

立法會

Legislative Council

立法會PWSC23/12-13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 第二次會議紀要

日期：2012年11月28日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：陳鑑林議員, SBS, JP(主席)
盧偉國議員, BBS, MH, JP(副主席)
涂謹申議員
劉慧卿議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
王國興議員, MH
何秀蘭議員
陳克勤議員, JP
梁家騮議員
葉國謙議員, GBS, JP
梁家傑議員, SC
吳亮星議員, SBS, JP
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員
陳恒鏞議員
陳家洛議員
陳婉嫻議員, SBS, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
麥美娟議員, JP

張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員 : 陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
葛珮帆議員, JP

出席公職人員 : 何珮玲女士, JP 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3
韋志成先生, JP 發展局常任秘書長(工務)
周達明先生, JP 發展局常任秘書長(規劃及地政)
謝展寰先生, JP 環境保護署副處長(1)
何珏珊女士 財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)(工務)
梁冠基先生, JP 建築署署長
韓志強先生, JP 土木工程拓展署署長
陳志超先生, JP 渠務署署長
劉家強先生, JP 路政署署長
馬利德先生, JP 水務署署長
梁錦沛先生 建築署總技術顧問(資助工程)
陳海明女士 建築署工程策劃總監(2)
葉桂恆先生 土木工程拓展署土木工程處副處長(工程及環境管理)
梅品雅女士 保安局首席助理秘書長(B)
沈國良先生 消防處署理助理處長(救護)
羅鎮文先生 消防處高級消防區長(策劃組)
鄭瑞安先生 消防處消防區長(策劃組)2
李關小娟女士 土木工程拓展署啓德辦事處專員

列席秘書 : 林映儀女士 總議會秘書(1)3

列席職員 : 劉國昌先生 助理秘書長1
袁家寧女士 高級議會秘書(1)3
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)7

經辦人／部門

主席表示，是次會議將討論4個項目，包括"預計在2012-13年度立法會會期審議的項目"的資料摘要及3項基本工程計劃。倘若該3項基本工程計劃獲得通過，所涉及的款額將合共28億4,270萬元。

2. 主席接着提醒委員，根據立法會《議事規則》第83A條，他們在會議上就所討論的撥款建議發言之前，應披露與該等撥款建議有關的直接或間接金錢利益性質。他亦請委員注意《議事規則》第84條有關在有直接金錢利益的情況下表決或退席的規定。

預計提交工務小組委員會的項目的資料摘要
PWSCI(2012-13)11 —— 預計在2012-13年度立法會會期審議的項目

3. 主席表示，根據工務小組委員會(下稱"小組委員會")於2001-2002年度立法會會期與政府當局達成的協議，政府當局在過往每個立法會會期開始之前，均會向小組委員會提供預計審議的項目，以便委員及其他立法會議員初步瞭解預計將會提交小組委員會審議的基本工程計劃，以及方便就該等基本工程計劃進行諮詢。與會者察悉，預計會在2012-2013年度審議的項目已送交相關事務委員會，讓該等事務委員會的委員表明，在政府當局向小組委員會提交有關的撥款申請前，是否有任何工程計劃須事先在相關事務委員會會議上詳細討論。

總目703 —— 建築物

PWSC(2012-13)37 13GB 蓮塘／香園圍口岸與相關工程

4. 主席表示，有關的建議旨在把13GB號工程計劃的一部分提升為甲級，該部分稱為"蓮塘／香園圍口岸與相關工程 —— 口岸建築及相關設施 —— 施工前顧問服務"；按付款當日價格計算，估計所需費用為1億8,000萬元。

興建蓮塘／香園圍口岸的理據

5. 劉慧卿議員察悉，蓮塘／香園圍口岸將會是連接深圳與香港的第七條陸路邊界通道，而部分現有口岸的使用率偏低，她質疑是否需要興建蓮塘／香園圍口岸。發展局常任秘書長(工務)回應時表示，現有的6條深港陸路邊界通道主要分佈在本港中部和西部，而新界東部現時只有兩個位於文錦渡及沙頭角的口岸前往深圳東部及粵東。礙於地理環境的限制，現有的文錦渡及沙頭角口岸將無法應付預計的日後跨境交通需求。此外，使用這兩個口岸的跨境車輛必須順利通過香港的道路和深圳當地的擠塞道路，才能接上兩地的高速公路網絡。故此，擬議的蓮塘／香園圍口岸必須提供通道讓過境車輛前往深圳東部，從而縮短港／深與粵東之間的行車時間。發展局常任秘書長(工務)特別指出，該擬議口岸可令跨境人流與物流更暢順及有效率，對推動香港的長遠經濟發展具策略價值，十分重要。因應劉議員的要求，政府當局同意提供資料，闡述香港與深圳之間所有陸路口岸的整體通關能力和旅客流量。

