

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2487/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/PLW/1

規劃地政及工程事務委員會 會議紀要

日 期：2004年6月29日(星期二)
時 間：下午2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)
田北俊議員, GBS, JP
何鍾泰議員, JP
涂謹申議員
石禮謙議員, JP
黃成智議員
葉國謙議員, JP

缺席委員：朱幼麟議員, JP
黃容根議員
劉皇發議員, GBS, JP
霍震霆議員, SBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
陳偉業議員

出席公職人員：議程第IV項

環境運輸及工務局副秘書長(工務)1
郭家強先生

環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)3
唐嘉鴻先生

渠務署署長
張達燭先生

渠務署總工程師／淨化海港計劃
徐永華先生

議程第V項

規劃署助理署長(全港及次區域)
伍華強先生

房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)2
周錦玉女士

運輸署總工程師(行人設施)
邱伯衡先生

議程第VI項

房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)2
聶世蘭女士

房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)4
羅翠薇女士

市區重建局行政總監
林中麟先生

市區重建局執行董事(財務)
李兆銓先生

市區重建局總經理(物業及土地)
黃偉權先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)4
梁慶儀小姐

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理
蕭靜娟女士

- I. 通過會議紀要及事務委員會向立法會提交的報告擬稿
(立法會CB(1)2211/03-04號文件 —— 2004年4月27日
會議的紀要
立法會CB(1)2222/03-04號文件 —— 事務委員會向立
法會提交的報告
擬稿)

2004年4月27日會議的紀要獲得確認通過。

2. 委員通過事務委員會本立法會會期的報告擬稿，該報告將於2004年7月7日提交立法會。

II. 自上次會議後發出的資料文件

3. 委員察悉秘書處自2004年5月18日的事務委員會上月例會後發出了下列資料文件：

(立法會CB(1)1895/03-04(01) —— 及(02)號文件	鄉議局議員在2004年3月2日與立法會議員舉行的會議上就處理小型屋宇申請及檢討小型屋宇政策提出的關注事項及政府當局所作出的回覆
立法會CB(1)1932/03-04(01) —— 及(02)號文件	鄉議局議員在2004年3月2日與立法會議員舉行的會議上提出的關注事項及政府當局所作出的回覆
立法會CB(1)2144/03-04(01) —— 至(03)號文件	分別由西貢區議會議員、中西區區議會議員及工人傷亡權益會提出並轉交予事務委員會處理的事項
立法會CB(1)2231/03-04(01) —— 號文件	政府當局就西九龍文娛藝術區發展計劃提交的進展報告)

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)2221/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表
立法會CB(1)2221/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 鑒於行政長官已指定2004年7月21日為第二屆立法會會期中止的日期，委員同意把事務委員會2004年7月份的例會提前至2004年7月14日(星期三)下午2時30分舉行，以討論西九龍文娛藝術區發展計劃。他們並同意邀請民政事務委員會的委員出席該次會議。

IV. 淨化海港計劃第一期工程推展問題檢討

(立法會CB(1)2221/03-04(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

5. 環境運輸及工務局副秘書長(工務)1向委員簡述政府當局就“淨化海港計劃第一期工程推展問題檢討”(下稱“工程推展問題檢討”)提交的資料文件。

6. 環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)3借助電腦投影片，向委員簡介工程推展問題檢討的詳情。

(會後補註：上述電腦投影片的印刷複本已於2004年7月2日隨立法會CB(1)2294/03-04(01)號文件送交委員參閱。)

7. 主席表示確有需要進行工程推展問題檢討，因為淨化海港計劃(前稱“策略性污水排放計劃”)一直問題叢生，並且導致多宗合約申索及重大的財政損失。

改善措施

8. 何鍾泰議員請政府當局留意下列要點 ——

- (a) 應把具備相若工程項目的本地經驗列為就淨化海港計劃工程項目挑選承建商的準則之一，因為淨化海港計劃工程需要挖掘多條隧道，該等隧道的深度遠超過海外同類工程項目的隧道深度，有部分甚至深達150米，而香港的地質情況又非常特殊；
- (b) 有需要把淨化海港計劃的合約分拆為較小型的合約，讓更多承建商得以參與其中，從而達致更好的風險分配，以及把出現違約情況時的相關財政影響減至最低。此舉極為重要，因為很難向違約的承建商索取全數賠償。把工程合約分拆為較小型的合約亦能讓

