

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)733/01-02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 : 2001年11月23日(星期五)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
劉千石議員, JP
劉江華議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
劉炳章議員

缺席委員 : 朱幼麟議員, JP
黃宏發議員, JP
鄭家富議員
鄧兆棠議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

出席公職人員 : 參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長(2)
何健華先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署副署長
陳阮德徽女士

總運輸主任(渡輪策劃)
崔振輝先生

海事處

海事處助理處長(策劃及海事服務)
譚百樂先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長(1)
鄧國威先生

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

策劃科主要公路發展部總工程師
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(1)
羅秉廉先生

主要工程管理處副處長(3)
伍國基先生

主要工程管理處總工程師(1-3)
麥惠培先生

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

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)357/01-02號文件 —— 2001年10月26日會議的紀要)

2001年10月26日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)289/01-02號文件 —— 關於增加公共小型巴士座位數目的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2001年12月14日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)356/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及立法會CB(1)356/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員察悉政府當局建議在事務委員會下次會議上討論下述事項：

- (a) 檢討公共小型巴士的營運；及
- (b) 速度限制檢討的進度報告。

4. 鄭家富議員關注到近期涉及地鐵機場快線及東涌線列車服務受阻的事故，並認為有迫切性在事務委員會就此等事故進行討論。政府當局及地鐵有限公司應獲邀向委員簡述此等事故的調查報告，並最好在12月舉行的下次會議上進行匯報。應鄭議員的建議，委員同意由主席與政府當局聯絡，商討事務委員會應於何時討論此事。至於事務委員會將於2001年12月14日上午8時30分舉行的下次會議，委員同意將上述(a)項納入議程，至於第二項討論事項則暫時不予落實。

(會後補註：鑑於2001年11月26日在海底隧道發生的事故引起市民的廣泛關注，經主席同意，有關“處理重大交通及運輸事故的應變安排”的事項其後納入2001年12月14日會議的議程，作為第二項討論事項。至於政府當局建議討論的“速度限制檢討的進度報告”，則押後至日後舉行的會議進行討論。)

5. 關於事務委員會待議事項一覽表(立法會CB(1)356/01-02(01)號文件)第2項，張宇人議員對於在赤柱街市興建多層停車場的籌備時間冗長表示關注。委員政府當局同意要求政府當局就該工程計劃提交進度報告。

6. 周梁淑怡議員亦提出熱門觀光地點的泊車位供應不足的問題。就此，她認為政府當局應採取措施，應付該等地點在假日期間泊車需求驟增的情況。委員同意將此事納入事務委員會的待議事項一覽表。

IV. **客運渡輪服務的未來發展**

(立法會CB(1)356/01-02(03)號文件 —— 政府當局所提交有關本地客運渡輪服務的未來發展的資料文件；

立法會CB(1)356/01-02(04)號文件 —— 政府當局所提交有關在屯門碼頭營辦跨境客運渡輪服務的資料文件；及

立法會CB(1)397/01-02(01)號文件 —— 新世界第一渡輪服務(澳門)有限公司提交的意見書)

本地客運渡輪服務的未來發展

7. 運輸署署長匯報謂，運輸署已完成本地客運渡輪服務未來發展的檢討(下稱“該檢討”)。他繼而向委員扼要講述該檢討的主要結果及觀察所得，詳情載於政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)356/01-02(03)號文件)。

8. 關於本地客運渡輪業務的前景，運輸署署長表示，由於鐵路及道路運輸網絡的急速擴展，渡輪服務的市場佔有率一直下降，而大部分現有渡輪服務營辦商的利潤幅度均出現負數。鑑於陸路過海交通服務及連接

大嶼山與市區的鐵路／道路網絡相當便利，離島渡輪服務及港內渡輪服務航線的乘客量預料將於未來5年分別下降9%及21%。由於乘客量出現下降的趨勢，該檢討已從下列3個範疇提出若干可改善渡輪服務在財政上的可行性的方法：

