

立法會

Legislative Council

立法會PWSC64/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第7次會議紀要

日期：2000年1月5日(星期三)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：何世柱議員(主席)
何鍾泰議員(副主席)
丁午壽議員
田北俊議員
何秀蘭議員
何承天議員
李永達議員
李華明議員
涂謹申議員
張文光議員
陸恭蕙議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
程介南議員
單仲偕議員
劉江華議員
劉健儀議員
劉慧卿議員
羅致光議員
譚耀宗議員

缺席委員：李家祥議員
吳清輝議員
梁智鴻議員
黃容根議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員

出席公職人員	：謝曼怡女士 許雅達先生 李承仕先生 楊耀聲先生 羅樂秉先生 李美嫦女士 陳積志先生 高文輝先生 鍾沛康先生 梁國新先生 馬利德先生 田漢威先生 黃鴻堅先生 徐偉先生 柏嘉禮先生 吳錦池先生 應基恕先生 關志偉先生	庫務局副局長 庫務局首席助理局長(工務) 工務局局長 副規劃地政局局長 環境保護署署長 教育統籌局首席助理局長 大學教育資助委員會副秘書長 建築署總技術顧問(資助工程) 運輸局首席助理局長 路政署署長 路政署鐵路拓展處副處長 房屋局首席助理局長(工程計劃管理) 拓展署署長 拓展署新界東拓展處總工程師(沙田/ 西貢) 環境食物局首席助理局長 拓展署新界東拓展處總工程師(將軍 澳) 路政署主要工程管理處副處長 運輸署總交通工程師(港島)
列席秘書	：楊少紅小姐	總主任(1)3
列席職員	：吳文華女士 薛鳳鳴女士	助理秘書長1 高級主任(1)8

經辦人／部門

工務計劃

為以資助金進行的工程計劃申請新承擔額

總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(1999-2000)81 40EF 大學校園內的斜坡鞏固工程第6期

有關在此項建議下進行的斜坡鞏固工程的範圍，建築署總技術顧問(資助工程)表示，將會進行鞏固工程的範圍，在討論文件夾附的平面圖則上以紅色顯示。他解釋，香港中文大學(下稱“中大”)校園內共有超過250個斜坡，而根據土木工程署轄下的土力工程處對本港所有在1977年前已存在的人工斜坡進行的初步研究，此項建議所涵蓋的21個斜坡已被鑒定為不合標準的斜坡。至於中大其餘的斜坡，建築署總技術顧問(資助工程)表示，

這些斜坡屬天然斜坡或人工斜坡，其狀況均符合土力工程處的斜坡安全規定。

2. 劉健儀議員詢問，為何擬議工程產生的1 000立方米建築及拆卸物料(下稱“建築物料”)會運往堆填區棄置，而不是運往公眾填土區。建築署總技術顧問(資助工程)解釋，擬議斜坡鞏固工程所產生的建築物料，約有14 500立方米會運往公眾填土區用作填海物料。然而，由於小部分由擬議工程產生的建築物料，例如護土牆工程的板模等，並不適宜用作填海工程的填料，因此必須運往堆填區棄置。然而他表示，在切實可行的情況下，部分此等建築物料，或會在隨後各期的斜坡鞏固工程或中大校園內其他建築工地再行使用。

3. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

提升工程計劃為甲級

總目706 —— 公路

PWSC(1999-2000)82 37TR 西鐵(第一期) —— 元朗段主要基建工程 —— 餘下工程

4. 何承天議員詢問新元朗中心(下稱“該中心”)住宅範圍主要的噪音來源。他亦詢問，除該中心第5座的住宅單位外，其他住宅單位會否亦受到擬建設施導致的過量噪音所影響。路政署署長答覆時解釋，該中心東面的一段朗日路經擴闊後，交通便會隨之增加，因而產生過量的噪音。分別擬設於西鐵(第一期)元朗站及該中心南面的兩個公共運輸交匯處(下稱“交匯處”)，將會令此段朗日路的交通更加繁忙。關於該中心北面的一段朗日路及擬設於該中心南面的交匯處所造成的噪音影響，路政署鐵路拓展處副處長表示，待L2路竣工後，此段朗日路便會封閉，並只會用作元朗站的緊急通道。他亦確認，根據環境保護署進行的噪音影響評估，只有該中心第5座面對經擴闊的一段朗日路及青山公路的住宅單位，才會受到較訂明的限制水平為高的噪音所影響。

