

立法會

Legislative Council

立法會PWSC158/99-00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15次會議紀要

日期：2000年5月24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)
丁午壽議員
田北俊議員
何秀蘭議員
李永達議員
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
陳鑑林議員
程介南議員
劉江華議員
劉健儀議員
劉慧卿議員
鄭家富議員
譚耀宗議員
鄧兆棠議員

缺席委員：何承天議員
李家祥議員
梁智鴻議員
單仲偕議員
黃容根議員
羅致光議員

出席公職人員：	謝曼怡女士	庫務局副局長
	李承仕先生	工務局局長
	劉勵超先生	規劃地政局局長
	司徒高義先生	環境保護署副署長
	許雅達先生	庫務局首席助理局長(工務)
	杜巧賢女士	環境食物局首席助理局長
	黃兆鈞先生	建築署署長
	王榮珍女士	食物環境衛生署副署長(行政及發展)
	李國權先生	食物環境衛生署高級總監(行動)
	麥敬年先生	民政事務局首席助理局長(康樂及體育)
	趙婉珠女士	康樂及文化事務署副署長(行政)
	潘樹基先生	康樂及文化事務署康樂事務總經理(九龍)
	袁鄭惠琮女士	康樂及文化事務署高級參事(策劃事務)
	陳鄭蘊玉女士	教育統籌局首席助理局長
	梁百忍先生	教育署助理署長(專責事務)
	蘇啟龍先生	環境食物局副局長
	張達焯先生	渠務署署長
	蕭永如先生	渠務署總工程師(工程管理)
	何嘉文先生	環境保護署首席環境保護主任(污水基礎建設規劃組)
	黃福來先生	保安局首席助理局長
	黃淑嫻女士	衛生福利局首席助理局長(福利)
	趙德麟博士	環境保護署助理署長
	許智威先生	懲教署政務秘書
	薛棟先生	社會福利署西九龍福利專員
	何宗基先生	運輸局首席助理局長(1)
	梁國新先生	路政署署長
	李大鈞先生	路政署總工程師(港島區)
	湯明善先生	香港警務處總警司(策劃及發展)
	岑共社先生	建築署總技術顧問(資助工程)
	洪同震先生	運輸署首席運輸主任(市區)
	黃鴻堅先生	拓展署署長
	林雪麗女士	運輸局首席助理局長(5)
	趙華斯先生	拓展署新界西拓展處總工程師(新界西1)
	李欣明先生	運輸署總交通工程師(新界西)
	尹萬良先生	房屋局首席助理局長(工程計劃管理)
	徐偉先生	拓展署總工程師(沙田及西貢)
	單國強先生	運輸署總交通工程師(新界東)
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
	袁家寧女士	高級主任(1)4

工務計劃

提升工程計劃為甲級

總目703 —— 建築物

PWSC(2000-01)27 6NB 更換葵涌火葬場的火化爐

李華明議員雖表示支持更換新火化爐的建議，但卻詢問該等火化爐進行火化時是否不會引起臭氣的問題。建築署署長答覆時解釋，臭氣問題是由於燃燒不徹底所致。鑒於新火化爐的溫度高達攝氏850度，並設有廢氣過濾系統，因此不應出現任何臭氣問題。

2. 至於當局會否防止火葬場職員偷取死者的財物，食物環境衛生署副署長(行政及發展)表示，政府當局同樣關注該等違規行為，並會採取適當的防範措施。舉例來說，當局會安裝閉路電視系統，並會與廉政公署進行密切諮詢，藉以檢討現時火化程序。

3. 劉慧卿議員要求政府當局確認，新火化爐會否參照車輛的做法，採用低含硫量燃料，以紓緩空氣污染的問題。建築署署長答覆時表示，由於當局在設計火化爐時，已預計該等火化爐將會使用含硫量低於0.3%(以重量計)的燃料，因此倘若有含硫量更低的燃料，當局亦會使用該等產品。此外，由於火化爐釋出的二氧化硫會經廢氣過濾系統過濾，因此空氣污染的程度應可減至最低。環境保護署副署長同意建築署署長的意見。

4. 劉慧卿議員認為，在切實可行的情況下採用最符合環保標準的燃料，是所有政策範疇均應依循的原則，不應僅適用於車輛。環境食物局首席助理局長向委員保證，這是政府當局的總體政策目標。政府當局承諾考慮劉慧卿議員的建議，並在有關的財務委員會會議舉行前，以書面匯報有關結果。食物環境衛生署副署長(行政及發展)又表示，火化爐的運作屬《空氣污染管制條例》的指定工序，必須符合環境保護署為火葬場焚化爐運作所制定“最好的切實可行方法”，方可獲發經營牌照。

5. 至於使用新火化爐能否縮短現時火葬服務的輪候時間，食物環境衛生署副署長(行政及發展)及食物環境衛生署高級總監(行動)表示，現時的服務承諾是在收到申請後15天內安排火葬服務。由於新火化爐可使每段火化時間由現時的2½小時縮短至1¼小時，因此火化服務的次數會有所增加，從而縮短輪候時間。然而，食物環境衛生署副署長(行政及發展)解釋，現階段暫難以確定輪候時間可縮短多少，因為人口老化及更多人以火葬代替傳統

政府當局

土葬，可能會導致火化服務的需求增加，以致火化服務所增加的次數在某程度上或會用作應付這些需求。委員察悉，為應付火葬服務的大量需求，特別是在死亡率較高的寒冷季節，當局會提供額外的火化時段。

6. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。劉慧卿議員要求記錄在案，她對此項目有所保留。

PWSC(2000-01)23 45RG 大角咀大樓(第2期)

7. 陳鑑林議員詢問，在此項建議下興建的街市會否採用新設計，設置貯物室及較大的檔位，以解決長期以來空間不足的問題。建築署署長答覆時解釋，擬建街市內的檔位有多種面積可供選擇，以配合售賣不同貨品的檔位的需要。食物環境衛生署副署長(行政及發展)補充，在遷置街市時，當局會根據被遷置的舊街市的檔位數目及面積，規劃新街市的檔位。有鑒於此，擬建街市會設有23個大型檔位、5個設有處理設施的家禽檔位及97個例如報紙檔等的小型檔位，以便遷置大角咀臨時街市及界限街街市的檔位。

