

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2186/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱並
經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2001年5月7日(星期一)
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)
朱幼麟議員
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
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
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員：黃宏發議員, JP

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

運輸署總交通工程師／新界西
李欣明先生

路政署

路政署主要工程管理處副處長
伍國基先生

路政署總工程師
周進華先生

參與議程第II項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

運輸署總工程師／主要公路發展
蘇欽達先生

路政署

路政署主要工程管理處副處長
伍國基先生

路政署總工程師
周進華先生

路政署總工程師
黃恆志先生

參與議程第III項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(4)
蕭偉全先生

運輸署

運輸署總工程師／優先鐵路發展部
鍾冠雄先生

路政署

路政署政府工程師／鐵路發展
馬利德先生

路政署總工程師／西鐵
蕭壽澄先生

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. 屯門公路重建及改善工程

(立法會CB(1)1076/00-01(01)號文件 —— 政府當局
提交的資料文件)

路政署主要工程管理處副處長應主席所請，向
委員簡述立法會CB(1)1076/00-01(01)號文件所載建議的
重點。

2. 委員大致上認為有需要在屯門公路進行改善工
程，藉以改善交通情況及提高安全。

3. 譚耀宗議員察悉在屯門公路的上坡慢線落成及
通車後不久，政府當局便須委聘顧問進行另一項研究，
就屯門公路的擬議重建及改善工程進行勘測及初步設
計。他質疑政府當局在着手進行已規劃的工程項目前曾
否考慮所有有關因素。

4. 運輸局首席助理局長(5)答稱，屯門公路的使用
年限接近完結，進行維修並不符合經濟效益。延長屯門
公路地面路段使用年限的唯一符合成本效益的方法，是
進行公路重建工程。關於在屯門公路上坡路段加建慢車
線一事，運輸局首席助理局長(5)表示，上坡慢線可為擠
塞的通路提供一定的紓緩作用，而運輸署會密切監察該
處的交通情況。

5. 委員對於屯門公路因設計不合規格而在過去引
致無數意外深表關注。為改善此情況，陳偉業議員建議
就該工程計劃的勘測及初步設計進行的擬議顧問研究的
範圍，應同時包括以下各項：

- (a) 將整條屯門公路由雙程3線行車擴闊至雙程4線
行車的可行性；

- (b) 是否需要改善該公路的陡坡度及急彎；
- (c) 在屯門公路沿線進行環境美化工程(如植樹)及加設中央分隔欄的可行性；及
- (d) 是否需要根據為新建道路推行噪音緩解措施的政策，在行將改善的屯門公路沿線裝設隔音屏障。

6. 運輸局首席助理局長(5)答稱，政府當局會在進行上述顧問研究時考慮陳議員的建議。然而，她表示，基於屯門公路沿線的土地限制，將整條屯門公路擴闊至雙程4線行車的建議或會涉及重大的技術困難，但政府當局會進一步研究該建議的可行性。至於是否需要在行將改善的屯門公路沿線裝設隔音屏障，運輸局首席助理局長(5)表示，根據解決現有道路噪音問題的新政策，政府當局已認定須在屯門公路數個路段進行加建隔音設施的工程。她察悉陳議員對該等工程可能會因為屯門公路重建而中止感到關注，並表示路政署會協調有關的工程計劃，以避免浪費資源。

7. 譚耀宗議員亦要求政府當局考慮改善屯門公路的照明系統，並在重建的道路採用低噪音及防滑物料。

8. 關於工程計劃的實施時間，譚耀宗議員及何俊仁議員質疑有關工程何以需要長時間方可完成。何俊仁議員對於施工期間對使用該路段人士所造成的交通阻礙亦表關注。

9. 運輸局首席助理局長(5)表示，在實際推行該工程計劃前須進行相關的土地勘測工作，藉以取得有關的工地數據資料，以便進行其後的建造工程。根據目前所訂的時間表，屯門公路改善工程須在青山公路擴闊工程於2005年完成後才會展開。路政署主要工程管理處副處長補充，為了盡量減輕對交通造成的阻礙，該項工程有需要分階段推行。由於屯門公路兩旁均有高坡，政府當局在推行該工程計劃時須格外審慎。此點亦可解釋該項工程何以需時較久方可完成。

10. 關於委員對施工期間造成的交通影響表達的關注，運輸局首席助理局長(5)表示，此問題是擬議顧問研究將會探討的事項之一。當局亦會進行詳盡的交通影響評估研究。路政署主要工程管理處副處長表示，在施工期間，當局會在周日繁忙時間內確保屯門公路每一方向均維持3線行車。運輸署總交通工程師／新界西補充，運輸署會密切監察施工期間的交通情況，並相應實施適當的臨時交通安排。

