

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2009 年 5 月 6 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－詳細設計及工地勘測工作」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 6 億 2,190 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 6 億 2,190 萬元，用以委聘顧問為港珠澳大橋香港口岸進行詳細設計及相關的工地勘測工作。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、屯門至赤鱗角連接路及機場；
- (g) 重置受工程計劃影響的機場設施，例如現有的東面海上救援設施；以及
- (h) 設置其他設施以連接機場，例如旅客捷運系統以便連接機場客運大樓和香港口岸。

—— 香港口岸的擬議位置和外觀(構思圖)分別載於附件 1 和附件 2。

4. 工程計劃擬提升為甲級的項目包括 —

- (a) 上文第 3 段所述工程的詳細設計工作；
- (b) 相關的工地勘測和工程監管工作；以及
- (c) 合約採購，包括擬備招標文件和評審標書。

5. 我們計劃在 2009 年 9 月展開擬議工程的詳細設計工作，以期在 2012 年 6 月完成所有設計。

理由

香港口岸

6. 2003 年，廣東省、香港特別行政區(下稱「香港特區」)和澳門特別行政區(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」)，以便展開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。2007 年，國家發展和改革委員會(下稱「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，以及香港、廣東省和澳門政府的代表。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」。

立法會先前的批准

7. 2008 年 6 月 6 日，立法會財務委員會批准撥款 8,690 萬元，以委聘顧問進行香港口岸的勘測及初步設計工作。

建議的選址

8. 因應專責小組在 2007 年 1 月所作的建議(見上文第 6 段)，路政署在 2007 年 5 月展開香港口岸選址研究，以物色合適的地點設置香港口岸。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；以及在大嶼的填海方案。

9. 上述研究在 2008 年年初完成，研究最後建議在機場島東北對開水域填海，作為香港口岸首選位置。在進行香港口岸的勘測及初步設計研究時，顧問進一步檢視香港口岸的各個方案後，確認這首選位置。

香港口岸作為運輸樞紐

10. 配合港珠澳大橋主橋、香港接線²以及屯門西繞道和屯門至赤鱗角連接路，建議的香港口岸選址能讓我們建立一個策略性的道路網絡，把香港、珠海、澳門和深圳連接起來，進一步提升香港作為運輸及航空樞紐的地位；其協同效益亦相當顯著。

11. 由於香港口岸的建議位置鄰近香港國際機場，所以將可成為策略性多式聯運樞紐。我們目前的計劃是，與大橋有關的項目，包括香港口岸及香港接線工程，應與屯門西繞道和屯門至赤鱗角連接路同步完成。

建議選址的其他優點

12. 首選位置對水流和環境的影響較少，尤其是在海洋生態和水質方面。舉例來說，首選位置對珠江主要流徑整體水流阻力較輕和排洪能力影響較少；對沙洲及大嶼山西面之間的中華白海豚的活躍走廊影響較少；對航道安全影響較少；以及對自然山巒或海岸線破壞較少等。跟其他填海位置比較，首選建議填海位置能與擬建的屯門至赤鱗角連接路靠岸陸地合併，使填海總面積和海堤長度大大減少。再者，由於這選址鄰近機場，只要重置部分受影響的機場設施，以及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，讓旅客十分方便地在香港口岸轉乘各種不同的運輸工具。此外，這選址亦可利用香港口岸用地為擬建的屯門至赤鱗角連接路在大嶼山提供更佳的着陸點。

香港口岸的影響

13. 我們就香港口岸的選址進行公眾諮詢期間，部分東涌居民表示擔心香港口岸會造成視覺影響(見下文第 25 段)。由於香港口岸建築物的高度十分有限(香港口岸最大型的建築物是旅檢大樓，其高度與現有的機場客運大樓相若)，因此，我們認為視覺影響非常輕微。此外，香港口岸與最接近的東涌沿岸私人住宅發展項目之間相距約 2 公里(與中環

