

以下為周梁淑怡議員於 06 年 10 月 26 日就立法會施政報告辯論發言全文

主席女士：

自從我在今年三月八日，提出要求當局從速改善新界西北交通的動議後，我自己和部分議會同事，以及一眾屯門區議會議員，一直都密切關注著這個問題。本會在三月八日所通過的動議，要求當局因應深港西部通道與后海灣幹綫即將啓用，從速制定相應政策，以防新界西北交通超出負荷，包括以合理價錢收購三號幹綫，或與有關營運公司積極商討，研究可否以其他形式，包括延長專營權，來促使三號幹綫減價，為屯門公路分流，以及儘早興建東行連接路。

不過，我可以告訴大家，這半年來政府在這幾方面的進展，仍然可以用「了無寸」進來形容。環境運輸及工務局在最近給予本會的答覆中，只說會繼續和三號幹綫公司商討，研究可行方案，以期提高該路段的使用量，但仍堅持不會有任何時間表。政府至今和三號幹綫商討，大大話話已經傾了超過三年；可是，到現在居然還是「得個桔」。而談判一天未有結果，政府也不會興建東行連接路。深港通道到明年上半年便會通車，屆時跨港貨運和交通必定大增。如果當局還不趕緊把車輛分流至三號幹綫，大家信不信現在負荷量已達八成的屯門公路，會好像政府所講，可以撐到 2016 年？

另一方面，針對屯門市中心現時交通擠塞，雖然政府有一些中短期措施來舒緩，但屯門區議會已經不止一次指出，該等措施的效用成疑。現時不論是進入屯門市中心的車流，還是經屯門公路出市區的駕駛者，都同時擠進屯門市中心，令整個路段非常擠塞，更成為整條屯門公路的樽頸位。因此，要改善屯門市中心的交通，就必須要將進入該處車輛分流。對此，我曾經在上星期的交通事務委員會上，詢問廖秀冬局長當局有何良策。可是，廖局長並未能給人一個滿意的答覆。據她所講，政府估計整個分流工作竟然需要五年來完成。坦白說，現在屯門公路的交通情況已經是「水沉眼眉」了，五年時間簡直是慢得超乎想像。

特首在施政報告中，重申物流業對本港的重要性，並推出措施去提高香港與廣東省跨境貨車運輸的效率。但我在此必須要鄭重地提醒政

府，來年深港通道、后海灣幹綫通車後，大量的跨境貨車勢必會捨原有的三個邊境口岸而改走這條路，並經藍地沿屯門公路入市區。不久將來，新界西北的主要道路網，將會成為本港貨運物流業的「大動脈」。要確保行業能健康發展，就必須確保這條大動脈能經常暢通無阻，決不能讓它閉塞甚至壞死。因此，確保新界西北交通的暢順，不僅是一個地區問題，而是關係本港經濟支柱發展的戰略部署，決不能掉以輕心。但不幸地，當局似乎未有意識到問題的嚴重性，至今還是蝸牛式前進，這種態度實在是不能接受。

此外，我想說一說關於政府道路工程規劃的問題。為了配合深港通道與后海灣幹綫通車，新界西北很多道路都需要擴闊或擴建。大家知道，該區很多地方環境很清幽，不少希望遠離市區煩擾的人都居住在此；這裡的道路也不是設計供大型車輛行走。可是，如今很多路段都要擴闊，供跨境貨車行走，由此便衍生出不少問題，例如車輛的嘈音。最近我收到元朗公路附近一些私人屋苑居民的投訴，指這些路段在擴闊後，多了很多重型車輛廿四小時行走，對他們造成很大的滋擾。為此，我較早前曾聯同居民代表和區議員，與環保署和路政署的官員開會，反映居民的不滿。其實這又回到了一個老問題，就是政府在規劃道路與基建的過程中，並沒有什麼人情味。總之政府需要發展什麼，就一窩蜂修橋起路，移山填海，卻沒有細想到這些工程日後將會對附近居民生活所造成的影響。到居民出聲投訴，有關部門才亡羊補牢。引用內地的述語，就是「先發展，後清理」。我們常常說「先知先覺」，就可以免卻日後不必要的麻煩，但似乎政府在規劃時，還未有學懂這個道理。