- (a) 提高渡輪服務的吸引力；
- (b) 減低渡輪服務的營運開支；及
- (c) 為渡輪服務營辦商提供增加非船費收入的更多機會。

9. 關於服務網絡日後的發展，運輸署署長匯報謂，當局已在該檢討中就10條可行的新航線進行研究，結論是其中一項海港遊覽服務或屬可行。有關的研究結果已轉交旅遊發展局處理，如有需要，運輸署會協助發展此項新服務。

10. 在此方面，周梁淑怡議員表示據其觀察所得，本港實際上具有發展新的康娛航線及海港遊覽服務的空間，以供遊客及本地居民消閒娛樂之用。鑑於政府當局一直致力推廣本港的旅遊業，便應確認此等航線的發展潛力，並相應提供所需的輔助設施。她尤其關注的是，部分主要的遊客觀光地點如赤柱、洪聖公廟及西貢等均缺乏碼頭設施或相應的渡輪服務，以致不能配合香港旅遊發展局及旅遊業進行的大型推廣工作。周梁淑怡議員強調此問題急需獲得解決，而且興建新碼頭需要長時間籌備，因此，她籲請政府當局採取更積極的態度，制訂措施以加快就發展該等航線興建額外的碼頭設施。在此事上，主席指出有關的政策局及政府部門(如規劃署及海事處)必須作出協調，才可落實有關的措施。張宇人議員贊同有必要及早作出規劃，並請政府當局考慮飲食業所提出在鯉魚門興建碼頭設施的要求。

11. 運輸局副局長(2)回應時確認充分利用本港的海港資源，以應付市民的交通需求及推廣旅遊業發展的重要性。據他所知，部分營辦商已表示有興趣開辦該等康娛航線及海港遊覽服務。

12. 運輸署署長亦強調，該署知道有需要支持旅遊業的發展，並已竭盡所能，在該檢討中物色各項可行的計劃。運輸署會繼續與旅遊事務署合作，協助發展該等計劃。然而，由於該等計劃主要和旅遊業有關，因此有關工作必須從旅遊業的角度加以推展。

政府當局

13. 運輸署副署長補充時匯報謂，運輸署及其他有關部門一直與旅遊事務署保持聯絡，以期在主要的遊客觀光地點提供足夠的碼頭設施。關於洪聖公廟的渡輪服務，她告知委員，西貢及滘西洲均設有碼頭設施，共有27個持牌營辦商提供街渡服務，收費由6元至27元不等。運輸署副署長答允於會後向事務委員會提供補充資料，說明現時所提供的各項渡輪服務為何。

14. 何鍾泰議員特別提出有必要繼續營辦本港的渡輪服務，並認為政府當局可作出轉乘其他接駁公共交通工具的較佳安排，以提高渡輪服務的吸引力。為加強市民的接受程度，政府當局須加強進行宣傳，並為乘客提供財政上的誘因或折扣優惠。運輸署副署長同意有需要作出更方便的轉乘安排，並表示會向渡輪服務營辦商轉達何議員的意見，以供考慮。

15. 譚耀宗議員表示支持政府繼續向渡輪服務營辦商提供間接的協助，以維持其財政上的可行性，從而維持主要渡輪服務的質素，藉以滿足離島居民的交通需求。

16. 就此，何鍾泰議員要求政府當局闡述其就碼頭進行結構性維修保養的工作範圍。運輸署副署長回應時表示，渡輪服務營辦商只負責日常的維修保養工作，碼頭的結構性維修保養則由政府負責。總運輸主任(渡輪策劃)補充時表示，根據與渡輪服務營辦商的協議，政府會在颱風過後進行所需的碼頭結構性維修保養工程。

17. 劉千石議員擔心渡輪服務營辦商的經營持續出現赤字，可能會導致有需要縮減服務或提高票價，因而令乘客蒙受損失。就此，他要求政府當局保證在該檢討中提出的改善措施，能有效地改善渡輪業在財政上的可行性，以使渡輪服務營辦商無需削減服務或提高票價。

