

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

就編號 870TH—十一號幹線的可行性研究的撥款申請，郭家麒議員在 2017 年 12 月 22 日致函工務小組委員會主席，要求政府提供補充資料。本局現回覆如下：

1. 有關青嶼幹線的行車量預測：

為提交這項可行性研究撥款申請，我們根據十一號幹線假設的走線，為其附近地區進行了初步的概括性交通評估，以分析十一號幹

線的迫切性。

我們估計，因應新界西北發展帶來約 50 萬新增人口，陸路交通需求將會大增。目前新界西北連接市區的道路網絡，主要倚賴屯門公路、大欖隧道及汀九橋，而這些道路現時於早上繁忙時間已出現輕微擠塞；相對而言，青嶼幹線東行則仍有剩餘容車量。因此，我們進行上述概括性交通評估時，揀選了屯門公路、大欖隧道及汀九橋作分析研究，並未有包括青嶼幹線在內。

上述概括性評估顯示，當屯門至赤蠟角連接路通車後，倘若在只有屯門西繞道而沒有十一號幹線的情況下，屯門公路、大欖隧道和汀九橋到2036年於繁忙時間將會嚴重擠塞。因此，十一號幹線是有其必要，有關可行性研究應該盡快展開。

現時，青嶼幹線東行及西行在早上繁忙時段的行車量／容車量比率分別為 0.4 及 0.8。運輸署的代表於上次工務小組委員會會議中已指出，青嶼幹線的長遠交通狀況的預測，會直接受十一號幹線的具體細節所影響（例如實際走線、出入口位置、接駁其他道路的安排等）。這些規劃及設計參數只能透過十一號幹線的可行性研究才能確立。然而，基於新界西的整體發展，長遠而言，可預期青嶼幹線東行（即往市區方向）在早上的繁忙時段會漸趨飽和。有見及此，我們於上次工務小組委員會會議中已表明會在十一號幹線可行性研究內探討是否有需要規劃青衣至大嶼山連接路。

2. 有關十一號幹線接駁市區的走線，以及如何配合《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》：

十一號幹線的可行性研究，是因應預期新界西北發展直至 2036 年帶來約 50 萬新增人口所引致的交通需求而建議，

以紓緩連接新界西北的屯門公路、大欖隧道及汀九橋的交通。此可行性研究是根據目前直至 2036 年的規劃數據，旨在具體審視十一號幹線的走線和技術上的可行性，以及對各連接道路的交通影響。因此，此研究不會涵蓋擬議的中部水域人工島(包括東大嶼都會)的規劃及發展。

至於《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》(下稱「策略性研究」)則屬方向性研究，並涵蓋全港主要運輸基建網絡。該項研究將按本港最新的規劃數據，整體檢視全港由 2031 年直至 2041 年(或以後)的交通需求，特別是根據現時規劃署正進行《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱「香港 2030+」)規劃研究的建議，當中包括兩個策略增長區(即東大嶼都會和新界北)所產生的交通需求，規劃所需的策略性運輸基建網絡(包括鐵路及主要幹道)。例如，探討一條由新界西北，經北大嶼山及東大嶼都會，再前往港島西區的運輸走廊(初步概念構思見附圖一)。

按一貫進行研究的做法，我們在研究期間將考慮最新的數據，包括其他研究的結果。因此，進行「策略性研究」時會考慮十一號幹線的可行性研究所得，以評估將來新界西北發展與市區的連接道路網絡的布局。換句話說，「策略性研究」會一併考慮興建中或規劃中的策略性道路和鐵路項目(包括十一號幹線)。

至於十一號幹線日後如何連接市區的道路網絡，我們會在研究十一號幹線時一併探討是否有需要規劃青衣至大嶼山連接路(見附圖二)。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

