



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二十三日之會議
深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線

政府的數字不可信

	政府數字	實際數字
1	三號幹線郊野公園段過去三年之平均增長為 20%【運輸局 1 月 11 日致立法會之文件第 15 段】	1999 +32%* 2000 +14% 2001 -3% } 平均每年增長只為 13%
2	紅磡海底隧道繁忙時間平均每小時車流為 4,200 小客車單位 (pcu)，而行車量/容車量比數為 1.17【運輸局 1 月 17 日回應團體意見之立法會文件第 17 段】	實際數字應為 4,900pcu，而行車量/容車量比數為 1.36，以每行車線每小時 1,800pcu 計算。
3	在 2001 年，三號幹線郊野公園段有 80% 為貨車(即 32,000 架次)【1993 年 3 月邀請提交發展三號幹線興趣書的文件內低增長預測一欄】	在 2001 年，只有 12,000 架次，即 28% 為貨車。

* 三號幹線郊野公園段於 1998 年 5 月才通車，故 1999 年增長較大

未來交通增長放緩

全球經濟衰退、新界西北人口增長放緩、西鐵於 2003/4 年啓用、政府宣布的鐵路為主政策、私家車及貨車的緩慢甚至零增長，皆令未來交通增長放緩，因此政府的交通增長預測實太過樂觀，而十號幹線須於 2010/11 年興建的定論亦言之過早。

充分利用三號幹線郊野公園段的剩餘流量

我們的顧問預測三號幹線郊野公園段在 2016 年仍未飽和，而貨車流量亦平均分布於整日，非只集中於早上繁忙時段，故三號幹線郊野公園段有充分剩餘流量可容納由深港西部通道來的車輛，即 2006 年 28,000 架次，2011 年 46,000 架次。一條連接深港西部通道及三號幹線郊野公園段之快速公路，再加上相應的措施鼓勵駕駛人士使用三號幹線郊野公園段，會令兩條新界西北主要幹道，即屯門公路及三號幹線郊野公園段的車流平均分布。

節省二百二十億及立即解決屯門公路擠塞

與其耗資二百二十億去興建一條不需要的新路，政府應考慮上述適當措施，以立即解決屯門公路特別是早上及傍晚繁忙時段的擠塞情況。