² 香港接線全長約 12 公里，雙程三線行車，連接香港特區邊界的港珠澳大橋主橋和擬設於機場島東北面的香港口岸。

至佐敦之間的距離相若)，這個距離應足以紓減有關的視覺影響。鑑於有區內人士擔心香港接線原先建議的海上高架路部分(接近東涌並在香——
——港口岸前面)會造成視覺影響，我們會採用附件 2 所示的隧道和地面道路混合設計，以釋除他們的疑慮。原先建議的高架路設計與現在建議的隧道和地面道路混合設計的效果比較載於附件 3。東涌居民亦對所帶來的噪音及空氣質素影響表示關注，而我們將按《環境影評估條例》(下稱「環評條例」)處理這些關注。現已大致完成的環境影響評估(下稱「環評」)的結果顯示，這個方案會符合《環評條例》的規定。

其他曾考慮的選址

14. 正如上文第 8 段所述，我們曾考慮另外 7 個選址。這些選址最後可歸納為兩大類：(a)在磡石灣沿海岸線建造香港口岸；以及(b)在機場島西面對開水域建造香港口岸。主要由於這兩類方案會在水流、航道和環境保育方面造成嚴重的問題，所以並非適合的方案。此外，這兩類方案亦不能像建議的選址一樣能讓我們建立上文第 10 至 11 段所述的策略性道路網絡和產生同等的協同效應。這兩類方案和建議的選址——
的比較載於附件 4。

15. 在香港口岸的勘測和初步設計研究下進一步檢視香港口岸的各個方案後，顧問確認原先的建議，即以機場島東北對開水域為香港口岸首選位置。我們已大致完成在首選位置設置香港口岸的環評和其他影響評估。目前的資料顯示，這項工程計劃符合環評規定。我們會在 2009 年 9 月或之前完成香港口岸的初步設計工作。為了能及時建成香港口岸，以配合港珠澳大橋的啓用，我們必須盡快展開香港口岸的詳細設計及相關的工地勘測工作。由於這項工程計劃涉及不同專業，而我們又缺乏內部資源，因此建議委聘顧問進行詳細設計及監管相關的工地勘測工作。

創造職位

16. 為實施香港口岸、香港接線、屯門至赤鱗角連接路和屯門西繞道的工程計劃，估計會在施工階段創造約 18 000 個職位(約 3 000 個專業／技術人員職位和 15 000 個工人職位)。

17. 我們估計進行擬議的詳細設計及工地勘測工作可創造約 250 個職位(190 個專業／技術人員職位和 60 個工人職位)，共提供約 4 100 個人工作月的就業機會。

對財政的影響

18. 按付款當日價格計算，我們估計這部分工程計劃的費用為 6 億 2,190 萬元，分項數字如下－

		百萬元	
(a)	顧問費	442.5	
	(i) 檢討初步設計	44.3	
	(ii) 詳細設計	287.7	
	(iii) 擬備招標文件和評審 標書	110.5	
(b)	監管工地勘測工作	6.4	
(c)	工地勘測工作	80.0	
(d)	應急費用	52.9	
	小計	581.8	(按2008年9月 價格計算)
(e)	價格調整準備	40.1	
	總計	621.9	(按付款當日 價格計算)

—— 估計顧問費的分項數字載於附件 5。

19. 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 2008 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)
2009-2010	21.7	1.03500	22.5
2010-2011	277.4	1.05570	292.9
2011-2012	188.5	1.07681	203.0
2012-2013	94.2	1.09835	103.5
	<u>581.8</u>		<u>621.9</u>

20. 我們按政府對 2009 至 2013 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填海工程的詳細設計工作。由於有關顧問工作需時不超過 12 個月，因此合約不會訂定可調整價格的條文。我們亦會以總價合約委聘顧問為餘下工程進行詳細設計工作。由於有關顧問工作需時超過 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。有關合約會訂定可調整價格的條文。

21. 擬議的詳細設計及相關的工地勘測工作不會引致任何每年經常開支。

公眾諮詢

22. 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在任何位置填海。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。

23. 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，認為口岸可與機場產生協同效應，對全港整體經濟有利。不過，有些區議員認為香港口岸的選址應在磡石灣附近，藉此促進當地的發展和經濟。不過，我們不建議採用磡石灣方案，因為這方案會對中華白海豚造成負面影響，並會造成顯著的噪音、空氣污染、視覺和景觀影響，包括須大量開山、移走具景觀價值的林地和清拆考古遺址等。

