

政府總部  
發展局  
工務科  
香港添馬添美道2號  
政府總部西翼



Works Branch  
Development Bureau  
Government Secretariat  
West Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局網址 Our Website: <http://www.devb.gov.hk>

本局檔號 Our Ref.:

來函檔號 Your Ref.:

電話 Tel No.: 3509 8373

傳真 Fax No.: 2801 5620

電郵 E-mail: [lss@devb.gov.hk](mailto:lss@devb.gov.hk)

立法會 CB(1)1033/18-19(01)號文件

香港中區立法會道1號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
發展事務委員會秘書

(經辦人：盧慧欣女士)

盧女士：

關於：中部水域人工島相關研究

就立法會議員朱凱迪在2019年3月26日及4月1日給立法會秘書處就標題事宜的信函和電郵，發展局已經收悉。經諮詢運輸及房屋局和環境保護署後，現附上我們的回覆。

發展局局長

(胡國源



代行)

2019年5月6日

副本抄送：

土木工程拓展署署長 (經辦人：駱志聰先生)

運輸及房屋局 (經辦人：柯雋銘先生 / 蔡國鋒先生)

環境保護署 (經辦人：何文佳先生)

## 關於：中部水域人工島相關研究

就立法會議員朱凱迪在 2019 年 3 月 26 日及 4 月 1 日給立法會秘書處就標題事宜的信函和電郵，經諮詢運輸及房屋局和環境保護署後，發展局現作出回覆。

### (一) 撥款申請形式

立法會 CB(1)729/18-19(03)號文件附件一第 1 段研究內容，似乎已包納多項研究。

- (1) 請說明實質上尋求的研究項目名稱，牽涉合約總數，每項研究合約的預計開支（以 MOD 形式表達）及預計研究日期。
- (2) 請說明當局會否包括在同一份撥款申請文件中，供財務委員會審議。請解釋類似的網綁性審議，是否適宜，有否違反財委會批准公共開支的基本原則？目前文件是否足夠資料？會否考慮分作數次撥款申請？並按不同研究合約，逐項研究合約表決？
- (3) 請就立法會 CB(1)729/18-19(03)號文件附件 6，表格中第 (B) 至第 (H) 項，即及各相關運輸基建，每項分開提供詳細文件。
- (4) 請改以 money-of-the-day 形式表達東大嶼人工島、龍鼓灣填海及各相關基建（包括十一號幹線）的預算開支。

### 就第 (一)(1) 及 (2) 部份的回覆

我們現正向立法會申請撥款的項目是“768CL 號工程計劃 - 中部水域人工島相關研究”。

項目的範圍主要包括為交椅洲人工島進行詳細的規劃及工程研究、就相關的策略性道路和鐵路進行運輸基礎設施研究、在鄰近喜靈洲和長洲南附近水域收集資料，以及進行相關的工地勘測工程。

這些工作皆直接關乎中部水域人工島的研究，我們認為適合以單一項目申請撥款。

按付款當日價格計算，我們估計項目的總費用為 5 億 5,040 萬元，分項預算詳情可參閱我們向工務小組委員會提交的立法會 PWSC(2019-20)5 號文件。

當取得財務委員會批准撥款，我們預計項目的研究工作可在 2019 年下半年開始，並在 42 個月內完成。

項目涉及多個專業範疇的研究，而各研究之間(例如交椅洲人工島上的發展和其對外交通配套)環環相扣。為確保各研究能夠充分銜接和相互配合，我們現正仔細檢視項目的合約安排，而按一般的做法，相關的工地勘測工程會是其中一個合約。

#### 就第 (一) (3) 部份的回覆

我們已於立法會 CB(1)729/18-19(03)號文件附件一提供中部水域人工島相關研究的細則，當中已涵蓋該文件附件 6 第 (C) 至 (G) 項的優先運輸網絡項目。正如我們在該文件附件 5 所述，政府計劃在今年下半年就龍鼓灘填海、欣澳填海，涉及小蠔灣小規模填海的 P1 公路向立法會尋求撥款，即該文件附件 6 第 (B) 及 (H) 項，屆時會提供相關文件。

