

立法會 *Legislative Council*

立法會 PWSC128/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(15)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十五次會議紀要

日期：2021 年 4 月 28 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)
張宇人議員, GBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
馬逢國議員, GBS, 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
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH
鄭松泰議員
鄭泳舜議員, MH, JP

缺席委員：石禮謙議員, GBS, 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)
	夏鎋琪女士	財經事務及庫務局 首席助理秘書長 (庫務)(工務)
	陳志豪先生	發展局 首席助理秘書長(工務)2
	梁卓琳女士	發展局 助理秘書長(工務政策)2)1
	黃志斌先生, JP	土木工程拓展署 土木工程處副處長(海港 及土地)
	李民就先生	土木工程拓展署 項目組長(改善碼頭工程)
	吳翰禮先生	運輸署 首席運輸主任(新界)1
	曾世榮先生	環境保護署 助理署長(環境評估)
	李志坤先生	環境保護署 首席環境保護主任(評估 及噪音)
	陸偉雄先生, JP	路政署 主要工程管理處處長
	陳彩偉先生	路政署 工程管理組長(環境工程)
	陳志剛先生, JP	環境保護署 助理署長(水質政策)
	高啟嫻女士	環境保護署 首席環境保護主任 (排污基建)(署理)
	彭雅妮女士, JP	渠務署署長
	何家儀女士	渠務署 總工程師(顧問工程管理)
	謝詠誼女士	運輸及房屋局 副秘書長(運輸)3

李潛穎女士	運輸及房屋局 首席助理秘書長(運輸)2
康榮傑先生	運輸及房屋局 總土木工程師(工務計劃)
鄺俊旭先生	建築署 總工程策劃經理303(署理)
廖志豪先生	建築署 高級工程策劃經理340
曹榮平先生	路政署 助理署長(新界區)
梁炳文先生	房屋署 總土木工程師(2)(署理)
黃至中先生	房屋署總建築師(3)
葉成林先生	房屋署總建築師 (發展及標準策劃)
梁少江先生	運輸署 助理署長(專責職務)
尹柏恩先生	運輸署 首席運輸主任(新界)2

列席秘書 : 冼柏榮先生 總議會秘書(1)6

列席職員 : 王詠國先生 高級議會秘書(1)2
李嬾梅女士 高級議會秘書(1)6
蔡柏柱先生 議會秘書(1)6
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 6 份討論文件，第 1 至 3 項是在上次(即 2021 年 4 月 21 日)會議上，尚未完成審議的撥款建議。第 4 至 6 項是政府當局新提交的撥款建議，這 6 項撥款建議涉及的撥款額，合共 435 億 160 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 705－土木工程

PWSC(2021-22)5 58TF 滘西村碼頭改善工程
 59TF 荔枝莊碼頭改善工程

2. 主席表示，此項建議(即 [PWSC\(2021-22\)5](#))旨在把 58TF 號及 59TF 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 7,780 萬元和 1 億 880 萬元。政府當局曾在 2021 年 3 月 23 日就兩項擬議工程諮詢發展事務委員會。委員普遍對該兩項撥款建議並無異議。事務委員會的討論要點報告已在會議席上提交。

3. 周浩鼎議員詢問，政府當局在重建碼頭後，會否因應未來使用碼頭的人流增加而調整現時渡輪服務的班次；若會，詳情為何。

4. 發展局首席助理秘書長(工務)2 回應稱，擬議工程項目旨在提升滘西村碼頭及荔枝莊碼頭的結構安全，以及改善碼頭的靠泊情況和設施(例如提供無障礙設施)，方便市民前往郊遊景點和自然遺產，將會增強市民旅遊意欲及增加使用碼頭的人流。根據現行機制，運輸署經考慮碼頭需求和人流增加等因素後，可批准營辦商增加渡輪服務的班次。

5. 運輸署首席運輸主任(新界)1 表示，荔枝莊碼頭現時有固定班次的街渡渡輪服務，平日航次每日來回兩班，周末和假日則每日來回 3 班。由於近半年市民增加使用街渡渡輪服務前往郊遊地點，運輸署與相關營辦商討論後，增加就往來"馬料水至塔門(途經深涌和荔枝莊)"的街渡渡輪服務航線於星期六、日及公眾假期的班次，以滿足乘客需求。

6. 主席表示，政府當局斥資約 2 億重建滘西村碼頭及荔枝莊碼頭，在改善碼頭的設施後，應加強推廣和宣傳工作，鼓勵市民使用有關設施。主席關注有關改善偏遠地方的碼頭設施的工程能否

