

路政署

青衣至大嶼山連接路

工程項目簡介

目錄

	Page
1 基本資料	1
1.1 工程項目名稱	1
1.2 工程項目的目的及性質	1
1.3 工程項目倡議人名稱	1
1.4 工程項目位置、規模及工地歷史	1
1.5 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類	2
1.6 聯絡人姓名及電話號碼	2
2 規劃大綱及計劃的執行	3
2.1 工程項目的規劃及執行	3
2.2 工程項目時間表	3
2.3 與其他工程項目的關連	3
3 對環境可能造成的影響	4
3.1 概述	4
3.2 空氣質素	4
3.3 噪音	4
3.4 水質	5
3.5 廢物管理	6
3.6 土地污染	6
3.7 生態	6
3.8 漁業	7
3.9 景觀及視覺	8
3.10 文化遺產	8
3.11 生命危害	9
4 周圍環境的主要元素	11
4.1 概述	11
4.2 空氣質素	11
4.3 噪音	11
4.4 水質	11
4.5 生態	12
4.6 漁業	12
4.7 景觀及視覺	12
4.8 文化遺產	13
4.9 生命危害	14
5 納入設計中的環境保護措施以及任何其他對環境的影響	15
5.1 概述	15
5.2 空氣質素	15

5.3	噪音	16
5.4	水質	17
5.5	廢物管理	18
5.6	土地污染	19
5.7	生態	19
5.8	漁業	20
5.9	景觀及視覺	21
5.10	文化遺產	22
5.11	生命危害	23
5.12	環境影響的嚴重程度、分布及持續時間和進一步影響	24
6	使用先前已獲核准的環評報告	25

附圖

圖 1.1	青衣至大嶼山連接路初步走線平面圖
--------------	------------------

附表

表 6.1	可供參考的已獲批環評報告清單	25
--------------	----------------	----

1 基本資料

1.1 工程項目名稱

1.1.1 青衣至大嶼山連接路（以下簡稱「本工程項目」）

1.2 工程項目的目的及性質

1.2.1 本工程項目的旨在加強青衣與北大嶼山之間的連接，以應付北大嶼山與新界西北未來發展所產生的交通需求。本工程項目將在長遠規劃範圍內為大嶼山來往市區提供額外的交通容量。

1.2.2 本工程項目的初步走線平面圖載於圖 1.1，並可能於環評研究期間會有所變動。此走線將於北大嶼山連接北大嶼山公路、擬建的十一號幹線（在另一工程計劃涵蓋）及擬建的港島西至大嶼山東北連接路（在另一工程計劃涵蓋），橫跨汲水門航道及馬灣航道，在青衣著陸後在南灣隧道以西與青沙公路連接。

1.3 工程項目倡議人名稱

1.3.1 本工程項目的倡議人為香港特別行政區政府路政署。

1.4 工程項目位置、規模及工地歷史

1.4.1 本工程項目的初步走線載於圖 1.1。基於現時設計方案，本工程項目主線全長約 5.2 公里，涵蓋北大嶼山及青衣地區，並可能會填海造地多於 5 公頃以建造及保護橋塔和錨碇。

1.4.2 本工程項目範圍包括以下部分：

- (a) 一座主跨長約 1 400 米的雙程三線懸索橋，橫跨馬灣與青衣之間的馬灣航道；
- (b) 一座主跨長約 500 米的雙程三線跨海大橋，橫跨北大嶼山與馬灣之間的汲水門航道；
- (c) 青衣連接處，包括將青衣至大嶼山連接路的主幹道從擬建橫跨馬灣航道的懸索橋延伸至南灣隧道以西的青沙公路，以及提供支路和高架路連接青衣當地道路，包括青衣北岸公路和青衣西路，連同青沙公路及長青公路北行線改道，以及青沙公路及長青公路南行線調整；
- (d) 北大嶼山交匯處，包括北大嶼山的支路、高架橋和隧道，連接擬建橫跨汲水門航道的跨海大橋至北大嶼山公路、擬建的十一號幹線青龍大橋和擬建的港島西至大嶼山東北連接路；以及

- (e) 相關行政大樓和附屬建築，以及相關土木工程、海事工程、岩土工程、環境美化工程、道路及排水工程、收費設施、橋樑設施、交通管制及監察系統、機電及機械裝置、通風設施，重新配置受擬建道路工程影響的設施和環境緩解措施。

1.4.3 載於圖 1.1 的走線只屬暫定性質，在環評研究過程中該走線會視乎工程可行性、交通限制、最新法例及政府要求等而有所變動。

1.5 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類

1.5.1 本工程項目涵蓋於《環境影響評估條例》（《環評條例》）附表 2 第 I 部份中歸類為以下類別的指定工程項目：

- 項目 A.1 – 屬快速公路、幹道、主要幹路或地區幹路的道路，包括新路及對現有道路作重大擴建或改善的部分；
- 項目 A.8 – 橋台之間的長度超過 100 米的行車橋樑或鐵路橋樑；
- 項目 C.1 – 面積超過 5 公頃的填海工程（包括相聯挖泥工程）；
- 項目 C.2 – 面積超過 1 公頃的填海工程（包括相聯挖泥工程，而其一條界線 –
 - (a) 距離一個現有的或計劃中的一
 - (ii) 文化遺產地點；
 - (iii) 泳灘；
 - (v) 魚類養殖區；的最近界線少於 500 米；及
- 項目 C.12 – 挖泥量超過 500 000 立方米的挖泥作業或具有下述情況的挖泥作業 –
 - (a) 距離一個現有的或計劃中的一
 - (ii) 文化遺產地點；
 - (iii) 泳灘；
 - (v) 魚類養殖區；的最近界線少於 500 米。

1.6 聯絡人姓名及電話號碼

姓名 : 黎廉俊先生
職位 : 高級工程師 1/青衣至大嶼山連接路
電話 : 2762 3685
傳真 : 2714 5289
地址 : 九龍何文田忠孝街八十八號何文田政府合署三樓

2 規劃大綱及計劃的執行

2.1 工程項目的規劃及執行

2.1.1 本工程項目會以工務工程形式進行。我們將委聘顧問工程公司於合約編號 CE 78/2022 (HY) 就本工程項目進行勘查研究、設計及建造的顧問工作。

2.2 工程項目時間表

2.2.1 勘查研究、設計及建造的顧問工作將於 2023 年第二季度展開。勘查研究和設計的顧問工作目標是在 48 個月內完成。與本工程項目相關的工程預計不遲於 2033 年完成，相關的工程將由各工程合約所委聘的承建商分階段進行。

2.3 與其他工程項目的關連

2.3.1 下列工程項目可能與本工程項目有關連，當中有部分工程項目仍在規劃或正在實施。此列表應在進行環境影響評估時再予檢視，以確保相關持份者所提供的最新關連工程項目均被納入考慮。

- 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）
- 港島西至大嶼山東北連接路
- P1 公路（大蠔至欣澳段）
- 檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究
- 欣澳填海的規劃及工程研究

