

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)817/08-09號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/DEV/1

### 發展事務委員會 會議紀要

日 期： 2008年11月25日(星期二)  
時 間： 下午2時30分  
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 劉皇發議員,大紫荊勳賢, GBS, JP (主席)  
劉秀成議員, SBS, JP (副主席)  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
涂謹申議員  
陳鑑林議員, SBS, JP  
梁劉柔芬議員, GBS, JP  
黃容根議員, SBS, JP  
劉慧卿議員, JP  
霍震霆議員, GBS, JP  
石禮謙議員, SBS, JP  
陳偉業議員  
李永達議員  
梁家傑議員, SC  
張學明議員, SBS, JP  
甘乃威議員, MH  
何秀蘭議員  
李慧琼議員  
陳淑莊議員  
梁美芬議員  
葉國謙議員, GBS, JP  
譚偉豪議員, JP

列席議員： 馮檢基議員, SBS, JP

**缺席委員** : 黃宜弘議員, GBS  
葉劉淑儀議員, GBS, JP

**出席公職人員** : **議程第V項**

發展局局長  
林鄭月娥女士, JP

發展局常任秘書長  
(規劃及地政)  
楊立門先生, JP

運輸及房屋局副秘書長  
容偉雄先生, JP

土木工程拓展署  
港島及離島拓展處處長  
韓志強先生, JP

土木工程拓展署  
總工程師／港島  
陳本標先生

路政署署長  
韋志成先生, JP

路政署  
主要工程管理處處長  
周應淳先生, JP

海事處  
總經理／策劃、發展協調及港口保安  
黎禹華先生

規劃署  
署理規劃署助理署長  
李志苗女士

運輸署助理署長  
盧劍聰先生, JP

## **議程第VI項**

發展局局長  
林鄭月娥女士, JP

發展局常任秘書長  
(規劃及地政)  
楊立門先生, JP

運輸及房屋局副秘書長  
容偉雄先生, JP

土木工程拓展署  
港島及離島拓展處處長  
韓志強先生, JP

土木工程拓展署  
署理總工程師／港島  
李錦生先生

路政署署長  
韋志成先生, JP

路政署  
主要工程管理處處長  
周應淳先生, JP

運輸署助理署長  
盧劍聰先生, JP

## **議程第VII項**

發展局局長  
林鄭月娥女士, JP

發展局常任秘書長  
(規劃及地政)  
楊立門先生, JP

規劃署副署長／地區  
黃婉霜女士, JP

### **議程第VIII項**

發展局局長  
林鄭月娥女士, JP

發展局常任秘書長  
(規劃及地政)  
楊立門先生, JP

發展局首席助理秘書長  
凌嘉勤先生

規劃署助理署長  
黃偉民先生

土木工程拓展署  
署理總工程師／新界西及北  
羅文添先生

### **應邀出席人士：議程第V項**

茂盛(亞洲)工程顧問有限公司  
董事總經理  
馬紹祥先生

茂盛(亞洲)工程顧問有限公司  
董事  
程亮先生

### **議程第VII項**

香港鐵路公司  
城市規劃主管  
姚展先生

香港鐵路公司  
高級工程經理 —— 物業  
陳瑞仁先生

**列席秘書**： 總議會秘書(1)4  
薛鳳鳴女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)7  
王兆宜先生

議會事務助理(1)7  
蕭靜娟女士

---

經辦人／部門

**I 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)233/08-09號文件——2008年10月22日  
會議的紀要)

2008年10月22日會議的紀要獲得確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)207/08-09(01)號文件——秦維廉先生於  
2008年11月8日  
就政府當局的  
石刻處理方法  
提交的意見書

立法會CB(1)225/08-09(01)號文件——政府當局就  
45WS——新  
界西北區海水  
供水計劃  
——餘下工  
程提交的文件

立法會CB(1)225/08-09(02)號文件——政府當局就  
237WF——  
沿粉嶺公路及  
在社山村附近  
進行的水管敷  
設工程提交的  
文件

立法會CB(1)229/08-09(01)號文件——政府當局就  
2009-2010年度  
基本工程儲備  
基金整體撥款  
提交的文件)

2. 委員察悉，事務委員會自上次會議後曾發出  
上述資料文件。

### III 下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)232/08-09(01)號文件——待議事項一覽表  
立法會CB(1)232/08-09(02)號文件——跟進行動一覽表  
立法會CB(1)232/08-09(03)號文件——李卓人議員於2008年11月14日就升降機安全事宜發出的函件  
立法會CB(1)232/08-09(04)號文件——涂謹申議員及李永達議員於2008年11月14日就升降機安全事宜發出的函件)

3. 委員同意，發展事務委員會與房屋事務委員會的聯席會議編定於2008年12月8日上午9時舉行，以討論"升降機安全事宜"。

4. 委員同意，在編定於2008年12月8日上午10時15分舉行的特別會議席上，討論"私人發展項目內的公眾設施"事宜。至於"在發展局規劃地政科設立發展局首席助理秘書長及政府城市規劃師的職位"，以及"在土木工程拓展署開設兩個有時限總工程師(首長級薪級第1點)職位"兩個項目，劉慧卿議員表示，應有一個場合以供討論各政府決策局及部門的編制建議，讓議員瞭解政府人手要求的整體情況。因此，她建議事務委員會暫時不應討論上述兩項編制建議。

5. 主席表示，人事編制小組委員會可能是概括討論政府人事編制建議的適當場合。他指示秘書查看有關安排，之後他會考慮在適當時間討論上述兩個項目。

6. 委員同意，在編定於2008年12月19日舉行的例會上討論下列事項，以及把有關會議將延至下午6時30分結束，以便有足夠時間進行討論 ——

- (a) 工務計劃項目第5729CL號"卸置污染泥設施 —— 沙洲污染泥卸置坑的挖掘、管理及覆蓋工程；

- (b) 文物保育 —— 各項主要措施的最新情況；
- (c) 檢討《市區重建策略》；
- (d) 推動優質及可持續建築環境的措施；及
- (e) 對《土地業權條例》的修訂。

關於項目(b)方面，應主席之請，秘書解釋政府當局已表示，該項目所涉範圍較原先的擬議項目“荷里活道前中央書院遺址的活化建議”的範圍廣闊。不過，後者會納入項目(b)內。

7. 主席表示，編定於2009年1月20日舉行的例會的開始時間，將會由下午4時30分改為下午2時30分。

#### **IV 成立小組委員會以檢討海濱地帶的規劃的建議**

(立法會CB(1)232/08-09(05)號文件——立法會秘書處就成立小組委員會以檢討海濱地帶的規劃的建議擬備的文件)

