

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2565/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/DEV/1

發展事務委員會 特別會議紀要

日 期：2012年4月17日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室2

出席委員：劉秀成議員, SBS, JP (主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
梁劉柔芬議員, GBS, JP
李永達議員
張學明議員, GBS, JP
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
李慧琼議員, JP
林大輝議員, BBS, JP
梁美芬議員, JP
葉國謙議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁家傑議員, SC
陳淑莊議員
陳偉業議員

其他出席議員：劉健儀議員, GBS, JP
黃國健議員, BBS

缺席委員：黃容根議員, SBS, JP
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP (副主席)
霍震霆議員, GBS, JP

石禮謙議員, SBS, JP
馮檢基議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員： **議程第I項**

發展局局長
林鄭月娥女士, GBS, JP

發展局副秘書長(規劃及地政)2
鄭偉源先生, JP

發展局首席助理秘書長(規劃及地政)4
蘇翠影女士

司法機構副政務長(運作)
伍錫漢先生, JP

議程第II項

發展局局長
林鄭月娥女士, GBS, JP

發展局副秘書長(工務)2
林天星先生, JP

土木工程拓展署九龍拓展處處長
向玉璽先生, JP

土木工程拓展署啟德辦事處專員
李關小娟女士

議程第III項

發展局副秘書長(工務)2
林天星先生, JP

水務署助理署長／設計及建設
梁永廉先生

水務署總工程師／發展(2)
麥成章先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)4
司徒少華女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)4
鍾蕙玲女士

議會秘書(1)4
莫穎琛小姐

議會事務助理(1)4
蕭靜娟女士

經辦人／部門

I 為應付土地審裁處工作量增加而開設兩個司法機構職位

(立法會CB(1)1514/11-12(01)號文件)——政府當局就建議在司法機構轄下的土地審裁處開設司法機構職位提交的文件

立法會IN18/11-12號文件 ——立法會秘書處就《土地(為重新發展而強制售賣)條例》的實施情況擬備的文件(資料摘要))

發展局局長向委員簡介政府當局建議在司法機構開設兩個司法機構職位，分別是1個區域法院法官職位及1個土地審裁處成員職位，以協助應付因根據《土地(為重新發展而強制售賣)條例》(第545章)(下稱"該條例")提交土地審裁處的強制土地售賣申請數目上升而增加的工作量。她特別指出以下各點 ——

- (a) 自《土地(為重新發展而強制售賣)(指明較低百分比)公告》(下稱"《公告》")

在2010年4月1日生效以來，至2012年3月底為止，土地審裁處共收到91宗強制土地售賣申請，而在《公告》生效前(即自1999年6月至2010年3月)，則收到65宗申請。有關申請的案件數目由以往平均每兩個月1宗增加至平均每個月3.8宗。雖然強制土地售賣申請個案並非佔提交土地審裁處處理的案件總數的大部分，但由於該等案件相當複雜，而且需耗用大量司法資源處理，因此對土地審裁處的工作量構成重大影響。

- (b) 土地審裁處由1位高等法院原訟法庭法官擔任庭長，兩位區域法院法官擔任土地審裁處法官，以及1位現職土地測量師擔任土地審裁處成員。補償和強制土地售賣案件通常由一位土地審裁處法官會同土地審裁處成員審理。為紓緩人手緊絀情況，當局自2011年9月起委任一位暫委成員負責處理土地審裁處的案件，並自2011年10月起從區域法院暫時調配一位區域法院暫委法官負責審理強制土地售賣的案件。不過，這項臨時安排會對司法機構的其他服務造成影響。鑒於自1994年至今，土地審裁處並無開設任何司法人員常額職位，加上提交土地審裁處審理的強制土地售賣申請及相關案件的數目有上升趨勢，政府當局認為有需要加強土地審裁處處理有關個案的能力，使強制土地售賣申請案件可於合理的等候時間內獲得審理，並且不會影響由土地審裁處審理的其他類別案件的聆訊時間表。
- (c) 為加強支援受強制土地售賣或強制土地售賣前自願收購影響的小業主，發展局自2011年1月起推出兩項先導計劃——"調解先導計劃"和"支援長者

業主外展服務先導計劃"。"調解先導計劃"一直運作暢順，並已延長一年至2013年1月。至於"支援長者業主外展服務先導計劃"，鑒於長者業主對外展計劃的評價正面，加上他們向外展計劃求助的個案有相當數量，當局決定在2012-2013年度擴大有關服務，由一隊外展服務隊增加至兩隊(即一隊為香港島羣組提供服務，另一隊為九龍及新界羣組提供服務)。

- (d) 政府當局一向鼓勵採用調解作為訴訟以外的另類排解糾紛機制。土地審裁處庭長發出的實務指示(LTPD: CS No.1/2011)由2011年2月15日起生效，當中訂明把調解應用於所有強制土地售賣案件的詳細安排。根據該實務指示，土地審裁處在考慮是否發出批准強制土地售賣申請的命令及如何行使酌情權裁定訟費時，會將任何訴訟人士不合理地不參與調解作為一項考慮因素。
- (e) 為保障小業主，地產代理監管局於2010年8月發出一份名為"收購舊樓單位"的執業通告，當中訂明地產代理在收購舊樓時應遵守的相關法律規定及操守。香港房屋協會亦在轄下設於全港不同地點的10個物業管理諮詢中心，為市民提供有關強制土地售賣程序的免費資訊服務。發展局自2011-2012年度起聯同香港測量師學會、市區重建局(下稱"市建局")及兩項先導計劃的服務提供者舉辦3場公開講座，向公眾介紹該條例及上述兩項先導計劃。香港警務處亦出席了其中一場講座，向出席者講解如何在受收購或強制土地售賣影響的樓宇防止罪案發生，並在受收購活動或強制土地售賣影響的大廈所在地區加強巡邏。

