

資料文件

立法會交通事務委員會

港珠澳大橋

補充資料

目的

本文件載述有關港珠澳大橋(大橋)經濟效益評估和珠三角西部主要道路及發展計劃的補充資料。

背景

2. 二零零八年五月十六日立法會交通事務委員會會議上，我們向委員進一步講述大橋的行車量預測和經濟效益、政府分擔大橋建造費用的補貼，並提供大橋施工前工作所需費用更為詳盡的分項數字。會上我們承諾向委員提供有關大橋經濟效益更多資料及珠江西部主要道路及發展計劃的資料。

行車量預測

3. 行車量預測是評估大橋對三地政府的經濟效益的分配和數量的

一個主要因素，用以評估大橋經濟上的可行性。有關行車量預測亦用於評估大橋的財務可行性。大橋項目採用符合一貫國際慣例的四階段運輸模型進行預測旅客流和車流。四個階段分別為行程誘發量的推算、行程分佈分析量、運輸模式選擇及行程分配。四階段運輸模型採用有系統的方法去分析研究區內人口、就業、經濟增長、運輸網絡、行程時間、運輸費用等等的複雜特質，從而推算出旅客和車輛的流量。

4. 交通預測量的估算是基於跨境私家車輛配額制度維持不變的假設下估算出來，預測大部份的跨境行程都是由香港居民製造的。例如報告估計在二零二零年，使用港珠澳大橋的私家車便有約六成是來自香港，而內地及澳門則分別佔約23%及17%。

大橋的效益

5. 根據四階段運輸模型所作出的行車量預測的結果，顧問在“有大橋項目”與“沒有大橋項目”的兩種情況下評估了交通費用的節省、旅客節省的時間值、大橋項目為三地帶來的交通量，以及陸路貨運減省的時間值等效益。在分攤各項效益時顧問已考慮了乘客的屬地與及貨運車輛的起止點。以20年期計算大橋項目在香港方面的經濟內部回報率為8.8%，而以40年期計算，則為12%。

珠三角西部主要道路圖及發展計劃

6. 我們附上珠三角西部主要道路圖及發展計劃給予委員參考。港珠澳大橋將會連接到珠江三角西部現有及擬建的公路網絡，包括向西將會連接上粵西沿海高速，與及向北連接到江珠高速、京珠高速及廣珠西線等幹道，大橋亦會利便旅客及車輛到達珠三角西部多個不同的工業區、高新技術發展區及保稅區。

運輸及房屋局

二零零八年五月二十日