

二零零二年一月十七日會議
討論文件

立法會交通事務委員會
對申訴團體提出論點的回應

目的

本文件旨在對申訴團體就二零零二年一月十七日事務委員會特別會議所提出的主要論點作出回應。

胡應湘爵士的建議

2. 正如我們在較早所述，若假設我們是純粹依據《第三次整體運輸研究》報告來作決定，並不符合事實，也過於簡單化。《第三次整體運輸研究》為運輸基礎設施的規劃工作提供了一個藍本，而我們已引入機制，於每年進行主要道路項目檢討，以確保在決定實際的基礎設施需求時，已適時地把假設資料的任何變化都考慮在內。

3. 此外，引述《第三次整體運輸研究》的高增長情況是不適當的。在最近的檢討中，我們採用了規劃署二零零一年九月的方案 II 土地用途規劃數據，並已把西鐵的影響充分考慮在內。正如我們在發給委員的文件第 7 段中解釋，載於附件的十號幹線和其他有關道路的最新交通預測，是根據最新的假設和實際的情況而作出。

4. 我們在上次會議中指出，我們在一九九三年預測，在行車量低的情況下，三號幹線在二零零一年的平均行車量為 40 558 架次，這個預測與實際情況相差不遠。這顯示我們的預測並不是像胡爵士所稱的不可靠。不過，這不排除一個事實，就是所有交通預測都會受到各種因素所影響，因此必須定期更新，而我們正進行這方面的工作。

5. 在規劃運輸基礎設施時，我們須根據全年的周日(星期一至星期五)的繁忙時間交通，計算全年的平均繁忙時間交通量。早上的南行交通量為 3 300 架次車輛，即行車量／容車量比例為 0.8。如胡應湘爵士所建議，根據全年所有日子的平均繁忙時間交通量計算，這是不恰當的，因為這會把星期六和星期日的較低交通量也計算在內。在考慮成本時，我們須考慮對社會的經濟效益，而不僅僅是收回成本。

6. 經北大嶼山公路前往大嶼山，不論是經青龍大橋還是青嶼幹線，收費都會一樣；因此，不存在交通堵塞在其中一條橋的問題。我們認為，由於青龍大橋與青嶼幹線接近，當青嶼幹線容量達到飽和時，青龍大橋可作為有效的紓緩路線。

7. 至於所引述的全年平均每日過境交通，我們在二零零一年十一月二十三日交通事務委員會的文件中提到的 52 000 架次，是在二零零六年完成改善工程後，三個過境通道的總容車量。至於在二零零二年一月十一日文件提到的 65 000 架次，則為二零零六年的交通需求。這顯示到了二零零六年，我們需要有第四條陸路過境通道，以應付預測的需求。

8. 在運輸交通的立場來說，我們沒有充分理據採納胡應湘爵士提出的收費平衡的建議，因為在過去數年，已出現屯門公路的交通轉向三號幹線郊野公園段的情況。我們的主要考慮，是為駕車人士提供選擇。較快的收費道路與較慢和較迂迴的不收費道路並存的例子，在其他地方也很常見。

9. 我們不是認為不可以興建屯門至赤鱸角的連接路，不論是採納政府建議或是胡爵士建議的路線。我們所表明的是，我們須就這條連接路進行更多的研究，而這條道路不能提供一條更便捷通往大嶼山的路線。

10. 有關屯門至赤鱸角連接路的興建時間，其中一個考慮因素，是物流業在赤鱸角的發展。假如由於這個原因而須提前興建連接路，我們當然會檢討有關的時間表。

11. 關於成本預算，胡爵士並非在比較同類事物。正如《第三次整體運輸研究》所建議，163 億元指的是屯門至赤鱸角之間沉管隧道段的成本。在政府的方案中，另外有屯門西繞道的成本，該繞道為元朗公路和屯門提供連接。我們的成本預算超過 200 億元，是包括屯門西繞道的高架橋和交匯處等。

三號幹線(郊野公園段)的建議

12. 我們已同意，在後海灣幹線和以東的道路網(包括三號幹線)之間，加建一條東面連接路。在設計這條連接路時，我們會考慮交通需要、規劃、環境和時間限制等因素，以便找出一條適當和實際的路線。

