

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

在 2018 年 1 月 8 日舉行的工務小組委員會會議上，主席及若干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，提供綜合性簡要報告，綜述相關道路的交通影響預測，以讓委員了解興建十一號幹線的需要。現提交有關報告供委員參閱。

- 1(a) 興建中的港珠澳大橋和屯門至赤鱗角連接路，以及擬建的屯門西繞道通車後的預計車流量分別為何；在該等道路通車前及通車後，預計新界西北多條現有幹道(包括屯門公路、汀九橋、青嶼幹線、北大嶼山公路及青衣主要道路等)的行車量／容車量比率分別為何
- (b) 預計若在興建/不興建十一號幹線的情況下，上述新界西北多條現有幹道的交通負荷將會有何相應的影響

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。

在我們於2013年向立法會申請撥款建造屯門至赤鱗角連接路時，運輸署曾估計在2021年，屯門至赤鱗角連接路北面連接路最高峰的單向流量約為每小時1,600客車架次。

至於屯門西繞道，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(見附件一)，該方案將連接屯門至赤鱗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。路政署於2017年10月展開屯門西繞道的勘測研究及初步設計。研究將包括評估環境、交通(包括車流)等的影響、檢視建造費用、推展安排及時間表等。

至於有關新幹道通車前及通車後，以及在興建及不興建十一號幹線的情況下，新界西北現有幹道的粗略交通預測，請參閱附件二。

(c) 擬議進行的十一號幹線可行性研究中，會否考慮上述興建中及擬建的道路和新界西北多條現有幹道的交通影響預測

如果就可行性研究而申請的撥款獲得立法會批准，我們會在十一號幹線可行性研究中進行詳細的交通影響評估，包括考慮興建十一號幹線對上述興建中及擬建的道路和對新界西北現有幹道的交通影響。

2(a) 當局是如何推算出洪水橋新發展區及元朗南發展將會帶來約260 000的新增人口，以及當中是否已計及本地嬰兒出生率和其他人口增長的因素

(b) 上述約 260 000 的新增人口當中，分別來自本港居民內部遷移及來港移民的人口數目

根據發展局提供的資料，2016年9月公布的洪水橋新發展區「經修訂的建議發展大綱圖」顯示，洪水橋新發展

區將提供約 61 000 個新增住宅單位，預計可供約 176 000 人口居住，連同現有和已落實發展項目(例如洪福邨的人口)，洪水橋新發展區的總人口為約 218 000。另外，根據 2017 年 8 月公布的元朗南發展「建議發展大綱圖」，元朗南發展將提供約 28 500 個新增住宅單位，預計可供約 85 400 人口居住，連同現有人口，元朗南發展的總人口為約 88 000。

在完成洪水橋新發展區和元朗南發展計劃後，所有新增住宅單位預計可供約 261 400 人口居住。有關可居住人口數目的推算是分別根據洪水橋新發展區及元朗南發展所預留的住宅用地面積、擬議發展參數(即地積比率及每單位人口)等作出推算，當中未有考慮新增人口的來源。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

