

高速船諮詢委員會
本地船隻諮詢委員會
領港事務諮詢委員會
港口行動事務委員會

港珠澳大橋
香港口岸、香港接線
及
屯門至赤鱸角連接路

目的

1. 本文件旨在向各委員介紹港珠澳大橋香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路這三項基建項目的建議走線及佈局，及邀請委員就對海事運作產生的任何潛在影響提出意見。有關工程之整體佈局見附圖一。

背景資料

2. 港珠澳大橋對促進香港、澳門和珠江三角洲西岸地區經濟上的進一步發展有非常重要的策略價值。屯門至赤鱸角連接路（連同屯門西繞道），可以提供一條直接的通道，連接深圳灣口岸、新界西北、香港國際機場和東涌。

3. 2003年，廣東、香港特別行政區和澳門特別行政區政府成立港珠澳大橋前期工作協調小組（協調小組），以便開展大橋項目的準備工作。2004年，協調小組委託中交公路規劃設計院（公規院）進行大橋項目可行性研究。與此同時，香港特別行政區政府亦於2004年3月委聘顧問公司為港珠澳大橋(香港段)及北大嶼山公路連接路進行勘測及初步設計研究。當時港珠澳大橋乃按照“一地三檢”（即三地的口岸設施將共同設於香港邊界以外之人工島）上的模式設計。研究就多個連接港珠澳大橋主橋段至香港的交通道路網絡的走線方案作出探討。港珠澳大橋（香港段）及北大嶼山公路連接路之走線最終於2005年得到通過。而根據此走線所進行的海事影響評估研究的初步結果亦已於2006年1月27日透過港口行動事務委員會會議文件第1/06號諮詢其委員的意見，及於2006年3月3日透過臨時本地船隻諮詢委員會會議文件第1/2006號諮詢其委員的意見。

4. 2007年，國家發展和改革委員會（國家發改委）成立港珠澳大橋專責小組（專責小組），以便推展該項目。專責小組由國家發改委領導，成員包括交通部、國務院港澳事務辦公室，以及香港、廣東和澳門政府的代表。在2007年1月7日的會議上，專責小組建議三地政府各自在境內設置口岸，實施三地三檢。因應專責小組的三地三檢建議，路政署在2007年5月展開香港口岸選址研究，並在2008年年初完成。研究審視了多個可行選址，最後，研究建議機場島東北對開水域為香港口岸的首選位置。

5. 2008年2月28日，協調小組在廣州舉行第八次會議。與會各方就大橋項目的融資安排達成共識，當中包括：三地政府各自負責境內口岸及接線的建造、營運和維修。大橋主橋是一條長 29.6 公里、採用橋隧結構的雙程三線分隔車道，包括一條長約 6.7 公里的海底隧道，並以拱北和澳門對開的人工島為起點，至粵港分界線以西的東人工島，大橋主橋佈局見附圖二。。因此，香港特別行政區政府需建造一連接路以連接大橋主橋及香港口岸，而原來的港珠澳大橋（香港段）及北大嶼山公路連接路亦相應被香港接線所取代。

6. 於 2008 年 7 月路政署委聘顧問公司為香港口岸進行勘測研究，此研究亦從宏觀及策略性發展效益方面進一步確認口岸選址研究所推薦的機場島東北水域方案的結論。

7. 根據運輸署進行的新界西北交通及運輸基建檢討，結果顯示隨着跨境交通流量的增加、新界西北及北大嶼山的發展，屯門路、汀九橋、青嶼幹線和北大嶼山公路將會 2016 年達至飽和。因此，建議興建屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道，以應付未來的交通需要。

8. 於 2008 年 5 月路政署委聘顧問公司為屯門至赤鱗角連接路進行勘測研究及初步設計。擬議的屯門至赤鱗角連接路為雙線雙程分隔車道，總長約 9 公里，在北面連接屯門西繞道，在南面連接擬建的香港口岸及北大嶼山。為配合擬設於機場島東北水域之香港口岸選址，屯門至赤鱗角連接路的隧道南面着陸點將設於香港口岸的東面，以減少整體填海範圍。

9. 2008 年 9 月開始，我們進行了多次公眾諮詢活動，當中包括諮詢了多個界別及大嶼山地區居民對香港口岸、香港接線及屯門至赤鱗角連接路整體佈局的意見，包括口岸選址及香港接線和屯門至赤鱗角連接路的走線。

10. 在 2009 年 4 月 17 日，我們就香港接線、香港口岸及屯門至赤鱗角連接路三項工程的走線及佈局諮詢了離島區議會，區議會支持實行項目。而在 2009 年 5 月 5 日，我們就屯門至赤鱗角連接路的走線諮詢了屯門區議會，並獲得支持。

香港接線的建議走線

11. 香港接線全長約 12 公里，雙程三線行車，連接粵港分界線的港珠澳大橋主橋與擬設於機場島東北面的香港口岸。香港接線的整體走線詳見附圖三。

12. 從粵港分界線至觀景山的一段香港接線與 2005 所通過的走線大致相同。此路段採用高架橋形式於粵港分界線連接主橋段，途經沙螺灣西北面及機場水道至觀景山。高架橋總長約 9.4 公里。此方案將跨越機場島西面水域及機場水道，橋下提供之通航孔寬度及高度與 2006 年諮詢港口行動事務委員會及臨時本地船隻諮詢委員會時所顯示的布置相同。

13. 至於由觀景山至機場島東北面的香港口岸的路段，將應居民對高架橋的關注，由以往的高架橋形式改為採用隧道及位於機場島東岸的新填海區上的地面道路的混合

方案，以減低其景觀及噪音影響。此段香港接線會以長約 1 公里的隧道穿越觀景山及現有的機場路和機場快線之下，其東面之隧道出口將設置在機場島東面的新填海區之上；接著以一條長約 1.6 公里的地面道路連接香港口岸。此走線設計可減少香港接線對東涌居民的景觀影響。此隧道及地面道路混合方案之整體佈局詳見附圖四。工程動工日期暫定為 2011 年，並在 2015/16 年完工。

