

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1084/01-02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 會議紀要

日 期：2002年1月11日(星期五)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
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
劉炳章議員

其他出席議員：何秀蘭議員
劉慧卿議員, JP
司徒華議員
葉國謙議員, JP
余若薇議員, SC, JP

缺席委員：石禮謙議員, JP (副主席)
黃成智議員

出席公職人員：運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

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

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(1)
羅秉廉先生

主要工程管理處副處長(3)
伍國基先生

總工程師／主要工程
麥惠培先生

運輸署

運輸署副署長(策劃及技術服務)
黎福根先生

運輸署助理署長(策劃)
高朗勤先生

總工程師／主要公路發展
蘇欽達先生

應邀出席者：個別人土

規劃顧問
余立基先生

香港物資流通協會

副會長
黃輔華先生

幹事
簡偉傑先生

屯門區議會

屯門區議會議員
蘇焯成先生

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

會員
劉偉業先生

三號幹線(郊野公園段)有限公司

總經理
陸錦漢先生

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

議會幹事
侯道光博士

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

主席扼要重述事務委員會最近就上述3項工程計劃進行的多次討論。自2001年10月，事務委員會曾先後舉行了4次會議以討論該等工程計劃。事務委員會曾接獲20份意見書，並與17個個別人士／團體代表會晤。政府當局亦已於2002年1月9日的工務小組委員會會議上，就擬議的深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計工作及相關地盤勘測工程提交撥款建議。政府當局其後已撤回有關該項目的建議。政府當局現打算在工務小組委員會將於2002年1月30日舉行的下次會議上，連同十號幹線北段(掃管笏至元朗公路)的詳細設計工作及相關地盤勘測工程，重新提交有關的撥款建議。

2. 主席請委員注意由代表團體提交的下述意見書，其中有部分意見書剛剛於會議席上提交：

- (a) 香港工程師學會提交的另一份意見書，該意見書已隨立法會CB(1)776/01-02(03)號文件送交委員；
- (b) 香港顧問工程師協會提交的另一份意見書，該意見書已隨立法會CB(1)776/01-02(04)號文件送交委員；
- (c) 胡應湘爵士提交的另一份意見書，該意見書其後已隨立法會CB(1)792/01-02(02)號文件送交委員；
- (d) 三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的另一份意見書，該意見書其後已隨立法會CB(1)792/01-02(03)號文件送交委員；及
- (e) 反對小欖工程(十號幹線)關注小組提交的另一份意見書，該意見書其後已隨立法會CB(1)792/01-02(04)號文件送交委員。

3. 主席告知委員，在2001年12月17日舉行特別會議以聽取公眾對該等工程計劃的意見後，另有3個組織表示有意出席事務委員會的會議，以便就該等工程計劃發表意見。她繼而邀請有關組織的代表就該等工程計劃表達其意見。

團體代表提出的意見

余立基先生

[立法會CB(1)655/01-02(06)及CB(1)776/01-02(01)號文件]

4. 余立基先生表示，根據以人為本的概念，以及對於經過不同的連接路(即擬議的屯門至赤鱸角連接路、十號幹線、三號幹線及屯門公路)來往不同起點與目的地之間的“時間距離差”作一簡單比較後，他認為並無充分理據支持興建十號幹線的建議。他表示，駛離深港西部通道而前往赤鱸角機場的駕車人士將取道擬議的屯門至赤鱸角連接路，而不會採用十號幹線或三號幹線，因為該連接路是可供使用的最快捷路線。另一方面，前往例如青衣等市區地方的駕車人士，則無論取道屯門公路、十號幹線還是三號幹線，也不會有太大分別，因為採用不同連接路的“時間距離差”實在微不足道。基於以上所述，十號幹線對駕車人士而言似乎並無任何特別的吸引力。

