

二零零二年十二月二十日  
討論文件

立法會交通事務委員會  
深港西部通道和後海灣幹線

目的

現建議把 759TH 號 - 深港西部通道和 736TH 號 - 後海灣幹線這兩項工程計劃提升為甲級，以興建深港西部通道和後海灣幹線；請委員提出意見。

工程計劃的範圍

深港西部通道

2. 759TH 號工程計劃的範圍包括 -
  - (a) 興建一條 3.2 公里長的雙程三線分隔車道，橫跨後海灣；擬建車道為深港西部通道香港段，由新界西北部的鰲磡石伸延至香港特別行政區（香港特區）邊界；
  - (b) 設置交通管制及監察系統；
  - (c) 進行相關的土木、結構、機電、海事、土力和水務工程；安裝消防設備；實施紓減環境影響措施；設置街道照明設施、輔助交通設備和路線指示標誌；以及
  - (d) 提供轉線措施，以配合香港和內地不同的行車安排。

後海灣幹線

3. 736TH 號工程計劃的範圍包括 -

- (a) 興建一條 5.4 公里長的雙程三線分隔車道，連接深港西部通道在鰲磡石的著陸點與藍地的元朗公路；
- (b) 興建連接有關地區的交通匯處和通路；
- (c) 興建掉頭設施，並設置秤車站、拖車基地和直升機停機坪；
- (d) 設置交通管制及監察系統；以及
- (e) 進行相關的土木、結構、機電、土力、環境美化和渠務工程；安裝消防設備；設置水務設施；實施紓減環境影響措施；設置街道照明設施、輔助交通設備和路線指示標誌。

附件 1A 載有位置圖，顯示上述兩項工程計劃以及其他現有／擬興建的主要相關項目的位置。深港西部通道和後海灣幹線的工地平面圖和典型切面圖分別載於附件 1 和附件 2。

## 理據

4. 香港特區與深圳之間位於落馬洲、文錦渡和沙頭角的三條現有跨界行車通道，容車量已接近飽和。二零零一年，這三條跨界通道的平均每日行車量達 31 000 架次。在過去五年，跨界交通量的增幅達 27%，平均每年有 5% 的增長。

5. 規劃署在二零零一年年初完成“跨界通道進一步研究”(該項研究)，評估本港日後對跨界交通的需求。這項研究確定本港有需要興建第四條陸路跨界行車通道(即深港西部通道)，以應付日益增加的交通需求和新界西北未來的發展需要。深港西部通道會貫通新界西北部與深圳蛇口。後海灣幹線則屬連接道路，把深港西部通道的跨界交通引往現有的元朗公路。各條跨界通道來回方向在二零零一年平均每日的行車量，以及假設深港西部通道可在二零零五至零六年度通車，到二零零六年、二零一一年和二零一六年的預計平均每日行車量如下 -

跨界通道	二零零一 年 <sup>1</sup>	二零零六 年	二零一一 年	二零一六 年
	來回方向每日行車量(架次)			
落馬洲	21 824	24 800	24 700	25 000
文錦渡	6 885	9 700	9 800	10 000
沙頭角	2 297	2 200	2 400	2 300
深港西部通道	-	28 400	46 100	80 000
總計	31 006	65 100	83 000	117 300

二零零六年的預計每日行車量會超越三條現有跨界通道每日 42 500 架次的處理量。

6. 深港西部通道與后海灣幹線既有助促進香港與華南地區之間的人流和物流，亦可加強香港作為珠江三角洲商貿物流樞紐的地位，更可為本港帶來龐大的利益。該項研究估計，以一九九八年價格計算，二零零零年至二零二零年二十年的規劃期內，深港西部通道的淨收益可達 1,750 億元。

## 對財政的影響

### 深圳西部通道

7. 按付款當日價格計算，估計由香港特區政府斥資興建深港西部通道的部分，工程費用為港幣 31.88 億元，細目如下 -

	百萬元
(a) 高架車道	1,582.2
(b) 拉索橋	729.0
(c) 道路工程、輔助交通設	228.5

<sup>1</sup> 入境事務處提供的實際數字。

	百萬元	
備、照明及水務工程		
(d) 紓減環境影響措施(包括米埔改善計劃)	18.4	
(e) 交通管制及監察系統	17.9	
(f) 機電工程	79.0	
(g) 車輛轉線設施	110.0	
(h) 海外公幹 <sup>2</sup>	0.2	
(i) 顧問費	166.9	
(i) 合約的監督及管理	16.6	
(ii) 駐工地人員費用	144.3	
(iii) 環境監察及審核計劃	3.0	
(iv) 機電工程營運基金收費	3.0	
(j) 應急費用	280.0	
小計	3,212.1	(二零零二年九月價格)
(k) 價格調整準備金	(24.1)	
總計	3,188.0	(付款當日價格)

8. 深港西部通道的高架車道屬高架混凝土車道，長 2.71 公里，橋面面積約為 87 000 平方米，橋墩間距約 75 米。橋墩和橋樁底座的預算費用約為 7.769 億元，而高架橋面的預算費用則為 8.053 億元。拉索橋長 458 米，主跨部分長 210 米，中間由一個 158 米高的傾斜橋塔支撐。橋塔結構包括底座和纜索支撐系統，費用預算為 1.457 億元。高架鋼製橋面面積約為 17 700 平方米，預算費用為 4.355 億元。邊跨支撐和

<sup>2</sup> 大橋某些特製組件及鋼橋橋面鑄製部件的驗收測試在海外進行，為確保測試妥當進行，必須派員前往當地監督，機電部件進行出廠驗收測試時亦須到場。這些外出公幹的實際性質，須待合約批出後由承建商作實方可得到具體的資料，不過，估計也有需要派員外出公幹五次，每次派出兩名人員。有關人員的航空旅費、膳食津貼等開支，須受《公務員事務規例》相關條文規管。

有關的防撞構築物費用預算為 1.478 億元。至於道路和排水項目，則包括路面鋪裝和防水工程、道路排水和街道照明設施、公用設施、輔助交通設備和有關的道路改善工程，費用為 2.285 億元。

