

立法會FC188/14-15(01)號文件

政府總部
發展局
工務科

香港添馬添美道2號
政府總部西翼



Works Branch
Development Bureau
Government Secretariat
West Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

本局網址 Our Website: <http://www.devb.gov.hk>

本局檔號 Our Ref. DEVB(CR)(W) 1-150/59

來函檔號 Your Ref.

電話 Tel No.: 3509 8276

傳真 Fax No.: 2810 8502

電郵 E-mail: inco@devb.gov.hk

香港中環
立法會道1號
立法會綜合大樓
發展事務委員會秘書

(經辦人：冼柏榮先生)

冼先生：

財務委員會

2015年5月29日會議的跟進事項 FCR(2015-16)11 and FCR(2015-16)12

就立法會財務委員會於2015年5月29日會議上，有委員要求提供蓮塘／香園圍口岸相關工程合約的詳細資料，包括工程合約的完工百分比、開支、索償和工程進度。此外，也有委員關注蓮塘／香園圍口岸對香港道路網路的交通影響，並要求提供相關交通影響評估的資料。當局現提供委員所要求的資料。

1. 蓮塘／香園圍口岸工程計劃各工程合約狀況

蓮塘／香園圍口岸工程計劃以七份工程合約進行，其中六份工程合約屬於19GB號工程計劃，餘下一份工程合約屬於13GB號工程計劃。各工程合約的現況臚列於表一。

- 2 -

表一、19GB號工程計劃工程合約的現況

合約		工程描述	現況
19GB	合約二	南段連接路	施工中
	合約三	粉嶺公路交匯處	施工中
	合約四	交通管制及監察系統	將於2015年下旬招標
	合約五	口岸工地平整工程	施工中
	合約六	北段連接路	待財委會批准提高核准工程預算費後批出合約
	合約七	跨境橋	將於2015年下旬招標
	13GB	口岸建築及相關設施建設	待財委會批准撥款申請後批出合約

截止2015年5月底，19GB號工程計劃三份正在施工的工程合約的完工百分比、開支、索償和工程進度臚列於表二。與計劃進度相比，三份工程合約的實際施工進度滿意。承建商提出索償的金額亦遠低於相關工程合約的應急費用。

表二、截止2015年5月底19GB號工程計劃工程合約的完工百分比、開支、索償和工程進度

合約	開支 (百萬元)	完工 百分比	有效索 償個案 數目	工程進度
合約二	1,559	15%	0	隧道北出口和南出口正在施工中，而在流水響附近的通風管道正在挖掘中。
合約三	449	29%	2	高架橋的地基和橋墩正在施工中，而橋面組件正在組裝中。
合約五	269	60%	1	口岸北部工地的平整工程於2015年2月完成，而口岸南部工地的平整工程將於2015年年底完成。

2. 交通影響評估

我們在勘測和初步設計研究階段及詳細設計階段，均有評估蓮塘／香園圍口岸對香港道路網路的交通影響。我們採用一個兩層次的預測方式去估計2031年的交通流量。

交通模擬方式

第一層的預測採用「全港性交通模型」來估算全港主要道路的交通流量，以供下一層更深入的預測工作時使用。此模型與運輸署的第三次整體運輸研究模型相容，把香港劃分為405個小區，並參考了規劃署的全港人口及就業數據矩陣，以及未來的主要公路和鐵路基建規劃。

第二層的預測則採用「地區性交通模型」，此模型建基於「2008年區域交通模型」¹，深入地研究擬議基建的主要影響範圍內之主要道路/路口交通情況，及評估擬議基建所造成的交通影響及有需要時建議改善方案。為了作出更深入的交通流量預測，「地區性交通模型」較「全港性交通模型」包含更仔細的資料，例如地區道路/路口的詳情。

全港性交通模型的主要結果

根據「全港性交通模型」的結果，在2031年來自蓮塘／香園圍口岸的最高車輛流量約為每小時1500小客車架次²。我們注意到擬議口岸對北區的交通影響較為顯著，而對道路網路的交通影響會隨著與口岸距離增加而降低。在2031年來自蓮塘／香園圍口岸的車輛流量佔部分主要道路的容量之百分比詳列於表三。

¹ 「2008年區域交通模型」是由運輸署研發，以便就公共工務工程進行交通影響評估。而顧問公司亦廣泛採用此模型為個別私人發展作交通影響評估。

² 小客車架次是計算交通流量的單位，並以相等的私家車數目為計算基準。舉例來說，私家車和的士的小客車架次數值為1.0，而車速一般較慢的重型車輛如貨車或巴士，其小客車架次的數值則較高。

表三、在2031年來自蓮塘／香園圍口岸的車流使用部分主要道路的情況

主要道路	來自蓮塘／香園圍口岸的車流 道路的容車量
粉嶺公路	8.4%
城門隧道	3.4%
尖山隧道	4.9%
獅子山隧道	1.4%
大老山隧道	1.4%

地區性交通模型的主要結果

基於上述「全港性交通模型」的結果，我們以第二層模型（即「地區性交通模型」）對北區進行了交通分析。我們為北區的主要道路/路口進行容量分析，以識別對現有道路網路有那些重大影響，然後制訂適當的道路改善方案以減低對現有交通網絡的影響。

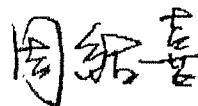
有了新的連接路，絕大部分來自蓮塘／香園圍口岸的車輛將不會使用北區現有的地區道路網絡。另一方面，行駛沙頭角公路的部分現有車流會改用連接路進出粉嶺公路，將會令沙頭角公路的交通狀況得到改善。

根據交通影響評估的結果，介乎連接路與康樂園之間的一段粉嶺公路未必能應付蓮塘／香園圍口岸帶來的額外跨境交通流量。故此，政府已開展泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路擴闊工程，由雙程三線分隔車道擴闊至雙程四線分隔車道。擴闊工程完成後，粉嶺公路將能應付蓮塘／香園圍口岸帶來額外的跨境交通流量。北區主要道路在2031年早上繁忙時間的行車情況列於表四。

表四、北區主要道路在2031年早上繁忙時間的行車情況

主要道路	方向	行車量／容車量比率 ³
粉嶺公路(介乎連接路與馬會道之間)	北行	0.73
	南行	0.79
粉嶺公路(介乎連接路與康樂園之間)	北行	0.96
	南行	1.04
沙頭角公路(介乎馬會道與樂業路之間)	北行	0.46
	南行	0.27
掃管埔路(介乎馬會道與粉嶺公路之間)	北行	0.71
	南行	0.65
坪輦路	北行	0.84
	南行	0.82

發展局局長



(周紹喜

代行)

2015年6月4日

副本送：財經事務及庫務局（經辦人：蔡雪蓉女士）

³ 行車量／容車量比率通常用以反映繁忙時間的交通狀況。行車量／容車量比率相等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，交通情況可以接受。行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始擠塞；行車量／容車量在1.0至1.2之間顯示擠塞程度尚可控制。高於1.2則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。行車量／容車量比率若達到這水平便為不可接受。