5. 余立基先生亦認為，隨着西鐵於2003年啟用後，屯門公路的擠塞情況將獲得紓緩。因此，他認為出現擠塞的瓶頸地帶可能會在深港西部通道出現，因為來自不同接駁公路如屯門公路、三號幹線、粉嶺公路的車輛將會在該處匯集。為加強道路基建網絡，政府當局應加快興建擬議的屯門至赤鱸角連接路。由於十號幹線不會經過主要的人口聚居地，交通流量預測如出現任何差異，將會導致嚴重浪費公共資源的情況，使有關計劃變得華而不實。另一方面，如推行擬議的屯門至赤鱸角連接路計劃，該道路將可發揮提供另一條前往機場、大嶼山、東涌及屯門的連接路的功能，從而惠及附近的居民。

香港物資流通協會

[立法會CB(1)776/01-02(02)號文件]

6. 香港物資流通協會(下稱“物流協會”)副會長黃輔華先生表示，物流協會歡迎政府當局改善香港基建發展以促進物流業的措施。因此，該會支持當局興建深港西部通道及后海灣幹線的建議。然而，考慮到當中涉及鉅額的資本投資，而且要經過長時間的籌備工作，十號幹線才可於2007/08年通車，而屆時物流業才可從中受

惠，因此，政府當局應考慮基於促進物流業發展為出發點，購入三號幹線的擁有權或資助若干三號幹線的使用者。此外，他亦要求政府當局考慮興建由后海灣幹線直接通往三號幹線的道路，而非建造十號幹線。

屯門區議會

7. 屯門區議會議員蘇炤成先生表示，屯門區議會於2001年11月19日通過一項有關十號幹線工程計劃的議案。簡言之，屯門區議會原則上支持興建十號幹線的建議，但卻要求當局：

- (a) 不要就十號幹線徵收任何費用；及
- (b) 在青龍大橋提供免費的接駁點，以便連接汲水門大橋。

8. 關於擬議的屯門至赤鱸角連接路，屯門區議會認為應興建更多基建設施，以應付居民的交通需要，因此，屯門區議會歡迎有關建議。

政府當局的簡介

9. 主席歡迎運輸局局長及其同事出席是次會議。她希望運輸局局長盡量抽空出席事務委員會日後舉行的會議，以加強行政當局與立法機關之間的溝通。陳偉業議員亦希望運輸局局長在退休前能作出最後努力，解決新界西北部的交通問題。他亦要求運輸局局長出席事務委員會日後舉行的會議。

10. 運輸署總工程師／主要公路發展應主席所請，向委員簡介十號幹線的策略性功能。路政署總工程師／主要工程亦就胡應湘爵士所提出有關興建屯門至赤鱸角連接路的建議，與十號幹線計劃作一比較。政府當局預備的一套簡介資料已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)792/01-02(01)號文件送交委員。

興建十號幹線的需要

11. 何鍾泰議員要求屯門區議會的代表澄清，假如當局就十號幹線徵收費用，該區議會會否反對興建十號幹線。屯門區議會代表蘇炤成先生答稱，屯門區議會支持興建十號幹線，因為該幹線可提供另一條前往機場及大嶼山的連接路。此外，在小欖與汀九橋引道之間興建隧道／高架橋的計劃亦可紓緩屯門公路的交通情況。然而，徵收隧道費勢必令駕車人士放棄使用十號幹線，因

