

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC89/12-13號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十一次會議紀要

日 期 : 2013年6月11日(星期二)
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 : 陳鑑林議員, SBS, JP (主席)
涂謹申議員
劉慧卿議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
何秀蘭議員
陳克勤議員, JP
梁家騮議員
葉國謙議員, GBS, JP
梁家傑議員, SC
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
吳亮星議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員
陳恒鑽議員
陳家洛議員
陳婉嫻議員, SBS, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
麥美娟議員, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

缺席委員

: 盧偉國議員, BBS, MH, JP (副主席)
王國興議員, MH
易志明議員
范國威議員
蔣麗芸議員, JP

出席公職人員 :

楊德強先生	財經事務及庫務局副秘書長 (庫務)3
韋志成先生, JP	發展局常任秘書長(工務)
周達明先生, JP	發展局常任秘書長(規劃及地政)
王倩儀女士, JP	環境局常任秘書長
何珏珊女士	財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)(工務)
徐偉先生, JP	渠務署署長(署任)
戴懷民先生	渠務署總工程師(工程管理)
邱誠武先生, JP	運輸及房屋局副局長
陳煥兒女士, JP	運輸及房屋局副秘書長 (運輸)5
卓訓璘先生	運輸及房屋局總助理秘書長(運輸)
韓志強先生, JP	土木工程拓展署署長
陳錦信先生	土木工程拓展署總工程師 (專責事務)(工程)
曾焯賢先生	海事處總經理(策劃、發展 協調及港口保安)
陳帥夫先生	運輸及房屋局副秘書長 (運輸)2
任浩晨先生	運輸及房屋局首席助理 秘書長(運輸)4
蘇祐安先生	運輸署助理署長(管理及輔助客運)
麥志標先生	土木工程拓展署總工程師 (港島)1

列席秘書

: 林映儀女士

總議會秘書(1)3

列席職員	: 何潔屏女士	高級議會秘書(1)3
	胡清華先生	高級議會事務助理(1)3
	邱寶雯女士	議會事務助理(1)7

經辦人／部門

主席匯報，自2012-2013年度會期開始至今，工務小組委員會(下稱“小組委員會”)共通過41項基本工程計劃，總值達1,022億8,340萬元。他並告知委員，是次會議議程上共有5個項目，該等項目若獲通過，所涉及的款額合共31億6,240萬元。

2. 主席接着提醒委員，根據立法會《議事規則》第83A條，他們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或須退席的規定。

總目704 —— 渠務 PWSC(2013-14)19 159CD 重建和修復一段由東光道至太子道東的啟德明渠

3. 主席表示，此建議旨在把159CD號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為12億4,430萬元，用以重建和修復一段由東光道至太子道東的啟德明渠。政府當局已於2013年5月28日就此建議諮詢發展事務委員會的意見，並獲事務委員會委員支持。事務委員會的討論摘要已於是次會議席上提交。

4. 劉慧卿議員詢問，工程計劃下的擬議工程是否包括環境美化元素，從而把啟德明渠轉化成一條綠化河道走廊和景點，供市民在此休憩。她並問及沿啟德明渠設置的魚洞穴有何作用。渠務署署長回應時表示，政府當局已預留6,640萬元作為進行附屬工程(包括環境美化工程)的費用，以便為啟德明渠一帶進行綠化。他表示，沿啟德明渠設置魚洞穴

一事，政府當局已與環保團體和黃大仙區議會進行磋商，並取得各方同意。他補充，擬議設置在啟德明渠兩旁和底部的魚洞穴可為魚類提供一個防日照和水流較慢的環境。本港的其他河道(例如蠔涌河)亦設有類似設施，並證實為有效。

