

二零零九年九月八日

資料文件

離島區議會
文件IDC 91/2009 號

港珠澳大橋 - 香港接線及香港口岸
及
屯門至赤鱸角連接路
環境影響評估

1. 目的

- 1.1 本文件旨在向離島區議會簡介港珠澳大橋香港口岸及香港接線與及屯門至赤鱸角連接路的環境影響評估(下稱“環評”)報告。

2. 背景/引言

- 2.1 運輸及房屋局及路政署代表於 2009 年 4 月 17 日出席離島區議會特別會議，介紹香港口岸及香港接線及屯門至赤鱸角連接路的推薦方案(文件 IDC 47/2009 號)，並諮詢離島區議會的意見。區議會表決通過支持政府建議的方案。
- 2.2 由於上述工程涉及改變土地用途、填海及道路興建等範疇，我們已於 2009 年 6 月 12 日、8 月 7 日及 8 月 21 日根據《城市規劃條例》、《前濱及海床(填海工程)條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》分別為該等工程項目進行刊憲。
- 2.3 路政署亦已在 2009 年 6 月 15 日，根據《環境影響評估條例》，將上述項目之環評報告送交環境保護署(環保署)審批，並於 8 月 13 日得到環保署署長批准後，由 8 月 14 日起公開讓公眾查閱有關環評報告及發表意見。市民可於環保署環境資源中心、路政署港珠澳大橋香港工程管理處、離島民政事務處及環保署網頁查閱報告。此外，路政署亦製備了單張，派發予區內的區議員及居民團體，並上載於該署網頁，以向區內居民簡介環評報告的結果。關於環評報告的簡介及上述單張，議員可參閱路政署於 8 月 19 日向離島區議會發出的信函。

- 2.4 公眾人士可於公眾查閱期屆滿前（即於 2009 年 9 月 12 日或之前），就環評報告向環保署署長提出書面意見。在公眾查閱及向環境諮詢委員會進行諮詢後，環保署署長會決定是否批准或有條件批准環評報告。
- 2.5 我們會盡快展開擬議工程的詳細設計工作，以配合港珠澳大橋的整體計劃。預計工程於 2010 年開展，2015/16 年竣工。

3. 項目環境影響評估

- 3.1 環評報告已根據《環境影響評估條例》評估項目在工程進行及日後營運期間，對鄰近環境及生態的潛在影響，並已提出相應的緩解措施。報告內的環境影響評估主要結果，簡述如下：

空氣質素

- 3.2 環評報告不單評估了項目本身對空氣質素的影響，也考慮了其他相關項目或設施的排放(例如珠三角經濟區、發電廠、赤鱸角國際機場、航運、以及本項目以外的道路(例如北大嶼山公路)車輛等各個不同源頭的排放)。此外，環評亦同時考慮了其他發展項目(如東涌未來發展)所引致的車輛增長，以計算在最壞的情況下，對工程鄰近地區可能產生的累積影響。
- 3.3 運作期間的陸路交通排放結果顯示，於鄰近「敏感受體¹」的累積空氣質素，例如二氧化氮、可吸入懸浮粒子的水平等，均符合香港法定的空氣質素指標。
- 3.4 此外，施工期間將會實施各項緩解措施（包括定期在外露的填海地面、運輸道路及泥路上灑水等），以控制施工期的塵埃。施工期間的累積空氣質素結果顯示機場、東涌及北大嶼山的塵埃水平均符合標準。

噪音

- 3.5 環評報告根據最新的交通流量預測，估算本項目及其他相關項目所造成的交通噪音。結果顯示在項目運作期間，對鄰近的噪音敏感受體所引致的累積交通噪音都能符合環評法例的要求。
- 3.6 根據是次環評研究的建築噪音的評估顯示，在遵守良好的作業守則及實施建築噪音控制措施(例如採用低噪音建造方法和設備(如臨時隔音屏障等))後，鄰近的敏感受體所感測到的噪音都會符合法例標

¹ 「敏感受體」-是指對相關環境污染源有較強感應的地方

準。

水質

- 3.7 由於香港口岸、香港接線和屯門至赤鱸角連接路將會同步興建，是次環評報告已計算這三個項目在同時施工及在營運期間對潮汐水力及水質的累積影響。此外，報告還考慮了其他相關項目（包括港珠澳大橋主體、東涌未來發展等）對附近水質所帶來的累積影響。
- 3.8 擬建工程附近對水質敏感的受體包括海灘、漁業敏感受體(如馬灣養魚區、北大嶼山和東涌灣附近水域的魚、蝦產卵場)、一些提供家用、商用、工業用海水的抽水點，以及一些生態和有保育價值的敏感受體等。水質評估結果顯示，透過實施建議的良好施工工序和緩解措施，大部份的懸浮沉積物將會在工地範圍內再沉澱，而不會漂流到其他水域，預期在敏感受體的懸浮沉積物濃度亦將會符合水質指標的要求。
- 3.9 在運作期間，填海區可能會對水流和水質有影響。然而根據環評中進行的三維水質模擬結果顯示，這些工程將不會明顯改變水流，只會輕微影響水質參數。環評的分析顯示，所有參數均符合相關的水質標準。

