

立法會

Legislative Council

立法會 FC146/18-19 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：FC/1/1(20)

立法會財務委員會 第二十一次會議紀要

日期：2018 年 4 月 6 日(星期五)
時間：下午 2 時 30 分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：陳健波議員, GBS, JP (主席)
梁耀忠議員
李國麟議員, SBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁志祥議員, SBS, MH, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭家麒議員
郭偉强議員, JP
張華峰議員, SBS, JP

張超雄議員
黃碧雲議員
葉建源議員
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱迪議員
吳永嘉議員, JP
何君堯議員, JP
林卓廷議員
周浩鼎議員
邵家輝議員
邵家臻議員
柯創盛議員, MH
容海恩議員
陳振英議員
陳淑莊議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
鄭俊宇議員
譚文豪議員
范國威議員
區諾軒議員
鄭泳舜議員, MH
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 田北辰議員, BBS, JP (副主席)
涂謹申議員
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
姚思榮議員, BBS
陳恒鑾議員, JP
郭榮鏗議員
蔣麗芸議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

鍾國斌議員
何啟明議員
陳沛然議員
張國鈞議員, JP
許智峯議員

出席公職人員： 袁小惠女士, JP 財經事務及庫務局
副秘書長(庫務)1
鄭偉文先生 財經事務及庫務局(庫
務科)首席行政主任(G)
謝展寰先生, BBS, JP 環境局副局長
郭黃穎琦女士, JP 環境保護署副署長(2)
陳兆榮先生 環境保護署首席環境保
護主任(減廢及回收)
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
蕭健民先生 署理運輸署助理署長
(策劃)
余天翔先生 運輸署總工程師(運輸
策劃)
何廣鏗先生 運輸署總工程師(交通
工程(新界西))

列席秘書： 薛鳳鳴女士 助理秘書長 1

列席職員： 羅英偉先生 總議會秘書(1)5
劉玉儀女士 高級議會秘書(1)7
司徒曉宇先生 議會秘書(1)5
林瑞萍小姐 高級議會事務助理(1)2
胡清華先生 高級議會事務助理(1)3
何朗瑩小姐 議會事務助理(1)6

主席提醒委員《議事規則》第 83A 條和第 84 條的規定。

項目 1 —— FCR(2017-18)64
人事編制小組委員會在 2018 年 1 月 10 日所提出的建議

EC(2017-18)11
總目 44 —— 環境保護署
分目 000 —— 運作開支

2. 主席表示，這項目請財務委員會("財委會")通過人事編制小組委員會在 2018 年 1 月 10 日會議上就 EC(2017-18)11 號文件所提出的建議，在環境保護署("環保署")開設 1 個助理署長常額職位，職銜為助理署長(減廢及回收)，由財委會批准當日起生效，負責領導減廢及回收科，藉此提供專責的首長級常額人員支援，以持續推行有關措施並制訂新措施，促進減廢及回收工作。

減廢及回收工作的整體成效

3. 葛珮帆議員與朱凱迪議員均認為"綠在區區"項目在回收工作方面成效不彰。朱議員表示，根據當局提供的補充資料，當局藉"綠在區區"項目回收的廢膠數量只佔本港棄置量的一小部分。朱議員質疑當局開設擬議職位在減低廢膠棄置量方面能達致甚麼成效。

4. 胡志偉議員認為，環保署必須與食物環境衛生署("食環署")協調配合，才能有效地進行減廢回收工作。朱凱迪議員表達類似的見解，他建議當局考慮將食環署轄下部分垃圾收集站作適當改裝，容納"綠在區區"的設施，協助提高"綠在區區"收集可回收物料的成效。

5. 環境局副局長和環保署副署長(2)表示，當局從源頭分類，回收至處理廢膠整個過程，有不同的政策與措施。總括而言，"綠在區區"是多項環保教育及協助社區加強回收支援的其中一項措施。環境局副局長表示"綠在區區"計劃除了提供回收點外，亦會進行其他地區工作，該些工作不適宜在食環署轄下的垃圾收集站進行，

因此不擬採納在食環署垃圾收集站內兼容綠在區區設施的建議。

6. 葛珮帆議員就幾項環保措施表達意見，認為它們的成效令人失望。葛議員表示她支持開設擬議職位，並期望擬議助理署長(減廢及回收)能有助減輕環保署其他首長級人員的工作負擔，從而令各項環保政策和措施取得較佳的進展。葛議員亦促請政府當局多與非政府組織合作，推展環保措施。

7. 陳淑莊議員表示公民黨支持開設擬議助理署長的職位，但對政府當局多年來的減廢回收工作表示不滿，認為當局表現未如理想。陳議員表示公民黨在未來兩年會密切注視當局在減廢回收工作方面的成效，除非當局的工作表現有所改善，否則公民黨不會再支持環保署要求開設額外職位的人事編制建議。陳議員亦促請當局積極發展及提升本港廢物回收鏈的運作，以符合內地對回收物料更嚴格的進口要求。

