

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2201/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 特別會議紀要

日 期 : 2002年5月6日(星期一)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
張宇人議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員 : 何俊仁議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
梁富華議員, MH, JP

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸局

署理運輸局首席助理局長(2)
葉麗清女士

運輸署

總工程師／優先鐵路
楊榮贊先生

署理首席運輸主任／巴士及鐵路(2)
黃偉銘先生

路政署

鐵路拓展處副處長／鐵路拓展(2)
馬利德先生

總工程師／鐵路(1)
葉錫祺先生

參與議程第II項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(6)
張美珠女士

運輸署

署理助理署長／管理及輔助客運
葉文光先生

機電工程署

工程策劃部經理
樊浩泉先生

參與議程第III項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

高級工程師(大嶼山及特別職務)
王志雄先生

土木工程署

總工程師／專責事務(工程)
麥敬仁先生

參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

總工程師(新界東)
鄭鴻亮先生

拓展署

總工程師(將軍澳及西貢)
郭譚玉英女士

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

總工程師(新界東)
鄭鴻亮先生

拓展署

總工程師(大埔及北區)
廖振新先生

列席秘書 : 總主任(1)2
 劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
 歐詠琴女士

I. 馬鞍山至大圍鐵路線 —— 主要基建工程

(立法會CB(1)1575/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展借助投影機，向委員簡介立法會CB(1)1575/01-02(01)號文件所載建議的要點。

2. 委員察悉馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鞍山鐵路”)主要基建工程餘下部分的範圍包括：

- (a) 在現有東鐵與日後馬鞍山鐵路交匯的大圍站興建一個公共運輸交匯處；及
- (b) 為馬鞍山鐵路烏溪沙站興建一個公共運輸交匯處。

委員亦察悉，按付款當日價格計算，在大圍站及烏溪沙站興建公共運輸交匯處的擬議工程估計成本分別為4,050萬元及5,160萬元。政府當局打算於2002年5月8日向工務小組委員會提交有關的撥款建議，以供審批。倘財務委員會批准撥款，有關的建造工程將於2003年1月展開，並於2004年年底完成，以配合馬鞍山鐵路的啟用。

環境方面的關注事項

3. 劉江華議員提述現有的有蓋公共運輸交匯處的狀況未如理想，並對擬議公共運輸交匯處內的空氣質素深表關注。路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展回應時表示，擬議的公共運輸交匯處將設有機動通風系統，以確保符合環境保護署就半封閉式公共運輸交匯處空氣污染管制發出的專業守則(下稱“專業守則”)所訂的有關指引及規定。基本上，公共運輸交匯處內的空氣污染物如二氧化硫及二氧化氮的水平，應與路邊空氣污染物的水平相同。他補充，公共運輸交匯處的廢氣出口將設於遠離附近民居或其他接收體的地點，以避免造成空氣污染滋擾。在此方面，張宇人議員告誡謂，入氣口亦應設於適當位置，以便引入新鮮空氣。署理運輸局首席助理局長(2)回應劉江華議員進一步提出的查詢時表示，小西灣藍灣半島的新巴士總站是根據專業守則所載空氣質素指引設計及興建的。

公共運輸交匯處所提供的設施

4. 陳偉業議員認為在政策上，擬議的公共運輸交匯處應設有公廁設施。路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展答稱，在大圍站及烏溪沙站內均會設有公廁。此外，在將會批予九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)的大圍站上蓋發展項目內，亦會提供該等設施。關於烏溪沙站的公共運輸交匯處，他解釋，由於預期使用此公共運輸交匯處的大部分乘客均會轉乘馬鞍山鐵路，有需要的乘客可利用設於站內的公廁。然而，陳議員指出，此項安排顯然未能顧及並非轉乘馬鞍山鐵路的乘客的需要。他籲請政府當局在公共運輸交匯處內提供公廁設施，作為既定的政策。

5. 陳偉業議員察悉當局將在兩個公共運輸交匯處裝設閉路電視，並對與此有關的侵犯私隱問題深表關注，以及質疑是否有充分理據作出此項安排。署理首席運輸主任／巴士及鐵路(2)回應時解釋，在公共運輸交匯處內安裝閉路電視的建議，有助改善監察及管理交匯處運作的工作，特別是在列車服務中斷時進行的人羣管制工作。

