

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1083/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 特別會議紀要

日 期：2001年12月17日(星期五)
時 間：下午2時40分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：何秀蘭議員
李家祥議員, JP
劉慧卿議員, JP

缺席委員：周梁淑怡議員, JP
何俊仁議員
黃宏發議員, JP

出席公職人員：運輸局

運輸局副局長
鄧國威先生

運輸局首席助理局長
林雪麗女士

運輸署

總工程師
蘇欽達先生

路政署

主要工程管理處處長
劉譽德先生

主要工程管理處副處長
伍國基先生

署理主要工程管理處副處長
麥惠培先生

應邀出席者 : 香港大學經濟及工商管理學院

院長及經濟學講座教授
王于漸教授

港口及航運局

主席
胡應湘爵士

胡應湘爵士助理
梁國基先生

香港工程師學會

副會長
陳兆根博士

執行委員會委員
歐陽國盛先生

Save Our Shorelines Society

主席
陸恭蕙女士

香港顧問工程師協會

理事
李建華先生

三號幹線(郊野公園段)有限公司

副主席
徐嘉慎先生

施偉拔有限公司技術總監
侯艾運先生

香港運輸物流學會

議會幹事
梁剛銳先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線

主席歡迎政府當局的代表及各團體代表出席是次會議。

2. 主席扼要重述事務委員會上次於2001年11月23日會議上，就深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線此3項工程計劃進行討論時，委員曾對下述事項表示深切關注：

- (a) 深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期出現差距，因而導致屯門公路出現交通擠塞的情況；
- (b) 十號幹線與無需繳費的屯門公路的預期使用率比較；及
- (c) 鑒於有需要確保車輛分流至不同道路，以及有需要充分善用珍貴的隧道資源，政府當局有必要檢討三號幹線(郊野公園段)(下稱“三號幹線”)及十號幹線的收費策略。

3. 委員察悉香港規劃師學會提交的意見書(立法會CB(1)600/01-02(01)號文件)。主席亦請委員注意於會議席上提交的3份意見書，該等意見書分別由元朗區議會、地球之友及余立基先生提交(該等意見書已於會後分別隨立法會CB(1)655/01-02(04)、(05)及(06)號文件送交委員)。

4. 主席請委員察悉未能出席是次會議的黃宏發議員的意見。黃宏發議員認為政府當局應押後進行十號幹線工程計劃，並考慮建造由深港西部通道／后海灣幹線直接連接三號幹線的道路。

5. 主席繼而邀請出席會議的團體代表陳述他們對該3項工程計劃的意見。

與團體代表會晤

香港大學經濟及工商管理學院院長及經濟學講座教授
王于漸教授

6. 王于漸教授提述其在會議席上提交的意見書，並表示政府在來年須面對估計約達600億元的財政赤字，因此估計需用220億元興建的十號幹線實在是一項數額龐大的公帑開支。因此，對於在現階段以現時建議的方式推行該工程計劃的理據，當局必須加以審慎考慮。

(會後補註：王教授提交的意見書其後已隨立法會CB(1)655/01-02(01)號文件送交委員。)

7. 就興建連接深港西部通道／后海灣幹線的道路及紓緩屯門公路交通擠塞情況而言，王教授認為由於深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期出現3年的差距，使用率已屬過高的屯門公路的交通擠塞情況將變得極之嚴重。即使在3年過後，汀九橋的交通擠塞情況亦會漸趨嚴重。因此，十號幹線未能有效解決車輛前往市區的接駁問題。

8. 關於政府提出興建青龍大橋作為前往大嶼山的另一連接路的目標，王教授認為該大橋可作為連接大嶼山及屯門公路的獨立工程項目的方式興建。他補充，按照目前的建議，十號幹線顯然未有顧及日後發展新貨櫃碼頭的計劃。因應當局現時銳意把香港發展成華南一帶的物流中心的正確目標，十號幹線在此方面的規劃更形差劣。

9. 關於可行的替代方案，王教授認為使用率偏低的三號幹線可作為較具成本效益的短期解決方法，為后海灣幹線提供連接道路設施，並紓緩屯門公路的擠塞情況。如興建把后海灣幹線及三號幹線連接起來的西部高速公路，將可為屯門公路的擠塞情況提供較廉宜及更快見效的解決方法。他強調，從社會角度而言，任由三號幹線使用率不足的情況繼續存在，但卻同時進行十號幹線的建造工程以紓緩屯門公路的擠塞情況，實在於理不合。此舉將浪費龐大的公共資源。

