

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1726/01-02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 特別會議紀要

日 期：2002年1月17日(星期四)
時 間：下午4時30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)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, 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：李家祥議員, JP
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員
劉慧卿議員, JP

缺席委員：朱幼麟議員, JP
周梁淑怡議員, JP
劉千石議員, JP
鄧兆棠議員, JP
黃成智議員

出席公職人員：運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局副局長
鄧國威先生

運輸局首席助理局長
林雪麗女士

路政署

主要工程管理處處長
劉譽德先生

主要工程管理處副處長(1)
羅秉廉先生

主要工程管理處副處長(3)
伍國基先生

總工程師／主要工程
麥惠培先生

運輸署

運輸署副署長(策劃及技術服務)
黎福根先生

運輸署助理署長(策劃)
高朗勤先生

總工程師／主要公路發展
蘇欽達先生

應邀出席者：離島區議會

議員
容詠嫦女士

廈村鄉鄉事委員會

主席
鄧致祥先生

副主席
鄧坤盛先生

屯門鄉事委員會

屯門鄉事委員會執行委員
蔡華堂先生

屯門掃管笏村村代表
李庭華先生

香港顧問工程師協會

理事
李建華先生

香港工程師學會

執行委員會委員
歐陽國盛先生

香港運輸物流學會

議會幹事
梁剛銳先生

議會幹事
侯道光博士

屯門掃管笏老青山村居民聯會

秘書
梁國球先生

會員
彭永明先生

港口及航運局

主席
胡應湘爵士

胡應湘爵士助理
梁國基先生

三號幹事(郊野公園段)有限公司

總經理
陸錦漢先生

施偉拔有限公司技術總監
侯艾運先生

反對小欖工程(十號幹線)關注小組

代表
吳桂華先生

代表
陳蘊輝女士

香港物資流通協會

副會長
黃輔華先生

幹事
簡偉傑先生

個別人士

規劃顧問
余立基先生

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. 深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線

- (立法會CB(1)821/01-02(01)號文件 —— 屯門鄉事委員會提交的另一份意見書；
- 立法會CB(1)821/01-02(02)號文件 —— 屯門掃管笏老青山村居民聯會提交的另一份意見書；
- 立法會CB(1)821/01-02(03)號文件 —— 港口及航運局主席胡應湘爵士提交的另一份意見書；
- 立法會CB(1)821/01-02(04)號文件 —— 三號幹線(郊野公園段)有限公司提交的另一份意見書；

- 立法會CB(1)821/01-02(05)號文件 —— 立法會秘書處所擬備有關深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線的意見摘要；
- 立法會CB(1)821/01-02(06)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
- 立法會CB(1)837/01-02(01)號文件 —— 香港運輸物流學會提交的另一份意見書)

主席扼要重述事務委員會最近就上述3項工程計劃進行多次討論的內容。自2001年10月，事務委員會曾先後舉行了5次會議以討論該等工程計劃。事務委員會曾接獲22份意見書，並與19個團體代表／個別人士會晤。出席是次會議的團體代表／個別人士有13個，其中5個更進一步向事務委員會提交意見書，供委員參閱。她亦請委員注意由香港道路協會有限公司提交的意見書(於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)851/01-02(02)號文件送交委員)。政府當局亦已於2002年1月11日會議後就十號幹線工程計劃提供更多資料，有關文件載於立法會CB(1)821/01-02(06)號文件。當局亦已就代表團體進一步提交的意見書擬備書面回應，該文件已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)851/01-02(01)號文件送交委員。

團體代表提出的意見

港口及航運局的胡應湘爵士

[立法會CB(1)821/01-02(03)號文件]

2. 港口及航運局主席胡應湘爵士表示，在2002年1月11日會議後，他曾進一步向事務委員會提供資料，表達其反對推行十號幹線工程計劃的建議。他特別闡述其意見書(立法會CB(1)821/01-02(03)號文件)所載重點如下：

