

立法會

Legislative Council

立法會PWSC27/99-00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3次會議紀要

日期：1999年11月3日(星期三)
時間：上午9時
地點：立法會會議廳

出席委員：何世柱議員(主席)
何鍾泰議員(副主席)
田北俊議員
何承天議員
李永達議員
李家祥議員
陳鑑林議員
程介南議員
單仲偕議員
黃容根議員
劉健儀議員
鄭家富議員
羅致光議員
鄧兆棠議員

缺席委員：丁午壽議員
何秀蘭議員
李華明議員
吳清輝議員
涂謹申議員
張文光議員
陸恭蕙議員
陳婉嫻議員
梁智鴻議員
劉江華議員
劉慧卿議員
譚耀宗議員

出席公職人員	謝曼怡女士	庫務局副局長
	劉勵超先生	規劃環境地政局副局長(地政及規劃)
	孔郭惠清女士	工務局副局長(計劃及資源)
	李建華先生	庫務局首席助理局長(工務)
	羅樂秉先生	環境保護署署長
	李國彬先生	教育統籌局首席助理局長
	高文輝先生	建築署總技術顧問(資助工程)
	李 斯博士	職業訓練局副執行幹事(教學)
	麥錦榮博士	職業訓練局副執行幹事(訓練及發展)
	毛潤明先生	職業訓練局教育組首席教育主任
	陳國煌博士	職業訓練局產業管理主任
	梁國新先生	路政署署長
	鄧忍光先生	運輸局首席助理局長(3)
	馬利德先生	路政署鐵路拓展處副處長
	林雪麗女士	運輸局首席助理局長(5)
	蔡新榮先生	路政署主要工程管理處副處長
	郭譚玉英女士	運輸署總工程師(主要公路發展)
	黃鴻堅先生	拓展署署長

列席秘書 : 楊少紅小姐 總主任(1)3

列席職員 : 吳文華女士 助理秘書長1
薛鳳鳴女士 高級主任(1)8

經辦人／部門

為以資助金進行的工程計劃申請新承擔額

總目708 —— 非經常資助金及主要設備系統

PWSC(1999-2000)66 11EM 香港專業教育學院沙田分校附屬大樓

何鍾泰議員詢問，“屋宇裝備工程”項下的1,550萬元預算是否包括在擬建的附屬大樓裝設空調設備。建築署總技術顧問(資助工程)回答時確認，預算已包括為該幢建築物裝設空調設備及其他屋宇裝備，包括升降機、電力裝置、消防設施等。

2. 單仲偕議員表示，在不久將來，曾接受訓練的資訊科技人才的需求將會大增，他建議擬建的附屬大樓主要用作提供為資訊科技及電腦課程而設的專用設施。職業訓練局副執行幹事(教學)及教育統籌局首席助理局長回答時確認，擬建的附屬大樓主要是為設計及與資訊科技有關的課程而設。大樓內設有一間多用途設計室及

13間設有資訊科技設施的實習室。在附屬大樓落成後，香港專業教育學院可使其轄下9間分校提供的課程分布更為合理，以提高效率，最終或會導致部分課程改由其他分校開辦。

3. 單仲偕議員關注到，當局計劃在2002至03年度或之前為酒店與旅遊(康體文娛業務)學科增加180個相等於全日制(佔用日間校舍)的學額，但此增幅可能與酒店及旅遊業日後對曾接受訓練的人才的需求不符，因為現時該行業的失業率相對頗高。劉健儀議員亦關注教育專業學院康體文娛業務畢業生的就業機會。

4. 教育統籌局首席助理局長及職業訓練局副執行幹事(訓練及發展)回應時表示，旅遊接待行業相關課程的畢業生的整體就業情況令人滿意。舉例而言，酒店業訓練中心的畢業生在1998年的就業率達80%以上，在1999年的就業率至今達95%以上。當局認為，鑒於過往令人滿意的成績及該行業對曾接受訓練的人才的預測需求，職業訓練局計劃至2002至03年度淨額增加180個相等於全日制(佔用日間校舍)的康樂文娛業務學額，實屬合理。

5. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

工務計劃

提升工程計劃為甲級

總目706 —— 公路

PWSC(1999-2000)68 41TR 地下鐵路將軍澳支線—— 寶林主要基建工程

6. 何鍾泰議員詢問，當局會否為景林邨對面的護土牆進行環境美化工程。路政署署長答覆時表示，當局會沿護土牆種植攀藤植物。何鍾泰議員表示，為美化環境，當局應盡可能為護土牆進行環境美化工程，亦應避免僅在表面噴上混凝土。路政署署長察悉何議員的意見。

7. 劉健儀議員要求當局解釋用於環境美化工程的1,010萬元預算的用途，因為該筆撥款是該項工程中數額最大的項目。路政署署長表示，當局會在寶林站與寶順路之間一段地面鐵路隧道的整段路堤上進行環境美化工程。路堤上會種植約280棵樹及98 000株灌木及植物，覆蓋約18 000平方米的面積。估計該計劃的環境美化單位成

本為每平方米約900元，較在將軍澳及觀塘進行環境美化計劃分別為1,000元及2,000元的單位成本為低。

8. 關於在路堤上提供康樂設施方面，劉健儀議員建議，除種植樹木及植物外，亦可興建包括緩跑徑等其他康樂設施，供附近居民使用。陳鑑林議員指出，景林邨及計劃在第24區興建的夾心階層住屋發展，缺乏遊憩用地及康樂設施。他表示，路堤對改善這些房屋發展的環境很有幫助，應加以善用。他亦認為，在設計路堤上提供的設施時，應注重其美感。單仲偕議員認為，由於已計劃沿路堤興建單車徑及數條行人道，餘下的空間應盡可能用作美化環境。他認為簡單地將路堤美化，不堆放過多的人工建築，會較為可取。應主席要求，路政署署長已將議員的意見及建議記錄在案，以便在詳細設計的階段加以考慮。然而他指出，路堤的形狀狹長，會對提供某些設施造成限制。

9. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

工務計劃

提升工程計劃為甲級

總目706 —— 公路

PWSC(1999-2000)67 519TH 十號幹線——北大嶼山至元朗公路

10. 議員質疑十號幹線南段的擬議路線，並認為需研究可否提供更方便的方式，與現有的屯門公路、青山公路及北大嶼山公路連接。陳鑑林議員認為，一旦青嶼幹線封閉，十號幹線可有效發揮另一條連接道路的功用，連接大嶼山與本港其他地方，並在屯門公路及青山公路以外提供另一條道路，紓緩這些道路交通擠塞的情況。鑑於計劃的規模及財務承擔，政府當局應詳細研究各種路線方案，特別是該幹線與其他主要道路的連接，以期使該條重要的幹線可達致最佳的成本效益。單仲偕議員贊同陳鑑林議員的意見，認為由於十號幹線是一條重要的連接道路，若與其他道路網絡有良好的交匯／連接，對交通會有重大裨益。

11. 路政署署長答覆時表示，政府當局曾研究各項接駁方案，包括在青龍頭與屯門公路及青山公路連接及在拐石與北大嶼山公路連接。政府當局決定不跟進興建這些交匯處的方案，所持理由如下：

- (a) 根據運輸署及工程顧問就此項工程進行的交通需求評估，這些交匯處的交通需求有限；
- (b) 由於十號幹線與有關主要道路的高度相差很大，以致在施工方面會有很大困難。十號幹線青龍大橋高出海面約70米，如在青龍頭興建連接屯門公路／青山公路的支路及在拐石興建連接北大嶼山公路的支路，兩者的斜度均超過1：9，對普通車輛而言實在太斜；
- (c) 在青龍頭興建兩條連接屯門公路的支路，所需的額外費用高達約7億元，非常昂貴；
- (d) 興建上述支路需將青龍大橋的兩座橋塔移到海上。海事處反對此做法，因為橋塔會佔用馬灣航道；及
- (e) 十號幹線為收費的連接道路，如在拐石提供與北大嶼山公路連接的交匯處，須在拐石增建收費廣場，在技術上並不可行。

