

立法會

Legislative Council

立法會PWSC80/00-01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 第九次會議紀要

日期：2001年2月14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
何秀蘭議員
李家祥議員, JP
李華明議員, JP
吳清輝議員
涂謹申議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
胡經昌議員, BBS
麥國風議員
黃成智議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員

缺席委員：鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP

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 林雪麗女士 盧耀楨先生, JP 謝潤泉先生 李欣明先生 蕭偉全先生 馬利德先生 陳錦信先生 唐智強先生 郭禮莊先生, JP 林超雄先生 韓志強先生 黃鴻堅先生, JP 馬明耀先生 傅立新先生, JP 梁孟釗先生	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) 運輸局首席助理局長(5) 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 運輸局首席助理局長(4) 路政署鐵路拓展處副處長 運輸署總工程師／主要公路發展 環境食物局首席助理局長 渠務署署長 渠務署助理署長／污水處理服務 渠務署總工程師／策略性污水排放計劃 拓展署署長 拓展署總工程師(天水圍及白石角) 水務署署長 水務署助理署長／設計及建設
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706 - 公路

PWSC(2000-01)88	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

陳偉業議員要求政府當局證實是否會沿青山公路設置一條單車徑及解釋有關的工程計劃。規劃地政局局長確認，政府當局認同議員的意見，即青山公路沿途的海岸線為本港提供了一些優美的景觀，因此當局認為如可行的話，沿該路段設置單車徑和其他康樂及休憩設施亦屬理想的做法。

2. 就單車徑的工程計劃，路政署署長提及在席上提交的平面圖則，圖上顯示在青山公路若干路段設置的單車徑初步路線。他並表示，拓展署將於2001年3月委聘顧問進一步研究沿青山公路設置單車徑和其他康樂及休憩設施的可行性，該項研究將於2002年2月完成。視乎研究的結果，有關該單車徑的工程或會全部或部分納入青山公路改善工程計劃。鑒於需要時間進行詳細設計，並為工程合約招標及施工，預計該單車徑如證實可行，將可能與青山公路改善工程計劃相若，大約在2005年年中完工。

3. 劉炳章議員查詢為設置該單車徑而需進行的填海工程的規模。路政署署長回答時表示，為方便作出規劃，該單車徑會按已提交的平面圖則所顯示的路線分為3段。嘉龍村至深井及汀九東至荃灣第2區兩段會沿現有海岸線伸展，所以無需進行大規模的填海工程，但可能需要建造一些橋類結構。鑒於深井至汀九段沿線現有發展項目、基礎設施及憲報公布泳灘，當局會在上述的顧問研究中進一步探討沿此路段設置單車徑的可行性及路線安排。

4. 劉慧卿議員重申，她對擬議的青山公路改善工程極有保留。劉議員提到討論文件附件5所載的交通需求量和交通意外的資料，她特別指出深井與荃灣第2區之間的一段青山公路只有兩項已規劃的住宅發展，涉及約3 900個單位，該等發展項目只會帶來每小時100架次(早上繁忙時間往九龍方向)的額外行車量。她認為此偏低的額外行車量不足以支持擬議的青山公路改善工程計劃，並質疑此額外行車量應可被屯門公路或區內的其他道路吸納。

5. 主席查詢交通事務委員會曾否考慮擬議的青山公路改善工程計劃及相關的交通需求量。運輸局首席助理局長(5)回答時表示，當局已就現時的建議向該事務委員會提交一份資料文件，但該事務委員會並未討論此建議。交通事務委員會主席劉健儀議員匯報，該事務委員會的委員已在事務委員會會議席上察悉該份資料文件，但未有要求事務委員會在此建議提交工務小組委員會前先作討論。

6. 關於需否因應新界西北的整體交通預測而進行擬議的青山公路改善工程計劃，運輸局首席助理局長(5)提到文件所載的新界西北預計人口增長資料(由2001年的97萬增至2016年的151萬)，並解釋屯門公路和青山公路是服務來往屯門與荃灣的東西行交通的主要道路，而三號幹線大欖段則主要服務元朗區及過境交通。雖然三