吸引承建商投標、招標安排是否具競爭性和承建商投標的反應是否踴躍。

7. 發展局首席助理秘書長(工務)2表示，政府當局會跟進重建碼頭後的推廣使用碼頭的工作。舉例而言，由跨局及跨部門組成的改善碼頭計劃委員會，委員中有旅遊事務署及漁農自然護理署等代表，委員會除審視改善碼頭計劃的項目外，亦可就如何善用碼頭作出跟進。關於這兩個碼頭改善工程的招標，發展局首席助理秘書長(工務)2指出，政府當局邀請《認可公共工程承建商名冊》內獲准承投海港工程的乙組承建商投標，屬於該組別的承建商有 10 多間。政府當局正推展第一階段的改善碼頭計劃，其中改善北角碼頭(南丫島)項目已於 2020 年動工；如獲得財務委員會("財委會")批准撥款，滘西村碼頭及荔枝莊碼頭改善工程將於 2021 年內展開；另外 5 個改善碼頭項目計劃於 2022 年招標。由於名冊上海港工程類別的承建商均擁有碼頭改善工程所需的船隻、機器及技術人員，政府當局亦會繼續與業界保持溝通，因此有關的招標安排具競爭性。

就 PWSC(2021-22)5 號文件進行表決

8. 沒有委員就此項目進一步提問，主席把 [PWSC\(2021-22\)5](#) 號文件付諸表決。

9. 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。沒有委員提出此項要求。

總目 706－公路

PWSC(2021-22)6	766TH 寶琳北路加建隔音屏障工程
	817TH 寶寧路加建隔音屏障工程

10. 主席表示，此項建議(即 [PWSC\(2021-22\)6](#))旨在把 766TH 號及 817TH 號工程計劃提升為甲級；

按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 3 億 7,600 萬元和 2 億 4,170 萬元。政府當局曾在 2021 年 2 月 22 日就這兩項工程諮詢環境事務委員會。委員不反對政府當局將這兩項撥款建議提交予本小組委員會考慮。事務委員會的討論要點報告已在會議席上提交。

擬議工程計劃的成本效益

11. 周浩鼎議員表示不反對擬議工程項目。他察悉，在寶琳北路及寶寧路兩項加建隔音屏障工程的覆蓋範圍，部分路段採用直立式隔音屏障或懸臂式隔音屏障。他要求政府當局說明，兩種隔音屏障在建造成本及減音表現方面有何區別，以及當局在決定某路段採用不同種類的隔音屏障時所考慮的因素。

12. 環境保護署助理署長(環境評估)解釋，兩項擬議工程計劃旨在緩解現有道路的交通噪音對鄰近居民的影響，將住宅單位的交通噪音水平降至 70 分貝(A)或以下。政府當局會視乎現場的環境狀況，包括交通流量、附近樓宇的布局和設計，以及行車道與樓宇的距離等，採用不同的緩解方案。擬議工程計劃將優先採用成本較便宜的低噪音物料重鋪路面，以減低道路交通噪音。環境保護署助理署長(環境評估)和路政署主要工程管理處處長表示，隔音屏障的建造成本難以一概而論。一般而言，懸臂式隔音屏障或半密閉式隔音罩的建造成本相對較直立式隔音屏障為高。

13. 周浩鼎議員進一步查詢直立式隔音屏障和懸臂式隔音屏障的價格差距。主席詢問，在達到所需減音效果的前提下，政府當局有否審慎研究使用不同隔音屏障設計的建造成本及可行性，以找出最具成本效益的緩解方案。鄭泳舜議員提出類似的問題。

14. 路政署主要工程管理處處長表示，相比直立式或懸臂式隔音屏障，半密閉式隔音罩的建造成本高約 2 至 3 倍，減音表現也較佳。當局會視乎所需的減音要求(例如交通噪音對一些住宅單位的

影響)，優先考慮採用直立式隔音屏障或懸臂式隔音屏障，在有需要時才會考慮採用較大型的半密閉式或密閉式隔音罩。

15. 鄭泳舜議員表示原則上不反對兩項擬議工程計劃，但他認為兩項擬議工程計劃的建設費用偏高。柯創盛議員表達類似的意見，並認為政府當局應加強控制項目預算及開支。何君堯議員認為，政府當局應適時向立法會匯報兩項擬議工程計劃的實際開支，包括應急費用的支出。鄭議員和何議員促請政府當局日後在推行發展計劃時應及早評估建設隔音屏障的必要性，避免日後須為現有道路加建隔音屏障，以確保審慎運用公共資源。鄭議員又詢問政府當局是否有空間採取其他噪音緩解措施，從而減低整體建造成本。

