立法會
Legislative Council

立法會CB(1)772/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　　：2002年12月20日(星期五)
時　間　　：上午10時30分
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)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS,JP
黃宏發議員, 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
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員　：朱幼麟議員, JP
陳國強議員
劉千石議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(T)2
何健華先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(T)1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(T)5
王瑤琪女士

運輸署

總工程師／新界東
鄭鴻亮先生

拓展署

新界東拓展處處長
蔡新榮先生

新界東拓展處副處長
嘉廉明先生

新界東拓展處高級工程師／沙田(2)
丁紀良先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(T)1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(T)5
王瑤琪女士

運輸署

總工程師／新界西
李欣明先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

主要工程管理處副處長(3)
伍國基先生

參與議程第VII項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局常任秘書長
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(T)1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(T)5
王瑤琪女士

運輸署

總工程師／運輸策劃
杜錦標先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

主要工程管理處副處長(3)
伍國基先生

地政總署

地政總署助理署長
白潤林先生

應邀出席者： **參與議程第IV項的討論**

九廣鐵路公司

主席
田北辰先生

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

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)462/02-03號文件 —— 2002年10月17日會議的紀要)

2002年10月17日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)353/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關地鐵將軍澳線列車車廂內行車噪音過高的資料文件；

立法會CB(1)372/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關使用屯門碼頭以營辦跨境客運渡輪服務的建議的資料文件；

立法會CB(1)517/02-03(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會就公共小巴的營運提交的意見書；及

立法會CB(1)517/02-03(02)號文件 —— 政府當局就香港公共小巴車主司機協進總會所提交有關公共小巴的營運的意見書作出回覆的文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2003年1月24日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)527/02-03(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)527/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員參閱事務委員會的待議事項一覽表及跟進行動一覽表(分別載於立法會CB(2)527/02-03(01)及(02)號文件)，並同意暫時不訂定2003年1月24日例會的討論事項，以待事務委員會在較後時間決定會否就行政長官在其施政報告內所公布和交通事務有關的措施，聽取環境運輸及工務局局長的簡報。

4. 主席提醒委員，事務委員會分別會在2003年1月6日及1月14日舉行特別會議，討論和落馬洲過境通道實施24小時運作有關的交通安排，以及擴闊吐露港公路及裝設相關隔音屏障的事宜。此外，事務委員會將於2003年1月23日與環境事務委員會舉行另一次聯席會議，繼續與政府當局討論緩減交通噪音的措施。

(*會後補註*：事務委員會訂於2003年1月6日舉行的特別會議其後已告取消，並改為與保安事務委員會舉行聯席會議，討論"在落馬洲－皇崗檢查站實施24小時過境措施的事宜"。原擬於2003年1月14日特別會議席上討論的"擴闊吐露港公路及裝設相關隔音屏障的事宜"，改於2003年1月24日例會上進行討論。事務委員會另外訂於2003年1月14日與保安事務委員會舉行聯席會議，討論"在落馬洲管制站實施24小時旅客過境措施"的議項。)

5. 主席回應譚耀宗議員時表示，於2002年12月18日發生的輕鐵列車出軌事件，屬鐵路事宜小組委員會職權範圍內的事宜。委員可於下午舉行的小組委員會會議上，決定如何跟進九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)就該宗事故進行的調查。

IV. 委任九廣鐵路公司管理局成員

(立法會CB(1)351/02-03(01)號文件 —— 政府當局就委任九廣鐵路公司管理局成員提交的另一份文件；及

立法會CB(1)247/02-03(01)號文件 —— 政府當局就委任九廣鐵路公司管理局成員提交的資料文件)

6. 主席歡迎政府當局及九鐵公司的代表出席是次會議。政府當局已就此事提交兩份資料文件，分別載於立法會CB(1)247/02-03(01)及CB(1)351/02-03(01)號文件。

有關委任管理局成員的考慮因素

7. 劉江華議員提述立法會CB(1)247/02-03(01)號文件所載，當局就九鐵公司管理局所委任的成員，並對政府當局未有履行其在《2001年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》委員會進行商議的過程中作出的承諾表示遺憾。當局曾承諾檢討九鐵公司管理局的成員數目及組合，並考慮委任來自環保及基層團體的個別人士和立法會議員加入管理局，令管理局在決策時可充分考慮社會人士的意見及期望。為此，劉議員堅持政府日後在考慮委任任何人士加入九鐵公司管理局時，必須考慮上述建議。

