

三號幹線（郊野公園段）有限公司

立法會交通事務委員會一月十七日之會議
深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線

二零零二年一月十五日

立法會交通事務委員會主席及各位委員：

本公司強烈反對政府所提議之十號幹線定線及落成時間，有關建議不單對本公司構成損害，亦不符香港的整體利益。

身為社會的一份子及基於公眾利益的考慮，三號幹線（郊野公園段）有限公司全力支持深港西部通道之興建，並同意對有關工程著手詳細設計。

我們亦同意后海灣幹線必須與新界西北的道路網絡連接，以供經深港西部通道之過境車輛使用。但應在哪兒連接及如何連接呢？除政府現時提議的定線之外，我們建議加建一條快速公路（即西部高速公路），經元朗公路接駁至三號幹線郊野公園段。由此使用深港西部通道的駕駛人士便可選用三號幹線郊野公園段，一條現存而擁有大量剩餘流量的先進公路。這樣安排除了可平衡交通流量之外，更可令現有道路資源得以充分利用。

政府所提出興建一條后海灣幹線與三號幹線郊野公園段之間的地區性連接路，根本幫助不大。我們認為，西部高速公路須與政府現時提議接駁至藍地的定線一併甚或提早興建，這樣便可引領跨境車輛至一條現存的公路，為物流業及其他深港西部通道的使用者，帶來即時效益，同時解決后海灣幹線與十號幹線因落成時間有差距所引發的交通問題。

然而如西部高速公路未能被充分利用，其效用便不能發揮。我們因此建議政府應採取適當措施，吸引駕駛人士盡量使用。本公司將樂於與政府商討各種可行之鼓勵方法。

作為商營機構，我們公司必須保障股東利益。加快上馬興建十號幹線將會對本公司造成難以彌補的損害。跟據當年的招標文件，政府道義上實有責任，保證本公司可獲「合理但不過高」的回報。我們對政府拒絕承認此一事實，以及表示不會與我們商討解決方案，感到非常失望。

撇開公司利益，從社會整體來看，加快興建耗資港幣二百二十億元的十號幹線實有損公眾利益。運輸局局長曾多次指出，根據最新行車預測顯示，在二零一零／一一年前實不須興建十號幹線北段，他強調有關加快上馬的提議純為因應地區的要求。但他對地區提出十號幹線不應收費的另一重要要求，完全置之不理。

明顯地十號幹線並無急切需要。鑑於規劃數據不斷轉變及其他包括經濟復甦、新貨櫃碼頭選址、西鐵通車真正影響等未明因素，以及胡應湘爵士的方案，我們認為政府必須對有關不同建議進行全面詳細檢討及比較，然後重新決定十號幹線是否需要、它的定線及完工時間。

十號幹線

對政府文件的意見

- 一 政府所提供的上午繁忙時段 v/c (交通流量與公路容量) 比數 0.8, 只適用於 2001 年 8 月 6 日屯門公路發生交通意外當日的特別情況, 2001 年的平均數應為 0.66, 此已撇除了公眾假期及星期六、日。
- 二 政府在去年已調整了人口及經濟預測。但政府所評估的至 2006 年及至 2011 年的極大交通流量升幅, 是繼續假設經濟與人口快速增長以及跨境交通流量有大幅的增加。1997 年的同類增長預測曾令 2001 年的交通流量評估遠高於實際情況。
- 三 汀九橋的交通流量及其 v/c 比數都比三號幹線郊野公園段高出百分之三十。即使把路肩改建為行車道, 其 v/c 比數仍跟三號幹線郊野公園段相差不遠。政府的建議會將十號幹線的交通, 經由三號幹線郊野公園段南面出口的交匯處, 連接至汀九橋。若政府的交通流量評估是準確的話, 三號幹線郊野公園段交匯處、汀九橋及青衣西北交匯處的交通流量將會超出負荷。
- 四 現時支持加快興建十號幹線非因交通容量需要, 主要理據實為紓緩屯門公路的擠塞, 但這目的可以利用另一個開支較少及更快見效的途徑達到, 就是興建一條連接后海灣幹線和三號幹線郊野公園段的「快速公路」, 及透過公路收費政策平衡屯門公路和三號幹線郊野公園段的交通流量。

(有關 v/c 比數及交通運作之詳細分析, 見另文英文版補充資料)