

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1769/12-13號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會會議紀要

日 期： 2013年5月24日(星期五)  
時 間： 上午10時45分  
地 點： 立法會綜合大樓會議室3

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

其他出席議員： 陳家洛議員

**缺席委員** : 李卓人議員

**出席公職人員 :** **參與議程第IV項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
陳子敬先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2  
林瑋琦女士

運輸署助理署長／技術服務  
梁德輝先生

運輸署總工程師／交通控制  
李智超先生

香港警務處總警司(交通)  
華樂思先生

香港警務處高級警司(交通管理及違例檢控)  
彭樹雄先生

香港警務處總督察(發展)(交通管理)  
朱基健先生

**參與議程第V項的討論**

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)3  
陳子敬先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2  
林瑋琦女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
蘇祐安先生

運輸署首席運輸主任／管理  
伍樹雄先生

機電工程署總工程師／工程策劃  
鄭勝泉先生

### **參與議程第VI項的討論**

運輸及房屋局局長  
張炳良教授

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2  
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4  
任浩晨先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)財務覆核  
竇頌康先生

運輸署署長  
楊何蓓茵女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
蘇祐安先生

### **參與議程第VII項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4  
任浩晨先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
蘇祐安先生

土木工程及拓展署港島及離島拓展處副處長  
陳本標先生

土木工程及拓展署總工程師／香港(1)  
麥志標先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉素儀女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
伍美詩女士

議會事務助理(1)2  
廖小妮女士

---

經辦人／部門

**I 通過會議紀要**

(立法會 CB(1)839/12-13 號 —— 2013 年 1 月 18 日  
文件 會議的紀要)

2013年1月18日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(1)1006/12-13(01) —— 鄧家彪議員就有  
號文件 關職業司機的職  
業安全保障事宜  
發出的函件

立法會 CB(1)1019/12-13(01) —— 市民就專營巴士  
及(02)號文件 車廂空氣質素發  
出的函件

立法會 CB(1)1020/12-13(01) —— 鄧家彪議員於  
號文件 2013年3月27日  
就以在巴士上如  
何處理嬰兒車為  
主題的電視節目  
發出的函件

立法會 CB(1)1020/12-13(02) —— 港鐵職工總會於  
號文件 2013年3月30日  
就以在巴士上如  
何處理嬰兒車為  
主題的電視節目  
發出的函件

立法會CB(1)1020/12-13(03)——平等機會委員會  
號文件  
於2013年5月3日  
就以在巴士上如何處理嬰兒車為  
主題的電視節目  
致汽車交通運輸  
業總工會的函  
件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

### III 訂於2013年6月21日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1059/12-13(01)——待議事項一覽表  
號文件

立法會CB(1)1059/12-13(02)——跟進行動一覽表  
號文件

立法會CB(1)1109/12-13(01)——鄧家彪議員於  
號文件  
2013年5月21日  
就八達通卡被  
錯扣款項問題  
發出的函件)

3. 委員同意在2013年6月21日的下次例會上  
討論以下事項——

(a) 香港的街道照明；及

(b) 在道路維修方面瀝青路面的循環  
再用。

(會後補註：有關"香港的街道照明"的項目  
其後被"的士收費調整申請"的項目取代。  
秘書處已於2013年6月17日就有關事宜向  
委員發出立法會CB(1)1298/12-13號文件。)

4. 主席提述鄧家彪議員的函件，要求討論有  
關八達通卡被錯扣款項的事宜。主席表示，他亦收  
到另一封函件，要求討論有關八達通服務站的事

宜。主席表示，他會進一步考慮應否由交通事務委員會(下稱"事務委員會")討論上述事宜。

(會後補註：有關八達通卡被錯扣款項的事宜將由財經事務委員會跟進。)

政府當局

5. 鄧家彪議員提述事務委員會的"待議事項一覽表"，並關注到社會福利署的交通意外傷亡援助計劃所提供的援助只適用於涉及陸路運輸的交通意外，任何涉及海上運輸的意外(例如在南丫島附近發生的撞船意外)並不包括在內。主席建議應把有關事宜轉交政府當局以作出回應。委員表示贊同。

#### IV 偵察平均車速攝影機系統試驗計劃

(立法會CB(1)1059/12-13(03)——政府當局就偵察平均車速攝影機系統試驗計劃提供的文件)

6. 運輸及房屋局副局長向委員簡介，政府當局建議購買偵察平均車速攝影機系統(下稱"均速偵察系統")，並安裝在深港西部通道的深圳灣公路大橋，以在2014年年底開始進行為期12個月的試驗計劃，從而評估在香港引入均速偵察系統的可行性。有關計劃的非經常費用約為11,267,000元。

