

二零一一年十月二十六日
討論文件

立法會交通事務委員會

港珠澳大橋香港本地工程的最新進展

目的

本文件向議員匯報港珠澳大橋（大橋）香港本地工程計劃的最新情況，並請議員支持當局向立法會工務小組委員會及財務委員會（財委會）申請開展香港口岸和香港接線的建造工程以及屯門至赤鱲角連接路的詳細設計、工地勘測及前期工程的撥款。

背景

2. 大橋是一項在社會作了充分討論並規劃已久的大型跨境運輸基建項目，對香港、內地及澳門的經濟進一步發展，有非常重要的策略性意義。大橋將會是世界上採用橋隧結合方案、三線雙程分隔車道最長的跨海大橋，連繫香港、珠海和澳門三地。三地計劃大橋於 2016 年落成通車，項目開通後，將為香港與內地及澳門的交通連繫開創新局面，為香港長遠的經濟發展注入新動力，對本港旅遊、金融、貿易、商業和物流等各主要行業均會帶來新機遇。

3. 當局曾多次與立法會討論大橋的建造計劃，財委會到目前為止就大橋的多個相關項目批准撥款約 102 億元（按付款當日價格計算），主要的項目包括：

- (a) 撥款共 92 億 8,000 萬元（按付款當日價格計算），以資助大橋主橋的初部設計、工地勘測、詳細設計和建造工程（於 2009 年 2 月及 5 月獲財委會批准撥款）；
- (b) 撇款 6 億 2,190 萬元（按付款當日價格計算），以委聘顧問為香港口岸進行詳細設計及工地勘測工作（於 2009 年 5 月獲財委會批准撥款）；
- (c) 撇款 4,660 萬元（按付款當日價格計算），以支付香港特別行政區（香港特區）政府就大橋施工前工作所需分擔的費用（於 2008 年 6 月獲財委會批准撥款）；

- (d) 撥款 8,690 萬元（按付款當日價格計算），以委聘顧問為香港口岸進行工地勘測和初步設計（於 2008 年 6 月獲財委會批准撥款）；
- (e) 撇款 8,860 萬元（按付款當日價格計算），以委聘顧問為屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道進行工地勘測及初步設計工作（於 2008 年 1 月獲財委會批准撥款）；及
- (f) 撇款 5,890 萬元（按付款當日價格計算），用以為港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路（現稱香港接線）進行勘測和初步設計工作（於 2003 年 12 月獲財委會批准撥款）。

工程及相關工作進度

大橋主橋

4. 國務院於 2009 年 10 月 28 日的常務會議上，正式批准港珠澳大橋工程可行性研究報告。就大橋本身的具體工程進度方面，位於內地水域的主橋部分及珠澳口岸的工程，已如期在 2009 年年底動工，預期這些工程可按計劃於 2016 年完成。大橋主橋工程初步設計及技術設計已分別於 2010 年 3 月及 10 月獲交通運輸部批准。大橋主橋工程中最重要的「隧道及人工島工程的設計施工總承包合約」亦已正式開展。就主橋工程橋樑部分方面，橋樑工程施工圖設計階段勘察設計合同已於 2011 年 3 月簽署，橋樑工程施工圖設計工作已正式啓動。

香港本地工程及相關工作

5. 大橋於香港本地主要工程（即香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路）的最新進展，有如下述：

(a) 香港口岸

6. 香港口岸於香港國際機場東北水域約 130 公頃的新填海土地上建設。除了填海形成的土地外，香港口岸的工程亦包括建造所需的上層建築和基礎設施（包括貨運和客運相關設施、政府建築物、公共運輸交匯處、交通和機電設備、環保措施等）。

7. 香港口岸填海工程的工地勘探及詳細設計經已完成，填海工程的招標工作已於 2011 年 2 月開展，並於 7 月 8 日截標，路政署就已提交的標書的評審工作已經完成。另外，口岸設施及陸上的基建工程的詳細設計工作已於 2010 年 12 月開展。若獲得立法會批准撥款，我們會盡快批出填海工程合約，以便工程可在 2011 年年底開展。我們計劃把香港口岸與其他港珠澳大橋的相關項目同期落成，以配合港珠澳大橋在 2016 年年底通車。

(b) 香港接線

8. 香港接線把大橋主橋由粵港分界線連接至香港口岸，走線是沿機場水道在海面上建造一條高架橋，相關的初步設計及勘測工作已經完成。香港接線的設計及建造合約的投標者資格預審已經展開，如獲立法會撥款，我們將盡快開展詳細設計及建造工程，以期於 2016 年年底完工。

(c) 屯門至赤鱲角連接路

9. 屯門至赤鱲角連接路和正在規劃中的屯門西繞道¹會為往來新界西北、香港口岸、機場以及大嶼山的其他部分提供最直接的連接路線。這條新路線通車後，可大大縮短新界西北往來大嶼山的行車時間，並在現有的北大嶼山公路外提供替代通道接駁香港國際機場。屯門至赤鱲角連接路全長約 9 公里，主要由約 1 公里的高架橋及約 5 公里的海底隧道連接屯門至港珠澳大橋香港口岸；而在南面再由約 3 公里的高架橋連接大橋香港口岸和北大嶼山公路，這段南面連接路在功能上是接駁香港口岸至北大嶼山的主要道路，因此必須與港珠澳大橋同時開通。

10. 就屯門至赤鱲角連接路前期工程而言，如撥款申請獲得通過，港珠澳大橋香港口岸及屯門至赤鱲角連接路南面出入口的填海工程將會在同一個工程一同進行，並將透過同一張工程合約施工，以減少建造海堤的幅度，從而把環境影響減至最少。工程的詳細設計和工地勘測工作已在 2009 年至 2010 年年間完成。如撥款申請獲得通過，我們將盡快展開屯門至赤鱲角連接路的前期工程，與香港口岸的填海工程在同一工程合約一同施工。我們並計劃盡快為與屯門至赤鱲角連接路相關的餘下部分工程展開詳細設計和工地勘測，以期在 2016 年開通屯門至赤鱲

¹ 路政署於 2010 年 11 月與屯門及元朗區議會、屯門鄉事委員會及鄉議局進行了一系列的諮詢。因應收集到的意見，路政署會就設計作出相應的調整，以期進一步推展該項目。我們現正推展屯門西繞道的勘測和初步設計，並將會就其詳細設計申請撥款。

角連接路連接大橋香港口岸和北大嶼山公路的南段，以配合大橋的開通。

司法覆核事件的影響

11. 當局原定於 2010 年年底前動工興建港珠澳大橋本地工程。一名東涌居民在 2010 年 1 月 22 日就環境保護署（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（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，港珠澳大橋香港口岸及香港接線的環境許可證被撤銷，有關工程不能展開。

12. 由於原訟法庭的裁決涉及重要法律觀點，以及對《環境影響評估條例》（第 499 章）執行原則有重大影響，環保署決定就裁決提出上訴，而上訴法庭於 2011 年 9 月 27 日一致裁定環保署署長上訴得直，並確定了環保署署長就港珠澳大橋本地工程項目發出的環境許可證的有效性。因此，我們已重新啟動大橋本地工程因訴訟的關係而未完成的法定及撥款程序。

13. 我們計劃於 11 月向財委會申請撥款。如撥款獲得通過，我們計劃就大橋本地工程於本年年底動工，並會全力加強人手和修改工程及建造方法以壓縮工程時間表，爭取如期於 2016 年完成工程，讓大橋開通。由於訴訟的關係，我們的動工時間表較原定的動工日期相差了約一年。我們預計有關影響令大橋本地部分的工程費用增加約 65 億元（按付款當日價格計算），主要原因包括須修改施工方法以壓縮工程時間表，令大橋能如期落成；及工程價格上升所引致的增幅。若不盡快進行工程，我們估計所需成本將會繼續大幅增加。

14. 在港珠澳大橋的司法覆核中，雖然申請人明確把屯門至赤鱲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出入口與大橋香港口岸的填海工程實在是在同一個工程一同進行，並將透過同一張工程合約施工，連接路的建造工程時間表因而亦受司法覆核事件影響差不多一年。

15. 我們原先的計劃，是把屯門至赤鱲角連接路與港珠澳大橋一併開通，但我們現在會分階段推行工程。由於屯門至赤鱲角連接路在大橋香港口岸連接北大嶼山的約 3 公里高架橋必須與大橋同時開通，因此我們會透過工程安排，令這一段的屯門至赤鱲角連接路可在 2016 年通

車。由於連接大橋香港口岸與屯門的海底隧道並不影響大橋開通，工程將於 2017 年完成。

16. 大橋貫通港、珠、澳三地，香港的本地工程會於內地與香港水域交界與大橋主橋銜接，位於內地水域的東人工島的有關路段需接駁位於香港水域的香港接線，以完成整個交通網絡。因此，除大橋主橋外，本地的相關建造工程亦須完成才能配合接駁，讓大橋通車。如香港特區不能如期完成本地工程，令大橋不能於 2016 年通車，不單對香港、甚至對內地和澳門都會造成直接的財政及間接的經濟上的損失。故此，我們希望能盡快獲得立法會批准撥款，好讓工程早日開展。我們會盡力以不同的施工方法壓縮工程時間表，以期香港本地的工程能配合大橋整體於 2016 年完成開通的目標。

其他主要運輸基建工程的情況

17. 在交通事務委員會 10 月 13 日的會議上，議員要求當局匯報受港珠澳大橋環評報告的司法覆核影響的主要運輸基建工程現時的情況。有關資料現載於附錄 I。

建議

18. 現建議向工務小組委員會和財委會提出下列撥款建議，以開展上述三項工程，包括：

- (a) 撥款 304 億 3,390 萬元（按付款當日價格計算），用以興建港珠澳大橋香港口岸；
- (b) 撥款 161 億 8,990 萬元（按付款當日價格計算），用以為香港接線進行詳細設計及建造工作；以及
- (c) 撥款 19 億 960 萬元（按付款當日價格計算），用以為屯門至赤鱲角連接路進行詳細設計、工地勘測及前期工程。

上述三項撥款建議的詳細理據和背景資料，分別載於附錄 II、附錄 III 和附錄 IV 的工務小組委員會文件的擬稿。

徵詢意見

19. 請議員就上述建議的工程項目撥款申請提出意見，並希望議員支持把上述撥款建議於 11 月 8 日呈交工務小組委員會作討論，以期大橋本地工程能於本年年底開展。

運輸及房屋局

2011 年 10 月

附錄 I

港珠澳大橋環評報告的司法覆核 對主要運輸基建工程的影響

在交通事務委員會 10 月 13 日的會議上，議員要求當局匯報受港珠澳大橋環評報告的司法覆核影響的主要運輸基建工程現時的情況。本附錄旨在向議員匯報以下各項受影響的主要運輸工程的最新進展：

- 沙田至中環線（下稱「沙中線」）；
- 中九龍幹線；
- T2 主幹路；
- 將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路；
- 荃灣繞道、擴闊荃青交匯處至葵青交匯處的一段荃灣路、以及相關路口改善工程；及
- 屯門西繞道

各項主要運輸工程的最新進展

2. 上訴法庭於本年 9 月 27 日就港珠澳大橋本地工程環境影響評估（環評）報告司法覆核一致裁定環境保護署署長（環保署）上訴得直，並確定了環保署署長就該項工程發出的環境許可證的有效性。因此，各項受該司法覆核個案影響的主要運輸工程，可繼續進行其尚未完成的程序。有關工程現時的進展如下：

沙中線

3. 自沙中線鐵路方案於 2010 年 11 月刊憲後，我們一直致力優化沙中線項目的設計，並研究在可行的情況下因應公眾的關注及意見就沙中線項目作出適當的修訂。我們已於今年 7 月就建議修訂作出首階段刊憲，並預計可在本年內完成沙中線的諮詢及鐵路設計研究工作，把餘下建議修訂於年底前公布。

4. 沙中線的環評報告原本已經完成，香港鐵路有限公司（港鐵公司）早於今年 2 月已向環保署提交有關報告。但受港珠澳大橋本地工程環評報告司法覆核案件影響，港鐵公司於今年 4 月撤回有關報告。鑑於上訴法庭於今年 9 月 27 日一致裁定在該司法覆核案件中環保署署長上訴得直，港鐵公司已將有關環評報告重新提交環保署審批。由於提交環評報告的時間表比原先的今年 2 月遲了 8 個月，我們計劃加快進行已受阻延的環評及法定程序，在可以的情況下盡量壓縮有關程序。我們會盡最大努力爭取在明年中以前完成沙中線項目的環評及法定程序。雖然在時間上極度緊迫，但我們的目標是在 2012 年第二季就此項目向財委會申請撥款，以爭取在 2012 年開展建造工程。

中九龍幹線

5. 中九龍幹線屬六號幹線的主要部份，是一條長約 4.7 公里，雙程三線的主幹路，其中約 3.9 公里為隧道。幹線西連西九龍填海區，東連未來的啟德發展區，以應付未來九龍東部及西部多項大型基建設施，包括西九龍文化區，高鐵香港段總站，及啟德發展計劃的未來交通需要。

6. 路政署已在 2010 年完成中九龍幹線的初步設計。其後，路政署委聘顧問進行詳細設計，以進一步推展項目。路政署在進行詳細設計時，繼續積極與公眾人士溝通，優化項目設計，並在詳細設計研究階段繼續進行環境影響評估，以進一步減少中九龍幹線對環境的影響。由於在上述司法覆核中原訟法庭曾提出有關進行獨立的基線評估的要求，路政署當時需要重新檢視進行中的環境評估是否全面及如何遵行原訟法庭裁決的要求，環評工作的進度因而減慢。上訴法庭最近已就環保署署長的上訴作出了一致的裁決，裁定署長上訴得直。中九龍幹線項目的環境影響評估工作已繼續進行，工程項目的詳細設計工作已於 2011 年 6 月展開，預計在 2012 年初會就詳細設計諮詢公眾。

T2 主幹路

7. 擬建的 T2 主幹路是一條 3.6 公里長、雙線雙程、連接中九龍幹線及將軍澳-藍田隧道的主幹路，其中 2.6 公里為海底隧道。T2 主幹路及擬議的中九龍幹線和將軍澳-藍田隧道，將組成策略性道路網中的六號幹線，紓緩中、東九龍地區道路網現時的交通繁忙情況，並減輕對這些地區的相關環境影響。

8. 主幹路的初步勘測和設計工作，以及環境影響評估本來已展開。受上述司法覆核的不明朗因素影響，土木工程拓展署亦曾經重新檢視進行中的環境評估是否全面及研究如何遵行原訟法庭裁決中基線評估的要求，令有關工作受到一定影響。在上訴法庭作出裁決後，署方現已繼續有關工作，並會致力盡快完成。

將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路

9. 將軍澳-藍田隧道西接啓德發展區擬議的 T2 主幹路，再通過中九龍幹線連接到西九龍，組成六號幹線。另外，我們亦計劃興建跨灣連接路連接將軍澳-藍田隧道至將軍澳新市鎮的東南區，以提供車輛繞道，避免將軍澳市中心交通擠塞。

10. 我們已於 2009 年 3 月開展將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路的初步勘測和設計工作。有關項目的環境影響評估本來已開展，考慮到上述司法覆核有關進行獨立的基線評估的要求，土木工程拓展署遂重新檢視進行中的環境評估及研究如何遵行基線評估的要求。在上訴法庭作出裁決後，有關項目的環境影響評估工作已繼續進行。另外，跨灣連接路在 2010 年經過一系列的公眾參與活動後，已選出主橋設計方案，現正進行初步設計。

荃灣繞道、擴闊荃青交匯處至葵青交匯處的一段荃灣路、以及相關路口改善工程

11. 題述的工程項目包括在屯門公路與海角街之間興建與現有荃灣路平行的兩條單線高架道路；及將荃青交匯處與葵青交匯處之間的現有荃灣路地面路段由雙程三線擴闊為雙程五線，以提升有關路段現時的容車量。與上述的多個項目相類似，這項目的環評工作本來在進行中，但同樣受到大橋司法覆核原訟法庭裁決的影響。在上訴法庭作出裁決後，有關工程的相關設計及環評工作已繼續進行，土木工程拓展署會盡快完成有關工作。

屯門西繞道

12. 屯門西繞道全長約 9 公里，包括長約 5 公里的南段隧道，於屯門望后石連接擬建的屯門至赤鱲角連接路，隧道北端隧道出口則設置於震寰路／青田路交匯處以東。繞道北段高架橋長約 4 公里，從現有青田路高架橋分叉而出，於亦園路附近與港深西部公路連接。

13. 這項目的環評工作亦如上述工程項目一般，曾經受到進行進獨立的基線評估的要求的不明朗因素影響。基於上訴法庭的裁決，有關工程的相關設計及環評工作已繼續進行。我們正進行項目的交通影響評估、環境影響評估及初步設計工作，稍後便會就環境評估所建議的緩解措施諮詢地區人士，及按需要優化設計。

運輸及房屋局

2011 年 10 月

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2011 年 11 月 8 日

總目 706 – 公路
運輸 – 道路
845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施

請各委員向財務委員會建議，把 **845TH** 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 304 億 3,390 萬元，用以興建港珠澳大橋香港口岸。

問題

我們需要建造港珠澳大橋香港口岸(下稱「香港口岸」)，以配合港珠澳大橋工程。

建議

2. 路政署署長建議把 **845TH** 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 304 億 3,390 萬元，用以興建港珠澳大橋香港口岸。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. 港珠澳大橋是一項跨境的跨海道路基建項目，為珠江三角洲(下稱「珠三角」)兩岸提供直接陸路連接，東面接駁香港，而西面則接駁澳門及珠海，項目的扼要背景載於附件 1。結構上，大橋項目可以分為兩部分：(i)港珠澳大橋主橋；以及(ii)在三地各自的連接道路及口岸。

4. **845TH** 號工程計劃(下稱「工程計劃」)涵蓋興建香港口岸，其範圍包括－

- (a) 進行填海工程，以提供土地闢建香港口岸；
- (b) 興建貨物清關設施，包括貨車清關檢查亭和檢查設施、貨物檢查台等；
- (c) 興建旅客過關設施，包括私家車和巴士過關亭和檢查設施、旅檢大樓等；
- (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、停車場、旅客輪候區、道路網絡、行人天橋、圍網、污水及雨水排放系統、供水系統、公用設施、電子系統、交通管制、監察及資訊系統等；
- (f) 興建道路以連接香港口岸和港珠澳大橋香港接線(下稱「香港接線」)、屯門至赤鱲角連接路及香港國際機場；
- (g) 重置受影響的機場設施；以及
- (h) 設置其他相關的商業設施、機電工程、其他土木工程、環境美化工程及休憩設施等。

— 香港口岸的擬議位置、平面圖、剖面圖和構思圖分別載於附件 2 至 8。

5. 香港口岸主要填海工程的評標工作已經完成。若獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們會盡快批出填海工程合約，以便工程可在 2011 年年底開展。我們計劃同期落成香港口岸與其他港珠澳大橋的相關項目，以配合港珠澳大橋在 2016 年年底通車。

理由

大橋的策略性價值

6. 大橋在策略上甚為重要，能夠促進香港、澳門和珠三角西部的進一步經濟發展。興建大橋，可以大幅減省陸路客運和貨運的成本和時間¹，但好處遠不止於此。藉著大橋的聯繫，珠三角西部會納入香港方圓 3 小時車程可達的範圍內，這可令珠三角西部更能吸引外來投資，有助其改善工業結構。同時，香港亦會受惠於這片新的經濟腹地；珠三角西部人力和土地資源充裕，能為港商提供拓展內地業務的大量良機。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，來自珠三角西部、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，令香港作為貿易和物流樞紐的地位得以提升。整體而言，大橋可以加速珠三角與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。

建設香港口岸的需要

7. 我們需為主橋建造香港口岸和香港接線，而連同屯門至赤鱲角連接路以及屯門西繞道，大橋項目會有助形成連接香港、珠海、澳門和深圳的重要道路網，進一步鞏固香港作為運輸和航空樞紐的地位。由於鄰近香港國際機場，香港口岸亦可以發揮多式聯運交通樞紐的重要作用。

¹ 大橋落成後，往來香港與珠三角西部的行車時間會大幅縮減。正如下表所示，取道大橋往來珠海與葵涌貨櫃碼頭，可節省六成以上的行車時間，往來珠海與香港國際機場，可節省八成以上的行車時間。

起點 - 目的地	目前的路程和 行車時間	取道大橋的路程和 行車時間	路程和行車時間 的減幅
珠海 - 葵涌貨櫃碼頭	大約 200 公里 大約 3.5 小時	大約 65 公里 大約 75 分鐘	超過 60%
珠海 - 香港國際機場	超過 200 公里 大約 4 小時	大約 40 公里 大約 45 分鐘	超過 80%

8. 在 2007 年 1 月 7 日港珠澳大橋專責小組²的會議上，三地政府同意各自在境內設置口岸。就此，路政署於 2007 年 5 月展開香港口岸選址研究，最後建議在機場島東北對開水域進行填海作為香港口岸，並於 2008 年 7 月展開香港口岸的勘測和初步設計。我們於 2009 年 5 月 6 日向工務小組委員會解釋該首選位置的好處(詳情見工務小組委員會 PWSC(2009-10)18 號文件)。

9. 2009 年 5 月，我們在獲得立法會就 **839TH** 號工程－港珠澳大橋香港口岸－詳細設計及工地勘測工作批准撥款後，分別於 2009 年 7 月及 9 月，為香港口岸選址的填海工程展開了工地勘測及詳細設計。兩項研究均已完成。我們亦於 2010 年 12 月開展了香港口岸設施及基建工程的詳細設計工作。

填海工程

10. 基於環保及財政的考慮，我們已盡量把香港口岸涉及的填海範圍減至最小。人工島填海工程會開拓約 150 公頃的土地(其中包括為香港口岸填海約 130 公頃及為屯門至赤鱲角連接路南面出入口填海約 20 公頃³)，用以提供土地容納港珠澳大橋的過境和交通運輸設施。香港口岸及屯門至赤鱲角連接路南面出入口的填海工程將是同一個工程一同進行，並將透過同一張工程合約施工，因此可減少建造約 1.8 公里永久海堤⁴。有關工程的工地勘測工作已於 2009 年至 2010 期間完成。

² 國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)於 2007 年成立專責小組，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，以及香港特區、廣東省和澳門政府的代表。我們曾於 2010 年 3 月就大橋動工後的管理架構向立法會交通事務委員會作出匯報(詳情見立法會 CB(1)1354/09-10(01)號文件)。

³ 有關屯門至赤鱲角連接路南面出入口填海工程的費用，會從 **825TH** 號工程計劃－屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道下撥付。詳情見同時提交的 PWSC(2011-12)32 號文件。

⁴ 這兩項工程項目均須各自填海造地，以提供土地興建香港口岸上蓋項目及屯門至赤鱲角連接路的隧道南面出入口。在同一位置為這兩項工程填海，可減少建造海堤的總長度。

11. 為了盡量減少填海對環境的影響，路政署聯同其顧問為人工島填海開發了一種不浚挖式填海方法，這將會是香港首次運用此方法進行填海。不浚挖式填海方法會用於海堤及主填海(圖示載於附件 9)。此方法不需在進行填海前開挖海床的軟淤泥，而是將一系列互相緊扣的大口徑鋼筒壓下海床，穿越淤泥，並固定在下層較穩固的沖積層(其後以惰性建築及拆卸物料回填)，成為周邊的海堤。而主填海則會運用傳統的排水帶及預壓的不浚挖淤泥填海方法⁵。

12. 這項新式的不浚挖式填海方法差不多可以完全避免開挖及處理棄置淤泥，同時亦大大減少需用的回填物料(對比傳統方法，不浚挖式填海方法可減少開挖達 97% 的淤泥及約一半的回填物料)。因此，在填海期間海中可減少約 70% 的懸浮固體散播，而施工時引致的海上交通會減少約一半，因而較為環保及符合可持續發展的原則。以上的工程方法會令整個約 150 公頃人工島的填海成本增加約 6 億 7,000 萬元(按付款當日價格計算)。如獲財委會批准所需撥款，香港口岸填海工程會首先在 2011 年年底開始動工，以分階段提供土地興建香港口岸設施及基建工程，以期港珠澳大橋在 2016 年年底通車。

香港口岸設施及基建工程

13. 顧問正進行香港口岸的整體布局設計及樓宇建築圖則設計，並確定使用部門的使用規格及要求。香港口岸的主要建築物及辦公設施的清單載於附件 10，而整體布局圖、主建築的樓層平面圖、剖面圖及構思圖分別載於附件 3 至 7。

14. 在香港口岸的建築物當中，旅檢大樓將會是最具標誌性的建築。在符合機場障礙物高度限制(約介乎主水平基準 25 至 50 米之間)及避免建築物的體積過於龐大以致可能引起對視覺影響的同時，我們會盡量提供長跨度的屋頂結構及高樓底，以減少支柱，為旅檢大堂騰出空間。經調節的自然光線可以透過天窗進入出境大堂，然後透進入境大堂，以減少人工照明的需要。我們亦會利用其他高能源效益及環保的設計(詳細資料載於下文第 39 至 42 段)，建設一個環保的香港口岸。大樓將提供便利旅客的設施，包括在地面及一樓分別設置便捷而高效的入境及出境

⁵ 傳統的填海方法是將排水帶插入軟土層，並在填海土地上堆載預壓荷載，加速軟土層的固結及沉降。

大堂，為所有港珠澳大橋的旅客提供服務。車輛落客位置會設於旅檢大樓入口前方，旅客下車後可步行直達旅檢大堂，完成清關手續後便直往同層的車輛上客區。大部分的車輛上落客活動會在具特色的頂篷下進行，讓旅客可以不受惡劣天氣影響。另外，旅檢大樓會有適度規模的商業活動或零售設施，以服務和滿足旅客的需求。

15. 至於香港口岸內的車輛檢查亭、貨物及車輛檢查大樓和設施，會有完善的布局，為過境車輛(包括貨車、私家車及巴士)提供有效率的服務。車輛檢查亭將位於人工島中部。貨物及車輛檢查大樓和設施將採用可持續發展及模組形式的設計。至於本地公共交通及其他車輛的上落客區及停候區，我們會預留適當的彈性，以配合大橋通車時不同交通工具的實際需求，作出調整。

16. 香港口岸的基建工程主要包括地面道路、天橋、行車隧道、污水以及公用設施等，各項工程會在相關土地部分的填海工程完成後分階段迅速開展。部分在機場島進行、毗鄰香港接線的基建工程，將會與香港接線工程一併進行，而所有香港口岸設施及基建工程均須盡早分階段動工，以期在 2016 年年底通車。

對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的費用為 304 億 3,390 萬元(請參閱下文第 21 段)，分項數字如下—

	百萬元
(a) 填海 ⁶	5,950.1
(i) 為香港口岸人工島興建約 4.1 公里長的海堤	2,395.3
(ii) 為香港口岸人工島填海約 130 公頃填海	3,419.5

⁶ 香港口岸人工島的填海工程將使用不浚挖式填海方法進行(即使用互相緊扣的大直徑鋼筒作海堤，詳情見上文第 11 及 12 段)。填海工程主要包括建造約 4.1 公里長的海堤及約 136 公頃的土地，當中涉及使用約 70 000 公噸的鋼鐵及 4 400 萬公噸的回填物料。

百萬元

(iii) 於機場島東岸為連接 機場道路填海約 6 公 頃	135.3
(b) 地面道路約 613 000 平方 米	1,126.0
(c) 高架橋及行車隧道	2,766.2
(i) 高架橋及高架道路約 2,056.6 113 000 平方米	
(ii) 行車隧道 ⁷ 約 9 000 平 方米	466.8
(iii) 為道路及橋基而建的 結構／護土結構	242.8
(d) 行人天橋及行人隧道共約 7 000 平方米	153.6
(e) 渠務、污水和水務工程 ⁸ 、 公用設施共同溝 ⁹	1,043.7
(i) 渠務工程(包括箱型 暗渠、管道及泵井)	542.4
(ii) 污水工程	59.1
(iii) 水務工程	123.9
(iv) 機場島上的水管、污 水管及雨水管改道	91.3
(v) 公用設施共同溝	227.0

⁷ 主要包括香港口岸內部及連接至香港國際機場的行車隧道。

⁸ 污水和水務工程的屋宇費用(包括污水處理廠及泵房)不包括在這項目內，而是包括在屋宇項目內。

⁹ 公用設施共同溝是用作放置公用設施，以避免將來進行維修時須開挖道路。

		百 萬 元
(f)	行人路及其他外部工程	546.2
(i)	行人路(包括裝置頂蓋及照明)	340.0
(ii)	巴士停泊處／公共運輸交匯處的行人輸送帶	68.3
(iii)	停車場	56.5
(iv)	圍欄	81.4
(g)	道路、高架道路、行車隧道、公用設施共同溝、行人天橋及行人隧道的機電工程	429.2
(h)	屋宇打樁工程	817.8
(i)	屋宇建築工程 ¹⁰	3,687.4
(i)	旅檢大樓	2,552.6
(ii)	其他屋宇	1,134.8
(j)	屋宇裝備	1,458.2
(i)	旅檢大樓	1,049.7
(ii)	其他屋宇	408.5
(k)	車輛檢查亭	348.2
(l)	家具和設備 ¹¹	1,216.3
(m)	額外的節能措施	125.0