24. 2008 年 4 月 25 日和 5 月 16 日，我們向立法會交通事務委員會委員匯報港珠澳大橋、香港口岸和香港接線規劃工作進度的最新資料。2008 年 6 月 6 日，財務委員會批准撥款 8,690 萬元，以委聘顧問進行香港口岸的勘測及初步設計工作。

25. 在 2008 年 9 月至 10 月期間，我們就香港口岸進行過連串的公眾參與活動，包括與離島區議會、屯門區議會和元朗區議會的主席、專業團體、鄉議局、大嶼山分區委員會、屯門分區委員會、商會、漁民團體、海事業和環保團體舉行 10 次焦點小組會議，並在東涌和屯門舉行兩個關於港深珠通道的公眾參與工作坊。為進一步諮詢區內居民的意見，我們在 2009 年年初與東涌居民、大澳鄉事委員會和東涌鄉事委員會舉行了 13 次會議。部分東涌居民擔心擬設在機場島東北對開水域的香港口岸可能會造成環境和視覺影響，並認為在機場島西面設置香港口岸是較佳的選擇。此外，一些居民(尤其是鄉村社區的居民)希望當局在磡石灣設置香港口岸，以促進區內的發展和經濟。我們已充分考慮以上 3 個選址方案的利與弊，其比較載於上文第 14 段及附件 4 中。至於東涌居民特別關注的視覺影響，我們已把香港接線由原先的高架路方案改為隧道和地面道路混合設計(詳釋於上文第 13 段)。就擬建口岸對噪音和空氣質素的影響，我們的初步數據結果合乎《環評條例》的要求。此外，基於沙螺灣村民對香港接線的景觀關注，我們會將該處橋樑的跨距由 60 米增至 180 米。

26. 2009 年 4 月 17 日，我們就香港口岸首選方案(機場東北對開水域)的研究結果諮詢離島區議會。雖然一些代表大嶼山西北居民的區議員傾向把香港口岸選址設於機場島的西面，大多數區議員支持上文建議的香港口岸首選位置。亦有議員建議成立一個有區議員參與的跨局小組，以討論大橋如何可為大嶼山帶來更大經濟利益。當局會跟進這項建議。

27. 2009年4月24日，我們就詳細設計和相關工地勘測工作的撥款申請計劃諮詢交通事務委員會，委員對撥款申請表示支持，同時亦要求當局提供有關東涌附近某些發展項目的資料。

。

對環境的影響

28. 這項工程計劃下的填海工程、挖泥作業、擴展旅客捷運系統和路橋屬於《環評條例》(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。我們已進行環評研究，以詳細處理工程計劃對環境可能造成的影響。我們即將根據《環評條例》的規定，呈交環評報告予環境保護署署長審批，並會依照法定程序，公開環評報告，以徵詢公眾人士和環境諮詢委員會的意見。

29. 擬議的詳細設計顧問工作和工地勘測工作只會產生極少量建築廢物。我們會要求顧問全面研究如何在日後進行工程計劃時，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

