

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1687/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2001年3月30日(星期五)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
譚耀宗議員, GBS, JP
陳偉業議員
劉炳章議員
何俊仁議員
劉千石議員, JP
鄭家富議員
黃成智議員

其他出席議員：單仲偕議員

缺席委員：黃宏發議員, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(3)
鄧忍光先生

運輸署

運輸署助理署長／策劃
高朗勤先生

路政署

總工程師／鐵路
葉錫祺先生

拓展署

副處長
嘉廉明先生

工程師
呂福祥先生

參與議程第II項的討論

運輸署

首席運輸主任／管理
陸汝均先生

機電工程署

工程策劃經理
樊浩泉先生

參與議程第III項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長(6)
張美珠女士

總庫務會計師
陳妙如女士

運輸署

總工程師／新界西
李欣明先生

首席運輸主任／管理
陸汝均先生

應邀出席人士： 三號幹線(郊野公園段)有限公司

總經理
陸錦漢先生

財務及行政經理
謝宏璣先生

公司傳訊經理
李潔瑤女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

主席表示，政府當局已於2001年3月26日向事務委員會提交有關“大埔和北區的區域交通控制系統”的資料文件(已隨立法會CB(1)912/00-01號文件送交委員參閱)，而該系統是事務委員會2001年3月16日會議席上所討論的智能運輸系統下的相關系統。由於當局未能及早提交該資料文件，因此，事務委員會將無法在工務小組委員會2001年4月4日會議上審議上述項目前，詳細研究有關的建議。她邀請委員出席該工務小組委員會會議，並就該項建議提出意見。

I. 地鐵將軍澳支線坑口站、將軍澳站及調景嶺站的公共運輸交匯處

(立法會CB(1)810/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

2. 運輸局首席助理局長(3)簡介建議將於地鐵將軍澳支線坑口站、將軍澳站及調景嶺站興建的公共運輸交匯處(下稱“交匯處”)，有關詳情載於政府當局就此事項提交的文件(立法會CB(1)810/00-01號文件)。他表示，倘撥款申請獲得批准，建議的3個交匯處將於2002年年初展開工程，並於2002年年底竣工，以配合將軍澳支線落成啟用。

3. 委員察悉，現時的建議已訂於工務小組委員會2001年4月4日會議上進行審議。

4. 由於地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)在私有化後已不再是公營機構，石禮謙議員關注政府是否需要承擔興建擬議交匯處的開支。他認為，既然該等交匯處純粹是為將乘客接駁到地鐵系統而興建，政府實際上是在補貼地鐵公司。

5. 然而，運輸局首席助理局長(3)表示，政府一直力求改善不同公共交通工具的結合及協調。正因如此，便需興建交匯處方便市民轉乘不同的交通工具，而政府實有責任提供此類公共運輸基礎設施。就建議的3個交匯處而言，市民並非必須乘坐地鐵，他們可隨意選乘任何其他交通工具，例如專利巴士或專線小巴。此外，私家車亦可在交匯處上落乘客。因此，交匯處實在並不構成對地鐵公司的直接補貼。石議員並不信服政府當局的回覆，並認為只要地鐵公司無須承擔交匯處的任何建造成本，即等於獲得政府當局提供間接補貼。在此情況下，當局應計算地鐵公司就交匯處的使用率，並按此向其收取費用。運輸局首席助理局長(3)表示察悉石議員的意見。

在交匯處提供設施

6. 關於資料文件第2及5段，陳偉業議員指出，位於坑口站、將軍澳站及調景嶺站的擬議交匯處所提供的停車處數目似乎與有關地區的人口預測無甚關連，他並要求政府當局提供資料，說明以何等準則釐定在交匯處內提供的設施。

7. 運輸署助理署長／策劃回應時解釋，當局就交匯處的設施進行策劃時，會根據一個將新鐵路服務與使用路面的公共交通工具結合起來的運輸模式，計算出交匯處內為每種交通工具而設的停車處的所需數目及長度。他補充，雖然人口數字是考慮因素之一，但卻非首要考慮因素，因為尚有其他更重要的因素，例如在人口基數中步行前往交匯處的乘客數目，與利用不同交通工具由四周及鄰近地區前往交匯處的乘客人數的比較。