8. 鄭家富議員批評政府當局在委任管理局成員時，未能在公眾利益與九鐵公司的商業營運之間取得公正合理的平衡，因為新的成員組合較以往更側重商業利益。他提述管理局內欠缺來自基層團體、學術界或交通專業的代表，因此，他認為政府當局忽視了九鐵公司作為公共交通服務機構的重要角色，情況殊不理想。他擔心新的管理局成員組合會令九鐵公司演變成獨立王國，並漠視公眾對調低票價的強烈訴求。對於政府當局沒有藉此機會就管理局引入較均衡的成員組合以解決上述問題，他表示極度失望。

9. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，在考慮委任管理局的成員時，政府當局已仔細考慮法案委員會委員所提出的意見。政府當局同意九鐵公司管理局必須擁有均衡及恰當的成員組合，方能有效履行其職能。為達到此目的，政府當局已考慮各候選人的個人專長、領導才能、專業知識、經驗、誠信及對公共服務的承擔等有關因素，審慎評估他們是否合適人選。經考慮此等因素後，行政長官決定委任4名新成員及再度委任兩名現任成員加入九鐵公司管理局。此等人士均具備銀行、會計、法律專業、工商管理、物業發展及大型發展工程項目等範疇的所需知識及經驗，而上述種種皆為配合管理局職能上需要的不可或缺的要素。

10. 環境運輸及工務局常任秘書長就部分新成員可能出現利益衝突的關注作出回應時表示，在考慮作出委任時，誠信及對公共服務的承擔是兩項相當重要的因素。此外，《九廣鐵路公司條例》(第372章)亦訂有具體條文，規定管理局成員須就管理局考慮的任何事宜披露其利益。

11. 環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，九鐵公司能否順利運作，實有賴管理局及其轄下委員會和高層管理人員的通力合作。政府當局作為規管者，會確保九鐵公司提供高效率及安全的服務，以滿足市民的交通需求及期望。她亦向委員保證，由於環境運輸及工務局局長和財經事務及庫務局局長均為管理局的成員，他們在較廣泛的公眾利益與九鐵公司的商業營運之間，將作出審慎而平衡各方的考慮。

12. 然而，陳偉業議員擔心該兩位局長亦須考慮政府的利益，因而在管理局內未必一定能夠代表公眾利益發言。由於絕大部分成員均具有深厚的商界背景及聯繫，管理局內將沒有充分代表基層權益的成員。他認為只有檢討管理局的成員組合，吸納來自社會不同界別的代表，才可保障公眾利益。

13. 主席詢問，政府當局會否因應研究之中九鐵公司與地鐵有限公司合併建議的結果，對管理局的成員數目及組合作出任何更改。環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，倘政府當局決定將兩間公司合併，將有空間就此作進一步的檢討。

管理局轄下委員會所提供的支援

14. 九鐵公司主席田北辰先生表示，雖然九鐵公司管理局的成員是由行政長官委任，但他作為公司主席，

對於管理局能否有效履行其職能亦同樣關注。由於管理局整體上需要考慮的九鐵公司事務既繁多又複雜，因而有需要研究方便管理局處理其工作的方法。現時，管理局轄下設有5個委員會，它們分別是物業委員會、薪酬及服務條件委員會、基建工程委員會、財務委員會及審計委員會。在管理局轉授的權限之下，此等委員會可就公司管理層提出的事項及所建議的不同處理方法進行更深入的研究，從而找出適當的解決方法，並向管理局提出建議以供審批。管理局於是可以集中處理各委員會匯報的重要事宜。

15. 九鐵公司主席明白到在處理公司的事務時，有必要考慮環保及基層團體的意見，但他表示管理局未必是充分發揮該等人士的專長及意見的適當地方，因為管理局處理的主要事務與財務、基建工程、物業發展等有關。由於各委員會有較大程度的參與，他表示九鐵公司現正計劃委任並非該公司成員的個別人士加入該等委員會。在網羅來自社會不同階層和背景的成員後，管理局將可在決策過程中考慮委員會成員提出的意見，以收集思廣益之效。舉例而言，九鐵公司現正考慮委任來自環保團體或具備大型工程項目知識及經驗的專家加入基建工程委員會。在落實有關的詳情後，可望於2003年1月就上述委任事宜作出決定。

16. 九鐵公司主席進一步表示，九鐵公司亦正計劃在管理局之下設立新的公眾諮詢小組，以便就有關服務表現及安全、鐵路／物業發展與地區上土地用途規劃的融合、建設車站及提供接駁服務的各項事宜，以及乘客關注的其他事項如票價問題，聽取公眾的意見、建議及回應。九鐵公司預期該小組將由一名管理局成員擔任主席，並每季舉行會議。九鐵公司打算就九鐵的鐵路和巴士網絡所覆蓋的10個地區，邀請當區區議會的交通及運輸委員會主席加入公眾諮詢小組。由於九鐵公司行政總裁及其高層管理人員亦會出席該小組的會議，因此，九鐵公司將可聽取社會各界的意見及建議。此外，他作為九鐵公司的主席，亦會確保該小組就重要事宜提出的意見，會適當地向管理局反映，以供參考／研究。

