

二零零二年一月十七日會議
討論文件

立法會交通事務委員會 十號幹線

目的

本文件旨在繼二零零二年一月十一日舉行委員會會議後，提供更多有關十號幹線工程計劃的資料。

回應各界代表提出的意見

2. 本文件扼要重述各委員提出的主要事項，並說明當局的最新立場。我們對各界代表提出的主要事項所表達的有關意見撮錄於附件 A，供委員參考。

行車量預測

3. 有委員對行車量預測的可靠程度，表示關注。

4. 我們現時用以進行未來規劃的一套交通數據，是來自《第三次整體運輸研究》。《第三次整體運輸研究》在評估本港未來的交通運輸需求時，曾研究低增長、中度增長以至高增長等假設情況，並已根據不同的假設增長情況，提出多項可能需要興建的基礎設施。上述研究又建議設立一個檢討機制，以備輸入的假設情況日後如有任何改變，當局在決定實際的基礎設施需要時，可以及時作出考慮。

5. 我們每年會進行主要公路計劃檢討，藉此能夠衡量各種情況的最新變化，以及各方面的增長預測。舉例來說，我們可以採用最新的一套土地用途規劃數據，包括人口、就業和學額等項目的新近預測和分布情況的變化。我們可以根據貨車總數和私家車總數的最新增長趨勢，調整車輛總數的預測。此外，我們還可以考慮港口發展策略檢討就港口吞吐量所作的最新預測、機場旅客人數和貨運吞吐量、經濟增長等。

6. 實行主要公路計劃檢討後，我們就可以對日後的交通需求以及有關新基礎設施的需求，作出較新的預測。

7. 我們就有關道路進行的最新交通預測(計算至小數點後兩位數字)，載於附件 B。因此，這些預測是根據最新的假設和實際的情況而作出。我們進行最近一次檢討時，採用了規劃署二零零一年九月的方案 II 土地用途規劃數據。一般來說，人口少於《第三次整體運輸研究》的中度增長預測數字。至於私家車的總數，最新的預測數字介乎先前的低增長和中度增長預測數字之間，而貨車的總數則略少於《第三次整體運輸研究》的低增長預測數字。在本地生產總值增長率方面，最新數字介乎《第三次整體運輸研究》的低增長和中度增長估計數字之間。至於過境交通，最近一次檢討所採用的預測數字，與《第三次整體運輸研究》的中度增長假設情況所採用的數字相若。

十號幹線須要建造的理由、路線和時間

8. 這次討論的焦點是十號幹線(特別是北段)須要建造的理由、路線和時間。

9. 根據我們的行車量預測，三號幹線郊野公園段(下稱三號幹線)的行車量會在二零一零至一一年度達到飽和。如不建造十號幹線北段，屆時屯門公路深井段和三號幹線在上午繁忙時間的最高行車量與容車量比率會分別達到 1.31 和 1.15，當局須要建造十號幹線這條新的南北連接道路，才能紓緩屯門公路和三號幹線的交通情況。如不建造十號幹線，在二十年的規劃期內，香港因交通擠塞和行車時間延長而蒙受的經濟損失會達到 1,200 億元。因此，我們原來建議在二零一零至一一年度建成十號幹線北段。但鑑於區議會和地區人士表示憂慮，我們可以把完工年期提前至二零零七至零八年度，以便進一步預防屯門公路會出現擠塞情況。

10. 目前擬議的十號幹線路線，北接深港西部通道和後海灣幹線，南經青龍頭連接大嶼山北部，而青龍頭與大嶼山之間的海港距離最短，所以現時提議的路線是建造新南北連接道路的最佳路線。如採用這條路線，十號幹線便可發揮多項

功能，包括成為另一條通往大嶼山和機場的便捷道路；方便過境車輛前往市區和葵涌貨櫃碼頭，以及紓緩屯門公路的交通情況。

11. 根據主要公路計劃檢討制度，我們會因應深港西部通道／后海灣幹線的完工日期，再更新行車量預測，並檢討十號幹線北段的合適完工日期，然後申請撥款動工。為使十號幹線北段的建成日期較具彈性，以便可以在二零零七/零八年度至二零一零/一一年度之間竣工，我們建議在二零零二年年中展開十號幹線北段的詳細設計工作，並在二零零三年年底完成。換句話說，我們建議現在着手進行十號幹線北段的詳細設計工作，並且待日後申請撥款興建工程時，才提交具體建成日期。

12. 我們計劃在二零零二年一月三十日就十號幹線北段的詳細設計工作，以及深港西部通道／后海灣幹線押後進行項目的詳細設計工作，向工務小組委員會申請批准撥款。各份工務小組委員會文件擬稿載於附件 C。

由深港西部通道／后海灣幹線往東行的通道

13. 有委員建議另行建造一條通道，由后海灣幹線更直接連接東面的現有道路網絡，包括三號幹線。

14. 為方便駕車人士在抵達鰲磡石的着陸點後向東行駛，我們同意在工程計劃的詳細設計範圍內，加建一條連接深港西部通道／后海灣幹線與東面現有道路系統的通道。我們已考慮各有關方面就這條通道的可行路線所建議的三個方案（載於附件 D），詳情如下：

- (a) 天水圍北部—這擬議路線把后海灣幹線位於鰲磡石的一段，與元朗公路與三號幹線之間的交匯處連接起來，沿途經過天水圍北部和元朗工業邨。這路線會為后海灣幹線至三號幹線提供一條繞過元朗公路的直接通道，並會提供另一條連接三號幹線與天水圍的通道。這路線不會影響擬議的洪水橋新發展區，但可能

會影響后海灣沿岸一帶；同時由於這路線接近天水圍、米埔和錦田的濕地，也須考慮環境方面的問題。

- (b) 天水圍西部—這擬議路線把后海灣幹線位於鰲磡石的一段與天水圍西部交匯處的元朗公路連接起來。這路線會沿着天水圍現有的區內道路而行，包括天華路、天影路和洪天路，但可能須進行擴闊工程。道路建成後，會在后海灣幹線與藍地東面的元朗公路之間，提供另一條連接路，而不會影響擬議的洪水橋新發展區。不過，在現有道路和交匯處進行擴闊工程，可能會對區內的道路網、土地和環境造成不良影響。這條路線還可能會影響后海灣沿岸一帶。
- (c) 洪水橋—這擬議路線亦會把后海灣幹線位於鰲磡石的一段與天水圍西部交匯處的元朗公路連接起來，但會沿着規劃中洪水橋新發展區內的擬建幹路而行，並會在后海灣幹線與藍地東面的元朗公路之間，提供另一條連接路。不過，這條道路會破壞擬議的洪水橋新發展區這個“綠色市鎮”的概念。

15. 在詳細設計深港西部通道／后海灣幹線時，我們會進一步研究各個路線方案，並考慮對交通、環境、渠務各方面的影響以及土地影響評估，以期定出一條可行路線。

設立隧道及橋樑管理局的建議

16. 政府接到一項有關設立隧道及橋樑管理局的建議，現正進行研究。我們認為這是涉及整體收費隧道政策的重要事項，會對各現有隧道的使用和管理工作造成影響，須審慎研究。

未來路向

17. 我們計劃在二零零二年一月三十日向財務委員會工務小組委員會提交撥款申請，以便進行深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線北段的詳細設計工作。

