

資料文件

立法會交通事務委員會 十號幹線南段—北大嶼山至掃管笏

目的

本文件旨在告知各委員有關十號幹線計劃的最新情況，以及對各申訴團體在二零零二年十月十八日的特別會議上所提交的意見書的主要論點作出回應。

目前情況

十號幹線南段

2. 二零零二年六月，我們告知委員(有關文件副本載於附件 A)，當局考慮過公眾的意見和最新的情況後，已修訂在二零零零年七月根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲的北大嶼山與掃管笏之間十號幹線南段的定線(“南段”)。經修訂的定線其後在二零零二年六月二十八日刊憲。

3. 我們現正處理反對期內收到的 1 580 份反對十號幹線南段刊憲計劃的意見書。在這些反對書中，大部分(1 183 份)由小欖帝濤灣的居民和福亨村的村民提交(217 份)，其餘則來自其他地點的居民或另外的團體。建議的道路工程和當局收到的反對意見會於稍後提交行政長官會同行政會議審議。

十號幹線北段

4. 立法會財務委員會在二零零二年三月八日舉行的會議上否決了掃管笏與元朗公路之間十號幹線(“北段”)詳細設計的撥款建議。政府會繼續監察有關交通情況，檢討發展北段計劃的時間表。根據二零零一／零二年度主要公路計劃檢討的結果，在二零一零／一一年前都沒有需要興建北段。

對公眾意見書的回應

5. 當局對反對十號幹線及后海灣幹線大聯盟和三號幹線(郊野公園段)有限公司提出的論點所作回應，分別載於附件 B 和 C。

未來路向

6. 我們會繼續在法定限期內調解公眾對十號幹線南段的反對意見，稍後會尋求行政會議授權進行該項目。

徵詢意見

7. 請委員細閱本文內容。

環境運輸及工務局
二零零二年十月

資料文件

立法會交通事務委員會

在憲報刊登有關十號幹線南段修訂路線的公告

目的

本文件旨在告知委員，政府計劃於二零零二年六月二十八日在憲報刊登有關十號幹線南段修訂路線的公告。

背景

2. 我們曾於二零零一年十一月告知委員，在考慮過公眾意見和最新情況後，我們會將二零零零年七月根據《道路(工程、使用及補償)條例》在憲報刊登的十號幹線北大嶼山至掃管笏段(“南段”)的路線予以修訂。已於二零零零年七月刊憲的原有路線和將於二零零二年六月二十八日刊憲的修訂路線分別列載於附件 A 和附件 B。

修訂路線

3. 修訂後的路線概括如下：

- (a) 在青龍頭加建一個交匯處，連接青龍大橋與屯門公路；
- (b) 加建連接道路，連接青龍大橋與北大嶼山公路，並把北大嶼山公路介乎現有繳費廣場與陰澳交匯處之間的路段擴闊；
- (c) 刪除北大嶼山沿岸由青龍大橋至竹篙灣連接路的路段；
- (d) 刪除小欖連接路；及
- (e) 刪除屯門公路與掃管笏連接路之間交匯處的東面通道。

