

# 立法會

## Legislative Council

立法會PWSC32/09-10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 第三次會議紀要

日期：2009年12月2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)  
涂謹申議員  
陳鑑林議員, SBS, JP  
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
李永達議員  
張學明議員, GBS, JP  
劉秀成議員, SBS, JP  
甘乃威議員, MH  
何秀蘭議員  
李慧琼議員  
陳克勤議員  
陳淑莊議員  
梁家騶議員  
黃國健議員, BBS  
葉國謙議員, GBS, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP

列席議員：張文光議員

**缺席委員：** 李華明議員, SBS, JP  
霍震霆議員, GBS, JP  
石禮謙議員, SBS, JP

**出席公職人員：** 何珮玲女士 財經事務及庫務局副秘書長  
(庫務)3  
麥齊光先生, JP 發展局常任秘書長(工務)  
周達明先生, JP 發展局常任秘書長(規劃及地政)  
王倩儀女士, JP 環境局常任秘書長  
林靜雅女士 財經事務及庫務局首席助理秘  
書長(工務)  
麥綺明女士, JP 行政署長  
翁佩雯女士, JP 行政署副署長(1)  
王明慧女士 行政署助理署長(1)  
劉賴筱韞女士, JP 建築署署長  
蔡宏傑先生 建築署工程策劃總監(1)  
何世景先生 建築署助理署長(屋宇裝備)  
李詠兒女士 建築署助理署長(工料測量)  
吳文華女士 立法會秘書處秘書長  
馬朱雪履女士 立法會秘書處助理秘書長(特別  
職務)  
葉青雲先生 立法會秘書處顧問建築師  
盧思源先生 立法會秘書處總議會秘書(特別  
職務)  
陳美寶女士 教育局副秘書長(2)  
施金獎先生 教育局首席助理秘書長(基礎建  
設及研究支援)  
鄭汝樺女士, JP 運輸及房屋局局長  
容偉雄先生, JP 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
韋志成先生, JP 路政署署長  
溫文隆先生, JP 路政署鐵路拓展處處長  
杜錦標先生 運輸署助理署長(策劃)  
林世雄先生 路政署總工程師(鐵路拓展)2-3  
馬琮芳女士 地政總署總產業測量師(鐵路發  
展組/總辦事處)  
紀彥琛先生 香港鐵路有限公司工程技術總管  
羅普慶先生 香港鐵路有限公司總經理(高速  
鐵路)  
蘇雯潔女士 香港鐵路有限公司項目及物業  
傳訊高級經理

經辦人／部門

**列席秘書** : 游德珊女士 總議會秘書(1)6

**列席職員** : 李蔡若蓮女士 助理秘書長1  
石逸琪女士 高級議會秘書(1)1  
張渭忠先生 高級議會秘書(1)5  
胡清華先生 高級議會事務助理(1)3  
邱寶雯女士 議會事務助理(1)1

---

經辦人／部門

主席匯報，自2009-2010年度會期開始至今，工務小組委員會已通過了3個基本工程計劃，總值達24.877億元。

**總目703 — 建築物**

**PWSC(2009-10)73 63KA 添馬艦發展工程**

2. 主席告知委員，此建議旨在把63KA號工程計劃的核准預算費提高3億5,980萬元，即由51億6,890萬元增至55億2,870萬元(按付款當日價格計算)。須增加的費用是為了支付立法會就添馬艦發展工程要求增加樓面面積及設備，以及在工程中加入新項目(即增加環保及節能措施、加強無障礙通道的設施、藝術品及茶座)的費用。當局已在2009年10月27日就增加核准預算費的建議諮詢發展事務委員會。

3. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**PWSC(2009-10)74 261ES 香港仔水塘道1所中學**

4. 主席告知委員，此建議旨在把261ES號工程計劃(即香港仔水塘道1所中學)的核准預算費提高2,730萬元，即由1億8,200萬元增至2億930萬元(按付款當日價格計算)。當局已在2009年10月27日把一份有關此項撥款建議的資料文件送交教育事務委員會。

## 建造費用增加

5. 陳偉業議員表示，儘管他全力支持興建中學校舍，但對近年建造費用不斷上漲表示憂慮。他憶述以往類似的工程計劃的建造費用很少高於1億元。不過，這所中學的工程計劃的建造費用已急升至超過2億元。儘管他同意增加工程預算費的部分原因是建造費用上漲，但仍認為當局一方面興建新學校，同時卻停辦一些現有的學校，此舉實屬浪費公帑。他亦促請政府當局考慮修改學校的設計，改為採用較為合乎成本效益的建築材料，藉以降低建造費用。

