

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)58/02-03號文件

檔號：CB1/PL/TP

### 交通事務委員會

### 有關十號幹線的背景資料簡介

#### 目的

本文件旨在提供和十號幹線——北大嶼山至元朗公路工程計劃有關的背景資料，並闡述立法會議員過往就有關事宜所作的討論。

#### 十號幹線的背景

2. 建議中的十號幹線是一條約12.8公里長的雙程三線分隔公路，經掃管笏及青龍頭把新界西北的藍地及大嶼山東北部連接起來。
3. 據政府當局所稱，十號幹線具有下述功能——
  - (a) 為大嶼山及機場提供另一條對外連接路；
  - (b) 應付新界西北的預計人口及就業增長；及
  - (c) 應付跨境活動帶來的預計交通需求。
4. 該幹線包括下述路段——
  - (a) 南段(8.3公里)——北大嶼山至掃管笏；及
  - (b) 北段(4.5公里)——掃管笏至元朗公路。

#### 十號幹線南段

5. 十號幹線介乎北大嶼山至掃管笏的南段工程計劃，已於2000年7月根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)刊登憲報。有關計劃包括興建以下兩條連接屯門公路的道路——
  - (a) 屬雙程雙線分隔道路的掃管笏連接路，以便在掃管笏把十號幹線與屯門公路連接起來，讓車輛可進出南段；及

- (b) 屬雙程雙線分隔道路的小欖連接路，以便在小欖把十號幹線與屯門公路連接起來，讓車輛可進出北段。

6. 在公眾可提出反對期間，當局共接獲577份反對書。大部分反對者為小欖帝濤灣的居民，他們對小欖連接路的環境影響及其對屯門公路造成的交通影響感到關注。掃管笏老青山村的居民亦以掃管笏連接路的環境影響為理由，就憲報刊登的計劃提出反對。部分荃灣區會議員要求當局研究可否在青龍頭設置十號幹線與屯門公路交匯處，若干環保團體則要求當局研究是否可能把青龍大橋直接連接到北大嶼山公路。

#### 修訂計劃

7. 鑒於接獲若干反對意見，政府當局就該工程計劃進行檢討，並於2001年11月提出其修訂計劃如下：

- (a) 在青龍頭加建一個交匯處，連接青龍大橋與屯門公路；
- (b) 加建青龍大橋與北大嶼山公路之間的連接道路，並擴闊北大嶼山公路介乎現時繳費廣場至陰澳交匯處之間的路段；
- (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。

8. 據政府當局所稱，修訂計劃可解決下述關注事項：

- (a) 在修訂計劃內刪除沿岸路段及大嶼山東北部的繳費廣場，將可解決環保團體、馬灣漁民及草灣村民感到關注的問題。
- (b) 在青龍頭興建青龍大橋至屯門公路的東行及西行直接連接路，將可解決該區部分區議員的關注事項。
- (c) 關於掃管笏連接路，如在青龍頭興建直接連接路，便可刪除屯門公路東面的引路及高架道路。由於可減少佔用老青山村的土地，部分老青山村居民感到關注的事項亦可獲得解決。
- (d) 為解決掃管笏原居民提出的關注事項及盡量減輕對掃管笏殯葬區造成的影響，當局已就掃管笏連接路與十號幹線主線之間的支路採用了弧度較為彎曲的路線。受影響的殯葬區將會在其他地方重置。

- (e) 刪除小欖連接路可解決帝濤灣居民的關注事項。當局建議興建深井隧道連接路以代替小欖連接路，並將以另一工程計劃進行有關工程。建議的深井隧道連接路將於小欖把十號幹線主線與汀九連接起來，並同時連接屯門公路及汀九橋。
- (f) 建議在小欖興建一條短隧道以代替大型削坡，以及興建富有美感的“拱橋”以代替在小欖及大欖涌建造的傳統高架路，以解決村民對景觀欠佳的關注。

### 最新情況

9. 修訂路線已於2002年6月28日刊登憲報，而反對期亦已屆滿。政府當局現正處理在反對期內接獲的反對書。當局計劃於2008年年底完成十號幹線南段工程。青龍大橋的建造工程需時5年方可完成，該工程預計將於2003年展開。大欖涌隧道的建造工程及大欖和掃管笏的道路工程，則預算於2004年展開。

