立法會
Legislative Council

立法會CB(1)666/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/PLW/1

立法會規劃地政及工程事務委員會
與交通事務委員會聯席會議紀要

日　期　　：1999年11月12日(星期五)
時　間　　：上午10時45分
地　點　　：立法會會議廳

出席委員　　：規劃地政及工程事務委員會

* 何承天議員(主席)
* 鄧兆棠議員(副主席)
何世柱議員
* 何鍾泰議員
* 李永達議員
* 譚耀宗議員

交通事務委員會

劉健儀議員(主席)
李啟明議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員

其他出席議員：陳國強議員

缺席委員　　：規劃地政及工程事務委員會

夏佳理議員
涂謹申議員
黃容根議員
劉皇發議員
霍震霆議員

交通事務委員會

劉江華議員(副主席)
何俊仁議員
周梁淑怡議員
黃宏發議員
劉千石議員
鄭家富議員
馮志堅議員

(* 亦為交通事務委員會委員)

出席公職人員： 運輸局

運輸局副局長
何鑄明先生

運輸局首席助理局長
林雪麗女士

路政署署長
梁國新先生

路政署主要工程管理處副處長
蔡新榮先生

運輸署總工程師(主要公路發展)
郭譚玉英女士

列席秘書 ：總主任(1)1
梁慶儀小姐

列席職員 ：高級主任(1)4
袁家寧女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

何承天議員獲選為聯席會議的主席。

II. 十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路
(PWSC(1999-2000)67號文件、立法會PWSC18/99-00及CB(1)337/99-00(01)號文件，以及在會議席上提交及其後隨立法會CB(1)373/99-00號文件發出予所有委員的3份圖則。)

經辦人／部門

2. 主席表示，是次會議旨在就十號幹線 —— 北大嶼山至元朗公路(該項工程)進行研究；在1999年11月3日工務小組委員會會議上，已有委員就該項工程提出若干質詢。

建築時間表

3. 對於十號幹線在2007年通車，而在竹篙灣的迪士尼主題公園及深港西部通道則會在2005年啟用，委員關注到此等工程的竣工啟用時間將出現差距，路政署署長表示，日後在2005年竣工的后海灣幹線，將會是往來深圳、新界及市區的主要陸路交通管道。由於后海灣幹線將與元朗公路連接起來，而元朗公路的擴闊工程亦會在2005年前完成，因此在十號幹線通車前，受影響的道路網絡將可應付跨境交通的流量。

4. 就劉健儀議員問及是否有可能加快進行該文件附件K(立法會CB(1)337/99-00(01)號文件)(該文件)的施工程序，路政署署長表示附件K是所有必須程序的摘要。每項程序均涉及許多複雜的步驟，而這些步驟可同時進行，也可按次序進行。政府當局根據以往處理大型工程的經驗擬備該份施工程序。如果情況許可，當局一定會加快進行各項施工程序。舉例而言，若干程序是可以同時進行的。青龍大橋的詳細設計工作將會與《道路(工程、使用及補償)條例》(下稱"《道路條例》")內訂明的法定程序同時進行。詳細設計程序所需時間亦可能藉此予以縮短。例如，工程的動工日期其實須視乎法定程序及收地程序何時完成。

5. 主席表示即使工程項目的詳細設計工作可提前完成，但除非《道路條例》的收地工程能順利完成，否則有關工程仍然無法動工。主席及劉健儀議員指出，由於收地工作往往需時最久，因此部分不涉及收地的工程應率先進行。路政署署長表示，政府當局在現階段暫時無法確定可縮短哪一個步驟所需耗用的時間。是否有人會根據《道路條例》對有關工程提出反對實在至為關鍵。收地所需時間亦須視乎每宗個案的情況而定。運輸局副局長表示，進行收地的範圍須在工程的詳細設計工作完成後才能確定下來。應委員的要求，政府當局答應提供《道路條例》規定的26個月詳細工程計劃及收地程序，以顯示所有工程的要徑。

(*會後補註*：政府當局已提供所需的工程計劃，並已隨立法會CB(1)394/99-00號文件分發予委員。)

經辦人／部門

6. 李永達議員察悉青馬大橋及國內的江陰大橋的興建時間均為5年，他詢問青龍大橋因何需要如此長的時間才能竣工。路政署署長回應時澄清，據估計青龍大橋的興建時間亦為5年。不過，在合約前期須進行多項工作，因而需耗用若干時間。

