

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1449/02-03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：2003年2月28日(星期五)
時 間：上午10時45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)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

其他出席議員：何秀蘭議員
黃容根議員
葉國謙議員, JP

缺席委員：何俊仁議員
陳國強議員
鄧兆棠議員, JP
劉炳章議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)
何偉富先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

路政署鐵路拓展處處長
溫文隆先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長
鄧國威先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

總工程師／主要工程
徐偉先生

運輸署

總工程師／道路安全及標準研究
梁德輝先生

環境保護署

環境保護署助理署長(環境評估及噪音)
區偉光先生

首席環境保護主任(噪音監理及政策)
陳錦新先生

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

議會事務助理5
鄭維賢小姐

I. 通過會議紀要及續議事項

- (立法會CB(1)965/02-03號文件 —— 2003年1月6日
與保安事務委員會舉行聯席
會議的紀要；
立法會CB(1)940/02-03號文件 —— 2003年1月14日
會議的紀要；及
立法會CB(1)961/02-03號文件 —— 2003年1月24日
會議的紀要)

上述會議紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)975/02-03(01)號文件 —— 政府當局所
提交有關
“2002年速度
限制檢討進
度報告”的資
料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。
3. 關於周梁淑怡議員就政府當局進行速度限制檢討而採取的準則所提出的查詢，主席請周梁淑怡議員參閱政府當局提交的前一份進度報告。

(會後補註：有關檢討選定路段的速度限制以及在某些路段設置道路標記和警告標誌的上份進度報告，文件編號為立法會CB(1)100/00-01(04)號。)

III. 2003年3月21日下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)954/02-03(01)號文件 —— 待議事項一覽
表；及
立法會CB(1)954/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽
表)

4. 委員閱覽事務委員會的待議事項一覽表及跟進行動一覽表(分別為立法會CB(1)954/02-03(01)及(02)號文件)。
5. 周梁淑怡議員對推行智能運輸系統下的運輸資訊系統的時間表表示關注。委員同意要求政府當局提供資料，說明香港發展智能運輸系統的最新進展情況。

6. 石禮謙議員及鄭家富議員提述待議事項一覽表第12項事宜，並認為政府當局應竭盡所能，務求早日完成地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)與九廣鐵路公司合併建議的研究，並作出安排及早向委員匯報其決定。

7. 經商議後，委員同意在2003年3月21日下次例會討論下列事項：

(a) 巴士轉乘計劃的最新進展情況；及

(b) 票價調整機制的最新進展情況。

關於上文(a)項事宜，委員同意邀請專利巴士公司參與有關事項的討論。

(會後補註：因應政府當局的要求，上文(b)項事宜將押後至日後舉行的會議進行討論。事務委員會2003年3月21日的會議，將改為討論有關“智能運輸系統的最新進展情況”的事項。)

IV. 港島鐵路延線、七號幹線和南港島鐵路

(立法會CB(1)954/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的補充資料文件；及

檔號：ETWB(T)CR 11/1016/99 —— 政府當局所提交有關港島鐵路延線、七號幹線和南港島鐵路的立法會參考資料摘要)

8. 主席表示，在事務委員會2003年1月24日上次會議席上，政府當局曾向委員簡介有關港島鐵路延線、七號幹線和南港島鐵路的最新建議，詳情載於2003年1月21日發出的立法會參考資料摘要。

9. 環境運輸及工務局副秘書長簡介政府當局因應委員在2003年1月24日會議上提出的要求而提交的文件(立法會CB(1)954/02-03(03)號文件)，該文件就下列事項提供補充資料：

- (a) 南港島鐵路經濟內部回報率的評估方法；
- (b) 南港島鐵路的高架橋及隧道路段的分布情況；
及
- (c) 如不進行路線預留工程，北港島線建造工程的額外成本為何。

七號幹線與南港島鐵路的比較

財務及經濟評估

政府當局 10. 鑒於香港目前面對財政赤字，何秀蘭議員認為南港島鐵路不僅在財務承擔方面，而且在提供全面的鐵路網絡以滿足地區人士需要方面，均是較七號幹線優勝的方案。她表示，單憑七號幹線並不能解決南區的擠塞問題，因為其他連接道路網絡未能適時建成，以配合該幹線的通車。何議員亦要求政府當局提供資料，說明七號幹線及南港島鐵路在建造及營運階段，將可分別製造多少就業機會。