- (a) 以第三次整體運輸研究的高需求情況作為加快推行十號幹線工程計劃的理據，並非恰當。事實上，政府當局所作的交通流量預測與實際情況有極大差別。根據第三次整體運輸研究，三號幹線於2001年的交通流量預測為約80 000架次車輛，但該幹線於2000年的實際交通流量僅為約44 000架次車輛。政府當局就三號幹線提出的行車量／容車量比例為0.8，但該數字並非

每年平均數字。三號幹線實際上仍有極大的剩餘容車量。

- (b) 根據歷年趨勢，每日的跨境交通流量預測實屬偏高。
- (c) 收費水平是收費道路能否取得經濟效益及達致交通分流目的的重要考慮因素。

3. 胡應湘爵士對於政府當局就建議中的屯門東繞道及連接赤鱸角的屯門隧道(下稱“屯門隧道”)在工程上提出的若干關注事項，表達了以下意見：

- (a) 擬議屯門隧道的高架橋部分將完全建於航道範圍以外的區域，因此不會構成任何撞船危險。
- (b) 政府當局沒有理由對他提出的建議採用較嚴格的標準。根據《運輸策劃及設計手冊》，行車隧道的縱向坡道可維持在4%至8%的水平。然而，政府當局卻就擬議的屯門隧道採用了3%的較嚴格標準。
- (c) 根據政府的《主要交通運輸統計資料，2001年4月》所載的估算，興建長8.8公里的海底隧道的預計成本為163億元。可是，政府當局最近就屯門隧道作出的成本預測已修訂為206億元。

三號幹線(郊野公園段)有限公司
[立法會CB(1)821/01-02(04)號文件]

4. 三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)代表陸錦漢先生表示，該公司強烈反對加快推行十號幹線工程計劃的建議。此舉會對該公司造成無法彌補的損害，而且亦不符合香港的利益。該公司支持當局興建深港西部通道，但卻認為當局應建造多一條連接路，亦即經元朗公路將深港西部通道與三號幹線連接起來的西部高速公路，藉以充分利用現有的道路資源。此舉亦有助紓緩前海灣幹線建成後而十號幹線工程完工前的交通流量。鑒於本港的經濟情況、日後的貨櫃港所在位置、西鐵對交通流量造成的影響，以及胡應湘爵士提出的替代基建方案的可行性，均存在各種不明朗因素，該公司認為政府當局應對十號幹線工程計劃進行全面的檢討，包括興建該幹線的需要、時間安排及定線。陸先生的發言稿已隨立法會CB(1)821/01-02(04)號文件送交委員。

屯門鄉事委員會

[立法會CB(1)821/01-02(01)號文件]

5. 屯門掃管笏村村代表李庭華先生對十號幹線南段的擬議掃管笏連接路將穿越掃管笏村一事深表關注，因為該項工程會造成嚴重的民生問題、影響風水，以及對環境造成影響。因此，他建議以興建隧道取代有關的高架路段。

反對小欖工程(十號幹線)關注小組

6. 反對小欖工程(十號幹線)關注小組代表吳桂華先生對興建十號幹線的需要及其定線提出質疑。鑒於日後加建港口設施的位置尚未確定，政府當局應就后海灣幹線及十號幹線工程的推行計劃進行全面檢討，以免浪費公帑。

7. 反對小欖工程(十號幹線)關注小組代表陳蘊輝女士亦就建議推行十號幹線工程計劃的理據提出質疑。她表示，十號幹線的整體規劃在過去一年出現重大變化。香港至大嶼山段已從原來計劃中刪除、某些連接路的定線已作出修改，當局並建議興建另一條由深港西部通道／后海灣幹線往東行的通道。基於上述種種改變，十號幹線整個規劃概念已偏離原來的規劃意向。對於政府當局並沒有聽取胡應湘爵士及王于漸教授提出的建議，她亦感到遺憾。在本港港口設施未來發展尚未有定案的情況下，興建十號幹線的需要亦未能確立。

廈村鄉鄉事委員會

8. 廈村鄉鄉事委員主席兼元郎區議會議員鄧致祥先生表示，當局應興建一條由鰲磡石經天水圍直接通往三號幹線的連接道路，以應付深港西部通道所帶來的額外交通流量。他籲請政府當局在跟進該等工程計劃的詳細設計時，同時考慮區內居民的意見。