8. 李永達議員支持成立小組委員會以檢討海濱地帶的規劃，因為與中環及灣仔海濱地帶規劃相關的部分事宜尚待解決。他希望小組委員會可在數次會議內完成工作，然後便可解散。

9. 梁美芬議員亦支持成立小組委員會，並表示小組委員會的工作範疇亦應涵蓋西九龍及啟德發展計劃的海濱地帶。就興建一條延綿不斷的海濱長廊而言，當局應從較宏觀的角度進行發展。若分工得宜，應可就西九文化區、啟德發展計劃及其他地區海濱地帶的規劃進行協商。如有需要，相關的小組委員會／事務委員會可舉行聯席會議，討論共同關注的議題。

10. 主席表示，擬議的職權範圍涵蓋維多利亞港兩岸的海濱地帶。秘書補充表示，西九文化區及啟德發展計劃範圍內海濱地帶的規劃，是該兩項發展計劃整體規劃的一部分。立法會現正考慮設立一個小組委

員會，監察西九文化區發展計劃的情況，而政府當局已表明會在稍後向事務委員會匯報啟德發展計劃及相關工程項目的進展。

11. 葉國謙議員表示，民政事務委員會曾與發展事務委員會舉行聯席會議，倘有關在內務委員會轄下成立小組委員會以跟進西九文化區的發展的建議獲得通過，該小組委員會將會跟進西九文化區的整體規劃工作。

12. 陳鑑林議員表示，小組委員會的擬議工作範圍應清楚列明，因為海濱規劃是長期的工作。由於各區海濱地帶的規劃將會顧及相關區議會的意見及需要，委員應考慮是否只擔當監察的角色，還是直接參與如何規劃有關的海濱地帶。雖然他同意各海濱地帶的規劃須予協調，但他認為委員如把焦點集中在政策事宜及監察工作上，會是更理想的安排。

13. 涂謹申議員支持成立小組委員會，並認為該個在事務委員會轄下設立的小組委員會的擬議工作範圍不應涵蓋西九文化區的海濱地帶，因為西九文化區管理局現已成立。至於啟德發展計劃範圍內的海濱地帶應否納入小組委員會的工作範圍，他對此表示中立。若剔出有關範圍，則該小組委員會的工作範圍有限，令人質疑是否仍有需要成立小組委員會。另一方面，啟德發展計劃亦已有整體的規劃。

14. 梁劉柔芬議員支持成立小組委員會，因為海濱長廊是海濱地帶規劃中重要的一環。至於該小組委員會的實際工作範圍，例如應否納入啟德發展計劃範圍內的海濱地帶，則可容後再作討論。

15. 黃容根議員表示，海濱長廊的規劃不應只限於維多利亞港兩岸的海濱地帶，新市鎮的海旁地帶亦應包括在內。即使不成立小組委員會，在發展如東南九龍等海旁地帶時，政府當局亦應充分注意規劃的事宜，以改善有關地區的情況。

16. 石禮謙議員贊同梁劉柔芬議員的意見，但卻認為啟德發展計劃範圍內的海濱地帶不應納入小組委員會的工作範圍，因為當局已為整個發展區進行全面的規劃。



17. 陳偉業議員促請委員慎重考慮有關事宜。雖然他不反對成立小組委員會，但若成立小組委員會，便應清楚列明其工作範圍，例如會就哪些海濱地帶進行研究，以及研究範圍是否只限於設計方面的事宜。委員先前已就興建海濱長廊作討論，並建議舉行國際性的招標，以便制訂設計方案，為香港打造世界級的海濱。他認為，設計工作有時候需要採用獨裁手法，勉強把不同概念放進單一的設計裡面，只會得出平庸的設計。有關設計應出自著名大師手筆，既要合乎美學標準之餘，亦須符合市民的要求。

18. 委員同意應成立海濱規劃事宜小組委員會，並通過立法會CB(1)232/08-09(05)號文件所建議的職權範圍。

19. 主席建議，海濱規劃事宜小組委員會在2008年12月5日下午2時舉行首次會議，以選舉小組委員會的主席。委員對此表示贊同。

## V 中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期

(立法會CB(1)232/08-09(06)號文件——政府當局就中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期——臨時填海及銅鑼灣避風塘受影響船隻搬遷安排提交的文件  
立法會CB(1)232/08-09(07)號文件——立法會秘書處就中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第二期擬備的文件(背景資料簡介))

### 發展局局長就議程第V項至第VIII項作簡介

20. 經主席同意，發展局局長就會議議程第V項至第VIII項作整體介紹。她表示，面對金融海嘯，政府當局會藉推行基建項目刺激經濟，創造就業機會。中環灣仔繞道、灣仔發展計劃第II期及中環填海計劃第III期的總造價為372億元。若有關工程落實推行，

上述的總造價便相等於在本立法年度提交工務小組委員會的其他項目700億元總造價的一半。中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第II期項目合共可創造7 300個工人職位，以及1 700個專業和技術人員職位，而中環填海計劃第III期的保護工程則分別可創造1 130個工人職位及260個專業和技術人員職位。這些是重要的社會基建項目，有助改善建造業的就業情況。基本工程儲備基金整體撥款項下小型工程的總造價，將由2008-2009年度的68億元，增至2009-2010年度的76億元。這些項目可創造12 000個就業機會。

21. 關於議程第VII項，發展局局長表示，政府當局察悉市民所關注的事宜，並會聆聽市民的意見，以釋除他們的疑慮，讓主要的公共及私人發展項目得以展開。政府當局現提出有關減低西鐵南昌站及元朗站發展項目密度的建議。合和中心二期的發展密度和高度會降低，士丹頓街重建項目發展密度亦會降低。上述例子應能給予議員信心，政府當局是致力在發展與保育兩方面取得平衡的。至於有聲音要求進一步減低上述項目的發展密度和高度，政府當局須考慮對政府收入及房屋供應的影響。她相信政府當局已取得適當的平衡。

22. 關於議程第VIII項，發展局局長表示，在行政長官2007年施政報告中，落實新發展區計劃是10項重大基建工程之一。10項重大基建工程的推行應採取循序漸進的方式。為創造就業機會而草率推行有關工程，對香港的長遠發展並無幫助。因此，有關項目會按計劃推行，但會在可行情況下把推行的程序簡化，而發展局亦會確保不會出現延誤的情況。她歡迎由事務委員會委任一個負責海濱規劃事宜的小組委員會，並表示發展局正計劃舉辦維港視察，以便委員對優化海濱工程有所瞭解。

