

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1390/14-15號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB4/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2015年1月16日(星期五)
時 間： 上午9時
地 點： 立法會綜合大樓會議室3

出席委員： 田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
湯家驊議員, SC
陳克勤議員, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
毛孟靜議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳恒鑾議員, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

列席議員： 陳婉嫻議員, SBS, JP
張超雄議員

缺席委員： 葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：議程第III項

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／行政及牌照
張展鵬先生

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)2
林瑋琦女士

議程第IV項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3
王明慧女士

路政署署長
劉家強先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長2
譚漢財先生

議程第V項

運輸及房屋局局長
張炳良先生, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
鍾瑞琦女士

路政署署長
劉家強先生, JP

路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長
周進華先生

議程第VI項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生, JP

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

路政署署長
劉家強先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)237/14-15(01)——政府當局就沙田區議會議員提出有關擴建城門隧道巴士轉乘站的事宜所作的回應

立法會CB(4)241/14-15(01)——毛孟靜議員就潮聯公共小型巴士有限公司的小巴在旺角違例泊車事宜發出的函件及政府當局作出的回應

立法會CB(4)301/14-15(01)——有關城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司網絡的新專營權條款規定的資料文件

立法會CB(4)305/14-15(01)——政府當局對郭偉強議員就有關展示的士司機證事宜發出的函件所作的回應)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

2. 毛孟靜議員認為，政府當局對其就潮聯公共小型巴士有限公司的小巴在旺角違例泊車事宜發出的函件所作的回應太過簡短。她要求政府當局詳細解釋有關事宜，並提供資料述明過去3年相關的檢控數字。主席答允會與政府當局跟進此事。

主席

II. 訂於2015年2月27日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(4)349/14-15(01)——待議事項一覽號文件 表)

立法會CB(4)349/14-15(02)——跟進行動一覽號文件 表)

3. 委員同意在2015年2月27日舉行的下次例會討論以下事項——

- (a) 清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內道路改善工程；
- (b) 大埔公路(沙田段)擴闊工程——詳細設計及地盤勘測；及
- (c) 與道路交通服務有關的收費調整建議(第二批)。

III. 建議在運輸署車輛安全及標準部新增一個常額職位及提升部門主任秘書的職位

(立法會CB(4)270/14-15(03)——政府當局就建議在運輸署開設一個常額總機電工程師職位和一個常額首席行政主任職位提供的文件)

4. 應主席之請，運輸署署長向委員簡介政府當局的下述人事編制建議：在運輸署車輛安全及標準部開設一個常額總機電工程師職位；以及將運輸署部門主任秘書職位提升至首席行政主任的職級。

在車輛安全及標準部開設一個總機電工程師職位

5. 王國興議員支持政府當局的人事編制建議。他詢問，開設擬議的總機電工程師職位是否有助訂立新的標準和車輛評定要求的工作，以及為有

關車輛設立規管架構。謝偉銓議員問及將總機電工程師一職定於首長級職級的理據。

6. 運輸署署長答稱，開設總機電工程師職位有助進行王國興議員提及的相關工作。她進一步解釋，總機電工程師職位不僅講求扎實的專業知識和豐富的公共行政經驗，還需要在平衡政府政策、社情民意及對相關行業影響等因素後作出評估。因此，政府當局有需要把此職位定於首長級職級，並由具備更高層次的策略遠見及更敏銳的社會和政治觸覺的專業工程師出任。

7. 潘兆平議員支持有關人事編制建議。潘議員及謝偉銓議員均關注到，車輛安全及標準部現有的人手是否足以支援擬開設的總機電工程師職位。

8. 運輸署署長表示，車輛安全及標準部的編制已由2009年1月的119人增至2015年1月的143人，以應付額外的工作量，而在增加的人手中，大部分為技術及專業職系的基本職級人員。然而，在過去10年，車輛安全及標準部的高級職位數目並無增加，因此政府當局有需要開設擬議的總機電工程師職位，以帶領和督導車輛安全及標準部的工作。

9. 副主席對政府當局的人事編制建議表示歡迎。他詢問，運輸署車輛檢驗中心是否牟利，以及曾否收到有關於車輛檢驗中心員工在廉潔方面的投訴。

10. 運輸署署長表示，車輛檢驗中心並非牟利，而且財政自給，但在民意反對加費的情況下，車輛檢驗中心現時的服務費用和收費難以按成本增加而調整。運輸署署長補充，廉政公署沒有就運輸署人員檢驗車輛和處理車輛類型評定申請方面，提出重大關注。至於在運輸署委任的指定車輛測試中心就私家車和部分小型貨車(重量不超過1.9公噸)進行的周年檢驗，運輸署署長表示，廉政公署近期已檢討相關程序，並提出一些建議。她表示，有關建議大部分已付諸實行。

11. 毛孟靜議員察悉，運輸署一直花了很多工夫，向規格普遍適用於海外國家但不符合本港要求的車輛批出豁免許可證。她認為，運輸署與其純粹增聘人手進行有關工作，不如檢討若干現行法例是否符合現時的國際標準，並視乎需要修訂有關法例。

12. 運輸署署長解釋，車輛安全及標準部會更新車輛構造和維修保養的法例，因應汽車業的科技發展，訂立新的標準和車輛評定要求。她補充，隨着先進國家日後實施國際車輛類型評定制度，運輸署會檢討在香港實施的車輛類型評定規例、框架和程序，使之在評定要求和程序方面與海外常規看齊。她表示相關工作複雜，需要首長級人員的透徹和策略思維，確保修訂後的程序具透明度和令汽車業容易明白，而且對獲授權進口商和平行進口商一視同仁。

13. 林健鋒議員表示支持有關的人事編制建議。由於各國所採用的車輛安全標準不盡相同，他詢問，擬設的總機電工程師職位如何協助訂立香港適用的標準。謝偉俊議員亦提出同樣問題。

