

數據失準★惡化交通

背景：小欖支線獲 577 反對信

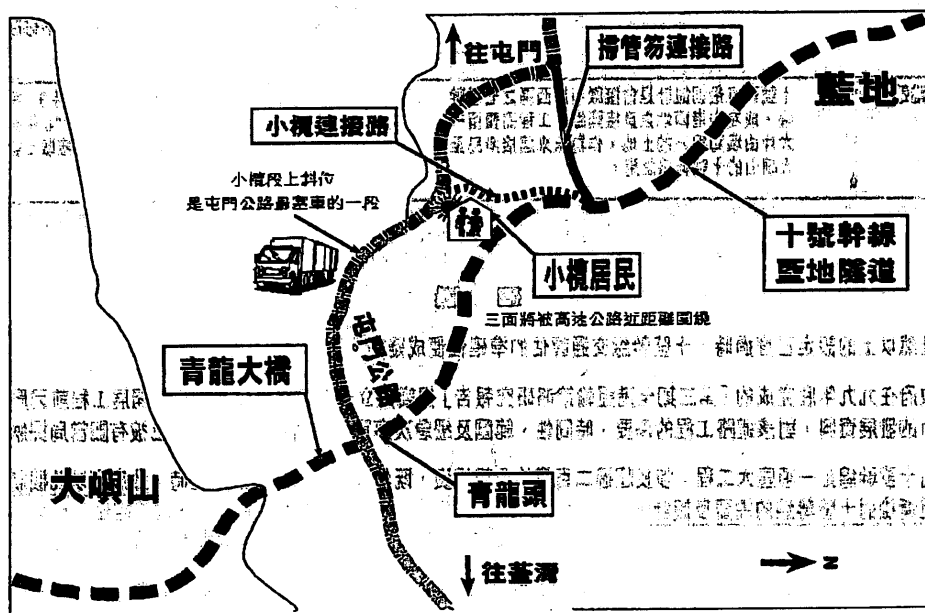
十號幹線北大嶼山至元朗路（南段）工程於2000年7月份刊登憲報，9月底截止收取反對意見，運輸局共收到577份意見書，大部份反對建議中的小欖連接路。預計政府會用六至九個月時間處理反對意見，然後交由特首會同行政會議考慮。

發出反對信的個人及團體包括世界野生生物基金會、香港觀鳥會、立法局議員、屯門及荃灣區議員及小欖段的居民等。行政局議員亦協助居民向政府提出申訴。小欖的居民並成立了「關注小組」反對十號幹線之小欖工程。

屯門區議會於十一月七日，全體議員一致通過動議：「支持興建十號幹線，但政府必須更改掃管笏及小欖支線，並要求立法會擱置是項支線工程撥款，直至路線及交通安排避免影響居民為原則。」並建議安排特別會議，進行研究及跟進工作。

路政署在反對聲音下，月前提出四個研究方案，修訂小欖連接路的定線。但關注小組考慮到小欖支線除構成環境滋擾外，對屯門公路的交通影響更為深遠，故透過交通顧問公司，對小欖連接路對屯門交通的影響及工程作出專業評估，希望提供具體數據，協助政府重新檢討小欖支線是否需要。

交通報告結論是小欖連接路將令屯門公路東行線更加擠塞，並建議政府應重新檢定交通數據，撤銷小欖連接路的計劃。



關注小組 反對小欖工程（十號幹線） 電郵：Route10@hongkong.com

交通報告撮要一

政府交通數據過時、十號幹線應作修改

根據政府於二零零零年十一月提交屯門區議會的一份「交通評估撮要」所載的規劃及交通數據，當中許多已經修訂。其中關鍵的項目如下：

事項	十號幹線假設	最新資料
1) 人口 車輛數目 國民生產總值	十號幹線的交通評估所採用的人口預測是以規劃署於1999年制訂的人口及就業數據第二修訂方案為基礎： ◆ 2006年人口估計為7.74百萬 ◆ 2016年人口估計為8.93百萬	統計署於去年十月公佈的修訂數字有以下的分別： ◆ 2006年人口估計為7.24百萬（跌幅-6.46%） ◆ 2016年人口估計為8.03百萬（跌幅-10.08%） 政府最近對2007年以後的長期國民生產總值增長預測，及未來私家車及貨車的總數量均大幅向下調整。 <u>人口、車輛、生產等預測下調將影響十號幹線的交通流量需求，同樣下滑。</u>
2) 港口發展	十號幹線的研究假設在大嶼山的十號貨櫃碼頭的兩個泊位於2011年開始運作，另外兩個泊位亦會於2016年完成。	因為迪士尼樂園將在原先十號貨櫃碼頭的選址興建，政府目前正在找尋合適地點搬遷貨櫃碼頭。 <u>若十號幹線只為滿足迪士尼旅客之需，成本效益令人懷疑。</u>
3) 過境交通量	十號幹線的研究假設連接珠海及新界西北的伶仃洋大橋會於2016年建成。	政府最新的道路假設已把伶仃洋大橋從2016年或之前的道路設施中剔除。因此十號幹線的交通評估對有關過境交通的預測應就大橋的無限期延期作出相應的修改。
4) 香港連接線	十號幹線最初設計是會接駁港島西區之七號幹線，成為中港兩地之直接連線；工程需預留一大片由填海得來的土地，作為未來連接港島至大嶼山的十號幹線之用。	該填海計劃受壓力團體大力抨擊，運輸局同時在「第三期全港運輸策略研究報告」中指出，直到2016年都沒有必要興建該條公路。 <u>十號幹線的使用量因接駁七號幹線計劃擱置而大幅減少。</u>

