

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)562/01-02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 : 2001年11月8日(星期四)
時 間 : 上午8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)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, 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
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

缺席委員 : 周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
張宇人議員, JP
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸局

運輸局副局長(1)
鄧國威先生

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

總工程師
蘇欽達先生

路政署

署理主要工程管理處處長
羅秉廉先生

主要工程管理處副處長
伍國基先生

應邀出席者 : 參與議程第I項的討論

屯門區議會

交通及運輸委員會主席
蘇炤成先生

十號幹線及后海灣幹線工程工作小組召集人
古漢強先生

元朗區議會

交通及運輸委員會主席／新田鄉鄉事委員會主席
文富穩先生

元朗區議會議員／廈村鄉鄉事委員會副主席
鄧坤盛先生

離島區議會

議員
容詠嬪女士

廈村鄉鄉事委員會

副主席
鄧植傑先生

屯門鄉事委員會

屯門掃管笏村村代表
陳國華先生

屯門鄉事委員會總務主任
曾展雄先生

屯門鄉郊區

屯門鄉郊區當區議員
陶錫源先生

屯門掃管笏老青山村居民聯會

秘書
梁國球先生

委員
郭樹民先生

三號幹線(郊野公園段)有限公司

副主席
徐嘉慎先生

施偉拔有限公司董事總經理
周文生先生

反對小欖工程(十號幹線)關注小組

十號幹線關注小組成員
吳桂華先生

十號幹線關注小組成員
陳蘊輝女士

世界自然(香港)基金會

環境保護主任
胡麗恩女士

Save Our Shorelines Society

顧問
何麗莎女士

香港觀鳥會

副主席
Michael KILBURN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

I. 就十號幹線、深港西部通道及后海灣幹線聽取公眾意見

(立法會CB(1)647/00-01號文件 —— 政府當局就十號幹線提交的資料文件；

立法會CB(1)1059/00-01(03)號文件 —— 政府當局就十號幹線提交的資料文件；

立法會CB(1)1946/00-01(01)號文件 —— 政府當局就深港西部通道及后海灣幹線提交的資料文件；及

立法會CB(1)235/01-02(04)號文件 —— 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)

主席扼要重述在事務委員會2001年10月26日的上次會議席上，委員在討論有關“深港西部通道及后海灣幹線”的事項時，曾提出若干一般關注事項，特別是在港方輔助基建設施及推行工程計劃的時間表方面。鑑於此等工程計劃影響深遠，委員同意事務委員會應舉行特別會議，聽取有關該兩項工程計劃及十號幹線的公眾意見。

2. 主席歡迎政府當局及各團體的代表出席是次會議。委員察悉未能派代表出席會議的環境諮詢委員會及地球之友均已提交意見書，該兩份文件分別載於立法會CB(1)212/01-02(06)及CB(1)247/01-02(01)號文件。

3. 運輸局首席助理局長(5)應主席的邀請，簡介政府當局就十號幹線工程計劃提出的最新建議的重點如下：

(a) 在青龍大橋與北大嶼山公路之間加建連接路，並擴闊北大嶼山公路介乎現時收費廣場至陰澳交匯處之間的路段；

(b) 刪除北大嶼山的沿岸路段；

經辦人／部門

- (c) 在青龍大橋至屯門公路之間加設青龍頭交匯處；及
- (d) 刪除小欖連接路，並代以在小欖與汀九橋接駁道路之間興建隧道／高架道路的方案。

4. 主席邀請出席會議的團體代表注意當局建議就十號幹線工程計劃作出的上述修改。她繼而邀請各團體代表就十號幹線、深港西部通道及后海灣幹線此3項工程計劃提出意見。

團體代表的意見

屯門區議會 (立法會CB(1)212/01-02(01)號文件)