6. 建築署署長解釋，建造費用增加，是因為就這項計劃的建造工程的投標報價均較預期為高。由2007年9月訂定原來的工程計劃預算費的日期至2009年第3季期間，建築工程投標價格指數大幅上升約20%。有關中學的設計屬標準配置。為了降低建造費用，她會認真考慮陳議員提出有關檢討日後中學工程計劃設計的建議。發展局常任秘書長(工務)向委員保證，在設計學校及其他工務工程計劃時，當局一向把成本效益視為主要的關注事項。儘管如此，建造費用仍須視乎市場的浮動而定，而即使是具有相同設計規格的工程計劃，也會在不同的時間吸引競投人士以不同的價值投標。他提述政府當局文件的附件2，指出倘若不把應急費用和價格調整準備(共4,050萬元)計算在內，這所學校的建造費用其實增加了5%；考慮到此工程計劃所須進行的地基工程，估計的建造費用1億6,800萬元與其他大部分中學工程計劃的建造費用其實大致相若。

7. 葉國謙議員亦對建築價格急升表示關注，並詢問是否純粹因為建築材料引致。由於工地平整及打樁工程在這項工程計劃的建造費用中佔了一個相當大的比例，他詢問政府當局可否避免選擇須動用鉅額工地平整費用的用地。他深切地認為政府當局必須採取確切的措施控制建造成本。劉秀成議員亦對此項工程計劃平整工地的費用高達3,000萬元表示關注。他認為，如果這所學校不是在傾斜的土地上興建，又假如學校在兩個不同高度的平台上興建，應可節省大量公帑。他反對進行須開闢天然山坡的建築工程，因為此舉將須動用鉅額費用來鞏固及維修斜坡。他關注到學校日後或須承擔維修斜坡的費用。

8. 教育局副秘書長(2)表示，政府當局在挑選中學的用地時，會盡量物色易於平整工地及交通便利的用地。興建這所新校舍，是為了重置一所現行位於香港仔山坡地帶的學校地點。在原有校舍附近物色適宜作重置學校用途的土地相當困難，因為任何位於該處附近的適當地點將會受到相同的地理限制。

9. 建築署署長在回應劉秀成議員的提問時表示，政府當局聘請的顧問已盡力確保新校舍大樓的設計可與現有的地形互相配合。政府當局將會適當地考慮劉議員有關傾斜用地上建築物的設計意見。至於維修斜坡的問題，教育局副秘書長(2)確認，有關斜坡屬政府土地，政府當局將負責維修該等斜坡。

10. 鑒於中學校舍的建造費用近年已上漲了40%至50%，劉健儀議員詢問政府當局有何具體措施，藉以遏止這個上升的趨勢。

11. 發展局常任秘書長(工務)回應時表示，勞工成本及主要建築材料在2007至2008年度價格急升，以及投標報價波動，均導致建造費用急升。為了控制有關費用的上升，政府當局將致力採取具備成本效益的設計，並重視建築物／校舍落成後可以長遠地節省開支。他向委員提述政府當局文件的附件2，並解釋其中2,750萬元只是預留作價格調整的準備，視乎市場上建築物料價格波動情況而定，這筆款項可能無須動用。

12. 劉秀成議員詢問政府當局有何理據須預留2,750萬元作價格調整準備，以代替原來經核准的600萬元；另一方面，政府當局因何把應急費用由1,540萬元削減至1,300萬元。發展局常任秘書長(工務)回應時表示，從承建商收回有關這項工程計劃的投標報價，當局已就應急費用作出更準確的推算。

### 學校設施的安裝

13. 葉國謙議員表示，在一所他身為校董會成員的中學裏，禮堂舞台旁設置了一部從來沒有人使用的升降機。他認為，為了避免浪費，政府當局有必要嚴格地檢討學校設施的清單，藉此刪除不必要的項目。

14. 教育局副秘書長(2)回應時表示，當局備有一份中學標準設施附表。政府當局會與校方進行討論，以確保將安裝的設施最符合學校的需要。至於葉國謙議員提及的升降機，她相信是為了照顧校內傷殘學生和職員的需要。建築署署長補充，新學校有必要設置額外的設施，以符合《暢通無阻的通道2008》的規定，以及為了實施各項環保的措施。政府當局在核准新學校設施時，將會仔細考慮葉議員的意見。

