

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會PWSC111/99-00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11次會議紀要

日期：2000年4月12日(星期三)  
時間：上午10時45分  
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)  
丁午壽議員  
田北俊議員  
何秀蘭議員  
何承天議員  
李永達議員  
李華明議員  
張文光議員  
陳婉嫻議員  
陳鑑林議員  
程介南議員  
黃容根議員  
劉江華議員  
劉慧卿議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員

缺席委員：李家祥議員  
吳清輝議員  
涂謹申議員  
陸恭蕙議員  
梁智鴻議員  
單仲偕議員  
劉健儀議員  
羅致光議員  
鄧兆棠議員

<b>出席公職人員：</b>	謝曼怡女士	庫務局副局長
	黃鴻堅先生	工務局局長
	肅炯柱先生	規劃地政局局長
	羅樂秉先生	環境保護署署長
	張岱楨先生	庫務局首席助理局長(工務)
	梁國新先生	路政署署長
	林雪麗女士	運輸局首席助理局長
	劉永禮先生	路政署總工程師(主要工程1-2)
	李欣明先生	運輸署總工程師(新界西)
	余熾鏗先生	拓展署署長
	張大恩先生	拓展署港島及離島拓展處處長
	楊鴻熹先生	拓展署港島及離島拓展處總工程師 (港島(1))
	傅立新先生	水務署署長
	梁孟釗先生	水務署助理署長(設計及建設)
	田漢威先生	房屋局首席助理局長(工程計劃管理)
	陳貴生先生	路政署助理署長(港島區)
	關志偉先生	運輸署總工程師(港島)
	郭禮莊先生	渠務署署長
	梁何綺文女士	環境食物局首席助理局長(B)
	韓志強先生	渠務署總工程師(策略性污水排放 計劃)
<b>列席秘書</b>	：楊少紅小姐	總主任(1)3
<b>列席職員</b>	：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

**工務計劃**

**提升工程計劃為甲級**

**總目706 —— 公路**

**PWSC(2000-01)4 721TH 藍地與十八鄉交匯處之間  
一段元朗公路的擴闊工程**

李永達議員從討論文件附件1中察悉，當局會在藍地興建一個交匯處，連接元朗公路與正在規劃中的十號幹線及后海灣幹線。他詢問，改動該交匯處的位置會否影響擬議的道路擴闊工程，因為據他所知，荃灣區議會及屯門區議會並不完全同意政府當局就十號幹線的路線提出的建議。

2. 路政署署長答覆時表示，由於十號幹線及后海灣幹線仍在規劃的階段，上述交匯處的具體位置尚未落實。由於把元朗公路由雙程雙線分隔行車道擴闊為雙程三線分隔行車道的擬議工程會沿著元朗公路的原定路線進行，因此改動該交匯處的位置只須作出若干簡單的銜接安排，對道路擴闊工程的影響十分輕微。路政署總工程師(主要工程1-2)又解釋，元朗公路擴闊工程的規劃工作是獨立的項目，並非與十號幹線及后海灣幹線工程計劃一併進行。不論是否興建十號幹線及后海灣幹線，當局亦需擴闊元朗公路，以應付隨著新界西北部的發展而增加的交通需求。他補充謂，藍地交匯處將會成為十號幹線工程計劃的一部分。

3. 譚耀宗議員表示支持此項建議，認為亟需盡快進行擬議的擴闊工程，以應付日漸增加的交通需求。他關注擴闊後的元朗公路對鄰近的發展區造成的噪音影響，並要求當局澄清提供隔音屏障及實施其他消減噪音措施的準則。

4. 路政署署長答覆時表示，擴闊後的元朗公路日後的交通所造成的噪音影響，已在該項工程計劃的初步研究中作出評估，而該項工程計劃的環境影響評估亦會就此進行更詳盡的研究。如有需要，環境影響評估會就適當的消減噪音措施提出建議。至於實施消減噪音措施的準則，路政署署長表示，如實際情況許可，倘當局預測某些路段的承受噪音地方的噪音水平會超逾訂明限制，便會在該處裝設隔音屏障等直接消減噪音措施。當局會根據環境保護署訂明的公式計算噪音影響，當中的考慮因素包括預期的交通量，以及有關道路與承受噪音地方之間的噪音路線的距離及角度。倘研究結果顯示裝設噪音屏障並不可行或該等屏障無法有效消減過量的噪音，當局便會考慮在承受噪音的地方安裝冷氣機及隔音窗。

