

二零零四年三月二十二日

立法會環境事務委員會

環境運輸及工務局

人員編制建議

目的

本文件旨在告知委員，政府建議由二零零四年七月一日起，調整環境運輸及工務局環境及運輸科首長級人員的架構，開設一個職級為首長級甲級政務官(首長級薪級第 6 點)的環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新職位，負責環境保護及自然保育範疇的工作，同時把現有職級為首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)的環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)職位，改為環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)，繼續負責運輸範疇的工作。我們計劃把上述建議呈交財務委員會人事編制小組委員會，以供該委員會在二零零四年四月二十八日的會議上審議。

理由

2. 環境運輸及工務局局長(局長)目前由兩名職級為首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)的常任秘書長，即常任秘書長(環境及運輸)及常任秘書長(工務)提供支援。在有關環境和運輸的範疇，常任秘書長(環境及運輸)負責多項工作，包括協助局長制訂政策，並與各有關部門協調，務使經核准的政策及計劃能順利、適時和有效地推行；為環境及運輸科所獲資源制訂使用優次，並監察資源運用的情況；以及負責環境及運輸範疇轄下各政府部門的內務管理事宜。

3. 環境運輸及工務局自二零零二年七月成立以來，常任秘書長(環境及運輸)在運輸和環境方面的職責均顯著加重，職責範圍亦增加了多項長遠而目標明確的新施政措施。

環境範疇

地區空氣質素管理計劃

4. 常任秘書長(環境及運輸)的新職務之一，是與廣東省政府攜手合作，共同落實新的地區空氣質素管理計劃，務求在二零一零年或之前，將區內污染物排放量減至雙方議定的目標。為此，常任秘書長(環境及運輸)須制訂並推行新計劃，以減少來自油站、消費品及印刷業的揮發性有機化合物。單就此事涉及與有關行業及其他相關機構及人士的商議，便已非常繁複。此外，常任秘書長(環境及運輸)還要與相關決策局、部門以及電力公司合作，共同減少本港發電廠的污染物排放。為實現以上施政措施，常任秘書長(環境及運輸)必須向公眾解釋，使市民認同良好的空氣質素與香港持續發展息息相關，值得各界付出代價，以達到減少污染物排放的目標。另外，常任秘書長(環境及運輸)須與內地有關部門及內地發電廠經營者合作，推行排污交易試驗計劃；計劃若能成功，將可減低空氣質素改善措施的成本，進而令本港消費者受惠。為了在二零一零年達到既定目標，我們有必要展開種種工作，並確保日後能夠收到預期效果。

水質管理

5. 常任秘書長(環境及運輸)的另一項新職務，是促使淨化海港計劃的餘下工程盡快完成，確保維多利亞港水質不因人口增加或經濟活動日趨頻繁而下降，保持淨化海港計劃第一期工程所取得的成

果。鑑於第一期工程曾引致社會各界議論紛紛，故此我們進行第二期工程時，必須盡量謹慎。誠然，我們在進行第一期工程期間汲取了不少寶貴經驗，有助推展第二期工程，但第二期工程較諸第一期必將更為艱巨，因為一方面，第二期工程須興建全球最大的生物處理系統，當中所採用的技術在香港前所未見；而另一方面，這是本港首次嘗試以公私營機構合作的形式，提供污水處理服務。再者，第二期工程的建造成本估計高出第一期一倍以上，常任秘書長(環境及運輸)必須投入極大努力妥為管理，確保工程能夠如期完成，並且不超出原定預算。預計淨化海港計劃第二期工程會跨越下一個十年期。

廢物管理

6. 由於本港的廢物增長比預期快，預計現有三個堆填區最遲在七至十一年間便會先後填滿。常任秘書長(環境及運輸)須制訂計劃，提供大型廢物處理設施，以減少須予處置的不能循環再造的廢物。為此，我們已於二零零二年四月邀請本港及海外廢物管理業提交意向書。我們並成立了諮詢小組，成員主要為非公職人士，目前正在評估所收到的建議書。至於選用哪一種技術處理廢物，是備受爭議的問題，事前須先獲大眾認同。故此，我們會就採用哪一種可行技術，徵詢公眾以及相關機構及人士的意見，務求發展出先進、具成本效益和符合環保原則的大型廢物處理設施，以配合香港在廢物管理方面的長遠需要。預計這個項目亦會繼續至下一個十年期。

