

立法會

Legislative Council

立法會PWSC67/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第九次會議紀要

日期：2002年1月9日(星期三)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：何鍾泰議員, JP (主席)
陳偉業議員 (副主席)
丁午壽議員, JP
何秀蘭議員
李家祥議員, JP
李華明議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
黃成智議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員

缺席委員：馬逢國議員

出席公職人員	：謝曼怡女士, JP 曾俊華先生, JP 李承仕先生, JP 羅樂秉先生, JP 謝小華小姐 劉震先生 郭禮莊先生, JP 張汝鈿先生 高贊覺先生, JP 梁孟釗先生 尹萬良先生 盧耀楨先生, JP 李啟周先生 鄭鴻亮先生 蕭偉全先生 勞昇貽先生 鄧國威先生 伍國基先生 黎福根先生 蘇欽達先生	庫務局副局長(3) 規劃地政局局長 工務局局長 環境保護署署長 庫務局首席助理局長(工務) 環境食物局首席助理局長(B)1 渠務署署長 渠務署總工程師／顧問工程管理 水務署署長 水務署助理署長／設計及建設 房屋局首席助理局長(工程計劃管理) 路政署署長 路政署助理署長／新界 運輸署總工程師／新界東 運事局首席助理局長(4) 運輸署總工程師／新界西 運輸局副局長(1) 路政署主要工程管理處副處長(3) 運輸署副署長(策劃及技術服務) 運輸署總工程師／主要公路發展
---------------	--	---

列席秘書 : 薛鳳鳴女士 總主任(1)6

列席職員 : 吳文華女士 助理秘書長1
簡麗嫦女士 高級主任(1)9

經辦人／部門

總目 704 —— 渠務

PWSC(2001-02)87 203DS 北區污水收集系統

委員察悉，環境事務委員會曾於2001年11月26日會議上討論是項建議。

2. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目 709 —— 水務

PWSC(2001-02)90 249WF 粉嶺西食水分配系統擴展工程

3. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目711 —— 房屋

PWSC(2001-02)85 645TH 介乎錦英路與日後的T7
號主幹路交界處的西沙
路擴闊工程

4. 葉國謙議員查詢在此項工程計劃下卸置建築和拆卸物料的安排，路政署署長回答時表示，為盡量減少建築和拆卸物料的數量，當局會在合約內規定承建商採用金屬而非木製的告示牌，因為金屬告示牌可以再用。此外，亦會鼓勵承建商採用可再用的物料，搭建工地的圍板及其他臨時構築物。關於卸置建築和拆卸物料的費用，路政署署長表示，承建商會承擔運送此等物料到堆填區棄置的費用。至於可再用於此項工程計劃的建築和拆卸物料，承建商可把物料存放於地盤內，或運往另一地方貯存，待日後再用。最後，在公眾填土區卸置建築和拆卸物料是無須徵收費用的，但承建商須得到土木工程署署長發出的牌照，才可卸置此等物料。

5. 劉江華議員指出，面向錦英路的錦龍苑住戶正受到該路段的過量交通噪音滋擾，但在此項工程計劃下沿西沙路豎設的隔音屏障將不會令他們受惠。路政署署長解釋，擬在此項工程計劃下豎設的隔音屏障，旨在紓減日後馬鞍山高架鐵路及西沙路擴闊路段的交通噪音影響。由於錦英路並不在此項工程計劃的範圍內，因此不能在此項工程計劃下處理錦英路的噪音問題，而必須在解決現有道路噪音影響的政策下予以處理。路政署署長進一步解釋，面向錦英路的錦龍苑住戶不會直接受到馬鞍山高架鐵路及西沙路擴闊路段的未來交通影響。

6. 劉江華議員詢問，馬鞍山高架鐵路及西沙路擴闊路段的未來交通會否為面向錦英路的錦龍苑住宅單位帶來更多噪音；若出現此情況，當局亦應在此項工程計劃下為此等住宅設置消減噪音措施。路政署署長及路政署助理署長／新界表示，若然帶來更多噪音，受到最大影響的將是鄰近西沙路與錦英路交界處的龍耀閣住宅單位。然而，根據此項工程計劃的環境影響評估(下稱“環評”)結果，當馬鞍山高架鐵路及擴闊後的西沙路啟用後，面向錦英路的龍耀閣住宅所承受的噪音水平只會輕微上升。現時在此等住宅評估得出的交通噪音平均為72分貝(A)。

