

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)347/14-15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 會議紀要

日 期：2014年10月28日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：謝偉銓議員, BBS(主席)
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP(副主席)
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, GBS, JP
馮檢基議員, SBS, JP
何秀蘭議員, JP
陳克勤議員, JP
陳健波議員, BBS, JP
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員
范國威議員
陳志全議員
陳恒鑾議員, JP

陳家洛議員
陳婉嫻議員, SBS, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
麥美娟議員, JP
張超雄議員
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP

列席議員 : 毛孟靜議員

缺席委員 : 田北俊議員, GBS, JP

出席公職人員 : **議程第VI項**

發展局首席助理秘書長(工務)2
周紹喜先生

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
應芬芳女士

議程第VII項

署理發展局局長
馬紹祥先生, JP

發展局首席助理秘書長(規劃及地政)2
蔡傑銘先生

規劃署署理助理署長／新界區
鍾文傑先生

土木工程拓展署
港島及離島拓展處副處長
陳本標先生

土木工程拓展署總工程師／離島
盧國中先生

議程第VIII項

署理發展局局長
馬紹祥先生, JP

發展局首席助理秘書長(工務)3
黃仲良先生

水務署署長
林天星先生, JP

水務署助理署長／發展
麥成章先生

財政司司長辦公室
首席經濟主任(2)
何穎斌先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
鍾蕙玲女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
趙汝棠先生

高級議會秘書(1)8
彭惠健先生

議會秘書(1)6
周嘉榮先生

議會事務助理(1)6
蕭靜娟女士

文書事務助理(1)6
羅佳真小姐

經辦人／部門

I 選舉副主席

主席表示，選舉副主席的程序已於2014年10月9日舉行的上次會議上展開。委員已提名

劉皇發議員及范國威議員擔任副主席一職。選票已分發予委員，其後亦已收回。由於時間所限，已收集的選票未有在該次會議上點算。經出席上次會議的委員同意，該等選票已放入一個信封內，並在他及提名上述兩名候選人的兩名委員(梁志祥議員及馮檢基議員)面前封存。

2. 主席表示，事務委員會將會在是次會議上繼續副主席的選舉。應主席邀請，梁志祥議員及馮檢基議員監察秘書打開已封存的信封及點票的過程。有14名委員投票支持劉皇發議員，以及6名委員投票支持范國威議員。主席宣布劉皇發議員當選2014-2015年度會期的事務委員會副主席。

II 確認通過會議紀要

(立法會 CB(1)90/14-15 —— 2014年10月9日
號文件 會議的紀要)

3. 2014年10月9日會議的紀要獲確認通過。

III 自2014年7月16日的會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1578/13-14 —— 政府當局因應
(01)號文件 陳家洛議員及
郭家麒議員於
2014年4月29日
就有關西鐵元
朗站物業發展
項目的規劃事
宜發出的函件
(立法會
CB(1)1341/13-14
(01)號文件)所作
的回應

立法會 CB(1)1888/13-14 —— 在立法會議員
(01)號文件 與荃灣區議
會議員於2014年
6月12日舉行的
會議上就全面
檢討滲水投訴
調查聯合辦事

- 處的工作效率及成效提出的事宜
- 立法會 CB(1)1888/13-14 —— 在立法會議員
(02)號文件 與荃灣區議會
議員於2014年
6月12日舉行的
會議上就荃灣
至屯門單車徑
提出的事宜
- 立法會 CB(1)1889/13-14 —— 在立法會議員
(01)號文件 與南區區議會
議員於2014年
5月8日舉行的
會議上就重置
黃竹坑香港警
察學院以騰出
土地作房屋發
展用途的建議
提出的事宜
- 立法會 CB(1)1920/13-14 —— 范國威議員於
(01)號文件 2014年8月8日
就地政總署官
員的利益申報
機制發出的函
件
- 立法會 CB(1)1945/13-14 —— 梁志祥議員於
(01)號文件 2014年8月21日
就地政總署官
員被質疑涉及
利益衝突及地
政總署在事件
中的處理手法
發出的函件
- 立法會 CB(1)1953/13-14 —— 陳家洛議員於
(01)號文件 2014年8月21日
就樹木管理政
策及制定樹木
管理法例發出
的函件

- 立法會 CB(1)1964/13-14 —— 在立法會議員
(01)號文件 與九龍城區議
會議員於
2014年6月12日
舉行的會議上
就有關搬遷土
瓜灣驗車中心
及騰出土地以
建設行人海濱
長廊的建議提
出的事宜
- 立法會 CB(1)1965/13-14 —— 在立法會議員
(01)號文件 與九龍城區議
會議員於
2014年6月12日
舉行的會議上
就在區內住宅
用地改劃為酒
店用途前要先
充分諮詢市民
意見及照顧社
區承托能力提
出的事宜
- 立法會 CB(1)1966/13-14 —— 在立法會議員
(01)號文件 與鄉議局議員
於 2014 年 3 月
20日舉行的會
議上就新界土
地用途規劃及
土地發展提出
的事宜
- 立法會 CB(1)1994/13-14 —— 政府當局因應
(01)號文件 范國威議員及
梁志祥議員就
地政總署官員
可能涉及利益
衝突分別於201
4年8月8日及21
日發出的函件
(立法會CB(1)1920

- /13-14(01)號文件及CB(1)1945/13-14(01)號文件所作的回應
- 立法會 CB(1)2007/13-14 (01)號文件 —— 政府當局因應陳家洛議員於2014年8月21日就樹木管理政策及制定樹木管理法例發出的函件(立法會CB(1)1953/13-14(01)號文件)所作的回應
- 立法會 CB(1)16/14-15(01) 號文件 —— 政府當局就有關為支援受《土地(為重新發展而強制售賣)條例》下的強制售賣影響的物業業主而設立的調解先導計劃發出的文件
- 立法會 CB(1)37/14-15(01) 號文件 —— 公共申訴辦事處於2014年10月10日將有關擬議改劃"綠化地帶"為住宅用地的政策事宜轉交事務委員會跟進的便箋
- 立法會 CB(1)129/14-15(01) 號文件 —— 蔣麗芸議員、陳克勤議員及陳鑑林議員於2014年10月15日就升降機安全的規管發出的函件)

4. 委員察悉，秘書處自2013-2014年度會期最後一次會議後發出了上述資料文件。

IV 2014-2015年度會期的會議日期

5. 主席請委員參閱秘書所擬備並於會議席上提交的建議例會時間表。委員同意事務委員會每月的例會將於每月第四個星期二下午2時30分舉行，但2014年12月及2015年7月的會議則除外，該等會議將分別於2014年12月19日(星期五)上午9時及2015年7月22日(星期三)下午2時30分舉行。

(會後補註：2014-2015年度會期的事務委員會例會時間表已於2014年10月29日隨立法會CB(1)154/14-15號文件送交委員參閱。)

V 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)89/14-15(01)——待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)89/14-15(02)——跟進行動一覽
號文件 表)

6. 委員同意把編定於2014年11月25日(星期二)下午2時30分舉行的下次例會延長至下午6時30分結束，並會討論政府當局建議的下列項目 ——
- (a) 2015-2016年度基本工程儲備基金整體撥款；
 - (b) 活化歷史建築伙伴計劃 —— 活化必列啫士街街市、前粉嶺裁判法院和虎豹別墅；
 - (c) 擬議成立海濱管理局 —— 第二階段公眾參與活動；及
 - (d) 調整機電工程署轄下《建築工地升降機及塔式工作平台(安全)(費用)規例》(第470A章)收費；調整《土地(雜項條文)規例》(第28A章)在路政署維修的

