

二零零七年九月十九日
討論文件

離島區議會
文件 IDC 84/2007 號

港珠澳大橋
香港口岸選址研究

目的

本文件旨在介紹港珠澳大橋香港特別行政區口岸（簡稱香港口岸）的選址方案，並就各選址方案諮詢離島區議會。

背景

2. 按 2006 年 8 月 2 日粵港合作聯席會議第九次會議後的公佈，廣東省、澳門和香港三地政府一致同意採用「三地三檢」代替較早前考慮的「一地三檢」，作為港珠澳大橋口岸設置和查驗的模式。因此香港特別行政區有需要於境內覓址設置口岸。

3. 受粵、港、澳三地政府委聘進行港珠澳大橋工程可行性研究的中交公路規劃設計院（簡稱公規院）已就「三地三檢」模式下三地口岸的布置進行了初步研究。公規院的研究指出香港口岸的整體面積約需 90 至 100 公頃，以容納各項口岸設施及車輛緩衝區等。

4. 香港特別行政區政府路政署於 2007 年 5 月 23 日委聘了顧問工程公司，進一步為香港口岸進行選址及深化的布置研究。

香港口岸選址的研究範圍和方案

5. 香港口岸選址的研究範圍可分為三個區域，分別為：

- 區域 1 - 機場島以西；
- 區域 2 - 機場島／東涌；及
- 區域 3 - 大蠔／小蠔灣。

6. 以上三個區域的位置見附件 A。

區域 1 - 機場島以西

主要限制

7. 此區域鄰近機場和大嶼山以西的船隻航道；香港口岸以及相連的大橋 / 連接路走線設計規劃將受到機場高度限制及通航要求的制約。

8. 區域內亦有敏感受體或地區要特別關注。例如沙螺灣和礮石灣一帶的村屋及具考古價值的地點；大嶼山西北及西面水域的自然環境、景觀和生態；與及大嶼山以西及北面水域中華白海豚的活躍地點等。此外，口岸選址亦須避免阻礙機場水道的水流。

選址方案

9. 基於以上的限制，我們考慮了方案 WBdy、方案 SSW（及其修訂方案 SSW1 至 SSW3）和方案 WCLK（見附件 B1 及 B2）。

10. 方案 WBdy 是將口岸設於一個靠近香港西面區界的人工島上。此方案遠離大嶼山海岸線、沙螺灣及礮石灣一帶的村落，與及機場水道，但卻位於海豚活躍區。另外，為確保大嶼山以西的船隻有一條暢通的通航航道，港珠澳大橋的隧道段需延長至口岸人工島。延長的隧道將影響擬建的液化天然氣海底輸送管；該天然氣管道現正進行設計並預計早於港珠澳大橋完成。此外，延長後的海底隧道長約 7.5 公里，為這個長度的海底隧道設計通風設施和緊急逃生通道將會非常困難。

11. 方案 SSW 亦採用人工島設置，位處靠近礮石灣的海岸。這方案遠離了海豚活躍地點，亦與天然海岸線保持距離，但會影響機場水道的水流。這方案亦會增加礮石灣的水流速度，使礮石灣沙灘較易受到沖蝕。此外，現時鄰近村民的海景亦受影響。

12. 我們亦考慮了一些修訂方案，包括方案 SSW1（口岸用地全來自礮石灣岸邊填海）、方案 SSW2（口岸用地全來自開山）和方案 SSW3（填海和開山的混合方案），以減低對機場水道水流的影響及對礮石灣

沙灘的沖蝕。但是，這三個修訂方案比原本的方案 SSW 較為接近礮石灣和沙螺灣村，可能對村民帶來更大的空氣、噪音及景觀的影響。此外，SSW2 和 SSW3 方案涉及開山，需清拆礮石灣村，亦會影響位於礮石灣的具考古價值地點。

13. 方案 WCLK 建議在機場島西面水域建設人工島作香港口岸。這方案既遠離大嶼山居民和機場水道，亦遠離了海豚活躍區。但由於要滿足航空高度限制和船隻航道的要求，連接這方案的高架橋走線將需要大幅度扭曲及延長。此外，方案 WCLK 靠近於飛機跑道，口岸建築物可能影響跑道附近氣流，從而影響飛機升降。

區域 2 - 機場島／東涌

主要限制

14. 機場島大部分土地已設置機場相關的設施，而其餘土地亦已規劃了作機場的進一步發展。因此在現有機場島上設置香港口岸是不可行的。

15. 若將口岸設於機場水道沿北大嶼山岸邊一帶（見附件 A），工程除涉及大量開山外，亦會影響現在機場水道沿岸一帶鸕的繁殖地點，和其它重要生態，而機場水道的景觀亦會受到影響。因此機場水道沿北大嶼山岸邊一帶並不適合作為香港口岸的選址。

