

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC126/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(7)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第七次會議紀要

日期：2018年1月8日(星期一)
時間：下午5時
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
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
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
麥美娟議員, BBS, JP
郭家麒議員
張超雄議員
黃碧雲議員
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
譚文豪議員

缺席委員 : 張宇人議員, GBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
張華峰議員, SBS, JP
鄭俊宇議員

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
麥成章先生, JP 發展局副秘書長(工務)2
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
夏鎋琪女士 財經事務及庫務局
首席助理秘書長(庫
務)(工務)
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
林秀生先生 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	：	周嘉榮先生	高級議會秘書(1)6
		李嬾梅女士	議會秘書(1)2
		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6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至6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

2. 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。小組委員會已在 2017 年 12 月 13 日開始討論此項建議。

3. 郭家麒議員指出，小組委員會委員於是次會議當日上午 11 時許，才收到政府當局就委員於 2017 年 12 月 13 日的會議上，要求當局就有關撥款建議提供的補充資料的電子複本([立法會 PWSC63/17-18\(01\)號文件](#))，當中夾附一份 300 多頁的《深井連接路可行性研究報告》。他不滿當局未能及早提供有關文件，令委員沒有足夠時間細閱文件。郭議員因此建議主席調動議程，先審議其他項目，而將 PWSC(2017-18)23 的撥款建議延至下次會議審議。朱凱迪議員亦要求政府當局解釋，為何直至會議當日上午才提交上述報告。

4. 主席察悉委員的意見，然而他相信，上述在 1998 年完成的報告的內容與小組委員會考慮中有關十一號幹線可行性研究的撥款建議未必直接相關，而當局亦已應委員在上次會議席上提出的要求提供相關補充資料，故此他認為小組委員會應按照議程繼續審議是項的撥款建議。不過，主席亦籲請政府當局日後應盡早提供委員要求的文件。

5. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1解釋，由於上述報告於約 20 年前完成，政府當局需時翻查有關記錄。她進一步指出，由於該報告的內容已經過時，不再適用，委員無需花大量時間細閱該報告。

興建十一號幹線的理據

6. 郭家麒議員認為，政府當局應待完成《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")後，才考慮有否需要興建十一號幹線。

7. 毛孟靜議員亦認為，政府當局應在通盤考慮大嶼山日後的整體規劃(包括擬議的東大嶼都會)後，才決定是否有需要興建十一號幹線，以提供青馬大橋/汲水門大橋及屯門至赤鱸角連接路以外的第三條連接大嶼山的行車通道。她擔心，若財務委員會("財委會")批准擬議可行性研究的撥款，便等同於興建十一號幹線已經成為定局。

8. 梁志祥議員支持撥款建議。他不同意毛孟靜議員的意見，並認為現時新界西北對外的交通已經常擠塞。若再延遲興建十一號幹線，交通擠塞問題將更為嚴重。

9. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，興建十一號幹線，旨在配合新界西北的發展及應付相關的交通需求。因此，無論政府當局是否落實擬議東大嶼都會的發展計劃，當局均認為有需要展開十一號幹線的可行性研究。再者，由於十一號幹線工程龐大和涉及多個工務計劃程序，當局有必要在現階段展開可行性研究，讓當局可根據可行性研究

的結果，並考慮資源的配合，從而計劃是否展開勘查研究和詳細設計等下一步的程序。

10. 毛孟靜議員察悉，政府當局提出興建十一號幹線的其中一個理據是應付洪水橋新發展區及元朗南發展將會帶來約 260 000 新增人口的交通需求。她詢問：(a)當局是如何推算出有關人口數目，而當中是否已計及本地嬰兒出生率和其他人口增長的因素；以及(b)上述新增人口當中，分別來自本港居民內部遷移及來港移民的人口數目。

11. 主席表示，規劃署會根據人口推算，編製全港人口及就業數據矩陣，而相關政府部門會按照有關推算數據，就各區的交通需求作出規劃。他要求政府當局應毛議員的要求，提供有關補充資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 1 月 16 日隨 [立法會 PWSC75/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