10. 至於建議中用以取代小欖連接路，在小欖把十號幹線主線與汀九連接起來的深井隧道連接路，政府當局計劃以獨立工務工程項目的方式進行該工程，以便與十號幹線南段的建造工程同步完成。

### 十號幹線北段

11. 十號幹線北段由掃管笏延伸至元朗公路。該項工程涉及築建一條長4.5公里、由掃管笏至藍地附近的元朗公路的雙程三線分隔車道，其中包括長4公里而雙程三線行車的藍地隧道、位於藍地石礦場的繳費廣場，以及把其他重要通道連接起來的相關交匯處。十號幹線北段是三號幹線(郊野公園段)(下稱“三號幹線”)、屯門公路及吐露港公路以外的第四條南北連接路。

### 過往討論要點

12. 事務委員會於2001年10月至2002年1月間曾舉行多次會議，討論政府當局就十號幹線工程計劃提出的建議，以及深港西部通道及后海灣幹線工程計劃。事務委員會亦曾邀請多個團體及公眾人士就此發表意見，並與有關各方舉行多次聽證會，討論該3項工程計劃。有關該等工程計劃的主要意見摘要及政府當局所作出的回應載於**附錄1**。

13. 政府當局相信擬議的十號幹線路線是建造新南北連接路的最佳路線。該路線北接深港西部通道和后海灣幹線，南經與大嶼山海港距離最短的青龍頭連接大嶼山北部。在採用此路線後，十號幹線可發揮多項功能，包括提供另一條通往大嶼山和機場的便捷道路；方便過境車輛前往市區和葵涌貨櫃碼頭；以及紓緩屯門公路的交通情況。

14. 政府當局的行車量預測顯示，三號幹線的行車量將於2010至11年達到飽和。如不建造十號幹線北段，屯門公路深井段和三號幹線在上午繁忙時間的最高行車量與容車量比率，屆時將分別達到1.31和1.15的水平。當局必須建造十號幹線，以之作為新的南北連接路，藉以紓緩屯門公路和三號幹線的交通情況。如不建造十號幹線，香港將於20年規劃期內因交通擠塞和行車時間延長而蒙受1,200億元的經濟損失。政府當局擬備的詳細交通流量預測載於**附錄 2**[立法會CB(1)821/01-02(06)號文件附件B]。

15. 鑒於區議會和地區人士表示關注，政府當局建議於2002年年中展開十號幹線北段的詳細設計工作，並於2003年年底完成。因此，當局已於2002年3月8日向財務委員會提交撥款建議，以供審批。

16. 議員對於興建十號幹線的需要、路線及時間意見不一。部分議員關注到深港西部通道及后海灣幹線通車後的交通流量，會導致屯門市中心及屯門公路出現不能接受的交通擠塞情況，並認為十號幹線的規劃工作，應與深港西部通道及后海灣幹線的施工計劃互相配合。然而，其他議員擔心，由於港口設施的未來發展尚未有定論，而且中國加入世界貿易組織後本港貨運量的增幅仍待估算，在現階段興建十號幹線可能言之過早。鑒於該工程計劃對物流業會造成影響，實有必要考慮物流發展督導委員會及香港物流發展局對十號幹線工程計劃的意見。此外，事務委員會亦曾研究多項事宜，包括政府當局及三號幹線(郊野公園段)有限公司提供的交通流量預測的依據、向三號幹線某些使用者提供“資助”以盡量提高該道路的使用率，從而應付額外的交通需求的建議，以及興建其他替代道路的事宜。

17. 財務委員會已於2002年3月8日會議上否決十號幹線北段詳細設計工作的撥款建議。

18. 政府當局最近表示，根據目前的交通流量預測，介乎掃管笏至元朗公路的十號幹線北段須於2010年或之後建成啟用。當局會每年檢討有關的時間表。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2002年10月15日

立法會交通事務委員會  
有關深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線的意見撮要  
(事務委員會 2002 年 1 月 17 日會議的文件)