建議

- 既然以上的設定已經過時，十號幹線交通評估的準確性便成疑問。
- 政府在九九年底完成的「第三期全港運輸策略研究報告」提議設立一個檢討機制，在正式開展工程前因應最新的發展資料，對該道路工程的需要、時間性、範圍及緩急次序重新評估及檢討，建議已被有關當局採納。
- 而十號幹線是一項龐大工程，涉及超過二百億的公帑投資，既然大部分的設定已經過時，政府應以此機制，重新檢討十號幹線的需要及設計。

交通報告撮要二

小欖支線設計差、屯門公路更塞車

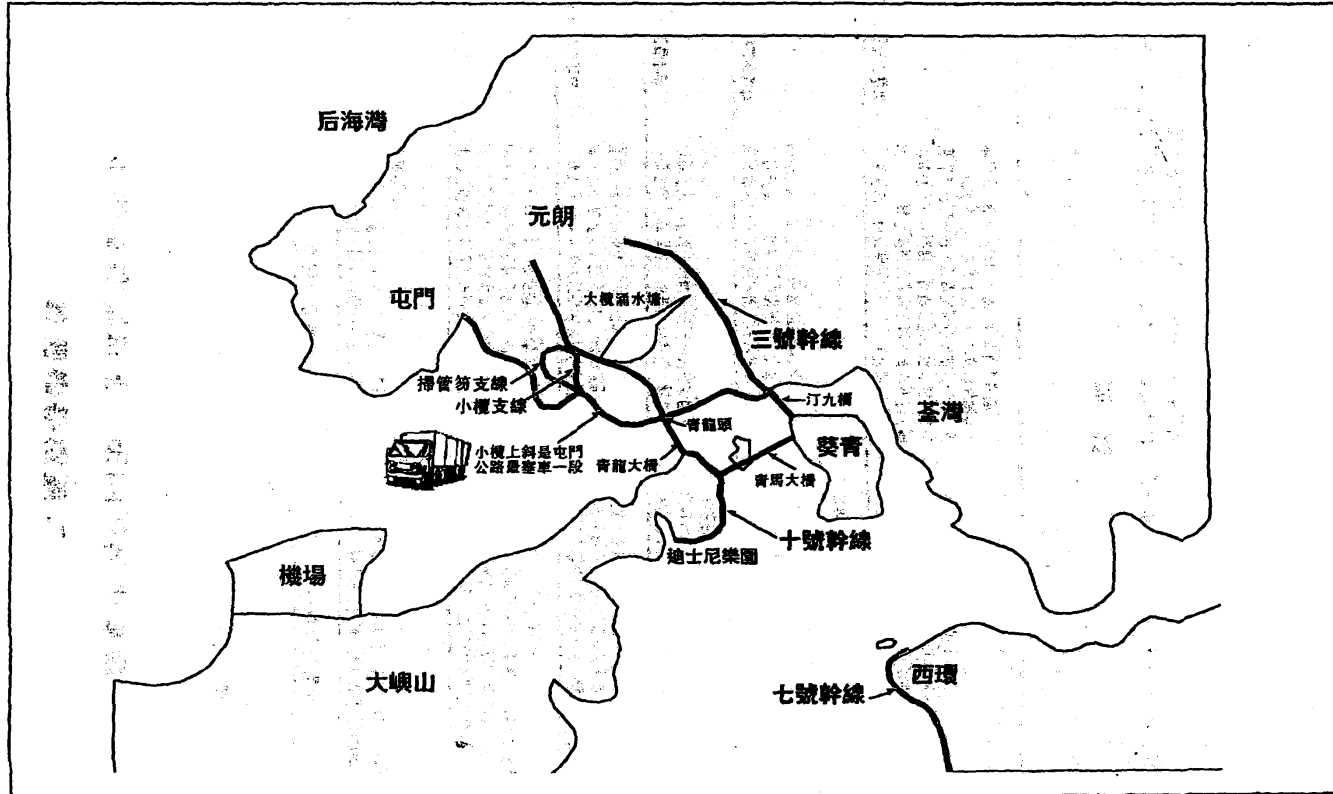
交通顧問公司就十號幹線及建議中的小欖連接路，在多方面作出評估及研究，得出以下結論：

