

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2205/07-08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：2008年5月16日(星期五)
時 間：下午5時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：鄭家富議員(主席)
張學明議員, SBS, JP(副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
譚香文議員

其他出席議員：李卓人議員
梁耀忠議員
林偉強議員, SBS, JP
張超雄議員

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
張宇人議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

運輸及房屋局首席助理秘書長
賴黃淑嫻女士

運輸署署長(署理)
葉麗清女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署首席運輸主任／管理
王偉銘先生

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

路政署署長
韋志成先生

路政署鐵路拓展處處長
溫文隆先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
何宣威先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

路政署署長
韋志成先生

路政署港珠澳大橋
香港工程管理處處長
鄭定寧先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
何皓璇女士

路政署署長
韋志成先生

路政署總工程師／主要工程
周進華先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士
議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會 CB(1)1425/07-08(01) —— 珀麗灣業主委員會就珀麗灣的交通服務提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)1449/07-08(01) —— 一名市民就防止車輛落斜時發生交通意外的措施提交的意見書
及(02)號文件
- 立法會 CB(1)1484/07-08(01) —— 的士、小巴權益關注大聯盟就規定所有巴士加裝安全帶提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)1485/07-08(01) —— 道路安全研究小組就加強道路安全的措施提交的意見書
號文件
- 立法會 CB(1)1505/07-08(01) —— 政府當局就荃灣大河道與馬頭壩道之間一段楊屋道的擴闊工程提供的文件)

委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

II 2008年6月27日下次會議的討論事項

- (立法會 CB(1)1545/07-08(01) —— 待議事項一覽表
號文件
- 立法會 CB(1)1545/07-08(02) —— 跟進行動一覽表)
號文件

2. 委員同意在6月的例會上討論下述事項，該次會議的開始時間將會適當地提前——

- (a) 檢討的士的營運；
- (b) 天星小輪專營服務的加價申請；
- (c) 大嶼山的士的加價申請；及
- (d) 加強"長命斜"的安全。

(會後補註：6月會議的開始時間其後由上午10時45分提前至上午8時30分。)

3. 關於上文(d)項，委員察悉一位姓蘇的先生就與道路交通系統相關的安全事宜提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2008年5月19日隨立法會CB(1)1610/07-08號文件發給委員。)

III 離島渡輪服務

- (立法會CB(1)1545/07-08(03)號文件) —— 政府當局對委員在先前的會議席上提出的關注所作的回應
- 立法會CB(1)1070/07-08(01)號文件 —— 政府當局就"中環—梅窩"、"中環—坪洲"、"中環—榕樹灣"及"中環—索罟灣"航線重新招標安排的最新發展提供的文件
- 立法會CB(1)818/07-08(01)號文件 —— 政府當局就離島渡輪服務提供的文件
- 立法會CB(1)852/07-08號文件 —— 立法會秘書處擬備有關香港主要離島持牌航線的發展及營運情況的文件(背景資料簡介)

應付渡輪營運問題的現行措施及其成效

4. 王國興議員詢問"中環—梅窩"、"中環—坪洲"、"中環—榕樹灣"及"中環—索罟灣"航線(下稱"該4條航線")重新招標的進展。他關注到傳聞中25%的票價加幅，實在不可接受。他對於政府當局就離島渡輪服

務的政策及所採取的措施深感不滿，依他之見，該等措施歧視離島居民的利益。他強烈促請政府當局檢討應付渡輪營運問題的措施，否則會加劇民憤。

5. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，運輸署正在審核投標標書。因此，在現階段得出大幅加價的結論言之尚早。她不同意王國興議員認為政府當局漠視離島居民利益的意見，並指出當局事實上推行了多項措施，以減低船費的加幅。雖然在中環第四至六號碼頭加建樓層的用意是作為增加非票務收入的一項長期措施，但政府當局亦致力在多方面協助減低渡輪服務的營運成本，例如豁免船隻相關費用、碼頭租金及燃油稅，以便渡輪營辦商主要須承擔的是燃油及員工成本。鑒於燃油價格不斷飆升，而離島未來的人口預期不會大幅上升，渡輪營辦商難免要面對加價的壓力。

6. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應梁耀忠議員的詢問時解釋，要估計上述措施可帶來的成本下降百分比會有困難，因為有關比率會因情況而改變。就此，署理運輸署署長補充，營運成本很大程度上視乎船種及所提供的服務而定。

7. 儘管行政長官有決心打擊與通脹相關的問題，但他在2008年5月15日立法會答問會上完全沒有處理渡輪營運的問題，陳偉業議員對此表示失望。他指出渡輪船費已由九十年代初約6元大幅增加至32元，倘若在重新招標工作後，可能加價25%一事獲確定，船費可能進一步提高至40元，在10數年間船費災難性地增加了6倍，反映4條航線的渡輪服務存在嚴重的問題。陳議員及湯家驊議員促請政府當局加強現行措施，以盡速處理有關情況。政府當局察悉他們的關注。

8. 何俊仁議員認為，政府當局應反省其有責任確保以合理價格提供適當而有效率的渡輪服務。鑒於政府當局現時所作的努力未能達致所述目的，故政府當局在制定處理此事的措施時，應更具想像力及創意。他指出在有需要時應調整政府政策，以便配合不斷變化的形勢，他並詢問政府當局就照顧離島居民的基本交通需要有任何基本承諾。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府當局一向竭力確保以合理船費為離島居民提供適當而有效率的渡輪服務。

9. 劉健儀議員認同委員就離島渡輪營運長遠可行性表達的關注，並認為現行措施在釋除此等關注方面並不足夠。因此，她促請政府當局訂定更可行的措施，以

便增加渡輪營運的非票務收入，並活化離島，以吸引更多遊客。她認為，政府面對接管渡輪營運日益加劇的壓力，當局應迅速及有效地引入更多務實的措施，令船費及服務同樣保持在合理的水平。政府當局察悉她的意見。

可行的方法

透過提供政府撥款及補貼

10. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應若干委員提出補貼渡輪營運的訴求時強調，向公共交通服務提供直接補貼並非政府的政策，因為這樣會導致營辦商失去其維持有關服務財務可行性的誘因，最終會影響服務質素及效率。

11. 李永達議員並不認同上文所述政府當局對交通服務沒有直接補貼的政策，並指出政府當局透過興建及維修道路及公路和向香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")批出物業發展權，一直以不同形式補貼交通服務。鑒於渡輪營運問題的獨特性，政府當局在探討更多快速解決方法時，應跳出現有框框。梁耀忠議員、李卓人議員、何俊仁議員、湯家驊議員及張超雄議員認同他的意見。李永達議員進一步建議，在中環渡輪碼頭加建樓層進行商業及零售活動以創造額外的非票務收入，從而加強有關服務的財務可行性之前，作為過渡安排，當局應考慮向4條渡輪航線的營辦商提供某種形式的補貼，例如一次過撥款。湯議員指出，在很多已發展的國家，政府補貼公共交通是常見的事。離島居民作為納稅人，值得享有票價在可負擔水平的基本渡輪服務。

12. 劉健儀議員不認同委員就政府補貼渡輪營運的形式所提出的意見。然而，她提示政府當局在考慮提供政府資助方面受到越來越大的壓力。

13. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在一併回應委員上述的意見時強調，政府不會直接補貼交通服務的日常營運。相反而言，當局會繼續協助營辦商降低營運成本及賺取額外收入。政府已接手維修及保養碼頭的責任，豁免燃油稅等，以便盡量減低渡輪營辦商的營運成本。至於鐵路項目，她表示若當局沒有提供資助以填補建造成本資金差額，此等項目在財務上並不可行。

14. 然而，李永達議員不感信服。他認為政府實際上是直接補貼交通服務的日常營運，雖然此類補貼並非以金錢的形式提供。張超雄議員不同意政府當局有需要填補鐵路項目的資金差額。他指出港鐵公司可在市場上

