

立法會 *Legislative Council*

立法會PWSC49/10-11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 第六次會議紀要

日期：2011年1月25日(星期二)
時間：上午10時45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
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
霍震霆議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
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
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

列席議員：黃成智議員

缺席委員 : 涂謹申議員
王國興議員, MH
陳克勤議員
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)
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
方元俊先生 郵政署助理署長(組織發展)
姜盛南先生 香港鐵路有限公司項目經理
—— 南港島線 —— 土木工程

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
黃鳳儀女士 高級議會秘書(1)8
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

主席匯報，自2010-2011年度會期開始至今，工務小組委員會共通過17項工程計劃，總值213億7,371萬元。在獲通過的總撥款額中，183億671萬元與基本工程計劃有關。

總目706 —— 公路

**PWSC(2010-11)34 61TR 沙田至中環線 ——
鐵路建造工程**

**PWSC(2010-11)35 62TR 沙田至中環線 ——
非鐵路建造工程**

2. 由於 PWSC(2010-11)34 號文件及 PWSC(2010-11)35號文件所載的建議與沙田至中環線(下稱"沙中線")有關，主席建議合併討論兩個項目，但會分開表決，委員表示同意。

3. 主席表示，PWSC(2010-11)34號文件中的建議旨在把61TR號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為62億5,490萬元，用以進行在金鐘站及何文田站的沙中線前期鐵路工程(下稱"前期鐵路工程")。PWSC(2010-11)35號文件中的建議旨在把62TR號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為14億4,820萬元，用以進行沙中線的前期非鐵路工程(下稱"前期非鐵路工程")。當局曾在交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會2010年12月6日及2011年1月7日的會議上就此項建議進行諮詢。應委員要求，政府當局已提交補充資料，詳情載於PWSC(2010-11)34號文件及PWSC(2010-11)35號文件。此外，另一份有關不同地區所提關注事項的補充資料文件，亦於2011年1月19日送交鐵路事宜小組委員會傳閱。

進行前期鐵路工程的間接費用比率

4. 黃成智議員關注到，進行前期鐵路工程的間接費用比率，估計將會是工程基準費用的16.5%，而該費用將繳付予香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")。由於整項工程計劃的估計費用約為600億元，間接費用的數額可高逾100億元。廣深港

高速鐵路(下稱"高鐵")香港段和西港島線的間接費用比率，分別為核准工程預算的7.38%及9.8%，與之相比，當局就審議中的工程所建議的16.5%比率實屬過高。黃議員察悉，工程計劃的實際間接費用比率預期會低於16.5%，他質疑是否需要預留多於實際所需的撥款。他要求政府當局把該比率降低至大約8%。

5. 李永達議員認為，政府當局就此項工程計劃選擇採取偏高的間接費用比率，為運用已承擔的撥款提供充裕的緩衝空間。李議員表示，經參考高鐵和西港島線兩個鐵路項目所採取的間接費用比率後，民主黨認為，倘若政府當局未能就16.5%的比率提出令人滿意的理據，該黨便會建議把比率降低一半。日後如有需要提高比率，政府當局可向財務委員會(下稱"財委會")提交另一項撥款申請，以彌補不足之數。陳鑑林議員的意見與李永達議員相若，他促請政府當局聯同港鐵公司訂定較低的間接費用比率，比方說9.8%，並在有需要時申請額外撥款。

6. 鄭家富議員指出，為進行前期鐵路工程和前期非鐵路工程而繳付予港鐵公司的間接費用，分別為7億1,050萬元及1億6,810萬元。他促請政府當局考慮採納8%作為沙中線的間接費用比率，從而爭取更多議員支持撥款建議。

7. 運輸及房屋局副局長回應時表示，間接費用比率是根據PWSC(2010-11)34號文件附件5概述的原則釐定。路政署署長補充，16.5%的間接費用比率只是臨時數字。由於政府已委託港鐵公司進行前期鐵路工程，間接費用將用作支付港鐵公司為工程計劃的建造工程及設計發展提供管理及監督服務所需的費用，其中包括招標工作及港鐵公司專責管理隊伍的員工開支。路政署署長補充，政府曾進行詳細研究及與兩間鐵路公司討論間接費用比率，並在2003年與兩間公司達成協議，雙方相互委託的工程均以16.5%作為間接費用計算比率。

