二零零八年四月廿五日 討論文件

# 立法會交通事務委員會

港珠澳大橋、香港口岸及香港接線

# 目的

本文件載述有關港珠澳大橋(大橋)、香港口岸和香港接線規劃工作的進度,並請委員贊同向工務小組委員會和財務委員會申請撥款,以進行大橋施工前工作和香港口岸的勘測及初步設計研究。

# 背景

- 2. 二零零三年一月,國家發展和改革委員會(國家發改委)與香港特別行政區政府(香港特區)共同委託綜合運輸研究所進行《香港與珠江西岸交通聯繫研究》。該研究確定興建一條香港特區和珠江西岸之間的陸路連接線,具策略上的意義,而且有迫切的需要。
- 3. 二零零三年,廣東、香港特區和澳門特區政府成立港珠澳大橋前期工作協調小組(協調小組),以便開展大橋項目的準備工作。二零零四年,協調小組委託中交公路規劃設計院(公規院)進行大橋項目可行性研究。該項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。至今協調小組合共舉行了八次會議及多次專家評審會議,討論各項專題研究的結果。二零零七年,國家發改委成立

港珠澳大橋專責小組(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。在二零零七年一月七日的會議上,專責小組建議三地政府各自在境內設置口岸,實施三地三檢。

# 最新發展

4. 公規院已大致完成大橋的可行性研究。

#### 大橋的策略價值

5. 大橋在促進香港、澳門和珠江三角洲西岸地區(珠三角西岸)經濟上的進一步發展有非常重要的策略價值。大橋可以大幅減省陸路客運和貨運的成本及時間,但其好處遠超於此。藉著大橋的連繫,珠三角西岸會納入香港方圓三小時車程內可達的範圍,大大提升了該區對外資的吸引力,有助優化區內的工業結構。同時,香港亦會受惠於這片新的經濟腹地,區內人力和土地資源充裕,能為港商提供大量拓展內地業務的良機。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,來自珠三角西岸、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,而香港作爲貿易和物流樞紐的地位將會提升。整體而言,大橋可以加速珠三角地區及其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。

#### 建議走線

6. 公規院建議大橋採用橋隧走線,在香港特區邊界附近的主要航道 下方興建沉管隧道,並以珠海的拱北和澳門特區的明珠爲大橋的西岸着 陸點,香港大嶼山西北的儆石灣爲東岸着陸點。附件A載有走線圖。

## 融資安排及經濟效益

- 7. 融資方面,可行性研究報告指出鑑於整個大橋項目規模龐大,從財務角度看來,難以吸引私人投資。因此,報告建議三地政府各自負責在境內興建接線和設置口岸,另外邀請投資者按照爲期 50 年的 "建造、營運及移交"專營權投資承辦大橋主體的工程。研究報告亦建議三地政府分擔大橋主體(即由珠海拱北和澳門明珠對開的人工島起至香港特區邊界以西的東人工島止)部分建造費用,金額應按照效益費用比相等的原則攤分。
- 8. 二零零八年二月二十八日,協調小組在廣州舉行第八次會議。與 會各方就大橋項目的融資安排達成下列共識:
  - (a) 三地政府各自負責境內口岸及接線的建造、營運和維修;
  - (b) 大橋主體以拱北和澳門對開的人工島爲起點,至香港特區邊界以西的東人工島,全長29.6公里,採用橋隧結構,雙程三線行車,橫跨珠江河口的主要航道,並建有長約6.7公里的沉管隧道。按二零零七年年初價格計算,建造成本約爲人民幣310億元(不包括融資成本);
  - (c) 如有需要,三地政府應分擔大橋主體的資金差額,金額 按照效益費用比相等的原則攤分,香港佔50.2%,內地佔 35.1%,澳門佔14.7%。確實金額視乎招標結果和中標者

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> 效益費用比相等的原則,目的是確保在由多個經濟情況不同的地區所合資的項目中,各方估計所得效 益與估計所涉費用的比率相等。根據這項原則,三地政府按照相同的效益費用比,去計算三地對大橋 主體和接線建造費用所需承擔的金額。

建議的融資安排而定;以及

- (d) 有關招標的細節和招標文件的內容,有待國家發改委與 三地政府進一步商討。
- 9. 根據這項安排,大橋項目 20 年經營期的經濟淨現值²爲人民幣 400 億元。估計香港方面的經濟淨現值約爲人民幣 230 億元,內地爲人民幣 130 億元,澳門爲人民幣 40 億元。香港方面 20 年經營期的項目經濟內部回報率³爲 8.8%,而以 40 年經營期計算則爲 12%。
- 10. 我們已委聘了交通顧問探究和檢討大橋通車後規管跨境車輛的可 行方案,並推薦跨境車輛的規管安排。

