

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2008 年 5 月 21 日

總目 706 – 公路
運輸 – 道路
834TH – 港珠澳大橋香港口岸

請各委員向財務委員會建議 –

- (a) 把 **834TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，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；以及
- (b) 把 **834TH** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

我們需要在「三地三檢」¹ 模式下，為配合港珠澳大橋而建造香港口岸。

建議

2. 路政署署長建議把 **834TH** 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 8,690 萬元，用以委聘顧問為港珠澳大橋香港口岸進行勘測及初步設計工作。運輸及房屋局局長支持這項建議。

¹ 根據「三地三檢」模式，廣東省、香港特別行政區和澳門特別行政區三地政府的口岸將分別設於各自所屬境內。

工程計劃的範圍和性質

3. **834TH** 號工程計劃(下稱「工程計劃」)的範圍包括－

- (a) 進行填海工程，以開拓土地闢建香港口岸；
- (b) 貨物處理設施，包括貨車清關檢查亭、海關驗貨台、
X 光檢查大樓等；
- (c) 與旅客有關的設施，包括私家車和旅遊巴士過關亭
和檢查設施、旅檢大樓和旅客出入境大堂等；
- (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、旅客輪候區、
道路網絡、行人天橋、圍網、污水排放及排水系統、
供水系統、公用設施、電子系統、交通管制及資訊
系統等；
- (f) 鋪築道路以連接香港口岸和港珠澳大橋香港接線、
屯門至赤鱲角連接路及機場；
- (g) 重置受工程計劃影響的機場設施；以及
- (h) 設置其他設施以連接機場，例如延展現有的旅客捷
運系統以便連接機場客運大樓和香港口岸。

— 港珠澳大橋香港口岸的擬議位置圖載於附件 1。

4. 工程計劃擬提升為甲級的項目包括－

- (a) 檢討先前進行香港口岸研究的結果和審議香港口岸
的設計方案；
- (b) 進行環境、交通、海事、航空和其他相關方面的影
響評估；

(c) 上文第3段所述工程的初步設計工作；以及

(d) 相關的工地勘測和工程監管工作。

5. 我們計劃在2008年7月展開勘測及初步設計研究工作，在2010年5月完成研究工作。

理由

6. 2003年，廣東省、香港特別行政區及澳門特別行政區(下稱「澳門特區」)政府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(下稱「公規院」)就港珠澳大橋進行可行性研究，研究涵蓋的專題範疇廣泛，包括航道淨空、水文、環境、交通、經濟效益和財務可行性等。至今協調小組共舉行了八次會議及多次專家小組會議，討論各項專題研究的結果。

7. 2007年，國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)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，成員包括交通部、國務院港澳事務辦公室，以及香港、廣東和澳門政府的代表。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，即「三地三檢」。

8. 因應專責小組的建議，路政署在2007年5月展開香港口岸選址研究，並在2008年年初完成。研究審視了多個可行選址，包括機場島東、西面對開水域的不同填海方案；在礮石灣的填海、土地平整和混合方案；機場島方案；以及在大蠔的填海方案。最後，研究建議機場島東北對開水域為香港口岸首選位置。這個選址對環境的影響最少，而且貼近機場，只要延建現有的旅客捷運系統，便可連接機場的客運大樓和香港口岸，利便航空／陸路過境轉乘旅客。此外，該選址亦可融合香港口岸與擬建的屯門至赤鱲角連接路。不過，如採用建議的有關選址，便需要填海和重置部分受影響的機場設施，例如現有／計劃興建的海運碼頭。

9. 公規院已大致完成港珠澳大橋可行性研究。

10. 在 2008 年 2 月 28 日協調小組第八次會議上，公規院向協調小組簡報了港珠澳大橋可行性研究的主要結果。會上，協調小組就項目的財務安排達成共識，尤其是同意三地政府各自在境內建造、營運和維修口岸。

11. 為了讓香港口岸可如期建成以配合港珠澳大橋的啓用，我們需要盡快就香港口岸展開勘測及初步設計研究工作，以決定香港口岸的選址、總體布置、土地需求和影響。在進行勘測及初步設計研究工作時，我們會根據《環境影響評估條例》的規定，進行環境影響評估研究，以識別對環境的影響和所需的紓減措施，包括與文物保育有關的措施。此外，我們亦會進行工地勘測工作，以便為初步和其後的詳細設計工作提供土力和地質方面的資料。由於工程計劃涉及多個不同範疇，而我們又欠缺內部資源，我們建議委聘顧問進行勘測及初步設計研究工作，並監管工地勘測工作。