政府當局 11. 黃宏發議員亦支持興建南港島鐵路。然而，為進一步協助委員瞭解該等工程計劃的經濟效益，政府當局應舉例說明七號幹線及南港島鐵路的經濟內部回報率的計算方法。

12. 陳偉業議員認為計算經濟內部回報率，對於比較七號幹線及南港島鐵路而言實有誤導成分，因為經濟內部回報率並不能反映為使南港島鐵路獲得商業回報而由乘客承擔的額外成本。他不滿政府當局提交的文件並未載有若干重要的資料，例如地鐵公司就南港島鐵路的財務內部回報率作出的估計，以及其對乘客交通費用構成的潛在影響。

13. 葉國謙議員提述香港仔隧道的嚴重擠塞情況，以及此情況必然會導致社會成本的問題，並強烈認為有迫切需要興建七號幹線。此幹線不僅可用作應付南區居民的迫切交通需要，亦可作為一條經西區海底隧道連接港島南部及新界西北部的策略性幹道。長久以來，南區的發展因缺乏足夠的對外連接道路而受到妨礙。他雖然並不反對興建南港島鐵路，但認為應首先推行七號幹線工程計劃，因為該幹線已進行了一段頗長時間的規劃。另一方面，南港島鐵路最早也須在2016年才可建成，在此方面的幫助不大。

14. 主席評論政府當局在決定七號幹線的未來路向方面已用了一段很長時間，並質疑政府當局實際上是否已決定推行南港島鐵路計劃，以及已訂定確實的實施時間表。她不認為計劃於2016年才建成的鐵路能即時應付香港仔旅遊業發展的需要。

15. 鄭家富議員認為，七號幹線及南港島鐵路在解決地區上的交通需要方面各有其角色，並關注到在目前出現財政赤字的情況下，政府當局故意拖延此等工程計劃的規劃及實施工作。他擔憂即使興建南港島鐵路，以及實施在七號幹線選線研究中提出的中期交通改善措施(下稱“中期措施”)，薄扶林道主要路段及香港仔隧道於2016年仍會出現容車量的問題。因此，用於推行中期改善措施的資源將告白費，且無論如何均須另行斥資100億元興建七號幹線。為確保及時向社會提供足夠的運輸基礎設施，鄭議員認為政府當局應訂定分階段建造七號幹線及南港島鐵路的確實時間表。首先，政府當局應集中進行落實七號幹線定線的工作，並制訂解決該工程計劃環境問題的方法。

16. 石禮謙議員指出，七號幹線與南港島鐵路具有不同功能，兩者並非互相排斥。他贊同鄭家富議員的意見，認為政府當局可分階段推行七號幹線及南港島鐵路計劃，並考慮透過私營機構投資的方式為該等工程計劃融資。

17. 環境運輸及工務局副秘書長回應時解釋，就新的運輸基礎設施進行規劃時，政府當局首先會確定工程計劃的經濟內部回報率，即工程計劃會為社會帶來的整體效益。就運輸基礎設施而言，大部分累計效益是以市民所節省的行程時間及相鄰道路擠塞情況所獲得的紓緩計算。當局估計在2016年，七號幹線及南港島鐵路為市民大眾節省的時間總數分別為1 500萬小時及2 000萬小時。把所節省的時間幣值化，以及把其他效益計算在內後，七號幹線及南港島鐵路於2016年扣除經常費用後的淨經濟效益，將分別為15億元及19億元。假設營運期為40年，南港島鐵路所節省的時間總數及所帶來的經濟效益，將分別約為10億小時及1,000億元。

18. 關於地鐵公司所提建議的財務內部回報率，環境運輸及工務局副秘書長表示，由於南港島鐵路仍處於非常初步的規劃階段，現時考慮其財務內部回報率實屬言之過早，因為包括定線、鐵路種類、收費結構等在內的各項因素均會影響有關的結果。地鐵公司的初步評估是，倘政府不作出財政資助，南港島鐵路在商業上並不可行。政府當局明白地鐵公司作為一商業機構，實有需