#### 關於中環灣仔繞道的臨時填海工程的簡介

23. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司董事總經理馬紹祥先生借助電腦投影片，向委員簡介為興建中環灣仔繞道而進行的臨時填海工程，以及銅鑼灣避風塘受影響船隻的搬遷安排的資料。

(會後補註：有關介紹資料的電子複本(立法會CB(1)302/08-09(01)號文件)其後已於2008年11月26日送交委員參閱。)

### 法律事宜及填海事宜

24. 李永達議員支持政府當局的建議，但指出問題癥結在於法律而非諮詢方面。臨時填海面積是否所需的最少範圍，以及臨時填海有否遵守《保護海港條例》(第531章)，才是核心問題。他擔心，有關事宜會再次訴諸法庭，並就此方面詢問政府當局是否已尋求獨立法律顧問的意見，並與保護海港協會溝通。

25. 發展局局長在回應時表示，在司法覆核提出之前，政府當局已尋求法律意見，當中有意見強調臨時填海並非填海。推行重大基建工程不只涉及法律的事宜，政府當局行事除了要合法，還須合情合理。銅鑼灣避風塘受影響船隻的擬議搬遷安排令臨時填海的面積減少，因為無須興建臨時防波堤，而有關工程的爭議亦因此減少。保護海港協會部分成員出席了共建維港委員會舉行的相關會議，共建維港委員會曾一致支持政府當局的建議。路政署署長補充，法庭已給予清晰指引，政府當局須緊遵有關指引。政府當局已尋求3個外界法律顧問的意見，有關技術建議亦獲香港大學一位教授審核。因此，政府當局有信心現時的建議可符合法律要求。此外，保護海港協會已來函，表示支持政府當局的建議。

26. 何鍾泰議員支持政府當局的建議，並認為中環灣仔繞道是連接港島東西面並紓緩交通擠塞的重要連接道路。政府當局已聽取很多公眾意見，現時仍然反對有關建議的人是妄顧社會的整體利益。他相信反對者只佔少數，沉默的大多數是支持中環灣仔繞道工程的。委員若反對臨時填海工程，便應在事務委員會於2007年5月討論中環灣仔繞道工程時提出來。

27. 甘乃威議員支持中環灣仔繞道工程，並希望盡早落實有關工程。他表示，雖然政府當局過往曾向委員保證，有關項目符合法律要求，但結果政府當局所聲稱的卻經不起法律挑戰。一如現行建議的內容所顯示，政府當局先前聲稱的臨時填海所需範圍其實是可以縮小的。政府當局應證明，何以有信心工程可以展開。

28. 發展局局長在回應時表示，政府當局有信心中環灣仔繞道工程可以展開，因為憑相關判決，政府當局已清楚瞭解臨時填海及凌駕性公眾需要測試等方面的要求。政府當局亦已向相關各方發布與建議有關的資料，並已舉辦多項公眾參與活動，向公眾解釋有關建議。

29. 甘乃威議員詢問中環灣仔繞道的完工日期。路政署署長在回應時表示，視乎委員是否支持有關工程，政府當局擬於2008年12月刊登有關憲報公告。工程會在2009年分階段展開，預計中環灣仔繞道將於2017年竣工。

30. 陳淑莊議員表示，公民黨的議員支持盡快落實中環灣仔繞道工程。她詢問，現正進行的司法覆核會否影響開工日期和工程進度。

31. 發展局局長在回應時表示，有關的司法覆核並非與先前中環灣仔繞道的道路工程刊憲一事直接有關，而是針對城市規劃委員會(下稱"城規會")的灣仔北分區計劃大綱草圖及北角分區計劃大綱草圖提出的。當局須在取得行政長官會同行政會議通過該兩份圖則後，方可展開中環灣仔繞道的工程。有關的司法覆核如未能在中環灣仔繞道工程展開前及時處理，工程進度便會受到影響。城規會已決定要求城規會秘書與有關司法覆核的申請人磋商，以達致和解。

32. 何俊仁議員支持政府當局的建議。他不贊同指反對臨時填海屬少數人意見的說法。保護海港是很多人秉持的重要價值觀念，尤以近年為然。推展中環灣仔繞道工程的底線，是政府當局所採取的行動必須合法。由於委員專注在政策事宜上，不會詳細審議有關項目的法律範疇，並假定政府當局已妥為考慮其行動的合法性，因此政府當局應向委員保證，現時建議的臨時填海範圍的確已縮減至最小。但是，他不會怪責政府當局在這事情上判斷錯誤，因為當局先前未能預計臨時填海便是填海，可能忽略了需要符合凌駕性公眾需要的測試。政府當局早應與相關團體溝通，以後亦應繼續這樣做。

33. 何秀蘭議員表示，她不支持中環灣仔繞道工程，因為更多道路會產生更多車輛，但她歡迎採用隧道方案，取代天橋方案。她詢問，政府當局考慮是否進行填海時，其政策目標是保護海濱地帶的海景景觀，還是避免海洋生態出現結構性的改變。

34. 發展局局長在回應時表示，隧道方案向來是興建中環灣仔繞道較可取的方案，而在最近所作的覆檢亦重新確認這一點。為確保臨時填海符合凌駕性公眾需要的測試，政府當局須考慮在經濟、環境及社會方面的所有相關影響的因素。港島及離島拓展處處長補充，為興建中環灣仔繞道進行臨時填海，不會對海洋生態構成任何重大的影響。在進行臨時填海期間把海床的污泥清除後，銅鑼灣避風塘所造成氣味滋擾的情況甚至會得到改善。

#### 交通事宜

35. 陳偉業議員表示，中環灣仔繞道一直處於計劃階段，為時已超過10年，而過往的討論主要與填海範圍和紓緩交通擠塞有關。一方面運輸及房屋局在考慮由政府回購西區海底隧道，以便合理地調節各過海隧道的使用率一事上反應遲緩，而另一方面發展局又熱衷於落實興建中環灣仔繞道，令他覺得政府當局在這事情上缺乏協調。他關注到，建議的填海範圍是否已減至最小。

36. 發展局局長在回應時表示，政府當局所提交的文件是在兩個決策局和兩個部門共同努力下擬備的。運輸及房屋局副秘書長表示，立法會在上周的議案辯論中，已就合理地調節3條過海隧道的交通流量進行詳細的討論。在辯論期間，運輸及房屋局局長已解釋政府當局對有關議題的立場。運輸及房屋局副秘書長並表示，即使回購建議可實行，中環灣仔繞道仍須興建，以便為各隧道提供足夠的連接道路。關於填海面積方面，港島及離島拓展處處長表示，政府當局已考慮興建中環灣仔繞道的各種方案，並有信心擬議的填海範圍確實已減至符合凌駕性公眾需要的測試所規定的最小面積。

