

立法會十六題

附件一

已完成工程項目的資料

項目名稱	(i) 最初預計造價 (按付款當日 價格計算)	(ii) 實際造價 (按付款當日 價格計算)	(iii) 最初預計 完工日期	(iv) 實際完工 日期	(v) 最初預計 過去 5 年 的使用量	(vi) 過去 5 年的 實際使 用量
深港西部 通道	32 億元	截至本年 9 月，實際支付款項為 26 億元。	2005 年 12 月	2005 年 12 月	每天來回： 46 100 架次 (2011 年)	2011 年，運輸署在該道路設立交通流量調查站。其後三年每天來回交通流量為： - 17 680 架次 (2011 年) - 17 660 架次 (2012 年) - 18 410 架次 (2013 年)
青沙公路 第一期(長 沙灣至沙 田段)	68 億元	截至本年 9 月，實際支付款項為 61 億元。	2007 年 4 月	2007 年 12 月	繁忙時間每 小時單向： 2 620 架次 (2011 年)	2010 年，運輸署在該路段設立交通流量調查站。其後四年繁忙時間每小時單向交通流量為： - 2 150 架次 (2010 年) - 2 450 架次 (2011 年) - 2 690 架次 (2012 年) - 2 940 架次 (2013 年)
青沙公路 第二期(青 衣至長沙 灣段)的相 關工程計 劃包括： (i) 八號幹線 青衣至長 沙灣段一 昂船洲高 架路及相 關的工程	37 億元	截至本年 9 月，實際支付款項為 20 億元。	2006 年 12 月	2007 年 8 月	繁忙時間每 小時單向： 3 060 架次 (2011 年)	由於運輸署在該路段沒有設立交通流量調查站，因此未有相關數據。

立法會十六題

項目名稱	(i) 最初預計造價 (按付款當日 價格計算)	(ii) 實際造價 (按付款當日 價格計算)	(iii) 最初預計 完工日期	(iv) 實際完工 日期	(v) 最初預計 過去 5 年 的使用量	(vi) 過去 5 年的 實際使 用量
(ii) 八號幹線 青衣至長 沙灣段一 餘下工程 (包括昂船 洲大橋)	81 億元	截至本年 9 月，實際支付款項為 77 億元。	2009 年 8 月	2009 年 11 月	繁忙時間每小時單向：3 060 架次 (2011 年)	2010 年，運輸署在該路段設立交通流量調查站。其後四年繁忙時間每小時單向交通流量為： - 1 620 架次(2010 年) - 1 780 架次(2011 年) - 1 930 架次(2012 年) - 1 950 架次(2013 年)
啟德郵輪碼頭	郵輪碼頭工程及土地平整工程合共約 82 億元。	實際工程費用須待最後結算才能確定，但預計不會超出預算（即約 82 億元）。	碼頭大樓及首個泊位於 2013 年年中啓用。	碼頭大樓及首個泊位如期於 2013 年 6 月啓用，第二個泊位於 2014 年 9 月啓用。第二個泊位的餘下疏浚工程預計會在 2015 年年底至 2016 年年初完成。	碼頭於 2013 年年中啓用，該年下半年共有 9 次郵輪停泊碼頭。預計 2014 年全年將有 28 次郵輪停泊碼頭，2015 年則上升約一倍至 55 次，估計未來的停泊次數將會繼續上升。此外，碼頭在沒有郵輪停泊的日子，可以舉辦不同類型活動。	

