財務委員會
人事編制小組委員會討論文件

2004 年 4 月 28 日

總目 158－政府總部：環境運輸及工務局(環境及運輸科)
分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會提出下述建議，由 2004 年 7 月 1 日起，合理地調整環境運輸及工務局環境及運輸科首長級架構－

(a) 開設下述常額職位－

1 個首長級甲級政務官常額職位
(首長級薪級第 6 點)(162,650 元)；以及

(b) 更改環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)職位的職銜，並重新分配這個職級屬首長級甲一級政務官職位(首長級薪級第 8 點)(181,050 元)的職務。

問題

環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)(下稱「常任秘書長(環境及運輸)」)須同時負責運輸和環境兩個範疇的工作，當中涉及多方面的政策，職責繁重。從環境及運輸科的實際運作情況可見，常任秘書長(環境及運輸)的工作實在非常沉重，難以應付。

建議

2. 環境運輸及工務局局長建議，由 2004 年 7 月 1 日起－

(a) 開設一個首長級甲級政務官常額職位(首長級薪級第 6 點)，職銜定為環境運輸及工務局常任秘書長(環境)(下稱「常任秘書長(環境)」)，負責環境範疇的工作(包括自然保育)；以及

(b) 把常任秘書長(環境及運輸)職位的職銜改為環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)(下稱「常任秘書長(運輸)」)，並重新分配這個職位的職務，負責運輸範疇的工作。常任秘書長(環境及運輸)職位的職級屬首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)。

理由

3. 環境運輸及工務局局長(下稱「局長」)屬下有兩名常任秘書長，分別是常任秘書長(環境及運輸)和常任秘書長(工務)，他們的職級都是首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)。在環境和運輸範疇方面，常任秘書長(環境及運輸)負責協助局長制定政策，並協調各有關部門，確保各項已通過的政策和工作計劃能夠適時並有效地順利推行；訂定環境及運輸科運用所得資源的優次準則，並監察資源運用情況；以及負責各個屬環境及運輸範疇的政府部門的內務管理事宜。

4. 自 2002 年 7 月環境運輸及工務局成立以來，常任秘書長(環境及運輸)在運輸和環境兩方面的工作不斷顯著增加。常任秘書長(環境及運輸)除須執行原有職務外，還須兼顧多項新的施政措施。這些施政措施必須長期推行，以達到特定的目標。

環境範疇

地區空氣質素管理計劃

5. 常任秘書長(環境及運輸)須兼顧的新增職務，其中一項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 2010 年或之前，把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)須制定並推行新計劃，以減少加油站、消費品和印刷工序所釋放的揮發性有機化合物。單就這方面的工作來說，常任秘書長(環境及運輸)便須與有關行業以及其他相關機構和人士進行商討，過程繁複。同時，常任秘書長(環境及運輸)又須與相關政策局、部門和兩家電力公司合作，致力減少本港發電廠的污染物排放量。要落實推行上述施政措施，常任秘書長(環境及運輸)必須向公眾解釋，務使社會各界不僅明白空氣質素良好對香港可持續發展至為重要，而且達成共識，即使社會要付出代價，才能達到減少污染物排放量的目標，也是值得的。此外，常任秘書長(環境及運輸)須與內地有關當局和內地發電廠營辦機構合作，推行排污交易試驗計劃。如果這項計劃成功推行，實施空氣質素改善措施所需的開支將會減少，本港消費者會因而受惠。要在 2010 年達到既定目標，還須進行不少工作，而且日後也須繼續進行工作，確保有關施政措施取得預期的成效。

水質管理

6. 常任秘書長(環境及運輸)須承擔的另一項新職務，是推動各方加緊進行淨化海港計劃餘下一期工程，務使第一期工程所取得的成果得以維持，而且維多利亞港的水質不會因人口不斷增加和經濟活動日趨頻繁而下降。鑑於社會各界對淨化海港計劃第一期工程意見紛紜，因此，在進行第二期工程時，必須加倍謹慎行事。我們根據第二期工程的環境及工程可行性研究結果，審研國際專家小組報告的建議，所得的主要結論與專家小組原來的估計截然不同，其中一點是第二期工程所需的土地較多。換言之，在物色和取得土地方面的工作將會大增。不過，在應付大量工作的同時，我們亦須顧及市民期望計劃早日推行的心情。雖然我們進行第一期工程時汲取了不少寶貴經驗，有助推展第二期工程，但第二期工程至少在下述兩方面會較第一期艱巨：其一是第二期工程所考慮的方案，包括興建全球最大的生物處理系統，當中涉及一些從未在香港應用的技術；其二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。此外，第二期工程的建造成本估計較第一期工程高出一倍以上，常任秘書長(環境及運輸)必須付出很大心力進行工程管理工作，確保工程能夠如期完成，並且不會超支。如第二期工程獲批准進行，預計整項工程會跨越下一個十年期。

