

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)831/08-09號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2008年12月19日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議廳

出席委員： 張學明議員, SBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH

缺席委員： 石禮謙議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

路政署署長
韋志成先生

路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
鄭定寧先生

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

路政署署長
韋志成先生

路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
鄭定寧先生

鐵路拓展處處長
溫文隆先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

路政署主要工程管理處處長
周應淳先生

路政署總工程師／主要工程
卜國明先生

運輸署總工程師／運輸策劃
應芬芳女士

環境保護署首席環境保護主任
楊國良先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)387/08-09 —— 一位市民就鐵路票價提交的意見書(01)號文件
立法會 CB(1)409/08-09 —— 天水圍街坊協會就延長巴士票價優惠提交的意見書(01)號文件)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II 訂於2009年1月23日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)406/08-09 —— 待議事項一覽表(01)號文件
立法會 CB(1)406/08-09 —— 跟進行動一覽表(02)號文件)

2. 委員察悉政府當局在會議席上就2008年12月10日發生的巴士起火／冒煙事故提交的文件。委員同意，事務委員會將在2009年1月23日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論"近期發生的巴士起火／冒煙事故"。

(會後補註：上述文件已於2008年12月22日隨立法會 CB(1)466/08-09(01)號文件發送給委員。)

3. 委員亦同意在下次例會上討論政府當局建議的"過境車輛規管安排"。

4. 委員亦同意在2009年1月8日(星期四)下午2時30分舉行特別會議，討論以下事項——

- (a) 巴士公司及香港鐵路有限公司("港鐵公司")停止提供票價優惠；及
- (b) 港鐵公司不增加票價的承諾。

III 港珠澳大橋

- (立法會 CB(1)406/08-09 —— 政府當局就港珠澳大橋提供的文件
- 立法會 CB(1)434/08-09 —— 政府當局就經濟效益評估及三地政府對港珠澳大橋費用的分攤提供的文件
- 立法會 CB(1)407/08-09號 —— 立法會秘書處擬備的背景資料簡介)

5. 運輸及房屋局局長向委員簡介政府當局的文件，當中載列港珠澳大橋(下稱"大橋")規劃工作的進度，以及當局將向工務小組委員會和財務委員會申請撥款，以進行大橋主體的初步設計和工地勘測工作。

實施時間表

6. 委員普遍認為，大橋項目對加強跨境運輸基建；促進粵港澳在珠江三角洲(下稱"珠三角")的緊密合作，以及創造職位均十分重要。王國興議員詢問，大橋項目會否與屯門西繞道同步完成。屯門西繞道與大橋位於大嶼山西北部的着陸點連接，通車後可令大橋香港段的車流暢通，避免北大嶼山和屯門出現塞車情況。

7. 運輸及房屋局局長和路政署署長在回應時表示，政府當局的計劃是確保與大橋有關的項目，包括香港口岸及香港接線工程將與屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路同步完成。這將可以盡早在新界西北部及大嶼山形成策略性公路網絡，並應付新界西北部日後的交通需求及提供通往香港國際機場的第二條極有需要的陸上路線。該個策略性公路網絡將會為上

述項目帶來最大程度的運輸及經濟效益。路政署署長表示，當局在獲得財務委員會撥款後，已展開香港口岸和香港接線工程的勘測和初步設計研究。有關屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道走線的公眾諮詢工作亦已開始。

8. 路政署署長在回應劉健儀議員詢問大橋主橋項目的情況時表示，內地港珠澳大橋前期工作協調小組辦公室已由2008年12月1日開始為大橋主體的初步設計及工地勘測工作進行招標，但有關合約會在財務委員會通過現時的撥款建議後才會批出。大橋主體的初步設計工作預期在2009年4月展開。

跨境私家車輛規管安排

9. 王國興議員提及政府當局文件第10段，並要求當局提供有關引入一個跨境私家車的短期配額制度的建議的細節，例如分配的準則及防止輕型貨車非法營運的措施。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局打算在事務委員會下次例會討論"過境車輛規管安排"時，進一步徵詢委員的意見。政府當局初步的構思是，配額會按香港道路的承擔能力，在循序漸進和有控制的情況下逐步推行。粵港兩地當局已同意成立專家小組，探討短期配額制度的可行性，以制定實施框架。政府當局計劃盡快在深圳灣口岸試行配額制度。如試行成功，會為日後在大橋實施有關安排鋪路。至於分配配額的準則，運輸及房屋局局長表示，申請人需要購買合適的第三者保險，並提供獲准在內地駕駛的證明文件。為防止輕型貨車非法營運，在實施配額制度初期，當局可能不容許駕車人士經常申請短期配額，例如每兩個月不得多於一次。