7. 委員察悉，使用均速偵察系統，當局會在受監察路段的入、出點各設一部攝影機，利用自動車牌識別系統技術，辨認駛經入、出點攝影機的個別車輛，並可計算該車輛在該路段上行駛時的平均車速。如平均車速超逾車速限制，系統錄得的數據便可在檢控時用作證據。

#### 理據

8. 王國興議員察悉，去年超速駕駛的檢控數字急速上升。在2010年至2012年期間，每年平均檢控數字高達223 584宗。他把上述問題歸咎於大部分攝影機箱並無設置偵速攝影機，因而鼓勵部分駕駛

人士碰運氣。他關注到有些司機會在車輛駛至偵速攝影機前減速，但駛過後隨即加速，即使採用均速偵察系統，這種不良駕駛習慣仍會存在。他認為，政府當局首先應在所有攝影機箱設置數碼攝影機，以遏止司機超速駕駛。

9. 鄧家彪議員贊同王議員的意見。他要求政府當局解釋，為何沒有在各個攝影機箱設置偵速攝影機，以及當局有否評估如所有攝影機箱均設有偵速攝影機，對檢控數字有何影響。

10. 運輸及房屋局副局長回應時表示，以成本效益衡量，在所有機箱均設置攝影機未必是遏止超速駕駛活動的最有效方法。政府當局認為，關鍵在於如何令到司機不會超速駕駛。香港警務處總警司(交通)補充，多個海外司法管轄區已發展和使用均速偵察系統，以便在較長的距離內監察超速駕駛活動，並達至更佳效果。由於均速偵察系統會計算個別車輛在路段上行駛時的平均車速，駕駛人士在受均速偵察系統監察的路段行駛時，會傾向更留意車輛在整個路段上的車速，而不是只在駛經個別位置時才減速。

11. 至於執法數字有所增加，香港警務處總警司(交通)解釋，政府當局於2010年年中為在2004年安裝的偵速攝影機進行翻新，導致運作的偵速攝影機數目減少，2011年的執法數字隨之下降。翻新工程完成後，偵速攝影機數目由2011年12月開始增加，令2012年的執法數字有所上升。

12. 王國興議員認為，政府當局並無充分回答他的問題。他表示不會支持擬議均速偵察系統試驗計劃。

13. 潘兆平議員與胡志偉議員詢問採用偵速攝影機及均速偵察系統的成本的差異，運輸署助理署長／技術服務回應時表示，均速偵察系統能夠偵察整個路段的超速駕駛活動，而偵速攝影機只可偵察200米範圍內的超速車輛。他表示，在4公里長的路段，如要取得採用均速偵察系統般的預期效果，便需在整個路段每200米安裝一部偵速攝影機，合共安

裝20部偵速攝影機，涉及的安裝費用約2,200萬元。然而，如採用均速偵察系統，便只須在入、出點各安裝一部攝影機，涉及費用只約900萬元。因此，採用均速偵察系統的成本較低。

14. 涂謹申議員詢問，駕駛人士在駛至偵速攝影機前減速，但駛過後隨即加速的問題有多嚴重，以及曾否釀成交通意外。他質疑，如問題並不嚴重，是否值得花費約1,100萬元安裝均速偵察系統。他又詢問，政府當局曾否使用流動偵速攝影機去解決有關問題。涂議員亦關注到使用自動車牌識別系統技術涉及的私隱問題。

15. 運輸及房屋局副局長表示，均速偵察系統及數碼偵速攝影機系統可互相補足，以遏止超速駕駛活動。他表示，當警務處及運輸署執行職務時，發現有些駕駛人士會在駛至偵速攝影機前減速，但駛過後隨即加速。由於均速偵察系統可計算車輛在整個路段上行駛時的平均車速，政府當局相信，引入該系統可遏止這類不當行為。

16. 對於有司機在駛至偵速攝影機前減速，但駛過後隨即加速，香港警務處總警司(交通)表示，警務處不曾就這類司機的駕駛習慣進行研究。他表示，警方是憑觀察了解到上述情況。

政府當局

17. 涂謹申議員要求政府當局收集數據，證明很多司機其實在駛至偵速攝影機前減速，但駛過後隨即加速，並述明此情況的嚴重程度。他表示反對政府當局的建議。

18. 潘兆平議員詢問，均速偵察系統是否只在長的直路才能發揮效用。他關注到均速偵察系統是否適用於彎位甚多的本港道路。

19. 運輸署助理署長／技術服務表示，均速偵察系統並非只限於在直路使用。均速偵察系統適合安裝於長距離(如數公里)的路段，路段的入、出點亦需有合適位置安裝攝影機。他解釋，均速偵察系統的數碼攝影機會為駛經入、出點的所有車輛拍攝標明時間的照片。均速偵察系統採用自動車牌識別

