

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 1/4661/00
來函檔號 Your Ref.

Tel: 2189 2188
Fax : 2136 8016

香港中區
昃臣道 8 號
立法會大樓
交通事務委員會秘書
麥麗嫻女士
(傳真號碼：2869 6794)

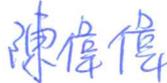
麥女士：

港珠澳大橋

二零零九年四月二十四日，委員在交通事務委員會的會議上討論標題所述事宜時，要求當局提供有關有關港珠澳大橋車輛流量預測的補充資料，以及有關在大嶼山西北一帶一些發展計劃的最新情況和時間表。

2. 所須的補充資料已在附件內。煩請把本函轉交交通事務委員會及工務小組委員會各委員傳閱，以供參考。

運輸及房屋局局長

(陳偉偉  代行)

副本送：路政署 (經辦人：韋志成先生)
財經事務及庫務局 (經辦人：林靜雅女士)

二零零九年五月四日

有關港珠澳大橋車輛流量預測及 在大嶼山西北一帶一些發展計劃的最近情況和時間表

簡介

本文件載述有關港珠澳大橋(大橋)車輛流量預測的補充資料，以及有關在大嶼山西北一帶一些發展計劃的最新情況和時間表。

背景

2. 2009 年 4 月 24 日，我們向立法會交通事務委員會（委員會）建議：

- (a) 申請撥款 90 億 4,650 萬元（按付款當日價格計算），以支付香港特區政府為港珠澳大橋主橋進行詳細設計和建造所須分擔的費用；及
- (b) 申請撥款 6 億 2,190 萬元（按付款當日價格計算），為港珠澳大橋香港口岸進行詳細設計和工地勘測。而香港口岸將位於赤鱸角機場島東北面對開水域填海的位置。

3. 委員會對這兩項撥款申請表示支持，同時亦要求當局提供有關大橋車輛流量預測的補充資料，以及提供有關在大嶼山西北一帶一些發展計劃，主要是物流園和東涌新市鎮的最新情況和時間表。

車輛流量預測

車輛流量及大橋收費預測

4. 2008 年 5 月 16 日的委員會文件[編號 CB(1)1520/07-08(01)]已指出大橋的車輛流量預測會因跨境車輛配額制度和收費水平的

不同假設而異。大橋的工程可行性研究報告（工可）預計，在 2016 年，大橋的車輛流量將會介乎每天 9,200 至 14,000（中位數 11,600）架次之間；到 2035 年，車輛流量預計會上升至每天 35,700 至 49,200（中位數 42,450）架次之間。正如該文件所強調，上述的車輛流量估算事實上非常保守的，既假定目前跨境私家車配額制度維持不變，也是基於當時大橋主橋工程仍然尋求私人投資、按「建造、營運及移交」專營權的模式招標承辦，以及三地政府分擔主橋的資金差額的方式以落實項目之下而作出估算的。

5. 當局在去年 12 月 19 日的委員會會議上亦表示，大橋的工可曾探討若干個收費方案。其中一個方案是私家車的收費水平介乎人民幣 100 元至 200 元之間，而貨車則介乎人民幣 200 元至 300 元之間。此等收費水平也是依據上述非常保守的交通預測釐定，應有下調空間。

提升大橋使用量

6. 爲了鼓勵更多車輛使用港珠澳大橋，以便大橋能發揮最大的經濟及運輸效益，三地政府於去年 8 月同意承擔建造主橋的責任，而不會以「建造、營運及移交」專營權的模式尋求私人投資落實該項目。三地政府會爲主橋項目費用總出資人民幣 157 億 3,000 萬元，約佔主橋項目費用總額的 42%；餘下 58% 的費用，會以銀行貸款的形式融資。由於無須考慮私人投資者的利潤回報要求，三地政府對收費水平會有更大控制權，而三地的共識是大橋收費應盡量降低，收入足以償還銀行貸款及供大橋日常營運便可。另一方面，當局亦一直考慮多個可行方案，務求更靈活地讓更多私家車過境。正如當局在今年 1 月 23 日向委員會簡介過，當局打算引入跨境私家車的短期配額制度，在循序漸進和有控制的情況下逐步推行。另外，在貸款牽頭銀行提供的優惠條件下，當局相信大橋收費

