

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1097/04-05號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

有關新界西北交通及基建發展的背景資料摘要

目的

本文件旨在提供政府就新界西北運輸基建發展所作規劃的背景資料。

2. 為應付過境交通量的預期增長，政府與內地有關部門合作，籌建新的道路，包括預計在2005／2006年完成的深港西部通道，以及連接香港特別行政區及珠江三角洲西岸的港珠澳大橋。

深港西部通道

3. 事務委員會確認有需要興建深港西部通道，該條通道是一條橫越后海灣的雙程三線分隔車道，連接新界西北部與深圳蛇口。政府當局在2001年10月就深港西部通道及其連接路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出現令人難以接受的擠塞情況。部分委員認為有關輔助基建設施，尤其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了2016年才會飽和，故沒有需要在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至2011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。然而，由於議員、屯門區議會及元朗區議會議員提出關注，所以政府當局打算在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，在2007至08年及2010至2011年間完成。

6. 至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，但其優先次序較十號幹線為低。這是因為該條連接路與日後進一步發展大嶼山所引致的交通需求有關。這條連接路不能發揮十號幹線的重要功能，例如連通新界西北部、市區及貨櫃港，以及長遠而言，紓緩屯門公路及三號幹線的交通壓力。

7. 在2002年3月，財務委員會批准撥款建議，為深港西部通道及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卻不獲撥款。財務委員會通過深港西部通道及后海灣幹線兩項工程計劃的撥款申請時，要求政府當局依照部分議員的建議，就東行連接路進行研究及設計工作。東行連接路是連接深港西部通道及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，政府當局在提交興建深港西部通道及后海灣幹線工程計劃的撥款申請前，就該兩項工程計劃再次諮詢事務委員會。有關興建深港西部通道及后海灣幹線的撥款建議，在2003年2月21日獲財務委員會批准。

港珠澳大橋

9. 除了深港西部通道外，政府當局亦打算興建另一條跨越邊境通道——港珠澳大橋。廣東省、香港及澳門特別行政區政府成立前期工作協調小組，以便進行港珠澳大橋的準備工作。前期工作協調小組委託了中交公路規劃設計院(下稱“公規院”)進行大橋工程的可行性研究，當中包括超過20個專題研究。公規院亦為大橋研究了多達十條定線，並推薦了其中4條供前期工作協調小組考慮。香港方面，大橋將會在大嶼山西北磡石灣附近着陸；至於珠江三角洲西岸方面，則屬意以拱北／東方明珠或橫琴為着陸點。三地政府會進一步考慮有關研究的結果。政府當局待國務院正式為有關工程立項後，便會開展下一階段的工作。

10. 另一方面，政府當局於2003年12月獲得立法會財務委員會批准撥款後，已就大橋香港段及連接大橋至本港道路網的接駁基建展開勘測和初步設計工作，有關研究將會在2005年年初完成。政府當局建議在2005年第二季就港珠澳大橋前期工作的最新進展向委員作出匯報。

新界西北交通及基建檢討

11. 在2003年8月，當局向事務委員會簡介新界西北交通及運輸基建檢討(下稱“有關檢討”)的初步結果。有關檢討旨在制訂新界西北及北大嶼山公路基建發展的長遠策略(下稱“有關策略”)。在制訂有關策略時，當局擬訂公路網絡發展計劃(下稱“有關計劃”)，有關計劃將現有的

公路網絡及未來有可能發展的公路網絡連接起來。政府當局表示，當局會考慮規劃參數(例如人口、經濟增長，大嶼山的最新發展及跨境交通)，為有關計劃所認定的新公路基建項目編訂發展程序及時間表，使這些項目可以及時進行，以應付預計的交通需求。

12. 有關檢討指出，因應經濟和旅遊發展及公路擴展的不同情況，將來公路網絡所承受的壓力主要來自以下各方面：

- (a) 深港西部通道為新界西北帶來的額外交通需求；
- (b) 港珠澳大橋為大嶼山帶來的額外交通需求；
- (c) 需要紓緩屯門公路的交通流量；及
- (d) 需要提供第二條連接大嶼山與新界西北及市區的連接路。

13. 上述各方面的預計交通需求的殷切程度會受到香港及珠江三角洲地區的經濟及人口發展影響，而有關的預計交通需求亦需不斷因應新的情況及規劃假設而進行檢討。然而，不同範疇的交通需求是相互關連的，並受到重要的新運輸基建項目(如港珠澳大橋)的時間表影響。

