

**Legislative Council  
Panel on Transport  
Minutes of meeting**

---

**Date : Friday, 16 February 2024**  
**Time : 10:45 am**  
**Venue : Conference Room 3 of the  
Legislative Council Complex**

---

**Attendance**

The attendance of Members, the Clerk and staff is in [Appendix 1](#).

(The **verbatim record** of proceedings is in [Appendix 2](#).)

**I. Information paper(s) issued since the meeting on 15 December 2023**

Three information papers (LC Paper Nos. [CB\(4\)1118/2023\(01\)](#), [CB\(4\)1125/2023\(01\)](#) and [CB\(4\)166/2024\(01\)](#) (Chinese version only)) had been issued to the Panel since the meeting on 15 December 2023.

**II. Items for discussion at the next meeting**

2. The Panel agreed to discuss the item “Vehicles and Drivers Licensing Integrated Data System Infrastructure and Application Enhancement” at the next regular meeting to be held on Friday, 15 March 2024.

**III. 6900TH – Northern Metropolis Highway – Investigation**

3. The Administration consulted the Panel on the funding application for the investigation of the Northern Metropolis Highway (“NMH”), which comprises a review of alignment options, environmental and traffic assessments, preliminary design and associated site investigations. The investigation is expected to be completed in 38 months at an estimated cost of \$1,134.2 million in money-of-the-day price. The Administration pointed out that the commissioning target of NMH (San Tin Section) was between 2034 and 2038, while that of Tin Shui Wai Section, Kwu Tung Section and New Territories North New Town Section was beyond 2039.

4. The Panel discussed the item and the Administration responded to Members’ views and questions. Members who spoke included (in speaking order): Mr Frankie YICK, Ir Dr LO Wai-kwok, Mr CHAN Pui-leung,

Mr CHAU Siu-chung, Mr LUK Chung-hung, Mr LAU Kwok-fan, Mr YIM Kong, Mr Tony TSE and Mr CHAN Han-pan (Chairman).

#### Follow-up actions

5. Members expressed concern about the duration of time and cost required for the investigation of NMH and urged the Administration to expedite the progress to tie in with the development of the Northern Metropolis. Members also requested the Administration to provide further responses to the following issues:

- (a) exploring the extension of the NMH alignment eastwards to Sha Tau Kok and westwards to Hung Shui Kiu;
- (b) exploring to bring forward the target commissioning time of NMH (Kwu Tung Section) to align with that of NMH (San Tin Section), so as to dovetail with the timing of population intake in the area; and
- (c) achieving effective coordination with other stakeholders of infrastructure projects in the Northern Metropolis so that results and data obtained from the investigation work can be shared to optimize the use of resources and avoid overlap and duplication;

#### **IV. Highways Department's emergency recovery works in response to road-related incidents under extreme weather**

6. The Administration briefed Members on the Highways Department's contingency measures and recovery works in road emergencies under extreme weather conditions.

7. The Panel discussed the item and the Administration responded to Members' views and questions. Members who spoke included (in speaking order): Mr LUK Chung-hung, Mr CHAN Hok-fung, Mr LAU Kwok-fan, Ir Dr LO Wai-kwok, Mr Frankie YICK, Mr YIM Kong, Mr Tony TSE, Mr CHAU Siu-chung and Mr CHAN Han-pan (Chairman). The Administration took note of Members' views on this item.

#### **V. Any other business**

8. There being no other business, the meeting ended at 12:40 pm.

**Legislative Council  
Panel on Transport  
Meeting**

---

**Date : Friday, 16 February 2024**  
**Time : 10:45 am**  
**Venue : Conference Room 3 of the  
Legislative Council Complex**

---

**Attendance**

**Present (Panel members)**

Hon CHAN Han-pan, BBS, JP (Chairman)  
Hon Dominic LEE Tsz-king (Deputy Chairman)  
Hon CHAN Hak-kan, SBS, JP  
Hon Mrs Regina IP LAU Suk-yee, GBM, GBS, JP  
Hon Frankie YICK Chi-ming, GBS, JP  
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, GBS, MH, JP  
Hon LUK Chung-hung, JP  
Hon Tony TSE Wai-chuen, BBS, JP  
Hon Stanley LI Sai-wing, MH, JP  
Hon CHAU Siu-chung  
Hon LEUNG Man-kwong, MH  
Hon CHAN Pui-leung  
Hon Joephy CHAN Wing-yan  
Hon CHAN Hok-fung, MH, JP  
Ir Hon Gary ZHANG Xinyu  
Hon YANG Wing-kit  
Hon YIM Kong

**Absent (Panel members)**

Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP  
Hon Kenneth LAU Ip-keung, SBS, MH, JP  
Ir Hon CHAN Siu-hung, JP

**In attendance (Non-Panel members)**

Hon LAU Kwok-fan, MH, JP

## **Public Officers attending**

### Agenda item III

Ms Amy WONG Pui-man, JP  
Deputy Secretary for Transport and Logistics 1  
Transport and Logistics Bureau

Ms Ada LAI Choi-yin  
Principal Assistant Secretary for Transport and Logistics 7  
Transport and Logistics Bureau

Mr Patrick NG Wai-hong, JP  
Project Manager / Major Works  
Highways Department

Mr David TO Kam-biu  
Principal Project Coordinator / Transport Planning  
Highways Department

Mr Stephen LEE Hoo-tin  
Chief Engineer / Transport Planning  
Transport Department

### Agenda item IV

Ms Amy WONG Pui-man, JP  
Deputy Secretary for Transport and Logistics 1  
Transport and Logistics Bureau

Ms Gillian LAM Yuk-ting  
Principal Assistant Secretary for Transport and Logistics 5  
Transport and Logistics Bureau

Ir Richard NG Chin-hung, JP  
Deputy Director of Highways  
Highways Department

Mr Benjamin CHAN Ka-ho  
Regional Highway Engineer / New Territories  
Highways Department

Mr Alan CHAN Yip-lun  
Chief Highway Engineer / Hong Kong  
Highways Department

Mr Albert HO Kwan-hang  
Principal Transport Officer / Management  
Transport Department

**Clerk in attendance**

Ms Sophie LAU, Chief Council Secretary (4)2

**Staff in attendance**

Ms Angela CHU, Senior Council Secretary (4)2  
Miss Mandy LAM, Legislative Assistant (4)2

附錄2  
Appendix 2

\*\*\*\*\*

**立法會交通事務委員會會議  
逐字紀錄本**

**Panel on Transport of the Legislative Council  
Verbatim record of meeting**

**日 期 : 2024年2月16日(星期五)**

**Date: Friday, 16 February 2024**

**時 間 : 上午10時45分至下午12時40分**

**Time: 10:45 am to 12:40 pm**

**地 點 : 立法會綜合大樓會議室3**

**Venue: Conference Room 3 of the  
Legislative Council Complex**

\*\*\*\*\*

**主席：**各位委員，新年進步，祝大家事事如意。

[[000343](#)]

今日是交通事務委員會的會議。請留意我們會議的議程，第I項是“自2023年12月15日會議後發出的資料文件”，總共有3份，已經列於議程第I項當中，請大家留意。

另外，下次會議在3月15日舉行，討論事項有一項，就是“提升運輸署車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的基本設施及應用程式”，應該是要申請撥款的。我和副主席已經就待議事項一覽表與政府開會，並將大家提出的部分建議列入今年討論的議程當中，請各位留意。

如果對上述議程或討論事項內容沒有任何意見，請大家通過，好嗎？(議員示意支持)

下次會議暫時有一項議程項目，我相信稍後政府會提出多一項議程項目，到時再通知各位委員。

第III項議程項目是關於北都公路的勘查研究。請政府當局代表進入會議室。

歡迎政府當局的代表出席會議，待他們就坐後會利用一段電腦投影片介紹這個項目的內容。如果政府當局的代表已準備好，請開始。OK，Amy，請。

**運輸及物流局副秘書長1：**早晨。首先恭祝大家龍年萬事勝意、身體健康。我們今日會就北都公路 — 勘查研究的撥款申請諮詢議員的意見。政府一直提倡以基建先行和創造容量的規劃方針推動運輸基建項目。因應北部都會區的運輸和物流需求，我們建議推展北都公路，由西面的天水圍延伸至東面的坪輦，以加強北部都會區的東西連結。我們在2023年12月15日曾經在這個事務委員會介紹《香港主要運輸基建發展藍圖》，當中包括北都公路的建議方案，委員普遍支持盡快推展項目，並且提出了不少寶貴的意見。

我們今日建議將北都公路的一部分提升為甲級，以委聘顧問為項目進行勘查研究。若得到各位議員的支持，我們預計會在今年第二季尋求立法會工務小組委員會和財委會的支持和批准，令項目的前期工作能夠盡早開展。

在以下的時間，我想請路政署的同事透過簡報介紹這個勘查研究的詳情，稍後我們會樂於聽取議員的意見。

**主席：**請杜錦標先生。

**路政署工程管理組長/運輸規劃：**多謝主席。各位議員，早上 [\[000726\]](#) 好。

政府在去年12月12日已經公布了《香港主要運輸基建發展藍圖》(“《發展藍圖》”)，當中包括北都公路。北都公路建議的走線全長約23公里，由天水圍開始，連接至新界北新市鎮近坪輦一帶的地方，這樣可以串連新界北部核心發展地帶，打通新界北的東西脈絡，形成新的交通走廊。如圖中所顯示，建議的北都公路將會由4個主要路段組成，由西至東分別是天水圍段、新田段、古洞段和新界北新市鎮段。《發展藍圖》建議的北都公路將會設有交匯處接駁現有的主要幹道，包括九號幹線的新田公路、粉嶺公路和香園圍公路，並且設有交匯處連接牛潭尾、新田科技城、古洞北、粉嶺北和新界北的新市鎮。

北都公路將會大幅提升新界北部地區策略性道路網絡的運輸效能，以及有效滿足各區的人流和物流的需要，並會為新發展區建立良好的交通運輸基礎建設，增強各個發展區的通達性，推動區內的發展項目加快落實，充分釋放發展潛力。我們估計北都公路在繁忙時段將可有效分流約四成往返新界東西的整體交通流量，紓緩元朗公路、新田公路和粉嶺公路未來的交通壓力。

北都公路將會為穿梭北部都會區提供九號幹線以外的另一道路選擇，有效分流交通，並加強新界北部道路網絡的穩健性和抗禦力。在北都公路通車之後，我們預計北部都會區內的行車路程將可大大縮短。取道新主要幹道往來天水圍市中心和新界北新市鎮的車程長度，將會由32公里大幅縮減9公里(約為四分之一)至約23公里。

