

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)352/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

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11月6日(星期一)
時間 : 上午8時30分
地點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 鄧兆棠議員, JP (主席)
劉炳章議員(副主席)
何鍾泰議員, JP
涂謹申議員
霍震霆議員, SBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
葉國謙議員, JP

出席的
非委員的議員 : 李華明議員, JP
劉慧卿議員, JP

缺席委員 : 黃容根議員
劉皇發議員, GBS, JP

出席公職人員 : 參與議程第IV項的討論

規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)
余志穩先生

規劃地政局首席助理局長(市區重建)
聶世蘭女士

參與議程第V項的討論

規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)
余志穩先生

規劃地政局首席助理局長(規劃)
鄭鐘偉先生

運輸局首席助理局長
溫文隆先生

規劃署
港島規劃處處長
凌嘉勤先生

拓展署
港島及離島拓展處處長
張大恩先生

參與議程第VI項的討論

署理工務局首席助理局長(工務政策及安全)
林漢先生

規劃地政局首席助理局長(地政)
楊耀聲先生

路政署助理署長(總辦事處)
韋志成先生

地政總署
總產業測量師(產業管理)
劉志明先生

參與議程第VII項的討論

工務局副局長
陳永生先生

工務局總助理局長
吳啟明先生

列席秘書 : 總主任(1)1
 梁慶儀小姐

列席職員 : 高級主任(1)2
 鄧曾藹琪女士

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)67/00-01號文件)

2000年10月10日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉有關“《土地註冊條例》(第128章)——《2000年土地註冊(修訂)條例草案》”的資料文件已隨立法會CB(1)52/00-01號文件送交委員參閱。

III. 下次會議日期及討論事項

(立法會CB(1)115/00-01(01)號文件 —— 跟進行動
一覽表)

立法會CB(1)115/00-01(02)號文件 —— 待議事項
一覽表)

特別會議

3. 委員同意在2000年11月21日舉行特別會議，討論下列事項：

- (a) 樓宇安全及適時維修：推廣適時維修；
- (b) 環保大廈：提升居住環境新構思；及
- (c) 根據條例所支付的臨時付款、贖回款項及補償金的利率。

例會

4. 委員亦同意在2000年12月4日上午8時30分舉行的下次例會上，討論下列事項：

- (a) 東南九龍發展；及
- (b) 管制廣告招牌。

(會後補註：在政府當局要求下，並經徵詢主席意見，該次會議的議程其後加入一項議題，討論《2000年土地註冊(修訂)條例草案》。)

海外職務訪問

5. 主席告知委員，立法會行政管理委員會每年均預留款項，供事務委員會進行海外職務訪問。他詢問委員有否計劃在今個立法會會期進行海外職務訪問。陳偉業議員表示，他認為對外地如新加坡及美國巴爾的摩市的市區重建機制作出觀摩和比較，是很有用的做法。委員同意稍後待陳議員提出具體建議，才考慮是否需要進行海外職務訪問。

(會後補註：為協助陳議員了解海外國家進行市區重建的情況，秘書把香港大學城市規劃及環境管理研究中心以往就有關事宜提交《市區重建局條例草案》委員會的參考資料一覽送交陳議員參閱。)

IV. 《市區重建局條例》制定後的工作進展 (立法會CB(1)115/00-01(03)號文件)

6. 規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)向委員講述成立市區重建局(下稱“市建局”)的工作進展，其間重點說明資料文件所載各項要點。他告知委員，政府當局曾承諾在實施《市區重建局條例》之前，檢討現時物業業主及租戶的特惠津貼額，故此，當局目前正進行該項檢討，並搜集立法會議員和受影響各方的意見。政府當局打算最遲在今年年底就有關建議向財務委員會提出撥款申請，然後在明年年初成立市建局。與此同時，市區重建策略的草擬工作正在進行。待《市區重建局條例》實施後，當局便會公布該策略，以徵詢公眾意見。

7. 陳偉業議員關注到收地進行市區重建項目的補償安排所引起的種種問題和爭議。他詢問政府當局對處理該等問題有何建議，以便受影響各方可及時獲得公平的補償。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)回應時表示，當局現正檢討物業業主及租戶的特惠津貼額，檢討範圍包括以下各方面：