4. 至於建議中用以取代小欖連接路的介乎小欖與汀九之間的深井隧道連接路，我們會作為獨立的工務工程項目進行，目標是配合南段的建造計劃同步落成。

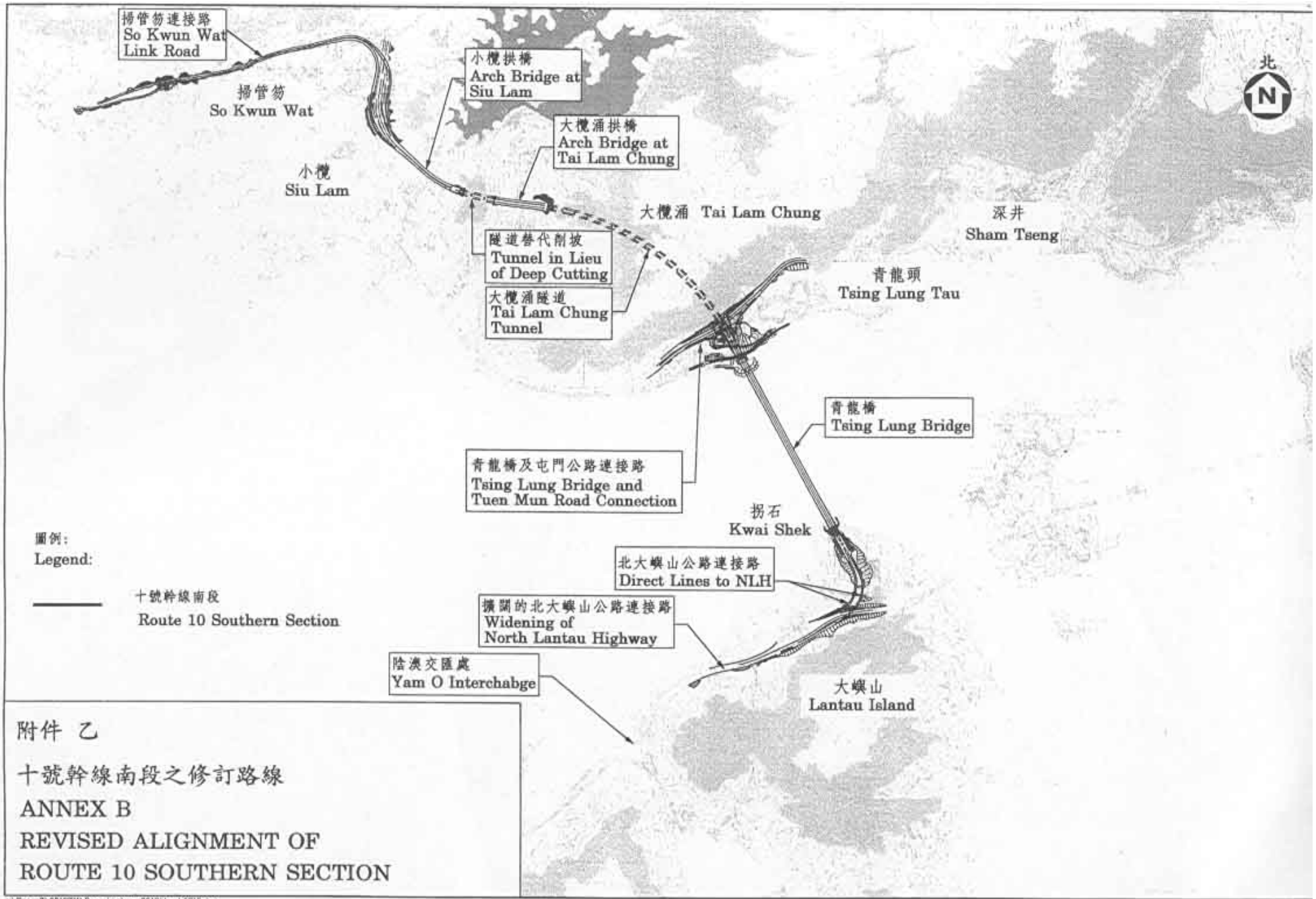
未來路向

5. 我們計劃於二零零二年六月二十八日在憲報刊登修訂路線，並會把南段路線已經修訂一事，告知曾對以往在憲報刊登的有關計劃提出反對的人士。

徵詢意見

6. 請委員細閱本文件的內容。

運輸局
二零零二年六月



附件 乙

十號幹線南段之修訂路線

ANNEX B

REVISED ALIGNMENT OF

ROUTE 10 SOUTHERN SECTION

**反對十號幹線及后海灣大聯盟
就十號幹線提交的意見書**

大聯盟的意見	當局的回應
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 既然北段的前景不明朗，而十號幹線餘下的作用只是為機場提供另一條通道，政府就應擱置十號幹線南段工程，一併檢討十號幹線項目。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 我們有需要興建十號幹線，除了為大嶼山提供另一條通道外，也為滿足過境活動預期產生的交通需求，配合新界西北在人口和就業方面的預期增長，以及舒緩屯門公路的交通情況。 ▪ 南段如能早日落成，可為大嶼山提供另一條通道，以補不足；北段則在二零一零／一一年前也沒有需要興建。我們會考慮最新的規劃參數和交通情況，檢討發展北段的時間表。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 作為另一條通往機場的通道，屯門至赤鱸角連接路更勝十號幹線；如能配合珠港澳大橋，更加有利本港與珠江三角洲融合。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 我們有需要興建屯門至赤鱸角連接路，以配合以下方面的發展：大嶼山的物流業、可能興建的第五條陸路通道(通往珠江三角洲西岸)，以及大嶼山新貨櫃碼頭未來的選址。 ▪ 然而，屯門至赤鱸角連接路不能取代十號幹線，因為十號幹線可另行發揮以下作用： <ul style="list-style-type: none"> (a) 屯門至赤鱸角連接路連接機場與屯門。十號幹線的車輛來源範圍卻較屯門至赤鱸角連接路廣闊得多。十號幹線不但可直接連繫源自元朗和屯門的交通，亦吸引從荃灣、九龍和新界東北取道而來的駕車人士，因此有助紓緩青嶼幹線的交通。除了作為上述範圍通往機場的另一通道外，十號幹線也可為大嶼山東部與旅遊有關的發展項目提供另一條更方便的通道；以及

