

立法會

Legislative Council

立法會PWSC39/10-11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 第五次會議紀要

日期：2011年1月19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, SBS, JP
涂謹申議員
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
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, JP
陳克勤議員
黃國健議員, BBS
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席委員：陳鑑林議員, SBS, JP
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP

霍震霆議員, GBS, JP
梁家騮議員

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
韋志成先生, 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
何珏珊女士 財經事務及庫務局
首席助理秘書長(工務)
劉利群女士, JP 環境局副秘書長
蔡敏儀女士 環境局首席助理秘書長(能源)
陳鴻祥先生, JP 機電工程署署長
李國強先生 機電工程署助理署長
(電力及能源效益)
邱誠武先生, JP 運輸及房屋局副局長
鄭美施女士, JP 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
周進華先生 運輸及房屋局首席助理秘書
長(運輸)7
劉家強先生, JP 路政署署長
陳志恩先生 路政署鐵路拓展處處長
林慶樟先生 香港鐵路有限公司總經理
—— 沙中線及觀塘線延線
周蘇鴻先生 香港鐵路有限公司項目經理
—— 沙中線／觀塘線延線
土木工程
蘇雯潔女士 香港鐵路有限公司
項目及物業傳訊高級經理

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
鄧曾藹琪女士 高級議會秘書(1)2
胡瑞勤先生 議會秘書(1)2
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

主席表示，自2010-2011年度會期開始至今，工務小組委員會一共通過15項總值203億5,601萬元的工程計劃，當中基本工程計劃所佔的款額達172億8,901萬元。

總目705 —— 土木工程
PWSC(2010-11)31 45CG 啟德發展計劃區域供冷系統

2. 主席表示，此項建議旨在把45CG號工程計劃的核准預算費提高1億9,080萬元，即由16億7,100萬元增至18億6,180萬元(按付款當日價格計算)，用以進行啟德發展計劃區域供冷系統的第I及第II期工程。當局曾於2010年12月20日就此項建議諮詢環境事務委員會。

工程計劃預算費

3. 李永達議員表示，由於第I及第II期工程計劃的費用高昂，已超出整項區域供冷系統工程計劃原定的核准預算費，民主黨的議員認為難以支持此項工程計劃。他表示，採購策略已由原定按單一"設計、建造及營運"合約推行的模式，改為現時由政府以分期採購的模式推行。儘管他曾在2010年12月20日的環境事務委員會會議上要求當局就區域供冷系統各期的費用提供分項數字，工務小組委員會的文件卻未有提供這些資料。由於當局未有提供非經常和經常開支的資料，他難以支持建議撥款。他希望當局在此項建議提交財務委員會(下稱"財委會")前，能就有關的開支提供更詳細的分項數字。李議員察悉，在啟德發展區設立區域供冷系統會大幅減低二氧化碳排放量，但鑒於區域供冷系統工程計劃的費用總額將超過36億元，他認為當局有必要評估此項計劃的成本效益。

4. 環境局副秘書長表示，PWSC(2010-11)31號文件已載述區域供冷系統工程計劃的預算費用和開支顯著增加的理由。該文件的附件6已提供2012-2013至2026-2027年度區域供冷系統工程計劃的估計經常開支(按假設使用率為100%計算)。

她特別提到區域供冷系統將會帶來顯著的環保效益。儘管工程計劃的費用已超出原定預算，此項工程計劃預計可在25年內(即在遠較該系統30年的使用期限屆滿前為早的時間)達至收支平衡。

5. 李永達議員詢問，當局可否就區域供冷系統工程計劃的預算開支進行一項獨立評估。機電工程署署長表示，由於委員建議當局規定啟德發展區內所有私人非住宅項目使用區域供冷系統服務，政府當局已積極探討可否透過在出售土地時加入適當的條款推行此項建議。律政司已確定擬議規定符合法律規定。因此，根據當局可掌握的資料，在強制規定接駁至區域供冷系統的情況下，就預算開支和收入所進行的評估應會相當準確。當局進行的一項敏感度分析顯示，如工程計劃的費用總額增加10%、20%及25%，這項工程計劃分別會在26、29及30年內達至收支平衡。另一方面，如收入減少5%、10%及14%，工程計劃則分別會在26、28及30年內達至收支平衡。李議員詢問，如工程計劃的費用增加20%至30%，而收入則減少10%，會在多少年內達至收支平衡。機電工程署署長表示，在強制規定接駁至區域供冷系統的情況下，除非出現甚為特殊的情況，以致超出敏感度分析所涵蓋的範圍，否則此項工程計劃應可在30年內達至收支平衡。海外國家的經驗顯示，區域供冷系統是一個具成本效益的空調系統。

