

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1978/99-00號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱  
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/PLW/1

### 立法會規劃地政及工程事務委員會 會議紀要

日 期：2000年5月18日(星期四)  
時 間：上午10時  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：何承天議員(主席)  
鄧兆棠議員(副主席)  
何世柱議員  
何鍾泰議員  
李永達議員  
涂謹申議員  
黃容根議員  
劉皇發議員  
譚耀宗議員

出席的  
非委員的議員：何俊仁議員

缺席委員：夏佳理議員  
霍震霆議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

規劃地政局首席助理局長(規劃)  
馮永業先生

地政總署助理署長(港島)  
鍾永佳先生

拓展署總工程師／離島  
彭嘉士先生

規劃署西貢及離島規劃專員  
李志苗女士

拓展署高級工程師1  
林志威先生

萬隆工程顧問有限公司

董事  
楊建明先生

森蘭郭斯(亞洲)顧問有限公司

董事  
傅基利先生

茂盛環境管理顧問有限公司

董事  
甘文天先生

施偉拔有限公司

合夥人  
白偉達先生

### **參與議程第V項的討論**

規劃署署長  
馮志強先生

規劃署副署長(全港及次區域)  
伍謝淑瑩女士

規劃地政局首席助理局長(規劃)  
馮永業先生

規劃署總城市規劃師(策略規劃)  
劉耀光先生

### **參與議程第VI項的討論**

工務局副局長(工務政策)  
陳永生先生

署理渠務署署長  
張達焯先生

渠務署助理署長(操作維修)  
麥理思先生

工務局總助理局長(技術事務)  
鄭慶業先生

渠務署高級工程師／防洪  
梁錦英先生

渠務署高級工程師／特別維修  
何耀光先生

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監  
詹伯樂先生

公司事務總經理  
丘李賜恩女士

項目經理(北段)  
袁偉揚先生

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

新鴻基地產發展有限公司

副主席兼董事總經理  
郭炳江先生

執行董事  
陳鉅源先生

經理  
李森先生

太古地產有限公司

董事總經理  
簡基富先生

發展及估價總經理  
安格里先生

高級發展經理  
杜偉業先生

Skidmore, Owings & Merrill International Ltd

遠東發展業務總監  
杜海滔先生

生態系統顧問有限公司

總幹事  
傅曼麗女士

領賢規劃顧問有限公司

董事  
布禮賢先生

**列席秘書** : 總主任(1)1  
梁慶儀小姐

**列席職員** : 高級主任(1)9  
文淑芬小姐

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要**

(立法會CB(1)1384/99-00及CB(1)1595/99-00號文件)

事務委員會2000年2月24日及3月9日兩次會議的紀要獲得確認通過。

**II. 下次會議日期及討論事項**

(立法會CB(1)1562/99-00(01)及(02)號文件)

2. 主席表示，事務委員會下次定期會議將在2000年6月8日舉行。政府當局建議在會議上分別討論規劃地政局與工務局管轄範圍內政府費用和收費的調整事宜。

3. 議員察悉待議事項一覽表及在事務委員會會議上經討論後須採取的跟進行動一覽表。

**III. 自上次會議後發出的參考文件**

(立法會CB(1)1497/99-00及CB(1)1567/99-00號文件)

4. 議員察悉政府當局所提供有關“由2000年8月1日起生效的調整工務局畢業生專業訓練計劃新聘見習生酬金的建議”的參考文件，以及政府當局就一個洪水橋發展計劃關注組提交的意見書所作的回覆。

#### IV. 北大嶼山發展

(立法會CB(1)1562/99-00(03)及(04)號文件)

5. 拓展署總工程師／離島應主席所請，以錄像片及幻燈片介紹北大嶼山的發展建議。他表示，政府當局擬在2000年6月向工務小組委員會提出撥款申請，以便進行東涌及大蠔發展計劃第3期工程。

(會後補註：介紹有關建議的視像資料複印文本載於立法會CB(1)1712/99-00(01)號文件並已送交議員參閱。)

6. 太古地產有限公司董事總經理簡基富先生應主席所請，利用投影片介紹由新鴻基地產發展有限公司與太古地產有限公司共同建議設立的大蠔山谷生態公園及綜合發展區。

(會後補註：有關的投影片資料載於立法會CB(1)1712/99-00(02)號文件並已送交議員參閱。)

