

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2501/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2004年6月25日(星期五)
時 間：上午10時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員

其他出席議員：李家祥議員, GBS, JP

缺席委員：朱幼麟議員, JP
梁富華議員, MH, JP
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第III項的討論

署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長 T2
戴家珮女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長 T5
王瑤琪女士

路政署署長
麥齊光先生

路政署港珠澳大橋
香港工程管理處處長
林超雄先生

路政署總工程師／主要工程
李大鈞先生

路政署高級工程師／后海灣幹線
劉偉才先生

運輸署總工程師／運輸策略
杜錦標先生

運輸署總工程師／新界西
李欣明先生

參與議程第IV項的討論

署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長 T5
王瑤琪女士

路政署署長
麥齊光先生

路政署港珠澳大橋
香港工程管理處處長
林超雄先生

運輸署總工程師／運輸策略
杜錦標先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T2
戴家珮女士

路政署總工程師／主要工程
李大鈞先生

路政署高級工程師／后海灣幹線
劉偉才先生

運輸署總工程師／新界西
李欣明先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長T6
陳子敬先生

運輸署助理署長／新界
葉文光先生

應邀出席人士：參與議程第III項的討論

屯門區議會

屯門區議會交通及運輸委員會主席
蘇炤成先生

屯門區議會交通及運輸委員會增選委員
吳桂華先生

三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)

三號幹線公司管理公司代表
陸錦漢先生

三號幹線公司總經理
方平先生

盧緯綸建築規劃有限公司董事
許澤鴻先生

弘達交通顧問有限公司助理董事
李澤昌先生

博威工程顧問有限公司
王廣恒先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(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. 通過事務委員會向立法會提交的報告

(立法會CB(1)2181/03-04號文件 —— 事務委員會
向立法會提
交的報告的
擬稿)

委員通過事務委員會將於2004年7月7日
立法會會議席上提交省覽的報告的擬稿(立法會
CB(1)2181/03-04號文件)。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1976/03-04(01)號文件 —— 政府當局就
西貢區議會
交通及運輸
委員會提交
的意見書作
出的回應；

立法會CB(1)2011/03-04(01)號文件 —— 交通事業從
業員協會
2004年5月
27日有關七
號幹線(現
改稱四號幹
線)、南港島
鐵路及西港
島線的意見
書；

經辦人／部門

- 立法會CB(1)2077/03-04(01)號文件 —— 政府當局就交通事業從業員協會提交的意見書(立法會CB(1)2011/03-04(01)號文件)作出的回應；
- 立法會CB(1)2035/03-04(01)號文件 —— 無障礙城市關注聯席2004年5月20日有關應付殘疾人士交通需要的意見書；
- 立法會CB(1)2233/03-04(01)號文件 —— 政府當局就無障礙城市關注聯席提交的意見書作出的回應；
- 立法會CB(1)2039/03-04(01)號文件 —— 落馬洲中港貨運聯會2004年6月2日有關在新界西北提供運輸基礎設施的意見書；
- 立法會CB(1)2117/03-04(01)至(02)號文件 —— 一名市民於2004年4月20日就渡輪服務致交通投訴組的書面投訴文件及政府當局2004年6月8日的覆函；及
- 立法會CB(1)2224/03-04(01)至(02)號文件 —— 政府當局就當值議員轉交處理有關學生車船津貼及

專利巴士分段收費的事宜(立法會CB(1)1934/03-04(01)號文件)作出的回應)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。
3. 委員同意於2004年7月19日召開特別會議，討論下述事項：
 - (a) 香港島的專利巴士服務；及
 - (b) 檢討營辦非專利巴士服務的規管架構及發牌制度。

III. 與代表團體／政府當局會面以聽取有關港珠澳大橋、新界西北交通運輸檢討、改善屯門公路的交通情況及隧道與收費道路的建設和營運的意見

(立法會CB(1)2180/03-04(01)號文件——“東行連接路的比較研究：方案4與方案6A的比較”摘要)

4. 主席歡迎各團體代表出席會議，就“港珠澳大橋、新界西北交通運輸檢討”和“改善屯門公路的交通情況及隧道與收費道路的建設和營運”提出意見。
5. 屯門區議會交通及運輸委員會主席蘇焯成先生和屯門區議會交通及運輸委員會增選委員吳桂華先生陳述屯門區議會的下述意見，供委員考慮：

- (a) 儘管立法會及屯門區議會一再要求，但政府當局未有採取具體行動，實施在新界西北興建輔助基建的計劃，以應付深港西部通道／后海灣幹線於2005年年底通車所帶來的日益殷切的交通需求，地區人士對此深表不滿。雖然政府當局提出了4個擬議公路發展組合，但卻未有就該等組合的實施時間表及先後次序作出確切的承諾。由於興建大型運輸基建需時，目前此種懸而未決的狀況殊不理想。

