

二零零二年一月十一日會議  
討論文件

## 立法會交通事務委員會 十號幹線

### 目的

本文件旨在進一步解釋十號幹線的規劃工作，以及回應二零零一年十二月十七日舉行的公聽會上與會人士提出的各點。

### 整體運輸規劃

2. 當深港西部通道和前海灣幹線在二零零五至零六年度落成後，本港將有四條跨界通道，即文錦渡、沙頭角、落馬洲和深港西部通道。我們預計跨界車輛主要是以葵涌貨櫃港、市區、機場和香港迪士尼樂園為目的地。這四條跨界通道會接駁新界四條南北連接道路，再與上述目的地連接起來。這四條連接道路就是東部的吐露港公路；西部的屯門公路；既可直達葵涌貨櫃港，又可經青衣連接青嶼幹線，然後通往大嶼山的三號幹線郊野公園段（三號幹線）；以及貫通新界西北部和北大嶼山的十號幹線。上述道路連接起來會構成一個覆蓋全面的道路網，讓跨界車輛可前往本港各處，有關詳情載於附件 A。

### 興建十號幹線的理由

3. 一九九三年發表的《第二次整體運輸研究(修訂)》，首先提出十號幹線這項策略性公路工程計劃，作為三號幹線以外另一條新的南北連接道路。這公路當時稱為“Y”號幹線。一九九九年完成的《第三次整體運輸研究》確認了有需要興建十號幹線，並已確定有關路線。十號幹線的功用如下：

- (a) 提供另一條前往大嶼山和機場的便捷通道。在運輸策略上來看，我們極需盡快提供另一條通往大嶼山和機場的道路。此外，青嶼幹線會在二零一零至一一年度達到飽和；
- (b) 應付跨界活動所帶來的預測交通需求；及
- (c) 應付新界西北部預計的人口和就業增長，並紓緩屯門公路的交通負荷。

4. 如因為三號幹線目前有剩餘的容車量，便假設我們無須計劃興建十號幹線，是錯誤的想法。由於跨界交通迅速發展，興建這條幹線的需要已日趨迫切。我們預計到二零零五至零六年度（深港西部通道和前海灣幹線屆時應已建成），四條跨界通道的行車量每天會約有 65 000 架次，到二零一零至一一年度更會增至 83 000 架次。我們還需要考慮的是興建更多基礎設施後，我們會較有能力應付現時受到壓抑的跨界交通需求。我們必須興建十號幹線，以紓緩將在二零一零至一一年度達到飽和的青嶼幹線所承受的壓力，並提供一條更直接前往迪士尼樂園的通道。假如不興建十號幹線，屆時屯門公路和三號幹線的最高行車量／容車量比率會分別為 1.3 和 1.1。有一點要注意，以運輸管理規劃而言，主要的關注問題是避免在繁忙時間出現交通擠塞，因此，雖然也須考慮每天的總行車量，但重要程度較低。

5. 規劃運輸基礎設施需時甚久，如果政府在三號幹線的行車量飽和時才開始規劃十號幹線，是不負責任的。假如政府這樣做，便可能遭到批評，指政府把三號幹線營辦商的利益置於整體公眾利益之上。十號幹線是政府在本港基礎設施上所作的投資，而我們最關注的事項，是確保這項計劃能造福整個社會。以經濟效益而言，十號幹線建成後可以令市民節省交通時間和開支，從而每年可為本港帶來大約 20% 的投資回報。

6. 當局會在十號幹線北段接近啟用時，才決定這路段的收費水平，屆時會考慮市民的負擔能力、車輛分流的需要，以及其他可選用路線的收費水平等因素。把十號幹線與三號

幹線相比，並不恰當，因為三號幹線是採用“建造、營運及移交”安排的專營權計劃，因此在尚未批出三號幹線的專營權前，就已須要決定收費調整機制。

## 屯門至赤鱸角連接路

7. 至於胡應湘爵士建議興建道路連接屯門與赤鱸角，實際上我們已有類似的長遠計劃，打算在屯門與赤鱸角之間興建一條如附件 B 所示的直接連接道路（即屯門至赤鱸角連接路）。《第三次整體運輸研究》提出了這條屯門至赤鱸角連接路作為通往大嶼山和機場的第三條連接路。政府在規劃這條連接路時，會考慮大嶼山物流服務業的進一步發展、可能興建通往珠江三角洲西岸的第五條陸路跨界通道，以及新貨櫃港日後的選址等因素。不過，這並不表示沒有需要興建十號幹線，因為這條幹線會有不同功用：

- (a) 屯門至赤鱸角連接路只是把機場和屯門連接起來，而十號幹線途經地區的範圍則遠遠大於屯門至赤鱸角連接路。十號幹線除可以為來自元朗和屯門的車輛提供直接的連接道路外，還會吸引來自荃灣、九龍和新界東北部的駕車人士使用；
- (b) 根據我們的預測，來自深港西部通道的貨運車輛，只有不足 5%會以機場為目的地。因此，大部分車輛仍會使用三號幹線或十號幹線前往貨櫃港；及
- (c) 屯門至赤鱸角連接路不會有助紓緩來自屯門公路和三號幹線的交通。

