

以下為周梁淑怡議員於 06 年 3 月 8 日立法會動議辯論上的發言：

主席女士：

在一月初，本會交通事務委員會的部分成員，視察了深港西部通道香港段和前海灣幹綫的工程進度，當日我亦有同行。目睹這項本港與內地有史以來最龐大的合作工程即將完工，我可說是又喜又憂。「喜」的是，港粵兩地即將有第四個新的陸路過境口岸，可促進兩地的交流；但「憂」的是，新口岸的啓用，極可能會對新界西北，尤其屯門公路的交通，做成不能承受的負荷。可是，特區政府在迎接這個交通大挑戰的態度上，可以用八個字來形容；「警覺不足 脫離現實」。以下我會詳細闡述我的論據，以及所建議的解決辦法。

根據環境運輸及工務局去年 3 月提交立法會的「新界西北交通及運輸基建檢討」結果，當局預測從短期（即 2011 年前後）至中期（即 2016 年前後）來說，目前新界西北的整體策略性基本公路網，包括屯門公路及三號幹綫郊野公園段，已經足夠應付深港西部通道與前海灣幹綫通車後所帶來的額外行車量，因此無須於 2016 年前新增其他大型道路基建。當局對新界西北現有公路的改善工程，亦足以應付日後的額外交通。當局又估計，深港通道和前海灣幹綫在通車後初期，每天的車流量大概為 31,000 架次，預期當中大部分會使用三號幹綫。與 04 年比較，只有額外約 6,000 架次會走屯門公路，影響輕微。

但我和很多交通事務委員會的同事一樣，對政府預測的準確性非常懷疑。由於屯門公路是免費，出市區路程也較近，加上前海灣幹綫的交匯處設在藍地，可以想像日後大部分來自深港通道的車輛都會駛向屯門公路，而不會取道路程較遠，燃油開支較大，而且收費又貴的三號幹綫。現時來往本港與內地的車輛每日達 43,700 架次，單是落馬洲管制站每日就有 33,000 架次。在深港通道通車後，兩地的貨運與客運在未來將會更頻繁，恐怕任何人都可以合理地推斷，日後駛往屯門公路的額外車輛，根本無可能像政府所說的只有 6,000 架。

政府又話，跨境貨櫃車會傾向盡快到葵涌貨櫃碼頭落貨，然後返回內地，「再走多轉」，故此，一定會避開經常塞車的屯門公路，改走三號幹綫以節省時間。另外，由於現時行走屯門公路的車輛，與日後來自深港通道的新增車流，各有使用屯門公路的不同繁忙時段，故應

不會在同一鐘數一窩蜂擁上屯門公路。當局咁講法未免太武斷了，難道他們真的以為將來新界西北的交通，在甚麼時段行甚麼路線都可由長官意願所支配？其實這亦不足為奇，因為官僚的一貫心態就是：有路你就行，你儘管自己執生，因為好難就倒咁多人咖嘞！

自從財委會 02 年 3 月通過深港通道與后海灣幹綫的工程設計撥款後，本會交通事務委員會曾經 8 次討論過這兩項工程對日後新界西北交通的影響。屯門區議會代表亦至少 7 次向本會表達意見；甚至當我落區到屯門時，地區人士也捉著我講這個問題，抱怨政府「濶佬懶理」。這些頻密的討論，證明各界人士對新界西北的交通問題極為關注。而翻查會議記錄，與會人士所得出的一致結論，是政府的預測實在過份樂觀，令人非常質疑。議員都擔心，現在已經非常繁忙的屯門公路，尤其市中心段，在深港通道通車後，將會塞上加塞。

由於政府過去在交通方面的預測往往不準確，加上隨著本港與內地經濟漸趨一體化，預計未來兩地的貨流物流將會愈來愈頻繁，我擔心當局對新界西北日後交通情況的估計，會錯得很離譜。

