

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2489/02-03號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

有關新界西北交通及運輸基建發展的背景資料簡介

目的

本文件旨在提供若干與政府就新界西北運輸基建發展所作規劃有關的背景資料，當中顧及新界西北及大嶼山的主要工程和其他跨境基建發展項目的影響。

深港西部通道及后海灣幹線

2. 政府當局於2001年3月完成“跨境通道進一步研究”的第一及第二階段，對未來的跨境交通需求作出評估。該項研究確定有需要興建第四條陸路跨境通道(即深港西部通道)及其連接路(即后海灣幹線)，以應付未來的交通需求。深港西部通道會橫跨后海灣，連接深圳蛇口及香港特別行政區(下稱“香港特區”)的鰲磡石。

3. 政府當局在2001年10月就深港西部通道／后海灣幹線計劃諮詢事務委員會時，委員關注到深港西部通道及后海灣幹線通車後，會導致屯門市中心及屯門公路嚴重擠塞，情況不能接受，並認為有關輔助基礎設施，特別是十號幹線——北大嶼山至元朗公路(十號幹線北段)的規劃工作，應與深港西部通道及后海灣幹線的施工計劃互相配合。與此同時，事務委員會聽取了多個團體及市民就興建十號幹線路的建議所提出的意見。在2001年11月至2002年1月期間，事務委員會曾就深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線舉行5次公聽會。

4. 在事務委員會會議上，三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)表示目前三號幹線尚有剩餘容車量，而該條幹線的容車量到2016年方會飽和。因此，沒有需要在2016年之前興建十號幹線北段。

5. 根據政府當局的預測，到了2010/11年，三號幹線的容車量在繁忙時間將告飽和，屆時便需要十號幹線北段紓緩擠塞情況。然而，由於議員、屯門區議會及元朗區議會議員表示關注，因此，政府當局會作好準備，在2002年展開十號幹線北段的詳細設計工作，以便工程

計劃在完工時間方面較具彈性，可按情況所需在2007/08至2010/11年間完成。

6. 對於以一條連通屯門與赤鱸角機場的連接路取代十號幹線的建議，政府當局解釋已有計劃興建該條連接路，只是其優先次序較十號幹線北段為低。該條連接路的作用，在於應付日後若干發展項目所引致的交通需求，其中包括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跨境道路，以及任何新建的貨櫃碼頭。該條連接路並不能發揮十號幹線的重大作用，例如連通新界西北部、市區及貨櫃碼頭，以及長遠而言，紓緩屯門公路及三號幹線的交通壓力。

7. 財務委員會於2002年3月批准撥款為深港西部通道／后海灣幹線兩項工程計劃進行詳細設計工作，但十號幹線北段工程項目的撥款申請則不獲通過。財務委員會通過深港西部通道／后海灣幹線兩項工程計劃的撥款申請時，要求政府當局應部分議員的建議，就東行連接路進行研究及設計。東行連接路是連接深港西部通道／后海灣幹線與現有道路系統的另一通道，方便來自后海灣幹線的車輛在鰲磡石着陸後取道東行。

8. 在2002年12月，政府當局在提交有關的建造工程撥款申請前，就深港西部通道／后海灣幹線工程計劃再次諮詢事務委員會。關於擬建的東行連接路，政府當局表示已進行研究。經考慮工程、土地、規劃、環境及交通等因素後，初步定出東行連接路13條可採用的定線。當局雖已有一個較可取的定線方案，但分析結果顯示該方案僅可節省兩分鐘的行車時間，在交通方面的效益頗為有限。此外，該方案對洪水橋新發展區的規劃及收地兩方面均會造成其他影響。

9. 鑒於上述種種問題，政府當局建議待新界西北運輸基建檢討工作得出結果後，才就東行連接路作出決定，所涉基建包括為連接珠江三角洲西岸的運輸連接道路而可能需要提早動工的項目(即屯門繞道及屯門至赤鱸角機場連接路)。然而，政府當局表示，后海灣幹線是深港西部通道與本港交通網絡之間唯一的連接路，因此有關計劃不容延誤。如不興建后海灣幹線，深港西部通道便無法發揮其作用。鑒於深港西部通道對深圳及香港的經濟發展有重大作用，深圳市政府及香港特區政府已公開承諾，致力在2005年或之前建成深港西部通道。政府當局於財務委員會2003年2月21日會議上，將有關的撥款建議提交財務委員會審批。

10. 在財務委員會會議上，政府當局因應委員的關注提供下述資料：

- (a) 關於深港西部通道／后海灣幹線通車後新界西北部的交通情況，根據最新的交通流量預測，新界西北部現有的3條主要道路(即屯門公路、青山公路及三號幹線)的總容車量，將可應付直至2011年新界西北部及深港西部通道／后海灣幹線在繁忙時間帶來的交通需求。儘管如此，政府當局將會推行多項計

劃以改善新界西北部的交通情況，其中包括青山公路改善工程計劃及擬議的元朗公路擴建工程。此外，即將通車的西鐵亦有助改善新界西北部的交通情況。政府當局將會在現有網絡達致飽和前，繼續實施所需的改善措施。

- (b) 關於交通分流措施，政府當局現正與三號幹線公司商討提供收費優惠，以吸引駕駛人士使用三號幹線，雙方務求在2004年年初達成協議。政府當局繼而便可就東行連接路作出決定，藉以把交通分流至三號幹線。根據初步預算，東行連接路的造價約7億元，需時3年完工。
- (c) 至於是否需要興建十號幹線，政府當局一向的立場是需要於2011年或之前興建十號幹線，以應付新界西北部的發展及預計的人口增長，而並非作為紓緩2005年深港西部通道／后海灣幹線通車後所產生的交通量的直接措施。政府當局會在新界西北部交通網絡的整體檢討中，就興建十號幹線作出考慮。

11. 有關興建擬議深港西部通道／后海灣幹線的撥款申請，在2003年2月21日獲財務委員會批准。

港珠澳大橋

12. 在2003年8月，國務院批准開展港珠澳大橋建設方案的前期工作，以改善香港、珠海及澳門三地之間的交通聯繫。廣東省、香港及澳門三地政府已成立港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱“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，三方各自派出3名代表為成員。協調小組將會就經濟得益、走線、環境保護及水文等多方面進行初步可行性研究。一俟有關報告完成後，便會上報國家發展和改革委員會申請立項。

13. 政府當局將會在事務委員會2003年9月29日舉行的下次會議上，就有關工程項目的最新進展作出簡報。

新界西北交通及運輸基建檢討

14. 在事務委員會2003年8月1日的會議上，委員聽取屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程工作小組(下稱“工作小組”)的意見。工作小組認為，為紓緩現時屯門公路的擠塞情況，以及應付深港西部通道／后海灣幹線和港珠澳大橋通車後預計出現的交通需求，政府當局應加快進行新界西北運輸基建設施的整體規劃，包括就各項相關工程如十號幹線北段、東行連接路、屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路，選定建造項目及訂定推行有關工程的時間表。政府當局亦須更積極研究將屯門公路的車輛分流至三號幹線的措施。

15. 事務委員會將會在2003年9月29日舉行的下次會議上，跟進有關新界西北交通及運輸基建檢討的初步結果。檢討結果的詳情載於立法會CB(1)2291/02-03(04)號文件。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年9月24日