18. 運輸署副署長回應時闡述政府當局可在3個指明範疇推行的各種改善措施，例如重整及重組航線、推廣在中環各碼頭上蓋及外牆進行廣告宣傳等。她表示，政府當局希望在實施該等措施後，既可為有關的營辦商帶來更多非船費收入，又可減低其營運開支。與此同時，運輸署會繼續與渡輪服務營辦商進行討論，以物色其他改善措施。

19. 運輸署副署長進一步闡述為擴大渡輪服務營辦商的商機而推行的措施，並表示運輸署迄今已接獲一宗在渡輪碼頭進行廣告宣傳的申請，審理申請的程序預計可於約3個月內完成。她亦證實，政府當局一直為渡輪

服務營辦商出租碼頭舖位提供方便，而且未有就此等租賃收取額外的碼頭租金。劉千石議員認為如能延長現時為期3年的渡輪牌照期限，或可有助渡輪服務營辦商發展此方面的業務。運輸署副署長察悉劉議員的建議。

20. 運輸署副署長回應何鍾泰議員時解釋，經過仔細的研究後，該檢討所得出的結論是，當局並不建議開辦並行服務，因為此舉會對現有服務的可行性造成不良影響。她以長洲至香港仔的航線為例，並表示此項渡輪服務雖然在財政上或屬可行，但由於開辦該航線會令現時選用長洲至中環航線的乘客改乘該航線，並削弱長洲至中環航線在財政上的可行性，因而對票價造成影響，故政府當局並不建議開辦該航線。

在屯門碼頭營辦跨境客運渡輪服務

21. 運輸局副局長(2)應主席所請，簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)356/01-02(04)號文件)，並闡述政府當局對於將屯門碼頭改為跨境客運渡輪碼頭的建議(下稱“該建議”)所作出的考慮。關於此事，主席請委員注意新世界第一渡輪服務(澳門)有限公司(下稱“新渡輪(澳門)公司”)提交的意見書(立法會CB(1)397/01-02(01)號文件)。

22. 何俊仁議員提到，當局有必要充分利用現有渡輪碼頭資源，而且屯門區議會和區內居民亦已多次要求當局推行有關建議。對於各關注人士／團體提出利用屯門碼頭營辦前往澳門及珠江三角洲一帶其他城市的跨境客運渡輪服務的建議，他對於政府當局在跟進此事上毫無進展深表不滿。鑑於屯門在地理上與澳門及珠江三角洲一帶其他城市(如珠海)相當接近，他指出若在屯門設立跨境渡輪碼頭，自然會衍生來自新界居民的新客運需求，特別是新界西北地區的居民。鑑於現時缺乏有關的碼頭設施，他們會因為前往現時位於尖沙咀或上環的跨境渡輪碼頭的路途遙遠，而選用其他陸路過境交通工具。此舉除了可為新界的乘客節省大量時間及縮短路程外，亦可紓緩現時各主要陸路過境通道的擠迫情況，因而惠及整個社會。何議員批評政府當局採取拖延政策，而當局就現時的乘客需求所作出的檢討亦屬毫無意義。他強烈促請政府當局盡早就此事作出決定。

23. 譚耀宗議員認為該建議既可滿足區內居民的交通需求，亦有助紓緩現時各主要陸路過境通道擠迫情況，故此他表示支持。他從新渡輪(澳門)公司提交的意見書中得悉，該公司願意考慮斥資進行屯門碼頭的改裝工程，

