

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC 123/01-02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 第十五次會議紀要

日期 : 2002年5月8日(星期三)
時間 : 上午10時45分
地點 : 立法會會議廳

出席委員 : 何鍾泰議員, JP (主席)
陳偉業議員 (副主席)
丁午壽議員, JP
何秀蘭議員
李家祥議員, JP
李華明議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
黃成智議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員
馬逢國議員

缺席委員 : 黃宏發議員, JP
黃容根議員

出席公職人員	：	謝曼怡女士, JP 李承仕先生, JP 曾俊華先生, JP 羅樂秉先生, JP 謝小華小姐 鄭鍾偉先生 黃鴻堅先生, JP 郭譚玉英女士 張慶雲先生 林雪麗女士 鄭鴻亮先生 葉麗清女士 馬利德先生 王偉銘先生 楊榮贊先生 劉正光博士, JP 周應淳先生, JP 麥敬仁先生 陳建光先生 李欣明先生 黎高穎怡女士 何穎賢女士 梁熾輝先生 鮑紹雄先生, JP 馬紹良先生	庫務局副局長(3) 工務局局長 規劃地政局局長 環境保護署署長 庫務局首席助理局長(工務) 規劃地政局首席助理局長(規劃) 拓展署署長 拓展署總工程師(將軍澳及西貢) 拓展署新界北拓展處副處長 運輸局首席助理局長(5) 運輸署總工程師／新界東 運輸局首席助理局長(2) 路政署鐵路拓展處副處長(2) 運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路(2) 運輸署總工程師／優先鐵路 土木工程署署長 土木工程署副署長(專責事務) 土木工程署總工程師／專責事務(工程) 土木工程署總工程師／專責事務(統籌) 運輸署總工程師／新界西 旅遊事務專員 旅遊事務助理專員 教育統籌局首席助理局長(9) 建築署署長 教育署首席教育主任(基礎設施)
---------------	----------	---	---

列席秘書 **：**陳美卿小姐 總主任(1)5

列席職員 **：**吳文華女士 助理秘書長1
 馬海櫻女士 高級主任(1)9

經辦人／部門

總目707 —— 新市鎮及市區發展

PWSC(2002-03)15 683CL 將軍澳進一步發展可行性研究

委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾在2001年12月12日會議上討論此項目。

將軍澳的交通網絡

2. 劉江華議員認為必須加強將軍澳的區外運輸接駁設施，以應付增加的交通需求，以及促進該區的進一步發展。鑑於政府當局已修訂其評估，把將軍澳區在全面發展後可容納的人口由49萬改為56萬，劉議員關注築建西岸公路能否滿足因將軍澳人口增長而上升的交通需求。就這方面，他詢問政府當局有否計劃為將軍澳增建區外連接道路。

3. 拓展署署長表示，將軍澳的發展能容納56萬人只是政府當局的初步評估。擬議的將軍澳進一步發展可行性研究(下稱“該項研究”)會審研上述的初步評估結果，並會就將軍澳最理想的人口數目提出建議。他向委員保證，當局會籌建足夠的運輸基礎設施，以配合居民在交通方面增加的需求。隨着地下鐵路(下稱“地鐵”)將軍澳支線在2002年8月通車，加上西岸公路將於2011年前完工，預期將軍澳的區外運輸接駁設施將會加強。政府當局並無計劃為將軍澳增建區外連接道路。

4. 劉江華議員指出，以沙田為例，該區人口超過50萬，區內由東鐵、3條行車隧道及1條道路所組成的現有交通運輸網絡已不能滿足居民的交通需求。為解決這問題，當局正計劃築建沙田至中環線。因此，劉議員認為，為將軍澳提供一個只由地鐵、西岸公路、1條行車隧道及1條道路組成的交通運輸網絡，並不足夠應付該區逾50萬目標人口的需求。他重申，當局應為將軍澳增建區外連接道路。應劉議員的要求，拓展署署長答允在發展該項研究的各個方案時會考慮他的意見。