更多承建商取得淨化海港計劃的工程合約，並可改善相關行業的就業情況；及

- (c) 應規定淨化海港計劃合約的投標者在其標書內說明將會採用甚麼類型的機器及設備。從建造淨化海港計劃第一期的污水輸送系統的6條深層隧道的兩份合約(下稱“原有的隧道合約”)可見，選用不適當的建築機械最終導致該等合約被收回。因此，使用甚麼類型的機器及設備，對淨化海港計劃的工程項目能否妥善推行至關重要。上述規定有助確保承建商採用最適當的設備。

9. 環境運輸及工務局副秘書長(工務)1回應時感謝何鍾泰議員提出的寶貴建議，其建議與上述檢討的結果大致相近。他表示，兩份原有的隧道合約經整理後分成3份隧道完工合約重行招標，並分別批給3名承建商，藉以盡量減低風險。政府當局日後會特別留意投標者就如何克服惡劣地質情況所提出的建議，例如擬採用的設備和解決地下水流入的方法等。

10. 何鍾泰議員進一步表示，在挖掘深層隧道時，記錄和監察地下水的流入量與泵出量，以及確保所採用的水泵有足夠的功能，亦非常重要。

11. 黃成智議員提述政府當局的文件第17段所闡述的建議改善措施，並詢問原有的隧道合約為何不採用該等措施以確保工程質素，因為依他之見，該等措施均為一般常用的質量控制措施。環境運輸及工務局副秘書長(工務)1回應時解釋，原有的隧道合約已採取多項質量控制措施，但由於有新開發的技術，因此有需要在日後的工程項目中採用該等新技術。此外，亦有需要制訂新的措施，用以處理在原有的隧道合約中首次顯露的風險。他補充下列各點，以闡釋有關情況 ——

- (a) 在原有的隧道合約的規劃設計階段鑽挖的探土孔共有150個。雖然當時進行的土地勘測工作大致足夠，也達到淨化海港計劃第一期這種大型隧道項目一般應有的水平，但該等探土孔其實未能顯示合約區內真正的地質情況，因為區內地質存在很大差異。因此，在規劃日後隧道項目的土地勘測時，政府當局會考慮採用近年新開發的土地勘測技術，俾能更準確測定隧道的地質特徵。相信在採用新技術及借鑑原有的隧道合約所取得的經驗後，日後將可進行更有意義的土地勘測。

- (b) 就地下工程的風險管理而言，以往的做法是規定由有關的承建商承擔在評估地質情況、工程複雜程度及合約成本等方面的大部分風險。該做法能把政府承擔的風險減至最低，使其得以確定有關工程所涉及的費用。然而，若出現未能預見的地質情況，便可能需要進行額外的地層處理工程。若該等額外的工程和費用並未計算在投標價之內，而承建商又無法承擔的話，他可能會不履行有關的合約，結果導致雙方均蒙受損失。為免再次發生同類事件，政府會考慮在地質風險的分配上採取新政策。在新政策之下，政府會與承建商分擔風險，並在合約上加入適當條文，訂明假若施工時發現地質較預期為差，以致承建商須多花時間和金錢，政府便會給予補償。該做法對雙方均有利，並有助避免出現工程延誤及超支的情況。
- (c) 按上文(b)項的相同原則，如情況合適，政府亦會採用按量數付款的工程合約，根據實際完成的工作量計算合約款項。但此舉並非意味以往採用的整筆付款合約有欠理想，只是就涉及不明朗地質情況的工程而言，按量數付款的工程合約可能較為適當。

問責及申索

12. 黃成智議員不信服政府當局在上文第11段所作答覆，並詢問政府當局最初沒有採取較有效的質量管制措施的原因。他又認為負責原有的隧道合約的官員須負上責任，並詢問政府當局有否循該路向檢討及跟進淨化海港計劃第一期的工程。依他之見，工程推展問題檢討若不涵蓋此範疇，日後的合約管理便不會有真正的改善。環境運輸及工務局副秘書長(工務)1證實，工程推展問題檢討主要集中於淨化海港計劃第一期的隧道工程的規劃、設計及施工事宜，以及整體工程的推展問題。黃議員不滿意上述回應，並表示政府當局不應掩飾有關官員的過失。