#### 就第 (一) (4) 部份的回覆

政府一般不會在未進行規劃及工程研究之前，提供大型發展項目的工程造價。然而，「明日大嶼願景」公布後，我們留意到公眾十分關注新增的工務工程項目（特別是填海興建交椅洲人工島的計劃）對政府財政的影響。為了回應和釋除社會的疑慮，我們破例在這初步階段於本年三月向發展事務委員會提交的立法會 CB(1)729/18-19(03)號文件中，就「明日大嶼願景」主要項目的工程造價提供一個粗略估算，並以"固定價格"或接近現價的方式提供成本效益的數據。相關主要項目涵蓋並未提升為甲級的工務工程計劃，如交椅洲人工島及相關優先推展的策略性道路和鐵路。

有別於申請工程撥款，我們一般會採用"固定價格"或接近現價的方式，而非"按付款當日價格"方式，來分析項目的成本，因為可以撇除金錢的時間價值，而市民大眾亦較容易理解以接近現價來表達的工程造價。再者，由於需要進行研究才能制定相關工程的具體施工時間表，我們在這初步階段未能以"按付款當日價格"的方式提供工程造價的粗略估算。

至於已經開展研究或建造工程的其他工務工程計劃，在立法會審議有關撥款申請時，相關政策局和部門已經就公眾所關注的事宜作出交代。

就十一號幹線，根據運輸及房屋局提供的資料，路政署正進行可行性研究，預期於 2020 年完成。研究旨在探究十一號幹線的走線方案，確定工程技術可行性，並制定工程實施策略。路政署正進行不同的技術研究，包括交通模擬、海上交通影響評估、識別主要環境問題及用地需求研究，以期制訂多個方案以供考慮。視乎可行性研究的結果，路政署會適時提供十一號幹線的預算開支。

## (二) 先做可行性研究方可再作其他研究

自去年土地辯論升溫後，公眾多次向政府表達了對「明日大嶼」的強烈反對意見。目前民間團體，如守護大嶼聯盟，至少集得數萬名反對東大嶼計劃的簽名。

請說明是項工程的多項研究，其範圍能否按各項工程分開研究其可行性？待各項可行性報告完成後，交付議會及各區議會，再作公眾諮詢，才進行進一步研究或實質勘探與設計？這也符合一般情況下政府的工作模式。

### 就第 (二) 部份的回覆

土地供應專責小組（下稱專責小組）在 2018 年 12 月 31 日公布的報告指出，在量化分析分面，「東大嶼都會」選項的支持度見下表，顯示在隨機抽樣的意見中，大多數回應人士是支持這個選項：

	所有回應	計及能滿足最少 1200 公頃 土地短缺的回應
問卷	62%	78%
電話調查	58%	68%

「明日大嶼願景」強化了「東大嶼都會」的建議，當中交椅洲人工島的位置、面積、概括的發展模式和潛在發展效益都與「東大嶼都會」的建議吻合。

此外，立法會發展事務委員會在 2019 年 4 月 13 日及 27 日舉行特別會議，聽取公眾對中部水域人工島相關研究的意見，大多數出席特別會議的公眾人士支持進行研究的建議。

“中部水域人工島相關研究”項目的範圍皆直接關乎中部水域人工島的研究，我們認為適合以單一項目申請撥款。正如專責小組亦在報告中指出，香港目前面對嚴重土地供應短缺，增加土地供應刻不容緩。在推展這項目期間，我們會盡量縮短提供土地供應及基建配套所需要的時間，並在可行情況下，同時進行項目中不同的研究工作。

### (三) 對港島交通與民生的災難性壓力

因目前中西區及灣仔區在繁忙時間的交通無論道路抑或鐵路，皆極其繁忙。

雖然政府宣稱東大嶼為第三個中心商業區，但土地供應不可一時之間過多，故東大嶼之賣地時間短則十至二十年，長則五十年至一百年，即極大可能無法為人工島上的人口提供本區就業。

故此，為何在不久前的「交椅洲至堅尼地城連接交通基建可行性研究報告」中（見立法會 PWSC74/18-19(01)號文件附件），為何第三部分，即 **PRELIMINARY TRANSPORT AND TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT**，竟然沒有分析東大嶼未來人口包括工作人口，及港珠澳大橋旅客，對未來港島區交通和生活構成的壓力。