大橋施工前工作

11. 為求加快項目的推展進度,協調小組同意提前進行一般應於初步設計階段才進行的實物模型研究,以更仔細評估大橋對水文、防洪和珠江河口各個港口的影響,並據此完善大橋的設計,把該等影響減至最低。我們擬於二零零八年五月向工務小組委員會提交文件,建議把名為"港珠澳大橋一施工前工作"的 835TH 號工程計劃提升爲甲級;按付款當日價格計算,估計所需費用爲 4,660 萬元,用以聘請顧問爲大橋進行施工前工作,包括實物模型研究和招標工作。工務小組委員會文件的擬稿,載於附件 B。

香港口岸

2 經濟淨現值指折減經濟效益現值與折減成本現值的差額。

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> 經濟內部回報率為制定資本預算所用,能令某項目全部現金流量的淨現值相等於零的折減率。一般來 說,項目的經濟內部回報率越高,越值得承辦該項目。

- 12. 專責小組於二零零七年一月決定三地政府各自在境內設置口岸。 爲此,路政署於同年五月展開選址研究,物色可供設置香港口岸的合適 地點;選址研究於二零零八年年初完成。經考慮各個選址方案後,包括 機場島東面和西面對開水域填海方案、職石灣填海、土地開拓與及混合 方案、機場島方案以及大蠔填海方案,研究最後建議在機場島東北對開 水域設置香港口岸,有關位置在附件 A 顯示。
- 13. 建議的選址貼近機場,如獲採納,只需延建現有的旅客捷運系統,連接機場客運大樓與香港口岸,即可利便航空/陸路過境旅客。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。長遠而言,機場島上現有的海天客運碼頭,亦可以遷入日後成爲多式聯運樞紐的香港口岸。不過,如果採用建議的選址,便需進行填海工程,並遷移若干受影響的機場設施,例如現有/擬建的海運碼頭等。研究選址時,我們已密切徵詢機場管理局的意見,日後亦會就各種銜接問題與該局再行商討。選址研究進行期間,我們諮詢過離島區議會和多個環保團體。
- 14. 我們需要盡早展開香港口岸的勘測及初步設計研究,以決定口岸的位置、總平面圖、土地需求和相關影響,務求口岸能及時完成,以配合大橋通車。按照該項研究,我們會根據《環境影響評估條例》展開環境影響評估研究,探討所涉及的環境影響和所需的緩解措施,包括有關文物保存的措施。另外,研究亦會包括工地勘測工程,爲日後的設計工作提供土力和地質資料。我們已公布研究的工程項目簡介,徵詢意見。
- 15. 香港口岸會列爲工務計劃項目。我們擬於二零零八年五月向工務小組委員會提出建議,把名爲"港珠澳大橋香港口岸一勘測及初步設計工作"的 834TH 號工程計劃的一部分提升爲甲級;按付款當日價格計算,估計所需費用爲 8,690 萬元,用以進行擬議的勘測及初步設計研究和工

地勘測工程。工務小組委員會文件的擬稿,載於附件 C。

## 香港接線

- 16. 香港接線<sup>4</sup>全長 12.6 公里,雙程三線行車,連接香港特區邊界的 大橋主體與擬設於機場島東北面的香港口岸。
- 17. 在勘測及初步設計研究進行期間,我們探討過多個不同走線方案的優劣,並曾兩度諮詢環保團體和離島區議會。鑑於擬議香港口岸選址的位置,現時預計較佳的走線方案,是沿機場水道和機場島東南海岸線在海面興建高架橋接通香港口岸。香港接線全段位於香港境內,同樣會列爲工務計劃項目,按照香港既定的程序推展。稍後,我們會按工務計劃程序向財務委員會申請撥款,用以進行建造工程。

# 徵詢意見

18. 請委員留意本文件的內容,並贊同爲大橋的施工前工作和香港口 岸的勘測及初步設計研究申請撥款。

運輸及房屋局

二零零八年四月廿一日

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup>位於香港境內的接線前稱北大嶼山公路連接路,連接大橋在大嶼山西北面職石灣的着陸點與現有的北大嶼山公路。然而,隨着三方政府就大橋主體的範圍達成協議以及口岸選址研究建議在機場島東北海面設置香港口岸,接線的位置會調整,改由香港特區邊界起至香港口岸止,並易名為香港接線。

