

(保護海岸協會用箋)

簡介文件

對十號幹線工程進行大規模檢討

A. 背景

建議中的十號幹線預計耗資逾1,000億元，原擬達到下列功能：——

- (1) 使車輛可由蛇口經新界西北部及大嶼山直達香港島。
- (2) 作為大嶼山擬建的貨櫃港的運輸連接道路。
- (3) 提供前往赤鱸角機場的另一條通道。

B. 十號幹線各路段

十號幹線原先包括下列各路段：——

- (1) **青洲填海區** —— 連接港島堅尼地城及青洲
- (2) **青洲連接路** —— 連接青洲及大嶼山，途經交椅洲及貨櫃港填海區
- (3) **竹篙灣連接路** —— 連接大嶼山貨櫃港及青龍橋
- (4) **青龍橋** —— 連接北大嶼山及掃管笏交匯處
- (5) **掃管笏交匯處** —— 連接十號幹線藍地隧道段及青龍橋和屯門公路，途經小欖連接路
- (6) **藍地隧道段** —— 連接掃管笏交匯處及元朗公路

C. 進行大規模檢討的需要

自十號幹線原來的規劃工作完成後，發生了各項重大事故，以致有必要根據第三次整體運輸研究的建議，對十號幹線的整體規劃概念進行大規模檢討。按照有關的建議，當局須“制訂檢討制度，

確保在實施有關的公路工程前，因應最新發展重新評估該等工程的需要、時間、範圍及施工先後次序”。上述重大事故計為：

- (1) 由於當局在竹篙灣發展迪士尼樂園計劃，在大嶼山興建貨櫃港的計劃已押後進行，甚至可能取消
- (2) 青洲填海計劃已告取消
- (3) 屯門公路的交通流量達到飽和
- (4) 三號幹線出現未及預計的容車餘量
- (5) 西鐵將於2003年竣工
- (6) 政府公布以鐵路為主的最新運輸政策
- (7) 基本建設開支龐大及政府出現財政赤字

D. 對十號幹線的影響

- (1) **青洲填海計劃** —— 放棄推行
- (2) **興建青洲連接路** —— 放棄推行
- (3) **興建竹篙灣連接路** —— 無需要推行

由於無需興建貨櫃港及前往港島的連接路，此條6線行車的海旁超級公路已失去服務對象，亦毫無作用可言，因為迪士尼樂園將建有本身的主要道路，把該主題公園與北大嶼山公路連接起來。

當局應考慮興建連接路，直接將青龍橋及北大嶼山公路連接起來，使前往機場的車輛無需多走5公里不必要的迴路，令行車時間增加5至10分鐘。

- (4) **青龍橋工程** —— 須重新設計

按照原來計劃，青龍橋主要供來自蛇口的貨車前往貨櫃港之用，原來的計劃並未包括在青龍橋及屯門公路之間興建任何連接路。

該橋的次要功用是提供前往大嶼山及赤鱗角機場的第二條通道，因為青馬大橋的使用可能會因為下列情況而有所阻礙：(a)意外；(b)恐怖活動；及(c)交通流量最終達到飽和，故此從城市規劃的角度而言，建設前往大嶼山及機場的第二條通道是明智的做法。

然而，由於貨櫃港計劃可能告吹，該橋的主要功用現已消失，而其次要功用，即提供前往大嶼山的另一條通道，將成為該橋的主要功用。

按照現時的設計，車輛只可從西面經十號幹線到達青龍橋。因此，來自市區的車輛必須駛往屯門，然後在掃管笏交匯處折回，才能到達青龍橋。

故此，當局實有必要進行大規模的檢討，研究須否築建東面的連接路，讓使用屯門公路的車輛可直接到達青龍橋，而無需行走不必要的12公里迴路，令行車時間增加10至15分鐘。

由於建設青龍橋估計須耗資逾100億元，而且該橋將對香港未來50年的運輸模式構成重大影響，因此對通往該橋的道路作出恰當的設計，將與香港的利益攸關。在現階段對該工程計劃重新進行設計及訂定路線，日後將可節省大量時間、人力及金錢。

(5) 掃管笏交匯處 —— 須重新訂定路線

掃管笏交匯處造成重大的環境問題。自該工程計劃在去年刊憲以來，當地居民已提出超過500項反對意見。

此外，該工程計劃包括築建新的“小欖連接路”，讓行走十號幹線的車輛從北面駛入屯門公路，然後前往荃灣及市區。此安排不單令交通流量已達到飽和的屯門公路加重負擔，亦會令該區出現不能接受的交通擠塞情況。

(6) 藍地隧道段 —— 須予檢討

此路段將吸納三號幹線目前下述車輛來源範圍的車輛，然後經小欖連接路將車輛導往屯門公路：(a)洪水橋；(b)天水圍；(c)屯門；及(d)元朗。

此安排的即時效果是，令到原已相當擠塞及設計差劣而危險的屯門公路的交通流量驟增，以致出現不能接受的交通擠塞情況。

三號幹線原是為了紓緩屯門公路的交通情況而設，以便上述車輛來源範圍的車輛可利用三號幹線前往市區。十號幹線藍地隧道段所造成的效果卻適得其反。

原本預計交通流量會在2009年達到飽和的三號幹線，現時出現使用量不足的情況，而其交通流量在2016年之前將不會達到飽和。三號幹線的最終容車量為每天140 000架次，但現時交通流量僅為每天45 000架次。因此，該幹線將有充足的容車餘量，應付未來多年的交通需求。

E. 急需進行檢討

政府現建議斥資2,400億元進行各項基建工程，此筆屬於天文數字的開支必須運用得宜。在花費更多納稅人金錢之前，當局急需檢討十號幹線工程的整體概念及路線，特別是青龍橋工程。

十號幹線上述各段的建造成本估計將超過350億元，因此當局在落實及興建任何路段之前，必須作出至為審慎的檢討。最大機會出現錯失之處在於，一旦在落實及興建十號幹線的任何一條路段後出現問題，便會因為要建造其他路段而一錯再錯。

當局應在較高層次對十號幹線工程進行全面檢討，然後才批出更多撥款進行此項備受質疑的公路工程。十號幹線工程的整體概念，必須作出審慎的研究。政府必須提出充分理據，向公眾證明確有必要興建此條公路，而且建造該條公路確是解決有關問題的最佳方法。這是公眾對政府應有的期望，政府亦應盡力達到此項要求。