8. 環境局副局長察悉委員提出的意見。他表示，擬議助理署長將會協助加強可回收物料回收鏈的配套措施及加強與地區團體的協作。

9. 尹兆堅議員認為，當局在收集及處理家居廚餘方面沒有明確的政策和目標，他詢問擬議職位須否負責制訂處理家居廚餘的政策及措施。毛孟靜議員批評政府當局在處理家居廢物回收方面毫無表現，毛議員表示，即使市民(包括她本人)將家居廢物妥善分類，食環署的外判回收商經常將已被分類的家居廢物與其他垃圾混在一起送走。張超雄議員表達類似的關注。朱凱迪議員詢問，為配合政府即將實施的都市固體廢物收費計劃，當局收集及處理家居廚餘的政策及措施為何。

10. 環境局副局長和環保署副署長(2)表示——

- (a) 在處理廚餘政策方面，海外成功的經驗均是以工商先行方式推動政策；當局認為值得參考成功例子；
- (b) 在 2018 年下半年，本港首間有機資源回收中心將會投入運作，處理工商業廚餘；

- (c) 未來政府會計劃多興建 5 至 6 間有機資源回收中心，增加廚餘的處理量；
- (d) 環保署與渠務署正推展"廚餘、污泥共厭氧消化試驗計劃"，以研究及確立利用現有污水處理廠的設施進行廚餘與污泥共厭氧消化的技術可行性及裝置要求，提升本港整體處理廚餘的設施及能力；
- (e) 在家居層面而言，政府透過環境及自然保育基金，在屋苑推動廚餘在地回收措施，以期在社區層面提倡家居廢物分類的習慣，為日後政府進一步推動大型回收做好準備；
- (f) 廚餘處理是環保署廢物管理政策中不可或缺的一環，因此，環保署設有一專責政策科處理這方面的政策措施工作，並由另一名助理署長負責；及
- (g) 食環署不時突擊巡查外判承辦商的工作情況，確保承辦商將可回收物料按照合約要求運送到適合的回收商，毛孟靜議員所見的情況應屬個別事件。

11. 朱凱迪議員對當局就減少食肆派發塑膠餐具的政策措施表達關注。他要求當局提供補充資料，說明當局曾接觸並建議其減少使用或減少向顧客派發即棄餐具和器皿的食肆和機構的名單，詳情為何。

12. 環保署副署長(2)表示，政府當局透過向轄下各部門發出通告及指引，鼓勵部門在內部及公開活動中減少使用即棄餐具和器皿，並答應在會議後補充朱凱迪議員要求的資料。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 6 月 27 日經立法會 FC299/17-18(01)號文件發給委員。]

擬議職位的職能

13. 張超雄議員詢問，在推動生產者責任計劃方面，該名助理署長的具體職責為何。張議員詢問，除了為政府當局採購清單中的項目加入有關原材料須為回收物料的規格外，當局會否考慮要求產品製造商以同一規格的產品供應私人市場，以符合該產品製造商成為政府物料供應商的條件。張議員要求當局提供補充資料，說明——

- (a) 政府的環保採購政策下(包括一般物料、工程項目物料及能源產品)，逐步增加所採購產品的原材料所含回收物的比例的時間表；此外，當局會否要求供應商將該標準同樣應用於其供應市場的產品；若然，推行有關政策的時間表；及
- (b) 推行玻璃樽生產者責任制後，當局有否為玻璃樽的回收率和棄置率分別訂立指標，兩項指標為若干。

14. 環境局副局長答稱，擬議助理署長(減廢及回收)將透過推動環保採購，為回收業界和循環再造產品提供適當的誘因，從而更有效推動生產者責任計劃。環境保護署首席環境保護主任(減廢及回收)補充，現時政府當局的採購清單內就 150 種物品及服務訂有環保規格，該些物品包括建材和燃料。他表示會於會議後提供張超雄議員要求的資料。

15. 有關生產者責任制方面，環境局副局長表示，當局有計劃逐步立法規管回收家電、玻璃容器及膠樽。加強廢膠樽的回收支援是擬議助理署長的工作之一，當局於 2017 年 10 月展開研究如何實施廢塑膠容器(主要是盛載飲料或個人護理產品的塑膠容器)的生產者責任計劃，該研究將需 18 個月完成。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 6 月 27 日經立法會 FC299/17-18(01)號文件發給委員。]

16. 謝偉銓議員察悉，當局曾於 2014 年年中開設一個為期 3 年的助理署長(減廢及回收)的編外職位，而該編外職位已於 2017 年 6 月到期撤銷。謝議員詢問——