運輸局

二零零二年一月

立法會交通事務委員會
有關深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線的意見撮要

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
1. 屯門區議會	<p>原則上支持深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線這三項工程計劃。</p> <p>整條十號幹線應與深港西部通道／后海灣幹線同步建成，以紓緩屯門公路的交通情況。</p>	<p>我們歡迎屯門區議會的支持。</p> <p>我們已提出把十號幹線北段的完工日期提前，以確保工程計算銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零／一一年度，當三號幹線的行車量也達到飽和時，問題就會真正出現。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>應提供一條更直接的連接道路，由后海灣幹線通往元朗公路和三號幹線。</p> <p>其他關注的問題包括徵用土地、補償和安置的安排，以及遷移墳墓等。</p> <p>十號幹線不應收費。</p>	<p>我們會在進行深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計工作時，研究這個問題。</p> <p>我們會與當地居民密切聯繫，商討有關安排。</p> <p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐定這條幹線的收費水平。</p>
2. 元朗區議會	<p>原則上支持深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線這三項工程計劃。</p> <p>應提供一條經過天水圍，把鰲磡石與三號幹線直接連接起來的道路，以應付工程計劃完成後會帶來的額外交通流量。</p>	<p>我們歡迎元朗區議會的支持。</p> <p>我們會在進行深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計工作時，研究這個問題。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
3. 離島區議員容詠嫦女士	<p>應提供多條前往區內的通道，使天水圍和元朗的居民受惠。</p> <p>應為受影響的居民作出合適的安置和補償安排。</p>	<p>我們會提供前往廈村／洪水橋等地區的通道。</p> <p>我們會與受影響的居民密切聯繫，商討有關安排。</p>
4. 香港工程師學會	<p>贊成確有需要興建十號幹線，以應付直至二零零七年以及該年之後預計的交通需求。</p> <p>應批准撥款，以便進行十號幹線南、北段的詳細設計工作。</p> <p>支持十號幹線北段(即藍地隧道)收費，藉此調節三號幹線、十號幹線和屯門公路的交通流量，從而善用交通設施。</p>	<p>我們歡迎該會的支持。</p> <p>我們正準備為十號幹線北段的詳細設計工作申請撥款。南段的詳細設計工作所需撥款已獲批准。</p> <p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
5. 香港顧問工程師協會	<p>協會支持興建深港西部通道／后海灣幹線，因為此舉可加強本港與內地基礎設施的聯繫。</p> <p>協會支持興建十號幹線，因為此舉有助紓緩屯門公路沿途、屯門區以及整個新界西北部的交通擠塞情況。</p>	<p>我們歡迎協會的支持。</p> <p>我們歡迎協會的支持。</p>
6. 香港運輸物流學會	政府應提供有關后海灣幹線和十號幹線的成本效益數據，以供比較。	預計在二十年的規劃期內，深港西部通道可帶來 1,750 億元的淨利益，經濟內部回報率約為 20%。我們須要興建后海灣幹線，把深港西部通道與區內的道路網連接起來，因此，這兩條道路實在不可分割。預計十號幹線可帶來約 1,200 億元的淨利益，經濟內部回報率同樣約為 20%。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p data-bbox="676 368 1458 507">學會擔心深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線在完工日期上的差距，會造成屯門公路交通擠塞。</p> <p data-bbox="676 1086 1458 1321">同意青龍大橋有重要功能，既為一條關鍵的連接道路，也是在緊急情況下通往香港國際機場的另一條陸路路線。為安全起見，應盡快興建這條大橋。</p>	<p data-bbox="1480 368 2080 1046">我們建議把十號幹線北段的完工日期提前至二零零七年，以確保工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零至一一年度，當三號幹線的行車量也達到飽和時，問題就會真正出現。</p> <p data-bbox="1480 1086 2080 1225">我們現正進行大橋的詳細設計工作。大橋的建造工程會在二零零八年完成。</p>
7. 廈村鄉事委員會	鄉事委員會原則上支持興建深港西部通	我們歡迎鄉事委員會的支持。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	道和后海灣幹線。	
	<p>基於風水理由，強烈反對把位於洪水橋的擬議后海灣幹線隧道路段建於元朗認可墓地第 55 號的地底。</p> <p>應提供通往區內的通道，並改善區內現有的道路。</p>	<p>我們已經以高架道路取代隧道路段，並知道鄉事委員會已接納這條新路線。</p> <p>我們會提供前往廈村／洪水橋等地區的通道。</p>
8. 環境諮詢委員會	<p>大致上關注內地與香港共同進行的環境監察計劃、蛇口填海工程的規模、橋樑的外觀設計，以及后海灣的整體生態平衡等事項。</p> <p>在十號幹線北段的環境影響評估報告完成並獲通過之前，不應展開南段的建造工程。</p>	<p>擬備工程計劃的環境影響評估報告時，會討論這些問題。</p> <p>未得環境諮詢委員會的同意和環境保護署署長的批准，我們不會展開南段的建造工程。</p>
9. 香港港口及航運局主席胡應湘爵士	由於涉及一條較長而且迂迴的路線，青龍大橋並不能把新界西北部與香港國際機場有效地連接起來。反之，	建造屯門至赤鱸角連接路，並不表示沒有需要興建十號幹線，因為十號幹線會有

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	應興建一條包括隧道和橋樑的通道，由屯門直達赤鱸角。	<p>不同功用：</p> <p>(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大得多。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；</p> <p>(b) 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。大部分車輛仍會使用三號幹線或十號幹線前往貨櫃港和市區；</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
10. 王于漸教授	政府應向三號幹線(郊野公園段)購買道路容車量，令使用屯門公路的部分車輛改行三號幹線，從而惠及物流服務業。 屯門公路的使用率現已過高，深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線的完工日期出現差距，會導致屯門公路的交通更為擠塞。	政府的回應 (c) 屯門至赤鱸角連接路不會有助紓緩來自屯門和三號幹線的交通； (d) 長遠來說，除十號幹線外，我們也有需要興建屯門至赤鱸角連接路。 建造和營辦三號幹線，是三號幹線(郊野公園段)有限公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。 我們建議把十號幹線北段的完工日期提前至二零零七年，以確保工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
		<p>年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零至一一年度，當三號幹線的行車量也達到飽和時，問題就會真正出現。</p>
	<p>十號幹線不能圓滿地解決把過境車輛連接到市區的問題。</p>	<p>我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要興建這條道路，而目前的擬議路線最符合實際需要，來自深港西部通道的過境車輛可循這條最直接的路線，前往市區和葵涌貨櫃港等主要目的地。屯門至赤鱸角連接路則為連接機場的更直接通道。除十號幹線外，我們也有需要興建這條連接路。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>青龍大橋可以列為一個獨立的工程項目，展開建造工程。</p>	<p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和。我們須要興建十號幹線北段，以應付過境活動預計會帶來的交通需求，配合新界西北部預計的人口增長和就業增長，並紓緩屯門公路的交通情況。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>目前正確的重點，是把香港發展成為華南地區的物流中心，可是十號幹線卻反映政府的規劃有欠周詳。</p> <p>如採納“政府資助三號幹線以減低收費”的做法，則使用率偏低的三號幹線在短期來說可算是較符合成本效益的解決方法，既可連接后海灣幹線，也可紓緩屯門公路的擠塞情況。</p>	<p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動以及新界西北部和大嶼山人口增長預計會帶來的需求，而並非僅為配合物流服務業的發展。有關進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施。</p> <p>建造和營辦三號幹線，是三號幹線(郊野公園段)有限公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p>
11. 香港規劃師學會	政府並無清楚指出興建十號幹線的目的和需要，也未有提出充分理由加以證明。政府所進行的評估範圍非常狹窄，顯然沒有考慮十號幹線與土地用途規劃的關係，以及北段會造成的環境影響，也沒有考慮過持續	我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要興建這條道路，而目前的擬議路線最符合實際需要。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見發展的準則。	政府的回應
12. 香港物資流通協會	支持興建深港西部通道／后海灣幹線，因為這些工程計劃有助促進貨運流通。	我們歡迎協會的支持。