號幹線大欖段有剩餘容車量可應付日後的交通增長，但由於位置所限，此路線未必能吸引來往屯門與荃灣的交通。

7. 運輸局首席助理局長(5)及運輸署總工程師／新界西進一步解釋，除深井與荃灣第2區之間的一段青山公路所帶來的每小時100架次額外行車量外，已計劃在三蟻墟與深井之間的一段青山公路進行的住宅發展亦會帶來每小時1 900架次的額外行車量，以致所述的整段青山公路的額外行車量共達每小時2 000架次。此等發展項目須依賴屯門公路或青山公路前往市區。由於屯門公路和青山公路的行車量正迅速迫近其設計容車量，故此必需增加青山公路的容車量，以應付日益增加的交通需求。路政署署長進一步表示，所述的該段青山公路低於標準，對駕車人士和行人的安全構成威脅。擬議的改善工程不僅是為增加道路的容車量，亦是為把青山公路改良至符合現行標準，從而加強道路安全。

8. 至於議員關注擬議的青山公路改善工程計劃會對青山公路沿線的現有植物造成影響，路政署署長表示，當局會盡量保留或移植現有的樹木。預計須砍伐的樹木約有7 200棵，將保留的樹木約有1 250棵。不過，擴闊後的有關路段將會種植約72 000棵樹木。鑒於劉慧卿議員關注須砍伐的老樹數目，路政署署長答應於會後提供有關資料。

政府當局

9. 劉慧卿議員表示，她居住在深井區多年，並未察覺當地社區曾強烈要求擴闊青山公路。在得悉政府當局提供的交通意外統計數字及日後交通需求量的資料後，她認為並無充分理據支持擬議的青山公路改善工程計劃。鑒於此工程計劃會嚴重影響周圍環境及景觀，她對此項工程計劃提出強烈反對。

10. 劉炳章議員表示，雖然他亦關注青山公路改善工程計劃對環境的影響，但他支持此項工程計劃，因為必需增加青山公路的容車量，才能應付日益增加的交通需求。

11. 羅致光議員從討論文件中察悉，當局認為不適宜在討論中的青山公路路段鋪設減音路面，因為車輛在出入通道及交界處經常時動時停，將會加快路面的磨損速度，導致須經常進行費用高昂的維修。他要求當局闡述此項消減噪音措施的成效及所需的額外費用。他認為，若該路段會產生過量噪音，或許值得付出較高昂的費用鋪設減音路面。

12. 路政署署長回應時解釋，減音路面可減低約5分貝的噪音，最適合鋪設於交通流量快速及穩定的道路，這樣不會加快路面的磨損速度。一般瀝青路面的鋪設費用為每平方米600元，而減音路面則為每平方米980元。此外，減音路面因磨損速度較快，故維修費用較高。路政署署長進一步表示，交通噪音水平的主要決定因素是行車量及速度，而非車輛時動時停的頻率。

13. 環境保護署署長補充，對於交通流量高但行車暢順的道路，鋪設減音路面是有效的消減噪音措施。此種路面的主要作用是消滅交通噪音中的輪胎噪音成分，此種噪音在車輛以穩定的高速行駛時會有所增加。另一方面，如車輛經常時動時停，減音路面的成效將會有限。

14. 胡經昌議員認為，當局應在可行的情況下在憲報公布泳灘設置配套的康樂及休憩設施，供市民享用。如當局將提供此等設施視作一項補償措施，即如此項擬議工程計劃一樣，那便是錯誤的想法。他查詢此項擬議改善工程計劃對泳客有何影響。

15. 劉慧卿議員贊同胡經昌議員的意見，並與胡議員同樣關注此項擬議改善工程計劃對泳客的影響。她又查詢估計受影響泳客的人數，以及可能需要在施工期間封閉哪些泳灘。

16. 運輸局首席助理局長(5)及路政署總工程師／主要工程2-1表示，在憲報公布泳灘範圍內的道路工程將盡可能在9月及3月期間進行。整體而言，該等工程不會對泳客造成很大滋擾。在6個受影響的憲報公布泳灘中，只有一個泳灘(即雙仙灣)或需暫時封閉，以便進行一些結構工程。運輸局首席助理局長(5)答應在諮詢康樂及文化事務署後，提供估計受影響泳客人數的資料。

政府當局

17. 主席查詢與該等泳灘有關的工程合約內的規定。路政署署長回答時表示，該等合約會納入特別條文，訂明該6個泳灘各會繼續開放的設施，以及載明重置必需封閉的任何現有設施的規定。如重置設施的做法不可行，政府當局會就替代安排諮詢有關的區議會，然後根據所得意見向承建商作出指示。

