

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2136/00-01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4月27日(星期五)
時 間：上午10時45分
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
何俊仁議員
何鍾泰議員, 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

其他出席議員：余若薇議員, SC, JP

缺席委員：周梁淑怡議員, JP
黃宏發議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局副局長
何鑄明先生

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

署理路政署署長
劉譽德先生

署理路政署主要工程管理處副處長(1)
麥惠培先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局首席助理局長(6)
張美珠女士

保安局

保安局首席助理局長
陳鄭蘊玉女士

運輸署

運輸署助理署長
區永禧先生

香港海關

海關助理關長
湯顯揚先生

入境事務處

高級首席入境事務主任
鄧民傑先生

應邀出席者：參與議程第IV項的討論

反對小欖工程(十號幹線)關注小組

發言人
吳桂華先生

成員
陳蘊輝女士

保護海岸協會

副主席
Sarah CUNICH女士

顧問
徐嘉慎先生

秘書
包顯輝先生

屯門掃管笏老青山村居民聯會

秘書
梁國球先生

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. 通過會議紀要及續議事項

- (立法會CB(1)1047/00-01號文件 —— 2001年2月15日特別會議的紀要；及
立法會CB(1)1017/00-01號文件 —— 2001年2月27日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要)

上述兩份會議紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)912/00-01號文件) —— 大埔和北區的區域交通控制系統；
- 立法會CB(1)979/00-01號文件 —— 有關管制汽車空轉引擎的意見書；
- 立法會CB(1)1067/00-01號文件 —— 運輸資訊系統和行車時間顯示系統；
- 立法會CB(1)1068/00-01號文件 —— 在運輸署開設一個總工程師和一個總系統經理的職位；
- 立法會CB(1)1076/00-01(01)號文件 —— 屯門公路重建及改善工程；
- 立法會CB(1)1077/00-01(01)號文件 —— 九號幹線——青衣至長沙灣段及長沙灣至沙田段；
- 立法會CB(1)1078/00-01號文件 —— 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；及
- 立法會CB(1)1080/00-01號文件 —— 關於香港的智能運輸系統發展的意見書)

2. 委員察悉上述資料文件，並同意事務委員會於2001年5月舉行兩次特別會議，討論即將提交財務委員會及其轄下小組委員會審議的有關財務建議。為配合上述安排，研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會原定於2001年5月7日(星期一)上午10時45分舉行的會議將押後進行，以便騰出時段，讓事務委員會舉行特別會議，討論立法會CB(1)1076/00-01、CB(1)1077/00-01及CB(1)1078/00-01號文件。

3. 委員應鄭家富議員的要求，同意將政府當局的電子道路收費政策納入另一次特別會議的議程中。舉行該次特別會議的目的，是為了討論立法會CB(1)1067/00-

01及CB(1)1068/00-01號文件所載，有關智能運輸系統的兩項財務建議。

(會後補註：上述特別會議其後訂於2001年5月18日舉行。)

4. 委員應劉千石議員的建議，同意把一名市民就香港的智能運輸系統發展提交的意見書(立法會CB(1)1080/00-01號文件)轉交政府當局作出回應。

(會後補註：政府當局作出回應的文件其後隨立法會CB(1)1247/00-01號文件送交委員。)

III. 2001年5月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1059/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)1059/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

5. 委員同意於2001年5月25日舉行的下次會議討論下述事項：

(a) 汽車車頭燈及壞車警告燈的使用；及

(b) 擬議《2001年地下鐵路(修訂)附例》。

6. 主席提述待議事項一覽表的第1項，並建議事務委員會應在政府帳目委員會完成對審計署署長第三十六號報告書內“有關管制公用事業機構掘路工程的跟進審查”一事的研議工作後，跟進與監察及管制道路挖掘工程有關的事宜。

