

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)404/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2003年10月24日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, 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：楊森議員
葉國謙議員, JP

缺席委員：朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
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(環境及運輸)T2
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T1
何宗基先生

機電工程署

署理機電工程署助理署長／氣體及一般法例
羅宇榮先生

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(環境及運輸)T1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T7
何偉富先生

路政署

鐵路拓展處處長
溫文隆先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)T3
趙慰芬女士

路政署

主要工程管理處處長
伍國基先生

運輸署

總工程師／運輸策劃
杜錦標先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

地鐵有限公司

工程總監
柏立恒先生

總設計經理
紀彥琛先生

對外事務經理
蘇雯潔女士

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. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)86/03-04(01)號文件 —— 2003年10月
9日會議的
紀要)

2003年10月9日會議的紀要獲得確認通過。

II 自2003年8月1日會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)2359/02-03(01)號文件 —— 政府當局所
提交有關
“提高紅色
小巴營辦商
轉以專線小
巴經營的機
會的措施”
的資料文
件；

經辦人／部門

- 立法會CB(1)2406/02-03(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟就專線小巴營辦商遴選的遴選準則所提交的意見書；
- 立法會CB(1)2462/02-03(01)號文件 —— 一名市民就西鐵項目的進展提交的意見書；
- 立法會CB(1)2473/02-03(01)號文件 —— 無障礙城市關注聯席就殘疾人士交通需要提交的意見書；
- 立法會CB(1)68/03-04(01)號文件 —— 政府當局就無障礙城市關注聯席提交的意見書(立法會CB(1)2473/02-03(01)號文件)作出的回應；
- 立法會CB(1)2546/02-03(01)號文件 —— 政府當局就中西區區議會議員所提出有關提供公共交通服務的意見(立法會CB(1)1833/02-03(01)號文件)作出的回應；

- 立法會CB(1)2547/02-03(01)號文件 —— 政府當局就元朗區議會議員所提出有關運輸基礎設施及服務問題的意見(立法會CB(1)2061/02-03(01)號文件)作出的回應；
- 立法會CB(1)2550/02-03(01)號文件 —— 綠色專線小巴總商會有限公司提交有關准許柴油公共小巴車主利用政府提供的筆過資助將其車輛更換為歐盟 III 期型的意見書；及
- 立法會CB(1)121/03-04(01)號文件 —— 政府當局所提交有關“銅鑼灣行車天橋重建及維園道道路擴闊工程”的資料文件)

2. 委員察悉自事務委員會於2003年8月1日舉行上次例會後發出的上述資料文件。

3. 關於政府當局就“銅鑼灣行車天橋重建及維園道道路擴闊工程”所提交的資料文件(立法會CB(1)121/03-04(01)號文件)，委員察悉，有關的撥款建議將提交工務小組委員會於2003年10月29日的會議上審議。鑒於劉健儀議員關注到在施工期間，有關路段可能出現擠塞情況，委員同意要求政府當局在工務小組委員

會舉行該次會議前提供補充資料，說明在工程施工期間所實施的臨時交通安排，供委員考慮。

(會後補註：政府當局提交的補充資料已隨立法會CB(1)179/03-04(01)號文件送交委員。)

4. 劉健儀議員提述政府當局就“提高紅色小巴營辦商轉以專線小巴經營的機能的措施”所提交的資料文件(立法會CB(1)2359/02-03(01)號文件)，並建議事務委員會應先聽取公共小型巴士(下稱“公共小巴”)業界的意見，然後政府當局才繼續實施交通諮詢委員會轄下工作小組經檢討專線小巴營辦商的遴選準則及計分制度後所提出的建議。就此方面，委員察悉政府當局建議在2003年11月28日舉行的下次會議上，向委員簡介有關鼓勵紅色小巴轉以專線小巴經營的措施。委員同意邀請公共小巴業代表出席會議，就此事提出意見。

III 2003年11月28日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)100/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)100/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