5. 劉慧卿議員認為，政府當局應盡量在工程計劃的工地循環使用及重用工程計劃產生的惰性建築廢物，以盡量減少把廢物運送到公眾填料接收設施，以免對附近地區的居民造成嚴重滋擾。她詢問，政府當局可否在工地內進一步增加重用工程計劃產生的惰性建築廢物。渠務署署長回應時表示，此工程計劃合共會產生約30 882公噸建築廢物，其中約10 506公噸(34%)惰性建築廢物會在工地內重用，另外20 070公噸(65%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用，餘下的306公噸(1%)非惰性建築廢物會棄置於堆填區。他表示，政府當局已力求盡量在工程計劃的工地重用惰性建築廢物，難以再進一步增加重用惰性建築廢物的比率。

6. 謝偉銓議員察悉，政府當局建議建造一條連接東匯邨、育群街和太子道東的弧形行人橋，以加強連接啟德明渠與毗鄰地區，惟在李求恩紀念中學搬遷及其現址的土地用途更改後，政府當局或不再需要興建上述行人橋。他籲請相關政府政策局盡早確定李求恩紀念中學會否搬遷。

7. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**總目705 —— 土木工程
PWSC(2013-14)22 114AP 為葵青貨櫃港池及其進港航道提供足夠水深**

8. 主席表示，此建議旨在把114AP號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為4億8,820萬元，用以在葵青貨櫃港池及部分北航道和西航道的海床進行疏浚工程。政府當局已於2013年3月25日就此建議諮詢經濟發展事務委員會的意見，並獲事務委員會委員支持。事務委員會的

討論摘要已於是次會議席上提交。應委員要求，政府當局已於2013年4月3日提交補充資料。

對海魚養殖人士及環境的影響

9. 鍾樹根議員對擬議工程對鄰近的魚類養殖區水質及海洋生態的影響表示關注。他指出，政府當局擬在大小磨刀以南傾倒從葵青貨櫃港池挖出的高度污染疏浚沉積物，由於鄰近該處的魚類養殖區預計於明年恢復運作，傾倒的疏浚沉積物會對海魚養殖人士的業務構成重大風險。他詢問政府當局會採取甚麼措施紓解擬議工程對水質的影響。陳恒鑽議員表示，荃灣區議員關注此工程對馬灣魚類養殖區水質的潛在影響，因為水質變差可引致在該處養殖的魚類死亡或受污染，繼而危害食物安全。麥美娟議員同樣關注此工程對馬灣魚類養殖區的生態所造成的影響，她並籲請政府當局與受影響的海魚養殖人士保持緊密溝通，並向他們提供所需的協助和賠償。

10. 土木工程拓展署署長回應時表示，政府當局估計疏浚工程所涉及的沉積物總量約為400萬立方米，當中約73%(290萬立方米)屬低污染沉積物，將卸置於長洲以南等特定卸泥區；而佔沉積物總量0.5%(約1萬7 000立方米)的極高污染程度沉積物，則會用隔泥紡織物料包裹及密封，確保傾倒時不會滲漏，然後才卸置於沙洲以東或大小磨刀以南的污染泥卸置設施。他補充，政府當局會在22個水質易受污染影響的地方(包括魚類養殖區、海水進水口、憲報公布的泳灘及珊瑚羣落)設立水質監測站定期進行水質監測，並會在4個選定的魚類養殖區(包括長沙灣、馬灣、索罟灣及蘆荻灣)和3個選定的海水進水口進行24小時水質監測，以補充定期水質監測所收集的數據。在施工期間，政府當局會委聘環境監察小組執行環境監察及審核工作，以確保緩解措施的成效。當局亦會成立社區聯絡小組，成員包括相關政府部門代表、獨立專家、環境監察小組、獨立環境審核員、項目工程師、承建商代表及相關漁業協會或受影響團體的代表。海魚養殖人士可透過為此工程計劃而設立的24小時熱線，向當局通報魚類死亡事故。環境監察小組接獲有關魚類死亡事故