16. 路政署主要工程管理處處長和環境保護署助理署長(環境評估)答稱，政府當局在產生過量交通噪音的現有道路實施直接噪音緩解措施，例如加設隔音屏障。自從《環境影響評估條例》在1998年實施後，政府當局規劃新發展項目(如道路)須按條例要求進行環境影響評估；根據評估結果，當局會在規劃過程中考慮建設隔音屏障以緩解交通噪音，避免日後須為道路加建隔音屏障。路政署主要工程管理處處長表示，政府當局已就兩項擬議工程計劃展開公開招標工作，並會以"新工程合約"形式開展擬議工程，其中設有共同管理風險機制，以控制工程風險。此外，路政署正計劃在本年內聘請顧問進行研究和檢視，從而進一步優化隔音屏障的物料和設計及減低建造成本。

17. 主席期望路政署加快進行有關隔音屏障的研究。回應鄭泳舜議員的進一步查詢，路政署主要工程管理處處長表示，預計研究和檢視工作可於兩年內完成，政府當局會適時向立法會匯報有關顧問研究的結果。

18. 周浩鼎議員詢問，政府當局會否因應顧問研究提出的建議，調整目前的擬議工程計劃內隔音屏障的設計和物料，以進一步減低整體的建造成

本。周議員要求政府當局提供例子說明曾成功減低工程項目的成本。

19. 路政署主要工程管理處處長答稱，政府當局已就擬議工程計劃採用同步招標安排，在財委會批准撥款建議後會盡快開展工程。根據現行機制，承建商可向政府當局建議優化有關項目的設計，以節省開支。有關節省成本的合約條款載於每份工程合約內，承建商可向政府當局提出節省成本的設計建議。政府當局會積極考慮與承建商討論有關安排。

20. 陸頌雄議員詢問有何誘因鼓勵承建商在獲得工程項目合約後，向政府當局提出節省成本的設計方法。路政署主要工程管理處處長表示，基本工程合約一般條款設有攤分節省工程費用的機制。舉例而言，如某個工程項目的建造費用預算為 1 億元，承建商提出優化項目設計而減少工程費用至 8,000 萬元，根據有關的機制，締約雙方可攤分節省所得的工程費用，即政府當局與承建商平均攤分 2,000 萬元。此外，投標評審委員會會以投標者的標書價格及其過往表現評級(例如工程進度、安全指數等)作出評標。如承建商在過往工程項目的表現良好，可增加將來中標的機會。

擬議工程計劃的施工期及付款安排

21. 梁志祥議員表示支持擬議工程項目，但他認為兩項擬議工程計劃於 2027-2028 年才竣工，施工期甚長，或會導致工程開支上升。他要求政府當局解釋工程項目的施工期預計長達 7 年的原因。副主席表示，政府當局一般在工程項目竣工後會分期向承建商支付相關費用，所以付款年期並不等於工程項目的施工期。他要求政府當局向委員說明擬議工程計劃的分期付款安排與施工期的關係。柯創盛議員表示，政府當局在 2006 年把兩項擬議工程計劃提升為乙級，但於 2021 年才展開相關工程，工程項目的進度非常緩慢。

22. 路政署主要工程管理處處長回應稱，路政署預期兩項擬議工程計劃約在 4 年內完成，並

將爭取於 3 年內完成隔音屏障加建工程，以便進行綠化工程。然而，由於寶琳北路及寶寧路設有較多出入路口、交通燈及巴士站等，路政署須就擬議工程計劃進行交通影響評估，並須與運輸署及警方討論相關工程安排。此外，為盡量減低施工期間對附近居民產生影響，部分工程只能安排於非繁忙時間或晚上進行。

23. 路政署主要工程管理處處長續指，政府當局將於擬議工程計劃完成後向承建商支付大部分費用，並預留少部分金額，待承建商於較後時間完成合約上所有的責任(例如工地範圍內樹木的保養)後才向其發放。因此，當局預期 4 年內完成擬議工程計劃後，再預留時間向承建商安排最後付款。如承建商就工程付款有異議，須根據合約條款與政府當局進行磋商。