3 對環境可能造成的影響

3.1 概述

- 3.1.1 環評研究將考慮所有現行法例的規定，以評估項目可能對環境造成的影響。

3.2 空氣質素

施工階段的影響

- 3.2.1 施工階段期間，陸上施工活動可能會產生建造工程塵埃，例如場地清理、陸上隧道開挖、斜坡工程、開挖回填、物料堆放、易生塵埃物料的起卸和空地的風蝕。預料施工階段的空氣質素影響來源為陸上施工活動和陸上交通導致的塵埃排放，以及施工裝置導致的氣體排放。
- 3.2.2 至於海上施工活動，例如因填海及興建跨海大橋而進行的疏浚和填土工程等，相關工程的塵埃排放量不大。雖然這些海上施工活動不大可能產生大量塵埃，但填海土地的風蝕亦會產生一些塵埃。儘管如此，除了上述提及的陸上排放來源外，預料在施工階段期間本工程項目的施工船和在現有航道上的海上交通亦為排放來源。
- 3.2.3 填海工程盡可能在切實可行的情況下採用非疏浚法，使挖出的沉積物數量降至最低。此外，挖出的沉積物會被裝上駁船，並在切實可行的情況下盡快運走；如挖出受污染的沉積物，則在本工程項目附近的臨時地點盡快進行處理。另外亦建議任何有氣味的物料應在 24 小時內運離現場，挖出的沉積物應在任何時候都用帆布或防水布覆蓋。因此，預計在施工階段不會有任何不良氣味影響。
- 3.2.4 評估會考慮施工階段的累積空氣質素影響，當中會考慮到附近的道路、工業排放、其他同時期進行的工程項目的排放以及其他鄰近的排放來源。

運作階段的影響

- 3.2.5 運作階段期間，與本工程項目相關的空氣污染源將包括道路、隧道出入口和通風設施的車輛排放。運作階段的累積空氣質素影響會考慮鄰近道路、工業排放以及其他鄰近的排放來源，例如海上排放。

3.3 噪音

施工階段的影響

- 3.3.1 施工階段期間，對噪音敏感受體的潛在噪音影響與施工活動和使用機動設備相關。產生噪音影響的主要施工活動包括地基打樁、填海、以鑽爆法或鑽鑿法（視乎進一步研究）建造隧道出入口工程、挖掘和混凝土澆灌、橋面安裝、斜坡工程等。此外，青衣及北大嶼山的橋樑錨碇，以及青衣和北大嶼山的地盤平整工程，將需要進行岩石挖掘，可能需要進行爆破工程，視乎日後的設計和工程計劃。潛在的經地面傳送的噪音可能會影響爆破工地附近的噪音敏感受體。將在環評階段探討和考慮更安靜的施工方法/更安

靜的施工設備（如使用化學膨脹劑、油壓碎石機、脈衝等離子碎石機、油壓破碎機等來碎石），以盡量減少使用炸藥或挖掘機的傳統岩石爆破方法造成的潛在施工噪音影響。同時亦需要考慮任何夜間工作的噪音影響。如有需要，任何潛在同時期進行的工程項目也將被考慮並包括在累積噪音影響中。

運作階段的影響

- 3.3.2 運作階段期間，本工程項目未來的噪音源將包括本工程項目的道路交通噪音，以及固定噪音源如通風設施的排氣裝置。這些噪音源將影響鄰近現有和規劃中的噪音敏感受體。隧道出入口噪音產生的潛在噪音影響和鄰近道路及其他固定噪音源的累積噪音影響將會被考慮。

3.4 水質

施工階段的影響

- 3.4.1 建造橫跨馬灣航道連接馬灣和青衣及橫跨汲水門航道連接馬灣和北大嶼山的跨海大橋將涉及海事工程，包括在青衣、馬灣及北大嶼山可能的填海工程以建造及保護橋塔和錨碇。
- 3.4.2 於海事工程進行期間，沉積物及回填物料可能會被釋出並懸浮於水中，封鎖在沉積物中的污染物及養分可能會因此釋出到鄰近水體。盡可能在切實可行的情況下採取非浚挖式填海方法、提供足夠的緩解措施、優化施工階段和執行環境監察計劃，可以適當地控制對附近敏感受體的水質影響，包括但不限於海水進水口、魚類養殖區、珊瑚區、憲報和非憲報海灘等。如有需要，任何潛在同時期進行的工程項目也將被考慮並包括在累積水質影響評估中。
- 3.4.3 就陸上工程而言，建築工地的徑流可能會導致排水渠堵塞，進而增加懸浮固體水平。建築工人在工地產生的污水如無適當緩解措施處理而直接排放到鄰近的水體，亦會造成水質污染。再者，在隧道施工時，有機會導致地下水水位下降。

運作階段的影響

- 3.4.4 運作階段期間，青衣、馬灣及北大嶼山填海區鄰近的局部水流模式可能會受到影響。其他潛在的水污染源包括本工程項目的地面徑流和化學品意外洩漏。其他同時期進行的工程項目帶來的累積水質影響也將被考慮。
- 3.4.5 地面徑流預計會在降雨時於路面、通風設施及行政大樓形成。經地面徑流沖刷釋出並流入海水的污染物若達至一定數量，可能會影響水質。將提供合適並設有污染物管理設施（例如油污攔截器）的排水系統，以避免對海洋水域及水質敏感受體造成污染。

3.5 廢物管理

施工階段的影響

- 3.5.1 本工程項目的施工將產生拆建物料，例如工地平整、開鑿隧道工程及填海。此外，在進行與本工程項目相關的海上工程時，預計會因疏浚或挖掘產生沉積物。
- 3.5.2 若未能小心及妥善處理施工階段產生的化學廢物，可能會造成環境、健康和安全隐患。
- 3.5.3 建築工人會產生一般垃圾，包括食物殘渣、廢紙、空容器等。若未能妥善維護及定期清理廢物站，這些一般垃圾可能會對環境構成不良影響，例如產生異味、垃圾隨風飛揚、滋生害蟲等。

運作階段的影響

- 3.5.4 維修活動將產生少量的都市固體廢物及化學廢物。化學廢物將包括已使用的清潔物料、潤滑劑、塗料、電池、冷卻劑等。

3.6 土地污染

施工階段的影響

- 3.6.1 香港聯合船塢被識別為一個在本工程項目研究範圍內可能受到土地污染的地點。土地污染評估將在施工前開展，並須按照環保署的指引進行，以檢視香港聯合船塢及其餘工程項目區域的潛在土地污染。倘經實地評估及隨後的環境工地勘測發現任何土地污染，補救工作將在施工展開前完成。