就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見

發展的準則。

若十號幹線成為收費道路，也會出現使用率偏低的情況。

在承擔其他開支前，應確保已充分利用現有的運輸基礎設施。

政府的回應

我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要、以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐定這條幹線的收費水平。

三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和。因此，我們原先建議在二零一零/一一年度建成十號幹線北段。後來，由於區議會憂慮屯門公路的交通會受到影響，我們才建議提前建成十號幹線北段。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>反對興建十號幹線，因為這條道路對物流服務業沒有即時的幫助。</p> <p>政府應補貼三號幹線的使用者。</p> <p>有助物流服務業經營的其他基建發展，應提交物流發展局討論。</p>	<p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動和新界人口增長預計會帶來的需求，而並非僅為配合物流服務業的需要。有關進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施（例如屯門至赤鱸角連接路）。</p> <p>建造和營辦三號幹線，是三號幹線（郊野公園段）有限公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p> <p>我們會與物流發展局保持密切聯絡，研究與物流服務業有關的主要基建發展（例如屯門至赤鱸角連接路）。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
13. 三號幹線(郊野公園段)有限公司	<p>提議興建另一條道路，即西部公路，連接后海灣幹線與汀九，並在二零零五年落成，以配合深港西部通道／后海灣幹線通車。這條道路的估計造價約為 30 億元。</p> <p>政府應補貼三號幹線的使用者，令一部分原先使用屯門公路的車輛改行三號幹線。</p> <p>對政府建議立即興建整條十號幹線提出最強烈的反對，因為十號幹線會與三號幹線直接競爭。</p>	<p>我們會研究興建一條由深港西部通道／后海灣幹線通往東部的通路，並會在詳細設計深港西部通道／后海灣幹線時，研究各個路線方案，從而確定可行的路線。</p> <p>建造和營辦三號幹線，屬該公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p> <p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和，因此我們原先建議在該年度內建成十號幹線北段。由於區議會擔心此舉會對屯門公路的交通造成影響，我們後來建議提前建成十號幹線北段。當局是在九十年代中期確定除三號幹</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	十號幹線的規劃，應配合香港日後對貨櫃碼頭設施和另一條連接香港國際機場的全天候道路的需要，以及滿足香港物流服務業作適當發展的要求。	線外，還有需要加建一條南北連接道路。 我們須要興建十號幹線，以應付過境活動和新界人口增長預計會帶來的需求。有關日後提供貨櫃碼頭設施和進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施(例如屯門至赤鱸角連接路)。
14. 反對小欖工程(十號幹線)關注小組	小組關注深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線在完工日期上的差距，會令屯門公路的擠塞情況更見嚴重。	我們建議把十號幹線北段的完工日期提前，以確保各項工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
		一零/一一年度，當三號幹線的行車量都達到飽和時，問題便會真正出現。
	<p>如十號幹線沒有適當的收費策略，車輛會繼續使用屯門公路。</p> <p>應興建一條由后海灣幹線直達三號幹線，並途經天水圍的連接道路。</p> <p>政府應檢討十號幹線的整體規劃，並考慮這條道路為香港新貨櫃碼頭設施提供服務的重要功用。</p>	<p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐定這條幹線的收費水平。</p> <p>我們會研究興建一條由深港西部通道／后海灣幹線通往東面的通路，並會在詳細設計深港西部通道／后海灣幹線時，研究各個路線方案，從而確定可行的路線。</p> <p>我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要興建這條道路，以配合已知的規劃參數，而目前的擬議</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	應改為以隧道形式，興建一條由屯門直達赤鱸角的連接道路，以提供另一條前往香港國際機場的通道。	屯門至赤鱸角連接路不能發揮十號幹線的功能，而興建十號幹線不僅是為了配合物流服務業的發展。我們有計劃興建這條連接路，但動工的優先次序較十號幹線為低。
15. 規劃顧問余立基先生	<p>由於屯門公路和三號幹線的功能與十號幹線相似，興建十號幹線的理據並不充分。</p> <p>十號幹線的路線不能促進物流服務業的發展。由於不同的道路網有“時間—距離差異”，以隧道連接屯門與香港國際機場的方案，效率較佳。</p>	<p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和。無論如何，我們都須要興建十號幹線。</p> <p>屯門至赤鱸角連接路不能發揮十號幹線的功能，而興建十號幹線不僅是為了配合物流服務業的發展。我們有計劃興建這條連接路，</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
16. 屯門掃管笏老青山村居民聯會	<p>由於工程計劃會嚴重影響居民的生計，並會影響風水和環境，因此居民強烈反對興建十號幹線。</p> <p>若要實施這項工程計劃，沿掃管笏而建的路段應以隧道形式興建，並且應將路線遷移至北面的山谷，盡量減少滋擾。</p>	<p>政府的回應</p> <p>但動工的優先次序較十號幹線為低。</p> <p>在掃管笏有不少限制，局限了連接路的路線。雖然我們相信在上述限制之下，已刊憲的路線是折衷的解決辦法，但仍會繼續探討可否進一步減少連接路對鄉村的影響，以及可否改移路線。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
17. 拯救海岸線學會 (Save Our Shorelines Society)	<p>學會大致上關注有關工程計劃的規劃、施工程序和政策事宜。</p> <p>由於在規劃上有重大改動，十號幹線的整個構思應予以檢討。</p>	<p>《第三次整體運輸研究》提供了規劃運輸基礎設施的藍圖。不過，我們仍會因應最新的行車量預測和其他社會經濟轉變，檢討個別工程的施工計劃。因此，我們對所用的整套基本假設資料甚有信心，並可據此修訂我們對日後的交通需求所作的預測，以及有關興建新基礎設施需求的建議。</p> <p>我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要建造這條幹線，而目前的擬議路線最符合實際需要。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>基於經濟和環境的理由，目前所設計的工程計劃並不合理。</p> <p>三號幹線目前的使用率偏低，當局應採取經濟措施，盡量提高幹線的使用。</p>	<p>根據我們的評估，十號幹線每年的經濟內部回報率約為20%。這項工程計劃對環境造成的影響，會在環境評估報告中闡明。</p> <p>建造和營辦三號幹線，屬該公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p>
	<p>政府應從多個專業層面，更深入分析日後的貨運量需求。</p>	<p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動和新界人口增長預計會帶來的需求。有關日後提供貨櫃碼頭設施和進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施。</p>
18. 世界自然(香港)基金會	<p>由於只有在香港境內的一段深港西部通道須進行環境影響評估，故此未必</p>	<p>深港西部通道／后海灣幹線的環境影響評估會考慮香港</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>能妥為評估深港西部通道的建造工程和運作所產生的全部影響，以及整項深港西部通道工程計劃對后海灣的生態所造成的累積影響，</p> <p>基金會大致上很關注工程計劃對環境和生態造成的影響。</p> <p>應妥為評估十號幹線南、北兩段所造成的累積影響。</p> <p>環境影響評估批准進行南段這部分的工程，不應用作建造北段以及日後興建其他連接道路的理據。</p>	<p>和深圳雙方進行的工程會對后海灣造成的累積影響。</p> <p>環境影響評估報告會討論這些問題。</p> <p>進行環境影響評估時，會評估這些問題。</p> <p>我們不會以此作為建造北段及其他連接道路的理據。</p>
19. 地球之友	<p>極度關注當局缺乏整體的運輸規劃，以及深港西部通道和有關工程計劃對環境造成的影響。</p> <p>深港西部通道通車後所帶來的交通問題如未能紓緩，會使屯門公路的交通擠塞情況更加嚴重，因而造成嚴重的噪音和空氣污染。</p>	<p>我們在規劃興建深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線時，已採取一套整體策略。</p> <p>我們建議提前建造十號幹線北段，以便進一步預防屯門公路出現交通擠塞的情況。此舉可確保各項工程</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	關注當局缺乏可信的交通數據，以證明確有需要進行有關工程計劃。	<p>計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零／一一年度，當三號幹線的行車量都達到飽和時，問題便會真正出現。</p> <p>我們已向委員會提交完備的行車量預測資料，作為佐證。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
20. 香港觀鳥會	如十號幹線實行收費，可能無法達到要調節深港西部通道與香港之間的交通流量這個目的。	我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，以釐定這條幹線的收費水平。
21. 屯門鄉事委員會	由於環境影響評估工作經費不足和做得不好，當局進行的調查並不足夠，未能確定在工地棲息的雀鳥種類，以及建造和營運十號幹線會對這些雀鳥造成的潛在影響。	很擔心十號幹線越過掃管笏村會造成不良影響。