9. 由於香港與內地的行車安排不同，因此我們也把車輛轉線設施加入深港西部通道工程計劃的建議建造範圍。鑑於港方實際環境有限制，我們與深圳市政府均同意在深港西部通道深圳段內近東角頭的地方，提供以高架車道形式設置的轉線設施。由於該項設施是切合香港和深圳雙方需要的必要設施，因此費用會由雙方分擔。據深圳方面估計，各項設施的總成本約為 2.2 億元人民幣。我們已把 1.1 億港元的預算費用納入總建設費用內，只待我們與深圳方面商討轉線設計和分擔費用安排的細節，即可落實。

10. 估計建議工程每年引致的經常開支為 2,110 萬元。在施工階段，我們預期可創造 1 980 個職位，當中 340 個屬專業／技術人員職位，1 640 個屬工人職位。

## 后海灣幹線

11. 按付款當日價格計算，估計后海灣幹線的工程費用為港幣 45.946 億元，細目如下 -

	百萬元
(a) 高架公路構築物	2735.1
(b) 工地平整工程、斜坡工程及護土構築物	216.7
(c) 道路工程、排水、輔助交通設備、照明及水務工程	445.7
(d) 紓減環境影響措施	458.9
(i) 噪音屏障	323.2
(ii) 半密封式隔音罩	102.9

		百萬元
	(iii) 其他 <sup>3</sup>	32.8
(e)	交通管制及監察系統	37.4
(f)	秤車站、直升機坪、機電工程及其他附屬工程	14.5
(g)	環境美化工程	32.8
(h)	為公立德興學校另配校舍 <sup>4</sup>	0.8
(i)	顧問費	321.4
	(i) 合約的監督及管理	26.3
	(ii) 駐工地人員用	290.4
	(iii) 環境監察及審核計劃	1.8
	(iv) 機電工程營運基金收費	2.9
(j)	應急費用	366.0
	小計	4,629.3

(二零零二年九月價格)

<sup>3</sup> 其他紓減環境影響措施包括 -

- (a) 在施工期間實施地盤塵埃管制措施和設置隔音屏；
- (b) 設置工地污水處理系統，包括進行化學程序並沉澱污水；
- (c) 評估現有的受污染土地，作出補救；
- (d) 設立並護養臨時濕地補償區和設立濕地補償區；
- (e) 在兩條汽車通道的排水暗渠內建造 1 米寬的路肩，讓陸地野生生物可以穿過；以及
- (f) 進行搶救性考古工作。

<sup>4</sup> 后海灣幹線會影響藍地現有的公立德興學校，因此該校需要遷址。建築署正為工務計劃項目 **3301EP** 號施工，在屯門慶平路附近興建一座新的標準校舍，預計可於二零零四至零五年度開學前完工。新校舍除可代替受后海灣幹線影響的舊校外，亦可舒緩屯門區預期會出現的課室短缺情況。公立德興學校預計於二零零三年七月清拆。由清拆後至新校舍落成期間，我們須安排暫借屯門蝴蝶邨另一學校供學生上課。遷校費用以及校方要求在借用校舍上課期間提供校車服務的費用，將會計入工程撥款內。

	百萬元
(k) 價格調整準備金	(34.7)
總計	4,594.6 (付款當日價格)

12. 高架公路構築物由各段高架構築物組合而成，分別有后海灣幹線 3.4 公里長的雙程三線主線以及藍地和廈村交匯處的所有高架斜道。費用包括橋樑和底座工程、豎立柱身和建造橋面車道(縱向護欄等街道設施亦包在內)。預算費用已顧及建造預製組件、工地安排及通道路線，以及通車時間緊迫的因素。

13. 至於道路工程、排水、輔助交通設備、照明及水務工程的項目，預算費用已括包建造行車道地面部分、架空標誌以及其他輔助交通設備、街道照明設施、公用設施及渠務等各項土方工程。此項目亦包括建造重設及擬新設的車道。

14. 估計建議工程所需的每年經常開支為 3,270 萬元。施工階段預計會創造 3 180 個職位，當中 540 個屬專業／技術人員職位，2 640 個屬工人職位。

### 東行連接路

15. 我們向立法會工務小組委員會申請撥款進行兩項工程計計劃的詳細設計前，曾在二零零一年十一月和二零零二年一月諮詢本委員會對這兩項計劃的意見。二零零二年三月，財務委員會通過撥款為兩項計劃進行詳細設計，並應議員的要求為額外興建的東行連接路進行研究和設計。東行連接路是連接深港西部通道／后海灣幹線與現有道路系統的額外通道，可方便來自后海灣幹線的車輛在鰲磡石着陸後取道東行。

16. 我們已進行研究，初步定出東行連接路 13 條可採用的定線(見附件 3 圖則)，隨後再選出其中六個方案進一步研究。附件 3 所示的 6A 定線方案，在工程、土地、規劃、環境及交通方面均屬首選，至於六個候選定線方案的分析則載於附件 4。

17. 分析結果亦顯示，如按照首選路線方案興建東行連接路，可節省約兩分鐘的行車時間，在交通方面的效益頗為有限，而這個方案涉及的成本達 9 億元，徵用土地的費用尚未計算在內。另外，此方案對洪水橋新發展區的規劃亦會帶來其他影響。

18. 我們考慮過上述的問題後，認為進一步徵詢本委員會對東行連接路未來路向的意見時，應一併參考當局持續為新界西北交通運輸基建進行的檢討，才是審慎明智的做法；這些基建項目包括為連接珠江三角洲西岸的運輸連接道路而可能須要提早動工的項目（即屯門繞道及屯門至赤鱸角連接路）。這樣我們就可以更全面地審視各項擬在新界西北進行的道路工程，在財政資源有限的條件下相對的緩急次序。