10. 王教授繼而闡述當局可藉着財政措施，以“影子收費”的方式把車輛從屯門公路分流至三號幹線，亦即政府將購入屬收費道路的三號幹線的道路容車量。他解釋，其他地方如英國已採用“影子收費”作為臨時措施，以解決因為不收費道路過度擠塞而引致道路使用率極不平均的問題。政府購入收費道路的道路容車量，對收費道路的使用者而言是一種隱性的現金資助，而不收費道路的使用者亦會因而節省了時間，從中獲得隱性的資助。此項計劃可為道路使用效率帶來整體改善，因而從社會的整體利益而論，顯然有充分理據實施此項措施。

11. 王教授進一步表示，如將“影子收費”應用於三號幹線，每部車輛所獲的資助款額可根據預定的時間表按時遞減。況且，購買道路容車量的安排無須適用於所有交通工具。以選擇性的方式購入貨車及貨櫃車的容車量，將是較理想的政策措施，藉此紓緩貨櫃車及貨車使用屯門公路的情況，把該等車輛分流至三號幹線。藉着選擇資助對象，將可對所購入的道路容車量作出限制，而又同時能為物流業的發展提供支援。

12. 為說明上述論點，王教授表示，倘為每天使用三號幹線的約40 000輛貨櫃車及貨車提供30元的資助，每年的資助總額約為4.38億元，比起十號幹線建造期內的每年平均利息支出5.5億元(假設在十號幹線建造期內作出直線形開支，而利率為5%)，前者的支出較少。繼續使用屯門公路的司機亦會因為節省時間而享有額外得益。王教授在總結其意見時表示，比起在現時興建十號幹線的計劃，顯然有更為優勝的交通安排可供選擇。

*港口及航運局主席胡應湘爵士
(立法會CB(1)618/01-02(01)號文件，修訂本其後隨立法會
CB(1)655/01-02號文件發出)*

13. 胡應湘爵士利用投影機，闡述其作為一名市民和港口及航運局的主席，從經濟、民生、工程及最重要的物流業發展角度，反對興建十號幹線的8項理由如下：

- (a) 青龍大橋並非解決新界西北至香港國際機場接駁道路問題的有效方法，因為該段道路的路程較長，路線亦較為迂迴。當局應改為興建由屯門直接前往赤鱸角的隧道－大橋連接路。
- (b) 十號幹線工程的規劃主要以第三次整體運輸研究的錯誤交通預測為基礎，政府着手進行該計劃的決定極有問題。
- (c) 以現時的經濟狀況而言，當局應充分利用現有設施，並在承擔鉅額的公帑開支之前作出審慎的考慮。如可令車輛分流至使用量偏低的三號幹線，至低限度可延遲興建十號幹線。
- (d) 由於青龍大橋的橋塔正好位於飛機航道之下，故須興建低矮的橋塔，建築成本亦會因而較高。
- (e) 青龍大橋並非第二條前往香港國際機場的理想連接路，因為一如青馬大橋，青龍大橋亦不能提供全天候的連接道路。在颱風吹襲期間，大橋亦須暫時關閉，特別是該大橋只得一層。
- (f) 就財務資料所作的分析顯示，十號幹線的經濟效益尚有待確定。如十號幹線以收費道路的形式運作，在旁邊有不收費的屯門公路的情況下，政府將永遠無法收回其投資的220億元。假設十號幹線的收費約為8元，每天從十號幹線收費所得的收入將約為100萬元，但每天的總營運成本卻約為480萬元，亦即表示十號幹線每天的淨支出為380萬元。
- (g) 在未來7年興建十號幹線期間，香港的交通情況將不會得到任何紓緩。除了未能減輕屯門公路及吐露港公路的交通擠塞情況外，對香港的物流業亦不會帶來任何裨益。
- (h) 政府可能須面對三號幹線(郊野公園段)營辦公司就當局違反“建造、營運及移交”合約而提出的訴訟。

14. 胡爵士贊同王教授就“影子收費”提出的意見，並建議政府作為一項即時措施，應購入三號幹線的道路容車量，以便向貨車及貨櫃車收取較低費用，例如10元。此方案對貨櫃車司機而言應具有吸引力，因為他們亦可節省燃料成本。如此一來，作為香港物流業中堅分子的

貨櫃車司機及中小型企業，均可從中受惠。除了可充分利用三號幹線以紓緩屯門公路的交通擠塞情況外，此方案亦會帶來環保效益，因為此等重型車輛將可取道路程較短的路線，因而造成較少污染。他認為此種補償方法亦可用作改善3條過海隧道行車量不均，以及獅子山隧道與大老山隧道交通流量不均的問題。