5. 譚耀宗議員詢問，朗日路經擴闊後，該中心第5座受影響的住宅單位所承受的噪音水平為何，以及安裝空氣調節設備及隔音窗可對減輕噪音有多大作用。路政署署長答覆時表示，該等住宅單位所承受的噪音水平約為76至78分貝。實施紓減環境影響措施後，噪音水平可減至約70分貝。譚耀宗議員依然關注到，即使在安裝隔

音窗後，受影響的住宅單位仍需承受高達70分貝的噪音。

6. 劉健儀議員詢問可否提供直接的紓減環境影響措施，例如在進行擬議擴闊工程的一段朗日路設置隔音屏障。路政署鐵路拓展處副處長答覆時解釋，該中心第5座十分接近上述一段朗日路，而且是高樓大廈，若要有效紓減噪音，則需要裝設全封閉式的隔音屏障封閉整條道路。然而此方式並不可行，因為全封閉式的隔音屏障會阻礙緊急車輛直達面對朗日路的住宅單位。

7. 劉健儀議員關注當局有否就擬議工程計劃的工程諮詢該中心受影響的居民，路政署鐵路拓展處副處長回應時表示，雖然當局沒有直接諮詢該中心第5座的居民，但當局已就擬議工程及提供間接紓減環境影響的措施，諮詢其他有關的地區組織，包括元朗臨時區議會、相關的鄉事委員會及分區委員會。他指出，當局已按照法定的環境影響評估程序，把有關的環境影響評估存放在包括元朗民政事務處等各個地點，並上載互聯網予公眾查閱。公眾人士沒有就該環境影響報告提交任何書面意見。

8. 劉健儀議員認為，政府當局應就擬議工程及紓減環境影響的措施，主動直接諮詢該中心受影響的居民，因為即使當局已諮詢各地區組織，但直接受影響的居民可能未留意到擬議工程及對他們造成的影響。何承天議員及劉慧卿議員亦贊同劉健儀議員的意見。劉慧卿議員更要求政府當局於適當時候，向小組委員會匯報對受影響居民進行諮詢的結果。她亦促請政府當局考慮在工務計劃的規劃階段，主動直接諮詢受影響的人士，以及將諮詢結果載於有關的撥款建議內，並以此作為常規做法。

9. 工務局局長回應時表示，當局已就工務計劃的諮詢工作制訂全面的指引。概括而言，政府會透過各地區組織，包括相關的區議會、鄉事委員會及分區委員會，諮詢公眾的意見。此外，擬議工程將會根據相關的條例刊登憲報，而有關的環境影響評估報告亦會存放在各地點供公眾查閱。他原則上同意，倘某項工程計劃將會直接影響某地區的大批人士，政府當局應在切實可行的情況下，主動直接諮詢該等人士。他同意，如當局已進行該等諮詢工作，則應把諮詢結果載於有關的撥款建議內。對於委員要求當局諮詢受此項建議影響的居民方面，他亦同意予以跟進。

政府當局

10. 關於諮詢直接受擬議道路工程影響的該中心居

民，路政署署長強調，根據有關的政策指引，工程計劃工程師必須盡一切辦法實施可直接紓減環境影響的措施，減低道路通車後的交通噪音。實施安裝空氣調節設備及隔音窗等紓減環境影響措施，是在沒有其他可行的直接紓減環境影響措施下，迫不得已才會採用的最後辦法，並須獲行政會議批准。因此他指出，雖然政府當局願意諮詢受影響的居民及聽取他們的意見，但委員亦應了解到，就此個案而言，安裝空氣調節設備及隔音窗是唯一可行的紓減環境影響措施。

11. 就此方面，主席認為，雖然推行某工程計劃可能會令社會大眾受惠，但在原則上，當局應早日就擬議的工程及紓減環境影響措施，向受影響的居民發出通知，並應給予居民提出反對(如有的話)的機會。劉慧卿議員重申，她認為當局應直接諮詢受工務計劃影響的居民，在開放的社會，此點最為重要，因為倘公眾人士的福祉受到直接的影響，他們應有知情及發表意見的權利。雖然她體諒執行工程的部門可能遇到實際困難，但她仍然認為，政府當局應在前期的規劃階段，主動直接諮詢受影響的居民，使居民有機會及早提出反對，並就紓減環境影響措施和賠償事宜作出建議。