嶄新及全面的自然保育政策和計劃

7. 此外，環境及運輸科一直致力制訂公眾期待已久的更全面自然保育政策，同時推行經改良的計劃，以便更有效達致自然保育的目標。就此，我們計劃在本年中左右，公布新的自然保育政策，以

及提供予私營機構和非政府機構參與的項目的實施計劃。由於預計部分項目所涉問題錯綜複雜，關係到其他決策局的政策範疇，亦牽涉不同的利益團體，常任秘書長(環境及運輸)必須投入不少努力，才能完成這項工作。此外，公眾亦愈益察覺自然環境的重要。這從近期社會大眾對多項影響河溪的工程發出強烈反對聲音可見一斑。為此，常任秘書長(環境及運輸)必須與其他決策局及部門合作，解決有關問題。

8. 除上述涉及主要長遠施政措施的工作外，常任秘書長(環境及運輸)最近期的新增職務，是檢討現時與“污染者自付”目標相違背的稅務及收費減免措施，以及研究可讓私營機構參與的計劃和設施。常任秘書長(環境及運輸)在進行這些新工作之餘，仍須處理原有職務，包括擬訂可再生能源在二零零八年以後的電力市場所扮演的角色；就拆建廢物處置收費計劃草擬條例草案；就醫療廢物管制草擬條例草案；以及檢討乾濕廢物分類試驗計劃的成效。上述種種現有工作，均耗費常任秘書長(環境及運輸)不少時間和精力。為了香港的利益，我們希望上文所有須持續進行多年的施政措施，可以從速推展。而要應付這些工作和滿足市民對環境日益提高的期望，我們必須開設一個全職的常任秘書長(首長級薪級第 6 點)的常額職位，以協助局長指引督導各項重要施政措施，力求取得美滿成果。

運輸範疇

9. 至於運輸方面，施政綱領所載的施政措施，亦相當積極進取。如能順利推行這些措施，無論在社會或經濟的層面，本港都會得益不少。

地鐵有限公司和九廣鐵路公司的擬議合併

10. 在二零零四年二月，當局邀請地鐵有限公司和九廣鐵路公司根據政府設定的範疇，着手商議可能合併一事。兩家公司最遲須在二零零四年八月三十一日報告商議結果。政府會研究及考慮有關結果，然後決定兩鐵的未來路向；而常任秘書長(環境及運輸)須負責一直跟進商議工作，然後評估商議結果，以便為合併公司選定最合適的法律與規管架構。如政府決定落實合併建議，常任秘書長(環境及運輸)則須確保有關工作順利進行。合併工作複雜而敏感，常任秘書長(環境及運輸)必須全面指引督導政策的制定，責任重大。期間，常任秘書長(環境及運輸)必須充分顧及相關機構及人士以至市民大眾的需要和期望；藉機促請各有關方面接納更客觀及透明度更高的票價釐定機制；以及利用合併的優勢，促進鐵路項目適時完成，協助落實以鐵路為本港運輸系統骨幹的政策。

非專利巴士服務的檢討

11. 公共交通業界和非專利巴士業界均對非專利巴士服務的規管日益關注。為此，局長已邀請交通諮詢委員會(交諮會)就非專利巴士的規管架構與發牌制度進行檢討。交諮會並已成立工作小組，負責進行上述檢討，而有關工作亦已定於二零零四年年中完成。環境運輸及工務局隨後會根據交諮會的檢討結果和建議，決定日後的路向；並且採取行動，落實非專利巴士在規管與發牌方面所必需進行的改變。常任秘書長(環境及運輸)會就此協助局長研究交諮會的建議，評估常規公共交通服務能否與眾多不同模式的交通服務公平競爭；而擬議的改變，又會否有助於提高道路使用與交通管理的效益。此外，常任秘書長(環境及運輸)亦會協助局長解釋政策，以爭

