立法會
Legislative Council

立法會 PWSC84/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(10)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會
第十次會議紀要

日　　期　：2021 年 1 月 27 日(星期三)
時　　間　：上午 8 時 30 分
地　　點　：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員　：謝偉銓議員, BBS, JP (主席)
盧偉國議員, SBS, MH, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
陳恒鑌議員, BBS, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
麥美娟議員, BBS, JP
何君堯議員, JP
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
張國鈞議員, JP
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄭泳舜議員, MH, JP

缺席委員　：梁美芬議員, SBS, JP
馬逢國議員, GBS, JP
陸頌雄議員, JP

出席公職人員：	李文成先生	財經事務及庫務局 副秘書長(庫務)3
	林世雄先生, JP	發展局 常任秘書長(工務)
	甯漢豪女士, JP	發展局 常任秘書長(規劃及地政)
	徐浩光博士, JP	環境保護署副署長(1)
	夏鎂琪女士	財經事務及庫務局 首席助理秘書長(庫務)(工務)
	陳帆先生, JP	運輸及房屋局局長
	葉李杏怡女士, JP	運輸及房屋局 副秘書長(運輸)1
	林玉婷女士	運輸及房屋局 首席助理秘書長(運輸)5
	陳派明先生, JP	路政署署長
	黃劍波先生	路政署 首席政府工程師/專責事務
	鍾兆榮先生	路政署 總工程師6/主要工程
	李艷芳女士, JP	運輸署助理署長/新界
	蔣志豪先生	發展局文物保育專員
	盧裕斌先生	發展局 總助理秘書長(工務)2
	蕭麗娟女士	發展局 執行秘書(古物古蹟)
	何永賢女士, JP	建築署署長
	李嘉麗女士	建築署 高級工程策劃經理330
	陳明昌先生	康樂及文化事務署 助理署長(康樂事務)1
	陳偉傑先生	土木工程拓展署 東拓展處高級工程師(東)11
列席秘書	盧慧欣女士	總議會秘書(1)2
列席職員	何潔屏女士	高級議會秘書(1)3

王詠國先生	議會秘書(1)2
蕭靜娟女士	議會事務助理(1)2
邱寶雯女士	議會事務助理(1)8
盧惠銀女士	議會事務助理(1)9

經辦人/部門

主席表示，是次會議的議程上有兩份文件要討論，兩項都是政府當局新提交的撥款建議。這兩項撥款建議涉及的撥款額，合共 21 億 8,390 萬元。他提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就所討論的撥款建議發言前，須披露任何與該等建議有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

總目 708－非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2020-21)30　3QR　港珠澳大橋－主橋撥款資助

2. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2020-21)30)旨在把 3QR 號工程計劃的核准預算費提高 15 億 1,470 萬元，即由 90 億 4,650 萬元增至 105 億 6,120 萬元(按付款當日價格計算)。政府曾在 2021 年 1 月 15 日，就擬議工程諮詢交通事務委員會。委員原則上支持政府，將這項撥款建議提交本小組委員會考慮。事務委員會的討論要點報告，已在會議席上提交。

提高核准預算費的原因

3. 副主席、周浩鼎議員、易志明議員及梁志祥議員認為，港珠澳大橋主橋工程("主橋工程")涉及在外海進行極為複雜及技術難度甚高的工程，因此對工程引致額外支出表示理解。

4. 副主席從政府文件察悉，在編製主橋工程的原來概算時，內地有關當局就各項工序的資源投入要求所發布的統一標準(稱為"定額標準")未能涵

蓋外海施工的工作環境，即使當時已盡量參考內地類似工程項目的施工經驗，並把外海施工工序所需投入的資源反映在原來批覆的概算內，但主橋工程規模龐大，性質複雜，以致在施工過程中實際所需投入的資源水平比原來概算估計的為高。就此，他要求政府當局說明在實際施工上的具體技術困難，導致工程支出較預算出現較大差異。

5. 路政署署長引用沉管隧道工程為例子解釋工程實際施工上的技術困難，例如當工程團隊在外海沉放隧道沉管隧道管節時，必須先在海床鋪設碎石作為地基，但由於外海的風浪較大及水流湍急，需使用特別機械以準確鋪設沉管隧道的碎石地基；此外，由於每節沉管隧道管節重量高達 8 萬公噸，團隊需要使用額外機械協助準確沉放沉管隧道管節。因此，工程在機械及物料方面的實際支出較原來的估算為高。

6. 鄭松泰議員關注到，香港特別行政區("香港特區")政府日後再與內地有關當局合作建設其他跨境大型基建項目時，若同樣按內地的"定額標準"作為編製概算的基礎，將如何確保有關概算準確，避免出現嚴重超支。鄭議員亦詢問當局日後會否再就主橋工程申請額外撥款，並關注到大橋日後的維修保養費用會較為高昂，以及香港特區政府將如何監督有關維修保養的開支情況。