8. 就此方面，主席及食物環境衛生署副署長(行政及發展)又指出，更改新街市布局設計的可能性很低，因為新街市所在的擬建大樓是兩個臨時市政局其中一項籌劃中的基本工程，有關的撥款已批出，詳細平面圖則及招標文件的草擬工作亦均已完成。食物環境衛生署副署長(行政及發展)又指出，由於當局難以在已經充分發展的大角咀物色合適的選址，又受到現址地積比率所限，新街市可以容納的檔位數目及面積將會受到限制。當局衡量所有考慮因素後，認為現時的設計是最適當的。然而，她向委員保證，政府當局同樣關注現時若干街市的情況有欠理想，因此已建議在擬建街市提供空氣調節設備，以改善街市的空氣質素。此外，當局亦會加強管理工作，確保檔位只會在本身的範圍內經營。

9. 李華明議員促請政府當局確保位於擬建大樓地下和首兩層的街市和熟食檔，以及設於4至8樓的泳池和康樂設施將會分隔為兩個不同的區域，各自設有獨立的升降機。建築署署長回應時指出，前往街市和熟食檔的人士主要使用兩組電動扶梯，而使用泳池、康樂設施及3樓圖書館的人士則會有4部升降機可供使用。

10. 考慮到使用圖書館及泳池這兩項設施的人士數目眾多，李華明議員對4部升降機是否足以應付需求表示關注。建築署署長回應時解釋，該4部升降機每部每次均可接載21人，而且從地下到達4樓泳池只需31秒。他和康樂及文化事務署副署長(行政)又解釋，在該4部升降機中，只有兩部可通往大樓各層，其他兩部則只供泳客專用。然而，由於擬建大樓設有5組樓梯，使用3樓圖書館的市民只需往上或往下步行一層，便可乘搭4樓泳池專用的兩部升降機。這樣一來，泳客既可享用兩部專用升降機，前往圖書館的人士亦有4部升降機可供選用。因此，擬設的升降機應足以應付泳池及圖書館所引致的服務需求。此外，在大樓啟用後，當局亦會密切檢討此個擬議人流模式，確保此安排能有效地紓緩控制人羣的問題。

11. 陳鑑林議員詢問，該泳池可否設於毗鄰擬建大樓的大角咀臨時街市遷置後騰出的空地，而不是設於該大樓內。他又詢問兩個方案在費用上的差異。建築署署長答覆時表示，兩者的費用相若。然而，主席指出，跟進把兩個臨時市政局在籌劃中的基本工程納入政府工務計劃的小組委員會(下稱“跟進小組委員會”)曾就陳鑑林議員提出的方案進行詳細的辯論，但基於土地使用方面的考慮，委員普遍不支持此方案。就此方面，建築署署長確認，由於擬建的泳池是室內泳池，並會在寒冷的月份用作暖水池，因此可全年開放。

12. 劉慧卿議員要求當局解釋，現時的工程計劃會否及如何有助達到《香港規劃標準與準則》的要求，在人口30萬的油尖旺區提供所需的康樂及文化設施和休憩地方。

13. 關於提供康樂及文化設施方面，康樂及文化事務署高級參事(策劃事務)匯報，《香港規劃標準與準則》建議，每287 000人便應設置1個泳池。由於九龍公園已設有1個大型泳池，供油尖旺區使用，因此此項工程計劃提供的泳池會使該區的設施超出《香港規劃標準與準則》訂明的要求。至於圖書館服務，《香港規劃標準與準則》建議每區應設置1個標準圖書館。現時油尖旺區已設有兩個小型圖書館(位於鐵樹街的大角咀公共圖書館以及尖沙咀公共圖書館)及兩個分區圖書館(油麻地公共圖書館及位於花園街的分區圖書館)。因此，油尖旺區並不缺乏圖書館服務。

14. 至於休憩地方，康樂及文化事務署康樂事務總經理(九龍)匯報，透過興建擬議大樓，便可騰出現時大角咀臨時街市、界限街街市、廣東道臨時熟食市場及大角咀臨時熟食市場所在4幅被劃為“休憩用地”的土地，藉以

提供約0.58公頃土地，俾能符合《香港規劃標準與準則》提出在油尖旺區提供60公頃休憩地方的建議。此外，當局計劃在西九龍進行的填海工程亦會提供14.54公頃的休憩地方。由於油尖旺區現時約有34公頃休憩地方，因此以上兩項工程計劃竣工後，該區休憩地方的不足之數會減少至大約只有10公頃。

政府當局

15. 劉慧卿議員認為，當局在油尖旺區提供休憩地方的進度並不理想。她指出《香港規劃標準與準則》已實施了一段長時間，並要求當局作出更大努力達致該等目標。為協助委員監察上述工作，她建議政府當局在提交關於擬建社區設施的文件時，應在每份文件中說明有關地區的《香港規劃標準與準則》、該項建議如何有助達致有關目標，當局又會採取何等措施(如有的話)填補不足之數。政府當局備悉她的建議。康樂及文化事務署高級參事(策劃事務)又強調，政府當局已在採取積極行動，藉以填補不足之數。舉例來說，康樂及文化事務署正與規劃署緊密聯絡，以便在油尖旺區物色可發展為休憩地方的合適土地，而現時便正在研究位於櫻桃街的選址。

XX

16. 至於當局承諾提供文件，匯報現時提供的康樂及文化設施數目與《香港規劃標準與準則》的建議相比為何，康樂及文化事務署副署長(行政)表示，該份文件已備妥，並會在跟進小組委員會2000年6月7日的會議席上討論。主席表示，有關《香港規劃標準與準則》的政策事宜應在上述會議席上進一步討論。

17. 何鍾泰議員及劉慧卿議員察悉，擬建大樓選址毗鄰設有兩所學校。他們關注有關工程合約的安排，能否確保各項建築活動，特別是打樁工程，不會影響該兩所學校的運作。劉慧卿議員特別詢問，所有高噪音工程是否均可在下課後進行。建築署署長答覆時強調，打樁工程會嚴格遵照有關的法例進行。當局亦會與校方保持緊密聯絡，確保高噪音建築工程會在時間上作出適當的編排，以免影響學校活動。各項工程甚至可能會在學校考試期間暫停進行。至於政府當局會否在招標書內指明採用某種符合環保原則的打樁方法，建築署署長表示，承建商必須遵守有關的環保法例。他表示，政府當局在甄選此項工程計劃的承建商時，會考慮到委員的關注。

18. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。

PWSC(2000-01)28 85ET 按教育統籌委員會第五號報告書的建議為現有官立學校進行改善工程 —— 第4期工程

19. 劉慧卿議員詢問，擬議改善工程如何有助改善有關的12所官立學校的設施，使該等設施符合現今的標準。教育署助理署長(專責事務)回應時請委員參閱文件的附件2。他又匯報，考慮到個別學校的環境限制，現時的建議會提供載於附件2的一覽表內並獲該等學校接納的增設設施。不過，他肯定該等學校的環境仍會因而大為改善。