廢物管理

7. 堆填區填滿的速度較預期為快，現有三個堆填區估計最遲在末來七至 11 年間便會填滿。常任秘書長(環境及運輸)須制定計劃，提供大型廢物處理設施，以減少因不可循環再造而須處置的廢物數量。為此，我們在 2002 年 4 月邀請本港和國際廢物管理公司提交意向書。我們成立了諮詢小組，成員主要為非公職人士。現時，諮詢小組正評估所收到的建議書。由於選用哪一種廢物處理技術是備受爭議的問題，因此，我們必須取得公眾共識，才可作出決定。我們會就可選用的技術，徵詢公眾以及相關機構和人士的意見，務求發展既具成本效益又符合環保原則的大型先進廢物處理設施，以配合香港在廢物管理方面的長遠需要。我們估計這項工作同樣會繼續至下一個十年期。至於與國家海洋局簽訂的《合作安排》，我們必須制定相關的政策，以落實《合作安排》，特別是有關「輸出」惰性拆建物料的安排。

新訂的全面自然保育政策和計劃

8. 此外，環境及運輸科一直致力制定更全面的自然保育政策(這是公眾期待已久的政策)，並推行更完善的計劃，以便更有效達致自然保育的目標。就此，我們打算在本年年中左右公布全新的自然保育政策，以及可讓私營和非政府機構共同參與的行動計劃。由於有關計劃其中部分項目預計會引起複雜的問題，涉及其他政策局的政策範疇，關係到不同的利益團體，因此，常任秘書長(環境及運輸)必須花上不少精神和時間，才能完成這項工作。另外，從近期多項影響河溪的工程引起社會人士強烈的反響，可見市民愈來愈重視自然環境。因此，常任秘書長(環境及運輸)必須與其他政策局和部門合作，共同處理有關問題。

9. 除上述各項重要的長遠施政措施外，常任秘書長(環境及運輸)最近須進行一項新工作，就是檢討有違「污染者自付」原則的稅務和收費減免措施，以及研究可與私營機構共同推行的計劃和共同發展的設施。常任秘書長(環境及運輸)在執行上述新增工作的同時，還須兼顧原有職務，包括定出 2008 年以後可再生能源在電力市場所發揮的作用；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。不論新增或原有的工作，常任秘書長(環境及運輸)都必須花很多時間和精神處理。為香港的利益着想，我們希望各項施政措施不單可加快推行，而且可持續

推行多年。要達到這個目的，並滿足市民在環保工作方面日漸提高的期望，我們必須開設一個常任秘書長常額職位(首長級薪級第 6 點)，以便出任人員全時間協助局長督導各項重要的施政措施，務求取得成果。

運輸範疇

10. 運輸方面，施政綱領所載的各項相關施政措施，亦同樣積極進取。這些措施如能落實推行，定可為本港帶來莫大的社會和經濟利益。

非專利巴士服務的檢討

11. 公共交通業和非專利巴士業對當局規管非專利巴士服務愈來愈關注。有見及此，局長已請交通諮詢委員會(下稱「交諮會」)檢討非專利巴士的規管架構和發牌制度。交諮會已成立工作小組，負責進行上述檢討，有關工作預定在 2004 年年中完成。環境運輸及工務局會根據交諮會的檢討結果和建議，訂定日後的工作路向，並採取所需的行動，修訂非專利巴士的規管和發牌制度。常任秘書長(環境及運輸)會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其他不同模式的交通服務公平競爭，以及建議的修訂項目落實後，會否有助提高道路使用和交通管理的效益。同時，常任秘書長(環境及運輸)會協助局長向各有關方面(包括市民、常規公共交通服務和非專利巴士服務的營辦機構)解釋當局的政策，爭取他們的支持。

港珠澳大橋

12. 港珠澳大橋工程計劃是一個跨境基建項目，由三個不同司法管轄區和不同級別政府機關共同進行，這方面並無前例。香港特別行政區(下稱「香港特區」)政府是港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱「協調小組」)的召集人，因此，在協調三方意見、化解分歧與衝突、提出折衷方案，以及制定各方接受兼切實可行的工作計劃方面，擔當重任。港珠澳大橋對香港、澳門和珠江三角洲西部的發展，關係重大。大橋通車後，既能加強三地的經濟聯繫，發揮協同效益，亦有助三地善用珠江西部腹地的資源。環境運輸及工務局會竭盡全力，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。為支援協調小組港方代表的工作，政府成立了港珠澳大橋及其接駁基建督導小組，由常任秘書長(環境及運輸)擔任主席，成員包括政府各有關政策局和部門的代表。該小組負責確保港珠澳大橋的接駁基建適時完成，並就各項主要的事宜提供指引。有關事宜包括計劃的進度、香港特區政府與內地有關當局的配合事宜，以及為確保社會廣泛支持大橋工程計劃而推行的社區關係與宣傳計劃。常任秘書長(環境及運輸)另一項重要職責，是協調各政策局和部門，推動他們加緊進行工作，互相緊密合作，一起落實這項重大基建計劃。

