

資料文件

檔號：ETWB(T)CR 1/4661/00

立法會交通事務委員會

港珠澳大橋(大橋)

目的

本文件就大橋計劃和着陸點選址於大嶼山西北的理據，向議員提供補充資料。

背景

2. 在二零零三年九月二十九日立法會交通事務委員會會議席上，我們向議員滙報安排大橋前期工作的最新進展，並請議員支持我們稍後向立法會工務小組委員會以及財務委員會提出的撥款申請，以便進行勘測及初步設計的工作。此外，我們承諾提供更多資料，說明大橋計劃和着陸點選址於大嶼山西北的理據。

大橋的策略價值

3. 由國家發展和改革委員會及香港特區政府共同委託進行的《香港與珠江西岸交通聯系研究》指出，香港、珠海與澳門三地之間，有迫切需要興建陸上運輸通道。該通道將有重大的策略價值，原因如下：

(a) 與珠江三角洲(珠三角)西岸更直接的聯繫

目前，香港所有與內地連接的陸上通道(經沙頭角、文錦渡、落馬洲以及日後的深港西部通道)，都經本港的北部連接珠三角的東岸，而連接香港與珠三角西岸的陸路通道，則付之闕如。來往香港與珠三角西岸的交通必須繞道北行，經過深圳和即將不勝負荷的虎門大橋。港珠澳大橋則可提供一條更為直接的連接路。

(b) 珠三角西岸商機呈現

內地加入世界貿易組織，以及落實與本港的更緊密經貿關係安排，開創了龐大的商機。到目前為止，珠三角西岸的經貿活動水平仍落後於東岸，勞工和土地成本相對較為低廉。展望未來數年，珠三角西岸的發展步伐將會急速增長。建設一條更直接通往珠三角西岸的陸上運輸通道將有助本港利用該區的潛力，較低的土地和勞工成本，為本港的企業提供投資和擴展的機會。此外，大橋更可提供一條更直接的路線，通往西南部的內陸省份，帶來更多的商機。

(c) 運輸成本和交通時間大幅減少

大橋將大幅減少香港與珠三角西岸之間的距離及交通時間，並因而使運輸成本下降。舉例來說，香港和珠海市中心的距離和交通時間，估計將可分別減少約50%和70%。我們的貨運業將因此而受惠。

(d) 鞏固本港的國際船運和航空中心地位

大橋將會為我們的港口和香港國際機場提供新的貨源地，並為機場開拓重要的客源。此外，大橋亦可方便機場與內地(尤其是珠三角西部)建立多種模式的運輸聯繫，加強其客貨運輸方面的功能。

(e) 促進區內的旅遊業

大橋有助結合港珠澳三地的資源(如香港的迪士尼樂園、澳門的博彩業和珠海的花園城市特色)，以促進區內的旅遊業，加強與其他地區競爭的能力。

大橋香港著陸點的選址

4. 因應地理環境，大橋著陸點必須位於香港的西部。可考慮的著陸點大致歸入下列三個地區：

- (a) 屯門西部
- (b) 大嶼山西南部
- (c) 大嶼山西北部

屯門西部

5. 因應珠海市政府就興建陸上通道連接珠海與香港的建議，規劃署在一九九六年進行了《跨境通道研究》，對屯門區內可供考慮的著陸點作出評估。研究的結論是，在屯門西部範圍內，爛角咀是較可取

的著陸點。不過，該研究並無比較屯門與本港其他地區的相對利弊。

6. 我們其後比較了各個方案，並排除以屯門西部作為大橋的著陸點，原因如下：

- (a) 在三個可考慮的地區中，屯門西部距離澳門最遠，因此大橋長度亦會最長；
- (b) 屯門西部十分接近深港西部通道，很大程度上大橋會與該通道的功能重疊；
- (c) 大部分現有和預計的重點設施，例如機場、迪士尼樂園等，均位於大嶼山北部；
- (d) 鑑於深港西部通道將為屯門帶來額外的交通量，再建大橋會對區內的交通造成嚴重影響。此方案需要在早期便大量投資於龐大的接駁基建；以及
- (e) 假如以爛角咀為著陸點，將影響該處對開一帶有較多中華白海豚覓食的水域。

大嶼山西南部

7. 以大嶼山西南部為著陸點是通往珠海及澳門的最直接路線，但我們亦已排除這個方案，原因如下：

- (a) 大嶼山西南部對開的水域經常有中華白海豚出沒，是牠們的重要棲息地，而該處亦計劃指定為海岸公園；
- (b) 如選擇以大嶼山西南部為著陸點，將會對建議的海岸公

- 園和生態易受破壞的地區造成不良影響。這個方案並會佔用南大嶼郊野公園的土地，造成另一嚴重問題；以及
- (c) 此方案必須興建極長的連接道路，才能把大橋與北大嶼山的現有道路網連接起來；而且大部分新連接路均須以隧道形式興建，涉及龐大的建造和維修費用，建造時間亦會較長。