- (1) 請詳細說明目前港鐵港島線及港島北岸路面，是否有足夠的額外承載力，每天額外接載數十萬往返東大嶼人工島及港珠澳大橋口岸的人士。
- (2) 當局會否先行就此詳細研究，並諮詢本會及公眾，再作任何研究。若否，請詳述原因。

### 就第（三）部份的回覆

土木工程拓展署經分析過往相關研究的數據，並考慮最新方案的道路和鐵路概括走線，初步評估在「明日大嶼願景」下優先推展的運輸方案可滿足交椅洲人工島的交通需求，同時亦不會對港島北的交通幹道或鐵路造成難以克服的情況。

我們會在中部水域人工島相關研究中進行區域性的運輸基礎設施研究，以確定所需的道路和鐵路方案(包括走線路徑、其他配套設施等)及其技術可

行性(包括評估對周邊交通網絡可能造成的影響)。研究進行期間，我們將會舉辦公眾參與活動，提供更全面的資料，以諮詢公眾和收集有關建議。

#### (四) 對海上交通的中期及長遠影響

有關東大嶼人工島及相關交通基建的興建，必然會為目前所有離島區的渡輪交通帶來複雜的影響。

請按下述，提供此一影響的估算。同時亦要求，政府必須先就此海上交通影響作出研究才適合進一步研究實質工程。

- (1) 人工島填海工程進行期間及工程完成後對下列航線的分別影響：  
中環至坪洲、中環至梅窩、橫水渡
- (2) 交椅洲至大嶼山的公路及鐵路工程進行期間及工程完成後對下列航線的影響：中環至坪洲、中環至梅窩、橫水渡
- (3) 交椅洲至堅城的公路及鐵路工程進行期間及工程完成後對下列航線的影響：中環至坪洲、中環至梅窩、橫水渡、中環至長洲、中環至南丫、港澳客輪、國際貨輪

#### 就第(四)部份的回覆

有關海上交通，土木工程拓展署初步分析興建交椅洲人工島不需要收窄或更改現有主要航道(例如西航道)，但部份現有渡輪航線可能需要改道。我們會在交椅洲人工島進行詳細的規劃及工程研究中詳細評估填海及相關基建對港口運作、海上交通及航道安全、及渡輪航線的影響。我們亦會適時將研究結果諮詢相關持份者。

正如其他研究，我們一般都會同時研究關於項目的多個課題，及其相互關係，從而提出可行方案來探討。因此，我們認為將渡輪影響納入整個項目的研究是適當的。

#### (五) 西區維港填海的司法風險

- (1) 請清楚說明目前交椅洲至堅尼地城連接公路及鐵路方案，是否需要在西區的維港填海？

- (2) 而該等填海工程又是否需向法庭申請許可？請說明相關程序的開支及時間表。
- (3) 若無法向法庭申請該等許可，是否會影響整個規劃？無論如何，政府當局會否先完成此司法程序，再開展任何研究、勘探或設計？

#### 就第（五）部份的回覆

我們會在中部水域人工島相關研究中制定連接交椅洲至堅尼地城的公路及鐵路方案。值得注意的是《連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究》所涉及的只是一些連接東大嶼都會至香港島的運輸基建初步建議可行方案，而非最終方案。

我們會在上述研究中遵守相關條例（包括《保護海港條例》、《前濱及海床(填海工程)條例》、《城市規劃條例》及《環境影響評估條例》）的規定，並確保在填海工程開展前完成必須的法定程序。

#### （六）東大嶼優次對目前既有鐵路規劃的影響

按立法會文件 CB(4)1571/16-17(01)號文件附件第 1 至 5 頁，2014 年《鐵路發展策略》中提及的七條優先發展鐵路仍然在政府日程中。

- (1) 港鐵既有工程目前進度是否會因為東大嶼相關的運輸基建而受到嚴重妨礙？請列出策略文件中該七項鐵路工程，及兩個環保系統（洪水橋與啟德）目前最新的時間表。
- (2) 若相關優先鐵路工程，因東大嶼影響而擱置或嚴重延誤，請提供具體原因。

