

## 立法會交通事務委員會

有關深港西部通道、后海灣幹線  
及十號幹線的意見摘要

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
1. 屯門區議會	2001年11月8日 (CB(1)212/01-02(01) 號文件)  2002年1月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 屯門區議會原則上支持該兩項工程計劃。</li> <li>— 整項十號幹線工程應與深港西部通道／后海灣幹線工程同步進行，以紓緩屯門公路的交通情況。</li> <li>— 當局應在后海灣幹線至元朗公路及三號幹線之間，興建一條更直接的連接路。</li> <li>— 其他關注事項包括收地、賠償及安置安排，以及墓地遷移的事宜。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 屯門區議會在2001年11月19日舉行的特別會議上通過動議，表示原則上支持此項工程計劃，並要求政府當局考慮： <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 十號幹線不予收費；及</li> <li>(ii) 於青龍橋設置銜接點免費接駁汲水門大橋。</li> </ul> </li> </ul>
2. 元朗區議會	2001年11月8日 (CB(1)212/01-02(02) 號文件)  就2001年12月17日會議提交的意見書 (CB(1)655/01-02(04) 號文件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 元朗區議會原則上支持該等工程計劃。</li> <li>— 當局應興建由鰲磡石經天水圍直接前往三號幹線的連接路，以應付所產生的額外交通流量。</li> <li>— 應為當區提供接駁道路。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 元朗區議會支持推行該工程計劃。</li> <li>— 當局應就區內道路網絡提供適當接駁設施，以惠及天水圍及元朗的居民。</li> <li>— 當局應為受影響居民作出適當的安置及賠償安排。</li> </ul>

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
3. 離島區議會議員 容永嫦女士	2001年11月8日 (CB(1)225/01-02(01) 號文件)		— 容女士支持在策略上有需要進行此項工程計劃，為應付大嶼山的發展提供另一條通道。
4. 香港工程師學會	2001年12月17日 (CB(1)655/01-02(02) 號文件)  2002年1月11日 (CB(1)776/01-02(03) 號文件)		<ul style="list-style-type: none"> <li>— 支持有需要興建十號幹線，以應付直至2007年及以後的預期交通需求。</li> <li>— 支持提供撥款，以進行十號幹線南北兩段的詳細設計工作。</li> <li>— 支持當局藉十號幹線北段(即藍地隧道)的收費調節三號幹線、十號幹線及屯門公路的交通流量，並達到充分利用交通設施的目的。</li> </ul>
5. 香港顧問工程師協會	2001年12月17日 (CB(1)618/01-02(02) 號文件)  2002年1月11日 (CB(1)776/01-02(04) 號文件)	— 支持推行該兩項工程計劃，因為可加強香港與內地的基建聯繫。	— 支持推行此項工程計劃，因為該幹線將有助紓緩屯門公路沿線、屯門區及整個新界西北區的交通擠塞情況。

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
6. 香港運輸物流學會	2001年12月17日 (CB(1)655/01-02(03) 號文件)  2002年1月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 政府當局應就后海灣幹線及十號幹線提供成本效益數據。</li> <li>— 關注到深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期出現差距，會導致屯門公路出現交通擠塞情況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 該會明白有需要進行該3項工程計劃，並對該等計劃表示支持。但鑒於深港西部通道及后海灣幹線於2005／2006年間落成時，十號幹線及青龍大橋工程尚需兩三年才告完工，該會關注到原已相當擠塞的屯門公路屆時將極可能出現交通混亂情況。該會希望政府在深港西部通道落成之前，盡快找出處理此問題的方法。</li> </ul>
7. 廈村鄉鄉事委員會	2001年11月8日 (CB(1)235/01-02(01) 號文件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 廈村鄉鄉事委員會原則上支持深港西部通道及后海灣幹線工程計劃。</li> <li>— 基於風水理由，強烈反對在YL/55號許可殮葬區之下，興建后海灣幹線在洪水橋擬建的隧道路段。</li> <li>— 應為當區提供接駁道路，並改善區內的現有道路。</li> </ul>	

