

立法會

Legislative Council

立法會PWSC153/99-00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14次會議紀要

日期：2000年5月17日(星期三)
時間：上午9時
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
- 吳清輝議員
- 張文光議員
- 陸恭蕙議員
- 陳婉嫻議員
- 陳鑑林議員
- 梁智鴻議員
- 程介南議員
- 單仲偕議員
- 黃容根議員
- 劉江華議員
- 劉健儀議員
- 劉慧卿議員
- 鄭家富議員
- 羅致光議員
- 譚耀宗議員
- 鄧兆棠議員

缺席委員 : 李家祥議員
涂謹申議員

出席公職人員 : 謝曼怡女士 庫務局副局長
李承仕先生 工務局局長
余志穩先生 規劃地政局局長
羅樂秉先生 環境保護署署長
許雅達先生 庫務局首席助理局長(工務)
李美嫦女士 教育統籌局首席助理局長(1)
陳積志先生 大學教育資助委員會副秘書長
岑共社先生 建築署總技術顧問
蔡釗嫻女士 衛生福利局首席助理局長(衛生)
馮永業先生 規劃地政局首席助理局長(規劃)
馮康醫生 醫院管理局副總監(醫院規劃及發展)
柏嘉禮先生 環境食物局首席助理局長(B)
黃鴻堅先生 拓展署署長
朱健康先生 拓展署新界西拓展處總工程師(屯門)
陳志恩先生 土木工程署總工程師(海港工程)
馬明耀先生 拓展署新界北拓展處總工程師(天水圍)
譚贛蘭女士 資訊科技及廣播局副局長
林盛國先生 拓展署港島及離島拓展處總工程師
(港島)(2)
關志偉先生 運輸署總交通工程師(港島)
黃銘滔先生 資訊科技及廣播局總工程師(數碼港)
張達焯先生 渠務署署長
蕭永如先生 渠務署總工程師／工程管理
蘇啟龍先生 環境食物局副局長
黃錦耀先生 環境保護署助理署長(廢物及水質)
楊榮贊先生 渠務署總工程師／顧問工程管理
李百全先生 教育統籌局首席助理局長(2)
關柏林先生 建築署署長
梁百忍先生 教育署助理署長(專責事務)
林雪麗女士 運輸局首席助理局長
梁國新先生 路政署署長
羅秉廉先生 路政署助理署長(九龍)
陳品棋先生 路政署總工程師(鐵路)
曹炳松先生 運輸署總交通工程師(九龍)
陳貴生先生 路政署助理署長(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 助理秘書長1
薛鳳鳴女士 高級主任(1)8

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(2000-01)11 50EG 香港大學新生物科學大樓的 相應工程工務計劃

此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2000-01)18 5ME 博愛醫院重建及擴建計劃

2. 李永達議員曾向政府當局提出書面問題，詢問博愛醫院重建計劃須否遵守人民解放軍石崗軍營的飛行航道規定。他提到政府當局就此問題作出的答覆。(該書面答覆在會議席上提交委員省覽，並隨2000年5月18日發出的PWSC126號文件送交委員。)他表示，根據博愛醫院管治委員會(下稱“管治委員會”)1999年1月一份有關該重建計劃的文件，當時的方案是在博愛醫院興建一座樓高15層的新綜合大樓。然而，管治委員會近期一份文件卻顯示該方案已作出修訂，改為興建一座樓高10層及設有兩層地庫的新綜合大樓。李議員指出，根據一名規劃地政局官員於元朗臨時區議會轄下一個委員會會議上作出的陳述，當局在決定會否對日後元朗區的建築物實施高度限制時，石崗軍營的飛行航道規定是其中一項考慮因素。此項陳述與政府當局的書面答覆並不相符，因為當局在書面答覆中否認飛行航道是一項考慮因素。李議員要求當局作出澄清，並說明為何必須修訂有關建議，興建一個建築費用遠較地面停車場為高的地庫停車場。

3. 醫院管理局副總監(醫院規劃及發展)(下稱“醫管局副總監(醫院規劃及發展)”)回應時證實，有關方面在制訂博愛醫院重建計劃時，無需顧及石崗軍營的飛行航道。他表示，根據醫院管理局(下稱“醫管局”)向政府當局提交的初步方案，博愛醫院最陳舊的南翼將會拆卸，而醫院內其他大樓則會予以保留及翻新。由於在此方案下可供重建的地盤面積較少，因此當時認為需要興建樓高15層的新大樓，才有足夠的地方設置該醫院所需的設備及設施。在研究初步方案時，政府當局認為博愛醫院其他大樓亦頗為殘舊，故建議因應博愛醫院的長遠服務發展，檢討此項重建計劃。醫管局其後建議一併拆卸博愛醫院現有的東翼、急症室及門診部大樓和北翼，以便進行重建。由於此方案可提供面積較大的地盤作重建之用，因此在運作上無需興建一座樓高15層的新大樓。另一方面，相對於面積分別為3.7公頃及10公頃的將軍澳醫院及北區醫院而言，博愛醫院的重建地盤總面積只有2.2公頃，地面根本沒有足夠地方劃作所需的泊車位用途。

有鑒於此，目前的計劃是在地庫的樓層設置所需的泊車位。他又解釋，根據現今的醫院規劃方式，廚房、貯物室及機房等若干附屬設施通常設於地庫各層。基於相若的理由，儘管北區醫院的地盤面積較大，但亦設有一層地庫。他表示，關於重建後的博愛醫院可應付多少病人及所具備的功能，現階段醫管局只有粗略的計劃。至於各座新大樓的層數，則會在詳細設計的階段落實，而詳細設計的工作正是現行建議的一部分。

4. 李永達議員表示，倘若當局是基於石崗軍營本身的飛行航道而對發展項目實施高度限制，他可能不會提出反對，但當局在不同場合就此事作出前後不一致的回應，卻令他感到不滿。他質疑加建地庫以設置停車場的做法是否符合成本效益，並要求當局澄清醫管局會在重建計劃的詳細設計中，指明各座新大樓及地庫的層數或高度限制。

5. 醫管局副總監(醫院規劃及發展)重申，在制訂重建計劃時，博愛醫院的服務需求及日後的發展是唯一的考慮因素。他又表示，為提高運作效率，醫院大樓地面以上各層通常會預留作涉及需要天然光綫的職員及病人活動的服務用途，而地面則通常劃定作急症室及其他必須方便進出的部門之用。醫院停車場基本上是附屬設施，倘若將停車場設於地面以上數層的地方，以致其他更適合使用該等樓層的服務不能設於該處，並不是可取的做法。他又表示，提交管治委員會的發展概念是根據重建計劃的功能簡介制訂。在詳細設計的顧問工作簡介中，醫管局不會訂明新大樓的高度限制或興建地面停車場的要求。只要設計符合各項功能上的要求，顧問便可自由發揮。應李議員的要求，醫管局副總監(醫院規劃及發展)同意提供此項工程計劃的功能簡介，供李議員參閱。

政府當局

6. 至於政府當局就石崗軍營的飛行航道作出的回應被指前後不一致方面，規劃地政局首席助理局長(規劃)解釋，在李永達議員提到的元朗臨時區議會轄下的委員會會議席上，代表規劃地政局的官員向區議員簡介新界西北部的發展研究時，曾表明當局在決定需否對日後元朗區的發展項目實施高度限制及限制的高度為何時，石崗軍營的飛行航道是其中一項考慮因素。該名官員亦提到與此有關的其他因素，例如高樓大廈對視覺及空氣流通造成的影響。該名官員亦向區議員解釋，雖然該項新界西北部研究尚未完成，但其研究結果應該不會對博愛醫院重建計劃構成影響。規劃地政局首席助理局長(規劃)又證實，當局並沒有以飛行航道為理由，對元朗區的發展項目實施高度限制。倘若該項新界西北部研究最終建議日後必須實施高度限制，政府當局會十分審慎地予以考慮，並可能需要為此修訂法例。