5. 規劃地政局首席助理局長(規劃)回應劉健儀議員時表示，該項研究亦會檢討第137區工業發展區的交通運輸網絡及其他輔助基礎設施。

西岸公路和跨灣連接路的建築形式及設計

6. 主席強調，當局必需就交通基礎設施進行長遠規劃。他認為，要應付長遠的交通需求，西岸公路應具備雙程4線的規格。拓展署署長回應時指出，西岸公路、T2號道路及中九龍幹線均為擬議的十一號幹線工程計劃的部分。在這項工程計劃下，中九龍幹線將連接西九龍填海區及未來的九龍東南部發展區，再經T2號道路及西岸公路接達將軍澳。預計中九龍幹線將是上述3條道路中最繁忙的路線。當局建議為中九龍幹線採用雙程3線的設計，但以T2號道路及西岸公路而言，採用雙程雙線的設

計或已足夠。不過，當局將會在該項研究下探討西岸公路的理想路線、建築形式和可行性。

7. 主席提及七號幹線，他指出這條多年前築建的雙程雙線分隔車道不能應付目前的交通需求。他促請政府當局在制訂未來興建的道路及幹線的建築形式及設計時，應考慮預計的人口增長和交通需求，因為這些道路一經建成，便難以提升其規格。

8. 劉健儀議員贊同主席的見解。考慮到將軍澳預計的人口增長及工業發展，劉議員認為雙程雙線的西岸公路不能接受。她強烈促請政府當局以雙程4線或最少以雙程3線的設計規劃西岸公路。劉江華議員贊同她的意見。

9. 拓展署署長向委員保證，當局會在該項研究下考慮西岸公路是否需要採用雙程4線抑或雙程3線的設計。規劃地政局首席助理局長(規劃)補充，該項研究將為將軍澳未來15年的長遠規劃提供理據。當局在研究西岸公路及跨灣連接路的理想路線、建築形式和可行性時，將會顧及長遠的交通需求。拓展署署長回應主席時表示，擬議的將軍澳進一步填海工程將為跨灣連接路提供更多建築形式的選擇，例如可以隧道或橋樑的形式築建該連接路。

10. 陳婉嫻議員察悉，當局將會在該項研究下考慮沿岸及隧道兩個方案，她強烈反對採用沿岸方案，因為這方案會嚴重影響鯉魚門的居民及商戶。由於觀塘區議會在過去數年曾在多次會議上討論這問題，陳議員促請政府當局認真考慮觀塘區議會議員提出的深切關注。拓展署署長表示，當局會充分考慮各個可行方案的成本效益，以及立法會議員和區議會議員的意見。陳議員認為，雖然沿岸方案的成本可能較低，但會妨礙鯉魚門作為本港旅遊名勝的發展，這方面的長遠經濟損失實不容忽視。

11. 陳鑑林議員認同陳婉嫻議員的看法。他要求政府當局就該項研究的初步結果諮詢立法會及觀塘區議會。拓展署署長表示，在該項研究進行期間及完成後，政府當局都會諮詢立法會、西貢區議會、專業團體及地區人士，並會就該項研究中有關東九龍區內的一段西岸公路路線的結果諮詢觀塘區議會。

12. 主席指出，政府當局曾就七號幹線的擬議路線諮詢立法會及有關區議會，但最終卻在不作進一步諮詢

經辦人／部門

的情況下修改有關路線。他促請政府當局在興建西岸公路時不要重蹈覆轍。

填海工程對海洋環境的影響

13. 陳婉嫻議員提到將軍澳的擬議填海工程，並深切關注填海工程對環境的影響，特別是附近水域的海洋生物及自然棲息地，以及佛堂洲的沿岸景色所受到的影響。拓展署署長向委員保證，當局將會在該項研究下進行有關擬議填海工程的環境影響評估。

提供水上活動設施和增闢休憩用地

14. 陳偉業議員建議利用將軍澳水道進行水上體育活動，例如划艇。他認為應把現有的彎曲水道拉直，以便舉辦合乎國際標準的水上活動。為了提高居住環境的質素，陳議員並建議利用海旁區舉辦康樂及消閒活動。陳婉嫻議員贊同他的意見。她強調，將軍澳應採用以人為本的規劃設計，以滿足居民對康樂及公用設施的需求。

15. 拓展署署長回應時表示，將軍澳日後的發展，尤其是將軍澳進一步填海工程及百勝角發展計劃，將會提供額外土地以擴展市中心，同時亦讓當局有機會提倡更均衡的混合土地用途。此舉將有助改進市區設計和提高新市鎮的居住環境質素。該項研究並會探討提供水上活動設施和增闢休憩用地的可行性，包括西面和東面水道可否用作舉辦水上康樂活動、闢設海濱長廊、海濱公園及其他康樂設施。當局亦會在該項研究下考慮利用水道進行划艇活動的建議。

