

立法會

Legislative Council

立法會FC118/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第十三次會議紀要

日期：2011年4月15日(星期五)
時間：下午3時
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 劉慧卿議員, JP (主席)
- 何俊仁議員
- 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
- 李卓人議員
- 吳靄儀議員
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 陳鑑林議員, SBS, JP
- 梁劉柔芬議員, GBS, JP
- 梁耀忠議員
- 黃宜弘議員, GBS
- 黃容根議員, SBS, JP
- 劉江華議員, JP
- 劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 劉健儀議員, GBS, JP
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- 石禮謙議員, SBS, JP
- 李鳳英議員, SBS, JP
- 張宇人議員, SBS, JP
- 馮檢基議員, SBS, JP
- 余若薇議員, SC, JP
- 方剛議員, SBS, JP
- 王國興議員, MH

李永達議員
李國麟議員, SBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
張學明議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
李慧琼議員, JP
林大輝議員, BBS, JP
陳克勤議員
陳茂波議員, MH, JP
陳健波議員, JP
梁美芬議員
梁家騮議員
張國柱議員
黃成智議員
黃國健議員, BBS
葉偉明議員, MH
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
潘佩璆議員
謝偉俊議員
譚偉豪議員, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
陳淑莊議員

缺席委員 : 劉秀成議員, SBS, JP (副主席)
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
霍震霆議員, GBS, JP
陳偉業議員
黃毓民議員

<p>出席公職人員： 應耀康先生, JP</p> <p>劉焱女士, JP</p> <p>袁詠歡女士</p> <p>邱誠武先生, JP</p> <p>鄭美施女士, JP</p> <p>周進華先生</p> <p>劉家強先生, JP</p> <p>陳志恩先生</p> <p>蘇雯潔女士</p> <p>林慶樟先生</p> <p>周蘇鴻先生</p> <p>黃健維先生</p> <p>韓志強先生, JP</p> <p>李啟榮先生</p> <p>陳卓榮先生</p> <p>凌嘉勤先生</p> <p>邱伯衡先生</p> <p>翁祖樑先生</p> <p>張冠城先生</p> <p>陳永堅先生</p>	<p>財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)</p> <p>財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1</p> <p>財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)</p> <p>運輸及房屋局副局長</p> <p>運輸及房屋局副秘書長(運輸)1</p> <p>運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7</p> <p>路政署署長</p> <p>路政署鐵路拓展處處長</p> <p>香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理</p> <p>香港鐵路有限公司總經理(沙中線／觀塘線延線)</p> <p>香港鐵路有限公司項目經理(沙中線／觀塘線延線——土木工程)</p> <p>香港鐵路有限公司建造經理(南港島線——土木工程)</p> <p>土木工程拓展署署長</p> <p>發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5</p> <p>土木工程拓展署新界西及北拓展處署理總工程師(工程1)</p> <p>規劃署副署長(全港)</p> <p>發展局首席助理秘書長(工務)2</p> <p>土木工程拓展署總工程師(土地工程)</p> <p>房屋署總建築師(1)</p> <p>地政專員(屯門地政處)</p>
<p>列席秘書</p>	<p>李蔡若蓮女士</p> <p>助理秘書長1</p>

列席職員	：	林映儀女士	總議會秘書(1)7
		冼柏榮先生	高級議會秘書(1)7
		胡清華先生	高級議會事務助理(1)3
		邱寶雯女士	議會事務助理(1)8

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2011-12)1

人事編制小組委員會在2011年2月16日及3月2日所提出的建議

主席表示，當局請委員會批准人事編制小組委員會分別在2011年2月16日及3月2日的會議上建議、載於FCR(2011-12)1的人員編制建議。

2. 主席把項目付諸表決。委員會批准這項撥款建議。

項目2 —— FCR(2010-11)59

工務小組委員會在2011年1月19日及25日所提出的建議

3. 主席表示，有關觀塘線延線 —— 主要基建工程的PWSC(2010-11)32及有關南港島線(東段) —— 主要基建工程的PWSC(2010-11)33，是未能在2011年2月18日財務委員會(下稱"財委會")會議中完成審議而予以順延的項目。這兩個項目將於是次會議上討論及分開表決。