5. 主席表示，應鄭家富議員提出的要求，會議議程已加入有關“港珠澳大橋”的緊急議程項目，因為有關的撥款建議將於2003年10月29日提交工務小組委員會審議。因此，原定在是次會議上討論的“改善公共小巴乘客安全的措施”此一項目，將押後至日後舉行的會議上討論。

6. 鄭家富議員表示，政府當局應尊重事務委員會的諮詢機制，確保有關的資料文件及早送交委員參閱，以便在有需要時，有足夠時間安排把財務委員會／工務小組委員會／人事編制小組委員會的擬議討論項目，列入事務委員會隨後舉行的例會的議程內。他建議提醒政府當局在提交文件予事務委員會時，應顧及此點。

7. 委員察悉，政府當局建議在事務委員會訂於2003年11月28日舉行的下次會議上，討論下述3項事宜：

- (a) 嘉龍村至小欖之間的青山公路改善工程；
- (b) 鼓勵以紅色小巴轉以專線小巴形式營運；及
- (c) 有關非專利巴士服務政策。

8. 鄭家富議員建議在事務委員會下次會議上，討論有關“安裝偵察車速攝影機系統及監察衝紅燈攝影機系統的最新進展情況”的事項。

9. 劉健儀議員建議事務委員會在稍後時間討論兩項待議事項，即“在屯門發展跨境客運渡輪碼頭”及“隧道與收費道路的建設和營運”。

10. 由於過去數月曾發生多宗涉及專利巴士的嚴重交通意外，譚耀宗議員建議，事務委員會應與政府當局檢討改善巴士運作安全的措施，以求改善道路及乘客安全。

11. 經商議後，委員同意在事務委員會2003年11月28日下次會議上討論下述事宜：

- (a) 嘉龍村至小欖之間的青山公路改善工程；
- (b) 改善巴士運作安全問題的措施；及
- (c) 鼓勵以紅色小巴轉以專線小巴形式營運。

關於上述(c)項，公共小巴業代表將獲邀出席會議，就此事表達意見。

12. 此外，委員亦同意在2003年11月底／12月初舉行特別會議，討論下述事宜：

- (a) 改善公共小巴乘客安全的措施；
- (b) 安裝偵察車速攝影機系統及監察衝紅燈攝影機系統的最新進展情況；及
- (c) 屯門發展跨境客運渡輪碼頭。

(會後補註：上述特別會議其後訂於2003年12月5日舉行。另外，政府當局建議在上述會議上討論“有關路政署的人手編配事宜”。關於上述(c)項，政府當局表示將於稍後提交文件，供委員參閱。委員屆時可決定是否有需要在日後舉行的會議上跟進有關事宜。)

13. 委員亦同意在事務委員會訂於2003年12月19日舉行的例會上，討論下述事宜：

- (a) 有關非專利巴士服務政策；及
- (b) 隧道與收費道路的建設和營運。

14. 梁富華議員關注到擬議興建南港島鐵路及西港島線所引起與就業有關的種種問題，並建議事務委員會或其轄下小組委員會應聯同人力事務委員會一起跟進有關事宜。此外，地區組織及運輸業的代表亦或可獲邀就此事提出意見。經商議後，委員同意在諮詢人力事務委員會後，確定有關的會議安排。

15. 主席提醒委員，事務委員會將於2003年10月30日前往西鐵進行實地視察。另外，鐵路事宜小組委員會將於2003年11月25日會議上，就“西鐵——最新情況”的事項進行討論。

III 山頂纜車有限公司申請延續纜車的營運期

(立法會CB(1)100/03-04(03)號文件——政府當局提交的資料文件)

16. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2應主席所請，簡介政府當局就“山頂纜車有限公司申請延續山頂纜車的營運期”所提交的文件(立法會CB(1)100/03-04(03)號文件)。他表示，經審慎評估後，政府當局打算向行政長官會同行政會議建議批准山頂纜車有限公司(下稱“該公司”)延續其營運及經營纜車的權利10年的要求。

