

**立法會交通事務委員會**

**議員就深港西部通道、后海灣幹線及  
十號幹線提出的主要關注事項摘要**

<b>主要關注事項</b>	<b>政府當局的回應</b>
<p><u>交通流量預測的可靠程度</u></p> <p>政府當局採用了第三次整體運輸研究就交通流量所作的不準確預測，證明有需要建造十號幹線，但根據三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)所述，三號幹線在2016年之前仍有剩餘容車量，以應付深港西部通道及后海灣幹線所帶來的額外交通流量。</p>	<p>政府當局現時在進行未來規劃時所採用的一套交通數據，是來自第三次整體運輸研究。該次研究在評估本港未來的交通需求時，曾研究低增長、中度增長以至高增長等假設情況。政府當局考慮到第三次整體運輸研究的建議，每年已進行主要公路計劃檢討，確保能適時提供運輸基礎建施，以滿足需求。因此，最新交通流量預測是根據最新的假設和實際情況而作出。</p> <p>政府當局就有關道路進行的最新交通流量預測(計算至小數點後兩位數字)載於<u>附件</u>。有關數據顯示十號幹線南段和北段分別需在2007/08年及2010/11年建成。政府當局計劃提前在2007/08年建成十號幹線，主要是因應地區提出進一步預防屯門公路出現擠塞的要求和不斷轉變的經濟情況。根據該等預測，三號幹線的交通流量將於2010/11年達到飽和。</p> <p>有一點要注意，就運輸管理規劃而言，主要的關注問題是避免在繁忙時間出現交通擠塞；因此，雖然亦須考慮每天的總交通流量，但這點的重要程度較低。</p>

主要關注事項	政府當局的回應
<p><b>十號幹線的建造需要、路線及時間</b></p> <p>考慮到日後交通流量的增長會放緩、全球經濟衰退、新界西北人口增長減少、西鐵在2003年通車，以及政府宣布以鐵路為主的運輸政策等因素，或有理由押後推行十號幹線工程計劃。</p> <p>十號幹線應便利香港物流業的發展。然而，鑑於未能確定新貨櫃碼頭設施的興建時間及選址，以及未有就中國加入世界貿易組織對貨運量的影響進行實際評估，就十號幹線這項工程計劃作出決定可能言之尚早。鑑於建造十號幹線的需要及時間已引起不少爭議，政府當局應全面檢討十號幹線的整體規劃，並顧及香港物流發展局及物流發展督導委員會的意見。就此，政府當局可考慮為該項工程計劃批出設計及建造合約，以節省建造成本及時間。</p> <p>然而，亦有議員提出另一觀點，認為深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的工程計劃應一併推行。如不建造十號幹線，現有道路網絡將無法應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來的額外交通流量。任何在規劃方面的進一步錯失，以致為屯門和元朗的居民帶來更多交通擠塞的問題，均應加以避免。如不建造十號幹線，深港西部通道／后海灣幹線的建造工程亦不會獲得支持。在此情況下，當局應檢討興建第四條陸路跨境通道及其與本港道路網絡連接的規劃事宜。另一可行方法是擴充落馬洲的跨境設施，以便利用三號幹線的剩餘容車量，從而避免屯門及元朗的道路網絡出現負荷過重的情況。</p>	<p>政府當局就交通流量作出的最新預測已顧及各種情況的最新變化及各方面的增長預測，其中包括經濟增長、人口方面的最新預測、港口發展策略檢討就港口吞吐量所作的最新預測，以及西鐵通車。當局有需要建造十號幹線，以應付過境活動和新界西北及大嶼山人口增長現時預計會帶來的需求，而非僅為配合物流業的需要。有關進一步發展物流業的計劃一經擬訂，當局便會考慮是否有需要增建道路基礎設施。就此，政府當局會與物流發展局保持緊密聯繫。當局亦已向物流發展局轄下的物流基建專項小組提供一份有關配合物流業發展所需運輸基礎設施的文件，供該小組在2002年1月24日的會議上參考。</p> <p>根據政府當局的預測，來自深港西部通道的貨運車輛，只有不足5%會以大嶼山(包括機場、香港迪士尼樂園及北大嶼山的發展項目)為目的地，其餘95%預期會以葵涌貨櫃碼頭及市區作為目的地。</p> <p>根據政府當局的最新交通流量預測，三號幹線的交通流量會在2010/11年達到飽和。如不建造十號幹線北段，屆時屯門公路深井段和三號幹線在上午繁忙時間的最高行車量／容車量比率會分別達到1.31和1.15。當局需要建造十號幹線這條新的南北連接路，才能紓緩屯門公路和三號幹線的交通情況。如不建造十號幹線，在20年的規劃期內，香港因交通擠塞和行車時間延長而蒙受的經濟損失會達到1,200億元。</p>

