

立法會

Legislative Council

立法會FC80/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：FC/1/1(1)

立法會財務委員會 第六十九次會議紀要

日期：2015年7月16日(星期四)
時間：下午7時20分
地點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：張宇人議員, GBS, JP (主席)
陳健波議員, BBS, JP (副主席)
何俊仁議員
譚耀宗議員, GBS, JP
方剛議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
陳克勤議員, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
黃毓民議員
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP

陳志全議員
陳婉嫻議員, SBS, JP
郭偉強議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
潘兆平議員, BBS, MH
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員

: 李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
梁耀忠議員
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, GBS, JP
馮檢基議員, SBS, JP
李國麟議員, SBS, JP, PhD, RN
湯家驊議員, SC
何秀蘭議員, JP
李慧琼議員, JP
林大輝議員, SBS, JP
梁家騮議員
張國柱議員
黃國健議員, SBS
梁家傑議員, SC
田北俊議員, GBS, JP
吳亮星議員, SBS, JP
范國威議員
馬逢國議員, SBS, JP
陳恒鑾議員, JP
陳家洛議員
梁志祥議員, BBS, MH, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭家麒議員
郭榮鏗議員
單仲偕議員, SBS, JP

黃碧雲議員
葉建源議員
葛珮帆議員, JP
廖長江議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, JP
鍾國斌議員

出席公職人員：	謝曼怡女士, JP	財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)
	梁悅賢女士, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
	支建宏先生	財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)
	陳仲勤先生	署理發展局首席助理秘書長(工務)2
	向玉璽先生	土木工程拓展署九龍拓展處處長
	馬漢毅先生	署理土木工程拓展署啟德辦事處專員
列席秘書	： 薛鳳鳴女士	助理秘書長1
列席職員	： 羅英偉先生	總議會秘書(1)5
	冼柏榮先生	高級議會秘書(1)7
	司徒曉宇先生	議會秘書(1)5
	胡清華先生	高級議會事務助理(1)3
	粘靜萍女士	議會事務助理(1)5
	何朗瑩女士	議會事務助理(1)6

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2015-16)29
工務小組委員會在2015年6月16日、24日和30日會議上所提出的建議

PWSC(2015-16)33
總目707 —— 新市鎮及市區發展
運輸 —— 鐵路
65TR —— 九龍東環保連接系統詳細可行性研究

委員會繼續審議項目PWSC(2015-16)33。

擬議的詳細可行性研究是否足夠

2. 陳偉業議員強烈反對撥款建議，因為環保連接系統的規劃已偏離了香港現行的交通規劃政策，而擬議的詳細可行性研究只是政府當局的工具，用以支持採用高架單軌鐵路系統作為環保連接系統的決定。依他之見，政府當局在決定是否建造此系統前，應該先進行一次全面交通研究，以確定環保連接系統的需要、成本效益及對其他公共交通工具的影響。

3. 張超雄議員及陳志全議員詢問，詳細可行性研究中包含這麼多不同類型環保公共交通模式是否可行。陳志全議員對此亦表關注。陳議員提述此項目的項目預算費中，為評估各種環保公共交通模式而提供3,800萬元顧問費，他詢問此筆撥款在各種潛在交通模式之間如何分配。陳偉業議員指出，個人快速公交系統的成本只是重型鐵路系統的六分之一，他詢問此項研究會否探討其他環保公共交通模式的成本效益。

4. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，詳細可行性研究在第一階段會研究及比較各項環保公共交通模式，包括個人快速公交系統。他解釋，有關的交通模式將大致可劃分為重型、中型和輕型容量的系統，在研究中它們不會獲分配具體金額的資源。他表示，建設和運營成本將是比較各種交通模式的其中一方面，至於在評估各個別模式是否適宜採納為環保連接系統時，載客量是其中一個會加以考慮的關鍵因素。

就政府當局對高架單軌鐵路系統所持立場的各種關注

5. 陳偉業議員表示不同意詳細可行性研究所採取的處理方法。他認為，為顯示當局在採用哪種模式作為環保連接系統方面立場中立，政府當局應在詳細可行性研究中邀請商界就環保連接系統提交建議。有關建議應附加到當局日後就詳細可行性

