

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)309/02-03號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

有關“擴闊吐露港公路”工程計劃 的背景資料簡介

本文件旨在提供有關“擴闊吐露港公路”工程計劃的背景資料，並載述紓減交通噪音的現行政策，以及就隔音屏障的成效提供背景資料。

擴闊吐露港公路

2. 吐露港公路是供來往新界東北部及跨境車輛使用的主要連接路。據政府當局所稱，介乎大埔至沙田的一段吐露港公路將不能應付日後的交通需求。在1998年11月，政府當局把561TH號工程計劃——“舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程”提升為甲級工程。按付款當日價格計算，工程的估計費用為25億720萬元，目的是把有關路段由雙程三線分隔行車道擴闊為雙程四線分隔行車道。此項計劃的建造工程已於1999年3月展開。有關的工務小組委員會文件及會議紀要摘錄分別載於**附件I及II**。

3. 據政府當局於2002年9月向工務小組委員會提交的工務計劃季度報告所載，當局現正進行上述擴闊工程計劃的擴闊橋樑工程、道路及排水工程和隔音屏障建造工程。現已完成的工程佔整體工程74%。然而，工程計劃的完工日期已由2001年12月推遲至2003年2月。工程延誤的原因在於承建商表現未如理想。

4. 工程計劃的預算已由25億720萬元修訂為8億7,377萬元。工程項目費用縮減的原因如下：

- (a) 建造合約的招標價較低；
- (b) 經重新計算及基於實際的巖土狀況，工程數量有所減少；
- (c) 取消在白石角發展區建造隔音屏障；
- (d) 閉路電視工程的合約價格較低；及
- (e) 出現通縮的趨勢。

5. 至於吐露港公路其餘路段的擴闊工程，政府當局現正將有關工程連同舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的粉嶺公路擴闊工程，以獨立工務工程項目的方式處理。詳細設計及巖土勘探工作現已展開。

大埔區議會提出的意見

6. 大埔區議會曾先後舉行多次會議，跟進吐露港公路的擴闊工程。大埔區議會提出的主要關注事項綜述如下：

(a) 實施時間表

7. 大埔區議會對於工程計劃延遲完工，以及因而造成的交通擠塞情況表示關注。

8. 政府當局表示，工程計劃的完工日期推遲至2003年2月的原因是承建商的表現未如理想。經工程師再三提出警告後，承建商已採取補救措施，工程進度亦已有所改善。此外，天氣情況欠佳亦對工程進度造成影響。

(b) 臨時交通安排及管制

9. 大埔區議會關注到在施工期間對所有道路使用者的安全構成的潛在危險，特別是臨時劃上的道路標記與現有標記不同所造成的混淆，以及提供照明設施的問題。

10. 政府當局表示，當局已根據《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》為有關工程提供適當的照明、標誌及防護。此外，有關當局亦已就臨時交通安排作出研究，並證實其符合《運輸規劃及設計手冊》所訂的規定。當局已就此進行定期的檢討，並採取若干改善措施。

(c) 公路隔音屏障的設計

11. 大埔區議會對公路隔音屏障的設計，以及是否有需要在公路某些路段裝設隔音屏障表示關注。

12. 政府當局表示，由於進行擬議改善工程及預計交通流量有所增加，公路兩旁居民所承受的噪音將超出現行環境標準所訂的水平。當局會在經改善的公路沿線設立垂直隔聲板或曲線型部分隔聲罩類的隔音屏障，以紓緩噪音影響。此等隔音屏障將採用與四周環境配合的顏色。

13. 政府當局表示，顏色的選擇是隔音屏障設計的一部分。一般而言，在選取顏色方面有兩大方向：其一是與周圍環境配合，令隔音屏障融入背景中；其二則是凸顯隔音屏障的設計特色。

14. 關於隔音屏障所採用的物料，政府當局表示，雖然透明的隔音屏障可減低對景觀及駕駛人士的影響，但透明物料具有令噪音反彈的效果，未必適用於兩旁皆有易受噪音影響建築物的公路。因此，政府當局決定採用吸音物料，但此種物料卻必定是非透明的。