大嶼山西北部

8. 相對來說，大嶼山西北部有以下優點：
- (a) 建議的著陸點比較接近香港國際機場和日後的香港迪士尼樂園。過境車輛只需較短的接駁基建，便能直接通往這些目的地；
- (b) 以大嶼山西北部為著陸點，對環境的影響會相對較少；以及
- (c) 現有道路網足以應付因大橋啓用而增加的交通量。現有道路網也可隨著日後交通量增加而逐步改善。

對交通可能造成的影響

9. 根據《香港與珠江西岸交通聯系研究》，到二零一零年，大橋的客運需求預測為 3 300 至 4 100 萬人次，而貨運需求則為 170 至 260 萬標準貨櫃單位及 110 至 190 萬公噸散裝貨物。

10. 我們在現階段很難從客貨運需求直接推算出未來的車輛交通流量。有關結果在很大程度上視乎所作的假設(例如收費結構及車輛規管制度)而定，而這些假設在現階段均無法確定。儘管如此，我們作出了粗略的推算，純粹作參考之用。根據粗略推算，到二零一零年，每日的車輛交通流量或會介乎 12 000 至 16 000 架次。預計本港的道路網(包括北大嶼山公路及青嶼幹線)，足可應付所增加的交通流量。我們為大橋進行勘測及初步設計研究時，會進行交通影響評估，屆時會進一步研究這個問題。

環境影響

11. 路政署會在進行勘測及初步設計研究時，仔細評估大橋計劃的環境影響。我們亦已初步諮詢環境諮詢委員會和部分環保團體。他們大致認同在三個着陸點中，大嶼山西北部的環境影響應該最少，並認為當局應就建議的大嶼山西北部着陸點，進行全面的環境影響評估，以進一步評估其影響，並建議所需的緩解措施。

有關的研究

12. 特區政府就大橋委託顧問進行研究的報告如下：

- (i) 《香港與珠江西岸交通聯系研究》；
- (ii) 《2002 年香港—珠江西岸通道初步環境檢討》。

13. 由國家發展和改革委員會及香港特區政府共同委託進行的《香港與珠江西岸交通聯系研究》參考了多項研究和文獻，名單載於附件 A，以供參閱。至於《2002 年香港—珠江西岸通道初步環境檢討》，我們會檢討有關評審結果，並把適用部分加入日後的環境影響評估研究報告中。環境影響評估研究報告會公開讓公眾查閱。

環境運輸及工務局

二零零三年十月二十一日

参考文献

1. Michael J. Enright、Edith E. Scott、David Dodwell:《香港优势》，牛津大学出版社，1997年。
2. Michael J. Enright、张家敏、Edith E. Scott、朱文辉:《香港与珠江三角洲经济互动》，2003年1月。
3. 澳门发展政策研究中心:《开创港澳经济关系新纪元-研讨会论文专辑》，1999年8月。
4. 澳门发展政策研究中心:《新时期港澳经济关系专题研究》，1999年6月。
5. 澳门特别行政区政府统计暨普查局:《对外贸易统计出口2001》，2002年4月。
6. 澳门特别行政区政府统计暨普查局:《对外贸易统计进口2001》，2002年4月。
7. 澳门特别行政区政府统计暨普查局:《统计年鉴2001》，2002年7月。
8. 曹钟勇:《城市交通论》，中国铁道出版社，1996年版。
9. 陈广汉、郑宇硕、周运源:《区域经济整合:模式、策略与可持续发展》，中山大学出版社，2002年8月。
10. 陈建军:《产业区域转移与东扩西进战略-理论和实证分析》，中华书局，2002年11月。
11. 段樵、任凤仪:《成就一个圆，自都会聚集经济角度探讨香港珠三角地区持续发展》，2003年4月。
12. 港澳经济年鉴编辑部:《港澳经济年鉴》，港澳经济年鉴社，2000年、2001年。
13. 管楚度:《新视域运输经济学》，人民交通出版社，2001年版。
14. 广东港澳经济研究会、澳门经济研究会:《澳门经济发展的若干政策》，1997年2月。
15. 广东省发展计划委员会:“珠江三角洲率先基本实现现代化规划及各专题规划”，2003年6月。
16. 广东省各地市人民政府:“广东省各地市国民经济和社会发展第十个五年计划纲要”，2001年。
17. 广东省各地市统计局:“各地市2001年、2002年国民经济和社会发展统计公报”。
18. 广东省人民政府:《广东省“十五”各行业规划》，2001年。
19. 广东省人民政府:《广东省综合运输体系“十五”计划的通知》，2001年8月。
20. 广东省统计局:《广东统计年鉴》，中国统计出版社，1995年-2002年。