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
1. 屯門區議會	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 原則上支持深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線這三項工程計劃。</li> <li>● 整條十號幹線應與深港西部通道/后海灣幹線同步建成，以紓緩屯門公路的交通情況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 我們歡迎屯門區議會的支持。</li> <li>● 我們已提出把十號幹線北段的完工日期提前，以確保工程計算銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零/一一年度，當三號幹線的行車量也達到飽和時，問題就會真正出現。</li> </ul>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 應提供一條更直接的連接道路，由后海灣幹線通往元朗公路和三號幹線。</li> <li>● 其他關注的問題包括徵用土地、補償和安置的安排，以及遷移墳墓等。</li> <li>● 十號幹線不應收費。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 我們會在進行深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計工作時，研究這個問題。</li> <li>● 我們會與當地居民密切聯繫，商討有關安排。</li> <li>● 我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐定這條幹線的收費水平。</li> </ul>
2. 元朗區議會	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 原則上支持深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線這三項工程計劃。</li> <li>● 應提供一條經過天水圍，把鰲磡石與三號幹線直接連接起來的道路，以應付工程計劃完成後會帶來的額外交通流量。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 我們歡迎元朗區議會的支持。</li> <li>● 我們會在進行深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計工作時，研究這個問題。</li> </ul>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
3. 離島區議員容詠嫦女士	<p>應提供多條前往區內的通道，使天水圍和元朗的居民受惠。</p> <p>應為受影響的居民作出合適的安置和補償安排。</p>	<p>我們會提供前往廈村／洪水橋等地區的通道。</p> <p>我們會與受影響的居民密切聯繫，商討有關安排。</p>
4. 香港工程師學會	<p>贊成確有需要興建十號幹線，以應付直至二零零七年以及該年之後預計的交通需求。</p> <p>應批准撥款，以便進行十號幹線南、北段的詳細設計工作。</p> <p>支持十號幹線北段(即藍地隧道)收費，藉此調節三號幹線、十號幹線和屯門公路的交通流量，從而善用交通</p>	<p>我們歡迎該會的支持。</p> <p>我們正準備為十號幹線北段的詳細設計工作申請撥款。南段的詳細設計工作所需撥款已獲批准。</p> <p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見設施。	政府的回應
5. 香港顧問工程師協會	<p>協會支持興建深港西部通道／后海灣幹線，因為此舉可加強本港與內地基礎設施的聯繫。</p> <p>協會支持興建十號幹線，因為此舉有助紓緩屯門公路沿途、屯門區以及整個新界西北部的交通擠塞情況。</p>	<p>我們歡迎協會的支持。</p> <p>我們歡迎協會的支持。</p>
6. 香港運輸物流學會	政府應提供有關后海灣幹線和十號幹線的成本效益數據，以供比較。	預計在二十年的規劃期內，深港西部通道可帶來 1,750 億元的淨利益，經濟內部回報率約為 20%。我們須要興建后海灣幹線，把深港西部通道與區內的道路網連接起來，因此，這兩條道路實在不可分割。預計十號幹線可帶來約 1,200 億元的淨利益，經濟內部回報率同樣約為 20%。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>學會擔心深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線在完工日期上的差距，會造成屯門公路交通擠塞。</p> <p>同意青龍大橋有重要功能，既為一條關鍵的連接道路，也是在緊急情況下通往香港國際機場的另一條陸路路線。為安全起見，應盡快興建這條大橋。</p>	<p>政府的回應</p> <p>我們建議把十號幹線北段的完工日期提前至二零零七年，以確保工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零至一一年度，當三號幹線的行車量也達到飽和時，問題就會真正出現。</p> <p>我們現正進行大橋的詳細設計工作。大橋的建造工程會在二零零八年完成。</p>
7. 廈村鄉事委員會	鄉事委員會原則上支持興建深港西部通道和后海灣幹線。	我們歡迎鄉事委員會的支持。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>基於風水理由，強烈反對把位於洪水橋的擬議后海灣幹線隧道路段建於元朗認可墓地第 55 號的地底。</p> <p>應提供通往區內的通道，並改善區內現有的道路。</p>	<p>我們已經以高架道路取代隧道路段，並知道鄉事委員會已接納這條新路線。</p> <p>我們會提供前往廈村／洪水橋等地區的通道。</p>
8. 環境諮詢委員會	<p>大致上關注內地與香港共同進行的環境監察計劃、蛇口填海工程的規模、橋樑的外觀設計，以及后海灣的整體生態平衡等事項。</p> <p>在十號幹線北段的環境影響評估報告完成並獲通過之前，不應展開南段的建造工程。</p>	<p>擬備工程計劃的環境影響評估報告時，會討論這些問題。</p> <p>未得環境諮詢委員會的同意和環境保護署署長的批准，我們不會展開南段的建造工程。</p>
9. 香港港口及航運局主席胡應湘爵士	由於涉及一條較長而且迂迴的路線，青龍大橋並不能把新界西北部與香港國際機場有效地連接起來。反之，應興建一條包括隧道和橋樑的通道，由屯門直達赤鱗角。	建造屯門至赤鱗角連接路，並不表示沒有需要興建十號幹線，因為十號幹線會有不同功用：