香港口岸的建議方案

14. 建議的香港口岸位於機場島東北面水域，填海面積約 130 公頃（不包括屯門至赤鱸角連接路南端隧道口所需的約 19.1 公頃填海用地）（其整體佈置詳見附圖五）。香港口岸的填海工程將提供土地予港珠澳大橋的旅客過關、貨物清關的設施，及一些與口岸服務有關的政府部門的辦公大樓及設施。除填海工程外，其他工程範圍還包括鋪築道路以連接香港口岸至香港接線及機場，及延展現有的機場旅客捷運系統隧道以連接機場客運大樓至香港口岸。由於擬建之旅客捷運系統隧道會影響現時位於機場島東面的消防碼頭，此消防碼頭亦因此將需重置於機場島的東北角。香港口岸的填海部分與機場島的東北面之間將形成一個內港，以提供足夠的航道予位於該處的海事設施，如海天客運碼頭，海運貨物碼頭，擬建的渡輪碼頭，及消防處的消防碼頭。工程動工日期暫定為 2010 年，並在 2015/16 年完工。

屯門至赤鱸角連接路的建議走線

15. 擬建的屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道將提供一條直接的通道，連接新界西北和北大嶼山，接駁港深西部通道、新界西北的港口後勤用地、屯門內河碼頭、屯門 38 區的環保園、香港口岸、香港國際機場、港珠澳大橋及北大嶼山的發展。這新的通道可大大縮短港深西部通道和新界西北及北大嶼山之間的行車時間。屯門至赤鱸角連接路亦可在現有的青嶼幹線及北大嶼山公路之外，提供一條通往香港國際機場的替代道路。

16. 擬議的屯門至赤鱸角連接路為雙線雙程分隔車道，總長度約 9 公里，在北面連接屯門西繞道，在南面連接擬建的香港口岸及北大嶼山，包括一段長約 5 公里的海底隧道，在海床以下約 14 米的位置，穿過龍鼓水道。為了讓隧道以一個合適的斜度接駁至地面道路，因此需要在隧道兩端進行填海，以保護隧道伸出海床面的部分。北面的填海擬建在屯門 40 區內河碼頭的東面，面積約 16.5 公頃。南面的填海在香港口岸的東面，面積約 19.1 公頃。屯門至赤鱸角連接路亦包括長約 1.6 公里的橋樑，連接隧道南端的填海及北大嶼山公路。（見附圖六）工程動工日期暫定為 2011 年，並在 2016 年完工。

建議的通航孔橋

機場島西面的通航孔橋

17. 機場島西面的通航孔橋的布置跟港口行動事務委員會會議文件第 1/06 號及臨時本地船隻諮詢委員會會議文件第 1/2006 號中所顯示的大致相同。採用雙橋跨布置，每

跨為 150 米長，橋下可提供兩條各 100 米闊的單向船航道；此外，在該雙橋跨中間再設置多一個 150 米長的橋跨（建議的機場島西面的通航孔橋見附圖七）。通航淨空高度最小為 41 米，除了一些大型本地吊臂躉船外，此通航高度能滿足大部分本地船隻經過該水域的通航要求。（那些通航淨空高於 41 米的大型吊臂躉船只佔本地船隻總數約為 1%）

機場水道的通航孔橋

18. 機場水道的通航孔橋的布置跟港口行動事務委員會會議文件第 1/06 號及臨時本地船隻諮詢委員會會議文件第 1/2006 號中所顯示的大致相同。因走線與航道斜交及機場高度限制，該通航孔橋受到頗大的限制。橋樑跨度為 180 米，航道淨寬及淨空分別為 46 米及 10.55 米（建議的通航孔橋見附圖八）。我們已諮詢過有關許可駛入該水道的使用者，包括香港機場管理局、消防處、港鐵公司、土木工程拓展署及高速船渡輪公司，他們均表示所提供的通航寬度及高度能符合到他們的運作要求。我們也在 2005 年 6 月 2 日及 2005 年 10 月 17 日諮詢過離島區議會，他們亦對建議的走線和通航孔橋沒有提出任何負面意見。

機場島東部-南高架橋

19. 這一段的高架橋將從香港口岸的東面跨過現有東涌航道。橋樑跨度建議為 160 米，航道闊 100 米，高 21.3 米（建議橋樑跨度見附圖九）。除了橋樑跨度稍作改動外，航道設計跟 2006 年提交的港口行動事務委員會會議文件第 1/06 號及臨時本地船隻諮詢委員會會議文件第 1/2006 號所顯示大致相同。航道足以為經常使用這航道和未來東涌發展工程相關的船隻提供雙向海上進出的需求。

