

# 立法會

## Legislative Council

立法會 ESC99/17-18 號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/3/2

### 財務委員會轄下的人事編制小組委員會 第十一次會議紀要

日期：2018年1月29日(星期一)  
時間：上午8時30分  
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：

- 楊岳橋議員(副主席)
- 涂謹申議員
- 梁耀忠議員
- 黃定光議員, GBS, JP
- 黃國健議員, SBS, JP
- 胡志偉議員, MH
- 莫乃光議員, JP
- 陳志全議員
- 郭家麒議員
- 郭偉強議員, JP
- 張超雄議員
- 葉建源議員
- 葛珮帆議員, BBS, JP
- 廖長江議員, SBS, JP
- 潘兆平議員, BBS, MH
- 蔣麗芸議員, JP
- 鍾國斌議員
- 朱凱迪議員
- 何啟明議員
- 周浩鼎議員
- 邵家輝議員

容海恩議員  
陳沛然議員  
陳振英議員  
譚文豪議員

**缺席委員** : 葉劉淑儀議員, GBS, JP (主席)  
石禮謙議員, GBS, JP  
梁美芬議員, SBS, JP  
何俊賢議員, BBS  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
邵家臻議員  
鄭俊宇議員

**出席公職人員** : 袁小惠女士, JP 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1  
麥德偉先生, JP 公務員事務局副秘書長 1  
羅志康先生, JP 改組中央政策組工作小組組長  
鄭家鋒先生 中央政策組政策創新與統籌辦事處籌備辦公室助理總監  
蘇偉文博士, BBS, JP 運輸及房屋局副局長  
鍾瑞琦女士 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5  
鍾錦華先生, JP 路政署署長  
盧國華先生, JP 路政署主要工程管理處處長

**列席秘書** : 司徒少華女士 總議會秘書(1)4

**列席職員** : 盧美雲小姐 高級議會秘書(1)9  
張雪嫻女士 高級議會事務助理(1)1  
何朗瑩小姐 議會事務助理(1)6  
張婉霞女士 議會事務助理(1)9

副主席請委員參閱 ECI(2017-18)15 號資料文件，該文件載列自 2002 年以來獲批准的首長級編制變動的最新資料，以及議程上 6 個項目所載變動對首長級編制的影響。他繼而提醒委員，根據《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就所討論的任何項目發言之前，應披露與該等項目有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下不得表決的規定。

**EC(2017-18)14 建議在政務司司長辦公室及財政司司長辦公室中央政策組開設 6 個常額職位，即 1 個非公務員職位(職級相等於首長級薪級第 8 點)／首長級甲一級政務官(首長級薪級第 8 點)、1 個首長級乙級政務官(首長級薪級第 3 點)，以及 4 個首長級丙級政務官／首席經濟主任／政府城市規劃師／副首席政府律師／政府工程師(首長級薪級第 2 點)／首長級(律政人員)薪級第 2 點)；刪除 2 個常額職位，即 1 個首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點)和 1 個政府城市規劃師(首長級薪級第 2 點)；以及刪除 4 個非公務員職位，即 1 個中央政策組首席顧問(職級相等於首長級薪級第 8 點)和 3 個中央政策組全職顧問(職級相等於首長級薪級第 3 點)，由 2018 年 4 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較後日期為準)，改組中央政策組為新的「政策創新與統籌辦事處」**

2. 副主席表示，這項人事編制建議是在政務司司長辦公室及財政司司長辦公室中央政策組("中策組")開設 6 個常額職位，另外刪除 2 個常額職位及 4 個非公務員職位，由 2018 年 4 月 1 日或財務委員會("財委會")批准當日起生效(以較後日期為準)，以改組中策組為新的「政策創新與統籌辦事處」

("創新辦")。他指出，2018年1月22日及24日的會議尚未完成討論此項目，今天會議繼續討論。

### 政策創新與統籌辦事處的工作

3. 鍾國斌議員關注到，創新辦在制訂政策方案後，各政策局/部門是否會積極作出配合及跟進。

4. 梁耀忠議員詢問，創新辦將如何協調各政策局/部門，使各政策措施能獲得有效的推行。他表示如創新辦只負責聯繫各政策局/部門，以及為他們提供一個溝通平台，而無實際權力以確保相關政策局/部門切實執行制訂的政策，則成立創新辦只會令政府的架構「架床疊屋」。