運作階段的影響

- 3.6.2 由於任何土地污染問題都將在施工階段之前進行補救，因此預計在運作階段不會出現土地污染問題。

3.7 生態

施工階段的影響

- 3.7.1 施工階段對生態的影響可能因陸地生境和海洋生境及其相關動植物的喪失或干擾，含泥或受污染的工地徑流排放至鄰近水體，以及施工活動對附近生境的干擾而出現。然而，由於本工程項目在研究的初步階段建議採用了橋樑方案（即避免了具有顯著較高生態影響的隧道方案），生境的喪失和對陸地和海洋生態敏感區域的影響已大大減少。
- 3.7.2 擬議走線在青衣西側大多位於已開發地區，對青衣的直接生態影響不會很大。而於北大嶼山著陸點的自然棲息地（主要是灌木地/草地）將被佔用。北大嶼山的著陸點被識別為林地生境，可能出現潛在的林地流失。擬議走線應在環評研究過程中盡可能在切實可行的情況下避免林地流失、具保育價值物種的消失和生境破碎化。

- 3.7.3 本工程項目需要進行海上施工工程。海洋疏浚可能會對海洋生態造成重大影響，因此本工程將盡可能在切實可行的情況下避免海洋疏浚。但是，進行海上打樁、臨時和永久填海等是無法避免的。在北大嶼山和馬灣的潮下帶有低覆蓋率的硬珊瑚和柳珊瑚記錄，珊瑚有直接損失的潛在風險。工程會考慮避免對珊瑚造成直接影響，如無法避免的話可能需要為珊瑚進行遷移。預計未來的橋塔可以提供新的和額外的硬基質供珊瑚定居生長。
- 3.7.4 大嶼山北部有兩個歷史悠久的鷺鳥林，即前倒扣灣鷺鳥林和前新舖咀鷺鳥林。這兩個鷺鳥林已荒廢多年，最後一次在倒扣灣和新舖咀鷺鳥林的繁殖記錄分別在 2002 年和 2005 年。如果鷺鳥重返這些已荒廢的鷺鳥林棲息，工程可能會對其造成間接影響（例如噪音）。
- 3.7.5 海事工程將導致自然海洋生境的永久喪失，並影響附近水質。雖然大嶼山的西部及北部水域位於中華白海豚的棲息地範圍內，但在過去的幾十年裡在擬議走線附近（即大嶼山東北面至青衣的水域）並無中華白海豚出沒的紀錄，所以工程應該不會對中華白海豚造成潛在的直接和間接影響。此外，馬灣的紅樹林可能會受到水質影響。

運作階段的影響

- 3.7.6 預計在運作階段對生境類型的潛在影響將比施工階段的影響少。然而，自然生境如林地、灌木地/草地、潮間帶和潮下帶生境將會永久喪失。生境破碎化的影響亦將在環評研究中識別。
- 3.7.7 預計噪音、人類干擾和光線干擾會對棲息在敏感生境的野生動物造成潛在的間接影響。

3.8 漁業

施工階段的影響

- 3.8.1 與本工程項目相關的主要直接影響為潛在喪失於擬建橋墩或海事工程位置的漁場。海事工程亦會對海水水質產生潛在影響，影響附近的漁業資源和生境，以及水產養殖場（即馬灣魚類養殖區）。馬灣魚類養殖區位於馬灣以北，而本工程項目的擬議走線則靠近馬灣以南。雖然本工程項目可能會在擬議的橋墩或海事工程的地點造成潛在的漁場損失，但如果適當地實施緩解措施，預計在施工階段對漁業的潛在影響是不大的。施工階段對漁業的潛在影響將在環境影響評估過程中進行評估。
- 3.8.2 由於在施工期間漁船可能無法在海事工程區工作，因此預計在施工期間會有暫時性的漁場損失。然而，海事工程範圍有限，而這種影響亦只是暫時的，漁場將待建造工程完成後恢復。所有對漁業的潛在影響將更詳細地在環境影響評估過程中進行評估。

運作階段的影響

- 3.8.3 本工程項目在運作階段可能會對漁業資源產生間接影響，例如由於填海土地而產生的潛在水動力影響，以及由於地面徑流、化學品意外洩漏和來自海事設施的海上交通的干擾導致的水質影響。運營階段對漁業的潛在影響將在環境影響評估過程中進行評估。

3.9 景觀及視覺

3.9.1 下列擬建工程在施工階段和運作階段期間會造成山坡和外海的景觀影響。

- 青衣地區的高架 / 地面道路；
- 橫跨馬灣航道及汲水門航道的兩座跨海大橋；以及
- 北大嶼山地區的高架 / 地面道路 / 隧道出入口及通風設施。

3.9.2 在研究區內的現有景觀包括外海、位於北大嶼山的二轉和花坪山麓旁邊及馬灣東面的海灘、位於青衣三支香以及大嶼山五鼓嶺和花瓶頂的山坡植被。預計本工程項目產生的景觀及視覺影響源頭將可能包括但不限於以下項目：

施工階段的影響

- 喪失現有景觀元素及視覺景象，例如林地、山坡植被、樹木及天然地形、海岸水域及天然海岸線、以及任何因臨時用途和施工活動的外觀視覺影響；
- 於青衣和北大嶼山山坡上連接主橋的連接路和相關工程，及於北大嶼山山坡的隧道工程和相關活動；以及
- 在青衣、馬灣和北大嶼山為建造及保護橋塔和錨碇而進行的擬建填海。

運作階段的影響

- 主橋、地面道路、高架道路、隧道結構以及相關隧道出入口和通風設施的結構所造成的視覺質素侵擾及阻礙；以及
- 因在青衣三支香及大嶼山五鼓嶺和花瓶頂進行的道路工程、在大嶼山的隧道、隧道出入口和通風設施，和為橋塔和錨碇進行的填海工程，以及相關的新結構而導致自然環境景觀及視覺景象永久喪失。

3.10 文化遺產

3.10.1 文物影響評估的研究範圍為擬議走線向外伸延 200 米。雖然燈籠洲燈塔（法定古蹟）距離擬議走線大於 300 米，但是次評估亦將其納入在內。

施工階段的影響

地面考古

3.10.2 200 米研究範圍內並無具考古研究價值的地點，因此預計沒有具考古研究價值的地點在施工或運作階段受到本工程項目的影響。儘管如此，在環評階段需要進行詳細的考古影響評估研究，以評估進行考古調查的必要性，以確定評估區域內具考古潛力的地點，並評估對在評估區域內已確定具考古潛力的地點在施工和運營階段的考古影響。此外，如有需要，考古調查將會在環評階段進行，以達致上述目標。

文物建築

3.10.3 在施工和運作階段，預計會對燈籠洲燈塔（法定古蹟）的環境造成視覺變化。這些視覺影響是累積性的，並被毗鄰本工程項目的汲水門大橋所吸收。由於法定古蹟與擬議走線之間的距離（大於 300 米），預計在項目的施工和

運作階段不會產生其他影響。

- 3.10.4 研究範圍內沒有其他文物地點，即暫定古蹟、已評級的文物地點/建築/構築物、新擬議評級的文物地點/建築/構築物，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點，但在勘查研究及設計階段需要進行詳細的文物建築影響研究。