12. 關於此項建議，譚耀宗議員表示，他已把擬議工程，以及為減低交通噪音而提出安裝隔音窗及空氣調節設備的建議，通知新元朗中心的業主委員會。然而，有關的居民尚未知悉在安裝及不安裝隔音窗的情況下的估計噪音水平。譚耀宗議員認為，倘日後進行的工程計劃將會影響某區多個住宅單位，除了按照一般做法諮詢區域組織外，諮詢相關的業主委員會或互助委員會亦會有所幫助。當局應在有關的撥款建議中，匯報諮詢受影響住宅單位的結果。

13. 何秀蘭議員亦關注現行的諮詢安排。她轉達部分沙田區議會議員最近表示的不滿。該等區議員表示，當局只給予區議員兩星期時間收集居民對工務計劃的意見，區議員實在難以在如此短時間內作出所需的諮詢安排。何秀蘭議員亦同意，作為一項常規做法，政府當局應主動直接諮詢受工務計劃直接影響的居民。

14. 工務局局長察悉委員的意見及建議。他建議，由於工務計劃公眾諮詢工作的規模涉及政策事宜，如委員認為有此需要，最佳做法是把此問題交由相關的事務委員會跟進。雖然他原則上同意，如某項工程計劃可能會影響大批人士，則須直接諮詢受影響的人士，但他強調，規定當局須就每項工程計劃諮詢所有受影響人士的做法並不切實可行。同時，在部分個案中，有關工程計

劃的擬議設計根本無法更改，亦無法實施其他紓減噪音措施。

XXX
政府當局

15. 鑒於委員的關注及政府當局的解釋，主席表示，工務工程的諮詢機制事宜應轉介相關的事務委員會進一步討論。他亦要求政府當局察悉何秀蘭議員的意見，她認為在諮詢選民方面，當局給予區議會的諮詢期實在太短。

16. 羅致光議員詢問，政府當局有否考慮提供財政上的鼓勵，令承建商盡量減低建造及拆卸廢料(下稱“建築廢料”)的生產量，或制定罰則對付生產過量建築廢料的承建商。路政署署長答覆時表示，根據有關的建造合約，承建商必須提交廢物管理計劃書，並須列明適當的紓減環境影響措施，由工程計劃工程師予以審批。他指出，當局難以在建造合約中訂明建築廢料的數量限制，現時亦沒有計劃使用鼓勵措施或罰則，藉以管制工務計劃產生的建築廢料的數量。羅致光議員認為，為了在工務計劃實施有效的減低廢物措施，政府當局應考慮把適當的獎勵或罰則納入有關的建造工程合約內。

政府當局

17. 劉慧卿議員關注擬議工程及其他工務計劃的種植樹木及美化環境工程。她要求政府當局在日後提交的建議中，加入種植樹木及美化環境工程的資料，如能提供所需費用的資料，會更加理想。工務局局長回應時表示，根據現行政策，所有主要的發展計劃及道路工程計劃均會考慮種植樹木及美化環境的工程。他同意聯同庫務局考慮劉慧卿議員的建議。

政府當局

18. 譚耀宗議員轉達該中心部分居民的意見，他們關注該中心北面的一段朗日路封閉後將來如何通往該中心的停車場。他表示，該等居民建議，當局可繼續容許該中心的居民使用上述一段朗日路，或在L2道路設置適當的交通指示標誌／標記，使通往該中心的道路暢通無阻。路政署鐵路拓展處副處長回應時表示，根據現時的設計，該中心的居民需走一段較以往稍長的路程，才可到達該中心的停車場。他會聯同運輸署及九廣鐵路公司，在工程計劃的詳細設計內，提供適當的交通指示標誌／標記，確保通往該中心的道路暢通無阻。

19. 李永達議員關注該區內是否有行人專用設施。路政署鐵路拓展處副處長就此表示，現時已有行人天橋連接該中心與位於該中心南面的擬建交匯處，而元朗站亦有車站連接行人橋連接該中心。此外，當局亦會興建一條橫跨L2道路的行人天橋，連接該站與元朗舊墟。關於連接第15綜合發展區與元朗站／該中心的行人通道，

路政署鐵路拓展處副處長表示，第15綜合發展區的發展藍圖尚未落實，因為批地契約的事宜仍在磋商中。

20. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(1999-2000)83 177CL 沙田新市鎮 —— 餘下工程

