

二〇〇三年八月六日  
資料文件

## 港珠澳大橋

### 目的

本文件告知議員有關開展港珠澳大橋前期工作的安排。

### 背景

2. 二〇〇二年九月二十日舉行的第三次內地與香港大型基礎設施協作會議，同意共同展開有關香港與珠江西岸交通聯繫的研究。

3. 國家發展和改革委員會與特區政府委託綜合運輸研究所進行有關研究工作，主要課題包括研究興建連接香港與珠江西岸的跨海陸路通道的需要性、客貨運量預測，與及宏觀社會經濟效益分析等。研究工作從二〇〇三年一月開始，至二〇〇三年七月完成。

### 研究結果、結論和建議

4. 研究分析了香港、澳門與珠江西岸交通聯繫的現狀，存在問題與不足，並且對香港與珠江西岸客貨運量作出預測。報告指出現時珠江西岸與香港交通聯繫薄弱，陸路運輸必須繞過虎門大橋，增加了運輸時間和成本。報告又預測，2020年大珠江三角洲東西兩岸的客貨交流量將分別達到 1.8 億至 2.4 億人次和 1.69 億至 2.2 億噸，其中香港與珠江三角洲西岸地區的客貨交流量為

3893 萬至 5412 萬人次和 4673 萬至 6217 萬噸。把大橋所誘發的需求考慮在內，2020 年大橋的客流預計為 4486 萬至 6501 萬人次，而貨櫃及散裝貨物需求則預計為 256 萬至 441 萬標準貨櫃單位 (TEU) 及 156 萬至 288 萬噸。

5. 研究考慮過連接珠江兩岸三條走線，並作出實地考察，舉行多次論證及研討會，採取多方面的意見和分析。結果認為香港特區政府提出的港(大嶼山)珠澳大橋，是一條在一國兩制下連接三地的通道，此通道最有迫切性，亦具有重大的政治及經濟意義。

6. 報告指出港珠澳大橋將可改變目前香港與珠江三角洲西岸交通主要依靠水運的被動狀況，使香港至澳門和珠海兩地的陸路距離縮短到 30 公里，行車時間縮短到半個小時以內。時空距離的縮短將使珠江三角洲西岸地區納入到以香港為中心的 3 小時輻射圈內。

7. 報告指出港珠澳大橋建設將對珠江西岸地區的社會經濟發展產生積極影響，這主要是因為它的建設加強了珠江三角洲西岸地區、粵西、廣西、海南和西南地區與香港的交通聯繫，使這些地區更能夠接受香港中心城市的輻射和帶動，從而更有力地推進地區的開發和社會經濟發展。同時，港珠澳大橋建設對香港經濟的振興將產生明顯的推動，它的建設對香港旅遊、物流、金融和商業的發展十分有利，將給香港經濟發展帶來明顯的經濟效益。

8. 總括而言，報告指出港珠澳大橋可達至多項宏觀社會經濟效益，包括：

- (a) 推動珠江三角洲西岸地區社會經濟發展；
- (b) 鞏固香港國際航運、航空中心地位；
- (c) 促進地區旅遊業發展；
- (d) 完善地區交通網絡。

9. 報告指出港珠澳大橋這樣的大型工程，從項目開工到建成往往需要 5-7 年的時間，如果加上項目的前期工作，則需要更多時間。所以，港珠澳大橋的建設應盡早進行，否則將難以滿足香港、澳門與內地之間客貨運輸增長的需要。

10. 報告指出當前需要抓緊進行的工作，包括：

- (a) 盡快統一對通道建設必要性與緊迫性認識；
- (b) 盡快成立專門籌備機構；
- (c) 盡快確定通道的形式、走向和接駁點方案；
- (d) 提前進行環境、河勢與水文影響研究；
- (e) 改進兩地交通與車輛管制。

### **報告獲第四次內地與香港大型基礎設施協作會議（協作）確認及國務院批准**

11. 七月三十一日在北京召開的第四次協作會議，國家發展和改革委員會與及粵港澳三地政府聽取了綜合運輸研究所的匯報，並明確認同港珠澳大橋的必要性和迫切性。會議同意由國家

發展和改革委員會向國務院建議批准開展港珠澳大橋建設方案的工作。國務院批准了綜合運輸研究所的報告書，並於八月四日同意粵港澳三地政府成立港珠澳大橋前期工作協調小組(協調小組)，全面開展有關港珠澳大橋建設方案的前期工作。

### **粵港合作聯席會議跟進工作**

12. 八月五日，第六次粵港合作聯席會議在港舉行。粵港雙方對國務院批准開展港珠澳大橋建設方案的前期工作，表示歡迎。根據國務院的批示，粵、港、澳三方將成立港珠澳大橋前期工作協調小組，全面推展項目的前期工作。協調小組由香港作為召集人，三方各派三名代表為成員，發改委及港澳辦派員以聯絡員身份列席會議。協調小組將委派事業單位進行預可行性研究工作，包括經濟效益、走線、環保及水文等各方面的研究。報告完成後，報發改委申請立項。

### **下一步工作**

13. 特區政府會盡快與粵澳兩地政府跟進有關召開協調小組會議的事宜，並爭取盡快展開項目的各項研究工作。

環境運輸及工務局  
二〇〇三年八月六日