

本署檔案  
OUR REF :  
來函檔案  
YOU REF :  
電 話  
TEL NO : 2516 1800  
圖文傳真  
FAX NO : 2960 1760  
網 址  
HOMEPAGE : <http://www.epd.gov.hk/>

**Environmental Protection Department**  
**Environmental Compliance Division**  
**Regional Office (South)**  
2/F., Chinachem Exchange Square  
1 Hoi Wan Street  
Quarry Bay, Hong Kong



環境保護署  
環保法規管理科  
區域辦事處(南)  
香港鰂魚涌  
海灣街一號  
華懋交易廣場二樓

[譯本]

總議會秘書(1)1  
立法會秘書處 (議會事務部 1)  
石逸琪女士收

石女士：

**環境事務委員會  
跟進行動一覽表**

當議論「港珠澳大橋香港接線工程海堤崩塌所引起的事宜」時，議員要求政府提供跟進資料。我們的回覆隨附件附上。

如有任何疑問，請致電 2516 1800 聯絡簽署人。

環境保護署署長  
(方榮裕 代行)

附件

副本送：路政署署長（林世榮先生收）

2017年5月17日

## [譯本]

### 附件

a) 提供資料，說明港珠澳大橋香港接線工程被指稱在2014年10月及11月出現海堤崩塌的事件，有否對環境及附近水域中華白海豚的生境造成任何不良影響。

環境保護署(環保署)一直有審閱由路政署定期提交於環境監察與審核報告內兩個最接近填海範圍的水質監察站(即IS(Mf)6及IS7)的數據，沒有察覺到有在有關事件發生期間及之後有因工程引致超出水質監察水平的情況。

至於工程對海洋生態的影響，環評報告已確認機場島東岸填海範圍附近一帶是生態價值低的海床，亦沒有觀察到中華白海豚的紀錄。就東北大嶼山水域(即由港珠澳大橋香港口岸填海位置至馬灣一帶水域)觀察到的中華白海豚數目下降的關注，環保署已徵詢漁農自然護理署，認為現有的資料及數據未能確立觀察到的中華白海豚數目下降與相關填海事宜有必然的因果關係。

b) 提述及提供香港接線工程的環境許可證/環境影響評估("環評")報告的相關部分、刊憲工程圖則及/或其他相關文件，以解釋有否及如何界定、批准/合法化，以及於適用情況下在這些文件中反映在工程中永久和臨時損失的海床面積，以及永久和臨時填海工程所涉及的面積，並回應委員以下關注：

- (i) 在進行香港接線填海工程時是否已遵從環評報告的相關規定；

2009年10月根據環境影響評估條例批准的港珠澳大橋香港接線工程環評報告建議香港接線沿機場島東南岸填海將採用浚挖式的填海方法。環保署基於這填海方法於2009年11月發予路政署相關的環境許可證。

根據獲批的環評報告第 10.7.2.7 章，香港接線沿機場路東南岸填海工程於施工期間將會造成 37 公頃(27 公頃填海所佔海床面積及 10 公頃工地面積)的海洋面積損失。相關的章節已經在附上獲批的環評報告第 10-115 頁副本上標示(見附錄 A)。

路政署於 2011 年 10 月提交了更改環境許可證的申請，建議轉用不浚挖式方法進行填海。是項工程需要在海床上建造一層填石平台以建造海堤的地基，這樣會避免淤泥的挖掘及棄置，減少對水質及環境的影響，以及減少建造期的海上交通。路政署顧問就新方法的評估指出，受影響海床範圍(包括永久及臨時影響)不會比環評報告原先建議的浚挖式填海法方所影響的海床範圍為大。有見於這不浚挖式填海方法對環境的效益，環保署於 2011 年 11 月批出更改環境許可證予路政署。

路政署估計在海堤前面的臨時填石平台在 2014 年尾海堤向外伸延事件發生後的實際面積為 9.8 公頃，這是在環評報告所述可容許的 10 公頃臨時受影響海床範圍內。路政署確認當填海工程完滿完成後，臨時填石平台會被移除。

