

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC78/01-02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 第十一次會議紀要

日 期 : 2002年2月6日(星期三)
時 間 : 上午8時30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
李華明議員, JP
單仲偕議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
鄧兆棠議員, JP
黃成智議員
葉國謙議員, JP

缺席委員 : 何秀蘭議員
李家祥議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
劉炳章議員
馬逢國議員

出席公職人員 :	謝曼怡女士, JP	庫務局副局長(3)
	曾俊華先生, JP	規劃地政局局長
	李承仕先生, JP	工務局局長
	羅樂秉先生, JP	環境保護署署長
	謝小華小姐	庫務局首席助理局長(工務)
	鄧國威先生, JP	運輸局副局長(1)
	盧耀楨先生, JP	路政署署長
	羅秉廉先生	路政署主要工程管理處副處長(1)
	高朗勤先生	運輸署助理署長／策劃
	蘇欽達先生	運輸署總工程師／主要公路發展
	梁熾輝先生	教育統籌局首席助理局長(9)
	馬紹良先生	教育署助理署長(基礎設施)
	岑共社先生	建築署總技術顧問／資助工程
	郭禮莊先生, JP	渠務署署長
	高泳漢先生	渠務署助理署長／設計拓展
	張汝錦先生	渠務署總工程師／顧問工程管理
	葉永祥先生	渠務署總工程師／工程管理

列席秘書：薛鳳鳴女士 總主任(16)

列席職員 : 吳文華女士 助理秘書長1
 簡麗嫻女士 高級主任(1)9

經辦人／部門

總目 706 — 公路

PWSC(2001-02)97 519TH 十號幹線 — 北大嶼山至元朗公路

委員察悉，交通事務委員會曾先後於2001年10月26日、2001年11月8日、2001年11月23日、2001年12月17日、2002年1月11日、2002年1月17日及2002年1月23日的會議上討論“十號幹線——北大嶼山至元朗公路”(下稱“十號幹線”)工程計劃。

2. 劉江華議員表示，有鑑於交通事務委員會的討論及各方提出的觀點，他認為並無迫切需要興建十號幹線。他建議應等待香港未來的物流發展及中港兩地其他方面的經濟發展較明朗化後，才進行此項工程計劃，因為這些發展對進行此項工程計劃的需要及時間有莫大影響。

3. 劉健儀議員贊同劉江華議員的意見，認為現階段並無迫切需要進行此項工程計劃。她強調，政府當局亦已確認，在2010/11年前，屯門公路和三號幹線加起來，將有足夠容車量應付深港西部通道和后海灣幹線帶來的額外交通量。她指出，擬建的十號幹線會否如政府當局所言，能有效應付跨界活動及新界西北部和大嶼山的人口增長及發展所引致的未來交通需求，仍屬疑問。她亦特別提到，在交通事務委員會的各次討論中，委員極之關注十號幹線能否與香港未來的物流發展互為配合，相輔相成。作為交通事務委員會主席，她曾就此事於2002年1月26日去信擔任物流發展督導委員會主席的財政司司長，要求他證實，既然政府致力促進本港物流業的發展，物流發展督導委員會曾否討論十號幹線工程計劃，以及有否就該項工程計劃達成共識。財政司司長辦公室已於2002年1月29日作出回覆，表示香港物流發展局轄下的物流基建專項小組會進一步研究短期及長期而言，有否需要闢建運輸基礎設施，以支援物流業的發展。劉議員表示，即使政府內部，尚且對十號幹線能否切合物流發展的需要未有定論，倘若委員在現階段批准1億3,370萬元的巨額撥款，用以進行十號幹線北段的詳細設計，實非審慎的做法。她表示，自由黨議員不會支持現時的建議。