技術，把所拍攝照片顯示的車牌號碼進行比對，以確定車輛駛經入、出點的時間。根據這些數據，便可計算出平均車速，確定車輛有否違反車速限制。

20. 湯家驊議員詢問，外國有否採用均速偵察系統監察超速駕駛活動的成功經驗。他表示，他既不反對亦不支持政府當局的建議。他認為，如最終證明均速偵察系統沒有成效，進行試驗計劃將會浪費公帑。他亦關注到採用均速偵察系統對職業司機造成的壓力。

21. 運輸署助理署長／技術服務表示，政府當局在建議進行試驗計劃前，曾參考外國使用均速偵察系統的經驗。他表示，根據海外經驗，在已安裝均速偵察系統的路段上發生撞車的比率和傷亡人數大致上有所下降。例如，2011年於英國進行的研究顯示，採用均速偵察系統後，傷亡率下降了約52%，尤其是死亡及嚴重受傷的比率下跌了約42%。結果顯示，均速偵察系統能有效提升路面安全。

政府當局

22. 應主席及湯家驊議員的要求，政府當局同意在會議後提供書面資料，述明更多海外國家在採用均速偵察系統方面的經驗。

#### 進行試驗計劃的建議地點

23. 鄧家彪議員指出，使用深圳灣公路大橋的大多是職業司機及過境車輛。他詢問當局為何在該處進行試驗計劃，以及政府當局將會如何評估均速偵察系統的成效。他亦詢問過境車輛的超速駕駛問題是否非常嚴重。胡志偉議員提出相若的關注事項。

24. 運輸及房屋局副局長表示，深圳灣公路大橋上有4公里長的快速公路，沿路設有多個可變速度限制標誌，最高車速上限為每小時100公里。因此，在該處進行測試，可讓當局得知在長距離路段使用均速偵察系統的成效，以及該系統在設有可變速度限制的道路上是否適用。此外，當局可在受監察路段入、出點現有龍門架上安裝數碼攝影機。另

外，深圳灣公路大橋會在晚上關閉，可方便進行安裝工程及減低對交通造成的干擾。運輸及房屋局副局長補充，政府當局會測試均速偵察系統的可靠程度，以及法庭對均速偵察系統收集所得證據的接納程度。

25. 湯家驊議員詢問，均速偵察系統是否只可在設有相同車速限制的路段上使用，因為駕駛人士難以在設有不同車速限制的路段計算平均車速。他繼而表示，據他理解，深圳灣公路大橋的使用率偏低。由於政府當局已公開進行試驗計劃的地點，駕駛人士駛經深圳灣公路大橋時或會格外注意駕駛的速度。因此，他對於在深圳灣公路大橋進行試驗計劃的成效存疑。他詢問，政府當局會否考慮在其他較繁忙的道路進行試驗計劃。潘兆平議員及胡志偉議員持相若意見。

26. 運輸及房屋局副局長與運輸署助理署長／技術服務確定，均速偵察系統只可用於設有相同車速限制的路段。雖然深圳灣公路大橋會因應當時的天氣設定不同的車速限制，但在同一時間，相同的車速限制適用於整條深圳灣公路大橋。運輸及房屋局副局長繼而表示，深圳灣公路大橋的使用率並不低。深圳灣公路大橋每天的车流量約為10 000架次，政府當局相信在該處進行試驗計劃，能夠測試均速偵察系統的成效。

27. 鍾國斌議員指出，目前駕駛人士須在駛近深圳灣公路大橋盡頭時減速，以進行過關手續，因此，他質疑在深圳灣公路大橋的入、出點安裝均速偵察系統的成效。他亦詢問，如試驗計劃成功推行，政府當局是否打算擴大採用均速偵察系統的範圍至香港其他道路。

28. 運輸署助理署長／技術服務表示，運輸署會使用深圳灣公路大橋入、出點的現有龍門架安裝數碼攝影機，這樣應可偵察選定路段的超速駕駛活動。運輸及房屋局副局長補充，如試驗計劃證實為有效，當局或會考慮在其他道路使用該系統，視乎技術上是否可行和均速偵察系統是否有助執法。

29. 陳偉業議員反對政府當局的建議，因為香港的道路較短，無法與外國的道路相比。他對均速偵察系統是否適用於香港有所保留。

30. 主席將有關事宜付諸表決。兩名委員表示贊成政府當局的建議，3名委員表示反對該建議。主席要求政府當局在考慮是否向財務委員會(下稱"財委會")提交該建議作進一步考慮時，注意上述的投票結果。

## V 更換青馬管制區大嶼山行政大樓及馬灣的繳費廣場的收費系統

(立法會CB(1)1059/12-13(04)——政府當局就更換／重置青馬管制區大嶼山及馬灣繳費廣場的車輛繳費系統提供的文件)