市民和旅客將來可透過整體容量得到提升的主要幹道網絡，便捷往返北部都會區內附近的各個陸路口岸，使香港跨境客貨運的道路連接更加完善。

在以下的時間，我會利用兩張投影片介紹項目所面對的未來挑戰。北都公路的勘查研究將會有不少的挑戰，其中，工程項目的範圍非常廣闊，橫跨整個新界北部。具體而言，它的長度大概等於吐露港公路的兩倍，而吐露港公路大概是11.5公里。

北都公路亦會途經不同的地方，例如大量未被發展的地方、林村郊野公園、濕地和一些主要的河流，因此需要進行較多工地勘測工作。我們估計需要超過700個探土鑽孔，並需要就環境方面進行廣泛的調查以及詳細的研究，以找出適當的緩解措施。

另外，北都公路需要穿越山谷和一些斜坡，因而涉及較複雜的工程設計。我們需要進行一些斜坡鞏固工程，以及一些土力工程的研究和設計。

由於北都公路鄰近5個主要新發展區，並將提供相關的連接道路，同時亦需要橫越多條現有和規劃中的道路和鐵路，因此勘查研究亦涉及大量與其他工程項目的協調工作，我們估計需時會較多。舉例來說，這張投影片提到將會設置的其中一個交匯處，北都公路需要在圖中所顯示的位置或附近位置跨越這條非常繁忙的粉嶺公路。我們在交通設計方面需要研究如何可以跨越並同時連接到粉嶺公路和通往古洞北發展區的道路，當中包括設計和建造在不同高度的主體北都公路及其連接路，縱橫交錯地貫穿不同的行車方向。同時，在規劃相關支路時，亦需要確保相關的土地規劃和道路項目可以互相配合，使整條北都公路及其所需的連接支路能夠發揮最有效的交通功能。

這張投影片只展示了其中一個大型交匯處。在現階段，我們估計北都公路將會至少設有8個大型交匯處，所以工作是非常繁複。

這張投影片顯示了勘查研究工作及所需時間。由於這個項目非常複雜，而且涉及多個專業範疇，所以我們計劃聘請顧問公司進行勘查研究。投影片亦顯示了主要的工作範圍，這些都是一般的勘查工作，特別是與主要道路的相關勘查研究工作相同。我們主要檢視以往的研究結果，制訂不同的可行走線，

並評估不同走線在不同因素下的效益，以找出最佳的走線，然後制訂一個設計方案。

在過程中，我們需要詳細評估環境、交通、文物、土地和其他各方面的影響，亦要在適當的時間進行環境影響評估和相關刊憲等法定程序。當勘查研究工作進行到一個適當的階段，我們亦會為北都公路進行初步的設計工作，以及相關工地勘測和監管工作。

預計整個勘查研究工作可以在大概38個月內完成，期間我們會盡量同步進行剛才提及過的各項工作，希望可以盡快完成整個研究工作，然後進入下一階段，最終可以盡早完成整個工程。

接下來那張投影片是有關於勘查研究費用。這個費用是根據項目的特性，包括所需的工作和人手而估計出來的。其中，關於顧問費用，我們已經展開了顧問的招標工作，如有需要，我們會在收到回標價時更新提交給工務小組委員會的文件內的顧問費用。

另外，我也想提出——正如剛才所述——由於北都公路的覆蓋範圍非常廣闊，會經過大量未發展的地方，所以我們預計確實需要進行大量土地勘測工作。在進行研究的時候，我們會盡量檢視實際所需的土地勘測工程，並採取適當的方法以盡量減低相關支出。

至於下一步工作，我們預計在今年3月至4月向北區區議會和元朗區議會介紹和諮詢這個項目。其後，我們會尋求工務小組委員會支持，並向財委會申請撥款。我們的目標是爭取在今年年中展開勘查研究工作。待勘查研究工作有初步結果後，我們會進行下一階段諮詢。我今日的介紹到此為止，歡迎各委員就撥款申請提出意見。

**主席**：謝謝杜先生。請有意發言的委員按下你們座位前面的按鈕。我也要提醒各位委員，按照《議事規則》第83A條，如果委員就今日議程事項有任何直接或間接金錢利益，應在發言前披露有關利益的性質。現時有8位委員按下按鈕，我先讀出發言次序：易志明議員、盧偉國議員、陳沛良議員、周小松議

[\[001702\]](#)

員、陸頌雄議員、劉國勳議員、嚴剛議員及謝偉銓議員。

先請易志明議員，每人連問連答有4分鐘時間。

**易志明議員**：多謝主席。北都的發展肯定是要落實的，而這個 [001738] 公路計劃我也是一定會支持的。不過，我看完政府當局的文件後有兩個問題想了解一下：第一，是我們認為相關費用甚高；第二，是為何需時38個月。

該文件提到你們會考慮同步進行各項工作，希望可以縮短所需時間。但是，我們以前引以為榮的“香港速度”，現時真的是不知如何說好。我們現時只說“中國速度”，而“香港速度”動輒需時十年八載。我希望你們再檢視一下，是否可以再縮短勘查工作所需的時間。第二，關於費用方面，我們國家到外地進行“一帶一路”的項目，通常是交給一個內地的contractor及其自己的研究院，以一個turnkey project的形式進行，但我們卻是“斬開”來進行，包括聘請顧問，顧問工作完成後又要再進行招標等。為何我們不可以重新檢視整個工務工程的招標遊戲方法？如果再繼續這樣下去，這是不行的。

看回剛才你們提到的顧問費用，當局現時才正進行招標，但已經提供了一個指標——3億多元。我們以前多次批評，當局在向立法會提交工務工程撥款申請時，當局會預估了一個數額。你們一定預估得多，不會預估得少，因為免得回來追加款項時被我們責罵。所以，別人拿着你們提供的數字看，覺得行了，看看有多少“水位”可以做。這種做法是否一個最適當的做法，對香港的公帑使用是否最佳？我想聽聽當局的意見。

**主席**：Amy。

**運輸及物流局副秘書長1**：想請路政署的同事回應。

**主席**：伍偉康先生。

**路政署主要工程管理處處長**：多謝主席，多謝議員的提問。首 [001925]

先，我回應一下為何我們要38個月的時間表，因為北都公路工程規模龐大且複雜，在我們勘查研究的階段，將涵蓋一系列的研究工作、影響評估、初步設計和工地勘測等工作。在制訂38個月的時間表時，我們已經考慮了同步進行交通影響評估、初步設計和工地勘測等工作，以盡量縮短勘查研究所需時間。在38個月的時間內，我們會在頭6個月首先檢視《策略性研究》的建議以及其他可行的走線方案，然後就不同方案進行初步的環境和交通影響以及效益等不同範疇的評估，再從中找出一個比較好的……

**易志明議員**：主席，不好意思，我們知道你們一向的工作程序。我的問題是為何需要38個月的時間。請你再解釋一次為何需要38個月，因為這是沒有意思的。請你告訴我是否還有辦法作出改善。

**路政署主要工程管理處處長**：這38個月，其實我們在約6個月內會完成走線的檢視工作。由於需要經過法定程序，在這勘查研究中，我們需要15個月的時間進行環境影響評估。在該15個月內，我們其實已經會同步草擬刊憲的文件。在完成環境影響評估報告後，我們會隨即刊憲，而刊憲程序其實需要11個月，因為我們預計當中會有很多不同的反對意見，且需要時間去處理。到最後的約6個月，我們需要進行餘下的土地勘測和初步……

**易志明議員**：主席，不好意思，當局仍是繼續解釋為何需要10多個月的時間，我們知道當局有很多程序要進行。現在，我其實想問政府是否應該整體上重新檢視工務工程的程序該如何進行。是否任何項目都需要這麼長的時間進行呢？

**主席**：我想這是老生常談的問題，議員經常希望政府能夠簡化程序，或更好地掌握時間。當然，署方也提到有很多程序需要遵從。或許之後我們在其他場合再討論這方面的事宜，好嗎？

盧偉國議員。

**盧偉國議員**：多謝主席。交通事務委員會當然希望香港路路亨通，“路到財到”。用這些祝頌的話語來形容今天這個項目是合適的。現在政府又希望大力發展北部都會區，既然說產業帶動基建先行，那麼關於北都公路的這個研究就非做不可的。所以，我相信我們在座的多位委員都不會反對，但我相信大家心裏都有“氣”。正如易議員所說，時間太長，所花的錢太多，連同顧問費和土地勘測等費用，總共11億多元。這11億多元並不是用於建成一條道路，而是用於前期研究和勘察。

主席，在很多大灣區內地城市，你看看他們在幾年間甚麼道路都建成。我想在座的幾位同事，今天我們在這裏質問他，“石頭榨不出水”的，他只是再提述那些程序，現在我們需要的是拆牆鬆綁，要進行壓縮。

主席，我們每次開會都說這些，又有何用？最終，我們一定同意當局把有關建議提交工務小組，行禮如儀，而情況依舊如故。這樣龜速行事，如何競爭？如何發展呢？真是無言以對了，主席。

不過，我想問另一個問題，剛才那個問題再追問都沒有用。另一個問題是甚麼呢？我們要照顧的，不單是車輛的動態，還要照顧到車輛的靜態。你拚命築建道路，如沒有地方泊車有何用？現在香港的商用車輛，每3輛車只有2個泊車位。坦白說，對於很多內地和香港的運輸和物流業來說，現在北都我相信也非常方便。既然築建道路，也確實應該要有足夠的泊車設施。如果將來在北都有人居住，那些負責跨境物流的司機和相關從業員，在北都居住會非常適合。但是，你不能讓他們在晚上把車輛停泊在很遠的地方，冒着被抄牌的危險。所以，我們需要照顧車輛的動態，亦要照顧車輛的靜態，主席。

**運輸及物流局副秘書長1**：我想請運輸署的同事回應。

**主席**：運輸署李浩天先生。

**運輸署總工程師/運輸策劃**：多謝盧議員提問關於泊車的事宜。[002510] 我們除了需要應付車輛的流量，也會處理泊車的需求。就北都內的發展項目進行規劃時，項目都會提供相應的泊車位。我們

一直有持續檢視泊車的情況和需求。正正如此，我們已經更新了一些發展項目的泊車指引，並相應提高了泊車位比例。另外，除了在這個部分外，我們其實也正推展一些項目以增加泊車位供應，包括一些公共停車場。當局會繼續從多方面的途徑提供足夠的泊車位供應。