副本抄送：

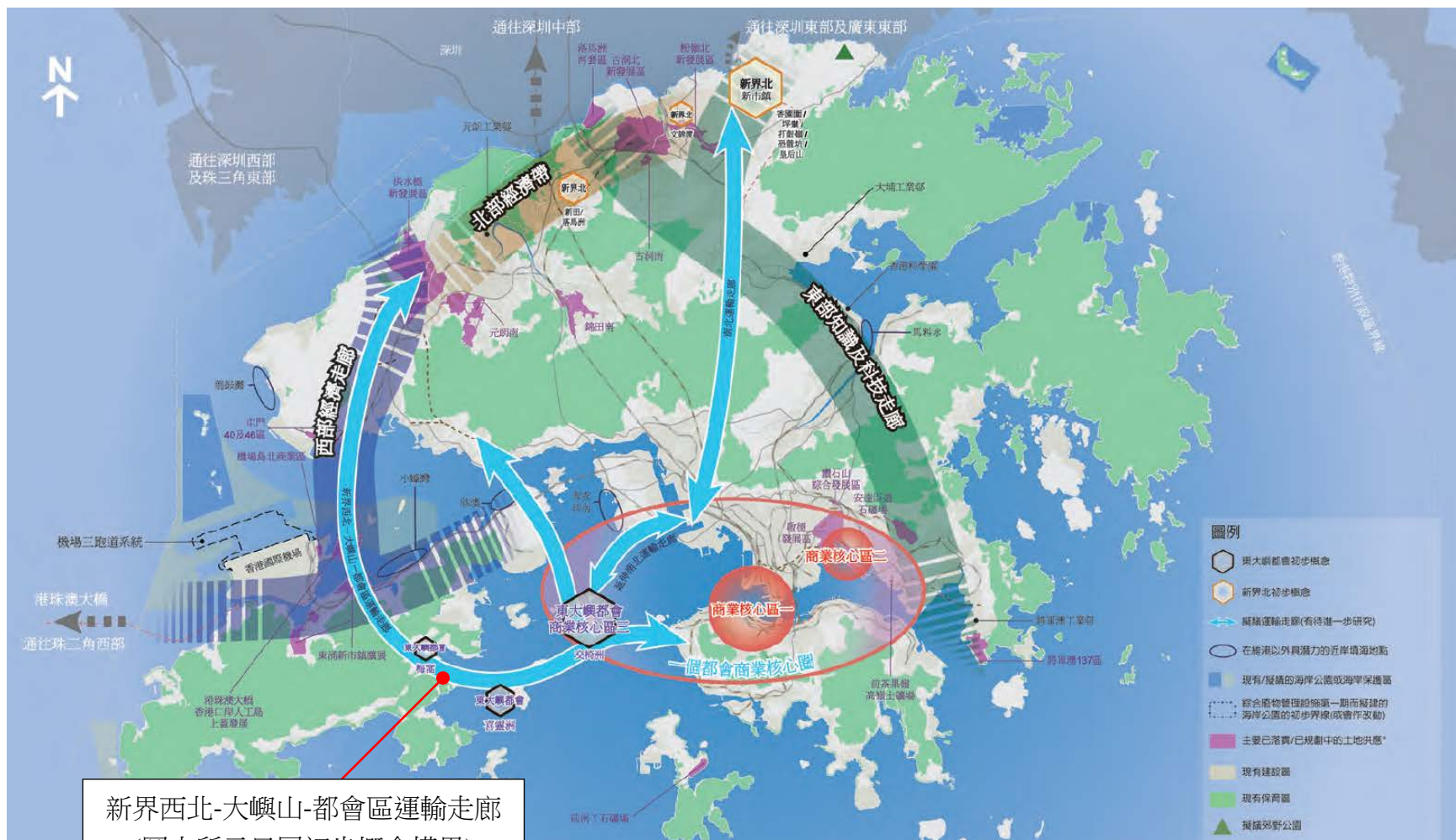
路政署

(經辦人：盧國華先生)(傳真：2714 5222)

運輸署

(經辦人：林秀生先生)(傳真：2824 0433)

2018年1月5日



新界西北-大嶼山-都會區運輸走廊
(圖中所示只屬初步概念構思)

附圖二