海洋考古

- 3.10.5 在填海區附近的海床地區以前並沒有進行過海洋考古調查。如該處有任何海洋考古資源，將會受到施工工程的損害或破壞。儘管根據歷史證據，這一帶昔日是通往珠江三角洲的主要海上交通通道，也是船舶的熱門停泊地點，所以研究區具有高海洋考古潛力，但由於受到研究範圍內以前的海洋棄置設施和於航道的疏浚活動造成的干擾，研究範圍和海床的考古潛力已大大降低，這些因素降低了海洋考古的潛力。

運作階段的影響

- 3.10.6 基於本工程項目為道路工程的性質，除對燈籠洲燈塔（法定古蹟）的潛在視覺影響外，其運作階段不會對地面考古、文物建築和海洋考古產生任何影響。與施工階段類似，這些視覺影響將是累積性的，並被汲水門大橋所吸收。因此，預計不會有重大影響。儘管如此，在環評階段需要進行詳細的考古影響評估研究，以評估進行考古調查的必要性，以確定評估區域內具考古潛力的地點，並評估對在評估區域內已確定具考古潛力的地點在施工和運營階段的考古影響。此外，如有需要，會在環評階段進行考古調查，以達致上述目標。

3.11 生命危害

施工階段的影響

- 3.11.1 本工程項目位於雪佛龍香港有限公司青衣油庫和蜆殼公司青衣油庫的 1 000 米諮詢區範圍內，這兩個設施被列為潛在危險設施。
- 3.11.2 在施工階段，諮詢區內會增加建築工人的數目因而會增加群體風險。將進行定量風險評估以評估潛在風險。
- 3.11.3 此外，青衣及北大嶼山的橋樑錨碇，以及北大嶼山的地盤平整工程及開鑿隧道工程，將需要進行岩石挖掘，可能需要進行爆破工程，視乎日後的設計和工程計劃。如果需要進行爆破工程，炸藥將在需要時每天運送到工地，於施工前在現場臨時存放，但無需過夜存放。亦有可能因應工程計劃的考慮，需要設置爆炸品倉庫將炸藥作過夜儲存，在這種情況下，將慎重選擇爆炸品倉庫的位置。
- 3.11.4 本工程項目將橫跨馬灣航道和汲水門航道。跨海大橋施工可能會影響沿航道往來的危險品船隻。由於填海範圍僅限於海岸線的較淺水域，因此對現有海上交通模式造成大幅改變和影響海上安全的可能性不大。將進行定量風險評估以評估潛在累積風險。

運作階段的影響

- 3.11.5 在運作階段，由於本工程項目相當接近潛在危險設施，如果發生車輛碰撞事故，本工程項目的存在可能會增加個人和群體風險並導致嚴重事故，但預計這類嚴重事故發生的概率非常低。將進行定量風險評估以評估因本工程項目產生的個人風險和社會風險。

4 周圍環境的主要元素

4.1 概述

- 4.1.1 以下按相應環境範疇臚列可能受到本工程項目影響的主要現有及規劃中的敏感受體和自然環境的敏感部分。現有及規劃中的敏感受體將於環評研究階段進一步研究及更新。

4.2 空氣質素

- 4.2.1 潛在空氣敏感受體位於：

青衣

- 辦公室，包括運輸署車輛檢驗綜合大樓和南灣行政大樓
- 工業用途，包括友聯船廠有限公司、蜆殼公司青衣油庫、香港聯合船塢和清甜街的貨倉
- 政府、機構或社區用途，包括青衣南消防局
- 青嶼幹線觀景台和青嶼幹線訪客中心，包括咖啡廳和火車模型店

大嶼山

- 草灣的鄉村式屋宇及二轉的臨時建築物
- 政府、機構或社區用途，包括大嶼山繳費廣場行政大樓

馬灣

- 康樂用途，包括挪亞方舟度假酒店和馬灣公園馬灣活動中心
- 政府、機構或社區用途，包括馬灣消防局

4.3 噪音

- 4.3.1 潛在噪音敏感受體位於：

大嶼山

- 草灣的鄉村式屋宇及二轉的臨時建築物

4.4 水質

- 4.4.1 潛在水質敏感受體為：

海上

- 位於馬灣、荃灣及青龍頭的憲報公布的泳灘
- 馬灣魚類養殖區

- 現有的自然潮間帶、潮下帶和底棲生境
- 青龍頭現有及規劃的海水進水口
- 在馬灣的紅樹林

4.5 生態

4.5.1 潛在生態敏感受體為：

陸上

- 林地、灌木叢/草地、天然水道以及其他野生動物生境

海上

- 現有的天然潮間帶、潮下帶和底棲生境

4.6 漁業

4.6.1 研究範圍附近的捕魚區為：

- 馬灣魚類養殖區
- 漁場
- 位於北大嶼山水域的商业漁業資源產卵場

4.7 景觀及視覺

4.7.1 潛在景觀及視覺敏感受體為：

景觀敏感受體 - 景觀資源

- 位於青衣三支香以及大嶼山五鼓嶺和花瓶頂的山坡植被
- 青衣與北大嶼山拐石之間的海洋水體
- 位於五鼓嶺的天然海岸線
- 位於五鼓嶺半島底部、大陰頂和花瓶頂較低山坡上小山谷中的山坡植被

景觀敏感受體 - 景觀特色區

- 鄰近馬灣、青衣和大嶼山的海岸的沿岸水域景觀特色區
- 五鼓嶺半島景觀特色區
- 北大嶼山花瓶頂高地景觀特色區
- 交通走廊景觀特色區（青沙公路（青衣段）/長青公路和青嶼幹線為主要的交通走廊）

主要視覺敏感受體

- 在青龍頭大欖郊野公園的休閒觀景人士
- 大嶼山花瓶頂的行山人士
- 青衣自然教育徑的行山人士
- 於青龍頭沿岸泳灘的休閒觀景人士
- 在深井的休閒觀景人士
- 馬灣東灣泳灘的休閒觀景人士
- 深井的住宅大廈
- 馬灣珀麗灣
- 已規劃的交椅洲人工島上的未來居民和遊客
- 在青衣的青嶼幹線遊客中心的遊客
- 在汀九的機場核心計劃展覽中心的參觀者
- 汀九橋和在青衣的青沙公路／長青公路的乘車人士
- 青馬大橋的乘車人士
- 屯門路（青龍頭段）的乘車人士
- 馬灣航道的海上人士
- 青山公路（青龍頭段）的乘車人士
- 香港迪士尼樂園度假區酒店的遊客

4.8 文化遺產

4.8.1 潛在文化遺產敏感受體為：

文物建築敏感受體

- 燈籠洲燈塔（法定古蹟）

4.8.2 最近的具考古研究價值的地點是花瓶頂，距離本工程項目超過 500 米。因此，它不被視為本工程項目的考古敏感受體。

4.8.3 研究範圍內沒有其他文物地點，即暫定古蹟、已評級的文物地點/建築/構築物、新擬議評級的文物地點/建築/構築物，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