街道上進行挖掘工作的收費及經濟成本；以及調整第28A章就關乎在路政署維修的街道以外的未批租土地範圍內進行挖掘工作的費用。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，有關"活化歷史建築伙伴計劃——活化必列啫士街街市、前粉嶺裁判法院和虎豹別墅"的討論已延至日後的會議進行。此外，亦已就2014年11月25日會議的討論加入有關"沙中線土瓜灣站的考古發現及其初步保育和詮釋方案的建議"的項目。秘書處已透過在2014年11月6日發出的立法會CB(1)197/14-15號文件告知委員有關上述會議安排。)

7. 胡志偉議員提到事務委員會"待議事項一覽表"(立法會CB(1)89/14-15(01)號文件)題為"政府當局評估所收回物業的價值時採取的估價原則及程序"的項目11。他建議，為方便委員就此課題進行討論，秘書處的資料研究組應擬備一份研究文件，說明政府當局現時採取甚麼方法評估有關收回單一及共有業權地段／樓宇的法定補償，包括有關方法的背景及該等方法是否公平等。該份文件亦應涵蓋海外地方的做法。

8. 葉國謙議員及陳鑑林議員認為，如有關此課題的研究須包括世界各地採取的做法，研究的範圍或會過於廣泛。陳議員表示，事務委員會應就研究範圍給予資料研究組清晰的指示，包括有關此課題的資料應包括哪些司法管轄區的有關資料。他認為，政府當局現時就不同類別的被收回物業進行評估時所採取的方法，受相關的政策規管。委員或許不宜要求資料研究組就該等方法是否公平作出評論。陳偉業議員認為，有關的研究應涵蓋加拿大及澳洲在解決因為收回土地所引致的糾紛時採取的機制，並研究調解是否該等機制的一部分。

9. 主席建議，鑒於委員的意見，此項研究的範圍應涵蓋政府當局及英聯邦國家評估被收回物業的價值時採取的做法，以及該等國家採取甚麼機

制解決因為收回土地所引致的糾紛。委員對主席的建議並無異議。主席指示秘書跟進有關事宜。

(會後補註：資料研究組在2014年10月29日察悉事務委員會的要求，並會就有關課題擬備一份資料摘要。)

VI 工務計劃項目第065TR號 —— 九龍東環保連接系統 —— 詳細可行性研究

(立法會 CB(1)89/14-15 —— 政府當局就65TR (03)號文件 —— 九龍東環保連接系統詳細可行性研究提交的文件(跟進文件)

立法會 CB(1)1774/13-14 —— 政府當局就 (01)號文件 65TR —— 九龍東環保連接系統詳細可行性研究提交的文件

立法會 CB(1)89/14-15 —— 立法會秘書處 (04)號文件 就擬議九龍東環保連接系統擬備的文件(最新背景資料簡介)

先前發出的相關文件

立法會 CB(1)1456/13-14 —— 政府當局就 (04)號文件 65TR —— 九龍東環保連接系統詳細可行性研究提交的文件

立法會 CB(1)1491/13-14 —— 一名市民(Dfsad (03)號文件 Dfsa)於2014年5月21日提交的意見書

立法會CB(1)1491/13-14 —— 觀塘區議會副主席蘇麗珍女士於2014年5月22日提交的意見書
(04)號文件

立法會CB(1)1491/13-14 —— 觀塘區議會議員鄧咏駿先生於2014年5月22日提交的意見書
(05)號文件

10. 發展局首席助理秘書長(工務)2表示，於2014年5月27日的會議上，政府當局曾向事務委員會簡介當局就擬議九龍東環保連接系統進行兩個階段公眾諮詢活動的結果，以及有關進行詳細可行性研究以處理公眾諮詢活動所歸納關鍵議題的建議。鑒於委員表達的意見及關注，政府當局已修改擬議詳細可行性研究的範圍，並在2014年7月16日的會議上，向委員簡介已加入詳細可行性研究修訂範圍的撥款建議(下稱"工務計劃項目第065TR號")(立法會CB(1)1774/13-14(01)號文件)(下稱"討論文件")。由於時間所限，委員未能完成有關建議的討論。政府當局歡迎委員就上述建議提出意見，並擬取得事務委員會支持當局把工務計劃項目第065TR號提升為甲級。

11. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第83A條，他們在會議上就課題發言前，應披露與現正討論的課題有關的直接或間接金錢利益的性質。根據立法會《議事規則》第84條，除根據第84條所訂的若干情況外，委員不得就其有直接金錢利益的任何議題表決。

12. 事務委員會察悉，政府當局已因應事務委員會在2014年7月16日的會議上就撥款建議提出的關注事宜，隨立法會CB(1)89/14-15(03)號文件提供補充資料(已於2014年10月22日發出)。主席表示，事務委員會將會在會議上繼續討論此議項。

詳細可行性研究的範圍

13. 梁家傑議員憶述，政府當局表示，在營運高架單軌鐵路系統方面，既有成功的例子(例如連接東京市區及羽田機場的單軌鐵路(下稱"東京單軌鐵路")及重慶單軌鐵路網絡)，亦有失敗的例子(例如悉尼的單軌鐵路)。他詢問，政府當局會否在擬議詳細可行性研究檢討該等例子，以確定其成功／失敗的原因，並在敲定環保連接系統的建議時參考有關的分析結果。

14. 梁國雄議員表示，東京單軌鐵路是一個載客量多的成功例子，是因為在該城市和羽田機場之間並沒有其他可與該鐵路競爭的交通服務。至於重慶，該城市的人口龐大，就單軌鐵路項目融資的方式或會與政府當局將採用的融資方式有分別。他質疑，該等外地例子是否切合香港的情況，政府當局又有否就該等系統進行任何比較研究。

15. 土木工程拓展署啟德辦事處專員回應時表示，一如補充資料所述，政府當局就環保連接系統進行初步可行性研究期間，曾接觸數間外地單軌鐵路機構，以查詢其營運詳情及財務資料。然而，政府當局最終未能取得有關資料。她繼而表示，擬議詳細可行性研究會就外地城市單軌鐵路系統成功和失敗的例子進行個案研究，以找出該等城市選擇單軌鐵路作為交通模式的背景資料及成功／失敗的因素等。擬議詳細可行性研究的顧問進行詳細評估時會參考上述個案研究的結果。此外，如建議採用單軌鐵路系統，有關的分析會有助確定當局在本港落實擬議環保連接系統的項目時可能會遇到的困難。

16. 梁家傑議員憶述，關於擬議環保連接系統應採取高架單軌鐵路的形式；其他環保交通模式(例如現代電車、電動巴士、旅客捷運系統)；還是結合上述某些模式，委員曾在相關會議上表達不同的意見。他詢問，進行擬議詳細可行性研究時，當局會予以有關該等交通模式的每項研究甚麼比重。謝偉俊議員提出類似的問題。

17. 胡志偉議員質疑討論文件第17段(a)至(h)項所列的擬議詳細可行性研究的範圍，與政府當局在補充資料中所述(即當局會按均衡對等的比重評估各項可行的環保公共交通模式是否適合用作九龍東環保連接系統)並不相符。他關注到，政府當局進行(a)至(g)項時會假定環保連接系統會採取單軌鐵路的形式，而只有(h)項是有關評估其他交通模式是否適合在九龍東採用。他又詢問，擬議詳細可行性研究會否評估所有可行環保交通模式的成本效益。