附件 A ANNEX A



港珠澳大橋 HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE

C:\CDMS\HZM\dms00148\HZM6796TH-PD0009.dgn

# 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 835TH – 港珠澳大橋施工前工作

> 請各委員向財務委員會建議,把 835TH 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 4,660 萬元,用以為港珠澳大橋進行施工前工作。

# 問題

我們有需要與廣東省和澳門特別行政區(下稱「澳門特區」)政府合作,為港珠澳大橋(下稱「大橋」)展開施工前工作,包括進行實物模型研究及就大橋深化設計制備建議,及進行與大橋主體項目招標有關的工作。

#### 建議

2. 路政署署長建議把 835TH 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 4,660 萬元,用以支付香港特別行政區(下稱「香港特區」)政府就大橋進行施工前工作所需承擔的費用。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. **835TH** 號工程計劃的範圍包括 一
  - (a) 進行實物模型研究(及相關的大橋深化設計),以補充大橋的水文專題研究,其目的在於評估大橋對珠江口的水文、防洪及各港口的影響,並提供減少不良影響的方法;及
  - (b) 與大橋主體項目招標的有關工作。
- 4. 我們計劃在 2008 年年中展開實物模型和各項研究,以期在 2009 年 7 月完成。

#### 理由

- 5. 2003 年,廣東、香港及澳門政府成立港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱「協調小組」),以便開展大橋項目的準備工作。2004 年,協調小組委託中交公路規劃設計院(下稱「公規院」)進行大橋項目可行性研究。該項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。至今協調小組合共舉行了八次會議及多次專家評審會議,討論各項專題研究的結果。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。2007 年 1 月,專責小組召開會議,並建議三地政府各自在境內設置口岸,即「三地三檢」。
- 6. 公規院已大致完成項目的可行性研究。

#### 走線建議

7. 公規院建議大橋採用橋隧走線,在香港特區邊界附近的主要航道下方興建沉管隧道,並以珠海的拱北和澳門特區的明珠為大橋的西岸着陸點,香港大嶼山西北的儆石灣為東岸着陸點。附件1載有走線圖。

# 融資安排及經濟效益

- 8. 至於財務安排方面,可行性研究報告指出鑑於整個大橋項目規模龐大,從財務角度看來,難以吸引私人投資。因此,報告建議三地政府各自負責在境內興建接線和設置口岸,另外邀請投資者按照為期 50 年的"建造、營運及移交"專營權投資承辦大橋主體的工程。研究報告亦建議三地政府分擔大橋主體(即由珠海拱北和澳門明珠對開的人工島起至香港特區邊界以西的東人工島止)部分建造費用,金額應按照效益費用比相等 1 的原則攤分。
- 9. 2008年2月28日,協調小組在廣州舉行第八次會議。與會各方就大橋項目的融資安排達成下列共識:
  - (a) 三地政府各自負責境內口岸及接線的建造、營運和維修;
  - (b) 大橋主體須以拱北和澳門對開的人工島為起點,至香港特區邊界以西的東人工島,全長 29.6 公里,採用橋隧結構,雙程三線行車,橫跨珠江河口的主要航道,並建有長約 6.7 公里的沉管隧道。按二零零七年年初價格計算,建造成本約為人民幣 310 億元(不包括融資成本);
  - (c) 如有需要,三地政府應分擔大橋主體的資金差額,金額按照效益費用比相等的原則攤分,香港佔50.2%,內地佔35.1%,澳門佔14.7%。確實金額視乎招標結果及中標者建議的融資安排而定;以及
  - (d) 國家發改委及三地政府須就有關招標的細節與及招標文件的 內容作進一步商計。
- 10. 根據這項安排,大橋主體項目 20 年經營期的經濟淨現值(ENPV)<sup>2</sup> 為人民幣 400 億元。估計香港方面的經濟淨現值約為人民幣 230 億元,

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> 效益費用比相等的原則,目的是確保在由多個經濟情況不同的地區所合資的項目中,各方估計所得效益與估計所涉費用的比率相等。根據這項原則,三地政府按照相同的效益費用比,去計算三地對大橋主體和接線建造費用所需承擔的金額。

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> 經濟淨現值(ENPV) 指折減經濟效益現值與折減成本現值的差額。

