

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)174/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期：2003年9月29日(星期一)
時 間：下午2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
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
陳偉業議員
劉炳章議員

其他出席議員：田北俊議員, GBS, JP
李華明議員, JP
涂謹申議員

缺席委員：黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
張宇人議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

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
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(T)3
趙慰芬女士

路政署

路政署署長
麥齊光先生

主要工程管理處處長
伍國基先生

參與議程第II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
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

路政署

路政署署長
麥齊光先生

主要工程管理處處長
伍國基先生

運輸署

運輸署副署長／策劃及技術服務
譚澄邦先生

總工程師／運輸策劃
杜錦標先生

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

經辦人／部門

I 港珠澳大橋

(立法會CB(1)2492/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
立法會CB(1)2346/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

委員察悉立法會CB(1)2492/02-03(01)號文件所載，政府當局建議將於2003年10月29日向工務小組委員會申請撥款，以便將787TH —— 港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路 —— 研究勘測及初步設計提升為甲級工程，預算費用為5,900萬元。

2. 環境運輸及工務局局長應主席所請，向委員匯報港珠澳大橋的最新進展。在2003年8月，國務院通過綜合運輸研究所(下稱“研究所”)的研究報告，並同意廣東省、香港特別行政區(下稱“香港特區”)及澳門特別行政區(下稱“澳門特區”)三地政府應成立港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱“協調小組”)，全面推展港珠澳大橋建造工程項目的前期工作。在2003年8月29日首次會議上，協調小組同意盡快落實該項工程計劃，並就經濟效益、走線、環境影響及水文等各方面事宜進行可行性研究。一俟研究工作完成後，有關報告會提交國家發展和改革委員會，以便提請國務院批准為興建港珠澳大橋立項。

3. 環境運輸及工務局常任秘書長補充，雖然整條港珠澳大橋的實施時間表仍有待三地政府磋商同意，但卻有需要就連接港珠澳大橋與本地現有道路網絡的道路基礎設施(即北大嶼山公路連接路)，展開有關的勘測及設計工程。為加快工程項目的進度，政府當局亦會為該工程計劃進行詳細的環境影響評估(下稱“環評”)研究，作為前期工作的一部分。倘有關的撥款申請獲得通過，工程計劃的勘測及初步設計工程將於2003年11月展開，並於2004年10月完成。路政署署長利用投影機，簡介該項撥款申請涵蓋的勘測及初步設計工程的範圍。

4. 劉江華議員對盡早興建港珠澳大橋表示支持，並詢問整條港珠澳大橋預計將於何時建成。為確保工程進度理想，他表示最重要的是協調三地政府分別就港珠澳大橋不同部分進行的前期工作，以及興建大橋與本地接駁基礎設施的步伐。

5. 環境運輸及工務局局長回應時表示，協調小組同意三地政府會全面推展港珠澳大橋建造工程項目的前期工作。因此，建造港珠澳大橋珠江段的前期工作亦會同時進行。然而，各有關地區將需就港珠澳大橋的接駁基礎設施作出規劃，然後才可訂出較具體的實施時間表。倘財務委員會通過此項撥款申請，政府當局會向協調小組匯報有關的進展，而協調小組將於短期內再次舉行會議，討論港珠澳大橋的着陸點及委聘顧問進行工程可行性研究的詳細安排。她答允政府當局將於適當時向事務委員會匯報有關的實施時間表。

政府當局

港珠澳大橋在香港的擬議着陸點

6. 陳偉業議員對於建造大橋連接香港及珠江西岸大致上表示支持，但對於政府當局在推行該工程計劃方面草率行事表示深切關注。他認為在申請撥款就工程計劃作進一步研究前，政府當局應提供充分理據，支持其以大嶼山西北而非較早前曾考慮的屯門爛角咀作為港珠澳大橋着陸點的決定。陳議員尤其感到憂慮的是，把港珠澳大橋的着陸點設於大嶼山西北，會對中華白海豚的棲息地及該處未受破壞的海岸線造成不良影響。鑒於區內建造工程將無可避免會對中華白海豚造成影響，他認為政府當局應設立專門用作保護中華白海豚的基金。

