

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1773/01-02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：2002年1月23日(星期三)  
時 間：上午8時  
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  
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：田北俊議員, JP  
李家祥議員, JP  
劉慧卿議員, JP

缺席委員：何俊仁議員  
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

路政署主要工程管理處處長  
劉譽德先生

路政署主要工程管理處副處長(1)  
羅秉廉先生

路政署主要工程管理處副處長(3)  
伍國基先生

路政署總工程師／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

運輸署總工程師／主要工路發展  
蘇欽達先生

**應邀出席者：** 個別人土

規劃顧問  
余立基先生

港口及航運局

主席  
胡應湘爵士, KCMG, FICE

胡應湘爵士助理  
梁國基先生

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

廈村鄉鄉事委員會

副主席  
鄧植傑先生

屯門鄉事委員會

執行委員  
蔡華堂先生

**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**

主席請委員注意三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)提交的新意見書，該等文件分別載於立法會CB(1)890/01-02(01)及(02)和CB(1)893/01-02(01)號文件。此外，政府當局亦已因應委員在2002年1月17日舉行的上次特別會議席上提出的問題提交補充資料，有關的文件載於立法會CB(1)890/01-02(03)號文件。

三號幹線公司作出的簡介

2. 主席表示，三號幹線公司要求向委員播放一段短片，展示三號幹線在前一天繁忙時間內的最新交通情況。委員對此要求並無提出反對。委員繼而觀看該段短片。

3. 施偉拔有限公司技術總監侯艾運先生表示，在拍攝該短片時，三號幹線及汀九橋在繁忙時間內的交通情況頗為暢順，交通流量並無飽和的跡象。他進一步表示，第三次整體運輸研究所採用的模型並非特別為工程而設的運輸模型，因此不宜將之應用於十號幹線工程計劃。施偉拔有限公司最近曾使用特別為研究交通需求而設計的運輸模型，對新界西北的未來交通需求進行分析。分析結果顯示，三號幹線的交通流量在2016年之前將不會達到其實際容車量水平。

4. 三號幹線公司總經理陸錦漢先生重申，根據顧問所擬備的最新交通流量預測，三號幹線及屯門公路將有足夠容車量應付2016年之前的預計交通需求。因此，現時並無加快興建十號幹線的即時需要。屬收費道路的十號幹線能否達到交通分流的目的，亦成疑問。政府當局不應在現階段批撥220億元興建十號幹線，製造更多的剩餘容車量，反而應該盡量利用三號幹線，紓緩預期增加的交通流量。侯艾運先生補充，政府當局可實施交通管理措施，分散屯門公路及三號幹線的交通需求。

#### 運輸局局長的開首致辭

5. 運輸局局長表示，政府當局一直表明，現有地區道路網絡的容車量，將足以應付截至2010至11年為止的過境交通需求。然而，為了使十號幹線北段的建成日期較具彈性，以便可在介乎2007至08年及2010至11年之間竣工，政府當局建議考慮當區人士提出的意見，在現階段展開十號幹線北段的詳細設計工作。關於三號幹線公司播放的短片，他表示純粹因為三號幹線在某些日子的交通流量並無飽和跡象，而指稱該道路在未來10年的交通流量不會達到飽和，殊非恰當。

#### 政府在三號幹線招標階段作出的承諾

6. 關於運輸局局長表示，政府當局並未接獲三號幹線公司就如何提高三號幹線使用率而提出的任何建議一事，陸先生答稱，三號幹線公司一直有向駕車人士提供收費優惠。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。當時作出的承諾是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”。此外，該公司在招標階段獲悉只有在三號幹線的最初容車量達到飽和時，才會興建“Y”號幹線。倘以三號幹線的工程計劃說明書所載的低行車量情況作為進行交通流量預測的依據，三號幹線的行車量在2021年之前將不會達到飽和。因此，他質疑當局為何有必要加快興建十號幹線。有關提高三號幹線使用率的建議，他表示在最近進行的討論中，部分委員及團體代表建議政府應向三號幹線某些使用者提供“資助”，以改善該道路的使用率。然而，政府並不接納該項建議。

7. 李家祥議員表示，三號幹線的工程計劃說明書載明，政府的政策是“盡量讓私營機構參與道路基礎設施的建造及營運，而該類設施可為所作投資提供合理但不

會過高的利潤”。他對於政府當局指所有商業決定均具有風險，而有關風險應由投資者自行承擔的說法感到關注。鑒於未來10至15年的基礎建設發展將涉及鉅額款項，加上政府現正面對營運赤字的問題，他擔憂上述說法或會打擊私營機構的投資意欲。