PWSC(2010-11)32

60TR —— 觀塘線延線 —— 主要基建工程

4. 主席表示，當局請財委會批准把60TR號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為8億2,690萬元，用以進行觀塘線延線的主要基建工程。

與當地居民溝通

5. 李慧琼議員申報她是九龍城區議會議員，並於觀塘線延線走線的沿線擁有物業。她表示，政府當局仍未完全解決當地居民的關注事項，即改善擬建的何文田站與何文田邨及擬建的黃埔站與鄰近住宅之間的行人連接設施。她促請政府當局在推展這項工程計劃時，與當地居民及相關持份者緊密聯繫。

6. 運輸及房屋局副局長答覆時表示，政府已充分考慮居民的關注。擬建的行人連接系統包括憲報公布經修訂的觀塘線延線計劃所載的有蓋行人天橋、行人道及行人隧道，當局認為對於改善連繫及方便程度而言，該系統是恰當及足夠的。他向委員保證，政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")會繼續與當地居民及有關各方保持密切聯絡。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理補充，為方便溝通，港鐵公司已為觀塘線延線走線沿線的地方社區成立3個居民組織。該些組織已獲邀加入社區聯絡小組，後者提供一個平台，推動與主要基建工程及鐵路工程有關的事宜的雙向溝通。

7. 甘乃威議員對於社區聯絡小組的成效表示質疑。據他收到的回應，當地居民的意見及建議往往沒有在社區聯絡小組的會議上獲得接納，而居民提出的投訴經常被視作意見或建議，並沒有得到妥善處理。他詢問港鐵公司會否設立機制，記錄社區聯絡小組會議的出席情況，以及在這些會議上接獲的意見、建議及投訴。

8. 港鐵公司項目及物業傳訊高級經理答覆時表示，社區聯絡小組會議一般每3至4個月舉行一次，並可配合居民的需要作出調整。港鐵公司會在切實可行的情況下，盡力處理居民的關注事項，倘若居民提出的建議並不可行，亦會研究其他的建議。社區聯絡小組會議的討論已記錄在案，相關資料亦上載到工程項目的專屬網頁。如有需要，港鐵公司可安排居民實地視察，以釋除他們的疑慮。

港鐵公司

9. 甘議員認為，港鐵公司應把投訴從接獲的意見中區分出來、定期公布投訴的數字，並進行滿意度調查，藉此瞭解社區聯絡小組在處理居民的關注事項方面取得的成效。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理承諾考慮該等建議。

加強行人連繫網絡

10. 涂謹申議員詢問何文田站與愛民邨及商場之間的行人連繫網絡，以及領匯承諾在愛民邨商場設置改善設施的進度。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)表示，擬建的行人天橋會延伸至愛民邨平台及商場。他表示，領匯正積極研究在愛民邨商場提供各項改善措施以配合擬建的行人設施的可行性。待相關政府部門就所需修改工程進行討論後，改善設施的詳情很快便會有定案。

興建主要基建工程的間接費用比率

11. 黃成智議員察悉，政府當局會進一步與港鐵公司商討，以便訂出興建沙田至中環線(下稱"沙中線")前期鐵路工程的間接費用比率，有關比率預期會少於工程基準費用16.5%的估計數字。他詢問興建觀塘線延線主要基建工程的間接費用比率可否如沙中線的情況般調低，以及觀塘線延線工程計劃估計的間接費用(按16.5%計算的金額為1億元)是否合理。

12. 運輸及房屋局副局長解釋，觀塘線延線工程計劃下的擬議主要基建工程的規模相對較小，而過往規模及複雜程度相若的建造工程採用的標準比率(即16.5%)將會適用。他進一步解釋，沙中線的間接開支比率可予調低，是因為鐵路公司在項目管理上享有較大的規模經濟。待獲聘的獨立工程顧問完成有關評定沙中線工程計劃的開支預算的審計報告後，政府當局會與港鐵公司商討，並會視乎需要調整間接費用比率，然後於2012年就餘下的鐵路及非鐵路工程向財委會申請撥款。

13. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)表示，政府曾經進行詳細研究及與前地下鐵路公司和前九廣鐵路有限公司詳細討論，其後於2003-2004年度採用16.5%作為雙方相互委託工程的間接費用計算比率。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1解釋，有別於複雜且大型的沙中線工程計劃，觀塘線延線的擬建主要基建工程所包括的行人連繫系統及公共運輸設施規模相對較小，情況與西港島線相若，而財委會於2009年就後者通過的間接費用比率為16.5%。路政署署長表示，觀塘線延線的主要基建工程採用16.5%的間接費用比率實屬合理，相比之下，過去5年推行的5項工程計劃的間接費用比率由15.8%至26.4%不等。他強調，自1990年代以來，當局一直採用16.5%的間接費用比率作為政府與兩間鐵路公司雙方相互委託工程的標準比率。

14. 黃成智議員認為，由於在鐵路加物業發展模式下，港鐵公司會獲批予物業發展權，因此觀塘線延線的間接費用應與相關物業發展帶來的豐厚利潤一併考慮。梁國雄議員有類似的看法，他關注到政府與港鐵公司之間可能出現勾結及利益輸送的情況。他要求港鐵公司就觀塘線延線主要基建工程的間接費用提供分項數字，而不是把所有開支綜合為一項數字。

15. 路政署署長解釋，向港鐵公司支付的間接費用是港鐵公司就觀塘線延線工程的管理費支出的實際開支，範圍涵蓋監督主要基建工程的建築工程、合約管理、技術研究及落實設計等。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1指出，觀塘線延線的擬議主要基建工程將會提供由政府擁有的公共交通設施，以改善何文田與鄰近屋邨的連接，若要發揮觀塘線延線的相應社會及經濟效益，這些工程是必需的。

16. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)表示，一如其他鐵路工程計劃，政府當局已委聘獨立工程顧問審核觀塘線延線的工程預算費用，當中包括就推行主要基建工程而向港鐵公司支付的間接費用。獨立工程顧問認為，與過往同類規模的工程項目比較，16.5%的比率實屬合理。至於16.5%的間

接費用的百分比分項數字，則分別是監督建築工程和合約管理7.6%、技術研究及落實設計7.5%，以及保險和其他項目1.4%。

17. 涂謹申議員詢問，委託工程16.5%的標準間接費用比率是政府與港鐵公司透過磋商議定，抑或是基於雙方之間的協議而具備法律約束力。運輸及房屋局副局長重申，標準比率是政府與兩家鐵路公司參考過往各項工程計劃的做法後商定的。事實上，政府委託的多項鐵路相關工程項目先前均採用了16.5%的比率，並獲立法會批准。路政署署長補充，該比率不具法律約束力，工程計劃亦曾採用較高或較低的比率，視乎何者適用而定。何鍾泰議員問及間接費用低於16.5%的個案，財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)表示，廣深港高速鐵路香港段及西港島線的間接費用分別是核准工程預算的7.38%及9.8%。

18. 湯家驊議員認為，由於部分其他工程計劃採用較低的比率，16.5%的間接費用比率屬於偏高。他詢問港鐵公司向其承建商批出合約時是否採用相同的間接費用比率(即16.5%)。港鐵公司總經理(沙中線／觀塘線延線)答稱，間接費用比率會視乎批出的工程計劃規模而定。就大型工程來說，由於規模經濟效應，雙方或可協定一個較低的間接費用比率。就委託工程採用16.5%的標準間接費用比率，是本地建造業的行規。

19. 何鍾泰議員表示，16.5%這個標準市場間接費用比率確立已久，並由政府、業界、行業團體及從業員經過多番討論後同意採用。這個比率獲廣泛接受為一個公平的比率，以便合約各方藉此分擔開支超出或低於預算的風險。他補充，多年以來，有很多獲工務小組委員會通過的工程計劃均採用該比率。

20. 梁國雄議員質疑把標準比率設定為16.5%的基礎。他認為港鐵公司於2000年公開上市後，仍繼續就委託給港鐵公司的工程採用相同的間接費用比率既不恰當且令人無法接受。他批評港鐵公司