的通報後，會立刻採取行動通知承建商、其他工程項目持份者和環境保護署進行跟進和調查。項目工程師和承建商會檢討工作程序，並視乎需要加強緩解措施。至於發放賠償予受影響的海魚養殖人士方面，土木工程拓展署署長表示，財務委員會(下稱"財委會")在2012年批准向長沙灣、馬灣和索罟灣魚類養殖區的海魚養殖人士發放一筆過的特別特惠津貼。財委會亦批准擴大距離準則的適用範圍，以涵蓋大型的挖掘海泥工程，因此在距離葵青貨櫃港池挖掘地點5公里範圍內的蘆荻灣魚類養殖區的海魚養殖人士亦符合資格，可獲發特惠津貼。因應陳恒鑽議員對馬灣魚類養殖區提出的關注，土木工程拓展署署長表示，雖然馬灣魚類養殖區位處挖掘地點5公里規限範圍以外，但該魚類養殖區連同其他魚類養殖區的水質均會受到24小時的嚴密監測。當局會收集樣本和量度不同的環境參數，以確保不會超出指定的行動水平，以及有效實施緩解措施。至於魚類養殖區的魚類可能受到污染，土木工程拓展署署長表示，政府當局以往在葵青貨櫃港池及其附近航道進行年度維護性疏浚工程時，並無發現魚類養殖區的魚類受到污染的個案。

11. 劉慧卿議員詢問，倘若發生魚類死亡事件，政府當局有否製備進一步緩解措施可供使用。土木工程拓展署署長回應時表示，政府當局會竭力透過製備各種緩解環境影響和監察措施，以避免發生魚類死亡事件，當中包括採用密封式抓斗挖泥船、裝設隔泥幕圍封挖泥船的抓斗、在海水進水口裝設隔泥屏、限制挖泥船數目、規定每艘挖泥船的每日挖泥量、在選定的易受污染影響地方設立水質監測站進行24小時水質監測，以及成立社區聯絡小組。視乎接報事件的嚴重程度，政府當局或會加強緩解措施，例如進一步減慢挖泥速度。劉慧卿議員強烈認為，政府當局應確保受影響的海魚養殖人士清楚知悉緩解措施的詳情，以及如遇魚類死亡事件時尋求援助的相關安排。

12. 鍾樹根議員詢問，若海魚養殖人士需要延長暫停作業期或終止作業，政府當局會否向該等受影響的海魚養殖人士發放特惠津貼。土木工程拓展

政府當局

署署長表示，根據發放特惠津貼的機制，合資格的海魚養殖人士可選擇暫停或永久終止作業。應鍾樹根議員要求，政府當局承諾在相關財委會會議召開前提供資料，說明傾倒疏浚沉積物的時間表、設在22個水質易受污染影響地方的水質監測站位置，以及監測受影響地方水質的方法及途徑。

13. 陳家洛議員察悉承建商會委聘環境監察小組，他因而質疑環境監察小組與承建商的勞資關係會否影響其執行環境監察及審核工作的獨立性。土木工程拓展署署長表示，政府當局會委聘一名獨立環境審核員，監察及審核環境監察小組如何執行環境監察及審核工作。

14. 譚耀宗議員籲請政府當局採取適當的監察和緩解措施，以盡量減少擬議工程對漁業的影響。譚議員詢問，此工程項目的疏浚沉積物可否由位於屯門快將啟用的污泥處理廠處理，而非在大小磨刀以南的污染泥卸置設施進行傾倒。土木工程拓展署署長回應時表示，屯門污泥處理裝置的設計是用以處理污水處理廠所產生的污泥，而非用以處理含水量甚高的海泥。他補充，政府當局一直尋求其他方法處理疏浚沉積物，包括在近岸設置密閉式卸置設施。由於預期污染泥卸置設施的處理量最終會飽和，鍾樹根議員建議政府當局可考慮把疏浚沉積物循環再造，製成瓷磚。