**盧偉國議員**：主席，希望各部門之間能相互協調，這個部門說這方面事宜應由第二個部門處理。但是，現在我們從事物流業的人，無論是僱主、司機還是其他所有從業員都心中有“氣”。路又行不通，泊車又找不到地方停泊。[\[002602\]](#)

**主席**：我認為盧議員對此問題的關注是非常明顯的，不過今天我們還是先討論有關北都公路的事宜。

陳沛良議員。

**陳沛良議員**：多謝主席。雖然我是第三個發言，但我相信我提出的問題和前面兩位同事提出的完全一模一樣。閱讀完整份文件後只給我兩個感覺，第一是時間長，第二是所需費用高昂。你想一想，如果整個勘查工作都要花費38個月的時間，再加上政府當局文件第10段所述的完成時間要到2039年，即是說整個項目需要耗時長達十四五年才能建成一條公路。我認為這並不符合香港目前要建設北都的發展方向，也未能配合北都發展的需要和利益。[\[002628\]](#)

所以，我仍然認為在整個工程項目上，雖然涉及很多複雜的程序，但現在最重要的是，既然我們知道程序非常複雜，而我們又要配合整個香港的發展，要加速發展，有關當局是否需要想一想如何縮短那些程序，有甚麼可以改善的地方，而不是全部遵循現有的程序。剛才提到環評需要耗時10多個月，我認為當局不一定要完全遵循現有做法。如果大家要發展，是否要想一想如何縮短這些程序？在政府當局文件的第3段中提到(a)、(b)、(c)3項工作，然而完成這些工作需要38個月的時間。

我也想知道(a)、(b)、(c)各項工作其實需要的時間是如何分配。首先，該段落說需要檢視以往研究的結果，但究竟這些以往的研究是在何時進行？是很多年前還是最近才進行？而

進行這項檢視需要花費多少時間？這是否有必要？我認為許多這些問題都可以再研究一下、探討一下。所以，第一，我希望當局提供多一些資料，說明究竟(a)、(b)、(c)這幾項工作的時間安排是如何。我們需要了解多一點，以確定是否應該可以縮短時間。

第二，關於勘查費用，總數是11多億元。當然，我們知道其中包含了一項複雜的勘查工作，但是顧問費用3億多元其實是相當高昂。我們現時知道，內地建設了許多先進的公路和路橋。我們是否可以將設計與建造合二為一來考慮？不一定需要委聘顧問，在完成顧問工作後，還要尋找contractor進行投標。其實，現時我相信很多內地的建築商，已經全套可以完成有關工作。所以，在這方面需要有一些創新思維去思考這方面的事情，謝謝。

**主席：**或者我請伍先生回應一下。

**路政署主要工程管理處處長：**我回應一下有關(a)、(b)、(c)這幾項工作的問題。(a)、(b)、(c)那裏指出，該勘查研究包括檢視之前進行的研究，而之前進行的研究是指在《策略性研究》下的策略性走線。我們預計這個範疇需約6個月時間來完成。(b)項的初步設計，我們預計需要約24個月來完成。而第三項工作—土地勘測和工程監管，預計將在約30個月內完成。這幾個工序會有一些重複，會與之前提及的環評研究同步進行。

至於議員剛才提到，環境影響評估為何需要15個月，因為我們需要進行生態基線調查，而這項工作需要橫跨不同的季節，所以需要整整一年來進行。隨後還需要撰寫有關報告，其實15個月已經是最短的時間了，多謝主席。

**主席：**應該好像是縮短了，以前需要兩三年的時間。

**路政署主要工程管理處處長：**是的。

**主席：**現在是一年多，對嗎？

**路政署主要工程管理處處長**：是的。

**主席**：這與以前相比已經可以稱之為縮短了。周小松議員。

**周小松議員**：多謝主席。北部都會區是香港未來發展的新引擎，我相信北都公路的重要性是毋庸置疑的，所以我會支持工程盡快上馬。但有兩方面的問題我想問一問政府，第一個，我們看到勘查費用確實太高。看回去年我們批出一個青衣至大嶼山連接路的勘查撥款，其實這個工程計劃涉及一些跨海大橋，分層道路交匯處和高速道路的設計等複雜項目。然而，撥款金額為7億3,000萬元，當時其實大家都有聲音嫌貴。

我們看回2021年的十一號幹線勘查研究，其所需費用為3億1,900萬元，這兩個項目的費用其實大家都認為是昂貴的。而這次更上一層樓，達到11億多元，是相當昂貴的。所以，整體來說，我希望政府在這方面看一看有否空間再調節一下費用。

第二是關於顧問費用，整個研究顧問費高達3億多元，數字十分驚人。我相信路政署未必有能力去做所有專業研究，但當局有否考慮過邀請其他部門的一些同事參與這個工作？舉例來說，當在地下發現一些文物時，當局是否會邀請古物諮詢委員會或古物古蹟辦事處的同事參與有關工作，而不是完全依靠顧問呢？這是否可以節省部分費用？這是第一方面的問題。

第二個，我想問關於智慧公路的設計問題。政府早前提到北部都會區將會發展智慧公路。我想詢問這次的設計是否會融入智慧公路的元素，以及有關進展如何。謝謝主席。

**主席**：伍先生。

**路政署主要工程管理處處長**：多謝議員，多謝主席。關於周議員所問的第一個問題：會否不聘請顧問公司，而是找其他部門

或古物古蹟辦事處同事來協助呢？就此，我們已出過memo詢問各部門和不同組織，他們都回覆我們說沒有資源替我們進行相關工作，所以我們在看到回覆後便決定聘請顧問進行這個勘查研究工作。

剛才周議員提到青衣至大嶼山連接路的勘查研究費用比較低，只需要7.3億元左右，而十一號幹線的也比較低。但是，青衣至大嶼山連接路的工程範圍為5.2公里，只有兩個大型交匯處，即首、尾的交匯處。而十一號幹線長12公里，設有4個交匯處。剛才杜先生展示投影片時亦提及過，北都公路這個項目橫跨北部都會區由東至西23公里，是十一號幹線兩倍的長度。因此，我們在估算費用時，也作出了相應的評估，包括專業人手(計時器響起)和技術人手的評估，所以我們認為11.3多億元是一個合理的估算，多謝主席。

**主席**：好。

**周小松議員**：可否回答有關智慧公路的問題？

**主席**：智慧公路方面可否簡單答覆？這個是否你們現時.....

**運輸及物流局副秘書長1**：運輸署。

**主席**：.....請運輸署李浩天先生。

**運輸署總工程師/運輸策劃**：在智慧公路方面，北都公路將來 [\[003519\]](#) 建成後也會包含智慧公路的元素。

**主席**：陸頌雄議員。

**陸頌雄議員**：多謝主席。這個北部都會區的公路勘查研究要11億多元，很多同事跟我有同樣的感受，都認為這個項目又貴又慢——需時長達38個月。我也同意很多同事所說，很多人形

容我們國家是“基建狂魔”，這個“狂魔”是正面的詞語，我們的基建做得又快、又好、又平、又“靚”、又“正”。有沒有公司能做到設計與建造一條龍的服務，以壓縮時間呢？這是第一個問題，由於很多同事已提及過，因此我不作詳述。

就時間方面的問題，我知道這個項目甚具挑戰性，既會經過不少民居，例如大井圍、吳屋村那邊都有人居住，亦涉及到一些敏感的生態保育區，如南生圍、濕地公園附近等，是具挑戰性的。所以，這個工程的走線在很大程度上會是“行橋”(即採用高架路)，還是在地底或地面呢？看看在這裏有否預告。

第二個問題，新田段預計最快於2034年可以通車，其餘路段則於2039年通車。其實北都公路某程度上是對於元朗公路、粉嶺公路、新田公路起到分流的作用。主席，你知道我在元朗工作多年——其實這3條公路現時或多或少在繁忙時間都是“窄窄地”，雖未說得上是擠塞，但特別是在交匯處都有些擠塞的情況。要是北都公路等到2034年才通車的話，有否相關的數據用以評估這3條公路是否“頂得住”？還是依照你們的評估，這3條公路的容車量其實很“鬆動”，所以“嘆慢板”都問題不大。我想知道署方有否準確的數據進行評估？我所指的評估並不是現時這個靜態評估，而是動態評估。北都即將大興土木，有很多新的產業、新的人口遷入，在2034年之前——即你們預計北都公路最快的通車時間之前，這3條公路是否都不會有問題，保證暢通無阻？如果不是，就要按照實際需求推快時間表。

最後一點意見，我想在研究裏加入路面鋪設物料的研究。最近我“港車北上”，終於有機會開車返內地，以司機的身份體驗內地的高速網絡。我發覺內地公路有一個與香港公路很不一樣的地方，就是內地公路的鋪設較平、較靜，以及行車是省電一點、省油一點的。是否兩者所採用的物料不同？這不是我一個人的感受，很多車友都是這樣說的。以前我們覺得香港的公路應該鋪設得比內地的好，現在卻反過來，內地鋪設得更平、更靜，這到底是維修的問題還是所採用的物料不同所致？可否再就這方面進行一些研究，令我們的公路日後更加平整、更加順滑、更加省電、省油？多謝主席。

**主席：**請運輸署先回應一下，李先生。

**運輸署總工程師/運輸策劃**：多謝陸議員關於交通預測和時間表的提問。為了應付北部都會區的交通需求，我們已經有多個項目在推展之中，包括在北都西面有元朗公路的擴闊工程，亦有十一號幹線和屯門繞道，以應對往返市區和機場的交通。至於在北都東面，則有粉嶺繞道和粉嶺公路的擴闊工程，而個別的(計時器響起)土地發展項目也會有些道路改善工程。

根據我們的評估，現時建議北都公路新田段在2034年-2038年落成，其實大致符合整體交通需要。及後其他路段在2038年落成，暫時看來也是合適的。不過，我們會持續檢視北都整體的發展情況。

**主席**：關於用料的問題，你們簡短回應一下。伍偉康先生。

**路政署主要工程管理處處長**：多謝主席。關於在公路用料方面，鋪設的物料是否平、靜等，均可能是物料新和舊的分別。不過，我們路政署會不斷研究不同的物料，務求可以鋪設出更耐用和更安靜的道路。

**主席**：或許你會後與陸頌雄議員互相參詳一下，看看內地的方式是否有些值得你們參考之處，好嗎？

**路政署主要工程管理處處長**：好。

**主席**：劉國勳議員。

**劉國勳議員**：多謝主席。主席，我首先申報，我是中國路橋的首席顧問。就北都公路，第一，我非常歡迎這個項目。事實上，我們早已提出過應該要增設一條快速通道以貫穿新界北的東西兩面。不過，就今天的這份文件，我有幾方面的意見，包括走線、時間，以及費用、方式、方法等。