20. 陳婉嫻議員表示支持此項建議。然而，她和劉慧卿議員促請政府當局在提供額外設施予該等學校時，慎重考慮該等學校在體育設施及露天場地方面的需要。教育署助理署長(專責事務)答覆時重點提出，當局難以向現有學校提供更多露天場地，但他強調在可行的情況下，教育署會要求地政總署分配額外土地予該等學校，以作有關用途。在有需要及技術上可行的情況下，當局會積極研究使用天台的空間。

21. 就此方面，教育統籌局首席助理局長解釋，改善工程會以興建天台擴建物或附屬建築物的形式進行。雖然當局未必能夠提供額外的露天場地，但工程的目的是盡量維持有關學校現有的露天場地面積。教育統籌局首席助理局長回應陳婉嫻議員時又澄清，所有因改善工程而提供的新設施及露天場地均會附有完善的設備。

22. 陳鑑林議員詢問，在此項建議下為每所官立學校進行的加建工程的範圍，以及因而導致的費用會否相同。教育署助理署長(專責事務)答覆時表示，考慮到個別學校的需要及實際環境，各項工程的範圍可能有別。然而，該等學校的設施會盡可能與採用最新的設備規格、在2000年或之後落成的新學校保持一致。他又確認，此項建議下的所有改善工程均涉及擴建現有校舍。

23. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。

為以資助金進行的工程計劃修訂範圍／更改承擔額

總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2000-01)29 19EC 按教育統籌委員會第五號報告書的建議為現有資助中學進行改善工程 —— 第4期工程

20EC 按教育統籌委員會第五號報告書的建議為現有資助小學進行改善工程 —— 第4期工程

政府當局

24. 劉慧卿議員認同亟需盡快進行學校改善工程。然而她詢問，委託顧問檢討推行學校改善計劃的現有程序所需費用為何，該份檢討報告又會於何時公開發表。教育統籌局首席助理局長回應時匯報，顧問收取的檢討費用約為126萬元(會後補註：政府當局其後確認有關費用應為114萬元)。檢討報告會於2000年5月底備妥，報告摘要將會公開發表及送交教育事務委員會。

25. 劉慧卿議員察悉，根據政府當局推行學校改善計劃時採用的基本準則，工程的預算費用不會多於一所新建學校標準建校費用的三分之一，而顧問所建議的上限則約為40%。由於兩項準則只有輕微的差別，她質疑需否進行該項顧問研究。

26. 教育統籌局首席助理局長回應時解釋，考慮到改善工程的費用不斷上升，而學校改善計劃是一項為期10年的計劃，並已進行了一半，踏入第4期工程，因此政府當局認為，就學校改善計劃的成本效益進行中期檢討是一項負責任的行為。委員察悉，政府當局認為，審慎的做法是採用上述以新建學校平均建校費用三分之一來計算的費用上限，使學校改善計劃得以在該項檢討完成前繼續進行，以免延誤費用較低的學校改善工程。至於40%的費用上限，則是顧問在仔細研究過第2A及第4期計劃下各學校的費用數據後提出的建議，採納此一百分比，可讓大多數有關學校能進行全部的改善工程項目。

27. 劉慧卿議員認為，在研究學校改善計劃的成本效益時，應充分考慮良好的學習環境所帶來的裨益。教育統籌局首席助理局長回應時向委員保證，根據顧問的建議進行的初步評估已顯示，為第2A及第4期計劃下其餘81所已確定在技術上可進行改善工程的學校展開有關工程能符合成本效益。在此等學校中，半數會進行全部的

改善工程項目，25%會進行達80%的改善工程項目。至於被認為改善工程過於昂貴的學校，政府當局會與有關的學校管理層聯絡，以期透過減少工程項目，使若干有迫切需要的核心項目得以進行。

28. 劉慧卿議員察悉，多項有關學校要求提供的設施都無法提供，並因而對改善學校環境取得的進展表示極度關注。教育署助理署長(專責事務)答覆時承認，基於費用方面的考慮，以及結構和空間方面的限制，當局並不能完全滿足個別學校的需要。然而他指出，政府當局在建議修訂工程範圍時，已諮詢有關的學校管理層來確定該等學校的需要，以便訂出提供新設施的先後次序。主席又指出，儘管現時提出的建議有其局限之處，但在改善學校環境方面已跨進一步。他又認為，倘導致的費用過高，當局應考慮以遷置學校代替進行改善工程，務求符合成本效益。

29. 劉慧卿議員表示，政府應透過分配更多土地予各間學校，徹底改善現有學校的環境。她又要求當局跟進此項建議未能滿足的各項改善要求。教育署助理署長(專責事務)回應時表示，考慮到現時等候進行改善工程的學校數目眾多，政府當局只能與該等學校緊密合作，確保因應其個別情況，盡可能採用最佳的改善方案。儘管如此，政府當局會一直竭盡所能，應付任何真正迫切的需要。

30. 劉慧卿議員詢問當局日後如何處理28所在技術上不能進行改善工程的學校。教育統籌局首席助理局長及教育署助理署長(專責事務)答覆時表示，當局正研究其他改善方案。事實上，在該28所學校中，部分涉及土地業權問題，一俟解決該等問題，便可展開改善工程。然而，在部分個案中，有關學校可能需要先符合消防規定，才可進行改善工程。至於因為地點的限制或結構問題而不能進行改善工程的其他學校，當局會與有關的學校管理層進行緊密諮詢，以便考慮採用原址重建還是遷置學校的方案。應劉慧卿議員要求，教育署助理署長(專責事務)同意就該28所學校的改善方案的研究進展提供文件。

政府當局

31. 陳婉嫻議員指出，就非常殘舊及情況十分惡劣的學校而言，要決定應進行改善工程還是遷置學校實在非常困難。有鑒於此，她促請政府當局在推行學校改善計劃時減少官僚作風及採用較靈活的方式，並在考慮遷置學校的方案時更能顧及學校的意見。然而，涂謹申議員特別提到，在考慮遷置方案時，政府當局應留意，許多學校，尤其是市區的學校，都不喜歡遷置到其他地區。教育署助理署長(專責事務)備悉他們的意見，以作考慮。

政府當局

32. 陳婉嫻議員關注當局推行此項建議下各項改善工程所引致的噪音影響。建築署署長回應時向委員保證，政府當局會與有關的學校管理層密切聯絡，以期在各項工程的編排方面盡量減低對學校活動的影響。他又同意保證承建商會負責處理該等工程產生的建築廢料。

33. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。

工務計劃

提升工程計劃為甲級

總目704 —— 渠務

PWSC(2000-01)30 276DS 沙田污水處理廠第3階段擴建工程

34. 劉慧卿議員表示支持此項建議。然而，她要求政府當局確認可減輕來自沙田污水處理廠的臭味，亦能營造一個自然優美、與毗鄰地方互相協調的環境。渠務署署長表示可達致上述目的。他表示，當局會進行環境美化工程，以便有效紓減沙田污水處理廠對景觀的影響。至於臭味的問題，政府當局進行詳細研究後，亦有信心可透過在流入處理廠的污水中加入化學劑，紓緩臭味的問題。至於加入化學劑會否導致另一種氣味，渠務署署長表示，這種情況不會發生。此外，為辟除臭味而加入的硝酸鈣的數量亦會保持在最低水平。

35. 至於將會在沙田污水處理廠運作期間進行的臭味及水質監測工作，渠務署總工程師(工程管理)表示，在沙田污水處理廠擬議的擴建及修建部分啟用前，當局會透過量度有關的指數而制訂一個基準，以管制沙田污水處理廠對環境的影響。其後，當局最少會在處理廠落成啟用後1年內定期進行監測工作，以確定紓減環境影響措施及污水處理程序的成效。倘結果超出基準，當局便會進行改善工程。此外，當局亦會進行例行監測，確保污水處理廠遵守有關的法定環保標準。

36. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。

PWSC(2000-01)31 323DS 喜靈洲及大嶼山沙咀勞教中心污水處理設施改善工程

324DS 坳背山男童院污水處理設施改善工程

37. 涂謹申議員詢問，政府當局何時發現經喜靈洲、大嶼山沙咀勞教中心及坳背山男童院等3個污水處理設施處理後排放的污水，水質未能符合根據《水污染管制條例》發出的排放牌照所定的標準，而當局容忍這種未符合標準的情況又已有多久。

38. 保安局首席助理局長回應時匯報，由於喜靈洲島上的機構均早於約30年前興建，因此各自的污水收集系統均未能達到現今的環保標準。環境保護署助理署長補充，環境保護署在1996年檢查該等系統，以便根據《水污染管制條例》發出排放牌照予該等機構時發現該問題。保安局首席助理局長及環境保護署助理署長解釋，當局其後已採取各項措施，確保排放的污水符合牌照所定的標準。此等措施包括更頻密地定期排放化糞池的污水、抽送污水、改善維修工作、使用氯氣消毒系統、安裝臨時污水處理設施等。然而，雖然該等系統處理污水的能力已大為提高，但當局仍須提出現行建議下的各項改善工程，以提供長遠的方法解決有關問題。

39. 涂謹申議員對於負責管理該3間機構的懲教署知悉但不糾正有關問題，並容忍該等機構在差不多長達5年的期間不遵守法定環保規定，表示極度關注。他認為，環境保護署在執行《水污染管制條例》時採用雙重標準，一方面容許懲教署在不受制裁的情況下改善不合標準的設施，但卻檢控不符合標準的非政府機構，這種做法令人無法接受。劉慧卿議員贊同他的意見。環境食物局副局長答覆時強調，環境保護署並非對懲教署的容忍程度較高，反而一直促請該部門改善有關的3個地點所排出的污水。然而，此問題不能純粹透過改善現有設施的運作或處理能力解決。

40. 就此方面，環境食物局副局長及環境保護署助理署長指出，該3個地點並非未能符合《水污染管制條例》的標準的唯一地點，因為許多使用化糞池的鄉村均有同樣問題。事實上，當局通常都有需要容許位於最近指定的水質管制區內的設施，在若干時間後才符合已提高的污水排放標準。就此方面，雖然當局對公營及私營機構會一視同仁，但基於資源方面的限制，執法工作仍會先針對主要的污染來源。故此，當局通常會稍後才處理涉及化糞池的設施(例如此項建議下的設施)的問題，因為受

該等設施影響的人數較少，而比較上，所導致的污染亦沒有那樣嚴重。

41. 涂謹申議員認為，《水污染管制條例》現時的執行情況不能接受。他又表示，事後看來，當議員在研究相關的條例草案時，實應考慮執法方面的事宜。由於此等考慮因素不屬於現行建議的範圍，主席及陳鑑林議員認為，如有需要，涂謹申議員提出的論點應由相關的事務委員會跟進。

政府當局

42. 至於當局有否就涉及化糞池的不合標準設施提出任何檢控，環境保護署助理署長表示，由於化糞池設於地底，因此當局實在難以取得樣本以確立某項罪行。故此，當局只能在污水滿溢及有關方面沒有作出補救的情況下採取行動。他同意在會後提供關於私營設施的檢控數字。至於政府部門內不符標準的設施，環境保護署助理署長解釋，環境保護署只能促請有關的政府部門加以糾正。倘若該等部門屢勸不改，當局會向政務司司長匯報。環境食物局副局長補充，該署曾擬備多份該類報告，並要求有關部門就改善工程申請撥款。他強調，所有政府部門均須遵守法律。劉慧卿議員認為，當局不對政府部門採取法律行動，做法並不公平。

43. 劉慧卿議員詢問，此項建議下的323DS及324DS兩項工程計劃在大約1個月內便迅速由乙級提升為甲級，是否由於當局已向政務司司長匯報有關該兩項工程計劃的設施的情況。渠務署署長答覆時告知委員，雖然當局已採取行動解決現時的建議所涉及的問題，但仍需一段時間確定最可行及最具成本效益的解決方法。由於相關的初步可行性研究在2000年3月才完成，因此當局亟需盡快提升以上兩項工程計劃，務求改善有關的設施，使其符合法定標準。

44. 庫務局副局長答覆涂謹申議員時確認，在分配撥款時，為需符合法例規定而提出的工程計劃會獲得優先考慮。然而如有需要，有關撥款仍須由財務委員會通過。

45. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。

總目706 —— 公路

PWSC(2000-01)32 71TI 西灣河公共運輸交匯處、跨界旅遊巴士總站及水警基地附屬地方

46. 劉健儀議員詢問，根據此項建議而闢建的跨界旅遊巴士總站，可否為在港島開辦的所有24條跨界旅遊巴士綫提供服務。運輸署首席運輸主任(市區)答覆時表示，在該24條路綫中，只有6條由港島東開出的路綫會使用該總站。