機構名稱／個別人士姓名

就深港西部通道／后海灣幹線和  
十號幹線提出的主要意見

政府的回應

- (a) 屯門至赤鱸角連接路只是把機場和屯門連接起來，而十號幹線途經地區的範圍則大得多。十號幹線除可以為來自元朗和屯門的車輛提供直接的連接道路外，還會吸引來自荃灣、九龍和新界東北部的駕車人士使用；
- (b) 來自深港西部通道的貨運車輛，只有不足5%會以機場為目的地。大部分車輛仍會使用三號幹線或十號幹線前往貨櫃港和市區；
- (c) 屯門至赤鱸角連接路不會有助紓緩來自屯門和三號幹線的交

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
10. 王于漸教授	<p>政府應向三號幹線(郊野公園段)購買道路容車量，令使用屯門公路的部分車輛改行三號幹線，從而惠及物流服務業。</p> <p>屯門公路的使用率現已過高，深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線的完工日期出現差距，會導致屯門公路的交通更為擠塞。</p>	<p>政府的回應</p> <p>通；</p> <p>(d) 長遠來說，除十號幹線外，我們也有需要興建屯門至赤鱸角連接路。</p> <p>建造和營辦三號幹線，是三號幹線(郊野公園段)有限公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p> <p>我們建議把十號幹線北段的完工日期提前至二零零七年，以確保工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
		<p>過，在二零一零至一一年度，當三號幹線的行車量也達到飽和時，問題就會真正出現。</p>
	<p>十號幹線不能圓滿地解決把過境車輛連接到市區的問題。</p>	<p>我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要興建這條道路，而目前的擬議路線最符合實際需要，來自深港西部通道的過境車輛可循這條最直接的路線，前往市區和葵涌貨櫃港等主要目的地。屯門至赤鱸角連接路則為連接機場的更直接通道。除十號幹線外，我們也有需要興建這條連接路。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>青龍大橋可以列為一個獨立的工程項目，展開建造工程。</p>	<p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和。我們須要興建十號幹線北段，以應付過境活動預計會帶來的交通需求，配合新界西北部預計的人口增長和就業增長，並紓緩屯門公路的交通情況。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>目前正確的重點，是把香港發展成為華南地區的物流中心，可是十號幹線卻反映政府的規劃有欠周詳。</p> <p>如採納“政府資助三號幹線以減低收費”的做法，則使用率偏低的三號幹線在短期來說可算是較符合成本效益的解決方法，既可連接后海灣幹線，也可紓緩屯門公路的擠塞情況。</p>	<p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動以及新界西北部和大嶼山人口增長預計會帶來的需求，而並非僅為配合物流服務業的發展。有關進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施。</p> <p>建造和營辦三號幹線，是三號幹線(郊野公園段)有限公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p>
11. 香港規劃師學會	政府並無清楚指出興建十號幹線的目的和需要，也未有提出充分理由加以證明。政府所進行的評估範圍非常狹窄，顯然沒有考慮十號幹線與土地用途規劃的關係，以及北段會造成的環境影響，也沒有考慮過持續	我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要興建這條道路，而目前的擬議路線最符合實際需要。