特大貨櫃船轉往其他港口的趨勢

15. 劉慧卿議員要求政府當局提供詳細資料，說明新一代特大貨櫃船因葵青貨櫃港池及其進港航道水深不足而更改航線，轉往新加坡港、釜山港或深圳鹽田國際集裝箱中心等鄰近港口的情況。運輸及房屋局副局長回應時表示，國際航運業使用特大貨櫃船行走國際航線的趨勢日漸普遍。為應付行走國際航線的特大貨櫃船來港的數目日增的情況，政府當局需盡快進行擬議疏浚工程計劃。此工程計劃可令葵青貨櫃港池及其進港航道在任何潮汐情況下均可提供足夠水深，讓特大貨櫃船進出葵青貨櫃碼頭。倘此工程計劃未能盡快進行，將會促使更多特大貨櫃船轉往區內其他已備有所需能力處

政府當局

理特大貨櫃船的鄰近港口，例如新加坡港、釜山港及寧波港。因應劉慧卿議員的關注，主席要求政府當局提供進一步資料，說明訪港特大貨櫃船更改航線往鄰近港口(包括深圳鹽田國際集裝箱中心)的趨勢。

16. 馬逢國議員察悉，2012年共有216船次的訪港貨櫃船的吃水深度超過15米。他詢問，政府當局有否評估擬議工程對吸引更多特大貨櫃船靠泊葵青貨櫃碼頭的功效。運輸及房屋局副局長回應時表示，香港港口在2011年處理的國際轉運貨物約佔同年總貨櫃吞吐量30%。由於行走國際航線的特大貨櫃船數目日增，擬議的疏浚工程有助保持香港作為區內航運樞紐的競爭力，以免香港落後於區內其他競爭對手，例如水深已達16米的新加坡港。馬逢國議員詢問，擬議工程會否影響具考古價值的地點。土木工程拓展署署長回應時表示，環境影響評估報告的結果顯示，此工程計劃不會影響任何文物地點。在疏浚工程進行期間如發現任何具考古價值物件，均會審慎處理。

疏浚工程的實施情況

17. 吳亮星議員詢問，政府當局上次在葵青貨櫃港池的海床進行疏浚工程是何時，以及在擬議工程計劃完成後的短期內，會否需要再度進行此類工程。土木工程拓展署署長回答時表示，葵青貨櫃港池及其鄰近航道每年均進行維護性疏浚工程，以確保船隻安全航行。政府當局上次進行此類工程是在2011-2012年度，其間在北航道和南航道共挖出18萬至20萬立方米的沉積物。由於此工程計劃將會為葵青貨櫃港池及其進港航道提供額外0.5米的水深，預料工程完成後的短期內將無需進行大規模的疏浚工程；惟在有需要時，仍會進行維護性疏浚工程。

18. 張超雄議員指出，貨櫃碼頭業務由數家大型企業操控。他質疑政府當局有何理據支持動用大筆公帑進行最終只會惠及有關企業的擬議工程。他詢問，根據政府與貨櫃碼頭營辦商簽訂的營辦合約，政府在合約上有否責任進行擬議疏浚工程。運輸及房屋局副局長回應時表示，擬議工程有助增

政府當局

加香港的貨櫃吞吐量，從而促進港口及物流業的發展，繼而可創造更多就業機會。為配合政府就葵青貨櫃港池及鄰近航道而進行的疏浚工程，貨櫃碼頭營辦商亦會於2016年前，自資在各自的泊位範圍進行疏浚工程，該等疏浚工程包括疏浚6號、7號及9號(北)貨櫃碼頭泊位水深至海圖深度基準面以下17米，以及疏浚9號(南)貨櫃碼頭泊位水深至海圖深度基準面以下16.5米至17米。為回應張超雄議員的關注，小組委員會要求政府當局確認，在貨櫃碼頭營辦商的營辦合約中，政府有否承諾在葵青貨櫃港池及部分北航道和西航道的海床進行擬議疏浚工程。

19. 麥美娟議員問及修改現有的青衣海底排放管和拆除廢置的葵涌海底排放管的工程會對水質有何影響。土木工程拓展署署長回答時表示，該等海底排放管道是於緊急情況時用作排放溢流污水的後備設施。為配合設計海床深度，該等海底排放管道的部分擴散器須下移至較深的位置。相關工程將不會對水質造成重大影響。