IV. 十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路介乎北大嶼山至掃管笏段

(立法會CB(1)647/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

立法會CB(1)1059/00-01(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

立法會CB(1)1059/00-01(04)號文件 —— 保護海岸協會提交的意見書；

- 立法會CB(1)1059/00-01(05)號文件 —— 反對小欖工程(十號幹線)關注小組提交的意見書；
- 立法會CB(1)1086/00-01(01)號文件 —— 反對小欖工程(十號幹線)關注小組提交的另一份意見書；
- 立法會CB(1)1103/00-01(01)號文件 —— 屯門掃管笏老青山村居民聯會提交的意見書；及
- 立法會CB(1)1103/00-01(02)號文件 —— 長春社提交的意見書)

7. 運輸局副局長向委員匯報十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路工程計劃的最新進展情況，詳情載於政府當局所提交的文件(立法會CB(1)1059/00-01(03)號文件)。他表示，根據最近推行的主要公路計劃檢討制度，政府當局已徹底檢討興建十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路的需要，從而確保適時完成該工程計劃以配合交通需要。檢討結果顯示，十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路介乎北大嶼山至掃管笏的南段應於2007年或之前落成，以便盡快提供多一條通往青嶼幹線的連接道路。可是，介乎掃管笏至元朗的北段則並不如原先預期般急需建成。交通數據顯示，在2010年前將無需建造北段。由於根據工程計劃，小欖連接路將與十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路北段相連，因此，該道路亦須押後興建，以配合北段的興建時間。

8. 運輸局副局長進一步表示，政府當局一直有考慮該工程計劃在2000年7月根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)刊登憲報後所接獲的反對意見，並就下述事項進行研究：

- (a) 小欖連接路的其他可供選用路線，以及修改十號幹線小欖段主線，使之進一步遠離帝濤灣的可行性；
- (b) 掃管笏連接路的路線；及
- (c) 把青龍大橋與北大嶼山公路直接連接的可行性。

經考慮到市民提出的反對意見、主要公路計劃檢討的結果及近期在規劃意向方面的更改，包括未能確定是否需要及應在何時興建大嶼山的貨櫃港設施及十號幹線——香港至大嶼山段，政府當局現正檢討青龍大橋以南一段十號幹線——北大嶼山至元朗公路的建議路線，並會探討可否修改掃管笏連接路的路線，以便進一步減輕該條連接路對區內各條鄉村造成的影響。對上述事項進行檢討的工作預計可於數個月內完成。

9. 主席請委員注意由未能派代表出席會議的長春社提交的意見書(立法會CB(1)1103/00-01(02)號文件)。她繼而邀請保護海岸協會、反對小欖工程(十號幹線)關注小組及屯門掃管笏老青山村居民聯會的代表輪流向委員陳述其意見。

與團體代表會晤

保護海岸協會

10. 保護海岸協會代表徐嘉慎先生向事務委員會陳述意見前作出利益聲明，表明本身是三號幹線(郊野公園段)有限公司的副主席。他解釋，由於政府當局已決定押後興建十號幹線北段(掃管笏至元朗段)，他因上述身份而出現的利益衝突問題已獲得解決。他繼而闡述該協會所提交簡介文件(立法會CB(1)1059/00-01(04)號文件)的重點。該協會於會議席上提交的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)1127/00-01(01)號文件送交委員參閱。

11. 徐先生指出，自當初就十號幹線進行規劃以來，已發生了下述重大改變及事故，對建造該條幹線的功能、理由及理據造成重大影響：

- (a) 由於在竹篙灣發展迪士尼樂園計劃，在大嶼山興建貨櫃港設施的計劃將押後進行，甚至可能取消；
- (b) 青洲填海工程計劃已告取消；
- (c) 屯門公路交通流量達到飽和；
- (d) 三號幹線出現未能預計的剩餘容車量；
- (e) 西鐵將於2003年落成；
- (f) 政府公布以鐵路為主的新運輸政策；及
- (g) 基礎建設開支龐大及政府出現財政赤字。