14. 運輸署署長表示，運輸署訂立本港車輛安全標準時，主要關注事項之一是普及原則。她補充，總機電工程師其中一項主要職務，是加強與海外規管機構和專業團體的聯繫，以掌握世界各地有關車輛安全和標準的最新法例及驗車常規，並訂立在香港實施的相關評定規例、框架及程序。

15. 易志明議員支持政府當局的人事編制建議。他與謝偉俊議員關注到，等候驗車的時間過長，並促請運輸署制訂措施，解決有關問題。

16. 運輸署署長表示，自2000年以來，在指定車輛測試中心檢驗車輛的指引和常規並無重大修訂，每次驗車時間維持在約20分鐘。因應有意見指出，在部分指定車輛測試中心預約驗車的輪候時間偏長，運輸署已在其網站、各牌照辦事處及指定車輛測試中心刊登告示，提醒車主盡早安排驗車。此

外，運輸署亦已加強網上預約服務，讓申請人可以查詢及檢視不同指定車輛測試中心的預約情況。

17. 運輸署署長指出，由於指定車輛測試中心數量在過去22年維持不變，她贊同有需要檢討指定車輛測試中心數量是否足夠，以應付不斷增加的需要。她指出，有機會獲委任成為指定車輛測試中心的驗車中心，其制訂的標準及規定須予以檢視，當中亦會考慮廉政公署早前提出的建議。她表示，上述工作會由該名總機電工程師處理。

18. 謝偉銓議員指私家車的性能已改良，而且更加耐用，因此他建議該名總機電工程師檢討是否需要放寬關於車齡達6年或以上的私家車須進行年檢的法定要求。運輸署署長答允研究謝議員的建議。

將部門主任秘書職位提升至首席行政主任的職級

19. 潘兆平議員察悉，運輸署總部於2019-2020年度遷址後將會出現輕微的運作問題，須由擬設的首席行政主任職位負責監督有關的微調工作。就此，他問及預期的運作情況詳情如何。

20. 運輸署署長表示，遷址工作涉及搬遷緊急事故交通協調中心及區域交通控制中心。由於上述兩個中心擔當重要的職能，因此必需讓其內的設施從現址遷往新辦公室期間順利過渡，以確保服務不會中斷。然而，由於遷址過程中會拆開及重裝精密的電子儀器，因此她相信相關設施在遷往新辦公室後有需要作出輕微調整。

21. 謝偉俊議員詢問，將部門主任秘書職位提升至首席行政主任職級，目的為何。運輸署署長解釋，將部門主任秘書職位提升至首席行政主任職級，主要原因是部門主任秘書職位的工作日趨複雜。她引述例子，指出部門主任秘書其中一項具挑戰的工作，便是檢討部分部門職系人員的職務。她解釋，由於上述檢討工作會影響相關職系人員的晉升機會和薪酬，所以須由較高職級的人員負責。

22. 主席將政府當局的人事編制建議付諸表決。7名委員表決贊成建議，3名委員表決反對建議。主席總結時表示，事務委員會支持有關人事編制建議，以及將有關建議提交人事編制小組委員會，作進一步考慮。

IV. 建議延長路政署鐵路拓展處一個編外職位的任期

(立法會CB(4)270/14-15(04)——政府當局就有關廣深港高速鐵路香港段的人員編制建議提供的文件

立法會CB(4)270/14-15(05)——立法會秘書處擬備有關廣深港高速鐵路香港段項目及其人手安排的文件(背景資料簡介)

23. 應主席之請，運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局的下述人事編制建議：在路政署鐵路拓展處保留一個總工程師(首長級薪級第1點)(職銜為總工程師／鐵路拓展2-3)編外職位，為期4年半，由2015年7月7日起，至2019年12月31日止，以繼續管理廣深港高速鐵路香港段項目(下稱"高鐵香港段")。

24. 陳恒鑌議員不反對政府當局的人事編制建議，因為他相信，若反對有關建議，會對政府當局監察高鐵香港段工程項目的工作造成不良影響。他察悉，行政長官已成立獨立專家小組檢視高鐵香港段項目，但有關報告尚未公布；由於獨立專家小組可能會就鐵路拓展處的編制作出建議，因此他質疑，目前檢視有關的人事編制建議，是否言之過早。

25. 運輸及房屋局副局長表示，獨立專家小組已於2014年12月15日向行政長官提交報告。政府當

局就如何處理該報告徵詢法律意見後，便會以適當方式公布報告，並在適當情況下跟進報告所載的建議。運輸及房屋局副局長和路政署署長強調保留總工程師／鐵路拓展2-3一職的重要性，以便領導有關的專責分部，繼續監察高鐵香港段項目的推展情況。

26. 胡志偉議員認為，較適當的做法是待委員研究獨立專家小組提出的建議後，再審議有關的人事編制建議，因為兩者可能互相抵觸。他及毛孟靜議員察悉，高鐵香港段新的目標通車日期為2017年年底，並詢問將總工程師／鐵路拓展2-3此職位的任期延長至2019年年底，原因何在。主席亦質疑，於2008年開設總工程師／鐵路拓展2-3此職位時，何以該職位任期的屆滿日期(即2015年7月)會早於高鐵香港段原定的目標通車日期(即2015年年底)。

27. 路政署署長解釋，根據政府當局過往展開大型工程項目的經驗，大部分的申索個案審批程序預計於通車後兩年內完成。他補充，總工程師／鐵路拓展2-3須參與由這些申索可能引起的和解、仲裁及訴訟程序，因此，政府當局認為有必要保留總工程師／鐵路拓展2-3一職直至2019年12月底。