青衣西南可能進行的填海工程

20. 單仲偕議員指出，在政府當局的優化土地供應策略中，青衣西南已劃定為具潛力的填海地點。他詢問，該幅填海土地日後會否發展任何住宅物業。倘若該幅填海土地日後用以發展住宅物業，他關注貨櫃碼頭的運作和船隻的航行所引致的眩光、噪音和空氣質素影響。發展局常任秘書長(工務)表示，政府當局正就維港以外地方進行填海一事進行公眾參與活動。至於填海的確實地點和幅度，以至填海土地的用途，則尚待進行詳細研究方能確定。無論如何，葵青貨櫃港池的航道不會受填海工程影響。

21. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**總目707 —— 新市鎮及市區發展
PWSC(2013-14)23 49TF 中環4、5及6號碼頭加
建樓層建造工程**

22. 主席表示，此建議旨在把49TF號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為6億970萬元，用以在中環4、5及6號碼頭進行加建樓層建造工程。政府當局已於2013年5月24日就此建議諮詢交通事務委員會的意見，並獲事務委員會委員支持。事務委員會的討論摘要已於是次會議席上提交。

23. 梁志祥議員表示支持此建議。然而，有見及渡輪服務的乘客量偏低，他質疑從加建樓層產生的租金收入能否如政府當局估計般達致2,700萬元至6,900萬元的目標。運輸及房屋局副局長回應時表示，在碼頭加建樓層以進行商業活動，是希望藉此增加非票務收入的來源，從而加強渡輪服務的財務可行性。他表示，此政策目標得到立法會、區議會及渡輪營辦商的支持。就此，政府當局曾於2011年年底進行一項零售項目可行性研究，以探悉加建的商業樓面的市場定位及零售業務種類。視乎加建的商業樓面的租約期、業務種類、營運模式，以及中環海濱的進一步發展進度，當局估計3個碼頭每年的租金收入將介乎2,700萬元至6,900萬元。

24. 梁志祥議員詢問，政府當局會否加建行人天橋，把3個碼頭連接起來，以提升該等商業樓面對非渡輪服務使用者的吸引力，令更多人前來光顧。運輸及房屋局副局長表示，此工程計劃屬於中環海濱發展的一部分，而該等碼頭日後會經一個園景平台連接至中環的商業購物區，而此安排是《中環新海濱城市設計研究》(下稱"《城市設計研究》")提出的另一項建議。此外，工程計劃下的絕大部分加建樓面將會設計為公共空間供市民享用，從而吸引非渡輪服務使用者前來光顧。

25. 鍾樹根議員表示，鑑於碼頭位處優越地段，政府當局應提升此工程計劃的藝術設計元素，使之成為香港另一個地標。他認為，政府當局提出

的每年租金收入預測屬於低估，他要求政府當局委聘獨立測量師，以期就工程計劃日後的租金收入制訂更符合市場水平的估值。運輸及房屋局副局長回應時表示，此工程計劃屬於中環海濱發展的一部分，而日後將會興建一個園景平台連接3個碼頭和國際金融中心(下稱"國金")二期，方便市民前往碼頭區域。他補充，文件載述的工程計劃估計租金收入建基於保守的假設，其實際收入將視乎多項因素，包括未來的營運模式而定，而有關的營運模式將會在稍後階段予以制訂。

26. 陳偉業議員認同鍾樹根議員的意見，即應把碼頭發展成另一個香港地標。他並表示，工程計劃的規模不應局限於3個碼頭的範圍，現有的6個碼頭均應納入發展範圍。陳議員建議，由於現時討論的3個碼頭已備有額外樁柱，從建築角度而言，應可加建超過建議中的一層半樓層。他同意應盡快發展上述3個碼頭，但他對現時的3個碼頭的設計表示失望，並建議政府當局重新進行設計，使之成為地標式建築。他表示，由於工程計劃欠缺營運和商業模式的詳情，委員難以作出周詳的決定，因此，小組委員會不應通過該計劃的建築工程撥款建議。運輸及房屋局副局長回應時表示，工程計劃的設計在其公眾諮詢期間，以及在城市規劃委員會(下稱"城規會")、海濱事務委員會及有關的區議會內已經過詳細討論。現時的工程計劃建議已充分利用獲《城市設計研究》通過的計劃用地高度限制(即主水平基準上25米)和供發展用的建築樓面面積，因此不可能在3個碼頭上再進一步增建樓層。應陳偉業議員要求，政府當局承諾提供有關工程計劃的公眾參與活動的詳細資料，以及恒基兆業地產有限公司過往就工程計劃提交的建議設計資料。陳偉業議員表示，若工程計劃獲小組委員會通過，他要求就此項目在相關的財委會會議上分開表決。