8. 胡應湘爵士表示，屯門至赤鱸角連接路的造價為 95 億元；這數字似乎並沒有包括採取環境污染緩解措施而可能所需的龐大費用。根據《第三次整體運輸研究》的估計，屯門至赤鱸角連接路及其連接道路（即屯門西繞道）的造價超過 200 億元。我們對 95 億元的估計是否切合實際有所保留。

9. 興建另一條通往大嶼山的道路的其中一個主要目的，是應付在機場運作期間出現的一些無法預料的情況，以致阻塞通往大嶼山和機場的道路，例如發生嚴重的交通意外。十

號幹線的路線以及十號幹線在青龍頭接駁屯門公路的的連接路，是達到上述目的的最佳辦法。

10. 至於青龍大橋的高度，路政署已徵詢民航處的意見，建議的大橋結構將不會超出當局在該區實施的高度限制。無論如何，該大橋結構的高度僅約為 178 米，而該幢擬建於荃灣的大廈則會樓高 100 層，高逾 400 米。

11. 由於當局已經為十號幹線進行了不少規劃工作，這項工程計劃可以在二零零八年年底或之前完成。屯門至赤鱸角連接路仍在構思階段，因此不可能較十號幹線更早完成。

12. 我們的政策是根據不斷轉變的社會和經濟情況而規劃運輸基礎設施。連接屯門與機場的道路和十號幹線，不是無法並容的。若發展情況引致有需要興建一條直接貫通屯門與赤鱸角的道路，我們一定會繼續研究興建。

### 行車量預測的依據

13. 有人對行車量預測的依據表示關注。若說我們是純粹依據《第三次整體運輸研究》報告來作出決定，並不符合事實，也過於簡單化。《第三次整體運輸研究》為運輸基礎設施的規劃工作提供了一個藍本，但個別工程項目的施工計劃仍須因應最新的行車量預測和其他社會經濟轉變，作進一步研究後再行決定。我們已每年進行主要道路項目檢討，主要目的是確保能適時提供運輸基礎設施，以滿足需求。胡應湘爵士在其報告內引述的預測，是在一九九九年之前進行的，《第三次整體運輸研究》所作的結論也是以這些預測作為依據，但這些預測後來已經更新。此外，交通研究通常會探討一個以上的假設情況，即高增長、中度增長和低增長的情況。只引述《第三次整體運輸研究》報告內的高增長情況，並無法讓讀者清楚該項研究所作的全部預測。就十號幹線而言，我們考慮到所有相關的最新因素(包括西鐵通車)後作出的最新行車量預測顯示，南段和北段分別須在二零零七至零八年度和二零零一至一一年度落成。我們認為這些預測可信。我們計劃提前在二零零七年建成十號幹線，主要是因應地區的要求和不斷轉變的經濟情況。

14. 行車量預測並非精確的科學，往往受人的行為和經濟狀況等外在因素影響。世界各地的情況也是如此，而本港的行車量預測模式亦與國際採用的模式一致。我們所作的預測實際上與其他預測無異。舉例來說，在招標階段，我們預測在行車量低的情況下，三號幹線在二零零一年的平均行車量為 40 158 架次；這數字非常接近（事實上是略低於）目前逾 43 000 架次的行車量。同樣在行車量低的情況下，預測到二零零一年，平均行車量會超過 90 000 架次。

### 補貼三號幹線的使用者

15. 有人建議政府應“補貼”三號幹線的某些使用者，以提高這條道路的使用率。我們認為並沒有理據以公帑補貼三號幹線甚或其他隧道的某些使用者。道路使用者應自己選擇是否使用四條南北連接道路之中的任何一條（即三號幹線、吐露港公路、屯門公路和十號幹線）。最重要的一點，是我們須讓道路使用者可以選用收費雖然較高但更便捷的路線。實際上，自從三號幹線建成後，有部分車輛已不再使用屯門公路，而轉用三號幹線。過去三年，三號幹線和屯門公路每日的行車量合計增加了 39%，但屯門公路的行車量則下降了 5%。這三年內，三號幹線的行車量平均每年增幅約為 20%；現有三條陸路跨界通道的改善工程和深港西部通道／后海灣幹線竣工後，這趨勢應會持續下去。至於以促進物流服務業發展為理由提供這類“補貼”，理據是否充分，則屬另一個問題，需要作更多更深入的研究。