5. 改組中央政策組工作小組組長指出，創新辦會主要負責統籌由政府高層選定的重要跨局政策。預期獲聘用的創新辦人員將具備不同背景和專業，能有效地與公務員團隊緊密合作，以達成政策目標。如政策局/部門對政策措施的推行出現意見分歧，創新辦會向政府高層(如行政長官、司長)尋求指引，如要求賦予相關權力。

6. 陳志全議員察悉，創新辦的工作包括提供「首站和一站式」的諮詢和統籌服務，其中一個重要部分是為非牟利機構或私人機構倡議者提出具較廣泛經濟及社會裨益的創新土地發展項目，提供協調諮詢服務。他詢問有關工作的詳情，以及中策組過往曾提供相關服務的例子。

7. 改組中央政策組工作小組組長表示，類似的協調諮詢服務，以往是由政務司司長辦公室轄下的一個小組負責統籌，而非中策組的工作範疇。舉例而言，如有非牟利機構或私人機構計劃興建兒童醫院，創新辦可協助有關機構物色合適土地、協助機構了解和符合各部門的規定和要求，以促成項目早日落實。

8. 張超雄議員指出，本屆政府主張「鼓勵公眾參與，與民共議」；惟過往中策組所進行的民意調查，目的是為政府評估社情民意，調查結果並不

會公開讓公眾知悉。他詢問創新辦在推動公眾參與方面有何成效指標。

9. 改組中央政策組工作小組組長回應指，創新辦並不會進行政治民意調查。儘管如此，創新辦會按課題的需要，從不同途徑收集持分者的意見。

10. 胡志偉議員要求政府當局說明，創新辦將推動的實證為本的政策研究，與其他政策局的研究工作有何不同，尤其是創新辦進行的研究，可如何更有效地推動政府的政策措施。

11. 改組中央政策組工作小組組長解釋，實證為本的政策研究是一種以大量證據為基礎的研究模式，包括有系統地評估不同地方在政策施行方面的效益，及以隨機抽樣的方式進行社會試驗，以評估政策的成效。他表示，除創新辦外，各政策局均會推動實證為本的政策研究，而創新辦則主要負責處理一些涉及跨部門的複雜課題。

#### 就項目進行表決

12. 副主席把項目 EC(2017-18)14 付諸表決。應胡志偉議員要求，副主席命令進行點名表決，點名表決鐘聲響起 5 分鐘。6 名委員表決贊成此項目，5 名委員表決反對此項目。副主席宣布小組委員會同意向財委會建議批准此項目。個別委員的表決如下：

#### *贊成*

黃定光議員  
潘兆平議員  
容海恩議員  
(6名委員)

莫乃光議員  
鍾國斌議員  
陳振英議員

#### *反對*

梁耀忠議員  
陳志全議員  
朱凱迪議員  
(5名委員)

胡志偉議員  
張超雄議員

13. 陳志全議員要求在相關的財委會會議席上分開表決此項目。

**EC(2017-18)15** 建議在路政署保留個 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以及 2 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2019 年 12 月 31 日止；以及延長重行調配 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以繼續提供首長級人員的專責支援，負責推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段的餘下工程

14. 副主席表示，這項人事編制建議是在路政署保留 3 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財委會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以及 2 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財委會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2019 年 12 月 31 日止；以及延長重行調配 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，由 2018 年 1 月 1 日或財委會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止，以繼續提供首長級人員的專責支援，負責推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段的餘下工程。

15. 副主席指出，政府當局在 2017 年 7 月 21 日就這項人事編制建議諮詢交通事務委員會。事務委員會不反對政府將建議提交人事編制委員會審議。有委員詢問，將首席政府工程師一職的職銜由

"港珠澳大橋香港工程管理處處長"改為"主要工程管理處處長(專責事務)"後，擔任此職位的人員的職務會否不限於港珠澳大橋工程項目。路政署署長確定有此可能。另外，有委員要求政府提供補充資料，說明在討論文件提到的技術困難，和預期需要處理的更改令和合約申索的詳情；和它們對屯門至赤鱸角連接路工程項目的成本及工程進度的影響；以及政府就屯門至赤鱸角連接路北面連接路海底隧道工程的設計修改與有關的承建商聯繫的最新進展。此外亦有委員要求政府提供補充資料，說明屯門西繞道工程項目何時完成，以及香港接線和香港口岸工程項目中政府指對港珠澳大橋開通並非必不可少的工程項目在 2018 年的確實完成日期。政府就上述兩項要求提供的補充資料，已於 2017 年 8 月 14 日隨立法會 CB(4)1518/16-17(01)號文件提交委員。