就主要基建工程的間接費用與政府討價還價，並以保障股東利益作為提高票價的藉口，但提供主要基建工程會增加乘客量，最終的受惠者是港鐵公司。他促請政府當局檢討間接費用比率，並提供關於政府與兩家鐵路公司於2003年就間接費用訂立的協議進行討論的相關紀錄。運輸及房屋局副局長答稱，政府當局已就委託予港鐵公司的工程的間接費用的標準比率提供補充資料。他表示，委員對此事的關注可交由適當的立法會事務委員會或小組委員會跟進。

21. 黃成智議員詢問，港鐵公司要求政府發還間接費用時須否出示單據，以確保公帑用得其所。路政署署長解釋，根據簡化程序，政府會按照協定的間接費用比率一筆過付款，而並非以實報實銷的方式支付。他表示，由於主要基建工程及鐵路工程，例如興建地底的鐵路隧道及地面的行人設施，將會在同一工地同時進行，若要分開兩項工程在管理合約及監督工程方面的間接費用，會有實際困難。港鐵公司總經理(沙中線／觀塘線延線)補充，實際的間接費用比率一般高於16.5%的標準比率，不過，由於主要基建工程與鐵路工程的配合，加上項目管理享有規模經濟效應，間接費用可予下調。黃議員要求政府當局及港鐵公司研究把間接費用逐項分開，以及根據出示的單據發還間接費用的可行性。

22. 何鍾泰議員指出，工程開支項目數目繁多，包括員工開支、項目管理及監督工程。他認為採用實報實銷的方式不切實際，因為這會嚴重干擾建築業的運作。

23. 財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)在回應何鍾泰議員的查詢時表示，他從議員至今的討論中察悉，一筆過支付間接費用的做法推行已久，對雙方均有好處，一方面可就項目實施機構的間接費用設下上限，另一方面可鼓勵承建商節省開支。

24. 劉江華議員呼籲當局早日推行觀塘線延線工程以控制成本，並確保工程符合成本效益及物有所值。他表示，有關間接費用比率和發還款項機制

的討論涉及政策考慮，交由相關事務委員會或小組委員會跟進會較恰當。他亦促請港鐵公司就每個項目的間接費用提供粗略的分項數字，以釋除委員對監察公帑使用的疑慮。主席表示，政策事宜應交由相關事務委員會或其小組委員會跟進。

25. 主席把項目付諸表決。委員會批准這項撥款建議。

PWSC(2010-11)33

56TR —— 南港島線(東段) —— 主要基建工程

26. 主席表示，當局請財委會批准把56TR號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為9億2,700萬元，用以進行南港島線(東段)的主要基建工程。

工程時間表

27. 甘乃威議員表示關注到當局押後向財委會提交文件，會否耽誤了鐵路工程的推行。他表示市民強烈要求早日落成南港島線(東段)，並詢問擬議的主要基建工程的動工及竣工日期。

28. 運輸及房屋局副局長表示，這項目原本納入財委會2月會議的議程，但由於時間所限，未能在會議中完成審議。擬設的金鐘站是沙中線及南港島線(東段)的轉車站，因此政府當局正積極推展沙中線的前期工程，以便兩條鐵路的主要建造工程可盡快展開。他向委員保證，政府當局會全速推進相關的籌備工作。擬議的主要基建工程預計於2011年年中展開，並會如期於2015年竣工。

噪音及塵埃紓減措施

29. 甘乃威議員表示，擬議鐵路沿線的居民非常關注建造工程引起的噪音及塵埃滋擾，並促請當局在工地實施更有效的紓減措施。甘議員提到西港島線的經驗，並批評當局使用吸音物料而不是隔音屏障來減低噪音滋擾。他詢問港鐵公司有否預留款

項就現時的工程推行更有效的噪音及塵埃紓減措施。

30. 運輸及房屋局副局長表示，港鐵公司必須遵從《環境影響評估條例》的規定，以及採取紓減措施減低噪音滋擾。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)補充，設置隔音屏障有時會受到工地的環境限制。工程承建商會視乎工程的性質及工地的環境採用最適當的紓減措施，以盡量減低工程的塵埃及噪音帶來的影響。他表示，吸音物料已經過實質測試，並證實能有效減低噪音污染，而且工地亦普遍予以使用。