住宅樓宇

(a) 根據現行安排，當局會向住宅樓宇業主支付法定補償，數額按被收回物業的公平市值釐定。除法定補償外，當局亦會支付一筆自置居所津貼予自住業主，讓他們能購買同區10年樓齡而面積與被收回的物業相若的單位。議員在立法會上屆任期審議《市區重建局條例草案》時，政府當局曾建議提高現有補償額，把自置居所津貼的計算基礎由樓齡10年的重置單位改為樓齡約8至10年的重置單位。由於當時的《市區重建局條例草案》委員會認為政府當局的建議未乎理想，因此該法案委員會要求政府當局以某一樓齡而非某段樓齡範圍內的重置單位作為基礎，檢討自置居所津貼額。

(b) 議員關注到靠出租物業維生的受影響業主在物業被收回時可能面對的困難。針對上述關注事項，政府當局亦會檢討是否需要放寬有關不得在同一次收地行動中向業主批出超過兩筆自置居所津貼的限制。

非住宅樓宇

(c) 根據《收回土地條例》(第124章)，非住宅物業的自用業主可獲得按其物業的公平市值計算的補償，另加特惠津貼；如能證明情況屬實，或可選擇就業務損失提出申索，以及申領騷擾補償金。由於業務損失及騷擾補償金的數額往往會引起爭議，政府當局現正研究可否按被收回物業的應課差餉租值釐定特惠津貼額，以便更準確反映有關物業的商業價值。

工業樓宇

(d) 現時工業樓宇的補償方案包括按被收回物業的公平市值計算的補償，另加搬遷特惠津貼。鑑於工廠經營者可能會選擇結業、搬遷或改變業務，政府當局現正研究可否制訂不同的特惠津貼方案，以配合工廠經營者的需要。當局亦會考慮提供貸款，以協助經營者搬遷廠房。

8. 陳偉業議員又詢問局部出租的住宅單位有何補償安排。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)回應時表示，目前該等單位的業主有資格就其單位的自住部分領取十足數額的自置居所津貼，並可就其單位的出租部分獲得整筆自置居所津貼的50%作為補償。政府當局現正檢討應否把此類單位出租部分的自置居所津貼百分率調整至50%以上。

9. 石禮謙議員表示，若政府當局能提供對照表，比較土地發展公司(下稱“土發公司”)、市建局與根據《收回土地條例》為受影響人士所作的補償安排，將會相當有用。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)答允提供有關對照表，但他指出，市建局的補償方案目前只屬建議，尚未作最後定案。他又強調，土發公司以協商方式收購土地所作的補償與政府根據《收回土地條例》收回土地所作的補償並不相同。關於以樓換樓代替現金補償的建

議，規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)表示政府當局與受影響居民舉行了數次會議，得悉部分年老住戶較喜歡樓換樓的方案。向受影響居民提供與夾心階層住屋計劃單位相若的單位，亦未嘗不是可行的做法。待市建局成立後，該局會研究可否進行一項樓換樓的試驗計劃，以自住業主為首批對象。

10. 石禮謙議員又查詢有關作住宅用途的非住宅樓宇的補償事宜。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)就此表示，一向以來，該等樓宇的業主均極為關注此事，因為非住宅樓宇的補償方案並不包括自置居所津貼在內。所須支付的補償額會以住宅樓宇還是非住宅樓宇作為計算基礎，視乎有關物業的土地契約而定。若土地契約並無對土地用途施加任何限制，補償額會按有關樓宇的實際用途計算。然而，若政府租契清楚訂明有關土地不得作住宅用途，但該土地實際上已用作住宅，有關業主不會獲發自置居所津貼。在收地行動展開前，當局會勸喻該等業主與市建局達成協議，把其物業售予市建局。如此安排將有助解決問題。五議員指出問題不能就此得到解決，因為市建局給予的補償額會按樓宇的現有價值釐定，但該筆款項不足以讓受影響的業主購買住宅單位。他要求政府當局再仔細考慮該等樓宇的補償安排。

