

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會 PWSC93/17-18 號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(6)B

### 立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第六次會議紀要

日期：2017 年 12 月 13 日(星期三)  
時間：上午 8 時 30 分  
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：盧偉國議員, SBS, MH, JP (主席)  
莫乃光議員, JP (副主席)  
石禮謙議員, GBS, JP  
李慧琼議員, SBS, JP  
陳克勤議員, BBS, JP  
梁美芬議員, SBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
毛孟靜議員  
易志明議員, SBS, JP  
胡志偉議員, MH  
姚思榮議員, BBS  
馬逢國議員, SBS, JP  
陳志全議員  
陳恒鑾議員, JP  
梁志祥議員, SBS, MH, JP  
郭家麒議員  
張華峰議員, SBS, JP  
張超雄議員  
黃碧雲議員  
廖長江議員, SBS, JP  
楊岳橋議員  
尹兆堅議員  
朱凱迪議員  
何君堯議員, JP

何啟明議員  
林卓廷議員  
周浩鼎議員  
柯創盛議員, MH  
陳淑莊議員  
張國鈞議員, JP  
許智峯議員  
陸頌雄議員  
劉國勳議員, MH  
鄭松泰議員  
鄭俊宇議員  
譚文豪議員

**缺席委員** : 張宇人議員, GBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
麥美娟議員, BBS, JP

**出席公職人員** : 劉震先生, JP 財經事務及庫務局  
副秘書長(庫務)3  
韓志強先生, JP 發展局常任秘書長(工  
務)  
甯漢豪女士, JP 發展局常任秘書長(規劃  
及地政)  
唐智強先生, JP 環境局常任秘書長  
夏鎂琪女士 財經事務及庫務局  
首席助理秘書長(庫  
務)(工務)  
梁德仁先生 運輸及房屋局  
總土木工程師(工務計  
劃)  
卜國明先生 路政署助理署長(新界  
區)  
李偉平先生 路政署總工程師(新界  
西)  
葉承添先生 房屋署總土木工程師(2)  
譚瑰儀女士 房屋署總建築師(5)  
潘婷婷女士, JP 運輸及房屋局副秘書長  
(運輸)1

麥志光先生	運輸及房屋局 首席助理秘書長(運輸)7
鍾錦華先生, JP	路政署署長
盧國華先生, JP	路政署主要工程管理處 處長
陳于遠先生	運輸署助理署長(策劃)
佘天翔先生	運輸署 總工程師(運輸策劃)

**列席秘書** : 盧慧欣女士 總議會秘書(1)2

**列席職員** :

容佩雲小姐	高級議會秘書(1)2
周嘉榮先生	高級議會秘書(1)6
蕭靜娟女士	議會事務助理(1)2
邱寶雯女士	議會事務助理(1)7
盧惠銀女士	議會事務助理(1)8

#### 經辦人/部門

主席表示，是次會議議程上有4項撥款建議，第1至3項是在上次會議上未完成審議或未開始審議的項目；第4項是政府當局新提交的項目。他提醒委員，根據立法會《議事規則》第83A條，委員在會議上就所討論的撥款建議發言前，須披露任何與該等建議有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第84條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

#### **總目711－房屋**

#### **PWSC(2017-18)22 868TH 沙田馬鞍山道路改善工程**

2. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2017-18)22)旨在把 868TH 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 5 億 8,770 萬元，用以在沙田馬鞍山進行道路改善及相關工程，配合馬鞍山恆泰路公共租住房屋發展計劃(欣安邨擴建)及馬鞍山路資助出售房屋發展計劃("兩個公營房屋發展計劃")。小組委員會已在 2017 年 11 月 29 日開始討論此項建議。

### 緩解工程影響的措施

3. 張超雄議員關注到，擬議道路改善工程的部分施工範圍非常貼近民居，他促請當局確保承建商採取適當的措施，控制在施工期間的噪音及塵埃等對附近居民所造成的滋擾，並保障安全。此外，張議員察悉，在恆泰路公共租住房屋發展計劃下，將會包括興建一幢零售及社福大樓，而大樓內將設有安老院舍及弱智人士或肢體傷殘人士輔助宿舍等福利設施。他關注到，擬議道路改善工程會否對該大樓的落成運作和大樓使用者進出大樓造成影響。房屋署總建築師(5)回應指，有關零售及社福大樓的工程不會受擬議道路改善工程直接影響，但若擬議道路改善工程有所延誤，擬建連接大樓而橫跨馬鞍山路的行人天橋工程將會有一定程度的延誤。