第一是關於走線，我當時提倡北都公路的走線要貫穿北部

都會區，所以最好是由西面的洪水橋中心到東面的沙頭角。事實上，在“三鐵三路”——包括了北都公路的方案公布後，我知道署方、局方進行了一些修訂，由原先只連接至古洞馬草壟繼續伸延到新界北新市鎮。雖然我歡迎這個方案，但它與我們當初所提出的仍然有段距離。坦白說，我們希望快速貫穿，洪水橋是將來三鐵匯聚的地方，如果能夠在那裏興建公路——或可建在地底——從那裏作為一個出發點直通沙頭角，我認為是一個最理想的走線。

現時你們說可以先到龍山隧道交匯處，然後經沙頭角公路到沙頭角，事實上這並非一個理想方案。大家都知道，沙頭角公路因其設計關係而難以擴闊。既然難以擴闊，最好就是建造一條新的道路。所以，我希望你們再去想一想，經過一次修訂之後是否還可以再考慮在東、西兩面都再延長一點，務求令其覆蓋到東西兩面的中心位置。

第二點是關於時間方面，可能大家都會覺得38個月的時間長了一些，但我更關心的是落成時間，即新田段是2034年至2038年之間落成，而其餘路段則可能要到2039年之後才落成。我假設這個勘查研究需時38個月，即是在2027年左右便完成，這意味着新田段的工程需要7年時間才能完成，那確實是長了一些。其實現時古洞段已在建設中並將會開展一些工作，對嗎？古洞段屆時將會已經比較成熟，那麼第一階段興建的路段是否不應該只有新田段？將新田段和古洞段合併為一期進行是否比較合理？因為古洞段應該是北部未來一個比較快完成的新項目，是可以在北部都會區中最快“上馬”的，所以我建議新田段和古洞段應作為第一期落成會比較理想。既然現時正在進行的河套地區西面連接路工程已差不多完成，接下來又有河套東面連接路工程，假如連同將來的新田段和古洞段一同落成，應該會比較完整。

最後是關於費用和方式、方法。費用方面，我預計將來投標應該不用11億元那麼多，原因為何？以中部水域人工島的經驗來看，當時你們前來立法會申請撥款5億多元，但是最後投標只是2億多元，我相信這些都是有“走盞位”的。我反而想問的是，(計時器響起)將來新界北新市鎮會有很多勘探工程，而北部也有很多鐵路工程。現時要進行的勘探工程已有七、八個這麼多的位置，會否考慮與將來北都的鐵路項目互相協調一下，以避免工作重疊，從而節省部分金錢和時間。

**主席**：由於劉國勳議員提出了很多建議和提問，我相信你們未必能全部回答，請簡短回應幾句，然後再以書面補充回應，好嗎？伍先生。

**路政署主要工程管理處處長**：關於劉議員剛才提到有關接駁洪水橋和沙頭角的方面，我們會在勘查研究中再看看北都公路的走線是否有需要接駁到這些地方。在推展時間表方面，勘查研究也包括交通影響評估，進行評估後我們會再看看有否需要配合北都不同發展區域的推展時間表，到時會將北都公路的推展時間表再重新檢視一次，多謝主席。[\[004529\]](#)

**主席**：好，謝謝。因為我們還有一點時間，可讓3位委員發言，如果有委員想提問而未按“要求發言”按鈕的可以按按鈕。嚴剛議員。

**嚴剛議員**：多謝主席。據政府當局文件所述，北都公路的主要路段將於2039年——即15年後才落成。我明白剛才局方解釋施工難度很大，但是施工難度再大，是否會比港珠澳大橋還要大呢？港珠澳大橋長55公里，比北都公路長一倍有餘，施工期5年至8年，即是5至8年投入使用。所以我想提醒局方，要重視如何縮短工程的工期。就這方面，第一個問題是，想問一問局方會否邀請在香港暫時未有業務，但是在內地或“一帶一路”有豐富基建經驗的內地知名施工企業參與投標？我也想就這方面問一問，通常港府招標都有一個在本港有工程經驗優先的招標條款，這次北都公路招標是否都有這個條款？可否一視同仁地讓內地一些知名但在本港暫時未有相關業務的施工單位參與投標？這是第一個問題。

第二個問題，考慮到現時有不少居民擔心工程的噪音問題，我的辦事處都有收到這方面的投訴，請問處理噪音污染方面有何舉措？

第三個問題，在北都公路的規劃中是否與北環線、古洞有銜接站？如果有，會否在這些地點規劃興建大型停車場，以方便駕車人士到該處的停車場轉乘鐵路？3個問題，謝謝。

**主席**：請伍先生回應投標方面的問題。

**路政署主要工程管理處處長**：投標方面，就勘查研究而言，我們現時都是邀請已經合資格的listed consultants參與投標的。不過，國內許多曾參與“一帶一路”等建設的公司可以與我們這些表列公司組成合營公司，這樣他們便可以參與我們的項目。

**主席**：對於噪音方面的問題有甚麼回應？

**路政署主要工程管理處處長**：在噪音問題方面，我們會在環境影響評估中作出詳細的評估。北都公路的工程都必須符合環評條例的要求，我們在將來擬訂的環評報告中會有詳盡的評估。

**嚴剛議員**：北環線是否有連接站？

**主席**：北環線連接的問題，請李浩天先生回答。

**運輸署總工程師/運輸策劃**：就北環線與北都公路的連接問題，北都公路現時主要連接一些發展區和現有的主要道路網。至於可否更進一步連接北環線，甚至提供停車場方便轉乘，我們備悉這個意見。我們會回去在相關研究中認真考慮這問題。

**主席**：嚴議員。

**嚴剛議員**：剛才說到，在本港未有業務的內地公司必須與本港企業成立一個joint venture才可投標，是否這個意思？

**主席**：是，政府當局是這樣回答的。

**嚴剛議員**：好，謝謝。

**主席**：如果沒有補充的話，請謝偉銓議員。

**謝偉銓議員**：多謝主席。基建先行，大家自然希望公路等有關基礎建設可以快速建造出來，我認為這是理所當然的。大家都希望可以壓縮所需時間，我認為這是可以理解的。[\[005001\]](#)

當然，我明白，香港所面對的問題未必可以與內地比較。根據目前的情況來說，剛才有同事提到相關走線可能涉及一些現有的發展，也涉及一些未發展的土地。然而，即使是未發展的土地，亦並非可以毫無限制地隨意使用。以郊野公園為例，你們有很多問題需要處理，所以在時間方面是可以理解的。不過，也希望你們理解，香港市民和我們議員都希望在這方面能夠加快速度。既然提到基建先行，當局可否加快速度呢？我希望你們可以認真考慮。

雖然當局最近改善了某些法定程序，但是在行政上，我認為還是要處理的。過去多年來，發展局在這方面做了不少工作，但是在行政方面的程序，我覺得有改善空間，尤其是“走程序擺簽名”的做法，其實最終是否真的需要呢？我認為每個專業人士在這方面都應該負上一些責任。

至於費用方面，大家都提到一個問題，可能請政府當局講解一下競爭性的情況。因為有些人認為，做來做去都是那兩三間公司，並無競爭可言，尤其是在近期進行眾多基建工程的情況下，這些公司未必能夠應付如此多的工程項目。他們是否會選擇貴一點、能賺多一點的項目才做？會否存在這樣的情況？我認為政府當局稍後需要解釋一下。

另外，最後一點是，北部都會區未來將與內地融合，我希望政府當局就人流或車流方面的設計作考慮。剛才盧偉國議員提到有關泊車的問題，我們有很多交匯處或樞紐——香港過去好像很不鼓勵駕車，所以藉着減少停車位來強迫市民減少駕車，但往往事與願違，例子比比皆是。例如西九市民大多擁有私家車，就算住處鄰近地鐵站，你說他們會否乘搭地鐵？

會，但不多。要面對現實，不要說可以影響市民，結果車位被炒到價格高昂，因為數量少，其實大家都面對這種情況。市民想到交匯處park and ride，即是在交匯處停車，然後乘坐公共交通工具到較遠的目的地，但政府又不提供足夠車位——只有小量車位，例子比比皆是。香園圍正是一個很好的例子，是嗎？那麼如何做到融合呢？我希望在這方面不要沿用過往的思維，而是應該超前去思考如何實現融合，多謝主席。

**主席**：好，請伍先生。

**路政署主要工程管理處處長**：多謝議員，多謝主席的提問。關於顧問公司競爭性的問題，其實從過往的回標情況來看，(計時器響起)顧問公司都很踴躍落標，不會說已經“唔憂做”而不落標。

**謝偉銓議員**：主席，或許請當局就這方面提供數據，讓大家知道在這方面過去有多少間公司中標。我希望大家能清楚知道是有競爭還是沒有競爭。希望你們理解。

在與大灣區、內地城市融合方面，我希望你們在設計上作考慮。

**主席**：你們在勘查研究都要take note這點，對吧？

**路政署主要工程管理處處長**：好，我們會在勘查研究中將這些範疇納入考慮。

**主席**：好，接下來輪到我提問。首先，我認為北都公路是有策略性的。如果我們發展北都，是需要在計劃當中將這條公路提早興建。所以如能壓縮時間，我都希望可以壓縮時間。有些路段我認為已經具備條件，例如古洞方面基本上已早有規劃，未來幾年亦開始將會有人遷入，你們確實需要為這些地方興建道路。

就北都公路我有兩點關注，第一點是西面將連接到天水圍，但是現時進出天水圍主要是依靠兩條路與元朗公路作連接，即天影路、洪天路以及天慈路等等。但是，從這些道路駛到元朗公路的交匯處是很擠塞的。如果我們將整條北都公路連接到天水圍便就此為止，我覺得會對天水圍造成很大的交通壓力。

我想問一問署方，為何不把北都公路連接至西部通道，然後透過西部通道返回內地，或透過十一號幹線出市區？只是連接那一段而已，為何在這方面不做？

第二個問題，這條路在你們的計劃中——現時或許只是初步——哪些路段是地面路段，哪些路段是隧道路段？

第三個問題是關於元朗，現時元朗市區基本上已是十分擠塞，接下來要發展北都，我相信元朗這一帶的交通也會叫苦連天，尤其是博愛迴旋處會是個很大的問題。但是，我們看到北都公路“飛到無雷公咁遠”，無法起到以往在規劃中經常提到的元朗北繞道的作用。當局能否利用北都公路為元朗市區的交通作疏導或連接，令整個元朗的交通能夠透過北都公路打通呢？我問這3個問題。請伍先生。