¹⁰ 屋宇建築工程造價主要包括興建香港口岸建築物的結構及裝修工程費用。主要建築物和其建築樓面面積列載於附件 10。

¹¹ 所需的家具和設備的估計費用是根據暫定的家具和設備清單而估算的，其中包括一般辦公室家具及設備、以及專門的設備(如行李的 X 光掃描儀；毒品和爆炸品探測儀；紅外線溫度計；廣播和電訊系統；車輛的 X 光掃描器；消防車；人羣管制設施等)。我們會就入境署在香港口岸運作所需的電腦系統，於稍後時間在基本工程儲備基金總目 710－「電腦化計劃」下，向財務委員會另行申請撥款。

	百 萬 元
(n) 交通管制及監察系統	194.8
(o) 環境美化工程 ¹²	431.5
(p) 環境緩解措施，包括環境監察和審核	120.7
(q) 顧問費	253.0
(i) 合約管理	140.3
(ii) 駐工地人員的管理	105.9
(iii) 獨立的環境監察辦事處 ¹³ 及獨立環境查核人服務	6.8
(r) 駐工地人員的薪酬	1,443.2
(s) 機電工程營運基金的收費 ¹⁴	35.5
(t) 海外考察 ¹⁵	1.9
(u) 應急費用	2,214.8
小計	24,363.3 (按 2011 年 9 月 價格計算)

¹² 環境美化工程包括擬議的約 50 公頃的園景區，包括花園、路邊和行人路的種植、就綠化部份輔助建築物屋頂進行種植，及在旅檢大樓室內種植花卉樹木等。

¹³ 香港口岸項目的環境許可證規定需於工程施工前，設立一個獨立的環境監察辦事處，以監察香港口岸工程及其他在鄰近地區同期進行的工程對環境所帶來的累積影響，以及就環境事項與港珠澳大橋的內地施工單位保持緊密聯絡。

¹⁴ 自 1996 年 8 月 1 日機電工程營運基金根據《營運基金條例》(第 430 章)成立以來，機電工程營運基金會為機電工程署所提供的設計和技術顧問服務，向各政府部門收取費用。就這工程項目的服務包括審查顧問公司就所有機電裝置所提交的文件，以及向政府提供有關機電裝置及對這工程項目的影響的技術意見。

¹⁵ 與這項工程項目有關的海外考察包括質量控制或驗收專門的操作設備、幕牆／面板的工廠、物料工場、環保設備(如樓宇集成光電板)等。機票及膳宿津貼等費用的支出，均受《公務員事務規例》的相關條文約束。

	百 萬 元
(v) 價格調整準備	<u>6,070.6</u>
總計	<u>30,433.9</u> (按付款當日 價格計算)

按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字詳載於附件 11。這項工程的屋宇建築樓面面積約 157 000 平方米(不包括車輛檢查亭)。估計屋宇建築費用單位價格(以屋宇建築工程成本和屋宇裝備兩項費用合計)約為每平方米 32,800 元(按 2011 年 9 月價格計算)。我們把這項工程計劃下的屋宇建築工程與政府進行的同類工程計劃比較，認為預算費用合理。

18. 就港珠澳大橋的相關本地工程¹⁶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案件的法律程序影響¹⁷。因此，我們現計劃於本年 11 月才向立法會財委會提交有關港珠澳大橋相關本地工程的撥款申請。如獲批准，大橋的相關本地工程將於 2011 年年底展開。由於動工時間表比原定計劃相差約一年，我們估計這將令大橋的相關本地工程費用增加約 65 億元(按付款當日價格計算)，主要原因包括(i)須修改施工方法壓縮工程時間表，令大橋如期於 2016 年年底通車(有關工程費用增加約 41 億 5,000 萬元)；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約 23 億 5,000 萬元)。單就香港口岸工程而言，在總計 304 億 3,390 萬元(按付款當日價格計算)的預算開支當中，約 63 億元(按付款當日價格計算)是由於司法覆核案件影響的額外費用，當中涉及(i)修改施工方法以加速興建基建工程、口岸設施及建築物等的額外費用，包括在填海工程中採用更多海砂作回填物料及使用額外人手、機器及設施以加快工程進度而引致的費用(有關工程費用增加約 40 億 5,000 萬元)；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約 22 億 5,000 萬元)。上述 65 億元增加費用的其餘 2

¹⁶ 包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路前期工程。

¹⁷ 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。

億元是由屯門至赤鱲角連接路的前期工程所引致(見工務小組委員會文件 PWSC(2011-12)32)。若不盡快進行工程，我們估計所需費用會繼續大幅增加。

19. 大橋是一項在社會作了充分討論並規劃已久的大型跨境運輸基建項目，對香港、內地及澳門的經濟進一步發展，有非常重要的策略性意義。位於內地水域的主橋和珠澳口岸的工程進展良好。主橋工程的橋樑工程施工圖設計階段勘察設計合同已於 2011 年 3 月簽署，詳細設計工作已正式啟動。這些工程預計於 2016 年完成。

20. 大橋貫通港、珠、澳三地，香港的境內工程會於內地與香港水域交界處與大橋主橋銜接，位於內地水域的東人工島的有關路段需接駁位於香港水域的香港接線，以完成整個交通網絡。因此，除大橋主橋外，本地的相關建造工程亦須完成才能配合接駁，讓大橋通車。如香港特區不能如期完成本地工程，導致大橋不能於 2016 年年底通車，這不單對香港，甚至對內地和澳門都會造成直接的財政及間接的經濟損失。因此，我們希望能盡快獲得立法會批准撥款，好讓工程早日開展，我們亦會採取不同方法壓縮工程時間表，以期香港境內的工程能配合大橋整體於 2016 年年底完成開通的目標。

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 2011 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)
2011-2012	63.9	1.00000	63.9
2012-2013	1,737.3	1.05375	1,830.7
2013-2014	2,210.1	1.11171	2,457.0
2014-2015	4,311.6	1.17285	5,056.9
2015-2016	5,387.2	1.23736	6,665.9
2016-2017	5,168.4	1.30541	6,746.9
2017-2018	4,707.0	1.37721	6,482.5
2018-2019	777.8	1.45296	1,130.1
	24,363.3		30,433.9

22. 我們按政府對 2011 至 2019 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。如撥款獲得批准，我們會用以下合約方式進行工程 –

- (a) 由於填海工程數量會因應實際的海底情況而變動，香港口岸人工島填海工程將以按量數付款工程合約進行；
- (b) 由於可以預先清楚界定工程範圍，在機場島上毗鄰香港接線的基建工程將以總價合約進行，有關合約將同時涵蓋有關基建工程及香港接線的設計及建造；
- (c) 由於打樁及其他地基工程的數量會因應實際的巖土情況而變動，餘下的香港口岸上蓋及基建工程將以按量數付款工程合約進行；以及
- (d) 由於可以預先清楚界定工程範圍，交通管制及監察系統將以總價合約形式批出合約。

以上合約會訂有可調整價格的條文。我們亦會以總價形式委聘顧問，提供獨立的環境監察辦事處及獨立環境查核人服務；這些顧問合約亦會訂定可調整價格的條文。

23. 我們估計這項工程引致的每年經常開支約為 13 億 5,220 萬元。

公眾諮詢

24. 自 2003 年起，我們已就港珠澳大橋香港口岸及香港接線項目諮詢公眾及舉辦公眾參與活動。扼要而言，我們已諮詢立法會和環境諮詢委員會(下稱「環諮詢」)，並舉行會議和公眾參與的工作坊，諮詢不同專業學會、相關的區議會及鄉事委員會、公共交通及運輸業界、商會、漁民團體、海運業、環保團體及社區組織。有關的公眾諮詢及公眾參與活動詳見附件 12。

有關環評報告的最新諮詢

25. 香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路的環評報告於 2009 年 8 月 14 日至 9 月 12 日期間供公眾查閱。2009 年 9 月 8 日，我們向離島區議會匯報環評結果。2009 年 9 月 21 日，我們諮詢環諮詢會環境影響評估小組。2009 年 10 月 12 日，環諮詢會有條件通過環評報告。2009 年 10 月 23 日，環保署署長有條件批准環評報告，並於同年 11 月 4 日發出環境許可證。經司法覆核及上訴的法律程序後，上訴法庭確認了相關環境許可證的有效性。詳情見註釋 17。

26. 按環境許可證的條件，我們將會於 2011 年 12 月向環諮詢會提交位於大小磨刀洲的海岸公園¹⁸的初步研究結果。如果環諮詢會同意研究所建議的位於大小磨刀洲的海岸公園，當局會在香港口岸工程項目快將完成時，就擬議的海岸公園進一步研究詳細範圍及徵詢持份者的意見。

就填海工程、修改赤鱲角分區計劃大綱圖、道路工程及排污設備工程的反對意見的處理過程

27. 我們於 2009 年 6 月 12 及 19 日根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)就擬議的填海工程及根據《城市規劃條例》(第 131 章)就赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11，進行刊憲。我們亦於 2009 年 8 月 7 日及 14 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就香港口岸的道路計劃及圖則刊憲。在提出反對的法定期限內，合共接獲了 789 份就擬議的填海工程的反對書；789 份就赤鱲角分區計劃大綱草圖的申述；及 611 份就道路計劃的反對書。大部分的反對書和申述均是以標準的電郵／函件／表格提交。反對人士認為工程對東涌居民、環境及生態有負面影響，就此表達他們對擬議工程的關注，並要求提供替代解決方案。反對書／申述的描述載於附件 13。儘管我們努力作出調解，仍有 720 份就擬議填海工程的反對書及 567 份就道路計劃的反對書未能調解。至於赤鱲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 日根據《城市規劃條例》決定不會接納有關的申述。

¹⁸ 在海岸公園會在項目完成後立即定立的前提下，港珠澳大橋香港口岸的環境許可證要求工程項目倡議人要預早籌備定立海岸公園。籌備工作需包括研究定立的詳情及與持份者的諮詢。工程項目倡議人需諮詢漁農自然護理署，以期在建造工程展開前提交建議書，包括有關海岸公園的擬建面積及管理計劃。

28. 我們亦於 2009 年 8 月 7 日及 14 日根據《水污染管制(排污設備)規例》(第 358AL 章)第 26 條，引用《道路(工程、使用及補償)條例》的規定就香港口岸的擬議排污設備工程進行刊憲；於 60 天可提出反對的法定期限內，沒有收到有關香港口岸的擬議排污設備工程的反對書。

29. 就上文第 27 段中提及的未能調解的反對書，我們就項目連同反對書提交行政長官會同行政會議考慮。經考慮未能調解的反對書及申述後，行政長官會同行政會議在 2011 年 10 月 18 日分別根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》授權進行擬議的填海工程及道路計劃而無需作出修改；亦批准已修改的赤鱲角分區計劃大綱。環保署署長亦會授權進行香港口岸的擬議排污設備工程。就授權進行的香港口岸的填海工程、道路計劃、排污設備工程，以及獲批准的已修改的赤鱲角分區計劃大綱的公告，將於 2011 年 10 月 21 日刊憲。

30. 我們將於 2011 年 10 月 26 日向立法會交通事務委員會簡報港珠澳大橋及其相關的本地工程的最新進展，並就各工程項目(包括香港口岸)申請撥款的計劃徵詢委員會的意見。

對環境的影響

31. 在這項工程計劃下的填海工程、挖泥作業和路橋是屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱《環評條例》)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。我們已為香港口岸進行了環境評估，分析了這項目於施工和營運期間對環境可能帶來的影響，包括空氣質素、噪音、水質、生態如中華白海豚、廢物管理、漁業、景觀和視覺等方面的潛在影響，以及建議相應緩解措施。環評報告總結在採取建議的緩解措施後，擬議項目的環境影響可達接受水平。環評研究的主要結果和一些主要緩解措施載於附件 14 中。環保署署長已在 2009 年 10 月 23 日根據《環評條例》有條件批准香港口岸工程項目的環評報告，並在 2009 年 11 月 4 日發出環境許可證。

32. 在填海工程的詳細設計中，路政署開發了一套不浚挖式填海方法。與在 2009 年的環評報告中建議的傳統方法比較，能進一步減少傾倒淤泥量約達 1 700 萬立方米；減少耗用約一半回填物料；減少約 70% 海中的懸浮固體散播；以及減少建築期間海上交通量約一半。環保署署長已於 2010 年 6 月 24 日批准就這不浚挖式填海方法批出修訂環境許可證。

33. 在工程計劃的規劃及設計階段，我們已考慮在可能的情況下採取減少產生建築廢物的措施(例如在工地採用圍板和告示牌，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在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(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¹⁹的惰性建築廢物。為進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。

34. 我們會在相關合約訂定條文，規定承建商實施緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的涇流所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括就高噪音建築工程，使用減音器或減音器及豎設隔音板或隔音屏障；經常清洗工地並在工地灑水；設置車輪清洗設施；以及實施香港口岸環評報告建議的其他相關措施。當中，我們特別會禁止在水底進行撞擊式打樁，以避免滋擾中華白海豚。

35. 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，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作符合經核准的計劃的要求。我們會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，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及堆填區棄置的情況。

36. 在採用新的不浚挖式填海方法後，將不再需要棄置淤泥於指定的淤泥棄置區；而所產生的極少量的浚挖淤泥將在工地內重用。我們估計這工程計劃在填海階段將應用總數約 1 864 萬公噸的惰性建築廢物(軟性公眾填土)；但這工程計劃合共會產生約 927 萬公噸建築廢料。我們會在工地再用其中約 210 萬公噸(22.7%)惰性建築廢物，在其他工地再用其中約 84 萬公噸(9.0%)惰性建築廢物，另外 632 萬公噸²⁰ (68.2%)惰性建築廢物會運往公眾填料接收設施供日後再用，餘下約 1 萬

¹⁹ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)附表 4 訂明。任何人士必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。

²⁰ 這些主要是被用作為預壓土的惰性建築廢物，在填海區沉降完成後須被移走。

公噸(0.1%)非惰性建築廢物會運往堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用總額估計為 1 億 7,200 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區棄置的物料，每公噸收費 125 元²¹⁾)。

37. 我們會在工程動工前成立獨立的環境監察辦事處，以監察本項目及其他附近的同期項目的累計環境影響，以及與主橋的內地項目工作單位協調。

38. 我們已在這項工程計劃的預算費用總額內，加入執行環境緩解措施，當中包括環境監察和審核的費用(1 億 2,070 萬元)。

節省能源措施

39. 這項工程計劃會採用多項節能裝置，包括－

- (a) 樓宇能源管理系統；
- (b) 設有電子鎮流器的 T5 型節能光管，並以用戶感應器和日光感應器控制照明；
- (c) 優化電路功率因數和供應電壓系統；
- (d) 高效率電動機；
- (e) 冷凍水循環系統自動監控系統；
- (f) 空氣供應自動監控系統；
- (g) 裝有二氧化碳感應器的鮮風供應監控系統；
- (h) 可回收排氣中棄用熱能的機輪；
- (i) 發光二極管照明和出口指示牌；
- (j) 按需求提供服務的行人輸送帶；
- (k) 升降機採用自動開／關照明裝置和通風扇；
- (l) 提供熱水和空調之用的熱泵；
- (m) 水冷式空調系統；以及
- (n) 自動冷凝管清洗設備。

²¹ 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)。

40. 在可再生能源技術方面，我們會採用太陽能光伏系統、太陽能熱水系統和太陽能園境照明。

41. 在綠化措施方面，為了環境和休憩的好處，我們會綠化部分輔助樓宇的屋頂。

42. 在循環使用裝置方面，我們會設置雨水收集系統供灌溉之用，並提供地方將回收物料分類、收集和存放。我們也會收集廚餘作堆肥，以供園藝肥料之用。

43. 上述措施的額外成本估計約為 1 億 2,500 萬元(包括 2,600 萬元節能裝置)，這筆費用已包括在本工程的整體估算內。這些節能裝置每年可節省 10.5% 的能源耗用量，回本期約為 6 年。

對文物的影響

44. 這項工程計劃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

45. 我們已檢討這項工程計劃的設計，以盡量減少徵用土地的範圍。我們需收回約 30 604.4 平方米的私人土地，並需在約 13 689.9 平方米私人土地設定地役權和其他永久權利，以及臨時徵用 264 689.3 平方米的私人土地。這項工程也需清理約 22 665 平方米的政府土地。收回和清理土地將不涉及任何構築物。在適當情況下，我們會考慮向受影響人士提供特惠津貼，如「躉符」的儀式費用。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 8,322 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 15。

背景資料

46. 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。

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

48. 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，在 2010 年已經大致上完成。

49. 我們在 2009 年 5 月把 **834TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **839TH** 號工程計劃，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。

50. 我們分別在 2009 年 7 月及 9 月委聘顧問進行工地勘測及填海工程的詳細設計，而有關工作已經完成。我們在 2011 年 2 月為填海工程合約進行招標並已經完成評標工作。上述填海工程的詳細設計工作，工地勘測，以及合約採購包括擬備招標文件和評審標書的費用是在 **839TH** 號工程計劃項下，以及屯門至赤鱲角連接路的丁級工程項目在分目 **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，共同撥款支付。

51. 我們在 2010 年 9 月委聘顧問為港珠澳大橋香港接線的設計及建造合約進行招標的準備工作，當中也包括港珠澳大橋香港口岸工程委託香港接線在機場島內進行的部分工程。該份工程合約(包括香港口岸的工程)現正進行招標，並將盡快動工。上述工程的合約採購包括擬備招標文件和評審標書的費用是在 **839TH** 號工程計劃項下，以及香港接線的丁級工程項目在分目 **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，共同撥款支付。

52. 我們在 2010 年 12 月委聘顧問進行港珠澳大橋香港口岸(口岸設施及基建工程)的詳細設計工作。這口岸設施及基建工程的詳細設計正在進行中。

53. 我們在 2011 年 9 月為獨立的環境監察辦事處及獨立環境查核人服務招標委聘顧問。

54. 我們原計劃在 2010 年年底前為港珠澳大橋本地工程動工，為此，我們分別在 2010-11 年度及 2011-12 年度的財政年度預算中為相關工程作出財政預算。我們在本文件為香港口岸工程申請的撥款，除建基於當時的財政預算外，亦考慮了因司法覆核事件將動工時間推遲了約一年，採用較環保的不浚挖式填海方法，以及設計修訂、預期建築材料成本上漲和工程價格增加等原因而可能引致的額外工程費用。

55. 在工程範圍內的 752 棵樹木(全部位於機場島)中，我們會保留 405 棵樹。擬議的建造工程須在機場島上的工程計劃工地範圍內移走 347 棵樹，包括砍伐 193 棵樹和移植 154 棵樹，當中 2 棵為珍貴樹木²²。受影響珍貴樹木的摘要載於附件 16。我們會把種植樹木的建議納入工程計劃內，估計會種植約 5 000 棵樹及 186 000 叢灌木，以及闢設 93 000 平方米的草地。

56. 我們估計為進行 845TH 號工程計劃下的擬議工程項目而開設的職位約有 9 290 個(約 1 410 個專業／技術人員職位和 7 880 個工人職位)，共提供約 291 020 人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2011 年 11 月

²² 「珍貴樹木」指《古樹木名冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木 –

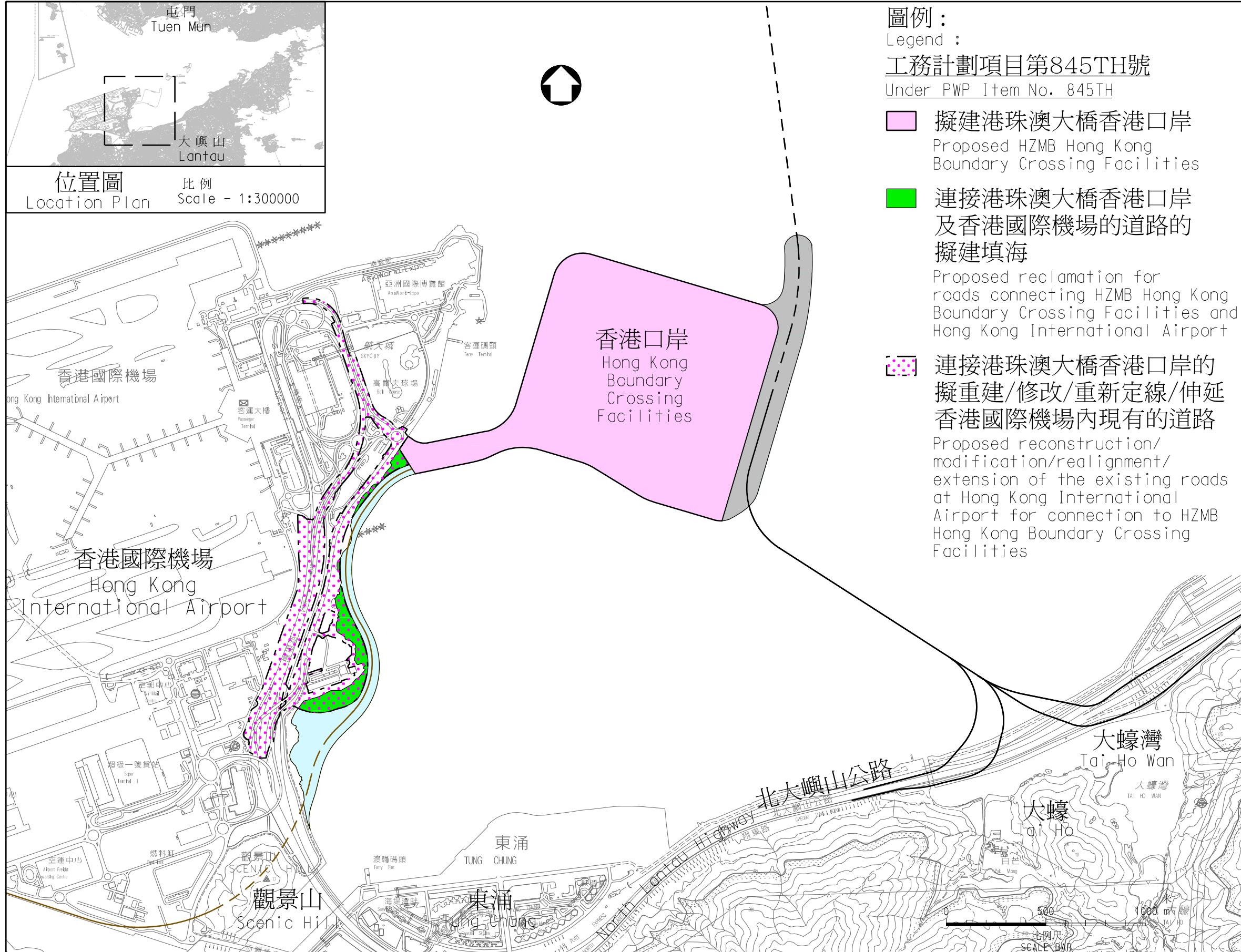
- (a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具有文化、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

港珠澳大橋項目的發展背景

相對於珠三角的其他地區，香港特別行政區(下稱「香港特區」)與珠三角西部的交通主要依靠水路交通，聯繫薄弱。國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)與香港特區政府於 2003 年共同推展《香港與珠江西岸交通聯繫研究》。研究於 2003 年完成，其結論為有急切需要興建一條陸路通道連接香港及珠三角西部。

2. 獲國務院批准開展港珠澳大橋的前期工作後，廣東省、香港特區和澳門特別行政區政府(下稱「三地政府」)於 2003 年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就港珠澳大橋進行工程可行性研究。2007 年，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，以及三地政府的代表。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。
3. 項目的工程可行性研究報告於 2009 年 10 月獲中央人民政府的批覆。就大橋本身的具體工程進度方面，位於內地水域的主橋部分和珠澳口岸的工程，已如期在 2009 年年底動工，預期這些工程可按計劃於 2016 年完成。
4. 為配合大橋主橋工程的進行，三地政府已於 2010 年 2 月底共同簽署「三地政府協議」，就三地之間有關大橋主體的建設、營運、維修及管理的合作關係和權責，訂立明確安排。三地政府亦於 2010 年 5 月 24 日成立由三地政府代表組成的三地聯合工作委員會(下稱「三地委」)，負責督導大橋項目的推展，以及大橋項目重大事項的決策。三地政府亦根據「項目法人章程」成立管理大橋的事業法人(即港珠澳大橋管理局)¹。管理局負責大橋主橋部分的建設、營運、維修及管理的組織實施工作，以及執行三地委的各項決策。

¹ 港珠澳大橋管理局是大橋項目的項目法人，以非營利事業法人形式運作。

**圖例:**

Legend :

工務計劃項目第845TH號

Under PWP Item No. 845TH

■ 擬建港珠澳大橋香港口岸
Proposed HZMB Hong Kong Boundary Crossing Facilities

■ 連接港珠澳大橋香港口岸及香港國際機場的道路的擬建填海
Proposed reclamation for roads connecting HZMB Hong Kong Boundary Crossing Facilities and Hong Kong International Airport

■ 連接港珠澳大橋香港口岸的擬重建/修改/重新定線/伸延香港國際機場內現有的道路
Proposed reconstruction/modification/realignment/extension of the existing roads at Hong Kong International Airport for connection to HZMB Hong Kong Boundary Crossing Facilities

其他工務計劃項目：

Under other PWP Items:

擬建屯門至赤鱲角連接路
(前期工程)

工務計劃項目第846TH號

Proposed Tuen Mun-Chek Lap Kok Link (advance works) (PWP Item No. 846TH)

■ 填海
Reclamation

擬建屯門至赤鱲角連接路
(工務計劃項目第825TH號)

Proposed Tuen Mun-Chek Lap Kok Link (PWP Item No. 825TH)

—— 橋樑及地面路段
Viaduct and at-grade road section

- - - 隧道段
Tunnel section

擬建港珠澳大橋香港接線
(工務計劃項目第844TH號)

Proposed HZMB Hong Kong Link Road (PWP Item No. 844TH)

—— 橋樑及地面路段
Viaduct and at-grade road section

- - - 隧道段
Tunnel section

■ 填海
Reclamation

工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程

PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge (HZMB)
Hong Kong Boundary Crossing Facilities - Reclamation and Superstructures

圖則編號 plan no.	比例 scale
HZM6845TH-SK0001	1:20000
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE	
HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG
	路政署 香港

圖例

Legend

 擬建行人路和美化市容地帶
(大約布局)
Proposed footpath and
amenity area
(approximate layout)

 擬建公共運輸交匯處及上落車區
(大約位置)
Proposed public transport
interchange and
pick-up/drop-off area
(approximate location)

 擬建行車道
(大約布局)
Proposed carriageway
(approximate layout)

 擬建行人天橋
(大約位置)
Proposed footbridge
(approximate location)

 擬建高架道路
Proposed viaduct

 擬建地面行車道
Proposed at-grade
carriageway

 擬建美化市容地帶
Proposed amenity area

 擬建建築物
(大約位置及只供指示用途)
Proposed building
(approximate location
and for indicative
purpose only)

 行車方向
Traffic direction

 擬建檢查亭
(大約位置及只供指示用途)
Proposed kiosk
(approximate location
and for indicative
purpose only)



公共運輸交匯處及上落車區
Public transport
interchange and pick-up/
drop-off area

旅檢大樓
Passenger
Clearance Building

入境車輛通關廣場
Inbound Vehicle
Clearance Plaza

出境車輛通關廣場
Outbound Vehicle
Clearance Plaza

← 屯門至赤鱲角
連接路(其他
工務計劃項目)
Tuen Mun -
Chek Lap Kok
Link (under
other PWP
Item)

註釋

NOTE

1.道路的路線和建築物的位
置只供指示用途。

The alignment of roads
and location of
buildings shown are
indicative only.