政府當局

6. 范國威議員基於以下理由，表示反對興建蓮塘／香園圍口岸工程計劃——

- (一) 過境交通已相當方便，並不需要花費數十億元興建蓮塘／香園圍口岸；
- (二) 蓮塘／香園圍口岸的經濟理據是建基於《深港興建蓮塘／香園圍口岸前期規劃研究》(下稱"《聯合研究》")，

但該研究於2008年9月進行，其內容已經過時；

- (三) 蓮塘／香園圍口岸的成本效益成疑。該口岸及其相關工程需耗資162億5,320萬元，但《聯合研究》預期，按2007年的價格計算，該口岸在2018年至2030年的12年內只能帶來143億元的總經濟效益；
- (四) 蓮塘／香園圍口岸作為國家"十二五"規劃的一部分，其實是基於祖國的規劃需要多於香港的實際需要而制訂的合作計劃；及
- (五) 政府當局尚未解釋推展蓮塘／香園圍口岸工程計劃如何能惠及受影響地區的發展，尤其對本地的交通及道路網絡有何改善。

7. 范國威議員要求政府當局立即擱置蓮塘／香園圍口岸工程計劃，並重新進行公眾諮詢，以維護香港人的規劃自主。政府當局察悉范議員的意見。

8. 劉慧卿議員渴望確保蓮塘／香園圍口岸能真正發揮其作用，她並詢問，興建該口岸後，往來港／深與粵東，以至福建及江西省南部可省卻多少行車時間。就此方面，她表示載於立法會PWSC(2012-13)37號文件附錄1的工地位置圖並沒有標示蓮塘／香園圍口岸工程計劃在深圳一方的銜接詳情。她詢問，當工程計劃的香港部分竣工時，屬於深圳的部分(包括相關的連接路及設施)屆時會否準備就緒。

9. 土木工程拓展署土木工程處副處長(工程及環境管理)(下稱"土木工程處(工程及環境管理)副處長")表示，蓮塘／香園圍口岸位於深圳的相關連接路段的建築工程將會陸續展開，以配合該口岸於2018年的竣工時間。隨着該口岸落成啟用，由大埔經該新口岸設施前往龍崗的行車距離與時間，將可

政府當局 分別減少約5公里及22分鐘。應劉慧卿議員和主席的要求，政府當局同意就以下各項提供資料 ——

- (一) 由粉嶺經蓮塘／香園圍口岸和深圳東部過境通道前往粵東，估計可節省多少行車時間；
- (二) 提供地圖展示蓮塘／香園圍口岸深圳部分的銜接詳情，尤其與該口岸連接的相關道路；及
- (三) 提供蓮塘／香園圍口岸工程計劃深圳部分的進度詳情，包括相關的連接路及設施，以及深圳與香港兩地有否就口岸的開始運作日期取得共識。

10. 鍾樹根議員察悉，在蓮塘／香園圍口岸深圳一方的新秀區已發展成為一個小社區，並設有地鐵站直達該區。他認為應在蓮塘／香園圍口岸設立道路連接新秀站，以便利兩地融合。發展局常任秘書長(工務)表示，發展事務委員會過往的會議上已就有關的詳情進行商議。他指出，現時的撥款建議主要涉及在擬議口岸香港範圍內的擬議建築及相關設施進行設計和工地勘探工程。

蓮塘／香園圍口岸的通關能力

11. 王國興議員對撥款建議表示支持，但他關注蓮塘／香園圍口岸的設計能否應付未來10至20年將會增加的人流和車流量。馬逢國議員亦表達類似的意見。土木工程處(工程及環境管理)副處長回應時表示，接駁粉嶺公路與蓮塘／香園圍口岸的新連接路將可提供足夠的流量，應付2030年的預測跨境流量。

12. 馬逢國議員認為，政府當局設計蓮塘／香園圍口岸的通關能力時，不應只採用國際慣常做法，而應同時考慮香港及內地的具體情況，包括兩地的人口統計數據。發展局常任秘書長(工務)澄清，政府當局用以運算出交通流量預測的四階段運輸模型屬於國際慣常做法。這個系統性的運輸模型

依據不同的調查數據及統計資料，並參考最新的規劃數據及發展(包括香港和內地的人口統計數據及社會經濟數據)，從而運算出交通流量。

13. 單仲偕議員認為，把蓮塘／香園圍口岸的擬議設計通關能力設定於每天30 000旅客人次和每天17 850車輛架次並不足夠。他詢問，可否透過鼓勵旅客使用集體公共運輸工具以增加該口岸的通關能力。土木工程處(工程及環境管理)副處長回應時表示，政府當局會監察有關的需求量和檢討運作的時數，並會採取所有必須的措施，在有需要時改善出入境的通關能力。

14. 馬逢國議員、單仲偕議員及葉國謙議員均關注到，政府當局有否在蓮塘／香園圍口岸預留空間供未來擴展之用，例如預留空間給裝置新增設施和器材，令該口岸可應付預料之外的流量增幅。馬議員指出，鑒於現時就內地車輛入境香港的限制可能放寬，他詢問有關的規劃參數有否考慮因此而相應增加的車流量。由於尋找地點興建新口岸十分困難，他籲請政府當局進行規劃時更加著眼未來。