7. 新鴻基地產發展有限公司副主席兼董事總經理郭炳江先生強調，根據兩間公司提出的方案，大蠔灣所須進行的填海工程範圍較小，而在大嶼山北部會興建一個生態公園，日後與北大嶼郊野公園連接起來。這是一項切實可行的建議，能夠符合可持續發展的準則。未來生態公園的面積會是維多利亞公園的4倍，而在白芒所作的安置安排，對該區的生態不會構成影響。

8. 李永達議員從環保角度相當欣賞有關方案。他表示，北大嶼山的發展必須符合可持續發展原則。在此方面，他要求政府當局就若干事宜發表意見，包括根據政府及兩間公司分別提出的建議保存大蠔南的自然景色，以及按兩間公司的建議興建生態公園和設立管理基金來營運該公園。

9. 規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，在東涌及大蠔發展的新市鎮將以鐵路為主，以減少建造道路的需要。儘管如此，區內仍需要道路作某些重要用途，例如運送貨物及讓救護車與消防車等緊急車輛提供服務。此等事項均會在擬議發展計劃的詳細設計階段予以考慮。在規劃東涌及大蠔新市鎮時，政府當局已從不同方向預留廣闊的景觀空間及觀景廊。主席表示，兩間公司建議保存的大蠔南景觀範圍會較政府當局所建議的更為廣闊。規劃地政局首席助理局長(規劃)回應時強調照片的攝影角度會影響觀感。舉例而言，按兩間公司的建議在山坡進行大規模物業發展，會對景觀有所影響。根據政府

當局方案，除了規劃中的觀景廊外，在市中心不同地點亦可觀賞到大蠔灣的開揚景色。

10. 關於大蠔的生態發展，規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，根據政府當局的建議，所有位於大蠔而生態價值甚高的地方均會劃作具特殊科學價值地點。他察悉兩間公司提出設立管理基金營運生態公園的建議，但他指出，該管理基金不能與整體發展計劃分開而獨立運作，因為發展計劃需要收購大量私人土地、遷移鄉村，以及在市中心及白芒興建大型高密度住宅樓宇，佔地約17.2公頃。此外，由於發展商須與政府當局廣泛換地，因此他們共同提出的方案能否切實執行，仍是未知之數。

11. 主席認為討論的焦點應集中在整體規劃而非執行細節方面。他表示，與設立管理基金相比，劃定具特殊科學價值地點的做法不夠主動積極。鑒於兩間公司建議的大蠔灣填海面積較政府所建議的小50公頃，李永達議員認為政府當局應縮減填海工程的規模。何世柱議員詢問兩間公司在方案中所訂的目標人口是否與政府當局的發展計劃所訂者相同，以及若在大蠔南山坡一帶進行物業發展或興建較高的樓宇，可如何保存原有的景觀與環境。

12. 太古地產有限公司發展及估價總經理安格里先生回應時承認，根據兩間公司的擬議綜合發展區計劃，住宅樓宇會略高於政府當局所規劃的住宅樓宇。基本上，北大嶼山的樓宇高度最終取決於機場障礙物高度限制。此外，重新分配人口亦會有助減少進行填海工程，從而形成一幅更具效率的藍圖。例如，白芒市中心將成為一個無需很多公用道路的綜合發展區。他們有信心所提方案可容納政府當局規劃的目標人口。

13. 至於進行發展對環境造成的影響，安格里先生表示，生態學家曾對市中心的擬議地點進行研究，並認為該地點的生態價值不高。在北大嶼郊野公園毗鄰會興建一個生態公園，以便對整個大蠔山谷進行主動積極的管理。政府當局劃定具特殊科學價值地點及自然保育區是很好的做法，但卻缺乏積極的管理；加上可能會有不少村屋貼近該等地區而建，要達到政府當局所訂的目標實有困難。他認為鄉村可遷移至其他地方，以免對區內生態造成不良影響。郭炳江先生補充，多年前馬灣亦曾有鄉村成功遷移，因此他預期搬遷大蠔的鄉村不會有甚麼重大困難。城市規劃委員會(下稱“城規會”)在1999年曾批准一項在新界西北某一具特殊科學價值地點進行的發展計劃，當時有關發展商建議設立基金以保存該區的生態。他認為政府當局在政策上應保持一致。

