

立法會

Legislative Council

立法會PWSC30/99-00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4次會議紀要

日期：1999年11月17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
李家祥議員
李華明議員
張文光議員
陸恭蕙議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
梁智鴻議員
程介南議員
單仲偕議員
黃容根議員
劉健儀議員
劉慧卿議員
譚耀宗議員
鄧兆棠議員

列席議員：黃宜弘議員

缺席委員	： 吳清輝議員 涂謹申議員 劉江華議員 鄭家富議員 羅致光議員	
出席公職人員	： 謝曼怡女士 許雅達先生 李承仕先生 劉勵超先生 羅樂秉先生 梁國新先生 林雪麗女士 蔡新榮先生 郭譚玉英女士 蘇啟龍先生 盧維思先生 盧耀楨先生 譚榮光先生	庫務局副局長 庫務局首席助理局長(工務) 工務局局長 規劃環境地政局副局長(地政及規劃) 環境保護署署長 路政署署長 運輸局首席助理局長 路政署主要工程管理處副處長 運輸署總工程師(主要公路發展) 規劃環境地政局副局長(環境) 旅遊事務專員 土木工程署署長 土木工程署副署長(專責事務)
列席秘書	： 楊少紅小姐	總主任(1)3
列席職員	： 吳文華女士 馬耀添先生 薛鳳鳴女士	助理秘書長1 法律顧問 高級主任(1)8

經辦人／部門

工務計劃

提升工程為甲級

總目706 —— 公路

**PWSC(1999-2000)71 519TH 十號幹線 —— 北大嶼山
至元朗公路**

主席提醒各委員，此項建議曾於1999年11月3日的會議席上討論，並被政府當局撤回。其後，交通事務委員會及規劃地政及工程事務委員會於1999年11月12日舉行聯席會議，討論此項建議的細節。應委員在事務委員會聯席會議上提出的要求，政府當局已提供更多資料。該等資料已於1999年11月16日隨立法會CB(1)394/99-00號文件送交各委員。

2. 何鍾泰議員表示，他主要關注當局可否透過採取“設計和建築”的方式，使青龍橋提早落成。他對政府當局的解釋感到滿意，認為以“設計和建築”的方式建造擬建的青龍橋，亦未必會加快有關過程。他表示支持現行建議。
3. 陳鑑林議員從討論文件中察悉，即使十號幹線(北大嶼山——元朗公路)落成啟用，青嶼幹線的交通量與容車量比率到2007年仍會達到1.04，到2011年則會達到1.26。他詢問當局有否任何計劃，以紓緩青嶼幹線預計的交通擠塞情況。運輸署總工程師(主要公路發展)答覆時表示，當局現正計劃為十號幹線興建額外路段，以連接北大嶼山與香港島。此路段預定於2009至2011年間落成。
4. 田北俊議員察悉，擬建的青龍橋是一條吊橋，跨度會略長於現有的青馬大橋，但結構的複雜程度則與青馬大橋相若。他詢問青龍橋的預算工程造價，以及該造價與青馬大橋的造價比較如何。
5. 路政署署長表示，按付款日價格計算，1997年落成的青馬大橋的工程造價約73億元；而按現時的價格計算，青龍橋的工程造價約70億元。雖然青龍橋的跨度會略長於青馬大橋，但不會如青馬大橋般建有鐵路。青龍橋中央部分的跨度需長1 418米，原因是橋樑位於航道必須闊1 100米的馬灣海峽。由於該海峽的海上交通頻繁，預測在2011年，每日將有1 300艘船隻駛經該處，因此必須避免出現橋塔佔用海峽範圍的情況。至於當局在設計青龍橋時如何顧及保持飛機航道暢通的問題，路政署署長表示，民航處已就此方面為青龍橋的橋塔訂明高度限制。
6. 劉慧卿議員詢問，當局會採取何等措施，以加快進行此項工程計劃，以及此等措施將會帶來何種風險。就此方面，主席告知各委員，部分委員已於較早時表示關注此項工程計劃須時甚久，並促請政府當局研究各種方法，以提前完成此項工程計劃。路政署署長表示，青龍橋長達5年的建築期不大可能縮短。經考慮建造青馬大橋的經驗及其他地方橋樑的建築期後，當局認為該時間表的安排實屬恰當。然而，為免十號幹線(北大嶼山——元朗公路)在2007年啟用的目標日期有所延誤，政府當局已嘗試在切實可行的情況下，盡量加快及壓縮青龍橋施工前的預備工作。他隨後提及討論文件附件3附件十一所載的工程計劃施工時間表，並且表示，舉例而言，當局不會根據現有的既定程序，在詳細設計完成後，才要求小組委員會批准把青龍橋的建築工程提升至工務計劃的甲級，而會作出例外的安排，在詳細設計工作預定完成日期前數月，便要求小組委員會批准把工程計劃提升。他證實，政府當局認為現時的工程計劃施工時間表切實