要就其對新鐵路工程項目作出的投資取得適當的商業回報率，因此已要求地鐵公司研究修改其初步建議，以期減低成本並將鐵路線延長，以便為香港仔的市民提供更佳服務。路政署鐵路拓展處處長補充，根據非常粗略的估計，地鐵公司南港島鐵路的財務內部回報率將比通脹率高約4%。

19. 關於南港島鐵路的收費水平，環境運輸及工務局副秘書長表示，根據地鐵公司的建議，現有的收費結構將適用於南港島鐵路。政府當局亦正在研究調整公共交通工具票價的程序。然而，鑒於公共交通服務市場的競爭激烈，鐵路票價將訂定於具競爭力的水平。

20. 環境運輸及工務局副秘書長察悉部分委員要求當局早日推行七號幹線計劃，但他表示，儘管七號幹線的規劃工作已進行了一段時間，但基於情況有變，仍有若干主要問題尚待解決。舉例而言，七號幹線的整體規劃將須作出修改，以配合當局計劃在南區實施的各項旅遊措施。七號幹線的定線及設計亦須因應其環境、實施時間、成本及交通規劃影響作出改善。基於此等原因，政府當局決定繼續檢討七號幹線的規劃工作，並將南港島鐵路的發展與七號幹線一併考慮。

21. 環境運輸及工務局副秘書長補充，雖然七號幹線能夠更有效紓緩道路交通，但亦可考慮其他較廉宜的替代方案。與此同時，政府當局會推行中期措施，以便在沒有七號幹線的情況下，改善薄扶林道沿線地區的交通情況，使之處於可處理的水平。至於香港仔隧道容車量不足的問題，環境運輸及工務局副秘書長解釋，這主要是由於灣仔及銅鑼灣隧道出口道路網出現擠塞，以致車龍倒入隧道造成問題。待中環及灣仔繞道和東區走廊連接路於2011年建成後，上述道路網的交通情況大致上可獲得紓緩，從而可改善香港仔隧道的行車量。

22. 鑒於需要投入鉅額資金，環境運輸及工務局副秘書長強調，政府當局須審慎研究所有有關因素，然後才決定該兩項工程計劃的未來路向。當局將不大可能會同時推行該兩項工程計劃。由於七號幹線屬不收費道路，而南港島鐵路若無政府的財政資助，在財政上亦不可行，因此，私營機構未必會對此等工程計劃有太大興趣。

23. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，南港島鐵路會提高前往南區旅遊景點(包括計劃重新發展的海洋公園)的利便程度，並有助促進香港的旅遊業。因應社會各界提出的要求，政府當局會考慮在地鐵公司就其南港島鐵路建議進行的檢討中，着手推行有關的工程計

劃。路政署署長補充，如當局批准興建南港島鐵路，整項工程需時約7年完成。

其他影響

24. 葉國謙議員對政府當局的回覆不感信服，並指出七號幹線將更能服務香港仔旅遊業發展的需要，因為旅遊巴士將可行走該幹線。他扼要重述，事務委員會於2001年9月討論七號幹線工程計劃時曾通過一項議案，要求當局及早推行由堅尼地城至香港仔的七號幹線工程計劃，而該段路線基本上應以隧道方式興建。他不滿政府當局純粹因為該路段無法提供直達數碼港的連接路，而未有就七號幹線此項定線方案進行積極的研究。政府當局漠視區內居民的交通需要，實令人無法接受。

25. 周梁淑怡議員亦表示，政府當局絕不應純粹因為某方案涉及的公共開支較少而作出其決定。若七號幹線能為社會帶來各項效益，政府當局便應作好承擔該幹線建造費用的準備。此外，漠視一直服務區內居民的其他公共交通機構的利益，亦屬有欠公允。她察悉政府當局對於以隧道方式興建七號幹線的立場，並詢問政府在興建連接數碼港的道路方面有否任何合約責任。

26. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府無須承擔任何興建七號幹線並使之途經數碼港的合約責任。儘管可以隧道方式興建七號幹線，但此方案未能配合各項沿岸發展項目，因而可能會對該幹線的使用率及紓緩現有道路交通情況造成不利。此情況會對該工程計劃的經濟內部回報率造成不良影響。

27. 梁富華議員對南港島鐵路對其他公共交通工具(包括的士、公共小巴及專利巴士)的營運構成的潛在影響深表關注，並質疑政府當局在評估該工程計劃對整個社會帶來的整體成本及效益時，有否考慮南港島鐵路的營運對上述界別造成的失業問題，將會導致何種社會損害。主席及周梁淑怡議員亦深切關注到南港島鐵路對現有公共交通服務的營運所構成的潛在影響。

28. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局知悉其他公共交通機構關注到在南區引入鐵路服務將對其業務有何影響。鑒於政府的目標是以鐵路作為主要的交通模式，政府當局會就不同公共交通工具所提供的服務作出適當協調，以釋除有關業界的疑慮，藉此維持服務供應商之間的良性競爭，為乘客提供合理的選擇。當南港島鐵路的建造時間表及定線得出較明確的建議後，政府當局會審慎研究其對南區公共交通服務的影響。

29. 主席總結有關討論時表示，委員普遍要求當局早日就七號幹線及南港島鐵路工程計劃的未來路向作出決定。在作出決定前，政府當局須考慮各項因素，以確定其對社會帶來的整體成本及效益。

30. 環境運輸及工務局副秘書長察悉委員要求當局早日就此作出決定，並表示由於所涉及的問題相當複雜，地鐵公司就南港島鐵路建議作出的檢討及政府當局與地鐵公司進行的討論，或許需要較長時間(例如在12月底)才可完成。與此同時，政府當局亦會就該等工程計劃徵詢有關區議會的意見。他向委員保證，當局在作出有關決定時，會於適當時安排向委員作出匯報。

政府當局 31. 委員對政府當局的答覆感到不滿，並同意政府當局須在本年度立法會會期結束前，再向事務委員會匯報該兩項工程計劃的未來路向，然後才作出最後決定。

V. 擴闊吐露港公路及裝設相關隔音屏障的事宜

(立法會CB(1)954/02-03(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

立法會CB(1)968/02-03號文件 —— 立法會議員與大埔區議會議員於2003年2月13日舉行會議後轉交處理而有關擴闊吐露港公路及裝設相關隔音屏障的事宜；及

立法會CB(1)927/02-03(02)號文件 —— 大埔區議會議員黃碧嬌女士就2003年2月14日進行的實地視察所提交有關吐露港工程關注組就吐露港公路隔音屏障的影響所進行的問卷調查結果)

32. 主席扼要重述，事務委員會上次在2003年1月24日會議上討論有關事宜時，政府當局曾匯報其建議就擴闊吐露港公路計劃的隔音屏障進行的改裝工程。事務委員會其後於2003年2月14日前往吐露港公路進行實地視

察，而有關的區議會亦有派出代表出席該次視察活動。在進行實地視察期間，議員對環境保護署(下稱“環保署”)並未派出代表出席視察活動表示遺憾。經實地視察建議的改裝工程後，議員要求政府當局進一步檢討能否盡可能拆除在中央分隔帶及元洲仔保育環境教育中心裝設的隔音屏障。

33. 路政署署長應主席所請，簡介政府當局因應議員在進行實地視察期間表達的意見及關注事項所提交的補充資料文件(立法會CB(1)954/02-03(04)號文件)。關於政府當局派代表出席實地視察活動一事，環境運輸及工務局副秘書長解釋，由於進行實地視察的主要目的，是從工程角度加深議員對政府當局的擬議改裝工程的瞭解，因此並未邀請環保署的代表出席。

在中央分隔帶及元洲仔保育環境教育中心裝設的隔音屏障

34. 環保署助理署長(環境評估及噪音)表示，鑒於委員感到關注，環保署已進行實地視察，並檢討在元洲仔保育環境教育中心裝設隔音屏障的安排。該保育中心基本上是舉辦以植物為主題的環保教育活動的戶外教室，每年會為約800名學生及800名教師進行戶外教育活動。若不裝設隔音屏障，該處的噪音水平將超逾為教育機構訂定的65分貝(A)的法定噪音水平。

35. 然而，周梁淑怡議員認為裝設隔音屏障並非解決問題的唯一方法。她對於政府當局並沒有就此處情況積極研究其他方案表示不滿，並詢問能否在該保育中心的範圍內提供緩解措施，以免除裝設隔音屏障的需要。主席亦認為政府當局一開始便應審慎研究是否有其他工程措施可解決有關的噪音問題。黃容根議員提出類似的關注事項，並詢問植樹是否可行的方案。