12. 毛孟靜議員認為，主席應避免在委員提問後加插意見，而應讓當局自行作出回應。主席解釋，他的發言旨在歸納委員的提問，以便政府官員作答，讓答問環節能更有效地進行。

十一號幹線可行性研究的範圍

走線方案研究

13. 田北辰議員詢問，政府當局在提出十一號幹線的初步走線方案前，曾否考慮把十一號幹線由新界西北直接連接至港九市區，而無須連接至大嶼山東北部。若否，他建議當局應在擬議可行性研究中，檢視把十一號幹線直接連接至港九市區的走線方案；若研究結果最終顯示有關走線並不可行，便能釋除委員的疑慮。梁志祥議員亦關注到，十一號幹線的初步走線會否將新界西北的車流引至大嶼山東北部。主席亦認為，擬議可行性研究應包括檢視十一號幹線其他走線的可行性。

14. 運輸署助理署長(策劃)答稱，連接新界西北及大嶼山東北部的初步走線方案，是建基於十號幹線—北大嶼山至元朗公路的工程計劃("前十號幹線")的研究結果。他又表示，當局現階段沒有計劃把十一號幹線直接連接至港九市區，但會在擬議可行性研究中探討在大嶼山東北部預留位置，以便日後另外闢建接駁至青衣的道路。當局亦承諾會在可行性研究中考慮其他走線方案的建議。

15. 陳淑莊議員關注到，政府當局會否因應大嶼山整體發展(包括擬議的東大嶼都會)，全盤考慮在大嶼山適當的位置闢建連接路接通市區的道路網絡，而非純粹考慮接駁往青衣的方案。

16. 運輸署助理署長(策劃)表示，當局會預留彈性，在有需要時，在擬議可行性研究中探討相關課題。

17. 郭家麒議員擔心，若在大嶼山闢建連接路接駁青衣再通往市區，只會加重青衣道路網絡的交通負荷。他亦關注到，由於現時青嶼幹線為收費道路，若日後十一號幹線及大嶼山至青衣的連接路均須收取費用，駕駛人士如選用十一號幹線，他們若前往市區，則無論再經青嶼幹線或大嶼山至青衣的連接路，全程均須繳付道路費用。若是如此，駕駛人士或會選用十一號幹線以外的道路前往市區。

18. 張超雄議員質疑，倘若政府當局在開發新發展區時，能做到原區自給自足，便不會有迫切需要興建跨區道路連接往市區。他亦認為，根據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道路連接方案，更只會將新界西北的車流引至大嶼山東北部。他指出，該走線方案無疑會令人懷疑，當局打算將十一號幹線經大嶼山東北部伸延至擬議的東大嶼都會，再連接至香港島西。陳淑莊議員和郭家麒議員亦表達類似意見。郭議員要求當局解釋，十一號幹線是否一如前十號幹線的設計，將會經交椅洲連接至香港島西。

19. 陳志全議員亦要求政府當局承諾，當局只會根據初步走線方案，微調十一號幹線的走線，而不會把十一號幹線伸延至擬議的東大嶼都會。主席指出，道路網絡須因應社會發展而不時擴展；因此，他認為委員要求當局作出上述承諾並非務實的做法。

20. 運輸署助理署長(策劃)重申，擬議可行性研究並不是東大嶼都會的規劃及發展的一部分。政府當局會透過 2030+策略性運輸基建研究，檢視東大嶼都會的交通需求，並規劃所需的運輸基建。此外，2030+策略性運輸基建研究亦會全面探討在2031年以後全港的交通需求，當中將會檢視全港包括十一號幹線在內的道路網絡是否有擴展的需要。

21. 姚思榮議員察悉，根據十一號幹線的初步走線方案，該幹線將會有一條支線經掃管笏連接至屯門公路。姚議員詢問，當局會否在擬議可行性研究中考慮增加支線，將十一號幹線連接至汀九橋及大欖隧道的交匯處，以減輕屯門公路現時的交通負荷。他詢問政府當局，擬議可行性研究的預算是否足以應付檢視不同走線方案所需的費用；當局是否已預設首選方案，抑或會對不同方案抱持開放態度；以及當局何時會決定具體走線方案。