7. 劉江華議員及劉慧卿議員對上述環評結果表示懷疑。他們認為，鑒於錦龍苑與西沙路近在咫尺，當局若不在此項工程計劃下實施消減噪音措施，以紓緩面向

錦英路的住宅單位所承受的過量噪音影響，似乎不合情理。路政署署長及路政署助理署長／新界回答委員就此項工程計劃的環評工作所作的查詢時表示，馬鞍山高架鐵路的籌劃時間較此項工程計劃為早，此項工程計劃的環評研究已顧及日後的馬鞍山高架鐵路及擴闊後的西沙路所引致的噪音影響。環境保護署(下稱“環保署”)署長亦表示，有關此項道路擴闊工程的環評報告的結論提到，在實施建議的消減噪音措施後，此項工程計劃所引致的噪音影響可望控制在環評條例及環評程序的技術備忘錄所訂的規限內。環境諮詢委員會已於1999年9月27日無條件通過上述環評報告，而他亦於1999年10月19日根據環評條例批准該報告。環保署署長確認，該項環評研究已考慮到日後馬鞍山高架鐵路及擴闊後的西沙路將會帶來的噪音影響。面向錦英路的錦龍苑住宅單位在過去及將來所承受的過量交通噪音的源頭，仍然是錦英路的交通。政府當局正研究可紓緩有關情況的可行措施。根據現時的評估所得，在錦英路加裝隔音屏障將會有技術困難。

8. 劉慧卿議員詢問，當局會否為那些受到錦英路的過量噪音影響的住戶安裝隔音窗及空氣調節設備。路政署署長回應時表示，據他瞭解，當局現時並無計劃根據相關政策為此等住戶安裝隔音窗及空氣調節設備。不過，政府當局正積極考慮在錦英路鋪設低噪音路面。

9. 黃成智議員對於政府當局任由錦英路附近的居民在現時及將來均須承受超出70分貝(A)限制的噪音影響而未有迅速採取措施解決該道路的噪音問題表示不滿。房屋局首席助理局長(工程計劃管理)解釋，在錦英路加裝隔音屏障有技術困難，其中包括空間不足，以及必需確保緊急通道暢通無阻。路政署署長重申，政府當局無意在解決錦英路交通噪音的問題上逃避責任。事實上，是項工程計劃並不涵蓋錦英路，因此當局必須分開考慮有關錦英路的消減噪音措施。如當局證實錦英路適宜鋪設低噪音路面，有關工程可能會在2至4年內進行。待此等工程完成後，噪音水平將可減少3至5分貝(A)。

10. 委員察悉，約有110個錦龍苑住宅單位將須承受錦英路的過量噪音，他們要求政府當局在相關的財務委員會會議(於2002年2月1日舉行)前提供資料，闡述此110個住宅現時及將來所承受的交通噪音，以及當局將會在錦英路實施的補救措施。政府當局答應提供有關資料。

政府當局

11. 劉慧卿議員詢問，討論文件中為何沒有提到錦英路的噪音問題。路政署署長解釋，由於是項建議是關於西沙路的擴闊工程，因此討論文件沒有涵蓋附近其他道路(包括錦英路)的噪音影響。劉議員認為，政府當局

政府當局

日後應提供更全面的資料，說明某項工程計劃可能對鄰近居民造成的交通噪音影響。政府當局備悉劉議員的意見，以作適當跟進。

12. 路政署署長回應黃成智議員的提問時表示，現時全港有600多條現有道路所產生的交通噪音，均超出70分貝(A)的限制。根據解決現有道路噪音問題的政策，當局將在29條現有道路加裝隔音屏障或隔音罩。至於產生過量交通噪音的其餘現有道路，政府當局將會重新在路面鋪設低噪音物料，或在可行及恰當的情況下採取適切的交通安排，以紓減噪音的影響。

13. 陳鑑林議員指出，當T7號主幹路啟用後，西沙路及錦英路的部分交通將會分流到該主幹路，因此在擬議的道路擴闊工程完成後，錦英路的交通流量不大可能會顯著增加。運輸署總工程師／新界東贊同陳議員的分析。他解釋，當T7號主幹路完成後，西沙路的部分交通將會分流到該主幹路，西沙路的交通模式將因而轉變。如不進行擬議的道路擴闊工程，所述的該段西沙路將會變成樽頸地帶，其中以沙安街交界處的情況尤為嚴重。是項建議的目的，便是為了處理這個預計會出現的問題。運輸署總工程師／新界東確認，討論文件中所載的該段西沙路的行車量／容車量比率，是指沙安街交界處以東的情況，並且已計及T7號主幹路所帶來的影響。他亦證實，此道路的擬議雙程分隔車道建造工程將會伸延至T7號主幹路。