8. 儘管政府當局已作出上述解釋，主席認為委員將需更多資料才能決定建議的停車處數目是否實際及切合所需。陳偉業議員亦表示，過去交匯處的設計有欠靈活，以致無法應付在啟用短時間後需要增加的巴士／小巴路線。就此，他詢問擬議交匯處的設計有否提供適當的靈活性，以應付進一步擴展的運輸服務。

9. 拓展署副處長回應時表示，交匯處的布局會配合個別車站的未來發展而設計。由於各站的建造工程已達後期階段，因此很難在現有的建築部分作出太大改動。然而，倘日後發覺有此必要，亦可在路邊加設更多停車處。他答允在有關項目提交工務小組委員會審議前，向委員提供有關交匯處內停車處數目的一般資料，以及地鐵將軍澳支線3個擬議交匯處內停車處數目的補充資料。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已隨立法會CB(1)968/00-01號文件送交委員參閱。)

10. 主席憂慮，倘交匯處內所提供的的士設施不足，的士輪候隊伍過長便會阻塞其他車輛進出，因而造成交通擠塞。運輸署助理署長／策劃回應時表示，擬議交匯處內的士停車處的設計容量應已足夠，因為每個的士停車處的長度約有35米，可同時容納7輛的士輪候。然而，倘於某個時間有過多的士在輪候，以致出現的士車龍，有關方面會實施適當的交通管理措施，例如禁止駛入黃格的限制，使出入口保持暢通，無礙其他車輛進出交匯處。

11. 鑒於現時已有新界的士行走坑口區，主席詢問新界的士及市區的士是否同樣會獲准使用的士停車處；若然，建議的安排為何。運輸署助理署長／策劃回應時答允向事務委員會匯報有關在交匯處內為新界的士所提供設施的情況。

(會後補註：政府當局的回覆已隨立法會CB(1)968/00-01號文件送交委員參閱。)

環境方面的關注事項

12. 鄭家富議員表達市民普遍對交匯處的空氣質素表示深切關注，並察悉建議的交匯處將符合《半封閉式公共運輸交匯處的空氣污染管制》專業守則(下稱“專業守則”)所訂的有關標準。就此，他詢問專業守則所訂的標準較以往標準有何改善之處。拓展署副處長回應時表示，環境保護署於1998年發出的專業守則所訂的空氣質素指引更為嚴格。他向委員保證，由於建議的交匯處是按照新訂指引而設計，因此，該等交匯處的空氣質素將遠較舊有交匯處為佳。此外，在該等交匯處啟用後，政府當局亦會密切進行監管，確保空氣質素合乎標準。

13. 鄭家富議員關注政府當局的監管工作，並詢問當局會就此採取何等措施。為方便委員作出跟進，他要

求當局向事務委員會提供有關的監察數據。運輸局首席助理局長(3)察悉鄭議員提出的關注事項，並答允提供資料，說明專業守則所訂的空氣質素標準為何，以及現有標準與舊有標準有何差別。

(會後補註：政府當局的回覆已隨立法會CB(1)968/00-01號文件送交委員參閱。)

14. 在總結有關建議的討論時，主席請政府當局注意，事務委員會並不反對當局將該項目提交工務小組委員會2001年4月4日的會議審議。

II. 更換隧道的系統和設備

(立法會CB(1)834/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

15. 首席運輸主任／管理應主席所請，向委員簡介政府當局就更換3條政府隧道(即獅子山隧道、海底隧道及香港仔隧道)的系統和設備所提建議的重點。有關建議的詳情載於政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)834/00-01號文件)。

16. 由於財務委員會會在2001年4月27日才審議此項目，周梁淑怡議員要求政府當局澄清為何會計劃在2001年4月展開建議的更換工程。首席運輸主任／管理回應時表示，2001年4月只是作為策劃之用的目標日期。倘撥款申請獲得財務委員會批准，有關工程的前期工程將可於5月或6月展開。在此情況下，周梁淑怡議員認為政府當局應在文件內清楚述明。但無論如何，鑒於須更換的系統及設備已使用多年，她認為倘有關的更換工程一如文件所述確有迫切需要進行，政府當局應及早諮詢事務委員會。