7. 涂謹申議員對於政府當局未有向委員提供有關方面較早前就港珠澳大橋進行的各項研究的詳細資料亦感到不滿。因此，他難以信納政府當局指擬議着陸點設於大嶼山西北，實屬最為恰當此一籠統說法。在未經證實擬議着陸點確有其優點的情況下，委員將極難支持當局就工程計劃的研究勘測及初步設計工程提出的撥款申請。鑒於政府當局不願向委員及公眾披露此方面的資料，涂議員擔心政府當局可能是基於政治上的考慮因素而選定有關着陸點，卻未有充分顧及其環境影響。

8. 鄭家富議員提述近期發生連串有關海港填海工程的事件，並認為市民的支持對於順利推行諸如港珠澳大橋此類主要運輸基建工程，實屬至為重要。因此，政府當局將需提供更多資料，令委員及市民信納擬議着陸點及走線方案確屬可選擇的最佳方案，尤其是從環境角度而言。政府當局最低限度應交代其決定改變原來的規

劃，不以屯門爛角咀作為連接橋着陸點的理由。在此方面，他詢問環保團體及專業人士對擬議着陸點及走線方案有何意見。

9. 環境運輸及工務局局長回應時並不同意政府當局在推行該項工程計劃時草率行事。儘管共同展開有關香港與珠江西岸交通聯繫的研究，是內地與香港大型基礎設施協作會議於2002年9月才作出的決定，但在香港與珠江西岸之間建造連接路的構思一直存在，在過去多年亦曾就此進行不少相關研究。根據過往蒐集所得的資料，研究所曾就3條連接珠江兩岸的路線進行研究，並在3地進行實地考察及舉行研討會，以聽取各方面的意見及分析。經詳細研究後，研究所得出的結論是，香港特區政府提出的港(大嶼山)珠澳大橋方案最具迫切性。

10. 環境運輸及工務局局長進一步解釋，在較早前就珠海市政府提出的伶仃洋大橋進行討論時，屯門爛角咀被認為是可行的着陸點。其後，興建深港西部通道的計劃，使香港北部與珠江東岸之間的過境設施得到進一步的改善。研究所進行的研究已證實，港珠澳大橋的建造工程應優先進行，藉以改變目前香港與珠江西岸交通的被動狀況。

11. 關於工程計劃可能造成的環境影響，環境運輸及工務局局長表示，政府當局於2002年12月完成一項初步環境檢討。經研究香港西岸多個地點，包括屯門爛角咀、大嶼山西北的磡石灣及大嶼山西南的二澳和雞翼角，政府當局認為港珠澳大橋的着陸點最好設於大嶼山西北。當局已在磡石灣附近確定了兩個可以選用的位置，並為接駁大橋的連接路確定了兩條可行的走線。在進行初步環境檢討期間，政府當局曾邀請環保團體及專業人士就該等走線方案提出其初步意見。然而，由於初步環境檢討僅供內部參考之用，因此不宜公開有關結果。

12. 環境運輸及工務局局長補充，根據有關的撥款建議，政府當局將會進行全面的環評研究，以解決工程計劃可能造成的環境影響。她向委員保證，當局會就所有相關事宜進行詳細研究，然後才就港珠澳大橋在香港的着陸點及連接路的走線作出最後決定。環境運輸及工務局常任秘書長補充，一俟環評報告完成後，即會根據《環境影響評估條例》(第499章)將之提交環境保護署署長，以供核准。根據法定程序，環評報告將公開予市民查閱。公眾人士及有關各方均會有充分機會表達其意見。

13. 關於委員就工程計劃對海洋生態造成的影響所提出的關注事宜，環境運輸及工務局局長表示，漁農自然護理署已委聘專家，在大嶼山進行大型填海工程以興建機場期間及之後，密切監察區內中華白海豚的活動。她進一步解釋，與填海工程不同的是，興建大橋支架所造成的影響將遠較前者輕微。儘管如此，環境運輸及工務局局長向委員保證，在進行環評研究時會仔細探討此等事宜。