8. 路政署署長進一步表示，關於高鐵工程計劃，政府曾委聘獨立工程顧問評估有關的預算工程費用(包括間接費用)是否合理，並再與港鐵公司商

討，以訂定適用於該工程計劃的間接費用比率。由於項目管理帶來規模經濟，高鐵的最後間接費用比率降低至7.38%。路政署署長答允就沙中線採取相同的做法，亦會委聘獨立工程顧問協助審核港鐵公司就整項沙中線工程計劃提出的預算費用(包括間接費用)，以檢討間接費用比率是否合理。當獨立工程顧問完成審核報告後，政府當局便會與港鐵公司進一步商定工程計劃的最後間接費用比率，並於2012年向財委會申請沙中線餘下鐵路及非鐵路工程的撥款時，一併調整間接費用比率。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹表示，政府有信心間接費用比率有下調至低於16.5%的空間。

9. 路政署署長回答李永達議員時強調，現時審議的估計間接費用，只適用於前期鐵路工程而非整項沙中線工程計劃。路政署署長補充，過去5年進行的工程計劃的間接費用比率，介乎15.8%至26.4%。

10. 張學明議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")會支持此項建議。張議員提到高鐵的間接費用比率為7.38%，並詢問當局原先就高鐵採取的初步估計間接費用比率為何，以及沙中線的間接費用比率最終可否降低。

11. 路政署署長表示，根據政府與兩間鐵路公司於2003年達成的協議，高鐵的初步估計間接費用比率亦為16.5%。至於沙中線工程計劃，則較高鐵和西港島線複雜得多，例如高鐵只有一個站，大部分建造工程均在鄉郊地區進行，而西港島線則全長僅3公里及只有3個站。按現時的設計，沙中線將設有10個站，當中6個為轉車站，建造工程大部分在樓宇密集及樓齡較高的市區進行，令工程更為複雜。因此，沙中線的項目管理工作將會遠較上述兩個鐵路項目複雜和艱鉅。

12. 陳偉業議員表示，由於目前的工程將委託單一實體進行，並無經過競爭性投標程序，所以他促請政府當局檢討間接費用比率。他建議要求秘書處資料研究部提供資料，說明海外地方委託鐵路工

程所採取的間接費用比率，以便委員審議鐵路工程。

(會後補註：主席其後指示秘書處要求政府當局提供有關的資料。秘書已轉達主席的指示，要求政府當局盡快(最好在定於2011年6月就沙中線提交下次撥款申請前)提供有關海外地方鐵路項目間接費用比率的資料。)

13. 劉健儀議員支持沙中線工程計劃，但她促請政府當局加快工程，從而節約及控制工程計劃預算費，以及確保工程計劃符合成本效益和物有所值。她認為，就現今而言，16.5%的間接費用比率令人難以接受，並建議政府當局考慮採取與高鐵一樣的間接費用比率。劉議員詢問當局提交間接費用比率的時間表，運輸及房屋局副局長回應時重申，政府當局於2012年就沙中線餘下工程向財委會申請撥款時，會提供最後的間接費用比率。

14. 葉國謙議員代表民建聯的議員支持此項建議，但他表示建議的間接費用比率不能接受。他認為當局應透過降低間接費用比率等方法更有效地運用公帑，就如在西港島線項目中採取的做法一樣。李慧琼議員申報她是沙中線沿線物業的業主及九龍城區議會議員。她代表九龍城居民表示支持加快建造沙中線。然而，李議員亦關注到，沙中線的間接費用比率偏高，以及工程計劃預算費用急升。她認為箇中原因可能是當局需要收地，亦要顧及九龍城區議會和黃大仙區議會提出的其他要求。李議員詢問，可否豁免與建造鐵路無關的項目的16.5%間接費用比率，例如將國際郵件中心由紅磡搬至九龍灣，以及搬遷港灣道室內運動場及灣仔游泳池。她並建議把前期工程的間接費用比率降至介乎8%至10%，使餘下的撥款可用於賠償給受影響的區內人士。

