

二零零零年十一月七日第七次會議紀錄**(c) 十號幹線 – 北段大嶼山至元朗公路北段 – 掃管笏至元朗公路勘察及初步設計研究**

(屯門區議會文件二零零零年第三十八號)

2. 主席歡迎路政署總工程師戴雅士先生、高級工程師何偉建先生，運輸署高級工程師唐喬耀先生，萬隆工程顧問有限公司董事梁皓芹女士，香港環境資源管理顧問有限公司高級顧問李珏珩女士、弘達交通顧問有限公司董事謝禮時先生，地政總署總地政主任陳士陶先生、高級地政主任廖碧強先生。

2. 路政署代表播放了一段為時約 10 分鐘的錄影帶，簡介十號幹線工程計劃。接著，路政署總工程師戴雅士先生簡介十號幹線的背景、興建的原因、效益、工程範圍和路線。

2. 路政署高級工程師何偉建先生續簡介文件第三十八號的內容。他解釋十號幹線北大嶼山至元朗公路分南、北兩段進行研究的原因。他指出，由於南段將興建吊橋，設計及建造的時間需要數年，比較北段的工程所需的時間長。而北段所連接的跨境通道的落腳點則在近期才獲落實，因此不能將兩個路段的研究工作同時展開。當跨境通道的路線落實，路政署將會就十號幹線與跨境通道之間的后海灣幹線的工程計劃，進行正式的公眾諮詢。

2. 路政署何偉建先生表示，路政署曾就十號幹線北大嶼山至元朗公路南段工程，於一九九九年五月諮詢屯門區議會的意見。自該次諮詢後，路政署與地政總署、運輸署、屯門民政事務處等部門多次諮詢了屯門鄉事委員會及居民代表。路政署解釋了北段工程的設計，曾考慮了幾個路線設計方案，及與現有道路交匯點的方案，現時決定採用文件第三十八號圖號一所載的路線。

2. 路政署何偉建先生續解釋，當局曾研究將十號幹線北大嶼山至元朗公路北段藍地隧道出口和交通交匯處設於唐人新村或藍地石礦場附近，又或是與三號幹線交匯，最後選擇了於藍地石礦場附近連接元朗公路，原因是要配合后海灣幹線的設計路線及洪水橋新市鎮的規劃，及其他兩個方案在技術上遇到更多困難。何先生又詳細解釋 3 個方案的情況，說明於藍地石礦場附近設交通交匯處是最可取的方案。至於將交匯處興建在現有石礦場位置的建議，他指出，由於藍地石礦場附近有地質斷層和水務署多項供水設施：該處以南又是高山，若要移平來興建交通交匯處，需要大幅度切削郊野公園範圍內的大山，將會花費極長的時間，運送泥土的車輛亦會為屯門一帶的公路帶來無法承受的交通量；而車輛離開隧道後亦需要有足夠的行車轉線距離，因此交匯處的位置無法再作遷移。

2. 議員普遍不滿十號幹線北大嶼山至元朗公路北段工程影響太多藍地一帶鄉村的土地，他們提出的意見如下：

2.1 建議有關部門向屯門區議會提供整項十號幹線工程的資料

(即包括：南段、北段及后海灣支線工程)，以便區議會可整體和全面地就各方面(包括定線、交通交匯處選址、工程時間表等)的問題提供意見。

- 2.1 由於將會連接十號幹線的港深西部通道和大嶼山至香港島的幹線均尚未落實，議員認為並沒有迫切的需要去完成十號幹線工程，並要求政府更詳細地提供交通影響評估的數據(特別是新界西北區本身、中港跨境交通、屯門至青龍頭之間、及青龍頭至荃灣之間的交通流量分析，及十號幹線對屯門公路交通的影響等)，讓議員更全面地考慮十號幹線各個交通交匯處的選址、收地時間表等的問題。
- 2.1 有議員表示支持十號幹線的工程，但不支持其定線。其中一個原因是：藍地交匯處的選址位於藍地平原的重要位置，破壞村落的歷史，又令整個藍地平原無法再規劃作其他大型的發展，故希望路政署另尋選址(例如：將交匯處興建在現有石礦場的位置)，以減少對居民的影響。
- 2.1 路政署指中港交通日漸頻繁，需要興建十號幹線去疏導新界西北區的交通。但十號幹線將設兩個收費關卡，有議員擔心最終無法舒緩屯門公路的交通。議員又指將交通交匯處設於掃管笏而不是青龍頭，將不能有效分流屯門公路的交通。
- 2.1 路政署曾提出方案建議將交匯處設於唐人新村附近，但環境影響評估報告指隧道的廢氣將排放到郊野公園，故不採納有關的建議。有議員不認同路政署的做法，並表示亦有把隧道的廢氣於市區排放的例子。
- 2.1 有議員指政府向受影響居民所作出的賠償過低，並不合乎現時的生活水平。

2. 經過討論，屯門區議會議決召開特別會議，一併討論十號幹線：包括北大嶼山至元朗公路南段及北段的整體安排。主席總結時請路政署準備兩個路段的資料，一併提交到區議會的特別會議上討論。 路政署

**(e) 「反對在帝濤灣旁興建小欖支線工程」及
「要求更改擾民的小欖支線」
(屯門區議會文件二零零零年第三十九號及第四十號)**

2. 主席歡迎路政署總工程師戴雅士先生、高級工程師黃松光博士、工程師霍志釗先生，運輸署高級工程師唐裔耀先生，環境保護署首席環保主任黃漢明先生、高級環保主任杜景浩先生、環保主任何文佳先生，地政總署總地政主任陳士陶先生、高級地政主任廖碧強先生，萬隆工程顧問有限公司董事畢約翰先生，偉信顧問(香港)有限公司董事鄧博禮先生，香港環境資源管理顧問有限公司高級顧問李珏珩女士、顧問方靜威先生，弘達交通顧問有限公司董事

謝禮時先生，ACL Asia 顧問公司高級園林建築師韋靈頓先生。

2. 文件第三十九號的提議人表示支持興建十號幹線，但認為當局就小欖連接路的安排並沒有充分聽取受影響居民的意見，擔心該段道路會嚴重影響小欖一帶的環境，對居民造成噪音和交通問題的滋擾。

2. 文件第四十號的提議人簡介文件內容，並於席上派發了一份書面提問（見附件一），就興建小欖連接路可能引起的交通和環境問題要求路政署於會後提供詳細資料。

2. 路政署黃松光博士解釋，路政署曾於分別於一九九八及一九九九年就十號幹線北大嶼山至元朗公路南段工程徵詢屯門區議會的意見。及後，路政署於報章上刊登告示，公布已完成有關的環境影響評估報告，聽取公眾的意見。至諮詢期完結，政府只收到 4 份意見書，並沒有收到任何的反對意見。環保署署長於本年二月通過該份環境影響評估報告。自政府於本年九月就是項工程刊登憲報後，路政署共收到 577 宗反對意見，其中最多是關注工程引致的交通噪音，其次是空氣質素的影響，再其次的是工程對屯門公路帶來的交通影響。至於路線太近民居、路線太高、影響土地、風水等反對理由只佔少數的個案。有關部門在接獲反對意見後一直與受影響居民、區內人士、立法會議員及區議員會面聽取意見，並進行檢討，希望達到一個雙方均接受的方案。

3. 弘達交通顧問有限公司董事謝禮時先生接著解釋十號幹線北大嶼山至元朗公路南段的興建背景、原因和需要。他提出交通流量資料，指出新界西北區和大嶼山北的發展將會令交通量大大增加，而興建十號幹線有助紓緩屯門公路的交通情況。謝禮時先生又提供交通流量的有關資料，說明將交通交匯處設於小欖和掃管笏可有效紓緩屯門公路的交通情況。