28. 路政署署長進一步解釋，於2008年開設總工程師／鐵路拓展2-3一職時，政府當局展望該職位須保留至原定目標通車日期(即2015年)後一段時間，以便處理申索個案及合約結算工作。由於部分鐵路項目預期於2015年左右完成，政府當局決定爭取開設有關職位至2015年7月6日，屆時再因應路政署的整體人手情況，檢討是否繼續需要該職位。根據最新的評估，路政署的結論是，該署未能在不影響現有工作的情況下，調派現時該署的首長級人員負責高鐵香港段項目。因此，總工程師／鐵路拓展2-3職位的任期須予延長。

政府當局

29. 應胡志偉議員要求，政府當局答允跟進胡議員提出的下述要求：當局提供補充資料，說明現任總工程師／鐵路拓展2-3及其團隊在過往7年就監察高鐵香港段項目曾提出的具體建議。

(會後補註：政府當局提供的補充資料，已於 2015 年 2 月 26 日隨立法會 CB(4)567/14-15(01)號文件發出。)

30. 王國興議員指出，高鐵香港段項目延誤，已反映該項目的監察制度並不完善。他質疑為何負責監督高鐵香港段項目的現任總工程師／鐵路拓展2-3及其團隊，未有與香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")進行更妥善的溝通，及時發現工程延誤。他關注到，延長總工程師／鐵路拓展2-3職位的任期，可如何改善上述監察制度。主席亦關注由誰承擔工程延誤引致的額外開支。

31. 運輸及房屋局副局長表示，總工程師／鐵路拓展2-3職位的必要性與超支由誰承擔，兩者不應混為一談。他強調，政府當局有必要保留總工程師／鐵路拓展2-3一職，以便繼續監察高鐵香港段項目。至於現任的總工程師／鐵路拓展2-3有否妥善執行職務，以及如何進一步改善監察制度，則有待獨立專家小組檢討。

32. 毛孟靜議員認為，政府當局應說明總工程師／鐵路拓展2-3職位的任期延長後，會由誰出任該職位。她亦詢問，政府當局有多大信心，高鐵香港段可於2017年通車；如財務委員會未有在現時總工程師／鐵路拓展2-3職位的任期於2015年7月6日屆滿前，批准有關的人事編制建議，將會有何後果。

33. 運輸及房屋局副局長回應時表示，港鐵公司最近向路政署提供了高鐵香港段於2017年年底通車的修訂工程時間表的資料。路政署在檢閱修訂工程時間表後，認為若符合各項主要條件，便可達到有關通車日期的目標。

34. 路政署署長補充，總工程師／鐵路拓展2-3一職須確保高鐵香港段項目能按修訂的工程時間表順利落實。該職位亦全權負責項目的推展工作，包括合約和財務管理方面的事宜。若是項人事編制建議不獲批准，相關工作亦會受影響。

35. 副主席察悉，建造工程與基建工程不同，前者會聘請獨立測量師進行測量工作，後者則會由顧問工程師負責控制有關的項目成本。他質疑後者的安排是否具成效，因為他知悉基建項目超支的比率遠高於建築工程項目。他詢問，高鐵香港段項目的測量工作由哪一方負責。

36. 路政署署長表示，路政署一直依循發展局的指引，進行工務計劃項目的測量工作。他相信，不論有否聘用獨立測量師，測量工作均會由合資格的工料測量師以專業的態度進行。他解釋，建築工程項目的地盤面積通常較小，範圍有限，相對而言較容易收集地質狀況的數據。至於基建工程項目，尤其高鐵香港段全長26公里，地質狀況會有較多變數，以致可能會出現較多合約索償個案。路政署署長進一步表示，高鐵香港段項目的工料測量師由港鐵公司委聘。

政府當局

37. 陳偉業議員察悉，如按建議將總工程師／鐵路拓展2-3職位的任期延長4年半，開設該職位的年期便有11年。依他之見，此舉已違反開設編外職位的原則。他要求政府當局提供書面資料，說明高鐵香港段項目專責分部在延長的4年半期間的營運總開支，包括該名總工程師、5名高級工程師、8名工程師及一名助理工程師的員工開支，以及相關的辦公室支出。

38. 路政署署長表示，按現有的人手編制計算，高鐵香港段項目專責分部營運4年半的員工開支約為9,700萬元。他補充，在該專責分部的14名非首長級人員中，部分是從其他分部調派的常額編制人員，因此該等人員的員工開支不會計入高鐵香港段項目專責分部的員工開支。運輸及房屋局副局長答允在適當時就此事提供書面回應。

(會後補註：政府當局提供的補充資料，已於2015年2月26日隨立法會CB(4)567/14-15(01)號文件發出。)

39. 主席轉達易志明議員的以下訊息：易議員的提問與陳恒鑽議員相若，而易議員的意見與王國興議員的意見相符。

40. 主席將政府當局的人事編制建議付諸表決。應陳偉業議員要求，主席指示須記名表決。5名委員表決贊成建議，3名委員表決反對建議。表決結果如下：

贊成

鄧家彪議員	葛珮帆議員
陳鑑林議員	盧偉國議員
陳恒鑽議員	

(5名委員)

反對

陳偉業議員	胡志偉議員
毛孟靜議員	

(3名委員)

41. 主席總結時表示，事務委員會支持有關的人事編制建議，並將之提交予人事編制小組委員會，以供進一步考慮。

(在上午10時30分，主席指示休息10分鐘。)

V. 港珠澳大橋香港口岸 —— 填海及口岸設施

(立法會 CB(4)270/14-15(06) —— 政府當局就港珠澳大橋香港口岸 —— 填海及口岸設施提供的文件

立法會 CB(4)270/14-15(07) —— 立法會秘書處擬備有關港珠澳大橋香港口岸的文件(背景資料簡介)

立法會CB(1)210/14-15(02)——鄧家彪議員要求前往香港口岸的工地進行實地視察而發出的函件及政府當局作出的回應)

42. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府當局的下述建議：把845TH號工程計劃(即港珠澳大橋香港口岸——填海及口岸設施)(下稱"該工程項目")的核准工程預算費調高54億6,110萬元，即由304億3,390萬元增至358億9,500萬元(按付款當日價格計算)。

