

立法會

Legislative Council

立法會PWSC 16/03-04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 第二次會議紀要

日期：2003年10月29日(星期三)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：何鍾泰議員, JP (主席)
陳偉業議員 (副主席)
丁午壽議員, JP
何秀蘭議員
李家祥議員, GBS, JP
李華明議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員
黃容根議員
楊耀忠議員, BBS
劉江華議員, JP
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
黃成智議員
葉國謙議員, JP

缺席委員 : 朱幼麟議員, JP
黃宏發議員, JP
蔡素玉議員
胡經昌議員, BBS, JP
劉炳章議員

出席公職人員 :	謝雲珍小姐	財經事務及庫務局副秘書長 (庫務)3
	盧耀楨先生, JP	環境運輸及工務局常任秘書長 (運輸及工務)W1
	曹萬泰先生, JP	署理房屋及規劃地政局常任秘書長 (規劃及地政)1
	羅樂秉先生, JP	環境保護署署長
	謝小華小姐	財經事務及庫務局首席助理秘書長 (庫務)(工務)
	黃福來先生	教育統籌局首席助理秘書長 (基礎建設及研究支援)
	余熾鏗先生, JP	建築署署長
	王瑤琪女士	環境運輸及工務局首席助理秘書長 (運輸)5
	麥齊光先生, JP	路政署署長
	伍德榮先生	路政署助理署長(香港區)
	關志偉先生	運輸署總交通工程師(港島)
	廖秀冬博士, JP	環境運輸及工務局局長
	鄧國威先生, JP	署理環境運輸及工務局常任秘書長 (環境及運輸)
	趙慰芬女士	環境運輸及工務局首席助理秘書長 (運輸)3
	尹萬良先生	路政署主要工程管理處副處長(2)

列席秘書	:	薛鳳鳴女士	總主任(1)6
-------------	---	-------	---------

列席職員	:	吳文華女士	助理秘書長1
		盧思源先生	高級主任(1)3
		陳淑芬女士	高級議會事務助理1
		胡清華先生	議會事務助理2

總目703 —— 建築物

PWSC(2003-04)50 245ES 上水第31區的1所中學
302EP 上水第31區的1所小學

黃成智議員表示，他會支持在上水興建一所小學的擬議工程，以便加快在全港推行小學全日制。不過，他對是否需要在上水興建一所新的中學持保留態度，因為他從區內部分中學校長得知，現時該區的中學學額已供過於求。黃議員指出，北區很多公屋工程計劃已遭擱置，因此區內人口在未來數年應不會急劇上升。他質疑政府當局對中學學額需求的預測是否準確，並提出告誡，如這些中學學額並無需求，興建一所新的中學徒然浪費公帑。黃議員建議把兩項建校工程計劃分開審議及表決。

2. 就黃成智議員的建議，建築署署長表示，鑒於所述兩幅建校用地位於同一地點，加上該用地較標準面積為小，當局計劃將該兩項建校計劃的建造工程以單一合約招標，藉此節省開支，並闢設一些橫跨兩幅建校用地的設施，供兩間學校共用。分開興建該兩所學校在技術上雖然可行，但會增加建築費用，而且在這個方案下未必可以提供部分共用設施。

3. 教育統籌局首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)(下稱“首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)”)表示，教育統籌局(下稱“教統局”)有一套行之有效的既定推算方法，就有關的建校計劃計算學額需求。推算結果是根據人口普查統計數字計算出來，每年會因應人口流動等各項因素再作檢討及更新。全港學額需求的預測數字及按區域劃分的有關預測數字俱備。根據教統局的預測，本港需要增加中學班數，以應付由現在至2007／08學年新增的中學學額需求。到2004年，北區的中學學額需求將達637班，但開班數目只有約590班。到2007／08學年，預計中學班數的需求為626班，不足之數仍有20班。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)強調，雖然學生人口長遠而言或會減少，但未來數年仍有需要為學生提供足夠的中學學額。

4. 首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)又告知委員，該所擬建中學原定為未來數年興建的少數高中學校之一，而這學校將是北區及大埔區的唯一一所高中學校。預計該校會提供嶄新及多元化的高中課程，以培育多元精英及滿足學生的需要，並讓學生可靈活選擇進修途徑。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)亦指出，全港約有300間校舍的佔地面積小於標準面積(6 000平方米