30. 擬議的詳細設計及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。

土地徵用

31. 擬議的詳細設計及相關的工地勘測工作無須徵用土地。

背景資料

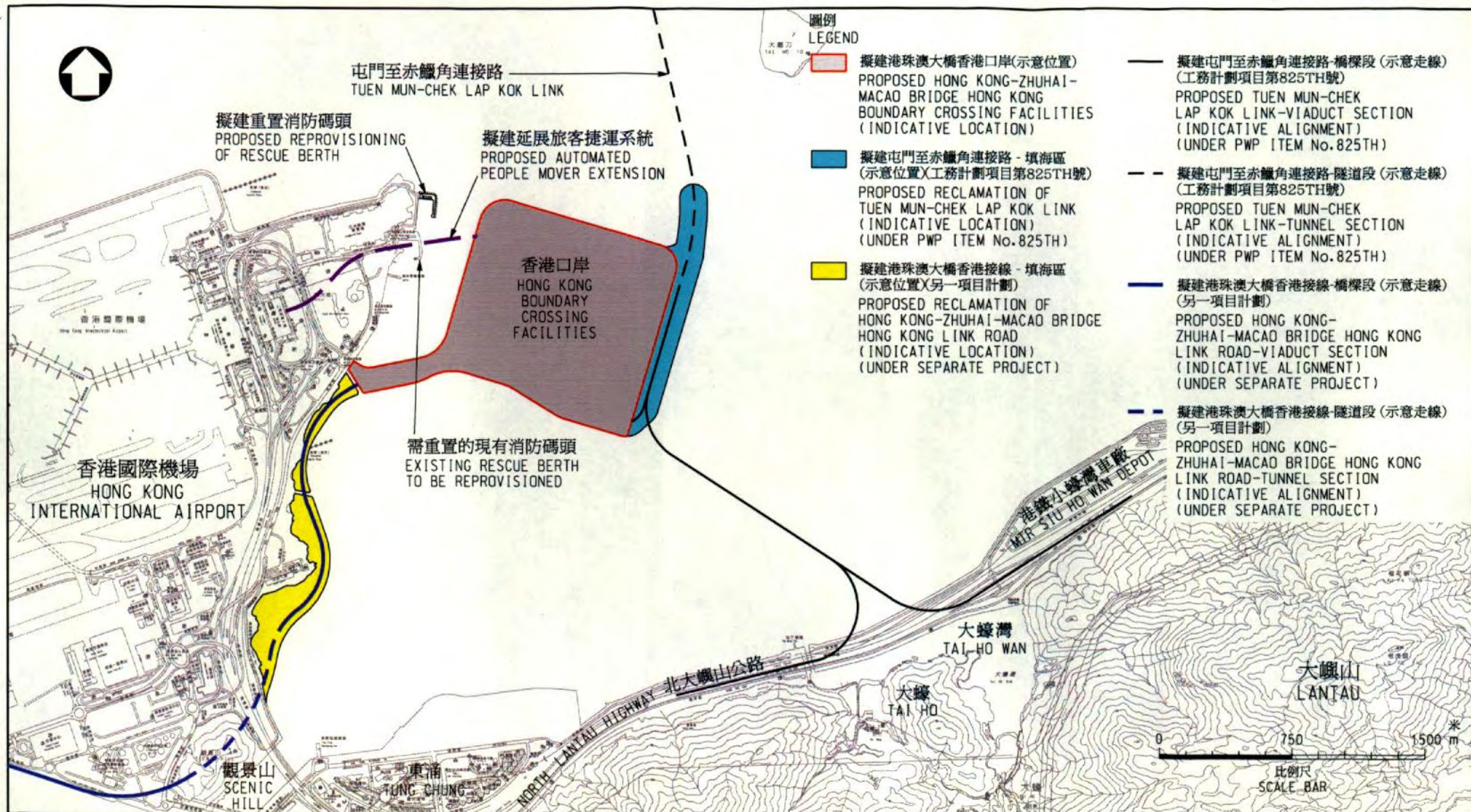
32. 我們在 2007 年 5 月委聘顧問進行港珠澳大橋香港口岸選址研究－可行性研究，估計所需的 385 萬元費用總額已在分目 5101CX「為工務計劃丁級工程項目進行土木工程、研究和勘測工作」項下撥款支付。顧問已在 2008 年 3 月完成研究。

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

34. 我們在 2008 年 6 月把 **834TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **837TH** 號工程計劃，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。我們在 2008 年 7 月委聘顧問為這項工程計劃進行勘測及初步設計工作。顧問已大致完成環評和其他影響評估，並會在 2009 年 9 月或之前完成初步設計工作。

35. 進行擬議的詳細設計及相關的工地勘測工作不涉及移走或種植樹木的建議。我們會要求顧問在工程計劃的詳細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。

運輸及房屋局
2009 年 4 月



圖則名稱 plan title

工務計劃項目第834TH號 - 港珠澳大橋香港口岸
PWP ITEM NO. 834TH - HONG KONG-ZHUHAI-MACAO BRIDGE
HONG KONG BOUNDARY CROSSING FACILITIES

設計 designed

K Y HO 27/03/09

覆核 checked

K MA

繪圖 drawn

Y L SHIU 31/03/09

批准 approved

K M BOK

圖則編號 plan no.