海洋考古敏感受體

- 4.8.4 研究範圍內沒有已記錄的海洋考古資料。儘管根據歷史證據，這一帶昔日是通往珠江三角洲的主要海上交通通道，也是船舶的熱門停泊地點，所以研究範圍具有高海洋考古潛力，但由於受到研究範圍內以前的海洋棄置設施和於航道的疏浚活動造成的干擾，研究範圍和海床的考古潛力已大大降低，這些因素降低了海洋考古的潛力。

4.9 生命危害

- 4.9.1 本工程項目位於雪佛龍香港有限公司青衣油庫和蜆殼公司青衣油庫的 1 000 米諮詢區範圍內，這兩個設施被列為潛在危險設施。

5 納入設計中的環境保護措施以及任何其他對環境的影響

5.1 概述

- 5.1.1 環評研究將評估環境影響的重要性（包括累積影響及本工程項目產生的影響），並制訂緩解措施或任何可避免產生影響的措施，以確保本工程項目所有擬議的工程對環境造成的影響均在可以接受的範圍內。將予參考的相關法例及其他規定包括但不限於《環評條例》。
- 5.1.2 在本工程項目的設計階段將會考慮各種環境限制，例如部分地區周圍的空氣污染物濃度較高，並優化走線及施工方法等，以盡量減少對現有和規劃中的敏感受體的潛在環境影響。
- 5.1.3 如有剩餘影響，將控制在可以接受的範圍內。將在施工及運作階段進行環境監察及審核，以處理在實施擬議工程時可能造成的潛在影響。視乎環評研究的評估結果，以下緩解措施將納入本工程項目的設計及施工當中。

5.2 空氣質素

施工階段的影響

- 5.2.1 為避免對空氣質素造成不良影響，在適用的情況下應實施《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》所訂明的管制措施，以抑制塵埃從工地擴散。視乎勘查結果，施工階段將考慮實施以下緩解措施，以盡量減少附近空氣敏感受體所受到的空氣質素影響。
- 任何用於運送易生塵埃物料離開工地的開放式載貨斗車輛或船隻，均須適當地加上側欄板、尾板及上蓋；
 - 在施工期間將考慮使用更清潔的泥頭車（符合更嚴格的排放標準，如歐盟 VI 期）；
 - 堆存的砂粒和碎石堆將三面圍封，並會灑水以弄濕堆存的物料和接收的原料；
 - 工地會經常清理和灑水，盡量減少塵土飛揚擴散；
 - 處理物料時，將在切實可行的情況下向任何可能產生塵埃的物料灑水或噴上潤濕劑；
 - 在建築工地的進出通道將設置車輪清洗設施；
 - 將管制車輛在建築工地的行駛速度；
 - 將優化削切斜坡範圍和爆破施工範圍；
 - 配料設備和混凝土配料設備等將採取有效的塵埃抑制措施；

- 盡可能在切實可行的情況下，將妥善規劃建築車輛使用公用道路的行駛路線，以盡量減少對空氣敏感受體的空氣質素影響；
- 所有堆存和庫存因挖掘/爆破產生的岩石或砂石表面在切實可行的情況下將通過灑水保持足夠濕潤；以及
- 距離爆破區域（如有）30 米以內的範圍，在進行爆破前用水潤濕。

5.2.2 為盡量減少非路面流動機械的廢氣排放，在施工期間將考慮以下的緩解措施（並未盡列），以盡量減少對附近空氣敏感受體在空氣質素的影響。

- 連接建築裝置和設備至主要電力供應源，並盡可能在切實可行的情況下避免使用柴油發電機和柴油動力設備；以及
- 盡可能在切實可行的情況下使用電氣化的非路面流動機械。

5.2.3 鑑於可能被疏浚的沉積物會被運送到駁船上，並在任何時候都用帆布或防水布覆蓋，任何有氣味的物料會在 24 小時內運離現場，預計不會產生氣味影響。

運作階段的影響

5.2.4 視乎環評結果，於工程項目範圍內考慮採取適當緩解措施，以確保符合空氣質素指標，包括合適的工程項目走線，通風設施和隧道出入口位置，盡可能在切實可行的情況下遠離空氣敏感受體。

5.3 噪音

施工階段的影響

5.3.1 視乎環評結果，將考慮採用較安靜的施工方法（例如用其他施工方法代替撞擊式打樁、挖土機上裝配破碎機等），以盡可能在切實可行的情況下減輕施工噪音影響。此外，施工階段將考慮採用以下緩解措施，以盡量減少建築噪音對附近噪音敏感受體的影響。

- 將使用低噪音的機動設備及裝置，及／或配置消聲器／減音器／減音裝置；
- 將在切實可行的情況下設置臨時的隔音屏障及隔音罩；
- 將沿工地範圍設置隔音構築物或特別設計的噪音屏障，加強保護附近噪音敏感受體；
- 將實施良好的工地作業模式為有效的噪音緩解措施，包括但不限於在切實可行的情況下安排於遠離噪音敏感受體的地點放置高噪音設備或進行高噪音活動、妥善編排高噪音活動的時間以減低附近噪音敏感受體受嚴重建築噪音影響的程度、限制於噪音敏感受體附近操作設備和限制有關設備的數目、以及妥善保養建築設備及制訂合適的施工方法，以盡量減低對附近環境的噪音影響；以及

- 盡可能在切實可行的情況下，將妥善規劃建築車輛使用公用道路的行駛路線，以減少對噪音敏感受體的噪音影響。

5.3.2 如有必要，所有在環評階段提出的緩解措施將在施工階段實施，以確保符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》的相關標準。

5.3.3 此外，將提交一份建築噪音管理計劃，當中包括施工噪音影響定量評估、採用更靜音的施工方法和設備、噪音緩解措施以及施工噪音影響監測和審計方案。在任何情況下如果環評報告中建議的施工噪音緩解措施在招標之前和項目開工之前有任何變化，建築噪音管理計劃將會參考這些更新和確定的噪音緩解措施。建築噪音管理計劃建議的緩解措施和要求將會被全面落实。

運作階段的影響

5.3.4 視乎環評結果，將適當考慮於本工程項目範圍內採取緩解措施，以確保符合噪音指標，包括合適的工程項目走線以盡可能在切實可行的情況下遠離噪音敏感受體，並考慮採用低噪音鋪路物料。

5.3.5 就固定噪音源而言，例如通風設施，將審慎安排工地內高噪音機械的擺放位置。適當考慮其他噪音控制措施，例如提供隔音罩、隔音百葉板、消音器等。此外，妥善設計並挑選不面向噪音敏感受體的合適位置建造通風設施及隧道出入口。

5.3.6 如有必要，所有在環評階段提出的緩解措施將在運作階段實施，以確保符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》的相關標準。

