

立法會

Legislative Council

立法會PWSC72/03-04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 第八次會議紀要

日期：2004年4月21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
李家祥議員, GBS, JP
李華明議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
楊耀忠議員, BBS
劉江華議員, JP
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
蔡素玉議員
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, JP
黃成智議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP
何秀蘭議員

出席公職人員：	謝雲珍小姐, JP	財經事務及庫務局副秘書長 (庫務)3
	盧耀楨先生, JP	環境運輸及工務局常任秘書長 (工務)
	林鄭月娥女士, JP	房屋及規劃地政局常任秘書長 (規劃及地政)
	羅樂秉先生, JP	環境保護署署長
	謝小華小姐	財經事務及庫務局首席助理秘書長 (庫務)(工務)
	蔡淑嫻女士	環境運輸及工務局副秘書長 (運輸)3
	戴家珮女士	環境運輸及工務局首席助理秘書長 (運輸)2
	麥齊光先生, JP	路政署署長
	黃寶芝先生	路政署總工程師／橋樑及結構
	王瑤琪女士	環境運輸及工務局首席助理秘書長 (運輸)5
	周應淳先生, JP	路政署助理署長(發展)
	林廣信先生	運輸署署理總工程師(九龍)
	黃恩平先生	保安局首席助理秘書長(B)
	李志翀先生, JP	消防處總部總區消防總長
	劉識安先生	消防處署理救護總長
	余熾鏗先生, JP	建築署署長
	吳月齡女士	政府產業署總產業經理(土地應用)
	謝凌潔貞女士, JP	教育統籌局副秘書長(2)
	黃福來先生	教育統籌局首席助理秘書長 (基礎建設及研究支援)
	田善寧先生	建築署署理總技術顧問／資助工程
列席秘書	：薛鳳鳴女士	總議會秘書(1)6
列席職員	：吳文華女士	助理秘書長1
	盧思源先生	高級議會秘書(1)3
	陳淑芬女士	高級議會事務助理1
	胡清華先生	議會事務助理2

經辦人／部門

總目 706 —— 公路

PWSC(2004-05)3 791TH 橋面護欄和路旁圍欄加固工程

委員察悉，政府當局曾於立法會交通事務委員會2003年12月19日會議上，向委員簡述當局對《改善公

路安全研究報告》(下稱“研究報告”)所載建議作出的回應。其中一項建議是提高護欄和路旁圍欄的防撞能力。

2. 關於研究護欄的防撞能力以防止2003年7月10日屯門公路同類事故再次發生，葉國謙議員及劉慧卿議員對加固及加強護欄能否有效阻擋雙層巴士表示關注。路政署署長回應時表示，研究報告指出，護欄只可提供一道被動防禦線，減輕意外的嚴重程度，當局應提倡一套整體的安全管理方法，以改善香港的公路安全。在第一期加固工程下，當局會在研究報告所建議的16個路段內39個優先地點(倘該處有空間的話)加裝經修訂大小的立柱和橫杆，並在護欄前面安裝三波板防撞欄，以加固現有的橋面護欄和路旁圍欄。有關防撞能力的電腦模擬測試證實，如有雙層巴士失控，以時速約50至60公里及碰撞角度20度撞擊這些加固護欄，護欄可將巴士擋住。由於世界各地對護欄或圍欄被雙層巴士撞擊時的性能所知不多，當局會進行全比例撞擊測試，試驗各類有代表性的護欄和路旁圍欄，以確定撞擊造成的後果。路政署署長強調，沒有一種護欄設計可同時抵禦不同的防撞等級。較堅固的護欄能抵禦重型車輛，不致被穿越，但可能會導致輕型車輛嚴重損毀。因此，當局必須在車輛穿越護欄的風險與護欄的防撞等級之間求取平衡。

