

立法會

Legislative Council

立法會PWSC 57/06-07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 第七次會議紀要

日期：2007年2月7日(星期三)
時間：上午8時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP (主席)
梁家傑議員, SC (副主席)
李華明議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
曾鈺成議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
陳偉業議員
李永達議員
李國英議員, MH, JP
林偉強議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP
譚香文議員

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
張文光議員
蔡素玉議員, JP

出席議員：郭家麒議員

| | | |
|-----------------|-----------|--------------------------|
| 出席公職人員 : | 黃智祖先生 | 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3 |
| | 麥齊光先生, JP | 環境運輸及工務局常任秘書長(工務) |
| | 譚贛蘭女士, JP | 房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)(署任) |
| | 王倩儀女士, JP | 環境運輸及工務局常任秘書長(環境) |
| | 鍾沛康先生 | 財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)(工務) |
| | 甯漢豪女士 | 教育統籌局副秘書長(2) |
| | 陳美寶女士 | 教育統籌局首席助理秘書長(基礎建設及研究支援) |
| | 余熾鏗先生, JP | 建築署署長 |
| | 黃志強先生, JP | 渠務署署長 |
| | 陳志超先生, JP | 水務署署長 |
| | 吳志豪先生 | 水務署助理署長(設計及建設)(署任) |
| | 葉永祥先生 | 渠務署總工程師(工程管理) |
| | 容偉雄先生, JP | 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1 |
| | 韋志成先生, JP | 路政署署長 |
| | 周應淳先生, JP | 路政署主要工程管理處處長 |
| | 杜錦標先生 | 運輸署助理署長(策劃) |

列席秘書 : 馬海櫻女士 高級議會秘書(1)8

列席職員 : 吳文華女士 助理秘書長1
朱漢儒先生 議會秘書(1)2
張雪嫻女士 高級議會事務助理(1)1
胡清華先生 議會事務助理(1)2

經辦人／部門

總目703－建築物

PWSC(2006-07)72 332EP 荃灣深井1所設有24間課室的小學

主席告知委員，有關此工程計劃的資料文件已於2006年12月22日送交教育事務委員會。

2. 劉秀成議員察悉，擬建學校的課室大樓會非常接近青山公路，並質疑政府當局為何沒有盡量在遠離該繁忙道路的地方興建課室大樓，以減低交通噪音對學生

的影響。劉議員認為，這樣一來，可能無需再為該校的課室和其他房間採取擬議的消滅噪音措施。

3. 建築署署長回應時表示，在設計新校舍時，政府當局會盡量將室外體育場地(例如籃球場及足球場)建於遠離主要道路的地方，盡量減少車輛廢氣危害學生的健康。根據就此工程計劃進行的初步環境審查的結果，由於課室大樓內的房間受到交通噪音影響的程度將超出《香港規劃標準與準則》建議的規限，有需要採取紓減措施，例如裝置空氣調節設備和隔音窗。劉秀成議員進一步就對學生健康的害處表示關注，建築署署長回應時指出，當局會根據《香港規劃標準與準則》的規定，在青山公路與擬建學校的室外體育場地之間設立20米的緩衝區。不過，劉議員仍然擔心，上述規定未能充分消除車輛廢氣對學生健康的害處。

4. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目704－渠務

PWSC(2006-07)73 108CD 西九龍雨水排放系統改善計劃－荔枝角雨水轉運計劃

5. 主席告知委員，有關此工程計劃的資料文件已於2007年1月16日送交規劃、地政及工程事務委員會。

6. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目706－公路

PWSC(2006-07)74 582TH 中九龍幹線－顧問設計費及地盤勘測工作

7. 主席告知委員，這是重新提交的項目。回應委員在工務小組委員會(下稱"小組委員會")2006年12月19日會議上就保存建築文物提出的關注，政府當局已在有關建議第12及13段就顧問研究的範圍提供補充資料。

保存建築文物及區內文化

8. 李永達議員憶述，在小組委員會2006年12月19日會議上，民主黨議員曾要求在落實顧問研究時，應優先研究可以保存油麻地警署(下稱"警署")及油麻地玉器市場(下稱"玉器市場")的中九龍幹線走線的可行性。倘若市民大眾覺得上述優先走線的社會及財政影響不可接受，當局才應進行顧問研究的第二步並考慮其他走線建議。不過，民主黨議員強調有需要保存於1922年建成並被列為三級歷史建築物的警署部分。他們可能會接受只影響警署新建的附屬建築物的其他走線。政府當局現時提交工務小組委員會的工程計劃並未接納上述要求，李議員對此感到失望。