27. 葛珮帆議員對工程計劃的規劃和設計表示失望。她指出，雖然工程計劃位處優越地段，但3個碼頭的劃一設計難以突出中環海濱為香港的另一地標。葛議員籲請政府當局再向立法會提交此工程計劃建議前，進一步完善擬議的工程計劃。

28. 譚耀宗議員支持政府當局的政策方向，即藉增加非票務收入來維持渡輪服務的財務可行性和渡輪票價的穩定性。他建議，政府當局應進行深入的市場調查，以獲悉如何使用加建的商業樓面才可獲得最佳的投資回報。關於設計方面，譚議員建議興建行人天橋，連接3個碼頭與國金二期，並擴大碼頭電梯的空間，方便長者和家庭使用。

29. 胡志偉議員強烈認為，政府當局應盡量提升擬議碼頭工程計劃和《城市設計研究》所建議的園景平台工程計劃兩者之間的協同效應，把碼頭與中環商業購物區連接起來，從而為社區帶來最大的經濟效益。胡議員察悉，城規會就碼頭發展設下若干限制，他因而詢問城規會是否清楚知悉工程計劃的政策目標，即提供額外非票務收入以穩定渡輪服務的票價。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局明白綜合發展碼頭和園景平台的重要性。他向委員保證，城規會就碼頭發展設下的限制(包括計劃用地須作非辦公室用途和設有高度限制)，其目的是為免阻擋海濱的景觀，因此並不違背工程項目希望增加額外收入以穩定渡輪服務票價的政策目標。

30. 謝偉銓議員指出，碼頭加建樓層的設計將會對日後的營運模式及相應的租金回報有莫大影響。謝議員籲請政府當局預早擬訂碼頭的商業模式。他並對工程費用表示關注。他要求政府當局分別就加建樓面及碼頭改善工程的建築費用單位價格提供詳細分項數字。土木工程拓展署署長回應時表示，按2012年9月的價格計算，此工程計劃的估計建築費用單位價格(以建築工程和屋宇裝備兩項費用計算)為每平方米建築樓面面積12,961元。與同類政府工程計劃相比(包括中環7號及8號碼頭，以及灣仔發展計劃第二期工程興建中的新碼頭)，政府當局認為此工程計劃的建築費用單位價格合理。他特別指出，此建築費用只屬初步估算，最終的工程費用將取決於招標結果和其後就接獲的標書進行評審工作而定。他補充，渡輪航線在施工期間將會暫時遷移到中環2號及8號碼頭現有的空置泊位以維持正常的渡輪服務。為此，政府當局已預留額外款項支付遷移安排所需的費用。政府當局答允在相關財委會會

議召開前，提供謝偉銓議員要求的資料。

31. 劉慧卿議員支持政府補貼渡輪服務以穩定渡輪票價在合理水平的政策目標。她認為，政府當局應活化中環海濱，並提升碼頭的吸引力，以招徠本地居民和遊客前來光顧，而非將之定位為另一個售賣奢侈品的購物中心。何秀蘭議員提出類似的意見，並認為碼頭應供公眾享用。劉慧卿議員進一步詢問，現時碼頭的零售及餐飲店鋪有否面對經營問題。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局已制訂活化中環海濱的概念方案。現時碼頭的零售及餐飲商戶面對的主要問題是地方有限，以致無法藉提供更多服務來增加收入，從而支援渡輪服務。運輸及房屋局副秘書長補充，日後連接碼頭和國金二期的園景平台落成後，碼頭的暢達程度將會大大提高，而顧問公司建議把碼頭的新建商業樓面定位為海濱蘇豪。與此同時，關於在有需要時考慮修訂《渡輪服務條例》以配合碼頭日後的營運模式一事，政府當局對此保持開放態度。