17. 劉江華議員歡迎上述建議，並認為為了讓該小組有效地履行職能，必須讓其充分取覽公司的業務及財務資料。此外，九鐵公司亦應考慮邀請基層團體的代表及立法會議員，加入公眾諮詢小組及管理局轄下其他委員會。九鐵公司主席察悉劉議員的意見，並表示九鐵公司會考慮委任具備合適專業背景的個別人士加入管理局轄下各委員會。

18. 劉炳章議員對九鐵公司委任外界成員加入管理局轄下各委員會亦表歡迎，並建議九鐵公司可考慮委任專業測量師加入有關的委員會，以便管理局可以聽取他們就九鐵公司建造工程在成本控制方面提出的獨立意見。九鐵公司主席回應時表示，九鐵公司一向歡迎各界就此提出任何意見。

19. 鄭家富議員重申，他對政府當局未有認真檢討管理局成員數目及組合一事感到失望，並認為九鐵公司的運作規模龐大，因此，對於政府當局解釋目前的管理局成員數目已相當多，足以履行其職能，他並不感到信服。他強烈認為管理局既為九鐵公司的管治當局，並有權就重大事宜如票價水平作出最後決定，其中必須包含能真正反映及代表公眾意見的成員。他關注到委任外界成員加入各委員會的安排僅屬門面工夫，並無任何實際效用。

20. 九鐵公司主席回應時表示，他並不認同管理局轄下各委員會並無實權。他闡述管理局與轄下委員會之間的職責分工，以及管理局轉授權限予各委員會的安排，並向委員保證所有向管理局提出的建議，均必須首先經各委員會研究及通過。因此，有關事宜是在管理局還是委員會層面進行研究，根本並無任何實質分別。

21. 九鐵公司主席回應鄭家富議員就票價水平提出的關注時強調，九鐵公司在考慮對票價作出任何調整時，會嘗試平衡商業及公眾利益。他籲請委員理解九鐵公司日後所需進行的新鐵路工程，在很大程度上須透過舉債而進行融資。因此，九鐵公司有需要維持其票價水平，藉以向投資者顯示九鐵公司有能力維持所需的穩定收入，以償還其欠債。另一方面，九鐵公司會積極研究提供票價優惠的方法，以減輕乘客的負擔。

22. 環境運輸及工務局常任秘書長亦強調，管理局並非聽取及考慮公眾意見的唯一渠道。按九鐵公司主席所述方式改善委員會制度後，管理局將可掌握社會廣泛層面的意見及建議。此外，九鐵公司亦有各種常設及特設途徑，以收集有關各方對其服務及表現的意見、建議及回應。政府當局相信在管理局加入新成員及委員會的職能加強後，管理局將可繼續成功帶領九鐵公司應付未來的挑戰。

23. 梁富華議員特別指出融洽的勞資關係對九鐵公司有效運作至為重要，並認為九鐵公司的工會代表亦應獲邀加入管理局轄下的有關委員會，俾能就員工薪酬及福利事宜提出意見。九鐵公司主席回應時表示，九鐵公

司現正考慮委任人力資源方面的專業人士加入薪酬及服務條件委員會。由於該委員會或會研究和個人薪酬有關的敏感資料，因此未必適宜委任工會代表加入該委員會。然而，九鐵公司會確保有足夠渠道，讓管理局及該委員會就服務條件的事宜與職方保持密切對話。

V. 沙田新市鎮第II階段工程 —— 興建T3號道路

(立法會CB(1)527/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

24. 委員察悉政府當局建議把458CL號 —— 沙田新市鎮第II期工程 —— 建造T3號道路計劃提升為甲級工程，以便興建T3號道路，連接日後的九號幹線長沙灣至沙田段及現有的大埔公路沙田段，有關詳情載於立法會CB(1)527/02-03(03)號文件。按付款當日價格計算，興建T3號道路的估計成本為21億2,020萬元。

25. 此外，委員亦察悉政府當局計劃在2003年1月15日向工務小組委員會申請撥款。倘撥款申請獲得批准，有關工程將於2003年3月展開，並於2007年4月竣工。

安裝隔音屏障

26. 劉江華議員要求政府當局闡釋，在工程計劃之下安裝的隔音屏障可令多少住宅受惠。此外，他亦就美林邨前面裝設的隔音屏障提出查詢。

27. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，由於T3號道路屬《環境影響評估條例》(第499章)(下稱"《環評條例》")所訂的指定工程項目，政府當局必須為沿路現有及規劃中易受噪音影響的地方提供直接緩解措施。約3 500個現有及逾2 000個規劃中的住宅單位會因為擬興建的隔音屏障而直接受惠。至於為保障規劃中的發展而安裝的隔音屏障的時間，大致上會配合有關樓宇的發展。政府當局就規劃中的發展項目安裝隔音屏障前，會進一步諮詢區內人士。