17. 陳偉業議員提到文件內欠缺若干重要資料，例如每項擬議工程估計開支的詳細分項數字，並認為政府當局需向委員提供更多資料，然後委員才可決定現時的建議是否值得支持。鄭家富議員亦贊同他的意見。周梁淑怡議員亦表示，委員明白必須確保隧道的運作安全，以及適時進行各項加強和改善不同隧道系統的建議工程。然而，諮詢事務委員會的目的是讓委員及政府當局可就行將提交財務委員會、工務小組委員會及人事編制小組委員會的撥款建議交換意見，故此應依循適當的程序行事。因此，她建議政府當局如要爭取委員支持該等建議，應考慮改善提交事務委員會以作諮詢的資料文件的格式及撰寫方式，俾能清楚列出所有理據。

18. 主席亦提到按一貫的做法，政府當局會預先將提交財務委員會／人事編制小組委員會／工務小組委員會的撥款申請文件的擬稿送交事務委員會備悉。她認為該等文件所載述的資料將有助委員研究有關的建議，並籲請政府當局就日後的撥款申請諮詢事務委員會時，繼續沿用此做法。首席運輸主任／管理回應時表示，該資料文件的主要目的是向委員綜述在有關建議下須予更換及提升的擬議項目的概況。他向委員保證，在政府當局提交財務委員會的文件中，將會載有更詳盡的資料。

19. 陳偉業議員對於各隧道系統的可用期不是已達極限就是將達極限表示震驚，並詢問各條隧道現時的運作情況如何，又要求政府當局保證該3條隧道的運作仍然安全。由於部分系統進行維修已不符合經濟原則，他又質疑政府當局在更換老化的隧道系統時所採用的準則為何。

20. 首席運輸主任／管理回應時解釋，政府當局會不時檢討是否需要更換隧道系統及設備。他向委員保證，雖然現有建議所包括的系統及設備已使用多年，但當局一直會定期進行保養，確保隧道的運作暢順。然而，由於不少系統的可用期將達極限，而且進行維修已不符合經濟原則，例如技術不斷發展已令部分零件變得過時，因此，當局認為有必要及早就更換事宜作出計劃，使有關係統及設備維持穩定可靠，從而確保隧道的運作安全及效率，以及避免交通造成擠塞。根據現時的建議，隧道的更換工程將於2004及2005年完成。

21. 首席運輸主任／管理進一步表示，在策劃更換舊有系統及設備時，政府當局亦會趁機裝置新設備，藉以提高新設系統的效率及效用。他以獅子山隧道為例，並表示新的交通管制及監察系統將包括交通事故自動偵察裝置、彩色閉路電視監察及電腦化交通計劃等設施，而此等設備均為現今必需的標準設施。

22. 劉炳章議員認為應有一個客觀準則評估隧道系統的可用期，並要求政府當局提供資料，說明現有系統的保養費用與更換新系統所需的成本相差多少。機電工程署工程策劃經理回應時匯報謂，由於技術不斷發展，部分零件已經過時。此外，隨着舊有系統愈來愈多組件變得過時，所需的維修開支將會更大，並可能因而影響隧道的運作安全。

更換獅子山隧道供電系統的高壓配電板、變壓器及低電壓系統

23. 關於更換獅子山隧道供電系統的工程須在2005年3月才完成，鄭家富議員促請政府當局設法加快進行工程項目，以確保操作安全，並同時避免進行不合乎經濟原則的維修及保養工程。

更換海底隧道車輛繳費系統的路面設備

24. 作為一項相關事宜，鄭家富議員指出即使在海底隧道裝置更先進的車輛繳費系統路面設備，亦無助於改善隧道內及鄰近地區的擠塞情況，因為造成擠塞的主要原因是繳費需時。為解決此問題，他籲請政府當局研究不同繳費模式的可行性。此外，他指出現時向快易通用戶收取的費用，亦可能會令駕駛人士不會選擇使用該項服務。他要求政府當局就此事進行檢討，以及指定更多行車線供採用快易通的車輛使用。

政府當局

25. 首席運輸主任／管理向委員簡介當局建議就海底隧道繳費系統進行的改善項目，包括加強車輛分類設備及提高電腦系統的資料貯存量，並表示稍後會在香港前往九龍的一邊加開一條快易通行車線。因應鄭議員提出的關注事項時，他答允再考慮其就收費模式提出的建議，以及研究快易通行車線的雙白線是否過長。

