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: 盧慧欣女士)
(傳真 : 2978 7569)

盧女士:

工務小組委員會

870TH－十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究

補充資料

就編號 870TH－十一號幹線的可行性研究的撥款申請，朱凱廸議員在 2018 年 1 月 8 日致函本局及工務小組委員會主席，要求政府提供補充資料。本局現回覆如下:

(一) 我們理解議員希望盡早取得補充資料的要求，但由於要求的資料可能涉及其他政策或工程項目，需要向其他政策局或部門查詢，收集和核實相關的資料需時，希望議員諒解。我們亦盡量按議員不同的要

求提供補充資料，然而由於部分要求或有重疊，因此以綜合形式處理會較為清晰。

（二） 興建中的屯門至赤鱲角連接路是日後往來新界西北和機場及東涌之間的最直接路線，可縮短新界西北往來機場及東涌的行車時間。至於十一號幹線，則是因應新界西北的發展，提供由新界西北往返九龍的新增交通需求而作出的規劃，它的走線是朝九龍方向伸延。當往來新界西北和機場及東涌的交通使用屯門至赤鱲角連接路後，會有助騰出現有道路(包括屯門公路、北大嶼山公路、青嶼幹線及汀九橋等)的部分容車量。另外，路政署現正就屯門西繞道進行勘測研究，研究包括檢視環境、交通(包括車流)等多方面的影響評估，以助推展屯門西繞道項目。根據目前最新的行車量預測，當屯門至赤鱲角連接路啟用後，即使屯門西繞道已經建成，屯門公路、大欖隧道及汀九橋至 2036 年左右於繁忙時間的擠塞情況將轉趨嚴重。因此，確有需要在現階段探討十一號幹線的可行性。

(1) 屯門至赤鱲角連接路的最新進展

屯門至赤鱲角連接路之走線見**附件一**。路政署就屯門至赤鱲角連接路工程作全面檢討後，於 2017 年 3 月公布，預計南面連接路和北面連接路最快分別於 2019 年上半年及 2020 年完成。現時，路政署表示兩段連接路工程進度符合預期。

(2)屯門西繞道的進度

就屯門西繞道，路政署過去幾年就走線、出入口及設計等建議多次諮詢持分者。經綜合各方意見及進一步規劃後，路政署於 2016 年下半年向屯門區議會、元朗區議會及相關鄉事委員會介紹最新建議走

線方案(見**附件二**)，該方案將連接屯門至赤鱲角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接青田路。由於最新建議的走線與數年前考慮的走線相比牽涉大幅度的修訂，政府需要聘請專業工程顧問就新建議的走線方案進行勘測研究，並檢視環境、交通等多方面的影響評估。

路政署已於 2017 年 10 月展開屯門西繞道進一步勘測研究及初步設計工作。研究工作包括檢視走線及接駁點的詳細佈局、附屬設施的安排、就環境、交通（包括車流）、土地等多方面的影響進行評估，亦會檢視屯門西繞道工程的建造費用、推展安排及時間表。預計勘測研究需時約兩年，路政署會待研究有初步結果後再進行地區諮詢。

(3)屯門至赤鱲角連接路的車流估算

屯門至赤鱲角連接路於 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)
屯門至赤鱲角連接路-北面	北行 ：1,000
	南行 ：1,600
屯門至赤鱲角連接路-南面	北行 ：2,300
	南行 ：3,000

(4)屯門至赤鱲角連接路預期收費

根據現時的構思，屯門至赤鱲角連接路南面連接路並不會收費。屯門至赤鱲角連接路北面連接路的收費尚在研究。根據現行收費政策，政府收費隧道及道路的隧道費或使用費，均以「收回成本」和「用者自付」原則而釐訂。政府在釐訂隧道及道路的收費時，會考慮一系列因素，包括交通管理、用於