10. 何鍾泰議員認為，粵港澳三地同屬一個國家，大橋採用"三地三檢"模式極不理想。副主席亦認為這個安排會引致使用大橋的駕車人士非常不便。運輸及房屋局局長解釋，三地政府是經多年磋商和審慎考慮多項事宜後才決定採用該模式。她表示，大橋項目需要加快進行，現時沒有空間就此事重新展開磋商。

收費水平

11. 劉江華議員認為大橋的收費應訂於普羅市民可負擔的水平，而若大橋收費一如報章所報道訂於100元，這將是合適的水平。運輸及房屋局局長在回應時表示，由於大橋的融資安排尚未敲定，現時仍未能釐定大橋的收費水平。為鼓勵駕車人士使用大橋，三地政府已同意將大橋收費訂在不會高於應付日常營運成本和償還貸款所需開支的水平。她表示三地政府的共識是，建造大橋的目的不是為了牟利。可行性研究曾探討若干個收費方案。舉例而言，其中一個方案是私家車的收費水平介乎100元至200元，而貨車則介乎200元至300元。運輸及房屋局局長強調，此等收費水平是依據非常保守的交通預測釐定，應仍有下調空間。

12. 副主席詢問關於決定大橋收費的控制權的安排，以及三地政府所收取的過橋費水平會否有所不同。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回應時表示，不論駕車人士從何處進入大橋，大橋均劃一收費。副主席詢問，鑒於三地市民的收入水平不同，這個收費安排會否令內地駕車人士卻步，不願使用大橋。他又表示關注，由於內地將會分擔大橋項目最大部份的建造費用，內地會否在大橋的管理和釐定收費水平方面擔當主導角色。

13. 運輸及房屋局局長重申，三地政府的共識是建造大橋的目的不是為了牟利，而當償還全部貸款後，大橋收費或有下調空間。她指出，除收費水平外，使用大橋帶來方便和節省時間，亦有助吸引用家。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，現時從珠三角西岸前往香港的車輛須經中山和虎門大橋，路程為214.8公里。在大橋啓用後，從中山到香港的路程將縮短至66公里，由於有更佳的道路網絡、交通擠塞情況有所紓緩和車輛需要維修的情況有所減少，以及行車速度有所提高，貨運車輛的運輸成本將會顯著下降。

提高大橋使用量及成本效益的建議

14. 何鍾泰議員建議，當局應考慮擴展大橋項目，加建鐵路，為鐵路運輸提供一條方便的環迴路

線，藉以促進珠三角的區域合作。為增加大橋的使用量，他亦建議推出"泊車轉乘"計劃，在大嶼山興建泊車設施，以便從內地或澳門經大橋來港的駕車人士，可轉乘機場快線前往香港市區。這個安排可提高跨境人流之餘，亦不會增加香港道路的車流量。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局曾研究此方案，並認為在與內地的鐵路連接方面，如透過興建廣深港高速鐵路連接廣州石壁站，進而連接至國家高速鐵路網，包括京廣客運專線和杭福深客運專線，會更具策略價值和成本效益。她補充，如可以在北大嶼山物色到地點興建泊車設施，政府當局亦會考慮推行建議的"泊車轉乘"計劃。

15. 劉江華議員進一步建議，為增加大橋的使用量，政府當局應研究讓香港駕車人士無須預先申請，便可駕車前往珠海或內地其他地方，並可把車輛停泊於當地，再前往其他地方旅遊。就此，他詢問三地政府曾否審視各自地區所需的輔助設施是否足以應付倘若推行"泊車轉乘"計劃而增加的旅客。運輸及房屋局局長在回應時表示，澳門早已表明，其道路網絡難以應付車流的增加，故澳門推行"泊車轉乘"計劃是必要的。她又稱，雖然該項建議可作進一步考慮，但政府當局初步的看法是，強制推行建議的"泊車轉乘"計劃而不讓駕車人士選擇，這樣做並不可取。