內地為人民幣 130 億元,澳門為人民幣 40 億元。香港方面的項目經濟內部回報率(EIRR) 以 20 年計算為 8.8%<sup>3</sup>,或以 40 年計算為 12%。

- 11. 我們已委聘了交通顧問探究和檢討大橋通車後規管跨境車輛的可 行方案,並推薦跨境車輛的規管安排。
- 12. 協調小組為了加快大橋的進度,同意提前進行有關的實物模型研究和相關的大橋深化設計,以便評估大橋對珠江口的水文、防洪及各港口的影響,優化大橋的設計,以減少任何不良的影響
- 13. 實物模型研究及相關的大橋深化設計,和大橋主體項目的招標工作的費用,將由三地政府平均分攤。

# 對財政的影響

14. 按付款當日價格計算,估計香港特區就大橋進行施工前工作所需 承擔的費用為 4,660 萬元(見下文 15 段),分項數字如下 一

(a)	實物模型研究		百萬元 36.0
	(i) 實物模型研究	26.9	
	(ii) 相關的大橋深化設計	9.1	
(b)	與大橋主體項目招標的有 關工作		4.0
(c)	應急費用	-	4.0

經濟內部回報率(EIRR)為制定資本預算所用,能令某項目全部現金流量的淨現值相等於零的折減率。一般來說,項目的經濟內部回報率越高,越值得承辦該項目。

百萬元

小計:

44.0 (按2007年9月

價格計算)

(d) 價格調整準備

2.6

總計: 46.61

(按付款當日 價格計算)

15. 如建議獲得批准,我們會作出分期開支,安排如下一

	百萬元		百萬元
年度	(按 2007 年 9 月 價格計算)	價格調整因數	(按付款當日 價格計算)
2008 - 2009	9.0	1.02575	9.2
2009 - 2010	31.0	1.06293	33.0
2010 - 2011	4.0	1.10545	4.4
	44.0		46.6

16. 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。三地政府會以總價合約形式委聘顧問進行大橋的施工前工作。由於有關工作需時不超過 12 個月,故合約不會訂定可調整價格的條文。

17. 擬議的大橋施工前工作不會引致經常的財政負擔。

### 公眾諮詢

18. 我們先後在 2003 年 9 月 29 日和 10 月 24 日,向立法會交通事務委員會講述大橋項目的進度。2004 年 6 月 25 日,我們再向委員會交代協調小組已委託公規院為大橋進行項目可行性研究,與及香港特區政府已委託顧問為香港接線進行勘測及初步設計研究。我們亦告知委員會,已在廣州設立項目辦公室,監察大橋項目可行性研究的推行情況。2005 年 5 月 27 日,我們向委員匯報大橋項目的最新發展和香港接線各個走線方案,並就大橋建議的概念設計及進一步技術研究徵詢委員的意見(796TH)。

- 19. 2003 年 10 月 13 日,我們向環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)介紹大橋項目,以及可供選擇的着陸點選址和走線方案。環諮會贊同我們就擬議着陸點和走線方案進一步研究。我們在 2005 年 4 月 18 日再度諮詢環諮會,同月亦就大橋着陸點和香港接線各個走線方案,諮詢世界自然基金會、地球之友、綠色力量、長春社、綠色大嶼山協會、島嶼活力行動和拯救海岸的代表。環諮會和環保團體代表對環境影響評估研究的範疇提出了有用的建議,並提議我們與另外兩地政府緊密聯絡,以便評估大橋項目對環境的累積影響。
- 20. 我們先後在 2005 年 6 月 2 日和 10 月 17 日諮詢離島區議會對香港接線各個走線方案的意見。
- 21. 我們於 2008 年 4 月 25 日就計劃提交擬議的大橋施工前工作的撥款申請,諮詢交通事務委員會的意見。委員支持撥款申請。[尚待確認]

# 對環境的影響

- 22. 擬議的大橋施工前工作不會對環境造成不良影響。
- 23. 就香港口岸及香港接線連接大橋主體在香港境內的工程,我們已開始了香港接線的環境影響評估研究,而香港口岸的環境影響評估研究亦會於二零零八年年中開展,以評估項目在《環境影響評估條例》下環境方面的可接受情度。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。