- (a) 該編外職位的工作成果為何；及
- (b) 擬議助理署長與該編外職位人員的職責有甚麼分別。

17. 環保署副署長(2)表示，該編外職位的人員的工作包括——

- (a) 協助制訂和推動"廢物源頭分類計劃"，通過環境運動委員會，推動向工商、住宅樓宇免費派發回收桶，鼓勵各界開展源頭分類；
- (b) 教育公眾乾淨回收的重要；及
- (c) 協助成立回收基金，協助回收業界提升業界的運作效率與水平。

18. 環保署副署長(2)續稱，擬議助理署長(減廢及回收)職位將以常額職位開設，以持續推行已於該編外職位開設後至撤銷前已經開展的各項措施。因應內地針對進口回收物料實施更嚴格的標準而帶來的挑戰，擬議助理署長須要繼續與回收基金諮詢委員會合作，留意回收業界的需要及關注，必要時加強對業界提供支援，並檢視會否及如何推廣發展環保再造工業，增加回收物料的出路。

19. 謝偉銓議員和陳志全議員對擬議助理署長(減廢及回收)如何提高家居回收的效率表示關注。陳議員察悉，為加強地區層面回收工作的效率，環保署擬成立外展隊，他詢問——

- (a) 籌組及管理外展隊是否擬議職位的職責之一，籌組的進展為何；
- (b) 外展隊的規模和具體的工作情況，包括協助居於沒有業主立案法團的樓宇的居

民進行家居回收；及

(c) 評估外展隊工作表現的績效指標。

20. 環保署副署長(2)和環境保護署首席環境保護主任(減廢及回收)答稱——

- (a) 社區的回收工作涉及回收和處理公眾地方所收集到的可回收物料，這方面的工作由食環署及該署的承辦商進行；
- (b) 環保署擬成立的外展隊主要負責與物業管理公司及居民建立網絡，協助他們進行廢物分類及乾淨回收工作和成立與公眾溝通的平台，並致力協助包括居於沒有業主立案法團的樓宇的居民物色下游的回收商；中期而言，外展隊會協助市民為即將推行的都市固體廢物收費做好準備；長遠而言，當局期望外展隊能推動廚餘回收的工作；
- (c) 擬議職位的人員須負責籌組外展隊，外展隊將會以先導計劃形式，在兩至三個選定的地區推行，以確立外展隊的工作性質、範疇，所需投入的資源等；
- (d) 當局已於 2018-2019 年度的開支預算中，預留足夠資源開設約 30 個職位，應付成立先導計劃下外展隊的需要；及
- (e) 外展隊亦會主動與其他需要處理回收物料工作的相關部門(如食環署)保持溝通和協調，共同進行在社區的回收工作。

21. 尹兆堅議員察悉當局發布了《減少和處理園林廢物指引》，但個別部門沒有按該指引處理日常運作中產生的園林廢物，他指稱有部門甚至將園林廢物送到堆填區棄置。尹議員關注這種情況是否屬實，當局有否補救措施。朱凱迪議員認為，當局循環再用園林廢物的比率很低。尹議員認為，當局應責成擬議職位一併處理園

林廢物的工作。尹議員要求當局分別列出各政府部門處理園林廢物的措施、成效及指標(須提供數據)。

22. 環境局副局長和環保署副署長(2)回應稱——

- (a) 處理園林廢物是環保署廢物管理政策中重要一環，有關工作由環保署另一名助理署長帶領的專責政策科負責處理；
- (b) 政府當局每年送到堆填區棄置的園林廢物約有 7 000 公噸；及
- (c) 政府部門須按照《減少和處理園林廢物指引》處理部門產生的園林廢物，但不是每個部門都能全數吸納該些園林廢物，因此部分須運送到堆填區處理，但每個部門都致力從源頭減廢，包括善用園林廢物及揀選適當的植物品種栽種。

當局答應會在會議後提供尹兆堅議員要求的資料。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 6 月 27 日經立法會 FC299/17-18(01)號文件發給委員。]

執法工作

23. 鄭泳舜議員對九龍西區，尤其在深水埗區常有建築廢物被非法棄置的情況表達關注。他認為環保署的執法工作不周，他要求當局責成有關人員加強執法。

24. 環境局副局長表示，非法棄置建築廢物的問題涉及環保署和其他幾個相關部門，環保署有專責的組別負責與其他部門協調進行不同方面的處理和執法工作。這些工作包括在棄置建築廢物的黑點安裝閉路電視；及加強公眾教育及宣傳工作，鼓勵市民主動向有關部門舉報並提供資料，協助檢控工作。

環保署的組織架構

25. 胡志偉議員察悉，擬議助理署長(減廢及回收)將隸屬環保署副署長(2)之下，但胡議員認為，擬議助理署長的職責卻與環保署副署長(4)所領導的廢物管理政策科及廢物管理(特別職務)科較為接近。胡議員詢問當局未來會否考慮把減廢及回收科交由環保署副署長(4)領導。