15. 土木工程處(工程及環境管理)副處長回應時表示，隨着科技發展一日千里，邊境口岸即使不進行實質的擴建，亦可透過增加使用"e-道"服務和採用速度更快的電腦，改善出入境檢查的效率，從而提升口岸的通關能力。儘管如此，政府當局會密切監察蓮塘／香園圍口岸的使用量，並在有需要時引入改善措施。發展局常任秘書長(工務)補充，若因不能預知的變化而導致流量大幅超越規劃的流量，政府當局或有需要在必要時發展新的邊境口岸。應葉國謙議員的要求，政府當局同意，就該口岸為處理未來需求增長而可能需提升的設計旅客通關能力作出評估並提供資料。

政府當局

16. 主席促請政府當局察悉委員的意見，在設計階段顧及未來的擴展空間，以備有需要時應付短期及中期的需求。他籲請政府當局在進行規劃時，需積極確保該口岸的出入境檢查能順利運作。建築署署長回應時表示，按照既定的規劃，在蓮塘／香園圍口岸港深和深港兩個方向將各敷設14個傳統的

出入境通道和5個"e-道"。在有需要時可增加"e-道"的數目。他重申，隨着科技發展，"e-道"服務可大大減低出入境檢查的時間，並改善處理跨境旅客的能力。

17. 張超雄議員質疑按照《聯合研究》的運輸模型所預測的旅客流量是否仍然確切。他指出，根據運輸模型的"基準方案"，在設計年份2030年的預測旅客流量為每天30 700旅客人次，而該"基準方案"假設深圳居民訪港可以無須取得內地當局的出境簽注。但是，設計通關能力則把旅客流量設定於每天30 000旅客人次，而該流量卻假設深圳居民需要取得出境簽注方可訪港；換言之，與"基準方案"的數字相比，只相差700旅客人次。他預期訪港內地旅客人數會隨着入境手續的放寬和一簽多行"個人遊"計劃的實施而增加，他因此質疑為何兩個旅客流量數字相差甚少。

18. 發展局常任秘書長(工務)回應時澄清，按照四階段運輸模型的運算，並假設深圳居民不須獲內地當局簽發出境簽注便能訪港，預測的旅客流量約為每天30 700旅客人次。另一方面，若假設深圳居民訪港前須獲內地當局發出出境簽注，運輸模型運算的預測旅客流量約為每天28 750旅客人次。在兩個假設下的預測旅客流量差額應為每天1 950旅客人次。隨着深圳永久居民自2009年4月起可以憑一簽多行"個人遊"計劃訪港，最新的預測旅客流量應較28 750旅客人次為高，但低於30 700旅客人次。因應這項資料和口岸工地的其他考慮，港深政府在2010年同意，採用每天30 000旅客人次作為口岸的修訂設計通關能力。應張超雄議員的要求，發展局常任秘書長(工務)同意提供資料，說明怎樣得出在設計年份2030年的預測流量為每天30 700旅客人次，以及經修訂設計通關能力為每天30 000旅客人次，尤其在實施"個人遊"計劃後，旅客流量預期會出現甚麼分別。

政府當局

提供私家車泊車位

19. 陳恒鑌議員對撥款建議表示支持，並認同有足夠的邊境口岸十分重要。但是，考慮到蓮塘／

香園圍口岸將會是首個設有人車直達設施的陸路口岸，他關注該處只設立400個私家車泊車位是否足夠，尤其政府當局似乎沒有預留空間供未來擴建之用。葉國謙議員亦表達類似的意見。

20. 土木工程處(工程及環境管理)副處長回應時表示，設於蓮塘／香園圍口岸的私家車泊車位數目，是根據一份評估私家車泊車位和私家車上落客區需求量的顧問研究而訂定。鑒於所需的泊車位數目主要視乎旅客選擇使用非過境私家車和停車場的比例，以及他們停車時間長短而定，顧問在附近設有私營泊車設施的落馬洲過境穿梭巴士 — 新田站，進行了一項"旅客選擇意向調查"。根據該調查得出的數據，以及預測使用非過境車輛的旅客數目，顧問建議在蓮塘／香園圍口岸公眾停車場提供約400個泊車位應已足夠。雖然如此，政府當局在工程計劃進入詳細設計階段時，會探討增加泊車位數目的可能性。

21. 葉國謙議員察悉政府當局對於蓮塘／香園圍口岸公眾停車場並沒有設定使用限制，他關注400個私家車泊車位是否足以應付公眾需求。胡志偉議員和張超雄議員亦表達類似的關注，並提出可能需要引入泊車轉乘設施，以緩解按照口岸的設計通關能力而需處理的17 850車輛架次流量。發展局常任秘書長(工務)回應時表示，政府當局在工程計劃進入詳細設計階段時，會探討增加泊車位數目的可能性。