14. 鑒於兩間公司的方案所訂目標人口與政府當局計劃的相同，而住宅樓宇將建於未來的地下鐵路車站附近，以減輕居民的交通需要，何世柱議員詢問區內地鐵車站的數目與載客量，以及人流集中在車站一帶會否對環境造成負面影響。郭炳江先生解釋，由於大部分居民較喜歡住在市中心地鐵車站附近，因此在鐵路車站兩旁均會興建住宅樓宇。地下鐵路公司對上述計劃表示支持，因為該計劃不但方便行人，而且合乎環保原則。此外，從大蠔山谷望向大蠔灣的視野亦會較為廣闊。

15. 新鴻基地產發展有限公司執行董事陳鉅源先生補充，與其乘搭穿梭巴士，居民寧願使用自動行人道直達鐵路車站。現時已大概有95%的村民同意出售其土地，以便實行綜合發展區計劃。他認為政府當局的方案仍然沿用以往主要靠填海發展新市鎮的舊設計。

16. 譚耀宗議員對兩間公司共同提出的方案表示欣賞，特別是運輸系統以鐵路為主、住宅樓宇鄰近地鐵車站、填海工程規模較小，以及興建生態公園。然而，他亦關注到該方案正如政府當局所料在執行上會有困難。主席指出，由於政府當局的方案尚未獲城規會批准，若規劃設計其後作出修改(一如東南九龍發展計劃的情況)，立法會在現階段批准撥款便可能變成浪費資源。

17. 為釋除上述兩位議員的疑慮，規劃地政局首席助理局長(規劃)表示政府當局在制訂東涌及大蠔的發展建議時曾進行廣泛的公眾諮詢，所諮詢的組織包括環保團體、環境諮詢委員會及城規會。不少諮詢對象尤其是環保團體均反對在大蠔南進行任何大規模發展。事實上，政府當局最初計劃在大蠔南進行物業發展，以及興建一個水塘與一間醫院，但由於公眾提出強烈反對，當局遂修改有關計劃，把所有擬在大蠔灣南面實行的發展建議撤回，以保存該處很高的生態價值。科學研究顯示大蠔灣的生態價值不比米埔沼澤區低，在其附近興建高樓大廈會對環境造成不良影響。環保團體亦曾致函政府當局，要求當局不要在大蠔南進行任何發展。這是政府當局與兩間公司的方案在規劃上的一大分別。

18. 規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，兩項方案的另一主要分別是，根據兩間公司共同提出的方案，有3條鄉村會遷移至白芒，而高密度住宅樓宇亦會在此興建。古物古蹟辦事處認為白芒村極具歷史及考古價值。該村最早有人居住的時間可追溯至西漢時期。古物古蹟辦事處提供的意見是不應在村內進行任何發展。有鑒於此，

政府當局沒有提出在白芒進行大規模物業發展或興建大型基礎設施。

19. 至於兩項方案所訂填海工程的規模，規劃地政局首席助理局長(規劃)解釋，為了容納新市鎮的目標人口，實有必要進行填海工程，但填海工程的規模可作進一步檢討。他指出，兩間公司所訂方案中的人口密度較政府當局的建議為高，高出的幅度為每公頃20%。前者的平均人口密度為每公頃669人，後者則為每公頃554人。在政府當局的方案中，除了在市中心預留景觀空間及觀景廊外，當局亦會在海旁一帶興建層數較少的大廈，並會在新市鎮採用建築物高度循海旁方向遞減的概念，務求盡量令更多樓宇坐擁海景，以及改善樓宇間的空氣流通情況。雖然兩間公司的方案建議縮減填海範圍，但這會導致每公頃土地的人口密度增加，而區內海景亦會被海旁一帶的高樓大廈遮擋。相對而言，人口密度越低，空氣便越流通。

20. 規劃地政局首席助理局長(規劃)強調，兩間公司的方案能否切實執行，是個令人關注的問題。若採納公眾的意見，即不得在大蠔南進行發展，建議中的生態公園在財政上是無法生存的。至於遷移鄉村，他表示馬灣與大蠔的情況並非完全相同，不能相提並論。