21. 何秀蘭議員及劉江華議員關注沙田的進一步發展，以及該等發展將會對交通及環境造成的影響。何秀蘭議員從討論文件中察悉，有關工程計劃的地點早在1978年已劃作住宅發展用途。她詢問，沙田是否尚有其他已規劃但仍未披露的住宅發展計劃。

22. 劉江華議員認為，由於過去數年沙田曾進行多個新的房屋發展項目，因此密集的多層住宅大廈便成為現時區內部分地點的特色。他特別指出，現正進行的元洲角房屋發展項目的密度非常高，並嚴重影響該地點的整體環境。在此方面，他要求政府當局提供進一步資料，說明沙田區的發展計劃。

23. 拓展署署長回應時表示，沙田的整體發展已達到成熟的階段。政府當局在規劃新的房屋發展項目時，必須首先確保該等地區內的基本基礎設施，包括交通，污水處理及供水設施等，均足以應付日後遷入的額外人口的需求。他表示，最近一項拓展研究證實此建議下的水泉澳及九肚的擬議發展項目可行，該兩個項目分別可容納17 000及4 750名居民。

24. 關於沙田的進一步發展，拓展署署長表示，該區所有的發展計劃均以獲核准的沙田分區計劃大綱圖(下稱“大綱圖”)為基礎，根據該大綱圖，沙田區不會再進行任何大規模的房屋發展項目。據他所知，當局並無計劃對經核准的大綱圖作出重大的修改。然而，他請委員注意，由於預測香港的人口在可見的將來會有所增加，因此不能排除修改經核准的大綱圖的可能性。

政府當局

25. 應劉江華議員及何秀蘭議員的要求，拓展署署長同意提供有關元洲角的房屋發展項目的建造比率的資料，以及沙田其他已規劃的房屋發展項目的資料。

26. 劉江華議員詢問第52及56A區的擬議發展項目的密度。拓展署署長回應時表示，沙田現有的房屋發展項目的平均建造比率為5，而上述兩區的建造比率會較此為低。第52區公共房屋發展項目的建造比率不會超過5，

而該區的私人房屋發展項目的建造比率則由0.75至4不等，平均建造比率為2.5。第56A區發展項目的建造比率由0.9至1.5不等。拓展署署長總結時表示，由於該等地區的已規劃建造比率相對較低，因此可營造一個怡人及寬廣的環境。

27. 劉慧卿議員提及沙田臨時區議會的關注，即沙田現有的交通基礎設施可否應付擬議發展項目帶來的額外人口的需求。由於當局曾聲稱擬議發展計劃不會增加交通需求，她要求政府當局就此作出闡釋。拓展署署長回應時表示，根據初步的交通評估，在擬議發展項目附近的部分道路及道路交匯處須予改善。當局會根據擬議的顧問研究製備改善工程的詳細設計。實施此等交通改善工程後，區內的整體交通網絡將可應付額外的交通需求。

28. 劉慧卿議員關注擬議發展項目的種植樹木及美化環境工程。拓展署署長為此表示，該地點以前是石礦場，現時荒蕪一片。正如其他新發展區一樣，在此項計劃的土地平整及基礎建設工程的詳細設計中，美化環境工程將會是一項重要的工作。他向委員保證，經全面發展後，該等地區的環境會遠較現時更加青蔥翠綠。何秀蘭議員詢問討論文件提及的林地及灌木林的修復工作。拓展署署長答覆時澄清，有關地點在成為石礦場之前，曾有若干林地及灌木林。目前的計劃是透過在該等地點荒蕪的山坡上重新種植樹木，藉此復修以前的林地及灌木林。

29. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目707 —— 新市鎮及市區發展

PWSC(1999-2000)84 324CL 將軍澳發展計劃第3期 —— 餘下工程

30. 何秀蘭議員察悉，日後填海工程所得的20公頃土地，將會用於興建房屋及相關設施。她問及控制土地沉降的措施，以及當局會否設立機制，確保填海土地交付作發展用途時，有關土地的沉降已達一定程度，適宜進行建造工程。拓展署署長回應時表示，為加快擬議填海土地的土地沉降速度，當局會在海床裝設垂直排水鑽孔，以及在填海工程進行期間築起加載土堤。憑藉現時的填海知識及技術，可能與土地沉降有關的問題，將可獲得有效解決。他解釋，只要位於填海土地的建築物的樁柱是建於巖床之上，以及在設計及建造過程中已適當

