

# 立法會

## Legislative Council

立法會PWSC81/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

### 財務委員會轄下的工務小組委員會 第七次會議紀要

日期：2003年1月29日(星期三)  
時間：上午8時30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  
陳婉嫻議員, JP  
陳鑑林議員, JP  
單仲偕議員  
黃宏發議員, JP  
楊耀忠議員, BBS  
劉江華議員  
劉健儀議員, JP  
劉慧卿議員, JP  
蔡素玉議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
石禮謙議員, JP  
胡經昌議員, BBS, JP  
黃成智議員  
葉國謙議員, JP  
劉炳章議員

出席的非委員：何俊仁議員  
議員

**缺席委員** : 朱幼麟議員, JP  
李華明議員, JP  
涂謹申議員  
黃容根議員  
羅致光議員, JP

**出席公職人員** : 謝曼怡女士, JP 財經事務及庫務局副秘書長  
(庫務)3  
盧耀楨先生, JP 環境運輸及工務局常任秘書長  
(運輸及工務)  
曹萬泰先生, JP 房屋及規劃地政局署理常任秘書  
長(規劃及地政)  
羅樂秉先生, JP 環境保護署署長  
謝小華小姐 財經事務及庫務局首席助理秘書長  
(庫務)  
鄔世鏘先生 地政總署總產業測量師(土地徵用)  
余熾鏗先生, JP 建築署署長  
方少偉先生 建築署署理助理署長(物業事務)  
麥理思先生, JP 渠務署助理署長(設計拓展)  
陳健碩先生, JP 土木工程署副署長(土力)  
陳英儂博士 環境保護署助理署長(廢物設施)  
麥齊光先生, JP 路政署署長  
梁黃倩明女士 民政事務總署署理助理署長(2)  
黃鴻堅先生 拓展署署長  
梁永恩先生 大學教育資助委員會副秘書長(1)  
蔡釧嫻女士 衛生福利及食物局首席助理秘書長  
(衛生)2  
鄭文容醫生 醫院管理局副總監(專業事務及  
設施管理)  
馬紹良先生 教育統籌局首席助理秘書長  
(學校發展)  
區鑑雄先生 教育統籌局署理首席助理秘書長  
(人力策劃及培訓)  
梁孟釗先生 水務署助理署長(設計及建設)  
甄錫麟先生 資訊科技署助理署長(科技及資  
源事務)  
張建強先生 房屋及規劃地政局總土木工程師  
廖秀冬博士, JP 環境運輸及工務局局長  
劉吳惠蘭女士, JP 環境運輸及工務局常任秘書長  
(環境)  
鄧國威先生, JP 環境運輸及工務局副秘書長  
(運輸及工務)T1  
伍國基先生 路政署主要工程管理處副處長(3)  
蘇欽達先生 運輸署總工程師／主要公路發展

歐偉光先生	環境保護署助理署長(環境評估及噪音)
何建華先生, JP	環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)T2
馬利德先生	路政署鐵路拓展處副處長
李欣明先生	運輸署總工程師／新界西
劉震先生	環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)1
曹德江先生, JP	土木工程署署長
盧劍聰先生	土木工程署總工程師／工程技術
黃偉康先生	環境保護署首席環境保護主任(新界北)
趙婉珠女士	民政事務局副秘書長(3)
魏永捷先生	民政事務局首席助理秘書長(文化)1
馬啟濃先生, JP	康樂及文化事務署助理署長(文物及博物館)
陳超銘先生	建築署總技術顧問(資助工程)
鄭穩基先生	政府產業署總產業經理(物業管理)
丘國賢先生, JP	康樂及文化事務署助理署長(康樂事務)3
黃福來先生	保安局首席助理秘書長(B)
羅國華先生	衛生福利及食物局首席助理秘書長(食物及環境衛生)2
周榮德先生	消防處總部總區消防總長
麥桂培先生, JP	消防處救護總長
勞月儀女士	食物環境衛生署助理署長(行動)3
吳月齡女士	政府產業署總產業經理(土地應用)

**列席秘書** : 薛鳳鳴女士 總主任(1)6

**列席職員** : 吳文華女士 助理秘書長1  
馬海櫻女士 高級主任(1)9  
陳淑芬女士 高級議會事務助理1  
胡清華先生 議會事務助理2

---

經辦人／部門

### 基本工程儲備基金整體撥款

PWSC(2002-03)86

基本工程儲備基金總目  
701至711的整體撥款

委員察悉，資訊科技及廣播事務委員會曾於2002年12月9日討論 *總目710 —— 電腦化計劃*項下的整

體撥款建議，列載所有整體撥款建議的文件亦已於2003年1月3日送交規劃地政及工程事務委員會傳閱。

2. 劉健儀議員察悉，政府當局並無在總目702——港口及機場發展項下尋求2003至04年度撥款，故她要求當局確認有否計劃在2003至04年度進行任何港口及機場工程。財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3(下稱“財經事務及庫務局副秘書長”)回應時解釋，總目702項下的各項整體撥款主要是為政府當局提供款項，為基本工程儲備基金項下撥款進行的港口及機場相關基本工程計劃聘請顧問，進行技術可行性研究及製備詳細設計和招標文件。她表示，當局預計2003至04年度將無需就這類顧問服務申請撥款。財經事務及庫務局副秘書長進一步表示，為有關策略性規劃事項或非由基本工程儲備基金支款的工程計劃而進行的港口及機場發展研究所需的費用，將納入有關政策局或土木工程署的非經常開支。

3. 關於總目701——土地徵用及總目703——建築物，譚耀宗議員要求政府當局提供資料，說明為何2003至04年度的整體撥款建議較2002至03年度的核准撥款有所減少。就總目701——土地徵用，地政總署總產業測量師(土地徵用)解釋，申請款額減少，主要是由於為一些主要工程項目(例如香港迪士尼樂園發展計劃和相關基礎建設及其他設施工程)進行的收地計劃已接近完成。

4. 至於總目703——建築物，建築署署長表示，就分目3004GX“為工務計劃丁級工程項目進行翻修政府建築物工程”申請的款額減少，主要是由於2002至03年度實施的預防性維修，以及翻修工程需求在2003至04年度下降所致。建築署署長表示，關於分目3101GX“為工務計劃丁級工程項目進行小規模建築工程”，預計有關款額會較2002至03年度的撥款減少25.1%，原因是小規模建築工程及裝修工程等需求在2002至03年度有所下降，而該年度的核准撥款至今僅用了80%。

