

資料文件

立法會交通事務委員會

回應有關十號幹線意見書的補充文件

目的

我們為二零零二年十月十八日舉行的特別會議發出立法會文件第 CB(1)55/02-03(04)號後，收到三份有關十號幹線的意見書。本文載述當局對這些意見書的進一步回應。

徵詢意見

2. 請委員細閱本文內容。

環境運輸及工務局

二零零二年十月

胡應湘爵士的意見

胡應湘爵士的意見	當局的回應
<p>■ 青龍大橋由於位置和結構設計的關係，並非一條有效連接機場的連接路。遇有颱風襲港，大橋就得封閉；假如北大嶼山公路封閉，車輛仍無法駛往機場。政府應改為興建一條可全天候使用、由屯門直接前往赤鱲角的隧道/支架大橋(屯門至赤鱲角連接路)。長遠而言，還需興建鐵路連接屯門與赤鱲角。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 青龍大橋可在青嶼幹線和屯門至赤鱲角連接路以外提供第三條通往大嶼山的連接路。青龍大橋的車輛來源範圍較為廣闊，因此較屯門至赤鱲角連接路更能直接紓緩青嶼幹線的交通。此外，大橋更可為大嶼山東部已規劃的項目以及日後的發展項目，提供另一條更為便捷的通道。 ■ 現時，包括青馬大橋在內的青嶼幹線已經是通往大嶼山的全天候連接路。另外，如遇颱風，低支架橋通道亦未必能全天候使用。無論如何，問題關鍵不在於是否遇上颱風，而是發生較難預計的通意外或其他緊急事故。 ■ 假如北大嶼山公路需要緊急封閉，現時與這條公路平行的翔東路和擬建的道路 P1，便可另行提供通往機場的連接路。 ■ 《鐵路發展策略 2000》雖已把連接機場與屯門區的赤鱲角線定為可考慮作長遠發展的鐵路，但並非定為首要發展的項目，因為該區的交通需求仍未大至需要發展集體運輸系統。若規劃參數大幅變動，我們會檢討發展赤鱲角線的理據及未來路向。

思匯政策研究所的意見

思匯政策研究所的意見	當局的回應
<ul style="list-style-type: none">▪ 由於規劃參數有變(包括取消興建青洲連接路和大嶼山新貨櫃碼頭、三號幹線的使用率偏低)，十號幹線工程已經不合時宜。▪ 當局尚未決定是否興建新的貨櫃碼頭和香港與珠江三角洲之間的通道，西鐵通車後亦會帶來影響，因此十號幹線無須急於興建。	<ul style="list-style-type: none">▪ 當局已經根據截至二零一六年有關道路、鐵路（包括二零零三年通車的西鐵）以及其他發展項目的最新規劃參數（青洲連接路和大嶼山東南部的新貨櫃碼頭除外），檢討興建十號幹線的需要。三號幹線（郊野公園段）的使用率對興建十號幹線南段並無直接影響。
<ul style="list-style-type: none">▪ 政府財政出現赤字，我們決定是否需要興建十號幹線時必須更加審慎。	<ul style="list-style-type: none">▪ 對於規劃未來、建設必要基建以配合發展，政府立場堅定。

思匯政策研究所的意見	當局的回應
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 十號幹線耗資超過 300 億元，決定興建前，應先就其他方案（例如興建屯門至赤鱲角連接路）進行比較研究。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 我們已因應工程的修訂範圍及最新市場情況，修改十號幹線的項目造價。按照二零零二年九月的價格水平計算，興建南段估計約需 110 億 3,000 萬元，北段則約需 40 億元。 ▪ 我們有需要興建屯門至赤鱲角連接路，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。不過，興建屯門至赤鱲角連接路並不表示無需興建十號幹線南段。

大欖涌村的意見

大欖涌村的意見	當局的回應
■ 擔心十號幹線對環境造成影響	■ 當局已對十號幹線南段進行環境影響評估（環評）。該份環評報告已詳細評估十號幹線項目的興建和運作對環境造成的各項影響。評估的結論是，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。
■ 單單興建南段，不會有助紓緩交通，反而會令屯門公路更加擠塞。	■ 由掃管笏至青龍頭的路段既可提供額外的容車量，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，也可為前往大嶼山的人士，提供方便快捷的路線。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，是在掃管灘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。無論如何，南段都不會引致屯門公路擠塞。