

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)357/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局  
審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2001年10月26日(星期五)  
時 間：上午9時  
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, JP  
何俊仁議員  
周梁淑怡議員, JP  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
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  
梁富華議員, MH, JP  
劉炳章議員

其他出席議員：何秀蘭議員  
楊森議員  
余若薇議員, SC, JP

缺席委員：何鍾泰議員, JP  
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長  
鄧國威先生

運輸局首席助理局長(4)  
蕭偉全先生

路政署

路政署鐵路拓展處副處長(鐵路拓展)  
馬利德先生

**參與議程第V項的討論**

運輸局

運輸局副局長  
鄧國威先生

運輸局首席助理局長(5)  
林雪麗女士

運輸署

運輸署策劃科主要公路發展部總工程師  
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

**參與議程第VI項的討論**

運輸局

運輸局副局長  
鄧國威先生

運輸局首席助理局長(5)  
林雪麗女士

運輸署

運輸署策劃科主要公路發展部總工程師  
蘇欽達先生

路政署

路政署主要工程管理處總工程師  
沙雅倫先生

規劃署

港島規劃專員  
凌嘉勤先生

**應邀出席者** : **參與議程第IV項的討論**

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監  
詹伯樂先生

東鐵支線總監  
李鏡權先生

環境經理  
麥諾理先生

公司事務總經理  
丘李賜恩女士

**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)87/01-02號文件 —— 2001年10月11日  
會議的紀要)

2001年10月11日會議的紀要獲得確認通過。

**II. 自2001年7月13日會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1968/00-01(01)號文件 —— 離島區議會主席有關在2004年前及早完成擴闊東涌道的工程及實施中期改善措施的來函；

- 立法會CB(1)1968/00-01(02)號文件 —— 立法會議員與屯門區議會於2001年5月3日的會議紀要有關興建十號幹線的摘錄部分；
- 立法會CB(1)1968/00-01(02)號文件 —— 立法會議員與屯門區議會於2001年5月3日的會議紀要有關開放屯門巴士服務網絡以引入競爭的摘錄部分；
- 立法會CB(1)1968/00-01(03)號文件 —— 立法會議員與東區區議會於2001年6月14日的會議紀要有關在公共道路的交通燈上裝設電子計時器的摘錄部分；
- 立法會CB(1)2011/00-01(01)號文件 —— 一名市民就路訊通提交的意見書；及
- 立法會CB(1)102/01-02(01)號文件 —— 保留路政署的總工程師／西鐵職位)

2. 委員察悉自2001年7月13日事務委員會會議後發出的上述資料文件。

3. 關於立法會CB(1)1968/00-01(02)號文件，委員同意鑒於市民大眾對有關事宜深表關注，事務委員會將舉行會議，聽取所有關注人士／團體對十號幹線工程計劃的意見，並邀請屯門區議會議員出席該次會議。

(會後補註：事務委員會其後訂於2001年11月8日上午8時30分舉行特別會議，聽取公眾就十號幹線、深港西部通道及后海灣幹線表達的意見。)

4. 關於立法會CB(1)102/01-02(01)號文件，陳偉業議員表示，雖然他就該文件並無任何政策問題需要提

出，但他會在人事編制小組委員會會議上就該項人事編制建議提出其關注進行討論，特別是有否需要將路政署的總工程師／西鐵職位保留至2004年年底。主席邀請委員出席2001年11月21日人事編制小組委員會討論是項建議的會議，以便就該項建議表達意見。

### III. 2001年11月23日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)86/01-02(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及  
立法會CB(1)86/01-02(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

5. 委員同意於2001年11月23日舉行的下次會議討論由政府當局提出的下列事項：

- (a) 本港客運渡輪服務的未來發展；及
- (b) 十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路。

(會後補註：該兩個議項其後改為“客運渡輪服務的未來發展”及“十號幹線、深港西部通道及后海灣幹線”。)

6. 關於上述(a)項，委員同意政府當局應向事務委員會簡報在屯門興建客運渡輪碼頭，以便引進往來香港與內地／澳門的渡輪服務的建議。

7. 委員亦同意，由於聖誕及新年假期前的最後一次立法會會議將於2001年12月19日舉行，事務委員會的12月例會將於2001年12月14日上午8時30分在立法會會議廳舉行，而非原來所訂在2001年12月21日舉行。

### IV. 落馬洲支線計劃

(檔號：TBCR 25/1016/97 —— 運輸局於2001年9月18日發出的立法會參考資料摘要)

