

立法會  
發展事務委員會

可持續大嶼辦事處的工作進度，及可持續大嶼辦事處、  
規劃署和路政署鐵路拓展處人員編制建議  
以推展和落實與大嶼山發展及保育相關的項目

2021年2月23日發展事務委員會會議的跟進事項

發展事務委員會在2021年2月23日的會議上，要求政府提供以下資料：

- (一) 欣澳填海的規劃及工程研究的最新進展；以及
- (二) 擬議於規劃署開設的首長級總城市規劃師編外職位及路政署鐵路拓展處開設的首長級總工程師編外職位的詳細理據。

2. 就以上述事項，經諮詢運輸及房屋局、土木工程拓展署、規劃署及路政署，發展局現綜合回覆如下：

(一) 欣澳填海的規劃及工程研究

3. 我們進行欣澳填海的規劃及工程研究時，會探討不同土地用途的發展方案，包括發展作休閒娛樂的多用途場地、度假酒店、國際賽車場、大型娛樂及表演場館、休閒漁業、物流設施等。考慮到過去一年多，香港經濟遭受到2019冠狀病毒病疫情所帶來前所未有的衝擊，對旅遊娛樂事業影響深遠，我們務必要審慎地檢視項目推行的優先次序，適時向工務小組委員會及財務委員會提交相關研究的撥款申請。

(二) 規劃署及路政署鐵路拓展處擬議開設首長級編外職位的詳細理據

規劃署

4. 規劃署擬議開設的總城市規劃師編外職位，主要工作是就大嶼山可持續發展的各項策略性規劃工作（包括「中部水域人工島的規劃及工程研究」）提供高層次督導，以及協調各項與土地發展相關的政府長遠策略措施/目標和全港策略規劃的工作。

5. 「中部水域人工島的規劃及工程研究」是由規劃署及土木工程拓展署共同負責推展，兩個部門分別擁有規劃及工程的專業人員，各司其職，

以平衡規劃、環境、技術、建造及造價等各方面的考量。東涌新市鎮擴展、洪水橋/廈村新發展區及粉嶺北/古洞北新發展區等的規劃及工程研究均採用同一模式進行。

6. 中部水域人工島<sup>1</sup>是規劃署《香港 2030+》倡議的策略性增長區，並會在當中建設第三個核心商業區。相關研究需在緊迫的 42 個月內為 1 000 公頃的人工島、第三個核心商業區以及基建配套完成極為複雜的規劃工作，包括：

- (a) 制定規劃願景和指導性原則、智慧、環保及具抗禦力的措施、及土地需求評估；
- (b) 完成有關的技術評估（包括屬規劃署管轄範疇的園景及視覺影響評估、空氣流通評估等）及環境影響評估；
- (c) 制定第三個核心商業區的詳細總綱發展藍圖、及整個人工島的城市設計總圖、園境設計總圖、詳細藍圖和作為日後法定分區計劃大綱圖藍本的發展大綱圖；及
- (d) 研究過程中需要持續地保持與本地及外地專家溝通，進行公眾諮詢，理順部門之間和公眾的意見，以及舉辦設計比賽。

7. 從宏觀層面，人工島的規劃及發展需要配合全港整體規劃。在細節方面，研究團隊須掌握最新的規劃參數、規劃標準，以及城市設計/空氣流通等最新的要求，以適時制定合適的發展大綱圖。規劃署是負責全港策略性空間規劃的專責部門，亦是負責制訂全港規劃參數、統籌規劃標準及主理空氣流通評估、景觀及視覺影響評估和城市設計的部門。一位專責的總城市規劃師與署內規劃團隊將可為將來的研究團隊提供更直接、詳細和到位的城市規劃方面的參數及支援，有助提升研究團隊的工作質量與效率，加快制定所需的发展大綱圖。

8. 過去幾年，規劃署在沒有新增首長級職位的情況下已盡力推展新的政策/工作，包括各項土地供應措施/項目、過渡性房屋、土地共享先導計劃、一地多用等。現時與人工島研究相關的籌備工作由一名總城市規劃師兼任，這名總城市規劃師主要負責載於委員會討論文件附件 2 第 11 段的多項工作，並沒有額外資源和能力去兼負研究開展後繁重的新工作（附件 2 第 5 至 9 段）。規劃署亦考慮到其他現有的 16 名總城市規劃師已全力投入處理他們現有的工作（附件 2 第 11 及 12 段和附錄 3），工作量沉重，因此無法以內部