在掃管笏有不少限制，局限了連接路的路線。雖然我們相信在上述限制之下，已刊憲的路線是折衷的解決辦法，但仍會繼續探討可否進一步減少連接路對鄉村的影響，以及可否改移路線。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
22. 屯門鄉郊區	擔心補償和安置的安排。	我們會與受影響的居民密切聯繫，商討有關安排。

繁忙時段十號幹線，深井隧道，三號幹線（郊野公園段），屯門公路，汀九橋，青嶼幹線，元朗公路及吐露港公路行車量 / 容車量比率預測

年度	方案	十號幹線		深井隧道	三號幹線	屯門公路		汀九橋	青嶼幹線	元朗公路	吐露港公路
		南段-青龍大橋	北段			屯門市段	深井段				
	容車量 (每小時小客車單位)	5400	5400	3600	5400	3600	5400	5400 / 7200	5400	3600 / 5400	5400 / 7200
2001	現在的情況	-	-	-	0.56 (0.84)	0.87 (0.96)	1.09 (1.07)	0.90 (1.12)	0.39 (0.34)	0.97 (1.09)	1.26 (1.34)
2006	沒有深港西部通道 / 后海灣幹線的情況	-	-	-	0.76 (0.94)	0.89 (1.00)	1.11 (1.10)	0.71 (0.84)	0.79 (0.74)	0.76 (0.85)	0.97 (1.02)
2006	深港西部通道 / 后海灣幹線通車後的情況	-	-	-	0.85 (1.04)	0.92 (1.03)	1.20 (1.19)	0.79 (0.94)	0.83 (0.78)	0.94 (1.04)	0.90 (0.95)
2008	十號幹線通車後的情況	0.31 (0.29)	0.32 (0.34)	0.95 (1.05)	0.71 (0.86)	0.97 (1.00)	0.85 (0.87)	0.79 (0.91)	0.63 (0.61)	0.77 (0.86)	0.90 (0.95)
2011	沒有十號幹線的情況	-	-	-	1.00 (1.15)	1.03 (1.08)	1.27 (1.31)	0.88 (0.98)	1.01 (0.97)	1.04 (1.14)	0.97 (1.02)
2011	十號幹線通車後的情況	0.36 (0.34)	0.35 (0.37)	0.99 (1.08)	0.81 (0.94)	0.98 (1.01)	0.92 (0.94)	0.84 (0.93)	0.70 (0.69)	0.96 (1.07)	0.94 (0.99)
2016	沒有十號幹線的情況	-	-	-	1.19 (1.26)	1.14 (1.13)	1.35 (1.43)	0.97 (1.06)	1.18 (1.16)	1.34 (1.42)	1.06 (1.12)
2016	十號幹線通車後的情況	0.43 (0.43)	0.60 (0.61)	1.04 (1.11)	0.96 (1.06)	0.99 (1.03)	0.95 (0.97)	0.92 (1.04)	0.81 (0.81)	1.28 (1.36)	1.03 (1.09)

註解：0.66 - 下午繁忙時段的行車量 / 容車量比率
 (0.66) - 上午繁忙時段的行車量 / 容車量比率
 假設汀九橋及吐露港公路於二零零六年以前由三線擴闊至四線
 假設元朗公路於二零零六年以前由二線擴闊至三線
 假設十號幹線北段收費與三號幹線（郊野公園段）收費相同

擬稿

PWSC(2001-02)xx

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2002年1月30日

總目 706 — 公路
運輸 — 道路
519TH — 十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路

請各委員向財務委員會建議 —

- (a) 把 **519TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路 — 北段詳細設計」；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 3,370 萬元；以及
- (b) 把 **519TH** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

目前，青嶼幹線一旦封閉，大嶼山便沒有替代的對外連接道路。此外，新界西北與市區之間的現有道路網將不能應付未來由新界西北和大嶼山的預計人口增長，以及跨界活動所產生的交通需求量。

建議

2. 路政署署長建議把 **519TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 1 億 3,370 萬元，用以委聘顧問為擬建的十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路的掃管笏至元朗公路段（下稱「北段」）進行詳細設計，以及進行相關的工地勘測。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 519TH 號工程計劃的工程範圍包括 —

- (a) 南段（北大嶼山至掃管笏段）
 - (i) 興建一條約 7 公里長、由北大嶼山至掃管笏的行車道，包括青龍大橋、大欖涌隧道及連接屯門公路的連接路；以及
- (b) 北段（掃管笏至元朗公路段）
 - (i) 興建一條 4.5 公里長、由掃管笏至藍地附近元朗公路的雙程三線分隔行車道，包括 4 公里長、雙程三線行車的藍地隧道、一個位於藍地石礦場的繳費廣場及相關的交匯處，以連接其他重要通道。
- (c) 南北兩段
 - (i) 進行相關的土木、土力、環境美化、道路及渠務工程；興建附屬建築物、收費設施；裝設機電設備並實施紓減環境影響措施；以及
 - (ii) 設置有關的交通管制及監察系統。

4. 現建議提升為甲級的工程計劃部分包括 —

- (a) 為北段進行上文第 3(b)及(c)(i)段所述的全部建議工程的詳細設計；
- (b) 進行相關的工地勘測及監督；以及
- (c) 擬備招標文件和評估投標書。

工地平面圖及藍地隧道的典型橫切面圖分別載於附件 1 及 2。我們可能會在進行詳細設計期間，因應進一步研究的結果，以及視乎在計劃刊憲後接獲的市民意見而更改定線。

理由

5. 目前，大嶼山及赤鱗角香港國際機場的唯一對外通道是青嶼幹線。青嶼幹線一旦封閉，大嶼山便沒有通道通往本港其他地區。因此，我們建議興建十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路作為替代連接道路。我們亦需要興建十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路，以應付由新界西北及大嶼山的預計人口增長，以及跨界活動所產生的預測交通需求量。
6. 考慮到現有計劃中已承諾進行的發展及《拓展策略檢討》中的策略性增長，我們預計新界西北的人口會由 1996 年的 80 萬人，增至 2011 年的 140 萬人。此外，北大嶼山的人口亦會由 2000 年的 48 000 人增至 2006 年的 401 000 人。因此，我們必須興建十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路，以應付因這些發展而不斷增加的交通需求量。
7. 再者，由於珠江三角洲地區的經濟迅速發展，香港與內地之間的跨界車輛交通量亦急劇增加。十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路連同擬建的深港西部通道及后海灣幹線，將組成重要道路網的一部分，以應付不斷增加的跨界交通量。我們會致力在目標日期，即 2005 年年底建成深港西部通道和后海灣幹線。因此，我們需要完成興建道路網，以便連接這些未來的道路，從而充分配合跨界交通流量。
8. 根據最新的交通預測，在設有和沒有擬建的十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路兩種情況下，其附近的主要路段在早上繁忙時間內的行車量／容車量¹比例如下 —