然而路政署署長表示，十號幹線會在陰澳藉將來的竹篙灣支路與北大嶼山公路連接，以及藉擬議的掃管笏交匯處及小欖支路與屯門公路連接。

12. 關於工程上可能遇到的困難，鄧兆棠議員詢問，興建連接青馬大橋與馬灣的現有連接道路的經驗，可否供興建與青龍大橋連接的道路參考。路政署署長答覆時表示，當局規劃青嶼幹線時發現，由青馬大橋興建連接道路連接馬灣，雖然在技術上可行，但由於交通需求很低，因此並無在青嶼幹線計劃內包括此項工程。現時青馬大橋與馬灣之間的連接道路，由一個私人地產發展商主動自費興建，其荷載力與青馬大橋的荷載力完全分隔。

13. 議員對此並不信服，並堅持認為當局在進行擬議的顧問研究時，應進一步研究其他連接主要道路的方案。陳鑑林議員質疑有關收取路費的問題的論據。他指出，當局無須增建收費廣場，因為位於北大嶼山公路青馬管制區內的收費廣場可作此用途。路政署署長表示，將十號幹線與現有收費廣場連接，在技術上會有困難。

14. 單仲偕議員提及，政府的評估指青龍頭交匯處的交通需求很低，他要求當局就交通需求預測及以往曾考慮的技術方案提供詳細資料，供議員評估各個交匯處

方案的成本效益。他認為，倘若有需要興建該等交匯處，政府當局便需研究方法，解決與興建該等交匯處有關的技術問題。他建議再行討論十號幹線的擬議路線，特別是與現有道路網絡的接駁。他同時表示不能支持現時的建議。

15. 路政署署長回應時表示，在青龍頭興建支路連接屯門公路，需沿屯門公路進行大規模的切削斜坡工程，在施工期間會影響屯門公路的安全。他重申，當局不進一步研究在青龍頭及拐石興建交匯處的方案，主要是因為技術上的困難及交通需求很低。此外，擬議的掃管笏交匯處／小欖支路及竹篙灣支路，分別有助十號幹線有效地連接屯門公路及北大嶼山公路。

16. 關於就興建青龍頭交匯處而進行的交通需求預測，運輸署總工程師(主要公路發展)表示，即使本港的人口增至最高的預測數目，即在2016年達900萬，屯門公路在青龍頭的預測交通量，在繁忙時間亦僅為每小時500至600小客車單位。她指出，由於十號幹線的設計行車時速可達100公里，駕車由十號幹線經將來的竹篙灣支路往北大嶼山公路，與使用直接的連接道路通往北大嶼山公路比較，只需多兩分鐘的車程。

17. 李永達議員對交通需求預測表示極有保留，並且指出，三號幹線啟用後，屯門公路的交通仍然很繁忙。如果十號幹線不在青龍頭與屯門公路及青山公路連接，以及在拐石與北大嶼山公路連接，他非常懷疑十號幹線可否獲得善用，以達致各項交通目標，如討論文件所述，供新界西北預計增至140萬的人口使用，以及提供另一條連接大嶼山及本港其他地方的連接道路。他贊同單仲偕議員的意見，認為當局應向議員提供有關各個交匯處方案的詳細資料。對於擬議的顧問報告不會進一步研究各交匯處方案，他表示不能接受。

18. 關於十號幹線作為第二條連接大嶼山的道路，以確保來往大嶼山的通路，路政署署長表示，當局已制定全面的運作安排，確保在發生交通意外、天氣惡劣及出現其他緊急情況時，仍然可以維持交通流量。即使出現不大可能出現的情況，即整條青嶼幹線須予以封閉，十號幹線可用作來往機場的後備道路，因為北大嶼山公路的交通可經將來的竹篙灣支路改行十號幹線，而屯門公路及青山公路上的交通，同樣可經擬議的掃管笏交匯處及小欖支路改行十號幹線。

