

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC270/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/1(26)B

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第二十六次會議紀要

日期：2018年5月26日(星期六)
時間：上午9時
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：

- 盧偉國議員, SBS, MH, JP (主席)
- 莫乃光議員, JP (副主席)
- 石禮謙議員, GBS, JP
- 張宇人議員, GBS, JP
- 李慧琼議員, SBS, JP
- 陳克勤議員, BBS, JP
- 謝偉俊議員, JP
- 毛孟靜議員
- 易志明議員, SBS, JP
- 胡志偉議員, MH
- 姚思榮議員, BBS
- 馬逢國議員, SBS, JP
- 陳志全議員
- 梁志祥議員, SBS, MH, JP
- 麥美娟議員, BBS, JP
- 張華峰議員, SBS, JP
- 張超雄議員
- 黃碧雲議員
- 楊岳橋議員
- 尹兆堅議員
- 朱凱迪議員
- 何君堯議員, JP
- 何啟明議員
- 林卓廷議員

周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
張國鈞議員, JP
陸頌雄議員
鄭松泰議員
鄺俊宇議員
譚文豪議員
范國威議員
鄭泳舜議員, MH
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 梁美芬議員, SBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
陳恒鑾議員, JP
郭家麒議員
許智峯議員
劉國勳議員, MH
區諾軒議員

出席公職人員 : 劉震先生, JP 財經事務及庫務局
副秘書長(庫務)3
韓志強先生, 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)
區偉光先生, JP 環境保護署副署長(1)
夏鎡琪女士 財經事務及庫務局
首席助理秘書長(庫務)
(工務)
潘婷婷女士, JP 運輸及房屋局副秘書長
(運輸)1
鍾瑞琦女士 運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)5
鍾錦華先生, JP 路政署署長
盧國華先生, JP 路政署
主要工程管理處處長
朱信華先生 路政署
首席項目統籌(上坡設施)

何廣鏗先生	運輸署總工程師 (交通工程)(新界西)
區志光先生， PDSM, PMSM, JP	保安局副局長
梁兆燾先生	保安局首席助理秘書長 A (署理)
何永賢女士, JP	建築署副署長
翟榮邦先生	建築署工程策劃總監(2)
黃志樂先生	建築署高級工程策劃經理 231
顏慶璋先生	香港海關助理關長 (行政及人力資源發展)
李志銘先生	香港海關職員關係課參事
葉子季先生	規劃署九龍規劃專員
譚燕萍女士	規劃署 西貢及離島規劃專員

列席秘書 : 盧慧欣女士 總議會秘書(1)2

列席職員 : 周嘉榮先生 高級議會秘書(1)6
李嬪梅女士 議會秘書(1)2
梁美琮女士 議會事務助理(1)3
邱寶雯女士 議會事務助理(1)7
盧惠銀女士 議會事務助理(1)8

經辦人/部門

主席表示，是次會議議程上有 7 項撥款建議，第 1 至 3 項建議是在上次會議上未完成審議或未開始審議的項目；第 4 至 7 項是政府當局新提交的項目。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。

2. 石禮謙議員申報，他是香港鐵路有限公司的獨立非執行董事。

總目 706 – 公路

PWSC(2018-19)21	178TB	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統
	182TB	連接朗屏站的元朗市高架行人通道

3. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2018-19)21)旨在把 178TB 號及 182TB 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 5 億 8,440 萬元及 17 億 850 萬元。小組委員會已在 2018 年 5 月 23 日的會議上開始討論此項建議。

連接朗屏站的元朗市高架行人通道

走線設計及人流分析

4. 朱凱迪議員、范國威議員和張超雄議員察悉，根據政府當局提交的補充文件([立法會 PWSC223/17-18\(01\)號文件](#))附件 2 所載在 2014 年完成的《元朗市行人環境改善計劃—可行性研究》("2014 年《可行性研究》")(英文版本)報告的節錄第 9 頁，指發展局當時認為擬議高架行人通道應在青山公路一元朗段終止。他們詢問，政府當局現建議將高架行人通道伸延至教育路的理據為何。朱議員認為政府當局應按照 2014 年的建議，縮短擬議高架行人通道，從而節省建造成本。

5. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1及路政署主要工程管理處處長解釋，2014 年《可行性研究》的目的主要是就擬議高架行人通道制訂可行方案，以便推展下一階段的勘測研究和設計工作。政府當局其後於 2015 年就擬議高架行人通道及其附近的地面行人路和過路設施再進行人流分析(有關數據載於補充文件[立法會 PWSC223/17-18\(01\)號文件](#)附件 1)。由於 2014 年《可行性研究》報告的內容(包括擬議高架行人通道的走線、行人接駁平台、結構及地基的方案等)已與現時方案有所不同，而當時的粗略估算亦不適用，為避免產生誤解，實不宜引用相關資料。