22. 運輸署助理署長(策劃)回應稱，擬議可行性研究的預算已預留應急費用。他續稱，討論文件所載的走線屬初步方案，政府當局不會預設選定任何方案，而會在擬議可行性研究中作出考慮。而初步走線方案中擬設經掃管笏連接至屯門公路的支線，是因應有關路段的交通情況而提出，有關建議亦會在可行性研究中再作檢視。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹補充，待可行性研究有初步結果後，當局會就結果諮詢相關的持份者和區議會。

23. 何君堯議員表示支持撥款建議。他注意到，十一號幹線與前十號幹線的走線大致相若；他詢問，兩者的走線有何分別，以及當局可否就十一號幹線提供更仔細的走線圖。何議員亦建議，當局可考慮重用《深井連接路可行性研究報告》內

相關的可用資料(例如地質勘測結果)，以減省十一號幹線的工地勘測工程開支，從而降低可行性研究的所需費用。

24. 路政署署長表示，政府當局在進行十一號幹線的可行性研究時，會參考前十號幹線研究的相關資料(例如地質勘測結果)；而當局在計算擬議可行性研究的所需費用時，亦已考慮到有部分現有資料仍可供使用。不過，他強調，由於本港的發展情況有別於約 20 年前進行前十號幹線研究時的情況，當局仍有需要根據最新的規劃及發展參數，就十一號幹線的可行性重新進行研究；同時，即使十一號幹線的構思源自前十號幹線，初步走線亦大致相若，當局仍須透過擬議可行性研究詳細檢視合適的具體走線方案。

25. 梁志祥議員和陳恒鑾議員均認為，擬議可行性研究應涵蓋委員就十一號幹線提出的各項關注事宜(例如走線、青嶼幹線應否取消收費等)。

周邊主要道路的行車量預測

26. 劉國勳議員表示支持撥款建議。他指出，現時新界東的車輛主要依賴吐露港公路前往市區，即使再在區內進行道路擴闊工程，新界東不少公路路段仍會出現交通擠塞。因此，部分來自新界東(例如新界東北新發展區)的車輛可能改用新界西的道路網絡(例如途經大欖隧道)前往市區。就此，劉議員詢問，政府當局在預測十一號幹線的交通流量時，會否同時計及其他可能來自新界東的車輛數目。劉議員亦促請當局盡快展開有關改善新界東與市區交通連接(例如興建沙田繞道)的研究。

27. 運輸署助理署長(策劃)表示，政府當局在預測十一號幹線的交通流量時，將會計及跨區車輛的數目。至於新界東的交通問題，當局有計劃擴闊該區某些公路路段(例如大埔公路沙田段)，以作改善。此外，當局會透過 2030+策略性運輸基建研究，全面檢視本港的運輸基建如何配合各區的人口增長及發展需要。

28. 郭家麒議員認為，在三號幹線的專營權屆滿後，政府當局應下調該幹線的收費。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。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，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。

29. 陳淑莊議員關注到，政府當局表示在進行可行性研究以確定十一號幹線的具體走線前，未能應委員要求提供某些新界西北幹道(如青嶼幹線)的預計行車量。然而，她指出，根據規劃署的《香港 2030+跨越 2030 年的規劃遠景與策略》下有關運輸的專題報告，當局表示會有效地利用繁忙時段內，在非繁忙交通方向所剩餘的承載容量，以應付本港日後的交通增長。她質疑，當局是否已掌握本港各交通幹道預計行車量的資料，卻不公布有關資料，以免委員知悉青嶼幹線在十一號幹線通車後將會出現嚴重的交通擠塞。

30. 運輸署助理署長(策劃)解釋，青嶼幹線的長遠交通狀況的預測，會直接受十一號幹線的具體細節(例如實際走線、接駁其他道路的安排等)所影響，而該等規劃及設計參數只能透過擬議可行性研究才能確立，所以現階段當局未能提供有關青嶼幹線的預計行車量。