6. 李永達議員質疑，工程計劃現時的預算費用遠遠超出原來的核准預算費，有關的預算是否可靠。他關注到，如決定承擔第I及第II期工程的撥款，便別無其他選擇，只有進行第III期的工程。機電工程署署長表示，由於區域供冷系統工程計劃是首個在香港建造的此類項目，當局是參考新加坡和廣東在推行區域供冷系統方面的經驗而作出原定預算。儘管原定預算所訂的造價較新加坡和廣東的區域供冷系統的造價高40%，當局其後發現有關的預算低估了造價。目前的預算(包括第III期工程的預算費用)應較為準確，因為當中已計及第I及第II期工程和現行發展計劃的投標報價。

7. 黃國健議員質疑，為何分期採購會是一個更符合成本效益的採購策略。機電工程署署長表示，由於就區域供冷系統工程計劃進行的工程為期長達17年，使用分期採購的模式令當局可就有關費用作出更合理的預算，亦會有較大靈活性配合啟德發展計劃發展時間表的改動，讓當局可作出調整。事實上，在比較第I及第II期工程的招標結果與2009年年底進行原定招標工作的結果後，當局估計採取修訂採購策略，可節省1億6,470萬元的建設費用，而區域供冷系統在2012-2013至2026-2027年度的營運期內，亦可大幅節省2億8,400萬元的營運費。他解釋，為配合現正在北面停機坪進行的道路建造工程，當局須首先進行第I期的管道敷設工程，以免有關工程出現延誤或需重新掘開新建成的道路。第II期工程主要會提供核心服務，包括建造供冷站和泵房，以及敷設海水管道及冷凍水配水管道網絡。第I及第II期工程是為配合啟德發展計劃第1組別用戶(例如郵輪碼頭、1個公共屋邨的非住宅部分及多所學校)的需要而進行。第III期工程會為第2及第3組別用戶(例如旅遊中心、酒店、私人商業及住宅發展項目)提供機電設備及敷設管道。由於在現階段未能確定第2及第3組別用戶會在何時遷入，使用分期採購的模式可盡量減少因為過早投資於敷設管道和機電設備而令該等設備閒置的情況。

8. 梁家傑議員詢問，一旦使用率較預期為低，可否靈活調整工程計劃的費用。機電工程署署長表示，隨着當局把接駁區域供冷系統的強制規定納入土地契約內，啟德發展區內所有私人非住宅項目均須接駁至區域供冷系統。環境局常任秘書長解釋，現時的撥款建議旨在推行區域供冷系統工程計劃第I及第II期工程，用於支付核心構築物和敷設管道的費用，以配合啟德發展計劃早期發展項目的需要。為了在時間安排和管道布線方面留有彈性，以配合第2及第3組別用戶的需要，當局在適當時會就第III期工程進行招標，以及尋求財委會批准撥款。關於須因應啟德發展計劃的進度和發展時間表而進行的第III期工程，梁議員要求政府當局提供資料，說明在進行第III期建造工程方面有何彈性。

政府當局

9. 甘乃威議員關注到，由於啟德發展計劃的規模龐大，各項工程計劃的設計及推行時間表或會作出調整，以致第III期的工程費用可能改變。機電工程署署長表示，啟德發展計劃的最新發展時間表按預定完工日期大致分為3個組別。第1組別預定在2013年完工，而第2及第3組別則預定在2016年及以後完工。第III期工程的動工日期將配合啟德發展計劃第2及3組別的發展時間表。