航行安全評估

20. 在工程完成後，屯門至赤鱸角連接路的北面填海區與龍鼓水道之間的航道將有足夠的空間供船隻航行。

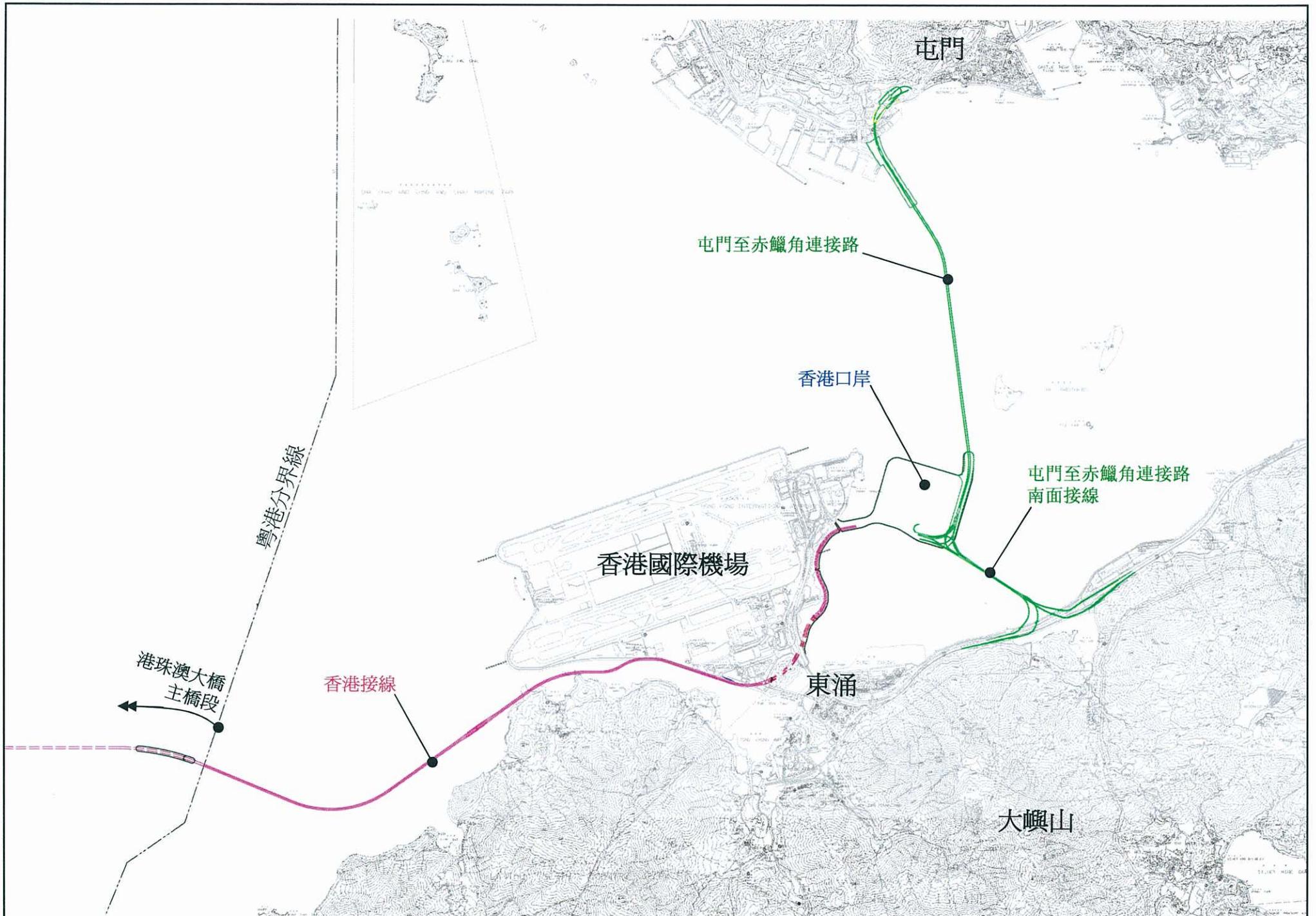
21. 有關工程對航行安全、船隻碰撞及雷達的影響會在海事影響評估中反映。

意見徵詢