- (f) 根據2011年2月公布的新《市區重建策略》，市建局擔任"執行者"及"促進者"的角色，推動舊樓重建。作為"促進者"，市建局會向自發重建的業主提供中介人服務，協助他們集合土地業權聯合出售。
- (g) 政府當局於2011-2012年施政報告中宣布，透過從政府主動賣地所得土地上進行的發展項目、市區重建項目、鐵路物業發展項目、須修訂土地契約／換地的項目，以及無須修訂土地契約／換地的私人重建項目，以每年提供2萬個住宅單位為目標。市區重建項目提供的住宅單位數目在過去數年一直有所上升，詳情如下 ——

年度	單位數量
2008-2009	900
2009-2010	1 600
2010-2011	2 000
2011-2012 (截至2012年2月)	2 157

強制土地售賣案件的候審時間

2. 涂謹申議員批評，自降低強制土地售賣門檻的《公告》生效後，利益向土地發展商進一步傾斜，小業主的議價能力被大幅削弱。雖然當局推出了調解機制，協助業主達成共識，但該機制成效偏低，未能解決業主之間的糾紛，令很多強制土地售賣申請案件最終仍需由土地審裁處審理。涂議員察悉，開設上述兩個司法機構職位，旨在縮短強制土地售賣案件在土地審裁處的候審時間，他關注到，小業主的處境或會更為不利，因為在土地審裁處審理案件前，他們只餘更短時間與大業主談判以尋求較佳價錢或更好條件將其物業出售。他要求政府當局提供資料，說明必須完成的相關法律程序及審閱文件(例如聆訊準備、指示聆訊、非正審申請及實

際審訊等)所需要的平均時間，以及建議開設的兩個司法機構職位預期會帶來甚麼改善。

(會後補註：政府當局提交的補充資料已於2012年5月30日隨立法會CB(1)2046/11-12(01)號文件送交委員傳閱。)

3. 發展局局長表示，在2010年審議《公告》期間，政府當局已知悉市民的關注事項，但她否認有關安排旨在向私人發展商輸送利益。她強調，政府當局認為有需要加強土地審裁處的人手，以縮短強制土地售賣案件的候審時間。縮短候審時間會令小業主受惠，因為小業主在等候土地審裁處審理案件期間會感到十分焦慮，而假若聆訊有所延誤，小業主或會因單位市價迅速改變而蒙受經濟損失。須予注意的是，在土地審裁處自1999年6月起接獲的156宗強制土地售賣申請中，有62宗申請被撤銷，無需進行聆訊。據她所知，發展商亦渴望在案件提交土地審裁處審理前與小業主達成和解，因為將案件提交法庭審理涉及很多不明朗的因素。有地產界人士促請政府將強制土地售賣的申請門檻進一步降低，但政府當局並無計劃檢討有關門檻。政府當局會密切留意上述兩項先導計劃的推行情況，並會檢討有關計劃在支援小業主方面的成效。

4. 司法機構副政務長(運作)補充，就強制土地售賣申請案件的審訊必須完成的相關法律程序所需的平均時間，主要視乎有關案件的情況。在2011年年底委任一位暫委成員及一位區域法院暫委法官加入土地審裁處後，強制土地售賣申請案件的平均候審時間已由49天縮短至41天。他表示，由於強制土地售賣案件較土地審裁處職權範圍須處理的其他案件複雜，因此，該等案件通常需要一位土地審裁處法官會同一位土地審裁處成員共同審理，而餘下的一位土地審裁處法官則處理其他類別的案件。由於強制土地售賣的申請數目預計會持續上升，因此，土地審裁處的人力資源預期會日趨緊絀。應委員的要求，司法機構副政務長(運作)答允

提供相關資料，闡述土地審裁處審理強制土地售賣案件的平均輪候時間。

5. 葉國謙議員表示，社會人士對強制土地售賣的門檻意見紛紜，政府當局必須在私人業主及發展商的利益之間取得適當平衡，以期在收購土地及重建的過程中保障小業主的權益。他詢問審理強制土地售賣申請案件的平均輪候時間，以及當局有否就此制訂服務承諾。

6. 司法機構副政務長(運作)解釋，輪候時間指案件已準備就緒可以進行審訊當日至審訊日之間的時間。輪候時間不包括用於為審訊作準備的時間，例如向土地審裁處提交所需文件及非正審聆訊。為案件準備審訊所需時間視乎多項因素，例如案件的複雜程度。在處理強制土地售賣案件的服務承諾方面，雖然司法機構在現階段並無計劃訂定服務承諾，但在開設上述兩個擬議司法機構職位後，司法機構會密切監察有關情況。

7. 陳鑑林議員讚賞發展局致力加快市區重建步伐，令破舊樓宇的居民的生活環境得到改善。他認為，將強制土地售賣申請門檻降低至80%，讓小業主得以將其物業出售，既可達致重建目的，亦有助解決大廈日趨殘舊的問題。加快市區更新進程亦可加快重建步伐，並有助滿足持續上升的住屋需求。他關注到，土地審裁處審理強制土地售賣案件的輪候時間偏長，其間小業主或會感到焦慮。他注意到，私人重建項目往往需要經歷漫長的收購過程，而發展商及小業主在其間均須面對市場環境急速改變所引致的不明朗情況。鑒於土地審裁處接獲的強制土地售賣申請大幅上升，陳議員促請政府當局加快處理有關申請，以紓緩小業主在等候土地審裁處審理案件期間的憂慮。

向受重建影響的業主進行追蹤研究

8. 李永達議員指出，市區重建及強制土地售賣的申請門檻涉及複雜且具爭議性的事宜。他強調有需要確保小業主的利益受到保障。為提供一個較為科學及客觀的基礎，用以檢視降低有關申請門檻

對小業主的影響，他促請政府當局委託學術機構進行檢討或追蹤研究，以瞭解業主的生活狀況有否及在何程度上受私人重建項目影響。何秀蘭議員贊同上述觀點，並表示追蹤研究有助評估香港市區更新工作的成效。她促請政府當局在下屆政府任期開展前制訂時間表，以推行有關建議。