18. 土木工程拓展署啟德辦事處專員回應時澄清，當局提交該份討論文件，以便事務委員會在2014年7月16日的會議上進行討論，而有關的補充資料則是在會議後提供。鑒於委員在2014年7月16日的會議上所表達的意見，政府當局認為適宜調整擬議詳細可行性研究的範圍。她確定，首階段的擬議詳細可行性研究會按均衡對等的比重比較和研究各種環保交通模式(包括現代電車、單軌鐵路、電動巴士及行人輸送帶)，並會評估是否適合在九龍東採用該等交通模式。成本效益將會是進行比較時所採用的其中一項重要準則。政府當局會因應首階段的研究結果，就最適合用作九龍東環保連接系統的環保交通模式諮詢相關持份者。在確定環保連接系統的交通模式後，當局會在下一階段的擬議詳細可行性研究進行有關技術方面的詳細研究，包括初步土地勘測工程。陳志全議員詢問，政府當局會否在決定環保連接系統的模式前進行有關諮詢。土木工程拓展署啟德辦事處專員回應時表示，當局會在決定環保連接系統的模式前進行有關諮詢。

19. 梁家傑議員表示，根據政府當局在以往就此議項進行的討論中作出的回應，公眾參與活動與詳細可行性研究會同步進行。他問及此模式的詳情(包括會諮詢的持份者、諮詢工作的形式及分析所接獲意見的方法)。

20. 土木工程拓展署啟德辦事處專員答稱，擬議詳細可行性研究探討多項事宜，包括在九龍東的不同發展階段制訂有關綜合多模式連接系統的建議，並會根據擬議詳細可行性研究分階段制訂短、

中及長期的建議。政府當局繼而會在每個階段就建議諮詢公眾的意見。當局將諮詢該等會受相關建議影響的持份者。舉例而言，她表示政府當局主要會就短期建議諮詢地區層面的持份者。當局會就環保連接系統的建議進行廣泛和全面的諮詢。土木工程拓展署啟德辦事處專員繼而表示，在各界就九龍東環保連接系統應採取的交通模式達成普遍共識後，政府當局會進行詳細研究，以就採購模式及實施時間表等制訂建議，並會就該等建議進一步諮詢相關持份者。

21. 陳志全議員表示，曾就九龍東環保連接系統向政府當局提交建議的香港電車有限公司於較早前曾表示關注到，政府當局已有既定的構思，就是擬議環保連接系統會採取單軌鐵路的形式。他詢問，政府當局會否澄清相關事宜，以釋除有關疑慮。他重申，部分委員在2014年7月16日的會議上建議當局將討論文件第17段的(b)項及(h)項合併，以指明擬議詳細可行性研究應給予所有可行的交通模式相同的比重。

22. 發展局首席助理秘書長(工務)2答稱，進行擬議詳細可行性研究，是旨在進行深入評估，以確定最適合用作擬議環保連接系統的環保交通模式，以及制訂一個綜合多模式連接系統，為九龍東轉型為一個新的核心商業區提供服務和支援。政府當局的用意，並非是在進行詳細可行性研究的階段邀請有意提供擬議環保連接系統的財團提交計劃。在進行擬議詳細可行性研究時，顧問或會就估計建築成本、在營運和保養擬議環保連接系統方面可能遇到的困難等資料諮詢相關營運者，以便進行該項研究。他明確表示，政府當局對九龍東環保連接系統的形式並無預設立場，並會按均衡對等的比重評估所有可行的環保交通模式。

23. 陳志全議員表示，政府當局沒有在補充資料文件(立法會CB(1)89/14-15(03)號文件)中述明，當局將會就擬議詳細可行性研究所探討的每種可行交通模式分配多少款額，只是表示約30%的工程計劃預算費(用於進行詳細可行性研究)會撥作進行首階段研究。陳議員要求政府當局澄清，在該30%

的工程計劃預算費當中，有多少款項會撥作進行工作，以在沒有任何預設立場的情況下按均衡對等的比重確定最合適及具成本效益的環保連接系統模式。

24. 土木工程拓展署啟德辦事處專員回應時表示，不同的交通模式所涉及的複雜程度各有分別。儘管在架構及機電設計方面，高架單軌鐵路系統涉及大量資源的投入，當局將需要進行更多工作評估和緩解在路面行走的現代電車對現有交通網絡及設施會造成的影響。因此，平均分配財政資源以進行每種可行交通模式的評估，並不實際可行。

25. 梁家傑議員詢問，哪些政策局會領導有關擬議詳細可行性研究的工作，以及運輸及房屋局會就研究所擔當的角色。發展局首席助理秘書長(工務)2答稱，在推展大型基建項目的整個過程中，發展局及運輸及房屋局一直保持緊密溝通。擬議環保連接系統是一個有助九龍東轉型為一個核心商業區的基建投資項目。就此，發展局帶頭推行此項目，而土木工程拓展署則進行相關的規劃和研究。

加強九龍東的交通連繫

26. 盧偉國議員表示支持當局進行擬議詳細可行性研究。他表示，啟德發展區將會是配合九龍未來發展需要的核心地區。因此，加強該區的交通連繫為一項重要事宜。他表示，高架單軌鐵路系統會佔用相對小的道路空間，因此不但有助更善用土地資源，亦可成為旅遊景點。他認為，以路面交通模式提供的環保連接系統適合在密度較低的地區運作。

27. 梁國雄議員不認同單軌鐵路系統會成為旅遊景點的看法。他認為，鑒於興建單軌鐵路系統所涉及的龐大費用，當局應考慮以其他方案改善啟德發展區的交通連繫。他表示，與環保連接系統比較，改善不同地區行人連繫設施的項目可令區內居民(例如須經常在觀塘的山邊地區上落的長者)受惠更大。考慮到擬議環保連接系統會成為"大白象"，他不會支持此項建議。

28. 鑒於啟德郵輪碼頭已啟用，但擬議環保連接系統須在約10年後才會竣工，謝偉俊議員關注到啟德郵輪碼頭的交通暢達度及該碼頭在未來十多年與九龍東其他地方的交通連繫。他詢問，擬議詳細可行性研究會否包括探討可改善啟德郵輪碼頭交通暢達度的短期措施。

29. 土木工程拓展署啟德辦事處專員回應時表示，政府當局察悉，立法會議員及區內居民關注到九龍東在短、中及長期的交通連繫。因此，擬議詳細可行性研究會探討有何方法在發展九龍東的各個階段應付有關交通連繫的需求。她向委員保證，作為擬議詳細可行性研究的一部分，政府當局會就制訂短期措施加強啟德郵輪碼頭的交通連繫進行研究。

30. 姚思榮議員認為，鑒於擬議環保連接系統不會在短期內啟用，政府當局有必要制訂措施適時改善九龍東及舊區之間的交通連繫，以免啟德郵輪碼頭交通不便的問題重演。他認為，除了環保連接系統外，就啟德發展區制訂的交通連繫計劃應包括交通配套設施。姚議員詢問，對於有人建議當局在啟德郵輪碼頭及鯉魚門之間提供水上的士服務，以及更善用往來觀塘渡輪碼頭的現有渡輪服務，政府當局會否研究有關的意見。他認為，相關政府部門應舉行聯席會議研究可否提供臨時碼頭，以提供往來觀塘及啟德郵輪碼頭的渡輪服務。

31. 土木工程拓展署啟德辦事處專員答稱，擬議詳細可行性研究會提供機會予政府當局制訂方法處理啟德發展區的交通連繫問題。在擬議詳細可行性研究探討有關制訂綜合多模式連接系統的事宜時，政府當局不會排除採用水上交通的方案。至於興建臨時碼頭，政府當局需計及有關建議是否符合《保護海港條例》(第531章)的規定。