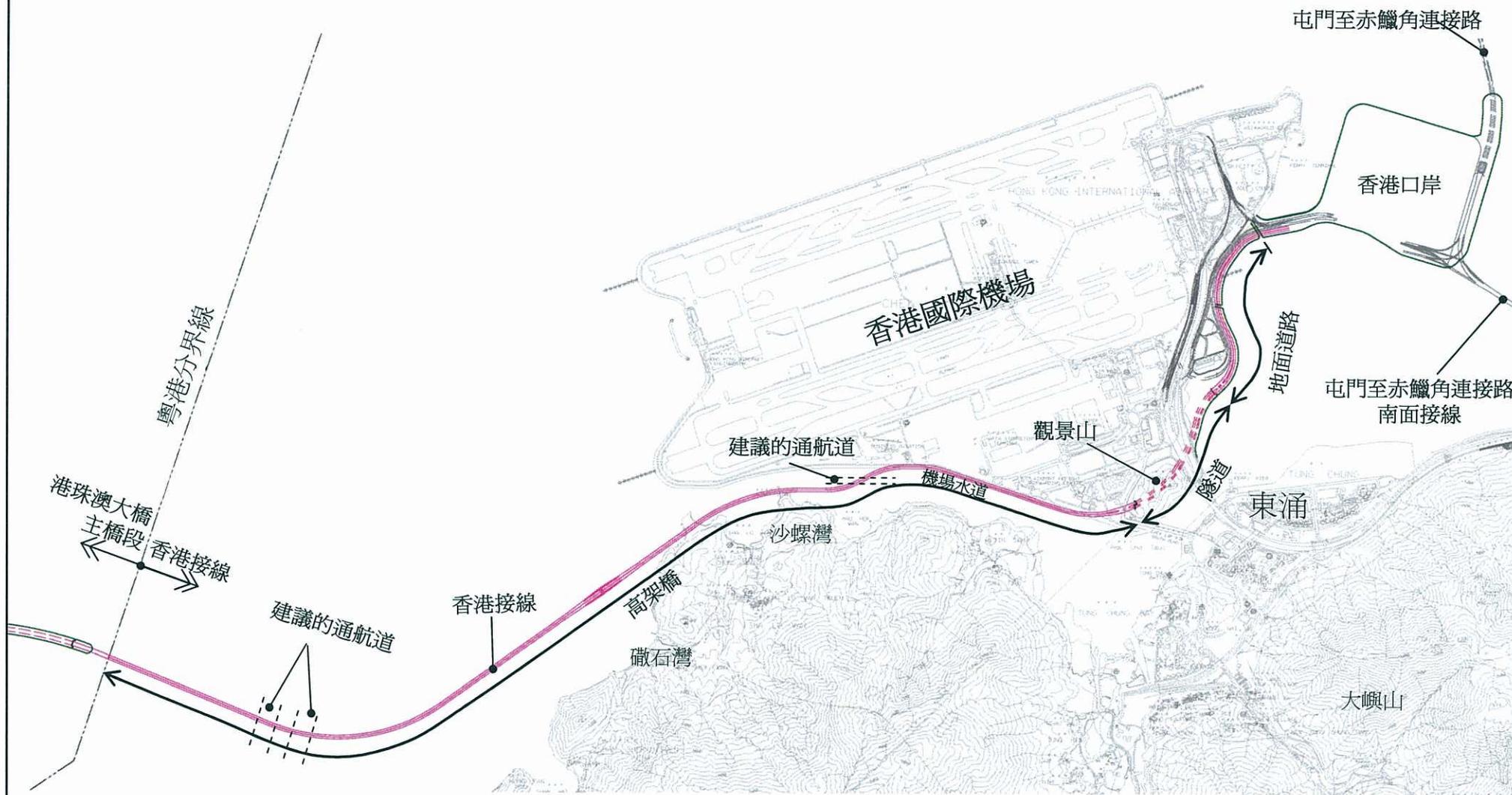
22. 歡迎委員就此工程項目對海事運作產生的任何潛在影響提出意見。

港珠澳大橋香港工程管理處
路政署

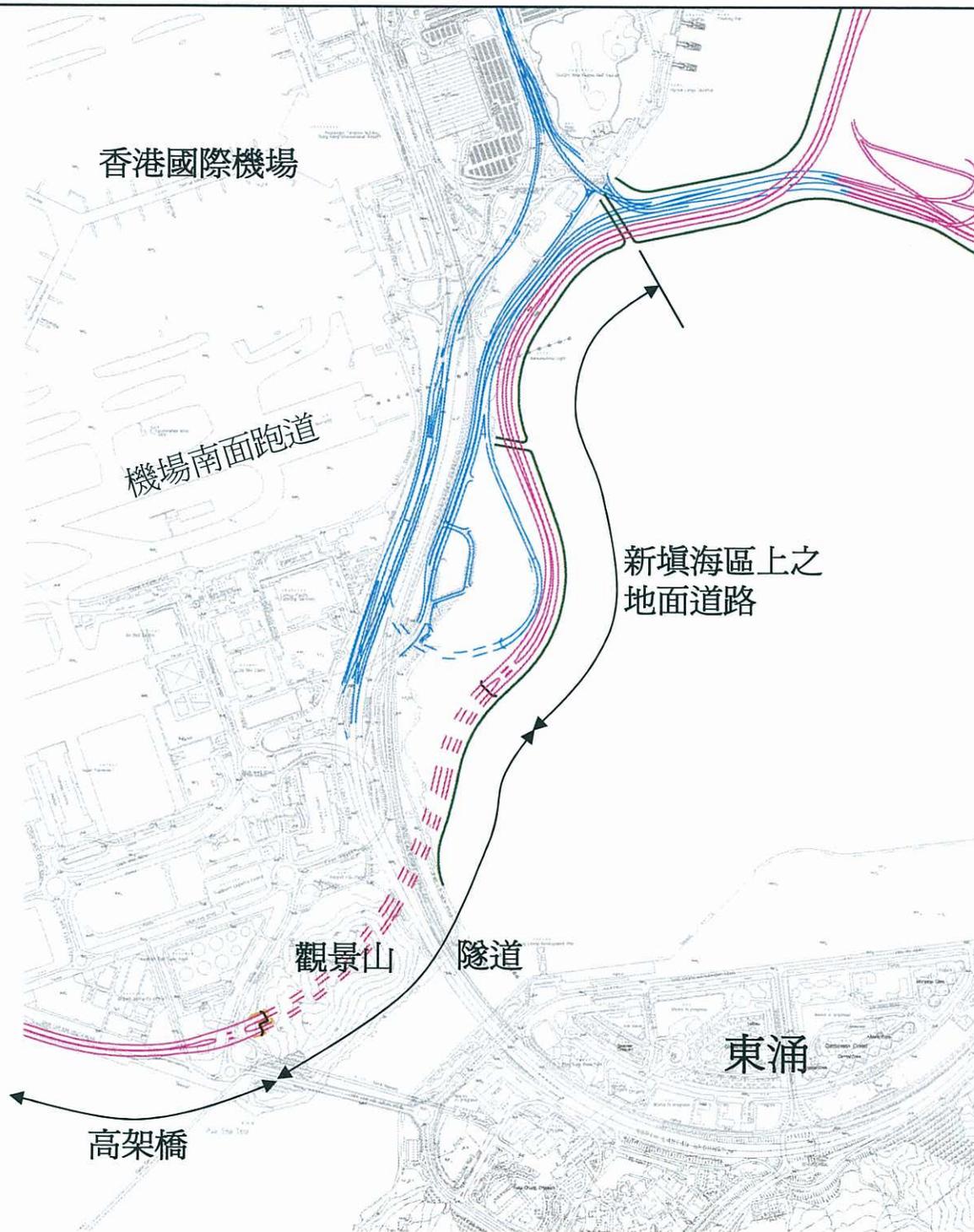
2009 年 6 月