14. 黃容根議員表示，當T7號主幹路啟用後，介乎日後T7號主幹路交界與企嶺下的該段西沙路可能會負荷過重。他詢問，當局有否任何計劃處理此路段日後增加的交通流量。運輸署總工程師／新界東表示，政府當局會密切監察此路段的交通情況，並會在適當時候實施相關的道路改善計劃。

15. 劉江華議員查詢將於此工程計劃下關設的隔音屏障的設計。路政署署長回答時表示，隔音屏障將以金屬框架製造，框內為半透明隔板。懸臂式隔音屏障在面向利安邨的位置會預留小間隙，因為該處已計劃設置一個巴士站。

16. 路政署署長回答陳偉業議員就兩條擬議行人天橋的設計所作的查詢時表示，該兩條行人天橋將會採用新設計，並會以鋼鐵建造。他補充，由公營和私營機構的專業人士組成的橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會十分注重改善行人天橋的外觀，並已採用有關審批行人天橋設計的新規定。陳偉業議員建議應盡可能建造行人天

橋以代替建造行人隧道，以保障公眾安全。路政署署長備悉其建議。

17. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。劉慧卿議員要求把她對此項工程計劃有所保留一事記錄在案。

總目706 —— 公路

PWSC(2001-02)91 745TH 屯門青麟路輕便鐵路 LT1交界處分層交匯工程

18. 委員察悉，當局已於2001年12月10日把一份有關是項建議的文件送交立法會交通事務委員會參閱。

19. 劉慧卿議員關注此項工程計劃所帶來的噪音影響。路政署署長解釋，九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)曾以試驗形式量度擬議分層交匯工程的噪音影響。在大部分易受噪音影響的地方，所得的量度結果顯示噪音水平略高於60分貝(A)，而在附近一間學校則錄得接近70分貝(A)的噪音水平。待工程完成後，當局會再次進行量度。如發現噪音水平超出70分貝(A)的法定限制，當局會進行技術評估，而九鐵亦須實施可行的消減噪音措施，以紓緩有關情況。劉議員對當局將於護牆向路軌的一面鋪設吸音板的成效表示關注。路政署署長回應時表示，九鐵對控制噪音素有經驗，而事實亦證明吸音板確能有效消減噪音。

20. 陳偉業議員詢問，政府與九鐵如何分攤所述分層交匯工程的費用。路政署署長表示，根據此類工程計劃的協議安排，政府會負責土地平整及相關的基建工程，而九鐵則負責鋪設路軌、安裝信號及進行機電工程。

21. 陳偉業議員質疑，當局現時從工程計劃基準費用中付予九鐵進行委託工程的16.5%間接費用比率過高。石禮謙議員對陳議員所提的關注亦有同感。路政署署長解釋，16.5%的間接費用將以實報實銷的方式付予九鐵，當中包括4%用於設計工程，8.8%用於工程管理及工地監督，0.7%用於保險，以及3%用以支付與上述項目相關的經常費用。當局曾於2000年年底檢討上述的間接費用比率，所得結論是16.5%的收費上限仍屬恰當水平。主席認為，政府當局應定期檢討間接費用比率，並考慮市場的最新情況。

22. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2001-02)92 759TH 深港西部通道
736TH 后海灣幹線

23. 委員察悉，交通事務委員會曾於2001年10月26日、2001年11月8日、2001年11月23日及2001年12月17日的會議上討論上述兩項工程計劃。

24. 交通事務委員會主席劉健儀議員告知委員，該事務委員會曾數次舉行會議，討論有關深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線工程計劃。事務委員會並將於2002年1月11日舉行另一次會議，再次討論上述工程計劃。她對政府當局感到失望，因為當局在事務委員會尚未完成就上述3項互相關連的工程計劃進行的商議工作前，已決定向工務小組委員會提交深港西部通道及后海灣幹線工程計劃。她指出，在事務委員會進行討論期間，委員特別關注到，當深港西部通道及后海灣幹線於原定的2005年通車後，將會為屯門市中心及屯門公路帶來額外的交通量。若當局沒有作出周詳的規劃，以配合深港西部通道及后海灣幹線的啟用，結果將會導致嚴重交通擠塞。劉議員指出，有關工程計劃尚有許多問題有待政府當局解決；如在現階段就深港西部通道及后海灣幹線工程計劃作出決定，似乎意味着政府當局有意為該區的運輸基建設施製造既成事實。