可行，既不會違反有關的法定／訂明程序，亦不會導致工程造价上升。

7. 何承天議員詢問，當局有否研究以興建隧道的方案取代擬建的青龍橋；若有，放棄該方案的原因為何。路政署主要工程管理處副處長答覆時證實，當局曾研究興建隧道的方案，但其後發現並不可行。他表示此問題較為複雜，並簡要地解釋，由於此範圍的海床深逾30米，而現時擬建橋樑的水平高度約為70米，因此跨越馬灣海峽的隧道需建於擬建的橋樑之下逾100米的地方。鑒於所有隧道均需建於水平綫以下的地方，而海峽兩端的地勢大多偏高，因此興建連接路方面將會極為困難。他以青龍橋北面為例，表示該處屬丘陵地帶，以致即使在掃管笏興建通往屯門公路的連接路亦不可行。關於隧道方案與橋樑方案費用上的差別，路政署署長提及西區海底隧道的工程造价約70億元，並指出保養及營運隧道的經常費用一般遠較橋樑所需的費用為高。

8. 李永達議員提及部分荃灣臨時區議會議員在會議席上提交的信件(該信件其後於1999年11月18日隨立法會PWSC26/99-00號文件送交各委員)，並要求當局澄清信中的指稱，即路政署對於在青龍頭設置交匯處，以連接青龍橋與屯門公路的技術可行性方面，曾發表並不一致的言論。他亦詢問，當局曾否考慮荃灣臨時區議會議員的建議，在青龍頭設置只有兩條連接路的交匯處。

9. 路政署署長答覆時表示，在青龍頭設置交匯處，以連接青龍橋與屯門公路的建議，從工程的角度而言是可行的，但從安全的角度而言，由交匯處伸展出來的連接路所形成的斜度及彎度卻令人無法接受。在此地點設置只有兩條連接路(其斜度及彎度均在標準以下)的交匯處，仍須耗資5億至7億元。政府當局經考慮各項有關的因素後，已斷定在青龍頭設置交匯處的方案並不可行。

10. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。李永達議員及單仲偕議員投棄權票。

呈請原則上批准

總目705 —— 土木工程

PWSC(1999-2000)70 660CL 為大嶼山國際主題公園 平整土地，建造相關的 基礎設施和政府、機構 及社區設施

11. 主席提醒議員，現時提交的建議旨在請小組委員會向財務委員會建議，原則上接納估計為數135億6,900萬元的財政承擔，用以進行文件所載的擬議工程。庫務局副局長亦解釋，政府當局擬於1999年11月底，把本建議連同小組委員會的建議，一併提交財務委員會審議，使政府能如期就香港迪士尼樂園計劃，與華特迪士尼公司簽署具約束力的合約。政府當局會再向本小組委員會及財務委員會提交撥款申請，藉以分期把計劃的工程提升為工務計劃甲級工程項目。因此，議員研究各項撥款建議時，會再有機會審議計劃的細節。

12. 關於香港迪士尼樂園計劃對環境的影響，劉慧卿議員詢問，當局曾否如進行其他大型工務工程般，就香港迪士尼樂園計劃進行可行性研究。土木工程署署長答覆時解釋，過往數年，當局曾就大嶼山東北部的發展進行一些可行性研究，特別是研究可否在竹篙灣一幅填海土地上興建貨櫃碼頭，並就該項發展計劃對交通及環境造成的影響，進行詳盡的評估。按照在同一地點興建香港迪士尼樂園的新發展計劃，政府當局已完成就填海工程對環境造成的影響進行的環境檢討，而檢討結果已於1999年9月提交環境諮詢委員會審議。檢討所得的結論是，與貨櫃碼頭發展計劃下的填海工程比較，香港迪士尼樂園發展計劃下的填海工程會對環境造成較少影響，主要原因是新計劃下的填海工程規模較小，以及無需築建防波堤及進出口航道。雖然已有此等檢討結果，但當局會特別就香港迪士尼樂園發展計劃進行詳盡的環境影響評估研究，以解決在施工及運作階段可能出現的環境問題。