19. 然而，后海灣幹線是深港西部通道與本港交通網絡之間唯一的連接路，因此這項計劃不容延誤。如不興建后海灣幹線，深港西部道路就無法通車。由於深港西部通道對深港雙方的經濟意義重大，兩地政府已公開承諾，爭取在二零零五年或之前把通道建成。我們檢討新界西北的交通運輸基建時，會把深港西部通道／后海灣幹線視為中心重點處理。

## 公眾諮詢

20. 我們在二零零二年三月十五日及三月十九日先後向屯門及元朗區議會講述深港西部通道和后海灣幹線可行性研究詳細報告的主要結果。兩個區議會均表示支持。

21. 二零零二年三月十五日，我們根據《道路（工程、使用及補償）條例》在憲報公布深港西部通道和后海灣幹線的道路計劃。其後，我們接到三份就深港西部通道提交的反對書。處理這三份反對書時，我們澄清了反對者對道路計劃的誤解，在適當時解釋政府的政策，並說明可採取甚麼措施以消除他們的疑慮。我們正着手調解有關問題，稍後會把反對書呈交行政長官會同行政會議考慮。至於后海灣幹線，我們接到 1 014 份由市民提出的反對書。為此，我們與反對者



進行了三輪會議，向他們解釋政府的政策。其中十宗反對已經調解，其餘的反對書已呈交行政長官會同行政會議考慮。行政長官會同行政會議在二零零二年十一月二十六日授權進行后海灣的道路計劃，授權公告隨後在十一月二十九日刊憲。我們在二零零二年十一月二十七日發出立法會參考資料摘要，公布授權進行計劃的決定。

## 對環境的影響

22. 深港西部通道和后海灣幹線工程計劃是《環境影響評估條例》(《環評條例》)的指定工程計劃，施工和通車前必須取得環境許可證。當局已按照《環評條例》的規定，把該兩項計劃的環評報告提交環境保護署(環保署)署長審批。評估的結論是，該兩項計劃對環境的影響可控制在法定水平內。

23. 深港西部通道對環境造成的主要影響，是施工期間和完工後水質可能會惡化，影響后海灣的生態環境。我們會在施工期間實行一連串緩解措施，包括在挖泥地盤設置圍堰和隔泥幕、使用密封抓斗式挖泥機和落實地盤標準作業方式，使后海灣的水質維持不變。此外，為使后海灣的生態系統能長遠得到改善，並消滅米埔自然保護區沉積情況惡化造成的影響，我們已建議從基圍挖掘一條引水槽引向后海灣以加強效果。這項措施會長遠紓解引水槽沉積物沉降的問題，改善基圍的水流交替率，令雀鳥有更理想的攝食場地。

24. 后海灣幹線主要的紓減環境影響措施包括：在路面鋪設減音物料和設置隔音屏障；設立濕地補償區；進行考古勘察和搶救古物的發掘工作；栽設樹籬和堆砌土丘。擬裝設的隔音屏障包括三款由3米至6米高的垂直組件，以及兩款同樣有一個5.5米高的垂直部分並附有一個與垂直部分成45度角、長2.2米或2.5米的彎曲部分的組件。此外，還會設置一段長約200米的半密封式隔音罩。**附件5**載有擬安裝的隔音屏障的位置圖。

25. 擬設的隔音屏障採用半透明的垂直組件或附有簷板的半透明垂直組件，半密封式隔音罩則採用半透明側板加

上不透明頂板的組件。附件 6 及 7 載有繪圖，顯示擬安裝的隔音屏障／隔音罩的設計圖樣。這些紓減措施有助把噪音控制在法定的水平。我們估計，附近的多層住宅大廈（例如綠怡居和順達街的樓宇）、村屋（例如福亨村和新生新村）和學校（例如藍地福音學校）共約 2 200 個住宅和校舍，都會因為設置這些隔音屏障而得益。另外，主要位於洪水橋新發展區的約 8 400 個住宅單位，亦會因為擬設的屏障而受惠。為這些單位裝設隔音屏障的時間，大致會配合樓宇的發展，預計安裝的費用平均每戶為 40,000 元左右。我們會徵詢屯門及元朗區議會對隔音屏障詳細設計的意見。

26. 環境問題諮詢委員會在二零零二年八月二十七日通過后海灣幹線的環評報告，而深港西部通道的環評報告則在同年十月二十一日通過。其後，環保署署長亦分別在二零零二年九月十三日和十一月四日批准該兩份報告。我們會根據這些獲批准的報告中的建議，並按照環境許可證的規定，落實各項紓減環境影響措施。

## 土地徵用

27. 進行工程計劃須收回大約 30 公頃的私人土地和清理約 41 公頃的政府土地。收地和清理工作將會影響 2 979 個構築物，包括 326 戶家庭/856 人、56 個商業經營、9 個豬場和 21 個家禽農場。房屋署署長將會按現行政策，安置受清拆影響而符合資格的人士入住公屋單位。后海灣幹線和深港西部通道建造工程涉及的收地和清理工作所需的費用，估計分別為 6.636 億元和 1,130 萬元（按二零零二年九月價格計算），我們會從總目 701 - “土地徵用”分目 1100CA - “就工務計劃工程而支付的補償金及特惠津貼項下撥款支付該筆費用”。