0 50 100 150 200 250 m
METRES
SCALE BAR

工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程
香港口岸的整體布局圖

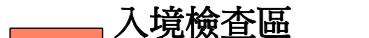
PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
Hong Kong Boundary Crossing Facilities (HKBCF) - Reclamation and Superstructures
Master Layout Plan of HKBCF

圖則編號 plan no.	比例 scale
HZM6845TH-SK0301	1:5000
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE	
HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港

縮寫 Abbreviations

DH 衛生署
Department of Health

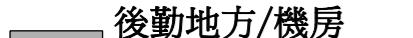
圖例 Legend

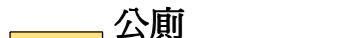
 入境檢查區 Immigration clearance zone

 海關檢查區 Customs clearance zone

 清關後區 Post clearance zone

 辦公室 Office

 後勤地方/機房 Back of house/plant room

 公廁 Public toilet

 室內綠化區域 Indoor planting area

 室外綠化區域 Outdoor planting area

 衛生署健康檢查站 DH Health Screening Station

 緊急出入口 Mean of escape/access

 大約地面水平 Approximate level

註釋 NOTE

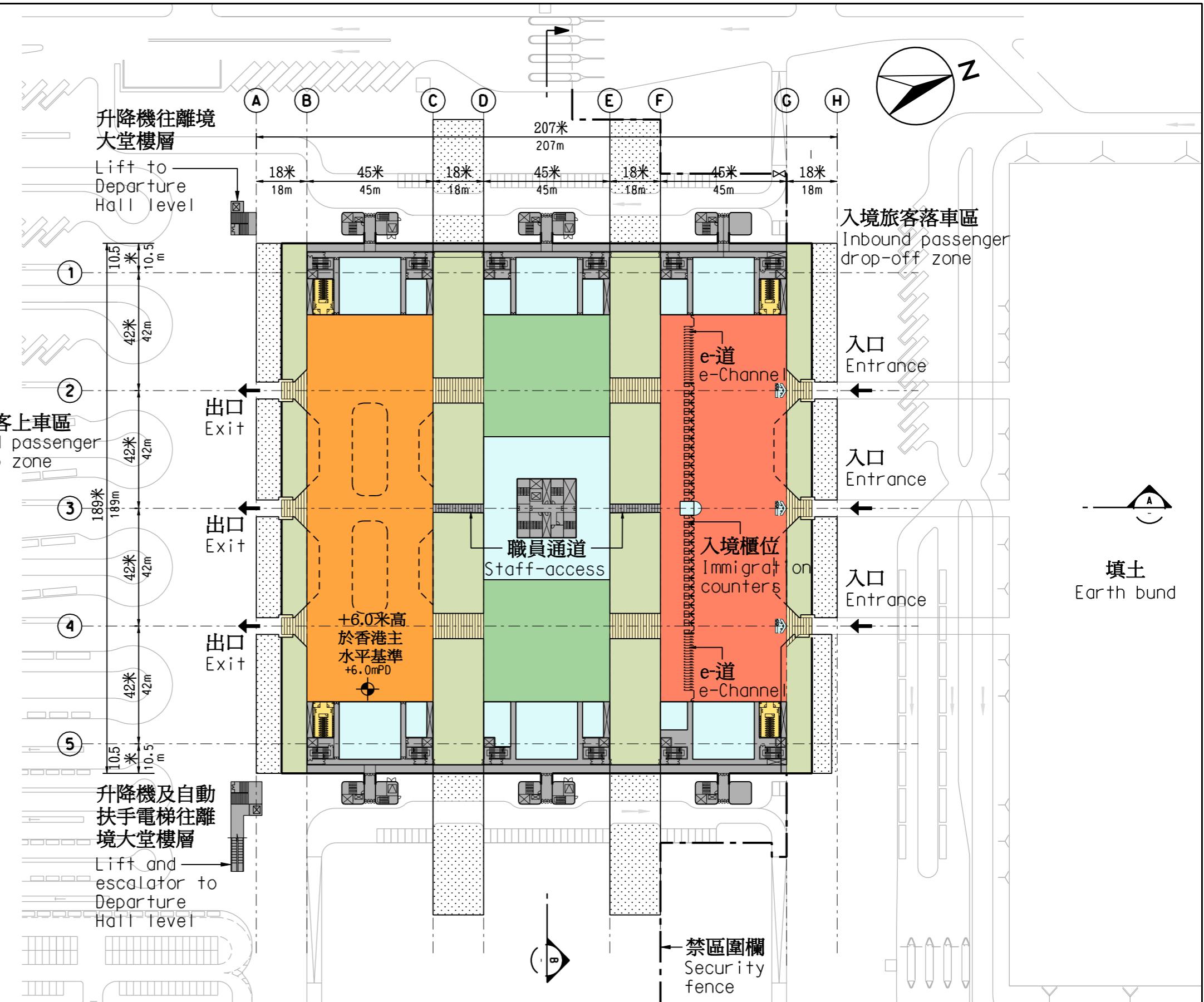
1. 所有地面水準均以香港主水平基準為計算根據，並以米為單位。

All levels refer to Hong Kong Principal Datum (PD) and are in metres(m).

2. 在工程項目進行時，

布局及細節可能再作調整。

Layout and details are subject to further development when the project proceeds.



工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程
旅檢大樓的平面圖 - 地面平面圖 (入境樓層)

PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
Hong Kong Boundary Crossing Facilities (HKBCF) - Reclamation and Superstructures
Passenger Clearance Building - Ground Floor Plan (Arrival Hall Level)

圖則編號 plan no.	比例 scale
HZM6845TH-SK0401	1:1500
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港

縮寫 Abbreviations

DH 衛生署
Department of Health

圖例 Legend

 出境檢查區
Immigration clearance zone

 海關檢查區
Customs clearance zone

 清關後區
Post clearance zone

 辦公室
Office

 後勤地方/機房
Back of house/plant room

 公廁
Public toilet

 室內綠化區域
Indoor planting area

 室外綠化區域
Outdoor planting area

 衛生署健康檢查站
DH Health Screening Station

 緊急出入口
Mean of escape/access

 大約地面水平
Approximate level

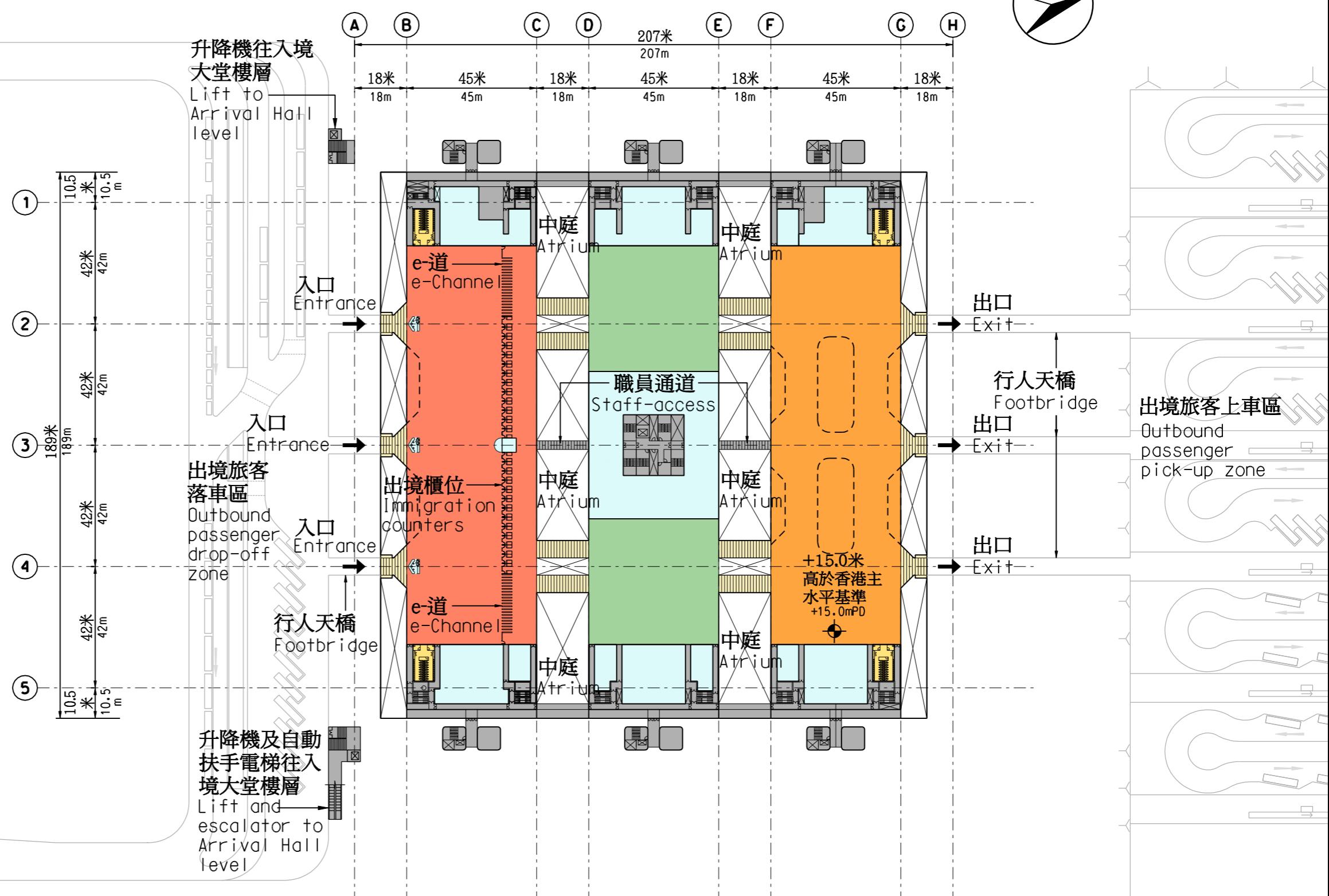
註釋 NOTE

1. 所有地面水準均以香港主水平基準為計算根據，並以米為單位。

All levels refer to Hong Kong Principal Datum (PD) and are in metres(m).

2. 在工程項目進行時，布局及細節可能再作調整。

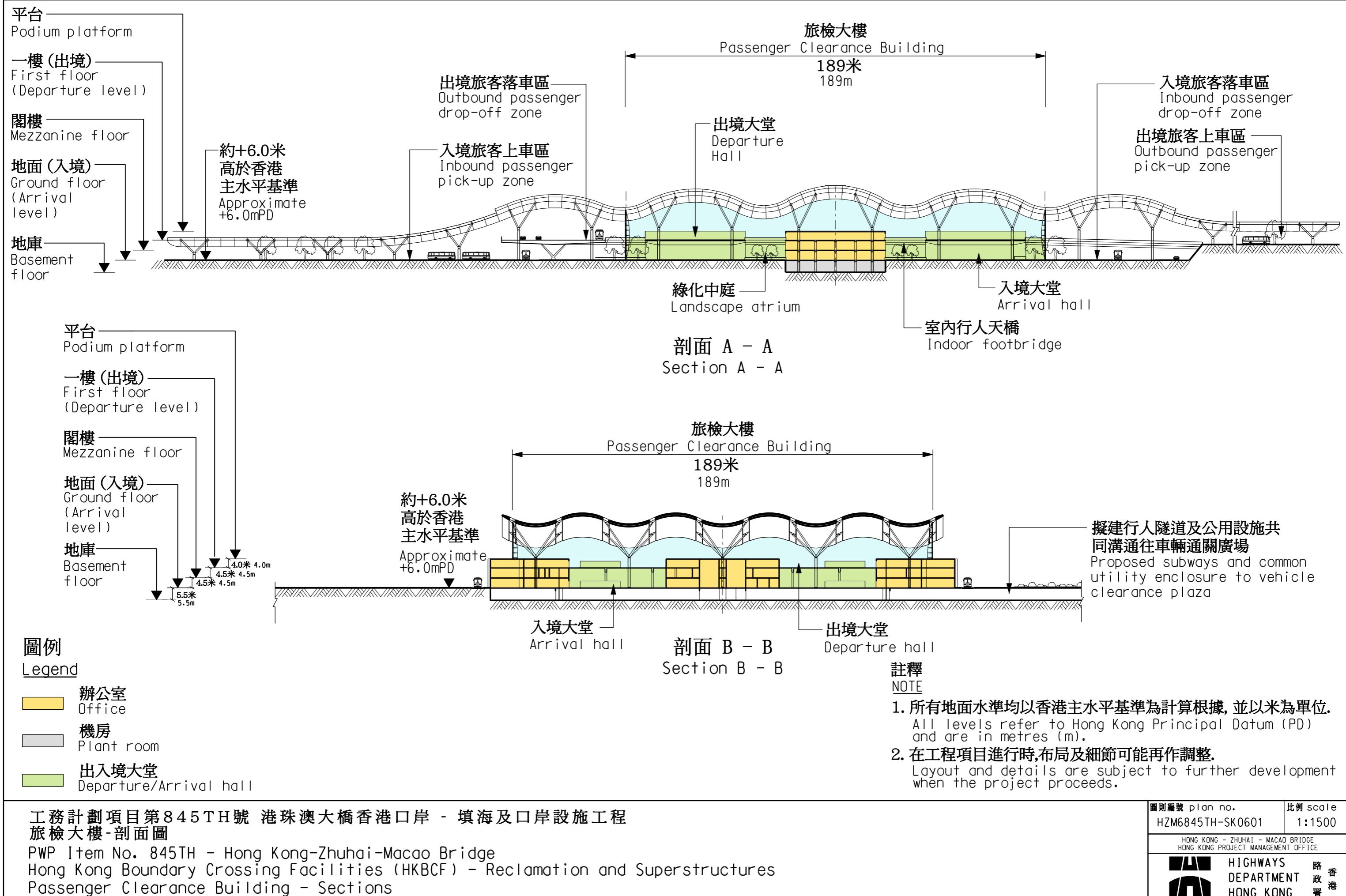
Layout and details are subject to further development when the project proceeds.



工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程
旅檢大樓的平面圖 - 一樓平面圖 (出境樓層)

PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
Hong Kong Boundary Crossing Facilities (HKBCF) - Reclamation and Superstructures
Passenger Clearance Building - First Floor Plan (Departure Hall Level)

圖則編號 plan no.	比例 scale
HZM6845TH-SK0501	1:1500
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港





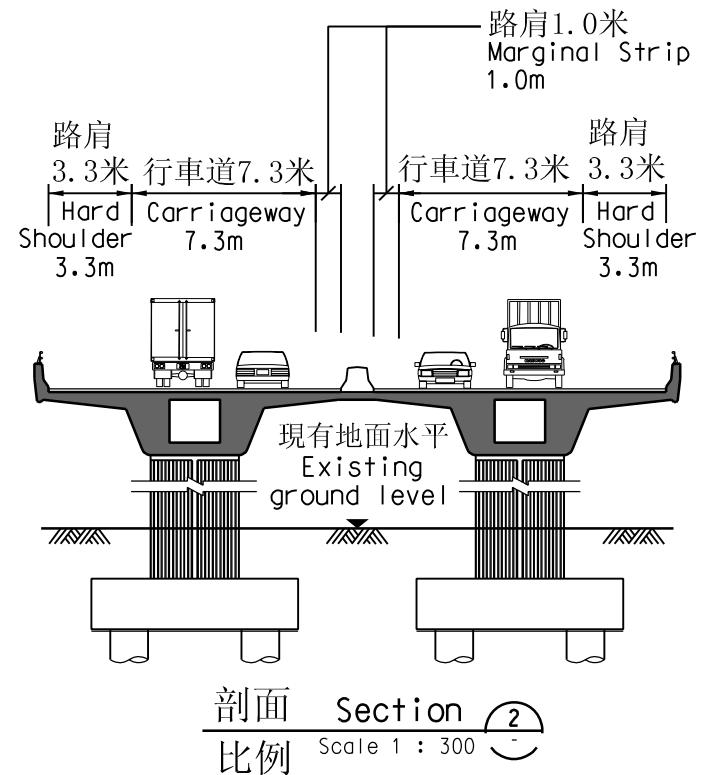
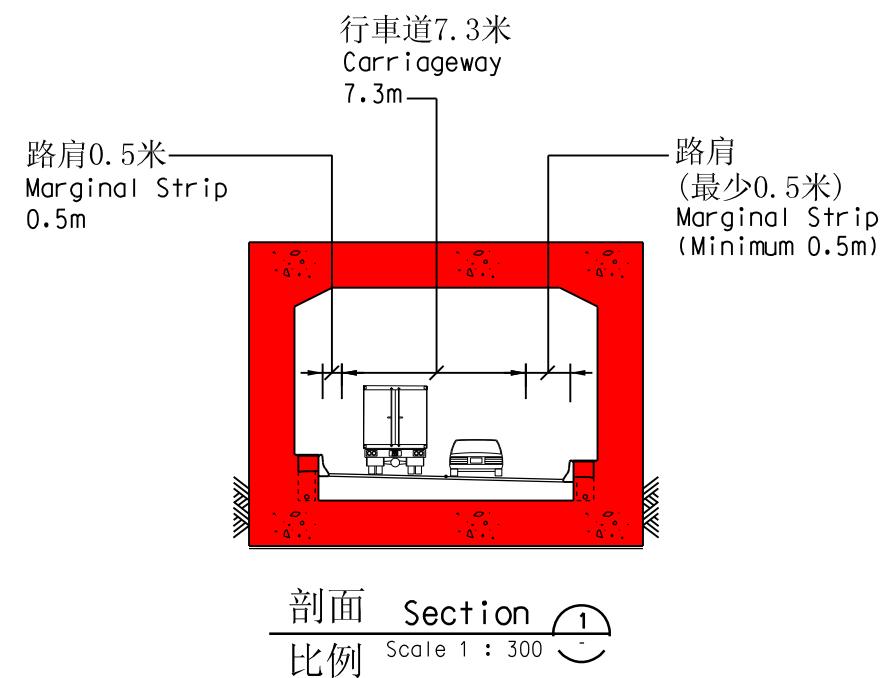
工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程
香港口岸旅檢大樓構思圖(西北面展望圖)

PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
Hong Kong Boundary Crossing Facilities (HKBCF) - Reclamation and Superstructures
Artist Impression of HKBCF Passenger Clearance Building (Perspective from Northwest Direction)

圖則編號 plan no.	HZM6845TH-SK0702	比例 scale N.T.S.
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE		
 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港	

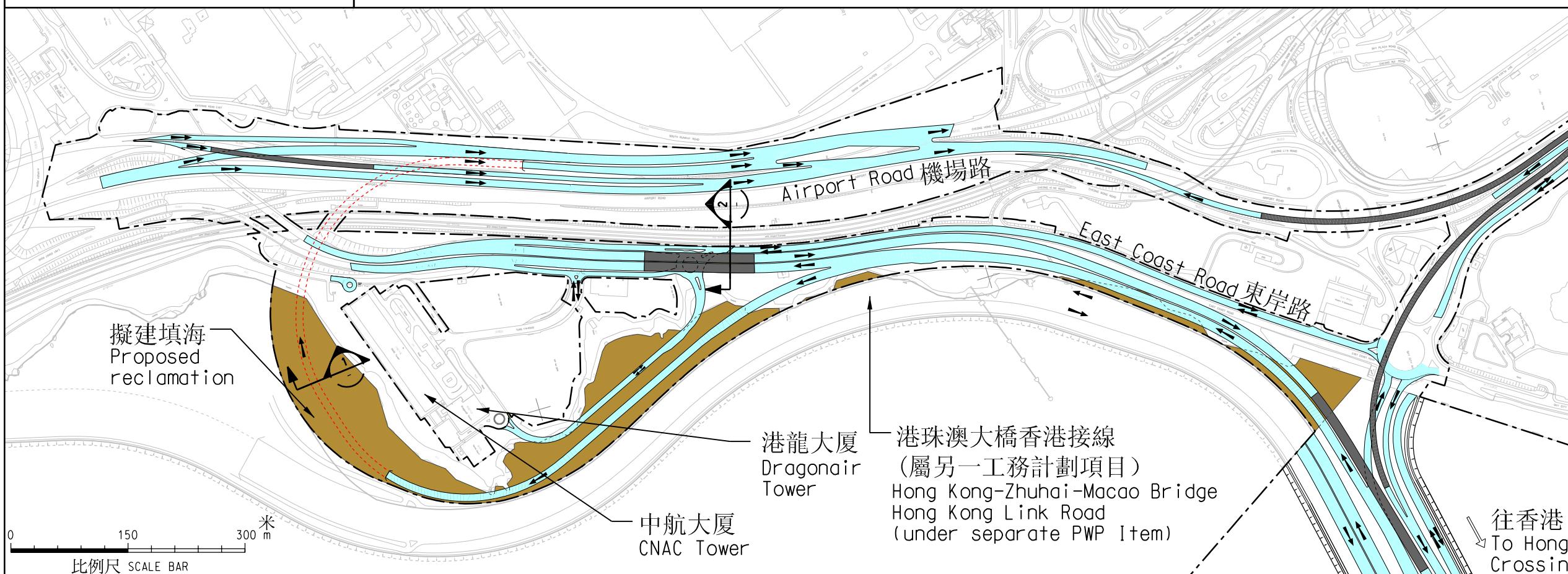
圖例
LEGEND

- 施工範圍 Limit of works area
- 擬建高架道路 Proposed viaducts
- 擬建地面道路 Proposed at-grade roads
- 擬建行車隧道 Proposed tunnels/underpasses
- 行車方向 Traffic direction
- 擬建海堤 Proposed seawall
- 擬建填海 Proposed reclamation



註釋
NOTE

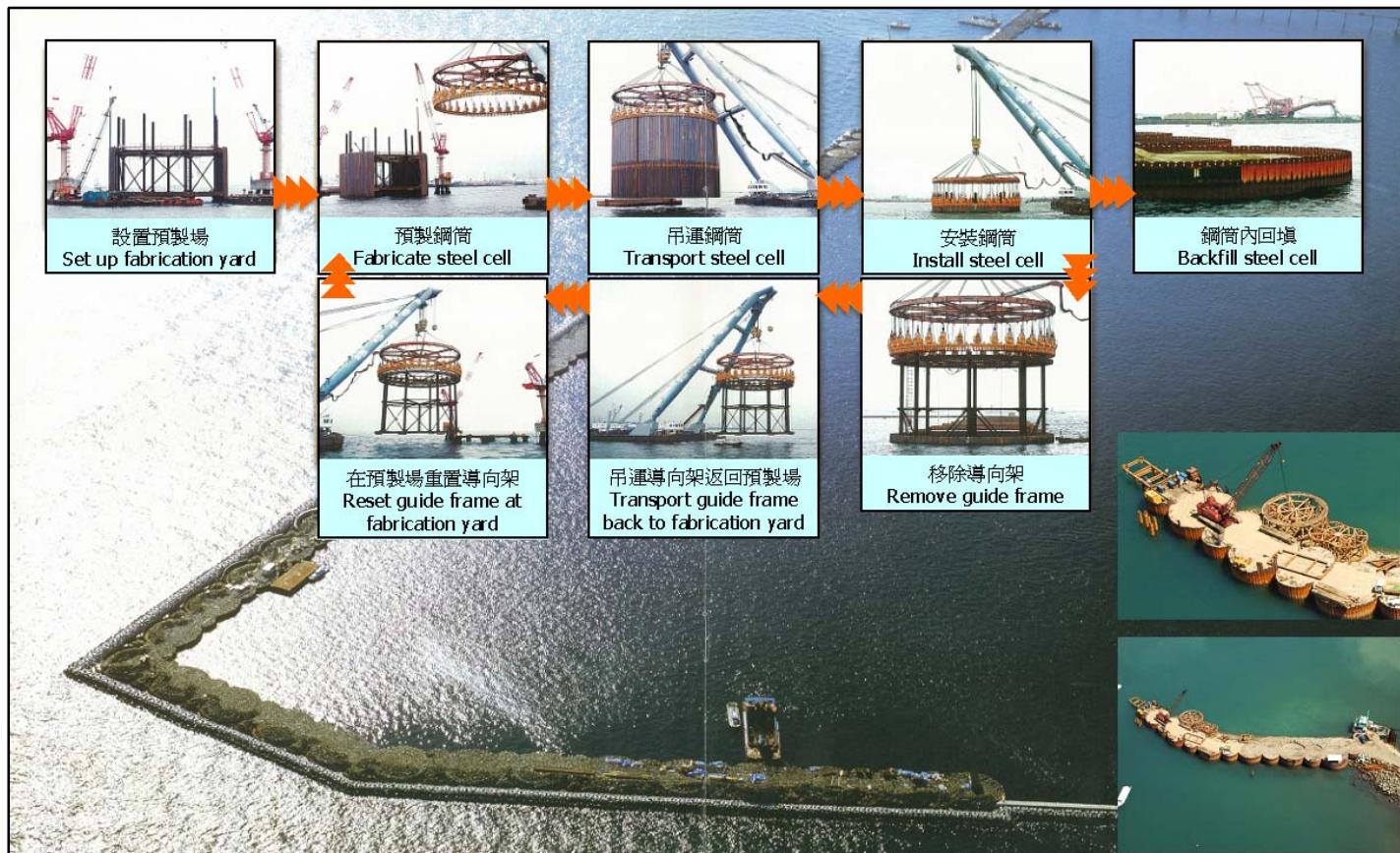
1. 在工程項目進行時，道路的路線可能再作調整。
The alignment of roads shown are subject to further development when the project proceeds.



工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程
機場島上之道路工程

PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
Hong Kong Boundary Crossing Facilities - Reclamation and Superstructures
Roadworks on Airport Island

圖則編號 plan no. HZM6845TH-SK0012	比例 scale 1:6000
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港

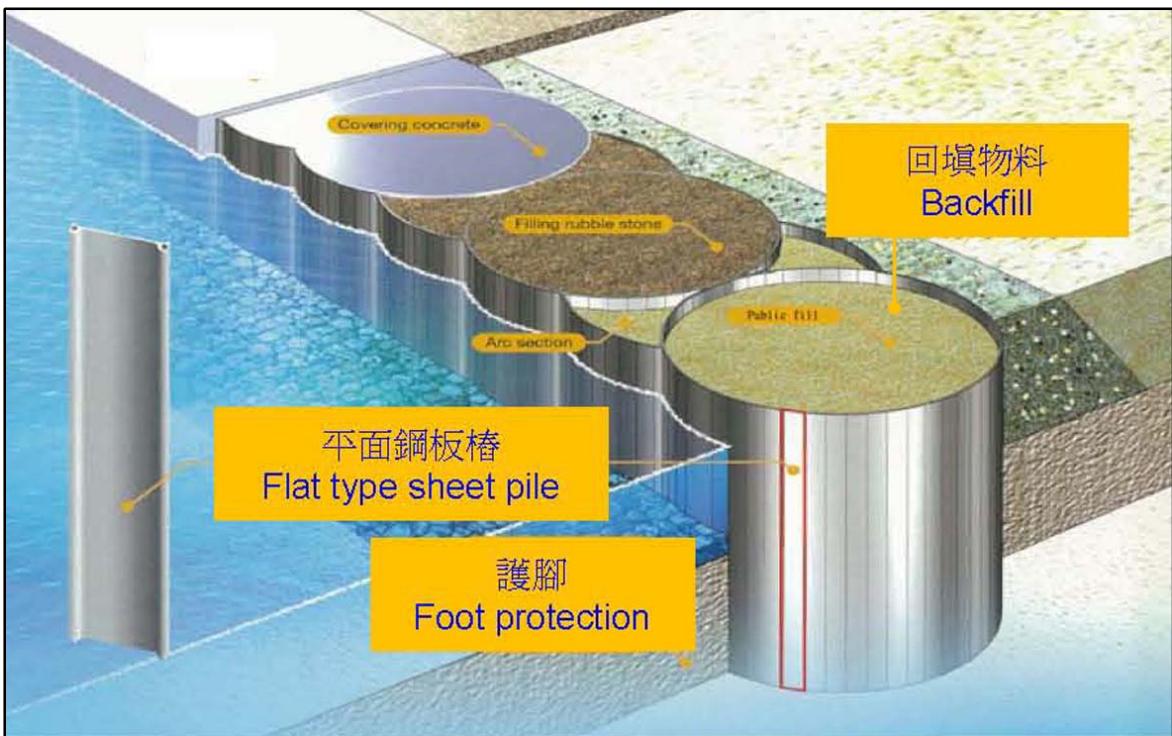


組建鋼筒流程(祇作圖示作用)
Flow Chart of the Prefabricated Cell Method (for illustration only)

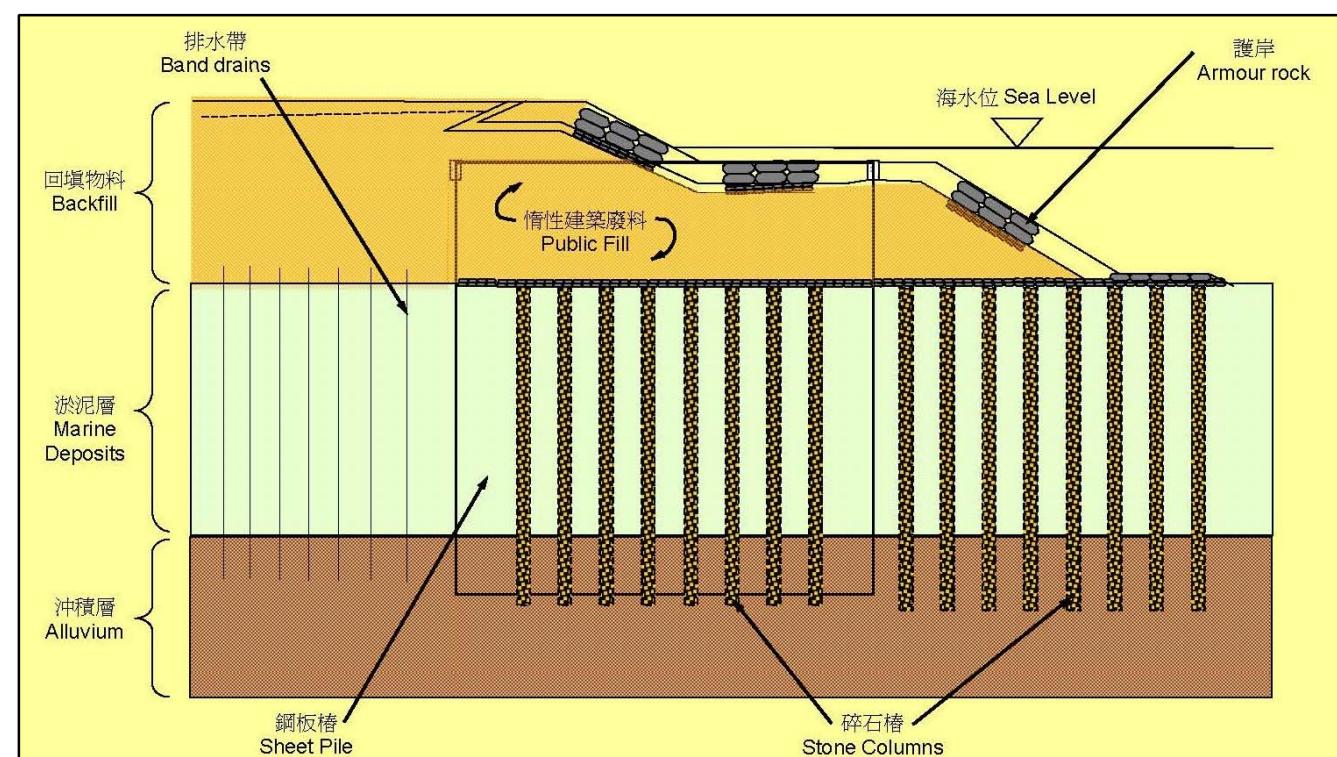
不浚挖式填海的好處

Benefits of Non-dredge Reclamation

- 減少約 97% 淤泥浚挖及傾倒量
Reduce dredging and disposal of marine mud by about 97%
- 減少約一半回填物料用量
Reduce backfilling material by about one half
- 減少約 70% 沉積物懸浮量
Reduce suspended particles by about 70%
- 減少約一半建築期間海上交通量
Reduce construction marine traffic by about one half