18. 劉慧卿議員促請政府當局確保有關的工程合約內會載有清晰的規定，指明承建商須運用一切可行的措施，盡量減少對使用泳灘設施的公眾所造成的滋擾，以及訂有其他有關現有泳灘設施的維修保養的具體規定。路政署署長回應時向委員保證，根據有關的合約條文，如現有的泳灘設施須暫停運作，承建商必須在可行範圍

政府當局

內重置該等設施。當局會就重置安排或其他替代安排諮詢康樂及文化事務署和公眾人士。胡經昌議員促請政府當局縮短暫時轉讓該6個泳灘土地的期限，以及嚴格監察該計劃項下的工程，確保該等工程不會為公眾帶來不必要的滋擾。政府當局察悉他的關注。

19. 陳偉業議員表明，民主黨議員不滿政府當局在規劃青山公路改善工程計劃過程中所採取的做法，尤其是當局從其後的工程計劃中取消設置單車徑的做法。不過，民主黨議員亦察悉政府當局於過去兩個月來在處理公眾關注方面所付出的努力。鑒於政府當局承諾會致力在2005年完成沿青山公路設置單車徑的工程，同時亦考慮到荃灣區議會提出擴闊青山公路的要求，民主黨議員會對此項目投棄權票。

20. 此項目在席上付諸表決。13位委員贊成此項目，2位委員反對，8位委員投棄權票 ——

贊成的委員：

丁午壽議員	李家祥議員
吳清輝議員	陳婉嫻議員
陳鑑林議員	黃宏發議員
黃容根議員	劉江華議員
劉健儀議員	譚耀宗議員
胡經昌議員	葉國謙議員
劉炳章議員	

(共13位委員)

反對的委員：

何秀蘭議員
劉慧卿議員
(共2位委員)

棄權的委員：

李華明議員	涂謹申議員
單仲偕議員	鄭家富議員
羅致光議員	麥國風議員
陳偉業議員	黃成智議員

(共8位委員)

21. 此項目獲小組委員會通過。

秘書

22. 劉慧卿議員要求，在有關的財務委員會會議上，此項目與其他的工務小組委員會項目分開表決。

**PWSC(2000-01)86 47TR 東鐵支線 —— 馬鞍山至
大圍鐵路的主要基建工程**

23. 委員察悉，交通事務委員會轄下的研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會曾於2001年1月4日討論現時的建議。

24. 劉江華議員特別指出必需設置單車徑，連通馬鞍山鐵路沿線車站與沙田的現有單車徑網絡，以及在該等車站提供足夠的單車停放設施。就此方面，他查詢在馬鞍山鐵路車公廟站及恆安站提供單車停放設施的情況。

政府當局

25. 路政署鐵路拓展處副處長回應時澄清，關設單車停放設施不屬於主要基建工程的範圍，該等設施是由九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)負責提供，作為馬鞍山鐵路工程計劃的一部分。據他所知，九鐵計劃在車公廟站和恆安站各關設一個單車停放處。他答應與九鐵討論劉議員的建議，研究可否在該兩個車站額外增設單車停放處，並在財務委員會考慮此項目(2001年3月9日)前提供有關詳情。

26. 鄭家富議員表示，民主黨議員一直反對馬鞍山鐵路計劃，因為此計劃未能提供一條直接貫通馬鞍山與九龍市區的鐵路。由於擬議的主要基建工程是為馬鞍山鐵路提供配套設施，所以民主黨議員亦會反對現時的建議。

27. 鄭家富議員轉述，馬鞍山居民深切關注到政府當局為了提高馬鞍山鐵路的使用量，會在馬鞍山鐵路啟用後縮減馬鞍山的巴士服務。就此，民主黨議員認為，在馬鞍山鐵路通車後，馬鞍山現有的巴士服務不應縮減，而該鐵路及相關的基礎設施工程亦應盡可能不影響現有的巴士服務。

28. 關於政府當局計劃封閉恆信街的一條連接路，以便進行擬議的主要基建工程一事，鄭家富議員表示，封路措施將會影響現時21條往返馬鞍山的巴士路線，尤其富安花園的居民將會受到嚴重影響。他請政府當局聽取居民的要求，以及開闢一條永久的連接道路，貫通亞公角街至馬鞍山路，代替上述的連接路。