22. 胡志偉議員詢問，使用蓮塘／香園圍口岸公眾停車場通宵停泊車輛和只途徑口岸上落旅客的車輛估計數目為何。土木工程處(工程及環境管理)副處長回應時表示，在口岸的繁忙時間，預計的非過境交通流量為每小時55輛私家車使用公眾停車場和上落客位。根據該項預測，顧問建議設置400個私家車泊車位應足以讓車主選擇只在口岸上落旅客，還是把車輛停泊在公眾停車場。

23. 胡志偉議員進一步詢問，若日後發現上述泊車位的估計數目不足以應付實際需求，政府當局有否預留土地供擴建公眾停車場之用。就此，主席

詢問有關的建築樁柱可否進行加固工程，以備在有需要時加建一層停車場。土木工程處(工程及環境管理)副處長重申，政府當局在工程計劃進入詳細設計階段時，會探討增加泊車位數目的可能性。

24. 梁家傑議員指出，現時的撥款建議是供委聘顧問就蓮塘／香園圍口岸進行擬議的設計和監管工地勘測工程，他質疑為何政府當局似乎就口岸的規劃目標(例如在私家車泊車位的數目和是否需要提供泊車轉乘設施等方面)已設有既定立場。他認為，政府當局應把小組委員會委員就該口岸工程計劃所表達的意見，納入工程計劃說明書供顧問進行設計時作一併考慮。發展局常任秘書長(工務)表示，在顧問工作簡介中將會詳細訂明口岸的設計要求，至於將予委聘的顧問主要負責根據顧問工作簡介設計口岸內的擬議建築及相關設施。

其他附屬設施

25. 易志明議員表示，自由黨原則上支持撥款建議，但他強調，政府當局亦需汲取深圳灣口岸的教訓，避免再次因道路指示不清晰及附屬設施不足(例如廁所、食肆、後備辦公室大樓等)，而導致口岸啟用時不受貨運業界歡迎的問題。因應易議員呼籲政府當局須確保蓮塘／香園圍口岸的設計能符合業界的運作需要，發展局常任秘書長(工務)和建築署署長同意，在設計蓮塘／香園圍口岸時會參考議員的意見。

26. 譚耀宗議員和陳克勤議員指出，北區區議會曾要求在蓮塘／香園圍口岸的公共運輸交匯處設立足夠的車輛上落客區，供接送過境學童的校巴使用，避免對學童造成危險。因應他們問及政府當局在這方面作出的措施，土木工程處(工程及環境管理)副處長表示，土木工程拓展署在蓮塘／香園圍口岸的設計初段已與教育局保持緊密聯繫，評估將會使用該口岸的過境學童數目，從而在口岸的平台樓層規劃足夠的車輛上落客區，供過境校巴使用。此外，設於地面樓層的公共運輸交匯處亦將設有足夠的車輛上落客區，供不需過境的校巴使用。

27. 劉慧卿議員和陳克勤議員指出，鑒於其他口岸缺乏供過境校巴使用的車輛上落客區，對過境學童造成危險及不便，他們呼籲政府當局必須特別關注此問題，確保蓮塘／香園圍口岸備有足夠的車輛上落客區供過境校巴使用，並在未來有需要時，增加有關的設施。發展局常任秘書長(工務)重申，政府當局會與有關當局保持聯繫，並在設計階段檢討相關設施的需求量。

受蓮塘／香園圍口岸影響的居民補償安排

政府當局 28. 胡志偉議員和張超雄議員詢問，受蓮塘／香園圍口岸工程計劃影響的合資格原居民和非原居民的補償方案為何。發展局常任秘書長(規劃及地政)承諾提供這方面的資料，並表示補償安排主要分為以下兩大類——

- (一) 根據現行政策，在新界收回土地和進行清拆設有補償及安置安排，即受影響的村民會根據新界搬村政策獲得補償；受影響的私人土地擁有人可根據他們各自的資格，申領特惠分區土地補償，而商業／工業經營單位和身份經核實的農民(不論他們是否原居民)，亦可獲發放不同類別的特惠津貼；及
- (二) 在竹園村的鄉村範圍及竹園南的合資格非原居民可獲特別提供優化及特設的補償方案，例如"平房方案"(須由發展局局長按個別情況酌情決定)。由於這項具策略重要性的口岸工程計劃須及早推行，財務委員會(下稱"財委會")在2012年7月批准向合資格住戶，亦即受口岸及連接路的土地收回及清理所影響的住戶，發放特設的特惠津貼。

29. 因應胡志偉議員問及補償個案的審批進度，發展局常任秘書長(規劃及地政)表示，在55項接獲的"平房方案"申請中，26項申請經已獲批，25項

正在審批中，而4項申請則證實不符合資格。至於特設的特惠津貼方面，當局共收到131項申請，其中38項已獲批准，81項申請正在審批中，而12項則證實不符合資格。截至2012年11月中，受蓮塘／香園圍口岸工程計劃影響的528段私人土地擁有人已接受相關的補償建議。

