

立法會

Legislative Council

立法會FC162/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱並經主席核正)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第12次會議紀要

日期：2000年5月26日(星期五)
時間：下午2時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 夏佳理議員(主席)
- 陳鑑林議員(副主席)
- 丁午壽議員
- 田北俊議員
- 朱幼麟議員
- 何秀蘭議員
- 何承天議員
- 何俊仁議員
- 何敏嘉議員
- 何鍾泰議員
- 李永達議員
- 李柱銘議員
- 李啟明議員
- 李華明議員
- 呂明華議員
- 吳亮星議員
- 吳清輝議員
- 周梁淑怡議員
- 馬逢國議員
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 許長青議員
- 陳國強議員
- 陳婉嫻議員
- 陳智思議員
- 陳榮燦議員
- 梁智鴻議員
- 梁劉柔芬議員
- 梁耀忠議員
- 程介南議員

單仲偕議員
黃宏發議員
黃容根議員
曾鈺成議員
楊森議員
楊耀忠議員
劉千石議員
劉江華議員
劉皇發議員
劉健儀議員
劉漢銓議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員
鄭家富議員
司徒華議員
羅致光議員
譚耀宗議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

缺席委員 : 何世柱議員
李卓人議員
李家祥議員
李國寶議員
吳靄儀議員
陸恭蕙議員
黃宜弘議員
楊孝華議員
霍震霆議員

出席公職人員 : 俞宗怡女士 庫務局局長
林鄭月娥女士 庫務局副局長(1)
黎以德先生 教育統籌局副局長(3)
梁百忍先生 教育署助理署長
岑共社先生 建築署總技術顧問
譚榮邦先生 駐北京辦事處副主任
許趙健先生 建築署總物業事務經理
曾梅芬女士 政府產業署副署長
郭立誠先生 庫務局副局長(2)
何鑄明先生 運輸局副局長
麥齊光先生 路政署鐵路拓展處處長
詹伯樂先生 九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監
黎文熹先生 九廣鐵路公司財務及管理高級總監
李鏡權先生 九廣鐵路公司東鐵支線總監
蔡淑嫻女士 環境食物局首席助理局長
梁湛添先生 機電工程署署長

林錦權先生	機電工程署總工程師(能源效益)
陳鄭蘊玉女士	教育統籌局首席助理局長(9)
韋冠文先生	學生資助辦事處監督
李國彬先生	教育統籌局首席助理局長(5)
毛潤明先生	職業訓練局首席教育主任
祝建勳先生	教育統籌局副局長(1)
李美嫦女士	教育統籌局首席助理局長(1)
張建宗先生	勞工處處長
栢志高先生	公務員事務局副局長
陳松青先生	公務員事務局首席助理局長

列席秘書 : 吳文華女士 助理秘書長1

列席職員 : 楊少紅小姐 總主任(1)3
林余佩馨女士 高級主任(1)2

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2000-01)14

工務小組委員會在2000年5月3日所提出的建議

PWSC(2000-01)10 17EA 九龍喇沙利道1D號喇沙小學重建計劃

劉慧卿議員提到政府當局就上述項目提供的補充資料(已於2000年5月25日隨立法會PWSC136/99-00號文件發出)。她察悉到，即使在採用2000年設計模式後，政府當局仍容許9項學校工程計劃未能達到每學生2平方米露天場地面積的規劃指標，並對此感到失望。鑒於政府當局在喇沙小學重建計劃中致力為學生提供更多露天場地，她詢問當局在規劃這些學校時，為何沒有研究如何提供更多露天場地供學生使用。

2. 教育統籌局副局長(3)回應時表示，改善及改良學校設計是一項持續進行的過程，當局會考慮包括教育界及立法會議員在內的所有有關各方的意見及建議。政府當局近年已在學校設計方面採用更靈活的方式，務求克服用地本身的限制，並使個別學校達致地盡其用的效果。他提到一項粉嶺的學校工程計劃(255EP)時表示，在這項工程計劃中，當局把停車處遷移到學校附近，以便在校舍範圍內提供更多露天場地。教育統籌局副局長(3)確認，倘日後的學校工程計劃的露天場地面積遠低於規劃指標，而興建地庫停車場的費用亦不會過高，政府當

局會按個別的情況，積極考慮在有關的工程計劃中採用喇沙小學的方案。

3. 教育統籌局副局長(3)答覆張文光議員時確認，重建後的喇沙小學所提供的露天場地面積會是每學生1.25平方米，仍然較2平方米的標準為低。他指出，校方及其他有關各方均知悉這情況。