保留相關編外職位的理據及臨時人手安排

16. 胡志偉議員詢問，把"港珠澳大橋香港工程管理處"改稱為"主要工程管理處(專責事務)"的原因，以及該工程管理處與路政署屬恆常編制的工程管理處的分工。

17. 路政署署長表示，港珠澳大橋香港工程管理處負責推展港珠澳大橋香港段、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道等工程。由於港珠澳大橋香港段的工程接近完成，更改工程管理處的名稱為"主要工程管理處(專責事務)"，將更能反映及配合將來該工程管理處的工作。路政署會在 2019 年及 2020 年，因應屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程計劃的進度，檢討是否需要繼續保留該工程管理處。他補充，路政署的主要工程管理處負責處理恆常的工程事務，遇有特別複雜及大型工程，路政署一般會成立專責辦事處負責推展有關工作。

18. 陳志全議員察悉，政府當局建議保留的 3 個編外職位已在 2017 年 12 月 31 日到期撤銷。他詢問，財委會未批准延展有關編外職位的任期前，路政署有何臨時人手安排。

19. 運輸及房屋局副局長回應表示，在職位到期撤銷時，路政署已把該 3 位首席政府工程師/總工程師編配到其他工作崗位(包括與維修保養及策略性研究有關的工作);他們的職務則由路政署其他現職首長級人員分擔。鑒於現職首長級人員現時的職務已經十分繁重，上述臨時安排極不理想亦無法持續。當局有迫切需要保留 3 個編外職位，以確保可繼續推進屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的餘下工程。

#### 屯門至赤鱸角連接路遇到的技術困難

20. 黃定光議員指出，目前，青嶼幹線是大嶼山(包括香港國際機場)往來市區的唯一道路。如幹線發生任何交通事故，將堵塞通往機場的通路。屯門至赤鱸角連接路可在青嶼幹線以外，提供一條連接機場及市區替代通路。他要求政府當局詳細交代屯門至赤鱸角連接路的施工進度。

21. 郭家麒議員對屯門至赤鱸角連接路的工程延誤及超支表示關注。他詢問連接路的最新預計完工日期。

22. 運輸及房屋局副局長及路政署署長答稱，路政署曾就屯門至赤鱸角連接路通車一事作全面檢討，並在 2017 年 3 月公布，南面連接路預計最快在 2019 年上半年完成；而北面連接路則預計最快在 2020 年完成。屯門至赤鱸角連接路工程進度與港珠澳大橋的開通沒有直接關係。路政署署長補充，北面連接路海底隧道段的建造工程面對各種技術困難，路政署與承建商及顧問工程師經數月的商討後，已訂定修改方案，並維持北面連接路最快在 2020 年完成的估算。

23. 陳志全議員察悉有報導指出，北面連接路海底隧道段南面出入口經過填海海堤下的走線需要降低約 10 米，以避免穿過該處的碎石樁，確保隧道鑽挖機能安全運作。修改上述一段隧道的設計亦需顧及人工島鋼圓筒海堤頂部向外的伸延及深層土質較預期複雜的影響。他批評路政署沒有妥善管理港珠澳大橋香港段工程，並詢問修改隧道的設



計是否由於在設計北面連接路時有人為疏忽或錯誤、為何路政署遲遲未有查出問題的原因，以及隧道走線改動是否與人工島的飄移有關。

24. 朱凱迪議員質疑政府當局未有為興建隧道進行足夠的岩土勘探工作。他亦關注到哪方需要負責支付因改動走線所引致的額外費用。

25. 路政署署長解釋，北面連接路的工程合約為設計及建造合約，即工程的設計及施工均由承建商負責。他表示，隧道工程一般存在各種技術困難，在施工期間往往需視乎岩土的情況作出設計上的修改。政府在工程開展前已進行岩土勘測，惟當時並未進行填海工程及安裝碎石樁。路政署已在工程展開前把相關的岩土勘測資料，以及填海的設計提供予承建商，而原來的設計亦已顧及碎石樁。在2015年根據當時最新的工地勘測資料評估建造風險時，承建商評估工程風險太高，因而建議將海底隧道走線降低10米，以避免穿過碎石樁，從而確保隧道鑽挖機能安全運作，此方案亦是獨立專家於其報告內建議的唯一技術可行的建造方法。

26. 朱凱迪議員要求政府當局提供關於在屯門至赤鱸角北面連接路海底隧道段安裝的碎石樁及相關淤泥層的厚度資料；以及解釋北面連接路南面出入口一段隧道的走線需要作出改動(即將走線降低約10米，以避免穿過該處的碎石樁)的理據，包括路政署聘請的獨立專家就事件所提建議及研究報告的詳情。