43. 路政署署長繼而借助電腦投影片向委員解釋調高該工程項目的核准工程預算費的原因，以及在推展該工程項目時遇到的困難及挑戰(立法會CB(4)374/14-15(02)號文件)。

港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋主橋及其他相關本地工程的工程費用

44. 林健鋒議員對撥款建議表示支持。他表示，鑒於港珠澳大橋香港口岸工程相當複雜，加上其他種種非政府當局所能控制的因素，因此難以在推展工程項目之前準確預算工程費用。他留意到，建築材料(特別是填海工程所需的碎石)價格不斷上漲，他詢問政府當局有何措施，避免日後工程費用進一步增加。他亦問及港珠澳大橋香港口岸上蓋設施工程的詳情。

45. 運輸及房屋局局長表示，整項港珠澳大橋香港口岸工程項目共有10份工程合約，其中5份已批出，另有兩份即將批出。他表示，這7份工程合約的費用，相等於工程項目總預算費用約90%。政府當局認為目前的預算應該相對實際和準確。路政署署長補充，由於廣東省部分石礦場關閉，因此填海工程所需的碎石和石填料供應緊張。他表示，路政署及承建商已一直積極研究節省成本的措施，例如物色其他材料。至於所涉及的額外費用，應該不

會超出港珠澳大橋香港口岸工程項目的經修訂核准工程預算費。

46. 關於港珠澳大橋香港口岸上蓋設施工程的範圍，路政署署長表示，該工程主要包括填海以提供土地闢建香港口岸、興建旅客過關設施及貨物清關設施、提供政府部門的辦公地方和設施、設置運輸設施、興建道路以連接香港口岸和港珠澳大橋香港接線、屯門至赤鱸角連接路和香港國際機場，以及設置其他相關的基建及設施等。

47. 對於近年多個大型基建工程項目出現嚴重超支，謝偉銓議員表示不滿。他認為政府當局有必要檢討目前就工程費用制訂預算的方法／機制。他舉例指出，在工務小組委員會討論文件擬稿(即立法會CB(4)270/14-15(06)號文件附件)附件5所列的c、d、e、h及k項，預算費上升超過一半。他詢問港珠澳大橋香港口岸工程項目超支，是否歸咎於人力或材料成本增加，還是因為在計算原先的費用預算時出現錯誤。他並詢問，有否委聘獨立顧問擬備工程費用的預算。他又表示，現在已是2015年，但政府當局仍未能確定該工程項目何時完成，他對此感到失望。

48. 路政署署長解釋，港珠澳大橋香港口岸工程項目的核准預算費增加，主要有兩大原因：上蓋設施工程造價較預計為高，以及工程的價格調整準備增加。他補充，港珠澳大橋香港口岸上蓋設施工程所需的機械設備，其價格自2011年年中以來急劇上漲。重型建築機器(例如打樁機、塔式起重機、履帶起重機、挖掘機和壓路機)的租賃費用，在2011年年中至2014年年中期間上升約30%至55%。

政府當局

49. 應謝偉銓議員的要求，政府當局答允就上文第47段所述附件5各個具體項目作出解釋。

(會後補註：政府當局提供的補充資料，已於2015年3月11日隨立法會CB(4)628/14-15(01)號文件發出。)

50. 主席、陳恒鏞議員及胡志偉議員分別關注到，港珠澳大橋主橋及其他相關本地工程會否出現超支情況。胡志偉議員詢問，若港珠澳大橋延遲通車，上述各項工程會否因為施工時間較充裕而可減少建造費用。

51. 運輸及房屋局局長表示，港珠澳大橋主橋的總建造費用為381億元人民幣，當中內地政府將會承擔共70億元人民幣，而香港政府和澳門政府分別會承擔67.5億元人民幣及19.8億元人民幣，餘下的將以貸款形式融資。他表示，港珠澳大橋管理局仍在檢視預計完工日期及港珠澳大橋主橋項目將會引致的相關費用。

52. 運輸及房屋局局長進一步表示，政府當局最近設立了"交通燈"制度，以便監察本地主要交通基建項目。目前，港珠澳大橋香港口岸工程項目屬"紅燈"級別。運輸及房屋局局長解釋，不論港珠澳大橋的通車日期為何，香港口岸項目的核准工程預算費均須因應建造成本增加而調高。

53. 路政署署長補充，屯門至赤鱸角連接路工程項目的3份合約已批出，該3份合約的費用佔工程項目的核准工程預算費大約90%，沒有超出預算。

政府當局

54. 應胡志偉議員的要求，政府當局答允在有關建議提交予工務小組委員會之前提供資料，說明截至2014年年底，香港特別行政區政府就港珠澳大橋主橋項目的支出。

(會後補註：政府當局提供的補充資料，已於2015年3月11日隨立法會CB(4)628/14-15(01)號文件發出。)

55. 主席、謝偉銓議員及郭家麒議員要求政府當局檢討目前的投標程序。主席建議政府當局考慮要求承建商承擔所有風險，包括工資和材料價格的市場波動，並在所提交的標書內反映相關的預算費用。他解釋，如此一來，日後便無需因價格調整而申請增加準備，並可減省時間。毛孟靜議員贊同主席的意見。

56. 然而，盧偉國議員則認為，主席的建議會大幅推高標價。他相信，倘若有需要增加工程項目的核准工程預算費，議員一定非常樂意審議相關的財務建議，因為議員的職責是監察公帑是否用得其所。

57. 運輸及房屋局局長回應時表示，為合約價格調整費用作出的價格調整，是按價格調整因數來評估，而在編訂價格調整因數時，當局會按政府就公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新一組假設，以及依據工程項目的現金流量。他相信，若投標者在入標時已包括所有風險因素，投標價便會相當高，政府當局便難以評估投標價是否合理，尤以需時多年的工程項目為甚。