14. 然而，涂謹申議員依然不信納政府當局所作的解釋。他指出普遍取得社會各界對此事的共識的重要性，並要求政府當局提供研究所的報告，供委員參閱。

15. 陳偉業議員亦表示，在興建運輸基建設施方面必須有相關交通預測資料以作支持。持平而論，政府當局最低限度應提供研究所就港珠澳大橋對本地道路網絡(包括青馬大橋及北大嶼山公路)造成的交通影響進行研究的有關結果，供委員參閱。

16. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局較早前已向事務委員會提交概述研究所研究結果摘要的文件(立法會CB(1)2346/02-03(01)號文件)，當中包括香港與珠江西岸之間客貨運量的預測。她同時解釋，研究所所作研究的重點是現時兩地交通聯繫的問題及不足之處，而所得結論亦明顯指出有迫切需要興建港珠澳大橋。

17. 環境運輸及工務局局長理解委員希望取得更多資料的訴求，但她籲請委員體諒港珠澳大橋是三地政府合作進行的項目。香港特區政府必須尊重另外兩地政府的做法，而不能在未經他們同意之下披露某些資料。由於研究所進行的研究是由國家發展和改革委員會及香港特區共同委託進行，而國家發展和改革委員會委託進行的研究報告屬限閱文件，因此，政府當局在提供研究報告讓委員參閱一事上會有困難。儘管如此，政府當局會繼續與國家發展和改革委員會磋商，研究可否披露研究所報告的相關結果。此外，她亦答允政府當局將於會後提供由香港特區就港珠澳大橋委託進行，或由其他方委託進行而政府曾作出參考的相關研究項目的一覽，供委員參閱。

政府當局

政府當局

18. 環境運輸及工務局局長提述港珠澳大橋為香港、澳門及內地帶來的宏觀社會經濟效益，並籲請委員支持有關的撥款申請，讓香港特區在推展該工程計劃方面可以配合其他方的進度。

興建接駁基建設施

19. 劉江華議員提述政府當局所提交文件的第4及5段指出，根據政府當局的初步評估，在考慮各項環境及成本因素後，走線2所採用的較北着陸點是較為可取的方案。然而，他提出該着陸點與機場跑道非常接近，可能會在航空安全方面造成其他問題。因此，政府當局應認真檢討兩個走線方案的相對優點，然後才作出最後決定。環境運輸及工務局局長回應時明確表示，當局就該項目進行工程研究時，會審慎研究劉議員所述的地理限制問題。

20. 何俊仁議員表示，他明白政府當局加快進行港珠澳大橋前期工作的意向，但當局亦應切實地對擬議着陸點與其他方案比較之下的優劣作出審慎評估。然而，他對於及時興建港珠澳大橋的本地接駁基建設施更感關注。他認為就港珠澳大橋與本地道路網絡的連接而言，興建屯門至赤鱗角連接路與建造北大嶼山公路連接路同樣重要。因此，政府當局應將興建屯門至赤鱗角連接路作為港珠澳大橋工程的一部分作出規劃。

21. 環境運輸及工務局局長對於為港珠澳大橋提供足夠接駁基建設施的重要性及需要雖表認同，但她表示為確保工程能如期竣工，政府當局決定專注進行興建北大嶼山公路連接路的規劃工作，以便把港珠澳大橋香港段位於大嶼山西北的着陸點與北大嶼山公路連接起來。由於預計交通需求會在一段較長時間內逐步增加，因此，政府當局將有時間在稍後階段就建造其他接駁基建設施(如屯門至赤鱗角連接路)進行規劃。

日後工作路向

22. 鄭家富議員認為事務委員會或有需要邀請環保團體及專業人士，就港珠澳大橋的擬議着陸點及初步環境檢討所涵蓋的22個走線方案提出意見。

政府當局 23. 為方便委員研究日後的工作路向，委員要求政府當局在有關的撥款申請提交工務小組委員會審批前，提供關於下述事宜的補充資料：

- (a) 政府當局決定集中研究以大嶼山西北的磳石灣作為着陸點，而不把其他地點如屯門的爛角咀納入研究範圍的理據為何，以及環保團體對擬議着陸點有何意見；

- (b) 研究所就港珠澳大橋所作研究的有關結果，包括該大橋對本地道路網絡所造成的交通影響；及
- (c) 由香港特區就港珠澳大橋委託進行，或由其他方委託進行而政府曾作出參考的相關研究項目的一覽。