15. 作為一項中期措施，胡爵士建議當局與其興建十號幹線，倒不如按照第三次整體運輸研究中所作規劃，興建連接屯門及赤鱸角的隧道－大橋。胡爵士進一步闡述建議中的屯門東繞道－赤鱸角機場隧道(下稱“屯門至赤鱸角連接路”)的工程，並表示該連接路可於3年內建成，總成本約為100億元。在屯門至赤鱸角連接路建成後，香港將擁有一條通往香港國際機場而全日24小時及全天候開放，並且極為安全的替代路線。此外，屯門及元朗區的居民亦會受惠於該條較直接的連接路。

16. 胡爵士在總結其陳述時強調，他建議的補償安排比起興建十號幹線的成本僅屬九牛一毛。然而，該項安排可即時帶來若干效益，既可紓緩屯門公路的交通擠塞情況，亦有助香港物流業的發展。

香港工程師學會

17. 香港工程師學會(下稱“工程師學會”)代表陳兆根博士簡介他與歐陽國盛先生就該3項工程計劃一同擬備的意見書。他特別請委員注意，由於時間問題，加上工程師學會的成員分別參與該等工程計劃不同有關範疇的工作，工程師學會尚未就此事訂出學會的總體意見。在此方面，他及歐陽先生獲邀代表工程師學會，就該等工程計劃表達個人意見。

(會後補註：上述意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)655/01-02(02)號文件送交委員。)

18. 陳博士表示，經研究政府當局及其他人士提出的建議後，他們有下述意見：

- (a) 雖然第三次整體運輸研究的部分短期交通預測可能出現偏差，但該等歧異可能是由於各種因素的影響。然而，他們支持有需要興建十號幹線，以應付直至2007年及以後的較長遠交通需求。
- (b) 現時的十號幹線南段計劃較最初建議為佳。

- (c) 支持有需要提供撥款，以進行十號幹線南北兩段的詳細設計工作，以便可作出彈性安排，讓十號幹線在2007至2010年間通車。
- (d) 支持當局藉十號幹線北段(即藍地隧道)的收費調節三號幹線、十號幹線及屯門公路的交通流量，以便達到充分利用交通設施的目的。
- (e) 鼓勵政府當局與三號幹線(郊野公園段)營辦公公司緊密合作，以期找到可把車輛從屯門公路分流至其他道路的解決方法，以及避免在2005至2007年間，當十號幹線尚在建造階段時出現任何交通擠塞情況。
- (f) 為了香港特別行政區，以至珠江三角洲地區的整體發展，當局的長遠土地用途規劃，應與交通規劃全面配合。

19. 陳博士回應何鍾泰議員時同意於會後提供工程師學會對該3項工程計劃的意見，供委員參閱。

Save Our Shorelines Society

20. Save Our Shorelines Society代表陸恭蕙女士表示，該組織基於下述經濟及環境理由反對十號幹線工程計劃：

- (a) 在目前經濟環境欠佳的情況下，政府有責任確保所有資源均獲得充分利用，該等資源包括預留興建十號幹線的220億元，以及使用率偏低的三號幹線。與某些認為有必要興建十號幹線，並應加快進行該工程計劃以刺激經濟增長的意見相反，該組織認為倘無充分理據支持推行現有設計中的十號幹線工程計劃，便不應讓該項工程開展。當局可把此筆鉅額金錢投資於其他更值得進行的工程計劃，從而為香港帶來經濟效益。事實上，政府應考慮王教授及胡爵士所建議的財政措施，從多方面盡量利用三號幹線。
- (b) 該組織並不相信政府已就交通流量進行充分的研究。因此，日後沿用第三次整體運輸研究中有所偏差的預測數字，將是錯誤的做法。在此方面，該組織認為政府應仔細分析有關發展對跨境貨運的運輸設施支援將有何影響，例如邊境通道倘實施24小時運作將可釋放多少容車

量、《多種纖維協定》於2005年期滿時將對內地來港的貨運量有何影響、廣東有關當局簽發過境車輛牌照的政策等。如不作出上述分析，將很難令市民信服當局確有充分的經濟理據支持興建十號幹線。