58. 路政署署長補充，作為節省成本的措施，並使投標價維持較合理水平，政府當局並沒有規定承建商須在完成啟用香港口岸所需的主要工程的同時，完成若干非主要工程。

59. 王國興議員認為，針對環境保護署署長批准香港口岸及香港接線工程的環境影響評估報告及批出環境許可證的決定而提出的司法覆核，令香港口岸的工程費用增加。他詢問，香港口岸項目的費用增加54億元，當中有多少是因為上述司法覆核個案所致。他亦問及政府就該宗司法覆核個案付出的訴訟費用總額，以及為該宗司法覆核個案申請人提供法律援助的支出。

政府當局

60. 運輸及房屋局局長答允在會後就有關司法覆核個案的訴訟費用總額提供相關數字。他表示，政府當局在2011年估計，該宗司法覆核個案令工程費用增加約65億元(按付款當日價格計算)。政府當局相信，上述工程的投標價較預期高，主要原因之一，是投標者因應施工時間緊迫而作出較高的風險評估。

(會後補註：政府當局提供的補充資料，已於2015年3月11日隨立法會CB(4)628/14-15(01)號文件發出。)

61. 毛孟靜議員認為，司法覆核只是監察政府政策是否以公眾利益為依歸的一個途徑。她詢問，政府當局就增加香港口岸項目的核准工程預算費而向財務委員會取得批准的期限為何，以及政府當局在評審相關標書時，會否考慮承建商在建築安全方面的過往紀錄。

62. 路政署署長表示，政府當局計劃在2015年第三季批出香港口岸項目餘下的3份標書。他確定，政府當局在評審所接獲的標書時，承建商的安全表現是考慮因素之一。他表示，招標文件載有條文，規定承建商須推行一系列安全措施，包括成立工地安全及環境管理委員會，協調有關工地安全的事宜。

港珠澳大橋香港口岸、港珠澳大橋主橋及其他相關本地工程的工程進展

63. 部分委員(包括副主席、盧偉國議員及謝偉銓議員)對港珠澳大橋主橋、港珠澳大橋香港口岸及其他相關本地工程的工程進展表示關注。

64. 運輸及房屋局局長表示，按照2014年第三季對最新工程情況的梳理和評估，由三地政府共同成立的三地聯合工作委員會(下稱"三地委")認為，整個港珠澳大橋項目難以在2016年年底同步建成。三地委及港珠澳大橋管理局會進一步就工作時間表進行深入和客觀的分析，以明確大橋的工期目標。至於大橋的相關本地工程，運輸及房屋局局長表示，根據路政署的最新評估，該等工程應該不能趕及按原定時間在2016年或之前完成。

65. 路政署署長補充，香港口岸填海工程正進行中，至今已完成約69%的工程。旅檢大樓的合約已於2014年4月批出，而相關的地基工程剛展開。香港口岸西面部分的基礎設施工程亦已於2014年7月展開。就香港接線項目方面，於機場島東岸為連接機場道路進行的填海工程，亦正在施工中，至今已完成約43%。至於屯門至赤鱸角連接路，路政署署長表示，連接港珠澳大橋香港口岸與北大嶼山道路網絡的南面連接路項目，進度滯後約3個月。

承建商正實施補救措施，以追回滯後的進度。連接屯門與港珠澳大橋香港口岸的屯門至赤鱸角連接路北段，工程如期進行。路政署署長進一步解釋，工程延誤原因眾多，包括承建商的表現或未能預測的地理狀況。

66. 陳鑑林議員同意，推展港珠澳大橋項目是一項艱巨工作，因為除了港珠澳大橋主橋項目外，香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路南面連接路的建造工程須同步完成，以配合大橋的通車日期。他關注到部分議員最近發起的不合作運動，對財務建議的審批以至工程項目的進度均有影響；他並詢問兩份將會批出的標書的有效期為何，以及不合作運動對上述工程項目可能構成的影響。

67. 路政署署長表示，香港口岸項目的兩份工程合約即將批出，並已取得撥款，而標書有效至2015年2月／3月。他請委員注意，推展港珠澳大橋主橋項目困難重重，包括採用橋隧結合方案興建長達30公里的雙程分隔車道，以及需要在海底深處指定位置準確放入笨重的隧道組件。運輸及房屋局局長補充，工程延誤的主要影響，在於會延遲收取大橋通車後從收費所得的收入。

其他意見

68. 郭家麒議員察悉，本港的貨運和客運量近年一直下降，加上本港環境一些不利因素，他認為港珠澳大橋的經濟價值不高。他詢問，現在事後回想，政府當局會否認為當初不應該興建港珠澳大橋。

69. 運輸及房屋局局長表示，港珠澳大橋具策略重要性，有助推動香港、澳門和珠江三角洲西部地區經濟進一步發展。他解釋，珠江三角洲經濟蓬勃發展，生產量佔全中國本地生產總值約9%。港珠澳大橋通車後，將可促進香港與珠江三角洲西部地區的聯繫，從而令香港的貨運和客運量增加。

70. 范國威議員建議政府當局考慮縮減香港口岸項目的規模，並在香港口岸啟用後因應其實際交

通流量再計劃進行擴展。他察悉，港珠澳大橋相關本地項目的交通管制及監察系統，按合約所訂的完工日期為2017年年底，較該等工程本身的完工日期(即2016年年底)為遲，就此，他詢問這安排會有何影響。

71. 路政署署長解釋，交通管制及監察系統的合約包括香港口岸、香港接線及屯門至赤鱸角連接路。他確定，交通管制及監察系統是啟用該等設施所必需的。然而，由於屯門至赤鱸角連接路的北面連接路將於稍後階段(即2018年)才通車，因此，合約為該工程項目所訂的交通管制及監察系統完工日期較後。