廣深港高速鐵路

13. 廣深港高速鐵路(下稱「高速鐵路」)的主要作用，是把來往廣州與香港之間的交通時間，由現時的 100 分鐘縮短至少於 60 分鐘。當局亦打算把高速鐵路與國家鐵路網絡和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，已在 2002 年 3 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，並確認鐵路具有策略價值。聯合專家小組轄下的技術小組已完成第二階段研究，研究內容包括鐵路技術、過境站、定線和成本效益分析等事宜。聯合專家小組會召開會議，審議第二階段研究的結果。常任秘書長(環境及運輸)是港方成員的領導人，須與內地高級官員保持有效而緊密的聯繫，確保能就這項鐵路計劃與內地官員建立伙伴協作關係，以便最終能定出雙方都同意的建議，供內地與香港大型基礎設施協作會議審議。

跨境車輛配額制度的檢討

14. 目前，跨境車輛配額制度對香港特區和廣東省的經濟發展起着重要作用。這個制度不單可妥善調節跨境交通流量，以免本港的陸路過境通道不勝負荷，還可確保過境貨運交通暢順。在現行的制度下，所有過境車輛均受配額限制，只有貨車除外。興建深港西部通道將可大大提高本港在過境交通方面的整體處理量。通道落成啓用後，現行的配額制度將可予放寬。我們會就各類過境車輛研究不同的方案，並在深港西部通道預定在 2005 年年底落成啓用前，與內地有關當局進行磋商，以便定出切合兩地需要的政策。常任秘書長(環境及運輸)在檢討配額制度的工作上擔當重要的角色。常任秘書長(環境及運輸)會提

供政策指導，協助訂定檢討方向和提出切實可行的建議。常任秘書長(環境及運輸)亦會代表香港特區政府，在有需要時與內地有關當局討論檢討所得的結果和建議，以便制定相關的政策和訂定詳細安排。

解決交通擠塞的措施(如實施電子道路收費計劃)

15. 由於預期日後交通量會不斷增加，以致主要道路和樓宇密集的市區可能會出現交通擠塞的問題，因此，我們要進行的其中一項主要工作，就是探討各項切實可行的措施，以期紓緩交通擠塞情況，改善交通流量，以配合社會的需要。電子道路收費是我們會詳細研究的其中一項措施。我們會着重研究本港可否以及如何實施電子道路收費，當中須顧及中環填海計劃第三期工程引起的爭議。

16. 我們研究可否在本港實施電子道路收費系統時，必須詳細評估多方面的因素，包括海外經驗、車輛增長率、私隱問題、對道路使用者和零售業在業務和成本上的影響、交通模式和最新的技術發展。常任秘書長(環境及運輸)負責監督這項具爭議性的工作，必須全面考慮有關的技術、政治和經濟因素，才就日後應否實施電子道路收費提出建議。

地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併的建議

17. 當局在 2004 年 2 月邀請地鐵有限公司和九廣鐵路公司根據政府設定的範疇，開始就合併建議進行商議。兩家公司最遲須在 2004 年 8 月 31 日向政府匯報商議結果。政府會根據商議結果，訂定兩鐵的未來路向。常任秘書長(環境及運輸)須一直跟進商議工作，然後評估商議結果，以便就兩鐵合併後成立的公司擬訂最合適的法律和規管架構。如政府決定落實合併建議，常任秘書長(環境及運輸)須確保有關工作能夠順利推展。兩鐵合併的工作相當複雜，而且非常敏感，常任秘書長(環境及運輸)必須全面督導各項政策的制定工作，責任重大。常任秘書長(環境及運輸)在處理涉及兩鐵合併的工作時，既要充分顧及各有關方面以及市民大眾的需要和期望，又要把握兩鐵合併的機會達致當局在交通運輸方面所定的目標，例如實行更客觀和透明度更高的票價釐定機制，以及更有效地落實鐵路項目，貫徹以鐵路為本港運輸系統骨幹的政策。

18. 儘管上述各項交通運輸措施(不包括電子道路收費)已得到市民廣泛的支持，但由於這些措施極其複雜，因此必須由一名專責的常任秘書長負責推行。同時，這些措施均屬重要的策略性項目，必須由常任秘書長(環境及運輸)發出最高層的指示方可落實。身為環境及運輸科的主管，常任秘書長(環境及運輸)須為局長提供支援，協助局長就上述工作制定政策和進行相關的檢討，並監察這些措施的推行進度，給予政策上的督導，確保各項措施能夠順利推行，妥善完成。此外，常任秘書長(環境及運輸)須就這些運輸措施進行廣泛的聯絡工作，與各有關方面(如交通機構、商界、立法會議員、其他政策局／部門，以及內地和澳門的高級政府官員)保持聯繫。