26. 環境局副局長表示，廢物管理工作一直由副署長(2)負責，因此設立減廢及回收科後便由副署長(2)領導。於2015年，由於環保署需要額外及專責人手規劃"生產者責任計劃"及"都市固體廢物收費計劃"的相關工作，環保署開設了副署長(4)職位，以領導廢物管理政策科和廢物管理(特別職務)科。在這安排下，副署長(2)及副署長(4)一直有就廢物管理工作保持緊密聯繫。待"都市固體廢物收費計劃"落實推行後，環保署將會設立"減少都市固體廢物辦公室"，屆時會檢視整合環保署內各個與廢物管理、減廢，以及回收相關工作的組別。

審議項目的安排

27. 下午3時31分，主席認為，政府當局對委員的提問給予的回應未如理想，但礙於財委會尚有多項議程待審議，他促請當局在會外的場合與委員多作溝通，解答委員疑問。

就 FCR(2017-18)64 表決

28. 沒有委員有進一步提問，主席把 FCR(2017-18)64 號文件付諸表決。應委員要求，主席命令進行點名表決。主席宣布，32名委員贊成，8名委員反對此項目，1名委員棄權。個別委員的表決如下——

贊成：

林健鋒議員	黃定光議員
李慧琼議員	黃國健議員
謝偉俊議員	何俊賢議員
易志明議員	胡志偉議員
莫乃光議員	梁繼昌議員

麥美娟議員
郭偉強議員
葉建源議員
潘兆平議員
尹兆堅議員
何君堯議員
周浩鼎議員
容海恩議員
陳淑莊議員
劉國勳議員
鄭泳舜議員
(32 名委員)

郭家麒議員
黃碧雲議員
葛珮帆議員
楊岳橋議員
吳永嘉議員
林卓廷議員
柯創盛議員
陳振英議員
陸頌雄議員
譚文豪議員
謝偉銓議員

反對：

梁耀忠議員
陳志全議員
朱凱迪議員
范國威議員
(8 名委員)

毛孟靜議員
張超雄議員
邵家臻議員
區諾軒議員

棄權：

鄭松泰議員
(1 名委員)

29. 主席宣布，本項目獲得通過。

項目 2 —— FCR(2017-18)65
工務小組委員會在 2018 年 1 月 17 日所提出的建議

PWSC(2017-18)23
總目 706 —— 公路
運輸 —— 道路
870TH —— 十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究

30. 主席表示，本項目請財委會通過工務小組委員會在 2018 年 1 月 17 日會議上就 PWSC(2017-18)23 號文件所提的建議，把十一號幹線(北大嶼山至元朗)可行性研究的 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。工務小組委員會

審議上述建議的時數約為 4 小時 7 分鐘。主席申報，他是東亞銀行的獨立非執行董事。

項目的財務安排

31. 陳振英議員詢問 ——

- (a) 有關研究將於 2020 年完成，當局於 2020 年後尚要支付工程費用的原因為何；
- (b) 當局擬分別採用總價合約與標準合約進行研究和工地勘測工程的理由；及當局建議用於價格調整準備的 760 萬元的具體用途為何；及
- (c) 根據討論文件附件二，在監管相關的工地勘測工程方面，專業人員的數目少於技術人員的原因。

32. 路政署署長答稱 ——

- (a) 本項目包括可行性研究及工地勘測工程，付款安排與其他工務工程大致相若，即當局須待研究及相關勘測工程完畢後，在若干時間內完成整個項目的結算，並付清餘下所須支付的工程費用；
- (b) 價格調整準備將按需要運用於研究及工地勘測工程中；當局會以總價合約的形式委聘顧問進行研究；由於擬議的工地勘測工程涉及的工程數量或會因實際的地質情況而有所變動，當局會以重新計算工程數量的標準合約進行招標；及
- (c) 本項目下的擬議可行性研究及其他研究，需要專業人員較多的參與，然而在監管相關的工地勘測工程部分，主要由工程督察級別人員執行有關工作，因此需求的技術人員數目會較多。

33. 郭家麒議員不滿當局未能交代擬議十一號幹線的造價。毛孟靜議員詢問當局對十一號幹線造價的初步估算為若干。

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，當局須待完成擬議的可行性研究後，才能掌握十一號幹線的預算造價，因此目前未能向委員提供預算造價。

35. 楊岳橋議員表示，公民黨不支持本項目。楊議員表示，擬議可行性研究亦會就需否增加由大嶼山通往青衣的連接路進行研究，而擬議十一號幹線的概念亦與數年前當局曾嘗試推展前稱十號幹線的計劃相若，加上當局曾於 2007 年展開"青衣至大嶼山連接路 — 可行性研究"並於 2009 年完成該研究，楊議員詢問，當局會否考慮參考或重用該些資料並加以更新，以節省部分費用；若然，可重用的資料為若干。