4. 郭家麒議員要求政府當局提供資料，說明在擬議道路改善工程下，興建隔音屏障及在路面鋪設低噪音物料兩項緩解交通噪音的措施可分別減少噪音達多少分貝；以及後者(即在路面鋪設低噪音物料)所需的費用為何。政府當局承諾在會議後提供郭議員要求的資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於2018年1月24日隨 [立法會PWSC86/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

### 與擬議公營房屋發展計劃相關的規劃事宜

#### *商用車輛泊車位及可供接載殘疾人士的車輛的上落客泊位*

5. 胡志偉議員注意到，根據政府當局向小組委員會提供的補充資料文件( [立法會PWSC46/17-18\(01\)](#))，兩個公營房屋發展計劃下提供的商用車輛泊車位數目並不多。就此，他詢問，現時馬鞍山區內公共租住屋邨的商用車輛(例如輕型貨車)泊車位的供應情況為何。此外，鑒於馬鞍山區內商用車輛泊車位的需求，加上區內不少臨時露天停車場陸續被收回作房屋發展用途，因而令區內商

用車輛泊車位短缺問題更為嚴重，胡議員詢問政府當局會否考慮：(a)適當地放寬《香港規劃標準與準則》下有關泊車位的規劃標準；以及(b)在兩個公營房屋發展計劃下，提供額外商用車輛泊車位。郭家麒議員對本港商用車輛泊車位不足的問題亦表達關注。

6. 房屋署總建築師(5)及運輸及房屋局總土木工程師(工務計劃)答稱，香港房屋委員會已按照《香港規劃標準與準則》的指引和與運輸署的商討，根據發展項日本身的情況及地區上的需要，提供所需的泊車位。運輸及房屋局總土木工程師(工務計劃)續指，因應本港商用車輛泊車位短缺的問題，運輸署已採取各項短、中期措施，以盡快增加相關泊車位的數目。就馬鞍山的情況而言，當局已規劃在恆健街及瑞祥街適當地加設路旁泊車位，並計劃在"馬鞍山第 103 區體育館"工程項目提供泊車位。他表示，相關政府部門會因應社會情況，不時檢討《香港規劃標準與準則》下有關的規劃標準。

7. 主席指出，胡議員上述有關泊車位的問題，並非與審議中的項目直接相關。然而，主席察悉委員對相關事宜的關注，就有關的詳情，當局可留待會議後以書面方式提供。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 1 月 24 日隨 [立法會 PWSC86/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

8. 因應政府當局向小組委員會提供的補充資料文件([立法會 PWSC46/17-18\(01\)號文件](#))中，就兩個公營房屋發展計劃下將會提供的接載殘疾人士車輛的上落客區所作的回應，郭家麒議員要求政府當局提供進一步資料，包括以圖標示該兩個公營房屋發展計劃下，分別提供可供接載殘疾人士的車輛的上落客泊位位置及數目，並說明其所在位置會否因輪候使用泊位的車輛過多以致車道阻塞。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 1 月 24 日隨 [立法會 PWSC86/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

*將會提供的公營房屋單位數目*

9. 朱凱迪議員指出，政府當局在 2014 年曾就兩個公營房屋發展計劃申請修訂分區計劃大綱圖，並獲城市規劃委員會("城規會")批准。當局其後擴大有關發展計劃的規模，以增加約 700 個公營房屋單位。朱議員詢問，當局有否就增建單位的決定向城規會申請修訂分區計劃大綱圖。朱議員又表示，根據《長遠房屋策略》，本港公私營房屋供應比例為 60:40，他詢問當局在規劃房屋供應時，有否依從《長遠房屋策略》所訂下的標準。

10. 運輸及房屋局總土木工程師(工務計劃)答稱，政府當局將會就增加的公營房屋發展計劃範圍及單位數目向城規會提交相關申請。他又表示，當局在根據《長遠房屋策略》所訂下的公私營房屋供應比例進行房屋規劃時，會顧及市民不同的住屋需要。

11. 鑒於委員的一些提問內容涉及廣泛政策事宜，主席提醒委員注意《工務小組委員會會議程序》第 37 段的規定，指出委員就一項建議所提出的問題，必須與議程文件的內容有直接關係。對於更廣泛的政策問題，委員可向有關的事務委員會提出。

12. 沒有委員就此項目進一步提問，主席把此項目付諸表決。

13. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。郭家麒議員要求在相關的財務委員會("財委會")會議上，就此項目(即 PWSC(2017-18)22)進行分開表決。郭議員又表示，如政府當局能在財委會會議前就委員的關注事項作出完滿回覆，他才會考慮撤回有關分開表決的要求。