19. 常任秘書長(環境及運輸)除負責上述各項有關新措施的工作外，還須繼續執行原有的職務，包括協助局長制定和解釋政策，並為政策進行辯解；爭取市民和立法會的支持，以及回答立法會的提問；就條例草案提出動議和出席立法會全體會議的動議辯論；申請和調撥資源，以便落實政策和提供有關服務；督導和統籌執行部門(運輸署和路政署)的工作，並與其他相關的政策局聯絡，確保各項議定的政策和工作計劃能夠適時並有效地順利推行；以及負責運輸分部屬下人員和公務員的員工管理事宜。

20. 上文第 11 至 19 段所述的措施和職務，涉及多方面的工作和複雜的問題，而且當中不少工作須在既定時限內完成，因此，必須由一名具備相關經驗、識見和才能的高層首長級人員專責處理。鑑於運輸範疇的工作責任重大，範圍廣泛，職務繁多，我們認為必須有一名常任秘書長專責處理有關工作，這個常任秘書長職位的職級應維持首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)的級別。

21. 由於運輸範疇的工作異常繁重，因此，要常任秘書長(環境及運輸)如期落實環境保護方面的施政措施，同時又不影響運輸範疇的工作，是不切實際的。為配合運作需要，我們建議合理地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)常額職位(職級屬首長級甲級政務官)(首長級薪級第 6 點)，負責環境範疇的工作。出任這個新設職位的人員會協助局長督導和協調環境科轄下各個部門，包括環境保護署(下稱「環保署」)、漁農自然護理署(下稱「漁護署」)(自然保育範疇)、渠務署、土木工程署和機電工程署(能源效益事務處)，確保環境保護和自然保育方面的施政措施和計劃(包括施政綱領所載的措施和計劃)能夠適時並有效地順利推行。同時，常任秘書長(環境)須與其他常任秘書長緊密合作，因為環境科推出的新施政措施可能會對

其他政策局和部門的政策和計劃有重大影響。常任秘書長(環境及運輸)職位(職級屬首長級甲一級政務官)(首長級薪級第 8 點)的職銜會改為常任秘書長(運輸)，出任人員會繼續負責運輸範疇的工作。常任秘書長(環境)和常任秘書長(運輸)兩個職位的職責說明分別載於附件 1 和附件 2。我們會運用土木工程署和拓展署合併節省所得的款項，支付開設新常任秘書長(環境)職位所需的開支。根據我們提交人事編制小組委員會審議的另一份文件建議(見 EC(2004-05)5 號文件)，土木工程署和拓展署會在 2004 年 7 月 1 日合併。

附件1和附件2

22. 為了配合上述兩名常任秘書長不同的職責範疇，我們建議把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)掌管。環境運輸及工務局的建議組織圖載於附件 3。

附件3

曾考慮的其他方法

23. 建議開設的常任秘書長(環境)職位，職責繁重，工作複雜，須由職級屬首長級甲級政務官(首長級薪級第 6 點)的人員出任，才可勝任。要常任秘書長(環境及運輸)(職銜會改為常任秘書長(運輸))繼續同時負責環境和運輸範疇的工作，而兩個範疇的工作都能達到市民的要求，並不可行。至於常任秘書長(工務)，其本身在工務範疇的工作已極為繁忙，難以分擔常任秘書長(環境)的職務。另外，要環境保護署署長(下稱「環保署署長」)和漁農自然護理署署長(下稱「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，原因是這兩名署長各有本身的行政、設施管理和執行管制職務，而且須負責管理屬下編制龐大的部門，工作已相當繁重。事實上，由於環保署和漁護署加強為其他工務部門提供諮詢服務，環保署署長和漁護署署長的工作量較前大幅增加。現時，環保署和漁護署會主動盡早向其他工務部門提供有關環境保護和自然保育的意見，目的是讓工務部門早在規劃階段已顧及環保因素，避免日後出現環境方面的問題。即使未能避免有關問題，亦可盡快制定切實可行的解決方法。此外，應注意的是漁護署署長除負責自然保育的工作外，還兼顧屬衛生福利及食物局局長的政策範疇的漁農事宜。近期的禽流感事件清楚顯示，漁護署署長難以分擔常任秘書長(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

24. 按薪級中點估計，實施這項開設首長級甲級政務官職位(首長級薪級第 6 點)所需增加的年薪開支如下－

	按薪級中點估計的年薪開支(元)	職位數目
首長級甲級政務官(首長級薪級第 6 點)	1,951,800	1

實施建議所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)為 2,868,000 元。環境運輸及工務局會作出內部資源調配安排，運用土木工程署和拓展署合併節省所得的款項，支付所需開支。

25. 按照現行做法，我們會委任常任秘書長(環境)擔任環境科開支的管制人員。因此，我們會把現時的總目 158「政府總部：環境運輸及工務局(環境及運輸科)」分為兩個總目，以配合上述變動。我們計劃在 2005-06 年度預算把現有的開支總目一分為二。因此，常任秘書長(環境及運輸)(職銜會改為常任秘書長(運輸))在 2004-05 年度會繼續擔任總目 158 的管制人員。