大聯盟的意見	當局的回應
	<p>(b) 我們預測，來自深港西部通道的貨運交通當中，只有不足5%的車輛會駛往機場。因此，大部分車輛仍會取道三號幹線或十號幹線前往貨櫃碼頭；屯門至赤鱸角連接路卻不能直接紓緩來自屯門公路和三號幹線的交通。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 來自青馬大橋和青龍大橋的額外交通，會令北大嶼山公路不勝負荷。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 北大嶼山公路額外的交通只會逐步增加。十號幹線南段計劃項下，北大嶼山公路的一段會擴闊為雙程五線行車，以應付額外的交通需求。北大嶼山公路和計劃興建的深水角與陰澳之間的道路 P1，將可配合機場與東涌的交通需求直至二零一六年。青龍橋的設計中亦已預留駁口連接大嶼山東部連接路，以應付日後的交通需求。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 深井隧道連接路應包括在南段計劃內，諮詢公眾的意見。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 由於公眾對小欖連接路抱有疑慮，當局已把這條連接路從南段的原定計劃中刪除，建議改以深井隧道連接路代替。由於十號幹線原先的計劃不包括深井隧道連接路，我們計劃把有關工程作為另一獨立的工務工程項目進行。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 有關十號幹線南段和深井隧道連接路的預算造價誤導公眾。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 十號幹線和深井隧道連接路的預算項目造價已因應工程的修訂範圍、最新市場情況和當前合約的相關費用資料作出修改。造價包括應急準備金，是我們對修訂計劃所可能作出的最準確預算。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 十號幹線（包括深井隧道連接路）需要收費，不能紓緩屯門公路擠塞的情況。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 正如其他基建項目的做法一樣，當局會在十號幹線和深井隧道連接路臨近啟用時制定收費策略，期間會考慮市民的負擔能力、對交通分流的影響以及其他替代路線的收費水平等不同因素。