30. 胡志偉議員認為審批進度並不理想，並關注到緩慢的進度會否阻礙該新口岸工程計劃的推展。發展局常任秘書長(規劃及地政)回應時表示，政府當局一直與受影響的村民保持密切聯繫，而補償申請的審批工作亦進展良好。已接受補償建議的528段私人土地約佔受蓮塘／香園圍口岸及連接路的土地收回及清理所影響的70%土地。有關的土地清理工作預期將會在2013年分階段展開。

31. 陳家洛議員表示，他雖然不會反對涉及施工前顧問服務的撥款建議，但他強烈認為，政府當局必須確保居於竹園村的鄉村範圍及竹園南的村民可得到合理的補償，尤其該16個證實不符合申請補償的個案。他並表示，他將會於短期內前往該處作實地視察，其後會與政府當局進一步商議如何跟進有關個案。

對財政的影響

32. 因應蔣麗芸議員就立法會PWSC(2012-13)37號文件第11(a)(i)段和(b)段有關工地勘測款項的查詢，建築署署長解釋，供進行工地勘測的800萬元費用，是"實際進行"工地勘測以提供設計香港範圍內口岸建築所需的岩土和地質資料的估計成本；至於6,570萬元則用作設計服務及監管工地勘測的顧問費用。劉慧卿議員促請政府當局改善口岸工程計劃中有關財政影響的資料的表達方式，令人更易理解。

33. 單仲偕議員詢問，橫跨深圳河並連接港深兩地口岸的4條車用橋和1條行人橋(跨境大橋)的成本為何，以及港深兩地如何攤分有關的成本開支。土木工程處(工程及環境管理)副處長回應時表示，

考慮到合約管理的效率問題，以及避免出現統籌問題，政府當局已委託深圳市政府進行大橋香港路段的設計，並將會把部分香港路段的大橋建造工程委託深圳市政府進行。他表示深圳一方現時尚未展開大橋的設計工作，所以難以取得大橋實際成本的資料，但他向委員保證，港深兩地將會公平地攤分有關的成本。因應單議員的查詢，土木工程處(工程及環境管理)副處長進一步表示，位於中間的橋樑是行人橋。

34. 梁家傑議員表示，政府當局計劃於2013年2月展開施工前工作，並預計於2015年年初完成有關工作，他質疑為何需於2015-2016年耗用撥款申請中為數約3,000萬元的撥款(或五分之一的撥款申請金額)。建築署署長回應時解釋，該3,000萬元是為擬議的顧問合約和工地勘測作價格調整準備。由於顧問合約期超過12個月，加上所涉及的工程數量會因應實地情況而變動，所以工地勘測工作會以重新計算工程數量的合約形式進行。最終付予顧問的費用須待勘測工作完成後方能確實。

其他意見和關注事項

35. 蔣麗芸議員表示，港深兩地的罪犯移交或病人轉送安排一般會在連接兩地的大橋中間進行，所以她關注到若缺乏路旁停車處，一旦需要進行這些移交或轉送安排，便會造成嚴重交通擠塞。關於會否設立路旁停車處以方便進行轉送安排的問題，土木工程處(工程及環境管理)副處長表示，當工程計劃進入詳細設計階段時，政府當局會與深圳當局一起檢討人員(例如病人)的轉送安排。

政府當局

36. 蔣麗芸議員表示難以從香港前往口岸的工地，她並詢問政府當局能否在適當的時候，安排她和其他有興趣的委員前往該工地視察。土木工程處(工程及環境管理)副處長承諾會接觸有興趣的委員，並安排前往蓮塘／香園圍口岸的工地實地視察。

37. 因應劉慧卿議員的查詢，發展局常任秘書長(工務)確認，蓮塘／香園圍口岸將會實施兩地兩

檢安排。他並補充，口岸兩地的其中一方需有土地供發展有關設施，才可以實施一地兩檢安排。

政府當局

38. 何秀蘭議員察悉，擬議的口岸設計通關能力為每天處理17 850車輛架次流量，並將會興建一條新連接路接駁粉嶺公路和口岸。她呼籲政府當局在設計口岸時，必須採取更宏觀和前瞻的視野，並考慮所有香港現有及已規劃的陸路口岸每天車輛流量和預期對香港的道路網絡(包括鄰近口岸地區和香港的市區)會造成的整體交通影響。在有需要時，政府當局亦需考慮為各口岸引入泊車轉乘設施。就此，她要求政府當局向財委會提交資料，說明所有陸路口岸的每天車輛流量分別為何，以及估計該等流量對整體交通有何影響。

39. 發展局常任秘書長(工務)表示，自上世紀70年代起，政府當局已採用符合國際慣常做法的四階段運輸模型來預測交通流量。政府當局根據上述模型規劃全港的運輸及道路網絡時，已考慮未來全港的運輸需求量預測，包括跨境車輛流量。