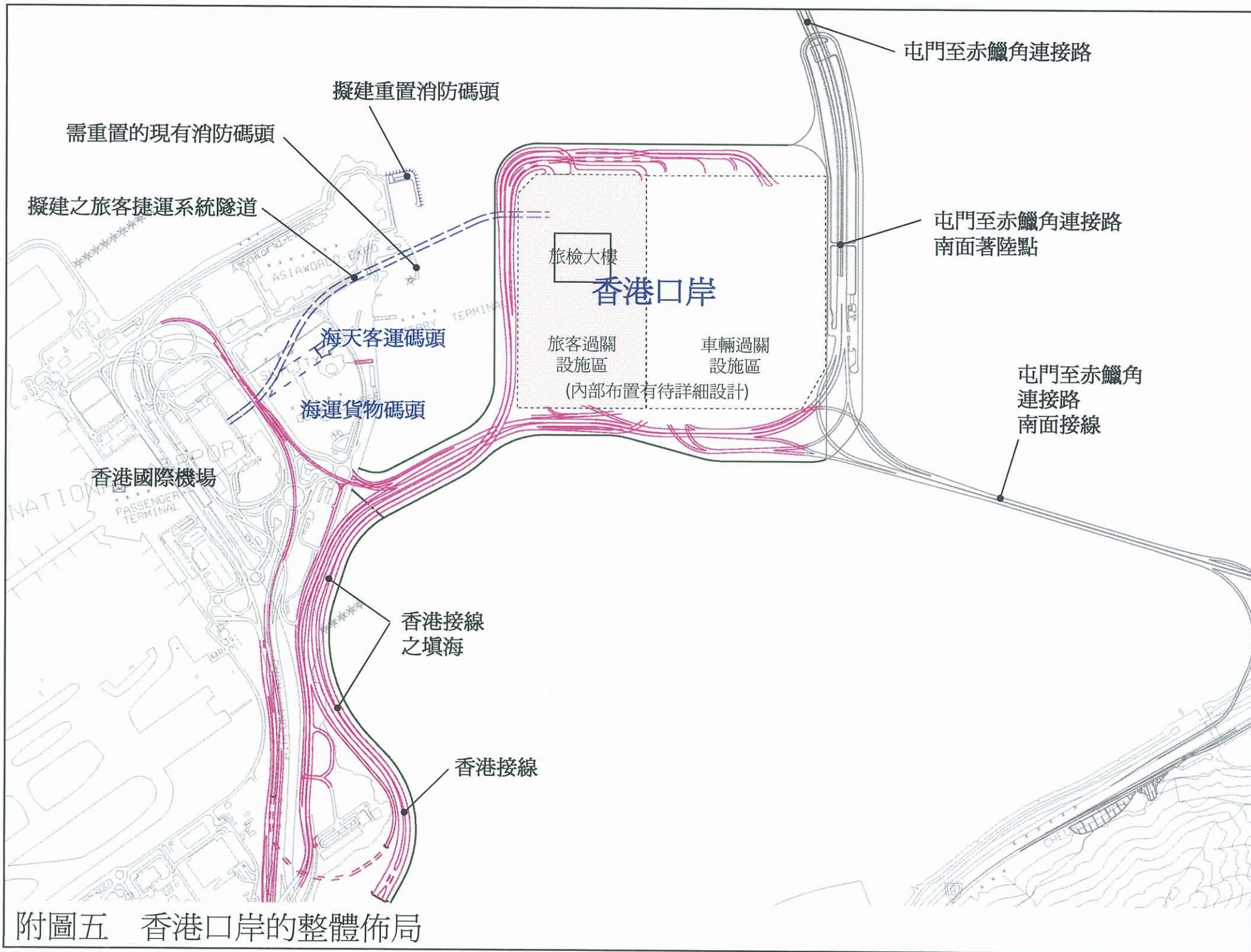
附圖一 港珠澳大橋香港接線、香港口岸及屯門至赤鱸角連接路之整體佈局



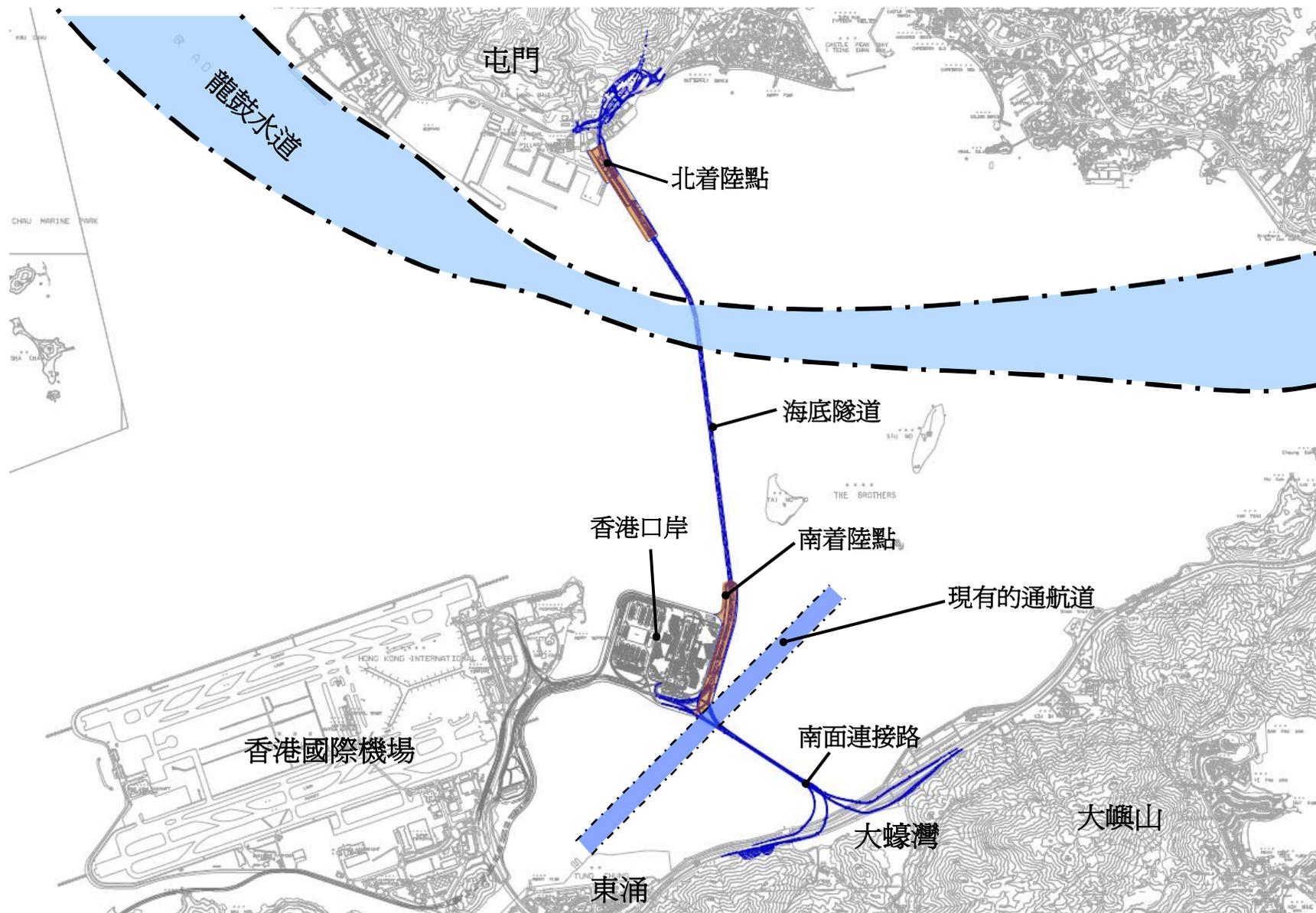
附圖三 香港接線的走線方案



