

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



**Transport and  
Housing Bureau**  
**Government Secretariat**  
**Transport Branch**  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 20/5591/92  
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8186  
傳真號碼 : 2868 5261

香港  
中區立法會道一號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處議會事務部  
(經辦人：薛鳳鳴女士)  
(傳真：2978 7569)

薛女士：

## 財務委員會

870TH—十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究

### 補充資料

在 2018 年 4 月 6 日財務委員會會議上，有委員要求政府就編號 870TH—十一號幹線可行性研究的撥款申請，提供補充資料。現提交所需的資料供委員參閱。

**(a)和(f)(ii) 就本研究的撥款申請所進行概括性交通評估**

正如我們在 2017 年 12 月 11 日致工務小組委員會的補充資料中所述，由於我們將會在本項目的可行性研究內探討十一號幹線較具體的細節（例如走線、出入口位置、隧道或跨海大橋路段、接駁其他道路的交通安排等），因此，我們現階段只能就工務小組委員會文件中已提及的主要幹道（即屯門公路、大欖隧道和汀九橋）進行概括性評估，以預測 2031 年及 2036 年的行車量，而未能進一步評估其他幹道（例如青馬大橋）行車量預測。如本項目撥款獲得立法會財務委員會批准，我們日後會在十一號幹線可行性研究中進行較詳細的交通影響評估。

**(b) 十一號幹線可行性研究內有關青衣至大嶼山連接路的招標內容**

當獲得財務委員會批准所需撥款後，路政署將盡快展開研究。十一號幹線可行性研究的招標文件內已包括有關青衣至大嶼山連接路的內容，清楚說明顧問需研究青龍橋（屬於十一號幹線的一部分）連接青衣至大嶼山連接路的方案。相關招標文件條文節錄於附件一（只備英文版本）。

**(c)和(g)(iii) 截至 2018 年 4 月，擬議可行性研究將覆蓋的範圍**

正如我們在本年 4 月 6 日的財務委員會會議上所述，我們已於 2018 年 1 月 5 日提交給工務小組委員會的補充資料中表明會在十一號幹線可行性研究內一併探討是否有需要規劃青衣至大嶼山連接路，當中會包括研究由十一號幹線接駁到青衣至大嶼山連接路的交通方案，讓由新界西北往市區的車流於駛經十一號幹線後，可選擇不需駛經北大嶼山公路/青嶼幹線，直接使用青衣至大嶼山連接路前往市區（見附件二）。

根據現時的初步概念，青衣至大嶼山連接路最終將連接昂船洲大橋。日後當有關道路完成後，新界西北的車輛將可透過十一號幹線、青衣至大嶼山連接路，直接使用現有的昂船洲大橋（而無須經過現有青衣區的道路）、青沙公路和西九龍公路，前往西九龍一帶，亦可進一步選擇使用西區海底隧道前往香港島。因此，青衣至大嶼山連接路提供便捷通道連接市區主要幹道，並不會對青衣區的交通造成影響。

因應委員較早前的要求，我們在 2018 年 2 月 12 日提交予工務小組委員會的補充資料中已附上約十年前完成的《青衣至大嶼山連接路—可行性研究》報告（只有英文版本）供委員參閱。基於此研究是在約十年前完成，報

告的部分內容（包括人口及就業規劃、道路網絡、法例要求、接駁到市區的道路及其他前設等）已經過時，不再適用。然而，在進行十一號幹線可行性研究時，作為背景資料，顧問仍會參考這份報告中適用的部分資料。

正如我們在2018年4月6日的財務委員會會議上表示，十一號幹線的可行性研究會包括探討推展項目的時間表。假如研究能確立青衣至大嶼山連接路的需要，以及顯示青衣至大嶼山連接路需要與十一號幹線同時落成的話，我們會著手進行相關的推展工作，積極爭取資源，以同步完成十一號幹線及青衣至大嶼山連接路為目標。

就2017年3月的立法會交通事務委員會會議上通過的動議，正如我們在2017年6月15日提交予交通事務委員會的補充資料中表示，我們會把十一號幹線的分支路連接至青山公路的建議納入十一號幹線的可行性研究範圍內。另一方面，因應元朗區議會於2018年2月通過的動議，我們亦已向元朗區議會表示，我們在進行十一號幹線的可行性研究時，會參考最新的發展參數及規劃，包括元朗南一帶的發展和道路安排，以及持份者的意見，例如元朗區議會提出有關公庵山隧道的建議。當研究有初步結果時，我們會適時諮詢相關的區議會及持份者。

至於有關收費方面的意見，我們會在十一號幹線可行性研究中探討十一號幹線不收費與收費兩者的可行性及影響。

如本項目撥款在 2018 年上半年獲得立法會批准，我們會盡快展開十一號幹線可行性研究，預期在 2020 年底完成。可行性研究完成後可因應議員的要求公開報告內容。

至於興建其他交通基建(例如接駁新界西北至市區的重型鐵路)的構思，我們會另行在《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》中探討本港交通基建網絡的策略及長遠規劃，以供日後進行項目層面上的可行性研究。

#### **(g) (i) 昂船洲大橋現時的車流量數據**

運輸署以 2016 年交通統計年報的資料作估算，昂船洲大橋<sup>1</sup>東行和西行方向於 2016 年早上繁忙時間的行車量 / 容車量比率<sup>2</sup>分別約為 0.4 和 0.3，表示尚有剩餘承載容量。

---

<sup>1</sup> 由於 2016 年交通統計年報並沒有昂船洲大橋的流量資料，其行車量是根據 2016 年南灣隧道的實際流量估算出來。

<sup>2</sup> 行車量 / 容車量比率是一個反映繁忙時間道路交通情況的指標。行車量 / 容車量比率若低於 1，表示情況可以接受。高於 1 則表示交通開始輕微擠塞。1 至 1.2 表示擠塞情況尚可控制。高於 1.2 則表示情況轉趨嚴重。

## (ii) 青衣油庫和青衣西南填海發展的時間表

根據發展局的資料，青衣西南現時存有不少工業設施及油庫等潛在危險裝置，對填海土地的發展構成很大的限制。如要在青衣西南填海發展，需要先研究搬走這些潛在危險裝置的可行性及尋找可能的調遷地點，而搬遷這些設施並不容易。政府目前未有具體的填海研究計劃及發展時間表。

至於委員要求的其餘資料，我們會繼續跟進，盡快回應。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

副本抄送：

發展局局長 (經辦人：鄭毓文先生) (傳真：2810 8502)

路政署署長 (經辦人：盧國華先生) (傳真：2714 5222)

運輸署署長 (經辦人：蕭健民先生) (傳真：2824 0433)

2018年4月11日

**Route 11 (Between North Lantau and Yuen Long) – Feasibility Study**

- 6.5.6 The Consultant shall evaluate and prepare a Working Paper for each of the connecting slip roads between the alignment options of the Project with other roads as follows: -
- The options of connecting both northbound and southbound carriageways of Tsing Lung Bridge with the eastbound and westbound carriageways of Tsing Yi-Lantau Link with slip roads.



註：十一號幹線可行性研究會探討於星形位置設置交匯處的可行性，讓由新界西北往市區的車流於駛經十一號幹線後，可選擇直接使用青衣至大嶼山連接路前往市區，無須駛經北大嶼山公路。