4. 楊森議員指出，民主黨的議員支持為學生提供更多露天場地，但反對給予某些學校優惠的待遇。他認為，政府當局需確保堅守這項原則。張文光議員又詢問，該項應用在喇沙小學個案的特別安排，日後會否成為當局為學校提供足夠露天場地的一般政策。他又問及當局可否訂立更清晰的準則，使各方面均知道在哪些情況下，當局會考慮興建地庫停車場。主席又詢問，政府當局在決定是否提供特別設施時，會否考慮客觀的準則，例如露天場地低於標準的百分比，及／或有關設施的費用不能超越總建築費的若干百分比。

5. 教育統籌局副局長(3)回應時重申補充資料所載列政府當局的立場及政策方向。他表示，雖然議員的建議與政府當局的目標相符，但採用一成不變的準則未必是可取的做法，因為當局必須考慮個別學校的情況。他補充謂，政府當局日後在挑選校址時會盡可能更加審慎，並會積極研究使用非標準的設計，使面積小的用地也可地盡其用。當局最近撤銷校舍的高度限制，亦會有助提高學校設計的靈活性。

6. 張文光議員又要求，政府當局在補充資料第4段中作出的承諾，應該適用於指定進行重建或改善工程的學校。他又促請政府當局因應該等學校的特殊情況，研究其他技術上可行的方案，以便提供更多露天場地。

7. 就此方面，教育統籌局副局長(3)指出，對學校改善工程計劃下的學校而言，由於這些學校均已落成啟用，當局亦須充分考慮提供所需的設施在技術上是否可行。不過，他同意倘費用合理及可行，政府當局會按個別的情況，考慮採用類似喇沙小學所採用的方法。

8. 何承天議員對於單靠政府當局在文件第4段中作出的承諾，表示有所保留，因為當中描述的是露天場地嚴重不足的情況。劉慧卿議員重申她的見解，即政府當局應堅守每學生2平方米露天場地的規劃目標。她認為，為達致此目標而需要額外費用亦屬合理。

9. 張文光議員要求當局就日後的個案作出決定時，應以現時喇沙小學的建議作為先例。何承天議員提到此項要求時指出，該學校經改建後，每學生可得到的露天場地面積只有1.25平方米，仍然低於規劃指標。鑒於校址的地形，喇沙小學的“地庫停車場”是以類似半底層的模式建築，因此是可行且較便宜的方案。然而，並非每所學校的校址均屬這類地形。在某些情況下，興建另一所學校，然後把原校部分班級遷往新建學校上課可能會較便宜。教育統籌局副局長(3)同意何承天議員的意見，並肯定政府當局會致力繼續研究嶄新及可行的辦法，以改善學校的設計，他更引述興建學校邨為例子。

政府當局
10. 劉慧卿議員質疑，當局為何沒有在補充資料載列的所有學校工程計劃撥款申請中，公開有關2平方米規劃指標的資料。教育統籌局副局長(3)答覆時表示，政府當局樂意將有關露天場地面積的資料，納入日後提交財務委員會及工務小組委員會的文件中。

政府當局
11. 就此方面，劉慧卿議員詢問，規劃指標的實施會否取決於費用方面的考慮。主席要求政府當局提供資料，表明何謂財政上可以接受，以供議員參考。就該9所學校，他又請政府當局以書面解釋每所學校露天場地不足的原因，以及當局就個別情況而嘗試作出的改善(如有的話)。教育統籌局副局長(3)同意在會後提供有關資料。

政府當局
12. 主席結束PWSC(2000-01)10項目的討論後，把FCR(2000-01)14號建議付諸表決。委員會通過此項建議。

項目2 —— FCR(2000-01)15

資本投資基金

總目957 —— 九廣鐵路公司

◆新分目「馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線」

13. 議員察悉，現行建議包括馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)的撥款申請。交通事務委員會主席劉健儀議員表示，儘管該事務委員會屢次促請政府當局在落實各項建議前，先行公布第二次鐵路發展研究(下稱“第二次研究”)的結果，以作事前諮詢，但政府卻在完全沒有諮詢該事務委員會的情況下，於2000年5月25日公布《鐵路發展策略2000》，事務委員會對此感到失望。劉健儀議員特別強調，馬鞍山鐵路將於2004年落成，但屬於沙

田至中環線一部分的第二條連接大圍與九龍的鐵路預計於2008至2011年間才完成，因此兩條鐵路在落成時間上的差距會引起問題。

14. 運輸局副局長回應時表示，當局已於去年公布第二次研究的中期報告，以作諮詢，而當中提出的建議大致上與《鐵路發展策略2000》的建議相同。然而他指出，《鐵路發展策略2000》只概括介紹擬建的鐵路，當局現時仍就確實的路線、車站位置及其他技術安排的細節進行諮詢。