(會後補註：政府當局提交的補充資料已隨立法會CB(1)128/03-04(01)號文件送交委員。)

II 新界西北交通運輸檢討

(立法會CB(1)2291/02-03(04)號文件 —— 政府當局就2003年8月1日會議所提交的資料文件；

立法會CB(1)2291/02-03(01)號文件 —— 屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程工作小組就2003年8月1日會議所提交的意見書；

立法會CB(1)2492/02-03(02)號文件 —— 政府當局對屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程工作小組提交的意見書及其他意見的回應；及

立法會CB(1)2489/02-03號文件 —— 秘書處所擬備有關新界西北交通及運輸基建發展的背景資料簡介)

24. 主席扼要重述，是項議題原定於事務委員會2003年8月1日會議上討論。在同一次會議上，事務委員會亦聽取了屯門區議會轄下十號幹線及后海灣幹線工程

工作小組(下稱“工作小組”)對新界西北運輸基建規劃的意見。然而，鑒於時間所限，是項議題須押後至是次會議進行討論。就此，她請委員注意政府當局對工作小組提交的意見書及其他意見的回應(立法會CB(1)2492/02-03(02)號文件)，以及秘書處所擬備的背景資料簡介(立法會CB(1)2489/02-03號文件)。

25. 路政署署長借助投影機，向委員簡介政府當局進行的新界西北交通及運輸基建檢討(下稱“檢討”)的初步結果，詳情載於立法會CB(1)2291/02-03(04)號文件。他解釋，該項檢討旨在就新界西北及北大嶼山的基建發展制訂長遠策略(下稱“策略”)，藉以利用最佳網絡應付交通需求。根據交通需求預測，公路網絡於日後承受的壓力主要來自以下4個方面：

- (a) 深港西部通道為新界西北帶來的額外交通需求；
- (b) 港珠澳大橋為大嶼山帶來的額外交通需求；
- (c) 需要紓緩屯門公路的交通流量；及
- (d) 需要提供第二條連接大嶼山與新界西北及市區的連接路。

26. 路政署署長進一步表示，鑒於須應付此等需求，政府當局在所制訂的策略中建議訂定公路網絡發展計劃(下稱“計劃”)。該計劃包括以下4個公路發展工程組合：

- (a) 組合A —— 大嶼山至市區連接道路，其中包括：
 - (A1) 連接港珠澳大橋與北大嶼山公路的隧道；
 - (A2) 連接東涌與陰澳的大嶼山P1號公路，以增加北大嶼山公路的容車量；
 - (A3) 青衣至大嶼山連接路，以應付來往大嶼山和市區之間的交通需求，從而減輕青嶼幹線的負荷。如工程上可行，該連接路可接駁九號幹線，組成通往新界東北的連接路；及

(A4) 竹篙灣連接路扒頭鼓段，連接竹篙灣連接路的竹篙灣段與擬議的青衣至大嶼山連接路。

(b) 組合B —— 屯門公路繞道，其中包括：

(B1) 掃管笏連接路；及

(B2) 深井隧道連接路。

(c) 組合C —— 重要的南北連接路(東面)，其中包括：

(C1) 於藍地連接后海灣幹線至掃管笏迴旋處近大欖處的藍地隧道；

(C2) 掃管笏迴旋處；

(C3) 介乎大欖至青龍頭的大欖涌隧道；

(C4) 青龍大橋和屯門公路及北大嶼山公路迴旋處；及

(C5) 介乎青龍大橋和青衣至大嶼山連接路迴旋處的“沿岸公路”。

(d) 組合D —— 重要的南北連接路(西面)，其中包括：

(D1) 於洪水橋連接后海灣幹線至南屯門近蝴蝶灣的屯門西繞道；並連接

(D2) 屯門至赤鱗角連接路。

制訂策略

27. 何鍾泰議員指出，時間是規劃公路工程項目一項重要因素，因為公路務須及時建成以應付預期出現的交通需求。在缺乏此項重要資料的情況下，委員將極難評估擬議組合的相對需要與優點。儘管有需要考慮各種情況及規劃參數在規劃過程中所出現的轉變，但政府當局最低限度應根據現時的交通流量預測及規劃假設，就各個擬議組合的實施時間與相對緩急次序，向委員提供若干初步資料。