獲取私人融資。儘管當局向港鐵公司批出物業發展權以填補鐵路項目的資金差額，但公眾不會從藉此賺取的收入中獲益。

15. 梁國雄議員指出，政府當局在提供與交通基建有關的補貼時做法不一致和不公平。倘若將半山區與離島作出比較，渡輪營運顯然從政府獲得極少支援。他質疑政府當局為何資助中環至半山區的自動扶梯的日常開支，但卻拒絕提供所需的協助，以維持對離島居民而言屬唯一交通工具的渡輪營運。他促請政府當局重新考慮資助渡輪營運，以確保4條渡輪航線的票價是居民有能力負擔的。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2不同意指政府當局對不同公共交通工具的政策不一致及不公平的說法，並澄清政府當局認為為渡輪服務的日常營運或購買船隻提供直接資助並不恰當。至於基建方面，政府事實上已透過興建渡輪碼頭及在有關碼頭安裝灑水系統提供資助。此外，倘若在中環第四至六號碼頭增建樓層的計劃得以落實，政府將會承擔相關工程的建築成本。

17. 李卓人議員認為，若從推動離島及其經濟發展的更廣闊層面而言，補貼渡輪服務是有情據支持的。政府當局察悉他的意見，但堅持認為渡輪服務應由私人投資者按照商業原則營運。然而，張超雄議員指出，隨着燃油成本不斷上升及離島人口持續減少，商業原則不再適用於離島渡輪服務的營運。政府反而應把上一個財政年度可觀的稅收的一部分撥作補貼渡輪服務。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，提供資助並非理想的解決方法。

透過爭取外來的資金

18. 委員亦曾探討循其他來源提供資助。就此，李卓人議員表示或可考慮要求港鐵公司補貼渡輪營運。陳偉業議員建議政府當局可研究容許香港賽馬會增加舉辦賽事次數的可行性，令政府可收取更多博彩稅，用作補貼離島渡輪服務。然而，張超雄議員對此建議表示反對。

19. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2表示，她不認為提供渡輪服務與賽馬有直接關係。她重申，較務實及可行的做法是透過協助渡輪營辦商減低營運開支及增加非票務收入來穩定船費。

透過政府接管渡輪營運

20. 王國興議員認為在中環渡輪碼頭完成增建樓層以賺取額外的非票務收入之前，政府當局有需要接管渡輪營運，以避免離島居民承受加價之苦。李卓人議員認同他的意見，並建議政府當局可考慮如紅磡海底隧道的情況一樣，以固定條款的合約，委聘渡輪營辦商來營運有關服務。何俊仁議員及梁國雄議員表示贊同，並表示政府當局或可另行考慮協助購買船隻。然而，李永達議員考慮到可能引起的複雜問題，對政府接管渡輪營運的構思表示有所保留。

21. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應委員上述意見時強調，政府當局曾在多個場合表明不會考慮接管渡輪營運或向渡輪營辦商購買服務。由於仍有私人營辦商對該4條渡輪航線感興趣，故政府當局會探討有何方法將船費加幅調低至居民可接受兼且對投標者而言在財務上可行的水平。

透過設立穩定票價基金

22. 梁耀忠議員指出離島居民強烈要求該4條渡輪航線的服務水平及船費維持不變。鑒於現時當局實施不直接補貼的政策，現行措施失效以及因重新招標而可能導致加價及減少班次，他建議為回應居民的訴求，政府當局應考慮設立基金，以穩定燃油價格以至船費。張超雄議員認同他的意見。

23. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示難以確定建議成立的此項基金所需的款額。倘若補貼與不斷向上波動的燃油價格掛鈎，這樣的基金很快便會耗盡。

透過施加燃油附加費

24. 陳偉業議員認為在燃油價格持續攀升期間重新招標的做法不理想，並建議政府當局可考慮准許渡輪營辦商徵收燃油附加費，以便穩定船費水平。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，鑒於燃油價格有上升的趨勢，有關建議只會對離島居民造成負面影響。當局認為較為務實的做法是透過評估渡輪營運的整體財務表現來釐定票價水平。

分租碼頭處所創造額外的非票務收入

25. 王國興議員指出，倘若該4條渡輪航線的牌照期仍然維持現行政策所訂的3年，在中環渡輪碼頭加建樓層

的建議將不會令未來的營辦商真正受惠以穩定船費。這是因為牌照期太短，會對分租碼頭處所構成困難。

26. 林偉強議員認同王國興議員的意見，並表示3年牌照期亦不足以讓營辦商賺回其投資。接着，他指出離島區議會及離島居民對新牌照可能加價及減少航班的關注，並促請政府當局研究在中環渡輪碼頭加建樓層供分租用途，以便進一步紓緩加價壓力的可行性。更長遠而言，使中環渡輪碼頭進行的活動多元化，以便創造更多商機，這點亦很重要。

27. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2解釋，當局正一併考慮准許該4條渡輪航線的準營辦商分租中環渡輪碼頭加建樓層的建議及正進行公眾諮詢的"中環新海濱城市設計研究"的建議。由於對海港景觀的影響引起關注，在中環渡輪碼頭加建樓層可能會備受爭議。倘若公眾意見支持有關建議，政府當局會進一步考慮。

28. 張學明議員認為應成立跨部門工作小組，協助與各政策局及政府部門聯絡，為渡輪營辦商分租碼頭處所進行商業或零售活動以賺取非票務收入尋求所需的批准。張超雄議員亦認為有需要利便處理相關的申請。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府產業署目前提供一站式服務，以處理在持牌渡輪碼頭作商業活動的申請。相對簡單直接的申請所需的處理時間將縮短至1個月以內，而處理涉及結構性改動較為複雜的申請將會縮短至3個月以內。此項服務可簡化申請程序，有助渡輪營辦商更有效地處理申請的過程中所遇到的問題。

30. 劉健儀議員建議政府當局應向該4條渡輪航線的投標者保證會在中環渡輪碼頭加建樓層，以便為有關航線服務吸引更有利的標書。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，雖然在中環渡輪碼頭加建樓層的建築設計只可在公眾諮詢後才能決定，但以公帑進行該項工程的設想已確定。

31. 何俊仁議員認為分租中環渡輪碼頭加建樓層的益處未能反映在現時招標的條款及條件中實屬可惜。作為一個補救方法，他建議政府當局應探討鼓勵性措施，以吸引更有利的標書，例如當有關牌照在3年後再度到期招標時，優先考慮讓今次招標的成功中標者營運該4條渡輪航線及在中環渡輪碼頭加建的樓層。

32. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時解釋，政府當局須進行公開及公平的招標工作，以便挑選公共交通服務營辦商。因此，在任何招標工作中優先考慮任何營辦商均屬不恰當和不公平。

增加船費收入的具體建議

透過增加乘客量

33. 張學明議員指出，透過離島區議會及優質教育基金的撥款，補貼遊客及離島居民往返離島及資助學生前往離島進行實地視察，可增加船費收入。由於上述建議應會同時大大增加由居民和遊客構成的乘客量，運輸及房屋局應與民政事務局及教育局積極跟進此事。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時承諾會因應委員提出吸引更多遊客前往離島的建議，研究所有可行的措施。

34. 林偉強議員建議政府當局考慮下調渡輪月票的票價，並提供交通津貼，以便刺激本地的旅遊業。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，政府當局將會與中標者討論將月票及其他船票的票價訂在可接受水平。

透過推廣離島的發展

35. 林偉強議員認為有需要為離島的發展制訂更具創意的計劃，以便增加渡輪營辦商的投資信心，並紓緩它們透過收取高昂的船費以尋求短期利潤的壓力。張超雄議員補充，離島的接駁方便程度與發展是息息相關的事宜。因此，他要求提供有關離島發展計劃的詳情。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，委員可參照大嶼山發展概念計劃，以瞭解當局為離島發展而將會推行的措施的相關資料。

37. 張超雄議員指出當局在推展大嶼山發展概念計劃方面並無進展。他懷疑政府當局有否制訂任何交通措施，以支援該項概念計劃。他亦關注到坪洲及南丫島的發展，依他之見，渡輪加價及縮減班次對該兩處的打擊最大。

38. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示，每個離島各有特色及獨特的經濟活動。運輸及房屋局、民政事務局及香港旅遊發展局將會攜手合作，根據各離島的景點及吸引之處推廣島上的旅遊業。

透過調整船種的安排

39. 陳偉業議員指出該4條渡輪航線對離島居民的民生及融入社會非常重要。為確保渡輪船費水平可以接受，他建議要求有關航線的準營辦商及居民選擇快船還是普通慢船，因為目前快船及普通慢船兼用的營運模式導致較高昂的營運成本。考慮到有需要讓離島居民有所選擇，李卓人議員及劉健儀議員不認同陳議員認為只選用單一船種的意見。依劉議員之見，倘若只提供普通慢船的服務，便會進一步打擊人們在離島居住的意欲。