¹ 行車量／容車量比例是反映道路表現的指標。當行車量／容車量比例相等於或少於 1.0 時，表示道路有足夠的容車量應付預期的行車量，交通會暢順。行車量／容車量比例高於 1.0 時，表示會出現輕微擠塞；超過 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目再進一步增加時，車速會逐漸減慢。

主要路線	行車量／容車量比例				
	2001 年	2006 年		2011 年	
		沒有 深港西部通 道	設有 深港西部通 道	沒有 十號幹線	設有 十號幹線
十號幹線 — 北大嶼山至 元朗公路南段	-	-	-	-	0.34
十號幹線 — 北大嶼山至 元朗公路北段	-	-	-	-	0.37
三號幹線郊野公園段	0.84	0.94	1.04	1.15	0.94
屯門公路深井段	1.07	1.10	1.19	1.31	0.94

註 (1) 表內數字表示各條交通走廊在上午繁忙時間往市區方向的行車量／容車量比例。

(2) 格內出現橫線代表有關的擬建路段仍未建成。

在沒有十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段的情況下，屯門公路，特別是深井段，在 2011 年的行車量／容車量比例約高達 1.31；而三號幹線郊野公園段的交通容量也會出現飽和。在十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段啓用後，我們可將屯門公路和三號幹線的行車量／容車量比例控制在 0.94 的可處理水平。

9. 我們已在 1999 年 5 月展開北段的勘測及初步設計工作。我們已完成有關工作，並確定了十號幹線的路線，以及對受影響地區的相關土地、環境、渠務、交通及其他影響。現建議進行北段的詳細設計。由於我們沒有所需的內部資源，故須委聘顧問公司進行詳細設計工作和監督相關的工地勘測。

對財政的影響

10. 按付款當日價格計算，我們估計該部分工程計劃的費用為 1 億 3,370 萬元（見下文第 11 段），分項數字如下：

		百萬元	
(a)	顧問費		93.6
	(i) 檢討勘測及初步設計；進行詳細設計；擬備招標文件和評估投標書	87.7	
	(ii) 監督工地勘測	1.2	
	(iii) 機電工程營運基金及電訊管理局營運基金收費	4.7	
(b)	工地勘測		30.0
(c)	應急費用		10.0
	小計		<u>133.6</u>
			(按 2001 年 9 月價格計算)
(d)	價格調整準備金		0.1
	總計		<u>133.7</u>
			(按付款當日價格計算)

按人工作月數估計的顧問費分項數字載於附件 3。

11. 如建議獲批准，我們會作出分期開支安排如下 —

年度	百萬元 (按 2001 年 9 月價格計算)	價格 調整因數	百萬元 (按付款當日價格計算)
2002-2003	59.6	0.99700	59.4
2003-2004	72.0	1.00398	72.3
2004-2005	<u>2.0</u>	1.01101	<u>2.0</u>
	<u>133.6</u>		<u>133.7</u>

12. 我們按政府對 2002 至 2005 年期間工資和建造價格增加的趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以總價合約形式委聘顧問。由於詳細設計工作為期超過 12 個月，合約會訂定可調整價格的條文。顧問會按照透過慣常競投程序批出的合約，監督工地勘測工程。

13. 建議的詳細設計及工地勘測不會增加每年的經常財政負擔。

公眾諮詢

14. 我們在 1999 年 9 月至 2000 年 7 月期間，就北段的建議定線及位於藍地的一個交匯處的土地勘測工程，諮詢屯門鄉事委員會、有關的村代表及區內居民。在這些諮詢會議上，我們提供了工程計劃的詳情，並解釋了選擇擬建交匯處的建議地點的原因。應屯門鄉事委員會的要求，我們研究了替代定線及可否將擬建交匯處遷至元朗公路南面上藍地礦場的位置。基於城市規劃、環境、工程、建築費用，以及對區內居民的影響等理由，我們的結論是建議的定線為最可取的方案，而且從技術及環境角度而言，遷移擬建交匯處並不可行。我們已告知屯門鄉事委員會及村代表有關的結果，屯門鄉事委員會及村代表亦普遍接受擬建交匯處的建議地點。他們要求當局檢討有關的政策，以便在落實定線前，解決收地、補償及安置安排等問題。這些問題會根據法定程序處理。

15. 我們在 2000 年 11 月至 2001 年 11 月期間，就十號幹線的工程計劃諮詢屯門區議會。議員原則上不反對該項工程計劃，也不反對進行北段的詳細設計，但要求當局處理區內居民所關注的收地、補償及安置問題。另外，有關方面成立了工作小組跟進該等事項。工作小組支持該項工程計劃，但要求當局檢討有關的政策，以妥善解決收地、補償及安置問題。我們正研究有關事宜，並會根據法定程序處理。我們在 2001 年 8 月及 9 月就深港西部通道／后海灣幹線工程計劃諮詢屯門區議會時，議員對屯門公路受到的交通影響表示關注，並通過動議，要求當局盡快建成十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路，以應付深港西部通道及后海灣幹線帶來的交通量。在考慮籌備工作及建造工程所需的時間後，我們認為十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路最早可提前至 2007/08 年度建成。

16. 我們在 2001 年 9 月就深港西部通道／后海灣幹線工程計劃諮詢元朗區議會交通及運輸委員會時，委員對屯門公路受到的交通影響表示關注。在 2001 年 12 月的元朗區議會會議上，議員通過動議，贊成興建后海灣幹線及十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路，但要求政府盡量減少施工時所造成的影響，並提供連接元朗地區的连接路，以及解決收地及安置問題。

17. 我們在 2001 年 10 月就深港西部通道／后海灣幹線工程計劃諮詢立法會交通事務委員會時，委員關注到深港西部通道和后海灣幹線通車後，會導致屯門市中心和屯門公路嚴重擠塞，情況不能接受。他們並認為，有關輔助基礎設施（特別是十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段）的規劃工作，應為深港西部通道和后海灣幹線的施工計劃互相配合。委員同時接獲一些團體和市民就十號幹線提出的意見。交通事務委員會在 2001 年 11 月 23 日討論十號幹線工程計劃，並在 2001 年 11 月 8 日、12 月 17 日及 2002 年 1 月 11 日與有關方面舉行公聽會。事務委員會會在 2002 年 1 月 17 日進一步討論該項工程計劃。

對環境的影響

18. 十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路工程計劃屬《環境影響評估條例》（第 499 章）附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工及設施的運作申領環境許可證。我們會根據《環境影響評估條例》的規定，呈交環境影響評估報告予環境保護署署長審批，並會依照法定程序，公開評估報告，以徵詢公眾人士和環境問題諮詢委員會的意見。我們在施工前，需要就工程計劃向當局申領環境許可證。

19. 建議的詳細設計不會對環境造成任何不良影響。我們會實施標準的污染管制措施，以控制相關工地勘測對環境的影響。工地勘測只會產生很少建築和拆卸物料。我們會規定負責詳細設計的顧問，在日後實施建築工程合約時，須充分研究措施以盡量減少建築及拆卸物料的數量，並盡量循環再造或再用這些物料。