財政可行性

10. 陳偉業議員表示，各項主要公共工程計劃的費用不斷上升，已遠遠超出原來的核准預算費，此情況令人深感關注。鑒於區域供冷系統的財政承擔額龐大，以及各界關注此項計劃是否可行，他問及海外國家推行區域供冷系統的經驗。他表示，當局需令委員信服此項工程計劃在財政上可行，以及就工程計劃收回成本所作的假設屬可靠。機電工程署署長表示，多個國家(包括新加坡)已成功推行區域供冷系統。由於預算開支已計及第I及第II期工程的投標報價，有關的預算應屬可靠。至於收入方面，環境局首席助理秘書長(能源)表示，當局現正就釐定收費水平進行一項顧問研究，並會參考海外國家在此方面的經驗。現時很少地方強制規定須接駁至區域供冷系統。由於海外國家的經驗顯示，即使按自願使用的模式推行區域供冷系統，在財政上已屬可行，如強制規定接駁至擬議區域供冷系統，在收回成本方面應不成問題。

11. 葉國謙議員認為，為了達致環保效益，啟德發展計劃的非住宅用戶需使用區域供冷系統服務。因此，他會支持此項強制規定，認為亦會有助確保工程計劃在財政上可行。鑒於有需要敷設區域供冷系統的地下管道，以及與其他地下公用設施配合，而啟德發展區亦是一個新發展區，他建議當局在區內提供一條地下隧道，用於一併放置此等設施，以便日後進行維修保養的工程，藉此減少挖掘道路。機電工程署助理署長(電力及能源效益)表示，日本等海外國家為各種設施而建造的地下隧

道，其規模通常較為龐大。然而，土木工程拓展署已計劃在可行的情況下，以較小的規模在橫跨啟德發展區部分幹道的位置提供一些類似的地下隧道，用於放置公用設施。

強制接駁規定

12. 環境局副秘書長回應委員的詢問時表示，關於在土地契約條款的適當條文中訂明啟德發展計劃的私人非住宅項目須接駁至區域供冷系統的建議，政府已開始就此聽取相關持份者的意見。當局至今已諮詢土地及建設諮詢委員會轄下地政小組委員會。該小組委員會的成員對於在土地契約訂明擬議規定沒有異議。他們就有關安排的細節(例如區域供冷系統的服務和穩定性及收費事宜)提供了寶貴的意見。

13. 譚耀宗議員表示，儘管他同意區域供冷系統工程計劃會帶來顯著的環保效益，但他關注強制使用的規定和收費水平可能會引發爭拗。他促請政府當局準確評估有關費用，並以有技巧的方式推行強制接駁至區域供冷系統的規定，以避免出現爭拗。

14. 劉秀成議員表示，在強制規定接駁至區域供冷系統的情況下，當局應可更肯定能收回工程計劃的成本。倘若當局強制用戶使用該系統，便有必要向發展商述明接駁至區域供冷系統的相關效益。他問及區域供冷系統工程計劃的涵蓋範圍。機電工程署署長表示，公共和私人工程計劃的非住宅部分將分別佔啟德發展計劃170萬平方米的空調樓面面積35%及65%。在整體使用率達到約73%的情況下，當局預計區域供冷系統會在30年的使用期限內達至收支平衡。除了必須使用區域供冷系統服務的公共工程計劃外，啟德發展區需有大約58%的私人非住宅發展項目的空調樓面面積使用此項服務。因此，當局預計，當區域供冷系統服務的使用率在強制規定下達到100%，達致收支平衡的時間會減至25年。即使工程計劃的費用增加，在強制規定下，區域供冷系統工程計劃仍能達致收支平衡。

15. 黃國健議員詢問，住宅樓宇可否使用區域供冷系統服務。機電工程署署長表示，區域供冷系統是一個為高用量用戶(例如商業樓宇)而設的能源效益系統。由於住宅樓宇大部分會較為屬意使用窗口式冷氣機，強制規定只會適用於非住宅用戶。

16. 涂謹申議員要求當局澄清，根據該項將會納入土地契約條款內的強制規定，用戶須"接駁"至區域供冷系統還是"使用"區域供冷系統，因為兩者會有不同的涵義。環境局副秘書長證實，土地契約會列明，啟德發展計劃的私人非住宅項目須接駁至區域供冷系統。一旦接駁至區域供冷系統，私人非住宅用戶不大可能會改用其他類別的供冷服務，因為這樣做不但會增加有關的費用，亦需使用額外樓宇空間容納其他形式的供冷設施。

17. 涂謹申議員問及該項強制規定對啟德發展區的地價有何影響，即有關的地價會否因為區域供冷系統可帶來的能源效益而提高。環境局副秘書長表示，由於地價由屆時的市場情況決定，當局會難以作出評估。當局會在2012年(即遠早於出售啟德發展區的土地之前)提交有關政府就區域供冷系統服務收取費用的法例。