29. 運輸局首席助理局長(4)回應時強調，政府當局在籌劃基建工程計劃時十分重視地區人士的意見。他解釋，鄭議員所提開闢連接道路的建議，必需在大水坑區的整體發展計劃下一併考慮。他向委員保證，政府當局

會就有關封閉恆信街連接路的交通安排，以及馬鞍山鐵路通車後的未來巴士服務計劃，諮詢沙田區議會及受影響的居民，然後才作出有關決定。

30. 路政署鐵路拓展處副處長及運輸署總工程師／主要公路發展進一步解釋，根據馬鞍山第77區的1994年度發展計劃，恆信街的連接路並非一條永久道路。封閉該連接路與馬鞍山鐵路計劃或擬議的主要基建工程無關。然而，有鑒於居民的關注，政府當局已答應在封閉現有的連接路後提供一條臨時的替代連接路。日後，政府當局如認為有需要封閉該替代連接路，便會就擬議的封路措施及相關的交通安排諮詢沙田區議會。

政府當局

31. 黃成智議員要求政府當局考慮開闢一條永久的連接道路，貫穿亞公角街與馬鞍山路，以及列明封閉現有連接路和大水坑區巴士服務的相應改動的時間表，並提供資料說明將於何時諮詢沙田區議會及當區居民。鄭家富議員要求政府當局提供資料，說明馬鞍山鐵路及擬議的主要基建工程對馬鞍山巴士服務的影響。運輸局首席助理局長答應在財務委員會於2001年3月9日會議上考慮此項目前，提供黃議員及鄭議員所要求的資料。

政府當局

32. 鄭家富議員亦轉達居民就當局擬在大圍站和烏溪沙站興建的公共運輸交匯處的排氣口位置所提的關注(當局建議在該等公共運輸交匯處的設計工作完成前，將有關的建造工程保留為工務計劃乙級工程項目)。他促請政府當局在規劃該等公共運輸交匯處時，務須小心謹慎及充分諮詢公眾，以確保該等排氣口不會對附近居民造成滋擾。政府當局察悉此關注，並會採取所需的跟進行動。

33. 胡經昌議員提及當局會按工程項目基本費用支付16.5%間接費用予九鐵，以供進行擬議的主要基建工程的技術研究、設計和建造工程監督工作，他質疑將間接費用的百分率定於16.5%的理據。路政署署長回答時表示，16.5%的間接費用百分率是政府與兩間鐵路公司就所有委託工程計劃議定的劃一百分率。當局認為，以算式計算間接費用較實報實銷的計算方法更為實際可行和方便。就此方面，主席告知委員，以16.5%的算式計算間接費用的做法的背景資料及近期檢討該算式的結果，已載於2001年1月5日發給委員的資料便覽PWSCI(2000-01)42號文件。

34. 胡經昌議員指出，先前的PWSC(2000-01)88項目的顧問費只約佔預算工程計劃費用的10%。相比之下，他認為現時文件中建議的主要基建工程所採用的16.5%間

接費用百分率過高，該等工程主要包括一般的行人隧道和行人天橋建造工程。他認為政府當局應慎重檢討現行的安排是否恰當，在此安排下，所有委託工程計劃，不論其複雜程度，均一律採用16.5%的間接費用百分率。

35. 工務局局長回應時澄清，PWSC(2000-01)88項目的顧問費只包括施工期間監督建造工程和管理工程計劃的費用，而刻下討論的擬議主要基建工程的16.5%間接費用，則同時包括該等主要基建工程的技術研究和設計的費用。他匯報，當局近期已檢討過按16.5%計算間接費用的算式，結論是繼續採用此百分率是恰當的做法。

政府當局

36. 胡經昌議員依然認為，政府當局應根據個別工程計劃的覆蓋範圍及複雜程度訂定適當的間接費用百分率。就此，主席認為當局應定期檢討按16.5%計算間接費用的算式。政府當局察悉他們的意見。

37. 至於當局就交通事務委員會轄下的研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會委員於2001年1月4日會議席上提出的關注事項所採取的跟進行動，運輸局首席助理局長(4)匯報，政府當局已在會後提供補充資料。主席證實，該事務委員會的秘書已將上述補充資料(隨立法會467、469及482/00-01號文件)送交全體議員。

