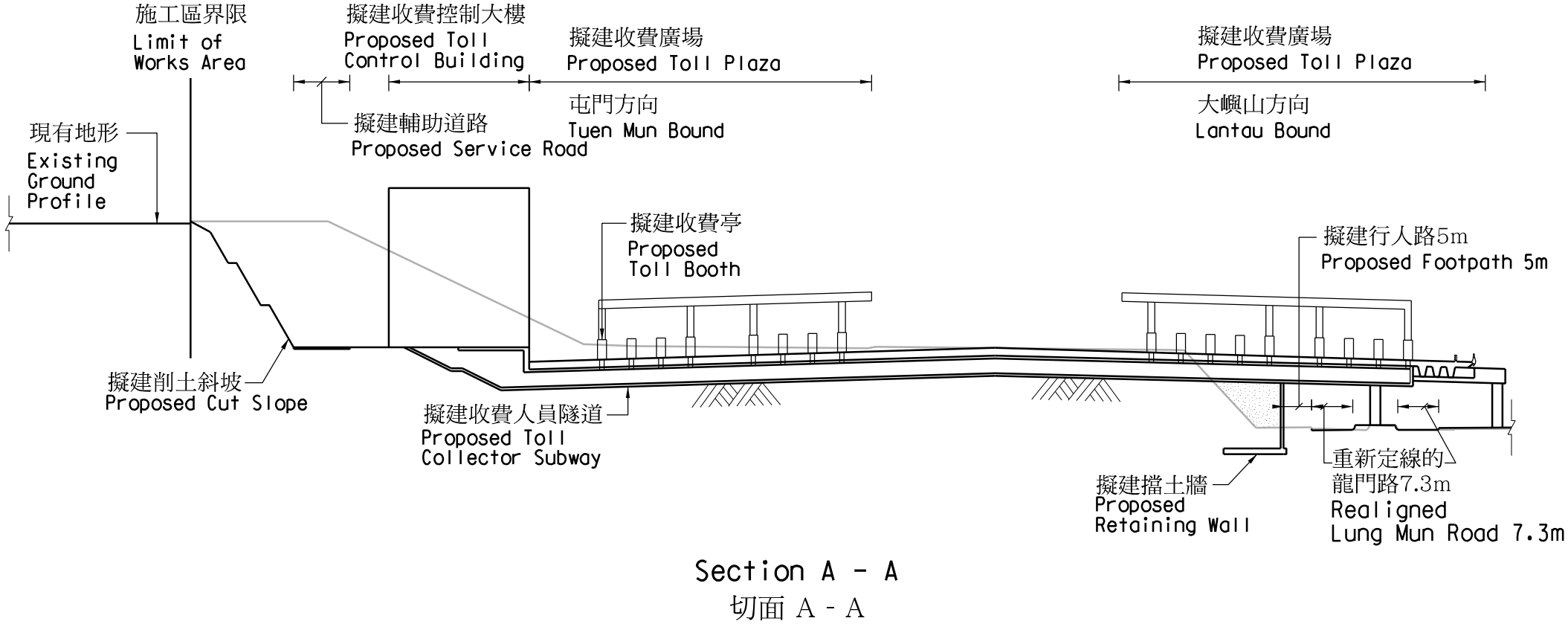
 **HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG** 路政署 香港