16. 甘乃威議員表示關注，大橋會否由於珠海和澳門接駁的交通基建不足而像深圳灣口岸一樣變成"大白象"。深圳灣口岸雖然是免費使用且採用一地兩檢，但使用率卻偏低。他促請政府當局加快研究影響大橋使用量的各項事宜，包括為大橋提供足夠的道路接駁基建、引入跨境車輛短期配額制度和委員所建議的"泊車轉乘"計劃。

17. 運輸及房屋局局長承認，在深圳現有的接駁道路網絡的交通情況得到改善前，現時接駁深圳灣口岸的交通基建未如理想。廣東當局已承諾盡快完成興建廣深沿江高速公路，該公路啓用後，將可改善深圳灣口岸的接駁道路。運輸及房屋局局長重申，政府當局和內地當局一直在研究引入跨境車輛短期配額制度。就此，兩地已成立專家小組，探討短期配額制度的可行性，以制定實施框架。

18. 關於珠海和澳門兩地的接駁運輸基建，運輸及房屋局局長表示，珠海方面的連接路長13公里。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，連接路及大橋將會同步施工，因此，大橋將會連接珠三角西岸現行及新建的公路網絡，包括將於2012-2013年度落成的太澳高速公路，進而連接粵西沿海高速公路，向西再通往廣西、湛江及海南。林健鋒議員要求政府當局再提供資料，說明這些公路所通往的經濟發展區，讓委員全面瞭解大橋的策略價值。他認為，倘若同時能夠提供良好的接駁運輸基建，利便和促進三地的經濟合作，大橋項目帶來的經濟效益將會十分豐厚。

19. 運輸及房屋局局長在回應時表示，大橋提供運輸通道連接珠三角西部龐大的市場，預計可為香港商貿和服務業帶來巨大的經濟效益。林健鋒議員表示，雖然現有的道路網絡可以把大橋連接至湛江，但湛江與廣西之間似乎並無連接的道路。他認為如不能提供此連接路，將無法全面發揮大橋的經濟價值。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長表示，大橋會成為廣東主要公路系統的一環，從而把香港和內地所有主要城市連接起來。

20. 副主席亦認為政府當局應提供進一步的詳細資料，說明三地可影響大橋的經濟價值的相關連接路基礎設施。運輸及房屋局局長同意提供補充資料，詳細說明將大橋與內地的策略性公路網絡連接的直接連接路的情況。

政府當局

(會後補註：所要求的資料已於2009年1月14日隨立法會CB(1)591/08-09號文件發送給委員。)

為香港帶來的經濟效益

21. 何鍾泰議員關注到，香港雖會為興建大橋主體出資67.5億元人民幣，但該項目可能只為香港公司帶來有限的經濟效益。他表示，鑒於失業率高企，尤以建造業為甚，政府當局應透過落實大橋項目，盡力為本地工人創造最多的就業機會。劉健儀議員亦詢問，當局是否預期香港公司不會獲聘參與大橋主體的建造工程。

22. 運輸及房屋局局長在回應時表示，本土工人或不會受聘參與建造大橋主體，因為有關工程在內地水域進行，而招標工作須依據內地法規行事。路政署署長表示，公司須提供符合內地當局發出的營業規定的證明，方可參與投標。為鼓勵有意投標的內地公司與海外公司組成合營企業，競投大橋主體項目的有關合約，招標規定已訂明會特別考慮投標公司的國際經驗這個因素。運輸及房屋局局長請委員留意，香港口岸、香港接線、屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道項目於施工期間預算可創造約18 000個職位。

23. 李鳳英議員詢問，有多少本地工人可受惠於該18 000個新職位。路政署署長解釋，香港口岸、香港接線、屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道項目規模龐大，涉及建設成本逾400億元，本地工人肯定會從中受惠。

24. 陳偉業議員質疑大橋項目是否對香港最有利，還是到頭來只為鄰近地區帶來更大益處，因為大橋通車後，將令香港人前往澳門和內地消費更為方便。運輸及房屋局局長在回應時表示，大橋項目的效益是依據沿用已久，用以評估運輸基建經濟效益的國際標準和慣例釐定。即使不把該項目可能為三地吸引而來的投資計算在內，現時預期帶來的效益應已足以支持落實興建該項目。