8. 運輸局副局長表示，上訴委員會已於2001年7月30日駁回九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)提出的上訴。是項上訴關乎環境保護署(下稱“環保署”)署長否決落馬洲支線計劃(下稱“支線計劃”)的環境影響評估(下稱“環評”)報告，以及不就該計劃簽發環境許可證的決定。該項上訴遭駁回後，政府當局一直與九鐵公司合作研究實施支線計劃的其他方案，以期克服導致該計劃不獲簽發環境

許可證的塋原環境問題。經審慎考慮各項因素如工程技術的可行性問題、對環境的潛在影響、規劃影響及所需的額外時間後，現建議採取鑽挖隧道方案以推行支線計劃。

9. 九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生強調，該公司在推行支線計劃時會以確保工程的確定性為目標。九鐵公司有信心可按照工程的時間表完成有關計劃，並妥善處理所涉及的環境問題，亦為乘客提供安全而具吸引力的鐵路系統。

10. 九鐵公司東鐵支線總監李鏡權先生借助投影機，簡介九鐵公司就支線計劃而建議採用的鑽挖隧道方案。他表示，根據現時的建議，以鑽挖隧道方式興建上水至落馬洲支線的塋原段，按2001年價格計算將涉及約20億元的額外成本。該支線預計將於2006年年底至2007年年中落成啟用。

(會後補註：九鐵公司於會議席上提交的一套簡介資料其後隨立法會CB(1)164/01-02(01)號文件送交委員。)

#### 為保存塋原濕地的目的而支付的額外成本

11. 委員察悉為了紓減原來的高架橋方案對塋原濕地造成的環境影響，必須額外斥資20億元，以鑽挖隧道方式興建塋原段。然而，委員對於為了保存塋原濕地而用上數額如此龐大的金錢，最終能達到多少成本效益深表懷疑。

12. 譚耀宗議員指出，塋原濕地大部分屬私人土地。他認為最重要的是確保此等濕地得以妥為保存，否則便無法達到盡量減輕對濕地造成的環境影響的原來目的，亦浪費了為了興建鑽挖隧道而額外動用的20億元。陳偉業議員告誡謂，新界未經許可擅用土地的情況猖獗。他認為政府當局的整體規劃應與區內土地用途互相配合。因此，他籲請政府當局須在作出明確的決定，把塋原濕地指定為濕地保育區，以限制日後在區內進行的任何新發展後，才可着手推行該支線計劃。他表示，如不按照此方式保護塋原濕地，他不相信花費該20億元確屬物有所值。朱幼麟議員對此亦有同感，並表示動用數額如此龐大的金錢保存塋原濕地，必須獲得社會大眾的支持。

13. 運輸局副局長回應時表示，濕地的保護及保育屬環境食物局(下稱“環食局”)的職責，而非運輸局的工作

範圍。然而，他知悉環食局現正就政府的自然保育政策進行全面檢討。他補充，就支線計劃而言，運輸局的主要考慮事項是盡早完成該工程計劃，以紓緩羅湖的擠迫情況，並同時確保該工程計劃不會對塋原濕地造成損害。

14. 關於收地問題，運輸局副局長表示，政府當局會根據法律收回推行支線計劃所需的一切土地。當局亦會確保以適當方式，就興建擬議鑽挖隧道路段所需的私人土地設定法定地役權，使支線的日後運作不會受到影響。他補充，政府當局已諮詢區內居民、各鄉事委員會及區議會，他們對現時的建議普遍表示支持。

政府當局

15. 陳偉業議員並不接納上述解釋，並認為政府當局有責任確保塋原的珍貴濕地可獲得保存，因為當局將為此目的就支線計劃動用20億元的額外成本。譚耀宗議員亦認為運輸局雖非負責的政策局，但亦不應採取如此偏狹的態度處理有關事宜。運輸局副局長應主席的要求，同意向有關的政策局／政府部門轉達委員就保存塋原濕地所提出的關注事項，以供考慮。

16. 梁富華議員關注到為興建鑽挖隧道而支付的額外成本，會透過提高票價而轉嫁至乘客身上。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，九鐵公司在提出現時的建議時認為，支線計劃的成本雖有所增加，但在營運上仍屬有利可圖的鐵路線。由於該支線須與提供過境服務的其他公共交通工具競爭，票價會相應地訂定於適當水平。

#### 鑽挖隧道對地下水位的影响

17. 劉江華議員以將軍澳的策略性污水排放計劃(下稱“污水排放計劃”)隧道為例，對興建鑽挖隧道可能對地下水位造成的影响表示深切關注，因該情況會對塋原濕地構成影响。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時闡釋採用土壓平衡技術進行鑽挖隧道工程的特點及好處。採用此技術的主要特點是在機器進行鑽挖時，會即時鋪設完全密封的混凝土隧道管壁。他向委員保證，該項在西鐵工程計劃中已證明具有良好成效的技術，可避免對地下水位造成干擾，且與興建污水排放計劃隧道時所採用的技術完全不同。此外，九鐵公司會時刻對地下水位的任何變更進行詳細監察。