鋼筒結構立體視像(祇作圖示作用)
Isometric View of Steel Cells (for illustration only)



典型剖面
Typical Section

工務計劃項目第845TH號 港珠澳大橋香港口岸 - 填海及口岸設施工程

不浚挖式填海方法

PWP Item No. 845TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge
Hong Kong Boundary Crossing Facilities - Reclamation and Superstructures
Non-Dredge Reclamation Method

HZM6845TH-SK0015	N.T.S.
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署 香港

845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施**香港口岸主要建築物及設施表**

主要建築物／設施	大約建築樓面面積(平方米)*	主要／特別設施
1 旅檢大樓	93 000	出境／入境大堂、辦公室以供清關(海關、出入境及檢疫檢查)和其他用途、商舖、員工餐廳、聯合指揮中心、接見及搜查室、員工休息室、急救室、貴賓房、出入境大堂均設有傳統及 E-通道，海關檢查櫃檯、健康檢查站、警察報案中心、觀察室及控制中心等。
2 私家車、巴士及其司機／乘客的清關大樓及設施	17 500	供入境事務處、香港海關及衛生署為私家車、巴士、其司機及私家車乘客清關的檢查設施及辦公室。
3 貨車及其貨物和司機的清關大樓及設施	22 000	供入境事務處、香港海關及衛生署為貨車及其貨物和司機清關的檢查設施及辦公室。
4 車輛檢查亭	4 500	入境事務處，香港海關及衛生署出入境車輛檢查亭。
5 消防局及救護站	4 000	辦公室、員工休息室、更衣室、演講室、康樂室、健身室、洗衣房、餐廳、練習塔樓、工具庫、藥物儲存庫、儲物室、地下燃料儲存缸及可供 5 列消防車停泊的停車場。

主要建築物／設施	大約建築樓面 面積(平方米)*	主要／特別設施
6 警務處大樓及其他建築物／設施	2 500	警務處大樓包括辦公室、資料室、槍房、瞭望台、匯報室、接見室及更衣室。其他警務處建築物／設施包括警務處秤車站、警察車底監測系統監控室、警崗及危險物品倉。
7 其他政府建築物及設施	3 500	其他政府部門包括漁農自然護理署和衛生署的辦公室和檢查樓宇／設施，香港海關偵緝狗房及危險物品倉等。
8 維修站	5 500	道路及機電維修隊伍的辦公室、工場和備用零件貯存室、工具及裝備室。
9 其他建築物／設施	9 000	垃圾收集站、清水及污水泵房、污水處理設施、公共廁所及行車隧道通風井等。

* 在工程進行時可能再作調整，建築面積並不包括任何擬建的露天場地等。

845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施

**估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按 2011 年 9 月價格計)**

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) 合約管理的顧問費 ^(註 2)	專業人員 技術人員	— —	— —	116.8 23.5
			小計	140.3
(b) 駐工地人員費用 ^(註 3)	專業人員 技術人員	8 384 21 013	38 14	1.6 1.6
			小計	837.2 711.9 1,549.1
包括 –				
(i) 管理駐工地人員的顧問費				105.9
(ii) 駐工地人員的薪酬				1,443.2
(c) 獨立的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 技術人員	38 49	38 14	2.0 2.0
			小計	4.7 2.1 6.8
			總計	1,696.2

註

- 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以計算顧問所提供之駐工地人員的員工開支。採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。(目前，總薪級第 38 點的月薪為 62,410 元，總薪級第 14 點的月薪為 21,175 元。)

2. 顧問在合約管理和擬備工程完成後的修訂圖則方面的員工開支，是根據以下現有顧問合約計算得出－
 - (a) 顧問合約編號 CE 28/2009(CE)「港珠澳大橋香港口岸(填海)－設計及建造」(包括 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸及 **846TH** 號工程計劃下的屯門至赤鱲角連接路的隧道南面出入口的填海)；
 - (b) 顧問合約編號 CE 36/2009(HY)「港珠澳大橋香港接線－招標及建造」(包括 **844TH** 號工程計劃下的香港接線工程及 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸在機場的一些道路及填海)；及
 - (c) 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 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸設施及基建工程、**844TH** 號工程計劃下的香港接線工程的交通管制及監察系統(不包括土木工程配套及電力供應)及 **825TH** 號工程計劃下的屯門至赤鱲角連接路的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 **825TH**、**844TH**、**845TH** 及 **846TH** 號工程計劃提升為甲級後，顧問合約的施工及完工階段才會展開。

3. 我們須待建造工程完成後才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。
4. 我們須待選定顧問後才可得知實際所需的費用。

港珠澳大橋香港接線及香港口岸

自 2003 年起的公眾諮詢及參與

自 2003 年起，當局不時向立法會交通事務委員會(下稱「委員會」)匯報港珠澳大橋項目的進度。2004 年 6 月 25 日，我們告知委員會，已着手進行香港接線(當時稱為港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路)的勘測及初步設計研究。

2. 2005 年 4 月，我們就香港接線的走線方案及港珠澳大橋的着陸點，諮詢環境諮詢委員會(下稱「環諮詢」)及環保團體代表(包括世界自然基金會、地球之友、綠色力量、長春社、綠色大嶼山協會、島嶼活力行動及拯救海岸)。

3. 環諮詢成員及環保團體代表就環境影響評估(下稱「環評」)研究的範圍，提供有用建議。2005 年 5 月及 6 月，我們向委員會、離島區議會及城市規劃委員會作出匯報。2005 年 9 月至 2006 年 4 月，我們進一步諮詢離島區議會、環諮詢、東涌鄉事委員會、大澳鄉事委員會、梅窩鄉事委員會、大嶼山分區委員會、古物諮詢委員會、港口行動事務委員會、臨時本地船隻諮詢委員會、郊野公園及海岸公園委員會，以及上文第 2 段所述的環保團體。他們大致支持沿機場水道的西面走線，因為對環境及現有設施的影響較少。至於東面走線(北大嶼山公路連接路)，無論是海上高架道路或隧道方案，均得不到大多數支持。因應各團體的意見，這東面走線方案已不再作考慮，現在的方案已改為沿機場島的走線連接香港口岸。

4. 2007 年 7 月，我們就香港口岸的選址方案諮詢環保團體和漁民代表。大多數環保團體同意，與其他選址比較，在機場東北面填海闢地對環境造成的影響較少，值得進一步考慮。然而，部分團體不論選址的位置，原則上都反對填海。漁民代表亦反對填海，擔心漁獲會受影響。

5. 2007 年 9 月 19 日，我們就香港口岸的選址方案諮詢離島區議會。部分區議員支持在機場東北水域建設香港口岸的方案，因為有利香港口岸與機場發揮協同效應，讓香港整體經濟受惠。不過，有些區議員屬意在礮石灣附近建設香港口岸，藉以推動當地發展和經濟活動。然而，我們不建議礮石灣方案，因為會對中華白海豚有不良影響，更會對噪音、空氣、視覺和景觀造成顯著不良影響，包括大規模移山，砍伐具景觀價值的林地，以及清拆考古遺址。

6. 2008 年 9 月至 10 月，我們就香港接線、香港口岸、屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道項目舉辦連串公眾參與活動，包括與離島區議會、屯門區議會及元朗區議會主席、專業學會、鄉議局、大嶼山分區委員會、屯門區各分區委員會、商會、漁民團體、海運業及環保團體舉行 10 次專題小組討論會，以及就港深珠通道¹在東涌和屯門各舉行一次公眾參與工作坊。2009 年年初，當局就港深珠通道與東涌居民、大澳鄉事委員會和東涌鄉事委員會舉行 13 次會議，進一步蒐集區內居民的意見。

7. 在這些公眾參與工作坊中，有些東涌居民關注，擬建的香港口岸如設於機場島東北水域，會造成環境和視覺影響，表示應改設於機場島西面。此外，有些居民，特別是由大澳鄉事委員會所代表的村民，認為香港口岸宜設於礮石灣，以推動當地發展和經濟活動，以及改善通往大澳和礮石灣的車路。我們解釋，上述兩個替代方案並未獲考慮，主要因為方案會引致嚴重的水力和環境保育問題；礮石灣方案更會對沙螺灣和礮石灣造成噪音滋擾和影響空氣質素。我們亦解釋，與機場島東北水域的選址相比，上述方案所建構的道路網所產生的協同效應的策略性為遜。儘管如此，我們已修改沙螺灣的一段高架道路的設計，加長道路跨度，以減少香港接線對沙螺灣居民造成的視覺影響。在諮詢公眾期間，東涌居民亦非常關注東涌對開一段香港接線採用的海上高架道路方案所造成的視覺影響。我們已以隧道連同地面道路計劃取代原來方案。

¹ 港深珠通道包括：(i) 港珠澳大橋香港接線和香港口岸；以及(ii) 屯門至赤鱲角連接路和屯門西繞道。

8. 2009 年 4 月 17 日，我們就擬於機場東北水域建設香港口岸一事以及就香港接線及屯門至赤鱲角連接路，諮詢離島區議會。雖然一些區議員屬意在機場島西面建設香港口岸，但大多數區議員支持上述建議選址，以落實港珠澳大橋項目。當局會繼續探討適當推動「橋頭經濟」的建議。

9. 2008 年 4 月及 5 月，我們就申請撥款進行香港口岸勘測及初步設計，諮詢立法會交通事務委員會意見。2009 年 4 月，我們亦就申請撥款進行香港口岸詳細設計及相關工地勘測，諮詢立法會交通事務委員會意見。撥款申請均獲委員會支持。財務委員會分別於 2008 年 6 月及 2009 年 5 月批准有關撥款。

10. 隨着香港口岸設施的詳細設計的開展，我們於 2011 年 2 月至 4 月期間向不同的公共運輸業界的代表²簡介港珠澳大橋及相關本地工程。他們普遍支持早日興建港珠澳大橋。同時，他們就大橋及香港口岸的公共交通交匯處的運作提出一些問題／建議。當局會在決定日後於大橋及香港口岸所提供的不同公共交通服務時考慮上述建議。

² 包括非專營巴士營辦商、專營巴士公司、的士業界、貨車業界、專線小巴營辦商。

有關香港口岸工程的反對書／申述的詳細描述

甲. 根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)就 2009 年 6 月 12 及 19 日刊憲的填海工程提出的反對意見

在收集反對意見的法定期限內，共收到 789 份反對書，當中的 69 份其後無條件撤回。其餘 720 份反對書中，31 份所載的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料；3 份有條件地撤回(但我們不能完全接納條件)；686 份維持反對。因此，這 720 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。

第一組

2. 有 767 份以標準電郵範本形式遞交的反對書。這些反對者大部份為東涌居民。他們的關注重點，包括可能對東涌居民、附近的生態環境、大嶼山島的天然山坡和海岸線，以及赤鱲角島東面的海岸保護區造成的負面影響。他們又提議研究替代方案，例如分別於機場島西南面和北面結合香港口岸和香港接線。當局已就反對者的關注作出回應，告知他們當局已就擬議工程進行全面而詳盡的環境影響評估(下稱「環評」)。該項環評分析了工程項目在施工和營運期間對環境可能帶來的影響，包括對空氣質素、噪音、水質、廢物管理、生態、漁業、景觀及視覺影響方面的潛在影響。環評結果指出，如在某些指定範圍採取若干緩解措施後，有關項目將完全符合《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱《環評條例》)的要求。此外，當局亦已評估進行擬議工程的其他替代地點，並向反對者解釋為何他們建議的替代方案被認為不可行。

3. 調解工作結束後，共有 66 份反對書無條件撤回。449 份沒有回應，221 份維持反對意見，31 份的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料。因此，這 701 份反對書被視為仍未能調解。

第二組

4. 14 名反對者經電郵遞交的 15 分反對書，與上文第 2 段所述的反對書為同樣的標準電郵範本。不過，這些反對者也循各種途徑提出了附加或進一步的關注。對此，當局的回應如下－

- (a) 部份反對者就事件缺乏東涌居民的參與、港珠澳大橋的交通及機場日後的發展令污染水平加劇並影響東涌的環境、東涌的景觀受到影響，以及照明設施造成眩光等問題表示關注。部份反對者建議把港珠澳大橋的著陸點設於屯門，使施工地點遠離東涌；把屯門至赤鱲角連接路的南面連接路進一步北移；或把更多道路工程設計成隧道。當局向反對者解釋，有關項目符合《環評條例》的要求，而香港口岸的各個選址方案以及香港接線與屯門至赤鱲角連接路的走線方案，也確實進行了廣泛的公眾參與活動／諮詢。當局亦向反對者解釋了為何其他替代方案(包括反對者所提議的方案)被認為不可行。
- (b) 部份反對者關注到東涌及北大嶼山地區的未來發展(包括第三條機場跑道)，並就各發展方案提出了多項建議，主要是要求一併統籌有關發展。當局解釋，機場的未來發展的時間表和設計尚未有定案，因此不能一併考慮。不過，當局進行環評研究時，已評估在東涌及北大嶼山地區同期進行的工程項目可能造成的累積環境影響。
- (c) 一名反對者覺得由路政署委聘的工程顧問提供香港口岸和香港接線的環評結果有利益衝突之嫌。當局已解釋，由項目的工程顧問進行有關的環評研究是慣常的做法。況且，根據環評機制，環評報告須交由環境諮詢委員會(下稱「環諮詢」)審議及通過，而該會是一個非政府組織¹，由環境專家、環保團體及學者等組成。

¹ 環諮詢會是一個非法定諮詢組織，而委員來自不同的背景，他們都是由行政長官委任，負責檢討香港環境情況；及透過環境局局長，向政府建議應採取甚麼適當措施以應付各類污染問題，使環境得以保護及持續發展。

(d) 一名反對者進一步建議路政署應考慮以貨運或客運鐵路橋取代行車橋，並提議了其他多條新的鐵路走線。當局回應時解釋，在進行可行性研究時，已慎重考慮把鐵路納入港珠澳大橋的方案，但基於種種因素最後認為方案並不可行，這些因素包括需求預測、技術要求及財務可行性等。

5. 調解工作結束後，有 1 份反對書無條件撤回。2 份沒有回應，10 份維持反對意見，餘下的 2 份則有條件地撤回(但當局不能完全接納條件)。因此，這 14 份反對書被視為仍未能調解。

其他未能調解的反對書

6. 一漁民團體關注擬議工程會導致捕魚場永久失收，因而影響漁民生計，並為此要求合理補償。當局解釋，推行緩解措施後，泥沙懸浮物只會局限在貼近建築工地一帶，該項目不會對養魚區及主要捕撈漁區的水質造成顯著影響。此外，按照現行政策，受擬議工程影響的合資格漁民將會獲發一次過的特惠津貼。反對者的意願是維持反對意見。因此，這份反對書被視為仍未能調解。

7. 一名反對者關注擬議工程可能會對東涌居民造成環境影響，並支持香港口岸設於機場西面，香港接線則沿機場北面興建。當局回應指環評報告已確定有關項目符合《環評條例》的要求。當局亦向反對者解釋為何他提議的替代方案被認為不可行。反對者的意願是維持反對意見。因此，這份反對書被視為仍未能調解。

8. 一非牟利機構遞交與第 2 段所述意見相類似的反對書。反對者進一步表示環評報告在評估其他對環境的影響後，並沒有評估工程項目對人類健康的影響。該機構亦建議採用強制性電子收費模式或全港性電子道路收費計劃，以避免興建或大大減少屯門至赤鱲角連接路的收費廣場的規模。當局回應指在進行環評研究時已就各有關範疇(包括空氣質素、噪音、水質等)的影響作詳細評估，已涵蓋對健康方面的影響。環評報告確定有關項目完全符合《環評條例》的要求。當局亦解釋，鑑於一些具爭議性的問題(如個人私隱及公眾認受性)，在現階段推行強制性電子收費模式或全港性電子道路收費計劃是不可行的。反對者的意願是維持反對意見。因此，這份反對書被視為仍未能調解。

9. 另一名反對者是一關注自然保育的慈善機構。該機構主要關注香港接線對地質地形的影響，特別是大嶼山島的海岸線和機場島東面的海岸保護區。該機構建議將香港口岸設於機場的西南面，而香港接線則沿機場北面興建。當局解釋，當局已評估並確定機場東面現有海岸線的生態和地質價值不高；該處的陸上及海洋生物為香港常見的物種；而該處的自然生態可以很容易地在新建海堤的保護岩石上重新繁殖。此外，香港接線不會觸及沙螺灣與深屈之間的天然海岸線，而橋樑／高架橋將以大跨度的結構橫跨沙螺灣岬角，盡量減少視覺影響。反對者回覆表示，他們會撤回反對書，但必須符合若干條件。雖然當局會在詳細設計階段盡量把影響減少，但現階段當局不能為政府作出承諾，特別是容許公眾前往香港接線的新海岸線的要求(因為該處將設有禁區限制)，及關於建議在將來的環評研究概要加入地質遺產價值評估(因為環境保護署署長是獲授權按各項工程項目特殊情況而制定環評研究概要的要求)。由於撤回反對書附帶條件，因此這份反對書被視為仍未能調解。

10. 另一名反對者亦是一環保組織。該組織主要關注擬議工程可能會對海洋環境、海洋生態(中華白海豚)、漁業、水質和擬議建築工地及附近一帶的水流造成嚴重負面影響。當局解釋，有關的環評結果顯示工程項目完全符合《環評條例》的要求。此外，為進一步加強保育海豚的生態環境，在工程項目完成後，當局會根據《海岸公園條例》(第 476 章)爭取把大小磨刀設定為海岸公園。當局亦進一步向反對者解釋該組織建議的替代方案(包括將香港口岸與機場島西面結合、將香港接線與機場島北面結合、以高架橋方案取代沿機場東岸填海的方案來興建香港接線，以及取消香港口岸西南面的填海)被認為不可行的原因。由於反對者沒有作出進一步的回應，因此被視為維持反對意見。因此，這份反對書仍未能調解。

其他無條件撤回反對的反對書

11. 反對者是一環保組織。該組織主要關注機場島東面海岸保護區的保育問題。該組織就沿機場東岸興建香港接線的建議提出了多項替代方案(例如使用高架橋或海底隧道)，以期盡量保留海岸線。當局回應時解釋在有關項目的環評研究中所進行的各項評估，以及該會提議的方案被認為不可行的原因。當局解釋，上述海岸線多年來並沒有展示或發展出任何重要的生態或地質價值；該處的陸上及海洋生物為香港常見的物種；以及在工程完成後，該處的自然生態可容易地重新繁殖在

用天然保護岩石建成的新海堤上。經過當局解釋後，反對者無條件撤回反對書。因此，這份反對書被視為已經調解。

12. 另一名反對者是一公用事業公司。該公司主要關注擬議工程會否影響該公司將來從屯門鋪設公用事業管道至赤鱲角方案的可行性。當局解釋，擬議工程不會令上述鋪設公用事業管道的方案變得完全不可行。經當局解釋後，反對者無條件撤回反對書。因此，有關反對書被視為已經調解。

乙. 根據《城市規劃條例》(第 131 章)就 2009 年 6 月 12 及 19 日刊憲的赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11A 提出的申述

13. 在《赤鱲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 1 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

14. 780 份申述涉及擬議的香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路及相關配套設施，以及赤鱲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，其中兩個是與上文第 9 及 10 段所述就第 127 章提出反對的組織相同。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

對天然海岸線的影響及破壞天然山坡

- (c) 沙螺灣的陸岬及其海岸線因興建赤鱲角機場(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。

15. 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，例如赤鱲角東面的海岸線。

16. 城規會決定不會接納以上申述，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。《赤鱲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鱲角連接路，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鱲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 2 公里。此外，赤鱲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鱲角連接路對環境造成影響，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《環評條例》在附加條件的情況下批准有關環評報告；
- (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的，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路方案及香港接線沿機島東岸而行，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

17. 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)認為赤鱲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(原有赤鱲角島的海岸線)而採取的紓緩措施。城市規劃委員會決定不會接納這份申述，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。在赤鱲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鱲角東岸的入口，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。

其他無條件撤回或被視為無效的申述

18. 7 份申述撤回，有 1 份則因申述的內容與修訂項目無關而被視為無效。

丙. 根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就 2009 年 8 月 7 日及 14 日刊憲的香港口岸道路計劃及圖則提出的反對意見

19. 在收集反對意見的法定期限內，共收到 611 份反對書，當中的 44 份其後無條件撤回。其餘 567 份反對書中，20 份所載的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料；5 份有條件地撤回(但我們不能完全接納條件)；542 份維持反對。因此，這 567 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。

第一組

20. 這 198 份反對書均是以標準函件發送，反對者大多是沙螺灣村村民，反對該計劃涵蓋的香港口岸項目，以及另外根據條例下刊憲的香港接線道路計劃項目。五類標準函件提出的關注相若。反對者不贊同已刊憲的香港口岸位置和香港接線的走線，關注有關項目對環境及風水所造成的影響。71 名反對者亦要求改善沙螺灣村的交通。當局回應時指出，當局已為香港口岸和香港接線項目進行全面而詳盡的環評研究，結果顯示在指定範圍採取若干緩解措施後，兩個項目完全符合《環評條例》的規定。當局亦闡釋已刊憲的發展規劃的優點，以及基於道路運作、交通管理及安全等因素，無法另闢支路連接香港接線與沙螺灣村。不過，政府會密切留意相關地區的發展，以便檢討及研究可否另闢連接路通往沙螺灣村。

21. 調解工作結束後，12 份反對書無條件撤回。其餘 186 份反對書中，89 份反對書沒有回應；78 份反對書維持反對；19 份因聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料而無法跟進。這 186 份反對書均被視為仍未能調解。

第二組

22. 有 125 份反對書均採用上文第 20 段所述的五類標準函件其中一類。反對者亦大多是沙螺灣村村民，反對香港口岸和香港接線項目。他們除了提出共通的意見(見上文第 20 段)，亦在反對書、其後與路政署通信／聯絡時，或在處理反對意見的會議席上提出其他或進一步意見，包括香港接線可能影響機場水道沿線的海上交通，並指有關該項目的宣傳及諮詢不足。部份反對者亦提出，在機場水道的一段香港接線不應興建高架道路，應改為興建隧道，或改於機場北面興建香港接線。當局除了如上文第 20 段所述回應外，亦向反對者解釋，通往沙螺灣的船隻航道會於香港接線的建造階段盡量保持開通及在營運階段保持開通；當局已廣泛諮詢公眾；以及他們提議的隧道或走線方案被認為不可行的原因。調解工作結束後，3 份反對書無條件撤回。至於其餘的 122 份反對書，其中的 1 份反對書提出有條件撤回(但當局不能接納條件)及 121 份反對書維持反對。因此，該 122 份反對書均被視為仍未能調解。

第三組

23. 這 237 份反對書採用同一內容式樣的電郵範本，反對按條例刊憲的香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路項目。部份反對者在電郵有附加意見，但均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方案和該 3 個項目可能對東涌居民和環境、大嶼山島的天然山坡和海岸線，以及赤鱲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。當局回應時解釋，當局已為該 3 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，並解釋擬議的香港口岸和香港接線方案不會觸及大嶼山島的天然山坡和海岸線。當局進一步解釋，該海岸保護區內的陸上和海洋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 份反對書沒有回應，45 份反對書維持反對，1 份反對書因聯絡資料不正確而無法跟進。該 211 份反對書均被視為仍未能調解。

第四組

24. 有 47 份採用上文第 23 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、其後與路政署通信／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；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見頂等問題。當局回應時解釋，政府致力實踐可持續發展，並已為該 3 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。路政署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，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經已遠離住宅樓宇，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將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，便會撤回反對書。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。他投訴環諮詢會的行政及會議的安排不善。當局回應時解釋，環評報告按照《環評條例》所定機制審議，而屬於非政府組織的環諮詢會亦參與審議。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。環諮詢會亦於 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如此嚴謹的審批過程才於 2009 年 10 月 23 日獲環保署署長批准。

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

其他未能調解的反對書

26. 上文第 6 及 10 段所述的反對者根據第 370 章刊憲的道路計劃所提交的反對書，與上文第 6 及 10 段所述根據第 127 章提出的反對書理由相若。當局的回應與第 6 及 10 段所述的相若。

27. 另一名反對者為上文第 8 段所述的同一名反對者(該反對者亦根據第 127 章提交反對)。反對者關注的事項與上文第 23 段所述相若。另在反對書中亦提出與第 8 段相若的、就對人類健康的影響及屯門至赤鱲角連接路收費廣場的關注。當局的回應與上文所述的相若。

其他無條件撤回的反對書

28. 反對者主要關注港珠澳大橋的建造工程會破壞環境，尤其會影響海豚和馬蹄蟹。反對者亦認為不應興建港珠澳大橋。當局回應時闡釋興建港珠澳大橋的急切需要性，並說明有關港珠澳大橋工程項目的環評研究結果，以及當局會推行一系列緩解措施，盡量減輕工程對海豚和馬蹄蟹的影響。反對者考慮當局的回覆後，無條件撤回反對書。因此，反對書被視為已經調解。

**845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施
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
對空氣質素及噪音影響	<ul style="list-style-type: none"> • 香港口岸距離東涌 2 公里，有關的評估研究結果顯示工程項目所引致的空氣質素及噪音對東涌的影響輕微。 • 環境影響評估結果顯示，工程項目對空氣質素及噪音的影響完全符合《環境影響評估條例》(第 499 章)的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> • 定期為空曠泥土灑水。 • 施工期間定期監察空氣質素及噪音水平。
對水質影響	<ul style="list-style-type: none"> • 環境影響評估結果顯示，在實施適當的緩解措施後，採用挖掘淤泥建造海堤方案在施工期間對水質的影響，祇限於工地附近水域，水質亦完全符合《環境影響評估條例》的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在香港口岸工地四周安裝外圍隔泥幕，在碎石樁安裝期間，須在碎石樁外圍安裝第二重隔泥幕，防止沉積物股流擴散。 • 築建海堤須早於填土作業完成。 • 限制載土躉船的航次及每日填土量。 • 定期監察水質。 • 採用不浚挖式填海方法，更將大大降低對水質的影響。 • 在籠式防沙幕內使用抓斗式挖泥船浚挖淤泥。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對中華白海豚影響	<ul style="list-style-type: none"> • 海豚專家深入研究結果顯示，香港口岸定位於香港機場東北海面，可遠離香港西部水域的中華白海豚活躍區。 • 中華白海豚棲息地的永久損失屬中等，需作出緩解。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在安裝或重置外圍隔泥幕期間，工程 250 米範圍內須設立海豚禁區。如禁區內發現海豚，安裝／重置工程須暫停，直至海豚離開該禁區為止。 • 執行海豚監察計劃，包括定期檢查隔泥幕及監察隔泥幕以外的水域。 • 採用震動式方法安裝鋼筒，取代較大噪音的水底撞擊式安裝方法。 • 設置海岸公園將有助於保育中華白海豚，以有效緩解因香港口岸填海及其他同期在西部水域進行的工程對中華白海豚的棲息地所造成的損失。 • 限制工地範圍內所有船隻的航行速度不得超過 10 海浬。
對生態環境影響	<ul style="list-style-type: none"> • 香港口岸的選址已避開生態敏感地區。 • 在實施適當的緩解措施後，將不會對周邊的馬蹄蟹及海草有剩餘影響。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在香港口岸工地四周安裝外圍隔泥幕，在碎石樁安裝期間，須在碎石樁外圍安裝第二重隔泥幕，防止沉積物股流擴散。 • 築建海堤須早於填土作業完成。 • 限制載土躉船的航次及每日填土量。 • 定期監察水質。 • 採用不浚挖式填海方法，更將大大降低對水質的影響。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對漁業影響	<ul style="list-style-type: none">捕魚區的損失並不顯著，而對漁業影響可以接受。	<ul style="list-style-type: none">安裝新增及重置人工魚礁，作為工程對海上限制區內現有人工魚礁影響的緩解及改進措施。
對景觀和視覺影響	<ul style="list-style-type: none">香港口岸距離東涌 2 公里。香港口岸鄰近香港國際機場而且外觀接近，所以潛在視覺影響極微。	<ul style="list-style-type: none">通過美化工程、建築設計和最適當的綠化處理，會把潛在的景觀影響降至最低。

845TH – 港珠澳大橋香港口岸 – 填海及口岸設施

收回和清理土地費用的分項數字

	百萬元
(I) 收回和清理土地費用	70.683
• 收回 30 604.4 平方米私人土地補償	
• 在 13 689.9 平方米面積的私人土地開展地役權和其他永久使用權賠償	
• 暫時佔用 264 689.3 平方米的私人土地賠償	
• 各種有關原居民的特惠津貼，如「躉符」的儀式費用	
• 合資格漁民的特惠津貼	
(II) 利息和備用費	12.534

總額 = 83.217
(約 83.22)

受影響珍貴樹木資料摘要

項目編號 : 845TH 項目名稱 : 港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施

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 ⁽¹⁾ (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 生存能力 (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(若有))
			整體高度 (米)	樹幹直徑 ⁽²⁾ (毫米)	平均樹冠 闊度(米)						
T8131	細葉榕	香港機場 管理局	14	1 140	9	良好	良好	高	高	移植	有關樹木與擬議高架道路 工程有所抵觸。沒有生態 及歷史重要性。
T8133	細葉榕	香港機場 管理局	13	1 000	12	良好	良好	高	高	移植	有關樹木與擬議高架道路 工程有所抵觸。沒有生態 及歷史重要性。