21. 主席查詢在北大嶼山公路一帶興建的樓宇高度，規劃署西貢及離島規劃專員回答時表示，由山坡直落至海邊的住宅樓宇，均會根據建築物高度循海旁方向遞減的概念興建。視乎機場施加的高度限制，大蠔灣的樓宇日後約高26至30層。為美觀起見，在高樓大廈之間會有其他較矮的建築物，例如體育中心。當局亦會計劃在沿海一帶興建層數較少的樓宇，以保存從山谷觀賞得到的大部分海景。此外，為保存大蠔的整體景觀和生態，政府當局打算擴大現有的北大嶼山郊野公園。

22. 郭炳江先生質疑政府當局所訂大蠔灣的定義。他指出，政府當局沒有把大蠔的海域視為大蠔灣。他表示白芒的發展密度可作檢討，不過，以往從未有人就兩間公司的方案在此方面的事宜向他提出反對意見。簡基富先生表示，政府當局誇大了兩間公司的方案在執行上會遇到的問題。最少有兩個聲譽良好的環保團體曾向他們提出正面意見，支持減少進行填海工程；而設立一個以主動積極的方式管理的生態公園，亦普遍獲得支持。綜合發展區是經過周詳的規劃，不會對大蠔灣本身造成干擾或破壞。他們亦曾與古物古蹟辦事處進行討論，確定考古價值最高的地區位於非常接近白芒村的私人土地範圍內。保存該等地方的最佳方法是與古物古蹟辦事處



及村民合作並進行磋商，使該等地區免受鄉村擴展威脅。他強調白芒的住宅樓宇發展不會佔用那些具考古價值的地點。

23. 黃容根議員反對政府當局填海開闢138公頃土地的建議，因為這較兩間公司建議的填海用地還多出50公頃。他重申填海工程會影響大蠔的生態及區內漁民的生計。他又對當局採用過時的設計發展新市鎮感到失望。他認為兩間公司的方案在保留海景及改善空氣流通方面較為優勝。他亦贊同團體代表的見解，認為大蠔灣應包括該區海域在內。

24. 規劃地政局首席助理局長(規劃)澄清，兩項方案並無衝突，政府當局在制訂發展計劃時已考慮過公眾的意見。雖然政府當局在諮詢期間曾接獲公眾對填海工程規模的批評，但他強調，在大蠔進行發展的建議亦招致公眾強烈反對。

25. 主席詢問政府當局有否就兩項方案徵詢公眾及環保團體的意見。規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，政府當局與有關機構各自就本身的方案進行諮詢。那些反對按兩間公司的方案所建議在大蠔山谷的山坡一帶進行物業發展的組織，曾把其意見書副本送交政府當局。這解釋了政府當局為何對其原有發展計劃作出修訂，而不會在該處進行物業發展。

26. 李永達議員表示，他會反對政府當局在2000年6月7日就其發展方案向工務小組委員會提出的撥款申請，因為所須進行的填海工程規模過大，而議員又只得很少時間審議此項撥款申請。他重申，每項發展方案必須符合可持續發展的準則。

27. 主席重申其關注的事項，就是在提出反對的法定程序完成前不宜批出撥款進行詳細設計及地盤勘測，因為發展計劃一旦有任何重大改變，便可能會浪費公帑。規劃地政局首席助理局長(規劃)回應時強調，政府當局曾就發展方案進行廣泛的公眾諮詢，並已因應公眾關注的問題對該方案作出修訂。此外，雖然有關機構並未親自將其方案提交城規會，但城規會已比較過兩項方案。儘管如此，他察悉議員的意見，並會考慮應否按原定計劃向工務小組委員會提交撥款申請。他指出，如要完成整套法定規劃程序才可提交撥款申請，發展計劃的推行工作至少會延遲15個月。

## V. 香港2030年：規劃遠景與策略

(立法會CB(1)1562/99-00(05)號文件)

28. 規劃署署長應主席所請，向議員介紹更新全港發展策略所採用的新方法。他表示，全港發展策略在1991年制訂，最近一次檢討於1996年完成。政府當局認為現在是適當時候展開新一輪檢討，從長遠的規劃角度考慮珠江三角洲的區域發展，以評估香港未來的發展需要。該項檢討稱為“香港2030年：規劃遠景與策略”(下稱“策略2030”)。政府當局擬在2000年6月向財務委員會提出撥款申請前徵詢議員對策略2030的意見。規劃署總城市規劃師(策略規劃)繼而利用投影片介紹策略2030。