26. 首席運輸主任／管理回應鄭議員的進一步提問時表示，雖然新的繳費系統與建議的智能運輸系統並無直接關連，但不同隧道系統收集所得的資料可以輸入智能運輸系統的運輸資訊系統內。

27. 在鄭家富議員提問和政府當局作出回應後，主席提醒委員及當局的問答務必精簡。然而，鄭家富議員認為主席的言論對他有欠公允，因為是次會議席上在他之前提問的個別事務委員會委員，均可隨意跟進其原來問題而未被干涉。主席回應時澄清，她的言論純粹是要確保會議在有秩序的情況下順利進行。

更換獅子山隧道的交通管制及監察系統

28. 劉江華議員提及，一般而言，獅子山隧道的運作情況並不理想，他並質疑更換獅子山隧道的交通管制及監察系統擬議計劃的範圍為何如此有限。特別而言，他強烈認為單單改善／提升隧道內的系統，並不足以提高交通管制的效率。當局應採用先進的技術，在通往隧道的各主要引道向駕車人士發放即時交通資訊，以便他

們在到達重要的岔路之前，可以因應有關資料選定路線。在此方面，他詢問現時的建議是否已包括這個構思。

29. 首席運輸主任／管理回應時扼要介紹按現時建議將予更換／提升的交通管制及監察系統設備的主要功能。他明白到有必要向駕車人士提供最新交通資料，並表示獅子山隧道交通管制及監察系統的交通管制功能將會大大提升。當局會在通往隧道各主要引道上的重要位置，用高架豎設可變信息標誌，展示隧道的即時交通信息，以便駕車人士在道路擠塞或隧道封閉時，可選擇替代路線。

30. 在此方面，劉議員要求當局就裝設可變信息標誌的地點及所展示的交通資訊種類提供有關資料。機電工程署工程策劃經理回答時解釋，由於交通管制及監察系統基本上是為了令隧道安全運作及即時監察隧道交通情況而在隧道內及在其引道的沿路安裝的局部系統，故此裝設可變信息標誌的地點限於獅子山隧道的管制範圍，例如窩打老道及大圍。在裝設其他加強功能的交通監察設施，如閉路電視攝影機及交通事故自動偵察系統後，運作效率將會大大提高。然而，如要將交通管制／監察及即時信息展示功能擴展至隧道的管制範圍以外，便須與各區域交通控制系統銜接。此將是智能運輸系統構思中的發展。

31. 首席運輸主任／管理補充時表示，當局尚未就可變信息標誌的確實數目及地點作最後決定。待撥款獲批准後，當局會進行更詳細的研究。然而，劉江華議員對於政府當局的文件未有提及該等重要資料感到不滿。因應委員的要求，政府當局答允在會後向委員提供有關設置可變信息標誌的暫定地點的資料。

32. 在此方面，劉議員強調，應小心選擇設置可變信息標誌的地點，以便駕車人士可及時獲得有關隧道運作情況的資料，並據此選用合適的替代路線。周梁淑怡議員贊同此意見，並認為新系統應能夠就隧道可能出現的延誤，向駕車人士作出預先警告。機電工程署工程策劃經理察悉委員的意見，並表示可變信息標誌會裝設在適當地點，讓駕車人士仍能選用獅子山隧道以外的其他路線。陳偉業議員及劉江華議員均要求當局徵詢當區區議會對此項建議的意見。

33. 劉江華議員強調採用最新科技管理隧道交通以改善車輛流量的重要性，並表示，現時每當在獅子山隧道實施潮水式行車，交通便會停頓最少30分鐘，以使用人手放置交通圓筒，將車輛分導至另一行車線。但若採

用自動欄障，所需的準備時間將會大大減少。在此方面，他強烈表示政府當局應藉此機會一併安裝此建議所需的電子系統。就此，陳偉業議員亦提到在外國以電子系統實施潮水式行車的經驗。