委聘顧問

16. 陳鑑林議員認為，當局應讓本地顧問公司有機會參與政府委託的大型顧問研究，例如所述的該項研究。拓展署署長表示，雖然本港許多顧問公司的基地均在境外，但其高級管理層主要由本地顧問組成。

17. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2002-03)14 73CD

**新界西北部新田的主要
排水道及鄉村堤壩保護
計劃第3期第1部分
——新田東面主要排
水道**

18. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾在2001年6月13日會議上討論2001年6月在新界發生的水浸事件，當局並在2001年8月及9月向該事務委員會提交補充資料文件。

19. 陳婉嫻議員察悉，根據現時的安排，在暴雨期間，洪水會排放入深圳河，她關注這項安排對深圳所造成的影響。拓展署署長表示，由於深圳河是分隔香港與深圳的界河，所以治理深圳河是兩地政府的共同工作。第I和第II階段的治理工程完成後，流經羅湖深圳河下游河段的排水量已能應付五十年一遇的暴雨，足以容納從香港排入的洪水。

20. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2002-03)16 53CD 上梧桐河河道治理工程

21. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾在2002年4月12日會議上討論此項目，當局並於2002年4月23日向該事務委員會提供有關的補充資料文件。

加強管制公共工程承建商的措施

22. 委員察悉，在1999年8月展開的上梧桐河河道治理工程原定在2002年年中完成。有關工程的嚴重延誤不僅把完工日期推遲了近一年，而且導致核准預算費大幅增加了1億6,870萬元。黃成智議員、鄭家富議員及陳婉嫻議員均認為，此事令議員陷入兩難局面。議員可能會認為當局沒有充分理由大幅提高核准預算費，但他們別無選擇，惟有支持政府當局的建議，因為這項河道治理工程若一再延誤，將會影響梧桐河沿岸居民的生活。為了避免日後再發生同類事件，他們促請政府當局制訂具體措施，確保公共工程合約得以順利及適時履行。主席認同他們的關注，並指出規劃地政及工程事務委員會在2002年4月12日會議上討論此事時，事務委員會委員曾要求政府當局採取更有效的措施，監察承建商的工作表現。

23. 拓展署署長回應時表示，當局曾進行一項全面檢討，以期在行政上加強對公共工程承建商的監管。在該項檢討完成後，政府當局實施了一系列改善措施。當局亦收緊了承建商申請納入《認可公共工程承建商名冊》、保留核准資格及參與投標所需符合的財政準則，以確保承建商具備足夠財力履行公共工程合約。大型工程合約中可訂立條文，規定須提供額外保證，例如履約保證金。另一方面，當局將於今年較後時間推行評分制度，在評審標書時有系統地衡量標價和標書質素兩者的比重，藉以改善現行的投標制度。此舉旨在表明，投標者過往的表現是評估標書質素的重要準則，故此，表現良好的投標者獲批合約的機會較大。此外，承建商如就同一份合約連續收到兩份不合格表現評核報告，即會暫被取消投標資格，而無須如以往一般，連續收到3份不合格評核報告才被取消投標資格。

24. 黃成智議員認為，上述的改善措施不能徹底解決問題。他促請政府當局採取更具體的措施，在合約期內監察及監督承建商的表現，以便及早糾正任何不當情況。鄭家富議員支持他的意見。主席亦指出，當局必須對任何延誤的跡象經常保持警覺性，這點對監管工程合約至為重要。

25. 拓展署署長指出，拓展署的人員會與承建商和顧問定期開會檢討公共工程合約的進度。一旦發現有延誤的跡象，當局便會要求有關公司的高級管理層糾正有關情況。關於上梧桐河河道治理工程的延誤，主要是因為承建商中國廣東水利水電工程發展有限公司(下稱“中國廣東水利”)的財政陷入困境，以致無法完成合約。承建商的財務狀況有所改變，實非政府當局所能預料及控制。

26. 鄭家富議員依然認為當局應實施更具體的措施，以確保公共工程合約能夠適時完成。拓展署署長表示，工地人員會加強一般巡查，以確保各項工程得以妥善進行。拓展署署長向委員保證，他會親往工地視察上梧桐河工程計劃的餘下工程。拓展署署長回應鄭議員時表示，所有公共工程合約均訂有針對工程延誤的算定損害賠償條文。