15. 劉健儀議員對於該事務委員會未能討論此課題仍感不滿。不過，為免進一步延誤有關的鐵路工程計劃，她表示仍會支持現行建議。

16. 鄭家富議員表示，民主黨的議員支持興建尖沙咀支線，但不支持興建馬鞍山鐵路，除非當局就第二條連接大圍與九龍的鐵路作出確實的承諾。他詢問可否把該兩項鐵路工程計劃分開考慮及表決。

17. 運輸局副局長答覆時確認，馬鞍山鐵路及尖沙咀支線將為東鐵支線的主要部分，兩者的服務互相關連。因此，政府當局不會分拆現行建議。

18. 劉慧卿議員表示，前綫的立法會議員支持當局發展鐵路系統，以便更有效地保護環境，但她強調，鑒於大圍車站現時的擠塞情況，當局有必要在2008年前及時建成一條與馬鞍山鐵路連接的鐵路。

19. 劉江華議員表明，由於政府當局承諾興建第二條連接大圍與九龍的鐵路，因此他會支持現行建議。不過，他詢問可否首先加快興建大圍至鑽石山的一段，以方便前往東九龍及港島東的乘客。何鍾泰議員亦贊同此項建議，認為當局應積極考慮分階段興建該第二條鐵路。

20. 運輸局副局長理解議員及沙田居民就早日興建連接大圍與九龍鐵路所表達的關注。但他指出，由於鐵路的建造工程一般需時約8至10年，因此竣工日期不可能大幅提前。此外，沙田至中環線亦會受到其他因素所限制，例如灣仔填海工程的時間表。他又表示，根據顧問報告，現時東鐵大圍至九龍塘線到2011年才會達致飽和。

21. 關於可否分階段興建沙田至中環線，運輸局副局長確認，當局會容許準鐵路營辦商分階段興建該條鐵路線，但必須考慮乘客需求等因素。九廣鐵路公司財務

及管理高級總監表示，如有需要及符合商業效益，九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)會考慮分階段興建鐵路方案。

22. 何鍾泰議員支持現行建議，但不同意政府當局謂興建一條鐵路需時約8至10年。他促請政府當局審慎檢討可否提早在2008年前完成第二條連接大圍與九龍的鐵路，就他記憶所及，地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)以往各條支線均在更短的時間內落成。

23. 運輸局副局長向議員保證，政府當局會在《鐵路發展策略2000》的諮詢工作完成後，盡早就沙田至中環線作出決定。至於可否加快建造工程，路政署鐵路拓展處處長解釋，由於近年已制定處理對環境造成的影響及反對意見的法例，因此工程計劃須更長時間完成所有法定程序，例如刊登憲報及處理反對意見。根據西鐵第一期及地鐵將軍澳支線工程的經驗，他指出8年的建造期難以進一步縮短。

24. 劉健儀議員及黃宏發議員對於在欠缺第二條連接大圍與九龍／港島的鐵路的情況下，擬建的馬鞍山鐵路是否具有商業效益表示懷疑。黃宏發議員認為，乘坐巴士由馬鞍山前往九龍會更為快捷。他又指出，由於某些物業發展商在數年前已表示感興趣，當局或可委託發展商建造有關鐵路，並邀請有興趣的公司經營鐵路。

25. 關於馬鞍山鐵路是否具有商業效益，九廣鐵路公司財務及管理高級總監指出，乘客可以在日後經擴建的大圍車站轉乘往九龍方向的列車，相當方便。此外，由於鐵路不會出現交通擠塞的情況，因此是一種可靠且具競爭力的交通工具。馬鞍山鐵路將來的車費亦會具競爭力。

26. 劉慧卿議員關注日後沙田至中環線的車費水平，並詢問假如把該項工程計劃批給地鐵公司，會否招致更高費用，因為該公司的網絡必需與九鐵公司經營的東鐵銜接。運輸局副局長回應時指出，不管沙田至中環線的準經營商是哪一間機構，均需作出銜接安排，因為該鐵路部分沿線車站(例如鑽石山及金鐘站)屬地鐵公司擁有，而部分車站(例如大圍及紅磡)則屬九鐵公司擁有。