6. 然而，陳偉業議員對政府當局所作回覆不感信服。他指出，在正常運作期間，有關的公共交通機構會調派員工監察公共運輸交匯處內的情況。因此，當局並無需要特別為此目的而在公共運輸交匯處內安裝閉路電視。他表示其意見並不代表民主黨的立場，但對於政府當局申請額外撥款以便在兩個公共運輸交匯處內安裝閉路電視之舉，他個人有極大保留。

大圍站的公共運輸交匯處

7. 鄭家富議員強調有需要在鐵路車站為乘客提供利便的公共運輸交匯設施，並要求當局闡述在大圍站公共運輸交匯處提供公共停車位的事宜，以及詢問九鐵公司會否推行泊車轉乘計劃，以鼓勵駕車人士利用馬鞍山鐵路前往區外地點。路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展回應時表示，九鐵公司將會在大圍站上蓋發展項目提供250至300個公共停車位，作為批地條款的一部分。署理運輸局首席助理局長(2)亦表示，有關方面正在進行關於批地條款的談判，她會向九鐵公司轉達委員對推行泊車轉乘計劃的意見，以供考慮。

8. 劉江華議員詢問將於車站隔鄰提供的單車停放處，將會由政府抑或九鐵公司負責管理。署理運輸局首席助理局長(2)回答時表示，運輸署計劃將有蓋公共運輸

交匯處的管理工作外判，以便為市民提供質素更高的服務。因此，當局有意把建議在新大圍站公共運輸交匯處提供的單車停放處的管理工作，納入日後的管理合約中。在此方面，劉江華議員提述設於馬鞍山鐵路沿線其他車站而不屬公共運輸交匯處部分設施的單車停放處，並認為政府當局應同時確保該等單車停放處獲得妥善的管理。

9. 主席察悉大圍站公共運輸交匯處只有一個的士停車處，而烏溪沙站公共運輸交匯處則有兩個，因此，她質擬當局有否為大圍站公共運輸交匯處提供足夠的設施。她擔憂倘有太多的士輪候，可能會令其他車輛無法進入公共運輸交匯處。署理首席運輸主任／巴士及鐵路(2)回應時解釋，設於烏溪沙站的兩個的士停車處，將分別供市區的士及新界的士使用。然而，由於只有市區的士會前往大圍站，故當局只建議在該處設置一個的士停車處。為釋除劉議員的疑慮，他表示該的士停車處及輪候處可於任何同一時間容納最多達23輛的士。加上大圍站公共運輸交匯處的入口將按照沙田區議會的建議擴闊為3線行車，公共運輸交匯處的通道應可保持暢通供其他車輛駛入。

10. 路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展及運輸署總工程師／優先鐵路回應劉江華議員時證實，新翠邨居民可利用現時設於美田路／車公廟路的行人天橋，經大圍站上蓋發展項目前往該公共運輸交匯處。

烏溪沙站的公共運輸交匯處

11. 鄭家富議員表示，翠擁華庭居民歡迎政府當局現時把巴士出口移離翠擁華庭入口的建議，但他們對於在沙安街提供過路設施仍深感疑慮。居民擔憂在馬鞍山鐵路通車後，公共運輸交匯處附近的行車量會有所增加。為此，他們曾多次向政府當局提出，有關興建一條行人天橋以連接翠擁華庭平台層和烏溪沙站的要求，以便在維持交通流量之餘同時確保道路安全。

12. 路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展回應時表示，政府當局已審慎考慮翠擁華庭業主委員會所提出的上述要求。鑑於翠擁華庭、公共運輸交匯處及烏溪沙站的入口均位於同一層，當局認為在沙安街興建地面過路處是較為方便居民的方案。此外，由於沙安街在早上及下午繁忙時間的預留容量分別為110%及200%，設置交通燈控制的行人過路處將已足夠。