13. 就此，主席詢問，受聘監督淨化海港計劃第一期的顧問是否須就原有的隧道合約不能成功履行一事負責。環境運輸及工務局副秘書長(工務)1及渠務署署長回應時表示，政府認為有關的顧問在若干方面的表現欠佳，並已展開向他們索償的程序。

14. 黃成智議員要求政府當局就其文件第9(a)段所述有關合約的主要索償提供詳細資料，尤其是當中涉及的索償金額。環境運輸及工務局副秘書長(工務)1在回應

時匯報，經過相關的申索及反申索，政府與負責原有的隧道合約的承建商(下稱“原有的隧道承建商”)達成和解，獲得7億5,000萬元的賠償。然而，由於須收回原有的隧道合約以及為剩餘的隧道工程重行招標，導致成本超支，較原來的項目預算超出12億9,300萬元。計及上述的賠償款額及成本超支金額，以及相關申索所涉及的法律費用，政府的損失為6億7,500萬元。

15. 基於上述情況，黃成智議員指出，賠償款額難以彌補因施行合約不理想而招致的額外成本。他重申良好合約管理的重要性。

汲取的教訓

16. 葉國謙議員記得，淨化海港計劃最初展開時，當時的工務局局長有信心該計劃可順利進行，因為香港具備多年的隧道工程經驗。然而，原有的隧道合約卻問題叢生。最後，因為地下水湧入的問題而導致工程被中止。他詢問工程推展問題檢討有否研究當時所具備的專業知識是否足以支援推行一項像淨化海港計劃如此大規模及複雜的工程項目，以及政府當局有否高估本身的能力。他認為上述檢討路向相當重要，因為有多項大規模的政府工程項目現時正在籌劃階段，以致能力評估非常重要。

17. 渠務署署長在回應時強調，當時已具備足夠的專業知識及能力，只是政府當局在開始時低估了淨化海港計劃的難度。雖然有關的隧道已妥善竣工並且運作暢順，但在合約期間出現了不少問題，導致工程延誤及成本超支。他解釋，原有的隧道承建商放棄進行有關工程，以及對大量灌漿以阻止地下水湧入的需要估計不足並因此而低估完成合約所需時間，亦是導致工程延誤的部分原因。因此，工程推展問題檢討集中研究在落實淨化海港計劃第一期所取得的經驗，並記錄在案，以期日後進行性質相類的公共工程時，能加以善用。該等資料亦會存放於土木工程署可供市民使用的圖書館內，讓有關專業和公眾人士查閱。渠務署署長進一步指出，從隧道合約的執行情況可見，風險管理極為重要。因此，工程推展問題檢討亦致力找出可從淨化海港計劃第一期汲取的有關風險辨識、分配及管理等方面的教訓，以便該等範疇亦可有所改善。

18. 何鍾泰議員贊同政府當局的意見，並指出香港有大量斷層存在，尤以葵涌為然，而淨化海港計劃隧道工程亦有若干施工地點位於該區。此情況意味無論進行多少次土地勘測，仍可能會有未能預見的地質問題需要克服。因此，就淨化海港計劃的工程項目而言，風險分配較甄選顧問與承建商以及合約管理更為重要。

19. 葉國謙議員詢問，從事後來看，如能避免原有的隧道合約所遇到的問題，淨化海港計劃第一期可否以較短時間及較低成本實施。渠務署署長答稱，建造隧道所需時間不會少於3年半。當局對工程項目的難度估計不足，以致低估工程所需時間，因此淨化海港計劃第一期的預計開支總額亦會超過原定的68億元項目預算。至於上述問題直接導致的成本超支款額，渠務署署長解釋，要確定該款額有一定困難，因為約達82億元的最終費用包括污水處理廠及其他工程項目的費用，而隧道工程費用只佔33億3,000萬元。

預防措施

20. 田北俊議員對政府當局文件第11(c)及14段所述有關挑選承建商的建議改善措施是否足夠表示關注。他認為政府應聘請海外的世界級合約事務律師提供服務，確保所擬備的合約最能符合香港的利益。他又促請政府當局考慮規定投標者提供獲銀行保證的履約保證書，因為銀行只會為背景雄厚的公司提供履約保證。因此，上述規定有助甄別不合資格的承建商。

