

管制人員的答覆

(問題編號：5076)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程，(3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- (1) 屯門西繞道的工程進度為何？涉及開支及人員及完成日期為何？2019-2020年度路政署會否與其他部門就興建屯門西繞道共同展開公眾諮詢？涉及開支及人員及預計完成日期為何？
- (2) 屯門公路巴士轉乘站啟用至今，其成效為何？於2019-2020年度，屯門公路巴士轉乘站涉及的開支及人員為何？當局會否計劃在其他道路興建巴士轉乘站？其詳情及涉及開支為何？
- (3) 青山公路-青山灣段的擴闊工程進行研究的詳情如何？預計工程開展日期為何？過去五年，當局有否在受工程影響的區域進行公眾諮詢？其詳情及涉及開支為何？2019-2020年度，當局會否繼續在受工程影響的區域進行公眾諮詢？其詳情及涉及開支預算為何？
- (4) 過去五年，在「人人暢道通行」計劃下，於公共行人天橋、高架行人道及行人隧道提供無障礙通道設施，已完成的工程詳情、具體工程開支及涉及人員數目為何？2019-2020年度，即將開展的「人人暢道通行」計劃工程項目詳情為何？具體工程開支及涉及人員數目為何？
- (5) 請列出所有大型基建工程(包括但不限於港珠澳大橋香港接線、港珠澳大橋香港口岸人工島及中環灣仔繞道)的工程顧問公司／監察及核證顧問名單，並列出自上述工程開展至完工，以及2019-2020年度，委聘工程顧問公司／監察及核證顧問每年涉及的開支為何？請詳述當局會如何監督工程顧問公司／監察及核證顧問的工作，每年涉及的開支為何？
- (6) 政府當局發表《鐵路發展策略2014》後，其落實時間表為何？其詳情、涉及開支及人員為何？
- (7) 沙田至中環線鐵路計劃的興建進度為何？完工日期分別為何？其最新開支預算分別為何？

- (8) 請列出由沙中線工程開展至今，以及2019-2020年度，委聘監察及核證顧問每年涉及的開支為何？請詳述當局會如何監督監察及核證顧問的工作，每年涉及的開支為何？
- (9) 請列出由廣深港高鐵香港段開展至完成，以及2019-2020年度，委聘監察及核證顧問每年涉及的開支為何？請詳述當局會如何監督監察及核證顧問的工作，每年涉及的開支為何？

提問人：陳淑莊議員（立法會內部參考編號：111）

答覆：

(1)

路政署在2017年10月開展屯門西繞道擬議走線的進一步勘測研究及初步設計工作，需時約兩年完成。研究工作包括就詳細的走線及接駁點、附屬設施安排、環境、交通、土地等方面的影響評估，以及建造費用、推展方式、時間表及安排，進行檢視。路政署將視乎勘測研究進度，適時進行公眾諮詢。勘測研究在2018-19年度的實際開支為560萬元，而在2019-20年度的預算開支則為700萬元。路政署已調配現有人手，監督勘測研究的進行。

(2)

屯門公路往九龍方向及往屯門方向的巴士轉乘站分別於2012年12月及2013年7月啟用，現時為31條固定專營巴士路線提供服務，平均每天約有39 000名乘客使用；其中使用往屯門方向轉乘站的乘客約有23 000名，而使用往九龍方向轉乘站的乘客則約有16 000名。巴士轉乘站普遍受到乘客歡迎。有關屯門公路巴士轉乘站的交通管理工作由運輸署現有人手負責，屬他們日常職務的一部分。2019-20年度為總結屯門公路巴士轉乘站工程計劃預留的預算開支約為1,129萬元。