7. 運輸及房屋局局長表示，內地當局以內地的技術標準、工資和材料設備單價等參數制訂項目概算，與香港特區政府制訂工程項目的預算費用的做法實際上大致相同。就主橋工程而言，除了港珠澳大橋管理局("大橋管理局")按照內地有關規定就項目概算作出全面評估外，由廣東省、香港及澳門政府代表組成的港珠澳大橋三地政府聯合工作委員會("三地委")亦有聘請獨立諮詢顧問協助審核概算調整建議。主橋的項目概算及調整概算亦由國務院及國家交通運輸部批覆。他指出，主橋工程的賬目結算工作已進入最後階段，現時申請的額外撥款是按國務院批覆的調整概算計算，相信是最終支出款額。路政署署長補充，政府於 2009 年

向立法會申請撥款資助進行主橋工程時，詳細設計仍未完成，加上施工過程中所遇到的各種技術困難，令實際工程支出超出當時的預算。

8. 運輸及房屋局局長續稱，廣東省、香港特區及澳門特區政府均有派代表加入三地委，以監督大橋管理局對港珠澳大橋的營運及維護工作，包括審核大橋管理局為大橋進行維修保養的支出。

港珠澳大橋香港口岸相關工程的支出及進度

9. 鄭松泰議員及主席要求政府當局就"844TH－港珠澳大橋香港接線"及"845TH－港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施"兩項工程計劃的開支情況提供進一步資料，並說明預計在完成工程計劃的賬目結算後，總支出會否超出有關工程計劃的核准預算費用。

(*會後補註*：政府當局的補充資料已於2021年2月9日隨立法會PWSC74/20-21(01)號文件送交委員。)

10. 運輸及房屋局局長及路政署署長表示，844TH及845TH兩項工程計劃的核准預算費用合共約為609億元，現時總支出約為557億元，即尚有約52億元可供動用。由於兩項工程的賬目結算工作仍在進行中，政府需時與工程承建商審核工程的實際支出。根據政府現時估算，兩項工程賬目結算開支將不會超出其核准預算費用。

11. 周浩鼎議員詢問，一般而言，當完成一項工務工程計劃後，政府當局會於何時就工程進行賬目結算，並就額外支出向立法會申請額外撥款。

12. 路政署署長答稱，政府的目標一般是在完成工務工程項目後的3年內完成賬目結算工作。如項目涉及比較複雜的申索，可能需要較長時間完成結算。根據現行申請撥款進行工務工程的程序，工程費用的核准預算費用一般包括應急費用，以應付工程變更及承建商就工程向政府提出申索而引

致的支出。若核准預算費用足以支付工程計劃的支出，政府無須向立法會申請額外撥款。

提高港珠澳大橋的使用量

13. 易志明議員指出，港珠澳大橋通車後的使用量一直偏低，而 2019 冠狀病毒病疫情更嚴重打擊香港及內地的客貨運流量，令大橋使用量進一步下跌。他要求政府當局解釋，會否推出措施刺激港珠澳大橋的使用量。主席認為，政府當局應加快研究如何刺激港珠澳大橋的使用量，務求於疫情緩和及香港與內地恢復正常通關後及時推出相關措施。

14. 運輸及房屋局局長表示，香港特區政府一直與廣東省政府研究如何推出新措施，以刺激港珠澳大橋的車流量,包括計劃開展"大橋港車北上不設配額計劃"，吸引香港居民駕駛私家車經港珠澳大橋來往香港與廣東省作短期商務、探親或旅遊。此外，香港機場管理局("機管局")正計劃在港珠澳大橋香港口岸人工島發展自動化停車場，供來自廣東及澳門並經港珠澳大橋前往香港國際機場轉飛海外或訪港的自駕旅客使用。政府預計這一系列措施將有助提升大橋的使用量。

15. 梁志祥議員指出，主橋工程的部分支出是經銀行組成的銀團貸款融資，並計劃透過大橋的營運收入償還貸款。他擔心若港珠澳大橋的使用量持續偏低，政府將不能透過大橋營運收入償還貸款。

16. 運輸及房屋局局長表示，港珠澳大橋的設計壽命為 120 年，按照三地政府規劃港珠澳大橋時的估算，大橋通車後首 30 年的營運收入，將足夠償還為建造工程融資的貸款。政府估計，長遠而言港珠澳大橋的客貨運流量將會增加，營運收入將可支持大橋營運。此外，政府會繼續積極研究如何透過大橋帶動香港及大灣區經濟發展，為香港帶來更大的整體經濟效益。