儘管政府當局一直就青龍大橋以南一段十號幹線——北大嶼山至元朗公路及掃管笏連接路的建議路線進行相關研究工作，但徐先生表示由於該工程計劃將耗資逾350億元，當局必須盡快進行檢討，仔細研究十號幹線的整體建造概念及路線，特別是青龍大橋工程，然後才進一步批撥公帑進行此項令人有極大疑問的公路工程。政府應向市民提出充分理據，證明確有需要進行擬議的工程計劃，而且該計劃是最佳的解決方法。

反對小欖工程(十號幹線)關注小組

12. 反對小欖工程(十號幹線)關注小組代表吳桂華先生大致贊同保護海岸協會所提出的意見，並提述關注小組就建議的工程計劃提交的意見書(立法會CB(1)1059/00-01(05)及CB(1)1086/00-01(01)號文件)的內容。他特別提出下述各點供委員研究：

- (a) 關於政府當局就十號幹線南段提出的修訂建議，關注小組擔憂來自九龍及港島的車輛須取道既迂迴又不便的路線，經掃管笏連接路及大欖隧道前往青龍大橋，因而有違當局改善此等地區前往大嶼山及機場的連接道路，以及紓減青馬大橋行車量的目的。其次，由於掃管笏連接路的預計交通吞吐量僅為約100至1 100架次，此條雙程雙線分隔連接路的成本效益實在成疑。第三，建造此連接路將帶來額外的交通流量，令原已非常擠塞的屯門公路百上加斤。因此，政府當局應就十號幹線的整體路線設計進行全面檢討，並同時考慮該條公路在策略功能方面的轉變及新貨櫃港設施的選址。在此方面，對於建造另一條通往位於赤鱸角的國際機場的道路一事，當局應另作研究；
- (b) 由於十號幹線北段工程計劃將押後推行，關注小組憂慮政府當局會以此作為藉口，對市民就擬議工程計劃提出反對的577份意見書置之不理，並着手進行南段工程計劃。如此一來，政府當局實際上罔顧了南段工程計劃的環境影響評估報告獲通過時所施加的批核條件，亦即必須待北段的環境影響評估獲得通過後才可展開南段的建造工程；及
- (c) 從撥款角度而言，關注小組提醒與會各人，鑒於修訂建議存在若干不足之處，政府當局不應獲准就十號幹線南段及北段分別提出撥款申請。倘在未經進行全面檢討的情況下落實興建南段，便有

很大機會在稍後階段建造其他路段時出現一錯再錯的局面。一旦出現此種情況，便有可能浪費更多公帑。

屯門掃管笏老青山村居民聯會

13. 屯門掃管笏老青山村居民聯會代表梁國球先生簡介該會就擬議工程計劃提交的另一份意見書的內容。該意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1127/00-01(02)號文件送交委員。他表示，掃管笏老青山村現有超過4 000名居民。擬議工程計劃將嚴重影響村內居民的生活及該區的自然環境。因此，老青山村居民強烈反對十號幹線穿越老青山的建議，並籲請政府當局徹底檢討整項工程的規劃。然而，政府當局如堅持推行該項計劃，他建議當局考慮修改有關路線，轉而取道掃管笏北谷，從而盡量減輕對聚居於南谷的村民所造成的滋擾。

與政府當局進行討論

14. 陳偉業議員指出，興建十號幹線的原來目的，是為了改善由邊境至新界西北、北大嶼山及港島區的現有道路網絡，但現在不少規劃上的假設已經改變或失效，整項工程計劃的規模亦因為多個路段的建造工程押後或暫停進行而出現重大變更。因此，他質疑是否仍有充分理由進行該工程計劃，因為根據政府當局的最新建議，只有青龍大橋具有提供通往迪士尼樂園的道路的必要功能。在此方面，他認為政府當局不應繼續進行已失去原有功能的工程計劃，而應暫停推行整項工程計劃，並針對規劃十號幹線時的原有策略功能，作出全新的運輸基礎設施規劃。鄭家富議員對此亦有同感，並對政府當局在處理十號幹線工程計劃時野心過大及規劃過多感到關注。朱幼麟議員亦表示，在未有該工程計劃的整體面貌的情況下，委員將難以決定是否值得進行該計劃。因此，政府當局不應試圖以“斬件”方式向事務委員會作出諮詢。