5. 劉慧卿議員關注，擴闊後的元朗公路所增加的交通量引致空氣質素下降的問題。由於現時的建議沒有提供此方面的資料，她詢問政府當局在規劃的過程中，有否考慮空氣質素的因素。鑒於香港的空氣污染問題日益惡化，劉議員認為當局在規劃所有基礎設施工程計劃時，應優先處理空氣質素的問題。她亦表示，由於委員在考慮工務計劃時經常提出環境方面的問題，因此負責環保事宜的政策局局長亦應出席小組委員會的會議。就此方面，主席認為，推行大型的基礎設施工程計劃難免會對環境造成若干影響，當局必需在發展的需要及對環境的關注之間求取合理的平衡。

6. 環境保護署署長(下稱“環保署署長”)承認,委員過往曾多次提出他們關注道路工程計劃對空氣質素的影響。他澄清,由於現時的工程計劃尚未進入詳細設計的階段,此項計劃的環境影響評估仍未完成,亦未提交環境保護署(下稱“環保署”)考慮。關於可否評估道路工程對空氣質素的影響,他表示雖然當局可根據某道路的預計交通量預測車輛排放的污染物數量,但卻難以準確預測本港建造的新道路對空氣質素造成的累積影響。至於消減噪音措施方面,他指出,有別於可藉隔音屏障消滅的噪音影響,當局實際上難以在道路上裝置設施以消滅交通對空氣質素造成的影響,因為車輛排放物的擴散範圍遠較噪音廣泛。不過,他表示當局在制訂運輸策略時,已顧及道路工程計劃對空氣質素的影響,近期完成的第三次整體運輸研究便是例證。

政府當局

7. 路政署總工程師(主要工程1-2)補充謂,在該項工程計劃的初步評估研究中,當局已參照懸浮粒子、二氧化氮及一氧化碳等參數,評估擴闊後的元朗公路對空氣質素造成的影響。研究結果顯示,擴闊後的元朗公路日後的交通流量對空氣質素造成的影響不會超逾訂明的上限。應劉慧卿議員要求,政府當局答應提供進一步資料,說明此項工程計劃對空氣質素的影響,供各委員參考。

政府當局

8. 鑒於委員的關注,並應主席建議,政府當局同意考慮在日後的建議內,加入擬議工程計劃對空氣質素的影響,以及建議的紓減環境影響措施等資料。

9. 就此方面,主席詢問,暢通無阻的交通情況造成的空氣污染,是否較車輛頻密啟動的交通情況輕微。環保署署長表示,一般而言,倘某車輛在行駛時須經常停下來然後再加速,便會造成較嚴重的空氣污染,但在一段期間內,道路上川流不息的車輛造成的空氣污染,會較在交通擠塞期間車輛停止行駛的情況嚴重。

10. 何承天議員察悉,現時的撥款建議,是為展開有關工程的詳細設計工作。但有關的環境影響評估研究尚未完成。他關注到,倘若環境影響評估的結果證實,擬議工程計劃在環保的角度而言並不可行,當局就詳細設計而進行的工作便會白費。就此方面,他要求當局澄清有關進行環境影響評估研究的訂明時限,以及在工程計劃進行期間可如何配合有關的研究結果。陳鑑林議員亦表達同樣的關注。

11. 規劃地政局局長回應時表示，環境研究及工程計劃的設計息息相關。在工程計劃的策略性規劃階段，當局會研究有關公路的多個路線方案，並會進行初步的環境評估，經考慮各個路線方案可能對附近的發展及自然環境造成的影響後，才確定這些路線的可行性，而現時的建議已經完成這些程序。在詳細設計的階段，倘若該項工程計劃是《環境影響評估條例》附表2所指明的工程計劃，當局便會進行詳細的環境影響評估。該環境影響評估會詳細研究建造有關的設施及其日後的運作對環境造成的影響，以及就適當的紓減環境影響措施提出建議。有鑒於此，環境影響評估的部分工作必需根據詳細的設計進行，但詳細的設計反過來亦須參照環境影響評估的結果作出修改或改善。規劃地政局局長表示，根據過往大型工務計劃的經驗，上述安排十分恰當，而且浪費資源的風險極低。