25. 劉慧卿議員同樣認為，在考慮深港西部通道及后海灣幹線工程計劃時，應同時考慮該兩項工程計劃會對有關的連接道路及受影響地區(如屯門及元朗)的交通情況有何影響。在十號幹線落成以前，雖然三號幹線和屯門公路的容車量加起來或可應付深港西部通道及后海灣幹線通車後增加的行車量，但仍未清楚確定如何將足夠數量的額外交通分流到三號幹線，避免屯門公路及屯門市中心區出現交通擠塞的情況。

26. 運輸局副局長(1)解釋，在2001年3月完成的跨界通道進一步研究確定有需要築建第四條陸路跨界通道(即深港西部通道)及其連接路(即后海灣幹線)，以應付日後的交通需求。深港西部通道若能早日通車，將可為香港帶來龐大的經濟利益。現時的建議是關於深港西部通道及后海灣幹線的工地勘測及詳細設計工作。當局可在詳細設計階段進一步研究議員及其他各方提出的進一步意見。鑒於在審議財政預算案期間，財務委員會不會舉行例會，政府當局遂決定於此時提交該兩項工程計劃。倘若該兩項工程計劃的詳細設計及工地勘測工作一再拖延，深港西部通道及后海灣幹線將難以在2005年的目標

日期完成，以配合在2005年落成的深港西部通道(內地段)。

27. 運輸局副局長(1)強調，政府當局有意將十號幹線北段的落成日期提前至2007年。在過渡期間，三號幹線及屯門公路將能應付深港西部通道及后海灣幹線通車後增加的交通量。政府當局會在深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計階段，考慮議員就十號幹線及相關事項提出的意見。

28. 劉慧卿議員不相信當局能在深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計階段，對三號幹線使用率偏低及屯門公路的潛在擠塞問題覓得理想對策。她認為必需一併考慮深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線3項工程計劃，以期制訂可行的中、長期計劃。

29. 陳偉業議員轉達民主黨議員的意見，指出深港西部通道、后海灣幹線及整條十號幹線應被視為一整個道路計劃，因為此等工程計劃之間一旦出現任何銜接問題，或會使屯門、元朗及其他有關地區的交通情況變得極度惡劣。陳議員建議政府當局撤回現時的建議，再於較後時間就深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線一併提出撥款申請，以便交通事務委員會及其他有關各方有更多時間討論此等工程計劃。

30. 運輸局副局長(1)表示，后海灣幹線涉及的環評及收地工作較為複雜，因此，政府當局設法令后海灣幹線的詳細設計工作可以及早展開。由於深港西部通道內地段已定於2005年落成，這兩項擬議工程計劃如有任何延誤，將會對深港兩地造成深遠的負面影響。

31. 陳偉業議員指出，議員多年來一直迫切要求當局及早規劃和落實深港西部通道工程計劃，只是政府當局在規劃階段耗用了如此長時間，致令工程計劃的實施時間緊迫。陳議員批評政府當局的態度，指當局期望委員倉卒批准上述兩項重要工程計劃的建議。他堅持，不管時間如何緊迫，仍須詳細考慮深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線工程計劃。

32. 鄧兆棠議員表示他支持深港西部通道及后海灣幹線工程計劃，並轉達元朗區議會對此等工程計劃的支持。不過，他提醒政府當局務需妥善解決元朗區居民所關注的問題，包括必需鼓勵駕駛人士使用三號幹線，以及為后海灣幹線築建分支道路，經天水圍接達三號幹線。運輸局副局長(1)確認，政府當局會在后海灣幹線的詳細設計階段，研究築建一條由后海灣幹線通往三號幹

線的區內連接路或快速公路的做法是否可行及可取。不過，他提醒委員，當中或會涉及環境問題。

33. 譚耀宗議員轉達香港民主建港聯盟對現行建議的支持。不過，他亦深切關注屯門及元朗區的交通可能出現的銜接問題，並促請政府當局繼續聽取社會各界的不同意見。他並認為，政府當局以往作出的交通預測有部分並不準確，因而令委員對現時的預測的可靠程度存有懷疑。

34. 劉健儀議員提到討論文件所載的交通預測，即假設深港西部通道在2005至06年度通車，預計在2006年及2011年來回方向每天行車量平均為28 400架次及46 100架次。由於政府當局表示十號幹線到2007至08年度才會落成，她詢問政府當局會採取甚麼措施，防止屯門公路出現擠塞情況。