37. 何俊仁議員擔心，興建更多道路所帶來的交通量，並詢問當中環灣仔繞道竣工後，當局會否制訂

全面的交通管理措施，包括合理地調節各條海隧道的使用率，以及管理途經中心商業區的交通。

38. 運輸及房屋局副秘書長在回應時贊同當局應制訂全面的交通管理措施，尤以商業中心區為然。中環灣仔繞道通車後，有助推行有關措施。政府當局會繼續考慮在不同地區推行交通管理措施。

39. 何秀蘭議員認為應有全面的交通規劃，改善集體運輸鐵路系統。她詢問，政府當局會否承諾中環灣仔繞道是建於港島北岸的最後一條主幹道。

40. 運輸及房屋局副秘書長在回應時表示，中環灣仔繞道可應付因區內人口增加和新發展項目所帶來的交通需求，並可至少維持至2020年，屆時的行車量／容車量比率只有0.7。中環灣仔繞道是橫貫東西所缺少的最後一條策略性連接道路，可紓緩港島北岸一帶交通擠塞的情況。由於社會不斷發展，目前難以預計中環灣仔繞道是否港島北岸最後一條主幹路。如有需要興建更多道路，政府當局會徵詢公眾的意見。

41. 李永達議員關注到，即使中環灣仔繞道於2017年竣工，在2027年之前仍會再次出現交通擠塞。由於興建更多道路永遠無法滿足增加的交通量，他詢問政府當局會否參考倫敦的經驗，同時推行交通管理措施，例如限制若干車輛途經商業中心區。中環灣仔繞道可作為實施電子道路收費的替代路線。

42. 運輸署助理署長表示，運輸署一直研究電子道路收費的成效。倫敦與香港的情況頗為不同。在倫敦，私家車佔途經市中心地區交通量的51%，而在香港的相關數字是38%。在香港，市中心地區的乘客人次有90%來自公共交通工具，而倫敦的相關數字只有50%。因此，倫敦實施電子道路收費的經驗可能並不適用於香港。

#### 創造就業機會

43. 劉慧卿議員感謝政府當局在2008年11月15日安排的邊境禁區實地視察活動，並歡迎舉行維港視察的構思。她欣悉中環灣仔繞道及中環填海計劃第III期工程可創造約10 000個就業機會。然而，據她所知，部分本地專業人員憂慮，上述許多工作會由獲准

政府當局

來港工作的非本地專業人員擔任。她詢問這是否實情。若他們所憂慮之事不合理，政府當局便應提供數字，向委員保證本地專業人員會受惠於擬落實的工務工程項目。就這方面，她要求政府當局提供在過去3至5年間獲批工務工程項目合約的本地及非本地註冊承建商的數字，以及承建商為有關工程項目所聘用的本地及非本地專業人員的數字(如有的話)。

44. 發展局局長在回應時表示，香港以能為各方提供平等機會見稱。非本地與本地承建商時常互相合作，以推行工務工程項目。政府當局注意到，當局須為本地工人提供就業機會，而聘用非本地工人亦有嚴格的規定。當工務工程項目數量增加，本地工人的就業機會亦會增加。政府當局會盡量提供委員要求的資料。路政署署長補充，政府當局不能在工務工程項目招標文件中列明必須聘用本地專業人員，因為此舉違反世界貿易組織《政府採購協議》的規定。然而，在評審標書時，承建商如聘用具本地經驗的專業人員，可獲加分。

45. 劉秀成議員認為理想的安排是讓本地承建商在競投中環灣仔繞道工程時得佔優勢。他詢問哪些類別的本地承建商有資格參與競投興建隔牆的工程。

46. 路政署署長在回應時表示，許多本地承建商及顧問公司在興建隔牆方面均具有足夠的經驗。港島及離島拓展處處長補充表示，在政府當局的認可公共工程承建商名冊內的承建商，均可參與建造工程的任何投標。

政府當局

47. 有鑒於此，劉秀成議員及劉慧卿議員要求政府當局提供工務工程項目的認可本地承建商及認可非本地承建商名冊。

48. 就競投工務工程合約而言，何鍾泰議員表示，他聽聞很多不同規模的公司對政府繼續需要遵從世界貿易組織《政府採購協議》有所保留。他促請政府當局着重本地的經驗，紓緩本地失業問題，而不是在評審標書時看重品牌。

49. 何俊仁議員詢問，可否在中環灣仔繞道工程招標文件中列明須使用本地製造的預製組件。

50. 發展局局長在回應時表示，就添馬艦發展工程而言，基於保安理由，政府須在招標文件中列明承建商須使用本地製造的預製組件，以及在本港執行若干工作程序，作為世界貿易組織《政府採購協議》下一項例外的安排。若政府當局堅持在其他情況下也實施同樣安排，便不能跟上現時的趨勢。有關安排可能會影響工程的水準，亦不合乎成本效益。

#### 其他意見

51. 黃容根議員支持政府當局的建議，並表示政府當局已在這項目上盡了很大努力，包括諮詢受影響船隻的使用者。由於約有300艘船隻受到影響，他敦促政府當局注意在實施搬遷安排時船隻的安全事宜。關於海港生態方面，他促請政府當局把銅鑼灣避風塘內所有海泥清理。就建造工程而言，他詢問近期於杭州出現的沉降問題，會否在香港發生。

52. 路政署署長在回應時贊同應充分注意受影響船隻的安全事宜。政府當局會在實施搬遷安排前，安排專業人員檢驗受影響的船隻，如有需要，更會為船隻進行鞏固工程。由於香港在興建隔牆方面甚具經驗，當局亦會聘用資深的承建商，因此在施工期內出現沉降問題的機會不大。政府當局會在銅鑼灣避風塘整個範圍進行清理海泥的工程。

#### **VI 7343CL —— 中環填海計劃第III期工程**

(立法會CB(1)232/08-09(08)號文件——政府當局就  
7343CL ——  
中環填海計劃  
第III期工程提  
交的文件

立法會CB(1)232/08-09(09)號文件 ——立法會秘書處  
就中環填海計  
劃第III期擬備  
的文件(背景  
資料簡介))

53. 發展局局長表示，政府當局的建議第一部分關乎在中環填海計劃第III期範圍內進行保護工程，以解除中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程延誤對發展中環新海濱的限制；建議的第二部分則與提高核准