18. 然而，主席指出，儘管西鐵的青荃隧道在技術上取得成功，而且支線計劃亦會採用相同的技術，但由於塋原的泥土結構完全不同，因此可能會出現不同的結

果。劉江華議員對主席提出的關注事項亦有同感，並表示對九鐵公司的解釋不感信服。他要求九鐵公司保證，塋原的地下水位不會因為興建該支線而受到不良影響。黃宏發議員提出，倘受影響土地的業主因為鑽挖隧道工程導致地下水位下降而蒙受經濟損失，他們可能會提出索償。

九鐵公司

19. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時重申，他有信心採用土壓平衡技術進行鑽挖隧道工程，不會對塋原的地下水位構成影響，而該處的土地在任何時間均適合進行目前方式的耕作。他繼續解釋謂，採用上述技術的主要困難之處在於須同時挖掘泥土及岩石，但正如九鐵公司的初步勘測顯示，塋原的狀況並不比青荃隧道惡劣。九鐵公司新鐵路工程高級總監應主席所請，同意於會後以書面作出劉議員所要求的承諾，並提供支持其承諾的一切所需技術資料。

20. 對於九鐵公司保證塋原的地下水位不會因為興建該支線而受到不良影響，鄭家富議員表示懷疑。他認為在鑽挖隧道時不應依循原來為興建高架橋而建議採用的中央區路線，而較宜採取完全避開塋原的路線。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時報告謂，上訴委員會在考慮九鐵公司提出的上訴時，已曾就其他替代路線進行研究，並明確認為該條已刊憲的路線是適宜建造該鐵路的路線，並可使工程計劃盡量在最短時間內完成。

21. 運輸局副局長明白委員感到關注的事項，但他強調在現有技術的協助下，政府當局有信心可紓解支線計劃所帶來的環境影響，而且在環評過程中亦會詳細研究有關問題。鑒於急需完成支線計劃，政府當局認為宜採用建議的路線。至於其他替代路線，可能會有其他環境及生計問題需要較長時間確定及解決。

政府當局

22. 鄭議員對政府當局所作解釋不感信服，並要求政府當局提供上訴委員會就3個可行方案作出的判詞，以及就該支線採取其他替代方案的可行性，包括改變鑽挖隧道方案的路線，使之遠離塋原濕地。

23. 劉江華議員從資料文件第14段得悉，環保署認為隧道方案在符合環境標準方面具有較大把握。他詢問環保署在何種基礎上得出上述意見，以及環保署、運輸局及九鐵公司就此事作出了何種協調。運輸局副局長回應時表示，九鐵公司、環保署及漁農自然護理署(下稱“漁護署”)早已就鑽挖隧道方案進行討論。他強調，當局是在獲得有關的政府部門(包括環保署及漁護署)初步同意後，才就隧道方案進行研究，而且在支線計劃的詳細環



政府當局

評研究中，更會審慎研究所涉及的所有環境問題。因應劉議員提出的要求，運輸局副局長同意向委員提供環保署及漁護署對鑽挖隧道方案，以及其可能對環境及生態造成的影響的意見。

#### 其他關注事項

24. 鄧兆棠議員表示反對該項工程計劃，並認為興建該支線的目的僅在於為古洞的新發展區提供交通服務。他提述東鐵的載客量問題，並認為為了更妥善解決乘客的過境交通需求問題，當局應轉而興建北環線。

25. 運輸局副局長回應時表示，根據《鐵路發展策略2000》，北環線會把西鐵與落馬洲邊境通道連接起來。設計該路線的目的，是以之作為支線計劃的長遠配套路線，而並非用作代替該計劃。由於對過境鐵路服務的需求與日俱增，加上羅湖管制站礙於地理上的限制難以作進一步的擴展，政府當局認為應優先建造該支線，以紓緩東鐵的擠迫情況。此外，由於北環線計劃僅屬構思階段，因此最少需時7至8年才可完成其建造工程。政府當局會密切監察有關情況，並為推行北環線計劃相應作出規劃。至於古洞的發展，他告知委員，此策略性發展區的預計人口為10萬人，該支線將有助該區的未來發展。

26. 九鐵公司東鐵支線總監補充時向委員保證，東鐵有能力應付該支線帶來的額外乘客量。當東鐵的訊號系統在2002年年底提升為自動化列車操作後，繁忙時間的列車班次可在有需要時由每小時每一行車方向24班增至27班。