9. 發展局局長認同市區更新是一個複雜議題，涉及不同持份者的利益。雖然有些業主未必願意出售其物業，但亦有很多業主希望透過重建改善生活環境。3個指明類別地段的強制土地售賣申請，須符合不少於有關地段80%不可分割份數的規定。根據一項由政府當局委託進行的研究，香港現時採用的80%申請門檻，較很多海外城市採用的申請門檻高。政府當局已盡力回應不同業主的需要。舉例而言，根據2011年2月公布的新《市區重建策略》，市建局擔任"執行者"及"促進者"的角色，應對業主對重建的訴求。政府當局察悉委員的建議，並會考慮應否向受影響的業主進行追蹤研究。

向小業主提供協助

10. 何秀蘭議員表示，在推展市區重建時，政府當局應在保障個別業權與重建破舊樓宇以釋放土地資源兩者之間小心取得平衡。她促請政府當局增撥資源，推行"需求主導"的重建模式，以鼓勵大廈業主就其地段／大廈主動提出重建要求，因為她注意到，很多小業主未必願意將其物業售予發展商。鑒於小業主面對發展商的收購行動時往往處於弱勢，她認為小業主可利用等候土地審裁處審理案件期間與發展商進行談判，以取得較佳條件、透過調解解決分歧或延聘代表律師進行訴訟。因此，她對開設兩個司法機構職位的建議有保留。

11. 陳偉業議員促請政府當局推動採用調解或仲裁解決土地或物業糾紛。梁美芬議員指出，調解及仲裁均屬具有成本效益的方法，可用以讓涉及強制土地售賣及大廈物管理糾紛的各方解決糾紛。她認為，政府當局應更靈活地運用該等方法，以鼓勵市民採用。

12. 關於"需求主導"重建計劃，發展局局長表示，這是市建局在2011年採納新《市區重建策略》後推行的新重建模式。市建局一直有推廣該計劃，而申請該計劃必須符合該計劃所訂的標準，包括在項目內所有相關的地段中，每個地段內要有不少於67%不可分割業權持有人同意。有些業主在取得所須的業權持有人同意方面可能會遇到困難。至於就強制土地售賣案件進行調解方面，發展局局長表示，雖然至今只有3宗成功進行調解的個案，但司法機構及政府當局已廣泛推動各方採用調解作為把案件提交土地審裁處審理以外的另一個處理方法。有關的實務指示(LTPD: CS No.1/2011)載有詳細安排，訂明如何把調解應用於所有強制土地售賣申請。雖然進行調解屬自願性質，但土地審裁處在考慮是否發出批准強制土地售賣申請的命令時，會將大業主及小業主在土地審裁處審理案件前曾否進行調解，作為一項考慮因素。發展局局長強調，即使在開設兩個司法機構職位後，調解在解決強制土地售賣糾紛方面，仍會扮演重要角色。

13. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)4補充，"調解先導計劃"於2011年1月推出以來，共收到33宗調解申請。在該等個案中，有3宗成功調解，另外15宗個案所涉各方曾聯絡服務供應商，以協助他們瞭解有關計劃。有關各方其後已自行解決了他們之間的分歧。

14. 應何秀蘭議員的要求，政府當局答允提供下述資料：(a)曾在"調解先導計劃"下嘗試進行調解的強制售賣申請個案的結果；及(b)成功進行調解或物業業主之間達成和解的個案的結果，包括所協定的物業價格資料，以及有關價格對少數份數擁有人的影響。

(會後補註：政府當局提交的資料文件已於2012年5月30日隨立法會CB(1)2046/11-12(01)號文件送交委員傳閱。)

建議成立樓宇事務審裁處

15. 李慧琼議員詢問，在強制土地售賣申請門檻降低至80%前後提交的強制土地售賣申請分別有多少宗，以及政府當局會否監察土地審裁處的審案結果，以評估土地審裁處就拍賣地段所批准的預設底價能否真正反映有關土地的重建價值。

16. 發展局局長回應時表示，在2010年降低申請門檻後，相關案件數目由以往平均每兩個月1宗增加至超過7宗，而自1999年以來，向土地審裁處提交的申請只有百多宗。平均而言，地段的成交價是相關地段現有用途價值的2.5倍。至目前為止，在土地審裁處發出批准強制土地售賣申請的命令後，有4次拍賣的成交價高於土地審裁處所批准的預設底價。發展局一直有監察該條例的政策角度及兩項先導計劃的推行情況。

17. 李慧琼議員詢問政府當局會否考慮成立樓宇事務審裁處或仲裁中心，以解決樓宇及建築物管理糾紛，從而提升當局處理該等糾紛的標準、以有效率的方式加快處理個案，以及減輕土地審裁處的工作量。為節省與訟各方的法律開支，陳偉業議員支持成立一個獨立機制，以便無須延聘法律代表便能處理《業主與租客(綜合)條例》(第7章)下涉及收回土地及收回管有權的案件，亦能處理《建築物管理條例》(第344章)下涉及建築物管理的案件。主席補充，香港測量師學會在這方面持相若意見。梁美芬議員察悉，內地已設立仲裁中心處理土地糾紛，透過仲裁中心達成的協議對有關各方均具有法律約束力。

18. 發展局局長解釋，根據《基本法》第七條，香港境內的土地和自然資源屬於"國家所有"，由香港特別行政區政府負責管理、使用、開發、出租或批給。按照此項條文，只有政府才有處理土地事宜的完整管轄權。因此，政府不能讓仲裁機制凌駕其完整管轄權。發展局局長亦指出，建築物管理屬於民政事務局的政策範疇。事實上，設立樓宇事務審裁處的建議涉及複雜的政策及法律問題，例如該審裁處的法律地位、組織架構安排，以及與土地審裁