立法會十六題

附件二

規畫中／進行中的基建項目的最新資料

項目名稱	(i) 預計造價	(ii) 預計完工日期	(iii) 預計首 5 年的使用量 或經濟效益
鐵路南港島線(東段)	124 億元 (按 2009 年 12 月價格計算)	港鐵公司在 2014 年 6 月通知政府項目未能於 2015 年年底前通車。港鐵公司將在進一步掌握項目的進展情況後，於本年年底更新通車的目標時間。	每日約有 17 萬人次 (2016 年)
廣深港高速鐵路 (高鐵) 香港段	2014 年 7 月 24 日，政府收到港鐵公司的信函，告知高鐵香港段的委託工程最新造價估算為 715 億元(包括項目管理費用)。路政署及其監察及核證顧問(監核顧問)進行詳細檢視，並已要求港鐵公司提供進一步資料。	港鐵公司在本年 4 月中通知政府高鐵項目需延至 2017 年年底通車，並於今年 5 月向政府提交，以 2017 年 10 月底作為高鐵香港段項目通車日期的建議修訂工程時間表的初步資料。其後，路政署及其監核顧問要求港鐵公司提供更詳盡資料以作進一步檢視。在監核顧問協助下，路政署已完成檢視港鐵公司所建議的修訂工程時間表，認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表。路政署已於 10 月 23 日書面告知港鐵公司有關署方的評估。	99 000 人次(首年預計乘客量)
港珠澳大橋相關的本地工程(即香港接線、香港口岸及屯門至赤鱗角連接路)	香港接線一約 250 億元(按付款當日價格計算) 香港口岸於 2011 年時的核准預算費為約 304 億元。由於最新預算工程開支較當時的預算為高，運輸及房屋局會提請財務委員會批准提高工程計劃核准預算費，以應付最新預算的工程開支。	目前香港接線與香港口岸工程正積極推展，以配合大橋主橋通車的目標，而屯門至赤鱗角連接路工程亦正全面進行，預期南面連接路於 2016 年大致完成，而北面連接路於 2018 年完成。	就香港接線和香港口岸而言，根據港珠澳大橋項目的可行性研究報告，預計港珠澳大橋開通初期的行車量最高可達至每日約 14 000 架次。 屯門至赤鱗角連接路在落成通車後，將會改善新界西北往來大嶼山的行車時間及道路容車量、為通往機場增設替代通道，完

立法會十六題

項目名稱	(i) 預計造價	(ii) 預計完工日期	(iii) 預計首 5 年的使用量 或經濟效益
	屯門至赤鱸角連接路 —約 467 億元(按付款當日價格計算)^		善區域運輸網絡，有助應付大嶼山和新界西北之間的交通需求。
啟德發展計劃	自2009年至今，已提升為甲級的25個工程項目的總核准工程計劃預算費，按付款當日價格計算約為\$400億元；其餘正在計劃或設計階段的工務工程項目的預計造價，須待相關項目完成所需程序及詳細設計後，才能確定。	至今，所有已提升為甲級的工程項目均按計劃完成/進行；其餘工程項目則正在計劃或設計中。整體計劃目標是在2021年年底分階段完成所有工程項目。	啟德發展計劃涵蓋面積超過320公頃，把前機場用地轉型，供本港發展之用；同時提供動力，推動毗連舊區更新。它亦是「起動九龍東」策略的一部分，把九龍灣及觀塘的工業區連同啟德發展區轉型為另一個核心商業區。
西九文化區	在西九文化區(西九)計劃中，就支援整個西九發展(包括酒店、辦公室及住宅)的基建項目而言，政府負責興建相關的公共基礎設施及綜合地庫。鑑於西九文化區管理局(管理局)的設施將按計劃分三批落成，上述政府公共基礎設施及綜合地庫會分階段完成予以配合。粗略估算未來數年向立法會申請撥款興建綜合地庫及位於綜合地庫內和外的公共基礎設施的金額分別為約 70 億元、約 30 億元及約 40 億元(按付款當日價格計算)，而較確實的估算需待詳細設計階段期間，才可確定。	根據管理局最新的實施時間表，第一批設施預期將於2018年或之前完成，而第二批設施則會由2020年開始分階段完成。政府負責相關的公共基礎設施及綜合地庫將配合第一和第二批設施依期完成。	西九發展將有助促進蓬勃的文化活動，從而提升市民的生活質素。透過支持創意經濟發展，培育本地人才，與吸引及挽留投資者和人才，西九亦能促使香港未來發展成為知識型經濟體及世界都會。
鐵路沙田至中環線	798 億元 (按付款當日價格計算)	2020 年/2021 年*	每日約有 110 萬人次 (2021 年)
洪水橋新發展區	需待洪水橋新發展區的「建議發展大綱圖」完成後，才可預計造價。	2034 年(此日期將於現正進行的洪水橋新發展區規劃及工程研究中檢討)。	預計可容納約 175 000 新增人口，將提供約 6 萬個房屋單位，其中約五成為公屋及居屋，及在區內提供近 10 萬個職位(有關部門將於現正進行的洪水橋新發展區