⁽¹⁾ 樹木形態會顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵。

⁽²⁾ 樹幹直徑是指樹木胸徑(即在高出地面 1.3 米的水平量度的直徑)。

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2011 年 11 月 8 日

總目 706 – 公路
運輸 – 道路
844TH – 港珠澳大橋香港接線

請各委員向財務委員會建議，把 **844TH** 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 161 億 8,990 萬元，用以為港珠澳大橋香港接線進行詳細設計及建造工程。

問題

我們需要建造港珠澳大橋香港接線(下稱「香港接線」)，將港珠澳大橋主橋由粵港分界線連接至香港口岸。

建議

2. 路政署署長建議把 **844TH** 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 161 億 8,990 萬元，用以為香港接線進行詳細設計及建造工程。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. 港珠澳大橋是一項跨境的跨海道路基建項目，為珠江三角洲(下稱「珠三角」)兩岸提供直接陸路連接，東面接駁香港，而西面則接駁澳門及珠海，項目的扼要背景載於附件 1。結構上，大橋項目可以分為兩部分：(i)港珠澳大橋主橋；以及(ii)在三地各自的連接道路及口岸。

4. **844TH** 號工程計劃(下稱「工程計劃」)包括建造約 12 公里長的三線雙程行車的香港接線，連接粵港分界線的港珠澳大橋主橋和擬設於機場島東北面的香港口岸，其範圍包括－

- (a) 建造約 9.4 公里長的三線雙程高架橋，從粵港分界線接通港珠澳大橋主橋至機場島上的觀景山；
- (b) 建造約 1 公里長的三線雙程行車隧道穿越觀景山，通過現有機場路及機場鐵路地底，在一新填海區(見下文第(d)項)走出地面，以及建造相關的隧道和營運保養設施；
- (c) 於機場島東面從隧道出口至擬建香港口岸之間建造約 1.6 公里長的三線雙程行車地面道路；
- (d) 沿機場島東岸建造約 2.3 公里長的海堤及進行填海，闢拓約 17 公頃土地，以供建造擬議的香港接線及相關的隧道營運和保養維修設施；
- (e) 重置現有位於機場島東面的氣象站、提升及改建現有位於沙螺灣的風測站、於香港接線高架橋及機場島上加裝風速儀；以及
- (f) 進行附屬工程，包括土木、結構、建築、機電、土力、工地勘測、海事、環境保護、斜坡、環境美化及渠務工程、設置消防設施、實施緩解環境影響措施，以及設置交通監控系統。

— 擬議項目的工地平面圖及構思圖載於附件 2。

5. 若獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們會盡快開展詳細設計及建造合約。我們計劃同期落成香港接線與其他港珠澳大橋的相關項目，以配合港珠澳大橋在 2016 年年底通車。為求工程於撥款獲得批准後能盡早開展，我們已就香港接線工程首份設計及建造合約(詳情見註釋 3)進行招標。

理由

大橋的策略性價值

6. 大橋在策略上甚為重要，能夠促進香港、澳門和珠三角西部的進一步經濟發展。興建大橋，可以大幅減省陸路客運和貨運的成本和時間¹，但好處遠不止於此。藉著大橋的聯繫，珠三角西部會納入香港方圓3小時車程可達的範圍內，這可令珠三角西部更能吸引外來投資，有助其改善工業結構。同時，香港亦會受惠於這片新的經濟腹地；珠三角西部人力和土地資源充裕，能為港商提供拓展內地業務的大量良機。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，來自珠三角西部、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，令香港作為貿易和物流樞紐的地位得以提升。整體而言，大橋可以加速珠三角與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。

建設香港接線的需要

7. 我們需為主橋建造香港口岸和香港接線，而連同屯門至赤鱲角連接路以及屯門西繞道，大橋項目會有助形成連接香港、珠海、澳門和深圳的重要道路網，進一步鞏固香港作為運輸和航空樞紐的地位。

¹ 大橋落成後，往來香港與珠三角西部的行車時間會大幅縮減。正如下表所示，取道大橋往來珠海與葵涌貨櫃碼頭，可節省六成以上的行車時間，往來珠海與香港國際機場，可節省八成以上的行車時間。

起點－目的地	目前的路程和行車時間	取道大橋的路程和行車時間	路程和行車時間的減幅
珠海－葵涌貨櫃碼頭	大約 200 公里 大約 3.5 小時	大約 65 公里 大約 75 分鐘	超過 60%
珠海－香港國際機場	超過 200 公里 大約 4 小時	大約 40 公里 大約 45 分鐘	超過 80%

香港接線在勘測及初步設計期間的發展

8. 在 2003 年 12 月獲立法會批准撥款後，我們已於 2004 年 3 月開展勘測及初步設計顧問研究。在研究過程中，港珠澳大橋專責小組²決定由三地政府各自在境內為港珠澳大橋設立口岸。有鑑於此，加上香港口岸擬設於機場島東北面對開水域，我們建議香港接線的走線的設計，應沿機場水道在海面上建造一條高架橋。我們於 2008 年 4 月向立法會交通事務委員會匯報了上述發展（請參閱立法會 CB(1)1317/07-08(04) 號文件）。

9. 在 2008 年年底，我們就港珠澳大橋的本地工程計劃進行連串的公眾諮詢，並於其後進一步微調有關道路的設計，以回應公眾的關注。根據 2010 年 10 月完成的勘測及初步設計顧問研究所建議的初步設計，香港接線將會是一條長約 12 公里的雙程三線公路，將港珠澳大橋主橋由粵港分界線連接至位於機場島東北水域的香港口岸。

10. 以香港特區邊界為起點的香港接線會以海上高架橋形式建造，橫跨香港西面水域，接達大嶼山。該高架橋將跨越大嶼山礮石灣和沙螺灣之間的陸岬而無須觸及大嶼山的土地，之後沿機場水道南邊延伸，並採用長跨距構築物，以避免影響天然海岸線和盡量減少對景觀的影響。位於機場水道的高架橋地基將埋藏於海床之下，以減少對機場水道水流的影響。高架橋將會經過南面跑道着陸點和政府飛行服務隊直升機基地，然後於機場島接駁地面，而由該處起橋樑支柱和地基會建於機場島斜坡型防波堤上，無須觸及機場水道。

11. 為回應東涌居民對景觀影響方面的關注，香港接線所採用的走線會以一條長約 1 公里的隧道穿越觀景山，通過機場路和機場鐵路之下，再於機場島東岸面積約 17 公頃的新闢拓填海區回到地面，然後以一條沿機場東岸填海區興建長約 1.6 公里的地面公路連接香港口岸。

² 國家發改委於 2007 年成立專責小組，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、廣東省和澳門政府的代表。我們曾於 2010 年 3 月就大橋動工後的管理架構向立法會交通事務委員會作出匯報（詳情見立法會 CB(1)1354/09-10(01) 號文件）。

擬議的詳細設計和建造合約

12. 港珠澳大橋位於內地水域的主體建造工程，包括珠澳口岸工程，已於 2009 年 12 月展開，至今工程進展順利，預期可於 2016 年開通。為確保大橋能如期開通，三地的相關項目必須與主體大橋在同一時間內完成。經審慎考慮，我們認為香港接線的工程應以設計及建造合約形式進行。

13. 在建議的設計及建造合約³下，承建商須進行詳細設計，並按合適的工序進行建造工程，以配合其施工計劃，令工程項目能在緊迫和壓縮的施工時間內完成(整項港珠澳大橋香港工程已由原定 2010 年年底前開展改為 2011 年年底開展)。舉例來說，工地工作和建造工程可於詳細設計完成前展開，從而節省所需的總工時。此外，承建商可以利用設計和相關施工方法方面的專業知識，可令施工過程更加暢順，施工進度能更受到妥善控制，從而節省時間。由於這個大型工程項目涉及多個專業建造範疇，而且必須如期完成以期令港珠澳大橋得以在 2016 年年底或之前開通，所以，在決定整體工程安排時，我們必須考慮上述施工步驟的暢順銜接。設計及建造合約的模式在香港其他大型基建項目(如汀九橋和汲水門大橋等)亦有採用。

對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，我們估計這項工程計劃的建設費用為 161 億 8,990 萬元(請見下文第 28 段)，分項數字如下 -

³ 香港接線項目下將會有兩份設計及建造合約：首份合約涵蓋觀景山至香港口岸段，正進行招標，目標是於 2012 年年初開展；第二份合約則涵蓋香港特區邊界至觀景山段，招標工作籌備當中，目標是於 2012 年 4 月開展。

百萬元

(a)	高架橋構築物	7,137.3
	(i) 從粵港分界線至機場島之間約 7.2 公里長的海上高架橋	6,005.3
	(ii) 沿機場島至觀景山約 2.2 公里長的地上高架橋	1,132.0
(b)	隧道建造工程	1,473.0
	(i) 穿越觀景山及通過現有機場路和機場鐵路地底約 0.5 公里長的隧道	825.1
	(ii) 穿越新填海區約 0.5 公里長的隧道	647.9
(c)	沿機場東岸興建約 2.3 公里長的海堤	752.5
(d)	在機場東岸填海約 17 公頃	387.3
(e)	填海區的地面道路	312.9
(f)	香港接線的渠務工程(括箱型暗渠、管道及泵房井)	139.7
(g)	屋宇建築工程	201.9
	(i) 隧道出口通風大樓	44.8
	(ii) 行政大樓	147.9
	(iii) 其他建築結構物	9.2
(h)	屋宇裝備	65.6
	(i) 隧道出口通風大樓	23.2
	(ii) 行政大樓	40.7
	(iii) 其他建築結構物	1.7

百萬元

(i)	環境美化工程	46.2
(j)	高架橋、隧道及地面道路的機電工程	482.1
(k)	設置交通管制及監察系統	169.0
(l)	重置現有位於機場島東面的氣象站、提升及改建位現有於沙螺灣的風測站，以及於香港接線高架橋及機場島上加裝風速儀	16.7
(m)	環境緩解措施，包括環境監察及審核	241.6
(n)	顧問費	62.4
	(i) 詳細設計和合約管理	32.5
	(ii) 駐工地人員的管理	26.5
	(iii) 獨立的環境監察辦事處 ⁴ 和獨立的環境查核人服務	3.4
(o)	駐工地人員的薪酬	841.4
(p)	機電工程營運基金的收費 ⁵	10.8

⁴ 香港接線的環境許可證規定需於工程施工前，設立一個獨立的環境監察辦事處，以監察香港接線及其他在鄰近地區同期進行的工程對環境所帶來的累積影響，以及就環境事項與港珠澳大橋的內地施工單位保持緊密聯絡。

⁵ 自 1996 年 8 月 1 日機電工程營運基金根據《營運基金條例》(第 430 章)成立以來，機電工程營運基金會為機電工程署所提供的設計和技術顧問服務，向各政府部門收取費用。就這工程項目的服務包括審查顧問公司就所有機電裝置所提交的文件，以及向政府提供有關機電裝置及對這工程項目的影響的技術意見。

		百 萬 元
(q)	應急費用	<u>1,234.0</u>
	小計	13,574.4 (按 2011 年 9 月 價格計算)
(r)	價格調整準備	<u>2,615.5</u>
	總計	16,189.9 (按付款當日 價格計算)

15. 就上文第 14(a)段所述，估計建造高架橋構築物所需費用為 71 億 3,730 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)，當中包括粵港分界線至機場島之間長約 7.2 公里的海上高架橋(跨距由 75 米至 180 米)，以及沿機場島現有的海堤至觀景山長約 2.2 公里的地上高架橋(跨距約 60 米)。工程費用包括進行地基工程、路面工程，以及橋樑船隻碰撞保護設施。預算所需費用時亦已考慮到會採用預製組件建築法建造一般跨距之橋樑段和採用「就地灌注」建築法建造長跨距的橋樑段；此外，亦已考慮到臨時交通安排等因素。

16. 就上文第 14(b)段所述，估計隧道建造工程所需費用為 14 億 7,300 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)，包括建造穿越觀景山及通過現有機場路和機場鐵路地底長約 0.5 公里的隧道，以及新填海區內長約 0.5 公里的隧道。預算所需費用時已考慮到臨時交通安排等因素。

17. 就上文第 14(c)及(d)段所述，估計海堤工程所需費用為 7 億 5,250 萬元(按 2011 年 9 月價格計算)，包括建造長約 2.3 公里的海堤。此外，估計填海所需費用為 3 億 8,730 萬元，包括沿機場島東岸填海闢拓約 17 公頃土地，以供建造行車隧道、地面道路、隧道營運和維修區和相關的設施。預算所需費用時已考慮到將使用不浚挖式建造海堤方法(見下文第 37 段)。

18. 就上文第 14(e)段所述，估計道路工程所需的費用為 3 億 1,290 萬元（按 2011 年 9 月價格計算）。這筆費用包括築建長約 1.6 公里沿機場島東岸的地面道路及位於隧道營運和維修區內的道路、鋪砌路面、街道設施、交通標誌、道路標記、街道照明設施、公用設施敷設工程，以及臨時交通安排等。

19. 就上文第 14(f)段所述，估計渠務工程所需的費用為 1 億 3,970 萬元（按 2011 年 9 月價格計算）。這筆費用包括在高架橋、隧道、地面道路，以及隧道營運和維修區的渠務工程。

20. 就上文第 14(g)及(h)段所述，估計屋宇建築工程及有關的屋宇裝備所需的費用分別為 2 億 190 萬元和 6,560 萬元（按 2011 年 9 月價格計算）。這筆費用包括建造隧道出口通風大樓，以及位於隧道營運和維修區內的一所兩層高的行政大樓及其他建築結構物，提供整條香港接線的交通管制及監察系統的控制室、隧道營運和保養維修設施、工作室、貯物室、車輛停留地及相關設施，以及隧道／管制區人員的辦公地方。

21. 就上文第 14(i)段所述，估計環境美化工程所需的費用為 4,620 萬元（按 2011 年 9 月價格計算）。這筆費用包括建造共約 7 公頃的園景區，包括在沿機場島的地上高架橋的橋樑支柱、隧道出口、地面道路沿途，以及隧道營運和維修區範圍內種植花木。

22. 就上文第 14(j)段所述，估計機電工程所需的費用為 4 億 8,210 萬元（按 2011 年 9 月價格計算）。這筆費用包括在高架橋、隧道及地面道路的機電工程。

23. 就上文第 14(k)段所述，估計設置交通管制及監察系統工程所需的費用為 1 億 6,900 萬元（按 2011 年 9 月價格計算）。這筆費用包括在高架橋、隧道、地面道路，以及隧道營運和維修區裝置交通管制及監察系統工程。

24. 就上文第 14(n)及(o)段所述，按人工作月數估計的顧問費和駐工地人員員工開支的詳細分項數字載於附件 3。

25. 就港珠澳大橋香港部分的整體工程⁶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案件的司法程序影響⁷。因此，我們現計劃於本年 11 月才向立法會財委會提交有關港珠澳大橋香港工程的撥款申請。如獲批准，大橋的相關本地工程將於 2011 年年底展開。由於動工時間表比原定計劃相差約一年，我們估計這將令大橋的相關本地工程費用增加約 65 億元(按付款當日價格計算)，主要原因包括(i)須修改施工方法壓縮工程時間表，令大橋如期於 2016 年通車(相關成本增加約 41 億 5,000 萬元)；以及(ii)工程價格上升(相關成本增加約 23 億 5,000 萬元)。若不盡快進行工程，我們估計所需費用會繼續大幅增加。若香港接線不能於 2012 年年初動工，我們亦將需要修改施工方法以壓縮工程時間表，而這將會造成成本上升。

26. 大橋是一項在社會作了充分討論並規劃已久的大型跨境運輸基建項目，對香港、內地及澳門的經濟進一步發展，有非常重要的策略性意義。位於內地水域的大橋主橋和珠澳口岸的工程進展良好。主橋工程的橋樑工程施工圖設計階段勘察設計合同已於 2011 年 3 月簽署，橋樑工程施工圖詳細設計工作已正式啟動。這些工程預計於 2016 年完成。

27. 大橋貫通港、珠、澳三地，香港境內工程會於內地與香港水域交界與大橋主橋銜接，位於內地水域的東人工島的有關路段需接駁位於香港水域的香港接線，以完成整個交通網絡。因此，除大橋主橋外，本地的相關建造工程亦須完成才能配合接駁，讓大橋通車。如香港特區不能如期完成本地工程，導致大橋不能於 2016 年通車，這不單對香港，甚至對內地和澳門都會造成直接的財政及間接的經濟損失。因此，我們希望能盡快獲得立法會批准撥款，好讓工程能早日開展，以期香港境內的工程能配合大橋整體於 2016 年完成開通的目標。

⁶ 包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路前期工程。

⁷ 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。

28. 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 2011 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)
2011-2012	1.7	1.00000	1.7
2012-2013	1,447.5	1.05375	1,525.3
2013-2014	3,048.6	1.11171	3,389.2
2014-2015	3,845.6	1.17285	4,510.3
2015-2016	2,752.5	1.23736	3,405.8
2016-2017	1,221.1	1.30541	1,594.0
2017-2018	836.7	1.37721	1,152.3
2018-2019	420.7	1.45296	611.3
	<hr/> <u>13,574.4</u>		<hr/> <u>16,189.9</u>

29. 我們按政府對 2011 至 2019 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。由於可以預先清楚界定工程範圍，如撥款獲得批准，我們會以總價合約，為香港接線工程推展以設計及建造合約形式進行的工程。此外，我們亦會以總價形式委聘顧問，提供獨立的環境監察辦事處及獨立環境查核人服務。所有有關合約會訂定可調整價格的條文。

30. 我們估計這項工程引致的每年經常開支約為 1 億 5,140 萬元。

公眾諮詢

31. 自 2003 年起，我們已就港珠澳大橋香港口岸及香港接線項目諮詢公眾及舉辦公眾參與活動。扼要而言，我們已諮詢立法會和環境諮詢委員會(下稱「環諮詢」)，並舉行會議和公眾參與的工作坊，諮詢不同專業學會、相關的區議會及鄉事委員會、商會、漁民團體、海運業、環保團體及社區組織。有關的公眾諮詢及公眾參與活動詳見附件 4。

有關環評報告的最新諮詢

32. 香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路的環評報告於 2009 年 8 月 14 日至 9 月 12 日期間供公眾查閱。2009 年 9 月 8 日，我們向離島區議會匯報環評結果。2009 年 9 月 21 日，我們諮詢環諮會環境影響評估小組。2009 年 10 月 12 日，環諮會有條件通過環評報告。2009 年 10 月 23 日，環保署署長有條件批准環評報告，並於同年 11 月 4 日發出環境許可證。經司法覆核及上訴的法律程序後，上訴法庭確認了相關境許可證的有效性。請見註釋 7。

就修改赤鱲角分區計劃大綱及道路工程的反對意見的處理過程

33. 我們於 2009 年 6 月 12 及 19 日根據《城市規劃條例》(第 131 章)就赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11⁸ 進行刊憲。我們亦於 2009 年 8 月 7 日及 14 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就香港接線的道路計劃及圖則(同時涵蓋道路及填海工程)刊憲。在提出反對的法定期限內，合共接獲了 789 份就赤鱲角分區計劃大綱草圖的申述，以及 611 份就道路計劃的反對書。大部分的反對書和申述均是以標準的電郵／函件／表格提交。反對人士認為工程對東涌居民、環境及生態有負面影響，就此表達他們對擬議工程的關注，並要求提供替代解決方案。反對書／申述的詳細描述載於附件 5。儘管我們努力作出調解，仍有 567 份就道路計劃的反對書仍未能調解。至於赤鱲角分區計劃大綱草圖，城市規劃委員會(下稱「城規會」)就有效的申述作出考慮後，於 2009 年 11 月 13 日根據《城市規劃條例》決定不會接納有關的申述。

34. 就上文第 33 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。經考慮有關申述、未能調解的反對書，以及城規會的決定後，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》批准已修改的赤鱲角分區計劃大綱，並根據《道路(工程、使用及補償)條例》授權進行擬議的道路計劃而無需作出修改。而獲批准的赤鱲角分區計劃大綱及獲授權進行的香港接線道路計劃的公告，將於 2011 年 10 月 21 日刊憲。

⁸ 赤鱲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香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路南面的出入口。

35. 我們將於 2011 年 10 月 26 日向立法會交通事務委員會簡報港珠澳大橋及其相關的本地工程的最新進展，並就各工程項目(包括香港接線)申請撥款的計劃徵詢委員會的意見。

對環境的影響

36. 這項工程計劃屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)(下稱「《環評條例》」)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。我們已為香港接線進行了環境評估，分析了這項目於施工和營運期間對環境可能帶來的影響，包括空氣質素、噪音、水質、生態如中華白海豚、廢物管理、漁業、景觀和視覺等方面的潛在影響，以及建議相應緩解措施。環評報告總結在採取建議的緩解措施後，擬議項目的環境影響可達接受水平。環評研究的主要結果和一些主要緩解措施載於附件 6 中。環境保護署署長已在 2009 年 10 月 23 日根據《環評條例》有條件批准香港接線工程項目的環評報告，並在 2009 年 11 月 4 日發出環境許可證。

37. 路政署在檢討工程項目中的所需的填海期間，開發了一套新的不浚挖式填海方法，可減少浚挖約 87%(520 萬立方米)的淤泥；減少約 70% (270 萬噸)的填海用砂和約 60% 海洋懸浮固體散播；以及約 45% 所引致的海上交通。這套不浚挖式填海方法將大幅減低填海對環境造成的影響。

38. 在工程計劃的規劃和設計階段，我們已考慮在可能的情況下採取減少產生建築廢物的措施(例如在工地採用圍板和告示牌，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在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(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⁹的惰性建築廢物。為進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成模板。

⁹ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(354N 章)表 4 訂明。任何人士必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。

39. 我們會在相關合約訂定條文，規定承建商實施緩解措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的涇流所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。這些措施包括就高噪音建築工程，使用減音器或減音器及豎設隔音板或隔音屏障；經常清洗工地並在工地灑水；設置車輪清洗設施；以及實施香港接線環評報告建議的其他相關措施。當中，我們特別會禁止在水底進行撞擊式打樁，以避免滋擾中華白海豚。

40. 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，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。我們會確保工地日常運作符合經核准的計劃。我們會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，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及堆填區棄置的情況。

41. 我們估計這項工程計劃在填海過程中會使用約 224 萬公噸的惰性建築廢物(軟性公眾填料)，但這項工程計劃合共會產生約 181 萬公噸的建築廢物。我們會在工地再用其中約 49 萬公噸(27.0%)惰性建築廢物，在其他工地再用約 65 萬公噸(35.8%)惰性建築廢物，另外約 67 萬公噸(37.0%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用，餘下約 4 000 公噸(0.2%)非惰性建築廢物會運送到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額為 1,846 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施的物料，則每公噸收費 27 元；而運送到堆填區棄置的物料，每公噸收費 125 元¹⁰)。

42. 我們估計這個項目會產生約 75 萬立方米的淤泥。我們會將挖掘到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。

43. 我們會在工程動工前成立獨立的環境監察辦事處，以監察本項目及其他附近的同期項目的累計環境影響，以及與主橋的內地項目工作單位協調。

¹⁰ 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)。

44. 我們已在這項工程計劃的預算費用總額內，加入執行環境緩解措施，當中包括環境監察和審核的費用(2 億 4,160 萬元)。

對文物的影響

45. 這項工程計劃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

46. 我們已檢討這項工程計劃的設計，以盡量減少徵用土地的範圍。我們需收回約 11 707.3 平方米的私人土地，並需在約 80 622.3 平方米的私人土地設定地役權和其他永久權利，以及臨時徵用約 147 314.6 平方米的私人土地。這項工程也需清理約 47 740.8 平方米的政府土地。收回和清理土地將不涉及任何構築物。在適當情況下，我們會考慮向受影響人士提供特惠津貼，如「躉符」的儀式費用。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費用為 9,963 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 7。

背景資料

47. 我們在 2002 年 10 月委聘顧問為香港接線進行初步環境檢討，估計所需的 130 萬元費用，已在分目**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。顧問已在 2002 年 12 月完成初步環境檢討。

48. 我們在 2003 年 9 月委聘顧問為這項工程計劃進行生態基線調查，估計所需的 130 萬元費用已在分目**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。顧問已在 2004 年 6 月完成該調查。

49. 我們在 2003 年 12 月把 **787TH** 號工程計劃「港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路－勘測和初步設計工作」提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為 5,890 萬元。我們在 2004 年 3 月委聘顧問為這項工程計劃進行勘測和初步設計工作。顧問已在 2010 年 10 月完成有關的勘測和初步設計工作。

50. 我們在 2010 年 9 月委聘顧問為這項工程計劃擬備招標文件，按付款當日價格計算，估計所需費用為 1,840 萬元，費用已在分目 **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。

51. 我們在 2010 年 12 月委聘顧問在 **839TH** 號工程計劃「港珠澳大橋香港口岸－詳細設計及工地勘測工作」下為香港口岸的設施及基建進行詳細設計，其中亦包括了香港接線的交通管制及監察系統工程。香港接線交通管制及監察系統工程部分所需費用，在撥款申請獲批准後，會由 **844TH** 號工程計劃支付。

52. 我們在 2011 年 9 月為獨立的環境監察辦事處和獨立的環境查核人服務進行委聘顧問的招標工作。

53. 我們原計劃在 2010 年年底前為港珠澳大橋本地工程動工，為此，我們在 2011-12 年度的財政年度預算中為香港接線作出財政預算。我們在本文件申請的撥款，除建基於當時的財政預算外，亦考慮了因司法覆核事件將動工時間推遲了約一年，採用較環保的不浚挖式填海方法，以及設計修訂、預期建築材料成本上漲和工程價格增加等原因而可能引致的額外工程費用。

54. 在工程範圍內的 8 481 棵樹中，我們會保留 7 783 棵樹。擬議的建造工程須在工地範圍內移走 698 棵樹，包括砍伐 576 棵樹和把 122 棵樹移植到工地內。所有會被移走的樹木全非珍貴樹木¹¹。我們會把種植

¹¹ 「珍貴樹木」指《古樹木名冊》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

樹木的建議納入工程計劃內，估計會種植 900 棵樹及 5 000 叢灌木，以及闢設 37 000 平方米的草地。

55. 我們估計為進行擬議工程而開設的職位約有 4 580 個(860 個專業／技術人員職位和 3 720 個工人職位)，共提供 174 100 個個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局
2011 年 11 月

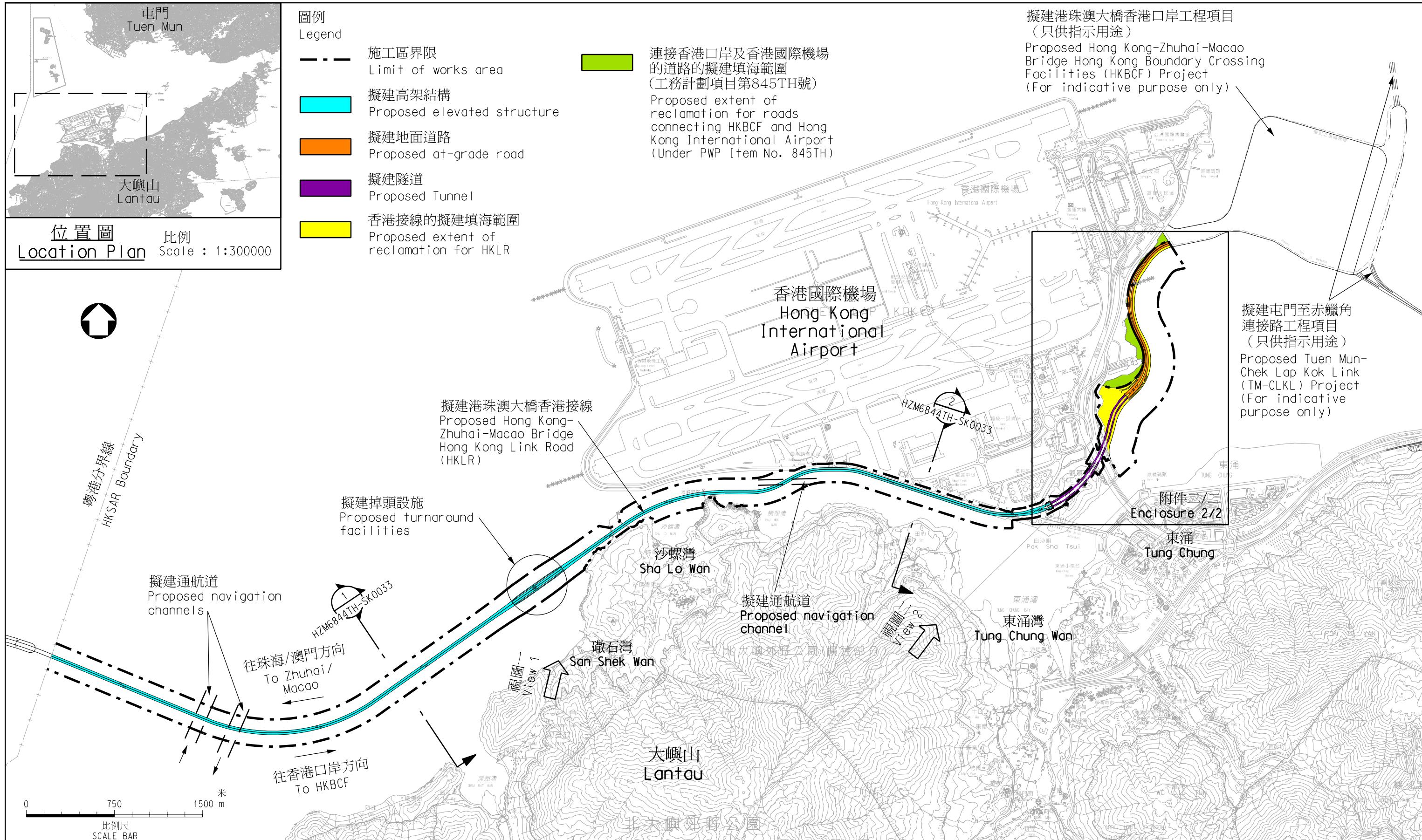
(e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