- (c) 從環保角度而言，如政府當局在沒有充分的經濟理據的情況下仍着手興建十號幹線，將不必要地帶來重大的環境不便及破壞。

*香港顧問工程師協會
(立法會CB(1)618/01-02(02)號文件)*

21. 香港顧問工程師協會(下稱“顧問工程師協會”)代表李建華先生對該3項工程計劃表示支持，因為該協會認為該等工程計劃可達到以下目的：

- (a) 有助紓緩屯門公路沿線、屯門區及整個新界西北區的交通擠塞情況；
- (b) 加強與內地的基建聯繫，為以香港作基地的公司製造更多商機，特別是在中國加入世界貿易組織後；及
- (c) 為來自內地的車輛提供一條前往市區、香港國際機場及迪士尼樂園的快捷而具經濟效益的路線。

22. 李先生表示，該等工程計劃除了可創造就業機會外，香港更可因基建工程短缺導致投標價格變得更具競爭力而受惠，因為在進行招標時，主要工程計劃如西鐵工程第一期應已完成。

三號幹線(郊野公園段)有限公司

23. 三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)代表徐嘉慎先生表示，該公司強烈反對政府現時提出的建議。根據該項建議，當局將會立即展開整條十號幹線的建造工程，並於2003年動工，以及於2008年甚至可能於2007年完工。他指出，政府當局於1993年就三號幹線的建造及營運進行招標時，曾明確表示興建三號幹線的目標是“紓緩屯門公路及青山公路的擠塞情況”。然而，根據政府當局就十號幹線提出的修訂建議，當局將興建另一條公路以紓緩屯門公路的擠塞情況。徐先生指出，第三次整體運輸研究就三號幹線的交通流量作出了明顯過高的預測，而且三號幹線公司現時蒙受重

大的財政虧損。他表示，三號幹線公司雖接受其財政虧損屬商業投資上的風險，但大家須明白一點，就是政府當局現時提出的建議嚴重違反了該公司與政府磋商三號幹線專營權時雙方所達成的共識，即在三號幹線達到足夠的容車量前，當局不會興建其他公路與該幹線競爭，以確保三號幹線公司得到“合理但不會過高的利潤”。

24. 徐先生表示，儘管三號幹線的最高容車量為140 000架次車輛，但該幹線現時的每天行車量僅為44 000架次車輛。根據該公司所作預測，三號幹線的行車量在2016年之前將不會達到飽和，因此，在2016年之前將無須興建十號幹線。故此，政府不應在現階段批撥220億元興建十號幹線，製造更多剩餘的容車量，反而應該盡量利用三號幹線，紓緩在深港西部通道／后海灣幹線通車後，屯門公路的交通擠塞情況預期將會更趨嚴重的問題。充分善用珍貴的隧道資源，顯然對社會整體均有裨益。

25. 徐先生進一步表示，即使按政府當局現時的建議推行有關計劃，深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線的完工日期出現差距，仍會令屯門公路出現令人不能接受的擠塞情況。除了令區內居民面對的交通擠塞問題更趨惡化之外，如此差劣的規劃亦無助於本港的物流業發展。徐先生雖然確認十號幹線在長遠功能上的需要，但他補充，在興建十號幹線之前的一段期間，政府當局可因應香港需要興建第二個貨櫃碼頭及直達香港國際機場的另一條全天候連接路，以及適當發展本港物流業的需要，重新研究所涉及的各项規劃問題。

26. 基於以上所述，徐先生籲請政府當局考慮採取王教授及胡爵士建議的財政措施，確保鼓勵行走深港西部通道／后海灣幹線的車輛使用三號幹線。該公司將樂意與政府合作以達到此目標。

香港運輸物流學會

27. 香港運輸物流學會(下稱“物流學會”)代表梁剛銳先生簡介該學會於會議席上提交的意見書。他表示，該意見書由該學會的運輸政策委員會(Transport Policy Committee)擬備。該委員會曾於2001年12月12日舉行會議以討論有關事宜，在該等工程計劃中具有利益關係的委員並未參與有關的討論。

(會後補註：物流學會提交的意見書其後已隨立法會CB(1)665/01-02(03)號文件送交委員。)

28. 梁先生表示，經多番討論後，物流學會認為該等工程計劃能夠達到政府所訂的目標，而且其整體規劃亦大致完善。在該等工程計劃完成後，香港作為大中華地區商貿物流中心的地位將獲得提高。按照跨界通道進一步研究所作的預測，深港西部通道於2000至2020年的20年規劃期內估計可帶來1,750億元(按1998年價格計算)的淨利益。然而，物流學會認為政府當局應就后海灣幹線及十號幹線提供相若的數據資料，並分開列出每項工程計劃在規劃期內的收益及成本數字，以便能適當評估該等工程計劃的成本效益。儘管當局有需要進行基建投資以協助香港擺脫經濟衰退的困境，但政府有責任甄選並推行最值得實施，且能帶來最大經濟效益的工程計劃。