72. 委員察悉，政府當局已計劃在不久將來發展港珠澳大橋香港口岸的上蓋。陳恒鑾議員詢問，在設計香港口岸的上蓋及設施時，政府當局會否盡量以簡約為主，以免日後造成浪費。胡志偉議員詢問，香港口岸目前的設計是否配合日後的發展。

73. 運輸及房屋局局長表示，港珠澳大橋香港口岸的工程預算費未有包括2014年施政報告所述的上蓋商業發展，而該發展項目並不會影響香港口岸的啟用日期，亦不會影響旅檢及貨物清關的運作。路政署署長補充，發展局正研究利用港珠澳大橋香港口岸的上蓋或地下空間進行日後發展的詳情。

74. 關於毛孟靜議員就港珠澳大橋通車後向跨境車輛簽發的牌照數目所提出的查詢，運輸及房屋局局長回答時表示，根據第一階段的過境私家車一次性特別配額試驗計劃，獲發一次性特別配額的合資格本港私家車車主，可駕駛其私家車進入廣東省；目前所簽發的配額平均數目尚未達每日50個的限額。兩地政府的專家須進一步研究及討論第二階段試驗計劃(即准許廣東省的私家車進入香港)的具體安排，但目前並未有推展第二階段試驗計劃的任何具體時間表。

結論

75. 主席將該項財務建議付諸表決。應郭家麒議員要求，主席指示須記名表決。10名委員表決贊成建議，6名委員表決反對建議。表決結果如下：

贊成

王國興議員	易志明議員
鄧家彪議員	陳恒鑾議員
陳鑑林議員	潘兆平議員
陳克勤議員	盧偉國議員
謝偉俊議員	謝偉銓議員

(10名委員)

反對

李卓人議員	胡志偉議員
湯家驊議員	范國威議員
毛孟靜議員	郭家麒議員

(6名委員)

76. 主席總結時表示，事務委員會支持該項財務建議，而該項建議將會提交工務小組委員會進一步考慮。

VI. 運輸及房屋局局長就行政長官2015年施政報告作出簡報

(立法會CB(4)349/14-15(04)——政府當局就號文件 2015年施政綱領所載運輸及房屋局運輸方面的政策措施提供的文件)

(在下午12時11分，主席把會議時間延長15分鐘。)

77. 運輸及房屋局局長應邀向委員簡介2015年施政報告所載運輸及房屋局在運輸方面各項政策措施。

各項交通運輸研究

78. 易志明議員對2015年施政報告中交通議題只佔少部分內容，表示失望。他支持政府當局進行不同的交通運輸研究，包括《公共交通策略研究》及《交通擠塞研究》。然而，他察悉上述研究的範圍相當局限，並無觸及跨境交通需要和提供泊車位等事宜。因此，他促請政府當局加快展開第四次整體運輸研究，全面檢討本港的交通政策。至於交通諮詢委員會提交的《交通擠塞研究報告》(下稱"《交諮會報告》")，易志明議員關注政府當局實施相關建議的時間表為何，而在推行任何計劃前，政府當局會否先諮詢公眾及運輸業界。

79. 運輸及房屋局局長回應時表示，第三次整體運輸研究訂下多個大方向，例如以鐵路作為公共交通系統的骨幹，以及提供更完善的公共交通服務及設施，而這些大方向至今仍然適用，多年來亦已透過不同政策及措施予以落實。事實上，《鐵路發展策略2014》及日後完成的《公共交通策略研究》，已涵蓋範圍廣泛的交通事宜，故此政府不打算展開第四次整體運輸研究。在進一步發展鐵路網絡的同時，政府認為宜進行《公共交通策略研究》，以檢視鐵路以外的各種公共交通服務的角色定位。

80. 運輸及房屋局局長又表示，關於提供泊車位一事，待政府就《交諮會報告》所提建議作出回應時，便會一併考慮。至於跨境交通方面，他表示此事取決於內地和本港兩地政府共同議定的安排，作為恆常聯絡機制的一部分。

81. 王國興議員及潘兆平議員問及政府當局展開《公共交通策略研究》的時間表。王議員建議，研究範圍應包括檢討政府當局就以下範疇的政策：橋樑和隧道收費、的士和小巴禁區、設立的士站、港鐵接駁巴士服務，以及行走港島的過海隧道巴士線過海後的分段票價。他表示，雖然最近部分

行走港島的過海隧道巴士線的乘客可獲車費折扣，但他認為政府當局應全面檢討此事。

82. 副主席贊同王國興議員的意見，並表示應在《公共交通策略研究》檢討橋樑和隧道收費，因為他察悉不同橋樑和隧道的收費政策並不一致。

83. 運輸及房屋局局長表示，政府當局即將展開《公共交通策略研究》，目標是在兩年內完成有關研究。他表示，《公共交通策略研究》分為《角色定位檢視》及《專題研究》兩個部分。他解釋，公共交通服務的政策議題繁多。《公共交通策略研究》的範圍只限於一些較為重大或是市民業界較為關注的課題，而不會包括行之有效的政策或在現行機制下已能有效處理的課題。他補充，如有具體方案提出，政府當局願意與港鐵公司聯絡，研究港鐵接駁巴士服務的事宜。

84. 范國威議員質疑，既然議員已在2015年1月7日的立法會會議上通過有關第四次整體運輸研究的議案，政府當局為何不聽取議員的意見，加快展開有關研究。他表示，推行以鐵路為公共交通系統骨幹的交通政策，已導致鐵路獨大的局面，縮窄其他公共交通工具的營運空間，剝奪市民選擇公共交通工具的機會。他進而提述由一間國際顧問公司於2014年4月發表的報告，顯示香港在發展單車網絡和單車共享系統方面的表現，被評為欠佳。依他之見，唯有展開第四次整體運輸研究，才能就上述問題找出解決方法。