研究向相關事務委員會提交的報告中，以釋除委員對政府當局操控研究結果的疑慮。土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，政府當局會與相關行業討論環保連接系統的建議，並會在進行詳細可行性研究時進行市場測試。

6. 胡志偉議員詢問有關實施、資源配置和詳細可行性研究時間框架的細節。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，各種環保公共交通模式會在研究的第一階段進行足夠程度的比較，而當局會就比較的結果諮詢公眾。政府當局隨後會向有關的事務委員會匯報公眾諮詢的結果。粗略估計項目的預算費用約有30%會用於第一階段的研究工作中，預期這方面的工作會在第一年內進行。政府當局在進行公眾諮詢後便會決定採用何種交通模式為環保連接系統，當局便會隨即著手進行第二階段的研究，以制訂詳細的環保連接系統計劃。

7. 胡志偉議員表示，民主黨的議員支持撥款建議，但這並不一定表示他們支持採用高架單軌鐵路的方案。他強調，在決定是否支持建造該系統前，民主黨將會對當局在詳細可行性研究中收集的所有相關數據加以考慮，包括由環保連接系統帶來的經濟利益。

公眾對高架單軌鐵路方案的意見

8. 陳志全議員表示，不相信政府當局在詳細可行性研究中沒有預設立場，並關注到單軌鐵路方案是政府當局真正屬意的環保連接系統選擇。何俊仁議員很希望確保政府當局任何別有用心動機或想法(如有的話)，不會過份影響詳細可行性研究的結果。毛孟靜議員轉述牛頭角居民在初步環保連接系統擬議的公眾諮詢中的看法，認為政府當局已有決心採用高架單軌鐵路方案。

9. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時澄清，高架單軌鐵路方案是當局以往就環保連接系統所進行的初步可行性研究(下稱"初步可行性研究")中所產生的一項初步建議，當局在2012至2014年期間亦曾就此方案進行公眾諮詢。他重申政府當局現

有的立場，就是在沒有任何預設立場的情況下，根據詳細可行性研究的結果，選擇最合適和最具成本效益的環保公共交通方案。

10. 梁國雄議員要求當局提供就初步環保連接系統建議進行的兩階段公眾諮詢所收集到的意見。政府當局承諾在會後提供相關資料。

[會後補註：委員要求政府當局提供的補充資料已於2015年8月12日隨立法會FC240/14-15號文件送交委員。]

現代化電車的方案

11. 陳志全議員詢問，儘管現代化電車每英里成本遠低於單軌鐵路，政府當局因何對採用現代化電車作為環保連接系統持保留意見。

12. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，九龍東包括觀塘和九龍灣等發展密集和道路空間不多的舊區，在這些地區引進現代化電車將顯著地影響有關地區的地面交通。此外，現代化電車的車站將佔用大量道路空間，並可能對進出建築物的車輛造成阻礙。儘管如此，詳細可行性研究將會探討現代化電車對九龍東現有交通網絡帶來的影響。

殘疾人士的無障礙通達性

13. 張超雄議員關注到，對殘疾人士來說，高架運行的交通模式，會較在地面上運行的模式造成較多不便。土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，在詳細可行性研究中評估環保公共交通模式的適用性時，無障礙易達性將是其中一個關鍵因素。他補充，所有環保連接系統站，以及環保連接系統與港鐵線的各個轉車站均會設置無障礙通道。

將會列入詳細可行性研究的事項

14. 梁國雄議員認為，政府當局應考慮在九龍東採取由不同交通模式組合而成的模式。土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，詳細可行性研究將會研究在九龍東組成一個綜合多模式連接系

統。他表示，擬議的綜合多模式連接系統將包括港鐵、擬議的環保連接系統、傳統路面交通工具和經優化的行人設施，旨在於策略性、跨區、區內和地方等層面上達致不同方面的連繫目標。

15. 陳偉業議員就環保連接系統對其他現有的路面交通工具，如專營巴士、的士及公共小巴的乘客量造成的影響表示關注。他建議政府當局應在推出環保連接系統之前和之後，對傳統的路面交通工具市場佔有率進行研究和預測。這些資料或會有助說明環保連接系統對現有交通工具行業的影響。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，由港鐵、擬議的環保連接系統、傳統路面交通工具和經優化的行人設施所組成的綜合多模式連接系統，將可增強九龍東核心商業區發展在不同階段的連繫。他表示，在詳細可行性研究中會對綜合多模式連接系統的個別交通工具的乘客量進行預測，而九龍東現有的交通情況亦會予以分析。

