

目錄

1	引言	1
1.1	工程項目背景.....	1
1.2	本行政摘要的目的	1
2	工程項目說明	2
2.1	工程項目地點及規模.....	2
2.2	工程項目的需要及效益	2
2.3	其他方案.....	2
2.4	獲選方案.....	3
2.5	施工方法.....	4
2.6	工程時間表	4
2.7	同期進行的工程項目	4
3	環境影響評估的主要結果.....	4
3.1	引言	4
3.2	空氣質素影響.....	5
3.3	噪音影響.....	5
3.4	水質影響.....	5
3.5	廢物管理影響.....	6
3.6	海洋生態影響.....	6
3.7	景觀及視覺影響	6
3.8	文化遺產影響.....	7
4	環境監察及審核.....	7
5	總結	7

附圖

[圖 1.1 工程項目位置圖](#)

[圖 2.1 方案一－專用車輛使用公用道路說明](#)

[圖 2.2 方案二－專用車輛使用專用道路說明](#)

[圖 2.3 方案三－封閉行車橋說明](#)

1 引言

1.1 工程項目背景

1.1.1 香港國際機場（機場）與珠江三角洲（珠三角）之間的交通在港珠澳大橋開通後將更為便利。為善用港珠澳大橋帶來的機遇，香港機場管理局（機管局）計劃提供便捷的專用車輛接駁服務，經香港口岸往來機場與珠三角西部，此服務與機場的海天客運碼頭連接珠三角九個口岸的快船轉駁服務形式相若，並使機場更有效擴展服務範圍至珠三角西部。為滿足這方面的需求，機管局已計劃在海天客運碼頭旁興建多式聯運中轉客運大樓，並有需要於多式聯運中轉客運大樓與香港口岸之間興建封閉連接路，為機場的航空旅客提供來往港珠澳大橋的中轉服務，而中途無需辦理香港出入境手續。機管局已擬議在多式聯運中轉客運大樓與香港口岸之間提供陸路連接。

1.1.2 經詳細考慮後，機管局決定以行車橋提供陸路連接，並名為「封閉行車橋」，為多式聯運中轉客運大樓與香港口岸提供直接有效的連繫（下稱「本工程項目」）。本工程項目的位置及暫定布局設計展示於圖 1.1。按照機管局計劃，只有乘坐專用車輛的航空中轉旅客才獲准進入該封閉範圍，公眾車輛不得進入封閉行車橋。

1.1.3 封閉行車橋位於香港口岸人工島與海天客運碼頭旁的多式聯運中轉客運大樓之間，由一段設於機場與香港口岸人工島之間的海上部分，以及一段設於香港口岸人工島上的陸上部分組成。行車橋的海上部分約長 360 米，而陸上部分則約長 210 米，預料本工程項目屬小規模。此外，本工程項目採納了多項環保措施，例如全面採用電動車輛，因此本工程項目在營運期間不會排放空氣污染物。

1.1.4 按照《環境影響評估條例》（《環評條例》）附表 2 第 1 部，本工程項目包括下列被歸類為「指定工程項目」的項目：

- 種類 A.8 — 橋台之間長度超過 100 米的行車橋樑或鐵路橋樑；及
- 種類 C.3(a) — 如以海洋水道的水平基準面以上 0.0 米作基準，會引致橫截面積減少 5% 的填海工程。

1.1.5 本工程項目按照《環評條例》第 5(1)(a) 條的規定，於 2017 年 8 月 30 日向環境保護署（環保署）提交環境影響評估（環評）研究概要申請及工程項目簡介（編號 PP-556/2017）。環保署於 2017 年 10 月 10 日發出有關環評研究概要（編號 ESB-302/2017）。

1.2 本行政摘要的目的

1.2.1 本行政摘要旨在概述環評報告的研究結果、結論及建議，載列資料如下：

- 第 2 節 — 本工程項目的目的、性質、工程地點其他方案的考慮以及施工方法
- 第 3 節 — 有關環境影響評估的主要研究結果
- 第 4 節 — 本工程項目的環境監察及審核
- 第 5 節 — 總結

