立法會
Legislative Council

立法會FC74/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會
第三次會議紀要

日　　期　　：2011年11月18日(星期五)
時　　間　　：下午3時
地　　點　　：立法會綜合大樓會議室1

出席委員　：劉慧卿議員, JP (主席)
劉秀成議員, SBS, JP (副主席)
何俊仁議員
李卓人議員
吳靄儀議員
涂謹申議員
張文光議員
陳鑑林議員, SBS, JP
梁劉柔芬議員, GBS, JP
梁耀忠議員
黃宜弘議員, GBS
劉江華議員, JP
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
余若薇議員, SC, JP
王國興議員, MH
李永達議員
李國麟議員, SBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
張學明議員, GBS, JP

黃定光議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
甘乃威議員, MH
李慧琼議員, JP
林大輝議員, BBS, JP
陳克勤議員
陳茂波議員, MH, JP
陳健波議員, JP
梁美芬議員, JP
梁家騮議員
張國柱議員
黃成智議員
黃國健議員, BBS
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
潘佩璆議員
謝偉俊議員, JP
譚偉豪議員, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
陳淑莊議員
陳偉業議員
黃毓民議員

缺席委員 ： 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
黃容根議員, SBS, JP
霍震霆議員, GBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
馮檢基議員, SBS, JP
方剛議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
何秀蘭議員
葉國謙議員, GBS, JP

出席公職人員：	陳家強教授, SBS, JP	財經事務及庫務局局長
	應耀康先生, JP	財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)
	劉焱女士, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
	袁詠歡女士	財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)
	謝曼怡女士, JP	商務及經濟發展局常任秘書長(通訊及科技)
	黃智祖先生, JP	商務及經濟發展局副秘書長(通訊及科技)
	利敏貞女士, JP	電訊管理局總監
	夏勇權先生	電訊管理局副總監
	梁仲賢先生	電訊管理局助理總監(支援)
	鄭汝樺女士, GBS, JP	運輸及房屋局局長
	鄭美施女士, JP	運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
	杜永恒先生	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
	劉家強先生, JP	路政署署長
	鄭定寧先生, JP	路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
	陳于遠先生	運輸署總工程師(主要公路發展)
列席秘書	李蔡若蓮女士	助理秘書長1
列席職員	林映儀女士	總議會秘書(1)7
	冼柏榮先生	高級議會秘書(1)7
	胡清華先生	高級議會事務助理(1)3
	邱寶雯女士	議會事務助理(1)8

項目1 —— FCR(2011-12)47

人事編制小組委員會在2011年10月26日所提出的建議

主席表示，人事編制小組委員會建議，2011年10月26日人事編制小組委員會會議上通過的項目EC(2011-12)7，應在財務委員會(下稱"財委會")會議上分開考慮及表決。

2. 主席把餘下的項目EC(2011-12)3付諸表決。委員會批准有關項目。

EC(2011-12)7
總目46 —— 公務員一般開支
分目081可收回的薪金及津貼
(電訊管理局營運基金)

3. 主席表示，這個項目尋求財委會批准開設1個新的規管事務經理職系，包括4個職級，以及在電訊管理局(下稱"電訊局")開設1個總規管事務經理常額職位。

4. 人事編制小組委員會主席吳靄儀議員表示，人事編制小組委員會委員普遍支持政府當局的建議，但要求把這個項目分開表決，以因應政府當局就電訊工程師職系檢討提供的補充資料作進一步討論。

5. 主席表示，電訊局電訊工程師職系代表的意見書已於會議席上提交省覽。

電訊局對電訊工程師的持續需求

6. 譚偉豪議員歡迎政府當局決定加快進行電訊工程師職系檢討，俾能在初步階段就未來路向制訂清晰的政策。他認為電訊工程師職系代表所提出的要求理據充分，即在檢討有結果前，不應把電訊工程師職系的職能納入規管事務經理職系。他贊同電訊工程師職系的意見，認為電訊局對電訊工程師有持續需求，以便進行非常專門的技術規管工作，他促請政府當局採取所需的措施，以維持在職電訊工程師職系人員的士氣和釋除他們的疑慮。