## 對文物的影響

24. 擬議的大橋施工前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在香港境內界定的政府文物地點。

#### 土地徵用

25. 擬議的大橋施工前工作無須徵用任何土地。

# 背景資料

26. 2003 年 1 月,路政署署長在分目 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」項目開立了一個項目,以撥款支付委托綜合運輸研究所進行《香港與珠江西岸交通聯繫研究》的費用中香港特區須承擔的部分,所需費用為 80 萬元。綜合運輸研究所在 2003 年 7 月完成該項研究。

27. 2004 年 3 月,我們在分目 6100TX 項目下開立一個項目,以撥款支付公規院為大橋進行工程可行性研究的費用中香港特區須承擔的部分。估計所需費用為 1,100 萬元。2005 年 4 月,我們把這個項目的核准工程計劃預算費增加 90 萬元至 1,190 萬元,以撥款支付公規院為工程可行性研究進行多項附加專題研究的費用中香港特區須承擔的部分。2006 年 9 月,我們再把這個項目的核准工程計劃預算費增加 230萬元至 1,420 萬元,以進行工程可行性研究範圍內有關 "三地三檢"模式的補充研究。公規院已大致完成項目可行性研究及各項補充的專題研究。根據這些研究的結果,公規院修訂了大橋項目的工程可行性研究報告,並於 2008 年 1 月提交協調小組考慮。現在,公規院正根據協調小組第八次會議達成的共識及三地政府就修訂的工程可行性研究報告所提出的意見,進行修編的工作。

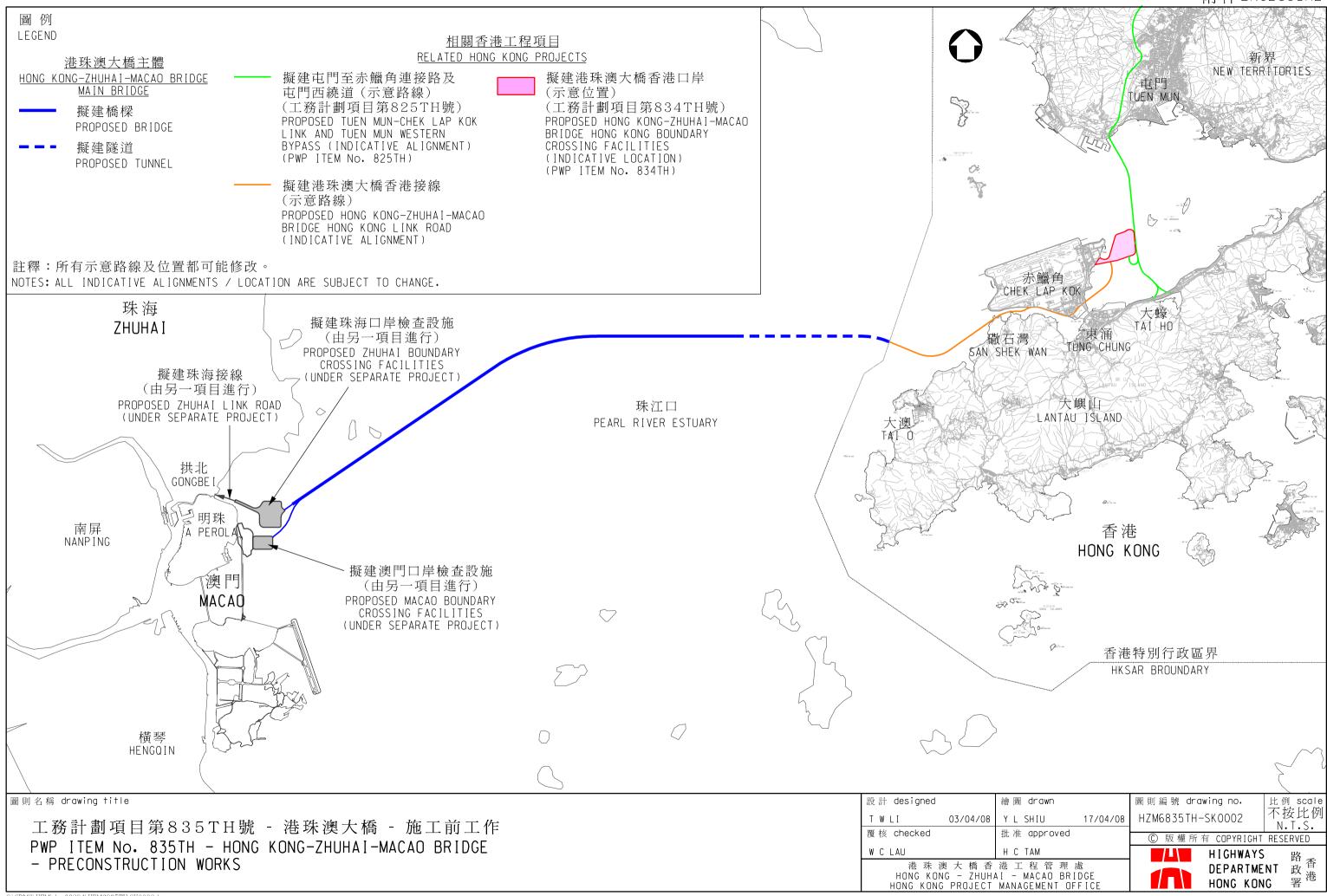
- 28. 2005 年 6 月,我們把 **796TH** 號工程計劃提升為甲級工程,按付款當日價格計算,估計所需費用為 2,680 萬元,用以支付香港特區就大橋進行概念設計及進一步技術研究所需承擔的費用。研究工作包括環境影響評估、進一步的工地勘測工作、現場風及波浪的設計數據收集、制定設計規範、施工規範、運營維護要求、質量驗評標準和估算外海工程價格。陸上及海域工程的環境影響評估正在進行中,預期在 2008年第三季完成。而其他的進一步技術研究亦進展順利,大部分的中期報告已提交,為將來的大橋主體項目招標工作提供有用的資料。
- 29. 我們在 2008 年 3 月把 **835TH** 號工程計劃列入乙級工程。
- 30. 擬議的大橋施工前工作,不會直接涉及任何移走或種植樹木的建