6. 張超雄議員引述"綠色力量"就擬議高架行人通道提交的意見書，指該環保團體質疑擬議工程計劃能否有效疏導區內地​​面行人路擠迫的情況。鑒於政府當局在 2015 年再就擬議高架行人通道及其附近的地面行人路和過路設施再進行人流分析，他詢問政府當局是否需要因應更新後的估算，重新展開相關法定程序及進行環境影響評估("環評")。謝偉銓議員亦詢問有關使用擬議高架行人通道往來西鐵朗屏站及區內主要街道的人流數據估算。

7. 路政署署長表示，政府當局就個別工程項目進行可行性研究的時間，與項目實際推展的時間或會存在一定差異。一般而言，在完成相關可行性研究後，政府當局會視乎最新情況適時更新和優化項目設計，及進行所需的法定程序。路政署主要工程管理處處長表示，2014 年《可行性研究》涵蓋多個元朗市行人環境改善措施(包括擬議高架行人通道)的可行性研究，結果顯示擬議高架行人通道可提供直接的路線連接西鐵朗屏站至元朗安寧路、青山公路一元朗段和教育路一帶，將有助改善元朗市中心區內的行人流通情況及提升通達性。此外，根據 2015 年的人流分析，預計於 2027 年，擬議高架行人通道將有效地分流元朗市中心地面行人路和過路設施的人流。屆時，在繁忙時間預計可吸引每小時約 11 000 人次使用擬議高架行人通道橫越青山公路一元朗段的位置，以紓緩擠迫狀況、提升道路安全和改善行人環境。

8. 朱凱迪議員及張超雄議員質疑，[立法會 PWSC223/17-18\(01\)號文件](#)附件 1 表 2a 中所載，有關主要地面行人設施於 2027 年的人流分析是否準確。路政署主要工程管理處處長回應時表示，隨着區內發展項目時間表延後或改變，及多項中小型行人環境改善措施相繼完成，有助疏導區內主要街道的人流，以致有關主要地面行人設施於 2027 年的預測人流有所改變。應朱凱迪議員及張超雄議員要求，政府當局須在會議後提供以下補充資料：(a)提供在《可行性研究》報告第 9 及 10 頁

中被隱去的資料；及(b)就上述補充文件附件 1 表 2a 中所載，有關當局於 2015 年作出的主要地面行人設施於 2027 年的人流分析，說明當中假設在沒有擬議高架行人通道的情況下，地點 C1(即橫越青山公路元朗段近元朗康樂路)的每小時最高行人流量(即 6 620 人次)，較之於 2014 年的《可行性研究》中預測於 2026 年的每小時最高行人流量(即 9 600 人次)大幅減少的原因(包括須解釋相關發展規劃的變化及道路改善工程等因素，可如何影響人流預測)。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 6 月 22 日隨 [立法會 PWSC258/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

9. 朱凱迪議員察悉，根據 2014 年《可行性研究》報告附件的設計繪圖和合成照片，高架行人通道當時是採用流線型設計，他詢問為何現時擬議高架行人通道改為直線型設計。

10. 麥美娟議員表示，居民期望盡早落實擬議工程計劃，並要求政府當局考慮將高架行人通道伸延至馬棠路。她進一步詢問，當局若修訂擬議高架行人通道的走線設計，有關工程計劃的推展將會延遲多久。謝偉銓議員亦表示，擬議工程計劃進展緩慢，令人失望。

11. 路政署主要工程管理處處長答稱，擬議高架行人通道最初採用流線型設計，以增加美感。然而，鑒於居民殷切期望一條連接朗屏站與教育路的直接行人通道，政府當局遂把該高架行人通道的設計修訂為直線型。路政署署長表示，如要作出重大修改，政府需要重新進行一些法定程序，包括將有關改動根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)重新刊憲，這會使興建有關高架行人通道的時間最少推遲約 3 年。

工程費用

12. 鄭俊宇議員詢問，政府當局如何就擬議工程計劃的造價作出估算。麥美娟議員認為，擬議工程計劃的造價昂貴。張超雄議員質疑擬議高架行人通道是否符合成本效益，並促請政府當局降低擬議工程計劃的建造費用。

13. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，政府當局在向立法會 PWSC223/17-18(01)號文件中，已交代擬議高架行人通道較一般的行人天橋長約 10 倍和闊約 1.5 倍，亦較一般行人天橋工程項目面對較多獨特的限制和挑戰，例如擬議高架行人通道的地基所在處的地質變化很大，部分岩石出現溶洞，有部分岩石面層深度更超過地下 20 米至 100 米不等，令擬議高架行人通道樁柱平均深約 55 米及最深接近 100 米。再者，由於在明渠內的地基工程只能在旱季進行，以致施工期較長，亦令造價估算相應較高。儘管如此，擬議高架行人通道在設計上已盡可能輕盈，有關設計亦獲得持份者支持。

