

對十號幹線(南段)的質疑

十號幹線假設及資料

問題及建議

1) 北段已遭否決★南段令人存疑

- a) 今年3月，北段遭立法會大比數否決，共有32反對票對19贊成票。8月南段重新刊憲，共接獲超過1,500反對信，數目空前。
- a) 反對十號幹線聲音不絕，北段前景未卜，南段作用令人存疑。南、北兩段更應作「一條龍」全面討論，不應「斬件上」分開審批。
- b) 耗資230億的十號幹線，原本功能有三：
- 由深圳到港島(因填海工程浩大要擱置)；
 - 到大嶼山新貨櫃碼頭(被迪士尼佔用了)；
 - 由深圳到大嶼山，並作另一通道往機場。
- 如今只剩下作往大嶼山機場後備通道的功用，那麼此項基建的急切性如何(When)? 青龍橋的選址又是否恰當(Where)?
- b) 近年大嶼山的交通及人口增長，均比政府「第三次整體運輸研究」的預期少一半，第二通道往機場的急切性值得商榷。另外，唯一比預期增加的是空運，潛力甚大，連接大嶼山亦應朝機場方向定位。
- 【建議】** 擱置南段，重新檢討十號幹線的定線。港府財赤嚴重，投資基建必須慎重，反對聲隆的十號幹線無助配合交通和物流發展，應被「拖下馬」或押後進行。

2) 幹線支離破碎★不如重新規劃

- a) 近期，傳媒廣泛報導珠江三角洲交通和物流，香港歷來最大投資是位於大嶼山過千億的國際機場，深港交通(包括十號幹線)應朝向新界西北方面發展，以配合建議中的港澳珠大橋及機場物流中心。
- a) 十號幹線若然作為通往機場的後備道路，最直接的定線便是從屯門興建海底隧道達機場，只是數分鐘路程，既不受氣候影響，亦接近物流中心及兩個新貨櫃碼頭的選址，更無需繞過擠塞的屯門公路。
- 現時機場位於道路盡頭，只靠一條大嶼山公路接駁青馬橋。大嶼山公路的容車量根本負荷不了青馬橋加上青龍橋的流量，同時限制了機場未來的發展。可行解決方案是興建屯門至機場海底隧道，同時配合港澳珠大橋，與珠江三角洲連成一體。
- 葵涌貨運區已達飽和，加上其交通網絡及城市規劃均未能配合物流發展。十號幹線的定線應考慮朝新界西北方面伸延，配合新的海空交通和物流發展。
- b) 珠三角發展迅速，各方促請政府提升該區基建項目，但當局卻表示於新界西北方的跨海隧道或大橋方案，要待2016年纔有需要。
- b) 230億的巨大支出後，財赤下的港府還有能力興建屯門隧道接機場方案嗎？延誤投資會削弱了香港在珠三角的競爭能力。
- 質疑新界西北的跨海隧道或大橋要待至2016年之說，政府忽略了新貨櫃碼頭的選址、機場物流中心的發展及建議中的港澳珠大橋。此外，政府這說法更大膽假設了十號幹線已經落成。
- c) 政府已經制訂一套以鐵路為主的交通政策，並倡議減少興建道路，達到環保的效應。而一套完善的鐵路網絡，更可以增加成本效益。
- c) 屯門若興建海底隧道直通機場，更可考慮以鐵路連接大嶼山與新界西北，鐵路網絡連成一環，打通交通脈搏。平衡交通、環境、經濟的需要，達致持續發展。
- 【建議】** 十號幹線由原先之鴻圖大計，發展至支離破碎，作用已大不相同，不如重新規劃其定線，並儘快研究屯門海底隧道往機場方案，配合新的海空交通和物流發展。

3) 南段再次斬件★分拆深井隧道

- a) 修訂後的南段，其中要改動是以「深井隧道」(連接屯門公路及汀九橋)，替代了備受批評的小欖支線。但只有介紹，卻不納入刊憲程序。
- b) 建議中的深井隧道將是全港第二長隧道，全長3.3公里。工程雖巨大，但目前仍未進行初步勘察，此點值得關注。
- c) 深井隧道造價昂貴，達35億，會否收費仍是未知之數。
- a) 南段「斬件上」，將深井隧道分開處理，不依循正常程序，有偷步之嫌，令人質疑當局是否有能力及誠意興建。
- b) 連接屯門公路及汀九橋的深井隧道，造價高昂，只是勘察工程尚未進行，其可行性及確實造價尚待研究。
- c) 如果深井隧道是收費的，則會如同三號幹線般，不能解決屯門公路的擠塞問題。這對屯門居民十分重要，根本不應分開處理，其詳細規劃必須一併提交議會審批及刊憲諮詢公眾。