#### 學校飯堂設施及小班教學

15. 甘乃威議員詢問，這間新中學會否採取小班教學，並提供足夠的空間，方便設置環保的飯堂設施。教育局副秘書長(2)回應時表示，新的校舍將設有30個課室，而該校現時開辦24班。新校舍將會開辦的班數，會視乎屆時學童對學額的實際需求及學童的報讀情況而定。新校舍將會提供充足的空間，足以供該校在新高中課程下使用。當局現時在政策上並沒有在中學提供小班教學。至於實施現場分派午膳方面，建築署署長表示，在擬議的學校工程計劃內，已設有適當的設施。

16. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

#### **總目706 — 公路**

**PWSC(2009-10)68      53TR      廣深港高速鐵路香港段－  
鐵路建造工程**

**PWSC(2009-10)69      57TR      廣深港高速鐵路香港段－  
非鐵路建造工程**

#### **總目701 — 土地徵用**

**PWSC(2009-10)72      35CA      就廣深港高速鐵路香港段  
項目發放的特設特惠津貼**

17. 主席建議一併討論PWSC(2009-10)68、69及72號文件所載的3項撥款建議，因為三者均與廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段項目有關，委員對此表示贊同。主席表示，PWSC(2009-10)68及PWSC(2009-10)69號文件分別旨在把53TR及57TR號工程計

劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為550億1,750萬元及118億元，用以進行鐵路建造工程及非鐵路建造工程。PWSC(2009-10)72號文件則旨在向在擬議工程下受收回土地及清拆影響的住戶發放特惠現金津貼和住戶搬遷津貼，估計所需費用總額為8,600萬元。主席並表示，政府當局已於2009年11月16及17日就該等建議諮詢鐵路事宜小組委員會。應鐵路事宜小組委員會的要求，政府當局已提供補充資料，說明高鐵香港段的營運可行性、乘客量預測和經濟效益、西九龍總站的位置、配套設施和相關交通設施、收回土地和地層事宜，以及鐵路工程和非鐵路工程造價的增加。應鐵路事宜小組委員會的要求，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")亦已提供有關機場鐵路載客量的資料，供委員參考。鐵路事宜小組委員會並不反對當局提交該3項撥款建議，供工務小組委員會考慮。

18. 應主席的邀請，路政署署長利用電腦投影片，向委員簡介2008年5月2日向鐵路事宜小組委員會提交的鐵路工程和非鐵路工程造價預算與2009年9月的最新預算兩者的比較。他解釋，預算費用上升是由於在過去數年建造價格急升，以及因為須要優化鐵路工程，以改善鐵路方案、克服無法預知的工地限制；此外，亦考慮到在諮詢期間，以及在交通和環境影響評估所收到的建議，因而須進行優化工作。他表示，有關鐵路工程和非鐵路工程造價的詳情(包括港鐵公司就高鐵香港段擬備的工程造價估算書審查結果報告，以及港鐵公司項目管理費的顧問審查報告)已於2009年11月27日隨立法會CB(1)503/09-10(01)號文件送交鐵路事宜小組委員會委員及其他立法會議員。

19. 涂謹申議員提述一份由一名市民提交並在會議席上派發的意見書，當中關注到主席主持該等撥款建議的討論或會出現利益衝突，因為主席是中國建築國際集團有限公司(下稱"中國建築")的獨立非執行董事；該公司較早時宣布有意競投擬議的鐵路工程合約。涂議員詢問是否適宜繼續由主席主持有關撥款建議的討論。主席回應，他原擬待政府當局向委員簡介撥款建議後才處理委員申報利益的事宜，但倘若委員希望提早處理這方面的事宜，他可以提前處理。他告知委員，作為中國建築的獨立非執行董事，他主要代

表小股東的利益。他並無涉及該公司的日常業務，亦沒有參與有關高鐵工程的投標工作。

20. 涂謹申議員認為，獨立非執行董事負責監察公司的表現，為小股東的利益爭取最佳的投資回報。因此，他對主席主持討論或會涉及利益衝突一事表示有所保留。鑒於外界對利益衝突的關注或會影響批准該等建議的有效性，涂議員要求政府當局就此事發表意見。他又要求主席休會，就此事徵詢法律意見。陳偉業議員對此亦有同感，認為主席不應主持會議，以免出現任何利益衝突，並維護立法會的公正無私。葉劉淑儀議員提及在研究雷曼兄弟相關迷你債券及結構性金融產品所引起的事宜小組委員會在處理有關議員利益事宜的經驗，認為委員盡早在會議上申報利益，是較為適當的做法。