(ii) 香港接線相關的填海工程及臨時填石平台是否均在刊憲圖則內列明受填海工程影響的前濱及/或海床範圍內進行；

路政署指出相關的道路建造及與此工程相關的填海及海堤工程已於 2009 年 8 月刊憲及在 2011 年 10 月於道路條例(Cap. 370) 下獲授權進行。擬建海堤內的填海範圍、政府前濱範圍及/或受建造擬建海堤所影響之海床範圍與及施工區範圍已經清楚顯示於相關的刊憲圖則內。憲報編號 G.N.4890 及相關的香港接線刊憲圖編號 24037/GZ/016 的副本在附錄 B附上。

(iii) 香港接線工程的相關承建商進行臨時填海工程是否合法；  
及

路政署澄清填石平台是一項臨時工程，它的建造是要符合環境許可證要求及刊憲的相關範圍。由於臨時填石平台是建造於刊憲圖則所示的政府前濱範圍及/或受建造擬建海堤所影響之海床範圍與及施工區範

圍之內；及臨時填石平台總面積(9.8 公頃) 是少於環評報告所規定的 10 公頃臨時受影響海床範圍，路政署認為臨時填石平台完全符合法定要求。

在檢視所有路政署提供的資料，包括定期環境監察與審核報告後，環保署作為環評條例的監督確認目前沒有證據顯示臨時填石平台工程有違反環境許可證的條件或其他環保法例的情況。環保署會繼續監察香港接線工程項目及與路政署及有關承建商索取進一步資料，以助核實現時調查所得。

c) 提供政府當局在會議上解釋永久和臨時海床損失，以及如何計算在香港接線工程施工期間及完成後最壞情況的生境損失時提及的環評報告的相關張頁副本。

環保署已在附錄 A 附上環評報告有關海洋生態影響的第 10 -115 頁副本。

環境保護署  
路政署

2017 年 5 月

**Habitat Loss during Construction (Marine)**

- 10.7.2.5 No mitigation is required for the loss of shallow subtidal hard substrate seabed. This habitat type is of low to moderate ecological value and is abundant in Airport Island and North Lantau coastlines. More similar habitat will be provided after reclamation. No mitigation is required for the loss of soft substrate seabed. This habitat type is of low ecological value and is abundant in the Hong Kong western waters.
- 10.7.2.6 The marine waters to the west of the Airport Island are of moderate to high ecological value due to the close proximity to West Lantau waters, but the habitat loss caused by the marine bridge piers of HKLR to the west of Airport Island is small and scattered, the impact is thus ranked as **Minor** and no mitigation measure is required. The habitat loss caused by the marine bridge pier construction of HKLR inside Airport Channel is similar in nature, but the marine waters there are of low ecological value due to the low occurrence of CWD. The impact is thus ranked as **Minor**. No mitigation measure is required. The habitat loss due to construction would largely be carried forward to the operational phase and become permanent habitat loss, mitigation measures for operation phase (see **Section 10.7.4**) will mitigate this impact as well.
- 10.7.2.7 37 ha of sea area (27 ha of reclamation footprint and 10 ha of works area) will be lost during construction due to the reclamation for HKLR along the southeast shore of Airport Island. Compensation for this seabed loss is not required as the impact is **Minor** for dolphins. The ecological value of this area is low as it is not utilized by CWD.
- 10.7.2.8 164 ha of sea area (138 ha of reclamation footprint and 26 ha of works area) will be lost during construction due to the HKBCF reclamation near the northeast Airport Island. Although the sea area is only utilized by limited number of CWD, it is of moderate ecological value due to the close proximity with dolphin hotspot. **Moderate** impact is anticipated and mitigation measure is required. As the habitat loss due to construction would largely be carried forward to the operational phase and become permanent habitat loss, mitigation measures for operation phase (see **Section 10.7.4**) will mitigate this impact as well.
- 10.7.3 Mitigation on Construction Phase – Indirect Impacts