提供有關隧道及道路的成本、替代路線的收費水平、公眾負擔能力和接受程度等。任何收費建議，均須透過立法落實。

(5)由屯門及元朗往尖沙咀的行程比較

所需資料表列如下：

	哩程	行車時間(假設每小時70公里車速)[註1]	行車時間(假設每小時50公里車速)[註1]	道路收費[註2]
由屯門市中心經屯門至赤鱲角連接路至尖沙咀區	約41公里	約35分鐘	約49分鐘	暫時沒有資料
由屯門市中心經屯門公路至尖沙咀區	約30公里	約26分鐘	約36分鐘	$0
由元朗市中心經屯門西繞道[註3]、屯門至赤鱲角連接路至尖沙咀區	約48公里	約41分鐘	約58分鐘	暫時沒有資料
由元朗市中心經大欖隧道至尖沙咀區	約28公里	約24分鐘	約34分鐘	$44

註1：就現有的道路，由於實際行車時間會受到不同因素(例如當時道路是否繁忙、是否有臨時交通安排等等)所影響，因此較準確的估算做法是經行車時間調查以分析平均的行車時間，但由於我們沒有就相關路線中的現有道路進行行車時間調查，因此並沒有相關的資料。表中載列行車時間是在每小時70公里或50公里的車速假設下，所作的粗略估算。

註2：表中載列的是私家車的收費。由於屯門至赤鱲角連接路的收費尚未定案，而屯門西繞道仍在勘測研究中，因此未能提供途經相關路段的總道路收費。

註3：屯門西繞道的長度按附件二展示之最新走線估計。

雖然屯門至赤鱲角連接路將有效分流新界西北往返機場及東涌的交通流量，從上表可見，新界西北往返市區的交通如果取道屯門至赤鱲角連接路，無論屯門至赤鱲角連接路收費如何，其行車時間及距離相較現有道路均會大大增加，預計對駕駛者而言將不會是最優先選擇的路線。

(6)港珠澳大橋車流估算

港珠澳大橋快將開通，現時為大橋通車初期的車、客流量作預測已沒有太大的實質意義。港珠澳大橋香港口岸座落大嶼山，在地理位置上，連同毗鄰的香港國際機場，將會成為粵港澳三地的交匯點。加上粵港澳大灣區的發展，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，並會聯同另外兩地政府以及港珠澳大橋管理局研究適當措施，使港珠澳大橋的功用可以得到最大的發揮。

至於中長期大橋車流量的估算，粵港澳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。不過，由於上述中長期預測的年期距今有十至二十年，上述預測會受各地區的實際發展、新規劃等種種外在因素影響而產生變化。

(7)屯門至赤鱲角連接路於 2036 年的車流（2,700 架次及 2,500 架次）與 2008 年港珠澳大橋車流估算的關連

我們於 2017 年 6 月 15 日就十一號幹線可行性研究的撥款申請向交通事務委員會提供的補充文件中，有關屯門至赤鱲角連接路於 2036 年的車流預測，是就十一號幹線可行性研究的撥款申請進行的概括性交通評估而得出，當中已考慮港珠澳大橋的最新車流預測，而不是 2008 年的估算。

(8) 上述 2700 架次及 2500 架次是否屬屯門至赤鱲角連接路立項時的估算

屯門至赤鱲角連接路立項時的交通評估，是按早年的規劃數

據預計 2021 年屯門至赤鱲角連接路通車後的交通情況。

至於我們近期為十一號幹線可行性研究的撥款申請而作出的概括性交通評估，則是依據較近期的規劃數據而作出。按現時的概括性交通評估，於 2036 年，不論有沒有十一號幹線，屯門至赤鱲角連接路北面連接路的行車量/容車量比率均約為 0.7，表示交通情況可以接受。

（三）

（1）香港 2030+ 公開諮詢的結果

我們已把議員的查詢轉達發展局和規劃署跟進。

（2）十一號幹線是東大嶼規劃的交通基建的「斬件版本」？

我們重申，**十一號幹線並不是東大嶼規劃的交通基建的「斬件版本」**。我們一直明確指出，十一號幹線的可行性研究，是因應預期新界西北發展直至 2036 年帶來約 50 萬新增人口所引致的交通需求而建議，以紓緩連接新界西北的屯門公路、大欖隧道及汀九橋的交通。此可行性研究是根據目前直至 2036 年的規劃數據，旨在具體審視十一號幹線的走線和技術上的可行性，以及對各連接道路的交通影響。因此，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。**