香港所承擔的費用

25. 李鳳英議員察悉，三地政府為大橋主橋的工程費用所分攤的資助比率是根據效益費用比相等的原則決定，該原則的目的是確保在多個經濟情況不同的地區所合資的項目中，各方估計所得的效益與估計所涉費用的比率相等。她指出，估計所得的效益未必完全準確，並詢問有否訂立機制，以便在有需要時對三地政府所分攤的款額作出調整。路政署署長表示沒有訂立這樣的機制，因為要決定用作進行調整的方法會有極大困難。他指出，三地政府為工程費用所分攤的款額是根據沿用已久的國際慣例非常小心地計算出來的。

26. 運輸及房屋局局長和路政署署長在回應李鳳英議員有關三地政府如何分攤大橋主橋的管理及

維修保養費用時表示，初步構思是運用所收取的過橋費來支付有關費用。過橋費會由一個為管理及維修保養大橋主橋而成立的管理機構集中起來運用。

27. 副主席提及政府當局的補充資料文件[立法會CB(1)434/08-09(01)號文件]第9段，並表示在得出與大橋項目有關的直接經濟效益的估算結果時，應適當考慮由於珠三角地區經濟的急速發展，廣東及澳門旅客的時間價值會隨著時間而可能上升。

28. 港珠澳大橋香港工程管理處處長表示，第9段的數字只反映香港、廣東及澳門的旅客在2016年的時間價值，作為例子。他告知委員，有關方面亦曾為2020年及2035年作出估算。在2020年，香港及珠海旅客的時間價值估計分別為每小時人民幣58.2元及26.2元。在2035年，香港及珠海旅客的時間價值估計分別為每小時人民幣86.1元及87.1元。有關方面在估計內地旅客的時間價值時已顧及內地有關地區的經濟增長及所帶來的生活水平的提高。

環境方面的關注

29. 甘乃威議員詢問有關大橋項目的環境影響所引起的關注是否已令人滿意地得到解決。路政署署長在回應時表示，大橋的可行性研究涵蓋廣泛議題，包括與環境有關的問題。在珠江口沿大橋主橋建議的走線的主要環境問題及景觀影響已進行研究及評估，以符合內地法律的規定。與環境有關的報告將會提交中央人民政府轄下有關部門審批。

30. 陳偉業議員表示關注，在大橋項目對珠三角的環境影響，尤其是對中華白海豚的棲息環境及海洋生物的影響得到令人滿意的解決之前，政府當局已為相關的初步設計及工地勘測工作申請撥款。他認為這些問題必須充分地得到解決，若有需要，事務委員會應考慮與環境事務委員會舉行聯席會議。

31. 運輸及房屋局局長表示，大橋的可行性研究所涵蓋的議題超過40項，當中亦涵蓋包括對中華白海豚的棲息環境的影響在內的環境事宜。全長29.6公里、屬三線雙程行車的大橋主橋會橫跨珠江口的主要航道，並建有約6.7公里沉管隧道，鑒於其可能帶來

嚴重的環境影響，有關方面曾為該項目進行深入細緻的環境影響研究，研究報告亦已提交國家海洋局研究。有關方面亦已與內地一個環境保護基金共同努力，確保所帶來的環境影響得到適當舒緩。至於在香港境內與大橋有關的項目的環境影響評估，運輸及房屋局局長向委員保證，有關評估會嚴格按照《環境影響評估條例》(第499章)進行。

32. 主席在總結時表示，事務委員會支持將有關的撥款申請提交2009年1月21日的工務小組委員會會議作進一步考慮。陳偉業議員表示，若政府當局未能全面解決環境影響問題，他會在工務小組委員會會議上反對撥款申請。

IV 建議在路政署開設兩個總工程師職位

(立法會 CB(1)406/08-09 —— 政府當局就建議在路政署開設兩個總工程師職位提交的文件)

33. 運輸及房屋局局長和路政署署長向委員簡報當局的建議，即由2009年4月1日開始，在港珠澳大橋香港工程管理處(下稱"香港工程管理處")及路政署鐵路拓展處(下稱"鐵路拓展處")各開設一個總工程師(首長級薪級第一點)編外職位，分別負責規劃和實施港珠澳大橋工程計劃香港口岸和沙田至中環線(下稱"沙中線")鐵路計劃(以下統稱"該兩項工程計劃")，開設期分別至2014年3月31日及2016年3月31日。

