

立法會

Legislative Council

立法會PWSC40/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第五次會議紀要

日期：2000年12月6日(星期三)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：何鍾泰議員, JP(主席)
陳偉業議員(副主席)
丁午壽議員, JP
李家祥議員, JP
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
葉國謙議員, JP
劉炳章議員

缺席委員：何秀蘭議員
李華明議員, JP
吳清輝議員
涂謹申議員
單仲偕議員
劉慧卿議員, JP
鄧兆棠議員, JP
麥國風議員
黃成智議員

出席公職人員 :	謝曼怡女士 李承仕先生, JP 蕭炯柱先生, JP 羅樂秉先生, JP 許雅達先生 唐智強先生 劉正光博士, JP 陸復民先生 黃偉康先生 尤桂莊女士 郭家強先生, JP 李百全先生 鮑紹雄先生, JP 梁百忍先生 尹萬良先生 黃鴻堅先生, JP 譚沛渲先生 鄭劉寶玉女士 林雪麗女士 盧耀楨先生, JP 謝潤泉先生 李欣明先生	庫務局副局長 工務局局長 規劃地政局局長 環境保護署署長 庫務局首席助理局長(工務) 環境食物局首席助理局長 土木工程署署長 土木工程署總工程師／工程技術 環境保護署首席環保主任／污染 管制辦事處(新界北) 保安局首席助理局長 香港警務處財務、政務及策劃處 處長 教育統籌局首席助理局長 建築署署長 教育署助理署長(專責事務) 房屋局首席助理局長(工程計劃管 理) 拓展署署長 房屋署工程策劃總經理 拓展署九龍拓展處總工程師(西九 龍) 運輸局首席助理局長 路政署署長 路政署總工程師／主要工程2-1 運輸署總工程師／新界西
列席秘書 :	楊少紅小姐	總主任(1)3
列席職員 :	吳文華女士 薛鳳鳴女士	助理秘書長1 高級主任(1)8

經辦人／部門

總目705 —— 土木工程

PWSC(2000-01)65 51DP 城門河環境改善工程

部分委員對擬議的生物除污法在解決城門河污染問題方面的成效表示關注，此方法在香港是一項嶄新技術。劉江華議員察悉，該項工程計劃分兩個階段進行，

預計將於2005年12月前完成，他促請當局務須在進行擬議工程的初期作出密切監察。倘若擬議工程不能達致預期的效果，政府當局應迅速採取行動，尋求其他替代方法。

2. 土木工程署署長明確地告知委員，當局曾於1997年在一段城門河進行為期3個月的生物除污法實地試驗，所得結果令人十分滿意。他補充，雖然生物除污法在香港是一項嶄新技術，但在許多國家包括日本、美國及加拿大，該技術的應用已證實十分有效。

3. 在監察方面，環境保護署首席環境保護主任／污染管制辦事處(新界北)指出，在進行第一階段工程期間，當局會按照一套全面的指標，密切監察城門河的河床沉積物和水質情況。政府當局會根據定於2002年12月竣工的第一階段工程的成效，檢討第二階段的工程計劃。應主席的要求，政府當局答應在適當時候向環境事務委員會匯報第一階段工程的監察結果。

4. 鄭家富議員認為整項工程計劃需時過久，故此促請政府當局加快進行該項工程計劃。土木工程署署長回應時證實，政府當局已詳細檢討過第一階段工程的計劃，並認為現時的時間表恰當。他進一步表示，當局會根據第一階段工程的成效，約於一年後檢討第二階段工程的規模。