顧問費和駐工地人員員工開支

24. 何君堯議員關注到擬議工程計劃的顧問費(特別是駐工地人員的管理費)偏高。他指出，在 766TH 號工程計劃下，顧問費為 550 萬元及駐工地人員的薪酬為 3,990 萬元，兩項費用合共佔工程的建造成本約 12%。他表示，政府當局在加建隔音屏障工程方面具備豐富的經驗，應善用現有人手推行擬議工程計劃。何議員批評政府當局聘用顧問公司進行工務工程是浪費時間及資源。

25. 路政署主要工程管理處處長解釋，政府當局為控制公務員編制及駐工地人員的規模，會藉聘請合約制駐工地人員監管工程，以確保工程項目的質素和安全，並監督承建商按照工程合約施工。至於駐工地人員的編制，根據政府部門內部守則，須由部門相關遴選委員會審核聘請駐工地人員的需要，包括招聘人員數目和開支。

26. 陸頌雄議員查詢政府當局採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以估計顧問所提供駐工地人員的開支的詳情。他詢問，顧問公司會否透過招標以市場薪金水平招聘專業和技術人員，抑或是按照實報實銷的原則支付工程人員的薪酬開支。陸議員要

求政府當局說明評估聘請工程人員的起薪點的基礎和聘請資深工程人員的準則，以及過去聘請專業工程人員的起薪點是總薪級第 38 點或以上，還是總薪級第 38 點或以下佔多數。

27. 路政署主要工程管理處處長回應稱，駐工地人員的員工開支是實報實銷的，顧問在合約管理方面的員工開支則是初步預算。總薪級第 38 點及第 14 點有關專業人員及技術人員的月薪是平均起薪點，實際起薪點將視乎個別工程人員的工作年資而釐定。顧問公司進行招聘工作前必須獲政府當局批准，當局會檢視工程項目需要工程人員(包括專業人員和技術人員)的數目。以 817TH 號工程計劃為例，預計駐工地專業人員的工作月數為 81 個月，而技術人員的工作月數為 252 個月。其中四分之一為專業人員，四分之三為技術人員。

28. 主席詢問，駐工地人員的薪酬是否包括其他福利。路政署主要工程管理處處長答稱，除基本月薪外，駐工地人員的薪酬包括其他福利，例如津貼、約滿酬金及醫療保險。

環境影響

29. 梁志祥議員察悉，推行 766TH 號工程計劃會影響 1 棵珍貴樹木。他查詢該棵珍貴樹木的處理及補償方案。

30. 路政署主要工程管理處處長解釋，根據將納入兩項擬議工程計劃的種植樹木建議，將會種植的樹木的數目會與移除數目相同，以及加種灌木。就 766TH 號工程計劃，當局會種植約 177 棵樹和 9 000 叢灌木。在寶琳北路有 9 棵檸檬桉，其中兩棵將會移除及補種合適樹種。至於 817TH 號工程計劃工地範圍內約有 221 棵樹木，當中 158 棵將會保留，其餘 63 棵樹將會被移除，包括 62 棵會被砍伐及 1 棵將會被移植到別處。當局將種植約 63 棵樹和 12 000 叢灌木。路政署會就種植樹木的安排諮詢康樂及文化事務署的意見。

31. 副主席表示，市民普遍歡迎加建隔音屏障工程，但憂慮隔音屏障對景觀所產生的影響。副主席引述吐露港公路某些路段的隔音屏障採用不透光吸音屏板及影響景觀為例子，詢問擬議工程計劃所建議隔音屏障的物料詳情，包括當局有否考慮隔音屏障對景觀的影響。

32. 路政署主要工程管理處處長表示，就選料方面，現時隔音屏障或隔音罩會盡量採用透光物料，以減低對景觀的影響。部分隔音屏板會採用透明板或半透明屏板設計，另有部分如有需要會採用吸音屏板設計。政府當局會在隔音屏障或隔音罩的大部分垂直位置安裝透明屏板，以及在其頂部將採用半透明的屏板(即不反光磨沙物料)以減低太陽反射的眩光。

其他意見

33. 柯創盛議員表示，將軍澳地區有其他住宅受到交通噪音影響。他詢問，除加建隔音屏障外，政府當局有何長期措施解決交通噪音對有關住宅單位的影響。柯議員續指，將軍澳地區的交通擠塞問題隨區內人口增加而越趨嚴重。他尤其關注施工期間的交通安排，如何避免加重道路的交通負荷。