議。

31. 擬議的大橋施工前工作會在內地進行,因此不會為香港特區創造就業機會。

-----

運輸及房屋局 2008 年 5 月



# 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

我們需在「三地三檢」<sup>1</sup>模式下建造港珠澳大橋香港口岸(香港口岸),以配合港珠澳大橋。

#### 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,用以支付港珠澳大橋香

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> 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的境內。

港口岸的勘測及初步設計工作。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. **834TH** 號工程計劃(下稱「工程計劃」)的範圍包括 一
  - (a) 進行填海工程,以提供土地進行香港口岸的發展項目;
  - (b) 貨物處理設施,包括供貨車清關的貨車檢查亭、貨車驗貨台、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的過關 亭和檢查設施、旅檢大樓和大堂等;
  - (d) 提供與香港口岸有關服務的政府部門辦公地方和設施;
  - (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、車輛緩衝區、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) 設置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。

附件1載有港珠澳大橋香港口岸的擬設位置圖。

4. 我們擬提升為甲級的工程計劃部分包括一

- (a) 檢討港珠澳大橋香港口岸之前研究的結果和審議香港口岸各 設計方案;
- (b) 就環境、交通、海事、航空和其他相關方面進行影響評估;
- (c) 上文第 3 段所述工程的初步設計工作;以及
- (d) 相關的工地勘測和監督工作。
- 5. 我們計劃在 2008 年 7 月展開勘測及初步設計研究,以期在 2010 年 5 月完成。

#### 理由

- 6. 2003 年,廣東、香港及澳門政府成立港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱「協調小組」),以便開展大橋項目的準備工作。2004 年,協調小組委託中交公路規劃設計院(下稱「公規院」)進行大橋項目可行性研究。該項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。至今協調小組合共舉行了八次會議及多次專家評審會議,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。2007 年 1 月 7 日,專責小組召開會議,並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 月展開香港口岸的選址研究,並於 2008 年初完成。研究審視了多個可行選址,包括多個於機場島東和西面水域的不同填海方案;於儆石灣填海、土地開托和混合方案;機場島方案;及於大蠔的填海方案。最後,研究建議在機場東北對開水域建設香港口岸為首選方案。這首選方案對環境的影響比較少,而且貼近機場,因此只要延建現時的旅客捷運系統,便可連接機場的客運大樓和香港口岸,即可便利航空/陸路的過境轉乘旅客。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,如果採用建議的選址,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. 公規院已大致完成大橋的工程可行性研究。
- 10. 公規院於 2008 年 2 月 28 日舉行的協調小組第八次會議時講述了港珠澳大橋可行性研究的主要結果。會上協調小組就大橋項目的融資安排達成共識,尤其是同意各地政府各自建造、營運和養護其境內的口岸。
- 11. 為了讓香港口岸可以配合港珠澳大橋的通車時間,我們需要盡快就香港口岸開展勘測及初步設計的研究,以決定香港口岸的選址、佈置、土地需求和影響。我們會在進行勘測及初步設計研究時,根據《環境影響評估條例》的規定以識別對環境的影響和所需的緩解措施,包括與文物保育有關的措施。此外,我們會進行工地勘測,以提供土力和地質方面的資料,以供初步和其後的詳細設計工作。由於這工程計劃涉及多個不同範疇,而我們又欠缺內部資源,因此我們建議委聘顧問以進行勘測及初步設計研究工作和監督工地勘測工程。