取各有關方面(包括市民、常規公共交通服務以及非專利巴士服務經營者)的支持。

港珠澳大橋

12. 港珠澳大橋是一個前所未有的跨境基建項目，當中涉及三個司法管轄區和不同級別政府機關。香港特別行政區政府(特區政府)是港珠澳大橋前期工作協調小組(協調小組)的召集人，因此在協調三方意見，化解衝突與歧見，提議折衷方案，以及制訂各方接受兼且實際可行的工作計劃方面，須擔當主導角色。港珠澳大橋對香港、澳門和珠江三角洲西部的策略發展，關係重大。大橋建成後，既能加強三地的經濟聯繫、發揮協同效益，亦有助三地盡量利用珠江西部腹地的資源。環境運輸及工務局須竭盡全力，確保各方按照協調小組的協議，優先處理港珠澳大橋的前期工作。爲了支援協調小組的港方代表，政府當局並且成立了港珠澳大橋及其接駁基建工程督導小組。該小組由常任秘書長(環境及運輸)擔任主席，成員包括政府各有關決策局及部門的代表。小組須確保港珠澳大橋的接駁基建適時完成，亦須就有關的主要事項給予指引。這些事項包括計劃進度、特區政府與內地有關部門的配合事宜，以及爲確保社會廣泛支持大橋項目而推行的社區關係與宣傳計劃。此外，常任秘書長(環境及運輸)另一項重要職能，是協調並促進各決策局與部門的工作，以推動各方面在這項重大建設上緊密合作。

廣深港高速鐵路

13. 廣深港高速鐵路(高速鐵路)的主要功能，是把來往廣州與香港之間的交通時間，由現時的 100 分鐘縮短至 60 分鐘以內。有關

方面亦打算把高速鐵路與國家鐵路網絡及珠江三角洲的區域運輸網絡連接起來。由環境運輸及工務局與國家鐵道部共同領導的聯合專家小組，已於二零零二年三月展開有關的可行性研究，並在第一階段研究中確定有需要興建這條鐵路線及其策略價值。聯合專家小組轄下的技術小組，亦已就鐵路技術、過境通道、路線及成本效益分析等完成第二階段研究，聯合專家小組會開會審議第二階段研究的結果。作為港方的領導人，常任秘書長(環境及運輸)須與內地高級官員保持有效而緊密的聯繫，確保能就鐵路項目與內地官員建立具協同效益的伙伴關係，並擬備雙方皆同意的建議，以供內地與香港特區大型基礎設施協作會議考慮。

跨境配額制度的檢討

14. 目前，跨境配額制度對本港及廣東省的經濟發展起著重大作用。該制度除可妥善管制跨境交通流量，以免本港的陸路過境通道過於擠迫外，亦可確保過境貨運交通流量暢順。在這制度下，除貨車外的所有過境車輛均受配額限制。興建深港西部通道將會顯著改善本港的過境交通整體處理量，並可提供空間放寬現有的配額制度。我們會就不同類別的過境車輛研究各個方案，並在深港西部通道於二零零五年年底落成啓用前，與內地有關部門商討，以便擬定切合兩地需要的政策。常任秘書長(環境及運輸)在檢討工作上扮演重要的角色，並就檢討方向及制訂切實可行的建議方面提供政策指引和督導。常任秘書長(環境及運輸)亦會代表特區政府，在有需要時與內地有關當局討論檢討結果和建議，以便制訂相關的政策及詳細安排。

15. 雖然上述運輸範疇的施政措施已獲得市民廣泛支持，但由於這些措施極其複雜，因此在推行上需要一名常任秘書長全職處理，才可勝任。上述各項重要的策略措施，均須要由常任秘書長(環境及運輸)發出最高層的指示。作為環境及運輸科的首長，常任秘書長(環

境及運輸)爲局長提供支援，協助她就上述工作制訂和檢討政策。常任秘書長(環境及運輸)同時亦須監察這些措施的進展和給予政策上的指引督導，以確保這些政策能妥善完成和順利推行。此外，常任秘書長(環境及運輸)亦須與各相關機構及人士，例如交通服務機構、商界、立法會議員、其他決策局／部門，以及內地和澳門的高級政府官員等，就這些運輸措施保持廣泛的聯繫網絡。

16. 除了上述各項新措施所帶來的工作外，常任秘書長(環境及運輸)亦須執行原有職務，包括協助局長制訂和解釋政策並爲政策辯護；爭取市民和立法會的支持及回答立法會的提問；動議條例草案及參與立法會全體會議的動議辯論；申撥和調配資源，以便落實政策和提供有關服務；督導和統籌執行部門(運輸署及路政署)，並與其他相關的決策局聯絡，以令議定的政策及計劃能順利、適時和有效地推行；以及管理運輸分部的人員和公務員事務。