(d) 在中央分隔護欄加設車輛緊急通道口

15. 大埔區議會關注到在已豎立隔音屏障的中央分隔護欄加設車輛緊急通道口的問題。

16. 政府當局表示，在吐露港公路中央分隔護欄及路旁豎立的隔音屏障已加設了共37扇太平門。此外，在中央分隔護欄亦已加設兩個車輛緊急通道口，以便在緊急情況時使用。

紓減交通噪音的現行政策

新道路

17. 根據現行政策，有關部門或發展商在規劃新道路時，必須確保交通噪音低於70分貝(A)的噪音限制水平。倘預期產生的交通噪音超逾噪音限制水平，則須採取一切切實可行的直接措施，例如改變路線及豎立隔音屏障或隔音罩，以減輕對鄰近居民造成的影響。如直接措施不足以應付有關問題，便須採取間接紓緩措施，為受影響居民安裝優質窗戶及空調設施。然而，此等直接及間接措施並不適用於在有關新道路的現行政策實施前建成的現有道路。

現有道路

18. 在2000年12月，政府當局公布解決現有道路交通噪音問題的新政策。當局選定了29條現有道路(包括6條天橋)進行加建工程，並估計會有24 000個住宅單位受惠，而大部分受惠單位日後承受的噪音影響，將會下降至低於噪音限制的水平。此外，當局已選定72條道路作為考慮以低噪音物料重鋪路面的道路。運輸署及環境保護署亦正在研究於選定地點推行夜間交通管理措施的可行性，以期紓緩交通噪音對附近居民造成的影響。有關解決現有道路噪音問題的措施的背景資料摘要，已隨立法會CB(1)770/01-02(01)號文件送交委員。

19. 為遏止個別車輛產生過量噪音，政府當局亦已制定法例，規定香港汽車的噪音標準須與國際認可的最新標準看齊。

工程及非工程解決措施的成效

20. 根據政府當局於2001年2月提交的資料文件所載，各項工程及非工程解決措施在消減噪音方面的成效列述如下 ——

工程措施

措施	消滅的噪音量	備註
垂直式隔音屏障	可達5分貝(A)	成效視乎居民與隔音屏障／隔音罩的相對位置而定
懸臂式隔音屏障／半密封式隔音罩	可達15分貝(A)	
隔音罩	可達25分貝(A)	
更改路線	可藉此消除使用原來道路所產生的交通噪音	
挖掘隧道	可消除對沿線居民的影響	
低噪音物料	• 可達5分貝(A) (高速公路) • 可達3分貝(A) (低速公路)	

非工程措施

措施	消滅的噪音量	備註
禁止重型車輛通行	可達3分貝(A)	成效視乎來往的重型車輛數目佔交通流量的百分比及交通總流量而定
減慢車速	可達1分貝(A)	如把行車速度由每小時70公里減至50公里
闢設行人專區	可達3至7分貝(A)	成效視乎實際安排而定

就過量交通噪音的影響及裝設隔音屏障的事宜進行的商議工作

21. 立法會議員一直非常關注過量交通噪音對附近居民的影響。交通事務委員會及環境事務委員會亦定期舉行會議，跟進有關解決現有道路交通噪音問題的措施。

22. 關於解決現有道路交通噪音問題的新政策，委員對加建工程及重鋪路面工程的進度緩慢表示關注。雖然擬議計劃能令約64 000個住宅單位受惠，但他們關注到未被納入擬議計劃的其餘236 000個住宅單位將仍需繼續忍受噪音滋擾之苦。因此，他們促請政府當局制訂措施，以盡量減輕有關居民所受的滋擾。委員曾於2002年10月21日進行實地視察，以確定在擬議交通管理計劃的夜間限制時段內，不同種類車輛所發出的噪音對德士古道天橋一帶的受影響住宅造成的影響。