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見發展的準則。	政府的回應
12. 香港物資流通協會	<p>若十號幹線成為收費道路，也會出現使用率偏低的情況。</p> <p>在承擔其他開支前，應確保已充分利用現有的運輸基礎設施。</p> <p>支持興建深港西部通道／后海灣幹線，因為這些工程計劃有助促進貨運流通。</p>	<p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要、以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐定這條幹線的收費水平。</p> <p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和。因此，我們原先建議在二零一零/一一年度建成十號幹線北段。後來，由於區議會憂慮屯門公路的交通會受到影響，我們才建議提前建成十號幹線北段。</p> <p>我們歡迎協會的支持。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>反對興建十號幹線，因為這條道路對物流服務業沒有即時的幫助。</p> <p>政府應補貼三號幹線的使用者。</p> <p>有助物流服務業經營的其他基建發展，應提交物流發展局討論。</p>	<p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動和新界人口增長預計會帶來的需求，而並非僅為配合物流服務業的需要。有關進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施（例如屯門至赤鱸角連接路）。</p> <p>建造和營辦三號幹線，是三號幹線（郊野公園段）有限公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p> <p>我們會與物流發展局保持密切聯絡，研究與物流服務業有關的主要基建發展（例如屯門至赤鱸角連接路）。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
13. 三號幹線(郊野公園段)有限公司	<p>提議興建另一條道路，即西部公路，連接后海灣幹線與汀九，並在二零零五年落成，以配合深港西部通道／后海灣幹線通車。這條道路的估計造價約為 30 億元。</p> <p>政府應補貼三號幹線的使用者，令一部分原先使用屯門公路的車輛改行三號幹線。</p> <p>對政府建議立即興建整條十號幹線提出最強烈的反對，因為十號幹線會與三號幹線直接競爭。</p>	<p>我們會研究興建一條由深港西部通道／后海灣幹線通往東部的通路，並會在詳細設計深港西部通道／后海灣幹線時，研究各個路線方案，從而確定可行的路線。</p> <p>建造和營辦三號幹線，屬該公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p> <p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和，因此我們原先建議在該年度內建成十號幹線北段。由於區議會擔心此舉會對屯門公路的交通造成影響，我們後來建議提前建成十號幹線北段。當局是在九十年代中期確定除三號幹</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>十號幹線的規劃，應配合香港日後對貨櫃碼頭設施和另一條連接香港國際機場的全天候道路的需要，以及滿足香港物流服務業作適當發展的要求。</p>	<p>線外，還有需要加建一條南北連接道路。</p> <p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動和新界人口增長預計會帶來的需求。有關日後提供貨櫃碼頭設施和進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施(例如屯門至赤鱸角連接路)。</p>
<p>14. 反對小欖工程(十號幹線)關注小組</p>	<p>小組關注深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線在完工日期上的差距，會令屯門公路的擠塞情況更見嚴重。</p>	<p>我們建議把十號幹線北段的完工日期提前，以確保各項工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零/一一年度，當三號幹</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
		線的行車量都達到飽和時，問題便會真正出現。
	<p>如十號幹線沒有適當的收費策略，車輛會繼續使用屯門公路。</p> <p>應興建一條由后海灣幹線直達三號幹線，並途經天水圍的连接道路。</p> <p>政府應檢討十號幹線的整體規劃，並考慮這條道路為香港新貨櫃碼頭設施提供服務的重要功用。</p>	<p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，然後釐定這條幹線的收費水平。</p> <p>我們會研究興建一條由深港西部通道／后海灣幹線通往東面的通路，並會在詳細設計深港西部通道／后海灣幹線時，研究各個路線方案，從而確定可行的路線。</p> <p>我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要興建這條道路，以配合已知的規劃參數，而目前的擬議路線最符合實際需要。貨櫃碼頭設施有更多發展</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	應改為以隧道形式，興建一條由屯門直達赤鱸角的連接道路，以提供另一條前往香港國際機場的通道。	屯門至赤鱸角連接路不能發揮十號幹線的功能，而興建十號幹線不僅是為了配合物流服務業的發展。我們有計劃興建這條連接路，但動工的優先次序較十號幹線為低。