32. 姚思榮議員建議，鑒於第531章的規定，臨時碼頭可採取浮塢設施的形式提供。土木工程拓展署啟德辦事處專員回應時表示，當局會考慮姚議員的建議。她表示，在研究有關建議時，政府當局需

計及浮塢的運作對航道的影響，以及有關的浮塢會否永久在同一地點提供等各項因素。

33. 謝偉俊議員表示，政府當局應確保根據擬議詳細可行性研究制訂的綜合多模式連接系統會配合觀塘、黃大仙及九龍城等各區居民的需要。盧偉國議員認為，擬議環保連接系統不但只是配合訪客的需求，亦應滿足區內居民就擴大該環保連接系統的範圍至覆蓋九龍東毗連地區的訴求。他表示，在政府當局於2014年9月公布的《鐵路發展策略2014》所包括的7個項目當中，其中一個為行走東九龍北部地區的新鐵路線(下稱"東九龍線")。他詢問，當局制訂環保連接系統的建議時會否計及東九龍線的項目。

34. 土木工程拓展署啟德辦事處專員答稱，進行擬議詳細可行性研究時，會以環保連接系統初步可行性研究的結果，以及相關地區的土地用途、基建及交通設施等最新發展作為依據。此外，根據擬議詳細可行性研究，政府當局會探討環保連接系統與港鐵之間有何合適的連接及轉線安排。土木工程拓展署啟德辦事處專員繼而表示，為回應黃大仙及九龍城居民提出的訴求(即環保連接系統的走線應延展至該等地區)，擬議詳細可行性研究會探討長遠可否擴大該系統。

35. 陳婉嫻議員表示，政府當局已使用長時間就擬議環保連接系統徵詢公眾的意見，並因應所收集的部分意見修改有關建議。儘管此項建議仍存在爭議，她相信適時在九龍東提供環保連接系統是相關區議會及區內居民的強烈訴求。她認為，政府當局應妥為顧及下列意見：有關延展擬議環保連接系統的走線至九龍東以外地區；以及在土瓜灣興建車站。發展局首席助理秘書長(工務)2回應時表示，擬議詳細可行性研究會進一步就車站的位置及擬議環保連接系統的走線研究公眾提出的意見。當局會進行公眾諮詢，以收集公眾就此等事宜進一步提出的意見。

觀塘避風塘

36. 陳鑑林議員表示，當局將興建橫跨觀塘避風塘入口的擬議觀塘連接橋，作為擬議環保連接系統的重要組成部分。貨船營辦商協會曾建議，該連接橋的垂直淨空高度最少應為海平面以上40米。他詢問政府當局對此項建議有何立場。他認為該項建議在技術上並不可行。此外，即使政府當局接納有關建議，鑒於觀塘避風塘的現有設計，30至40米高的高桅杆船隻及躉船或許亦不可能使用該避風塘。他詢問，為配合這些船隻的運作需要，政府當局會否考慮在海港西部的避風塘提供更多避風泊位。

37. 土木工程拓展署啟德辦事處專員答稱，政府當局就環保連接系統初步建議進行兩個階段的公眾諮詢期間，曾就觀塘連接橋垂直淨空高度的事宜與相關業界溝通及交換意見。由於業界強烈反對當局就使用觀塘避風塘的船隻高度設定限制，根據擬議詳細可行性研究，政府當局會研究有何措施緩解觀塘連接橋對高桅杆船隻可能造成的影響，並會探討重置觀塘避風塘的需要。她表示，在進行擬議詳細可行性研究時，政府當局會繼續就此事與相關業界保持緊密聯繫。

38. 陳鑑林議員表示，本港現時有多條橋的垂直淨空高度少於40米。該等橋對高桅杆船隻及躉船的運作並沒有構成限制。他促請政府當局就行業團體的建議與該等團體作進一步溝通。主席促請政府當局考慮陳議員的意見。

就其他地區的交通設施所分配的資源

39. 陳偉業議員質疑，在九龍東而非其他地區(例如鐵路站跟人口比例偏低的天水圍和屯門)提供擬議環保連接系統，背後的理念和理據為何。他認為，當局建議在九龍東提供環保連接系統，令人懷疑只是為了符合大財團的私有利益。為了消除上述疑慮，政府當局着手進行擬議詳細可行性研究前，首先應進行概念研究，以確定適合發展環保連接系統的地區，以及九龍東是否唯一選擇。陳議員批評

政府當局一直以來漠視屯門和元朗的居民就改善輕便鐵路(下稱"輕鐵")系統所提出的訴求。他詢問，政府當局進行擬議詳細可行性研究時，會否同步進行一項有關在新界西發展環保連接系統的研究。

40. 土木工程拓展署九龍拓展處處長答稱，早在2007年，在《啟德分區計劃大綱圖》(下稱"分區計劃大綱圖")獲核准後，分區計劃大綱圖載有為設置擬議高架鐵路環保連接系統而預留的地方。視乎詳細設計而定，當局考慮以該系統作為長遠交通工具。在2004至2006年進行了3個階段的公眾參與活動後，當局敲定分區計劃大綱圖。根據分區計劃大綱圖，環保連接系統的走線大部分局限於啟德發展區內，為區內的新發展項目提供服務。在2009年12月，土木工程拓展署委託顧問進行初步可行性研究，以探討可行的環保連接系統網絡走線。土木工程拓展署九龍拓展處處長繼而表示，當局在2012至2014年就擬議環保連接系統進行兩個階段的公眾諮詢，在該期間所接獲的意見顯示，市民支持當局加強九龍東區內與區外的連繫，以配合當局根據起動九龍東的措施把該區轉型為核心商業區的發展策略。

41. 陳偉業議員表示，自1980年代以來，荃灣及屯門區議會已要求當局興建鐵路連接荃灣及屯門，並以兩個區議會共同擬備的顧問報告作為理據。然而，政府當局至今未有答允該兩個區議會的要求。陳議員強調，由於政府當局的解釋未能回應上述質疑(即為何當局不能在九龍東以外的其他地區提供擬議環保連接系統)，他不會支持此項撥款建議。

向工務小組委員會提交建議

42. 主席詢問，委員是否支持把有關工務計劃項目第65TR號的撥款建議提交工務小組委員會。他把待決議題付諸表決。陳偉業議員要求進行點名表決。8名委員表決贊成及3名委員表決反對此項建議。表決結果如下 ——

贊成

陳鑑林議員	劉皇發議員
葉國謙議員	葉劉淑儀議員
胡志偉議員	陳婉嫻議員
梁志祥議員	麥美娟議員

(8名委員)

反對

梁國雄議員	陳偉業議員
陳志全議員	

(3名委員)

43. 主席宣布此項建議獲過半數委員表決通過。

VII 東涌新市鎮擴展研究 —— 第三階段公眾參與

(立法會 CB(1)89/14-15 —— 政府當局就東涌新市鎮擴展研究 —— 第三階段公眾參與 —— 建議發展大綱草圖提交的文件
(05)號文件

立法會 CB(1)89/14-15 —— 立法會秘書處就東涌新市鎮擴展研究擬備的文件(最新背景資料簡介)
(06)號文件

44. 應主席所請，署理發展局局長向委員簡介東涌新市鎮擴展研究(下稱"東涌擴展研究")的進度，以及在東涌擴展研究第三階段公眾參與活動下就東涌新市鎮擴展區所制訂的建議發展大綱草圖。規劃署署理助理署長／新界區以電腦投影片向委員扼要講述有關建議發展大綱草圖及第三階段公眾參與活動的重點。

(會後補註：上述電腦投影片資料的電子複本已於2014年10月29日以電子郵件方式隨

立法會 CB(1)148/14-15(01)號文件送交委員。)

