

## 背景：十號幹線獲 577 反對信

- 【2000 年 7 月】 十號幹線北大嶼山至元朗路（南段）工程於憲報刊登，引起受影響的居民之關注。預計政府會用六至九個月時間處理反對意見，然後交由特首會同行政會議考慮。
- 【2000 年 9 月】 運輸局共收到 577 份意見書，發出反對信的個人及團體包括世界自然（香港）基金會、香港觀鳥會、立法會議員、屯門區及荃灣區議員和小欖的居民等。行政會成員亦協助居民向政府提出申訴。小欖居民並成立了「關注小組」反對十號幹線之小欖工程。
- 【2000 年 11 月】 屯門區議會於 11 月 7 日，全體議員一致通過動議：「支持興建十號幹線，但政府必須更改掃管笏及小欖支線，並要求立法會擱置是項支線工程撥款，直至路線及交通安排避免影響居民為原則。」並建議安排特別會議，進行研究及跟進工作。
- 【2001 年 2 月】 路政署在反對聲音下，提出修訂小欖連接路的定線。但關注小組考慮到小欖支線除構成環境滋擾外，對屯門公路的交通影響更為深遠；故委託交通顧問公司作出專業評估，結論是小欖支線將令屯門公路東行段更加擠塞，並建議政府應重新檢定交通數據，撤銷小欖支線計劃。
- 【2001 年 3 月】 反對小欖工程（十號幹線）關注小組召開記者招待會，交代工程將對屯門公路交通負荷的憂慮。同月，拯救海岸聯盟召開記者招待會，以環保及其他理據反對興建十號幹線。
- 【2001 年 4 月】 20 日，路政署突然宣稱，由於十號貨櫃碼頭遷址興建，及北區汽車流量增長放緩，造價約 70 億元的十號幹線掃管笏至元朗公路的北段，以及小欖連接路暫時沒有需要興建。但堅持南段，即掃管笏經大欖隧道、青龍大橋到大嶼山一段，乃策略性重點項目，會盡早施工。
- 【2001 年 4 月】 27 日，立法會之交通事務委員會討論此事項。拯救海岸聯盟及反對十號幹線之「關注小組」均會出席陳述理據。

# 對修訂後十號幹線的質疑

## 十號幹線假設及資料

## 問題及建議

### 1) 交通數據過時★定線應再修訂

估計耗資 240 億的十號幹線，原本功能如下：

- a) 連接由蛇口經新界西北、大嶼山至港島；
- b) 配合原本定址在大嶼山的十號貨櫃碼頭；
- c) 提供第二條通道往機場。

- a) 2007 年以後的人口、車輛、生產等預測均大幅下降，導致十號幹線的交通流量需求，同樣下滑。
- b) 貨櫃碼頭因迪士尼樂園要另行選址，地點未定；
- c) 北面伶仃洋大橋將無限期延期；
- d) 南面接港島西區七號幹線填海工程受環保團體抨擊而擱置。

【建議】 定線必須重新規劃，以切合實際的交通需要。因為十號幹線由原先之鴻圖大計，發展至今天的縮小規模，作用已大不相同。

### 2) 暫時擱置北段★堅持興建南段

運輸局日前公佈十號幹線北段，以及小欖支線暫時擱置。

但堅持十號幹線南段，指掃管笏經大欖隧道、青龍大橋到大嶼山一段，乃策略性重點項目，會盡早施工。

南段建造費用估計為 168 億，包括：

- a) 青龍大橋 82 億
- b) 大欖隧道及掃管笏支線 70 億
- c) 北大嶼山段 16 億

- a) 隨著大嶼山貨櫃碼頭計劃要另行選址，造價高達 82 億的青龍大橋，其定線值得商榷。
- b) 建議中之南段（見附圖二），要繞一大段路，經過掃管笏及大欖隧道繞到青龍橋，多走十餘公里，浪費十多分鐘的行車時間，費時失事。
- c) 掃管笏支線連大欖隧道，造費昂貴達 70 億，但政府預測行車流量極低，每小時只有 100 至 1100 架次，佔此道路容量之 3% 至 30%。
- d) 屯門公路早已十分擠塞，要經過它方纔到青龍橋，作為後備通道前往機場，不是上選。

【建議】 擱置南段，因為(a)新貨櫃碼頭的選址，直接影響十號幹線的規劃，既然選址未明，政府不應草率行事，浪費過百億公帑；(b)目前定線主要為提供第二條通道往機場，實在不應與原本十號幹線的作用及設計混為一談，青龍大橋的位置更需要重新檢討；(c)掃管笏支線的效益令人存疑；(d)屯門公路亦已飽和。

### 3) 策略性項目之理據令人存疑

「第三次整體運輸研究」建議當局，應在規劃中的關鍵階段檢討主要幹道項目。是次，運輸局卻只檢討北段，堅持「策略性項目」的南段要如期實施。

所謂「策略性項目」，是要為大嶼山的機場提供另一通道，以防意外及恐怖襲擊。

- a) 政府如何界定「策略性項目」，有何條例依據？
- b) 南段共收到 577 份反對信，指路線構成對小欖及掃管笏的環境滋擾，備受詬議；路政署是否可以在大量反對聲音下，一意孤行興建南段？
- c) 如上文所論，十號幹線即使有「策略性需要」，運輸局可有考慮接駁大嶼山的其它可行路線？單純接駁大嶼山，又是否需要六線行車？

