

二零零一年十一月二十三日會議

討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線

#### 目的

本文件旨在告知委員有關深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線這三項工程計劃的最新情況，亦回應本年十月二十六日上一次會議以及十一月八日公聽會上委員和公眾提出的問題。

#### 深港西部通道和后海灣幹線

##### 需要進行上述工程的原因

2. 規劃署在二零零一年年初完成的“新跨界通道可行性研究”中評估了日後的過境交通需求，並確定有需要興建深港西部通道，以配合日後的需要。深港西部通道有助進一步發展本港的貨櫃港和擴展本港與華南地區的貿易，並可加強本港作為珠江三角洲商貿暨物流中心的地位。我們預期這條通道可為本港帶來不少經濟利益。上述研究估計，在二零零零至二零二零年的20年規劃期內，深港西部通道可帶來的淨利益為1,750億元(按一九九八年價格計算)。

3. 在二零零零年，每日使用沙頭角、文錦渡和落馬洲這三條現有跨界通道的車輛平均共有33 000架次；交通量在過去五年增加了32%，每年平均增幅為6%。目前，有34 000人持有過境車輛許

可證，預料到了二零零六年這類許可證持有人會增至52 000人。即使實行規劃中的改善計劃，預料上述三條通道的流量仍會在二零零六年超出每日52 000次的總容量。顯示上述跨界通道及其連接道路的位置圖載於附件A。要進一步擴建這三條通道非常困難，因為過境車輛已導致深圳市中心嚴重交通擠塞。在香港方面，上述通道的擠塞情況，已導致新深路、文錦渡路和沙頭角公路在繁忙時間出現車龍，行車量/容車量<sup>1</sup>比例達到1.2至1.3。旺季期間，在落馬洲通道形成的車龍更延伸至粉嶺公路和新田公路。因此，我們急需興建深港西部通道作為第四條跨界通道，以應付交通需求。

4. 深港西部通道亦會促進港粵間日益增大的人流。立法會辯論《二零零一年施政報告》的致謝動議時，多位議員亦要求政府加快興建深港西部通道。

5. 后海灣幹線的作用，是把深港西部通道與本港的道路網連接起來。這條幹線會在藍地連接十號幹線與元朗公路。

## 路線

### 深港西部通道

6. 深港西部通道在內地的着陸點位於蛇口東角頭，遠離深圳市中心。選擇這個地點，是為了疏導車輛，紓緩已十分擠塞的現有通道。此外，行車量預測顯示，大部分過境車輛都會駛往深圳市中心以西的珠江三角洲地區。深港西部通道在蛇口着陸，即可連接通往華南其他地方的道路網（如廣深高速公路），非常方便。由於蛇口大部分地方已經開發，而東角頭有足夠地方容納過境設施，因此東角頭是最適合的着陸點。

---

<sup>1</sup> 這裏指的是設計容量。行車量/容車量比率相等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期行車量，行車暢順。行車量/容車量比率高於1.0，表示交通開始輕微擠塞；高於1.2則表示擠塞情況嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸緩慢。

7. 香港的着陸點有三個選擇，分別是上白泥、鰲磡沙和鰲磡石。如果着陸點在后海灣沿岸較北或較南的地方，深港西部通道會變得較長，需要較多橋墩和對后海灣水流造成較差的影響。鰲磡石是三個選擇中最可取的，因為它對附近魚塘和生態的影響最少。詳細分析載於附件B。

## 后海灣幹線

8. 我們現建議的后海灣幹線路線將會避免影響園頭山殯葬區。路線圖載於附件C。我們會採用高架道路的形式建造。在建議的洪水橋新發展區內會設置一個緩衝區，使該條高架道路的噪音和景觀影響達致可以接受的程度。

9. 我們還會在后海灣幹線建造支路，連接廈村／洪水橋一帶的地方，以便車輛可駛往元朗和天水圍。我們不會考慮興建一條直接連接鰲磡石和天水圍的道路，因為這條道路會對環境造成重大影響。假如這條道路沿天水圍北面的界線而建，會影響后海灣沿岸的濕地，以及米埔的拉姆薩爾濕地；如這條道路穿越天水圍，則會對居民造成不少噪音，以及大大影響空氣質素。