2. 香港環境資源管理顧問有限公司高級顧問李珏珩女士接著簡介小欖和掃管笏連接路的環境影響評估結果。她指出，研究顯示工程對小欖至掃管笏一帶的環境有造成噪音、空氣質素、生態等方面影響。有關評估報告中亦建議路政署採取紓緩措施（如隔音屏障、隔音罩），減少工程對帝濤灣、小欖村和掃管笏村的滋擾。在採取各種噪音紓緩措施後，帝濤灣、小欖村和掃管笏村的噪音水平均低於法例所規定的標準。

2. 萬隆工程顧問有限公司董事畢約翰先生解釋說，路政署於一九九八及一九九九年就有關工程徵詢區議會的意見時，得悉區議會希望於青龍頭設置交通交匯處。路政署及後進行過多個方案的研究，發現於青龍頭設交匯處在技術上並不可行。畢約翰先生詳細解釋 4 個方案的內容。他指出，青龍頭接近飛機航道，不能架設很高的橋樑。而該處一帶道路兩旁的地勢陡斜，又需要在大欖隧道的入口預留足夠的行車距離以確保行車安全；加上該處鄰近郊野公園和交通繁忙的屯門公路，又貼近人口密集的住宅區，在技術上無法物色到合適的位置興建交通交匯處。在青龍頭興建交匯處將會嚴重影

響屯門公路的交通、青龍頭一帶大批居民的生活環境和大欖郊野公園的生態。此外，若於青龍頭興建交匯處，工程成本將比現時方案多出 2 億元，非常昂貴。

2. 偉信顧問（香港）有限公司董事鄧博禮先生繼續解釋於小欖和掃管笏設置交通交匯處的原因。他指出小欖和掃管笏的地勢比較平坦，有足夠空間興建交通交匯處。於該地點設交匯處亦可滿足上述第 39 段所述的交通需要。現時的方案已經過修訂，將路線進一步移離民居和在可行的情況下儘量增加運用隧道的路段。經過改善的路線雖然建造成本較高，但路線較直接，可縮短行車時間，並將受影響的設施、墓地、私人土地面積和居民數目減到最少。

2. 多位發言的議員都認為小欖連接路的路線和小欖交匯處的選址太接近民居，對居民的生活環境造成太大滋擾。他們提出的意見如下：

2.1 政府就該段十號幹線進行公眾諮詢時，帝濤灣尚未落成入伙。政府如在這種情況下表示沒有收到居民提出反對的意見，對該處居民並不公平。

2.1 要求路政署提供詳細的交通流量的數據，供區議會參考。

2.1 現時小欖連接路的建議路線太接近小欖村和帝濤灣，嚴重影響到該處居民的生活環境（包括噪音、景觀、空氣質素等方面），故要求路政署更改小欖連接路的路線。政府更不應以節省工程成本為理由，犧牲小欖村和帝濤灣居民的利益。議員認為值得多花工程費用，保障居民的權益。

2.1 如按現時方案興建小欖連接路，帝濤灣和小欖村將會同時被屯門公路及小欖連接路兩條繁忙的道路所包圍。有議員擔心居民會受到噪音的嚴重滋擾。

2.1 小欖連接路將高架在屯門公路之上，擔心在施工期間會影響屯門公路的交通。

2.1 十號幹線與屯門公路的交匯點在掃管笏，而不是青龍頭，由於車輛仍需要在屯門公路上行駛相當長的距離，擔心小欖交匯處會成為樽頸地帶，恐未能有效舒緩屯門公路繁忙的交通。議員仍然要求於青龍頭興建交匯處。得悉路政署曾考慮以「四腳橋」的形式興建青龍頭交匯處。要求路政署詳細解釋是項方案不可行的原因。

2. 路政署黃松光博士回應時解釋：

2.1 當局聽取區議會的意見後，曾積極考慮於青龍頭興建交通交匯處的可行性，但正如部門代表於席上的詳細解釋，該項建議實際上並不可行。

- 2.1 路政署已知悉居民認為小欖連接路的高架橋太接近帝濤灣，影響到居民的生活環境。路政署正考慮修訂該段路線，減少對居民的滋擾。
- 2.1 路政署將於會後向區議員提供交通流量的資料，說明把交通交匯處設於小欖和掃管笏將如何紓緩屯門公路的交通情況。
- 2.1 路政署會留意施工的安全情況，並儘量妥善安排施工期間的交通，減低意外的機會。

2. 討論後，有議員提出動議。秘書報告已退席的議員授權其他議員代為投票的情況是：陳根錦先生授權黃麗嫦女士；戴賢招先生授權嚴天生先生；何俊仁先生授權蔣月蘭女士；及程志紅女士授權宋景輝先生。動議詳情如下：

「屯門區議會支持興建十號幹線，但政府必需更改掃管笏、小欖支線，並要求立法會擱置是項支線工程撥款，直至路線及交通安排以避免影響民居為原則。」

動議人：蘇炤成先生
和議人：陶錫源先生

2. 區議會以 23 票贊成、零票反對，通過上述動議。

2. 主席總結時請路政署於會後向區議會提供議員要求的資料，並將十號幹線北大嶼山至元朗公路南段和北段的資料一併提交到區議會的特別會議上討論。 路政署

（會議後記：特別會議於二零零零年十二月五日舉行。）

二零零零年十二月五日第二次特別會議記錄

歡迎及介紹

主席簡介說，是次會議的主要目的是討論十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路南、北兩段工程的安排。主席歡迎各與會人士，並介紹以下政府部門及公司代表：

- 1.1 路政署總工程師戴雅士先生，高級工程師黃松光先生、何偉建先生，工程師霍志釗先生；
- 1.2 運輸署高級工程師唐裔耀先生；
- 1.3 萬隆工程顧問有限公司董事畢約翰先生；
- 1.4 偉信顧問（香港）有限公司董事鄧博禮先生、工程師胡信源先生；
- 1.5 香港環境資源管理顧問有限公司高級顧問李珏珩女士；
- 1.6 弘達交通顧問有限公司董事謝禮時先生；
- 1.7 MVA 香港有限公司高級顧問何保羅先生；
- 1.8 環境保護署高級環保主任杜景浩先生、環保主任何文佳先生；
- 1.9 地政總署首席地政主任陳乃謙先生、總地政主任陳士陶先生；
- 1.10 房屋署新界西清拆股署理房屋事務經理徐雲龍先生、副房屋事務經理李枝星先生。

區議員請假事宜

2. 秘書報告說，秘書處收到何杏梅女士、張志泉先生及劉業強先生的告假申請。區議會批准上述三位區議員的告假申請。

續議事項

十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路南段的詳細設計及北段的初步設計

2. 主席簡介說，屯門區議會議員於十一月七的會議上向路政署提出若干問題。秘書於席上派發了當日的會議紀錄初稿。路政署亦在較早時已透過秘書處將書面回覆傳真予各議員參閱。

3. 由於有關部分的十號幹線在北面連接后海灣幹線；並在南面連接「十號幹線 — 港島至大嶼山段」，有議員認為在后海灣幹線和十號幹線 — 港島至大嶼山段未落實之前，並沒有迫切需要興建「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路段」。在另一方面，有議員提出路政署已在過往的會議上、諮詢文件及書面回覆中，已向區議會解釋需要興建十號幹線的各项原因，認為無需就此再作出重覆討論。

4. 路政署總工程師戴雅士先生補充說，香港特區政府正與內地政府商議后海灣幹線的安排。當時機成熟時，當局定會徵詢有關區議會的意見。如果后海灣連接路計劃影響到十號幹線的安排，路政署將會對十號幹線作出相應更改。至於「十號幹線 — 港島至大嶼山段」，政府將是項工程視為長遠計劃，故現階段難以提供進一步的資料。