27. 關於車費水平方面，九廣鐵路公司財務及管理高級總監表示，由於考慮到必需維持擬建的馬鞍山鐵路的競爭力及乘客的負擔能力，因此當局會在該鐵路臨近落成啟用時才釐定車費。他澄清，8.2元的基本車費純屬假設數字，用以作出財政預測。運輸局副局長補充，雖

然車費是由有關的鐵路公司自行釐定，但他相信該公司在訂出其車費時必定會考慮到其他交通工具的車費。

28. 劉慧卿議員要求政府當局保證，在馬鞍山鐵路落成啟用後，區內仍會提供巴士服務，以維持競爭及為居民提供選擇。運輸局副局長回應時確認政府當局的政策立場，就是鐵路與巴士服務將會並存。

29. 劉江華議員詢問，此項工程計劃對馬鞍山中心居民的噪音影響為何。九廣鐵路公司東鐵支線總監回應時確認，由於採取噪音消減措施，因此噪音影響會維持在55分貝的法定上限以內。

30. 關於會否在顯徑設置車站，九廣鐵路公司東鐵支線總監確認，該公司已在大圍車廠南面預留一幅用地。倘若有充分的需求，該公司可在顯徑設置車站。

31. 劉慧卿議員問及當局就馬鞍山鐵路接獲的67份反對意見。運輸局副局長答覆時表示，大部分反對意見均與工程計劃的噪音及對景觀造成的影響有關，而政府當局已就此向反對者作出詳細的解釋。在1 035份內容相同的反對意見中，超過250份已被撤回。部分反對意見則批評缺乏第二條連接九龍的鐵路。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監補充，為了釋除居民對擬建馬鞍山鐵路的環境影響的疑慮，九鐵公司曾舉辦多項展覽。該公司亦已就馬鞍山鐵路及尖沙咀支線取得環境許可證。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監說明，根據計算所得，馬鞍山鐵路在清晨時分對最受噪音影響的地方造成的噪音影響，不比窗口式冷氣機所引致的噪音影響為大。

32. 關於負責就反對意見進行聆訊並由獨立人士組成的委員會(下稱“獨立委員會”)的成員組合，運輸局副局長告知議員，該委員會的主席是交通諮詢委員會的委員，而其他成員則由其他地區挑選出來。據他匯報，當局已向所有反對者發出邀請，但當中只有27人出席該委員會的聆訊，當場並沒有表達強烈的反對意見。

33. 何俊仁議員察悉，獨立委員會會在2000年6月就尖沙咀支線方案未被撤回的反對意見進行聆訊，並會提交報告予行政長官會同行政會議考慮。他質疑，倘若通過現行撥款建議，會否事先影響行政長官會同行政會議就此事的決定，以及有關撥款如獲得通過，日後會否被中止。

34. 運輸局副局長回應時解釋，行政長官會同行政會議會研究該等未被撤回的反對意見，並會在考慮所有相關的因素後才作出決定。他確認，現行建議只要求財

務委員會原則上批准85億元的承擔額，以便作為九鐵公司唯一股東的政府可在日後注資該公司。他向議員保證，在行政長官會同行政會議落實鐵路線之前，九鐵公司不會取得有關的撥款。在獲得正式的批准前，鐵路公司可考慮所接獲的反對意見，繼續進行詳細的設計。例如，九鐵公司已把尖沙咀支線的車站遷往梳士巴利道，以免對訊號山造成影響。

35. 鄭家富議員表示，民主黨的議員一直支持發展鐵路系統這種交通工具，但基於下列理由，他們會反對現行建議——

- (a) 由於沒有第二條鐵路疏導由大圍前往九龍的乘客，因此馬鞍山鐵路工程計劃是一項規劃上的錯誤。鑒於要到2008年甚至更後的時間才有鐵路直接連接九龍，區內15個住宅屋邨的業主立案法團及其他居民組織已就擬建的馬鞍山鐵路提出反對意見。
- (b) 根據現時的計劃，大圍車站會出現嚴重的樽頸情況。東鐵的乘客量會遠高於九鐵公司現時的預測。即使大圍車站可容納的乘客量因訊號系統的改良而得以提高，相信該車站到了2004年亦不可能應付馬鞍山鐵路及上水至落馬洲支線所帶來的額外乘客量。
- (c) 政府當局提出建造一條鐵路需時10年的論點是不能接受的，因為竹篙灣鐵路線的工程在1999年年底才獲得批准，但卻預期可在2004或2005年落成，所需的時間遠較10年為短。
- (d) 馬鞍山鐵路的商業效益非常值得懷疑。根據民主黨的調查，儘管興建擬議的馬鞍山鐵路，但約有40%的居民仍會繼續使用現有的交通工具。除非取消部分現有巴士路綫或收取昂貴的火車車費，否則便不能達到8.4%的預測內部回報率，上述兩種做法均會對居民構成不利影響。