15. 運輸及房屋局副局長重申，政府當局會盡力降低間接費用比率及控制工程計劃的費用。路政署署長補充，間接費用將用作支付擬議工程的估計實際開支，例如員工開支、項目管理及施工階段監

管工作的開支。由於搬遷設施亦須要監管，間接費用將適用於這項工作。他強調，當局會委聘獨立工程顧問就建議的比率進行最後審核。

16. 梁家傑議員表示，公民黨的議員在是次會議上會支持此項建議。然而，倘若政府當局未能就如何訂定16.5%的間接費用比率提供令人滿意的解釋及大幅降低該項費用，該黨議員或會在財委會會議上投票反對有關建議。他建議當局就此項工程計劃規定在招標文件中列明管理及監管建造工程所需費用的分項數字，而不是把該等支出一併列為間接費用。

17. 劉秀成議員指出，根據已納入工程預算的7億1,050萬元暫定金額，當局會向港鐵公司繳付工程基準費用的16.5%作為間接費用，以供進行前期鐵路工程的技術研究、設計落實及施工監管工作。他認為，為確保這些工程的質素，間接費用比率不應不合理地減少。他要求政府當局提供間接費用下每個項目的分項數字。石禮謙議員申報他是港鐵公司的非執行董事。他進一步表示，間接費用並非港鐵公司擬賺取的利潤。事實上，過往由政府委託並經立法會通過的多項鐵路相關工程，均採取16.5%的比率。

政府當局

18. 對於委員就鐵路項目的間接費用所提出的關注，發展局常任秘書長(工務)闡釋，由於高鐵和西港島線無須進行前期工程，當局遂就每項工程計劃一次過向財委會申請撥款。在該等項目中，政府當局已委聘獨立工程顧問，審核港鐵公司就有關工程計劃提出的預算費用，然後訂出最後間接費用比率，並將之載入撥款建議內。不過，關於沙中線工程計劃，前期工程須在詳細設計定稿前進行，而現階段又未有足夠資料讓獨立工程顧問可進行有關的審核工作。為估計有關的費用，政府當局採取了先前獲通過的其他鐵路相關項目的16.5%間接費用比率。政府當局日後就沙中線主要工程向財委會申請撥款時，會提供最後的間接費用比率，政府當局亦會據此對整項工程計劃的估計間接費用作出調整。

工程費用及內部回報率

19. 甘乃威議員從PWSC(2010-11)34號文件附件5察悉，沙中線600億元及640億元的假設工程費用，甚至低於2009年的原來預算(680億元)。他詢問工程費用是否有下調空間。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1回應時表示，據現時估算，沙中線整項工程計劃的費用估計將會超過600億元(而非680億元)，但港鐵公司約於2012年年初完成沙中線的詳細設計後，這項預算或可作出調整。此外，由於法定諮詢期剛剛開始，到2012年年初才結束，政府當局將須審慎考慮市民提出的意見和建議，並研究是否須要作出調整。獨立工程顧問的評估報告會顧及這些調整對費用所帶來的影響。根據假設工程費用和不同的乘客量，預測的經濟內部回報率將介乎5%至6%，與高鐵(6%)及西港島線(5%)相若。

20. 甘乃威議員表示，沙中線的工程費用減少是人為的結果。他詢問，倘若工程費用上升至比方說800億元，沙中線的經濟內部回報率將為何。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1強調，一直以來，沙中線的預算工程費用均超過600億元，PWSC(2010-11)34號文件附件5所載的假設工程費用較符合政府當局的估算。

21. 陳偉業議員要求當局提供更多有關沙中線工程計劃的財務安排及成本效益的資料。他表示，經濟內部回報率有別於財務內部回報率，後者可更清晰地反映總投資額及個別工程的回報。陳偉業議員要求政府當局提供資料，說明沙中線的財務內部回報率、與沙中線運作有關的預計損益、與港鐵公司之間的財務安排，以及政府悉數收回資金的時間表。鄭家富議員認為，政府當局提供的資料亦應包括預計乘客量及預算收入。

22. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7回應時表示，經濟內部回報率已計入乘客節省時間所帶來的效益。至於財務內部回報率，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1解釋，由於財務內部回報率的計算涉及整項工程計劃的估計建設費用及營運費用，但這些數字現時尚未得出，如委員希望政府當局提供有

政府當局

關的數字，當局只能按假設的基礎提供沙中線的財務內部回報率。

23. 陳偉業議員表示，以往由九廣鐵路有限公司(下稱"九鐵公司")進行的鐵路項目，政府均無須付款。對此，石禮謙議員澄清，由於九鐵公司為政府全資擁有，所以九鐵公司鐵路線的建造費用實際上由納稅人承擔。他促請當局立即展開沙中線的建造工程，因為沙中線是整個鐵路網絡的重要部分。石議員明白到，為了全港的利益，受影響地區的若干人士，將須忍受沙中線施工期間造成的一些不便。石議員進一步表示，就沙中線如此大規模的工程計劃而言，經濟內部回報率較財務內部回報率更能全面反映工程計劃對社會帶來的影響及成本效益。

區內人士提出的關注

24. 黃國健議員關注到，政府當局未有徹底解決受影響居民所關注的問題。他詢問，在經過以往3年如此漫長的討論後，政府當局會如何處理黃大仙區議會提出的關注事宜。他表示，如政府當局不解決黃大仙區議會提出的所有關注事宜，屬於香港工會聯合會(下稱"工聯會")的議員不能支持現行建議。

25. 運輸及房屋局副局長表示，當局已在2010年11月26日根據《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報公布沙中線工程計劃，就該項計劃進行的法定諮詢程序剛剛展開。政府當局一直有廣泛徵詢持份者(包括曾聽取當局就擬建鐵路項目進行簡介的相關區議會)的意見。據運輸及房屋局副局長瞭解，黃大仙區議會支持現正審議的擬議前期工程，該等工程只涉及兩個車站(即何文田站和金鐘站)。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1補充，政府已適當考慮黃大仙居民的關注。當局自2010年9月以來曾與黃大仙區議會舉行5次會議，並且為區內居民舉行了11場簡介會。運輸及房屋局副局長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)1承諾，在進行法定諮詢程序期間，當局會與黃大仙區議會緊密聯絡，以跟進該區議會的要求。

26. 劉健儀議員察悉，在擬建沙中線施工期間，馬仔坑遊樂場會被徵用作施工區，因為在該位置會設有通風大樓及緊急救援通道。她表示，黃大仙區議會及受此等建造工程影響的居民強烈反對擬議安排。她促請政府當局考慮向有關的居民提供補償措施，例如提供永久接駁至新蒲崗的交通設施。運輸及房屋局副局長承諾，當局會在進行建造工程期間考慮就佔用社區用地提供補償措施。

27. 陳鑑林議員問及當局解決區議會和受影響居民提出的關注事宜的時間表。葉國謙議員察悉，受影響居民反對當局建造通風大樓，但他希望沙中線工程計劃不會受到不當延誤。他促請政府當局及港鐵公司認真致力處理居民關注的事宜。

28. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，法定諮詢期會在2012年年初結束。政府當局會在詳細設計階段考慮所接獲的意見和建議。政府及港鐵公司自2008年年中開始就沙中線進行公眾諮詢。當局會在法定諮詢期進行更深入的諮詢，特別是有關居民的要求(例如車站及通風設施的設計，以及連接車站出入口接駁設施的數目等)。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1及運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7承諾會繼續與受影響居民保持緊密對話。

29. 黃國健議員表示，由於他居於新界東，以鐵路代步，故此他十分關心沙中線落成的事宜。然而，他認為若進行此項目會犧牲黃大仙受影響居民的福祉，此做法並不公平。舉例而言，居民要求政府當局以全沉降方式建造列車停放處，以盡量減少對環境造成的影響，當局卻沒有採納他們的意見。他表示，阻延沙中線施工是政府所造成的。