#### 就第（六）部份的回覆

政府會按現行機制推展鐵路工程及其他工務工程項目，並會適時向立法會交代大型項目的進度。

「明日大嶼願景」下的優先鐵路網絡需要與現有鐵路和個別擬議的鐵路項目相互銜接和配合。我們會在中部水域人工島相關研究中與相關持分者保持緊密聯繫和溝通，務求各項擬議的鐵路項目能適時推展，配合社

會發展，完善本港的鐵路網絡。

以下是運輸及房屋局提供的資料：

運輸及房屋局已按照《鐵路發展策略 2014》初步建議的落實時間表，邀請香港鐵路有限公司(港鐵公司)就落實屯門南延線、北環線(及古洞站)、東九龍線、東涌西延線(及東涌車站)及北港島線提交建議書。港鐵公司分別於 2016 年 12 月底、2017 年 3 月底、2017 年 7 月底、2018 年 1 月底和 2018 年 7 月底向政府提交該 5 個鐵路項目的建議書。運輸及房屋局、路政署及相關政策局／部門已就建議書內容進行評估，並要求港鐵公司進一步提供資料和補充細節。進行評估時，政府的重點是要確保建議是切實可行，並能為社區帶來最大的裨益。鑑於房屋供應緊張，而鐵路發展可能帶來潛在的房屋供應，政府亦正就此方面檢視港鐵公司提交的建議書。

鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃。《鐵路發展策略 2014》中建議的各個新鐵路項目具有不同程度的複雜性。正如當局在《鐵路發展策略 2014》中明確指出，策略載列的個別擬議鐵路項目的進一步推展，須視乎每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究的結果，以及最新的需求評估和是否有足夠的資源而定。另外，就主要配合新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等鐵路項目的重要規劃參數。因此，《鐵路發展策略 2014》中建議的初步落實時間表會因應情況變化而有所調整。

### (七) 工程次序

請說明各項工程的興建有否次序上的限制，例如但不限於：

- (1) 交椅洲至堅尼地城連接公路及鐵路及交椅洲至大嶼山連接公路及鐵路，會否必須等待人工島填海完成才能開始工程？
- (2) 交椅洲至堅尼地城連接公路及鐵路及交椅洲至大嶼山連接公路及鐵路，是否必須已隧道形式興建，以免障礙海上交通？
- (3) 交椅洲至欣澳鐵路，會否必須等待欣澳完成填海才能開始工程？
- (4) 屯門至欣澳鐵路（西部海岸鐵路），會否必須等待欣澳完成填海才能開始工程？



### 就第（七）部份的回覆

工程的興建次序視乎不同情況和設計，難以一概而論，例如位於填海區內的交通基建部分通常需要配合填海工程進度，而其餘部分卻不受限於填海工程。

我們會在日後的中部水域人工島相關研究中確定各項目的工程初步方案、具體細節，如走線和以何種方式（例如橋樑或隧道）興建，和施工次序等。

### （八）過多私樓及商業土地供應疑點

- (1) 為免浪費及過多供應，請列出下列每一發展區，已規劃但未發展的私人住宅樓宇樓面面積、商業樓面面積及相關發展區該等的粗略賣地時間表。

	私樓樓面面 積	粗略估算賣 地年期	商業樓面面 積	粗略估算賣地 年期
啟德				
古洞北及粉北				
洪水橋				
錦田南及錦田北				
元朗南				
東涌東				
機場島				
港珠澳口岸人工島				
將軍澳 137 區				
搬遷各公共設施往岩洞後的土地(沙田、鑽石山、油塘、深井、西貢等)				
其他				

- (2) 請說明東大嶼規劃的私人住宅樓面面積、商業樓面面積、粗略估算的賣地年期。

	私樓樓面面 積	粗略估算賣 地年期	商業樓面面 積	粗略估算賣地 年期
首 300 公頃 (近交椅洲)				

其後 700 公頃 (近交椅洲)				
第二期的 700 公頃 (近喜靈洲)				
近長洲水域的 500 公頃				

### 就第 (八) 部份的回覆

我們初步預計建議約 1 000 公頃的交椅洲人工島可提供約 45 000 至 78 000 個私人房屋單位。而交椅洲人工島上的第三個核心商業區，可提供約約 400 萬平方米商業樓面面積。我們會在日後的中部水域人工島相關研究中制定交椅洲人工島的詳細土地用途方案及規劃參數。在這初步階段制定人工島用的地賣時間表，屬言之尚早。