屯門鄉事委員會

9. 屯門鄉事委員會代表蔡華堂先生認為，政府當局應因應最新的交通流量預測資料、全港的策略性發展及確保善用公帑的需要，檢討十號幹線的推行計劃。然而，他支持當局及早推行深港西部通道工程計劃。鑒於現時訂有配額制度，他不認為跨境交通量會出現極速增長。

與團體代表會晤

10. 何鍾泰議員就胡應湘爵士建議興建的屯門隧道能否有助紓緩屯門公路及新界西北部其他地區的交通擠塞情況，以及駕車人士會否利用該隧道前往市區，徵詢各團體代表的意見。

11. 香港顧問工程師協會理事李建華先生表示，屯門公路介乎屯門市中心與深井之間的路段已嚴重擠塞。十號幹線可提供更快捷及安全的替代路線，因而有助紓緩屯門公路的擠塞情況。然而，擬議的屯門隧道並不能發揮此功能。擬議的屯門東繞道同樣無助於紓緩屯門公路及其四周接駁道路的擠塞情況。該協會認為應在切實可行情況下盡快推行十號幹線工程計劃，以縮短深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線在完工日期上的差距。如政府在三號幹線的行車量達到飽和時才着手進行十號幹線工程計劃，便是不負責任的做法。

12. 胡應湘爵士表示，作為其整體建議的其中一環，是政府當局應購買三號幹線的道路容車量，以達到交通分流的目的及紓緩屯門公路的擠塞情況。興建繞道已被廣泛接納為紓緩擠塞情況的方法之一。擬議的屯門東繞道是一項具成本效益的方案。

13. 離島區議會議員容詠嫦女士表示，為大嶼山及機場興建另一條對外連接路，實屬至為重要。為確保公帑運用得宜，她贊同胡應湘爵士的意見，認為當局應考慮最新的交通流量預測及港口相關設施的未來規劃，就有關事宜進行全面檢討。

興建十號幹線的需要及時間安排

14. 何俊仁議員表示，為應付后海灣幹線所帶來的交通需求，他認為有需要按建議展開十號幹線工程計劃。他雖然支持當局採取措施以找出提高三號幹線使用率的方法，但這並不等於十號幹線無需興建。

15. 然而，李家祥議員表示，鑒於十號幹線的建造成本高達220億元，加上現時出現財政預算赤字，當局必須審慎研究十號幹線工程計劃的成本效益。在此方面，考慮到西鐵啟用可能會對十號幹線工程經濟效益所帶來的影響，當局必須確定該幹線的預計車輛組合及使用率。

16. 運輸局局長答稱，深港西部通道及十號幹線預計可為香港帶來龐大經濟效益。在2000至2020年的20年規劃期內，深港西部通道及十號幹線分別可帶來淨值1,750億元及1,200億元的利益。目前，使用現有3條邊界通道的車輛大部分為貨車。他答允提供更多有關十號幹線、三號幹線及屯門公路車輛組合的資料。

政府當局

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)890/01-02(03)號文件送交委員。)

17. 石禮謙議員雖然支持興建深港西部通道及后海灣幹線，但卻對建議加快推行十號幹線工程的計劃提出質疑。他認為政府當局須因應最新的經濟情況、土地發展及交通流量預測，就此計劃進行全面檢討。他注意到三號幹線及屯門公路的總容車量為250 000架次車輛，而每日的交通流量則約為140 000架次車輛。因此，現時並無迫切需要推行十號幹線工程計劃。加快推行該計劃的建議不僅會對三號幹線公司造成影響，更會影響政府在吸引及保留投資的公信力。

18. 運輸局局長答稱，政府當局並無作出任何違反合約精神的事情。事實上，當局一直嘗試找出可協助三號幹線公司的方法。在規劃運輸基礎設施時，政府當局須考慮個別道路的繁忙時間交通流量，而非着眼於道路的每日總容車量。如因為三號幹線目前出現剩餘容車量，便假設當局無需為十號幹線作出規劃，便是錯誤的想法。隨着跨境交通的迅速發展，興建此幹線的需要亦日見迫切。此連接路可為前往大嶼山及機場提供另一條方便的通道、應付跨境活動所帶來的預計交通需求，以及為駛離后海灣幹線的車輛提供一條更直接而方便的路線，前往葵涌貨櫃港及市區。