## 總目706－公路

### PWSC(2017-18)23 870TH 十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究

14. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2017-18)23)旨在把 870TH 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 8,770 萬元，用以進行十一號幹線(北大嶼山至元朗)("十一號幹線")的可行性研究及相關的工地勘測工程。政府當局曾在 2017 年 3 月 17 日，就上述建議諮詢交通事務委員會。事務委員會的討論摘要已在會議席上提交。

#### 十一號幹線可行性研究的範圍

##### *走線方案研究*

15. 陳恒鑾議員支持撥款建議。陳議員察悉，按照政府當局就十一號幹線的初步走線方案，新界西北的車輛經十一號幹線到達大嶼山東北部後，須經由北大嶼山公路前往機場及港珠澳大橋，或須經由青嶼幹線才可到達市區。然而，陳議員指出，在屯門至赤鱸角連接路落成通車後，車輛經該連接路前往機場及港珠澳大橋相對上更為便捷；而前往市區的車輛，亦可經由其他無須收費的道路(例如連接汀九橋的道路)前往市區，而無須使用須收費的青嶼幹線。就此，陳議員要求政府當局就十一號幹線進行可行性研究時，須一併檢討應否取消青嶼幹線的收費，並交代十一號幹線日後如何進一步由大嶼山東北部連接至市區。

16. 周浩鼎議員指出，根據十一號幹線的初步走線方案，青嶼幹線將會是十一號幹線連接至市区的唯一通道。周議員擔心，隨着新界西北及東涌的發展及人口增長，青嶼幹線將會出現交通樽頸。因此，他促請政府當局考慮另闢連接點將十一號幹線接通市区的交通網絡。

17. 運輸署助理署長(策劃)答稱，擬議十一號幹線的可行性研究範圍將會包括其具體走線方案、須否設定收費，以及對周邊道路(包括青嶼幹線)的收

費安排及交通流量的影響。運輸署助理署長(策劃)續指，當局會在《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》("2030+策略性運輸基建研究")下，整體檢視在 2031 年以後全港的交通需求，包括考慮需否增加由大嶼山通往青衣的道路。

18. 路政署署長補充指，政府當局當年在進行前十號幹線的研究時已考慮在大嶼山東北角預留位置，如有需要時，前十號幹線可由大嶼山東北角接駁至前往青衣的連接路，因此十一號幹線的可行性研究亦會檢討幹線由大嶼山通往青衣的道路的交通需要及相關的接駁安排。他又指出，在十一號幹線落成啟用後，新界西北的車輛可靈活地選用就近的道路前往其他地區。舉例而言，前往大嶼山的車輛可選用十一號幹線或屯門至赤鱗角連接路；而選用十一號幹線前往市區的車輛，除了沿路往大嶼山東北部以取道青嶼幹線外，亦可在屯門公路交匯處轉出屯門公路經汀九橋通往市區。

19. 張超雄議員關注到，新界西北的發展規劃未必能達到原區自給自足的目標，以致新發展區的居民須前往市區工作及進行其他活動；然而，十一號幹線的初步走線方案，不但未能為新界西北的居民提供直接通往市區的直接道路連接方案，更只會將大量車流引至大嶼山東北部。

20. 郭家麒議員和鄭松泰議員亦對初步走線方案未連接至市區表示不滿。郭議員認為初步走線方案將會加重大嶼山道路網絡的交通負荷。郭議員又懷疑當局是否為了配合落實中部水域人工島的填海建議，而部署將十一號幹線經大嶼山東北部伸延至人工島上的東大嶼都會，再連接至香港島西。鄭議員表達類似意見，並要求當局澄清，十一號幹線將會以連接到現有的港九市區為規劃目標，而非擬議的東大嶼都會。

21. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，興建十一號幹線的計劃，主要是為了應付新界西北直至2036年的各項大型發展所產生的交通需求。根據目前的預測，即使興建中的屯門至赤鱗角連接路及擬議屯門西繞道均落成啟用，新界西北多條主要道



路，包括屯門公路、大欖隧道及汀九橋，於 2036 年的繁忙時段，在未有十一號幹線的情況下，仍然會出現嚴重的交通擠塞問題。再者，儘管政府當局致力讓新界西北的居民可在原區就業，當局亦須顧及跨區工作人士的交通需要。因此，當局必須盡快進行十一號幹線的可行性研究。另一方面，她澄清，有關擬議十一號幹線的交通需求預測，並沒有包括東大嶼都會的規劃及相關發展參數。