34. 陳偉業議員表示關注政府當局最近每推出一項新的基建項目，都會開設新的首長級職位來承擔所帶來工作的有關趨勢。他建議資料研究及圖書館服務部或政府當局將1991年為落實機場核心計劃10項工程開設的首長級職位與當局在本年度立法會會期為落實大型基建項目而建議開設的首長級職位作出比較。他又建議，當局不應為每一項大型工程計劃開設職位，而應考慮設立一個工程計劃統籌小組，負責處理有關工程計劃，以便靈活調配人手及提高整體成本效益。運輸及房屋局局長在回應時表示，作出有關比較可能並不恰當，並補充說，當局當年為管理機場

資料研究及
圖書館
服務部

核心計劃10項工程而在政府人員的編制外設立了一個特別小組。主席在回應陳議員的要求時表示，會要求資料研究及圖書館服務部蒐集所需的資料。

(會後補註：有關"為機場核心計劃開設的首長級職位及為十大建設開設或計劃開設的首長級職位"的資料便覽已於2009年1月12日隨立法會CB(1)569/08-09號文件發送給委員。)

35. 副主席表示，市民亦期望政府一如大多數其他機構般，會首先考慮調配現有人手應付任何額外工作，而非利用落實新工程計劃的機會開設新職位。他認為政府當局有需要解釋為何認為在政府當局內部沒有重新調配人手的空間，而總是必須開設新職位來應付額外的 workload。他進一步表示，他雖然認同該兩項工程計劃的急切性及複雜程度，但有需要防止公務員編制出現不必要的膨脹。他關注該兩項建議會否為其他即將落實的基建項目開設額外的首長級職位鋪路。

36. 運輸及房屋局局長向委員保證，政府當局曾考慮可否調配人手來承擔建議開設的職位的工作，並在得出在不影響工作質量的情況下調配人手在運作上並不可行的結論後，才提出現時的建議。路政署署長解釋，路政署一直在檢討本身的編制，並且盡量透過內部調配人手來吸納額外的 workload。事實上，掌管香港工程管理處處長轄下兩個分部的其中一名總工程師便是透過路政署在2004年作出內部調配而設。自從2004年以來，路政署亦曾在有關道路及鐵路工程計劃完成後，刪除一個政府工程師(首長級薪級第二點)編外職位及四個總工程師(首長級薪級第一點)編外職位。這些職位當中有一個的刪除時間更較原定計劃為早。路政署署長進一步解釋"路政署鐵路拓展處現行和建議組織圖"(政府當局文件附件E)所展示的路政署的工作分配，並指出在2001年，鐵路拓展處有六名總工程師，負責監督六項總值1,000億元的鐵路工程計劃。在2008年，雖然工程計劃的數目維持不變，但所涉及的總值卻為1,300億元。然而，在建議開設額外一個總工程師編外職位前，鐵路拓展處的總工程師數目只有五個。主席要求政府當局在現時的建議由人事編制小組委員會討論前，盡量提供補充資料，以釋除上文所述副主席對於調配人手空間的關注。

政府當局

(會後補註：所要求的資料已於2009年1月13日隨立法會CB(1)575/08-09號文件發送給委員)

37. 甘乃威議員詢問現時路政署多位總工程師轄下的高級工程師的編制，以及這些總工程師是否有餘力兼顧建議開設的兩個總工程師職位的工作。運輸及房屋局局長重申，所有其他首長級人員已需全身投入各自的職責，並沒有進行內部調配的進一步空間。路政署署長提及政府當局文件第33及34段時表示，由於需要加快香港口岸工程項目的進度，該署將會設立專責隊伍。除了在內部臨時調配一個高級工程師及一個工程師／助理工程師職位外，亦會開設九個非首長級專業職位，以組成專責隊伍。至於沙中線鐵路工程計劃，鐵路拓展處內部將會向建議開設的總工程師職位轄下調配一個高級工程師及兩個工程師／助理工程師職位。將會開設的該三個職位連同另外六個非首長級職位將會組成建議在鐵路拓展處內開設的總工程師職位轄下的隊伍。

38. 李鳳英議員認為，當局除了為建議開設的該兩個總工程師職位的需要提供理據外，亦要為該等職位建議分別為5年及7年的開設期提供理據。她認為該兩個職位的開設期特別長，當局應因應該兩項工程計劃的進度進行中期檢討。路政署署長在回應時表示，建議的開設期需配合將於2016年完工的港珠澳大橋工程計劃及首階段亦將於2016年完工的沙中線工程計劃的進度。政府當局會在2013-2014年度檢討港珠澳大橋工程計劃是否繼續需要該個總工程師職位。應李議員要求，路政署署長同意補充一份圖表，展示路政署現有的首長級編外職位的數目，以及該等職位的開設期由於有關鐵路工程計劃完工而屆滿的日期。