港珠澳大橋項目的發展背景

相對於珠三角的其他地區，香港特別行政區(下稱「香港特區」)與珠三角西部的交通主要依靠水路交通，聯繫薄弱。國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)與香港特區政府於 2003 年共同推展《香港與珠江西岸交通聯繫研究》。研究於 2003 年完成，其結論為有急切需要興建一條陸路通道連接香港及珠三角西部。

2. 獲國務院批准開展港珠澳大橋的前期工作後，廣東省、香港特區和澳門特別行政區政府(下稱「三地政府」)於 2003 年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就港珠澳大橋進行工程可行性研究。2007 年，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，以及三地政府的代表。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。
3. 項目的工程可行性研究報告於 2009 年 10 月獲中央人民政府的批覆。就大橋本身的具體工程進度方面，位於內地水域的主橋部分和珠澳口岸的工程，已如期在 2009 年年底動工，預期這些工程可按計劃於 2016 年完成。
4. 為配合大橋主橋工程的進行，三地政府已於 2010 年 2 月底共同簽署「三地政府協議」，就三地之間有關大橋主體的建設、營運、維修及管理的合作關係和權責，訂立明確安排。三地政府亦於 2010 年 5 月 24 日成立由三地政府代表組成的三地聯合工作委員會(下稱「三地委」)，負責督導大橋項目的推展，以及大橋項目重大事項的決策。三地政府亦根據「項目法人章程」成立管理大橋的事業法人(即港珠澳大橋管理局)¹。管理局負責大橋主橋部分的建設、營運、維修及管理的組織實施工作，以及執行三地委的各項決策。

¹ 港珠澳大橋管理局是大橋項目的項目法人，以非營利事業法人形式運作。

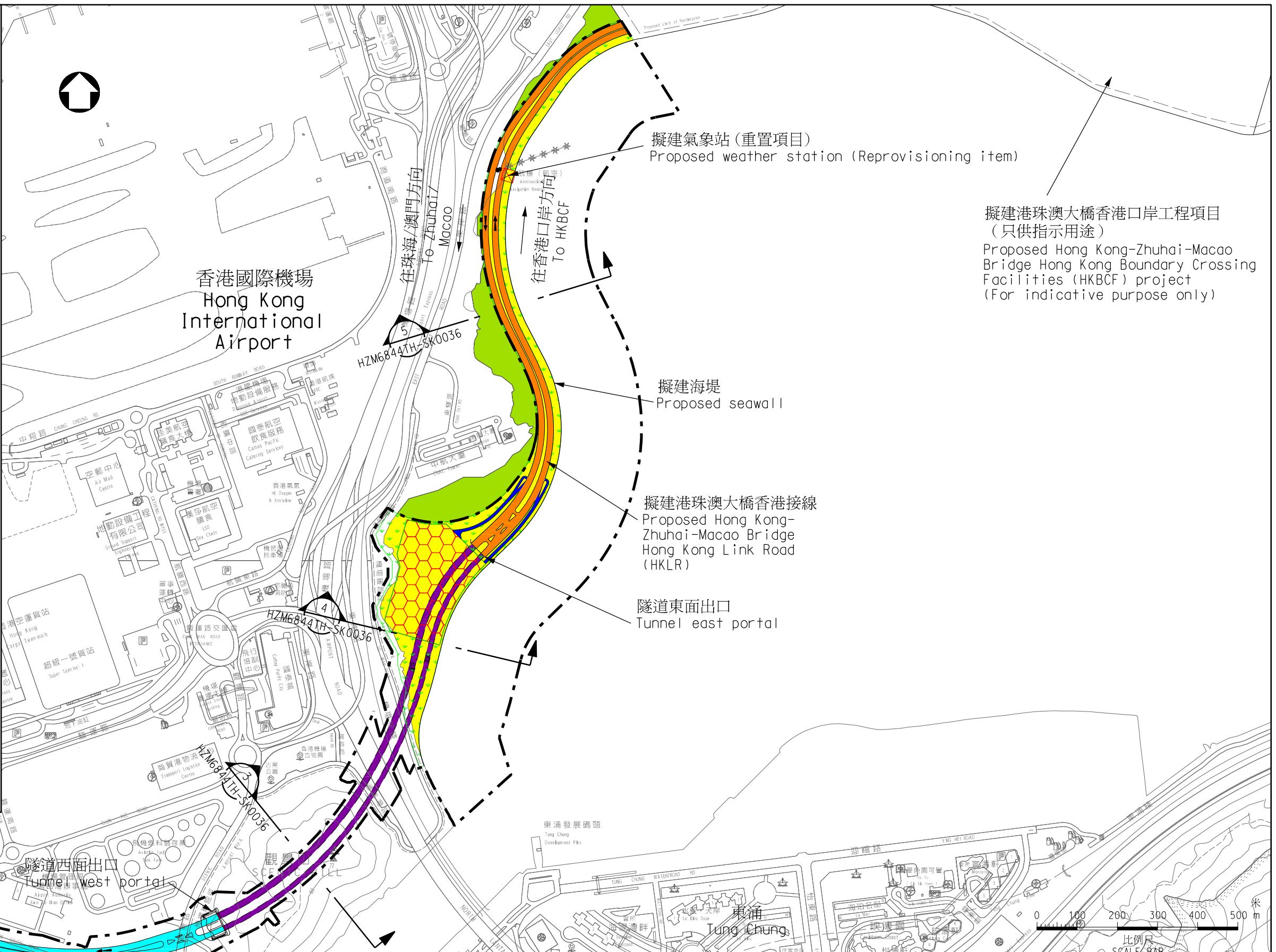


工務計劃項目第844TH號 - 港珠澳大橋香港接線
PWP Item No. 844TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge Hong Kong Link Road

HZM6844TH-SK0024	1:30000
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署

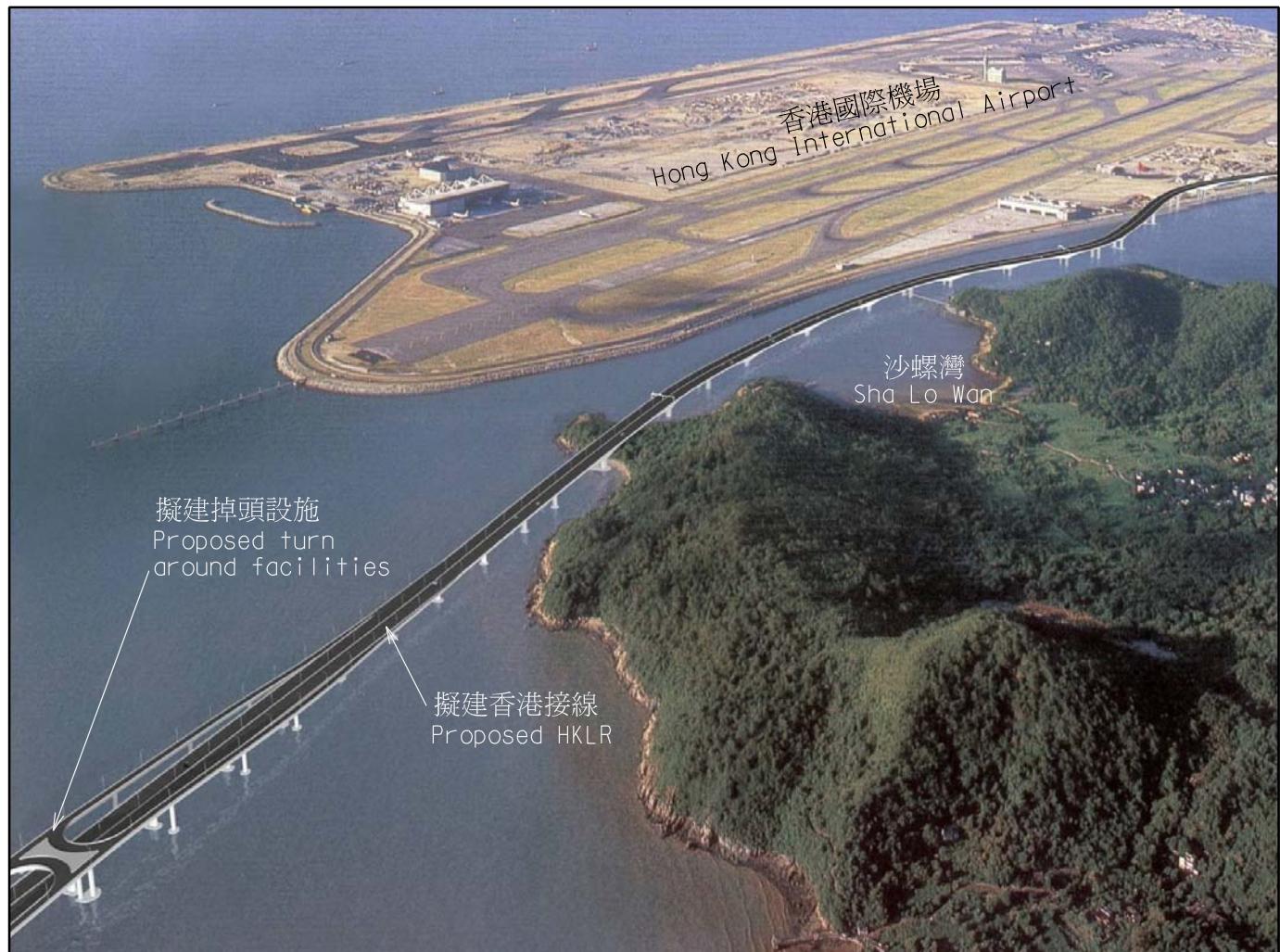
圖例
Legend

- 施工區界限
Limit of works area
- 擬建高架結構
Proposed elevated structure
- 擬建地面道路
Proposed at-grade road
- 擬建隧道
Proposed tunnel
- 擬建隧道營運和維修後勤用地的輔助道路
Proposed service road for tunnel operation and maintenance back-up area
- 擬建隧道營運和維修後勤用地
Proposed tunnel operation and maintenance back-up area
- 擬建維修通道及環境美化地帶
Proposed maintenance access and landscape area
- 行車方向
Traffic direction
- 擬建氣象站（重置項目）
Proposed weather station (Reprovisioning item)
- 香港接線的擬建填海範圍
Proposed extent of reclamation for HKLR
- 連接香港口岸及香港國際機場的道路的擬建填海範圍
(工務計劃項目第845TH號)
Proposed extent of reclamation for roads connecting HKBCF and Hong Kong International Airport
(Under PWP Item No. 845TH)



工務計劃項目第844TH號 - 港珠澳大橋香港接線

PWP Item No. 844TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge Hong Kong Link Road



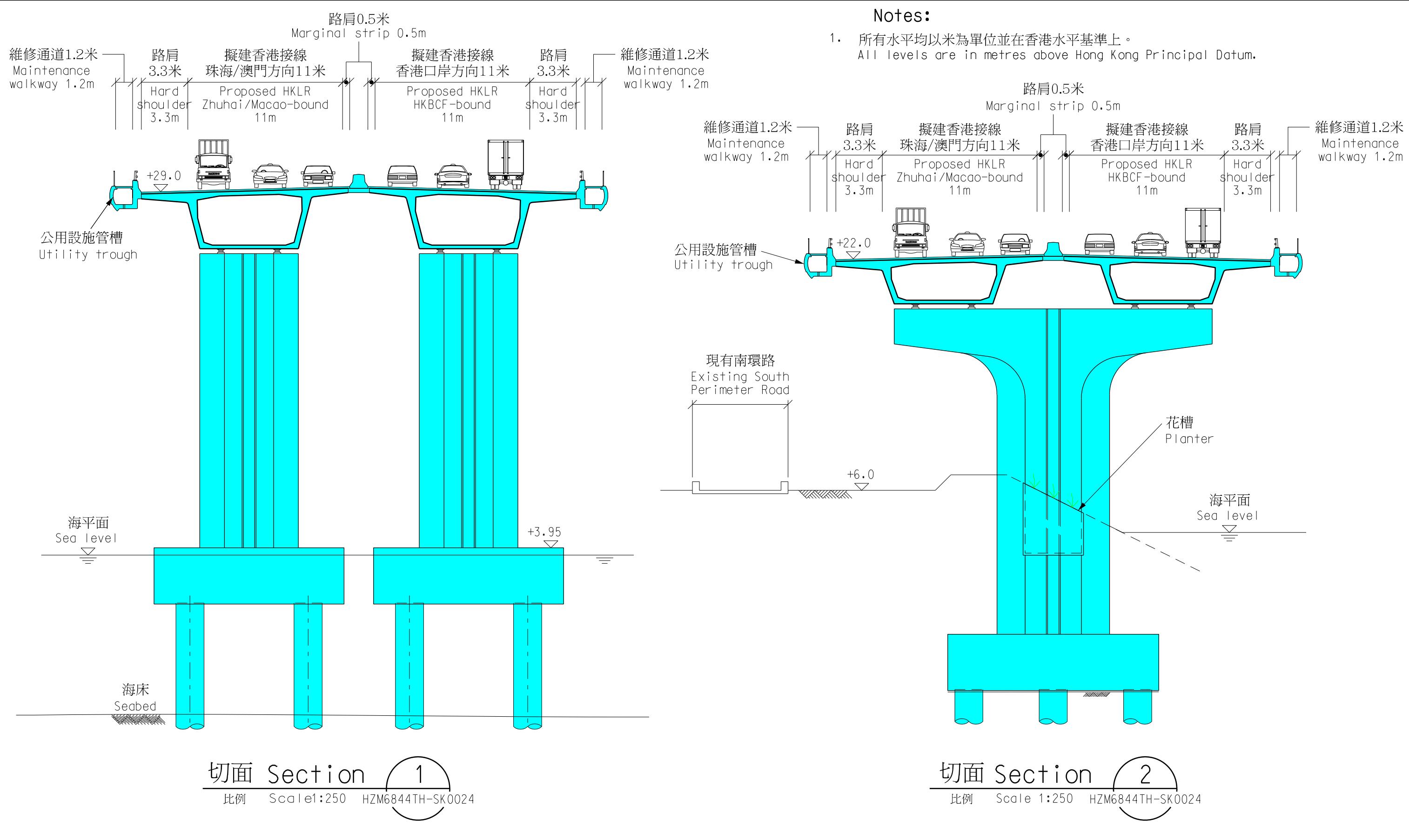
視圖1 - 香港接線自西面水域至機場島
View 1 - HKLR from Western Waters to Airport Island



視圖2 - 香港接線沿機場島海堤至位於觀景山之隧道西面出口
View 2 - HKLR along seawall of Airport Island to tunnel west portal at Scenic Hill

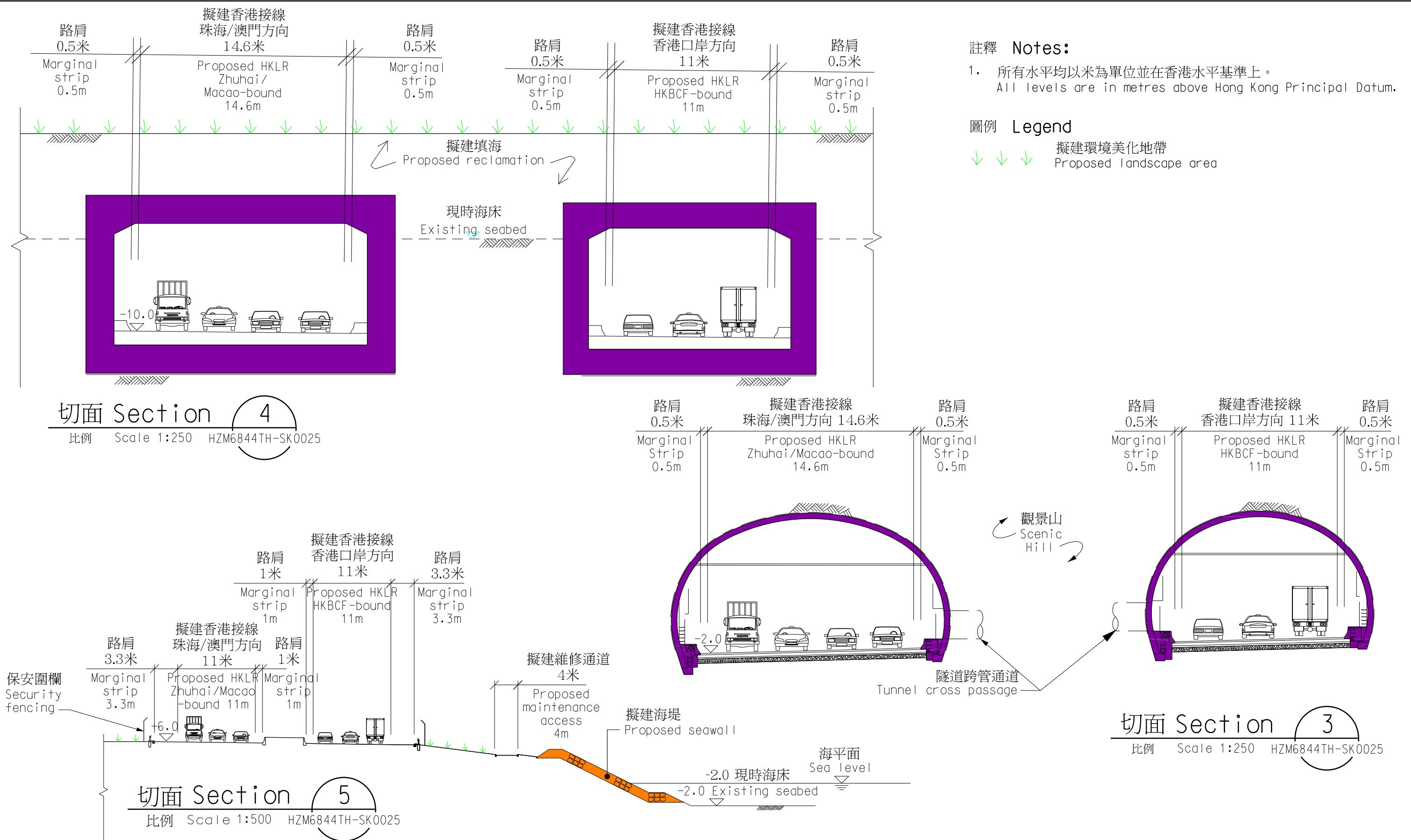
工務計劃項目第844TH號 - 港珠澳大橋香港接線
PWP Item No. 844TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge Hong Kong Link Road

HZM6844TH-SK0026	N.T.S.
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG
	路政署



工務計劃項目第844TH號 - 港珠澳大橋香港接線
PWP Item No. 844TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge Hong Kong Link Road

HZM6844TH-SK0033	1:250
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE	
HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG
	路政署 香港



工務計劃項目第844TH號 - 港珠澳大橋香港接線
PWP Item No. 844TH - Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge Hong Kong Link Road

HZM6844TH-SK0036	As shown
HONG KONG - ZHUHAI - MACAO BRIDGE HONG KONG PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署

844TH – 港珠澳大橋香港接線

估計的顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字(按 2011 年 9 月價格計算)

	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)
顧問費				
(a) 交通管制及監察 系統工程的詳細 設計 ^(註 2)	專業人員 技術人員	— —	— —	2.0 1.4
(b) 合約管理 ^(註 3)	專業人員 技術人員	— —	— —	22.5 6.6
(c) 獨立的環境監察 辦事處和獨立的 環境查核人服務 ^(註 4)	專業人員 技術人員	18.5 25.0	38 14	2.0 2.0 2.3 1.1
			小計	35.9
駐工地人員的員工開支^(註 5)				
	專業人員 技術人員	3 239 16 071	38 14	1.6 1.6 323.4 544.5
			小計	867.9
包括 –				
(i) 管理駐工地 人員的顧問 費				26.5
(ii) 駐工地人員 的薪酬				841.4
			總計	903.8

註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以計算由顧問提供駐工地人員的員工開支及採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算受聘在顧問辦事處的員工開支總額。(目前，總薪級第 38 點的月薪為 62,410 元，總薪級第 14 點的月薪為 21,175 元。)
2. 交通管制及監察系統工程的詳細設計的顧問費是根據 CE 13/2010(CE) 號合約「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 **845TH** 號工程計劃下的香港口岸設施及基建工程，**844TH** 號工程計劃下的香港接線的交通管制及監察系統工程(不包括土木工程配套及電力供應)，**825TH** 號工程計劃下的屯門至赤鱲角連接路南面連接路的交通管制及監察系統工程(不包括土木工程配套及電力供應))訂明的條款估計得出。待財務委員會批准把 **825TH**，**844TH** 和 **845TH** 號工程計劃提升為甲級後，施工及完成階段的工作才會展開。
3. 合約管理的顧問費是根據下列合約訂明的條款估計得出－
 - (a) CE 36/2009(HY)號合約「港珠澳大橋香港接線的招標和建造－設計及建造」(包括 **844TH** 號工程計劃下的香港接線工程，**845TH** 號工程計劃下的香港口岸在機場的一些道路及填海工程)；以及
 - (b) CE 13/2010(CE)號合約「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 **845TH** 號工程計劃為香港口岸工程，**844TH** 號工程計劃為香港接線的交通管制及監察系統工程，**825TH** 號工程計劃為屯門至赤鱲角連接路南面連接路的交通管制及監察系統工程)
- 待財務委員會批准把 **825TH**，**844TH** 和 **845TH** 號工程計劃提升為甲級後，施工及完成階段的工作才會展開。
4. 我們須待選定顧問後，才可得知實際所需的費用。
5. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

港珠澳大橋香港接線及香港口岸 自 2003 年起的公眾諮詢及參與

自 2003 年起，當局不時向立法會交通事務委員會(下稱「委員會」)匯報港珠澳大橋項目的進度。2004 年 6 月 25 日，我們告知委員會，已着手進行香港接線(當時稱為港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路)的勘測及初步設計研究。

2. 2005 年 4 月，我們就香港接線的走線方案及港珠澳大橋的着陸點，諮詢環境諮詢委員會(下稱「環諮詢」)及環保團體代表(包括世界自然基金會、地球之友、綠色力量、長春社、綠色大嶼山協會、島嶼活力行動及拯救海岸)。

3. 環諮詢成員及環保團體代表就環境影響評估(下稱「環評」)研究的範圍，提供有用建議。2005 年 5 月及 6 月，我們向委員會、離島區議會及城市規劃委員會作出匯報。2005 年 9 月至 2006 年 4 月，我們進一步諮詢離島區議會、環諮詢、東涌鄉事委員會、大澳鄉事委員會、梅窩鄉事委員會、大嶼山分區委員會、古物諮詢委員會、港口行動事務委員會、臨時本地船隻諮詢委員會、郊野公園及海岸公園委員會，以及上文第 2 段所述的環保團體。他們大致支持沿機場水道的西面走線，因為對環境及現有設施的影響較少。至於東面走線(北大嶼山公路連接路)，無論是海上高架道路或隧道方案，均得不到大多數支持。因應各團體的意見，這東面走線方案已不再作考慮，現在的方案已改為沿機場島的走線連接香港口岸。

4. 2007 年 7 月，我們就香港口岸的選址方案諮詢環保團體和漁民代表。大多數環保團體同意，與其他選址比較，在機場東北面填海闢地對環境造成的影響較少，值得進一步考慮。然而，部分團體不論選址的位置，原則上都反對填海。漁民代表亦反對填海，擔心漁獲會受影響。

5. 2007 年 9 月 19 日，我們就香港口岸的選址方案諮詢離島區議會。部分區議員支持在機場東北水域建設香港口岸的方案，因為有利香港口岸與機場發揮協同效應，讓香港整體經濟受惠。不過，有些區議員屬意在礮石灣附近建設香港口岸，藉以推動當地發展和經濟活動。然而，我們不建議礮石灣方案，因為會對中華白海豚有不良影響，更會對噪音、空氣、視覺和景觀造成顯著不良影響，包括大規模移山，砍伐具景觀價值的林地，以及清拆考古遺址。

6. 2008 年 9 月至 10 月，我們就香港接線、香港口岸、屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道項目舉辦連串公眾參與活動，包括與離島區議會、屯門區議會及元朗區議會主席、專業學會、鄉議局、大嶼山分區委員會、屯門區各分區委員會、商會、漁民團體、海運業及環保團體舉行 10 次專題小組討論會，以及就港深珠通道¹在東涌和屯門各舉行一次公眾參與工作坊。2009 年年初，當局就港深珠通道與東涌居民、大澳鄉事委員會和東涌鄉事委員會舉行 13 次會議，進一步蒐集區內居民的意見。

7. 在這些公眾參與工作坊中，有些東涌居民關注，擬建的香港口岸如設於機場島東北水域，會造成環境和視覺影響，表示應改設於機場島西面。此外，有些居民，特別是由大澳鄉事委員會所代表的村民，認為香港口岸宜設於礮石灣，以推動當地發展和經濟活動，以及改善通往大澳和礮石灣的車路。我們解釋，上述兩個替代方案並未獲考慮，主要因為方案會引致嚴重的水力和環境保育問題；礮石灣方案更會對沙螺灣和礮石灣造成噪音滋擾和影響空氣質素。我們亦解釋，與機場島東北水域的選址相比，上述方案所建構的道路網所產生的協同效應的策略性為遜。儘管如此，我們已修改沙螺灣的一段高架道路的設計，加長道路跨度，以減少香港接線對沙螺灣居民造成的視覺影響。在諮詢公眾期間，東涌居民亦非常關注東涌對開一段香港接線採用的海上高架道路方案所造成的視覺影響。我們已以隧道連同地面道路計劃取代原來方案。

8. 2009 年 4 月 17 日，我們就擬於機場東北水域建設香港口岸一事以及就香港接線及屯門至赤鱲角連接路，諮詢離島區議會。雖然一些區議員屬意在機場島西面建設香港口岸，但大多數區議員支持上述建議選址，以落實港珠澳大橋項目。當局會繼續探討適當推動「橋頭經濟」的建議。

9. 2008 年 4 月及 5 月，我們就申請撥款進行香港口岸勘測及初步設計，諮詢立法會交通事務委員會意見。2009 年 4 月，我們亦就申請撥款進行香港口岸詳細設計及相關工地勘測，諮詢立法會交通事務委員會意見。撥款申請均獲委員會支持。財務委員會分別於 2008 年 6 月及 2009 年 5 月批准有關撥款。

¹ 港深珠通道包括：(i) 港珠澳大橋香港接線和香港口岸；以及(ii) 屯門至赤鱲角連接路和屯門西繞道。

10. 隨着香港口岸設施的詳細設計的開展，我們於 2011 年 2 月至 4 月期間向不同的公共運輸業界的代表²簡介港珠澳大橋及相關本地工程。他們普遍支持早日興建港珠澳大橋。同時，他們就大橋及香港口岸的公共交通交匯處的運作提出一些問題／建議。當局會在決定日後於大橋及香港口岸所提供的不同公共交通服務時考慮上述建議。

² 包括非專營巴士營辦商、專營巴士公司、的士業界、貨車業界、專線小巴營辦商。

有關香港接線工程的申述／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 日刊憲的赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11A 提出的申述

在《赤鱲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 1 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鱲角連接路及相關配套設施，以及赤鱲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

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鱲角機場(下稱「機場」)而消失，在天然海岸劃出「海岸保護區」原本旨在作出部份補償。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，例如赤鱲角東面的海岸線。

4. 城規會決定不會接納以上申述，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。《赤鱲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鱲角連接路，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鱲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 2 公里。此外，赤鱲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鱲角連接路對環境造成的影响，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响是可以接受的。環保署署長已於 2009 年 10 月 23 日根據《環評條例》在附加條件的情況下批准有關環評報告；

- (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的，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路方案及香港接線沿機島東岸而行，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)認為赤鱲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(原有赤鱲角島的海岸線)而採取的紓緩措施。城市規劃委員會決定不會接納這份申述，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。在赤鱲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鱲角東岸的入口，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。

其他無條件撤回或被視為無效的申述

6. 7 份申述撤回，有 1 份則因申述的內容與修訂項目無關而被視為無效。

乙. 根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就 2009 年 8 月 7 日及 14 日刊憲的香港接線道路計劃及圖則提出的反對意見

7. 在收集反對意見的法定期限內，共收到 613 份反對書，當中的 44 份其後無條件撤回。其餘 569 份反對書中，20 份所載的聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料；5 份有條件地撤回(但我們不能完全接納條件)；544 份維持反對。因此，這 569 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。

第一組

8. 這 198 份反對書均是以標準函件發送，反對者大多是沙螺灣村村民，反對該計劃涵蓋的香港口岸項目，以及另外根據條例下刊憲的香港接線道路計劃項目。五類標準函件提出的關注相若。反對者不贊同

已刊憲的香港口岸位置和香港接線的走線，並關注有關項目對環境及風水所造成影響。71 名反對者亦要求改善沙螺灣村的交通。當局回應時指出，當局已為香港接線和香港口岸項目進行全面而詳盡的環評研究，結果顯示在指定範圍採取若干緩解措施後，兩個項目完全符合《環評條例》的規定。當局亦闡釋已刊憲的發展規劃的優點，以及基於道路運作、交通管理及安全等因素，無法另闢支路連接香港接線與沙螺灣村。不過，政府會密切留意相關地區的發展，以便檢討及研究可否另闢連接路通往沙螺灣村。