**Water Quality**

- 10.7.3.1 Low disturbance construction method: Any significant changes in water quality or turbidity should be avoided. This could be mitigated through construction methods. Closed-grab dredges and silt curtains around the work areas (wherever feasible) should be used in all dredging activities.
- 10.7.3.2 Piles of piers would be bored rather than driven. The Shenzhen Western Corridor project demonstrated that bored-piling construction, besides less noisy, caused limited water quality impacts even inside the sheltered Deep Bay area. The potential for sediment resuspension during the pier construction of HKLR is predicted to be very low, since only limited dredging would be required for pier construction, closed-grab dredges would be used, and piles would be bored inside casings that are in turn contained within cofferdams, that were built using closed-grab dredges, surrounded by silt curtains. These measures could effectively prevent any significant deterioration of water quality.
- 10.7.3.3 Every attempt should be made to avoid resuspension of solids/contaminants back into the water column during dredging and dumping operations. For reclamation, the seawall should be constructed prior to the filling works where possible. Using pipes that bring the sediment directly to the sea bottom during dumping, and conducting operations preferentially at slack tide (when feasible).
- 10.7.3.4 Reduce dredging scale – The amount to be dredged has been minimized as far as practicable. Details of this effort are provided in **Section 3**.

第 4890 號公告

道路 (工程、使用及補償) 條例 (第 370 章)

(根據第 8(2) 條規定所發的公告)

工務計劃項目第 844TH 號

港珠澳大橋香港接線

現公布運輸及房屋局常任秘書長 (運輸) 根據運輸及房屋局局長按《道路 (工程、使用及補償) 條例》(第 370 章) 第 3(3) 條所授權力，擬進行上述道路工程，施工區界限載於圖則第 24037/GZ/001 至 24037/GZ/019 號 (下稱‘該等圖則’)，並在附連的計劃內說明。該等圖則及計劃現存放於土地註冊處。

建議工程的一般性質如下：

- (i) 在觀景山建造長約 1 公里的隧道；
- (ii) 建造長約 9.4 公里的架空高速公路，接通擬建港珠澳大橋 (下稱‘大橋’) 主橋及觀景山的擬建隧道；
- (iii) 建造長約 1.6 公里的地面高速公路，接通觀景山的擬建隧道及擬建大橋香港口岸內的擬建道路；
- (iv) 為觀景山的擬建隧道建造通風設施及相關隧道營運與維修保養設施；
- (v) 建造長約 2.3 公里的海堤及填平政府前濱和海床，以闢拓約 17 公頃土地建造擬建大橋香港接線，並為觀景山的擬建隧道建造擬建的相關隧道營運與維修保養設施，以及進行附屬工程；
- (vi) 填平政府前濱及海床，以建造擬建架空高速公路的地基及擬建海堤；
- (vii) 暫時封閉現有行車道、行人路、中央分隔帶／安全島和美化市容地帶的部分路段；以及
- (viii) 進行附屬工程，包括地盤平整、斜坡、渠務、供水系統、公用設施、環境美化及機電工程；重置現有氣象站；以及建造維修用行人隧道、風速儀和中央分隔帶／安全島。

下列地段的土地將予收回：

將予收回土地的地段
地段編號
赤鱗角地段第 1 號及其增批部分餘段 (部分)

下列地段將設定地役權及其他永久權利：

將設定地役權及其他永久權利的地段
地段編號
赤鱗角地段第 1 號及其增批部分餘段 (部分)

下列地段將設定暫時佔用土地權利：

將設定暫時佔用土地權利的地段
地段編號
赤鱗角地段第 1 號及其增批部分餘段 (部分)

下列辦事處備有該等圖則及計劃，公眾可於辦事處下述一般開放時間內免費查閱：

辦事處地址	開放時間 (公眾假期除外)
香港皇后大道中 99 號 中環中心 5 號室 中西區民政事務處諮詢服務中心	星期一至星期五 上午 9 時至 下午 7 時
香港中環統一碼頭道 38 號 海港政府大樓 20 樓 離島民政事務處	星期一至星期五 上午 8 時 45 分至 下午 6 時
香港大嶼山東涌美東街 6 號 東涌郵政局大廈 1 樓 離島民政事務處東涌分處 諮詢服務中心	星期一至星期五 上午 9 時至 下午 7 時
香港大嶼山梅窩銀鑛灣路 2 號 梅窩政府合署地下 離島民政事務處梅窩分處 諮詢服務中心	星期一、三、五 上午 9 時至 下午 6 時
香港長洲新興街 22 號地下 離島民政事務處長洲分處 諮詢服務中心	星期一至星期五 上午 8 時 45 分至 下午 6 時 45 分
香港中環統一碼頭道 38 號 海港政府大樓 19 樓 離島地政處	星期一至星期五 上午 8 時 45 分至 下午 12 時 30 分 以及 下午 1 時 30 分至 下午 5 時 30 分