3. 陳偉業議員支持盡快展開護欄加固工程，為道路使用者及附近居民改善公路的安全情況。然而，據他所知，屯門公路重建及改善工程計劃即將展開，而屯門公路部分路段或會加闊及改道。他關注在這些路段進行的護欄加固工程會否白白浪費。劉慧卿議員對陳議員所表關注亦有同感。路政署署長回應時表示，在第一期加固工程下安裝的所有立柱、橫杆及三波板防撞欄，其作用為加強現有的護欄和路旁圍欄。在切實可行的情況下，此等設施會予以保留。部分現有護欄和路旁圍欄的使用期已逾10年，維修不合乎經濟效益，故此在重建屯門公路時會予更換。陳議員對可否保留所有加固設施表示有所保留，他促請當局加強協調該兩項工程計劃，盡量避免出現浪費的情況。

4. 劉健儀議員及劉慧卿議員察悉，建議進行的研究會在2004年6月展開，並於2005年12月完成，她們詢問該項研究研製的新設計可如何應用於第一期及第二期加固工程。路政署署長回應時強調，香港現時所採用的護欄設計標準基本上符合國際標準。建議進行的研究將全面檢討現有護欄和圍欄的防撞等級，以及研製和評定適用於香港的新設計。新設計會供日後建造的新道路和橋樑採用。有關研究的初步結果將於2005年年中備妥，其後將會進行新設計的研製及評定工作。環境運輸及工務

局常任秘書長(工務)(下稱“常任秘書長(工務)”)及環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3(下稱“副秘書長(運輸)3”)表示，進行擬議加固工程計劃是應交通事務委員會要求，盡快在16個路段內39個優先地點展開加固工程而提出。第一期加固工程為一些簡單工程，其成效已透過電腦模擬測試獲得證實。路政署會調派現有的定期合約承辦商進行第一期工程，以縮短施工時間。第二期加固工程包括餘下的加固工程，以及在取得設計評定工作的結果後，就第一期工程施行進一步加固工程。鑒於第二期工程涉及護欄和圍欄的設計，當局會為合約進行招標。

5. 劉江華議員提及政府當局的文件第23段，要求當局就P1組別護欄的防撞能力作出解釋。副秘書長(運輸)3表示，如有雙層巴士失控，以時速約35至40公里及碰撞角度20度撞擊第二代P1組別護欄，護欄可將巴士擋住。安裝加固設施後，P1組別護欄可擋住以時速約50至60公里行走的失控雙層巴士。

6. 劉江華議員問及為試驗護欄或圍欄在受到雙層巴士撞擊時的性能所進行的全比例撞擊測試。路政署署長表示，鑒於每次測試均會損毀一輛雙層巴士，進行過多撞擊測試並不符合成本效益。雖然在實際情況下，撞擊速度和角度會有很多不同的組合，但當局會根據電腦模擬測試結果，選取具代表性的護欄和圍欄類別、撞擊速度及角度進行撞擊測試。當局亦會在測試時考慮到屯門公路過往曾發生的意外。路政署署長答應稍後向交通事務委員會匯報就護欄和圍欄加固工程建議進行的研究方法和結果。

政府當局

7. 路政署署長回應劉健儀議員詢問高等教育院校參與有關研究的情況時表示，高等教育院校有興趣參與有關研究，但卻沒有進行撞擊測試所需的測試器材。這些院校會建造電腦模型以進行電腦模擬測試、協助當局檢討設計標準、訂定防撞等級的詳細要求、設計新式護欄和圍欄，以及探討可否在香港裝設複式防撞等級的護欄。當局會委聘顧問進行較具迫切性的電腦模擬測試和全比例撞擊測試。

8. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2004-05)2 152TB 在慈雲山道興建橫跨蒲崗村道的行人天橋