5.4 水質

施工階段的影響

5.4.1 為避免對水質造成不良影響，將視乎情況採取以下的一般緩解措施。

- 將盡可能在切實可行的情況下考慮採用非浚挖式填海方法。另外，考慮安裝隔泥幕以控制懸浮固體擴散；
- 將遵從既定的良好作業方式去提供足夠的建築工地排水設施；
- 將盡可能在切實可行的情況下避免在露天工地堆放物料，若無可避免，在暴雨期間用帆布或同類布料加以覆蓋；
- 將盡可能減少在雨季進行挖掘工程；
- 將根據環保署發出的《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則》PN1/94號《建築地盤排水》和《建築合約的污染控制條款建議》，以及環境運輸及工務局技術通告（工務）第 5/2005 號《保護天然河溪免受建造工程影響》，實施良好工地作業模式；
- 施工工地內產生的所有徑流會被妥善地收集及處理，以確保污水水質符合《水污染管制條例》下發出排放牌照的要求；

- 將採用適當的施工技術來防止施工期間的沉積物釋放，實施嚴格的場地泥沙控制和緩解措施，防止懸浮固體增長；
- 將考慮盡量減低混凝土沖刷物的影響，在處理／重用／排放污水前，將先使用滲透／沉積池沉澱出沖刷物，並在有需要時使用處理機組調整酸鹼值；
- 將設置並妥善保養油污攔截器，以收集從工地工場溢出或滲漏的油污，並須由持牌收集商收集截取的廢油；
- 會以流動廁所或其他合適的方法貯存污水，然後由持牌收集商處置污水，或將污水排放至主要污水收集系統；以及
- 將制定合適的地下水控制監測和緩解措施（例如隧道施工期間探勘和預先灌漿，以及隧道形成後安裝防水襯層），以盡量減少因隧道施工而導致的地下水位下降／滲透。

運作階段的影響

- 將優化橋塔和錨碇填海的位置和範圍，以盡量減少潛在的水動力影響；
- 將考慮設置隔砂／隔泥井和隔油／隔脂池，以防止污染物流入雨水排放系統或天然溪澗；以及
- 將制定化學品意外洩漏的應急計劃。

5.5 廢物管理

施工階段的影響

5.5.1 將考慮於施工階段採取以下緩解措施，以盡量減少廢物數量及進行良好的廢物管理管制。

- 將實施良好的施工方法，並推行《廢物管理計劃》，以盡量減少潛在的廢物影響；
- 將考慮仔細設計、策劃、並進行良好的工地管理，以鼓勵在工地將拆建物料分類，並在施工過程中盡量減少產生拆建物料；
- 將以適當方法存放化學廢物，並由持牌收集商運離工地處理；
- 垃圾將存放在有蓋的收集箱，並應僱用有信譽的廢物收集商，每日把從建築廢物及化學廢物中分離出來的垃圾運離工地，以盡量減少異味、蚊蟲和垃圾造成的影響；
- 將就所產生、循環再用及棄置的廢物數量制訂記錄系統；
- 將擬備及採用《廢物管理計劃》；
- 將考慮採用可再用的非木製模板以減少拆建物料的數量；

- 將推行妥善的貯存及工地作業模式，以盡量減低建造物料的潛在損害或污染；
- 將探討不同的填料選項，務求更多使用公眾填料；以及
- 疏浚／挖掘的沉積物將按照環境運輸及工務局技術通告（工務）第 34/2002 號《疏浚／挖掘沉積物的管理》進行處理。

運作階段的影響

- 5.5.2 由於本工程項目為道路工程項目，預期僅在維修活動中產生廢物，在運作階段時預計在妥善的廢物處置安排下，廢物影響將是很少的。例如，化學廢物將嚴格按照《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》處置，而一般垃圾則會在指定的堆填區棄置。

5.6 土地污染

- 5.6.1 將考慮於施工階段實施以下緩解措施，以減少接觸受污染土壤及地下水。

- 土地污染的修復工作（如有需要）將在施工工程開始之前進行；
- 地盤工人如有機會接觸煙氣或受污染土壤，將佩戴手套、防護面罩和其他保護衣物；
- 受污染物料應將以大型推土機清除，以防止人手接觸；
- 將提供充足的洗滌設施，並禁止在有關範圍吸煙或進食；
- 任何需堆存或運送的受污染泥土，均將以帆布覆蓋；
- 將防止污染物滲漏或有物質從挖掘所得的泥土中滲濾釋出，該物料須貯存在不透水的表面之上；
- 將只僱用領有牌照的廢物承運人，以收集及運送任何受污染物料往合適的棄置地點及制定合適程序以確保不會發生非法棄置廢物的情況；以及
- 將根據《廢物處置條例》（第 354 章）及《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章），按照規定向合適的發牌當局領取所需的廢物處理許可證。

5.7 生態

施工階段的影響

- 5.7.1 將盡可能在切實可行的情況下首先避開任何已識別的敏感地點。視乎環評結果，將考慮以下緩解措施以盡可能減少施工階段的影響。
- 將盡可能在切實可行的情況下避免干擾陸地和海洋敏感區域；
 - 將妥善管理員工進出施工地點，以避免對周圍環境的植被造成損害；

- 將盡可能減少附近生境和相關野生動物的生境喪失；
- 將通過優化高架橋和隧道設計以減少生境破碎化；
- 將採用適當的施工方法，如採用控制措施和控制標準控制地下水流入量，以減少地下水位下降；
- 將在切實可行的情況下在現有的受干擾／城市化土地上實施放置設備或庫存，以減少對植被區的干擾；
- 將實施良好的工地作業模式以減少物理、噪音和光的干擾；
- 工程將受限於工地範圍內；
- 將會考慮移植／遷移具保育價值的植物／動物；
- 對於具保育價值的自然生境損失，將考慮進行生境補償；
- 將考慮為爆破工程和開鑿隧道工程實行振動控制措施，以減少潛在的振動影響；以及
- 將實施**第 5.4.1 節**中提出有關水質的緩解措施。

運作階段的影響

- 5.7.2 預計在本工程項目運作階段沒有嚴重生態影響。不過，就本工程項目可能發生的意外溢漏而言，會考慮為此制定意外溢漏應急計劃。

5.8 漁業

施工階段的影響

- 5.8.1 視乎環評研究結果，將考慮以下緩解措施以減低施工階段的影響。
- 盡可能避免干擾漁業敏感區域；以及
 - 將會實施**第 5.4.1 節**提及涵蓋海基工地勘察工程、海基地基工程、水上建造工程、一般工地作業產生的地盤徑流、由建築工人造成的化學品和污水意外溢出的潛在水質影響等緩解措施。

運作階段的影響

- 5.8.2 預計在本工程項目運作階段沒有任何嚴重影響。不過，就本工程項目可能發生的意外溢漏而言，會考慮為此制定意外溢漏應急計劃。
- 5.8.3 除實施水質部分（**第 5.4.1 節**）所述的措施外，本工程項目於運作階段無需採取特定的緩解措施。