21. 鑒於委員的關注及建議，主席暫停會議，以便他諮詢小組委員會法律顧問的意見。

22. 會議於15分鐘後恢復，主席隨即表示，他已於較早時申報和解釋有關他在中國建築所涉事務的立場。根據法律意見，他可自行決定他在此事上有否涉及金錢利益及是否應繼續主持會議。劉健儀議員表示，根據主席的解釋，他似乎在撥款建議中並無直接的金錢利益。然而，為了維護立法會的公正無私和其公信力，她認為主席停止主持該等建議的討論，將會較為適當。

23. 主席表示，他將會停止主持當前該3項建議的討論。他進一步表示，作為工務小組委員會的主席，他不會就提交工務小組委員會作決定的建議參與表決。他接着邀請副主席梁家傑議員主持該3項建議的討論。

24. 副主席接手主持會議。何秀蘭議員表示，鑒於涂謹申議員提述的意見書指出，工務小組委員會的部分其他委員(即石禮謙議員及劉皇發議員)在該3項建議的討論上亦或會涉及利益衝突，她要求出席會議的劉議員申報利益。劉議員申報，他在新界擁有數幅土地，但該等土地並非當局為興建高鐵香港段而即將收回及作出賠償的土地，而他的公司亦無直接或間接涉及該工程項目。何議員詢問，劉議員能否透露其土

地的位置，以作進一步澄清。副主席表示，若有證據與劉議員的聲明有出入，小組委員會可進一步跟進有關事宜。

25. 副主席邀請所有其他委員就建議申報利益(如有的話)。劉秀成議員表示，他曾有一些有關高鐵香港段的公開比賽中擔任評判，當中並無收取任何報酬。

26. 副主席表示，委員在會議上發言，每人以5分鐘為限。

### 鐵路走線及工程費用

27. 鄭家富議員表示，民主黨議員將會否決目前的撥款建議。雖然此等議員支持香港建造高速鐵路，連接內地的鐵路系統，並很欣賞相關決策局／部門努力蒐集詳盡資料，供議員參考，但民主黨議員仍然對目前高鐵香港段的走線、把高鐵香港段總站設於西九龍，以及涉及669億港元的高昂建造費用仍然表示關注。民主黨議員深切關注到高鐵總站日後帶來的額外交通流量，或會導致西九龍交通擠塞。儘管當局打算在該區建造擬議的三層(即地面一層、地下兩層)道路網絡，以分隔西九龍跨區及區內交通，民主黨議員對此仍深表關注。民主黨議員認為高鐵可能會對環境有影響，將令人難以信服當局指高鐵是一種環保的交通工具的言論。鄭議員促請政府當局對以錦上路作為高鐵總站的選址進行獨立及專業的評估；這個選址將可降低工程費用、減少對環境的負面影響，並避免加重西九文化區的交通負荷。

28. 運輸及房屋局局長解釋，高鐵工程計劃在過去10年間曾進行過深入研究、廣泛諮詢及討論。當局相信把總站設於市中心，將會令高鐵香港段鐵路達致更佳的效益，英法兩國建造高鐵的成功例子已可證明此點。

29. 鄭家富議員察悉，根據政府提供的資料，到了2016年，每日跨界乘客量(雙向)將較2008年增加24萬人次，屆時每日使用高鐵香港段的跨界乘客量(雙向)將達到99 000人次。鄭議員表示，鑒於以往的工程項目(如西鐵線、機場鐵路和深港西部通道)的乘客

量均曾被高估，加上來自現有直通車服務的競爭，民主黨議員擔心高鐵的乘客量預測過於樂觀。路政署署長表示，有關高鐵乘客量的預測採用了四階段運輸模型進行，而該預測模型是國際上規劃交通基建慣用的運輸模型。該模型根據多樣的調查和統計資料，包括有關人口及社會經濟條件、在運輸網絡上營運的各種交通服務、路線、收費、乘客種類、行程目的、交通時間等數據，對高鐵的乘客流量作出估算。