34. 環境保護署助理署長(環境評估)重申，擬議工程計劃旨在緩解因早期設計及發展而導致附近民居的交通噪音標準超逾 70 分貝(A)的影響。政府當局現時在規劃大型發展項目或新道路時須進行環境影響評估研究，其間會考慮相關措施，包括加建隔音屏障，以緩解交通噪音。擬議工程計劃除加建隔音屏障外，部分路段會鋪設低噪音物料。至於現有道路產生過量交通噪音的問題，政府當局的政策是在切實可行和資源許可的情況下，研究實施直接噪音緩解措施，例如加建隔音屏障。

35. 路政署主要工程管理處處長表示，顧問公司在項目設計時已經進行交通影響評估，包括交通流量分析。有關交通影響評估報告已呈交運輸署審批。政府當局會在繁忙時間維持寶琳北路及寶寧路的行車線數目。根據交通影響評估，預計

擬議工程最快可在 3 年內竣工。另外，政府當局會成立一個交通管理聯絡小組，成員包括顧問公司、運輸署及警方的代表，負責審視施工期間承建商的交通安排，以免影響居民的日常生活。

36. 陸頌雄議員表示，多年來不同地區居民要求政府當局加建隔音屏障，但環境保護署以現有道路交通噪音水平沒有超逾標準為理由而拒絕。他指天水圍居民反映一直受到天影路的交通噪音問題影響，並要求政府當局適時檢討住宅樓宇交通噪音水平的標準。

就 PWSC(2021-22)6 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\(2021-22\)6](#) 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。沒有委員提出此項要求。

總目 704－渠務

PWSC(2021-22)7	417DS	元朗污水主幹泵喉建造及修復工程
	419DS	大埔滘污水泵喉建造及修復工程
	420DS	油塘污水主幹泵喉建造及修復工程

39. 主席表示，此項建議(即 [PWSC\(2021-22\)7](#))旨在把 417DS 號、419DS 號及 420DS 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 8 億 8,630 萬元、1 億 760 萬元和 6 億 2,110 萬元。政府當局曾在 2021 年 3 月 22 日就這 3 項工程諮詢環境事務委員會。委員普遍支持政府當局將這 3 項撥款建議提交予本小組委員會考慮。事務委員會的討論要點報告已在會議席上提交。

修復污水泵喉的時間表及緩急順序

40. 副主席表示認同提升全港污水泵喉系統為雙管模式的重要性，並支持擬議工程計劃。他查詢上述系統提升的時間表和進度為何。

41. 渠務署署長表示，全港現有的地下污水泵喉長度約為 180 公里，超過九成仍以單管模式運作，有約 2 公里已完成修復及現約有 9 公里長的泵喉正進行施工，完成後會提升為雙管。政府當局計劃在未來 10 年為約 75 公里長的污水泵喉進行修復及系統提升工程，以提高服務的穩定性和預防滲漏污染問題。

42. 周浩鼎議員詢問政府當局如何判斷修復不同管段污水泵喉的緩急順序，以及是否已就相關工程項目擬訂初步名單。鄭松泰議員提出類似的問題。

43. 渠務署署長表示，當局會以風險為本，綜合考慮渠管已使用年期、過往的滲漏及損壞紀錄等因素，系統化地評估不同管段污水泵喉的塌陷風險及後果等，以判定處理渠管的先後緩急。當局會因應渠管的狀況變化，持續更新不同管段污水泵喉的修復順序。

應用創新科技

44. 鄭松泰議員查詢政府當局有否考慮與創新及科技局合作，引入新科技協助監察渠管狀態。渠務署署長表示，渠務署一直有與科研機構包括大學合作進行研究，參考水務署的智能水錶系統，針對污水泵喉的特點進行監察技術研究，並嘗試應用於污水渠上。

有關元朗區擬議工程計劃的詳情

45. 梁志祥議員支持擬議工程計劃。就 417DS 號工程計劃，梁議員關注有關項目能否應付因未來元朗區人口增長而增加的需求。他又查詢現

有渠管有否出現滲漏，以及兩段擬修復和建造的污水泵喉會接駁至哪些設施。

46. 渠務署署長答稱，根據擬議工程計劃，當局需先建造新渠管，待完成後再修復現有渠管，因此工程時間或會顯得稍長。然而，政府當局已審視未來關鍵年份的人口推算數據，確保污水泵喉的效能足以應付未來人口增長而帶來的需要。