政府當局

40. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。劉慧卿議員要求此項目在相關的財委會會議上進行分開表決，並表示政府當局在討論立法會PWSC(2012-13)37號文件時，應向財委會提交資料，臚列委員就口岸設計提出的建議和關注事項，以及政府當局的回應。

PWSC(2012-13)36 37BA 上水彩順街救護站興建計劃

41. 主席表示，此建議旨在把37BA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1億7,450萬元，用以於上水彩順街興建一所救護站。

42. 應主席邀請，保安事務委員會主席葉國謙議員向委員簡介該事務委員會在2012年7月4日的會議上就有關撥款建議進行的討論要點。委員察悉，保安事務委員會關注該建議有否顧及北區人口

增長，以及能否達到消防處的服務承諾，即92.5%的緊急召喚能夠在12分鐘的召達時間內獲到場處理。保安事務委員會察悉政府當局的回應，即擬議的彩順街新救護站的服務地區涵蓋新界整個北區。經考慮有關地區的人口分布、相關運輸網絡及有關地區的未來發展後，政府當局認為新救護站的擬議選址是合適的，並有助達到12分鐘的服務承諾。保安事務委員會原則上支持向小組委員會提交有關建議。

就緊急救護服務提出的關注事項

43. 劉慧卿議員詢問當局就兌現緊急救護服務的12分鐘服務承諾所設定的目標百分比為何定於92.5%，而非100%。消防處署理助理處長(救護)回應時表示，上述的服務承諾很久前已訂定，當局以此百分比作為基準，是因為明白到，救護工作會受制於外在因素(例如複雜的路面情況及擠塞的交通)、惡劣的天氣(例如在懸掛八號颱風訊號期間)或事故現場位置遍遠等，所以要達到100%的目標即使並非不可能，亦會十分困難。他向委員保證，消防處會一如既往，致力超逾該目標。

44. 劉慧卿議員察悉，由2001年至2010年，上水／古洞區每年平均只有88%的緊急救護服務召喚能夠達標。她質疑這樣的服務表現可否視為令人滿意。消防處署理助理處長(救護)表示，該區的緊急救護服務在召達時間方面的表現過往一直未如理想，並較消防處的服務表現指標為低。由於上水／古洞區並沒有救護站，該區的救護服務須依靠派駐於上水消防局的救護車提供。自從消防處在2009年於古洞加設臨時救護崗及派駐2輛救護車後，上水／古洞區的緊急救護服務表現得以改善。在2011年，上水／古洞區有93.8%的緊急救護服務召喚達標。他進一步解釋，在上水興建救護站，長遠有助改善該區的緊急救護服務，以及全面整合北區的緊急救護服務資源，從而把緊急救護服務的覆蓋範圍推展至石仔嶺、鄰近的粉嶺區及上水大部分地方。擬建的救護站亦會預留空間供日後增加救護車輛之

用，以配合有關地區的發展及更切合有關地區的未來服務需求。

充分善用工程計劃用地

45. 劉慧卿議員詢問政府當局有否與其他政府部門溝通，以確定他們是否計劃共用擬議的救護站用地，以便充分善用土地及盡量減少浪費資源。消防處署理助理處長(救護)回應時表示，政府當局已進行上述工作。不過，鑒於沒有其他部門表示希望共用該用地，並考慮到有急切需要興建該救護站，消防處遂決定着手進行該救護站工程計劃。因應劉議員詢問政府當局有否就該用地的用途及有關地區對區內設施的需求諮詢各有關區議會的意見，消防處署理助理處長(救護)表示，處方已向北區區議會簡介救護站工程計劃，並徵詢他們對計劃的意見。

46. 鑒於土地資源十分寶貴，胡志偉議員詢問消防處有否考慮在擬建的救護站上蓋興建員工宿舍，以解決消防處員工宿舍短缺的問題。消防處署理助理處長(救護)回應時表示，救護站的運作會對居於站內員工宿舍的員工及家人造成滋擾及不便。事實上，以往的經驗顯示，位於消防局和救護站的員工宿舍並不受員工歡迎。因此，現時在救護站上蓋興建的是寫字樓，而非員工宿舍。

47. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目707 —— 新市鎮及市區發展 **PWSC(2012-13)38 469CL 啟德發展計劃 —— 啟德機場北面停機坪的基礎設施**

48. 主席表示，此建議旨在把469CL號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為24億8,820萬元，用以重建及改善太子道東至啟德明渠進口道的一段啟德明渠。政府當局已在2012年4月24日就該建議諮詢發展事務委員會，並獲該事務委員會委員普遍支持。發展事務委員會的討論要點已於會議上提交委員省覽。