而無法達到提供基建設施以紓緩屯門公路交通擠塞情況的目的。因此，屯門區議會堅決認為十號幹線應屬不收費道路。

12. 關於政府當局提交的文件第7段，劉江華議員詢問胡應湘爵士是否贊同政府當局的意見，認為擬議的屯門至赤鱸角連接路並未能排除興建十號幹線的需要。胡應湘爵士答稱，從深港西部通道前往貨櫃港及機場的貨運車輛可以採用的最快捷路線，分別是經三號幹線及擬議的屯門至赤鱸角連接路。他表示，據政府所述，上午繁忙時間內的行車量／容車量比例為0.8，但該比例僅適用於2001年8月6日，因為當日在屯門公路發生了一宗嚴重的交通意外。2001年的平均數字應遠較上述數字為低，而三號幹線應有足夠的剩餘容車量，以應付行車量有所增加的情況。因此，他認為應興建屯門東繞道，另加一條連接屯門及赤鱸角的大橋－隧道，以代替興建十號幹線。與此同時，作為一項即時措施，政府應購入三號幹線的道路容車量，以便減低貨車及貨櫃車所須繳付的費用。如此一來，作為物流業中堅分子的貨櫃車司機及本港中小型企業均可即時受惠。他認為此種補償方法亦可用於改善海底隧道與西區海底隧道交通流量不均的情況。關於劉議員所提出的具體問題，胡應湘爵士表示他將於會後以書面作覆。

13. 運輸局局長向委員匯報，政府當局實際上亦訂有類似的長遠計劃，在屯門至赤鱸角之間興建一條直接的連接路(即屯門至赤鱸角連接路)。當局已於第三次整體運輸研究中確定需要興建該條連接路，以之作為前往大嶼山及機場的第三條連接路。現時，只有1%跨境車輛以機場為目的地。在深港西部通道啟用初期，估計只有不足5%的貨運車輛會以機場為目的地。大部分車輛仍會使用十號幹線或三號幹線前往貨櫃港。鑒於十號幹線所發揮的策略性功能分別是應付跨境活動所帶來的預測交通需求、應付新界西北部的預計增長並紓緩屯門公路的交通情況，以及提供另一條前往大嶼山和機場的便捷通道，政府當局認為應優先考慮興建十號幹線。不過，興建十號幹線並不排除當局會在日後計劃興建屯門至赤鱸角連接路，以配合物流業在大嶼山的進一步發展或任何其他發展。

14. 劉慧卿議員詢問物流協會是否支持興建十號幹線，即使該幹線未能為物流業帶來任何即時利益。物流協會代表黃先生答稱，物流協會雖歡迎政府當局提供基建設施以促進物流業的措施，但有關措施須先行考慮充分善用現有基建設施，然後才就新工程計劃作進一步的投資。隨着最近成立香港物流發展局(下稱“物流局”)，為

物流業不同界別人士提供討論和發展物流業有關的事宜的機會，他認為應由物流局轄下的物流基建專項小組檢討十號幹線工程計劃，以確保該幹線能發揮其策略性功能。

15. 劉慧卿議員亦詢問 Save Our Shorelines Society 是否支持政府當局向立法會申請撥款，以便在現階段進行有關工程計劃的詳細設計工作。陸恭蕙女士答稱，為了節省公帑，政府當局應進一步研究胡應湘爵士及王于漸教授就如何充分善用三號幹線剩餘容車量所提出的建議，然後才進行十號幹線的詳細設計工作，更何況該計劃的建造工程將帶來若干不良的影響。

16. 劉慧卿議員認為政府當局應押後提交有關該項目的撥款建議，待事務委員會進一步進行商議。如有其他方案可應付預期的貨運交通需求而代替興建十號幹線的計劃，作出撥款便是浪費公共資源。

17. 運輸局局長表示，現有的3條車輛過境通道的交通流量已接近飽和，故有需要興建第四條過境通道(深港西部通道)及其接駁道路(后海灣幹線)，以應付日後的交通需求。深港西部通道及后海灣幹線將在藍地連接元朗公路，以便車輛可經該處駛往三號幹線。政府當局亦正計劃興建藍地至北大嶼山的十號幹線路段，以便為駕車人士提供另一條快速公路。政府當局曾於2002年1月9日向工務小組委員會提交有關深港西部通道及后海灣幹線詳細設計工作的撥款建議，以供審議。因應委員的要求，當局其後撤回該項建議。當局現打算於2002年1月30日向工務小組委員會一併提交該3項工程計劃的撥款建議。運輸局局長強調，該等撥款建議僅和工程計劃的詳細設計工作有關。實際建造工程的財務安排將於完成詳細的設計研究後才擬備。