5. 陳鑑林議員察悉，擬議工程包括疏浚河床的沉積物，他要求當局澄清疏浚工程將如何配合生物除污法。他亦關注生物除污法的成效會否受城門河與吐露港之間的潮汐所影響。

6. 環境保護署首席環境保護主任／污染管制辦事處(新界北)回應時解釋，生物除污程序是把化學劑注入河床的沉積物，河中的微生物會利用這些化學劑，把沉積物內的有機物質轉化為無害的天然物質。經處理的沉積物所含的有機污染物成分因而大幅減少。疏浚工程若不連同生物除污程序一併進行，河床較底層的污染沉積物會在疏浚工程進行期間暴露於水體之中，產生臭味。他亦表示，一般而言，在疏浚工程展開前會先採用生物除污法，但實際安排須視乎沉積物的狀況和城門河不同河段的地理特點而定。土木工程署署長補充，由於生物除污化學劑會注入河床表面以下一米深的河床沉積物，城門河的潮汐不會導致所應用的化學劑大量流失。此點在上述的3個月實地試驗過程中已得到證實。

7. 關於排入城門河的污染物的不同來源，環境保護署首席環境保護主任／污染管制辦事處(新界北)表

示，目前污染物的主要來源是城門河集水區內未敷設污水渠的鄉村，而當此等鄉村的分期污水收集計劃完成後，這情況便會大大改善。現行建議下的工程計劃旨在處理另一項重要問題，就是經年積聚在城門河的污染沉積物。環境保護署首席環境保護主任／污染管制辦事處(新界北)回答主席的查詢時證實，經火炭渠傳送的工業污染物的問題，已於90年代初期得到妥善解決。

8. 黃容根議員及黃宏發議員關注到，雖然當局已透過其他工程計劃有效處理不同排放源頭所含的污染物，但從吐露港流入的潮水可能仍會把污染物帶到城門河，須知道白石角區正進行填海工程。就此方面，黃宏發議員建議政府當局應慎重考慮在城門河關建水壩，以控制城門河與吐露港之間的潮汐，同時亦可把應用於城門河的生物除污化學劑保留在水壩的範圍內。

9. 環境保護署首席環境保護主任／污染管制辦事處(新界北)回應時證實，政府當局已考慮過各種處理城門河污染問題的改善技術和工程方法，最終認為綜合採用現行建議下的各項措施是最具成本效益的方案。他又表示，城門河一直發揮排洪的功能，在城門河關建水壩可能會造成水浸。環境食物局首席助理局長亦強調必須適時改善城門河的水質。現時的工程計劃主要採用生物除污法，預期於2001年3月展開。雖然政府當局可研究其他建議，例如關建水壩，但研究、規劃及實施此等建議頗為費時。因此，此等其他建議並不如現時的建議那樣能及早改善城門河的情況。

10. 黃宏發議員不信服上述說法，並提出其意見謂，城門河有別於其他河流，它除要接收上流集水區的排放物外，亦受到吐露港的污染情況影響，故此必須控制城門河與吐露港之間的潮汐，才能有效解決城門河的污染問題。

11. 黃容根議員察悉，現時建議的工程計劃所產生的14萬立方米受污染的河床沉積物會運往東沙洲卸置，他深切關注卸泥區可能會不勝負荷，因為該卸泥區亦會容納其他正在進行的大型工程計劃如迪士尼樂園發展計劃和九號貨櫃碼頭計劃所產生的污染泥料。環境食物局首席助理局長回應時表示，根據政府當局的估計，東沙洲的污染泥料卸置區在2004年前仍可應付現行及已獲准撥款進行的工程計劃的要求。政府當局正進行研究，以期物色其他合適地點作卸置污染泥料之用，並會就任何選址進行環境影響評估。當局就劃定新的海上卸泥區一事作出決定前，會諮詢立法會議員及環境諮詢委員會。

12. 丁午壽議員察悉，第一階段工程的估計費用為7,000萬元，他查詢該項工程計劃的估計費用總額為何。土木工程署署長回答時表示，第二階段工程現時的估計費用為3,000萬元。然而，視乎第一階段工程的成效，當局可能會縮小第二階段工程的規模，甚或予以取消。

13. 胡經昌議員詢問政府當局有否借鑒內地的經驗，因為據他所知，上海有關當局曾以較低成本成功解決類似的河流污染問題。土木工程署署長回應時表示，他從報章報道和透過非正式接觸知悉上海為解決蘇州河污染問題而進行的環境改善工程。他證實，香港政府與內地當局並無就現時的工程計劃正式交換意見。就此方面，胡經昌議員認為，政府當局在處理水污染的問題上，除參考海外的個案外，亦應借鑒內地的經驗。政府當局察悉胡議員的意見，並會予以考慮。