## 對財政的影響

12. 按付款當日價格計算,估計這項工程計劃的勘測及初步設計研究的費用為 8,690 萬元(見下文 13 段),分項數字如下 —

	F7 11	- + 1	百	萬元
(a)	顧問	質		45.0
	(i)	檢討之前的研究結果 和審議各設計方案	5.0	
	(ii)	影響評估(環境、交 2 通、海事、航空等)	5.1	
	(iii)	初步設計 1	3.3	
	(iv)	監督工地勘測	1.6	

			百萬元	
(b)	工地勘測		29.1	
(c)	應急費用		7.4	
		小計:	81.5	(按 2007 年 9 月 價格計算)
(d)	價格調整準備		5.4	
		總計:	86.9	- (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,安排如下一

	百萬元		百萬元
年度	(按 2007 年 9 月 價格計算)	價格調整因數	(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	24.7	1.10545	27.3
	81.5		86.9

- 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。我們會以總價合約形試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,故合約會訂定可調整價格的條文。顧問會監督透過競投程序批出的工地勘測工程。
- 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. 我們已在 2007 年 7 月就港珠澳大橋香港口岸的各個可行選址諮詢環保團體和漁民代表。大部分環保團體同意在機場東北面進行填海工程相對於其他方案對環境造成的影響較少,因此值得進一步考慮。部分團體則基於原則問題反對填海。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. 此外,我們於 2007 年 9 月 19 日就港珠澳大橋香港口岸的各個可行選址諮詢離島區議會的意見。部分議員支持在機場東北對開水域設置香港口岸的方案,因為該方案能使口岸與機場產生協同效應,對香港整體經濟有利。不過有些議員則屬意香港口岸選址儆石灣附近,藉此促進當地的發展和經濟。我們最後沒有揀選儆石灣方案為入選方案,因為這方案會對中華白海豚造成負面影響,和會造成顯著的噪音、空氣、視覺和景觀的不良影響,包括大量開山、移走具景觀價值的林地和清拆考古遺址。
- 18. 我們於 2008 年 4 月 25 日就計劃提交擬議的勘測及初步設計研究的撥款申請,諮詢交通事務委員會的意見。委員支持撥款申請。[尚待確認]

# 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,以詳細處理工程計劃可能造成的環境影響。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及相關的工地勘測工程只會產生少量 建築廢料。我們會規定顧問全面研究如何在日後進行建造工程時,盡 量減少產生建築廢料,並盡可能再用/循環使用這些廢料。

# 對文物的影響

21. 擬議的勘測及初步設計研究工作及相關的工地勘測工程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時研究香港口岸工程會否影響任何不明的文物地點。