土地徵用

20. 建議的詳細設計及工地勘測無須徵用土地。

背景資料

21. 我們在 1997 年 8 月把 **519TH** 號工程計劃提升為乙級，並在 1997 年 12 月把 **519TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為 **715TH** 號工程計劃「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路 — 勘測及初步設計工作」；按付款當日價格計算，估計費用為 3 億 5,380 萬元，用以進行十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路的勘測及初步設計工作。我們已於 1999 年 9 月完成南段的初步設計，並於 1999 年 12 月把 **519TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為 **738TH** 號工程計劃「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路 — 南段詳細設計」；按付款當日價格計算，估計費用為 4 億 5,450 萬元，用以進行南段的詳細設計工作。至於北段，我們計劃在 2002 年年中展開詳細設計工作，預期在 2003 年年底完成。

22. 我們估計這項工程計劃會開設的職位約有 85 個，包括 55 個專業／技術人員職位和 30 個工人職位，合共 1 220 個人工作月。

運輸局

2002 年 1 月

擬稿

PWSC(2001-02)xx

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2002年1月30日

總目 706 — 公路

運輸 — 道路

759TH — 深港西部通道

736TH — 后海灣幹線

請各委員向財務委員會建議 —

- (a) 把 **759TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「深港西部通道 — 詳細設計及相關的工地勘測」；按付款當日價格計算，估計費用為 6,610 萬元；
- (b) 把 **736TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「后海灣幹線 — 詳細設計及相關的工地勘測」；按付款當日價格計算，估計費用為 6,080 萬元；以及
- (c) 把 **759TH** 和 **736TH** 兩項工程計劃的餘下部分保留為乙級。

問題

香港特別行政區（下稱「香港特區」）與深圳之間現有跨界行車通道的容車量，不足以應付現時和預期日後的跨界交通量。

建議

2. 路政署署長建議把 **759TH** 和 **736TH** 兩項工程計劃的部分項目提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用分別為 6,610 萬元和 6,080 萬元，用以委聘顧問就擬建的深港西部通道和後海灣幹線進行詳細設計和相關的工地勘測工作。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **759TH** 號工程計劃的工程範圍包括 —
- (a) 築建一條長 3.2 公里，橫跨後海灣的雙程三線分隔車道，擬建車道為深港西部通道香港段，由新界西北部的鰲磡石伸延至香港特區邊界；
 - (b) 裝置交通管制及監察系統；以及
 - (c) 進行相關的土木、結構、機電、海事、土力、環境美化和排水渠工程；安裝消防設備；實施紓減環境影響措施；設置街道照明設施、輔助交通設備和路線指示標誌。
4. 我們現建議提升為甲級的 **759TH** 號工程計劃部分項目如下 —
- (a) 為上文第 3 段所述的擬議工程進行詳細設計；
 - (b) 進行相關的工地勘測和監管工作；以及
 - (c) 擬備招標文件和評審標書。

深港西部通道的工地平面圖和切面圖分別載於附件 1 和附件 2。

5. **736TH** 號工程計劃的工程範圍包括 —
- (a) 築建一條長 5.4 公里的雙程三線分隔車道，連接深港西部通道在鰲磡石的着陸點與藍地的元朗公路；

- (b) 關建一個連通其他必需通路的交匯處；
- (c) 於后海灣幹線與現有的運輸網絡之間關建一條東行連接路，方便東行交通；
- (d) 關建通往洪水橋和廈村區的通路；
- (e) 關設掉頭設施，並設置秤車站和拖車基地；
- (f) 裝置交通管制及監察系統；以及
- (g) 進行相關的土木、結構、機電、土力、環境美化和排水渠工程；安裝消防設備；實施紓減環境影響措施；設置街道照明設施、輔助交通設備和路線指示標誌。

6. 我們現建議提升為甲級的 **736TH** 號工程計劃部分項目如下 —

- (a) 為上文第 5 段所述的擬議工程進行詳細設計；
- (b) 進行相關的工地勘測和監管工作；以及
- (c) 擬備招標文件和評審標書。

后海灣幹線的工地平面圖和切面圖分別載於附件 3 和附件 4。

7. 深港西部通道和后海灣幹線的定線可能需要在詳細設計階段作出修訂，並可能會因應道路計劃刊憲後接獲的反對意見作出修訂。

8. 我們計劃在 2002 年年初展開深港西部通道和后海灣幹線的詳細設計工作，然後會為建造工程進行招標工作。我們計劃在 2003 年年中動工築建深港西部通道和后海灣幹線，並會盡可能如期在 2005 年年底完成有關工程。深港西部通道和后海灣幹線兩項工程計劃現時的預算費分別為 28 億元和 64 億元（按 2001 年 9 月價格計算）。

理由

9. 位於落馬洲、文錦渡和沙頭角的三條現有跨界行車通道的容車量

已接近飽和。在 2001 年，這三條跨界通道平均每天的行車量達 34 300 架次。在過去五年，跨界交通量的增幅達 41%，平均每年有 7%的增長。我們預期上述跨界通道的交通量會在未來五年內超出其容車量。這些跨界通道來回方向在 2001 年平均每天的行車量，以及假設深港西部通道可在 2005/06 年通車，到 2006、2011 和 2016 年的預計行車量列述如下 —

跨界通道	2001 年	2006 年	2011 年	2016 年
	來回方向每天的行車量（架次）			
落馬洲	24 100	24 800	24 700	25 000
文錦渡	7 800	9 700	9 800	10 000
沙頭角	2 400	2 200	2 400	2 300
深港西部通道	-	28 400	46 100	80 000
總計	34 300	65 100	83 000	117 300

深港兩地政府均認同有需要消除這些可能會妨礙貿易和影響交通的障礙。不過，由於現有的跨界通道均鄰近深圳市中心，要將它們擴建有一定困難。目前，逾 80%的跨界交通須取道深圳市中心的主要道路，造成嚴重的交通擠塞和環境問題。在香港方面，這些通道擠塞的交通導致新深路、文錦渡路和沙頭角公路在繁忙時間出現車龍。在繁忙日子，落馬洲跨界通道的車龍更延伸至粉嶺公路和新田公路。

10. 在 2001 年 3 月完成的跨界通道進一步研究曾評估未來的跨界交通需求。研究確定有需要築建第四條陸路跨界通道（即深港西部通道）和其連接路（即后海灣幹線），以應付日後的交通需求。深港西部通道可紓緩現已接近飽和的陸路跨界通道的交通；有助本港貨櫃港的進一步發展；促進本港與中國南部地區的貿易；推動經濟進一步發展，特別是在金融、物流和旅遊業方面的發展；以及加強本港作為珠江三角洲地區樞紐的地位。預期深港西部通道可為本港帶來龐大的經濟利益。上述研究估計，在 2000 至 2020 年這 20 年的規劃期內，深港西部通道帶來的淨收益可達 1,750 億元（按 1998 年價格計算）。

11. 深港西部通道和后海灣幹線會在藍地連接至元朗公路，向東可通往三號幹線郊野公園段，向西可通往屯門公路。我們現正策劃築建由藍地至大嶼山北部的一段十號幹線，為駕車人士提供另一條快速公路。沙頭角、文錦渡、落馬洲和深港西部通道這四條跨界通道會與四條南北行的連接道路，即吐露港公路、三號幹線郊野公園段、十號幹

線和屯門公路互相連接，形成一個四通八達的道路網（見附件 5）。

12. 根據我們的評估，在深港西部通道通車初期，雖然三號幹線郊野公園段和屯門公路在繁忙時間的交通量會接近或略高於容車量，但這兩條公路仍可以應付增加的交通量。元朗和屯門區議會關注到深港西部通道通車後對屯門公路交通的影響，並強烈促請當局及早築建連通后海灣幹線與深井的十號幹線北段。為解決議員所關注的問題，並預防屯門公路出現擠塞情況，我們已提交計劃，以便提前在 2007 年建成十號幹線北段。至於南段，則會在 2008 年建成。