5. 屯門區議會議員蘇炤成先生表示，屯門區議會就后海灣幹線提出的主要關注事項，是該幹線對屯門道路網絡造成的交通影響。為解決該工程計劃可能造成的交通影響，屯門區議會建議在后海灣幹線至元朗公路及三號幹線(郊野公園段)(下稱“三號幹線”)之間，興建一條更直接的連接道路而放棄興建擬議的藍地交匯處，因後者會將車輛直接引導至屯門公路。至於十號幹線，屯門區議會認為應推行整項工程計劃，並且只會在當局一併規劃及推行南北兩段工程的情況下，才會對該計劃予以支持。

6. 屯門區議會議員古漢強先生表示，屯門區議會成立了一個工作小組，跟進十號幹線及后海灣幹線工程計劃。他亦提述該等計劃所引致的交通影響，以及收地和補償等事宜，並籲請政府當局作出更大努力，解決區內居民所提出的深切關注事項。他特別請政府當局檢討現行的收地及補償政策，以及寮屋居民的安置安排，以顧及那些在區內已居住多年的村民的利益。

元朗區議會 (立法會CB(1)212/01-02(02)號文件)

7. 元朗區議會議員文富穩先生表示，元朗區議會原則上支持后海灣幹線工程計劃。然而，鑑於元朗公路現時的交通擠塞情況，以及后海灣幹線所帶來的額外交通流量，元朗區議會認為擴闊元朗公路的建議將不足以應付交通需求。因此，政府當局應興建由鰲磡石經天水圍北部、元朗工業邨及錦田直接前往三號幹線的連接道路。元朗區議會已將此項建議提交政府當局考慮，但當局至今尚未作出任何回應。他亦贊同屯門區議會議員所表達的意見，認為如不建造十號幹線以作紓緩，后海灣幹線所帶來的交通流量將會對屯門公路造成不利影響。

經辦人／部門

8. 元朗區議會議員鄧坤盛先生在一併代表廈村鄉鄉事委員會發言時表示，廈村鄉居民原則上支持深港西部通道工程計劃。然而，他提述后海灣幹線在洪水橋的擬議隧道路段，並指出鑽挖隧道會影響該處的祖墳及破壞該地的風水。因此，當地村民強烈反對以隧道方案興建該路段。他籲請政府當局就該工程採用可避免經過墳地的路線。

離島區議會 (立法會CB(1)225/01-02(01)號文件)

9. 離島區議會議員容詠嫦女士就該3項工程計劃表達其個人意見。她認為除了青馬大橋以外，當局在策略上實有需要提供另一條通道以應付大嶼山的發展。政府當局應建造通往主要人口集中地的連接道路，以應付該處的交通需求。此外，她表示政府當局推行十號幹線工程計劃時，應仔細研究有關工程可能對鄰近居民及環境造成的影響，並在有需要時採取適當的緩解措施，例如裝置隔音屏障。

廈村鄉鄉事委員會 (立法會CB(1)235/01-02(01)號文件)

10. 廈村鄉鄉事委員會代表鄧植傑先生表示，廈村鄉鄉事委員會及當地村民普遍支持深港西部通道及后海灣幹線工程計劃，但有下列條件：

- (a) 不可興建任何隧道，以免造成任何對風水不利的影響；
- (b) 為后海灣幹線物色合適的着陸點，並興建由該幹線通往廈村鄉的連接路；
- (c) 政府當局應遵守先前作出的承諾，協助村民將祖墳遷往他處；及
- (d) 拨款改善廈村鄉一帶的現有道路網絡，以應付不斷增加的交通需求。

此外，鄧先生亦支持元朗區議會所提出，關於興建由鰲磡石直接通往天水圍北部的連接路的建議，但他認為該道路不應穿越廈村鄉中心地帶。

經辦人／部門

屯門鄉事委員會
(立法會CB(1)235/01-02(02)號文件)