2. 經過討論，議員同意在是次會議上應集中討論以下數項議題：

- 2.1 探討十號幹線及屯門公路的交通流量數據，以便瞭解十號幹線落成之後會否為屯門公路帶來交通壓力，及研究於小欖、掃管笏

設立連接路及於藍地設置交通交匯處是否恰當。

- 2.2 探討青龍頭交匯處的建議是否可行。
- 2.3 小欖連接路的安排：如何減少該連接路對帝濤灣及小欖村在環境、噪音及景觀上的影響。
- 2.4 掃管笏連接路的安排：如何減少該連接路對掃管笏村在環境、噪音及景觀上的影響，及妥善賠償受影響村民。
- 2.5 藍地交匯處：如何減少該交匯處對屯門鄉郊區土地的影響，及要求政府妥善安排受影響居民（包括安置和賠償方面）。

(I) 十號幹線及屯門公路的交通流量數據

2. 議員就有關的交通流量提出以下的意見：

- 2.1 由於屯門公路是並收費的，擔心在十號幹線通車後，來自元朗及中國內地的交通會經小欖連接路，取道屯門公路前往市區，而不經十號幹線前往市區，以致屯門公路的塞車問題惡化。
- 2.2 有議員質疑路政署所提交的交通數據，認為如果沒有興建「十號幹線 — 港島至大嶼山段」，來往元朗至大嶼山的車輛應遠少於路政署所指的數字。
- 2.3 路政署書面回覆中所載的交通流量數字指出，小欖連接路將於二零一六年為屯門公路帶來額外的 2,500 架次的車輛小客車單位。有議員擔心十號幹線不單無法紓緩屯門公路的交通情況，反令屯門公路不勝負荷，出現嚴重的交通擠塞。另外亦有議員認為，書面回覆的交通數據雖然指出興建十號幹線，並於小欖及掃管笏興建接駁點，可將屯門公路東行於二零一六年的交通量由 7,400 減至 6,500 架次，但同屬飽和的水平，是不能接受的。

3. 運輸署唐裔耀先生回應說，路政署書面回覆中亦有分析有關路段的十號幹線落成使用後的交通流量，指出如果沒有興建該段十號幹線及於小欖及掃管笏接駁屯門公路興建交匯處，便不能達到可接受的交通流通量。此外，屯門公路於一九九九年的交通流量為每小時超過 6,000 架次小客車單位，情況雖然未算理想，但擠塞的情況並不算嚴重。預計十號幹線落成後，於二零一六年的交通情況將與一九九九年的差不多，應不會出現嚴重的塞車情況。

4. 路政署黃松光博士及偉信顧問（香港）有限公司董事鄧博禮先生分別補充說，在該署的書面回覆中亦有提出數據，說明由於受新界西北區的發展、私家車數目的增加、跨境通道的落成等因素的影響，新界西北區的交通量將大為增加，就算在未有「十號幹線 — 港島至大嶼山段」的情況下，亦需要興建「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路段」，並於掃管笏和小欖興立交匯處，以紓緩屯門市中心及公路的交通情況；否則，屯門公路的交通會惡化。

5. 路政署黃松光先生同時指出，目前屯門公路最擠塞的路段是大欖段。有關政府部門正進行工程，將往九龍方向的屯門公路（大欖段）由 3 線擴闊至 4 線。當工程完成後，屯門公路的交通情況應可得以改善。

(II) 青龍頭交通交匯處的建議

6. 有議員認為，新界西北區的發展主要集中於元朗和天水圍區，其發展所帶來的交通量應直接經由汀九橋疏導到市區。另有議員指出，屯門公路大欖至青龍頭一段的交通擠塞問題是最嚴重的，因此認為於青龍頭興立交匯處是較為理想的安排。議員要求路政署再加以考慮以青龍頭為交匯處的方案。此外，由於往九龍方向交通較為繁忙，有議員建議，如果在技術上無法於青龍頭興建東西行兩個方向的行車線，亦希望路政署於青龍頭興立交匯處，只設十號幹線往九龍方向的連接路，以紓緩交通情況。

7. 萬隆工程顧問有限公司畢約翰先生解釋，如果於青龍頭興立交匯處，需要興建 5 線行車線，接駁現有 5 線行車的道路，故將需要一大塊平坦的土地。路政署戴雅士先生指出，該署曾經仔細研究青龍頭交匯處的建議，但青龍頭一帶山坡陡峭，又已經建有屯門公路和青山公路，在技術上實在難以開闢足夠的平坦土地以供交匯處之用，而填海工程又難以獲得有關當局的批准。再者，在山坡內用隧道形式興立交匯處並不能符合道路安全標準。故於青龍頭興立交匯處的建議實在不可行。黃松光先生補充說，路政署及工程顧問公司的代表已經多次在不同的場合（包括區議會會議上）解釋在青龍頭建交匯處不可行的原因，表明即使只設往九龍方向的行車線亦在技術上不可行，故此路政署不會採納這個方案。

(III) 小欖交匯處的安排

8. 路政署黃松光先生解釋，路政署考慮過屯門區議會、帝濤灣居民及小欖村村民等方面的意見後，已經再研究更改小欖連接路的建議，最後提出 4 個方案，並載於路政署的書面回覆之內，供議員參考。

9. 偉信顧問（香港）有限公司鄧博禮先生接著詳細解釋書面回覆附件三中所載 4 個小欖支線方案的內容、優點和缺點。

10. 議員就連接路安排提出的查詢和意見如下：

10.1 雖然方案二（西面短隧道）的方案比較可取，但要求路政署必須徵詢受影響居民的意見。亦有議員指有關方案在帝濤灣浪琴軒前面的路段弧度低過標準的情況會否影響到行車的安全。

- 10.2 表示支持興建十號幹線，但認為政府必須在落實興建小欖連接路計劃前妥善安置受影響的鄉村村民、作出合理賠償，減少道路對帝濤灣在景觀上造成負面影響，和產生噪音滋擾。
- 10.3 認為興建小欖連接路可能會引致屯門公路交通擠塞，故要求路政署仔細研究道路設計和交通安排，並向區議會匯報。

11. 路政署黃松光博士在聽取議員的意見後表示，由於發言的區議員大致認為方案二的安排比較可取，路政署會就這方案徵詢帝濤灣居民的意見，並向區議會匯報有關的結果。此外，路政署當初希望採用最高的安全標準來設計該段道路，但由於方案二將令帝濤灣浪琴軒前面路段的弧度未能達到最高的標準，故此路政署需要將有關方案交予運輸署審批，以確保道路合乎行車安全的標準。

(IV) 掃管笏連接路的安排

12. 議員要求路政署尊重受影響的掃管笏村村民的意見，並與屯門鄉事委員會的專職小組保持聯絡，妥善安排該段路線，以免對村民構成環境、噪音及景觀上的滋擾。

13. 路政署黃松光博士回應時告知與會人士，與掃管笏連接路有關的反對書已收到。有關當局正接觸反對工程的人士，如掃管笏村及老青山村的村代表，聽取他們的意見，以謀求達至一個各方均接受的方案。有關部門將會繼續與受影響村民保持聯絡。