30. 陳偉業議員表示，社會民主連線(下稱"社民連")議員由高鐵路香港段工程計劃進行規劃起已對該擬議項目表示反對，因為其擬議走線和總站的選址均減低了高鐵路成本效益。他認為高鐵路作為區內鐵路網絡的一部分，香港段到了2016年的每日預計乘客量僅為99 000人次，和本港現有鐵路服務的每日乘客量相比，這個數字可說非常低。社民連議員認為，當局選用目前的方案，是為了配合發展西九龍的政策，而這樣做損害了新界居民的利益。他認為，目前高鐵路走線方案向富裕人士和西九文化區發展計劃的利益傾斜，卻忽視了香港人的整體利益，他對此表示強烈不滿。他認為，把總站設於錦上路，可把高鐵路與西鐵線和東鐵線連接起來，從而可建立一個更佳的交通網絡；與此同時，市民亦可利用本地的鐵路網絡和其他連接道路(包括三號幹線)到達市區。社民連議員認為建議把高鐵路總站設於錦上路實屬更合理的選址方案，因為在該處建總站對環境和交通造成的影響會少得多。陳議員讚揚菜園村村民和其他市民對高鐵路項目表示反對。他表示，他們的行動向政府當局傳達了很清楚的信息，就是當局不應犧牲地方社區的利益，強行推行全港的基建項目。他擔心高鐵路項目會淪為另一頭浪費公帑的"大白象"。陳議員呼籲委員反對有關的撥款建議，藉以向政府當局施壓，逼使當局重新考慮錦上路總站的選址方案，從而降低工程費用及縮短建造的時間。

31. 運輸及房屋局局長特別強調高鐵路香港段的策略性意義和經濟效益，就是在於和內地區域性及全國性的鐵路網絡連接起來。她強調擬議高鐵路走線已顧及有必要使高鐵路項目達至最大效益的同時，亦須盡量減少其在環境及交通方面的負面影響。

32. 張學明議員提述在PWSC(2009-10)69號文件中第20(c)(I)段時，問及西九文化區備置工程的預算費用詳情。路政署署長解釋，高鐵總站將伸延及佔用西九文化區的部分地底。為了預備日後於西九龍總站之上進行西九文化區的發展項目，當局必須在目前的高鐵工程計劃中進行文件所述的備置工程，包括地基、減低噪音及震動的工程(隔離式道床)和轉換層。工務部門、西九管理局及民政事務局會就相關安排緊密合作，以盡量減少對西九文化區發展項目造成負面的影響。

33. 張學明議員進一步詢問，興建邊境管制設施的預算費用為26億900萬元，當中有否包括"在一地兩檢"情況下設置內地邊境管制設施所需的費用。運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，當局已在西九龍總站的設計中，預留足夠地方設置這些設施；與此同時，當局與相關的內地當局仍正就有關的法律事宜進行磋商。路政署署長補充，邊境管制設施的預算費用，是根據香港及內地兩方的邊境管制設施佔用的樓面面積計算出來的。

#### 收回地層

34. 李慧琼議員表示，大角嘴區的居民十分關注當局擬在該區收回24公頃私人用地及19公頃地層的計劃。在該區即將被收回地層之上面一帶建築物的住戶亦很擔心高鐵的挖掘隧道工程會影響住戶建築物的結構安全，包括樓宇地基。由於港鐵公司缺乏進行高速鐵路工程項目的經驗，她詢問政府當局有否就收回地層的潛在影響進行研究。

35. 運輸及房屋局局長表示，港鐵公司進行的土地勘測研究和相關評估工作的結果已證實，高鐵香港段的隧道不會影響位於收回地層上面的建築物結構安全。港鐵公司在工程展開前，將會裝置沉降監測點，以便一旦出現輕微影響(如有的話)，便可盡早發現，並實施適當的補救措施。此外，政府當局亦會進行工地監察和巡查，確保承辦商根據指定圖則和標準施工。

36. 李慧琼議員提述專為受高鐵香港段工程收回土地和清拆影響的住戶而設的特惠安置方案，並要

求政府當局對受收回地層影響的業權人給予特別考慮，讓他們可以在有關建築物完成重建工程後的一年期限過後，如情況許可仍可根據《鐵路條例》(第519章)提出索償申請。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1解釋，倘若受屈的業權人認為他們在受收回地層影響的土地具有應予賠償的利益，他們有權在收地日期起計一年內，或在受影響土地的重建工程(如有的話)完成後的一年期限內，根據《鐵路條例》提出索償申請，不管重建工程會在何時進行。