對財政的影響

12. 按付款當日價格計算，估計工程計劃的勘測及初步設計研究工作的費用為 8,690 萬元(見下文第 13 段)，分項數字如下－

	百 萬 元
(a) 顧問費	45.0
(i) 檢討先前研究的結果， 以及審議設計方案	5.0
(ii) 影響評估(環境、交通、 海事、航空等)	25.1
(iii) 初步設計	
(iiia) 填海工程	4.2
(iiib) 土木及建築工程	9.1
(iv) 監管工地勘測工作	1.6
(b) 工地勘測工作	29.1

百 萬 元		
(c) 應急費用	7.4	
小計	<u>81.5</u>	(按 2007 年 9 月 價格計算)
(d) 價格調整準備	5.4	
總計	<u>86.9</u>	(按付款當日 價格計算)

— 估計顧問費的分項數字載於附件 2。

13. 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 2007 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)
2008-2009	19.9	1.02575	20.4
2009-2010	36.9	1.06293	39.2
2010-2011	<u>24.7</u>	1.10545	<u>27.3</u>
	<u>81.5</u>		<u>86.9</u>

14. 我們按政府對 2008 至 2011 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預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以總價合約委聘顧問進行勘測及初步設計研究工作。由於有關工作需時超過 12 個月，因此合約會訂定可調整價格的條文。顧問會按照通過競投程序批出的合約，監管工地勘測工作。

15. 擬議的勘測及初步設計研究和相關的工地勘測工程不會引致經常的財政負擔。

公眾諮詢

16. 2007 年 7 月，我們就香港口岸的可行選址諮詢環保團體和漁民代表。大部分環保團體同意，相對於其他方案來說，在機場東北面進行填海工程對環境的影響較少，因此值得進一步考慮。部分環保團體則基於原則而反對填海。漁民代表亦反對進行任何填海工程，擔心此舉會影響他們的漁獲。

17. 我們在 2007 年 9 月 19 日就香港口岸的可行選址諮詢離島區議會。部分區議員支持在機場東北對開水域設置香港口岸的方案，因為口岸可與機場產生協同效應，對香港整體經濟有利。不過，有些區議員認為香港口岸的選址應在礮石灣附近，藉此促進當地的發展和經濟。不過，我們沒有選出礮石灣方案，因為這方案對中華白海豚會造成負面影響，並會造成嚴重的噪音、空氣污染、視覺和景觀問題，包括須大量開山、移走具景觀價值的林地和清拆考古遺址。

18. 2008 年 4 月 25 日，我們就計劃提交擬議勘測及初步設計研究工作的撥款申請諮詢交通事務委員會。我們亦已應交通事務委員會要求，進一步提供港珠澳大橋經濟效益分析的補充資料，以便該委員會在 2008 年 5 月 16 日討論有關事宜。

對環境的影響

19. 填海工程、挖泥作業、延展旅客捷運系統和路橋屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)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。我們會進行環境影響評估研究，以詳細處理工程計劃對環境可能造成的影響。我們會根據《環境影響評估條例》的規定，呈交環境影響評估報告予環境保護署署長審批，並會依照法定程序，公開評估報告，以徵詢公眾人士和環境諮詢委員會的意見。

20. 擬議的勘測及初步設計研究和相關的工地勘測工作只會產生少量建築廢物。我們會規定顧問全面研究如何在日後進行建造工程計劃時，盡量減少產生建築廢物，並盡可能再用／循環使用這些廢物。

對文物的影響

21. 擬議的勘測及初步設計研究和相關的工地勘測工作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、具考古價值的地點，以及由古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。我們會在進行勘測及初步設計研究工作時，研究工程計劃會否影響未為人知悉的文物地點。

土地徵用

22. 擬議的勘測及初步設計研究和相關的工地勘測工作無須徵用土地。

背景資料

23. 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，所需的 385 萬元費用總額已在整體撥款分目 **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。