17. 在上文第 10 至 16 段所述的措施所帶來的工作及原有職務，需要由一位具備所須經驗、識見和才能的高層首長級人員全力應付，才可處理各項複雜事宜，其中很多均須在固定時限內完成。鑑於責任重大且涉及的職務既重要又廣泛，我們認爲必須由一位常任秘書長專責處理運輸範疇的工作。而該職位須繼續定在首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)的級別。

18. 由於運輸範疇的工作已極其繁重，期望常任秘書長(環境及運輸)能夠在所訂的時間表內，完成環境保護方面的施政措施而不影響運輸範疇的工作是不切實際的。爲配合運作需要，我們建議調整環境及運輸科的首長級編制，開設一個常任秘書長(環境)的常額職位(首長級甲級政務官)(首長級薪級第 6 點)，專責處理環境範疇的工作。新設的常任秘書長(環境)將協助局長督導和協調環境分部轄下各部門，包括環境保護署、漁農自然護理署(自然保育的範疇)、渠務署、土木工程署及機電工程署(能源效益事務處)，以確保能順

附件 1
及 2

利、適時和有效地推行環境保護和自然保育的施政措施和計劃，包括施政綱領所載的措施和計劃。常任秘書長(環境)同時亦須與其他常任秘書長緊密合作，因為環境科的新施政措施會對其他決策局及部門的政策和計劃有重要影響。常任秘書長(環境及運輸)職位(首長級甲一級政務官)(首長級薪級第 8 點)的職銜將會改為常任秘書長(運輸)，並會繼續監督運輸範疇的工作。常任秘書長(環境)及常任秘書長(運輸)職位的職責說明分別載於附件 1 及附件 2。在土木工程署與拓展署於二零零四年七月一日合併後，會刪除土木工程署署長(首長級薪級第 5 點)的常額職位，新開設的常任秘書長(環境)常額職位會因刪減上述職位而得以抵銷。上述合併建議載於另一份呈交財務委員會人事編制小組委員會於二零零四年四月二十八日的會議上審議的文件。

附件 3

19. 為能更確切地反映以上兩名常任秘書長的各別範疇，我們建議將環境及運輸科分為環境科和運輸科，分別由常任秘書長(環境)和常任秘書長(運輸)主管。環境運輸及工務局的建議組織圖，載於附件 3。

20. 建議開設的常任秘書長(環境)職位，職責層面和複雜程度均須由首長級甲級政務官(首長級薪級第 6 點)職級的人員親自督導及處理。由常任秘書長(環境及運輸)(將改稱為常任秘書長(運輸))繼續兼顧環境及運輸範疇的工作，並達到市民要求的成效，又或由已因工務範疇職責而佔去全部時間的常任秘書長(工務)肩負常任秘書長(環境)的工作，兩者皆並不可行。此外，由環境保護署署長(環保署署長)和漁農自然護理署署長(漁護署署長)分別分擔常任秘書長(環境及運輸)在環境保護和自然保育方面的政策工作亦不可行，因兩名署長已因行政、設施管理和執行管制職務而佔去全部時間，並須各自管理一個編制龐大的部門。事實上，環保署和漁護署已加強作為其他工務部門的諮詢角色，盡早和積極地提供有關環境保護和自然保育的意見，目的是在工務部門的規劃階段避免日後出現有關環境的問題。如未能避免有關問題，兩署則須制訂切實可行的解決方

法。因此，環保署署長和漁護署署長的工作量已大幅增加。此外，亦應注意的是，漁護署署長除處理自然保育範疇的工作外，還須處理衛生福利及食物局局長轄下漁農範疇的事宜。近期的禽流感事件清楚顯示，漁護署署長並無餘力承擔常任秘書長(環境及運輸)在制定自然保育政策方面的工作。

對財政的影響

21. 開設擬議的首長級甲級政務官（首長級薪級第 6 點）職位所需增加的員工開支，按薪級中點估計的年薪開支為 1,951,800 元，而全年平均員工開支則為 2,867,784 元。本局會把土木工程署和拓展署合併後節省的開支重行調配，用以支付上述開支。

22. 按照現行安排，常任秘書長(環境)會獲指定為環境科開支總目的管制人員。因此，現時總目 158 – 政府總部：環境運輸及工務局(環境及運輸科)會因應改變而進行分拆。我們計劃於二零零五年至二零零六年財政年度預算案中，把上述兩個開支總目分拆。在此期間，常任秘書長(環境及運輸)(職銜將改為常任秘書長(運輸))在二零零四年至二零零五年度會繼續負責總目 158 的開支。