## 未來路向

28. 我們打算在二零零三年一月及二月，分別向工務小組委員會和財務委員會申請撥款。撥款申請如獲批准，我們擬於二零零三年六月和八月，分別展開后海灣幹線和深港

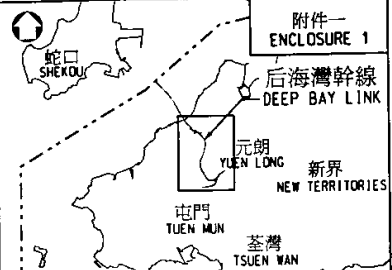
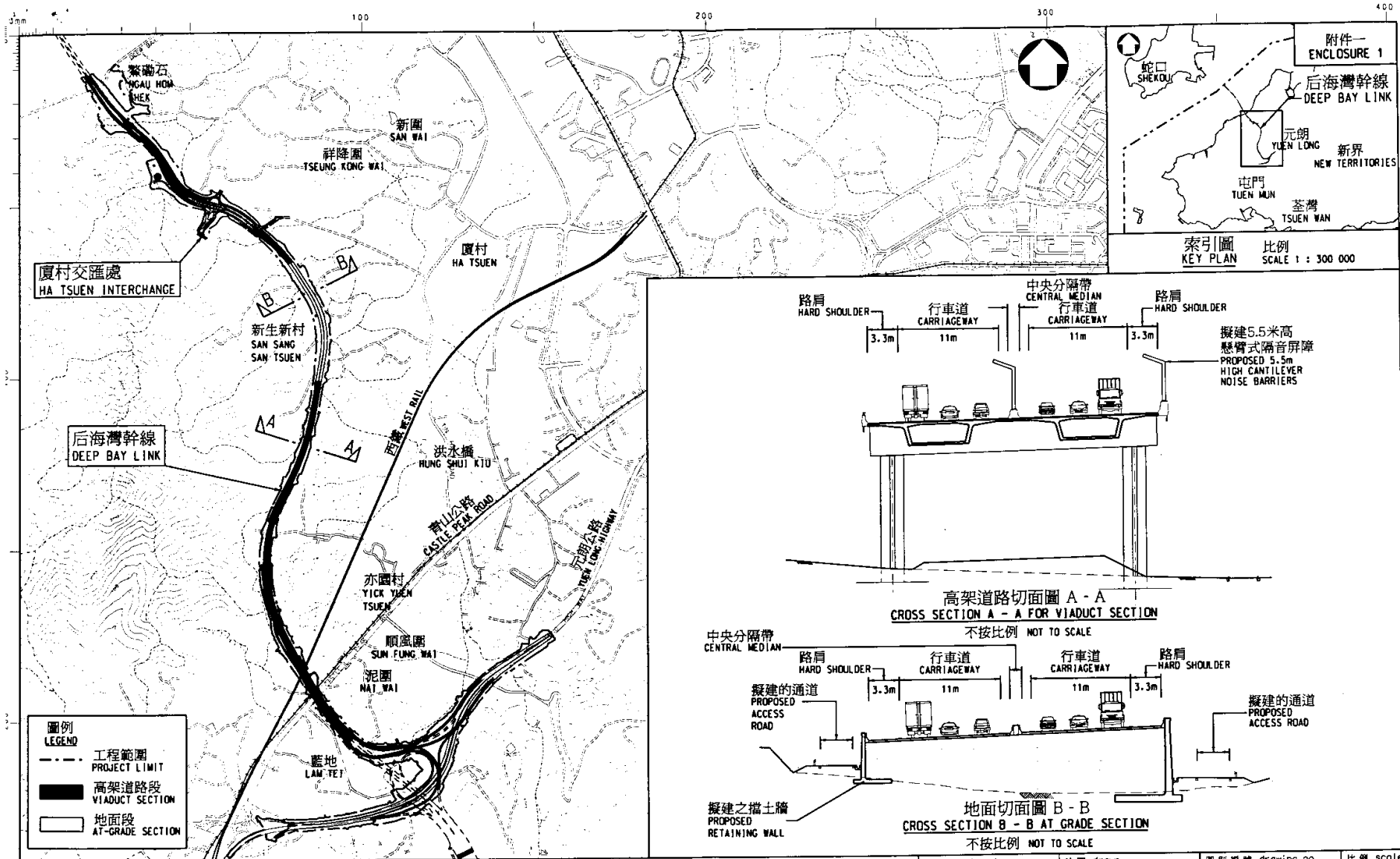
西部通道的建造工程。我們會爭取在二零零五年年底或之前完成這兩項工程計劃。

## 徵詢意見

29. 委員如有意見，請在工程計劃提交工務小組委員會前提出。

環境運輸及工務局  
二零零二年十二月  
(ETWB(T)CR1/1916/98)



