

## 資料文件

### 立法會交通事務委員會

#### 港珠澳大橋

#### 目的

本文件就港珠澳大橋（大橋）的三類走線方案，向議員提供補充資料。

#### 背景

2. 二零零五年五月二十七日，我們在委員會的會議上向議員匯報大橋及北大嶼山公路連接路前期工作的最新進展。應委員會的要求，我們同意就大橋的三類走線方案，即北線、南線及極南線提供進一步資料，有關走線圖見附件。

#### 大橋的走線方案

3. 北線東面起點為大嶼山西北礮石灣，以橋隧方式跨越珠江河口，連接位於澳門明珠及珠海拱北附近的一個人工島。在海上的主體結構總長約 35 公里，其中約 6 公里為海中隧道。

4. 南線東面起點為大嶼山西北礮石灣，沿海岸線至大澳對開海面（該處機場高度限制較為寬鬆），以全橋方式跨越珠江河口，連接位於澳門明珠及珠海拱北附近的一個人工島。在海上的大橋主體總長約 36 公里。

5. 極南線以橫琴為西岸着陸點，走線經過牛頭島及三角島兩個島嶼跨越珠江河口，其中有兩個不同路線：一是從大嶼山南面沿大嶼山西岸海岸線連接礮石灣；二是從大嶼山南面建造隧道穿越大嶼山，接通北大嶼山公路。前者在海上的主體結構總長約 46 公里，而後者則為 40 公里，其中在東側主要航道約 8 公里的走線為海中隧道。以隧道穿越大嶼山的方案中，在大嶼山連接東灣

至東涌灣的接線長約 9 公里，其中包括穿山隧道約 7 公里。

### 各走線方案的特點

6. 北線在三類方案中線形最順暢且總里程最短。採取橋隧方案，不會對通往深圳及廣州港口的船舶構成通航淨空的限制，使珠江三角洲的航運發展可保留較大空間。而對本港而言，北線對大嶼山天然海岸線造成的干擾亦是最少的。

7. 南線須採用全橋興建<sup>1</sup>。當走線靠近香港國際機場，橋樑高度便受制於航空限高。這會對利用珠江口東側的主要航道（包括伶仃西航道、銅鼓航道、大濠水道和榕樹頭航道）進出珠江口上段港口或造船廠的大型船隻及鑽油井平台構成制約，不利於廣州港口及造船基地的運作和發展。此外，在主航道建設橋墩亦會影響通航的安全。對香港而言，此走線須沿大澳至礮石灣的一段現有天然海岸線而建，對大嶼山西面的天然沿岸景觀會構成嚴重影響。再者，此方案會十分靠近擬在大嶼山西南分流闢設的海岸公園及香港境內中華白海豚出沒較頻繁的水域，對大嶼山的自然保育及生態環境會構成非常嚴重的問題。

8. 極南線在三類方案中走線總里數最長，運輸效能最不理想，而總造價、維修及營運費用都最高。同時，極南線必須在東側主要航道建造一條較長的隧道，此處的工程建設條件十分複雜，水深且風浪大，令施工難度及風險大增。對本港而言，此走線會穿越擬在大嶼山西南分流闢設的海岸公園、香港境內中華白海豚出沒較頻繁的水域和大嶼山現有的郊野公園，對大嶼山西面的天然海岸景觀、大嶼山的自然保育及生態環境構成非常嚴重的問題。