11. 屯門鄉事委員會代表陳國華先生一併代表掃管笏村村民發言時表達對十號幹線穿越掃管笏村所造成的不良影響深切關注。屯門鄉事委員會代表曾展雄先生補充時表示，屯門鄉事委員會雖支持政府當局提供運輸基礎設施的工作，但當局亦須尊重受影響村民所提出的意見。在過去兩年來，村民曾多次與有關的政府官員會面，表達他們的關注事項，但均徒勞無功。因此，他籲請政府當局適當處理村民的關注事項，特別是受到十號幹線北段影響，而在現行政策下沒有資格獲得安置或補償的約100戶村民。

屯門鄉郊區

12. 屯門鄉郊區代表陶錫源先生贊同屯門鄉事委員會代表提出的意見，並籲請政府當局在推行后海灣幹線工程計劃時考慮下列各點：

- (a) 為被迫遷離家園的村民作出適當的安置及補償安排；
- (b) 妥善解決該工程計劃所造成的噪音及景觀影響；
- (c) 使有關路線遠離其他發展區，並收回足夠的土地作綠化區等用途；
- (d) 政府當局應檢討其收地政策，確保受影響的土地業主獲得公平的補償；及
- (e) 向有關政策局轉達受影響村民提出的關注事項，務使盡早解決有關問題。

屯門掃管笏老青山村居民聯會
(立法會CB(1)212/01-02(03)號文件)

13. 屯門掃管笏老青山村居民聯會代表梁國球先生提述有關工程計劃對村民生活造成的嚴重問題，以及在風水和環境方面的影響，並表示掃管笏老青山村村民強烈反對當局推行十號幹線工程計劃。他對於是否有必要推行此工程計劃及該計劃的成本效益表示懷疑，並認為政府當局與其浪費寶貴資源推行有欠完整的十號幹線工程計劃，不如考慮以其他方法應付交通需求，例如利用三號幹線及興建伶仃洋大橋。然而，政府當局如堅持推

行該項計劃，便應以隧道形式興建掃管笏段，以及修改有關路線，轉而取道掃管笏北谷，從而盡量減輕對聚居於南谷的村民所造成的滋擾。

三號幹線(郊野公園段)有限公司
(立法會CB(1)144/01-02(01)及CB(1)235/01-02(03)號文件)

14. 三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)代表徐嘉慎先生特別提出屯門公路及三號幹線交通流量不均的情況，並表示當局顯然有需要利用三號幹線紓緩在深港西部通道及后海灣幹線啟用後，屯門公路的擠塞情況預期將會惡化的問題。此舉不但有助改善該公司的財政狀況，而且就節省更多時間及路程而言亦可對整個社會帶來裨益。基於此項考慮因素，該公司訂定了另一方案——西部高速公路，此方案可提供一條直接由新過境通道前往汀九的高質素道路。有關計劃包括加建一條由后海灣幹線經洪水橋前往元朗公路的新道路、擴闊元朗公路，以及興建擬議的新界東西連接路的西段。

15. 徐先生指出，由於擬議的西部高速公路並不涉及任何隧道工程，因此不會如十號幹線般存在若干技術上的困難，有關工程亦因而可在較短時間內以較低成本完成。此外，在推行此項工程計劃方面將無須倚賴外國專家，而可僱用更多本地工人。根據該公司計算所得，此條高速公路將可於2005年落成，以配合深港西部通道及后海灣幹線的啟用時間，但所需成本僅為約30億元，是十號幹線工程計劃成本的十分之一。

16. 徐先生補充，如採用此方案，政府當局將有更多時間，解決會對十號幹線的路線及詳細設計造成影響而又尚未解決的規劃問題，例如新貨櫃碼頭的所在位置、前往大嶼山的通道及屯門公路的未來發展。政府當局亦應全面檢討新界西北地區的道路網絡及連接路，以期令交通流量更加平均。徐先生表示，如興建該擬議高速公路，該公司可與政府當局進一步商討有何措施減輕駕車人士支付隧道費的負擔，例如提供津貼。