**路政署主要工程管理處處長**：我回答一下地面路段和隧道路段等問題。相關藍圖設計其實是策略性的走線設計，當中約各有一半是隧道和地面公路。但是，我們會在勘察研究中研究不同的方案，看看如何可以在可行情況下盡量將隧道的範圍縮小，為市民提供更多便捷的交匯處，以連接到北都公路和現有的九號幹線。

至於將北都公路連接到西部通道以及元朗的疏導問題，我想請李先生幫忙回答。

**主席**：李先生。

**運輸署總工程師/運輸策劃**：多謝陳主席提出關於走線的問題。就應否將北都公路西面再伸延至洪水橋，甚至接駁至港深西部通道，其實我們都有聽到相關的意見。

首先，北都公路是一條平行於現有的九號幹線的路線(即元朗公路、新田公路等)。所以北都公路將來落成後，預期會將部分行走元朗公路的車輛分流到北都公路，其實會對(計時器響起)元朗公路起到紓緩作用。主席剛才提到由天水圍天慈路駛往元朗公路，現在有點擠塞，將來可能會再擠塞一點。現時的擠塞問題是因為全部車輛都是南行，或是上午南行、晚上北行而致，但是將來多了一條路，車輛便無須集中在同一個方向。至於是否再向西伸延至港深西部通道，其實我們在走線方面已預留了彈性。要是將來真的有需要連接至洪水橋等以配合更大規模的發展，我們都可以有這個選項。

**主席**：OK，我總括的意見，就是希望你們在進行研究時把連接至西部通道的方案一併納入研究。另外，要想辦法疏導元朗往返市區的交通，希望北都公路能形成一條元朗北環線，令元朗交通能夠得到疏導。關於這一點，早前元朗地區人士已透過我們與前局長的多次交流轉達過類似的建議和要求，希望你們在進行研究時都要考慮這些訴求，好嗎？ [\[005922\]](#)

請問委員是否還有提問？如果沒有，大家是否同意將這個項目提交工務小組委員會審議？沒有反對嗎？(沒有議員示意反對) OK，我們事務委員會同意當局將這個項目提交工務小組委員會。

這個項目的討論到此為止，謝謝各位官員。接下來進入下一項議程項目，就是“路政署在極端天氣下處理道路相關事故的緊急修復工作”。

我們先請官員進入會議室，如果委員想就此議程項目提問的話，現時可以按下“要求發言”按鈕。

歡迎政府代表進入會議室，現時請政府代表用投影片向大家介紹這一項議程項目的內容。請黃珮玲秘書長。

**運輸及物流局副秘書長1**：謝謝主席。今日我們會向各位委員簡介路政署在極端天氣下，道路出現緊急事故時的應變措施和修復工作。 [\[010132\]](#)

因應極端天氣所帶來的威脅，政府一直致力採取預防的措施，加強不同基礎設施抵禦極端天氣的能力。其中在交通基建方面，路政署採取了一系列預防措施，當中包括定期檢查高風險的道路、構築物的排水系統和路旁斜坡等等。在惡劣天氣期間，路政署的緊急控制中心實時監察主要公共道路的最新情況，並且在有需要的時候安排承建商處理道路突發事件，同時與其他政府部門保持緊密的聯繫。

在惡劣天氣過後，路政署會全力投入善後工作，接受阻道路的使用情況和緩急輕重盡快開通這些道路，減低對市民的不便和保障道路使用者的安全，同時也會聯同其他相關政府部門合作進行搶修工作。

除此之外，路政署也正採取進一步的措施以加強應對極端天氣對公共道路的影響，包括就加強轄下75個重要道路基礎設施抵禦水浸威脅的能力制訂相關應對措施，以及為選定的行人隧道安裝水浸警告系統等等。

現時我想請路政署的同事向大家作出更深入的介紹，隨後我們歡迎委員提出意見。

**主席**：現在請路政署的陳家豪助理署長。

**路政署助理署長/新界區**：主席、各位議員，大家好。在今次會議中，我們會利用投影片扼要介紹路政署在極端天氣下處理道路相關事故的緊急應變和修復工作。[\[010320\]](#)

隨着氣候變化加劇，估計極端天氣帶來的威脅可能會越趨頻繁和嚴重。大家從這個圖表可見，最高一小時雨量正不斷上升，並屢破紀錄。在2023年，我們經歷了幾次極端天氣情況，包括9月1日至2日超強颱風“蘇拉”、9月7日至8日破紀錄的黑雨。政府一直致力採取預防措施以加強基礎設施抵禦極端天氣的能力。每年在颱風季節和雨季來臨之前，我們會指示承建商預先檢查較高風險的道路、構築物的排水設施，以及行車、行人隧道內的排水泵房設施，並且會聯同相關部門合作加強公共道路排水口和渠道的巡查和清理工作，以確保渠道暢通。我們也會定期為路旁的斜坡採取適當的預防措施，包括每年的例行維修檢查，以及為較高風險的斜坡和擋土牆進行防護。

性的維修工作和加固工程。我們也會定期為路旁的斜坡和高速公路進行樹木護養工作，包括圖片所顯示的修剪樹冠和加固樹樁。

颱風期間如同時出現風暴潮，會引致海面或河道的水位上升，增加附近道路出現水浸的風險。我們會因應天文台和渠務署的資料，適時預先封閉較高水浸風險的地方，例如吐露港附近的城門河、大埔河的行人隧道，正如上方兩張圖片所示一樣。我們也會全天候監察較大型橋樑，包括青馬大橋、汲水門大橋、汀九橋、昂船洲大橋、深圳灣公路大橋和將軍澳跨灣大橋的動態數據和附近的風速，在有需要時封閉有關道路或採取一些改道措施。從下方兩張圖片可以看到，我們在颱風期間預先封閉將軍澳跨灣大橋和深圳灣公路大橋的措施。路政署設立了緊急控制中心，在惡劣天氣期間全程運作，以統一接收災害報告和協調處理緊急道路事故。除了有路政署人員當值外，也有道路維修承建商提供前線支援，承建商會安排所需人員和機械設備，在全港50個不同地點的維修廠隨時待命。我們的承建商也會在安全情況下迅速進行緊急維修工作，例如在道路發生水浸的時候清理淤塞的道路排水口和渠道，以及利用鏈鋸工具清理阻塞道路的塌樹或其他雜物。

在颱風期間，為了能盡早掌握路面的最新情況，我們會在八號風球轉為三號風球之前，安排承建商派遣50隊巡邏隊巡查全港的主要道路，並安排他們即時清理塌樹和其他雜物。若道路因為山泥傾瀉受到阻礙，我們會第一時間清理山泥，然後進行噴漿混凝土工程。我們一般會在一至兩天內完成主要工程，並在巴士試行後開通最少一條行車線。從投影片中可見，緊急控制中心有一套巡邏隊監察系統，以全球定位系統實時獲悉巡邏隊的所在位置，並利用雲端的操作方式上傳最新的道路圖片，以便即時監察路面的狀況。

一直以來，在道路運輸方面，路政署的緊急控制中心、運輸署的緊急事故交通協調中心及其他部門均與保安局的緊急事故監察及支援中心保持緊密聯繫。我們會向有關中心和部門匯報重大事故和跟進情況。例如在去年9月時，我們在保安局緊急事故監察及支援中心的督導和協調下，迅速應對了多宗大型的山泥傾瀉事故。另外，我們透過運輸署緊急事故及交通協調中心，加快了與公共交通承辦商的協調和溝通。例如在去年9月超強颱風“蘇拉”襲港期間，多區出現大量塌樹，我們

與運輸署及公共交通承辦商合作巡視後，即時安排優先處理受嚴重影響的主要巴士服務路線，例如新界的西沙公路、西貢公路、大埔公路、嶼南路等，令有關道路能迅速恢復路面交通和巴士服務。

另外，石澳道在去年9月特大暴雨期間也發生了山泥傾瀉，導致路陷和全線封閉。路政署立即聯同土力工程處展開了緊急修復工作，包括清理泥頭和噴漿穩固山泥傾瀉的位置，以及堆放石填料以支撐路面路陷的地方。路政署也即時調配部門內其他工務工程項目承辦商的資源，包括重型車輛和機械，令工程得以全日24小時連續運作及施工。在部門的積極協調和承建商的努力下，其中一條行車線約在兩天內重開。我們預計在完成加裝迷你樁工程後，可望在今年2月下旬重開全部兩條行車線。

至於筲箕灣耀興道，位於道路上方離地面約60米至100米，即超過30層樓高的天然斜坡上出現了倒塌的情況，有大量體積龐大的巨石塌下。由於位處高處的天然斜坡表面有接近雙層巴士大小的巨石和大量碎石，因此需要固定或移除，加上沒有道路可以運送機械到碎石的位置，工程難度和危險性非常高。我們完成了首階段的工作，包括清理路面的泥石，繼而在路面附近適當位置放置貨櫃作阻隔——正如在圖片中可見——以防止鬆脫的碎石下墜至附近設施。我們現時正進行第二階段的工程，包括利用大型吊運機械盡量將碎石移除，然後使用噴漿混凝土穩定餘下泥石，再在山坡中腰部分噴漿混凝土的表面上安裝金屬護網將其覆蓋，使其更安全。同時，我們會利用岩釘技術鞏固山坡上的巨石。我們會把餘下第三階段的工程交給土力工程處，以進行長遠防止山泥傾瀉工程，目標是在今年3月開通一條臨時行車線，以及在今年第二季開通所有行車線。

為了應對極端天氣對公共道路的影響，路政署現正採取一系列的措施，以提升處理緊急事故的能力。路政署已委託香港大學研究隨着氣候變化而增強的風力對較大型橋樑的影響，並已確定有關的橋樑能抵禦有所增強的風力，所以大家可以放心。另外，我們亦於2021年就轄下75個重要道路基礎設施展開了研究，檢視這些設施抵禦水浸威脅的能力，並制訂出初步應對措施。我們現正檢視有關應對措施，預計在2024年第二季完成。其後我們會進行設計及採購工作，有關措施包括在水浸