12. 丁午壽議員察悉，當局預測新界西北部的人口會由2001年的96萬人大幅增加至2016年的151萬人。他詢問此項預測的依據，以及此項預測有否考慮到香港居民前往深圳居住的潛在趨勢。路政署署長答覆時表示，人口預測是在1998年進行的新界西北規劃及發展研究中作出。他瞭解到，上述研究沒有重點提出香港人前往深圳居住的潛在趨勢。丁午壽議員建議，當局應在日後的全港及區域規劃中適當地考慮此項潛在的發展趨勢，因為此趨勢對基礎設施的需求有重要的影響。

13. 何承天議員詢問，新界西北部的發展計劃會否配合就業機會的提供及創造，以期盡量減低往返居住地方與辦公地方的交通。何秀蘭議員認同何承天議員的關注，並指出交通量的增加難免會令空氣污染問題惡化。

14. 規劃地政局局長確認，正如其他策略性增長區的情況般，當局在制訂新界西北部截至2016年的發展策略時，採用了規劃署的傳統規劃模式。根據此等規劃模式，當局在考慮人口增長及分布時，亦會相對地考慮區內可提供及創造的就業機會。事實上，當局近期就古洞北、粉嶺北及洪水橋等優先發展區進行的規劃研究中，已明顯地應用了此項規劃方針。主席建議，倘委員認為有需要，有關發展規劃的政策事宜應交由相關的事務委員會再作跟進。

15. 陳鑑林議員認為，在規劃新的道路或道路改善工程時，主要的考慮因素應包括工程計劃與整體運輸系統及有關地區的發展能否互相協調，以及工程計劃是否有助縮短來往各區之間的路程。因此他詢問，擬議的元

朗公路擴闊工程如何配合新界西北部整體運輸網絡的發展。

16. 運輸局首席助理局長回應時表示，當局已訂下在新界西北部同時發展鐵路及道路網的計劃，以應付日益增加的交通需求。西鐵的工程正在進行中，並預期於2003年竣工，而當局亦正在規劃十號幹線及后海灣幹線等其他策略性公路。運輸署總工程師(新界西)補充謂，擬議的元朗公路擴闊工程的交通影響評估已證實，該工程計劃與新界西北部的整體運輸網絡能夠互相協調。與此同時，運輸署及規劃署正就新界西北部的發展計劃保持緊密合作，並會考慮到第三次整體運輸研究的發現及建議。

17. 何秀蘭議員指出，鐵路是一種環保交通工具。她詢問，當局在計劃擴闊元朗公路時，有否研究發展鐵路網的方案。運輸局首席助理局長答覆時表示，當局在預測元朗公路的交通量與容車量比率時，已考慮到規劃的鐵路發展，包括計劃於2003年竣工的西鐵。她確認，政府當局在制訂香港日後的運輸策略時，會視鐵路為本港運輸網絡的骨幹。當局現正進行第二次鐵路發展研究，以研究各項鐵路發展方案。然而，她指出，在若干情況下，當局必需興建新道路及進行道路改善工程，而為了應付日益繁忙的過境交通及新界西北部的發展，亦必需進行擬議的元朗公路擴闊工程。

18. 此項目在席上付諸表決。劉慧卿議員要求把她對此項建議表示保留的意見記錄在案。

## **總目707 —— 新市鎮及市區發展**

### **PWSC(2000-01)1 343CL 中環及灣仔填海計劃 —— 工程(餘下部分)**

19. 規劃地政及工程事務委員會主席何承天議員提到，討論文件指當局曾於1999年6月10日就中環填海計劃第III期(下稱“填海計劃第III期”)的修訂建議諮詢該事務委員會的意見，委員當時對此深表歡迎。他澄清，在該次事務委員會會議席上，委員大多同意經修訂的填海規模，但席上沒有詳細討論工程計劃的擬議土地用途及其他細節。