考慮剩餘沉降的情況，土地沉降本身不會導致建築物或地下設施出現建構性問題。他亦確認，正如此項建議的安排，在有關的填海工程竣工一年後交付填海土地作發展用途，是可以接受的做法。關於交付土地的機制，拓展署署長表示，填海工程竣工後，填海所得的土地會交予地政總署，由該署根據既定程序作發展用途。

31. 何鍾泰議員指出，就房屋委員會大部分房屋發展項目及部分私人發展項目而言，建築物樁柱的深度可能仍未到達巖床的位置。他建議，政府當局應在交付填海土地時，向有關的發展商提供土地沉降情況的詳細資料。拓展署署長確認，政府當局樂意應發展商的要求提供該等資料。

32. 劉慧卿議員指出，由於將軍澳多個屋邨不正常的土地沉降現象已引起公眾極度關注，加上擬議填海地點十分接近地下鐵路將軍澳支綫，她質疑政府當局是否對在擬議填海土地進行的鐵路支綫工程對土地沉降可能造成的影響有充分掌握。拓展署署長回應時再次確認，政府當局認為土地沉降不會對將軍澳已規劃的發展項目造成無法解決的問題。政府當局一直與地下鐵路公司就將軍澳的鐵路建造工程保持密切聯絡，而迄今亦沒有跡象顯示有關工程會影響附近地方的現有或已規劃的發展項目。至於與將軍澳數項房屋發展項目出現不正常土地沉降相關的問題，他告知委員，政府當局會在未來數個月完成有關的調查報告。

33. 劉江華議員認為，就將軍澳不正常的沉降情況進行調查的結果，會對此項建議有重大影響。他要求政府當局向西貢區議會提交該份調查報告，並邀請該區議會根據調查結果，就此項建議發表意見。拓展署署長回應時確認，政府當局會向相關的立法會事務委員會及西貢區議會提交該份調查報告。

政府當局
XX

34. 何鍾泰議員詢問公眾填料的使用情況。拓展署署長答覆時表示，該20公頃擬議填海土地只會使用公眾填料。

35. 何承天議員察悉，擬議工程的環境影響評估是在《環境影響評估條例》(下稱“該條例”)制定前，於1990年連同整項將軍澳新市鎮填海計劃一併進行。他要求政府當局澄清，就擬議工程進行的環境影響評估是否符合該條例現時實施的有關要求。環境保護署署長答覆時表示，該條例規定，凡在該條例生效前已刊登憲報並根據多條現行條例取得授權的工程計劃，均可獲豁免遵守該條例訂明的環境影響評估程序。由於擬議工程已於1998

年2月根據《前濱及海床(填海工程)條例》獲授權進行，因此可獲豁免遵守該條例。他指出，雖然有關工程獲得豁免，但環境保護署已於1997年2月及1999年7月完成兩項環境檢討，並印證以往的研究結果，顯示擬議工程不會對環境造成長遠的負面影響。

36. 何承天議員關注到，擬建的箱形暗渠日後的排放物可能會破壞海水的水質。拓展署署長為此確認，箱形暗渠將會作排放雨水用途，因此排放物不會破壞海水的水質。

37. 劉慧卿議員詢問當局會否為擬議工程提供美化環境設施。拓展署署長為此表示，當局會根據新市鎮的現行規劃標準，為包括在有關地點建造的道路等基礎設施，提供美化環境工程。該地點日後的發展項目均會設有環境美化區。

38. 劉慧卿議員從政府當局獲悉，有關地點日後的發展項目的建造比率將會是6至6.5，與適用於將軍澳現時房屋發展項目的建造比率保持一致。她關注到，由於將軍澳發展項目的建造比率相對較高，因此可能會令人以為當局對不同地區會採用不同的規劃標準，而與香港其他新市鎮相比，將軍澳受到不公平的對待。

39. 拓展署署長回應時表示，由於房屋需求甚殷，倘降低將軍澳房屋發展項目的建造比率，當局需為此在其他地區平整或撥出土地作房屋用途，以填補所削減的建屋量。他補充，有關的研究已確認新市鎮的現有及已規劃的基礎設施，可支持將軍澳的擬議發展。其實政府當局正考慮在將軍澳灣進一步填海，以提供更多土地作發展用途。他強調，倘當局擬於將軍澳作任何進一步的發展，必須符合一個先決條件，就是現有或已規劃的基礎設施可支持發展項目的需求，以及所營造的居住環境可符合現行的規劃標準及規定。