37. 李慧琼議員認為，擬議鐵路工程需要若干年時間才能完成，當局應給予受影響樓宇的業權人更長的時間觀察高鐵工程對其地段的影響，以便他們在適當的情況下提出索償。葉國謙議員提述在興建西港島線時，當局收回地層亦曾引起受影響居民的關注。他認為當局有必要向受影響的大角嘴居民提供影響評估報告，包括高鐵工程對其土地的發展潛力的影響。劉秀成議員指出，鑒於在鐵路隧道之上的地段進行重建計劃，將會涉及額外的費用，當局應預先讓受影響居民獲悉有關賠償安排。

38. 港鐵工程技術總管紀彥琛先生解釋，在設計階段，港鐵公司聘請了合資格和富經驗的專業人士負責擬備有關圖則，並在進行岩土風險評估及制定監測計劃後，提交相關政府部門審查，以確保這些設計均能符合法定規定及安全標準。港鐵公司亦委聘了獨立專家檢討有關的評估結果。在施工期間，有關當局會進行廣泛的監察工作，以確保有關工程不會對附近樓宇造成負面影響。他告知委員，高鐵香港段鐵路工程擬議採用的建築方法，是香港現有地下鐵路曾採用的方法，而在本港亦有成功地在現有鐵路隧道之上興建新建築物的例子。運輸及房屋局局長補充，這方面的成功例子包括永樂街、英皇道及德輔道西等位於較舊地區的区域。

39. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，在開始進行工程前，港鐵公司會為高鐵香港段走線附近的樓宇及建築物進行全面的樓宇狀況勘察，詳細記錄樓宇的現有狀況。在鄰近樓宇及路面，將裝有沉降監察點，萬一在施工期間路面或建築物出現沉降的情況，亦可即時修復。居民如察覺其單位及建築物有任何變化或損毀，亦可把情況告知有關工程的

建築隊伍。港鐵公司及相關政府部門會與受高鐵建造工程影響的當地居民保持緊密溝通。承建商亦須購備第三者風險保險，以便一旦這些物業受到損害，便可應其索償要求作出賠償。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1進一步表示，一個地方的重建潛力受很多因素影響，例如該處的准許地積比率有否充分運用、附近環境的狀況、道路基本設施，以及分區計劃大綱圖訂明的核准土地用途。港鐵公司將會在有關的地區設立資訊中心，以便當地居民在中心索取有關擬議工程的資料、工程影響的評估報告，以及發展密度和參數等其他數據。路政署署長補充，雖然高速鐵路是高速行走的鐵路，但其設計和建造方法其實與一般地下鐵路十分相近。他表示，港鐵公司委聘的獨立專家已證實，高鐵香港段鐵路工程項目的設計和建造模式已顧及附近建築物的結構安全。相關報告可提供予委員和居民查閱。

40. 涂謹申議員察悉，當地居民或會質疑由港鐵公司委聘專家所擬備的評估報告的獨立性及可靠性。他提述市區重建局的現行做法，如業權人委聘測量師就受市區重建局重建計劃影響的物業進行市值評估，該局會向業權人發還測量師的估值費用。涂議員建議當局應讓受高鐵項目影響的居民有機會委聘獨立專家評估收回地層會對其單位及建築物造成甚麼影響。由於費用不會太高昂，政府應向有關居民發還這些費用。

41. 運輸及房屋局局長表示，市區重建局的做法或許不宜在目前的工程中直接套用，因為該套做法關乎物業估值，是為了進一步談判之用。現時談論的事情關乎建築物安全，這方面並不涉及談判的事宜。現時當局已有既定機制，處理有關建築工程引致物業受損毀所提出的索償申請。她重申，港鐵公司已委聘獨立專家檢討影響評估，並可向有關居民提供有關的報告。路政署署長向委員保證，港鐵公司會把岩土風險評估和監測計劃提交相關政府部門，包括屋宇署審查，以確保有關的設計符合法定規定及安全標準。涂謹申議員仍然關注政府當局並沒有提供理據解釋當局為何不考慮其建議。