為鼓勵並方便乘客在不同巴士路線之間轉乘巴士，從而提高巴士服務效率，政府最近已完成／現正於下列4個地點進行巴士轉乘站建造工程：

- (a) 粉嶺公路巴士轉乘站：路政署已完成興建近何家園往九龍方向的粉嶺公路巴士轉乘站。該轉乘站於2018年12月23日啟用，而2019-20年度的預算開支約為150萬元。
- (b) 屯門至赤鱸角連接路巴士轉乘站：路政署將會在屯門至赤鱸角連接路工程項目下，在擬建的屯門至赤鱸角連接路收費廣場興建一個雙向的巴士轉乘站。該轉乘站預計最快於2020年，與屯門至赤鱸角連接路北面連接路一併開放使用。該轉乘站的工程費用已納入屯門至赤鱸角連接路工程項目，並無另行備存有關項目的分項數字。
- (c) 將軍澳—藍田隧道(將藍隧道)巴士轉乘站：土木工程拓展署將會在將藍隧道工程項目下，在藍田往九龍方向隧道出入口、鄰近東區海底隧道現有收費廣場的位置興建一個巴士轉乘站。該轉乘站預計於2021年竣工。該轉乘站的工程費用已納入將藍隧道工程項目，並無另行備存有關項目的分項數字。

(d) 將軍澳隧道巴士轉乘站：土木工程拓展署在安達臣道石礦場用地發展項目下，已開始在將軍澳隧道現有收費廣場興建一個雙向的巴士轉乘站。該轉乘站預計於2019年竣工，而2019-20年度的預算開支約為5,000萬元。

政府會繼續與相關持份者探討在其他合適地點提供優化轉乘設施的事宜。

(3)

為配合屯門區的發展，青山公路青山灣段擴闊工程原定計劃於2016年展開，並於2019-20年度完成。不過，一名屯門居民在2015年9月就工程項目入稟法院申請司法覆核，而有關司法程序仍在進行中。

路政署自2003年以來，進行了廣泛的公眾諮詢，徵詢不同持份者的意見，包括屯門區議會和有關路段沿線屋邨的居民。路政署會視乎司法覆核結果，檢視工程項目的推展。

(4)

我們一直全力推展「人人暢道通行」計劃的「原有計劃」及「擴展計劃」下共202個項目。截至2019年2月28日，當中121個項目已經完成，另有70個項目正在施工，而餘下的11個項目在完成詳細設計工作及其他相關工作後，便會盡快開始施工。

路政署正在就「人人暢道通行」計劃的「第二階段計劃」(前稱「下一階段計劃」，其後改稱「第二階段計劃」)的45個推展項目進行勘測和設計工作，並會在2019年起陸續展開這些項目的建造工程。

鑑於「人人暢道通行」計劃受到社區廣泛歡迎，政府在2018年《施政報告》中宣布，將就現時計劃餘下在各區共120多條行人通道的加建升降機建議展開可行性研究，以期盡快推展當中可行的項目，惠及長者及有需要的市民(稱為「第三階段計劃」)。我們將會在2019年第二季聘請顧問，就「第三階段計劃」進行勘測和設計工作，以期在2021年起陸續展開這些項目的建造工程。

「人人暢道通行」計劃在2014-15、2015-16、2016-17、2017-18及2018-19年度的開支分別為5.543億元、7.790億元、8.019億元、8.550億元及7.516億元(預算)。以上開支包括進行技術可行性研究／勘測工作、設計、建造工程及監督建造工程的費用。「人人暢道通行」計劃在2019-20年度的預算開支為6.528億元。除了調配現有人手推展計劃先前各階段的工作以外，路政署將會在2019-20年度調派1名高級工程師、3名工程師／助理工程師(由1名文書助理支援)，負責監督第三階段計劃的進行。

(5)、(8)及(9)