34. 機電工程署工程策劃經理回答時闡述改變隧道交通管制方案的現有程序。他表示，隧道管理人員將需以人手開關不同的按鈕列，以轉換交通標誌及燈號和其他路面設備，但在新的交通管制及監察系統下，當局會設計一系列預編程序的交通管制方案，並將此等方案儲存在新的交通管理電腦內。當有需要改變隧道的交通管制方案時，隧道管理人員可從電腦中選擇合適的交通管制方案，加以執行。電腦亦會控制交通標誌及燈號和其他路面設備的轉變，並且檢查有關標誌及燈號是否有任何衝突。此舉將可大大提高交通管制工作的效率及可靠性，以及隧道安全。

35. 劉議員重申其對於每當實施潮水式行車時，現有人手安排所帶來的種種不足之處感到關注。他不滿政府當局在現時的設計中未有加入如自動欄障此種用作交通分隔的新設備。因此，他認為在此建議提交財務委員會審議前，事務委員會須再進行討論。

36. 機電工程署工程策劃經理指出，有關建議可能涉及若干實際困難，例如因道路維修工程而就路面上安裝的自動裝置的運作所構成的干擾，但他表示，政府當局一直就將新科技應用於潮水式行車的可行性與隧道公司聯繫。因此，他同意進一步研究劉議員提出的意見及建議。

37. 陳偉業議員及鄭家富議員均表示關注到，建議的交通管制及監察系統可否與未來智能運輸系統的發展互相配合。機電工程署工程策劃經理回應時證實，交通管制及監察系統的設計中已計及該系統的進一步擴展及與其他系統的聯繫，以助數據交換。有關的技術要求將會在招標文件中列明。

在隧道內接收電台廣播

38. 朱幼麟議員就隧道內電台廣播及無線電話的接收情況提出查詢，首席運輸主任／管理回應時證實，現時所有隧道均已裝置接收電台廣播及無線電話的所需設施。然而，由於某些隧道內的該等設施已呈老化，接收質素未必理想。他表示，每當有適當機會，當局便會在進行其他隧道系統更換工程時，一併提升接收設施。儘管政府當局作出以上回覆，但周梁淑怡議員指出，大部

分現有隧道在接收電台廣播訊息方面均未如理想，她並籲請政府當局進行所需工程，以改善有關情況。

未來路向

39. 委員一般認為，當局需要就他們在會議上就4項建議提出的關注事項，進一步提供資料。然而，考慮到有必要加快實施有關的改善計劃，他們同意，除更換獅子山隧道的交通管制及監察系統的建議外，他們會支持其他3項建議。然而，政府當局須在有關項目於2001年4月27日提交財務委員會審議前，向事務委員會提供所需的補充資料。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已隨立法會CB(1)1029/00-01號文件送交委員參閱。)

40. 關於更換獅子山隧道的交通管制及監察系統的建議，委員同意有關項目應另行提交財務委員會，以待當局諮詢當區區議會的結果。他們亦要求政府當局在提交有關項目予財務委員會審議前，先行提供以下資料，以回應委員在會議上提出的關注事項：

- (a) 設置閉路電視攝影機及可變信息標誌的地點；
- (b) 成本項目的分項數字；
- (c) 交通管制及監察系統的功能及成效；及
- (d) 有關行車線管制燈號的運作及實施潮水式行車期間交通分隔的一般資料。

(會後補註：政府當局作出回應的文件已隨立法會CB(1)1330/00-01號文件送交委員參閱。該項目其後已於2001年6月8日提交財務委員會審議。)

III. 三號幹線(郊野公園段) —— 增加使用費

- (立法會CB(1)827/00-01號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
- 立法會CB(1)890/00-01(01)號文件 —— 政府當局提供的補充資料)

41. 運輸局首席助理局長(6)應主席所請，扼要介紹政府當局就有關三號幹線(郊野公園段)(下稱“三號幹線”)擬增加使用費的最新情況而提交的文件(立法會CB(1)827/00-01號文件)的重點。增加使用費的建議將於2001年4月1日生效。她亦請委員注意，建議中的使用費增幅低於《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)(下稱“有關條例”)訂明的隧道使用費調整機制所容許的最高水平，而隧道公司亦會提供各種收費優惠。