風險較高的主要道路安裝感應器，或安裝防水閘或擋水設施，預計在2025年起陸續分階段展開相關工作。其中，路政署會在2024年至2025年分階段為沙田城門河、大埔林村河和大埔河沿岸16條行人隧道安裝水浸警告系統。在這張投影片中可見，當行人隧道內的水位超過了水浸觸發感測器的預設高度——大約離地面200毫米左右——設置在行人隧道外的燈箱就會顯示警告訊息，提示行人切勿進入。路政署亦正聯同機電工程署研究在位處低窪且有較高水浸風險的行人隧道加設閉路電視，向我們的緊急控制中心提供即時的水浸資訊。

這次投影片簡介完畢，我們非常樂意解答議員的提問。多謝。

**主席：**謝謝政府的代表。我現在讀出委員提問的次序：陸頌雄 [011428] 議員、陳學鋒議員、劉國勳議員、盧偉國議員、易志明議員、嚴剛議員、謝偉銓議員、周小松議員、陳恒鑽議員。

先請陸頌雄議員，連問連答每人有4分鐘時間，謝謝。

**陸頌雄議員：**多謝主席。大家都知道，過去幾年經常出現因極端天氣引致的嚴重水浸情況，我有兩個問題想問一問。第一個問題是關於水浸黑點。政府列出了一些水浸黑點，我想問有否一個清單顯示全部水浸黑點？早前有些水浸黑點——例如黃大仙那邊的是否都已納入你們過去的水浸黑點當中？因為市民都無法確定那些水浸黑點是否真的是黑點。

另外一個問題是，早前有新聞報道指某些承辦商在路邊進行工程時，將水泥倒進雨水渠內，這真的很“大劑”。你可以想像一下，這樣會“塞死晒”。對於那些承辦商，政府追究的情況如何？有否要求他們賠償？有否相關的刑責，甚至罰他們“停賽”，諸如此類？因為我認為這事態確實很嚴重，市民看到都十分譁然——嘩，怪不得水浸，怪不得造成堵塞，原來有人這樣把水泥倒進渠內，真是膽大包天、“離晒譜”。

還有，在投影片中較少提及樹木的處理。現時共有34個小隊分布在香港18區，每個小隊有5個人處理樹木的問題。全香港有幾十萬棵樹木，這樣的人手是否足夠呢？當然，我們工會

其實過去幾年都有向康文署、發展局反映處理樹木的公務員職系人手不足的問題。除了人手不足外，專業培訓又是否足夠呢？他們有否相關的專業資格？我認為假如在平日把樹木照顧好，它們在大風大雨時自然不會那麼容易倒塌。一旦樹木倒塌了，需要緊急處理時，又不夠人手。現時我想了解一下，一旦出現極端天氣，這30多隊樹木處理人員當然是不夠人手處理受影響的樹木，政府有否其他後備力量協助這34隊樹木隊處理塌樹呢？以及長遠來說，會否制定樹木法？因為其他地方都有制定樹木法，包括立法規定處理樹木要有相關專業資格，或訂立相關指引，或禁止在樹木附近進行特定的相關程序，以防影響樹木的健康，繼而導致更多樹木倒塌事故發生。謝謝主席。

**主席**：請陳家豪先生，還是.....

**運輸及物流局副秘書長1**：或許，主席.....

**主席**：黃珮玲副秘書長。

**運輸及物流局副秘書長1**：就陸議員剛才就樹木提出的問題，[\[011823\]](#)我們會轉交公務員事務局和發展局，看看他們有何意見。例如，在樹木法方面，我們運輸及物流局可能未必可以處理到這個問題。

**主席**：不過，我相信陸頌雄議員所說的是關於路旁樹木護養等方面的事宜。

**陸頌雄議員**：是，沒有錯。

**主席**：或者我請伍展鴻先生協助回應有關問題。

**路政署副署長**：多謝主席，多謝陸議員的提問。我想就議員提出的那3點逐點進行回應。第一點是關於水浸黑點，全港大約

有220個水浸黑點，其實渠務署就這方面有一個list。如果需要的話，我可以在會後聯繫渠務署，請他們把該黑點名單提供予我們，然後再提供予大家參考。而這220個黑點並不是實數，因為有關數字是會不斷更新的。有些黑點可能已經處理完畢，可能已被移除，但也可能因為水位或雨量的變化而出現一些新的黑點。所以，有關數字其實是不斷更新的，具有流動性。所以，我們可以在會後提供。

**主席**：會後提供，好嗎？

**路政署副署長**：是，沒有錯。

**主席**：OK，好。

**路政署副署長**：至於第二點就那個……

**主席**：簡短，簡短回應。

**路政署副署長**：……OK。

**主席**：因為他提問用了很多時間。

**路政署副署長**：是。OK，OK。關於工人方面，我們感到非常抱歉，因為他們是路政署的一些承辦商的工人。經調查後，我們發現他們在完成工作後清洗自己的工具時，把泥水就這樣倒落在該處。我們得知這問題後立即採取行動，我們已經與承辦商聯繫，並與他們的管理層進行溝通，也向他們發出了警告。與此同時，我們將會在他們的performance report中反映這一嚴重不當行為情況。此外，我們還要求他們清理所有相關渠道，他們也因此受到了懲罰，因為他們需要花錢來處理修復這些問題。

**主席**：OK，好。其他問題可能未必可以回應得到。你看看你在補充那些……

**陸頌雄議員**：即是沒有刑事責任，主席，是不是這樣？

**主席**：……看來他們並沒有刑事責任，因為當局已對他們進行懲罰，要求他們進行清理。這樣可以嗎？當局已經警告了他們。

陳學鋒議員。

**陳學鋒議員**：多謝主席。首先，要讚揚一下政府，在去年9月 [\[012055\]](#) 超強颱風“蘇拉”襲港及黑色暴雨期間，政府部門在應對方面，我覺得比以往更快，這確實值得讚賞。因為那次的黑雨，特別是對道路和社區的影響是大的，但是我們看到恢復的情況是迅速的，特別是石澳道。我自己當區的石澳道當日發生山泥傾瀉而導致路陷後，大家都估計至少需要一個星期或更長的時間來處理，但沒想到特首視察完後在一晚內便把問題解決，大家都想不到，連石澳的居民都想不到。這確實體現了以民為本的精神。事實上，由於石澳沒有其他道路，但我認為在應對嚴重惡劣天氣的情況下，不應該只依賴運流局，可能還需要考慮其他部門的參與。舉例來說，石澳唯一的主要幹道發生了路陷，如果這條路確實無法即日開通，是否有一些其他的配套，例如臨時碼頭等，來應對呢？因為當日除了消防人員進入該處搭建了一個臨時碼頭外，其他方面甚麼也沒有，這對於救援和應急來說不甚足夠。在這方面，你們有否制訂一些預案？例如，將來可能在這些指定的唯一通道——只要發生路陷，便沒有其他逃生通道——你們是否會有一些應對的應急設施，包括臨時碼頭，或者真的興建一個永久碼頭，以方便他們使用呢？這是第一點。

第二點是在雨季來臨之前要做好準備。之前我和發展局以及你們路政署的一些同事一起前往大浪灣村進行視察，其實該處受淹浸的情況十分嚴重。現在已建議在旱季進行一些截流工程，以防止雨水沖刷到村落。這些工程的進度如何？我也希望你們能夠加快進度，尤其是旱季沒多久便結束。

還有一點是關於嶼南。幸好今次大嶼山嶼南路只是塌樹，那裏很多村民自己處理得到，鄉事委員會自己拿電鋸都處理得到。但是，因為嶼南路也是唯一一條路，是大嶼山居民出入要道，在這方面你們有否應對的方法？例如正如剛才所提到的，臨時碼頭或是應急的碼頭，以方便他們進行緊急救援工作等。就這方面，我希望當局能夠做到。

還有一點是想了解究竟你們有否了解過，一些主要幹道附近的斜坡還有多少是尚未進行維修而有倒塌的風險？根據你們的時間表，何時會為這些斜坡進行維修呢？

**主席：**謝謝。或者我請伍展鴻先生。

**路政署副署長：**多謝陳議員的提問。我想我會逐點作出回應。[\[012353\]](#) 石澳道方面，多謝陳議員理解到我們政府無論哪一個部門都是全力以赴。陳議員說得對，在搶險救災的情況下，如果從道路角度來說，路政署和運輸署首要一定是處理主幹道和一些唯一的通道，我們會將這些放在首要位置。所以，一旦出現一些這樣的情況，我們就會即時處理。所以上次也看到，當然特首他們也理解到並領導我們進行工作，我們已盡快作出處理。

是否會有其他配套呢？當然路政署自己一定是會即時處理有關情況。我知道，以石澳為例，上次是有消防人員搭建一個臨時碼頭，而民政事務當局也組織了關愛隊提供協助，我相信(計時器響起)整個政府的各個部門都會全力處理這件事。我相信經過汲取上次的經驗後，大家都會再深化這等方面的安排。

至於大浪灣村方面，就大浪灣村進行的工程的進展，我們預計在2024年第一季，即是希望在3月底前可以完成路政署的工作——敷設一些截流渠，希望可以將一些水流堵截和引離該村。

**主席：**嶼南路。

**路政署副署長：**嶼南路，應該是在幾年前，發生過一次大型的

山泥傾瀉。當局在當日最主要看到的情況是，發生這次事故可能是因為一些引水道集中在某一個位置，然後就這樣沖下來。據我所知，土木工程拓展署和水務署已經就這方面安排進行一些工作，將山上面的水引到多一些路徑散落來，而不是集中在一兩個位置沖下來。其實這一個安排，不僅適用於嶺南路，也適用於其他較大的山區，因為雨量現時越來越大，所以當局整體上都會檢視這情況。土木工程拓展署和其他相關部門都已經跟進這方面的工作。

**主席**：OK，劉國勳議員。

**劉國勳議員**：多謝主席。其實我們應該要讚揚路政署，在過去出現極端天氣的情況下，他們在處理道路事故方面提供了很大的協助。路政署在極端天氣過後的維修和清理工作也做得很出色。特別是在最近這兩次，不僅是路政署，整個政府的各部門、不同的局和署與其轄下的contractor齊心協力提供協助，我認為這是非常好的。至少我們看得到很多以前可能需要一個星期或一個月才能處理的事情，現在可能一兩天內已經做好，這是值得讚揚的。我也想了解這是否會成為日後恆常的機制，即所有部門的contractor都隨時ready，在發生極端天氣或事故時能夠迅速應急和調動，而路政署在當中扮演的角色為何。