至7 000平方米)。另一方面，約有300間校舍的樓齡超過30年。為改善教學及學習環境，政府當局現正考慮為這些只可進行有限度改善工程，又或改善工程證實不可行及／或不符合成本效益的學校，進行原址重建或覓地重置校舍的計劃。興建新的中學校舍可讓政府當局有較大空間，為這些不符標準的學校進行原址重建及覓地重置計劃。

5. 黃成智議員依然關注到教統局的推算與校長的觀察存有差距。他又認為，政府當局低估了一所運作中的學校遷往新校舍的複雜程度。

6. 張文光議員對黃議員所提的關注亦有同感。他提及一份題為“2002至2010年按分區劃分的6至11歲預計學生人數”的列表(政府當局於2003年6月為教育事務委員會提供有關“推行小學全日制”的立法會CB(2)2401/02-03(01)號文件的附錄)，並指出當中預測2002至2010年小學生人口會下降16.7%。預計各區的小學生人口亦會減少，其中北區下跌22.5%，沙田區下跌17.9%，大埔區下跌39.9%，元朗區則下跌21.8%。張議員表示，他瞭解未來數年中學學額需求將會達至高峰，但由於小學生人數持續下跌，他無法信服有需要興建一所新的中學。他要求政府當局審慎檢討中學學額需求的預測，並提供截至2010年的詳細數字。張議員補充，他會支持興建更多小學校舍，以便在全港推行小學全日制。

7. 首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)回應時重申，直至2007／08學年的數年內，中學班數會有整體短缺的情況，因此有需要填補不足之數。在2004年，香港的中學學額需求為12 130班，但開班數目只有12 004班。到2007／08學年，預計需求為12 533班，屆時需要加開423班，以補不足之數。

8. 至於高中學校，張文光議員指出，很多現有的高中學校均收生不足，而部分高中學校已開班取錄初中學生。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)回應時表示，政府當局會因應每間學校的情況，容許高中學校彈性招收初中學生。

9. 劉慧卿議員察悉，政府當局並無就現時的建議諮詢立法會教育事務委員會(下稱“教育事務委員會”)。她認為，學額供求屬政策事宜，政府當局將擬議建校工程計劃提交工務小組委員會審議前，應先諮詢教育事務委員會。劉議員注意到，擬建中學目前尚未分配予任何辦學團體，她建議政府當局應撤回現時的建議，然後諮詢

教育事務委員會，令委員信服政府當局提出的建校計劃與學額需求的預測並無錯配。

10. 首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)強調，到2007／08學年，北區的中學班數尚欠20班，必需興建一所新的中學以應付中學學額的需求。他又指出，在北區現有的20所中學當中，4所校舍的樓齡超過30年。在北區興建一所新的中學，長遠而言可起緩衝作用，使政府當局可改善這些學校的學習環境。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)進一步表示，政府當局會邀請合資格的辦學團體透過校舍分配計劃申請營辦擬建的新校。根據過往經驗，公開分配的新校舍，一般都會接獲辦學團體的超額申請。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)又表示，政府當局已於2003年年初，就預留建校用地的事宜諮詢教育事務委員會，以達致各項政策目標，包括提供足夠學額，以應付人口需求及推行小學全日制。

11. 首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)回應劉慧卿議員就諮詢北區區議會所作的查詢時表示，政府當局會就每項建校工程計劃諮詢有關的區議會。建議在上水興建的兩所學校，均獲北區區議會議員支持。黃成智議員補充，當局就有關工程計劃諮詢北區區議會時，並無提供任何有關兩所新校及學額供求情況的詳細資料。

12. 譚耀宗議員對政府當局所作的中學學額需求預測的準確性同表關注。他察悉北區有很多鄉村學校因收生不足而需要關閉，他認為政府當局提供的資料頗令人混淆。他建議政府當局澄清此事，並提供更多資料，令委員信服確實有需要在北區增建一所中學。

13. 何秀蘭議員表示，她會支持興建更多學校，以便在香港推行小班教學。不過，她不相信單單把一所在“不符標準”的校舍中運作的現有學校遷往新校舍，便可改善其教學環境，因為搬遷新校舍是十分複雜的事情。

14. 有鑒於建築署署長已確認分開興建兩所擬建學校在技術上可行，主席請委員就黃成智議員提出把兩項建校工程計劃分開審議及表決的建議發表意見。同時，主席亦要求政府當局的代表彼此進行商討，以決定政府當局會否撤回此項建議。