8. 運輸局局長回應時表示，政府及兩間鐵路公司將會在未來10年投資3,000億元，進行和交通有關的基礎建設。其中有2,000億元和兩間鐵路公司進行的鐵路發展有關，餘下的1,000億元則用作進行道路基礎建設，所涉及的開支將主要以公帑支付。政府當局雖不排除透過建造、營運及移交方式邀請私營機構參與投資的可能性，但在作出決定前須考慮個別工程計劃在財政上是否可行。就主要的基建工程而言，在最初階段錄得營運虧損是普遍的情況。然而，經過7至8年的經營後，營辦公司應可獲得盈利。此情況極有可能發生在三號幹線公司身上。關於在1993年招標階段中就三號幹線進行的財務評估，他表示當時所作出的平均交通流量預測，是在低行車量的情況下，於2001年達到約40 000架次車輛的水平。至2011年，在相同的低行車量情況下，平均交通流量預計將超過90 000架次車輛。以上述行車量而言，三號幹線公司須自行判斷其所獲取的利潤是否合理。

9. 李家祥議員進一步詢問，三號幹線的投標者是否完全知悉政府有意在三號幹線以西興建一條並行幹線，以應付南北交通的流量。

10. 石禮謙議員亦表示，三號幹線公司是根據政府當局計劃在三號幹線以東而非以西興建另一條南北連接路，而作出其投資決定。因此，十號幹線的擬議路線及興建時間會對三號幹線公司構成影響。石議員又提及運輸局局長曾經表示，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，但石議員指出，此使用水平只是在三號幹線公司放棄本身部分利益，提供收費優惠以吸引駕車人士的情況下才能達致。

11. 運輸局局長回應時表示，當局在1993年發表的第二次整體運輸研究修訂中，首次提出十號幹線此項策略性公路工程計劃。該公路當時稱為“Y”號幹線，是三號幹線以外的另一條南北連接路。從三號幹線工程的工程計劃說明書中，三號幹線的投標者已得悉當局興建“Y”號幹線的計劃。他進一步解釋，在1993年時，過境交通流量主要集中於本港東部。因此，“Y”號幹線在概念上的定線，亦是建於三號幹線以東。其後，在1999年完成的

第三次整體運輸研究中，當局經考慮到深圳及香港土地使用上的最新轉變，確定了興建十號幹線的需要及該幹線的定線。此外，最新的交通流量預測亦顯示，經考慮所有相關的最新因素，包括西鐵通車及有關港口設施的最新基建發展後，十號幹線南段必須在2007至08年建成，而北段則須在2010至11年落成。當局主要是因應地區上的要求，而計劃提前在2007年建成十號幹線北段。

12. 侯艾運先生表示，第三次整體運輸研究建議，如發展計劃出現改變，以致大嶼山的港口發展計劃未被包括在內，便須對十號幹線的功能作出檢討。

13. 鑒於在三號幹線招標階段的工程計劃說明書及其他相關文件所載資料方面，三號幹線公司及政府當局的說法不一，事務委員會秘書須按指示擬備文件，對三號幹線公司及政府當局就三號幹線(郊野公園段)的規劃及相關交通資料所提意見作出比較。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)955/01-02號文件送交委員。)

#### 興建深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線的需要

14. 張宇人議員表示，自由黨十分關注交通流量預測的可靠程度，以及十號幹線的定線及建造時間。鑒於各界對此事意見不一，並為了確保充分善用有限的公共資源，自由黨並不贊成在現階段興建十號幹線的建議。政府當局應按本港物流業的發展，進一步研究此工程計劃。然而，自由黨支持推行深港西部通道／后海灣幹線工程的建議。

15. 石禮謙議員表示，政府當局在建造十號幹線前必須確定其收費策略，以及該幹線能否及如何有助達到交通分流的目的，因為屯門公路及三號幹線的總容車量應可應付深港西部通道所帶來的交通需求。他籲請政府當局密切監察公共資源的使用情況。

16. 鑒於現時的過境車輛通道交通擠塞，劉江華議員認為政府當局早應建造深港西部通道。因此，他贊成盡早推行深港西部通道工程計劃。

17. 陳偉業議員質疑政府當局耗資逾330億元興建新的基礎設施，以應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來每日約28 000架次車輛的交通流量，是否符合成本效益之舉。他同時詢問政府當局在十號幹線原有計劃已刪除香港至大嶼山段的工程後，有否就現時的建議作出檢