5. 石禮謙議員對於由政府當局承擔香港房屋協會(下稱“房協”)轄下市區改善計劃的土地及物業徵用補償金的安排表示關注，並質疑在當前財政緊絀的情況下是否適宜採取這項安排。石議員察悉，總目701分目1004CA——交地及收地補償：雜項之下有兩項繼續進行的市區改善計劃，即第5及第9個項目，故要求當局提供資料，說明房協會否向政府發還這兩項工程計劃的土地徵用補償金。地政總署總產業測量師(土地徵用)回答時表示，為這兩項工程計劃進行的土地徵用工作業已完成，但部分性質較複雜的個案的補償金則仍未發放。他承諾於2003年

政府當局

2月21日的財務委員會會議舉行前作出回覆，證實房協會否向政府發還這兩項工程計劃的土地／物業徵用補償金。

6. 石禮謙議員提到，據該文件第12段所載，2003至04年度與工程有關的整體撥款，將可開設約13 900個職位，他詢問所開設的職位數目會否較2002至03年度的為少。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸及工務)(下稱“常任秘書長(運輸及工務)”)回應時指出，由於2003至04年度與工程有關的整體撥款建議款額，相比2002至03年度的核准整體撥款減少約10%，所開設的職位數目可能會下降。不過，鑒於基本工程合約價格有下調趨勢，政府當局可利用數額相同的撥款推行更多工程計劃，因此，2003至04年度開設的職位數目，與2002至03年度的相比，減幅或會少於10%。

7. 劉健儀議員提及總目707分目7100CX —— 為工務計劃丁級工程項目進行新市鎮及市區工程、研究及勘测工作項下有關“象鼻山道和馬鞍山路直接消滅噪音設備加建工程 —— 顧問費和工地勘测”的工程計劃，並查詢該等直接消滅噪音設備的詳情。拓展署署長回應時解釋，直接消滅噪音設備包括裝設隔音屏障或以吸音物料鋪築路面。拓展署署長表示，由於上述工程項目的建議預算將會包括顧問費、工地勘测及詳細設計在內，有關關建消滅噪音設備的建議將於稍後另行提交。拓展署署長回應劉議員的進一步查詢時表示，間接消滅噪音設備包括為易受過量交通噪音影響的發展項目裝設隔音窗及空氣調節設備。

8. 劉慧卿議員記得，政府當局曾承諾為產生過量噪音的多條現有道路加裝隔音屏障。她關注的是，只有兩條這類道路納入2003至04年度的整體撥款分目，並查詢其他現有道路加裝隔音屏障的工程進展如何。

9. 拓展署署長回應時解釋，為象鼻山道和馬鞍山路築建隔音屏障或關設其他直接消滅噪音設備的工程已列為優先處理項目。待完成工地勘测及設計工作後，便會向工務小組委員會提交這些工程項目。至於為其他現有道路加建有關設備的計劃，路政署署長表示，政府當局計劃分5個階段為現有道路進行該等加建工程。政府當局現正全面檢討為產生過量交通噪音的現有道路進行有關工程的優先次序及施工時間表，並正為10多條現有道路進行詳細研究。有鑒於劉議員的關注，路政署署長承諾在該項全面檢討完成後提交文件，載明現有道路直接消滅噪音設備加建工程的實施計劃。

政府當局

10. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**總目706 —— 公路**

**PWSC(2002-03)80      759TH      深港西部通道  
736TH      后海灣幹線**

11.        委員察悉，交通事務委員會曾於2002年12月20日會議上討論此工程項目。

12.        交通事務委員會主席劉健儀議員匯報事務委員會委員在上述會議上提出的關注如下：

- (a) 深港西部通道和后海灣幹線通車後可能會令屯門公路負荷過重，以及政府當局為應付預計增加的交通量而建議採取的措施成效如何；
- (b) 新界西北部的運輸基建整體規劃，包括香港至珠江西部連接路、屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的相關工程計劃的施工時間表；
- (c) 如何吸引駕車人士使用三號幹線；及
- (d) 興建東行連接路的效益及有否合適的定線，作為連通深港西部通道／后海灣幹線與現有道路系統的額外通道，方便后海灣幹線的車輛在鰲磡石着地後取道東行。

13.        劉健儀議員進一步匯報，政府當局已於會後向事務委員會提供補充資料便覽，但她認為有關補充資料未能充分回應事務委員會委員的關注。

14.        劉健儀議員指出，由於深港西部通道和后海灣幹線將於2005年落成，故有迫切需要制訂具體措施，以免屯門公路的交通負荷過重。劉議員提及政府當局為東行連接路初步定出的13條可行路線時認為，路線方案4是由后海灣幹線通往三號幹線的最直接通路。她明白，政府當局關注路線方案4可能會對擬議的洪水橋新發展區的環境及規劃造成影響，但她認為既然該新發展區的規劃仍未落實，政府當局應進一步研究此路線是否合適。她繼而詢問政府當局會否進一步研究路線方案4；若會，有關研究將於何時完成。劉健儀議員又要求政府當局回應香港貨櫃車主聯會有限公司在其提交工務小組委員會的意見書內提出的關注，即當局若不興建東行連接路，把深港西部通道／后海灣幹線直接連通三號幹線，將不能有效地把車輛分流至三號幹線。

15. 譚耀宗議員表示，民主建港聯盟(下稱“民建聯”)支持興建深港西部通道和後海灣幹線，以應付日益頻繁的跨境活動所帶來的交通需求。民建聯成員亦支持闢建東行連接路，作為後海灣幹線與三號幹線的另一條接駁道路。就此方面，譚議員與劉健儀議員同樣屬意路線方案4，並促請政府當局積極考慮此方案。他又認為，為達致把屯門公路的車輛有效地分流至三號幹線的目的，政府當局應更積極與三號幹線(郊野公園段)有限公司就收費優惠進行磋商，以吸引駕車人士使用三號幹線。譚議員就新界西北的整體基建規劃提醒當局必須按照適當的施工時間表提供足夠的基礎設施，以應付深港西部通道和後海灣幹線所帶來的額外交通量。他指出，倘若當局決定興建香港至珠江西部連接路，便應提供屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路，作為區內配合該條跨境連接道路的基礎設施。但若當局放棄興建香港至珠江西部連接路，以致屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路亦一併取消，當局便應重新考慮興建十號幹線。

16. 黃成智議員表示，由於深港西部通道和後海灣幹線所帶來的額外交通量必然令屯門公路負荷過重，若當局未能就交通分流安排與及提供其他連接後海灣幹線的道路網絡(例如十號幹線)訂定明確路向，民主黨成員實難對深港西部通道／後海灣幹線工程計劃給予支持。黃議員強調，若在欠缺妥善交通分流措施的情況下進行深港西部通道／後海灣幹線工程計劃，將會損害屯門及元朗居民的利益。因此，他要求政府當局撤回現時的建議，待制訂可解決屯門及元朗交通擠塞問題的具體方案後，再重新提交小組委員會審議。