17. 易志明議員認為，若機管局加強與珠海機場合作，將能鼓勵本港居民使用珠海機場乘搭內地城際航線，並可同時帶動經港珠澳大橋來往香港及珠海機場的客貨運流量。

18. 田北辰議員指出，現時香港並無直通巴士服務來往香港市區及珠海機場，認為現行安排將不利於吸引香港居民使用珠海機場。他詢問政府當局將於何時提供有關的直通巴士服務。

19. 運輸及房屋局局長表示，機管局現正研究以市場化規則入股珠海機場。由於珠海機場主要經營來往內地城市的航線，香港特區政府預計兩個機場將可透過合作達至協同效應，吸引香港居民經珠海機場前往內地城市。就直通巴士服務的安排，他表示內地機場的對外交通服務一般由有關機場自行安排，若珠海機場認為來往機場及香港市區的直通巴士服務在市場存在需求，相信珠海機場將會積極研究開設直通巴士服務。他亦估計，若機管局成功入股珠海機場，將對開設有關直通巴士服務起正面作用。

其他事項

20. 副主席指出，主橋工程屬世界級建築工程，本地工程界亦藉此汲取寶貴的工程經驗及技術。就此，他認為政府當局應妥善做好知識的管理及記錄工作，並考慮設立小型展覽館，向外界展示大橋所採用的頂尖工程技術。

21. 運輸及房屋局局長表示，三地委及大橋管理局均十分重視記錄和管理大橋工程所採用的技術及相關知識，並已就工程所涉及的技術及克服重大技術困難的過程進行詳細紀錄及存檔。本地工程人員也能從中汲取經驗及在有需要時把相關技術應用於本地其他大型基建工程計劃。

就 PWSC(2020-21)30 號文件進行表決

22. 沒有委員就此項目進一步提問，主席把 PWSC(2020-21)30 號文件付諸表決。應委員要求，

主席命令進行點名表決。12 名委員贊成此項建議，1 名委員反對，沒有委員棄權。個別委員所作的表決如下：

贊成：

盧偉國議員(副主席)	張宇人議員
田北辰議員	易志明議員
陳恒鑌議員	梁志祥議員
麥美娟議員	何君堯議員
周浩鼎議員	柯創盛議員
劉國勳議員	鄭泳舜議員

(12名委員)

反對：
鄭松泰議員
(1名委員)

棄權：
(0名委員)

23. 主席宣布，此項目獲小組委員會通過。主席諮詢委員，此項目需否在相關的財務委員會("財委會")會議上分開表決。梁志祥議員和鄭松泰議員要求就此項目(即 PWSC(2020-21)30)在相關的財委會會議上分開表決。

總目 703－建築物

PWSC(2020-21)31 470RO 啟德龍津石橋保育長廊

24. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2020-21)31)旨在把 470RO 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 6 億 6,920 萬元，用以原址保存龍津石橋遺蹟和興建 1 條保育長廊。政府曾在 2020 年 4 月 28 日，就擬議工程諮詢發展事務委員會。委員普遍支持政府，將這項撥款建議提交本小組委員會考慮。事務委員會的討論要點報告，已在會議席上提交。

啟德龍津石橋的保育價值

25. 副主席表示支持擬議工程項目以原址保存龍津石橋遺蹟。主席、副主席、鄭泳舜議員及何君堯議員均關注到，政府當局將如何在擬議保育長廊加設展覽設施，以向公眾介紹龍津石橋遺蹟的歷史故事及價值。何議員擔心擬議保育長廊屬現代化設計，將難以達致呈現龍津石橋歷史的效果。副主席建議政府當局在保育長廊使用多媒體互動設施介紹龍津石橋遺蹟，吸引青少年及兒童到場參觀及認識龍津石橋的歷史。

26. 建築署署長表示，擬議保育長廊將會展出有關龍津石橋的歷史圖片及相關資料，並讓參觀的市民把歷史圖片與遺蹟實物進行配對，加強市民對龍津石橋歷史的了解。此外，政府亦會考慮在保育長廊設置多媒體互動設施。康樂文化事務署助理署長(康樂事務)1 補充，除設置展覽區外，政府亦歡迎社區團體在保育長廊舉辦導賞團活動及會考慮在網上舉辦虛擬導賞團，團體可舉辦與宣傳保育龍津石橋古蹟相關的活動。

27. 何君堯議員反對擬議工程計劃。他認為，龍津石橋遺蹟只包括石橋的一些基石及橋墩遺蹟，這些遺蹟均缺乏觀賞價值；由於擬議工程計劃涉及超過 6 億元開支，他認為應改為把資源用於其他有利民生的公共服務。主席及何議員要求政府當局提供補充資料，闡釋龍津石橋遺蹟的文物及歷史價值，以及擬議龍津石橋保育長廊計劃如何有效保育和詮釋其文物及歷史價值。

(*會後補註*：政府當局的補充資料已於 2021 年 2 月 23 日隨立法會 PWSC81/20-21(01)號文件送交委員。)