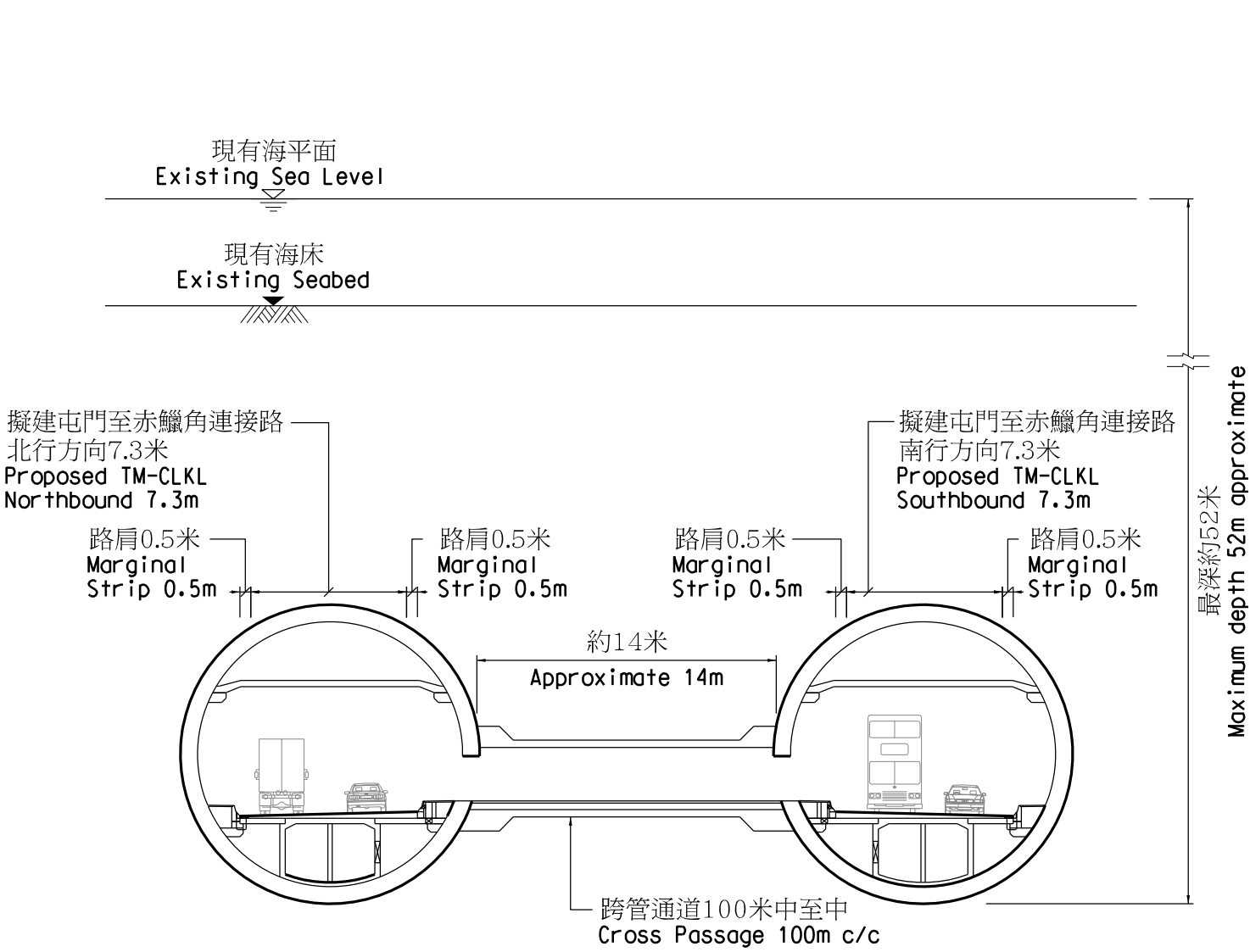
圖則名稱 plan title

工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱗角連接路 - 建造工程 (2張中的第2張)
PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link - construction works (Sheet 2 of 2)