36. 運輸局副局長回應時澄清，政府當局一直同意需要為擬建的馬鞍山鐵路提供連接九龍的第二條鐵路線，但何時提供則需待第二次研究得出結果後才可決定。他再次向議員保證，雖然當局或須重整部分巴士路綫，以配合環保及其他服務的需要，但不會為了馬鞍山鐵路而任意削減巴士路綫。

37. 關於預測的乘客量，路政署鐵路拓展處處長指出，討論文件附件2載列的平日平均乘客量預測，是指北行及南行方向兩者的乘客流量，而早上繁忙時段每小時的乘客量僅是指南行方向。他確認，考慮到第二次研究所作的預測，政府當局認為九鐵公司的預測合理。九廣鐵路公司新鐵路工程高級總監補充謂，在上午8時至9時的繁忙時段，大圍車站的現有乘客需求量約為45 000人，而東鐵列車在同一時段的現有載客量則約為7萬名乘客。近年，繁忙時段的需求量已經放緩，因為並非所有乘客均在繁忙時段乘搭火車。九鐵公司預計，馬鞍山鐵路在2004年落成前，大圍的乘客需求不會急劇上升。此外，訊號系統經改良後，東鐵列車的載客量在2004年會增加至88 000名乘客。

38. 至於竹篙灣鐵路線建造時間較短的原因，路政署鐵路拓展處處長表示，該條鐵路線的設計及建造工程相對而言較為簡單，因為該鐵路線會在一幅新的填海土地上興建，不會受到現有設施的限制。

39. 鄭家富議員仍然不接受當局解釋，並重申反對現行建議。就此方面，劉慧卿議員提到居民對大圍車站擠塞情況提出的投訴，並認為九鐵公司應作出更佳安排，因為該公司的載客量似乎足以應付乘客需求。

40. 九廣鐵路公司東鐵支線總監回應時表示，導致擠塞的其中一個原因是乘客傾向於第4、5、6及7卡車廂上車，以方便在隨後的車站轉車。他向議員保證，擬建馬鞍山鐵路的設計，會確保乘客量得以更平均地分布於各列車車廂。議員亦察悉，九鐵公司設有乘客聯絡小組，處理乘客的投訴及建議。

41. 主席把此項建議付諸表決，31位議員贊成該項建議，11位議員反對，沒有議員棄權：

贊成的議員：

丁午壽議員	田北俊議員
朱幼麟議員	何秀蘭議員
何承天議員	何鍾泰議員
李啟明議員	呂明華議員
吳亮星議員	吳清輝議員
周梁淑怡議員	許長青議員
陳國強議員	陳婉嫻議員
陳榮燦議員	陳鑑林議員
梁智鴻議員	梁劉柔芬議員
黃宏發議員	黃容根議員
曾鈺成議員	楊耀忠議員
劉江華議員	劉皇發議員

劉健儀議員
劉慧卿議員
譚耀宗議員
鄧兆棠議員
(31位議員)

劉漢銓議員
蔡素玉議員
馮志堅議員

反對的議員：

何俊仁議員
李永達議員
涂謹申議員
單仲偕議員
鄭家富議員
羅致光議員
(11位議員)

何敏嘉議員
李華明議員
張文光議員
楊森議員
司徒華議員

42. 委員會通過此項建議。

項目3 —— FCR(2000-01)16

總目42 —— 機電工程署

◆分目700 一般其他非經常開支

新項目「九龍東南部發展區採用區域性冷卻系統研究」

43. 由於擬議的顧問研究亦會探討區域性冷卻系統的準服務供應商可能要求政府給予某些優惠，例如地價方面的優惠，因此許長青議員詢問曾否有任何服務供應商聯絡政府當局，提出該項要求。機電工程署署長答覆時確認，政府當局未曾接獲任何有關地價優惠的要求。然而，由於當局預計服務供應商可能要求獲得該等優惠，確保他們龐大的資本投資在商業角度而言會取得吸引的回報，因此顧問在其研究中亦會探討此關注事項。至於招標及預審程序，機電工程署署長表示，為了製備一套暢順的投標程序，顧問亦會在評估對準服務供應商的要求後，才邀請富經驗的本地及海外投標者競投，並預先審定其資格。

