

二零零三年五月二十三日
討論文件

立法會交通事務委員會

落馬洲至皇崗的新跨界橋

目的

現建議在現時連接落馬洲管制站及皇崗管制站的跨界橋旁興建新跨界橋，請委員提出意見。

工程計劃的範圍

2. 這項工程計劃的範圍包括：

- (a) 在落馬洲管制站與皇崗管制站之間興建雙程雙線分隔行車的新跨界橋，其中包括—
 - (i) 在深圳河上興建一條 90 米長的主橋，以便與在內地境內興建的新跨界橋連接起來；及
 - (ii) 興建約 250 米長的高架引道。
- (b) 在擬建跨界橋和現有跨界橋與落馬洲管制站之間興建連接路，包括斜道、地面道路及天橋；
- (c) 為現有的下灣明渠進行改道工程，因該明渠的位置與上文(a)(ii)項所述的高架引道的擬議定線位置相同；
- (d) 進行輔助的土木、結構、環境美化、渠務及機電工程，和設置交通管制及監察系統；以及
- (e) 設置車輛轉線設施，以配合香港與內地不同的行車安排。

新跨界橋工地的圖則載於**附件**。

背景及理據

3. 現時落馬洲與皇崗之間的跨界橋的來往方向各有兩條行車線，其中一條行車線指定供貨車專用，而另一條則供載客車輛使用。
4. 近年，使用落馬洲過境通道的貨車及載客車輛數目迅速增加，貨車的交通量已由一九九七年的平均每日 14 180 架次增至二零零二年的 18 120 架次，增幅為 28%。在繁忙日子，車輛數目更達每日 24 500 架次。至於私家車方面，平均每日交通量亦由一九九七年的 1 001 架次，增至二零零二年的 4 400 架次，增幅高達 339%。隨着香港的經濟與珠江三角洲地區不斷融合，這種上升趨勢將會持續。
5. 由於近年過境交通量大幅增加，落馬洲過境通道的處理量很快會達飽和。在繁忙時間，指定供貨車使用的行車線會出現擠塞。為應付交通的需求，當局在有需要時會臨時開放載客車輛專用行車線予貨車使用。然而，此舉卻令公共交通服務及其他載客車輛受到延誤，故當局不建議以此作為經常性措施。在深港西部通道啟用前，我們預計落馬洲管制站在繁忙時間的交通情況將會惡化。即使在深港西部通道通車後，鑑於落馬洲過境通道位處香港／深圳邊境中樞位置，所以該過境通道的交通量仍會維持在高水平。數字顯示，現時約半數貨車均前往深圳，預計當中大部分仍會在深港西部通道通車後繼續使用落馬洲過境通道。
6. 為有效應付跨境交通不斷增長的需求，香港特區政府及深圳市人民政府計劃在緊貼現有跨界橋的東面興建一條新跨界橋。這條新橋將會有四條行車線，來往方向各兩條。除可增加交通吞吐量外，新建大橋亦方便當局臨時封閉行車線，以便進行維修工程。
7. 為進一步改善交通管理，並考慮到進行貨物及旅客出入境檢查的地點，新橋將會指定供貨車專用，而現有橋樑則供載客車輛專用，以便把貨運及非貨運交通全面分流。
8. 香港特區政府及深圳市人民政府的目標是希望在本年的旱季展開工程，以期可在二零零四年底建成新跨界橋。
9. 上文第 2(a)(i)段所述的主橋會橫跨深圳河直至香港／深圳邊界，並在該處與深圳境內的新跨界橋相連。我們會委託深圳市人民政府設計主橋，以確保橋樑的設計可互相配合。
10. 由於需在旱季(即由十一月至三月)把主橋的地基及相關的臨時圍堰建入河床內，故工程由單一方面進行，可更有效地控制工程的施工階段，以及打樁機械及河上工程船隻的數目，從而減低對深圳河航道的影響。在考慮工地的交通暢達程度及深圳河的管理等因素後，我們打算委託深圳市人民政府興建主橋。這項安排可避免出現技術及配合問題，並減低對深圳河的影響。