- (b) 屯門區議會強烈要求當局連同港珠澳大橋工程計劃，一併推行由屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路組合而成的組合D，以之作為港珠澳大橋的接駁基建。政府當局不應等待港珠澳大橋工程立項，而應立即展開屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的規劃研究。
- (c) 屯門區議會對於政府當局聲稱新界西北現有公路網絡具有足夠的容車量，可應付深港西部通道／后海灣幹線通車後所帶來的交通需求的說法，始終不感信服，因為只有在屯門公路的車輛能有效地分流至三號幹線的情況下，上述說法才告成立。然而，由於政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)就收費優惠進行的磋商並無任何進展，因此將不大可能有很多使用深港西部通道／后海灣幹線的過境車輛，會改用屬收費道路的三號幹線。

6. 三號幹線公司總經理方平先生向委員簡介三號幹線公司委聘顧問進行，有關“東行連接路的比較研究：方案4與方案6A的比較”研究的結果。三號幹線公司委聘的顧問公司盧緯綸建築規劃有限公司的董事許澤鴻先生繼而利用投影機，簡介東行連接路的方案4及方案6A的相對優點及缺點。從各個涉及不同的範疇對該兩個方案作出評估後，顧問研究的結論是，無論從規劃／土地用途、交通、景觀／城市設計、環境、生態、文化遺產、工程可行性、成本、實施時間、公眾反對程度及規劃和社會效益的角度而言，方案4均大致上較方案6A優勝。

(會後補註：於會議席上提交的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)2260/03-04(01)號文件送交委員。)

7. 主席感謝各團體代表提出意見。

IV. 港珠澳大橋及新界西北交通運輸檢討(最新情況)

(立法會CB(1)2180/03-04(02)號文件——政府當局提交的資料文件)

8. 委員同意由於是項議題與下一議項關係密切，因此兩個項目將一併進行討論。

V. 改善屯門公路的交通情況及隧道與收費道路的建設和營運

(立法會CB(1)1912/03-04(26)號文件——政府當局就2004年5月28日會議提交的資料文件)

9. 委員察悉政府當局所提交，有關“港珠澳大橋及新界西北交通運輸檢討(最新情況)”和“改善屯門公路的交通情況及隧道與收費道路的建設和營運”的資料文件(分別為立法會CB(1)2180/03-04(02)及CB(1)1912/03-04(26)號文件)。

港珠澳大橋及新界西北公路基建的發展

10. 何俊仁議員不滿政府當局在推行新界西北交通及運輸基建檢討所載的擬議公路發展組合方面，並未匯報任何實質的進展。儘管有需要在過程中加入最新的規劃數據，但他表示政府當局最低限度應有若干初步的交通流量預測資料在手，並可向委員告知推行上述組合各項工程的暫定先後次序。鑒於跨境交通的發展步伐急速，何議員表示政府當局不應拖延在港方提供所需接駁基建的決策過程。關於屯門區議會所表達的意見，他詢問政府當局對於建造屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的時間安排有何立場。

11. 譚耀宗議員認為，政府當局應未雨綢繆，認真考慮興建新的運輸基礎設施(例如屯門西繞道)，以應付長遠的交通需求。

12. 鄧兆棠議員表示，屯門區議會及元朗區議會一直要求當局興建十號幹線，以應付新界西北預期有所增加的交通需求。他詢問政府當局會否就十號幹線工程計劃重新作出研究，並加快建造屯門西繞道。

13. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局知道委員及地區人士均要求當局及早就發展該4個擬議公路發展組合的先後次序作出決定。她籲請委員明白，政府當局就新界西北的運輸基建進行規劃時，必須顧及大嶼山規劃中的多個大型策略性發展項目。此等項目包括大嶼山發展專責小組現正制訂的經修訂發展概念規劃圖；在大嶼山發展增值物流園；以及一如“香港港口規劃總綱2020”研究中所提出，日後可能在大嶼山西北部進行的港口發展。

14. 署理環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，擬議的公路工程項目是新界西北及北大嶼山一帶的長遠公路基建發展策略的一部分。對上述工程項目必須持續作出檢討，以配合變更中的情況及各項規劃假設。由於此等工程項目皆屬涉及重大投資的大型項目，因此，政府當局必須顧及所有有關因素，並審慎研究推行個別公路發展組合的需要及時間。政府當局預計到2005年年初，大嶼山各項會對建造大型公路基建的時間表構成影響的策略性發展項目的規劃情況將趨於明朗。政府當局繼而會就建造新界西北及大嶼山所需的輔助基建制訂擬議的時間表，並向事務委員會匯報其工作計劃。建造組合D所包括的屯門西繞道的時間安排，亦會在屆時一併作出考慮。