13. 就此，規劃環境地政局副局長(環境)亦證實，香港迪士尼樂園發展計劃屬《環境影響評估條例》的指定工程項目，當局因而必須就該項計劃進行具體的環境影響評估。他向議員保證，當局會遵循所有法定的環境影響評估程序，在取得環境保護署署長(下稱“環保署署長”)簽發的有關環境許可證前，計劃下的任何建築工程均不會動工。

14. 由於當局未就香港迪士尼樂園計劃進行具體的環境影響評估，數名議員質疑政府是否過早把相關的撥款建議提交財務委員會及其轄下小組委員會審議。劉慧卿議員重申，現時的安排已偏離一般慣例。由於法例規定必須進行的一項重要研究尚未取得結果，議員難以批准作出所需的撥款。

15. 陸恭蕙議員表示，當局提交現時的建議會帶有誤導成分，因為該份文件可能令人產生誤會，以為環境諮詢委員會已充分研究就香港迪士尼樂園計劃擬備的環境檢討報告。但據她理解，情況並非如此。她提到，環保署署長曾在經濟事務委員會特別會議席上表示，竹篙灣並非重要的漁場。就此，她要求環保署署長證實——

- (a) 當局先前就貨櫃碼頭發展計劃進行環境影響評估研究時，曾否探討在竹篙灣進行的填海工程對漁業的影響，以及海洋哺乳動物在棲息地及食物供應方面所蒙受的損失；及
- (b) 當局就香港迪士尼樂園計劃進行具體的環境影響評估時，曾否探討填海工程對環境造成的影響，以及大嶼山天然海岸綫所蒙受的累積損失。

16. 環保署署長答覆時表示，就貨櫃碼頭發展計劃進行的環境影響評估提及的一項建議是，竹篙灣附近一帶是產卵場，根據政府在環境賠償措施方面的政策，在鋪設人工魚礁時會考慮這方面的問題。據他記憶所及，環境諮詢委員會在有關會議席上商議先前進行的環境影響評估研究時，曾討論漁業方面的問題，而環境諮詢委員會當時察悉，當局會就產卵場所蒙受的損失作出某種形式的賠償。

17. 陸恭蕙議員亦詢問，政府當局就竹篙灣地區的漁業及海洋哺乳動物的食物供應提出的言論有何根據，並且指出，政府最近委聘顧問就香港漁業資源及漁業作業進行的研究，並沒有探討竹篙灣的情況。環保署署長回應時表示，當局較早前進行環境影響評估研究時，已收集一些關於這地區的資料。他向議員保證，當局就香港迪士尼樂園計劃進行具體的環境影響評估時，會一併研究此事及陸議員在向小組委員會提交的意見書內提出的其他問題。土木工程署署長補充，當局就香港迪士尼樂園計劃進行環境影響評估時，會研究多項問題，其中包括該計劃對竹篙灣的自然棲息地、生態及文化遺跡造成的影響。具體而言，該項評估會探討該計劃對各種動物、中華白海豚及漁業造成的影響。

18. 陸恭蕙議員雖然察悉政府當局就香港迪士尼樂園計劃的環境影響評估所作的承諾，但她表示這次不會表決支持建議。

19. 黃容根議員問及政府當局就擬議的竹篙灣填海工程及相關的賠償事宜諮詢漁業人士的計劃。土木工程署署長表示，政府當局已於1999年10月15日根據《前濱及海床(填海工程)條例》的規定，在憲報刊登公告，公布在竹篙灣進行填海工程，而受影響的漁戶可就憲報刊登的工程提交意見。政府當局亦會向漁業的代表簡介當局的監察工作，以及為控制填海工程可能對竹篙灣一帶漁業活動造成的影響而採取的措施。他補充，就香港迪士尼樂園計劃進行的環境影響評估，亦會研究計劃對馬灣水質及海洋生物的影響。土木工程署署長亦證實，當局會在填海區的周邊築建海堤，以控制填海工程對四周海水的影響。