主要關注事項	政府當局的回應
	<p>如因三號幹線目前有剩餘的容車量，便假設無需計劃建造十號幹線，是錯誤的想法。由於跨境交通迅速發展，建造這條幹線的需要已日趨迫切。政府當局預計到2005/06年預期深港西部通道和后海灣幹線建成時，4條跨境通道的交通流量每天約有65 000架次，到了2010/11年更會增至83 000架次。</p> <p>擴充現有各條跨境通道並不可行，因為該等通道均位於深圳市中心。超過80%的跨境交通必須經過深圳市中心的主要道路，造成嚴重的交通擠塞及環境影響。</p> <p>政府當局相信，目前擬議的十號幹線路線是建造新南北連接路的最佳路線。這條路線北接深港西部通道和后海灣幹線，南經青龍頭連接大嶼山北部，而青龍頭與大嶼山之間的海港距離最短。如採用這條路線，十號幹線便可發揮多項功能，包括成為另一條通往大嶼山和機場的便捷道路、方便過境車輛前往市區和葵涌貨櫃碼頭，以及紓緩屯門公路的交通情況。</p> <p>根據主要公路計劃檢討制度，政府當局會因應深港西部通道／后海灣幹線的完工日期，再更新交通流量預測，並檢討十號幹線北段的合適完工日期，然後才申請撥款動工興建。為使十號幹線北段的建成日期較具彈性，以便可在2007/08年至2010/11年之間竣工，政府當局建議在2002年年中展開十號幹線北段的詳細設計工作，並在2003年年底完成。在擬訂詳細設計後，政府當局會在申請撥款興建該段幹線時提交具體的建造時間表。</p>

主要關注事項	政府當局的回應
<p><b>十號幹線的成本效益</b>            鑑於十號幹線的建造成本達220億元，加上現時財政預算出現赤字，政府當局應審慎考慮此項工程計劃的成本效益。就此，當局必須確定預測的車輛組合和使用率，並考慮對西鐵的影響。</p>	<p>在20年的規劃期內，預計深港西部通道及十號幹線可分別帶來1,750億元和1,200億元的淨利益，兩者的經濟內部回報率均約為20%。</p> <p>十號幹線的主要功能是應付來自深港西部通道及其他來自新界西北地區的車輛。政府當局預期在使用深港西部通道的車輛中，貨車會佔大多數(80%)。在2011年早上繁忙時間，貨車與載客車輛的比例為50/50。雖然現有3條跨境通道以貨運車輛佔大多數，但在興建十號幹線後，情況或會有所改變。在興建更多基礎設施後，政府當局將較有能力應付現時受到壓抑的跨境客運交通需求。</p>
<p><b>深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線完工日期上的差距令屯門公路的交通更為擠塞</b>            按照現時的建議，后海灣幹線與本地現有道路網絡會在藍地交接，此情況必然導致車輛取道已經相當擠塞的屯門公路。            此外，深港西部通道／后海灣幹線將於2005年落成啟用，而十號幹線則於2007/08年落成啟用，兩者在完工日期上有差距，其間會令屯門公路的擠塞情況變得難以接受。</p> <p>為使來自后海灣幹線的跨境交通從屯門公路分流，以及充分利用現有的道路／隧道資源，政府當局應在后海灣幹線與本港道路網絡之間提供較佳的連接點。</p>	<p>為方便來自深港西部通道的駕車人士在抵達鰲磡石的着陸點後向東行駛，政府當局會在深港西部通道／后海灣幹線此項工程計劃的詳細設計範圍內，加建一條連接深港西部通道／后海灣幹線與東面現有道路系統的通道，並考慮對交通、環境、渠務各方面的影響和土地影響評估，以期定出一條可行路線。就該通道進行詳細設計所需的額外費用估計約為2,000萬元。</p> <p>當局會研究3個可行的路線方案：即經天水圍北部、天水圍西部或洪水橋。</p>