東涌西的發展

45. 陳婉嫻議員表示支持建議發展大綱草圖及政府當局的決定(即把東涌西的預計人口由超過4萬人減至約兩萬人)，以及不推展有關在東涌灣填海14公頃的建議。她認為，不推展上述建議，反映政府當局亦有重視對天然環境的保護。麥美娟議員及陳恒鑽議員贊同陳議員的意見，他們亦表示支持當局放棄在東涌灣填海的建議。陳婉嫻議員指出，東涌西是本港其中一個主要的綠化地帶。她建議政府當局在東涌西發展綠色設施(例如遠足徑、紅樹林及東涌河)時訂定一個主題。為改善東涌西的綠化環境供市民享用，以及發展區內的綠色經濟，政府當局應諮詢相關持份者(包括學者)，以及參考相關的海外經驗。

46. 陳恒鑽議員贊同政府當局在東涌河谷提供一個發展緩衝區的決定，但他建議政府當局應制訂措施發展馬灣涌的歷史特色。麥美娟議員詢問，鑒於當局放棄在東涌灣進行擬議填海工程，當局會否為馬灣涌村進行活化工程。

47. 梁志祥議員支持當局在東涌西提供"鄉村式發展"地帶。他認為，此做法可配合在區內發展民宿的建議。

48. 陳偉業議員歡迎政府當局不推展擬議在東涌灣填海的決定，但他詢問政府當局為何不提高東涌西的發展密度。

49. 規劃署署理助理署長／新界區回應時表示，東涌西兩幅住宅用地的地積比率相對較高，分別達5至6倍。考慮到鄰近擬議市鎮公園及逸東邨的住宅區的位置及其周圍的環境，當局就該等住宅區訂定較低的地積比率。

就業機會及經濟發展

50. 事務委員會察悉，根據建議發展大綱草圖，當局會在東涌新市鎮擴展區提供約15萬5 000平方米的總樓面面積作區域零售用途，以及另外約14萬8 000平方米的總樓面面積作地區零售用途。此外，預計東涌新市鎮擴展區各個擬議商業發展項目會創造逾4萬個職位。麥美娟議員質疑，由於當局不單會在東涌新市鎮擴展區提供空間發展零售業，亦會在欣澳、香港國際機場北商業區及港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展等提供有關空間，此類空間的供應會否過多。為了向未來的居民提供多元化的就業機會，她建議政府當局引入措施，以便經營不同類型業務的公司在東涌新市鎮擴展區開業。她指出，使用連接東涌與其他地方的兩條主要道路(即青馬大橋及擬議屯門至赤鱸角連接路)的收費令商界不擬在東涌設立公司。她促請政府當局為該兩條公路的使用者豁免有關收費。

51. 梁志祥議員認為，東涌新市鎮擴展區未來的居民大多屬意在區內就業，因為從東涌前往其他地區工作的交通費會甚為高昂。然而，他關注到，東涌新市鎮擴展區擬議商業發展項目將創造的4萬多個新職位並不够多元化，或許未足以配合未來居民的需要。他促請政府當局提供更多資料說明東涌新市鎮擴展區將會創造的就業機會。

52. 對於當局在建議發展大綱草圖下就東涌新市鎮擴展區建議的經濟結構單一(只集中於酒店、娛樂、餐飲服務及零售業)，葉劉淑儀議員表示失望。她促請政府當局發展東涌新市鎮擴展區時考慮"新經濟"元素。舉例而言，可發展造船業及維修保養工程服務，為香港國際機場及東涌東遊艇停泊處的運作提供支援。她認為，政府當局不應忽視有關發展工程及科技業的需要，以創造更多機會讓年輕人向上流動。

53. 姚思榮議員指出，香港國際機場及其配套設施有大約5 000個職位仍未填補。他認為大嶼山的就業情況並不理想。他提醒當局，在發展東涌新市鎮擴展區及香港國際機場擬議第三條跑道啟用

後，大嶼山人力錯配的情況或會惡化。他建議，政府當局應採取步驟為大嶼山的居民提供更多區內的就業機會，例如協助設於東涌的企業為其僱員提供宿舍。

54. 陳恒鑾議員贊同部分委員的意見，他亦認為政府當局應引入措施為東涌的居民創造充足及多元化的職位。他贊同姚思榮議員提出的建議，亦認為當局應協助設於東涌的企業為其僱員提供宿舍，並進一步建議當局給予在東涌工作的公共租住房屋申請人額外的分數。陳議員亦建議政府當局應在東涌新市鎮擴展區預留土地為年輕人設立職業導向院校及提供更多當區的消費設施(例如市政大廈)，以減低區內居民的生活費用。

55. 盧偉國議員提到大阪的關西國際機場及上海虹橋國際機場鄰近地方的經濟發展。他表示，一個主要交通樞紐的運作通常會為其周邊地區帶來經濟效益。他支持當局發展東涌新市鎮擴展區的建議，並促請政府當局把握東涌鄰近香港國際機場所帶來的機遇。對於部分委員關注到，將會在東涌新市鎮擴展區創造的就業機會並不多元化，盧議員亦有同感。他建議，政府當局應借鑒深圳開拓新產業的成功經驗。

56. 署理發展局局長回應時表示，在2014年成立的大嶼山發展諮詢委員會將會研究發展大嶼山的整體策略。大嶼山發展諮詢委員會成立了多個工作小組，以研究東涌的就業機會及人力供應與職位錯配等各項事宜。政府當局會考慮姚思榮議員的建議，為設於東涌的企業制訂有利的措施。

57. 發展局首席助理秘書長(規劃及地政)²表示，政府當局計劃引入措施活化馬灣涌。有關的措施將有助發展區內的經濟。規劃署署理助理署長／新界區補充，除了為區域及地區零售用途提供的空間外，當局會在東涌東提供50萬平方米的總樓面面積，以發展區域辦公室樞紐。因此，可預計東涌東不會只是提供零售業的就業機會。不同類型的公司(包括從事高科技產業的公司)可考慮在東涌東設立其辦公室。

58. 葉劉淑儀議員強調，區內經濟欠缺改變規模的空間，在提供機會讓年輕人向上流動方面亦沒有成效。她認為在東涌創造與工程相關的就業機會，將會更為合適。

59. 何秀蘭議員察悉，當局就東涌新市鎮擴展區推算的新增人口及會在該區創造的職位數目分別約為14萬人及4萬個職位，即假設每個新住戶均會有一個在區內就業的機會。她認為有關的假定不切實際。據她觀察所得，東涌大部分居民均會前往其他地區工作，並建議政府當局應透過改善東涌的交通連繫來解決就業的問題。何議員要求政府當局提供下列資料：(i)當局會如何令東涌新市鎮擴展區的擬建酒店、零售及餐飲設施有足夠客源，以提供充足的區內就業機會；(ii)在大嶼山邊境地區發展購物及餐飲中心的藍圖(如有的話)；及(iii)當局會否在東涌預留土地，以促進製造業(例如製造電動車)發展。她強調，政府當局不應太倚賴內地訪客支持東涌的服務業，因為可能會進一步加深中港矛盾。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2014年11月24日隨立法會CB(1)275/14-15(01)號文件送交委員。)

60. 陳婉嫻議員強調，雖然政府當局應從天水圍及東涌的初期發展汲取經驗，為區內居民提供充足的就業機會，但亦不應只是把焦點放在如何處理就業的問題上，以致忽略有關為東涌新市鎮擴展區制訂發展方向的事宜。