31. 運輸及房屋局副局長應邀向委員簡介，政府當局建議更換青馬管制區大嶼山和馬灣繳費廣場的人手收費系統、重置在大嶼山繳費廣場往機場方向行車線的收費設施，以及更換在大嶼山和馬灣繳費廣場的收費亭(下稱"繳費廣場工程計劃")，所需費用為81,300,000元。

### 青嶼幹線的收費政策及對人力資源的影響

32. 鄧家彪議員申報，他是離島區議會議員。他表示，除非政府當局承諾會檢討青嶼幹線的現行收費政策，否則香港工會聯合會的6位議員全部都不會支持繳費廣場工程計劃。他指出，青嶼幹線收費昂貴，對大嶼山居民造成沉重負擔，並導致機場範圍的經營者難以招聘人手。他認為政府應參考汀九橋及昂船洲大橋的安排，不應收取青嶼幹線使用費。他亦認為，如當局推行此繳費廣場工程計劃，便應以過往收取使用費所得收入支付有關的工程費用。他促請政府當局在制訂青嶼幹線的收費策略時，考慮對經濟造成的影響。

33. 運輸及房屋局副局長回應時表示，青嶼幹線使用費只佔公共交通總營運開支的一小部分。此外，政府設有既定機制，考慮公共交通營辦商(如專營巴士)提出的加價申請。當局就使用青嶼幹線而收取費用的安排，不會自動賦權公共交通營辦商加價。運輸及房屋局副局長補充，現時政府收費道路的使用費均以"用者自付"原則釐定，旨在收回用於提供、營運和維修保養有關道路的全部成本。政府在釐定或調整青嶼幹線的收費水平時，會考慮一籃子因素，包括營運成本、對交通流量及經濟情況的影響，以及公眾負擔能力和接受程度。繳費廣場工程計劃所涉及的折舊費屬青嶼幹線營運成本的一部分，須從道路收費收回。政府當局目前無意取消就使用青嶼幹線收取費用的現有安排。

34. 潘兆平議員察悉，政府當局建議把大嶼山繳費廣場現時單向收費的安排，改為雙向收費，並問及對收費造成的影響。此外，他關注到上述改動對營運繳費廣場的人力資源所造成的影響，以及會否引致收費水平上升。

35. 運輸及房屋局副局長表示，對於來回程均使用青嶼幹線的駕駛人士而言，把單向收費的安排改為雙向收費後，收費水平不會改變。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，根據現行的單向收費安排，駕駛人士前往機場時無須停車繳費，當他們從機場回程往九龍方向時，青馬管制區營辦商會在大嶼山繳費廣場(設有3條自動收費行車線及7條人手收費行車線)一次過向有關駕駛人士收取往返方向的青嶼幹線使用費。把單向收費的安排改為雙向收費後，當局會在駛經青嶼幹線往機場的路程提供相同設施。屆時，應會增聘約30名收費員，以便在大嶼山繳費廣場收取使用費。

政府當局

36. 鄧家彪議員要求政府當局在準備提交財委會的文件中提供資料，述明更換工程完成後會否調整青嶼幹線使用費、取消向使用青嶼幹線的駕駛人士收取費用的安排對經濟有何影響，以及在落實青嶼幹線雙向收費後的人手安排。

37. 運輸及房屋局副局長同意提供上述資料。他補充，政府會每年檢討所有隧道及道路的收費。

(會後補註：所要求的資料載於財委會文件[立法會FCR(2013-14)22號文件]。該文件已於2013年6月14日隨立法會FC156/12-13號文件發出。)

#### 工程時間表及在大嶼山繳費廣場提供的設施

38. 陳偉業議員申報，他經常使用青嶼幹線。他表明對政府當局的建議並無異議，但卻關注到工程計劃需約3年時間才能完工，認為執行時間實在過長。他亦不滿現時不允許的士及私家車在大嶼山繳費廣場上落客的安排。他認為，政府當局應藉着執行繳費廣場工程計劃的機會，在大嶼山繳費廣場提供的士及私家車上落客區，方便市民轉乘其他公共交通工具。

39. 運輸及房屋局副局長同意研究陳議員的建議。然而，他表示會分別處理有關事項。

40. 主席將有關事宜付諸表決。4名委員表示支持繳費廣場工程計劃，一名委員表示反對該工程計劃。主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交財委會作進一步考慮。

#### **VI 6條主要離島渡輪航線的中期檢討**

(立法會CB(1)1059/12-13(05)——政府當局就6條  
號文件 主要離島渡輪  
航線中期檢討  
提供的文件

立法會CB(1)1059/12-13(06)——立法會秘書處  
號文件 擬備有關主要  
離島渡輪服務  
的文件(背景資  
料簡介))