20. 陳婉嫻議員詢問，當局有否就此項建議諮詢相關的區議會。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))答覆時匯報，當局曾就現時的建議附件1所載經修訂的中

區(擴展部分)分區計劃大綱草圖，諮詢灣仔區議會及中西區區議會的意見。當局亦已向該兩個區議會簡介擬議的填海計劃第III期的擬建道路網，有關的區議會議員原則上支持經修訂的分區計劃大綱草圖及擬建的道路網。

21. 田北俊議員確認，中西區區議會轄下的委員會曾於2000年3月2日討論現時所建議的填海計劃第III期。然而，據他所憶述，按照區議員發表的部分意見，他們並非完全贊同政府當局的建議。他們主要關注到，即使現時的建議已把填海範圍縮減至18公頃，但填海所得的土地仍超乎設置必需的基礎設施的需要。政府當局已表明亦有意在填海計劃第III期建造世界級的海濱長廊，但並沒有就此項設施向區議員提供充分的資料。有鑒於此，田議員要求當局進一步解釋擬議的填海計劃。

22. 劉慧卿議員憶述，在過往多次討論當局就填海計劃第III期提出的原先建議時，大部分議員均認為，填海範圍應以足夠設置必需的基礎設施為限。因此，她詢問，就達致原定的目的而言，擬議的填海範圍是否合理。

23. 拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))回應時解釋，當局必須進行填海計劃第III期之下的擬議填海工程，以便提供土地建造討論文件已作出詳述的運輸基礎設施。由於指定作商業用途的土地數量已減少，因此，現時建議的填海範圍面積比1998年5月刊登憲報的分區計劃大綱草圖的填海面積有顯著縮減。他確認，政府當局計劃在填海計劃第III期建造世界級的海濱長廊，足以媲美悉尼海港的海濱廣場及三藩市的漁人碼頭。海濱長廊的細節在現階段尚未擬定，而政府當局有意為此舉辦公開設計比賽。

24. 田北俊議員詢問在中環至灣仔繞道工地範圍以北進行填海工程的理據。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))答覆時表示，此填海區闊約60米，是發展世界級的海濱長廊的合適闊度。他確認，填海土地的闊度必須約為40米，以便設置填海計劃第III期提供的各項基礎設施及服務設施，而大部分此等設施均會設於地底。拓展署港島及離島拓展處處長補充，城市規劃委員會及政府當局均認為，為了達致世界級的標準，海濱長廊應提供足夠的地方設置各項休憩設施及景點，就此方面而言，60米是一個合適的闊度。規劃地政局局長補充，由於海濱長廊在煙花匯演等大型公眾活動舉行期間必須為行人提供安全且暢順的通道，以及應提供足夠的地方設置相關的休憩及商業設施，因此該海濱廣場的闊度必須至少約達50米。

25. 劉慧卿議員詢問，擬建的世界級海濱長廊是否獲得廣泛的公眾支持。規劃地政局局長答覆時解釋，政府當局曾接獲市民對填海計劃第III期提出的廣泛意見。雖然主流意見認為填海範圍應以符合實際所需為限，但亦有意見強烈要求當局藉此機會建造世界級的海濱長廊，方便市民欣賞維港的景色。政府當局察悉市民的關注，並正積極研究可否沿銅鑼灣至西環，以及沿尖沙咀至九龍灣分別建造海濱長廊。他補充，倘委員認為有此需要，他願意提供有關的意見書，證明市民支持在填海計劃第III期建造海濱長廊。

26. 何鍾泰議員表示，據他記憶所及，立法會議員曾接見的團體中，有多個曾表示支持建造供市民使用的海濱長廊。由於現時中環沒有此類設施，因此他支持有關建議，並同意長廊的闊度應足以保障市民在大型公眾活動舉行期間的安全。就此方面，委員察悉，現時沿尖沙咀東部的海濱公園大部分範圍的闊度均為20米。