景觀和視覺影響

- 3.10 本項目的填海工程會影響海面景觀資源，但相對於整體海上面積，受工程影響的面積相對是很少。而香港口岸與現時東涌北岸之間有約 2 公里的距離，只會輕微影響景觀。
- 3.11 香港接線的走線已顧及要盡量遠離民居，途經散石灣和沙螺灣附近的一段，為避免進入機場南面跑道的淨空區以至干擾航空安全，走線不能再往北移。香港接線在接近東涌市區的路段會採用隧道及地面道路形式，大大降低對東涌市區居民的視覺影響。
- 3.12 三項工程均不會影響大嶼山的自然山巒及周邊的天然海岸線。相關之香港接線亦只會沿機場島東岸稍作填海以建築地面道路。另外，有關之生態調查亦顯示在該處的生態及地質/地貌在香港頗為常見。
- 3.13 至於屯門至赤鱸角連接路及其設施，特別是連接北大嶼山及香港口岸的海上橋樑，均將採用美觀並且能配合附近環境的建築美學設計，配合其他緩解措施，其景觀及視覺影響均屬可接受的水平。
- 3.14 環評報告建議透過實施緩解措施，例如樹木保育措施、補償種植等以加強環境美化。

風險評估

- 3.15 香港接線的走線接近在觀景山附近的現有油庫。環評報告已進行了相關風險評估，結果亦符合《香港風險指引》的「可接受的範圍」。

文化遺產及考古

- 3.16 陸地考古方面，香港接線的所有橋樑結構將完全避開沙螺灣（西）考古遺址。香港口岸和屯門至赤鱸角連接路位於赤鱸角機場水域的東部，亦不會對任何已知的考古遺址造成影響。本項目亦不會影響任何建築文物及海洋考古遺址。

生態影響

- 3.17 項目相關範圍內的郊野公園、海岸公園、具特殊科學價值地點和其他生態敏感地區（如泥灘、紅樹林、馬蹄蟹的繁殖和棲息地等），將不受本項目工程影響。
- 3.18 儘管工程位置之選址已盡量遠離沙洲/龍鼓洲及大嶼山西北水域的海豚活躍區，本項目的填海仍會對中華白海豚的棲息地造成若干程度的影響。政府已承諾將根據《海岸公園條例》的法定程序，尋求於工程完成後將大小磨刀劃定為海岸公園，以舒緩對中華白海豚的影響。
- 3.19 當局亦會在施工期間採取一系列舒緩措施，包括把填海範圍降到最小及設立海豚管制區，如在區內發現海豚將暫停工程的進行；而工程期間亦會採取有效的污染防護及生態保護措施，以盡量減低對中華白海豚的影響。

漁業影響

- 3.20 漁場面積會因本項目的建造和營運而減少。但相對比香港水域內所有漁場的面積，受影響的漁場面積損失並不顯著。而政府亦會根據現行政策向受影響及符合資格的漁民發放一次性特惠津貼。

沉積物及廢物管理

- 3.21 環評報告包含了對海洋沉積物的勘測，按照相關技術要求進行化驗和分析，並就需要於海上卸泥區或指定的卸泥區處置的沉積物數量進行估算。
- 3.22 為盡量減少施工及營運期期間所產生的廢物數量，環評報告亦提供了多項建議，包括重用挖出的物料作填海用途和回收挖掘瀝青材料等，以確保有關廢物得到妥善的處理及處置。

環境監察與審核

- 3.23 本工程項目會在施工和營運階段實施環境監察與審核計劃，其中包括對塵埃、噪音及水質的環境監測，並且定期監測對鄰近的敏感受體的影響，以確保所有建議的緩解措施帶來成效。
- 3.24 此外，本工程項目將設立環境監察辦事處(ENPO)，統籌及監督本工

程項目的環境監測工作；以及聯絡各工程(包括港珠澳大橋主橋)的承建商，確保因工程帶來的累積影響不會超標。

4. 總結

- 4.1 環評報告結果顯示，本工程項目在施工及營運期間，在採取適當緩解措施後對環境的影響可減少至可接受水平，符合法例要求。路政署會切實執行該等緩解措施，並按報告的建議進行環境監察與審核計劃，以確保各項緩解措施的成效。

路政署

二零零九年九月