20. 陳婉嫻議員質疑政府的評估結果，即竹篙灣並非海豚的主要棲居水域。環保署署長回應時表示，環境影響評估所得的上述結論，與最近就海豚進行的調查結果，即海豚專家於1995至1998年期間在大嶼山一帶多個水域觀察所得的結果脛合。在該段時期，專家只發現海豚在竹篙灣出沒5次。陳議員表示，她或許會在適當的討論場合進一步跟進此事。

21. 李永達議員詢問，進行香港迪士尼樂園發展計劃的填海工程時，可否以本地產生的建築廢物作為主要填料，而並非採用海上填料。土木工程署署長答覆時表示，政府當局計劃使用約200萬立方米的建築廢物，作為香港迪士尼樂園第一期計劃填海工程的填料，而第二期計劃則使用約800萬立方米的建築廢物。他解釋，採用建築廢物作為填料時，填土過程及泥沙的沉降率會大幅減慢，以致沉降過程更難控制。因此，進行第二期計劃的填海工程時，會使用更大量建築廢物，因為這期工程的施工時間不會如第一期計劃的填海工程般緊迫。他亦表示，位於東博寮海峽的核准海上採泥區，可提供約1 500萬立方米的填料，而第一期計劃的填海工程將再需4 500萬立方米的填料，至於第二期計劃的填海工程，則約需1 700萬立方米的填料。受聘進行填海工程的承辦商如要從東博寮海峽的採泥區以外的地區採泥，則須取得政府的批准。李永達議員認為，當局應進一步研究，在進行香港迪士尼樂園計劃時，能否更廣泛使用建築廢物，以減少運往堆填區處理的建築廢物的數量，並減少所需的海上填料數量。

22. 程介南議員表示，香港民主建港聯盟的議員支持此項建議。他指出，當局為取得海上填料供赤鱘角興建新機場，曾在東博寮海峽的海床進行挖泥工程，因而對海洋環境及漁業作業造成嚴重的不良影響。他深切關注到，如在東博寮海峽的海床進一步進行挖泥工程，會令該地區的海洋環境顯著惡化，他因此促請政府當局研究其他海上填料的來源。黃容根議員亦關注在海床進行挖泥工程對海峽的航運活動造成的影響。

23. 土木工程署署長回應時表示，當局根據貨櫃港發展計劃的環境影響評估，建議從東博寮海峽挖取海上填料，以進行香港迪士尼樂園計劃。該項環境影響評估所得的結論之一，是這方案不會對環境造成過度影響。他向議員保證，當局就香港迪士尼樂園計劃進行環境影響評估時，會考慮議員的關注，並重新探討此事。

24. 李永達議員察悉，為香港迪士尼樂園第一期計劃而進行的土地平整工程，計劃於2002年底前完成，而迪士尼主題公園則計劃於2005年開幕。就此，李議員詢問，當局有何措施防止填海區的過份沉降，以免嚴重影響香港迪士尼樂園計劃及基本附屬設施的運作。

25. 土木工程署署長表示，就香港迪士尼樂園計劃而言，當局最關注的便是泥沙沉降的問題，原因是填海區如出現不同程度的沉降，在土地上築建的設施便會出現維修及其他結構上的問題。他向議員保證，當局會嚴格管制泥沙沉降的過程。就香港迪士尼樂園第一期計劃而言，填海區的海床海泥會被移走，繼而放入填料(主要為海上填料)，並加以壓平。這種填海方式會確保大部分泥沙會在施工期間及之後12個月內沉降。至於第二期計劃，海床海泥不會被移走，但會使用更多建築廢物作為填料。海床上會插上多枝垂直排水管。填料會鋪設在海床上，而上面會築建預壓層。

26. 李永達議員詢問第一期計劃所採用的填海方法的單位成本，以及此方法與一般填海方法所需成本的分別。土木工程署署長表示，每公頃填海土地的單位成本約為3,200萬元。他表示，該方法並非嶄新，先前曾在包括西九龍填海區在內的機場核心計劃項目採用。他同意就不同填海方法的成本比較提供進一步資料。