22. 副主席詢問，政府當局會否考慮其他更合適的走線方案，而非連接往大嶼山東北部。胡志偉議員則詢問，政府當局會否因應未來各項發展計劃，修訂十一號幹線的走線，例如因應大嶼山欣澳的填海計劃，把十一號幹線伸延至欣澳。朱凱迪議員亦要求當局在進行擬議可行性研究時，須通盤考慮不同走線的可能性，包括與青衣/市區和擬議的東大嶼都會的連接。

23. 路政署署長重申，擬議可行性研究將會包括檢視十一號幹線的走線，而走線設計將會顧及各項相關發展，包括大嶼山欣澳的填海計劃等。

#### *與整體策略性發展的配合*

24. 陳恒鑾議員認為，隨着新界西北的發展，有需要研究興建十一號幹線，以應付日益增長的交通需求。他期望當局在進行擬議可行性研究時，需一併檢視新界西北其他交通運輸的安排，包括相關道路及隧道的收費(例如在三號幹線的專營權於 2025 年屆滿後的收費安排)對車流的影響。他亦促請當局研究把十一號幹線的跨海大橋路段建設為行車及鐵路兩用的可行性，以配合有關建設新的跨海鐵路連接新界西北及市區的建議。

25. 郭家麒議員認為，在三號幹線的專營權屆滿後，當局應取消該幹線的收費。他亦促請當局考慮建造一條新的鐵路連接新界西北及市區。

26. 胡志偉議員亦表示，鑒於現時西鐵綫已非常擠迫，政府當局應研究利用十一號幹線的跨海大橋路段以供行車及鐵路並行，從而把西鐵綫通過該

跨海大橋從新界西北伸延至連接東涌綫或機場快綫。

27. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應稱，政府當局會在進行 2030+策略性運輸基建研究時，研究是否有需要建造一條新的跨海鐵路連接新界西北及市區。當局會確保擬議十一號幹線的可行性研究所得會被納入 2030+策略性運輸基建研究內探討。

28. 胡志偉議員認為，政府當局應在擬議可行性研究中，一併探討十一號幹線與鐵路系統可如何配合，而不是把有關課題留待 2030+策略性運輸基建研究處理。他擔心一旦落實擬議可行性研究的範圍，日後將難以因應 2030+策略性運輸基建研究所得的結果，要求工程顧問更改可行性研究的範圍。

29. 路政署署長進一步解釋，在規劃大型基建時，當局須從整體策略的層面確立發展及其交通需要，以及透過具體項目落實相關建設。他指出，擬議可行性研究將會與 2030+策略性運輸基建研究同時進行，若後者的研究結果確立有需要於十一號幹線跨海段一併建設上述跨海鐵路，當局可相應地在進行擬議可行性研究時，探討將此跨海段建設為行車及鐵路兩用的技術可行性。

30. 梁志祥議員表示支持撥款建議。然而，他關注到，進行擬議可行性研究及興建十一號幹線需時甚長，未必能及時應付新界西北發展帶來的交通需求。他認為擬議可行性研究必須涵蓋其他交通運輸(包括鐵路)的影響評估，以適時加強相關的交通配套，甚至可一併考慮加設通往市區的其他交通服務(例如渡輪)。路政署署長表示，擬議可行性研究包括工程可行性及基建設施研究，以及走線方案研究。該等研究將會涵蓋有關交通等各方面的影響。

31. 主席認為，政府當局須在 2030+策略性運輸基建研究的宏觀背景下，就十一號幹線的可行性研究及設計作出通盤考慮，而不能分割處理。鄭松泰議員、周浩鼎議員及梁志祥議員均表達了類似的意見。

32. 陳淑莊議員要求當局清楚說明擬議可行性研究，將如何銜接及配合 2030+策略性運輸基建研究；而相關的走線方案研究，會否涵蓋擬議的中部水域人工島(包括東大嶼都會)的發展、未來的鐵路及主要幹道的策略性發展，以及十一號幹線日後可如何連接市區的道路網絡等因素，以在宏觀的層面作出通盤考慮。主席要求當局在會議後提供有關資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 1 月 8 日隨 [立法會 PWSC63/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

33. 何君堯議員表示支持撥款建議，而他亦贊同擬議可行性研究應配合宏觀及整體的規劃。此外，何議員建議，為了節省開支及提高效率，當局應透過調動相關政府部門的人手，代替委聘顧問，以進行擬議可行性研究。

34. 路政署署長解釋，由於大型基建項目的可行性研究涉及多個不同專業範疇，加上當局會在同一時間開展多個項目，若由政府部門直接負責進行研究，當局便須增添大量人手及專門的電腦系統，因此政府當局建議委聘顧問，協助當局進行有關研究，以期更有彈性地運用人手及資源。