9. 郭家麒議員關注，倘若顧問研究建議的可行走線方案不可保存警署，亦未能取得市民大眾支持，可能會浪費資源。因此，郭議員認為政府當局應首先就不會影響警署的走線方案進行可行性研究及向立法會匯報研究結果，然後進行下一個步驟。

10. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1(下稱"副秘書長(運輸)1")表示，當局會在擬議顧問研究中研究不同走線方案的可行性，並適當考慮對保存建築文物(包括警署及玉器市場)的關注。路政署署長補充，政府當局已考慮委員在小組委員會2006年12月19日會議上就保存建築文物提出的關注，並重新研究有關建議。鑒於有待透過擬議顧問研究及地盤勘測工作，蒐集與有關人士及公眾進行進一步諮詢所需的詳細資料，政府當局認為在公眾考慮不同方案的優劣之前，指某走線方案優勝於其他方案並不公平也不適當。路政署署長表示，此工程計劃的環境影響評估(下稱"環評")將包括一項建築文物影響評估。這項環境影響評估會考慮其他走線方案，重點研究如何避免和／或盡量減少對建築文物(包括警署)造成負面影響。回應郭家麒議員就環評的估計費用提出的詢問，路政署署長表示，將由在招標過程中選出的顧問提供費用預算。

11. 劉江華議員扼述，委員在小組委員會2006年12月19日會議上提到進行顧問研究的兩個主要方法，即以保存警署為研究有關走線的先決條件；及研究不同走線方案的可行性。他支持政府當局在現時的建議中提議的後者。鑒於保存建築文物已引起公眾更大關注，劉議員建議除規定就環境影響進行評估外，政府當局應清楚訂明日後須就工務工程計劃的撥款建議進行建築文物影響評估。就此，他建議政府當局或可考慮修改每項撥款

建議中有關"環境影響"的標準副標題，以納入對建築文物的影響。

政府當局

12. 環境運輸及工務局常任秘書長(工務)(下稱"常任秘書長(工務)")重申，一如現時的建議所載，中九龍幹線計劃的環評將包括一項建築文物影響評估。環境運輸及工務局常任秘書長(環境)(下稱"常任秘書長(環境)")補充，作為環評的一部分，該項評估將根據法例規定進行。有關研究須顯示，在推薦緩解措施之前，當局已盡合理努力，避免破壞或拆卸建築文物，包括修改工程計劃的圖則和設計。有關劉議員建議修改有關"環境影響"的副標題，常任秘書長(環境)承諾向相關政策局轉達此點，以供在草擬時參考。但她表示，有關建築文物影響評估的規定可能並不適用於所有工務工程計劃。

13. 李永達議員察悉並關注，政府當局建議的中九龍幹線示意走線或會影響警署(需要拆卸沒有歷史價值的附翼大廈及移去具歷史價值的大廈，並在完成建造工程後將之修復)。就此，李議員質疑，政府當局為何提出這個示意走線並要求當局在相關的財務委員會(下稱"財委會")會議之前作出詳細解釋。李議員表示，民主黨議員會因應政府當局將提供的進一步資料，決定是否支持此項建議。鑒於政府當局會在擬議顧問研究中研究各項走線方案的可行性，劉秀成議員亦詢問，政府當局為何在現時的建議中提出示意走線。

政府當局

14. 路政署署長回應時解釋，鑒於582TH號工程計劃現時的核准範圍，政府當局只可制訂中九龍幹線計劃的示意走線及擬備草圖，顯示根據示意走線或會受到影響的油麻地區內的設施，供委員參考。他指出，倘若沒有在現時的建議下要求額外撥款以進行地盤勘測工作及顧問研究，將無法提供進行進一步諮詢及回應就保存建築文物提出的關注所需的詳細資料。即將進行的顧問研究會詳細研究不同走線方案(包括可保存警署的方案)的可行性，但須考慮有關的因素，例如就有關走線修改並列式隧道管道的設計；以及在建造工程進行期間，實施覆蓋整個區域的交通管理措施。回應李永達議員的關注，政府當局承諾在相關的財委會會議之前就提出示意走線進一步作出澄清。

15. 李永達議員提到一個地區團體認為保存區內"廟街"文化十分重要，他詢問顧問研究會否評估中九龍幹線對"廟街"文化及油麻地區的地區經濟的影響。就此，李議員認為民政事務局應密切參與制訂走線方案，以便善