21. 广州市发展计划委员会：《走向现代化的广州-广州市国民经济和社会发展“十五”计划汇编》，广东经济出版社，2002年2月版。
22. 国家发展和改革委员会基础产业司：《国民经济和社会发展第十个五年计划综合交通体系发展重点专项规划》，2001年。
23. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《2000-2020年全国运输总需求及各种运输方式分担比例研究》，2000年5月。
24. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《90年代广东省交通运输发展问题研究》，1995年。
25. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《长江三角洲上海市和江苏省、浙江省交通发展研究》，1997年。
26. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《广州市综合交通规划研究》，1992年。
27. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《加快西部开发铁路发展规划研究》，2001年11月。
28. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《西部地区综合运输体系建设研究》，2000年12月。
29. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《西南和华南部分省区区域综合交通规划研究》，1993年6月。
30. 国家发展和改革委员会综合运输研究所：《香港与内地陆路运输大通道的现状与发展》，1997年11月。
31. 国家统计局：《中国统计年鉴》，中国统计出版社，1995-2002年。
32. 国世平：《迈向21世纪的澳门经济》，人民出版社，2000年12月。
33. 海南、广西等省、区人民政府：“国民经济和社会发展第十个五年计划纲要”及“十五”各行业规划，2001年。
34. 黄汉强：《澳门的经济》，新华出版社，1999年8月。
35. 李继古、彭璧玉：《21世纪中国地缘经济战略-华南经济圈研究》，中国经济出版社，2001年10月。
36. 路平：《跨世纪的广东现代化探索》，广东高等教育出版社，2000年8月。
37. 丘梓岐：《深圳、香港道路建设与管理研究》，人民交通出版社，1999年版。
38. 荣朝和：《论运输化》，中国社会科学出版社，1993年版。
39. 荣朝和：《西方运输经济学》，经济科学出版社，2002年版。
40. 司徒锦裕：《中国入世后珠三角外资和外贸的发展趋势及华南集装箱运输格局的变化》，Shippers Today, 2003年。
41. 宋子和、罗行政、廖月晖：《“珠三角”跨世纪经济国际化探索》，广东高等教育出版社，1999年1月。
42. 吴楚材、张落成、季子修：《中国沿海经济低谷地区的崛起》，中国科学技术大学出版社，2002年9月。

43. 香港港口及航运局、规划署、海事处:《2001 年港口发展策略检讨》, 2001 年 9 月。
44. 香港港口及航运局:《2001 年统计年报》。
45. 香港港口及航运局:《巩固香港作为国际和地区首选运输及物流枢纽的研究》, 2001 年。
46. 香港港口及航运局:《香港港口运输统计摘要》, 2002 年 8 月。
47. 香港海事处:《香港统计数字一覽》, 1999 年、2000 年、2001 年、2002 年。
48. 香港特别行政区运输局:《迈步向前》, 1999 年 10 月。
49. 香港机场管理局:《全年最杰出货运机场—香港国际机场》, 2001 年。
50. 香港机场管理局:《香港国际机场国际民航交通量》, 2000 年、2001 年。
51. 香港贸易发展局研究部:《连系大珠三角》, 2003 年 1 月。
52. 香港生产力促进局:《珠三角现代产业》, 2003 年 1 月。
53. 香港特别行政区规划署:《跨界旅运统计调查摘要》, 2000 年 7 月。
54. 香港特别行政区规划署:《南来北往—根据 2001 年跨界旅运统计调查有关来往内地及香港的旅运模式》, 2001 年。
55. 香港特别行政区运输局:《铁路发展策略 2000》, 2000 年 5 月。
56. 许庆斌, 荣朝和, 马运等:《运输经济学导论》, 中国铁道出版社 1995 年版。
57. 杨英:《香港经济新论》, 暨南大学出版社, 2002 年 6 月。
58. 一国两制研究中心:《粤港澳大桥综合协调方案》, 2002 年 9 月 12 日。
59. 一国两制研究中心:《粤港澳大桥背景资料 - 共识与分歧》, 2002 年 9 月。
60. 一国两制研究中心:《港深两地公路货运流通问题》, 1994 年 3 月。。
61. 郑天祥, 李郁:《粤港澳经济关系》, 中山大学出版社, 2001 年 8 月。
62. 中国国际工程咨询公司、国家发展和改革委员会综合运输研究所:《加快深港西部信道建设的研究》, 1995 年 6 月。
63. 中国交通年鉴社:《中国交通年鉴》, 中国交通年鉴社, 1995-2001 年。
64. 钟坚:《深圳与香港经济合作关系研究》, 人民出版社, 2001 年 5 月。
65. 周天麟:《深圳港口发展及其与周边港口的关系》, Shippers Today, 2003 年。