27. 陳婉嫻議員指出，在設計海濱長廊時，如何安全地控制人羣是重要的考慮因素。她亦促請政府當局保證會提供例如直接通往海濱長廊的行人道等設施，方便市民前往該處。

28. 何承天議員關注，擬議的道路網可能會對填海計劃第III期的詳細設計構成過分的限制。因此，他詢問當局有否在擬議的填海計劃第III期中應用市區設計概念，以及當局有否考慮盡量減少填海計劃第III期的地面交通。

政府當局

29. 拓展署港島及離島拓展處處長確認，當局曾把市區設計概念應用於填海計劃第III期的規劃中。他答應提供有關資料供何議員考慮。他亦確認，填海計劃第III期的道路網的詳細設計，將會以討論文件附件2的平面圖則所顯示的計劃為依據。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))補充，當局已就分區計劃大綱核准圖進行環境影響評估，結果顯示擬議的運輸基礎設施，包括填海計劃第III期的擬議道路網，對環境造成的影響不會超逾訂明的標準及準則。然而，當局會根據此項工程計劃日後的詳細設計，檢討環境影響評估的結果。

30. 劉慧卿議員表示極為關注香港的空氣質素日益惡化的問題，尤其是中環的空氣質素。她要求當局提供資料，說明此項工程計劃對空氣質素的影響。拓展署港島及離島拓展處處長確認，根據上述環境影響評估，日後啟用的設施對空氣質素的影響，按照現時訂明的標準及準則而言，將會屬於可以接受的水平。劉慧卿議員認



政府當局 為，由於中環現時的空氣質素已達致令人無法接受的水平，因此她對政府當局的評估表示保當。應她的要求，政府當局答應就空氣質素影響評估提供進一步資料，供各委員參考。

31. 何承天議員詢問，填海計劃第III期的範圍不包括香港會議展覽中心以西地區的原因，以及該地區日後的發展如何配合填海計劃第III期。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))解釋，該地區屬於灣仔發展計劃第II期的範圍，而該計劃的整體可行性研究仍在進行中。他告知委員，當局可能需要在填海計劃第III期東面的範圍建造臨時海堤，因為根據現時的時間表，填海計劃第III期的工程會在2002年年中動工，而灣仔發展計劃第II期最早亦只可以在2003年年中動工。

政府當局 32. 何承天議員質疑是否必需建造臨時海堤，並促請政府當局審慎檢討填海計劃第III期及灣仔發展計劃第II期的銜接安排，務求盡量避免浪費資源。規劃地政局局長贊同何議員的意見，他並向委員保證，填海計劃第III期在安排上會避免需要建造臨時海堤。

33. 陳婉嫻議員詢問，當局為何建議在被納入灣仔發展計劃第II期的上述地區建造可關閉堤道。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))答覆時表示，由於必需確保現有的地下鐵路海底隧道的安全，此地區的土地不會以填海的形式取得，而是會以高架平台的形式建造。礙於工程上的限制，該平台不可延伸至填海計劃第III期的北端。然而，日後的海濱廣場由中環至銅鑼灣的行人交通卻需保持暢順無阻，因此當局建議設置平面圖則所顯示的可關閉堤道。該可關閉堤道及海港內灣仍有待進行詳細設計。

34. 陳婉嫻議員認同天星碼頭的歷史意義及重要性，並問及遷置該碼頭的計劃。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))答覆時表示，政府當局正與小輪公司商討遷置計劃。有關方面目前擬把天星碼頭遷往現時位於填海計劃第III期以西的7號碼頭，以及將會在填海計劃第III期西面以圓圈圍起的範圍內(文件附件2的平面圖則所標示的地方)興建的新8號碼頭的部分範圍。當局會重置一座鐘樓及粉飾該兩個碼頭，務求在外觀上盡量近似現時的碼頭。當局亦會在兩個碼頭之間興建有蓋行人道。此等設施的細節將會在填海計劃第III期的詳細設計中制訂。