41. 運輸及房屋局局長應邀向委員簡介政府當局的文件，當中匯報當局就2011年起向6條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施所進行中期檢討(下稱"中期檢討")的結果。委員察悉，因應中期檢討的結果，政府當局建議將下一個牌照期(即2014年年中至2017年年中)的特別協助措施的財政上限由現時的1億1,500萬元上調至1億9,100萬元。委員亦察悉，政府當局有計劃在現時6條主要離島渡輪航線的牌照於2014年年中屆滿時，延續牌照3年。

#### 一般意見

42. 鄧家彪議員詢問，政府當局能否承諾在加強特別協助措施後，渡輪營辦商不會加價。他亦詢問，政府當局會否向離島區議會匯報最新進展，因為政府在諮詢離島區議會時，所提供的資料不及向事務委員會提供的齊備。

43. 運輸及房屋局局長表示，雖然政府當局無法承諾渡輪營辦商不會在下一個牌照期加價，但無論如何，政府在處理渡輪營辦商提出的加價申請時，一定會做好把關工作。他補充，如事務委員會支持政府當局的建議，上調下個3年牌照期的特別協助措施財政上限，政府當局便會尋求財委會批准撥款。他表示，政府當局會與現時的渡輪營辦商討論牌照續期事宜，在商討時會考慮立法會的意見。如渡輪營辦商建議在下一個牌照期加價，政府當局會另行考慮及處理有關建議，並會進行適當諮詢。

44. 運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，政府當局已在2013年4月就所進行的中期檢討諮詢離島區議會。他表示，政府當局會在取得財委會支持，落實推行加強特別協助措施的建議後，於適當時間再次向離島區議會匯報工作進度。

#### 可獲發還項目

45. 鄧家彪議員表示，他和離島區議會均支持政府當局動用公帑提供特別協助措施以保持渡輪營辦商財務穩健的政策。然而，對於政府當局向渡輪營辦商發還船隻維修保養開支的措施，他認為公

眾難以監察。他建議，政府當局應改為提供燃油補貼，因為燃油價格波動是做成票價上升的主因。

46. 運輸及房屋局局長回應時表示，按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構根據審慎商業原則經營，以增加營運效益。鑒於渡輪服務的獨特之處在於渡輪是離島唯一的對外交通工具，故此，政府一直採取多項措施以減輕渡輪服務的營運成本。他表示，特別協助措施是以實報實銷方式向渡輪營辦商發還有關費用，運輸署亦會密切監察，以確保公帑用得其所。

47. 謝偉銓議員察悉，政府一直容許渡輪營辦商分租碼頭，以增加非票務收入，補貼渡輪服務的營運。他詢問，用作提供特別協助措施的1億9,100萬元撥款，是否包括所賺取的非票務收入，以及當局是否根據渡輪航線營運開支的某個百分比，釐定特別協助措施的財政上限。

48. 運輸及房屋局局長回答時表示，為數1億9,100萬元的特別協助措施撥款，只涵蓋政府當局文件附件F的指定項目，並不包括渡輪營辦商所賺取的非票務收入。特別協助措施的金額佔渡輪營辦商總營運成本約14%。

49. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)財務覆核補充，在1億9,100萬元的特別協助措施擬議撥款所涵蓋的補貼項目當中，大部分是以實報實銷形式向渡輪營辦商發還相關費用，而當中有關船隻維修的項目在特別協助措施中佔很大比重。他指出，政府當局在調整有關發還營運開支的特別協助措施財政上限時，採納了6條渡輪航線在現有3年牌照期的第一個營運年度(即2011年年中至2012年年中)的實際支出，同時參考了預計直至下一個3年牌照期的第一個營運年度的綜合消費物價指數的變動。政府當局在釐定發還船隻維修保養開支的承擔額時，除了參考過去數年的船隻維修保養實際開支外，也會就有關渡輪營辦商建議的定期及不定期船隻維修保養項目諮詢海事處，以確保真正有需要進行該等工程，以及相關開支用得其所。此外，渡輪營辦商亦須向政府提交經審核的財務報表及保證

報告，以證明其已支付的實際的船隻維修保養開支。

50. 田北辰議員察悉，除了發還船隻維修保養開支的承擔額大幅增加(由7,300萬元增加至9,570萬元)外，因提供小童票價優惠而少收的收入(由1,000萬元增至2,350萬元)亦是導致特別協助措施金額增加的主要項目。他詢問，後者的開支上升是否因為提供小童票價優惠的政策出現改變。至於維修保養開支高企，他質疑是否因為船隻狀況欠佳，並問及政府當局會否考慮要求渡輪營辦商以新型船隻替代現有船隻，以減低維修保養開支。