因此，他促請政府當局盡早作出決定。張宇人議員及石禮謙議員亦提出類似的意見。

24. 運輸局副局長(2)回應時並不同意政府當局拖延作出決定。他雖然明白何俊仁議員就充分利用現有資源所提出的關注，但卻促請委員注意，基於目前的經濟狀況，以及有更方便的陸路過境交通工具可供選擇，近年乘客對跨境渡輪服務的需求已出現下降的趨勢。此外，以現有跨境渡輪碼頭的使用率為65%的情況而言，似乎並無迫切需要增建另一跨境渡輪碼頭。另一方面，該建議對現有跨境渡輪碼頭的服務需求所造成的潛在影響，亦須加以研究。

25. 運輸局副局長(2)補充，關於為屯門碼頭的擬議新管制站的運作提供支援一事，政府當局亦需考慮人力及資源方面的需求。在此方面，他澄清政府當局迄今從未接獲任何正式的提議，表示願意分擔屯門碼頭改裝工程的相關費用。倘政府當局決定推行該建議，當局打算以公帑支付有關工程計劃的開支。運輸局副局長(2)向委員保證，政府當局就此事作出任何決定前，會審慎研究所有有關因素，包括為新界居民提供更便利交通安排而可能帶來的效益。

26. 海事處助理處長(策劃及海事服務)就設立跨境渡輪碼頭的需求作出補充時表示，屯門碼頭將須進行大規模的改裝工程，才可容納所需的海關、出入境檢查及檢疫設施，以支援邊境管制站的運作。此外，碼頭用地的面積限制亦會為改裝工程加添困難。

27. 劉千石議員就新渡輪(澳門)公司提出現有跨境渡輪碼頭出現航班延誤的情況提出查詢。海事處助理處長(策劃及海事服務)回應時解釋，當局在分配渡輪泊位方面會給予所需的支援。雖然當局至今並未直接收過任何投訴，但他會跟進該公司認為存在的上述問題。

政府當局

28. 運輸局副局長(2)回應劉千石議員時表示，政府當局即將就該建議作出結論。他回應委員就當局盡早作出決定一事提出的要求時，答允於2002年首季就此事向事務委員會作出匯報。然而，鑑於有迫切需要改善香港的營商環境，石禮謙議員認為政府當局應切實努力加快其決策過程。

29. 主席在總結此事的討論時請政府當局察悉委員已一再提出要求，籲請當局及早就有關屯門碼頭的建議作出決定。與此同時，運輸局應協調其他有關的政策局及政府部門，與有關各方進一步討論此事。

V. 十號幹線、深港西部通道及后海灣幹線

(立法會CB(1)356/01-02(05)號文件 ——

政府當局
提交的資
料文件)

30. 運輸局副局長(1)簡介立法會CB(1)356/01-02(05)號文件，當中載述政府當局對深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線此3項工程計劃的最新立場。關於委員於2001年10月26日的會議席上及2001年11月8日的聽證會中提出的意見和關注事項，他特別提請委員注意政府當局就此作出的回應。

31. 路政署主要工程管理處總工程師(1-3)借助投影機，向委員闡述建議就十號幹線計劃作出的修訂如下：

- (a) 在青龍大橋與北大嶼山公路之間加建連接路，並擴闊北大嶼山公路介乎現時收費廣場至陰澳交匯處之間的路段；
- (b) 刪去北大嶼山的沿岸路段；
- (c) 在青龍大橋至屯門公路之間加設青龍頭交匯處；
- (d) 刪去小欖連接路，並代以在小欖與汀九橋引道之間興建隧道／高架道路(小欖至深井隧道)的方案；及
- (e) 刪去掃管笏連接路的東面支路。

32. 委員察悉政府當局打算於2001年12月向工務小組委員會提出撥款申請，以便進行深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線修訂方案的詳細設計工作。

興建十號幹線的需要

33. 運輸局副局長(1)強調，十號幹線是一項策略性公路工程計劃，旨在為大嶼山及香港國際機場提供另一條對外通道、應付新界西北的預期人口及就業增長，以及解決過境活動所帶來的預期交通需求。當局有需要興建十號幹線，以之作為屯門公路、三號幹線(郊野公園段)(下稱“三號幹線”)及吐露港公路以外的第四條南北連接路。政府當局已在其進行的檢討中，因應加快本港物流業發展及吸引更多內地旅客此等將會增加往返內地和香港的交通需求的措施，進一步研究十號幹線南北兩段的實施時間表。