35. 運輸局副局長(1)澄清，所述的行車量會逐步遞增，政府當局預期在深港西部通道及后海灣幹線開始通車的最初數年間，屯門公路與三號幹線將能應付增加的行車量。他表示，過去數年的交通數據顯示，三號幹線的交通流量持續增加，而屯門公路的交通流量則逐步下降。三號幹線顯然已發揮疏導屯門公路交通的功能。運輸署副署長(策劃及技術服務)闡釋，每天28 400架次(即每小時1 183架次)的估計數字，是以雙向行車來計算。政府當局預計，上述行車量約有三分之一會分流往屯門公路、三分之一往三號幹線、六分之一往吐露港公路，其餘六分之一往元朗區。運輸署副署長(策劃及技術服務)進一步表示，此等行車量預測數字是利用電腦程式以科學化的方法計算出來。劉議員詢問，當局在規劃西區海底隧道及三號幹線時，是否採用同一電腦程式，事實證明，西區海底隧道及三號幹線的使用率極低。運輸署副署長(策劃及技術服務)回應時表示，當局已不斷更新及提升有關程式。

36. 胡經昌議員質疑，既然落馬洲、文錦渡及沙頭角的交通需求將於2001年及2006年維持在相若水平，在深港西部通道於2006年落成後何以會驟然出現每天28 400架次的行車量。運輸署副署長(策劃及技術服務)解釋，一直受到抑制的跨界交通需求(每天約17 000架次)會在深港西部通道落成後湧現。如深港西部通道不能趕及於2006年前落成，預計落馬洲、文錦渡及沙頭角在2006年的整體交通需求會增至每天48 000架次。

37. 鄧兆棠議員關注到，深港西部通道及后海灣幹線落成後，可能會為元朗公路帶來交通擠塞問題。運輸

署總工程師／主要公路發展回應時表示，當局現正進行工程，以期於2005年把元朗公路擴闊為雙程三線分隔道路；如有需要，並會於2016年前把元朗公路改為雙程四線分隔道路。他亦確認，政府當局會研究元朗公路近迴旋處一帶的交通情況，並因應需要計劃作出所需的改善。

38. 陳鑑林議員支持現時的建議。陳議員從討論文件察悉，當局將會在後海灣幹線工程計劃下在廈村區內築建一條連接路。他指出，從天水圍開出的車輛大多會使用該連接路前往後海灣幹線及深港西部通道，他並詢問政府當局會否改善廈村區狹窄的道路網絡，以應付增加的行車量。路政署主要工程管理處副處長告知委員，政府當局正就此事與廈村鄉事委員會洽商，並會在詳細設計階段盡可能兼顧鄉事委員會的要求。

39. 陳鑑林議員亦關注十號幹線的定線安排，以及當局會否改善屯門公路及青山公路，以應付深港西部通道及後海灣幹線通車後增加的行車量。他建議，政府當局應在上述兩項工程計劃的詳細設計階段處理有關問題。路政署署長表示，財務委員會已於2001年3月9日通過青山公路擴闊工程計劃(365TH號工程計劃：荃灣第2區與深井之間的青山公路改善工程；及553TH號工程計劃：荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路改善工程)。

40. 黃宏發議員表示，他支持深港西部通道工程計劃，但他對後海灣幹線工程計劃極有保留，因為政府當局尚未落實築建一條貫通後海灣幹線與三號幹線的區內連接路。他並認為，如當局決定築建該條區內連接路，便需修訂後海灣幹線工程計劃的覆蓋範圍。石禮謙議員贊同黃宏發議員的意見，並表示他不能支持以現時的方案提交的后海灣幹線工程計劃。他們均表明，除非政府當局承諾在此項工程計劃下築建一條貫通後海灣幹線與三號幹線的區內連接路，他們才會支持後海灣幹線工程計劃。運輸局副局長(1)及路政署署長回應時表示，後海灣幹線須配合十號幹線的長遠發展。然而，如資源許可，當局會在後海灣幹線的詳細設計階段研究築建一條由後海灣幹線通往三號幹線的連接路的可行性；如證實此做法可行及效果理想，有關的建造工程將會納入後海灣幹線工程計劃。