21. 環境運輸及工務局副秘書長(工務)1回應時向委員保證，環境運輸及工務局已具備強大支援，可確保合約條款能保障香港的利益。如有需要，亦會向外尋求支援。事實上，政府能向原有的隧道承建商成功申索7億5,000萬元賠償，聘用世界級專家的服務在當中發揮了相當重要的作用。履約保證書已是淨化海港計劃合約其中一項規定，而在批出隧道完工合約時，保證金百分率更由1%大幅提高至10%。此外，政府當局亦更為重視投標者就建築方法、機械、工程計劃，以及處理惡劣地質情況的計劃所提出的建議。

22. 就聘用海外專家的服務一事，何鍾泰議員指出，香港的資深執業律師大多精通契約法。他認為只需以海外法律專家的意見作為參考。

23. 田北俊議員欣悉政府當局就履約保證書所作回覆，並渴望知道該等履約保證書是否獲得銀行擔保。環境運輸及工務局副秘書長(工務)1答稱是。渠務署署長補充，由於提供履約保證書所引致的額外成本可能會影響投標價格，因此，政府當局只會規定高風險的工程項目須提供10%的履約保證金。

24. 田北俊議員強調，儘管此舉可能會影響合約價格，但提供10%的履約保證金的規定應擴展至淨化海港計劃的所有合約，藉以為政府的損失投保及確保只有合資格的承建商才可競投該等合約。然而，何鍾泰議員支持渠務署署長於上文提出的意見，並且提出警告，田議員的建議可能影響本地承建商取得淨化海港計劃的合約的機會。

V. 銅鑼灣行人環境改善計劃

(立法會CB(1)2221/03-04(04)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

25. 規劃署助理署長借助電腦投影片，向委員簡介擬議的銅鑼灣行人環境規劃圖則(下稱“規劃圖則”)。

(會後補註：上述電腦投影片的印刷複本已於2004年7月2日隨立法會CB(1)2294/03-04(02)號文件送交委員參閱。)

一般情況

政府當局

26. 黃成智議員特別指出，鑒於行人專用區計劃對旅遊業、空氣質素、環境及交通流量均有所裨益，民主黨的議員支持有關計劃。但他擔心規劃圖則會對銅鑼灣的交通流量及停車位數目造成影響，並詢問政府當局有否制訂任何緩解措施，盡量減低規劃圖則遭反對的可能。規劃署助理署長在回答時承諾向事務委員會提供規劃圖則的交通影響評估的詳情。

27. 黃成智議員詢問規劃圖則的預算費用和經濟效益，規劃署助理署長在回答時表示，實施規劃圖則的經費主要來自改善行人環境計劃及街道改善計劃的每年撥款。至於經濟效益方面，他解釋謂該類效益很難量化。但他表示，政府當局已就規劃圖則進行可持續發展評估，並發現不少範疇均可從中受益。

把啟超道關作全日行人專用區和關閉興利中心停車場，以及遷移興利中心現時的上落貨處

28. 葉國謙議員歡迎具創意的規劃圖則，並詢問改建興利中心停車場作商業用途的建議(下稱“改建建議”)，以就關閉該停車場以便把啟超道關作全日行人專用區對興利中心的業主(下稱“相關業主”)作出補償一事會否涉及公帑及私有產權問題。他亦關注到落實改建建議所需的時間、相關工程對市民及附近商舖的業務所造成的影響，以及改建建議會否獲得公眾支持。劉炳章議員對葉議員關注的私有產權問題亦有同感，儘管他亦因其具創意而對規劃圖則表示歡迎，並預期規劃圖則會使銅鑼灣的行人環境更加安全及舒適。他詢問政府當局會如何處理該等事宜，以及是否需要進行涉及改變地積比率及補付地價的契約修訂。