17. 鄭家富議員詢問，該公司延續營運權須繳付的補付費用金額為何。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2回應時表示，實際款額須經行政長官會同行政會議批准。政府當局會在稍後時間告知委員有關款額。

(會後補註：據政府當局於2003年11月4日發出的立法會參考資料摘要所載，該公司須一次過繳付3,680萬元的補付費用。)

政府當局對服務表現的規管

18. 由於該公司的專營權將延續10年，陳偉業議員要求政府當局藉此機會檢討應否訂定額外保障條款，以確保該公司日後服務表現良好。他尤其關注如沒有適當的監管，即使該公司的服務每下愈況，卻仍能賺取可觀的利潤。

19. 石禮謙議員亦認為，政府當局應有權在有需要時，對該公司的收費或利潤水平作出規管，因為該公司的經營權將會延續10年。

20. 署理機電工程署助理署長／氣體及一般法例回應時向委員簡介，政府當局監管該公司履行各項法定檢查及維修職務，以及確保山頂纜車系統符合技術安全的工作。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2在補充時表示，該公司有法定責任，維持山頂纜車的安全運作。在過去10年，山頂纜車的運作從未發生任何重大事故。儘管如此，他向委員保證，政府當局如認為山頂纜車並非處於安全操作狀態，可命令關閉纜車，禁止公眾人士使用。

21. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2補充，政府當局會按照法例，在現行規管制度下繼續監管該公司的安全表現，然而山頂纜車基本上是一項觀光及遊樂設施。考慮到此點，當局上次在80年代審議該公司的經營權時，取消了對山頂纜車車費的規管。鑒於市場上有來自專利巴士及專線小巴的激烈競爭，政府當局堅信市場力量會促使該公司提供更佳的服務。事實上，交通投訴組在過去10年，只接到3宗有關山頂纜車而且性質輕微的投訴。倘日後接到任何有關山頂纜車服務的投訴，政府當局會與該公司採取所需的跟進行動。為確保該公司的競爭力及市場佔有率，該公司必須繼續致力改善服務，並為此作出投資。該公司已計劃改善其運作及乘客設施，以示對未來發展的承擔。

加強山頂纜車在推動旅遊發展方面的角色

22. 譚耀宗議員特別提到山頂纜車是本港其中一個吸引遊客的主要景點，在推動旅遊發展方面具重要作用；他並認為政府當局應擔當更積極的角色，訂定措施以進一步提高山頂纜車對遊客的吸引力。在此方面，他表示政府當局應確保一切所需的改善服務措施得以早日推行。劉健儀議員對此同樣表示關注，並認為政府當局應多做工作，確保有足夠及清晰的指示牌，引領遊客前往山頂纜車站。

23. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2回應時明確表示，山頂纜車確有能力應付香港旅遊業進一步發展所帶來的額外需求。該公司與政府當局就此事進行磋商後，表明其經營權如獲得延續，便會計劃進一步改善其運作及乘客設施，例如改善中途站的實際環境、更換車廂的窗戶及地板等等。政府當局會向該公司轉達委員對及早實施擬議改善措施的關注。另一方面，環境運輸及工務局會與香港旅遊發展局(下稱“旅發局”)及各有關政府部門，跟進有關提供輔助設施的事宜，例如指示牌。

24. 梁富華議員認為，由於山頂纜車基本上是一項觀光及遊樂設施，因此，政府當局應考慮將之歸入經濟發展及勞工局的職權範圍內，俾能從推廣旅遊發展的整體角度，就有關山頂纜車運作的事宜作出規劃。劉健儀議員亦表示，以東涌吊車工程項目為例，該項目與山頂纜車性質相若，但屬經濟發展及勞工局的職權範圍，政府當局或有需要從政策局職責分工的層面，處理此不合常規的情況，藉以確認山頂纜車作為促進旅遊發展的硬件的重要性。

25. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T2表示察悉委員的意見，但根據法例，環境運輸及工務局負責監管山頂纜車的運作事宜。這與監管直通過境巴士的情況大同小異。在考慮該公司提出延續經營權的要求時，環境運輸及工務局亦曾諮詢經濟發展及勞工局。儘管如此，他會向該公司轉達委員要求該公司與旅發局加強在有關事宜上合作的意見，供其考慮。

V 七號幹線、南港島鐵路及西港島線

- (立法會CB(1)100/03-04(04)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；
- 立法會CB(1)134/03-04(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書；
- 立法會CB(1)134/03-04(02)號文件 —— 香港專線小巴持牌人協會提交的意見書；
- 立法會CB(1)134/03-04(03)號文件 —— 環保小巴大聯盟提交的意見書；
- 立法會CB(1)143/03-04(01)號文件 —— 環保小巴大聯盟提交的另一份意見書；及
- 立法會CB(1)113/03-04號文件 —— 秘書處所擬備有關七號幹線、南港島鐵路及西港島線的背景資料簡介)

26. 委員察悉香港公共小巴車主司機協進總會、香港專線小巴持牌人協會及環保小巴大聯盟提交的意見書(立法會CB(1)134/03-04(01)至(03)及CB(1)143/03-04(01)號文件)，該等團體均對擬議興建的南港島鐵路及西港島線兩項工程計劃表示關注。另一份市區的士業關注政府興建港島南區鐵路支線聯席的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)165/03-04(02)號文件送交委員。

27. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1向委員簡介七號幹線、南港島鐵路及西港島線工程計劃的最新發展，詳情載於立法會CB(1)100/03-04(04)號文件。根據行政長官會同行政會議在2003年1月21日所作的決定，政府當局已要求地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)研究修改其就南港島鐵路提交的初步建議，務求達致更具成本效益的方案。政府當局贊同地鐵公司的看法，認為合併南港島鐵路及西港島線第一期的發展，會帶來不少益處。為此，地鐵公司已委託顧問再進行研究，以訂定最具成效的鐵路計劃，服務西區和南區的居民。有關研究仍在進行中，可望於2004年年初完成。地鐵公司隨後會在2004年第二季或之前，把工程計劃的建議書提交政府。

28. 就七號幹線而言，環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1表示，在等候地鐵公司對南港島鐵路及西港島線進行檢討研究期間，當局一直繼續檢討七號幹線的情況。由於西區填海工程將不會進行，政府當局正研究七號幹線能否採用靠近內陸的路線。與此同時，當局會如期進行各項中期交通改善措施(下稱“中期措施”)，以求在沒有七號幹線的情況下，把薄扶林道一帶的交通狀況改善至可接受的水平。

29. 在此方面，楊森議員要求當局早日推行中期措施。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時表示，待當局在今年較後時間，確立有關改善工程在技術上的可行性後，政府當局即會訂定實際可行的實施時間表，以及採取必需的措施，盡快完成有關工程。政府當局會於適當時向事務委員會匯報此事。

30. 地鐵公司總設計經理紀彥琛先生借助電腦投影資料，向委員簡介地鐵公司在研究鐵路系統、走線方案、轉乘安排及初步財務評估等方面的進展情況。該套簡介資料已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)165/03-04(01)號文件送交委員。

31. 就地鐵公司正研究的首選鐵路走線，楊森議員轉達地區人士的強烈訴求，表示他們要求鐵路延線亦應服務堅尼地城及香港仔的居民。石禮謙議員亦籲請地鐵公司積極考慮在跑馬地設站，為當地居民提供服務。

興建南港島鐵路／西港島線對其他交通工具的影響

32. 劉健儀議員提述政府當局所提交的文件第5段，並質疑為何由地鐵公司而非政府當局評估南港島鐵路／西港島線對其他交通工具的影響。她強調當局在此事上有需要平衡有關各方的利益，並認為政府當局作為本港公共交通服務的監管者，有責任審慎檢討南港島鐵路／西港島線對其他公共交通服務的營運造成的影響，然後才開展該等重大交通基建項目。

33. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回答時表示，政府當局在參考地鐵公司的評估結果之餘，亦會進行內部研究，以確定興建南港島鐵路／西港島線對其他公共交通工具可能造成的影響，然後才作出最後決定。在此方面，委員從地鐵公司總設計經理得悉，地鐵公司的研究會探討鐵路與巴士服務的接駁問題。

34. 鑒於不同方面的利益均會受影響，楊森議員建議，待地鐵公司於2004年年初完成研究後，事務委員會應邀請各有關方面，包括地區人士、環保團體及公共交通機構，就七號幹線及南港島鐵路等工程計劃提出意見。

35. 然而，劉健儀議員重申其要求，表示政府當局應及早考慮興建鐵路系統對其他公共交通工具(包括專利巴士、小巴及的士)，在乘客量和經營方面的影響。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1理解委員關注的問題，但他表示，當局目前尚未就七號幹線或南港島鐵路的未來路向作最後決定，在此階段處理該等事宜或許言之過早。待工程計劃的時間表及走線有更確實的建議時，政府當局會審慎考慮有關的影響。他提述以往發展新鐵路計劃時的情況，並向委員保證，政府當局會採用相同方法，在維持市場良性競爭之餘，促進不同交通工具之間的合作，為較偏遠地區的居民提供接駁新車站的服務。

財務安排

36. 楊森議員表示，西區居民爭取興建鐵路，已差不多有20年。他擔憂地鐵公司可能不同意推行南港島鐵路／西港島線工程計劃，因為從該公司的投資角度而

言，該工程計劃在財務上並不可行。然而，考慮到該計劃會為市民大眾帶來極大的經濟利益及間接裨益，政府當局如認為適當的話，應確保有關計劃可落實推行。

37. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時解釋，待收到地鐵公司的工程計劃建議書後，政府當局會仔細審核該公司所用的財務假設。當局並會廣泛聽取公眾意見，然後才作出最後決定。若有關工程計劃從公眾利益角度而言實屬必要，政府會與地鐵公司磋商所需的資金安排。

38. 梁富華議員質疑，擬議的南港島鐵路／西港島線工程計劃長遠而言在財務上是否可行，以及是否具成本效益。他擔憂一旦乘客量較預期的為少，地鐵公司或須藉減低車費來增加乘客量，這樣令市場上出現惡性競爭，影響到區內其他交通工具的經營運作。政府當局應從此角度審慎考慮有關事宜，然後才作出最終決定。就此，他要求政府提供資料，說明政府對南港島鐵路／西港島線工程計劃的資金承擔。

39. 地鐵公司工程總監柏立恒先生亦表示，在現階段就建築費及資助金額作出推測，實言之過早。然而，他可肯定地說，把南港島鐵路和西港島線合併的工程費用，將遠低於分別獨立興建南港島鐵路及西港島線，而資助金額亦同樣會較小。據粗略估計，資助金額將少於工程計劃建設成本的半數。

40. 關於地鐵公司就乘客量和收益所作假設的可靠程度，地鐵公司工程總監表示，作為檢討的一部分，地鐵公司曾進行詳細的交通規劃研究，以確定南港島鐵路／西港島線可取得的市場佔有率，當中考慮到各項因素，包括其他交通工具現時提供的服務及其收費水平，以及個別車站途經地區的人口預測。研究結果顯示，繁忙時段的乘客量可達到每小時2萬人次，因此該公司建議發展一個中型鐵路系統，以應付需求。他向委員保證，地鐵公司會從商業投資的角度來考慮工程計劃，並有信心可達致預期的乘客量水平。