大型基建項目、沙田至中環線(沙中線)項目及廣深港高鐵(高鐵)香港段項目的工程顧問／監察及核證顧問和相關開支，表列如下：

工程項目	顧問公司	每年開支 (約數)(百萬元) (顧問費用+勘測費用)					預算開支 (百萬元) (顧問費用 +勘測費用)
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
港珠澳大橋香港口岸(口岸設施及基建工程)－設計及建造	艾奕康有限公司	72	53	45	28	20	54
港珠澳大橋香港口岸(填海)－設計及建造	奧雅納工程顧問香港有限公司	1.3	1.4	0.6	0	0.7	2.7
港珠澳大橋香港連接路的招標及建造－設計及建造	奧雅納工程顧問香港有限公司	3.5	3.3	3.2	4.1	2	2.8
屯門至赤鱸角連接路－設計及建造	艾奕康有限公司	26.8	18.7	37.8	69.2	13.9	4.6
香港接線(觀景山至香港口岸段)的程序的獨立調查－勘測工作	運基顧問有限公司	0	0	0	0	2.3	0
中九龍幹線	奧雅納－莫特麥克唐納聯營	7.3	7.4	5.5	8.3	18.0	13.3
中環灣仔繞道和東區走廊連接路	艾奕康有限公司	9.8	10.1	8.6	5.2	1.6	1.0
舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第二期	安誠－奧雅納－博威聯營顧問公司及艾奕康有限公司	0.2	0.64	0.56	6.45	0.43	0.1
沙中線－建設、測試和調試階段的監核	運基顧問有限公司	22.8	24.6	25.1	21.2	25.9	26
高鐵－建設、測試和調試階段的監核	嘉科工程顧問有限公司	15.8	21.4	29.7	30.2	26.8	16

路政署一直按照《工程及有關顧問公司的遴選、委聘及管理手冊》(Handbook on Selection, Appointment and Administration of Engineering and Associated Consultants)、發展局公布的相關指引和監察及核證顧問合約，管理相關顧問的工作。相關工作由路政署現有人員應付，路政署並無備存這項工作開支和人手的分項資料。

(6)

運輸及房屋局(運房局)已按照《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間表，邀請香港鐵路有限公司(港鐵公司)就落實屯門南延線、北環線(及古洞站)、東九龍線、東涌西延線(及東涌東站)及北港島線提交建議書。港鐵公司分別於2016年12月底、2017年3月底、2017年7月底、2018年1月底和2018年7月底向政府提交該5個鐵路方案的建議書。運房局、路政署及相關決策局／部門已就建議書內容進行評估，並要求港鐵公司進一步提供資料，補充有關建議的細節。我們進行評估時，主要目的是確保建議切實可行，能為社會帶來最大裨益。有鑑於房屋供應緊張，而鐵路發展可產生潛在的房屋供應，政府正就此檢視港鐵公司提交的建議。

鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃。《鐵路發展策略2014》中建議的各個新鐵路項目，複雜程度各有不同。正如《鐵路發展策略2014》中清楚指出，策略所建議的個別鐵路項目的進一步推展，取決於就每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及屆時最新的客運需求評估和是否有足夠資源。另外，就主要服務新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等鐵路項目的重要規劃參數。因此，《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間表可能因情況改變而調整。

按照既定程序，在敲定任何新鐵路方案前，我們會就方案詳情諮詢公眾，包括立法會及相關區議會。

截至2019年3月，路政署有1名總工程師、5名高級工程師及6名工程師，負責協助運房局就《鐵路發展策略2014》中建議的鐵路項目進行研究，而在2019-20年度涉及的薪酬預算總開支約為1,400萬元。

(7)

截至2018年12月31日，沙中線項目整體工程已完成89%。

沙中線整項工程的核准工程預算在2017年6月由原來預算的798億元上調至807億元(按付款當日價格計算)。沙中線項目不同分目截至2019年2月的預算開支，表列如下：

分目	項目名稱	核准工程預算 (百萬元)	預算開支 (百萬元)
6059TR	沙中線－鐵路建造工程－灣仔發展計劃第二期保護工程	152.6	119.4
6058TR	沙中線－鐵路建造工程－保護工程	541.6	429.86
6063TR	沙中線－鐵路建造工程－前期工程	7,102.6	(註1)
6064TR	沙中線－非鐵路建造工程－前期工程	1,448.2	(註1)
6061TR	沙中線－鐵路建造工程－餘下工程	65,433.3	(註2)
6062TR	沙中線－非鐵路建造工程－餘下工程	5,983.1	(註2)

註1：預算開支視乎正在進行的合約結算工作而定。

註2：政府於2017年12月5日收到港鐵公司提交有關沙中線主要工程的經修訂開支預算。港鐵公司表示有需要上調沙中線項目主要工程的委託費用，由708億元增至873億元，即增加約165億元。政府正在就港鐵公司的經修訂開支預算進行詳細檢討。

- 完 -