至於餘下鄰近喜靈洲約 700 公頃的人工島和長洲以南水域，研究會收集技術數據，作日後長遠規劃的參考，現時未有具體的推展時間表。

就提問中的發展項目的私人住宅樓面面積和商業樓面面積，載列如下(以下項目已於房屋/商業樓面供應及未來需求估算時考慮)：

項目	私樓樓面面積*	商業樓面面積 <sup>#</sup>
啟德 <sup>1</sup>	約 477,000 平方米	約 1,287,000 平方米 <sup>2</sup>
古洞北及粉嶺北 <sup>3</sup>	約 1,640,000 平方米	約 868,000 平方米
洪水橋 <sup>4</sup>	私樓單位約 29,800 個	約 2,055,000 平方米
錦田南 <sup>5</sup> (錦田北並無相關數字 <sup>6</sup> )	約 1,172,000 平方米	約 56,535 平方米

<sup>1</sup> 相關數字為未售出土地的樓面面積。

<sup>2</sup> 不包括位於住宅用地內的商業樓面面積。

<sup>3</sup> 參考《古洞北發展大綱圖》、《粉嶺北發展大綱圖》，以及立法會 CB(1)456/18-19(03)號文件 (<https://www.legco.gov.hk/yr18-19/chinese/panels/dev/papers/dev20190122cb1-456-3-c.pdf>)

<sup>4</sup> 參考洪水橋新發展區規劃及工程研究資料摘要 ([https://www.hsknda.gov.hk/files/rodp/Information\\_Digest.pdf](https://www.hsknda.gov.hk/files/rodp/Information_Digest.pdf))

<sup>5</sup> 參考城市規劃委員會文件編號 9590 及有關土地用途檢討研究(只有英文版本) ([https://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/TPB/1056-tpb\\_9590.pdf](https://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/TPB/1056-tpb_9590.pdf))

<sup>6</sup> 錦田北發展用地屬私人發展形式，不涉及賣地。有關私樓/商業樓面面積數字須按將來個別地盤發展規模而定。

元朗南 <sup>7</sup>	私樓單位約 11,100 個	約 180,000 平方米
東涌東 <sup>8</sup>	私樓單位約 15,100 個	約 827,000 平方米
機場島	不適用	航天城: (i) 零售, 餐飲及娛樂項目之建築樓面面積約為 350 000 平方米 (ii) 酒店發展之建築樓面面積約為 33 700 平方米
港珠澳口岸人工島	不適用	尚待研究/訂定
將軍澳 137 區	尚待研究/訂定	尚待研究/訂定
搬遷各公共設施往岩洞後的土地 (沙田、鑽石山、油塘、深井、西貢等)	尚待研究/訂定	尚待研究/訂定
<p>* 部分項目暫未有相關私樓樓面面積的數字估算, 故只提供私樓單位數量。確實的私人樓宇樓面面積有待個別地盤面積的詳細土地測量後方可作實。</p> <p># 除另有標示外, 以上有關「商業樓面面積」的數字只屬概括數字, 或涵蓋地盤非住用樓面面積(如附屬住宅發展的非住用樓面部分和設施)。確實的樓面面積有待個別地盤面積的詳細土地測量後方可作實。</p>		

由於私人住宅用地和商業用的賣地時間表或年期受多項因素影響, 例如發展進度和當時的供求和經濟環境, 現階段未有有關資料。

## (九) 海砂

- (1) 請列出港珠澳大橋口岸人工島、機場第三跑道人工島、東涌東填海, 小蠔灣填海, 計劃購置海砂及機砂的數量、價格和來源以供參考
- (2) 請列出東大嶼人工島、龍鼓灘填海、欣澳填海, 計劃購置海砂及機砂的數量、預期價格和來源以供參考

<sup>7</sup> 參考元朗南房屋用地規劃及工程研究資料摘要(<https://www.legco.gov.hk/yr17-18/chinese/panels/dev/papers/dev20180227cb1-608-7-c.pdf>)

<sup>8</sup> 參考東涌新市鎮擴展網站(<http://www.tung-chung.hk/about.php?locale=tc>)