16. 鄰近東涌灣現有不少住宅區，若在該處設置口岸將帶來空氣、噪音和景觀影響。加上附近位於礮頭的具特殊科學價值地點亦有珍貴生態，因此東涌灣不適合作為香港口岸的選址。

17. 與東涌灣的情況相似，若將香港口岸設於東涌海濱會為東涌居民及未來發展區的使用者帶來較大的環境影響。另外由於該處的地質複雜及存有溶洞，在工程角度上亦不適合作為香港口岸。

選址方案

18. 基於以上的限制，機場島東北位置是這個區域唯一可行的選址方案。我們建議方案 NECLK，即在機場航天城東面水域進行填海，以設置香港口岸（見附件 B3）。

19. 方案 NECLK 遠離東涌市鎮（相距 2 公里），估計噪音及廢氣方面不會對居民造成影響。這方案亦遠離大嶼山海岸線，亦不影響機場水道、海豚活躍區及生態敏感的大蠔灣，亦避開了地質複雜的溶洞區。此外，這選址鄰近機場，有利口岸與機場互相配合，產生協同效應，更加方便旅客。再者，此選址方案亦可結合建議中的屯門至赤鱸角連接路。這方案的主要缺點是可能需要重置受影響的機場沿海的設施，包括海天客運碼頭及海運碼頭，口岸的建造時間相對其它方案比較長。

區域 3 - 大蠔／小蠔灣

主要限制

20. 此區域鄰近生態敏感的大蠔灣（見附件 A）；若選擇在大蠔填海來設置香港口岸，必須小心考慮對大蠔灣排水口以至大蠔灣的生態影響。

21. 大蠔附近現在存有數個村落；與其他選址方案一樣，在大蠔的選址方案須盡量減少對附近民居可能帶來的收地影響。此外，若將口岸設於大蠔／小蠔灣山邊，將需要大量開山工程，影響北大嶼山公路，對環境及交通都有較大影響。

22. 口岸與這區域附近的現有和未來發展（如大嶼山物流園、東涌未來發展、小蠔灣地鐵車廠等）的相容性亦須給予考慮。

選址方案

23. 基於前述之限制，因此向山處並不適合作口岸選址。故我們考慮了一個向海的方案，即方案 TH（見附件 B4）。方案 TH 建議在擬建大嶼山物流園的選址西面填海作香港口岸。這方案鄰近計劃中的物流園和小蠔灣交通樞紐，可與這些擬建設施互相配合。方案 TH 遠離大蠔的村落（與距離最近的白芒村相距約 500 米）和東涌市鎮（與映灣園相距約 2 公里），亦遠離機場水道和海豚活躍區。但是，這方案涉及的填海與大蠔灣排水口距離只有 100 米，因此需作進一步研究以評估對大蠔灣的水質和生態影響。此外，口岸如設於大蠔，旅客往返

機場或新界西北的路程將會增加。

建議挑選的選址方案

24. 經考慮過上述各選址方案的限制和特性（附件 C 摘要上述各選址方案的比較），我們建議挑選以下三個選址方案作進一步研究（見附件 D）：

- (i) 方案 WCLK（區域 1）；
- (ii) 方案 NECLK（區域 2）；和
- (iii) 方案 TH（區域 3）。

進一步的環境研究

25. 我們將為建議挑選的三個選址方案進行初步環境評估，包括找出有關的環境限制及敏感地區／受體，並為可能造成的環境影響作初步評估，以確定各建議方案在環境方面的可接受性。而在下一階段，我們亦會按照環境影響評估條例進行詳細的環境影響評估，及制訂相應的緩解措施。

前瞻

26. 在推薦一個最終的選址方案前，我們會慎重考慮各議員，公眾和受影響人士的觀點和意見。

徵詢意見

27. 現請各議員就上述港珠澳大橋香港口岸的選址方案提供意見。

附件

- 附件 A 香港口岸選址的研究範圍
- 附件 B1 機場島以西的選址方案
- 附件 B2 方案 SSW 的修訂方案
- 附件 B3 機場島／東涌的選址方案
- 附件 B4 大蠔／小蠔灣的選址方案
- 附件 C 港珠澳大橋香港口岸各選址方案的比較表
- 附件 D 可作進一步研究的選址方案

路政署
二零零七年九月