19. 至於建造工程的時間表，議員察悉，十號幹線南段及北段的工程分別定於2007年中旬及年底完成。劉

健儀議員關注到，十號幹線啟用的時間，與在2005年啟用的竹篙灣迪士尼主題公園及深港西部通道出現差距。她特別關注到，期間如發生青嶼幹線須予封閉的情況，將沒有其他道路可通往迪士尼主題公園。她促請當局加快興建十號幹線。

20. 路政署署長雖然同意，在2005年以前完成十號幹線最為理想，但他指出，建造工程實際需時5年完成。由於在展開建造工程之前，須完成所有必要的程序，工程最快亦只能在2002年展開。在此情況下，十號幹線的啟用時間最早是2007年。

21. 就此方面，何鍾泰議員詢問能否預先進行幹線北段的詳細設計工作，以及將現有時間表所定約需1年完成的青龍大橋招標工作縮短。路政署署長答覆時表示，由於北段的工程不甚複雜，只需大約3年，因此提前進行其詳細設計工作及建造工程對加快完成整項計劃的幫助不大。然而他向議員保證，青龍大橋的招標工作會在可行的情況下盡快進行。

22. 劉健儀議員亦詢問是項工程為何不能加快，因為青馬大橋工程由初議至完工只須7年，而該項工程是本港首項同類工程。她認為，鑑於從青馬大橋工程累積所得的經驗，青龍大橋的工程應可加快完成。

23. 路政署署長回應時澄清，青馬大橋工程的部分籌備工作實際上已於1989年以前完成，但該項工程被暫時擱置數年，直至1989年為止。他指出，雖然經驗及先進科技或有助縮短青龍大橋的建造時間，但在展開建造工程前尚需進行多項必要的程序，而這些程序需要較長時間完成。舉例而言，諮詢、刊登憲報、解決反對意見、收地及依循環保程序等，均需預留較長的時間。他強調，是項工程為該等程序訂定的時間表已極為緊迫。

24. 至於通往日後的迪士尼主題公園的道路，路政署署長告知議員，通往主題公園的道路會設於陰澳，供來自北大嶼山公路的車輛前往主題公園。雖然在十號幹線於2007年啟用前，青嶼幹線是通往主題公園的唯一道路，但青嶼幹線的設計，可以應付在不同緊急情況下的交通流量。此外，機場鐵路及渡輪服務亦有助紓緩通往主題公園的交通。至於深圳與新界西部的連接道路，路政署署長表示，日後興建的后海灣幹線定於2005年竣工，可作為來往深圳及新界的主要交通連接路，再經三號幹線隧道連接市區。后海灣幹線會連接元朗公路，而元朗公路由雙程雙線分隔車道擴闊至雙程三線分隔車道的工程，將於2005年前竣工。政府當局預計上述道路網

絡應可在十號幹線啟用前應付來往深圳、新界西及市區的過境交通。

25. 何鍾泰議員認為，用於工地勘測工作的3,500萬元預算費用相對較高。他亦詢問青龍大橋風洞測試會否由本地專家負責。路政署署長答覆時表示，就現行建議而言，由於十號幹線南段的結構複雜，包括一條長吊橋、一條隧道及高架公路，涉及的工地勘測工作亦相對較為複雜，因此該項工作的預算費用亦較高。至於風洞測試，他表示當局會將該項測試工程公開招標。該等測試以往一向在英國進行，但最近一項工程的測試則在加拿大進行。至於是否委任本地、內地或海外機構進行該等測試，須視乎多項因素，其中包括該等機構是否擁有所需的專門知識。

26. 當局預計，在擬備合約文件及評審標書方面，需要專業人員355人工作月及技術人員336人工作月，劉健儀議員對此表示極有保留。路政署署長回應時解釋，十號幹線是一項極度複雜及龐大的工程計劃，其中包括興建青龍大橋，該橋的跨度比現有的青馬大橋更寬，結構的複雜程度相若。他補充，擬議顧問開支總額預計為4億5,450萬元，這筆數額約佔該項計劃總成本的2.6%，以這樣龐大及複雜的工程計劃而言，這個百分比並非特別高。