政府當局

38. 對於成立獨立委員會評估受東鐵支線工程計劃影響的居民所提出的索償個案的建議，運輸局首席助理局長(4)及路政署鐵路拓展處副處長強調，在施工期間，九鐵會加強監督，而政府亦會與九鐵保持緊密聯絡，確保該等鐵路工程計劃及相關的主要基建工程進行期間對市民造成最少的滋擾，並且符合所有法定要求。九鐵亦已設立處理索償個案的機制。當局正為鄰近工程地盤的現有樓宇、構築物及斜坡的狀況進行施工前的勘查工作，並會在整段施工期內繼續監察其狀況。九鐵會要求其承建商購買第三者保險，並會將索償個案轉介獨立的審裁人員作出評估。運輸局首席助理局長(4)補充，九鐵正考慮需否成立一個獨立組織負責評估申索個案。政府當局會要求九鐵在2001年3月9日的財務委員會會議前就此事提交其回應。

39. 劉江華議員扼述，九鐵曾在上述的小組委員會會議席上作出兩項重要承諾。第一，馬鞍山鐵路沿線的大部分地區在該鐵路運作期間承受的噪音水平不會超過55分貝。第二，除少數情況外，乘客一般能於早上繁忙時間在大圍交匯處登上首班往九龍的列車。他詢問政府當局／九鐵會否就履行上述承諾所需採取的措施再諮詢立法會。

政府當局

40. 路政署鐵路拓展處副處長回應時表示，東鐵支線工程計劃將會實施的所有紓減環境影響措施，已詳載於有關的環境影響評估(下稱“環評”)報告內。為方便議員查閱，當局已將該環評報告的兩份複本存放於立法會秘書處。如委員希望獲知有關情況，政府當局會要求九鐵在工程計劃進行期間，每隔一段適當時間向有關的事務委員會簡報所採取的紓緩措施。

41. 此項目在席上付諸表決。14位委員贊成，7位委員反對——

贊成的委員：

丁午壽議員	何秀蘭議員
吳清輝議員	陳婉嫻議員
陳鑑林議員	黃宏發議員
黃容根議員	劉江華議員
劉健儀議員	劉慧卿議員
譚耀宗議員	胡經昌議員
葉國謙議員	劉炳章議員

(共14位委員)

反對的委員：

李華明議員	涂謹申議員
單仲偕議員	鄭家富議員
羅致光議員	陳偉業議員
黃成智議員	

(共7位委員)

42. 此項目獲小組委員會通過。

PWSC(2000-01)87 48TR 東鐵支線 —— 紅磡至尖沙咀支線的主要基建工程

43. 委員察悉，交通事務委員會轄下的研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會曾於2001年1月4日討論現時的建議。

44. 主席申報利益，表明其任職的公司或已獲九鐵委聘為東鐵支線紅磡至尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)進行若干研究。

45. 涂謹申議員申報利益，表明他是土地發展公司(下稱“土發公司”)管理局的成員，該公司曾在擬議的主要基建工程刊憲後提交兩份反對書。

政府當局

46. 應鄭家富議員的要求，運輸局首席助理局長(4)答應在2001年3月9日的財務委員會會議前提供資料，闡述尖沙咀支線工程計劃及擬議的主要基建工程對該區現有巴士服務的影響。

47. 陳婉嫻議員詢問，當局有否設立機制，以便在尖沙咀支線及擬議的主要基建工程的整段施工期內接受公眾的意見和處理投訴。

48. 運輸局首席助理局長(4)回答時表示，九鐵在東鐵支線工程展開前，已成立社區聯絡小組和社區聯絡辦事處，為九鐵、政府有關部門及地區人士提供直接和有效的溝通渠道。該等社區聯絡小組在整段施工期內會一直運作和定期召開會議。此外，政府有關部門和九鐵的代表會組成工地聯絡小組，協調交通方面的安排，並會設立一條電話熱線，接聽公眾的意見及投訴。