11. 李華明議員要求政府當局澄清2000年11月1日的一項傳媒報道，當中指政府當局即將公布市區重建的補償方案。他認為政府當局把補償方案提交財務委員會審批前，應先行徵詢事務委員會的意見。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)表示，政府當局希望向議員及受影響各方收集更多意見，才確定補償方案。目前仍有一些分歧尚待解決。受影響業主要求當局把自置居所津貼額提高，讓他們能購買有5年樓齡的單位。另一方面，政府當局正在檢討自置居所津貼額，以期提高原先建議的數額(根據原先的建議，自置居所津貼額應可讓受影響業主購買樓齡8至10年的重置單位)。他告知委員，業主與政府在津貼額方面的分歧正逐漸縮窄。政府當局希望在2000年12月把補償方案提交財務委員會審批，並會事先就該等方案諮詢事務委員會。

12. 鑑於當局在收回華基工業中心時遇到困難，劉慧卿議員認為市建局提供的補償方案，應足以讓受影響的工廠經營者遷置業務。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)回應時表示，《市區重建局條例》第12條賦權市建局貸款以滿足受影響人士的需求。市建局亦可就該等人士向貸款機構所借款項的某個百分率作出擔保。劉慧卿議員強調，政府當局應協助受影響的經營者繼續經營，

因為收回有關工業樓宇是政府提出的。規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)表示政府當局現正檢討受影響的工廠經營者所得的特惠津貼額。目前，該等經營者除獲得按其工廠物業的公平市值計算的補償外，還可得到特惠津貼，協助他們把業務遷往其他地方。此外，受影響的工廠經營者將獲發還搬遷費用，以及由搬遷引致的其他附帶開支。補償方案所訂的補償額應足以讓該等經營者遷置業務，但若要用來支付改良機器或擴大業務規模所需的成本，卻未必足夠。有關的經營者可為此向市建局申請貸款。

13. 陳偉業議員認為，如向受影響的工廠經營者提供貸款，便應及時把款項批出，以便他們重新展開業務。石禮謙議員指出，受影響的工廠經營者未必容易物色到適合而負擔得來的地點遷置業務。鑑於市區重建策略影響廣泛，石議員表示政府當局應讓委員有充足時間研究有關策略。委員同意在接獲政府當局的補償方案及／或市區重建策略擬稿後舉行特別會議，討論有關事宜。

V. 西區發展策略

(立法會CB(1)115/00-01(04)號文件)

14. 規劃署港島規劃處處長利用電腦投影片介紹西區發展策略的規劃概念，其間參照規劃署擬備的諮詢摘要講述有關詳情。

15. 石禮謙議員支持西區發展策略的發展方案，但他關注到，在舊區進行的發展與新填海區更環保及優秀的現代化設計並不協調。他認為有必要結合整個西區的新舊發展，以確保該等發展互相協調。他又詢問西區發展策略有否採納環保設計概念。

16. 規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，把新填海區與舊區結合起來，是西區發展策略的重要目標之一，亦是公眾主要關注的事宜。政府當局的目標是透過進行市區重建及重新規劃堅尼地城和西營盤，令西區再展活力。地下鐵路(下稱“地鐵”)服務延伸至西區，將可促進該區的重建工作，而有關重建工作會由未來的市建局或私人發展商進行。填海區會有一幅土地撥給市建局作安置用途。此外，填海區亦會提供土地，以解決舊區社區設施及休憩用地不足的問題。政府當局將在西區發展策略的詳細設計階段制訂措施，透過興建方便的連接通道及共用社區設施和休憩用地，使新填海區與舊區融為一體；再加上建議中的海濱長廊及現代化的城市設計，西區的生活環境將會大為改善。

17. 在環境方面，規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，西區發展策略採用了環保設計概念。區內會盡量少建和少用道路，如情況許可，則會興建深潛式道路。日後建成的地鐵西港島線會為發展區提供主要的交通服務，區內亦會設有休憩用地與行人通道網綜合系統。當局會在下一階段的詳細設計及工程可行性研究中，探討興建行人輸送帶和其他環保設施(例如中央水冷卻空調系統)，以及使用更環保的交通工具是否可行。

18. 何鍾泰議員歡迎當局建議縮減填海工程的規模，以及對西區發展策略所訂規劃設計作出改善。然而，他認為使新填海區與舊區融為一體說來容易，但實行起來卻有困難。他又關注到，興建深潛式道路會擾亂舊區的現有道路網。規劃地政局首席助理局長(規劃)回應時請委員參閱諮詢摘要第2頁，當中顯示地鐵站可以設置行人自動電梯，把新填海區與舊區的半山範圍連接起來。他表示，該等設施再加上各條新建的行人道和行人天橋，會便利行人前往新填海區，使用區內的休憩用地和社區設施。至於興建深潛式道路對區內現有道路網的影響，則會在稍後進行環境影響評估研究時予以考慮。