討，以及現時的定線是否解決過境車輛所帶來的交通需求及新界西北交通擠塞情況的最佳方案。

18. 石禮謙議員贊同陳偉業議員的意見，並質疑當局是否有充分理據耗資220億元興建十號幹線，以應付深港西部通道／后海灣幹線每日28 000架次車輛的預計交通流量。

19. 關於深港西部通道的預計使用率，運輸局局長表示，在深港西部通道於2006年通車初期，每日將約有28 000架次車輛使用該道路。使用該道路的車輛數目將逐步增至2011年的46 000架次及2016年的80 000架次。他重申，現有網絡將不能應付截至2011年的預計交通需求。因此，當局有必要提供足夠的道路基礎設施以應付需求。關於加快推行十號幹線北段工程計劃的建議，他認為政府當局有需要臚列地區人士的意見，供委員考慮。

20. 運輸局局長進一步表示，十號幹線是一條策略性公路。該幹線提供了另一條前往大嶼山及機場的便捷途徑。此外，該幹線亦可應付跨境活動所帶來的預計交通需求，以及新界西北的預計交通需求。

#### 交通流量預測

21. 委員察悉施偉拔有限公司就政府當局所擬備的交通流量預測資料(載於立法會CB(1)893/01-02(01)號文件)提出了下述意見：

- (a) 過去3年(即1999年至2001年)，三號幹線交通流量的平均增長為每年13%，而非政府當局所稱的20%。
- (b) 海底隧道繁忙時間的平均車輛流量為每小時4 900架次小客車單位，而非政府當局所稱的每小時4 200架次小客車單位。倘以每一行車線的每小時車輛流量為1 800架次小客車單位計算，行車量／容車量比例將為1.36。
- (c) 根據《發展三號幹線郊野公園段 —— 邀請表示興趣書》(於1993年3月發出)所載的低行車量預測，使用三號幹線的車輛中有80%屬貨車，但實際上，貨車的使用率僅為28%。

22. 運輸署副署長(策劃及技術服務)就施偉拔有限公司提出的意見提供下述資料：

- (a) 政府當局所提述的3年期為1998至2000年。
- (b) 海底隧道的繁忙時間每小時平均車輛流量，是從運輸署於平日早上繁忙時間進行的每年交通調查得出。
- (c) 於1993年進行的交通流量預測顯示，到了2001年，私家車及貨車的數目分別為298 000輛及207 000輛。儘管2001年的實際車輛數目與預測中的數字大致相同，但其分布情況卻略有不同。2001年的私家車及貨車數目分別為367 000輛及112 000輛。

23. 陳偉業議員對於政府當局及施偉拔有限公司擬備的兩套交通流量預測資料出現差異深表關注。在此情況下，委員實難以判斷交通流量預測的可靠程度。

24. 運輸局局長表示，行車量預測並非精確的科學推斷，往往受到各種外在因素影響。雖然第三次整體運輸研究為運輸基礎設施的規劃提供了藍本，但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及其他社會經濟上的轉變進一步作出研究。政府當局擬備的最新行車量預測，是根據最切合現況的假設及實際情況作出。

#### 委聘顧問

25. 劉慧卿議員關注到當局委聘顧問進行交通研究的安排，以及此舉是否浪費公共資源的做法。她表示，儘管施偉拔有限公司是為政府進行整體運輸研究的顧問，但運輸局局長一再表示當局不會完全依賴顧問所作研究的結果及建議。

26. 運輸局局長回應時表示，雖然委聘顧問可為政府當局提供專業意見，但當局會在作出詳細的研究，並考慮最新的發展及其他社會經濟上的轉變後，才採納顧問的建議。這正是政府當局現時採取的做法。

#### 興建另一條東行連接路

27. 劉江華議員得悉政府當局現建議在深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計中，加入建造另一條由后海灣幹線通往現有道路網絡(包括三號幹線)的更直接東行連接路的計劃，並詢問三號幹線公司對此建議有何意見。鑒於該公司表示在2016年之前將無需興建十號幹



線，他亦詢問該公司有否對屯門公路的交通情況作出評估。

28. 陸先生回應時表示，該公司贊成建造深港西部通道，並認為應建造另一條通道，經元朗公路把深港西部通道及三號幹線連接起來，以期充分利用現有道路資源。

29. 侯艾運先生表示，三號幹線及屯門公路的總容車量應可應付截至2016年的預計交通需求。政府當局可實施交通管理措施，把屯門公路及三號幹線的車輛分散。

30. 至於在不建造十號幹線的情況下，屯門公路在早上繁忙時間的行車量／容車量比例，運輸局局長表示，在2011年以前，屯門市中心段及深井段的行車量／容車量比例將分別為1.08及1.31。