15. 然而，何鍾泰議員並不同意政府當局聲稱需要時間，觀察實施內地與香港更緊密經貿關係安排及內地個人遊計劃此兩項措施對跨境活動的影響，而延遲就有關事宜作出決定。他強調，最重要的是政府當局須確保及時提供運輸基建，以應付香港與內地日漸融合所帶來的挑戰。

16. 石禮謙議員就此表達了相若的意見，並促請政府當局加快決策過程，以及就實施4項擬議公路發展組合訂定確實的時間表。

深港西部通道及后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響

17. 主席亦表示先前就此事進行討論時，委員曾清楚表明他們認為政府當局應積極推行所有可行措施，以達到將屯門公路的交通分流的目的，其中包括提供財政上的鼓勵及興建額外的運輸基建。他對於當局在該兩方面均無寸進表示失望。

18. 何俊仁議員重申，對於政府當局聲稱新界西北的現有公路網絡有足夠的容車量，可應付深港西部通道／后海灣幹線通車所帶來的額外交通需求，委員及地區人士均表示有所懷疑。他要求政府當局闡釋其基於何種根據作出上述評估。

19. 劉健儀議員表示，政府當局自上次於2004年1月就此事向事務委員會作出匯報後，在因應深港西部通道／后海灣幹線即將通車而就屯門公路訂定有效的交通改道安排方面，並未取得任何新的進展，她對此深表失望。她強調政府當局必須在此方面更迫切地用誠意作出努力，並詢問下述事宜的未來路向：政府當局與三號幹

線公司就促使屯門公路車輛分流至三號幹線的措施所進行的磋商；以及東行連接路的建造事宜。

20. 對於其他委員就政府當局與三號幹線公司就提供收費優惠的協議所進行的磋商缺乏進展一事所提出的關注，石禮謙議員亦有同感。他強調恪守合約精神的重要性，並表示任何藉着提供收費優惠將屯門公路的車輛分流至三號幹線的安排，均須取得屬私人商業機構的三號幹線公司的同意。

21. 譚耀宗議員亦表示，與三號幹線公司進行的討論須根據合約精神進行。然而，政府當局應從是次事件汲取經驗，檢討其透過“建造、營運及移交”安排為大型運輸基建提供資助的政策。

22. 黃宏發議員認為，紓緩屯門公路因為深港西部通道／后海灣幹線通車而預期出現的交通擠塞情況的責任，不應由三號幹線公司承擔。反之，政府當局應面對其責任，解決屯門公路因為深港西部通道／后海灣幹線通車而預期出現的交通擠塞問題。

23. 陳偉業議員認為，如興建十號幹線，便不會出現現時的問題。與其促請政府當局盡早與三號幹線公司達成協議，他表示當局不如及早決定在新界西北提供額外的運輸基礎設施(例如屯門西繞道)，藉以應付屯門公路負荷過重的問題。由於興建大型運輸基建的工作需時多年方可完成，如早已預期屯門公路會出現嚴重的擠塞問題，而仍要區內居民承受此種苦況，則未免有欠公允。如區內居民因為屯門公路出現不能接受的交通擠塞情況而被迫轉乘西鐵，則更加有欠公允。

24. 環境運輸及工務局副秘書長表示，正如先前向事務委員會所作的解釋，政府當局認為東行連接路本身並不會有助於引導駕駛人士放棄使用屯門公路。東行連接路能否有效地將車輛分流至三號幹線，主要將視乎三號幹線的收費水平而定。政府當局一直鼓勵三號幹線公司為更多類別車輛提供更多優惠。三號幹線公司推出的推廣優惠已成功吸引更多有關類別的車輛使用三號幹線，令該公司的收入有所增加。除了收費優惠之外，政府當局亦正在積極與三號幹線公司探討以某種公私營機構合作的形式興建東行接連路的可行性。

25. 然而，張宇人議員對政府當局指東行連接路本身無助於把車輛從屯門公路分流出來的評估表示懷疑。由於政府當局的立場是將興建東行連接路一事，連同與三號幹線公司就減收費用一事進行的磋商一併作出考慮，

因此，他認為當局應向委員提供資料，說明其現正向三號幹線公司爭取的估計收費減幅。劉健儀議員亦表示，倘不興建東行連接路作為后海灣幹線的另一連接路，跨境貨運車輛將不會使用三號幹線，因為它們必須先前往藍地，然後才可駛往三號幹線。