28. 陳偉業議員對此亦有同感，並表示由於各重要路段的交通需求互有關連，只考慮整體情況而不從交通

角度評估各個別工程項目的需要及優點，將屬毫無意義。為方便委員就建議的組合作出研究，政府當局應向委員提供在該項檢討中採用的相關交通流量預測。他補充，若當局認為有充分理據支持，可將部分工程項目(如組合C的青龍大橋)抽出並以獨立工程項目的方式推行。

29. 環境運輸及工務局常任秘書長回答時解釋，該策略旨在向委員綜述政府當局在發展新界西北及北大嶼山公路基建方面的計劃。在推行該策略時，政府當局須因應各項因素包括交通流量預測、人口增長及經濟發展，進一步檢討各項工程項目，以確保提供最適當的道路網絡以應付需求。政府當局的下一步工作是展開該項檢討的第二部分，訂定各項工程項目的相對緩急次序及實施時間表，藉以發展該策略。環境運輸及工務局常任秘書長答允政府當局在一有任何重大發展時會立即向事務委員會作出匯報。

30. 何鍾泰議員建議政府當局向事務委員會作出匯報時，以表列形式列出有關的資料，並按照每隔5年或10年的分階段方式，或根據區內重要路段的容車量需求，闡述該4個組合及其下各組成項目的擬議實施時間表。

委員對擬議公路發展組合的意見

31. 石禮謙議員不滿在該計劃中並無計劃建造把深港西部通道／后海灣幹線與新界西北現有道路系統連接起來的東行連接路，以之作為一條主要的連接路。由於這是財務委員會通過深港西部通道／后海灣幹線工程的撥款申請時明確提出的要求，他認為政府當局應履行其承諾，將東行連接路重新納入為該計劃的優先項目，以便提供額外的容車量，應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來的有所增加的交通需求。

32. 石禮謙議員進一步表示，鑒於財政緊絀，政府當局有責任在公路基建發展方面，仔細檢討各項工程項目的相對優點及功能需要，藉以作出審慎而切合實際情況的規劃。因此，他不贊成政府當局浪費更多資源推行組合B及C，因該兩個組合實際上與不合時宜的十號幹線工程計劃並無兩樣。鄧兆棠議員亦指出，以屯門公路現時的擠塞情況而言，建造組合C的掃管笏連接路並不會帶來任何重大的改善。

33. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，該4個組合可結合成為該計劃下最大型的道路網絡，而文件內介紹該等組合的次序並非用以顯示其在推行方面的緩急。事實上，當局會不斷檢討各個組合的相對緩急次序，

以配合情況及規劃參數的轉變。舉例而言，由於國務院決定全面推展港珠澳大橋建造工程項目的前期工作，當局有需要及早就建造該大橋的接駁基建設施作出規劃。由於預計客貨運流量會有所增加，當局或有需要更急切考慮建議建造“大嶼山至市區連接道路”的組合A，藉以改善大嶼山北部的交通網絡及連接大嶼山和市區的道路網絡。

34. 何俊仁議員贊同當局有需要為港珠澳大橋提供本地接駁基建設施，但他表示經考慮成本因素後，當局或有需要因應本港建造貨櫃碼頭的較長遠規劃，檢討組合A中青衣至大嶼山連接路的建造時間。陳偉業議員亦表示，在缺乏支持推行有關工程的交通預測數據的情況下，他對建造擬議的青衣至大嶼山連接路有所保留。

政府當局

35. 至於東行連接路的規劃事宜，環境運輸及工務局常任秘書長表示，根據最新的交通流量預測，由於西鐵即將通車及將會進行多項已落實的道路改善及擴闊工程，現有網絡的總容車量將可應付直至2011年及以後一段時間的區內繁忙時間交通需求(包括來自深港西部通道的車輛)。然而，鑒於委員對於深港西部通道／后海灣幹線啟用後的新界西北交通情況感到關注，政府當局一直與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行磋商，以期實施收費優惠，吸引駕車人士使用三號幹線，達到使屯門公路的交通分流至該幹線的目的。政府當局計劃在年底就磋商結果向事務委員會作出匯報。環境運輸及工務局副秘書長提述有關文件第15段時向委員保證，政府當局現正研究把屯門公路的交通分流至三號幹線的各種方法，包括建造擬議的東行連接路，以期對新界西北的交通流量作出短期至中期的改善。