40. 主席綜述有關討論時結論，委員對於當局在確保為離島提供快速及可負擔的渡輪服務方面的進展仍感不滿。

IV 為推展廣深港高速鐵路香港段的人員編制建議

(立法會 CB(1)1494/07-08(01)—— 政府當局就為推展廣深港高速鐵路香港段的人員編制建議提供的文件)

41. 劉健儀議員表示理解有需要在路政署的鐵路拓展處開設一個為期7年的總工程師(首長級薪級第1點)編外職位。然而，她詢問有關的人員編制建議是否已包括在政府當局於立法會會期初為向人事編制小組委員會委員提供有關首長級編制整體情況的最新資料，並告知委員擬在有關會期內開設及刪除的首長級公務員職位而發出的有關2007-2008年度會期內的首長級人員編制的預測之內。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回答時確認，運輸及房屋局已將擬開設一個總工程師(首長級薪級第1點)職位的意向告知公務員事務局。他會在會後提供進一步資料。

(會後補註：確定人事編制小組委員會已獲告知可能開設此職位的補充資料已於2008年5月20日隨立法會CB(1)1599/07-08號文件發給委員。)

42. 何鍾泰議員表示原則上支持目前的人員編制建議，理由是廣深港高速鐵路香港段是一項龐大而複雜的工程，而相關的工程應由一名足夠高級的工程師來協調，以確保有關各方給予合作，從而適時落實此項拖延已久的工程。

43. 主席在總結時表示，事務委員會支持當局在2008年6月19日的人事編制小組委員會會議上提交此項人員編制建議以供考慮，以及在2008年7月4日提交予財務委員會(下稱"財委會")審批。

V 港珠澳大橋的最新情況

- (立法會CB(1)1520/07-08(01)—— 政府當局就港珠澳大橋的最新情況提供的文件
號文件
- 立法會CB(1)1549/07-08(01)—— 香港貨櫃車主聯會有限公司提交的意見書
號文件
- 立法會CB(1)1549/07-08(02)—— 香港物流商會提交的意見書
號文件
- 立法會CB(1)1549/07-08(03)—— 香港付貨人委員會提交的意見書
號文件
- 立法會CB(1)1549/07-08(04)—— 香港貨運物流業協會有限公司提交的意見書
號文件
- 立法會CB(1)1317/07-08(04)—— 政府當局就港珠澳大橋、香港口岸及香港接線提供的文件
號文件
- 立法會CB(1)1348/07-08號文件 —— 立法會秘書處擬備有關港珠澳大橋的文件(背景資料簡介)

44. 委員察悉在會議席上提交的以下意見書 ——

- (a) 香港貨櫃拖運業聯會有限公司提交的意見書；
- (b) 香港定期班輪協會提交的意見書；
- (c) 香港貨櫃碼頭商會有限公司提交的意見書；
- (d) 香港集裝箱貨倉及物流服務聯會提交的意見書；及
- (e) 香港工業總會提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2008年5月19日隨立法會CB(1)1589/07-08(01)至(05)號文件發給委員。)

港珠澳大橋帶來的益處

45. 主席詢問為何中交公路規劃設計院(下稱"公規院")估計港珠澳大橋(下稱"大橋")可為香港帶來的折減效益總額為428億元人民幣，而內地則為241億元人民幣。依他之見，鑒於由內地到香港的遊客數目較香港往內地多出很多，故後者的經濟效益應較前者為大。運輸及房屋局副秘書長(運輸)1在回應時解釋，香港旅客節省的時間值以及香港與珠江三角洲(下稱"珠三角")西岸貨運節省的時間值估計較內地旅客及貨運節省的時間值為高。鑒於此類直接效益會成為釐定三方政府分攤大橋主體資金差額(下稱"政府的資金")的基礎，主席要求提供進一步詳情，說明如何評估有關效益，尤其是所節省的交通費用、旅客節省的時間值，以及陸路貨運減省的時間值。

(會後補註：所要求的資料已於2008年5月20日隨立法會CB(1)1605/07-08號文件發給委員。)