31. 楊岳橋議員察悉，政府當局在 2017 年 1 月的交通事務委會會議上，曾表示會研究控制本港車輛的增長。他詢問有關政策研究的進度，以及有關政策對青嶼幹線的行車量有何影響。

32. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，政府當局一方面須控制私家車的長遠增長，以紓緩交通擠塞的問題；另一方面，當局亦須提供足夠的運輸基建，以滿足社會發展的需要。運輸署助理署長(策劃)補充，當局在進行擬議可行性研究時，將會通盤考慮控制車輛增長的政策對交通的影響、新界西北在 2036 年的交通情況等相關因素。

33. 陳志全議員提述政府當局提交的補充資料文件(立法會 CB(4)1249/16-17(01)號文件)，指出根

據當局所作的預測，於 2036 年早上繁忙時段，在有十一號幹線的情況下，屯門公路、大欖隧道、汀九橋及屯門至赤鱗角連接路每小時的預計行車量，會較在沒有十一號幹線的情況下減少大約 4 000 多架次。陳議員擔心，有關架次的車輛由十一號幹線經青嶼幹線前往市區，將會令青嶼幹線的交通流量超出負荷；但若另闢連接路以疏導青嶼幹線的交通，又未必符合成本效益。就此，陳議員詢問，若擬議可行性研究的結果顯示，闢建由大嶼山至青衣的連接路並不符合成本效益，當局會否考慮其他方案，確保青嶼幹線的交通流量不會因為十一號幹線的啟用而超出負荷。劉國勳議員亦關注到，十一號幹線的啟用通車對青嶼幹線交通流量的影響。

34. 運輸署助理署長(策劃)回應稱，青嶼幹線東行線目前在早上繁忙時段尚有剩餘承載容量，而政府當局會透過擬議可行性研究，預測有關路段日後行車量的增長，並檢視是否有需要在大嶼山另闢連接路至青衣。

35. 陳恒鑞議員促請政府當局盡快展開擬議可行性研究，以應付新界西北發展帶來的交通需求。他又認為，隨着東涌的人口增長，青嶼幹線東行線的剩餘承載容量將會被用盡；因此，當局應同時研究在大嶼山另闢連接點接通市區的道路網絡。

36. 鄭松泰議員關注到，隨着屯門至赤鱗角連接路落成通車，使用屯門公路、汀九橋及大欖隧道等新界西北主要幹道的重型車輛可能較預期多。就此，鄭議員詢問，擬議可行性研究會否包括檢視重型車輛的增長對新界西北多條幹道交通負荷的影響、以及重型車輛經常使用有關幹道可能構成的道路安全問題等事宜。

37. 運輸署助理署長(策劃)回應稱，擬議可行性研究將會包括檢視新界西北多條幹道重型車輛的流量，以及本港各類車輛(包括重型車輛)的增長對有關幹道交通負荷的影響。

38. 朱凱迪議員和譚文豪議員指出，政府當局在 2013 年向工務小組委員會提交屯門至赤鱸角連接路的撥款建議時，曾在討論文件([PWSC\(2013-14\)3](#))中表示，該連接路啟用通車後，可騰出新界西北多條現有幹道(例如屯門公路、汀九橋、青嶼幹線及北大嶼山公路)的部分容車量，進一步疏導有關幹道的交通。朱議員認為，當局在該連接路尚未通車時，便又以須疏導交通為由，提出興建十一號幹線，缺乏說服力。譚議員質疑，當局在提交屯門至赤鱸角連接路的撥款建議時，為何沒有交代該連接路須連同擬議十一號幹線，才能達致疏導交通的目的。

39. 張超雄議員認為，興建中的屯門至赤鱸角連接路及擬議屯門西繞道落成啟用後，已能紓緩新界西北對外交通擠塞的問題，未必需要興建十一號幹線。

40. 主席認為，即使屯門至赤鱸角連接路能疏導新界西北多條現有幹道的交通，也並不表示已不再有需要興建新的道路。

41. 運輸署助理署長(策劃)解釋，即使興建中的屯門至赤鱸角連接路及擬議屯門西繞道均落成啟用，新界西北多條幹道(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，仍然會出現交通的擠塞問題。為了解決有關問題，政府當局認為現階段有必要展開擬議可行性研究，以確立十一號幹線的技術可行性。此外，當局在 2007 年向交通事務委員會匯報時，亦已表示前十號幹線會保留為一個長遠的方案，待日後新界西北有進一步發展時再作考慮。