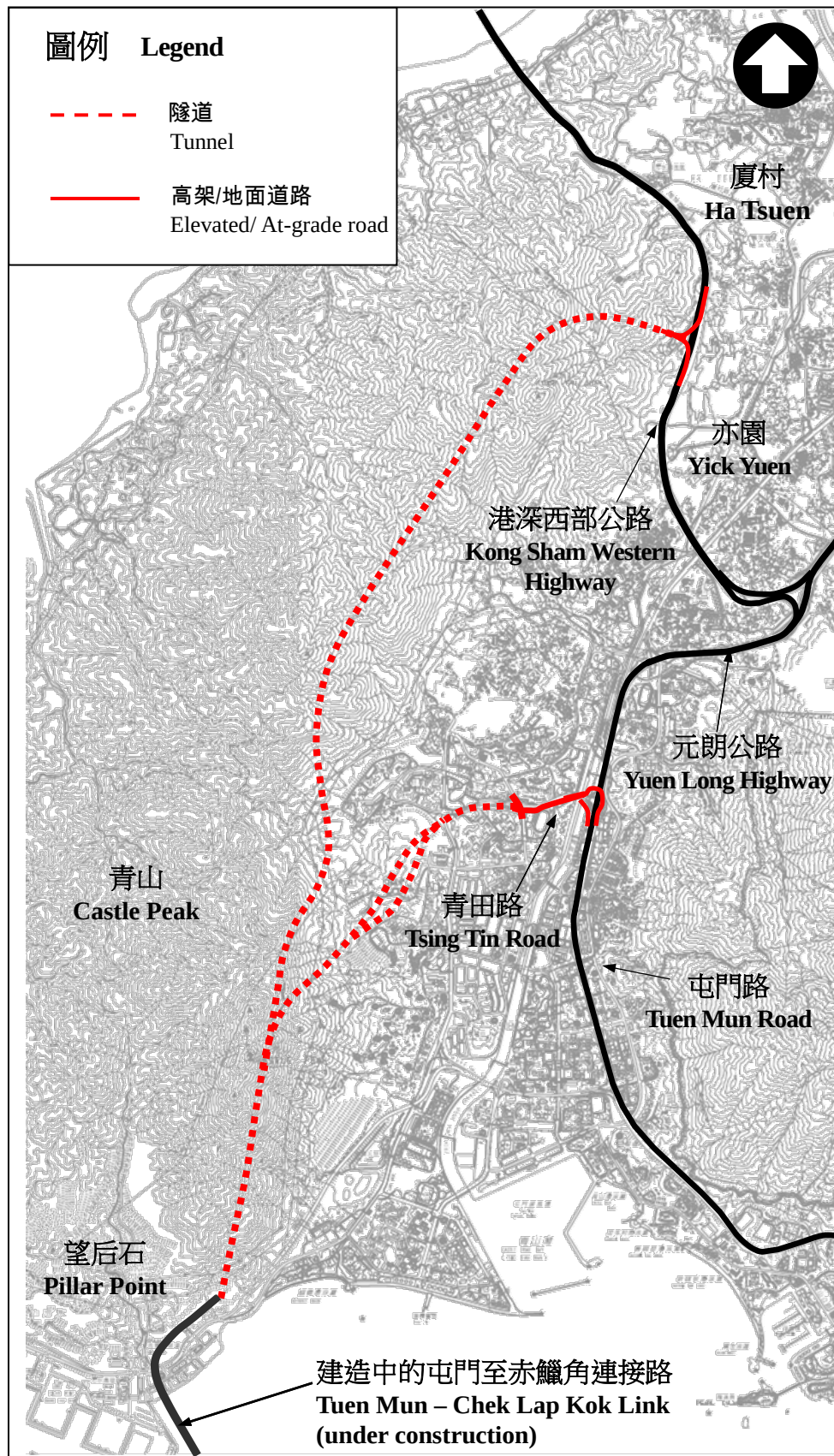
副本抄送：

發展局局長
路政署署長
運輸署署長
規劃署署長

(經辦人：黃立基先生)(傳真：2868 4530)
(經辦人：盧國華先生)(傳真：2714 5222)
(經辦人：林秀生先生)(傳真：2824 0433)
(經辦人：劉寶儀女士)(傳真：2868 4497)

2018 年 1 月 16 日

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



就 870TH—十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究

運輸署對新界西北現有及興建中幹道的粗略交通預測

主要道路*	2016年 (基於實際車流量估算)	2021年 ^{註一}	2031年 ^{註二}	2036年 (行車量/容車量比率) ¹	
				沒有十一號幹線	有十一號幹線
屯門公路(小欖段) 東行	沒有車流監察站數據	1.1	1.3	1.3	1.1
屯門公路(深井段) 東行 —青龍頭以西	1.2	1.2	1.2	1.2	1.1
大欖隧道南行	1.0	1.0	1.2	1.3	1.1
汀九橋南行	1.0	1.0	1.1	1.2	0.9
屯門至赤鱗角連接路北面連接路南行		0.4	0.7	0.7	0.7

*早上繁忙時段的行車量以往市區方向（即南行及東行）較高。

註一：假設於 2021 年，屯門至赤鱗角連接路已通車。

註二：假設於 2031 年，屯門西繞道已通車。

¹ 行車量／容車量比率是一個反映繁忙時間道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若低於 1，表示情況可以接受。高於 1 則表示交通開始輕微擠塞。1 至 1.2 表示擠塞情況尚可控制。高於 1.2 則表示情況轉趨嚴重。