49. 涂謹申議員關注到，尖沙咀支線及相關的主要基建工程，加上同期在尖沙咀區進行的其他基建工程計劃，或會對區內交通造成相當嚴重的影響。路政署署長回應時表示，尖沙咀支線工程計劃的顧問會確保工地範圍內的道路在整段施工期內保持交通暢順。再者，運輸署及路政署會經常為尖沙咀支線工程計劃進行交通影響評估，同時並會考慮其他已計劃同期在該區進行的工務工程計劃。當局會根據評估結果對尖沙咀支線及其他工務工程計劃作出所需的調整，以免造成過度的交通影響。運輸署將會為此成立一個專責小組，在尖沙咀支線及相關的主要基建工程施工期間監察整體交通情況。

50. 涂謹申議員建議，當局應就交通監察安排及所需的改道措施諮詢有關的區議會，最好能一併提供預計交通流量的詳細數據。運輸局首席助理局長(4)向委員保證，政府當局會定期向有關的區議會簡報尖沙咀支線工程計劃的進度和有關的交通安排。

51. 譚耀宗議員查詢將會受尖沙咀支線工程計劃及相關的主要基建工程影響的商鋪數目，以及有何渠道讓受影響的商戶索取賠償。運輸局首席助理局長(4)回答時表示，在工程地盤範圍內的道路旁經營的商鋪將會受到不同程度的影響。政府當局會就工程計劃聯絡受影響的商戶，並向他們派發有關尋求解決方法或索取賠償的程序的小冊子。他補充，由九鐵成立的上述社區聯絡小組將會包括受影響商戶的代表。他答應於會後提供有關受影響商鋪數目的資料。譚議員促請政府當局以公平合理的方式處理受影響商戶可能提出的申索。

政府當局

52. 胡經昌議員重申，他對兩間鐵路公司獲委託進行的所有工程計劃一律採用16.5%的間接費用百分率的情況感到關注。他質疑，九鐵和地下鐵路有限公司(下稱“地鐵公司”)在現行建議下分別獲委託進行的工程所採用的16.5%間接費用百分率是否合理。路政署署長回應時再次確認，經考慮九鐵和地鐵公司獲委託進行的工程的覆蓋範圍和複雜程度後，當局認為該間接費用百分率合理。他表示，該等委託工程主要包括結構工程，此等工程通常較土木工程更為複雜，因此需要在設計方面投入更多資源。

53. 劉慧卿議員注意到土發公司仍未撤回其就擬議的主要基建工程提出的兩份反對書，她查詢土發公司所關注的問題和政府當局的回應。運輸局首席助理局長(4)及路政署鐵路拓展處副處長表示，土發公司主要是關注在擬議的主要基建工程施工期間，能否為該公司位於碧仙桃路與河內道地盤的發展計劃，在河內道和麼地道各保留一個車輛出入口。政府當局已要求土發公司具體說明所需的車輛出入口位置，但土發公司未能在當局把已刊憲的尖沙咀支線連同擬議的主要基建工程呈交行政會議批准前作出確實回覆。此問題現已得到解決，因為當局已在尖沙咀支線工程計劃內劃定供土發公司發展計劃使用的車輛出入口。政府當局和九鐵會與土發公司緊密聯絡，以便解決日後可能出現的銜接問題。

54. 劉慧卿議員質疑，為何中間道的擬建行人隧道不能連通白蘭軒道的擬建行人隧道。路政署鐵路拓展處副處長表示，尖沙咀支線尖沙咀車站日後將有一條24小時開放的行人隧道，連通上述兩條行人隧道。至於中間道的行人隧道為何不會設置行人輸送帶，路政署鐵路拓展處副處長表示，鑒於有需要提供各種通道設施，在此行人隧道設置一條長度適當的行人輸送帶並非可行的做法。

55. 劉慧卿議員查詢橫跨彌敦道與梳士巴利道的現有行人隧道，路政署鐵路拓展處副處長回答時證實，該隧道的建造工程業已由私人發展商完成，現時已正式啟用。

56. 關於需否擴大工地範圍至漆咸道南的北面，路政署署長表示，此地點現為一個公園。此地點雖不會進行任何工程，但承建商將須利用此處暫時存放建築及挖掘物料。

57. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

經辦人／部門

58. 由於時間不足，主席指示將議程上的餘下項目，即PWSC(2000-01)89、91及92順延至2001年2月21日上午8時30分加開的下次會議上討論。

59. 會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
2001年3月7日