27. 譚耀宗議員指出，當局既計劃興建該支線和北環線，同時亦着手改善落馬洲供車輛使用的陸路過境設施。因此，他詢問當局有否作出適當的規劃，以免區內出現過分擠迫的情況。運輸局副局長回應時表示，北環線計劃仍屬構思階段。政府當局會密切監察有關情況，並在該支線啟用後進一步研究所涉及的問題。然而，譚議員提醒政府當局注意及早進行仔細規劃的重要性，因為一旦落實鐵路線的設計，便極難作出修訂。

28. 劉江華議員察悉其中一段東鐵路軌將需移離其現有位置，並詢問此項路軌遷移工程會對列車服務的正常運作有何影響。鄭家富議員對此亦感關注，並要求九鐵公司代表闡釋東鐵與該支線在上水接軌的安排。九鐵公司東鐵支線總監答稱，在上水接軌所涉及的技術問題已獲得解決。他提到該公司過去進行的類似工程，並向委員保證上述路軌遷移不會對東鐵的正常運作造成任何

九鐵公司 影響。九鐵公司東鐵支線總監因應委員的要求，同意於會後向委員提供補充資料。

29. 梁富華議員詢問支線計劃所製造的就業機會，以及將會僱用的本地工人所佔的百分比分別為何。他籲請九鐵公司優先考慮聘用本地工人，以便進行該工程計劃。九鐵公司新鐵路工程高級總監回答時表示，該公司的政策是確保其所有合約均可為本地工人提供最大的就業機會。支線計劃亦會按相同的政策處理。然而，假如某些工作所需要的專門技術無法在本地找到，便有可能須聘用外地工人。九鐵公司東鐵支線總監處理補充，該工程計劃會製造約1 000個職位。

30. 九鐵公司東鐵支線總監回應鄧兆棠議員的查詢時表示，九鐵公司將受託管理位於落馬洲附近的政府土地上的28.5公頃魚塘。該等魚塘的生態價值將會提高，以補償落馬洲車站所佔用的9.5公頃土地。

31. 陳偉業議員及朱幼麟議員建議與環境事務委員會和規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，討論政府的自然保育政策，以及因應支線計劃的最新發展保護塋原濕地的事宜。主席徵詢委員對上述建議的意見。委員對該項建議並無提出任何反對意見。

政府當局 32. 石禮謙議員要求政府當局在上述聯席會議舉行前，提供支線計劃其他替代路線、其建造成本、建造時間表及環境影響的有關資料，供委員參閱。劉江華議員認為由於涉及私人土地，受影響土地的業主應獲邀就有關事宜表達其意見。劉炳章議員對此表示贊同。

政府當局 33. 主席要求運輸局向環食局及規劃地政局轉達委員在是次會議席上提出的關注事項。主席亦要求政府當局及九鐵公司在上述聯席會議舉行前，以書面提供委員要求的所有資料。

(會後補註：上述聯席會議其後訂於2001年11月27日上午10時45分舉行。)

## V. 深港西部通道及后海灣幹線

(立法會CB(1)1946/00-01(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

- 立法會CB(1)139/01-02(01)號文件 —— 反對小欖工程(十號幹線)關注小組提交的意見書；及
- 立法會CB(1)144/01-02(01)號文件 —— 三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的意見書)

34. 運輸局副局長應主席所請，簡介政府當局就有關事項提交的文件(立法會CB(1)1946/00-01(01)號文件)，當中載述深港西部通道及后海灣幹線計劃的現時情況。他表示，一如“新跨界通道可行性研究”(下稱“跨界通道研究”)所證實，當局有必要興建深港西部通道此條橫跨后海灣的雙程3線分隔車道高架橋，以及其連接路后海灣幹線，以紓緩現時位於落馬洲、文錦渡及沙頭角，而交通流量將於未來4至5年間達到飽和的陸路過境通道的擠迫情況，並促進香港與華南地區之間的貿易。

35. 運輸局副局長進一步表示，根據政府當局與深圳有關當局達成的協議，粵港雙方會按照兩地的分界線，各自投資、管理及建造在其管轄區內的部分深港西部通道，而高架橋的設計工作則由雙方共同負責。此外，粵港雙方亦同意盡快推行有關的工程計劃，並致力在2005年完成整項工程。他補充，在施工期間，政府當局會與內地有關當局保持密切聯繫。

36. 路政署主要工程管理處副處長借助投影機，向委員簡介深港西部通道及后海灣幹線工程計劃。委員察悉興建深港西部通道及后海灣幹線的總開支約為港幣110億元。政府當局打算於2001年11月14日向工務小組委員會提出申請，以便批准把深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計工作提升為甲級工程。