提供與其他道路網絡的接駁點

青龍頭交匯處

7. 就政府當局認為在十號幹線及屯門公路之間的青龍頭設置交匯處不切實際及不理想一事，路政署署長向委員簡介該文件列出的原因。

8. 陳鑑林議員察悉當局不在青龍頭設置交匯處的其中一個原因是預期交通需求量偏低，他因而詢問所需車輛交通流量為何才足以支持興建一個交匯處。路政署署長解釋，交通需求量偏低只是決定不在該地點設置交匯處的其中一個原因；主要原因是基於工程方面的限制及安全方面的考慮，例如，在該處設置交匯處可能須把青龍大橋北面的橋塔遷移220米至270米入馬灣海峽內，這麼一來，海峽航道的闊度便會受到影響，而該處的連接路不合標準，其斜度及曲度將會影響交匯處的設計。運輸署總工程師(主要公路發展)補充，政府當局並沒有就設置交通交匯處訂定一個固定的交通流量。每項道路工程均會就其交通需求量、工程方面的限制及是否有其他替代路線，再按其個別情況考慮是否須設置交匯處。

9. 陳鑑林議員認為，興建十號幹線的主要目的是為市民提供另一條通往大嶼山的外圍連接路，但如不在青龍頭興建可把十號幹線及屯門公路連接起來的交匯處，便無法達到此一目標。路政署署長回應時表示，位於掃管笏及小欖的交匯處均可達到此一目標。

10. 譚耀宗議員指出，在青衣北岸公路於2001年竣工後，荃灣及葵涌的居民將可直接使用青嶼幹線，但假如沒有青龍頭的交匯處，深井及汀九的居民便無法直接前往青嶼幹線。在回應時，運輸局副局長在請委員參看在會議席上提交的圖則R10/012號，並表示深井及汀九的居民現時可以利用深井交匯處經屯門公路前往青嶼幹線。在青龍頭設置交匯處只能縮短的車程不足1公里，而所縮短的行車時間亦少於1分鐘。路政署署長補充表示，一如在會議席上提交的圖則R10/015號所示，由深井及汀九前往大嶼山最短的路線應是經汀九大橋前往，而非取道青龍大橋。在提述圖則R10/012號時，他進一步指出，深井及汀九居民可利用小欖交匯處前往新界北部。

經辦人／部門

其他交通連接點

11. 譚耀宗議員詢問是否可以在正常的交通情況下採用青山道前往十號幹線的緊急通道，以及將之擴闊；就此，路政署署長指出，當局並不建議市民使用該緊急通道，因為該處十分陡峭。

12. 李啟明議員詢問當局可否提供一條由青龍大橋前往五鼓嶺的連接路，以配合該處日後的發展。路政署署長回應時表示，青龍大橋將與日後的竹篙灣連接路接駁起來，而竹篙灣連接路又會與陰澳、北大嶼山公路及大嶼山其他部分連接起來。

施工的模式

13. 在提述該文件第16及17段時，主席及何鍾泰議員對政府當局就以"設計和建築"或"建造、營運及移交"方法興建十號幹線的好處所作評估持保留的意見。他們指出，採用"設計和建築"的方法將可加快施工的進度，因為承建商在設計時已顧及其工作隊伍的技術專長及可用的器材。此舉可避免施工時因工程技術困難而對工程造成延誤，尤其是像青龍大橋般大型的工程。採用"設計和建築"的方法亦可節省成本，因為採用"設計和建築"方法的承建商在設計有關建築結構時不會動用其他難以找到使用的器材。對於當局認為如不能直接控制詳細設計，便可能出現重大的合約糾紛危機，他們並不贊同。他們指出，恰好相反的是，由於"設計和建築"的承建商同時負責設計和建築的工作，其中的問責性十分清晰，如有糾紛亦會較易獲得解決。他們亦關注到，青龍大橋如採用"工程師設計"的方法，似乎與現時政府工程一般採用"設計和建築"的趨勢背道而馳。

14. 路政署主要工程管理處副處長及路政署署長回應時提出以下各點：

(a) 儘管政府當局同意"設計和建築"方法一般在完成工程方面可以節省時間及成本，但此等優勢在興建青龍大橋工程上並不明顯。由於青龍大橋的詳細設計工作可以與法定程序同時進行，因此採用"設計和建築"方法可節省的時間將十分有限。至於成本開支方面，可以節省的也不會太多，因為在採用"設計和建築"方法的情況下，承建商仍須僱用一名設計工程師進行設計工作，而政府亦須僱用一名設計工程師，以審核有關設計。

經辦人／部門

(b) 由於青龍大橋的概括設計已顧及現有的各項限制，因此按照“設計和建築”承建商的器材和技術而作出獨特設計的餘地相對來說不大。儘管如此，政府當局仍打算在合約中申明設計工程師須在設計中容許有若干彈性，以便讓承建商加入意見。藉此，承建商可以盡量利用其器材和技術。

