



守護大嶼聯盟

SAVE LANTAU ALLIANCE

致：立法會發展事務委員會主席及各委員

有關：工務計劃項目第 782CL 號 - P1 公路(大蠔至欣澳段)的工程研究的意見

得悉發展局土木工程拓展署於 2020 年 1 月 20 日各立法會發展事務委員會申請工務計劃項目第 782CL 號 - P1 公路(大蠔至欣澳段)的工程研究的撥款申請，守護大嶼聯盟反對上述項目的申請，理由如下：

政府表示提升 P1 工程項目原因，主要是：

- 減輕北大嶼山公路的交通壓力；
- 配合北大嶼山的房屋及經濟發展，和
- 提升北大嶼山交通網絡的抗禦力。

守護大嶼聯盟認為，

- 這項目可視為明日大嶼人工島交通網絡分拆上馬的項目。注意，擬議中的 P1 公路東至青馬大橋，擬議中的 11 號幹事預算網絡相連接，若不增加往外的道路(天橋)接駁，青馬大橋不能負荷。政府至今沒有說明相關新增的道路如何連接市區，若無接駁走線的考慮，根本無辦法解釋 P1 公路效益。因此，陽謀極有可能是米已成炊，焗起路經交椅洲(即明日大嶼人工島)；
- 根據 2007 年 7 月 9 日的立法會文件有關新界西北交通及運輸基建檢討，提出 4

各個公路項目的組成部分	
方案 1	<ul style="list-style-type: none"> 藍地隧道 掃管笏交匯處 大欖涌隧道 青龍大橋以及屯門公路和北大嶼山公路的交匯處 深水角至欣澳的大嶼山 P1 號公路
方案 2	<ul style="list-style-type: none"> 屯門西繞道 屯門至赤鱗角連接路
方案 3	方案 3A
<ul style="list-style-type: none"> 屯門東繞道 	
<ul style="list-style-type: none"> 掃管笏至青龍頭的一段屯門公路擴闊為雙程四線行車 	<ul style="list-style-type: none"> 掃管笏至小欖的一段屯門公路擴闊為雙程四線行車
<ul style="list-style-type: none"> 青龍大橋以及屯門公路和北大嶼山公路的交匯處 	<ul style="list-style-type: none"> 屯門至大嶼山連接路以及屯門公路和北大嶼山公路的交匯處
<ul style="list-style-type: none"> 深水角至欣澳的大嶼山 P1 號公路 	

各個方案的位置載於附件 3 至附件 6。

34-35 點)。最後建議採用方案 2，即屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路方案。換言之，根據 2007 年的新界西北交通及運輸基建檢討，即使從「極長遠」的角度，

個(包括 3 及 3A)方案中，結論係：相比之下，方案 3 及 3A 不及方案 2 有效地提供直通機場的替代路線，亦不能達到方案 1 的分流作用，減少駛經屯門公路的車輛。門東繞道加上屯門公路擴闊的路段會對區內新建道路造成限制，因此，從「極長遠」的角度而言，方案 3 及 3A 在擴展日後往市區方向的公路網方面的靈活程度低於另外兩個方案。(請參閱文件新界西北交通及運輸基建檢討¹第

¹ <https://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/papers/tp0709cb1-2023-5-c.pdf>

P1 號公路方案在擴展日後往市區方向的公路網方面欠缺靈活程度，政府當年也自我否定 P1 方案，現在重提舊事，昨非今是，居心叵測。

3. 屯門至赤鱸角連接路開通之後，理應減少青嶼幹線往屯門元朗方向的車輛，以致青嶼幹線可以騰出空間應付相應的發展。
4. 政府聲稱 P1 公路可以作為提升北大嶼山交通網絡的抗禦力。屯赤連接路已可達到目的，無必要再另起公路。
5. 守護大嶼聯盟要求發展局提供以下資料

5.1 根據運輸及房屋局於 2018 年 1 月 16 日向立法會提交文件，交代在 2021 年，屯門至赤鱸角連接路通車之後，早上繁忙時段的交通流量。局方估計，南面連接路的北行流量為每小時 2,300 架次，南行為 3,000 架次；北面連接路方面，北行流量為 1,000 架次，南行為 1,600 架次。請問有沒有最新的行車流量的估算？若有，請提供。

5.2 請提供最近五年經青馬大橋的車流量，及北行線(即經汀九橋)來回的車流量

5.3 P1 公路方案的需要可能與港珠澳大橋通車有關，對於港珠澳大橋的流量，政府重申大橋快將開通，再為大橋通車初期作車、客流量預測「已沒有太大實質意義」。中長期的估算方面，三地政府委託的顧問預測，2030 年會有 2.9 萬架次使用大橋，而 2037 年則預料有 4.2 萬架次。翻查政府於 2008 年提交的文件，2030 年交通流量預測幅度為 2.7 萬架次至 3.8 萬架次；2035 年則是 3.5 萬架次至 4.9 萬架次。²運輸局在研究屯門赤鱸角連接路是否有考慮「港珠澳大橋」通車後車流量的因素？若有，請問當時車流量的估算？估算有多少車流會使用屯門至赤鱸角連接路？又估算有多少車流會使用青嶼幹線？港珠澳大橋於 2018 年 10 月 24 日通車，請問至今每月往來方向的車流量有多少？現時港珠澳大橋已通車，車流量多少，與政府的估算有沒有落差？中長期的流量估算有沒有調整，若有為何？

基於以上原因，守護大嶼聯盟反對有關項目的撥款申請，並要求發展局提供上述提問的資料。

守護大嶼聯盟謹啟

2020 年 1 月 20 日

²屯門至赤鱸角北接連路或收費 政府：非新界西北往市區優先路線
<https://www.hk01.com/%E7%A4%BE%E6%9C%83%E6%96%B0%E8%81%9E/150061/%E5%B1%AF%E9%96%80%E8%87%B3%E8%B5%A4%E9%B1%B2%E8%A7%92%E5%8C%97%E6%8E%A5%E9%80%A3%E8%B7%AF%E6%88%96%E6%94%B6%E8%B2%BB-%E6%94%BF%E5%BA%9C-%E9%9D%9E%E6%96%B0%E7%95%8C%E8%A5%BF%E5%8C%97%E5%BE%80%E5%B8%82%E5%8D%80%E5%84%AA%E5%85%88%E8%B7%AF%E7%B7%9A>