44. 劉慧卿議員扼要重述政府帳目委員會的關注，並表示支持當局採用水冷式空調系統，藉以提高能源效益。她認同許長青議員的關注，並詢問政府當局是否預計沒有承辦商會願意在缺乏優惠的情況下提供服務，因此已決定給予地價方面的優惠。機電工程署署長答覆時重申，有關地價優惠的關注僅屬預期出現的情況。當局研究此事項的主要目的，是要全面瞭解所有可能有關的事項，以加快落實該等系統。

45. 就此方面，機電工程署總工程師(能源效益)補充謂，根據外國取得的經驗，優惠的形式十分多元化。例如，服務供應商通常會沿海傍架設區域性冷卻系統冷凍水機組，並會與政府商談有關計劃的物業發展權，例如興建酒店或辦公樓宇。該等發展項目所得的財政收益會按照招標條款及條件與政府攤分。他表示，政府如考慮給予地價優惠時，會有多個方案可供選擇。梁劉柔芬議員補充謂，其中一種優惠形式，可透過長期分期付款的方式償還款項，而還款期會在區域性冷卻系統投入運作後數年開始計算。

政府當局

46. 陳婉嫻議員支持此項建議。她提到政府當局在有關採用區域性冷卻系統的討論文件中重點提出的各項關注及限制，並詢問當局有否參考國際間的經驗。機電工程署署長答覆謂，當局曾參考有關經驗，並簡述日本在採用有系統方面的經驗。考慮到本港的情況，政府當局預期會出現類似的問題，因此會要求顧問詳細評估各項關注。呂明華議員表示支持此項建議，機電工程署署長在回應呂議員時同意向議員提供安裝該等系統的實例，藉此說明外國採用水冷式空調系統的情況。

47. 鑒於缺乏有關九龍東南部發展區這個新發展區的詳細資料，陳婉嫻議員詢問政府當局為何關注區域性冷卻系統的服務供應商可能會要求物業發展商及建築物擁有人簽訂長期合約，以盡量減低其融資風險。機電工程署署長答覆時解釋，由於此項工程計劃需作出龐大的資本投資，服務供應商自然會希望與有關的物業發展商或建築物擁有人簽訂長期合約，以確保其投資獲得穩定的回報。另一方面，物業發展商或建築物擁有人會同樣關注區域性冷卻系統的服務供應商是否可靠，以及其價格水平。由於在九龍東南部發展區採用區域性冷卻系統的效益，需視乎服務供應商連同發展商及建築物擁有人能否成功運作及恪守承諾，因此顧問研究必需詳細評估這項關注。不過，機電工程署署長向議員保證，政府當局現時仍未有任何具體的建議，而現階段亦沒有計劃向發展商或服務供應商提供任何優惠。

48. 劉慧卿議員關注，假如政府當局在全港性採用水冷式空調系統研究完成前，著手進行九龍東南部發展區採用區域性冷卻系統研究，前者便屬多此一舉。機電工程署署長回應時強調，全港性研究的性質屬指引性及策略性。該項研究會為本港不同地點評估最合適的水冷式空調系統，並會物色設置可使用海水的集中式管道供應系統的地點。由於區域性冷卻系統屬於使用海水的集中式管道供應系統，並經閉路管道由中央供應冷凍水予接連區域性冷卻系統的建築物，因此九龍東南部發展區

這個位於海傍的新發展區，顯然最適合選用區域性冷卻系統。梁劉柔芬議員表示，在採用水冷式空調系統時，應盡可能以海水代替淡水，因為淡水資源在21世紀會更加珍貴。

49. 陳鑑林議員認為，政府當局似乎已假定區域性冷卻系統實屬可行，而九龍東南部發展區採用區域性冷卻系統研究亦應盡快展開。他指出，當局在作出決定前，應審慎考慮多項問題。雖然當局提到，按照九龍東南部發展區200冷卻兆瓦的冷卻需求計算，非住宅建築物在空調系統方面所使用的能源量會減省32%，相等於每年節省44千兆瓦小時的能源，但當局並無提及住宅建築物的情況，以及該冷卻系統會否只限於供非住宅建築物使用。陳鑑林議員關注，鑒於缺乏冷卻需求的準確預測，倘水冷式系統供應的水冷式空氣超乎實際所需，服務使用者便須支付較高的費用，正如供電的情況般。