46. 劉健儀議員認為，一如在上文所提及的、有關業界提交的意見書所指出，大橋將會對香港物流業帶來較內地更大的效益，業界一直期待建造拖延已久的大橋，沒有大橋，來自珠三角西岸的貨物便不會使用香港的物流服務。政府當局察悉她的意見。

相關的撥款建議

47. 何鍾泰議員對相關的撥款建議表示支持，理由是大橋拖延已久。路政署署長在回答他時表示，視乎事務委員會有何意見，政府當局擬於2008年5月向工務小組委員會提交文件，建議把名為"港珠澳大橋——施工前工作"的835TH號工程計劃提升為甲級；估計所需費用為4,660萬元，用以聘請顧問為大橋進行施工前工作，包括實物模型研究，以便更仔細地評估大橋對水文、防洪和珠江河口各個港口的影響，以及與主體大橋招標工作相關的工程。在根據招標工作的結果及中標者建議的財務安排計算出政府的資金的準確數字之前，不會進一步向財委會要求撥款。

48. 路政署署長在回答何鍾泰議員問及相關的撥款建議會否為建造費可能因通脹而增加多留款項時解釋，由於公規院建議邀請私人投資者以"建造—營運—移交"專營權模式承辦大橋主體的工程，故項目成本的任何波動將會由準專營公司來承擔。

交通量的預測

49. 劉健儀議員認為有需要透過提供足夠的連接路線及維持合理的收費水平，以吸引汽車使用大橋。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)在回應時請委員參閱政府當局提供予是次會議討論的文件第7及8段有關大橋交通量的預測。他強調在估算有關預測時，公規院採用了非常保守的假設，倘若當局放寬過境車輛的配額系統，實際的交通量可能會比評估為高。至於收費水平，由於有政府的資金，故應維持在合理水平。

50. 劉江華議員指出有需要早日興建大橋。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹在回答他問及採用最理想的情況來作估算的交通量預測時表示，雖然公規院採用了非常保守的假設，即目前的配額制度將會維持不變，但當局正同時研究放寬配額制度的可行性(下稱"可行性研究")，以期協助增加大橋的交通流量及改善其財務表現。在適當的時候便會得出研究結果。

51. 然而，劉江華議員指出，放寬配額制度是一個只能由有關政府而非負責進行可行性研究的顧問作出的政策決定。為了盡量善用大橋，應確認香港至內地的交通量與內地至香港的交通量可能不同，因為內地幅員以至其道路網絡的容量均遠較香港為大。當局亦應透過發出一日或兩日有效的大橋通行證，設法讓所有香港駕駛者均可使用大橋。運輸及房屋局常任秘書長在回應時表示，可行性研究將會顧及上文所有意見。

52. 何鍾泰議員指出"建造—營運—移交"項目取得成功的先決條件是準確的交通預測，他對大橋交通預測的準確性表示關注，並促請政府當局檢討相關交通模式的可靠性。運輸及房屋局常任秘書長在回答時強調，目前的交通預測是透過採用非常保守的假設計算出來的。

收費水平及財務方面的可行性

53. 劉江華議員詢問，是否在有了政府資金之後，即使以"建造—營運—移交"模式營運大橋的專營者未能取得香港方面以20年經營期計算的8.8%項目經濟內部回報率或以40年經營期計算的12%項目經濟內部回報率，收費水平在沒有政府進一步協助的情況下仍可維持在合理水平。運輸及房屋局常任秘書長在回答時解釋，在進行招標期間將會訂出相關的融資安排，而招標工作在進行與其相關工程的撥款獲批前尚未開始。劉議員察悉有關

回應後，促請政府當局在研究投標者建議的融資安排時，考慮委員對於項目經濟內部回報率對收費水平可能構成影響的關注。

54. 林健鋒議員強調有需要早日興建大橋，並指出為鼓勵駕駛者使用大橋，並確保其在財務上的可行性，大橋應能大大減少旅客及陸路貨運的交通開支及時間。大橋連接路的走線亦應透過改善大橋的貨運接駁點及拓展鄰近地區具潛質的貨運基地來維持大橋在策略上的重要性。因此，他要求當局提供詳情，說明在未來5年珠三角西岸已規劃的主要道路基建及發展，尤其是物流園、工業園及貨櫃碼頭。