17. 劉慧卿議員深切關注深港西部通道／後海灣幹線通車後帶來的額外交通負荷量對屯門及元朗居民造成的影響。她要求政府當局作出明確保證，承諾實施有效的車輛分流措施，以及確保屯門及元朗居民無需忍受不可接受的交通擠塞情況。她支持闢建東行連接路，並促請政府當局積極研究路線方案4。她表示，倘若在此路線興建地面道路將會對環境造成嚴重影響，當局應考慮隧道方案。此外，她詢問，香港方面進行的深港西部通道工程計劃一旦出現延誤，香港特別行政區(下稱“香港特區”)政府須否受到懲罰或作出賠償。

18. 環境運輸及工務局局長強調，由於深港西部通道對深港兩地的經濟發展有重大作用，深圳政府和香港特區政府已公開承諾，致力在2005年建成該通道。香港特區政府與深圳政府簽訂的有關協議中，並無任何懲罰性條款。不過，由於深港西部通道是一項有助促進香港與華南地區之間的人流和物流的大型基礎設施，香港特

區政府會致力如期完成有關工程。后海灣幹線是深港西部通道與香港交通網絡之間唯一的連接路，如不築建后海灣幹線，深港西部通道便無法發揮其作用。深港西部通道再加上后海灣幹線，將可加強香港作為珠江三角洲商貿與物流樞紐的地位，並會為香港帶來可觀的經濟收益。她明白貨櫃車行業的關注，並答允在適當時候與業界代表會晤。她亦理解屯門及元朗居民的關注，並向委員保證，政府當局會繼續研究及採取各種措施，以解決深港西部通道／后海灣幹線通車後可能令屯門公路負荷過重的問題。這些措施包括關建東行連接路、與三號幹線(郊野公園段)有限公司磋商車輛分流的可行措施，以及改善區內現有的運輸基建。不過，這些措施全部需時協調或推行，若暫時擱置在運輸策略上極其重要的深港西部通道／后海灣幹線工程計劃，直至制定區內車輛分流措施的細節為止，實非明智之舉。她表示，深圳政府一直覺得香港特區政府的決策程序冗長，若一再延期實施有關工程計劃，實在極不理想。

19. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境)(下稱“常任秘書長(環境)”)理解委員及當區居民對深港西部通道／后海灣幹線通車後新界西北交通情況所提的關注。她表示，政府當局一直積極研究車輛分流措施，以應付預計增加的交通負荷量。當局提交工務小組委員會是次會議審議的PWSC(2002-03)81所載的工程項目——元朗公路的擬議擴闊工程，將有助把屯門公路的車輛分流至其他道路。此外，即將於2003年通車的西鐵、屯門公路計劃進行的改善工程，以及現正進行並將於2005年年底竣工的青山公路擴闊工程，全都有助改善新界西北部的交通情況。路政署署長補充，青山公路擴闊工程將提供一條雙程雙線分隔車道，有助區內車輛分流，同時亦能在某程度上減輕屯門公路的交通負荷。

20. 常任秘書長(環境)進一步表示，政府當局的意向是興建香港至珠江西部連接路。在2003年1月25日與內地對口當局舉行會議後，政府當局與國家計劃及發展委員會聯手進行的技術研究將於短期內展開，預計約需6個月完成。倘若決定以大嶼山作為香港至珠江西部連接路的着陸點，屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的建造工程可能需要提前進行，使香港至珠江西部連接路與區內交通網絡相連。至於十號幹線工程計劃，常任秘書長(環境)表示，這條幹線可為新界西北額外提供一條通往市區的連接路，以應付該區預計增長的人口及就業率。這條幹線亦能配合跨境活動帶來的預計交通需求，並為大嶼山提供另一條連接路。常任秘書長(環境)回應陳偉業議員的提問時表示，東行連接路建造工程將不會取代十號幹線或屯門西繞道工程計劃。



21. 陳偉業議員認為，深港西部通道／后海灣幹線的撥款建議令委員處於兩難局面。一方面，深港西部通道是香港特區政府與深圳政府聯手進行的工程計劃，工程的開展如有任何延誤，將會對香港的經濟發展帶來不利影響。另一方面，如不適時進行十號幹線工程計劃及實施有效的車輛分流措施，當區居民將要忍受不可接受的交通擠塞情況，尤以屯門市中心為甚。他表示，從整體規劃角度而言，他反對關建東行連接路，並認為洪水橋新發展區的規劃及發展不應因為關建東行連接路而受到限制。至於與三號幹線(郊野公園段)有限公司進行的磋商，陳議員詢問政府當局打算提出甚麼條件，以說服該公司提供足夠的收費優惠。

22. 關於與三號幹線(郊野公園段)有限公司就收費優惠進行的磋商，環境運輸及工務局局長表示，政府當局的目標，是令有關收費可與駕車人士由屯門公路改用三號幹線所節省的燃料費互相抵銷。鑒於三號幹線(郊野公園段)有限公司是以商業原則運作的私營公司，政府當局需要向該公司提供誘因，例如延長其專營權，以爭取該公司答允提供收費優惠。因此，磋商過程涉及審視專營權協議條款及條件的工作。政府當局的目標是在2003年內與該公司達成協議。環境運輸及工務局局長答覆陳議員的進一步提問時表示，根據政府與三號幹線(郊野公園段)有限公司簽訂的專營權協議，政府無權就收費水平單方面向該公司施加額外條件或作出指令。

23. 關於東行連接路的可行路線，常任秘書長(環境)表示，當局並無揀選路線方案4作進一步研究，是由於這路線方案會橫跨洪水橋新發展區，日後可能會對該新發展區的規劃及發展構成實際限制。不過，有鑒於委員就此路線方案所提的意見，政府當局會就規劃及工程方面的可行性作進一步研究。有關研究需時約6至8個月，預計可於2003年內完成。

24. 路政署署長表示，雖然路線方案4表面上似乎可行，但在興建某些路段，例如西鐵下面的路段及連接洪天路的部分時，預計會出現若干複雜的技術問題。路政署會諮詢規劃署，以便進一步研究這條路線的可行性。

25. 房屋及規劃地政局署理常任秘書長(規劃及地政)(下稱“常任秘書長(規劃及地政)”)回應劉健儀議員就洪水橋新發展區的目前情況所作的查詢時表示，根據初步規劃，當局計劃於2008年發展洪水橋新發展區，但這時間表可作彈性安排。政府當局在評估路線方案4的可行性時，將須考慮有關路線對洪水橋新發展區的整體規劃有何影響。