36. 路政署署長答稱，由於擬議的可行性研究尚未開展，當局未能確立十一號幹線的規劃及是否需要增加連接大嶼山與青衣的道路，因此未能說明可重用的資料為多少。他表示，若確立有需要增加連接大嶼山與青衣的道路，當局會參考並盡量利用相關的研究資料及成果。

十一號幹線的可行性研究範圍

增加連接大嶼山與市區的道路

37. 麥美娟議員和陸頌雄議員認為，新界西北交通擠塞情況嚴重，當局有迫切需要盡快完成十一號幹線的可行性研究並開展興建工程。麥議員、梁志祥議員、周浩鼎議員和何俊賢議員關注在沒有青嶼幹線以外連接大嶼山至市區的其他道路的配合下，十一號幹線的現擬走線設計會加重北大嶼山至青衣的交通負荷。麥議員和陸議員促請當局 ——

- (a) 除了在可行性研究下一併研究需否增加由大嶼山通往青衣的道路外，亦研究興建由大嶼山通往市區的其他連接道路是否可行；及
- (b) 協調推展十一號幹線與(a)項所述的連接

路的時間表，務求該等連接路能配合十一號幹線的啟用日期同步通車，以免令現有由北大嶼山公路經青衣出市區的交通進一步惡化。

38. 梁志祥議員支持政府增建交通基礎設施，配合新界西北的發展需要。周浩鼎議員指出，除了新界西北擬議的新發展區，未來東涌的新發展計劃亦會為北大嶼山公路及青馬大橋造成更大的交通負擔。他要求當局說明相關的緩解措施。何俊賢議員關注汀九橋交通同樣擠塞的問題。考慮到十一號幹線會涉及海事工程，何議員亦促請當局在進行可行性研究時，充分諮詢漁業持份者，特別考慮業界的作業情況受到的影響。梁議員要求當局提供資料，說明就擬議十一號幹線的走線設計，由屯門/元朗經青馬大橋進出市區的車流量估計。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月12日經立法會FC221/17-18(01)號文件發出。]

39. 路政署署長、運輸及房屋局副秘書長(運輸)1及署理運輸署助理署長(策劃)表示——

- (a) 當局會在擬議可行性研究中，按於2009年完成的"青衣至大嶼山連接路——可行性研究"下的走線設計，研究需否增加由大嶼山通往青衣的道路。當局亦擬一併研究興建連接大嶼山至昂船洲大橋及大嶼山至市區的其他連接道路是否可行；
- (b) 當局相信，(a)項所指的連接路不會對現時青衣區的交通造成影響；
- (c) 顧問研究的合約費用不會因為須要加入(a)項所指的研究而增加；及
- (d) 當局會於可行性研究中研究十一號幹線橫越青龍頭與北大嶼山之間海峽對港口運作及海上交通的影響與安全的研究。

40. 朱凱迪議員表示他每日使用大欖隧道進出市區。他表示，不論在工務小組委員會抑或財委會的討論文件中，均沒有述及當局會於擬議可行性研究中涵蓋研究增加青衣至大嶼山連接路的可行性，令人質疑當局會否切實進行相關研究。尹兆堅議員亦表達相同關注。朱議員詢問，當局擬於本項目的建議撥款下投入多少資源研究需否增加青衣至大嶼山連接路；此外，當局會否應元朗區議會的訴求，考慮研究興建公庵山隧道的可行性及由十一號幹線開闢一條將十八鄉接駁至十一號幹線主幹道的支線。

41. 陳志全議員關注，即使當局現在承諾會一併研究該連接路是否需要，當局在提供予立法會的文件中將有關連接路表述為"構思中較長遠方案"，有別於它表述十一號幹線所述為"規劃中"，箇中原因為何。陳議員亦詢問，倘若顧問研究結果顯示沒有需要增加連接大嶼山與青衣的道路，當局是否仍會推展十一號幹線。陳議員和周浩鼎議員要求當局提供有關的招標文件，以顯示在該些文件中，說明中標顧問公司必須研究青衣至大嶼山連接路的可行性和需要的條文/條款。

42. 路政署署長答稱，當局會於顧問合約的招標文件中要求獲聘的顧問進行需否增加連接大嶼山與青衣的道路的研究。這方面的研究將構成本項目下可行性研究中交通需求研究的一部分，當局答應會議後提供招標文件文本的相關條文/條款。回應陳志全議員的提問，路政署署長補充，由於本項目中的一部分是關於十一號幹線的工程技術可行性研究，故稱其為"規劃中"；另一方面，由於青衣至大嶼山連接路的可行性研究已於較早前完成，因此，在本項目下不需要再就該連接路進行技術可行性研究，只需評估是否需要新增該連接路，因此當局在文件中(立法會 PWSC118/17-18(01)號文件)對十一號幹線及青衣至大嶼山連接路有不同表述。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，當局預期十一號幹線最快於2031至2036年間才能落成。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月12日經立法會 FC221/17-18(01)號文件發出。]