34. 張宇人議員表示，他對十號幹線南段並無任何意見，但他並不認為有迫切需要興建北段的藍地隧道。在缺乏任何有關修訂方案的工程項目費用及融資安排資料的情況下，他認為難以決定在現階段應否投入額外資源一併興建該條隧道。

35. 運輸局副局長(1)回應時表示，視乎詳細設計工作完成後可能作出的修改，經修訂的十號幹線的建造成本應與原來方案大致相若(即220億元)。鑑於有需要確保及時建成十號幹線，以便與深港西部通道／后海灣幹線作出更佳的配合，整項工程計劃將由政府斥資進行。因此，計劃中的隧道工程將不會透過“建造、營運及移交”的安排進行融資。

36. 譚耀宗議員對於興建十號幹線的長遠需要雖表贊同，但他擔心政府當局在試圖倉猝推行該工程計劃之餘，可能會忽略了不少規劃上的問題，例如在設定路線及交匯處方面，以致浪費公共資源。

37. 然而，運輸局副局長(1)並不同意政府當局是倉猝推行該工程計劃。政府當局早在1993年已確定有需要在三號幹線以外建造另一條南北連接路，並於1999年進行的第三次整體運輸研究中落實以十號幹線的方式興建該連接路。鑑於興建主要運輸基礎設施需要長時間進行籌備，政府當局已進行前瞻性的規劃。他重申，深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線將成為由北大嶼山直接前往邊境的主要連接路，並呼籲委員支持在功能上有需要進行此3項重要工程計劃。

深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線完工日期上的差距

38. 運輸局副局長(1)強調，長遠而言有需要興建十號幹線北段，藉以應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來的交通流量，並表示政府當局現計劃在2003年展開整條十號幹線的建造工程。鑑於涉及複雜的工程，青龍大橋將需時5年才能完成。因此，十號幹線預計將於2008年竣工。為紓解有關深港西部通道／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情況的關注，政府當局會研究可否提前約12個月完成后海灣幹線至市區的一段十號幹線(即藍地隧道及小欖至深井隧道)的建造工程，以期確保深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線之間有較佳的銜接。

39. 何俊仁議員要求政府當局作出正式的承諾，保證於2007年完成該兩條隧道的建造工程，並認為深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期出現超過一年的差距，是不可接受的。由於新貨櫃碼頭設施的日後所在地點尚未確定，加上有關工程的完工日期出現差距亦會在銜接上造成各種問題，他表示當局或有需要押後推行深港西部通道／后海灣幹線工程計劃，使該等工程能夠配合十號幹線的完工日期。

40. 儘管當局表示可能提前完成有關工程，但何鍾泰議員認為完工日期的差距仍會構成潛在問題，尤其是新界西北的預計人口為1 530 000人。他告誡政府當局須就推行十號幹線計劃的時間安排作出審慎規劃，以應付相應出現的交通需求。

41. 由於涉及繁複的技術及環境問題，劉江華議員對於政府當局聲稱可加快於2007年完成該工程計劃表示有極大保留。在深港西部通道／后海灣幹線通車後至十號幹線完工前的數年內，他預料屯門及元朗區的居民將飽受屯門公路及元朗區道路網絡出現的嚴重交通擠塞之苦。就此，他詢問政府當局將採取何種措施應付有關問題。運輸署策劃科主要公路發展部總工程師回應時解釋，使用深港西部通道／后海灣幹線的車輛可在藍地交匯處駛入元朗公路，而無須使用元朗區內的道路網絡。