13. 關於興建連接翠擁華庭的行人天橋一事，路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展表示，當中尚涉及其他問題。由於批地條款並無訂明提供此條通往翠擁華庭的24小時通道，故此必須先行對翠擁華庭的批地條款相應作出修訂，然後才能跟進有關建議。在此方面，居民可進一步與地政總署及九鐵公司聯絡。

14. 儘管當局已作出上述解釋，但鄭家富議員認為政府當局應採取開放的態度，研究在上述地點提供最適當的過路設施。在此方面，他籲請政府當局就此與區內居民進行進一步的討論，以確定其需要。劉江華議員對此亦有同感，並表示政府當局應重新研究其對興建擬議行人天橋的立場，以防日後出現任何安全問題。運輸署總工程師／優先鐵路察悉委員提出的關注事項，並表示政府當局會在公共運輸交匯處啟用後因應實際情況作出檢討。

15. 路政署鐵路拓展處副處長／鐵路拓展回應張宇人議員時證實，除翠擁華庭居民所提出興建行人天橋的要求外，政府當局已接納有關各方在公眾諮詢期間提出的所有意見。

16. 主席總結時表示，委員不反對政府當局於2002年5月8日向工務小組委員會提交有關的撥款建議，以供審議。

II. 更換停車收費錶系統的計劃

(立法會CB(1)1533/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

17. 運輸局首席助理局長(6)應主席所請，簡介政府當局所提交的資料文件(立法會CB(1)1533/01-02(01)號文件)。該文件載述當局就使用3種多用途儲值卡(即“電子錢”、“Visa Cash”及八達通卡)作為路邊停車收費錶繳費卡的試驗結果，以及以可增值智能卡操作的停車收費錶取代現有停車收費錶的建議。該等新收費錶初期只接受八達通卡系統，但藉着其預設功能，將來可在經過改裝後同時接受其他可增值智能卡(包括信用卡)，作為停車收費錶的繳費卡。

18. 委員察悉政府當局計劃於2002年年底／2003年初安裝第一批新一代停車收費錶，並於2004至05年度完成更換停車收費錶的計劃。實施只接受八達通卡的新收費錶系統的建設成本為9,000萬元，而估計每年經常開

支為5,280萬元。政府當局現建議於2002年5月24日向財務委員會申請撥款，以推行上述更換計劃。

19. 周梁淑怡議員認為，在發展新技術以改善向公眾提供的交通服務時，方便使用者必須是首要的考慮因素。因此，她質疑政府當局當初基於何種理據，對兩種流通量低的貨幣智能卡(即“電子錢”和“Visa Cash”)進行試驗。由於該兩種貨幣智能卡的服務供應商在試驗完成後均對提供有關服務不感興趣，而部分服務供應商甚至宣布計劃於本年首季開始終止該等智能卡的服務，她詢問此情況有否導致浪費公帑。為提高日後發展同類計劃的效益，周梁淑怡議員認為政府當局應識別最為公眾廣泛接納的方案，並邀請有關的服務供應商承辦從發展至推行有關計劃的整項工作。

20. 運輸局首席助理局長(6)回應時表示，當局於1996年展開有關電子停車收費錶的研究時，曾就當時市場上僅有的兩種電子貨幣智能卡“電子錢”和“Visa Cash”進行試驗計劃。隨着八達通卡系統於1997年年底推出，以八達通卡操作的停車收費錶亦納入該可行性研究中。當時，所有服務供應商均表示視乎試驗結果，它們有興趣提供有關服務。

21. 署理運輸署助理署長／管理及輔助客運補充時表示，雖然3間服務供應商並未有就試驗計劃收取任何服務費用，但為了進行所需的改裝工程、使用者意見調查、推廣宣傳活動等工作，政府須支付若干額外費用。有關“電子錢”和“Visa Cash”的試驗費用約為500萬元。

只接納八達通卡的系統及雙卡式系統

22. 儘管涉及2,400萬元的額外建設成本，但周梁淑怡議員認為政府當局應藉着此次機會，在現階段安裝雙卡式(即同時接納八達通卡及信用卡)的停車收費錶系統，以進一步方便使用者。在此方面，她詢問如在日後進行所需的改裝工程，會否招致更高成本。鄭家富議員對此亦有同感，並認為如採用雙卡式系統，該計劃的成本效益將有所提高。