27. 工務局局長回應譚耀宗議員時表示，以公共工程合約的龐大數量而言，政府收回的合約只佔少數。他並指出，上梧桐河工程計劃的延誤只是少數個別事件之一，不應一概而論，以此批評香港建造業的服務質素未如理想。事實上，業界在過去多年來樹立了無數的優秀建築典範，對本港的發展貢獻良多。為了改善建造業的

整體表現，行政長官在2000年4月委任了建造業檢討委員會(下稱“建檢會”)，負責全面檢討建造業的情況及提出改善措施。在2001年9月，由唐英年議員擔任主席的臨時建造業統籌委員會亦告成立，以便迅速推行建檢會的建議，以及盡早成立法定的建造業統籌委員會。當局預計在建檢會的建議實施後，建造業的情況將會得到改善。

28. 石禮謙議員認同工務局局長的意見，並讚賞建造業對本港發展所作出的貢獻。

29. 為了減少把大型公共工程合約批給單一名承建商所引起的風險，譚耀宗議員建議當局考慮把一份合約分拆為數份規模較小的合約，由不同的承建商負責執行。拓展署署長指出，政府當局為每份合約制定最佳策略時會考慮多項因素，例如可進行工程的時間、費用方面的影響及銜接問題。過往經驗顯示，時間緊迫的大型工程計劃需要顧及太多銜接問題，往往容易引起糾紛和與合約有關的申索。

30. 陳偉業議員指出，分包商的業務可行性很大程度上取決於現金流量。據他所知，在多層分判的連鎖過程中，很多底層分包商在完成工程後未能收到總承建商的任何款項。故此，他促請政府當局檢討現行的分判制度，並制訂措施確保分判商能取得有關款項。工務局局長表示，臨時建造業統籌委員會之下已成立管理工程分判工作小組，負責研究改善工程分判的措施。

循法律途徑向中國廣東水利追討收回合約所涉及的額外費用

31. 陳偉業議員提到，政府當局先前表示會循法律途徑向中國廣東水利追討收回合約所涉及的額外費用，他要求政府當局說明已採取的行動和所得進展。拓展署署長表示，中國廣東水利已授權香港廣東水利水電工程發展有限公司(下稱“香港廣東水利”)作為其代理人，與香港政府簽訂第FL23/99號的粉嶺、上水及腹地的主要排水道——上梧桐河改善河道工程合約。類似的授權安排同樣適用於其他公共工程合約，而且在法律上亦可以接受。政府當局曾嘗試接觸中國廣東水利及香港廣東水利，向該兩間公司追討有關損失。由於香港廣東水利正進行清盤，政府當局希望可討回部分損失。

32. 陳偉業議員要求政府當局向財務委員會(下稱“財委會”)提交此項目之前，以書面提供詳細資料，說明此案件的進展、政府當局已經及將會採取的行動，特別是政府當局能否找出中國廣東水利的負責人，以及倘無

政府當局 法向中國廣東水利討回損失，當局擬採取甚麼行動。拓展署署長答允提供可在現階段披露的資料。陳議員認為，當局亦應說明不能披露當中的任何資料的原因。

33. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**PWSC(2002-03)17 583TH 將軍澳發展計劃第III期
—— 坑口道的分隔車道建造工程**

34. 委員察悉，當局已就2002年4月26日的交通事務委員會會議提交了一份有關此項目的資料文件，該事務委員會已在2002年5月6日會議上討論此項目。

35. 劉江華議員支持在坑口道與寶寧路交界處興建行人天橋，以提供更理想的行人過路設施，方便公眾由半見村、田下灣村和明德邨前往將軍澳醫院。拓展署總工程師(將軍澳及西貢)回應劉議員的查詢時表示，當局會在詳細設計階段進一步檢討有否需要建造該行人天橋及天橋的設計。應劉議員的建議，拓展署總工程師(將軍澳及西貢)答允考慮在行人天橋的設計中加入自動梯的設施，以方便行人使用這條天橋。

36. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目706 —— 公路

PWSC(2002-03)18 47TR 東鐵支線 —— 馬鞍山至大圍鐵路的主要基建工程 —— 大圍站及烏溪沙站的公共運輸交匯處

37. 委員察悉，當局已就2002年4月26日的交通事務委員會會議提交了一份有關此項目的資料文件，該事務委員會已在2002年5月6日會議上討論此項目。

38. 陳偉業議員提及在大圍站和烏溪沙站兩個擬建公共運輸交匯處裝置閉路電視的建議，他表明民主黨只會支持為監察交通流量的目的而在公共運輸交匯處裝置閉路電視，但對於裝置任何可能侵犯乘客私隱的系統，則持反對意見。故此，他要求政府當局證實該系統會否攝錄個別乘客的容貌。