背景資料

26. 政府在 2002 年 7 月推行問責制，前環境食物局轄下負責環境事務的單位與前運輸局和前工務局合併成為環境運輸及工務局。這個新政策局負責下述主要政策範圍的工作－

(a) 環境保護和自然保育；

(b) 發展運輸基礎設施；

(c) 提供運輸服務；

(d) 交通管理事宜；

(e) 工務計劃；

(f) 供水事宜；以及

(g) 斜坡安全和防洪措施。

27. 政府在 2002 年 7 月 1 日推行問責制，當時運用財務委員會(下稱「財委會」)轉授的權力，開設了兩個職級屬首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)的常任秘書長編外職位，開設期為 12 個月，期間暫時凍結前環境食物局局長和前工務局局長兩個懸空的常額職位。這兩個職位的職級均屬首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)級別。2003 年 6 月 27 日，財委會批准開設常任秘書長(環境及運輸)常額職位(見 EC(2003-04)6 號文件)。另一方面，由於常任秘書長(工務)的職責與 2002 年 7 月之前的前工務局局長並無太大分別，因此，當局把職級屬首長級甲一級政務官的前工務局局長常額職位的職銜改為常任秘書長(工務)。

編制上的變動

28. 過去兩年，環境運輸及工務局在編制上的變動如下－

編制 (註)	職位數目		
	目前情況 (2004 年 4 月 1 日 的情況)	**2003年 4月1日 的情況**	**2002年 4月1日 的情況**
(i) 環境及運輸科			
A	19+(1)#	19+(2)	20+(1)
B	44	43	47
C	58	58	90
小計	**121+(1)**	**120*+(2)**	**157+(1)**
(a) *環境分部*			
A	6	5+(2)	5+(1)
B	13	12	14
C	14	14	22
小計	**33**	**31+(2)**	**41+(1)**

編制 (註)	職位數目		
	目前情況 **(2004 年 4 月 1 日 的情況)**	**2003年 4月1日 的情況**	**2002年 4月1日 的情況**
(b) *運輸分部*			
A	13+(1)	14	15
B	31	31	33
C	44	44	68
小計	**88+(1)**	**89**	**116**
(ii) 工務科			
A	20+(3)#	21+(3)	20+(3)
B	60	60	60
C	147	146	145
小計	**227+(3)**	**227+(3)**	**225+(3)**
總計：**(i)+(ii)**	**348+(4)**	**347+(5)**	**382+(4)**

註

A － 相等於首長級或相同薪級的職級

B － 頂薪點在總薪級第 33 點以上或相同薪點的非首長級職級

C － 頂薪點在總薪級第 33 點或以下或相同薪點的非首長級職級

( ) － 首長級編外職位數目

* 截至 2003 年 4 月 1 日，環境分部和運輸分部分別減少了 10 個和 27 個職位，這是由於環境運輸及工務局的行政和其他支援工作改由工務科集中負責。

\# 截至 2004 年 4 月 1 日，環境運輸及工務局有三個首長級職位懸空，其中環境及運輸科佔一個，工務科則佔兩個。

諮詢立法會事務委員會

29. 我們已在 2004 年 3 月 22 日就有關建議諮詢立法會環境事務委員會。有部分議員支持開設常任秘書長(環境)職位(首長級薪級第 6 點)的建議，認為這樣可更快捷有效地推行各項環境措施。不過，也有部分議員關注到運用土木工程署和拓展署合併節省所得的部分款項開設上述職位的做法，以及把擬設常任秘書長(運輸)和常任秘書長(環境)

兩個職位的職級分別定在首長級薪級第 8 點和第 6 點的安排。此外，也有議員擔心上述建議會有違政府當日推行問責制時所作節省開支的承諾。

30. 如上文第 26 段所述，環境運輸及工務局是由兩個半政策局合併而成的。在合併之前，有關的政策局設有兩個半職級屬首長級薪級第 8 點的局長職位。問責制推行前，運輸範疇的工作由一名職級屬首長級薪級第 8 點的人員(即運輸局局長)專責處理，環境保護和自然保育範疇的工作以及食物和環境衛生範疇的工作，則由另一名職級屬首長級薪級第 8 點的人員(即環境食物局局長)負責。問責制推行後，環境範疇的工作(包括自然保育)連同運輸範疇的工作，一併由一名職級屬首長級薪級第 8 點的人員(即常任秘書長(環境及運輸))負責。

31. 政府推行問責制時，曾承諾在 12 個月內透過削減首長級員工開支，從而節省款項，使推行問責制不涉及額外開支。2003 年 6 月，政府向人事編制小組委員會匯報，通過各項架構重組工作、其他精簡人手計劃或節省員工開支措施，確定可節省或已經節省的開支款額(見 ECI(2003-04)2 號資料文件)。以每年平均員工開支總額計算，刪除首長級職位方面所節省的開支為 46,398,000 元，這個數額較實施問責制所涉及的開支 42,228,000 元為高。