處之間的相互關係。按照現今人權保障標準，任何人均享有獲得法律代表的權利。假如成立一個審裁處處理樓宇事務，但卻不讓與訟雙方在該審裁處獲得法律代表，此安排並不恰當。因此，立法會議員建議設立該架構以期省卻的法律開支，恐怕未必能夠避免。政府當局會考慮委員的意見，研究以行政手段簡化該類案件的處理程序。

19. 發展局局長表示，政府當局一直鼓勵物業業主透過調解而非訴訟解決涉及強制土地售賣的糾紛，從而減輕雙方的財政負擔。她重申，根據司法機構發出的實務指示(LTPD: CS No.1/2011)，土地審裁處在考慮是否發出批准強制土地售賣申請的命令時，會將案件雙方曾否進行調解視為一項考慮因素。她進一步表示，政府曾多次透過調解及聘用"糾紛排解主任"(Dispute Resolution Officer)，處理涉及工務工程的糾紛。

20. 司法機構副政務長(運作)補充，當局一直鼓勵大廈管理案件的有關方透過調解解決分歧，以便更有效、迅速及公平地處理大廈管理案件。

21. 主席總結此議項的討論。他表示，就政府當局建議把上述人員編制建議分別提交人事編制小組委員會及財務委員會予以考慮及批准，委員普遍支持。

II 啟德發展計劃 —— 環保連接系統

(立法會CB(1)1514/11-12(02)—— 政府當局就九龍東環保連接系統提交的文件

立法會IN19/11-12號文件 —— 立法會秘書處就啟德發展計劃環保連接系統擬備的文件(資料摘要))

22. 發展局局長就於九龍東設置環保連接系統(下稱"連接系統")的可行性研究及正在舉行的公眾諮詢活動，向委員簡介有關背景。她表示，啟德規劃檢討研究在2004年至2006年進行了為期兩年的廣泛公眾參與活動，制訂了於2007年11月核准的《啟德分區計劃大綱圖》(下稱"啟德大綱圖")，預留地方設置擬議高架鐵路環保運輸系統，並視乎詳細研究，作為長遠交通工具。當時，公眾普遍支持啟德大綱圖建議的連接系統走線，該走線大部分局限在啟德發展區內。在2009年12月，土木工程拓展署委託了顧問，根據工程的可行性、交通影響、環境影響、營運可行性、財務表現和經濟回報，研究連接系統網絡走線的可行性方案(下稱"該研究")。行政長官在2011-2012年施政報告中宣布採取措施，把九龍東(包括啟德發展區、觀塘和九龍灣)轉型為一個核心商業區，於未來20年再增添400萬平方米的寫字樓樓面面積。因此，擬議的連接系統擔當更重要的角色，有助加強九龍東區內與區外的連接。該研究初步建議在九龍東採用高架單軌列車作為連接系統，以配合核心商業區的發展。

23. 發展局局長進一步表示，把擬議的連接系統視作運輸基礎設施，涉及具爭議性的事宜，包括系統設置模式及走線，以及建設費用高而經濟回報率低。她強調，在考慮某項基建工程在發展需要方面的優劣時，不應只着眼於可量化的經濟效益，反而更應着重非量化的經濟效益，例如改善連繫及對市區活化的影響。在現階段，政府當局對推行擬議連接系統持開放的態度，並會繼續聽取市民對該議題的意見，以期就未來路向達成反映大多數公眾意見的共識。政府當局亦會在公眾參與過程的每個階段諮詢事務委員會。

24. 土木工程拓展署啟德辦事處專員借助電腦投影片，向委員簡介該研究的初步結果及未來路向。她特別指出以下各點——

(a) 模式和走線

擬議的連接系統屬低載客量的高架鐵路線，走線長9公里，設有12個車站，

連接香港鐵路(下稱"港鐵")九龍灣站，途經宏光道後通往日後可與沙田至中環線(下稱"沙中線")啟德站交匯的啟德車站廣場，再沿舊機場跑道，經跑道末端的擬議觀塘連接橋(該橋連接啟德及觀塘)橫跨觀塘避風塘，以港鐵觀塘站為終點。建議的走線服務範圍涵蓋啟德發展區內所有主要發展項目，並能使啟德發展區與觀塘之間的連繫更為直接，使兩區的發展產生協同效應。該研究亦就連接系統如何連繫至港鐵觀塘站，提出另外兩個走線方案，其中一個取道開源道，另一個則取道敬業街。擬議的連接系統不會延伸至毗鄰已發展的地區(例如土瓜灣、九龍城和新蒲崗)，因有不同因素限制，包括在住宅區產生噪音和影響景觀，而且居住在樓層和路軌高度相若的居民擔憂私隱受到侵擾，又會因某些分支線的客量偏低而出現財政負擔，以及需要克服技術問題。

(b) 財務及經濟回報

擬議連接系統的基本建設費用預算大概為120億元(按2010年價格計算)，預計2031年的每日客量約20萬人次。如基本建設費用和隨後的資產置換開支均由政府承擔，每年收益僅足以彌補連接系統的營運開支。根據可量化的經濟效益，連接系統項目的經濟內部回報率估計約為+1%，較其他運輸基礎設施項目通常約+4%或以上的經濟內部回報率為低。儘管如此，擬議連接系統在發展九龍東核心商業區及吸引遊客方面的策略性地位舉足輕重。

(c) 觀塘連接橋的影響

擬議的觀塘連接橋是連接系統的重要組成部分，將啟德與觀塘直接連繫起

來，並橫跨觀塘避風塘入口，建議垂直淨空高度為海平面以上21米。不過，建議的垂直淨空高度令某些高桅船隻不能使用觀塘避風塘。

(d) 推行計劃

如能就擬議的連接系統取得公眾共識，當局預計連接系統的啟用日期為2023年。

(e) 其他路面環保公共交通工具的選擇

該研究檢討了使用環保巴士，代替擬議的連接系統。環保巴士的好處包括初期的購買費用和營運開支較低，而且可靈活規劃路線，惟需佔用路面空間，對鄰近舊區內繁忙的道路網添加壓力。此外，從載客量、旅遊吸引力、提供安全、可靠、便利的區內連繫、方便市民到港鐵站轉乘鐵路，以及在提升九龍東核心商業區遠見形象等方面，環保巴士亦較連接系統遜色。儘管如此，隨着啟德發展區的公共房屋於2013年落成，環保巴士有需要作為過渡性交通工具。在2023年連接系統按計劃啟用後，環保巴士服務可予理順，為旅客提供其他合理選擇。