9. 委員察悉，政府當局曾於2004年3月就此項工程計劃向交通事務委員會提供資料文件，供委員傳閱。

10. 胡經昌議員表示，他支持此項工程計劃，但對在行人天橋北端加建自動電梯則有所保留。雖然估計在繁忙時間行人流量每小時會達到3 000人次，但胡議員認為並無充分理由加建自動電梯，原因是行人天橋主要會供學生使用，而只有在學生上學時行人流量才會達到頂點。此外，為學生加建自動電梯亦有違政府倡議以步行促進健康的原意。胡議員又詢問自動電梯的非經常及經常開支。

11. 路政署署長回應時表示，自動電梯的非經常開支約200萬元，而操作及維修的經常開支則每年約為10萬元。除學生外，其他行人(包括長者)亦會使用該行人天橋前往慈雲山道休憩花園及慈雲山(南)巴士總站。倘若以斜路取代擬議的自動電梯，斜路的長度會超過60米，並佔用毗鄰慈雲山道休憩花園更多空間。根據運輸署相關的指引，行人天橋每小時的行人流量如超過3 000人次，當局會考慮加建自動電梯。運輸署總工程師(九龍)(下稱“總工程師(九龍)”)補充，就速度及數量而言，自動電梯在疏導人流方面較樓梯有效兩倍以上。擬建的自動電梯亦會吸引學生使用行人天橋橫過蒲崗村道，而不會亂過馬路。在行人天橋兩端所設的升降機主要擬供殘疾人士使用，在疏導人流方面的效率極低。環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)5(下稱“首席助理秘書長(運輸)5”)補充，政府當局已考慮過胡議員所表達的關注，並建議加建自動電梯，以期於繁忙時間在極短時間內疏導大量學生。她又表示，此項工程計劃獲得黃大仙區議會支持。

12. 政府當局的回應未能令胡經昌議員信服。鑒於所涉及非經常及經常開支相當高昂，胡議員建議以加闊樓梯而非60米長的斜路取代自動電梯。丁午壽議員贊同胡議員的意見，並認為如有需要，有關學校亦可互相協調，調整學校的上學及放學時間，避免行人天橋出現過於擠迫的情況。

13. 李華明議員要求當局澄清擬在行人天橋加建的自動電梯數目。他察悉，蒲崗村道學校村有4所學校已於2002年9月啟用，其餘的學校則會在2004年9月啟用，他促請政府當局加快進行此項工程計劃，為行人提供安全的通道。劉慧卿議員詢問，倘若以加闊樓梯取代自動電梯，需要多少額外時間。

14. 路政署署長答稱，行人天橋北端會加建一條單向自動電梯，而南端則不會加建自動電梯，因該處的行人天橋着地點位於一個高地台上。建造期已由21個月縮短至18個月。政府當局會與承建商緊密合作，以期將建造期進一步縮短一至兩個月。至於委員建議以樓梯取代

自動電梯，常任秘書長(工務)及路政署署長表示，倘若工程計劃的工地範圍因更改設計而有所改動，當局或需額外數個月時間，以便將經修訂的工程計劃刊登憲報。此外，當局亦需進一步徵詢黃大仙區議會及蒲崗村道學校村各校的意見。

15. 黃宏發議員認為，倘若只以樓梯取代自動電梯，理應無須修改工程計劃的工地範圍。他又提醒當局注意，加建自動電梯的建議或會訂立先例，成為其他地區興建新行人天橋的新標準。

16. 總工程師(九龍)回應劉慧卿議員的詢問時證實，為行人天橋加建自動電梯的建議由黃大仙區議會提出。

政府當局

17. 葉國謙議員及鄧兆棠議員支持盡快展開此項工程計劃，但對加建擬議的自動電梯表示有所保留。葉議員又要求政府當局確實指出，如以加闊樓梯取代自動電梯，非經常與經常開支的款額及實施工程計劃的細等節將會有何改動。路政署署長答允在舉行相關的財務委員會(下稱“財委會”)會議前提供有關資料。