42. 運輸局副局長(1)回應委員提出的關注事項時解釋，根據交通流量預測，深港西部通道及后海灣幹線在2006年的每日交通流量將為28 000架次車輛，遠較該通道44 000架次車輛的容車量為低。政府當局預計交通流量會在深港西部通道／后海灣幹線工程完工後首數年逐步增加。因此，儘管深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線的完工日期有兩年差距，當局預料將不會出現任何重大的問題，因為經改善後的雙程3線行車元朗公路及三號幹線，將可應付最初階段的交通需求。此外，當西鐵在2003年年底通車後，亦將有助減少屯門公路的車輛流量。運輸局副局長(1)又向委員保證，政府當局會在工程計劃的詳細設計階段進一步研究有關問題。

43. 鄧兆棠議員建議當局應興建由鰲磡石經天水圍北部直接前往三號幹線的連接路。此項建議除了可為深港西部通道／后海灣幹線與本港的道路網絡提供較佳的接駁，從而紓緩屯門公路的擠塞情況外，亦可解決元朗區內道路網絡現時的擠塞問題。運輸局副局長(1)回應時表示，政府當局已就鄧議員的建議進行研究，並發現此建議存在若干技術問題。更重要的是，由於當局必須從頭開始研究此項建議，而且當中涉及不少環境問題，推行

該計劃的時間未必會較十號幹線工程為快。運輸署策劃科主要公路發展部總工程師補充時表示，個別區內的交通問題將會在地區層面處理。

44. 關於擴闊屯門公路的計劃，何鍾泰議員關注到在施工期間會對使用該路段的人士造成交通上的阻礙。運輸局副局長(1)回應時表示，擴闊工程將分階段進行。他向委員保證在施工期間，每一行車方向在任何時間均會維持3線行車。

屯門公路、三號幹線及十號幹線的預計使用率

45. 譚耀宗議員憶述，政府當局過去曾提供錯誤的交通流量預測數據，因此，政府當局現在就十號幹線工程計劃作出的全新預測及評估完全未能令人信服，亦絕不能解決委員所提出有關屯門公路交通擠塞情況惡化的關注。他表示，從區內居民的角度而言，深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線在完工日期方面出現的任何差距，皆屬不可接受。因此，他籲請政府當局採取務實的態度，解決委員所提出切實存在的問題。

46. 主席關注到由於十號幹線北段屬收費道路，十號幹線的使用率未必會如預期般高。運輸局副局長(1)回應時表示，根據最新的交通流量預測，如不興建十號幹線，三號幹線在繁忙時間內的行車量將於2010年達到飽和。

47. 運輸署策劃科主要公路發展部總工程師補充時表示，現時三號幹線的繁忙時間行車量／容車量比率為0.6。倘不興建十號幹線，三號幹線的行車量／容車量比率將於2011年上升至1.1。在深港西部通道／后海灣幹線通車後的初期，當局預計在繁忙時間內使用深港西部通道／后海灣幹線的車輛數目約為2 000個小客車單位，其中約有三分之一會使用三號幹線。倘不興建十號幹線，屯門公路於2011年的行車量／容車量比率將達到1.3的水平，亦即會出現嚴重的交通擠塞情況。屆時，在欠缺十號幹線的情況下，其他南北連接路的交通流量亦會接近飽和。因此，政府當局實有需要在2010年前建成十號幹線，以紓解此極需解決的擠塞問題。

48. 周梁淑怡議員及劉江華議員均表示，他們完全不信納政府當局所提供的預測資料。就此，劉江華議員要求政府當局於會後提供最新交通流量預測的詳細資料，供委員參閱。

十號幹線的收費策略及其對屯門公路和三號幹線的影響

49. 委員普遍認為十號幹線的收費策略是影響三號幹線使用率及屯門公路交通擠塞情況的重要因素。張宇人議員指出，倘把小欖至深井隧道訂為收費隧道，使用深港西部通道／后海灣幹線的車輛仍將取道屯門公路。因此，他擔心此隧道會重蹈三號幹線的覆轍，成為另一條斥鉅資興建但無實際效用的道路。何俊仁議員雖認同修訂方案已作出若干改善，但他認為政府當局不能完全忽視隧道費對各條道路能否達到交通分流的效果所構成的影響。