(會後補註：有關的投影片資料載於立法會CB(1)1712/99-00(03)號文件並已送交議員參閱。)

29. 何俊仁議員表示，在研究未來30年的規劃時，必須考慮深圳與香港之間的邊境問題。此點非常重要，因為有關規劃會影響香港居民選擇在何處居住和工作，同時亦會對基礎建設和各項設施(例如監獄與安老院)的選址構成影響。規劃署署長認同邊境概念的重要性。他表示，內地與本港在規劃與基建發展方面一向互相協調。基於保安考慮，中港兩地之間須有一個邊境。此外，“一國兩制”的概念亦須予尊重。

30. 主席認同中港邊境繼續存在的需要，最低限度在直至2047年的一段期間，當香港仍是一個特別行政區的時候，便應有此邊境。然而，主席認為可簡化出入境手續，方便人們往返中港兩地。

31. 譚耀宗議員與何俊仁議員一樣關注到未來30年規劃中的跨境發展。他表示，政府當局必須盡力了解內地的未來發展，以及研究把監獄及安老院等設施遷移至內地的可行性。鑒於現時出入境管制站數目有限，他建議設立更多管制站方便旅客往來，同時亦應推動邊境附近地區的土地發展。

32. 何鍾泰議員贊同政府當局從長遠角度進行規劃。由於人口增長會對規劃構成重大影響，他建議當局按照一個較高的人口預測數字規劃所須提供的設施。由於過去數十年間已有不少工業遷移至內地，他促請政府當局考慮在邊境附近發展工業，以吸納中港兩地的勞動人口。此外，在整體規劃研究中亦應考慮環境保護事宜。

33. 李永達議員指出，在過去的基建及規劃發展中，人文科學甚少納入考慮範圍。他建議當局在策略2030中從人文科學及社會發展的角度考慮各項事宜，否則規劃工作便會零星而欠全面。主席補充，科技的發展、人們的未來工作模式和生活方式，以及所採用的運輸方式，均會對規劃造成影響。當局必須充分考慮上述各項因素。何俊仁議員表示，在處理人力資源及教育發展規劃等事宜時，各個不同的政策局須參與其中。

34. 規劃署署長表示，策略2030並非一項涵蓋所有範疇的研究，重點主要放在土地及基礎設施的規劃上。人文科學稍後會在其他範疇中予以考慮。由於未來30年的規劃會受很多變數影響，因此策略2030在籌劃方面將有不少困難及限制。議員所指出的各項因素如科技發展、工作模式及內地與香港之間的聯繫，當局定會詳加考慮。政府當局亦會定出不同的方案來應付不同的情況。此外，規劃建議會定期進行檢討，並會按需要作適當修訂。

## VI. 防洪

(立法會CB(1)1562/99-00(06)號文件)

35. 署理渠務署署長應主席所請，向議員講述參考文件所載各項要點。

36. 譚耀宗議員讚揚政府當局進行各項排水工程，致力加強新界西北的防洪措施；與此同時，他亦表示進行有效的管理相當重要。雖然政府當局的調查結果顯示2000年4月14日的水浸事件與西鐵工程並無直接關係，但不少居民對調查結果卻有保留。暴雨把西鐵建築地盤的沙石沖走，令排水渠淤塞，造成水浸；龍門路便是一個典型例子。譚議員建議負責的部門日後在預料會有大雨時及早採取行動，清理碎石及遮蓋沙泥，以防止排水渠淤塞。譚議員又促請有關部門與香港天文台建立密切聯繫、定期檢查排水渠，以及設立特別電話熱線，以便居民可致電有關部門求助。

37. 署理渠務署署長表示，渠務署定期進行檢查及清理排水渠的工作，並會在雨季來臨前致函承建商及發展商，提醒他們注意工地管理。該署亦製作了一套錄像片，教育市民如何預防排水渠淤塞。當局是針對新界的整體排水系統制訂各項主要的防洪措施。不過，他同意有需要加強監察建築地盤。

38. 何鍾泰議員認為防洪工作必須從總體層面進行。他關注到排水工程及斜坡工程與新界北的水浸問題有否任何關係，並認為當局應評估承建商在這方面的表現。他詢問現時深圳水庫排洪有何安排，以及如有連場大雨，排洪會否令新界北的水浸情況惡化。工務局副局長(工務政策)表示，政府當局已在工務工程合約中訂明有關防洪的規定。至於深圳水庫的排洪措施，根據協定的安排，深圳方面會在排洪前3小時通知香港。所有有關部門隨後亦會接獲排洪通知。在現行安排下，深圳有關當局一直十分合作。他相信新界北的水浸情況會隨著中下游的防洪工程逐步完成而得到改善。