28. 關於在美林邨前面安裝的隔音屏障，新界東拓展處處長表示，噪音水平料將超過70分貝(A)此法定上限的所有住宅單位，均已包括在內。因應劉江華議員的要求，新界東拓展處處長答允提供補充資料，說明美林邨因安裝隔音屏障而受惠的住宅數目。

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)629/02-03(01)號文件送交委員。)

29. 鄭家富議員關注到必須為所有受影響的住宅提供足夠程度的保障，並詢問為擬議道路不同路段選用不同種類隔音屏障及隔音罩的準則為何。新界東拓展處處長回應時解釋，當局已在環境影響評估研究(下稱"環評研究")中詳細評估T3號道路所帶來的噪音影響。政府當局建議就有關工程計劃採用垂直／懸臂式隔音屏障及半開放式和密封式隔音罩，使易受噪音影響地方所承受的交通噪音水平能維持在法定上限以下。為方便委員理解上述安排，他答允提供補充資料，就建議只裝設垂直式隔音屏障的地點，說明環評研究對易受噪音影響地方的預計噪音水平進行評估的結果。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)629/02-03(01)號文件送交委員。)

30. 黃成智議員提述大圍的低層建築物可能會重建，並詢問當局會否裝設隔音屏障的支撐結構，以備日後安裝較高的隔音板。環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局的目的是提供緩解措施，以紓減擬議道路對現有住宅及已知的規劃中發展項目所造成的過量交通噪音。任何超出法定規定的安排，均不符合成本效益。

31. 主席在總結時表示，事務委員會察悉政府當局計劃向工務小組委員會提交有關的撥款申請，以供審批。

VI. 擴闊元朗公路

(立法會CB(1)527/02-03(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

32. 委員察悉政府當局建議把第721TH號工程計劃 —— 元朗公路藍地至十八鄉段擴闊工程提升為甲級工程，以便擴闊元朗公路藍地至十八鄉段，詳情載於立法會CB(1)527/02-03(04)號文件。按付款當日價格計算，有關工程的估計成本為9億4,450萬元。

33. 此外，委員亦察悉政府當局計劃在2003年1月15日向工務小組委員會申請撥款，以便把該工程提升為

甲級工程。倘撥款申請獲得批准，有關的建造工程將於2003年8月展開，並於2005年12月竣工。

34. 環境運輸及工務局常任秘書長應主席所請，闡述政府當局有需要及時進行該項工程，應付因為新界西北人口增長，以及深港西部通道和后海灣幹線於2005年年底通車後過境交通量的增長，而帶來的額外交通需求。

35. 環境運輸及工務局常任秘書長籲請委員支持此項目及隨後討論的項目，並強調深圳政府及香港特別行政區(下稱"香港特區")政府均已作出承諾，表明會致力於2005年完成對深圳及香港經濟均有重大影響的深港西部通道。深港西部通道及后海灣幹線既有助促進香港與華南地區的人流及物流，亦可加強香港作為珠江三角州商貿物流樞紐的地位，為本港帶來龐大利益。因此，她籲請委員支持政府當局就擴闊元朗公路 —— 藍地至十八鄉段及興建深港西部通道／后海灣幹線所提出的撥款申請。

36. 環境運輸及工務局常任秘書長補充，政府當局知悉委員及區內居民關注到深港西部通道／后海灣幹線對新界西北造成的交通影響，包括對屯門公路的影響。擴闊元朗公路 —— 藍地至十八鄉段的建議，將可紓緩深港西部通道／后海灣幹線帶來的額外交通流量。此外，政府當局已與三號幹線(郊野公園段)有限公司展開磋商，討論吸引駕車人士使用三號幹線的方法，其中一個可行方法是向他們提供收費優惠。西鐵即將於2003年通車、計劃就屯門公路進行的改善工程，以及現正進行並將於2006年年初完工的青山公路擴闊工程，均有助改善新界西北的交通情況。此外，政府當局亦正就新界西北的運輸基建進行全面檢討，以評估該區的長遠交通需求，其中包括可能須提早推行以連接擬議的香港至珠江西部連接路的工程項目，即屯門繞道及屯門至赤鱲角連接路。該項檢討工作可望於2003年年中完成。就該3項工程計劃向工務小組委員會提交撥款申請前，政府當局會分別於2003年1月7日及1月8日，進一步就此等最新發展諮詢屯門區議會及元朗區議會。