政府當局

政府當局

39. 運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路(2)回答，設於公共運輸交匯處的閉路電視的解像度，與住宅／商業樓宇管理處的閉路電視的解像度基本相同。由於公共運輸交匯處的閉路電視將會裝設在離地面4米高的位置，預計只會看見個別乘客的頭部，而不會拍攝到乘客的容貌。再者，只有指定人員才可操作該部閉路電視。當局會提醒他們須嚴格遵守內部指引，確保該系統只用作監察交通流量，而不會作其他用途。

40. 陳偉業議員指出，從住宅／商業樓宇管理處的閉路電視拍攝到的個別人士，其容貌仍可辨認。他重申其關注，認為有需要保障個別乘客的私隱。路政署鐵路拓展處副處長(2)回應時表示，運輸署會委託機電工程署進行所述閉路電視系統的設計工作，並會要求他們使用低解像度的閉路電視攝影機，確保只會看見乘客及車輛的數目，而不會看見個別乘客的容貌。應涂謹申議員的要求，運輸局首席助理局長(2)答允在適當時候提供該閉路電視系統的投標規格，供委員參閱。

41. 劉江華議員支持在大圍站毗鄰闢設330個單車停車位。運輸署總工程師／優先鐵路回應劉議員時表示，位於大圍公共運輸交匯處的單車停車位將由大圍站公共運輸交匯處日後的管理承辦商負責管理。

政府當局

42. 陳鑑林議員察悉，大圍站上蓋物業發展項目的公眾停車位數目，將由170個增至超過250個，他認為烏溪沙站附近一帶亦應闢設足夠的公眾停車位。運輸署總工程師／優先鐵路表示，烏溪沙站上蓋物業發展將會闢設135個公眾停車位，另外亦會有300個至400個停車位供有關居民使用。

43. 陳偉業議員認為，當局應把公廁設施納入公共運輸交匯處的規劃設計，作為標準的規格。他要求政府當局考慮他的意見。

44. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目705 —— 土木工程

PWSC(2002-03)19 739TH 北大嶼山竹篙灣連接路工程

45. 委員察悉，當局已就交通事務委員會2002年4月26日的會議提交一份有關此項目的資料文件，該事務委員會已於2002年5月6日會議上討論此項目。

46. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2002-03)20 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

47. 委員察悉，規劃地政及工程事務委員會曾於2002年4月12日會議上討論此項目下的擬議工程。委員亦察悉，環境事務委員會曾先後於2002年3月12日、3月19日、4月10日及4月19日會議上討論前財利船廠的拆卸工程對環境的影響，經濟事務委員會亦曾於2002年3月20日會議上討論上述拆卸工程對財政的影響。

48. 主席提醒委員，由於有關的事務委員會已在多次會議上討論過財利船廠的拆卸工程對環境及財政的影響，委員應避免重複已於該等會議上審議的事項。

養魚戶就魚類損失索償的進展

49. 譚耀宗議員關注養魚戶對竹篙灣第1階段填海工程引致的魚類損失要求賠償一事的進展。他指出，既然獨立覆核委員會的報告已證實，該等填海工程是導致馬灣及長沙灣魚類養殖區魚類死亡的原因，政府當局應加快行動，就賠償問題與有關養魚戶進行磋商。陳偉業議員持相同意見，並促請政府當局先解決所有賠償申索，然後才向財務委員會(下稱“財委會”)提交此項目。

50. 土木工程署署長答稱，政府當局會竭盡所能，務求及早解決養魚戶就魚類損失提出的申索。不過，由於計算賠償的問題十分複雜，故此談判過程並不簡單。事件牽涉多方，包括獨立覆核委員會、養魚戶、漁農自然護理署及土木工程署。他表示，土木工程署會在談判過程中擔當協助和協調的角色。

51. 陳偉業議員認為，政府當局應檢討推行香港迪士尼樂園(下稱“香港迪士尼”)計劃這類優先工程計劃的程序，不應罔顧公眾利益，在全面的環評研究尚未完成時實施大型的填海或基建工程。