32. 我們已透過土木工程署與拓展署的合併安排，致力精簡部門的架構，以期提高工作效率和成效。我們亦建議善用節省所得的部分款項，並盡量把這些款項用得其所，從而確保在環境運輸及工務局職責範疇內的各項重要施政措施得以順利推行。整體而言，實施土木工程署和拓展署合併的建議(見 EC(2004-05)5 號文件)，可刪減的首長級常額職位淨額為九個(其中兩個為未定薪級的職位)，可刪除的非首長級職位淨額則為 57 個，從而可節省的年薪開支(按薪級中點估計)為 26,361,594 元，可節省的每年平均員工開支總額則為 39,468,000 元。節省所得款項，足以抵銷本文件和另外兩份文件[即 EC(2004-05)3 號和 EC(2004-05)4 號文件]所提建議涉及的開支有餘。有關的兩份文件會連同本文件一併提交人事編制小組委員會在同一次會議審議，當中涉及開設一個首長級常額職位和四個首長級編外職位，所需的年薪開支(按薪級中點估計)為 7,697,880 元，每年平均員工開支總額則為 11,162,000 元(如計及重行調配人員節省所得的其他款額，則所需的年薪開支(按薪級中點估計)和每年平均員工開支總額分別為 4,713,060 元和 6,907,000 元)。

33. 由於考慮到上述建議連同土木工程署和拓展署合併建議可減少首長級人員的數目和員工開支，以及上文第 5 至 19 段所述在職能上有需要開設職位的理由，我們認為把擬設常任秘書長(環境)職位的職級定在首長級薪級第 6 點，以及把常任秘書長(運輸)職位的職級定在首長級薪級第 8 點，是恰當的做法。

公務員事務局的意見

34. 公務員事務局同意，本文件所載的人員編制建議可加強環境運輸及工務局的首長級人手，以便推行環境及運輸範疇的施政措施。該局考慮到出任擬設職位的人員須承擔的職責和掌管的職務範圍，認為擬設常任秘書長(環境)職位的職系和職級均屬恰當。

首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見

35. 首長級薪俸及服務條件常務委員會表示，如實施上述建議，有關職位的建議職級是恰當的。

環境運輸及工務局
2004 年 4 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)

直屬上司：環境運輸及工務局局長(下稱「局長」)

主要職務和職責－

(1) 協助局長制定、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，包括環境保護署、漁農自然護理署(自然保育範疇)、渠務署、土木工程署和機電工程署(能源效益事務處)，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，管理該科屬下的公務員和其他人員，並擔任環境科開支總目的管制人員，確保各執行部門藉着重組架構、重整工序和重訂優次，使財政和人力資源的運用符合成本效益。

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)

直屬上司：環境運輸及工務局局長(下稱「局長」)