37. 鄧兆棠議員支持擴闊元朗公路 —— 藍地至十八鄉段，以應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來的過境交通流量，但他表示區內人士對新建道路可能影響元朗的交通情況感到深切關注。為應付額外的交通需求，十八鄉鄉事委員會曾要求當局在十八鄉交匯處與唐人新村交匯處之間興建一條支路，把元朗公路及大棠路連接起來，作為在現已動工興建的L2道路以外的另一重

保障。倘不興建該條支路，區內居民將強烈反對擴闊元朗公路的建議。

38. 總工程師／新界西回應時匯報，當局事實上曾研究該項建議。然而，基於各項技術上的限制及安全方面的考慮因素，當局認為興建此條連接路的建議並不可行。他進一步表示，根據交通流量預測，在L1、L2、L3、L4及L5這組新道路建成後，將可應付因元朗南(第13及14區)的發展而為十八鄉交匯處帶來的交通流量。為及早紓解有關問題，L2道路將提早於2004年年底完工。關於元朗公路介乎十八鄉交匯處至博愛交匯處的路段，交通數據顯示現時有充足的剩餘容車量，應付早上繁忙時間的交通流量。儘管如此，運輸署會密切監察有關情況，並就所需的改善工程作出規劃，以應付元朗南的進一步發展所帶來的交通流量增長。

39. 譚耀宗議員提述元朗公路現時的擠塞情況，並支持進行建議的擴闊工程。鑒於深港西部通道／后海灣幹線預計將於2005年通車，他詢問由十八鄉交匯處至三號幹線(郊野公園段)收費廣場的一段元朗公路能否應付額外的交通流量。

40. 劉江華議員對譚議員提出的關注事項亦有同感，並認為道路工程應從整體上作出規劃，而不能忽略對相關路段所造成的影響。他指出，按建議擴闊元朗公路 —— 藍地至十八鄉段後，此路段與三號幹線(郊野公園段)之間將出現一處瓶頸地帶，造成擠塞情況。

41. 主要工程管理處副處長(3)回應時表示，十八鄉行車隧道於2002年年中竣工後，十八鄉交匯處至凹頭之間的路段，將可應付建議中由雙程雙線擴闊為雙程3線行車的元朗公路 —— 藍地至十八鄉段所帶來的額外交通流量。應譚議員的要求，他答允於會後提供有關行車量／容車量比例的資料，供委員參閱。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)632/02-03(01)號文件送交委員。)

42. 路政署署長補充時解釋，元朗公路目前由8條行車線組成，其中4條位於新建成的十八鄉行車隧道沿線和兩個交匯處之間的博愛行車天橋，另外4條則在行車隧道和行車天橋兩旁，每邊各有兩條。應委員的要求，他答允於會後向委員提供十八鄉交匯處與三號幹線(郊野公園段)之間道路網絡的補充資料，以供參閱。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)632/02-03(01)號文件送交委員。)

43. 由於道路網絡互有關連，陳偉業議員認為任何道路工程計劃的整體影響均應予以考慮。在此項目及隨後的項目討論的元朗公路擴闊工程及深港西部通道／后海灣幹線建造工程，均會令屯門公路市中心段現時的擠塞情況更趨惡化。他亦建議為免出現可能產生的擠塞情況，政府當局應研究該項工程計劃建議興建的交匯處及通路是否有足夠的設計容車量，以應付來自深港西部通道／后海灣幹線的高速交通流量。

44. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，屯門公路的情況將因為推行規劃中的改建計劃而得到重大改善。按照目前的規劃，改建工程將於2005年展開，並分階段完成。此外，政府當局會探討把車輛從屯門公路分流至三號幹線的方法。環境運輸及工務局副秘書長(T)1補充，深港西部通道／后海灣幹線對元朗公路構成的交通壓力，實際上會較屯門公路承受的壓力為大，因為並非所有來自深港西部通道／后海灣幹線的車輛均會前往屯門公路。交通流量預測顯示，屯門公路於2006年的交通情況仍屬可以控制。雖然屯門公路的擠塞情況或會於2011年後惡化，但屆時將有替代路線可供選擇，以達到交通分流的目的。

45. 然而，陳偉業議員對政府當局所作回覆不感信服。儘管深港西部通道相當重要，但他表示政府當局有責任確保屯門及元朗居民的利益不會因為興建跨境基建設施而受到不良影響。屯門公路的擠塞情況如不能獲得圓滿解決，委員將難以支持建議中的工程計劃。