23. 關於裝設隔音屏障，部分委員認為應在道路兩旁多植樹木，以減低交通噪音。此外，他們亦質疑隔音屏障在減低交通噪音方面的成效。除了有欠美觀外，裝設隔音屏障亦會佔用大量空間及影響空氣流通。此外，裝設隔音屏障是否符合成本效益，亦成疑問。因此，政

府當局應採取一切可行措施，在規劃及設計新道路的初期消除交通噪音來源。

24. 然而，部分委員認為政府當局應竭盡所能，盡量減輕對居民造成的噪音滋擾。如裝設高身隔音屏障證實能有效減低噪音水平，即使減幅並不大，政府當局也應積極採取此項噪音消減措施。

25. 何鍾泰議員曾於2002年11月6日提出一項有關裝設隔音屏障的口頭質詢。此外，劉江華議員亦曾分別於2002年6月12日及19日，提出有關在道路的中央分隔護欄豎立隔音屏障及選擇隔音屏障顏色的兩項質詢。

立法會秘書處

議會事務部1

2002年11月15日

財務委員會 工務小組委員會討論文件

1998 年 10 月 7 日

總目 706 — 公路

運輸 — 道路

561TH — 舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程

請各委員向財務委員會建議，把 **561TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 25 億 720 萬元。

問題

大埔至沙田的一段吐露港公路將不能應付日後的交通需求。此外，公路沿線現有的緊急電話系統已接近使用年限之末，沿路又沒有裝置閉路電視系統，以致當局未能有效管理交通或對事故迅速作出應變。

建議

2. 路政署署長建議把 **561TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 25 億 720 萬元，用以擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間的一段吐露港公路(下稱「公路」)，並沿這段公路裝置閉路電視系統和新的緊急電話系統。運輸局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **561TH** 號工程計劃的工程範圍包括 —

- (a) 在舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的南北行車道各增闢一條長 5.4 公里、闊 3.65 米的行車線，並改善這段公路現有的路彎；
- (b) 進行相關的填海和海堤建造工程；
- (c) 延長現有的行車橋和行人／單車隧道；
- (d) 在同一路段上裝置閉路電視系統和緊急電話系統；
- (e) 擴闊同一路段現有的單車徑，由 4.4 米改為 6.0 米，並在單車徑靠海的一邊闢設一條闊 2.5 米的行人路；
- (f) 重置香港中文大學受擴闊工程影響的設施；以及
- (g) 進行附屬工程，包括重鋪路面、敷設渠道、裝置街燈、紓減環境影響、美化環境、設置交通標誌和提供行人／單車設施等工程。

理由

4. 吐露港公路是一條主要的連接路，供新界東北部和跨界的車輛使用。近年，吐露港公路平均每天的交通流量日增，每年的增幅為 18% 左右。我們預期公路的交通流量會繼續增加，因此有需要在 2001 年年底或以前，把這段公路由雙程三線分隔行車道擴闊為雙程四線分隔行車道，以增加道路的容車量。下表說明在 2001 年早上繁忙時間內，在已進行和沒有進行擬議擴闊工程的情況下，公路的預計交通量／容車量比率¹—

¹ 上文所提到的容車量是指道路的設計容量。如交通量／容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量。交通量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

**交 通 量 ／ 容 車 量 比 率 (2001
年)**

	南 行	北 行
(a) 沒有進行建議的道路 路擴闊工程	1.32	1.04
(b) 已進行建議的道路 擴闊工程	1.00	0.78

5. 由於公路靠陸地的一邊有一條鐵路，我們須在靠海的一邊進行有限度的填海工程和相關的海堤建造工程，藉以擴闊該路段。同時，我們也需要延長公路現有的各條行人隧道和行車橋，以配合公路的新闊度。

6. 目前，吐露港公路沒有裝置閉路電視系統，故當局無法監察交通流量，而當有事故發生時，也不能即時知道。此外，公路現有的緊急電話系統經使用 13 年，現已接近使用年限之末。我們打算在公路裝置閉路電視系統，以及更換該路段現有的緊急電話系統。這樣，公路上一旦發生交通事故，便能在短時間內報知當局，以便當局迅速作出應變。這兩個工程項目均屬道路擴闊工程計劃的一部分。