29. 梁先生同意青龍大橋在策略上的功能，是在緊急情況下提供前往香港國際機場的替代連接路及另一陸上路線。他表示，基於安全理由，當局應盡可能加快興建此大橋。若能證明該等工程確實可帶來鉅大的淨利益，則在3項工程計劃全數完成後，將可加速本港高增值空運業務的發展，從而維持並鞏固香港作為地區運輸及物流中心的地位；而在此過程中亦可盡量善用可資應用的人力資源。

30. 關於深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線在完工日期上的差距，梁先生對其可能對屯門公路交通擠塞所造成的影響表示關注。政府當局應設法在深港西部通道／后海灣幹線落成之前，盡快處理有關問題。

與團體代表進行討論

令車輛分流至三號幹線的可行財政措施

31. 關於王教授建議就三號幹線採取的“影子收費”措施，譚耀宗議員關注到假如其他使用量不足的收費道路如西區海底隧道的使用者亦要求政府提供資助，政府須承受長期的財政負擔。

32. 鄭家富議員認為並無充分理據，由政府向三號幹線的使用者或三號幹線公司提供資助。然而，為確保能充分利用珍貴的道路資源，並達到交通分流的目的，他認為政府當局或許有充分理由，考慮購回三號幹線及其他由私人公司擁有的隧道的擁有權，並將之撥歸政府轄下的一個隧道及橋樑管理局管理。在此制度下，政府便有權訂定最適當的收費水平，以達到交通分流的目的。陳偉業議員對此亦有同感，並邀請王教授評估購回

三號幹線的擁有權與實施“影子收費”兩者相比之下，在效益方面的差異。

33. 王教授回應時表示，如部分道路需要收費而其他道路無需收費，便難免會出現交通流量分布不均的情況。然而，鑒於道路是昂貴的基建設施而當局應加以充分利用，問題的關鍵在於政府對更妥善管理香港交通網絡的工作的參與程度為何。此事與有關道路或隧道的擁有權誰屬並無直接關係。就現時討論中的道路而言，當局可透過在三號幹線實施“影子收費”，令車輛由屯門公路分流至三號幹線，從而輕易地達到更妥善管理道路資源的目的。他強調，“影子收費”不應純粹視為對三號幹線使用者的資助。事實上，在屯門公路的擠塞情況獲得減輕後，屯門公路的使用者亦可節省時間成本，從中獲益。因此，該等財政措施的目的是提高道路使用效率，以及為整個交通網絡帶來整體效益。

34. 王教授進一步表示，如政府當局認為採取財政措施以達到交通分流目的是可取的原則，他認為此措施應可以延展至適用於其他具有不同收費結構的道路／隧道。就此，他請委員注意，實施“影子收費”的原意只是作為臨時及有限度的措施。隨着三號幹線的使用率有所增加，資助水平將逐步減少，最終並會取消。關於購回三號幹線擁有權的建議，王教授告誡謂，考慮到三號幹線公司在財政上的虧損，政府此舉可能會被公眾視為挽救出現虧損的私人企業的做法。

35. 在此方面，胡應湘爵士表示，他並不支持由政府購回三號幹線擁有權的建議，因為公眾會視之為偏幫大企業的做法。私人企業應接受投資決定所帶來的商業風險，動用公帑收購出現虧損的業務，並非公平的做法。胡爵士提及其意見書第7及8頁所載的計算方法，並重申，他提議的補償方法可即時惠及物流業(即貨櫃車司機及中小型企業)。此舉並非對大企業作出資助，因為三號幹線公司並未獲得任何利益。隨着三號幹線的使用率增加，以至其隧道費收入獲得改善至某個特定水平，作出的補償便會完全停止。

36. 王教授回應何鍾泰議員的查詢時表示，“影子收費”的確實水平須小心釐定，以達到最理想的交通分流效果。在此方面，必須進行更詳細的分析。

37. 何秀蘭議員詢問三號幹線公司對於就三號幹線實施“影子收費”的立場，以及該公司是否有調低收費水平以吸引更多車輛使用該路段的空間。徐嘉慎先生回應時闡述該公司所面對的財政困境，並表示該公司不可能