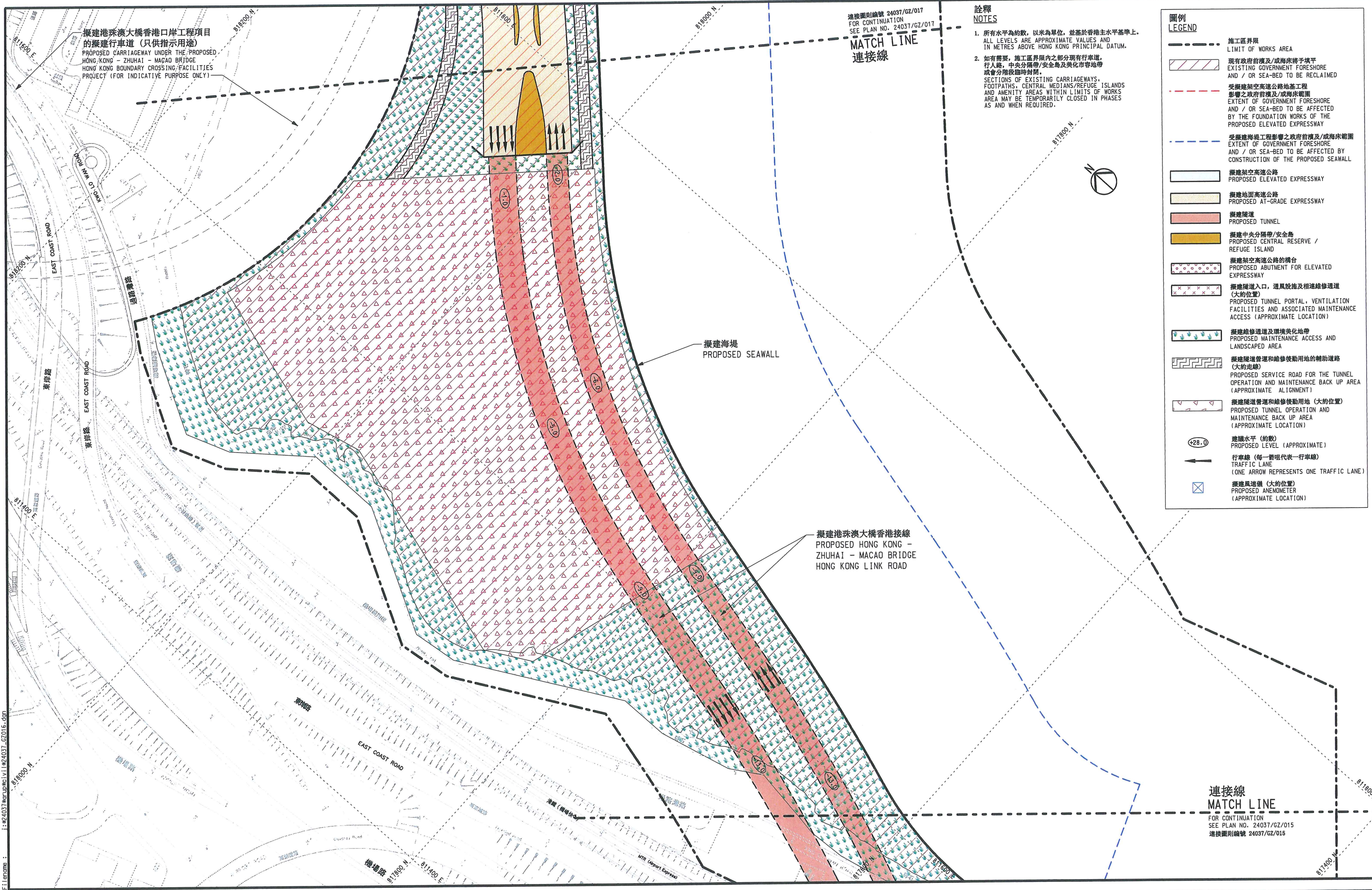
查詢建議工程的其他資料，可聯絡九龍何文田忠孝街 88 號何文田政府合署 4 樓路政署港澳大橋香港工程管理處，亦可致電 2762 4977 提出。