(V) 藍地交匯處的安排

14. 路政署何偉建先生報告說，由於需要配合洪水橋發展計劃和擬建的后海灣幹線，在路線上有需要將十號幹線的其中一個交匯處設於藍地。路政署在設計該交匯處時亦希望儘量減少對居民的影響。藍地一帶土地平坦、附近民居較少，是比較理想的選址。有關部門在聽取居民的意見後，曾進一步研究，並縮小了藍地交匯處的範圍，以減少受影響土地的面積。不過，由於交匯處附近有多項不能移動的設施，加上地勢方面的限制，不能再更改交匯處的位置。路政署已一直和受工程影響的居民和屯門鄉事委員會商討，並解釋會據法定的程序安排收地、遷置和賠償等事宜。由於有關的商討過程需時，何先生希望區議會能夠支持「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段」工程，以便路政署向有關當局申請撥款，進行詳細設計的研究。路政署將會繼續與受影響的居民商討收地、遷置和賠償等影響民生的安排。

15. 議員就藍地交匯處的安排提出意見、查詢及有關政府部門代表的回應如下：

議員的意見和查詢

政府部門代表的回應

- 15.1 建議將交匯處設於現時藍地石礦場的位置。這樣可大大減少受影響鄉村土地的範圍。
- 路政署何偉建先生表示，該署已經研究過是項建議，發覺並不可行。戴雅士先生續解釋說，將藍地石礦場開闢成交匯處需要進行大型的開山工程，運走所產生的大量沙石將對現有道路帶來無法負荷的交通量。
- 15.2 認為應待后海灣幹線計劃落實後，瞭解有關的交通數據，再決定應否於藍地興建交匯處。
- 路政署何偉建先生回應說，該署擬於二零零一年就后海灣幹線計劃向有關的區議會徵詢意見。如果屆時發現需要更改「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段」的路線來配合后海灣幹線，路政署將會要求顧問公司更改設計。如果待后海灣幹線計劃落實後才就十號幹線有關路段進行詳細設計，將會延誤十號幹線工程，以致不能有效配合新界西北區的發展。
- 15.3 由於興建藍地交匯處將破壞部分鄉村的社區，有議員要求政府接納受影響村民的建議，另撥土地搬遷受影響鄉村。
- 何偉建先生表示，由於「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段」的工程仍在初步研究的階段，尚未落實受影響鄉村的範圍和確實地點，在現階段談論賠償問題是言之過早。當有關的詳細研究完成後，受影響鄉村範圍會更加明確，政府便能與有關人士討論賠償等問題。

- 15.4 要求政府檢討現有的收地、賠償和安置政策，妥善安排受影響的居民。有議員指出，有部分藍地村的村民世代居於該處，但由於他們未能通過資產審查，按現時的安置政策是無法獲得入住公共屋邨的安排。由於這些村民在過去曾為地區建設作出貢獻，希望政府可給予條款，賠償及安置這批村民。另有議員認為，政府興建十號幹線屬全港性主要工程，不應將沿線土地分開等級，應劃一收地補償率，賠償受影響土地擁有人。
- 房屋署徐雲龍先生於席上派發了一份「受政府清拆行動影響的寮屋居民安置政策簡介」，並回應說，政府現時是根據該份資料所載的條款去安置寮屋的居民。徐先生應議員的要求，表示會將議員的意見向部門反映。地政總署陳乃謙先生續回應說，該署於較早時已透過區議會秘書處，將一份「徵收土地及其有關補償政策及安排」（亦即路政署書面回覆的附件二）發給各區議員參考。該署亦已將議員／村民意見，轉達有關政策局，現正等待回覆。

(VI) 其他安排

16. 有議員建議，如果證實青龍頭交匯處的建議不可行，當局必須積極考慮以行政措施調節道路使用者選擇道路，例如：儘量調低十號幹線花坪收費站的收費，以減少車輛放棄使用十號幹線，而選擇從小欖連接路轉入屯門公路的機會；或考慮讓已於藍地交匯處繳費的車輛免費／以優惠價使用十號幹線的其他路段；又或者讓已於花坪收費站繳費的車輛免費使用青嶼幹線前往市區。

2. 路政署黃松光博士解釋說，十號幹線將於大嶼山陰澳交匯處與北大嶼山高速公路及青馬大橋連接。當局在研究交通流量時，亦有分析十號幹線各路段的收費水平將如何影響不同路段的交通流量。黃博士表示，當局在釐定收費水平時，除了考慮到建築成本這個因素外，還會顧及收費水平在調節交通流量方面所發揮的作用。黃博士在回應議員的查詢時表示，收費水平不會直接和建築成本掛鉤。

3. 經過討論，區議會決定成立工作小組，並由宋景輝先生提名、陶錫源先生和議，一致推選古漢強先生出任工作小組召集人，跟進下列事項：

- 3.1 與有關部門繼續跟進十號幹線北大嶼山至元朗公路南段和北段小欖連接路、掃管笏連接路和藍地交匯處等的安排；
 - 3.2 要求房屋署檢討現有的遷置政策，妥善遷置受藍地交匯處工程影響的村民。
4. 對於十號幹線工程的立場，屯門區議會最後歸納如下：

- 4.1 就「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路南段」工程，屯門區議會重申於十一月七日會議上所通過的動議，即：「屯門區議會支持興建十號幹線，但政府必需更改掃管笏、小欖支線，並要求立法會擱置是項支線工程撥款，直至路線及交通安排以避免影響民居為原則。」（動議人：蘇炤成先生、和議人：陶錫源先生）
 - 4.2 屯門區議會就路政署要求對「十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路北段」進行詳細研究及設計一事，原則上不表反對，但認為需要成立工作小組，與有關政府部門跟進和工程有關的事宜。
2. 工作小組召集人申報他是屯門鄉事委員會屬下一個鄉村的代表，但沒有於藍地或大欖涌一帶擁有物業。

結束會議

3. 主席於下午十二時五十分宣布會議結束。

屯門區議會秘書處

日期：二零零零年十二月十八日

檔號：TM240/3/01(M)(00)

二零零一年五月八日屯門區議會第十次會議記錄(iv) 「十號幹線工程工作小組及十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路進展報告」
(屯門區議會文件二零零一年第十四號)

24. 主席首先請工作小組召集人報告小組的工作情況，然後由路政署總工程師麥惠培先生、高級工程師黃松光先生及運輸署高級工程師唐裔耀先生向區議會匯報十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路的最新進展情況。秘書亦於席上派發屯門掃管笏老青山村居民聯會的書面意見。

25. 工作小組召集人報告，該工作小組十分關注十號幹線工程興建的進展，並希望政府能夠妥善處理收地、清拆、安置及賠償等問題。召集人亦表示已將有關的意見向立法會議員反映，並要求邀請新界西立法會議員出席日後的工作小組會議，以便深入了解整體計劃及居民意見。另外，亦要求路政署及有關政府部門派員出席工作小組會議回答小組成員的提問。

26. 路政署總工程師麥惠培先生向區議會簡介文件內容時指出，運輸局就十號幹線興建計劃，進行了一次全面性檢討。同時，在考慮到大嶼山東北部、屯門和元朗的最新行車量和規劃意向，以及西鐵啓用後和三號幹線（郊野公園段）的最新行車量預測等其他因素後，亦修訂了十號幹線的行車量預測。檢討結果顯示，十號幹線的南段（北大嶼山至掃管笏）需要在二零零七年落成，而十號幹線的北段（掃管笏至元朗公路）並非如原先預期般急需興建，但長遠來說，仍有需要興建該幹線的北段。