7. 梁智鴻議員認為博愛醫院亟需重建，藉此改善該醫院的設施以趕上現今的標準，並擴充其服務設施及設備以應付元朗區日益增加的醫院服務需求。然而，他認為由於此項重建計劃無須遵守任何法定高度限制，有關方面應按照符合成本效益的原則，以及為職員和病人提供一個方便使用者的環境的目標，進一步研究在各地點設置停車場的方案的可行情性。劉慧卿議員認同梁議員的意見。

8. 醫管局副總監(醫院規劃及發展)瞭解委員對興建地庫停車場的成本效益的關注，他亦表示醫管局會於稍後階段就重建計劃的建築工程向工務小組委員會及財務委員會提交另一項撥款建議，因此在批出建築工程的撥款前，委員將有機會審議此項計劃的詳細設計。

9. 譚耀宗議員認為，在現時的個案中，把停車場設於地庫是合理的安排。他促請政府當局加快重建計劃的進度。他亦詢問第1階段重建計劃的時間表，以及在第1階段重建計劃竣工前作出臨時安排，以應付元朗區對急症室及門診服務的需求。此階段的工程包括在南翼和急症室及門診部大樓現時所在的地方興建一座新的大樓。

10. 醫管局副總監(醫院規劃及發展)答覆時表示，第1階段重建計劃預定於2004年竣工。他向委員保證，醫管局及此項工程的顧問均會竭盡所能，務求加快工程的進度。至於臨時安排方面，他表示考慮到元朗區議會及屯門區議會的意見，博愛醫院的急症室於2000年5月1日暫時關閉後，醫管局已在該醫院中翼開設24小時服務的門診診所，為病情屬半緊急及非緊急的病人提供診療服務，而危殆、危急及緊急的個案則會由屯門醫院及北區醫院處理。醫管局已安排從博愛醫院調派部分職員往屯門醫院及北區醫院，藉以加強後兩者的急症室服務。

11. 劉慧卿議員詢問24小時服務的門診診所的使用率，以及屯門醫院和北區醫院受到的影響。醫管局副總監(醫院規劃及發展)答覆時表示，過往每日約有200名病人使用博愛醫院的急症室。在所有使用博愛醫院急症室的病人中，病情屬非緊急及半緊急的病人佔80%。博愛醫院24小時服務的門診診所自2000年5月1日投入服務以來，每日約有200名病人使用該診所，而使用屯門醫院及北區醫院急症室的病人數目則每日分別增加約20名。

12. 劉慧卿議員察悉，大部分使用博愛醫院急症室的病人均屬非緊急及半緊急個案，24小時門診服務足以作出妥善的處理。她認為由於急症室服務成本高昂，以及為了避免可能出現濫用公立醫院急症室資源的情況，政府當局及醫管局應考慮加設24小時服務的門診診所，

以達致調低成本及紓緩急症室服務承受的壓力的雙重目標。醫管局副總監(醫院規劃及發展)回應時表示，醫管局備悉劉議員的建議，在為公立醫院服務制訂長遠的改革措施時加以考慮。

13. 關於元朗區議會對重建計劃的意見，元朗區議會主席鄧兆棠議員表示，元朗區議會議員接納重建博愛醫院的建議，因為該醫院大部分設施均已過時，而目前該醫院亦沒有足夠設備及設施應付元朗區的需求。他亦告知委員，由於設施不足及缺乏人手支援，博愛醫院提供的急症室服務一向無法與屯門醫院及北區醫院相比。因此，元朗區大部分急症及緊急個案一直由屯門醫院處理。元朗區議會亦預期，由於重建後的博愛醫院可應付更多病人，而且醫院內的設施亦會獲得改善，因此將可紓緩屯門醫院及北區醫院急症室現時面對的壓力。

14. 田北俊議員詢問，該項計劃為數21億6,974萬元的建設費用總額是否已包括為博愛醫院採購新醫療設施的顧問費在內。醫管局副總監(醫院規劃及發展)答覆時表示，在規劃新醫院或重建醫院時，醫管局會邀請約60名醫學專家參與其中，就有關醫院採購的新設施提供意見。聘請該等專家的開支會獨立計算，因此沒有包括在上述工程預算費內。建築署總技術顧問亦告知委員，整項重建計劃的建築樓面總面積約為65 000平方米，倘若把顧問費計算在內，建築費用的單位價格約為每平方米20,300元。整項計劃的顧問費(包括駐地盤人員的費用)預計約為2億3,000萬元。至於該計劃的擬議準備工作所提供的75個新職位，建築署總技術顧問表示，由於此等準備工作將會由私營顧問公司進行，因此有關職位是屬於私營機構的職位。

15. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

工務計劃

提升工程計劃為甲級

總目702 —— 港口及機場發展

PWSC(2000-01)14 321CL 屯門第38區特殊工業區的填海及提供公用設施工程

16. 關於屯門第38區的計劃土地用途，拓展署署長確定，屯門第38區現時劃作特殊工業區。儘管香港工業邨公司曾於1998年進行一項研究，建議完成屯門第38區第2階段填海工程，亦即現行建議所涉及的工程，用以發

展第4個工業邨，但政府當局在現階段尚未就屯門第38區的發展方向作出確切的決定。他進一步表示，雖然屯門第38區的特定發展用途尚未落實，但有急切需要提供一個公眾填土區，以卸置全港多個新發展計劃及重建計劃、特別是即將在新界西北部進行的計劃所產生的公眾填料。此外，提前進行第2階段填海工程，可讓政府對日後的特殊工業用途用地需求作出迅速回應。因此，政府當局建議進行第2階段填海工程。

17. 劉慧卿議員詢問，在填海工程完成後，屯門第38區會否用作非工業發展。拓展署署長回應時重申，當局現時的意向是將屯門第38區撥作特殊工業用途，並已將該區劃作特殊工業區。根據現行的法定規劃程序，更改分區用途須經城市規劃委員會批准。

18. 田北俊議員認為，鑒於屯門第38區附近現時已設有多類工業機構，包括一所發電廠、一所英泥廠、一所鋼鐵工廠，以及一個內河貨運碼頭，該區因而大概只適宜作工業用途。因此，他質疑擬議填海工程的主要目的，是提供一個公眾填土區，而非填取土地作發展用途。拓展署署長回應時承認，當局沒有等及對該幅填海土地的特定用途作出最終決定，即建議提前進行填海工程，主要原因是要提供一個公眾填土區，以應付預計到2001年年中時公眾填料卸置地方容量嚴重不足的問題。

19. 田北俊議員關注工業邨樓宇的需求，香港工業邨公司董事局主席何承天議員表示，工業邨樓宇的需求量雖然在1997及1998年有所回落，但在過去一年已有增加。他預期在可見未來的某階段，將有需要設立第4個工業邨。

20. 劉健儀議員認為，現行的建議顯示政府當局在規劃土地用途方面協調不足，未能因應不同發展需要進行規劃。她促請政府當局應盡快審慎檢討各行業及工業的需要，決定屯門第38區的最佳用途，以免浪費寶貴的土地資源。就此，她指出，貨櫃後勤用地及物流管理設施用地普遍不足，屯門第38區或會是該等設施的適當選址。由於整項填海計劃(包括提供基建設施)預期要到2008年才完成，她詢問當局能否加快進行計劃。

21. 拓展署新界西拓展處總工程師(屯門)澄清，屯門第38區土地用途的規劃工作持續進行。當局目前的計劃，是將該區劃作特殊工業用途，或會採用工業邨的發展模式。政府當局與香港工業邨公司商議後，認為應假設會建造第4個工業邨，若該計劃付諸推行，將於2005年展開。因此，填海計劃的現行時間表是在2005年開始建造內部基建設施，包括道路、排水渠及污水處理設施等，