用該發展計劃，活化油麻地的地區特色，例如該區的"榕樹頭"文化。

16. 路政署署長表示，顧問研究的範圍會包括在經濟、社會和環境等範疇評估不同走線方案和重置方案可行組合的效果，特別注重對保存區內文化等的關注。他表示，當局可透過在顧問研究下進行的社會及經濟影響評估，制訂措施以活化油麻地的地區文化。副秘書長(運輸)¹表示，當局會就相關事宜(例如諮詢古物諮詢委員會的時間)諮詢民政事務局。回應李永達議員提出的進一步關注，副秘書長(運輸)¹表示，高層政府官員參與研究中九龍幹線計劃的影響及如何在公眾支持下推展該計劃。擬議顧問研究將提供就最可取的走線計劃諮詢公眾所需的資料。

17. 陳婉嫻議員質疑政府當局在制訂中九龍幹線的走線方案時，有否重視保存建築文物及區內文化。就此，陳議員詢問，政府當局為何只在註腳中載明會顧及區內的"榕樹頭"文化，而不在現時的建議的正文中特別提出此點。

18. 路政署署長答覆時請委員參閱，載於此項建議附件4的的圖則，圖中顯示可能會受中九龍幹線影響的油麻地區內設施。他解釋，由於該圖則並無顯示對"榕樹頭"一帶的影響，該建議的註腳旨在告知委員，當局在制訂走線方案時會考慮有關的影響。

19. 譚香文議員關注到在顧問研究下制訂的中九龍幹線走線，也許仍會影響油麻地的建築文物。因此，她詢問政府當局在就走線計劃作最後定案前，會否及如何向立法會匯報地盤勘測工作及顧問研究的結果，以及蒐集公眾及專業團體的意見。劉秀成議員就政府當局計劃向立法會匯報顧問研究結果表達類似的關注。陳婉嫻議員關注，當局須就有關建築文物的影響評估提供資料。

20. 李永達議員指出，由於顧問研究下中九龍幹線的詳細設計工作可能在2012年才會完成，在進行顧問研究的長期過程中，政府當局應分階段及定期(例如每年)向立法會匯報有關結果，以及蒐集公眾的意見。這樣公眾便可了解有關研究的最新進展，以便因應公眾對保存建築文物的期望，發展有關計劃。

21. 路政署署長回應時表示，在根據地盤勘測工作及顧問研究編製有關的結果後，政府當局承諾會在顧問研究的各個階段向立法會作出簡介並諮詢立法會，例如

在制訂了可供考慮的其他走線方案後及在定出初步設計的最可取方案後。然而，鑒於制訂走線計劃涉及複雜問題，在現階段訂出向立法會匯報的時間表並非切實可行。副秘書長(運輸)¹表示，政府當局重視在較早階段蒐集公眾對此工程計劃的意見。就此，政府當局已於2007年1月就中九龍幹線的進展向油尖旺區議會轄下交通運輸委員會作進一步簡介。除了相關的區議會外，政府當局會繼續與受影響的有關人士(例如玉器市場的檔主)保持密切聯繫。

22. 為了更廣泛地蒐集區內居民對於此工程計劃如何影響油麻地的建築文物及區內文化的意見，李永達議員認為政府當局應在開始進行顧問研究之前，擬訂將諮詢團體一覽表。

23. 路政署署長向委員保證，政府當局會進行全面諮詢，藉此蒐集各方意見以制訂中九龍幹線的首選走線。與其在現階段列出將會諮詢的團體，政府當局致力在即將進行的諮詢工作中盡量包括更多相關團體，並已在其建議中列出將會諮詢的各個組別，包括相關的區議會、地區人士、專業團體及學者等。

申請額外撥款以進行中九龍幹線計劃的時間

24. 陳婉嫻議員察悉，**582TH**號工程計劃的核准預算費尚未用盡。她質疑政府當局可否利用剩餘資源，就與各走線方案相關的影響及要求進行顧問研究，並在較後階段當剩餘資源用盡時才尋求批准額外撥款。路政署署長回應時解釋，除了申請把核准預算費提高，以支付所增加的費用，現時的建議還請求財委會批准，把**582TH**號工程計劃的範圍由雙程雙線分隔車道設計擴大為較長的雙程三線分隔車道，否則，政府當局便不可就經修訂的分隔車道設計進行任何研究。陳婉嫻議員察悉路政署署長的回應，並認為使用核准預算費下的款項受到的限制太大，亦缺乏彈性。