37. 主席提述資料文件所載的簡單地圖，並要求政府當局把會議席上作簡介之用的資料提交委員參閱。

(會後補註：政府當局就深港西部通道及后海灣幹線提交的一套繪圖及地圖，其後已隨立法會CB(1)235/01-02(04)號文件送交委員。)

38. 委員察悉反對小欖工程(十號幹線)關注小組及三號幹線(郊野公園段)有限公司就該兩項工程計劃提交的意見書(已分別隨立法會 CB(1)139/01-02(01)及 CB(1)144/01-02(01)號文件送交委員)。

#### 后海灣幹線連接本地道路網絡的事宜

39. 鄧兆棠議員贊成有需要加設陸路過境通道，並支持興建深港西部通道。然而，他提到屯門區議會對政府當局最近提出，有關押後進行十號幹線介乎元朗公路至掃管笏的北段工程的建議表示反對。他深切關注到未有建成該段十號幹線的情況下，后海灣幹線帶來的額外交通流量只會令現已嚴重擠塞的屯門公路的交通情況更趨惡化。因此，他質疑政府當局以何種根據，假設部分經后海灣幹線由內地來港的車輛會棄用無需繳費的屯門公路，而改用車程較長、路線迂迴曲折且須繳費的三號幹線(郊野公園段)(下稱“三號幹線”)。

40. 陳偉業議員對此亦感關注，並表示他雖不反對現時確有興建后海灣幹線的長遠需要，而且對當局把后海灣幹線與十號幹線連接起來的規劃表示理解，但他對於從最近數項工程計劃所見，運輸局以“斬件”方式推行大型運輸基建工程的做法有極大保留。他預料深港西部通道及后海灣幹線一旦落成，現時集中於新界東部的大部分過境車輛將改用深港西部通道，因而對現已相當擠塞的屯門公路的交通情況帶來災難性的影響。他對於有關后海灣幹線連接本地道路網絡的差劣規劃感到不滿，並認為運輸局未有同時考慮交通的分布情況，是嚴重失誤的表現。

政府當局

41. 鄭家富議員認為后海灣幹線及十號幹線的落成日期相距5年，是運輸局的規劃錯誤。他要求政府當局提供深港西部通道及后海灣幹線啟用之前及之後，屯門公路、元朗公路及三號幹線的有關交通流量預測，以證明元朗公路及三號幹線在后海灣幹線啟用初期足以應付有關的交通需求的說法屬實。儘管與內地建立較密切聯繫相當重要，但他告誡運輸局在進行規劃時不應過於好大喜功。政府當局須確保香港市民不會因為該等工程計劃所帶來的不必要擠塞情況而受苦。在此方面，何俊仁議員對政府當局就后海灣幹線連接本地道路網絡的安排所採用的主要規劃假設極表懷疑。

42. 譚耀宗議員贊同當局有必要加快進行深港西部通道及后海灣幹線的工程，因為過去推行有關工程的進度被拖慢。然而，他亦贊同其他委員提出的一般關注事項，擔憂把后海灣幹線的交匯處設於藍地，會令車輛自

然駛向屯門公路。他指出，政府當局不能漠視一項事實，就是來自深港西部通道及后海灣幹線的貨車及貨櫃車的司機將會取道屯門公路，而不會採用路程較長、路線迂迴、需時較多、燃油開支較大及需要繳付隧道費的元朗公路及三號幹線。運輸局作為負責統籌運輸基礎設施的政策局，應已考慮所有此等因素，並相應作出規劃。事實上，政府當局極難說服委員及市民大眾接受現時的建議。為解決上述問題，譚議員建議當局考慮提前推行十號幹線工程計劃、擴闊屯門公路或購回三號幹線的擁有權，以便將之改為不收費的路段。

43. 運輸局副局長察悉委員提出的意見及關注事項，並解釋根據政府當局的預測，深港西部通道及后海灣幹線的交通流量會在啟用後逐漸增加。在啟用後的最初階段，經改善的雙程3線元朗公路及三號幹線將可應付后海灣幹線所帶來的交通流量。長遠而言，當局有需要建造十號幹線的北段。他籲請委員明白政府當局有需要分階段實施公路工程計劃，以避免對現有道路網絡造成過大影響。他表示按照現時的規劃，該段十號幹線將於2010年後落成。政府當局會密切監察有關的交通情況，並繼續定期檢討興建該路段的需要及時間。至於十號幹線——北大嶼山至元朗公路的南段，則會發揮策略性的功能，提供另一條前往香港國際機場及大嶼山其他發展區的通道。政府當局將於11月舉行的事務委員會下次例會上，向委員匯報十號幹線工程計劃的最新檢討結果。