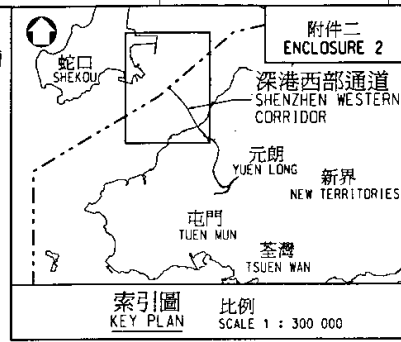
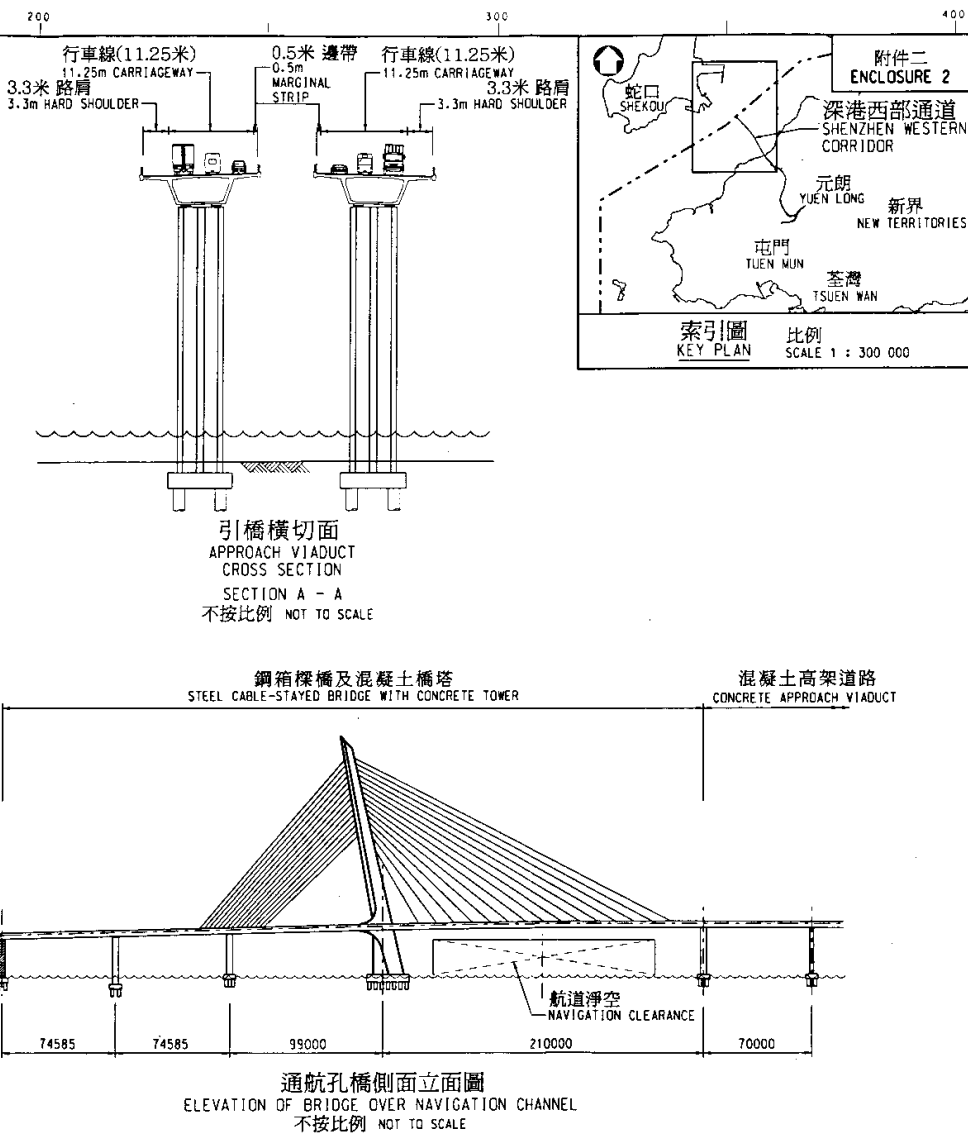
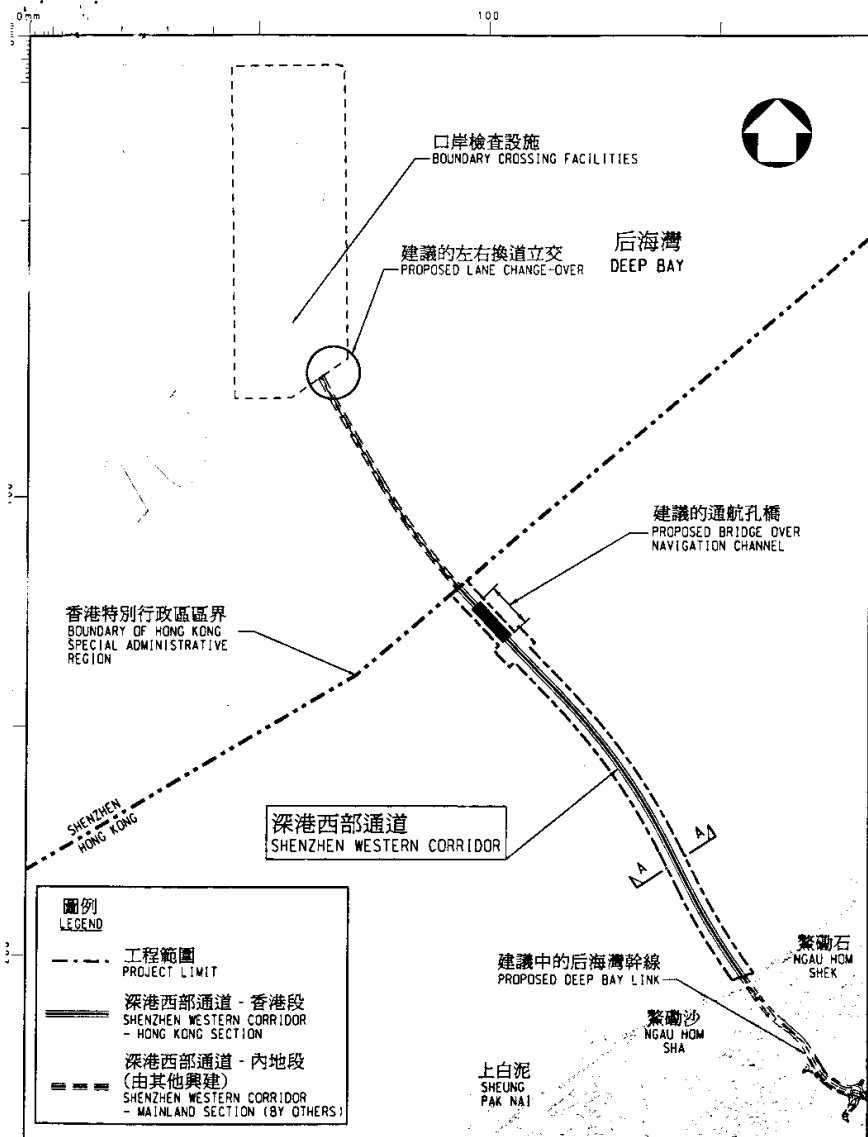


索引圖 KEY PLAN 比例 SCALE 1 : 300 000

- 圖例**  
LEGEND
- 工程範圍 PROJECT LIMIT
  - █ 高架道路段 VIADUCT SECTION
  - 地面段 AT-GRADE SECTION

圖則名稱 drawing title  
**工務計劃項目第736TH號**  
**后海灣幹線**  
**PWP ITEM NO.736TH**  
**DEEP BAY LINK**

設計 designed C.F.KU 21/11/02	繪圖 drawn M.K.LEUNG 26/11/02	圖則編號 drawing no. HMW6736TH-SK0036	比例 scale 1:20000
覆核 checked C.F.KU 13/12/02	批准 approved	© 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	