HZM6834TH-SK0034

比例 scale

1:30000

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED



HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG

路 香
政 港
署



從東涌望向香港口岸的景觀
VIEW OF HONG KONG BOUNDARY CROSSING FACILITIES FROM TUNG CHUNG

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第834TH號 - 港珠澳大橋香港口岸 - 景觀構思圖
 PWP ITEM NO. 834TH - HONG KONG-ZHUHAI-MACAO BRIDGE
 HONG KONG BOUNDARY CROSSING FACILITIES - VIEW (ARTIST'S IMPRESSION)

設計 designed

K Y HO 03/04/09

繪圖 drawn

C K WONG 03/04/09

圖則編號 plan no.

HZM6834TH-SK0031

比例 scale

N.T.S.

覆核 checked

K MA

批准 approved

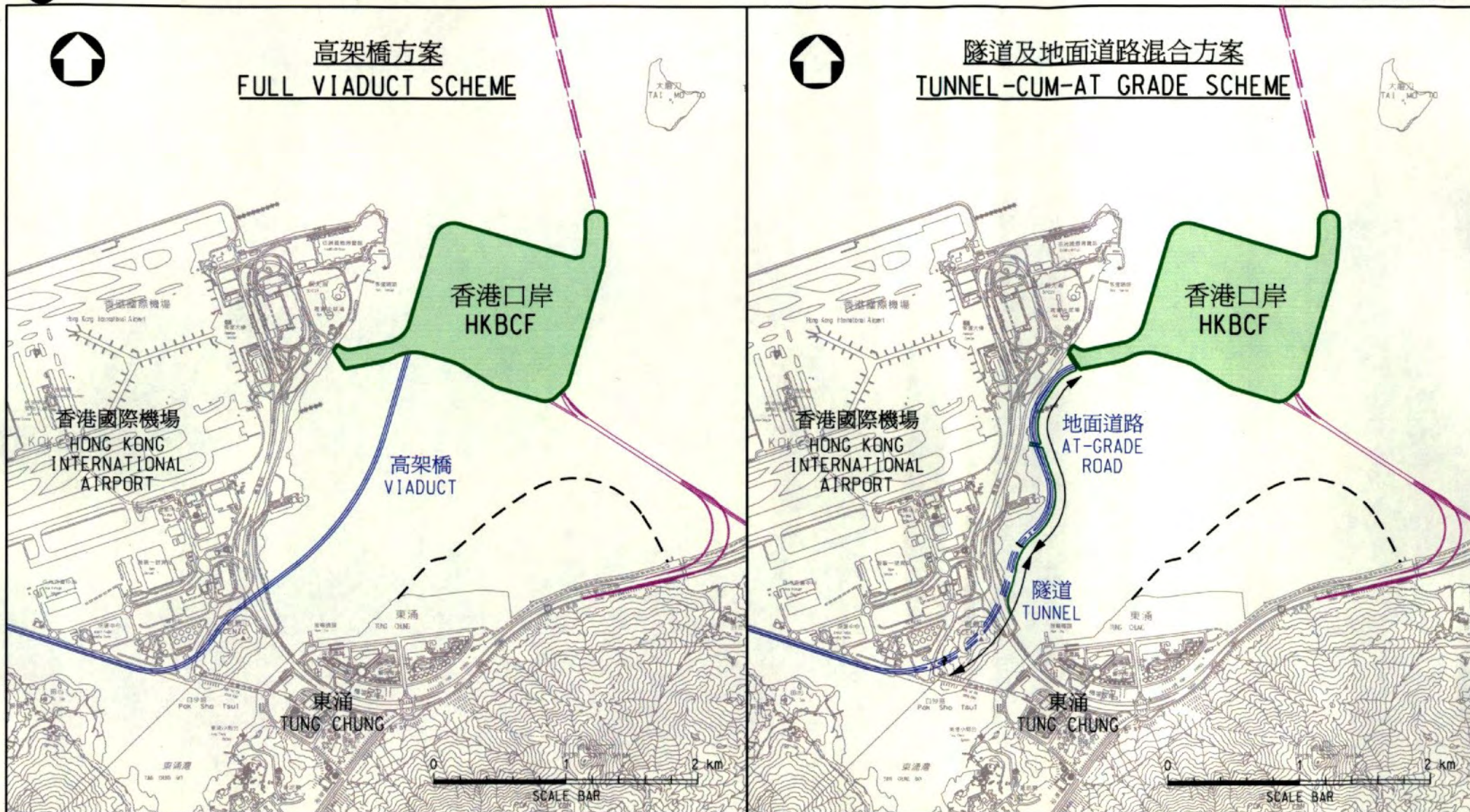
K M BOK

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

港珠澳大橋香港工程管理局
 HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE
 HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE



HIGHWAYS 路
 DEPARTMENT 政
 HONG KONG 署



圖則名稱 plan title

香港接線 - 機場島東北水域走線方案
HONG KONG LINK ROAD -
ALIGNMENT SCHEMES AT NORTH-EAST OF AIRPORT ISLAND

設計 designed

K Y HO 08/04/09

覆核 checked

K MA

繪圖 drawn

Y L SHIU 08/04/09

批准 approved

K M BOK

港珠澳大橋香港工程管理局
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE
HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE

圖則編號 plan no.