47. 渠務署署長續指，按現行做法，當局會在發現渠管滲漏後即時跟進處理。擬議工程計劃完工後，新建和修復後的污水泵喉會交替使用。如 [PWSC\(2021-22\)7](#) 號文件附件 1 附錄 1 所示，兩段污水泵喉將接駁現有設施，東連元朗污水處理廠，西接新圍污水處理廠。

48. 田北辰議員支持擬議工程計劃，並查詢：

- (a) 渠務署常用於修復渠管，俗稱"套豬腸"的"原位固化內襯修復技術"的詳情，以及其效果是否只會在視覺上令渠管直徑收窄而不會影響其排水能力；
- (b) 當局為何就 417DS 號及 420DS 號工程計劃建議修復現有渠管和建造新渠管，而沒有如 419DS 號工程計劃般，建議以新渠管全面取代現有渠管；及
- (c) 假如以新渠管全面取代現有渠管，在元朗區進行的 417DS 號工程計劃的費用估計會有何變化。

49. 渠務署署長表示：

- (a) 原位固化內襯修復技術，方法是先將聚酯纖維軟管導入現有渠管內，再以蒸汽或紫外光進行固化，形成新渠管。使用此項技術前，當局會進行排水能力影響評估，確保排水能力不會受影響。此項技術發展成熟，已應用於

進行中的渠管修復工程，證實其可靠有效。經修復的渠管的預期使用壽命長達 25 年，與新建渠管相若。當局會研究引入更先進修復技術，以進一步提高修復工程的成本效益；

- (b) 工程計劃往往需配合施工位置的環境因素，採用不同的工程選項以提高成本效益。與其餘兩項工程計劃相比，419DS 號工程涉及的現有渠管直徑較為細小而且走線迂迴，已使用年期亦較長。經綜合評估後，當局認為在該工程中鋪設全新雙管渠管，比修復現有渠管和建造新的單管渠管更具成本效益。另一方面，以 417DS 號工程計劃為例，建造新渠管的費用會較修復現有渠管高超過三成，而且物色適合鋪設全新雙管渠管的走線亦將極為艱難。因此，經比較不同工程選項的成本效益後，當局建議就 419DS 以外的其餘兩項工程計劃建造和修復渠管；及
- (c) 在元朗已發展地區覓地鋪設直徑較大的渠管殊不容易，當局相信難以就 417DS 號工程計劃找到比現時的渠管走線建議更佳的替代方案。假使可以找到空間鋪設全新的雙管渠管，亦有機會涉及需在更深的地底進行挖掘工程，屆時工程造价將會飆升。

公眾諮詢渠道

50. 周浩鼎議員察悉政府當局曾就 417DS 號工程計劃諮詢元朗區議會。他查詢政府當局有否諮詢分區委員會及其他地區諮詢組織。

51. 渠務署署長答稱，政府當局一般會就同類工程計劃諮詢當區區議會，並會在推展工程時盡量吸納地區人士的意見。周浩鼎議員建議政府當局日後可考慮在推展工程前，諮詢相關分區委員會。

就 PWSC(2021-22)7 號文件進行表決

52. 沒有委員就此項目進一步提問，主席把 [PWSC\(2021-22\)7](#) 號文件付諸表決。

53. 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。沒有委員提出此項要求。

總目 703－建築物

PWSC(2021-22)8	23TP	上水第 4 及第 30 區 (地盤 2)的公眾停車場
	24TP	東涌第 99 區的公眾 停車場

總目 711－房屋

85TI	東涌第 99 區的公共 運輸交匯處
-------------	------------------------------

54. 主席表示，此項建議(即 [PWSC\(2021-22\)8](#))旨在把 23TP 號、24TP 號及 85TI 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用分別為 3 億 8,510 萬元、1 億 6,750 萬元和 2 億 6,900 萬元。政府當局曾在 2021 年 1 月 5 日就這 3 項工程諮詢交通事務委員會。委員支持政府當局將這 3 項撥款建議提交予本小組委員會考慮。事務委員會的討論要點報告已在會議席上提交。

泊車位數量

55. 副主席認為本港泊車位不足是不爭事實，尤以商用車輛泊車位為甚。他察悉兩個擬議公眾停車場均屬 2019 年施政報告附篇提及、旨在適量增加泊車位供應的工程，並表示大力支持此項目。

56. 何君堯議員和周浩鼎議員分別認為 23TP 號及 24TP 號工程計劃內的擬議公眾停車場泊車位不足。何君堯議員要求政府當局解釋運輸署估計用地附近分別約有 320 個及 10 個私家車和