44. 運輸署總工程師補充時表示，當局是採用有關的交通模型預測該等主要道路的交通需求。從整體規劃角度而言，經改善的元朗公路及三號幹線的剩餘容車量將可在后海灣幹線通車後，於2006年至2011年前的最初階段應付該幹線的交通流量。

45. 運輸局首席助理局長(5)進一步解釋，深港西部通道於2005年落成時，過境車輛的分布情況將趨於平均。當局預料后海灣幹線的每日行車量將約為28 000架次，而落馬洲通道處理的車輛數目則為每日約26 000架次。因應陳偉業議員提出的要求，她同意提供更詳細資料，說明使用現時的落馬洲通道及日後的深港西部通道的南行過境車輛的交通分布情況。

政府當局

46. 主席認為政府當局並未就委員所提出，有關屯門公路擠塞情況將更趨惡化的合理關注作出回應。她認為政府當局作出的交通流量預測完全不切實際，並表示在未能為后海灣幹線提供較佳連接設施的情況下，委員及市民大眾(特別是屯門區的居民)將難以接受現時的建

議。儘管當局長遠而言將會建造十號幹線，但亦應集中研究后海灣幹線所帶來而切實存在的交通擠塞問題，並提出具體措施，把過境車輛經元朗公路導向三號幹線。譚耀宗議員亦強調，協調十號幹線各項相關工程計劃的規劃工作是重要的一環。何俊仁議員認為就十號幹線進行規劃時，應同時考慮新貨櫃港設施的所在位置。

#### 就深港西部通道進行規劃

政府當局

47. 劉江華議員認為，深港西部通道工程計劃是否值得進行，應從興建深港西部通道及后海灣幹線所帶來的經濟利益，包括可能帶來的交通分流影響來作出考慮。就此，他要求政府當局提供有關該通道在蛇口以後的內地連接道路基礎設施的資料。路政署主要工程管理處副處長回應時表示，深港西部通道路在內地的一段將與深圳西部連接起來。他答允於會後向委員提供補充資料。

(會後補註：政府當局提交的有關地圖已隨立法會CB(1)235/01-02(04)號文件送交委員。)

48. 劉議員進一步查詢有關“一地兩檢”的安排，運輸局副局長回應時表示，鑒於提供所需設施需要大量土地，粵港雙方均同意將兩地辦理出入境及海關手續的設施同設於深圳的原則。在實際情況下，香港及深圳有關當局的人員會在同一處所內分別進行過境檢查。保安局現正研究調派香港特別行政區政府人員到內地工作所涉及的有關法律問題等事宜。

政府當局

49. 何秀蘭議員明白到與內地維持更密切聯繫的重要性，但她強調當局就大型跨境基建工程進行規劃期間，實有必要保持高透明度及進行廣泛的諮詢。她認為運輸局應就即將進行的其他工程計劃向議員及公眾作出適當的知會，並同時提供相關的規劃參數及假設，包括入境及離境旅客數量的預測。

政府當局

50. 石禮謙議員提述現時對車輛使用過境通道作出的限制，並提出當局作出龐大投資以興建該等基礎設施所涉及的成本效益問題。運輸局副局長回應時表示，在興建主要基礎設施後，當局或許會有空間檢討過境管制的政策。因應石議員的要求，他答允提供補充資料，說明現時的過境交通許可證持有人數目，以及未來5年的許可證持有人數目預測。

環境方面的關注事項

51. 鄧兆棠議員關注到后海灣幹線對被劃為具特殊科學價值地點的白泥會造成何種環境及生態影響，並詢問政府曾否就建議路線諮詢環保團體，以免上水至落馬洲支線事件歷史重演。楊森議員對此亦同感關注，並告誡政府當局不可對此事掉以輕心。由於政府當局提交的文件缺乏此方面的資料，他要求當局就深港西部通道及后海灣幹線造成的生態及環境影響提供更詳細資料。

政府當局

52. 運輸局副局長察悉鄧議員及楊議員對環境問題的關注，並表示政府當局已諮詢主要的環保團體。它們的一般評估，是該等工程計劃所造成的環境影響是可以緩解的。當局會在環評過程中詳細研究環保團體所提出的關注事項。此外，他向委員匯報，路政署亦早已就該等工程計劃與漁護署及環保署展開討論。運輸局副局長特別提述有關在深圳方面進行工程所引致的環境影響的關注，並向委員保證，政府當局會在工程計劃進行期間與中方保持緊密聯繫。

53. 鄧兆棠議員亦指出，后海灣潮間帶淤泥灘一帶的蠔床亦會受到深港西部通道工程計劃的影響。他提到此等蠔田的擁有權誰屬仍有不明確之處，而元朗廈村鄉“鄧友恭堂”聲稱該等蠔田一直由他們擁有，並詢問當局在收地及賠償方面有何安排。路政署主要工程管理處副處長回應時答允與地政總署跟進此事，並於適當時向事務委員會作出匯報。