10. 三號幹線野公園段的營運者建議一條更北的路線連接后海灣幹線和三號幹線。這樣的一條路線會把洪水橋新發展一分為二，從路線規劃的角度來看並不能接受。再者，深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線會連成一條策略的道路，連接北大嶼山及邊界地區。因此，后海灣幹線應直接連接十號幹線北段，我們亦檢討過十號幹線的設計及施工時間表。詳情載於下文第16至29段。

## 行車量預測

11. 行車量預測顯示，在二零零六年，深港西部通道和后海灣幹線每日的交通流量為28 000架次，遠低於深港西部通道44 000架次的容車量。我們預計，深港西部通道／后海灣幹線通車後，行車量會在最初幾年內逐漸增加。此外，西鐵在二零零三年年底啟用後，助減少屯門公路的交通負荷。

## 收回土地和清拆工作

12. 工程計劃涉及收回私人土地和清拆政府土地上的若干構築物等事宜，因而會影響在該處居住或從事工商業活動的人士。我們現正檢討有關的補償安排。

13. 目前根據按年計租約出租的后海灣養蠔場，有部分會受到深港西部通道計劃影響。在后海灣養蠔場真正以養蠔為業的人士，若受到深港西部通道計劃影響，會按標準金額獲發特惠津貼。

### 環境問題

14. 深港西部通道的環境影響評估報告會評估深港西部通道在深港兩地的工程對后海灣一帶會造成的累積生態影響。

15. 新跨界通道可行性研究亦考慮過興建伶仃洋大橋的需要，但認為會較深港西部通道長遠很多。我們亦了解有建議興建大橋連接香港、珠海和澳門。這第五條跨界通道的時間表和路線會在「香港2030:規劃遠景及策略」研究中更深入探討。

## 十號幹線

### 路線

16. 十號幹線北大嶼山至掃管笏段（“南段”）的工程計劃已在二零零零年七月根據《道路（工程、使用及補償）條例》的規定刊登憲報。有關計劃包括興建以下兩條連接屯門公路的道路：

- (a) 雙程雙線分隔的掃管笏連接路，以連接十號幹線與位於掃管笏的一段屯門公路，讓車輛可進出南段；
- (b) 雙程雙線分隔的小欖連接路，以連接十號幹線與位於小欖的一段屯門公路，讓車輛可進出北段。

十號幹線原本路線的位置圖載於附件D。

17. 在公眾可以提出反對的期間，我們共接到577份反對書。大部分反對者都是小欖帝濤灣的居民，他們擔心小欖連接路會對環境和屯門公路的交通造成影響。掃管笏老青山村的居民也反對在憲報刊登的計劃，表示掃管笏連接路會對環境造成影響。

18. 有荃灣區議會議員要求當局研究可否在青龍頭設置十號幹線與屯門公路的交匯處。

19. 有環保團體要求當局研究把青龍大橋直接連接到北大嶼山公路。根據已刊登憲報的計劃，十號幹線 – 北大嶼山至元朗公路的南端會在陰澳交匯處連接北大嶼山公路前，在建議的扒頭鼓交匯處連接竹篙灣連接路。我們在選擇這條路線時，考慮了多個因素，包括有需要提供通路，以連接擬建於大嶼山的貨櫃港設施，並須顧及十號幹線日後可延展至港島的長遠計劃。

20. 我們考慮公眾的意見以及最新的情況後，在過去幾個月研究以下事項：

(a) 可否直接將青龍大橋連接屯門公路，以及將青龍大橋直接連接北大嶼山公路；

(b) 小欖連接路的其他可行路線；

(c) 掃管笏連接路的路線。

21. 經進一步研究後，我們認為在青龍大橋與屯門公路之間設置交匯處是可行的，因為我們物色到新的設計，採用了較輕巧而流線型的構造。新設計使我們得以在橋面的雙程三線分隔行車道以外加設路肩，因而有空間容納青龍頭交匯處支路的合流和分流行車道。

22. 大橋與北大嶼山公路之間也會興建直接的連接路。在現有繳費廣場與陰澳交匯處之間的一段北大嶼山公路會擴闊，以容納從青龍大橋駛來的車輛。根據這項安排，來自青龍大橋的車輛需要使用青嶼幹線現有的繳費廣場。鑑於現時未能確定大嶼山東北部沿岸地區的土地用途，我們會把十號幹線的沿岸路段從工程計劃中刪除。日後是否興建連接大嶼山東北部的道路，須視乎該區的新發展計劃的規模而定。