9. 調解工作結束後，12 份反對書無條件撤回。其餘 186 份反對書中，89 份反對書沒有回應；78 份反對書維持反對；19 份因聯絡資料不正確或沒有提供聯絡資料而無法跟進。這 186 份反對書均被視為仍未能調解。

第二組

10. 有 125 份反對書均採用上文第 7 段所述五類標準函件其中一類。反對者大多亦是沙螺灣村村民，反對香港口岸和香港接線項目。他們除了提出共通的意見（見上文第 7 段），亦在反對書、其後與路政署通信／聯絡時，或在處理反對意見的會議席上提出其他或進一步意見，包括香港接線可能影響機場水道沿線的海上交通，並指有關該項目的宣傳及諮詢不足。部分反對者亦提出，在機場水道的一段香港接線不應興建高架道路，應改為興建隧道，或改於機場北面興建香港接線。

11. 當局除了如上文第 7 段所述回應外，亦向反對者解釋，通往沙螺灣的船隻航道會於香港接線的建造階段盡量保持開通及在營運階段保持開通；當局已廣泛諮詢公眾；以及他們提議的隧道或走線方案並不可行的原因。調解工作結束後，3 份反對書無條件撤回。至於其餘的 122 份反對書，其中的 1 份反對書提出有條件撤回（但我們不能接納條件），121 份反對書維持反對。因此，該 122 份反對書均被視為仍未能調解。

第三組

12. 一名反對者為沙螺灣村村民的代表，另一名反對者是大澳鄉事委員會主席，兩人皆至少出席了一次處理香港接線及香港口岸項目反對意見的會議。他們不贊同已刊憲的香港接線走線，並關注香港接線貼近沙螺灣村，以及環境和風水因而受到的影響。他們亦要求興建一條

通往沙螺灣村的連接路，以改善該村的交通。反對者認為有關該項目的諮詢不足，並提議在機場水道的一段香港接線應改為隧道，不應興建高架道路，或改於機場北面興建香港接線。

13. 當局回應時指出，已為香港接線項目進行全面而詳盡的環評，結果顯示在指定範圍採取若干緩解措施後，該項目完全符合《環評條例》的規定。當局闡釋採用已刊憲走線的理由、他們提議的隧道或走線方案並不可行的原因，以及已為該項目廣泛諮詢公眾。當局又解釋，基於道路運作、交通管理及安全等因素，不能按他們的要求興建連接路，但政府會密切留意相關地區的發展情況，以便檢討及研究可否另闢連接路通往沙螺灣村。反對者維持反對，亦不回應路政署的進一步回覆。因此，反對書被視為仍未能調解。

第四組

14. 這 237 份反對書採用同一內容式樣的電郵範本，反對按條例刊憲的香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路項目。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方案，及該三個項目可能對東涌居民和環境、大嶼山島的天然山坡和海岸線，以及赤鱲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。

15. 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，並解釋擬議的香港口岸和香港接線方案不會觸及大嶼山島的天然山坡和海岸線。當局進一步解釋，該海岸保護區內的陸上和海洋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。

16. 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 份反對書沒有回應，45 份反對書維持反對，1 份反對書因聯絡資料不正確而無法跟進。該 211 份反對書均被視為仍未能調解。

第五組

17. 有 47 份反對書採用上文第 13 段所述的標準電郵範本。反對者亦通過不同途徑(在反對書中、其後與路政署通信／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深入研究，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；項目對人類健康、噪音及景觀造成的影响和眩光問題的影響；以及認為環評報告中沒有評估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見頂等問題。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，便會撤回反對書。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。他投訴環諮詢會的行政及會議的安排不善。當局回應時解釋，環評報告按照《環評條例》所定機制審議，而屬於非政府組織的環諮詢會亦參與審議。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，亦不理性的。當局回應時解釋，環保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。環諮詢會亦於 2009 年 10 月 12 日與反對會面並詳細討論後通過三份相關的環評報告。有關的環評報告是經過如此嚴謹的審批過程才於 2009 年 10 月 23 日獲環保署長批准。

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

其他未能調解的反對書

19. 一漁民團體聲稱香港接線及香港口岸的建議工程會導致捕漁場永久失收，嚴重影響漁民生計，並為此要求合理賠償。當局回應時解釋，推行緩解措施後，泥沙懸浮物會局限在貼近建築工地一帶，該項目不會對養魚區及主要捕撈漁區的水質造成顯著影響。不過，根據政府現行政策，受建議工程影響的合資格漁民會獲發一次過特惠津貼。儘管

當局已在書面回應及其後處理反對意見的會議上解釋，反對者沒有回應當局於會議後向其發出的函件。因此，該份反對書被視為仍未能調解。

20. 另一名反對者是一環保組織。該組織主要關注香港接線和香港口岸的建議工程可能對環境，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，並認為在他們以上對環境的關注得到充分回應、證明所有潛在的破壞是可接受的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屯門至赤鱲角連接路項目。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》(第 476 章)爭取把大小磨刀設定為海岸公園。當局亦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，取代填海闢建地面道路；以及取消香港口岸西南面的填海工程)不可行的原因。反對者曾出席一次處理反對意見的會議，但對於路政署會後的進一步回覆沒有回應。因此，反對書被視為仍未能調解。

21. 另一名反對者是一非牟利機構。反對者關注的事項與上文第 13 段所述相若，另在反對書中反對興建屯門至赤鱲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。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 16(c)段)；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。雖然當局已在書面回應和處理反對意見的會議上作出解釋，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。

無條件撤回反對的反對書

22. 反對者主要關注港珠澳大橋的建造工程會破壞環境，尤其會影響海豚和馬蹄蟹。反對者亦認為不應興建港珠澳大橋。當局闡釋興建港珠澳大橋的急切需要性，並說明有關港珠澳大橋工程項目的環評研究結果，以及當局會推行一系列緩解措施，盡量減輕工程對海豚和馬蹄蟹的影響。反對者考慮當局的回覆後，無條件撤回反對書。因此，如記錄所示，反對書被視為已經調解。

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
對空氣質素及噪音影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 空氣質素及噪音評估研究結果顯示工程項目對東涌的空氣質素及噪音影響輕微（香港接線與東涌相距700米）。 ● 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》(第499章)的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 定期為空曠泥土灑水。 ● 施工期間定期監察空氣質素及噪音水平。
對水質影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境影響評估結果顯示，在實施緩解措施後，工程項目對水質的影響工地附近，完全符合《環境影響評估條例》的要求。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在金屬外殼內進行鋼筋混凝土鑽孔樁工程。 ● 在填海工地四周安裝外圍隔泥幕，防止沉積物股流擴散。 ● 築建的海堤須比填土作業地點超前最少200米。 ● 限制每日載土躉船的航次及最高填土量。 ● 施工期間定期監察水質。 ● 採用不挖掘淤泥填海方法，將大大降低對水質影響。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對中華白海豚影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港機場西面水域有兩個重要的海豚活躍區，包括沙洲／龍洲海岸公園，以及大澳半島至分流附近的水域。香港接線的走線於兩個高密度的海豚活躍區之間通過，相對於直接穿過密度的海豚活躍區，擬建走線對中華白海豚的影響會較少。 ● 建造和營運香港接線難免會導致海洋棲息地的損失，並可能對水質構成潛在的影響，但該填海區不是中華白海豚使用高的區域，柳珊瑚的覆蓋也很低。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在工地四周安裝外圍隔泥幕，在安裝或重置外圍隔泥幕期間，在工程 250 米範圍內須設立海豚禁區。如禁區內發現海豚，安裝／重置工程須暫停，直至海豚離開該禁區為止。執行海豚監察計劃，包括定期檢查隔泥幕及監察隔泥幕以外的水域。 ● 進行定期海豚監察和監察水底鑽孔樁工程發出之噪音。 ● 在每年五月和六月中華白海豚孕育高峯期間，暫停所有海上鋼筋混凝土鑽孔樁進行嵌入岩石中的金屬沉箱安裝。 ● 不在水底進行撞擊式打樁。 ● 限制工地範圍內所有船隻的航行速度不得超過 10 海浬。
對漁業影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 捕魚區的損失並不顯著，對漁業影響可以接受。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安裝新增及重置人工魚礁，作為工程對海事管制區內現有人工魚礁影響的緩解及優化措施。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對景觀和視覺影響	<ul style="list-style-type: none">香港國際機場東南面海水景觀資源和近岸的海水景觀的損失。但這損失面積相對於整體水上面積是很少。現有機場島東南面的半天然岩石海岸線將受到香港接線地面道路填海工程的影響。香港接線的觀景山隧道入口會對現有的植物帶來影響。	<ul style="list-style-type: none">緩解措施包括樹木保育措施、補償種植和加強環境美化。當植物成熟和長大後，這剩餘影響會降至輕度，亦將提升這新海岸線的視覺質素。香港接線在接近東涌市區的路段採用了隧道及地面道路形式，大大降低對市區居民的潛在剩餘視覺影響。

844TH – 港珠澳大橋香港接線收回和清理土地費用的分項數字

	百萬元
(I) 收回和清理土地估計費用	83.673
• 收回 11 707.3 平方米私人土地補償	
• 在 80 622.3 平方米面積的私人土地開展地役權和其他永久權利補償	
• 暫時佔用 147 314.6 平方米的私人土地貼償	
• 其他有關原居民的特惠津貼，如「躉符」的儀式費用	
• 合資格漁民的特惠津貼	
(II) 利息及應急費	15.959
合共	99.632
	(約 99.63)

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2011 年 11 月 8 日

總目 706 – 公路

運輸 – 道路

825TH – 屯門至赤鱲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「屯門至赤鱲角連接路 – 詳細設計、工地勘測及前期工程」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 19 億 960 萬元；
- (b) 把 **825TH** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

我們有需要推展屯門至赤鱲角連接路的詳細設計、工地勘測及前期工程，以分期完成屯門至赤鱲角連接路，配合港珠澳大橋的開通和滿足地區交通需求，從而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 19 億 960 萬元，用以委聘顧問為屯門至赤鱲角連接路進行詳細設計和相關工地勘測，以及進行屯門至赤鱲角連接路南面出入口的前期填海工程。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) 屯門至赤鱲角連接路的前期工程，包括 –

- (i) 建造一條約 2 公里長的永久海堤；
- (ii) 在香港口岸擬議填海區額外填海開拓約 20 公頃的土地，以供屯門至赤鱲角連接路的海底隧道南面出入口之用，有關工程將會與港珠澳大橋香港口岸的填海工程在同一個工程一同進行；以及
- (iii) 實施相關的環境保護和緩解環境影響工程；以及

(b) 為下文第 4 段描述的屯門至赤鱲角連接路(除了上述 (a) 項所提及的前期工程外¹)進行詳細設計和工地勘測，包括 –

- (i) 檢討初步設計；
- (ii) 進行詳細設計；
- (iii) 為詳細設計進行工地勘測和相關的工程監管工作；以及
- (iv) 預備招標文件和協助評審標書。

屯門至赤鱲角連接路及其前期工程的工地平面圖和概念設計圖(包括構思圖)載於附件 1。

¹ 前期工程的詳細設計的費用已在**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」下撥款支付。詳情請參閱第 11 段。

4. **825TH** 號工程計劃的餘下部分的範圍包括一

- (a) 建造一條長約 9 公里²、雙程雙線行車的屯門至赤鱲角連接路，在北面的屯門望后石連接擬建的屯門西繞道，而南面則分別連接香港口岸、機場和北大嶼山，但不包括上文 3(a)段提及的前期工程。屯門至赤鱲角連接路其中約 5 公里路段會以海底隧道形式興建；
- (b) 建造一條長約 9 公里、雙程雙線行車的屯門西繞道，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鱲角連接路；以及
- (c) 進行與上述兩條公路相關的建築、土木、結構、土力、海事、機電、環境美化、環境保護和緩解工程。

5. 我們計劃在 2011 年年底展開上文第 3(a)段所述的前期工程，以期配合港珠澳大橋香港口岸的填海及相關工程在 2016 年年初完成的目標。我們並計劃在 2011 年年底為上文第 3(b)段所述的屯門至赤鱲角連接路餘下部分工程展開詳細設計和工地勘測，以期在 2015 年年中完成。我們已就前期工程合約及詳細設計的顧問合約分別進行招標，務求可在撥款獲得批准後盡早展開工作。

理由

屯門至赤鱲角連接路的策略重要性

6. 屯門至赤鱲角連接路與港珠澳大橋項目積極互補，互相產生協同效應，是連接港珠澳大橋和新界西北及北大嶼山的策略性通道，有助促進跨境交通。取道該連接路的車流，經北面的連接路可通往擬建的屯門西繞道、港深西部公路和深圳灣公路大橋通往深圳，經南面的連接路則可達北大嶼山公路。因此，就珠江三角洲(下稱「珠三角」)地區而言，該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更緊密經濟融合十分重要。

² 主要由約 1 公里的高架橋及約 5 公里的海底隧道連接屯門至大橋香港口岸，而再由約 3 公里的高架橋連接大橋香港口岸和北大嶼山公路。

7. 就香港而言，這道路網絡會帶來以下莫大的裨益 –

(a) 有利不同行業的發展

經濟腹地範圍擴大，能為港商提供大量拓展內地業務的良機，令香港受惠。跨境聯繫改善，本港旅遊、物流、金融和商業等不同行業亦會得益。

(b) 滿足大嶼山和新界西北交通需求

屯門至赤鱲角連接路對滿足大嶼山和新界西北日益增加的交通需求，相當重要。運輸署在 2005 年進行新界西北交通及運輸基建檢討，所得結果顯示，由於跨境交通量增加，加上新界西北和北大嶼山的預期發展，現時由屯門公路、汀九橋、青嶼幹線和北大嶼山公路組成的交通走廊，行車量會在 2017 年超逾容車量。為應付新界西北和大嶼山之間交通需求的預期增長，我們需要興建屯門至赤鱲角連接路。

(c) 改善新界西北往來大嶼山行車時間及道路容車量

屯門至赤鱲角連接路和擬建的屯門西繞道³，會為往來新界西北和大嶼山提供最直接的路線，連接港深西部公路、新界西北的港口後勤用地、屯門內河貨運碼頭、環保園、機場，以及港珠澳大橋。這條新路線通車後，可大大縮短新界西北往來大嶼山的行車時間、亦騰出現有道路(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，並為物流業提供強大支援。

³ 路政署於 2010 年 11 月與屯門及元朗區議會、屯門鄉事委員會及鄉議局進行了一系列的諮詢。因應收集到的意見，路政署會就屯門西繞道的設計作出相應的調整，以期進一步推展項目。我們現正推展屯門西繞道的勘測和初步設計，並將會就其詳細設計申請撥款。

(d) 為通往機場增設替代通道

我們需要在現時通往機場的交通走廊以外，增建一條替代通道。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，擬建的屯門至赤鱲角連接路的北面連接路(由屯門通往港珠澳大橋香港口岸，再連接機場)會成為北大嶼山公路以外通往機場的替代及緊急通道，有助鞏固機場的國際和區域航空樞紐地位。2008 年 6 月，大嶼山發生山泥傾瀉以致堵塞北大嶼山公路的事故，亦說明了增建替代路線通往機場的重要性。

屯門至赤鱲角連接路在勘測及初步設計期間的發展

8. 在 2008 年 5 月，我們委聘顧問為屯門至赤鱲角連接路進行勘測及初步設計研究，以釐定工程計劃的走線和大綱圖，以及確定土地需求和影響。勘測和初步設計研究作出了以下建議 –

- (a) 考慮到香港口岸選址在機場東北位置，屯門至赤鱲角連接路的海底隧道南面出入口填海與香港口岸的人工島填海會在同一工程一同進行，以減少建造約 1.8 公里的永久海堤⁴，從而把環境影響減至最少；
- (b) 由於屯門至赤鱲角連接路位於香港口岸的東面，港珠澳大橋的車輛可直接經由屯門至赤鱲角連接路的北面連接路前往新界西北，或經由屯門至赤鱲角連接路的南面連接路和北大嶼山公路前往市區。這設計的好處是往來香港口岸的車輛無須行經東涌和機場，對東涌新市鎮的環境和交通影響可減至最少；
- (c) 採用隧道鑽挖機而不用傳統的沉管式方法建造海底隧道。有關建造方法可大量減少浚挖和棄置海泥及無須遷移現正為機場供電的海底電纜，並且能減少對繁忙的龍鼓水道海上交通的影響，亦可將對海洋

⁴ 這兩項工程項目均須各自填海造地，以提供土地興建香港口岸上蓋項目及屯門至赤鱲角連接路的隧道南面出入口。在同一位置填海為這兩項工程提供所須土地，可減少建造海堤的總長度。

生態的影響減至最少；以及

- (d) 在工程時間表方面，於 2016 年開通屯門至赤鱲角連接路連接大橋香港口岸和北大嶼山公路的南面連接路以配合港珠澳大橋的落成，從而減少對東涌新市鎮的環境和交通影響；此外，於 2017 年完成屯門至赤鱲角連接路連接大橋香港口岸與屯門的北面連接路，以紓緩屯門公路於 2017 年開始出現交通飽和的情況。

擬議的前期工程及詳細設計顧問研究

9. 我們會以設計及建造形式推展南面連接路和北面連接路的海底隧道，同時以設計者為主導形式推展隧道南面出入口的前期填海工程、收費廣場設計、隧道相關的建築物(如行政大樓)的設計等工作。

前期工程

10. 正如上文第 8(a)項所述，屯門至赤鱲角連接路的隧道南面出入口的填海部分，將與香港口岸的人工島填海會在同一工程一同進行，以減少建造約 1.8 公里的永久海堤。此外，為了達致互相兼容的海堤及填海設計，令兩個項目之間可更好地整合，及在施工階段能夠避免複雜的相互影響問題，屯門至赤鱲角連接路項目的南面出入口填海工程是與香港口岸的填海工程以同一顧問合約進行詳細設計。

11. 為推展香港口岸填海工程，在 2009 年 5 月獲立法會財務委員會批准 **839TH** 號工程計劃－港珠澳大橋香港口岸－詳細設計及工地勘測工作撥款後，我們已分別於 2009 年 7 月及 9 月委聘顧問就香港口岸填海工程進行實地勘測及詳細設計。同時，為配合香港口岸填海工程的時間表，我們亦在分目 **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」項下開立一個丁級項目，以撥款支付進行屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口填海工程(即前期工程)的詳細設計及招標。

12. 兩個部分的填海工程的詳細設計現已完成。我們現正就香港口岸填海工程提出另一項撥款申請（見工務小組委員會文件 PWSC(2011-12)30）。為配合香港口岸人工島填海施工時間表，我們需同步推展屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口的填海工程（作為前期工程）。

環保措施

13. 我們建議在工程中採用多項環保措施，以盡量減低工程對周遭環境可能造成的影響。其中最重要的一項，是不浚挖式填海技術。為了盡量減少填海對環境的影響，路政署聯同其顧問為約 150 公頃的人工島填海⁵開發一種不浚挖式填海方法，這將會是香港首次運用此方法進行填海。不浚挖式填海方法會用於海堤及主填海。此方法不需在進行填海前浚挖海床的軟淤泥，而是將一系列互相緊扣的大口徑鋼筒壓下海床，穿越淤泥，並固定在下層較穩固的沖積層（其後以惰性建築及拆卸物料回填），成為周邊的海堤。而主填海則會運用傳統的排水帶及預壓的不浚挖淤泥填海方法⁶。

14. 這項新式的不浚挖式填海方法差不多可以完全避免浚挖及大大減少處理棄置淤泥量，同時亦大大減少所需的回填物料（對比傳統開挖淤泥的填海方法，不浚挖式填海方法可減少開挖達 97% 的淤泥及約一半的回填物料）。因此，在填海期間海面可減少約 70% 的懸浮固體散播，而施工時引致的海上交通會減少約一半，因而更為環保及符合可持續發展的原則。以上的工程方法會令整個 150 公頃人工島的填海成本增加約 6 億 7,000 萬元（按付款當日價格計算）。

⁵ 150 公頃的填海包括香港口岸人工島約 130 公頃及屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口填海約 20 公頃。使屯門至赤鱲角連接路的隧道南面出入口的填海部分與香港口岸的人工島填海會在同一工程一同進行，可以減少建造約 1.8 公里的永久海堤，從而把環境影響減至最少。

⁶ 傳統的填海方法是將排水帶插入軟土層，並在填海土地上堆載預壓荷載，加速軟土層的固結及沉降。

詳細設計

15. 如上文第 9 段所述，我們會以設計者為主導形式推展隧道南面出入口的前期填海工程、收費廣場設計、隧道有關的建築物設計等工作。我們會聘請詳細設計顧問，以檢討已完成的初步設計、為設計者主導類型之合約進行詳細設計、為設計及建造合約進行參考設計、擬備招標文件、協助評審標書，以及監督工地勘測工程。

16. 我們現在先就詳細設計顧問所涵蓋的部分申請撥款，並稍後就設計及建造顧問的設計部分申請撥款。我們的目標是於 2016 年內建成南面連接路，以配合港珠澳大橋通車，及於 2017 年內建成北面連接路，以配合預計的交通需求。

對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，我們估計 **825TH** 號工程計劃的這部分的費用為 19 億 960 萬元，分項數字如下—

	百萬元
(a) 建造前期工程	1,321.6
(i) 填海工程	1,225.1
(1) 建造約 2 公里長的永久海堤	706.3
(2) 填海開闢約 20 公頃的土地	518.8
(ii) 環境緩解措施，包括環境監察和審核	8.8
(iii) 顧問費用	7.7
(1) 合約管理	1.4
(2) 管理駐工地人員	5.8

百 萬 元

(3) 獨立的環境工程監察辦事處 ⁷ 和獨立環境查核人服務	0.5
(iv) 駐工地人員的薪酬	80.0
(b) 屯門至赤鱲角連接路的詳細設計顧問費用	61.5
(i) 檢討初步設計和進行詳細設計	41.3
(ii) 預備招標文件和協助評審標書	9.6
(iii) 監管工地勘測工作	10.6
(c) 機電工程營運基金費用 ⁸	2.4
(d) 工地勘測	120.6
(e) 應急費用	150.3
小計	1,656.4 (按 2011 年 9 月價格計算)

⁷ 屯門至赤鱲角連接路工程項目的環境許可證規定需於工程施工前，設成一個獨立的環境監察辦事處，以監督由屯門至赤鱲角連接路工程和同期進行的毗鄰工程所造成的累積影響，以及就環境事項與港珠澳大橋主橋的內地施工單位保持緊密聯繫。

⁸ 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。

	百 萬 元
(f) 價格調整準備	253.2
總計	1,909.6 (按付款當日 價格計算)

進行前期工程的估計顧問費用和駐工地人員費用的分項數字載於附件 2。而屯門至赤鱲角連接路的餘下工程進行初步設計檢討、詳細設計、預備招標文件和協助評審標書的估計顧問費用的分項數字則載於附件 3。

18. 就港珠澳大橋的相關本地工程⁹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的影響¹⁰。因此，我們現計劃於本年 11 月向立法會財委會提交有關港珠澳大橋相關本地工程的撥款申請；如獲批准，大橋的相關本地工程將於 2011 年年底展開，由於動工時間表比原定計劃相差約一年，我們估計令大橋相關本地工程費用增加約 65 億元(按付款當日價格計算)，主要原因包括：(i)須修改施工方法壓縮工程時間表，令大橋如期於 2016 年年底通車(有關工程費用增加約 41 億 5,000 萬元)；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約 23 億 5,000 萬元)。單就屯門至赤鱲角連接路前期工程而言，在總計 19 億 960 萬元(按付款當日價格計算)的預算開支當中，約 2 億元(按付款當日價格計算)是由於因司法覆核案件影響的額外費用，當中包括：(i)修改施工方法；在填海工程中改用更多海砂作回填物料；及使用額外人手、機器及設施(有關工程費用增加約 1 億元)以加快工程進度而引致的費用；以及(ii)工程價格上升(有關工程費用增加約 1 億元)。65 億元增加費用的其餘 63 億元是由香港口岸工程所引致(見工務小組委員會文件 PWSC(2011-12)30)。若不盡快進行工程，我們估計所需費用會繼續大幅增加。

⁹ 包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路前期工程。

¹⁰ 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。

19. 在港珠澳大橋的司法覆核中，雖然申請人明確把屯門至赤鱲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大橋香港口岸的填海工程實在是在同一個工程一同進行，並將透過同一張工程合約施工，連接路的建造工程時間表因而亦受司法覆核事件影響差不多一年。

20. 我們原先的計劃，是把屯門至赤鱲角連接路與港珠澳大橋一併開通，但我們現在會分階段推行工程。由於屯門至赤鱲角連接路在大橋香港口岸連接北大嶼山的約 3 公里高架橋必須與大橋同時開通，因此我們會透過工程安排，令這一段的屯門至赤鱲角連接路可在 2016 年通車。由於連接大橋香港口岸與屯門的海底隧道並不影響大橋開通，工程將於 2017 年完成。

21. 大橋是一項在社會作了充分討論並規劃已久的大型跨境運輸基建項目，對香港、內地及澳門的經濟進一步發展，有非常重要的策略性意義。位於內地水域的主橋和珠澳口岸的工程進展良好。主橋工程的橋樑工程施工圖設計階段勘察設計合同已於 2011 年 3 月簽署，詳細設計工作已正式啓動。這些工程預期於 2016 年完成。

22. 大橋貫通港、珠、澳三地，香港的境內工程會於內地與香港水域交界處與大橋主橋銜接，位於內地水域的東人工島的有關路段需接駁位於香港水域的香港接線，以完成整個交通網絡。因此，除大橋主橋外，本地的相關建造工程(包括屯門至赤鱲角連接路與香港口岸一併進行的填海工程及連接北大嶼山公路的南面連接路)亦須完成才能配合接駁，讓大橋通車。如香港特區不能如期完成本地工程，令大橋不能於 2016 年年底通車，不單止對香港、甚至對內地和澳門三地都會造成直接的財政及間接的經濟上的損失。因此，我們希望能盡快獲得立法會批准撥款，好讓工程早日開展，我們亦會採取不同方法壓縮工程時間表，以期香港境內的工程能配合大橋整體於 2016 年年底完成開通的目標。

23. 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 2011 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)
2011-2012	15.6	1.00000	15.6
2012-2013	409.1	1.05375	431.1
2013-2014	426.8	1.11171	474.5
2014-2015	364.5	1.17285	427.5
2015-2016	249.6	1.23736	308.8
2016-2017	148.9	1.30541	194.4
2017-2018	41.9	1.37721	57.7
	<hr/> <u>1,656.4</u>		<hr/> <u>1,909.6</u>

24. 我們按政府對 2011 至 2018 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，我們會以總價合約形式批出擬議的屯門至赤鱲角連接路的詳細設計顧問合約。由於所涉及的填海工程及工地勘測工程的數量取決於實際地質狀況，我們會採用一般的按量數付款工程合約形式進行填海工程及工地勘測工程。我們亦會以總價合約形式委聘顧問提供環境監察辦事處和獨立環境查核人服務。有關合約會訂明調整價格的條文。

25. 擬議的詳細設計工作、相關的工地勘測工作和前期工程本身均不會招致經常性開支。

公眾諮詢

26. 2007 年 11 月 23 日，我們申請撥款進行屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道的勘測及初步設計工作，諮詢立法會交通事務委員會，委員會支持撥款申請。2008 年 1 月 11 日，財務委員會批准有關撥款。

27. 2008 年 9 月至 10 月，我們就屯門至赤鱲角連接路、屯門西繞道、香港口岸及香港接線項目舉辦連串公眾參與活動，包括與離島區議會、屯門區議會及元朗區議會的主席；鄉議局、大嶼山及屯門區各分區委員會；商會、漁民團體、海運業、專業學會和環保團體舉行 10 次專題小組討論會，以及就港深珠通道¹¹在東涌和屯門各舉行一次公眾參與工作坊。2009 年年初，當局就港深珠通道與東涌居民、大澳鄉事委員會和東涌鄉事委員會舉行 13 次會議，進一步蒐集區內居民的意見。

28. 在上述的公眾參與活動中，我們收集了不同團體和大嶼山及屯門居民對屯門至赤鱲角連接路的整體設計及走線的意見。總括來說，公眾均支持並要求盡早落成擬議項目。然而，一些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，我們已向他們解釋隧道方案的缺點(包括需要相當長度的填海工程，以保護隧道，這樣將會對航道有潛在的影響)。為回應一些屯門居民就屯門至赤鱲角連接路接近蝴蝶灣泳灘的關注，屯門至赤鱲角海底隧道的北面出入口已重新安排設於近內河貨運碼頭，以盡量遠離該泳灘。

29. 2009 年 4 月 17 日及 2009 年 5 月 5 日，當局就屯門至赤鱲角連接路的建議走線分別諮詢離島區議會及屯門區議會。區議員普遍支持落實屯門至赤鱲角連接路項目。

有關環評報告的最新諮詢情況

30. 香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路的環評報告於 2009 年 8 月 14 日至 9 月 12 日期間供公眾查閱。2009 年 9 月 8 日，我們向離島區議會匯報環境影響評估結果。2009 年 9 月 21 日，我們諮詢環境諮詢委員會(下稱「環諮詢」)轄下環境影響評估小組。2009 年 10 月 12 日，環諮詢有條件通過環評報告。2009 年 10 月 23 日，環保署署長有條件批准環評報告，並於同年 11 月 4 日發出環境許可證。