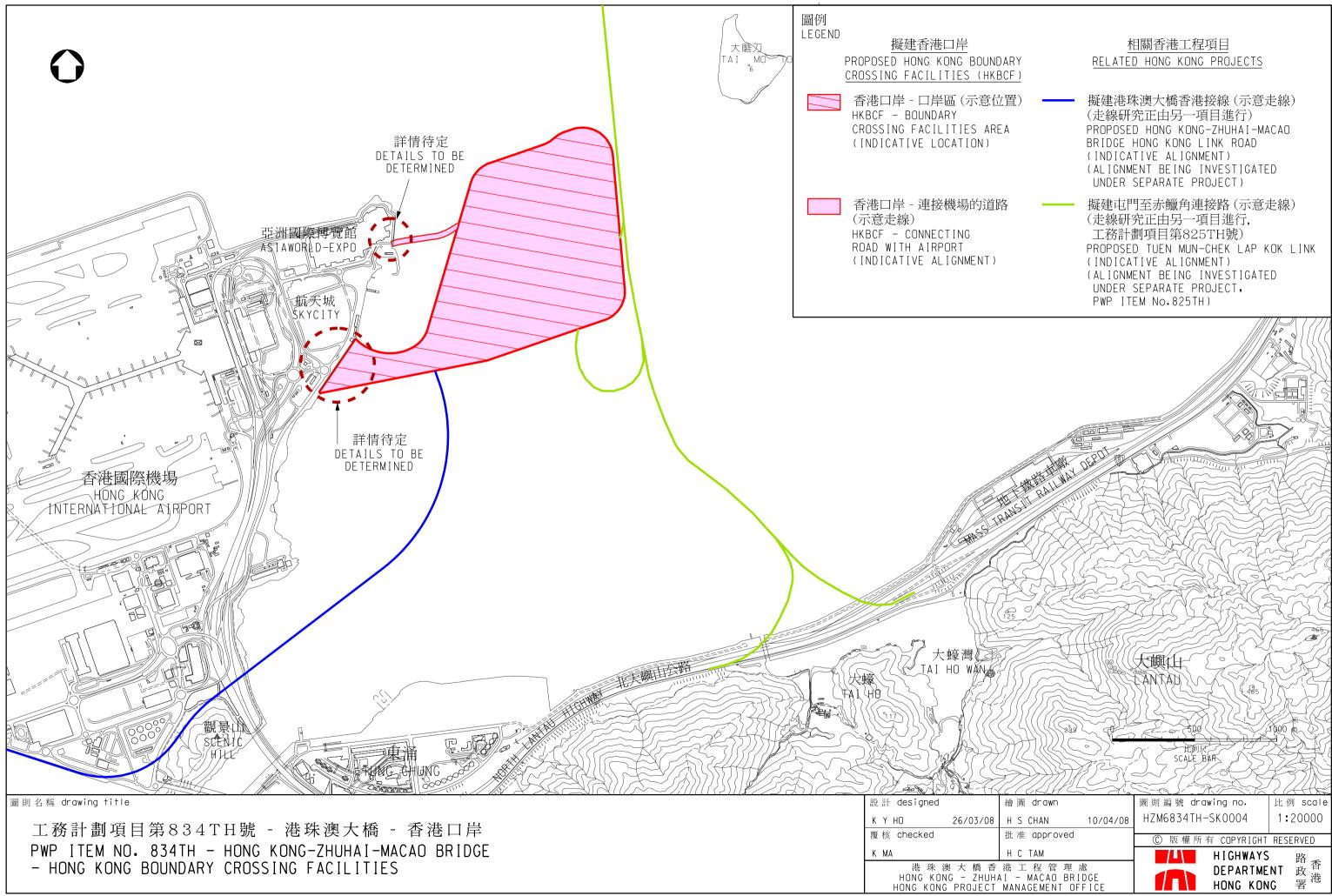
#### 土地徵用

22. 擬議的勘測及初步設計研究及相關的工地勘測工程無須徵用任何土地。

# 背景資料

- 23. 我們在 2007 年 5 月在整體撥款分目 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,委聘顧問進行港珠澳大橋香港口岸選址研究—可行性研究,費用總共為 385 萬元。顧問於 2008 年 3 月完成上述研究。
- 24. 我們在 2008 年 3 月把 **834TH** 號工程計劃列入乙級工程。
- 25. 進行擬議的勘測及初步設計研究和工地勘測工程並不涉及任何移 走或種植樹木的建議。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,我們會在日後的施工階段,加入 種植樹木的建議。
- 26. 我們估計擬議的勘測及初步設計研究工作和工地勘測工程會創造約 75 個職位(包括 22 個工人職位和 53 個專業職位),共 1,300 個人工作月。


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的分項數字

顧問的員工開支		預計的	總薪級	倍數	估計費用
		人工作月	平均薪點	(註 1)	(百萬元)
(a) 檢討之前的研	專業人員	28	38	2.0	3.2
究結果和審議	技術人員	48	14	2.0	1.8
各設計方案					
(b)影響評估(環	專業人員	153	38	2.0	17.4
境、交通、海	技術人員	204	14	2.0	7.7
事、航空等)					
(c) 初步設計	專業人員	83	38	2.0	9.5
	技術人員	102	14	2.0	3.8
(d) 監管工地勘測	專業人員	10	38	1.6	0.9
	技術人員	23	14	1.6	0.7
		雇	頁問的員工開	支總額	45.0

# 實付費用

# (註 2)

(a) 工地勘測 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。我們須待透過 一貫的費用總價競投方式選定顧問後,才能知道實際的人工作月 數和實際所需的費用。