財利船廠清拆工程對環境的影響

52. 鑑於如何處理財利船廠舊址受二噁英污染的泥土的問題仍未達成共識，陳偉業議員質疑政府當局是否

適宜在此時就拆卸財利船廠一事向財委會尋求撥款。劉慧卿議員贊同他的意見。

53. 土木工程署署長回應時表示，環評顧問在進行環評研究時曾深入比較分析所有處理受二噁英污染的泥土的可行技術或這些技術的組合，其中包括原地覆蓋、直接焚化、熱力解吸、化學除氯及其他技術。顧問最後在環評報告中建議把3萬立方米受二噁英污染的泥土挖出，再運送至將在北大嶼山倒扣灣設立的熱力解吸處理廠進行非原地處置。在進行熱力解吸處理的一、兩年間會產生約600立方米有機油性剩餘物。這些剩餘物將會被收集和分批運送至青衣化學廢物處理中心進行焚化。至於經熱力解吸法處理後的泥土，將會再以混凝土凝固泥土中餘下的金屬。不過，政府當局準備考慮投標者可能提出的其他處理方法。為此，當局已在2002年4月30日發出的投標文件中留有彈性，如證實其他方法更具成本效益、符合有關工程計劃在技術和進度方面的要求，以及符合環評條例所訂的法定要求，便容許投標者提議採用該等處理方法。

54. 劉慧卿議員詢問，政府當局有否考慮青衣居民反對在青衣化學廢物處理中心焚化油性剩餘物的意見。土木工程署署長解釋，化學廢物處理中心是專為處理化學廢物而設計，其中亦包括二噁英在內，該中心已符合安全處理這些廢料的要求和標準。

55. 劉慧卿議員查詢處理受二噁英污染的泥土需時多久，以及這些工作會否導致香港迪士尼樂園第一期延期開幕。土木工程署署長答稱，當局預期將於兩年內完成原地處理受污染物料的工作，並將該等物料運送往倒扣灣處置；換言之，這些工作在香港迪士尼樂園於2005年開幕之前早已完成。他進一步解釋，即使中標者建議的另一種處理方法獲得採納，當局仍有足夠時間完成有關的處理工作。在開始處理受污染物料前，當局需要約9個月時間完成所需程序，包括進行環評研究、尋求環境諮詢委員會的批准，以及就有關的處理工作申領環境許可證。

財利船廠清拆工程對財政的影響

56. 劉慧卿議員、陳偉業議員及羅致光議員均極之關注清拆費用由1999年11月報價的2,200萬元大幅上升至現時撥款建議提出的4億5,000萬元。他們認為，倘若政府當局更早就此項清拆工程進行環評研究，便可避免出現此情況。既然未有清拆工程的環評研究，政府當局便應作出安排，評估污染的程度及所需的清理費用，然後才

向財利船廠發放10億5,000萬元的巨額款項，作為徵用土地的費用。劉議員對政府處理此事的方式表示遺憾，並表明她不會支持現時的撥款建議。

57. 土木工程署署長回應時解釋，清拆費用大幅增加，主要是因為在泥土中發現二噁英，而要有效及徹底處理二噁英，所需費用非常昂貴。雖然清拆船廠的過程中常有發現其他污染物，但政府當局在過往進行的船廠清拆工程中卻從未發現二噁英。已進行的有限度污染評估亦沒有顯示財利船廠污染問題的嚴重程度。政府當局向國際專家尋求的意見證實，財利船廠現時的情況很不尋常，因為船廠的正常運作過程中不會產生二噁英。政府當局是根據所得的土地勘測資料及過往清拆船廠的經驗擬訂財利船廠清拆工程的預算費用。

58. 旅遊事務專員亦指出，一如地政總署署長在2002年3月20日的經濟事務委員會會議上解釋，當局已向財利船廠發放2,270萬元的土地補償金及10億4,800萬元的特惠津貼金。土地補償及特惠津貼金額是根據有關的規管條文釐定出來。

59. 陳偉業議員認為，增加的清拆費用應由財利船廠負責，不應由納稅人承擔。因此，他促請政府當局向財利船廠尋求法律補救。劉慧卿議員持相同意見。她指出，根據污染者自付原則，增加的費用應由財利船廠承擔。

60. 旅遊事務專員回應時表示，律政司正研究政府可採取哪些方法向財利船廠尋求法律補救。鑑於當中涉及的考慮因素十分複雜，政府當局或需要一些時間決定應採取的法律行動。政府當局已答允在適當時候向經濟事務委員會簡述可能會對財利船廠提出的訴訟。