35. 何承天議員詢問，為何當局不能在現階段落實8號碼頭的位置，因為先要決定碼頭的位置，才可展開詳

細設計工作。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))答覆時表示，政府當局與小輪公司仍未商定天星碼頭遷置計劃的詳情。然而，由於新的8號碼頭將會設於上述以圓圈圍起的範圍內，遷置計劃出現的變動對填海計劃第III期的詳細設計工作只會造成輕微的影響。

36. 何秀蘭議員詢問，當局會否設置類似沿干諾道中一帶的高架行人道系統，以利便填海計劃第III期與內陸商業區之間的行人交通。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島(1))答覆時表示，填海計劃第III期現時的設計，已考慮到需要方便在填海計劃第III期的範圍內，以及填海計劃第III期與現時內陸各主要建築物及設施之間的行人交通。舉例而言，當局會興建高架平台，以便行人經由綜合發展區從皇后像廣場直接通往日後的海濱廣場，並會興建高架行人道連接政府總部大樓與現時的中信大廈，行人可從該大廈現有的高架行人道通往地鐵金鐘站。當局亦建議興建一條橫跨夏慤道的高架行人道，以連接政府總部大樓與內陸商業區。

37. 何秀蘭議員認為，當局在規劃填海計劃第III期時，應特別注重行人交通的安排。她重申，政府當局應考慮沿夏慤道設置高架行人道的計劃，以提供便利的行人通道，連接填海計劃第III期與內陸商業區。何議員亦認為，在日後的政府總部大樓外面設置的“文娛廣場”亦應採用開放式設計，以便在該區舉行多類型的公眾活動。

38. 譚耀宗議員詢問，當局日後沿新的海濱區興建海堤時，會否考慮到海浪拍岸的能量需予消滅。拓展署署長答覆時確認此點，並表示海浪拍岸的能量將會減低50%。他亦表示，不論擬建的海堤是採用垂直或傾斜式的設計，均可加入消滅海浪拍岸能量的特色結構。

39. 丁午壽議員表示支持此項工程計劃。不過，他指出當局在規劃填海計劃第III期的道路網時，應一併解決跑馬地與銅鑼灣之間的東行交通，以及由夏慤道至紅棉道的西行交通在繁忙時間出現的擠塞問題。拓展署署長回應時表示，填海計劃第III期的道路網可解決紅棉道與夏慤道交界處現時的交通擠塞問題。待擬建的道路網竣工後，此交界處的剩餘容車量會由現時的-10%及-20%增加至2000年年中的-3%。關於跑馬地與銅鑼灣之間的交通擠塞問題，當局會在灣仔發展計劃第II期中研究適當的改善措施。

40. 劉慧卿議員認為，平面設計圖各項設施標題的字體過於細少，令人難以辨認。她要求當局在日後的介

政府當局 紹資料中作出改善。陳婉嫻議員認為，討論文件提供的資料過於粗略，而公眾所關注的事項，例如天星碼頭的遷置事宜，卻沒有作出充分的說明。她亦表示，當局仍未解決委員就填海計劃第III期的設計及土地用途所提出的若干關注事項。

政府當局 XX 41. 主席建議，鑒於委員對此項工程計劃的關注，政府當局在適當時候應進一步諮詢相關的事務委員會對計劃的詳細設計的意見。拓展署港島及離島拓展處處長回應時確認，政府當局擬於工程計劃進行期間，每隔一段適當的時間便諮詢相關的事務委員會。

42. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。劉慧卿議員要求把她表示保留的意見記錄在案。

## 總目704 —— 渠務

### PWSC(2000-01)8 199DS 九龍北部及南部污水收集計劃第I階段第II期工程

43. 主席表示，政府當局要求小組委員會提前考慮PWSC(2000-01)8項目。該項目旨在要求小組委員會支持提高工程計劃的核准預算費，以履行政府的法律責任。小組委員會急需考慮此項目，俾能及時發放款項，特別是為免因進一步延遲償付仲裁裁定費用餘款而引致須支付更多的累算利息。由於小組委員會未必有足夠時間考慮原定於是次會議席上討論的其餘所有議項，主席建議提前討論此文件，然後才考慮其餘的項目。委員表示同意。