HZM6834TH-SK0036

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

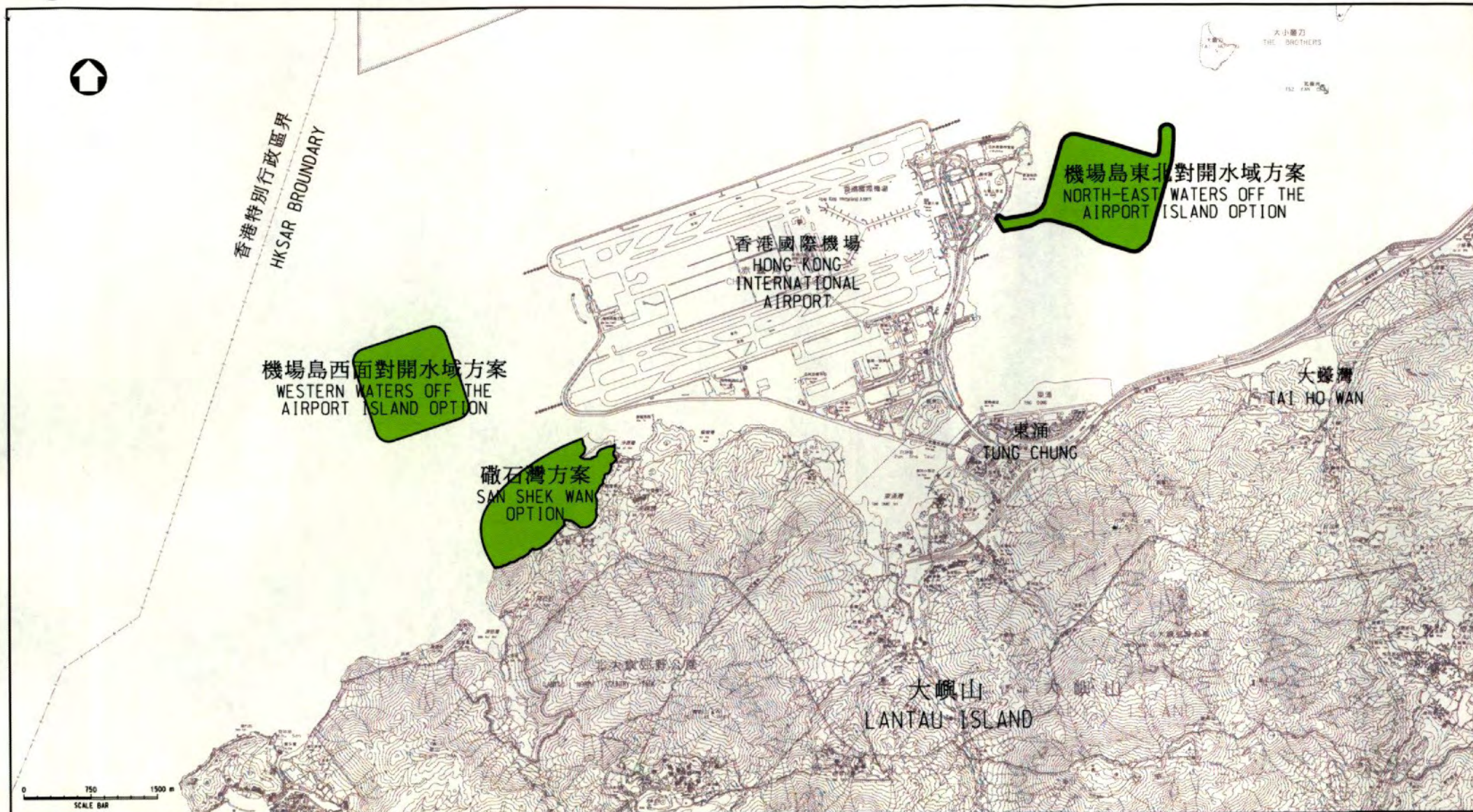


HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG

比例 scale

1:40000

路政署
香港



圖則名稱 drawing title

香港口岸選址
HONG KONG BOUNDARY CROSSING FACILITIES (HKBCF) LOCATIONS

設計 designed K Y HO 22/04/09	繪圖 drawn K L LEUNG 22/04/09	圖則編號 drawing no. HZM6834TH-SK0038	比例 scale 1:60000
覆核 checked K MA	批准 approved K M BOK	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
港珠澳大橋香港工程管理處 HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE		 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港

834TH－港珠澳大橋香港口岸