30. 梁家傑議員表示，他是九龍東地方選區的民選立法會議員。其選區的居民曾向他反映，他們關注有關的建造工程及沙中線通車後鐵路運作會引致的噪音滋擾。他促請政府當局及港鐵公司認真處理受影響居民關注的事宜。

31. 甘乃威議員問及第一階段慈雲山區行人連接系統竣工的具體時間表。運輸及房屋局首席助理

秘書長(運輸)7表示，擬議工程於2012年展開後，該行人連接系統會在兩至三年後分階段落成。甘議員進一步問及搬遷港灣道室內運動場及灣仔游泳池的事宜。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7回應時確定，當局會先興建新的設施，然後才會拆卸現有設施。

32. 甘乃威議員察悉，當局會把擴建金鐘站的工程及重置和優化夏慤花園所產生的建築廢物棄置於西區的廢物處置設施，但該設施不會有任何覆蓋。此情況將會對鄰近居民造成頗大危害。儘管政府當局以往曾承諾會圍封該個用於建造西港島線的廢物處置設施，但卻沒有採取任何有關行動，他對此表示十分不滿。他詢問，當局會採取甚麼緩解措施，以盡量減少對鄰近居民所造成的滋擾。他要求港鐵公司承諾把所有沙中線工程計劃的廢物處置設施圍封。

33. 路政署鐵路拓展處處長補充，金鐘區所產生的建築廢物會運往堅尼地城的廢物處置設施。當局會進行工程，把上述廢物處置設施圍封。與此同時，當局會採取在工地灑水等臨時措施，以減少塵埃和泥石隨處飛揚的情況。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理蘇雯潔女士承諾會跟進西港島線工程所引致的關注事宜。她補充，現時就西港島線設有不同的廢物處置設施，港鐵公司亦已根據環境影響評估報告採取各項措施。港鐵公司會繼續緊密監察有關工程，盡量減少對社區所造成的影響。

34. 甘乃威議員表示，西港島線的建造工程對該區造成極大的噪音滋擾。由於沙中線的建造工程會在人煙稠密的市區進行，甘議員認為，只是採用一塊隔音布來緩解建造工程所造成的噪音污染並不足夠。他詢問，除了法例規定的措施外，是否有其他更有效的措施。他要求港鐵公司在建造沙中線、南港島線(東段)及觀塘線延線時停止使用此等隔音布。

35. 港鐵公司蘇雯潔女士回應時表示，隔音布經證實可有效減低噪音污染，在工地普遍採用。港

鐵公司會因應工地的狀況及環境影響評估報告所載列的要求，採取所需的噪音緩解措施。

政府當局

36. 李永達議員察悉，大圍至紅磡段需要進行額外地基強化工程，以避免收回私人樓宇。他要求政府當局提供受影響樓宇的清單、須進行的地基強化工程的詳情，以及提供資料說明擬議工程會對這些樓宇造成的影響。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7表示，擬議工程無須徵用任何土地。當局進行隧道工程前會先進行地基強化工程，以確保樓宇安全。當局已詳細堪察黃大仙至九龍城鐵路沿線的樓宇，以及向地區團體簡介有關進行工程的事宜。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7承諾會繼續與受影響居民進行聯繫，以處理他們關注的事宜。

37. 葉劉淑儀議員察悉，黃大仙采頤花園的居民關注鐵路的建造工程和運作對環境可能造成的影響。儘管如此，她表示整項沙中線工程計劃受到社區(包括南區)歡迎。她促請政府當局加快進行建造工程及恰當處理受影響居民所提出的關注事宜。

鐵路網絡的乘客量

38. 鄭家富議員認為，估算沙中線到2021年的每日乘客量可達110萬人次是過於樂觀。他要求政府當局提供資料，說明本港每條鐵路線的每日乘客量。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1解釋，當局預計2021年的每日乘客量為110萬人次，當中有38萬人次是新增的乘客，26萬人次是現有鐵路線的乘客改為使用沙中線，其餘的46萬人次則是以往的短途乘客改為長途使用沙中線(而非轉乘其他交通工具)。當局會進行一項以110萬人次的乘客量為基準情況及偏差率為±10%的敏感度分析。

