

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 日和 2018 年 4 月 13 日的財務委員會會議上，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。郭家麒議員和周浩鼎議員也分別在 2018 年 4 月 9 日和 4 月 10

日致函財務委員會主席，要求政府提供補充資料。我們已在 2018 年 4 月 11 日提供大部份的補充資料，現綜合提交其餘的資料供委員參閱。

**(1) 十一號幹線可行性研究招標文件內有關青衣至大嶼山連接路以外的其他主要相關內容**

路政署在十一號幹線可行性研究的招標文件中，已要求顧問公司研究多個與十一號幹線接駁安排的可行性，包括十一號幹線與青衣至大嶼山連接路的連接、青龍橋與構思中的北大嶼山 P1 路的連接、大欖涌隧道與屯門公路的連接等。此外，招標文件也要求顧問公司研究大欖涌隧道與青山公路、青龍橋與屯門公路，以及青龍橋與青山公路等連接安排。

**(2) 屯門至赤鱗角連接路的交通影響評估報告以及港珠澳大橋車流量預測**

有關屯門至赤鱗角連接路的交通影響評估報告以及港珠澳大橋車流量預測的資料，我們已在本年 1 月 16 日及 4 月 26 日分別向工務小組委員會及財務委員會提交補充資料，見立法會文件編號 PWSC75/17-18(02) 和 FC245/17-18(01)。相關資料節錄如下：

**屯門至赤鱗角連接路**

屯門至赤鱗角連接路於 2021 年早上繁忙時段

估計的使用率如下：

	高峰流量 (每小時客車架次)
屯門至赤鱸角連接路- 北面	北行：1,000
	南行：1,600
屯門至赤鱸角連接路- 南面	北行：2,300
	南行：3,000

### 港珠澳大橋

港珠澳大橋快將開通，現時就大橋通車初期的車流量作預測已沒有太大的實質意義。概括來說，由於大橋香港口岸座落大嶼山，毗鄰香港國際機場，預計將會成為粵港澳三地的交匯點。隨著粵港澳大灣區（大灣區）的發展，我們預期大橋會發揮促進珠三角西部以至大灣區內人員、資金、技術等流動的重要作用。政府會密切留意大橋的用量，並會在有需要時考慮推行適當的措施，以發揮大橋最大的效益。至於大橋的中長期車流估算，三地聘請的顧問預測於 2030 年及 2037 年，每日分別會有約 29,100 架次及約 42,000 架次行經大橋；而每日客流量則分別為 126,000 及 175,000 人次。不過，由於上述中長期預測的年期距今仍有十至二十年，因此或會受三地的實際發展、新規劃等種種外在因素影響而有所改變。

至於大橋的車流量估算報告，由於報告由三

地政府共同委聘的顧問研究，當中內容並不只涉及香港特區，我們未能單方面提供有關報告。

**(3) 未來新界西北發展帶來的新增人口數目、屆時該區適齡就業人口比例及數目、勞動參與率和新增的就業職位數目**

運輸署就本研究撥款申請進行了概括性交通評估，並根據規劃署提供的最新規劃資料及利用運輸模型，估計於 2036 年新界西北及北大嶼山因上班而產生的出行人次及車流，當中考慮了新增適齡就業人口及出行比率（包括當區、毗鄰區域及市區的出行比率）。根據運輸署的估計，在 2036 年由新界西北往市區上班的出行人次將由現時每天約 17 萬人次增加約 24% 至 2036 年每天 21 萬人次。因此，我們有必要增加新界西北前往市區方向的道路連接。

**(4) 十一號幹線可行性研究內有關研究青衣至大嶼山連接路的費用**

由於十一號幹線可行性研究的範圍已包括探討是否需要規劃青衣至大嶼山連接路，因此十一號幹線的可行性研究項目的撥款已包含研究青衣至大嶼山連接路交通需求的費用，而沒有就研究青衣至大嶼山連接路的交通需求作出分項。

(5) 有關十一號幹線可行性研究與青衣至大嶼山連接路、《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》、及東大嶼都會相互間的關係

我們在 2018 年 4 月 11 日提供的補充資料中(見立法會文件編號 FC221/17-18(02))，已清楚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。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。因此，我們亦在本年 4 月 11 日提交立法會財務委員會補充文件的附圖中，將青衣至大嶼山連接路的描述由「構思中較長遠方案」澄清為「規劃中」。至於約在十年前完成的《青衣至大嶼山連接路—可行性研究》報告，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。

而興建其他交通基建(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長遠規劃及策略，以供日後進行個別項目層面上的可行性研究。

至於東大嶼都會，我們在 2018 年 1 月 5 日所提供的補充文件（見立法會文件編號 PWSC63/17-18(01)）中已清楚表明，十一號幹線可行性研究，是因應預期新界西北發展直至 2036 年的新增人口所引致的交通需求而建議，此研究不會涵蓋擬議的中部水域人工島（包括東大嶼都會）的規劃及發展。換句話說，無論將來有沒有建議的東大嶼都會，十一號幹線本身仍有其必要。

(6) **《小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究-可行性研究》**

當局正按一貫做法，審視《小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究-可行性研究》的報告文本內容，以隱去商業或敏感資料，並預計於今年年中將報告文本放置於土木工程拓展署的可持續大嶼辦事處供公眾索閱，同時按議員要求提供副本予立法會供議員參閱。

(7) **有關前十號幹線以往的公眾意見和基本工程儲備基金項目 6738TH「十號幹線-由北大嶼山至元朗公路-南段的詳細設計」的查詢**

前十號幹線的研究和設計是於十多年前進行，未必能切合現時的規劃及發展，因此十一號幹線的具體走線需要在可行性研究內再作研究後才能確定。在進行十一號幹線的可行性研究時，我們會參考最新的發展參數及規劃，以及持分者的意見，包括檢視當年推展前十號幹線期間所收集的意見。當研究有初步結果後，我們會適時諮詢相關的區議會及公眾。

至於有關基本工程儲備基金項目 6738TH「十號幹線-由北大嶼山至元朗公路-南段的詳細設計」的查詢，我們回覆如下：


(i) 項目 6738TH「十號幹線—由北大嶼山至元朗公路—南段的詳細設計」(前十號幹線)目前的開支，是關於政府在 2000 年就前十號幹線北大嶼山至青龍頭一段的詳細設計工作所簽訂的顧問合約。由於該顧問合約提早終止，因此一直需要以調解方式解決合約雙方之爭議。該筆開支是用於支付顧問合約結算帳目的費用。

(ii) 2017-18 及 2018-19 財政年度在 6738TH 項下預留的預算開支，是用於支付上述顧問合約結算帳目的費用。該預算開支包括進行獨立專家評估的費用、就顧問公司的申索徵詢法律意見的準備金，以及用以支付顧問合約尾數(包括應急費用)的款額。

(iii) 若顧問公司的申索能在 2018-19 年度內解決，則政府將可就 6738TH 項目下為前十號幹線簽訂的顧問合約在同一個財政年度內結算帳目。

(iv) 項目 6738TH 及 6870TH 為兩個不同的項目，前者與前十號幹線南段的詳細設計有關，而後者則是為十一號幹線可行性研究而新增的項目。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

副本抄送：

土木工程拓展署署長 (經辦人：陳尚希先生) (傳真：2577 5040)

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：林秀生先生) (傳真：2824 0433)

2018 年 5 月 23 日