以期於2008年竣工。他向委員保證，如最終決定屯門第38區不會用作發展第4個工業邨，當局仍有充裕時間，規劃其他工業用途所需的基建設施。

22. 劉健儀議員進一步詢問，當局曾否考慮將屯門第38區發展成貨櫃港，拓展署署長答覆時表示，屯門第38區的佔地面積太少，不宜發展作貨櫃港，據他所知，政府當局現正考慮將新界西北部其他地點作此用途。

23. 環境食物局首席助理局長(B)補充，環境食物局正研究撥地推動循環再造拆卸物料及都市固體廢物的建議，屯門第38區正是當局考慮設置相關業務(如預製建造物料工程)的地點之一。

24. 鑒於政府當局強調公眾填料卸置地方容量在2001年年中將嚴重不足，黃容根議員因而詢問，在竹篙灣進行的迪士尼樂園填海工程能否有助解決該問題。土木工程署總工程師(海港工程)(下稱“土木工程署總工程師”)表示，當局約需使用逾200萬立方米的公眾填料以填取土地，供迪士尼樂園第1期發展之用。不過，該項工程由2001年7月起才可開始使用公眾填料，故此未能及時解決公眾填料卸置地方容量嚴重不足的問題。

25. 至於築建一道長550米垂直海堤的建議，黃容根議員詢問，當局曾否考慮建造一道傾斜的海堤，以消滅海浪。黃容根議員察悉，擬議填海區毗鄰的內河貨運碼頭現正投入運作，他擔心在擬議填海區築建的垂直海堤或會加強附近的海浪，危及來往該碼頭船隻的安全。土木工程署總工程師答覆時證實，當局在研究是項計劃時，曾考慮建造傾斜的海堤。不過，由於屯門第38區位於中央海港分界綫以外，就近通航水域覆蓋的範圍廣泛，擬議築建的垂直海堤回撞海浪造成的海浪強度，並不足以影響該水域的航行安全。事實上，屯門第38區第1階段填海工程已築建了一道垂直海堤。此外，築建傾斜海堤需額外4至5個月，公眾填土區可供使用的時間因而須押後。

26. 黃容根議員詢問，當局有否制訂措施防止填海工程對海洋環境造成污染，土木工程署總工程師答覆時表示，根據是項計劃的環境影響評估研究的建議，承建商須在填海工程地盤對開最少100米的地方建造一道海堤，防止污染物擴散至填海區範圍以外地方。黃容根議員指出，就現正進行的白石角填海工程而言，政府當局已聽取漁業界人士的要求，將海堤的長度伸展至距離工程地盤逾200米，以加強防止污染的保障，他促請政府當局對是項計劃採取類似的做法。土木工程署總工程師回應時表示，由於本港急切需要公眾填土區，加長海堤的

建議在是項計劃或許並不可行。不過，他向委員保證，當局會密切監察填海工程對水質的影響，如發現污染物擴散至填海範圍以外地方，即會要求承建商使用隔泥屏，防止污染物進一步擴散。

政府當局

27. 李永達議員關注，將公眾填料運送至擬議填海區時可能會塵埃飛揚，造成滋擾。土木工程署總工程師答覆時表示，前往擬議填海區的公眾填料車輛每日約有250至300架次，而每日由港島經駁船運送至填海區的公眾填料體積，約相等於800架次車輛運載的體積。至於有何措施確保填料在運送期間會妥善覆蓋，他指出，如運往駁船載運站或公眾填土區的填料被發現未有妥善覆蓋，有關車輛不會獲准進入公眾填土區。由於當局嚴格執行有關發牌規定，過去數月已有約300架車輛被拒進入公眾填土區。此外，環境保護署已加強執行在產生拆卸物料的地點處理及棄置拆卸物料的法定規定。因應李永達議員的要求，政府當局答允提供資料，載列因不遵守上述法定規定而被暫時吊銷公眾填料車輛牌照的車輛數目，以及被檢控的個案數目。

政府當局

28. 劉慧卿議員關注，在進行公共工程及私人發展計劃時，減少產生拆建物料的政策是否得以積極推行。她詢問當局有否考慮對是項工程計劃採取減少廢物的措施。拓展署署長回應時確定，在進行各項工務工程計劃時，政府一直竭力減少產生拆卸物料。環境食物局首席助理局長(B)補充，減少拆卸物料的措施是一項持續推行的計劃，政府當局已向立法會有關的事務委員會簡介該計劃，並會繼續向有關事務委員會定期提交進度報告。主席就此表示，推行減少廢物措施與現行的建議並非直接相關，因為擬議填海工程將會收納而非產生拆卸物料。劉慧卿議員指出，政府當局在提交立法會的文件中，應盡可能提供資料，闡釋如何盡量減少廢物的措施。政府當局察悉她關注的問題。

29. 劉慧卿議員要求當局闡釋討論文件所載的承諾，即是項計劃所採用的填海工程設計，會盡量減少觸動海床，以減低工程對水質造成的影響。土木工程署總工程師表示，雖然移除海底淤泥能增加公眾填土區的容量，但政府當局一般不選取這方法，因為在海床挖泥或會影響水質。就擬議填海工程而言，公眾填料將卸置於現有海床之上，承建商只會在築建擬議海堤時才進行海床挖泥工程。他亦確定，移除及處置海床淤泥涉及額外成本。

30. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。劉慧卿議員對是項建議有所保留，因為政府當局沒有就是項計劃推行的減少廢物措施提供資料。

總目707 —— 新市鎮及市區發展

PWSC(2000-01)15 253CL 元朗至屯門走廊—洪水橋及屏山的工程

31. 拓展署署長在答覆何承天議員的問題時確定，計劃所涉及的地區屬於洪水橋優先發展區範圍內，但並非位於發展區的中心地帶。規劃地政局局長在1999年12月公布，當局在新界西北部及東北部鑒定3個優先發展區，上述地區就是其中之一。至於優先發展區的規劃原則，有否在制訂現行建議時予以採用，以及如何落實採用，拓展署署長表示，現行建議涉及在區內提供所需的基建設施，以應付洪水橋第11及第13區的規劃房屋發展的需要，但上述3個優先發展區的土地用途建議細則仍在擬備。不過，在擬備所述地區的發展計劃圖時，當局已慎重考慮保存現有自然景觀及古迹，以及提供環保交通設施等規劃原則。

32. 李永達議員質疑，規劃地政局局長在提出3個優先發展區的建議時，強調會採用環保的交通設計，例如半深潛式道路或鋪設上蓋的道路，但現行擬議築建的道路，卻為橫跨住宅區及遊憩用地的地面道路。他認為，現行建議與過往有關新市鎮發展的建議無異。因此，他質疑當局在規劃擬建道路時，事實上是否已貫徹提供一個環保交通網絡的規劃原則。他特別質疑築建L2道路的理據，因為他認為該段道路對區內環境會造成不良影響。

33. 拓展署署長回應時確定，當局的規劃目標是盡可能減少興建道路，並在可行的情況下，將行人與車輛分隔。儘管如此，為應付區內人士的需要，仍有需要興建若干地面道路，是項規劃特點已於優先發展區的諮詢摘要內訂明，而該份諮詢摘要是可供公眾索取的。他告知議員，洪水橋第13區是所述發展區的一個主要部分，將於稍後交予香港房屋協會，以便於2000年8月施工興建公共房屋。為應付該項公共房屋發展及區內其他發展的需要，實有需要興建擬議道路(包括L2道路)。他指出，擬建道路沿途亦會設有單車徑，方便居民使用單車轉乘輕便鐵路。當局稍後亦會作出適當的交通安排，以限制重型車輛使用發展區內的道路。拓展署總工程師(天水圍)補充，擬建道路屬於區內道路，並非主幹道路，會設置巴士站，以及准許少量上落客貨的安排。