環保效益

18. 李慧琼議員察悉，在啟德發展區推行區域供冷系統會帶來顯著的環保效益，因為該系統較傳統氣冷式空調系統的能源效益高35%。區域供冷系統也是首個在新發展項目內按區推行的此類系統。鑒於此系統的環保效益，以及為確保區域供冷系統工程計劃在財政上可行，她會支持在土地契約條款中強制規定啟德發展計劃的私人非住宅項目接駁至區域供冷系統的建議。她要求當局提供資料，說明區域供冷系統可帶來的環保效益，以及就接駁至區域供冷系統的強制規定諮詢相關持份者的結果。環境局副秘書長表示，按已規劃公共和私人非住宅發展項目空調樓面面積合共約170萬平方米計算，每年可節省高達8,500萬度電，相當於每年可減少排放59 500公噸二氧化碳。

因此，區域供冷系統不但有助改善空氣質素，亦有助實現低碳經濟的目標。此外，由於啟德發展區內的用戶建築物將無須裝設獨立的製冷機組，與噪音和熱島效應相關的滋擾會大幅減少。律政司及相關部門現正着手制訂須在土地契約內加入的條文，以強制規定啟德發展計劃私人非住宅項目接駁至區域供冷系統。

19. 何秀蘭議員詢問，當局建議更改發電燃料組合，從而更依賴核能發電，此建議對區域供冷系統工程計劃收回成本會否帶來影響。環境局副秘書長表示，當局就氣候變化進行的諮詢剛剛結束，發電燃料組合更改對電費的影響仍有待評估。無論使用甚麼種類的供冷服務，均會消耗電力，故此發電燃料組合更改不會影響此項工程計劃收回成本。此外，由於區域供冷系統較使用冷卻塔的傳統水冷式空調系統的能源效益高20%，區域供冷系統較為值得支持。

收費水平

20. 甘乃威議員認為，由於當局強制用戶使用區域供冷系統服務，有關的收費應訂於具競爭力的水平。然而，他關注到，倘若當局把收費水平定得過低，納稅人或須補貼區域供冷系統服務的用戶。機電工程署署長表示，由於獨立使用冷卻塔的水冷式空調系統是現時市場上其中一種最具成本效益的空調系統，使用區域供冷系統的收費會訂於具競爭力的水平，與水冷式空調系統的收費相若。有關政府就區域供冷系統服務收取費用的法例會提交立法會。當局預計能在30年的使用期限內收回區域供冷系統工程計劃的建設及營運成本。環境局副秘書長補充，如相關的法例獲立法會通過，此項建議所引致的經常開支，包括付予承辦商的服務費及其他營運開支，將會由用戶繳交的區域供冷系統收費抵銷。當局於稍後階段提交的法例會訂明收費安排、收費水平和調整機制的詳情。

21. 劉健儀議員表示，由於區域供冷系統可帶來環保效益，此項計劃值得支持，但亦有人關注工程計劃的費用、使用率，以及釐定收費水平的

政府當局

事宜。她察悉，儘管政府當局一直堅稱收費水平將會具競爭力，與獨立水冷式空調系統的收費相若，但當局亦表示會以收回成本為目標。亦有人關注到，倘若收費水平訂得過高，用戶或會選擇自行設立供冷系統。因此，政府當局應解釋釐定收費水平的基礎。她又質疑當局有何法律基礎強制規定接駁至區域供冷系統及收取較高的收費。

政府當局

22. 何秀蘭議員亦表示關注強制接駁至區域供冷系統的規定，以及就有關規定立法的需要。環境局副秘書長澄清，當局無須就強制規定立法，土地契約會載列有關的規定。與現時就其他公用設施服務收費的安排相似，當局須就政府收取區域供冷系統服務的費用立法。何議員要求當局提供資料，說明將會提交的立法建議的範圍，供委員參閱。

應變安排

23. 王國興議員詢問，區域供冷系統一旦發生故障，當局會有何後備安排。機電工程署助理署長(電力及能源效益)表示，根據現行計劃，區域供冷系統工程計劃一共會在中央設置28台製冷機組。如這些主要機電設備的其中一台發生故障，其他製冷機組將能夠補足受影響的服務，用戶不會察覺供冷服務有任何改變。如配水管道出現滲漏或發生故障，環形配水管道網絡的閥門可用於重新導引水流，使供冷服務不會中斷。若使用獨立水冷式空調系統，通常不可能作出此安排。因此，區域供冷系統會提供更穩定和可靠的供冷服務。