15. 譚耀宗議員對整個工程計劃所涉及的不明朗情況感到關注，並表示在政府當局未有就北段工程或十號幹線——香港至大嶼山段作出任何承諾的情況下，他難以接受當局提出只進行南段工程的建議。鑒於該計劃涉及鉅額公帑，他認為政府當局應採取審慎的做法，在展開任何路段的建造工程前檢討十號幹線的整體規劃。劉炳章議員亦籲請政府當局檢討整項工程計劃，然後才批撥更多款項進行南段工程。

16. 為了使十號幹線工程計劃的情況更趨明朗，譚耀宗議員認為當局如能加快進行深港西部通道工程，以便可及早就該通道連接本港運輸網絡一事作出規劃，可能會有幫助。關於建造通往新貨櫃港設施的道路，他詢問如在后海灣興建新貨櫃碼頭，當局會否考慮擴闊元朗公路以便連接三號幹線(郊野公園段)，以之作為興建十號幹線的替代方案。運輸局副局長回答時解釋，即使選擇在屯門興建貨櫃港設施，當局仍有需要興建十號幹線，因為元朗公路及三號幹線(郊野公園段)的剩餘容車量，將大部分用作應付由擴充現有貨櫃碼頭設施所帶來的交通需求。單憑元朗公路及三號幹線(郊野公園段)，並不足以應付新貨櫃港設施預期帶來的新交通需求。

17. 運輸局副局長強調，政府當局已檢討十號幹線工程計劃，並對原有建議作出所需修改，藉以反映情況上的轉變。他並不同意此做法是“斬件”的處理方式，並表示政府當局確信有長遠需要建造十號幹線，以之作為北大嶼山至蛇口，並途經建議中的后海灣連接路及深港西部通道的策略性南北連接路。一如過往經驗顯示，按實際需求分階段推行公路工程計劃，是合邏輯的做法。目前的情況與此做法實無分別，當局會首先興建具有更迫切需要的南段，並於2007年或之前完成有關工程，以滿足預期中的交通需求。至於北段，當局會在未來數年因應最新的交通數字及環境的轉變對之進行更認真的檢討。與此同時，政府當局亦可研究小欖連接路的替代路線，盡量減輕對附近居民造成的影響。

18. 運輸局副局長進一步表示，按照目前的計劃，十號幹線——北大嶼山至元朗公路南段會繼續發揮其策略性功能，提供一條更佳路線，應付新界西北的策略性新發展所帶來的新增交通流量，以及處理有所增加的過境交通。十號幹線會特別用作前往機場及大嶼山其他發展區的另一通道。根據最新的交通預測，青馬大橋將於2008年達到飽和。因此，當局有必要早作規劃，以應付大嶼山日益增加的交通需求。他向委員保證，當局是為了達到此等目的而推行該工程計劃，以發揮各項對於香港的持續發展極為重要的功能。

19. 然而，陳偉業議員質疑為香港主要幹線提供替代路線，是否政府當局的政策。運輸局局長回應時進一步闡釋，青龍大橋將會擔當的策略性功能，是提供第二條前往機場的陸上通道，以策萬全。他強調，當局雖無上述政策，但最重要的是確保任何時候均有前往機場的通道。為達到此目的，政府當局須計劃建造另一條前往機場的區外連接路，以備出現青馬大橋中斷運作的緊急情況時使用。鑒於青馬大橋的容車量將於2008年達到飽和，