政府當局

推行工程計劃的時間表

54. 對於規模如此龐大的工程計劃竟可於2005年完成，陳偉業議員深表詫異，因為規模較小的擴闊東涌道工程計劃也只能於2006年完成。他認為推行此項工程計劃的時間安排極不公平，並強烈譴責運輸局歧視東涌的居民。

55. 運輸局首席助理局長(5)強調深港西部通道及后海灣幹線的重要性，並解釋跨界通道研究已就推行該等工程計劃提供所需的資料及數據。此外，政府當局會有關工程列為最優先處理項目而加快推行，而所提出的時間表是只有在初步及詳細設計工作同步進行的情況下才可做到。鑒於普遍需要加快工務工程的進度以製造更多就業機會，政府當局亦會檢討是否可以同樣方法加快進行其他工程計劃。

56. 按照政府當局所訂時間表，當局將於2001年11月14日就深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計工程，向工務小組委員會提出撥款申請。關於此事，楊森議員及何俊仁議員均表示，屬民主黨的議員對此項目有極大保留。政府當局向工務小組委員會提交有關項目的申請前，必須解決委員在是次會議席上提出的關注事項。就此，鄭家富議員詢問政府當局會否考慮押後提出該撥款申請，以便事務委員會於2001年11月23日會議上進一步討論此事。

57. 運輸局副局長同意考慮鄭議員的建議，並表示政府當局向工務小組委員會提出撥款申請前，會就委員提出的關注事項作出書面回應。運輸局首席助理局長(5)補充時表示，基於選址方面的限制，改變深港西部通道及后海灣幹線的路線的空間確實不大。此外，深圳方面已決定以東角頭為深港西部通道在深圳的起點，而跨界通道研究則已確定鰲磡石是該通道在香港的最適當落點。粵港雙方已通過上述選址。

(會後補註：政府當局其後告知事務委員會，當局將押後提出有關的撥款建議。)

政府當局

58. 主席認為政府當局應就該等工程計劃採取其他路線的可行性，作出更加詳細的解釋。楊森議員對於政府當局與事務委員會進行討論及作出諮詢前，已就若干重要事項與內地有關當局達成協議表示震驚，並對於政府當局以這種自以為是的方式處理此等工程計劃極表懷疑。運輸局副局長回應時解釋，以鰲磡石作為高架橋落點一事，已在較早時就跨界通道研究進行的若干詳細研究中獲得確定。

政府當局

59. 主席在總結有關討論時請政府當局察悉委員就香港方面的輔助基建設施，以及推行工程計劃的時間表所提出的一般關注事項。在缺乏足夠支持數據的情況下，委員在現階段對有關工程計劃有極大保留。在此方面，她籲請政府當局向工務小組委員會提出撥款申請前，先行解決委員在是次會議席上提出的所有關注事項。

60. 鑒於有關工程計劃會帶來廣泛影響，委員同意事務委員會於2001年11月8日(星期四)上午8時30分舉行特別會議，聽取公眾有關十號幹線、深港西部通道及后海灣幹線的意見。



## VI. 七號幹線

(立法會CB(1)86/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及  
立法會CB(1)126/01-02(01)號文件 —— 香港仔街坊福利會有限公司提交的意見書)

61. 運輸局副局長闡述政府當局就七號幹線工程計劃未來路向提出的建議的重點，詳情載於立法會CB(1)86/01-02(03)號文件。他表示，經考慮委員在2001年7月13日會議上通過的議案，以及公眾在事務委員會2001年9月21日會議上表達的意見後，政府當局打算就堅尼地城至香港仔的整段七號幹線進行一項工程檢討。在此項檢討中，當局會研究各條連接堅尼地城至薄扶林及薄扶林至香港仔的可行路線。其次，當局會研究在此項工程計劃中，有多少路段可以隧道方式興建、所涉及的成本為何及將會造成何種環境影響。第三，當局會根據最新的人口預測及計劃在香港仔推行的促進旅遊措施，檢討交通流量的預測數字，以期修訂工程計劃的施工時間表，特別是薄扶林至香港仔段。工程檢討將於短期內展開，並會在2002年完成。

62. 委員察悉香港仔街坊福利會有限公司提交的意見書(立法會CB(1)126/01-02(01)號文件)，以及地球之友提交的意見書(在會議席上提交並於其後隨立法會CB(1)164/01-02(02)號文件送交委員)。