24. 至於有關停電時的安排，機電工程署助理署長(電力及能源效益)表示，若出現停電的情況，供冷服務可能會中斷，因為後備發電機或許並不足以令整個供冷系統運作。為應付此等緊急情況，電力公司會透過供電網絡(包括在啟德發展區北部和南部的兩個主要電力站)為啟德發展區供電。顧問已確定此項安排可靠，並有助避免啟德發展區區域供冷系統設備的電力供應完全中斷。

政府當局

25. 甘乃威議員亦同樣關注到當局有需要制訂措施應付緊急的情況和故意破壞的活動。他要求當局提供資料，說明當局會採取甚麼措施，以應付區域供冷系統因為供電中斷、冷凍水配水管道滲漏、供冷機房或海水泵房設備發生故障及機電設備失靈等原因而發生故障的情況。

26. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。委員要求此項目在相關的財委會會議上分開表決。

總目706 — 公路

PWSC(2010-11)32 60TR 觀塘線延線 —— 主要 基建工程

27. 主席表示，此項建議旨在把60TR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8億2,690萬元，用以進行觀塘線延線工程計劃的主要基建工程。當局已在2010年12月6日及16日就此項建議諮詢交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會。應鐵路事宜小組委員會的要求，政府當局已於2011年1月13日提供補充資料。

28. 主席表示，在鐵路事宜小組委員會近日就觀塘線延線、南港島線(東段)，以及沙田至中環線工程計劃進行討論的會議上，他已申報他是一間建築公司的獨立非執行董事。李慧琼議員申報她是九龍城區議會議員，以及在沿觀塘線延線的地方擁有物業。石禮謙議員亦申報他是香港鐵路有限公司("港鐵公司")的獨立非執行董事。

在何文田邨提供車站出入口

29. 李慧琼議員提及擬建於佛光街並將會以行人隧道連接至何文田站的出入口。她詢問，當局可否把該出入口進一步北移至較為接近何文田邨的位置，以方便何文田邨的居民出入。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7表示，擬議要求會令當局須建造一條長約300至400米的行人隧道，所需的建築時間十分長，而在何文田現有配水庫下進行所需建築工程的相關風險亦會十分高。此外，由於何文田

政府當局

邨位處的地勢較高，當局亦有需要在何文田邨附近建造一座深入地底的升降機塔，讓行人抵達何文田邨的行人隧道，但當局關注到，此安排會構成安全問題，一旦發生火警會影響疏散，因而令此建議在技術上不可行。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)⁷解釋，現建議興建的行人通道已足以方便何文田邨的居民前往上述出入口，因為他們可沿佛光街前往該出入口或使用擬建的行人天橋系統往來該兩個地點。李慧琼議員要求政府當局在相關的財委會會議前以書面解釋當局不建造行人隧道直接連接何文田站與何文田邨的原因。

在擬建的行人天橋進行綠化及提供藝術擺設

港鐵公司

30. 李慧琼議員認為，為配合政府把香港打造為亞洲創意之都的目的，妥善利用公共空間(例如觀塘線延線工程計劃下的擬建行人天橋)作綠化用途及展示藝術作品十分重要。港鐵公司總經理——沙中線及觀塘線延線(下稱"港鐵公司總經理")表示，綠化措施已納入相關行人天橋的設計內。橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會已接納有關構築物的擬議外觀設計。他承諾會考慮有關在擬建行人天橋上展示藝術作品的要求。

31. 陳偉業議員察悉，一些海外基建工程計劃預留某比率的工地(例如0.1%或甚至是1%)展示藝術作品。他對於本港甚少採取類似做法表示失望。他又批評港鐵公司在港鐵車站內展示大型廣告，但在推廣本地藝術家的作品方面卻着力不多。他促請政府當局及港鐵公司參考台灣的經驗，在公共地方及港鐵車站展示更多藝術作品，供市民欣賞及增添本港都市的藝術氣息。