27. 議員就文件內容提出的查詢、意見，以及有關的部門代表回應如下：

<u>議員的查詢和意見</u>	<u>路政署及運輸署代表的回應</u>
27.1 有多名議員建議以一條龍方式討論十號幹線整個工程計劃（包括后海灣幹線路段），以便議員了解全盤計劃的進展。另有議員表示十號幹線不可分段規劃。	路政署高級工程師黃松光先生回應，路政署的構思亦是以一條龍方式進行十號幹線整項工程計劃，至於后海灣幹線，由於特區政府現正與內地政府商議有關幹線的定線問題，故暫未能提供詳細資料。當適當的時候，當局必定向區議會報告及徵詢議員的意見。當局亦是在全面性研究十號幹線每個路段的情況後，才在檢討後修訂了南北兩段的施工日期。
27.2 由於新界西區域的土地發展急速，人口不斷增加，令到屯門公路的交通流量已接近飽和。雖然三號幹線已落成並使用多年，但行車人士仍較喜歡採用屯門公路駛往市區，以避免繳付三號幹線的費用。有議員認為有迫切需要興建整條十號幹線，以減輕屯門公路的負荷。假如南	路政署高級工程師黃松光先生表示，政府不斷密切注視新界西北的土地發展情形及人口的增長的資料，從而研究和規劃相應的道路以配合發展。黃先生亦認同議員的意見，屯門對外的交通不可只單靠屯門公路，整段十號幹線必須興建，以減輕屯門公路的車輛負荷。黃先生出席以往的區議會諮詢時，已得悉屯門區議會支持興建十號幹線。他向議員解釋，運輸局完成的檢討工作，修訂了

段和北段工程分期完成，有議員擔心會令到屯門公路，尤其是兆康苑至黃金海岸路段，交通流量增加、以致出現交通樽頸地帶，引起擠塞。議員建議十號幹線南北兩段應同步興建，而十號幹線由大嶼山至香港路段亦必須及早落實興建。

十號幹線的行車量預測。檢討結果顯示，十號幹線南北兩段的興建時間應該作出調整。南段希望可按原先計劃於二零零七年落成，而北段在二零一零年前暫時毋須急於興建，但長遠來說，仍須興建北段，因為三號幹線（郊野公園段）的行車量預期會在二零一零年後達到飽和。至於十號幹線由大嶼山至香港路段，政府會在二零一六年再作詳細考慮。

27.3 有議員認為興建小欖連接路對屯門區的交通十分重要，因為屯門公路由小欖至青龍頭段如發生交通意外，車輛可經小欖連接路轉行十號幹線的南段駛往市區。但亦有議員不贊同興建小欖連接路，因擔心興建該路段會增加噪音，影響附近居民。

路政署黃松光先生指出，由於小欖連接路與北段相連，因此在檢討過有關交通流量後，小欖連接路亦相應不需要與南段同時期興建。因此，當局打算把小欖連接路從現行計劃中抽出。在未來幾年內，當局會繼續研究可連接十號幹線北段和屯門公路的其他路線。其實，屯門公路一旦發生因交通意外而引致嚴重擠塞時，屯門往市區的車輛可利用掃管笏連接路，再通往十號幹線南段。

27.4 有議員指出政府應顧及受十號幹線影響鄉村居民的需要，以尋求一個能夠受村民接受的解決方案。議員指出，屯門區議會及本區居民支持興建十號幹線，只是擔心受該工程影響的居民不能獲得合理賠償。有議員要求當局在某些路段的定線上作出少許修改，例如，在掃管笏及小欖連接路的定線上作出修訂，以減低對附近居民做成滋擾。

路政署高級工程師黃松光先生指出，當局曾仔細考慮所有 577 份反對人士的意見，包括受十號幹線影響的村民所提交的意見。由於十號幹線北段延期興建，路政署會利用這段時間，仔細研究每一個反對者的意見，研究在某些路段的定線上作出修改的可能性，從而尋求一個更為可行而又能顧及不同人士需要的方案。

27.5 現時三號幹線由私人經營，需要收費。議員表示政府在考慮十號幹線的收費時，應顧及市民的負擔能力。

路政署高級工程師黃松光先生回應，行車者在使用十號幹線時將需要繳付費用。至目前為止，當局無意將十號幹線引入私人參與經營，故該幹線與三號幹線的營運方式不同。政府會考慮所有因素，而定出合理的收費。

- 27.6 由於十號貨櫃碼頭將不會在大嶼山興建，交通的流量及公路的行車量將會有所轉變。議員希望運輸署提供最新的交通流量數據作參考。
- 關於議員希望運輸署提供檢討工作的數據，運輸署高級工程師唐裔耀先生指出；在檢討工作時，運輸署考慮一些對整個計劃的檢討結果有關鍵性影響的數據。雖然這些數據可能會與十號幹線研究的數據有所差異，但是他向議員解釋是次檢討的性質，指出有關檢討並不會取代原有的交通流量研究，而是用已知最新的規劃數據進行電腦模擬測試，檢討原先研究的建議與現今情況的合適程度。檢討結果認同興建十號幹線（北大嶼山至元朗公路）的需要，只是在興建北段的時間上可以稍作延遲，十號幹線的南段工程應在二零零七年落成。唐先生指出在過往會議中，路政署已向議員提供有關十號幹線研究的數據。
- 27.7 有議員認為應先進行屯門公路改善工程，擴闊屯門公路，然後再檢討十號幹線南段的設計。另有議員指出屯門公路擴闊工程及十號幹線的興建均由路政署負責，建議路政署一併研究兩項工程。
- 路政署麥惠培先生得悉是項意見。
28. 主席總結時說，請有關政府部門考慮本區議會的意見，並請工作小組召集人繼續跟進有關事項。

二零零一年九月三日屯門區議會第十二次會議記錄**(b) 深港西部通道與后海灣幹線**
(屯門區議會文件二零零一年第二十七號)

26. 主席歡迎運輸局首席助理局長林雪麗女士、助理局長余健強先生、路政署主要工程管理處副處長黃恒志先生、總工程師李大鈞先生、運輸署高級工程師唐裔耀先生、規劃署總城市規劃師黃靄儀先生、地政總署首席地政主任陳乃謙先生、總地政主任陳士陶先生、房屋署高級房屋事務經理吳紀法先生、奧雅納工程顧問助理董事陳嘉樂先生、環境管理有限公司執行董事郭有德先生、研究顧問徐文亮先生。

27. 路政署總工程師李大鈞先生簡介文件時表示，由於現時位於落馬洲、文錦渡和沙頭角的三條行車跨界通道開始接近飽和，香港和深圳政府均認為有需要消除這些影響貿易及交通的潛在樽頸地帶。為此，深圳當局積極規劃建造深港西部通道作為第四條陸路跨界通道。深港西部通道會由蛇口東角頭連接元朗鰲磡石。李先生解釋，在香港方面，經進行「新跨界通道可行性研究第一階段 — 交通需求調查」後，也確定有需要興建該通道及其在香港境內的連接道路后海灣幹線，以紓緩現時陸路跨界通道的交通。后海灣幹線將由元朗鰲磡石接駁至元朗公路，全長 5.4 公里，為雙程三線分隔車道。后海灣幹線的工程最快估計將於二零零五年完成。

28. 奧雅納工程顧問助理董事陳嘉樂先生向議員詳細介紹后海灣幹線各個路段的定線和設計。陳先生續表示，選擇這建議的路線是基於以下考慮因素：

- (i) 鰲磡石為深港西部通道的着陸點；
- (ii) 盡量避開墓地及重要墓穴；
- (iii) 避開現有的貨櫃場；
- (iv) 避開考古遺址；
- (v) 顧及與洪水橋新發展區的規劃及連接安排；
- (vii) 建議興建一條短隧道以避開張氏祖墳，務求與環境互相協調。

29. 陳先生又指出，根據建議的定線，興德學校會受到影響而需要拆卸，而新校會建於疊茵庭附近。

30. 議員就興建深港西部通道與后海灣幹線工程發表以下意見：

i) 興建該路段工程會令屯門公路交通惡化

30.1 有議員擔心興建后海灣幹線後，內地車輛會選擇經屯門前往市區，令屯門及元朗公路交通嚴重擠塞，故建議當局同時實施措施疏導元朗公路及屯門市中心的交通。另有議員認為，只興建十號幹線南段而不興建北段，難以配合后海灣幹線工程，會加重屯門公路的負荷。