政府當局

27. 何承天議員詢問，擬議的遊覽大道、中央行人道及公眾水上康樂活動中心會否成為迪士尼主題公園的一部分。旅遊事務專員證實，遊覽大道及中央行人道將會是迪士尼主題公園範圍以外的公共地方，並會免費供公眾使用。水上康樂活動中心亦是迪士尼主題公園範圍以外

的公共設施，而政府當局已與華特迪士尼公司商定，水上康樂活動中心會由政府興建，而香港國際主題公園有限公司(下稱“主題公園公司”)會自行承擔管理及保養維修該中心的費用。旅遊事務專員補充，主題公園公司會負責築建迪士尼主題公園內的所有道路及行人徑。

28. 劉健儀議員詢問，為何把水上康樂活動中心當作香港迪士尼樂園計劃的基本附屬設施，因而納入現有建議的涵蓋範圍。旅遊事務專員解釋，水上康樂活動中心會發揮多種功能，以配合香港迪士尼樂園發展計劃。當局已把大嶼山東北部劃作康樂、消閒及旅遊用途，而該中心會成為該項發展計劃的一部分，同時，中心內的人工湖除用作進行水上活動的設施外，亦會從竹篙灣區的雨水渠收集雨水，為迪士尼主題公園及附近園景美化地區提供約三分之二的總灌溉用水。

29. 陳婉嫻議員關注本地中小型顧問公司及建築公司會否有公平機會，競投擬議土地平整工程及基建工程的顧問及工程合約。她表示，立法會一直關注到，大型工務工程合約往往批予跨國機構或海外公司，以致本地中小型公司無甚機會競投該等合約。就此，她詢問當局會否把擬議工程分拆為規模較小的工程合約，讓中小型顧問公司及承建商有能力競投該等合約。

30. 土木工程署署長證實，當局會就土地平整工程批出一份顧問合約，並就基礎設施批出另一份顧問合約。當局會遵循批出顧問合約的一般程序甄選及委聘顧問，該等程序包括由顧問甄選委員會進行審批。關於建築工程合約，土木工程署署長表示，香港迪士尼樂園第一期計劃的工程將耗資約100億元，該等工程會以7個或8個規模不同的合約批出。

31. 陳婉嫻議員表示，只有大型公司才会有財力承投規模如此龐大的合約，她促請政府當局考慮把該項計劃的工程分拆，並以規模較小的合約批出。土木工程署署長回應時指出，部分擬議工程，例如土地平整工程，需要非常大型的建築設備及非常專門的知識，可能無法進一步分拆。然而，他告知議員，跨國／海外公司與本地公司組成合營企業，在香港競投大型建築工程合約的情況亦很常見。此外，本地中小型公司會有能力競投規模較小的工程合約，例如就築建道路、排水管、公共運輸交匯處及公眾碼頭等工程批出的合約。

32. 何承天議員詢問，香港迪士尼樂園計劃在施工及運作期間，會為本地工作人口創造多少就業機會。旅遊事務專員表示，就日後公園的運作而言，主題公園公司的

所有僱員實際上均會為本地人。迪士尼主題公園的管理公司初期會聘用40名外籍職員，並安排本地僱員學習其中最少35名外籍職員的工作，以期在可行的情況下盡快接替他們的職位。因此，管理公司最終只會有5名或更少的外籍職員。

33. 關於在施工期間創造的就業機會，工務局局長表示，當局會透過正常的公開招標程序，就香港迪士尼樂園計劃批出顧問及工程合約。根據既定的甄選準則，投標公司是否跨國、海外或以香港為基地的公司，並非有關的考慮因素。他表示，在工務合約加入要求僱用本地人的條款，並非政府的政策。然而，倘若需要輸入專才及勞工，亦須符合既定的入境規定。他補充，根據現時的勞工需求評估，政府當局預期無須為進行香港迪士尼樂園計劃的各項工程而輸入勞工。