(會後補註：該公司於會議席上提交的另一份意見書，其後已隨立法會CB(1)271/01-02(01)號文件送交委員。)

反對小欖工程(十號幹線)關注小組
(立法會CB(1)139/01-02(01)及CB(1)225/01-02(02)號文件)

17. 反對小欖工程(十號幹線)關注小組(下稱“關注小組”)代表吳桂華先生特別就政府當局為深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線工程計劃所作規劃提出下述問題，供委員研究：

- (a) 計劃於2002至2006年間在屯門及元朗推行的公路工程計劃多達7項。此事勢必引致更多建造貨車前往該區，難免會令原已非常擠塞的屯門公路百上加斤；
- (b) 在深港西部通道及后海灣幹線於2005年建成後，情況會因為后海灣幹線帶來的額外交通流量而進一步惡化。儘管根據政府當局所作評估，元朗公路及三號幹線可在后海灣幹線通車初期應付有關的交通需求，但有不少委員及公眾人士皆極感關注的是，大部分使用后海灣幹線的過境車輛仍會取道不用繳費的屯門公路。政府當局至今仍未能提出任何具體措施，令委員及公眾人士確信此等車輛會取道藍地交匯處使用元朗公路及三號幹線；及
- (c) 關於把后海灣幹線與十號幹線連接起來的規劃，務須緊記的是，此條策略性路線原擬用作配合香港的新貨櫃碼頭設施。鑑於該等設施的日後所在位置尚有欠明朗，政府當局決定投入鉅額款項興建規劃欠佳的十號幹線，未免言之過早，且與浪費公帑無異。況且，即使興建十號幹線，仍須視乎當局採取合適的收費策略，才可確保車輛從屯門公路分流至其他道路。然而，政府當局並未就此重要一點提供任何資料。

18. 鑑於存在上述問題及屯門居民所面對的困境，吳先生表示關注小組擬提出下述建議：

- (a) 為了就深港西部通道及后海灣幹線提供更佳輔助設施，政府當局應考慮改善后海灣幹線與元朗公路及三號幹線的連接通道，例如興建經天水圍直達三號幹線的連接路；
- (b) 優先擴闊及改善屯門公路，從而應付新界西北的交通需要；

- (c) 檢討十號幹線的整體規劃，以顧及其配合香港新貨櫃碼頭設施的策略性功能；及
- (d) 政府當局不應利用十號幹線作為前往香港國際機場的另一條通道，而應考慮以隧道方式興建一條由屯門直達機場的連接路。

**世界自然(香港)基金會
(立法會CB(1)212/01-02(04)號文件)**

19. 世界自然(香港)基金會(下稱“自然基金會”)代表胡麗恩女士陳述該會對深港西部通道及十號幹線工程計劃的意見，詳情載於該會提交的意見書(立法會CB(1)212/01-02(04)號文件)。自然基金會的主要關注事項如下：

- (a) 儘管政府當局已就深港西部通道作出承擔，但在深港西部通道的環境影響評估(下稱“環評”)研究中，應充分評估不同方案在環保方面的表現，包括在運輸模式及管理措施、路線及建造模式方面可能出現的各項變更；
- (b) 鑑於只有香港一段的深港西部通道需要進行環評研究，如何適當評估深港西部通道整項建造工程及其整體運作對后海灣生態造成的所有影響，以及整項深港西部通道工程計劃對該地生態造成的累積影響，實屬未知之數；
- (c) 建造工程會直接縮減后海灣的泥灘面積，亦會改變該處的沉積及水文模式。不少雀鳥及海洋生物均會蒙受不良影響；
- (d) 深港西部通道啟用後，屬國際重要濕地的米埔及內后海灣一帶的候鳥生態，將會蒙受重大而不良的影響；及
- (e) 即使十號幹線北段的詳細規劃尚未落實，當局仍須適當評估十號幹線南北兩段的累積影響。局部通過南段的環評研究，並不可用作支持在日後興建北段及其他連接路的充分理據。