31. 委員察悉，就增建后海灣幹線至元朗公路的東行連接路進行詳細設計工作，所需要的撥款為2,000萬元。

#### 各個政策局之間的協調

32. 田北俊議員質疑政府內部各個政策局，包括經濟局及工商局，是否已就推行十號幹線計劃達成共識。由於新貨櫃碼頭的日後選址尚未確定，加上並未就中國加入世界貿易組織對貨運量的影響作出任何實際的評估，因此，在政府財政預算出現赤字，以及因而導致當局須實施新的稅收建議的情況下，他對按照建議推行十號幹線計劃的需要及時間安排提出質疑。

33. 運輸局局長回應時表示，政府當局擬備的最新交通流量預測，已排除在大嶼山東南部發展貨櫃碼頭所帶來的交通需求。當局雖仍未選定興建貨櫃碼頭的新地點，但會適時提供新的基礎設施以應付需求。他重申，十號幹線是一條策略性公路，其目的是配合已確定將會在本地進行的發展項目。

34. 運輸局局長進一步表示，政府當局會採用劃一的規劃資料。然而，個別政策局在進行本身的預測時，會加入特定的規劃參數。他同時證實，運輸局將於2002年1月24日向香港物流發展局(下稱“物流發展局”)轄下的物流基建專項小組提交文件，載述將對物流業發展構成影響的各項規劃中的交通基建項目，包括十號幹線計劃。他亦證實政府內部曾就計劃推行十號幹線工程一事

進行討論，各有關的政策局均完全知悉該工程的實施時間表。

35. 主席因另有要事而於此時離席，副主席接手主持會議。

36. 劉慧卿議員贊同田北俊議員的意見。她建議事務委員會主席於內務委員會下次會議席上提出此事，以便徵求內務委員會同意，由內務委員會主席向政務司司長提出事務委員會的關注事項，並要求政務司司長證實，政府全體包括有關的政策局如經濟局及工商局，以及由財政司司長擔任主席的物流發展督導委員會，是否已詳細研究運輸局現時就十號幹線提出的建議，並已就此達成共識。委員對劉慧卿議員的建議並無提出反對。

#### 來自內地的貨運量

37. 儘管政府當局已進行敏感度測試，但何鍾泰議員對交通流量預測的可靠程度仍感關注，特別是內地的貨運量預測，以及在內地擴展港口設施的情況下，香港所增添及分散至香港的貨運行程。

38. 運輸局局長表示，近期作出的預測是以最新的實際規劃參數為依據，該等參數已同時顧及最新的一套土地用途及經濟規劃資料，包括最新的人口預測及分布狀況、就業資料及過境交通情況。在交通研究中涵蓋多於一種情況，即高增長、中度增長及低增長情況，實為正常的做法。儘管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，但為了在十號幹線北段的建成日期上保持彈性，以便在介乎2007至08年及2010至11年之間竣工，政府當局必須展開詳細的設計工作。

39. 運輸局局長進一步表示，內地及香港有關當局已分別進行研究，以確定未來的過境交通需求。有關的研究結果業經雙方核實。至於過境交通，在最新一次檢討中採用的預測資料，與第三次整體運輸研究的中度增長情況所採用的相若。

#### 后海灣幹線至元朗公路東行連接路的規劃工作

40. 陳偉業議員詢問，過往曾否有任何先例，在事先未經諮詢地區人士的情況下就道路工程計劃提出撥款申請。他要求政府當局澄清，在深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計工作中，加入另一條由后海灣幹線至元朗公路的東行連接路，是否進行政治談判後得出的結果。他認為，倘政府當局的用意是令過境車輛經新的東

行連接路分流至三號幹線，便應檢討興建深港西部通道／后海灣幹線的需要及定線。為確保有關工程符合成本效益，當局或有需要把新陸路過境通道的着陸點移往落馬洲／皇崗的鄰近區域。

41. 運輸局局長澄清，當局是因應有關各方就在后海灣幹線與東面現有道路網絡之間提供一條更直接連接路的建議，而提出興建該連接路的建議。資料文件所載3條可行路線，分別由三號幹線公司、胡應湘爵士及元朗區議會提出。因此，並不存在政府當局與任何一方達成秘密協議的情況。

42. 劉江華議員亦表示，在2002年1月17日會議的其中一份討論文件中，已加入興建后海灣幹線至元朗公路的擬議東行連接路的計劃。在考慮應否支持十號幹線／深港西部通道／后海灣幹線計劃時，他會研究該等幹線會否對社會整體帶來裨益，而非着眼於個別公司或團體的利益。