34. 署理規劃地政局局長補充，雖然3個優先發展區的概念綱要已獲通過，但政府當局仍在擬備實施的細節。他確定有需要進行現擬的道路工程，以配合區內的房屋發展，該等工程與優先發展區的規劃原則一致。

政府當局 35. 李永達議員堅持認為，擬議道路並不符合規劃地政局局長就該3個優先發展區所公布的規劃原則。因此，他認為並無充分理據支持擬議工程的撥款申請，原因是政府當局未能如規劃地政局局長所承諾，在區內進行環保的交通規劃。因應李議員的要求，政府當局答應提供規劃地政局局長向傳媒發表的演辭的逐字記錄本，有關演辭關乎政府發展環保新市鎮的計劃，以及3個優先發展區的發展建議。

政府當局 36. 為使議員清楚理解政府當局的立場，劉慧卿議員要求政府當局在有關的財務委員會會議(即2000年6月9日)前提交文件，闡述3個優先發展區及其他環保新市鎮的整體政策及規劃概念，並詳細解釋現行的建議如何體現有關政策及概念，政府當局答應提供有關文件。劉議員亦要求取得當局就3個優先發展區事宜向規劃地政及工程事務委員會提供的文件，以及該事務委員會有關會議的紀要。在取得上述事項的進一步資料前，她對現行的建議持保留意見。

(會後補註：有關資料已於2000年5月19日經立法會PWSC127/99-00號文件送交議員。)

37. 鄧兆棠議員詢問，擬議將D2道路伸延至接連田廈路的工程時間表，他指出該段道路現時經常交通擠塞。拓展署署長答覆時表示，該段D2道路屬於建議保留為乙級工程計劃的範圍。按照現行時間表，該段道路工程將於2003年開始建造。

38. 劉慧卿議員察悉，擬議道路計劃曾遭反對，原因是該計劃會阻礙反對者興建丁屋，她關注政府當局檢討丁屋政策的進度緩慢，並詢問當局在檢討政策期間，將如何處理丁屋的申請。署理規劃地政局局長回應時表示，由於檢討涉及的問題甚為複雜，並須研究多項方案，所以政府當局進行檢討所需的時間比原定時間長。政府當局計劃於本年內完成檢討。他證實在這段時間接獲的丁屋申請，將根據現行政策處理。

小組委員會秘書 39. 主席應劉慧卿議員的要求，表示會向財務委員會主席提出建議，在有關的財務委員會會議上另行表決是項建議。

40. 此項目在席上表決。9位委員贊成此項目，6位委員反對，3位委員棄權。

贊成的委員：

丁午壽議員
田北俊議員
何鍾泰議員
陳鑑林議員
程介南議員
黃容根議員
劉江華議員
劉健儀議員
譚耀宗議員
(共9位委員)

反對的委員：

李永達議員
李華明議員
張文光議員
單仲偕議員
鄭家富議員
羅致光議員
(共6位委員)

棄權的委員：

何秀蘭議員
何承天議員
劉慧卿議員
(共3位委員)

41. 此項目獲小組委員會通過。

PWSC(2000-01)19 653CL 鋼綫灣數碼港發展計劃的基礎建設工程

42. 何承天議員申報利益，表明他是一間受聘於數碼港發展商盈科拓展集團(下稱“盈科”)的公司的董事。該公司擔任數碼港計劃的建築顧問。

43. 拓展署署長及資訊科技及廣播局總工程師(數碼港)在回答李永達議員的問題時證實，D1及D2道路屬於幹路，主要是為數碼港發展計劃及鋼綫灣日後的住宅發展計劃而設，會由政府斥資興建。L1路屬區內道路，當盈科在附近地區興建其他設施時會一併興建該路，以便在設計及建造上能有更佳配合。李永達議員指出，就新界一些私人住宅發展計劃而言，有關發展商須負責興建專供有關私人發展計劃使用的道路。他詢問當局此方面的相關政策，以及由政府承擔興建D1及D2道路的費用的理據。

44. 拓展署署長在回答時表示，一般而言，政府負責興建已列入核准分區計劃大綱圖內的道路，以供公眾使用。另一方面，遇有發展商建議為某私人發展計劃而興建道路的情況，政府會按每宗個案的個別情況予以考慮。

45. 至於為數碼港發展計劃而制訂的擬議道路計劃，資訊科技及廣播局副局長表示，政府當局最初向議員簡介數碼港發展計劃時，已表明政府會為該項發展計劃提供土地及必需的基建設施，而盈科則會負責興建寫字樓及該項發展計劃的其他設施。財務委員會是基於此項安排批准撥款（見1999年5月21日的PWSC(1999-2000)13號文件所載的建議），為數碼港發展計劃進行地盤平整及部分基建設施工程，包括興建D1及D2道路。現行的建議是涉及該發展項目的其餘基建設工程。

46. 李永達議員表示，民主黨的議員反對PWSC(1999-2000)13號文件提出的建議。他要求政府當局書面闡述，基於何種政策及準則，決定由政府或私人斥資興建為私人發展計劃而設的道路，並提供在新界相關先例的資料。據他理解，數碼港發展計劃是政府與盈科合營的計劃，他質疑為何政府全力承擔興建D1及D2道路。應主席要求，政府當局同意盡可能在舉行有關財務委員會會議前，提供李永達議員所要求的資料。

政府當局

47. 資訊科技及廣播局副局長在回應時澄清，數碼港計劃既非一項私人發展計劃，亦非政府與盈科合營的計劃。根據政府與盈科簽訂的意向書，政府擁有數碼港及附屬住宅發展的業權。盈科有權攤分出售附屬住宅發展所得的利潤，但不能攤分來自數碼港發展計劃的收入。

48. 劉慧卿議員表示前綫的議員一向不贊成政府當局在推行數碼港發展計劃時的做法。鑒於盈科的股價大跌，她關注該公司推動該計劃的財政能力，並詢問當局與盈科簽訂計劃協議的進展。資訊科技及廣播局副局長在回應時表示，數碼港發展商是一間由盈科數碼動力擁有的附屬公司，而盈科數碼動力則是本港上市公司盈科拓展集團轄下的公司。政府須遵守香港交易及結算有限公司的規則，不能在簽訂協議前披露內容。至於最新的情況，政府與盈科已就協議的內容達成共識，現正由政府的法律顧問審核有關文件。她預期政府即將與盈科簽定協議，並證實在簽署協議後，政府當局會向議員提供關於此事的立法會參考資料摘要。

（會後補註：已於2000年5月17日下午向委員發出有關數碼港發展計劃協議的立法會參考資料摘要）

49. 劉慧卿議員察悉當局會在該計劃新造的斜坡噴草，她詢問可否廣泛在全港其他人造斜坡進行噴草工程，使其更美觀。拓展署副署長在回答時表示，在可行情況下，當局會在本港的政府人造斜坡上植樹或種草。噴草是一項發展成熟的斜坡處理技術，曾被應用於本港多處其他斜坡。斜坡如由泥土及已風化的石塊組成，技術上可於斜坡上植樹或種草。不過，如斜坡全是由石塊造成，便須噴上混凝土。

50. 劉健儀議員指出，數碼港發展計劃的擬議道路計劃有6項反對意見，其中5項並未撤回，她詢問反對的事項細則，以及當局是否已適當處理反對者關注的問題。資訊科技及廣播局副局長在回答時表示，政府當局已向資訊科技及廣播事務委員會提供文件，以便該事務委員會在2000年5月8日的會議席上考慮。該文件載述6項反對的理由及當局如何處理反對者提出的關注問題。她補充，一些反對者關注擬議道路計劃對交通及環境造成影響，這些問題已在有關的交通影響評估及環境影響評估予以詳細研究，行政會議在決定否決未撤回的反對意見時，已考慮此等評估研究的結果。政府當局同意在會後向劉健儀議員提供上述文件，以供參閱。