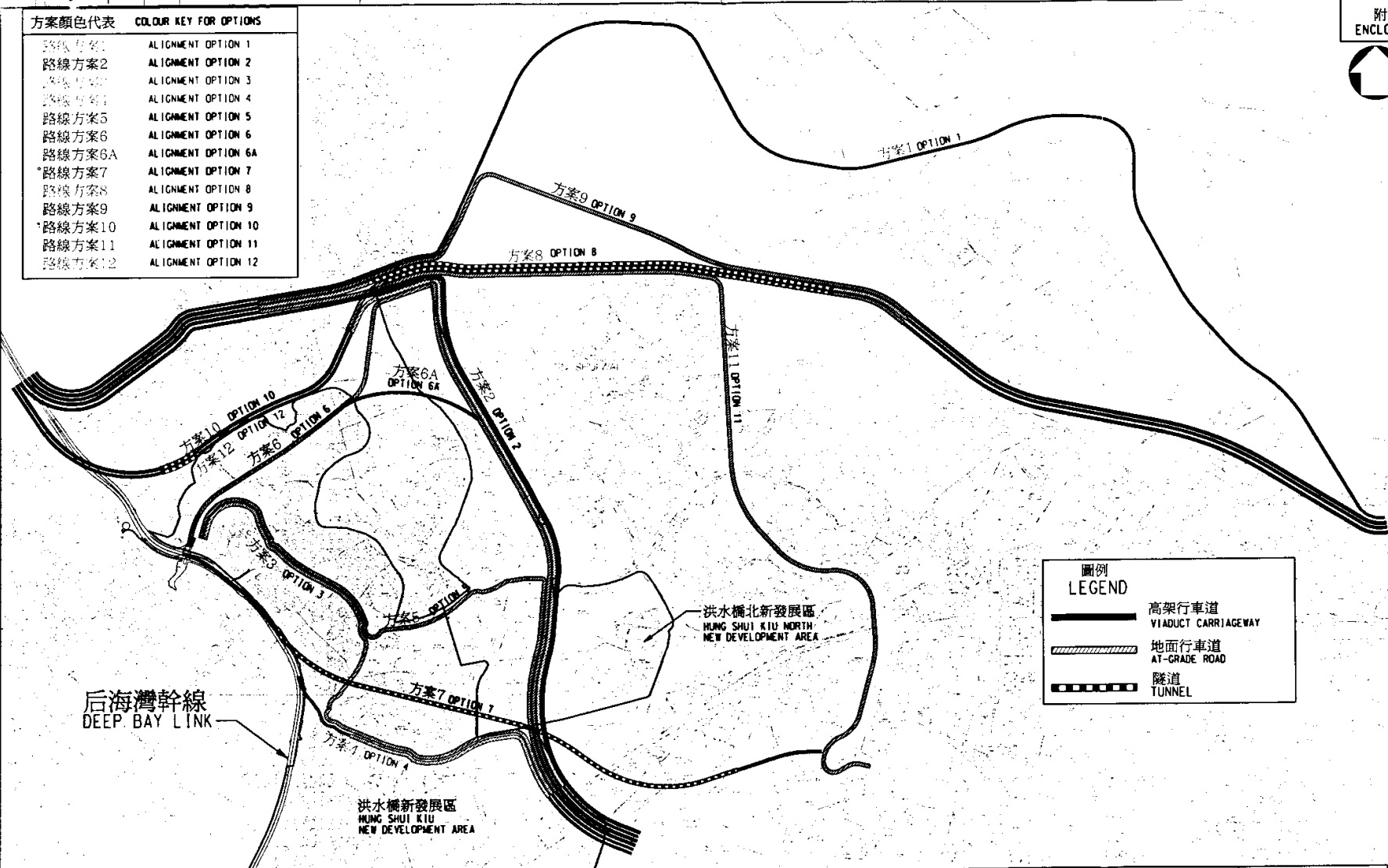
圖則名稱 drawing title  
工務計劃項目第759TH號  
深港西部通道  
PWP ITEM NO.759TH  
SHENZHEN WESTERN CORRIDOR

設計 designed C.F.KU 13/12/02	繪圖 drawn M.X.LEUNG 13/12/02	圖則編號 drawing no. HMW6759TH-SK0004	比例 scale 不按比例 N. T. S.
覆核 checked C.F.KU 13/12/02	批准 approved	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE		HIGHWAYS DEPARTMENT 路政署 HONG KONG	



方案顏色代表 COLOUR KEY FOR OPTIONS

路線方案1	ALIGNMENT OPTION 1
路線方案2	ALIGNMENT OPTION 2
路線方案3	ALIGNMENT OPTION 3
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
路線方案9	ALIGNMENT OPTION 9
路線方案10	ALIGNMENT OPTION 10
路線方案11	ALIGNMENT OPTION 11
路線方案12	ALIGNMENT OPTION 12



**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  
路線方案  
ALIGNMENT OPTIONS

設計 designed W.C.LAU 13/12/02	繪圖 drawn H.Y.YIP 16/12/02	圖則編號 drawing no. HMWP021TH-SK0006	比例 scale 1:20000
覆核 checked W.C.LAU 13/12/02	批准 approved	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE		<b>HIGHWAYS DEPARTMENT</b> 路政署 <b>HONG KONG</b> 香港	

**Proposed Easterly Link Road (ELR)  
An Analysis of the Six Shortlisted Options**

**Option 1**

The proposed ELR branches off from the southern end of the Shenzhen Western Corridor (SWC) and goes eastward to the junction of Tin Wah Road and Tin Ying Road. After it routes along the northern periphery of the new development at Tin Shui Wai (TSW), it goes through some fishponds at the northern part of Wang Chau and Nam Sang Wai before joining the Yuen Long Highway (YLH) at Au Tau.

2. This route is long (about 10km) and tortuous, the construction cost and programme are expected to be high and long. Technical difficulty aside, the proposed route will affect many fishponds at the TSW north and Nam Sang Wai area and will encroach on the wetland conservation area, thus posing a very serious environmental problem. In addition, it is estimated that over 95% of the affected lands are private lots (around the area at Deep Bay Road, Sha Kong Tsuen, Fung Kong Tsuen and Wang Chau). Resumption will be extremely difficult.