47. 劉健儀議員詢問當局打算如何使用在總站內闢設的10個旅遊巴士停車位。運輸署首席運輸主任(市區)答覆時表示，該等停車位只供旅遊巴士輪候及等候上落客之用。不過，當局或會考慮將該等停車位作夜間泊車用途。劉議員質疑為何的士及巴士等其他公共交通工具均不獲此項特別安排。運輸署首席運輸主任(市區)答覆時特別指出跨界旅遊巴士的特定運作需要，因為旅遊巴士通常每日均大致在相若的時間出車。他察悉委員關注此事，因此會考慮將該等停車位重新命名為“車輛輪候處”，以免引起誤會，並避免因該等停車位被當作正式的日間停車位使用而引起運作上的問題。

政府當局

48. 在管理上述停車位方面，運輸署首席運輸主任(市區)表示，上落客停車處和停車位均會由一間管理公司管理，有關的6間旅遊巴士公司將須支付管理費。

49. 何秀蘭議員問及根據此項建議而闢建的公共運輸交匯處所增加的噪音影響，以及當局計劃的消減噪音措施。路政署總工程師(港島區)答覆時匯報，當局曾於1999年9月就工程計劃進行初步環境檢討，有關報告已提交環境保護署。該署根據這項初步環境檢討得出結論，認為無須進行環境影響評估。至於施工期間的短期影響，政府當局會透過實施有關委託工程合約訂定的適當紓減環境影響措施，控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準。

50. 何秀蘭議員特別指出，擬建的公共運輸交匯處附近有學校和住宅發展項目，闢建公共運輸交匯處有可能對整體環境造成影響，並質疑環境保護署為何認為無須為工程計劃進行環境影響評估。環境保護署副署長回應時提到，有關的初步環境檢討的結論表明，擬建的設施不會對環境造成超出既定準則的長遠影響。關於廢氣問題，環境保護署亦已於兩年前發出實務守則，供建築

專業人士在設計公共運輸交匯處時參考，以確保公共運輸交匯處的用者不會受到不必要的過量廢氣所影響。

政府當局

51. 何秀蘭議員認為，有關的初步環境檢討亦應涵蓋擬建的公共運輸交匯處附近的範圍，因為使用該公共運輸交匯處的車輛亦會使用外圍的道路系統，對空氣質素造成影響。關於是否有客觀標準以確定公共運輸交匯處造成的影響，環境保護署副署長表示，當局會考慮一切有關因素，包括擬建的公共運輸交匯處附近的道路系統，以及公共運輸交匯處本身的設計。他相信路政署在進行相關的初步環境檢討時，應已考慮擬建設施對附近一帶造成的影響。因應主席的要求，環境保護署副署長答允在相關的財務委員會會議舉行之前，提供上述初步環境檢討摘要，供委員參閱。

52. 另一方面，劉健儀議員關注現有公共運輸交匯處的空氣質素，並詢問當局擬採取甚麼措施減輕污染問題。路政署署長回應時證實，當局已就公共運輸交匯處的通風系統的設計、設置及運作訂定一套技術規定，負責闢建公共運輸交匯處的發展商必須遵守該等規定。

53. 關於管理擬建的公共運輸交匯處方面，運輸署首席運輸主任(市區)表示，按照既定的實務守則，公共運輸交匯處的不同部分會由不同的機構和部門負責管理及維修。舉例來說，每間巴士公司均會按照其專營權所訂，負責管理各自在公共運輸交匯處內的設施，政府的相關部門則負責維修路面。

54. 此項目在席上付諸表決，並獲小組委員會通過。

總目707 —— 新市鎮及市區發展

PWSC(2000-01)33 52TH 五號幹線 —— 石圍角至柴灣角段

55. 李永達議員指出，此項建議下的石圍角至柴灣角一段五號幹線建成後，象鼻山道沿路的交通流量將會隨之增加。由於象鼻山道沿路的象山邨及石圍角邨的居民現時已受到來自象鼻山道逾70分貝的噪音所滋擾，因此李議員關注該等屋邨的居民日後需承受更嚴重的噪音影響。他又認為，在現行政策下，當局可單憑象鼻山道及該兩個屋邨超出擬議工程計劃範圍這個理由，不在該等地方實施消減噪音措施，此種做法實有欠公平。李議員提到荃灣區議會8名區議員曾致函促請他反對此項計劃。他籲請當局更改此方面的政策，並表示倘若當局不

在象鼻山道及該兩個屋邨實施消減噪音措施，他便不會支持此項建議。劉慧卿議員、李華明議員、張文光議員、何秀蘭議員及鄭家富議員認同他的關注。

XX

56. 拓展署署長答覆時強調，當局必需確保有效調配有有限資源。他解釋，在考慮是否實施費用昂貴的消減噪音措施時，新工程計劃會獲得優先處理。然而，他及運輸局首席助理局長向委員保證，政府當局現正全面檢討現行政策，範圍包括研究為受到噪音污染負面影響的現有道路實施消減噪音措施。就此方面，主席指出此項政策事宜既複雜且有深遠的影響，故此應由相關的事務委員會討論，而並非在是次會議席上辯論。

57. 劉慧卿議員對政府當局以資源考慮為理由而作的解釋並不信服。她認為，當局應竭盡所能解決各式各樣的污染問題，因為最終由污染招致的不菲代價必須由社會承擔。她表示，最近一份報告顯示，按醫療費用及損失的生產力計算，社會每年就空氣污染付出的代價高達38億元。因此，她認為就消減噪音措施為社會帶來的裨益而論，此方面的開支實屬用得其所。

政府當局

58. 張文光議員贊同劉議員的意見，並特別提到，教育界現時的做法是在所有學校一概應用新的環保標準。他認為，在該項政策檢討尚未完成前，政府當局應踏出第一步，把此項工程計劃的範圍擴大至包括象鼻山道。劉議員及何秀蘭議員又建議，政府當局應確定噪音污染引致的間接社會開支，例如醫療費用及損失的生產力等，並盡可能早日向委員提供有關資料，方便委員考慮此項建議。然而，主席指出，由於所需資料與此項建議沒有直接關係，亦需要進行大量研究，因此委員應給予政府當局更多時間收集及提供有關資料。

政府當局

59. 拓展署署長回應時強調，他必須根據現時的政策行事。除非政府當局決定更改政策，把實施消減噪音措施的範圍擴大至亦包括現有道路在內，否則他不能考慮在象鼻山道實施此等計劃。然而，他向委員保證，政府當局會竭盡所能加快檢討的進度。倘若當局決定把實施消減噪音措施的範圍擴大至包括現有道路，象鼻山道很可能是最先在改善工程下受惠的道路之一。環境保護署副署長又指出，該項檢討可於短期內取得結果。雖然在現有道路設置隔音屏障可能會面對由已落成建築物及很多其他限制所造成的困難，但當局會研究其他補救措施，例如鋪設低噪音路面，務求盡可能紓減噪音。