32. 麥美娟議員認為，加建的商業樓面的商業模式和設計應相輔相成，以達致最高的租金回報。她認為，碼頭應開設具地方特色及本地色彩的零售及餐飲店鋪。張超雄議員和陳婉嫻議員均認為，此工程計劃應促進本土經濟的發展和製造更多本土就業機會。政府當局應給予本地小型店鋪在碼頭經營的機會。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局在決定碼頭的業務種類時，會考慮委員的意見。

33. 陳恒鑽議員質疑政府當局是否需要在各碼頭預留2樓閣樓全層以放置屋宇裝備裝置。土木工程拓展署總工程師(港島)1回應時表示，政府當局建議提供上述地方，用以容納為加建商業樓面而設置的空調系統和消防裝置。陳婉嫻議員促請政府當局改良此工程計劃的設計，因為當局把屋宇裝備裝置設在碼頭的不同樓層會佔用很多珍貴的商用地點。土木工程拓展署署長察悉陳議員的關注，並且解釋，碼頭的2樓閣樓一向用作放置屋宇裝備裝置。加建的樓層將會保留向海港方向的相當面積作為公共空間，以供公眾享用。他補充，目前的設計

已考慮此工程計劃第一及第二階段公眾參與活動期間收集所得的意見。陳婉嫻議員勸籲政府當局撤回此建議，以便進一步優化工程計劃的設計，然後再行提交此建議予立法會審議。

34. 張超雄議員詢問，碼頭會否為殘疾人士設置無障礙通道及廁所設施。土木工程拓展署總工程師(港島)1回應時表示，每個碼頭均會設置兩部乘客電梯和一部消防／貨運電梯，以方便殘疾人士使用碼頭設施。各碼頭亦會在每一樓層設置一個殘疾人士廁所。麥美娟議員進一步詢問，乘客電梯是否有足夠空間容納推着嬰兒車的家庭和其他乘客。土木工程拓展署總工程師(港島)1表示乘客電梯會提供足夠的空間。

35. 吳亮星議員對擬議工程計劃持保留意見。他建議，政府當局應考慮透過公開招標，把工程計劃的建築工程及其後的營運批予私營機構，從而善用土地資源和商界的智慧，為工程計劃帶來最大的經濟效益。他表示，政府當局可在合約內訂明，私人發展商須承諾於指定時期內為渡輪服務提供補貼，以穩定渡輪票價。陳恒镔議員、陳偉業議員和葛珮帆議員均贊同吳議員的意見。

36. 馬逢國議員表示不支持此工程計劃。馬議員認為，在沒有計算地價的情況下，此工程計劃在30年內訂於5.8%至14.0%的經濟內部回報率並不理想。馬議員察悉，目前的建議只適用於中環4、5及6號碼頭。他批評政府當局沒有就上環至灣仔海旁所有碼頭作出整體規劃。他認同吳亮星議員的意見，即私人發展商參與工程計劃會帶來更大經濟效益，以及政府可在營運合約訂明發展商須承諾的事項(例如提供公共空間、交叉補貼渡輪的營運開支，以及促進本土經濟發展)，以確保能達致工程計劃的目標。他認為，碼頭享有優越的臨海位置，政府當局應優化工程計劃的整體規劃。

37. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局對委聘私人發展商推展工程計劃持保留意見，因為根據過往經驗，若採取私人發展模式，私人發展商未必會悉心處理工程計劃中不會產生利潤的部