預算費有關。核准預算費因進行保護工程及合約價格調整付款較預期為高而增加，其支持理據與工務小組委員會近期所考慮並通過兩批項目核准預算費增加的理據相若。

54. 港島及離島拓展處處長借助電腦投影片，向委員簡介該項保護工程。

(會後補註：有關介紹資料的電子複本(立法會CB(1)302/08-09(02)號文件)其後於2008年11月26日送交委員參閱。)

### 保護工程及中環灣仔繞道

55. 李永達議員、甘乃威議員及陳偉業議員詢問，進行保護工程會否降低日後中環灣仔繞道的建造成本。甘乃威議員進一步詢問，保護工程是否中環灣仔繞道建造工程一部分，並要求澄清該兩個工程項目的關係。他擔心保護工程若屬中環灣仔繞道的前期工程，政府當局便會面對法律挑戰。他支持政府當局的建議，但要求政府當局保證，進行保護工程在法律上並無問題。

56. 港島及離島拓展處處長在回應時解釋，保護工程並非中環灣仔繞道的前期工程，但保護工程的垂直隔牆可重用作為支撐日後的中環灣仔繞道隧道結構的永久工程。政府當局已就此事尋求法律意見，並已釐清保護工程不屬《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)的涵蓋範圍。垂直隔牆的費用約佔保護工程建造成本70%，而隔牆可重用作在較後階段興建中環灣仔繞道時的永久工程，因此興建隔牆的成本可從日後中環灣仔繞道工程所相應節省的款項中抵銷。不過，建造保護工程的頂板需要額外費用，因此在計入保護工程及日後中環灣仔繞道工程的成本後，興建中環灣仔繞道的整體成本不會減少。然而，進行保護工程可解除日後發展中環新海濱的限制，避免對中環填海計劃第III期尚未進行的工程造成干擾，因為日後興建中環灣仔繞道時無須開掘填海地面。

57. 發展局局長補充表示，進行保護工程可讓市民早些享用充滿活力的中環新海濱。保護工程受到法律挑戰的風險應相對較低。若中環灣仔繞道因任何原因

未能興建，保護工程才會作廢。政府當局是在詳細考慮相關的效率和風險因素後，才決定進行保護工程的。

58. 劉慧卿議員擔心，若中環灣仔繞道未能興建，花費龐大的保護工程便會浪費。她要求澄清不進行保護工程的後果。

59. 梁家傑議員在表達類似的關注意見時，亦要求政府當局說明不進行保護工程會出現的複雜情況。他詢問可否就個別受影響設施，而非就中環灣仔繞道進行保護工程。

60. 鑒於在極端的情況下，興建中環灣仔繞道的工程無法開展，便有需要盡量減少出現工程作廢，涂謹申議員詢問，可否就中環填海計劃第III期範圍內中環灣仔繞道個別路段，而並非就整條道路進行保護工程，以及所需的相關費用為何。他亦詢問保護工程在設計上是否具有彈性，以配合中環灣仔繞道工程日後的轉變。

61. 港島及離島拓展處處長在回應時解釋，主幹道(即中環灣仔繞道和東區走廊連接路)由西面的林士街連接東面的東區走廊，途經中環填海計劃第III期範圍、現時位於香港會議展覽中心的水道、舊灣仔公眾貨物裝卸區及銅鑼灣避風塘之下。銅鑼灣避風塘附近的臨時填海工程是相關的司法覆核所針對的事項。鑒於銅鑼灣避風塘北面原先建議的臨時防波堤不再需要興建，依政府當局之見，現時建議的臨時填海面積符合凌駕性公眾需要的測試準則。他補充，政府當局已在過去數個月進一步舉辦公眾諮詢活動，讓不同的持份者參與，有許多意見支持盡快落實中環灣仔繞道，因此中環灣仔繞道未能興建的風險已減至最低。若不進行保護工程，中環填海計劃第III期範圍內尚未建造的地下公用設施及結構，會對日後中環灣仔繞道工程構成阻礙。部分公用設施及結構或須暫時移走，對市民造成干擾。此外，中環灣仔繞道上面的路段需要開掘，交通亦須改道，可能會對交通造成不良影響。若不進行保護工程，在中環填海計劃第III期範圍內的大部分填海土地及受影響路段便需要開掘，因此在中環填海計劃第III期範圍內沿整段中環灣仔繞道進行保護工程，是較理想的方案，可為日後興建整

條位處地下的中環灣仔繞道，提供安全的工作環境，不致影響地面道路、設施及裝備。

62. 至於涂謹申議員問及就中環填海計劃第III期範圍內中環灣仔繞道個別路段，而非就整條中環灣仔繞道進行保護工程所需費用方面，港島及離島拓展處處長表示，就中環填海計劃第III期範圍內整條中環灣仔繞道進行保護工程的費用，不應與就其個別路段進行保護工程的費用相比，理由是前者可為整個填海區提供保護。若獲授權興建中環灣仔繞道的時間較預期早，則有機會恢復興建中環灣仔繞道，而不用建造保護工程的頂板，因為保護工程的施工程序規定必須先興建垂直隔牆。不過，這做法是否可行及適宜採用，視乎何時獲授權興建中環灣仔繞道，以及項目撥款何時獲得批准而定，並只可在顧及其他相關因素(包括預計發展新海濱所需時間)的情況下考慮。因此，在進行保護工程時，政府當局會考慮在切實可行情況下盡量保持彈性。

63. 葉國謙議員表示，港島4個區議會均支持盡快興建中環灣仔繞道，社會各界不希望有關項目的爭議沒完沒了。他支持政府當局的建議，因為保護工程與中環灣仔繞道的建造工程互有關連，而且前者配合後者的發展。他補充，法律挑戰有助釐清興建中環灣仔繞道的合法性，亦有助就是否需要興建中環灣仔繞道達成社會共識。鑒於核准預算費需要增加22億元，他詢問頂板所需的額外費用為何，以及進行保護工程可為完成中環灣仔繞道工程節省多少時間。

64. 港島及離島拓展處處長在回應時表示，隔牆及頂板和其他結構的費用，分別約為11億元及5億元，因此按粗略計算，所需額外費用為5億元。相關的監督工作及環境監察和審核費用約需1億元，即保護工程總費用為17億元。價格調整準備差不多達10億元。額外費用因報價較預期為低及應急費用調整而局部抵銷約5億元，令核准預算費淨增加22億元。中環灣仔繞道預計於2017年完工，而進行保護工程對此完工日期並無重大影響，因為完成中環灣仔繞道銅鑼灣避風塘路段工程所需的時間最長。