### 未來路向

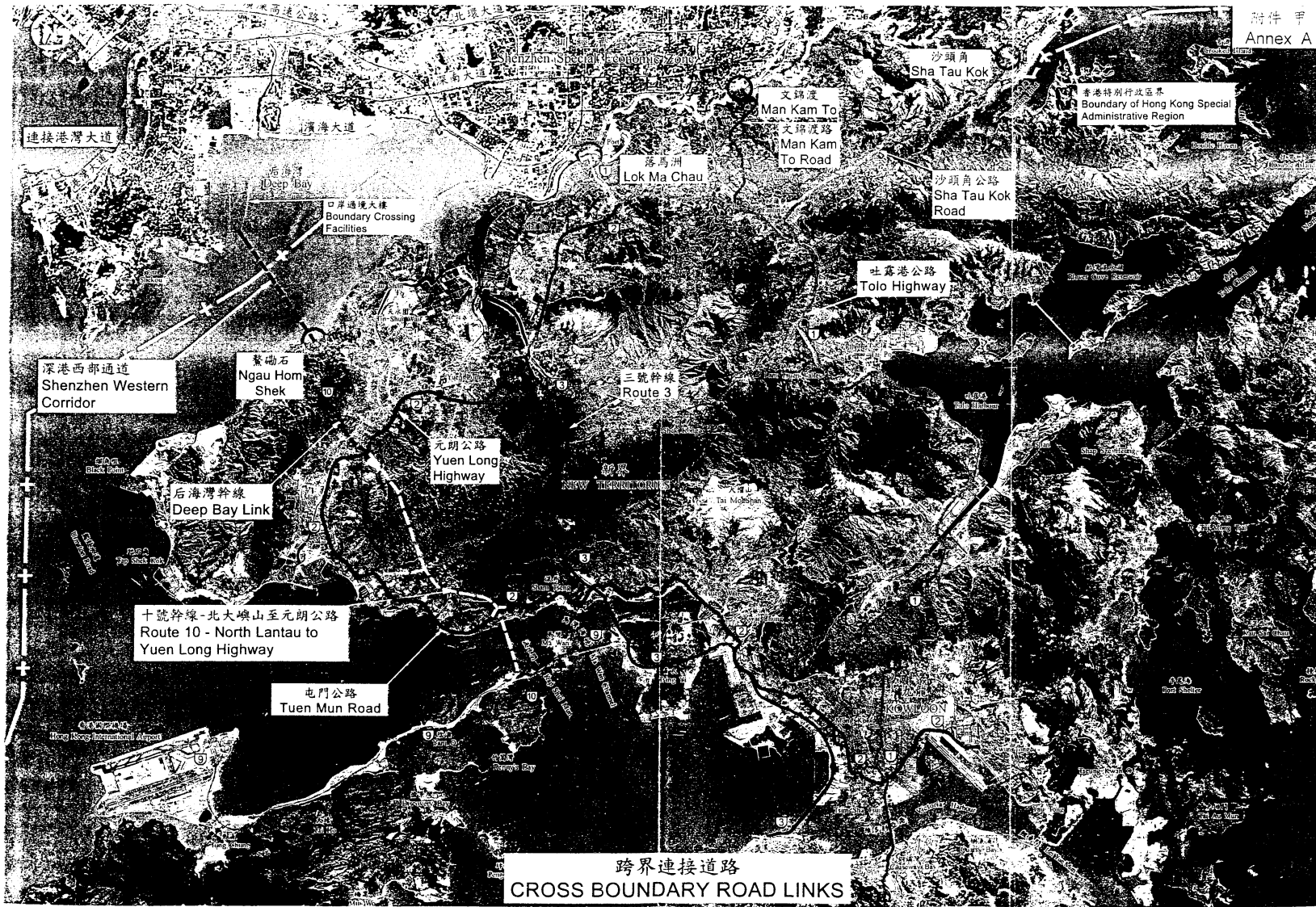
16. 我們計劃在二零零二年一月三十日向財務委員會屬下工務小組委員會提交十號幹線的撥款申請。

### 徵詢意見

17. 請委員就本文件的內容提出意見。

運輸局

二零零二年一月



連接港灣大道

港灣大道

后海湾  
Deep Bay

口岸過境大樓  
Boundary Crossing  
Facilities

落馬洲  
Lok Ma Chau

文錦渡  
Man Kam To  
文錦渡路  
Man Kam  
To Road

沙頭角  
Sha Tau Kok

沙頭角公路  
Sha Tau Kok  
Road

香港特別行政區界  
Boundary of Hong Kong Special  
Administrative Region

吐露港公路  
Tolo Highway

深港西部通道  
Shenzhen Western  
Corridor

葵涌石  
Ngau Hom  
Shek

三號幹線  
Route 3

元朗公路  
Yuen Long  
Highway

后海湾幹線  
Deep Bay Link

十號幹線-北大嶼山至元朗公路  
Route 10 - North Lantau to  
Yuen Long Highway

屯門公路  
Tuen Mun Road

跨界連接道路  
CROSS BOUNDARY ROAD LINKS

# 工程項目示意圖 Indicative Plan on Projects

附件乙  
Annex B