(會後補註：上述電腦投影片介紹資料的電子複本已於2012年4月18日隨立法會CB(1)1621/11-12(01)號文件送交委員傳閱。)

25. 土木工程拓展署啟德辦事處專員表示，收集到的地區意見普遍支持設置擬議的連接系統，原因是該系統可帶來龐大的經濟效益，在將九龍東轉型為一個核心商業區方面，亦扮演重要角色。然而，公眾就連接系統的走線和觀塘連接橋的建議垂直淨高度提出不少意見和關注，尤其是對進出觀塘避風塘的高桅船隻所造成的限制，以及觀塘避風塘

其他用途。為釋除本地船舶業對觀塘避風塘的建議高度限制提出的關注，政府當局將於2012年年中展開一項調查和一項研究，探討可行和可取的替代措施。擬議連接系統的第一階段公眾參與活動現正進行中，當局會在2012年5月及6月舉辦兩次公眾參與工作坊。第二階段公眾參與活動則會在2012年第四季展開，屆時將進一步討論於第一階段所收集到的意見及建議，以期就未來路向達成共識。

建設費用及財政回報

26. 李永達議員讚賞政府當局就進行該研究所作出的努力。對於擬議連接系統的120億元預算建設費用，他關注到，該筆費用是按2010年的價格計算，因此，在開展建築工程時，建設費用或會高達200億元。鑒於預測的回報率偏低，他質疑擬議的連接系統能否吸引商業機構作出投資，參與營運，並擔心該系統長遠而言需全面依賴政府資助方能營運。為此，李議員對興建連接系統的建議表示有保留。他又促請政府當局提交其他選擇方案，供事務委員會討論。

27. 陳鑑林議員表示，民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")自2006年起便倡議在啟德發展區設置單軌列車系統。民建聯認為，在設置單軌列車系統方面，香港落後於世界上其他主要城市，而由於擬議的連接系統會加強新發展項目與現有的發展項目及交通系統之間的連繫，因此，擬議的連接系統將會扮演重要角色，支援在九龍東發展一個新的核心商業區。因此，雖然擬議連接系統的預測財政回報偏低，他認為應將該工程計劃視為一項基建投資，旨在達到非量化的經濟效益。在擬議連接系統的建設費用方面，陳議員表示，民建聯曾與一些在海外城市發展單軌列車系統方面富有經驗的專家進行討論。該等專家指出，120億元的預算建設費用稍嫌偏高。他促請政府當局進行詳細研究，檢討有關費用。

28. 土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，120億元的預算建設費用包括工程計劃管理費、設計費，以及觀塘連接橋的20億元建造費。陳鑑林議員

員曾接觸的專家所作的費用估算，或許未包括上述某些項目的開支。此外，由於香港與海外城市在物價及工資方面有差異，根據海外工程例子作出的費用估算未必可直接適用於香港。若各界達成共識，同意就擬議連接系統作進一步的研究，政府當局會在較後階段作出更精確的費用估算。

29. 陳鑑林議員表示，國際價格應適用於擬議的連接系統，因為當擬議連接系統工程計劃在較後階段進行招標時，本地和國際的公司及顧問公司均可投標。他關注到，工程計劃的費用估算偏高，可能會令公眾對有關建議產生負面觀感。他再次要求政府當局檢討有關的預計建設費用。

30. 劉健儀議員表示，擬議連接系統會是有效的運輸系統，可把在九龍東新發展區居住或工作的市民連接至現有的港鐵系統。她支持政府當局就擬議連接系統作進一步研究，但擔心該系統的建設費用及營運成本偏高，長遠會為政府帶來沉重的財政負擔。她察悉，吉隆坡市中心的單軌列車系統雖然載客量甚高，但財政表現卻有欠理想。為使公眾更明白擬議連接系統的建造及營運成本，以及促進社會日後進行商議，她建議政府當局應在下一階段提供更多資料，並研究海外同類型連接系統的財政狀況，包括在討論文件中所提述的連接系統，即日本的百合海鷗號單軌鐵路系統、杜拜單軌鐵路系統，以及英國的倫敦船塢區單軌輕鐵系統。

其他交通工具選擇

31. 李永達議員指出，像悉尼及西雅圖的高架單軌列車一樣，高架單軌列車投入服務時對本港市民及遊客會有吸引力，但吸引力難以持久。此外，他關注到，有關車資雖然在遊客負擔能力之內，但對乘坐該列車上下班的本地市民而言，車資則可能過高。因此，他建議政府當局提供其他交通工具選擇(例如環保巴士及延展現有港鐵路線)，並提供詳細資料及進行分析，以收集公眾意見。依他之見，環保巴士(例如2010年上海世界博覽會採用的環保巴士)是另一個可行的環保交通系統，可與擬議的單軌列車系統一併考慮。

32. 由於九龍東的人口預期會有所增長，陳鑑林議員認為有需要以環保巴士支援擬議的連接系統，將周邊地區與單軌鐵路系統連繫起來。

33. 發展局局長重申，就應否採用路面環保公共交通工具取代擬議的連接系統，政府當局保持開放態度。然而，應予注意的是，與高架單軌列車比較，環保巴士會佔用較多路面空間，對市區舊區尤其會造成交通問題。由於落實擬議的連接系統需要一段長時間進行籌劃，期間以環保巴士連接啟德發展區與九龍東其他地區，會是理想之選。