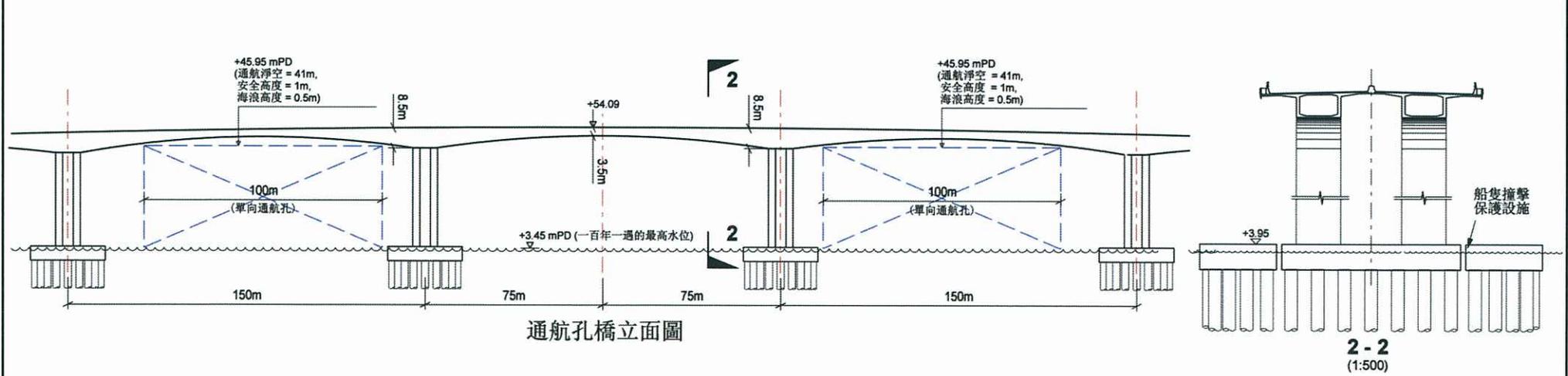
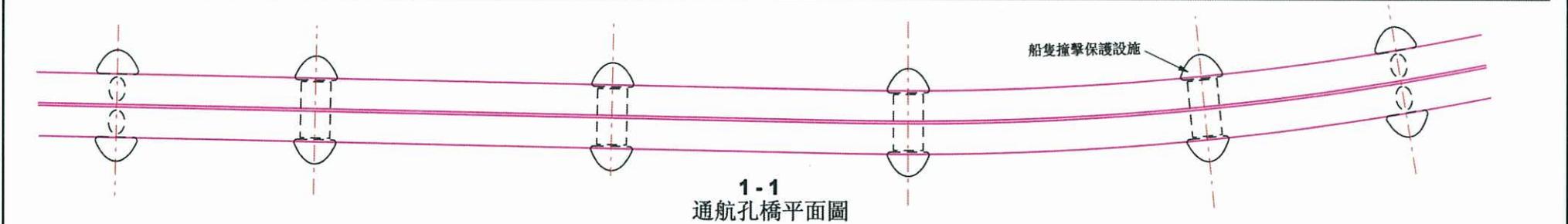
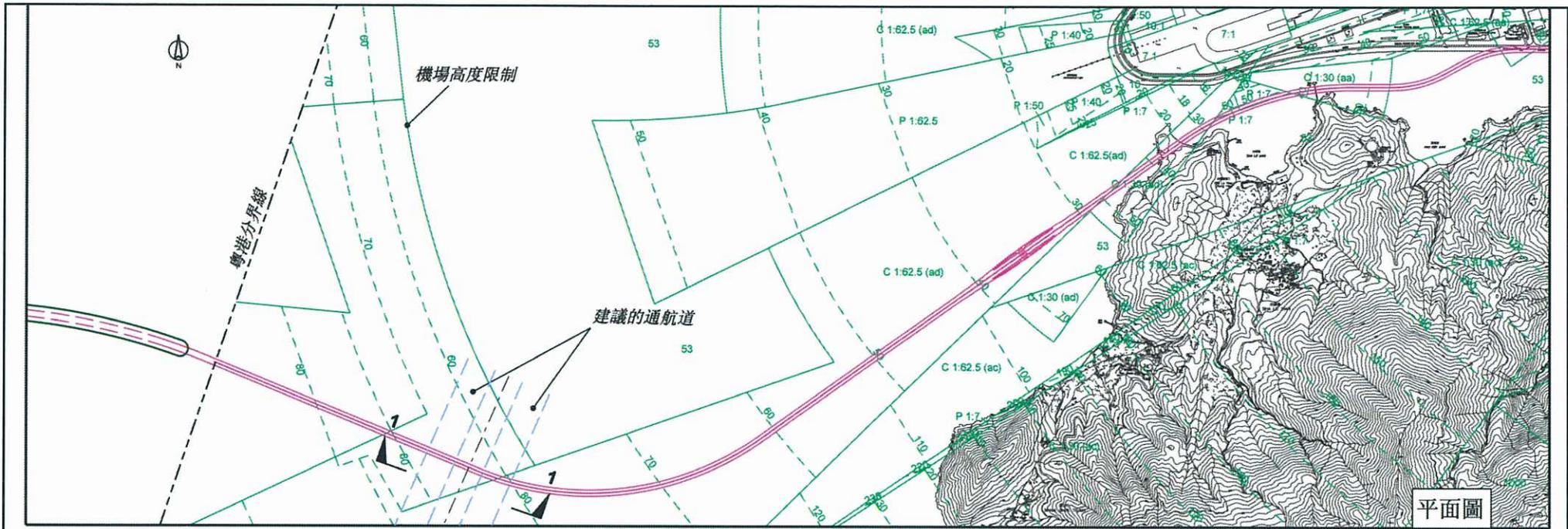
附圖四 香港接線隧道及地面道路部分的整體布置