營運模式和收費政策

43. 除了促請政府當局加快研究是否增加連接青衣至大嶼山的道路及盡早開展所需的工程外，陸頌雄議員要求當局——

- (a) 考慮以 "興建、營運、轉移"(即 Build-Operate-Transfer "BOT")以外的經營模式營運十一號幹線，因 BOT 模式下的路費會過高，從而增加市民的使用成本及減低十一號幹線的使用率；及
- (b) 妥善規劃興建十一號幹線所需的人力資源，包括增加本地勞工所需的培訓和安全措施配置；減低輸入外勞的需要。

44. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 察悉陸頌雄議員的意見，她補充，當局在確立有需要增加連接大嶼山與青衣的連接路後，會盡快規劃相關工程並向立法會提交撥款建議。路政署署長表示，發展局與相關政策局會按工程所需，在人力資源方面作出相應的配合。

45. 何俊賢議員、謝偉銓議員和麥美娟議員對擬議十一號幹線的收費政策表達關注，他們認為收費政策會影響十一號幹線在疏導交通方面的成效。朱凱迪議員和尹兆堅議員表達類似的關注。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，擬議的可行性研究會涵蓋十一號幹線是否收費的政策研究，她表示免費開放予公眾使用亦是其中一個當局會研究的方案。

其他關注

46. 楊岳橋議員對於當局擬推展前稱十號幹線的計劃曾收到反對的意見表達關注，並詢問當局預期在推展十一號幹線時，會否遇到同類的反對意見並如何理順此等問題。

47. 路政署署長答稱，部分在當年就推展十號幹線收到的反對意見現時已不適用。當局會考慮仍然相關的反對意見並致力解決。同時，部分就計劃推展十號幹線

而收集的資料及進行的研究亦已經過時，當局需要重新收集和評估最新的相關資料。

48. 鄭俊宇議員認為，當局應於擬議的可行性研究中，一併考慮十一號幹線在惡劣天氣下的運作安排，相應的安全措施及應變方案。鄭議員詢問當局會否研究以幹線結合鐵路系統的構思設計十一號幹線。朱凱迪議員關注當局會否在設計十一號幹線的結構時，將惡劣天氣下運作的需要納入考慮中，包括參考青馬大橋的設計。毛孟靜議員提出與鄭議員相若的建議。

49. 署理運輸署助理署長(策劃)表示，鄭俊宇議員所指的屬於相關設施的交通管制事宜，一如其他運輸設施，當局會因應該設施的設計，制訂相關的事故應變措施，目前運輸署設有緊急事故協調中心處理在惡劣天氣及事故中運輸設施的運作安排。

50. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1和路政署署長答稱——

- (a) 當局擬於另一項研究中探討推展連接新界西北與市區的鐵路系統是否可行；
- (b) 在十一號幹線的擬議可行性研究中，當局會研究惡劣天氣對幹線運作的影響和相關的應變方案及措施；
- (c) 與鐵路系統結合的幹道設計不是唯一應變惡劣天氣的可行設計；及
- (d) 幹道的設計是否與鐵路系統結合涉及截然不同的考慮因素；當局不會考慮將十一號幹線結合鐵路系統或預留空間予鐵路系統運作的構思，故此，亦不會就此等構思作出研究。

51. 梁志祥議員認為，擬議的可行性研究或須把以下因素或參數計算在內——

- (a) "跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究"的結果；及

- (b) 擬議推展的新鐵路系統；及
- (c) 2036 年後的人口結構。

52. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1、署理運輸署助理署長(策劃)和運輸署總工程師(運輸策劃)答稱 ——

- (a) 當局以截至 2036 年為止的發展參數規劃擬議的十一號幹線；
- (b) 由於"跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究"旨在整體檢視在 2031 年以後全港的交通需求，因此，"跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究"須將十一號幹線的規劃納入它的檢視範圍；
- (c) 當局會一併考慮其他擬議的新鐵路系統的規劃方向，務求能與十一號幹線互相配合；及
- (d) 當局在規劃新的運輸設施時，參考全港人口及就業數據矩陣以推算人口的出行模式。

53. 委員要求當局詳列截至 2018 年 4 月，擬議可行性研究將覆蓋的範圍，內容須包括(但不限於) ——

- (a) 研究青衣至大嶼山連接路的需要和可行性及研究細節；
- (b) 若研究結果顯示有需要興建青衣至大嶼山連接路，興建該連接路的時間表，並說明該連接路能否與十一號幹線同步通車；
- (c) 按十一號幹線的走線設計，十一號幹線及其他連接幹道(包括青馬大橋)的收費政策，包括探討不收費的可行性和影響；
- (d) 會否涵蓋研究興建其他交通基建(包括如荃屯鐵路的新鐵路線)的可行性；若否，原因為何；及