2 工程項目說明

2.1 工程項目地點及規模

2.1.1 本工程項目的工地位於香港口岸人工島與機場之間、機場島上現有海天客運碼頭南面。封閉行車橋將作為香港口岸人工島與機管局將在海天客運碼頭旁興建的多式聯運中轉客運大樓之間的陸路連接。該條行車橋部分將設於海上（海上部分），而另有部分則設於香港口岸人工島上（陸上部分）。本工程項目的工地位置及布局設計展示於圖 1.1。工地的海上部分位於機場與香港口岸人工島之間的海域。

2.1.2 封閉行車橋是連接機場多式聯運中轉客運大樓與香港口岸人工島的專用直接行車通道。行車橋的海上部分約長 360 米，由混凝土橋墩支撐；陸上部分則在香港口岸人工島上架設，全長約為 210 米。

2.2 工程項目的需要及效益

2.2.1 機管局一直致力提升機場設施，以維持及加強其作為區內多式聯運航空樞紐的地位。本工程項目是為航空旅客提供往來機場「禁區」與港珠澳大橋的最直接及最具成本效益方法，以便旅客經大橋前往機場禁區轉乘航機離港（大橋轉駁航空旅客），或在航機抵港後從機場禁區經大橋以陸路前往珠三角地區（航空轉駁大橋旅客）。在本工程項目完成後，航空轉駁大橋旅客及大橋轉駁航空旅客均可乘坐專用車輛直接往來香港口岸人工島，而中途無需辦理香港的海關、出入境及檢疫（清關）手續。

2.2.2 本工程項目必須為航空旅客提供完全與其他交通分隔的封閉環境，以符合執法機構及保安局非常嚴格的法律及保安規定。

2.2.3 基於港珠澳大橋即將啟用，本工程項目旨在於機場的多式聯運中轉客運大樓與香港口岸人工島之間提供無縫連接，讓航空旅客享受便捷的多式聯運旅程，並進一步鞏固機場的策略性地位，以及在區內發揮國際航空樞紐的作用。

2.2.4 機場不斷拓展在珠江三角洲地區的預辦登機服務及行李處理服務，加上推行本工程項目，將進一步擴展機場在區內的連繫能力，特別是珠三角西部地區。預計到 2030 年，港珠澳大橋及多式聯運中轉客運大樓產生的協同效益，每年將可吸引約 370 萬名航空旅客經這兩項設施在機場離港或抵港。無論是國際旅客、香港或珠三角居民，將會因香港國際機場多式聯運樞紐服務獲進一步提升而受惠。

2.2.5 本工程項目採納了多項環保措施，例如全面採用電動車輛及在多式聯運中轉客運大樓裝設相關充電設施。

2.3 其他方案

2.3.1 除了「沒有本工程項目」的情況外，機管局亦探討了以多式聯運中轉客運大樓將機場「禁區」連接至香港口岸人工島的三個不同方案。航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客往返時可乘坐專用車輛，經公用道路（方案一－專用車輛使用公用道路），或經專用道路（方案二－專用車輛使用專用道路），或經直接連接多式聯運中轉客運大樓與香港口岸人工島的封閉行車橋（方案三－封閉行車橋）。

方案一：專用車輛使用公用道路

2.3.2 按照這個方案，在旅客可獲豁免辦理香港清關手續的前提下，航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客將乘坐駐有保安人員的專用車輛，經香港口岸人工島與多式聯運中轉客運大樓之間的公用道路，前往珠三角目的地或從珠三角出發。方案一的說明載於圖 2.1。旅客在出發地登上專用車輛，然後在目的地下車，中途將不設任何停車站。由於航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客無需在香港口岸及機場辦理清關手續，因而節省約一小時的車程。與「沒有本工程項目」的情況相比，這個方案可大幅提高對旅客的便利程度。

- 2.3.3 按照這個方案，航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客與專用車輛的司機，在進入香港的公用道路網前並無辦理清關手續。根據香港特區保安局及執法機構的規定，有關旅客如獲豁免辦理香港特區的清關手續，則必須在進入機場後或離開機場前，一直逗留在機場「禁區」內，情況就如過境／轉機航空旅客獲豁免遵守香港特區的清關檢查規定。然而就法律定義而言，公用道路並非機場「禁區」，即香港法例第 483 章《機場管理局條例》所指的機場限制區，這個區域限制旅客／車輛進出，並實施航空保安措施（例如旅客在進入前須接受保安檢查），因此這個方案在法律上並不可行。