41. 石禮謙議員表示，當局應在後海灣幹線工程計劃內訂明會加入該條連接路，而此項安排不應受到資源限制。黃宏發議員建議政府當局把現時的建議分拆為兩項建議，一項有關深港西部通道工程計劃，另一項有關

后海灣幹線工程計劃，使委員可分開表決這兩項工程計劃。運輸局副局長(1)表示，由於后海灣幹線將是貫通深港西部通道與本港各個道路網的必要連接路，所以兩項工程計劃應被視為一套整體方案。

42. 關於三號幹線的收費水平，運輸局副局長(1)表示，三號幹線的收費準則及機制已於《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)內訂明，至於調低收費的可行性，則須由經營者決定。至於十號幹線日後收費的問題，運輸局副局長(1)表示，政府當局會在較後階段，大概在十號幹線將近落成時制訂有關細則。

43. 劉炳章議員詢問，兩項工程計劃的預計顧問費及工地勘測費用為何不同。路政署署長解釋，深港西部通道及后海灣幹線的工地勘測費用分別為2,330萬元及1,200萬元。深港西部通道的工地勘測工作會較為複雜，因為大部分工程須於海底進行。此外，后海灣幹線的部分工地勘測工作已於初步設計階段進行，故此在詳細設計階段須進行的工地勘測工作相對較少。至於顧問費方面，路政署署長表示，后海灣幹線工程計劃的顧問費估計為4,340萬元，較深港西部通道的3,700萬元預計顧問費為高，因為后海灣幹線全長5.4公里，而深港西部通道全長3.2公里。路政署署長並表示，后海灣幹線的預計工程費用總額為64億元，遠高於深港西部通道的28億元預計工程費用總額，因為深港西部通道可採用較具成本效益的預製組件建築方法，而后海灣幹線的路線較為曲折，需要在原地建造高架橋及進行開山工程。

44. 委員就討論文件所載有關深港西部通道及后海灣幹線實施的特快推行計劃作出查詢。路政署署長解釋，深港西部通道基本上是一條橫跨后海灣的橋道建築物。該項工程計劃並不涉及收地工作。由於規劃署於2000年9月完成的跨界通道進一步研究中已進行廣泛的可行性研究工作，深港西部通道的初步設計階段可以無須進行。上述因素使深港西部通道及后海灣幹線有可能在2005年年底落成。倘若財務委員會批准現時的建議，深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計工作將於2002年年初進行，而工地勘測工作亦可於詳細設計階段的初期同步進行，以節省工程時間。

45. 劉慧卿議員察悉，當局建議在環評研究尚未完成前，於2002年年初展開深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計工作。她擔心一旦環評研究發現工程計劃有問題，部分詳細設計工作便會白費。路政署署長回應時表示，政府當局已就深港西部通道及后海灣幹線工程計劃及早諮詢環保團體，以便把他們的意見納入工程計劃的

設計。事實上，政府當局考慮到部分環保團體的意見後，已把深港西部通道各橋墩之間的距離由50米改為75米，並把深港西部通道的定線由直線改為“S”形，以期盡量減少對海水水流的影響。環保署署長確認，同步進行環評研究及詳細設計不成問題，惟在制定詳細設計時，必須力求遵守環評條例的相關規定。他亦贊成工程部門在初期的規劃階段與環保團體保持緊密聯繫。運輸局副局長(1)及路政署署長回答劉慧卿議員的提問時表示，就深港西部通道及后海灣幹線工程計劃採取特快推行計劃，不大可能引致工程費用大幅增加。

46. 路政署署長回答主席的提問時表示，當局曾考慮以“設計連施工”的方法進行深港西部通道工程計劃。然而，由於深港西部通道的設計工作須與深圳方面緊密協調，若以“設計連施工”的方法進行該工程計劃，將太過冒險。

47. 陳鑑林議員查詢當局計劃為深港西部通道提供的出入境檢查及過關手續設施。運輸局副局長(1)表示，政府當局正與深圳主管當局研究可否在深港西部通道的邊界通道設置香港特區政府及深圳市政府的旅客過境聯檢設施，以供辦理出入境及過關手續。政府當局將於適當時候向議員匯報此事。

48. 庫務局副局長表示，鑒於委員對現時的建議提出關注，政府當局會撤回是項建議，以便再作考慮。

49. 政府當局撤回此項目。

50. 鑒於會議已過了預定時間，主席建議將餘下項目PWSC(2001-02)93順延至2002年1月30日的下次會議中審議，委員表示贊同。

51. 會議於下午1時結束。

立法會秘書處
2002年1月31日