4. 運輸局副局長(1)回應時表示，政府當局已向物流基建專項小組解釋，當局在規劃十號幹線時主要曾考慮幾方面的因素，即大嶼山的計劃發展(包括香港迪士尼樂園)、邊境往市區方向所增加的交通量，以及是否需要紓緩青嶼幹線的交通及提供第二條通往機場的重要連接路，而並非只考慮物流發展。在此時進行十號幹線北段的詳細設計，不會對香港的物流發展帶來任何負面影響。日後當新貨櫃碼頭的選址及香港未來的物流發展得出決定後，當局會在十號幹線的詳細設計階段予以考慮，屆時亦會一併考慮有否需要建造其他專用的道路基礎設施。運輸局副局長(1)強調，及早展開及完成十號幹線北段的詳細設計，將能為施工時間表提供靈活性；為達到部分區議會及部分立法會議員的要求，建造工程最早可於2007/08年竣工。運輸局副局長(1)向委員保證，在此項工程計劃刊憲後，便會進一步諮詢公眾。日後關於此項工程計劃的建造工程的建議，亦須提交工務小組委員會及財務委員會審批。

5. 陳偉業議員記得，當局早於十多年前已提出需要築建十號幹線。一直以來，爭議的焦點均集中在定線及其他相關的規劃問題。直至近月當受影響的公司提出反對意見後，一些議員才對是否需要築建十號幹線有所懷疑。陳議員表示，民主黨議員認為深港西部通道、后

海灣幹線及十號幹線結合成一個主要道路網，以應付因新界西北部和大嶼山的發展而日漸增加的交通量，以及日趨頻繁的跨界活動。倘若只實施深港西部通道及后海灣幹線工程計劃而放棄十號幹線工程計劃，在深港西部通道及后海灣幹線落成啟用後，新界西北部居民將會面對嚴重的交通擠塞問題。因此，民主黨議員強烈認為深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線必需同步完成。陳議員察悉，深港西部通道及后海灣幹線預計於2005年落成，而十號幹線北段最早將於2007/08年落成，他詢問政府當局會否設法進一步提前十號幹線的完工日期，以及有何措施預防新界西北部在深港西部通道／后海灣幹線與十號幹線的完工日期相隔的該段時間出現交通擠塞問題。

6. 運輸局副局長(1)表示，根據最新的交通預測，政府當局認為，在2010/11年前，在深港西部通道及后海灣幹線初期運作的數年間，屯門及元朗不會出現嚴重的交通擠塞。若能及早為十號幹線北段進行規劃，當局便會有更多時間參考公眾意見及最新發展，從而改良此項工程計劃的設計，十號幹線南段的情況便是如此。他並重申，若是項建議能及早獲得批准，將會為此項工程計劃的施工時間表提供更大靈活性。運輸署總工程師／主要公路發展補充，根據最新的交通預測，到2006年(當深港西部通道如期在2005年啟用後)，屯門公路(深井段)在早上繁忙時間的行車量／容車量比率為1.19，情況仍然可以接受。但在沒有築建十號幹線的情況下，到2011年，同一路段的有關比率將會升至1.31。因此，2011年的交通擠塞情況將會非常嚴重。

7. 鄧兆棠議員支持十號幹線工程計劃，因為他認為有需要築建這條幹線，以應付新界西北部及大嶼山日益增加的交通量，以及日趨頻繁的跨界活動。據他瞭解，元朗、屯門、大埔及新界北的大多數居民均支持此項工程計劃。他特別指出，元朗居民一直忍受着三號幹線大欖隧道不合理的過高收費。十號幹線可為居民提供通往市區的另一條路線。鄧議員進一步表示，既然十號幹線南段的詳細設計已於1999年12月獲准撥款，若十號幹線北段的詳細設計不獲撥款，南段的工作便會白費。他贊成應着手進行十號幹線的詳細設計，而施工時間表則可再加考慮。

8. 劉健儀議員表示，是否需要及何時築建十號幹線的問題在過去數月備受爭議，原因是委員不相信建造十號幹線這另一條收費道路是能夠應付未來交通需求且符合成本效益的方法。她完全理解屯門及元朗居民的關注，但她對十號幹線的成本效益實在極有保留，皆因同