34. 何承天議員關注到，鑒於當局並無訂定具體政策規定須優先聘用本地建築界的專業人士，香港迪士尼樂園計劃可能會重蹈新機場的覆轍，以致許多為建築工程而設的重要專業職位，均由海外僱員填補，使香港難以培訓一班本地專業人士，以進行大型的基建工程。主席要求政府當局察悉何議員的關注，並且建議，如議員希望跟進，應把此事轉交有關的事務委員會進一步商討。

35. 陳鑑林議員詢問，沿北大嶼山快速公路的陰澳交匯處築建隧道或天橋，以連接P2道路與陰澳鐵路站，是否更具成本效益，因為與現有設計比較，上述安排可減少陰澳鐵路站北面所需填取的土地。就此，他亦詢問是否有需要在陰澳鐵路站的北面興建公共運輸交匯處。

36. 旅遊事務專員解釋，當局估計，到迪士尼主題公園遊覽的旅客中，約有一半會乘坐火車，5%至10%會經海路，其餘則會選擇陸路。因此，當局需要興建P2道路，為主題公園與支援設施提供直接的通道。土木工程署署長亦解釋，主題公園與陰澳鐵路站的鐵路服務一旦中斷，P2道路是唯一的連接路，供穿梭巴士往返主題公園與陰澳鐵路站／陰澳公共運輸交匯處。因此，P2道路有必要擴展至連接陰澳的公共運輸交匯處。此外，當局日後若在陰澳興建一個碼頭，以方便內地遊客從海路前來，陰澳的公共運輸交匯處和P2道路亦可為這些遊客提供服務。

37. 陳鑑林議員堅持其意見，認為當局應檢討P2道路的現行設計，因為此設計需要大量的填海土地，導致成本提高。他並質疑，香港迪士尼樂園發展計劃南邊將會有兩個公眾碼頭，當局是否需要在陰澳另建一個碼頭。旅

遊事務專員解釋謂，一個方便遊客從海路直達的碼頭，需要在碼頭內提供出入境及海關管制的設施，而碼頭亦必須有足夠水深。據初步評估顯示，位於大嶼山北部的新機場和陰澳，均可適合作此用途。但他表示，當局在進行香港迪士尼樂園計劃的稍後階段，才會研究是否需要興建此碼頭。

38. 劉健儀議員詢問，當局既然在香港迪士尼樂園發展計劃的南邊興建兩個公眾碼頭，因何不在此位置規劃一個公共運輸交匯處。旅遊事務專員答覆時表示，由於絕大部分旅客會使用大嶼山北邊的鐵路或道路運輸設施到達該項發展計劃，當局較適宜在迪士尼主題公園北邊設置一個公共運輸交匯處，以及在陰澳鐵路站設置另一個交匯處，以方便乘客轉車。由於較少乘客會從南邊經海路前來，而旅客可由公眾碼頭徒步到達迪士尼主題公園，因此並無必要在南邊提供一個公共運輸交匯處。他補充，兩個公眾碼頭的設計會與中區現時的皇后碼頭相似。

39. 旅遊事務專員就此告知議員，由於需求預計不高，政府及華特迪士尼公司均認為，香港迪士尼樂園發展計劃沒有必要在運作初期提供領有牌照的渡輪服務。然而，若渡輪服務營辦商認為渡輪服務有利可圖，可隨時自行向運輸署署長主動申請營辦該項服務。

40. 劉健儀議員認為，若公眾碼頭日後的使用率甚高，當局應考慮在公眾碼頭附近設置一個公共運輸交匯處，因為部分從海路前來的旅客，其目的地可能並非迪士尼主題公園，而是其他地區。劉慧卿議員表示，當局或會由於日後的需求增加而需要提供渡輪服務，因此，提供渡輪服務的設施應納入公眾碼頭的設計內。主席建議，若議員希望跟進與運輸有關的問題，應在交通事務委員會繼續跟進。

41. 田北俊議員詢問，因何香港迪士尼樂園第一期計劃的土地平整工程，在"工地勘測工作、設計和施工階段的顧問費、工地員工開支"方面僅需6,700萬元撥款，但相關基礎設施和政府、機構及社區設施在同一開支項目下卻需4億4,900萬元撥款。土木工程署署長答覆時表示，前者所需撥款相對較少，主要是因為當局按照貨櫃碼頭發展計劃在較早前所完成的若干土地勘測及設計工程，亦可供香港迪士尼樂園計劃的土地平整工程之用。他並解釋，相關基礎設施和政府、機構及社區設施在同一開支項目需要4億4,900萬元的較多撥款，主要是由於有關工程的施工期較長，所涉及的構築物種類繁多，在設計及工程方面需要投入較多資源，以及有需要為該等設施進行特定的土地勘測工程。