### 就第（九）部份的回覆

用於填海的物料一般主要採用公眾填料、機砂及海砂。現時，公眾填料來自本地產生的惰性拆建廢料。業界一般可從廣東省珠三角一帶進口機砂，並可從內地及東南亞國家進口海砂。

就交椅洲人工島、龍鼓灘填海、欣澳填海及P1 公路位於小蠔灣部分的填海工程，填料的用量和種類等事宜有待在下階段研究詳細探討。原則上，我們會盡量採用香港每年產生約 1 500 萬公噸的公眾填料(或惰性拆建廢料)作為填料。

以十多年去計劃和完成的交椅洲人工島填海工程，我們初步預計約一半或超過一半可以使用公眾填料。餘下的部分，可以使用機砂或海砂。我們粗略估計交椅洲人工島填海工程造價為 1 400 億元(2018 年 9 月價格計算)。除填料費用，造價亦包括建造海堤工程、土地鞏固工程、填海工人和機械費用及其他附屬工程。因此，填料費用只佔填海工程造價的一部份。

按提問要求，提供以下 3 個項目的填料資料。基於涉及商業敏感資料，未能披露砂料價格。

- (a) 港珠澳大橋香港口岸人工島填海工程：已購置的海砂數量為約 4,310 萬公噸，海砂來源來自內地。
- (b) 機場第三跑道人工島：根據運輸及房屋局的回覆，香港機場管理局及其主要填海承建商正為三跑道項目的填海工程與內地及海外不同的供應商進一步落實填料的供應。披露海砂和機砂的使用量，以及最終的採購量，將會影響與供應商就有關填料價錢及其他細節的磋商。
- (c) 東涌東填海：直至 2019 年 2 月底，已使用約 54 萬公噸機砂，機砂來自廣東省珠三角一帶。整項東涌東填海工程的砂料總用量預算約為 700 多萬公噸。據我們了解，承建商暫時沒有計劃購置海砂作填海之用。

### （十）另類選擇的考慮

是次多項研究中，當局會否考慮每項均加入交椅洲作為交通基建接駁點，不興建人工島，以興建道路或鐵路連接港島的選項？

### 就第（十）部份的回覆

專責小組認為發展「東大嶼都會」1 000 公頃人工島計劃是解決中長期土地短缺的主要措施，政府應盡快展開各項前期研究及規劃工作，以收集更多資料及數據，以決定下一步的工作。正如在 2019 年 2 月 20 日發出的立法會參考資料摘要中所述，政府全盤接納專責小組的建議，包括盡快就交椅洲人工島及相關基建進行詳細研究。

我們認為“不興建人工島”的方案是不能解決中長期土地短缺問題。

### （十一）空氣污染估算

- （1）請全面估算各項工程期間及工程完成後，交椅洲、坪洲、梅窩的空氣數據，並說明
- （2）請說明每項工程的預計環評進行日期。
- （3）請以世衛目前的框架，說明空氣質素指標於 2035 年的改革目標，即 2019、2024、2029、2034 四次收緊空氣質素指標後的累計改革目標。

### 就第（十一）（1）及（2）部份的回覆

政府一直積極從多方面推行措施減低本地空氣污染源的排放(包括管制車輛、船舶、發電廠等排放)，以改善空氣質素。這些措施有助改善全港各區的空氣質素。

我們會就「明日大嶼願景」建議中的各項發展進行所需的環境評估研究。當中主要填海發展屬《環境影響評估條例》訂明的指定工程項目，須展開法定的環評程序，包括就工程進行空氣質素評估，確保工程能符合所有相關法定要求。

### 就第（十一）（3）部份的回覆

以下是環境保護署提供的資料：

為保障公眾健康，世界衛生組織(「世衛」)的《空氣質素指引》就各種主

要空氣污染物，包括可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化硫、二氧化氮、臭氧、一氧化碳和鉛，制定了一套空氣質素的最終指標和中期目標，讓各地政府按當地情況，通過訂定中期目標和採取措施，逐步改善空氣質素以達致世衛所訂的最終指標。香港的空氣質素指標是以世衛《空氣質素指引》的最終指標和中期目標為基礎。