擬議在東涌發展高等教育

61. 葉劉淑儀議員察悉，政府當局已在東涌新市鎮擴展區預留土地作高等教育的用途。她要求當局提供有關擬議發展的詳情。姚思榮議員認為，旅遊業在大嶼山的發展中擔當舉足輕重的角色。除了酒店、餐飲服務及零售業外，很多航空公司亦在大嶼山提供各類職位。政府當局在東涌新市鎮擴展區

發展高等教育時亦應計及此情況，以便大嶼山發展為一個地區旅遊點。

62. 規劃署署理助理署長／新界區察悉委員的意見，並承諾會向相關政策局／政府部門轉達有關意見。

東涌的交通連繫

港鐵東涌線的容量及有關擬議新鐵路站適時啟用的事宜

63. 麥美娟議員關注到，擬議新鐵路站啟用的時間能否適時配合居民遷入東涌西的時間。署理發展局局長回應時表示，關於在東涌東及東涌西興建的兩個擬議新鐵路站如何配合東涌新市鎮擴展區的發展，發展局會與運輸及房屋局進行緊密聯繫。他補充，在現有港鐵東涌線(下稱"東涌線")增建東涌東及東涌西兩個車站的工程應不會太複雜。

64. 范國威議員表示，儘管東涌線在繁忙時間的使用率現時處於85%的合理水平，在現有東涌站及青衣站的列車班次分別為每4分鐘及2.5分鐘一班，遠低於港鐵港島線沿線的列車班次。他詢問，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")會否為東涌線增加列車班次及車隊的規模，以應付東涌新市鎮擴展區新增人口的需求。

65. 土木工程拓展署港島及離島拓展處副處長回應時表示，政府當局已就有關東涌列車服務的事宜，與路政署及港鐵公司保持緊密溝通。根據該公司提供的資料，現時每日有約5 000名乘客在早上的繁忙時間使用東涌線由東涌前往市區。就東涌線設計的最高載客量約為4萬名乘客。當局預計，在所有居民遷入東涌新市鎮擴展區後，東涌線的使用率將會是60%左右。此外，機場的發展及擬議東涌新市鎮擴展區會提供大量就業機會讓東涌的居民在區內工作，以減少東涌線及其他交通連接系統的交通量。

66. 陳恒鑾議員建議，政府當局應評估須否提高東涌線的容量，以應付新增人口的交通需求。委員要求政府當局因應陳議員的建議提供資料。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2014年11月24日隨立法會CB(1)275/14-15(01)號文件送交委員。)

改善東涌的非鐵路交通

67. 陳鑑林議員表示支持當局發展東涌新市鎮擴展區。陳議員指出，小巴及的士在東涌的公共交通工具當中擔當重要的角色，但本港小巴的總數上限已長時間設於約4 000輛，而大嶼山的士的數目只有約50輛。陳議員促請政府當局檢討應否放寬上述限額，以滿足東涌新市鎮擴展區新增人口的交通需求。陳議員提到，觀塘部分新發展的住宅區欠缺公共交通設施。他表示，政府當局應全面檢討在東涌提供的整體交通設施(包括巴士總站及公共交通交匯處)，以為區內的新發展項目作準備。

68. 署理發展局局長回應時表示，大嶼山發展諮詢委員會轄下成立了一個有關交通的工作小組，以研究如何改善大嶼山的交通服務。該工作小組的成員包括運輸及房屋局的代表。他承諾會向相關各方轉達陳議員的意見。

69. 梁志祥議員詢問，當局會否提供方便大蠔灣村民前往東涌東的相關設施(例如行人隧道、行人路及單車徑)，以及在東涌西區內及東涌東與東涌西之間提供充足的交通連接系統。他建議，政府當局就東涌新市鎮擴展區規劃交通連接系統時，應參考荃灣的海濱長廊。陳恒鑾議員建議，當局應提供更多單車徑及小巴服務，以連接東涌內各個地點。

70. 規劃署署理助理署長／新界區回應時表示，政府當局會研究有關東涌東及東涌西之間交通連接系統是否足夠的關注事宜，並會考慮在東涌新市鎮擴展區發展單車徑及海濱長廊。此外，亦會向相關部門反映大蠔灣村民的交通需求，以便該等部門作出考慮。

71. 應何秀蘭議員的要求，政府當局會提供資料，以說明當局會否解決的士不獲准在國泰城上落客的問題。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2014年11月24日隨立法會CB(1)275/14-15(01)號文件送交委員。)

環境問題

72. 范國威議員關注到，大蠔灣的生態會因為東涌東的填海工程及港珠澳大橋香港口岸人工島的建造工程而受到負面影響。他詢問，政府當局有否評估擬議在東涌東建造的遊艇停泊處對海洋生態、中華白海豚的生境及大小磨刀洲的擬議海岸公園會造成的影響。他又詢問，當局會否就港珠澳大橋的車輛排放實施管制，以紓緩東涌的空氣污染問題。

73. 陳偉業議員關注到，香港國際機場的航機活動對東涌造成噪音污染的問題，並要求當局提供有關機場於未來10年的飛機噪音預測25等量線的詳情。他又詢問，當局會否在飛機噪音預測25等量線範圍內發展住宅單位。陳議員指出，東涌某些地區(尤其是東涌西)的居民可能會因為空氣流通差而受到空氣污染的影響。他詢問，政府當局有何措施改善東涌的空氣質素。

74. 署理發展局局長回應時表示，當局正進行一項環境影響評估，以根據《環境影響評估條例》(第499章)的規定處理各項有關發展東涌新市鎮擴展區的環境問題。政府當局會提供資料，以回應陳偉業議員就東涌的噪音及空氣污染問題所作出的查詢。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已於2014年11月24日隨立法會CB(1)275/14-15(01)號文件送交委員。)

75. 主席表示，他留意到部分委員擬就此議程項目表達進一步的意見。他指示秘書就應否舉行一次特別會議繼續討論此議項，徵詢委員的意見。

(會後補註：秘書處已於2014年11月6日隨立法會CB(1)198/14-15號文件發出通告諮詢委員，以確定他們可否出席擬於2014年12月3日上午9時至10時35分舉行的特別會議，以討論包括東涌新市鎮擴展研究等多個項目。主席考慮委員的回覆後，決定在上述時間舉行一次特別會議。該特別會議的通告及議程已於2014年11月11日隨立法會CB(1)206/14-15號文件送交委員。)

VIII 東江水的供應

(立法會CB(1)89/14-15(07)——政府當局就東江水供應提交的文件

立法會CB(1)89/14-15(08)——立法會秘書處就東江水的供應擬備的文件(最新背景資料簡介))

76. 署理發展局局長向委員簡介與廣東省當局就2015年至2017年期間向香港供應東江水所簽訂的新協議。新協議涵蓋與供港東江水的水質、價格及供水量有關的重要組成部份。新協議會沿用過去3份供水協議所採用的"統包總額"方式。他表示，此方式旨在確保東江水的供應可靠而具彈性，以滿足香港的實際需求。

77. 署理發展局局長進一步表示，新協議將於2015年1月開始生效。由於就2015年全年購買東江水所建議的費用較2014年的現行費用為高，因此在2014-2015年度的預算中，預留作購買東江水之用的撥款不足以支付2014-2015年度的預計開支。政府當局會向財務委員會(下稱"財委會")申請追加撥款4,790萬元，以支付額外費用。

78. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第83A條，他們在會議上就課題發言前，應披露與現正討論的課題有關的直接或間接金錢利益的性質。

東江水的供應

79. 毛孟靜議員表示，東江水的供應問題已被政治化。她質疑當局基於哪些理據調高水價。她並詢問，若追加撥款的建議在財委會遇到阻滯或遭財委會委員否決，將會有何後果。

80. 水務署署長表示，粵港雙方議定的東江水價格調整機制自1989年起實施。根據該機制，調整東江水水價時會考慮營運成本、人民幣兌港幣匯率及粵港兩地有關物價指數的變化。