19. 石議員對政府當局所作答覆不感信服。鑒於現時出現財政預算赤字，加上在2006年，駛離深港西部通道的車輛數目只有約28 000架次，他認為在現階段花費鉅額金錢興建十號幹線並不符合成本效益，因為車輛實際上可以分流至有龐大剩餘容車量的三號幹線。

20. 運輸局局長表示，深港西部通道在2006、2011及2016年的預計每日平均雙程交通需求，分別為28 400、46 100及80 000架次車輛。在興建更多基礎設施後，政府當局會較有能力應付現時受到壓抑的跨境交通需求。

由深港西部通道／后海灣幹線往東行的通道

21. 鑒於深港西部通道與十號幹線的完工日期出現差距，加上十號幹線的完工日期可能會因為不可預見的情況而出現延誤，劉江華議員認為最重要的是及時建成另一條由后海灣幹線通往現有道路網絡(包括三號幹線)的東行連接路。關於政府當局在文件中提述由深港西部通道／后海灣幹線往東行的擬議通道，他詢問其規劃及實施時間表為何。

22. 運輸局局長表示，過往曾有建議提出應建造另一條更直接的通道，把后海灣幹線和東面的現有道路網絡(包括三號幹線)連接起來。為方便駕車人士在抵達鰲磡石的着陸點後向東行，政府當局會在詳細設計工作的範圍內，加入另一條把深港西部通道／后海灣幹線與東面現有道路系統連接起來的通道。政府當局已初步研究各方面就此通道的可行路線所提出的下述3項建議：

- (a) 天水圍北部；
- (b) 天水圍西部；及
- (c) 洪水橋。

23. 在此方面，路政署主要工程管理處處長表示，經天水圍北部的路線可能會影響后海灣沿岸一帶，加上該路線接近天水圍、米埔和錦田的濕地，故亦有可能引起環境方面的關注問題。至於經天水圍西部的路線，則可能會影響后海灣沿岸一帶，而且需要進行擴闊現有道路和交匯處的工程，或會對區內道路網絡、土地及環境造成不良影響。經洪水橋的路線則會破壞擬議洪水橋新發展區的“綠色市鎮”概念。政府當局會在進行深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計工作時，進一步研究各個定線方案，以期訂定一條可行的路線。

24. 劉江華議員察悉政府當局在其答覆中表示，在2010至11年度之前將無需要興建十號幹線北段。他詢問政府當局會否檢討推行十號幹線北段工程的時間安排，並將建議中由深港西部通道／后海灣幹線往東行的通道的建造工程，與深港西部通道／后海灣幹線工程同步進行。

25. 運輸局局長答稱，當局會在后海灣幹線工程計劃中一併研究興建擬議東行連接路的計劃，而該連接路的建造工程亦會與后海灣幹線工程同步進行。儘管如此，他重申當局有需要興建十號幹線。鑒於十號幹線是

一條策略性公路，可發揮廣泛的功能，政府當局認為應在現階段着手進行該工程計劃的詳細設計工作。待詳細設計工作完成後，政府當局會考慮最新的交通流量預測及經濟情況，對該工程計劃的實施時間表作出檢討，然後才就實際建造工程向立法會提出撥款申請。

26. 陳偉業議員察悉政府當局會就由后海灣幹線往東行的連接路申請額外撥款，以便進行設計及土地勘測工作，但卻未有就此條連接路提供任何實質資料，包括其可行性、路線及標準。他認為此做法已偏離一貫在確立道路工程計劃的可行性及初步路線後，才就其詳細設計提出撥款申請的做法。如政府當局認為有充分理由修改工程計劃的擬議範圍，便應就有關計劃進行全面檢討，並考慮重新研究深港西部通道着陸點及相關輔助基礎設施的需要，以及發展物流業的需要。