工程計劃的公眾諮詢

49. 陳婉嫻議員支持有關的撥款建議。雖然她表示知悉政府當局已在啟德發展計劃吸納從諮詢工作蒐集到的若干公眾意見，但她質疑當局為何只徵詢九龍城區議會及觀塘區議會對當前工程計劃的意見，而沒有徵詢黃大仙區議會的意見。依她之見，黃大仙區議會的意見亦同樣重要。

50. 土木工程拓展署署長回應時表示，政府當局曾諮詢包括黃大仙區議會在內的所有有關區議會，儘管當局僅以提供資料文件的形式諮詢黃大仙區議會的意見。陳議員認為，政府當局沒有就當前的工程計劃充分諮詢黃大仙區議會的做法並不可取，因為黃大仙區議會以往對啟德河的規劃曾提出不少意見和看法。

51. 土木工程拓展署啟德辦事處專員解釋，可能由於政府當局之前已在黃大仙舉辦多個工作坊，向黃大仙區區議員詳盡解釋啟德發展計劃的詳情，因此黃大仙區議會建議透過提交資料文件的方式進行諮詢已足夠。陳議員表示，雖然政府當局一直與黃大仙區議會緊密聯繫，以瞭解他們對啟德發展計劃的意見，但有關的撥款建議並沒有清晰反映當局在這方面的聯絡工作。她認為政府當局應在有關的撥款建議中加入更多有關當局諮詢黃大仙區議會的細節。主席籲請政府當局日後加強與黃大仙區議會的聯繫，聽取該區議會對相關設計工程的意見，以取得他們支持該等工程項目。

把經改善的啟德明渠塑造成啟德河

52. 陳婉嫻議員指出，公眾期望政府當局參照首爾清溪川的例子，把600年前與啟德河有着相同流向的龍津河修復，藉以美化環境及提供水上活動場所。她詢問政府當局有否計劃或設定時間表着手改善水道的水質，使現時受污染的水質適合與身體接觸。

53. 土木工程拓展署署長回應時表示，啟德明渠的主要污染物是大腸桿菌，而現時該處所含的大

腸桿菌量大幅超出適合人體接觸(例如游泳)的含量(即每100毫升水含有少於180個大腸肝菌)。要把啟德明渠的水質改善至適合上述用途的水平，實在非常困難。至於涉及間接接觸的水上活動，渠水的大腸桿菌含量要求是每100毫升水不超逾610個大腸肝菌。當局現正在啟德明渠的上游段進行整治工程，盡可能減低明渠出口(即啟德明渠進口道)的大腸桿菌含量。這些工程包括在九龍灣的佐敦谷箱形暗渠提供污水截流設施，以及改善位處集水區的九龍中部及東部污水渠，希望有助減低啟德明渠進口道的污染情況。當局可能仍需進行多項範圍廣泛的工程，才可以令有關的水體大腸桿菌含量回落至理想水平。當局會監察有關情況，評估正在進行的工程的成效。陳婉嫻議員認為，儘管有關工作會引致開支，政府當局仍應竭盡所能進行所需的工作，以便市民在啟德發展區內可進行水上活動，令整個社會受惠。

54. 胡志偉議員對啟德明渠的水位和水流表示關注。鑒於大埔及沙田污水處理廠排放的廢水匯聚一起後，便會經污水隧道泵至啟德明渠排放，他詢問這些廢水會否令啟德明渠的水位實質上升1米。土木工程拓展署署長回應時表示，當局把這些經處理的廢水泵至啟德明渠而非赤門海峽一帶排放，主要是為了保護吐露港的水質。經處理的廢水可帶來的額外好處是對啟德明渠產生較佳的沖洗作用。由於污水處理廠的排水量較少，流速僅每秒10.6立方米，其水量和水流不會對啟德明渠構成問題，因為啟德明渠的集水區面積高達10.8平方公里，而其設計流速亦達每秒440立方米。事實上，啟德明渠的水位一向處於可察見的水平，因為大部分明渠均處於潮汐水平以下。

55. 范國威議員表示原則上支持擬議的工程。他詢問，政府當局計劃重建及改善整段啟德明渠，以把它塑造成具特色的城市景觀及綠化河道時，會否參照首爾清溪川的例子，藉啟德發展區的設計改善區內的微氣候，從而減低附近一帶的氣溫，使市民可沿河畔散步。

56. 土木工程拓展署署長回應時表示，改善啟德明渠未必能直接令市內的溫度降低。儘管如此，政府當局規劃啟德發展區時，已考慮微氣候的作用，故此在設計區內建築物的布局及高度時已加入風向因素。此外，佔地320公頃的啟德發展區只會供約9萬人居住，其餘多達100公頃的公共空間，會有利該處的微氣候。他向委員保證，啟德河兩岸的設計會參考有關的公眾參與活動中收集所得的公眾意見。他補充，清溪川需要使用水泵(故須耗用更多電力)才能維持其水流，但啟德河無需使用水泵也可維持其水流。