41. 陳偉業議員引述輕便鐵路(下稱“輕鐵”)的運作問題，並對地鐵公司建議在南港島鐵路／西港島線採用中型鐵路系統表示關注。地鐵公司工程總監回應時向委員保證，擬議的中型鐵路系統並非輕鐵，後者主要在地面行走。南港島鐵路／西港島線較似一個規模縮細了的地鐵系統，主要會在隧道內建造，而餘下部分則建於高架橋。陳議員進一步詢問南港島鐵路／西港島線的營運是否需要其他路線作補貼，地鐵公司工程總監答稱，地

鐵公司參與工程計劃的前提，是不會令地鐵其他路線受到影響。

為鐵路發展計劃提供資金支持的原則

42. 鄭家富議員指出，隨着鐵路網絡繼續發展，香港對中小型鐵路系統將會有更大需求，但興建此類鐵路系統在財務上未必可行。鑒於政府的房屋政策有變，以批出物業發展權作為資金支持的方案，似乎不再可行。因此，他強烈認為，政府當局應從速檢討其日後為鐵路發展工程計劃提供資金支持的原則，以便此項重要的政策事宜可與當前的南港島鐵路／西港島線工程計劃一併處理。石禮謙議員亦關注到鄭議員提出的問題。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時解釋，除環境運輸及工務局外，為鐵路發展工程計劃提供資金支持的事宜亦涉及其他政策局。政府當局一貫的政策是，當局會按需要為新鐵路計劃的興建工程提供資金支持。每項資助要求均會根據其本身情況來作考慮。政府以往曾對兩間鐵路公司提供資金支持，以助其進行各項工程計劃，包括為興建西鐵而注資九廣鐵路公司。但鑒於情況有變，政府當局或有需要考慮日後為此類工程計劃提供資金支持的最佳模式。

44. 鄭家富議員卻表示，若兩間鐵路公司要求政府資助其進行新鐵路工程計劃，便與現行政策大相逕庭。任何如此重要的政策改變，必須經委員及市民大眾詳細討論，以確保有關改變廣為市民接受。

45. 陳偉業議員亦認為，資金支持是考慮南港島鐵路／西港島線工程計劃的最關鍵問題，因此他籲請政府當局與地鐵公司盡快就此事達成協議。不然，在欠缺財務安排細節的情況下，要委員考慮南港島鐵路／西港島線工程計劃是否可取，將有很大困難。

興建七號幹線與建造南港島鐵路的比較

46. 梁富華議員指出，由於七號幹線與南港島鐵路／西港島線兩個項目的修訂計劃明顯出現重疊，從交通規劃角度而言，要同時落實兩項工程計劃，並不切實際。因此，若政府當局對兩項工程計劃繼續採取模稜兩可的態度，對當地居民實在有欠公允。

47. 陳偉業議員亦表示，部分當地居民可能寧取七號幹線而非南港島鐵路。在此情況下，政府當局應就道路與鐵路基建發展何者優先的取向，作出清晰的政策決定。

48. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時表示，政府當局一向認為，七號幹線與南港島鐵路各具不同功能，從規劃角度而言，兩者並非互相排斥。不過，考慮到兩者均需要投入大量資源，政府當局不可能同時推行該兩項工程計劃。在策劃興建交通基建時，政府當局會考慮所有相關因素，包括有關設施的交通效益及財務承擔。他再次向委員保證，政府當局會審慎考慮委員及市民就此事提出的所有意見。

49. 就地鐵公司建議在南港島鐵路／西港島線採用中型鐵路系統一事，葉國謙議員轉達了西區及南區居民支持該建議的意見，但亦重申要求當局興建必需的道路基建設施，以照顧分散在南區各處的居民的需要，以及促進該區未來的旅遊發展。在此方面，他詢問政府當局就事務委員會於2001年7月通過，要求當局早日興建以隧道為主的七號幹線的議案，作出跟進的進展情況。

50. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1答稱，雖然以隧道為主的方式建造七號幹線，預計並無重大技術困難，但有關的定線方案未能為居住在幹線兩端之間地區的居民提供方便的交通接駁，而且施工時需傾倒大量建築廢料，亦會對環境造成其他影響。