39. 署理渠務署署長補充，政府當局在設計深圳河治理計劃時已顧及深圳水庫可能產生的排洪量。由於治理計劃第II階段工程已接近完成，排洪對新界北下游地區的影響正逐漸減少。現時最受排洪影響的地區為深圳河上游羅湖至木湖一帶，待深圳河治理計劃第III階段工程完成後，情況將會有所改善。他強調，雖然上游地區會受深圳水庫排洪影響，但問題並不嚴重，因為排洪的時間及排洪量均由深圳當局控制，達到一個可以接受的水平。例如，深圳水庫於2000年4月14日是在降雨高峰期過後才開始排洪。

40. 參考文件並未載明拓展署與西鐵就其工程對2000年4月14日水浸事件應負的責任，何俊仁議員對此表示失望。他批評政府當局迴避問題的癥結。既然本港的排水系統是為200年一遇的暴雨而設，但2000年4月14日的暴雨卻只是約35年一遇，他質疑排水系統為何未能應付當天的大雨。他認為上璋圍不少排水渠淤塞，是由於缺乏有效的清理措施所致。雖然政府當局聲稱抽水站的電力供應在當天上午8時後中斷，但他認為這並非引致水浸的原因，因為在上午8時水位已高達4呎。鑒於其他紀錄顯示電力供應是在上午10時而非8時中斷，他質疑政府當局的說法是否準確和可靠。由於從建築地盤沖走的沙泥令排水渠淤塞，可能是造成水浸的直接原因，何議員認為西鐵應向受影響的村民作出合理補償。

41. 署理渠務署署長解釋，為200年一遇的暴雨而設的只是那些主要排水渠，而非整個排水系統。在鄉村附近的上游地區於2000年4月14日發生水浸，是因為舊排水系統並非為200年一遇的暴雨而設，而該處的排水系統改善工程又未完成所致。由於上璋圍的集水區面積相當大，因此抽水計劃只為紓緩低窪地帶的水浸而設計。根據政府當局的調查結果，抽水站在上午8時03分至8時23分一段時間停止運作，導致該區的水位稍微升高。此外，整個集水區的排水量亦超過抽水站的容量。待一項鄉村

防洪計劃的工程(即編號為227CL的工務計劃項目)完成後，上璋圍的情況將會有所改善。有關工程的範圍包括建造防洪堤防止洪水流入低窪地帶，以及在防洪堤外興建排水渠，把洪水引入主要排水系統。他指出，在暴雨期間，除附近工地的碎石外，從遠處沖來的沙泥亦導致不少排水渠淤塞。

42. 何俊仁議員要求政府當局澄清下列事項：排水渠在連場大雨後出現淤塞情況是否在所難免；政府當局有否備存清理排水渠的紀錄；渠務署有否向西鐵或其他部門提供有關預防排水渠淤塞的指引；以及西鐵在水浸事件中是否須承擔任何責任(至少應否對上璋圍的水浸情況負責)。

43. 署理渠務署署長澄清，大雨不一定會導致排水渠淤塞，但大雨會沖走沙石，而沙石容易令排水渠淤塞。在鄰近地區進行的建築工程可能會使問題更加嚴重，但這些應不是水浸的主要成因，因為排水渠底部在設計上可容納若干數量的沙泥。他強調，政府當局採取了客觀的方針調查上璋圍水浸的成因。事實上，上璋圍地勢偏低，在該處進行的鄉村防洪計劃又未完成，加上2000年4月14日的特大暴雨，結果令該區水位上漲。在此情況下實難把責任歸咎於某一方。

44. 李永達議員提到參考文件附件C時指出，上璋圍、青山公路(近雞地)及大橋村發生水浸，部分原因據稱與西鐵工程有關。既然如此，他對於政府當局及西鐵在水浸事件中不承認有責任感到失望。他促請政府當局就是次水浸的成因進行獨立調查，否則他會建議立法會在下一屆任期展開獨立調查。