18. 儘管有需要研究有何措施提高三號幹線的使用率以紓緩屯門／元朗的交通擠塞情況，但何俊仁議員表示，是否需要興建十號幹線是另一問題，須按該工程計劃本身的情況作出評估。他表示，十號幹線原擬作為通往大嶼山十號貨櫃碼頭及迪士尼樂園的策略性連接通道。他詢問政府當局對於本港的進一步港口發展有何計劃。

19. 胡應湘爵士表示，港口及航運局現正研究新貨櫃碼頭的日後選址。如當局在大嶼山西北部增設港口設施，貨車便需要經過迂迴曲折的道路，才可到達大嶼山的港口。他希望政府當局可把有關事宜提交物流局作進一步討論。

20. 主席亦表示，目前的問題是由於有關的政策局在推行關於運輸及物流發展的政策措施時缺乏協調所致。她促請政府當局從更廣泛的政策角度檢討此事，並改善不同的政策局之間的協調。

21. 運輸局局長答稱，人口及經濟活動的增長必定會對現有及日後的運輸系統造成額外需求，令適時興建新系統及改善現有基建設施的工作變得極其重要。在規劃過程中，政府會研究需要提供何種輔助基建設施，以應付規劃中的發展項目。運輸局的代表會參與規劃過程。因此，並不存在不同的政策局之間缺乏協調的問題。關於在大嶼山西北部增設港口設施的事宜，他表示該項建議尚在研究中。當局會進一步研究須提供何種運輸基建設施，例如屯門至赤鱸角連接路，以配合可能在大嶼山西北部進行的發展，包括興建港口設施。

深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線在完工日期方面的差距

22. 鄭家富議員提及在不興建十號幹線的情況下，屯門公路於2006年的繁忙時間行車量／容車量比例將為1.2，而在興建十號幹線的情況下，該公路於2008年的有關比例則為0.9；關於此事，他重申，對於深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期出現差距，以致屯門及元朗出現嚴重的交通擠塞問題，他感到關注。因此，他認為當局應一併推行該3項工程計劃，而不應以“斬件”的方式處理。

23. 運輸局局長解釋，十號幹線南段(北大嶼山至掃管笏段)工程應盡快完成，以便提供另一條通往青嶼幹線的連接路。至於十號幹線北段(掃管笏至元朗段)，則在2010年之前將無須興建。儘管如此，政府當局計劃因應議員及區議會提出的關注，於2007年完成十號幹線北段，以及於2008年完成整條十號幹線的建造工程，以便提供進一步的保障設施，預防屯門公路出現交通擠塞情況。

24. 陳偉業議員要求政府當局作出承諾，縮短十號幹線(南北兩段)及深港西部通道／后海灣幹線完工日期的差距。運輸局局長表示，政府當局計劃於大約18個月內完成詳細設計。屆時，當局將會就實際建造工程向立法會提交撥款建議，以供審議。政府當局會嘗試同步完成深港西部通道／后海灣幹線／十號幹線工程計劃，因為該等道路構成一個全面的道路網絡，讓跨境車輛可前往本港各個區域。

交通流量預測

25. 劉江華議員質疑屯門公路(屯門市中心段)的繁忙時間行車量／容車量比例，何以在不同規劃情況下均維持在1.0的水平，例如在2001年的參考情況下，以至在不同規劃年度中，於建有或並未興建深港西部通道／后海灣幹線／十號幹線的情況下均維持不變。運輸署副署長(策劃及技術服務)答稱，有關的繁忙時間行車量／容車量比例是以小數點後單位數字(即1.0)表達。事實上，屯門公路於2001年及2006年的行車量／容車量比例分別為0.96及1.03。屯門公路的行車量／容車量比例只出現輕微增長，實由多個因素造成，其中包括西鐵啟用、在青山公路進行改善工程，以及車輛分流至三號幹線。由於屯門公路的交通流量已達飽和，行車量／容車量比例將維持於穩定的水平。