7. 一直以來，不少市民均喜愛沿這段公路騎單車，在周末和公眾假期，遊人尤其眾多。為提高單車徑的安全標準，令遊人可以更暢快地騎單車，我們會擴闊現有的單車徑，並在公路靠海的一邊增闢行人路。

8. 鑑於受到鐵路的限制，這項工程計劃會佔用香港中文大學東面校園 1 237 平方米的土地，並影響校園內的一條道路和一個水上運動設施。因此，我們需重置這些設施。

9. 由於擴闊工程完成後，交通流量會增加，我們預期沿擴闊的公路居住的市民所承受的噪音水平，會比《香港規劃標準與準則》所定的上限為高。我們會在公路上大部分地方設置隔音屏障，以紓減交通噪音。

對財政的影響

10. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的建設費用為 25 億 720 萬元 (見下文第 11 段)，分項數字如下－

		百萬元	
(a)	道路和排水渠	523.5	
(b)	填海和海堤	336.2	
(c)	擴闊現有的行車橋和 延長現有的行人隧道	69.0	
(d)	閉路電視和緊急電話 系統	35.7	
(e)	隔音屏障	593.1	
(f)	環境美化工程	45.1	
(g)	重置香港中文大學受 影響的設施	3.0	
(h)	顧問費	137.1	
	(i) 施工階段	4.6	
	(ii) 工地人員方面的 員工開支	131.4	
	(iii) 機電工程營運基 金收費	1.1	
(i)	應急費用	174.3	
	小計	1,917.0	(按 1997 年 12 月 價格計算)
(j)	通脹準備金	590.2	
	總計	2,507.2	(按 付 款 當 日 價格計算)

估計顧問費和工地人員方面的員工開支的分項數字，載於附件。

11. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 1997 年 12 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
1998-99	5.4	1.06000	5.7
1999-2000	305.7	1.14878	351.2
2000-01	529.0	1.24642	659.4
2001-02	845.7	1.35237	1,143.7
2002-03	168.1	1.46732	246.7
2003-04	63.1	1.59204	100.5
	<u>1,917.0</u>		<u>2,507.2</u>

12. 我們按政府對 1998 至 2004 年期間工資和建造價格趨勢所作的預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於填海工程、橋樑地基工程和隔音屏障裝設工程的數量，會視乎工地的實際情況而變動，故我們會以重新計算工程數量的合約形式，為建議的工程招標。另外，由於施工期超過 21 個月，合約會定有可因應通脹調整價格的條文。

13. 估計每年的經常開支為 2,380 萬元。

公眾諮詢

14. 我們分別在 1997 年 4 月 29 日和 5 月 21 日諮詢當時的大埔區議會和沙田區議會交通及運輸委員會。兩個議會均支持這項工程計劃。

15. 我們在 1997 年 12 月 5 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布建議的工程。其後，我們接獲三份反對書。其中一名反對人士在我們同意實施額外的措施，以減輕工程可能對生態造成的影響後，撤回反對書。另一名反對人士質疑是否真的需要實施這項工程計劃，並關注有關工程對環境造成的影響。我們已向這名反對人士提供更多資料，闡明預測的交通情況和擬議工程的詳

情，他最終撤回反對書。最後一份反對書由香港中文大學提交，由於部分的擬議工程會佔用大學東面校園的地方，校方遂要求政府另撥土地，以作補償。

我們與校方就換地建議達成原則上的協議後，香港中文大學撤回反對書。運輸局局長在 1998 年 9 月 4 日根據有關條例批准進行建議的工程。

對環境的影響

16. 我們在 1997 年 4 月完成這項工程計劃的環境影響評估。環境影響評估確定交通噪音為主要問題，並建議鋪築低噪音路面和豎設高 1.5 米至 8 米不等的垂直和懸臂式隔音屏障，以紓緩噪音問題。環境影響評估所得的結論是，實施上述和其他建議的紓減環境影響措施(例如為日後的發展項目設置空氣質素緩衝區，以及在施工期間實行環境監測和審核計劃)後，這項工程計劃對環境造成的影響會受到控制，影響程度不會超出既定的標準。環境問題諮詢委員會在 1997 年 5 月通過環境影響評估報告。我們已把建議的紓減環境影響措施，全部納入詳細設計內。