政府當局

14. 丁午壽議員詢問，政府當局在籌劃現時的工程計劃時有否借助本地大學的專門知識。土木工程署署長回答時表示，據政府當局所知，本地大學並無進行任何有關生物除污技術的研究。由於此項技術從未在本港應用，顧問在籌劃此項工程計劃時主要參考海外的經驗。不過，他表示，當局已安排內部人員積極參與此項工程計劃，以期增進政府內部對此項新技術的專門知識。

15. 環境保護署首席環境保護主任／污染管制辦事處(新界北)回答黃宏發議員就城門河的管理作出的查詢時表示，地政總署負責定期收集城門河的漂浮垃圾，食物環境衛生署則經常保持街道清潔，減少垃圾和污染物流入城門河。

16. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目705 —— 土木工程

PWSC(2000-01)63 238LP 屯門大欖涌碼頭重建工程

17. 劉健儀議員對現時的建議表示支持。然而，她質疑有否需要在新碼頭設置建議的6.5公噸起重機，以取代現有3公噸起吊能力的固定起重機。陳鑑林議員贊同她的意見，並指出由船隻運載的大部分貨物的重量一般均低於1.5公噸。

18. 保安局首席助理局長回應時表示，由於現時用以運送貨物的船隻比較大型，所以必須設置6.5公噸起重機，以提高新碼頭的貨物裝卸效率。該台起重機主要供

大欖涌水警基地及附近的香港海關辦事處用作裝卸設備及其他供應物資。

19. 關於在其他水警基地設置的裝卸起重機設施，保安局首席助理局長提供以下資料——

<u>水警基地</u>	<u>起重機設施</u>
水警總區總部	一台5公噸塔式起重機
水警東分區	一台70公噸流動起重機
水警南分區	兩台2公噸塔式起重機
水警北分區	一台10公噸流動起重機
深水涉行動基地	一台6.5公噸塔式起重機

20. 委員察悉，在此項工程計劃下，現有船台將會拆卸，並在原址填取約600平方米土地，以提供足夠地方作維修保養小艇之用。此外，亦會建造一個實體指形突碼頭，並在碼頭設置一個30公噸吊艇架，用以起卸小艇。劉健儀議員要求當局解釋增設此等設施的理由。

21. 政府當局解釋，在船台上進行維修保養工程並非理想的安排，因為船台空間狹窄，每次只可維修一艘小艇，而維修保養的工作又必須在露天地方進行。當擬議的設施建成後，須進行維修保養的小艇會繫泊於實體指形突碼頭與填海區之間的地方，由該處的30公噸吊艇架吊上填海土地，以便進行修理。該吊艇架可以移動，且橫跨實體指形突碼頭和填海區。政府當局並證實，由於工地條件所限，建議為小艇的維修保養工程而提供的該套設施組合，是最具經濟效益的方案。

22. 陳鑑林議員關注是否需要建造防波堤，以減輕波浪的衝力。土木工程署署長回應時表示，擬建的實體碼頭長95米、闊14米，同樣可發揮防波堤的功能。

23. 關於擬建的兩條支柱的用途，土木工程署總工程師／工程技術表示，該兩條支柱會用作繫泊小艇。至於陳鑑林議員建議的浮漂是否一個較佳選擇，土木工程署總工程師／工程技術表示，支柱和浮漂的功用相若，但後者通常用於航道上。劉健儀議員認為，現時的情況較適宜使用支柱，因為水警基地儼如一個避風塘，支柱更能把小艇固定在繫泊位置內。

24. 陳鑑林議員察悉，新碼頭會提供4個泊位，他詢問當局有否考慮在該碼頭設置一台可移動的起重機，使該4個泊位均可進行裝卸活動。土木工程署總工程師／工程技術表示，該4個泊位是為了方便乘客上落船而設。使用部門(即大欖涌水警基地)已表示無需為裝卸貨物而設置一台可移動起重機。

25. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目703 —— 建築物

PWSC(2000-01)68 238ES 大埔第12區的1所中學
256EP 大埔第12區的1所小學

26. 胡經昌議員察悉，上述的擬建中學和小學的打樁工程費用分別為1,400萬元及250萬元，他詢問可否對換兩所學校的位置，以減少兩者的打樁工程費用總額。

27. 建築署署長回答時證實，當局曾考慮對換兩所學校的位置，但由於需為兩所學校提供緊急車輛通道，當局發現對換位置後的布局並不理想。他又表示，打樁工程費用出現差距，主要是由於兩個建校地點的巖土情況有別，即使對換兩所學校的位置，亦不會大幅減少打樁工程的整體費用。

28. 胡經昌議員認為，當局應捨標準設計而為新學校採用更多元化的設計。劉江華議員對胡經昌議員的關注亦有同感。儘管他們理解到，對短期內竣工的兩所擬建學校及其他新學校的校舍設計作出大幅修改，在實際上會受到限制，但他們詢問當局可否為那些正進行較長遠規劃的學校提供非標準設計。

29. 教育統籌局首席助理局長回應時表示，當局是基於實際需要而採用標準校舍設計，因為政府正進行一項龐大的建校計劃，須於1998年至2002年間興建約120所中小學校，以滿足學額需求，並達到為60%小學生提供全日制小學教育的中期目標。採用標準設計，可確保校舍在較短時間內落成。儘管如此，政府亦認同必須使校舍設計更趨多元化，以切合個別學校的需要。為此，教育署的目標是盡早把採用標準設計的學校撥給辦學團體，以便在初期收集辦學團體的意見，並盡量在可行範圍內採納其意見。此外，自1999年的校舍分配工作後，當局已開始將部分建校用地直接撥給辦學團體，供它們自行興建校舍。

30. 建築署署長補充，若每一項學校工程計劃都採用非標準設計，便需多用9至12個月時間才能完成一項學校工程計劃。不過，他表示，建築署正進行一項研究，為學校設計一系列可行的圖則。該項研究的目的，一方面是保留校舍現有的學校大樓組合，以符合消防安全標準及實際設計要求，另一方面則利用轉換大樓的相對位

置，盡量善用個別地點的潛質，提供所需設施。該項研究將於一個月內完成。

31. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目711 —— 房屋

PWSC(2000-01)71 652TH 西九龍填海區第6及第10號房屋用地的消減噪音措施

32. 陳偉業議員要求當局澄清有關沿鐵路設置消減噪音措施(主要為隔音屏障)的責任的政策。他詢問現時的建議是否意味着當局已改變政策，日後當鐵路路軌敷設工程完成後，如因更改土地用途而必須沿鐵路路軌設置消減噪音措施，此責任將會由政府而非有關的鐵路公司承擔。石禮謙議員認為，由於此個案中的過量噪音是由機場鐵路引起，因此，地下鐵路有限公司(下稱“地鐵公司”)應負責斥資闢設擬議的隔音屏障。

33. 房屋局首席助理局長(工程計劃管理)回應時表示，政府當局已因應《噪音管制條例》(第400章)、《地下鐵路條例》(第556章)及機場鐵路設計、建造、融資及營運協議(下稱“機場鐵路協議”)的有關條文，仔細研究過現時個案的情況。律政司的法律意見確認，地鐵公司在現時的個案中無須負責設置所需的隔音屏障。

34. 庫務局副局長表示，政府當局已審慎地檢討過應否要求地鐵公司支付在此工程項目下擬建的隔音屏障的建造及／或經常費用。然而，根據政府律師的意見，現時要建造隔音屏障是因土地用途改變所致，而當機場鐵路協議及該公司發展兩條新東涌支線的計劃落實時，仍未料到會有上述改變。故此，政府不能要求地鐵公司負責承擔費用。為方便進行房屋發展項目而改變土地用途地帶的個案，都是較近期出現的情況。政府當局預期此類個案亦會在日後出現，因此已主動與房屋委員會進行檢討，研究應如何撥款建造在上述情況下必需提供的隔音屏障。作為一般政策，政府當局期望發展商會分擔有關費用。然而，某些隔音屏障可能橫跨數條道路或數個發展地段，故此可能會涉及複雜情況。政府當局會嘗試尋找公平合理的未來路向。