---

<sup>1</sup> 人工島會採用更高的規劃標準，締造宜居城市，並會以願景帶動及前瞻性的方式，發展一個智慧、環保、具抗禦力及近零碳排放的宜居社區。

調配人手應付。經詳細審視及考慮有關人手資源後，政府認為有必要開設首長級總城市規劃師編外職位負責處理上述的新工作。

### 路政署鐵路拓展處

9. 鐵路拓展處擬議開設的總工程師編外職位，主要工作是為規劃及推展中部水域人工島相關研究建議的優先鐵路及可能的較遠期鐵路提供技術支援。

10. 在運輸基礎設施方面，中部水域人工島相關研究會(i)就連接香港島、中部水域人工島、大嶼山和屯門沿海地帶的鐵路，包括擬議優先鐵路及可能的較遠期鐵路，進行區域性運輸研究；以及(ii)為連接香港島、交椅洲人工島、大嶼山東北地區和屯門沿海地區的優先鐵路進行工程技術可行性研究。上述擬議的鐵路屬大型的鐵路基建項目，工程規模龐大，設計和施工皆極具挑戰性<sup>2</sup>。政府必須仔細審視各擬議方案，並就顧問公司所採用的假設、分析方法和建議，提供專業意見及指導，務求制定一個符合成本效益、能配合中部水域人工島的規劃，及方便市民的鐵路方案。

11. 此外，鐵路拓展處現正進行《跨越 2030 年的鐵路策略性研究》，雖然其研究焦點為中部水域人工島相關研究以外的鐵路佈局，兩項研究工作並沒有重疊。然而，兩項研究各自就不同擬議鐵路方案佈局的分析結果將互相影響。鐵路拓展處必須從中協調，以確保兩項研究所採用的規劃數據及分析結果相容。因此，作為推展鐵路項目的專業部門，鐵路拓展處需要一名總工程師專責指導和協調相關工作，為中部水域人工島相關研究下的區域性運輸研究以及擬議優先鐵路的工程技術可行性研究，提供廣泛的技術支援，並負責協調擬議鐵路項目與相關的現有及規劃中的鐵路項目，以整體規劃和整合相關設計的理念，制定合適的推展策略。

12. 鐵路拓展處已審慎研究能否內部調配現時 5 名現職總工程師以兼顧擬議總工程師的相關工作，但鑑於他們正全力處理本身的工作，在不妨礙執行原有職務的情況下兼顧額外職務，在運作上並不可行。該 5 名現職總工程師的工作包括：

---

<sup>2</sup> 擬議的鐵路包含數個過海鐵路段，涉及複雜的工程設計，並須解決不同的技術挑戰。擬議的鐵路亦將接駁現有和其他規劃中的鐵路，涉及連接工程的技術問題。在設計的過程中，除了必須要滿足相關設計規範及要求，顧問公司亦需要就擬議鐵路的走線、位置、通風、走火、救援設施、鐵路列車運行安排、列車停放與維修保養等擬定不同的方案，比較及分析各個方案的利弊。就擬議優先鐵路需要估算乘客量，當中涉及大量規劃數據，例如人口就業分佈、年齡分佈、市民出行模式、出行目的等，以及最新交通基建、運輸網絡、各項交通工具的收費等；並需進行財務表現分析，當中涉及估算擬議優先鐵路的票務收入和日常營運開支，以及鐵路系統更新費用等。

- ( a ) 監察港鐵公司推展正處於關鍵施工階段的沙田至中環線（沙中線）工程項目；
- ( b ) 監督東涌線延線、屯門南延線項目及北環線（及古洞站）的鐵路工程項目<sup>3</sup>；
- ( c ) 監督顧問公司進行《跨越 2030 年的鐵路策略性研究》、《於指定的路口分隔輕鐵及馬路/行人路可行性研究》及《管理新鐵路項目監管策略研究》等研究項目；
- ( d ) 管理政府與港鐵公司之間簽訂的廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）工程項目委託協議，並監督港鐵公司完成高鐵香港段工程項目的餘下工程，審視港鐵公司在高鐵香港段工程項目的結算相關工作；
- ( e ) 監督其餘 4 個《鐵路發展策略 2014》建議推展的新鐵路工程項目（包括東九龍線、北港島線、洪水橋站及南港島線（西段））及小蠠灣站的規劃及設計；
- ( f ) 審視南港島線（東段）及觀塘線延線主要建設工程的費用；
- ( g ) 監督由港鐵公司建議的多項與鐵路運作有關的車站改善工程項目；及
- ( h ) 檢視由公營和私營機構提出在現有和計劃中的鐵路線附近的所有發展建議，以妥善保護有關的鐵路線，並就各項土地規劃和房屋發展研究提供有關鐵路事宜的專業意見。

13. 同時，我們亦已審慎研究能否重新調配路政署其他現職總工程師以兼顧擬議開設總工程師的相關工作，由於他們已全力投入各自的職務，包括處理多項大型道路工程項目，如中九龍幹線工程、粉嶺公路擴闊工程、西貢公路改善工程、青山公路—青山灣段擴闊工程、十一號幹線（元朗至北大嶼山段）工程等（有關詳情載於委員會討論文件附件 3 附錄 3），所以無法以內部調配人手應付。經詳細審視及考慮有關人手資源後，政府認為有必要開設首長級總工程師編外職位負責處理上述的新工作。

發展局  
2021 年 3 月

---

<sup>3</sup> 上述 3 個鐵路工程項目已於 2020 年展開詳細規劃及設計工作，並預計於 2023 年進入施工階段。