方案二：專用車輛使用專用道路

- 2.3.4 與方案一相同，在這個方案下的航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客將乘坐專用車輛，經香港口岸人工島往來多式聯運中轉客運大樓，再前往珠三角目的地或從珠三角出發，而中途無需辦理清關手續。這個方案與方案一的不同之處，在於專用車輛只可在一條專用道路行駛，並與香港的公用道路交通分隔，因而名為專用車輛使用專用道路方案。方案二的說明載於圖 2.2。這個方案須將香港口岸人工島規劃的其中一條公用道路，改為只供往來多式聯運中轉客運大樓的專用車輛服務使用的專用道路，而這條道路將須涵蓋由香港口岸人工島公共運輸交匯處至機場島多式聯運中轉客運大樓的整個路段。
- 2.3.5 在作出第 2.3.4 節所述的改動後，香港國際機場「禁區」範圍將伸延至連接多式聯運中轉客運大樓與香港口岸人工島的整條專用道路，而為符合法定的保安要求，專用道路必須實施額外的保安措施，包括設置保安圍欄、進出監控站及閉路電視等，以將專用道路與機場島和香港口岸人工島的公眾地區／道路分隔。然而，保安圍欄將會是佔據相當空間的障礙物，令機場島海旁土地無法作其他更有價值的用途，並影響鄰近發展項目的景觀。

方案三：封閉行車橋

- 2.3.6 與其他各個方案相比，這個方案提供的香港口岸人工島與多式聯運中轉客運大樓連接路程最短。有關方案須在多式聯運中轉客運大樓與香港口岸人工島之間興建一條封閉行車橋，登岸點將設於香港口岸人工島的禁區內。方案三的說明載於圖 2.3。方案三與方案二的專用道路相同之處，是以專用車輛接駁航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客，無需駛經香港口岸人工島及機場的公用道路。封閉行車橋方案的接駁距離最短，車輛亦無需如方案二般以專用車輛在專用道路上繞道行駛。整條封閉行車橋只供往來多式聯運中轉客運大樓的專用車輛使用，公眾車輛不得駛進封閉行車橋，以符合法律及保安規定。
- 2.3.7 機場「禁區」將會伸延至封閉行車橋的海上及陸上部分，同時亦會在設計中加入適當的保安措施，包括圍欄（主要設於香港口岸人工島上封閉行車橋的地面部分，惟須獲得執法機構同意）、進出監控站及閉路電視等，以將封閉行車橋與公用道路交通分隔。
- 2.3.8 行車橋的海上部分約長 360 米，陸上部分則約長 210 米。兩個部分均會採用預製構件建成，以減少在施工期間造成的塵埃及噪音影響。

2.4 獲選方案

- 2.4.1 提供暢順便捷的交通接駁服務，能夠為機場帶來重要競爭優勢。然而，在「沒有本工程項目」的情況下，航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客不但須在香港口岸及機場一號或二號客運大樓上落車，並須辦理香港特區的清關手續兩次。此外，在此情況下的車程及時間約需一小時，與其他方案比較為最長。
- 2.4.2 在第 2.3 節闡釋的三個方案中，由於方案一未能符合法律及保安要求，因此並沒有獲選。
- 2.4.3 方案二提供一條連接香港口岸人工島與多式聯運中轉客運大樓的專用道路，因而為航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客帶來暢順便捷的交通接駁服務。然而，若與方案三相比，在工程考慮範疇方面，方案二於施工期間會對交通造成中等程度的影響，施工期亦較長，並會影響機場非禁區的通風，同時須在機場島上使用額外土地作陸路連接用途。在環境方面，由於這個方案需要額外土地，因此工程項目會對鄰近的敏感受體帶來影響。與海上建造工程（方案三）相比，有關陸上專用道路及連接道路的陸上建造工程會產生更多拆建物料及廢物。為專用陸路連

接設置圍欄及／或保安站將會對鄰近的視覺敏感受體造成視覺影響，亦會損害可能在機場島海旁建設的美化景觀。在各個「有本工程項目」情況的方案中，這個方案所需往來多式聯運中轉客運大樓與香港口岸的路程最長，因此電動車須耗用更多能源，從而增加發電廠的碳排放量。