30.2 有議員指出，由於三號幹線需要收費，因此較多駕車人士會取道屯門公路前往市區。另有議員認為內地汽油價格廉宜，跨境車輛毋須顧慮路線長短而會選用不收費的屯門公路。有議員建議政府考慮收購三號幹線，免費開放給車輛使用，以

減低屯門公路的擠塞情況。

- 30.3 有議員建議政府積極研究及落實興建十六號幹線（即由后海灣經屯門西面通往大嶼山機場），以紓緩十號幹線及后海灣幹線落成後所帶來的交通擠塞。另有議員建議由藍地至彩暉花園一段多興建一條不經屯門市中心的繞道，以紓緩屯門市中心的交通擠塞。
- 30.4 有議員認為運輸局應對行駛后海灣幹線的車輛類型及交通流量，作出仔細分析。考慮到蛇口附近的經濟發展，議員相信貨櫃車使用后海灣幹線的機會較大，並會選取屯門公路前往市區，加重屯門公路的負荷。因此，要求政府提供二零零六年當后海灣幹線落成後的交通流量數據，供議員參考，以支持當局指興建后海灣幹線不會令屯門公路交通惡化的意見。
- 30.5 有議員擔心，如把十號幹線及后海灣幹線分期興建，屯門公路的交通容量會不敷所需，引致擠塞。

ii) 應一併考慮其他路段工程、附帶工程及其他意見

- 30.6 有議員認為當局應以「一條龍」的方式討論十號幹線及后海灣幹線工程，並要求運輸局及有關部門代表出席日後工作小組會議，就進展作出報告，回應工作小組成員的提問。 運輸局及有關部門
- 30.7 有議員建議應同步進行在后海灣近藍地交匯處的工程、元朗公路擴闊工程、十號幹線的工程及屯門公路的重修工程。另有議員表示在道路工程進行期間，應盡量減低對附近環境造成的影響。此外，在綠怡居附近進行高架橋工程時，部門應密切監察興建隔音屏障進度及環境綠化等事宜。
- 30.8 有議員建議應在興建深港西部通道與后海灣幹線的同時，預留土地興建鐵路通往蛇口、中山等地，以紓緩目前使用東鐵往內地的人潮。
- 30.9 有議員建議政府應關注環境評估事宜及與環保團體多作溝通，以避免工程受到拖延。
- 30.10 有議員認為在現時經濟低迷的情況下，興建道路工程會為建築業帶來裨益，增加就業機會。不過，亦有議員擔心興建大型工程可能引致黑市勞工的問題。
- 30.11 有議員希望政府能對鰲磡石一帶的古物及古蹟作出適當的保護。

31. 運輸局首席助理局長林雪麗女士回應時指出，政府一直從整體角度去研究深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線。根據現有數據顯示，在二零零五年當深港西部通道與后海灣幹線通車後，三號幹線的交通流量仍未飽和，內地的車輛可使用三號幹線前往香港，而數據顯示十號幹線北段會在二零一

零年才需要完成興建工程。不過，運輸局、路政署及運輸署會密切注視最新的交通情況，並在適當時間檢討興建十號幹線北段的時間表。林女士續表示，當局每年均會收集最新的規劃數字及交通流量數據，並進行一次大型的道路工程檢討。該檢討會決定各大型道路興建工程的緩急先後次序，以及各項工程的落成日期。今年的檢討會於年底進行，林女士表示檢討會包括落實興建十號幹線北段的時間。

32. 運輸局首席助理局長林雪麗女士續表示，會在收集有關的交通數據後，提供予議員參考。至於環境評估事宜，運輸局會與環境保護署緊密接觸，並承諾在工程進行時注意環境保護事宜。 運輸局

33. 運輸署高級工程師唐裔耀先生補充，當局是從整體角度規劃各大型工程項目，十號幹線、后海灣幹線、元朗公路及屯門公路的擴闊工程事宜，均一併考慮。唐先生解釋，十號幹線北段並不如南段般有較大的迫切性，在北段落成之前，車輛可使用屯門公路或三號幹線前往市區。按照較早前向議員解釋的檢討結果，十號幹線（北段）將於二零二零年落成。不過，當局會繼續檢討實際需要興建該路段的時間表。另一方面，元朗公路的擴闊工程與后海灣幹線同樣迫切，因此會同步一併進行。唐先生又向議員解釋，當十號幹線（北段）建成後，屯門公路的交通擠塞情況會進一步獲得紓緩。

iii) 妥善安排收地、安置及賠償等事項

34.1 有議員指出，興建后海灣幹線會影響藍地交匯處附近一帶的居民，希望有關部門能在收地、安置、賠償及處理殯葬區等方面作出妥善及公平的安排，以減低居民受到的影響和憂慮。

34.2 有議員認為，現行的收地賠償政策只規定須向擁有私家地臨時屋牌照的居民賠償地價，並不公平，應予修改。此外，議員認為政府只就受工程直接影響的農地範圍作出賠償並不恰當，因為餘下的農地範圍日後亦不能耕作。故此，有議員認為亦應就其餘的農地範圍作出賠償。

34.3 有議員建議應一併考慮坭圍與青磚圍一帶的鄉村式發展，並應補償足夠的土地予受影響的居民建屋。另外，當局亦應妥善處理興建工程進行其間的排水設施。

35. 陶錫源議員申報他是陶嘉儀祖的子孫及忠義堂的一份子。

36. 運輸局首席助理局長林雪麗女士回應說，會聽取各議員對收地、賠償及安置等事宜的意見，並會與規劃地政局商討，詳細研究。林女士表示，在收地過程中一定會與受影響的居民及鄉事會溝通，務求達致一個各方面同意接受及可行的方案。

37. 主席總結議員的意見時指出，大多數議員支持興建深港西部通道與后海灣幹線，並支持其定線，但擔心該段落成，會令屯門公路的交通擠塞情況惡化，同時政府亦必須就收地、安置、賠償等問題作出妥善安排。

38. 運輸局首席助理局長林雪麗女士表示，在是次會議提交有關文件，目

的是讓各議員了解整個工程計劃的構思，並初步諮詢區議會的意見。當局剛聘請顧問公司規劃及設計是項工程，因此歡迎議員就與后海灣幹線有關的事宜例如解決屯門公路的交通問題提出意見，並承諾會加以考慮。

39. 經過討論，屯門區議會根據《屯門區議會會議常規》的規定作出表決，並通過以下動議：

「屯門區議會要求政府興建深港西部通道與后海灣幹線同時，必須同步發展整條十號幹線工程等道路配套，以應付未來的交通需求，避免加重屯門公路的交通負荷，惡化塞車問題。」

動議人：蘇炤成
和議人：陶錫源

結果：27 票贊成，0 票反對

40. 主席總結時請運輸局及有關部門考慮本區議會的意見，並將有關事宜交由十號幹線及后海灣幹線工程工作小組繼續跟進。該工作小組召集人亦希望運輸局代表能夠出席日後工作小組會議，回答成員的提問。