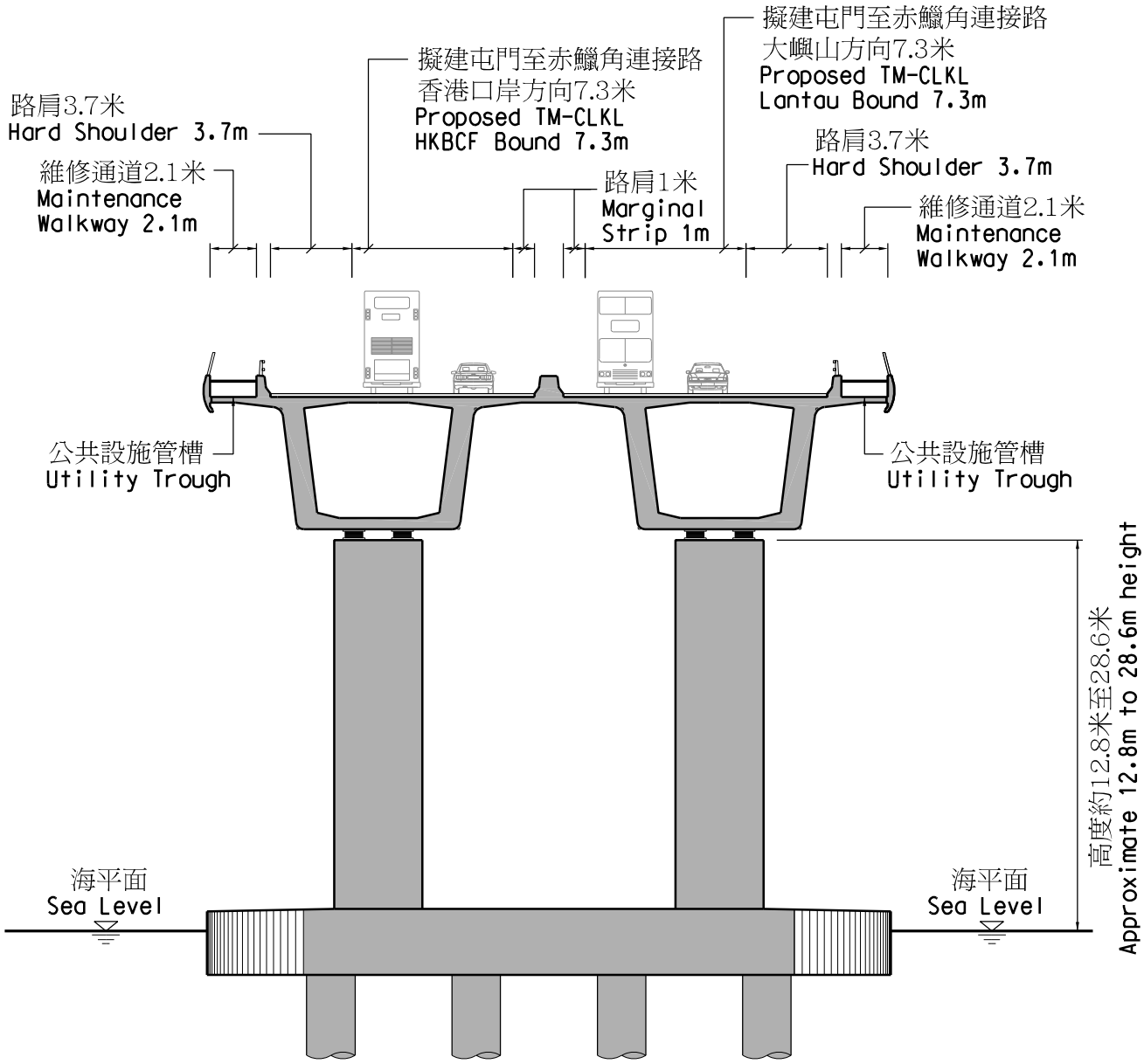
圖則編號 plan no. H2M6825TH-SK0144	比例 scale 1:10000
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	
路政署 香港	




圖則名稱 plan title	圖則編號 plan no.		比例 scale
	HZM6825TH-SK0145		1 : 1000
	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED		
工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱸角連接路 - 建造工程 (收費廣場的橫切面圖) PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link - construction works (Cross Section of Toll Plaza)			路 香港 政 署



Section B - B
切面 B - B



Section C - C
切面 C - C

圖則名稱 plan title	圖則編號 plan no.		比例 scale
	H2M6825TH-SK0146		1 : 300
	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED		
	 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署		

工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱗角連接路 - 建造工程 (海底隧道及高架道路的橫切面圖)
PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link - construction works (Cross Sections of Sub-sea Tunnel and Viaducts)

825TH – 屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道—**屯門至赤鱸角連接路顧問費和建造工程及駐工地人員員工開支**

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按 2012 年 9 月價格計算)

			估計的人 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	—	—	—	—	52.2
	技術人員	—	—	—	—	38.3
					小計	90.5
(b) 駐工地人員員 工開支 (註3)	專業人員	8,838	38	1.6	1.6	929.0
	技術人員	28,224	14	1.6	1.6	1,011.8
					小計	1,940.8
包括—						
(i) 管理駐工地 人員的顧問 費						129.9
(ii) 駐工地人員 的薪酬						1,810.9
(c) 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	—	—	—	—	3.1
	技術人員	—	—	—	—	1.4
					小計	4.5
總計						2,035.8

註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以計算由顧問提供的駐工地人員費用。目前，總薪級第 38 點的月薪為 65,695 元，總薪級第 14 點的月薪為 22,405 元。