分，包括為現有碼頭進行改善工程，以及提供公共空間。政府當局認為，以工務計劃的方式推展此工程計劃，即由政府提供所需的資本投資，並擔任工程計劃的資產擁有人，是適當的做法。然而，政府當局日後制訂碼頭的營運模式時，會考慮委員有關邀請私營機構參與的意見。運輸及房屋局副秘書長補充，此工程計劃是一項長遠的支援措施，以持續改善6條主要離島渡輪航線的財務可行性。這亦是市民和立法會議員提出多時的訴求。他向委員保證，政府當局在制訂商業樓面的營運模式時，會考慮委員在會議上表達的意見，並會把有關建議交予交通事務委員會考慮。現時政府採取的方式是同時進行建築工程和制訂商業模式，以期加快整個工程計劃的進度，希望工程能盡早而非延遲取得成果。運輸及房屋局副局長提醒委員，倘若此工程計劃未能按原定計劃在2018年前完成，政府當局或會難以委聘新的渡輪營辦商。

38. 為使委員有充裕時間進行討論，主席延長會議時間17分鐘至上午10時45分。

39. 梁家傑議員認為，把加建的商業樓面經營權批予各有關渡輪營辦商的做法，未必符合納稅人的利益。他詢問，政府當局會否考慮把碼頭的管理工作外判予政府的代理機構，並把有關租金收入再分配予渡輪營辦商，作為渡輪服務的補貼。運輸及房屋局副局長回應時表示，商業樓面帶來的租金收入將會用以交叉補貼渡輪服務。至於碼頭加建樓面的營運模式，政府當局考慮不同方案的成本效益後，會制訂一項能達致最大經濟效益的建議。梁家傑議員詢問，政府當局有否就決定碼頭的營運模式訂定時間表，以及可否承諾就相關建議徵詢交通事務委員會的意見。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會在2017年工程計劃完成前決定碼頭的營運模式。他向委員保證，政府當局一俟備妥營運和補貼渡輪服務的安排，便會向交通事務委員會匯報有關資料。

40. 何秀蘭議員支持補貼渡輪服務以維持渡輪票價穩定。她表示，倘若政府把相關碼頭加建商業樓面的經營權批予渡輪營辦商，應當心避免此工程

政府當局 計劃被視為政府向渡輪營辦商輸送利益的工具。何議員要求政府當局提供資料，述明政府與有關各方日後如何攤分租金收入、招標安排及加建的商業樓面日後的營運模式。她建議政府當局撤回此建議，以便交通事務委員會在政府當局提供相關補充資料後再詳細研究各有關事項。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府會繼續密切監察渡輪營辦商的營運收支狀況，並在處理加價申請時做好嚴密的把關工作。他補充，政府當局須進一步諮詢立法會的意見，才會落實碼頭日後的營運模式。

政府當局

41. 田北辰議員表示，從商業角度而言，此工程計劃的主要目的是賺取租金收入來補貼渡輪營運。他認為，政府當局就此工程計劃制訂的經濟內部回報率並不準確。他表示，政府當局應邀請主要零售商戶就加建的商業樓面提交意向書，以確定政府按市場狀況計算的資本投資回報率為何。田議員亦認為，鑑於政府已訂明政策會把租金收入用作交叉補貼渡輪服務，政府當局應把該等加建商業樓面的營運與渡輪的營運分開，否則，渡輪營辦商會缺乏盡量增加商業樓面租金收入的誘因。因應田北辰議員的關注，主席要求政府當局在會議後提供此工程計劃投資的預計財務回報，以及說明碼頭加建商業樓面的商業模式和日後營運模式。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局不排除會把3個碼頭的經營權批予單一代理機構的可能性。此外，此工程計劃帶來的估計收入只是一項供委員參考的初步估算。

42. 劉慧卿議員表示，民主黨支持政府以非票務收入補貼渡輪營運的政策方向，但要求政府當局撤回此建議，並因應委員的意見作出修改，然後再行提交建議予立法會審批。

43. 主席把此項目付諸表決。此項目獲1名委員贊成，兩名委員反對，6名委員棄權。此項目被小組委員會否決。

經辦人／部門

其他事項

44. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月18日