- (e) 研究興建公庵山隧道的可行性及由十一號幹線開闢一條將十八鄉接駁至十一號幹線主幹道的支線。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月12日經立法會 FC221/17-18(01)號文件發出。]

擬議十一號幹線的走線設計及對其他幹道的影響

54. 譚文豪議員引述"小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究 – 可行性研究"行政摘要內容，表示該研究結果顯示，十一號幹線與 P1 公路不足以解決北大嶼山的交通擠塞問題。當局現稱擬議十一號幹線計劃不會加重北大嶼山與青馬大橋交通負荷，譚議員認為當局缺乏理據和自相矛盾。

55. 署理運輸署助理署長(策劃)表示，"小蠔灣發展及相關運輸基建的技術性研究 – 可行性研究"其中一個主要目的是評估擬議小蠔灣發展的初步技術可行性及測試不同發展潛力的土地用途對大嶼山向主要道路的影響，當中採用了直至 2041 年的規劃數據。其行政摘要指出在發展潛力最大的土地用途方案下，預計在 2041 年，單靠擬議的十一號幹線及 P1 號公路，北大嶼山的交通可能出現擠塞的情況，但若一併考慮青衣至大嶼山連接路方案，將可緩解有關的交通擠塞情況。當局稱擬議十一號幹線不會對北大嶼山及青馬大橋一帶交通構成影響，是基於考慮有關截至 2036 年的各項發展參數而作出的評估。為此，當局在進行十一號幹線的可行性研究時，將尋求可行的方案，包括為青衣至大嶼山連接路的需要進行交通評估，以應付新界西北與北大嶼山的發展所引致的交通需求。

56. 尹兆堅議員認為當局有必要增加連接新界西北與市區的交通基建，以應付人口急增帶來的交通需求。尹議員詢問，十一號幹線的擬議走線設計及收費政策如何疏導附近主要幹道的交通。

57. 署理運輸署助理署長(策劃)解釋 ——：

- (a) 根據當局的預測，在 2036 年，十一號幹線能減低屯門公路東行，大欖隧道南行，汀九橋南行等主要幹道早上繁忙時段的行車架次達 1 000 架次；
- (b) 十一號幹線將連接至洪水橋及元朗南兩個新發展區，支持新界西北地區進一步發展所產生的交通需求；屆時，該兩個新發展區的居民不用取道現有的 3 號幹線進出市區；及
- (c) 十一號幹線與汀九橋平行而建，能有效疏導使用汀九橋的車輛進出元朗南的交通。

58. 謝偉銓議員表示支持本項目。謝議員察悉，即使推展十一號幹線，部分位於新界西北的幹道的行車量/容車量比率仍將會高於 1。謝議員詢問當局有關估算是否理想及當局的在這方面的目標為何。

59. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，當局估算，推展十一號幹線後，該些幹道的行車量/容車量比率將由 1.2 降至 1.1。當局認為有關數字若不高於 1.2，交通情況仍屬可控範圍之內。然而，當局亦會在推展十一號幹線後，根據"跨越 2030 策略性運輸基建研究"的結果，再推行其他基建設施，務求進一步改善該些幹道的交通情況。

60. 區諾軒議員質疑，十一號幹線啟用後，大量車流最終會經日後興建的其他連接路由港島西區進出市區，對港島區交通造成負荷。他認為當局在規劃十一號幹線時，亦應考慮港珠澳大橋通車帶來額外的車流量及十一號幹線對昂船洲大橋的交通造成的影響。區議員要求當局提供 ——

- (a) 昂船洲大橋現時的行車量/容車量比率；
- (b) 青衣西南填海計劃和搬遷油庫的計劃的日程為何；此等計劃與青衣至大嶼山連

接路及十一號幹線的規劃是否相關，詳情為何；及

- (c) 承諾完成擬議可行性研究後公開報告全文。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年4月12日隨立法會FC221/17-18(01)號文件發給委員。]

61. 署理運輸署助理署長(策劃)表示，可行性研究會涵蓋與十一號幹線相關的道路交通影響評估，包括可與十一號幹線接駁繼而通往其他地區的幹道。

62. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，由於港珠澳大橋是由三地政府(即香港、澳門及廣東省政府)共同推展的項目，政府當局未得其餘兩地政府同意下，不能提供評估港珠澳大橋車流量的顧問報告內的資料。應區諾軒議員的要求，當局答應向廣東省政府和澳門政府查詢兩地政府是否同意香港政府公開由三地政府聘請的顧問就估算港珠澳大橋車流量提交的顧問報告；並說明查詢的情況與結果。

63. 朱凱迪議員要求提供當局於2013年向財委會申請撥款興建屯門至赤鱸角連路的相關交通影響評估報告或文件，包括(但不限於)當局於該撥款項目文件中稱可改善新界西北往來大嶼山的行車時間及道路容車量的數據，以協助委員審視當局擬議十一號幹線在疏導其他幹道交通方面的預期成效。