16. 易志明議員轉述香港運輸物流管理學會的立場，指該機構並不支持通過採用高架單軌鐵路的方案，因為此方案並非九龍東的最佳方案。儘管易議員對撥款計劃表示支持，他建議政府當局應該考慮在詳細可行性研究中以更廣闊的角度來看九龍東的連接問題。

17. 陳志全議員詢問，在詳細可行性研究中，當局會採取甚麼方法來評估各種環保公共模式。他很希望確保上述的評估客觀和全面，而不僅是基於網站或文獻而作出的研究。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，作為詳細可行性研究的一項招標要求，顧問申辦項目必須提交關於他們將如何進行所述評估的技術建議。

18. 在回應陳志全議員的詢問時，土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，受聘進行2009年初步可行性研究的顧問為AECOM，當年除了進行網上的研究外，該顧問公司已採用電腦模擬模型進行交通評估。

環保連接系統的乘客需求

19. 張超雄議員提述在政府當局文件中提出有關環保連接系統的擬議走線。鑒於擬議環保連接系統的觀塘站和啟德站鄰近現有或規劃中的港鐵站，其乘客需求量將會偏低，張議員預計該系統最終將主要服務前往啟德郵輪碼頭和九龍灣商業區的遊客。他關注到會否有足夠的乘客需求，以維持高架單軌鐵路系統的營運，並詢問在初步可行性研究中是否有任何環保連接系統乘客量的數據，以支持採用單軌鐵路系統。

20. 土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，擬議的環保連接系統旨在加強九龍東的連繫，其中包括啟德發展區、觀塘及九龍灣的商業區，尤其是在現時或未來港鐵網絡服務範圍內的地區。他表示，根據初步可行性研究期間進行的初步評估，環保連接系統到了2013年預測的每日乘客量約為20萬人次。

21. 張超雄議員詢問有關上述環保連接系統乘客量預測是根據甚麼計算出來。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，政府當局已考慮到相關的規劃數據，例如在初步可行性研究中12個初步擬議環保連接系統站的500米半徑範圍內的居住或工作人口。應張議員的要求，政府當局承諾在會後就12個初步環保連接系統站提供有關各站的預測客流資料。

[會後補註：委員要求索取的補充資料已於2015年8月12日隨立法會FC240/14-15號文件送交委員。]

環保連接系統的走線

22. 陳志全議員詢問，在政府當局文件中提出有關環保連接系統(根據單軌列車而制訂)的走線，是否亦會適用於其他環保公共交通模式，如電動巴士、現代化電車和自動行人道。陳偉業議員關注到，政府當局或會透過設置研究的假設和參數，以

操控詳細可行性研究的結果，從而有利於採用單軌鐵路系統。

23. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，擬議的走線只是在初步可行性研究中的初步建議。他表示，在詳細可行性研究中會就不同走線方案的乘客量轉變，進行敏感度測試。他重申，環保連接系統的其中一個主要目標，是加強九龍東的內部連繫，尤其是在現時或未來港鐵網絡服務範圍內的地區，因此，不同的走線方案均會在詳細可行性研究中予以考慮。

環保連接系統在九龍東發展的角色

24. 就政府當局稱擬議的環保連接系統是為了加強觀塘與啟德發展計劃的連繫，梁國雄議員質疑在新發展的啟德發展區的較富裕人口是否會有興趣前往破舊的觀塘區。他認為，政府當局應該運用興建環保連接系統的資源改善觀塘的環境。

25. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時澄清，環保連接系統的目標是藉着為320公頃的啟德發展區、以及位於觀塘海濱和九龍灣和港鐵站有若干距離的商業區提供連繫，支援九龍東轉型為新的核心商業區。他補充，東九龍有龐大的勞動人口，其中將會計劃開發約500萬平方米的新商業／辦公室樓面面積，將會對環保連接系統產生一定需求。