40. 儘管政府當局已作出解釋，劉慧卿議員仍促請政府當局考慮可持續發展的需要及市民對優質生活環境的訴求，認真地檢討將軍澳的發展計劃。她強調，雖然該區遍佈由混凝土建成的高樓大廈，政府當局應研究如何提供更多綠化地區及康樂設施，以改善新市鎮的環境。

41. 規劃地政局副局長回應時表示，在進行全港發展規劃時，當局必需在發展及優質生活環境兩者之間求取平衡。他確認，香港的長遠發展會朝著可持續發展的方向進行。然而他表示，生活環境的優劣不應單從建造

政府當局

比率判斷，其他方面，例如基礎設施是否足夠，亦應加以考慮。拓展署署長補充，將軍澳現時發展迅速，而且尚有多項已規劃的美化市容工程計劃有待全面推行。雖然將軍澳人口稠密，但在該等工程計劃竣工後，將軍澳的整體環境將會獲得顯著改善。應劉慧卿議員的要求，拓展署署長同意，在適用的情況下，當局會把種植樹木及美化環境工程的資料納入日後提交的建議內。

42. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目711 —— 房屋

PWSC(1999-2000)85 642TH 北角交匯處與西灣河之間一段東區走廊的改善工程

43. 程介南議員詢問，當局有否為港島北區制訂整體運輸計劃，以及北角交匯處與西灣河之間一段東區走廊的擬議改善工程如何配合該計劃。他特別關注到，雖然擬議改善工程或可解決東區走廊的交通擠塞問題，但因改善工程而增加的交通量，將會導致港島北區其他地方出現樽頸地帶。

44. 運輸署總交通工程師(港島)表示，當局最近已完成第三次整體運輸研究，目的是為全港制訂直至2016年的運輸策略。該次研究的項目包括港島北區的交通需求，並建議改善現有的道路網絡及興建新的鐵路應付預測的交通需求。此項建議下的道路改善工程在較早期已作出規劃，以紓緩預測的交通擠塞情況，並解決北角與西灣河之間一段東區走廊由於頻繁的車輛切綫及匯合而導致長期存在的交通安全問題。他確認，根據有關的交通評估，擬議改善工程於2003年年底竣工後，現時中環至灣仔的道路網絡的容量亦足以應付來往東區走廊的交通流量。他亦表示，擬議改善工程本身未必會增加港島北區的道路交通量，但當局估計中環至灣仔繞道及東區走廊連接路竣工後，東區走廊的交通流量會顯著增加。該兩項道路工程仍在規劃的階段，並計劃於2010年竣工。

45. 劉健儀議員察悉，在2011年，經改善的東區走廊主要路段的西行及東行預計交通量／容車量比率將分別高達0.92及0.88。她詢問，當局作出此項交通預測時，有否考慮到中環至灣仔繞道預期於2010年竣工，以及當局有否進一步計劃增加東區走廊的容量，以應付在2010年後交通量再有所增加的情況。

46. 運輸署總交通工程師(港島)答覆時確認，當局在預測東區走廊的交通流量時，已假設中環至灣仔繞道於2010年啟用。關於需否在東區走廊進行進一步的改善工程，他表示第三次整體運輸研究已建議興建第四條海底隧道。如興建隧道的工程計劃得以實施，在隧道竣工後，即使東區走廊的交通流量再有所增加，幅度亦屬有限。因此，除了擬議的改善工程外，當局在現階段沒有進一步計劃增加北角與西灣河之間一段東區走廊的容量。

47. 關於東區走廊的行車綫會否在建造工程進行期間封閉，運輸署總交通工程師(港島)確認，在整段建造工程期間，東區走廊會保持現有的行車綫數目，但在進行工程的路段，各條行車綫將會縮窄，以便騰出空間進行建造工程。為確保交通安全，有關的路段在建造工程進行期間將會實施較低的車速限制。