根據《空氣污染管制條例》的規定，環境局局長須於 2014 年 1 月 1 日起計的 5 年期間內，及每段接續的為期 5 年的期間最少檢討指標一次。按《空氣污染管制條例》，環境局已於 2018 年 12 月完成對現行空氣質素指標的檢討，並在 2019 年 3 月向立法會環境事務委員會匯報空氣質素指標檢討的結果和建議可進一步收緊空氣質素指標的空間。是次檢討是以 2025 年為目標年。

至於往後的空氣質素指標應如何，會由將來的空氣質素指標檢討處理。

## (十二) 碳排放

- (1) 請當局就每項工程，即立法會 CB(1)729/18-19(03)號文件附件 6 表格中第 (A) 至第 (H) 項，共 8 項工程，估算電力使用量，及該項工程研究及進行期間招致的溫室氣體排放量。
- (2) 因應氣候變化，請環境局盡快承諾，就香港各工程，包括但不限於東大嶼規劃，紀錄及報告該等工程進行期間及完成後的電力使用量、污染產生、溫室氣體排放量等審計。
- (3) 請當局就每項工程，即立法會 CB(1)729/18-19(03)號文件附件 6 表格中第 (A) 至第 (H) 項，共 8 項工程，估算工程完成後，該工程成果的每年電力使用量、溫室氣體排放量及額外招致的出行次數。

### 就第 (十二) 部份的回覆

現階段我們沒有就「明日大嶼願景」主要項目工程相關的電力使用量、溫室氣體排放量或額外招致的出行次數的資料。

為了應對氣候變化，政府致力推動香港轉型為低碳社會，同時重視環境生態的保育。建造工程是城市發展的重要元素，社會需要在建設和保護環境之間取得適當平衡。為推廣低碳建築，工務工程項目在合理和切實可行的

情況下會盡量採用節能裝置及可再生能源技術，而計劃採用這些裝置或技術的個別工務工程項目，在申請其建造費用撥款時，當局會在提交給工務小組委員會的文件中交代相關建議。

另外，根據環境保護署提供的資料，受《建築物能源效益條例》（第 610 章）規管的政府及私營建築物須遵守法定《建築物能源效益守則》。將於今年八月中正式全面執行的新一版《建築物能源效益守則》較諸 2012 年版本能提升能源效益約 18%。同時，當局已要求所有新建政府建築物的能源效益表現，超越法定《建築物能源效益守則》標準 3% 至 10%。政府會也以身作則制訂目標，致力在 2015-16 至 2019-20 財政年度減少 5% 政府建築物用電量。政府建築物至 2017-18 年度的用電量已減少約 4.9%。考慮到有更多節能工程項目將於 2018-19 及 2019-20 年度陸續完成，相信可在 2019-20 年度達致減少用電 5% 的目標。

### (十三) 十一號幹線

目前十一號幹線研究，會否不再研究青衣連接路的選項？不論是否，請詳述考慮、原因，及披露該顧問招標文件的具體內容。

#### 就第 (十三) 部份的回覆

根據運輸及房屋局向立法會財務委員會提供的資料，十一號幹線的可行性研究會一併探討是否有需要規劃青衣至大嶼山連接路。

### (十四) 優化土地供應策略 – 維港以外填海及發展岩洞研究

土木工程拓展署曾在 2015 年完成「增加土地供應：填海及發展岩洞暨公眾參與－可行性研究」及「香港西部水域三個具潛力的近岸填海地點的累計性環境影響評估研究－勘測研究」，然而一直只有行政摘要，請當局提交整份研究報告，以令本會在審議東大嶼項目時，對香港的土地供應布局有進一步了解。

#### 就第 (十四) 部份的回覆

土木工程拓展署會就上述要求按《公開資料守則》處理。

(十五) 根據 'Technical Study on Transport Infrastructure at Kennedy Town for Connection to East Lantau Metropolis -- Feasibility Study Final Report'，政府曾進行初步的交通影響評估 'Preliminary Traffic and Transport Impact Assessments' (Ref. R08-03)，請提供該研究的報告和資料。

就第(十五)部份的回覆

土木工程拓展署已於 2019 年 5 月 3 日會覆立法會秘書處，並附上有關初步交通及運輸影響評估報告的副本以供參考。

發展局  
2019 年 5 月