### 興建薄扶林至香港仔段

63. 儘管當局建議進行檢討，楊森議員擔憂政府當局最終或會以交通需求不足為理由，而押後或擱置推行七號幹線薄扶林至香港仔段的工程。鑒於委員及出席事務委員會過往舉行的會議的若干代表團體均強烈要求興建該路段，他要求政府當局承諾會連同堅尼地城至薄扶林的連接路，一併興建此段七號幹線。

64. 運輸局副局長回應時向委員保證，當局會在上述工程檢討中，研究薄扶林至香港仔段的可行路線及該路段連接現有道路網絡的技術可行性。然而，即使興建由堅尼地城直達香港仔的七號幹線，當局亦須考慮分階段進行建造工程，以便先行建成由堅尼地城至薄扶林的路段，因為交通流量預測顯示有較迫切需要在2010年之前建成此路段。

65. 何秀蘭議員表示事務委員會已通過議案，促請當局以隧道方式興建七號幹線。她要求政府當局就上述

政府當局 檢討向事務委員會作出匯報時，交代所需的額外成本、該隧道的收費策略為何及隧道擁有權誰屬。

在南區興建集體運輸系統

66. 楊森議員詢問政府當局對於在南區興建集體運輸系統的立場為何。運輸局副局長回應時表示，把金鐘、華富及鴨脷洲直接連接起來的南港島線，在《鐵路發展策略2000》中被認為屬較長遠的工程計劃。當局估計如港島南區載客範圍的人口在2016年達到規劃中的310 000人，南港島線的收入將足以支付其營運成本。為了使此鐵路線在財政上可行，上述載客範圍的人口將須增加170 000人，而該處的職位則須增加43 000個。當局雖會繼續研究推行南港島線計劃，以之作為較長遠的鐵路發展方案，但其優先處理次序會較《鐵路發展策略2000》建議的6項鐵路工程計劃為低。

67. 港島規劃專員表示，根據人口分布工作小組所作預測，南區於2010年的人口將約有260 000人。以鐵路發展規劃而言，上述人口散布於面積較廣泛區域是一項值得注意的事項。

68. 然而，楊森議員認為當局應因應在環保及促進旅遊業方面所帶來的裨益，對有關載客範圍人口的規劃標準作出適當的放寬。政府當局不應純粹從營運上是否可行的角度考慮有關事宜，而應採取開放的態度，研究以其他方案為南區發展一套適合的集體運輸系統，例如輕便鐵路或纜車。鑒於2010年的預測人口將達260 000人，加上可在沿線地區進行的住宅發展項目將足以支持在南區興建集體運輸系統，他籲請政府當局就興建集體運輸系統及以隧道方式興建七號幹線進行同步的規劃。石禮謙議員贊同其意見，並認為確有理由同時興建道路及鐵路基建設施，以增加在區內的進一步發展。在此方面，他要求政府當局提供資料，說明沿七號幹線興建鐵路線的載客範圍的人口規定及成本為何。

政府當局

69. 劉千石議員亦指出，南區主要人口集中地如華富及鴨脷洲的人口，已超出50 000人此項興建一個火車站所需的載客範圍人口規定。他強調及時提供運輸基建設施以滿足居民需求的重要性，並促請政府當局為南區發展集體運輸系統一事早作規劃。

70. 何秀蘭議員憶述在事務委員會2001年9月21日會議上，出席會議的代表團體曾就鐵路方案提出各種意見。她對於政府當局並未就此作出回應感到不滿。關於政府當局提交的文件第8段，她要求當局闡釋為南區興建

鐵路線所需的額外人口的計算方法。

71. 運輸局副局長回應時表示，政府當局知悉區內居民的交通需求。他重申政府的政策目標是採用鐵路作為主要的交通模式，並強調七號幹線及南港島線的發展並非互相排斥。即使興建南港島線，亦無法大幅紓解薄扶林道路使用率預計會有所增加的問題。關於主席提出的查詢，運輸局副局長證實當局亦會在檢討中研究興建南港島線的需要及時間。然而，鑒於南區的人口分散及低密度發展，從運輸角度而言並無強而有力的理據支持當局沿七號幹線興建鐵路線。由於區內地形險峻，連接金鐘、華富及鴨脷洲的鐵路線將須以隧道方式興建，因此在成本效益方面，採用重型鐵路系統或輕鐵或纜車的分別不會太大。運輸局首席助理局長(5)回應何秀蘭議員提出的問題時澄清，資料文件所載的計算方法是針對鐵路線載客範圍的人口而言，而並非指南區人口的總數。

72. 主席請政府當局察悉委員一再提出，要及早以隧道方式興建七號幹線，以及在南區興建集體運輸系統的要求。她亦建議政府當局與兩間鐵路公司商討有關事宜。

## **VII. 其他事項**

73. 議事完畢，會議於下午12時15分結束。

立法會秘書處  
2001年11月21日