事項	屯門公路情況	小欖支線毛病
1) 交通超負荷	早上繁忙時間屯門公路的東行交通流量已超越其負荷；左線乃巴士線，只留下兩條線給其他車輛使用。	如再加一條小欖連接路，預計交通流量將由原來的每小時四千架車輛增加至接近七千架車輛，令擠塞情況進一步惡化。
2) 錯選最塞段	屯門公路基本上沿海岸線彎曲設計，而且有多段的斜度頗高。雖然屯門公路正在進行擴闊工程，將上斜的部份加至四線，但之後多段仍只有三線行車，小欖段正處於此路窄上斜位。	屯門公路現時最擠塞的樽頸位是小欖段，因為是上斜位，故重型車輛於此段一般車速較慢。十號幹線在小欖興建支線，是選點錯誤；此設計不但未能達致原來疏導交通之目的，更弄巧反拙。
3) 切斷巴士線	現存的屯門巴士專線有效地發揮集體運輸的效果，減少大部份市民因屯門公路擠塞對生活的影響，對屯門的居民非常重要。	擬建的小欖連接路將於小欖交匯處以東在屯門公路左線插入。巴士專線在此處必須中斷，讓小欖連接路的車輛進入，這將嚴重影響巴士線的有效運作。
4) 施工要封路	十號幹線工程浩大，包括建造隧道，行車橋及山坡工程。尤以小欖連接路的工程最為困難及複雜。	除了施工期頗長外，估計需要封閉每方向最少一條行車線以作新舊路面連接。位於路面交接處上的巴士專線亦可能需要暫時取消。
5) 屯門公路重鋪	路政署已向立法會要求撥款進行研究，將屯門公路翻新。工程包括重鋪路面及改善太彎或太斜的路段。工程預計在2005至2010年動工。	既然路政署有計劃改善整段屯門公路，以緩急次序之言，應讓屯門公路的改善工程先行，小欖連接路可能不用興建。況且小欖工程費用不菲，接近十二億，但效益存疑。顧問公司初步估計只需動用約二億便可擴闊屯門公路的主要擠塞點，以十分之一的公帑達致同樣效果。
6) 路線功用重複	連接元朗、屯門和荃灣的「三號幹線大欖涌隧道」，已能發揮疏導上述三地交通的作用，無須加建小欖連接路。同時三號幹線目前之使用量估計只達四成，要屢次加價以維持營運。反之，政府顧問公司卻認為三號幹線即將飽和，需加建小欖支線輔助，此點存在甚大疑問。	事實說明政府的交通預測值得商榷，既然三號幹線之使用量遠較原先估計為低，政府應先用各項措施鼓勵市民充分利用三號幹線，而非再次浪費公帑，興建的小欖支線，同樣連接元朗和屯門。

建議

- 方案一：小欖工程費用不菲，接近十二億，卻只會令屯門公路的擠塞情況進一步惡化。政府應考慮更具成本效益的方法，動用約數億去擴闊屯門公路的主要擠塞點。
- 方案二：如在青龍頭設交匯處，市民可更快捷和方便從荃灣經十號幹線前往大嶼山北及藍地，更可紓緩屯門公路的交通壓力，免除車輛於小欖段擠塞受苦。政府聲稱該處工程困難而被認為不可行，當中提及隧道內不能換線，但瑞士早有先例，政府應切實再探討。

十號幹線備受質疑★屯門公路先見其害



【路政署新聞稿摘要】十號幹線建議中的路線長 17.5 公里，將以北大嶼山為起點，經青龍頭及掃管笏伸延至元朗。建造工程預計在 2002 年展開，2007 年完成。整項工程計劃的成本約為 240 億港元（以 1999 年 12 月價格計算），其中青龍頭至掃管笏段的工程計劃成本約 70 億港元。路政署署長梁國新表示：「十號幹線會是跨界道路網的重要部分，以應付經西部公路及建議中的伶仃洋大橋的過界交通。連同后海灣連接路、十號幹線--港島大嶼山連接路，以及七號幹線（卑路乍灣至香港仔段），將會成為香港與深圳蛇口之間重要的西部公路的一部分。」