14. 陸頌雄議員表示支持擬議工程計劃。他要求政府當局說明元朗明渠一帶的溶洞分布位置，以及可否透過不同方案節省地基工程的建造費用，例如調整擬議高架行人通道的走線，以避開地下溶洞、使用嶄新的打樁技術等。

15. 路政署署長答稱，在補充資料文件(立法會 PWSC223/17-18(01)號文件附件 3)中，政府當局已附上擬議高架行人通道工程範圍內土地勘測所顯示的溶洞分布圖。總括而言，工程範圍內 36 個土地勘測鑽孔中共 21 個鑽孔發現有溶洞。他表示，地下溶洞範圍較大，要遠離溶洞位置建造樁柱，在技術上是不可行的。

16. 謝偉銓議員注意到，根據討論文件(PWSC(2018-19)21)附件 2 附錄 1 所載擬議工程計劃的總平面圖，擬議高架行人通道會附設合共 6 個面積較大的行人接駁平台。他要求政府當局說明該等行人接駁平台的造價詳情，例如是否包括相關地基的建造費用，以及有關造價會否受多項因素

影響而大幅增加。他亦詢問，工程項目所需的建造費用(即 17 億 850 萬元)是否由設計公司作出估算，以及政府當局有否聘用獨立顧問就工程預算作出評估及研究如何減省項目成本。梁志祥議員亦問及有關該 6 個行人接駁平台的橋墩高度、擬議高架行人通道的斜度及自動梯的設置等，是否便利行人(特別是長者)上落及使用；他又詢問政府當局會否在擬議工程計劃項目下同時進行元朗明渠兩旁的行人路美化工程。

17. 路政署署長表示，PWSC(2018-19)21 附件 2 第 5(a)(ii)段所列的預算費用(1 億 2,690 萬元)，是用以建造行人接駁平台結構。每個行人接駁平台會提供升降機、雙向自動梯和樓梯，連接高架行人通道和地面行人路。總體而言，擬議高架行人通道落成後，會擴闊現時橫跨明渠(即行車道旁)的地面行人路，能有效疏導地面行人路的人流和紓緩人車爭路的問題。此外，他指出，連接西鐵朗屏站至教育路以南的擬議高架行人通道長約 540 米，架空地面有大約 6.5 米至 10 米高度，當中連接朗屏站 D 出口的橋身架空地面約 10 米。橋身架空地面的高度約有 3.5 米差異，橋面的坡度將會符合標準。

18. 就工程造价估算方面，路政署署長表示，除署方內部有獨立委員會審視擬議工程的建造費用外，發展局成立的項目成本管理辦事處亦已審視相關工程計劃的造價。發展局常任秘書長(工務)補充指，項目成本管理辦事處自 2016 年成立以來，嚴格審視在規劃及設計階段的主要工程項目的造價預算。項目成本管理辦事處已經檢視擬議工程計劃的造價及要求，確保項目符合成本效益。

19. 謝偉銓議員進一步要求政府當局提供有關項目成本管理辦事處審視擬議工程造价的報告。主席及楊岳橋議員要求政府當局提供補充資料，說明項目成本管理辦事處審視工務工程計劃的造價預算的機制，以及如何確保公帑用其所及符合效益。楊議員認為，政府當局應盡量向委員提供有關就擬議工程計劃的造價評估資料。

20. 發展局常任秘書長(工務)表示，由於擬議工程計劃尚未展開招標工作，有關項目的造價涉及敏感資料。若在進行招標工作前把有關資料公開，會嚴重影響投標價格及公眾利益。儘管如此，他承諾在會議後與路政署檢視如何在不影響公眾利益前提之下，盡量提供委員要求的資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 6 月 22 日隨 [立法會 PWSC258/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

21. 譚文豪議員詢問，政府當局曾否向元朗區議會簡介擬議工程計劃的造價估算只需約 2 億元，以獲取該區議會的支持。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹表示沒有。梁志祥議員亦表示，元朗區議會從未得悉有關擬議工程建造成本為 2 億元。

22. 陳志全議員引述 [PWSC\(2018-19\)21 號文件](#) 附件 2 第 9 段，指政府當局會以"新工程合約"形式批出合約，而合約會訂明可調整價格的條文。他詢問，是否所有工程項目均以"新工程合約"形式批出合約，當中可調整價格的條文是否用以處理項目超支的問題；"新工程合約"可如何促進立約各方之間的互助互信及合作風險管理；及就索償而言，"新工程合約"與傳統合約的分別為何。