公路發展組合

14. 當局定出4個建議的公路發展組合，以應付未來公路基建的交通需求。

組合A —— 大嶼山至市區連接道路，其中包括：

- (A1) 連接港珠澳大橋與北大嶼山公路的隧道；
- (A2) 連接東涌與陰澳的大嶼山P1號公路，以增加北大嶼山公路的容車量；
- (A3) 青衣至大嶼山連接路，以應付來往大嶼山及市區之間的交通需求，從而減輕青嶼幹線的負荷。如工程上可行，該連接路可接駁九號幹線，組成通往新界東北的連接路；及
- (A4) 竹篙灣連接路扒頭鼓段，連接竹篙灣連接路的竹篙灣段與擬議的青衣至大嶼山連接路。

組合B —— 屯門公路繞道，其中包括：

- (B1) 掃管笏連接路；及
- (B2) 深井隧道連接路。

組合C —— 重要的南北連接路(東面)，其中包括：

- (C1) 於藍地連接后海灣幹線至掃管笏迴旋處近大欖處的藍地隧道；
- (C2) 掃管笏迴旋處；
- (C3) 介乎大欖至青龍頭的大欖涌隧道；
- (C4) 青龍大橋和屯門公路及北大嶼山公路迴旋處；及
- (C5) 介乎青龍大橋和青衣至大嶼山連接路迴旋處的“沿岸公路”。

組合D —— 重要的南北連接路(西面)，其中包括：

- (D1) 於洪水橋連接后海灣幹線至南屯門近蝴蝶灣的屯門西繞道；並連接
- (D2) 屯門至赤臘角連接路。

15. 顯示建議組合的規劃圖載於**附件I**。

16. 在2004年6月，事務委員會再次研究新界西北交通及基建檢討此項目。政府當局指出，當對港珠澳大橋在交通方面所帶來的需求有更清楚的認識，以及待定出大嶼山其他重大建議的發展計劃後，才能制訂落實所需基建的建議時間表。政府當局將於2005年3月18日舉行的會議上，向委員匯報新界西北交通及基建檢討的結果。

對屯門公路交通的影響

17. 深港西部通道及后海灣幹線通車後對屯門公路交通的影響向來是事務委員會最關注的事項之一。事務委員會對用來得出新界西北現有公路網絡足以應付深港西部通道及后海灣幹線通車後帶來的交通需求的評估結果所持理據表示懷疑，並探討有何措施可改善屯門及元朗的交通網絡，以應付交通流量。

18. 屯門公路包括兩個主要部分：快速公路段(皇珠路至荃灣路)及市中心段(皇珠交匯處至藍地交匯處)。

19. 快速公路段的設計行車量為118 000架次。在2003年，快速公路段在周日平均每日行車量約為106 000架次。繁忙時間的行車量／容車量比率¹為1.1。至於屯門公路市中心段的設計行車量為78 000架次。在早上繁忙時間(上午7時至9時)，繁忙路段，即青田路交匯處兩線南行行車道、屯門市廣場段及皇珠路交匯處段的行車量／容車量比率分別為1，0.9及1。在非繁忙及傍晚繁忙時間(下午5時至7時)，各段來回方向的行車量／容車量比率均遠低於1。

20. 根據政府當局在2004年5月提供的資料，深港西部通道及后海灣幹線通車後，快速公路段最關鍵路段(即深井段)在繁忙時間的行車量／容車量比率，會由2002年的1.1升至約1.19。至於屯門公路市中心段，行車量會增加10%至15%。其關鍵路段，即屯門公路位於青田交匯處及皇珠交匯處的南行行車線的行車量／容車量比率，則介乎1.04至1.18不等。

21. 由於預計深港西部通道及后海灣幹線通車後，屯門公路行車量將會有所增長，政府當局表示，當局將會進行多項改善工程，以改善交通情況。這些工程包括屯門公路市中心段改善工程及快速公路段重建工程。新界西北及大嶼山運輸基建長遠發展的需要，將會在新界西北交通及運輸基建檢討中處理。

22. 在2004年6月11日，財務委員會批准政府當局的撥款建議，就荃灣至三聖墟之間一段屯門公路的重建及改善工程進行詳細設計，以及進行相關的工地勘測工作。鑒於屯門公路交通繁忙，議員要求政府當局探討將屯門公路擴闊為雙程四線分隔車道的可行性。政府當局將在2005年3月18日舉行的會議上，就屯門公路的改善工程向委員作出匯報。

把屯門公路的車輛分流往三號幹線

23. 為使三號幹線及屯門公路的車輛分布更為平均，以減輕屯門公路的交通負擔，事務委員會曾與政府當局及三號幹線公司檢討達致上述目標的方法。

24. 三號幹線(郊野公園段)於1998年開始通車。該幹線是一條雙程三線快速公路，貫通南北，連接汀九與凹頭，可作為屯門公路與吐露港公路的替代路線。該幹線的設計行車量為每日118 000架次。三號幹線公司在1995年獲批給為期30年的專營權，以建造及營運三號幹線。有關專營權將於2025年屆滿。