26. 鑒於此事與公眾利益攸關，鄭家富議員認為，政府當局應以較為高瞻遠矚的態度，考慮購回三號幹線的擁有權(例如透過證券化進行)的建議。政府當局不採取任何具體行動而任由屯門公路的交通擠塞情況惡化，是頗令人難以接受的做法。然而，黃宏發議員對於任何購回受合約協議約束的隧道或橋樑的擁有權的建議，均表示反對。

27. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，她不能披露任何有關現時與三號幹線公司所作討論的詳情，因為當中涉及敏感的商業資料。關於購回三號幹線擁有權的建議，她表示此方案須動用來自公帑的鉅額資本，故在短期以至中期(即5至7年)內將不會予以考慮。然而，政府當局會繼續與三號幹線公司探討其他方案，以達到改善屯門公路與三號幹線之間的交通分布情況的目的。

28. 環境運輸及工務局副秘書長察悉委員所提有關加快磋商過程的要求，並表示政府當局與三號幹線公司進行的討論殊不簡單，因為當中涉及公眾利益及私營公司的商業考慮因素。政府當局將須仔細研究所涉及的影響，包括審慎運用公帑的問題。當局希望能訂定可帶來三贏局面的建議，既能達到所預期的交通管理成效，亦可符合善用公帑的成本效益測試，兼且對三號幹線公司而言是合乎商業原則之道。

29. 方平先生表示，三號幹線公司一直有提供不同的優惠，冀能提高三號幹線的使用率，而且更重要的是為該公司帶來更多收入。然而，該公司發現有部分優惠卻導致虧損情況。儘管如此，三號幹線公司會繼續與政府當局合作，並積極探討任何可為該公司及社會帶來雙贏局面的建議。

30. 運輸署總工程師／運輸策略回應委員就交通流量預測提出的查詢時表示，在評定任何現有公路網絡的容車量是否足夠時，政府當局會從整體的角度考慮有關地區主要公路的總容車量。就深港西部通道／后海灣幹線而言，政府當局的假設是，來自深港西部通道／后海灣幹線的車輛均會取道屯門公路及三號幹線，前往市區及貨櫃碼頭。該兩條道路每天合計可容納約250 000架次車輛。經考慮到在深港西部通道／后海灣幹線落成後過

政府當局 境交通流量預計會有所增加，加上區內人口的增長，政府當局估計在2011年，屯門公路及三號幹線的使用量將為每日約203 500架次車輛，早上繁忙時間的整體平均行車量／容車量比例將約為1.06。政府當局將於會後以書面提供進一步詳情，供委員參閱。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)2420/03-04(01)號文件送交委員。)

31. 為釋除委員對屯門公路擠塞情況的關注，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局將會為現有公路基礎設施(即元朗公路、青山公路及屯門公路)實施改善措施，特別是屯門公路的市中心段，以應付有所增加的預計需求。環境運輸及工務局副秘書長請委員參閱立法會CB(1)1912/03-04(26)號文件第5至12段所載，將會在屯門公路市中心段進行的改善工程的詳情，包括工程所涉範圍、時間表及交通效益。

東行連接路的路線方案

32. 劉健儀議員提述三號幹線公司就東行連接路的路線方案提交的研究結果時表示，從運輸業的角度而言，方案4採取較為直接的路線，具有節省燃料的優點。因此，她詢問政府當局會否重新考慮就東行連接路採用方案4。

33. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，根據政府當局就東行連接路各個路線方案進行的詳細分析，方案6A最為可取。和需要橫跨洪水橋新發展區的方案4不同，方案6A可在未來土地用途規劃及區內發展方面留有較大彈性。

34. 環境運輸及工務局副秘書長亦表示，在三號幹線公司的研究中，方案4的主要路段採取了“低於地面”道路的方式興建，與政府當局採用的方式有所不同。由於三號幹線公司的研究結果在最近才提交政府當局，路政署需要時間研究該路線方案在工程方面的可行性。路政署署長表示，根據初步觀察所得，需要注意的是，東行連接路須在高處連接后海灣幹線主線／高架道路，所需的斜度實際上已令低於地面道路的長度非常有限。政府當局會向事務委員會匯報其就三號幹線公司研究結果所作的回應。

政府當局

(會後補註：政府當局的回應文件已隨立法會CB(1)2420/03-04(01)號文件送交委員。)

35. 石禮謙議員對於政府當局重視洪水橋新發展區的未來發展，多於屯門區居民所面對的嚴重交通擠塞問題深表不滿。他籲請政府當局繼續集中處理現有的交通問題，並就其工作訂定正確的先後次序。