61. 劉慧卿議員查詢污染者自付原則是否適用於對財利船廠提出的訴訟。環境保護署署長回應時表示，他不適宜就此事件的法律責任問題發表意見。一般而言，污染者自付原則已包含在部分現有法例中。然而，問題可以十分複雜。舉例來說，香港在近年才規定進行焚燒活動屬違法行為。倘若有關的焚燒活動是在早年進行，因而導致產生二噁英，則就空氣污染管制法例而言，污染者自付原則將不會適用。

香港迪士尼樂園第一期發展計劃的相關工程若未能如期完成，政府須承擔的法律責任

62. 胡經昌議員關注香港迪士尼樂園第一期發展計劃的相關工程能否準時完成，以便香港迪士尼樂園如期在2005年開幕。他詢問，有關的承建商會否因工程出現延誤而受到懲罰。旅遊事務專員表示，一般而言，工務工程合約會加入罰則條文，以保障政府的利益。

63. 劉慧卿議員關注，倘若工程延誤導致香港迪士尼樂園第一期延遲開幕，政府會否受到懲罰。旅遊事務專員表示，政府與華特迪士尼公司及香港國際主題樂園有限公司(下稱“香港主題樂園公司”)簽訂的總綱計劃協議屬商業文件，她不適宜披露當中的細節。然而，倘若工程延誤是由承建商導致，政府對華特迪士尼公司和香港主題樂園公司的法律責任，可由政府向其承建商申索的算定損害賠償抵銷。旅遊事務專員亦指出，香港迪士尼樂園延期開幕估計會引致的經濟損失，較諸任何合約責任而言，是更加重要的考慮因素。旅遊事務專員回應胡經昌議員時表示，營辦香港迪士尼樂園所帶來的經濟利益，估計約為每年70億元。

64. 鑑於內地城市可能會發展其他迪士尼主題公園，劉慧卿議員懷疑，香港迪士尼樂園可帶來每年約70億元的經濟利益的估計會否成為事實。旅遊事務專員解釋，當局估計每年可吸引500萬人到場參觀，並據此計算出上述數字。有鑑於本港市民對旅遊名勝及康樂設施的需求(例如海洋公園每年吸引超過300萬人進場)，加上內地及其他國家的訪港旅客有日漸增加的趨勢，這數字已屬十分保守的估計。

其他關注事項

65. 胡經昌議員關注到，竹篙灣第2階段填海工程可能會對香港迪士尼樂園第一期主題公園的運作造成環境方面的影響。土木工程署署長回應時解釋，當局已在規劃階段仔細考慮這問題。他指出，填海區與主題公園的實際距離並不如政府當局提供的文件附件1的圖則上所顯示般接近。此外，香港迪士尼樂園第一期的四周將築有高9米的土堤。主題公園的主要入口將會遠離填海區，前往公園參觀的人士將不會受填海工程影響。建築物料亦會沿海路運送至填海區。因此，未來的竹篙灣連接路將不會出現交通不勝負荷或環境滋擾的問題。

66. 關於在香港迪士尼樂園第一期附近設置警崗及消防局的建議，陳鑑林議員認為，這些設施及上址的其

經辦人／部門

他設施的設計必須與主題公園協調。由於大嶼山並無醫院，陳議員亦要求政府當局考慮提供設施，以便在發生緊急事故時使用直升機進行救援工作或運載傷者。土木工程署署長答允研究能否提供建議的設施。

67. 羅致光議員表示，民主黨認為不應支持是項撥款建議，因為清拆費用大幅增加，是由於政府當局在徵用土地的過程中未有評估清拆工程造成的環境影響，以及未有採取所需的預防措施以保障公眾利益。此外，由於財利船廠用地受二噁英污染的情況可能是船廠曾進行非法焚燒活動所引致，環境保護署職員或須負上責任。民主黨認為，當局應採用原地處理方法，處置受二噁英污染的泥土。另一方面，民主黨察悉，倘若是項撥款建議被否決，將可能令香港迪士尼樂園計劃受到阻延，引致龐大的經濟損失。有鑑於此，民主黨將會投棄權票。

68. 此項目在席上付諸表決。由於點名表決鐘發生故障，主席告知委員，根據《議事規則》第49(8)條，他會命令秘書作出安排，通知在會議廳範圍內的委員進行點名表決，並會在此命令發出後6分鐘進行點名表決。