7. 劉江華議員表示，政府當局已接納他的建議，並已修訂提交財委會的文件。劉議員表示，當局應先開設規管事務經理的職系，而電訊工程師職系的檢討和納入安排則可同步進行。至於電訊工程師職系代表的立場，即規管事務經理不應由工程或技術人員組成，他認為擬議的規管事務經理職系需要具備跨專業知識，才可有效履行規管電訊業的多元化職能。因此，具備工程或技術背景及所需專業知識的申請人不應被拒於規管事務經理職系的門外。他認為除了聘用具備跨專業知識的人才，電訊局亦應保留一支具備專業和技術知識的核心團隊，以確保能有效運作，並提供高質素的電訊工程支援，尤其是在警務處或消防處等部門。他進一步表示，政府不能永遠依賴外判電訊服務。他要求政府當局保留電訊工程師職系，而不是讓該職系被淘汰。他補充，政府當局應取得適當的平衡，在維持由電訊工程專家組成的核心專業團隊的同時，亦能保留具多元化專業知識的跨專業職系，以期在全面開放和競爭激烈的電訊市場上履行職能。

8. 商務及經濟發展局常任秘書長(通訊及科技)表示，電訊局會定期檢討其運作，以確保規管人員達到所需的專業標準。政府當局會確保電訊局和日後的通訊事務管理局辦公室(下稱"通訊辦")會繼續聘用足夠數目具備工程背景的專業人員，以有效履行專業規管機構的職能。她表示政府當局不能接受電訊工程師職系的要求，即把具備技術或工程背景的人員排除於規管事務經理職系以外。她強調，現時開設跨專業規管事務經理職系的建議，不代表電訊工程師職系會消失。當局日後對電訊工程師職系所作的安排，將取決於2012年進行檢討的結果。在檢討有結果前，所有在職電訊工程師職系人員的晉升機會將不受影響。無論如何，電訊工程師職系於未來20年仍會屬於公務員職系，為電訊局及日後的通訊辦提供服務。

9. 電訊管理局總監表示，電訊工程師主要負責提供電訊工程方面的支援，以及從事技術規管工作。隨着放寬規管本地固網市場及全面開放對外網絡市場與本地固網市場，電訊工程師職系純屬技術

規管的主要工作已有所減少。電訊局已由一個集中處理技術規管工作的部門，演變成一個履行多元化規管職能的部門，涵蓋工程、資訊科技、法律、經濟、會計及財務等範疇。她特別提到，雖然政府當局十分看重電訊工程師職系的工作及貢獻，但電訊局需要新的跨專業職系，才能有效且具效率地執行相互緊扣的經濟及技術規管工作。她重申，當局只會在電訊工程師職系檢討於2013年完成後，根據檢討結果決定是否把電訊工程師職系的職能納入規管事務經理職系。

10. 劉秀成議員表示，他曾於資訊科技及廣播事務委員會和人事編制小組委員會各自的會議上建議政府當局應先完成電訊工程師職系的檢討，才提出開設新的規管事務經理職系的建議。他要求政府當局澄清日後會否聘用具備電訊工程背景的人員出任規管事務經理職系的職位，以及在職的電訊工程師職系人員日後可否申請規管事務經理的職位。他極之關注到有關學科的專業資格沒有列入為規管事務經理職系的基本入職條件之一。他強調單憑多年的經驗無法取代專業資格，並促請政府當局在招聘中優先考慮具有專業資格的申請人。

11. 電訊管理局總監表示，擁有電訊工程背景且具備所需入職資格和經驗的人士可申請規管事務經理職位。她強調電訊局需要跨專業的人員，才能有效且具效率地執行相互緊扣的經濟及技術規管工作。在30名現職非公務員合約規管人員中，14名具備專業資格、7名擁有工程背景及3名是專業工程師。至於把專業資格指明為招聘要求，電訊管理局總監解釋，擬議的規管事務經理職系是跨專業職系，因此不一定要把專業資格列為入職條件之一，有別於律師、工程師或會計師等特定範疇的專業職系。某些主要學科(例如經濟及統計學)並沒有適用於從業員的專業資格安排。因此，當局不宜於入職條件劃一規定申請人須具備專業資格。然而，當局會把法律、工程或會計的專業資格及取得專業資格後的所需經驗列作規管事務經理晉升職級(即高級規管事務經理、首席規管事務經理或總規管事務經理)的其他入職條件之一。

12. 潘佩璆議員察悉電訊局的電訊工程師數目將會隨自然流失而逐步減少。若有關的空缺不獲填補，在職電訊工程師的工作量將會增加。他詢問政府當局會否恢復電訊工程師職系的招聘。