45. 工務局副局長(工務政策)表示，在2000年4月14日發生水浸後，渠務署已即時在新界進行實地視察，並根據排水紀錄進行客觀技術分析，然後就水浸的成因作出結論。由於已再無現場證據，要在現階段進行獨立調查，實在非常困難。他強調，任何補償申索均應循法律途徑提出。

(主席此時離席，由副主席接手主持會議。)

46. 李永達議員對渠務署進行調查的公信力及可靠性不表信服，因為渠務署可能是須對水浸事件負責的其中一方。他重申有必要進行獨立調查。鄧兆棠議員對此亦表關注。他認為政府當局的調查結果並未反映有關渠務署及西鐵應負責任的全部真相。既然參考文件提到西鐵工程對上游造成影響，渠務署應明確界定西鐵的責任。

他要求政府當局確定西鐵在水浸事件中須負多少法律責任，以及說明受影響各方可如何索償。此外，他又質疑渠務署及西鐵的管理效能。亦園村村民曾投訴渠務署及西鐵的辦事處在2000年4月14日當天沒有接聽他們的電話。他促請政府當局加強對排水渠的管理(尤其是在雨季來臨前)，確保排水渠不會淤塞，並檢討本港的排水系統設計，特別是排水系統的整體容量。他表示，有些專家曾建議讓錦田河、山貝河、天水圍河及深圳河匯流到深圳灣，以便更迅速地排放雨水。

47. 署理渠務署署長指出要準確地確定各項因素在何種程度上導致水浸所存在的技術問題。他表示，在一個面積很大的地區，若雨量分布不平均，將會影響量度雨量的準確程度。政府當局是按該等量度數據評估水道的水位升幅。此外，要了解有關建築地盤在2000年4月14日當天的實際情況，亦有一定困難。唯一方法是對所取得的資料進行分析，從而作出合理的假設。評估結果顯示水位並未大幅推高。鑒於元朗舊市鎮地勢偏低，在暴雨期間如再出現潮漲，便很容易發生水浸。由於現有排水系統裝設在市中心，要更換該系統並不容易。不過，擴闊山貝河的改善工程已經完成，當局現正計劃建造元朗排洪繞道，以進一步改善情況。元朗排洪繞道的建造工程快將展開，現時只待有關的環境評估工作完成。政府當局相信該繞道日後將可進一步減輕元朗市鎮的水浸問題。至於亦園村，他表示渠務署在2000年4月14日並無接獲該處的水浸報告，但由於亦園村是眾所周知的水浸黑點，因此渠務署當日亦曾視察該村。

48. 鄧兆棠議員不滿意政府當局的解釋。他重申有必要界定西鐵對水浸事件應負的責任，以及協助受影響各方索償。工務局副局長(工務政策)表示，鄉村水浸的原因各有不同，受影響各方應按個別情況透過法律程序提出補償申索。由於政府當局已就水浸事件發表調查報告，市民在進行有關法律程序時可參考該報告。署理渠務署署長補充，若證實有承建商須對排水渠淤塞引致水浸一事負責，受影響人士可向該承建商申索損害賠償。

49. 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，在擬備調查報告的過程中，西鐵與渠務署十分合作。2000年4月14日的水浸事件是由連場大雨及該區的天然地勢造成。西鐵工程並無引起水浸或令水浸情況惡化。至於懷疑是西鐵工程間接導致水位上升的個別地點，則會繼續進行調查。任何人因西鐵工程引致洪水水位上漲而蒙受損失或損害，應提供有關證據以便九廣鐵路公司跟進。該公司共接獲180宗補償申索，每宗申索均會按調查報告作出評審。

50. 鄧兆棠議員詢問渠務署會否向村民提供專業意見，協助他們提出申索或投訴。署理渠務署署長表示，在與該等申索有關的法律程序中，渠務署會在有需要時提供專家意見。

51. 關於參考文件第16至19段，劉皇發議員指出，政府當局試圖淡化西鐵工程造成水浸的嚴重性。由於西鐵不承認其工程引致水浸，他詢問政府當局如何評估西鐵工程的影響，以及可如何協助村民向西鐵索償。工務局副局長(工務政策)回應時表示，渠務署曾進行實地視察及水力分析來評估西鐵工程的影響。受影響人士如在法院提出補償申索，渠務署會在有需要時給予專業意見。