**Option 5**

3. The proposed ELR spins off from Ha Tsuen Interchange, then routes through the planned roads of Hung Shui Kiu New Development Area (HSK NDA) as well as Ping Ha Road. After crossing the at-grade junction at Hung Tin Road/Ping Ha Road, it goes up the Hung Tin Road Flyover to cross Castle Peak Road, then uses the TSW West Interchange (TSWWI) to YLH.

4. This proposal is mainly at-grade, relatively less expensive and construction is relatively more straight forward. It is however a tortuous route with many junctions, hence the design speed can only be 50km/hour which may not be attractive to motorists (the traveling time of using this route is expected to be four minutes more than using the main DBL route). Moreover, many private lots and container yards will be affected. The peripheral areas of both the HSK NDA and HSK North NDA will be affected.



## **Option 6**

5. After spinning off from Ha Tsuen Interchange, this proposed route follows the alignment of the planned internal road of HSK NDA and it extends northwards to the junction of Tin Wah Road and Tin Ying Road. It then goes along Ting Ying Road and Hung Tin Road to reach YLH via the TSWWI.

6. This proposed route is mainly in the form of at-grade roads and there are no significant difficulties with construction. However, this route is tortuous with many junctions and hence may not be attractive to users (the traveling time of using this route is expected to be about six minutes more than using the main DBL route). Furthermore, some private lots and container yards are to be affected. This alignment will also impact extensively on the HSK North NDA along the northern periphery and Tin Ying Road, hence developments have to be set back.

## **Option 6A**

7. This alignment is a modification of Option 6. After spinning off from Ha Tsuen Interchange, similar to Option 6, the proposed ELR follows the alignment of the planned internal road of HSK NDA; it then goes straight east and passes over Ping Ha Road and Tin Ying Road by a viaduct. It then goes along Tin Ying Road and Hung Tin Road to reach YLH via the TSWWI. This route is shorter than Option 6 by about one kilometre.

8. This is the preferred option having regard to engineering, environmental, lands, traffic and planning considerations. That said, the cost of construction is estimated to be about \$900 million while the saving in travelling time is about two minutes. Some private lots, container yards and fish ponds will be affected. There is also extensive impact on the HSK North NDA.

## **Option 7**

9. This proposed route is in the form of a tunnel joining the DBL mainline at San Sang San Tsuen and YLH near Tong Yan San Tsuen. The tunnel is aligned to avoid the impact on the foundations of the existing structures and planned developments by going through the various “Village”, “Green Belt” and low density development zones of HSK NDA.

10. While this option has relatively less impact on both the HSK and HSK North NDAs, it is very difficult to construct since the tunnel will have to be deep to pass the Light Right Transit track and has to be bored. The

construction period is expected to take 60 months. Both the capital and recurrent costs, estimated to be about \$3,800 million and \$900 million respectively, are high. In addition, there are significant land implications as a lot of private lots, industrial buildings, villages and graves will be affected. On the environment side, some fishponds will also be affected. The associated ventilation buildings will also be very close to the residential areas.

### **Option 8**

11. This proposed route follows the alignment of Option 1 for the Deep Bay Road section, it then takes the form of a 2.6 kilometre dual 2-lane cut and cover tunnel under Tin Wah Road and joins the YLH at Au Tau. This is a most direct connection heading towards Route 3.

12. Construction of the cut and cover tunnel underneath the existing large drainage channel in crossing Tin Ying Road will be extremely difficult and require a long construction period. Also, during the construction period, Tin Wah Road has to be closed to traffic completely which is unacceptable. Some mudflats, fishponds and private lots along Deep Bay Road as well as the northern periphery of the HSK North NDA will also be affected.

## 擬建東行連接路 分析六個初選方案

### 方案 1

擬建的東行連接路從深港西部通道的南端分叉出來，東行連接天華路與天影路的交界，再沿着天水圍新發展區北面邊界伸展，途經橫洲和南生圍北面一些魚塘，然後在凹頭與元朗公路匯合。

2. 這條路線甚長(約 10 公里)，迂迴曲折，預計建築費用高昂，施工期也很長。姑且不論技術上的困難，這條建議路線會影響天水圍北部和南生圍一帶大量的魚塘，兼且佔據濕地自然保育區，引致嚴重的環境問題。此外，預計受影響的土地逾 95%屬私人地段(深灣路、沙江村、鳳降村和橫洲一帶的地方)，收地工作會極為困難。

### 方案 5

3. 擬建的東行連接路從廈村交匯處轉出，然後經過洪水橋新發展區的已規劃道路和屏廈路。路線經過洪天路與屏廈路的地面交界後，轉上洪天路行車天橋，經過青山公路，再經天水圍西交匯處往元朗公路。

4. 建議路線主要在地面建造，造價相對不高，施工相對簡單。不過，由於路線迂迴，需要經過很多路口，設計車速限制要定為每小時 50 公里，這個行車速度恐怕不能吸引駕車人士(使用這條路線，行車時間預計會比使用前海灣幹線主線增加四分鐘)。再者，實行這個方案很可能影響許多私人地段和貨櫃場，而洪水橋新發展區和洪水橋北部新發展區的周邊地方也會受到影響。

### 方案 6

5. 建議路線從廈村交匯處轉出，沿洪水橋新發展區已規劃區內道路的定線，一直向北伸延至天華路與天影路的交界，再沿着天影路和洪天路，經天水圍西交匯處到達元朗公路。

6. 建議路線主要屬地面道路，施工方面困難不大。不過，由於路線迂迴，需要經過很多路口，恐怕不能吸引駕車人士(使用這條路線，行車時間預計會比使用后海灣幹線主線增加六分鐘)。此外，部分私人地段和貨櫃場也會受到影響。定線也會影響洪水橋北部新發展區北面的周邊地方和天影路沿線，一帶的發展會因而受阻。

## **方案 6A**

7. 這條路線以方案 6 為藍本，作出修改。這條建議的東行連接路像方案 6 一樣，從廈村交匯處轉出後，取道洪水橋新發展區已規劃區內道路的定線。其後定線直轉向東，經高架道路穿越屏廈路和天影路，再沿天影路和洪天路經天水圍西交匯處往元朗公路。這條路線較方案 6 短一公里左右。