15. 石禮謙議員關注到，倘若把擬建學校的建造工程押後，可能會對北區中學學額短缺的情況帶來衝擊。

16. 張文光議員對黃成智議員的建議表示支持。他重申支持興建一所新的小學，但新中學的建造工程則需再作討論。

17. 葉國謙議員察悉，分開興建該兩所學校會影響兩校的共用設施，他建議政府當局應撤回整項建議，並就學額的需求預測提供進一步資料，以支持有關建議。

立法會秘書處 18. 劉健儀議員及劉慧卿議員均認為，政府當局應撤回整項建議，然後諮詢教育事務委員會，澄清當中涉及的相關政策事宜。劉慧卿議員並要求立法會秘書處擬備背景資料簡介，方便教育事務委員會進行討論。

政府當局 19. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)3表示，考慮到委員的關注，政府當局會撤回整項建議。政府當局會整理相關資料，解答委員於會上提出的關注事項，並諮詢教育事務委員會，然後再把有關建議重新提交工務小組委員會。黃成智議員表示，政府當局應盡快諮詢教育事務委員會，以免擬建小學的建造工程受到不必要阻延。

20. 政府當局撤回此項目。

總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備

PWSC(2003-04)51 30EC 為最後一期學校改善計劃下的學校進行建造工程

21. 葉國謙議員支持為最後一期學校改善計劃下的5所資助學校進行擬議改善工程，但他關注到，一些已納入學校改善計劃但不受歡迎的學校或會因收生不足而須於短期內關閉。他要求政府當局因應這些校舍餘下的使用期，審慎檢討為這些校舍進行學校改善計劃工程的範圍。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)表示，政府當局已因應《審計署署長第三十九號報告書》有關“小學教育 —— 小學學位的規劃和提供”所載的建議，就學校改善計劃進行檢討。他向委員保證，在現時的建議下為5所資助學校進行改善工程有充分的理由。

22. 石禮謙議員對葉國謙議員所提的關注亦有同感，但認為即使政府當局已計劃於短期內關閉某學校，亦應進行必要的改善工程，以確保該校現有的學生獲得合理和安全的學習環境。

政府當局

23. 劉慧卿議員察悉，有91所原本已納入最後一期學校改善計劃的學校其後宣告退出。她關注到這些學校退出計劃的原因、目前的情況及日後的安排。首席助理秘書長(基礎建設及研究支援)表示，該91所學校大部分為鄉村學校，退出的原因，是須等待鄉村學校政策檢討的結果。劉慧卿議員要求政府當局提供詳細資料，逐一列明該91所學校退出的原因、目前的情況及日後的安排，並最好以表列方式提供有關資料。

24. 譚耀宗議員表示，最近曾出現多宗學校改善計劃工程的承建商拖欠工人工資的個案。他促請政府當局加緊監管承建商。建築署署長回應時表示，政府當局十分關注每宗涉及政府工程計劃的工人未獲支付工資的個案。他指出，這些欠薪個案因總承建商與其次承建商之間出現糾紛而起，所涉及的工人通常由承建商聘用，與政府並無直接合約關係。儘管如此，政府當局仍會透過總承建商協助解決此類欠薪個案。為了遏止承建商拖欠工資，政府當局已把涉及政府承建商的勞資糾紛記錄在案，日後就政府工程計劃甄選承建商時，有關紀錄將會是考慮因素。

25. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目706 —— 公路

PWSC(2003-04)48 323TH 銅鑼灣行車天橋重建工程 和相關的維園道擴闊工程

26. 委員察悉，政府當局曾於2003年10月向立法會交通事務委員會(下稱“交通事務委員會”)提供一份有關是項建議的資料文件。交通事務委員會主席劉江華議員匯報，事務委員會已於2003年10月24日會議上研究是項建議。事務委員會委員普遍支持有關銅鑼灣行車天橋重建工程和相關的維園道擴闊工程的建議。部分委員對施工期間的臨時交通安排表示關注。應事務委員會所請，政府當局已提供相關的補充資料，並於2003年10月27日送交委員參閱。

27. 劉健儀議員支持是項工程計劃，但考慮到維園道是一條重要的市區主幹道路，連接銅鑼灣與海底隧道、香港仔隧道和中區／灣仔區，她深切關注建造工程對交通所造成的影響。劉議員詢問政府當局曾否為擬議工程進行交通影響評估。她又對海底隧道至東區和東區