（3）「連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究」的全文

土木工程拓展署表示仍在審視該報告文本，會於稍後時間按一貫做法，隱去商業或敏感資料後，將報告文本放於土

木工程拓展署可持續大嶼辦事處供公眾索閱，並按議員要求提供報告副本予立法會供議員參閱。

（四）青嶼幹線之收費

青嶼幹線自 1997 年啟用至今，收費從未調整。青嶼幹線按不同類別的車輛收取不同費用，以反映下列因素：

(i) 不同類別車輛佔用的路面和損耗道路的程度；
(ii) 為鼓勵市民使用公共交通工具而向私家車收取較高費用；及
(iii) 市民(包括機場員工和東涌居民)的接受程度及負擔能力。

政府每年會檢討收費隧道及道路的收費水平，當中會一併考慮收費對交通流量及經濟情況的影響，以及公眾的負擔能力和接受程度等因素。如檢討後認為有需要作出調整，政府會諮詢立法會交通事務委員會，然後通過修訂相關法例落實收費。

（五）三號幹線大欖隧道專營權結束後之收費水平及其影響

大欖隧道的專營權將於 2025 年結束。政府會在專營權臨近結束時研究並建議專營權結束後大欖隧道的收費水平。屆時會考慮如何可以調整大欖隧道的收費以分流屯門公路的交通。現階段未能評論專營權屆滿後的安排。但是，即使按照現時的收費水平，我們預計大欖隧道在 2031 年開始擠塞，到 2036 年在沒有十一號幹線的情況下，於繁忙時間的行車量／容車量比率更會上升至 1.3，表示擠塞情況嚴重。

（六）新界西北新增 50 萬人口的細項

（七）新界西北由現在至 2036 年的工商業土地、樓面面積及職位的增加

我們已把議員有關新界西北規劃的查詢轉達發展局和規劃署跟進。

（八）「減少車輛」政策研究的進度

政府正按部就班推行交通諮詢委員會於《香港道路交通擠塞研究報告》內建議的十二項短、中及長期措施，包括研究控制私家車增長的措施，並已開展商用車輛泊車位顧問研究，以期制定合適措施配合商用車輛的泊車需求。

（九）十一號幹線分開不同部分進行？

十一號幹線的可行性研究範圍包括確定工程技術可行性、制定工程實施策略、走線方案研究、交通影響評估、對港口運作及海上交通的影響與安全的研究及其他影響評估、初步環境評審、諮詢持份者和公眾，及進行相關的工地勘測工程。上述各項研究範圍的結果，均會影響十一號幹線的走線方案及其可行性，所以各項研究必須整合地一併進行，以確立該幹線的建議方案及其可行性。至於十一號幹線日後如何連接市區的道路網絡，我們也會在研究十一號幹線時一併探討是否有需要規劃青衣至大嶼山連接路。

在十一號幹線可行性研究進行期間，當研究有初步成果時，我們會適時諮詢相關的區議會及持份者，以汲納他們的意見在研究之

內。當可行性研究完成後，我們會向立法會匯報。若決定繼續推展十一號幹線，我們將會按既定程序，進行勘查研究、詳細設計研究、以至施工，並會分階段向立法會申請所需的撥款。

運輸及房屋局局長

(梁世豪 代行)