13. 電訊管理局總監表示，鑒於規管環境有變，當局自1998年已凍結電訊工程師職系的招聘。考慮到電訊局規管工作中純屬工程支援的運作需求有所減少，當局不會恢復電訊工程師職系的招聘。她解釋，香港電訊市場全面開放後，電訊局需處理複雜的規管事宜，超越了傳統的電訊和電子專業範疇。電訊工程師職系的人員不具備所需經驗及知識，未能勝任非技術部分的規管工作，而他們的職責說明亦沒有規定他們須履行這些職能。鑒於電訊工程師職系的主要工作不斷減少，在38名現職的電訊工程師職系人員中，有部分已獲指派處理對外關係等非技術性工作，包括為來自海外的規管機構安排參觀活動，以及電訊局參與地區或國際會議的事宜。

電訊工程師職系檢討

14. 潘佩璆議員歡迎政府當局決定加快進行電訊工程師職系檢討。他促請政府當局在檢討中持開放的態度，邀請電訊工程師職系的人員參與檢討及在檢討完成後盡快向資訊科技及廣播事務委員會提交檢討報告。

15. 李鳳英議員欣賞政府當局接納人事編制小組委員會委員的意見，以及對電訊工程師職系檢討目的所作的調整。她促請政府當局兌現其承諾，客觀地進行檢討，並在檢討期間諮詢電訊工程師職系的人員。她亦要求政府當局在檢討後與立法會相關事務委員會討論，然後才作出任何決定。

16. 劉江華議員察悉政府當局已放寬對檢討的原有立場，並對於電訊工程師職系的職能應否納入規管事務經理職系持開放態度。他希望有關的檢討能夠公正地進行，沒有任何預設立場。他亦歡迎政府當局承諾提前檢討日期及加快檢討過程。

17. 商務及經濟發展局常任秘書長(通訊及科技)回應時表示，政府當局原有的立場是逐步把電訊工程師職系的職能納入規管事務經理職系。考慮到委員的意見及電訊工程師職系在最新一輪諮詢中提出的要求，政府當局已調整檢討的目的及時間表。她表示，檢討將會提前一年開始，並會在2012年進行，目標是於2013年完成。她亦向委員保證，對於是否把電訊工程師職系的職能納入新的規管事務經理職系，政府當局沒有任何預設立場，而電訊局管理層進行檢討之前及期間會繼續與電訊工程師職系人員保持溝通。她補充，當局已在提交予財委會的補充資料中說明，檢討目的已修訂為考慮應否把電訊工程師職系的職能納入規管事務經理職系。至於該職系的職能是否納入新職系，當局會待2013年檢討工作完成後，才按照檢討結果作出決定。為確保能就電訊工程師職系作出客觀而全面的評估，當局會就電訊工程師職系內的每個職位作詳細的職務分析。當局會外聘顧問公司協助進行檢討。政府當局稍後會向立法會資訊科技及廣播事務委員會匯報檢討結果。

18. 主席把項目付諸表決。委員會批准這項建議。

項目2 —— FCR(2011-12)48
工務小組委員會在2011年11月8日所提出的建議

19. 主席表示，由於PWSC(2011-12)30、PWSC(2011-12)31及PWSC(2011-12)32所載的建議關乎港珠澳大橋(下稱"大橋")的相關本地工程，3個項目會一併討論，但分開表決。

20. 主席表示，政府當局已就大橋及相關本地工程提供補充資料，該等資料已於會議席上提交。主席表示，在2003至2009年間，財委會已批出7筆與大橋相關的撥款，涉及的金額約為102億元(按付款當日價格計算)。現時討論的3個項目所尋求的撥款涉及485億元(按付款當日價格計算)，若獲得批

准，大橋的相關本地工程的撥款總額將增加至約587億元(按付款當日價格計算)。

21. 王國興議員表示，香港建造業總工會一批建造業工人呼籲他支持撥款申請。由於大橋及相關工程不只惠及一般建造業工人，亦會令建造業其他工程和技術人員受惠，他表示這項工程計劃應盡快動工，以創造更多就業機會及避免工程計劃的費用進一步上升。他察悉大橋的相關本地工程已延誤近1年，並詢問當局的施工時間表，以及政府當局如何壓縮工程計劃的時間表，藉此追回失去的時間和減少額外的工程費用。