23. 主席指出，過去已曾有多個工務工程項目均以"新工程合約"形式批出合約。路政署署長答稱，現時大部分政府工程項目均以"新工程合約"形式進行，除非有特別原因才會採納其他形式，例如傳統合約。"新工程合約"模式設有合約條款推動合約雙方以合作的態度去處理不可預見的情況，以助適時解決有關情況。過往的經驗亦印證了這一點。"新工程合約"的條款訂明了時限以提早解決問題。至於工程合約內可調整價格的條文，主要是針對通脹的因素而作出調整。

24. 胡志偉議員要求政府當局說明，就全年及只能於旱季在元朗明渠內進行地基工程比較，有關工程的造價有何分別。他又詢問，政府當局如何管

理擬議工程計劃的成本和進度，例如承建商會否在雨季撤走明渠內的機械，並同步進行其他建造工程。

25. 路政署署長答稱，根據粗略估算，若無須在雨季暫停地基工程，大約可節省四分之一的工程成本。政府當局預計在明渠內進行地基工程的時間約需 3 年。由於明渠內的地基工程只能於旱季進行，難免令工期需時較長。儘管如此，承建商就擬議工程提交標書時須列明施工安排及程序等，包括在旱季施工後把明渠內的機械設備全部撤走，而在雨季期間仍須按照工程合約繼續進行明渠範圍以外的其他建築工程。

對元朗明渠及環境的影響

26. 鄭松泰議員察悉，明渠的排水會排放至具特殊科學價值地點的米埔濕地公園。他關注到，政府當局如何監察及確保在施工期間，明渠的排水不會對米埔沼澤區構成影響，以及環境保護署及環保團體曾否就擬議工程計劃的環評報告提供意見。

27. 鄭俊宇議員表示，元朗明渠在雨季期間經常出現水浸。他詢問，政府當局如何減輕擬議工程計劃對明渠排水的影響。麥美娟議員表示，區內市民關注到政府當局會否參考首爾清溪川，就明渠進行美化工程。

28. 譚文豪議員注意到，在"綠色力量"提交的意見書中提及環評報告指擬議高架行人通道有機會令元朗明渠未必能抵抗 50 年及 200 年一遇的洪水，會面對河水泛濫風險。就此，他要求政府當局確認環評報告是否載有上述評估的論述；如有，政府當局為何認為適合推展擬議工程項目。

29. 路政署署長回應上述委員的關注及提問時表示，擬議工程計劃屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)(《環評條例》)附表 2 的指定工程項目，其建造和營運須申領環境許可證。政府當局已就擬

議工程計劃進行環評，有關的環評報告已獲環保署署長批准，並獲發環境許可證。

30. 就緩解擬議工程項目對元朗明渠的影響而言，路政署署長和路政署主要工程管理處處長表示，政府當局只會在旱季進行所有明渠內的地基工程(例如高架行人通道的樁柱和樁帽等)。在施工期間，署方會裝置臨時圍堰以減少對水質的影響。政府當局亦已就擬議工程計劃進行排水影響評估。根據評估結果，元朗明渠的排水系統設計能抵抗 200 年一遇的洪水。發展局常任秘書長(工務)補充指，渠務署和路政署就擬議工程計劃一直保持緊密聯繫，並會積極監察排水影響評估所建議的緩解措施的實施。

31. 主席表示，他曾在非正式場合與渠務署署長談及有關擬議工程計劃。他轉述渠務署署長稱，渠務署會與路政署就工程計劃保持良好溝通。依渠務署署長之見，擬議工程計劃對元朗明渠的排洪能力應該不會構成負面影響。就委員對美化及改善明渠工程的關注，主席建議政府當局可考慮提交相關議程項目供發展事務委員會討論。發展局常任秘書長(工務)察悉主席的意見。

32. 鄭俊宇議員和梁志祥議員關注擬議高架行人通道落成後對居民和行人的影響為何。路政署署長答稱，擬議高架行人通道與附近建築物的距離約有 15 米，以盡可能減少對市民的影響。

33. 梁志祥議員、楊岳橋議員和譚文豪議員關注擬議高架行人通道對區內通風有何影響。譚議員詢問，有關環評報告有否涵蓋香港建築師學會就高架行人通道阻擋空氣流通的關注。張超雄議員引述"綠色力量"提交的意見書，指元朗市中心平均錄得高溫，而在明渠河道附近的溫度則較低。該環保團體關注高架行人通道會減弱明渠範圍的通風效果，從而加強熱島效應。張議員詢問，政府當局在設計有關高架行人通道時有否考慮上述負面影響，以及曾否就此進行環評研究。

34. 路政署署長解釋，署方曾委託顧問為擬議工程計劃進行空氣流通研究，採用三維空間數據進行分析。他表示，高架行人通道架空明渠兩旁的行人路有大約 6.5 米至 10 米高度，而且不會完全覆蓋明渠；加上明渠兩旁建築物之間相距約 40 米，能保持良好的通風。此外，擬議高架行人通道橋面淨闊 6 米，輕巧和通透的橋身設計亦有助空氣流通，因此對毗鄰建築物的通風不會構成負面的影響。