2.4.4 方案三提供一條連接香港口岸人工島與多式聯運中轉客運大樓的封閉行車橋，為航空轉駁大橋旅客或大橋轉駁航空旅客帶來暢順便捷的交通接駁服務。在所有情況／方案中，在這個方案下的旅客所需車程為最短，亦為他們帶來更大方便，而且有助減少道路車流、車輛所耗能源及相關的環境影響。封閉行車橋比較接近視覺敏感受體（例如香港天際萬豪酒店及香港口岸旅檢大樓），並須在機場與香港口岸之間的水道建造橋柱，因此可能須實行緩解措施，以將對視覺、生態、水質及水力方面的影響減至最少。然而，與各個方案相比，方案三亦可在建造工程中最廣泛地採用預製構件，以將對本地環境造成的影響減至最少。由於行車橋的位置與鄰近發展項目距離較遠，因此這個方案不會影響這些發展項目的光線、空氣及景觀。封閉行車橋的保安圍欄只須設在香港口岸的地面部分，而行車橋的其餘部分則無需設置（惟須獲得執法機構同意），因此對鄰近環境造成的視覺影響將可減至最少。

2.4.5 經考慮需要盡量提高旅客方便程度，以及工程考慮因素和環境效益，最後揀選了方案三。

2.5 施工方法

2.5.1 就獲選的方案三而言，擬建的封閉行車橋可採用灌注混凝土施工法、預製鋼結構施工法或預製混凝土施工法。考慮到擬建行車橋的工程規模及工地狀況，採用預製混凝土施工法是較有效及環保的方法。

2.6 工程時間表

2.6.1 本工程項目的建造工程暫定於 2020 年動工，並於 2022 年竣工。

2.7 同期進行的工程項目

2.7.1 在編製環評時檢閱現有資料，識別了若干可能與本工程項目在相若時間進行並可能產生潛在累積環境影響的其他已計劃／已落實項目。在適當情況下已考慮這些同期進行的工程項目，並納入環評報告的相關技術評估部分。

3 環境影響評估的主要結果

3.1 引言

3.1.1 本環評報告已根據在現階段可用的工程設計資料，對本工程項目在施工及營運期間相關的潛在環境影響作出評估。是次評估是按照向本工程項目發出的環評研究概要（編號 ESB-302/2017）進行，涵蓋了下列環境事宜：

- 空氣質素影響；
- 噪音影響；
- 水質影響；
- 廢物管理影響；
- 海洋生態影響；
- 景觀及視覺影響；及
- 文化遺產影響。

3.2 空氣質素影響

- 3.2.1 空氣質素評估是按照《環境影響評估程序的技術備忘錄》（《技術備忘錄》）附件 4 第 1 節及附件 12 所載的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.3 條所載的要求進行。

施工階段

- 3.2.2 工地平整、小型挖掘及有限的回填、風蝕外露區及機動設備廢氣排放等施工活動將不會帶來顯著的潛在塵埃影響。在採取合適的施工方法及緩解措施後，本工程項目將不會對鄰近空氣敏感受體帶來顯著的潛在影響，並將會符合相關標準。

營運階段

- 3.2.3 本工程項目是一條位於香港口岸人工島與香港國際機場之間的封閉行車橋。專用跨境巴士只會以電動車提供服務；如獲得香港特區保安局及執法機構批准，亦可能會採用電動車提供專用轎車服務。由於本工程項目在營運期間不會排放空氣污染物，因此預計不會對空氣質素造成不良影響。

3.3 噪音影響

- 3.3.1 噪音影響評估是按照《技術備忘錄》附件 5 及 13 所載的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.4 條所載的要求進行。

- 3.3.2 根據可用的最新資料，在評估範圍內沒有發現須靠開啟窗戶通風的現有及已規劃噪音敏感受體。因此，本工程項目在施工及營運期間不會造成不良的噪音影響。

3.4 水質影響

- 3.4.1 水質影響評估是按照《技術備忘錄》附件 6 及 14 所載的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.5 條及附錄 C 所載的要求進行。