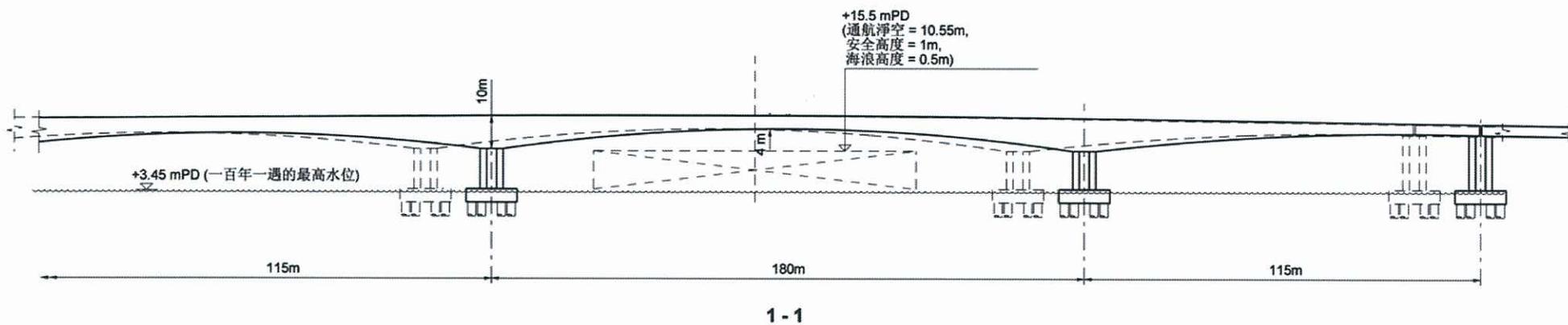
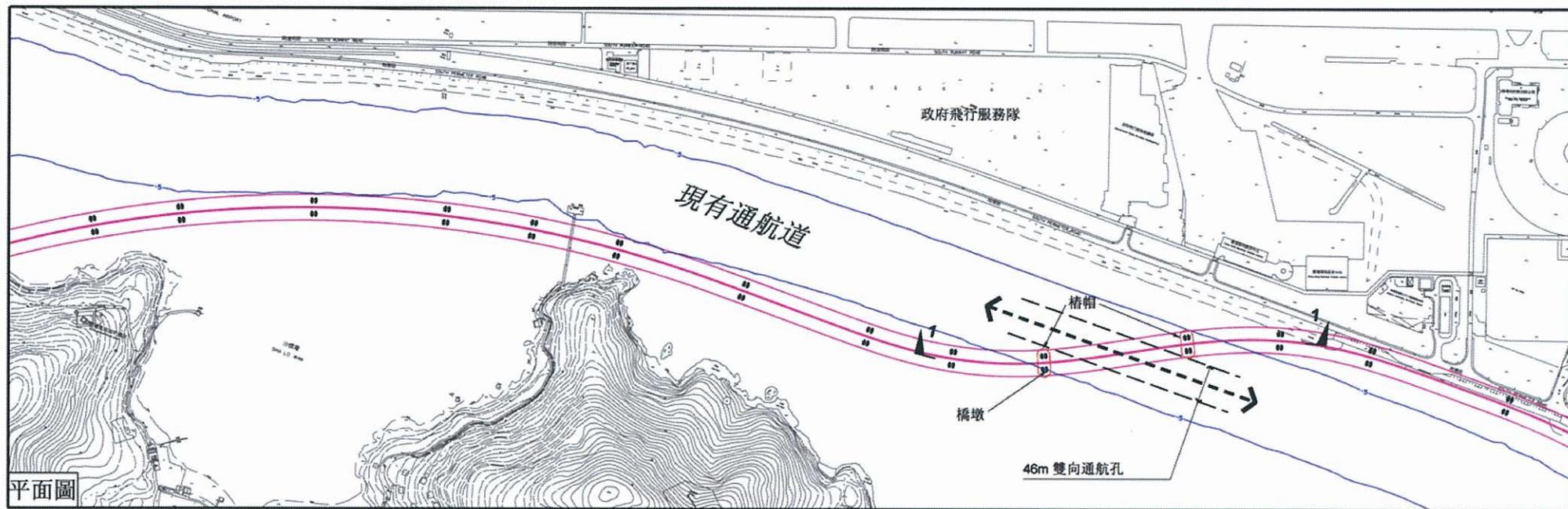
附圖五 香港口岸的整體佈局