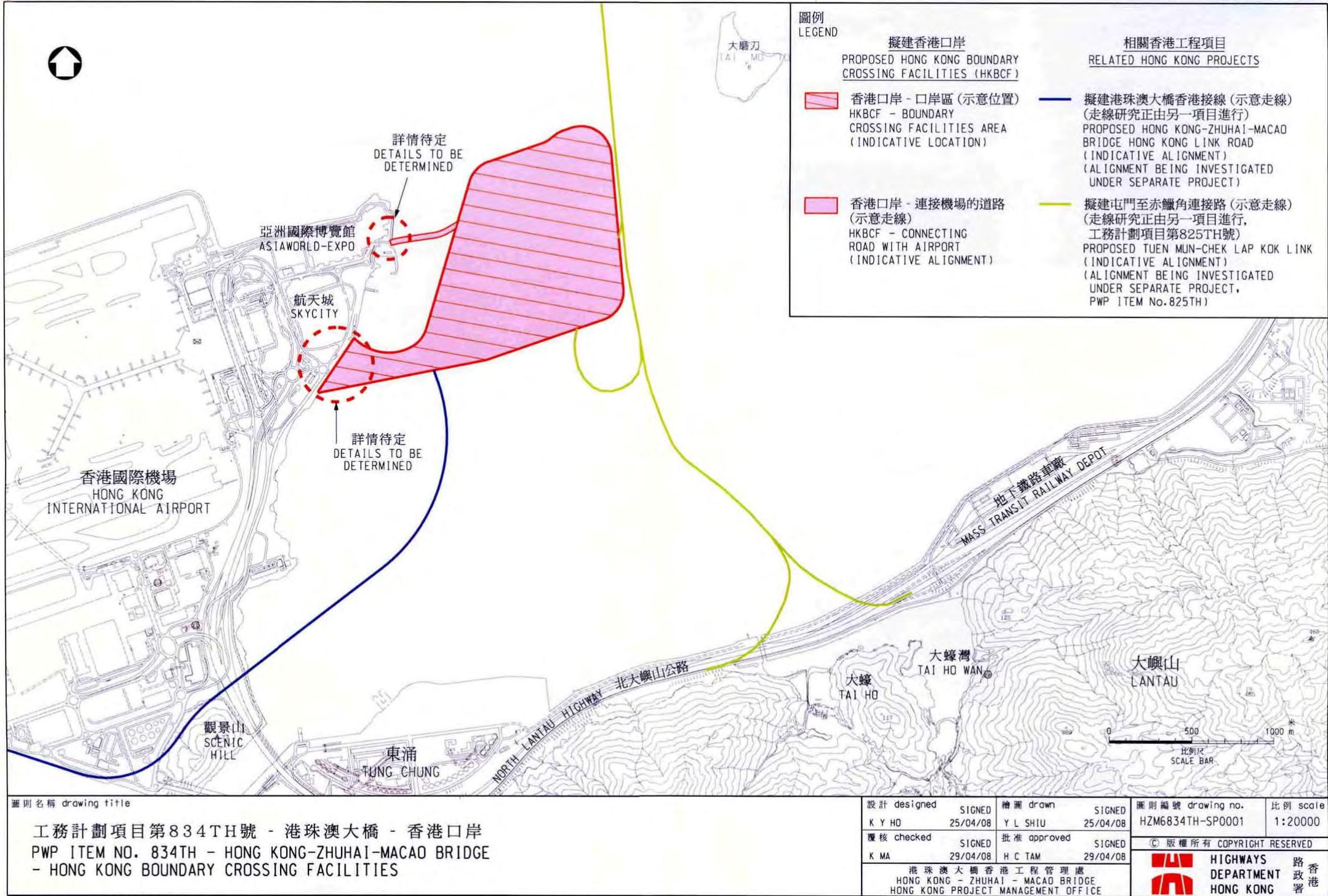
24. 我們在 2008 年 3 月把 **834TH** 號工程計劃列為乙級。

25. 進行擬議的勘測及初步設計研究和相關的工地勘測工作不涉及移走或種植樹木建議。我們會要求顧問在工程計劃的策劃和設計階段顧及保護樹木的需要。如情況許可，我們會在施工階段納入種植樹木建議。

26. 我們估計為進行擬議的勘測及初步設計研究和相關的工地勘測工作而開設的職位約有 75 個(22 個工人職位和 53 個專業／技術人員職位)，共提供約 1 300 個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2008 年 5 月



834TH – 港珠澳大橋香港口岸

估計顧問費和工地勘測工作費用的分項數字

		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)
顧問的員工開支					
(a) 檢討先前研究 的結果，以及 審議設計方案	專業人員 技術人員	28 48	38 14	2.0 2.0	3.2 1.8
(b) 影響評估(環 境、交通、海 事、航空等)	專業人員 技術人員	153 204	38 14	2.0 2.0	17.4 7.7
(c) 初步設計					
(i) 填海工程	專業人員 技術人員	26 32	38 14	2.0 2.0	3.0 1.2
(ii) 土木及建 築工程	專業人員 技術人員	57 70	38 14	2.0 2.0	6.5 2.6
(d) 監管工地勘測 工作	專業人員 技術人員	10 23	38 14	1.6 1.6	0.9 0.7
				顧問的員工開支總計	45.0
實付費用					
(註 2)					
(a) 工地勘測工作					29.1
				總計	74.1

註

1. 採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。如駐工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點(在 2007 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 56,945 元，總薪級第 14 點的月薪為 18,840 元)。
2. 實付費用是實際承付的費用。顧問無權就這些項目要求支付額外的間接費用或賺取任何利潤。
3. 上述數字是根據路政署署長擬定的預算計算得出。我們須待通過一貫的費用總價競投方式選出顧問後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的開支。