26. 劉江華議員認為，政府當局應該因應日益頻繁的跨境人流和物流，重新考慮洪水橋新發展區的發展概念。鑒於該新發展區靠近跨境運輸通道，位置上佔盡地利，極有潛力發展為“樞紐市鎮”，有助促進香港與鄰近的內地各區的商業及社會交流。從這個角度來看，東行連接路不單是將車輛分流至三號幹線的一條連接道路，同時亦是連接該新發展區與其他交通網絡的策略性幹道。就此方面，劉議員認為，東行連接路應闢設一條通往該新發展區的支路，作為往返后海灣幹線的通道。他認為，東行連接路與三號幹線收費優惠對有效疏導屯門公路的交通同樣不可或缺，而東行連接路的竣工日期亦應配合深港西部通道／后海灣幹線的啟用時間。就此方面，他要求當局提供資料，載明與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商及東行連接路建造工程的時間表。

27. 常任秘書長(規劃及地政)回應時解釋，政府當局建議採納的規劃理念，是以現代化社區及環境規劃原則為洪水橋新發展區創造優質居住環境。常任秘書長(規劃及地政)明白，劉議員認為在東行連接路闢建一條連接洪水橋新發展區的支路，可能有助提升該新發展區的發展潛力，但他指出，由東至西橫跨該新發展區的中心興建東行連接路，將會對該區的發展造成很大掣肘，因為主要公路附近的住宅發展在規劃方面受到限制。

28. 至於東行連接路的施工時間表，路政署署長指出，由於尚未定出東行連接路的合適路線，該連接路不大可能於2005年前完成，以配合深港西部通道／后海灣幹線通車。假設東行連接路的設計及建造過程順利，其竣工日期與深港西部通道／后海灣幹線的通車日期最少相隔超過1年。

29. 石禮謙議員指出，立法會議員希望達致雙贏局面，一方面藉着深港西部通道／后海灣幹線通車，使香港經濟可從更完善的跨境運輸基礎設施得到裨益，同時又不會損害新界西北居民的利益。他認為，要有效地把車輛分流至三號幹線，便需興建東行連接路。石議員認為，鑒於政府財政緊絀，當局應進一步研究十號幹線工程計劃是否有需要及應在何時進行，以確保公共資源用得其所。

30. 環境運輸及工務局局長解釋，政府當局認為，除非透過與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商，成功爭取足夠水平的收費優惠，東行連接路才能發揮其作用，把車輛有效地分流至三號幹線。因此，闢建東行連接路將是政府當局在磋商過程中能夠提出的其中一項有利條件。但若要求政府當局必須在現階段承諾闢建東行

連接路並選定某條路線，將會影響當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司磋商過程中的議價能力。她籲請委員支持深港西部通道／后海灣幹線工程計劃，並要求委員讓政府當局有更充裕時間與三號幹線(郊野公園段)有限公司制訂可行措施，吸引駕車人士使用三號幹線。

31. 鄧兆棠議員認同，鑒於香港特區政府和深圳政府已作出公開承諾，深港西部通道／后海灣幹線工程計劃不容延誤。鄧議員建議，倘若與三號幹線(郊野公園段)有限公司就收費優惠進行的磋商最終失敗，政府當局應考慮提前進行十號幹線工程計劃及屯門西繞道工程，以免屯門公路負荷過重。鑒於藍地居民反對后海灣幹線的定線以藍地交匯處作為着地點，鄧議員建議，倘若當局採納路線方案4，把后海灣幹線連接至三號幹線，便應修訂后海灣幹線的定線，取消洪水橋新發展區至藍地交匯處的路段。

32. 環境運輸及工務局局長回應時表示，當局會因應新界西北運輸基建的最新整體規劃，進一步考慮十號幹線及屯門西繞道有否需要及應在何時興建。然而，她對鄧議員建議修訂后海灣幹線的定線表示有保留，並認為必須審慎考慮這項修訂將會造成的影響。

33. 黃宏發議員表示，他曾支持先前有關深港西部通道及后海灣幹線詳細設計的撥款建議，但條件是當局必須以雙程雙線分隔車道方式興建東行連接路。他認為，政府當局應整體考慮新界西北運輸基建的規劃，並將后海灣幹線與東面的現有道路連接起來，以善用現有的運輸基礎設施。他認為，政府當局不宜單靠與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商來達到有效分流車輛的目的。反之，政府當局應視整件事為交通管理問題，若然磋商結果未能達致提供預期的收費優惠，政府當局應為駕車人士提供資助，吸引他們使用三號幹線。

34. 就委員對新界西北交通情況所提的關注，路政署署長請委員參閱當局在交通事務委員會2002年12月20日會議後，就新界西北現時及預測至2011年的交通情況向事務委員會提交的補充資料(立法會CB(1)632/02-03(01)號文件)。他表示，在2001年，新界西北主要道路(包括屯門公路、青山公路及三號幹線)的交通並無超出容車量。根據2002年的行車量預測，這3條主要道路的總容車量將可應付至2011年新界西北部及深港西部通道／后海灣幹線在繁忙時間帶來的交通需求。儘管該項預測顯示，到2011年，這3條主要道路的總容車量將足夠應付需求，但政府當局亦有擬備短期及中期措施，以改善新界

西北的交通情況。這些措施包括擴闊元朗公路、把車輛分流至三號幹線，以及改建屯門公路。

35. 運輸署總工程師／主要公路發展補充，西鐵即將於2003年通車，而且青山公路擴闊工程亦會有助改善新界西北的交通情況。當局預期屯門市中心段的行車量／容車量比例在2011年將為1.0至1.1，仍屬可以接受的水平。常任秘書長(環境)回應劉慧卿議員的進一步查詢時表示，有關現時及預測行車量／容車量比例的資料，已送交屯門區議會及元朗區議會參閱。屯門區議會及元朗區議會議員均已知悉政府當局就新界西北交通情況所作的分析，但他們仍然要求當局盡早興建十號幹線，以期長遠紓緩交通負荷。

36. 何俊仁議員批評，屯門公路的預測行車量／容車量比例，是基於交通總負荷量將如政府當局所期望，由該3條主要道路共同分擔的假設計算出來。然而，由於三號幹線並非不設收費道路，這點有別於新界西北另外兩條主要道路，除非政府當局能夠制訂有效措施把車輛分流至三號幹線，否則，即使三號幹線尚有剩餘容車量，屯門公路及青山公路亦會超出負荷。他要求政府當局提供資料，說明倘若與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商最終失敗，當局有何應變計劃達致車輛分流的目的。他亦要求政府當局提供有關十號幹線及屯門西繞道的實施計劃資料。