23. 至於小欖連接路方面，我們研究過可否興建一條由小欖至深井的雙程雙線分隔隧道，把十號幹線與屯門公路在深井連接起來。這條隧道可用作一條與屯門公路平行的幹線，把來自新界西北部的車輛經十號幹線北段疏導到汀九橋或荃灣。這條隧道也可

減少屯門公路往返小欖與深井的車輛。從初步勘探結果看來，興建隧道是可行的，我們打算以隧道取代小欖連接路。

24. 掃管笏連接路的路線受到多項限制，包括一個指定鄉村地區、大欖郊野公園、水務署設施、一些規劃發展項目，以及有關渠道和風水的考慮因素。此外還有一些路段，基於技術困難無法達到理想的公路設計標準，特別是由連接路北行進入十號幹線－北大嶼山至元朗公路，以及由連接路南行進入屯門公路兩處路段。我們已再次研究掃管笏連接路的其他路線，認為憲報刊登的路線是在各種限制下的最佳方案。不過，我們會把連接屯門公路的掃管笏連接路東面支路刪除，因為它可被新的青龍頭交匯處把這兩條道路連接。

25. 總的來說，我們會如下述修訂已刊憲的十號幹線南段計劃：

- (a) 在青龍頭加建青龍大橋和屯門公路的交匯處；
- (b) 在青龍大橋和北大嶼山公路之間加建支路，以及擴闊由繳費廣場至陰澳交匯處的一段北大嶼山公路；
- (c) 刪去已刊憲的北大嶼山沿岸路段；
- (d) 刪去小欖連接路，改為在小欖與汀九橋引道之間興建隧道／高架道路。這項目會列為十號幹線北段的一部分，並將另行刊登憲報；
- (e) 刪去掃管笏連接路的東面支路。

修訂後的路線載於附件E。

### *整體規劃和施工時間表*

26. 《第三次整體運輸研究》有包括十號幹線這項工程，以為大嶼山及機場提供多一條對外道路，應付新界西北的人口及就業增長和應付過境活動的預期交通需求。十號幹線有需要成為屯門公路、三號幹線郊野公園段及吐露港公路以外的第四條南北連接路。最近，政府決定加速發展物流業和吸引更多內地旅客，我們預期往返內地和香港的交通需求會隨之增加。就此，我們再檢討過十號幹線南北段的時間表。

27. 我們計劃在二零零三年展開整條十號幹線的建造工程。由於工程複雜的青龍大橋需時五年建成，十號幹線將會在二零零八年竣工。十號幹線的完工期和深港西部通道/后海灣幹線有差距，有人擔心這差距會令屯門公路出現擠塞情況。就此，我們會研究可否提前約十二個月完成連接后海灣幹線和市區的一段十號幹線（即藍地隧道和深井隧道），令十號幹線和深港西部通道/后海灣幹線銜接得更好。

28. 十號幹線北段由兩條收費隧道組成，即藍地隧道和小欖至深井隧道。我們仍未決定這兩條隧道的收費策略，但會在建造工程接近完竣時考慮多個因素，包括市民的接受程度和負擔能力、經濟情況、交通分流的需要和其他路線的收費水平等，然後作出決定。

### 環境問題

29. 環境保護署署長已發出有關十號幹線南段的環境許可證，條件是北段的環境影響評估報告通過後才可動工。我們會因應最新的路線，修訂整條十號幹線的環境影響評估報告，並會在環境影響評估報告中，評估深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線的累積影響。

### 整體運輸計劃

30. 市民可用四條不同的南北連接路到達四個過境口岸，即文錦渡、落馬州、沙頭角和深港西部通道。這四條連接路是在東面的吐露港公路、西面的屯門公路、可直達葵涌貨櫃碼頭和經青衣連接大嶼山青嶼幹線的三號幹線和連接新界西北和北大嶼山的十號幹線。

### 未來路向

31. 我們計劃在二零零一年十二月向財務委員會屬下工務小組委員會申請撥款，以進行深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線的詳細設計工作。

## 徵詢意見

32. 請委員在我們向工務小組委員會提出申請之前，就此文件提供意見。

運輸局  
二零零一年十一月