18. 陳婉嫻議員表示，基於區內人口老化問題，黃大仙區議會一直爭取在慈雲山興建一個類似中區與半山區之間的自動扶梯行人道系統。她強調，擬建的行人天橋已獲黃大仙區議會通過，因此，倘若行人天橋的設計有所改動，必須徵詢黃大仙區議會的意見。

19. 石禮謙議員支持此項工程計劃，包括加建自動電梯的建議。他認為，自動電梯能惠及長者及身體有輕微殘疾的人士。

政府當局

20. 李華明議員關注到，在行人天橋工程計劃竣工前，當局有何過渡措施，以方便學生及其他行人橫過蒲崗村道。總工程師(九龍)回應時表示，該處會闢設燈號控制行人過路處。他答允在舉行相關的財委會會議前，向委員提供有關過渡交通措施的詳情。

21. 劉慧卿議員要求政府當局列舉一些設有升降機及自動電梯的行人天橋的例子。首席助理秘書長(運輸)5表示，此類行人天橋在香港並不常見。其中兩個例子為橫跨梳士巴利道的九龍公園徑行人隧道，以及沿旺角道的行人天橋。鑒於上述兩處的行人流量極高，該行人隧道及行人天橋均設有自動電梯。路政署署長補充，橫跨軒尼詩道與修頓中心相鄰的行人天橋，以及位於中環、

距交易廣場不遠的剛竣工行人天橋，均設有升降機及自動電梯。

22. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。胡經昌議員及黃宏發議員因加建自動電梯的建議而反對此項目。劉慧卿議員、葉國謙議員及鄧兆棠議員表示對此項工程計劃有所保留。劉慧卿議員及黃宏發議員要求在相關的財委會會議上分開表決此項目。

政府當局

總目703 —— 建築物

PWSC(2004-05)1 125BF 在九龍塘興建設有九龍消防總區總部的消防局暨救護站

23. 委員察悉，政府當局曾於2004年2月就此項工程計劃向立法會保安事務委員會提供資料文件，供委員傳閱。

24. 譚耀宗議員詢問為應付該新建消防局暨救護站的運作所需增添的額外人手，消防處總部總區消防總長(下稱“總部總區消防總長”)回應時表示，會為該新建消防局開設50個新職位。

25. 譚耀宗議員及劉慧卿議員對消防局暨救護站的廣播系統，以及消防車輛及救護車的警號所引致的噪音影響表示關注。總部總區消防總長表示，政府當局已承諾實施多項消減噪音措施，以減低噪音對鄰近居民所造成的影響。當局已向所有運作部門發出書面指示，務須調低廣播系統在深夜的聲量，特別是將裝置在露天操場的擴音器關上，以期盡量減少噪音滋擾。當局並發出指引，說明在消防車輛及救護車從消防局或救護站出勤時，警號及警告閃燈的適當使用方法。消防局及救護站車房的摺門亦會在晚間關閉，以減少噪音。根據過往的經驗，鄰近居民普遍對實施此等消減噪音措施的成果表示滿意。當局亦已向九龍城區議會及該區居民簡介有關擬建消防設施的日常運作，以及當局將會實施的消減噪音措施，他們對此等安排表示滿意。

26. 劉慧卿議員憶述，政府當局過往提出有需要興建新消防局的建議時，通常是以須符合承諾召達時間為理據。劉議員察悉，當局現時使用人口增長率為興建該消防局的理據，她要求政府當局解釋如何釐定是否需要興建新消防局。總部總區消防總長回應時表示，當局已為此訂立一個客觀的風險評估記分制。在考慮是否有

需要興建新消防局時，會顧及多項因素，其中包括有關地區的人口及密度、建築物的用途、地積比率及高度等。至於在浸會大學道興建消防局暨救護站，總部總區消防總長表示，現時樂富、筆架山和九龍塘區均沒有設置消防局，這些地區屬“樓宇稍為密集地區”，消防車輛須在接獲樓宇火警召喚後，在6分鐘的召達時間內抵達現場。目前，這些地區的消防服務是由分別距離約3公里的馬頭涌消防局、石硤尾消防局和黃大仙消防局提供。由於路途遙遠，這3間消防局的消防車輛通常需時約8分鐘才能抵達九龍塘中心地帶，超出規定的6分鐘召達時間，因而建議設置新消防局。