35. 謝偉銓議員問及，擬議高架行人通道的橋墩尺寸及數量為何。應主席及謝議員要求，政府當局會在會議後就擬議工程計劃提供已標示橋墩尺寸及數量的設計圖則，以及除 [PWSC\(2018-19\)21 號文件](#) 附件 2 附錄 1 的一張構思圖外，提供更多擬議高架行人通道的構思圖，以顯示有關高架行人通道及其橋墩的外觀。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 6 月 22 日隨 [立法會 PWSC258/17-18\(01\)號文件](#) 送交委員。)

專業學會的意見

36. 麥美娟議員察悉，當局的討論文件中引述"專業學會代表表示尊重元朗區議會轄下的交通及運輸委員會("元朗區議會交委會")的最終決定"，接納路政署就高架行人通道提出的原有方案；她繼而詢問政府當局與專業學會就擬議高架行人通道設計的溝通過程。

37. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1 表示，在 2013 年的公眾參與活動期間，一些本地專業學會(即香港建築師學會、香港規劃師學會、香港城市設計學會和香港園境師學會)提出擴闊元朗市明渠兩旁的行人路，以取代部分高架行人通道。路政署在 2014 年 7 月 24 日與專業學會代表就另議方案連同原有方案一同諮詢元朗區議會交委會。經詳細討論後，元朗區議會交委會支持擬議高架行人通道的原有方案。討論文件中提及"專業學會代表表示尊重元朗區議會交委會的最終決定"，是節錄自相關會議的會議紀錄。

38. 路政署署長表示，上述專業學會主要就工程項目的通風和景觀及視覺等方面表達關注。路政署會實施環評報告內所建議的環境緩解措施和執行環境監察及審核計劃。此外，路政署已就擬議工程計劃的高架行人通道的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會。該委員會的成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會等。該委員會已接納擬議高架行人通道的外觀設計。

39. 謝偉銓議員指出，政府當局就擬議高架行人通道諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會時，只諮詢其是否接納外觀設計方案，但並無提供其他方案供該委員會考慮。

40. 譚文豪議員提述傳媒報道，指香港建築師學會曾於 2015 年表示杯葛有關高架行人通道的諮詢活動。他詢問，政府當局此後曾否就擬議工程計劃再次諮詢該學會的意見。

41. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1答稱，政府當局在 2016 年 10 月 28 日及 11 月 4 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就擬議工程計劃及圖則刊憲。在法定期間，政府沒有收到反對意見，工程因而獲授權進行。儘管如此，譚文豪議員認為，政府當局應就擬議工程計劃的最終方案主動諮詢相關持份者(包括香港建築師學會)的意見。

42. 朱凱迪議員察悉，2014 年《可行性研究》中預測選擇 C 項(即分別建造 3 條行人天橋橫跨元朗安寧路、青山公路一元朗段及教育路)於 2026 年的每小時使用行人天橋橫跨青山公路一元朗段的最高行人流量(即 4 400 人次)，較專業學會的另議方案所預測的每小時的最高行人流量(即 6 700 人次)為少。他詢問箇中原因為何。

43. 路政署主要工程管理處處長回應時表示，另議方案包括建造一條行人天橋連接西鐵朗屏站和元朗安寧路以南(長約 180 米)、建造一條行人天橋橫跨青山公路一元朗段(總長約 90 米)，以

及擴闊元朗安寧路至教育路一段元朗市明渠兩旁的地面行人路(總長約 650 米)。鑒於行人天橋的長度越長，越能吸引更多人次使用，所以另議方案下橫跨青山公路一元朗段的行人天橋的行人流量估算會較建造 3 條分開的行人天橋的方案為高。

44. 應朱凱迪議員要求，政府當局須提供根據 4 個專業學會(即香港建築師學會、香港規劃師學會、香港城市設計學會和香港園境師學會)就高架行人通道設計的建議擬備的另議方案所預測的人流數據資料。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 6 月 22 日隨 [立法會 PWSC258/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

[在上午 10 時 47 分，主席表示，他會讓正在輪候提問的委員發言後，然後便會結束"提問時間"，繼而開始處理委員根據《工務小組委員會會議程序》第 32A 段提出的擬議議案("32A 議案")。]

根據《工務小組委員會會議程序》第 32A 段提出的擬議議案

45. 在上午 10 時 53 分，主席表示，他收到朱凱迪議員根據《工務小組委員會會議程序》第 32A 段提出的 1 項擬議議案。他表示，該擬議議案與議程項目直接相關。