2. 合約管理的顧問人員費用，是根據現有顧問合約計算得出－
 - (a) 顧問合約編號 CE 7/2011(HY)「屯門至赤鱗角連接路－設計及建造」(包括屯門至赤鱗角連接路工程，屯門至赤鱗角連接路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))；以及
 - (b) 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」(包括屯門至赤鱗角連接路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部分 825TH 號工程計劃提升為甲級後，屯門至赤鱗角連接路顧問合約的施工階段才會展開。

3. 我們須待建造工程完成後，才能得知實際的人工作月數和實際所需的費用。
4. 環境監察辦事處及獨立環境查核人服務的顧問費，是根據現有顧問合約編號 CE 48/2011 (EP)「港珠澳大橋香港接線、港珠澳大橋香港口岸及屯門至赤鱗角連接路環境監察辦事處－勘查研究」計算得出。

**有關屯門至赤鱗角連接路工程的申述／
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日刊憲的赤鱗角分區計劃大綱草圖編號S/I-CLK/11¹⁴提出的申述

在《赤鱗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，有一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鱗角連接路及相關配套設施，以及赤鱗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

¹⁴ 赤鱗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港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋香港接線和屯門至赤鱗角連接路南面的出入口。

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鱗角機場(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。
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道路的方案，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，例如赤鱗角東面的海岸線。
4. 城規會決定不接納以上申述，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。《赤鱗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鱗角連接路，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鱗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所確認；

- (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 米及兩公里。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《環境影響評估條例》(第 499 章)(《環評條例》)在附加條件的情況下批准有關環境影響評估報告(下稱「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，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道路方案及香港接線沿機場島東岸而行，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。

乙. 根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第370章）就2009年8月21日及28日刊憲的屯門至赤鱸角連接路道路計劃及圖則提出的反對意見

6. 在收集反對意見的法定期限內，共收到 313 份反對書，當中的 28 份其後無條件撤回。其餘 285 份反對書中，1 份所載的聯絡資料不正確；31 份有條件地撤回(但我們不能完全接納其條件)；253 份維持反對。因此，這 285 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 A1 組

7. 這 27 份反對書來自一間船務／物流公司、其員工代表及業務伙伴。反對者主要關注，為建設屯門至赤鱸角連接路北面出入口而在屯門第 40 區填海關地，會完全阻隔其子公司位於屯門市地段第 320 號的沿海地段。反對者認為，填海工程會令其子公司的海運貨物處理業務完全停頓。這不但影響其子公司的業務，也會窒礙香港物流業發展，以及干擾每日從珠江三角洲輸港的生活／家庭用品供應。

8. 當局回應時指出，當局曾探討在屯門區另覓地點建設屯門至赤鱗角連接路落腳點，考慮不同地點和建造條件的限制後，認為屯門第40區是最適合作為屯門至赤鱗角連接路北面的落腳點的地點。

9. 該公司提出撤回反對書的條件，是當局直接批出屯門第40區建議填海區一幅沿海土地予其子公司，讓其子公司可繼續經營海運貨物處理業務。其他反對人士亦表示若政府能妥善解決該公司的問題以使其子公司能繼續經營，他們便會撤回反對意見。當局告知該公司，他們的建議不屬《道路(工程、使用及補償)條例》的範疇，有關替代土地要求涉及私人批地協議，須按既定土地審批程序另行處理。由於撤回反對書附帶條件，所以這27份反對書均被視為仍未能調解。

第 A2 組

10. 反對者是一環保組織。該組織主要關注建議的工程可能對環境，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，並認為在他們對以上環境的關注得到充分回應、證明所有潛在的破壞是可接受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香港接線和香港口岸項目。

11. 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》爭取把大小磨刀設定為海岸公園。當局已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)被認為不可行的原因。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。

第 C1 組

12. 這 237 份反對書採用標準電郵範本，反對按條例刊憲的香港接線、香港口岸及屯門至赤鱗角連接路項目(統稱「該三個項目」)。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解決方案，及該三個項目可能對東涌居民和環境、大嶼山的天然山坡和海岸線、以及赤鱗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。

13. 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。當局進一步解釋，擬議的香港口岸和香港接線方案不會觸及大嶼山的天然山坡和海岸線；該海岸保護區內的海洋和陸上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 份的反對書沒有回應，45 份的反對書維持反對，1 份反對書因聯絡資料不正確而無法跟進。這 211 份反對書均被視為仍未能調解。