11. 關於十號幹線工程計劃的路線設計及該幹線連接屯門公路的問題，運輸局首席助理局長(5)答稱，政府當局仍在因應委員在上次會議表達的意見研究有關事宜。當局會進一步研究十號幹線工程計劃中通往屯門公路的擬議連接路。

12. 主席在總結有關此事的討論時表示，委員並不反對政府當局於2001年5月16日向工務小組委員會提出有關的撥款建議。

II. 九號幹線 —— 青衣至長沙灣段及長沙灣至沙田段 (立法會CB(1)1077/00-01(01)號文件 —— 政府當局 提交的資料文件)

13. 路政署主要工程管理處副處長應主席所請，向委員簡述立法會CB(1)1077/00-01(01)號文件所載的建議。根據有關建議，九號幹線餘下路段將分為兩項工程計劃進行：九號幹線青衣至長沙灣段及九號幹線長沙灣至沙田段。

收費策略

14. 鄭家富議員對於政府當局計劃就九號幹線長沙灣至沙田段的隧道路段徵收費用表示深切關注。鑒於整項工程計劃涉及約達240億元的鉅額投資，他認為新建公路必須能夠吸引足夠車輛使用，以協助紓緩其他重要通道如獅子山隧道及大老山隧道的交通擠塞問題。然而，他注意到即使建成擬議的九號幹線長沙灣至沙田段，獅子山隧道及大老山隧道在2007年的繁忙時間行車量／容車量比例，預料仍會分別維持於1.2及1.0的水平。基於此一背景，他促請政府當局檢討其整體收費策略，冀能使不同隧道的交通流量趨於平均，並盡量善用珍貴的隧道資源。他亦質疑當局就九號幹線長沙灣至沙田段的隧道路段徵收費用的理據何在，因為九號幹線其他路段如南灣隧道及昂船洲大橋均無需收費。

15. 周梁淑怡議員及張宇人議員亦表關注到，有需要就九號幹線訂定適當的收費水平，以確保車輛分流至不同的隧道。他們指出，由於收回成本是決定收費水平的主要因素之一，政府當局須澄清在訂定收費水平時，哪一部分的建設成本會納入考慮範圍內。為確保車輛會分流至各條隧道，張宇人議員亦認為政府當局不應提高獅子山隧道及大老山隧道的收費，以達到令車輛分流的目的。

16. 劉千石議員認為最初的收費及其後的調整，應一如其他政府隧道的收費般以附屬法例方式經立法會審議及通過。

17. 運輸局首席助理局長(5)回答時表示，由於另外3條連接沙田與九龍／荃灣的隧道均有收費，政府當局計劃就九號幹線長沙灣至沙田段的隧道路段收取費用。另一方面，政府當局並無計劃就九號幹線青衣至長沙灣段(包括昂船洲大橋)收取費用。由於九號幹線於2007年方告落成，當局尚未就九號幹線隧道的確實收費水平作出決定。原則上，當局在決定九號幹線的收費水平時會考慮一藍子因素，包括替代路線的收費水平，以及有需要為確保車輛分流而訂定適當的收費水平。她同時表示，與其他以“建造、營運及移交”方式興建的隧道不同的是，現時的工程計劃是以公帑進行，政府因而有權決定確實的收費水平。她亦明確表示當局就該路段徵收的費用將須經立法會通過。

18. 因應委員提出的要求，運輸局首席助理局長(5)答允提供更多有關九號幹線收費策略的資料。

19. 主席表示，政府當局現正就本港各條隧道的收費策略進行檢討。委員在會議席上表達的關注事項，可留待事務委員會討論此事時進一步商討。

合約分項安排

20. 劉炳章議員要求政府當局分開以多份合約實施該工程計劃，以便更多本地承建商可參與競投。運輸局首席助理局長(5)答稱，政府當局會考慮劉議員的要求。她亦同意提供更多資料，說明有關的擬議工程將如何分開以多份不同合約實施。

交通預測

21. 陳偉業議員歡迎當局加建一條由新界西北經青衣島及西九龍前往新界東北的連接路，但他對九號貨櫃碼頭附近的交通情況，以及往返新界西北的運輸基礎設施不足感到關注，因為政府當局建議押後興建十號幹線介乎掃管笏至元朗的北段工程，而新界西北的跨境運輸活動及貨櫃後勤活動亦日趨頻繁。他擔心由於交通預測有欠準確，新界西北地區的現有道路網絡可能不足以應付日益增加的需求。他亦要求政府當局提供更多和汀九橋、屯門公路及城門隧道的預測行車量／容車量比例有關的資料。