50. 何承天議員及許長青議員均不認同應聘用顧問進行研究。何承天議員表示，該等研究應由機電工程署這個專業部門負責，而地政總署則可就土地分配事宜提供意見。

51. 機電工程署署長回應時向議員保證，該項全港性研究與兩項區域性研究互有關連。根據相關的立法會事務委員會在會議席上的討論，議員認同採用水冷式系統符合能源效益。按照《在香港推廣水冷式空調系統的初步顧問研究》的建議，當局已展開一項全港性採用水冷式空調系統研究。該項全港性研究亦會探討如何規管危害市民健康的非法水冷卻塔。該項初步研究亦已建議進行其他兩項區域性研究，其中一項會在新發展區進行，而另一項則會在現有的市區進行。有關在九龍東南部發展區採用區域性冷卻系統的擬議顧問研究，將會詳細研究新發展區獨有的事項及問題。該系統的規模會視乎冷卻需求與供應、抽水站及管道網絡的設計而定。環境食物局首席助理局長又補充謂，在取得有關知識及經驗後，當局日後未必需要聘請顧問就位於海傍的新發展區進行研究，因為該等發展區會以九龍東南部發展區的工程計劃為藍本。至於是否所有位於九龍東南部新發展區的建築物均須採用擬議的區域性冷卻系統，機電工程署署長表示，鑒於環保效益及可節省32%的能源，政府當局會建議在整個九龍東南部發展區採用區域性冷卻系統，但仍須視乎顧問研究結果證實此舉可行。

52. 委員會通過此項建議。

項目4 —— FCR(2000-01)17

總目173 —— 學生資助辦事處

- ◆分目151 減免考試費
- ◆分目153 學生書簿津貼
- ◆分目275 學生車船津貼計劃

53. 楊耀忠議員代表民主建港聯盟的議員，表示支持此項建議，以提高向清貧學生發放的書簿和文具津貼額及學生車船津貼計劃下發放的津貼額。然而，他詢問為何在考試費減免計劃下，私營學校學生所得的減免總額不得超逾私營學校須繳付的考試費總額的10%。學生資助辦事處監督答覆時表示，10%的限額是一項沿用已久的安排，當中的原因已無法追查。學生資助辦事處監督答覆楊議員時確認，該項10%的限額亦適用於接受直接資助的學校。

54. 鄧兆棠議員詢問，政府當局會否考慮向需乘搭交通工具上學的12歲以下學生提供學生車船津貼。學生資助辦事處監督答覆時表示，當局已為12歲以下並需前往另一個學校網上學的小學生提供另一項計劃。不過，鄧議員指出，由於部分學校網的覆蓋範圍甚廣，政府當局亦應考慮把該項計劃伸延至包括學校網以內的交通。學生資助辦事處監督回應謂，雖然政府當局沒有任何即時的計劃以伸延該項津貼計劃，但當局日後就該項計劃進行檢討時，會考慮鄧議員的意見。

政府當局

55. 委員會通過此項建議。

項目5 —— FCR(2000-01)18

總目173 —— 學生資助辦事處

- ◆分目274 學生資助 —— 助學金

總目177 —— 資助金：非政府部門的公共機構

- ◆分目520 職業訓練局

貸款基金

總目254 —— 給予學生的貸款

- ◆分目101 大學、香港專業教育學院、菲臘牙科醫院、香港教育學院及香港演藝學院的學生

56. 吳清輝議員表示支持此項建議。他詢問，樹仁學院的學生是否合資格申請本地專上學生資助計劃。教育統籌局首席助理局長(5)及學生資助辦事處監督澄清，樹仁學院的學生不能申請上述計劃。然而，他們可申請另一項指定供他們申請的資助計劃。

57. 委員會通過此項建議。

項目6 —— FCR(2000-01)19

總目90 —— 勞工處

◆分目700 一般其他非經常開支

新項目「青年職前綜合培訓 —— 展翅計劃」

總目146 —— 政府總部：教育統籌局

◆分目700 一般其他非經常開支

新項目「資訊科技助理培訓課程」

新項目「毅進計劃及持續進修資料庫網站」

58. 丁午壽議員表示支持現行建議，並要求當局確認，在“青年職前綜合培訓 —— 展翅計劃”下推行的“在職培訓”計劃的學員人數無須符合最低人數要求。勞工處處長答覆時確認，當局不會訂下該項要求，因為“在職培訓”計劃的主要目的是協助中小型企業。

59. 梁耀忠議員察悉，政府當局建議在未來兩年把資訊科技助理培訓課程的培訓名額增加至2 000人，但職業訓練局(下稱“職訓局”)及僱員再培訓局(下稱“再培訓局”)迄今只找到約220個職位空缺。關於當局就市場對該項課程的畢業學員的需求所作的樂觀預測，他表示極有保留，並要求當局就此方面作進一步解釋。