27. 運輸局局長澄清，當局是因應部分議員及團體代表的要求，而建造由后海灣幹線通往元朗公路的東行連接路。此連接路有助提供更直接的通道，以便將駛離深港西部通道的車輛分流至新界東部。他強調，興建十號幹線的需要是毋庸置疑的。政府當局並非建議興建由深港西部通道／后海灣幹線往東行的通道，以取代其建議興建的后海灣幹線及十號幹線。

有關興建隧道及隧道營運的政策

28. 鄭家富議員認為，為了達到交通分流的目的，政府當局應檢討其興建隧道及隧道營運的政策。鑒於王于漸教授提出動用公帑以“資助”三號幹線部分使用者的建議，可帶來重大的社會及經濟效益，政府當局不應視之為一種資助。他籲請政府當局檢討相關政策。在此方面，民主黨曾建議政府當局考慮設立隧道及橋樑管理局，以接管所有由私營公司擁有的橋樑及隧道的擁有權，並為所有互相競爭的收費設施訂定較為適合的收費策略，以便更適當平衡各收費及不收費道路／隧道／橋樑之間的需求及容車量。

29. 運輸局局長答稱，政府當局現正詳細研究該項建議。

30. 運輸局局長回應胡應湘爵士及何俊仁議員提出的疑問時澄清，十號幹線將屬收費道路。經北大嶼山公路前往大嶼山，無論是取道青龍大橋還是青嶼幹線，其收費均屬一樣。

交通流量預測

31. 施偉拔有限公司技術總監侯艾運先生質疑政府在其分析中，使用每小時每一行車線1 800架次小客車單位的容車量，作為釐定行車量／容車量比例的準則。該公司在其分析中採用了每小時每一行車線2 300架次小客車單位的容車量。此數值是普遍採用作為公路行車線的典型飽和流量，並與全球不少城市的繁忙時間交通流量一致。鑒於在1997年作出的2001年交通流量預測出現不設實際地偏高的情況，而且就2011年交通流量預測所輸入的預測數值似乎過於樂觀，暫時押後作出投資決定，以便待至有明確跡象顯示人口及經濟增長已自現時長期不景氣的情況中大幅反彈時才再作決定，似乎是審慎的做法。

32. 劉炳章議員提述由政府當局及三號幹線公司提交的兩套不同交通流量預測資料，並表示委員難以判斷哪一套交通流量預測數據屬可靠資料。另一方面，以十號幹線所帶來的額外交通流量而言，他亦懷疑汀九橋是否有足夠容車量可應付預期的交通需求增長。

33. 運輸署副署長(策劃及技術服務)解釋，汀九橋是一條兩旁均建有路肩的雙程三線分隔車路的公路。當局可安排把路肩改成為另一條行車線，使每一方向的容車量增加每小時1 800架次小客車單位。在作出此項改善工程後，預計十號幹線在2011年的早上繁忙時間行車量／容車量比例為0.93。運輸局局長補充，施偉拔有限公司是為政府進行第三次整體運輸研究的顧問。政府當局已根據該公司在第三次整體運輸研究顧問報告中提出的建議，推行主要道路項目檢討的機制。因此，政府當局在較近期擬備的預測資料均以最新的實際規劃參數作為基準，而該等參數已同時顧及過去數年發生的轉變所帶來的現有及預期影響。

34. 三號幹線公司代表陸錦漢先生表示，該公司曾一再要求政府當局提供有關的規劃參數以作核證，但政府當局一直沒有回應。陸先生亦對建議將汀九橋的路肩改為行車線以增加其容車量的成效表示懷疑，因為當局有需要暫時封閉行車線以便進行維修工程。除汀九橋外，他亦擔憂青衣西北交匯處會出現交通擠塞情況。

35. 運輸署總工程師／主要公路發展答稱，包括深井隧道的十號幹線南段不僅會將車輛引領至汀九橋，還會令交通流向青龍大橋及屯門公路。由現時至2016年間，當局會進行一連串改善工程，例如九號幹線的擬議建造工程及西鐵通車。因此，汀九橋在2016年之前的預