13. 我們已在 2001 年 8 月展開深港西部通道工程計劃的勘測和規劃工作，並已為首選路線制定概念設計。受影響地區的相關土地、海事、排水和環境影響評估研究現正進行，預定在 2002 年年底完成。至於后海灣幹線工程計劃，我們正進行勘測和初步設計工作，並已確定其定線。我們現正就這項工程計劃的土地、環境、排水和交通影響評估進行最後階段的工作。

14. 深港西部通道和后海灣幹線的詳細設計工作需要多方面的專家參與，工作範圍如下 —

- (a) 設計一條主要高架道路，其中一段為橫跨航道的橋樑，另進行地基的排水和土力工程設計；
- (b) 進行交通工程方面的工作，制定交通管理措施（包括轉線安排）以配合內地右上左落的行車安排；
- (c) 設計交通管制及監察系統；以及
- (d) 進行環境評估工作，以便實施建議的紓減環境影響措施。

此外，我們須進行工地勘測工作，為詳細設計工作提供更多土力資料。由於我們沒有所需的內部資源，故須委聘顧問進行詳細設計並監管相關的工地勘測工作。

對財政的影響

15. 按付款當日價格計算，估計 759TH 和 736TH 兩項工程計劃有關部分項目所需的費用分別為 6,610 萬元和 6,080 萬元，分項數字如下 —

759TH 號工程計劃的預算（深港西部通道）

		百萬元	
(a)	顧問費	37.0	
	(i) 檢討勘測和規劃工作的結果；進行詳細設計；擬備招標文件和評審標書	33.6	
	(ii) 監管工地勘測工作	1.8	
	(iii) 機電工程營運基金收費	1.6	
(b)	工地勘測工作	23.3	
(c)	應急費用	6.0	
	小計	66.3	（按 2001 年 9 月價格計算）
(d)	價格調整準備	(0.2)	
	總計	66.1	（按付款當日價格計算）

736TH 號工程計劃的預算（后海灣幹線）

		百萬元	
(e)	顧問費	43.4	
	(i) 檢討勘測和初步設計工作的結果；進行詳細設計；擬備招標文件和評審標書	40.9	
	(ii) 監管工地勘測工作	1.0	
	(iii) 機電工程營運基金收費	1.5	
(f)	工地勘測工作	12.0	

		百萬元	
(g)	應急費用	5.5	
	小計	<u>60.9</u>	(按 2001 年 9 月 價格計算)
(h)	價格調整準備	(0.1)	
	總計	<u>60.8</u>	(按付款當日 價格計算)

按人工作月數估計的顧問費分項數字載於附件 6。

16. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下 —

759TH 號工程計劃的預算

年度	百萬元 (按 2001 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2001-2002	0.1	1.00000	0.1
2002-2003	53.7	0.99700	53.5
2003-2004	10.5	1.00398	10.5
2004-2005	<u>2.0</u>	1.01101	<u>2.0</u>
	<u>66.3</u>		<u>66.1</u>

736TH 號工程計劃的預算

年度	百萬元 (按 2001 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2001-2002	1.7	1.00000	1.7
2002-2003	47.8	0.99700	47.7
2003-2004	9.4	1.00398	9.4
2004-2005	<u>2.0</u>	1.01101	<u>2.0</u>
	<u>60.9</u>		<u>60.8</u>

17. 我們按政府對 2001 至 2005 年期間工資和建造價格趨勢所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以總價合約形式委

聘顧問進行詳細設計工作。由於有關工作需時超過 12 個月，故合約會訂定可調整價格的條文。顧問並會監管將透過競投程序批出的工地勘測工作。

18. 建議就深港西部通道和後海灣幹線進行的詳細設計和工地勘測工作均不會引致每年有經常的財政負擔。

公眾諮詢

19. 我們分別在 2001 年 8 月 31 日和 9 月 3 日諮詢屯門鄉事委員會和屯門區議會。議員／委員原則上支持進行深港西部通道和後海灣幹線兩項工程計劃，但對下述事項則表示關注 —

- (a) 假如沒有新的連接道路（如十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路），以疏導上述兩項工程計劃引致增加的交通，則深港西部通道和後海灣幹線通車後，將會令屯門公路的交通量增加，以致屯門公路沿線和屯門區內道路出現不能接受的交通擠塞情況。屯門區議員通過動議，要求當局盡快建成十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路，以應付深港西部通道和後海灣幹線帶來的交通量。
- (b) 議員／委員並提出有關土地徵用、補償和安置安排，以及遷移墳墓事宜。我們答允根據政府在清理土地、收地和安置方面的既定政策研究上述事宜。此外，我們並會改良工程計劃的設計，以便進一步減少工程計劃所造成的影響。
- (c) 議員／委員並對擬建通道和幹線在施工期間和通車後對屯門居民造成的環境影響表示關注。我們承諾進行環境影響評估研究，並把建議的紓減環境影響措施納入詳細設計內，以符合《環境影響評估條例》的規定。

20. 我們已在 2001 年 9 月分別諮詢廈村鄉事委員會和元朗區議會交通及運輸委員會。委員對深港西部通道和後海灣幹線兩項工程計劃均表支持，但對下述事項則表示關注 —

- (a) 元朗區議會交通及運輸委員會部分委員認為，在十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路建成之前，元朗公路和屯門公路均不可能應付有關通道和幹線通車後引致增加的交通量。他們要求在鰲磡石築建后海灣幹線分支道路，經天水圍接達三號幹線郊野公園段，以紓緩上述的交通擠塞情況。我們會在詳細設計階段，研究可否在后海灣幹線與三號幹線郊野公園段之間增闢一條連接路。
- (b) 就擬在洪水橋建造的隧道，廈村鄉事委員會的代表基於風水理由，強烈反對在 YL/55 許可墓地之下建造隧道。我們已檢討並修訂定線，故無須建造隧道穿過該墓地。
- (c) 廈村鄉事委員會和元朗區議會交通及運輸委員會部分委員要求築建通路，通往元朗區內地方。我們答允會在進行詳細設計工作時作出研究，盡量滿足他們的要求。

21. 元朗區議會隨後在 2001 年 12 月通過動議，贊成興建后海灣幹線及十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路，但要求政府盡量減少施工時所造成的影響，並提供連接元朗地區的连接路，以及解決收地及安置問題。

22. 我們在 2001 年 9 月 17 日向環境諮詢委員會簡介深港西部通道和后海灣幹線兩項工程計劃。我們亦主動接觸一些環保團體，俾能在工程計劃的初步階段採納他們的意見。我們會繼續與他們聯絡，並會確保在進行環境影響評估研究時，適當處理他們所關注的問題。

23. 我們在 2001 年 10 月 26 日諮詢立法會交通事務委員會。議員關注到，深港西部通道和后海灣幹線通車後，會導致屯門市中心和屯門公路嚴重擠塞，情況不能接受。他們並認為，有關輔助基礎設施（特別是十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段）的規劃工作，應與深港西部通道和后海灣幹線的施工計劃互相配合。議員同時接獲一些團體和市民就十號幹線提出的意見。交通事務委員會在 2001 年 11 月 23 日討論十號幹線工程計劃，並在 2001 年 11 月 8 日、12 月 17 日及 2002 年 1 月 11 日與有關方面舉行公聽會。事務委員會會在 2002 年 1 月 17 日進一步討論該項工程計劃。