81. 陳鑑林議員認為，粵港雙方達成的供水協議能確保供港東江水的供應穩定。反之，儘管新加坡與馬來西亞簽訂供水協議，新加坡仍須以高昂的成本透過海水化淡生產食水。鑒於東江水的供應對社會民生至關重要，他促請其他委員在該項建議提交財委會時切勿拖延，應立即批准有關的追加撥款。

82. 陳克勤議員詢問，政府當局有否任何有關供港東江水水費結構的資料。姚思榮議員注意到，東江水價格的升幅低於匯率與有關物價指數的合計升幅。他促請政府當局與廣東省當局磋商，以進一步降低水價的升幅。

83. 水務署署長表示，過去3年粵港兩地相關物價指數的平均按年變動約為+4%，同期人民幣兌港幣匯率的平均按年變動約為+3%，合計總和略高於+7%。儘管廣東省當局在此期間亦曾斥資進行加強保護及改善東江水水質的工程，但經磋商後，粵方同意按大約6.5%的較低幅度上調水價。政府當局認為建議的調整合理。

84. 鑒於內地食水資源有限，廣東省其他城市均會爭逐這些資源，盧偉國議員及陳鑑林議員表示支持採用"統包總額"方式，以確保供港東江水的供應可靠。梁志祥議員認為，此方式能使供水穩定，但若本港每年用水量少於供水量上限，或會浪費公帑。梁議員要求政府當局與廣東省當局磋商，以達成一份能盡量善用公帑的供水協議。

85. 水務署署長解釋，每年從本地集水區收集所得的食水由1億立方米至3億立方米不等，不足以應付本港的需求。為確保供水可靠，粵方同意自2006年起以"統包總額"方式向香港供應東江水，每年供水量上限為8億2 000萬立方米。雖然在此期間的人口有所增加，經濟活動亦有所擴張，但由於政府當局致力減少水管滲漏及鼓勵市民節約用水。供水量上限仍能維持在這個水平。此外，由於香港按月通知粵方有關本港對東江水的實際需求，從而更妥善控制本港水塘的存水量及節省抽水費用，因此在過去數年並沒有把供港東江水排放出大海。

86. 陳志全議員詢問，政府當局能否將東江水每年供水量8億2 000萬立方米的上限調低，以反映當局在節約用水方面的成效。

87. 水務署署長強調，現時每年8億2 000萬立方米的供水量上限可確保向香港供水的可靠程度達99%，即使在重現期為百年一遇的極旱情況下，仍能維持全日供水。他又表示，倘若發生嚴重旱災，而又把東江水的每年供水量上限調低至8億2 000萬立方米以下，香港可能會面臨制水的風險。

88. 田北辰議員問及過去10年已購買但用不完的東江水水量。水務署署長答稱，2004年的供港東江水水量為8億800萬立方米，而2011年為8億1 800萬立方米，接近每年供水量上限8億2 000萬立方米。至於其餘8年，東江水供水量均低於上限。平均而言，每年以"統包總額"方式輸港的東江水實際水量低於每年供應量上限約1億立方米。

89. 田北辰議員又詢問，政府當局能否把東江水的每年供水量上限降至較低水平。他建議，當局

可按需求透過海水化淡方式彌補食水供應的不足。他認為，此建議可盡量減少因為購買東江水但又用不完時所須支付的公帑款額。

90. 水務署署長表示，政府當局曾考慮田北辰議員的建議，但由於海水化淡的成本高昂，令有關建議不符合成本效益。就海水化淡的單位成本(未計及補地價)每立方米約12元至13元而言，海水化淡廠本身的建造成本已佔5元，而餘下的7元為營運成本。此外，海水化淡過程須消耗大量能源。

91. 盧偉國議員注意到，供水協議在公曆年的12月31日結束，而政府當局的財政年度則在3月31日結束。若水價於新公曆年上調，在預算中預留作購買東江水之用的撥款屆時將不足以應付開支。他詢問，有關協議能否由按公曆年為基礎改為以截至3月31日的財政年度為基礎，藉此無須向財委會提出追加撥款的要求。否則，政府當局就預計水價上升而預留充足撥款時，應有較大彈性。

92. 水務署署長答稱，政府當局曾建議將有關協議的到期日改為3月31日。然而，鑒於現行的安排已實施多年，加上粵方的財政及稅務安排均以公曆年為基礎，因此廣東省當局認為應維持現行的安排。水務署署長補充，政府當局一直致力盡快展開及完成與粵方就各份協議進行的磋商工作，讓財委會能有足夠時間考慮政府當局就追加撥款所提出的申請。

東江水的價格

93. 梁國雄議員詢問，本港購買東江水的價格是否較新加坡為高。水務署署長表示，新加坡及馬來西亞現時有兩份分別在1962年和1990年簽訂的供水協議，兩者均會在2061年期滿。根據該兩份協議，新加坡不但須支付購水費用，亦須支付其他相關費用，例如水塘的補地價、租金及營運成本，並須以低價把淨化水售予馬來西亞。由於未能取得部分相關費用的資料，政府當局無法計算分別在兩份合約下的食水單位成本。

94. 水務署署長進一步補充，現時新加坡約40%的食水供應來自馬來西亞。在該兩份協議於2061年期滿後，據了解，新加坡並無計劃再從馬來西亞輸入食水，反之會透過海水化淡及再造水的方式生產食水，儘管兩者生產食水的成本偏高。

東江水的水質

95. 陳健波議員引述傳媒報道，當中揭露東江水含有高水平的重金屬，未能符合世界衛生組織的水質標準。他詢問，政府當局有否引入質量保證措施，並將市民對東江水水質的關注轉達廣東省當局，以便採取跟進行動。

96. 水務署署長向委員保證，政府當局及廣東省當局均致力保障東江水的水質。就香港而言，由區議會議員和專業人士組成的水資源及供水水質事務諮詢委員會在兩星期前曾到訪東江，研究東江水的水質。廣東省當局亦於2014年5月成立東江流域水量水質監控中心，以加強對東江水水質的監測工作。

97. 水務署署長又表示，廣東省當局會定期向香港提供有關東江水水質的資料。水務署亦在木湖抽水站全日24小時監測輸港東江水的水質。此外，水務署亦會定期抽取東江水樣本，供量度不同參數之用，包括溶解氧、五日生化需氧量及糞大腸菌群。載於水務署網站的所有監測參數均符合國家《地表水環境質量標準(GB3838-2002)》所訂的第II類標準。

98. 水務署署長回應葉劉淑儀議員的查詢時確定，供港東江水達到用作生活飲用水的最高國家水質標準。

新水源

海水化淡

99. 何秀蘭議員及陳志全議員詢問，政府當局對發展海水化淡有何立場，以及當局就擬建將軍澳海水化淡廠進行研究的最新進展。

100. 水務署署長表示，將軍澳海水化淡廠工程策劃及勘查研究涵蓋就海水化淡廠建造及營運建議進行環境影響評估，以及確定海水的取水口和鹽水的排放點。該項研究將於2015年年初完成。政府當局屆時會向財委會尋求撥款，以展開海水化淡廠的設計工作和相關配水基建工程。海水化淡廠的第一階段擬於2020年投入運作。

101. 毛孟靜議員質疑為何本港海水化淡的預計單位成本為新加坡的3倍。陳志全議員詢問，香港能否依靠海水化淡供應較高比例的食水。水務署署長表示，本港海水化淡的估計單位生產成本(不包括補地價)已由過往的每立方米數十元下降至每立方米約12元至13元。不過，由於海水化淡的成本相對較高及難以物色合適的用地興建海水化淡廠，香港要依賴海水化淡作為主要水源並不可行。