政府當局

(會後補註：所要求的資料已於2009年1月13日隨立法會CB(1)575/08-09號文件發送給委員)

39. 梁國雄議員對於是否需要興建港珠澳大橋表示有保留，因為他認為內地已採取將工業移入內陸的政策，而澳門經濟正在惡化。他認為該兩項工程計劃在創造職位方面的幫助不大，因為其所創造的職位只屬短期性質。梁議員提及現時的建議時表示關注，

政府當局一方面熱衷於開設高層職位，但似乎卻凍結開設基層職位，這是不公平的。他又質疑政府當局為何傾向開設編外職位。路政署署長在回應時表示，現時開設兩個總工程師編外職位的建議，是在考慮到有需要加快該兩項工程計劃的進度及其完工日期後作出的。

40. 葉偉明議員憶述，政府當局以往曾承諾，每開設一個首長級編外職位，便會刪除另一個首長級編外職位以作抵銷，他並詢問當局會否因應現時的建議刪除兩個首長級編外職位。葉議員提及政府當局文件第4段時，要求當局提供香港工程管理處三個首長級編外職位(即一個首席政府工程師(首長級薪級第三點)及兩個總工程師(首長級薪級第一點))的詳情。運輸及房屋局局長在回應時表示，開設編外職位主要是基於工作量作出考慮，並非必須透過硬性刪除其他職位以作抵銷。路政署署長補充，該個首席政府工程師職位及其中一個總工程師職位是以編外職位的形式開設，為期六年，直至2010年6月30日為止，而另一個總工程師職位則是同期在路政署內部調配。由於港珠澳大橋工程計劃到2010年尚未完成，當局會在2009年年底檢討是否繼續需要該等職位。

41. 何鍾泰議員表示，鑒於港珠澳大橋工程計劃涉及三地政府及國際招標，而沙中線鐵路工程計劃則涉及興建約17公里長的隧道及九個地底車站，兩者均非常複雜，故他支持現時的建議。他表示關注向兩個建議開設的總工程師職位所提供的非首長級人員的支援是否足夠，以確保他們有效運作。路政署署長解釋上文所述向該兩個總工程師職位所提供的非首長級人員的支援。他指出，除內部臨時調配外，亦會開設若干不同職系的非首長級專業職位，以確保該兩個總工程師所掌管的兩個專責隊伍可為有關的總工程師提供多項專業的支援。

42. 陳偉業議員雖然支持透過落實基建項目創造職位及改善交通，但他表示關注當局在港珠澳大橋工程計劃在其所引起的問題(例如其環境影響)尚未完成審視前，而提出為香港口岸工程開設一個總工程師編外職位。此外，港珠澳大橋工程計劃不僅影響香港，亦影響珠江三角洲地區，兩地將需要較長時間進行環境影響評估，以確保所涵蓋的大範圍的自然景觀

及珍貴海洋生物得到保護。他表示反對開設有關的總工程師職位的建議。

43. 路政署署長解釋，政府當局亦很重視為香港口岸進行環境影響評估研究，而建議為香港口岸工程開設的總工程師職位將會負責監督香港口岸的詳細環境影響評估研究，該項研究將會嚴格按照有關法例進行。他澄清，港珠澳大橋工程計劃的環境評估已進行，並在珠江口受港珠澳大橋主橋建議的走線影響的範圍內，對主要環境問題進行審查及評估，以符合內地法律的規定。有關報告已提交中央人民政府考慮。

44. 主席在總結時表示，事務委員會支持將現時的建議提交2009年1月14日的人事編制小組委員會會議作進一步考慮。

V 工務計劃項目第6720TH號 —— 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 —— 第1期

(立法會 CB(1)406/08-09 —— 政府當局就工務計劃項目第6720TH號 —— 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 —— 第1期提供的文件)

45. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1向委員簡介政府當局的文件，當中載列把720TH號工程項目 —— 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路(下文統稱"該兩條公路")擴闊工程的一部分提升為甲級的建議，以進行舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的一段吐露港公路的工程。