51. 運輸及房屋局局長和運輸署署長重申，當局建議提高特別協助措施財政上限的款額，是根據過往的實際開支作出推算。事實上，根據以往紀錄，由於特別協助措施個別項目的承擔額設有上限，而渡輪營辦商合共少收的收入超過所訂上限，因而未能獲發還全數金額。運輸及房屋局局長補充，政府當局正在檢討現時每3年為渡輪牌照續期的安排，會否削弱渡輪營辦商作出較長期投資的意欲。

52. 田北辰議員進而詢問，用作發還因提供小童票價優惠而少收的收入的2,350萬元承擔額，是否包括渡輪營辦商以往自行承擔的開支。運輸署署長回應時表示，政府當局不會就以往特別協助措施的個別項目超過財政上限，而向渡輪營辦商發還有關款項。她表示，政府當局是參考6條渡輪航線在現有3年牌照期的第一個營運年度(即2011年年中至2012年年中)的實際相關支出，把承擔額定為2,350萬元。

政府當局

53. 應田議員的要求，運輸署署長同意在會議後提供補充資料，述明在第一個營運年度(即2011年年中至2012年年中)，6條主要離島渡輪航線用於提供小童票價優惠的實際開支。

(會後補註：政府當局提供所需資料的中、英文本已分別於2013年6月27日及7月3日隨立法會CB(1)1410/12-13(01)號文件發出。)

## 政府購置船隻

54. 陳偉業議員不贊同政府當局目前有關提供渡輪服務的政策，以及向渡輪營辦商提供特別協助措施的建議，他認為政府當局的政策及措施是向營辦商輸送利益。依他之見，離島渡輪服務票價高昂，對大嶼山居民造成了沉重負擔，亦影響島上的經濟活動。他認為渡輪服務應由政府營辦。

55. 郭家麒議員持相若的意見。他表示由於渡輪營辦商面對財政困難，加上船隻維修保養開支高企，向渡輪營辦商提供特別協助措施將是永無止境。他認為政府當局應探討能否由當局購置船隻，並交承辦商營運。這樣，當局便可購置較環保的船隻。此外，使用新船隻亦可減低維修保養開支。

56. 主席認為，郭議員的建議值得考慮，公眾以往亦曾進行廣泛討論。陳恒鑾議員贊同主席的意見，並表示有別陸路交通一直獲政府提供土地基建作支援，海上交通所獲資源不足。他認為，政府應考慮購置船隻以供營運渡輪服務、檢討發出3年期牌照的現有安排，以及成立燃油穩定基金。

57. 運輸及房屋局局長察悉委員提出的意見。他表示，在向渡輪營辦商提供特別協助措施後，當局注意到有關營辦商願意以公眾普遍可負擔的票價營運服務。因此，政府當局認為，在解決渡輪營辦商財政困難方面，提供特別協助措施是有效的方法。至於由政府購置船隻的建議，當局已曾於2010年年中完成的離島渡輪服務檢討中考慮有關建議。然而，由於政府購置船隻以供營運渡輪服務涉及約17億元的龐大資本開支，而此方案亦未能減低加價的壓力，因票價水平仍會受到燃油、維修保養及員工成本上升的影響。政府當局當時認為該方案並不合適，現時亦持相同的看法。

## 其他意見

### 渡輪種類

58. 陳偉業議員不贊同目前在提供普通船外，同時提供快船的安排，他認為這不符合成本效益，亦會增加渡輪營辦商的營運成本。他認為，只應提供一類速度一般而票價較低的渡輪。胡志偉議員贊同陳議員的意見。

59. 運輸署助理署長／管理及輔助客運解釋，在提供普通船外，亦提供快船是有實際的需要。因為，離島居民一方面希望可選擇較便宜的普通船。另一方面，亦有需要在週末提供載客量較大的3層渡輪，以應付需求。他補充，由於引入新的渡輪種類涉及龐大投資金額，故此需要仔細考慮。

60. 胡志偉議員察悉，除了提供特別協助措施外，政府當局亦計劃在中環4至6號碼頭加建樓層，以增加渡輪營辦商的非票務收入。他詢問，加建樓層預期可賺取多少收入，並問及特別協助措施與加建樓層如何及在多大程度上令渡輪營辦商的財務趨於穩健。

61. 運輸及房屋局局長表示，按照現有時間表，如落實在中環4至6號碼頭加建樓層，有關工程將於2018年完成。因此，有關工程計劃不會在下一個牌照期帶來額外收入。他表示，雖然政府會為離島渡輪服務提供協助措施，但當局亦希望渡輪營辦商可根據審慎商業原則經營服務，以增加營運效益，使票價定於公眾可負擔的水平。