29. 規劃署助理署長在回應時提出下列各點 ——

(a) 改建建議執行需時，因為有多項技術性問題須予解決，尤其是要把有關的停車場拆

卸重建，藉減少層數以增加每層樓層的樓底高度。然而，據悉興利中心現正大事翻新，若改建建議可與翻新工程合併進行，便可將所需時間及相關影響減至最少；

- (b) 有關財政影響方面，政府當局已經與相關業主作初步接觸，藉以了解其對改建建議的意見。相關業主認為，關閉停車場及進行改建工程會涉及龐大費用。儘管如此，政府當局相信，准許把停車場改建作商業用途的建議會相當吸引，因為此舉可提升興利中心的價值。不過，政府當局仍須就減輕關閉停車場所造成的財政影響而准許的改建的規模，與相關業主詳細商討；
- (c) 政府當局須在就有關建議作出決定後，因應改建建議對現有的地契可能有的任何影響，與相關業主進行商討，並可能需要確保在進行改建後，有關的地積比率仍然符合《建築物條例》(第123章)的規定。現時，當局的初步計劃是修訂計算相關地盤面積的方法，藉以解決地積比率的問題；及
- (d) 至於擔心市民是否支持改建建議，這正是進行公眾諮詢的目的所在。倘市民支持把啟超道闢作行人專用區的建議，則政府希望達致一個三贏局面，讓市民可受惠於行人專用區計劃、相關業主可收回關閉停車場及進行相關改建工程的成本，而政府則可利用行人專用區計劃作為催化劑，進一步實施行人環境規劃圖則。

30. 劉炳章議員提出警告，該改建建議或會開創先例，導致其他建築物的業主亦可能提出相若的改建要求。規劃署助理署長贊同劉議員的意見，認為在批准改建建議時必須小心謹慎。但他指出，規劃圖則是整體行人環境規劃的成果，而按照該規劃圖則，啟超道必須闢作行人專用區。此外，政府當局只會在獲得公眾大力支持的情況下，才會就規劃圖則及啟超道行人專用區進行公眾諮詢。若後者不獲公眾支持，改建建議便會欠缺支持理據。因此任何業主提出的改建要求，均必須符合多項條件，才會獲得接納。

把軒尼詩道／怡和街改為巴士及電車專用走廊

31. 葉國謙議員關注到把軒尼詩道／怡和街(下稱“相關地區”)改為巴士及電車專用走廊(下稱“專用走廊”)

對小巴服務和相關經營者的生計的影響。規劃署助理署長表示，根據多項估計，建議的中環灣仔繞道建成後，直通交通便可繞過銅鑼灣，從而大幅減少銅鑼灣的交通量，使相關地區可轉為園景美化走廊以改善環境。然而，政府當局尚未決定是否准許小巴在相關地區內行走，並會考慮市民對這方面的意見。

建造一條貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街

政府當局

32. 黃成智議員詢問有關建造一條貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街(下稱“購物街”)的估計費用，規劃署助理署長解釋，初步計劃是利用私人機構的資源建造該條購物街，藉以盡量減少公帑開支。至於如何進行，現時尚未定案。黃議員雖然認為此構思有創意，但卻憂慮購物街會涉及私有產權問題，以及建議的建造方法在政策及規劃方面是否可行。為釋除黃議員的疑慮，政府當局答應向事務委員會提供建議建造的購物街的詳細資料。

在邊緣地點關設公共交通交匯處

33. 葉國謙議員察悉政府當局在加路連山道、維多利亞公園地底及鵝頸街市附近關設公共交通交匯處的建議。他詢問政府當局是否計劃拆卸有關地點的建築物。規劃署助理署長在回答時詳細說明，現時位於加路連山道的機電工程署工場及毗鄰的政府地盤將會重新發展為公共交通交匯處，供的士、小巴及若干往銅鑼灣方向的巴士路線使用。至於在維多利亞公園地底關設公共交通交匯處供隧道巴士使用，以及在鵝頸街市關設公共交通交匯處供來自南區的巴士使用的計劃，兩者均屬長遠計劃，而後者只會在鵝頸街市搬遷後始落實。葉國謙議員就公眾諮詢摘要所示的鵝頸街市公共交通交匯處位置提出詢問，運輸署總工程師(行人設施)在回應時表示，該位置只是作指示用途。

須確保獲得支持

34. 葉國謙議員察悉政府當局對其就改建建議及專用走廊所提問題作出的答覆，並指出規劃圖則似乎仍處於很初步的階段。他促請政府當局先解決當中所涉及的一切問題，然後才推行規劃圖則，以便能達致預期的目的而不會對公眾構成任何不良影響。就此，黃成智議員亦促請政府當局確保所有利益相關者(例如當地的店舖業主及居民)獲得充分諮詢，以免他們反對規劃圖則。

35. 規劃署助理署長在回應時向委員保證，政府當局會諮詢有關各方，尤其是透過運輸署與小巴同業舉行的定期會議諮詢各小巴營辦商會。政府當局會先取得他們的支持，然後才推行會對他們構成影響的建議。

VI. 市區重建局的工作

(立法會CB(1)2221/03-04(05)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

36. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)2向委員簡述政府當局就市區重建局(下稱“市建局”)的工作進展及市建局未來的工作計劃提交的文件。市建局行政總監繼而向委員介紹政府當局文件的附件乙，當中匯報市建局自2003年4月以來的工作，以及其2004至05年度的業務計劃。