20. Save Our Shorelines Society代表何麗莎女士重申該組織對十號幹線的立場，詳情一如該組織先前於2001年4月27日向事務委員會所作的陳述。她籲請政府當局因應在規劃方面的重大轉變，檢討十號幹線的整個規劃概念。

21. 至於深港西部通道及后海灣幹線，何女士特別從規劃、程序及政策的角度，提出該組織的下述關注事項：

- (a) 政府當局尚未就深港西部通道及后海灣幹線工程計劃進行環評研究前，已假定會推行該等工程計劃。當局須澄清其曾否就推行該等工程計劃向深圳當局作出任何承諾；
- (b) 由於十號幹線及其他主要公路基建工程計劃均以獨立方式處理，故極難評估該等計劃的累積環境及交通影響。根據第三次整體運輸研究，由於陸路貨運交通的不斷增長，空氣及噪音污染問題將嚴重惡化，情況將達到令人不能接受的地步，特別是新界西北一帶；
- (c) 對於深港西部通道及后海灣幹線的累積環境影響，不能作出獨立於十號幹線的考慮。當局應以整套基建計劃而非個別工程項目的方式檢討此等工程計劃，並在此基礎上評估有關的環境及交通研究和財政事宜；及
- (d) 政府當局亦應研究興建第四條跨境連接公路以外的其他方案。當局應竭力減低跨境陸路貨運交通的增長，並盡量提高其效率。政府不應單以興建更多道路來應付預期中的交通需求，而應尋求以其他途徑推行較持續的解決方法，包括建造通往葵涌的貨運鐵路、進行內河貨運，以及減少過境空載車輛的數目。

香港觀鳥會

22. 香港觀鳥會代表Michael KILBURN先生請委員察悉該會於會議席上提交的意見書的內容。他表示，該會曾就已刊憲的十號幹線南段工程提出反對，並於其後與政府當局的代表舉行會議，討論該會的反對意見。然而，香港觀鳥會的所得印象是，由於在撥款進行環評工作及執行有關工作方面的安排欠佳，有關方面並未進行足夠

經辦人／部門

的調查工作，以確定在有關地點棲息的雀鳥類別，以及工程計劃的施工及運作階段可能對該等雀鳥構成何種潛在影響。因此，該會拒絕撤回其提出的反對意見。雖然香港觀鳥會明白此舉可能會延長該工程計劃所需的公眾諮詢期，以致對工程計劃的完工日期造成阻延，但只要當局能改善項目工程師及進行環評工作的生態顧問的工作表現，此方面的阻延其實是可以避免的。

(會後補註：該會提交的意見書其後已隨立法會CB(1)271/01-02(02)號文件送交委員。)

與團體代表進行討論

屯門公路的擠塞情況

23. 儘管三號幹線公司及若干其他代表團體要求當局在后海灣幹線及三號幹線之間提供較佳的連接路，但何俊仁議員擔憂三號幹線公司如不訂定適當的收費策略，使用后海灣幹線的車輛仍會選用屯門公路。因此，他詢問三號幹線公司對於減低其收費，藉以吸引更多過境車輛使用三號幹線的建議有何立場。

24. 陳偉業議員提述深港西部通道／后海灣幹線及十號幹線工程的完工日期出現差距，並認為最重要的是確保深港西部通道／后海灣幹線通車後，不會令屯門公路的擠塞情況更趨嚴重。因此，三號幹線公司對於吸引更多車輛使用三號幹線的立場，對其是否支持政府當局興建深港西部通道及后海灣幹線的建議相當重要。在此方面，他詢問三號幹線公司會否採取具體措施，例如調低早上繁忙時間的隧道費，藉以吸引更多貨櫃車使用三號幹線。