65. 陳偉業議員表示，核准預算費增加的百分比驚人。雖然政府當局有信心可以展開有關工程，但當

政府當局

局應審慎行事，把工程作廢的可能性減至最低。他質疑核准預算費增加是否基於多項因素(例如中環填海計劃第III期工程時間長且範圍廣闊)，並詢問工程設計曾否改變而令費用增加。因此，他認為政府當局應就有關工程所需的額外費用提供更詳細的解釋及分項數字，以便清楚交代整體的情況。至於行政長官在2007-2008年度施政報告公布的10項大型基建工程方面，他建議政府當局應以機場核心計劃項目所採取的同類方式提供落實有關工程的詳情，以便監管。

66. 發展局局長在回應時表示，核准預算費所增加的22億元是一項淨額，當中涉及3個因素，兩個因素導致工程費用增加，而1個因素則導致費用減少。進行保護工程及因應過去數年建造和勞工成本攀升所作的價格調整準備，必然令核准預算費增加。她澄清，有關增幅並非因為中環填海計劃第III期的設計有任何變更。她承諾會在提交撥款建議予工務小組委員會前，提供更多關於費用增加的詳細資料。

67. 何鍾泰議員支持政府當局的建議，因為保護工程可讓沿中環新海濱興建海濱長廊的工程提早兩年展開，亦可避免日後開掘已完工的路段。進行保護工程的撥款不會浪費。他讚賞政府當局有遠見，並表示政府當局已就保護工程給予清楚的解釋，有關工程的概念不易明白。

#### 中環新海濱

68. 李永達議員認為，政府當局不應只着重宏偉項目。他抱怨一些花費較低的小型工程項目，例如沿港島北岸興建連綿不斷的海濱長廊，未能迅速落實。

69. 發展局局長在回應時表示，沿維多利亞港創造連綿不斷的海濱長廊是香港人的共同願望，即使需要興建的長廊只有200米長或只作臨時用途，政府當局也會把握每個機會進行有關改善工程。不過，位於海濱用地的現有設施及私人發展項目令有關改善工程難以進行。政府當局須與議員討論如何克服這些困難，因此對事務委員會決定就海濱規劃事宜成立一個小組委員會，表示歡迎。就這方面，她提出安排1次維港視察，加深議員對興建海濱長廊的機會與限制的瞭解。她補充，並非所有市民支持搬遷位於海濱用地

的現有設施，例如茶果嶺公眾貨物裝卸區及觀塘公眾貨物裝卸區，因為業界從業員的就業及生計會受到影響。

70. 何秀蘭議員表示，雖然政府當局已進行許多諮詢活動，但當局仍有可能面對法律挑戰。關於中環新海濱方面，她認為中環9號及10號碼頭之間的用地，並非重置皇后碼頭的理想地點，因為船隻上落客活動頻繁，令皇后碼頭失去悠閒的氣氛。她亦關注該地點的面積，以及行人前往該處的方便程度，並詢問就重置皇后碼頭所作的諮詢的進度。她促請政府當局對有關事宜持開放態度。她亦問及國際金融中心II期附近的擬議商業發展項目的位置。

71. 石禮謙議員支持政府當局的建議，因為有關建議是為了香港利益一項有價值的投資。他贊同應沿港島北岸建造連綿不斷的海濱長廊。他曾反對在國際金融中心II期附近興建1座30層高的辦公室大廈，因為此舉會妨礙創造連綿不斷的海濱長廊。他認為有關土地應用作興建公園，供市民享用。

72. 發展局局長在回應時表示，在上一屆立法會會期，發展事務委員會曾討論中環新海濱城市設計研究第2階段公眾諮詢的事宜。政府當局已表示有意就涵蓋與國際金融中心II期附近的商業發展項目相關事宜的第2階段公眾參與結果，向委員作簡介。由於事務委員會決定就海濱規劃事宜成立一個小組委員會，她相信小組委員會會提供一個良好平台，以便詳細討論有關課題。

73. 劉秀成議員支持擬議保護工程，因為進行有關工程可盡早騰出填海土地作海濱發展之用。他詢問中環新海濱發展的完工日期及可否加快有關工程。他亦詢問P2路的完工日期，並關注P2路的走線，因為該道路會阻礙在原址重置皇后碼頭。

74. 發展局局長在回應時表示，若不進行保護工程，中環新海濱的發展不可於2013年年中前展開。由於保護工程預計於2011年年中完成，因此可提早兩年取得發展中環新海濱的土地。P2路的走線已獲批准，若社會各界大力支持在原址重置皇后碼頭，有關的走線才會更改。港島及離島拓展處處長表示，政府當局

會致力於2009年年底或2010年年初前完成不受保護工程影響的P2路西面路段。當局已在中環填海計劃第III期核准預算費中為P2路預留款項，而為保護工程尋求的撥款與興建P2路無關。

75. 梁家傑議員詢問，若在原址重置皇后碼頭，隔牆的走線會否局限P2路走線的改動幅度。

76. 港島及離島拓展處處長在回應時解釋，鑒於保護工程在地下進行，只要先完成與P2路重疊部分路段的保護工程，便不會局限P2路的走線。發展局局長補充，有關分析按照在原址重置皇后碼頭的結構，但不恢復其內港碼頭功能的假設而作出，當中有很多技術問題需要處理。

## VII 防止新發展項目造成屏風效應及降低已發展地區的發展密度的措施

(立法會CB(1)232/08-09(10)號文件——政府當局就防止新發展項目造成屏風效應及降低已發展地區的發展密度的措施提交的文件)

立法會CB(1)232/08-09(11)號文件——立法會秘書處就發展項目的"屏風效應"及管制發展密度的措施擬備的文件(背景資料簡介)

77. 香港鐵路公司城市規劃主管姚展先生借助電腦投影片，向議員簡介西鐵南昌站及元朗站物業發展方案的檢討、建議修訂方案及各項優化措施，例如減低發展密度、加入露天廣場及改善空氣流通和景觀視野。

(會後補註：有關介紹資料的電子複本(立法會CB(1)302/08-09(03)號文件)其後已於2008年11月26日送交委員參閱。)

78. 發展局局長表示，香港鐵路公司擔當政府在這兩個發展項目的代理人角色。她感謝該公司努力修訂和優化兩個方案。

79. 李永達議員認為，該兩個修訂方案已回應了市民的訴求。他促請政府當局也就西鐵荃灣西站物業發展項目及其他同類發展項目，進行檢討。荃灣的高密度發展項目日益增加，他相信減低該區的發展密度是市民的共識。