輕型貨車的公眾泊車位需求的意思，並詢問可否增加上水用地的泊車位數量。周浩鼎議員查詢政府當局如何制訂東涌用地的擬議泊車位數量。

57. 運輸署助理署長(專責職務)表示，根據在擬議項目用地附近進行的泊車調查和觀察，包括違例泊車數量記錄，以及附近的短期租約停車場、公營房屋和私人發展項目的停車場的泊車位使用率記錄，運輸署估計上水用地附近分別約有 320 個私家車及 10 個輕型貨車的公眾泊車位需求，而東涌用地附近則約有 80 個私家車公眾泊車位需求。他補充，分別位於該兩項擬議工程旁的公營房屋發展項目均會按《香港規劃標準與準則》的泊車設施標準，為私家車、電單車和輕型貨車提供附屬泊車位，以應付項目本身所產生的泊車需求。

提供電動車充電設施的泊車位比例

58. 田北辰議員指，在本年度財政預算案中，政府當局已提出將在 2035 年或以前停止新登記燃油私家車。他質疑擬議公眾停車場工程計劃僅在不少於三成的泊車位提供電動車充電設施，似乎未能配合推動電動車普及化的長遠政策目標。他查詢為何政府當局不在更多泊車位提供電動車充電設施。馬逢國議員提出類似的關注。

59. 運輸署助理署長(專責職務)回覆指，當局已參考發展局及環境局《綠色政府建築》工務技術通告的要求，在擬議公眾停車場不少於三成的泊車位提供電動車充電設施，並在其餘泊車位進行備置工程，以供日後因應需求逐步加裝充電設施。當局會在擬議停車場落成後，按當時電動車的使用需求安排在已進行備置工程的泊車位裝上充電器。此外，當局亦會持續配合環境局推動樓宇配備電動車充電設施的政策，在擬議停車場提供所需的充電設施以應付充電需求。

60. 田北辰議員認為，停車場能否提供足夠的充電設施，對車主會否選用電動車至為關鍵。若政府當局倒過來待市場需求出現才在泊車位提供

充電設施，只會令電動車泊車位的需求和供應雙方呈膠着狀態。他認為政府當局應在新建的公眾停車場的所有泊車位提供電動車充電設施，以提供誘因鼓勵市民使用電動車。主席查詢，政府當局有否要求擬議公眾停車場如新建私人樓宇般，為每一個停車位裝設電動車輛充電設施的固定電力裝置。

61. 運輸署助理署長(專責職務)補充說，當局會在擬議停車場落成前及日後運作時與環境局跟進，就提供電動車充電設施的泊車位比例事宜加以協調。主席和田北辰議員要求政府當局提供補充資料，闡述會否考慮提高工程計劃中提供電動車充電設施的泊車位比例。

(會後補註：政府當局的補充資料已於2021年5月20日隨立法會PWSC127/20-21(01)號文件送交委員。)

擬議停車場採用的智能裝置

62. 馬逢國議員關注政府當局會否在擬議公眾停車場引入顯示個別泊車位佔用狀況的燈號系統，以便駕駛者尋找空置泊車位。運輸署助理署長(專責職務)回覆，工程計劃將採用不同類型的智能裝置，包括車輛出入管制系統、車牌識別系統、停車位資訊系統、泊車引導及汽車搜尋系統、電子巡更系統等。其中泊車引導及汽車搜尋系統可有助駕駛者尋找空置泊車位。

有關上水區擬議工程計劃的詳情

63. 何君堯議員支持擬議工程計劃，但認為其建設費用十分高昂。他關注可否藉增加擬議上水公眾停車場的樓層數目，或透過把擬議用地及鄰近的公營房屋用地改為合併發展，並採用較能地盡其用及具前瞻性的基座式停車場設計，以提升擬議工程的效率、便利程度及泊車位數量。

64. 運輸署助理署長(專責職務)表示，擬議公眾停車場樓高9層，與部分現有多層公眾停車場的層數相若。根據運輸署的觀察，現有停車場高層

泊車位的使用率普遍較低，當局認為擬議工程計劃的設計，既能應付所需泊車位要求，又能達致較高使用率、地盡其用及資源用得其所的效果，是最合適的方案。

65. 房屋署總建築師(3)補充指，房屋署為擬議工程所在的上水第 4 及 30 區第 2 號地盤擬定發展方案時，已作出整體規劃並盡用地盤範圍(包括公眾停車場及公營房屋發展項目用地)的最高地積比率及各項發展參數，以貫徹地盡其用的方針。若把公眾停車場及公營房屋改為合併發展，將延長項目的建造工期至少 1 年。