22. 運輸局首席助理局長(5)表示，根據最近推行的主要道路工程項目檢討機制，政府當局會按照最新的規劃參數，在個別主要道路工程項目的籌劃實施過程中的重要階段，仔細檢討該工程項目的需要。她亦指出，在九號幹線青衣至長沙灣段完成後，三號幹線包括長青公路、長青隧道及青葵公路的交通情況將有所改善。九號幹線青衣至長沙灣段亦將提供一條讓貨櫃車直達九號貨櫃碼頭的路線，而無須經過青衣區內的道路網。關於預測與實際交通流量之間的差異，她解釋此情況可能是由於本港車輛數目因發生亞洲金融風暴而大幅下跌所導致。她會因應陳議員提出的要求，提供更多有關交通流量預測的資料。

實施時間表

23. 何鍾泰議員察悉有必要興建九號幹線青衣至長沙灣段，以紓緩三號幹線青衣及葵涌段(長青公路、長青橋及青葵公路)的交通情況，因為至2007年時，該段三號幹線的現有容車量將不能應付日益增加的交通需求。何議員認為就規劃目的而言，政府當局應以提前完成九號幹線工程為目標，以免因工程計劃可能出現延誤而造成不良的交通影響。

紓減環境影響的措施

24. 劉江華議員支持當局興建九號幹線以改善新界西北與新界東北之間的交通聯繫，但對於施工期間及該幹線啟用後所產生的交通噪音，他感到關注。此外，他得悉沙田臨時區議會曾就該幹線在施工及運作階段，因噪音、塵埃及車輛廢氣而可能對四周環境造成的影響表示關注。因此，他要求政府當局進一步提供資料，說明在沙田嶺一帶及西九龍填海區北部的6號和10號地盤附近，各個對噪音感應強的相關地方的預測交通噪音水平。

25. 路政署主要工程管理處副處長表示，政府當局在推行該工程計劃時會考慮有關區議會所提出的意見。路政署總工程師周進華先生補充，當局會實施適當的緩解措施，使噪音水平維持在法定上限以下。政府當局會因應劉議員的要求提供更多資料。

26. 委員要求政府當局闡釋其評估結果。根據該項評估，設置7米高的隔音屏障以代替3米高的隔音屏障，只會令西九龍填海區北部的6號和10號地盤的噪音水平減低1分貝(A)以下。

27. 何鍾泰議員表示，假如使用7米高的隔音屏障並不符合成本效益，而且與3米高的隔音屏障相比之下亦不會對整體減音效果造成重大差別，他同意當局應使用3米高的隔音屏障，以免浪費公帑。周梁淑怡議員亦對採用7米高的隔音屏障有所保留，並要求政府當局探討其他方案。然而，劉千石議員認為當局應竭盡所能，盡量減輕對居民造成的噪音滋擾。如7米高的隔音屏障證實能有效減低噪音水平，即使減幅並不大，政府當局亦應採取深水埗臨時區議會建議的措施。他亦詢問當局會否探討其他可行的緩解措施，務求盡量減輕居民所面對的噪音問題。

28. 對於政府當局就7米高與3米高的隔音屏障的減音成效比較所作的評估，鄭家富議員感到懷疑。相對於該工程計劃的240億元整體成本而言，設置7米高的隔音屏障所帶來的額外建造費用為9,000萬元，由此引起的額外財政承擔並不重大。他亦認為政府當局在推行任何基建工程計劃時均須實施足夠的緩解措施，以盡量減輕對區內居民造成的噪音影響。由於深水埗臨時區議會要求政府當局向財務委員會轉達其對設置3米高隔音屏障的意見，他們定必是因為政府當局的決定而感到受屈。鄭家富議員亦關注到設置隔音屏障的準則為何，以及當局就所實施的緩解措施的規模作出決定時，會否視乎所接獲的區內居民反對意見數目而定。

29. 路政署主要工程管理處副處長回應時解釋，該兩個地盤在設置3米高及7米高的隔音屏障後，其預測噪音水平分別為70分貝(A)及69.5分貝(A)，顯示設置較高隔音屏障只能令噪音水平輕微下降。導致此情況的原因在於，該兩個地盤現已承受由區內現有交通帶來的高環境噪音的影響。政府當局已就此事與房屋委員會(下稱“房委會”)和6號及10號地盤發展商洽商。房委會證實，該會在決定計劃興建的住宅大廈的座向時已顧及交通噪音的因素，以期盡量減輕日後的住宅單位所承受的噪音影響。政府當局已向深水埗臨時區議會解釋，擬議的消減噪音措施將足以把噪音水平減低至70分貝(A)或以下，而設置7米高的隔音屏障以代替3米高的隔音屏障，只能令噪音影響出現輕微的紓減。深水埗臨時區議會已察悉當局的解釋，但他們仍然認為當局應設置7米高的隔音屏障，並要求當局將其意見提交財務委員會參考。運輸局首席助理局長(5)補充，設置7米高的隔音屏障以代替3米高的隔音屏障，會對日後住宅發展的景觀造成較嚴重的不良影響，未必可為所有居民接受。