26. 鑒於在一些新發展地區正在計劃發展其他的新商業區，以及其他地區如黃竹坑的許多工業大廈正在轉變為商業用途，張超雄議員懷疑未來是否有足夠的經濟活動來支持九龍東轉型成一個核心商業區。他擔心預期來自九龍東勞動人口對環保連接系統的需求，將不及預期般龐大，因而令環保連接系統難以維持具成本效益的運作。

高架單軌鐵路系統的財務可行性

27. 陳志全議員指出，根據2012年政府當局提交予發展事務委員會的文件第12段所述，按2010年付款當日價格計算，單軌鐵路系統的資本成本大致

估計為120億元，而預期收入無法負擔其資本成本以及營運及維修的費用。即使資金成本和後續的資產置換費用由政府來承擔，每年的收入也只能勉強支付環保連接系統的營運成本。陳議員詢問，上述對單軌鐵路系統的財務評估是否仍然有效，並質疑上述系統是否合乎成本效益。

28. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，成本效益是在詳細可行性研究中比較各種環保公共運輸方式的其中一個關鍵方面。在評估一種運輸方式的成本效益時，政府會考慮其載客量及成本。他補充，環保連接系統項目的財務表現，包括估計的資本成本和經濟效益，將在詳細可行性研究中予以更新。

評估運輸方式的準則

29. 張超雄議員認為，政府當局應該明確指出判斷一種交通模式是否適合採用為環保連接系統的準則為何，以及這些準則的優先次序，從而釋除委員對政府當局或會操控研究結果的疑慮。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，政府當局必須與顧問進一步討論評估潛在交通方式的準則。儘管如此，一些關鍵的評估範圍，即工程、技術和財務評估(包括採購和實施方案)以及環境評估，已被列入詳細可行性研究中。

30. 梁國雄議員詢問，擬議綜合多模式連接系統的載客量能否因應乘客不足的情況而作靈活調整。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，在擬議的詳細可行性研究中，將進行乘客量轉變對環保連接系統財務可行性所帶來衝擊的敏感度測試。

海外單軌鐵路的經驗和環保連接系統的未來運作

31. 陳志全議員表示，政府當局在2014年10月21日給予發展事務委員會的回覆(立法會CB(1)89/14-15(03)號文件)中未能提供委員要求索取有關海外單軌鐵路運作的詳細資料。就此，他要求政府當局提供有關海外私營單軌鐵路的資料，例如票價和乘客量，以供委員會參考。他表示，這些

資料應屬公開放及隨時可找到的資料。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，政府當局打算在詳細可行性研究中透過參與該研究的顧問收集相關資料。

32. 就陳偉業議員揣測環保連接系統的營運日後或會委託香港鐵路有限公司("港鐵公司")管理，梁國雄議員認同此一揣測，並詢問政府當局是否曾與港鐵公司討論有關高架單軌鐵路的財務可行性。土木工程拓展署九龍拓展處處長的回答是否定的，並補充表示，環保連接系統的不同採購方案和實施時間表將在詳細可行性研究中予以探討檢視。

33. 梁國雄議員指出，初步可行性研究基本上是根据啟德分區計劃大綱圖來進行的，依他之見，該分區計劃大綱圖指明啟德發展區內以鐵路為本的環保連接系統行走已屬錯誤。談到悉尼單軌鐵路系統的不成功例子，梁議員表示，假如擬議的環保連接系統，就是在初步可行性研究中建議的高架單軌鐵路，最終將會成為一項"大白象"工程。

單軌鐵路系統的高架構築物

34. 在回答張超雄議員的詢問時，土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，啟德發展區原跑道的中心帶將會建造一個高架觀景台，與擬議環保連接系統的定線平行排列，但會擁有本身的支持構築物。就這方面，張議員就高架觀景台和環保連接系統對下面街道環境共同構成的影響表示關注。

35. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，政府當局已經努力盡量減少前述設施對地面步行環境構成的影響。他表示，高架觀景台的寬度僅約為11米，並與路旁的隔音屏障融和混為一體，可讓日光穿透。他補充，單軌鐵路系統在初步可行性研究中獲得推薦，其中一個原因就是美學上較為吸引，其纖巧的支撐構築物在視覺上的影響較少，最不阻擋日光，也不妨礙通風。