22. 陳鑑林議員表示，民主建港協進聯盟支持撥款建議及早日展開大橋的相關本地工程。他表示，對於大橋的相關本地工程因一宗司法覆核案件的法律程序而要大幅延遲，導致整體費用按付款當日價格計算增加約65億元，部分市民對此感到非常不滿。他極之關注到，倘若於內地與香港特區水域交界處與大橋主橋銜接的相關本地工程不能及時竣工以配合大橋通車，會對香港經濟帶來哪些不利影響。他促請政府當局在撥款申請獲批後隨即加快施工進度。

23. 運輸及房屋局局長表示，位於內地水域的主橋和珠澳口岸的工程已於2009年12月動工，並預期於2016年如期竣工。為確保大橋如期開通，三地的相關項目必須與主橋在同一時間內竣工。政府當局會以不同方式壓縮施工期，包括修改施工方法，例如在填海工程採用更多海砂作回填物料、增加施工地點數目和調配額外人手、機器及設施。這些加速措施，加上大橋香港口岸及屯門至赤鱲角連接路前期工程建造價格上升，導致有關費用估計會增至約65億元(按付款當日價格計算)。倘若撥款獲批准，這些工程將於2011年年底前動工，使大橋相關的香港境內工程能同時竣工，以配合大橋於2016年年底前通車。

24. 路政署署長補充，除了修改施工方法，改善土木工程的規劃與時間表，亦有助加快施工進

度。舉例而言，政府當局會把填海區劃分數個區域，俾能分階段提供土地，以便於香港口岸興建設施和基礎建設。

25. 鄭家富議員關注到，由於需要壓縮施工期，工程的安全及質素或會受損。對於以海砂作回填物料加快軟淤泥固結，他表示，香港以往多項工務工程均曾出現土地沉降問題，若大橋香港段出現同樣的問題，本港的處境將會十分尷尬。鄭議員提到內地近年的多宗塌橋事故，並關注到大橋內地段的質素及安全標準，他促請政府當局確保建造工程的質量得到妥善的控制。他亦表示，工務工程計劃出現延誤的情況並不罕見，而政府當局不應把矛頭指向該項工程計劃的司法覆核程序。

26. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局會密切監察軟淤泥的沉降和固結及工程計劃其他方面的事宜，以確保施工安全及施工質素。她向委員保證，當局修改工程及施工方法是以工人的安全及施工質素為大前提。當局仔細考慮各項因素(包括整項工程計劃的時間表、工程的性質、加快進度的方法及壓縮的可行性)後，認為加快興建香港口岸設施的壓縮計劃可行。運輸及房屋局局長進一步表示，政府當局亦參與推行大橋內地段的工作(包括擬備和審核招標文件)和工程計劃的管理程序，以確保工程計劃符合國際標準。由廣東、香港特區和澳門特區的政府代表組成的三地聯合工作委員會將監督各項重要事宜，包括主橋工程的質素及安全。應香港特區政府的建議，由三地政府成立的廣珠澳大橋管理局已同意聘請獨立顧問加強質量控制工作。至於與大橋相關的本地工程，香港備有已確立的質量控制指引規管工務工程的質素。

建造業工人的供應及安全措施

27. 鑒於東涌及天水圍等偏遠地區失業率高企，而這些地區鄰近大橋的工地，王國興議員建議政府當局應就大橋工程計劃在這些地區舉行招聘會。當局亦應向工人提供適當培訓，以提升建造業工人的技術和競爭力。運輸及房屋局局長表示，勞

工處將聯同相關團體及承建商組織在鄰近工程計劃工地的地區舉辦職業博覽會。政府當局亦與培訓機構及建造業議會緊密合作，制訂措施確保建造業人力資源供應充裕及提升現有勞動人口的技術水平和競爭力。

28. 黃成智議員預期壓縮後的施工時間表將導致對建造業工人的需求急升。考慮到香港現時建造業人手短缺，他詢問政府當局如何確保熟練建造業工人供應充裕，以應付未來10年推行各項大型基建工程計劃(包括大橋)所衍生的需求。他亦關注到政府當局將引入哪些措施保障工人安全。陳鑑林議員有類似的看法，他表示政府當局應加強建造業工人的培訓及確保工地的職業安全。