27. 劉慧卿議員察悉，當局曾與一所學校就擬建的消防局進行聯合發展計劃，以期充分利用消防局毗鄰的空地。她詢問當局自該聯合發展計劃擱置後所採取的行動。政府產業署總產業經理(土地應用)(下稱“總產業經理(土地應用)”)表示，政府產業署負責協調政府用地及物業的聯合發展與應用事宜。該署的慣常安排，是邀請所有政策局及部門參與聯合發展新工程項目，使能達致地盡其用。當上述擬建消防局的聯合發展計劃於2004年初遭擱置，政府產業署隨即表示歡迎其他聯合發展計劃的建議，但各部門對擬議發展計劃並無任何用地需求。劉慧卿議員對政府工程項目須地盡其用的現行安排深表關注，並認為在不同部門物色用途兼容的聯合用者以達致地盡其用的現行安排，可能有不足之處。總產業經理(土地應用)察悉劉議員的關注，並會考慮其他方法，改善日後物色聯合用者的安排。

政府當局

28. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。劉慧卿議員對此項目表示有所保留。

PWSC(2004-05)4	256ES	深水埗西九龍填海區第10號地盤的1所中學
	319EP	深水埗西九龍填海區第10號地盤1所設有36間課室的小學

29. 委員察悉，政府當局曾於立法會教育事務委員會(下稱“教育事務委員會”)2004年1月30日會議上，就公營學校學位的規劃及提供諮詢該事務委員會。

30. 黃成智議員表示，民主黨的議員支持此項建議，原因是該擬建中學會用以重置現時校舍不符合標準的中學。此外，亦有需要興建擬建小學，以推行小學全日制的政策。

31. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2004-05)5 329EP 何文田常盛街的1所小學

32. 委員察悉，一如議程項目PWSC(2004-05)4，政府當局曾於教育事務委員會2004年1月30日會議上，就公營學校學位的規劃及提供諮詢該事務委員會。

33. 黃成智議員表示，民主黨的議員支持此項建議，原因是有需要興建該擬建學校，以便重置一所現有小學及把該校轉為全日制。

34. 劉慧卿議員對九龍城區學額供應過剩的情況表示關注，教育統籌局副秘書長(2)(下稱“教統局副秘書長(2)”)回應時表示，該校為該區一所受歡迎學校。鑒於區內資助學校學額過剩，政府當局已同意該校可將所設班級總數逐步由36班縮至30班。

35. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2004-05)6 38EC 小西灣富欣道的1所直接資助計劃學校(中學暨小學)

36. 委員察悉，一如議程項目PWSC(2004-05)4，政府當局曾於教育事務委員會2004年1月30日會議上，就公營學校學位的規劃及提供諮詢該事務委員會。

37. 葉國謙議員申報利益，表明他為擬建學校的辦學團體——漢華教育機構的行政秘書。他表示他將不會參與有關此項目的討論及表決。

38. 黃成智議員表示，民主黨的議員並不支持此項工程計劃。他指出，根據政府當局提供的資料(立法會CB(2)2401/02-03(01)號文件附錄I)，由2002至2010年，6歲至11歲的東區學生人數會大幅下降30.6%。截至2003年12月，該區約有1 500個中學學位及1 300個小學學位空缺。鑒於政府當局計劃關閉若干收生不足的學校，黃議員提醒當局，在東區興建一所新的中學暨小學，將會浪費公帑。