57. 范國威議員要求政府當局就下列工程項目的設施提供設計詳情：擬議的海濱長廊平台；九龍城區啟德跑道公園——第一期(工程計劃預算費為1億6,970萬元)；及觀塘海濱花園(第二期)(工程計劃預算費為2億5,070萬元)，尤其有關在觀塘海濱花園(第二期)工程計劃中設置園景區(包括設有配以特殊燈光和音響效果的噴霧水景裝置)的詳情。

58. 土木工程拓展署署長回應時表示，政府當局在2010年12月及2011年6月分別舉辦合共兩個階段的"共建啟德河"公眾參與活動，聽取公眾對規劃啟德河的意見。當局其後因應上述公眾參與活動的結果推展有關的工程項目。政府當局已備悉有關的公眾意見，即不應把啟德明渠覆蓋起來，以及應提供更多休憩用地讓市民沿河畔散步，享受閒暇。在制訂河畔兩岸的詳細設計前，當局需要落實現時撥款建議涉及的擬議工程(即重建及改善太子道東至啟德明渠進口道的一段啟德明渠的工程計劃)，以改善啟德明渠的排洪能力，達致能抵禦200年一遇的水浸，並減低周邊地方的水浸風險。他進一步表示，當局將約於2014年就啟德河的兩岸空間舉行概念設計比賽。

擬建的密封式淤泥清理站

59. 劉慧卿議員察悉，為維持經改善後的啟德明渠的排洪能力，政府當局將會動用1億4,420萬元建造2個淤泥清理站，以便定期清理積聚於排水道及箱形暗渠的淤泥；將來所有清理淤泥工序將會在

密封式淤泥清理站內完成，以減少對附近環境的滋擾。她要求政府當局解釋，在上述模式下進行的清理淤泥工序如何能消除可能造成的氣味滋擾，以及有關模式是否在本港首次採用。

60. 土木工程拓展署署長解釋，香港設有排水系統和污水系統兩個不同的系統，以把雨水(即排水系統)和污水(即污水系統)分隔開來。雖然啟德明渠的排水道及箱形暗渠屬於排水系統的一部分，因此通常不會對公眾造成氣味滋擾，但部分污水仍有機會滲進啟德明渠。為此，政府當局現正在明渠的上游段進行整治工程，而更重要的是，由於該處的集水區範圍廣闊，沙礫和淤泥難免會積聚於啟德明渠，造成渠道淤塞。因此，政府當局有需要建造淤泥清理站，以便定期清理積聚於排水道及箱形暗渠的淤泥。鑒於啟德明渠本身具有自然的沖洗特徵，當局預計淤泥清理站不會經常運作，只須每兩至3年進行一次大型的疏浚工程。他向委員保證，淤泥清理站的設計是完全密封，並配備除臭裝置，因此應足以確保有關的河岸長廊不會受氣味滋擾，並適合供公眾在該處享受閒暇。

61. 劉慧卿議員關注到，非法或錯誤接駁該兩個系統的管道可造成雨水管系統產生臭味。土木工程拓展署署長回應時表示，渠務署現正進行工程，以糾正在上游地區錯誤接駁排污渠的情況。雖然相關工程完成後，應該能夠盡量阻止污水進入排水系統，但在暴雨期間，街道的污染物仍有可能被沖進雨水管系統，間中或會造成臭味滋擾問題。

62. 劉慧卿議員認為，政府當局在PWSC(2012-13) 38號文件附件一及二中只顯示多塊綠色草坪圖片，屬門面工夫，可能有誤導成分。她要求取覽淤泥清理站的內部結構，令委員得以明白保養承辦商將來如何在密封的淤泥清理站內進行清理淤泥工序，從而向有關的居民保證，臭味滋擾問題會獲適當控制。土木工程拓展署署長回應時表示，政府當局計劃重建及改善整段啟德明渠，從而把啟德河締造為鬧市中一條富吸引力的綠化河道走廊。事實上，當局會把至少30%的啟德發展區綠化。擬建的

兩個密封式淤泥清理站的主要作用，在於提供空間讓保養維修人員進行清理淤泥工序，而這些工序基本上將會在完全密封的清理站內進行。

63. 胡志偉議員指出，一般的沉積物只會在暴雨期間才積聚於排水道。他質疑是否需要興建兩個淤泥清理站。他亦詢問淤泥清理站的運作需否投放額外的人力資源。土木工程拓展署署長回應時表示，由於啟德明渠的集水區面積廣達10.8平方公里，若干數量的砂礫和淤泥難免會積聚於啟德明渠的排水道及箱形暗渠，需要定期清理。他進一步澄清，由於興建該兩個淤泥清理站旨在提供空間，讓渠務署人員在維修保養啟德明渠時進行清理淤泥工序，因此不需要特別投放人力資源。

64. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

65. 主席總結會議時告知委員，財委會將於2013年1月11日的會議上審議在是次會議席上通過的項目。

其他事項

66. 議事完畢，會議於上午10時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年1月10日