土地徵用

17. 這項工程計劃會佔用香港中文大學東面校園 1 237 平方米的土地。土地清理工作會影響校園內一條道路和一個水上運動設施。我們與香港中文大學同意以換地方式代替收回土地，並就整項換地建議達成原則上的協議，我們更會重置香港中文大學受影響的設施。

背景資料

18. 我們在 1995 年 8 月把 **561TH** 號工程計劃提升為乙級。我們又在 1997 年 6 月把 **561TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **713TH** 號工程計劃，稱為「舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程 — 詳細設計和巖土勘探工作」；按付款當日價格計算，估計費用為 4,960 萬元。

19. 我們已大致完成擬議道路工程的詳細設計和施工圖則。我們計劃在 1998 年 12 月展開道路工程，在 2001 年 12 月完工。

20. 我們並計劃在 **720TH** 號工程計劃下擴闊餘下的一段吐露港公路和舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的一段粉嶺公路，同時裝置閉路電視系統和更換現有的緊急電話系統。**720TH** 號工程計劃已在 1998 年 9 月列為乙級工程。我們計劃在 1999 年年初展開這項工程計劃的詳細勘測工作，並在 2002 年年中展開建造工程，以期在 2005 年完成工程。我們稍後會呈請委員會批撥所需的款項。

運輸局

1998 年 9 月

**561TH — 舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水
道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程**

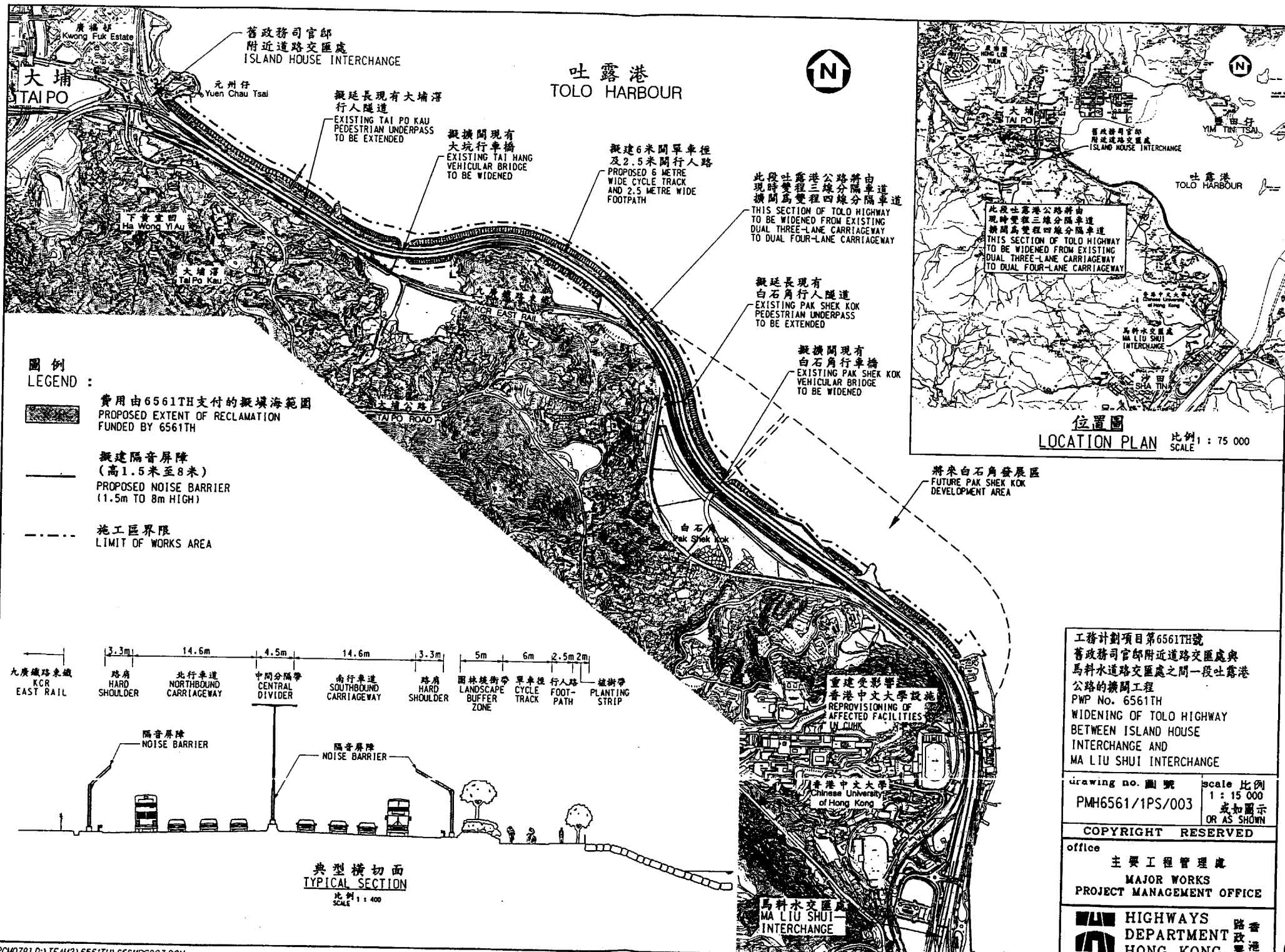
估計顧問費和工地人員方面的員工開支的分項數字(按 1997 年 12 月價格計算)