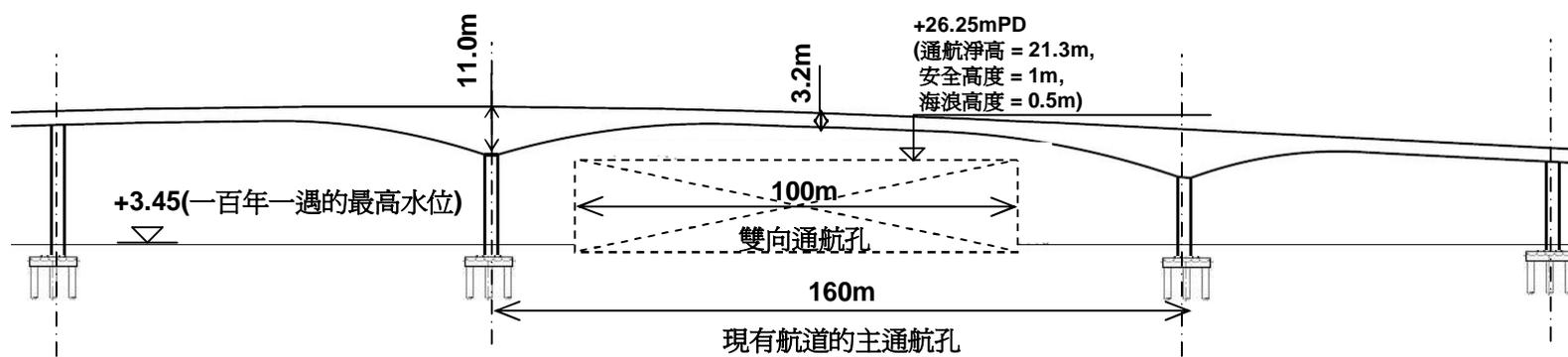
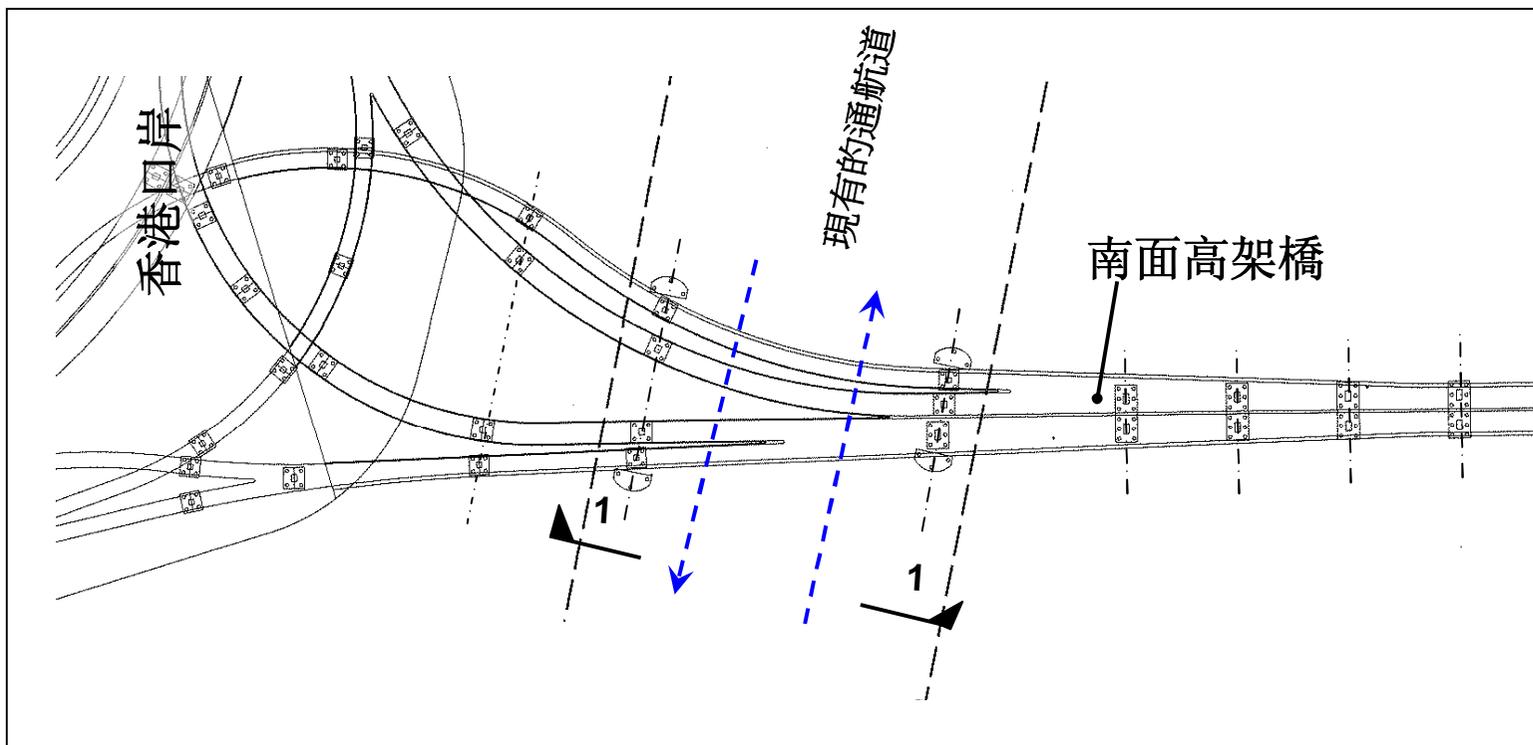
附圖六 屯門至赤鱸角連接路的示意走線



附圖七 機場島西面之通航孔橋



附圖八 機場水道之通航孔橋



1-1
通航孔橋立面圖

附圖九 屯門至赤鱸角連接路南面接線之通航孔橋