主要關注事項	政府當局的回應
<p>視乎詳細設計的結果，東行的連接路應與深港西部通道／后海灣幹線同時竣工，以紓緩屯門公路的交通情況。</p>	<p>東行連接路的建造工程會配合深港西部通道／后海灣幹線的啟用時間。</p>
<p><u>充分利用現有道路和隧道資源</u> 有議員關注十號幹線的收費策略對屯門公路及三號幹線的使用率的影響。</p> <p>作為一條收費道路，三號幹線不能將屯門公路的交通分流。因此，政府當局應研究採用金錢措施，達致將屯門公路交通分流及充分使用三號幹線的目的。</p> <p>另有建議要求政府購回三號幹線的擁有權，並將該幹線撥歸一個隧道及橋樑管理局管轄。</p> <p>政府就三號幹線公司財政困難所採取的立場，可能會阻礙私人機構參與發展及資助日後進行的運輸基礎設施。</p>	<p>政府當局會在十號幹線北段接近竣工時，才決定這路段的收費水平，屆時會考慮多項因素，例如市民的接受程度及負擔能力、車輛分流的需要，以及其他替代路線的收費水平。</p> <p>建造和營辦三號幹線，是三號幹線公司的商業決定。凡商業決定均有風險。政府當局認為不宜動用公帑補貼三號幹線某些使用者。道路使用者應自行作出選擇，重要的是讓道路使用者可選用收費雖然較高但更便捷的路線。</p> <p>實際上，自從三號幹線建成後，有部分車輛已不再使用屯門公路，而轉用三號幹線。過去3年，三號幹線和屯門公路每日的交通流量合計增加了39%，但屯門公路的交通流量則下降了5%。在這3年內，三號幹線的交通流量平均每年增加約20%。在現有3條陸路跨境通道的改善工程和深港西部通道／后海灣幹線竣工後，這趨勢應會持續。</p> <p>根據以往的經驗，按“建造、營運及移交”安排營辦的隧道將需數年才能取得回報。與118 000架次的設計容車量比較，政府當局估計在2006年深港西部通道啟用時，三號幹線的交通流量會達到82 000架次，即使在2008年十號幹線通車後，三號幹線的交通流量仍會進一步上升至89 000架次。到2011年，當局預期三號幹線的交通流量會達到95 000架次。因此，三號幹線在未來數年的交通流量將會有穩定而大幅的增長。</p>

主要關注事項	政府當局的回應
	<p>政府當局已接獲一項有關設立隧道及橋樑管理局的建議，現正進行研究。</p> <p>在未來10年，發展道路及公路基礎設施所需的1,000億元大部分會來自公帑。政府當局會按個別情況考慮採用“建造、營運及移交”的安排。</p>
<p><u>十號幹線以外的其他選擇</u> 有建議要求興建直接連接屯門與赤鱲角的道路。</p>	<p>政府當局已有類似的長遠計劃，打算在屯門與赤鱲角之間興建一條直接連接路(即屯門至赤鱲角連接路)。第三次整體運輸研究將這條連接路定為通往大嶼山和機場的第三條連接路。政府當局在規劃這條連接路時，會考慮大嶼山物流業的進一步發展、可能興建通往珠江三角洲西岸的第五條陸路跨境通道，以及新貨櫃碼頭設施日後的選址等因素。然而，這並不表示沒有需要興建十號幹線，因為這條幹線會有不同功用：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) 屯門至赤鱲角連接路只連接機場和屯門，而十號幹線途經地區的範圍則遠遠大於屯門至赤鱲角連接路。十號幹線除可為來自元朗和屯門的車輛提供直接的連接路外，還會吸引來自荃灣、九龍和新界東北部的駕車人士使用；</li> <li>(b) 根據政府當局的預測，來自深港西部通道的貨運車輛，只有不足5%會以機場為目的地。因此，大部分車輛仍會使用三號幹線或十號幹線前往貨櫃港；及</li> <li>(c) 屯門至赤鱲角連接路不會有助紓緩來自屯門公路和三號幹線的交通。</li> </ul>