85. 運輸及房屋局局長重申，政府當局會維持目前以鐵路作為公共交通系統骨幹的運輸政策，因為就載客量以言，鐵路較其他公共交通工具更具效益，而且更加環保。市民亦期望在所住區內享有鐵路服務。道路交通服務(包括專營巴士)會繼續在公共交通系統中擔當重要角色。即使推行《鐵路發展策略2014》所建議的所有鐵路項目，乘搭鐵路的人數仍只佔公共交通整體載客量不足50%。

86. 運輸及房屋局局長進一步表示，《公共交通策略研究》旨在探討促進鐵路以外的公共交通服

務之間優勢互補，確保市民繼續享有便捷服務和合適選擇之餘，也讓各公共運輸行業可以持續長遠地發展。至於本港的單車政策，運輸及房屋局局長表示，各城市在推廣使用單車方面遇到不同困難。政府會考慮研究在香港發展單車共享系統的可行性。

87. 謝偉銓議員對政府當局未能展開第四次整體運輸研究表示失望。他希望政府當局會全面檢討運輸政策，而不是以零碎不全的方式審視各項交通運輸研究的結果。他又建議把電車的營運納入《公共交通策略研究》內，因為目前電車佔用相當大範圍的路面。

88. 運輸及房屋局局長察悉謝偉銓議員的意見，並向委員保證，政府會全面審視各項交通運輸研究的結果。

89. 副主席察悉，雖然第三次整體運輸研究已提出，運輸交通策略應着重加強環保工作，但至今電動車仍然不太普及。另一方面，政府當局為推廣使用環保汽車而推出稅項優惠，但此舉反而鼓勵了市民買車。就此，他詢問政府當局有否評估第三次整體運輸研究所訂定的政策是否有效推行。

90. 運輸及房屋局局長確認，政府一直有檢視第三次整體運輸研究所提建議的推行情況。他進一步解釋，政府的目標是推廣電動車的使用，但成效則取決於多項因素，包括是否有合適的汽車種類及足夠的充電設施等。他亦承諾，對於最近《交諮會報告》內就環保汽油私家車稅項優惠措施對私家車數目的增長情況所作的觀察，政府會適當予以考慮。

91. 陳鑑林議員察悉，有建議增加公共小型巴士(下稱"公共小巴")的座位數目，以應付繁忙時間的乘客需求，並增加小巴業界的收入。鑒於有關建議或會對其他公共交通服務造成連帶影響，他促請政府當局盡早就此諮詢運輸業界。

92. 運輸及房屋局局長表示，政府會在《公共交通策略研究》中探討增加公共小巴座位數目的做法，是否可行可取。

93. 對於政府當局一直採取零碎不全的方法解決交通問題，陳婉嫻議員表示失望。她特別提到，在規劃運輸交通時需要創新意念。就此，她支持進行《公共交通策略研究》。她又留意到，市民對交通運輸事宜提出了很多意見，例如如何解決清水灣道交通擠塞問題，以及建議沿港島海濱進行其他公共工程時，同步興建單車徑。然而，這些建議不獲政府當局採納。

94. 運輸及房屋局局長察悉陳議員提出的意見。他同意政府應採取創新的方法處理交通問題，但表示如要迫切解決問題，有時候便需要即時的解決方案。

鐵路發展

95. 陳恒鑞議員察悉，政府當局已計劃發展新界西，以應付不斷增加的人口。他詢問政府當局會否進行研究，調整新界西的交通策略，並重新檢視那些政府當局未有納入《鐵路發展策略2014》的建議。

96. 運輸及房屋局局長向委員保證，個別發展項目會進行交通影響評估，而政府會在情況適當時提出緩解措施，確保交通基建能應付因新發展項目而增加的交通流量。他進一步表示，在2014年9月發表的《鐵路發展策略2014》，已根據在研究期間取得的規劃數據，考慮直至2031年的未來交通需要。

97. 主席表示，對於政府當局計劃就東大嶼都會進行初步研究，以探討在大嶼山東部水域開發人工島的事宜，包括連接新界西部與香港島的交通基建配套，新民黨表示歡迎。他關注到，倘顧問建議興建第五條過海鐵路線，有關事宜應屬運輸及房屋局還是發展局的職權範圍。

98. 運輸及房屋局局長表示，擬發展的東大嶼都會雖屬發展局的職權範圍，但運輸及房屋局會負責因相關項目而衍生的任何交通基建發展。

99. 潘兆平議員察悉，由於考古發現的關係，沙田至中環線(下稱"沙中線")的工程進度受影響，而當局已要求港鐵公司採取追回進度措施，以減輕工程延誤所造成的影響。他詢問，政府當局是否有信心沙中線可如期通車。

100. 運輸及房屋局局長表示，沙中線項目因考古發現而出現累計至少11個月的滯後。雖然政府已要求港鐵公司實施追回進度措施，但仍有延誤的風險。沙中線大圍至紅磡段的通車日期或會由2018年延遲至2019年。他表示，政府會繼續密切監察項目的工程進度。

監察港鐵公司

101. 王國興議員表示，港鐵每年加價，但服務延誤／鐵路事故卻仍頻頻發生，他對此表示不滿，並籲請政府當局檢討就港鐵公司提供鐵路服務及推展鐵路項目方面的監察及懲罰機制。

102. 運輸及房屋局局長表示，政府非常關注監督港鐵公司在推展鐵路項目及提供服務方面的表現。為加強安全巡查及監察現有鐵路服務和新鐵路項目，政府已計劃增加機電工程署的人手。此外，綜觀全球，任何公共交通服務實際上均不可能達到"零意外"的目標。在評審港鐵公司的表現時，應把港鐵的事故發生比率與海外城市的類似大型鐵路系統作比較。他表示，港鐵服務的可靠及安全程度一直維持在國際認可的高水平。政府亦一直要求港鐵公司在所有情況下均應以安全第一。