施工階段

- 3.4.2 本工程項目將採用預製混凝土施工法，以將現場的施工活動範圍及時間減至最少。封閉行車橋的海事工程將限於建造海上橋樑，而沉積物挖掘工程亦會在密封的無水工作環境下進行。本工程項目不會涉及開放式海上挖泥工程。在實施建議的緩解措施後，預計封閉行車橋的海事工程將不會對水質造成不良影響。

- 3.4.3 陸上建造工程可能產生的水質影響將與一般建築活動、工地徑流、意外洩漏及建築工人產生的污水相關。建議推行《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第 1/94 號－建築地盤排水渠》載述的施工方法，務求將建築活動產生的潛在水質影響減至最少。此外亦建議採取適當的工地管理及良好施工方法，以確保建築廢物及其他建築相關物料不會流入鄰近海域。建築工人產生的污水將會透過提供流動廁所作處理。

- 3.4.4 在實施上述的建議緩解措施後，本工程項目的建造工程將不會對水質造成不良影響。本工程項目亦會實行水質監察及審核計劃，以確保建議的緩解措施得到妥善執行。

營運階段

- 3.4.5 是次研究採用電腦計算模擬方法，識別及評估封閉行車橋在海上建造橋樑可能對水動力造成的影響。模擬結果顯示，水流速度會出現微小變化，但只局限於機場與香港口岸人工島之間的水道，因此預計水道的水流體系不會出現顯著轉變。根據預測，瞬間水流及累積水流亦只會出現輕微變化，沖刷能力亦不會有顯著轉變。因此，預計本工程項目不會對水動力造成不良影響。

3.5 廢物管理影響

3.5.1 廢物管理評估是按照《技術備忘錄》附件 7 及 15 所載的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.6 條及附錄 D 所載的要求進行。

3.5.2 本工程項目的建造工程可能產生的廢物種類包括拆建物料、維修建築機器和設備產生的化學廢物、一般垃圾及挖掘沉積物，亦可能會產生漂浮垃圾。拆建物料會在進行小型挖掘及工地平整工程時產生。根據初步設計資料，估計本工程項目將合共產生約 13 160 立方米的拆建物料，其中約 12 160 立方米為惰性物料（即公眾填料），另外約 1 000 立方米為非惰性物料。在按照建議的良好施工方法處理、運送及處置有關廢物的情況下，預計本工程項目在施工階段將不會造成不良的環境影響。

3.5.3 本工程項目產生的挖掘沉積物包括陸上淤泥及海泥，估計合共 1 050 立方米，當中包括 650 立方米的海泥及 400 立方米的陸上淤泥。預計陸上淤泥會在建造陸上高架橋的橋墩及橋台時產生，將會採用穩定／凝固技術處理，並會在工地現場重用淤泥（例如作為回填物料）。此外，預計海泥會在建造行車橋海上部分的地基時產生，建議按照《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考 ADV-21 – 處理疏浚／挖掘的沉積物的管理架構》（PNAP 編號 252 (ADV-21)）的要求，於海洋填料委員會分配的指定海泥卸置場處理海泥。根據化學及生物篩選結果，約有 590 立方米的海泥適合採用「第一類 – 開放式海洋棄置」，以及約有 60 立方米的海泥適合採用「第一類 – 開放式海洋棄置（指定區）」。在實施建議的緩解措施及遵照 PNAP 編號 252 (ADV-21) 的要求後，預計沉積物的挖掘、處理、運送及處置將不會造成不良環境影響。

3.5.4 本工程項目在營運期間產生的主要廢物種類包括由維修活動和員工產生的化學廢物和都市固體廢物。如嚴格執行緩解措施，預計將不會造成不良影響。

3.6 海洋生態影響

3.6.1 海洋生態影響評估是按照《技術備忘錄》附件 8 及 16 所載有關評估生態影響的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.7 條及附錄 E 的要求進行。

3.6.2 為確立本工程項目工地及鄰近範圍的海洋生態基線情況，在評估範圍內進行了文獻研究、珊瑚調查、海底生物調查及潮間調查。在評估範圍內的海洋生境包括潮下硬底及軟底生境、潮間生境和海洋水域，已識別生境的生態價值被評定為低。擬建行車橋海上部分將對低生態價值潮下軟底和硬底生境／海洋水域，分別造成 0.009 公頃直接及不可避免的影響和 0.0087 公頃間接影響。