政府當局

(會後補註：資訊科技及廣播局副局長提及的文件已隨2000年5月5日發出的立法會CB(1)1504/99-00(03)號文件送交所有議員。)

51. 何秀蘭議員問及討論文件所述、為評估擬議道路對空氣質素所造成的影響而進行的模擬研究。環境保護署署長在回答時解釋，模擬研究是參照有關的空氣質素指標，評估在特定道路上車輛排放的廢氣對最接近的易受空氣污染影響地方所造成的影響，在評估時會考慮交通流量、車輛速度及使用道路車輛的類型等因素。此項模擬研究的特定目的，是估計道路對附近易受空氣污染影響地方的所造成的直接空氣質素影響，而非對本港整體空氣質素的影響。

52. 至於擬議的北面通路對空氣質素的影響，拓展署副署長表示，根據上述模擬研究的結果，北面通路由通車至2022年期間，在被鑒定為易受空氣污染影響的地方，每小時所錄得的二氧化氮含量及可吸入懸浮粒子數量，均不會超過空氣質素指標。拓展署港島及離島拓展處總工程師(港島)(2)補充，二氧化氮及可吸入懸浮粒子訂明上限為每立方米300微米及180微米，而在北面通路進行的模擬研究，結果分別為每立方米少於200微米及少於140微米。何秀蘭議員認為該道路對空氣質素的影響頗

為嚴重，並促請政府當局從速實施已計劃的措施，以減低車輛排放的廢氣。

53. 此項目在會議席上付諸表決。12位議員贊成此項目，2位議員反對，5位議員棄權。

贊成的議員

丁午壽議員
何承天議員
吳清輝議員
程介南議員
黃容根議員
劉健儀議員
(12位議員)

田北俊議員
何鍾泰議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
劉江華議員
譚耀宗議員

反對的議員

何秀蘭議員
劉慧卿議員
(2位議員)

棄權的議員

李永達議員
李華明議員
張文光議員
鄭家富議員
羅致光議員
(5位議員)

54. 此項目獲小組委員會通過。

總目704——渠務

PWSC(2000-01)12 59CD 西九龍雨水排放系統改善計劃第2階段第2期及第3階段

55. 有關西九龍雨水排放系統改善工程已獲批核的撥款額，渠務署署長表示，截至目前為止，核准的工程撥款總額約為22億元。政府預計，要在西九龍完成已規劃的雨水排放系統改善工程，所需的總款額為44億元。

56. 李永達議員問及已完成的工程至今所帶來的改善，以及西九龍仍然易受水浸威脅的程度。渠務署署長在答覆時澄清，西九龍覆蓋多個地區，而雨水排放系統的改善工程會分期進行。根據現行建議而進行的改善工程，主要是為了解決旺角的水浸問題。由於當局在工程的較早期更換某些重要地點的雨水渠，例如介乎界限街

及水渠道的一段彌敦道，旺角的水浸問題在若干程度上得以緩和。但他承認，在擬議的改善工程竣工前，旺角在暴雨期間仍會受水浸威脅。渠務署總工程師／工程管理補充，目前旺角的排水系統改善工程可應付每小時50毫米的暴雨，即降雨密度達到天文台會懸掛紅色暴雨警告信號的程度。在所有規劃的改善工程竣工後，排水系統可應付每小時70毫米的暴雨10小時，即降雨密度達到天文台會懸掛黑色暴雨警告信號的程度。

57. 丁午壽議員察悉旺角水浸的主因，是由於天然土地和山坡的表面因發展而鋪築，引致地面徑流增加，令雨水排放系統在暴雨期間不勝負荷，他問及地面徑流增加的幅度。渠務署署長在答覆時表示，旺角現時的雨水排放系統是在30多年前建造。自建造以來，大坑東的集水區增加了35公頃，而界限街以北約有260公頃集水區作都市化用途，導致旺角的地面徑流整體增加了125%。丁午壽議員建議，為了避免出現雨水排放系統不勝負荷的問題，政府當局日後應採取預防性的做法，在施行發展工程項目時先行或同時施行所需的雨水排放系統改善工程。

58. 劉慧卿議員詢問，雨水入口被堵塞是否導致旺角水浸的主因。渠務署署長答稱，除非主要排水渠的雨水入口被堵塞，否則在某些位置的雨水入口被堵塞亦不會引致旺角嚴重水浸。至於有關防止雨水入口被堵塞的措施，渠務署署長表示，當局定期清理雨水入口，而渠務署每年在雨季來臨前亦有進行預防性的排水渠及雨水入口維修工作。在雨季期間，渠務署在接獲雨水入口淤塞的報告，便會立即安排人員進行清理。在教育方面，政府當局已不斷提醒建造業人士切勿把建築廢料棄置於公眾排水渠。

59. 劉慧卿議員詢問，地底公用設施記錄圖則不準確會否影響擬議工程，以及影響的程度為何。渠務署署長在答覆時表示，地底公用設施不會對大坑東蓄洪計劃的工程造成嚴重的問題。至於啟德雨水轉運計劃的工程，由於該署會使用無坑挖掘法，對地底公用設施所造成的干擾會減到最低。與地底公用設施有關的難題，主要會在建造油麻地及深水埗的擬議雨水渠時遇上。為減低因障礙公用設施而引起危險，當局採用的策略是在工程展開前就公用設施進行廣泛的勘測，以及在建築合約內給予更多時間處理和地底公用設施有關的潛在問題。

60. 劉慧卿議員關注到公用設施勘測工程造成的滋擾，渠務署署長表示，雖然渠務署需要挖掘一定數量的探井／探溝，該署在探測地底公用設施時會盡可能使用無須挖掘路面的勘測方法，以盡量減少對公眾造成的滋擾。

61. 何鍾泰議員認為，就有關地區的水浸問題而言，擬議的大坑東蓄洪計劃是解決問題的有效工程辦法。何鍾泰議員關注到擬議工程竣工前的水浸問題，他詢問政府當局有否探討可否在上游地區建造截流排水渠，把流向旺角集水區的部分地面徑流改道。渠務署署長在答覆時表示，由於要建造大量截流排水渠覆蓋廣闊的範圍，就旺角區的情況而言，此方法並不合乎成本效益。但如當局能以合理費用在上游地區堵截地面徑流，有效地解決排水渠負荷過重的問題，政府當局或會考慮在其他地區使用此方法。

政府當局

62. 渠務署署長答覆劉慧卿議員時表示，無坑挖掘法的建築費用是正常挖坑方法的4倍。為方便委員參閱，劉慧卿議員要求政府當局在日後的建議內特別載列由於使用無坑挖掘法而帶來的額外費用。政府當局察悉她的要求。

63. 渠務署署長答覆李永達議員時表示，渠務工程的範圍如討論文件附件1的發展藍圖中的綠色部分所示。為免對公眾造成過度的不便，工程會分小段進行。渠務署目前的計劃是限制每個工程的路段最長不超過50米，並且只會在非繁忙時間進行工程。渠務署署長補充，工程計劃是當局聯同運輸署及警方審慎制定，並已諮詢有關的區議會。渠務署總工程師／工程管理補充，渠務署已為渠務工程進行交通影響評估。該署將會成立一個交通管理聯絡小組監察交通情況，並在施工期間實施所需的交通改道措施。渠務署署長證實，由於當局只會採取小規模的交通改道措施，工程地點兩旁的商舖不會受到影響。

64. 李永達議員提醒謂，政府當局在規劃工程時必須非常審慎，因為據他瞭解，部分渠務工程會在主要道路及重要的交匯處進行。至於以無坑挖掘法在發展藍圖上的綠色部分進行渠務工程，以盡量減低滋擾的做法是否可行，渠務署署長表示，由於大部分這些工程涉及更換雨水渠，上述方案並不可行。