復興舊區項目

37. 黃成智議員感謝政府當局及市建局向委員介紹市建局的工作。此外，他亦欣悉市建局推行的多項復興舊區項目的進展，該等項目旨在改善和恢復各區的社會經濟動力和環境，藉以保留對以往景貌的集體記憶。就此，他詢問政府當局有否任何長遠計劃，把復興舊區項目擴展至香港其他地區，以便能更完整地保留香港的歷史、文化及價值。

38. 市建局行政總監在回應時闡述市建局如何構思其市區重建四大業務策略(即重建發展、樓宇復修、復興舊區及文物保育)新理念，以及由此發展的各項復興舊區項目。他表示，除根據《古物及古蹟條例》(第53章)保存個別建築物外，市建局亦會設法保留能反映本港舊有生活方式的建築物，儘管相關建築物未必具有悠久歷史，不足以根據《古物及古蹟條例》的規定獲得保存。灣仔一列4幢甚具廣州建築特色的樓宇(包括和昌大押)以及船街18號具本港六十年代典型建築風格的唐樓均為箇中例子。除重建發展外，市建局亦會在可行的情況下嘗試更新在本港歷史中一度地位顯著的舊區。市建局這方面的工作旨在確保所保存的建築物能繼續發揮其經濟價值(例如西港城)。為取得最高成效，復興舊區項目通常均靠近市建局現時的重建或文物保育項目。舉例而言，上環舊區更新活動便是以市建局的西港城文物保育項目為旗艦，而該區正是本港早期的商業中心(例如蘇杭街)所在之處。按此理念，建議中的文化梯田將會在文武廟對面的斜坡發展。市建局亦正與相關的區議會商討上環偏西一帶的更新計劃，包括重鋪昔日的潮州巷(現為百草園)兩旁的行人路和改善附近的環境，以及重鋪中草藥與海味乾貨店舖林立兩旁的文咸東街和文咸西街。

39. 黃成智議員察悉市建局在復興舊區方面所取得的成績。他要求市建局將其工作延展至新界區，例如粉嶺的聯和墟和上水的石湖墟。市建局行政總監在回應時匯報，市建局現正計劃於灣仔的太原街、利東街、莊士

敦道及皇后大道東落實復興舊區的理念，作為市建局四大業務策略的其中一部分，在可行的情況，把一些殘舊的樓宇重建、復修，以及改善街景並作較佳的維修保養。當局亦計劃在旺角及油麻地進行復興舊區項目。至於會否將該等項目擴展至新界區，則須視乎就《市區重建策略》進行檢討的諮詢結果而定，因為現時的市區重建工作只涵蓋位於市區的9個目標區。

40. 為確保可更妥善規劃及統籌各個復興舊區項目，黃成智議員促請市建局在這方面制訂長遠的策略，以及讓一直在保存本港的文化和歷史方面擔當重要角色的民政事務局參與其中。市建局行政總監在回答時指出，要成功推行復興舊區項目，不但需要民政事務局及其他相關政府部門的參與，亦須靠賴例如區議會、地方社區，以及工商團體等其他各方的支持和合作。

市建局的職權範圍

41. 主席詢問市建局的職權範圍是否涵蓋復興舊區，市建局行政總監在回答時澄清，根據《市區重建局條例》(第563章)及《市區重建策略》的規定，市建局的法定責任只是進行重建發展、文物保育，以及推動和鼓勵樓宇復修。然而，為盡量發揮重建項目對社區帶來的好處，以及就個別地區採取更全面的處理方式，市建局主動把復興舊區加入為市區重建工作的重要一環。就此，房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)²補充，房屋及規劃地政局支持市建局發展有關復興舊區的理念。

42. 主席詢問市建局的職權範圍是否涵蓋新界區，房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)²和市建局行政總監均表示，由於市區的舊區較新界的鄉郊地區更加需要更新，因此，市建局現時只在市區進行相關的工程項目。至於長遠而言，市建局的工作會否擴展至新界的鄉郊地區，政府當局在制訂日後路向時，將會考慮市民在檢討《市區重建策略》的諮詢期內所提出的意見，包括如何善用有限資源。

VII. 其他事項

43. 議事完畢，會議於下午4時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年8月24日