5.9 景觀及視覺

施工階段的影響

5.9.1 將考慮採取以下措施，以盡量減少對現有景觀資源的景觀影響和對鄰近敏感受體的視覺影響。

- 將根據環境運輸及工務局技術通告（工務）第 5/2005 號《保護天然河溪免受建造工程影響》及發展局技術通告（工務）第 4/2020 號《樹木保育》，實施良好的工地作業模式以保育及保護現有景觀資源，包括現有天然溪流和紅樹林；
- 將優化填海、施工和臨時工地範圍，以盡量減少對鄰近景觀的影響；
- 將採取措施令建築設備和建築物料的存放和使用將在不影響視覺、不易於沖刷或產生較少灰塵的地方；
- 將在工程範圍豎立與周圍環境色調配合的圍板作為屏障；
- 將為所有照明設備加上燈罩和盡量減少夜間工作時段以控制晚間的照明光度，並將參考由環境局頒布的《戶外燈光約章》和《戶外燈光裝置業界良好作業指引》；
- 將考慮為填海邊緣較敏感的景觀地帶提供具吸引力的景觀設計處理，和將沿海植被併入海堤，以提高本工程項目與現有環境的兼容性；
- 將考慮盡量減少施工時間及採取分階段施工；
- 根據發展局技術通告（工務）第 4/2020 號《樹木保育》和發展局技術通告（工務）第 5/2020 號《具價值古樹的登記及保育》，將保護工程項目範圍內現有的樹木、稀有／瀕危／受保護植物、具價值古樹、潛在可登記具價值古樹及具特有價值的樹木；
- 如現有合適樹木與擬建工程無法兼容，將考慮進行樹木移植；以及
- 將考慮提前實施植被種植工作。

運作階段的影響

5.9.2 將考慮採取以下措施，以盡量減少對現有景觀資源的景觀影響和對鄰近敏感受體的視覺影響。

- 將種植樹木和灌木，以提供足夠的綠化、遮蔽和緩解，並在適當的情況下盡量減少本工程項目的視覺影響；
- 為現有植被（包括樹木、灌木、紅樹林等）進行樹木移植及補償種植，將部分減輕對現有樹木／林地的影響；
- 規劃時將選擇合理的高架橋路線、柱墩位置、隧道出入口和填海區位置，以盡可能在切實可行的情況下減少對現有樹木和鄰近現有、計劃和潛在開發項目的影響；

- 新結構（例如隧道出入口及通風設施）將採用美觀和響應式的設計，並參考路政署的《道路及鐵路結構設計手冊》。將利用附近的樹木種植、灌木種植、垂直綠化和土丘減少它們觀感上的尺寸／規模，並將結構在視覺上屏蔽和變得柔和；
- 應遵守土力工程處第 1/2011 號文件《邊坡景觀處理技術守則》的相關技術文件將路堤和土坡作景觀處理，以將其美化；
- 支路和橋樑、隧道出入口等道路結構將採用美觀設計。道路結構的設計將考慮到適當的措施，以盡量減少道路走廊的視覺影響。將根據環境運輸及工務局技術通告（工務）第 36/2004 號《橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會》，就與公路系統相關結構的美學設計向橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會提交文件，並參考路政署的《道路及鐵路結構設計手冊》；以及
- 就噪音緩解措施的視覺影響，包括隔音罩（如有），將會由合適的詳細設計緩解，包括使用透明面板、選擇合適面板和支撐結構的顏色以及結合高水平的質量和美學設計支撐結構。

5.10 文化遺產

地面考古

- 5.10.1 本工程項目不存在受影響的具考古研究價值的地點。儘管如此，在環評階段將進行詳細的考古影響評估研究，並在必要時建議採取適當的緩解措施。如有必要，將在環評階段進行考古調查以確定具有考古潛力的地點，並評估對已確定具考古潛力的地點的考古影響。

文物建築

- 5.10.2 工程附近唯一的文物建築受體是距離擬議走線大於 300 多米的燈籠洲燈塔（法定古蹟）。研究範圍內沒有其他文物地點，即暫定古蹟、已評級的文物地點/建築/構築物、新擬議評級的文物地點/建築/構築物，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。
- 5.10.3 總括來說，工程位於遠離建築遺產的地方，在施工和運作階段不會有直接影響。預計燈塔的視線會有一些變化，但這些變化是累積性的，會被毗鄰工程的汲水門大橋所吸收。預計在施工或運作階段不會有重大影響，因此不需要採取緩解措施，但在勘察研究及設計階段需要進行詳細的文物建築影響研究。

海洋考古

- 5.10.4 海洋考古調查將由第 53 章《古物及古蹟條例》下獲得牌照的海洋考古學家進行，以調查受影響海床的海洋考古價值。現已對關鍵區域進行了地質測量，初步未觀察到明顯異常物，將進行地質測量以包括從擬議走線向外伸延 200 米範圍內的剩餘覆蓋範圍。海洋考古學家需要審查和調查地質測量的結果，包括潛水員調查（如有必要），並在必要時提供緩解措施建議。

5.11 生命危害

5.11.1 第 3.11 節和第 4.9 節中曾討論，本工程項目位於兩個潛在危險設施的 1 000 米諮詢區範圍內（即雪佛龍香港有限公司青衣油庫和蜆殼公司青衣油庫）。由於在施工階段將使用炸藥，將考慮在施工階段採取控制措施以減少潛在風險。這些措施包括在高敏感度/風險的地區建立禁爆區，以及限制工作時間和施工人員的數量。在運作階段，如果車輛發生碰撞事故，本工程項目的存在可能會增加個人和群體風險。視乎評估結果，將建議緩解措施，例如在鄰近潛在危險設施的走線部分加設屏障，制定應急計劃以解決爆炸品倉庫（如有）和路面上失控的火災等。

5.11.2 將為施工階段和運作階段進行定量風險評估，以評估潛在風險，緩解措施亦將作審視。

5.11.3 此外，青衣及北大嶼山的橋樑錨碇，以及北大嶼山的地盤平整工程及開鑿隧道工程，將需要進行岩石挖掘，可能需要進行爆破工程，視乎日後的設計和工程計劃。如果需要進行爆破工程，炸藥將在需要時每天運送到工地，於施工前在現場臨時存放，但無需過夜存放。亦有可能因應工程計劃的考慮，需要設置爆炸品倉庫將炸藥作過夜儲存，在這種情況下，將慎重選擇爆炸品倉庫的位置。現場臨時存放處或爆炸品倉庫將根據土木工程拓展署礦務部發布的指引和適當的行業良好作業方式進行設計、運作和維修。此外，應盡可能在切實可行的情況下落實以下建議：

- 將遵循適當的工作控制系統並在必要時作出修改，例如包括工作許可證制度在內的操作手冊，以確保在施工期間進行的工程活動得到適當管制；
- 存放處內將有良好的內務管理，確保不讓可燃物堆積；
- 存放處將不會有明渠、排洩阱、排水坑或疏水箱，可讓任何熔融硝酸銨流入和在發生火警時處於密封狀態；
- 將不准運輸車輛停留在有安全圍欄環繞的存放處區域內；
- 將不准運輸車輛過夜停泊或在不需要時停泊在存放處或其入口內；
- 將在存放處內實施車速限制，以降低在存放處內發生車輛碰撞或事故的風險；以及
- 存放處內將實施交通管理，確保在任何時候不超過一架車輛進行裝載/卸載，以避免在工地範圍內發生涉及多輛車輛的意外。