23. 署理運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，政府當局一直密切注意香港信用卡公司的離線零售繳費設施(每次交易金額上限約為200元)的發展。初步調查結果雖顯示此等信用卡具有作為新一代停車收費錶繳費卡的發展潛力，但他指出現時只有一種信用卡(即VISA免簽結帳)推行此種服務。由於需要一段時間才能清楚確定此種繳費服務的長遠發展和普及程度，政府當局

經辦人／部門

決定在最初階段暫不落實將信用卡納入新停車收費錶系統的建議。然而，收費錶將預設功能，以便將來在作出改裝後可同時接受以其他可增值智能卡(包括信用卡)繳付停車費用。當局會視乎日後的備用離線繳費設施信用卡服務供應情況及使用率，於2003年年底／2004年年初檢討應否採用信用卡作為停車收費錶的繳費卡。如認為有充分理據並獲得額外撥款，新停車收費錶在2004至05年度開始便可接納其他繳費卡。

24. 機電工程署工程策劃部經理補充時闡述離線零售繳費服務在技術上的可行性，並表示在經過一段時間後，改裝停車收費錶以接納其他智能卡的建設成本只會下降。作為一項相關事宜，陳國強議員詢問新的停車收費錶系統，會否與納入新智能式身份證的電子錢包功能互相兼容。機電工程署工程策劃部經理回應時表示，政府當局會密切留意有關發展，並進一步研究所涉及的技術問題。

管理承辦商費用及繳費卡服務供應商的服務費用

25. 劉江華議員提述資料文件的第25段，並對每年龐大的經常開支深感關注，特別是4,740萬元的管理承辦商費用及支付予八達通卡有限公司的360萬元服務費用。主席亦指出，現時以“易泊卡”操作的系統被取代後，承辦商將無須再履行若干職責，例如設立“易泊卡”分銷網絡及支付有關開支、存放及保管易泊卡的工作等。鑑於所履行的職責有變，她詢問支付予管理承辦商的費用是否與其工作不相稱。鄭家富議員對此亦有同感，並告誡謂儘管新系統可帶來方便，但政府當局亦須確保審慎使用公帑。就此，他要求政府當局向財務委員會提交有關的撥款申請前，就所須支付的管理承辦商費用及繳費卡服務供應商服務費用，提供補充資料。

(會後補註：政府當局提交的補充資料已隨立法會CB(1)1762/01-02(01)號文件送交委員。)

26. 署理運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，停車收費錶每年帶來的收入為3億元。建議中以八達通卡操作的停車收費錶系統的每年經常開支估計為5,280萬元。預計在全面轉用新的系統後，每年可節省的經常開支淨額約為840萬元，所節省的開支主要是生產“易泊卡”的費用。他補充，根據現時的合約，停車收費錶管理承辦商獲支付4,700萬元費用，全面負責在全港各地裝設的所有17 000個停車收費錶的管理、營運及維修保養工作。他繼而闡述管理承辦商按合約所訂而需要履行

的主要職責，並表示整體而言，承辦商須聘請超過110名員工，以執行管理合約所訂的職責。

27. 署理運輸署助理署長／管理及輔助客運進一步解釋，在改用以八達通卡操作的新一代停車收費錶系統後，承辦商的責任將大致上維持不變。主要分別在於承辦商將無須再執行和分銷及處理“易泊卡”有關的工作。然而，與使用預先付款的“易泊卡”操作的現有系統不同，新系統將須訂定新的收入對帳安排，例如按照八達通系統的規定，進行較頻密的檢索數據及上載收入數據的工作。

28. 然而，即使有上述收入對帳安排，劉炳章議員表示不信納有充分理據支付有關的承辦商費用。張宇人議員亦表示，他對現時的建議雖表支持，但鑑於職責有變，他並不認為支付予承辦商的費用合理。就此，他詢問可否在現行合約屆滿時重新就支付予承辦商的費用進行談判。署理運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，現行的管理合約將於2003年年底屆滿。實際需要繳付的管理費用款額，將視乎稍後就新管理合約進行公開招標的結果而定。