36. 張超雄議員提述啟德海濱發展專責小組(下稱"專責小組")對採用高架單軌鐵路表示有所保留，因為其高架結構可能與海濱地形並不協調。他

詢問假如專責小組的這種擔憂在詳細可行性研究後仍然沒有得到解決，政府當局會否繼續推展單軌鐵路方案。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，在決定環保連接系統的交通模式上，政府當局會考慮一籃子因素，包括無障礙設施、建設成本、載客量以及有關交通模式在視覺和環境方面構成的影響。

37. 毛孟靜議員指出，高架單軌鐵路系統的支撐構築物在視覺上並不美觀，她詢問政府當局在評估適合採用為環保連接系統的交通模式時，對海濱在視覺上的影響是否一個重要的考慮因素。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，在擬議的走線下，單軌鐵路系統對海濱構成的潛在負面視覺影響將被降至最低，因為它會在原跑道中心帶兩旁建築物之間貫穿而出。他指出，單軌鐵路系統在美學上的意見分歧，而擬議的走線將在相關的意見中取得平衡。

對避風塘的保留和運作有何影響

38. 毛孟靜議員就環保連接系統對文物古蹟的影響表示關注。她很希望能確保系統不會對文物古蹟產生任何負面影響。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，詳細可行性研究將確定環保連接系統會否對任何文物古蹟有任何影響，這是在研究中比較各種環保公共交通模式時將會考慮的其中一個方面。

39. 易志明議員指出，在環保連接系統建議中，橫越現有觀塘避風塘入口的擬議觀塘連接橋，其垂直淨空為海拔21米，將為使用觀塘避風塘的船隻帶來高度限制，令較高的船隻無法進入該避風塘。他提醒政府當局，假如決定實施環保連接系統建議，便要為此類船隻提供替代措施。

九龍東和其他地區的運輸規劃

40. 何俊仁議員詢問，有否任何關於在新發展區提供環保連接系統的政策，因為他指出洪水橋新發展區並沒有進行任何可行性研究，儘管該處將成

為一個大型新商業區，就像九龍東一樣。何議員認為，政府當局應該為新發展地區的交通規劃採取一套貫徹的政策。

41. 土木工程拓展署九龍拓展處處長回應時表示，政府當局在新發展區進行交通規劃時，會考慮到這些地區的特點。由於當局考慮到已進行高密度發展的觀塘和九龍灣一帶道路空間不多，而啟德發展區又受到前身為舊機場的限制，此外九龍東亦有需要轉型成為一個規模較中環大一倍的核心商業區，因此當局建議為九龍東建造環保連接系統。

42. 張超雄議員表示，政府當局注入龐大資源建設環保連接系統，以配合啟德發展區的未來商業發展，此舉與不重視解決鄰近地區如彩虹、秀茂坪、佐敦谷和牛池灣居民迫在眉睫的交通需求形成強烈對比，使他們只有倚賴接駁服務往返附近的港鐵站。

詳細可行性研究的成本

43. 毛孟靜議員詢問有關建議項目成本超支的風險。土木工程拓展署九龍拓展處處長表示，詳細可行性研究的估計項目成本，按付款當日價格計算，所需費用為9,230萬元，已載於政府當局文件中作財政預算之用，這筆款項應足以進行這項研究。

44. 張超雄議員指出，詳細可行性研究的成本主要是顧問費，因為項目本身不會涉及任何建造工程。他表示，一刀切地應用工務工程項目的標準價格調整因數，從而誇大了詳細可行性研究的成本。事實上，他認為，不理會項目的性質和規模，便將同一價格調整因數應用於所有工務工程項目上是不恰當的。他要求土木工程拓展署把他的觀點向有關政府決策局／部門轉達。

45. 梁國雄議員表示有意根據《財務委員會會議程序》第37A段動議議案，對此項目表達意見。主席表示，由於已接近會議原定的結束時間，梁議員提出的議案將在接續的會議中處理。

經辦人／部門

46. 主席宣布委員會小休10分鐘，然後繼續進行有關審議工作。

47. 會議於晚上9時12分休會待續。

立法會秘書處
2016年1月6日