第二點是想了解當局如何發放實時路面資訊。因為在惡劣天氣下，路面上可能有車輛和駕駛者正在使用道路，因而會有一些行車風險。現在，有時候收聽電台的廣播或觀看電視的報道，可能有些不是即時的，可能會有一些延遲或時間差距。我想詢問，駕駛者如何可以透過路政署或運輸署獲取準確的實時路面資訊，以便他們在惡劣天氣下可以繼續行駛呢？雖然我明白應該要讓他們知道實際情況，鼓勵他們不要外出，但有些人士真的已經在路上時，如何保障他們的安全也是重要的。

**主席**：先請路政署，然後再請運輸署回應，可以嗎？伍先生。

**路政署副署長**：多謝劉議員。讓我先解釋一下如何動用其他承建商的資源。沒錯，劉議員說得對，我們經過汲取上次的經驗，

我們將會再深化這方面的工作。我們一般的運作情況是，路政署會有自己的維修承建商，一定會先派他們出去進行即時的搶修工作。路政署通常在雨季來臨前就已經與轄下的所有其他建築承建商進行聯繫，收集他們的資料，包括其名稱、可提供的機器和人力等。我們已備存了相關聯繫電話，在需要時立即與他們聯繫以尋求協助。

我知道發展局也是牽頭整理所有公共工程的contractor的資料，包括可提供的機器、equipment和人力等，並將這些資料整理成一份清單通知大家。所以，當路政署派遣了自己的承建商後，如果覺得有需要，我們便會向其他部門的contractor尋求協助和支援。由於有時候他們所在的位置可能更方便或更靠近，因此他們或許能夠更快地動員。我們已經做好這方面的準備，在適當的情況下，我們會根據不同的情況，組合使用不同的方法。

**主席：**請何均衡先生。

**運輸署首席運輸主任/管理：**多謝劉議員。運輸署的緊急事故交通協調中心會透過不同的渠道將適時的信息發放給市民和道路使用者。我們主要使用電台和電視台的廣播(計時器響起)將信息發放給他們，同時也在公路上設置了可變信息顯示屏，可以發放實時資訊。此外，我們也會透過隧道的廣播向駕駛人士發布最新的交通安排。如有需要，我們會有專責的同事打電話上電台進行現場的錄音訪問並作出即時回應，將最新的交通信息發放給市民。

**主席：**盧偉國議員。

**盧偉國議員：**多謝主席。主席，極端天氣下帶來在短時間內極大量的雨水，引致洪水、水浸和山泥傾瀉，的確是觸目驚心的。其實，在1972年的618雨災後，土力工程處在斜坡的山泥傾瀉防治方面已經做了大量工作。所以去年遇到極端天氣情況下出現的山泥傾瀉，包括今天所講的石澳道和耀興道的問題，都是觸目驚心的。但整體而言，如果不是過去做這麼多工作的話，事實上災難會更大。所以，這方面都警惕了我們，不能以

為以往所做的工作可以確保萬全，因為實際上現在極端天氣帶來的情況超乎我們過去的估計。

耀興道的情況我覺得真是觸目驚心的。幸好當局在那巨石滾落時封閉了道路，沒有進一步影響到附近的民居，否則情況更加不堪設想。其後的復修工作對我作為專業工程師來說也非常棘手，難度極大。所以，政府部門的同事和承建商在這方面如何作出努力，我都看到，是值得讚揚的。但更重要的是，在整體上幾個部門如何配合，即路政署、土力工程處和其他相關政府部門是否應該成立一個特別的協調工作小組，在全港檢視可能發生這樣嚴重事故的黑點，以預先加以防治。因為這次石澳道和耀興道的問題並沒有帶來嚴重的傷亡，是不幸中之萬幸。但我們不能只依賴運氣，我們應該思考在這個世紀，我們人類共同面對的大問題——極端天氣情況下，如何能夠防患於未然？看看當局是否可以有一個更好的協調，謝謝。

**主席：**伍先生。

**路政署副署長：**感謝盧議員的意見。當然，我們會繼續努力處理耀興道的情況。首要，我須坦白地說，由於該處涉及的高度相當於30多層樓，所以我們首要考慮一定是工人的安全，然後才可以前去進行維修，因此在時間上可能讓一般市民覺得所花時間長了一些，但我們必須以安全為先。我們會盡快進行復修工作，希望可以在6月前能夠開通兩條行車線。

[013355]

至於協作方面，土力工程處一直牽頭與其他部門一起加強斜坡的穩固工作。當局透過一項名為LPM的計劃(中文名稱我不記得)提升天然斜坡的安全度。我們手上有大約1 400個斜坡需要處理，目前已經處理了200多個。當然，當局一直按照優次順序進行有關工作。(計時器響起)一些比較重要和多車經過的斜坡會優先處理，這方面的工作其實一直在進行中，而各部門一直都有互相協作。我們可以在會議後與他們商討，探討如何進一步加強這方面的工作，並考慮是否可以分配更多資源來做多點工作。

**主席：**易志明議員。

**易志明議員**：謝謝主席。正如剛才有同事所讚揚，在近期的風暴過後，我覺得當局對清理工作的處理比以前進步了，大家繼續努力。

[013525]

剛才當局提到，例如斜坡和樹木修整這些工作是平常進行的，即是無法在風災前作出特別處理。然而，風災前需要特別處理的有兩個方面，一是風，一是水。風是你無法控制的，但對於水，我認為我們可以在事前工夫方面做得好些。尤其是對於過去有水浸紀錄的低窪地帶，除了清理渠道外，當局可以提前清理附近的路面，減少在下雨期間渠道淤塞，從而減少水浸情況。我認為，這方面的工夫可以多做一些，希望當局能留意這一點。

我也想提一提你們，為了助己助人，我的業界——物流業界在2020年7月3日(陳帆局長年代)成立了“風災後義工隊”，共有3支隊伍，分布在新界北的地方。會議後，我會提供聯絡人電話給你們。如果在這些情況下你們需要他們幫忙，他們非常樂意提供協助。因為他們有車，有電鋸，有夾斗車，甚麼都有。如有需要，他們可以協助你們盡快清理路面，這對整體香港都有好處的。會議後我們再聯絡一下，好嗎？

**主席**：伍先生。

**路政署副署長**：多謝易議員。首先多謝議員，亦多謝商界朋友，以及各位工程界朋友組織了義工隊。對此我表示非常歡迎。我稍後會向易議員拿取他們相關的資料，可以將其加入我們的應急list中。如有需要，我們會聯絡他們尋求協助，讓我先向他們表示感謝。

至於事前的準備工作，在排水方面，路政署每次在打風季節來臨前，都會安排承建商去清理集水溝的渠蓋和雨水桶等設施，我們會先做一次清理。即使風球剛剛掛起，即是有3號風球或者有大雨時，我們的清渠隊亦會出動清理渠道，希望盡可能保持這些渠道暢通，以減少水浸風險。這方面的事前工作其實我們已經有做。

但是，為何還有那麼多地方發生水浸呢？坦白說，這是因

為目前的雨量很大，很多時在一些山體，雨水流下來時，不是雨水，而是泥水，並帶有碎石、樹葉和樹枝。這些東西沖落來很容易堵塞我們的集水溝，造成淤塞情況，所以在這方面形成了一些挑戰。一旦我們得知有淤塞情況，無論是收到報告還是我們發現，我們會立即派遣清渠隊進行清理。清理後，很多時候都可以很快，可能在一小時內水就能夠排退。但是，我們暫時還未想到一些好的設計方法，可以能夠在有這些東西沖落集水溝時，都能夠處理得到。因此，我們現時唯有加強人手，一旦知悉有水浸情況或收到水浸報告，我們會立即派人處理。這是我們目前的應對方法。

**主席：**嚴剛議員。

**嚴剛議員：**多謝主席。首先，我要感謝政府這幾年來對於地下管網進行的改鋪建工程，使得去年9月的世紀黑雨對香港的影響是有限的。接下來我想問一問，香港還有200多個黑點，未來幾年，路政署會否與渠務署繼續一起規劃地下排水管道的進一步改善措施？如果有的話，大約的預算和時間表為何？雖然這可能主要是渠務處的事，但在年初編製budget時，應該有跨部門的協調。我想問一問，大約的預算是多少？謝謝。[013906]

**主席：**伍先生。

**路政署副署長：**多謝嚴議員的提問。我們剛才都提到有一批黑點，可能大家都知道，因為渠務署已經在立法會上講過，長遠來說，他們會申請在適當的地方加建蓄水池，這樣在大雨來臨時，希望雨水可以先儲存在蓄水池中。因為有時要將雨水排出去，未必來得及排到海裏，所以會有蓄水池。現時已經有些成功的例子，例如上環就已經有這樣的成功案例，所以永樂街現在已沒有水浸的問題。[013959]

我們的協作是如何呢？路政署會與渠務署進行協作。當然，渠務署會負責建造蓄水池，而我們也會盡量進行協調，屆時將我們收集到的雨水引入他們的蓄水池，這樣就可以形成一個系統。在時間表方面，我們暫時沒有，因為主要是等待渠務署完成蓄水池的建設，然後再進行協調。在確定時間後，路

政署後面那part就容易處理，因為是安排路徑將雨水引入去，屆時大家再進行協作，所以目前我暫時無法提供一個確實的時間表。

**主席：**嚴議員，有否跟進？沒有，好，謝謝。

謝偉銓議員。

**謝偉銓議員：**多謝主席。面對極端天氣發生頻率增多的情況，其實很多城市都像香港一樣面對如何有效而有系統地處理這種情況的問題。我認為政府在這方面劃分了預防、事發和善後這3個不同程序的處理，是相當好的做法。[\[014118\]](#)

在預防方面，我認為無論你怎樣做，都無法完全使極端天氣永遠不發生或問題不出現。問題在於我們如何能做到最好，包括之前在應對水浸方面所作的努力。例如，對於五百年一遇的極端天氣情況，你沒有辦法做到這樣，因為涉及到動用的資源和擾民的問題，所需的工程是相當大的。

然而，我們應該如何善用現有的資源或進行改善呢？在預防方面要做工作，包括在水浸方面，是否應該增加一些排水設施等？我相信政府在這方面都會做工作。反而在事發方面，易志明議員剛才都有提到，如何善用現有資源呢？當然，我知道你們可以動用政府一些人手、器材或者一些已僱用的承建商。但是，面對這些極端天氣時，往往是突發性的，因此在事發時或善後處理的做法方面，其實應該看看可否利用業界的某些方面的資源。正如易議員所說，他們在這方面非常樂意提供協助。大家都希望香港在應對這些挑戰時，能夠同心協力處理問題。希望在這方面能夠多善用業界。