36. 環保署助理署長(環境評估及噪音)回應時解釋，基於各項和土地、工程及環境有關的限制，在保育中心的範圍內提供足夠的緩解措施並不可行。除有關地點缺乏空間外，當局亦須裝設高身隔音屏障，以達到所需的噪音緩解效果。此方案亦涉及砍伐樹木。至於植樹方面，當局需要種植非常廣闊及茂密的植樹帶，才可達到消減噪音的效果。鑒於空間有限，此做法在噪音緩解方面並非有效的方案。他補充，在根源之處消減交通噪音才是最有效的做法。

37. 路政署署長回應黃容根議員的查詢時表示，政府當局已檢討可否完全或局部拆除為了保護現有及規劃中的發展項目而在中央分隔帶裝設的隔音屏障。若能保

留沿北行行車道路旁設置的屏障的整個高度及屏障上方2.5米的罩蓋部分，在中央分隔帶裝設的屏障或可進一步降低0.5米至1米，而又不致令噪音水平超逾法定噪音水平上限。所涉及的路段是科學園對面的大埔第39區，以及吐露港公路南端近馬料水交匯處一段。然而，路政署署長表示，他不建議作出此項安排，因為在中央分隔帶裝設的屏障所減低高度只會極為輕微，但沿路旁裝設的屏障則須維持原有高度。他表示，在進行實地視察期間向委員簡介的安排是當局屬意的安排，並應予以採納。

政府當局 38. 路政署署長察悉委員的深切關注，並答允路政署會進一步諮詢環保署，研究能否進一步改善在該保育中心裝設的隔音屏障。

道路安全

39. 劉江華議員提請委員注意由民主建港聯盟就擴闊吐露港公路工程計劃的彩色隔音屏障對安全構成的風險，而向250名司機進行的調查(立法會CB(1)927/02-03(02)號文件)。他重申，為顧及安全，政府當局應把彩色隔音板更換成透明隔音板。

40. 路政署署長察悉劉議員的意見，並向委員保證隔音屏障的設計符合現行的安全標準。運輸署總工程師／道路安全及標準研究亦表示，並無實質證據顯示所設置的隔音屏障會擾亂司機的目光及分散其注意力，以致影響道路安全及進而導致交通意外。路政署署長補充，按照建議拆除部分隔音屏障或減低其高度後，將可大大緩和對景觀造成的影響。為加深委員的瞭解，主席及周梁淑怡議員均建議政府當局利用電腦圖像說明改裝後的隔音屏障的景觀影響。

重新使用已拆除的隔音屏障

41. 鄭家富議員提醒政府當局在物色合適地點，以便重新使用從擴闊吐露港公路工程計劃拆除的9 000平方米隔音物料時，必須特別留意景觀影響的問題。除考慮技術可行性、受影響人數、噪音滋擾程度等因素外，政府當局亦應徵詢有關的區議會及地方團體的意見。

42. 路政署署長表示，政府當局在評估已拆除隔音屏障物料的替代用途時會留意鄭議員的意見。詳細的計劃一經落實，政府當局即會向事務委員會作出匯報，並相應向有關地區的人士進行諮詢。

43. 陳偉業議員轉述區內居民提出的要求，表示當局可將拆除的隔音屏障重新裝置在愉景新城，以保護該處的受影響住宅單位。

擬議改裝工程的財政影響

44. 陳偉業議員支持當局按照《環境影響評估條例》(第499章)的規定裝設隔音屏障，以解除受影響居民因過量交通噪音而受到的滋擾。儘管為擴闊吐露港公路工程計劃裝設的隔音屏障惹來不少批評，但公眾所獲得的保障絕不應純粹因為有關隔音屏障的外觀設計而有所減損。他提述擬議改裝工程的財政影響，並擔憂該工程計劃如出現任何進一步的延誤，將會導致承建商提出更多合約申索。因此，他籲請政府當局確保盡可能按照原定的時間表推行有關工程。

45. 路政署署長回應時表示，政府當局的立場是如獲得委員的支持，該工程計劃應盡早復工，以便完成全部工程。如改裝工程能與其他工程同步進行，對完成所有合約工程所造成的延誤將局限於1至2個月的時間內。除可改善交通外，早日解決有關事宜亦可盡量減低承建商所提出的合約上的申索。

VI. 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年4月15日