42. 劉炳章議員認為在香港的自由市場經濟體系中，應由個別公司決定所收取費用的適當水平。陳偉業議員卻表示強烈反對隧道增加使用費，並籲請隧道公司撤回建議。鑒於增加隧道使用費只會為公司帶來輕微的財政利益，但卻會令新界西部出現嚴重擠塞的情況，故此他並不接受公眾的利益被忽視。三號幹線的使用費處於不合理的高水平，只會令其行車量的增長放緩。

43. 關於加費對交通構成的影響，三號幹線(郊野公園段)有限公司總經理陸錦漢先生表示，情況與一般人持有的部分意見恰好相反，增加使用費未必會減少行車量。他表示，自上次於2000年4月1日增加使用費至2001年2月期間，三號幹線的平均行車量為45 000架次，與去年同期的41 500架次相比，增幅為8.3%。雖然在加費後首數個月會錄得輕微跌幅，但行車量將隨着經濟逐漸復甦、過境行車需求增加及新界西北部人口增長而逐步回升。

44. 譚耀宗議員提及三號幹線專營公司所面對的困境。鑒於行車量比預期目標低很多，隧道公司的實際淨收入較估計淨收入為少，因而招致重大虧損。面對此種財政壓力，隧道公司作為一間商業機構，將須作出法例所容許的收費調整。然而，他指出，此舉會令隧道不平均使用的問題惡化，並且令興建隧道以紓緩交通擠塞的目標無法達成。

45. 運輸局首席助理局長(6)察悉譚議員的意見，並指出，三號幹線每天約有45 000架次的平均行車量，其實已發揮作用，將交通量已接近飽和的屯門公路上的車輛分流。然而，譚議員認為若非三號幹線的收費高昂，屯門公路的擠塞情況還可以得到進一步紓緩。在此情況下，寶貴的社會資源未能物盡其用。在此方面，他建議政府當局檢討用以興建主要隧道基建設施的“建造、營運及移交”機制。對於這個關注事項，劉炳章議員亦有同感。為了保障公眾利益，譚耀宗議員認為政府應提供撥款興建隧道，以確保隧道使用費處於合理的水平。

政府當局

46. 在此方面，何俊仁議員提出兩項建議，供政府當局考慮：

- (a) 成立基金以穩定隧道使用費；及
- (b) 延長專營期以換取較低的使用費增幅。

政府當局

運輸局首席助理局長(6)表示，政府當局須審慎研究運用公帑資助私營公司所涉及的問題。她並答允會進一步考慮何議員的建議。

47. 何鍾泰議員對於實施有關係例訂明的使用費調整機制表示關注，並要求當局澄清觸發自動增加使用費的程序及基準。他憂慮到，倘若隧道營辦商在錄得輕微虧損時仍可申請加費，而其後卻賺取過多盈利，便會令人質疑在“建造、營運及移交”機制下，公眾利益是否得到充分保障。

48. 運輸局首席助理局長(6)回應時表示，隧道營辦商在整個專營期內每年的最低及最高估計淨收入已在有關係例中清楚列明。在接獲專營公司有意增加使用費的通知後，政府當局會審慎研究公司的淨收入報表。如實際淨收入確實較該年度的最低估計淨收入為少，公司便有權增加使用費。如任何一年的實際淨收入超過該年度的最高估計淨收入，多出的金額便會存入大欖隧道及元朗引道穩定使用費基金。在專營權屆滿時，該基金的餘額會存入政府一般收入帳目。

49. 儘管有該等法定程序，何鍾泰議員認為政府當局應全面審查公司帳目，以便查出公司虧損的原因。他關注到，鑒於設有自動增加使用費的機制，隧道公司自然不會多費工夫增加營運效率及尋求其他收入來源。

50. 運輸局首席助理局長(6)回答時向委員保證，政府當局會透過公司的預算案密切監察其財政狀況。總庫務會計師就政府當局審查公司的預算案、經審核帳目及實際淨收入報表的工作，提供進一步詳情，以作補充。此外，她表示，當局亦會參考路政署及機電工程署等其他部門所提供的技術意見。

51. 陸錦漢先生亦請委員留意公司曾實行各項措施增加收入，包括廣告收入及無線電話網絡營辦商的租金。然而，他指出，隧道使用費為公司的主要收入來源，而其他非隧道使用費收入只佔公司總收入的5至6%。