27. 鄧兆棠議員詢問，十號幹線會否成為跨境貨運的主要通道，若然如此，他擔心該等貨運交通或會與計劃在竹篙灣興建的康樂設施不協調。運輸署總工程師(主要公路發展)答覆時表示，由於當局最近決定在竹篙灣興建迪士尼主題公園，北大嶼山的整體土地用途計劃須再行研究。路政署署長補充，日後興建的竹篙灣連接路與迪士尼主題公園的前沿道路相距甚遠，連接路的交通量不會影響主題公園的環境。

28. 由於議員質疑及關注現行的建議，主席建議政府當局應向相關的事務委員會介紹更多有關該項計劃的細節，議員贊同主席的建議。庫務局副局長答應撤回此項目，再由有關的事務委員會進一步討論，以期在1999年11月17日舉行的下次會議再度提交建議，供議員審議。

政府當局

29. 議員並提出下列問題，主席表示政府當局應在有關的事務委員會會議席上，向議員提供有關資料——

政府當局

- (a) 陳鑑林議員問及擬議興建的藍田交匯處、掃管笏交匯處及小欖連接路各別的預測交通量，以

及十號幹線對新界西北部現有道路網絡的交通影響評估；

- (b) 何承天議員詢問，當局曾否考慮以其他方法進行該項工程，例如採用“設計及建造”的方式或“建造、營運及移交”的安排；
- (c) 何鍾泰議員詢問，能否簡化／精簡進行建造工程前的部分程序，以加快推行計劃；
- (d) 鄭家富議員要求當局提供資料，說明青龍頭交匯處方案的預計成本影響；及
- (e) 李永達議員詢問是項計劃及日後工務計劃減少廢物的策略。

政府當局

30. 關於李永達議員的關注，即日後工務工程計劃減少廢物的策略，庫務局副局長表示，由1999年12月1日起，當局向小組委員會提交的文件將包括這方面的相關資料。

31. 政府當局撤回此項目。

總目707——新市填及市區發展

PWSC(1999-2000)69 696TH 為配合屯門第56區的房屋發展計劃建造道路及排水渠

32. 李永達議員指出，屯門第56區許多農地目前被用作露天貨倉及停車場，他詢問擬議興建的道路設計會否顧及這方面的發展。拓展署署長確認，當局在設計擬建的道路時，已顧及貨櫃車的交通量。拓展署署長亦補充，上述地區許多地點的長遠規劃用途是供房屋發展，因此，許多地點已被劃為綜合發展區。擬建的道路及渠務設施，以及已規劃在該區興建的私人機構參建居屋計劃，或會吸引發展商在綜合發展區內興建更多私人房屋。

33. 至於擬議基建設施的開支會否分拆計算入綜合發展區日後的地價內，拓展署署長表示，根據現行的土地契約，該區大部分土地只許作農地用途。將土地用途更改為住宅或其他用途，便須修訂契約條款，在若干情況下或須補地價。

34. 至於擬建的道路是否足以應付該區日後的發展，拓展署署長確認，擬建道路的設定容量已顧及該區全面發展後的預測交通需求。

35. 何承天議員問及考古調查的安排，拓展署署長答覆時表示，當局曾於計劃內的地盤進行初步調查，結果顯示該計劃範圍內或會埋藏若干具有考古價值及可予保存的遺跡。因此，當局在展開建造工程前，會先進行考古調查。拓展署署長亦澄清，雖然當局曾於屯門公路以北的計劃範圍內進行考古調查，但屯門公路以南地區的調查，須待收地程序完成後始可進行。因此，是項計劃的撥款已包括在該區進行考古調查的費用。該等考古調查及有關的搶救發掘工作需數月時間完成。

36. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

37. 小組委員會會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處

1999年11月24日