另外，最近發展局前往上海進行考察。上海面對的問題也是一樣，包括水浸情況較多，但山泥傾瀉情況較少。他們的主要目標是確保嚴重傷亡為零。另外，將經濟損失減到最少，並在復常方面，以最快的速度恢復常態。他們訂立了這些指標。我希望政府在這方面能夠齊心協力採用這個方法行事。

另外，關於斜坡方面，這是香港獨有的。其實我們對斜坡進行了很多投資。其中一個大家都關注的問題，是政府做了很

多工作，但最近發生的事件突顯了影響斜坡穩定性的因素——僭建。在這方面，我希望我們能夠拚命去做、拚命投放金錢，但有些人在這方面卻忽視了某些問題，使安全度減弱。就這方面，雖然剛才提到，有些工作可能不是現時的政策局做，而是需要由發展局進行等等，但我認為對於協調方面和對市民來說，關注的是效果和成果。至於是哪個部門，哪個局，並不是市民所關注的。他們關注的是這個問題會影響安全。所以，在這方面我希望當局多做一些，因為你現時提到這麼多工作，都希望能做好預防性工作。當局雖然做了，但給人忽視了相關問題，使危險程度增加。在這方面，我希望可以跟進一下，就是如何防止因為不當行為、違章的問題，影響了公眾的安全。謝謝主席。

**主席：**伍先生，有否回應？

**路政署副署長：**多謝謝議員(計時器響起)的提問。我會盡快並簡短地逐點回應。沒錯，我們在預防工作方面要盡量去做。我們因應這樣，剛才都提過，在水方面，渠務署會建造一些蓄水池，我們亦會配合他們將水引進蓄水池。此外，路政署也會在一些水浸黑點位，將集水溝的間距和數量增加，以配合有關情況，希望可以盡量做到預防方面的工作。

當然，事發和善後方面，我絕對同意謝議員所說的，民間也有很多不同的組織，我們也會將這些意見轉達予由保安局領導的緊急事故監察及支援中心，讓大家可以探討如何可以善用社會上的所有資源。在上數次發生極端天氣事故時，許多居民都願意伸出援手，因為大家都希望社會能夠盡快復常。就這方面，我們會研究如何可以善用這些資源。

至於涉及斜坡的僭建問題，我是明白的。我會將這個信息帶回給發展局和地政總署，他們會詳細考慮這個問題。

**主席：**OK，謝謝。周小松議員。

**周小松議員：**多謝主席。除了要讚揚政府在過去那兩次的極端天氣情況下應對得宜之外，我們也要感謝一眾在極端天氣下

[\[014518\]](#)

[\[014655\]](#)

工作的前線員工，他們為了緊急修繕道路和相關設施，冒着危險，努力工作，值得讚賞。

我有幾個方面的問題想問一問當局。第一個，在路政署轄下屬於高風險的道路，現在有多少條？當中又有多少是屬於地區唯一通道的這一種界定？如果是被界定為地區唯一通道的道路，在日後維護和修繕方面，你們有甚麼措施來加強這方面的工作？以及長遠而言會否研究建造多一條道路，以避免在一條道路出現問題時，令居民與世隔絕呢？

第二方面的問題，是關於政府當文件中提及的緊急應變部分。路政署表示會安排承建商派遣約50隊巡邏隊。我想了解這些承建商是屬於當時建造道路的不同承建商，還是屬於甚麼承建商？你們可否解釋一下呢？

之後的清渠隊，是否又是由這些承建商派遣？他們的人手配置是如何呢？以及最主要我想問的是，在這些承建商建造道路時，你們是否已經預計他們日後需要做這些工作？是否需要政府額外撥款給他們以應付這方面的開支呢？這是第二方面。

第三方面的問題是關於提高75個重要道路基礎設施的抵禦水浸能力的工程。我想問的是，由於在2025年開始工程，當局有否時間表，大概會在甚麼時候開工，以及甚麼時候完工。另外，對於在一些行人隧道裝設監察裝置，又有否一個時間表？以及當局安裝了這些監察裝置後，當局會在某些隧道安裝閉路電視。是否還有必要安裝閉路電視呢？安裝閉路電視的作用與監察裝置有甚麼分別呢？謝謝主席。

**主席：**伍先生。

**路政署副署長：**多謝周議員的提問。剛才周議員提到我們的重要道路，從道路的角度來說，重要的道路是指一些主幹道、高速公路，以及一些地區的唯一通道(例如石澳道)。這些道路都是我們會重點處理的。對於這些主幹道，我們會定期進行預防措施，包括進行巡查和維修，這些都是我們目前一直進行的工作。

至於50隊巡邏隊和清渠隊，現時在路政署轄下共有9個承建商負責定期道路維修和巡查工作。這50隊巡邏隊和清渠隊都屬於這些承建商的資源，亦是他們在合約中預定要進行這方面的工作，所以他們已經早有準備。所需的人手和配置的工具全部都已在合約中訂明要求。所以，在極端天氣情況下，我們能確保會做到一定的工作。但如果情況過於嚴重，我們便尋求其他人的協助。

至於第三方面提到在路政署的設施中，我們會將一些防禦設施提升以應對極端天氣。我們現時預計約在2024年年中完成報告並考慮了一些建議。我們會根據這些建議，進行組合，然後再尋找承建商處理有關工作。所以，我們暫時初步預計，可能最快要到2025年年初部分改善工作可以展開。因為我們預計需要約到2024年年中，我們才能明確需要建造甚麼防禦設施，所以暫時我們尚未有一個具體時間表。在稍後有機會時，我們會再介紹。

關於隧道，剛才同事已作出介紹。我們有一種叫做感應器的設備。感應器和CCTV的關係是甚麼呢？我們在一些低窪地區的隧道裏安裝了這些感應器。現時即使沒有這些感應器，如果我們知道有特大的水位上升，也會派遣工人去前線預先封鎖這些隧道，以免有人進入以保障他們的安全。但是，由於我們派遣人員也需要時間，而且雨水有時可能是突然來臨，天文台未必能夠及時通知我們。所以，為慎防出現上述情況，我們安裝了這些感應器。當水位達到大約200mm時，感應器就會啟動並發出警報，告知行人不要進入隧道，因為已經被水淹浸。感應器是用以通知行人的。而CCTV的作用則是讓我們的緊急控制中心能夠實時觀察到隧道內的水浸情況，是否有人在內，有否甚麼問題。這就是CCTV的作用。一旦緊急控制中心看到有問題，我們就會派遣人員進行處理，或者可能需要請求消防處的協助，所以兩者有不同功效，這是我們的大致回應。

**主席：**謝謝周議員。輪到我，這次特大暴雨展示了政府的應變能力，特別是在港島地區，政府的應變措施得宜，也使得石澳附近的居民沒有受到太大的影響。雖然在交通上他們受到一定影響，但我們看到路政署和其他各部門努力、積極地恢復交通。甚至在這段時間裏，我也不時收到一些相片，知道你們工作十分賣力，所以我對你們的工作表示肯定。

[015309]

去年亦有風災，我亦看到當局在市區清理倒塌樹木的速度非常快。不過，我亦覺得好出奇，新界地區的許多道路——因為我在新界出行時，亦看到在風災過後的清理速度比以前快了。或許是路政署在安排其承判商進行那方面的工作時，他們的反應也很快。所以，對於去年風災造成道路阻塞情況，大家可能汲取了之前山竹颱風襲港後的經驗，所以你們在清理工作上是快了的。這一點值得肯定。

但是，我亦留意到很多道路，包括高速公路或普通道路兩旁的樹木，在最近約10年清理起來非常困難，尤其是長得很高的樹木，甚至乎有些樹種生長後很容易倒塌。但是，要進行護養或者鋸掉這些樹木也有一定難度，可能需要封路。我亦向從事這類工程的公司查詢過，他們表示申請封路是非常困難的，並不是他們不想做，而是封路非常困難。我希望局方可以與其他相關部門協助協調，讓這類工作可以在風季來臨前事先進行。如果是因為交通的考慮，也許可以在夜間或某些時間讓他們封路，以便及早移除這些隱患，這樣屆時真的可以減少很多不必要的麻煩。所以，我希望這方面的工作可以與其他局作出配合，以確保封路的工作能夠順利進行。

另外，就是移除一些容易倒塌的樹種，以及一些入侵性的樹種，例如銀合歡那類的樹。有些樹已經生長成整個森林一般，但它們在道路旁卻沒有辦法被移除。這情況亦不是發生在大部分的高速公路，我希望署方可以檢視路旁的樹木，例如銀合歡那類的樹。你們是否有政策，每見到一棵就砍掉一棵，否則這些樹倒塌下來可能會對人或其他樹木造成傷害。大部分這些樹木在打風時就會倒塌，而且亦不是說讓這些樹木生長起來便會很漂亮，因為它們具有入侵性。很多時砍掉樹木需要先徵詢樹木辦等，但就這類樹木基本上無須問，你們已經可以處理。我想問署方有否計劃檢視道路旁的樹木，以了解哪些樹木具有入侵性，哪些容易倒塌，以便你們將這些樹木砍掉。

**路政署副署長**：感謝陳主席的提問。關於樹種方面，當然有很多部門負責處理，但在我們路政署下，特別是路旁的斜坡(主要是高速公路的斜坡)，很多時栽種的是台灣相思。大家可能已有聽聞，我們已有計劃陸續將這些台灣相思樹移除。由於它們的壽命約為50年，所以目前這些樹已“差不多”了。以前我們

[015701]

稱之為先鋒樹，現在這些先鋒樹會被砍掉，並進行更換工作。又例如大家經過新田公路時，可能看到一些以前栽種的桉樹生長得非常密集，缺乏空間生長。所以，現時見到我們不時都在新田公路陸續將大部分桉樹移除，為那些優質的桉樹留下足夠的空間生長，這樣它們就不會相互競爭而倒塌。這些工作我們正在進行中。

當然，我們見到銀合歡時都會移除，但這種樹在路政署負責的路旁就不會太多，比較少見，但我相信在天然斜坡很多時會有，因為當有很多樹生長時，就會有這些現象出現。我會將這方面的意見轉達予發展局，讓他們留意有關情況，然後安排其他部門協助處理。如有需要，便移除這些樹。

**主席**：謝謝。我想請問委員是否還有其他提問？如果沒有的話，我們可以進入“其他事項”的議程項目。今天，我沒有其他事項提出。如果大家沒有其他事項需要討論，會議結束。謝謝。[\[015844\]](#)

\*\*\*\*\*