（宋景輝先生及吳蕙蘭女士此時退席。）

運輸局、
有關部門
及十號幹
線及后海
灣幹線工
程工作小
組召集人

屯門區議會
十號幹線工程工作小組
二零零一年第一次會議紀錄

日期：二零零一年二月二十一日（星期三）

時間：上午十時正

地點：屯門政府合署三樓會議室 B 房

出席者：古漢強先生（召集人）

蘇焯成先生

陳湖清先生

嚴天生先生

陶錫源先生

陳有海先生

李洪森先生

劉業強先生

胡官帶先生

馮友維先生

曾展雄先生

程木仁先生

蔡華堂先生

陳國華先生

阮敏娟女士（秘書）

列席者：陳兆雄先生（高級行政主任（屯門區議會））

石少峰先生（房屋署新界西清拆股房屋事務經理）

徐雲龍先生（房屋署新界西清拆股副房屋事務經理）

何偉建先生（路政署高級工程師／十號幹線）

鐘宇新先生（路政署工程師／后海灣幹線）

陳乃謙先生（地政總署首席政地政主任）

馮城生先生（地政總署高級地政主任）

陶兆林先生（新界鄉事委員會村代表）

李庭華先生（新界鄉事委員會村代表）

缺席者：蔣月蘭女士

宋景輝先生

陳樹英女士

蘇愛群女士

龐 創先生

葉順興女士

張志泉先生

陶林發先生

歡迎及簡介

小組召集人古漢強先生歡迎各小組成員出席工作小組第一次會議，並歡迎在座的政府部門代表列席會議。召集人解釋本工作小組乃跟進由十號幹線工程影響的南段（掃管笏、大欖涌一帶）及北段（藍地福亨村一帶）所引伸包括十號幹線的定線、收地、清拆及房屋補償等的問題。

討論事項

(a) 有關十號幹線南、北段及后海灣幹線的定線

1. 小組成員要求路政署解釋十號幹線南、北兩段的定線。由於定線所涉及範圍對於日後討論項目至為重要，成員贊成分開南、北兩段討論。成員建議去信帝濤灣關注小組，邀請該小組的人士加入本工作小組及出席日後的工作小組會議。

2. 另有小組成員要求路政署澄清十號幹線及后海灣幹線的定線。成員要求不應把十號幹線南段及北段分開討論，並要求以「一條龍」的方式討論。

3. 路政署何偉建先生首先解釋了十號幹線（南段）乃由路政署黃松光先生負責。由於黃先生正適逢需要出席根據道路條例的規定，就有關十號幹線（南段）工程與公眾人士進行的會議。因會議日期早已編定，所以未能出席今次的工作小組會議。何先生補充，有關南段的查詢，如他未能即時作答，可以紀錄在案轉達給黃先生。路政署何偉建先生續表示十號幹線的設計是分為南、北兩段。南段是由北大嶼山，經青龍大橋到達青龍頭，越過屯門公路到達掃管笏。北段是由掃管笏至元朗公路，連接后海灣幹線在藍地的交匯處。后海灣幹線乃由元朗公路至鰲磡石。路政署何先生解釋，十號幹線分為南、北兩段，是因為在設計及興建所需要的施工時間不同，並解釋藍地交匯處將會由后海灣幹線的工程組負責進行設計及施工。藍地交匯處的設計要接駁后海灣幹線、十號幹線及元朗公路三條主要幹線的車輛。

(b) 有關受影響居民的賠償事宜

4. 小組成員表示由於后海灣幹線將會在藍地興建交匯處，當中會涉及百多戶民居。成員認為現行的收地、清拆及房屋補償條例已經過時，並要求有關決策科盡快修改現行條例及政策，並表示要將受影響的居民原區安置及原區撥地重建。成員要求有關決策局派代表出席工作小組會議，商討收地、安置及賠償問題事宜。

(c) 其他事項

5. 有成員表示由於十號幹線及后海灣幹線的車輛使用率高，尤其是貨櫃車每日行駛高達二千多架次，而屯門公路會於二零零五年進行地面重補工程。屆時，政府應有相對應的配套措施以疏導車輛。

6. 有成員表示就興建十號幹線（南段）而影響到屯門鄉村及掃管笏村內的殯葬區事宜，要求屯門民政事務處及屯門地政處跟進有關情況，並希望派代表出席下一次工作小組會議。

7. 另外，有成員要求南段的路政署代表黃松光先生出席日後的工作小組會議，詳細解釋十號幹線的定線及有否因應居民的要求而作出修改。召集人要求黃先生在下次工作小組會議時，匯報有關南段刊登憲報後居民的反對意見及官員的解釋。

8. 小組召集人告知與會人士，下次會議日期將另函通知。既無其他事項，會議於上午十一時三十分結束。

屯門區議會秘書處

日期：二零零一年三月九日

檔號：TM240/3/01/17

屯門區議會
十號幹線及后海灣幹線工程工作小組
第二次會議紀錄

日期：二零零一年六月十二日（星期二）

時間：下午二時三十分

地點：屯門政府合署三樓區議會會議室

出席者：古漢強先生（召集人）

蘇炤成先生

陳湖清先生

嚴天生先生

陶錫源先生

蔣月蘭女士

陳樹英女士

陳有海先生

李洪森先生

胡官帶先生

馮友維先生

曾展雄先生

程木仁先生

李庭華先生

陳國華先生

吳桂華先生（帝濤灣居民關注代表）

阮敏娟女士（秘書）

列席者：邵陽龍先生（房屋署新界西清拆股副房屋事務經理）

徐雲龍先生（房屋署新界西清拆股副房屋事務經理）

黃松光先生（路政署高級工程師／十號幹線南段）

鍾兆文先生（路政署工程師／十號幹線南段）

李瑞鳴先生（路政署高級工程師／十號幹線北段）

陳炳雄先生（路政署高級工程師／后海灣幹線）

鐘宇新先生（路政署工程師／后海灣幹線）

陳乃謙先生（地政總署首席政地政主任）

陳士陶先生（地政總署地政主任）

鄧鍾鳴先生（地政總署高級地政主任）

廖碧強先生（地政總署高級地政主任）

譚國權先生（民政事務處聯絡主任主管（東南））

陳偉強先生（民政事務處聯絡主任主管（東南）一）

彭桂權先生（屯門地政處高級地政主任（東））

李卓人先生（立法會新界西議員）

梁耀忠先生（立法會新界西議員）

缺席者：宋景輝先生

蘇愛群女士

龐 創先生

葉順興女士

張志泉先生

劉業強先生

陶林發先生

蔡華堂先生

討論事項

(a) 有關十號幹線（南段及北段）的工程進展

1. 路政署高級工程師黃松光先生告知小組成員運輸局已完成“十號幹線—北大嶼山至元朗公路”計劃的檢討工作。檢討結果顯示十號幹線仍需興建，但十號幹線（北段）的需求並非如原先計劃中般急切：可以延期興建。就此，十號幹線（南段）將按原定計劃進行，即估計將於 2007 年完成。而十號幹線（北段）將會延遲興建；估計會在 2010 年或以後完成。

2. 由於小欖連接路將會接駁十號幹線（北段），因此，興建該連接路計劃將會順延。有成員擔心政府只是延遲而不是取消興建小欖連接路。這並不能解決有關居民的關注。此外，又有成員關注掃管笏連接路的定線問題。