29. 劉炳章議員強調有需要保障政府的收入，並詢問有何機制確保在八達通系統出現故障時，政府仍可收取正確數額的收費錶收入。署理運輸署助理署長／管理及輔助客運及機電工程署工程策劃部經理回應時解釋，停車收費錶的收入資料將同時儲存於八達通閱卡器及停車收費錶的資料記憶庫內。由於收費錶系統及八達通閱卡器均須接受嚴格的生產測試及樣本核准，出現重大數據歧異的機會微乎其微。由於出現歧異的可能性不大，八達通卡有限公司及政府當局可使用歷史數據，作為確定應得收費錶收入的基準。

30. 張宇人議員詢問，八達通卡有限公司是否亦向其他公共交通機構及商戶收取相同的1%服務費用。署理運輸署助理署長／管理及輔助客運答稱，支付予繳費卡服務供應商的服務費用，是用以換取其所提供的交易結算及交收服務。八達通卡有限公司現時就所有與運輸有關的服務劃一徵收1%的標準收費率。在此方面，劉江華議員及鄭家富議員均表示，由政府當局承擔發展及推行新系統的所有費用，而另一私營公司則可坐享其成，實屬有欠公允。

31. 署理運輸署助理署長／管理及輔助客運回應主席時證實，在進行分期更換收費錶系統計劃期間，已購買“易泊卡”的人士可獲退回剩餘款額。

32. 主席總結時表示，委員不反對政府當局於2002年5月24日向財務委員會提交有關的撥款建議，以供審議。

III. 竹篙灣連接路 —— 竹篙灣段

(立法會CB(1)1577/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

33. 運輸局首席助理局長(5)簡介政府當局所提交，有關建議把工程計劃739TH號 —— 北大嶼山竹篙灣連接路的一部分提升為甲級工程計劃，以便興建竹篙灣連接路(竹篙灣段)的資料文件(立法會CB(1)1577/01-02(01)號文件)。她表示，擬議的竹篙灣連接路(竹篙灣段)所具有的重要功能，是提供通往包括香港迪士尼樂園在內的竹篙灣擬議發展區的唯一主要道路。

34. 委員察悉按付款當日價格計算，該項工程的估計成本為2億4,130萬元。政府當局打算於2002年5月8日向工務小組委員會提交有關的撥款申請，以供審議。待撥款申請獲得批准後，竹篙灣連接路(竹篙灣段)的建造工程將於2002年8月展開，並於2005年7月完成，以配合香港迪士尼樂園的啟用。

35. 鄭家富議員對該工程項目表示支持。然而，他質疑為何議程中的下一項目，即將軍澳坑口道分隔車道的建造工程需時5年方能完成，而竹篙灣連接路計劃由設計至完工則只需3年。他提述將軍澳居民所面對的嚴重交通擠塞問題，並認為就工務工程的實施時間表進行規劃時，應採用劃一的標準。

36. 運輸局首席助理局長(5)回應時向委員保證，政府當局為加快推行某項工程以致另一工程有所延誤的問題絕不存在。竹篙灣連接路可於2005年7月建成的理由，在於有關的詳細設計工作已告完成。至於改善坑口道的工程，則現正着手就詳細設計及土地勘測工作申請撥款。待撥款申請獲得批准後，當局將於2002年6月至2004年8月進行詳細設計及相關工作。然後，建造工程將需要約3年時間，即2007年9月便會完成。

37. 運輸局首席助理局長(5)明白鄭議員就有需要加快進行工程所提出的關注，並指出有需要同步進行坑口道改善工程及擬議的清水灣道擴闊工程，以避免在坑口道迴旋處出現任何瓶頸現象。儘管如此，她向委員保證，

政府當局

政府當局會在詳細設計階段仔細研究可否提前進行有關的工程。儘管當局作出上述解釋，鄭家富議員仍籲請政府當局檢討工務工程的工作流程，以簡化有關程序。石禮謙議員贊同鄭議員就工務工程計劃施工期過長一事所表達的關注，並要求政府當局提供竹篙灣連接路工程計劃的實施時間表，供委員參閱。