經辦人／部門

屬收費道路的三號幹線尚有大量的剩餘容車量，而且三號幹線一直未能有效疏導屯門公路及元朗公路的交通。劉議員告知委員，交通事務委員會會進一步研究十號幹線工程計劃所引起的問題。該事務委員會將於2002年2月22日會議上討論有關闢建隧道及其運作的政策，而在稍後舉行的另一次會議上，亦會討論盡量增加三號幹線使用率的措施。她認為首先必須仔細討論這些問題，然後才決定應否及如何進行十號幹線工程計劃。

9. 運輸局副局長(1)回應時表示，根據有關的交通數據，三號幹線的使用率多年來持續增加，顯示三號幹線已能發揮疏導交通的功能。然而，在2011年以後，三號幹線和屯門公路加起來將不能應付日益增加的交通需求。故此，顯然有需要築建十號幹線，以應付未來的交通需求。政府當局認為，十號幹線的設計工作與詳細研究劉議員提及的相關問題兩者之間並無衝突。

10. 此項目在席上付諸表決。6位委員贊成此項建議，4位委員反對，沒有委員投棄權票。

贊成的委員：
李華明議員
單仲偕議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員
陳偉業議員
黃成智議員
(6位議員)

反對的委員：
丁午壽議員
劉江華議員
劉健儀議員
葉國謙議員
(4位委員)

11. 此項目獲得通過。

總目 708 —— 非經常資助金及主要系統設備

**PWSC(2001-02)95 29EC 黃大仙蒲崗村道的1所
私立獨立學校**

12. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目 704 —— 渠務

**PWSC(2001-02)98 111CD 荃灣、葵涌及青衣雨水
排放系統改善計劃
—— 荃灣雨水排放隧道**

13. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾於2002年1月4日會議上討論此項工程計劃。

14. 陳偉業議員表示，民主黨議員原則上支持此項工程計劃及下述項目 PWSC(2001-02)99 及 PWSC(2001-02)100 所涵蓋的各項工程計劃，並讚賞政府當局在2001年4月4日的工務小組委員會會議上撤回原先提交的荃灣雨水排放隧道建議後，曾就擬議的防洪雨水排放隧道計劃廣泛諮詢專業團體及學者。陳議員進一步表示，民主黨議員一直非常關注截流方法(即建造雨水排放隧道，堵截山腰的地表面徑流，再引入大海排放)的技術可行性和成本效益。然而，若無其他更佳方法可在大廈林立的市區進行防洪工作，民主黨議員將會接受，截流方法較在市區道路擴闊雨水渠及箱形暗渠的傳統方法為佳。陳議員並促請政府當局為新發展地區作出更佳的事前規劃，以免日後需要為防洪工作採取補救措施。

15. 渠務署署長回應時表示，當局向來是根據現行標準規劃新市鎮的雨水排放系統，同時充分顧及日後的發展對地表面徑流造成的影響，將來進行上述規劃時亦會如是。渠務署曾檢討市區舊區現有的防洪系統，並曾研究如何更新該等系統，使之符合現行的標準。就所述地區而言，政府當局認為，截流方法較在市區道路擴闊雨水渠及箱形暗渠的傳統方法為佳，採用傳統方法會阻塞交通，影響市區環境，社會將須為此付出龐大代價。

16. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2001-02)99 103CD 港島北部雨水排放系統改善計劃 —— 港島西雨水排放隧道

104CD 港島北部雨水排放系統改善計劃 —— 下游集水區改善工程

17. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾於2002年1月4日會議上討論此項工程計劃。

18. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2001-02)100 108CD 西九龍雨水排放系統改善計劃 —— 荔枝角雨水轉運計劃

19. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾於2002年1月4日會議上討論此項工程計劃。

20. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

21. 會議於上午9時零7分結束。

立法會秘書處
2002年3月6日