25. 徐嘉慎先生察悉委員的意見及建議，並答稱在董事局未作任何討論前，他不宜代表該公司就委員的提問作出回應。然而，他強調，三號幹線的現行收費遠低於法例所容許的水平，但由於屯門公路屬免費道路，加上目前的經濟狀況欠佳，使用三號幹線的貨車／貨櫃車數目仍然甚低。該公司已採取各種措施刺激該條道路的使用率，但並未取得重大成效。他表示，政府有責任與三號幹線公司商討有何方法提高三號幹線的使用量，以便善用現有的隧道資源，從而協助香港經濟復甦。

26. 徐先生進一步表示，由於政府當局現時就后海灣幹線提出的建議顯然無法將車輛引導至三號幹線，三號幹線公司因而提出另一項建議，以期在短期內發揮若干紓解作用。然而，若要解決三號幹線公司所面對的財政困難，便須與政府作進一步的討論。該公司歡迎任何

與政府當局討論此事的機會。徐先生補充，十號幹線的收費策略亦會影響屯門公路及三號幹線的使用率，並可能會導致屯門公路更加擠塞。

27. 陳偉業議員認為三號幹線公司在此事上應有其本身的立場，而不是要求政府承擔所有責任。他表示如委員不能獲得任何保證，確信深港西部通道及后海灣幹線會建有適當的連接路，他們或會考慮押後推行該兩項工程計劃，以配合十號幹線的落成日期。主席就此要求三號幹線公司考慮陳議員表達的意見。

28. 然而，石禮謙議員認為要求私人公司制訂解決交通擠塞問題的措施，殊非恰當。為了利用現有隧道資源紓緩擠塞情況，政府或有需要考慮購回三號幹線的擁有權，並將之改為一條免費道路。徐嘉慎先生回應石議員的查詢時表示，在此方面可作出其他安排，讓政府將隧道費直接繳付予三號幹線公司，或向駕車人士提供津貼。

29. 鑑於在屯門推行任何公路工程計劃均難免會對屯門公路造成影響，朱幼麟議員詢問可否就有關問題制訂其他紓緩措施，例如容許貨車在晚間運送建築材料。吳桂華先生回應時表示，由於所涉及的成本高昂，從政府當局的角度而言，在晚間進行建造工程並非可行之舉。雖然關注小組並不反對推行運輸基建工程，但有關的工程計劃必須分期進行。為應付有所增加的交通需求，當局應優先擴闊屯門公路。

30. 陳偉業議員提述十號幹線在紓緩屯門道路網絡的交通需求方面所發揮的功能，並認為興建該道路可為屯門居民帶來裨益。對於政府當局最近修訂十號幹線的設計而沒有帶來任何額外成本，他亦表示歡迎。

后海灣幹線

31. 鄭家富議員認為區內村民的感受雖應受到尊重，但是在風水的影響及運輸基建發展之間取得平衡，亦屬同樣重要。此外，當局曾就不同公路工程計劃在新界興建不少隧道。在此方面，他要求廈村鄉鄉事委員會闡釋后海灣幹線的擬議隧道路段，將對風水構成何種範圍及程度的影響。

32. 鄧植傑先生回答時表示，元朗第55號葬區內超過1 000個屬於廈村鄉及其他村的墳墓將會受到影響。鑑於有關工程會對“龍脈”造成無可彌補的損害，加上現時尚有其他成本較低的可行方案，村民強烈反對當局進行任何隧道工程。政府當局不應冒着村民會作出強烈反抗

經辦人／部門

的風險而推行該項工程，而應解決受影響村民提出的關注事項，並與他們商討適當的補償安排。鄧坤盛先生補充時表示，當局最初就后海灣幹線工程計劃諮詢廈村鄉時，並無提出任何興建隧道的建議，廈村鄉亦是在此基礎上對該項工程計劃表示支持。

33. 主席多謝各團體代表就深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線發表意見。她表示，事務委員會將於2001年11月23日會議上再與政府當局討論該3項工程計劃。她歡迎各代表團體就有關事宜進一步提交書面意見。

III. 其他事項

34. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
2001年12月11日