25. 劉秀成議員提到建議附件2中顧問費的分項數字，並表示支持有關檢討的撥款需求(包括工程檢討、勘測、影響評估和初步設計工作)。但他認為應在較後階段考慮詳細設計及擬備投標文件的撥款需求，因為當局就中九龍幹線的走線計劃作出最後定案後，才會進行此等工作。

26. 路政署署長回應時表示，當局在較後階段，即就中九龍幹線的走線計劃作出最後定案後，才會使用為

詳細設計及擬備投標文件批出的款項。不過，為了簡化提交工務工程計劃的過程，一直以來的既定做法是在提交工務小組委員會的同一項工程計劃下，就詳細設計的顧問費及地盤勘測工作和初步設計工作所需的費用一併申請批准撥款。就中九龍幹線而言，在走線方案獲得市民大眾接受後，獲委託進行地盤勘測和設計工作的顧問便可迅速進行連接道路的詳細設計工作。

27. 常任秘書長(工務)補充，根據進行大型工務工程計劃的慣常做法，政府當局會在同一項建議下就首兩階段的顧問工作，即勘測和設計工作，提交撥款需求，並在有關工程計劃的勘測和設計工作完成後另行提交有關建造工程的撥款建議。進一步就工務工程計劃分階段提交撥款申請，或需更長時間進行所有必需程序，對盡快推行有關工程計劃不會有幫助。他向委員保證，就現時的建議而言，政府當局已承諾，在顧問研究的各個階段向立法會匯報，並進行全面諮詢。劉秀成議員詢問尋求撥款批准的程序所需的時間，常任秘書長(工務)回應時表示，鑒於小組委員會及財委會的會議時間表中每個立法會會期內及會期結束後均有休會期，因此需要頗長時間按照既定程序提交撥款建議以供考慮及批准。

28. 劉秀成議員並不同意政府當局的解釋。他指出，即使小組委員會及財委會在會期結束後休會期間不會舉行會議，休會期間維時只是由數星期至數個月，不應導致就有關工程計劃取得撥款申請所需的時間顯著增加。他要求政府當局承諾，待立法會及市民大眾接納最終走線計劃後，才會展開中九龍幹線的詳細設計工作。譚香文議員贊同劉秀成議員的意見並指出，在有需要時，即使在會期結束後休會期間，亦可安排舉行特別委員會會議，例如在2006年8月初曾舉行立法會特別會議，以恢復二讀辯論《截取通訊及監察條例草案》。

29. 郭家麒議員指出，政府當局曾於2002年終止中九龍幹線的首次顧問合約，並認為向立法會取得撥款批准的程序並非導致中九龍幹線計劃進度緩慢的原因。因此，他對政府當局將工程進度緩慢歸咎於立法會的不公平評論感到非常不滿。

30. 常任秘書長(工務)澄清，他較早時候對劉秀成議員的關注作出的回應，無意將完成工程計劃需時較長歸咎於立法會。他只是據實說明，倘若進一步將一項工務工程計劃的撥款需求分3個或以上階段向立法會提交，尋求撥款批准難免需要更長時間。路政署署長補充，從技術方面來看，明確劃分負責工程計劃的勘測和設計工作

的顧問與負責建造工作的顧問的責任，會有助順利推行工程計劃。過往進行大型工務工程計劃的經驗證實，這項安排頗為有效，並能夠避免參與地盤勘測工作和工程設計工作的不同顧問對勘測結果的意見不一致，從而導致需要由政府解決的法律責任問題。

31. 郭家麒議員提到一些先例，例如雖然公眾強烈認為應該保存天星碼頭及鐘樓，但當局仍然拆卸有關建築物，並關注到倘若當局一次過批准撥款進行勘測和設計工作，是否即使立法會及公眾反對擬議走線計劃，當局仍會進行中九龍幹線走線的詳細設計工作。常任秘書長(工務)回應時解釋，涉及拆卸天星碼頭及鐘樓的工程計劃已進入建造階段，不能與處於勘測及設計的較早期階段的中九龍幹線計劃比較。他重申，政府當局已承諾進行全面諮詢，藉此蒐集各方意見以制訂首選走線計劃。此外，當局會另行提交有關興建中九龍幹線的撥款建議，供立法會審議，倘若屆時議員不同意擬議走線，可不批准有關建造工程的撥款。