37. 常任秘書長(環境)重申，政府當局完全明白當區居民對深港西部通道和後海灣幹線所帶來的交通影響的關注。她指出，除了改善新界西北交通情況和運輸基建的短期及中期計劃外，即將於2003年通車的西鐵，亦可提供連通新界西北的高容量客運通道。關於十號幹線工程計劃的實施時間，常任秘書長(環境)澄清，政府當局一直堅持十號幹線須於2011年落成，以應付新界西北的發展及預計人口增長。政府當局從來沒有把十號幹線視作紓緩2005年深港西部通道／後海灣幹線所帶來的交通負荷量的措施。她進一步表示，政府當局現正全面檢討新界西北的交通網絡，在檢討範圍內研究的事項包括屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道以至十號幹線的建造需要及時間。預計該項檢討可於2003年年中完成。

38. 關於政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司的磋商結果若未如理想，當局將有何應急措施，環境運輸及工務局局長表示，一如較早前在是次會議席上所解釋，政府當局已制訂其他短期及中期措施，包括各項繼續進行及計劃進行的道路改善工程，以疏導屯門公路的交通。西鐵於2003年啟用後，新界西北的客運交通必

定會有所改善。除了這些基建工程外，政府當局亦可採取交通管理措施，把車輛有效分流至其他道路。

39. 鄭家富議員認為，在欠缺具體措施解決深港西部通道／后海灣幹線對新界西北現有道路網絡所帶來的交通影響的情況下，不少委員明顯對深港西部通道／后海灣幹線建議工程有所保留。鄭議員指出，新界西北運輸基建的整體規劃須視乎當局在未來數月內對香港至珠江西部連接路所作的決定，而這點又將是屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路的建造需要及時間的決定因素。他表示，政府當局應將現時的建議押後數個月，待這些主要基建工程的計劃落實後再次提交。他表示，倘若當局對興建十號幹線還是其他道路網絡(例如屯門西繞道)以連通后海灣幹線和區內交通網絡欠缺明確路向，民主黨成員將會反對深港西部通道／后海灣幹線工程計劃的撥款建議。他又認為，即使闢建東行連接路及提供三號幹線收費優惠，亦不足以解決屯門公路日後交通負荷過重的問題。他亦懷疑，倘若當局於數月後決定動工興建香港至珠江西部連接路、屯門西繞道及屯門至赤鱸角連接路，屆時是否仍有充分理據進行東行連接路工程。

40. 環境運輸及工務局局長回應時表示，是否興建香港至珠江西部連接路的決定及其施工時間表，須由有關方面作進一步討論。至於是否闢建東行連接路，她指出，當局考慮這項設施已有一段時間，因此不應將之視為短期的紓緩措施。她解釋，運輸基建的長期規劃是根據相關的交通需求預測而制訂，當局每年均會進行檢討，以計及最新的轉變。將現時有關深港西部通道／后海灣幹線工程計劃的撥款建議押後，直至新界西北其他主要基建落實為止，是不切實際的做法。常任秘書長(環境)補充，深港西部通道對香港的發展極其重要，而后海灣幹線亦可為深港西部通道與區內交通網絡提供所需的連接道路，因此，無論稍後的決定是動工興建十號幹線及／或屯門西繞道，深港西部通道及后海灣幹線的建造工程也必需推行。她解釋，鑒於深港西部通道及后海灣幹線的施工時間表極為緊迫，現時的撥款建議不可能再押後數個月。

41. 劉炳章議員促請政府當局制訂具體措施，以解決深港西部通道／后海灣幹線通車後所帶來的額外交通量，包括採取交通管理措施及闢建東行連接路。他察悉，為后海灣幹線裝設隔音屏障的預計費用將會超過4億元，故詢問政府當局會否考慮在設計連建築分判合約下分拆有關工程，使隔音屏障的設計更加美觀，以及在建築用料方面有更多選擇。路政署署長回應時請委員參閱該文件第14段的註4，並澄清在用作豎設隔音屏障和半開

放式隔音罩的4億2,610萬元預算費中，用以為已完成和計劃進行的發展項目豎設隔音屏障的款項分別為1億3,910萬元和2億8,700萬元。因此，開始時只會為現有的發展項目裝設隔音屏障。關於將隔音屏障裝設工程分拆的建議，路政署署長表示，此舉會涉及分判商之間的許多協調問題，特別是大部分隔音屏障均會裝設於后海灣幹線的架空路段。不過，他表示，政府當局會研究為元朗公路擴闊工程採取建議的分判合約安排的可行性。

42. 劉慧卿議員提述該文件第11段時要求政府當局提供資料，說明為深港西部通道深圳段近東角頭的車輛轉線設施作出的交通安排，以及1億1,000萬元的預算費是如何計算出來，這筆用作關設車輛轉線設施的預算費用是香港特區政府將要承擔的該部分費用。關於該文件第12段，劉議員亦要求政府當局提供資料，列明已納入深港西部通道工程計劃的交通管制及監察系統的連接裝置(用以連通東角頭的過境聯檢設施內屬於港方的數據和通訊系統)的估計費用，以及有關費用是如何計算出來。環境運輸及工務局局長承諾提供所需資料，以及向保安局局長轉達劉議員的要求，即該局日後提交有關在“一地兩檢”的通關安排下設置的過境聯檢設施的撥款建議時，應提供詳細資料，說明香港特區的司法管轄權不會受到影響。

政府當局

政府當局

政府當局

43. 此項目在席上付諸表決。劉慧卿議員要求進行點名表決。會議於1分鐘後進行點名表決。14位委員贊成此項目，4位委員反對，3位委員投棄權票。個別表決如下 ——

*贊成的委員：*

丁午壽議員  
李家祥議員  
陳婉嫻議員  
陳鑑林議員  
楊耀忠議員  
劉江華議員  
劉健儀議員  
蔡素玉議員  
譚耀宗議員  
鄧兆棠議員  
石禮謙議員  
陳偉業議員  
葉國謙議員  
劉炳章議員