39. 教統局副秘書長(2)回應時表示，根據辦學團體在2000年的原定計劃，擬建學校為一所小學，但政府當

局在考慮中學及全日制小學學位在2007/08學年的經修訂預測數字後，與辦學團體達成協議，將該校轉為“一條龍”學校，換言之，所提供的小學班級數目將會減少。此外，該擬建學校會是東區首間“一條龍”學校。教統局副秘書長(2)指出，該擬建學校為一所直接資助計劃(下稱“直資”)學校，會在全港而非按地區招生。她並告知委員，在東區的8所上下午班制小學當中，有6間已計劃在不久轉為全日制小學。即使根據保守估計——每半日制學校只提供600個學位——日後亦會減少約3 600個小學學位。不包括直資學校所供應的學位在內，預計在2008年，東區的小學課室不足之數約為6個。

40. 涂謹申議員提述政府當局在會議席上提交的文件(立法會CB(2)1058/03-04(01)號文件附錄B)所載有關公營中小學學位供求推算數字時，要求政府當局作出解釋，為何東區目前雖有約1 300個小學學位空缺，但在2004年，其小學課室不足之數卻達242個。涂議員並質疑，政府當局雖以直資學校並非按地區收生為理由，不會把擬建直資學校的學位計算在東區所提供的學位數字之內。但該區的若干學生亦會選擇就讀該直資學校，因此，該直資學校不免會令區內小學學位過剩的情況加劇。

41. 教統局副秘書長(2)表示，政府當局所提供的推算數字，是根據一項假設，即所有擬建學校工程計劃均獲財務委員會批准。推算數字以“課室”而非“學位”為單位。她解釋可能造成1 300個小學空缺的原因。一些在小四至小六採用傳統教學方法的學校，學位供應是以假設每班有37個學位為計算基礎。但由於不少學校的小一至小三年級均採用“活動”教學法，校方只會每班收取約32名學生。因此，在統計數字上，隨着同一批學生升班，若干小四至小六年級便會有數個空缺。此外，一些學校雖有學生在學年內退學的情況，但校方可能並不急於即時填補該等空缺。教統局副秘書長(2)承認，在某程度上，擬建直資學校會對區內現有學校構成競爭，但她堅稱，政府的政策是向家長提供更多選擇，以及推廣“一條龍”辦學模式，使學生可享受連貫而全面的學習經歷。她並強調，東區現時的公營小學空缺情況，並未反映該區即將有6所上下午班制小學轉為全日制小學。

42. 黃成智議員認為，政府當局應在該區現有中小學推廣“一條龍”辦學模式，而非興建新的“一條龍”學校。教統局副秘書長(2)回應時表示，教統局會鼓勵但不會強迫現行學校成為“一條龍”學校。在“一條龍”辦學模式下，有關中學須接收所有其附屬小學的學生。因此，對現時分別為兩所學校(一為小學，另一為中學)而言，要

作出附屬於另一學校以便成為“一條龍”學校的決定，並不容易。

43. 楊耀忠議員表示，由於此項工程計劃為政府當局曾於教育事務委員會2004年1月30日會議上提出、而事務委員會亦支持的3類建校計劃之一，民主建港聯盟支持此項工程計劃。他並指出，該擬建直資學校將招收全港的學生，因此，不應受到地區性整體學位提供情況所影響。黃成智議員表示，在所提及的教育事務委員會會議席上，委員普遍支持興建新學校，以推行小學全日制政策，或重置／重建現有不合標準的學校。至於其他類別的建校計劃，部分委員則表示他們會就個別情況考慮有關建議。

44. 陳婉嫻議員詢問當局曾否就該工程計劃諮詢東區區議會。教統局副秘書長(2)回應時表示，東區區議會支持該工程計劃，並歡迎早日落實該項建校計劃。

45. 此項目在席上以舉手方式進行表決。15名委員對該項目投贊成票，6名委員投反對票。主席宣布此項目獲工務小組委員會通過。

46. 會議於下午1時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年5月13日