港鐵公司

32. 港鐵公司項目及物業傳訊高級經理回應時表示，港鐵公司已在約40個港鐵車站內展示藝術作品，並會繼續夥拍本地藝術家在不同的港鐵車站內展示不同的藝術作品。陳偉業議員和李慧琼議員要求港鐵公司提供有關在觀塘線延線工程計劃下建造的行人天橋和車站展示藝術作品的詳細計劃，以及所涉的費用。

擬建的黃埔站

有蓋行人道

政府當局

33. 李慧琼議員指出，由於日後黃埔站的所有出入口均設於黃埔花園內，紅磡其他住宅樓宇的居民一直促請當局提供有蓋行人道，以改善連接黃埔站與海逸豪園、海濱南岸及鄰近一帶其他住宅樓宇之間的通道。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7回應時表示，擬建的黃埔站位處的地勢平坦，並且已建有完善的行人路網絡和配套設施。

34. 李慧琼議員表示，現時有實際需要改善與其他住宅項目連接的通道，因為興建連接通道所涉及的費用十分少，而何文田站上蓋發展又會為港鐵公司帶來十分可觀的利潤。李議員要求政府當局以書面解釋當局為何不提供擬議有蓋行人道。

35. 劉健儀議員認為有充分理由要求當局提供有蓋行人道。她憶述，鐵路事宜小組委員會曾在夏季進行實地視察，發現連接海逸豪園及日後黃埔站所在位置的行人道沒有栽種植物或樹木。有關的環境(尤其是在炎熱的天氣下)會令行人感到甚不舒適。她促請政府當局考慮提供有蓋行人道或沿該行人道栽種更多樹木。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，由於在此項工程計劃下提供行人連接系統的費用會由政府承擔，故此當局在提供行人隧道或有關的有蓋行人道方面有必要審慎運用公帑。然而，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1承諾會探討在有關行人道的兩旁加強綠化的可行性。當局考慮應栽種哪一類樹木以提供舒適的樹蔭時，會考慮居民的意見和關注的事宜。

36. 何秀蘭議員表示，區議會和政府部門在財政年度快將完結時使用任何未用的撥款進行綠化工程的做法頗為普遍。她促請不同部門和各區議會協力進行此等綠化工程。她又建議當局不要使用塑膠材料的行人道上蓋，因為會影響空氣流通。運輸及房屋局副局長察悉何議員的建議。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1補充，當局可委託港鐵公司在擬議車站進行相關的栽種工作和綠化工程。

政府當局／
港鐵公司

37. 儘管李慧琼議員對於當局會沿有關行人道進行綠化工程表示讚賞，她促請政府當局／港鐵公司就黃埔站與住宅樓宇之間建造有蓋行人道的要求，繼續與相關的持份者進行討論。劉健儀議員要求政府當局就進一步改善行人道的改善措施(例如進行綠化)提供資料。運輸及房屋局副局長表示，政府當局及港鐵公司會繼續與區內居民進行討論，並會因應區內的整體人流考慮有關的要求。

車站出入口的位置

38. 李慧琼議員表示，區內居民要求當局提供一個連接至黃埔花園商場地庫的黃埔站出入口。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)⁷表示，港鐵公司一直就此項要求與商場的業主進行聯繫，初步發現有關建議可行，並會繼續與有關各方積極進行討論，以進一步探討建議的可行性、在技術上是否可行、有關的土地業權和防火規定等事宜。當局期望有關討論可盡早得出結論，而有關設立此出入口的事宜亦不會影響觀塘線延線投入服務。

39. 至於黃埔花園部分居民要求當局把民兆街的出入口再次改為設於民泰街，就如原先就觀塘線延線工程計劃所提出的建議一樣，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)⁷解釋，由於有需要避免干擾地下公用設施，民兆街是較為理想的選址。

通風井的設計

40. 關於就擬建通風井的設計所提出的關注，李慧琼議員表示，黃埔花園部分居民要求當局進一步減低通風井的高度和寬度，以及改善通風井的外觀，使之與鄰近的環境融合。港鐵公司總經理回應時表示，港鐵公司瞭解居民的關注，船景街通風井的高度已由超過10米減至8、9米左右。港鐵公司總經理承諾會改善通風井的外觀，以減低有關的視覺影響。

41. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。李慧琼議員要求此項目在相關的財委會會議上分開表決。

經辦人／部門

42. 主席提醒委員，現已定於2011年1月25日上午10時45分舉行一次特別會議，以討論兩個有關鐵路的項目。

43. 議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年2月15日