主要職務和職責－

(1) 協助局長制定、協調和推行運輸政策；

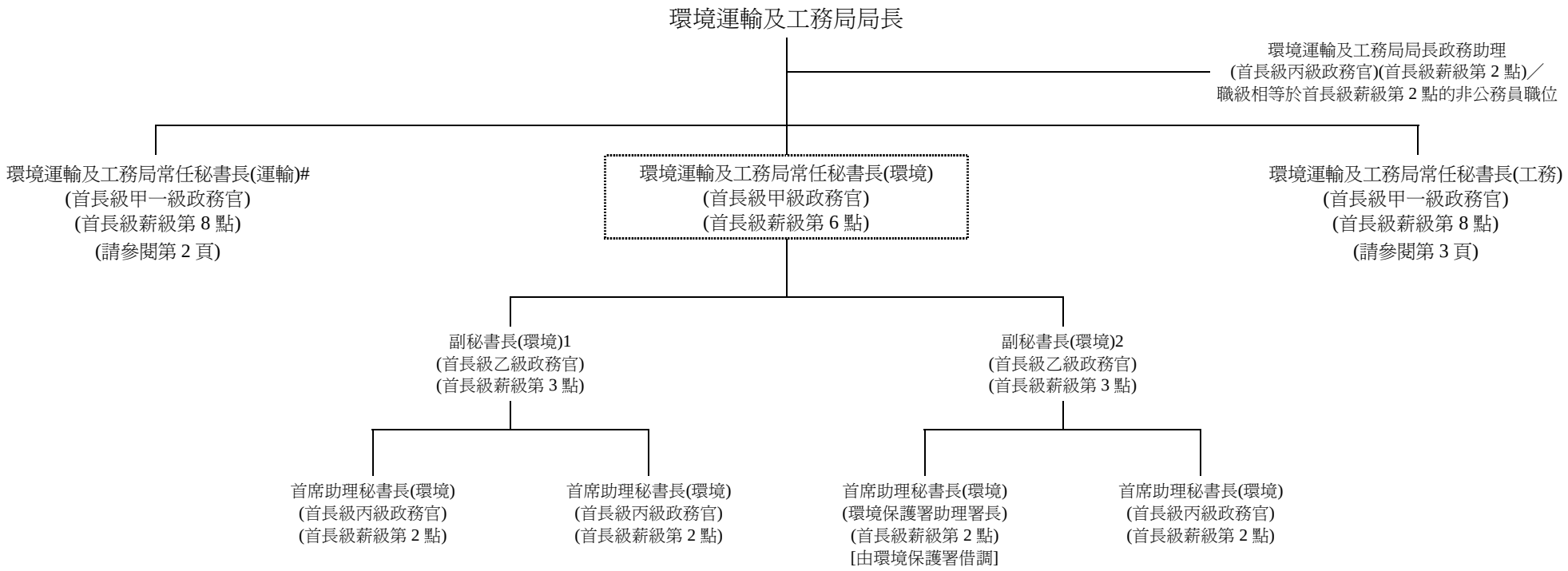
(2) 協助局長闡釋政策，爭取市民和立法會的支持，以及處理與立法會有關的事務；

(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內務管理事務；以及

(5) 擔任環境運輸及工務局運輸科的主管，管理該科屬下的公務員和其他人員，並擔任運輸科開支總目的管制人員，確保各執行部門藉着重組架構、重整工序和重訂優次，使財政和人力資源的運用符合成本效益。