¹¹ 港深珠通道包括：(i)香港接線和香港口岸；以及(ii)屯門至赤鱲角連接路和屯門西繞道。

就修改赤鱲角分區計劃大綱、道路工程及填海工程的反對意見處理的過程

31. 我們於 2009 年 6 月 12 及 19 日，就赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11¹²按《城市規劃條例》(第 131 章)進行刊憲。我們亦於 2009 年 8 月 21 日及 28 日，就赤鱲角連接路的道路計劃及圖則(同時涵蓋道路及填海工程)按《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲。在提出反對的法定期限內，合共接獲了 789 份就赤鱲角分區計劃大綱草圖的申述，及 313 份就道路計劃的反對書。大部分的反對書和申述均是以標準的電郵／函件／表格提交；反對人士認為工程對東涌居民、環境及生態有負面影響，就此表達他們對擬議工程的關注，並要求提供替代解決方案。反對書／申述的描述載於附件 4。儘管我們努力作出調解，仍有 285 份就道路計劃的反對書仍未能調解。而就赤鱲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》決定不會接納有關的申述。

32. 就上文第 31 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、就《城市規劃條例》的申述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》批准已修改的赤鱲角分區計劃大綱，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，無需修改。而授權進行的屯門至赤鱲角連接路道路計劃及獲批准的赤鱲角分區計劃大綱的公告，將於 2011 年 10 月 21 日刊憲。

33. 我們將於 2011 年 10 月 26 日向立法會交通事務委員會簡報港珠澳大橋及其相關的本地工程的最新進展，並就我們關於各工程項目(包括屯門至赤鱲角連接路)申請撥款的計劃諮詢委員會的意見。

¹² 赤鱲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建議，該填海區用作設置香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路南面出入口。

對環境的影響

34. 屯門至赤鱲角連接路項目屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)(環評條例)附表 2 下的指定項目，當局須就工程的施工和設施的運作申請環境許可證。環境保護署署長已於 2009 年 11 月 4 日簽發有關的環境許可證。環評報告的結論是如實施建議的緩解措施，擬議道路工程的環境影響是可接受的。我們會按就屯門至赤鱲角連接路項目已批核的環評報告的建議，實施各項緩解環境影響措施、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之規定。在前期工程施工期間的緩解措施建議已總結在附件 5 中，當中特別著重保護棲息於項目工地附近的中華白海豚。

35. 擬議的詳細設計顧問工作和工地勘測只會產生極少量建築廢物。我們會要求顧問公司全面考慮如何在進行屯門至赤鱲角連接路餘下工程的施工時，盡量減少產生建築廢物，並盡可能再用／循環使用這些廢物。

36. 在填海工程的詳細設計中，路政署開發了一套不浚挖式填海方法。與在 2009 年的環評報告中建議的傳統方法比較，能進一步減少挖掘及繼而傾倒的淤泥量達約 380 萬立方米；減少耗用約一半回填物料；減少 70% 海中的懸浮固體散播；及減少建築期間海上交通量約一半。環保署署長已於 2010 年 12 月 8 日批准就這不浚挖式填海方法批出修訂環境許可證。

37. 在工程計劃的規劃及設計階段，我們已考慮在可能的情況下減少產生建築廢物的措施(例如在工地採用圍板和告示牌，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，我們亦會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所產生的物料)，以減少棄置於公眾填料接收設施¹³的惰性建築廢物。為進一步減少建築廢物，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成模板。

¹³ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)附表 4 訂明。任何人士必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。

38. 在前期填海工程施工階段，我們亦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，以避免及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準的計劃的要求。我們會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，然後運往適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管把惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

39. 在採用新的不浚挖式填海方法後，前期填海工程將不再需要棄置淤泥於指定的淤泥棄置區；而所產生的極少量的浚挖淤泥將在工地內重用。我們估計前期填海工程將應用總數約 261 萬公噸的惰性建築廢物(軟性公眾填土)；同時在其後階段的工序合共會產生約 126 萬公噸建築廢料。我們會在工地再用其中約 28 萬公噸(22.2%)惰性建築廢物，在其他工地再用其中約 9 萬公噸(7.2%)惰性建築廢物，另外 89 萬公噸¹⁴(70.6%)惰性建築廢物會運往公眾填料接收設施供日後再用。在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用總額估計為 2,400 萬元(以單位成本計算，在公眾填料接收設施棄置物料，每公噸收費 27 元；在堆填區棄置物料，每公噸收費 125 元¹⁵計算)。

40. 我們會在工程動工前成立獨立的環境監察辦事處，以監察本項目及其他附近的同期項目的累計環境影響，以及與大橋的內地項目人員緊密協調。

對文物的影響

41. 擬議進行的詳細設計、工地勘測及前期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。

¹⁴ 這些主要是被用作為預壓土的惰性建築廢物在填海區沉降完成後須被移走。

¹⁵ 估計金額包括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，但不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(所需費用應會更為高昂)。

土地徵用

42. 將進行的詳細設計、工地勘測及前期工程不需要徵用土地，但前期工程會對海床造成影響。根據既定的特惠津貼政策，漁民如因海事工程喪失慣常的捕魚區，可獲發放特惠津貼。提供予合資格的漁民的特惠津貼金額估計約為 180 萬元，將由總目 **701** – 「土地徵用」項下撥款支付。

背景資料

43. 2005 年 11 月，我們委聘顧問就屯門至赤鱲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。

44. 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「屯門至赤鱲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 月委聘兩間顧問分別就屯門至赤鱲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。

45. 2009 年 9 月，我們委聘顧問就屯門至赤鱲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。我們在 2011 年 2 月為填海工程合約進行招標，並已經完成評標工作。

46. 我們於 2011 年 2 月 18 日為工程項目的詳細設計，及於 2011 年 2 月 23 日為獨立環境監察辦事處和獨立環境查核人服務，分別進行了委聘顧問的招標工作。評標工作已經完成。

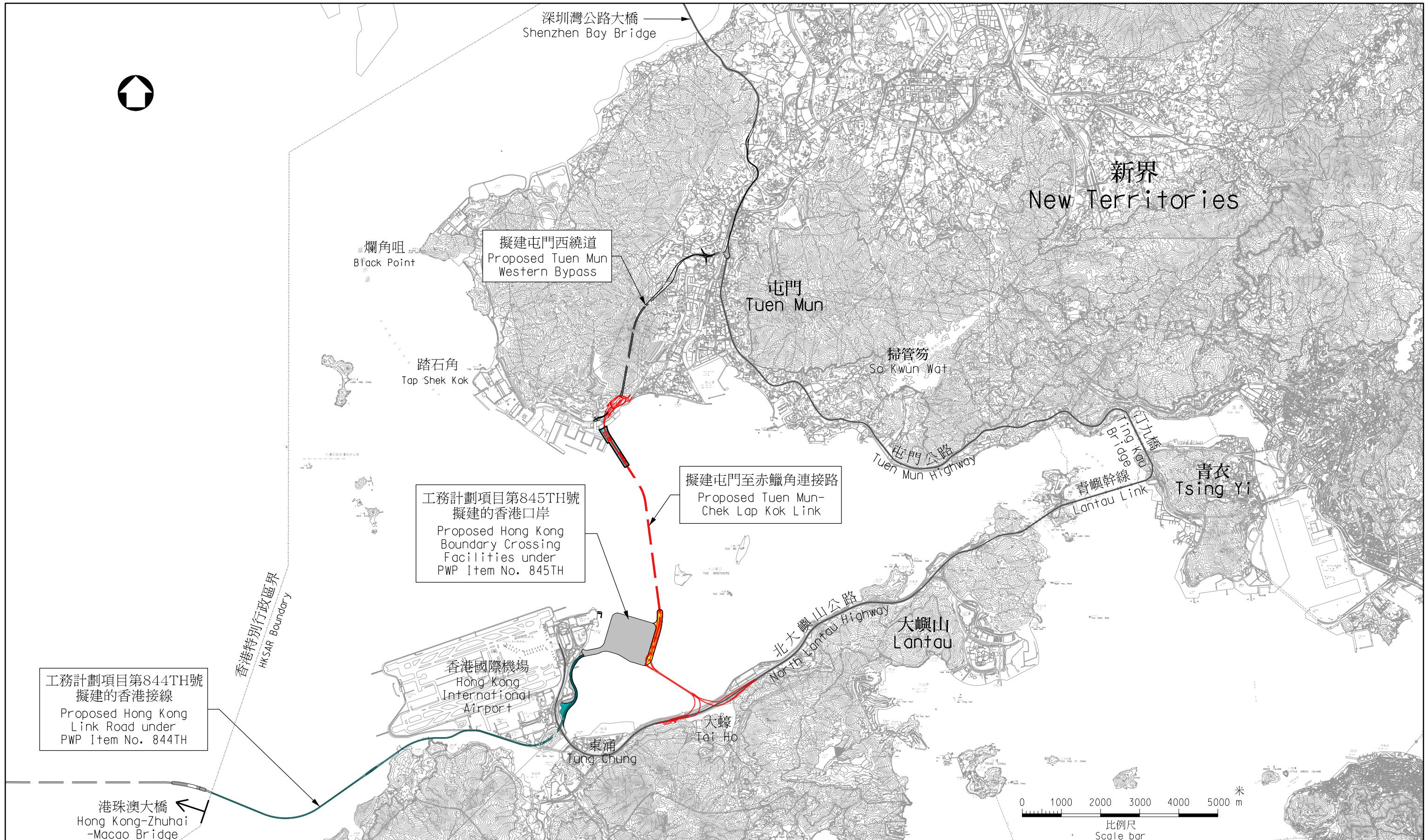
47. 我們原計劃在 2010 年年底前為港珠澳大橋本地工程動工，為此，我們分別在 2010-11 年度及 2011-12 年度的財政年度預算中為相關工程作出財政預算。我們在本文件申請的撥款，除建基於當時的財政預算外，亦考慮了因司法覆核事件將動工時間推遲了約一年，採用較環保的不浚挖式填海方法，以及設計修訂、預期建築材料成本上漲和工程價格增加等原因而可能引致的額外工程費用。

48. 擬議的詳細設計工作、相關的工地勘測工作及前期工程均不涉及移除樹木或種植樹木的建議。我們會要求顧問在屯門至赤鱲角連接路的詳細設計階段顧及保護樹木的需要。如情況許可，我們會在日後的施工階段，加入種植樹木的安排。

49. 我們估計為 **825TH** 號工程計劃擬提升為甲級之部分所進行的詳細設計、工地勘測和前期工程而開設的職位約有 380 個(包括約 90 個專業／技術人員職位及 290 個工人職位)，共提供 13 400 個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2011 年 11 月



圖則名稱 plan title

工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道 - 位置圖

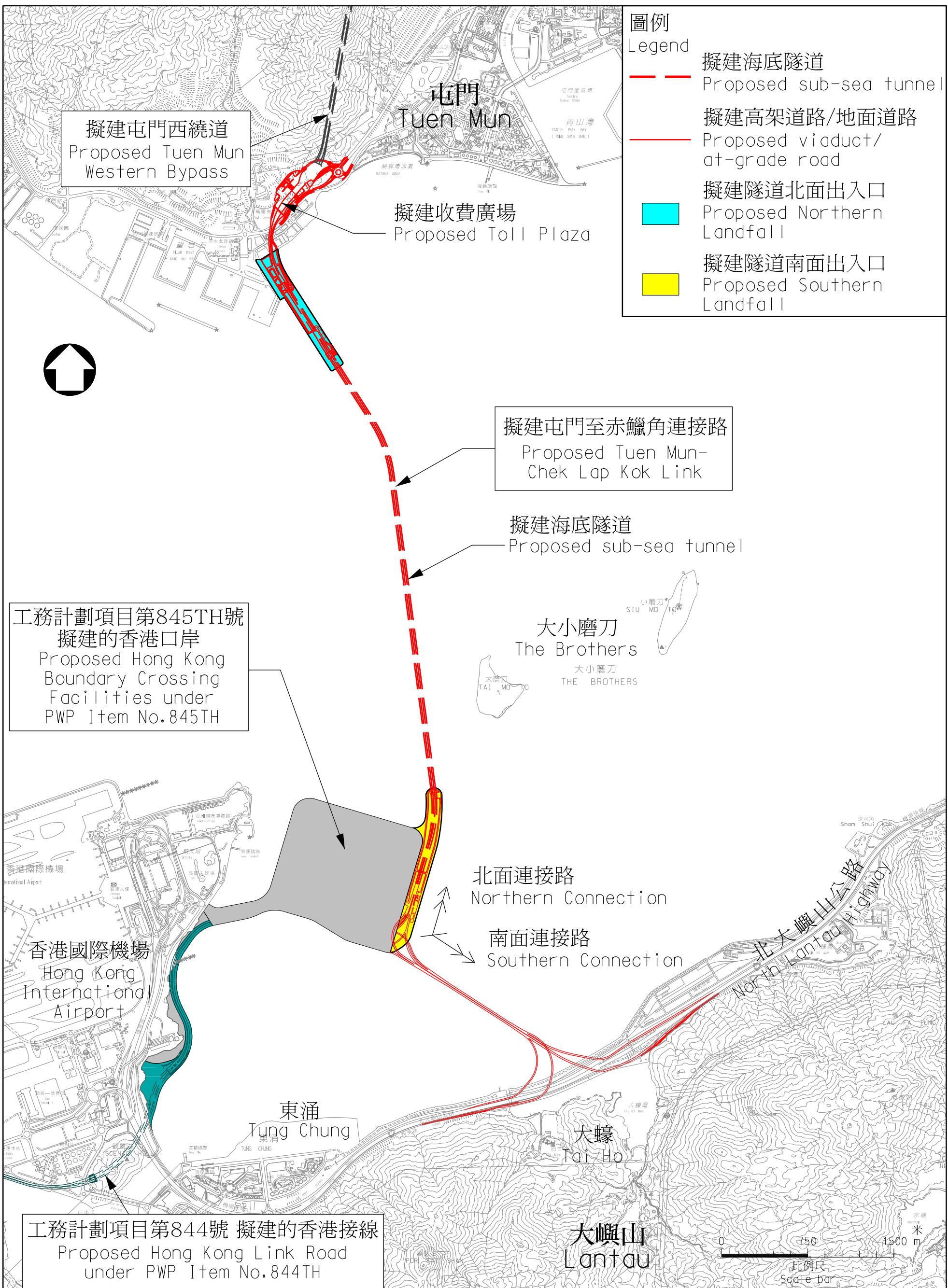
PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link and Tuen Mun Western Bypass - Location Plan

圖則編號 plan no.
HZM6825TH-SK0063

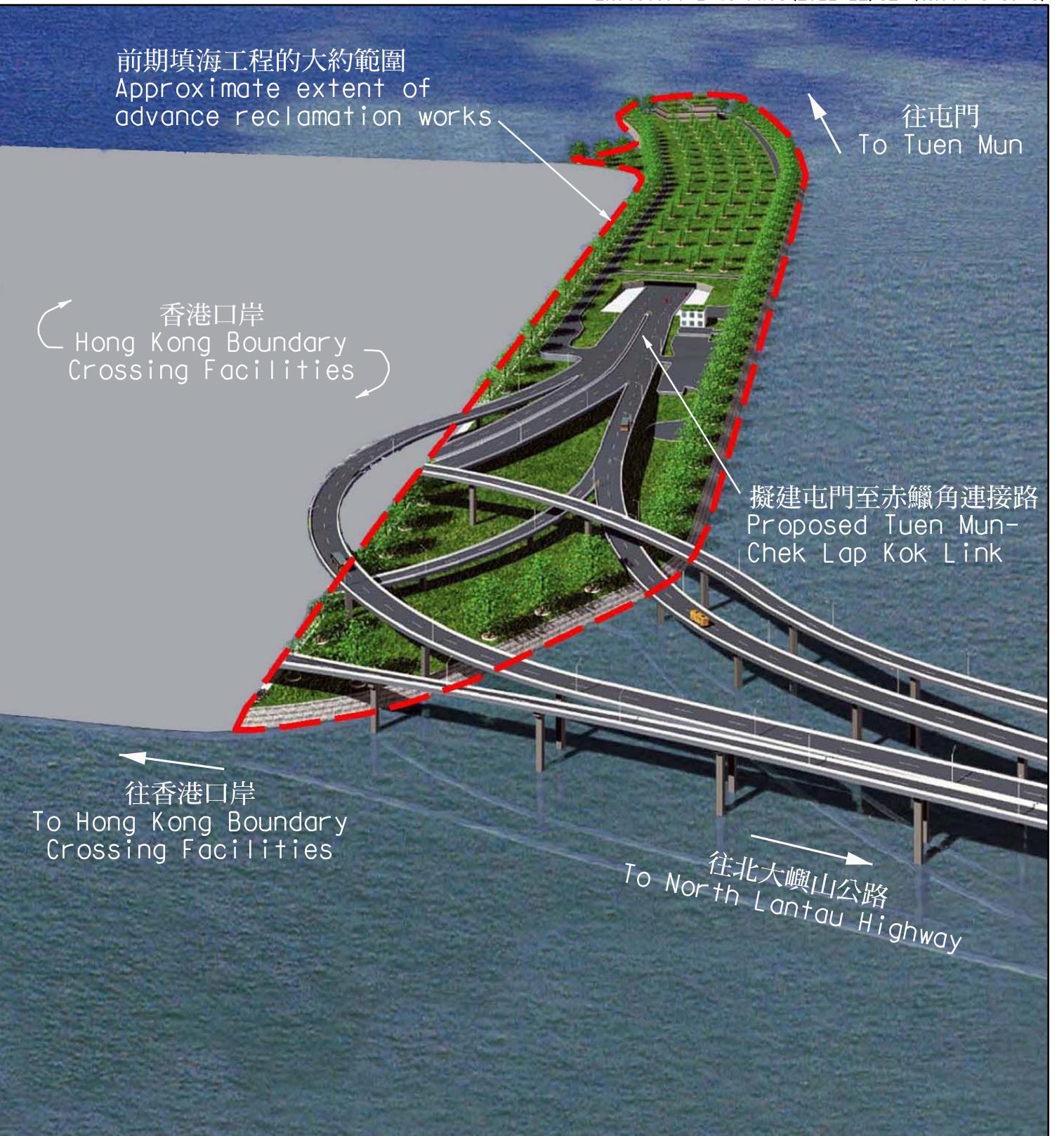
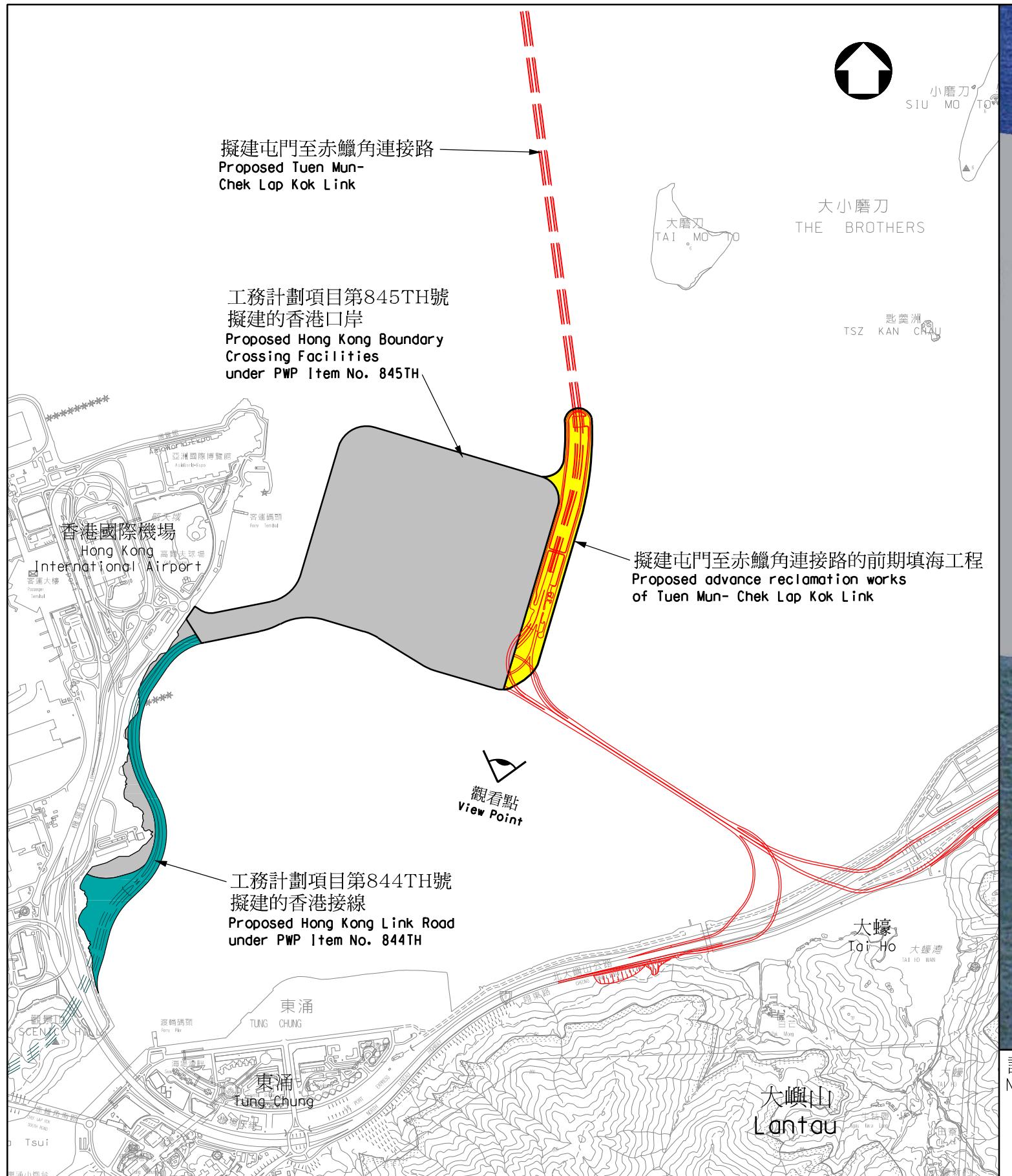
比例 scale
1:90000

© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG



drawing title	drawing no.	scale
工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道 - 屯門至赤鱲角連接路 PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link and Tuen Mun Western Bypass - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link	HZM6825TH-SK0065	1:45000
© COPYRIGHT RESERVED		
 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG		



註：
Note: 1. 前期填海工程並不包括圖中所示的基建及環境美化工程。
The advance reclamation works will not cover the infrastructure and landscaping works shown.

2. 工程項目進行時，基建及環境美化工程的布局及細節可能再作調整。
The layout and details of the infrastructure and landscaping works are subject to further development when the project proceeds.

圖則名稱 plan title

工務計劃項目第825TH號 - 屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道 - 前期工程之平面圖及景觀構思圖
PWP Item No.825TH - Tuen Mun-Chek Lap Kok Link and Tuen Mun Western Bypass - Layout Plan and Artist's Impression View of The Advance Works

圖則編號 plan no.	HZM6825TH-SK0066	比例 scale	1:25000
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED			
	HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署	香港

**825TH – 屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道 –
前期工程顧問費和駐工地人員開支**

估計顧問費和駐工地人員開支的分項數字(按 2011 年 9 月價格計算)

		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) 合約管理顧問費 ^(註2)	專業人員	—	—	—	0.7
	技術人員	—	—	—	0.7
				小計	1.4
(b) 駐工地人員的員 工開支 ^(註3)	專業人員	450	38	1.6	44.9
	技術人員	1 206	14	1.6	40.9
				小計	85.8
包括 –					
(i) 管理駐工地 人員的顧問 費					5.8
(ii) 駐工地人員 薪酬					80.0
(c) 環境工程辦事處 和獨立環境查核 人服務 ^(註4)	專業人員	2.4	38	2.0	0.3
	技術人員	4.7	14	2.0	0.2
				小計	0.5
				總計	87.7

註

- 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及採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算受聘在顧問辦事處的員工開支總額。目前，總薪級第 38 點的月薪為 62,410 元，總薪級第 14 點的月薪為 21,175 元。

2. 合約管理的顧問人員費用是根據現有顧問合約 CE 28/2009(CE)
「港珠澳大橋香港口岸(填海工程)－設計及建造」計算得出(包括
845TH 號工程計劃下的香港口岸及 **825TH** 號工程計劃下的屯門至
赤鱲角連接路南面出入口的填海工程)。項目的施工階段及完成階
段只會待財務委員會批准提升 845TH 號工程計劃及 **825TH** 號工程
計劃為甲級後才會執行。
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. 我們須待選定顧問後，才能知道實際的人工作月數和實際所的費
用。

**825TH – 屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道 –
為屯門至赤鱲角連接路工程檢討初步設計、進行詳細設計及
參考設計、預備招標文件和評審標書的顧問費用**

按 2011 年 9 月價格估算的顧問費的分項數字

		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)
(a) 顧問的員工開支					
(i) 檢討初步設計	專業人員	55	38	2.0	6.9
	技術人員	38	14	2.0	1.6
(ii) 進行詳細設計	專業人員	205	38	2.0	25.6
	技術人員	170	14	2.0	7.2
(iii) 預備招標文件 和評審標書	專業人員	60	38	2.0	7.5
	技術人員	50	14	2.0	2.1
(iv) 監管工地勘測 工作	專業人員	36	38	2.0	4.5
	技術人員	144	14	2.0	6.1
顧問的員工開支總計					<u>61.5</u>

註

- 採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作(目前，總薪級第 38 點的月薪為 62,410 元，總薪級第 14 點的月薪為 21,175 元)。
- 上述數字是根據港珠澳大橋香港工程管理處已批出的顧問合約作估算參考計算得出。我們須待選定顧問後，才能得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

有關屯門至赤鱲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 日刊憲的赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/11A 提出的申述

在《赤鱲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鱲角連接路及相關配套設施，以及赤鱲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。其餘三份申述由三個環保組織遞交，其中兩個是與上文第 9 及 10 段所述就第 127 章提出反對的組織相同。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

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鱲角機場(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，例如赤鱲角東面的海岸線。

4. 城規會決定不會接納以上申述，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。《赤鱲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鱲角連接路，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鱲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，赤鱲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鱲角連接路對環境造成影響，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(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的，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路方案及香港接線沿機島東岸而行，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)認為赤鱲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(原有赤鱲角島的海岸線)而採取的紓緩措施。城市規劃委員會決定不會接納這份申述，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。在赤鱲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鱲角東岸的入口，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 日刊憲的屯門至赤鱲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，為建設屯門至赤鱲角連接路北面出入口而在屯門第 40 區填海闢地，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鱲角連接路落腳點，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鱲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，並認為在他們以上對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，取代填海闢建地面道路；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 份反對書採用同一內容式樣的電郵範本，反對按條例刊憲的香港接線、香港口岸及屯門至赤鱲角連接路項目(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、以及赤鱲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見頂等問題。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經已遠離住宅樓宇，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將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。他投訴環諮詢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詢會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，亦不理性的。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。環諮詢會亦於與反對者會面並詳細討論後通過三份相關的環評報告。有關的環評報告是經過如此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，兩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。

第 C3 組

16. 反對者是一非牟利機構。該機構亦根據第 127 章提出反對。該機構根據第 370 章所提交的反對書，與根據第 127 章提出的反對書理由相若。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(iii)段)；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。

¹⁵ 環諮詢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。

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"> ● 屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口距離東涌 2 公里，空氣質素及噪音評估研究結果顯示工程項目對東涌的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的要求相關標準。 	<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，建造開挖式海堤時對水質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"> ● 在沿屯門至赤鱲角連接路填海工地四周安裝外圍隔泥幕，在碎石樁安裝期間，須在主碎石樁安裝點附近裝置第二重淤泥屏障，防止沉積物標流擴散。 ● 築建的海堤須比填土作業地點超前。 ● 限制每日載土躉船的航次及最高填土量。 ● 施工期間定期監察水質。 ● 採用不開挖淤泥填海方法，將大大降低對水質影響。

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"> • 海豚專家深入研究結果顯示，屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口設置於香港機場東北海面，可遠離香港西部水域的中華白海豚活躍區。 • 對中華白海豚的棲息地造成的損失屬中等，並需作出緩解。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在沿屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口填海工地四周安裝外圍隔泥幕時，以及重新安置任何外圍隔泥幕期間，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，安裝／重置工程須延遲展開，直至海豚離開該範圍為止。 • 執行海豚監察計劃，計劃內容須包括定期檢查隔泥幕及檢查隔泥幕外圍的水域。 • 採用震動式打樁法安裝鋼桶，取代較大噪音的水底撞擊式打樁方法。 • 限制工地範圍內所有船隻的航行速度不得超過 10 海里。

環境影響	主要環境影響評估結果	主要緩解措施
對生態環境的影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口的選址已避開生態敏感地區。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在沿屯門至赤鱲角連接路填海工地四周安裝外圍隔泥幕，在碎石樁安裝期間，須在碎石樁安裝點附近裝置第二重淤泥屏障，防止沉積物股流擴散。 ● 築建的海堤須比填土作業地點超前。 ● 限制每日載土躉船的航次及最高填土量。 ● 施工期間定期監察水質。 ● 採用不挖掘淤泥填海方法，將大大降低對水質影響。
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"> ● 安裝新增及重置人工魚礁，作為工程對海事管制區內現有人工魚礁影響的緩解和改善措施。
對景觀和視覺的影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 屯門至赤鱲角連接路隧道南面出入口距離東涌 2 公里。屯門－赤鱲角連接路隧道南面出入口鄰近香港國際機場而且外觀接近，所以潛在視覺影響極微。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通過審美工程、建築設計美化項目和綠化處理，把潛在的視覺影響降至最低。