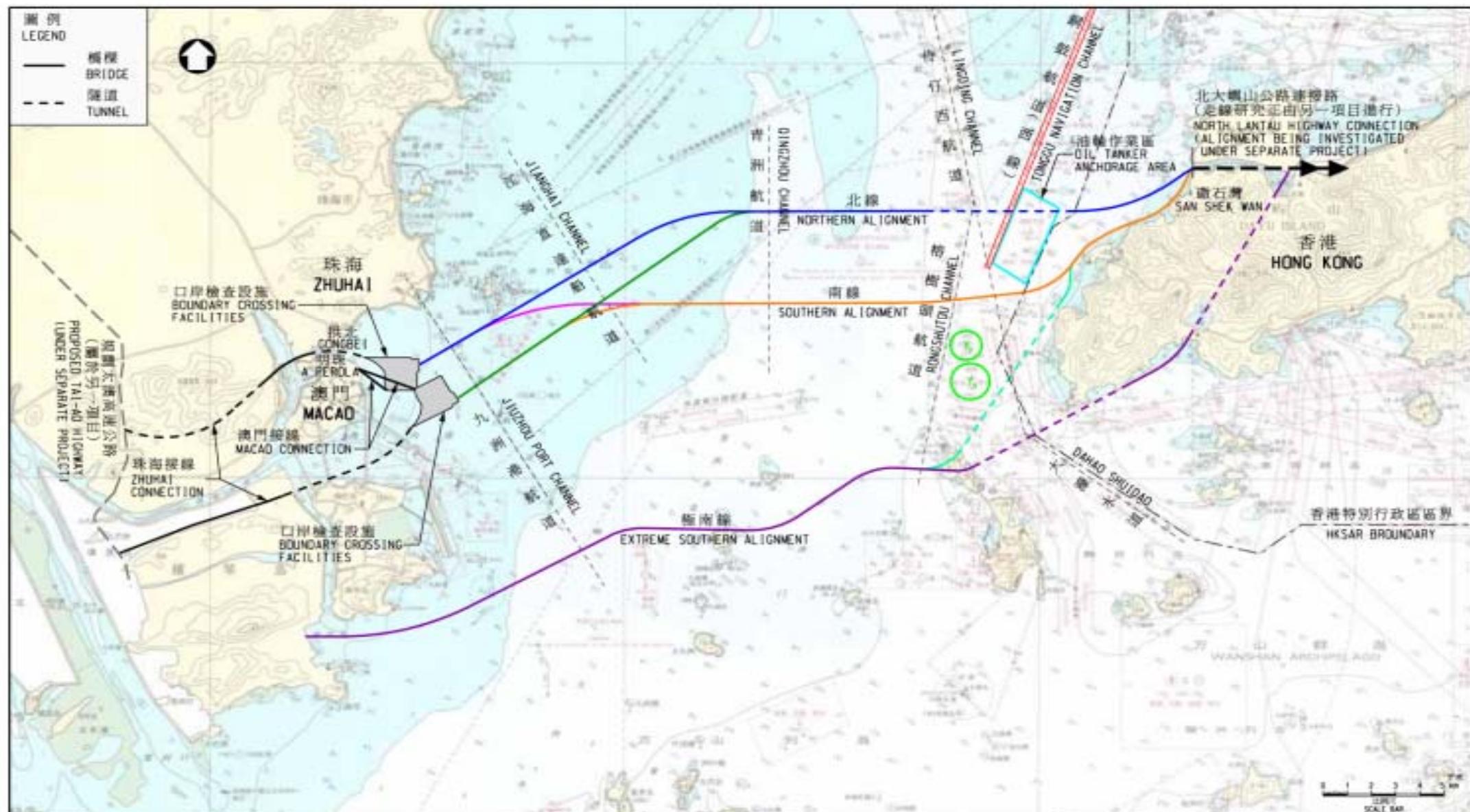
### 決定大橋的走線

9. 由於大橋連接香港、珠海和澳門三地，大橋的走線必須得到三地政府認同。國家發展和改革委員會在本年四月初於珠海安排了港珠澳大橋橋位技術方案論證會。由三地專家組成的專家組充分考慮到各項因素，包括航道淨空要求、機場的高度限制、珠

<sup>1</sup> 假如南線採用橋隧方式，東側隧道人工島須置於香港水域，影響大嶼山西面海域的南北航道。

江口各港口的發展需要、珠江口水域的使用、環境保護及水文。最後，專家組一致推薦了北線橋隧方案。

環境運輸及工務局  
二零零五年七月五日



# 港珠澳大橋

H7MEG0200X-5K0001

本圖檔所有內容版權歸原作者所有