31. 甘乃威議員表示，他曾接獲居民多宗投訴，他促請政府當局考慮設置隔音屏障，以期盡量減低噪音水平。

32. 港鐵公司項目及物業傳訊高級經理表示，港鐵公司一向致力盡量減低對區內居民造成的滋擾，並會按照工地的環境及環境影響評估報告所載的規定，竭盡所能推行最恰當及有效的噪音紓減措施。她解釋，吸音物料通常會在建造工程最初的階段於小型工地使用，而其他噪音紓減措施則會在稍後的階段當工地可採用其他隔音措施時考慮。

33. 主席要求港鐵公司認真處理受影響居民對噪音及塵埃滋擾的關注。

34. 主席把項目付諸表決。委員會批准這項撥款建議。

項目3 —— FCR(2011-12)2

工務小組委員會在2011年2月9日所提出的建議

35. 主席在抽起有關洪水橋新發展區檢討研究的項目PWSC(2010-11)37及有關屯門第54區的土地平整、道路及渠務工程的項目PWSC(2010-11)38後，把FCR(2011-12)2付諸表決。委員會批准這個項目。

PWSC(2010-11)37

733CL —— 洪水橋新發展區檢討研究 —— 顧問費及工地勘測

36. 主席表示，當局請財委會批准把733CL號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為7,040萬元，用以為擬議的洪水橋新發展區進行規劃及工程研究和工地勘測工程。

設計及規劃的考慮

37. 王國興議員表示支持這項建議。他認為進行規劃及工程研究的顧問應汲取天水圍發展的教訓，在規劃的初步階段詳細籌劃洪水橋新發展區會提供的社區輔助設施，例如醫院及公共圖書館。當局亦應提供設於地面的商業及街市設施，以發展地區經濟，為區內創造就業機會。他建議在洪水橋新發展區預留土地興建加油／氣站，以及在鄰近天水圍的地點設置市政街市，為兩區的居民提供服務。

38. 規劃署副署長(全港)承諾積極考慮王議員的要求。他向委員保證，在規劃及發展洪水橋新發展區時，政府當局會參考天水圍發展的經驗，確保提供足夠的社區設施及服務，推動經濟發展，以及應付居民的需要和提供就業機會。

發展時間表及土地供應

39. 對於洪水橋新發展區的發展被拖延，以及需要一段長時間推行工程計劃，李永達議員表示十分失望。他認為，發展計劃未能配合不斷轉變的社會環境需要。他指出，當局早於1998年已談及發展洪水橋，其後2003年的新界西北規劃及發展研究(下稱"新界西北研究")及2007年的"香港2030：規劃遠景與策略"研究(下稱"香港2030研究")均確定洪水橋為新發展區，但地盤平整及相關的工程項目要到2019年才展開。他詢問整項發展計劃的時間表，以及何時會提供首個住宅地段。

40. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5告知委員，由於當時預期人口增長將會放緩及房屋需求

疲弱，當局於2003年擱置新發展區的建議，以待香港2030年研究從策略的角度就新發展區的需求進行全面檢討。香港2030年研究於2007年完成後，行政長官在2007年10月發表的施政報告中公布重新進行新發展區(包括洪水橋新發展區)的規劃及工程研究。鑒於新界西北研究在2003年完成後變化很大，當局認為有需要進行規劃及工程研究，探討區內的最新規劃情況。發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5請委員參閱當局向工務小組委員會提交的補充資料，當中詳述由規劃至推行的工作流程及時間表，他承諾在切實可行的情況下盡量加快工程的進度。

41. 土木工程拓展署署長補充，鑒於需要時間進行規劃及工程研究及社區參與活動(30個月)、完成擬備《分區計劃大綱圖》的法定程序(17個月)、徵用及清理土地(4年)，當局預計第一階段地盤平整及相關的工程項目最快可於2019年開始施工。他向委員保證，政府當局會探討可否在一些牽涉不太複雜的徵用土地及重置問題的地盤提早展開工程，以滿足公眾對及早推行洪水橋新發展區計劃的期望。