對環境的影響

24. 深港西部通道和後海灣幹線兩項工程計劃均屬《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目。我們正根據該條例的規定，就這兩項工程計劃進行環境影響評估研究。我們會把建議的紓減環境影響措施納入工程計劃的詳細設計內。我們會根據《環境影響評估條例》的規定，呈交環境影響評估報告予環境保護署署長審批，並會依照法定程序，公開評估報告，以徵詢公眾人士和環境諮詢委員會的意見。我們在動工前，會先就工程計劃向當局申領環境許可證。

25. 建議的詳細設計工作不會對環境造成影響。我們會實施標準的污染控制措施，以控制相關的工地勘測工作對環境的影響。有關的工地勘測工作只會產生極少量建築和拆卸物料。我們會要求負責詳細設計的顧問全面研究在日後進行建築工程時，如何盡量減少建築和拆卸物料的數量，並盡可能再用／循環再造這些物料。

土地徵用

26. 建議就深港西部通道和後海灣幹線進行的詳細設計和工地勘測工作無須徵用土地。不過，兩項工程計劃動工前須徵用土地。徵用土地的詳情和範圍會在詳細設計階段確定。

背景資料

27. 在 1996 年完成的探討香港對新跨界運輸通道帶來額外交通量的承受能力研究確定，有需要築建深港西部通道和後海灣幹線。我們其後進行了兩項研究，以探討相關的交通和工程事宜，這兩項研究分別為 —

- (a) 新跨界通道可行性研究第一階段 — 交通需求調查。這項研究在 1997 年 4 月展開，在 2000 年 3 月完成；以及
- (b) 新跨界通道可行性研究第二階段 — 有關環境、生態、土地用途規劃、土地徵用、經濟／財務可行性

及初步工程可行性／初步設計研究。這項研究在 1997 年 11 月展開，在 2001 年 3 月完成。

這兩項研究（亦稱為跨界通道進一步研究）所需的費用已在分目 700「一般其他非經常開支」項下撥款支付，但第二階段研究的工程計劃初步可行性研究所需的費用則在分目 6100TX「為工務計劃丁級工程項目進行道路工程、研究及勘測」項下撥款支付。

28. 我們分別在 1999 年 9 月和 2001 年 10 月把 736TH 號工程計劃和 759TH 號工程計劃提升為乙級。

29. 我們在 1999 年 9 月，委聘顧問進行后海灣幹線的勘測和初步設計工作，估計所需的 1,270 萬元費用（按付款當日價格計算）在分目 6100TX 項下撥款支付。我們又在 2001 年 8 月，委聘顧問進行深港西部通道的勘測和規劃工作，所需的 1,450 萬元費用（按付款當日價格計算）在分目 6100TX 項下撥款支付。

30. 我們估計為進行擬議詳細設計和工地勘測工作而開設的職位約有 170 個，包括 105 個專業／技術人員職位和 65 個工人職位，共需 1 330 個人工作月。

加快推行計劃

31. 我們預期深港西部通道和后海灣幹線如能加快動工築建，早日落成通車，可為香港帶來以下好處 —

- (a) 香港已有穩健的保險、金融、通訊和法律制度，再加強道路、港口和物流設施方面的基礎建設，可使本港的競爭力進一步提升，在鄰近國家中佔有優勢；
- (b) 由於中國加入世界貿易組織，加強與內地的聯繫，可讓本港把握機遇，開發珠江三角洲的巨大經濟潛力；以及
- (c) 提供更多就業機會，幫助刺激和穩定本港未來數年的經濟。

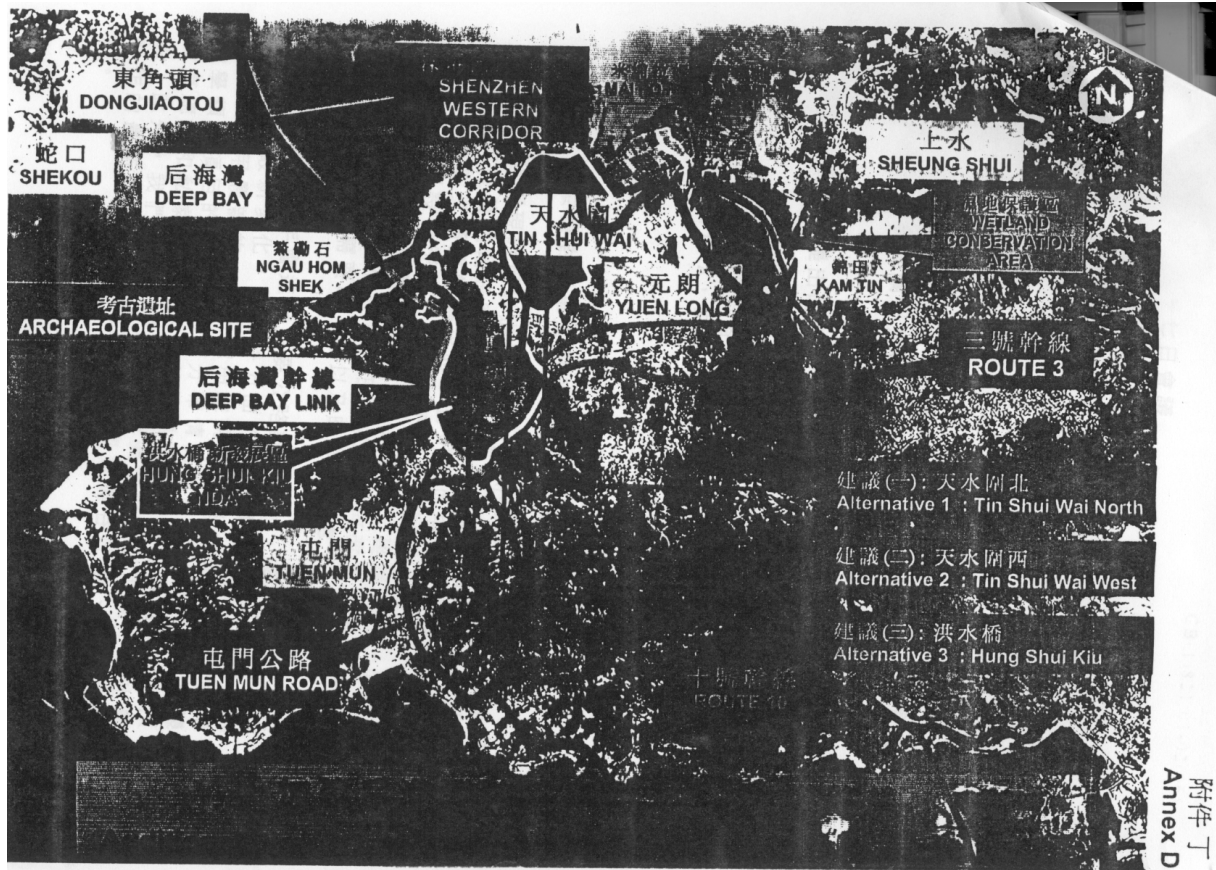
32. 我們建議為深港西部通道和前海灣幹線兩項工程計劃擬定一個特快的推行計劃，以便盡快取得兩項工程計劃帶來的好處。

33. 兩項工程計劃可按特快的推行計劃推展，關鍵之一在於提早進行詳細設計工作。深港西部通道和前海灣幹線的詳細設計須在 2002 年年初（即環境影響評估研究完成前）展開。我們會與顧問緊密合作，選定適當的路線，並以符合環保原則的結構模式和建築方法築建擬議通道和幹線。此外，我們會遵行《環境影響評估條例》的規定，並制定紓減環境影響措施，以盡量減低工程對環境的影響。

= -----

運輸局

2002 年 1 月



附件丁
Annex D