當局確有迫切需要進行十號幹線南段工程，並相應提出有關的撥款申請。

20. 鑒於有關路線迂迴不便，陳偉業議員始終不相信青龍大橋能有效疏導青馬大橋的交通。此外，他關注到北大嶼山公路的容車量如不相應增加，樽頸地帶可能會出現交通擠塞情況。在此方面，陳議員及鄭家富議員均指出，政府當局提交的文件並未載有十號幹線的最新交通流量預測資料，並要求當局於會後向委員提供該等資料，包括青馬大橋的預計交通需求量及來自蛇口的過境交通流量，以便委員瞭解有關情況。

政府當局

21. 總工程師／主要公路發展同意提供委員要求取得的資料，並表示經考慮大嶼山所有規劃中的發展項目後，青馬大橋只能應付直至2008年為止的交通需求。由於當局預計新界西北與大嶼山之間將出現大量和來往機場、東涌新市鎮及其他可能出現的發展區有關的行程，倘不興建十號幹線，現有公路網絡將不能應付車輛來源範圍所產生的新行車次數。三號幹線(郊野公園段)的容車量亦料將於2010年後達到飽和。運輸局局長補充，政府當局亦會早作規劃，解決北大嶼山公路的容車量問題。

22. 何俊仁議員明白當局有需要提供前往機場的第二條連接路，但他始終認為建議中的南段只會發揮有限的功能。他認為當局應先行圓滿解決有關十號幹線其他路段的所有待決問題，然後才提交南段的撥款申請，否則會嚴重影響公眾利益。在此方面，張宇人議員建議把青龍大橋建造工程視作獨立的工程項目。鄧兆棠議員贊同其他委員的意見，認為有必要檢討十號幹線工程計劃，並應進一步改善青龍大橋的路線規劃。

23. 對於團體代表所提出有關建議路線迂迴不便的關注事項，劉炳章議員亦有同感，並詢問可否在更佳位置連接青龍大橋與屯門公路。署理路政署署長回答時解釋，大橋所在位置在很大程度上受到往來交通繁忙及海上航道水流湍急的因素所局限。由於可能出現因船隻碰撞而發生的危險，在青龍大橋與屯門公路之間提供安全的連接點，實際上並不可行。

24. 主席在結束此事的討論時指出，鑒於存在種種不明朗因素，政府當局不能就北段作出任何切實的承諾。基於種種實際情況，委員普遍而言並不信服南段及北段工程仍應被視為一整項工程項目，因為該兩個路段的工程實際上是分開進行規劃。委員指出當局缺乏充分理據及支持數據，故此普遍認為當局必須進行全面檢討，然後才可落實推行該工程計劃。運輸局局長察悉委

員的意見及建議，並表示政府當局在完成就各項待決事項進行的持續檢討後，會再向事務委員會匯報該工程計劃的進展情況。

V. 落馬洲的交通情況

(立法會CB(1)1059/00-01(06)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
立法會CB(1)1086/00-01(02)號文件 —— 落馬洲平面圖)

25. 運輸署助理署長應主席所請，簡介政府當局就有關事項提交的文件(立法會CB(1)1059/00-01(06)號文件)的內容。該文件載述落馬洲目前的旅客流量和車輛交通情況，以及政府當局為疏導該管制站的人流及車輛而採取或計劃採取的各項措施。

車輛交通

26. 對於政府當局採取的改善措施在紓緩落馬洲過度擠塞情況方面的成效，鄭家富議員表示關注。運輸署助理署長回應時表示，落馬洲第一期擴建計劃於1999年12月完成後，供入境事務處和海關共用的過境車輛檢查亭總數已由14對增至24對。因此，落馬洲的擠塞情況已大為紓緩，其中尤以北行交通為然。運輸局首席助理局長(6)補充時表示，通往該管制站的接駁道路的擠塞報告數目已由1999年的152宗大幅減少至2000年的37宗。根據最近一項調查，車輛從接駁道路抵達落馬洲管制站的平均輪候時間僅為約10分鐘。