29. 路政署署長表示，考慮到建造業人力需求不斷增加，政府當局注意到需要維持足夠的人力資源供應，以及提升建造業工人的技術水平和競爭力。據發展局及建造業議會就各行業的人力資源供求情況和建造業的技術水平進行的一項調查顯示，大部分與建造相關的範疇於未來數年應不會出現嚴重人手短缺。由於個別行業將有輕微的人手短缺，發展局已於2010年尋求財委會撥款1億元支持建造業議會加強對有意入行人士和在職建造業工人的培訓及工藝測試，以及透過推廣和公眾教育吸引更多年青人投身建造業。這些措施包括向人手嚴重老化、短缺或招募人手有困難的選定工種的學員提供平均約5,000元的培訓津貼。其他措施包括把初期的工資訂在不少於每月10,000元的水平(學員在6個月後完成培訓，工資將進一步增至不少於每月15,000元)、為在職資深建造業工人提供免費進階培訓課程、把培訓津貼調高至每日150元及為工人提供不多於500元的津貼以參加工藝測試及指明培訓課程。至於面對嚴重人手短缺的行業，建造業議會已推出"承建商合作培訓計劃"及"強化建造業選定工種的人力訓練計劃"，藉此培訓更多技術工人，應付人手短缺的情況。路政署署長向委員保證，工程招標文件已指明承建商須遵守相關的安全規定。

對環境及生態的影響

30. 陳鑑林議員代黃容根議員發言，黃議員關注到大橋及香港口岸的填海及相關海事工程對漁業的影響。陳議員要求政府當局諮詢漁業界及商定雙方接受的措施，以盡量減少捕魚區的損失及對漁業造成的破壞。

31. 陳偉業議員表示，雖然他認同有需要建造大橋，但他對工程計劃選址有保留。他表示，過往基建工程計劃的環境監察及執法工作普遍寬鬆，而緩解污染措施一般作用不大。他特別關注到填海工程或會影響馬灣海魚養殖業的運作，以及經營者得不到合理賠償。他表示，馬灣的海魚養殖業人士對大橋填海工程造成的污染深感憂慮，但大橋的環評研究未有涵蓋馬灣海魚養殖業的運作，以致政府當局拒絕他們的申索。

32. 運輸及房屋局局長解釋，大橋及香港口岸的填海地點與馬灣距離頗遠，就馬灣海魚養殖業的運作而言，填海工程對環境應不會有很大影響。至於"為葵青貨櫃港池及其進港航道提供足夠水深"的工程計劃，運輸及房屋局局長表示，食物及衞生局局長正檢討發放予受影響漁業和海魚養殖業人士的特惠金安排，並預計於2012年年底制訂相關建議。

33. 至於大橋的司法覆核案件，梁家傑議員表示，上訴法庭判案書第55段澄清，不論建造工程的類型或污染足印的規模，任何工程項目倡議人均有責任採取適當的緩解污染措施把污染減至最低。他詢問政府當局會採取哪些措施，以遵從法庭的裁決。

34. 運輸及房屋局局長回應時表示，上訴法庭亦澄清，環評技術備忘錄及研究概要概述的建議措施，不應被詮釋為在環境保護署(下稱"環保署")署長可決定應施加哪些緩解污染措施前，工程項目倡議人需進行獨立基線評估。她表示，在過去的公眾諮詢及參與過程中，政府當局已落實選址及走線，並已顧及市民關注到工程對環境的影響。當局已建議實施適當的環保措施，以履行工程項目倡議人盡

量減低污染的責任。她補充，政府當局已就大橋工程計劃修改香港接線的路線、採用不同的施工方法及建議推行緩解措施，以期盡量減低對環境的影響。

35. 路政署署長補充，現時建議的香港口岸與東涌相距約2公里，而香港接線則距離約700米，藉此減低對當地居民造成的空氣和噪音污染。擬議香港口岸將設於機場島東北對開水域，以避開生態上相對敏感的香港西部水域。香港接線的走線已由北大嶼山改為經觀景山到機場島南部。香港接線的部分高架道路亦已重新設計為地面道路，以盡量減低可能對視覺構成的影響。當局引進不浚挖式填海方法，以盡量減低對水質的影響。他強調環評報告已得出結論，就是在推行建議的緩解措施後，工程計劃所帶來的環境影響將處於可接受範圍。

36. 梁家傑議員提到環保署署長繼2009年11月4日發出環境許可證後，再於2010年6月24日和2010年11月16日發出的修訂環境許可證，他詢問政府當局是否基於需要改善環保措施而修訂該等環境許可證，以及環境許可證經頻密地修改後，政府當局原來的施工時間表是否仍切實可行。