102. 鑒於海水化淡的單位生產成本與其他兩個水源(即本地集水區及東江水)的有關成本相比之下為最高，而擬建海水化淡廠的產量又微不足道，姚思榮議員促請政府當局告知市民有關海水化淡的預計成本，並在興建海水化淡廠前徵詢他們的意見。他又詢問，政府當局有否就擬從海水化淡生產的食水訂定目標產量，以及有關的建造成本為何。

103. 水務署署長表示，由於氣候變化及降雨量偏低，使用東江水的珠江三角洲地區內各個城市同樣面對用水短缺的問題。因此，除東江水外，政府當局須為香港開拓一些不受氣候變化影響的水源，包括海水化淡及再造水。政府當局認為，為了應對氣候變化，把海水化淡的目標產量定於本港所需食水的5%至10%，是一個平衡的做法。政府當局

可調整目標比率，或在新的用水需求地區或人口將會增加的地區附近興建另一所海水化淡廠。

使用海水及再造水沖廁

104. 陳克勤議員表示讚賞政府當局致力透過“齊來慳水十公升”運動鼓勵市民減少用水，但他對北區及新界郊區的住戶仍使用食水沖廁表示失望。他促請政府當局擴大海水沖廁系統在新界的覆蓋範圍。

105. 水務署署長答稱，本港約八成人口使用海水沖廁，每年海水使用量合共逾2億7 000萬立方米。政府當局會透過把海水沖廁系統的覆蓋範圍擴展至天水圍、元朗及薄扶林，將有關比率提高至85%。有關的工程會在2014年年底前完成。政府當局會就食水沖廁轉為海水沖廁的事宜徵詢有關住戶的意見。

106. 水務署署長補充，石湖墟污水處理廠的污水處理水平會在2020年左右由二級提升至三級。新界東北的住戶到時便可使用再造水而不是食水沖廁。屆時，其餘仍使用食水沖廁的住戶將會是居住在山頂、離島及南區部分地區的居民。因此，用作沖廁的食水使用量會由2013年的7 600萬立方米減至2022年的3 000萬立方米。由於北區的人口預期將進一步增加，因此仍有空間使用再造水，以取代食水沖廁。

蓄洪池收集雨水

107. 對於在港島收集的雨水經防洪用的港島西雨水排放隧道在數碼港排放出大海，何秀蘭議員對此安排表示遺憾。她認為，水務署應與渠務署合作開拓其他水源，例如在數碼港附近興建集水設施，以將收集所得的雨水儲存在蓄洪池，以供使用。

108. 水務署署長表示，水務署與渠務署的高級管理層定期舉行會議，討論兩個部門之間的合作範疇。至於收集雨水以供使用的建議，水務署署長解釋，儲存收集所得的雨水、淨化被污染的雨水，以

及把淨化水輸送給住戶會招致高昂的成本(包括補地價及基建設施的建築成本)。

節約用水措施

109. 鑒於內地城市對食水供應的需求殷切，同時亦有需要保育自然環境，何秀蘭議員要求政府當局透過加強有關節約用水方面的公眾教育工作，以減少用水流失及用水量。

110. 水務署署長回應時表示，政府當局已採取積極的步驟減少用水流失及用水量。除了擴大使用海水沖廁的覆蓋範圍及推行節約用水運動外，水務署透過更換和修復約3 000公里長的老化水管，以減少水管滲漏。隨着更換和修復工程在2015年竣工，水管的滲漏率會由2000年的25%下降至明年的15%。為了進一步減少用水流失，水務署會實施智能管網系統，以及早偵察水管網絡的滲漏情況。

111. 水務署署長回應梁國雄議員的查詢時確定，水管的滲漏率已計及因爆水管而流失的水量。

112. 葉劉淑儀議員要求當局提供資料說明香港每日人均用水量。

113. 水務署署長答稱，每日人均用水量為130公升，意即香港人的用水量較相若的城市多出20%，其每日平均用水量約為100至110公升。由於每日用水量相對較高，政府當局已推行“齊來慳水十公升”運動，目標是在該運動的第一階段，將本港每日人均用水量減少10公升至約120公升。根據台北及新加坡在節約用水方面的經驗，每日人均用水量可按每年約一公升的幅度減少，總用水量可在8年左右減少達10公升。鑒於香港的用水量偏高，政府當局估計，節約用水運動可縮短每日人均用水量減少10公升所需的時間。水務署的下一個目標是在該運動的第二階段把每日人均用水量進一步減少10公升。

114. 主席詢問，每日人均用水量是否包括旅客的用水量。水務署署長回應時表示，此數字只涵蓋家庭住戶。

115. 陳鑑林議員要求政府當局按所節省的水量評估節約用水運動是否有效，藉此制訂進一步節約用水的策略。水務署署長答稱，在“齊來慳水十公升”運動中，當局已向約10萬個住戶分派節流器。政府當局會透過比較住戶使用節流器之前及之後的用水量水平，研究所節省的水量。政府當局亦正研究海外城市推行的節約用水運動。有關研究的結果將有助水務署在2015年制訂進一步節約用水的策略。

水費調整

116. 財政司司長在2014年財政預算案演辭中宣布，當局會在本年度檢討水費。就此，陳健波議員詢問，政府當局會否在檢討過程中考慮到東江水價格增加。陳議員又問及擬議的水費增幅，以及當局擬向最受水費上調影響的行業提供哪些紓緩措施。盧偉國議員及梁志祥議員就水費調整提出類似的關注。何秀蘭議員要求政府當局不要調高水費。

117. 水務署署長表示，政府當局現正就水費進行檢討。在檢討期間，政府當局曾研究海外城市的水費結構及水平。此外，政府當局亦考慮包括水務經營帳目的表現、經濟現況、市民大眾的負擔能力和立法會議員的意見等因素。在決定應否調整水費時，購買東江水的費用不是主要考慮因素，成本回收率亦只是其中一個考慮因素。有關的檢討工作預計會在2014年年底完成。就水費作出的任何改動均會提交立法會審議。

118. 水務署署長回應葉劉淑儀議員的查詢時表示，香港是全球水費最低的城市之一，因為水費19年來未有作出修訂。

119. 主席總結就此項目進行的討論，並就政府當局為支付購買東江水的額外費用而向財委會申請追加撥款的建議，徵詢委員的意見。委員同意應將此項目提交財委會考慮。

IX 其他事項

監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

120. 主席告知委員，在2012-2013年度立法會會期於發展事務委員會和民政事務委員會轄下成立的監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會(下稱"聯合小組委員會")將會在2014-2015年度會期繼續運作。現會重新公開邀請上述兩個事務委員會的委員加入聯合小組委員會。聯合小組委員會的現有委員如沒有作出書面通知，以表明他們會退出聯合小組委員會，將會繼續是聯合小組委員會的委員。聯合小組委員會將會在本會期首次會議席上決定是否需要重新選舉主席和副主席。委員對擬議安排並無異議。

(會後補註：秘書處已於2014年10月31日透過發出立法會CB(2)205/14-15號文件，邀請發展事務委員會和民政事務委員會的委員加入聯合小組委員會。聯合小組委員會2014-2015年度會期的委員名單已於2014年11月11日隨立法會CB(2)245/14-15號文件送交上述兩個事務委員會的委員。)

121. 盧偉國議員申報他最近獲委任為西九文化區管理局董事局的成員。

122. 議事完畢，會議於下午5時51分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年12月10日