政府當局 44. 陳婉嫻議員詢問，政府當局有否向相關的區議會匯報此項工程計劃的最新情況，因為據她所瞭解，區議會曾對此項工程在施工期間的安排提出若干關注事項。渠務署總工程師(策略性污水排放計劃)答覆時證實，政府當局已向各相關的前區議會簡報工程計劃的進展，並在施工期間不時諮詢他們對擬議交通改道措施的意見。應陳議員要求，他答應就過往的諮詢工作提供進一步的資料，供各委員參閱。

45. 劉慧卿議員察悉，工程出現延誤及必須進行額外工程，主要是歸咎於公用事業機構提供的地底公用設施紀錄圖則有欠準確。她質疑公用事業機構是否有義務就其設施提供準確的紀錄；若然，政府可否向該等沒有提供準確紀錄的公用事業機構追討任何超支費用。她又詢問當局會採取哪些措施，以糾正及改善有關情況。

46. 渠務署署長回應時表示，很多位於市區的地底公用設施已於數十年前敷設，當局難以就逾20年前製備的紀錄圖則追究責任誰屬。有鑒於此，即使可找出哪間公用事業機構提供不準確的圖則，但政府亦不大可能成功地向有關的公用事業機構追討超支的費用。

47. 何秀蘭議員質疑，政府為何不能向提供不準確紀錄圖則的公用事務機構追回超支的費用，並詢問當局有否就此尋求法律意見。渠務署署長回應時表示，根據一般的做法，當局會就可否向第三方追討政府向承造商作出的彌償而尋求法律意見。就此宗個案而言，當局曾研究可否向第三方追討超支的費用，但結論是這做法並不可行。

48. 何承天議員提到，陳舊地底公用設施的紀錄圖則並不可靠的問題存在已久，政府當局亦充分明白此點。他認為，工程合約應納入保障政府的條文，規定凡因公用事業機構提供不準確的公用設施圖則所引致的施工時間延長，政府無需承擔向承造商作出彌償的責任。

49. 渠務署署長回應時表示，政府的工程合約已載有標準條文，訂明承造商須負責處理地底的情況，但公用設施則屬除外。根據此項條文，倘承造商需要較長的時間解決並非因其而引起的公用設施問題，政府必須支付施工時間延長所需的費用。他又指出，移動公用設施是公用事業機構的責任，因此，不應由承造商就地底公用設施問題引致的延誤及額外工程承擔責任。

50. 就改善工程方面，渠務署署長表示，當局已成立公用設施工作小組，成員包括香港所有公用事業機構，並由工務局負責統籌，專責研究如何提供更完備及準確的地底公用設施紀錄。渠務署署長又重點提出下列處理地底公用設施的措施：

- a) 增加在批出主要工程合約前進行的實地勘測工作；
- b) 在工程合約中容許預留更多時間處理地底公用設施的問題；及
- c) 如有需要，採用先進技術，例如推移方式，敷設污水渠及污水管，以盡量減低對地底公用設施的影響。

51. 至於近期作出的改善，渠務署署長表示，在1991至1996年間批出的8份市區污水收集系統或渠務工程合

作中，由公用設施的問題所引致的延誤平均為88%，而超支的金額則平均為26%。相比之下，在1998年以來批出的6份同類型合約中，由公用設施的問題所引致的延誤平均為5%，而個別工程計劃的超支金額亦只屬微不足道。這些數字在很大程度上顯示出，自1998年起批出的工程計劃均能有效地解決有關地底公用設施的問題。

52. 然而，委員對渠務署署長列舉的上述措施能否有效地解決此關鍵問題表示有所保留。因為，儘管有關地底公用設施的問題可能是由於公用事業機構提供的紀錄不準確所致，但政府仍須為這些問題承擔法律責任。李永達議員憶述，政府當局曾向前立法局作出承諾，表示會設立一個電腦系統，以便儲存及檢索已更正的地底公用設施紀錄，並詢問有關工作的最新進展。渠務署署長答覆時表示，路政署近期已展開一項顧問研究，以期設立一個電腦化系統，提供快速檢索及閱覽公用設施紀錄服務。5間公用事業機構曾就此項研究提供協助。李永達議員對工作進展緩慢表示失望。