35. 在法律方面，環境保護署署長提到《噪音管制條例》對此個案的適用情況。環境保護署署長表示，若有關的房屋發展項目經已入伙，而居民又受到鐵路產生的過量噪音影響，他有權根據該條例向地鐵公司發出消

減噪音通知書。《噪音管制條例》沒有為地鐵公司提供免責辯護，使它可以該等鐵路路軌在有關的房屋發展項目落成前已敷設完成為理由而提出抗辯。然而，環境保護署署長在要求糾正時，不可要求對方進行無法切實執行的工程。以目前的個案而言，地鐵公司將會有充分理據，可以東涌線額外敷設兩條路軌後，實際上已極難為有關的房屋發展項目設置所須的隔音屏障為理由提出上訴，反對環境保護署署長發出的消滅噪音通知書。此種技術困難可能會因為城市規劃委員會施加的一項規劃條件而更為棘手，該條件規定必須於居民遷入有關的房屋用地前設置所須的隔音屏障。環境保護署署長扼述，當局過往沒有要求九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)在某些地點設置隔音屏障，以消滅其鐵路路軌造成的過量噪音影響，亦是基於此舉在實際上不可行。

36. 黃宏發議員詢問，環境保護署署長可否因應途人的投訴，根據《噪音管制條例》發出消滅噪音通知書。環境保護署署長回答時表示，就住宅樓宇而言，環境保護署署長不能只因為接獲此類投訴便根據《噪音管制條例》發出消滅噪音通知書。就此，主席表示，有關環境保護署署長在《噪音管制條例》下的權力，較宜在其他場合再作討論。

37. 陳偉業議員不接受上述說法，並認為政府當局對現時個案所持的立場已開不良先例，使鐵路公司可推卸設置隔音屏障的責任。他認為政府當局為現時的工程計劃尋求撥款批准之前，應先就其政策改變提出充分的理據。由於房屋委員會(下稱“房委會”)是所述的房屋發展項目的發展商，陳偉業議員詢問應否由房委會負責設置所需的隔音屏障。

38. 房屋局首席助理局長(工程計劃管理)回應時表示，政府與房委會簽訂的協議中，並無條文訂明政府可就此個案追討設置所須的隔音屏障的費用。庫務局副局長證實，政府當局一直與房委會討論此項工程計劃及日後可能出現的類似個案的安排。鑒於此個案急需設置所須的隔音屏障，政府當局認為應為此事先尋求撥款批准，而不應等待與房委會討論的結果。庫務局副局長回答主席時表示，當局與房委會尚未達成任何協議，但她不排除房委會日後可能會為類似個案支付設置隔音屏障所引起的費用。

39. 羅致光議員陳述民主黨議員的意見，認為若現時的建議獲得通過，將會為政府帶來嚴重的財政影響。到目前為止，政府當局仍未妥善處理有關的政策事宜，至於日後如有個案涉及在鐵路路軌敷設完成後或有關協議落實後才改變土地用途的情況，應由哪一方，即政府、

有關的鐵路公司或有關的房屋發展項目發展商負責設置所須的消滅噪音措施，則仍有欠清晰。羅議員表示，在政府當局仍未作出滿意的答覆前，民主黨議員不能支持現時的建議。

40. 石禮謙議員及劉炳章議員關注隔音屏障的安全問題，並查詢政府在此方面須負上的法律責任。拓展署署長回應時證實，政府會承擔該等隔音屏障的維修保養費用。他表示，政府為此項工程計劃及其他工程計劃設置的隔音屏障，完全符合有關的安全標準。例如，當局會為超過220米長的全封閉式隔音屏障提供緊急出口，以及使用防火物料建造隔音屏障。故此，政府當局認為該等屏障不會危害道路使用者的安全，令政府須承擔責任。