65. 關於199DS號工程計劃——“九龍北部及南部污水收集計劃第I階段第II期工程”(2000年4月12日在項目PWSC(2000-01)8下徵求財務委員會批准，把工程計劃的核准預算費提高，以應付政府因工程而須承擔的法律責任)，李永達議員提及該工程合約中有關工地清理範圍的條文有欠清晰的問題，他要求政府當局保證類似的問題不會再次在目前的工程計劃出現。渠務署署長回應時證實，政府當局已採取行動，刪除政府工程合約條文中含糊的地方，以免再次出現類似的問題。

66. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

總目703 —— 建築物

PWSC(2000-01)13 208DS 離島污水收集系統第1階段 第1期工程

67. 李永達議員詢問當局因何把小蠔灣污水處理廠提升至一級處理和附有化學處理和消毒的程序，而非提升至二級處理。他並要求當局提供資料，說明與二級處理比較，生化需氧量和固體懸浮物在擬議處理標準下所減低的程度。

68. 環境保護署助理署長(廢物及水質)在回應時表示，事實上，在本港現時的污水處理廠之中，二級污水處理廠較一級污水處理廠為多。對於二級污水處理廠，政府當局並無先入為主的贊成或反對意見。政府當局在決定污水處理廠應採用的處理方法時，會考慮以下因素——

- (a) 相關的水質指標；
- (b) 受納地區的特質，特別污水是否易於稀釋和擴散；及
- (c) 需予處理的污水量。

根據上述準則，當局會進行水質模型試驗，以研究從擬建處理廠排出的污水能否達致相關的水質指標。當局會考慮到各種處理水平的模型試驗結果及成本影響，然後決定應採取的處理方法。就小蠔灣污水處理廠的情況而言，當局所採用的水質指標，是為了保護海洋的生態環境，以及避免影響有關水域的魚產及海洋哺乳動物。受納地區稀釋和擴散污水的能力很高。在根據建議提升小蠔灣污水處理廠的污水處理程度後，生化需氧量和固體懸浮物可分別減低50%及75%，若單單採用一級的污水處理，生化需氧量和固體懸浮物可分別減低30-40%及60%。雖然採用二級處理可把生化需氧量和固體懸浮物減低約90%，但若要把污水處理廠提升為二級，所需的建造和營運費用會高許多，估計會是現時建議的處理方法的3倍和兩倍左右。

69. 劉慧卿議員要求當局闡釋有關污水處理標準的現行政策，特別是在衡量各種處理方法的成本影響時，保護海洋環境這項目標，在當局所考慮的因素中佔多大比重。

70. 環境食物局副局長(B)和環境保護署署長在答覆時表示，不同的水體有不同的水質指標，視乎有關水體的用途和特質而定。一般來說，若水體在封閉的範圍內而流進的清水不多，如赤門海峽的情況，須採取較高程度的處理，以保護自然生態環境，並以防影響市民的日常生活。環境保護署署長承認，越來越多市民要求當局採取較高程度的污水處理標準，而非所要求的最低限度標準。在研究過立法會議員和環境問題諮詢委員會所表達的意見後，政府當局已採取審慎的做法，在興建新的污水處理廠和提升現有的污水處理廠時，以一級處理和附有化學處理和消毒的程序為基本的標準。另一方面，由於二級程度的處理涉及要高許多的建設和運作成本，政府當局認為，除非在環境保護方面有非常充分的理由，採用二級處理並不合乎成本效益。以小蠔灣污水處理廠的情況而言，雖然把污水處理廠的污水處理程度加強至一級已足以應付最低限度的排放標準，政府當局認為適宜進一步加強污水處理程度至附有化學處理和消毒，以加強保障海洋生態環境及有關水域的魚產。

政府當局

71. 李永達議員詢問，在擬議的改善工程完成後，小蠔灣污水處理廠預計會出現的最壞情況為何。環境保護署助理署長(廢物及水質)在答覆時表示，最壞的情況通常在夏季出現，當水體由於珠江的淡水湧入而出現分層的情況。有關的水質模型試驗顯示，在擬議的改善工程完工時，即使出現最壞的情況，水質也會有所改善，並在所有時間均達到水質指標。應李永達議員的要求，環境保護署助理署長(廢物及水質)答允提供資料，把現時的水質，與小蠔灣污水處理廠改善工程完工並投入運作時，在最壞情況下的水質作一比較。

政府當局

72. 應劉慧卿議員的要求，環境食物局副局長(B)答允，要求漁農自然護理署盡量在有關的財務委員會會議舉行前，提供有關中華白海豚在本港水域的最新資料。

73. 何秀蘭議員從討論文件中察悉，擬議工程會引致污水處理服務的經常開支增加，實質增幅約為4%，當局在釐定排污費時須考慮這個增幅。她詢問，成本的增幅會由全港所有污水處理服務使用者共同承擔，還是只由有關服務地區的使用者承擔。她察悉，日後落成的迪士尼主題公園會令污水的排放量大幅增加，她並詢問，主題公園公司是否須負責分擔成本的相應增幅。

74. 渠務署署長在答覆時澄清，上述的4%經常費增幅，是按在全港提供污水處理服務的整體經常開支計算，並且是由於增強處理標準及擴大小蠔灣污水處理廠的處理量所致。主題公園公司將須如本港其他服務使用

者一樣，按照相關的法例條文支付排污費。他補充，就排污費作出任何調整，均須對附屬法例作出修訂，並須經立法會審議。環境食物局副局長(B)補充，未來的迪士尼主題公園在開始運作的最初數年，預計所帶來的污水量約為20 000立方米，佔小蠔灣污水處理廠180 000立方米設計處理量的約11%。根據現行政策，排污費由污水處理服務系統的所有使用者承擔，而排污費僅佔系統總體運作費用的50%。

75. 何秀蘭議員認為，由主題公園產生的污水，其處理及排放服務費用，應由主題公園公司全數承擔，而非由納稅人或污水服務系統的其他使用者分擔費用。

76. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

PWSC(2000-01)26 204DS 灣仔東部及北角污水收集系統第2階段工程

77. 劉慧卿議員詢問，把擬議的污水幹渠敷設在較深層，會否需要額外費用，並影響有關區域現有建築物的地基。渠務署署長在答覆時解釋，擬議的污水幹渠須敷設在較深層，以免阻礙現有的公共設施。由於擬議的污水幹渠比現有的污水幹渠要大許多，利用現有污水幹渠所佔用的地方敷設擬議的污水幹渠並不可行。至於費用方面，他表示，由於當局會使用無坑挖掘法，在較深層敷設擬議污水渠所需的費用不會高許多。不過，為配合敷設在較深層的污水幹渠，入水口泵房需要設在較深層位置，而擬建的新泵房會提供所需的抽送設施，並足以應付不斷增加的污水流量需求。渠務署署長再表示，工程計劃的地盤勘測結果顯示，擬議工程不會影響有關地區現有建築物的地基。他向議員保證，當局會嚴格監督建築工程，以免對現有公共設施和建築物造成不良影響。

78. 劉慧卿議員關注到污水幹渠的建造工程或會對市民造成不便。渠務署總工程師／顧問工程管理表示，由於當局會採用無坑挖掘法，只會挖掘一些坑井，供設置挖掘機器和運走泥土。當局已就全部坑井的所在位置進行交通影響評估，而評估結果及計劃採取的臨時交通計劃已獲得運輸署和警務處同意。渠務署會就這些交通計劃進行試驗，以便在建造工程展開前找出可能出現的問題。

79. 至於建議的污水收集系統工程因何會令污水收集網絡的每年經常開支減少，節省淨額為20萬元，渠務署署長解釋，由於現時的污水收集網絡需要進行非常頻密的清理工作，以致維修保養的費用甚高。新建的污水