42. 對於將要延至2021或2022年才為洪水橋新發展區首批入住人口建造房屋和所需的社區設施，李永達議員表示失望。他表明他認為難以支持這項建議，並會放棄表決。

新發展區的高增值活動

43. 葉劉淑儀議員提到有傳媒報導指部分於新界西北、洪水橋或禁區的土地會用作發展消閒、零售及展覽設施，並以內地旅客為對象。葉劉淑儀議員認為在香港進行這類低增值活動，經濟上再不可行，她促請政府當局預留更多土地發展有助本地經濟持續發展的高增值產業。

44. 規劃署副署長澄清，當局規劃新界東北新發展區及洪水橋新發展區時會提供零售及娛樂設施，主要為滿足未來人口的需要。在新發展區提供土地發展予高增值產業，例如香港享有明顯優勢的六大產業，亦是政府的規劃策略。

徵用及清理土地

45. 譚耀宗議員支持這項建議，但關注到與工程計劃有關的徵用及清理土地工作。他提及菜園村和紫田村近期發生的事件，並促請政府當局檢討現時的徵用土地及賠償政策，藉此鼓勵受影響的土地擁有人及居民自願遷出，以及加快徵用及清理土地的過程。發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5回應時表示，政府當局會汲取菜園村和紫田村的經驗，小心處理洪水橋的徵用及清理土地行動。

46. 李永達議員察悉，洪水橋新發展區約64%屬私人土地，他質疑相關的徵用及清理土地工作可否如期於4年內完成。發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5回應時表示，根據過往處理同類發展計劃的經驗，徵用及清理土地工作需時約4年。他補充，規劃及工程研究亦會探討開拓洪水橋新發展區所需徵用土地的範圍。應李永達議員要求，政府當局承諾提供有關擬議洪水橋新發展區內的政府土地及私人土地所佔的比率及分布資料。

政府當局

規劃及工程研究

47. 鑒於為推行新發展區計劃而進行的徵用及清理土地工作會出現的預計問題，主席質疑規劃及工程研究支出的7,040萬元最終會否白費。發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5答稱，鑒於香港土地供應有限，若要維持穩定及充足的土地供應以應付長遠的房屋及經濟發展需要，開拓新發展區至為重要。

48. 石禮謙議員詢問為何規劃署不親自進行規劃及工程研究。發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5答稱，當局認為有需要委聘顧問，因為規劃及工程研究涉及對多個範疇進行詳細的技術評估，包括交通及環境影響評估、有關土地使用的規劃及技術評估，以及相關的基礎建設等。土木工程拓展署署長補充，獲聘的顧問亦會監督新發展區的相關工地勘測工程。

49. 主席把項目付諸表決。委員會批准這項撥款建議。

PWSC(2010-11)38

681CL —— 屯門第54區的土地平整、道路及渠務工程 —— 第2期

50. 主席表示，當局請財委會批准把681CL號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為"屯門第54區的土地平整、道路及渠務工程第2期第1階段"；按付款當日價格計算，估計所需費用為3億2,520萬元；以及把681CL號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

隔音屏障及綠化地帶

51. 王國興議員對於在地盤興建隔音屏障及隔音罩會否減少區內綠化地帶的面積表示關注。他促請政府當局參考楊屋道的個案，採用垂直綠化作為隔音屏障，同時亦可加強綠化。

52. 土木工程拓展署署長表示，政府當局會在行車道旁的行人徑預留環境美化區，以便種植樹木。他進一步解釋，有別於楊屋道設於路中央的隔音屏障，將於屯門第54區第2號地盤興建的隔音屏障會沿着行車道旁而建。種植太多樹木會減少陽光對路面的照射。當局會改為安裝設有透明面板的隔音屏障，並會在隔音屏障毗鄰的環境美化區種植樹木和灌木，以紓緩對視覺的影響。

53. 土木工程拓展署總工程師(土地工程)回應王國興議員有關在地盤種植樹木的進一步提問時表示，當局會砍伐364棵樹，並會在地盤範圍內分別保留289棵樹及移植51棵樹。此外，地盤範圍內會種植合共約583棵新樹木。

54. 主席在下午5時結束會議，她表示下次會議將於下午5時05分開始，以便繼續討論PWSC(2010-11)38及處理議程上其餘的項目。

立法會秘書處
2011年10月11日