安裝隔音屏障

46. 鄭家富議員察悉在此項工程計劃中，當局將斥資3億100萬元興建約11.6公里長的隔音屏障。他指出，此等隔音屏障將與四周的鄉村環境格格不入，並詢問政府當局有否研究採取其他替代的緩解措施，例如使用低噪音物料鋪設路面及種植樹木。他提述環境運輸及工務局局長就解決交通噪音問題的措施而提出的5項準則，並認為當局有需要因應安裝隔音屏障的成本效益及景觀影響，重新研究在此項工程計劃中裝設隔音屏障的事宜。

經辦人／部門

47. 劉江華議員對於鄭家富議員提出的關注事項亦有同感，並要求政府當局檢討以種植樹木達到此項工程計劃所需的噪音消減效能，藉以取代裝設隔音屏障的可行性。政府當局答允就此向事務委員會提供更多資料。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)632/02-03(01)號文件送交委員。)

48. 陳偉業議員對裝設隔音屏障以紓減受影響居民所受到的滋擾表示支持，但他亦關注到在此項工程計劃中，就有關目的而申請的撥款數目相當龐大。就此，他要求當局提供補充資料，說明在經擴闊公路個別路段預期可達到何種噪音消減效益。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)632/02-03(01)號文件送交委員。)

49. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時重申，法例規定政府當局須為經擴闊公路所產生的過量交通噪音提供直接緩解措施。關於擬議隔音屏障的詳細安裝地點，路政署署長請委員參閱政府當局所提交文件的附件2。他補充，11.6公里是公路沿線兩旁裝設的隔音屏障的總長度。根據環境運輸及工務局局長所述的準則，政府當局會檢討為規劃中發展項目安裝隔音屏障的需要及時間安排。當局會在向工務小組委員會提交的撥款文件中提供有關的補充資料。路政署署長就鄭議員對景觀影響提出的關注作出回應時表示，經審慎考慮美觀設計的需要，當局會就是項工程計劃採用透明的隔音屏障。有關的設計概念載於所提交文件的附件3。為確保可獲地區人士接受，政府當局會進一步諮詢有關的區議會。

50. 然而，鄭家富議員認為，由於事務委員會將於2003年1月23日與環境事務委員會舉行聯席會議，進一步與環境運輸及工務局局長討論上述準則，政府當局應擱置此項工程計劃中有關安裝隔音屏障的撥款申請，以防出現任何政策改動。鑒於有需要確保審慎使用公帑，政府當局應採取此負責任的做法。在此方面，主席請委員注意周梁淑怡議員所表達的意見。她認為當局應暫緩提出此項工程計劃中有關安裝隔音屏障的撥款申請。為避免對景觀構成不良影響，當局應採取其他噪音緩解措施。主席亦指出，安裝高身隔音屏障／隔音罩，會令司機產生侷促的感覺。因此，她認為現時或許有新的技術，可利用較矮的隔音屏障／隔音罩達到同樣的噪音消減效果。她要求政府當局以書面向委員提供資料，以供參閱。

政府當局

51. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，有關的環評研究建議為是項工程計劃採取一系列噪音緩解措施，包括安裝擬議的隔音屏障。該環評報告其後已獲環境保護署署長通過。在種植樹木方面，她表示就是項工程計劃而言，此方案未必可行，因為必須種植大量樹木才可達到所需的噪音緩解效果。

52. 關於委員建議暫緩提出安裝隔音屏障的3億100萬元撥款申請一事，環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，隔音屏障是此項工程計劃不可或缺的一部分。儘管如此，政府當局向工務小組委員會提交撥款申請以供審批前，會因應委員的要求就擬議的隔音屏障提供補充資料。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)632/02-03(01)號文件送交委員。)

53. 主席總結時表示，委員同意受到經擴闊公路產生的過量交通噪音影響的居民應獲得充分保障，但他們普遍對擬議隔音屏障的成本效益及景觀影響感到深切關注。部分委員對於經擴闊公路對區內道路的交通影響亦極感關注。視乎政府當局所提供的補充資料，委員將決定是否支持當局提交工務小組委員會以供審批的撥款申請。

VII. 深港西部通道及后海灣幹線

(立法會CB(1)527/02-03(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)399/02-03(01)號文件 —— 反對十號幹線及后海灣幹線大聯盟提交的意見書)

54. 委員察悉政府當局建議把759TH號 —— 深港西部通道及736TH號 —— 后海灣幹線兩項工程計劃提升為甲級工程，以便興建深港西部通道及后海灣幹線，詳情載於立法會CB(1)527/02-03(05)號文件。按付款當日價格計算，由香港特區政府斥資興建的一段深港西部通道的估計成本為31億8,800萬元，而后海灣幹線的估計成本則為45億9,460萬元。