政府當局

60. 李永達議員詢問，當局有否評估毗鄰該兩個屋邨的一段象鼻山道的噪音水平，尤其是晚間的情況。環境保護署副署長回應時同意在會後提供所需的資料。拓

展署署長、運輸局首席助理局長及運輸署總交通工程師(新界西)補充，築建擬議的路段不會使象鼻山道沿路交通流量以至交通噪音大量增加。他們重申，即使沒有此段五號幹線，來往荃灣及沙田之間的車輛亦仍會使用城門隧道及象鼻山道，因為此通道是連接該兩區最直接的路綫。有鑒於此，即使象鼻山道沿路的車輛交通可能會增加，亦只是隨著一般交通量的自然增長而提高，並不是擬議計劃直接造成的結果。

61. 拓展署署長及運輸局首席助理局長促請委員支持現時的建議，因為擬建的路段會為荃灣居民帶來莫大裨益。他們強調，現時的建議帶來的好處，不應與關於在現有道路實施消減噪音措施並現正予以檢討的政策事宜混為一談。拓展署署長、運輸局首席助理局長及運輸署總交通工程師(新界西)告知議員，現時往來城門隧道與屯門公路／青山公路的車輛，必須駛經荃灣區內擠塞的道路網。擬議道路工程會在該隧道及屯門公路之間，闢建一條直接的主幹連接路，協助紓緩市中心的交通，以及減低該處的噪音及空氣污染。有鑒於此，否決此項建議不但會損害荃灣居民的利益，亦不會使該兩個屋邨的情況獲得任何改善。此外，隨著築建五號幹線餘下此段重要的路段，新界環迴公路便可竣工，新界的交通流量將會因而大為改善。他們的意見獲何鍾泰議員的認同。

62. 關於現時的建議對環境的影響，委員提出下列關注及他們對消減噪音措施的意見，供政府當局考慮——

- (a) 此道路計劃的最佳紓減環境影響措施可能會由於費用方面的考慮而沒有建議實施。
- (b) 倘若實行24小時通關的建議，擬議道路計劃引致的額外交通及因而造成的噪音影響，可能會大幅超乎政府當局的預測。
- (c) 雖然擬建路段的平均噪音水平不會超過70分貝，但晚間來自重型車輛的噪音偶爾會超過70分貝，可能會對睡夢中的居民構成滋擾。有鑒於此，當局可能需要禁止重型車輛在晚間使用該路段。
- (d) 由於擬設的隔音屏障高度有限，因此即使較低層單位的噪音影響可能會有所下降，但高層單位可能仍需承受過量的噪音。
- (e) 與其建造毫不美觀並且會影響空氣流通的隔音屏障，當局應考慮在道路兩旁種植樹籬；如有

需要，進一步的詳情應在環境事務委員會討論。

63. 拓展署署長及拓展署新界西拓展處總工程師(新界西1)答覆時表示備悉委員的意見，以作考慮，他們並提出下列各點：

- (a) 雖然政府當局在決定是否實施消減噪音措施時，曾就成本效益作出充分的考慮，但亦有顧及居民的需要。政府當局已作出努力，確保擬建路段的交通噪音不會超過指引訂明的70分貝。
- (b) 當局設計擬議的消減噪音措施時，是以消減預計擬建路段在2011年全面啟用後的日間交通噪音為目標。因此，政府當局相信，即使邊界全日開放，上述措施仍會奏效。
- (c) 由於晚間的車輛交通量通常較少，因此晚間不大可能出現噪音水平過高的問題。
- (d) 當局會設置半開放式隔音屏障，以免噪音影響較高層的單位。考慮到荃錦交匯處的情況，政府當局認為無需在該處設置半開放式隔音屏障，因為使用隔音屏障已經足夠。

64. 就此方面，李永達議員詢問，實施擬議消減噪音措施後，位於擬建路段沿路的荃德花園、錦豐花園、綠楊新邨及部分石圍角邨等易受噪音影響的地方的預測交通噪音為何。拓展署署長答覆時同意就有關的環境影響評估的結果，向委員提供資料。拓展署新界西拓展處總工程師(新界西1)補充，實施擬議消減噪音措施後，約半數位於擬建路段沿路的建築物所承受的噪音會低於70分貝。

政府當局

65. 李永達議員認為擬議消減噪音措施的成效差強人意，因為只有約半數受影響建築物所承受的噪音會獲得紓減。他亦對於討論文件欠缺該等資料表示失望。拓展署新界西拓展處總工程師(新界西1)回應時指出，即使沒有擬建路段，許多有關的建築物其實已在承受超過70分貝的噪音。擬建路段引致的額外噪音影響十分輕微，擬議措施足可予以消減。拓展署署長又指出，當局實際上沒有可能保證擬建路段沿路的所有建築物承受的噪音在任何時間均低於70分貝。然而，當局會考慮在噪音不能維持在70分貝以下的地點採取其他補救措施，例如安裝空氣調節設備等。舉例而言，愉景新城的發展商已答應根據賣地協議的相關條文，提供所需的消減噪音措

政府當局

施。至於發展商採取的補救措施的詳情，拓展署署長表示，由於有關費用由發展商支付，因此文件中沒有說明此方面的詳情。他又匯報，除了愉景新城會把路段設於地底外，荃錦中心的發展商亦會提供空氣調節設備等其他消減噪音措施。拓展署署長更強調，政府當局在決定工程計劃所實施的消減噪音措施時，向來均按照一套劃一的環境影響評估及工程設計標準工作，務求盡可能把工程帶來的噪音控制在最低的水平以內。然而，為回應委員的關注，他答應就實施消減噪音措施提供補充文件。

66. 劉慧卿議員問及此項工程計劃接獲的反對書，並指出沒有一份反對書被撤回。運輸局首席助理局長答覆時澄清，在接獲的12份反對書中，只有海壩村居民提出的反對理由與噪音影響有關。至於其他反對書，其中9份由鄧氏家族成員提交，他們以此項道路計劃影響區內一座鄧氏祖墳的風水作為反對的理由。地下鐵路公司亦提交一份反對書，表示關注在擬建路段施工期間的交通情況對其荃灣車廠造成的影響。大帽山山麓的居民亦提出反對，表示對收地一事感到不滿。

67. 至於在施工期間設立的投訴熱綫，拓展署署長表示，該等熱綫旨在方便附近的居民對建造工程的影響進行獨立監察，並使政府當局能夠即時作出回應。至於各承建商是否合作，他表示雖然各承建公司的董事均無須就沒有遵守環保規定而負上個人責任，但當局可考慮對屢犯不改的違規者實施吊銷牌照等行政處分。拓展署署長闡釋謂，當局會每6個月就每名承建商的表現撰寫一份報告，而他們有否遵守環保規定是報告內重要的一環。倘某承建商的表現多次未能符合所需的標準，當局會考慮吊銷其承建商牌照。