103. 李卓人議員從施政報告中察悉，政府會加強監察港鐵公司；他詢問政府當局是否承認，以往對港鐵公司監察不力。他建議政府回購港鐵公司的股份，這樣政府當局便可主導票價事宜。他亦關注到，港鐵車站的月台及列車車廂內擠迫的情況，並促請政府當局制訂措施解決問題。

104. 運輸及房屋局局長解釋，港鐵公司是上市公司，公司日常業務的運作屬該公司的責任。目前政府並無計劃回購港鐵公司的股份。然而，港鐵公司須達到公眾目標，並按政府的交通政策營運。政府亦會加強監察港鐵公司。運輸及房屋局局長進而表示，如要改善港鐵車站及列車車廂的擠迫情況，須視乎是否有空間進一步加密列車服務，而這受限於信號系統可容許的上限。就此，港鐵公司正計劃在可行情況下提升其信號系統。他補充，《鐵路發展策略2014》為直至2031年的鐵路發展提供框架，而建議的鐵路項目將會分階段推展，以應付需求。

105. 主席察悉，港鐵公司車務總監需要監督多條鐵路線，其工作量非常繁重。他建議港鐵公司委聘更多車務總監，以加強不同鐵路線的監督工作。為改善港鐵服務，他又建議港鐵公司就卓越服務方面設立委員會。

106. 運輸及房屋局局長表示，政府極為重視港鐵公司的服務表現，但同時亦尊重該公司的內部員工安排。他補充，在高鐵香港段延誤事件發生後，港鐵公司成立了工程委員會和風險委員會，後者的其中一項職務，便是檢視港鐵公司的風險，包括服務表現風險。

107. 潘兆平議員指出，在海外地方，鐵路服務由多於一間公司營運，但本港則只有一間鐵路公司。他關注到，政府當局為加強監察港鐵公司的運作及未來鐵路項目的推展而推行的措施是否有成效。

108. 運輸及房屋局局長表示，在2007年之前，鐵路服務由兩間公司營運，其後兩公司合併，以發揮協同效應。然而，這並不代表由一間公司壟斷公共交通服務，因為其他公共交通服務在公共交通系統仍擔當重要角色。他解釋，政府作為港鐵公司的大股東，定會確保港鐵公司提供的服務能符合公眾利益。運輸及房屋局局長進一步表示，一般而言，《鐵路發展策略2014》提出的7項新鐵路項目會按政府與港鐵公司之間簽訂的《營運協議》推展。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(下稱"上坡電梯系統")及"人人暢道通行"計劃

109. 胡志偉議員及謝偉俊議員關注在香港興建上坡電梯系統的進度。謝偉俊議員詢問政府當局會否繼續接受新建議。他指出，上坡電梯系統項目及"人人暢道通行"計劃的推展工作，或會涉及多個政府部門及多方的參與，因此他建議政府當局考慮指明某一政府部門負責相關的協調工作。

110. 運輸及房屋局局長表示，當局訂有一套評分準則，就上坡電梯系統的建議進行評審，以決定進行初步技術可行性研究的優次。政府會先處理18項已排名的建議，然後才跟進新的建議。他請委員注意，上坡電梯系統的建造工程涉及巨額投資，推展期亦頗長。此外，在推展有關項目前須先得到區內人士的共識。

111. 運輸及房屋局局長進一步表示，私人處所內的建議，並不屬"人人暢道通行"計劃的範圍，如要推展該等建議，便須得到有關業主的同意。他表示，在推行"人人暢道通行"計劃時，政府會在切實可行範圍內盡量提高透明度。

112. 路政署署長補充，在上坡電梯系統排名最先的13項建議中，排名第10位的項目涉及危險斜坡。待有關業主完成修葺危險斜坡至令人滿意的情況後，路政署會再處理該項目。排第1位及第13位的項目現正在施工階段。至於其餘項目，則處於不同推展階段，包括技術可行性研究、規劃及設計階段。

其他意見

113. 陳鑑林議員詢問，政府當局是否有任何計劃，待東區海底隧道(下稱"東隧")的擁有權於2016年交還政府後，使3條過海隧道的交通流量分布變得合理，以期紓緩中區的交通擠塞問題。

114. 運輸及房屋局局長表示，政府認為調整隧道收費是令各條過海隧道交通流量分布變得合理

的一個有效工具。隨着東隧的擁有權移交政府，以及中環灣仔繞道約於2017年通車，政府便可藉此機會制訂涉及所有3條過海隧道的計劃，使過海的交通流量分布變得合理。政府現正與東隧專營商就移交安排作出聯絡。

115. 胡志偉議員詢問，政府當局會否制訂措施，改善路上單車安全，作為推動"單車友善"的環境的其中一個方法。

116. 運輸及房屋局局長表示，政府的政策是改善新市鎮及新發展地區的單車設施，藉此推動"單車友善"的環境。政府亦正研究是否可以放寬部分單車限制區，以進一步方便單車通行。由於市區的道路交通繁忙，當局難以推行措施，讓單車使用者優先使用道路。

117. 謝偉銓議員認為應向駕駛人士提供實時交通資訊，以便更善用道路。為此，他要求政府當局分配更多資源開發電子交通資訊系統。他又希望政府當局會繼續致力改善行人環境的安全。

118. 副主席憶述，行政長官在2012年曾建議重組運輸及房屋局，從而可以更專注制訂分別屬運輸和房屋的政策，但有關建議最終並未有落實。他詢問運輸及房屋局局長，事後回想，會否認為重組運輸及房屋局是較佳做法。

119. 運輸及房屋局局長回應時表示，據他過往兩年的經驗，他認為重組運輸及房屋局是較佳做法，以便當局能更有效處理分別屬運輸和房屋的政策。事實上，他大部分時間用在處理屬交通政策的事宜上。

VII. 其他事項

120. 議事完畢，會議於下午1時17分結束。

經辦人／部門

立法會秘書處
議會事務部4
2015年8月4日