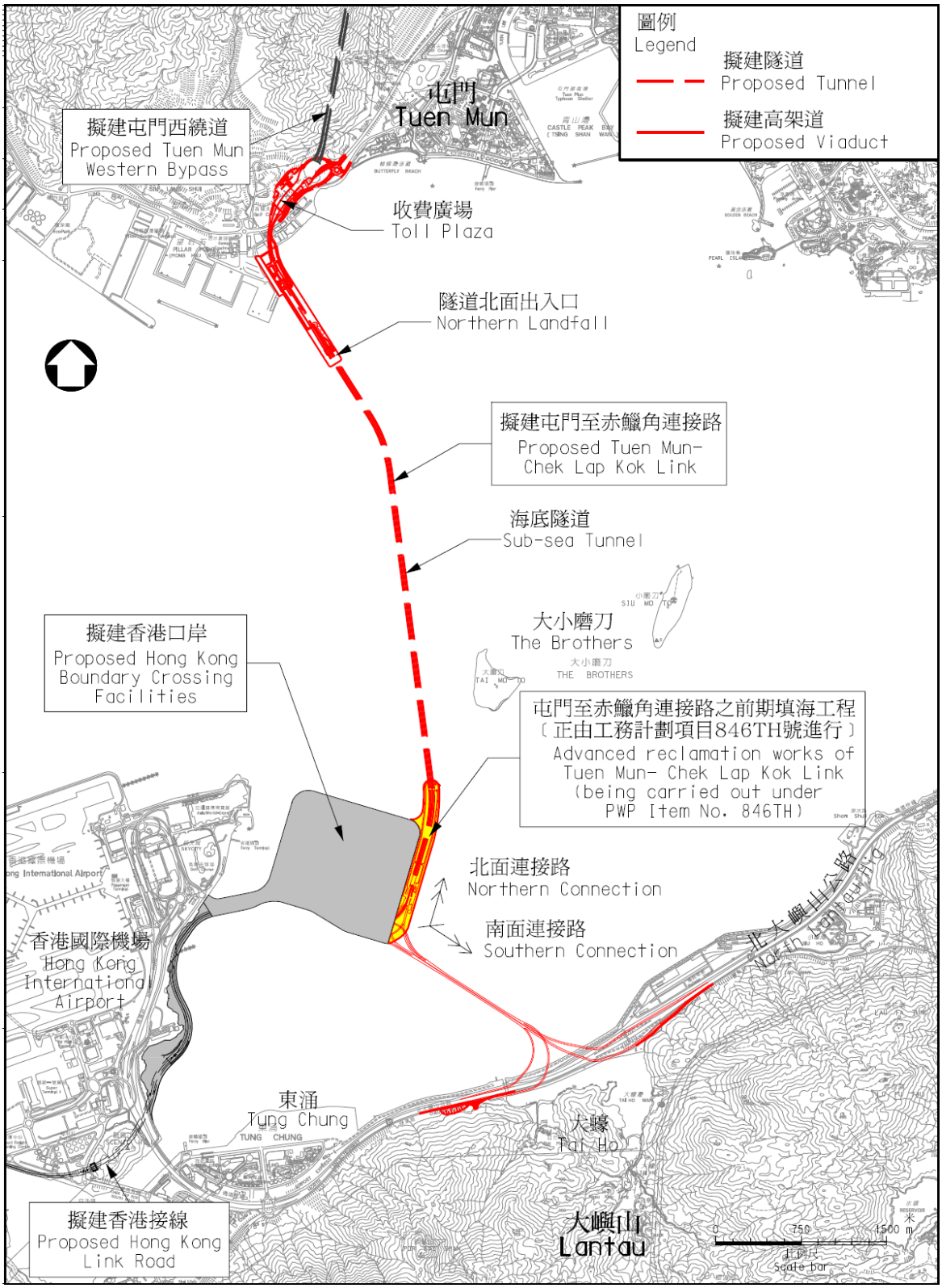
副本抄送：

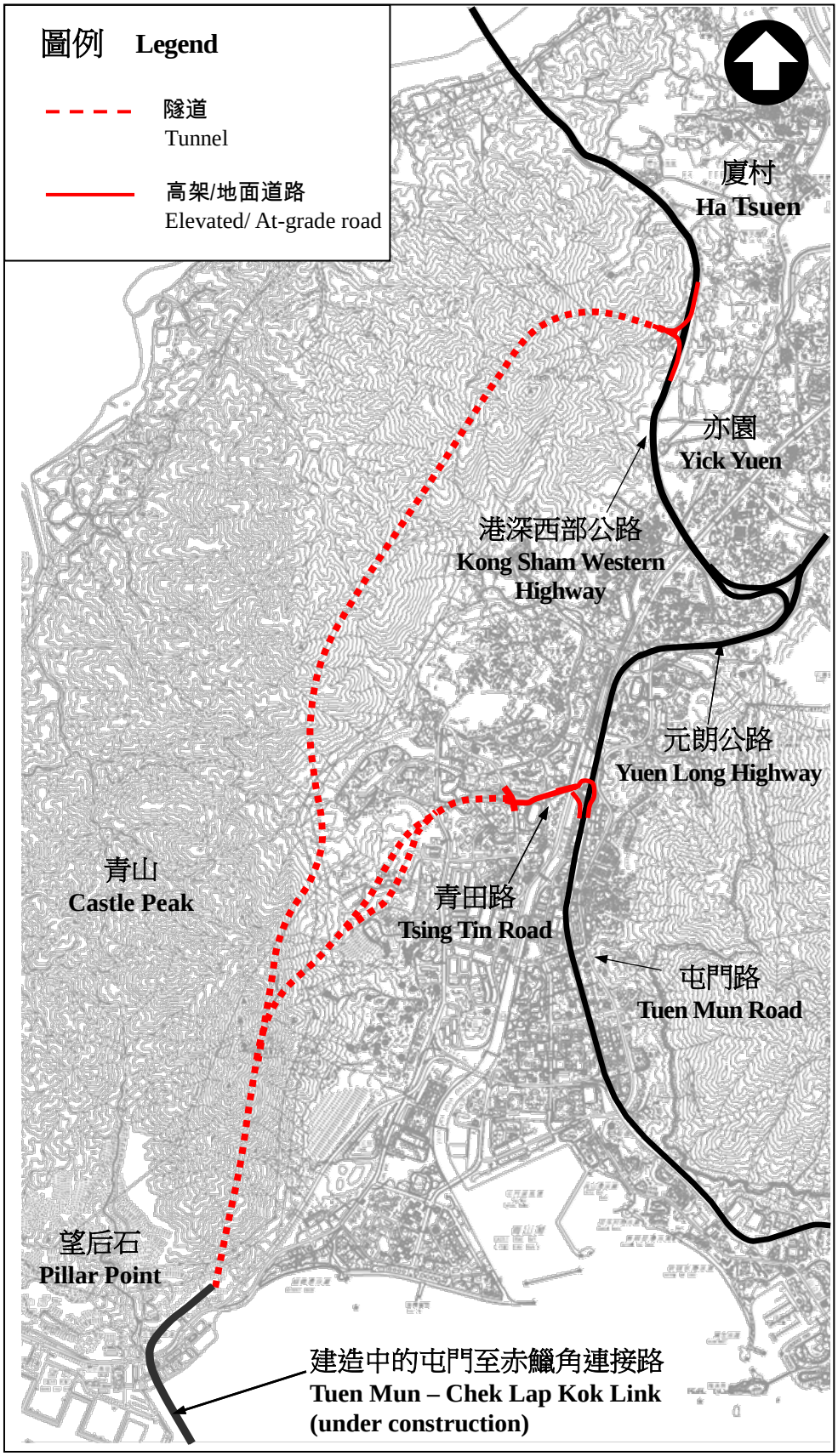
發展局局長	(經辦人: 莊丹娜女士)	(傳真：2868 4530)
	(經辦人: 黃衍佳先生)	(傳真：2801 5620)
路政署署長	(經辦人: 盧國華先生)	(傳真：2714 5222)
運輸署署長	(經辦人: 林秀生先生)	(傳真：2824 0433)
土木工程拓展署署長	(經辦人: 朱智強博士)	(傳真：2577 5040)
規劃署署長	(經辦人: 劉寶儀女士)	(傳真：2868 4497)

2018 年 1 月 16 日

附件一
Enclosure 1

屯門至赤鱲角連接路
Tuen Mun – Chek Lap Kok Link



附件二
Enclosure 2

屯門西繞道最新建議走線
Tuen Mun Western Bypass – Latest Recommended Alignment