42. 劉慧卿議員察悉，當局較早前已在一個貨櫃碼頭發展的初步計劃下進行若干工程，她認為當局在計算香港迪士尼樂園計劃的土地平整工程費用時，亦應把該項已完成工程的費用計算在內。旅遊事務專員回應時表示，當局透過附屬股本方式向主題公園公司收取的40億元地價，已反映當局為香港迪士尼樂園第一期計劃的土地平整工程選取了較昂貴的方法。地價是按照土地平整費用釐定，而該項費用較土地的估計經濟價值為高。

43. 田北俊議員表示，當局在進行赤鱸角新機場的填海工程時，全球大多數符合標準的挖泥船(大部分來自荷蘭)已被帶來香港使用。他詢問，政府當局有否確定香港迪士尼樂園發展計劃有足夠的挖泥設施可供使用。土木工程署署長答覆時表示，當局為赤鱸角機場及西九龍填海區所承擔的填海工程分別佔地1 400公頃及320公頃，而兩項填海工程已同時進行，並在短時間內竣工。相對而言，當局只須為整個香港迪士尼樂園計劃填海290公頃，而工程可歷時11年。他再證實，當局會在1999年11月19日刊登廣告，就香港迪士尼樂園第一期計劃的填海工程邀請承建商提交建議書，以便進行初步資格審核。因此，世界各地有意競投此項工程的建築公司會有充分時間，考慮是否競投填海工程。

44. 梁智鴻議員理解政府當局需要獲得立法會原則上批准撥款，才可與迪士尼華特公司簽訂具約束力的合約。基於此原因，他支持此項建議。他並詢問，迪士尼主題公園及附屬的公共設施是否設有供傷殘人士使用的設施。旅遊事務專員答覆時證實，迪士尼主題公園及附屬的公共設施會有傷殘人士的通道及其他基本設施。此項承諾是由華特迪士尼公司主動提出的。

45. 就香港迪士尼樂園發展計劃，單仲偕議員代表民主黨的議員提出以下意見——

- (a) 此項計劃可加強市民的信心，並會對經濟，特別是接待服務業，帶來正面的影響，以及有助改善失業情況。
- (b) 在環境方面，此項計劃所帶來的影響，會較在相同地點興建貨櫃碼頭為少。然而，民主黨的議員察悉，有關的撥款建議在提交財務委員會及其屬下的小組委員會作出決定前，當局並無適當完成正常的環境影響評估程序，他們對此表示遺憾。

- (c) 此計劃的財務安排未能令人滿意，特別是考慮到政府須向主題公園公司以低息率借出鉅額貸款。對於政府在此計劃中擔任領導及直接參與的角色，民主黨的議員持強烈的保留態度，並促請政府實現其承諾，即使迪士尼主題公園的生意不佳或陷入其他財政困境，政府均不會再向計劃注入股本，以及政府最終會將其在主題公園公司的所持有股份售予私人投資者。

他繼而表示，總的來說，民主黨的議員支持此項計劃，並會對現行建議投贊成票。然而，民主黨的議員會在適當的討論場合跟進各項與此計劃有關但尚待解決的問題，特別是環境方面的問題。

46. 劉慧卿議員提及，在經濟事務委員會於1999年11月15日舉行的會議後，當局提交題為"香港政府與華特迪士尼公司的協議——關於終止及補償的條文"的文件(CB(1)384/99-00(01)號文件，文件的中文本在會議席上提交議員省覽)。她詢問當局因何採取政府及主題公園公司的工程計劃配合進行的方案，以及此舉對政府的合約責任有何影響。旅遊事務專員答覆時表示，實施迪士尼主題公園計劃有兩個可供選擇的方案。另一個方案是由政府先完成其在用地上進行的工程，然後交出用地，讓主題公園公司在不受阻礙的情況下開始施工。然而，當局認為無須等待政府工程完工後，才讓主題公園公司開始興建迪士尼主題公園。為使主題公園能較早開幕，政府當局認為雙方的工程應在合理可行範圍內配合進行。根據此方案，政府會分期交出用地，而主題公園公司在取得用地後即分期展開主題公園的興建工程。旅遊事務專員並解釋，各項公用設施服務會在公園施工期間在已交出的用地上敷設。此方案雖然牽涉更複雜的合約關係，政府當局認為總綱計劃協議所提供的各項保障(如文件所述)，足以保障政府。