26. 劉江華議員對於政府當局的答覆仍不感信服。隨着深港西部通道／后海灣幹線啟用，他認為屯門及元朗的交通情況難免會惡化。主席亦質疑為何車輛會自然分流至三號幹線而非使用屯門公路，須知後者屬不收費道路。

27. 運輸署副署長(策劃及技術服務)解釋，在深港西部通道／后海灣幹線啟用後的最初階段，預計在繁忙時間來自深港西部通道／后海灣幹線的車輛數目約為每小時1 100架次。其中三分之一車輛會分流至屯門公路，另外三分之一車輛則會取道三號幹線，而餘下的車輛則會駛往元朗及吐露港公路。由此產生的額外交通流量並不高，並已反映在屯門公路於2006年的繁忙時間行車量／容車量比例中。運輸局局長補充，屯門公路的每日交通流量預計將由2001年的62 000架次車輛增加至2006年的71 000架次車輛。至於三號幹線，當局預期該路段在同一時期的交通流量，將由43 000至45 000架次車輛增至82 000架次車輛。

28. 運輸局局長進一步解釋，交通流量預測並非精確的科學推斷，往往受到各種外在因素影響。對於個別工程計劃的實施時間表，當局須因應最新的行車量預測和其他社會經濟上的轉變進一步作出研究。政府當局已進行周年的主要公路計劃檢討，該項檢討的主要目的是確保適時提供運輸基礎設施以滿足需求。此外，交通研究通常會涵蓋多於一個的假設情況，亦即同時包括高增長、中度增長和低增長的情況。只引述《第三次整體運輸研究報告》內的高增長情況，實未能令讀者完全掌握該項研究所作預測的整體情況。政府當局所作預測的準

確程度，實不比所提出的任何其他預測遜色。舉例而言，根據在招標階段作出的平均交通流量預測，三號幹線於2001年在低行車量的情況下，其交通流量為40 158架次車輛，此數字與目前逾43 000架次車輛的行車量相比之下實非常接近。

收費策略

29. 鄭家富議員對十號幹線的收費策略表示關注，因為它會對十號幹線、三號幹線及屯門公路的使用率構成重大影響。他表示，民主黨曾建議政府當局考慮設立隧道及橋樑管理局，以接管所有由私營公司擁有的橋樑及隧道的擁有權，並為所有互相競爭的收費設施訂定較為適合的收費策略，以便更適當平衡各收費及不收費道路／隧道／橋樑之間的需求及容車量。他亦認為從公共財政的角度而言，對使用三號幹線的若干類別車輛提供資助，並非有效的方法。

30. 運輸局局長表示，政府當局打算就十號幹線徵收隧道費，但收費水平將在該幹線接近完工時才會加以考慮。當局將同時考慮各項因素，例如進行交通分流的需要、經濟狀況等。他察悉屯門區議會就不應對使用十號幹線收取任何費用所表達的意見，但他表示此事會交由立法會在該幹線接近啟用時進一步作出考慮。

31. 運輸局局長進一步表示，政府當局曾研究就十號幹線徵收隧道費將對其他道路網絡造成何種影響。假設十號幹線與三號幹線的收費水平相同，屯門公路於十號幹線啟用後的繁忙時間行車量／容車量比例仍會接近1.0的水平。他解釋，根據經驗所得，屬收費道路的三號幹線可令車輛由不收費的屯門公路分流至該道路，因為前者可提供一條前往市區及貨櫃港的更快捷及直接路線。舉例而言，屯門公路的每日行車量在過去3年下跌了5%，而三號幹線及屯門公路於同一時期的每日總行車量卻增加了39%。重要的是為駕車人士提供一條雖然較昂貴但卻更快捷的路線，以供選擇。