42. 劉秀成議員察悉，有部分市民曾關注到，政府在高鐵香港段鐵路工程方案刊憲後，並沒有給予足

夠時間讓市民發表意見或提出反對。依他看來，有部分居民甚至不知道高鐵香港段鐵路工程方案已刊憲，又或不大瞭解他們的建築物會如何受高鐵工程計劃影響。他詢問當局會否在提出反對的限期屆滿後，仍安排讓居民向政府表達他們的關注。涂謹申議員表示，政府當局與港鐵公司似乎花了更多時間和資源推廣高鐵工程計劃的好處，但在提交目前的撥款申請前，卻故意壓縮諮詢受影響居民的時間。

43. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，當局根據現時的法定規定來作出刊憲及諮詢公眾的安排。高鐵香港段的原有鐵路工程方案於2008年11月28日及2008年12月5日刊登憲報，刊憲後有為期60天的提出反對期。為了把所制定的詳細設計納入原有方案，並回應反對意見所提出的部分關注事項，經修訂的鐵路工程方案於2009年4月30日及2009年5月8日刊登憲報。在向行政長官會同行政會議提交高鐵香港段鐵路工程方案前，政府已向區議會、當地社區及鐵路事宜小組委員會進行廣泛諮詢，包括與居民舉行會議，舉辦論壇，以及印製與當地社區的通訊。港鐵公司將會設立社區聯絡小組，與當地社區保持溝通和處理查詢及投訴。他強調政府已把蒐集市民意見列為首要工作，並已盡最大努力加強市民對高鐵香港段鐵路工程計劃的認識。

#### *菜園村的清拆*

44. 王國興議員察悉菜園村村民強烈反對政府收回土地及清拆該村，以騰出土地建造高鐵香港段的一個緊急救援站、列車停放處及相關的鐵路設施。他認為政府應以理智的方式解決問題，並詢問當局與村民就補償及安置安排進行磋商的進展情況。運輸及房屋局局長表示政府當局完全瞭解菜園村居民的關注，他們在菜園村生活了數十年，對家園有着深厚的感情。政府當局已和村民進行廣泛溝通，並聆聽他們的關注。由於需要早日落實這個項目，除了現行政策下的特惠補償及安置安排外，當局建議為受高鐵香港段收地及清拆影響的住戶提供一個特設的特惠安置方案，以向受影響住戶(包括菜園村村民)提供適當、具彈性及充分的援助。當局會提供特別援助選項，合資格住戶可領取特惠現金津貼60萬元；又或領取特惠現金津貼50萬元，同時可以在無須接受全面經濟狀況

審查的情況下，認購新界區剩餘的居者有其屋計劃(下稱"居屋")單位。此外，所有受影響住戶均會獲發住戶搬遷津貼。視乎他們是否符合有關資格準則，受影響的住戶將可有數個選擇。以土地業權人來說，適用的特惠分區補償率會由丙區補償率提升至甲區補償率。身為真正農民的居民可就搬遷農地申請短期豁免書，在農地上建造住用構築物(面積400平方呎、高17呎)。倘若他們是合資格的住戶，當局會向他們授予上述特惠現金津貼，協助他們應付住用構築物及一些農耕設施的建造費用。運輸及房屋局局長表示，當局認為擬議的安排及補償的水平足以協助受影響的住戶應付重建家園的需要。

45. 王國興議員察悉，假如受影響住戶未能完全符合合資格住戶的資格準則，運輸及房屋局局長獲授權決定他們是否有權被納入特惠安置方案之內。他要求運輸及房屋局局長承諾，她會盡可能運用酌情權，協助受影響的住戶。運輸及房屋局局長表示，她將因應每宗個案的情況，對住戶行使酌情權，例如那些在提出證據證明他們具備資格成為合資格住戶方面有困難的住戶(例如受影響構築物為1982年寮屋登記或1984／1985年度寮屋居民登記所涵蓋)。合資格住戶如有特別需要，亦可能會獲准選擇新界以外的剩餘居屋單位。當局已設立了一個跨部門諮詢小組，就有關的酌情決定向運輸及房屋局局長提供意見。

46. 張學明議員表示，作為代表新界西選區的議員，他關注到清拆菜園村的事件，而菜園村正是就高鐵香港段少數進行地面鐵路工程的地點之一。他詢問有多少菜園村住戶已接納特惠安置方案，以及政府當局如何解決餘下的個案。運輸及房屋局局長表示，在菜園村150個住戶中，逾80%願意考慮有關方案，並已登記，讓政府可以核實他們的資格及評估他們實際的補償額。之後，當局便會邀請他們考慮是否接受有關方案。相關的政府部門將會繼續就有關的安排與村民溝通。