#### *周邊主要道路的行車量預測*

35. 郭家麒議員、朱凱迪議員和譚文豪議員不滿當局在提交予小組委員會的補充資料文件(立法會 [PWSC26/17-18\(01\)](#)及 [PWSC46/17-18\(02\)](#)號文件)中，未能應委員要求提供有關青嶼幹線的行車量預測。他們要求政府當局提供補充資料，說明預計於 2036 年，在未有十一號幹線及有十一號幹線的情況下，青嶼幹線在繁忙時段的行車量/容車量比率分別為何。譚議員關注到，根據初步走線方案，使用十一號幹線出市區車輛必須行經青嶼幹線，因而可能令青嶼幹線超出負荷。他亦質疑，當局就十一號幹線提出的初步走線方案，實際上是為了要接通擬議的東大嶼都會。

36. 運輸署助理署長(策劃)解釋，由於當局將會在擬議可行性研究中，才能探討十一號幹線較具體的細節(包括走線、出入口位置等)，現階段只能就若干主要幹道(即屯門公路、大欖隧道和汀九橋)的預測行車量進行概括性評估。而由於十一號幹線的具體走線設計對青嶼幹線的行車量會有顯著影響，當局現階段未能確立可靠的運輸模型以預測其行車量；當局只能根據現有的資料，推測於2036年，青嶼幹線東行線行車量在早上繁忙時段將會日漸飽和。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>補充，當局會在擬議可行性研究中進行較詳細的交通影響評估，因此希望委員能支持是項撥款申請，待有初步結果後，當局會就有關結果諮詢相關的持份者及區議會。

37. 譚文豪議員對當局的回應不表信服；他認為，既然當局可提供其他主要幹道預測行車量的概括性評估，理應同樣可提供青嶼幹線的相關評估。楊岳橋議員亦質疑，政府當局一方面表示未能準確預測青嶼幹線的行車量，但為何卻可推算出其東行線的行車量於2036年在早上繁忙時段將會接近飽和。他要求當局提供作出上述推算的相關數據。

38. 運輸署助理署長(策劃)重申，由於十一號幹線的具體細節仍有待研究，因此現階段未能提供青嶼幹線在十一號幹線落成後準確的行車數字估算。主席建議，當局可應委員會要求，提供上述有關青嶼幹線行車量的初步概括估算資料以作參考。

(會後補註：政府當局的補充資料已於2018年1月8日隨立法會PWSC63/17-18(01)號文件送交委員。)

#### 十一號幹線的估計建造費用

39. 陳志全議員指出，"十一號幹線"源於"十號幹線—北大嶼山至元朗公路的工程計劃"("前十號幹線")的構思。他詢問，前十號幹線當時的估算建造費用及十一號幹線的估算建造費用分別為何。

40. 路政署署長答稱，根據政府當局當時的粗略估算，前十號幹線的建造費用約為 220 億元(按 1996 年價格計算)。至於十一號幹線，由於有關工程處於尚待進行可行性研究的階段，當局目前未能就其建造費用作出粗略估算。

41. 陳志全議員要求當局解釋，為何當局當年在未獲財委會批准有關前十號幹線北段詳細設計的撥款申請時，已可提供其建造費用的粗略估算；相反，當局在現階段卻表示未能就十一號幹線的建造費用作出粗略估算。運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>1</sup>解釋，由於當年有關前十號幹線的可行性研究及相關工地勘測工程已經完成，因此當局當時可根據擬議設計大綱粗略估算出工程的建造費用；然而，有關十一號幹線的可行性研究及相關工地勘測工程尚未展開，故此當局現時未能就十一號幹線作出粗略估算。陳志全議員要求當局以書面方式提供有關解釋。

(會後補註：政府當局的書面解釋已於 2018 年 1 月 8 日隨 [立法會 PWSC63/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

42. 朱凱迪議員引述政府當局向交通事務委員會提供的補充資料文件 ([立法會 CB\(4\)1249/16-17\(01\)號文件](#))，指出當局曾表示由於前十號幹線的研究尚未完成，因此未能提供有關研究的全文。然而，出席是次會議的官員卻表示有關前十號幹線的可行性研究的部分已經完成。就此，朱議員要求當局提供前十號幹線的可行性研究全文，供委員參閱。政府當局承諾在會議後提供有關資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 1 月 8 日隨 [立法會 PWSC63/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

經辦人/部門

43. 主席表示，小組委員會將於下次會議繼續討論此項目。會議於上午 10 時 30 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 1  
2018 年 1 月 29 日