27. 保安局首席助理局長闡述落馬洲管制站的緊急應變和聯絡機制的運作情況，並表示在通往管制站的接駁道路上發生的交通事故，會根據交通擠塞程度和“車龍”長度劃分為3個預警階段。如交通擠塞情況是由內地伸展過來的“車龍”引致，邊界聯絡人員及屬於首席助理局長或副局長職級的保安局人員會視乎不同的預警階段，與內地對口單位聯絡，以確保採取所需措施協助盡快疏導交通。在2000年，屬第一及第二預警階段的故事數目分別為30宗及7宗，當局在該年並無發出第三階段預警。

28. 關於資料文件第21段，何鍾泰議員表示，由於和十號幹線北段及后海灣連接路有關的工程計劃存在若干不明朗因素，他對於深港西部通道工程計劃的進展情

況感到關注，並對該工程計劃延遲竣工感到不滿。運輸局局長回應時向委員保證，政府當局會致力推行該兩項工程計劃。在進行后海灣連接路的環境影響評估及初步設計工作的同時，政府當局亦有就推行深港西部通道工程計劃的安排與內地當局聯絡。當局希望可於2008年或之前完成此兩項工程計劃。

客運交通

29. 運輸局首席助理局長(6)提請委員注意，落馬洲第二期擴建計劃尚在進行，並訂於2003年9月完成。她表示，屆時落馬洲管制站可處理的旅客數目，將由每天25 000人次增至35 000人次。

30. 關於來往落馬洲與皇崗的穿梭巴士服務，運輸署助理署長表示，當局已採取各項改善服務措施，令繁忙時間的巴士班次可由每小時12-16班增至20-21班。然而，鄧兆棠議員關注到新田穿梭巴士總站在繁忙時間內仍有嚴重的擠塞問題，因而導致乘客的輪候時間過長，並詢問當局可否進一步改善此情況。

31. 運輸署助理署長回應時表示，由於節日期間的乘客量會有所增加，穿梭巴士服務需求亦會遠超巴士車隊的最高載客量。因此，乘客在早上繁忙時間內通常須輪候2至3小時。在購入較大型的車輛後，新穿梭巴士的座位數目將由54個增至70個，而巴士的雙門設計亦可加快乘客的登車及下車時間。此外，當局會在繁忙時間內實施特別交通管理措施，讓穿梭巴士優先通行，以免穿梭巴士受困於重重車龍之中。運輸局局長補充時表示，穿梭巴士服務的改善工作將視乎落馬洲客運大樓辦理出入境／海關手續的能力而定。如當局能提供更多清關設施，將可視乎需要進一步擴充巴士服務。

32. 就此，劉江華議員詢問加派兩輛穿梭巴士提供服務的特別安排，能否同時適用於周末期間。運輸署助理署長回應時表示，政府當局已與穿梭巴士服務營辦商跟進此事。

33. 為了盡量利用落馬洲辦理出入境／海關手續的剩餘能力，黃成智議員建議政府當局研究能否為旅客提供其他過境途徑。當局如能提供適當設施，例如在邊境管制範圍附近設立上落客貨區及接駁行人道，過境乘客便可乘搭其他交通工具前往落馬洲，然後徒步前往落馬洲客運大樓。如此一來，穿梭巴士總站及羅湖火車站的擠塞情況便可得到紓緩。保安局首席助理局長回應時表示，旅客可能須步行一段很長的路程。然而，她同意在落馬洲第二期擴建計劃完成後進一步研究黃議員的建議。

34. 劉江華議員認為落馬洲過境站的開放時間應予延長，以便與開放時間為上午6時30分至晚上11時30分的羅湖出入境管制站看齊。陳偉業議員贊同其意見，並籲請政府當局主動與內地當局商討有關安排。保安局首席助理局長回應時表示，本港目前有5個陸路過境站，其開放時間已足以應付需求。然而，政府當局會密切監察有關情況，並在有需要時與內地當局進行磋商。

VI. 其他事項

35. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
2001年9月28日