13. 政府方面一向願意與三號幹線公司進行磋商。我們已在二零零一年十二月十一日致該公司的信中表明，我們準備因應他們的建議，對上述連接路加以考慮。

14. 根據我們的最新交通預測，二零一一年會有超過 90 000 架次車輛使用三號幹線郊野公園段，即現有交通量的兩倍。當然，未來十年的實際交通量，須視乎當時的經濟情況和規劃參數而定。

15. 我們與三號幹線公司訂立的工程項目協議，以及《大欖隧道及元朗引道條例》，均沒有就三號幹線項目規定保證回報率。事實上，在發給投標者的工程計劃綱要中訂明，三號幹線的收費調整機制，並不向有關的專營公司保證回報率。此外，說該公司須向政府提交利潤是不正確的。實際情況是，會設立一個穩定使用費基金。假如公司的實際淨收入超過最高預算的淨收入，兩者的差額會撥入基金。基金會用於支付給專營公司，以便延遲加費。

施偉拔有限公司的建議

16. 施偉拔有限公司(施偉拔)是為政府進行第三次整體運輸研究的顧問。對於他們質疑政府以每小時每行車線 1 800

客車架次的容量為基礎，決定行車量／容車量比例是否合理，我們感到很意外。我們非常清楚施偉拔的文件中所引述的各個標準，並在決定使用適合的容量時，已充分考慮國際慣例。我們認為使用每小時每行車線 1 800 客車架次是適合的。事實上，施偉拔在進行第三次整體運輸研究時，也使用同一的容量數字。

17. 與其就不同容量假設的利弊進行理論性的爭議，我請委員考慮把不同的容量應用於香港情況的實際結果。海底隧道在繁忙時間的每小時平均交通量為 4 200 客車架次。與 3 600 客車架次(即每行車線 1 800 客車架次)的容量比較，行車量／容車量比例為 1.17。這個比例顯示了委員都很熟悉的海底隧道擠塞情況。假如使用施偉拔建議的每小時每行車線 2 300 客車架次的容量數字，所產生的行車量／容車量比例會是 0.91，即沒有擠塞問題。這個數字實在難以代表實際情況。

18. 施偉拔也聲稱，由於一九九七年所作的二零零一年預測數字高，所以我們現時預測的二零一一年數字也會高。正如我們以往解釋，一九九七至二零零一年期間，經濟有重大和突發的改變，這是難以準確預計的。我們已根據施偉拔的第三次整體運輸研究顧問建議，實行主要道路項目檢討。因此，我們較近期的預測是以最新的實際規劃參數為基礎，有關參數已把過去幾年發生的改變所造成的現有和預期影響計算在內。

19. 我們評估十號幹線每年的經濟回報率為 20%，施偉拔對此也表示質疑。他們作出了一些完全是過於簡單化的假設，使人以為要獲得這個回報率，十號幹線的所有使用者每程均須節省 370 元。眾所周知，在有新道路投入服務時，所節省的行車時間和成本會使有關道路網絡的所有交通受惠，而不只是個別新道路的使用者受惠。以目前情況為例，十號幹線建成後，屯門公路的交通情況會大大改善，使該處的使用者可節省大量的行車時間和成本。

20. 在“對政府文件的意見”中，施偉拔提出了一些其他事項，我們現回應如下：

- (a) 我們引述三號幹線的早上繁忙時間行車量／容車量比例為 0.8，這是根據周日平均每日繁忙時間的交通量計算，並非如施偉拔所指的，只根據一日的記錄計算；
- (b) 我們採用的是最新的實際規劃假設。施偉拔聲稱我們的假設激烈，並假定經濟、人口和過境交通均有急劇增長，這個指稱完全不正確，而且頗為不專業；
- (c) 我們已提供汀九橋的預測行車量／容車量比例，在二零一一年下午和上午的繁忙時間分別為 0.84 和 0.93；在二零一六年，則分別為 0.97 和 1.06。這些交通量接近或稍高於容量，是可以應付的；以及
- (d) 興建一條連接路，把后海灣幹線連接至三號幹線，並不表示就無須興建十號幹線。到了二零一零至一一年度，三號幹線的交通量會超過飽和。