46. 主席把小組委員會立即處理該議案的待決議題付諸表決。應委員要求，主席命令進行記名表決。記名表決鐘聲響起 5 分鐘。上述待決議題被否決。

就 PWSC(2018-19)21 號文件進行表決

178TB – 葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統

47. 沒有委員就此項目再提出 32A 議案或進一步提問。主席繼而把 PWSC(2018-19)21 號文件付諸表決。應朱凱迪議員要求，主席指示把此項目下的兩項擬議工程計劃分開表決。主席先把 178TB 號工程計劃付諸表決。此工程計劃在席上付諸表決，並獲得通過。

182TB – 連接朗屏站的元朗市高架行人通道

48. 主席繼而把 182TB 號工程計劃付諸表決。應委員要求，主席命令進行記名表決。16 名委員贊成此項建議，13 名委員反對，1 名委員棄權。個別委員所作的表決如下：

贊成：

石禮謙議員	張宇人議員
李慧琼議員	陳克勤議員
謝偉俊議員	易志明議員
姚思榮議員	馬逢國議員
梁志祥議員	麥美娟議員
張華峰議員	何啟明議員
周浩鼎議員	柯創盛議員
張國鈞議員	陸頌雄議員
(16 名委員)	

反對：

莫乃光議員(副主席)	毛孟靜議員
陳志全議員	張超雄議員
楊岳橋議員	尹兆堅議員
朱凱迪議員	林卓廷議員
陳淑莊議員	鄭松泰議員
鄭俊宇議員	譚文豪議員
范國威議員	
(13 名委員)	

棄權：
謝偉銓議員
(1 名委員)

49. 主席宣布，此工程計劃獲小組委員會通過。朱凱迪議員要求在相關的財務委員會("財委會")會議上，就 182TB 號工程計劃進行分開表決。

總目 703－建築物

PWSC(2018-19)20	67JA	將軍澳第 123 區 寶琳路香港海關職員 宿舍建造工程
	68JA	慈雲山雙鳳街 57 號 香港海關職員宿舍建 造工程

50. 主席表示，此項建議(即 PWSC(2018-19)20)旨在把 67JA 號及 68JA 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，67JA 號工程計劃估計所需費用為 10 億 3,520 萬元，以興建將軍澳第 123 區寶琳路香港海關("海關")職員宿舍("擬議將軍澳宿舍")；而 68JA 號工程計劃估計所需費用為 5 億 3,310 萬元，以興建慈雲山雙鳳街 57 號海關職員宿舍("擬議慈雲山宿舍")。政府當局曾在 2018 年 4 月 13 日就上述兩項工程計劃諮詢保安事務委員會。委員原則上不反對當局將該兩項撥款建議提交小組委員會考慮。保安事務委員會就兩項工程計劃的討論要點報告，已在會議席上提交。

部門宿舍的供應及編配部門宿舍單位的準則

51. 柯創盛議員對兩項擬議宿舍工程表示支持。鑒於紀律部隊人員對部門宿舍的需求十分殷切，柯議員詢問，政府當局在未來 5 年有何其他發展紀律部隊人員部門宿舍的計劃。黃碧雲議員亦表示，屬民主黨的委員支持兩項擬議宿舍工程。她同樣問及政府當局為海關員佐級人員興建新部門宿舍的計劃。

52. 保安局副局長答稱，現時海關的部門宿舍短缺率為 33%，平均輪候時間為 6.2 年。在兩項擬議宿舍工程完成後，海關部門宿舍的短缺率將降至 10%。然而，隨着近年本港多個新口岸落成啟用，海關須繼續招聘人手，因此對部門宿舍的需求仍然殷切。保安局會繼續與其他政府部門物色合適的土地，以興建新的部門宿舍。

53. 黃碧雲議員詢問，除已婚的海關員佐級人員外，其他婚姻狀況(例如未婚、同居、離婚及喪偶)的人員可否獲編配宿舍單位。黃議員指出，雖然政府某些現有政策不受《性別歧視條例》(第 480 章)規管，然而，她關注到，政府當局須否檢視，其他婚姻狀況的人員不獲編配入住部門宿舍，可能會構成婚姻狀況歧視，並作出相應檢討；她又詢問，當局會否為屬其他婚姻狀況的人員提供其他房屋津貼。

54. 保安局副局長回應稱，政府目前的政策是在資源許可的情況下，盡量為已婚紀律部隊人員，特別是因育有子女而對住屋有較急切需要的人員，提供宿舍單位，這並不構成《性別歧視條例》下有關婚姻狀況的歧視。

55. 黃碧雲議員要求政府當局提供補充資料，說明海關員佐級人員現時的婚姻狀況、對部門宿舍的需求，以及當中有多少人不符合入住部門宿舍的資格。

(會後補註：政府當局的補充資料已於 2018 年 6 月 6 日隨 [立法會 PWSC238/17-18\(01\)號文件](#)送交委員。)