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數	估計費用 (百萬元)
(a) 合約管理	專業人員	24	40	3.0	4.2
	技術人員	7	16	3.0	0.4
(b) 由顧問委聘的駐 工地人員進行工 地監督工作	專業人員	479	40	2.1	59.6
	技術人員	1 722	16	2.1	71.8
(c) 機電工程營運基 金					1.1
				總計	137.1

註

1. 採用倍數 3 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。(在 1997 年 4 月 1 日，總薪級第 40 點的月薪為 59,210 元，總薪級第 16 點的月薪為 19,860 元。)如工地人員由顧問提供，則採用倍數 2.1。

2. 施工階段工程的顧問費是一筆暫定費用，已包括在經選定的顧問在 CE96/96 號合約「舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程的設計及建築工程」所報的總價費用內，待 561TH 號工程計劃獲准提升為甲級後，便可由政府審批通過。
3. 機電工程營運基金於 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》設立後，政府部門須就機電工程署提供的機電裝置設計和技術顧問服務支付費用。該署就這項工程計劃提供的服務包括審核顧問就所有機電裝置擬備的文件，以及就所有機電工程和其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。



工務計劃項目第6561TH號
舊政務司官邸附近道路交匯處與
馬料水道路交匯處之間一段吐露港
公路的擴闊工程
PWP No. 6561TH
WIDENING OF TOLO HIGHWAY
BETWEEN ISLAND HOUSE
INTERCHANGE AND
MA LIU SHUI INTERCHANGE

drawing no. 圖號
PMH6561/1PS/003
scale 比例
1 : 15 000
或如圖示
OR AS SHOWN

COPYRIGHT RESERVED

office
主要工程管理處
MAJOR WORKS
PROJECT MANAGEMENT OFFICE

HIGHWAYS
DEPARTMENT
HONG KONG

路政署
HONG KONG

立法會 *Legislative Council*

立法會PWSC41/98-99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6次會議紀要

日期：1998年10月21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
何秀蘭議員
何承天議員
李永達議員
李家祥議員
李華明議員
吳靄儀議員
涂謹申議員
張永森議員
陳婉嫻議員
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
司徒華議員
譚耀宗議員