掃管笏村和老青山村

21. 掃管笏村和老青山村均位於掃管笏區，十號幹線南段的掃管笏連接路會經過這個地區。

22. 村民對掃管笏連接路的路線表示關注，並建議改移路線以減少對環境的影響，或以隧道替代高架橋。我們在憲報刊登十號幹線南段的方案時，已把路線向北改移。但正如我們曾經向村民解釋，在掃管笏有不少限制，局限了連接路的路線。雖然我們相信在上述限制之下，已刊憲的路線是折衷的解決辦法，但仍會繼續探討可否進一步減少連接路對鄉村的影響，以及可否進一步改移路線。此外，由於連接路所造成的環境影響，村民要求遷置區內的程屋村。我們會按照法定程序處理有關要求。

香港運輸物流學會

23. 我們知道香港運輸物流學會支持建造深港西部通道、后海灣幹線和十號幹線。該會同意有迫切需要着手興建十號幹線，以紓緩屯門公路、青嶼幹線，以及往市區和貨櫃港通路的擠塞情況。我們歡迎該會的支持。此外，該會也同意屯門赤鱸角連接路是一項較長遠的計劃，不能作為十號幹線的有效替代路線。

運輸局

2002年1月

繁忙時段十號幹線，深井隧道，三號幹線（郊野公園段），屯門公路，汀九橋，青嶼幹線，元朗公路及吐露港公路行車量/容車量比率預測

年度	方案	十號幹線		深井隧道	三號幹線	屯門公路		汀九橋	青嶼幹線	元朗公路	吐露港公路
		南段-青龍大橋	北段			屯門市段	深井段				
	容車量(每小時小客車單位)	5400	5400	3600	5400	3600	5400	5400 / 7200	5400	3600 / 5400	5400 / 7200
2001	現在的情況	- -	- -	- -	0.56 (0.84)	0.87 (0.96)	1.09 (1.07)	0.90 (1.12)	0.39 (0.34)	0.97 (1.09)	1.26 (1.34)
2006	沒有深港西部通道/ 后海灣幹線的情況	- -	- -	- -	0.76 (0.94)	0.89 (1.00)	1.11 (1.10)	0.71 (0.84)	0.79 (0.74)	0.76 (0.85)	0.97 (1.02)
2006	深港西部通道/后海灣幹線 通車後的情況	- -	- -	- -	0.85 (1.04)	0.92 (1.03)	1.20 (1.19)	0.79 (0.94)	0.83 (0.78)	0.94 (1.04)	0.90 (0.95)
2008	十號幹線通車後的情況	0.31 (0.29)	0.32 (0.34)	0.95 (1.05)	0.71 (0.86)	0.97 (1.00)	0.85 (0.87)	0.79 (0.91)	0.63 (0.61)	0.77 (0.86)	0.90 (0.95)
2011	沒有十號幹線的情況	- -	- -	- -	1.00 (1.15)	1.03 (1.08)	1.27 (1.31)	0.88 (0.98)	1.01 (0.97)	1.04 (1.14)	0.97 (1.02)
2011	十號幹線通車後的情況	0.36 (0.34)	0.35 (0.37)	0.99 (1.08)	0.81 (0.94)	0.98 (1.01)	0.92 (0.94)	0.84 (0.93)	0.70 (0.69)	0.96 (1.07)	0.94 (0.99)
2016	沒有十號幹線的情況	- -	- -	- -	1.19 (1.26)	1.14 (1.13)	1.35 (1.43)	0.97 (1.06)	1.18 (1.16)	1.34 (1.42)	1.06 (1.12)
2016	十號幹線通車後的情況	0.43 (0.43)	0.60 (0.61)	1.04 (1.11)	0.96 (1.06)	0.99 (1.03)	0.95 (0.97)	0.92 (1.04)	0.81 (0.81)	1.28 (1.36)	1.03 (1.09)

註解： 0.66 - 下午繁忙時段的行車量/容車量比率
 (0.66) - 上午繁忙時段的行車量/容車量比率
 假設汀九橋及吐露港公路於二零零六年以前由三線擴闊至四線
 假設元朗公路於二零零六年以前由二線擴闊至三線
 假設十號幹線北段收費與三號幹線（郊野公園段）收費相同