47. 工務局局長補充，有關工程統籌的問題不會在土地平整工程進行期間出現。即使政府已開始向主題公園公司交出興建主題公園的填海用地，雙方工程的施工用地亦甚少重疊。土木工程署會監督雙方工程的整體統籌工作，以期盡早解決任何可能出現的問題。

48. 對於政府即將與華特迪士尼公司簽訂的合約，劉慧卿議員對其中的責任條文表示深切關注。她表示，除上述文件(CB(1)384/99-00(01)號文件)所載與計劃工程有關的一些終止及補償條文外，政府當局並無就5項具約束力的協議所載的責任條文提供資料，供議員參閱。她特別指出，主題公園公司並無就該項約值141億元的主題公園

建造合約，向議員提供任何資料。因此，她認為當局要求議員根據他們就整個香港迪士尼樂園計劃所掌握的有限資料，就135億6,900萬元承擔額的財政建議作出決定，實在有欠公允。

49. 旅遊事務專員回應時表示，合約條文所用的字眼已把政府須負上的責任減至最少。他解釋，是否批准延長政府合約的完工期，完全由政府所委任的工程師決定。工程師批准延長合約完工期所根據的大部分理由，會令總綱計劃協議下的主要目標日期亦作出同等及相應的延期安排。只有極少數的理由不會有相應延期的安排，而該等理由均在政府的控制之內。為涵蓋這些情況，政府在向主題公園公司繳付算定損害賠償前可享有3個月的寬限期。此外，政府根據政府工程合約向其承建商申索的算定損害賠償，在任何情況下均高於政府向主題公園公司負上的相應責任。反過來說，主題公園公司雖然要遵守各個主要目標日期，但由於政府不會因主題公園延遲完成而直接蒙受損失，協議中並無相應的算定損害賠償條文。然而，由於主題公園公司會因此有所損失，因此該公司會竭盡所能建成公園，使公園可如期開幕。工務局局長表示，他滿意總綱計劃協議中有關處理政府合約延期事宜的條文，並認為這些條文能充分保障政府。

政府當局

50. 劉慧卿議員要求旅遊事務專員提供資料，說明在哪些情況下，工程師根據政府合約批准其承建商延期完成工程，但不會導致總綱計劃協議的主要目標日期須作同等及相應延期。旅遊事務專員答允提供有關資料。

51. 關於與華特迪士尼公司簽署的具約束力協議的詳情，旅遊事務專員表示，由於需要遵守與該公司作出的保密承諾，政府不能向議員提供合約文件的複本。然而，只要當局提供有關資料並無違反商業上的保密承諾，政府當局會繼續盡力應議員所提出的關注及詢問，提供涉及特定問題的資料文件。

政府當局

52. 應劉慧卿議員要求，旅遊事務專員答允提供資料，說明就持有股分問題與華特迪士尼公司訂定的協議，以及有關主題公園公司的管理事宜。他答允在會後與劉議員繼續討論，以便更瞭解她所關注的問題。

53. 此項目在席上付諸表決。12位議員贊成此項建議，3位議員反對建議。無人投棄權票。

經辦人／部門

贊成建議的議員：

田北俊議員

李永達議員

張文光議員

陳鑑林議員

單仲偕議員

劉健儀議員

(共12位議員)

何承天議員

李華明議員

陳婉嫻議員

梁智鴻議員

黃容根議員

鄧兆棠議員

反對建議的議員：

何秀蘭議員

陸恭蕙議員

劉慧卿議員

(共3位議員)

54. 小組委員會通過此項建議。

55. 劉慧卿議員要求，在有關的財務委員會會議上，此項建議與其他工務小組委員會的項目分開表決。

56. 小組委員會於下午1時結束。

立法會秘書處

1999年12月9日