擬議宿舍所提供的泊車位

泊車位數目

56. 周浩鼎議員表示支持兩項擬議宿舍工程。他指出，小組委員會委員過去在審議其他紀律部隊人員部門宿舍工程的撥款建議時，已一再要求政府當局檢討《香港規劃標準與準則》("《準則》")內有關泊車位數目的標準，以期增加有關宿舍泊車位

的供應。就此，周議員詢問，當局在興建擬議宿舍時，會否考慮突破現有《準則》的限制，在項目下提供更多泊車位予宿舍住戶使用。

57. 保安局副局長和規劃署九龍規劃專員解釋，擬議將軍澳及慈雲山宿舍的住戶私家車泊車位數目已達到《準則》所訂的供應數目最高上限。此外，運輸及房屋局("運房局")和運輸署會不時檢討《準則》內有關泊車位數目的標準，規劃署會因應有關檢討的結果，修訂有關標準。

58. 主席表示，小組委員會委員最近在審議多項政府建築物工程的撥款建議時，均有委員要求政府當局在項目內加建泊車位。然而，當局始終未能就有關訴求作出令委員滿意的回覆。主席促請當局盡快完成檢討《準則》內有關泊車位數目標準的工作。易志明議員贊同主席的意見。柯創盛議員亦不滿當局未能清楚交代檢討《準則》的進展。

59. 發展局常任秘書長(規劃及地政)重申，運房局和運輸署現正就《準則》內有關泊車位數目標準進行檢討，並承諾向有關部門轉達委員的關注，以期盡快完成有關檢討，以便向相關的事務委員會匯報檢討結果。

60. 陳志全議員詢問，《準則》有否訂明紀律部隊人員部門宿舍的泊車位數目，須因應該宿舍與公共交通工具(例如港鐵站等)的距離而有所調整；政府當局如何決定有關宿舍的私家車及電單車泊車位數目；以及宿舍的私家車泊車位和電單車泊車位比例，可否因應住戶的實際需要而靈活調整。

61. 譚文豪議員同樣關注到紀律部隊人員部門宿舍的泊車位(尤其是電單車泊車位)不足的問題。以擬議慈雲山宿舍為例，該宿舍將會提供 175 個單位，但僅提供兩個電單車泊車位。

62. 保安局副局長解釋，根據《準則》，私人房屋發展項目應為每 6 至 9 個單位提供 1 個住戶私家車泊車位。此外，泊車位的數目須根據有關發展項目與港鐵站的距離、發展密度，和單位的面積有

所調整。就擬議將軍澳宿舍而言，政府當局已採用《準則》所訂的供應數目最高上限(即每 6 個單位提供 1 個泊車位)來計算其住戶泊車位數目。規劃署九龍規劃專員補充指，《準則》已訂明，房屋發展項目應提供一定比例的電單車泊車位，因私家車及電單車泊車位的面積不同，特別是電單車泊車位面積較小，兩者一般不會互換用途。

63. 范國威議員指出，擬議將軍澳宿舍遠離港鐵站，因此該宿舍住戶對泊車位的需求甚殷。范議員又表示，他曾在保安事務委員會的會議上，建議政府當局在擬議宿舍用地附近的林盛路一幅空置的政府用地興建停車場。范議員詢問，當局就有關建議有何跟進行動，包括是否已展開公眾諮詢的程序，以及上述停車場如可動工興建，能否趕及與擬議將軍澳宿舍同時落成。

64. 保安局副局長和規劃署西貢及離島規劃專員表示，相關政府部門已聯同當區的區議會議員前往范議員提及的用地進行實地視察。該用地被劃作"政府、機構或社區"用途。但用地現時被植被覆蓋，加上沒有行車道通往該用地，相關政府部門須就上述用地技術上可否改作停車場用途進行檢視，亦須就有關建議進行地區諮詢，讓當區居民就保留用地的植被，抑或把用地改作興建停車場表達意見。

65. 何啟明議員表示支持兩項擬議宿舍工程。何議員認為，政府當局日後在規劃其他紀律部隊人員部門宿舍時，應考慮採用"地盡其用"及"一地多用"的發展模式，在有關宿舍的範圍內興建公眾停車場，以同時惠及宿舍及附近一帶的住戶。保安局副局長感謝何議員的建議及對宿舍工程的支持。

66. 易志明議員詢問，海關有否統計現時入住部門宿舍的員佐級人員擁有私家車或電單車的比率。易議員又關注到，基於有關人員須隨時前往本港各處執行緊急行動，其工作會否由於有關人員所入住的部門宿舍缺乏足夠的泊車位而受到影響。