5.11.4 此外，環評研究將審視炸藥的運送方式。對爆炸物的危險評估將考慮為爆炸品的輸送和使用爆炸品對走線附近人士的影響，包括爆炸品運輸、使用爆炸品和運送爆炸品到需要爆破的位置的風險。如有需要，將在環評研究中考慮風險緩解措施。

5.11.5 對於通過馬灣航道和汲水門航道運載危險品船隻的潛在影響，將審視本工程項目的跨海大橋施工方法，並將在環評期間仔細審視橋樑施工期間的海上交通管制和工程控制。

5.12 環境影響的嚴重程度、分布及持續時間和進一步影響

- 5.12.1 視乎評估結果，將制訂有效的控制和緩解措施，以確保各種影響在可接受水平。環評將考慮及處理環境影響可能達到的嚴重程度、分布和時間，例如正面與負面影響、短期與長期影響、次生與誘發影響，以及累積與跨界影響等（如適用）。公眾諮詢的主要結果亦將於環評中予以記錄。

6 使用先前已獲核准的環評報告

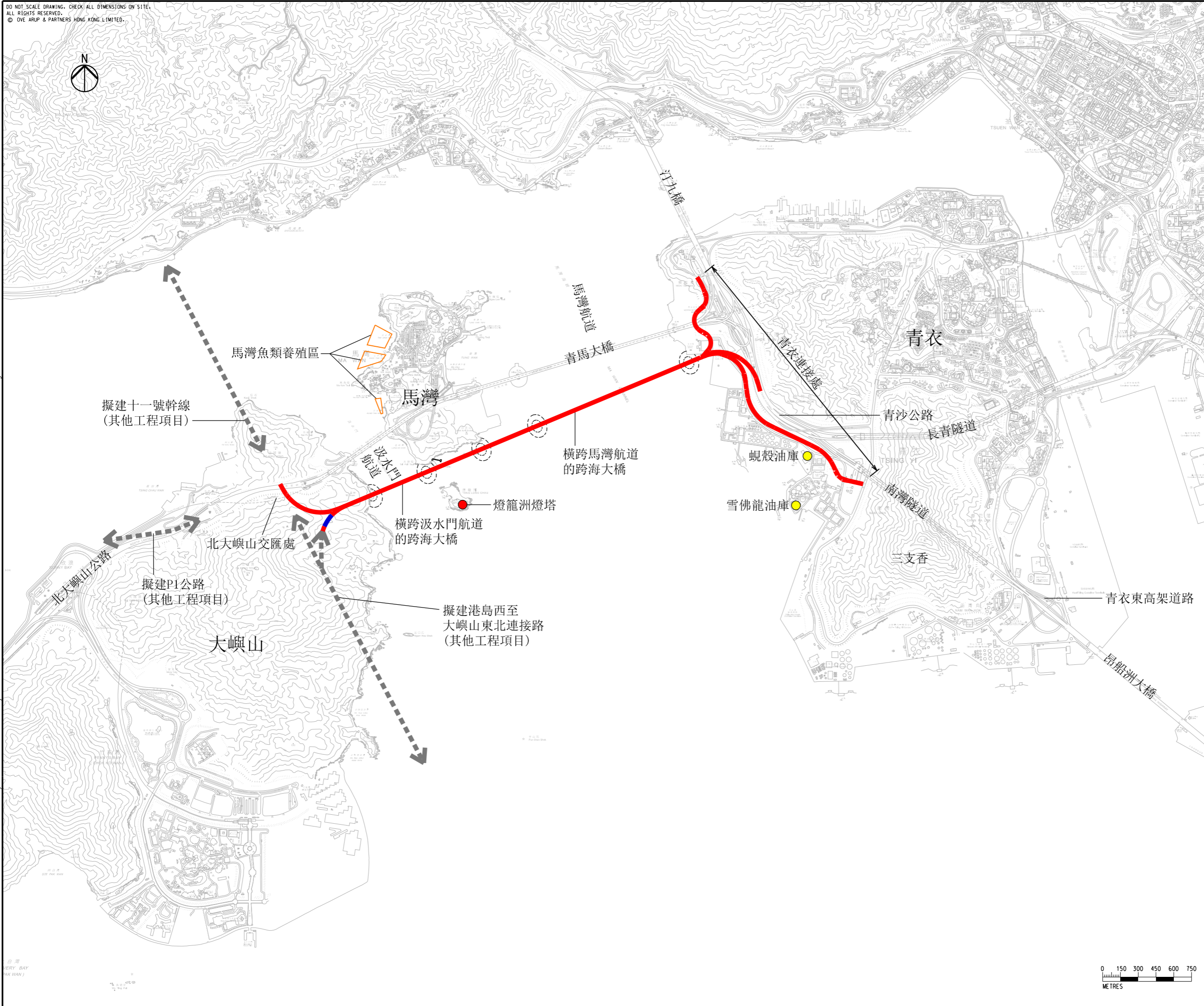
- 6.1 本工程項目此前不存在經批准的環評報告，但將參考以下研究範圍內先前批准的環評報告：

表 6.1 可供參考的已獲批環評報告清單

登記冊編號	項目名稱
AEIAR-011/1999	燈籠洲危險貨品船隻碇泊區

附圖

DO NOT SCALE DRAWING. CHECK ALL DIMENSIONS ON SITE.
ALL RIGHTS RESERVED.
© OVE ARUP & PARTNERS HONG KONG LIMITED.



- 圖例**
- 擬建高架/地面道路 (暫定走線)
 - 擬建隧道 (暫定走線)
 - 馬灣魚類養殖區
 - 文物建築資源
 - 潛在危險設施
 - 可能的填海範圍
 - 橋樑結構

註釋
填海範圍會在勘查研究及設計階段作進一步檢討。

G	第七稿	GL	12/22
F	第六稿	GL	10/22
E	第五稿	GL	09/22
D	第四稿	GL	08/22
Rev	Description	By	Date

Consultant
ARUP

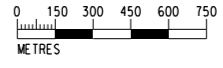
Project title
青衣至大嶼山連接路

Drawing title
青衣至大嶼山連接路
初步走線平面圖

Drawing no. 圖 1.1		Rev. G	
Drawn	Date	Checked	Approved
GL	12/22	TL	FC
Scale	Status		
1:30000 @A3	PRELIMINARY		

COPYRIGHT RESERVED

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



Printed by : 5/3/2023
Filename : J:\281000\281004-00 TYLL Feasibility Review\05_Int_Proj_Data\05-90 CAD and BIM\02-CAD\Civil\Sketch\281004_C_SK_REC_004.dgn