15. 規劃顧問余立基先生	<p>由於屯門公路和三號幹線的功能與十號幹線相似，興建十號幹線的理據並不充分。</p> <p>十號幹線的路線不能促進物流服務業的發展。由於不同的道路網有“時間—距離差異”，以隧道連接屯門與香港國際機場的方案，效率較佳。</p>	<p>三號幹線的行車量會在二零一零/一一年度達到飽和。無論如何，我們都須要興建十號幹線。</p> <p>屯門至赤鱸角連接路不能發揮十號幹線的功能，而興建十號幹線不僅是為了配合物流服務業的發展。我們有計劃興建這條連接路，但動工的優先次序較十號幹線為低。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
16. 屯門掃管笏老青山村居民聯會	<p>由於工程計劃會嚴重影響居民的生計，並會影響風水和環境，因此居民強烈反對興建十號幹線。</p> <p>若要實施這項工程計劃，沿掃管笏而建的路段應以隧道形式興建，並且應將路線遷移至北面的山谷，盡量減少滋擾。</p>	<p>在掃管笏有不少限制，局限了連接路的路線。雖然我們相信在上述限制之下，已刊憲的路線是折衷的解決辦法，但仍會繼續探討可否進一步減少連接路對鄉村的影響，以及可否改移路線。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
<p>17. 拯救海岸線學會 (Save Our Shorelines Society)</p>	<p>學會大致上關注有關工程計劃的規劃、施工程序和政策事宜。</p> <p>由於在規劃上有重大改動，十號幹線的整個構思應予以檢討。</p>	<p>《第三次整體運輸研究》提供了規劃運輸基礎設施的藍圖。不過，我們仍會因應最新的行車量預測和其他社會經濟轉變，檢討個別工程的施工計劃。因此，我們對所用的整套基本假設資料甚有信心，並可據此修訂我們對日後的交通需求所作的預測，以及有關興建新基礎設施需求的建議。</p> <p>我們詳細檢討十號幹線的規劃後，始終認為有需要建造這條幹線，而目前的擬議路線最符合實際需要。</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>基於經濟和環境的理由，目前所設計的工程計劃並不合理。</p> <p>三號幹線目前的使用率偏低，當局應採取經濟措施，盡量提高幹線的使用。</p>	<p>根據我們的評估，十號幹線每年的經濟內部回報率約為20%。這項工程計劃對環境造成的影響，會在環境評估報告中闡明。</p> <p>建造和營辦三號幹線，屬該公司的商業決定。凡商業決定均有風險。我們認為不宜動用公帑，消除營商所涉及的風險。</p>
	<p>政府應從多個專業層面，更深入分析日後的貨運量需求。</p>	<p>我們須要興建十號幹線，以應付過境活動和新界人口增長預計會帶來的需求。有關日後提供貨櫃碼頭設施和進一步發展物流服務業的計劃擬訂後，便會考慮是否有需要增建道路基本設施。</p>
18. 世界自然(香港)基金會	<p>由於只有在香港境內的一段深港西部通道須進行環境影響評估，故此未必能妥為評估深港西部通道的建造工</p>	<p>深港西部通道／后海灣幹線的環境影響評估會考慮香港和深圳雙方進行的工程會</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
	<p>程和運作所產生的全部影響，以及整項深港西部通道工程計劃對后海灣的生態所造成的累積影響，</p> <p>基金會大致上很關注工程計劃對環境和生態造成的影響。</p> <p>應妥為評估十號幹線南、北兩段所造成的累積影響。</p> <p>環境影響評估批准進行南段這部分的工程，不應用作建造北段以及日後興建其他連接道路的理據。</p>	<p>對后海灣造成的累積影響。</p> <p>環境影響評估報告會討論這些問題。</p> <p>進行環境影響評估時，會評估這些問題。</p> <p>我們不會以此作為建造北段及其他連接道路的理據。</p>
19. 地球之友	<p>極度關注當局缺乏整體的運輸規劃，以及深港西部通道和有關工程計劃對環境造成的影響。</p> <p>深港西部通道通車後所帶來的交通問題如未能紓緩，會使屯門公路的交通擠塞情況更加嚴重，因而造成嚴重的噪音和空氣污染。</p>	<p>我們在規劃興建深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線時，已採取一套整體策略。</p> <p>我們建議提前建造十號幹線北段，以便進一步預防屯門公路出現交通擠塞的情況。此舉可確保各項工程計劃銜接得更好。無論如何，我們預計在深港西部</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見	政府的回應
20. 香港觀鳥會	<p>關注當局缺乏可信的交通數據，以證明確有需要進行有關工程計劃。</p> <p>如十號幹線實行收費，可能無法達到要調節深港西部通道與香港之間的交通流量這個目的。</p> <p>由於環境影響評估工作經費不足和做得不好，當局進行的調查並不足夠，未能確定在工地棲息的雀鳥種類，</p>	<p>通道／后海灣幹線建成後的最初幾年，問題不會很嚴重。過去幾年的情況顯示，原先使用屯門公路的車輛，有部分會改行三號幹線。不過，在二零一零／一一年度，當三號幹線的行車量都達到飽和時，問題便會真正出現。</p> <p>我們已向委員會提交完備的行車量預測資料，作為佐證。</p> <p>我們會在十號幹線接近建成時，考慮市民的負擔能力、車輛改行其他道路的需要，以及其他可選用路線的收費等因素，以釐定這條幹線的收費水平。</p> <p>十號幹線南段的環境影響評估報告已討論這些問題，該份報告已獲環境保護署署</p>