主要關注事項	政府當局的回應
	<p>由於政府當局已為十號幹線進行不少規劃工作，這項工程計劃可在2008年或之前完成。屯門至赤鱲角連接路則仍在構思階段，因此不可能較十號幹線更早建成。</p> <p>政府當局的政策是根據不斷轉變的社會和經濟情況而規劃運輸基礎設施。連接屯門與機場的道路和十號幹線並非無法並容。若發展情況引致有需要興建一條直接貫通屯門與赤鱲角的道路，當局一定會繼續研究。</p>
<u>深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線對環境的影響</u> 議員曾就3項工程計劃對環境及生態的影響提出一般關注事項。	<p>當局就深港西部通道／后海灣幹線進行環境影響評估研究時，會考慮香港及深圳兩地的工程對后海灣造成的累積影響。當局會在環境影響評估報告中處理該兩項工程計劃對環境及生態造成的積累影響。</p> <p>十號幹線的北段及南段所造成的累積影響，會在環境影響評估過程中妥為評估。</p>

立法會秘書處  
2002年1月29日

繁忙時段十號幹線，深井隧道，三號幹線（郊野公園段），屯門公路，汀九橋，青嶼幹線，元朗公路及吐露港公路行車量/容車量比率預測

年度	方案	十號幹線		深井隧道	三號幹線	屯門公路		汀九橋	青嶼幹線	元朗公路	吐露港公路
		南段- 青龍大橋	北段			屯門市段	深井段				
	容車量 (每小時小客車單位)	5400	5400	3600	5400	3600	5400	5400 / 7200	5400	3600 / 5400	5400 / 7200
2001	現在的情況	-	-	-	0.56 (0.84)	0.87 (0.96)	1.09 (1.07)	0.90 (1.12)	0.39 (0.34)	0.97 (1.09)	1.26 (1.34)
2006	沒有深港西部通道/后海灣幹線的情況	-	-	-	0.76 (0.94)	0.89 (1.00)	1.11 (1.10)	0.71 (0.84)	0.79 (0.74)	0.76 (0.85)	0.97 (1.02)
2006	深港西部通道/后海灣幹線通車後的情況	-	-	-	0.85 (1.04)	0.92 (1.03)	1.20 (1.19)	0.79 (0.94)	0.83 (0.78)	0.94 (1.04)	0.90 (0.95)
2008	十號幹線通車後的情況	0.31 (0.29)	0.32 (0.34)	0.95 (1.05)	0.71 (0.86)	0.97 (1.00)	0.85 (0.87)	0.79 (0.91)	0.63 (0.61)	0.77 (0.86)	0.90 (0.95)
2011	沒有十號幹線的情況	-	-	-	1.00 (1.15)	1.03 (1.08)	1.27 (1.31)	0.88 (0.98)	1.01 (0.97)	1.04 (1.14)	0.97 (1.02)
2011	十號幹線通車後的情況	0.36 (0.34)	0.35 (0.37)	0.99 (1.08)	0.81 (0.94)	0.98 (1.01)	0.92 (0.94)	0.84 (0.93)	0.70 (0.69)	0.96 (1.07)	0.94 (0.99)
2016	沒有十號幹線的情況	-	-	-	1.19 (1.26)	1.14 (1.13)	1.35 (1.43)	0.97 (1.06)	1.18 (1.16)	1.34 (1.42)	1.06 (1.12)
2016	十號幹線通車後的情況	0.43 (0.43)	0.60 (0.61)	1.04 (1.11)	0.96 (1.06)	0.99 (1.03)	0.95 (0.97)	0.92 (1.04)	0.81 (0.81)	1.28 (1.36)	1.03 (1.09)

註解： 0.66 - 下午繁忙時段的行車量/容車量比率

(0.66) - 上午繁忙時段的行車量/容車量比率

假設汀九橋及吐露港公路於二零零六年以前由三線擴闊至四線

假設元朗公路於二零零六年以前由二線擴闊至三線

假設十號幹線北段收費與三號幹線（郊野公園段）收費相同