*反對的委員：*

單仲偕議員  
黃宏發議員  
鄭家富議員  
黃成智議員

*棄權的委員：*

何秀蘭議員  
劉慧卿議員  
胡經昌議員

政府當局及  
秘書

44. 小組委員會通過此項目。劉慧卿議員要求在有關的財務委員會會議上分開表決此項目。

**PWSC(2002-03)79 46TR 東鐵支線——上水至落馬洲支線的主要基建工程**

45. 委員察悉，交通事務委員會轄下的“鐵路事宜小組委員會”曾於2002年11月27日會議上考慮是項建議。

46. 上述小組委員會的主席劉健儀議員匯報，該小組委員會察悉此項建議但持保留態度，並要求政府當局檢討是否可能在新建的落馬洲總站提供適當設施，方便其他種類的交通工具在該總站運作，以照顧過境旅客的利益。她欣悉政府當局已聽取委員的意見，並同意在落馬洲總站旁一幅約3 500平方米的土地上關設一個公共運輸交匯處，方便其他種類的交通工具如專利巴士、的士及公共小型巴士營運。劉議員希望該公共運輸交匯處的細節可以早日落實，並提交上述小組委員會審議。

47. 陳偉業議員認為，議員普遍贊成把過境設施現代化，使服務得到改善。因此，他歡迎政府當局在新建的落馬洲總站關設公共運輸交匯處的決定。儘管如此，他認為擬建的公共運輸交匯處規模太小，與其重要性不相符。此項明顯未符標準的設施將不能反映香港這個大都會城市的地位。他促請政府當局慎重檢討該公共運輸交匯處的用地面積。

48. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)T2(下稱“副秘書長(運輸及工務)T2”)回應時表示，該幅公共運輸交匯處用地原本預留作日後擴建落馬洲總站之用。擴大該交匯處的面積會對總站大樓日後的擴建構構限制，並可能危害周圍的自然保育區的環境。不過，他同意研究周邊地方是否仍有空間可增加該公共運輸交匯處的面

積。現時的計劃是在2003年年底／2004年年初就該公共運輸交匯處另行提交撥款建議。

49. 劉江華議員要求當局提供該公共運輸交匯處的容車量資料，列明該交匯處可容納的專利巴士、的士及公共小型巴士數目，以及日後的專利巴士服務開辦的巴士路線數目。副秘書長(運輸及工務)T2回應時表示，根據現行計劃，該公共運輸交匯處將會設置兩個各長60米的公共交通工具停車處，以及一個可同時容納約1 000人的乘客候車區。這些設施可容納約每5分鐘一班的專利巴士服務，並可供約10輛的士及10輛公共小型巴士輪候乘客。副秘書長(運輸及工務)T2強調，上述安排僅屬初步計劃。政府當局將於尋求撥款批准時提交該交匯處的細節，當局在考慮這些細節時亦會參考從現有的新田公共運輸交匯處汲取的經驗。

政府當局

50. 劉江華議員強調，當局首先必需預留足夠土地在落馬洲總站關設公共運輸交匯處，使不同種類的交通工具可以在日後暢順運作。他對當局為該交匯處劃撥的3 500平方米用地面積是否足夠表示極有保留。應他的要求，政府當局答應在有關的財務委員會(下稱“財委會”)會議舉行前提供資料，以地圖標明有關地區的土地用途及政府土地與私人土地的區劃，以說明關設規模較大的公共運輸交匯處是否可行。

政府當局

51. 劉健儀議員要求，此項公共運輸交匯處工程計劃的建議在交付工務小組委員會前，應先提交“鐵路事宜小組委員會”討論。她對劉江華議員所提的關注亦有同感，並認為現時正是要求增撥土地關設較大規模的公共運輸交匯處的適當時機，以應付過境交通的未來發展。

52. 葉國謙議員對劉江華議員所提的關注亦有同感，並查詢通往落馬洲總站的通路有否足夠容車量應付日後的交通流量。鐵路拓展處副處長表示，當局決定在該總站關設一個公共運輸交匯處後，曾對該通路的擬議擴闊工程作出修訂。根據現時的建議，該通路將會擴闊為一條7.3米闊的雙線車道，每小時可容納約800部車輛行駛。當局認為這容車量可以接受，因為接載旅客前往該管制站的主要交通工具仍然是鐵路。

53. 環境運輸及工務局局長察悉委員對方便旅客乘搭其他交通工具前往落馬洲總站的交通設施的關注。她解釋，就落馬洲總站而言，主要的集體運輸工具是鐵路，即落馬洲支線。鑒於該總站周圍的地方屬自然保育區第1區，實際上不可能在此邊境管制站提供足以營辦各類交通運輸服務的一切所需設施。她又指出，皇崗方面的管



制站亦有若干限制，未能應付鐵路以外的載客車輛所帶來的龐大交通流量。不過，她向委員保證，當局會積極研究提供適當設施(例如深港西部通道)，為其他交通工具提供通道，以便前往其他邊境管制站。

54. 葉國謙議員察悉環境運輸及工務局局長的意見，他表示政府當局應以更有遠見的方式規劃過境交通設施。雖然他理解到，當局對自然保育區的環境所受到的影響感到關注，但他希望指出，基於落馬洲總站的地理位置，從大部分過境旅客的角度來說，該總站或會是實施24小時客運通關的“理想”管制站。

55. 劉江華議員澄清其立場，表明他並非要求在該總站提供一應俱全的設施，供所有種類的交通工具運作。他不過認為當局應作出審慎規劃，以確保現時新田公共運輸交匯處的過境旅客因地方不足及規劃欠佳而遇到的問題，不會在落馬洲總站重現。

56. 黃成智議員認同有需要關設擬議的落馬洲支線，以紓緩羅湖過境通道的擠迫情況，並查詢擬建的落馬洲總站的設計有否考慮到計劃在皇崗實施的“一地兩檢”通關安排的設施。副秘書長(運輸及工務)T2回答時證實，當局在規劃是項工程計劃時，已適當考慮將於皇崗實施的一地兩檢客運通關安排，而落馬洲總站的設施及皇崗的設施將會並存。

57. 胡經昌議員提述該文件(英文本)第9頁的註腳，並查詢有關支付予九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)的間接費用百分率(16.5%)及支付予深圳市人民政府的間接費用百分率(9%)是否合理。鐵路拓展處副處長解釋，支付予九鐵公司的16.5%間接費用，已包括該公司負責為香港方面的擬議工程進行的技術研究、設計、工程監管和工程管理工作。至於支付予深圳市人民政府的9%間接費用，則是用於為深圳方面的委託工程進行工程監管和工程管理工作。9%的百分率與支付予九鐵公司以提供相同服務的費用比率相同。鐵路拓展處副處長進一步表示，由於間接費用是根據委託工程的實際成本計算，深圳方面較低的勞工成本將會反映在其後支付予深圳市人民政府的間接費用中。