第 C2 組

14. 有 47 份採用上文第 12 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、其後與當局通信／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；相關項目對人類健康、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相關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價格見頂的危機等問題。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，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，環評報告嚴格按照《環評條例》所定機制審議，而屬於非政府組織的環諮會¹⁵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嚴謹的審批過程才於 2009 年 10 月 23 日獲環保署署長批准。

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

¹⁵ 環諮會為一非法定諮詢組織，由行政長官委任不同背景人士作為與會成員。組織會檢討香港環境情況；及透過環境局局長，向政府建議應採取甚麼適當措施以對付各類污染問題，使環境得以保護及持續發展。

第 C3 組

16. 反對者是一非牟利機構。反對者關注的事項與上文第 12 段所述相若，另在反對書中反對興建屯門至赤臘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。

17. 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 14 段(c)項）；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。

屯門至赤鱗角連接路建造工程

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
對空氣質素及噪音的影響	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估結果顯示，工程項目對空氣質素及噪音影響輕微。 環境影響評估結果顯示，工程項目對空氣質素及噪音影響完全符合環境影響評估條例要求的相關標準。 	<ul style="list-style-type: none"> 定期為外露泥土灑水。 施工期間定期監察空氣質素及噪音水平。
對水質的影響	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估結果顯示，在實施緩解措施後，施工期間對水質的影響只局限於工地範圍內，而且完全符合環境影響評估條例的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> 在進行挖泥及填土工程期間，於填海工地周邊安裝隔泥幕。 海堤必須在進行填海工程前建成。 限制載土躉船的航班次數及每日最高填土量。 施工期間定期監察水質。 使用隧道鑽挖機建造海底隧道。 在金屬外殼內進行螺旋樁工程，以建造海上高架道路。 使用配備籠狀隔泥幕的抓斗式挖泥機，進行挖泥工程。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對中華白海豚的影響	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估結果顯示，屯門至赤鱸角連接路的選址及擬議工程計劃已盡量減低對中華白海豚的影響。 	<ul style="list-style-type: none"> 工程項目四周250米範圍須設立海豚管制區，管制區內如發現海豚，挖泥、填土及鋼板樁工程須延遲展開，直至海豚離開該範圍為止。 在挖泥及填土的船隻採用吸收震波設施。 限制工地範圍內所有船隻的航行速度不得超過10 海里。 於整個工程計劃期間，進行定期海豚監察。
對生態環境的其他影響	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估結果顯示，屯門至赤鱸角連接路的選址及擬議工程計劃已盡量減低有關影響(即避免影響珊瑚及馬蹄蟹的棲息地)。 	<ul style="list-style-type: none"> 在填海工地周邊安裝外圍隔泥幕，防止沉積物股流擴散。 海堤必須在進行填海工程前建成。 限制載土躉船的航班次數及每日最高填土量。 施工期間定期監察水質。 移植受影響的珊瑚，以作為改善措施。
對漁業的影響	<ul style="list-style-type: none"> 工程引致的漁場損失並不顯著，而對漁業的影響屬可接受的程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 實施對水質影響的緩解措施後，可確保該地區漁業資源受到足夠保護。
對景觀和視覺的影響	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估結果顯示，在實施緩解措施後，擬議屯門至赤鱸角連接路在建造及運作期間，對環境及視覺所造成的剩餘影響屬可接受的程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 美化工程、建築設計和大量綠化處理，可以把潛在的視覺影響減至最低。

屯門至赤鱗角連接路建造工程

收回和清理土地費用的分項數字

百萬元

(I) 預計收回和清理土地費用

7.145

- 收回土地、設定地役權和其他永久權利及臨時徵用土地的補償，以及清理土地的特惠津貼。

(II) 利息和應急費用

0.715

總計 7.860

受影響「珍貴樹木」資料摘要

項目編號： 825TH

項目名稱： 屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道

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 ¹⁶ (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 存活率 (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 (如有))
			整體 高度 (米)	樹幹直徑 (毫米) ¹⁷	樹冠平均 闊度 (米)						
T3209	黃葛樹	康樂及 文化 事務署	15	1430	10	普通	普通	中	中	移植	有關樹木與近龍富路的 擬議行車道及削坡工程 有所抵觸。

¹⁶ 樹木形態會顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵。

¹⁷ 樹幹直徑是指樹木胸徑(在地面 1.3 米位置量度)。