34. 對於延展現有港鐵路線以加強九龍東的連繫，土木工程拓展署啟德辦事處專員表示，政府當局曾研究有關方案，但認為該方案不可行。首先，一條港鐵線要有很高載客量才能達到成本效益，但預期九龍東很難達到每日所需要的載客量。第二，港鐵系統的路軌及列車需佔用很多空間，九龍東的舊區難以容納。第三，由於沙中線會是南北走向，若要在中途向東急轉入啟德發展區，所需園位會佔用大片土地，影響啟德發展區的土地用途規劃。

35. 至於市民能否負擔擬議連接系統的車資問題，土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，擬議連接系統的收費結構會與港鐵的收費結構相若，以照顧本地居民的交通需要。悉尼的單軌列車以服務遊客為主，並無妥善接駁市內其他交通系統。相反，擬於九龍東興建的連接系統會加強港鐵現有九龍灣站和觀塘站與沙中線新建啟德站之間的連繫，為本地居民及九龍東的工作人口提供服務。

36. 甘乃威議員表示，該研究清楚顯示當局傾向於在九龍東設置高架單軌列車系統。由於擬議的連接系統將涉及大量公共資源投放，他強調政府當局在作出決定前，必需審慎地全盤考慮有關事宜及其他替代方案。他表示，政府當局的文件未有就採用環保巴士的利弊提供足夠資料。舉例而言，環保巴士所需的資本成本及營運成本較低、籌劃時間較短、以及路線規劃較具彈性等，均屬應予考慮的有利因素。另一方面，雖然環保巴士會佔用較多路面，為九龍東本已繁忙的道路網絡增添壓力，但支

撐高架鐵路系統的柱躉同樣會佔用大量路面空間。因此，甘議員認為，政府當局應在九龍東提供更多環保公共交通工具選擇，包括採用環保巴士，並分析每項選擇的財務可行性，讓市民在公眾參與活動中加以討論。

37. 發展局局長表示，就與現有鐵路線的連接而言，環保巴士較單軌鐵路遜色，因為觀塘及九龍灣的道路網絡不敷應用。雖然如此，她向委員保證，政府當局對此項選擇持開放態度，並會繼續讓市民廣泛參與擬為九龍東興建的連接系統。

擬議連接系統的覆蓋範圍

38. 李慧琼議員讚賞發展局局長致力推動有利市區發展的運輸系統建議、加強九龍東內新舊區的連繫，以及為本港市民及旅客提供美好的交通及觀光體驗。鑒於該研究基於財政及技術原因，不建議將擬議連接系統的現有覆蓋範圍延伸至毗鄰的舊區(例如土瓜灣和新蒲崗)，李議員促請政府當局聽取當區市民支持擴展系統覆蓋範圍的意見。她補充，九龍城區議會於2012年2月通過一項議案，要求將擬議連接系統延伸至土瓜灣及紅磡。此外，黃大仙區議會亦曾建議將擬議連接系統延伸至新蒲崗，因為該區有潛力讓當局活化現有工業大廈，轉作商業／商貿用途。該等舊區的居民深感失望，因為當局沒有將他們納入"起東九龍東"計劃及擬議連接系統的覆蓋範圍。她要求政府當局作出承諾，若地區意見有所堅持，而當局亦制訂出可予接受的延伸方案，則不會排除日後修訂擬議連接系統的走線，以涵蓋該等舊區。依她之見，既然政府當局重視擬議連接系統的非量化經濟效益，便不應在現階段把該等舊區排除於走線涵蓋範圍之內。

39. 發展局局長回應時表示，政府當局會繼續聽取公眾就應如何推展擬議連接系統所提出的意見。鑒於公眾已關注到擬議連接系統的建設費用及營運成本偏高，以及可能對政府造成財政負擔，將該系統進一步延伸至土瓜灣及九龍城／新蒲崗將會引起更多爭議。集中討論該研究提出的走線建議會更具成效，否則只會造成更多阻礙，令社會更遲

才能就擬議連接系統的未來路向達成共識。她補充，當局已不斷致力活化九龍東以外各區的居住環境。相關例子包括啟德河活化及美化工程，以及鑽石山市區規劃改善工程。九龍城是首個推行"市區更新地區諮詢平台"先導計劃的地區，將"以人為先，地區為本，與民共議"的工作方針應用於市區更新的工作中。她進一步補充，在活化已發展地區(例如土瓜灣及新蒲崗)的城市環境及土地用途之前，該等地區難以容納高架單軌鐵路系統。

觀塘連接橋

40. 陳鑑林議員表示，本地船舶業曾要求將觀塘連接橋的垂直淨空高度訂為海平面以上40米，讓所有高桅船隻均能使用觀塘避風塘。他指出，青衣南橋及青衣北橋下的航道是不同類型工作船隻的主要航行通道，但它們的垂直淨空高度只有17米。他表示，雖然高桅船隻在惡劣天氣下或會使用觀塘避風塘，但他相信該等船隻會使用附近的避風塘。他希望觀塘連接橋(作為連接啟德及觀塘的橋樑)工程計劃的推行不會受到影響。土木工程拓展署九龍拓展處處長察悉陳議員的意見，並表示若有需要對觀塘避風塘實施使用限制，政府當局會與業界探討替代措施。

41. 劉健儀議員認為，即使觀塘連接橋會是一項關乎重大公眾利益的工程計劃，當局亦不能為推行該項工程計劃而犧牲本地船舶業的利益，何況船隻在惡劣天氣下使用觀塘避風塘關乎到公眾安全。她察悉，已向海事處登記的高桅工作船現時有400至500艘。因此，對觀塘避風塘實施高度限制會影響數以百計的船隻。她要求政府當局作出承諾，若未能作出滿意安排，把高桅船隻安置於其他合適的避風塘之內，當局不會在觀塘避風塘實施21米的高度限制。她歡迎政府當局致力探討在將軍澳興建一個新的避風塘，因為油麻地避風塘及土瓜灣避風塘已達致最高使用量。她以喜靈洲避風塘因位置不佳以致使用率偏低為例，促請政府當局就擬議新避風塘的選址全面諮詢業界。劉議員表示，如果有能夠容納高桅船隻而選址又獲業界接納的新避風塘