69. 點名表決於6分鐘後進行。5位委員贊成此項目，2位委員反對，3位委員投棄權票。

贊成的委員：

李家祥議員
陳鑑林議員
譚耀宗議員
葉國謙議員
馬逢國議員
(5位委員)

反對的委員：

何秀蘭議員
劉慧卿議員
(2位委員)

棄權的委員：

陳偉業議員
單仲偕議員
羅致光議員
(3位委員)

70. 小組委員會通過此項目。

71. 劉慧卿議員要求在有關的財委會會議上把此項目與其他項目分開表決。

總目 703 —— 建築物

**PWSC(2002-03)21 249ES 深水埗荔康街的1所中學
253ES 深水埗興華街西的1所中學**

72. 教育署首席教育主任(基礎設施)回應馬逢國議員時解釋，由於該兩所擬建學校被荔康街分隔，故此不可能設置共用的校舍設施供兩所學校共同使用。不過，他同意在日後的工程計劃中應研究能否與鄰近學校共用設施，以期盡量善用資源。

政府當局

73. 馬逢國議員建議，當局應把毗鄰荔康街擬建中學的一幅標明為“未來休憩用地”的土地用作興建另一所擬建學校，使兩所學校坐落於荔康街的同一方向，得以共用設施。教育署首席教育主任(基礎設施)答稱，當局是根據規劃署就可供使用土地的計劃用途提出的意見選擇校址。由於該兩所學校的規劃工作已進入尾聲，當局未必能夠更改有關選址的土地用途。他答允在日後規劃新學校時會考慮委員的意見。

政府當局

74. 陳鑑林議員建議適當修改該兩所學校的車輛出入口位置，以確保行人安全。教育署首席教育主任(基礎設施)答允考慮此建議。

75. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2002-03)22 94ET 牛池灣豐盛街的1所弱能兒童特殊學校

76. 主席申報利益，表明他在紅十字會轄下的身體弱能兒童特殊學校擔任監督工作。

77. 關於瑪嘉烈戴麟趾紅十字會學校由大口環道遷往牛池灣的建議，陳鑑林議員詢問政府當局計劃如何處置原址的校舍。教育署首席教育主任(基礎設施)表示，視乎進一步考慮的結果，上址或會繼續用作為身體弱能兒童提供教育。他指出，由於現有校舍的地方和設施均較身體弱能兒童特殊學校的標準面積為少，加上現有校舍沒有地方可供擴建之用，政府當局認為應另覓地方興建

一所符合現今標準的校舍，用以重置該校，為學生提供優質教育。他解釋，目前九龍區的身體弱能兒童特殊學校學額有不足的情況，而港島區則有少量剩餘學額。在該校搬遷後，港島區的另一所身體弱能兒童特殊學校的學額將仍足以應付區內的需求，而九龍區學額不足之數則會大幅減至30個。

78. 陳鑑林議員關注搬遷校舍對該校學生所造成的影響。教育署首席教育主任(基礎設施)回應時表示，當局曾諮詢學生家長，結果有87.5%家長支持把該校遷往新址。至於何秀蘭議員關注當局會否為受影響學生提供車輛接載服務，教育署首席教育主任(基礎設施)表示，有需要的學生將獲得所需的接載服務。此外，學生家長已獲通知，其子女可在牛池灣的新校繼續就讀，又或按其意願轉往現有校舍附近的身體弱能兒童特殊學校 — 甘迺迪中心就讀。

79. 劉慧卿議員關注其他現有的身體弱能兒童特殊學校的校舍面積及設施的標準，特別是甘迺迪中心在這些方面所達到的標準。她要求政府當局提供資料，說明當局計劃如何改善那些不合標準的學校，以及有關的目標完工日期。教育署首席教育主任(基礎設施)回應時表示，政府當局計劃進行可行性研究，探討能否在2005至06學年前為全港不合標準的特殊學校進行原址改善工程。當局會視乎該項可行性研究的結果，進行所需的改善工程；至於因環境所限而不能在現有校舍範圍內進行改善工程的學校，當局會安排重置有關校舍。他表示，甘迺迪中心的改善工程將於2003年年中展開，需時約18個月完成。

80. 應主席的要求，教育署首席教育主任(基礎設施)答允就全港現有的身體弱能兒童特殊學校總數提供資料。

81. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

82. 會議於下午1時25分結束。

立法會秘書處
2002年5月23日