大聯盟的意見	當局的回應
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 青龍頭交匯處的預計交通流量以及建築工程對屯門公路的影響令人關注。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 雖然預計不會有太多車輛使用青龍頭交匯處，但發生緊急事故和進行定期維修保養時，交匯處可為青嶼幹線提供另一條通道。當局會在施工前審慎研究工程對鄰近道路網絡交通的影響，包括與其他同期進行項目所帶來的累積影響，並在需要時實施臨時交通管理措施。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 如深井隧道連接路不設收費，屯門公路和汀九的交通會出現瓶頸。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 深井隧道連接路竣工後，汀九交界處會有三條南行／東行的接駁道路，分別為屯門公路(三線)+ 深井隧道連接路(兩線)+三號幹線(三線)=八線。為加強車程末段的容車量，我們會把汀九橋的行車道由雙程三線改為雙程四線，屆時共有七線行車道可供使用（即三線屬屯門公路，四線屬汀九橋，其中第四線由現有的路肩修建而成）。我們會在深井隧道連接路的設計階段，研究在屯門公路東部汀九一帶實施其他交通管理措施和改善計劃的可行性。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 關注十號幹線南北兩段造成的累積影響。當局有需要為南段修訂計劃進行環境影響評估（環評）研究。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 十號幹線南段的環評報告已詳細評估十號幹線的建築工程和運作情況對環境造成的各項影響，北段亦包括在評估範圍之內。若實施適當的緩解措施，環境方面的影響應可減至最低，符合法定的要求。環境保護署署長（環保署署長）已根據《環評條例》在二零零零年二月二日批准該報告。至於有關原定計劃的修訂，路政署會就其中可能影響經批准的環評報告結果和建議的部分，徵求環保署署長同意，並向環保署署長證明並令他信納，修訂計劃對環境的影響，不會較經批准的環評報告所載者為差。

大聯盟的意見	當局的回應
<ul style="list-style-type: none">香港觀鳥會記錄大欖涌水塘和大欖郊野公園鳥類品種的數目，較環評報告所載者為多。	<ul style="list-style-type: none">當局設計十號幹線南段的定線時，已避免據用現有的大欖郊野公園和大欖涌水塘的範圍。因此，有關工程應不會對這些地區造成不良影響。值得注意的是，香港觀鳥會會員進行調查的地區和路線超出指定的環評研究地區（如包括大欖涌水塘在內），因此發現的雀鳥類別自然較多。

三號幹線(郊野公園段)有限公司就十號幹線提出的意見

公司的意見	當局的回應
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 青龍頭若設有交匯處，興建掃管笏與青龍頭之間的路段就沒有意義。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 十號幹線南段(以及擬建的深井隧道連接路)其中一個主要作用，是在掃管笏與汀九之間提供繞道前往屯門公路，藉此減輕屯門公路擠塞的情況。這段由掃管笏至青龍頭的路段既可增加容車量，使屯門往大嶼山的南行車輛駛離屯門公路，紓緩該處擠塞的情況，也可為香港迪士尼樂園的遊人和使用赤鱸角物流及旅遊業設施的人士，提供方便快捷的路線。隨着擬建的深井隧道連接路落成啟用，這條走廊的容車量會進一步提高；到二零一六年時，屯門與汀九之間一段屯門公路的交通，亦會在容車量可負荷的範圍之內。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 反對在檢討整條十號幹線前動工興建南段。上述檢討應考慮日後港口的發展、物流業的需要、交通及人口的增長、各項替代道路計劃(包括屯門至赤鱸角連接路)的成本效益，以及西鐵啟用後的影響。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 根據包括西鐵在內已知的規劃參數，從交通規劃的角度來說，興建十號幹線實有需要。規劃屯門至赤鱸角連接路和連接珠江三角洲西部的通道，與十號幹線並沒有抵觸。
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 要求在三號幹線(郊野公園段)與屯門公路之間汀九的位置興建大型交匯處。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 現時的汀九橋及青嶼幹線連接青馬大橋與三號幹線(郊野公園段)，直至二零一六年之後仍可滿足車輛來源範圍估計對交通的需求。因此，從交通規劃的角度看來，興建新的交匯處把青龍頭與汀九之間的交通分流往屯門公路，並無理據。