50. 運輸局副局長(1)回應時解釋，政府當局會在十號幹線北段工程接近完成時考慮該路段的收費策略，並會同時考慮當時的情況，包括公眾的接受程度及負擔能力、經濟情況、交通分流的需要及其他替代路線的收費水平。

51. 關於十號幹線可能對三號幹線的營運造成的影响，運輸局副局長(1)表示從規劃角度而言，三號幹線及十號幹線並非互相排斥，因為兩者各自具有不同的目的，所服務的地區亦各有不同。關於政府應向經營三號幹線的公司或部分三號幹線使用者提供協助的建議，他在回應時表示，任何商業投資均無可避免涉及一定的風險，因此，政府並無充分理據使用公帑介入任何商業營運或津貼任何商業活動。然而，政府當局樂意與經營三號幹線的公司商討鼓勵駕車人士使用三號幹線的其他方法。他強調，政府當局就興建運輸基礎設施作出規劃時，須着眼於應付繁忙時段的需求及避免出現交通擠塞的問題，而非道路的每日使用量。

52. 劉江華議員並不同意政府當局在此事上的立場。以屯門公路現時的擠塞情況及三號幹線使用率偏低的情況而言，他認為政府當局應就其規劃上的明顯失誤之處承擔責任。主席亦認為與其依賴經營三號幹線的公司提出可行的解決方法，政府當局實應認真研究當中所涉及的問題，並與該公司進行真誠的討論。

53. 周梁淑怡議員認為政府對經營三號幹線的公司所面對的問題完全置身事外，實在不可以接受。她堅決認為政府當局應正視本身在平衡協調方面所承擔的責任，並提出措施使各條道路的使用率更趨平均。因此，政府就十號幹線訂定明確的收費策略，實屬非常重要。她告誡謂，政府當局的立場只會破壞政府的誠信，對吸引外資參與本港的運輸基建毫無幫助。石禮謙議員亦提出相類意見。

技術事宜

54. 鑑於北大嶼山公路沿途所經之處有不少陡峻的斜坡，何鍾泰議員關注到擴闊該公路將涉及大量削坡工程，並詢問工程費用會否因為技術上的難度增加而大幅上升。路政署主要工程管理處總工程師(1-3)回應時解釋，在擴闊北大嶼山公路時，政府當局會充分利用收費廣場的可用空間。此外，兩個方向的行車道均會進行擴闊工程，因此，所需進行的削坡工程並不多。在此方面，何鍾泰議員促請政府當局相應進行環境美化工程。政府當局察悉何議員的意見。

55. 何鍾泰議員憶述，青馬大橋在落成後不久即需更換其軸承，因此，他詢問政府當局將採取何種措施，避免採用新設計的新青龍大橋出現類似的事故。路政署主要工程管理處總工程師(1-3)回應時證實，較輕巧而流線型的橋面設計在技術上的可行性，已在加拿大及丹麥經過徹底的風洞測試。至於更換青馬大橋軸承一事，路政署主要工程管理處總工程師(1-3)表示，有關事件尚在調查中。路政署會因應顧問研究所得結果，在汲取有關的教訓後就青龍大橋指明適合的軸承。

56. 主席在總結此事的討論時請政府當局察悉委員就十號幹線工程計劃表達的意見，特別是有關深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線完工日期出現差距的問題，以及十號幹線的收費策略對三號幹線及屯門公路的影響。鑑於委員提出了重要的關注事項，事務委員會未能支持政府當局現時提出的建議。何俊仁議員表示，政府當局就該等工程計劃提出撥款申請時，必須妥善解決該等問題。

VI. 其他事項

57. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
2002年1月8日