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
8. 環境諮詢委員會	就 2001 年 11 月 8 日會議提交的意見書 (CB(1)212/01-02(06) 號文件)	— 對內地與香港進行聯合環境監察計劃、蛇口的填海工程規模、大橋的外觀設計，以及后海灣整體生態的福祉表示關注。	— 南段的建造工程須待北段的環境影響評估報告完成並獲得通過後才展開。 — 根據《環境影響評估條例》提交北段的環境影響評估報告時，可一併檢討十號幹線南北兩段的累積環境影響，以及兩項環境影響評估研究所載的所有有關結果及建議。
9. 港口及航運局主席 胡應湘爵士	2001年12月17日 (CB(1)618/01-02(01) 號文件)  2002年1月11日 (CB(1)792/01-02(02) 號文件)		— 青龍大橋並非解決新界西北至香港國際機場接駁道路問題的有效方法，因為該道段路程較長，路線亦較為迂迴。 — 當局應改為興建由屯門直接前往赤鱸角的隧道—大橋連接路。 — 政府應購買三號幹線的道路容車量，以達到將車輛從屯門公路分流至不同道路的目的，並讓物流業受惠。

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
10. 王于漸教授	2001年12月17日 (CB(1)655/01-02(01) 號文件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期出現差距，將會導致使用率已屬過高的屯門公路出現交通擠塞情況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 十號幹線未能有效解決過境車輛前往市區的接駁問題。</li> <li>— 青龍大橋可以獨立工程項目的方式興建。</li> <li>— 因應當局現時銳意把香港發展成華南一帶的物流中心的正確目標，十號幹線的規劃更形差劣。</li> <li>— 若實施“影子收費”，使用率偏低的三號幹線便可作為較具成本效益的短期解決方法，為后海灣幹線提供連接道路設施，並紓緩屯門公路的擠塞情況。</li> </ul>
11. 香港規劃師學會	就2001年12月17日的 會議提交意見書 (CB(1)600/01-02(01) 號文件)		<ul style="list-style-type: none"> <li>— 關於興建十號幹線的目的及需要，當局並未作出清楚說明或提供充分的理據。當局採用了非常偏狹的評審程序，並且顯然沒有考慮該計劃的環境影響、其與土地用途規劃的關係，以及其他可持續發展的準則。</li> <li>— 十號幹線如需收費，亦會出現使用率偏低的問題。</li> <li>— 當局在承擔任何進一步開支之前，必須保證會充分利用現有的交通基礎設施。</li> </ul>

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
12. 香港物資流通協會 有限公司	2002年1月11日 (CB(1)776/01-02(02) 號文件)	— 支持推行該等工程計劃，因為它們將有助貨物的流通。	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 反對興建十號幹線，因為該工程不能在未來7年為物流業提供協助。</li> <li>— 政府應改為立即向使用三號幹線的車輛提供資助，以達到交通分流的目的。</li> <li>— 對物流業有幫助的進一步基建發展項目，應提交物流發展局討論。</li> </ul>

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
13. 三號幹線(郊野公園 段)有限公司	<p>2001年11月8日 (CB(1)144/01-02(01) 及CB(1)235/01-02(03) 號文件)</p> <p>2001年12月17日</p> <p>2002年1月11日 (CB(1)792/01-02(03) 號文件)</p>	<p>— 后海灣幹線現時的偏南路線會令車輛駛往交通流量已達飽和的屯門公路，因此，當局應訂定較為偏北的路線，并在后海灣幹線與元朗公路之間及元朗公路與三號幹線之間興建較直接的連接路。</p>	<p>— 強烈反對政府立即展開整項十號幹線建造工程的建議，因該條幹線將與三號幹線直接競爭。</p> <p>— 政府應善用三號幹線的剩餘容車量，以達到使車輛從屯門公路分流至其他道路的目的。</p> <p>— 提出另一方案，建議當局興建把后海灣幹線及三號幹線連接起來的西部高速公路。該條高速公路將於2005年落成，以配合深港西部通道／后海灣幹線的啟用日期，而所需成本估計約為30億元。</p> <p>— 當局應從香港日後需予興建的貨櫃碼頭設施、需要提供另一直達香港國際機場的全天候連接路，以及必須適當發展本港物流業的角度，就十號幹線進行規劃。</p>