缺席委員：田北俊議員
何俊仁議員
吳清輝議員
張文光議員
陸恭蕙議員
陳鑑林議員
梁智鴻議員
霍震霆議員

出席公職人員： 劉嫻華女士庫務局副局長(3)		
	梁寶榮先生	規劃環境地政局局長
	李承仕先生	署理工務局局長
	羅樂秉先生	環境保護署署長
	朱相衛先生	庫務局署理首席助理局長(工務)
	梁國新先生	路政署署長
	林雪麗女士	運輸局首席助理局長(5)
	單國強先生	運輸署總交通工程師(新界東)
	李欣明先生	運輸署總交通工程師(新界西)
	許文韶先生	水務署署長
	郭譚玉英女士	運輸署總交通工程師(九龍)
	田漢威先生	房屋局首席助理局長(工程計劃管理)
	關志偉先生	運輸署總交通工程師(港島)
	盧耀楨先生	拓展署署長
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

經辦人／部門

工務計劃

提升工程計劃為甲級

總目706 —— 公路

PWSC(98-99)26 561TH 舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程

一位議員認為，當局估計的1億3,140萬元工地人員開支屬偏高。他指出，雖然將要擴闊的一段吐露港公路長5.4公里，但大部分為筆直的行車道，因此擬議的道路工程在技術上並不複雜。路政署署長在回應時指出，這是一項涉及填海及道路工程的大型工程計劃，而工程須在緊迫的時間表內完成。當局預計會聘用約10名專業人員及49名技術／文書人員，在施工期間於工地監督及管理有關工程。路政署署長表示，工地人員費用只佔此項工程計劃預算建造費用總額的7.7%，與規模相若的道路工程計劃比較，應不算太高。但他察悉議員的關注，即工地人員的編制不應大過必要的編制，以控制工程計劃的成本。

2. 就跨境交通量每年增加7%的估計，一位議員質疑當局有否高估了該增幅；他並指出，貨運增長率在過去一年已經放緩，而最近啟用的本地內河貨運碼頭，會有助轉移部分陸上貨運交通。運輸局首席助理局長(5)在答覆時表示，規劃署現正進行一項有關跨境交通的研究。在研究未有結果前，當局認為根據過去5年跨境交通的平均增長率預測未來的交通量是恰當的做法。她指出，除跨境交通量的增加外，還有其他因素導致吐露港公路的交通流量增加，例如區內人口的增長。由於吐露港公路現時的容車量已不足以應付繁忙時間的交通流量，政府當局認為必須擴闊該公路，以應付目前及日後的交通需求。

3. 一位議員詢問當局是否有計劃改善吐露港公路有關路段以北及以南的道路網絡，運輸局首席助理局長(5)在回應時表示，當局在區內有由各方面協調的道路改善計劃。有關為擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路餘下路段和粉嶺公路而進行勘測和初步設計的撥款建議，短期內會提交此小組委員會。當局亦計劃擴闊吐露港公路通往馬鞍山和沙田的道路，有關資料載列於補充資料文件PWSCI(98-99)14內(已隨1998年10月20日的立法會32/98-99號文件送交議員)。

4. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

PWSC(98-99)27—593TH—西貢公路改善工程第3期：南園與蠔涌之間的道路改善工程及區內通路改善工程

5. 一位議員指出，鑑於現時失業率高企，市民特別關注當局推行工務計劃所帶來的就業機會。她建議在撥款建議內加入關於工務計劃可創造新就業機會的相關資料。工務局局長在回應時表示，雖然當局可提供該等資料，但由於每項工程計劃各有特定的推行時間表，因此可能難以將該等資料與整體的就業狀況相連。主席補充，雖然在考慮一項工程計劃時，計劃所締造的額外職位數目或許不是最關鍵的因素，但他同意該議員的意見，即推行工務計劃所帶來的就業機會是市民真正關注的問題。應他的要求，政府當局答允考慮在可行的情況下，在日後提交的文件中加入有關的資料。

政府當局

6. 至於現行工程計劃所帶來的就業機會，路政署署長告知議員，為此項工程計劃開設的職位會約有90個。

7. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。