計行車量／容車量比例會維持在1.0左右。關於青衣西北交匯處的交通情況，當局會在九號幹線工程計劃中實施所需的改善措施。

36. 施偉拔有限公司代表侯艾運先生表示，第三次整體運輸研究所用的模型並非為工程計劃而設的特定運輸模型，因此不宜應用在此項工程計劃中。該公司最近曾根據特別設計的模型，對新界西北部的未來交通需求作出分析。分析結果顯示，三號幹線(郊野公園段)的交通流量在2015年之前將不會達到其實際容車量。西鐵通車將有助紓緩交通需求的增長情況。基於過境管制站所存在的限制，繁忙時間交通流量的增長速度亦會較每日總行車量的增長速度緩慢。

37. 運輸署副署長(策劃及技術服務)表示，政府當局事實上已委聘顧問就十號幹線北段進行交通影響評估，以評定該工程計劃對交通造成的影響。顧問公司並特別為有關工程設計了運輸模型，以作評估。此外，該模型經與實際交通情況進行準確程度測定，所得結果十分脛合。

38. 委員要求當局就十號幹線收費高於三號幹線及高增長交通流量進行方案測試，以說明在該等情況下對屯門公路所造成的影響。運輸局局長答允於會後就此提供更多資料。政府當局亦會就施偉拔有限公司提出的技術問題提供更多資料。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)890/01-02(03)號文件送交委員。)

撥款申請

39. 鑒於並無即時需要着手進行十號幹線北段工程計劃，加上公眾對建議推行十號幹線工程計劃意見不一，劉慧卿議員表示政府當局應考慮押後就十號幹線計劃提出撥款申請，並進一步研究各團體代表所提出的意見，然後才就日後的工作作出決定。

40. 運輸局局長答稱，出現爭議的主要事項是推行十號幹線北段工程的時間安排。政府當局計劃於2002年1月30日就十號幹線北段的詳細設計，以及押後提出的深港西部通道／后海灣幹線的詳細設計，一併向工務小組委員會提出撥款申請。為了預留彈性，以便在2007-08年度至2010-11年度之間建成十號幹線北段，政府當局建議展開十號幹線北段的詳細設計。有關研究需時約18至24個月完成。待政府當局申請撥款進行建造工程時，會提

交確實的建造工程時間表。至於收費方面，當局向事務委員會提交的預測資料，是根據十號幹線收費水平相等於三號幹線收費而作出的。根據有關的預測，屯門公路在2011年的早上繁忙時間行車量／容車量比例將為1.01，其擠塞情況仍處於可控制的水平。如政府當局收取較低費用，屯門公路的情況自然會有所改善。

41. 劉慧卿議員對政府當局所作答覆仍不感信服。她表示，十號幹線北段連同深港西部通道及后海灣幹線的詳細設計工作的預計成本約為2億8,600萬元。如日後的土地用途規劃出現任何改變，為上述目的而支付的款項將告白費。

42. 運輸局局長答稱，3條現有車輛過境通道的交通流量已接近飽和，故有急切需要消除此等可能會妨礙貿易發展及影響交通的障礙。進一步延誤有關工程將對香港不利。至於興建十號幹線北段，只不過是時間安排及優先次序的問題。因此，用於進行十號幹線詳細設計的金錢將不會白費。關於胡應湘爵士就連接屯門與赤鱸角而提出的建議，政府當局事實上已訂有類似的長遠計劃，以便興建由屯門直接前往赤鱸角的連接路。當局就此條連接路進行規劃時，會同時考慮大嶼山物流業的進一步發展、可能興建第五條前往珠江三角洲西岸一帶的陸上通道，以及新貨櫃港的日後選址。然而，此計劃並不排除興建十號幹線的需要，因該幹線將發揮不同的功能。

43. 基於時間所限，委員決定於2002年1月23日上午8時召開另一次會議，繼續就有關工程計劃與政府當局／團體代表進行討論。

II. 其他事項

44. 議事完畢，會議於下午6時40分結束。

立法會秘書處
2002年5月22日