8. 當局考慮各方案對工程、環境、土地、交通及規劃的影響後，認為這個方案是理想的選擇。雖然如此，這條定線的建造成本預計達 9 億元左右，節省的行車時間約為兩分鐘。定線不但會影響部分私人土地、貨櫃場及魚塘，洪水橋北部新發展區亦會受到廣泛的影響。

## **方案 7**

9. 這條定線採用隧道的設計，連接位於新生新村的後海灣幹線主線和元朗公路近唐人新村的路段。隧道選取的定線穿過多條鄉村、綠色地帶和洪水橋北部發展區的低密度住宅區，避免影響現有構築物和擬建樓宇的地基。

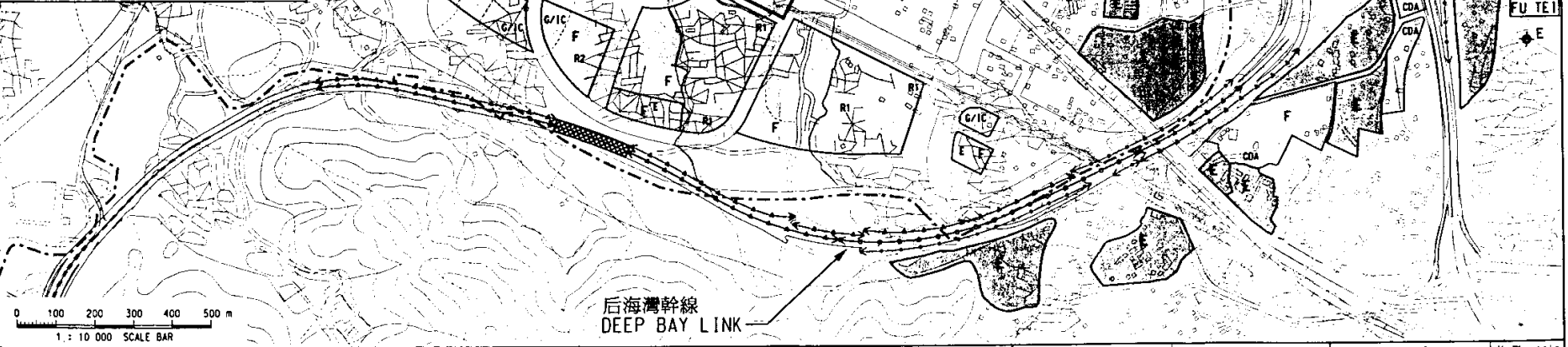
10. 這個方案對洪水橋及洪水橋北部發展區的影響相對輕微，然而建造隧道需要鑽挖，比輕便鐵路路軌更為深入地底，因此施工困難。施工期預計需要 60 個月。建設成本和經常開支估計分別為 38 億元及 9 億元，成本高昂。此外，許多私人地段、工業樓宇、鄉村和墳地都會受到波及，在土地方面影響十分重大。至於環境方面，亦會有部分魚塘受到影響。另外，有關的通風大樓亦會非常接近民居。

## 方案 8

11. 建議路線與方案 1 深灣路部分的定線相同，其後在天華路下開挖回填一條 2.6 公里長的雙程兩線隧道，連接元朗公路在凹頭的路段。這是一條通向三號幹線最直接的接駁路線。

12. 在現有的大型排水渠下建造開挖回填的隧道橫跨天影路極度困難，施工期亦相當長，期間天影路需要全面封閉，這個安排不能接受。另外，沿深灣路的一些泥灘、魚塘及私人地段以及洪水橋北部新發展區北面周邊地方亦會受到影響。

- LEGEND**
- 洪水橋新發展區範圍  
NEW TOWN BOUNDARY OF HSKNDA
  - ▨ 半開放式隔音罩  
SEMI-ENCLOSURE NOISE BARRIER
  - 3米高垂直隔音屏障  
3m VERTICAL NOISE BARRIER
  - 5米高垂直隔音屏障  
5m VERTICAL NOISE BARRIER
  - 6米高垂直隔音屏障  
6m VERTICAL NOISE BARRIER
  - ▲—▲— 5.5米高垂直加2.2米懸臂式  
隔音屏障  
5.5m VERTICAL + 2.2m CANTILEVER  
NOISE BARRIER
  - △—△— 5.5米高垂直加2.5米懸臂式  
隔音屏障  
5.5m VERTICAL + 2.5m CANTILEVER  
NOISE BARRIER
  - E 教育  
EDUCATION
  - G/IC 政府/機構及社區  
GOVERNMENT/INSTITUTION & COMMUNITY
  - R1 住宅發展密度第1區  
RESIDENTIAL ZONE 1
  - R2 住宅發展密度第2區  
RESIDENTIAL ZONE 2
  - RR2 鄉郊住宅發展密度第2區  
RURAL RESIDENTIAL ZONE 2
  - CDA 綜合發展區  
COMPREHENSIVE DEVELOPMENT AREA
  - F 規劃中對噪音感應強的地方  
PLANNED NOISE SENSITIVE RECEIVERS
  - ▨ 現有對噪音感應強的地方  
EXISTING NOISE SENSITIVE RECEIVERS



圖則名稱 drawing title  
**后海灣幹線  
 隔音屏障的安裝位置  
 DEEP BAY LINK  
 EXTENT OF NOISE BARRIERS**

設計 designed C.F.KU 09/12/02	繪圖 drawn M.K.LEUNG 09/12/02	圖則編號 drawing no. HMW6736TH-SK0035	比例 scale 1:10000
覆核 checked C.F.KU 13/12/02	批准 approved	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE		HIGHWAYS 路 DEPARTMENT 政 HONG KONG 港	



Highways Department 路政署

Major Works Project Management Office 主要工程管理處

附件六  
ENCLOSURE 6





Highways Department 路政署

Major Works Project Management Office 主要工程管理處

附件七  
ENCLOSURE 7



隔音屏障  
Noise Enclosure