方案有下調的空間。

7. 簡括而言，有關的貸款內容有以下幾個重點：
- (a) 牽頭銀行已承諾組建銀團，包銷 220 億人民幣貸款；
 - (b) 貸款利率可以選擇固定利率或浮動利率，利率水平為中國人民銀行基準利率減百分之十，這是市場上可以取得的最優惠利率；
 - (c) 貸款年期（包括項目建設期）為三十五年，由大橋開始運營時開始還款；
 - (d) 若稍後項目成本有變化，在一定限度內貸款總額可加大，貸款期也可延長；
 - (e) 大橋項目倘有需要借人民幣以外的貸款，在得到中央有關部門的批准下，牽頭銀行會保證港澳銀行和內地銀行有同等機會參與，並通過公平、公開的方式，甄選港澳和內地銀行入銀團。在籌組人民幣貸款時，港澳在內地的銀行與內地其他銀行也有同等的競爭機會。

牽頭銀行提供的融資方案，條件非常優厚；而牽頭銀行提供的貸款利率，亦是現時內地市場上最優惠的利率。

最新車輛流量及大橋收費估算

8. 綜合以上，在現時的融資方案的基礎上，當局最新的估算為大橋的收費可以考慮訂在上文第 5 段收費幅度的下限，即私家車收費可考慮訂定在人民幣 100 元左右，貨車收費則可考慮訂定在人民幣 200 元附近的水平。

9. 車輛流量方面，當局最新概略的估算主要基於收費下調以

吸引更多車流，大致上是在短期（即 2016 年），可把車輛流量由以往估計的每天約 11,600 總架次增加到每日約 16,550 架次，即增加約 40%。在遠期（即 2035 年），車輛流量大約由每日總架次 42,450 增加到 57,300 架次，即增加約 35%。

10. 大橋的確實收費水平，將會在大橋臨近通車時，由三地政府在對大橋的營運成本、車輛流量、當時的經濟狀況及其他有關因素作出更準確的估算下，再行決定。三地政府會考慮一籃子的因素，在大橋收入足以還貸，及供大橋日常營運自給自足的情況下，會盡量降低收費以增加車輛流量。

11. 至於大嶼山西北的發展計劃，目前情況大致如下：

物流園

12. 大嶼山物流園是大嶼山發展概念計劃的其中一個項目，目的是提供專用設施，供一站式綜合物流服務使用，項目計劃在大嶼山小蠔灣發展，首階段涉及填海 72 公頃。

13. 土木工程拓展署於 2005 年展開大嶼山物流園的詳細可行性研究，研究已大致完成。政府現階段正審議顧問公司根據初步規劃參數提交的報告。

14. 由於現時面對全球不明朗的經濟環境，政府在決定大嶼山物流園的未來路向時，包括其發展規模和時間，須考慮香港和全球經濟的趨勢和前景，以確保有效運用投放在物流業發展的公共資源。

東涌新市鎮

15. 東涌現有和既定的發展主要分佈在中部，未來新市鎮的建

議擴展將需要在東涌的東邊和西邊填海造地配合。

16. 根據 2007 政府公布的「經修訂的大嶼山發展概念計劃」，東涌的未來擴展仍然會按照綜合原則規劃，總目標人口約為 22 萬人，並有社區設施及地區設施配套，後者的服務範圍涵蓋整個大嶼山。在既定發展方面，包括正在興建的「東涌第 2 區游泳池場館」（位於昂平 360 纜車站南面），工程預計於 2010 年年尾完成；另外座落於東涌 25 區西端（靠逸東邨一方）的北大嶼山醫院的第一期，計劃於 2012 年完成，會提供住院服務、日間護理服務、社區護理服務等等。

17. 此外，政府現正就「經修訂的大嶼山發展概念計劃」不同分區進行分階段可行性研究，其中包括東涌新市鎮向西填海擴展的可行性。這方面的研究會因應東涌附近的港珠澳大橋香港接線及香港口岸的工程方案，考慮新市鎮向西擴展的範圍和發展用途。

運輸及房屋局

二零零九年五月四日