55. 委員亦察悉政府當局打算於2003年1月15日向工務小組委員會提交撥款申請。倘撥款申請獲得批准，后海灣幹線及深港西部通道的建造工程將分別於2003年6月及8月展開。政府當局會致力於2005年年底完成該兩項工程計劃。

56. 委員察悉反對十號幹線及后海灣幹線大聯盟提交的意見書(立法會CB(1)399/02-03(01)號文件)。

委員對深港西部通道／后海灣幹線的立場

57. 由於深港西部通道／后海灣幹線帶來的額外交通流量必定會令屯門公路不勝負荷，鄭家富議員表示，若未有就十號幹線訂定確切的未來路向，或訂定把后海灣幹線連接區內交通網絡的替代道路網絡，屬民主黨的立法會議員將難以支持按目前計劃興建的后海灣幹線。為方便委員進行研究，他要求政府當局提供下述資料：

(a) 擬議的香港至珠江西部連接路及其連接道路(即屯門繞道及屯門至赤鱲角連接路)的實施時間表；

(b) 推行十號幹線北段工程的評審標準；及

(c) 為了把車輛從屯門公路分流至三號幹線而與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行的磋商。

鄭議員亦表示，雖然財務委員會已於2002年3月8日會議上否決十號幹線北段詳細設計工作的撥款申請，但民主黨認為當局仍有需要推行十號幹線南段工程。就此，他詢問政府當局就該路段的建造工程申請撥款的擬議時間安排為何。

58. 何俊仁議員特別指出屯門公路現時的交通情況有欠理想，特別是市中心段，並強調深港西部通道／后海灣幹線一旦啟用，將對屯門公路構成不能接受的交通壓力，令區內居民飽受嚴重交通擠塞之苦。因此，如當局並無訂定任何交通安排以紓緩屯門公路的擠塞情況，他不能支持政府當局的建議。

59. 張宇人議員對其他委員就屯門公路的交通將百上加斤所表達的關注亦有同感，並認為政府當局應盡快與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行磋商。他擔憂如撥款申請獲批准後無法取得理想的結果，最終會令區內居民受苦。只有在當局建造足夠的連接路以應付來自深港

西部通道／后海灣幹線的額外交通流量的情況下，屬自由黨的立法會議員才會支持有關的工程計劃。

60. 然而，陳偉業議員認為如就政府與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行的磋商訂定時限，或會削弱政府當局的議價能力。他對屯門公路的擠塞情況日趨嚴重感到憂慮，並指出因建造深港西部通道／后海灣幹線而為跨境交通帶來的改善，其代價實際上是犧牲了區內居民的利益。他要求政府當局向工務小組委員會提交撥款申請時提供補充資料，說明改善屯門及元朗交通情況的擬議措施，特別是屯門公路市中心段及元朗公路十八鄉交匯處至三號幹線(郊野公園段)之間形成的瓶頸地帶，以及交代實施該等措施的時間表。陳議員表示，除非當局興建足夠的連接路以應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來的額外交通流量，否則他不會支持此項撥款申請。

政府當局

(*會後補註*：政府當局就有關工程提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)632/02-03(01)號文件送交委員。)

61. 譚耀宗議員重申，屯門區居民對於深港西部通道／后海灣幹線帶來的額外交通流量，會令屯門公路的交通負荷百上加斤感到深切關注。在此方面，他要求政府當局向財務委員會申請撥款時作出承諾，表明當局會竭盡所能，確保有關計劃不會對屯門公路造成不可接受的擠塞情況。當局應制訂計劃，把后海灣幹線連接十號幹線或屯門至赤鱲角連接路。鑒於深港西部通道／后海灣幹線與該連接路的落成日期出現差距，政府當局應加快進行屯門公路改建工程，並積極尋求把車輛分流至三號幹線(郊野公園段)的方法。

62. 劉江華議員贊同譚耀宗議員的意見，並強調為了防止出現屯門公路的交通負荷因深港西部通道／后海灣幹線帶來的額外交通流量而出現百上加斤的情況，政府當局應優先處理將車輛從屯門公路分流至三號幹線(郊野公園段)的工作。事實上，不同人士及團體曾就此提出多個方案，例如購入三號幹線(郊野公園段)的擁有權、向駕車人士提供津貼，或延長三號幹線(郊野公園段)有限公司的專營權以換取其降低收費。政府當局應清楚告知委員其現正研究採取哪一方案。

63. 鄧兆棠議員支持興建后海灣幹線以配合深港西部通道。關於藍地居民提出的反對，他籲請政府當局確保其關注事項獲得妥善處理。他亦轉達元朗區議會的要求，表示當局應在區內興建道路，以便連接天水圍北部