政府當局

68. 何秀蘭議員建議，為確保委員充分瞭解個別工程項目對環境的影響，當局應在日後提交的文件中，把施工及運作階段的噪音影響評估納入載列對環境的影響的段落內。此外，除了說明在工程範圍內的建築物受到的影響外，該段落亦應說明將會受到擬議工程影響的其他建築物的情況。主席要求政府當局備悉何議員的建議，以作考慮。

69. 劉健儀議員詢問，擬建路段可紓緩荃灣市中心多個道路交界處的擠塞問題，該等地方現時的交通量／容車量比率為何。拓展署新界西拓展處總工程師(新界西1)答覆時表示，該等交通燈號交界處的交通量是以剩餘容車量計算，現時上述所有交界處的交通量均已超出其容車量達-10%至-15%，導致各引路的交通出現車龍。至

於荃錦交匯處方面，現時的交通量／容車量比率約為0.7。

70. 劉健儀議員察悉，倘若不進行擬議道路工程，在青衣北岸公路竣工後，荃錦交匯處的交通量／容車量到2006年就會達至1.71。她認為，倘若此項建議遭否決，政府當局應考慮不把青衣北岸公路連接到該交匯處。運輸署總交通工程師(新界西)回應時向委員保證，青衣北岸公路沿路的交通不會影響荃灣市中心的交通量，因為往返青衣北岸公路的車輛只會取道德士古道及該交匯處經過荃灣。

71. 李華明議員質疑當局為何近期沒有對荃灣區議會進行任何諮詢，因為當局對上一次諮詢荃灣區議會已是1993年及1995年的事。他又指出，由於荃灣區議會對工程計劃施工期間及竣工後的噪音影響有所保留，因此該區議會在1995年其實並非全面支持此工程計劃。譚耀宗議員亦關注施工期間的噪音影響。拓展署署長答覆時表示，為釋除荃灣區議會的疑慮，政府當局已承諾把施工期間的噪音影響控制在有關的環境許可證的既定標準以內。他表示，政府當局沒有諮詢現時的荃灣區議會，是由於行政局已於1997年批准此項工程計劃，而當局亦預計此項工程計劃不會再作出大幅改動。

72. 至於工程計劃的實際工程為何時至現在才可展開，拓展署署長解釋，由於建議的道路設計遭到強烈的反對，特別是鄧氏家族方面，初步設計工作的進度曾受到阻延。除此之外，此項工程計劃範圍廣泛，亦需較長時間進行詳細的設計。他補充，前者造成的延誤實在始料不及，而後者引致的延誤亦只屬微不足道。政府當局充分瞭解到亟需早日築建擬議路段。

73. 庫務局副局長察悉，委員對此項工程計劃深表關注，並要求提供額外資料，特別是噪音影響方面，因此她決定撤回此項目。然而，她請委員注意此項工程計劃的急切性。

總目711 —— 房屋

PWSC(2000-01)34 643TH 馬鞍山T7號主幹路

74. 劉江華議員提到懸臂式隔音屏障與半開放式隔音屏障在成效方面的差別，並詢問當局按照甚麼準則決定根據此項建議須裝設的隔音屏障類別，以消滅馬鞍山T7號主幹路的噪音影響。他尤其關注為何在錦英苑對開

路段裝設懸臂式隔音屏障，而不裝設半開放式隔音屏障。

75. 拓展署署長答覆時表示，政府當局在決定裝設哪一類隔音屏障時，會考慮道路與沿路建築物的距離及建築物的高度。因此，如建築物又高又靠近道路，當局便會裝設費用較高的半開放式隔音屏障。就錦英苑的情況而言，政府當局根據上述準則考慮屋苑的實際情況後，認為裝設懸臂式隔音屏障實屬恰當。

76. 劉江華議員質疑，裝設懸臂式隔音屏障以消滅T7號主幹路對錦英苑的噪音影響會否奏效。他雖然贊成興建此道路，但亦很希望當局確保在沿路裝設隔音屏障方面一視同仁。他質疑在沿路的屋邨及屋苑中，為何只有錦英苑不獲裝設半開放式隔音屏障。

政府當局

77. 拓展署署長回應時強調，當局在裝設隔音屏障時有需要按照一套一致的準則，以確保善用公帑。因此，除非可按照上述準則提出充分理據支持為錦英苑裝設半開放式隔音屏障，否則政府當局實難答允劉議員的要求，為該屋苑裝設半開放式隔立屏障。不過，他同意提供估計數字，列明倘為錦英苑裝設半開放式隔音屏障所須承擔的額外費用。拓展署總工程師(沙田及西貢)亦解釋，當局曾在2000年3月就工程計劃在空氣和噪音方面的影響進行環境檢討，以確保符合相關的法定標準。當局就該道路制訂消滅噪音措施時，曾參照該檢討所得的噪音評估計算結果。因應劉議員的要求，拓展署署長同意將一套相關的環境影響評估報告及環境檢討報告存放於秘書處，供委員參閱。

政府當局

(會後補註：當局已將環境影響評估報告(1998年2月)及環境檢討(2000年3月)的副本各一份存放於秘書處。議員已透過立法會PWSC138/99-00號文件獲悉此事。)

78. 陳婉嫻議員認同有需要興建擬議的T7號主幹路。然而她強調，早在每項道路工程計劃的設計階段，當局便需要審慎考慮擬建的道路對有關居民造成的噪音影響，因為在工程計劃竣工後才採取消滅噪音措施鮮有成效。有鑒於此，當局應重新考慮需否為錦英苑裝設半開放式隔音屏障，以確保不會令居民承受過量的交通噪音。她又指出，當局在設計消滅噪音措施時，應考慮確保該等措施能應付更大的交通流量，使該等措施可應付較長遠的交通增長。

79. 除錦英苑外，鄭家富議員亦特別指出擬建的T7號主幹路的其他兩個路段，即靠近恆安邨及帝琴灣的路

段，並詢問在該兩個路段只裝設懸臂式隔音屏障的理據，因為其他路段，如翠擁华庭附近的路段，已獲建議裝設半開放式隔音屏障，而依他之見，翠擁华庭與該等發展項目的條件相若。拓展署署長答稱，工程計劃的顧問經考慮上文較早時所述的相同準則後，才作出有關建議。為向議員保證當局就T7號主幹路裝設隔音屏障所作的決定公平合理，拓展署署長及拓展署總工程師(沙田及西貢)提出以下各點——