海底隧道的臨時交通安排表示關注。劉慧卿議員亦關注中區和跑馬地至海底隧道在施工期間的交通安排。

28. 路政署署長回應時表示，雖然臨時交通安排的細節仍有待工程的承建商作實，政府當局會在招標文件中具體說明，須在施工期間維持現時車輛通行的情況。路政署署長繼而向委員簡介當局向交通事務委員會提供的補充資料文件，當中載明就8期工程分別作出的臨時交通安排。他指出，施工期預計約為40個月，在時間上實已相當緊迫。儘管如此，政府當局會密切監察有關工程，以期進一步縮短施工期。

29. 至於主要的臨時交通安排，路政署署長及運輸署總交通工程師(港島)解釋，會在維園內增設一條臨時斜道，以維持銅鑼灣行車天橋現時車輛通行的情況。政府當局已計劃於施工期第三期把維園道東行線受影響的行車線移往現有的銅鑼灣海濱公園，以維持現有的3條行車線。此項安排可確保不會削減維園道的容車量。當局會於施工期第八期為維園道東行線重新定線，因此，把3條行車線移往銅鑼灣海濱公園僅屬臨時安排。

30. 丁午壽議員詢問第三期的交通安排會否影響通往銅鑼灣避風塘(下稱“避風塘”)的交通，路政署署長回應時證實會保留現時通往避風塘的道路，因此通往該處的交通不會受影響。路政署署長回應葉國謙議員時又指出，銅鑼灣海濱公園現有的建築物不會受到擬議臨時交通安排影響，同時亦無需就遷移行車線的擬議安排進行填海工程。

31. 葉國謙議員要求政府當局提供更多有關受是項工程計劃影響的樹木的資料。路政署署長回應時表示，擬議工程涉及將工程計劃用地內的53棵樹移植至維多利亞公園，而是項工程計劃無須砍伐任何樹木。須移植的樹木全非珍貴樹木。政府當局又會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計涉及的樹木包括約100棵樹、200叢灌木和3 500平方米草地。

32. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

PWSC(2003-04)49 787TH 港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路－勘測和初步設計工作

33. 委員察悉，政府當局已分別於2003年9月29日及10月24日向交通事務委員會簡介此工程計劃。交通事務委員會主席劉江華議員匯報，事務委員會委員曾對港珠

澳大橋(下稱“大橋”)在香港的擬議着陸點、大橋對本地道路網絡所造成的交通影響，以及須及時興建足夠的基建設施連接大橋等事項表示關注。部分委員亦關注到計劃對中華白海豚的影響。政府當局就大橋的着陸點位置，以及預計會對現有道路造成的交通影響所提供的補充資料，亦已送交各議員(已於2003年10月21日隨立法會CB(1)128/03-04號文件及2003年10月28日隨立法會CB(1)192/03-04號文件發出)。

34. 委員亦察悉，政府當局已向委員提供補充資料(立法會PWSC10/03-04號文件)，說明就此項工程計劃向環保界諮詢的情況。

35. 環境運輸及工務局局長回應陳偉業議員詢問大橋在香港的着陸點時表示，港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱“協調小組”)尚未決定大橋的着陸點，但已定出3個可行的着陸點。着陸位置須有助運輸網絡向四周有效伸延，並可配合一地兩檢過境設施的安排。擬議勘測研究將進一步探討不同着陸點的位置方案。

36. 陳偉業議員認為，是項計劃涉及大量公帑，理應惠及本地公司及勞工。他指出，鑒於香港的薪金率及建築費用相對較高，令本地公司及勞工在與珠海及澳門同行競爭工程合約時處於不利地位。陳議員強烈促請政府當局為本地公司及勞工在工程計劃中爭取更多就業機會。

37. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局傾向邀請私營機構參與興建及營運大橋；涉及連接大橋的本地基建設施的建築工程將會交予香港公司承建。然而，政府不會在建築工程採用預製組件方面加以限制，而預製工場也不一定設於香港。環境運輸及工務局局長向委員保證，她不會忘記本地勞工的利益。

38. 譚耀宗議員詢問環境運輸及工務局局長將如何落實其承諾，保障本地勞工的利益。環境運輸及工務局局長回應時重申，政府當局可保證，所有在香港進行的建築工程，將由本地公司承擔，只有大橋的一小段除外。涉及是項工程的擬議勘測研究、概念及初步設計工作，亦將交由香港公司負責。