¹ 行車量／容車量比率通常用以反映繁忙時間的交通情況。行車量／容車量比率若相等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車量／容車量比率低於1.0，表示交通情況可以接受。行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始頗為擠塞；而行車量／容車量在1.0至1.2之間，顯示擠塞程度尚可控制。高於1.2則表示擠塞情況更加嚴重，當車輛數目進一步增加，車速逐漸減慢，而行車量／容車量比率達到這樣的水平便屬於不可接受。

25. 在2003年，三號幹線周日的平均每日行車量為46 000架次，而在繁忙時間的行車量／容車量比率約為0.7。據政府當局提供予事務委員會2004年1月會議參考的資料文件所述，深港西部通道通車後，三號幹線在繁忙時間的行車量／容車量比率會由2003年的0.7升至0.9。

26. 政府當局表示，當局曾研究不同措施，務求把更多在屯門公路行駛的車輛分流往三號幹線，以進一步改善該兩條路線行車量的分布。這些措施包括：

- (a) 在2005年年底，完成藍地至十八鄉交匯處的一段元朗公路的擴闊工程；
- (b) 與有關公司就減低隧道費的可能性，或向更多類別的車輛提供更多優惠持續進行討論；
- (c) 實施有助改善屯門公路流量的交通管理措施，例如安裝可變訊息顯示屏，讓駕駛人士得悉各條重要路線即時的交通情況；
- (d) 收購三號幹線，以便降低三號幹線的收費，改善三號幹線及屯門公路行車量的分布。(在2004年1月，政府當局認為，鑒於政府當時的財政情況，故在短至中期均不會考慮這個方案；
- (e) 補貼駕駛人士，以鼓勵他們改用三號幹線而非屯門公路(在2004年1月，政府當局認為，由於有關建議涉及動用公帑中龐大的經常性開支和其他技術困難，故政府不會採納此方案)；及
- (f) 興建東行連接路作為額外通路，把深港西部通道及后海灣幹線與現有道路系統連接起來，方便從后海灣幹線東行的車輛。

東行連接路

27. 在2003年1月29日的工務小組委員會會議討論深港西部通道及后海灣幹線時，政府當局曾向委員簡介研究東行連接路可採用的定線的研究結果。東行連接路可作為連接深港西部通道／后海灣幹線與現有道路系統的另一通道，使來自后海灣幹線的車輛在鰲磡石着陸後取道往其他地方。簡而言之，政府當局研究了13條可採用的定線，並在當中選取6個方案(即方案1、5、6、6A、7及8)作進一步研究(有關其定線的資料載於**附件2**)。在對各個方案在工程、土地、規劃、環境及交通等方面的考慮因素進行詳細分析後，方案6A被認為最為可取。然而，議員及三號幹線公司則認為方案4(有關定線顯示於**附件2**)是后海灣幹線與三號幹線之間最直接的路線。

28. 政府當局曾進一步研究方案4，該方案的分隔車路由后海灣幹線在新生新村的主線位置分岔出去，橫過洪水橋新發展區，經天水圍西交匯處與元朗公路匯合。經進一步研究後，此定線方案得出兩個可行的建築設計，即地面道路設計及分層道路設計。

29. 雖然在技術上，方案4的地面道路設計及分層道路設計同屬可行，但該兩個設計均會嚴重影響洪水橋新發展區的規劃，須待證實該發展區的發展計劃及細節後，方能確定有關道路設計對該發展區造成的影響。為免減低此區的發展潛力，政府當局認為一條能對鄰近地區造成較少影響，並在土地用途及規劃兩方面提供較大彈性的定線較為可取。基於這個原因，定線6A較定線4優勝，因為定線6A對規劃未來土地運用的影響相對較少。此外，政府當局認為，單靠東行連接路，無助分流來自屯門公路的駕駛人士。不論最終採用哪個定線設計，東行連接路能否發揮把車輛分流往三號幹線的成效，主要視乎三號幹線的收費水平。