任何人士擬反對該項工程或使用，或同時反對兩者，必須以書面向運輸及房屋局局長提出。反對書須說明其本人的權益及聲稱受該項工程或使用影響的情形，最遲於 2009 年 10 月 6 日送達香港花園道美利大廈 16 樓運輸及房屋局局長辦事處。反對人士請向局長提供聯絡資料，方便聯絡。

2009 年 8 月 3 日

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)何宣威





連接圖則編號 24037/GZ/017  
FOR CONTINUATION  
SEE PLAN NO. 24037/GZ/017  
MATCH LINE  
連接線

註釋  
NOTES

- 所有水平均為約數，以米為單位，並基於香港主水平基準上。  
ALL LEVELS ARE APPROXIMATE VALUES AND IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM.
- 如有需要，施工區界限內之部分現有行車道、行人路、中央分隔帶/安全島及美化市容地帶或會分階段臨時封閉。  
SECTIONS OF EXISTING CARRIAGEWAYS, FOOTPATHS, CENTRAL MEDIANS/REFUGE ISLANDS AND AMENITY AREAS WITHIN LIMITS OF WORKS AREA MAY BE TEMPORARILY CLOSED IN PHASES AS AND WHEN REQUIRED.

圖例  
LEGEND

	施工區界限 LIMIT OF WORKS AREA
	現有政府前填及/或海床將予填平 EXISTING GOVERNMENT FORESHORE AND / OR SEA-BED TO BE RECLAIMED
	受擬建架空高速公路地基工程影響之政府前填及/或海床範圍 EXTENT OF GOVERNMENT FORESHORE AND / OR SEA-BED TO BE AFFECTED BY THE FOUNDATION WORKS OF THE PROPOSED ELEVATED EXPRESSWAY
	受擬建海堤工程影響之政府前填及/或海床範圍 EXTENT OF GOVERNMENT FORESHORE AND / OR SEA-BED TO BE AFFECTED BY CONSTRUCTION OF THE PROPOSED SEAWALL
	擬建架空高速公路 PROPOSED ELEVATED EXPRESSWAY
	擬建地面高速公路 PROPOSED AT-GRADE EXPRESSWAY
	擬建隧道 PROPOSED TUNNEL
	擬建中央分隔帶/安全島 PROPOSED CENTRAL RESERVE / REFUGE ISLAND
	擬建架空高速公路的橋台 PROPOSED ABUTMENT FOR ELEVATED EXPRESSWAY
	擬建隧道入口、通風設施及相連維修通道(大約位置) PROPOSED TUNNEL PORTAL, VENTILATION FACILITIES AND ASSOCIATED MAINTENANCE ACCESS (APPROXIMATE LOCATION)
	擬建維修通道及環境美化地帶 PROPOSED MAINTENANCE ACCESS AND LANDSCAPED AREA
	擬建隧道營運和維修後用地的輔助道路(大約走線) PROPOSED SERVICE ROAD FOR THE TUNNEL OPERATION AND MAINTENANCE BACK UP AREA (APPROXIMATE ALIGNMENT)
	擬建隧道營運和維修後用地(大約位置) PROPOSED TUNNEL OPERATION AND MAINTENANCE BACK UP AREA (APPROXIMATE LOCATION)
	建議水平(約數) PROPOSED LEVEL (APPROXIMATE)
	行車線(每一箭咀代表一行車線) TRAFFIC LANE (ONE ARROW REPRESENTS ONE TRAFFIC LANE)
	擬建風速儀(大約位置) PROPOSED ANEMOMETER (APPROXIMATE LOCATION)

連接線  
MATCH LINE  
FOR CONTINUATION  
SEE PLAN NO. 24037/GZ/015  
連接圖則編號 24037/GZ/015