30. 鄭家富議員查詢參考文件第35段所述68個反對意見的詳情，以及政府為釋除反對人士的疑慮而建議採取的行動。

31. 運輸局首席助理局長(5)回應時表示，在該68個反對意見中，有62個和清拆偉民村有關。清拆偉民村的行動並非由興建九號幹線引致，而是為了執行在2001年前清拆所有平房區的政策。政府只是利用已清拆地區興建九號幹線而已。她將於會後就此提供更多資料。周梁淑怡議員促請政府當局採取積極措施，解決反對人士提出的關注事項。

工程費用

32. 路政署總工程師黃恆志先生回應何鍾泰議員時證實，估計工程費用是根據近期的投標價訂出。路政署主要工程管理處副處長補充，政府當局向工務小組委員會提交有關的撥款建議以供審批時，亦會根據政府由2001年5月1日起採用的新通脹數字，對參考文件所載的工程預算作出修訂。運輸局首席助理局長(5)應委員所請，答允於會後提供工程計劃的最新成本價格分項數字。

33. 周梁淑怡議員關注到在工程計劃施工期間，來往長沙灣街市的交通會否受到影響。路政署主要工程管理處副處長表示，承建商須實施臨時交通安排，以確保全日均有通道可直達長沙灣街市。此外，當局亦會成立跨部門工作小組，監察施工期間的交通情況。

34. 劉炳章議員詢問政府當局有否預留款項，以便在九號幹線(包括高架道路)兩旁種植樹木。路政署主要工程管理處副處長回應時表示，政府當局已在工程計劃預算中預留款項，以便在九號幹線沿線進行環境美化工程，包括種植樹木。有關的環境美化工程將主要在高架道路下進行。

35. 劉炳章議員認為，為了避免在日後對交通造成障礙，政府當局應藉此機會在九號幹線沿線闢設公用設施預留區。路政署主要工程管理處副處長回應時表示，倘有可供作此用途的土地，政府當局會考慮劉議員的建議。

36. 主席要求政府當局將此項目提交工務小組委員會審批前，就委員提出的事項提供更多資料。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)1408/00-01號文件送交委員。)

III. 西鐵(第一期) —— 錦田段主要基建工程 —— 通往錦上路站的建議道路

(立法會CB(1)1078/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

37. 運輸局首席助理局長(4)及路政署政府工程師／鐵路發展應主席所請，向委員簡述立法會CB(1)1078/00-01號文件所載上述工程計劃的要點。

38. 陳偉業議員對收回私人土地作公共工程或鐵路發展用途，以及為受影響人士作出的擬議安置安排感到關注。他指出在某些情況下，某私人地段的部分土地被政府收回作工務工程之用後，其餘下未被政府收回的部分卻因為面積太小或形狀奇特等原因，而變得沒有合理的實質用途。他認為此情況對私人土地業主有欠公允。因此，他促請政府當局檢討其政策，並重新考慮參考文件第23(b)段所載由反對人士提出的訴求。

39. 運輸局首席助理局長(4)回應時表示，政府當局應只為了公共用途而收地，而收地範圍須視乎有關計劃的工程和相關需求而定。他會將陳議員提出的關注事項轉達地政總署，以供進一步研究及提供更多資料。

40. 主席亦表示，在某私人地段的若干部分(如80%)因公共用途而被政府收回後，當局應就政府應否同時收回餘下的土地諮詢受影響地段的業主。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)1410/00-01號文件送交委員。)

41. 石禮謙議員認為，為方便進行收地工作，政府當局可採取聯營方式，邀請私人地段業主交出其土地作鐵路發展用途，以換取日後的車站上蓋物業業權。主席表示，西鐵工程計劃的收地工作由地政總署負責，而有關的地盤其後將移交九廣鐵路公司展開進一步的工程。她請政府當局察悉石議員的意見。

42. 主席表示，政府當局在種植樹木時不應使用如藤蔓一類的植物，因為該類植物可能蔓生在路面上。

43. 劉炳章議員認為，政府當局應考慮在擬議道路沿線關設公用設施預留區。路政署政府工程師／鐵路發展表示，該道路建於鄉郊地區，其行人路的寬度將足以容納各項公用設施。此外，當局會採用預製鋪路磚鋪建行人路，以便敷設公用設施設備及進行維修保養。在工

經辦人／部門

程進行期間，擬議道路沿線會時刻維持充足的交通承載能力，而預測行車量／容車量比例將約為0.3。

IV. 其他事項

44. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處

2001年10月10日