19. 陳偉業議員就西區發展策略提出下列意見：

- (a) 政府當局一直強調，進行填海工程的其中一個目標是利便市區重建，但卻甚少詳細說明如何在填海區實現這個目標。為充分證明有需要進行填海工程，政府當局應指明會在填海區內預留多少土地／建築空間，用來安置受市區重建影響的居民；
- (b) 應更充分和全面地實踐綠化概念，尤其應在海濱長廊進行綠化工作；
- (c) 政府當局應運用資源，為預留作興建七號幹線和十號幹線用途的土地進行規劃及發展，讓公眾在過渡期間能夠盡量善用有關土地；
- (d) 在決定地鐵站的選址之前，應對行人流量進行更深入的研究；及
- (e) 政府當局應檢討諮詢摘要第2頁所示標明“其他指定用途”的地帶(亦即劃作可能興建新批發市場及倉庫的地點)與海旁的周圍環境是否協調。

20. 規劃地政局副局長(市區重建及屋宇)回應時表示，西區發展策略參照西九龍填海區發展策略預留土地，安置受附近地區的市區重建項目影響的居民。至於劃作其他指定用途的地帶，規劃署港島規劃處處長表示當中超過一半地方需用來重新設置現時位於毗鄰東面海旁的批發市場，而餘下地方則會用作招商局貨倉的新址，以便繼續為貯存白米提供必要的倉庫設施。政府當局注意到該等設施與景觀優美的海濱長廊並不配合。為解決此問題，當局建議採用架空形式興建位於劃作其他指定用途的地帶附近的一段海濱長廊。這樣，批發及貨倉業務便可再海濱長廊下面進行。

21. 劉炳章議員擔心航運安全可能會受影響，因為在進行擬議填海工程後，硫磺海峽會較現時為窄。規劃地政局首席助理局長(規劃)回應時表示，當局較早時曾進行水力研究，探討填海工程對硫磺海峽的航運安全所造成的影響。研究結果顯示影響的程度可以接受。既然當局已建議把填海工程的規模縮小，便應無須再擔心航運安全會受影響。目前，只有小型船隻使用硫磺海峽，大型船隻往往會使用青洲以北的航道。當局稍後會對航運安全進行另一項研究。

22. 劉慧卿議員強調必須定出整體規劃概念。雖然填海工程的規模現已縮減，但她仍然認為有必要邀請專業團體及受影響各方提出意見。她又認為現時的諮詢期太短。規劃地政局首席助理局長(規劃)表示，政府當局在過去數星期就西區發展策略諮詢了有關的區議會、環保團體及居民組織，亦曾在2000年11月4日舉行公眾諮詢論壇。公眾人士普遍支持西區發展策略，特別是在市區重建方面的計劃及興建地鐵西港島線的建議。然而，對於地鐵西港島線的路線及興建七號幹線和十號幹線一事，公眾人士卻意見分歧。在此方面，政府當局採取開明的態度，並樂意根據在諮詢過程中搜集所得的意見，檢討西區發展策略。委員要求政府當局在諮詢工作完成後提供文件，說明諮詢結果。待參閱當局的文件後，事務委員會會考慮是否需要舉行特別會議，聽取團體代表的意見。

政府當局

VI. 挖路工程的建議收費及處罰制度 (立法會CB(1)115/00-01(05)號文件)

23. 署理工務局首席助理局長(工務政策及安全)按資料文件所載，重點講述挖路工程的建議收費及處罰制度各項要點。

24. 陳偉業議員詢問，若地盤工人未能按承建商的指示進行工程，以致違反挖掘准許證(下稱“准許證”)規定的條件，此類情況應由哪一方負責。署理工務局首席助理局長(工務政策及安全)答稱，根據擬議收費及處罰制度，發給倡議人(例如公用事業機構)的准許證會當作發給受僱於倡議人進行掘路工程的任何獨立承建商。有關承建商負責監督屬下工人，並及早找出工程的問題。根據《土地(雜項條文)條例》的修訂建議，違反准許證所訂條件的承建商可被檢控。