最後，我想講一講關於港島地鐵南綫的問題。自由黨曾經在 04 年初，要求政府暫時擱置南港島綫的計劃。當時我們認為，當局應待港島南區的未來發展方向更清晰後，才為鐵路走綫定案，以免再次重蹈西鐵因乘客量不足而出現虧損的覆轍。不過，隨著海洋公園決定動用五十五億元擴建，我相信南區日後發展成一個重要旅遊點，已經是一個不爭的事實。

其實除了海洋公園第一期擴建外，接著也會有很多由海洋公園牽頭的其他旅遊設施項目陸續展開。當中，包括有一直「只聞樓梯響」的漁人碼頭、香港仔海濱漁港及深灣海岸對出的「消閒美食區」等。此外，多所新酒店將會在 06 年至 09 年間相繼落成，合共提供約五千個

房間。可以想像，屆時整個南區將會耳目一新，連帶對交通需求也肯定會增加。

經濟事務委員會曾經在去年十一月討論海洋公園的發展，會上我們談到如何評估經擴建後海洋公園的交通需要。根據當局的預測，“雖然預計海洋公園的遊客人數日後會有所增加，但附近主要道路網絡的交通情況，直到 2011 年也不會受到重大影響。到 2016 年，若沒有港島南綫，經香港仔隧道的交通會有些擠塞，並在傍晚繁忙時段出現車龍。到 2022 年，現有道路網絡將不勝負荷。”

換句話說，當局認為港島南就算發展成重點旅遊區，香港仔隧道在未來 16 年也頂得住！但我相信住在南區的居民一定會高呼有無搞錯，因為現時香港仔隧道其實已經很擠塞，有時甚至要間歇性封閉的了。

這反映出一點，就是政府對現階段港島南區的交通安排，根本已經追不上需求，更遑論是 *plan ahead*。最奇怪的是，當我問政府高層究竟港島南綫的進展如何時，他們卻叫我不如直接去問政策局。看來政府總部與美利大廈之間不只相隔一條馬路，簡直是離天萬丈，大家都不知道大家各自在搞什麼。

隨著海洋公園在 2008 年將會完成第一期的擴建工程，預計到 2010 至 11 年度將會接待五百萬遊客，對通往港島南交通要道的負荷，是可想而知的。但為何政府的預測會如此脫離現實呢？我覺得當局的想法似乎很被動，要待海洋公園啓用新設施後，才視乎所增加的人流去決定日後的交通安排。究竟我們是否應該採取一個較為積極的態度呢？既然我們決心要把南區發展成為旅遊勝地，我們是否應該盡早做好集體運輸的交通配套，方便市民日後到訪的旅客呢？

因此，我希望政府能盡快完成與地鐵公司商議，訂定興建港島南綫的財務安排。當然，這很大程度上要視乎對日後乘客量的預測；而乘客量也直接影響鐵路的「回本期」。

或許我們可以從地鐵迪士尼綫的經驗，找到一些端倪。當日興建迪士尼時，政府補貼了二十億元來興建欣澳綫。到現在，前往迪士尼的旅客當中，有四成是乘搭這條鐵路的。要確實推算南區將來會有多少

人乘搭港島南綫，我不知道。不過，我可以肯定一點，就是如果有這項集體運輸設施，到訪的人次必定會增加，將會令整個投資更快回本，也會加快南區的旅遊業發展。這條新鐵路幹綫不但可供該區居民享用，對前往南區的遊客也會帶來很大方便。因此，我實在希望當局能盡早為港島南綫拍板。

主席女士，我謹此陳詞。