觀景山與香港口岸之間的香港接線路段採用全高架路設計及隧道和地面道路混合設計的效果比較

	全高架路設計	隧道和地面道路 混合設計
長度	2.8 公里	2.7 公里
道路與東涌北發展區之間的最短距離	700 米	920 米
路面水平	主水平基準以上 +17 米至+35 米	主水平基準以上 +6.5 米
視覺影響	東涌灣內的 突出建築物	與現有的 機場島融合

834TH－港珠澳大橋香港口岸
建議的香港口岸選址與另外兩類方案的比較

機場島東北對開水域方案	礮石灣方案	機場島西面對開水域方案
離島區議會整體上支持機場島東北對開水域方案	部分沙螺灣和礮石灣村民支持這個方案，希望可促進西大嶼山將來的發展。部分東涌居民贊成這個方案。	部分東涌居民支持這個方案。
<u>運輸及經濟功能</u> - 設在機場島東北對開水域的香港口岸會連接屯門至赤鱗角連接路，構成機場、新界西北和大嶼山的運輸網絡。大嶼山與市區之間的連繫和東涌市的交通網絡都會有所改善。 - 港珠澳大橋連同位於機場島東北對開水域的香港口岸、屯門至赤鱗角連接路和屯門西繞道，將形成一個便捷的策略性道路網絡，把香港、深圳、珠海和澳門連接起來。此外，香港口岸亦十分接近多種運輸工具的搭乘地點(包括機場、海天客運碼頭、機場快線和東涌線)，所以亦會形成一個策略性多式聯運交通樞紐。		<u>運輸及經濟功能</u> 假如採納機場島西面對開水域方案，香港接線須繞道 2 公里，令整體的社會成本提高(例如在時間和能源方面)，以及令廢氣排放量增加(每年額外排放 60 公噸氮氧化物)。