環境方面的關注

46. 李鳳英議員雖然支持建議的工程項目，但關注到需要在工程項目的範圍內遷移大量樹木。她建議政府當局在考慮移植部分樹木時，應顧及這些樹木是

否適合移植及移植後的存活機會。她認為將存活機會偏低的樹木砍伐，然後種植新的樹木可能更為實際，亦更符合成本效益。路政署主要工程管理處處長解釋，當局在決定移植約190棵樹木前，已就這些樹木移植後的存活機率作出評估。他表示，政府當局計劃種植估計約3620棵重標準樹、44000株樹苗、50500叢灌木，合共約98780平方米的林地種植面積。將會種植的樹木總數會超過受工程項目影響的樹木數量。況且，種植品種不同的樹木，更可在不同季節生長出不同色彩的花朵和樹葉。

47. 副主席表示支持建議的工程項目，因為他注意到當地居民對該項工程期待已久。他強調當局有需要在該兩條公路兩旁盡量多種樹木，以改善空氣質素，而且樹木亦有助減低噪音。他建議當局亦應考慮在隔音屏障以垂直種植模式進行綠化，令屏障更為美觀。劉健儀議員表示當局應考慮盡量採用透明的隔音屏障，以免阻擋司機的視線。

48. 路政署主要工程管理處處長在回應時表示，政府當局一直致力改善隔音屏障的設計，在新建道路設置隔音屏障時亦已採用多項綠化措施，包括以垂直種植模式進行綠化。而為這個工程項目設置隔音屏障時，亦會採用上述措施，當局會裝設以不反光物料製造的透明或半透明隔音屏障。政府當局亦會就這項工程的隔音屏障所採用的物料和設計，諮詢專業團體、社區組織及有關的區議會。

49. 葉偉明議員關注到當局計劃在第一期建造工程期間砍伐約10 900棵樹木，並建議檢討砍伐樹木的規模。運輸及房屋局局長和路政署主要工程管理處處長解釋，政府當局已設法盡量減少要砍伐樹木的數目。不過，由於擴闊工程涉及削平公路兩旁的斜坡，加上所擴闊的吐露港公路路段長達5.7公里，大規模伐樹實屬難以避免。路政署主要工程管理處處長指出，政府當局一貫的原則是，受工程影響的樹木應盡可能保留或移植他處，除非有絕對需要，否則不應砍伐。

50. 鑒於有關路段是往來新界東北的策略性連接道路的重要一環，何鍾泰議員支持建議的工程項目。他認為在考慮保護樹木時應具彈性，因為有時候

受工程影響的樹木可能並非珍貴品種。他表示政府當局應在保護樹木和需要應付實際交通需求之間取得平衡。

政府當局

51. 陳偉業議員認為道路中間應種植灌木，以改善環境，亦可盡量減輕由相反方向駛來的車輛的車頭燈對司機造成的滋擾。路政署主要工程管理處處長在回應時表示，在可行情況下當局會於該兩條公路中間種植灌木。不過，由於空間上的限制，沒有可能在該兩條公路沿途均種植灌木。應陳議員的要求，路政署主要工程管理處處長同意在財務委員會討論現時的建議前，提供補充資料，說明在該兩條公路中間可以種植灌木的中央分隔帶面積的百分比。

(會後補註：所要求的資料已於2009年2月5日隨立法會CB(1)735/08-09號文件發送給委員。)

(主席把會議延長15分鐘，以便有足夠時間進行討論。)

對交通造成的影響

52. 劉健儀議員注意到，該兩條公路若干路段在繁忙時間已見擠塞，而擴闊工程需時5年才完成，她詢問當局在施工期間為紓緩交通擠塞問題而將會採取哪些交通管理措施。

53. 路政署主要工程管理處處長在回應時表示，政府當局會在施工期間採取多項臨時交通安排，例如關閉行車線、實施交通分道及其他安排，以盡量減輕對交通造成的影響。在實施臨時交通安排前，政府當局會諮詢有關的區議會。政府當局亦會規定承建商須設立配備拖車的車輛救援隊，在繁忙時間隨時候命，以便一旦發生重大事故時可以及時把壞車拖走，使交通盡快恢復正常。應劉健儀議員的要求，路政署主要工程管理處處長承諾在提交工務小組委員會的文件中，提供有關這些臨時交通管理措施的詳細補充資料。

政府當局

54. 主席在總結時表示，事務委員會支持將現時的建議提交2009年1月21日的工務小組委員會會議作進一步考慮。

VI 其他事項

55. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年2月18日