渠由於容量較大而且斜度較高，無須進行頻密的清理，因此所導致的經常開支會較少。

80. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

PWSC(2000-01)21 232EP 荔枝角邨第4期的1所小學

81. 劉慧卿議員欣悉擬建的小學能達到為每名學生提供2平方米露天地方的預定目標。據她記憶所及，在2000年5月3日上次會議席上，在審議喇沙小學的重建計劃時，她曾要求政府當局提供一份文件，說明採用2000年設計標準的小學工程計劃所提供的露天地方。教育統籌局("教統局")首席助理局長在答覆時證實，該份文件已在擬備當中，並會在財務委員會2000年5月26日的會議舉行前送交議員，財務委員會將於上述會議上考慮有關的發展計劃。

82. 劉慧卿議員關注到是否有足夠的土地興建新校，以達到推行全日制小學教育的政策目標。教統局首席助理局長在回應時表示，為了達到官立及資助類別學校60%的學生可在2002/03學年開始時接受全日制教育的政策目標，當局的建校計劃進展良好。為達到此目標而增建的73所新校當中，19所學校業已落成，另有46所學校已進入不同的施工階段。倘此項工程計劃，以及在這次會議上考慮的PWSC(2000-01)22項目下的273EP工程計劃均獲得通過，短缺的新校只有6所。他證實，當局已為這6所新校預留合適的土地，待完成有關的可行性研究，有關的撥款建議便會在2000年年底前提交小組委員會及財務委員會。由於新校的施工期約為18個月，政府當局相信73間學校可以在目標日期完工。至於當局初步訂定的較長遠目標，即提供學校，在2007-08學年為官立及資助類別學校所有學生提供小學全日制教育的目標，他證實，政府當局正努力不懈，以物色合適的校址。

83. 何承天議員表示，對於新校採用標準設計的做法，他曾多次表示有所保留。他認為，這個做法或不能有助善用個別學校的地盤，並加強學生對學校的歸屬感。就此，他建議，若政府當局並無所需的內部資源，為個別學校進行設計，以配合緊迫的建校計劃，政府當局應積極考慮把學校計劃外判予私人顧問公司。

84. 教統局首席助理局長證實，政府當局樂於採用更多元化的學校設計。但他承認，由於達到小學全日制教育政策目標的建校計劃緊迫，為個別工程計劃的標準學校設計併入大量改變，有實際上的限制。然而，政府當局已不斷改善及改進學校設計。為此，政府當局已成

立一個校舍設計委員會，成員包括私人機構建築專業的代表。該委員會的主要任務是制定一系列可行的新校設計，以及一套設施標準的指引。

85. 建築署副署長表示，除了需要應付緊迫的建校計劃外，基於環境保護的理由，政府為學校工程計劃採取了系統建造方法。因此，在若干程度上，當局實際上有需要把學校的設計劃一化。但他指出，建築署已作出努力，在最近的學校工程計劃中採用一些獨特的設計。在可能的情況下，有關的辦學團體的一些細節取向，例如採用的色調，已併入學校的設計。他並告知議員，首批採用2000年設計的新學校在下一學年開辦後，政府當局會與議員及辦學團體在2000年9月進行大規模的諮詢工作，從而找出有哪些需要改善和改進的地方。

86. 李永達議員贊同何承天議員有關學校設計缺乏創意和獨特性的關注。雖然議員過往多次提出此項關注，但現行建議下的學校卻再次採用標準設計，他對此表示不滿。劉慧卿議員亦贊同何承天議員的意見，就是當局應鼓勵學校設計具創意和獨特性。但她關注到，若太多學校外判予私人機構，建築署的內部資源或會不能有效利用。

87. 建築署署長就此表示，就採用標準設計的學校工程計劃而言，不管是否作出輕微改動，建築署提供服務的成本約佔總工程費用的3.7%，而外判的學校工程計劃的顧問費平均而言約佔總工程費用的8%。以建造一間標準小學的預算費為1億元計算，差額約為430萬元。他補充，雖然一些非標準設計的學校工程計劃通常外判予私人顧問公司，利用建築署的內部資源進行小學的工程計劃，是較經濟的方案。

88. 何承天議員在回應時指出，這個比較方法並不公平，因為建築署並無把其間接成本計算在內。據他瞭解，由於需要作出更多的統籌工作，教育署不願採取把學校工程計劃外判予私人顧問的做法。他要求政府當局就此作出澄清。

89. 教育署助理署長(專責事務)證實，教育署歡迎具創意和多元化的學校設計。事實上，該署與私人機構的建築專業保持經常聯繫，以徵詢他們對學校設計的意見。此外，就把更多學校工程計劃外判予私人機構的問題，教育署和建築署已積極探求此做法是否可取及可行。

XX

90. 鑒於議員對關乎學校設計的政策問題所表達的關注，主席建議把這些事宜轉交相關的事務委員會作進一步討論。

91. 劉慧卿議員詢問，當局有否選定一所現有的上下午校，以遷置到擬建的新校轉為全日制運作，若有的話，當局有否就遷校的安排，諮詢校方及有關家長的意見。教統局首席助理局長在答覆時表示，此事宜正由一個成員包括教育界代表的校舍分配委員會考慮，當局會在2000年6月初公布有關把上下午校遷置到擬建新校的決定。他向議員保證，政府當局會要求學校當局在適當時候就遷校安排諮詢家長。他並表示，將會被選定的現有上下午校，會與擬建學校位於同一區。

92. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

總目703 —— 建築物

PWSC(2000-01)22 273EP 西九龍填海區深水埗發祥街的1所小學

235ES 西九龍填海區深水埗發祥街的2所中學

93. 委員贊許政府當局在該3所擬建學校應用共用設施的概念，以提供更多種類的設施進行學生活動。

94. 何秀蘭議員詢問可否更改校舍的布局設計，以便設置一個面積較大並設有400米標準跑道的運動場。她亦認為，與其按現時的建議分別為各所學校設置圖書館，倒不如安排該3所學校共用一個較大的圖書館，此舉更符合成本效益及學生的利益。

95. 教育統籌局首席助理局長答覆時表示，委員曾要求當局採用更靈活的方式處理學校工程計劃，為設於同一地點的學校提供共用設施，現時的建議便是經考慮上述意見後制訂。然而他重申，基於學校建造計劃時間安排十分緊迫，大幅修改擬建校舍的設計並不可行。關於何議員提出設置共用圖書館的建議，他表示雖然政府當局在建議中指明的共用設施只有3項，但政府當局會鼓勵有關的校方彼此協調，研究可否為學生的利益著想，進一步共用其他設施。

96. 建築署署長補充，當局尚未訂明討論文件顯示的露天場地設施的布局設計，校方可自行就此作出決定。他亦澄清，每學生2平方米露天場地的標準規定並不

包括供田徑運動使用的運動場在內。因此，設置運動場會相應地減低動態露天場地的面積。至於擬建校舍的布局設計，他強調由於校舍的法定高度限制是25米，而該3所擬建學校均需分別設置30間課室，因此進一步更改校舍布局設計的餘地十分有限。

97. 何秀蘭議員認為，當局應鼓勵校方善用學校所有運動及康樂設施。她認為硬性規定把設施分為動態／靜態兩類，對善用該等設施沒有幫助。她堅持其意見，認為應修改校舍的布局設計，以便設置一個有標準跑道的運動場。

98. 張文光議員指出，倘把足球場南面綠化庭院的位置與足球場北面的籃球場對調，可能會有足夠地方沿該足球場興建跑道，屆時便可設置一個小型運動場。建築署署長回應時證實設置跑道是可行的建議，但他重申，各項露天場地設施的布局設計是由有關的校方自行決定。就此方面，教育統籌局首席助理局長告知委員，擬建學校會交由哪個辦學團體主辦一事，將會在2000年年中前作出最後決定。由於屆時有關的建築工程尚未展開，因此當局在落實擬建學校的設計時可考慮到校方的取向。

99. 張文光議員認為，對學生而言，跑道是一項重要的運動設施。鑒於建築署署長證實有關建議實屬可行，他要求政府當局作出肯定的承諾，答應會沿該足球場興建跑道，並將此項設施納入提交財務委員會的建議內。