58. 胡經昌議員查詢港深兩地就擬議設施的保養及維修採取的分攤費用安排。鐵路拓展處副處長答稱，港深雙方將會負責為各自境內的設施定期進行保養及維修，如有關設施須進行大型保養及維修工程，雙方會商討具體的財務安排。

59. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**PWSC(2002-03)81      721TH      藍地與十八鄉交匯處之間一段元朗公路的擴闊工程**

60.      委員察悉，交通事務委員會曾於2002年12月20日討論是項建議。

61.      交通事務委員會主席劉健儀議員匯報事務委員會所作的討論如下：

- (a) 委員普遍關注到，深港西部通道及后海灣幹線通車後帶來的額外交通負荷會對元朗及天水圍日後的交通流量造成影響。委員要求當局提供資料，載明該等地區的交通需求預測，以及計劃採取哪些措施減輕交通負荷；
- (b) 部分委員關注擬裝設的隔音屏障的成效，以及隔音屏障對區內的鄉郊環境的景觀有何影響，並就此詢問當局可否考慮採取其他替代的噪音緩解措施，例如種植樹木及以吸音物料鋪築路面；
- (c) 在2003年1月23日討論交通噪音緩解措施的聯席會議上，出席的議員在考慮裝設隔音屏障的問題時支持下列5項準則：
  - (i) 遵守現行法例的規定；
  - (ii) 適時採取緩解措施，即設置隔音屏障；
  - (iii) 根據隔音屏障加建計劃內現有路段的噪音水平，釐定其優先次序；
  - (iv) 在現有道路加建隔音屏障的成本效益；及
  - (v) 隔音屏障的設計須充分顧及美觀因素。

62.      鄧兆棠議員表示，他支持擬議的擴闊工程計劃，但希望向委員轉達，十八鄉鄉事委員會要求在十八鄉交匯處興建一條連通元朗公路與大棠路的支路，以方便十八鄉南區居民出入。他認為，由於當局已有計劃在十八鄉交匯處南面興建一條防洪渠，渠側將有輔助道路，故此關建上述支路應不會涉及龐大的額外費用，反而會為該區的數萬名居民及車輛交通帶來重大裨益。

63.      副秘書長(運輸及工務)T1察悉鄧議員的關注，並表示儘管這項要求在技術上預計會有若干困難，但他

會與運輸署作出跟進。他又表示，當局會考慮在博愛迴旋處進行若干改善工程，以紓緩該區的交通流量。

64. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

## 總目705—— 土木工程

### PWSC(2002-03)85 51DP 城門河環境改善工程

65. 委員察悉，環境事務委員會曾於2002年11月25日討論是項建議，而政府當局亦已提供有關公眾對城門河環境改善工程的滿意程度的最新調查報告摘要。

66. 劉江華議員不滿該討論文件並無回應他在上述事務委員會會議席上提出的關注。他特別提到該文件第16段，當中載明“預計工程(即尚在進行的吐露港第1階段污水收集計劃)完成後，排放入城門河的污染物的生化需氧量負荷，將由現時每天550千克進一步減至每天440千克”。他指出，換言之，當局一面進行與是項建議有關的擬議第2階段環境改善工程，以清除河床現有的污染物，但與此同時，從城門河集水區內未有敷設污水設施的鄉村排出的約80%現有污染物，將會繼續排放入城門河。劉議員認為，倘若第1及第2階段改善工程完成後，城門河的水質仍然未能得到改善，為該等工程花費的金錢和努力便會白費。

67. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)1(下稱“首席助理秘書長(環境)”)回答時指出，城門河的水質在過去數年普遍得到改善，經過當局在各方面不斷努力後，2001年的污染物數量已較1987年減少約94%。城門河第1階段改善工程完成後，已大大減少了河道的臭味，並改善了河床沉積物的質素。關於水質的改善，他表示，城門河現時的水質屬於“良好”。待城門河集水區內其餘未有敷設污水設施的鄉村完成污水渠接駁工程後，水質將會進一步得到改善。不過，污水渠接駁的過程需要一段時間才能完成。他強調，污水渠接駁工程的進度將不會對城門河第1及第2階段環境改善工程所帶來的改善能否持續構成任何負面影響，因為這些改善工程是針對臭味的問題實施的。故此，擬議的第2階段改善工程與城門河集水區內未有敷設污水設施的鄉村分期進行的污水渠接駁工程應被視作兩回事。

68. 劉江華議員不認同上述意見，即城門河集水區內未有敷設污水設施的鄉村不斷排放污染物，不應與擬議環境改善工程相提並論。他依然擔心，倘若當局不從

城門河污染的根源(就目前而言，是未有敷設污水設施的鄉村)解決問題，為該等改善工程付出的努力和金錢將會白費。他要求當局提供資料，列明為未有敷設污水設施的鄉村進行污水渠接駁工程的時間表。

69. 首席助理秘書長(環境)表示，為城門河集水區內33條未有敷設污水設施的鄉村接駁污水渠的吐露港第1階段污水收集計劃快將於2004年完成。視乎第1階段工程的成果及北區和吐露港污水收集整體計劃檢討的結果，政府當局會落實第2階段污水收集計劃的工程範圍及實施時間，為城門河集水區內其餘尚未敷設污水設施的鄉村接駁污水渠。第2階段污水收集計劃目前仍未有具體時間表。

70. 何秀蘭議員對劉江華議員所提的關注亦有同感，她查詢把從河床挖出的污泥運往東沙洲卸置會否對環境造成影響。首席環境保護主任(新界北)表示，污泥的運送及卸置須受訂明程序規管。根據有關的環境影響評估及其後得出的環境監察結果，在東沙洲卸置污泥並無造成不當的環境影響。環境保護署署長回答何秀蘭議員的進一步查詢時表示，東沙洲污泥卸置坑投入服務已有多多年。該處用作卸置污泥前，當局曾進行非常詳細的環境影響評估。該處亦須定期進行水質及海洋生態的監察。污泥坑的卸置泥料會被覆蓋，並以一層厚厚的清潔泥土密封。當局會定期檢查污泥坑，並向環境諮詢委員會提交報告。至今並無錄得任何對海洋環境的負面影響。

71. 首席環境保護主任(新界北)贊同首席助理秘書長(環境)的意見，即在現時的建議下進行的改善工程，旨在針對與水質問題並無直接關係的臭味問題。他又表示，城門河位處人口稠密的市中心，除了從未有敷設污水設施的鄉村排出的污染物外，該河亦會受到不同源頭的污染。儘管如此，政府當局決心以全面的方法解決此問題，包括分期進行污水渠接駁工程及採取執法行動防止污水非法排放入城門河。只要持續進行這些工作，城門河的水質將可維持在“良好”的水平。