立法會十六題

項目名稱	(i) 預計造價	(ii) 預計完工日期	(iii) 預計首 5 年的使用量 或經濟效益
			規劃及工程研究中檢討上述數字)。
新界東北新發展區	需待相關項目完成所需程序及詳細設計後，才可預計造價。	需待相關項目完成所需程序及詳細設計後，才能確定預計完工日期。	古洞北及粉嶺北新發展區是香港中長期土地供應的一個重要計劃，亦是房屋供應的主要來源。古洞北及粉嶺北新發展區預計可容納約 177 000 新增人口，將提供約 6 萬個房屋單位，其中約六成為公屋及居屋，新發展區會提供約 37 700 個就業機會。
落馬洲河套地區	工程造價需按發展及合作模式而定，港深兩地政府現在商討中。	港深兩地政府會繼續商討具體安排，以定出發展時間表。	港深兩地政府仍在商討發展及合作模式與發展時間表，現階段未能估計其使用量及經濟效益。
屯門西繞道	運輸及房屋局現正研究屯門西繞道的擬議路線是否有修訂的空間，以達致屯門西繞道應有的效益，以及工程推行的時間表。		
港深西部快速軌道	不包括在運輸及房屋局於 2014 年 9 月宣佈的《鐵路發展策略 2014》內。		

- ^ 有關開支包括工務計劃項目 6846TH 屯門至赤鱸角連接路－詳細設計、工地勘測和前期工程的核准工程預算 19 億元(按付款當日價格計算)和工務計劃項目 6857TH 屯門至赤鱸角連接路建造工程的 448 億元(按付款當日價格計算)。
- * 大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段的工程進度，分別因土瓜灣站的考古工作和灣仔北新填海工地 交接滯後出現延誤風險，政府正與港鐵公司研究追回工程進度的措施。

立法會十六題

附件三

列出規劃中／進行中的土地開發項目的最新資料

項目名稱	(i) 預計造價	(ii) 預計完工日期	(iii) 預計首五年的使用量或經濟效益
蓮塘/香園圍口岸與相關工程-土地平整及基礎建設工程	預計造價（按付款當日價格計算）包括交通基建及旅檢大樓等相關設施，共約 350 億元。	2018 年年底	預測 2018 年的人車流量為平均每天 17 500 人次和 7 700 架次，而 2030 年為平均每天 30 000 人次和 17 850 架次。
南丫島索罟灣前南丫石礦場地	需待完成建議發展大綱圖，才可預計造價。	需待完成建議發展大綱圖，才可預計完工日期。	建議規劃人口為 5 000 人，提供 1 900 個房屋單位，其中約 700 個為資助房屋單位，以及提供相關政府、機構或社區設施。同時，因應前南丫石礦場的獨特環境，建議引入旅遊和康樂設施，確保多元及可負擔的設施供遊客和公眾享用。
中部水域人工島	需待中部水域人工島策略性研究完成後，才可預計造價。	需待中部水域人工島策略性研究完成後，才可預計完工日期。	中部水域具潛力作大規模填海，以提供機遇，供應大量新增土地及可作全面的土地用途規劃與設計。
以下並非土地開發項目			
中環灣仔繞道和東區走廊連接路	360 億元 (按付款當日價格計算)	2017 年	本工程項目為中環及灣仔提供一條東西行快速通道，疏導車輛至商業中心區以外，及紓緩區內現有道路網的擠塞情況。當本通道通車後，從中環駕車前往北角東區走廊只需約 5 分鐘。
七個新鐵路方案： 北環線及古洞站 屯門南延線 東九龍線 東涌西延線 洪水橋站 南港島線(西段) 北港島線	1 100 億元 (按 2013 年價格計算的初步成本估算) #	2022 年至 2026 年 (作規劃參考的初步建議時間)	根據《鐵路發展策略 2014》，當所有建議的鐵路項目通車後，會為市民減省公共交通時間，這方面帶來的直接經濟效益估計每年有 30 億至 40 億元。環境效益方面，路邊污染物及溫室氣體的排放量預計每年可減少約 2% 至 4%。更加主要的是，新鐵路項目可帶來策略性的社會及經濟效益，當中包括配合土地規劃（如房屋發展）、釋放地區發展潛力、加強地區互通、創造就業機會、紓緩道路擠塞等等。

立法會十六題

項目名稱	(i) 預計造價	(ii) 預計完工日期	(iii) 預計首五年的使用量或經濟效益
香港國際機場三跑道系統計劃	根據香港機場管理局（機管局）的《香港國際機場 2030 規劃大綱》（《規劃大綱》），三跑道系統工程的預算費用，按付款當日價格計算，約為 1 360 億元。機管局現正就工程項目進行規劃工作，包括檢視工程的成本預算。有關工作尚在進行中。	2023 年	若三跑道系統能獲順利落實，至 2030 年，預計香港國際機場每年的客貨運量和航機升降量分別為約 1 億人次、890 萬公噸和 607 000 架次。按《規劃大綱》的估算，三跑道系統於 2030 年預計可帶來每年 1 670 億元的經濟貢獻。

需要在個別方案的詳細規劃階段進行深入研究，從而對有關估算加以修訂。

— 完 —