3. 有成員憂慮延遲興建十號幹線（北段）將會引致屯門公路嚴重擠塞。

4. 路政署高級工程師黃松光先生回應時表示，路政署的研究顯示現有的道路網及加上將會進行的道路改善工程，可以應付十號幹線（南段）及后海灣幹線引致的交通流量。

5. 召集人表示屯門區議會十分支持政府興建十號幹線及后海灣幹線，但關注到將會引起的各項問題。例如，政府因為十號幹線及后海灣幹線的興建而凍結地方發展。

6. 路政署陳炳雄先生表示后海灣幹線興建計劃現階段仍屬保密，故現時未能公開有關資料。

續議事項

(a) 有關受影響居民的收地、賠償及安置事宜

7. 有小組成員表示十號幹線及后海灣幹線的興建計劃應以「一條龍」的方式討論；並希望有關決策局能檢討及修訂現行的收地、安置及賠償政策。

8. 有小組成員指出，由於居民的反對，路政署將藍地交匯處的範圍收窄，會引起安全問題，故建議政府增加鄰近收地，擴闊交匯處的範圍。

9. 就收地、安置及賠償政策，立法會議員建議邀請庫務局及房屋委員會派代表出席工作小組會議，亦有小組成員建議邀請規劃地政局派代表出席工作小組會議。

(b) 有關掃管笏村及老青山村殯葬區事宜

10. 有小組成員查詢掃管笏連接路會否影響掃管笏村及老青山村的殯葬區。

11. 路政署高級工程師黃松光先生認為在憲報刊登的掃管笏連接路路線仍然是最好的折衷方案。而有關管理殯葬區事宜，並非由路政署負責；是由屯門地政處及屯門民政事務處跟進。黃先生表示路政署尚未就十號幹線進行探土工程，他希望有關村代表能夠讓路政署首先進行探土工程，為十號幹線的計劃提供所需資料。

12. 有小組成員並不接受路政署的建議。路政署高級工程師黃松光先生指出探土工程已因村民的反對一再拖延，而所需的資料對進行中的詳細設計是非常重要的，路政署高級工程師黃松光先生懇請各村代表再考慮讓路政署進行所需的探土工程。有成員認為探土工程或會影響附近村落的風水，路政署高級工程師黃松光先生指出所有探土位置都是遠離村落，應不會對村民有任何影響。如果探土的位置是會對村落構成風水上的影響，路政署可考慮遷移探土位置甚至刪除這部份的探土工程。路政署高級工程師黃松光先生很希望能和各村代表圓滿解決探土工程上的問題，他極不希望探土工程在未得到各村代表同意之下進行及看見有不愉快的事情發生。但他希望成員明白探土工程項目是有期限的，而探土工程已非常迫切需要盡快展開。主席建議路政署會後再聯絡各村代表及當區的區議員再次商討解決問題的方法。

其他事項

13. 工作小組成員陶錫源先生根據會議常規有關申報利益條款表示，他是陶嘉儀祖的子孫及忠義堂的一份子。
14. 召集人表示會將工作小組討論情況向區議會報告，並會聯同屯門區議會主席及立法會新界西各議員商討跟進工作。
15. 小組召集人告知與會人士，下次會議日期將另函通知各成員。既無其他事項，會議於下午五時正結束。

屯門區議會秘書處

日期：二零零一年七月三日

檔號：TM240/3/01/17

屯門區議會
十號幹線及后海灣幹線工程工作小組
第三次會議紀錄

日期：二零零一年十月八日（星期一）

時間：下午二時三十分

地點：屯門政府合署三樓區議會會議室

出席者：古漢強先生（召集人）

蘇炤成先生

陳湖清先生

嚴天生先生

陶錫源先生

蔣月蘭女士

陳樹英女士

李洪森先生

馮友維先生

曾展雄先生

程木仁先生

李庭華先生

陳國華先生

陶林發先生

蔡華堂先生

吳桂華先生（帝濤灣居民關注代表）

阮敏娟女士（秘書）

列席者：邵陽龍先生（房屋署新界西清拆股副房屋事務經理）

徐雲龍先生（房屋署新界西清拆股副房屋事務經理）

霍志釗先生（路政署工程師／十號幹線南段）

何偉健先生（路政署工程師／十號幹線北段）

陳炳雄先生（路政署總工程師／后海灣幹線段）

唐裔耀先生（運輸署高級工程師）

陳乃謙先生（地政總署首席政地政主任）

陳士陶先生（地政總署地政主任）

譚國權先生（民政事務處聯絡主任主管（東南））

陳偉強先生（民政事務處聯絡主任（東南）一）

缺席者：宋景輝先生

陳有海先生

蘇愛群女士

龐 創先生

葉順興女士

張志泉先生

劉業強先生

胡官帶先生

續議事項

(a) 有關十號幹線（南段）、十號幹線（北段）的工程進展

1. 路政署黃松光先生未能出席工作小組會議；並委派路政署霍志釗先生匯報十號幹線（南段）的工程進展；霍先生告知小組成員黃松光先生曾與村代表開會商討，對於施工前的躉符禮儀式未能達成共識。霍先生續表示一般道路工程在刊憲後獲授權執行施工，部門會預留費用作為躉符禮儀式的安排，路政署現階段仍與有關決策局磋商，霍先生表示如有結果會與當區村代表及工作小組匯報進展。

2. 召集人解釋躉符禮乃新界村民在工程施工前的風水儀式，召集人建議屯門民政事務處聯絡該區村代表跟進；有關躉符禮儀式的事宜。召集人續表示工作小組成員認為十號幹線（南段）及十

號幹線（北段）的興建計劃應以一條龍的方式討論。有小組成員表示十號幹線（北段）施工期仍未落實，擔心會導致屯門區內交通擠塞。小組成員並建議十號幹線（北段）應配合十號幹線（南段）一併研究及進行鑽探工程。

3. 路政署何偉建先生解釋說，十號幹線（南段）及十號幹線（北段）工程興建時間有別。何先生指出，十號幹線（南段）會如期興建，即估計將於 2008 年完成。而十號幹線（北段）估計將會在 2010 年或以後完成。十號幹線（南段）已取得了撥款，進行詳細研究，包括在該段擬建路線上進行的探土工程的工作。而十號幹線（北段）仍處於初步研究階段，仍未向財務委員會申請撥款進行詳細工程設計。由於兩項工程項目的範圍不同，研究設計的進度又不同，探土工程是需要分別歸納於不同的工程研究項目的工作內。因而鑽探工程（北段及南段）未能同一時間進行。何先生續表示，興建十號幹線（北段）的計劃並未有擱置。

4. 運輸署唐裔耀先生席上解釋經路政署派發有關十號幹線（南段）及十號幹線（北段）、三號幹線、元朗公路、屯門路及后海灣幹線於 2006 年、2011 年及 2016 年車輛流量分析表。唐先生續表示下次策略性公路項目檢討將於本年底展開，按上次經驗，新的交通預測數據可望於二零零二年四月完成。

5. 有小組成員認為運輸署提交車輛流量分析表未能全面評估車輛使用率。有小組成員建議屯門民政事務處應派代表出席工作小組會議回應藍地陶園圍、福亨村及奕園村一帶居民的安排事宜。工作小組成員亦建議邀請元朗區議會一起商議有關十號幹線（北段）及后海灣幹線事宜。召集人並建議規劃地政局派代表出席工作小組會議。

6. 路政署陳炳雄先生表示，有關擴闊藍地交匯處的範圍，仍在研究階段。如有進展將會在區議會大會報告。

(b) 有關受影響居民的收地、賠償及安置事宜

7. 地政署陳乃謙先生就收地、安置及賠償政策表示會向部門轉達工作小組的意見。召集人並承諾會聯同屯門區議會主席及立法會新界西議員李卓人先生及梁耀忠先生商討跟進工作。

(c) 有關掃管笏村殯葬區事宜

8. 就有關掃管笏村殯葬區事宜，屯門民政事務處陳偉強先生表示屯門地政處已與有關的村代表達成共識，以白石坑作為新的殯葬區地點，現階段有關申請仍在處理中。召集人表示會繼續與屯門地政處、屯門民政事務處及該區的村代表繼續跟進有關事宜。

其他事項

9. 小組召集人告知與會人士，下次會議日期將另函通知。既無其他事項，會議於下午四時三十分結束。

屯門區議會秘書處

日期：二零零一年十月二十九日

檔號：TM240/3/01/17