及三號幹線(郊野公園段)。若不興建此道路，他未必能夠支持現時的建議。

64. 石禮謙議員對屯門公路的擠塞情況感到關注，並表示若不興建東行連接路，作為把深港西部通道／后海灣幹線與三號幹線(郊野公園段)連接起來的額外通道，他對於支持現時的建議將有所保留。

65. 黃宏發議員亦表示，他是否支持現時的建議，將視乎政府當局對擬議東行連接路的立場，因為他認為有需要興建該條連接后海灣幹線的通道。

政府當局的回應

66. 環境運輸及工務局常任秘書長明白委員關注到此等策略性運輸基建的整體規劃，並表示現時就新界西北的運輸基建進行的檢討，將有助當局在財政資源有限的情況下，全面審視已規劃道路工程(如十號幹線)與新連接路(如屯門至赤鱲角連接路及屯門繞道)的建造需要及其相對的緩急次序。該項檢討預計可於2003年4月完成。

67. 關於鄭議員就擬議的香港至珠江西部連接路及其道路網的進展情況提出的查詢，環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，與國家計劃及發展當局聯手進行的技術研究將於短期內展開。政府當局須就相關的輔助運輸基建進行規劃，並會於適當時向事務委員會匯報有關進展。為免浪費時間，她表示政府當局已就香港至珠江西部連接路的香港着陸點的可能選址，進行初步的環境影響評估。

68. 環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，政府當局會積極跟進有關事宜，但由於深港西部通道／后海灣幹線預期將於2005年年底完工，當局仍有時間與三號幹線(郊野公園段)有限公司訂定把車輛從屯門公路分流至三號幹線的方法。她答允於適當時向事務委員會匯報有關的討論結果。關於屯門公路的交通狀況，她表示政府當局會密切監察有關情況，並繼續尋求可行的改善方法。

政府當局

69. 鄭家富議員察悉當局所作解釋，並要求政府當局向工務小組委員會提交深港西部通道／后海灣幹線的撥款申請前，或最遲於該項申請提交財務委員會審批時，向委員提供下述資料：

(a) 來自深港西部通道／后海灣幹線而可由三號幹線(郊野公園段)分流至屯門至赤鱲角連接路的貨運及客運車輛流量預測；及

(b) 與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行磋商的時間表。

東行連接路

70. 委員察悉政府當局已進行研究，並初步定出東行連接路的13條可行路線。當局已選出其中6個方案作進一步研究。經考慮工程、土地、規劃、環境及交通方面的因素後，政府當局認為定線方案6A最為可取。

71. 陳偉業議員表示反對興建東行連接路。

72. 黃宏發議員表示其屬意定線方案8，因為該路線是前往三號幹線(郊野公園段)的最直接路線。他就其估計成本提出查詢。

73. 鑒於有關工程會對天水圍的居民造成重大環境影響，譚耀宗議員並不支持採用定線方案6A。他亦認為方案8較為可行。

74. 石禮謙議員提述政府當局所提交文件的第17段，並表示其不同意東行連接路所達到的交通效益有限。他強調，興建東行連接路的目標是令車輛分流至三號幹線，而非節省行車時間。他不信納政府當局已就東行連接路方案作出公正持平的分析，讓委員在掌握充分資料的情況下作出決定。

75. 主席亦指出，政府當局的分析並未載有任何資料，闡述各個定線方案預期達到的交通分流效果。如政府當局未能由此角度研究該等方案，整項研究只是浪費時間和資源之舉。

76. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局已就全部13條可行的定線進行審慎研究。就6個選定方案作出的分析，則詳載於該文件的附件4，供委員參閱。她強調，就東行連接路而言，雖然交通分流是重要的考慮因素，但政府當局亦須因應有限的財政資源，確保有關建議符合成本效益。三號幹線(郊野公園段)畢竟是收費道路，而屯門公路則屬免費。政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行討論的目的，是探討達到交通分流的方法。她明白委員對屯門公路擠塞情況的關注，並表示在元朗公路 —— 藍地至十八鄉段的擬議擴闊工程

完成後，該段道路亦會發揮把車輛從屯門公路分流至其他道路的作用。

77. 主席在總結有關討論時提請政府當局察悉，委員就深港西部通道／后海灣幹線帶來的額外交通流量會令屯門公路的交通負荷百上加斤表示深切關注。因此，政府當局應集中解決此項基本問題。政府當局須向委員保證，現時的規劃真正能夠達到把車輛從屯門公路分流至其他道路的目的，否則委員將難以支持有關的撥款申請。

VIII. 其他事項

78. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年1月22日