地區人士認為，當局的樂觀預測，必須基於一個先決條件，才能成立，就是未來該區的交通總負荷量，能夠由屯門公路、青山公路和三號幹綫平均分擔。但是，當局似乎未有正視一個事實，就係雖然三號幹綫的確是吸收了部分屯門公路的車輛，但兩者的車流量分佈仍然是極不平均，車輛大部分都去了屯門公路，令屯門公路的負荷率超過八成，但容車量差不多的三號幹綫卻不足四成！當中的道理很簡單，因為絕大部分車主與司機，尤其貨櫃車，都不會捨得花 25 到 40 元去走三號幹綫。既然現在都不會，我很奇怪為何政府會認為他們「遲 D」就會？

連當局也承認，對中長期的交通預測，只是粗略估計。政府單憑此就堅持屯門公路可以撐多十年，怎能令人信服？

當局的預測不單只粗略，更經常前後矛盾。舉例說，政府在 02 年 1 月推銷十號幹綫北段時，曾指出屯門公路的關鍵路段---深井段，早在 2011 年就會迫爆了，行車量與容車量比率高達 1.27 至 1.31，而根據政府的標準，1.2 已經是可接受的極限；至於三號幹綫也會在 2016 年爆燈（1.26）。可是去年 4 月當局又說兩條路到 2016 年前後

還綽綽有餘（維持 1.2）。同樣，政府在 04 年 6 月曾經預測屯門公路與三號幹綫的車流量，在 2011 年就已經有 203,500 架次。但上星期廖局長答覆書面質詢時又說到 2016 年才會有 188,000 架次，豈不是愈來愈少？此外，當局 02 年 1 月曾預計深港通道通車初期，只有 1/3 車輛會駛往屯門公路，但去年 10 月又改說是 1/5。可見當局的數據真是「日日新」。究竟我們應該信哪一個呢？這些例子令我懷疑，當局很多時是為配合推銷政策而玩弄數字遊戲，根本反映不到實際情況。

我認為，要防止日後新西交通出現癱瘓，其實解決辦法就擺在眼前，就是將現時屯門公路的車輛有效分流到「大把空位」的三號幹綫就可以了。

可是，這條路由於要收費，大部分車輛都不願使用，白白浪費了這條路。就此，我建議一個徹底的解決辦法，就是當局與有關營運公司商討一個合理的價錢，將三號幹綫買下，然後開放給駕駛人士免費使用。此外，為了做到更有效地分流，政府應盡早興建東行連接路，引導來自深港通道的車輛前往三號幹綫。我知直至今時今日，仍然有同事說應該花 220 億起十號幹綫。三號幹綫當初的造價為 70 億，我相信收購價與此應該相差不遠。那麼大家認為應該花幾百億，和用不知多少年來起一條功能完全重覆的新路好呢，還是用便宜得多的價錢來收購一條「現成」的道路更加化算呢？正所謂除笨有精，條數實在很易計。

關於東行連接路，記得自由黨在 02 年 3 月的財委會會議上，之所以支持深港通道和後海灣幹綫的設計撥款申請，主要是因為當局順應部分委員的要求，將這條連接路的设计納入後海灣幹綫的撥款申請中。

可是，不久後政府卻改口說，除非和三號幹綫的減價談判有眉目，否則就不值得建東行連接路。廖局長在 03 年 2 月時，曾明確指出希望在 12 個月內完成談判。可是，如今三年了，談判結果仍然遙遙無期。到底政府當初拍心口說會興建東行連接路，是否純粹想「搵」議員支持深港通道及後海灣幹綫的撥款呢？大家不妨想想，政府也有必要解釋一下。時至今日，政府堅持三號幹綫不減價，就不會興建東連接路，又不肯為談判定下時間表，更半句不肯透露實質談判進展，實

在不能接受。看來當局有必要調教一下想法，為市民著想，徹底解決問題，才能真正履行曾特首「強政勵治，福為民開」的目標。

其實新界西北在本港與內地的貨運物流交通中，佔著重要的戰略位置。如果當局能搞好交通安排，當可吸引更多內地貨流來港處理，將有助鞏固本港作為華南貨運與物流中心的地位。相反，當局如果在道路流通和收費上不能保障香港的競爭力，就會對我們的物流、運輸以及航運等行業非常不利。

主席女士，我謹此陳詞。