可取代觀塘避風塘，她會支持按某些機構所提建議，將觀塘避風塘改作水上活動中心用途。

42. 發展局局長感謝劉健儀議員支持政府當局所提計劃，就使用觀塘避風塘與業界定出可以接受的安排。她亦感謝業界合作，搬遷觀塘公眾貨物裝卸區以供興建觀塘海濱長廊。她向委員保證，政府當局不會為推展工務工程而損及業界利益。舉例而言，在推行蓮塘／香園圍口岸工程計劃時，政府當局建議向受遷拆影響的竹園村原居民和非原居民及寮屋住戶發放特惠金，以解決他們的搬遷需要。如須對觀塘避風塘實施使用限制，政府當局會進行調查及研究，以期制訂可行而又可為業界接受的替代措施。當局的目標是在2012年年底完成有關的調查及研究。她同意，將公共設施設於合適地點，讓目標使用者得以充分使用，此點至為重要。她希望政府當局下次就擬議連接系統與事務委員會進行討論時能提交方案，以解決觀塘避風塘的高度限制問題。

推行計劃

43. 陳鑑林議員察悉，擬議連接系統暫定於2023年啟用，籌建時間偏長，但啟德發展區的郵輪碼頭首個泊位將於2013年投入服務，而該區第一期公共房屋亦於同年開始入伙，因此他促請政府當局考慮分階段落實擬議的連接系統，以配合九龍東的發展。他相信，擬議連接系統如能及早投入服務，將會為九龍東帶來經濟效益，包括為行動區1及行動2附近帶來土地發展及經濟活動的機遇。

44. 土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，擬議連接系統的主要功能是連接九龍東各主要發展項目，當局將啟用年份暫定於2023年時，已顧及啟德發展區各項工程項目的發展進程，例如啟德發展區都會公園及沙中線啟德站等。他表示，政府當局會密切留意九龍東各個發展項目的進度，在有需要時會考慮應否加快進行擬議的連接系統。陳鑑林議員重申，分階段推行擬議的連接系統是可行及可取的做法。他建議分3個階段推行：觀塘至新郵輪碼

頭段為第一階段，繼而是九龍灣段，最後則是啟德發展區段。

III 工務工程編號9345WF —— 將軍澳海水化淡廠工程策劃及勘查顧問研究項目

(立法會CB(1)1514/11-12(03)——政府當局就345WF —— 將軍澳海水化淡廠工程策劃及勘查研究提交的文件)

(主席建議將會議時間延長15分鐘至下午5時30分結束，委員並無異議。)

45. 發展局副秘書長(工務)2向委員簡介政府當局建議把345WF號工程計劃《將軍澳海水化淡廠工程策劃及勘查研究》(下稱"該項研究")提升為甲級，為在將軍澳137區興建海水化淡廠進行策劃及勘查研究。按付款當日價格計算，估計所需費用為3,430萬元。他特別指出以下各點 ——

- (a) 現時，本地食水主要來自雨水，惟經降雨收集到的食水只佔本港平均總需求量20%至30%，其餘需靠輸入東江水補足。
- (b) 氣候變化導致食水供應變得不明朗，香港宜為此作好準備。在2011年，本地降雨量只有1 477毫米，比過去30年(1981年至2010年)平均每年的2 400毫米降雨量少40%。內地一些地方近年亦出現旱情。
- (c) 由於香港人口持續增加及經濟持續發展，當局估計每年的食水需求量將穩步上升，由2011年的9.23億立方米增至2030年的11億立方米。鄰近的廣東省城鎮亦需要珍貴食水資源以應付其迅速發展的需要。

- (d) 自2008年推行"全面水資源管理策略"(下稱"管理策略")以來，政府當局一直推行各項措施，向市民灌輸節約用水的觀念，並在社區內開拓新的水資源，以減低食水短缺的風險。管理策略倡議先節約用水，然後才開拓新的水資源。
- (e) 鑒於香港的海水供應充足，海水化淡可作為另一種食水供應方式，以支持香港的持續發展。海水化淡亦為若干海外國家及城市所採用，當中包括以色列、澳洲、新加坡及杜拜。政府當局一直留意海水化淡技術的最新發展。隨著科技不斷發展(例如提升熱能回收系統的效率)，海水化淡的成本在過去數十年持續下降。舉例而言，現時海水化淡的成本是每立方米12元，而在1970年代則是每立方米40元。
- (f) 行政長官在2011-2012年施政報告中宣布，香港作為珠江三角洲經濟區負責任的一員，要致力探索其他供水水源，以滿足本身的需求。有鑒於此，當局已在將軍澳137區預留一幅約10公頃的土地，以興建擬議的海水化淡廠。

46. 水務署助理署長／設計及建設借助電腦投影片講述該項研究的重點。他指出，根據管理策略，政府當局透過公眾教育提倡節約用水、鼓勵使用節水器具、增加使用海水沖廁，以及實行減少水管爆裂及滲漏的預防措施。考慮到海水可作為另一種有潛力的食水供應方式，政府當局在2007年進行了一項先導研究，確認可以採用逆滲透海水化淡技術。

該項研究及興建擬議的海水化淡廠

47. 就甘乃威議員詢問海水化淡的成本，發展局副秘書長(工務)2回應時表示，考慮到擬議海水化

淡廠及相關設施的建築及營運成本，海水化淡的成本估計為每立方米12元，高於東江水及本地雨水每立方米7元的成本。儘管海水化淡的成本較高，但由於科技不斷進步(例如在逆滲透的過程中採用大直徑滲透膜)，相關成本會日漸下降。參考海外的經驗，海水化淡的成本介乎10港元至數十港元之間。當局會按該項研究進行詳細勘查及統計，以釐清成本。