機構名稱／個別人士姓名	就深港西部通道／后海灣幹線和十號幹線提出的主要意見 以及建造和營運十號幹線會對這些雀鳥造成的潛在影響。	政府的回應
21. 屯門鄉事委員會	<p>很擔心十號幹線越過掃管笏村會造成不良影響。</p> <p>擔心補償和安置的安排。</p>	<p>長通過。</p> <p>在掃管笏有不少限制，局限了連接路的路線。雖然我們相信在上述限制之下，已刊憲的路線是折衷的解決辦法，但仍會繼續探討可否進一步減少連接路對鄉村的影響，以及可否改移路線。</p> <p>我們會與受影響的居民密切聯繫，商討有關安排。</p>
22. 屯門鄉郊區	擔心有關徵用土地、補償和安置的安排	我們會與受影響的居民密切聯繫，商討有關安排。

繁忙時段十號幹線, 深井隧道, 三號幹線 (郊野公園段), 屯門公路, 汀九橋, 青嶼幹線, 元朗公路及吐露港公路行車量/ 容車量比率預測

年度	方案	十號幹線		深井隧道	三號幹線	屯門公路		汀九橋	青嶼幹線	元朗公路	吐露港公路
		南段- 青龍大橋	北段			屯門市段	深井段				
	容車量 (每小時小客車單位)	5400	5400	3600	5400	3600	5400	5400 / 7200	5400	3600 / 5400	5400 / 7200
2001	現在的情況	- -	- -	- -	0.56 (0.84)	0.87 (0.96)	1.09 (1.07)	0.90 (1.12)	0.39 (0.34)	0.97 (1.09)	1.26 (1.34)
2006	沒有深港西部通道/ 后海灣幹線的情況	- -	- -	- -	0.76 (0.94)	0.89 (1.00)	1.11 (1.10)	0.71 (0.84)	0.79 (0.74)	0.76 (0.85)	0.97 (1.02)
2006	深港西部通道/ 后海灣幹線 通車後的情況	- -	- -	- -	0.85 (1.04)	0.92 (1.03)	1.20 (1.19)	0.79 (0.94)	0.83 (0.78)	0.94 (1.04)	0.90 (0.95)
2008	十號幹線通車後的情況	0.31 (0.29)	0.32 (0.34)	0.95 (1.05)	0.71 (0.86)	0.97 (1.00)	0.85 (0.87)	0.79 (0.91)	0.63 (0.61)	0.77 (0.86)	0.90 (0.95)
2011	沒有十號幹線的情況	- -	- -	- -	1.00 (1.15)	1.03 (1.08)	1.27 (1.31)	0.88 (0.98)	1.01 (0.97)	1.04 (1.14)	0.97 (1.02)
2011	十號幹線通車後的情況	0.36 (0.34)	0.35 (0.37)	0.99 (1.08)	0.81 (0.94)	0.98 (1.01)	0.92 (0.94)	0.84 (0.93)	0.70 (0.69)	0.96 (1.07)	0.94 (0.99)
2016	沒有十號幹線的情況	- -	- -	- -	1.19 (1.26)	1.14 (1.13)	1.35 (1.43)	0.97 (1.06)	1.18 (1.16)	1.34 (1.42)	1.06 (1.12)
2016	十號幹線通車後的情況	0.43 (0.43)	0.60 (0.61)	1.04 (1.11)	0.96 (1.06)	0.99 (1.03)	0.95 (0.97)	0.92 (1.04)	0.81 (0.81)	1.28 (1.36)	1.03 (1.09)

註解： 0.66 - 下午繁忙時段的行車量/ 容車量比率  
 (0.66) - 上午繁忙時段的行車量/ 容車量比率  
 假設汀九橋及吐露港公路於二零零六年以前由三線擴闊至四線  
 假設元朗公路於二零零六年以前由二線擴闊至三線  
 假設十號幹線北段收費與三號幹線 (郊野公園段) 收費相同