對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的費用為港幣 3.357 億元，細目如下一

	百萬元
(a) 主橋(委託深圳市人民政府興建)	50.9
(i) 建築費	46.7
(ii) 支付深圳市人民政府的間接費用 ¹	4.2
(b) 高架引道	86.9
(c) 天橋	20.5
(d) 斜道	49.1
(e) 地面道路工程	23.9
(f) 明渠改道工程	21.5
(g) 輔助工程包括土木、結構、渠務、環境美化及機電工程，以及設置交通管制及監察系統	16.5
(h) 機電工程營運基金收費 ²	0.6
(i) 車輛轉線設施	58.1
(j) 應急費用	32.0
	小計 360.0 (按二零零二年九月價格計算)
(k) 價格調整準備金	(24.3)
	總計 335.7 (按付款當日價格計算)

¹ 我們會向深圳市人民政府支付估計為建築費 9%的間接費用，用以進行委託工程的工程管理及工程監督。

² 機電工程營運基金在一九九六年八月一日根據《營運基金條例》設立後，政府部門須就機電工程署提供的機電裝置的設計和技術顧問服務繳付費用。為這項工程計劃提供的服務包括檢查承建商就所有機電裝置擬備的呈審文件，以及就所有機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

12. 我們已把興建車輛轉線設施的費用納入工程費用中。由於香港與內地的行車安排不同，因此這些車輛轉線設施實屬必要。鑑於香港方面的環境限制，以高架路形式興建的車輛轉線設施會設於皇崗。由於港深雙方均需要該項設施，因此建議有關費用由雙方平均分擔。據深圳市人民政府估計，有關設施的建築費用約為 1.162 億元人民幣。我們已把 5,810 萬港元的預算費用（即深圳市人民政府估計的車輛轉線設施費用的一半）納入總工程費用內。我們會與深圳市人民政府商討轉線設計和分擔費用的細節。

13. 估計香港特區境內的建議工程每年引致的經常開支為 180 萬元。在施工階段，我們預期可創造 334 個職位，當中 55 個屬專業／技術人員職位，279 個屬工人職位。

公眾諮詢

14. 我們已向元朗區議會轄下的交通及運輸委員會發出資料文件，至今未有接獲負面意見。我們亦因新田鄉事委員會以書面對工程計劃表達意見，在二零零三年五月六日向該會委員進行簡報，就他們的關注，解釋工程計劃的詳情。

15. 在二零零三年四月十一日，我們根據《道路(工程、使用及補償)條例》在憲報公布這項工程計劃。有關的反對期會在二零零三年六月十日屆滿。直至現時，我們接獲三份反對書，其中兩名反對者已撤回其反對書。我們現正調解餘下的一份反對書。如有需要，我們會向行政長官會同行政會議提交本工程計劃及反對書，以供考慮。

對環境的影響

16. 新跨界橋是《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程計劃。我們已完成工程項目簡介，並認為工程計劃對環境的影響輕微。

17. 在空氣質素方面，我們會採取適當的工地管理方法，以盡量減少建築活動產生的塵埃，使其維持在法定水平內。我們亦已進行空氣質素影響評估，結果顯示，當新橋通車時，污染物的水平仍會低於法定限制。

18. 在噪音影響方面，我們會在施工期間使用低噪音建築機械設備及可移動的臨時隔音屏障。為減低交通噪音，我們會在新建大橋及進口斜路的邊緣位置裝設混凝土護欄。我們已進行交通噪音評估，以評估新跨界橋在通車後的噪音水平。評估結果顯示，按照設計年期內最高交通量計算，由於混凝土護欄的裝設，最接近的易受噪音影響地方的噪音水平，會較現時的噪音水平為低。

19. 在深圳河上興建橋樑地基及橋墩時，我們會使用圍堰。這種方法能提供密封環境，以方便進行挖泥工作及減低對水質的影響。我們亦會提供適當的排水渠及污水處理設施，以處置工地流出的水。所有橋樑地基及橋墩結構工程會在旱季進行，以盡量減低對深圳河水文的影響。由於新橋的橋墩在大小、形體及位置方面均與下游的現有橋樑相若，故預計不會對深圳河的水文造成長遠影響。
20. 環境保護署已在二零零三年五月十四日批准我們直接為工程計劃申請環境許可證。我們已於同日遞交有關申請。

土地徵用

21. 擬議工程計劃無須徵收香港特區境內的私人土地。

未來路向

22. 我們打算在二零零三年六月及七月，分別向工務小組委員會和財務委員會申請撥款。撥款申請如獲批准，我們擬以設計及建造合約進行這項工程計劃，並擬於二零零三年十一月展開建造工程，以期在二零零四年十二月完成。

徵詢意見

23. 請委員就這項工程計劃發表意見。

環境運輸及工務局

二零零三年五月