(c) 根據以往在採用“設計和建築”方法的工程中的經驗顯示，即使政府對承建商的設計建議作出輕微的修訂，亦會被視為修改合約，因而引致合約糾紛。

(d) 政府當局認為，“設計和建築”方法較適宜用於簡單的建築工程，因為工程的範圍及詳細要求可以清晰訂明。至於較大型的土木工程計劃，由於地質條件可能出現較大程度的不明朗情況及其他複雜的設計考慮，一般採用“工程師設計”方法會有較佳的成效。此外，由於青馬大橋及大多數其他機場核心計劃工程均以“工程師設計”方法建造，結果十分成功，因此，政府當局認為不宜採用不同的承建方式，以免引致不明朗的情況。

15. 主席及何鍾泰議員仍然不表信服。他們認為，由於政府打算讓承辦商提出建議，實在沒有理由不能採用“設計和建築”方法。何鍾泰議員亦指出，無論採用何種建築方法，在大型工程計劃中出現差異是很平常的事。此外，就採用“工程師設計”方法進行的機場核心計劃各項工程而言，其中涉及的合約糾紛亦甚多。委員要求政府當局提供和機場核心計劃工程有關的合約糾紛的統計數字。

(*會後補註*：政府當局的回覆已隨立法會CB(1)394/99-00號文件發給委員。)

16. 對於何鍾泰議員詢問單就青龍大橋建築工程採用“建造、營運及移交”方式的可行性，運輸局副局長回答時表示，由於該橋須盡可能及早竣工，以早日提供一條替代路線，以連接大嶼山及本港其他地區，因此採用“建造、營運及移交”的方式可能不大適宜，因為此一方式須耗用大量時間訂出承建商的權利和義務。此外，採用“建造、營運及移交”方式建造青龍大橋，可能在商業上並不可行，因為使用該橋的收費須與青馬大橋相若；青馬大橋現時單程收費僅為15元。應委員的要求，政府

經辦人／部門

當局答應提供資料，以便就外判承建青龍大橋一事，把採用“工程師設計”及“設計和建築”兩種方式作一比較。

(*會後補註*：政府當局已提供所需資料，並已隨立法會CB(1)394/99-00號文件發給委員。)

工程計劃的成本

17. 劉健儀議員對十號幹線建造成本高昂提出質疑。運輸局副局長回應時表示，十號幹線的建造成本總額估計約為248億元。運輸局首席助理局長補充，建造十號幹線南段的成本約為177億元，而北段則約為70億元。

工程計劃的影響

18. 就陳榮燦議員問及十號幹線工程須進行的填海工程規模為何，路政署署長表示該項工程須進行小規模的填海工程，以便在大嶼山東部興建收費廣場及青龍大橋青龍頭橋塔地基。他進一步解釋，因興建該項工程的若干大型隧道而產生的大量建築廢料，其中大部分會在上述各項填海工程及其他填海工程中用作填料。

19. 有關陳榮燦議員對該項工程會對交通帶來的影響表示關注，路政署署長表示海事處已通過有關青龍大橋的海上影響評估報告。應譚耀宗議員的要求，運輸局副局長答應就馬灣海峽的闊度，以及該位置預期的海上交通量和估計的意外數字提供資料，並把此等數字與藍巴勒海峽的相應數字作一比較。

(*會後補註*：政府當局已提供所需資料，並已隨立法會CB(1)394/99-00號文件發給委員。)

20. 陳榮燦議員進一步問及該項工程對環境的影響，尤其對附近及海峽的住宅物業在視覺方面的影響，以防有人會提出反對，路政署署長表示美學是十分主觀的事。有人會較喜歡有大橋景觀的單位。至於噪音方面，有關的環境影響評估報告建議實施若干紓緩噪音的措施，以便把影響控制在固有的標準內。由於該項工程將會根據《道路條例》刊憲，有關人士可循法定程序提出反對。

其他關注事項

21. 李永達議員察悉大欖涌有可作住宅物業發展的土地，他對會議席上提交的R10/012號圖則中的預測人口數字表示懷疑。路政署署長回應時解釋，當局就大欖涌

經辦人／部門

在2006年所作預測的人口數字8135人，已有顧及可能進行的住宅物業發展計劃。應委員的要求，他答應提供資料，說明有關大欖涌及青龍頭人口增長的預測，是根據何等數據而作出。

(*會後補註*：政府當局已提供所需資料，並已隨立法會CB(1)394/99-00號文件發給委員。)

22. 陳鑑林議員詢問青龍大橋的建議限制時速因何高達100公里，路政署署長澄清此一數字僅為設計時速，而日後的實際限制時速會因管理方面的考慮而訂於較低的水平。

23. 在回應何世柱議員的提問時，運輸局副局長表示，政府當局在1999年11月17日向工務小組委員會再度提交撥款申請前，會向事務委員會提供全部所需資料。

III 其他事項

24. 議事完畢，會議在下午12時20分結束。

立法會秘書處
1999年12月14日