55. 路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長在回答時闡述，大橋將會連接珠三角西岸現行及建議的公路網絡，包括向西將會連接粵西沿海高速公路的太澳高速公路，從而為通往珠三角西岸各工業區，高科技發展區及自由貿易區提供方便的通道。在香港方面，大橋香港接線將會通往香港口岸，再北向連接已規劃的屯門至赤鱸角連接路，擬建的屯門西繞道，進一步連接深圳西部；或東向經大橋北大嶼山公路連接葵涌貨櫃港、物流園及市區。他同意在會後提供進一步詳情。

(會後補註：有關資料已於2008年5月20日隨立法會CB(1)1605/07-08號文件送交委員。)

56. 劉健儀議員重申，物流業很容易受價格影響，而為了確保大橋在財務上的可行性，當局必須維持大橋的收費具吸引力，以便與內地的貨櫃碼頭及水路運輸競爭。運輸及房屋局常任秘書長在回應時向委員保證，當局已慎重考慮上述因素，並會將該項因素作為可行性研究及審核相關的"建造—營運—移交"專營權標書時的一項主要的因素。

57. 主席在總結時表示，事務委員會支持當局在2008年5月21日向工務小組委員會提交相關的財務建議，並促請政府當局在工務小組委員會會議之前提供所要求的補充資料。

VI 中九龍幹線

(立法會CB(1)1494/07-08(02)——政府當局就中九龍幹線提供的文件

立法會 CB(1)1071/07-08(01)、 —— 一羣油麻地居民
CB(1)1103/07-08(01)、 提交的意見書)
CB(1)1206/07-08(01)及
CB(1)1266/07-08(01)號文件

58. 劉健儀議員表示原則上支持中九龍幹線。然而，她關注到一羣油麻地居民對此項工程提出反對意見，尤其是駿發花園的居民，他們關注中九龍幹線可能會對交通、空氣及噪音造成影響。她問及當局有何措施釋除此等關注，令事務委員會可支持該項目，路政署署長在回應時表示，建議措施包括在西面隧道出口建造園景平台，以便車輛出入口遠離現有民居，並為區內提供更多綠化地帶，以及將通風大樓遷往新位置，使隧道廢氣更易排走，以減低空氣質素對現有民居的影響。此等措施將會包括在相關的環境影響評估內，供詳細研究。當局相信若有關措施可符合所規定的環保標準，居民的關注將會獲得充分處理。

59. 劉健儀議員詢問政府當局會否主動聯絡提出關注的當地居民，以確定他們是否滿意建議的措施。路政署署長在回應時表示，有關措施事實上是在諮詢當地居民後訂定。政府當局亦會在中九龍幹線的勘測、設計及興建的過程中，繼續與公眾接觸，並會竭力釋除他們的所有疑慮。

60. 劉健儀議員詢問一羣油麻地居民在最近向事務委員會提交的意見書中所表達的關注是否亦如上文所匯報一樣獲得處理。路政署署長匯報，雖然駿發花園仍有為數數百人的少數居民不接受中九龍幹線的走線，但該屋苑及其附近一帶的居民大多滿意建議的措施。政府當局會繼續與此等居民跟進他們的關注。

61. 何鍾泰議員強調中九龍幹線的重要性，沒有中九龍幹線，西九龍及啟德便不能發展。因此，有必要進行妥善的公眾諮詢以確保其順利落實。據他從參與中九龍幹線相關的計劃所瞭解，公眾在該項目的參與非常全面。然而，他亦認同劉健儀議員的意見，即有需要確保對該項目的所有關注獲得妥善處理。

62. 何鍾泰議員詢問在地面而非地底興建中九龍幹線到達啟德前的東端一段道路在技術及財務上的可行性。路政署總工程師／主要工程解釋，上述中九龍幹線的部分普遍位於地理上適合進行隧道工程的地區。

63. 主席促請政府當局解決餘下對中九龍幹線的反對意見，以確保相關的財務建議獲得工務小組委員會及

經辦人／部門

財務委員會通過及批准，他又表明事務委員會支持政府當局在目前的顧問研究中，着手進行中九龍幹線的初步設計及包括環評在內的影響研究。

VII 其他事項

64. 議事完畢，會議於下午7時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年7月22日