41. 丁午壽議員察悉，擬建的隔音屏障會把所述的房屋用地所承受的鐵路噪音，由71分貝減至符合夜間噪音規限的60分貝，他詢問，如設置隔音屏障後發現該等措施未能有效消滅噪音，哪一方應為此負上責任。拓展署署長回應時表示，當局一直以科學方法計算位於鐵路附近的房屋發展項目在設置擬議的隔音屏障之前及之後所承受的噪音影響水平，擬議的隔音屏障應不會無法達到預期的消滅噪音效果。他補充，過往在涉及隔音屏障的工程計劃完工後進行的監測結果已證實現時計算噪音影響水平的方法穩妥可靠。

42. 鑒於隔音屏障可能產生不良的視覺效果，而且更換及維修保養費用高昂，劉炳章議員詢問政府當局有否研究其他消滅噪音措施，例如沿着道路和鐵路種植樹木。主席亦提出其個人意見，認為隔音屏障未必是消滅噪音的最佳方法。拓展署署長回應時表示，種植樹木被視為並非有效的消滅噪音措施，因為其消滅噪音的成效有限。

43. 關於向地鐵公司支付16.5%間接費用作為設計工作、建造工程監督工作的費用及保險費一事，庫務局副局長及拓展署署長解釋，政府與地鐵公司就委託工程項目訂立16.5%間接費用的計算公式已沿用多年，該等工程項目包括多項機場核心計劃。政府當局曾在1999年年底，根據由政府內部進行類似工程項目所需的費用，以及過往委託地鐵公司和九鐵公司進行工程計劃所支付的實際間接費用，檢討上述的間接費用組合。結果證實，該間接費用的計算公式及16.5%的最高間接費用比率仍然恰當。她答應在會後提供有關16.5%間接費用組合內的個別項目分項數字，供委員參閱。庫務局副局長並澄清，16.5%只是該計算公式的上限；如政府只委託某機構承辦

政府當局

組合內的某些而非全部項目(包括設計、工程計劃管理、保險等)，應支付的間接費用將會低於16.5%。

44. 胡經昌議員關注日後位於所述的房屋用地之間的學校可能會受到噪音影響。房屋署工程策劃總經理確實表示，該學校不會受到過量的噪音影響，因為其設計令易受噪音影響的部分不會直接面向鐵路路軌。

45. 陳偉業議員要求政府當局撤回此建議，待有關的政策事宜得到妥善解決後才重新提交。庫務局副局長回應時明確表示，政府當局在提交現時的建議前，已與地鐵公司詳細討論此事，並已尋求所需的法律意見。經考慮所有相關因素後，政府當局已決定負責提供此個案所須的隔音屏障。

46. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目706 —— 公路

**PWSC(2000-01)73 365TH 荃灣第2區與深井之間的
青山公路改善工程**

**553TH 荃灣深井與嘉龍村之間的
青山公路改善工程**

47. 劉健儀議員指出，此項目可能需要作詳細討論。由於時間將近12時30分，她預計小組委員會未必會有足夠時間處理此項目，故此提議召開特別會議考慮此項目。主席亦告知委員，政府當局原先建議加入另外兩個項目，供是次會議上考慮。不過，經他指出這樣可能會令議程過長，才未有納入該兩個項目。因此，他建議召開特別會議，以考慮現時的項目PWSC(2000-01)73及上述兩個項目，而小組委員會則按照原定計劃在是次會議上考慮餘下的項目PWSC(2000-01)70。委員其後同意於2000年12月13日上午8時30分舉行特別會議。政府當局同意有關會議安排。

總目707 —— 新市鎮及市區發展

**PWSC(2000-01)70 332CL 西九龍填海計劃—主要
工程(餘下部分)**

48. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

49. 會議於下午12時35分結束。

立法會秘書處
2001年1月10日