43. 陳偉業議員仍然認為政府當局已偏離了慣常做法。當局在確立擬議連接路的可行性及初步定線後，以及就有關道路工程計劃的詳細設計提出撥款申請前，並未就擬議連接路提供任何具體資料。

44. 胡應湘爵士表示，他較早前曾對政府當局所預測的過境交通流量驟增表示懷疑。此外，對於三號幹線的行車量將於何時出現飽和，他的意見亦與政府當局有所不同。關於后海灣幹線至元朗公路的擬議東行連接路，他在2001年12月首次向事務委員會提出有關建議時，政府當局曾表示反對。可是，在短短一個月內，當局便已改變主意，不僅接納該項建議，更就此提出撥款申請以便進行進一步的研究。此事實令他感到驚訝。鑒於十號幹線擬用作為物流業提供服務，他要求政府當局考慮擱置該計劃，待物流發展局進行商議後才作出決定。此外，當局亦有需要評估該項工程計劃在財政上是否可行。

45. 運輸局局長回應時表示，就運輸基礎設施進行規劃時，考慮平日繁忙時間內的每年平均交通流量，實比研究三號幹線公司現時採用的每日行車量預測重要。至於成本問題，最重要的是考慮有關計劃對社會帶來的經濟效益，而非僅着眼於收回成本。倘按照商業原則營辦政府興建的隧道，收費水平將極高，此舉未必是符合社會最大利益的做法。

46. 胡應湘爵士回應時表示，提供基礎設施的目的應是迎合最終使用者的需要。以現有設計而論，十號幹線並不能滿足屯門居民的需要。他同時重申，當局有需要聽取為支援“香港物流業的發展”此項政策措施而成立的物流發展局的意見。運輸局應尊重該局的意見。

#### 向工務小組委員會提交撥款建議

47. 陳偉業議員及單仲偕議員認為有需要在向工務小組委員會提交撥款建議以供審批前，先行確定物流發展局的意見。鄭家富議員表示，除物流業外，當局亦有需要考慮所涉地區區議會的意見，因為道路基礎設施亦用作滿足市民往來不同地區的需要。他表示，政府當局應自行決定在考慮委員的意見後，是否向工務小組委員會提交撥款建議以供審批。倘有關建議獲工務小組委員會通過，當局亦可作出安排，以便向財務委員會提交有關項目以供審批前，提交載述物流發展局意見的文件。

48. 劉炳章議員亦認為有必要在作出決定前先行確定物流發展局的意見。鑒於情況尚未明朗，並為了使工程計劃不致受到阻延，他要求政府當局考慮以建造及設計方式推行十號幹線工程計劃。

49. 鑒於在興建十號幹線的需要及時間方面意見紛紜，劉慧卿議員認為政府當局應押後提交該項目的撥款建議，以待事務委員會及社會各界進一步進行商議。政府當局既認為現有道路網絡將可應付截至2010至11年的預計交通流量，現時遂無迫切需要加快推行該工程計劃。劉慧卿議員認為當局就日後的工作作出決定前，宜考慮物流發展局的意見，以及其他可能出現轉變的規劃參數和不明朗因素，例如經濟情況、貨櫃港的所在位置、西鐵的影響、車輛數目增長放緩等。

50. 運輸局局長重申，運輸局將於2002年1月24日向物流發展局轄下的物流基建專項小組提交文件。政府當局可於工務小組委員會下次會議上匯報物流發展局的意見。鑒於現有3條車輛過境通道均出現交通擠塞的情況，現時實有迫切需要興建新的基礎設施以應付需求。因此，政府當局計劃於2002年1月30日向工務小組委員會提出十號幹線北段詳細設計工作的撥款申請，以供審批。屆時，當局會一併提交深港西部通道／后海灣幹線詳細設計工作此項押後提交的項目。再度押後提交有關的撥款項目，將對工程計劃的實施時間表構成重大影響。

51. 屯門鄉事委員會代表蔡華堂先生表示，屯門鄉事委員會認為在建造基礎設施時必須確保符合成本效益。儘管有必要加快興建新的過境連接路，但政府當局為提供本地基礎設施承擔額外開支之前，必須考慮三號幹線及屯門公路是否有足夠容車量可應付預期產生的交通需求。

52. 劉慧卿議員建議在事務委員會待議事項一覽表中，加入有關“提高三號幹線使用率的措施”的事項。

## **II. 其他事項**

53. 議事完畢，會議於上午10時10分結束。

立法會秘書處  
2002年5月23日