### 船員老化的問題

62. 鄧家彪議員關注到船員老化及工時過長，有關問題已引起對渡輪營運安全的關注。他建議政府當局提供補貼，鼓勵更多人投身船運業，以期改善渡輪營運的安全。

63. 運輸及房屋局局長回應時表示，財政司司長在2013年的財政預算案演辭中宣布，政府當局將

投放1億元成立海運及空運人才培訓基金，以支持本港航運業的培訓工作。政府當局希望上述措施可解決船員老化的問題。

64. 主席將有關事宜付諸表決。6名委員表示贊成政府當局的建議，沒有委員表示反對該建議。主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交財委會作進一步考慮。

## VII 申請撥款進行中環4至6號碼頭樓層加建工程

(立法會CB(1)1059/12-13(07)——政府當局就中環4、5及6號碼頭加建樓層建造工程提供的文件

立法會CB(1)1059/12-13(08)——立法會秘書處擬備有關中環4至6號碼頭樓層加建工程的文件(背景資料簡介)

立法會CB(1)1107/12-13(01)——香港污染監察提交的意見書)

65. 運輸及房屋局副局長應邀向委員簡介，政府當局建議把49TF"中環4、5及6號碼頭加建樓層建造工程"(下稱"中環碼頭工程計劃")提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用約為6億970萬元。土木工程及拓展署總工程師／香港(1)繼而使用電腦投影片(立法會CB(1)1133/12-13(01)號文件)，講述中環碼頭工程計劃的詳情。

66. 委員察悉，政府當局計劃在中環4、5及6號碼頭各加建一層半樓層，並改善現有設施，在碼頭的原有功能外，增添餐飲、零售和其他與海濱有關用途。碼頭上蓋加建的樓層可作該等商業用途，以提供額外的非票務收入來源，用作補貼有關渡輪服務的營運。

## 營運模式

67. 鄧家彪議員希望，當局可盡快推行中環碼頭工程計劃，以保持渡輪服務財務穩健及維持票價穩定。然而，他關注到在加建樓層進行商業活動的營運模式，並質疑應否把管理及營運的工作，交由目前在有關碼頭提供渡輪服務的兩個營辦商負責。

68. 運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，政府當局會在中環碼頭工程計劃取得撥款後，着手研究在加建樓層進行商業活動的營運模式。他表示，政府當局知悉中環碼頭現有零售處所的租約期較短，可能會令部分準營辦商卻步。因此，政府當局會於中環碼頭工程計劃完工前，在考慮離島區議會提出的意見後制訂措施解決有關問題。他繼而表示，政府當局打算把現有牌照有效期由2014年年中延長至2017年年中。然而，整個中環碼頭工程計劃在2018年才完工，屆時下一個牌照期已告完結。因此，政府當局仍在考慮有關營運模式及安排。

69. 鍾樹根議員認為，由於中環碼頭位處黃金地段，政府當局應審慎制訂加建樓層的商業模式及營運方式，務求賺取最高的租金收入。他建議，加建樓層不應只批給渡輪營辦商，而應該開放予所有有興趣人士競投，否則可能會惹來政府當局輸送利益的指稱。

70. 郭家麒議員亦認為，加建的處所不應只批給渡輪營辦商。他表示，渡輪營辦商的專長在於提供渡輪服務，而非經營其他業務。他亦支持政府當局計劃在3個碼頭提供休憩用地，以供公眾享用。

71. 運輸及房屋局副局長回應時表示，根據城市規劃委員會在2013年5月批出的規劃許可，加建樓層不可作辦公室發展，只可用作商業及零售活動。目前，加建處所的商業模式尚未確定，政府當局會進一步研究有關事宜。

72. 田北辰議員認為，政府當局理應先研究加建樓層日後的商業模式，然後才展開建造工程。他

關注到日後可能出現這樣的情況：在中環碼頭工程計劃完工後，沒有投標者有興趣在加建樓層提供零售及商業服務，最終是耗資進行中環碼頭工程計劃的建造工程後，卻未能達到所訂目標。他認為，政府當局至少應邀請有興趣的營辦商提交意向書，以確定加建樓層的潛在商業價值。政府當局亦可考慮成立法定機構，以監管所有具商業收益的政府處所。

政府當局 73. 應田議員的要求，政府當局同意提供書面資料，述明加建樓層的碼頭日後的營運模式。

(會後補註：所要求的資料載於工務小組委員會文件[立法會PWSC(2013-14)23號文件]。該文件已於2013年6月4日隨立法會PWSC63/12-13號文件發出。)