100. 教育署助理署長(專責事務)同意在提交財務委員會考慮的建議中，加入沿球場興建跑道的方案的平面圖則。他亦答應稍後向校方轉達委員就休憩用地設施提出的意見，以作考慮。

政府當局

101. 建築署署長答覆李永達議員的詢問時證實，沿地盤周邊設置緩跑徑是可行的安排，惟有關方面必須妥善管理該緩跑徑的使用，以免阻塞各學校的入口。

102. 何承天議員亦提出建議供政府當局考慮。他提議把位於擬建的273EP及235ES(2)兩所學校之間的籃球場的位置與面積較大的綠化庭院對調，使足球場與籃球場可合併為一個較大的運動場。

103. 劉慧卿議員對於2002至03學年中學課室不足之數預計達217間表示關注。教育署助理署長(專責事務)就此表示，當局是根據全港的需求規劃所提供的中學學位。他向委員保證，當局會不斷監察中學學位的供求情

況，並會在適當時候興建新學校，以解決預計的課室數目不足問題。

104. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

105. 主席因另有要事而離席，小組委員會副主席何鍾泰議員接手主持會議。

總目706 —— 公路

PWSC(2000-01)24 589TH 梳士巴利道行車隧道及相關的道路改善工程

政府當局

106. 羅致光議員詢問，在規劃擬建的行人隧道時，當局有否考慮在隧道內提供額外的地方設置店舖及攤檔，以吸引行人使用該等隧道。運輸局首席助理局長答覆時表示，在規劃位於商業區的行人隧道時，當局會考慮把隧道與附近的商業大廈連接起來，方便行人通往該等大廈。在此宗個案中，擬建的行人隧道的南端會連接新世界中心，而北端則會連接日後東鐵支綫尖沙咀站。羅議員認為，除了連接大廈及設施外，日後在有關行人隧道的工程計劃中，當局亦應考慮可否在隧道內提供額外的地方設置店舖。政府當局備悉羅議員的要求，以作考慮。

107. 至於擬建的行人隧道如何成為有關地區的行人道網絡的一部分，路政署署長表示，擬建的行人隧道東北面的出口會連接現時橫越漆咸道南通往尖東的行人隧道，而當局亦考慮把西北面的出口與日後東鐵支綫尖沙咀站的廣場合併，該廣場會延伸至彌敦道及麼地道。至於現時橫越梳士巴利道的行人隧道，路政署署長證實，此條行人隧道將會拆卸，以便建造梳士巴利道行車隧道。路政署助理署長(九龍)亦證實，由於有關地點現時設有大型排水渠，因此在擬建行人隧道加設南面出口通往尖東的構思並不可行。

108. 關於擬建的行人隧道是否方便殘疾人士出入，政府當局證實，該隧道的南面出口會設置斜路，方便殘疾人士出入。東鐵支綫尖沙咀站部分出口亦會設置方便殘疾人士出入的通路設施，而這些出口將會連接到擬建的行人隧道。

109. 至於施工期間的交通安排，運輸署總交通工程師(九龍)證實，當局會善用梳士巴利道沿路的道路專用範圍，使屆時的行車綫能夠維持現時的數目。

110. 關於擬議工程竣工後的規劃交通安排，政府當局表示，為改善梳士巴利道的交通流量以至其容車量，梳士巴利道的西行交通日後將不可直接右轉入彌敦道。車輛只可改經九龍公園徑及中間道前往彌敦道。此外，中間道的東行交通將會獲准橫越彌敦道，以前往位於中間道兒童遊樂場側的多層停車場。為方便實施此等新的交通安排，現時控制車輛從梳士巴利道右轉彌敦道的交通燈將會移走，梳士巴利道與九龍公園徑交界處會增設一條右轉的行車綫，而中間道則會劃為單程路。政府當局亦證實，在其他工程計劃下建造及橫越此路段的行人隧道竣工後，該段彌敦道的容車量便會隨之增加。

111. 就此方面，何承天議員關注到，擬議交通安排會導致九龍公園徑及中間道的交通量增加，使該區的交通流量更趨繁忙。此外，由於新路綫途經多個交界處，駕駛者需要較長的時間才可由梳士巴利道前往彌敦道。他促請政府當局審慎檢討此等安排。

112. 路政署助理署長(九龍)回應時指出，上述地區各個交界處會裝置由電腦化地區交通控制系統控制的同步交通燈，務求盡量減低車輛在道路交界處停下來的次數，以及使該處的交通流通情況保持暢順。他又表示，雖然有關的交通模式顯示區內的交通流量會隨著實施上述交通安排而獲得改善，但政府當局打算在擬議工程竣工後，因應當時的交通情況，考慮繼續准許車輛由梳士巴利道右轉入彌敦道，直至該交界處的容車量不能再應付有關需求。

113. 田北俊議員表示，雖然他會支持擬議道路工程，但他對規劃的交通安排極有保留。劉慧卿議員認同何承天議員及田北俊議員對規劃的交通安排的關注。鑒於委員的關注，在副主席的建議下，政府當局同意因應委員的關注檢討規劃的交通安排，並會在稍後向交通事務委員會作出匯報。

政府當局
XX

114. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2000-01)25 121TB 第二條畢打街行人天橋

115. 何承天議員詢問，現時的工程計劃為何不委託地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)在興建機場鐵路中環站時一併進行，此舉可避免再度施行對市民構成不便的掘路工程及改道措施。

116. 路政署署長答覆時表示，正如何議員所建議般，當局原本計劃委託地鐵公司進行有關工程計劃。然

而，當政府與地鐵公司商議有關的委託安排時，該公司委聘的承建商建議的預算費約為1億3,000萬元，金額是現時建議下的預算費的兩倍左右。鑒於費用高昂，加上考慮到無需急於完成此項工程計劃以配合機場鐵路的啟用，因此政府當局決定自行負責此項工程計劃，並且展開預備工作，務求在2002年之前完成此項工程計劃。

117. 譚耀宗議員支持此項工程計劃，原因是該區的行人交通日趨繁忙。他指出，位於現有行人天橋南端的電動扶梯經常發生故障，使行人感到諸多不便。他促請政府當局在設計及維修擬設的電動扶梯時，考慮到此一點。劉健儀議員亦有同樣的關注，並認為現有的電動扶梯發生故障，可能是受到日曬雨淋所致。她建議當局應為擬設的電動扶梯提供最佳的遮檔設施。

政府當局

118. 路政署署長表示，擬設的行人天橋南端將設有兩部電動扶梯及一條階梯。該條階梯使當局可在繁忙時間實施潮水式人流控制安排。他備悉譚議員及劉健儀議員就擬設的電動扶梯的設計及維修所表示的關注，並答應與機電工程署進一步研究此事。

119. 何承天議員提到外國部分電動扶梯是以自動開關的形式運作。他建議當局應研究擬設的電動扶梯可否採用此種設計。路政署署長答應與機電工程署考慮何議員的意見，並會研究技術及安全方面的事宜。

政府當局

120. 鑒於委員的關注，在副主席的要求下，政府當局同意把當局就擬設電動扶梯的設計及維修進行考慮的結果，告知各委員。

121. 關於在施工期間的行人及交通安排，路政署署長表示，在拆除現有的電動扶梯後，當局會在現有的行人天橋南端設置闊4.5米的臨時階梯。至於車輛交通方面，他表示畢打街以西一段干諾道中共有3條西行綫，屆時其中1條會用作設置該條臨時階梯。干諾道中其他行車綫在施工期間仍會維持開放。因此，干諾道中的東行交通不會受到擬議工程的影響，而西行交通只會受到輕微影響，因為畢打街以西一段干諾道中仍有兩條行車綫可供使用，數目與畢打街以東的一段相若。

122. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

123. 會議於下午1時15分結束。

立法會秘書處

2000年6月7日