政府當局

39. 鄭家富議員提到，根據估算，到了2021年，每日於過海段及東九龍段所流失的乘客為26萬人次(或假設在沙中線運作的情況下，乘客量增加10%，則流失的數目為29萬人次)。他要求政府當局提供更詳細的資料，說明沙中線在2020年通車後對現有不同鐵路線的乘客會產生分流作用，藉以確定港鐵公司須向政府支付的服務經營費，因為有關的費用將

會按沙中線可帶來的票務收益計算。他關注到，根據現時就乘客量所作的估算，沙中線不會帶來額外的票務收益。

40. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1澄清，服務經營費並非按PWSC(2010-2011)34號文件附件5第5及第6段所提供的數字計算。當局是把整個鐵路網絡(即地鐵和九鐵系統)在沙中線投入服務後的總收益減去整個鐵路網絡在沙中線投入服務前的總收益而得出沙中線的收益。根據政府和港鐵公司在兩鐵合併時簽訂的營運協議，港鐵公司須繳付的服務經營費為沙中線利潤的淨現值(即其營運收入淨現值扣除港鐵公司有關鐵路營運及資產重置開支淨現值)的90%。此方法已計及地鐵和九鐵系統因為沙中線而額外獲得的票務收益。

就中止討論PWSC(2010-11)34及PWSC(2010-11)35所動議的議案

41. 陳偉業議員認為，當局沒有就此項建議提供某些關鍵的資料(例如沙中線工程計劃的財務內部回報率)，在此情況下要求委員就項目進行表決並不合理。他根據《工務小組委員會會議程序》第33段所訂，動議一項議案，中止兩個有關沙中線的項目的討論。

42. 在動議此項議案時，陳偉業議員特別提及各區議會關注的事宜，以及當局未有提供有關此建議的相關財務資料。他建議，應給予更多時間讓政府當局與相關持份者就建議進行討論。他提出在政府當局處理這些關注事宜後再舉行另一次工務小組委員會會議。陳議員認為，魯莽地作出任何決定是不合理及不負責任的做法。

43. 李永達議員表示，儘管民主黨原則上支持沙中線工程計劃，民主黨的議員與受影響居民有同樣的關注。因此，有關沙中線工程計劃的兩個項目在是次會議席上付諸表決時，民主黨的議員會棄權。

44. 主席把中止討論沙中線工程計劃有關項目的議案付諸表決。李永達議員要求進行記名表決。在出席的20名委員當中，有4名委員贊成議案，11名委員反對議案，以及4名委員棄權。主席宣布議案未獲通過。個別委員的投票結果如下：

贊成的委員：

鄭家富議員
何秀蘭議員
黃國健議員
陳偉業議員
(4名委員)

反對的委員：

陳鑑林議員
劉皇發議員
劉健儀議員
霍震霆議員
譚耀宗議員
石禮謙議員
張學明議員
劉秀成議員
李慧琼議員
葉國謙議員
葉劉淑儀議員
(11名委員)

棄權的委員：

李永達議員
甘乃威議員
梁家傑議員
陳淑莊議員
(4名委員)

就PWSC(2010-11)34進行表決

45. 主席把此項目付諸表決。李永達議員要求進行記名表決。在出席的20名委員當中，有11名委員贊成和1名委員反對此項目，以及7名委員棄權。主席宣布此項目獲得通過。個別委員的投票結果如下：

贊成的委員：

陳鑑林議員
劉皇發議員
劉健儀議員
霍震霆議員
譚耀宗議員
石禮謙議員
張學明議員
劉秀成議員
李慧琼議員
葉國謙議員
葉劉淑儀議員
(11名委員)

反對的委員：

黃國健議員
(1名委員)