60. 教育統籌局副局長(1)回應時表示，在落實該項課程前，職訓局及再培訓局與業內人士一直保持密切聯絡，並證實市場對於初級資訊科技人員有殷切的需求。事實上，當局找到的職位空缺迄今已增加至311個。教育統籌局副局長(1)又提到政府當局去年委託顧問就資訊科技界別的人力及培訓需求進行的研究，該項研究指出，本港嚴重缺乏經受訓的資訊科技人員。關於資訊科技助理培訓課程，教育統籌局副局長(1)強調，該項課程的內容包括廣泛的訓練，例如基本資訊科技技能、辦公室軟件、視窗NT、基本及中級網頁製作、電子商貿入門等，因此，畢業學員亦可勝任其他職位。

61. 關於資訊科技助理培訓課程的經費來源，教育統籌局副局長(1)確認，政府會提供有關款項，而不是由再培訓局負責。然而，有關學員不會如其他再培訓課程的學員般獲得培訓津貼。他們須繳交1,000元按金，在成功完成該課程後可獲退還。議員又得悉，報讀該項課程沒有任何年齡限制。

政府當局

62. 單仲偕議員支持現行建議，但他促請當局在甄選學員時，應優先考慮正在積極求職的人士，以便可同時滿足市場需求及紓緩失業問題。教育統籌局副局長(1)認同單議員的關注，因為在該項課程的60名畢業學員中，已有30名表示擬繼續進修。他確實指出，政府當局會注意單仲偕議員的意見。

63. 委員會通過此項建議。

項目7 —— FCR(2000-01)20

各開支總目

◆分目001 薪金

總目46 —— 公務員一般開支

◆分目022 旅費

◆經常帳新分目「非實報實銷現金津貼計劃」

總目120 —— 退休金

◆分目026 僱員補償

64. 陳婉嫻議員對於政府當局不管職方的反對，仍維持不會在新房屋福利計劃下提供首期貸款的決定表示失望。陳議員表示，政府當局應考慮到首期貸款對置業的公務員幫助極大及非常重要，尤其對初級人員而言。

65. 公務員事務局副局長回應時解釋，政府當局基於以下原因不會提供首期貸款：

- (a) 現時，各項現有房屋福利計劃下提供的首期貸款的參與率低於50%。
- (b) 現有的首期貸款是以在職人員的退休金作抵押。當局尚未就新招聘公務員的退休安排作出決定前，首期貸款便沒有抵押的基礎。
- (c) 其他置業貸款的研究工作需時，而且會是一項持續的過程，當局或須在研究日後的退休安排時，一併作出研究。

66. 陳婉嫻議員不接受政府當局的解釋。她表示，由於沒有滿意的解釋，因此香港工會聯合會的3名議員會就此項建議投棄權票。

67. 劉慧卿議員質疑公務員福利的種類範圍為何如此廣泛。關於度假旅費方面，她歡迎政府當局建議只提供首長級人員本身的津貼，而不向其家人提供津貼。她詢問職方是否同意此項改變。就當局建議免除日後領取

非實報實銷現金津貼的人員受到防止享有雙重房屋福利的限制，她要求當局解釋。

68. 公務員事務局副局長答覆時澄清，文件中載列的擬議安排只會適用於新招聘的公務員。現有人員的安排會維持不變。他確認，除了停止提供首期貸款的建議外，職方均同意其他建議。至於取消雙重福利規則的建議，公務員事務局副局長解釋，在推出非實報實銷現金津貼後，政府當局認為把新房屋福利與婚姻狀況脫鉤，是公平而合乎邏輯的做法。不過，為免因取消該等規則而招致額外開支，政府當局會減少現金津貼額，而減少的款額則相等於合資格人員領取的居所資助津貼額的5%。他又匯報，公務員薪俸及服務條件常務委員會、首長級薪俸及服務條件常務委員會及紀律人員薪俸及服務條件常務委員會均支持有關假期／度假旅費及房屋福利的擬議安排。

69. 譚耀宗議員認為，文件所載的資料雜亂無章，使人難以理解。例如，該份文件重點講述擬議安排，又粗略提到現有安排。由於議員未必熟悉公務員現時享有的各種福利，因此未必能夠輕易瞭解各項主要的改變。就此方面，主席建議政府當局可考慮以圖表形式表達有關資料，以方便作出比較。公務員事務局副局長對此表示歉意，並感謝議員提出建議，改善日後提交的文件。

70. 主席把此項建議付諸表決。陳婉嫻議員、陳國強議員、陳榮燦議員及李啟明議員投棄權票。

71. 委員會通過此項建議。

72. 委員會會議於下午5時05分結束。

立法會秘書處
2000年10月