【建議】 當局必須詳細交代深井隧道，將其納入南段刊憲程序，一併處理，全面諮詢，避免「斬件上」的手法。

4) 造價數據失真★避談收費問題

- a) 路政署宣稱南段修訂後的造價，減低三成至115億，但額外斥資35億興建深井隧道。
- b) 1999年，路政署向屯門區議會表示不會考慮青龍頭交匯處，原因有三：
 - 預測交通流量極低，不符合成本效益；
 - 影響屯門公路交通；
 - 地勢險要，設計困難。
- c) 當局已承認十號幹線(包括深井隧道?)將會收費，但卻拒交代收費水平，謂要待通車後纔決定。
- a) 工程造價(未包括深井隧道)下調接近三成，只反映現時香港處於經濟衰退，但當經濟好轉時，造價可以隨時高於估價，所以路政署指南段「改動後慳45億」是嚴重的誤導。
- b) 現時該署在印刷精美的十號幹線宣傳單張內，只強調青龍頭交匯處的方便，一句不提預測交通流量，令人費解，是否不同場合便選用不同數據?此外，政府對興建青龍頭交匯處的安全問題，工程會對屯門公路構成的滋擾均未有交代，是否有所隱瞞?
- c) 十號幹線(包括深井隧道)若然收費，大部份車輛估計會轉入屯門公路，貪其免費。結果豈不是重蹈三號幹線的覆轍?

【建議】 政府誠信是社會良心的指標，若以不實數據搏取支持，這種手法有違專業操守。同時，政府須陳述所有利弊，不應只報喜不報憂。更重要的是儘早交代收費水平。

5) 交匯工程擾民★交通樽頸更多

- | | |
|---|--|
| <p>a) 青龍頭交匯處會有雙線行車連接青龍大橋上落屯門公路，但需要把屯門公路大幅提升以安置交匯處，工程非常複雜和危險。</p> <p>b) 路政署稱深井隧道會變相擴闊屯門公路，增加雙線行車，車輛由掃管笏直達汀九。</p> <p>c) 南段將增加多條新路，接駁到現存的道路網，造成更多樽頸路段。</p> | <p>a) 未來幾年間，屯門公路將會被下列工程嚴重滋擾，影響正常交通：十號幹線、深井隧道、掃管笏支線、青龍大橋、后海灣幹線、屯門公路重鋪和青山公路擴闊工程。</p> <p>b) 即使深井隧道不收費，亦只可紓緩由掃管笏至汀九段的屯門公路。但原本使用三號幹線的車輛，亦會轉用屯門公路，令屯門公路樽頸路段的交通，火上加油。</p> <p>c) 其他樽頸路段還有：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 目前汀九橋已經每早塞車，但深井隧道將會帶更多車往該處。屯門公路(2線)+深井隧道(2線)+三號幹線(2線) → 汀九橋(3線)，6線入3線，如何負荷得了？ • 青馬橋和青龍橋均是3線行車，6線接駁至最多可擴闊至4線的北大嶼山公路，大嶼山交匯處如何承載得了？ |
|---|--|

【建議】 當局必須詳列上述各項工程的協調及解決方案，否則屯門公路會癱瘓，未見其利，先見其害。

6) 環保綠色團體★要求重新評估

- | | |
|---|--|
| <p>a) 1999年，當環境諮詢委員會審議南段「環境評估報告」時，指出南北兩段相互影響，必須一併考慮兩者的累積影響，並要求在北段環評報告也通過後，南段纔可動工。</p> <p>b) 南段環評報告指出工程範圍，只錄得四十多種常見雀鳥。</p> | <p>a) 北段已被否決，當局將如何交代南北段的的累積影響？</p> <p>多個環保團體均反對十號幹線及對其環評報告水準表示質疑，其中包括：地球之友、世界自然（香港）基金會及香港觀鳥會等。</p> <p>他們都表示若定線及工程有「相當」的改動時，理應重新作「環境評估報告」。修訂後的南段，<u>改動極大，巨大工程</u>包括有深井隧道和青龍頭交匯處。</p> <p>b) 有香港觀鳥會成員，發現環評報告中遺漏了內地定為國家一級重點保護動物。大欖涌郊野公園和水塘，是具有高度生態價值的地區，小欖村鳥類品種繁多，在自然保護方面具有重大意義。</p> |
|---|--|

【附件一】 在小欖及大欖涌錄得之九十多種雀鳥資料，當中十多種是國家一級及二級重點保護動物。（共2頁）

【建議】 政府應就南段最新交通數據及定線，重新提交「環境評估報告」。