環境運輸及工務局

二零零四年三月

環境運輸及工務局常任秘書長(環境)

建議職責說明

職級：首長級甲級政務官(首長級薪級第 6 點)

主要職務和職責

就下述主要職務向環境運輸及工務局局長(局長)負責：

- (1) 協助局長制訂、協調和推行環境保護政策；
- (2) 協助局長闡釋政策，爭取市民和立法會的支持，以及處理與立法會有關的事務；
- (3) 督導和協調各執行部門，包括漁農自然護理署的自然護理範疇和環境保護署，使各項議定的政策和工作計劃能夠適時並有效地推行；以及
- (4) 擔任環境運輸及工務局環境科的主管，管理屬下的公務員和其他人員，及擔任環境科開支總目的管制人員，及確保各執行部門藉着重組架構、重整工序和重訂優次，以符合成本效益的方式運用財政和人力資源。

環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)

建議職責說明

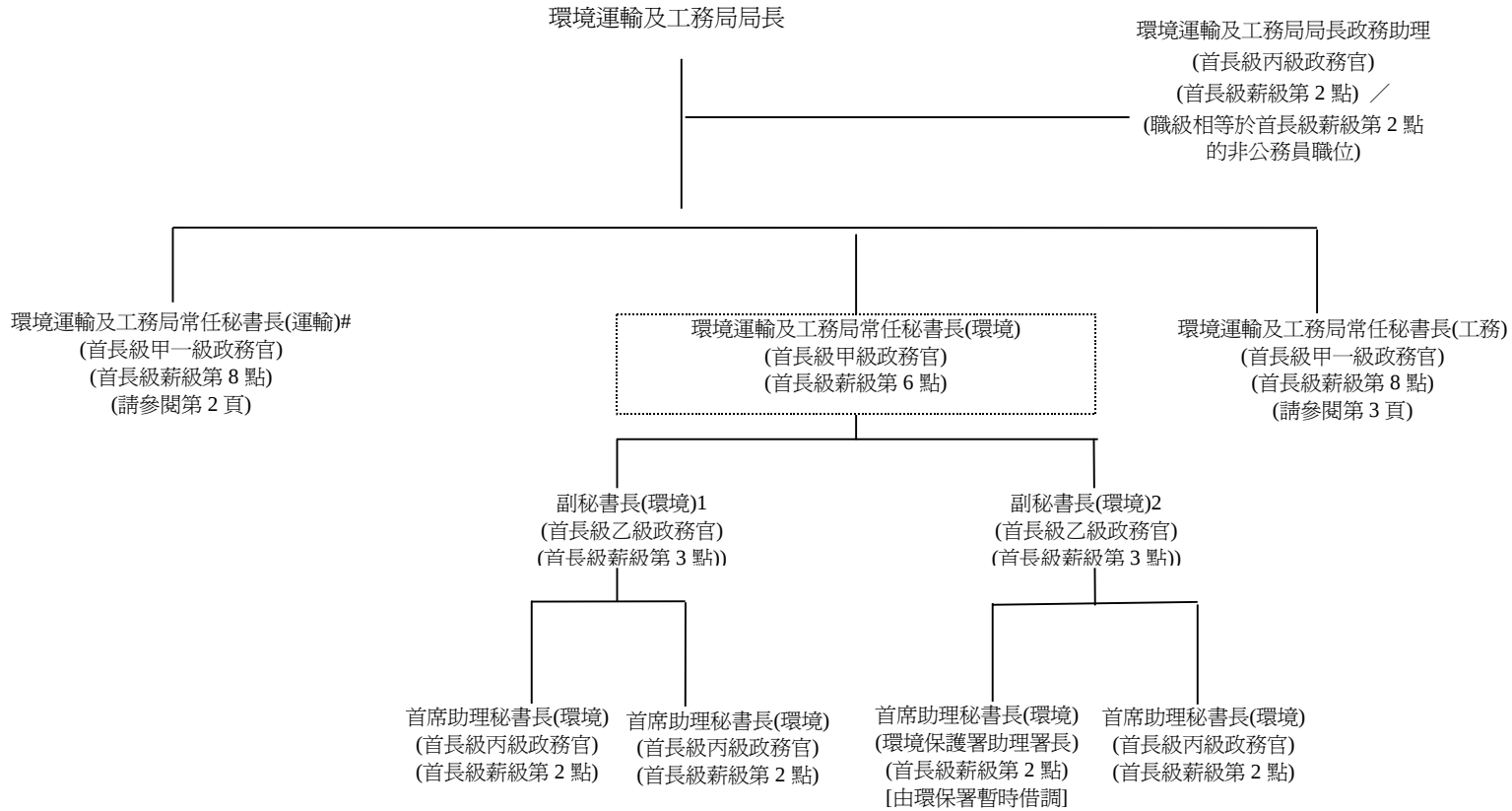
職級：首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)