32. 鄭家富議員提述海底隧道與西區海底隧道現時交通流量分布不均的情況，並堅決認為政府當局應制訂政策以解決有關問題，否則十號幹線亦會出現同一問題。

33. 運輸局局長答稱，政府當局已接獲民主黨所提出設立隧道及橋樑管理局的建議，並正在進行研究。關於

三號幹線及西區海底隧道的收費，他表示，在立法會通過的有關法例中已訂明收費調整機制。就主要基建工程而言，在最初階段錄得營運虧損是普遍的情況，但經過一段時間後，營辦公司可獲得盈利，情況一如東區海底隧道。

34. 主席表示，她對於政府當局的答覆不感信服，因為當局在數年前提出三號幹線工程計劃以供審議時，亦曾提出類似論據。她亦表示，屯門區議會雖支持興建十號幹線的建議，但亦強烈要求將十號幹線列為不收費道路，然而，政府當局卻未有理會該項訴求。

諮詢機制

35. 陳偉業議員要求政府當局檢討工務工程計劃的諮詢機制。他表示，由於十號幹線工程計劃已籌劃多年，他不明白何以不同團體在此較後階段才就十號幹線的需要、定線及推行時間提出不同意見。劉慧卿議員贊同陳偉業議員的意見。運輸局局長表示，出現目前情況的原因在於政府當局準備回應地區人士提出的意見，提早在原定時間之前完成十號幹線北段的建造工程。

36. 陳偉業議員詢問，如三號幹線的實際交通流量證實遠較交通流量預測為低，當局會否採取任何行動，向三號幹線公司作出補償。運輸局局長答稱，他有信心政府當局作出的交通流量預測是準確的。關於政府在道義上的責任，運輸局局長表示，當局就三號幹線工程計劃進行招標時，準投標者已獲告知除三號幹線外，政府當局計劃興建另一條策略性的南北連接路(當時稱為“Y”號幹線)。由於私人投資必然涉及風險，故應由投資者自行承擔所涉風險。因此，政府在此情況下實不能作出任何保證。

37. 劉炳章議員詢問，鑒於吐露港公路、屯門公路、三號幹線及十號幹線的合併容車量，遠遠超出現時的交通流量，當局應否以預計的繁忙時間行車量／容車量比例或交通流量，作為分析是否有需要興建十號幹線的準則。運輸署副署長(策劃及技術服務)答稱，在研究是否有需要提供額外的基建設施以應付日後的交通需要方面，國際的慣常做法是使用預計的繁忙時間行車量／容車量比例進行評估。然而，在進行財務評估時，則會改為採用預計的交通流量。

38. 劉炳章議員詢問政府當局會否根據“建造、營運及移交”的專營安排為有關工程計劃進行招標。鑒於當局

面對龐大的預算赤字，此做法將可節省公帑。運輸局局長答稱，政府當局雖然不會排除最終根據“建造、營運及移交”安排批出專營權的可能性，但當局目前的規劃意向是動用公帑進行該工程計劃。

39. 何鍾泰議員詢問，余立基先生所述的“時間距離差”概念背後的規劃假設為何。余立基先生答稱，為了在相同基礎上作出比較，該概念並未顧及任何工程及經濟上的考慮因素。因此，諸如收費水平、行車速度的差異或不同道路情況等規劃因素，均未有包括在內。該模式是以以人為本的概念為依據，其目的是在相同的基礎上，亦即假設平均行車速度為每小時80公里，比較由不同起點經不同路線前往不同目的地的行車時間。

40. 因應委員的要求，政府當局須就下列各項提供進一步資料：

- (a) 屯門公路的交通流量預測；
- (b) 在深港西部通道／后海灣幹線啟用後，屯門及元朗倘出現嚴重的交通擠塞情況，預計的經濟損失為何；及
- (c) 為深港西部通道／后海灣幹線提供東行連接路的其他方案。

(會後補註：所需資料已隨立法會CB(1)821/01-02(06)號文件送交委員。)

41. 委員同意於2002年1月17日下午4時30分舉行會議，繼續討論該等工程計劃。

II. 其他事項

42. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
2002年2月20日