80. 發展局局長在回應時表示，在提出該兩個修訂方案時，政府當局已作內部審核，暫時並無計劃修訂其他鐵路站的物業發展項目。然而，她察悉市民關注的事宜，並表示當局現正檢討西鐵荃灣西站的酒店發展項目。由於鐵路站上蓋物業發展項目可提供穩定的房屋供應，政府當局並無計劃把其他鐵路站上蓋物業發展項目的發展密度降低，否則房屋供應會受到影響。

81. 陳淑莊議員表示，現經立法會申訴制度處理的相關個案的投訴人，促請政府當局公布更多關於空氣流通評估及採光研究結果的資料。她對於位於平台的休憩用地的暢達程度，將會提供的政府、機構及社區設施，以及會否就將提供的設施諮詢當地社區等事宜表示關注。她詢問，元朗站的發展項目會否出現沉降問題，影響附近的圍村。她詢問政府當局何時就修訂方案諮詢該兩區的居民。

82. 發展局局長在回應時表示，私人發展項目內的公眾設施的議題，會在事務委員會快將舉行的會議席上討論。政府當局會就須在元朗提供的特定類別政府、機構及社區設施，徵詢各政府部門的意見，亦會考慮當地社區的意見。姚展先生表示，當局會在諮詢相關區議會及當地社區時，提供關於空氣流通評估的進一步資料。關於沉降方面，發展局常任秘書長(規劃及地政)表示，屋宇署審批相關建築圖則時已考慮這項因素。政府當局會就修訂方案諮詢相關區議會，至於確實的時間須視乎區議會舉行會議的時間而定。

83. 涂謹申議員詢問，在檢討期間，鐵路公司有否把不同的修訂方案提交政府當局考慮，以及在審視該兩個物業發展項目時，政府當局有否就政府收入和

可減少的單位數目方面設定底線。他表示，環保觸角提議的南昌站發展項目方案，看來不錯。

84. 發展局局長在回應時表示，檢討結果並非完全以科學數據為基礎，因為每個發展項目有其特色。政府當局已進行初步研究，並在考慮區內居民的意見後才得出建議方案。政府當局的建議方案，不可與環保團體所提出的方案比較，因為政府當局須考慮額外因素，例如對政府收入和房屋供應的影響，以及已打好的樁柱位置等。鐵路站的物業發展項目，是為市民提供負擔能力範圍內的房屋供應來源之一。南昌站、元朗站、士丹頓街及合和中心二期的發展項目的總樓面面積已分別減少了18%、15%、45%及31%。

85. 李慧琼議員申報利益，表明她是城規會成員。她讚揚發展局致力處理相關事宜。關於南昌站及元朗站物業發展項目兩個建議修訂方案，她詢問政府當局如何處理市民所提出的進一步意見。就南昌站物業發展項目而言，她詢問可否改良平台的設計以進一步加強通風。由於城規會多年前已批准部分圖則，她詢問有否任何機制，檢討有關圖則，以回應現時市民的訴求。

86. 姚展先生在回應時解釋，由於南昌站已投入運作，進一步修改平台的設計便須作大幅度改動，因而對南昌站的運作造成嚴重影響。平台的體積已減小，由5層改為3層，並引入後退的設計，以加強空氣流通。富昌邨的通風情況(以風速率計算)較已批核方案改善約20%。在現有限制下，建議修訂方案是最合適的設計。發展局常務秘書長(規劃及地政)表示，當局如採納建議修訂方案，便須修訂有關總綱發展藍圖。政府當局會在2至3個月內諮詢深水埗及元朗區議會，並在2009年第一季根據《城市規劃條例》第16條徵求城規會批准。公眾可於規劃申請公布後3個星期內，就經修訂的總綱發展藍圖，向城規會提交意見。規劃署副署長／地區補充，城規會將考慮區議會及市民的意見，私人發展項目的核准圖則不可單方面更改，因為法治精神須尊重，合約訂明的責任亦須履行。至於在申請售賣土地一覽表(俗稱"勾地表")上的政府用地，即使城規會准許進行較高密度的發展，政府當局仍會審視每宗個案，進行空氣流通評估，修訂



發展參數和在合適情況下施加額外的限制。政府當局向來致力把發展密度維持在理想的水平。

87. 劉秀成議員認為，減少平台的層數及把車位設於地庫等措施值得讚揚。然而，他詢問可否重新規劃該兩個發展項目，以作進一步的改善。關於施加高度限制方面，他表示自己與建築界均不滿意有關措施，因為設計過程的靈活程度將會遭受限制。

88. 發展局局長在回應時表示，重新規劃存在許多限制，例如對房屋供應的影響，以及現時樁柱的位置等。其實，除了座數減少外，部分單位的設計和布局亦已修改，以便作進一步改善。關於施加高度限制方面，規劃署副署長／地區表示，為某地區擬訂高度限制時，須妥為顧及相關地區的特色、有關分區計劃大綱圖所准許可達到的總樓面面積、空氣流通評估所作的建議、海港規劃原則，以及經廣泛諮詢後制訂的《香港規劃標準與準則》訂明的城市設計指引的考慮因素及原則。當局會在擬備圖則的過程徵詢公眾對高度限制的意見。在現行城市規劃機制下，有條文訂明可略為放寬高度限制，亦可提交申請對分區計劃大綱圖的高度限制作出修訂，讓設計更具彈性及配合個別用地的考慮因素。

89. 馮檢基議員表示，深水埗區議會一直密切注視南昌站的物業發展項目，當時給人印象是財經事務及庫務局對發展規模有最終決定權。他指出，深水埗的街道呈網絡形狀，而南昌站的發展項目會阻擋橫貫東北與西南的東京街、欽州街及南昌街一帶的空氣流通。就這方面，政府當局應承諾上述3條街道的通風不會受有關發展項目所影響。雖然通風情況(以風速率計算)較已批核方案改善約20%，但沒有該發展項目，通風情況會理想得多。富昌邨樓高約在主水平基準以上120米，但建議修訂方案的樓宇高度最高為主水平基準以上180米，他認為樓宇高度應限在主水平基準以上120米或更低。若修訂方案獲採用為最後審定方案，則再作諮詢亦屬多此一舉。

