

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: 伍美詩女士)
(傳真 : 3151 7052)

伍女士 :

交通事務委員會
2017 年 3 月 17 日會議

870TH—十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究

補充資料

在 2017 年 3 月 17 日交通事務委員會會議後，有委員要求政府就編號 870TH—十一號幹線的可行性研究的撥款申請，提供補充資料。朱凱迪議員和陳淑莊議員在會議同日分別致函交通事務委員會主席及本局，要求政府提供補充資料。此外，在會議上亦通過田北辰議員提出，要求政府在十一號幹線的可行性研究中，研究把十一號幹線的分支路進一步連接至青山公路的動議。本局現綜合回應如下：

(一) 有關前稱十號幹線的背景資料和前稱十號幹線與十一號幹線的分別

有關前稱十號幹線的背景資料，已在提交委員會的立法會文件編號 CB(4)578/16-17(05)的第 23 至 26 段中交代，在此不贅。

十一號幹線源於前稱十號幹線的構思，兩者都是連接北大嶼山和元朗。由於前十號幹線的研究和設計是於十多年前進行，當時的走線未必能切合現時的規劃及發展，因此十一號幹線的具體走線，需要參考最新的規劃及發展參數，以及前十號幹線的有關資料，再作進一步的研究後，才能確定。我們需待十一號幹線的具體走線有初步方案後，才能跟前十號幹線作比較。

(二) 新界西北主要道路在有否十一號幹線情況下的交通預測

相關資料載於附件。

(三) 有關十一號幹線是否東大嶼都會或「新界西北一大嶼山一都會區運輸走廊」的一部分，並說明東大嶼都會落成後對十一號幹線的影響

十一號幹線的概念源自「前十號幹線」，前十號幹線早於 1993 年被列為丙級工程計劃，亦已在 2007 年的立法會交通事務委員會中作討論，雖然當時的建議是先推展屯門至赤鱗角連接路和屯門西繞道，但亦建議前十號幹線待新界西北有進一步發展時再作考慮(詳情請見立法會文件 CB(1)2023/06-07(05)號)。因此，十一號幹線並非源自近年才提出的東大嶼都會發展計劃。

我們建議就十一號幹線進行可行性研究是因應新界西北未來的發展計劃，需要十一號幹線以

支持新界西北地區進一步發展所產生的交通需求，以及提供青馬大橋／汲水門大橋及屯門至赤鱗角連接路以外的第三條連接大嶼山的行車通道。十一號幹線可行性研究的建議，是根據直至 2036 年的交通需求預測，當中並未包括東大嶼都會的規劃及發展參數在內。因此，十一號幹線並不是東大嶼都會發展計劃的一部分，而是連接新界西北地區的主要幹道。

由於現時尚未確立東大嶼都會的發展及其交通配套的建議方案，我們未能預測東大嶼都會對十一號幹線車流量的影響。在附件所列出 2036 年的交通預測，並沒有計算日後東大嶼都會發展的額外交通需求。

(四) 有關把十一號幹線可行性研究的撥款納入東大嶼都會計劃的撥款，並一併提交發展事務委員會以作考慮的意見

正如上文所述，十一號幹線並非源自東大嶼都會計劃，因此，我們不會把十一號幹線可行性研究的撥款納入東大嶼都會計劃的撥款建議內。

另一方面，因應將於 2018 年完成的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究的結果，我們將就該研究得出的策略土地規劃建議，特別是可能在較遠期落成的兩個策略增長區（即東大嶼都會及新界北）所需要相應的運輸基建展開研究，包括探討鐵路及主要幹道基建的佈局，並為鐵路及主要幹道的走線和配套設施進行初步工程技術評估，以確保大型運輸基建的規劃能配合香港整體長遠土地發展的需要。我們亦會同步檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡的影響並擬訂相關的對策。我們將就進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》諮詢立法會交通事務委員會。

上述跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究是方向性的研究，而十一號幹線的可行性研究則較具體（包括探討幹線的走線和技術上的可行性），因此不能把兩者混為一談。

（五）有關屯門西繞道走線、造價及車流估算

就屯門西繞道方面，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 年下半年向相關區議會及鄉事委員會介紹最新建議走線方案，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。路政署現正籌備於今年第四季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、時間表等。

（六）要求提供十號幹線研究之全文

前稱十號幹線的南段曾於 2000 年及 2002 年根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）刊登憲報。至於北段的詳細設計的撥款申請，則於 2002 年 3 月 8 日的財務委員會會議上被否決。隨後，政府因應深港西部通道的發展，於 2002 年底重新檢討新界西北及大嶼山的交通及運輸基建發展，包括制訂可行的公路網絡並將前十號幹線納入檢討範圍，再一併編訂各項建議道路的推行時間表和相對緩急次序，並於 2003 年刊登憲報公告，宣布政府決定不按原定計劃進行南段工程。前十號幹線被保留為一個長遠的方案，待日後新界西北有進一步發展時再作考慮。

由於前十號幹線的研究尚未完成，因此未能提供研究之全文。而且，該研究部分的内容已經過時，不再適用，例如當年規劃上人口和就業

的估算已有所改變、深圳灣公路大橋已經通車、環境保護條例對空氣排放的要求亦已提高等等。

(七) 有關大欖隧道未來 10 年車流量估算和專營權結束後的收費意向

一般而言，我們是以繁忙時段每小時的交通流量來代表某一路段的擠塞程度。根據運輸署 2015 年交通統計年報，大欖隧道早上繁忙時間的車流量，以南行隧道較高，車流量為每小時約 4,400 客車架次。隨著新界西北的發展，大欖隧道的交通流量將會顯著增加。根據運輸署的估算，在 2026 年，相關的車流量將會上升至每小時約 6,300 客車架次，超過設計容量(約每小時 5,400 客車架次)。

大欖隧道及元朗引道的專營權將於 2025 年屆滿。一般而言，政府收費道路／隧道均以「收回成本」和「用者自付」原則徵費。政府在釐定收費時，會考慮一系列因素，包括交通管理、用於提供有關道路／隧道的全部成本(包括所投放的資本成本)、替代道路的收費水平、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。我們會適時進行諮詢及其他程序。

(八) 要求政府在十一號幹線的可行性研究中，研究把十一號幹線的分支路進一步連接至青山公路的動議

我們會把十一號幹線的分支路連接至青山公路的建議納入十一號幹線的可行性研究範圍內。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

副本抄送：

路政署

(經辦人：盧國華先生)(傳真：2714 5222)

運輸署

(經辦人：陳于遠先生)(傳真：2824 0433)

2017年6月15日

以下為運輸署在考慮進行十一號幹線可行性研究時，就新界西北主要道路在有否十一號幹線的情況下，所作的交通預測：

主要道路*	2036年早上繁忙時段的行車量 (每小時客車架次)	
	沒有十一號幹線	有十一號幹線
屯門公路(小欖段) 東行	6 800	5 800
屯門公路(深井段) 東行 - 青龍頭以西	6 100	5 600
大欖隧道南行	7 100	6 100
汀九橋南行	7 100	5 300
屯門公路(市中心段)南行	6 400	6 500
屯門至赤鱗角連接路北面 連接路南行	2 700	2 500
十一號幹線南行 - 近大欖涌	-	3 100

*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：

運輸署曾於2013年估計，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。