36. 譚耀宗議員提述屯門公路現時(特別是早上繁忙時段)的擠塞情況，並對西鐵通車後所帶來的改善始終感到懷疑。為應付深港西部通道／后海灣幹線所帶來的額外交通流量，政府當局應加快建造輔助基建設施的規劃過程，就建造十號幹線還是屯門西繞道作出明確的決定。他補充，在評定擬議組合的相對緩急次序時，政府當局須審慎評估就過境基建設施提供接駁基建設施的需要，以及過境車輛來自何地及以何處為目的地。

37. 鄧兆棠議員重申他對藍地在深港西部通道／后海灣幹線落成啟用後的擠塞情況的深切關注，並強調政府當局有需要對所有有助於將交通分流至三號幹線的措施採取開放的態度。他擔憂政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商未能得出滿意的結果，並表示政府

當局不應排除提早建造組合D的屯門西繞道與屯門至赤鱗角連接路，以紓緩屯門公路的負荷。

38. 主席亦表示，交通分流是改善新界西北交通流量的關鍵。因此，政府當局應考慮所有可把屯門公路的交通分流至其他道路的可行措施，包括提供財務上的誘因及建造更多交通基礎設施。

39. 何俊仁議員認為組合D的屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路，對於改善深港西部通道及港珠澳大橋與本地道路網絡的互相接連的策略重要性，實屬無庸置疑。因此，他重申其要求政府當局將此兩項建造工程作為港珠澳大橋工程的一部分來推行。陳偉業議員亦同意有需要及早興建屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路。

40. 環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，政府當局的構想，是以包括屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道的組合D，解決改善新界西北、機場及港珠澳大橋之間的互相接連的長遠需要。此外，該公路組合亦可加快來往深港西部通道及機場的行車時間，加強深港西部通道與港珠澳大橋之間的互相接連。然而，政府當局須因應過境交通流量的增長及車輛的目的地，檢討推行該組合各項工程的時間。一如環境運輸及工務局局長較早時所作解釋，預計交通需求會在一段較長時間內逐步增加，政府當局將有時間在稍後階段就建造其他接駁基礎設施(如屯門至赤鱗角連接路)進行規劃。

41. 環境運輸及工務局常任秘書長回應委員對是否需要推行組合B及C各項工程的意見時解釋，根據交通流量預測，連接新界西北與市區各處的屯門公路及三號幹線(郊野公園段)和前往大嶼山的各條連接路的容車量，可能會分別於2016年達到其容車量上限。為紓緩此等主要路段的交通情況，當局在策略中建議建造兩條主要連接路，即組合B的屯門公路繞道及組合C的重要南北連接路(東面)，以應付長遠的交通需要。

建議把汀九橋改為雙程4線行車

42. 何俊仁議員深切關注到按照政府當局的建議把現時汀九橋來往方向的硬路肩改為額外行車線，藉以暫時把該橋改為雙程4線行車，從而改善屯門公路的交通流量，將會造成何種交通安全問題。

43. 路政署署長回應時解釋，汀九橋的設計雖可承受額外的交通負荷，但政府當局亦同樣關注到該項建議對交通安全的影響，因而尚未就此作出最後決定。政府

當局會繼續監察交通流量，並研究何時有需要推行此項臨時措施。

未來路向

政府當局

44. 主席在總結有關討論時表示，委員普遍認為政府當局有需要及時在新界西北興建所需的交通基礎設施，以應付跨境活動及本地發展所帶來的與日俱增的交通需求。經商議後，委員同意政府當局應在2003至04年度會期結束前，就推行該策略的進度向事務委員會作出匯報。事務委員會將視乎港珠澳大橋工程的實施情況，以政府當局每半年提交最新進度報告的方式跟進此事。

III 其他事項

45. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年10月27日