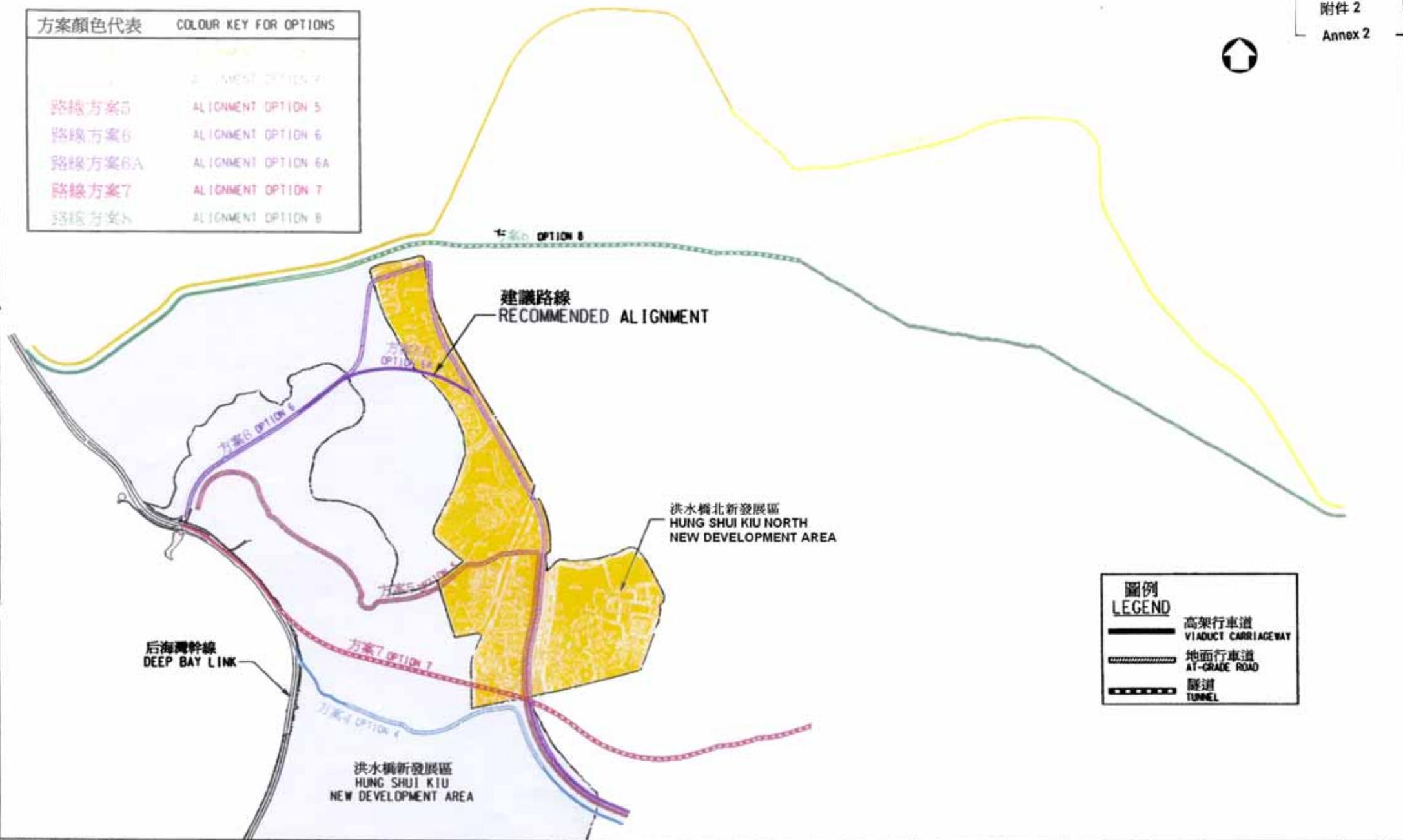
30. 政府當局鼓勵三號幹線的專營機構，為更多類別的車輛提供更大的優惠。除了減低收費外，政府當局亦與三號幹線公司探討以某種公私營機構合作的形式興建東行接連路的可行性。政府當局希望能定出一個產生兩贏局面的方案，務求達到交通管理的目標，所動用的公帑可以經得起成本效益的測試，同時對三號幹線的專營機構而言亦具商業價值。

立法會秘書處

議會事務部1

2005年3月14日

方案顏色代表	COLOUR KEY FOR OPTIONS
路線方案4	ALIGNMENT OPTION 4
路線方案5	ALIGNMENT OPTION 5
路線方案6	ALIGNMENT OPTION 6
路線方案6A	ALIGNMENT OPTION 6A
路線方案7	ALIGNMENT OPTION 7
路線方案8	ALIGNMENT OPTION 8



圖例 LEGEND	
	高架行車道 VIADUCT CARRIAGEWAY
	地面行車道 AT-GRADE ROAD
	隧道 TUNNEL

圖則名稱 drawing title

東行連接路
EASTERLY LINK ROAD
甄選後餘下的方案 1, 5, 6, 6A, 7 & 8 及方案 4
SHORTLISTED OPTIONS 1, 5, 6, 6A, 7 & 8 AND OPTION 4

設計 designed C.F.KU 24/05/04	SIGNED	繪圖 drawn M.K.LEUNG 25/05/04	SIGNED	圖則編號 drawing no. HMWP021TH-SP0005	比例 scale 1:20 000
覆核 checked C.F.KU 25/05/04	SIGNED	批准 approved W.C.LAU 25/05/04	SIGNED	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE				HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG 路政署	

C:\CDMS\WP\used\0303\U\HMWP021TH-SP0005.dwg