52. 陳偉業議員提到公司截至2001年1月底的累積虧損為8億4,000萬元，並詢問該數額有否計及最低估計淨收入的不足之數。三號幹線(郊野公園段)有限公司財務及行政經理謝宏璣先生答稱，雖然三號幹線於1998年5月通車，但公司於1995年已開始營運。在該段期間內，公司並無任何收入。8億4,000萬元的虧損是自1995年起累積而來，並已根據普遍接納的會計原則計入隧道的營運成本、利息支出及折舊。最低估計淨收入的不足之數不會計入累積虧損。總庫務會計師補充，淨收入與會計盈利／虧損不同。淨收入主要是根據隧道營運的現金流量計算，並不包括隧道及有關設備的折舊。

53. 然而，陳議員認為任何新業務一般均會出現虧損，長遠而言才會出現盈利。鑒於公司的營運歷史尚短，他並不相信重大的累積虧損能真實反映公司的經營狀況。在此方面，若當中沒有涉及敏感的商業資料的話，他要求公司向委員提供累積虧損的分項數字。

54. 陸錦漢先生回應時強調，三號幹線(郊野公園段)有限公司作為在香港註冊的公司，其所有帳目均須由公司委任的核數師根據一般會計原則審核。過去，當局曾向不同種類的車輛提供收費優惠，以提高行車量。儘管行車量有所增加，但公司的財政狀況並無改善，因為提供折扣代表收入下降。因此，他請求委員明白，公司已盡最大努力改善三號幹線的業績。為了幫助減輕公司的財政負擔，增加隧道使用費的建議確有必要。

55. 周梁淑怡議員表示，由於增加隧道使用費的申請是根據專營權的條款及條件而提出，故此委員應尊重遊戲規則，而公司按商業原則作出的決定亦不應受到委員批評。她贊同譚耀宗議員較早時就“建造、營運及移交”安排提出的意見，並指出當中所涉及的基本問題，是如何令“建造、營運及移交”安排的隧道達到將交通分流以減輕擠塞情況的目標。她認為所涉及的政策問題應在政府較高層次作出檢討。

56. 鑒於立法會的角色是監察政府的政策及開支，何鍾泰議員認為委員可就增加使用費的建議提出不同的意見。鄭家富議員指出在商業利益與普羅大眾的利益之間求取平衡的重要性，並認為立法會應履行其保障公眾利益的角色。他指出，雖然增加使用費的申請是遵照法定規定而提出，但加費機制本身已有缺點，因為有關條例訂明的隧道營辦商的最低及最高估計淨收入被過份高估。政府當局顯然在此事上有錯失，以致隧道營辦商獲准自動增加隧道使用費。就現時的經濟情況及行車量而言，他詢問政府當局會否考慮建議修訂上述附表，以便

採用更切實的估計。

57. 運輸局首席助理局長(6)回答時強調，該等估計是按照已計及公司內部回報率的公式計算出來。由於有關條例及其所有附表是政府與專營公司之間的合約協議，故此未經後者同意，不能單方面予以修訂。

58. 運輸局首席助理局長(6)補充，有關行車量的預測數字是經政府當局審慎研究後得出的，與投標者進行的顧問研究結果相若。然而，由於本港經濟在1997年後期出現未及預計的逆轉，加上九號貨櫃碼頭建造工程延遲，三號幹線的行車量較預測水平為低，但由於三號幹線僅處於營運初期，政府當局期望三號幹線的行車量經過一段時間後會逐步回升。

59. 為了增加行車量以至隧道公司的收入，陳偉業議員建議政府當局檢討其限制紅色小巴使用新建成快速公路的政策。劉炳章議員贊同此項意見，並指出該等限制對公司並不公平，甚至可能令有意參與隧道基建投資的私營公司卻步。

60. 主席提醒委員，當事務委員會於2001年12月15日討論有關“不同隧道的收費差異及其對交通構成的影響”的議題時，委員曾要求政府當局在6個月內向事務委員會匯報有關事項。運輸局首席助理局長(6)因應主席的要求，答允亦會一併研究委員就“建造、營運及移交”安排和不同隧道的收費差異而提出的關注事項。

政府當局

IV. 其他事項

61. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處

2001年7月4日