42. 朱凱迪議員進一步詢問，政府當局在推算屯門至赤鱸角連接路的行車量時，有否就相關道路的收費安排作出假設；以及有否計及港珠澳大橋啟用通車後對該連接路的行車量影響；而當局是在何時作出有關推算。他亦詢問當局會否根據最新的港珠澳大橋預計行車量，重新推算屯門至赤鱸角連接路的行車量。

43. 運輸署助理署長(策劃)表示，政府當局在推算屯門至赤鱸角連接路的行車量時，並沒有就相關道路的收費安排作出特定的假設。此外，由於屯門至赤鱸角連接路在大嶼山的落腳點接近港珠澳大橋香港口岸，當局預計部分車輛將會選用該連接路前往港珠澳大橋，達致分流新界西北交通的目的。他強調，當局在分析新界西北多條幹道、並計及興建中的港珠大橋的預計行車量後，認為興建十一號幹線有助分流新界西北的交通。

44. 多名委員，包括尹兆堅議員、朱凱迪議員、譚文豪議員和楊岳橋議員要求當局提供以下資料：(a)興建中的港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路，以及擬建的屯門西繞道通車後的預計車流量分別為何；在該等道路通車前及通車後，預計新界西北多條現有幹道(包括屯門公路、汀九橋、青嶼幹線、北大嶼山公路及青衣主要道路等)的行車量/容車量比率分別為何；(b)預計若在興建/不興建十一號幹線的情況下，上述新界西北多條現有幹道的交通負荷將會有何相應的影響；以及(c)擬議進行的十一號幹線可行性研究中，會否考慮上述興建中及擬建的道路和新界西北多條現有幹道的交通影響預測。

45. 主席建議當局提供綜合性簡要報告，綜述相關道路的交通影響預測，以讓委員了解興建十一號幹線的需要，而有關簡要報告中須包括上述各項委員要求的資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於2018年1月16日隨立法會PWSC75/17-18(01)號文件送交委員。)

十一號幹線的估計建造費用

46. 毛孟靜議員和陳淑莊議員察悉，根據政府當局當年的粗略估算，"前十號幹線"的建造費用約為220億元(按1996年12月價格計算)。她們詢問，十一號幹線現時的估計建造費用為何。

47. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，由於前十號幹線建造費用為約 20 年前的粗略估算，現時已不再適用。當局目前未能就十一號幹線的建造費用作出估算，而須待擬議可行性研究完成後，才能估算出有關費用。

其他關注

48. 梁志祥議員詢問，擬議可行性研究預計於 2020 年的確實完成日期為何。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 回應稱，若獲財委會批准撥款，政府當局計劃在 2018 年上半年展開可行性研究，有關研究需時約 28 個月，預計在 2020 年年底前完成。

49. 毛孟靜議員詢問，政府當局在批出擬議可行性研究項目予工程顧問時，將會以一份抑或多份合約批出有關項目。路政署署長表示，由於擬議可行性研究涉及多個不同專業研究範疇，因此，當局會在擬議可行性研究下分階段研究各範疇。

50. 主席表示，他收到由朱凱迪議員、張超雄議員和郭家麒議員分別根據《工務小組委員會會議程序》第 32A 段提出的合共 5 項擬議議案。小組委員會將於 2018 年 1 月 17 日的會議繼續討論此項目，以及處理上述擬議議案。

51. 主席最後表示，小組委員會將於 2018 年 1 月 15 日舉行特別會議，讓當局向委員簡介"預計在 2017-18 年度立法會會期審議的項目"，屆時委員可就文件上載列的基本工程項目提問。

52. 會議於下午 7 時結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2018 年 2 月 23 日