#### 有關中環碼頭的外觀及加建樓層的財政收益

74. 鍾樹根議員認為，當局在會議上介紹有關的中環碼頭建築設計建議欠缺特色，並不吸引。胡志偉議員亦認為，除了商業模式外，當局亦應仔細考慮中環碼頭工程計劃的設計，務求賺取更多非票務收入，否則便會浪費公帑。

75. 運輸及房屋局副局長回應時表示，中環碼頭工程計劃除了提供較長遠的支援措施令6條主要離島渡輪航線的財務持續趨於穩健外，亦旨在進一步增添海濱活力，把新建頂層的一半範圍用作休憩用地，以供公眾享用。在設計中環4、5及6號碼頭加建樓層的外觀時，政府當局已考慮到海濱事務委員會提出的意見、從公眾參與活動收集的大部分市民意見，以及融合周圍環境的需要。他補充，城市規劃委員會亦曾詳細討論中環碼頭工程計劃。

政府當局 76. 運輸及房屋局副局長補充，根據保守估計，3個碼頭每年租金收入將介乎2,700萬元至6,900萬元。3年所得收入，與政府當局在下一個3年牌照期向6條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施建議費用相若。應主席的要求，政府當局同意在準備提交財委會的文件中提供資料，述明中環碼頭

工程計劃的財政收益。

政府當局

77. 謝偉銓議員從政府當局的文件知悉，視乎碼頭的營運模式及業務種類，以及中環海濱的進一步發展，當局預算中環碼頭工程計劃30年內的經濟內部回報率，將介乎5.8%至14.0%。他要求政府當局亦在準備提交財委會的文件中解釋，如何計算出上述的預算經濟內部回報率。政府當局表示同意。

(會後補註：所要求的資料載於工務小組委員會文件[立法會PWSC(2013-14)23號文件]。該文件已於2013年6月4日隨立法會PWSC63/12-13號文件發出。)

78. 潘兆平議員詢問，政府當局有否研究推行中環碼頭工程計劃，可如何達到增加渡輪營辦商非票務收入的目標。他亦關注到加建樓層的零售業務將以哪些人為目標顧客。

79. 運輸及房屋局副局長表示，渡輪營辦商一直要求政府當局額外提供租約期較長的處所，以供經營零售或商業活動，藉以增加非票務收入。政府當局亦進行了一項零售項目可行性研究，以確定加建的商業樓面面積的市場定位及零售業務種類。政府當局總結有關研究結果是，在中環4、5及6號碼頭加建樓層作商業用途或零售活動，可提供額外的非票務收入來源，用作補貼渡輪服務的營運。他繼而表示，中環碼頭工程計劃是《中環新海濱城市設計研究》的建議之一，將會與附近的建築物連接起來。在3個碼頭提供休憩用地，亦可吸引非碼頭使用者使用碼頭的設施。

80. 田北辰議員表示，渡輪營辦商既然理解到若一旦出現財政困難，政府當局便會為他們提供協助措施，他質疑渡輪營辦商如何及為何會有誘因，盡量從加建樓層的商業活動賺取更多的非票務收入。

81. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局知悉渡輪航線經營困難，因為一方面，乘客量不會急劇增加，另一方面，營運成本卻繼續上升。因此，有

需要增加渡輪營辦商的非票務收入，用作補貼渡輪服務的營運開支，藉以減少當局向渡輪營辦商提供的補貼。

82. 主席建議政府當局可考慮在牌照中加入條件，訂明渡輪營辦商須有效營運可賺取非票務收入的商業活動，並將上述規定列為牌照續期的條件。田北辰議員贊同主席的意見。運輸及房屋局副局長確定，可在有關渡輪牌照中加入相關條件。

### 建造費用

83. 謝偉銓議員雖然支持中環碼頭工程計劃，但認為約6億970萬元的建造費用偏高，並要求政府當局提供書面資料，解釋預算建造費用是如何計算出來。

84. 土木工程及拓展署總工程師／香港(1)表示，政府當局為中環碼頭工程計劃的建造費用作出預算時，曾參考同類碼頭工程計劃的建造費用，包括中環7及8號碼頭，以及興建中的灣仔發展計劃第二期工程的新渡輪碼頭。他特別指出，政府當局除了在中環4、5及6號碼頭加建一層半樓層外，亦計劃改善碼頭的現有設施，包括為殘疾人士而設的通行設施。

政府當局

85. 應謝偉銓議員的要求，政府當局同意在工務小組委員會文件中提供資料，詳細述明中環碼頭工程計劃的建造費用。

(會後補註：所要求的資料載於工務小組委員會文件[立法會PWSC(2013-14)23號文件]。該文件已於2013年6月4日隨立法會PWSC63/12-13號文件發出。)

### 總結

86. 主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及將有關建議提交工務小組委員會及財委會進一步考慮。

## **VIII 其他事項**

87. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2013年9月12日