38. 張宇人議員對此項建議表示支持。然而，他詢問竹篙灣連接路的建造工程會否因為前財利船廠的清拆工程而受到任何影響，因而可能有需要申請額外撥款。土木工程署總工程師／專責事務(工程)回應時向委員保證，擬議道路工程並不受財利船廠清拆工程所直接影響。待根據有關的環境許可證所訂規定清除二噃英後，才會進行結構工程的挖掘工作。

39. 主席總結時表示，委員不反對政府當局於2002年5月8日向工務小組委員會提交有關的撥款建議，以供審議。

IV. 將軍澳坑口道分隔車道建造工程

(立法會CB(1)1578/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

40. 委員察悉按付款當日價格計算，該工程計劃的土地勘測工程及詳細設計工作的估計成本為2,190萬元。

41. 主席提述地鐵將軍澳支線將於2002年8月通車，並認為政府當局應加快進行有關工程，以便及時改善區內的道路網絡，讓更多乘客可取道清水灣道接駁將軍澳支線。運輸局首席助理局長(5)回應時表示，政府當局亦知道有需要改善將軍澳此條對外連接路，以應付額外需求。根據於2001年9月進行的交通檢討的結果，若不進行道路改善工程，坑口道的現有容量將於2011年超出負荷。為應付預期將有所增加的交通需求，政府當局現建議對坑口道作出改善，使之成為一條7.3米寬的雙程雙線分隔行車道。待撥款申請獲得批准後，詳細設計及土地勘測工作將於2002年6月展開，並於2004年8月完成。其後，建造工程將於2004年9月展開，並於2007年9月完成。

42. 主席進一步詢問當局將訂定何種安排，以維持施工期間的交通流量。拓展署總工程師(將軍澳及西貢)回應時表示，有關安排尚有待制訂。然而，由於該工程計劃涉及加建行車線，當局通常會先行興建此等行車

線，以方便實行交通改道安排。因此，對交通流量的影響將可減至最低。她向委員保證，當局將於詳細設計階段審慎研究有關事宜。

政府當局 43. 關於討論文件的後附工地圖則，鄭家富議員要求政府當局提供有關在擬議地點安裝隔音屏障的理據及區內居民意見的補充資料，供委員參閱。

44. 主席總結時表示，委員不反對政府當局於2002年5月8日向工務小組委員會提交有關的撥款建議，以供審議。

V. 汀角路改善工程第1階段第II期

(立法會CB(1)1587/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

45. 運輸局首席助理局長(5)簡介政府當局所提交，有關建議把工程計劃193TH號 —— 汀角路改善工程第1階段第II期提升為甲級工程計劃，以便建造介乎大埔工業邨和船灣陳屋之間的一段汀角路的資料文件(立法會CB(1)1587/01-02(01)號文件)。

46. 委員察悉按付款當日價格計算，該工程計劃的估計成本為2億1,840萬元。

政府當局 47. 石禮謙議員關注到在該項工程計劃下，將有114棵路旁樹木須被砍掉。鄭家富議員強調自然保育的重要性，並轉達大埔區議會明確提出，有關受工務工程計劃影響的樹木應盡可能移植往他處的意見。然而，張宇人議員指出，在某些情況下，移植樹木未必是符合成本效益的做法。就此，他要求政府當局提供更多有關在該項工程計劃下遭砍伐的樹木的資料，供委員參閱。

48. 拓展署總工程師(大埔及北區)回應時表示，由於是項工程計劃將涉及削坡及道路擴闊工程，砍伐路旁樹木實屬無可避免。然而，珍貴的樹木將會移植他處。當局將會種植約536棵本地品種的樹木，以作補充。

49. 鄭家富議員提述先前於汀角路進行的改善工程所引起的嚴重擠塞問題，並籲請政府當局注意大埔區議會就此事所表達的深切關注，對建造工程進行適當的監管及督導，以確保有關工程如期完成而不會出現任何延誤。他要求政府當局在工務小組委員會審議有關的撥款申請時，就上述事項作出承諾。

經辦人／部門

50. 主席總結時表示，委員不反對政府當局於2002年5月22日向工務小組委員會提交有關的撥款建議，以供審議。

VI. 其他事項

51. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
2002年7月11日