36. 譚耀宗議員告誡謂，在研究路線方案時，政府當局必須充分考慮該條主要供重型車輛使用的新連接路，會對天水圍居民造成何種滋擾及噪音影響。

善用過海隧道

37. 劉健儀議員強調，政府當局有責任找出可行的解決方法，令3條過海隧道的行車量分布狀況更趨平均。隧道公司所擔當的僅為推動者的角色。她表示，倘由此角度作出考慮，政府當局與隧道公司進行商討時所採用的指導原則，根本無助於取得任何理想結果，因為該等原則未能在雙方的付出和收獲之間取得平衡，以致得出令大家受惠的解決方法。

38. 鄭家富議員表示，正如內地有關當局的經驗所顯示，購回收費設施擁有權的方案，可有助交通流量的分布狀況更趨平均。因此，他重申其要求，籲請政府當局採取較高瞻遠矚的態度研究有關建議。他提述政府當局與隧道公司進行的磋商，並表示隧道公司就所涉問題作出商業考慮雖屬可以理解，但亦應顧及企業的社會責任。

39. 環境運輸及工務局副秘書長表示，在過去3年，政府當局一直與香港西區隧道有限公司商討令3條過海隧道的行車量分布狀況更加平均，而又能夠符合政府當局所訂指導原則的可行方法。需要注意的是，所研究的任何方案均必須為公眾帶來整體利益，而又可保障政府的一般收入。對各條陸路過海隧道的估價必須公平，尤其是海底隧道，因為它是極有價值的公共資產。此外，有關方案對專營機構而言是合乎商業原則之道，亦屬相當重要。然而，雙方所持的某些基本參數及假設存有重大分歧。在各方的不同目的和利益之間取得協調，殊非容易。儘管如此，政府當局一直保持開明的態度，並嘗試繼續與隧道公司就改善交通分布狀況的可行措施進行對話。

VI. 改善邊境管制站的運輸設施及交通安排

(立法會CB(1)2180/03-04(03)號文件——政府當局提交的資料文件)

40. 委員察悉政府當局就上述事宜提交的資料文件(立法會CB(1)2180/03-04(03)號文件)。

41. 主席詢問政府當局有何擬議措施，規管行走落馬洲管制站及皇崗口岸的過境巴士服務。環境運輸及工務局副秘書長表示，為了達到在更大程度上確保落馬洲管制站及皇崗口岸的妥善運作及秩序的目的，政府當局及內地有關當局決定批出若干配額，邀請現有過境巴士服務營辦商申請經營5組(6條)過境巴士線，提供來往香港各區與皇崗口岸或其鄰近地區的服務。當局計劃在2004年7/8月間推出此等短程路線。與此同時，當局亦會加強採取執法行動，打擊任何未經許可的服務。應主席的要求，政府當局將於會後提供和建議的短程過境路線有關的詳細資料，供委員參閱。

政府當局

42. 劉健儀議員支持政府當局計劃加強規管來往落馬洲／皇崗的過境巴士服務，但她關注到推出來往香港與皇崗的短程路線，可能屬政策上的改變，因為過境巴士服務將會擔當提供來往落馬洲／皇崗的接駁服務的新角色。對於一直有提供前往有關管制站的服務的各個現有公共交通服務營辦商，包括的士、公共小型巴士及落馬洲至皇崗過境穿梭巴士，此舉會直接影響其生意。由於過境巴士服務深受過境旅客歡迎，主席認為政府當局必須確保在廣大乘客獲提供合理的選擇，以及盡量減輕對其他現有公共交通服務營辦商所造成的影響之間取得平衡。

43. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，擬議措施旨在解決過境巴士服務營辦商超額經營，以及擅自開辦以皇崗口岸為終站的短程服務的問題。在加強規管後，過境巴士所提供的服務料將有所減少。此情況將有助於為過境交通服務市場中各種公共交通工具，維持較均衡的經營環境。短程過境巴士路線應可適切地滿足過境旅客的需求。

44. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，政府當局目前並無計劃增設任何新的路線。劉健儀議員認為，若日後提出任何增設新的過境巴士路線的建議，政府當局應在實施有關建議前，諮詢現有公共交通服務營辦商及事務委員會。環境運輸及工務局副秘書長察悉劉議員的意見，並表示任何增設新路線的建議，均須取得

經辦人／部門

內地有關當局的同意，且不能對管制站貨運交通的暢順運作構成任何影響。如計劃開辦新的路線，政府當局會安排向事務委員會作出諮詢。

VII. 其他事項

45. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年8月31日