53. 關於承造商就重新量度一般工地清理工作範圍所需支付的費用提出申索的裁決，渠務署署長解釋，政府當局反對該項申索，經徵詢法律意見後，當局決定把爭議提交仲裁。仲裁人在2000年2月裁定承造商勝訴。由於引起爭議的合約文件是由工程計劃的顧問工程師預備，因此政府當局會採取行動，要求該顧問工程師就沒有在合約內清楚列明所須的工地清理工作範圍的原定目的作出彌償。

54. 張文光議員強調，除了公用事業機構及顧問工程師所承擔的責任外，政府當局的監管角色亦應加以審慎研究，以便檢討當局有否妥為審議合約文件，確保該等文件已經備妥。張議員認為，倘若政府當局沒有妥為履行其職責，則成功向公用事業機構追討超支的費用或從該顧問工程師獲得彌償的機會便十分渺茫。

55. 渠務署署長回應時指出，在預備合約文件時，詳細核對文件的準確性及擬備投標條件的工作均屬該顧問工程師的責任。政府當局認為，該顧問工程師應就沒有在合約內清楚列明原意的錯失承擔責任。根據政府當局取得的法律意見，當局從該顧問工程師獲得彌償的機會頗高。至於政府當局在審議顧問預備的合約文件所擔當的角色，渠務署總工程師(策略性污水排放計劃)表示，根據政府當局的內部指引，價值1億元或以上的合約必須經由律政司審核。雖然部門職員會核對合約文件的主要內容，但由於文件數量繁多，以及檢核部分細節的工作

必須交由具備專業知識的顧問進行，因此部門職員無法審議文件所載的每項細節。

56. 為保障政府的利益，張文光議員認為，政府當局應至少審議較易引起爭議的合約條款及條件，特別是有關工程計劃延誤及額外工程責任的條文。他十分關注到，由於審議合約的標準過於寬鬆，因此政府當局可能會簽訂載有不完善條文的合約，以致日後其他合約亦可能會出現類似的索償。

57. 渠務署署長回應時澄清，有關的仲裁是由合約其中一項有關承造商須進行清理工作的範圍的條款引起，與工程項目延誤無關。工程計劃延誤及額外工程所招致的額外開支，涉及合約內如何攤分關於地底公用設施的風險。渠務署署長重申，由於當局已採用較早時提及的改善措施，因此攤分風險的問題在其後的合約中已獲得解決。

58. 何秀蘭議員認為，為免再度發生類似有關工程計劃的問題，當局應成立工作小組進行深入的研訊，探討問題的根源及糾正有關程序。

政府當局

59. 鑒於委員的關注，主席表示，有關的背景及現時的建議引起的政策問題交由規劃地政及工程事務委員會研究較為恰當。他亦建議，在討論此項目的事務委員會會議舉行前，政府當局應盡早就委員提出的關注及問題提供書面答覆。渠務署署長同意在大約10天內提供一份全面的文件，內容包括政府當局如何處理工務計劃涉及的地底公用設施問題，以及當局正在進行哪些工作，藉此設立妥善的地底公用設施紀錄系統。

政府當局

60. 張文光議員特別要求政府當局提供資料，說明載有類似條文的政府工程合約的數目及價值，以便他更準確地評估在這些合約的規定下，政府可能需要承擔的財政風險程度。

61. 此項目在席上付諸表決。劉慧卿議員及何秀蘭議員表示對此項建議有所保留。李永達議員及張文光議員表示他們會就此項建議投反對票，因為政府當局未能就委員對政府的角色，以及在地底公用設施的問題和引起爭議的合約文件中各方的責任所提出的關注，作出令人滿意的回應。

62. 此項目遭否決。

經辦人／部門

63. 由於沒有足夠時間考慮議項PWSC(2000-01)2、6、7及9，因此主席指示把該等項目押後至下一次會議或另行安排的特別會議席上討論。

(會後補註：小組委員會已定於2000年4月19日上午10時45分舉行特別會議。)

64. 會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處  
2000年4月27日