【建議】 政府清楚界定何謂「策略性項目」，並確保投訴機制；免得有關當局可以托詞以此作藉口，罔顧市民的反對，強行推出政策。

#### 4) 以鐵路為主幹★減少興建道路

政府已經制定出一套以鐵路為主的交通政策，倡議減少興建道路，達到環保的效益。

十號幹線的設計，均是四線至六線行車的道路，實在是龐大又浪費。尤其是南段的掃管笏支線，政府所預測之車輛流量極低，卻是四線行車。

**【建議】** 政府必須公開所有交通數據，證明此段公路確實有需要，並為最佳定線及設計。

---

#### 5) 環保壓力團體★要求重新評估

環保團體包括世界自然（香港）基金會、香港觀鳥會、地球之友及拯救海岸聯盟等，均先後發出反對聲明，表示對十號幹線不滿。

十號幹線的預計交通流量需求下滑，政府也只好擱置幹線的部分工程。由於交通數據將直接影響「環境評估報告」中的計算及內容。故此，前年通過的南段「環境評估報告」已不適用。

**【建議】** 政府應就最新交通數據及定線，重新提交「環境評估報告」。

---

#### 6) 幹線南切北斷★偷步分件申報

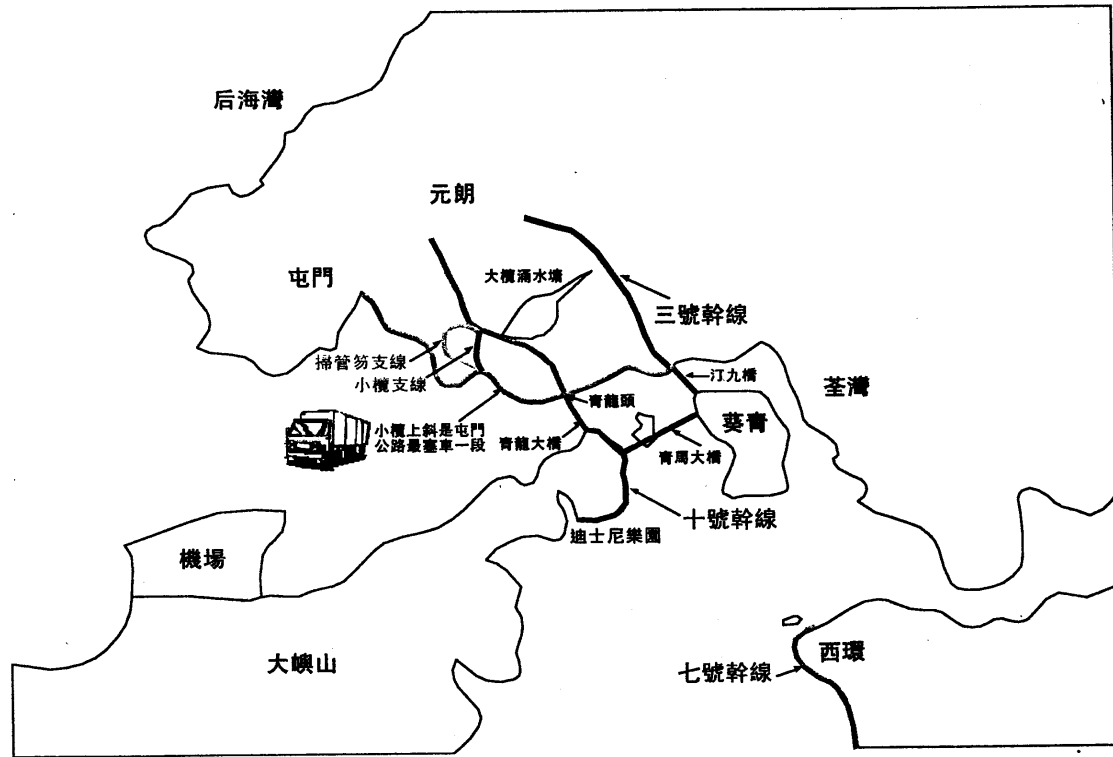
- a) 路政署將十號幹線切割成南、北兩段，及連接港島西區之七號幹線填海區，共三部分，分別提交有關議會審批，避重就輕。
- b) 現在又建議擱置北段及小欖支線，先將南段施工，避免處理五百多份反對信。

- a) 前年，環境諮詢委員會審議南段「環境評估報告」時，早已指出南北兩段相互影響，必須一併考慮兩者的累積影響，並要求路政署在北段「環評估報告」同時通過後，方纔可以動工。
- b) 屯門區議會亦要求十號幹線應作「一條龍」全面討論，以防官員分件申報，有偷步之嫌。
- c) 倘若南段現在獲得通過，日後官員大可聲稱北段是配套設施，絕不可缺，迫使有關議會通過撥款。

**【建議】** 立法會要求運輸局，將十號幹線「所有部分」重新檢討，全面申報。避免「斬件上」的手法，日後「借屍還魂」。

---

**圖一：十號幹線原先設計**



【路政署 1998 年新聞摘要】十號幹線建議中的路線長 17.5 公里，將以北嶼山為起點，經青龍頭及掃管笏伸延至元朗。建造工程預計在 2002 年展開，2007 年完成。成本約為 240 億港元。路政署署長梁國新表示：「十號幹線會是跨界道路網的重要部分，以應付經西部公路及建議中的伶仃洋大橋的過界交通。連同后海灣連接路、十號幹線--港島大嶼山連接路，以及七號幹線（卑路乍灣至香港仔段），將成為香港與深圳蛇口之間重要的西部公路的一部分。」

備註：請注意圖上虛線的建議計劃早已被擱置，今天建議中的十號幹線已並非當初之補圖大計，其需要及定額令人存疑。

圖二：十號幹線最新修訂