[會後補註：政府當局提交的補充資料已於2018年2月2日隨立法會ESC78/17-18(01)號文件送交委員。]

27. 張超雄議員表示，有報導指北面連接路海底隧道段南面出入口的走線需要作出改動，是因為人工島飄移及或鋼圓筒大幅度沉降所致。他要求政府當局澄清有關報導是否真確，以及交代走線需要作出改動的原因是否由於路政署監管不力，以至設計及工程出錯，或是鋼圓筒的沉降幅度比預期嚴重。他認為，北面連接路的工程合約為設計及建造

合約，故此，因走線的改動而引致的任何額外費用及因而導致工程延誤所招致的損失，均應由承建商負責。

28. 路政署署長澄清，人工島鋼圓筒海堤頂部出現了向外伸延的情況，但人工島並沒有出現飄移；隧道走線的 2 個鋼圓筒亦沒有出現大幅度沉降。他表示，隧道工程的設計，尤其是遇到有岩石的複雜情況，或需在施工期間作出修改。承建商在填海及安裝碎石樁工程期間曾進行實地鑽探，並根據最新的資料進一步研究。承建商認為穿過碎石樁會對隧道鑽挖工作構成不可接受的高風險，因而建議將走線降低 10 米，以確保隧道鑽挖機能安全運作，此方案亦是獨立專家於其報告內建議的唯一技術可行的建造方法。路政署會根據合約條款及顧問工程師的意見，與承建商進一步研究及商討改動走線的責任問題。路政署署長在回應張超雄議員進一步提問時表示，建議保留的主要工程管理處處長(專責事務)職位，將有助政府審視承建商提交的申索理據、原則及責任問題，以保障政府的利益及確保公帑運用得宜。

29. 周浩鼎議員察悉，北面連接路海底隧道段工程施工期間要使用 3 台大型隧道鑽挖機，是香港首次採用這種技術興建海底隧道，而所用的隧道鑽挖機亦是本港有史以來最大型的。他要求政府當局解釋，隧道段南面出入口的走線需要作出改動，是否由於使用隧道鑽挖機興建海底隧道產生的技術問題，或是承建商的設計出錯所致。

30. 路政署署長指出，隧道鑽挖機是一種常用的大型機械，相關的技術亦相當成熟，但當遇到不同的岩石情況，可能引致不同的困難和風險。他表示，走線的原來設計是需要穿過碎石樁底層部分，但最終因承建商及獨立專家認為風險比較大，承建商建議作出改動。路政署會根據合約條款及顧問工程師的意見，與承建商進一步研究及商討改動走線的責任問題。

屯門西繞道工程進度

31. 胡志偉議員及郭家麒議員知悉，政府當局早在 2008 年已就屯門西繞道展開勘測及初步設計工作，走線的方案亦曾作多次修改。路政署在 2017 年聘用顧問就屯門西繞道最新建議走線方案展開勘測研究，研究需時 2 年。胡議員質疑，在研究完成前是否有需要交由總工程師 2/專責事務專門負責推展有關工程項目。郭議員詢問，總工程師 2/專責事務一職是否會因屯門西繞道工程的進度，於職位到期時繼續保留或延長。

32. 路政署署長表示，屯門西繞道的走線方案曾因應地區人士的反對及意見作多次修改。路政署已就最新建議走線方案諮詢有關的地區人士，包括屯門區議會及元朗廈村鄉鄉事委員會，並已在 2017 年 10 月聘用顧問就最新建議走線方案展開為期 2 年的勘測研究。總工程師 2/專責事務需就屯門西繞道工程的設計、規劃、可行性研究、環境影響評估研究等，提供技術支援及專業意見。他亦需要按不同階段的研究結果進行公眾諮詢工作，及擬備各方普遍接受的方案。路政署會視乎研究及公眾諮詢的結果，再就如何推展屯門西繞道，包括人手安排，作詳細規劃。

承建商提出的申索申請

33. 何啟明議員詢問，除屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程項目的承建商向政府提出申索申請外，政府有否就該等工程項目向承建商提出申索，以及過往政府向承建商提出索償的情況。他亦詢問，政府與承建商訂定的合約中，有否就工程延誤及超支訂立罰則。

34. 路政署署長表示，截至 2017 年 11 月，路政署收到有關屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程的申索申請金額分別為約 30 億元、32 億元及 54 億元。政府至今未有向承建商提出申索，但如在推展工程時承建商令政府蒙受損失，政府會向承建商索償。政府與承建商訂定的合約合符國際標準，並設有罰則，當工程出現延誤而承建商不能