28. 發展局執行秘書(古物古蹟)回應指，龍津石橋始建於 1873 年至 1875 年，連接九龍城海濱及九龍街(現屬九龍城區)，根據歷史資料，石橋供清朝官員登岸並前往九龍寨城之用，是現時市區僅存的清代石橋。她指出，政府在考古過程中，先後發現石橋的實心部分、橋墩、登岸碼頭及

"接官亭"遺蹟，這些遺蹟均保存良好，記錄了九龍城早期發展及九龍寨城過去的政治重要性，亦反映石橋具有重要的歷史價值。

29. 何君堯議員認為，若把龍津石橋遺蹟按當年的設計還原至原來模樣，將更能令公眾了解龍津石橋的外觀及歷史價值。

30. 建築署署長回應指，原址保留龍津石橋遺蹟或還原石橋至原來模樣，均屬展示歷史遺蹟的可行手法；就此，古物古蹟辦事處("古蹟辦")及古物諮詢委員會均曾就保留石橋遺蹟的方式進行研究及討論，最終建議以原址保留方式展示石橋遺蹟，並計劃在現場加設歷史圖片及多媒體互動設施，以向公眾呈現龍津石橋的原貌及歷史。

31. 鄭泳舜議員表示支持擬議工程項目。他指出，政府當局早於 2008 年已展開對龍津石橋的考古工作，他詢問當局為何至今才計劃展開擬議工程以保育龍津石橋遺蹟。主席亦關注到為何政府當局需要較長時間進行考古工作。

32. 發展局文物保育專員答稱，政府於 2008 年進行啟德發展計劃的考古調查時發現龍津石橋遺跡，並於同年展開相關的考古工作，其後於 2010 年及 2011 年分別就如何保育遺蹟進行兩個階段公眾諮詢，以及於 2013 年至 2014 年期間舉辦"龍津石橋遺跡保育長廊概念設計比賽"("概念設計比賽")。政府及後參考了比賽的得獎作品擬定保育長廊的設計，當完成有關的地區諮詢程序後，政府才可就保育長廊的工程計劃申請撥款。建築署署長補充，為確保龍津石橋遺蹟得以妥善原址保存，政府需於遺蹟周邊加建混凝土擋土牆；此外，如於工程進行期間發現其他遺蹟組件，工程人員需通知古蹟辦跟進，令工程時間可能有所延長，因此本工程較一般政府建築工程更為複雜。

擬議保育長廊的建造工程內容及造價

33. 鄭泳舜議員及周浩鼎議員從政府文件察悉,擬議保育長廊周邊的 3 幅土地已被劃為綜合發展區。他們關注到這些發展若與保育長廊毗連而建，或會顯得格格不入。鄭議員建議政府當局在 3 幅土地的契約加入條款，規定在該區發展的建築物設計須配合保育長廊的建築概念。他亦詢問該 3 幅土地上的建築物會否設有高度限制，以及會否規定建築物與保育長廊的距離。

34. 土木工程拓展署東拓展處高級工程師(東)11 表示，在該 3 幅土地中，1 幅會由香港房屋協會用作房屋發展，另外兩幅會用作商業發展。建築署署長補充，保育長廊周邊土地的地契條款已規定，建築物的界線需從保育長廊的方向後退 3 米，令長廊的空間得以擴闊，給予市民更多休閒空間觀賞龍津石橋遺蹟。此外，政府進行概念設計比賽時，周邊土地的發展用途經已敲定，因此比賽的得獎作品在設計上已考慮如何與周邊建築物融合。

35. 周浩鼎議員表示支持擬議工程項目。他指出，概念設計比賽的參賽作品，或會較注重設計的質素而忽略成本控制，他關注到若政府當局採用比賽的得獎作品設計擬議保育長廊，會否令工程的成本增加。

36. 建築署署長解釋，政府設計擬議保育長廊時，參考了概念設計比賽得獎作品的設計概念，而並非直接採用有關設計。她舉例指出，得獎作品建議保育長廊挖掘至比較深的水平，但由於挖掘深度增加將會增加工程費用，政府為節省工程成本，已把擬議保育長廊的挖掘深度減少至主水平基準 1.5 米，即使挖掘深度較淺，亦足以讓公眾近距離觀賞龍津石橋遺蹟。

就 PWSC(2020-21)31 號文件進行表決

37. 沒有委員就此項目進一步提問，主席把 PWSC(2020-21)31 號文件付諸表決。

38. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。主席諮詢委員，此項目需否在相關的財委會會議上分開表決。梁志祥議員和鄭泳舜議員要求就此項目(即 PWSC(2020-21)31)在相關的財委會會議上分開表決。

39. 會議於上午 10 時 12 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2021 年 2 月 24 日