調低其收費水平。然而，該公司亦不想增加收費。他進一步表示，如實施“影子收費”，將須由政府主動提出，而該公司會樂意考慮當局所提出一切公平而合理的建議。

38. 就此，主席告知委員，港口及航運局(下稱“港運局”)事實上曾就此事進行討論。經商議後，港運局同意要求政府當局考慮下述方案：

- (a) 首先應從物流角度處理跨境交通需求；
- (b) 其次考慮充分善用三號幹線；及
- (c) 最後才考慮興建新的道路接駁設施。

十號幹線的功能需要

39. 劉慧卿議員察悉陳兆根博士支持撥款進行十號幹線的詳細設計工作，而顧問工程師協會亦要求當局加快進行該項工程計劃，但鑒於第三次整體運輸研究的預測數字有誤，她質疑是否有充分理據支持該等見解。令她深感關注的是，倘未經審慎研究該計劃的成本效益便開展有關的工程，將會浪費鉅額公帑。石禮謙議員對此亦有同感，並認為政府當局向立法會提出撥款申請時，應交代該3項工程計劃的財務安排。此外，當局應向委員提供第三次整體運輸研究的最新預測數字(如有的話)，以供參閱。

政府當局

40. 陳兆根博士回應時指出，雖然第三次整體運輸研究就這兩年作出的預測均屬偏高，但重點應放在2007年及以後較長遠的交通預測之上。展望將來，當局有必要興建十號幹線，以便及時提供多一條南北連接路，協助促進內地與香港之間的貿易及交通流量。因此，他支持進行該工程計劃，並非純粹由於在未來數年所製造的就業機會。推行十號幹線計劃亦涉及長遠的經濟效益。陳博士補充，如有較新的預測資料，他極之樂意檢討有關情況。李建華先生對此亦有同感，並表示顧問工程師協會主要是關注到有必要在內地與香港之間提供足夠的交通基建聯繫。

41. 王教授回應劉慧卿議員時解釋，若要配合香港的新貨櫃碼頭設施，有關道路必須採取沿岸路線。然而，十號幹線的現有規劃顯然未有顧及這一點。鑒於該等設施日後的選址尚未明朗，政府當局現時決定動用鉅額公帑興建十號幹線，未免言之過早。他擔憂如當局不作出顧及全局的規劃，此條本應貫通香港國際機場及新的貨

櫃港設施而極為重要的連接路，可能會被白白浪費，當局須再行規劃另一條策略性路線。王教授提述目前經濟狀況對跨境貨運交通增長的影響，並認為當局並無迫切需要實施十號幹線計劃。

42. 然而，陳偉業議員認為當局有需要為本港各項已承擔進行的主要基建發展，例如九號貨櫃碼頭及迪士尼樂園提供足夠的交通連接設施。因此，儘管三號幹線出現剩餘的容車量，而胡爵士亦建議興建屯門至赤鱸角連接路，但並不表示沒有需要興建十號幹線及青龍大橋，以應付大嶼山西北部及荃灣有所增加的交通需求。

政府當局

43. 劉江華議員認為從整體規劃角度而言，胡爵士建議興建的屯門至赤鱸角連接路及粵港澳大橋亦有其優點。譚耀宗議員對此表示贊同，並籲請政府當局認真研究胡爵士的建議。關於在兩個人工島之間興建屯門至赤鱸角連接路的兩座高架橋及一條隧道，何鍾泰議員關注到此項工程計劃可能會造成更多潛在的環境影響。此外，由於從屯門經擬議的屯門至赤鱸角連接路及北大嶼山公路前往市區的路程將會長得多，何議員質疑會否有很多屯門區居民選擇使用此條路線。

44. 陳兆根博士回應劉江華議員的查詢時表示，雖然他支持興建一條由屯門直達赤鱸角的連接路，但胡爵士提出的建議必須有充分的交通預測以作支持。此外，他擔憂屯門至赤鱸角連接路可能會較十號幹線需要更長時間進行規劃和建造工程。

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)581/01-02(01)號文件 —— 因應2001年11月23日會議上所作討論而採取的跟進行動一覽表；

立法會CB(1)581/01-02(02)號文件 —— 政府當局就2001年11月23日會議上所提事項作出回應的文件；及

立法會CB(1)356/01-02(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

45. 基於時間所限，委員同意事務委員會將於2002年1月11日(星期五)上午8時30分舉行另一次特別會議，繼續就該3項工程計劃與團體代表及政府當局進行討論。

經辦人／部門

II. 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午4時55分結束。

立法會秘書處
2002年2月18日