37. 路政署署長表示，政府當局於2010年年初以前，便已取得有效的環境許可證，政府當局的一般做法是作出修訂，以改善所採取的環保措施。路政署署長回應主席時確認，不浚挖式填海方法是政府當局主動推行的另一項改善措施，而並非只為了回應法庭的裁決。

38. 黃成智議員察悉不浚挖式填海方法是在本港首次採用，他詢問政府當局有否研究在香港採用這個方法的可行性。他詢問政府當局會如何確保填海方法的環保成效，以及如何監察承建商有否遵從規定的環保標準。

39. 路政署署長答稱，雖然不浚挖式填海方法在香港屬嶄新方法，但其技術水平是本地工程界能力所及的範圍。他解釋，這個填海方法是把一系列互相緊扣的大口徑鋼筒壓下海床，穿越淤泥，並固

定在下層較穩固的沖積層，成為周邊的海堤。這個方法幾乎可完全避免開挖及處理棄置淤泥。他表示，這個方法亦於日本、新加坡及美國等地採用，且能大幅減少開挖及處理棄置淤泥，並已證實能保護環境。大橋主橋西人工島及東人工島的建造工程亦使用這個填海方法。路政署署長回應主席時表示，政府當局曾赴日本大阪就不浚挖式填海方法進行海外考察。

40. 路政署署長進一步表示，建造合約文件及環境許可證訂有嚴格的條件，規定承建商聘用環境小組監察在水質、空氣、噪音、廢物管理、生態及景觀和視覺方面對環境造成的影響。路政署將委聘環境顧問審核相關小組進行的環境監察工作，並核證緩解措施的成效。當局亦將設立辦事處，監督大橋香港工程及鄰近地區同期進行的其他工程計劃(包括內地水域的大橋主橋工程計劃)累積的環境影響，以確保符合香港的環保法例。

大橋及香港口岸的設計、營運及接駁事宜

41. 劉健儀議員表示，大橋是重要的基建工程計劃，可促進香港、澳門與內地的旅客及貨物流通，自由黨的議員支持早日落成大橋。雖然她與其他委員同樣關於到建造業工人的供應及施工進度，但她表示當局應充分注意工程計劃與公共交通網絡的接駁，以及跨境設施的設計。政府當局在深港西部通道提供的管制站設施的管理及運作效率未達標準，她促請當局不要重蹈覆轍。她表示，政府當局曾於2011年2月及4月向運輸業界簡介大橋及香港口岸，但沒有發放公共交通接駁安排的任何細節。她詢問，政府當局會否及何時再就運作細節諮詢業界。

42. 運輸及房屋局局長表示，作為交通樞紐，香港口岸將把大橋接通香港各地。當局會在香港口岸的詳細設計中處理接駁的事宜。香港口岸的建造將以人為本，所有出入境設施將分別設於地面和一樓。車輛落客位置將設於旅檢大樓入口前方，旅客下車後可步行直達旅檢大堂，完成清關手續後便可

直接前往同層的車輛上客區。至於公共交通服務，運輸及房屋局局長表示，香港口岸的基本設計目標是供不同類型的公共交通工具使用，以促進競爭及給予乘客更多選擇。她進一步表示，當局已於初步設計階段諮詢運輸業界的意見，並會就下一階段的設計再諮詢業界。雖然政府當局未有擬訂具體的諮詢時間表，但會在制訂詳細的運作安排時諮詢相關持份者。

43. 運輸及房屋局局長回應劉健儀議員有關加快貨物清關的設施及運作安排的提問時表示，香港海關近期引入電子清關程序，以改善貨物清關的效率。至於車輛檢查亭、貨物及車輛檢查大樓和設施，當局將安排完善的布局，提供足夠設施，為過境車輛(包括貨車、私家車及巴士)提供有效率的服務。路政署署長表示，香港口岸的布局能把私家車及貨車分流，以增加清關程序的整體處理量。

44. 鄭家富議員察悉大橋專責小組曾於2007年1月建議三地政府各自於境內設置獨立的跨境設施。他表示，鑒於跨境貨物和旅客往來頻繁，立法會議員曾質疑這個安排是否有效率。隨着三地聯合工作委員會於2010年5月成立，加上成立了廣珠澳大橋管理局，他詢問香港特區政府在這些機構的代表會否繼續爭取設置單一跨境設施，以縮減施工規模，從而削減成本及縮短施工期。