機場島東北對開水域方案	礮石灣方案	機場島西面對開水域方案
<u>運輸及經濟功能</u> 3. 經港珠澳大橋到機場轉乘飛機的過境旅客無須在香港口岸辦理出入境手續便可利用機場旅客捷運系統前往機場，過關時間會因而省減。 4. 由於附近設有亞洲國際博覽館、酒店、購物商場和店鋪等，區內的經濟活動和就業機會將會有更大的增長潛力。		
<u>環境影響</u> 1. 部分東涌居民關注視覺影響。考慮到有關的公眾意見，我們已用隧道配合地面道路來取代近東涌的一段高架道路。由於香港口岸與東涌相距 2 公里(與中環至佐敦之間的距離相若)，當中的建築物普遍不高(香港口岸最大型的建築物是旅檢大樓，其高度與現有的機場客運大樓相若)，所以對於由東涌往外望的視覺影響應十分輕微。	<u>環境影響</u> 1. 礮石灣方案極接近附近的村落。最近距離為 20 米。村落與香港口岸的距離如此近，將無法符合《環評條例》所訂明的空氣質素和噪音水平規定。 2. 礮石灣方案涉及大規模的開山工程(約 1 500 萬立方米)，並會嚴重破壞天然林地(約 35 公頃和超過 20 000 棵樹)和破壞天然海岸線(約 2 公里)，對礮石灣的天然環境造成永久的損害。	<u>環境影響</u> 1. 中華白海豚—機場西面水域一直公認是中華白海豚的活躍範圍。中華白海豚聚集在沙洲／龍鼓洲和大嶼山西面。沙洲／龍鼓洲及大嶼山西面之間更是中華白海豚的活躍走廊。在此設置人工島會對中華白海豚造成嚴重的影響。

機場島東北對開水域方案	礮石灣方案	機場島西面對開水域方案
2. 部分東涌居民關注環境問題。我們會根據《環境影響評估條例》(下稱「環評條例」)下的環境影響評估(下稱「環評」)處理居民關注的事宜。有關的環評工作已大致完成，而大致評估結果顯示，機場島東北對開水域方案會符合《環評條例》的規定，包括有關空氣質素和噪音水平的標準。須注意的一點是：這些評估結果不單計及香港口岸、香港接線和屯門至赤鱸角連接路的影響，還包括由其他源頭引致的累積影響。環評研究報告定稿後會提交《環評條例》所訂明的法定主管當局。如獲環境保護署署長批准，環評報告預計可在 2009 年 8 月供公眾查閱。		
<u>填海</u> 1. 由於香港口岸的填海範圍和屯門至赤鱸角連接路靠岸陸地的填海範圍可以合併，海堤會縮短約 1.8 公里，而挖泥體積會減少約 500 萬立方米。	<u>填海</u> 1. 香港口岸的填海範圍不能與屯門至赤鱸角連接路靠岸陸地的填海範圍合併。這樣不僅須在礮石灣進行填海工程以設置香港口岸，同時亦須在機場島東面進行填海工程以便為屯門至赤鱸角連接路提供靠岸陸地。	<u>填海</u> 1. 在這個方案下，香港口岸的填海範圍不能與屯門至赤鱸角連接路靠岸陸地的填海範圍合併。這樣不僅須在機場島西面填海，同時亦須在機場島東面填海，以便為屯門至赤鱸角連接路提供靠岸陸地。

機場島東北對開水域方案	礮石灣方案	機場島西面對開水域方案
2. 只須在機場島東面填海(有別於另外兩個方案，即機場島西面對開水域方案和礮石灣方案。這兩個方案不單涉及在機場島西面填海，而且亦須在機場島東面填海，以便為屯門至赤鱸角連接路提供靠岸陸地)。		
		<u>水流和航道安全</u> 1. 珠三角地區主要流徑—根據港珠澳大橋工程可行性研究報告的評估，阻水的比率必須限制在 10%，以盡量減少對水流和排洪的影響。倘若按這個方案在珠三角地區的主要流徑設置人工島，阻水比率會高於 10%，因而嚴重影響珠江流徑和排洪能力。 2. 此外，在香港特區邊界附近設置香港口岸會影響航海，航道安全亦可能受到影響。

834TH－港珠澳大橋香港口岸

估計顧問費的分項數字

顧問的員工開支		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)
(a) 檢討初步設計	專業人員	184	38	2.0	22.3
	技術人員	554	14	2.0	22.0
(b) 詳細設計	專業人員	1 110	38	2.0	134.4
	技術人員	3 864	14	2.0	153.3
(c) 擬備招標文件和 評審標書	專業人員	417	38	2.0	50.5
	技術人員	1 513	14	2.0	60.0
顧問的員工開支總計					442.5

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。(在 2009 年 4 月 1 日，總薪級第 38 點的月薪為 60,535 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,835 元)。
2. 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，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。