52. 黃容根議員指出，在某些下游鄉村(例如大江埔村及燕崗村)，車輛通道所在位置地勢太低。當水位上升時，上游的河水便會湧向下游，造成下游地帶水浸。政府當局應加強管理該等車輛通道的建造工程。此外，隨著梧桐河、雙魚河及松柏朗村完成部分排水工程，政府當局忽略了區內農民灌溉農田的需要，而把河水引離該等地區，藉以防止水浸。燕崗村亦出現同一情況，以致村內逾百村民受影響。他要求政府當局設法解決灌溉問題。

53. 署理渠務署署長察悉黃議員關注的事項，並表示政府當局會加強其在建築過程中的監察角色。他建議黃議員提供更多有關車輛通道的詳細資料，以便作出跟進。至於灌溉方面，渠務署在新界推行防洪計劃時，曾與漁農自然護理署共同研究為有關農田提供灌溉設施的事宜，例如會在牛潭尾裝置抽水機，為該地方提供特殊灌溉設施。儘管如此，他答應研究燕崗村的情況，並會在有需要時將此事交由漁農自然護理署跟進。

54. 涂謹申議員查詢有關調查報告的宗旨及編製方法。他關注到公眾可否查閱在調查期間搜集所得的證據(包括照片及有關量度數據)，以便受影響各方可利用該等證據索償。署理渠務署署長解釋，該項調查的宗旨是找出水浸的成因。政府當局在水浸事件發生後所收集的證據包括高水位標記及測量數字，該等資料可應要求公開讓市民查閱。

55. 涂謹申議員認為，即使西鐵在水浸事件中的法律責任十分有限，該公司亦應考慮向受影響的村民發放特惠津貼，而不用村民採取法律行動。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，無論是否有西鐵工程，2000年4月14日的水浸事件同樣會發生。與此同時，九廣鐵路公司樂意公開所有收集得來的證據。此外，任何人因西鐵工程引致洪水水位上漲而蒙受損失或損害，均可提出

補償申索。關於特惠津貼，只有在清楚證明申索人有理由提出申索的情況下，而且須經過正常程序，才可批給該項津貼。議員詢問西鐵在水浸事件中須負多少法律責任，九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監回應時表示，調查報告已清楚述明，雖然西鐵工程在若干特定範圍對水浸有一些輕微影響，但該等工程並非導致水浸的直接原因。

56. 鄧兆棠議員不接納調查報告所載的調查結果。依他之見，渠務署低估了西鐵對水浸事件應負的法律責任，且亦未能有效監察西鐵工程。他認為渠務署未有妥善履行其職責。因此，他促請渠務署協助受影響的村民向西鐵提出補償申索，並詢問政府當局會如何防止同類事件再度發生。涂謹申議員要求政府當局提供在水浸事件後採取改善措施的進度報告。工務局副局長(工務政策)表示政府當局已加強與九廣鐵路公司的溝通，例如進行更多實地視察，確保該公司遵守當局所施加的嚴格條件。他答應評估所採取的各項改善措施，並提供進度報告。

(會後補註：政府當局已提供有關資料，該等資料其後隨立法會CB(1)1946/99-00號文件送交議員參閱。)

57. 署理渠務署署長不贊同渠務署沒有妥善履行其職責的說法。他指出，渠務署一直緊密監察西鐵工程，亦曾評估西鐵工程對水浸的影響。有關工程很多都是計劃在旱季進行，從而避免到雨季在主要水道上搭建臨時構築物。不過，2000年4月14日的暴雨實在異常罕見。香港的雨季通常由5月份開始。2000年4月14日當天的雨量紀錄，是香港天文台自1884年以來所錄得同期雨量中的最高紀錄。雖然如此，西鐵工程對水浸構成的影響仍在政府當局的預計範圍內，而各條主要排水渠亦無出現滿溢的情況。因此，他認為渠務署並非沒有履行其職責。工務局副局長(工務政策)贊同渠務署所作的結論，並表示該署已有效率地監察西鐵工程及實施防洪措施。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監表示，他會認真考慮議員的意見，並會與渠務署緊密合作，設法防止日後再發生水浸事件。議員若想參觀西鐵建築地盤，他亦歡迎議員蒞臨參觀。

## VII. 其他事項

58. 議事完畢，會議在下午1時15分結束。

立法會秘書處  
2000年7月24日