45. 運輸及房屋局局長表示，三地政府曾就設置跨境設施作不少討論。考慮到法制及現行法定框架有別，結論是設置獨立的跨境設施是最恰當的安排。然而，若日後有機會進行討論，政府當局將樂意作出檢討。

46. 劉秀成議員察悉，當局曾於2010年就香港口岸舉辦設計比賽。雖然三甲位置均由香港設計師奪得，但最終的設計並無採納他們任何作品。劉議員批評政府當局沒有充分尊重參賽者，而他認為獲獎的設計較政府當局現時屬意的設計優勝。他質疑，政府當局如無意採用勝出的設計，當初為何要舉辦設計比賽。

47. 路政署署長表示，當局已向參賽者表明政府不一定要採用整個優勝的設計。然而，政府當局採納了各獲獎作品中最優秀的意念。舉例而言，離境上落客區會設於較高的樓層，使旅客區可連接同一樓層的離境大堂而無需使用升降機或電梯。屋頂將會擴闊以覆蓋車輛上落客區，而這些設施會加入其中一項作品的室內綠化概念。

48. 劉議員表示，政府當局至少應邀請有關的設計師參與工程計劃的設計過程。主席質疑，政府當局從優勝作品中揀選部分設計概念的做法是否恰當。路政署署長答稱，在各項設計中，沒有一項適宜整體採納。至於邀請優勝的建築師參與詳細設計，他表示這個做法會對採購政策帶來影響，因為這意味着設計比賽的優勝者將獲得詳細設計的合約。

49. 由於政府當局已排除於大橋工程計劃加入鐵路設施，黃成智議員詢問當局會否提供泊車轉乘設施，方便沒有內地駕駛執照的駕駛者使用大橋前往澳門及珠海。

50. 運輸及房屋局局長回應時表示，大橋的設計旨在利便各類公共和私人交通工具使用。香港口岸公共運輸交匯處的設計讓旅客可以使用不同類型的公共交通和設施，前往乘坐點到點長途巴士及跨境巴士。另外，交匯處亦會提供地方予私家車停泊和落客。運輸及房屋局局長回應主席時表示，政府當局曾研究鐵路方案，但由於大橋及連接路沿線斜度參差，因此認為有關方案不可行。建造新鐵路連接珠海，亦與廣東現時主要集中於省內東部地區的鐵路發展策略規劃不協調。運輸及房屋局局長表示，如要在大橋建造鐵路，所須的填海規模將超逾150公頃，以設置車站及其他設施。

司法覆核程序對工程計劃的影響

51. 余若薇議員提到政府當局解釋大橋的施工及相關工程原本應該在2010年年底動工，但因司法覆核程序而延遲1年。她指出，原訟法庭沒有就工程計劃發出禁制令。事實上，根據所提供的資料，

即使進行司法覆核程序，政府當局並無停止工地勘測、詳細設計和擬備招標文件等工作。因此，法庭的程序看來沒有影響工程計劃的招標工作。

52. 余議員進一步提到有些報道指政府當局警告大橋建造工程會延遲1年，另有報道指路政署一名高級工程師表示約40%的工務工程計劃會面臨延誤，以及由於需要修改招標文件及符合2009年11月就大小磨刀洲海岸公園所發出的環境許可證的條件，大橋工程將延遲1年。余議員詢問這些報道是否正確，因為這些報道顯示司法覆核並非導致大橋建造工程延誤的唯一原因。

53. 運輸及房屋局局長回應時表示，司法覆核於2010年1月展開。原訟法庭於2011年4月作出裁決，撤銷香港口岸及香港接線的環境許可證，因此有關工程不能展開，直至上訴法庭於2011年9月裁定環保署署長上訴得直，並維持環境許可證的效力。與此同時，政府當局須引入措施，以加快施工，務求追回延誤的時間。

54. 路政署署長補充，大橋的填海工程原定於2010年年底展開。為了達到目標，設計工作最遲應在2010年年初完成。鑒於司法覆核程序於2010年1月展開，工程計劃多項主要工作均需擱置，等待法庭裁決。

55. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)1解釋，政府當局曾於2009年5月告知財委會，假設環評研究報告得到環保署署長批准、行政長官會同行政會議授權推展填海工程及道路計劃，以及財委會批准撥款申請，大橋及香港口岸的工程將於2010年年底動工。司法覆核於2010年1月展開後，政府當局須推遲尋求行政長官會同行政會議授權及財委會撥款的計劃。雖然設計及工地勘測仍繼續進行，而該等預備工作不受裁決影響，但授權及撥款申請的程序則需要擱置，使工程未能動工。因此，若說建造工程因司法覆核而延誤，亦屬公允。

56. 黃毓民議員表示，立法會有憲制責任監察政府的工作和運用權力，他會對撥款建議投反對

票，以履行他的職責，制衡政府當局日益膨脹的權力。他認為原訟法庭的裁決顯示出政府當局並無遵守技術備忘錄及環評研究概要的規定，違反《環境影響評估條例》(第499章)。即使原訟法庭的裁決於上訴被推翻，但上訴法庭的判案書顯示政府當局只把環評程序視為例行公事，沒有充分尊重這項程序旨在訂定的可持續發展原則。

57. 林健鋒議員表示，大橋是重要的基建工程，可促進本港與澳門及珠江三角洲地區更緊密的經濟及社會融合和合作，市民期望大橋工程計劃早日竣工。雖然司法覆核經已結束，他詢問政府當局有否評估其他與大橋相關的本地工程會否受到法律挑戰。他亦詢問，由於環球經濟在短期內或會面臨下滑的風險，當局是否有空間調低工程計劃預算費。

58. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府不宜預測就香港的大橋相關本地工程所作的環評日後會否面對進一步司法覆核。然而，上訴法庭已確認環保署署長就大橋相關的本地工程發出的環境許可證有效。她向委員保證，政府當局已提出多項環保措施，以盡量減低對環境的影響，並確保在推展大橋相關的本地工程時，完全遵從環境許可證的條件及相關環保法例的規定。至於工程計劃整體費用約為65億元的增幅，運輸及房屋局局長及路政署署長表示，這個預測雖保守但實際。政府當局已考慮到通脹及為壓縮施工時間表以追回工程延誤的時間而修改施工方法所增加的工程計劃費用。然而，增加的費用不包括香港接線及屯門至赤鱲角連接路餘下工程的費用可能受到的影響。

59. 梁國雄議員反駁司法覆核導致延遲施工及費用上升的說法。他質疑大橋工程計劃的理據及政府當局聲稱工程計劃會帶來的社會及經濟效益。梁議員表示，原訟法庭的裁決顯示政府當局內部溝通不足。他質疑運輸及房屋局有否與環境局商討一旦環保署署長上訴失敗，可能會為工程費用帶來的後果，以及政府當局有否盡力採取任何措施，盡量減

少費用的升幅。他表示，政治任命官員應就疏忽職守問責。

經濟利益及費用分攤

60. 梁國雄議員進一步批評，政府當局與澳門和內地政府就費用分攤進行的磋商中沒有為香港爭取最大的利益。他表示，若非社會及議員強烈反對香港於大橋工程計劃的出資額，內地政府亦不會同意分攤更多費用。梁議員亦批評政府當局接受有關內地受工程計劃影響果園的補償條款，即使上址根本沒有這些植物存在。

61. 陳偉業議員表示，雖然以基建發展的角度來說，他支持需要建造大橋，但他不能接受對香港不公平的工程計劃融資安排。他認為香港須就大橋主橋的建造費用出資57.8%並不合理，反觀內地只須出資32.6%，澳門則為9.6%。他表示，由於工程計劃主要惠及珠海及澳門，但香港卻要承擔最大一份出資額，實有欠公平。他亦不同意擬議的融資方案，並認為該等方案或會招致額外的財務承擔，且製造濫用的機會。就此，他與人民力量的其他議員將投票反對撥款建議。

62. 運輸及房屋局局長澄清，陳議員所引用的數字反映的是香港、內地和澳門之間的估計折減經濟效益比率。考慮到各方已商定各自承擔建造連接道路的費用，大橋主橋費用(不包括中央政府的注資)的分攤比率已調整為50.2(香港):35.1(內地):14.7(澳門)。她解釋，出資額的調整亦計及香港境內的接線及跨境設施費用較高的因素。

63. 主席表示，會議將於下午5時左右結束，下午5時05分舉行的第二場會議將繼續討論這個項目。

64. 會議於下午4時58分結束。

立法會秘書處
2012年3月28日