47. 此時，副主席建議把會議延長15分鐘，委員對此表示贊同。

### 通風豎井

48. 劉健儀議員表示，鐵路事宜小組委員會已舉行多次會議，就此工程計劃進行商議，並審議代表團體及專業組織所提出的意見。劉議員以西港島線山道通風豎井的選址備受鄰近住戶反對為例，她關注到當局就高鐵香港段建造8座通風樓及相關的通風豎井，將會引來受影響各方的更多反對及不滿的意見。她詢問當局有何緩解措施，以及怎樣諮詢受影響的住戶。劉議員提及PWSC(2009-10)68號文件附件1所列出的8個通風豎井的位置，她詢問可否透過共用現有地下鐵路在附近設置的豎井及隧道，以減少這些豎井的數目，例如油尖旺及西鐵車站的豎井及隧道。

49. 港鐵公司紀彥琛先生解釋，通風豎井是讓隧道內的空氣流通，以作通風及調控壓力所必需的，而且當局已就這些設施的位置，與區議會及當地住戶進行磋商。設置通風樓及豎井的用地，已包括在已刊憲的鐵路方案內。根據環境影響評估(下稱"環評")，豎井及通風系統對住戶和附近建築物的影響十分輕微。港鐵公司將會就工程計劃採取已獲批准的環評報告所建議的措施，以盡量減低對環境的影響。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1補充，有關的通風樓和豎井的設計將會與四周環境互相配合，以盡量減低在外觀方面的影響。路政署署長表示，西九龍總站的出入口會有獨特的設計，相關的車站設施會建於地下，而附近通風樓的外貌會與出入口和諧地互相配合，以減低在外觀方面的影響。

### 爆破工程

50. 劉秀成議員關注到在施工期間儲存、處理和使用爆炸品對鄰近住戶產生的潛在危險及風險。他詢問有何監管及緩解措施，確保爆破工程可以安全進行。路政署署長表示，港鐵公司已作詳細設計、評估擬議隧道工程會對鄰近建築物的影響，並就監察及緩解措施提出建議。在開始進行任何爆破工程前，港鐵公司會提交計劃，供政府當局審核、並根據《危險品條例》(第295章)取得爆破許可證，以及提交爆破評估報告，以供審批。在施工階段，港鐵公司會根據獲批的計劃監管爆破工程。港鐵公司社區聯絡小組會就籌劃工程及監察震盪情況與當地住戶緊密溝通。根據目

前的計劃，將用於爆破工程的爆炸品會暫時存放於元朗大樹下西路及屯門小欖的倉庫，位置遠離住宅區。

51. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1回覆劉健儀議員的提問時解釋，政府當局已就臨時工地的範圍諮詢當地居民，包括操作鑽挖機所需的空間。在暫時佔用土地方面，當局會顧及進行鐵路工程的時間表，以及與其他在工地上同時施工的項目的銜接，並會致力縮短佔用時間及縮減臨時工地的面積。路政署署長表示，擬議通風樓的入口可讓鑽挖機進入和移動，隧道工程竣工後，便會開始建造通風樓。

### 就業機會

52. 王國興議員提述建築工人於會議期間在立法會大樓外舉行集會，並表示香港建造業總工會一直促請當局早日開展擬議工程，為建造業創造就業機會。他詢問項目可創造的職位數目，和要求政府當局承諾本地工人將獲優先聘用。王議員亦要求政府當局加強培訓，令本港可以有合適和充足的人手應付高鐵項目的需求，從而避免引入非本地工人。路政署署長表示，根據港鐵公司的評估，高鐵香港段在高峰期可創造11 000個職位。根據現行的政策，承建商須讓本地工人優先填補職位空缺。當局只會在非常例外的情況下，例如在本地市場上欠缺相關的技術人員時，才會准許輸入外地工人。發展局、建造業議會和業界人士均明白培訓工作的重要性，因為必須藉着培訓工作，才能為本地正在推行或將會推行的各項工務工程計劃供應人手。當局已推行相關措施，使建造業工人能掌握所須的技術，例如鑽挖及爆破技術。

53. 由於時間所限，主席建議把PWSC(2009-10)68、69及72號文件內有關高鐵香港段的撥款建議，以及議程餘下3個項目(PWSC(2009-10)75、76及77)的審議工作，押後至2009年12月3日下午2時30分立法會會議廳加開的會議，委員表示贊同。

54. 會議於上午10時44分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年12月17日