72. 黃宏發議員查詢吐露港第1及第2階段污水收集計劃所涵蓋的鄉村數目。首席環境保護主任(新界北)回答，第1階段工程會為城門河集水區內33條未有敷設污水設施的鄉村接駁污水渠，至今已為其中26條鄉村進行接駁，其餘7條鄉村的工程將於2004年前完成。第2階段工程亦會涵蓋大約33條鄉村，當中有10多條鄉村曾被視作實施污水渠接駁工程的目標鄉村。根據過往的考慮情況，該10條鄉村的污水渠接駁工程會於2005至06年度動

政府當局

工，並於2008至09年度前完成。他又表示，現時所有尚未敷設污水設施的鄉村均設有化糞池。鑒於北區和吐露港污水收集整體計劃檢討未有結果，當局仍未定出推行第2階段污水收集計劃的確實時間表。應黃議員的要求，政府當局答應在有關的財委會會議舉行前提供城門河集水區內已經敷設及尚未敷設污水設施的鄉村數目及名稱。

政府當局

73. 就此，劉江華議員認為，問題的癥結在於有關污水渠接駁工程計劃未能與城門河的環境改善工程互相配合。應他的要求，政府當局答應在有關的財委會會議舉行前提供資料，載明吐露港第2階段污水收集計劃的暫定實施時間表及工程範圍，以及第2階段計劃完成後可為城門河的水質帶來多大改善。

74. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

#### **總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備**

##### **PWSC(2002-03)88      7QJ      把伯達尼修院改建為香港演藝學院第二校舍**

75. 黃宏發議員申報利益，表明他是香港演藝學院(下稱“演藝學院”)校董會成員。

76. 委員察悉，有關是項建議的資料文件已於2002年12月31日送交民政事務委員會委員傳閱。

77. 何秀蘭議員表示，她全力支持充分善用歷史建築物。她指出，歷史建築物需要妥善保養，而由於需要聘用專家提供服務，預計所需費用會較為高昂。鑒於政府即將削減專上教育的整體資助，她關注伯達尼修院的維修保養費用會否為演藝學院帶來財政負擔，並就此查詢有關的撥款安排。黃宏發議員亦對維修保養費用的撥款安排感到關注。

78. 民政事務局首席助理秘書長(文化)1(下稱“首席助理秘書長(文化)1”)回應時表示，政府撥給演藝學院的經常資助金為每年1億9,000萬元左右。這筆資助金由民政事務局一次過撥出。是項工程計劃於2004年年中竣工後，預計每年的額外經常開支為770萬元。該局完全明白該筆額外開支對日後演藝學院的整體經費預算所造成的影響。該局會與演藝學院商討現時的資助金可否應付此筆額外開支。

政府當局

79. 有鑒於此，何秀蘭議員及黃宏發議員關注到，若需從演藝學院的每年資助金中騰出約770萬元用以支付伯達尼修院的維修保養費用，日後將會為演藝學院帶來沉重的財政負擔。何議員要求政府當局積極考慮另行劃撥一筆款項予演藝學院或民政事務局，用以負擔有關的維修保養開支。黃宏發議員支持何議員提出的要求，並表示演藝學院必須根據租約開放伯達尼修院，讓公眾人士入內參觀及散步。應何議員的要求，政府當局答應在有關的財委會會議舉行前提供進一步資料，澄清由是項工程計劃引致的每年額外經常開支的撥款安排。

政府當局

80. 關於何秀蘭議員對古物古蹟辦事處在保養伯達尼修院方面擔當的角色所提的關注，康樂及文化事務署助理署長(文物及博物館)證實，古物古蹟辦事處長期監察伯達尼修院的維修保養，確保有關工作符合訂明的標準和規則，任何偏離這些標準和規則的安排，事先必須獲得該辦事處同意。至於是項工程計劃會否為本地藝術家及工匠創造就業機會，政府當局答應在有關的財委會會議舉行前提供相關資料。

81. 葉國謙議員詢問，該文件第10段所指“以玻璃鋪砌的屋頂”，是否會令更多陽光透入建築物內，因而導致散熱系統較為高昂的維修保養費用。政府產業署總產業經理(土地應用)答稱，當局在採納有關設計前曾尋求專家的專業意見，而且所選用的新玻璃物料可減少熱氣滲入該建築物內。

82. 劉炳章議員詢問，當局在撥批歷史建築物時，根據甚麼準則和機制揀選機構，以及這次如何揀選了演藝學院。政府產業署總產業經理解釋，在一般情況下，空置的政府建築物會先讓政府部門公開競投。若無政府部門表示有興趣競投，又或當局認為這些部門建議的用途不適當，有關建築物便會放售或出租予私營機構。倘若商界沒有興趣，又或有關建築物不適合作商業用途，當局會在諮詢有關政策局後，考慮將該建築物批租予非政府機構。這次除演藝學院外，亦有一些非政府機構曾表示有興趣租用伯達尼修院。經諮詢民政事務局後，當局鑒於演藝學院提交的建議最為成熟，故決定將該建築物撥給演藝學院作擬議用途。

83. 有鑒於此，劉炳章議員進一步詢問，當局有否就撥出歷史建築物供非政府機構使用方面制訂一些客觀準則。民政事務局副秘書長及首席助理秘書長(文化)1回應時表示，根據所得的專家意見，伯達尼修院最適宜用作舉辦與藝術文化有關的活動。此外，據規劃署表示，

伯達尼修院用地原擬劃作較靜態的土地用途。民政事務局及政府產業署曾接獲多個有興趣的非政府機構提交的一些概念建議書，而當中以演藝學院提交的建議最為成熟，其建議的用途亦與該建築物的特色及保存歷史建築物的目標十分脛合。首席助理秘書長(文化)1進一步表示，演藝學院曾與其他有興趣的非政府機構進行商討，其後並將這些機構建議的部分屬意用途納入其建議，例如使用小教堂在周日進行宗教活動。

84. 首席助理秘書長(文化)1回應黃宏發議員的提問時表示，政府基本上會負責該建築物的外牆和結構的維修保養。根據租約所訂，演藝學院須負責該建築物的附屬設施及位於其範圍內的斜坡的日常維修保養，以及四周園景美化設施的管理工作。

85. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

#### **項目PWSC(2002-03)84、89及90**

86. 鑒於會議已過了預定時間，委員同意將議程上的餘下項目，即PWSC(2002-03)84、89及90順延至工務小組委員會2003年2月26日的下次會議或另一次會議上再行審議。

87. 會議於下午1時25分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年2月20日