環境運輸及工務局(環境科)建議組織圖

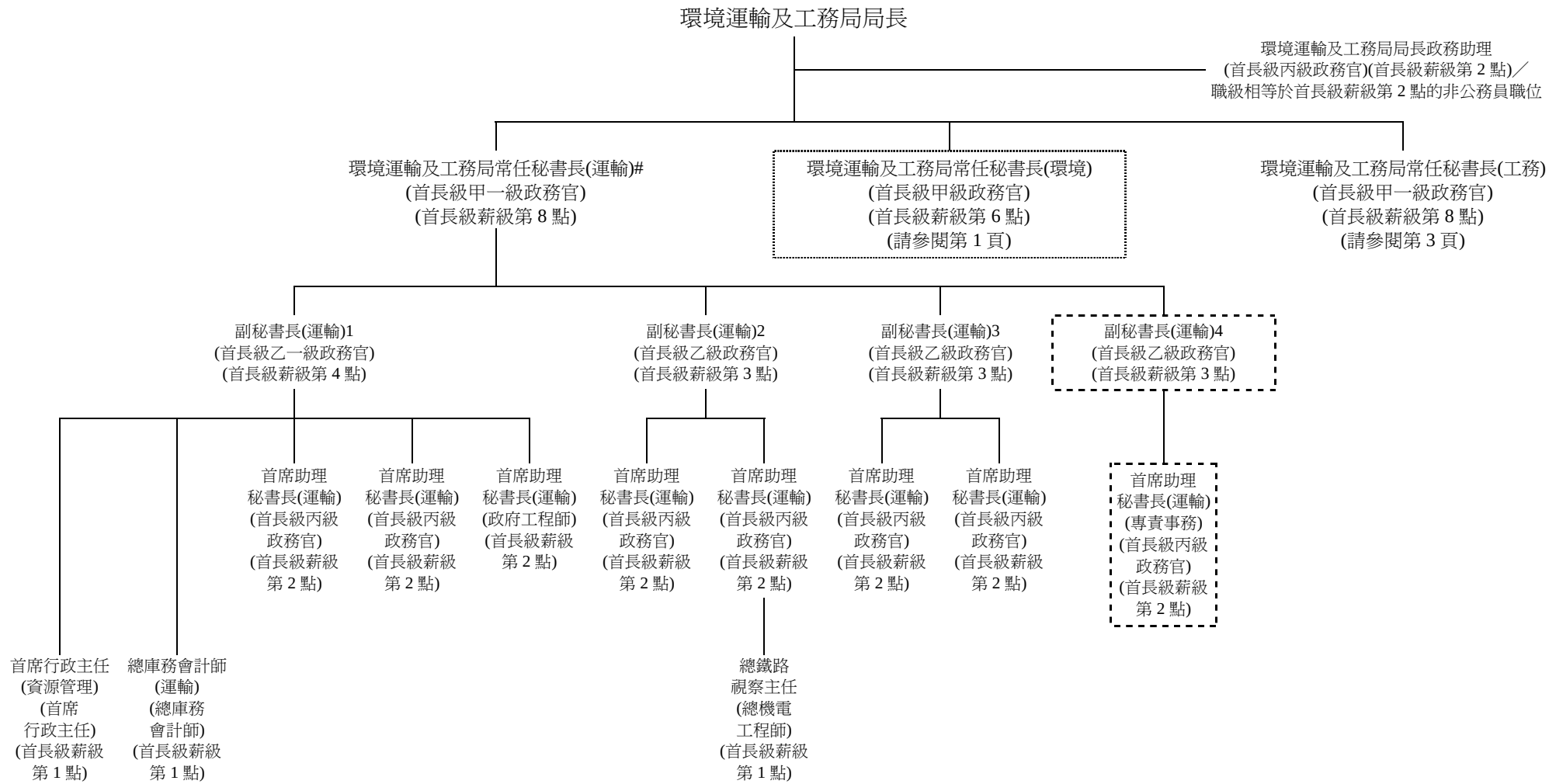


註

⬚ 建議開設的首長級甲級政務官常額職位

建議更改職銜的職位

環境運輸及工務局(運輸科)建議組織圖



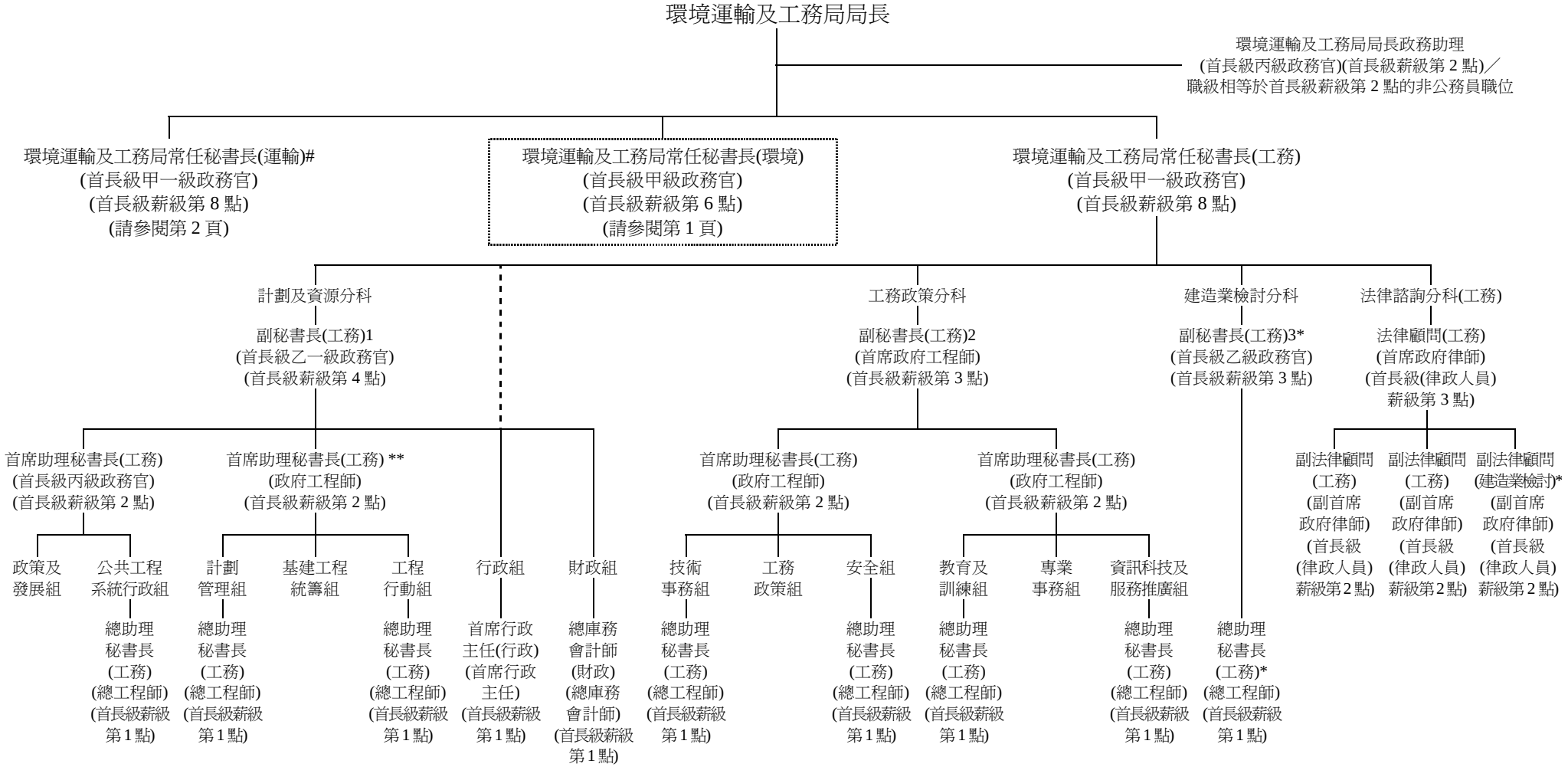
註

建議更改職銜的職位

建議開設的職位

建議開設的職位(見 EC(2004-05)3 號文件)

環境運輸及工務局(工務科)建議組織圖



註

建議更改職銜的職位

⬚ 建議開設的職位

* 開設期至 2004 年 7 月 5 日止的編外職位

** 已暫時重行配調這個政府工程師職位(首長級薪級第 2 點)，以負責大型基建項目的統籌工作。現建議把臨時調配安排改為永久安排(見 EC(2004-05)5 號文件)。