51. 就葉國謙議員查詢有關南港島鐵路／西港島線工程計劃的時間表，地鐵公司工程總監回應時表示，地鐵公司有信心工程計劃可按時間表推行。施工計劃中較不明確的因素，其實是所涉及的法定程序。

VI 港珠澳大橋

(立法會CB(1)128/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

52. 主席表示，事務委員會曾在2003年9月29日上次會議上討論政府當局就港珠澳大橋香港段及北大嶼山公路連接路的勘測及初步設計工作提出的撥款建議。席上委員要求政府當局提交若干補充資料，當局現已按要求提供有關文件，說明大橋計劃和著陸點選址在大嶼山西北的理據(立法會CB(1)128/03-04(01)號文件)。

交通影響

53. 由於東涌新市鎮的原有規劃並沒有包括興建港珠澳大橋的計劃，陳偉業議員擔心大橋建成後帶來的額外車流，會令當地交通網絡不勝負荷，並對當地環境造成不良影響。在考慮有關計劃時，政府當局必須確保並充分顧及受影響地區在土地用途規劃方面作出必要的改變。雖然興建大橋可為社會整體帶來經濟效益，但如犧牲當地居民的利益，這樣對後者有欠公平。他因此質疑當局為何不把東涌新市鎮納入撥款建議中的擬議研究範圍內。

54. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時向委員保證，因興建港珠澳大橋而對東涌及大嶼山的土地用途規劃可能造成的影響，將會由規劃署另行研究。

55. 黃成智議員強調當局有需要為興建及規劃中的陸路邊境通道(即深港西部通道及港珠澳大橋)，提供足夠的本地接駁基建設施，並認為政府當局應及早作出規劃，將興建屯門至赤鱸角連接路列作港珠澳大橋工程的一部分。就此，他要求政府當局承諾會繼續就興建屯門至赤鱸角連接路進行規劃。

56. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時表示，政府當局在新界西北交通及運輸基建檢討(下稱“檢討”)中就該區的基建發展制訂長遠策略時，已把屯門至赤鱸角連接路列作重要的南北連接路(西面)其中一個組成部分。該項檢討亦包括連接港珠澳大橋與北大嶼山公路的方案，以及連接東涌與陰澳的大嶼山P1號公路，從而增加北大嶼山公路的容車量。事務委員會上次於2003年9月29日討論該項檢討時，政府當局承諾向事務委員會匯報在落實檢討結果方面的進展情況。

57. 鄭家富議員提述政府當局文件的第9至10段，並要求當局進一步提供補充資料，說明預測大橋行車量所依據的基本假設，以及在作出有關的行車量預測時，曾參考的主要研究項目名稱。當局須於工務小組委員會在2003年10月29日會議上審議相關的撥款建議之前，提供上述資料供委員參閱。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1答允鄭議員的要求，但表示當局在現階段只可以提供初步分析的數據。作為撥款建議的部分內容，當局會進行更詳細的交通影響評估，以核實有關數據。

政府當局

(會後補註：委員要求的資料已隨立法會CB(1)192/03-04(01)號文件送交委員。)

環境影響

59. 陳偉業議員重申，他關注到興建港珠澳大橋對該處的中華白海豚可能造成影響。為確保中華白海豚的存護工作持續不斷，政府當局應審慎考慮他的建議，為此成立專設基金。

60. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1回應時向委員保證，政府當局在進行撥款建議所需的環境影響評估(下稱“環評”)研究時，會審慎研究工程計劃對中華白海豚可能造成的影響。政府當局會在研究環評研究提出的緩解措施時，一併考慮陳議員的建議。

本地工人參與工程計劃

61. 梁富華議員對該項工程計劃表示支持，但要求政府當局採取必需的措施，保障本地勞工在計劃各個階段中的就業機會。他表示自己支持有關撥款要求的立場，將取決於當局在此方面的承諾。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1察悉梁議員的意見。

立法會秘書處

議會事務部1

2003年11月26日