66. 主席和何君堯議員要求政府當局提供補充資料，詳細說明若把擬議用地及鄰近的公營房屋用地改為合併發展，並採用基座式停車場設計，即在平台式停車場上興建公營房屋，以替代獨立單幢式停車場設計，是否能更地盡其用及提供更多泊車位。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2021 年 5 月 20 日隨 [立法會 PWSC127/20-21\(01\)號文件](#)送交委員。)

[在上午10時23分，主席詢問委員，是否同意將會議延長15分鐘至上午10時45分，沒有委員表示反對。]

有關東涌區擬議工程計劃的詳情

67. 鄭松泰議員從當局向交通事務委員會提交的補充資料文件 [CB\(4\)852/20-21\(01\)](#)察悉，擬議工程的設計受地理環境、地質、工地限制等一系列因素限制。他質疑擬議的東涌第 99 區停車場須設於地庫而非地面，是否因政府當局在前期規劃時考慮不周所致。他又詢問，既然公共運輸交匯處鄰近民居，交匯處上蓋又有隔音的必要，為何交匯處仍採用半開放式，而非密封式設計。

68. 房屋署總建築師(發展及標準策劃)解釋，就兩個擬議項目在工程範圍內的選址，鑒於地質及

成本效益的考慮，地盤東北面在布局上較適合興建較高的建築物，而西南面則適合興建較矮的建築物(即擬議的公眾停車場及公共運輸交匯處)。此外，該停車場及交匯處在地盤整體布局亦作為風滲透的風走廊，除了能改善該區及附近區域的風環境外，更由於符合可持續建築設計指引，可為擬議公營房屋發展項目增加建築面積寬免，進而令公營房屋項目增加約 200 個單位。

69. 房屋署總建築師(發展及標準策劃)指出當局採取因地制宜的策略及被動式設計手法，因應公共運輸交匯處用地的通風情況理想，採用半開放式設計，借助天然風為公共運輸交匯處保持空氣流通。假如採用密封式設計，交匯處需要容納附屬的機電設施(例如機械通風)以加強空氣流通，將導致交匯處的建造成本和工期增加。

70. 田北辰議員指自動泊車系統僅由可容納車輛在內停泊的支架構成，沒有擋風效果。即使滿載時，系統內各車輛之間的空隙亦無阻空氣流通。田議員察悉補充資料文件 [CB\(4\)852/20-21\(01\)](#) 指，在擬建公共運輸交匯處上層安裝自動泊車系統會影響整個項目的通風效果。他要求政府當局解釋此說法的詳細理據。

71. 運輸署助理署長(專責職務)表示，自動泊車系統構築物及停泊的車輛會影響通風效果，而房屋署亦需考慮引入該系統對建築面積寬免的影響。主席和田北辰議員要求政府當局提供補充資料，詳細說明在擬建交匯處上層安裝自動泊車系統的結構，會如何影響整個項目的通風效果。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2021 年 5 月 20 日隨 [立法會 PWSC127/20-21\(01\)號文件](#) 送交委員。)

72. 周浩鼎議員指現時前往迎東邨的車輛容易引致迎東路彎位交通擠塞，他擔心在該位置設立擬議的公共運輸交匯處會令情況惡化。周議員查詢政府當局有否就擬議工程計劃進行交通影響評估，

及是否有計劃在上述位置進行道路改善工程以應付公共運輸交匯處帶來的額外車流。

73. 運輸署助理署長(專責職務)表示，政府當局在 2020 年 3 月已改善迎東路/迎禧路路口的燈號安排以優化該處的交通。迎東路彎位稍後亦會有相關的道路改善工程，以配合擬議停車場及交匯處。除此以外，規劃中的 P1 公路(大蠔至欣澳段)將可讓東涌東擴展區的车流經擬議的大蠔交匯處直接連接北大嶼山公路往來市區，而無須再繞經東涌市中心。

就 PWSC(2021-22)8 號文件進行表決

74. 沒有委員就此項目進一步提問，主席把 [PWSC\(2021-22\)8](#) 號文件付諸表決。

75. 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。鄭松泰議員要求就此項目(即 [PWSC\(2021-22\)8](#))在相關的財委會會議上分開表決。

76. 會議於上午 10 時 43 分結束。

立法會秘書處

議會事務部 1

2021 年 5 月 21 日