3.6.3 在鄰近本工程項目的範圍記錄到一些本地常見的珊瑚物種，這些珊瑚群落面積偏小（3 至 26 厘米）及覆蓋範圍偏低（<5%），而且大多數珊瑚的狀況惡劣。建議移植在本工程項目範圍內鄰近 1 號橋墩的 23 個珊瑚群落，作為預防措施。此外亦建議進一步採取緩解措施，例如裝設淤泥屏障及推行其他水質管制措施，以將本工程項目對其他珊瑚群落的間接影響減至最少。

3.6.4 在評估範圍內外的頻繁海上交通，可能會令中華白海豚（*Sousa chinensis*）與船隻碰撞的機會增加，因此應採取預防措施如嚴格執行船速限制，規定所有工程相關船隻的船速不得超過每小時 10 海浬，以有效減低海豚受到致命傷害的可能性。

3.6.5 考慮到受影響的生境範圍面積細小且生態價值低，以及將會採取建議的緩解措施，預計本工程項目對海洋生態造成的直接及間接影響將屬輕微。

3.7 景觀及視覺影響

3.7.1 景觀及視覺影響評估是按照《技術備忘錄》附件 10 及 18 所載的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.8 條及附錄 F 的要求進行。

施工階段

- 3.7.2 本工程項目在施工階段對現有景觀及視覺敏感受體造成的主要影響將包括在海上以鑽孔打樁建造封閉行車橋地基、興建高架橋、相關台架和地下公用設施、在香港口岸內設立臨時工程範圍和在沿岸水域設置相關建築設備，以及移除香港口岸其他工程項目的已規劃美化／補償植物。根據相關的景觀及視覺影響評估準則及指引，本工程項目在施工階段對景觀及視覺產生的剩餘影響屬輕微／沒有實質的剩餘影響，而在實施建議的緩解措施後，有關影響將屬可接受水平。

營運階段

- 3.7.3 在營運階段，景觀及視覺影響的主要來源將限於建成的封閉行車橋，以及移除香港口岸的已規劃美化／補償植物。在營運階段對整體景觀及視覺產生的剩餘影響屬輕微／沒有實質的剩餘影響，而在實施建議的緩解措施後，有關影響將屬可接受水平。

3.8 文化遺產影響

- 3.8.1 文化遺產影響評估是按照《技術備忘錄》附件 10 及 19 所載的準則及指引，以及環評研究概要第 3.4.9 條及附錄 G 的要求進行。
- 3.8.2 是次評估就與本工程項目範圍相關的早前研究及報告進行一項基線研究。研究結果已顯示，本工程項目範圍內的海床並無任何潛在海洋考古價值，因此無需進行進一步的海洋考古勘察。在本工程項目範圍內的機場及香港口岸填海土地上，亦沒有發現任何具潛在陸地考古價值的地點或建築文物資源，因此預計本工程項目不會造成任何文化遺產影響。

4 環境監察及審核

- 4.1.1 環評報告已建議本工程項目在空氣質素、水質、廢物管理、海洋生態和景觀及視覺影響方面的環境監察及審核要求，並同時在施工階段進行定期的工地視察及審核，以確保建議的緩解措施得到妥善實行。有關環境監察及審核的要求已詳列於《環境監察及審核手冊》。

5 總結

- 5.1.1 環評報告根據環評研究概要（編號 ESB-302/2017）、《技術備忘錄》及相關指引，提供有關封閉行車橋及相關道路在施工及營運期間可能對環境造成的影響性質和程度的資料。報告亦在有需要及適當的情況下建議各項緩解措施，以確保本工程項目全面符合環境法例和標準。
- 5.1.2 環評報告的結論認為，本工程項目在環境考慮方面將屬可接受。本工程項目於施工及營運期間實行緩解措施後，將不會對鄰近的環境敏感受體帶來不可接受的剩餘影響。環評報告已建議推行環境監察及審核計劃，以查核這些措施有否妥善執行，以及監察本工程項目遵守環境法規的情況。