67. 保安局副局長和海關助理關長(行政及人力資源發展)答稱，海關沒有備存關於現時入住部門宿舍的住戶擁有私家車或電單車比例的統計數字。此外，由於大部分將來入住兩個擬議宿舍的海關員佐級人員均須前往邊境口岸輪班工作，海關會在資源許可的情況下，在本港各交通交匯處安排接駁車輛服務，接載有關人員往返工作地點。有關工作人員的上下班時間均有公共交通服務覆蓋，因此他們可使用公共交通工具往返部門宿舍及工作地點。如有緊急情況而需要作特別行動，海關可以安排特別車輛前往宿舍接載有關人員。海關助理關長(行政及人力資源發展)又表示，海關已多次就兩項擬議宿舍工程諮詢員佐級人員工會，相比宿舍泊車位數目，工會更殷切關注宿舍單位數目，希望員佐級人員可早日獲分配宿舍單位。

電動車充電設施

68. 張華峰議員表示支持兩項擬議宿舍工程。張議員和周浩鼎議員關注到，在擬議宿舍所提供的私家車泊車位中，有多少個會裝設電動車充電設施。張議員又問及，有關充電設施為慢速、中速或是快速充電器。

69. 保安局副局長和建築署副署長回應稱，基於用電安全的考慮，政府當局會在擬議宿舍的有蓋泊車位裝設電動車充電設施，其中擬議將軍澳宿舍將設有 5 個有關設施，而擬議慈雲山宿舍則設有兩個。根據現時的構思，有關充電設施為慢速充電器。此外，使用有關設施的電動車車主須按照"用者自付"的原則，繳付電費。

70. 譚文豪議員質疑，擬議宿舍為何只裝設慢速充電器，而不是中速或快速充電器，以及擬議宿舍附有電動車充電設施的泊車位佔私家車泊車位總數的比例，為何遠低於當局就日後電動車或混合動力車佔本港私家車總數的比例所訂下的目標(即 30%)。譚議員詢問，當局可否考慮在露天泊車位加建上蓋，以裝設更多的電動車充電設施。

71. 建築署副署長表示，政府當局會留意充電技術的發展、充電設施的成效、各類型充電器的成本等多項因素，決定可否裝設更快速的充電器。另外，若要在露天泊車位加建上蓋，有關泊車位則須計入擬議宿舍的建築樓面面積，因而影響用地的地積比率。因此，擬議宿舍的大部分泊車位只能為露天設計。

72. 張華峰議員促請政府當局在擬議宿舍增加電動車充電設施，以及改為裝設快速充電器，以推動環保。易志明議員表達類似的訴求。

73. 譚文豪議員建議，當局在檢討《準則》時，應考慮把有蓋泊車位豁免計入政府建築物的建築樓面面積，以便興建更多有蓋泊車位。主席提出類似的建議。

74. 發展局常任秘書長(規劃及地政)承諾，她會向環境局轉達委員就電動車充電設施所提出的關注，以便該局日後可就有關事宜與相關的事務委員會委員進行討論。

擬議宿舍的設施

75. 柯創盛議員詢問，兩個擬議宿舍的康樂及公用地方的面積，以及可提供的設施為何。

76. 建築署副署長答稱，建築署會根據兩項擬議宿舍的單位數目，每個單位假設有 3 名住戶以及每名住戶可享用 1 平方米的休憩用地，計算有關宿舍的康樂及公用地方的面積。兩個擬議宿舍亦會各自設有 1 個面積約為 18 平方米的多用途室。

77. 黃碧雲議員建議，政府當局應考慮把兩個擬議宿舍的地面及天台綠化區的部分範圍闢作社區園圃，供宿舍住戶栽種食用植物。建築署副署長覆稱，若擬議宿舍住戶有此意願，當局可以在設計上配合。

78. 鑒於委員的一些提問內容涉及泊車位供應及部門宿舍單位的編配準則等廣泛政策事宜，主席

提醒委員應向有關的事務委員會提出該等政策問題。

根據《工務小組委員會會議程序》第32A段提出的擬議議案

79. 在上午 11 時 55 分，主席表示，他收到范國威議員根據《工務小組委員會會議程序》第 32A 段提出的 1 項擬議議案。主席認為，該擬議議案與議程項目直接相關。

80. 主席把小組委員會立即處理該擬議議案的待決議題付諸表決。該待決議題在席上付諸表決，並被否決。

就 PWSC(2018-19)20 號文件進行表決

81. 沒有委員就此項目根據 32A 段再提出擬議議案或進一步提問。主席把 PWSC(2018-19)20 號文件付諸表決。

82. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。范國威議員要求在相關的財委會會議上，就此項目下的 67JA 號工程計劃(即將軍澳第 123 區寶琳路海關職員宿舍建造工程)進行分開表決。

[在上午 11 時 55 分，主席詢問委員，是否同意將會議延長至此項目完成表決為止。在席委員表示同意。]

83. 會議於下午 12 時 01 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2018 年 6 月 27 日