25. 陳議員又詢問，擬議制度可如何解決因倡議人與承建商之間出現糾紛而無人在地盤施工的問題。路政署助理署長(總辦事處)表示，在擬議制度下，若延展准許證的限期，准許證持有人須就該段延展期間按日支付費用。這將可促使准許證持有人聘用另一承建商，按准許證規定的條件恢復進行及完成掘路工程。為加強監管空置／無人施工的地盤，准許證已加入一項條件，規定准許證持有人須確保所有掘開的道路均不會在任何工作日出現無人施工的情況。如基於技術理由需要在任何工作日停止對掘開的道路施工，准許證持有人須用鐵板或以其他合適方法覆蓋掘開的路面，以便車輛／行人通過。至於由獨立承建商進行的政府工程，路政署助理署長(總辦事處)表示有關承建商須就掘路工程直接申領准許證，而非由作為倡議人的政府部門提出申請。陳議員認為政府部門無須為違反准許證條件負責，未免有欠公平，因為根據資料文件附錄A所載數字，承建商獲發准許證及施工令的工程，大部分均屬政府工程。路政署助理署長(總辦事處)表示，掘路工程的有關數字包括獲發施工令的小型工程，例如修理交通標誌及欄杆。若減去該等數字，發給私營公用事業機構與政府部門的准許證數目，實際上相差無幾。

26. 石禮謙議員質疑建議設立收費及處罰制度目的何在。他認為該制度不應用來懲罰公用事業機構。依他之見，政府當局必須諮詢有關公用事業機構，若該等機構反對擬議制度，便不應推行該制度。署理工務局首席助理局長(工務政策及安全)回應時表示，擬議制度是因應1991年及1995年審計署署長報告書所載意見而提出的。審計署署長認為有必要採取措施，減少公用設施工程延遲竣工的情況，以及按用者自付原則實施准許證收費制度。擬議制度旨在減少掘路工程未能如期完成的情況，並盡量減低該等工程對公眾造成的滋擾。署理工務局首席助理局長(工務政策及安全)強調，當局曾就該制度的原有及修訂方案諮詢各公用事業機構，但該等機構維持本身的立場，反對實施准許證收費制度。路政署助理署長(總辦事處)補充，擬議制度並非用來懲罰公用事業機構。

事實上，政府當局與公用事業機構向來衷誠合作。然而，鑑於香港情況獨特，實有必要制訂連串措施，盡量減低掘路工程對交通造成的干擾，而擬議制度便是其中一項措施。擬議制度可促使公用事業機構更準確地評估完成掘路工程所需的時間，從而提早進行更妥善的統籌工作。該制度亦可確保工程在符合准許證條件的情況下如期完成，否則倡議人及承建商均要為此負責。

27. 何鍾泰議員作出申報，表示一些公用事業機構曾聘請其公司策劃交通改道工程，但其公司未有參與進行有關工程。關於資料文件附錄A的(b)段，他詢問在採取檢控行動方面，政府承建商與私營公用事業機構因違反准許證所訂條件而遭檢控的個案數字是否相若。他又認為有需要邀請公用事業機構就擬議制度發表意見。路政署助理署長(總辦事處)表示，路政署一向均有監察掘路工程，並就違反准許證條件的個案備存統計資料。政府承建商與私營公用事業機構違反准許證條件的個案數目大致相同，有關數字可供公用事業機構查閱。至於在實施擬議制度後會否採取檢控行動，則視乎每宗個案的情況而定，但政府承建商的個案不會獲寬鬆處理。

28. 關於諮詢公用事業機構，路政署助理署長(總辦事處)表示，工商局轄下工業推廣小組就“引進道路挖掘准許證收費和財政制約方案”進行了“規管政策影響評估”研究，並邀請公用事業機構參加一個為期兩天的工作坊。該工作坊旨在收集並綜合各公用事業機構的意見，以確定與收費及處罰制度有關的擬議法例可否再作改善。在首天的工作坊上，公用事業機構強烈反對當局就掘路工程徵收費用。鑑於該等機構反對有關建議，而有關建議又沒有再作修訂，政府當局認為舉行第二天的工作坊作用不大，因而決定把建議提交事務委員會考慮。何鍾泰議員認為，鑑於地下工程相當複雜，該等工程在很多情況下難免會延遲完工。他又指出，由於收費制度是以用者自付的原則為基礎，因此，到底工程倡議人還是市民大眾應視為用者，實在值得商榷。此外，對於在擬議制度下，政府部門作為工程倡議人時無須為工程延誤負責，各公用事業機構均認為不可以接受。主席亦持相同看法。他表示，政府當局必須訂立更公平的安排，使政府部門作為工程的倡議人時，與倡議工程的公用事業機構在擬議制度下須承擔相同的責任。