48. 何承天議員提及討論文件附件1的路段平面圖則，並詢問當局為何在太古城設置5米高倒豎L形隔音屏障，但卻建議在毗鄰鰂魚涌公園的路段設置半封閉式屏障。路政署署長答覆時表示，根據有關的噪音影響評估，設置5米高倒豎L形隔音屏障已足以把太古城住宅單位的交通噪音減低至可予接受的水平。至於擬設的半封閉式屏障，他解釋，該屏障的主要目的，是減低東區走廊的交通對毗鄰的鰂魚涌公園的康樂設施造成的空氣污染，而並非減低交通噪音。

49. 據何承天議員觀察所得，經太古城的一段東區走廊，十分接近太古城的住宅大廈。由於東區走廊交通繁忙，他懷疑擬設的5米高倒豎L形隔音屏障，能否有效消減高層單位受到的交通噪音滋擾。他亦詢問，擬設的隔音屏障的作用，是否只在於消滅因擬議改善工程而對太古城造成的額外噪音影響；若然，這是否改善工程計劃的一項標準安排。

50. 環境保護署署長答覆時表示，有關紓減過量噪音的現行政策由行政會議制訂。該政策規定，在進行新的道路工程計劃或對現有道路進行大型的改建工程時，必須提供隔音屏障或隔音罩等直接技術性補救措施。他確認，擬設的隔音屏障的設計在於紓減擬議改善工程產生的額外噪音影響。他亦告知委員，政府當局內部正考慮在產生過量噪音的現有道路補裝隔音屏障的問題。

51. 關於為北角消防處職員宿舍安裝空氣調節設備及隔音窗的理據，路政署署長解釋，擬議改善工程竣工後，毗鄰職員宿舍的一段東區走廊的交通量將會增加80%至85%，而相比之下，經太古城的一段東區走廊的交通量

卻只會增加約40%。根據此項交通預測，當局估計職員宿舍的9個單位將會受到過量噪音的影響。由於現有的東區走廊負荷能力不足，因此在毗鄰職員宿舍的一段東區走廊設置隔音屏障並不可行。此外，新的行車道將會連接現有的行車道，以提供5條連貫的東行綫，因此在新的行車道築起隔音屏障亦不可行。

52. 程介南議員及劉慧卿議員察悉，當局須就擬議道路工程永久讓與現有鰂魚涌公園內一幅7 198平方米的土地，並計劃在附近愛秩序灣填海區的現有海濱公園重置有關康樂設施。他們關注到，由於重置地點與現有鰂魚涌公園相距頗遠，重置安排不能有效地達到補償的目的。

53. 路政署署長回應時表示，在東區走廊增設一條西行綫須讓與現有鰂魚涌公園內一幅7 198平方米的土地。作為一項補償措施，愛秩序灣填海區約17 000平方米的土地將會撥作康樂設施用途。他亦表示，雖然須讓予的土地所種植約280棵樹木將會清除，而遊憩用地的面積亦會減少，但鰂魚涌公園內全部現有設施及球場均會保留。至於海秩序灣填海區所提供的設施方面，路政署署長表示，該處將設有兩個籃球場、兒童遊樂場、太極花園，並會沿岸築起一條很長的海濱長廊。該區將會種植約660棵樹木。劉慧卿議員認為，由於愛秩序灣填海區與現有鰂魚涌公園相距頗遠，把愛秩序灣填海區提供的康樂設施視為現有鰂魚涌公園所損失的康樂設施的補償，並不恰當。

54. 劉慧卿議員關注到，此項建議下的擬議道路工程，有否考慮可持續發展的理念。規劃地政局副局長回應時指出，由於擬議改善工程主要的目的是解決東區走廊某路段的交通問題，因此該項工程的範圍局限於地區內，並受到區內現有各項發展的限制。他亦表示，政府當局正就可持續發展策略進行公眾諮詢，他相信在適當時候，可持續發展的理念會在全港規劃及工務計劃中實踐。

55. 劉慧卿議員表明意見，認為當局應認真地把可持續發展的理念盡量應用於工務計劃。她建議，當局應參照類似現時就“對環境的影響”作出陳述的做法，從可持續發展的角度，分析某項工程計劃的影響及提出各項緩解措施，並將該等資料納入日後的工務工程建議。主席要求政府當局察悉劉慧卿議員的關注及意見，並加以考慮。

經辦人／部門

56. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。劉慧卿議員表明，由於擬議工程沒有顧及可持續發展的需要，因此對建議有所保留。

57. 小組委員會會議於下午12時38分結束。

立法會秘書處
2000年1月20日