90. 發展局局長在回應時表示，雖然當地社區的意見和訴求甚有關連，但政府當局在提出建議修訂方案時仍須顧及其他更廣闊的層面考慮因素。因此，政

府當局有責任向深水埗區議會及當地社區解釋建議修訂方案。

91. 劉慧卿議員肯定發展局局長在減低發展密度方面所作的努力。她促請政府當局多走一步，把南昌站物業發展項目的樓宇數目再減少兩棟，以進一步加強通風，為居民提供優質的生活環境。通風情況只改善20%，實在難以令人滿意，因為若有關發展項目不存在，通風情況會好得多。密度如此高的發展項目不應在這區或其他地區出現。

92. 發展局局長在回應時表示，建議修訂方案已納入多項優化措施，相信居民理應會接受。若政府當局可無須理會所有考慮因素，則許多優化措施也可落實推行，但一個負責任的政府須取得適當平衡，考慮各方面的因素。由於該發展項目已獲批准，其規劃可加以優化，但不可以重新規劃。姚展先生表示，建議修訂方案可讓風穿過富昌邨，因此富昌邨的通風情況(以風速率計算)較已批核方案改善約20%。他補充，從城市規劃角度而言，在綜合發展區用地上夾雜不同類型的住宅及商業發展項目，是理想的安排。

93. 何鍾泰議員表示，若有關發展項目可按核准計劃展開，則項目合約已經批出，工程亦已展開，提供許多就業機會。所有人均渴望自己的物業坐擁美景、通風良好，視野沒有任何遮擋。由於香港地少，發展密度高，政府當局難以一概滿足該等要求。空氣流通評估已按項目的要求進行。物色合適土地作發展用途越見困難，因為實際上已無法從填海取得土地，在新界土地進行發展涉及許多複雜情況，斜坡上有太多發展項目亦會產生問題。鼓勵更多人遷入鐵路站附近的發展項目，使用集體運輸鐵路系統及其他公共交通工具，私家車輛及道路交通使用量便會減少。政府當局已作出不少努力，推出建議修訂方案，而香港鐵路公司提出經修訂的良好設計，亦值得讚賞。就有關事宜指摘政府當局，實在有欠公允。他支持政府當局的建議，並反對把發展密度進一步減低。

94. 石禮謙議員表示支持政府當局的建議，因為西鐵沿線的發展項目有利於新界西北的發展，亦可令西鐵載客量增加。他表示，當時南昌站發展項目停止招標的原因之一，是嚴重急性吸呼系統綜合症爆發後

的經濟環境。有關發展項目已獲批准，政府當局亦已作出不少努力，推行優化措施。他不支持獲城規會批准的圖則應予檢討的說法。關於透過修訂分區計劃大綱圖施加發展限制方面，他認為此舉會對私人發展權造成影響。至於城規會的組成事宜，他建議其主席和秘書處應獨立於政府。

### VIII 新界東北新發展區規劃及工程研究(第一階段公眾參與)

(立法會CB(1)232/08-09(12)號文件——政府當局就新界東北新發展區——規劃及工程研究——第一階段公眾參與提交的文件

立法會CB(1)232/08-09(13)號文件——立法會秘書處就新界東北擬議新發展區擬備的文件(背景資料簡介))

95. 規劃署助理署長向委員簡介政府當局所提交文件的重點，並表示政府當局會集中就主要議題／關注事項的4個範疇諮詢公眾，分別為新發展區的策略性角色、以人為本的社區、可持續的生活環境及第一階段公眾參與落實計劃的安排。

96. 何秀蘭議員表示，落實新發展區計劃廣受相關持份者(例如土地業權人及發展商)的關注，因為他們的利益牽涉其中。她認為應進行全港諮詢，並建議政府當局把深港跨界融合納入為公眾參與的議題之一。新發展區的規劃有好開始，可幫助後代為兩地的融合做好準備。政府當局應在公眾參與活動期間向公眾解釋邊界市鎮的概念、特色、角色與功能。她感謝政府當局於2008年11月15日安排的邊境禁區實地視察活動，因為議員可獲得不能從閱讀文件取得的直接經驗。

97. 規劃署助理署長在回應時表示，政府當局在專題便覽1中已提到，由於位置關係，三合一新發展

區的策略性角色之一是促進跨界活動。政府當局會循這個方向探討新發展區的土地用途。關於邊界市鎮的概念，他表示早期香港的新市鎮是居民居住兼工作的地區，而隨着香港的發展，新市鎮許多居民會到市區的商業區工作。三合一新發展區可採用不同的發展模式，因為調查結果顯示，港深兩地的跨界活動日趨頻繁。因此，新發展區部分地方可作特別的商業或工業活動之用，讓兩地的人可充分利用和受惠於三合一新發展區的發展。

98. 發展局局長贊同港深之間應保持合作，並表示過去一年雙方已維持更緊密的合作。就這方面，香港需要推進雙方的合作，由按項目合作的方式改為策略性合作方式，並從兩地經濟融合及兩地居民互相接觸的角度考慮。政府當局正考慮以最合適的方法研究跨境融合的課題，因為當局現正進行多項研究，例如邊境禁區及落馬洲河套區研究。由於有人提議建立港深大都會，因此政府當局可在整合相關研究的結果後，從更廣泛的角度來進行跨境融合的研究。

99. 劉慧卿議員表示，在2008年11月15日進行實地視察期間，議員察悉深圳一方的邊界發展迅速，但香港這邊依然保持天然的環境。劉議員認為，有關地區應在小心規管下進行發展，以保存郊野環境。她詢問，政府當局有否預計自然保育與土地業權人期望發展的訴求，兩者之間是否有任何衝突。她希望保育與發展的兩難處境不會導致紛爭，並促請政府當局疏導相關各方的情緒。

100. 發展局局長在回應時表示，自然保育與發展並行當然並不容易，土地業權人對其土地進行發展抱有期望，政府當局便須管理有關期望。若社會對如何發展有關地區存有共識，而亦有方法滿足土地業權人的期望，則有關事宜仍可解決。政府當局會審慎行事，就這方面取得平衡。

101. 何鍾泰議員表示，在發展與保育之間取得平衡，對發展局局長來說是一項挑戰。居於市區的市民的訴求，可能有別於住在郊區的市民的訴求。他認為，香港無須以深圳的同類方式進行發展。新發展區可發展成為悠閒區，供居民享受大自然，該區亦會盡量以鐵路為交通工具。現時無須只為創造就業機會而

經辦人／部門

加快落實新發展區，因為別處也可提供就業機會。推行公眾參與活動的步伐亦應放慢，以便充分評估社會對如何落實新發展區的期望。他鼓勵發展局局長繼續努力工作。

## **IX 其他事項**

102. 議事完畢，會議於下午6時30分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 1  
2009年2月20日