48. 發展局副秘書長(工務)2進一步強調，採用海水化淡技術至為重要，因為海水化淡可作為供應水資源的一種方法，以應付氣候轉變。他表示，擬議海水化淡廠每年可生產5 000萬立方米淡水，日後更可提升至每年9 000萬立方米，分別相等於香港總供水量的5%及10%左右。相比本地配水庫每年所收集到的雨水量，擬議的海水化淡廠可提供另一個穩定的食水供應來源，以補充本地經由降雨收集的食水供應。當局已就有關建議諮詢西貢區議會，並獲得其支持。預留予興建擬議海水化淡廠的用地無需進行任何填海。

49. 鑒於該項研究的預算費用及擬議海水化淡廠的產量只佔食水供應一個微不足道的比例，陳鑑林議員對有關建議表示保留。依他之見，有些國家已興建先進的海水化淡設施，政府當局可輕易借鑒該等國家的經驗，並聘請香港缺乏的相關專才協助進行海水化淡工程計劃。此外，政府當局可將整項工程計劃外判，由私營市場予以推行。因此，陳議員認為在現階段不值得進行該項研究或興建擬議的海水化淡廠。他表示，待相關技術日後更趨成熟時，政府當局可再探討上述建議。

50. 發展局副秘書長(工務)2解釋，經參考海外國家或城市興建其首間海水化淡廠所得經驗後，政府當局認為擬於將軍澳興建的海水化淡廠的產量(每年生產5 000萬立方米食水)屬合適水平。相比本地配水庫每年所收集到的雨水量，擬議海水化淡廠可提供另一個穩定的食水供應方式，以補足本地的食水供應來源。鑒於進行該項研究及相關建築工程需要時間，當局估計擬議海水化淡廠無法於2020年

前投產。由於香港的食水需求日趨殷切，而有關工程計劃又需要時間籌劃，政府當局認為現時是適當時機開展該項研究，探討擬議海水化淡廠的可行性及成本效益。

51. 水務署助理署長／設計及建設補充，鑒於內地若干省份於2009年出現嚴重旱災，而香港在2011年錄得的降雨量亦偏低，因此，為香港開拓其他食水供應來源至為重要。鑒於海水化淡額外提供的水資源相當可觀，政府當局認為有需要在現階段進行該項研究，以便在有需要時可適時地引入另一種供水水源。

52. 何鍾泰議員察悉，海水化淡技術不斷改進，他對政府當局的建議表示支持。儘管海水化淡的成本較購買東江水的成本高，他促請政府當局繼續留意海水化淡技術的最新發展，以監察所需成本。

(主席建議將會議時間再延長15分鐘，以便完成就此議項進行的討論，委員並無異議。)

預防水管滲漏和爆裂以及就節約用水進行宣傳和公眾教育

53. 陳鑑林議員對水管滲漏及爆裂以致損失珍貴食水表示關注。水務署助理署長／設計及建設表示，水務署正採取"多管齊下"的方式，以處理有關問題，包括透過檢漏積極防止水管爆裂、進行"更換及修復水管計劃"(下稱"更換及修復計劃")以更換老化水管，以及實施水壓管理。透過上述措施，水管滲漏率已下降至2011年的19%，而在2015年年底完成更換及修復計劃後，相關數字預期會進一步下降至15%。政府當局亦計劃探討其他更具成本效益的方法，以開拓供水水源。

54. 發展局副秘書長(工務)2補充，在推行更換及修復計劃後，水管爆裂宗數已由2000-2001年度高峰期大約2 500宗下降至2010-2011年度的610宗。有關數字在2011-2012年度(2011年4月至2012年2月)進一步回落至320宗。因此，政府當局認為更換及

修復計劃行可有效加強控制水管滲漏及預防水管爆裂。

55. 陳鑑林議員察悉更換及修復計劃的最新進展，並認為政府當局應繼續提供資源以推行各項水管滲漏控制措施，尤以更換及修復計劃為然，以期改善供水網絡的狀況，並減少水管滲漏及爆裂。

56. 何鍾泰議員明白政府當局在推行更換及修復計劃以更新供水網絡時所遇到的困難，因為水管大多藏於地底，而大部分水管亦已經老化。在更換及修復計劃完結後，水管滲漏率雖然仍維持於雙位數字，但大致令人滿意，並與海外城市的數字相若。他促請政府當局日後加強工作，透過採用新技術及更為積極的水管滲漏控制措施，降低水管滲漏率。

57. 就陳鑑林議員詢問政府當局有何措施推動市民節約用水，發展局副秘書長(工務)2回應時表示，政府當局一直有舉行公眾教育及宣傳活動，推動社會各階層人士(尤其是年青一代)節約用水。自2009年起，政府當局為小學生舉辦名為"節約用水，從家開始"的節約用水活動和校園用水考察計劃，亦印製及派發了一套中學課程通識教學材料套。為進一步加強節約用水的公眾教育，政府當局正計劃設立一所節約用水教育中心，亦推行了自願參與的"用水效益標籤計劃"，以協助市民選擇合適的節水裝置。就此，何鍾泰議員亦認為，在向市民及年輕人宣揚節約用水的觀念方面，教育是很重要的。

58. 應主席的要求，政府當局答應提供資料，闡述有何措施推廣節約用水、提高水管滲漏控制及預防水管爆裂，包括更換及修復計劃的最新進展。

(會後補註：政府當局的回應已於2012年5月8日隨立法會CB(1)1795/11-12(01)號文件送交委員。政府當局進一步提交的補充資料文件已於2012年5月14日隨立法會CB(1)1855/11-12(01)號文件送交委員傳閱。)

59. 主席總結此議項的討論。此議項會提交工務小組委員會在2012年5月舉行的會議上考慮。他表示，委員在工務小組委員會會議上將有機會進一步商議政府當局提出的建議。

IV 其他事項

60. 議事完畢，會議於下午5時42分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年9月10日