興建十一號幹線的必要

64. 張超雄議員表示，根據討論文件內容，政府當局表示洪水橋與元朗南新發展區將會提供相當數量的就業職位，他關注當局會否高估屆時居於該些新發展區的市民對出入市區的交通需求，張議員質疑是否有必要斥資巨額興建十一號幹線。張議員要求當局補充資料，說明未來新界西北發展帶來的新增人口數目、屆時該區適齡就業人口比例及數目、勞動參與率和新增的就業職位數目，以說明規劃興建十一號幹線的需要。

65. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，即使該些新界西北的新發展區能提供就業機會，仍未能全數滿足新增人口的就業、就學及其他的交通需求(例如物流)，因此當局認為有必要推展十一號幹線應付人口出入市區的需要。

66. 運輸署總工程師(運輸策劃)補充，除了洪水橋和元朗南兩個較大型的新發展區外，當局亦擬於元朗和屯門推展其他發展計劃，包括屯門 54 區、元朗八鄉和橫洲南，這些發展計劃預期會令元朗和屯門的人口額外增加約 20 萬；而新增的就業職位不足以吸納新增人口中全數的適齡就業人士。政府當局答應會議後提供張超雄議員要求的數據。

67. 就當局對張超雄議員的提問所作出的回應，朱凱迪議員要求當局提供補充資料，說明政府當局/其顧問根據上述數據(加上機場、東涌東及洪水橋擬議發展)，進行交通流量評估/研究而得出並在本項目文件中提供予財委會的數據的報告(如有的話)。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於 2018 年 4 月 12 日隨立法會 FC221/17-18(02)號文件發給委員。]

十一號幹線以外的其他運輸設施

68. 郭家麒議員認為，興建十一號幹線旨在為當局日後進行東大嶼都會填海做準備。毛孟靜議員亦表達類似的關注。郭議員和麥美娟議員建議當局考慮興建新的鐵路系統連接新界西北及市區以期更有效地解決新界西北對交通設施的需求和現時交通擠塞的問題。麥議員認為該鐵路系統應連接屯門至荃灣。

69. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1重申當局在工務小組委員會給予委員的解釋，表示興建十一號幹線的計劃，主要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，有關的交通需求考慮並沒有包括東大嶼都會的規劃及相關發展在內。她補充，當局就東大嶼都會發展計劃的研究尚在進行中，在研究東大嶼都會發展計劃是否可行時，當局亦須要參考十一號幹線計劃屆時的發展。她補充，當局會於"跨越 2030 年的鐵路

及主要幹道策略性研究"中研究開發新的鐵路運輸系統以連接新界西北與其他地區。

審議項目的安排

70. 下午 4 時 30 分，主席命令暫停會議。會議於下午 4 時 37 分恢復。

71. 下午 6 時 06 分，主席表示，連同工務小組委員會討論時間在內，委員已用上接近 6 個小時討論本項目。他認為，發言的委員大部分支持本項目，他呼籲有意發言的委員立即示意輪候發言，待這些委員完成發言後，他會結束討論環節，進而處理委員的擬議議案(如有的話)及表決本項目。下午 6 時 16 分，主席指示延長會議 15 分鐘。

中止討論議程項目文件 FCR(2017-18)65 的議案

72. 下午 6 時 27 分，就議程項目發言期間，郭家麒議員根據《財務委員會會議程序》第 39 段，無經預告動議中止議程文件 FCR(2017-18)65 討論的議案。主席提出待議議題，他指示每名委員可就議案發言一次，限時 3 分鐘。

73. 郭家麒議員就他的議案發言。郭議員認為，當局對委員的提問作出的回應含糊其辭，莫衷一是；此外，委員對推展十一號幹線會否令青嶼幹線及青衣一帶的交通擠塞問題惡化及其他可能衍生的問題充滿疑慮，當局亦無法提供明確的解決方案，他認為當局藉推展十一號幹線計劃為東大嶼都會計劃鋪路的意圖明顯不過。因此他認為委員會應中止討論本項目。

74. 主席表示，由於已屆會議結束時間，委員會不可能在是日的會議就本項目表決，主席建議就此項議案發言的委員善用各自 3 分鐘的發言時間，述明他們認為將本項目延後一星期再處理對市民的好處。

75. 毛孟靜議員發言支持郭家麒議員的議案，她認為，政府當局就委員的提問作出的回應欠缺具體詳情，認為當局應善用未來一周的時間提供補充資料及文件，釋除委員對本項目的疑慮。

76. 毛孟靜議員就議案發言後，主席表示，他早前指示延長會議，旨在讓委員有充分時間就本項目表決。考慮到委員會需時處理郭家麒議員的議案，他認為委員會不可能在今天就本項目表決。他指示會議於此時完結。

77. 會議於下午 6 時 36 分結束。

立法會秘書處

2019 年 4 月 9 日