39. 陳婉嫻議員指出，香港是《世界貿易組織政府採購協議》(下稱“世貿政府採購協議”)的簽約成員，如香港給予本地公司優惠待遇，把價值超過5,000萬元的建築服務採購工作批予本港公司，便會違反世貿政府採購協議。環境運輸及工務局局長回應時表示，工商及科技局

正在研究如何在不違反世貿政府採購協議的大前提下，在大橋工程計劃中保障本地勞工的利益。

40. 劉慧卿議員提述政府當局提供的補充資料文件(立法會PWSC10/03-04號文件)，並詢問為何文件的附件並無顯示提供附件所載意見的相應組織名稱，包括環保團體及其他關注團體。她並要求政府當局闡釋就大橋進行的可持續評估的範疇，以及連接大橋的基建設施。

41. 環境運輸及工務局局長解釋，該文件旨在作為一份綜合摘要，內容包括環保團體及其他關注團體的意見，連同政府當局的回應。雖然文件的附件並無相應指明獲諮詢的環保團體及曾提供意見的關注團體的名稱，但文件的主體部分已提及該等組織的名稱。

42. 至於大橋工程計劃的可持續發展評估，環境運輸及工務局局長表示，可持續發展評估涵蓋大橋在經濟、社會及環境方面對珠江三角洲地區的影響。過往就大橋進行的研究，亦曾評估大橋可如何協助鞏固香港在該地區的交通樞紐地位，以及對就業情況及貧富懸殊有何影響等。因應劉議員的要求，環境運輸及工務局局長同意提供有關評估的詳情，包括以往就大橋進行研究所涵蓋的事項，以及將納入擬議勘測及初步設計研究的事項。環境運輸及工務局局長亦同意跟進劉慧卿議員的建議，在政府當局日後提供的文件中，一致採用“可持續發展”而非“持續發展”，作為“sustainability”一詞的中文譯詞。

政府當局

政府當局

43. 劉慧卿議員詢問，當局將如何評估大橋的累積環境效應。環境運輸及工務局局長回答時表示，政府當局就評估大橋的累積環境效應與內地及澳門的有關當局保持緊密聯繫。三地政府會進行科技交流及交換數據，並根據各自進行的環境影響評估(下稱“環評”)來評估累積影響。深圳河治理工程在進行環評時亦曾成功採用類似方法。劉議員關注到，各地採納的標準不盡相同，有關工作將會十分困難。環境運輸及工務局局長亦同樣關注此情況，但她指出，過往經驗證明，採用上述方法或許需要更長時間方可完成環評過程，但卻切實可行。就大橋進行環評的工程項目簡介及其後所得研究結果將會公開，讓公眾查閱。環境運輸及工務局局長並解釋，香港、內地及澳門均需分別經過其法例所指定的既有法律程序，因此三地採用一套統一的環評標準並不可行。

44. 劉慧卿議員詢問，環保團體可如何參與大橋的規劃工作。環境運輸及工務局局長表示，政府當局曾就有何措施盡量減少大橋對環境的影響諮詢本地主要環保團體，並會在環評中考慮其意見及建議。

45. 陳婉嫻議員建議邀請環保團體的代表參與大橋的規劃工作，環境運輸及工務局局長回應時表示，在大橋工程計劃進行環評的過程中，政府當局會繼續諮詢環保界，環評報告亦會提交環境諮詢委員會審閱，該委員會的成員包括本地主要環保團體的成員。然而，環境運輸及工務局局長指出，鑒於成立協調小組的目的，是協調三地政府在大橋方面的工作，故不宜邀請環保團體會員加入協調小組作非官方成員。

46. 劉慧卿議員詢問有關大橋工程計劃可能對中華白海豚造成影響的補償方案。環境運輸及工務局局長回答時表示，大橋工程計劃進行環評時，會研究大橋對海豚可能造成的影響，以及任何必要的紓解措施如補償等。就此，她表示，為彌補因填海興建赤鱸角新機場而令中華白海豚失去捕食的生長環境，漁農自然護理署已成功地在屯門對開的香港水域為海豚建立新家園。近年在香港水域出現的中華白海豚數目已有增長。據估計，目前該等海豚的數目介乎800至1 200之間。由此證明，補償是紓解對中華白海豚捕食的生長環境造成影響的有效措施。