中九龍幹線便利交通流量的角色

32. 劉健儀議員提到中九龍幹線計劃的推行過程漫長(於1998年開始工程檢討，但尚待於2016年完成)，並關注當局可否及時完成中九龍幹線，令東西連接道路的交通擠塞情況得到所需的紓緩。此外，她關注到本港多個基建項目的進度落後於原定進度，令本港未能趕上區內其他主要城市的發展速度。就此，劉議員表示支持現時的建議並明白需要更多資源以委託顧問進行研究，以便編製回應有關保存建築文物的關注所需的詳細資料。她察悉政府當局承諾就制訂走線計劃進行全面諮詢及待公眾接納最終走線計劃後展開詳細設計工作。她認為政府當局在同一項建議下就中九龍幹線的勘測和設計工作尋求撥款批准可以接受。不過，她關注到政府當局在評估公眾對不同走線計劃的意見及就最終詳細設計取得市民大眾的共識方面或會遇到困難。

33. 石禮謙議員贊同劉健儀議員的意見，並支持興建中九龍幹線，作為貫通中九龍的主要連接道路。他呼籲委員對工程部門抱有信心，它們就大型工務工程計劃的勘測、設計及建造工作批出顧問協議的方式具有專業知識，過往亦證實這實際上能夠便利工程計劃順利推行。

34. 路政署署長向委員保證，在推展中九龍幹線計劃時，政府當局會竭力蒐集公眾意見，透過平衡基建發

展的需求及公眾對保存建築文物的期望，制訂最可取的走線計劃，以便建立和諧的社會。

35. 陳偉業議員亦明白中九龍幹線對紓緩東西連接道路的交通擠塞情況至為重要，並讚賞政府當局主動把中九龍幹線計劃的範圍由雙程雙線分隔車道改為雙程三線分隔車道，以應付預計交通需求的變更。然而，鑒於政府當局過往推展工務工程計劃的方式不能令人滿意，例如在拆卸天星碼頭及鐘樓時，未能回應公眾的情緒，陳偉業議員表示，雖然政府當局承諾會盡量減少對環境及建築文物的影響，但不能令公眾對當局的承諾有信心。就此，陳議員建議應改善相關政策局及部門在推展工務工程計劃方面的協調，例如透過成立高層次委員會，協調及監察每項工程計劃的規劃及推行。倘若當局進行上述改善工作，他會支持現時的建議。

36. 常任秘書長(工務)回應時表示，政府當局的慣常做法是設立督導委員會，監察主要工務工程計劃的規劃及推行。就現時的建議，常任秘書長(工務)表示，環境運輸及工務局會帶頭設立高層次跨部門督導委員會，協調相關政策局及部門的工作。路政署署長補充，相關政策局及部門的代表會成為督導委員會成員，就與各自的政策範疇有關的事宜提供意見。應陳偉業議員要求，政府當局承諾在相關的財委會會議之前提供將會監察中九龍幹線計劃的高層次跨部門督導委員會的詳情，包括該委員會的成員組合及職責。

政府當局

37. 劉江華議員察悉，中九龍幹線是貫通中九龍的主要連接道路，他關注到除了紓緩現有東西連接道路在繁忙時間的交通擠塞情況外，中九龍幹線可否及如何有助就不同的行車過海隧道作出選擇，以及疏導來自北部地區的交通流量。

38. 運輸署助理署長(策劃)表示，根據運輸署進行的研究，中九龍幹線是主要連接道路，可以應付中九龍東西向的交通需求。由於中九龍幹線兩端會與現有主要道路網連接起來，並進一步與通往西區海底隧道、東區海底隧道及北部地區的道路連接起來，亦可有助就不同的行車過海隧道作出選擇。例如，東九龍與港島西之間的交通可使用該道路前往西區海底隧道，這樣，便不需要通過擠塞的海底隧道或現時擠塞的加士居道及漆咸道北。他繼而表示，有關文件集中於顯示中九龍幹線如何紓緩現有主要道路的擠塞情況，並無詳細表明中九龍幹線有助將交通分流至主要道路網的其他部分的功能。應劉江華議員要求，政府當局承諾在相關的財委會會議之

經辦人／部門

政府當局 前提供資料，說明此段及上文第37段所述中九龍幹線作為主要連接道路的效能。

39. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。李永達議員要求在相關的財委會會議上另行將此項目付諸表決。

40. 會議於上午9時53分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年4月16日