- (a) 帝琴灣屬低層低密度住宅發展項目，故此建議裝設懸臂式隔音屏障。
- (b) 錦英苑相對離開T7號主幹路較遠。此外，錦英苑毗鄰的路段位於斜坡頂部，因此得出的噪音評估計算結果亦不同。
- (c) 雖然恆安邨各幢樓宇相當高，但屋苑毗鄰的路段只是一條通路，其交通流量相對較低。
- (d) 鑒於翠擁华庭各幢樓宇的高度，實有需要為其裝設半開放式隔音屏障。

80. 主席察悉，委員特別關注現行方案建議裝設不同類別的隔音屏障，他又考慮到此類資料的技術性質，因此表示應安排一次非正式簡報會，讓政府當局和工程計劃的顧問可向委員解釋他們提出的建議和所持的理由。

(會後補註：是次特別簡報會於2000年6月2日上午9時以閉門會議形式舉行。議員已透過立法會PWSC135/99-00號文件獲悉此事。)

81. 劉慧卿議員關注道路工程計劃整體上的噪音影響，並促請政府當局在切實可行範圍內竭力消滅此類噪音。她又建議除裝設隔音屏障外，亦應鋪築低噪音路面及種植植物以作屏障，以盡量減低擬建的T7號主幹路造成的噪音影響。

82. 拓展署署長及拓展署總工程師(沙田及西貢)答覆時證實，當局會在整條道路鋪築低噪音路面，因為所有新建的主幹路均使用這種標準物料，以消滅噪音影響，以及增加路面摩擦力，提高道路安全。在植樹方面，拓展署總工程師(沙田及西貢)表示，為補償所失去的5公頃林地，政府當局會在所有受工程影響的斜坡和新造的斜坡上種植樹木和灌木，並會在沿路及交匯處範圍內種植植物以作屏障，合共提供約6.5公頃的園景美化地方。他補充，討論文件未有提及種植植物以作屏障來消滅噪音影響的成效，原因是此方法的成效不能量化。

83. 就此方面，何鍾泰議員指出，此項工程計劃的成本已預留逾20%作提供消減噪音措施之用，有關金額應足以應付所需。他並指出，當局必須在環境因素與工程計劃其他方面之間求取合理的平衡。

84. 劉慧卿議員詢問，政府當局如何回應恆安邨居民來函對工程計劃造成的噪音影響所表達的關注。拓展署署長表示，他雖然未看過這封信，但同意研究此事，並會在有需要時跟進。

85. 關於在交通方面是否有理據支持擬建的T7號主幹路，運輸署總交通工程師(新界東)表示，馬鞍山現時只有兩條主幹路，即西沙路和馬鞍山路。預期在馬鞍山北部、利安、樟木頭和西沙的計劃發展項目會導致大量的交通需求，令西沙路和馬鞍山路沿路的交界處不勝負荷。擬建的T7號主幹路會為車輛提供一條直通繞道，藉此減輕西沙路和馬鞍山路沿路各重要交界處的交通負荷。劉慧卿議員在得悉工程計劃將耗資超過20億元後，對於興建該道路只為紓緩各交界處的擠塞情況是否物有所值表示有所保留。

政府當局

86. 劉慧卿議員問及T7號主幹路的交通量／容車量比率，運輸署總交通工程師(新界東)答覆時表示，到2011年，該比率約為1。他同意於會後提供有關在2006年的比率，以及馬鞍山和西沙路現時的交通量／容車量比率。

87. 劉健儀議員得悉，即使興建擬議的T7號主幹路，各交界處的設計流量／容車量比率在2006年仍會高達0.86。她很希望當局確保該道路可有效應付日後的交通增長，而無需在短期內予以擴闊。拓展署署長回應時證實，該道路的計劃容車量相當足夠，並且解釋，由於差不多所有區內計劃發展項目均會在2006年或之前竣工，因此屆時交通的增長應會放緩。運輸署總交通工程師(新界東)補充，雖然各交界處的設計流量／容車量比率在2001至2006年間會大增，但在2006至2011年間的增幅卻將會很小。他答覆劉議員時亦證實，當局在進行有關交通研究時，已一併考慮在2006年之前建造馬鞍山至大圍鐵路綫支綫，以及在2011年將該鐵路綫延伸至九龍。

88. 何秀蘭議員提到，當局曾耗資約6,600萬元委聘顧問，就擬建的T7號主幹路進行詳細設計和工地勘測工作。她質疑為何在完成上述顧問研究後，政府當局仍然未能確定涉及的土方和地基工程的工程數量，以致需要以重新計算工程數量的標準合約形式為工程招標。拓展署署長答覆時解釋，雖然該項研究證實對擬定擬議路綫相當有用，但因土木工程固有的不明朗性質，故此工程

數量仍可能會因應實際的巖土情況而變動。不過，他向委員保證，出現重大變動的可能性甚低。

89. 何秀蘭議員十分希望確保擬議的重新計算合約能夠保障政府無須承擔可能出現的財政或法律責任。拓展署署長回答時表示，為減低政府遭索償的可能性，政府當局在施工期間會加強監督工作，盡早偵察和解決在工地出現的問題。然而他表示，當局雖然會在合約內訂明足夠的保障設施，但鑒於土木工程固有的不明朗因素，故此亦有需要保障承建商可就因不能預見的情況而出現的損害提出索償。

90. 劉江華議員表明，在舉行主席提及的特別簡報會，以獲得更多有關T7號主幹路消滅噪音措施的詳情之前，民主建港聯盟的議員將不會就此項建議投票。

91. 劉慧卿議員表示，在獲得更多資料以確保工程計劃有足夠的擬議消滅噪音措施之前，前綫的議員亦將不會投票。

92. 鄭家富議員表示，民主黨的議員亦基於相同理由而將不會投票。

93. 庫務局副局長回應時同意撤回此項目。由於政府當局認為工程計劃刻不容緩，她表示政府當局在舉行特別簡報會向委員進行簡報後，或會考慮將此項目直接提交財務委員會批准。雖然劉江華議員覺得庫務局副局長的建議在原則上可以接受，但其他委員對此有所保留。主席解釋，倘特別簡報會可安排於小組委員會2000年6月7日下次會議之前舉行，則或可將此項目重新提交小組委員會考慮。倘不能作出上述安排，他會考慮加開一次會議以處理此項目。倘政府當局決定將此項目提交財務委員會而不重新提交工務小組委員會，他將會諮詢財務委員會主席的意見。

94. 因時間所限，小組委員會未能審議議程項目PWSC(2000-01)35，委員同意在下次會議席上繼續討論此項目。

95. 會議於下午1時05分結束。