47. 譚耀宗議員對興建大橋表示支持，但對能否及時興建足夠的本地道路基建設施表示關注。環境運輸及工務局局長指出，政府當局完全瞭解須及時在本地興建足夠的連接基建設施。待確定大橋的着陸點後，政府當局會一併考慮當局所進行的其他運輸研究(如新界西北交通及運輸基建檢討)，就發展本地的連接道路網絡進行詳細的規劃工作。

48. 劉江華議員從政府當局的補充資料文件(立法會CB(1)192/03-04(01)號文件)中得悉，預計在2011年，北大嶼山公路及青嶼幹線在繁忙時間的行車量將增至每小時每個方向4 700架次，行車量／容車量比例(下稱“車容比”)為1.0。他預期大橋開放後，將有更多貨車採用該等道路，因此他關注到，政府當局或許高估了兩條道路在吸納大橋帶來更多車輛方面的能力。劉議員指出，再過大約6年，上述兩條道路的容車量便會達到飽和，因此有迫切需要興建新的連接道路，以解決大橋帶來的交通需求。

49. 路政署署長回應時表示，擬議的北大嶼山公路連接路將有助紓緩大橋帶來的交通需求。他指出，車容比達到1.0只顯示在繁忙時間開始出現擠塞，因此北大嶼山公路及青嶼幹線仍可被視為有足夠能力在2011年應付大橋帶來的額外交通需求。就此，在車容比達到1.2(此數字顯示交通流量進一步增加便會導致更嚴重擠塞)前，政府當局仍有充分時間就道路網絡所需改善工程進行規劃。路政署署長向委員保證，政府當局會密切監察交通需求方面的轉變，並會向交通事務委員會匯報進展情況。

50. 劉江華議員並不信納政府當局的回應。他強調，當局應及早訂立計劃，以應付大橋帶來交通增加的問題。環境運輸及工務局局長表示，政府當局已把興建連接大橋的基建設施列為優先處理項目，並會在新界西北交通及運輸基建檢討中加以考慮。政府當局將於年底與交通事務委員會進一步討論有關檢討。署理環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)亦補充，擬議的大橋勘測研究已包括交通影響評估。當局會把評估結果連同從內地及澳門收集所得的數據，供進一步研究和規劃連接大橋的道路基建設施之用。

51. 黃成智議員贊同有需要就大橋對交通造成的影響作進一步評估，但他認為，政府當局應向議員提供更多資料(包括三地政府就乘客及貨運流量所作的預測)，以確保對交通的需求與興建連接基建設施兩方面不會出現錯配的情況。環境運輸及工務局局長表示，她理解委員對大橋造成的交通影響的關注，但籲請委員明白大橋屬三地政府的聯合工程計劃，理應尊重其他政府的做法，不宜在未經其同意下披露某些資料。環境運輸及工務局局長表示，因應交通事務委員會的要求，政府當局在取得其餘兩個政府的同意後，已提供若干補充資料。若有真正需要披露更多與大橋有關的數據及研究結果，政府當局會就此事與其餘兩個政府商討。

52. 劉健儀議員扼要重述交通事務委員會在2003年9月29日會議上的討論。她指出，就港珠澳大橋與本地道路網絡的連接而言，興建屯門至赤鱗角連接路與建造北大嶼山公路連接路同樣重要。她促請政府當局盡早就赤鱗角連接路的進展情況向交通事務委員會簡報。

53. 環境運輸及工務局局長在回答劉健儀議員的詢問時證實，若由私營公司負責融資及落實大橋的興建計劃，原則上，該私營公司須發還就大橋香港段所作擬議勘測研究及概念設計工作的費用；該公司亦可相應獲得研究結果及其他相關資料。

54. 何秀蘭議員表示，部分環保團體關注到大橋對大嶼山未來發展的影響，因此並不支持當局現時就大橋香港段提出的兩個走線方案。她要求政府當局提供大嶼山未來20年的發展規劃概覽。主席表示，何議員提出的關注屬政策事項，並建議何議員在相關事務委員會跟進。

55. 何秀蘭議員表示，在大橋工程計劃竣工前，仍需調解因內地與香港司法制度不同而衍生的眾多問題。她尤其關注過境設施的安排，以及在橋上發生交通意外與其他事故時的處理程序。環境運輸及工務局局長回應時表示，保安局已成立工作小組，與內地及澳門機關跟進此方面的問題。環境運輸及工務局局長亦表示，協調小組原則上已同意把過境設施設於珠海或澳門。

56. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

57. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年11月17日