在經修定後的最終完工日期前完成工程，政府會按合約條款向承建商徵收罰款。

35. 周浩鼎議員詢問，除由首席政府工程師和總工程師帶領的工程團隊外，政府當局會否聘請第三方顧問審視承建商提交的申索申請，並提供獨立的專業意見，以確保申索合理及公帑運用得宜。

36. 路政署署長解釋，在提交申索申請時，承建商必須提供充足理據及資料，作為申索的合理依據。在收到承建商的申索後，路政署委聘的顧問工程師會根據合約、承建商提交的申索理據和相關文件等，檢視該等申索是否合理，並就有關評估尋求路政署的意見。就此，路政署需要嚴格審視顧問工程師就每個申索的審批報告，緊密監察審批的程序及進度，對審批申索的分析提出專業意見，審視所有申索的審核理據、原則及責任問題，以保障政府的利益及確保公帑運用得宜。如遇到特別情況或複雜個案，路政署會聘請相關的工程專家，就個案作進一步的專業分析及評估。另外，當遇到法律上或與合約條款相關的問題時，發展局亦設有獨立的法律專家小組，可就問題提供法律意見。如有需要，政府亦會外聘法律專家，對個案進行覆檢並給予意見。

37. 郭家麒議員對屯門至赤鱸角連接路的申索申請的審批進度表示關注。他詢問，政府當局預期何時能完成審批所有的申索個案，尤其是能否於建議保留或延長有關職位至 2019 及 2020 年底任期終結前完成審批所有申索申請。他亦要求政府當局說明首席政府工程師和總工程師帶領的工程團隊如何有效地處理承建商提出的申索，以期能減少政府可能需承擔的賠償金額，確保公帑運用得宜。

38. 路政署署長答稱，根據目前情況及過往推展大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批均需由首席政府工程師和總工程師帶領的工程團隊審慎處理，預計最快於項目完成後約 1 至 2 年完成。如承建商不接納政府提出的賠償方案，則可能需要更長時間去處理個別個案。政府當局會在

2019 年年中及 2020 年年中檢討是否需要進一步保留該等職位或延長該等職位的任期。

39. 陳志全議員注意到，路政署收到有關屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程分別的申索申請金額，已由截至 2017 年 5 月的約 28 億元、26 億元及 34 億元增至截至 2017 年 11 月的約 30 億元、32 億元及 54 億元。他詢問申索申請金額增加的原因。

40. 路政署署長指出，承建商會在搜集充足理據及資料後，不定時向路政署提交申索申請；另外，路政署亦已完成審批部分較簡易的申索申請，因此不同時期的申索申請金額或有所不同。

#### 港珠澳大橋香港段香港口岸第二階段工程

41. 胡志偉議員指出，政府當局曾為港珠澳大橋香港段工程向財委會申請追加 50 億元撥款。政府文件第 9 段指出，香港口岸第二階段工程項目的推展時間表會視乎香港口岸開通後的人流及車流情況而定。他要求政府清楚交代預留作第二階段工程的款額、會如何及在何時使用該筆撥款，以及政府當局會根據哪些準則決定是否需要推展第二階段工程。

42. 路政署署長表示，預留作第二階段工程的款額約為 19 億 4 千萬元。他指出香港口岸工程的最初設計已包括第二階段工程。政府在香港口岸工程項目 2015 年申請追加撥款時向立法會提交的補充文件中已經說明香港口岸第二階段工程將在香港口岸通車後展開。他表示在香港口岸工程項目獲批的撥款中已包括第二階段工程的費用。他補充，按初步估算，長遠而言，香港口岸的人流及車流將會有所增長，因而將有需要推展第二階段工程。

43. 梁耀忠議員表示，如政府當局預期第一階段的設施不足以應付口岸的長遠發展及需要，則應盡早推展第二階段的工程，以避免設施滯後及不能滿足需求。

44. 路政署署長重申，政府已預留約 19 億 4 千萬元作第二階段工程的款額。他表示，政府在香港口岸工程項目於 2015 年申請追加撥款時向立法會提交的補充文件中已經說明香港口岸第二階段工程將於香港口岸開通後隨即展開。他補充，政府預期車輛通關廣場上的車輛清關檢查亭將不能應付口岸車流的長遠需要，故已預留位置作加建檢查亭之用。

45. 副主席表示由於仍有委員輪候提問，小組委員會將於 2018 年 2 月 5 日的會議繼續討論此項目。

46. 會議於上午 10 時 28 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 1  
2018 年 3 月 22 日