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
14. 反對小欖工程(十號 幹線)關注小組	2001年11月8日 (CB(1)139/01-02(01) 及CB(1)225/01-02(02) 號文件)  就2002年1月11日會 議提交的意見書 (CB(1)792/01-02(04) 號文件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 關注小組擔憂深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的落成日期出現差距，會令屯門公路的擠塞情況更趨惡化。</li> <li>— 當局應興建由后海灣幹線經天水圍直達三號幹線的連接路。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 關注小組強烈反對興建十號幹線。</li> <li>— 政府當局應檢討十號幹線的整體規劃，以顧及該幹線配合香港新貨櫃碼頭設施的策略性功能，並為達到交通分流的目的制訂收費策略。</li> <li>— 當局應改為以隧道方式興建一條由屯門直達赤鱸角的連接路，作為前往香港國際機場的另一通道。</li> </ul>
15. 余立基先生 規劃顧問	就2001年12月17日的 會議提交意見書 (CB(1)655/01-02(06) 號文件)  2002年1月11日 (CB(1)776/01-02(01) 號文件)		<ul style="list-style-type: none"> <li>— 鑒於十號幹線的功能與現有的屯門公路及三號幹線相若，當局並無充分理據興建該幹線。</li> <li>— 十號幹線的路線設計未能協助物流業的發展。根據就不同路線的“時間－路程差距”所作的簡單比較，興建連接屯門和赤鱸角的隧道是較具效益的方案。</li> </ul>



代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
16. 屯門掃管笏老青山 村居民聯會	2001年11月8日 (CB(1)212/01-02(03) 號文件)		<ul style="list-style-type: none"> <li>— 由於十號幹線工程計劃會對村民的生計造成嚴重的問題，並帶來風水和環境方面的影響，因此對該計劃提出強烈反對。</li> <li>— 政府當局如堅持推行該計劃，便應以隧道形式興建掃管笏段，以及修改有關路線，轉而取道掃管笏北谷，從而盡量減輕對村民造成的滋擾。</li> </ul>
17. Save Our Shorelines Society	2001年11月8日 (CB(1)212/01-02(05) 號文件)  2001年12月17日  2002年1月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 主要關注到該等工程計劃在規劃、程序及政策方面的事宜。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 由於在規劃方面出現重大的轉變，當局應檢討十號幹線的整體規劃概念。</li> <li>— 以該工程計劃現有設計而論，無論在經濟及環境方面均無充分理據支持推行該計劃。</li> <li>— 應透過財政措施盡量利用使用率偏低的三號幹線。</li> <li>— 政府應就日後的貨運量需求進行深入的綜合分析。</li> </ul>

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
18. 世界自然(香港)基金會	2001年11月8日 (CB(1)212/01-02(04) 號文件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 鑒於只有香港一段的深港西部通道需要進行環境影響評估研究，對於深港西部通道整項建造工程及其整體運作對后海灣生態造成的所有影響，以及整項深港西部通道工程計劃對該地生態造成的累積影響，可能未有作出適當的評估。</li> <li>— 對該等工程計劃的環境及生態影響感到關注。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 必須適當評估十號幹線南北兩段的累積影響。</li> <li>— 單單南段的環境影響評估研究獲得通過，並不可用作在日後興建北段及其他連接路的支持理據。</li> </ul>
19. 地球之友	<p>就 2001 年 11 月 8 日會議提交的意見書 (CB(1)247/01-02(01) 號文件)</p> <p>就 2001 年 12 月 17 日會議提交的意見書 (CB(1)655/01-02(05) 號文件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 對於缺乏整體運輸規劃，以及深港西部通道及相關工程計劃的環境影響極表關注。</li> <li>— 如當局未能紓緩深港西部通道所產生的交通流量，屯門公路的交通擠塞問題勢必惡化，以致造成嚴重的噪音及空氣污染。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 關注到當局未能提出令人信服的交通數據，證明有充分理由進行此項工程計劃。</li> <li>— 將十號幹線定為收費道路，只會破壞該幹線疏導深港西部通道與香港之間交通流量的功能。</li> </ul>

代表團體／ 個別人士的名稱	會議日期	有關深港西部通道／ 后海灣幹線的主要意見	有關十號幹線的主要意見
20. 香港觀鳥會	2001年11月8日 (CB(1)271/01-02(02) 號文件)		<ul style="list-style-type: none"> <li>— 由於在撥款進行環境影響評估工作及執行有關工作方面的安排欠佳，有關方面並未進行足夠的調查工作，以確定在有關地點棲息的雀鳥類別，以及此項工程計劃的施工及運作階段可能對該等雀鳥構成何種潛在影響。</li> </ul>
21. 屯門鄉事委員會	2001年11月8日 (CB(1)235/01-02(02) 號文件)		<ul style="list-style-type: none"> <li>— 對十號幹線穿越掃管笏村所造成的不良影響表示深切關注。</li> <li>— 對賠償及安置安排表示關注。</li> </ul>
21. 屯門鄉郊區	2001年11月8日	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 對收地、賠償及安置安排表示關注。</li> </ul>	

立法會秘書處  
2002年1月14日

m3181