棄權的委員：

鄭家富議員
李永達議員
甘乃威議員
何秀蘭議員
梁家傑議員
陳淑莊議員
陳偉業議員
(7名委員)

就PWSC(2010-11)35進行表決

46. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。
47. 李永達議員要求此兩個項目在相關的財委會會議上分開表決。

總目706 —— 公路

PWSC(2010-11)33 56TR 南港島線(東段) —— 主要基建工程

48. 主席表示，此項建議旨在把56TR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9億2,700萬元，用以進行南港島線(東段)的主要基建工程。當局已在2010年12月16日就此項建議諮詢鐵路事宜小組委員會。

49. 主席表示，是次會議原定於下午12時45分結束，他會把會議時間延長15分鐘，讓委員有更多時間討論此項目。委員表示贊成。

50. 劉秀成議員申報他是海洋公園公司董事局的成員。

51. 甘乃威議員表示，民主黨支持此項撥款建議，並促請當局立即進行南港島線(東段)的工程。甘議員表示曾聽取公眾就關注沙中線及南港島線(東段)的工程計劃所提出的意見。他要求政府當局就他在2011年1月24日向政府當局發出的函件內所提出的20多條問題提供書面回應。運輸及房屋局副局長承諾會在相關的財委會會議前就該等問題提供回覆。

政府當局

融資模式

52. 對於當局未能提供南港島線(東段)有關把前黃竹坑邨用地的物業發展權批予港鐵公司以解決此項工程計劃的融資安排的資料，甘乃威議員表示失望。他促請政府當局盡快提供詳細資料。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1表示，行政會議在2007年12月18日的會議上決定，當局會使用"鐵路加物業發展項目"的模式為南港島線(東段)工程計劃進行融資。由於把前黃竹坑邨用地的用途由住宅用地改為綜合發展區的法定城市規劃程序仍在進行，政府當局在現階段不能提供有關融資安排的詳細資料。此外，由於前黃竹坑邨用地日後的住宅發展項目須符合政府近日就釐定住宅樓宇建築樓面面積所推行的"締造優質及可持續建築環境的措施"的規定，政府當局只能在該等措施的指引公布後才能評估有關用地的建築樓面面積及提供融資安排的詳情。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1承諾，在委員要求取得的相關資料備妥後，即會向委員提供。

政府當局

噪音緩解措施

港鐵公司

53. 鑒於南港島線(東段)與住宅樓宇十分接近，甘乃威議員要求港鐵公司制訂有效的噪音緩解措施，以在施工階段盡量減低噪音。港鐵公司蘇雯潔女士回應時表示，除了在擬議主要基礎工程施工期間實施的標準噪音管制措施外，港鐵公司一直與區內人士緊密接觸，盡量減低工程可能帶來的環境影響。為了盡量減低噪音影響，港鐵公司會緊密監察建築活動的噪音水平，設計工程計劃時亦會盡可能顧及居民的生活模式。甘議員要求港鐵公司採取較法例所訂更為嚴緊的噪音緩解措施。蘇女士回應時承諾會特別留意區內人士的需要，例如鄰近一帶的學校及醫療機構的運作需要。

有關使用爆炸品的安全事宜

54. 劉秀成議員表示，他支持此項撥款建議。然而，他表示，赤柱及春坎角的居民反對當局選定春坎山為設置南港島線(東段)工程計劃的擬議臨時爆炸品儲存倉庫的地方。由於區內人士關注以水路和陸路交通運送爆炸品的事宜，他促請政府當局採取行動處理居民關注的事宜。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)表示，爆炸品的運送需符合土木工程拓展署礦務部所訂的一套嚴格規定。政府當局會一直緊密監督有關的運作。

政府當局

55. 劉秀成議員指出，赤柱及春坎角的道路頗為狹窄，路面亦凹凸不平，倘若發生交通意外，可能會導致交通出現嚴重混亂的情況。應劉議員的要求，運輸及房屋局副局長承諾在相關的財委會會議前以書面解釋當局會採取甚麼管制措施確保運送、儲存及使用爆炸品的安全。

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

57. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年2月17日