29. 涂謹申議員跟進此事時表示，他贊成實施擬議制度，但亦關注到這能否促使作為倡議人的政府部門準時完成工程。他指出，與其針對違反准許證條件的情況採取檢控行動，當局可考慮實施與稅務局所採用者類似的罰款分級制度，來代替檢控行動。此外，政府當局亦

須考慮擬議制度能否達到預期效果，否則該制度最終只會變成一項增加政府收入的措施。

30. 在監察政府工程方面，路政署助理署長(總辦事處)表示，工務局會監察路政署進行的工程，而路政署則會密切監察轄下承建商的表現。在1999年，政府承建商因未能如期完成掘路工程而被處罰的次數超過900次。署理工務局首席助理局長(工務政策及安全)補充，負責進行政府工程的承建商在工程展開前，須把掘路工程方案提交有關的監督部門審核。工務局亦會定期視察工地，以評估個別部門進行維修工程的表現；若發現任何違規情況，便會告知有關部門首長，要求他們採取糾正行動。他強調擬議制度並非一項增加政府收入的措施。擬議收費結構旨在收回審批准許證申請、簽發准許證及進行視察以確保承建商遵守准許證條件所需的成本。至於擬議制度的成效，則可在該制度實施後作出評估。涂議員所提出有關訂立罰款分級制度代替檢控行動的建議，稍後可提交律政司研究。路政署助理署長(總辦事處)補充，為加強阻嚇作用，當局建議把違反准許證條件的最高罰款額由5 000元提高至5萬元。

31. 主席表示政府當局應採取措施，鼓勵承建商盡快完成掘路工程，而不應以懲罰手段對付他們。劉炳章
議員贊同此點。他表示，由於進行掘路工程是基於實際需要，因此該等工程的次數不會因當局徵收准許證費用而有所減少。為解決掘路工程引起的問題，政府當局應探討可否仿效某些海外國家的做法，把新市鎮所有地下公用設施安置於共用坑道內。路政署助理署長(總辦事處)同意在香港進行掘路工程是必需的，因為全港的公用設施管道長逾6萬公里，遍及的道路範圍達1 900公里，為600多萬人提供服務。由於香港的人口密度遠高於其他國家，而本港的道路網及地下公用設施系統須應付該等人口的需要，故本港進行掘路工程的次數較其他國家更為頻密。雖然徵收准許證費用未必會令進行道路工程的次數減少，但卻有助縮短施工期。路政署在大概20年前已研究為所有地下公用設施興建共用坑道的可行性。在中西區填海工程及英皇道重建計劃的規劃過程中，當局亦曾考慮採用共用坑道的概念，但最終認為很難採取有關做法，因為所需建造的共用坑道較地鐵隧道還要龐大，在施工期間會對市民構成更多不便。此外，共用坑道的建築成本及維修費用亦會相當高昂。該等費用應否及如何由公用事業機構分擔，是個相當複雜的問題。事實上，使用共用坑道的海外國家只會利用該等坑道安置連接兩大地區的一段地下公用設施，在地區內則仍會採取敷設公用設施管道的一貫做法。儘管如此，在為新發展區進行規劃時，如有地方可供使用，政府當局會考慮把地下

公用設施安置在特建的公用設施道路，一如北大嶼山公路及日後通往竹篙灣的道路在此方面的情況。

VII. 把工務局總助理局長(專業事務)的職位由總工程師職級(首長薪級第1點)提升至政府工程師職級(首長薪級第2點)以便向內地推廣香港的建造服務業
(立法會CB(1)115/00-01(06)號文件)

32. 劉炳章議員、石禮謙議員及何鍾泰議員支持該項提升職位的建議。

VIII. 其他事項

討論事務委員會的擬議職權範圍
(立法會CB(1)115/00-01(07)號文件)

33. 委員通過事務委員會的擬議職權範圍。

34. 會議在上午10時30分結束。

立法會秘書處
2000年12月20日