主要職務和職責

就下述主要職務向環境運輸及工務局局長(局長)負責：

- (1) 協助局長制訂、協調和推行運輸政策；
- (2) 協助局長闡釋政策，爭取市民和立法會的支持，以及處理與立法會有關的事務；
- (3) 督導和協調各執行部門，包括路政署和運輸署，使各項議定的政策和工作計劃能夠適時並有效地推行；
- (4) 處理有關九廣鐵路公司和地鐵有限公司的事務；以及
- (5) 擔任環境運輸及工務局運輸科的主管，管理屬下的公務員和其他人員，及擔任運輸科開支總目的管制人員，及確保各執行部門藉着重整工序、重組架構和重訂優次，以符合成本效益的方式運用財政和人力資源。

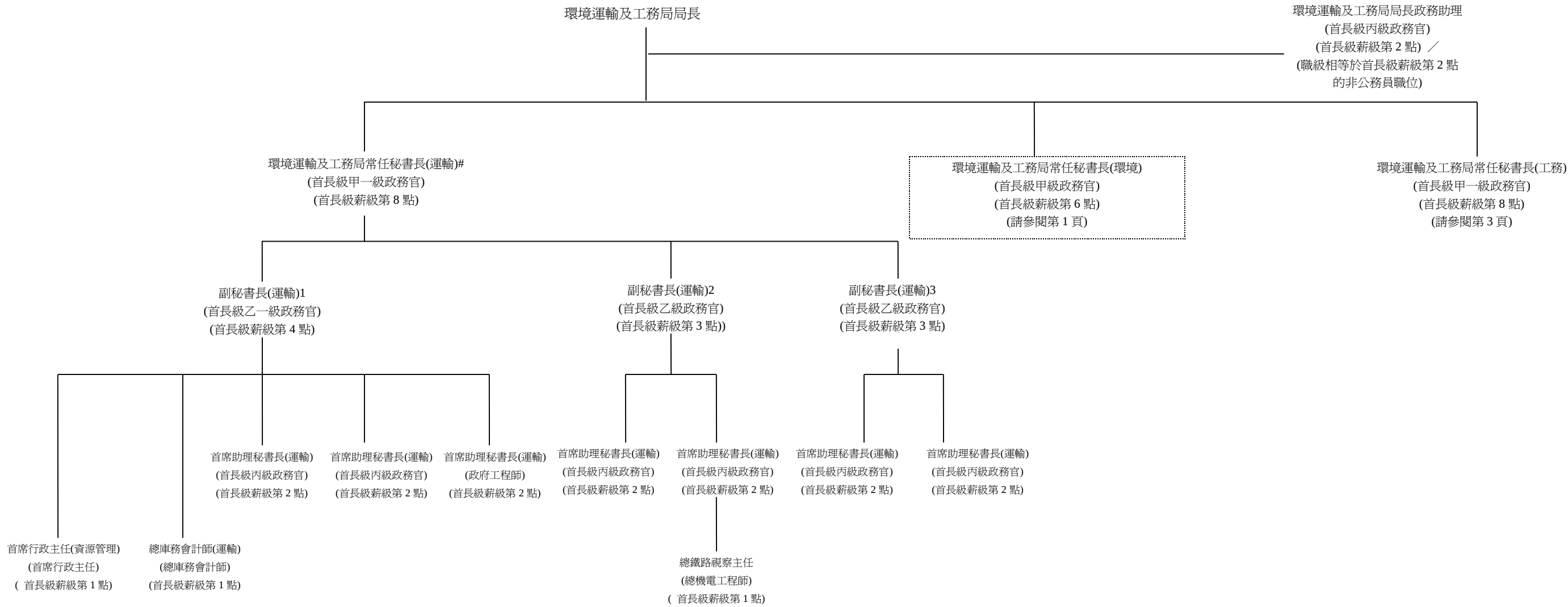
環境運輸及工務局(環境科)
建議組織圖



說明

- 建議開設的首長級甲級政務官常額職位
- # 將更改職位名稱

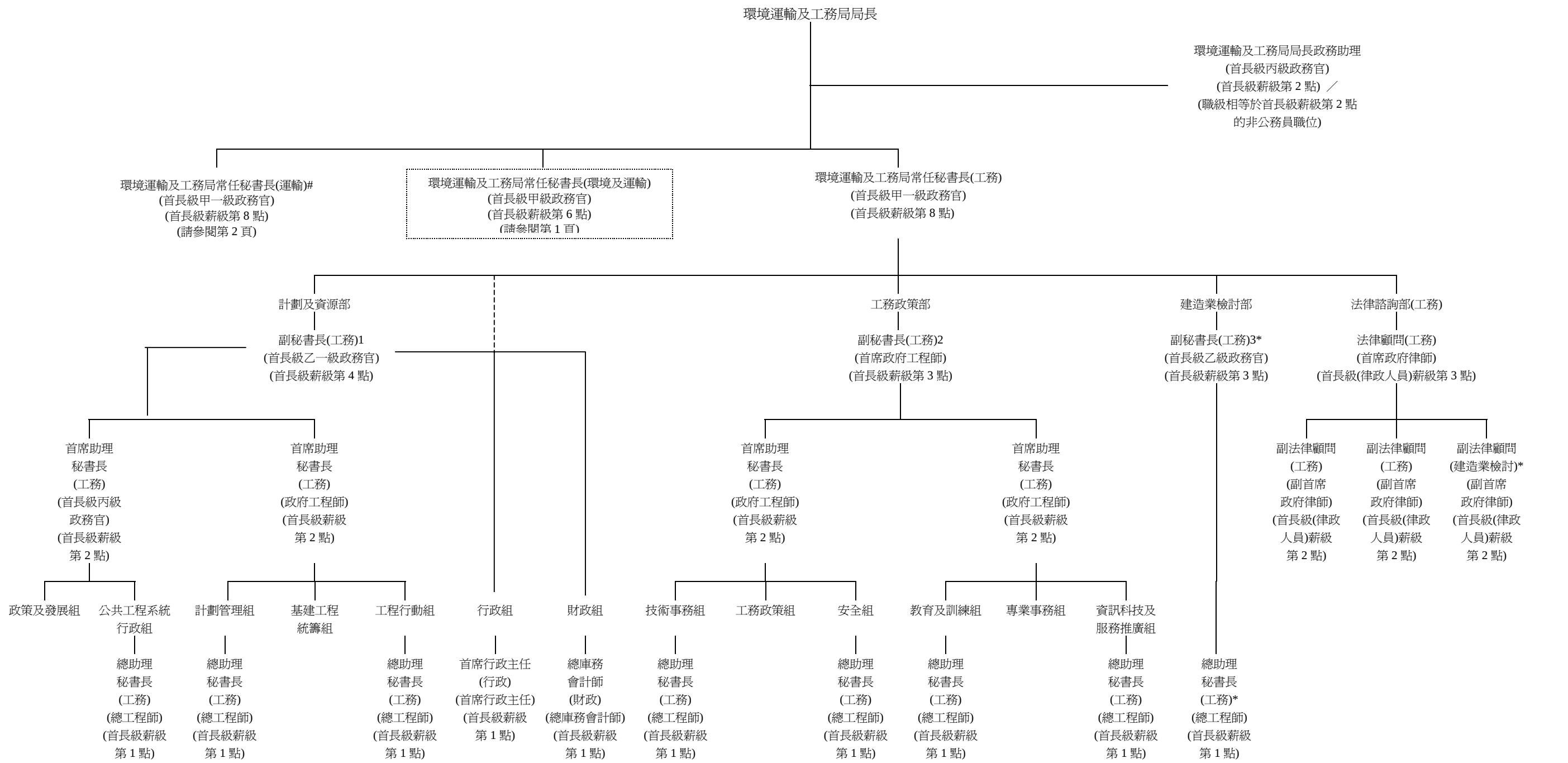
環境運輸及工務局(運輸科)
建議組織圖



說明

-  建議開設的首長級甲級政務官常額職位
- # 將更改職位名稱

環境運輸及工務局(工務科)
建議組織圖



說明

建議開設的首長級甲級政務官常額職位

將更改職位名稱

* 於二零零四年七月五日屆滿的編外職位